

8. 計画の推進体制と評価スケジュール(本編第7章)

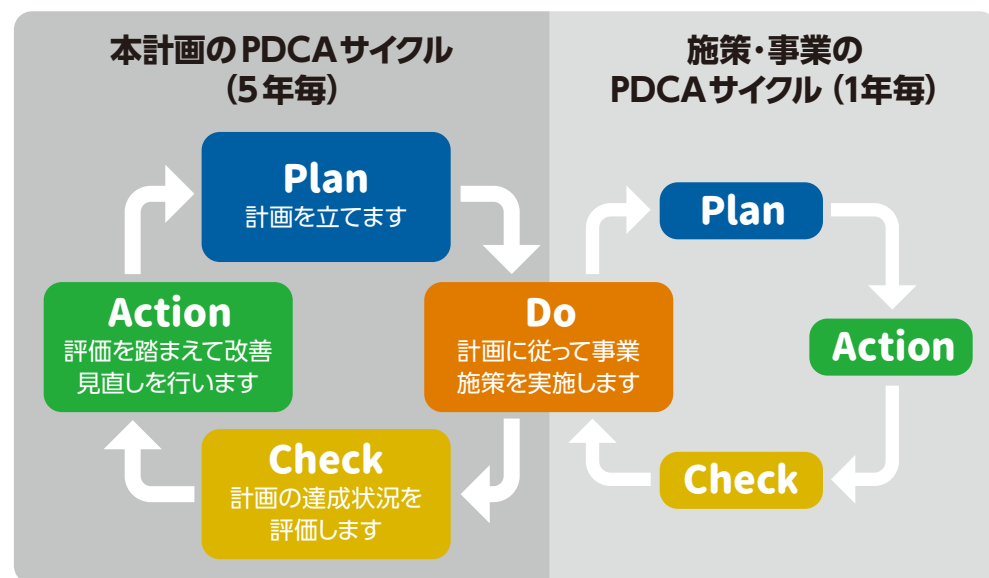
計画の推進体制 (本編P76)

本計画は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、浦添市地域公共交通活性化協議会が推進し、各施策・事業は第6章(本編P53・概要版P9参照)で定めた事業主体を中心に関係機関が連携しながら実施していきます。



評価・見直しサイクル (本編P76)

計画の推進にあたっては、計画(Plan)、実施(Do)、評価(Check)、見直し(Action)のPDCAサイクルを実施します。本計画全体は5年毎に、個別の施策・事業は1年毎に評価(Check)を行い、必要に応じて見直し(Action)を行います。また、各事業のサービス対象者やサービスコストの変化についてとりまとめ、横断的に分析(クロスセクター分析)を行うことで全体コストの削減を図っていきます。



浦添市地域公共交通計画 概要版

「活力」「安心」「環境」が調和した
あらゆる人が利用しやすい交通環境の実現を目指して

令和6年～令和10年



令和6年2月



浦添市地域公共交通計画

策定：令和6年2月
発行者：浦添市地域公共交通活性化協議会
事務局：浦添市 都市建設部 都市計画課
TEL：098-876-1244 FAX：098-879-7138

1.はじめに(本編第1章)

目的と背景 (本編P1)

本市では、「自動車交通の円滑性・安全性の向上」、「公共交通の交通環境の向上」、「歩行者・自転車の交通環境の向上」を主な施策方針と定め、効果的・効率的な施策展開を図ってきました。しかし、全国的な公共交通の動向をみると、民間交通事業者が営利事業として地域公共交通を維持していくことは難しくなりつつあります。そのため、住民の移動手段の確保について本市を含む地方自治体の果たす役割が大きくなってきており、関連法においては、持続可能な公共交通の実現に向けて地域の行政、事業者、住民などが共創して取り組むことが重要であるとされています。

このような社会情勢の変化を踏まえ、本市では、あらゆる人が利用しやすい交通環境の実現に向け、既存の路線バスやタクシーを最大限維持・活用しつつ、福祉輸送や民間事業者による送迎サービスの活用、新たな移動サービスの導入を含め、あらゆる分野と共創した地域にとって望ましい持続可能な公共交通の将来像と、その実現に向けた具体的な進め方を整理した「浦添市地域公共交通計画」を策定しました。

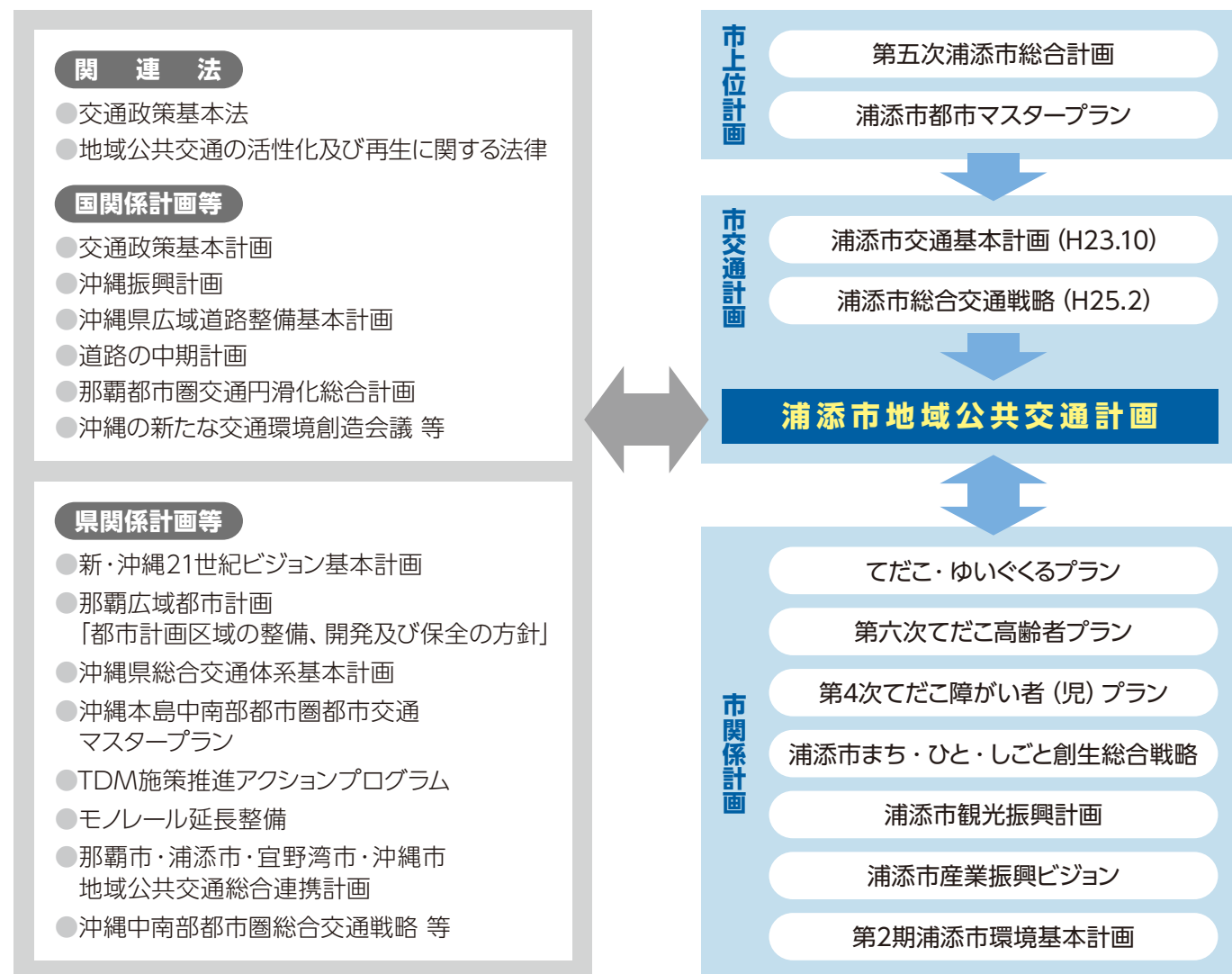
計画の区域と期間 (本編P1)

本計画の対象区域は市全域とし、計画期間は令和6年度～令和10年度とします。



計画の位置付け (本編P3)

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条に規定する法定計画として、国・県における関連計画や本市上位計画である「第五次浦添市総合計画」をはじめ、様々な市関連計画との整合・連携を図りながら、公共交通関連施策を推進していくためのマスタープランとしての役割を果たします。



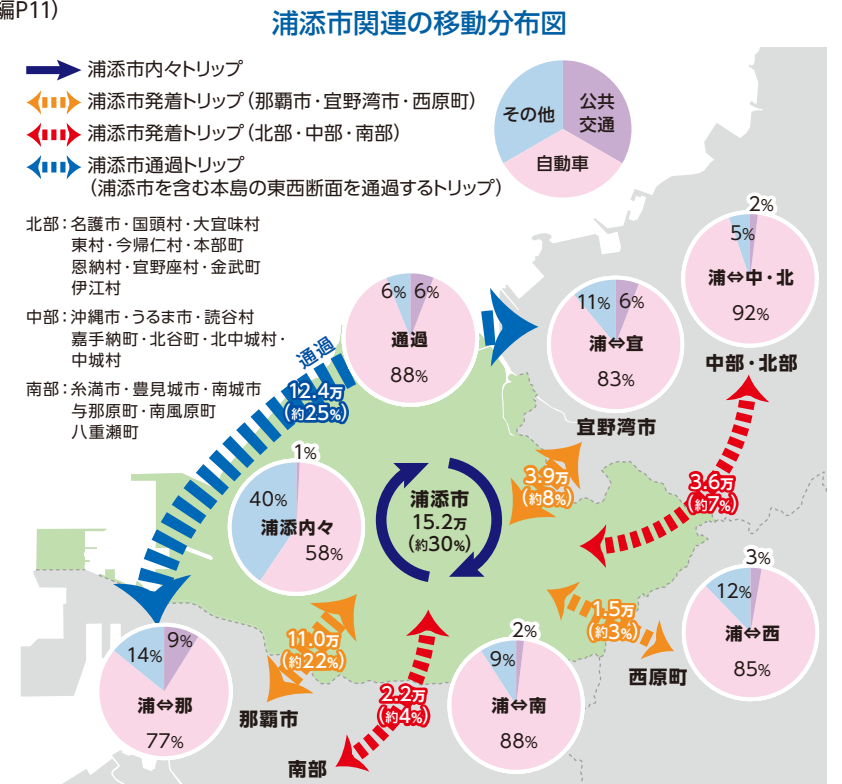
2. 地域の現状等(本編第2章)

浦添市に関連する移動分布 (本編P11)

平成18年度の調査では、本市に関連する全ての移動の中で、市内で完結する移動は15.2万トリップと全体の約30%を占めており、そのうち58%が自動車を利用、公共交通を利用した市内移動はわずか1%となっています。市内外の移動では、那覇市との往来が11.0万トリップと最も多く全体の約22%を占めています。

一方、本市をただ通過するだけの移動は12.4万トリップと全体の約25%を占めており、その88%が自家用車による移動であることから南北を縦貫する幹線道路における慢性的な道路渋滞の大きな要因となっています。

トリップ … 人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数えます。



出典：沖縄本島中南部都市圏PT調査（沖縄県 H18）

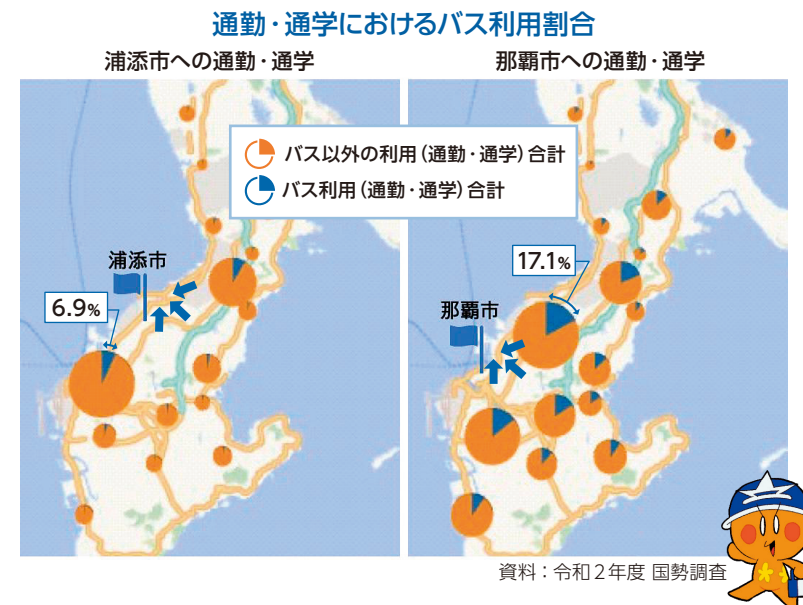
通勤・通学交通 (本編P13)

令和2年度国勢調査の結果では、浦添市内に通勤、通学している市民は21,269人でした。また、本市から市外に通勤・通学している流出人口は28,788人でしたが、市外から本市内に通勤・通学している流入人口は31,265人と流入の方が多い結果となっています。

市外との通勤・通学の往来が最も多いのは那覇市となっていますが、那覇市から浦添市への通勤・通学においてバスを利用する割合は6.9%であるのに対し、浦添市から那覇市へのバス利用率は17.1%と高い割合となっています。

自動車交通 (本編P15)

九州・沖縄ブロックにおける道路区
間別24時間交通量の順位では、本市
内の国道区間が福岡市(人口163万
人)を上回り1位、2位、3位、5位と上
位を独占しています。その結果、市内
の主要渋滞箇所はこれら国道区間に
集中しており、他にも浦添西原線(県
道38号線)で多くの渋滞箇所がみら
れます。



順位	都道府県	市町村	路線名	区間概要	24時間交通量(台/日)	混雑時旅行速度(km/h)
1	沖縄県	浦添市	国道330号	大平～西原IC入口	84,797	10.4
2	沖縄県	浦添市	国道330号	沢砥～大平	78,184	13.3
3	沖縄県	浦添市	国道58号	安謝～屋富祖	76,483	11.2
4	福岡県	福岡市	国道3号	東区内	72,996	14.2
5	沖縄県	浦添市	国道58号	屋富祖～牧港	72,199	7.5
6	福岡県	福岡市	国道3号	東区内	71,141	15.8
7	福岡県	福岡市	国道3号	東区内	70,909	12.7
8	沖縄県	那覇市	国道58号	泊～安謝	69,210	11.7
9	大分県	大分市	国道10号	神崎内	69,163	11.0
10	熊本県	熊本市	国道57号	東区内	67,068	9.2

出典：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査（国土交通省）

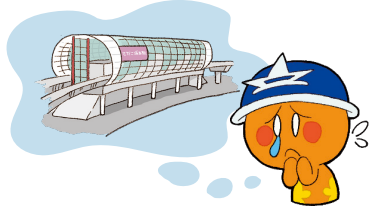
3. 公共交通の現状(本編第2章)

路線バスの平日運行便数 (本編P23)

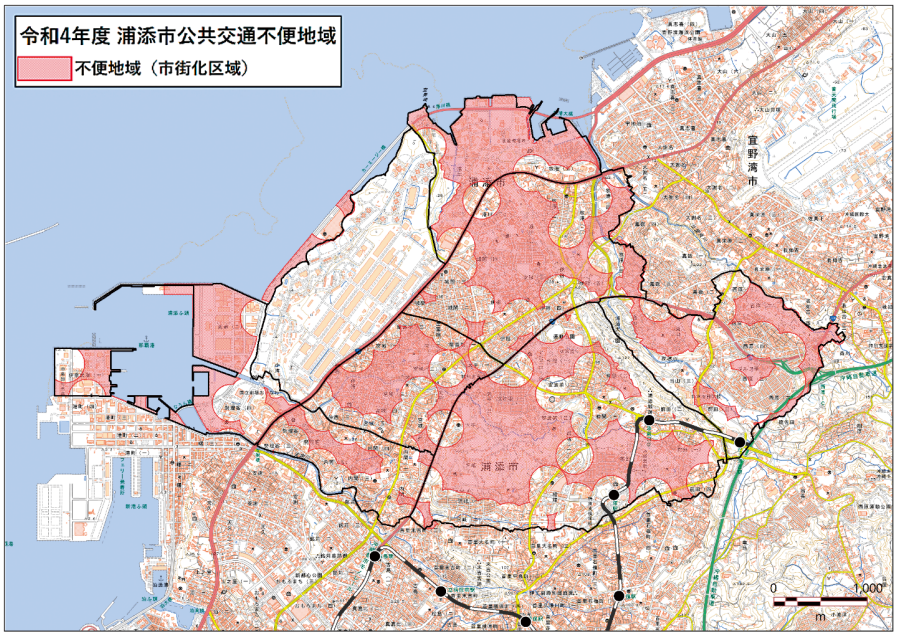
令和5年6月時点では、平日の路線バス運行便数は国道58号区間で上下方向とも300便/日を超えていますが、市東側では20便/日前後のバス停が多くなっています。

公共交通不便地域 (本編P24)

本市内において、バス停やモノレール駅から200m以上離れ、公共交通機関を利用しづらい環境にあると考えられる公共交通不便地域は、道幅が狭く路線バスなどの大型車両の通行が難しい地域を中心に広く点在しており、市街化区域である15.5km²のうち不便地域の面積は7.5km²と48.4%を占めています。

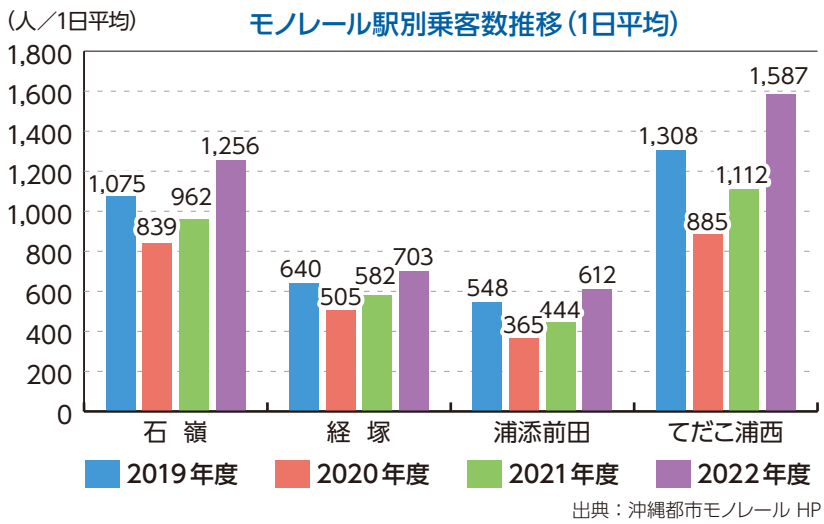


公共交通不便地域図



モノレール (本編P27)

本市の中央南地区(経塚・前田)、東地区(浦西)の一部では、県内唯一の軌道交通である沖縄都市モノレール(愛称:ゆいレール)が2019年10月から走っており「那覇空港駅」から「てだこ浦西駅」間の全長17.0kmで運行されています。本市には「経塚駅」「浦添前田駅」「てだこ浦西駅」の3駅があります。また、朝夕の利用者増加に対応するためこれまでの2両編成より1.5倍の利用者を運ぶことができる3両編成の車両を2023年8月から運行開始しています。



タクシー (本編P28)

沖縄県ハイヤー・タクシー協会の南部支部(浦添地区)に会員登録しているタクシー事業者は、15社となっています。また、沖縄総合事務局運輸部が発行する運輸要覧に掲載されている市内に事業所や営業所を持つタクシー事業者は14社あり、車両の合計保有台数は311台となっています。

浦添市内の事業所・営業所と保有台数

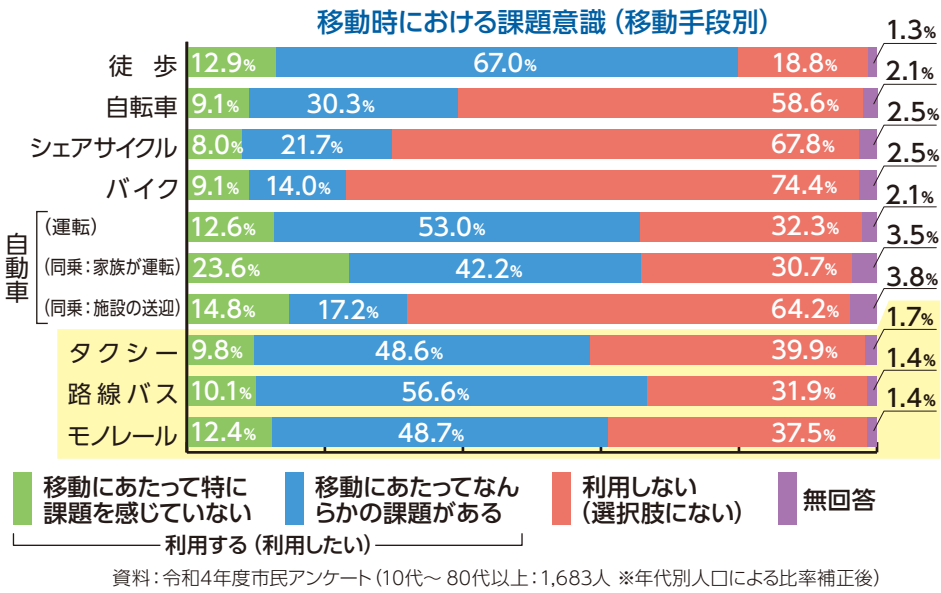
浦添市内の事業所・営業所	保有台数	浦添市内の事業所・営業所	保有台数	浦添市内の事業所・営業所	保有台数
株式会社沖縄交通 港川営業所	38	株式会社グランド交通	24	株式会社沖東交通 伊祖営業所	39
合資会社光タクシー	10	合資会社広栄タクシー	10	株式会社沖東交通 前田営業所	10
合名会社安進タクシー	20	株式会社はとタクシー	30	株式会社丸金交通 浦添営業所	14
株式会社浦添交通	24	ひまわりタクシー株式会社	30	株式会社てだこ第一交通	26
合名会社浦城タクシー	15	株式会社美栄第一交通	21	総計	311

資料: 運輸要覧(令和4年 沖縄総合事務局 運輸部) 注) 値は令和4年3月末現在

4. 市民アンケート(本編第2章)

浦添市民における代表移動手段と課題意識 (本編P12)

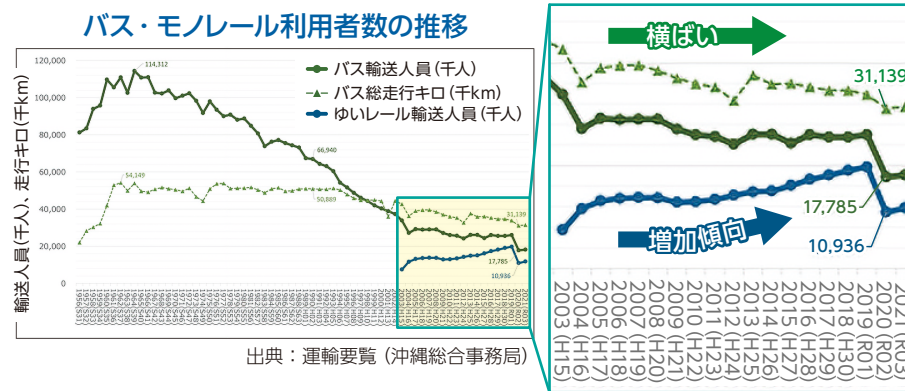
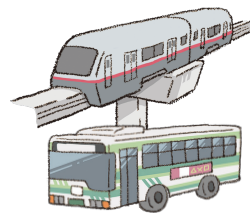
過年度の調査では、市民の代表的な移動手段は平日・休日ともに自動車(運転)が約半分を占めており、長期的な傾向として同乗を含めた自動車による移動が増加する一方で徒歩やその他が減少、バスによる移動割合は横ばいの状況です。(本編P12・図2-11参照)
また、令和4年度に実施した市民アンケートにおいて、各移動手段の課題について調査したところ、「徒歩」「自動車(運転)」「路線バス」による移動にあたってなんらかの課題があるとする回答が50%を超えていました。



バス・モノレール利用者数の推移と市民が感じている課題 (本編P18)

路線バスの利用者(バス輸送人員)は、1964年をピークに長期間に渡って減少していましたが、2004年以降は横ばいの傾向でした。また、モノレールの利用者は2003年の運行開始から一貫して増加傾向にありましたが、2020年以降は新型コロナウイルス感染症の拡大に伴いバス・モノレールともに利用者は大幅に減少しています。

また、令和4年度に実施した市民アンケートでは、バスの利用課題では渋滞などにより「時間が読めない(62.8%)」とする意見が最も多く、モノレールの利用課題では「家から駅が遠い(78.4%)」という意見が最も多くなっています。



バス・モノレールで移動する際に感じている課題

課題があるとした979人	回答件数	回答割合
路線バスで移動する際に感じている課題(複数選択可)		
運賃が高い	147	15.0%
家からバス停が遠い	350	35.8%
バス停から目的地が遠い	327	33.4%
遅い時間に使えない	71	7.3%
荷物が多いと大変	418	42.7%
時間が読めない	615	62.8%
乗り換ええないといけけない	264	27.0%
乗継が不便	277	28.3%

課題があるとした843人	回答件数	回答割合
モノレールで移動する際に感じている課題(複数選択可)		
運賃が高い	156	18.5%
家から駅が遠い	661	78.4%
駅から目的地が遠い	275	32.6%
遅い時間に使えない	24	2.8%
荷物が多いと大変	291	34.5%
時間が読めない	8	0.9%
乗り換ええないといけけない	102	12.1%
乗継が不便	104	12.3%

資料: 令和4年度市民アンケート

タクシー利用者数の推移と市民が感じている課題 (本編P29)

沖縄本島におけるタクシー利用者は、路線バス同様に長期間に渡って減少を続けており、2020年以降は新型コロナウイルス感染症の拡大を受けて大幅に減少しています。

また、令和4年度に実施した市民アンケートでは、タクシーを利用するにあたって課題を感じている人のうち「運賃が高い(73.5%)」とする回答者が最も多く、次いで「呼んでも来ない、探せないときがある(56.9%)」とする回答が多くなっています。

タクシーで移動する際に感じている課題(全年代)

課題があるとした842人	回答件数	回答割合
感じている課題(複数選択可)		
呼んでも来ない、探せないときがある	479	56.9%
運賃が高い	619	73.5%
荷物が多いと大変	48	5.7%
時間が読めない	112	13.3%

資料: 令和4年度市民アンケート

5.公共交通の役割(本編第4章)

各地区における
将来公共交通のイメージ

※令和5年6月末時点

新都市形成地区・西地区 (本編P44)

- 西洲3丁目の西海岸道路には、大型商業施設を中心に市外からの移動に便利な広域幹線公共交通や、市内を運行する幹線・支線公共交通等が連携することで、交通の分散化が図られ駐車場不足や渋滞が緩和されています
- 西洲2丁目や伊奈武瀬地区では、既存路線バスの維持や立地する企業等からのニーズを踏まえた運行の見直し、最寄りの交通結節点までデマンド交通をはじめとする小型車両による新たな輸送サービスなどが導入され、通勤移動の利便性が向上しています

南地区 (本編P47)

- 国道58号沿線の勢理客交差点、国道330号沿線の沢岬付近に広域交通結節点が整備され、パイプライン通り沿いには、都市軸交通結節点が整備されることで、市内の幹線・支線公共交通や自転車をはじめとする様々な移動手段が連携しています
- コミュニティバス等の導入や小型モビリティの利用環境整備、最寄りの交通結節点までデマンド交通など、新たな輸送サービスが導入されることで、公共交通不便地域が解消されています

中央西地区 (本編P46)

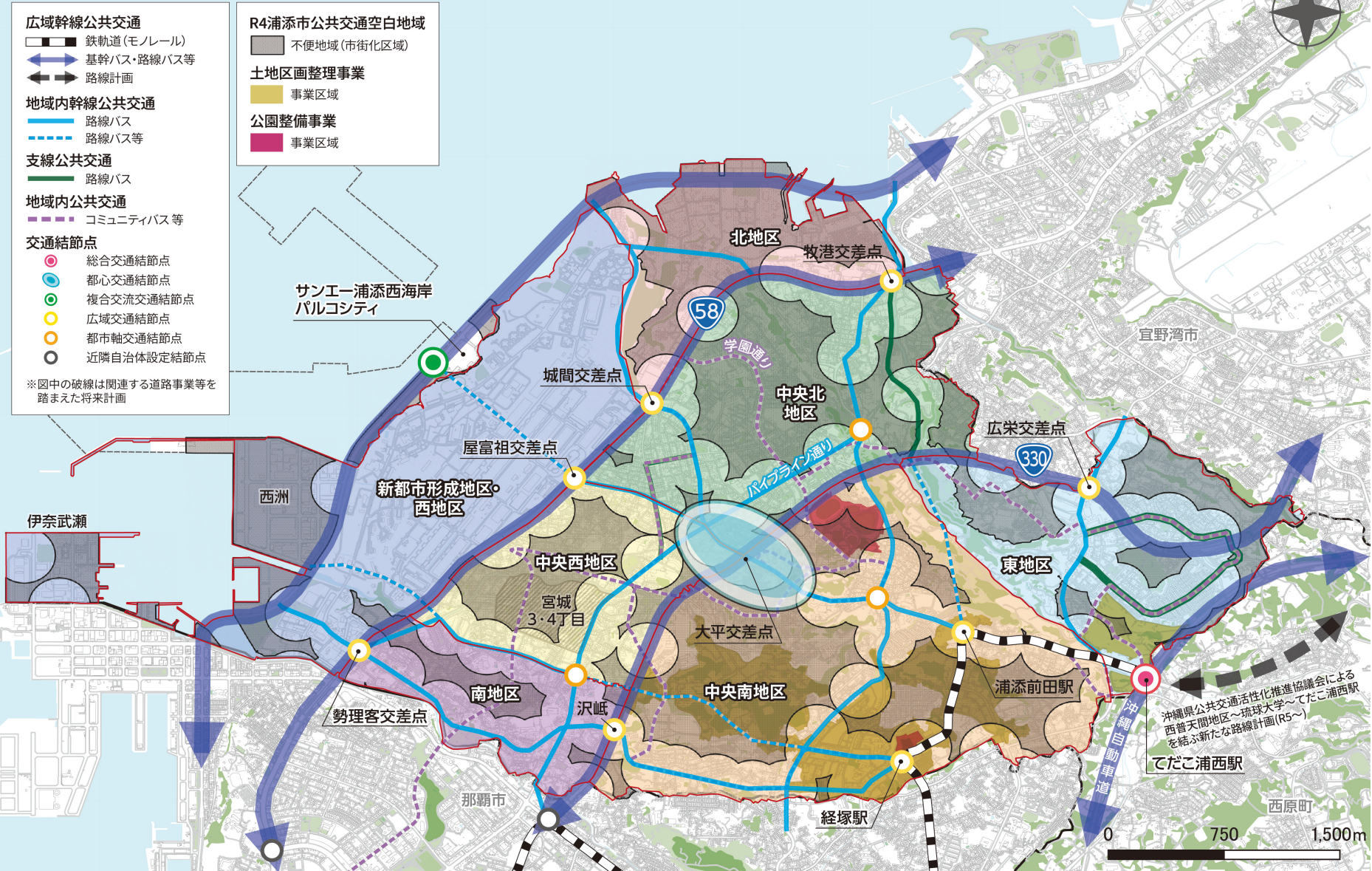
- 国道58号沿線の屋富相交差点付近に広域交通結節点が整備され、パイプライン通り沿いには都市軸交通結節点が整備されることで、市内の幹線・支線公共交通や自転車をはじめとする様々な移動手段が連携しています
- 公共交通不便地域の解消を目的としたコミュニティバスの導入をはじめ、仲西小学校付近や宮城3・4丁目付近の道幅が狭い地域では、最寄りの交通結節点までデマンド交通などの小型車両による新たな輸送サービスが導入されています

公共交通の位置付けと役割

(本編P37)

位置付け	役 割	系 統	実施主体	輸送形態	立地適正化計画との関係イメージ
広域幹線公共交通	都市拠点から市外への広域交通を担う	モノレール	沖縄都市モノレール	乗合	都市機能誘導区域
		路線バス (主に国道を走る基幹バス、高速バスなど)	路線バス事業者		
		鉄軌道（構想段階における計画書）	沖縄県		
地域内幹線公共交通	市内のモノレール駅や国道沿いの主要バス停から市内並びに隣接市の各拠点を連絡する	路線バス (主に主要地方道・一般県道を走る路線バス)	路線バス事業者	乗合	
		タクシー（相乗りタクシー含む）	タクシー事業者	個別	
支線公共交通	市内各地域を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する	路線バス（主に市道その他を走る路線バス）	路線バス事業者	乗合	居住誘導区域
		タクシー	タクシー事業者	個別	
地域内公共交通		コミュニティバス	浦添市	乗合	誘導に併せて緩やかにサービス水準をコントロール
		デマンド交通			
		グリーンスローモビリティ			
その他	ラストワンマイルの移動を支える移動サービスやパーソナルモビリティ	タクシー（一括定額タクシー含む）	タクシー事業者	個別	全区域
		リフト付きバス	浦添市		
		民間送迎バス	民間事業者	乗合	
		シェアサイクル	サービス事業者	個別	
		特定小型原動機付自転車（電動キックボードなど）			

将来公共交通ネットワークのイメージ (本編P42)



公共交通の役割や交通結節点機能に加え、浦添市都市マスタープランにおける将来都市構造、及び交通基本計画において示された目指すべき浦添市の都市の将来像などを踏まえ、本計画では、将来公共交通ネットワークのイメージを下記のとおり整理するとともに、その実現に向けて取り組んでいきます。



北地区 (本編P43)

- 国道58号沿線では、基幹バス(基幹急行バス)が停車する城間交差点や、牧港交差点付近に広域交通結節点が整備され、市外への移動に便利な広域公共交通と、市内を運行する幹線・支線公共交通等が連携しています
- 港川県営住宅周辺では、既存路線バスの維持や市民ニーズを踏まえた運行の見直し、最寄りの交通結節点までデマンド交通をはじめとする小型車両による新たな輸送サービスなどが導入され、公共交通不便地域が解消されています

中央北地区 (本編P45)

- 国道58号沿線では屋富祖、城間、牧港交差点付近に広域交通結節点が整備され、伊祖交差点付近には都市軸交通結節点が整備されることで、市内の幹線・支線公共交通や自転車をはじめとする様々な移動手段が連携しています
- 学園通り沿線ではコミュニティバス、道幅の狭い地域では最寄りの交通結節点までデマンド交通をはじめとする小型車両による新たな輸送サービスが導入され、公共交通不便地域が解消されています

東地区 (本編P49)

- 国道330号沿線の広栄交差点付近に広域交通結節点が整備され、市外への移動に便利な広域公共交通と、市内を運行する幹線・支線公共交通等が連携しています
- モノレールてだこ浦西駅は、総合交通結節点として駅前広場、大型駐車場、自転車駐輪場、タクシー乗場、バス停等を活用し、バスの運行情報を提供する案内板や快適な待合環境のなか様々な移動手段が連携し、駅周辺の拠点として賑わっています
- 道幅が狭く路線バスが運行されていない地域は、コミュニティバスや最寄り交通結節点までのデマンド交通の運行、あるいは小型モビリティの利用環境整備などにより、公共交通不便地域が解消されています

中央南地区 (本編P48)

- 本市の主要道路が多く交差する大平交差点付近には、まちのシンボルとなる都心交通結節点が整備され、バスの運行情報を提供する案内板や快適な待合環境のなか、市内の幹線・支線公共交通や、タクシー、自転車など様々な移動手段が連携しています
- 公共施設駐車場の有料化など関連施策との連携により、自動車利用の抑制と公共交通への転換を図ることで、周辺道路の渋滞が緩和されています

- モノレールの浦添前田駅と経塚駅には、既存路線バスをはじめ幹線・支線公共交通が結節されることで、現在よりも多くの市民がモノレールを利用できるようになっています
- 道幅が狭く路線バスが運行されていない地域は、最寄り交通結節点までのデマンド交通運行や小型モビリティの利用環境整備などにより、公共交通不便地域が解消されています

交通結節点の機能

(本編P38)

	総合交通結節点	都心交通結節点	複合交流交通結節点	広域交通結節点	都市軸交通結節点	その他バス停
機能1. 交通結節機能						
1-1. 公共交通相互	◎	◎	◎	◎	◎	
1-2. 自動車と公共交通	◎		◎	◎	○	
1-3. 自転車と公共交通	◎	◎	◎	◎	○	
1-4. 徒歩と公共交通	◎		◎	◎	◎	◎
1-5. 海上交通と公共交通			◎			
機能2. 市街地拠点機能	◎	◎	◎	○		
機能3. 交流機能	◎	◎	◎	○	○	○
機能4. 景観機能	◎	◎	◎	◎	○	○
機能5. サービス機能	◎	○	◎	◎	○	○
機能6. 防災機能	◎	◎	◎	◎	○	○

6. 公共交通の課題を解決するための目標 (本編第5章)

課題を解決するための目標と指標の設定 (本編P50～52)

浦添市の現状や上位関連計画における公共交通の位置付けなどを踏まえ、本市における公共交通の課題を以下に整理しました。また、課題を解決するための目標と、計画の達成状況を評価するための指標の設定をしました。

浦添市交通基本計画における公共交通ネットワーク展開方針

目指すべき都市の将来像

将来像1

浦添市の自然環境・歴史環境などの資源を活かした都市

将来像2

浦添市の拠点づくりと各拠点の都市機能を活かした都市

将来像3

浦添市の骨格を形成するとともに都市の軸の特性を活かした都市

将来像4

浦添市に住む人、訪れる人にとって安全安心な生活空間を創出する都市

上位関連計画や関連施策等における公共交通の位置づけ

- 新・沖縄21世紀ビジョン基本計画
- 沖縄県総合交通体系基本計画
- 那覇広域都市計画
- 第五次浦添市総合計画
- 浦添市都市計画マスタープラン
- てだこ・ゆいぐくるプラン
- 第六次てだこ高齢者プラン
- 第4次てだこ障がい者(児)プラン
- 浦添市まち・ひと・しごと創生総合戦略
- 浦添市観光振興計画
- 浦添市産業振興ビジョン
- 第2期浦添市環境基本計画
- まちづくり等のその他取り組み

公共交通を取り巻く現況や市民意見

- 地域の現状
- 移動特性
- 路線バスの現状
- モノレールの現状
- タクシーの現状
- 運転手の現状
- シェアサイクルの現状
- 観光客の移動の現状
- 新たな移動サービス

課 題	目標と方向性	具体的な指標	評価データ	現況値 (令和4年)	短期目標 (令和10年)	長期目標
課題1 交通不便地域の改善を図る交通手段の構築	目標1 市内の移動しやすさ向上 方向性1-1 ●交通事業者との連携や新たな交通サービスの構築により公共交通不便地域の縮小を図ります 方向性1-2 ●自ら自由に移動することが困難な移動制約者に対する交通サービスを構築します 方向性1-3 ●利便性の高い交通手段の構築に向けて、既存交通サービスの維持や市民ニーズに合わせた改善を行います	交通事業者との連携や新たな公共交通システムの構築による公共交通人口カバー率の増加	公共交通人口カバー率	60.0%	63.0%	増加
		市民の日常的な移動において「自家用車で家族に運転してもらう」割合の減少	アンケートの実施	18.6%	15.7%	減少
		障がい者・高齢者向け外出支援利用者数 ●浦添市リフト付きバス ●浦添市高齢者外出支援サービス	実績報告	5,700人/年	継続	継続
課題2 移動制約者(高齢者、児童・生徒等)の移動手段を構築	目標2 市外への移動しやすさ向上 方向性2-1 ●広域的・幹線的な公共交通事業との連携を図ります	公共交通分担率(バス・モノレール、全目的)	全国都市交通特性調査	4.9%(平成27年)	7.8%	10.0%
		地域間移動を支える主要な路線バスの維持に向けた見直し件数	実施報告	0系統	3系統	継続
		市民の日常的な移動においてバスを「移動手段として選択しない」割合の減少	アンケートの実施	31.9%	29.0%	減少
課題3 市民の利便性を高める交通手段の構築	目標3 まちづくりと連携した持続可能な公共交通の構築 方向性3-1 ●市民やまちづくりの取り組みとの連携を図ります 方向性3-2 ●観光客の利便性を高める交通手段を構築します	市内におけるシェアサイクルの年間利用回数	利用実績	29,235回	36,000回	増加
		市内モノレール3駅の日乗降客数	駅別乗降客数	2,900人/日	4,000人/日	9,000人/日
		市内モノレール3駅へ接続する路線バス系統数	事業者情報	てだこ:4 前田:2 経塚:0	増加	増加
課題4 広域的・幹線的な事業との連携	目標4 まちづくりと連携した持続可能な公共交通の構築 方向性4-1 ●市民やまちづくりの取り組みとの連携を図ります 方向性4-2 ●観光客の利便性を高める交通手段を構築します	市民や市内事業者等と連携した公共交通利用促進等に関する取り組み件数	実施報告	—	1～2回/年	継続
		自治会やイベント等と連携したバス・モノレール乗り方教室の開催数	実施報告	1回	1～2回/年	継続
		交通環境学習(MM)に取り組む学校数	実施報告	2小学校	11小学校	中学校へ展開
課題5 まちづくりの取り組みとの連携	目標5 まちづくりと連携した持続可能な公共交通の構築 方向性5-1 ●市民やまちづくりの取り組みとの連携を図ります 方向性5-2 ●観光客の利便性を高める交通手段を構築します	運転手募集等に関する広報活動数	実施報告	1回	1～2回/年	継続
		各種告知活動における車両広告(バス・モノレール・タクシー)の積極的な活用	実施報告	—	1～2回/年	増加
		観光施策や関係機関等と連携した観光客向け利用促進活動件数	実施報告	—	1～2回/年	増加
課題6 観光客の利便性を高める交通手段の構築	目標6 まちづくりと連携した持続可能な公共交通の構築 方向性6-1 ●市民やまちづくりの取り組みとの連携を図ります 方向性6-2 ●観光客の利便性を高める交通手段を構築します	市内商業施設、観光施設、MaaS事業等との公共交通利用促進等に向けた連携	実施報告	—	1～2回/年	増加
		市内モノレール3駅の日乗降客数	駅別乗降客数	2,900人/日	4,000人/日	9,000人/日
		市内モノレール3駅へ接続する路線バス系統数	事業者情報	てだこ:4 前田:2 経塚:0	増加	増加

7. 目標達成のための施策及び事業 (本編第5章)

目標達成のための施策・事業と実施主体 (本編P53)

本市の公共交通に関する6つの課題の解決に向けた目標を達成するため、様々な主体や分野との共創により下記22の施策・事業に取り組んでいきます。また、それぞれの施策・事業を円滑に推進するため、実施主体(協力・連携等含む)を下記のとおり決めました。



◎=事業主体 ○=協力・連携等

施策・事業	種別	市担当課	関連機関・団体					
			市民・自治会	交通事業者	企業・団体等	国	県	周辺自治体
1 タクシー事業による新たな旅客運送サービス(相乗りタクシー、定額タクシー等)の導入検討	継続	◎都市計画課	○	◎		○	○	○
2 広域幹線公共交通、地域内幹線公共交通、支線公共交通と連携させた地域内公共交通(デマンド交通、グリーンスローモビリティ)の導入検討	継続	◎都市計画課 ◎観光振興課 ○産業振興課	○	○		○	○	
3 障がい者・高齢者向け外出支援 ●浦添市リフト付きバス運行 ●浦添市高齢者外出支援サービス	継続	◎障がい福祉課 ◎いきいき高齢支援課		○	○			
4 高齢者向けの新たな外出支援サービスの検討	継続	◎いきいき高齢支援課 ○都市計画課		○	○	○		
5 民間の送迎サービスや車両などの活用に向けた検討	新規	◎都市計画課 ◎いきいき高齢支援課			◎			
6 モノレールや基幹バス等の広域幹線公共交通や、地域内幹線公共交通と連携させた支線公共交通(コミュニティバス等)の導入検討	継続	◎都市計画課	○	○		○	○	
7 地域間移動を支える主要な路線バスの維持や見直し	継続	◎都市計画課	○	◎		○	○	○
8 多様な公共交通ネットワークを有機的に連携させ、公共施設や商業施設、観光施設などへのアクセス性向上を図る交通結節点の配置検討	新規	◎都市計画課 ○観光振興課 ◎産業振興課 ○美らまち推進課 ◎文化スポーツ振興課		◎		○	○	○
9 バス待ち環境の整備検討	新規	◎都市計画課 ◎道路課 ◎区画整理課		○		○	○	
10 旅客輸送の起終点(営業所等)となる拠点整備の検討	新規	◎都市計画課 ○産業振興課 ◎跡地未来課 ○西海岸開発課 ◎区画整理課 ○美らまち推進課 ◎文化スポーツ振興課		◎	○			
11 シェアサイクルや電動キックボード等のパーソナルモビリティの利用環境整備と利用促進に向けた検討	継続	◎都市計画課 ◎観光振興課 ◎道路課			◎			
12 自転車、特定小型原動機付自転車等の利用促進に向けた安全講習会等の実施	新規	◎市民生活課 ○都市計画課	○				○ 警察等	
13 鉄軌道など新しい公共交通システムの導入検討	継続	◎都市計画課 ○企画課		○		○	◎	○
14 沖縄県や周辺自治体が取り組む公共交通関連施策との広域的、有機的な事業連携	継続	◎都市計画課		○		○	◎	◎
15 うらそえの交通マップの配布や周知	継続	◎都市計画課 ◎市民課	○					
16 IC乗車券等のキャッシュレス決済の促進	継続	○都市計画課		◎	○		○	○
17 学校と連携した生徒や保護者を対象としたモビリティ・マネジメントの実施	継続	◎都市計画課 ◎教育委員会	○	○			○	
18 自治会やイベント等と連携した公共交通に対する利用意識の啓発施策の推進(バス・モノレール乗り方教室、イベントでの車両展示等)	継続	◎都市計画課 ○市民生活課 ◎環境保全課 ○いきいき高齢支援課	◎	○				
19 各種告知活動における車両広告の活用	新規	◎告知する全ての課		○	○			
20 運転手不足に対する対策実施(広報等)	継続	◎都市計画課 ○国際交流課 ◎産業振興課		◎		○	○	○
21 市庁舎及び市内事業者等と連携したエコ通勤の推進	新規	◎環境保全課 ◎職員課 ◎都市計画課	◎	◎	◎			
22 市内商業施設、観光施設、MaaS事業等との公共交通利用促進等に向けた連携	継続	◎都市計画課 ○観光振興課 ◎産業振興課 ○美らまち推進課 ◎文化スポーツ振興課		◎	◎	○	○	○

施策の具体的な内容は次頁以降へ▶▶▶

施策・事業の内容

施策名

1

タクシー事業による新たな旅客運送サービス
(相乗りタクシー、定額タクシー等)の導入検討

対応する公共交通軸

地域内幹線公共交通、支線公共交通、
地域内公共交通、その他末端移動

施策イメージ

近年、タクシー利用者の更なる利便性の向上を図るため、新たな輸送形態、運賃・料金サービスに関する制度が新設されており、さらに運転手不足への対応に向けた法改正などの検討が始まっています。タクシー事業者や関連機関との協働により、これら新たな制度の活用可能性について検討を行います。

● 近年新設された旅客輸送や運賃に関する制度概要

(出典：国土交通省報道発表資料)

① 一括定額運賃 (令和2年11月～)

② 変動迎車料金 (令和2年11月～)

③ 相乗りサービス (令和3年11月～)

● 政府で検討が進められている制度概要

(出典：内閣府規制改革推進会議中間答申 令和5年12月26日より)

① タクシー不足地域・時間にタクシー会社による一般ドライバー・車両の活用

② 上記施策の実施効果を踏まえ、タクシー事業以外の者がライドシェア事業を行うことを位置付ける法律制度についての議論 (令和6年6月まで)

対象エリア

市内全域

市担当課

◎都市計画課

関連機関

◎交通事業者
◎市民・自治会
◎国 ◎県
◎周辺自治体

スケジュール

R6年度

R7年度

R8年度

R9年度

R10年度

関係者調整

実証調査等

実施

施策名 3

障がい者・高齢者向け外出支援の実施

●浦添市リフト付きバス運行

●浦添市高齢者外出支援サービス

対応する 公共交通軸

支線公共交通、地域内公共交通、
その他末端移動

施策イメージ

本市では浦添市社会福祉協議会へ事業委託することで、外出時に介助を要し歩行困難な市民に対する移動支援として下記2つの事業を行っており、今後も引き続き取り組むこととしています。

事業所の紹介

浦添市リフト付きバス運行事業

浦添市高齢者外出支援サービス事業

浦添市社会福祉協議会では浦添市役所から委託を受け、一般の交通機関を利用することが困難な方を対象に医療機関などへ **無料** で送迎サービスを行っています。

例えば…

●浦添市リフト付きバス運行事業（障がい福祉係）

受診、検診、リハビリ等への送迎サービス。【要予約】
●利用対象者：車いすが必要とする市内在宅での介護の身体障害者（おむたぎ身体障がい者）
（年齢不問）

（その他、芸術活動・公共施設などは月1回の送迎です。又、選挙の期日前投票への送迎も可能です。）
運行回数は…浦添市役所が定額市バス、サービス利用の回数を決める（車いすがなく必要とする）

●浦添市高齢者外出支援サービス事業（高齢福祉係）

医療機関等への無料送迎サービス。【要予約】

●利用対象者：市内在住65以上の在宅高齢者で外出時に介助を要し、歩行困難なため車いすなどを必要とする方。

利用にあたっては申請が必要になります。詳細はお問い合わせください。

【連絡先】市役所福祉課
【電話番号】098-876-1234

【連絡先】市役所福祉課
【電話番号】098-876-1234

【連絡先】市役所福祉課
【電話番号】098-876-1234

【連絡先】市役所福祉課
【電話番号】098-876-1234

対象エリア

市内全域

市担当課

◎障がい福祉課
◎いきいき高齢支援課

関連機関

◎交通事業者
◎企業・団体等

スケジュール

R6年度 R7年度 R8年度 R9年度 R10年度

継続実施

施策名
2

広域幹線公共交通、地域内幹線公共交通、支線公共交通と連携させた地域内公共交通(デマンド交通、グリーンスローモビリティ)の導入検討

対応する
公共交通軸

地域内幹線公共交通、支線公共交通、
地域内公共交通、その他末端移動

施策イメージ

公共交通不便地域を中心
に、移動サービスの導

浦添市デマンド型
コミュニティバス実証実験
(令和2年度)

入に向けた検討を行い、公共交通として
地域内の移動と交通不便地域の解消を担
う役割であるため、「地域公共交通確保維
持改善事業費補助金(地域内フィーダー
系統確保維持費国庫補助金)」を活用し、
財源の安定的な確保・維持を目指します。

グリーンスローモビリティとは

「グリーノーモビリティ」：①時速20km未満で公道を走ることができる②電動車を活用した③小さな移動サービス

【グリスロの特長】

- ①時速20km未満
・道路運送車両法の基準が一部緩和(窓ガラスがなくとも公道を走行でき、シートベルトやチャイルドシートの装着も免除)。
・観光客が景色を楽しみ、コミュニケーション創出、重大事故発生を抑制
- ②電動車を活用
・環境にやさしいエコな移動サービス
- ③小さな移動サービス
・従来の公共交通ではカバーしきれなかった短距離のきめ細やかな移動サービス

軽自動車

4人乗り

小型自動車

5人乗り

普通自動車

10人乗り

出典：国土交通省報道発表資料より

対象エリア

公共交通不便地域
(バス停より200m以遠、狭隘道路地区など)

市担当課

- ◎都市計画課
- ◎観光振興課
- ◎産業振興課

関連機関

- ◎交通事業者
- ◎市民・自治会
- ◎国 ◎県

スケジュール

R6年度

R7年度

R8年度

R9年度

R10年度

関係者調整

実証調査等

施策名
4

高齢者向けの新たな外出支援サービスの検討

対応する 公共交通軸

支線公共交通、地域内公共交通、
その他末端移動

施策イメージ

移動制約者に対する移動支援として、障がい者や高齢者など利用対象者を絞った福祉バス（無償運送）や、今後大幅な規制見直しが見込まれている自家用有償旅客運送（道路運送法第78条第2号）などの導入可能性について検討を進めています。

福祉バス（無償運送）の運行事例 那覇市

福祉バスふくちゃん号

本庁地区・小緑地区
首里地区・真和志地区

4つのコースを運行しています！

ふくちゃん号「無償運送」は、道路以上の公道を必ず走行し、乗客の乗降の方向が明確で乗降しやすいです。
決まった曜日・時間に決まったルートで運行しています。
道路沿いの障害者をサポートしていただく
お住み地域にご乗車ください



本庁コース（月・水・金）

小緑コース（火・水・土）

ぶらり／ふくちゃん号通達中下車の旅
ふくちゃん号が通達開始して1ヶ月以上経過し、乗客の乗降がスムーズに行っていることが確認された路線は、ふくちゃん号が通達開始して1ヶ月以上経過し、乗

施策名 民間の送迎サービスや 5 車両などの活用に向けた検討

対応する 公共交通軸

支線公共交通、地域内公共交通、
その他末端移動

施策イメージ

本市では自動車教習所による送迎バスが充実していることなどから、民間事業者側のメリット・デメリット、既存交通サービスへの影響、安全性の担保などに配慮しながら、民間の送迎サービスや車両などの活用に向けた検討と協議調整を図っていきます。

コープおきなわ買物BUS (資料：生活協同組合コープ沖縄より)

♥ コープおきなわ

毎週同じ曜日 同じ時間に家の近くまで伺い
お近くのコープ店舗まで送迎します

近にお送け難い、働きがなくて買い物が不便、ご高齢で長い距離の移動が大変等、様々な理由で日々の買物に困りやすい方をサポートの送迎サービスです。

週に1回 決まった曜日 決まった時間

無料で送迎いたします！

コープおきなわの
組合員が
必要です。

※送迎自由で買い物は、送迎時に加入
金がかかります。
※加入金は1000円の会費と必要
です。(10歳未満の子どもは不可)

送迎サービス
の範囲内
にお住まいです。

※送迎サービスの利用費に限りは、
送迎バスに乗車料金はかかりません。
(乗車料は無料です)

買物BUSのお約束ごと

- お買い物の時間は約50分
- 組合員さんの都合で、出発時間を早めたり送迎時間を変更することはできません
- お買い物の際の付添はありません
- 皆様がお買い物をしている間は、他の地域の送迎を行っている
- 停留所までの移動、送迎者への乗り降りもご自分でお願いします
- 毎週のご利用をお願いします
- 日常の買い物に不便を感じている方のサービスです
- 時々利用、行き帰りだけの利用はお控え願います
- ご利用出来ない際は、前日までにご連絡下さい

専用の送迎者(運転手を含め定員8名)でご自宅前からコープのお店まで無料で送迎します。

対象エリア 市内全域

- ◎都市計画課
- ◎いきいき高齢支援課

関連機関

- ◎企業・団体等

スケジュール

R6年度 R7年度 R8年度 R9年度 R10年度

関係者調整・調査検討

施策名 7 地域間移動を支える 主要な路線バスの維持や見直し

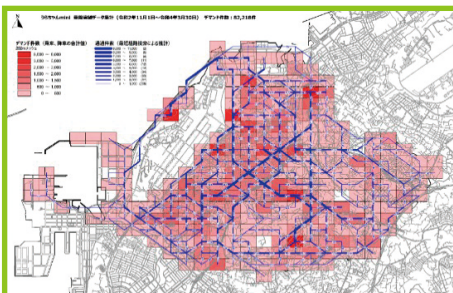
対応する
公共交通軸

支線公共交通

対象エリア

市内全域

うらちゃんmini利用実績を用いた



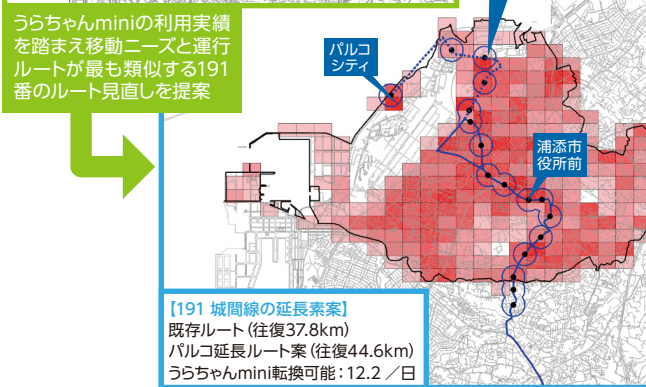
191番城間線 路線延伸案 (全線延長11.8km・往復延長23.6km) ※平均乗客12.2人/日

バス利用数 (乗客・降客合計) 乗客数 乗客降客数(乗客×2)

利用数	乗客数	乗客降客数(乗客×2)
1000以上	1000以上	2000以上
500以上	500以上	1000以上
100以上	100以上	200以上
50以上	50以上	100以上
10以上	10以上	20以上
5以上	5以上	10以上
1以上	1以上	2以上

うらちゃんminiの利用実績を踏まえ移動ニーズと運行ルートが最も類似する191番のルート見直しを提案

新たな需要
業改善に向け
を得て実証
※令和5年度
移行



191 城間線の延長素案

既存ルート (往復37.8km)

バルコ延長ルート案 (往復44.6km)

うらちゃんmini転換可能: 12.2 / 日

沖繩電力
ゆがふBizタワー

バルコ
シティ

浦添市
役所前

市担当課

◎都市計画課

関連機関

◎交通事業者

◎市民・自治会

◎国 ◎県 ◎周辺自治体

施策名
6

モノレールや基幹バス等の広域幹線公共交通や、地域内幹線公共交通と連携させた支線公共交通(コミュニティバス等)の導入検討

対応する
公共交通軸

支線公共交通

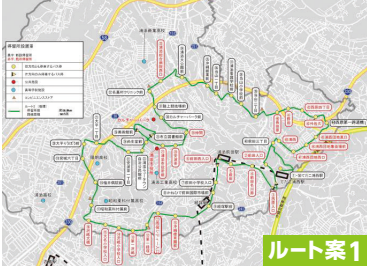
施策イメージ

本施策は
地域内の

支線公共交通の確保と交通不便地域の解消を目的として、国が実施する「地域公共交通確保維持改善事業費補助金(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)」を活用することで、安定的な財源の確保とサービスの維持を目指していきます。

コミュニティバス運行ルート案

(平成30年度浦添市総合交通戦略推進業務より)



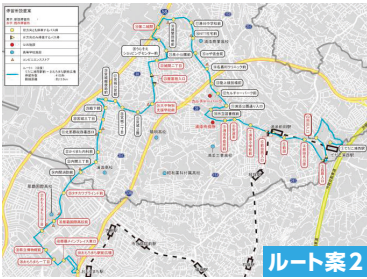
ルート案1

ルート案1

停留所数：41カ所
運行距離：13.5km

ルート案2

停留所数：52カ所
運行距離：16.8km



ルート案2

対象エリア

市内全域

市担当課

◎都市計画課

関連機関

- 市民・自治会
- 交通事業者
- 国 ○県

スケジュール

R6年度 | R7年度 | R8年度 | R9年度 | R10年度

関係者調整

実証調査等

施策イメージ

本施策は地域内の幹線・支線公共交通の確保を目的として、必要に応じて周辺自治体と連携しながら、国が実施する「地域公共交通確保維持改善事業費補助金(地域間幹線系統確保維持費国庫補助金)」を活用した安定的な財源の確保とサービスの維持を目指していきます。

線バスの見直し(191番城間線)

り込みと、事業業者の協力を実施し、本格運行へ

サンエー
パルコシティ前
バス停(那覇向け)

実証運行のお知らせ
「391番 城間線(パルコシティ)」
11月21日運行開始!

スケジュール

R6年度 | R7年度 | R8年度 | R9年度 | R10年度

見直し検討・実証・実施

施策名 8	多様な公共交通ネットワークを有機的に連携させ、公共施設や商業施設、観光施設などへのアクセス性向上を図る交通結節点の配置検討
対応する公共交通軸	全て（広域幹線公共交通、地域内幹線公共交通、支線公共交通、地域内公共交通、その他端末移動）
施策イメージ	交通結節点に求められる基本的な機能（本編P38・概要版P7参照）である「乗換機能」「拠点形成機能」「ランドマークとしての機能」をさらに細分化するとともに、浦添運動公園再整備をはじめとする様々なまちづくり事業とも連動した交通結節点の整備に向けて取り組んでいきます。
広域交通結節点のイメージ 交通結節点の分類 浦添市交通基本計画より ●総合交通結節点：モノレール区間の終点駅（でだこ浦西駅） ●都市交通結節点：浦添都市軸が交差する結節点 ●複合交流交通結節点：陸上交通と海上交通の結節点 ●広域交通結節点：モノレール駅、基幹急行バス、鉄軌道を含む新たな公共交通システムの結節点 ●都市軸交通結節点：浦添都市軸上の市内幹線公共交通と支線公共交通の結節点 ●その他バス停：主に既存のバス停	
市担当課	◎都市計画課 ○観光振興課 ○産業振興課 ○美らまち推進課 ○文化スポーツ振興課
対象エリア	市内全域
関連機関	◎交通事業者 ○国 ○県 ○周辺自治体
スケジュール	R6年度 R7年度 R8年度 R9年度 R10年度 企画検討

施策名 10	旅客輸送の起終点（営業所等）となる拠点整備の検討
対応する公共交通軸	全て（広域幹線公共交通、地域内幹線公共交通、支線公共交通、地域内公共交通、その他端末移動）
施策イメージ	関連する交通事業者の意向を踏まえつつ、市内に旅客輸送事業の起終点として活用できる拠点の整備に向け、公共用地の活用可能性などについて検討を進めていきます。
沖縄本島中南部における路線バスの営業拠点（営業所・駐機場等）の分布 営業所の例 （那覇バス志営業所）	
市担当課	◎都市計画課 ○産業振興課 ○跡地未来課 ○西海岸開発課
対象エリア	市内全域
関連機関	◎交通事業者 ○企業・団体等
スケジュール	R6年度 R7年度 R8年度 R9年度 R10年度 協議・調整等

施策名 9	バス待ち環境の整備検討
対応する公共交通軸	地域内幹線公共交通、支線公共交通、地域内公共交通
施策イメージ	公共交通の利用促進に向けては、高齢者をはじめ誰にとっても利用しやすい「人に優しい利用環境の整備」が重要です。そのため、バス利用時における快適性や満足度の向上を目的に、バス停上屋やベンチの整備などの環境改善に向けた検討を行います。
広告付きバス停上屋・ベンチの例 （群馬県HPより） 環境整備項目の例 ●バス停上屋 ●ベンチ ●照明 ●路線図等の運行案内 ●バス接近情報表示システム など	
対象エリア	市内全域（市道沿線バス停）
市担当課	◎都市計画課 ○道路課 ○区画整理課
関連機関	○交通事業者 ○国 ○県
スケジュール	R6年度 R7年度 R8年度 R9年度 R10年度 企画検討

施策名 11	シェアサイクルや電動キックボード等のパーソナルモビリティの利用環境整備と利用促進に向けた検討
対応する公共交通軸	その他端末移動
施策イメージ	本市では、関係するシェアサービス事業者等と連携しつつ、シェアポート整備や広報に関する協力、及び一定期間を定額利用できるサブスクリプション料金の導入検討などの取り組みを進めていきます。
シェアサイクル（出典：株式会社プロトソリューション、OpenStreet株式会社） 利用料金 15分毎に100円 12時間まで1,800円 特定小型原動機付自転車（出典：経済産業省HPより） ヘッドライト クラクション バッテリーの安全性 最高速度表示灯（緑色） ブレーキ ウィンカー スピードリミッター テールランプ、ブレーキランプ 後部反射鏡 走行安定性 改正道路交通法の一部施行（令和5年7月～）	
対象エリア	市内全域
市担当課	◎都市計画課 ○観光振興課 ○道路課
関連機関	◎企業・団体等
スケジュール	R6年度 R7年度 R8年度 R9年度 R10年度 協議・調整・随時実施

施策名 12	自転車、特定小型原動機付自転車等の利用促進に向けた安全講習会等の実施
対応する公共交通軸	その他端末移動
施策イメージ	自転車や特定小型原動機付自転車を利用するにあたり、守るべきルールを正しく学び、安全快適に走行できるよう、自治会等と連携しつつ安全講習会等の実施を進めていきます。
電動キックボードの講習会 （出典：愛知県警HPより） 自転車通行方法の一例 （出典：警視庁HPより）	
対象エリア	市内全域
市担当課	◎市民生活課 ○都市計画課
関連機関	○市民・自治会 ○警察等
スケジュール	R6年度 R7年度 R8年度 R9年度 R10年度 協議・調整・随時実施

施策名 14	沖縄県や周辺自治体が取り組む公共交通関連施策との広域的、有機的な事業連携
対応する公共交通軸	全て（広域幹線公共交通、地域内幹線公共交通、支線公共交通、地域内公共交通、その他端末移動）
施策イメージ	本市では、基幹バスと市内の支線公共交通との結節点を整備するなど、基幹バスと連携した取り組みを進めていきます。また、周辺自治体が取り組む公共交通関係事業の状況を踏まえ、コミュニティバス同士の結節やダイヤ調整、共同運行の可能性について検討するなど、本市で取り組む事業との有機的な連携に向けた調整や協議を図っていきます。
基幹急行バス（令和元年～） 基幹急行バス好評運行中！ 基幹バスのイメージ 那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市・北中城村 地域公共交通総合連携計画（令和4年3月改定） 凡例 基幹バス 国道58号 国道330号 国道329号 都市モノレール 名古屋での基幹バス導入事例 専用走行空間確保のイメージ	
対象エリア	市内全域
市担当課	◎都市計画課
関連機関	○県 ○周辺自治体 ○交通事業者 ○国
スケジュール	R6年度 R7年度 R8年度 R9年度 R10年度 協議・調整・随時実施

施策名 13	鉄軌道など新しい公共交通システムの導入検討
対応する公共交通軸	広域幹線公共交通
施策イメージ	現在進めている既存公共交通の利用環境改善に向けた取り組みと併せて、県民からの提案（本編P66参照）に関する取り組み等について、沖縄県や周辺自治体、交通事業者等と連携して、まちづくりのあり方やフィーダー交通との連携のあり方等について幅広く検討を行っていくことが必要とされています。
同計画書における概略計画図（右図）では、本市の南北軸を縦貫していることから、沖縄県や周辺市町村との連携を図りつつ検討を進めていく事とします。 沖縄鉄軌道の概略計画図 （出典：沖縄県HPより）	
対象エリア	市内全域
市担当課	◎都市計画課 ○企画課
関連機関	◎県 ○交通事業者 ○国 ○周辺自治体
スケジュール	R6年度 R7年度 R8年度 R9年度 R10年度 協議・調整・随時実施

施策名 15	うらそえの交通マップの配布や周知
対応する公共交通軸	全て（広域幹線公共交通、地域内幹線公共交通、支線公共交通、地域内公共交通、その他端末移動）
施策イメージ	本市では、公共交通の利用促進として市内の交通マップを作成し無償で配布しています。同マップにはモノレール駅をはじめ市内を運行する路線バスのルートやバス停が載っており、北は宜野湾市コンベンションセンターから南は那覇市おもろまち駅まで網羅しています。また、モノレールとバスの乗り方や運賃支払の方法もイラスト付きで記載しており、はじめての方でも利用できるように配慮しています。
うらそえの交通マップ 現在本庁舎1階の市民課窓口で転入・転居届を申請された方をはじめ、6階の都市計画課窓口でも配布を行っており、今後も広く周知を図っていきます。	
対象エリア	市内全域
市担当課	◎都市計画課 ○市民課
関連機関	○市民・自治会
スケジュール	R6年度 R7年度 R8年度 R9年度 R10年度 継続・実施

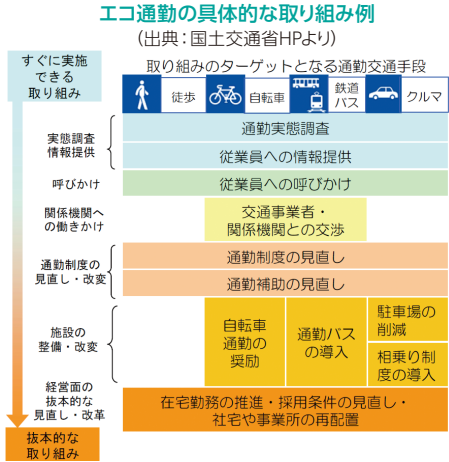
施策名 16	IC乗車券等のキャッシュレス決済の促進				
対応する公共交通軸	全て(広域幹線公共交通、地域内幹線公共交通、支線公共交通、地域内公共交通、その他端末移動)				
施策イメージ	本市では公共交通の利便性向上、利用促進などを目的に、平成30年6月より地下1階の組合売店でOKICAの販売を開始し、市民等に対して周知を図ってきました。(現在は組合売店が閉店のため休止中) 今後は交通事業者や関係機関と連携しながら、OKICAの普及促進をはじめQRコードや電子チケットなどによる新たな決済手段の検討など、引き続きキャッシュレス化に向けた取り組みを行っていきます。 IC乗車券(OKICA)の販売告知(平成30年当時) 				
対象エリア	市内全域				
市担当課	○都市計画課	関連機関		◎交通事業者 ○企業・団体等 ○県 ○周辺自治体	
スケジュール	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度 協議・調整・随時実施

※QRコードは(株)デンソーウェアの登録商標です

施策名 17	学校と連携した生徒や保護者を対象としたモビリティ・マネジメントの実施				
対応する公共交通軸	全て(広域幹線公共交通、地域内幹線公共交通、支線公共交通、地域内公共交通、その他端末移動)				
施策イメージ	モビリティ・マネジメント(Mobility Management)とは、渋滞や環境、個人の健康等の問題に配慮することで、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを『かしこく』使う方向へと自発的に転換することを促す、コミュニケーションを中心とした持続的な一連の取り組みのことを意味します。対象者は一般の方々や企業、学校などの組織、または地域など様々ですが、一般的には対象者毎にコミュニケーションの方法や内容を変えて行います。その中でも、幼少期からモビリティ・マネジメント教育を通じて「交通」について学び、大人になった時に環境や渋滞に対する問題、あるいは公共交通がないと困る学生や高齢者への配慮などから「クルマと公共交通をかしこく使い分ける」といった考え方を育成することはとても重要です。 本市では、公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団からの支援を受けて、小学4年生を対象に各生徒に配布されたICT端末(タブレット)を用いて、交通渋滞の発生メカニズムや環境への影響度合を学ぶと同時に、それらをゲーム感覚で疑似体験できる「交通すごろく」アプリと、関連教材を構築しました。令和元年度より教材検討や構築、対象校を絞った研究授業を重ねて来ましたが、今後は市内全ての小学校においてモビリティ・マネジメント教育を実施していくとともに、中学生や生徒の保護者など対象範囲を広げていくことで送迎交通の抑制などにも取り組んでいきます。				
対象エリア	市内全域				
市担当課	◎都市計画課 ◎教育委員会	関連機関		○市民・自治会 ○交通事業者 ○県	
スケジュール	R6年度 全小学校実施	R7年度 中学校、保護者等の対象者拡大に関する検討・実施	R8年度	R9年度	R10年度

施策名 18	自治会やイベント等と連携した公共交通に対する利用者意識の啓発施策の推進(バス・モノレール乗り方教室、イベントでの車両展示等)				
対応する公共交通軸	全て(広域幹線公共交通、地域内幹線公共交通、支線公共交通、地域内公共交通、その他端末移動)				
施策イメージ	本市では公共交通の利用促進に向けた意識啓発として自治会を通じた「バス・モノレール乗り方教室」を開催するとともに、各種イベント時にはバス車両をはじめシェアサイクル車両や電動キックボードなどの展示・乗車体験会を開催するなどの取り組みを行っています。 バス乗り方教室の事例(出典：沖縄バス株式会社HPより)    				
対象エリア	市内全域				
市担当課	◎都市計画課 ○市民生活課 ○環境保全課 ○いきいき高齢支援課	対象エリア		市内全域	
スケジュール	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度 随時実施

施策名 19	各種告知活動おける車両広告の活用				
対応する公共交通軸	全て(広域幹線公共交通、地域内幹線公共交通、支線公共交通、地域内公共交通、その他端末移動)				
施策イメージ	本市では、引き続き地域公共交通を維持確保する観点から、これまでポスターやチラシなどの紙媒体を活用した各種広報事業について、訴求対象者や周知効果などを勘案のうえ、積極的に公共交通の車両広告を活用していくとします。 路線バス車両広告の事例 (出典：株式会社アカネクリエーションHPより)  タクシー広告の事例 (出典：株式会社エクトラHP、沖縄県交通広告協同組合より)  モノレール広告の事例 (出典：株式会社アカネクリエーションHPより)  				
対象エリア	市内全域				
市担当課	◎告知する全ての課	関連機関		○交通事業者 ○企業・団体等	
スケジュール	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度 随時実施

施策名 21	市庁舎及び市内事業者等と連携したエコ通勤の推進				
対応する公共交通軸	全て(広域幹線公共交通、地域内幹線公共交通、支線公共交通、地域内公共交通、その他端末移動)				
施策イメージ	自治体が率先して「エコ通勤」に取り組み、地域の事業所や住民などへの普及を進めることで、温室効果ガス排出量の削減のみならず、地域における「公共交通の維持」や「環境に対する意識」が醸成され、地域環境の改善、公共交通のサービス水準向上、市街地の活性化等のメリットも期待されています。 上記を踏まえ、本市では通勤実態調査をはじめ「エコ通勤」の実施と地域の普及に向けて順次取り組みを進めていきます。 エコ通勤の具体的な取り組み例 (出典：国土交通省HPより) 				
対象エリア	市内全域				
市担当課	◎環境保全課 ◎職員課 ○都市計画課	関連機関		◎市民・自治会 ◎交通事業者 ◎企業・団体等	
スケジュール	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度 協議・調整・随時実施

施策名 20	運転手不足に対する対策実施(広報等)				
対応する公共交通軸	全て(広域幹線公共交通、地域内幹線公共交通、支線公共交通、地域内公共交通、その他端末移動)				
施策イメージ	本市では持続可能な公共交通の確保に向けた取り組みとして、市庁舎内でバスやタクシー運転手の募集広告を掲出することや、企業説明会や乗務体験会などの開催に向けて公共施設の一部を開放するなど、安定的な運転手の確保に向けた支援を行います。 運転手募集広告の事例 (市庁舎掲示板へのポスター掲示) 				
対象エリア	市内全域				
市担当課	○都市計画課 ○国際交流課 ○産業振興課	関連機関		◎交通事業者 ○国 ○県 ○周辺自治体	
スケジュール	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度 協議・調整・随時実施

施策名 22	市内商業施設、観光施設、MaaS事業等との公共交通利用促進等に向けた連携				
対応する公共交通軸	全て(広域幹線公共交通、地域内幹線公共交通、支線公共交通、地域内公共交通、その他端末移動)				
施策イメージ	MaaSというサービスは、移動の利便性を高める効果のみならず、交通弱者へのサポート、観光振興、地域活性化、交通渋滞の緩和、環境負荷低減など、地域の様々な課題解決にも繋がる重要な手段となるものです。 本市では沖縄県内や九州・沖縄広域で取り組みが進められているMaaS事業に対し、市内の商業施設や観光施設、交通事業者などと連携しながら積極的に推進していくとします。 沖縄MaaSのイメージ (出典：沖縄MaaS公式サイトより)  				
市担当課	○都市計画課 ○観光振興課 ○産業振興課 ○美らまち推進課 ○文化スポーツ振興課	対象エリア		市内全域	
スケジュール	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度 協議・調整・随時実施