資料３

浦添市地域公共交通計画（素案）

「環境」「活力」「安心」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

2024 ～ 2028

令和５年１１月

浦添市

目　次

第１章　はじめに　・・・・・・・・・　1

1-1．計画策定の背景と目的　・・・・・・・・　1
1-2．計画の区域と期間　・・・・・・・・　1
1-3．これまでの浦添市の取り組み　・・・・・・・・　3
1-4．本計画の位置付け　・・・・・・・・　4

第２章　地域の現状等　・・・・・・・・・　5

2-1．地勢・地形と人口　・・・・・・・・　5
2-2．交通特性　・・・・・・・・　11
2-3．公共交通の現状　・・・・・・・・　18
2-4．公共交通を取り巻く環境　・・・・・・・・　30

第３章　上位・関連計画の整理　・・・・・・・・・　33

3-1．上位・関連計画におけるまちづくりの方向性の整理　・・・・・・・・　33
3-2．周辺市町村における公共交通関連施策の動向　・・・・・・・・　35

第４章　公共交通の役割と課題　・・・・・・・・・　37

4-1．公共交通の位置付けと役割　・・・・・・・・　37
4-2．交通結節点の役割　・・・・・・・・　38
4-3．将来公共交通ネットワークのイメージ　・・・・・・・・　39

第５章　公共交通の課題を解決するための目標　・・・・・・・・・　46

5-1．公共交通を取り巻く課題の抽出　・・・・・・・・　46
5-2．課題を解決するための目標の設定　・・・・・・・・　47
5-3．本計画における指標　・・・・・・・・　48

第６章　目標達成のための施策・事業　・・・・・・・・・　49

6-1.目標達成のための施策・事業と実施主体　・・・・・・・・　49
6-2.各施策・事業概要　・・・・・・・・　50

第７章　計画の推進体制と評価スケジュール　・・・・・・・・・　72

7-1.推進体制　・・・・・・・・　72
7-2.評価・見直しサイクル　・・・・・・・・　72
7-3.計画スケジュール　・・・・・・・・　73

第１章　はじめに

1-１．計画策定の背景と目的

本市は国道 58 号や 330 号をはじめ、県道浦添西原線、西海岸関連道路などの主要幹線道路で形成されており、慢性的な交通渋滞が課題となっています。そのため、浦添市総合交通戦略（平成 24 年度策定）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。

一方、公共交通の利用者はモータリゼーションの進展や人口の減少によって減少傾向にあり、全国的にも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っています。こ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います。国が定めた交通政策基本法においても、第９条に地方公共団体の責務として「交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する」と定められています。また、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「活性化再生法」と表記）第４条第３項にも「市町村は主体的に地域公共交通の活性化・再生に取り組むように努めなければならない」とされており、持続可能な公共交通の実現に向けては地域の行政、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。

近年、沖縄県でも新型コロナウィルス感染症の拡大によるモノレール、路線バス、タクシー利用者の大幅な減少、それによる事業収益性の悪化、長引く運転士不足などを背景に路線バスの廃止や減便、タクシーの稼働率低下など、公共交通に関するサービス水準の低下が顕著に表れており、今後も人口減少や高齢化の到来に伴いその傾向は続いていくものと考えられています。

本市では、このような社会情勢の変化を踏まえ「環境」「活力」「安心」が調和した、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、あるいは多様化するカーシェアやシェアサイクル、レンタル電動キックボード（特定小型原付）などの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」を策定します。

1-２．計画の区域と期間

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。

1-3．これまでの浦添市の取り組み

本市におけるこれまでの主な公共交通関連施策と協議組織の変遷は下記のとおりです。

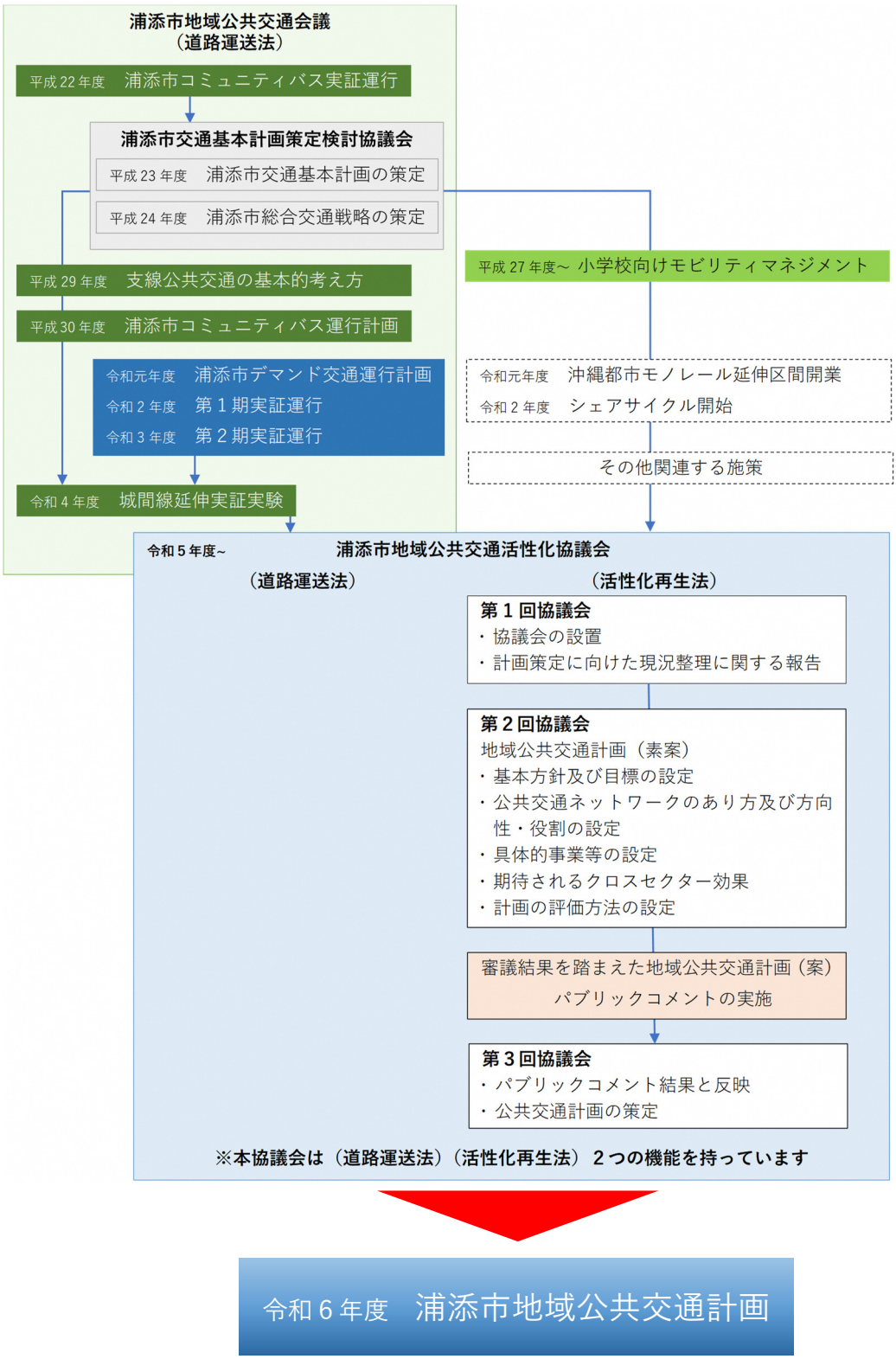


図1-1　これまでの取り組みと協議組織

1-4．本計画の位置付け

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。

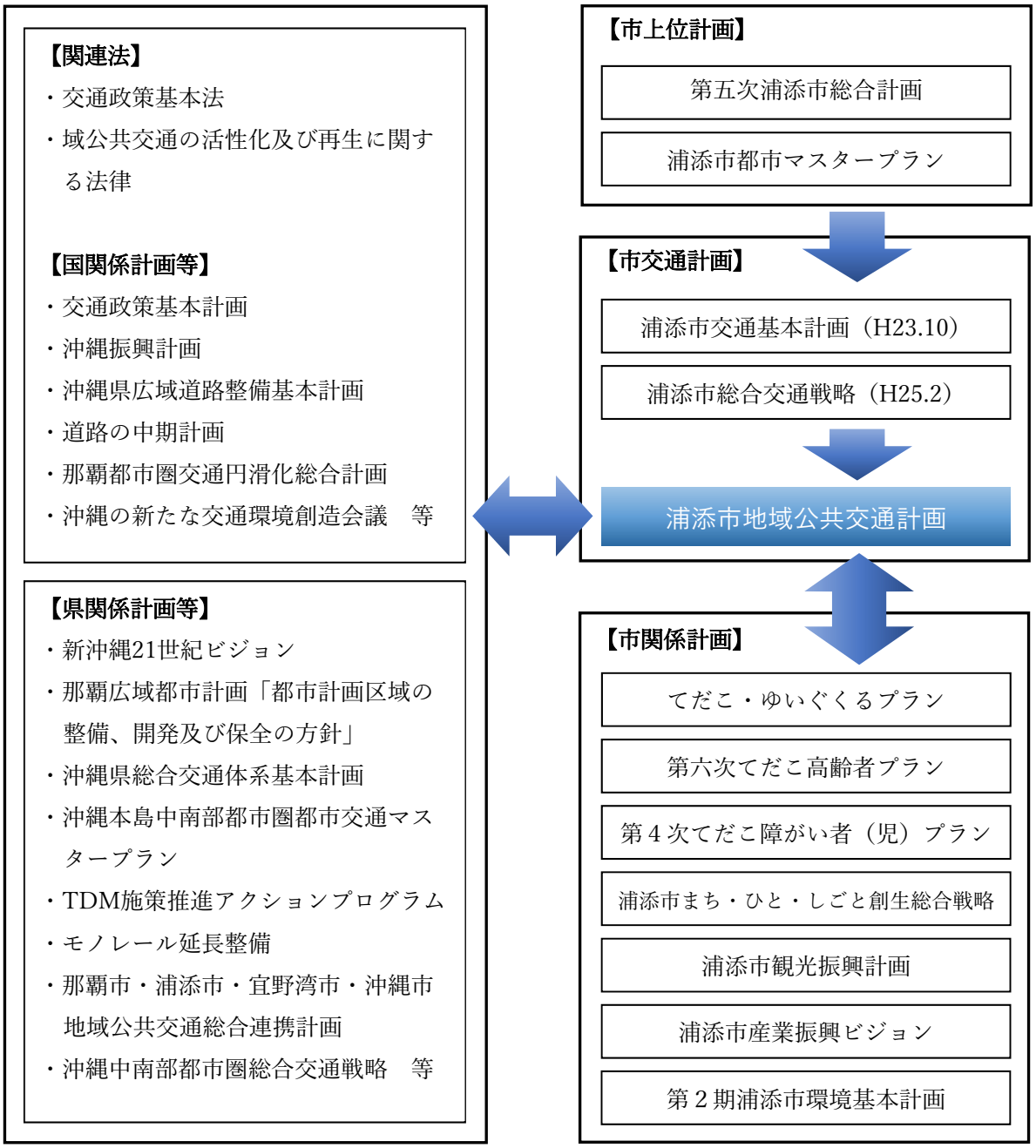


図1-2　計画の位置付け

第２章　地域の現状等

２－１．地勢・地形と人口

（１）地勢

浦添市（以下「本市」という。）は沖縄本島南部に位置し、西は東シナ海に面する海岸沿いにあり、南は県都那覇市、東は西原町、北は宜野湾市に接しています。

市域は（飛地を含む）は東西 8.4 km、南北 4.6 kmで、北を頂点として南西と南東に広がった扇状の形をしており面積 19.27 km²を有しています。

図2-1　浦添市の位置図

（２）地形

本市の地形は、東側から西側にかけて傾斜し、西部の勢理客から仲西、宮城、屋富祖、城間、港川に至る国道 58 号沿いは標高 20ｍ～30ｍの台地からなり、東部の仲間、安波茶、経塚、西原、沢岻一帯は標高約 100ｍの丘陵地帯となっています。また、西部と東部の中間部分は台地に挟まれた窪地で、東西方向では最大約 120m の標高差があります。

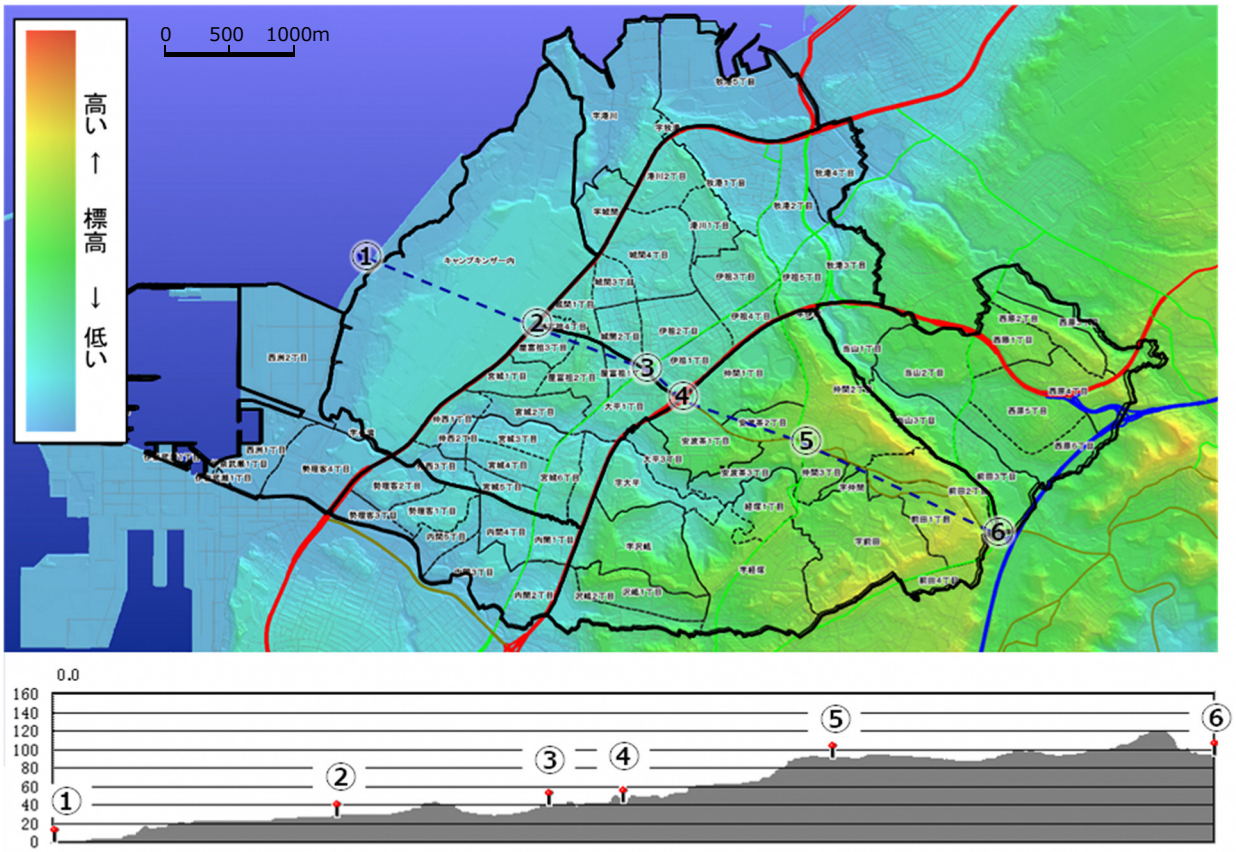


図2-2　標高地形図

（３）土地利用

本市の行政区域 19.27 ㎢のうち、76％の 14.55 ㎢が民家や商業施設などが密集する市街化区域です。

土地利用現況（図 2-3）をみると、市域の東側に位置する低層住宅を中心とする住宅地、公営住宅団地や中高層の集合住宅を中心とした地区、国道 58 号と国道 330 号に挟まれた密集市街地、国道 58 号沿線や牧港一帯の商業地、浦添西原線を中心とする商業・業務地、西海岸北側の埋立地に位置する工業地、西海岸南側埋立地の流通業務地に分類されます。

また、建物の建築や建て替えが制限される市街化調整区域は、仲間、当山一帯の浦添大公園や浦添墓地公園等が位置する斜面緑地、港川一帯の斜面緑地及び牧港補給地区などとなっています。

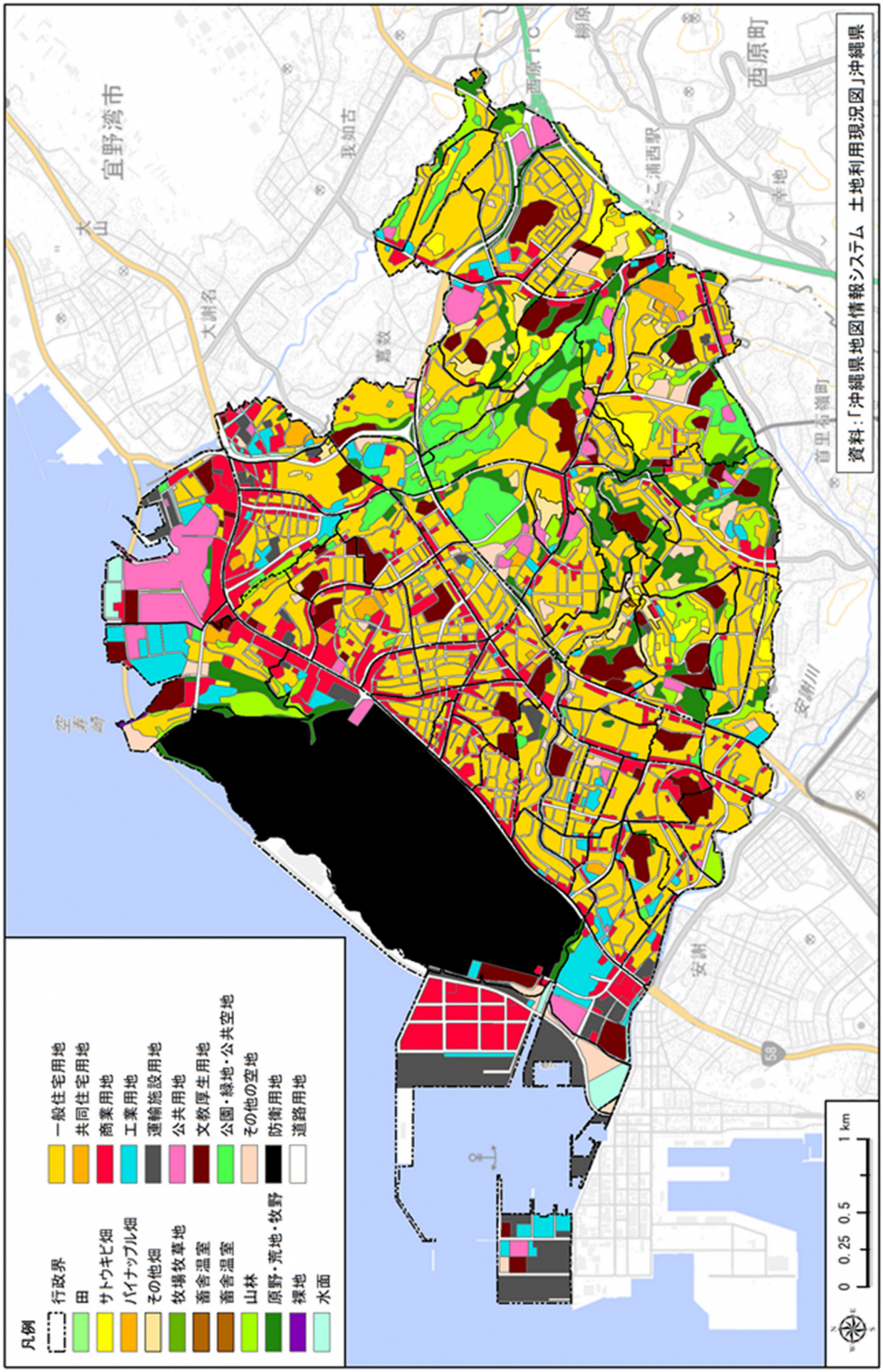

凡例
行政界
田
サトウキビ畑
パイナップル畑
その他畑
牧場牧草地
畜舎温室
畜舎温室
山林
原野・荒地・牧野
緑地
水面
一般住宅用地
共同住宅用地
商業用地
工業用地
運輸施設用地
公共用地
文教厚生用地
公園・緑地・公共空地
その他の空地
防衛用地
道路用地
宜野湾市
大山
大謝名
我如古
嘉数
西原町
安謝
安謝川
0 0.25 0.5 1 km
資料：「沖縄県地図情報システム　土地利用現況図」沖縄県

図2-3　土地利用現況図

（4）地区別人口と人口密度

地区別人口は、令和２年国勢調査では「宮城地区」の 11,926 人が最も多く、次いで「西原地区」の 10,041 人、「城間地区」の 9,915 人となっています。国道 58 号、330 号に挟まれた広い範囲で人口密度は高くなっています。

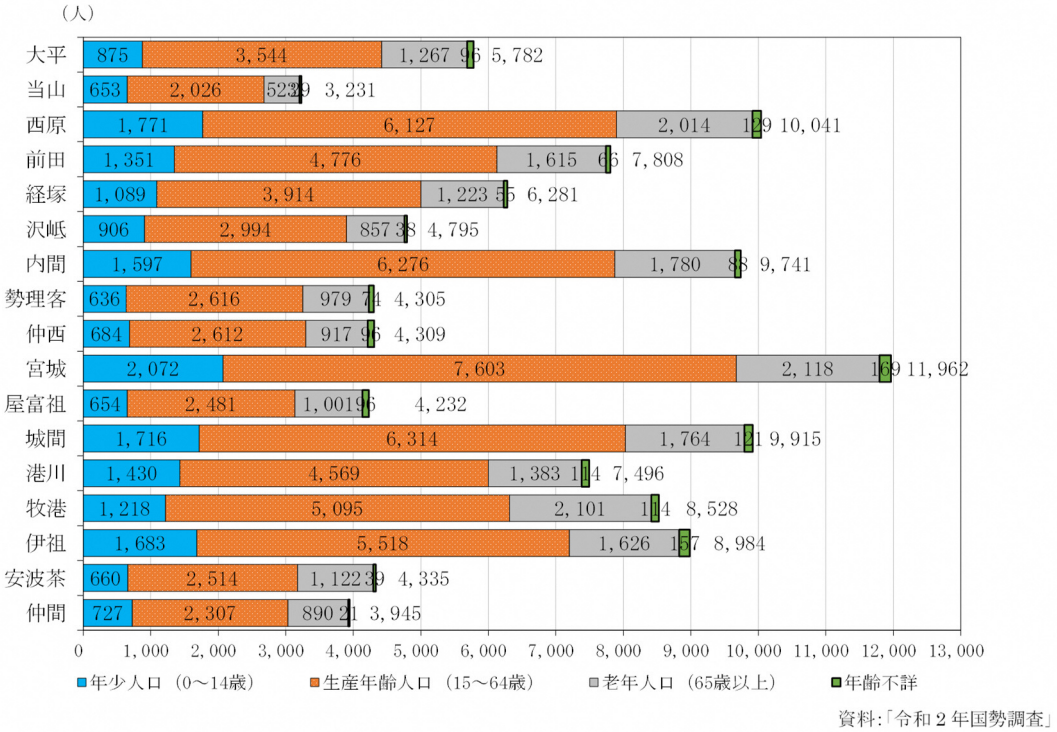


図2-4　令和２年（2020）の地区別人口

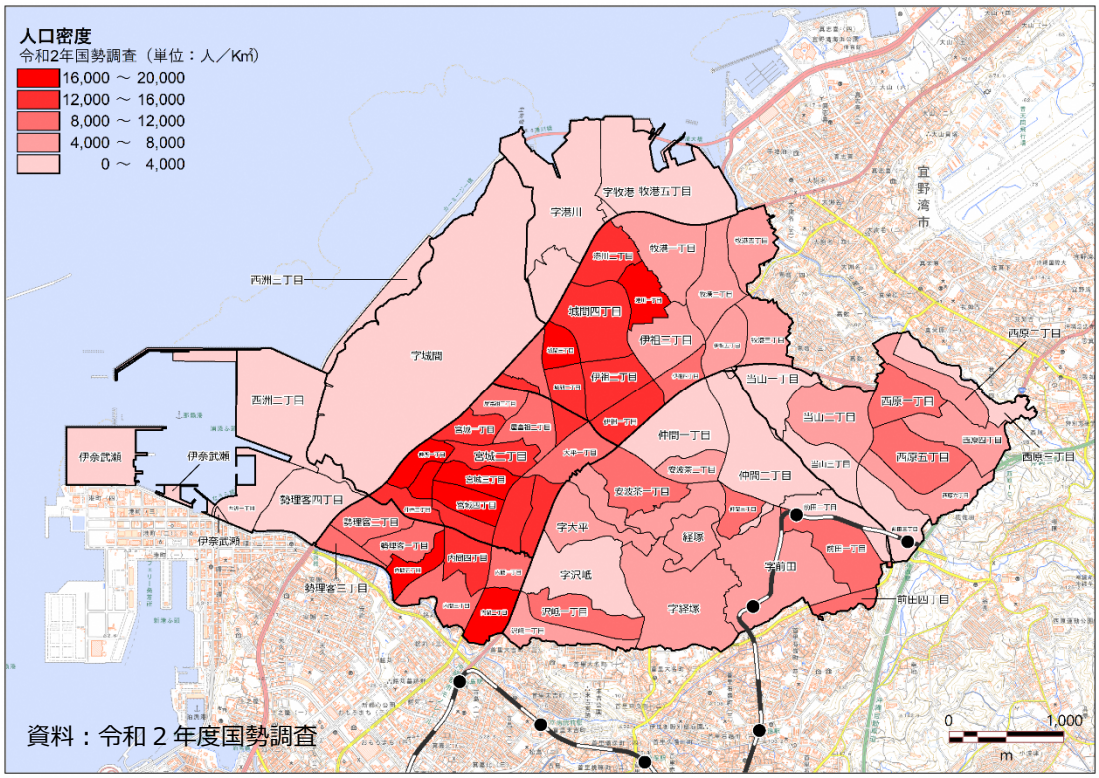


図2-5　人口密度

（5）人口の推移と増加率

本市では、勢理客 4 丁目、伊祖 5 丁目、前田、西原地区で人口が増加しており、中央南地区ではてだこ浦西駅周辺土地区画整理事業によりさらに人口の増加が想定されます。

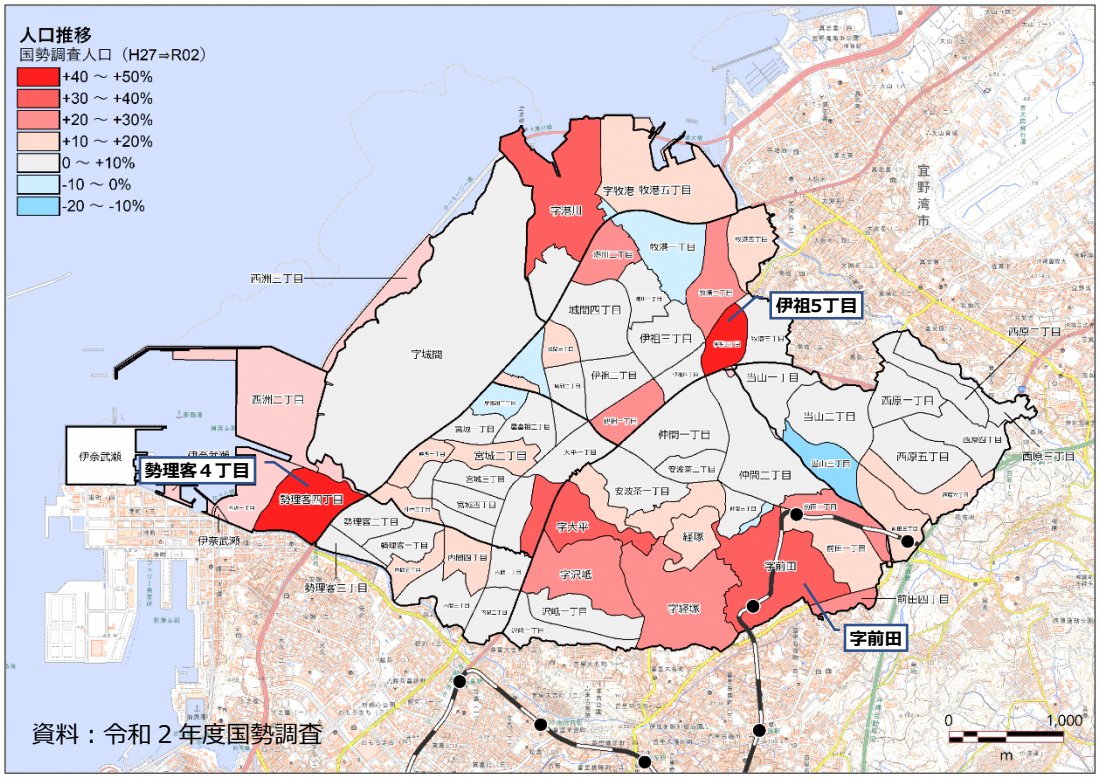


図2-6　人口推移図

（6）高齢者割合

本市全体の高齢者（65 歳以上）割合は約 20.3%ですが、地域別では西原 3 丁目、城間 1 丁目、牧港 3 丁目においては 30%を超えています。

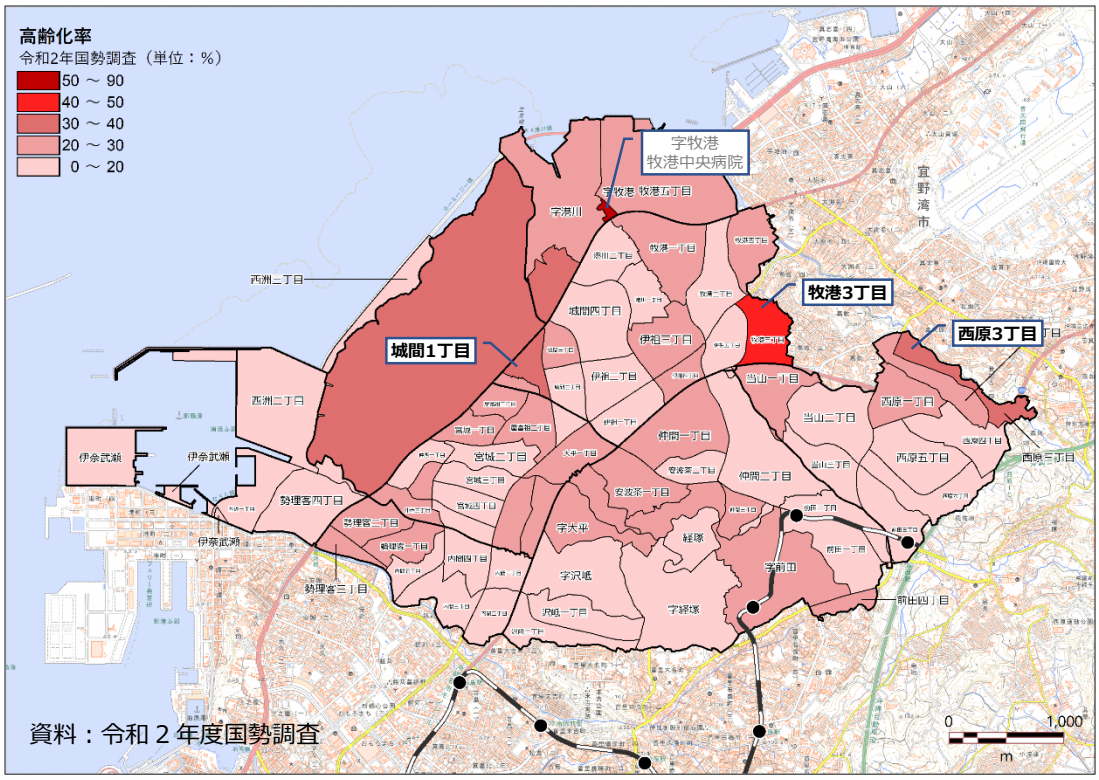


図2-7　高齢化率

（7）従業人口

本市では、平成 26 年度において牧港地域周辺、経塚地域周辺、当山地域周辺、西洲地域周辺等に就業者が集中していました。現在では西海岸地域のサンエーパルコシティ周辺や、てだこ浦西駅周辺においても従業人口が大幅に増えていると考えられます。

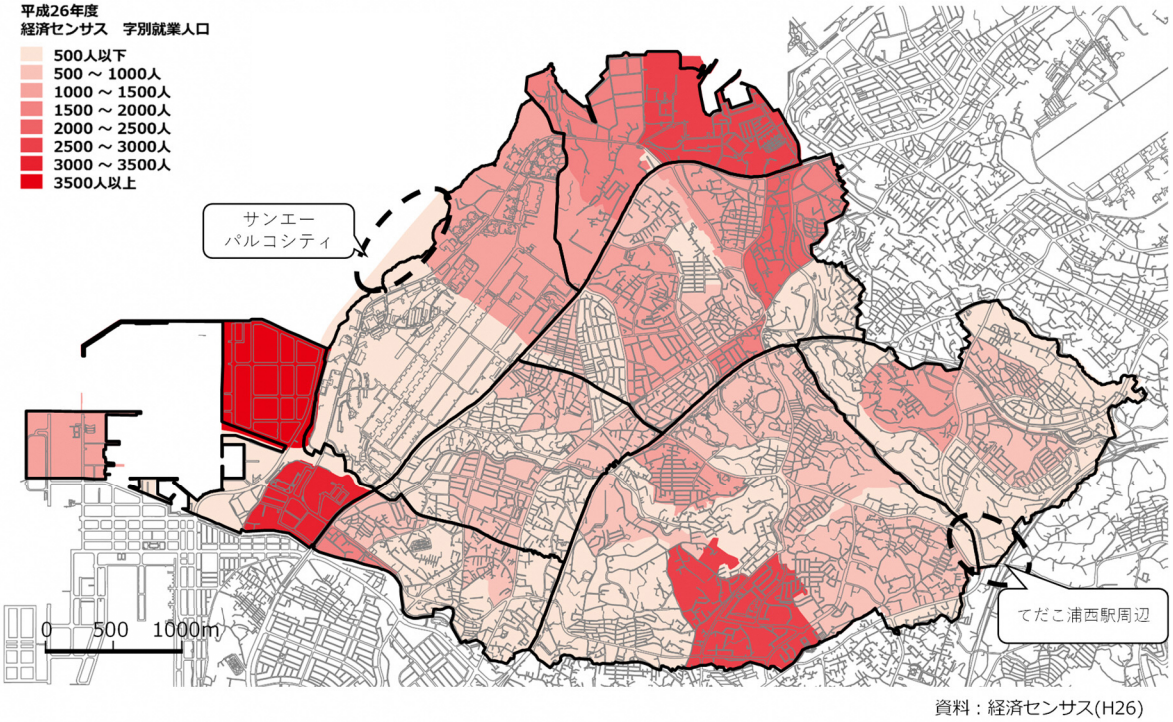


図2-8　従業人口分布図

（８）主要施設の立地状況

本市では、学校、病院、主要商業施設が概ね市域全体に均等に分布しています。一方、市役所や福祉センターなどの公共施設や、図書館、美術館などの文化施設は市域中央に位置する安波茶１丁目や仲間１丁目付近に集中しています。

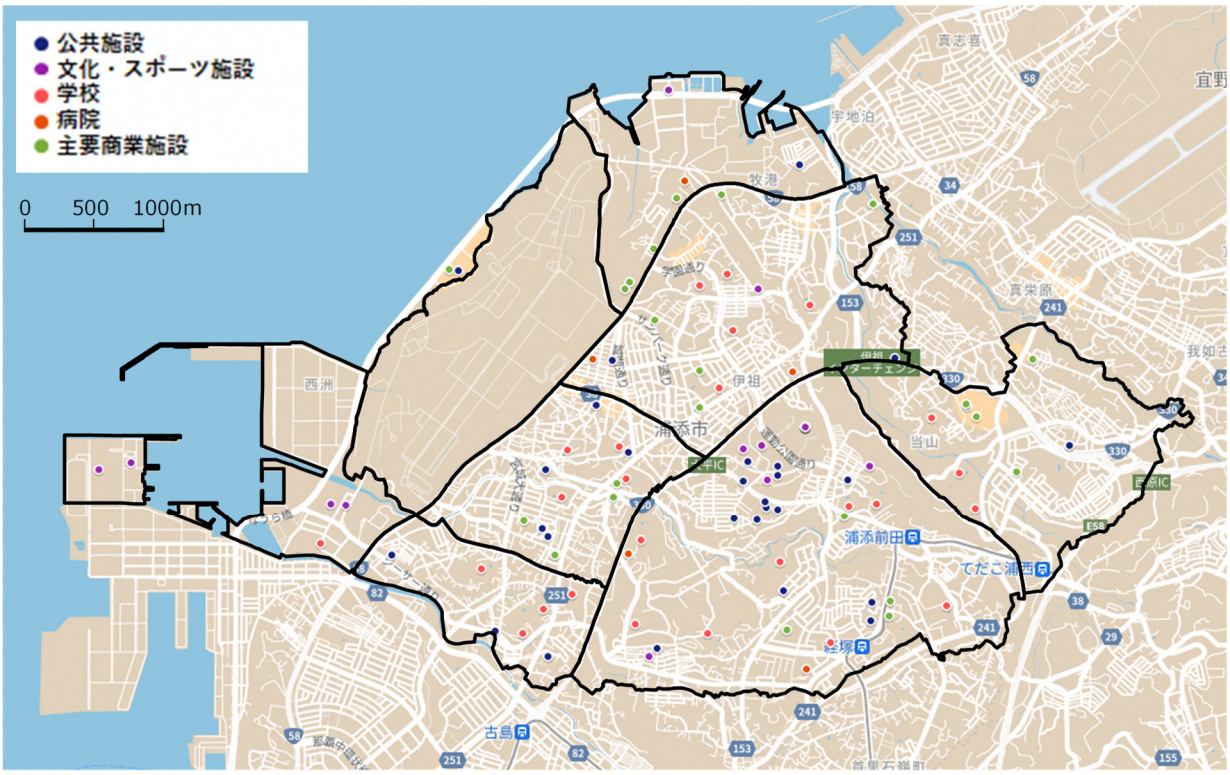


図2-9　主要施設の立地状況

２－２．交通特性

（1）浦添市に関連する移動分布

平成 18 年度に実施された調査では本市に関連する全ての移動（全目的、全手段）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。

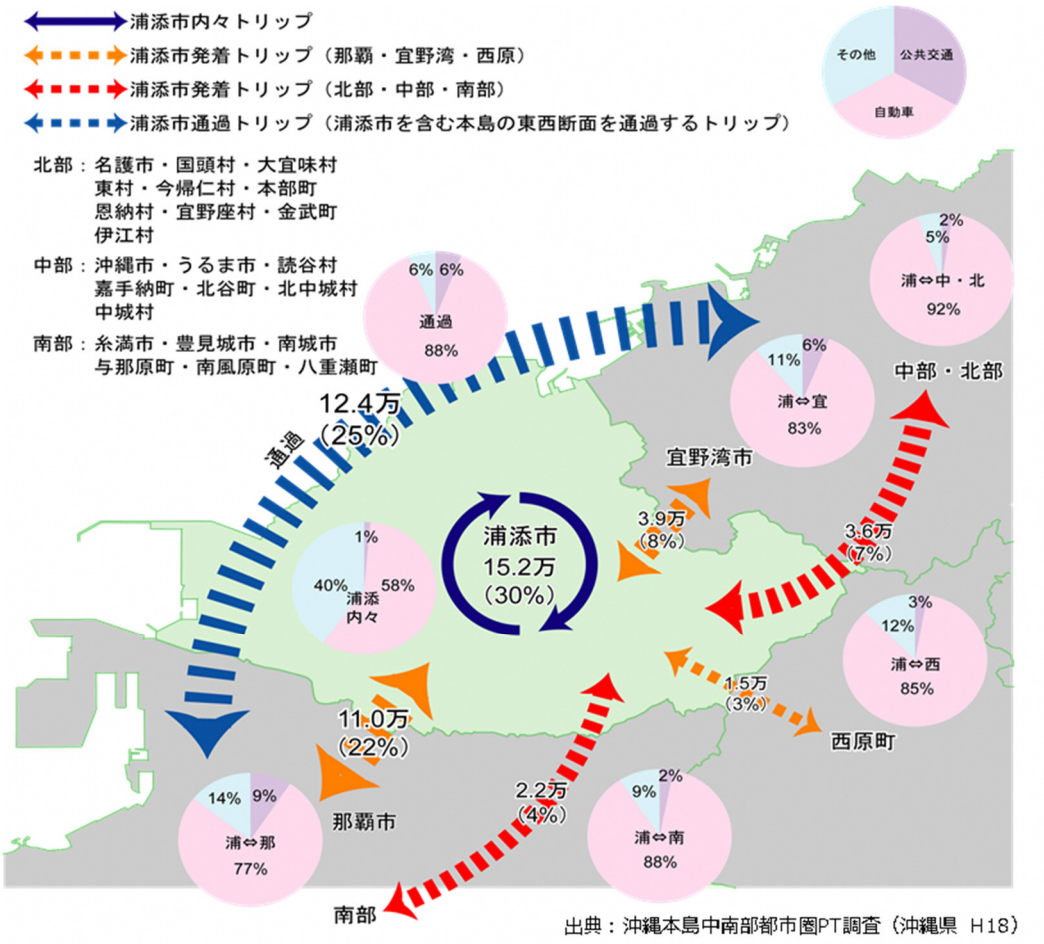


図2-10　浦添市関連の移動分布図

【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。

（２）浦添市民における代表移動手段と課題意識

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。

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」「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。

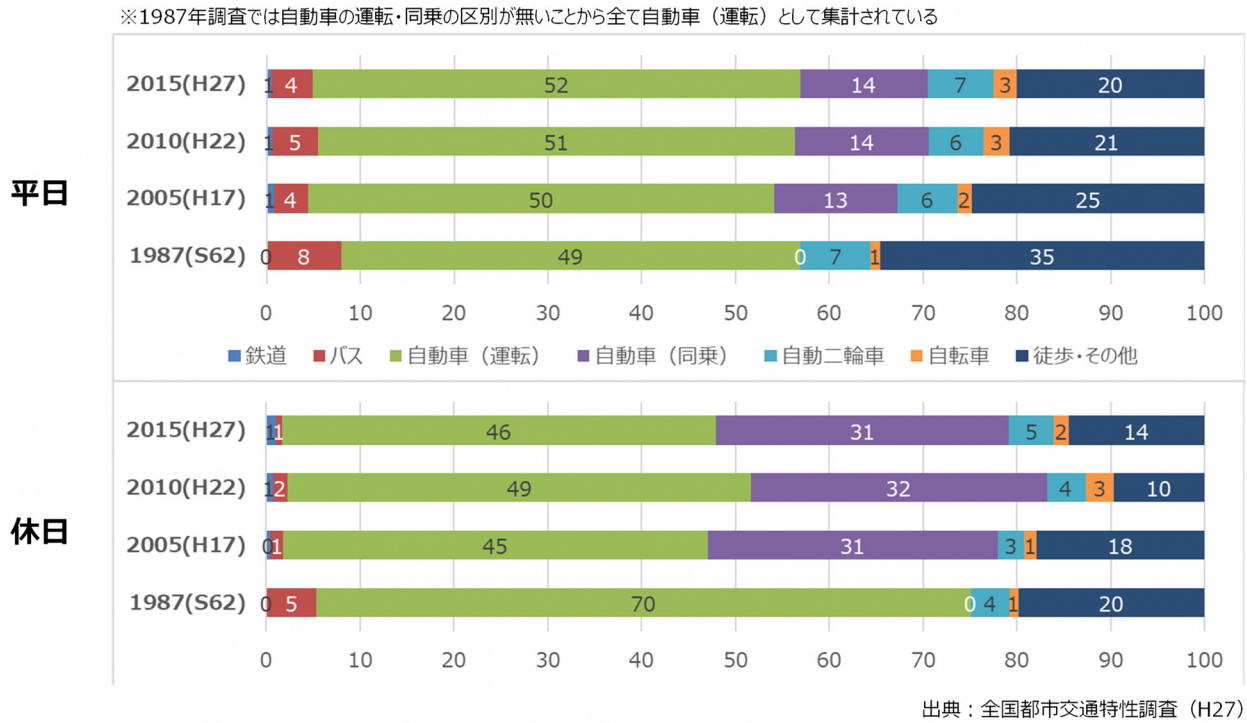


図2-11　浦添市民の代表移動手段割合

表2-1　移動時における課題意識（移動手段別）

移動手段	利用しない（選択肢にない）	利用する（利用したい）		無回答
		移動にあたって特に課題を感じていない	移動にあたってなんらかの課題がある	
徒歩	18.8%	12.9%	67.0%	1.3%
自転車	58.6%	9.1%	30.3%	2.1%
シェアサイクル	67.8%	8.0%	21.7%	2.5%
バイク	74.4%	9.1%	14.0%	2.5%
車（運転）	32.3%	12.6%	53.0%	2.1%
車（同乗：家族が運転）	30.7%	23.6%	42.2%	3.5%
車（同乗：施設の送迎）	64.2%	14.8%	17.2%	3.8%
タクシー	39.9%	9.8%	48.6%	1.7%
路線バス	31.9%	10.1%	56.6%	1.4%
モノレール	37.5%	12.4%	48.7%	1.4%

資料：令和４年度市民アンケート（10 代～80 代以上：1,683 人　※年代別人口による比率補正後）

（３）通勤・通学交通

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。

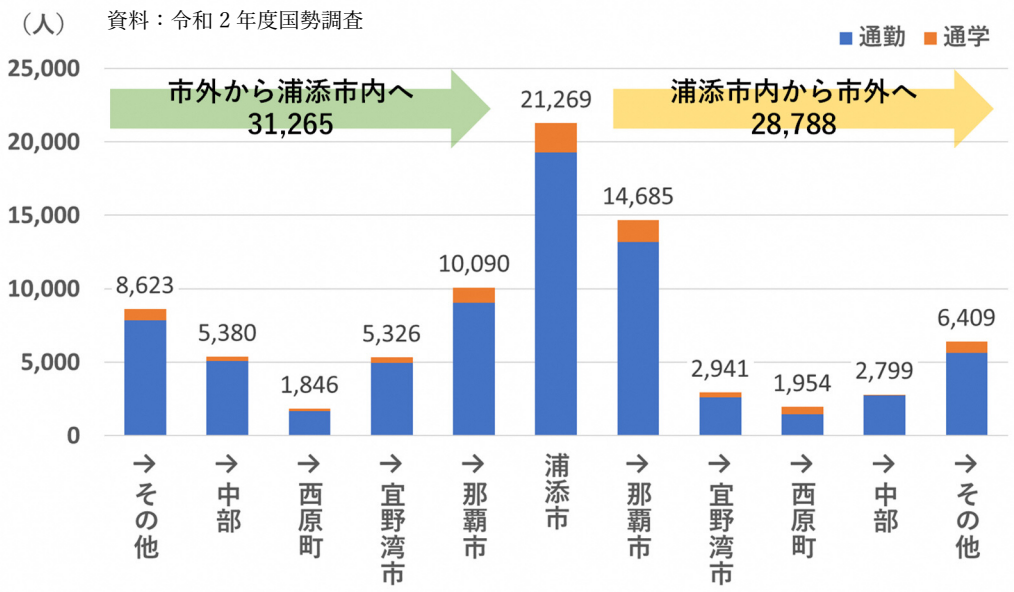


図2-12　通勤・通学における流入・流出割合

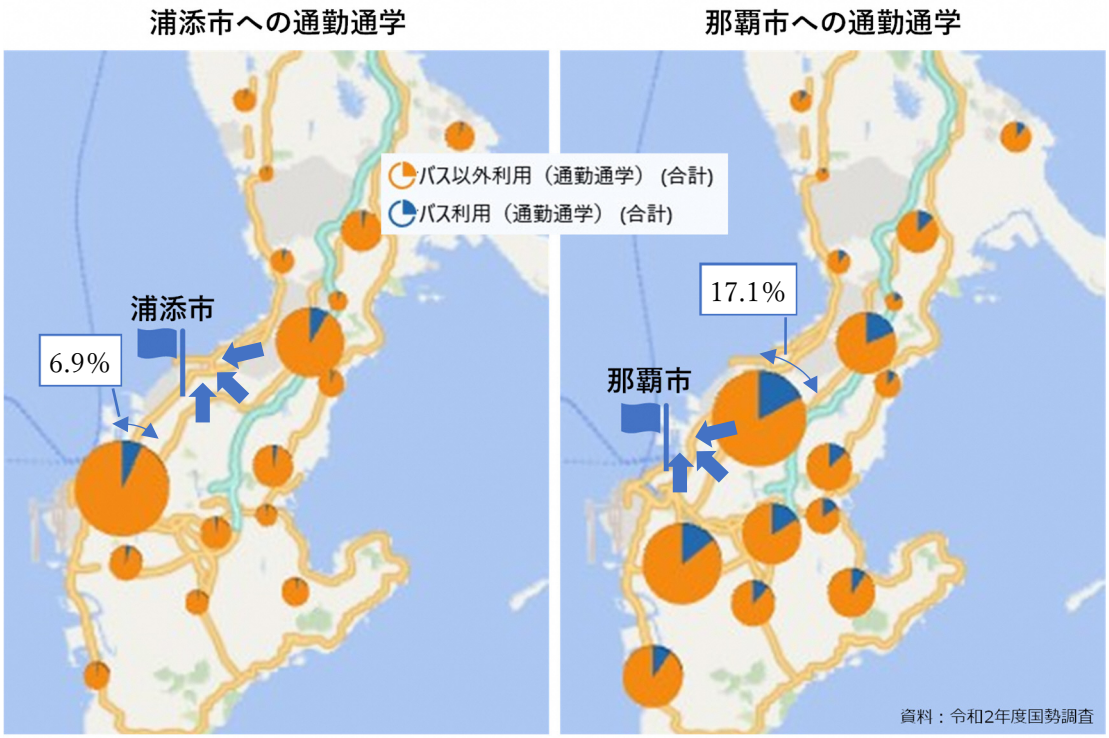


図2-13　通勤・通学におけるバス利用割合

（4）送迎交通と市民が感じている課題

市内の高校では、生徒の半数以上が自家用車による送迎を経験しています。また、令和 4 年度の市民アンケートでは家族が運転する自動車で送迎移動するにあたり課題を感じているとした 727 人のうち「家族に負担がかかる」とする回答者が 408 人（56.1%）と最も多い結果となりました。

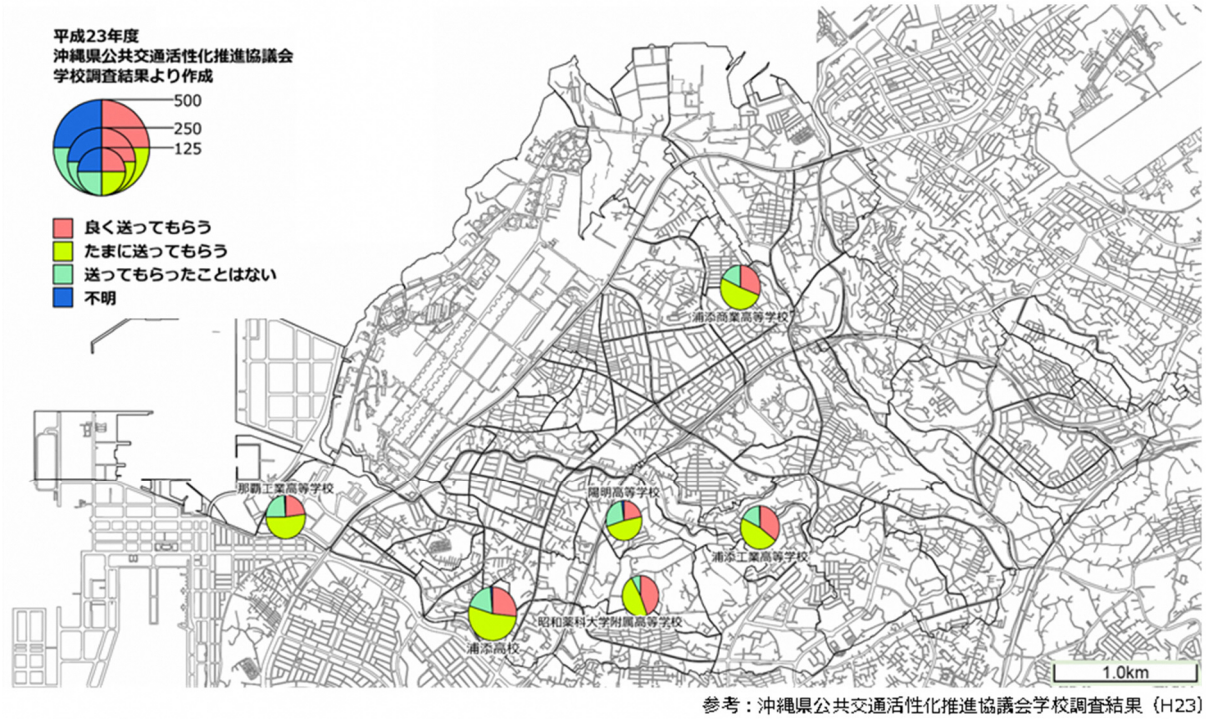


図2-14　市内高校に通学する学生の送迎経験の割合

表2-2　車（同乗：家族が運転）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 731 人）

感じている課題（複数選択可）	回答件数	回答割合
交通事故が不安	285	39.0%
渋滞で時間が読めない	349	47.7%
自由に移動できない	176	24.1%
家族に負担がかかる	416	56.9%

資料：令和 4 年度市民アンケート

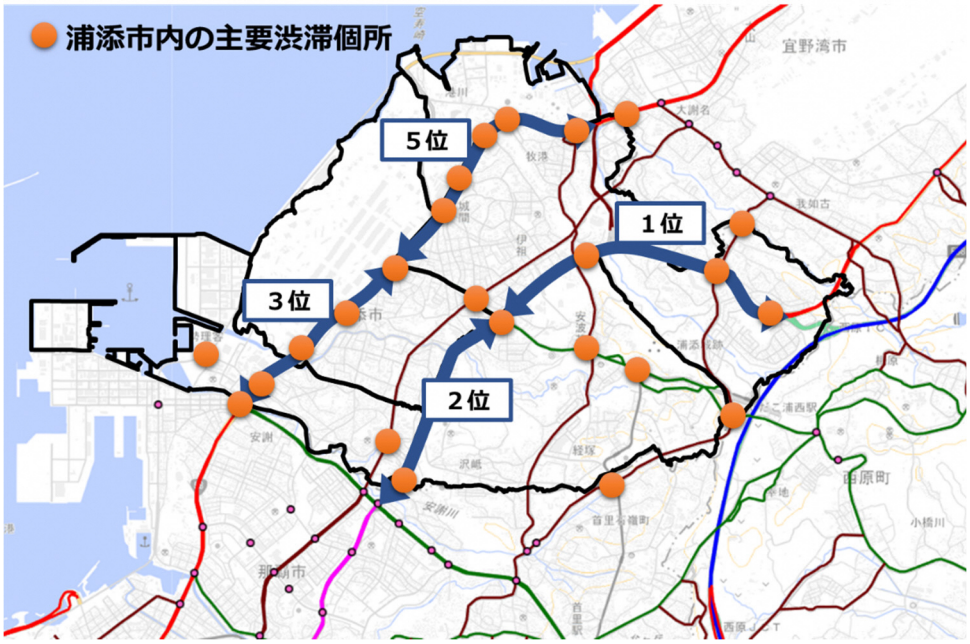
（5）自動車交通

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、市内の主要渋滞個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）で多くの渋滞個所がみられます。

表2-3　九州・沖縄地区の 24 時間交通量　上位 10 か所

順位	都道府県	市町村名	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	沢岻～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）

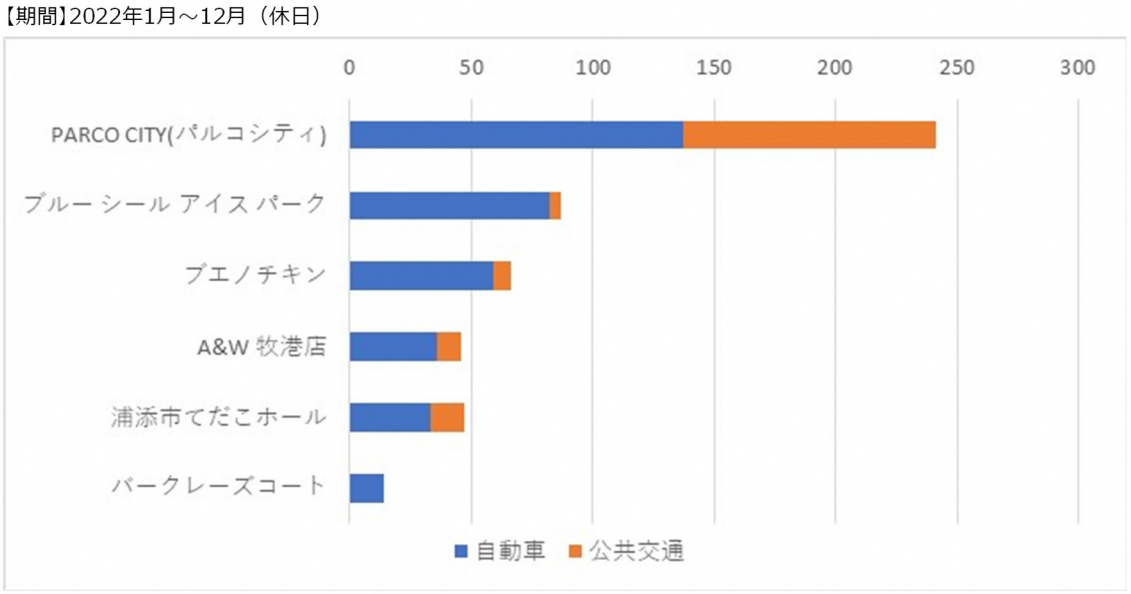


出典：主要渋滞箇所（R3.9 時点　沖縄総合事務局）

図2-15　市内の主要渋滞箇所

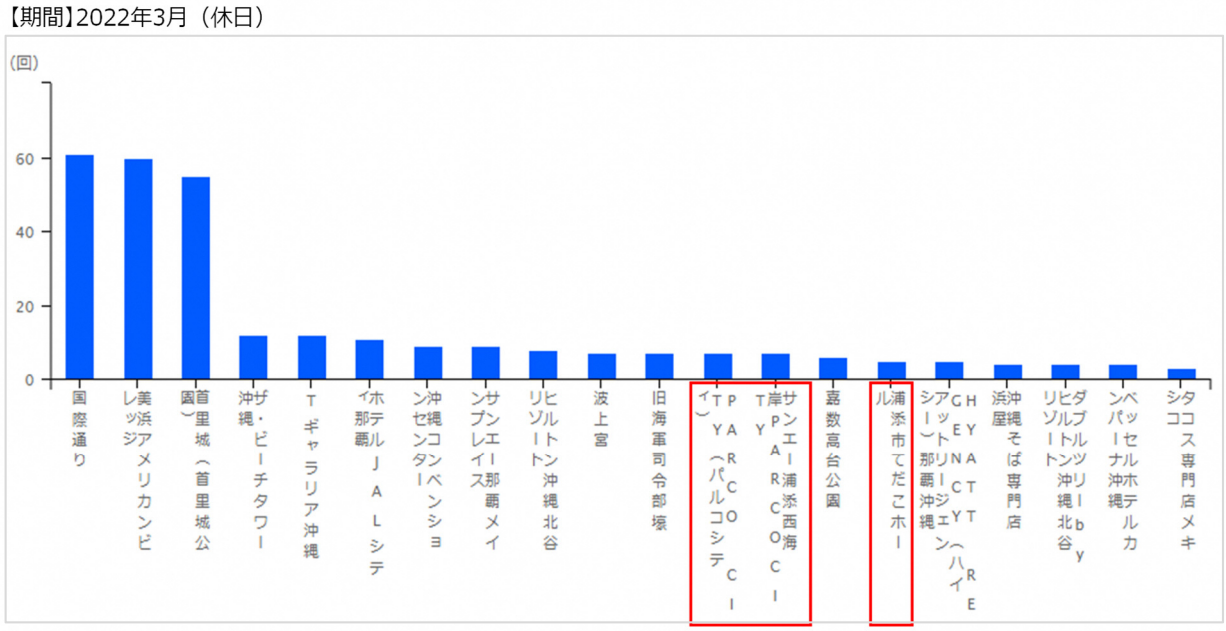
（６）観光客の移動手段と目的地

2022 年の国内観光客（県内含む）による市内の検索目的地では、全体として自動車を使った検索が多いものの、最も検索件数が多かったサンエーパルコシティでは自動車、公共交通いずれの移動手段でも多い結果でした。また 2022 年 3 月の休日をみると、本島内で観光施設が多く位置する西海岸エリア（那覇市、浦添市、宜野湾市、北谷町）の中でも、本市に位置するサンエーパルコシティ、てだこホールが検索目的地として上位にランキングしています。



出典：RESAS 株式会社ナビタイムジャパン「経路検索条件データ」

図2-16 浦添市内の検索目的地一覧（国内観光客・移動手段別）



出典：RESAS 株式会社ナビタイムジャパン「経路検索条件データ」

図2-17 那覇市・浦添市・宜野湾市・北谷町の検索目的地一覧（国内観光客の目的地）

また、外国人観光客が公共交通を使って移動することを目的に検索した市内の乗継拠点をみると、てだこ浦西駅が最も多く、次いでパルコシティとなっていました。検索の上位にはモノレール駅や国道沿線の主要バス停が多いものの、浦城小学校入口や浦添市役所前など県道・市道沿線のバス停も見受けられました。

【期間】2022年1月～12月（休日）

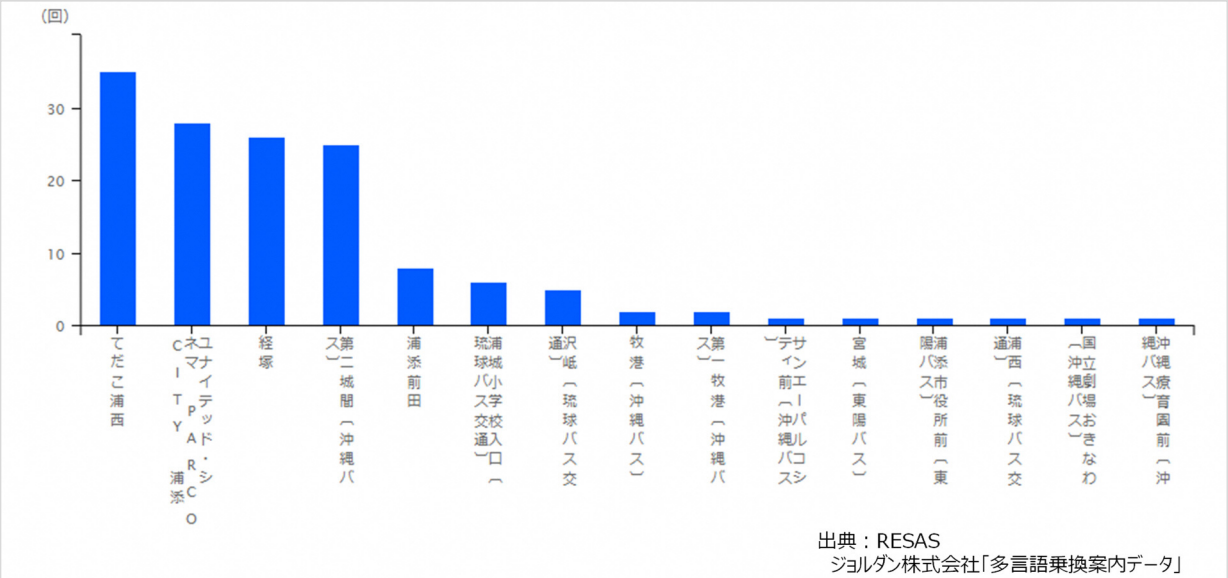


図2-18　浦添市内の検索目的地一覧（外国人経路分析（全言語））

令和 3 年度の観光統計実態調査結果では、レンタカーによる観光移動が最も多いものの、10 年前の平成 23 年度調査結果に比べて路線バスやモノレールを利用する機会が増えていることがわかります。

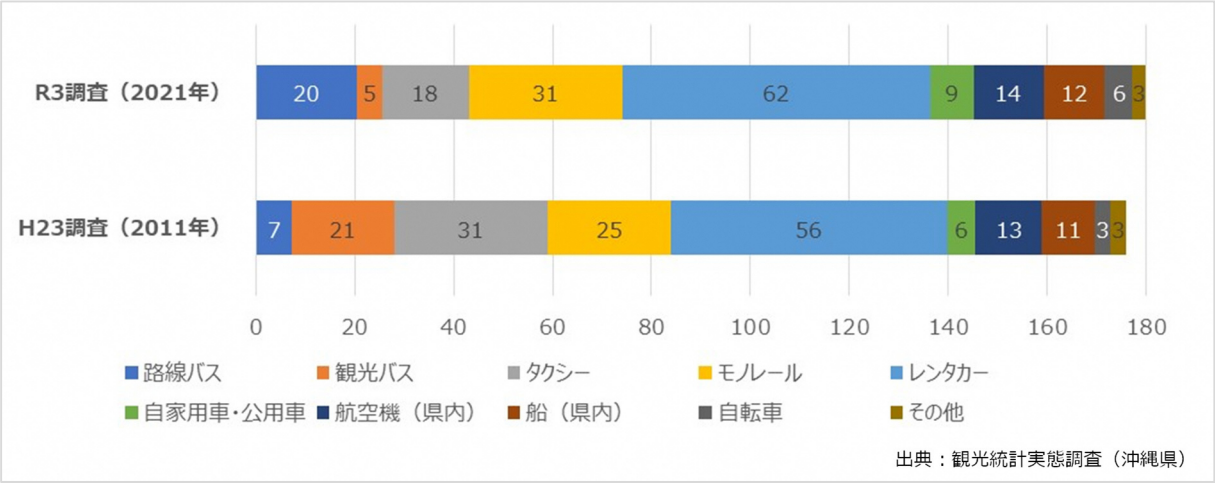


図2-19　旅行中に利用した交通機関（複数回答可）

２－３．公共交通の現状

（1）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

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ィ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」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」という意見が最も多くなっています。

出典：運輸要覧（沖縄総合事務局）

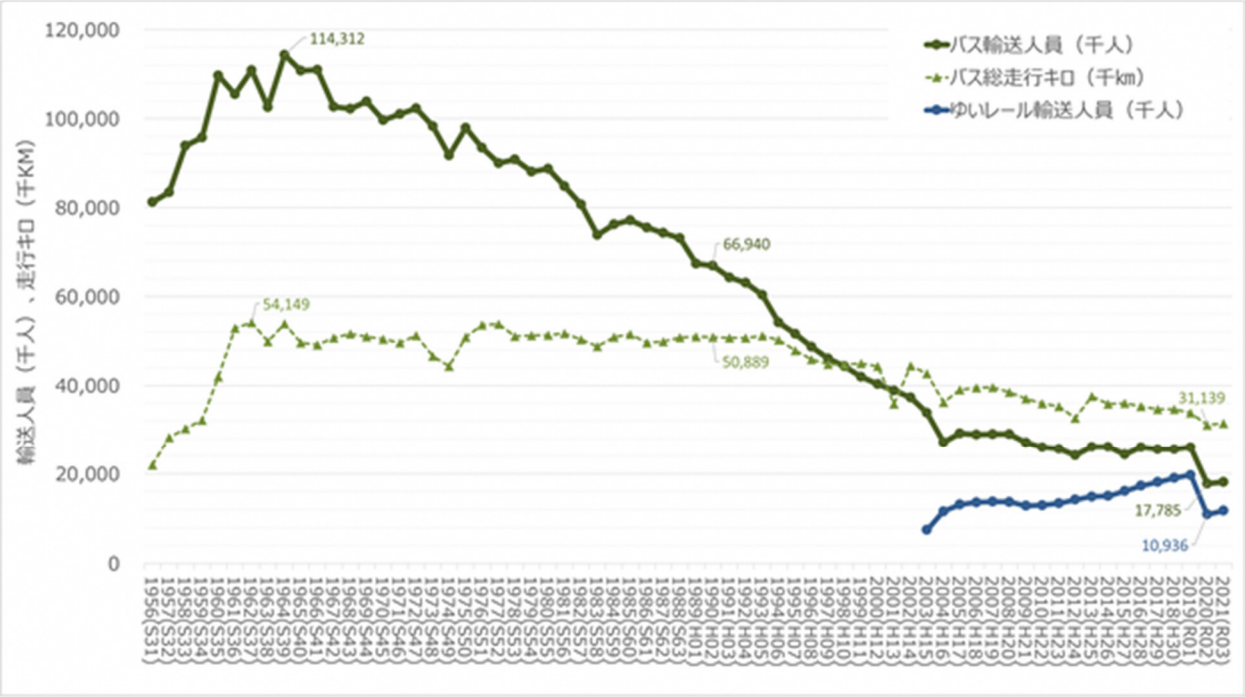


図2-20　バス・モノレール利用者数の推移

表2-4　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）

路線バスで移動する際に感じている課題（複数選択可）	回答件数	回答割合
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%
乗り換えないといけない	264	27.0%
乗継が不便	277	28.3%

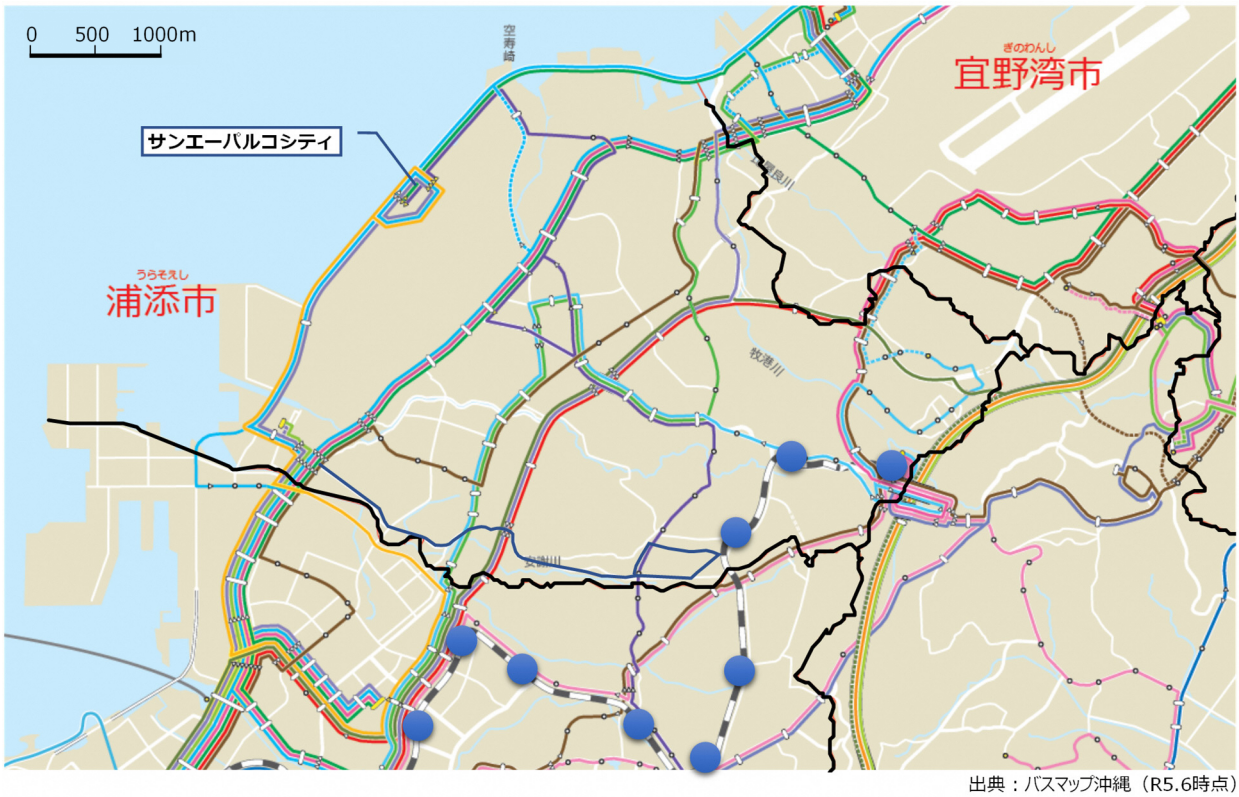
（課題があるとした 843 人）

モノレールで移動する際に感じている課題（複数選択可）	回答件数	回答割合
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%
乗り換えないといけない	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

（２）路線バス

本市では琉球バス、沖縄バス、東陽バス、那覇バス、やんばる急行、カリー観光の 6 社で合計 55 系統の路線バスが運行されており、那覇市から沖縄市まで運行する基幹急行バスをはじめ、多くの路線が国道 58 号を経由しています。また、市内には路線バスの営業所や駐機場等の事業拠点は無いものの、近年サンエーパルコシティを起終点とする路線バスが増えています。



出典：バスマップ沖縄（R5.6時点）

図2-21　バス路線図

表2-5　市内を運行する路線バス一覧（1/2）

浦添市内の主な経由地		番号	路線名	運行会社	起点	終点
国道58号経由	牧港 城間 屋富祖 宮城 仲西 勢理客	20	名護西線	琉球・沖縄バス	那覇BT	名護BT
		23	具志川線（普通・急行バス）	琉球バス	那覇空港／那覇BT	具志川BT
		24	那覇大謝名線	琉球バス	那覇BT	具志川BT
		26	宜野湾空港線	琉球バス	那覇空港	宜野湾出張所
		27	屋慶名（大謝名）線	沖縄バス	那覇BT	屋慶名BT
		28	読谷（楚辺）線	琉球・沖縄バス	那覇BT	読谷BT
		29	読谷（喜名）線	琉球・沖縄バス	那覇BT	読谷BT
		31	泡瀬西線	東陽バス	那覇BT	泡瀬営業所
		32	コンベンションセンター線	沖縄バス	那覇BT	真志喜駐車場
		43	北谷線	沖縄バス	那覇BT	北谷町役場
		52	与勝線	沖縄バス	那覇BT	屋慶名BT
		63	謝苅線	琉球バス	那覇BT	具志川BT
		77	名護東（辺野古）線	沖縄バス	那覇BT	名護BT
		80	与那城線	沖縄バス	那覇BT	屋慶名BT
		92	那覇～イオンモール線	沖縄バス	那覇BT	ライカム
		110	長田具志川線	琉球バス	那覇BT	具志川BT
		120	名護西空港線	琉球・沖縄バス	那覇空港	名護BT
		223	具志川おもろまち線	琉球バス	おもろまち駅前広場	具志川BT
		227	屋慶名おもろまち線	沖縄バス	おもろまち駅前広場	屋慶名BT
		228	読谷おもろまち線	琉球・沖縄バス	おもろまち駅前広場	読谷BT
		263	謝苅おもろまち線	琉球バス	おもろまち駅前広場	具志川BT
	SCSK沖縄センター前	331	急行バス	東陽バス	那覇BT	泡瀬営業所
		777	急行バス	沖縄バス	那覇BT	屋慶名BT
国道330号経由	広栄 大平 沢岻	21	新都心具志川線	琉球バス	那覇BT	具志川BT
		88	宜野湾線	琉球バス	豊崎美らSUNビーチ前	宜野湾出張所
		90	知花（バイパス）線	琉球バス	那覇BT	具志川BT
		98	琉大（バイパス）線	琉球バス	豊崎美らSUNビーチ前	琉大駐車場
	牧港 伊祖 大平 沢岻	112	国体道路線	琉球バス	那覇BT	具志川BT
	大平	888	やんばる急行バス 空港線	やんばる急行	那覇空港	運天港
その他	広栄 西原入口	25	那覇普天間線	那覇バス	那覇BT	普天間
				那覇バス	那覇BT	ライカム
	パルコシティ前	26	宜野湾空港線	琉球バス	那覇空港	宜野湾出張所
	牧港 パルコシティ前 国立劇場前 勢理客	32	コンベンションセンター線	沖縄バス	那覇BT	真志喜駐車場
		43	北谷線	沖縄バス	那覇BT	北谷町役場
	経塚 浦添高校 勢理客	47	てだこ線	沖縄バス	那覇BT	沖縄療育園前
	牧港 浦添市役所 小湾 内間	55	牧港線	琉球バス	豊崎美らSUNビーチ前	宜野湾出張所
	広栄 西原入口 浦添前田駅 浦添市役所 小湾 内間	56	浦添線	琉球バス	豊崎美らSUNビーチ前	西原四丁目／真栄原

表2-6　市内を運行する路線バス一覧（2/2）

浦添市内の主な経由地		番号	路線名	運行会社	起点	終点
その他	パルコシティ前	61	前原線	沖縄バス	サンエーパルコシティ前	屋慶名BT
	経塚 浦添高校 勢理客	87	赤嶺てだこ線	沖縄バス	豊見城営業所	沖縄療育園前
	幸地入口	97	琉大（首里）線	那覇バス	那覇BT	琉大北口
	牧港 伊祖二丁目 小湾 内間	99	天久新都心線	琉球バス	那覇空港	宜野湾出張所
	市場北口	101	平和台安謝線	那覇バス	具志営業所	市場北口
	広栄 西原入口	125	普天間空港線	那覇バス	那覇空港	普天間／ライカム
	城間 屋富祖 大平 浦添市役所 経塚	191	城間（一日橋）線	東陽バス	馬天営業所	屋富祖
	てだこ浦西駅	233	西原てだこ線	那覇バス	てだこ浦西駅	西原営業所
	西原入口 浦添前田駅 浦添市役所 小湾 内間	256	浦添てだこ線	琉球バス	豊崎美らSUNビーチ前	てだこ浦西駅
	てだこ浦西駅	294	てだこ琉大快速線	那覇バス	てだこ浦西駅	琉大駐車場
	広栄 てだこ浦西駅	297	沖国琉大快速線	那覇バス	てだこ浦西駅	琉大附属小学校
	パルコシティ前 勢理客	309	大里結の街線	沖縄バス	国立劇場おきなわ／サンエーパルコシティ前	南城市役所
	西原入口 幸地入口	333	那覇西原（末吉経由）線	那覇バス	那覇BT	西原営業所
	パルコシティ前 勢理客	334	国立劇場おきなわ線	沖縄バス	サンエーパルコシティ前	糸満BT
	国立劇場前 勢理客	339	南城結の街線	沖縄バス	国立劇場おきなわ	南城市役所
	パルコシティ前 勢理客	385	サンエーパルコシティ線	沖縄バス	那覇BT	サンエーパルコシティ
	パルコシティ前 牧港五丁目 SCSK沖縄センター前 大平 浦添市役所 経塚	391	城間（サンエーパルコシティ前）線	東陽バス	馬天営業所	サンエーパルコシティ
	パルコシティ前	－	北谷ライナー	カリー観光	那覇空港[9]	ダブルツリーbyヒルトン
	パルコシティ前	－	パルコシティシャトルバス	カリー観光	おもろまち駅前広場	サンエーパルコシティ

（3）路線バス網

乗車するバス停によって異なるものの、本市内から乗り換えなしでバス移動できる範囲は広く、市町村単位では本部町、今帰仁村、大宜味村、東村、国頭村以外なら路線バスを乗り継ぐことなく移動することができます。

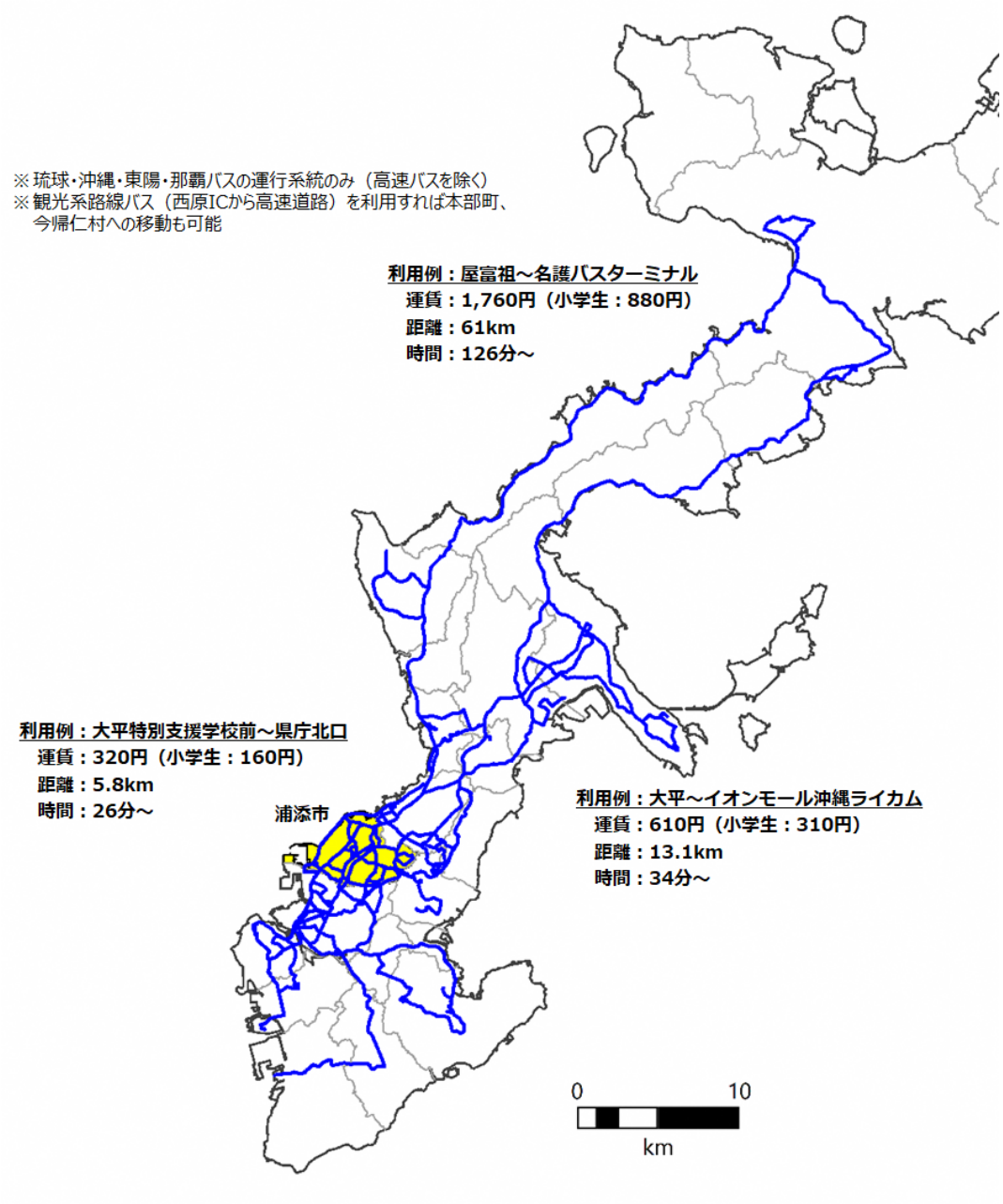


図2-22　路線バス網

（4）路線バスの平日運行便数

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。

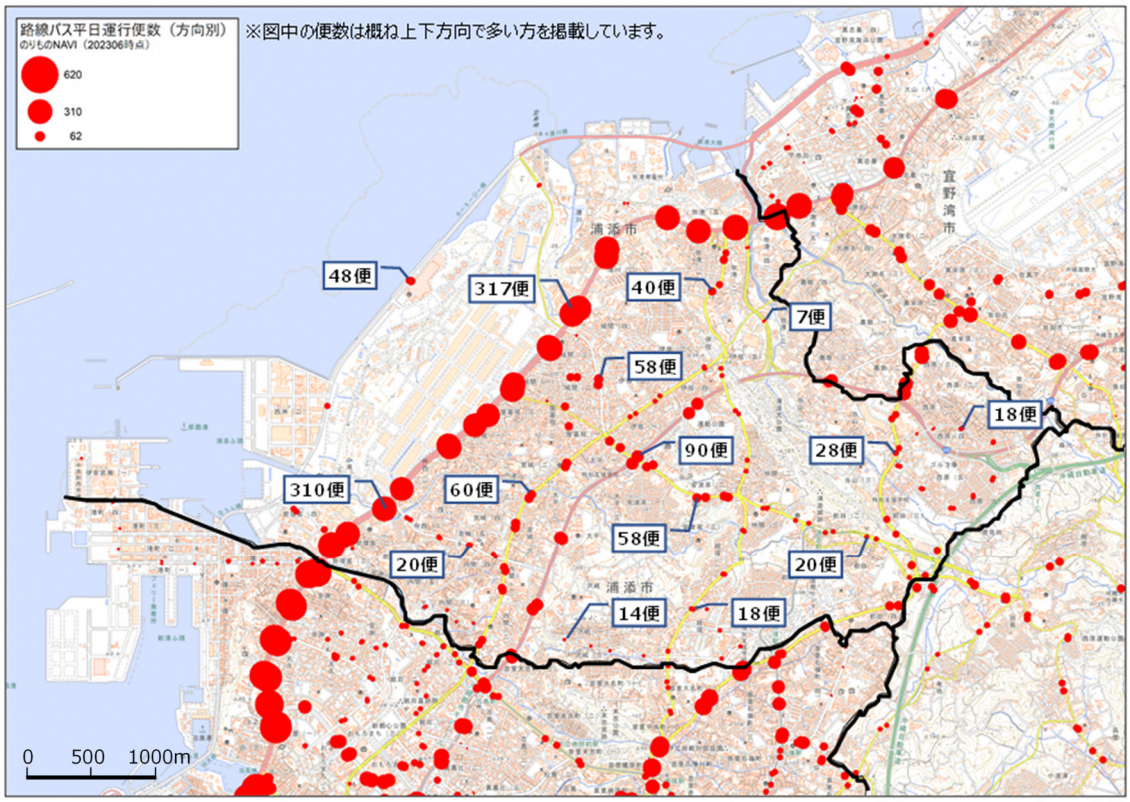


図2-23　路線バス平日運行便数

（5）バス停別乗降者人数

平成 25 年度の調査では、国道 58 号沿線の第二城間バス停（現在は「SCSK 沖縄センター前バス停」に名称変更）や牧港バス停での乗降りが多く、次いで国道 330 号や県道 38 号沿いの大平バス停が多く利用されています。一方で、幹線道路以外の市内バス停では、利用者が少ない傾向がみられます。

参考：平成 25 年度バス OD 調査調査（沖縄県）

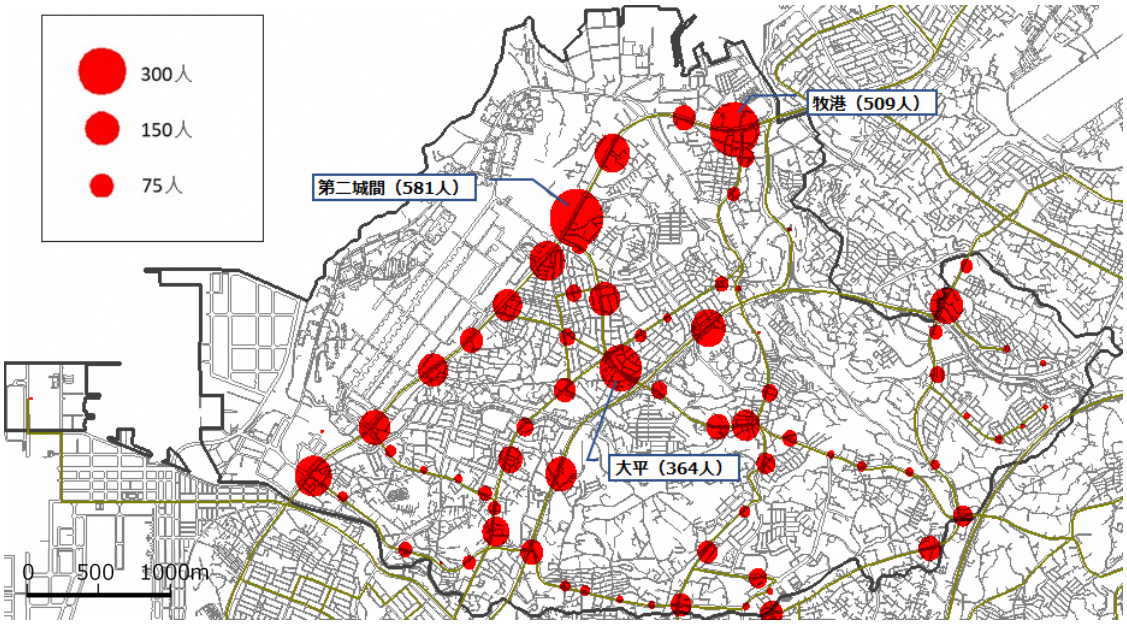


図2-24　バス停別乗降者人数

（6）公共交通不便地域

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 15.5k ㎡のうち不便地域の面積は 7.5k ㎡と 48.4%を占めています。

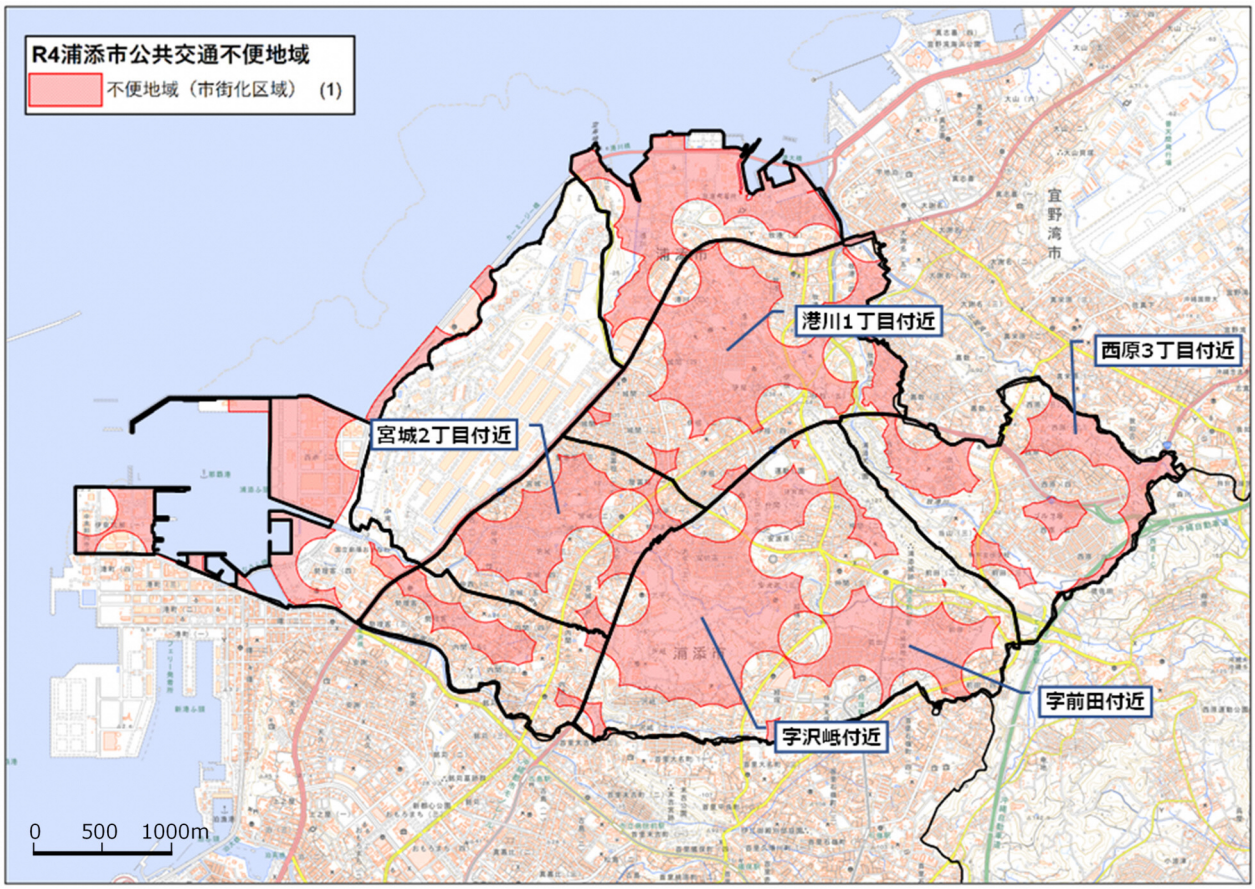


図2-25　公共交通不便地域図

表2-7　公共交通不便地域の面積・割合

種別	面積 k㎡	割合 %
市街化区域	15.5	100.0%
【公共交通カバー地域】 駅・バス停から200m以内の地域	8.0	51.6%
【公共交通不便地域】 駅・バス停から200m以上離れた地域	7.5	48.4%
市街化区域以外（基地・公園等）	3.9	
合　計	19.4	

（7）公共交通人口カバー率

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について、住宅や商業施設数の大小など土地利用の状況によって捉えかたが大きく異なることを踏まえ、市民の日常生活の範囲で公共交通が利用できるかどうかを現実的な視点で把握するために人口カバー率に着目しました。ここでの人口カバー率は、市民の生活拠点や移動目的地の大部分が建物であることを前提に「人口≒建物」として捉え、全ての建物に対して駅・バス停からの距離を集計しました。その結果、市街化区域内のビニールハウス等を除く全建物 23,085 棟のうち駅・バス停から 200m 以内に立地する建物は 13,849 棟であったことから、既存のモノレールや路線バスでカバーされている人口は 60%と考えられます。

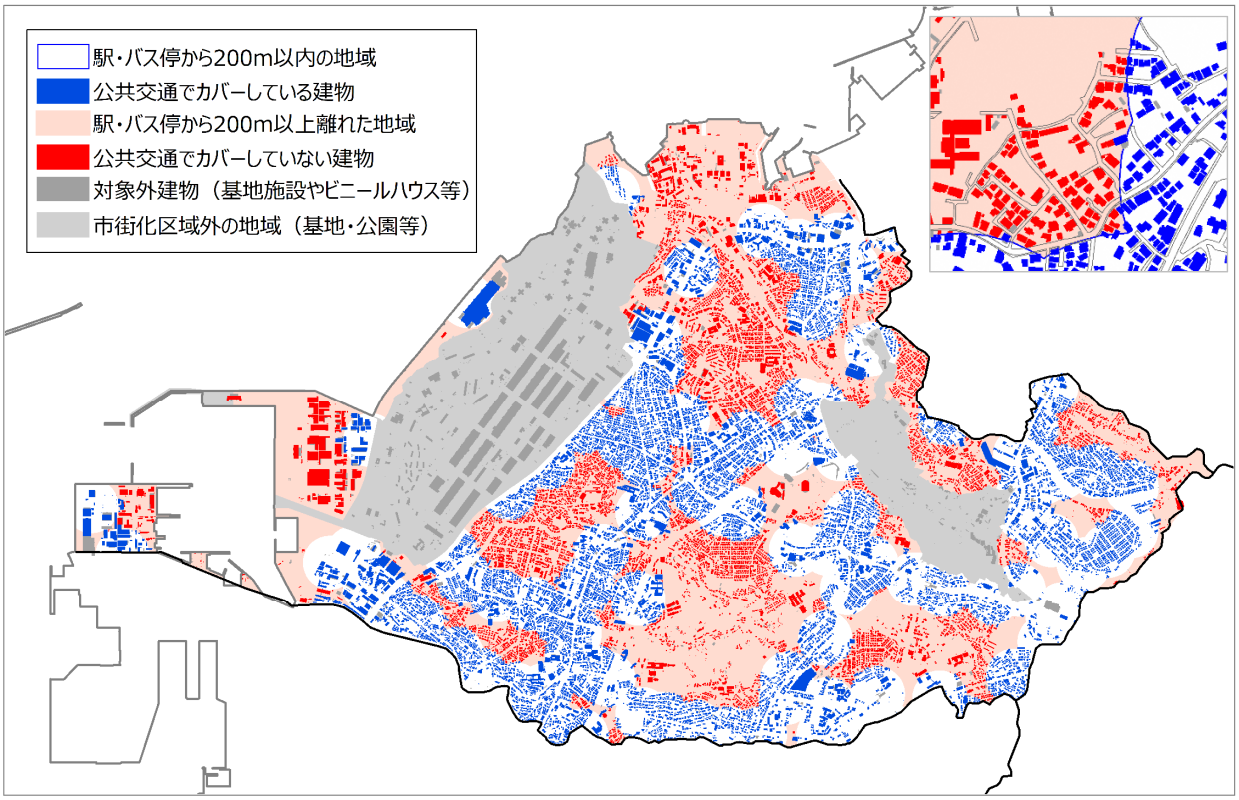


図2-26　公共交通でカバーしている建物（≒人口）

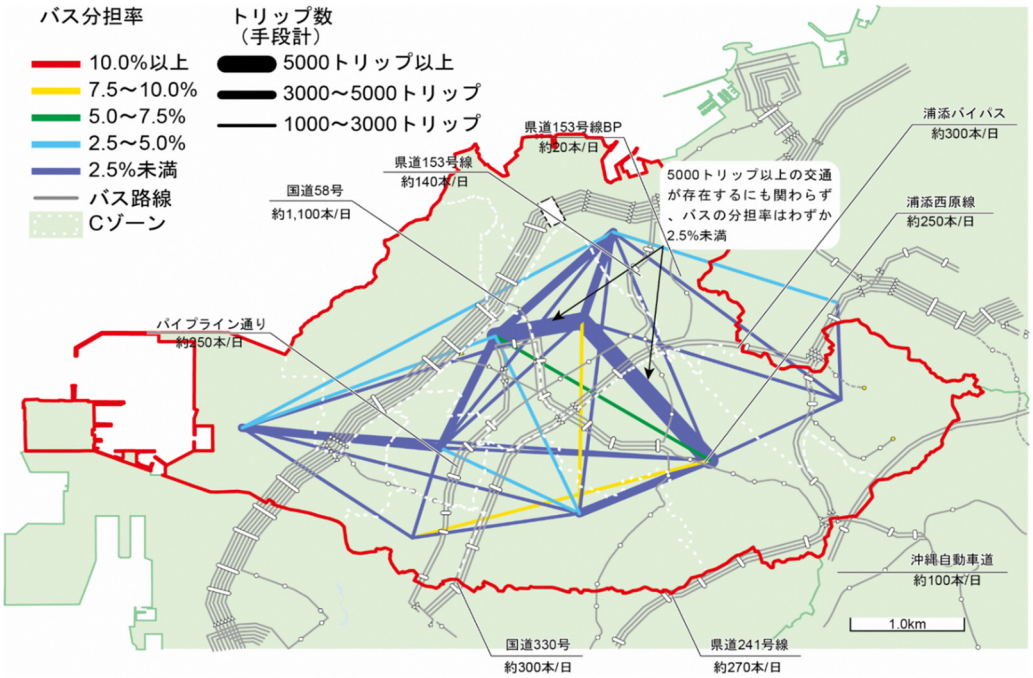
表2-8　公共交通でカバーしている建物（≒人口）の割合

種　別	建物（棟）	割合（%）（≒人口カバー率）
市街化区域	23,085	100.0%
公共交通でカバーしている建物	13,849	60.0%
公共交通でカバーしていない建物	9,236	40.0%
市街化区域以外（基地・公園等）	519	
合　計	23,604	

資料：基盤地図情報（国土地理院）
2023 年 7 月更新データ

（8）バス路線と市内の移動傾向（平成 18 年）

市内で完結する全ての移動に着目すると、平成 18 年の調査では港川を含む地域を中心に隣接地域との往来が多くなっています。また、国道 58 号と国道 330 号に挟まれた地域では南北方向の移動が多いものの、国道 330 号より東側の地域では東西に横断するような移動が多くみられました。

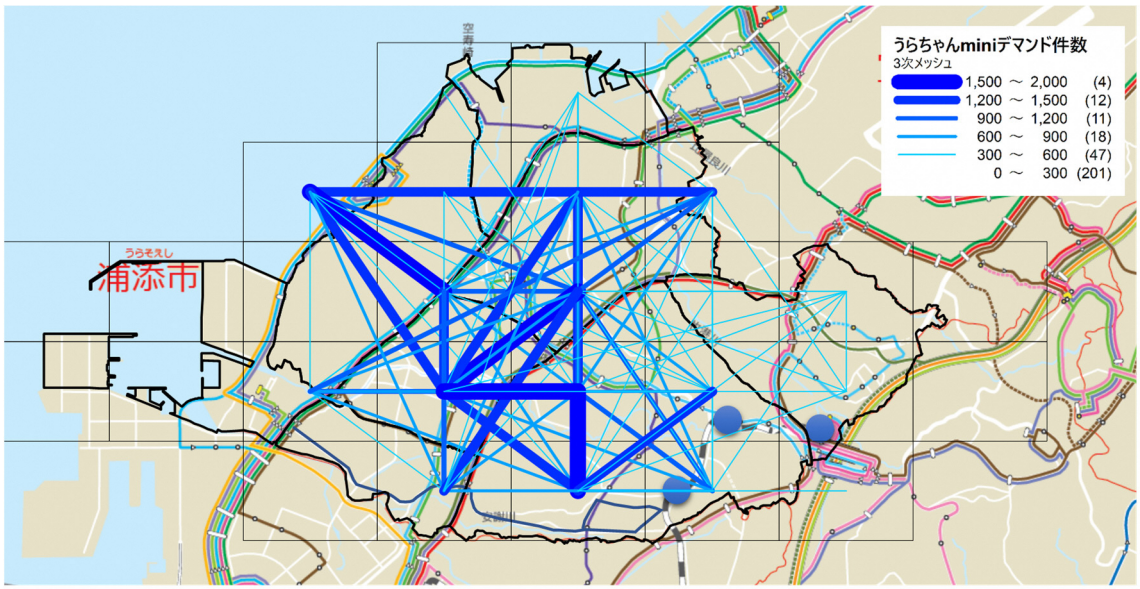


参考：中南部都市圏 PT（平成 18 年度）

図2-27　バス路線と市内の移動傾向

（9）バス路線とデマンド交通の利用傾向（令和 3 年）

令和 2 年・3 年度に実験運行されたデマンド交通（うらちゃん mini）の利用傾向では、沢岻、経塚、大平、宮城、屋富祖、伊祖地区からの移動が多く、平成 18 年度の移動傾向と比較して西海岸のサンエーパルコシティに向かう移動が多くみられるなど、より東西方向の移動傾向が多くなっています。一方、東西方向のバス路線は県道 38 号（浦添西原線）に限定されており、東側の地域から国道 58 号や西海岸まで直通で運行する路線は存在しないため、市内移動にあたってバスの利便性は高いとは言いにくい状況です。



出典：バスマップ沖縄（R5.6時点）

図2-28　バス路線とデマンド交通の利用傾向

（10）モノレール

本市の中央南地区、東地区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 17.0 ㎞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。

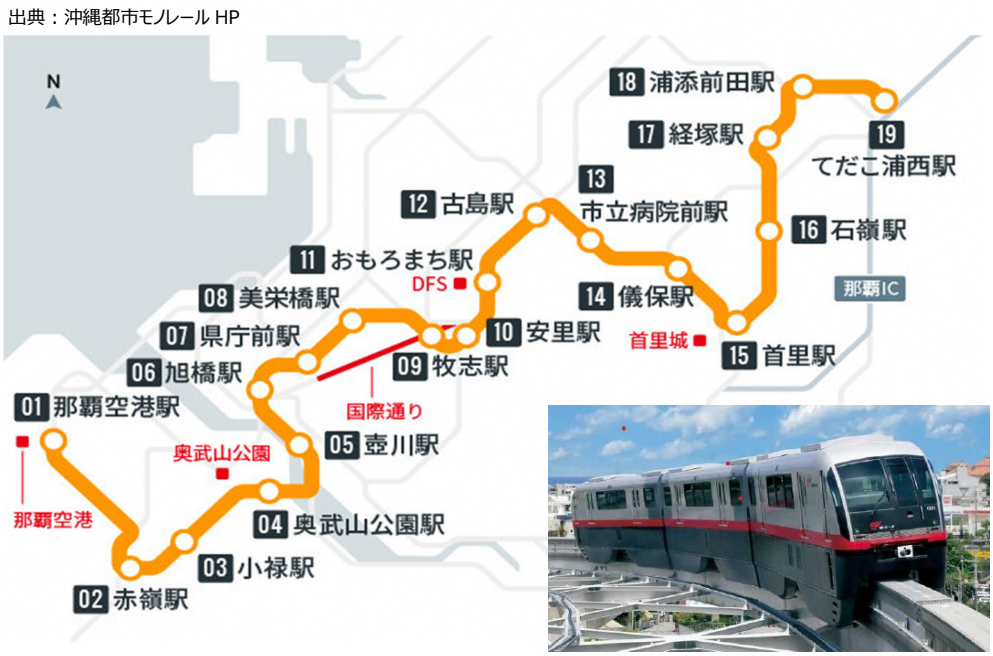


図2-29　モノレール路線図

（11）モノレール駅別乗客数

那覇市の「石嶺駅」を含め、新たに延伸された 4 駅の駅別乗客数の推移では、新型コロナウィルス感染症の拡大により 2020 年に大きく利用者が減少したものの、その後は増加傾向にあります。2022 年には本市内に位置する 3 駅を合わせると一日あたり平均 2,900 人が乗車しています。

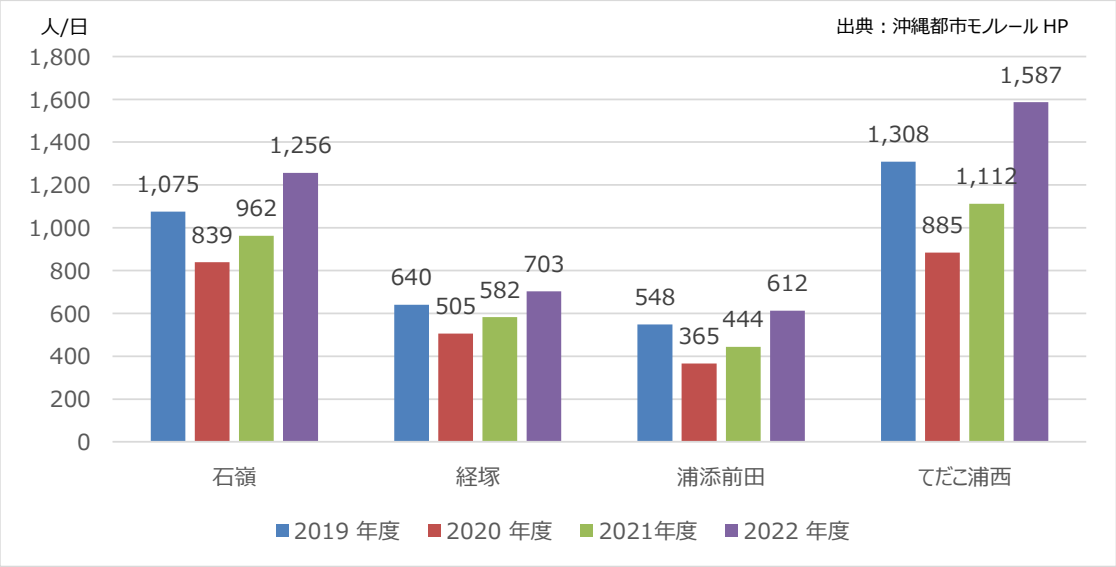


図2-30　モノレール駅別乗客数推移（1 日平均）

（12）タクシー

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。

表2-9　（一社）沖縄県ハイヤー・タクシー協会　南部支部（浦添地区）会員

会　社　名	住　　所
安進タクシー	浦添市勢理客3-6-12
浦添交通	西原町棚原577-4
浦城タクシー	浦添市屋富祖1-2-11
グランド交通	浦添市前田1丁目14番14号
広栄タクシー	浦添市西原5-8-10
はとタクシー	浦添市勢理客4-21-16
ひまわりタクシー	浦添市西原5-8-10
美栄第一交通	浦添市内間5-4-7
てだこ第一交通	浦添市港川2-25-3
兼一タクシー	宜野湾市普天間1-17-11
沖東交通	西原町字小橋川90-1
共同交通	西原町字嘉手苅42-6
共友タクシー	中城村字津覇220
山一交通	南城市玉城字船越1191
ナップルタクシー	西原町字幸地958-1

出典：沖縄県ハイヤー・タクシー協会 HP　令和 5 年 4 月 1 日現在

表2-10　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	タクシー保有台数
株式会社沖縄交通　港川営業所	38
合資会社光タクシー	10
合名会社安進タクシー	20
株式会社浦添交通	24
合名会社浦城タクシー	15
株式会社グランド交通	24
合資会社広栄タクシー	10
株式会社はとタクシー	30
ひまわりタクシー株式会社	30
株式会社美栄第一交通	21
株式会社沖東交通　伊祖営業所	39
株式会社沖東交通　前田営業所	10
株式会社丸金交通　浦添営業所	14
株式会社てだこ第一交通	26
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

（13）タクシー利用者数の推移と市民が感じている課題

沖縄本島におけるタクシー利用者も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ィ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、タクシーの利用にあたって「運賃が高い」「呼んでも来ない、探せないときがある」ことを課題とする意見が多くなっています。

出典：運輸要覧（沖縄総合事務局）

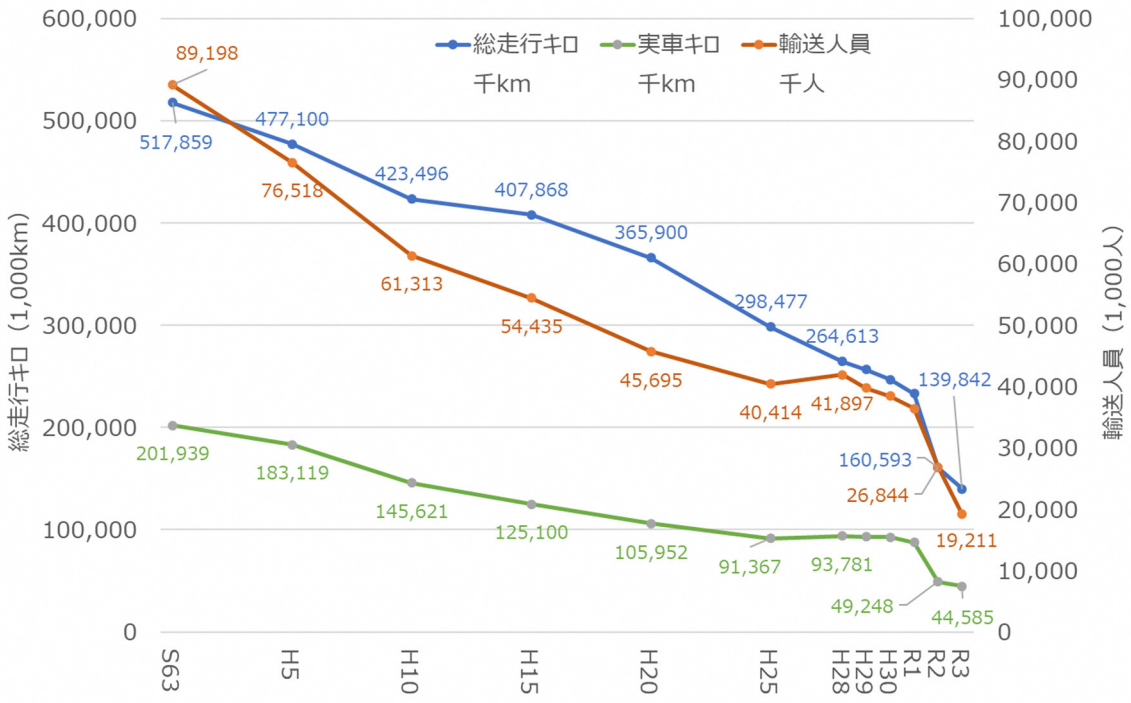


図2-31　沖縄本島タクシー利用者推移

表2-11　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）

感じている課題（複数選択可）	回答件数	回答割合
呼んでも来ない、探せない時がある	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

２－４．公共交通を取り巻く環境

（1）ドライバー不足

タクシーや運送事業などを含めたドライバー職全体では、今後５年毎に 10%程度のペースで減少が続くと予想されています。また、賃金構造基本統計によるとバス・タクシー運転者の賃金は他職種に比べて低く、営業用バス運転者については全職種のなかでも最長の超過実労時間となっていることから、労働環境の改善に向けた取組みも重要と考えられます。

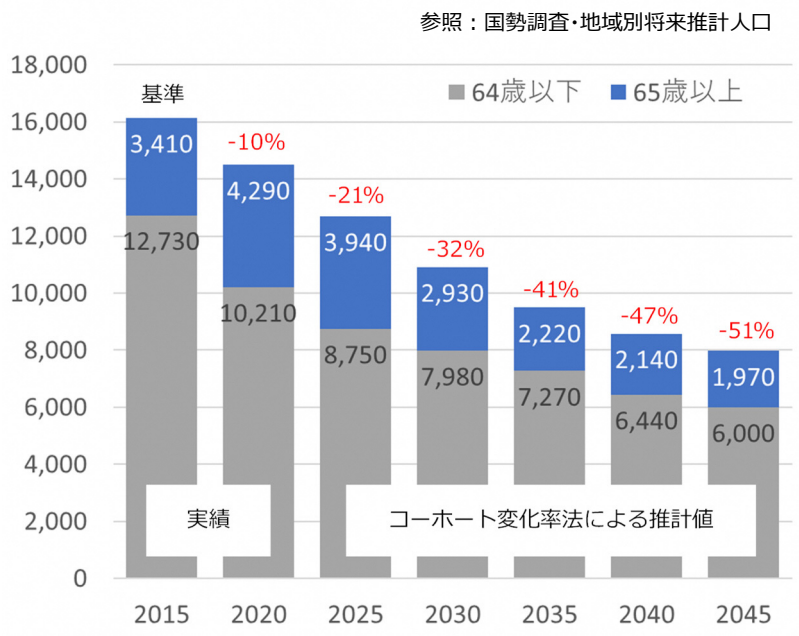


図2-32　ドライバー（自動車運転従事者）数の推移予測（沖縄）

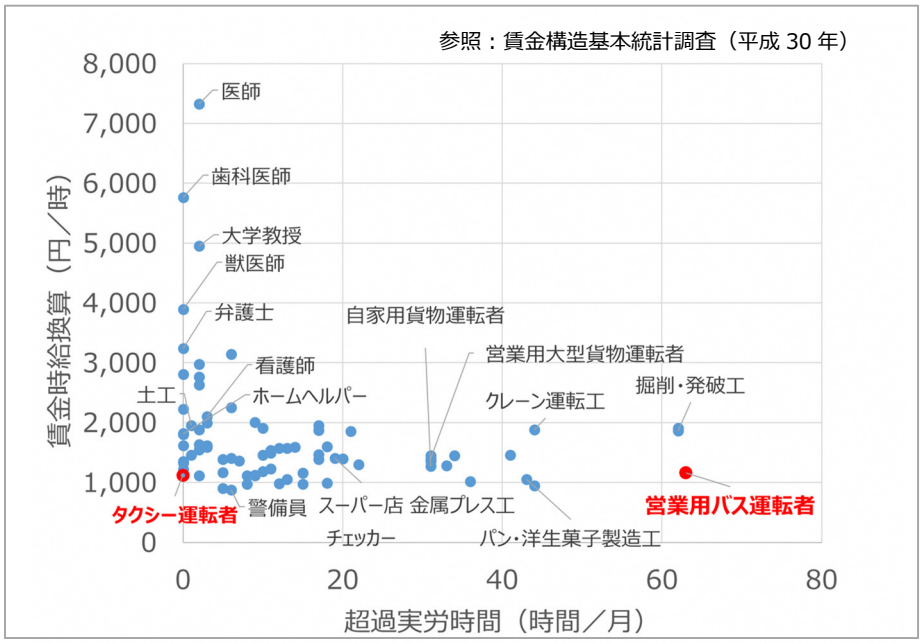
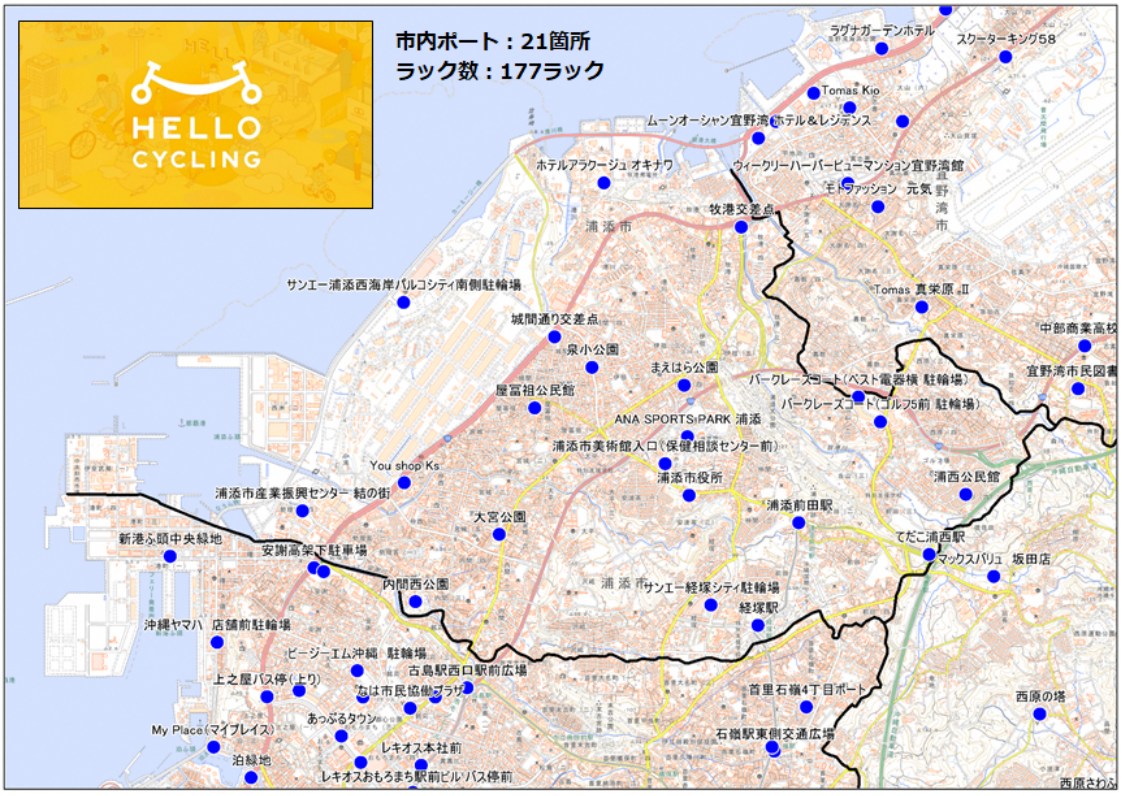


図2-33　沖縄県の賃金（時給換算）と超過実労時間（全 79 職種）

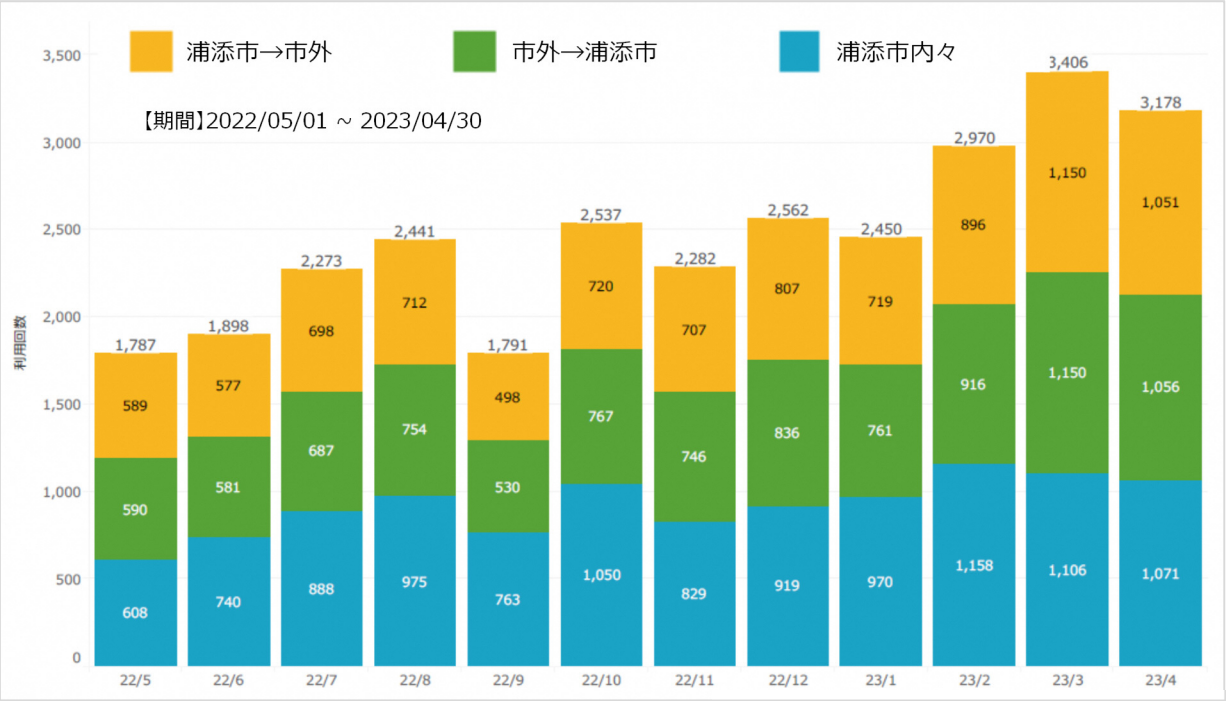
（2）シェアサイクル

本市では 2020 年よりシェアサイクル事業（運営主体：株式会社プロトソリューション、OpenStreet 株式会社）を開始しており、市内に 21 か所のサイクルポートが設置されています。シェアサイクルの利用者数は増加傾向にあり、2023 年 4 月の実績では 3,178 回、1 日に平均すると約 105 回利用されているなど、短距離の移動や公共交通機関を補完する新たな移動手段として定着しつつあります。



出典：GBFS データ（令和 5 年 6 月時点）

図2-34　シェアサイクルポート位置図



出典：利用実績報告書（OpenStreet 株式会社）

図2-35　シェアサイクル利用者数の推移

（3）無料送迎バス

本市の勢理客に位置する自動車学校では、通学する生徒を送迎するため浦添市内から那覇市、西原町に向けて多くの無料送迎バスが運行されています。

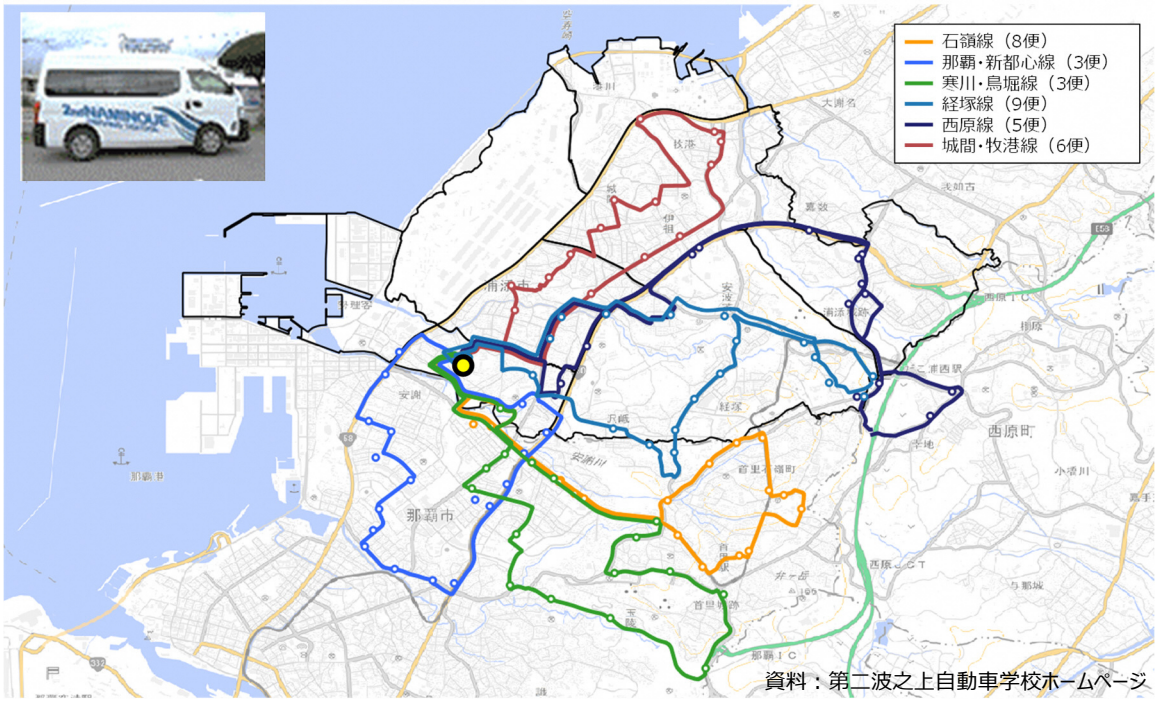


図2-36　第二波之上自動車学校 無料送迎バス経路図

（4）新たな移動サービス

近年では様々な小型車両の開発と道路交通法の改正等によって、日常的な移動を支える新たな移動手段やシェアリングサービスを中心とした多様な移動サービスが展開されつつあります。

▲特定小型原動機付自転車
時速 20km 以下で車道や自転車道を走ることができ、16 歳以上であれば免許が不要。時速 6km 以下などいくつかの条件を満たした車両であれば、自転車が走行できる歩道も走行可能。
出典：株式会社ストリーモ HP

▲グリーンスローモビリティ
時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス　　出典：沖縄ヤマハ HP

▲超小型モビリティ
最高速度 60km 以下で公道を走ることができる概ね長さ 3m、幅 1.3m 程度の小型自動車　　出典：トヨタ HP

図2-37　新たな移動手段やサービスの例

第３章　上位・関連計画の整理

３－１．上位・関連計画におけるまちづくりの方向性の整理

本計画で踏まえるべき上位・関連計画と、その中でとりまとめられた公共交通に求められる役割、または実現に向けた取組みや方向性などについて整理を行いました。

No.	計画名	交通関連施策の要旨
①	新・沖縄 21 世紀ビジョン基本計画 （沖縄振興計画　令和４年度～令和 13 年度）沖縄県	・シームレスな乗り継ぎ環境の構築 ・体系的な道路ネットワークの構築 ・沖縄都市モノレールの機能強化 ・鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入 ・過度な自家用車利用からの転換
②	那覇広域都市計画「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」 （令和４年 11 月）沖縄県	・シームレスな交通体系の構築 ・鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入 ・歩行者や自転車、公共交通等の多様なニーズに対応した道路空間の再配分の検討 ・沖縄型スマートシティの形成を念頭においた地域と交通のあり方の検討 ・歩行者空間のあり方の検討 ・コミュニティバスや福祉交通などの交通手段の導入 ・誰もが公共交通機関を利用出来る移動の円滑化の促進
③	沖縄県総合交通基本計画 （令和４年 10 月）沖縄県	・二次交通の利便性向上に向けた取組の推進 ・鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入 ・基幹バスシステムの導入に向けた取組の推進 ・公共交通を利用した観光周遊のモデルルートの提案 ・利便性の高い公共交通ネットワークの構築 ・交通空白地域における交通サービスの導入に向けた取組の促進 ・キャンパス交通システムの充実に向けた取組の促進 ・新技術を活用した新たな交通サービスの導入の促進 ・スマートシティ導入に向けた取組の促進 ・新技術モビリティの導入促進と環境整備促進
④	第五次浦添市総合計画 （令和３年３月）浦添市	・基幹バスや沖縄都市モノレールと連携した広域交通網の拡充 ・沖縄都市モノレールと連携させた支線公共交通（コミュニティバスやシェアサイクル等）の導入 ・沖縄鉄軌道計画等を含めた公共交通システムの拡充を図る ・モビリティ・マネジメントの普及啓発活動に取り組む ・沖縄モノレール・バス等の利用促進 ・交通網の条件整備 ・シームレスな移動手段の構築 ・ハシゴ道路の整備促進
⑤	浦添市都市計画マスタープラン （平成 25 年１月）浦添市	・那覇市等周辺市町村における観光拠点とのアクセス性向上、地域住民や来街者の交流促進 ・徒歩や自転車等とのスムーズな乗り換えが可能な歩いて暮らせるまちづくりの推進

	浦添市都市計画マスタープラン （平成 25 年 1 月）浦添市	・コミュニティバスの導入促進 ・交通ネットワークの確立 ・国道 58 号等における基幹バスシステム導入、浦添都市軸におけるフィーダーバス等の導入に向けた取り組みの促進 ・鉄軌道を含めた新たな公共交通システムの導入に向けた取り組み促進
⑥	浦添市まち・ひと・しごと創生総合戦略 （令和 2 年 3 月）浦添市	・交通渋滞の解消 ・交通弱者の交通手段の確保
⑦	浦添市交通基本計画 （平成 23 年 10 月）浦添市	・鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入 ・地域間を支える主要なバス交通の拡充 ・軸上市街地における市内幹線公共交通と支線公共交通や TDM 施策の重点的推進 ・多様な公共交通ネットワークを有機的に連携する交通結節点の配置 ・自動車交通の円滑化や、過度な自動車利用に依存しない交通体系への誘導を図る交通施策の推進 ・公共交通の利用促進につながる、公共交通システムの機能向上施策や公共交通に対する利用者意識の啓発施策の推進
⑧	てだこ・ゆいぐくるプラン -第五次浦添市地域福祉計画・第六次浦添市地域福祉活動計画- （平成 31 年 3 月）浦添市	・高齢者や障碍者の移動支援サービス等の利用支援 ・高齢者の新たな移動サービスの導入検討（民間企業や NPO 団体などの活用）
⑨	てだこ・ゆいぐくるプラン -第 4 次てだこ障がい者（児）プラン〈改訂版〉- （令和 3 年 3 月）浦添市	・リフト付きバス運送事業の充実 ・バリアフリー化、ユニバーサルデザインの推進 ・誰もが自由に利用できる公共交通網の整備等の推進
⑩	浦添市高齢者保健福祉計画・第 8 期浦添市介護保険事業計画 -第六次てだこ高齢者プラン （令和 3 年 3 月）浦添市	・高齢者の外出支援サービスの実施（移動の支援サービスの継続） ・新たな移送サービスの確保に向けた検討（ニーズを踏まえた民間事業者や NPO 等の活用） ・コミュニティバスの運行
⑪	第 2 期　浦添市環境基本計画 （令和 2 年 3 月）浦添市	・自動車排出ガスと騒音の抑制（ノーマイカーデーの実施等） ・徒歩・自転車利用の促進 ・公共交通機関の利用促進（モビリティマネジメントの推進） ・快適な道路環境及び公共交通機関の整備 ・日常生活における温室効果ガスの排出抑制 ・交通環境の改善
⑫	浦添市観光振興計画 （平成 30 年 3 月）浦添市	・2 次交通の整備・充実
⑬	浦添産業振興ビジョン （平成 30 年 4 月）浦添市	・地域内および地域間交通手段の充実（コミュニティバス）による産業振興

３－２．周辺市町村における公共交通関連施策の動向

本市と隣接する地域との関連性を考慮し、周辺市町村の那覇市、西原町、宜野湾市において、公共交通に深く関わると考えられる公共交通計画や取組み、交通基盤の整備をはじめとする人の移動が発生する拠点及び面的開発プロジェクト（土地利用を含む）等の動向を整理しました。

No.	計画名	交通関連施策の要旨
①	第二期那覇市総合交通戦略 （令和 3 年 3 月）那覇市	・クルマに頼りすぎない暮らしの推進 ・道路空間の再配分 ・自動車交通の抑制 ・LRT などの基幹的公共交通の導入 ・バス・モノレール・タクシー利用環境の向上・充実 ・公共交通の連携施策 ・徒歩・自動車・自動二輪車利用環境の向上・充実 ・観光客・高齢者等交通弱者の移動手段の向上・充実 ・幹線道路・環状道路・補助幹線道路・生活道路の整備 ・交差点の改良整備
②	都市交通マスタープラン都市交通戦略 （平成 24 年 3 月）宜野湾市	・新たな公共交通システムの導入 ・公共交通ネットワークの構築 ・交通結節点の整備 ・バスサービスその他アクセス交通の利用環境の向上・改善 ・沖縄西海岸道路及び主要幹線道路の整備 ・市内における幹線道路網の構築・整備 ・主要渋滞交差点の解消 ・安全で快適な生活を実現する地区内道路環境の整備 ・自動車利用環境の向上・充実 ・市民の自発的な交通行動変化の促進 ・自動車利用の抑制・平準化 ・自動車の低公害化・省エネルギー化の促進 ・公共交通機関・自動車への利用転換の促進
③	西原町都市計画マスタープラン〈一部改訂別冊〉 （平成 29 年 12 月）西原町	・広域アクセス機能の維持・強化 ・地域連携型の都市形成に資する交通形態の形成 ・快適な生活を支え、安心・安全に移動できる地域交通の形成 ・人や地域、環境にやさしい道路空間づくり

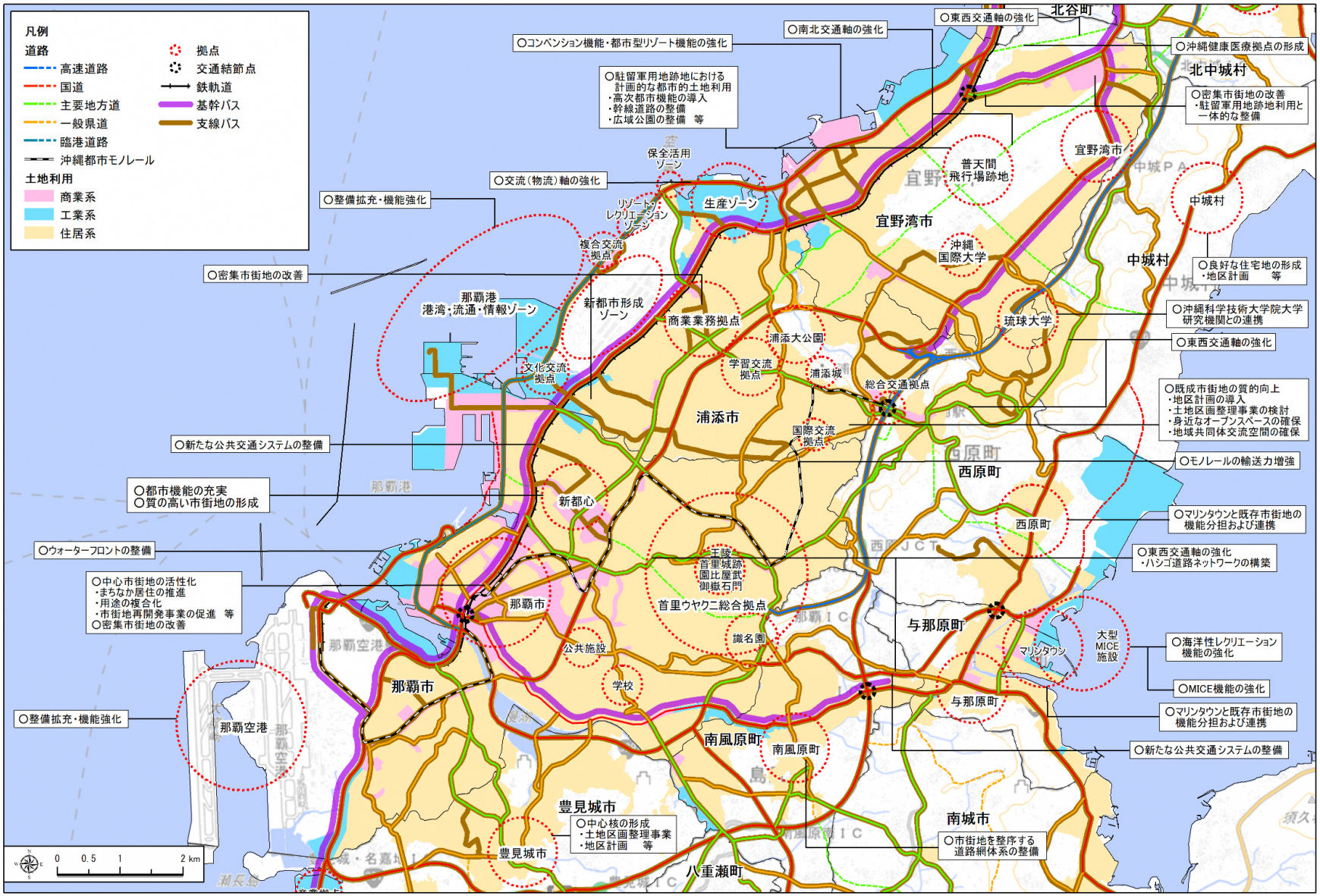


図4-1　公共交通関連施策やまちづくりの動向整理図

出典：地域公共交通計画策定支援業務（R4）

第４章　公共交通の役割

４－１．公共交通の位置付けと役割

本計画では、現況や上位関連計画を踏まえ公共交通の位置付けと役割を以下のとおりとしました。広域幹線、地域内幹線、支線、地域内公共交通といった４つの軸に加え、その他の端末移動手段で役割を分類しています。

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	乗合	都市機能誘導区域
		鉄軌道（構想段階における計画書）	沖縄県	乗合	都市機能誘導区域
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	都市機能誘導区域
		タクシー（あいのりタクシー含む）	タクシー事業者	個別	都市機能誘導区域
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	居住誘導区域
地域内公共交通		コミュニティバス（公共交通不便地域をカバー）	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（公共交通不便地域をカバー）	浦添市	乗合	
		グリーンスローモビリティ（公共交通不便地域をカバー）	浦添市	乗合	
その他端末移動	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	タクシー事業者	個別	全区域
		シェアサイクル	サービス事業者	個別	
		シェア超小型モビリティ（電動キックボードなど）	サービス事業者	個別	

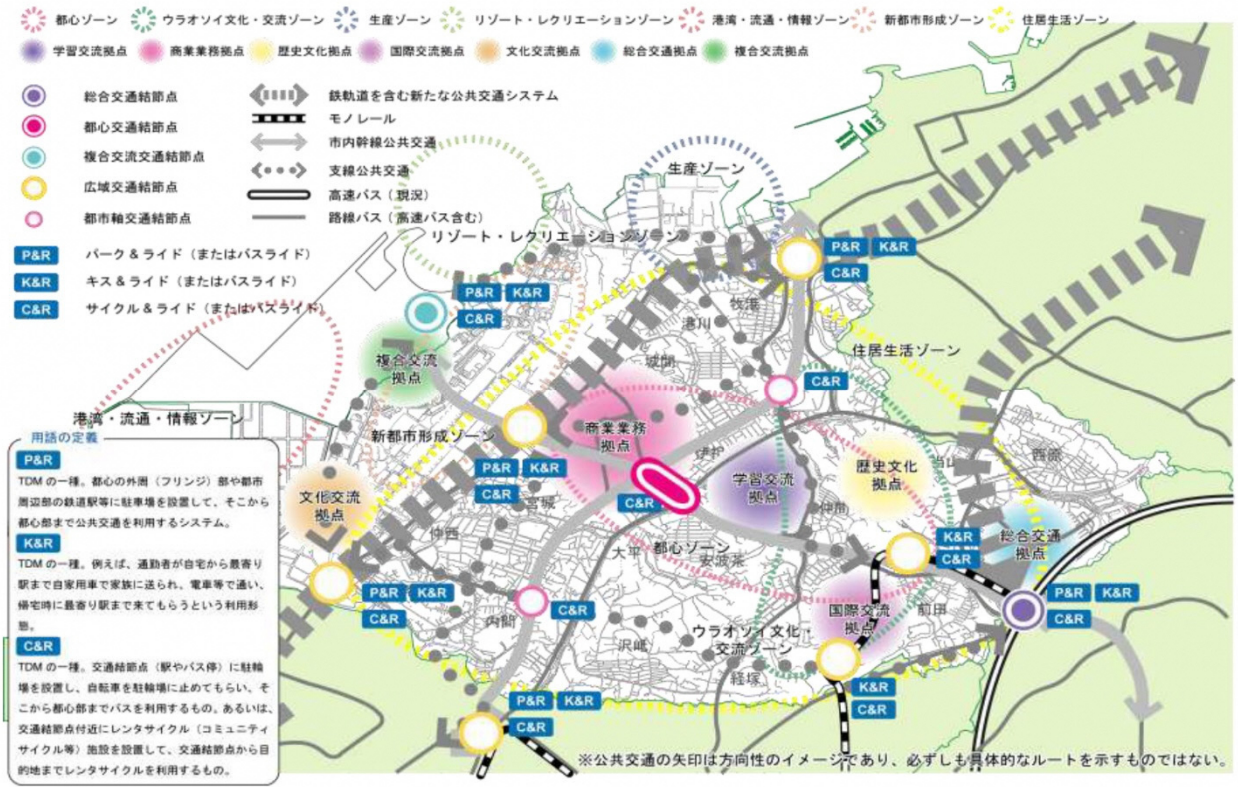
４－２．交通結節点の役割

それぞれの役割で分類した公共交通を相互に結ぶ役割を担うのは「交通結節点」です。本市では浦添市交通基本計画において自動車との結節等を含めた総合的な交通結節点における機能と配置を下記のとおり整理しています。

交通結節点の機能	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	◎	◎	◎	◎	○	○

【凡例】◎：提供する機能を重視する　○：我当する機能を有する

出典：浦添市交通基本計画



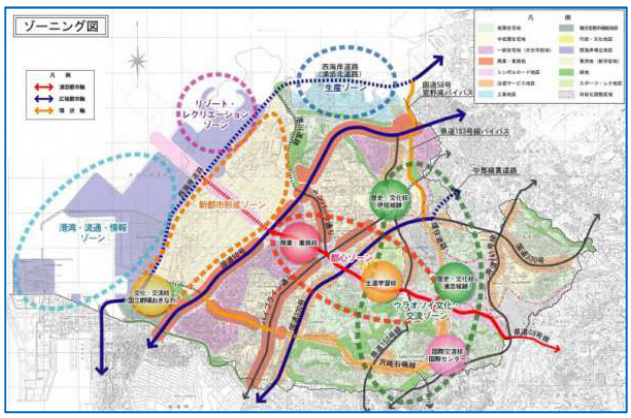
交通結節点配置図

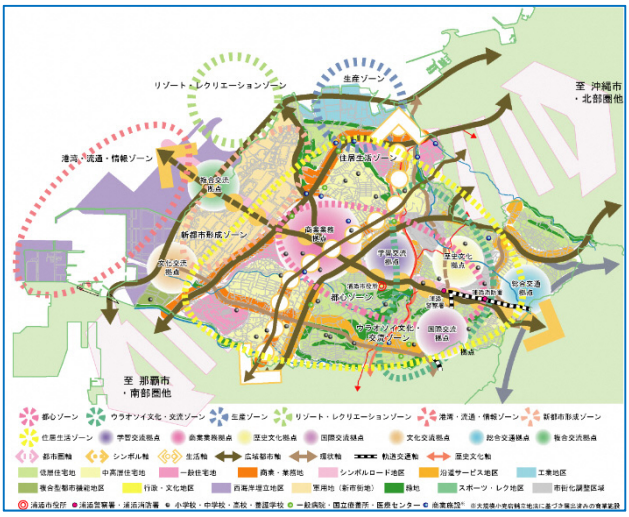
４－３．将来公共交通ネットワークのイメージ

前述の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、およ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行きます。

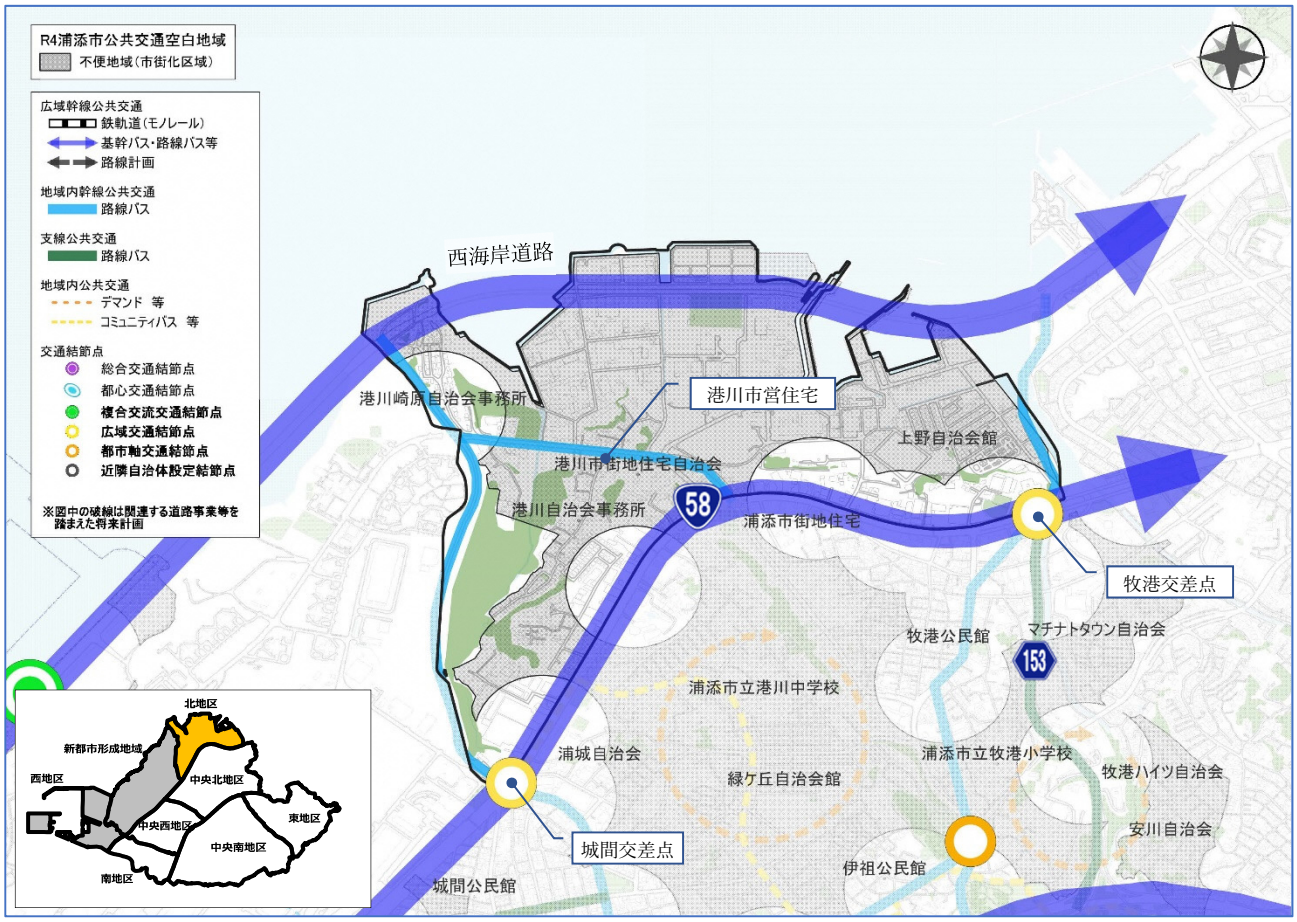
浦添市都市マスタープラン
「将来都市構造」

浦添市交通基本計画
「目指すべき浦添市の都市の将来」





【北地区】



【人　　口】　3,188 人　　【世　　帯】　1,487 世帯　　※令和 5 年 6 月末時点

【土地利用】

- 海に面した地域の大半が工業系の土地利用となっています
- 住居は、国道 58 号北側の地区と、空寿崎周辺に見られます
- 国道 58 号沿線に、広域的な商業機能が集積しています
- 米軍施設に隣接する地域には、まとまった緑地やシリンカーが見られます

【都市マスタープランにおける道路交通課題】

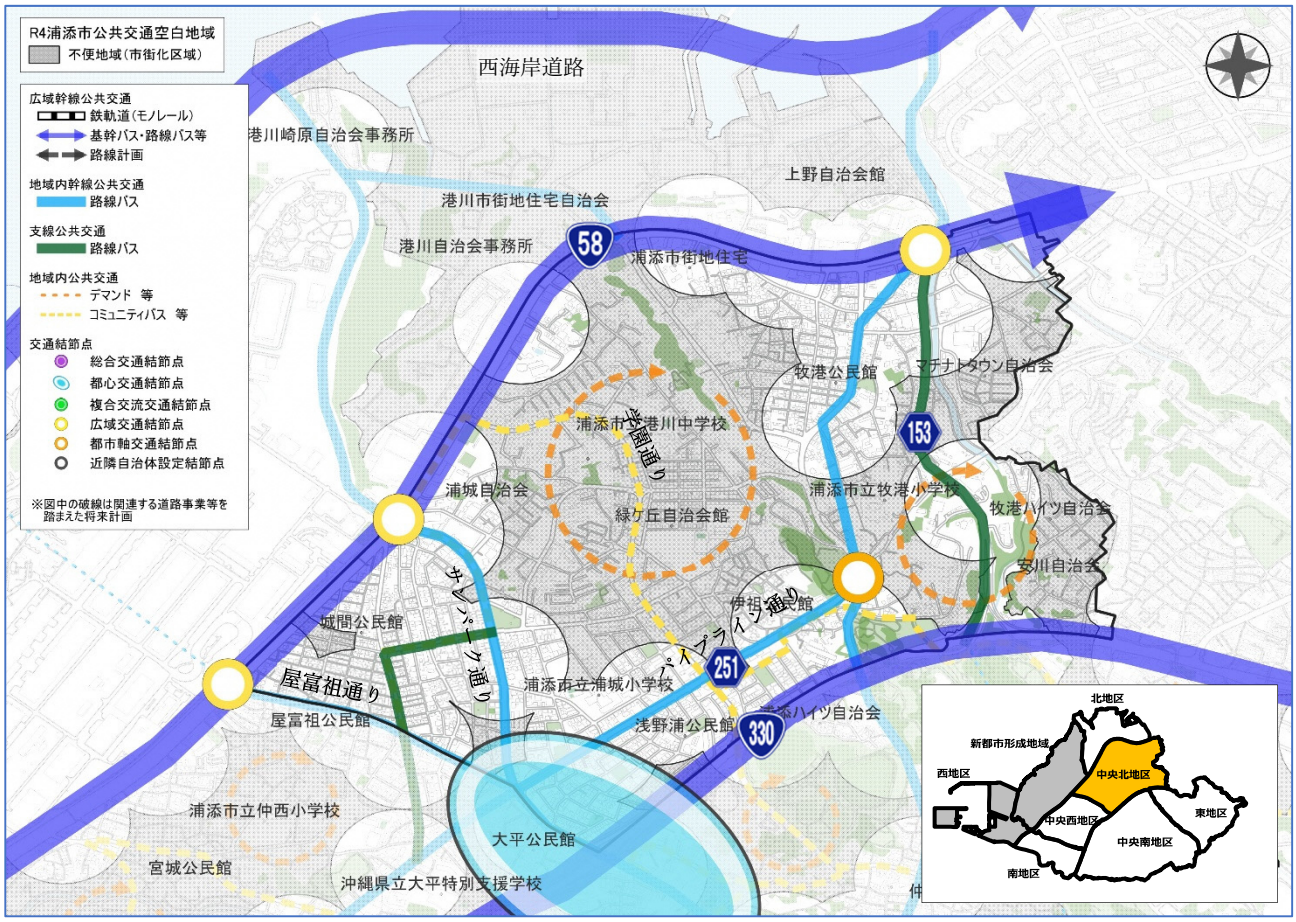
- 西海岸道路、浦添西原線、牧港線などの道路整備促進が求められています
- 県や沿線市町村、交通事業者らで導入が進められている基幹バスを含め、利便性の高い公共交通網の確立が求められています
- 歩道の確保や街路樹の維持管理など、安心で快適に利用できる歩行者空間の形成が求められています

【北地区における将来公共交通のイメージ】

❖ 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

❖ 港川市営住宅周辺では既存路線バスの維持と、市民ニーズを踏まえた運行の見直しなどを行うことで、公共交通不便地域が解消されています

【中央北地区】



【人　　口】　32,036 人　　【世　　帯】　14,560 世帯　　※令和 5 年 6 月末時点

【土地利用】

- 国道 58 号、パイプライン通り及びサンパーク通り沿いに商業系の土地利用が見られます
- 伊祖公園一帯や牧港川沿いに緑地が見られます
- その他は居住地域ですが一部に比較的規模の大きな工場が混在しています

【都市マスタープランにおける道路交通課題】

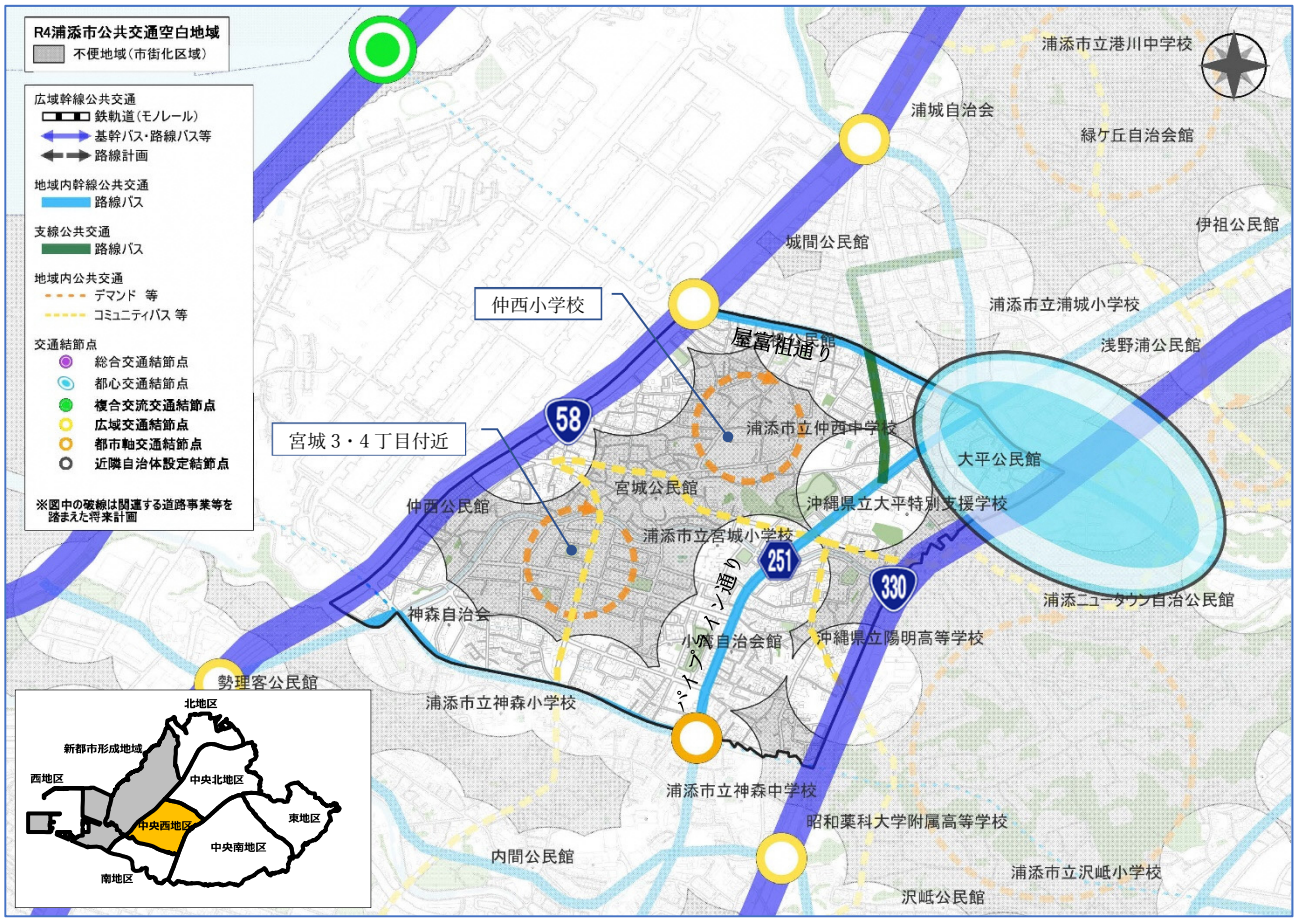
- パイプライン通りの道路拡幅整備の促進が求められています
- 歩道の確保や街路樹の維持管理など、安心で快適に利用できる歩行者空間の形成が求められています
- 牧港川沿いでは自転車道やウォーキングコースの整備検討が求められています
- コミュニティバスや既存のバス網を含め、公共交通の利便性の向上が求められています
- 浦添西原線におけるシンボルロード（地域の顔となる街路）の形成が求められています

【中央北地区における将来公共交通のイメージ】

❖ 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、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

【中央西地区】



【人　　口】　23,767 人　　【世　　帯】　11,529 世帯　　※令和 5 年 6 月末時点

【土地利用】

- 国道 58 号や国道 330 号の一部、および屋富祖通りやパイプライン通りの沿線で商業系の土地利用が多く見られます
- その他は居住地が中心ですが、地域内を横断する小湾川沿いに斜面や緑地が見られます

【都市マスタープランにおける道路交通課題】

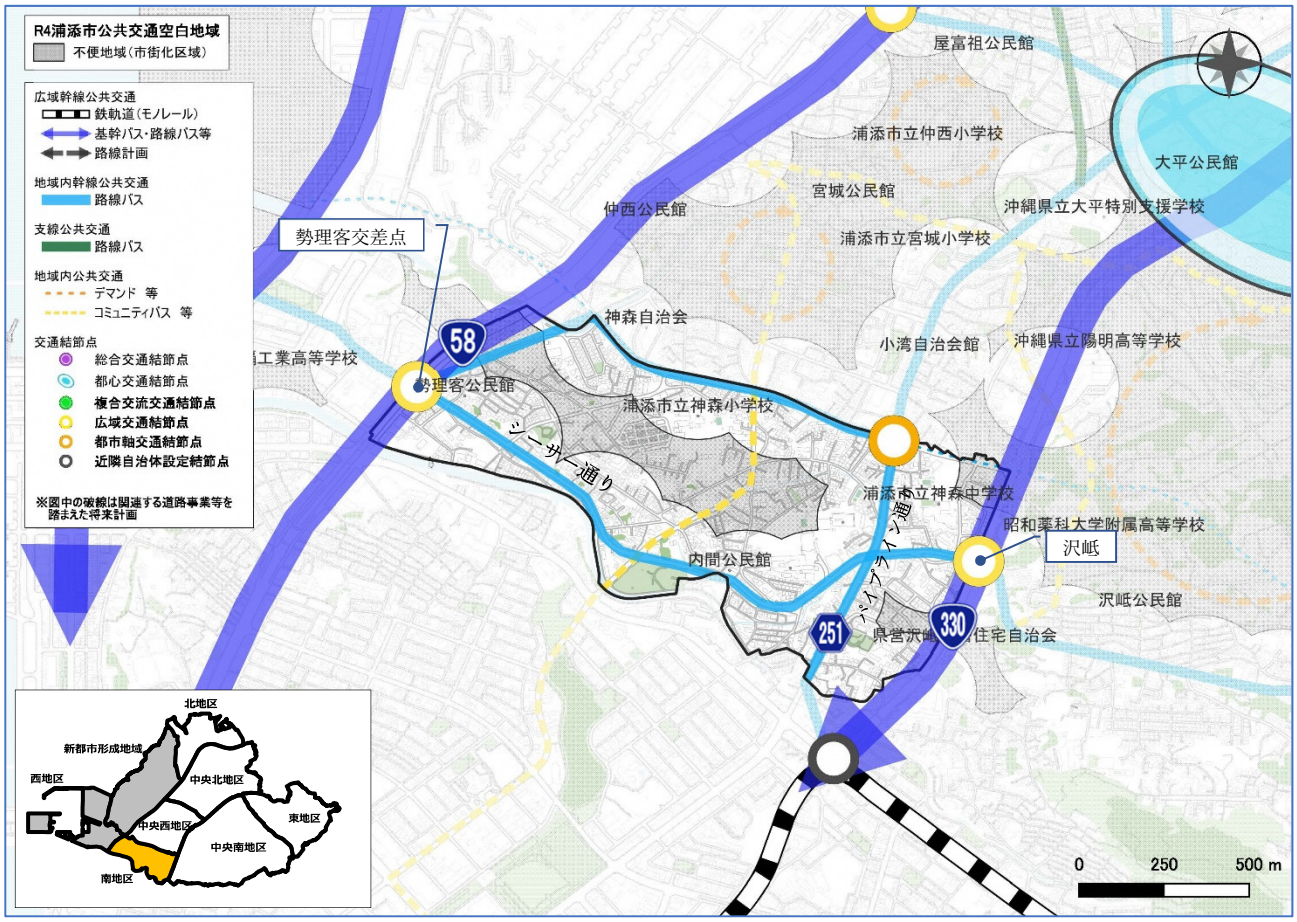
- 基幹バスやコミュニティバスなど、利便性の高い公共交通の形成が求められています
- 市街地の再整備と連携した道路の整備が求められています
- 未整備となっている道路の整備促進が求められています
- 自転車道やウォーキングコースなどの整備検討が求められています

【中央西地区における将来公共交通のイメージ】

❖ 国道 58 号沿線では、屋富祖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

【南地区】



【人　　口】　13,704 人　　【世　　帯】　6,575 世帯　　※令和 5 年 6 月末時点

【土地利用】

- 国道 58 号、パイプライン通り沿いに商業系の土地利用が多く見られます
- その他の地域は住居地が中心となっています

【都市マスタープランにおける道路交通課題】

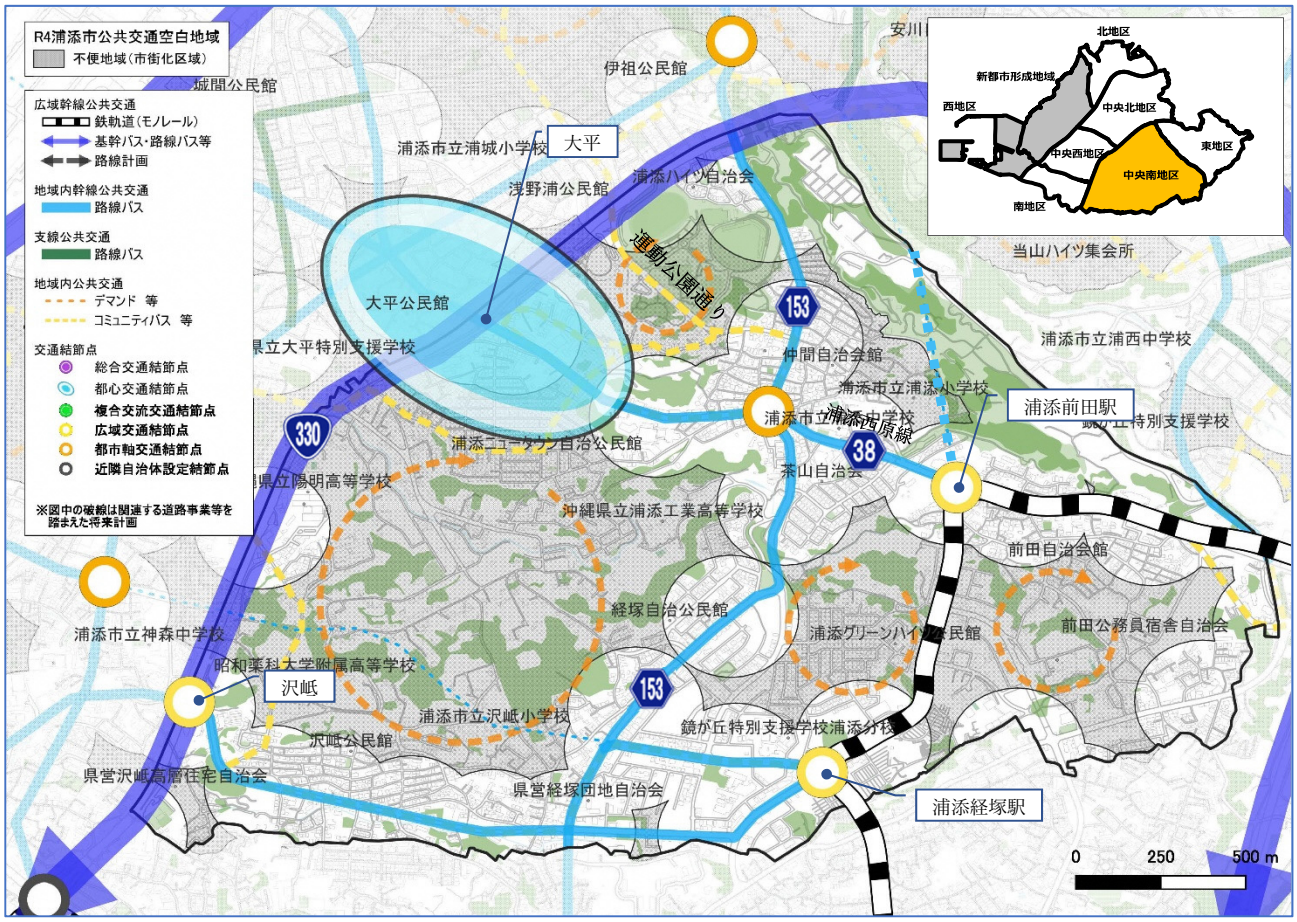
- 基幹バスやコミュニティバスなど、利便性の高い公共交通の形成が求められています

【中央南地区における将来公共交通のイメージ】

❖ 国道 58 号沿線では勢理客交差点、国道 330 号沿線では沢岻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】



【人　　口】　28,441 人　　【世　　帯】　12,689 世帯　　※令和 5 年 6 月末時点

【土地利用】

- 行政や文化の中心となる地区で、市民会館や美術館、社会福祉センター、図書館等の公共施設が集まっています
- 北側の丘や斜面には、林に囲まれた良好な住宅地が広がっています
- 浦添西原線と県道 153 号線沿線の一部に商業系の土地利用が見られます
- 南側では土地区画整理事業によって新たな住宅地が形成されています

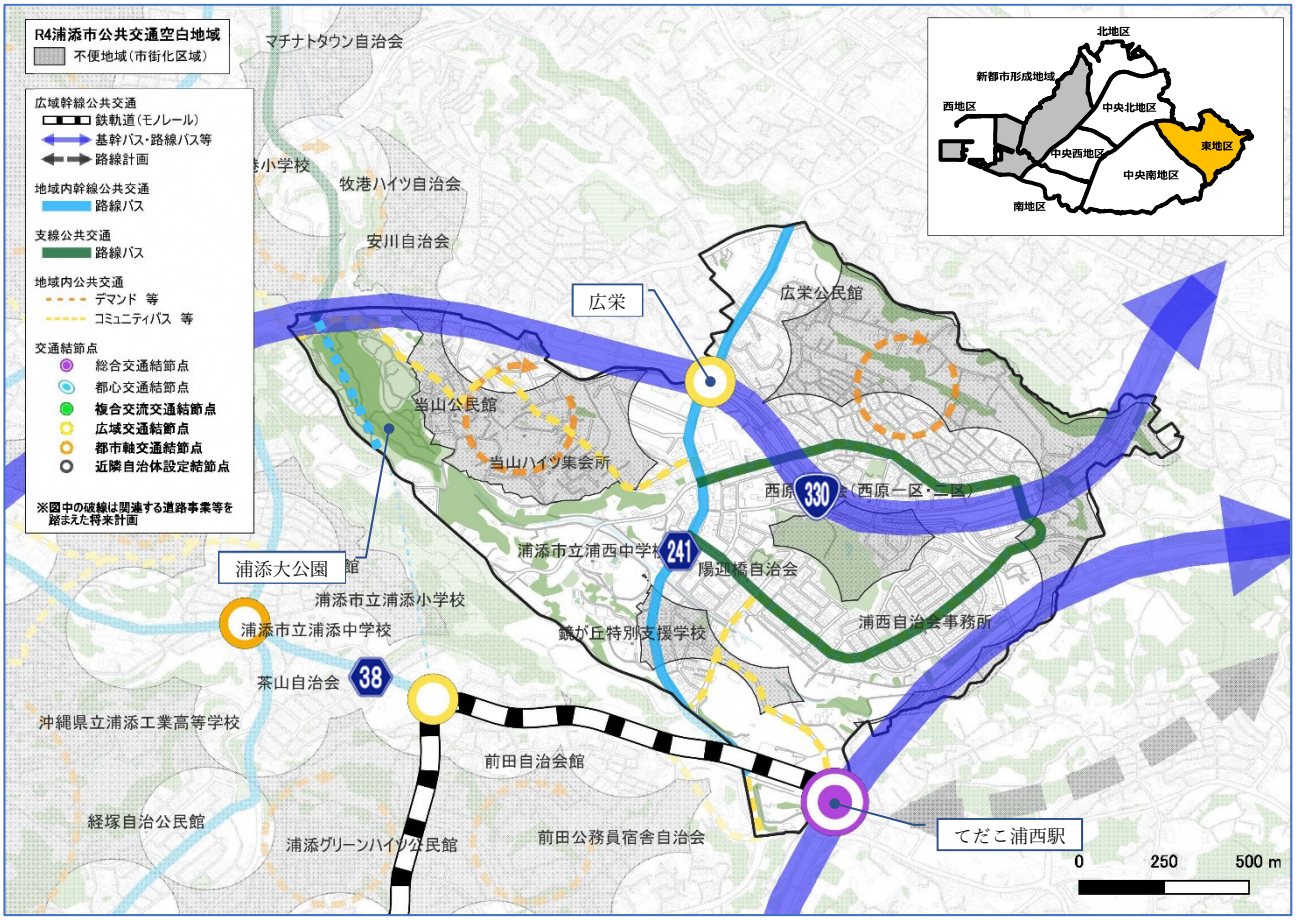
【都市マスタープランにおける道路交通課題】

- モノレールや駅の整備に伴い、公共交通の更なる利便性向上が求められています
- 自動車を抑制して歩行者を優先した生活道路を整備するなど交通円滑化が求められています
- 河川沿いを活用した遊歩道やウォーキングコースの整備検討が求められています
- 歩道や緑陰、ポケットパークの整備など安全で快適な歩行者空間の形成が求められています

【中央南地区における将来公共交通のイメージ】

- ❖ 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
- ❖ モノレールの浦添前田駅と浦添経塚駅には、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かった地域は、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

【東地区】



【人　　口】　13,831 人　　【世　　帯】　6,133 世帯　　※令和 5 年 6 月末時点

【土地利用】

- 県道 241 号線沿線で商業施設やオフィスなどの立地が見られます
- 大規模な斜面緑地が浦添大公園、浦添墓地公園等の公園として残されています
- 牧港川の上流には一部農地が残っています

【都市マスタープランにおける道路交通課題】

- モノレールと連携した利便性の高い公共交通の確立が求められています
- 歩道の確保や街路樹の維持管理など、安心で快適に利用できる歩行者空間の形成が求められています
- 牧港川沿いを活用した自転車道やウォーキングコースの整備検討が求められています
- 既存の路線バスやコミュニティバスを含め公共交通の利便性向上が求められています

【東地区における将来公共交通のイメージ】

❖ 国道 330 号沿線の広栄交差点付近には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かった地域は、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

第５章　公共交通の課題を解決するための目標

５－１．公共交通を取り巻く課題の抽出

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。

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】【沖縄県総合交通基本計画】
- 鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入
- 交通空白地域における交通サービスの導入に向けた取組の促進
- 新技術を活用した新たな交通サービスの導入の促進
- 二次交通の利便性向上に向けた取組の推進
- 基幹バスシステムの導入に向けた取組の推進
- 公共交通を利用した観光周遊のモデルルートの提案
- キャンパス交通システムの充実に向けた取組の促進

【那覇広域都市計画】
- 歩行者や自転車、公共交通等の多様なニーズに対応した道路空間の再配分の検討
- コミュニティバスや福祉交通などの交通手段の導入

【第五次浦添市総合計画】
- 基幹バスや沖縄都市モノレールと連携した広域交通網の拡充
- モノレールと連携させた支線公共交通（コミュニティバスやシェアサイクル等）の導入
- シームレスな移動手段の構築

【浦添市都市計画マスタープラン】
- 那覇市等周辺市町村における観光拠点とのアクセス性向上、地域住民や来街者の交流促進
- 徒歩や自転車等とのスムーズな乗り換えが可能な歩いて暮らせるまちづくりの推進

【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】
- 高齢者や障がい者の外出支援（移動の支援サービス）
- 高齢者の新たな移動サービスの導入検討
- ニーズを踏まえた民間事業所やNPO等の活用による新たな移送サービスの検討
- リフト付バス運行事業の継続

【浦添市まち・ひと・しごと創生総合戦略】
- 交通渋滞の解消
- 交通弱者の交通手段の確保

【浦添市観光振興計画】
- 2次交通の整備・充実

【浦添市産業振興ビジョン】
- 地域内および地域間交通手段の充実（コミュニティバス）による産業振興

【第2期浦添市環境基本計画】
- ノーマイカーデーの実施等を市民、事業者へ啓発
- 徒歩、自転車利用の促進
- 公共交通の利用促進にかかるモビリティ・マネジメントの推進
- 快適な道路環境及び公共交通機関の整備

【まちづくり等のその他取り組み】
- モノレール延長事業の第4駅であるてだこ浦西駅周辺の区画整理事業を実施
- 浦添運動公園再整備事業において公共交通との連携が求められている
- 市内に点在する体験型商品を数多く集め「りっか浦添」として毎年イベントを開催
- 市内の全小学校でモビリティ・マネジメントを本格実施予定
- 県や周辺市町村、交通事業者等との枠組みを越えた広域的連携が必要

公共交通を取り巻く現況や市民意見

（　）内番号は公共交通に関する課題番号に関連

【地域の現状】
- 国道58号～国道330号の間の人口密度が高く、経塚及び前田周辺の人口が多い（②③）
- 勢理客4丁目、伊祖5丁目、前田地域周辺では人口が増加（③⑤）
- てだこ浦西駅周辺土地区画整理事業によりさらに人口の増加が想定（③④⑤）
- 市内に高齢者（65歳以上）の割合が30%を超える地域が点在（①②③）
- 牧港、経塚、当山及び西洲地域周辺に就業者が集中（④⑤）
- 那覇港浦添埠頭地区及びてだこ浦西駅の開発により就業人口の増加が予想される（④⑤）
- 市の東西方向で約120mの標高差があり坂が多い（①②③）

【移動特性】
- 通勤通学では那覇市との往来が多く、市外への流出よりも流入人口が上回っている（③④）
- 通勤通学におけるバス利用割合は那覇市向けが17.1%、浦添市向けは6.9%（④⑤）
- 市内の全ての学校において、半数以上の児童・生徒が自家用車による送迎を経験（②）
- 浦添市内を移動するトリップは15.2万トリップ、その内58%が自動車を利用（②③）
- 浦添市をただ通過するだけの移動が12.4万トリップと多い（④⑤）
- 自動車交通量において九州沖縄地区の上位を浦添市内の道路区間が独占（③④⑤）
- 交通量の多い区間を中心に市内全域に主要渋滞箇所が点在（③④⑤）
- 市民の約55.2%が日常的な移動に自家用車（自分で運転）を用いており「コスト的な負担」や「渋滞で時間読めない」ことを課題とする意見が多い（③⑤）
- 市民の約18.6%が日常的な移動を家族による自動車送迎に頼っており「家族に負担がかかる」ことを課題とする意見が多い（①②）
- 市民の約14.5%が徒歩や公共交通機関以外に日常的な移動手段がない（①②）
- 市民の約6.2%が障害やケガ、妊娠などの問題を理由に日常的な移動で手助けが必要と感じている（①②）
- 公共交通の分担率は約4%と低い（③④⑤）

【路線バスの現状】
- 路線バスの利用者はピーク時（S40年頃）の約4分の1に減少（②③④⑤）
- 幹線道路以外の市内バス停ではバスの便数が少なく利用者も少ない（②③④⑤）
- 幹線道路以外では、公共交通の空白地域及び不便地域が点在（①②③）
- 市内東西方向への移動ニーズは多いがバス網のサービス水準が低い（③⑤）
- 市内に路線バスの営業所などの事業拠点が無い（③④）
- 市民アンケートでは渋滞等により「時間が読めない」、「家からバス停までが遠い」ことを利用課題とする意見が多い（①②）

【モノレールの現状】
- モノレール利用は延伸区間の開業以降に新型コロナの影響を受けるがその後順調に増加（④⑤）
- 市民アンケートでは「自宅から駅までが遠い」ことを利用課題とする意見が多い（③④）

【タクシーの現状】
- タクシー利用者もS63年に比べて約4分の1に減少（①②③⑥）
- タクシーの総走行距離も大きく減少（①②③④⑤⑥）
- 市民アンケートでは「運賃が高い」「探せないときがある」ことを利用課題とする意見が多い（③④）

【ドライバーの現状】
- 今後も高齢化等を背景に職業ドライバーが5年毎に約10%程度づつ減少を続ける見込み（③④）
- ドライバーは比較的賃金が低く超過労働時間も長い（③）

【シェアサイクルの現状】
- 利用者数は順調に伸びている（①③④⑤⑥）

【観光客の移動の現状】
- サンエーパルコシティなど観光客の移動ニーズは高い（③④⑥）
- 近年は観光客の路線バス利用機会が増えている（④⑥）

【新たな移動サービス】
- 市内では民間による施設利用に対する無料送迎サービスが網羅的に行われている（③）
- 全国的にも小型車両等を用いた新たな移動サービスやMaaS等の取組が始まっている（①②③④⑤⑥）

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

公共交通に関する課題

- 課題１：交通不便地域の改善を図る交通手段の構築
- 課題２：移動制約者（高齢者、児童・生徒等）の移動手段を構築
- 課題３：市民の利便性を高める交通手段の構築
- 課題４：広域的・幹線的事業との連携
- 課題５：まちづくりの取組との連携
- 課題６：観光客の利便性を高める交通手段の構築

５－２．課題を解決するための目標の設定

整理した公共交通に関する課題の解決に向け、目標及び実現するための方向性を次のとおり定めました。

課題

課題１：交通不便地域の改善を図る交通手段の構築

- 公共交通不便地域の解消を図り、市民の誰もが公共交通を使える環境が必要

課題２：移動制約者（高齢者、児童・生徒等）の移動手段を構築

- 事故リスクが高い自家用移動だけではなく、高齢者も利用しやすい公共交通が必要
- 通学に利用が可能な公共交通が必要
- 福祉・教育関連事業など横断的な施策が必要

課題３：市民の利便性を高める交通手段の構築

- 既存交通サービスの維持と市民ニーズに合わせた改善が必要
- 市民の移動特性に対応し、これまでの旅客輸送事業等に囚われない新たな交通手段が必要
- 交通手段の構築に向けた自治体、交通事業者、その他市内事業者による連携が必要

課題４：広域的・幹線的事業との連携

- モノレール、基幹バス、幹線道路整備等の定時性の高い広域的な交通施策と連携した公共交通が必要
- 沖縄県や周辺自治体が取組む公共交通関連施策との広域的、有機的な連携が必要

課題５：まちづくりの取組との連携

- 市民が主体のまちづくり関連の取組と連携した公共交通が必要
- 浦添市が進める様々な施策と連携した公共交通が必要
- 大規模開発のアクセス性を高めるとともに、過度な自動車利用の抑制を図り、渋滞対策の一翼を担う公共交通が必要
- 公共交通結節点など旅客輸送の起点となる拠点整備が必要

課題６：観光客の利便性を高める交通手段の構築

- 観光施設や人気の飲食店までのアクセス性を高めかつ、レンタカー利用に頼らない公共交通が必要
- 市内のまちめぐりにも便利な公共交通が必要

目標と方向性

●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

●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

●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組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

５－３．本計画における指標

本計画の達成状況を評価するための具体的な指標、および数値目標を次のとおり定めました。

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
●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	①	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
	②	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
	③	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
	④	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%
	⑤	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
	⑥	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
	⑦	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
●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	⑧	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
	⑨	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	
●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組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	⑩	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組み件数	実績報告	―	1～2回/年	継続
	⑪	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
	⑫	交通環境学習（MM)に取組む学校数	実施報告	2小学校	11小学校	中学校へ展開
	⑬	ドライバー募集等に関する広報活動数	実績報告	1回	1～2回/年	継続
	⑭	各種告知活動おける車両広告（バス・モノレール・タクシー）の積極的な活用	実績報告	―	1～2回/年	増加
	⑮	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	実績報告	―	1～2回/年	

第６章　目標達成のための施策及び事業

６－１．目標達成のための施策・事業と実施主体

本市の公共交通に関する５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

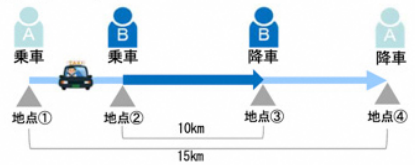
公共交通に関する５つの課題

- 課題１　交通不便地域の改善を図る交通手段の構築
- 課題２　移動制約者（高齢者、児童・生徒等）の移動手段を構築
- 課題３　市民の利便性を高める交通手段の構築
- 課題４　広域的・幹線的事業との連携
- 課題５　まちづくりの取組との連携
- 課題６　観光客の利便性を高める交通手段の構築

解決に向けた３つの目標

- 目標１　市内の移動しやすさ向上
- 目標２　市外への移動しやすさ向上
- 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

	施策・事業	種別	市担当課 ◎＝事業主体 ○＝協力・連携等	関連機関・団体　◎＝事業主体　○＝協力・連携等 市民・自治会	交通事業者	企業・団体等	国	県	周辺自治体	目標1	目標2	目標3
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	◎ いきいき高齢支援課 ◎ 都市計画課			◎				●		
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	※調整中 企画課 都市計画課		○		○	◎	○		●	
⑭	沖縄県や周辺自治体が取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）	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	各種告知活動おける車両広告の活用	新規	◎ 告知する全ての課		○	○						●
⑳	ドライバー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 ○ 文化スポーツ振興課 ○ 美らまち推進課		◎	◎	○	○	○			●

施策名	① タクシー事業による新たな旅客運送サービスの導入検討
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
事業の概要	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います。タクシー事業者との協働により、これらの制度を活用することで、新たなサービスの導入に向けて検討を行います。 ■新たな旅客輸送制度の活用（令和３年 11 月～） ①相乗りサービス ・ 配車アプリ等を通じて、目的地の近い旅客同士を運送開始前にマッチングし、タクシーに相乗りさせて運送するサービス（運送開始後に不特定の旅客が乗車できるバスとは異なるタクシー独自の運送形態） ・ 利用者が安心してタクシーに相乗りし、割安にドア to ドアで移動できるよう、「相乗りサービス」について、運賃の按分等に関する一定のルールを定めた新たな制度を導入 ・ タクシー事業者にとっても、「相乗りサービス」を提供することで、利用者の利便性の向上を図り、新たなタクシー需要を喚起することが期待される ・ マッチング率が向上すれば朝晩などの需要が多い時間でも配車されやすくなる （利用イメージ）  【地点①～④のタクシー運賃が 5,000 円の場合】 A の運賃 ： 3,000 円（5,000 円×15km/25km） B の運賃 ： 2,000 円（5,000 円×10km/25km） ■新たな運賃制度の活用（令和２年 11 月～） ①一括定額運賃（定期券／回数券） ・ タクシーの複数回の利用分の運賃を一括して支払う制度（サブスクリプション） ・ 通勤など継続利用に便利 ・ 一括清算により割安になることが期待される ・ 他の交通モードと連携した観光用フリーパス等も推進可能 ②変動迎車料金 ・ 需要の増減に応じ、迎車料金を変動させる制度 ・ 閑散期には、割安に迎車することが可能となり、繁忙期には、割高になるが迎車の必要度が高い人に配車されやすくなる 出典：国土交通省報道発表資料より
対象エリア	市内全域
市担当課 ◎：事業主体	◎都市計画課
関連機関 ◎：事業主体	◎交通事業者、市民・自治会、国、県、周辺自治体

スケジュール	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和 10 年度
	関係者調整		実証調査等	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
事業の概要	デマンド交通とは利用者の予約に応じる形で、運行経路や運行スケジュールをそれに合わせて運行する乗合型の地域公共交通のことで、本市でも市内全域を対象に令和 2～3 年度に「うらちゃん mini」の愛称で実証運行を行い、60 代以上の女性を中心に日平均 181 人、のべ 92,846 人に利用頂きました。また、グリーンスローモビリティとは時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称。導入により、地域が抱える様々な交通の課題の解決や低炭素型交通の確立、地域活性などが期待されています。 引き続き、路線バス等の運行が困難な狭隘な道路に囲まれた公共交通不便地域を中心に、これら移動サービスの導入に向けた検討を行います。 同施策は、地域内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。 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） 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 ◎：事業主体	◎都市計画課、◎観光振興課 産業振興課
関連機関 ◎：事業主体	交通事業者、市民・自治会、国、県

スケジュール	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	関係者調整			実証調査等	

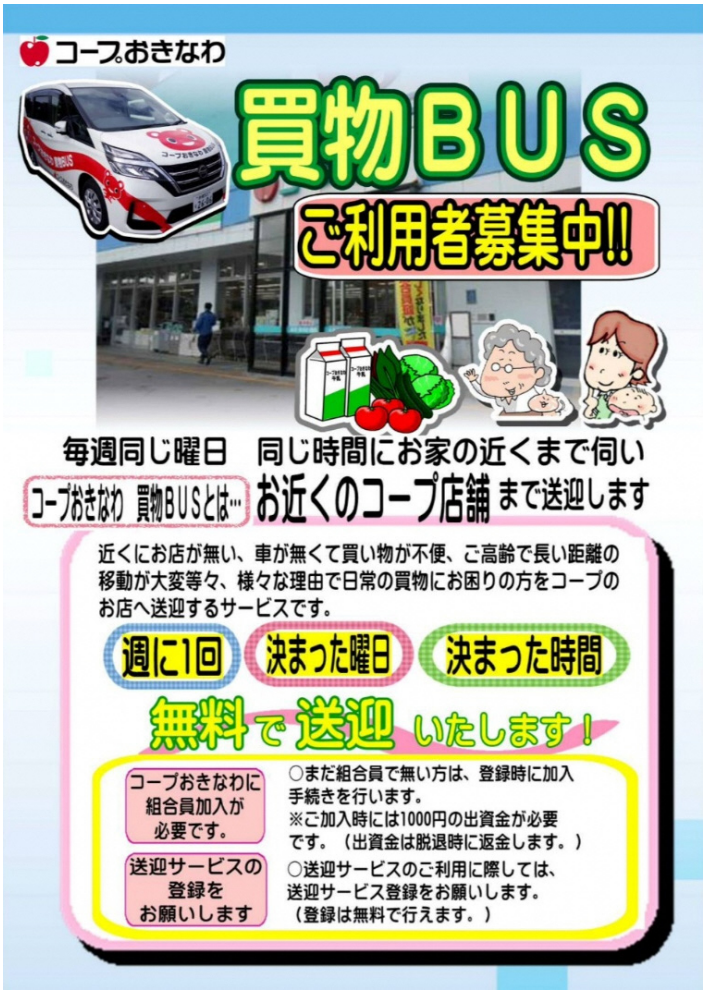
施　策　名	③ 障がい者・高齢者向け外出支援の実施 ・　浦添市リフト付きバス運行事業 ・　浦添市高齢者外出支援サービス事業
対応する公共交通軸	支線公共交通、地域内公共交通、その他末端移動
事業の概要	本市では浦添市社会福祉協議会へ事業委託することで、外出時に介助を要し歩行困難な市民に対する移動支援として下記２つの事業を行っており、今後も引き続き取組むこととしています。

対象エリア	市内全域				
市担当課 ◎：事業主体	◎障がい福祉課、◎いきいき高齢支援課		関連機関 ◎：事業主体	交通事業者、企業・団体等	
スケジュール	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和10年度
	継続実施				

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
事業の概要	新たな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（有償・無償）などの運行可能性について検討を進めて行きます。 ▼福祉無料バスの運行事例（出典：那覇市 HP より） 利用者　那覇市民で 60 歳以上の方か障がいのある方（付き添いは原則 1 人まで） 利用者は老人福祉センターや老人憩の家の利用者だけではありません。 利用料　無料 運　行　各コース日祝を除く隔日 3 日、日 4 便
対象エリア	市内全域
市担当課 ◎：事業主体	◎いきいき高齢支援課、都市計画課
関連機関 ◎：事業主体	交通事業者、企業・団体等

スケジュール	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	関係者調整・調査検討				

施策名	⑤ 民間の送迎サービスや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
事業の概要	本市では、高齢者向けの買物移動支援として、地域に一定の利用者がいる場合に生活協同組合コープ沖縄の協力を得て、牧港コープまでの無料送迎を事業者の車両と運転手で実施頂く取組みを行ってきました。 また、一般的に民間が実施する送迎サービスは病院や自動車教習所など施設の利用者のみを対象に無償で運行していますが、近年では全国的に高齢者や免許返納者、児童など限られた方々を対象に施設利用に関係なく乗車できる「混乗化」に取組む事例も増えています。 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）

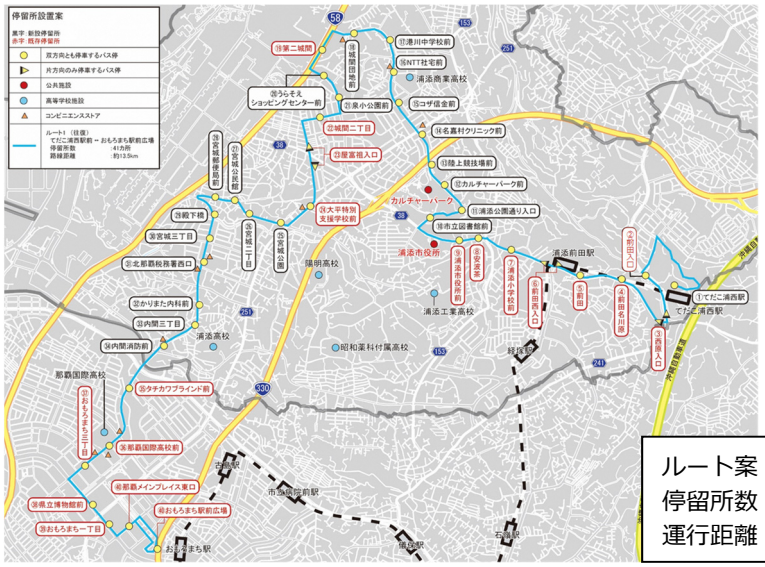
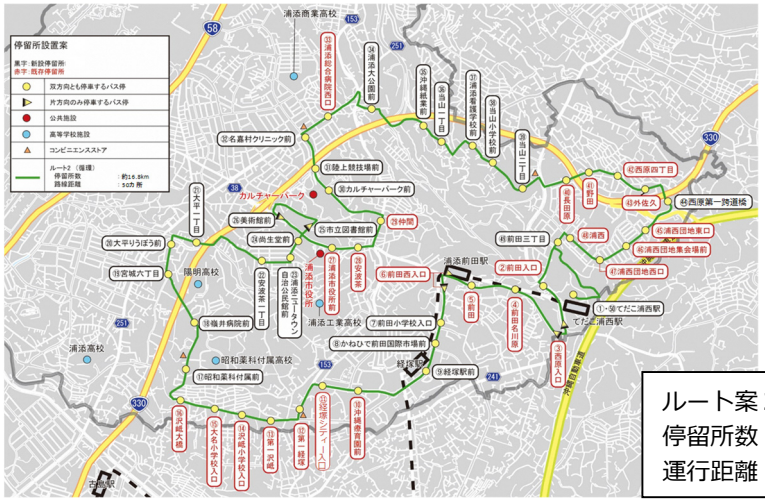


買物 BUS のお約束ごと

- 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ます
- 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
- 時々の利用、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				
市担当課 ◎：事業主体	◎いきいき高齢支援課、◎都市計画課	関連機関 ◎：事業主体	◎企業・団体等		
スケジュール	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	関係者調整・調査検討				

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
事業の概要	本市ではこれまで地域内の支線公共交通としてモノレール駅に結節し、公共交通不便地域の解消に資するコミュニティバスの導入に向けて検討を行ってきました。しかし、市内に営業拠点が無く市外からの回送距離が経費の負担となることや、近年の乗務員不足などを背景に本格導入に至っていませんでした。今後は主要な路線バスの見直しなど他関連施策と連携しつつ、これらの課題を解消するとともに、運行ルートの見直しや車両小型化などによる経費削減について検討を進めて行きます。 また、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 停留所数：41 カ所 運行距離：13.5km  ルート案 2 停留所数：50 カ所 運行距離：16.8km
対象エリア	市内全域
市担当課 ◎：事業主体	◎都市計画課
関連機関 ◎：事業主体	市民・自治会、交通事業者、国、県

スケジュール	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	関係者調整		実証調査等		

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

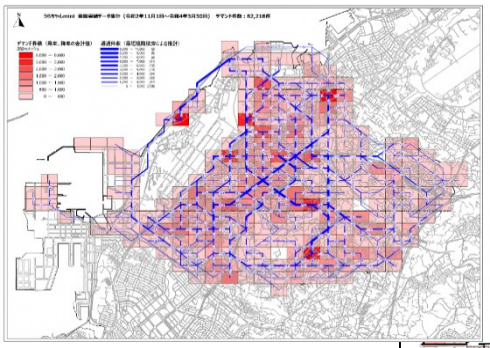
事業の概要

令和 2～3 年度に「うらちゃん mini」の愛称で実証運行を行ったデマンド交通の利用状況（延べ 92,846 人）を踏まえ、本市では利用の多かった経路を運行していた 191 番城間線を対象に運行事業者である東陽バスのご協力を頂いて、西海岸サンエーパルコシティまでの延伸実験を令和 4 年度に行いました。その結果、一定程度利用者が見込めることや、パルコシティで上下線を分割することで乗務員の休憩時間が生まれ、遅延も発生しにくくなるなど事業課題の解決にも繋がることから、令和 5 年度より新たに 391 番城間線として本格運行しています。

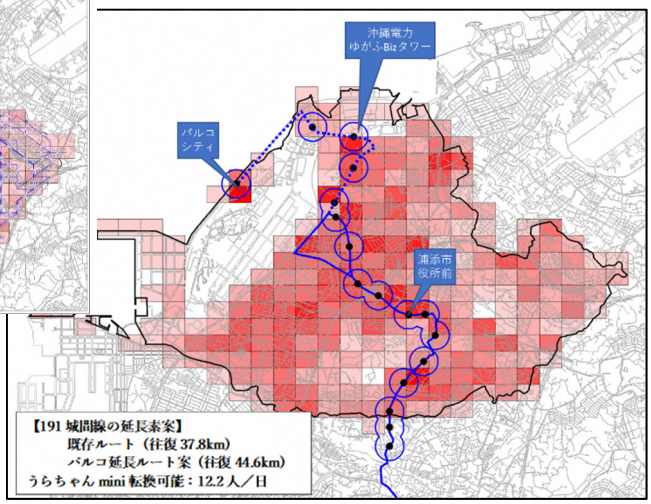
今後も市民の移動ニーズを満たすと当時に、その他市内を運行する路線バスの維持に向けて事業者側の課題解決にも繋がるような既存路線バスの見直しを進めて行きます。

また、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。

▼うらちゃん mini 利用実績を用いた路線バスの見直し（191 番城間線）



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



新たな需要の取り込みと、事業改善に向け、事業者の協力を得て実証運行を実施
※令和 5 年度には本格運行へ移行

対象エリア	市内全域				
市担当課 ◎：事業主体	◎都市計画課	関連機関 ◎：事業主体	◎交通事業者、市民・自治会、国、県、周辺自治体		
スケジュール	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 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）

事業の概要

公共交通の利便性を高めるため、市内の交通結節点整備に向けて検討を進めます。整備にあたっては公共交通や自動車交通のみならず、徒歩や自転車などのパーソナルモビリティとの結節機能を有し、風雨を防ぎ快適に公共交通を待つことが出来ると同時に乗継に必要な案内や運行情報等を容易に取得可能な環境の整備が重要と考えています。

また、交通結節点に求められる基本的な機能である「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行きます。

▼交通結節点の分類（浦添市交通基本計画より）

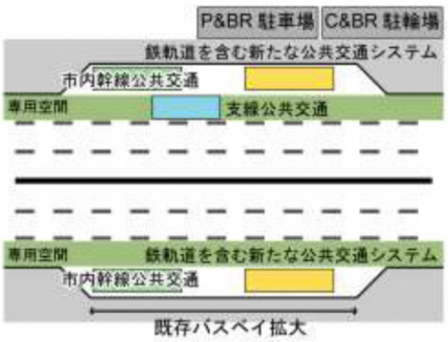
- ・総合交通結節点　：モノレール区間の終点駅（でだこ浦西駅）
- ・都心交通結節点　：浦添都市軸が交差する結節点
- ・複合交流交通結節点　：陸上交通と海上交通の結節点
- ・広域交通結節点　：モノレール駅、基幹急行バス、鉄軌道を含む新たな公共交通システムの結節点
- ・都市軸交通結節点　：浦添都市軸上の市内幹線公共交通と支線公共交通の結節点
- ・その他バス停　：主に既存のバス停

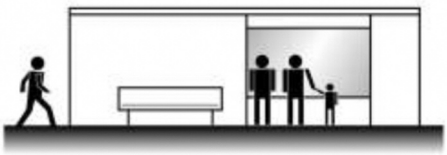
▼交通結節点の機能

交通結節点の機能	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	◎	◎	◎	◎	○	○

【凡例】◎：提供する機能を重視する
○：我当する機能を有する

▼広域交通結節点のイメージ





対象エリア	市内全域				
市担当課 ◎：事業主体	◎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		関連機関 ◎：事業主体	◎交通事業者、国、県、周辺自治体	
スケジュール	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和10年度
	企画検討				

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
事業の概要	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。 また、全国的にはバス停に掲出された広告料収入を原資として、バス事業者や自治体等の負担なしに、バス停上屋の整備、その後の清掃・維持管理までを広告会社が担う取組みも始まっています。本市もこれら利用環境の継続的なメンテナンスのあり方等について検討を進めて行きます。 ▼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 ▼広告付きバス停上屋・ベンチの例（群馬県 HP より）
対象エリア	市内全域（市道沿線バス停）
市担当課 ◎：事業主体	◎都市計画課、◎道路課、◎区画整理課
関連機関 ◎：事業主体	交通事業者、国、県

スケジュール	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 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）

事業の概要

公共交通の利便性向上を目的に、路線バスの見直しやコミュニティバスの導入検討などを行うにあたり、本市には旅客輸送事業の起終点となる営業所やバス駐機場などが無い事から、必然的に市外に立地する営業所等からの回送区間（旅客輸送を行わない区間）が伸び、結果的には運行経費が膨らむことで事業採算性が低下することが平成 22 年度に実施したコミュニティバスの実証運行で明かとなっています。また、例えば本市内で需要規模が異なり支線公共交通を分割することでサービス水準（運行回数等）を調整する必要が生じても、現状ではバス車両や乗務員を待機させる拠点が無く困難なことから、持続可能な公共交通の構築に向けた課題となっています。

そのため、関係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行きます。

▼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

対象エリア	市内全域				
市担当課 ◎：事業主体	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		関連機関 ◎：事業主体	◎交通事業者、企業・団体等	
スケジュール	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	協議・調整等				

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

事業の概要

本市では 2020 年より電動アシスト自転車を用いたシェアサイクル事業を開始しており、市内に 21 か所のサイクルポートが設置されています。シェアサイクルの利用者数はサンエーパルコシティなどの市内商業施設への移動や、市外の古島・おもろまち等との往復を中心に毎月増加傾向にあり、2023 年 4 月の利用実績では 3,178 回/月、1 日あたり平均で約 105 回利用され、近距離の移動手段として定着しつつあります。

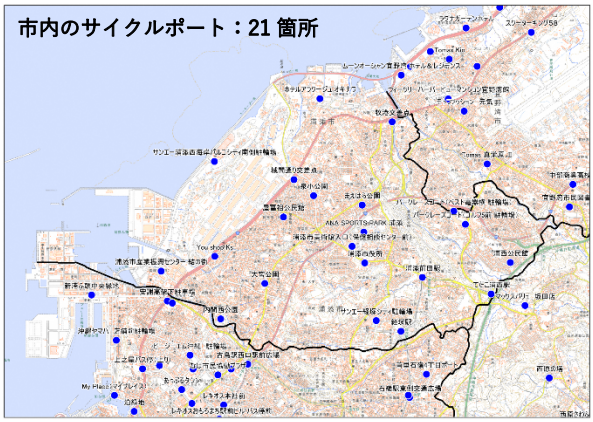
また、改正道路交通法の一部施行により令和 5 年 7 月からは新たに特定小型原動機付自転車（いわゆる電動キックボード）が位置付けされ、各種基準や要件等を満たした車両であれば 16 歳以上から免許不要で乗れるようになりました。

これらのサービスはモノレールやバスとは異なり、比較的短距離な個別移動を支援するものですが、移動に伴う環境負荷の低減や渋滞緩和、交通弱者への移動支援、活動範囲が拡大することによる地域の活性化など、様々な効果が期待されています。

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、シェアポート整備への協力や利用促進に向けた広報等を行って行きます。

▼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）

市役所前のサイクルポート



HELLO CYCLING

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）

改正道路交通法の一部施行（令和 5 年 7 月～）

年齢制限：16 歳以上
免　　許：不要
最高速度：20km/h 以下
定格出力：0.6kW 以下
車　　体：縦 1.9m 以下
　　横 0.6m 以下
保安基準：左図参照
その他：自賠責保険加入
　　ナンバープレートの取付必須

対象エリア	市内全域				
市担当課 ◎：事業主体	◎都市計画課、◎観光振興課、◎道路課		関連機関 ◎：事業主体	◎企業・団体等	
スケジュール	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 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

事業の概要

前述した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は、道路交通法上ではそれぞれ軽車両と原動機付自転車に大別され、さらに普通自転車や特定小型原動機付自転車に分類されています。また、いずれも原則として自転車道または車道の左側を走行しなければならないものの、例外的に歩道又は路側帯を通行できる場合もあるなど、走行する道路空間の状況を踏まえて安全に配慮しながら、ルールに基づいて走行する必要があります。

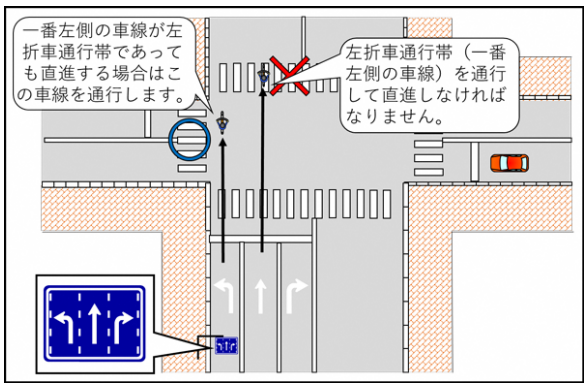
しかし、車道走行時の交差点２段階右折や、歩道走行時の横断歩道での対応など、免許が不要とはいえ覚えるべきルールは数多くあり、知らずに走行すると道路交通法による罰則はもとより、重大な事故に繋がってしまう危険性があります。

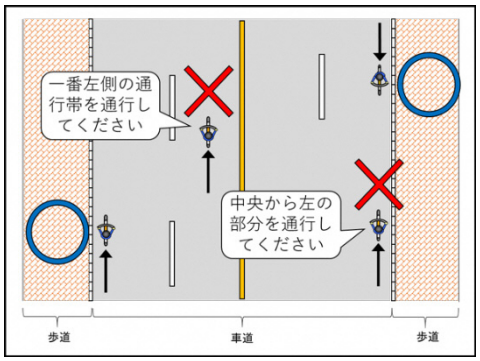
さらに、現在はヘルメットの着用が努力義務となっていますが、警視庁が公開している資料（令和２年中）では自転車事故でヘルメットを非着用時の致死率は着用時と比べて約３倍も高くなり、死者の 56%が頭部を損傷していたとされており、ヘルメットの着用が推奨されています。

上記を踏まえ、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行きます。

▼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 ◎：事業主体	◎市民生活課、都市計画課	関連機関 ◎：事業主体	市民・自治会、警察等

スケジュール	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和 10 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

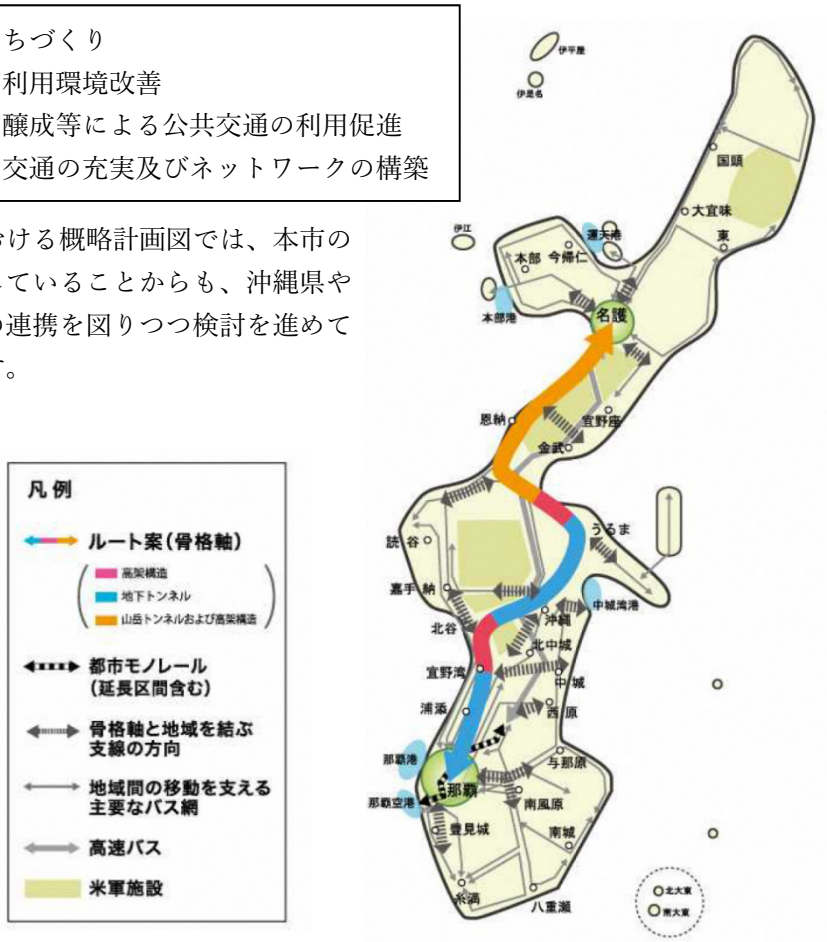
事業の概要

沖縄県では「県土の均衡ある発展」「県民及び観光客の移動利便性の向上」「交通渋滞緩和」等の観点から、沖縄本島の公共交通の骨格軸となる鉄軌道の導入に向けた検討を重ねており、平成 30 年 3 月には沖縄鉄軌道の構想段階における計画書がまとめられています。同計画書では、概ねのルートや主な構造等、鉄軌道導入にあたっての基本的考え方を概略計画としてとりまとめ、併せて鉄軌道と連携するフィーダー交通ネットワークのあり方や駅を中心としたまちづくり等、今後必要となる取組・検討事項について記載されており、市町村においてはまちづくりの中心的役割として、高齢社会や地球温暖化への対応や、地域の活性化の観点から検討を主体的に行っていくことが求められています。

さらに、今後は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組と併せて、県民から提案された下記に関する取組等について、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。

- 駅周辺のまちづくり
- 公共交通の利用環境改善
- 県民意識の醸成等による公共交通の利用促進
- フィーダー交通の充実及びネットワークの構築

同計画書における概略計画図では、本市の南北軸を縦貫していることからも、沖縄県や周辺市町村との連携を図りつつ検討を進めて行く事とします。



▲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 ◎：事業主体	企画課、都市計画課（※調整中）		関連機関 ◎：事業主体	◎県、国、周辺自治体、交通事業者	
スケジュール	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 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）

事業の概要

沖縄本島の南北約 40km に及ぶ中南部都市圏を網羅する広域的なバス交通については那覇を中心とした長大路線などが複雑に運行されており、利用者にわかりづらく、定時定速性、効率的な運行、さらにはモノレールとの有機的な連携が欠如しているといった課題があります。そのため、沖縄県公共交通活性化推進協議会ではバスレーンの延長や基幹バスの導入等について検討や協議を重ね、令和元年度からは国道 58 号を中心に基幹急行バスが本格運行されています。

基幹バスは需要密度が高い南北都市軸上を中心に基幹バス網を配置することで、わかりやすいバスを目指すとともに、高い輸送力、走行性、快適性を備えた軌道系交通システム並のグレードを備えたバスシステムの構築を目指すものであり、令和 5 年度に策定予定となっている「沖縄本島地域公共交通計画（仮称）」を上位計画とし「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」として令和 4 年 3 月に改定しています。

本市では、上記を踏まえて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組を進めて行きます。

また、周辺自治体が取組む公共交通関係事業の状況を踏まえ、例えば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）

<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>

▼基幹急行バス（令和元年～）

対象エリア	市内全域				
市担当課 ◎：事業主体	◎都市計画課	関連機関 ◎：事業主体	◎県、◎周辺自治体、交通事業者、国		
スケジュール	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 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）
事業の概要	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。 現在は本庁舎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。 ▼うらそえの交通マップ
対象エリア	市内全域
市担当課 ◎：事業主体	◎都市計画課、◎市民課
関連機関 ◎：事業主体	市民・自治会

スケジュール	令和６年度	令和７年度	令和８年度	令和９年度	令和10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）

事業の概要

平成 13 年に導入された Suica（JR 東日本）をはじめ、公共交通の運賃支払をキャッシュレス化（デジタル化）することで、利用者は小銭の用意や両替による手間の心配が無くなり、交通事業者は乗客の乗降りがスムーズになる事で運行遅延が低減されるなど、様々な効果が確認されました。その後、IC 乗車券や OR コード決済など全国的にキャッシュレス化の動きが広がっており、沖縄県では独自の IC 乗車券である OKICA が導入され、平成 26 年に沖縄都市モノレール、平成 27 年に路線バスで運用が始まっています。

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 OR 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組みを行っていきます。

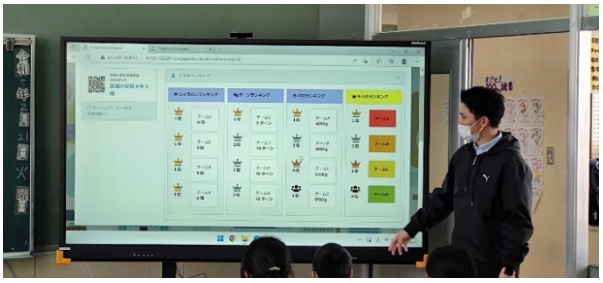
▼公共交通運賃のキャッシュレス化で期待される効果（一例）

利用者	・小銭の準備や両替が不要になりスピーディーな決済が可能となる ・外国人観光客でも比較的容易に利用できるようになる ・ポイント還元など様々なサービス展開が期待される ・支払の非接触化により感染症予防が期待される
交通事業者	・現金管理が低減され事務効率に繋がる ・スピーディーな決済により運行遅延が低減される ・利用データが分析可能となり事業見直しへ反映が容易となる
地域	・商業施設とのポイント連携など各種施策が可能になる ・市民や旅行客の回遊性や利便性向上による地域の活性化に繋がる

▼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 ◎：事業主体	都市計画課	関連機関 ◎：事業主体	◎交通事業者、企業・団体等、県、周辺自治体

スケジュール	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	協議・調整・随時実施				

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）
事業の概要	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行くとともに、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。 ▼令和4年度の研究授業風景（宮城小学校） 
対象エリア	市内全域
市担当課 ◎：事業主体	◎都市計画課、◎教育委員会
関連機関 ◎：事業主体	市民・自治会、交通事業者、県

スケジュール	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
	全小学校実施	中学校、保護者等の対象者拡大に関する検討・実施			

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）
事業の概要	地域住民が感じている公共交通への課題や、住民自ら考えた求められる移動サービスと維持のあり方、わたしたちが出来ることなどについて把握することを目的に開催した市民ワークショップでは「バスの乗り方がわからない」「モノレール駅までの移動手段が無い」といった課題や「高齢者向けの市内循環バスが必要」「各地域と病院、学校、モノレール駅を繋ぐコミュニティバスの運行」などのアイディアが出されました。 また、わたしたちが出来ることについては「自治会を中心に公共交通の利用を呼び掛けていく」や、高齢者や小中学生を対象とした「バスの乗り方教室の開催」などの意見も多く聞かれました。 上記を踏まえ、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組みを行って行きます。 ▼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 ◎：事業主体	◎都市計画課、市民生活課、環境保全課、いきいき高齢支援課
関連機関 ◎：事業主体	◎市民・自治会、交通事業者

スケジュール	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 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）

事業の概要

本市では、新型コロナ感染症の流行に伴い利用者が大幅に減少したことで急速に経営状態が悪化した公共交通事業者を対象に、地域公共交通を維持確保する観点から「新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金」を活用して、市内を運行する路線バス車両内に有償の広告物を掲出することによる支援を行いました。

モノレールや路線バス、タクシーなどの公共交通を活用した広告は、不特定多数の方々が日々利用するため周知効果が高く、加えてラッピング等による車外広告を活用すれば、歩行者や自動車等を運転する方々への訴求効果も期待されます。

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こととします。

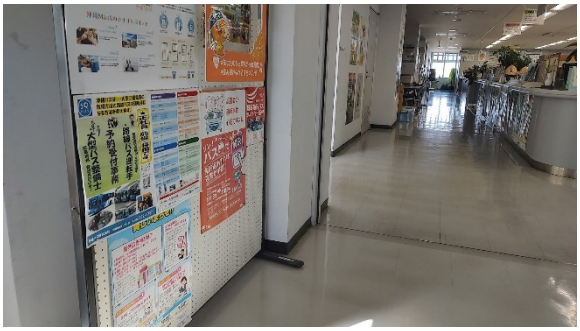
▼路線バス車両広告の事例（出典：株式会社アカネクリエーション HP より）

▼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）

▼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）

対象エリア	市内全域		
市担当課 ◎：事業主体	◎告知する全ての課	関連機関 ◎：事業主体	交通事業者、企業・団体等

スケジュール	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	随時実施				

施策名	⑳ ドライバー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）
事業の概要	現在、路線バスやタクシー乗務員の不足が大きな社会問題となり、全国各地で減便や廃止などサービス水準の低下が起こっています。沖縄県では貨物輸送を含めたドライバーが、このままでは５年毎に１０％程度のペースで減少していくと予想されています。さらに、2024 年度からは「働き方改革関連法」の施行によってドライバーの労働時間に上限が課されるため、現在の乗務員数で現在のサービス水準を維持する事も困難な状況になることが予想されています。 この様な状況を踏まえ、各交通事業者とも企業説明会の開催や免許取得に関する各種支援など、積極的な求人活動等を行っているものの、安定した乗務員の確保には至っていません。 そのため、本市では持続可能な公共交通の確保に向けた取組みとして、市庁舎内でバスやタクシー乗務員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、安定的な乗務員の確保に向けた支援を行います。 ▼乗務員募集広告の事例（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 ◎：事業主体	都市計画課、国際交流課、産業振興課
関連機関 ◎：事業主体	◎交通事業者、国、県、周辺自治体

スケジュール	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	協議・調整・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）

事業の概要

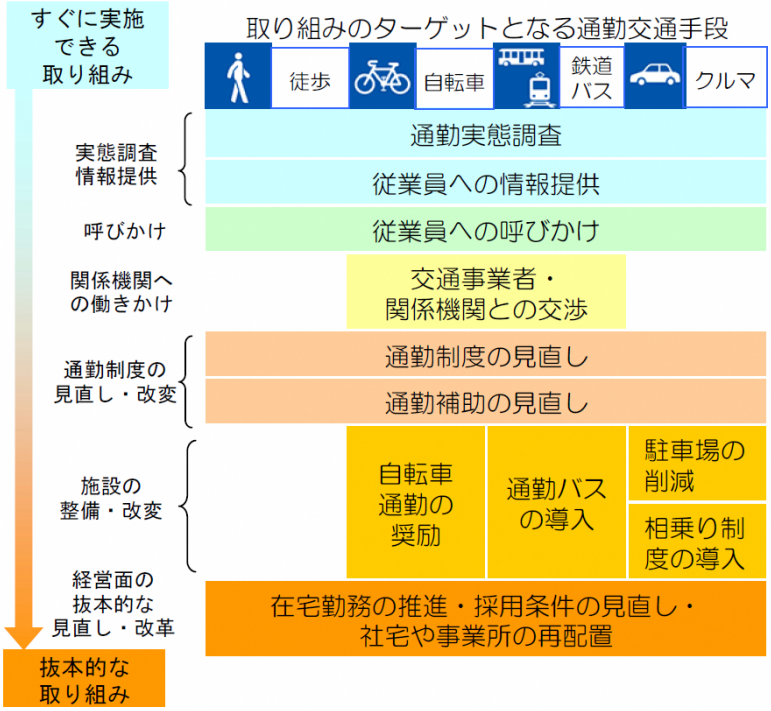
日本では 2020 年 10 月に、2050 年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする「カーボンニュートラル」、脱炭素社会の実現を目指すことを宣言しました。カーボンニュートラルを達成するためには、温室効果ガスの排出量の削減が重要であり、その方策のひとつとして「エコ通勤」に関する取組が全国的に広がりつつあります。

「エコ通勤」とは「クルマから、環境にやさしいエコな通勤手段に転換すること」で、モノレール、バス、自転車、徒歩など環境負荷の小さい移動手段で通勤することをいいます。

自治体が率先して「エコ通勤」に取組み、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組みを進めて行きます。

▼エコ通勤の具体的な取組例（出典：国土交通省 HP より）



対象エリア	市内全域				
市担当課 ◎：事業主体	◎環境保全課、◎職員課、都市計画課	関連機関 ◎：事業主体	◎市民・自治会、◎交通事業者、◎企業・団体等		
スケジュール	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	協議・調整・随時実施				

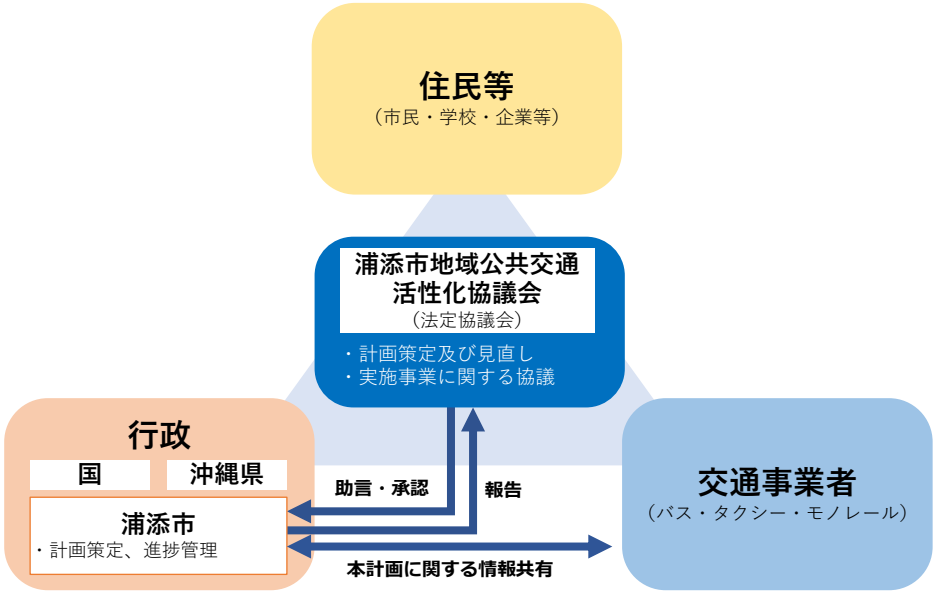
施策名	㉒ 市内商業施設、観光施設、MaaS 事業等との公共交通利用促進等に向けた連携
対応する公共交通軸	全て（広域幹線公共交通、地域内幹線公共交通、支線公共交通、地域内公共交通、その他端末移動）
事業の概要	現在、本市では自家用車を使った移動以外にも、モノレール、路線バス、タクシー、レンタカー、カーシェア、シェアサイクルなどの様々な有料移動サービスが提供されています。しかし、利用するにあたっては「どれを選択すれば早く移動できるのか？」「どれが一番安価なのか？」さらには「複数を組み合わせて利用した場合の料金は？」などについて詳しく調べて比較し、必要に応じてそれぞれ予約を行うのはとても時間がかかります。まして市外から訪れた観光客にとっては更に困難な作業になってしまい現実的ではない状況です。 この様な状況は世界共通の課題であり、その改善に向けて MaaS（マース：Mobility as a Service）というサービスが広がりつつあります。MaaS とは、出発地と目的地を指定すれば、地域毎に異なる複数の移動サービスの中から自動で最適な組み合わせを検索することができ、さらに予約・決済まで一括で行うことが出来るような仕組みの総称です。一般的にはスマートフォンのアプリとして提供され、全国各地で様々な実証実験が行われています。 また、近年では移動サービスの 1 日乗り放題をはじめとする特別割引サービスを提供したり、移動サービスの運賃と観光施設の入場料金を格安セットで提供、あるいは移動サービスの予約時間に合わせて病院の診察予約が同時に行えるなど、様々な目的やサービスとの連携に向けた試行も進められています。 これらのサービスは、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、環境付加低減など、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。 上記を踏まえ、本市では沖縄県内や九州・沖縄広域で取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こととします。 ▼沖縄 MaaS のイメージ（出典：沖縄 MaaS 公式サイトより）
対象エリア	市内全域
市担当課 ◎：事業主体	都市計画課、観光振興課、産業振興課、文化スポーツ振興課、美らまち推進課
関連機関 ◎：事業主体	◎交通事業者、◎企業・団体等、国、県、周辺自治体

スケジュール	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	協議・調整・随時実施				

第７章　計画の推進体制と評価スケジュール

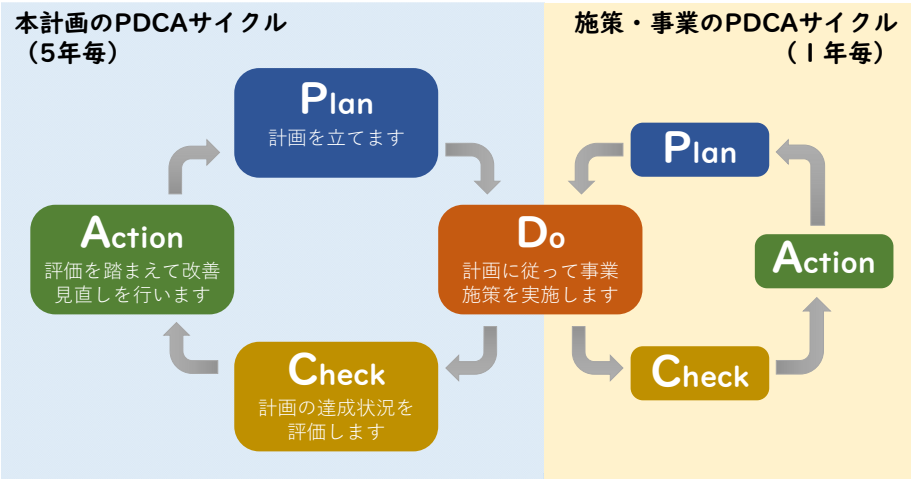
７－１．計画の推進体制

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。



７－２．評価・見直しサイクル

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）を行っていきます。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。



７－３．計画スケジュール

本計画は以下のスケジュールを基本として各施策・事業を推進し、それぞれの進捗状況等を「浦添市地域公共交通活性化協議会」で管理していきます。

	令和５年度（本計画）	令和６年度（１年目）	令和７年度（２年目）	令和８年度（３年目）	令和９年度（４年目）	令和１０年度（５年目）	令和１１年度（次期計画）
地域公共交通計画の策定（Plan）	●					●	
施策・事業の実施（Do）		→	→	→	→	→	- - - - - - →
施策・事業の評価（Check）			●	●	●	●	●
施策・事業の見直し（Action）			●	●	●	●	●
施策・事業の計画（Plan）			●	●	●	●	●
地域公共交通計画の見直し（Action）						●	●
浦添市地域公共交通活性化協議会		●	●	●	●	●	●

浦添市

浦添市地域公共交通計画

策　定：令和６年〇月
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