

以上、市民の移動ニーズと検討対象地域の地域特性の視点から検討を行った結果、小型車両が適している。

- 市民アンケート結果等から、新たな交通サービスを市民が移動しやすいものにするには**自宅や目的地近くまでの送迎が必要**となる。
- 自宅近くまでの送迎を可能にするには、道路幅員状況から、**幅員 6 m未満の道路を通行できる車両**が適している。

※定員、全幅、全長、最小回転半径は、各車両の代表的な車種の数値を記載

車両	中型バス	小型バス	ジャンボタクシー	小型タクシー	グリーンスローモビリティ	
					ゴルフカート	e-com10
定員(目安)	約60人	約30人	10人	5人	3~4人	16名
制限速度	法定速度	法定速度	法定速度	法定速度	時速20km未満	時速20km未満
全幅	2.3m	2.0m	1.8m	1.6m	1.3m	2.0m
全長	8.9m	6.2m	5.3m	4.4m	3.1m	4.9m
最小回転半径	7.6m	5.5m	6.1m	5.3m	3.5m	6.0m

図 運行車両の選定

② 運行形態の検討

新たな交通サービスの運行形態について、市民の外出時の移動距離や外出の移動方向などの移動特性を基に検討した。

次頁に、各公共交通空白地域の移動特性分析の結果を示す。

(A) 外出時の移動距離

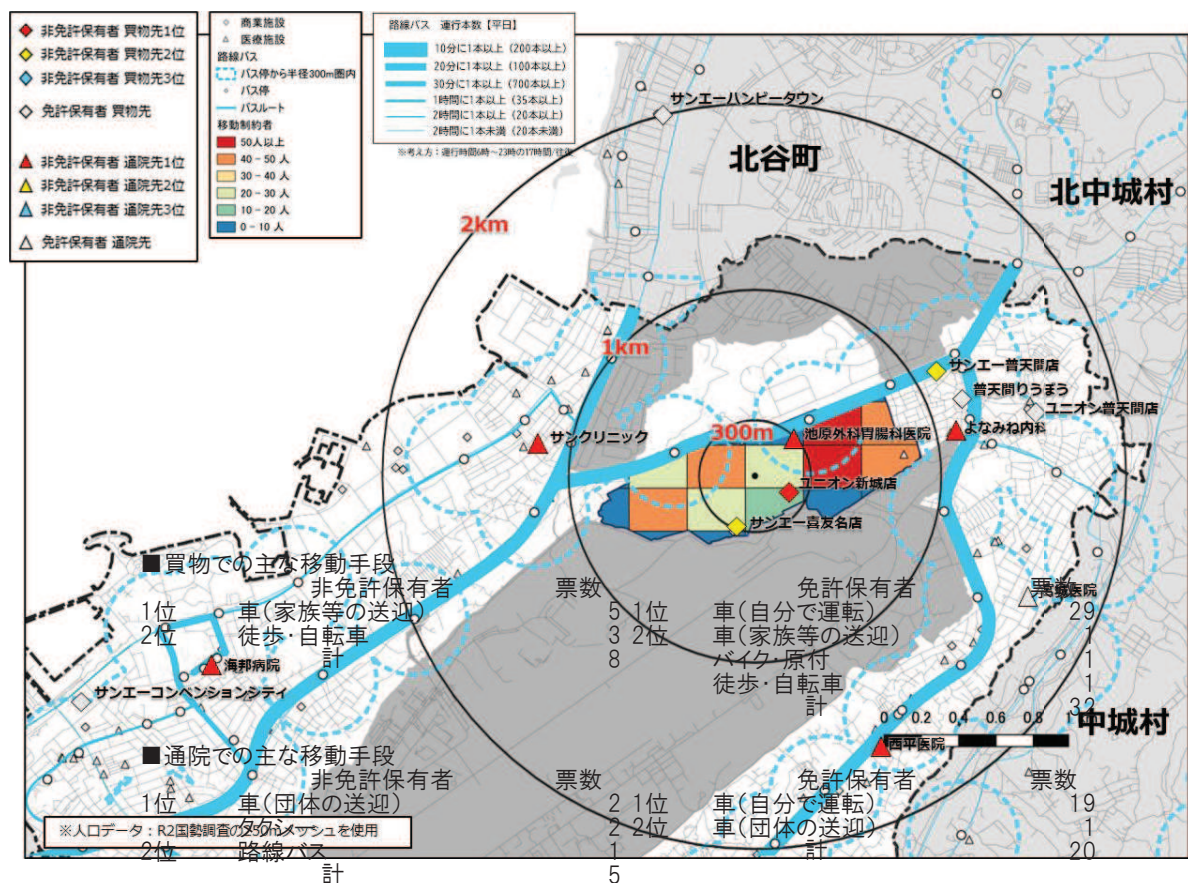
外出先までの距離をみると、65 歳以上の非免許保有者は、買い物は地域内や隣接する地域で済ませており、比較的短い距離の移動が多い。一方で、免許保有者は、遠方の大型商業施設も利用している。

通院先は、地域内の医療施設に加えて市内の他地域や市外の施設を利用していて、買い物よりも長い距離の移動がみられる。

(B) 外出の移動方向

外出先の分布状況をみると、地域内であっても利用施設は面的に広がっている。地域外の移動も四方に分散している様子がみられる。

<新城・喜友名>



■買物先

	非免許保有者	票数		免許保有者	票数
1位	ユニオン新城店	2	1位	サンエー喜友名店	11
	サンエー（店舗不明）	2	2位	サンエー（店舗不明）	6
2位	ユニオン（店舗不明）	1		ユニオン（店舗不明）	6
	サンエー普天間店	1	3位	ユニオン新城店	5
	サンエー喜友名店	1	4位	りょうぼう普天間店	4
	浦添パルコシティ*	1	5位	普天間りょうぼう	3
	計	8	6位	かねひで（店舗不明）	2
				サンエー普天間店	2
			7位	コンビニ	1
				サンエーコンベンションシティ	1
				サンエー ハンビータウン	1
				ファミリーマート（店舗不明）	1
				ファミリーストア	1
				計	44

■通院先

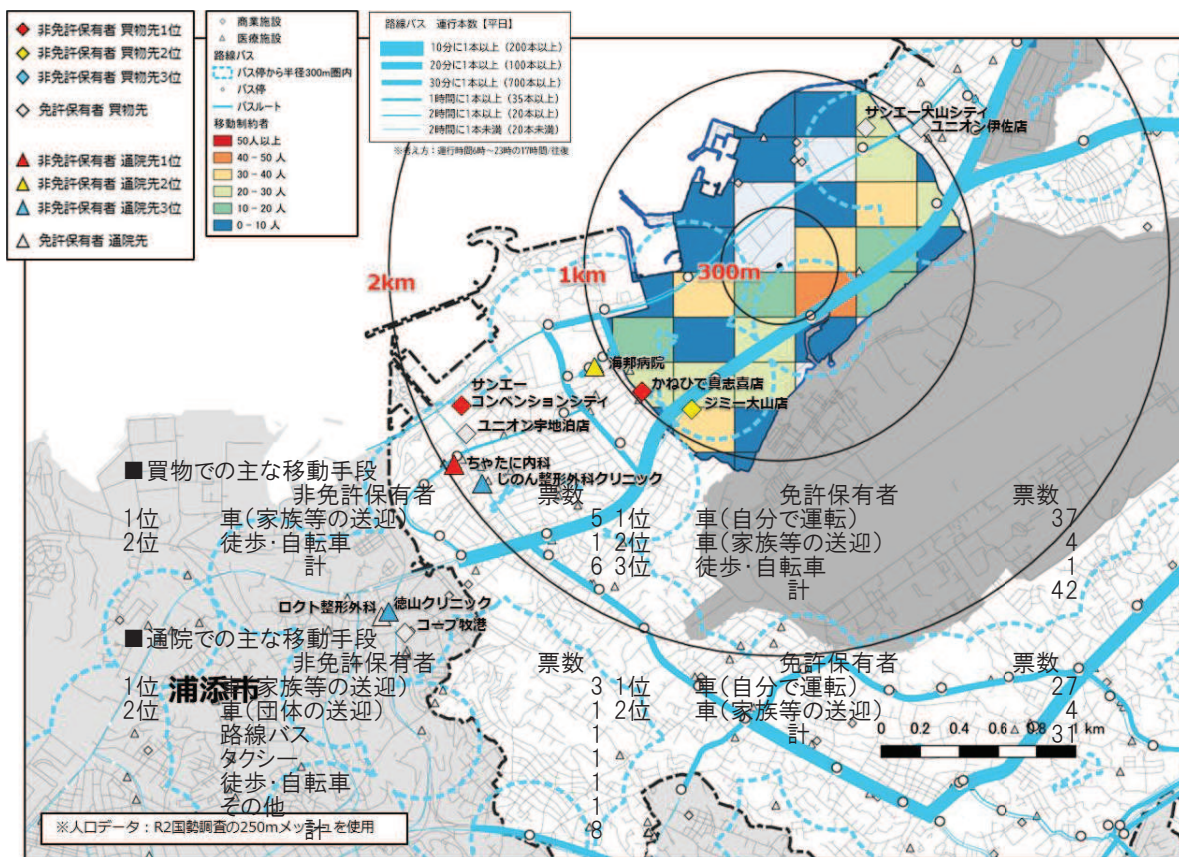
	非免許保有者	票数		免許保有者	票数
1位	西平病院	1	1位	中部徳洲会病院*	2
	ロクト整形外科クリニック*	1		海邦病院	2
	那覇市立病院*	1		よなみね内科	2
	サンクリニック	1	2位	アウセ第一医院*	1
	池原病院	1		すながわ内科*	1
	よなみね内科	1		天久クリニック*	1
	なおまさクリニック*	1		ハートライフ病院*	1
	海邦病院	1		ハートライト	1
	計	8		かりゆしクリニック*	1
				キンザー前クリニック*	1
				浦添さかい眼科*	1
				牧港中央病院*	1
				平山院	1
				中頭病院*	1
				西平病院	1
				宮城医院	1
				計	19

*の施設は枠外のため地図上には不記載

※ファミリーストアは該当する商業施設が不明

※ハートライト、平山院は該当する医療施設が不明

<大山>



介護タクシー

■買物先

非免許保有者		票数	免許保有者		票数
1位	サンエーコンベンションシティ	2	1位	サンエーコンベンションシティ	14
	かねひで真志喜店	2	2位	ユニオン宇地泊店	7
2位	ジミー大山	1	3位	ユニオン(店舗不明)	6
	計	5		サンエー大山シティ	6
			4位	サンエー(店舗不明)	4
			5位	かねひで真志喜店	3
				イオン北谷店*	3
			6位	ユニオン伊佐店	2
			7位	コープ牧港	1
				計	46

■通院先

非免許保有者		票数	免許保有者		票数
1位	ちゃたに内科	3	1位	海邦病院	10
2位	海邦病院	2	2位	じのん整形外科クリニック	6
3位	徳山クリニック	1	3位	浦添総合病院	3
	じのん整形外科クリニック	1	4位	ロク整形外科	1
	計	7		琉大病院*	1
				宮城医院*	1
				ハートライフ病院*	1
				ちゃたに内科	1
				徳山クリニック	1
				東部クリニック*	1
				北谷内科*	1
				計	27

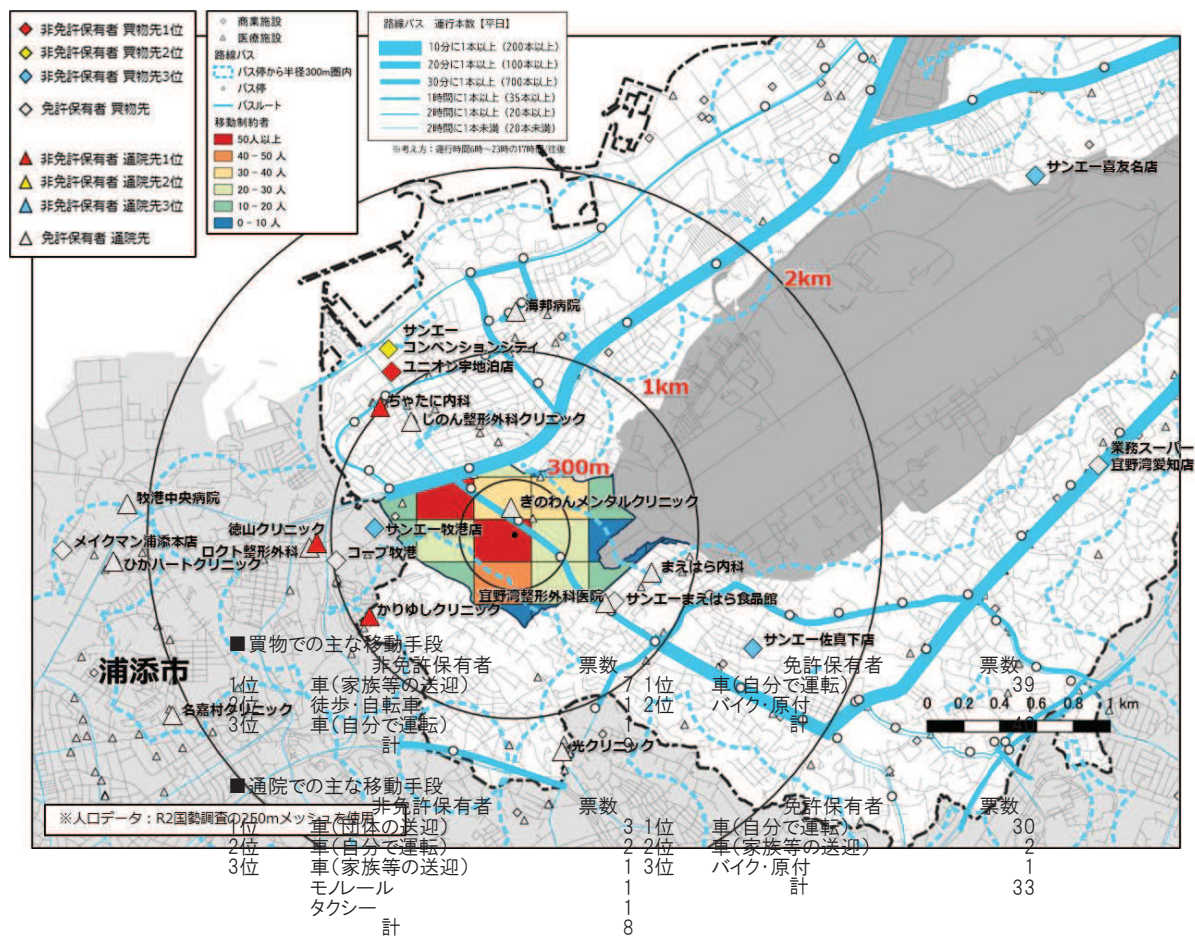
*の施設は枠外のため地図上には不記載

※サンエー大山シティは2024年8月20日に閉店

*の施設は枠外のため地図上には不記載

※サンエー大山シティは 2024 年 8 月 20 日に閉店

<大謝名>



■買物先

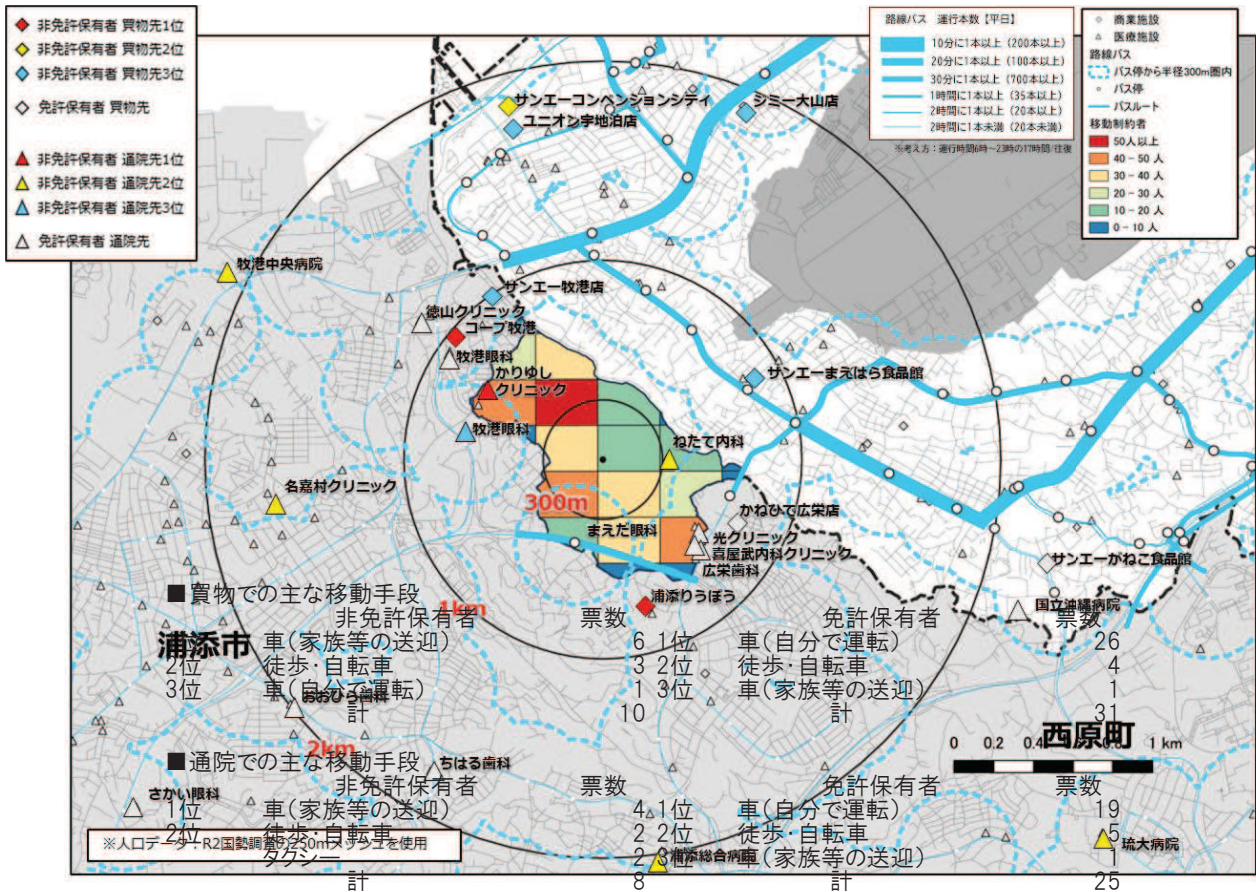
	非免許保有者	票数		免許保有者	票数
1位	ユニオン宇地泊店	3	1位	サンエー(店舗不明)	13
2位	サンエーコンベンションシティ	2	2位	サンエーコンベンションシティ	10
	サンエー(店舗不明)	2	3位	ユニオン宇地泊店	5
3位	サンエー西原シティ*	1		コップ牧港	5
	サンエー喜友名店	1	4位	サンエーまえばら食品館	3
	サンエー佐真下店	1	5位	サンエー浦添パルコシティ*	2
	サンエー牧港店	1	6位	りうほう(店舗不明)	1
	かねひで(店舗不明)	1		メイクマン浦添本店	1
	計	12		サンエー西原シティ*	1
				サンエー牧港店	1
				サンエー各店	1
				サクモト本店*	1
				業務スーパー 宜野湾愛知店	1
				計	45

■通院先

	非免許保有者	票数		免許保有者	票数
1位	琉大病院*	1	1位	浦添総合病院*	5
	ハートライフクリニック*	1	2位	琉大病院*	3
	徳山クリニック	1		海邦病院	3
	ちやたに内科	1	3位	ロケット整形外科クリニック	2
	かりゆしクリニック	1		光クリニック	2
	おもろまちメディカルセンター*	1		西平医院*	2
	浦添総合病院*	1		名嘉村クリニック	2
	計	7		じのん整形外科クリニック	2
			4位	わかばの森歯科*	1
				みやぎ歯科*	1
				牧港中央病院	1
				まえばら内科	1
				ひがハートクリニック	1
				ハートライフ病院*	1
				南部徳洲会病院*	1
				南部医療センター*	1
				徳山クリニック	1
				同仁病院*	1
				順天道クリニック*	1
				サンクリニック*	1
				幸喜内科*	1
				きのわんメンタルクリニック	1
				宜野湾整形外科病院	1
				かりゆしクリニック	1
				計	37

*の施設は枠外のため地図上には不記載

<嘉数>



■よく行く買物先 ※複数回答

非免許保有者			免許保有者		
順位	施設名	票数	順位	施設名	票数
1位	浦西りうぼう	3	1位	かねひで広栄店	6
	コープ牧港	3	2位	コープ牧港	5
2位	サンエー(店舗不明)	2		サンエー牧港店	5
	サンエーコンベンションシティ	2		サンエーコンベンションシティ	5
3位	ユニオン宇治泊店	1	3位	ユニオン宇治泊店	4
	バルコ	1	4位	浦西りうぼう	3
	ジミー(大山店)	1		サンエー(店舗不明)	3
	サンエーまえはら食品館	1	5位	ファミリーマート	1
	サンエー牧港店	1		サンエーまえはら食品館	1
	アシマアーマー(北谷)	1		サンエーがねこ食品館	1
計		16	計		34

■よく行く通院先 ※複数回答

非免許保有者			免許保有者		
順位	施設名	票数	順位	施設名	票数
1位	かりゆしクリニック	2	1位	かりゆしクリニック	4
2位	浦添総合病院	1	2位	喜屋武内科	3
	城間クリニック*	1	3位	琉大病院	2
	名嘉村クリニック	1		浦添総合病院	2
	那覇西クリニック*	1	4位	ハートライフクリニック*	1
	ねたて内科	1		ハートライフ病院*	1
	牧港中央病院	1		おおひら歯科	1
	琉大病院	1		沖縄病院	1
計		9		キンザー前クリニック*	1
				広栄歯科	1
				さかい眼科	1
				ちはる歯科	1
				徳山クリニック(牧港在)	1
				西平医院	1
				ねたてクリニック	1
				光クリニック	1
				前田眼科	1
				牧港眼科	1
				牧港クリニック	1
				まみひろつかクリニック	1
計			計		26

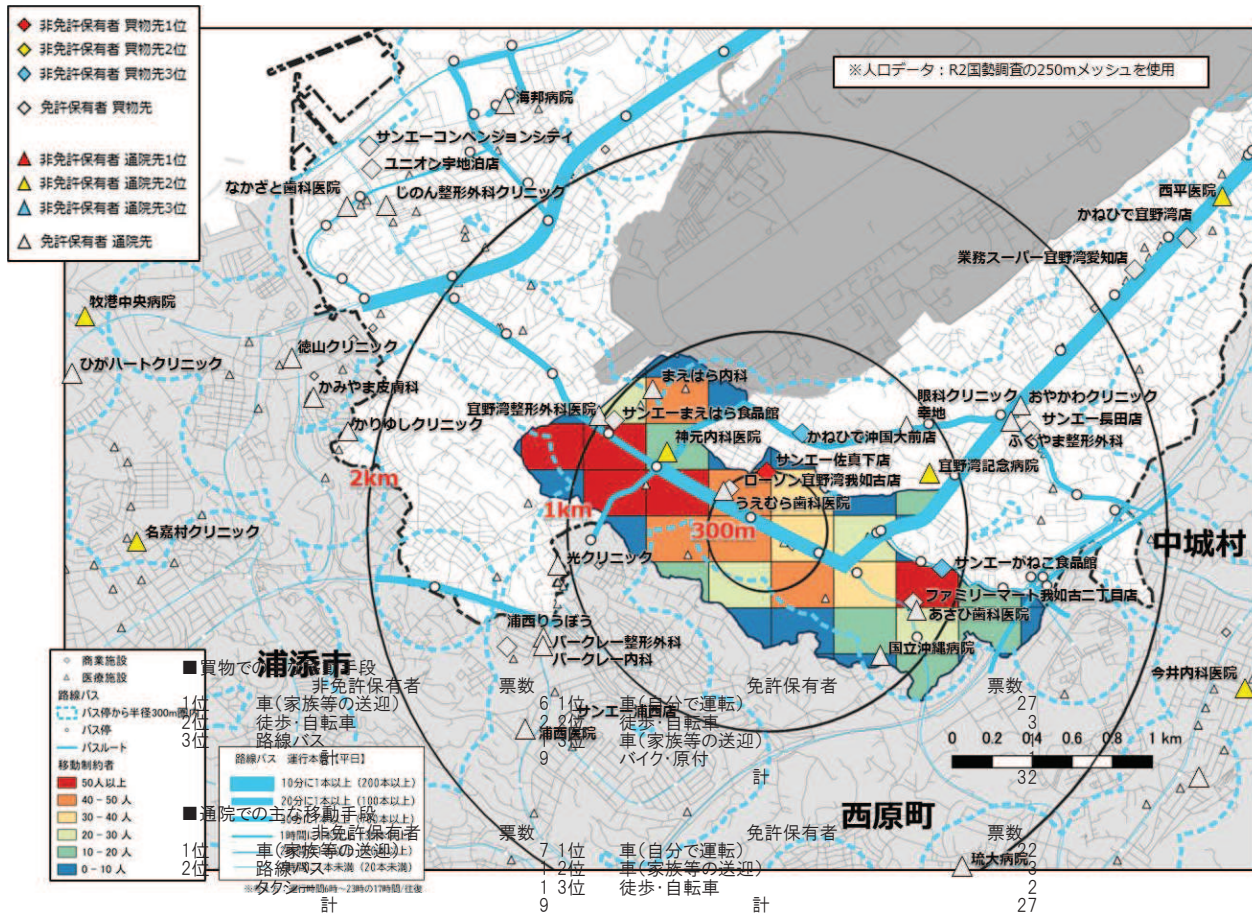
*の施設は枠外のため地図上には不記載

※アシマアーマー(北谷)は該当する商業施設

が不明

※まみひろつかクリニックは該当する医療施設が不明

＜真栄原・我如古＞



■買物先		非免許保有者		票数		免許保有者		票数	
1位	サンエー佐真下店	6	1位	サンエー(店舗不明)	26				
2位	サンエー(店舗不明)	3	2位	サンエー佐真下店	18				
3位	サンエーがねこ食品館	2	3位	サンエーがねこ食品館	13				
4位	かねひで 沖国大前店	2	4位	ユニオン幸地泊店	8				
	サンエーまえばら食品館	1		かねひで 沖国大前店	8				
	ファミリーマート我如古二丁目	1	5位	サンエーコンベンションシティ	5				
	サンエー長田店	1	6位	サンエーまえばら食品館	4				
	コンビニ	1		浦添りょうほう	4				
	業務スーパー 宜野湾愛知店	1		浦西りょうほう*	2				
			7位	サンエー浦西店	2				
計		18		ザ・ビッグ西原店*	2				
8位				ローソン 宜野湾我如古店	1				
				野菜市場	1				
				ファミリーマート我如古二丁目店	1				
				那覇メインプレイス*	1				
				サンエー 普天間店*	1				
				サンエーながくすく店*	1				
				かねひで(店舗不明)	1				
				業務スーパー 宜野湾愛知店	1				
				かねひで 宜野湾店	1				
				計	10				

通院先		非免許保有者	票数		免許保有者	票数
1位	ハートライフ病院*		2	1位	まえはら内科	4
2位	みやざと内科クリニック*		1		同仁病院*	4
	牧港中央病院		1	2位	光クリニック	3
	ハートライフ		1		宜野湾記念病院	3
	西平医院		1		海邦病院	3
	名嘉村クリニック		1	3位	琉大病院	2
	ちはなクリニック*		1		額井第一病院*	2
	さかい眼科*		1		みなみ内科	2
	宜野湾記念病院		1		パークレー整形外科	2
	神元内科医院		1		徳山クリニック	2
	今井内科医院		1		じのん整形外科	2
	計		12		国立沖縄病院	3
					おやかかわクリニック	2
					神元内科医院	2
				4位	ゆいゆい内科*、牧港中央病院、真栗原整形外科、ふくやま整形、ひがハートクリニック*、ハートライフ、パークレー内科、西平医院、名嘉村クリニック、なかざと歯科、渡久山クリニック、とうま整形外科クリニック*、ちねん眼科*、ちはなクリニック、あらざと内科*、サンクリニック*、宜野湾整形外科医院、眼科クリニック幸地、かりゆしクリニック、かみやま皮膚科、浦西医院、浦添総合病院*、うえむら歯科医院、いとむクリニック*、あさひ歯科(計25件)	1
					計	59

施設は枠外のため地図上には不記載

商業市場は該当する商業施設が不明

ハートライフ、真栗原整形外科、渡久山クリニックは該当する医療施設が不明

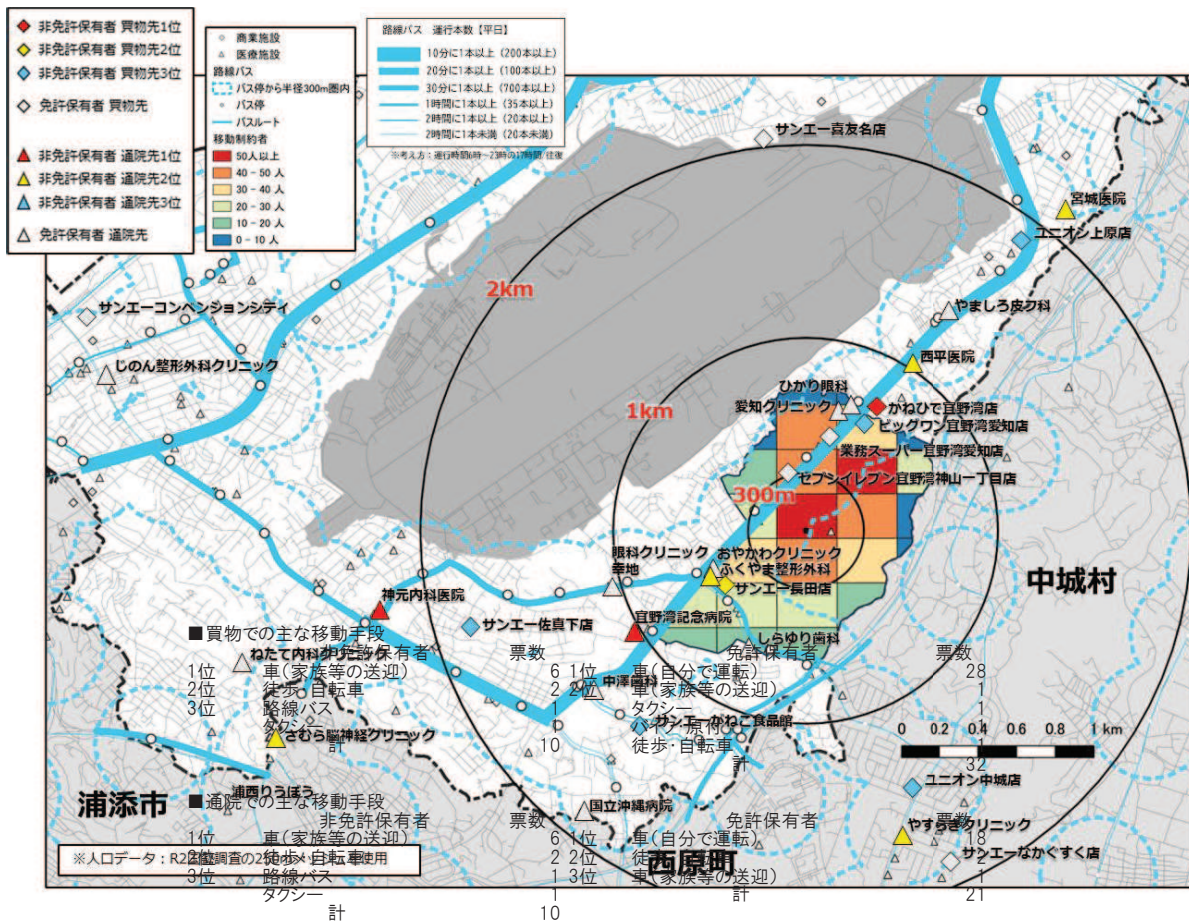
*の施設は枠外のため地図上には不記載

※野菜市場は該当する商業施設が不明

※ハートライフ、真栄原整形外科、渡久山クリ

ニックは該当する医療施設が不明

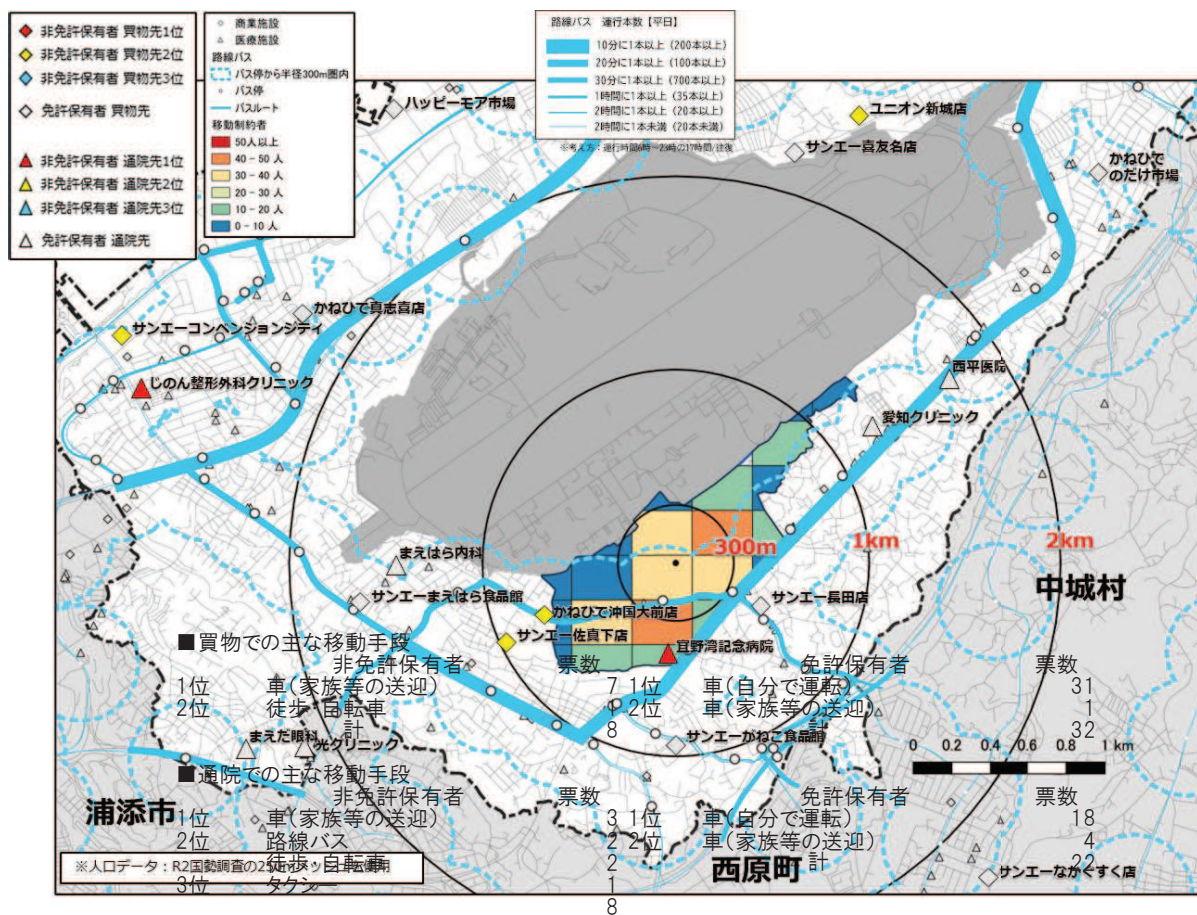
＜長田・愛知＞



■ 買物先		非免許保有者	票数	免許保有者	票数
1位	かねひで宜野湾店	5	1位	サンエー長田店	29
2位	サンエー長田店	4	2位	サンエー(店舗不明)	22
3位	ユニオン中城店	2	3位	ユニオン(店舗不明)	9
	サンエーがねこ食品館	2		かねひで宜野湾店	9
	サンエー	2	4位	ユニオン中城店	7
4位	ユニオン上原店	1	5位	サンエーがねこ食品館	6
	ビッグワン 宜野湾愛知店	1	6位	サンエー なかくす店	5
	サンエー佐真下店	1	7位	普天間りうぼう*	3
	計	18		サンエー西原シティ*	3
			8位	メイカム ニューマン店*	2
				スーパー	2
				コープ牧港*	2
			9位	ユニオン上原店、サンエー浦添バルコシティ*、浦西りうぼう、デパート、サンエー喜友名店、サンエーコンベンションシティ、業務スーパー宜野湾愛知店、イオンモール沖縄ライカム*、セブンイレブン宜野湾神山1丁目店(計9件)	1
				計	108

■通院先					
非免許保有者		票数	免許保有者		票数
1位	琉大病院*	2	1位	おやかわクリニック	7
	官野湾記念病院	2	2位	ハートライフ病院*	5
	神元内科医院	2		国立沖縄病院	5
2位	やすらぎクリニック	1		西平医院	5
	宮城医院	1	3位	琉大病院*	4
	ふくやま整形外科	1		嶺井第一病院*	4
	西平医院	1		官野湾記念病院	4
	南斗クリニック*	1		愛知クリニック	4
	中部病院	1	5位	眼科クリニック幸地	2
	さむら脳神経クリニック	1		ロク整形外科クリニック*	2
	広栄メディカル	1		名嘉村クリニック*	2
計	14	神元内科医院		2	
の施設は枠外のため地図上には不記載 ※中部病院、広栄メディカルは該当する医療施設が不明				浦添総合病院	2
		6位	若松病院*、やましろ皮フ科、牧港中央病院*、ふくやま整形外科、ひかり眼科、ハートライフクリニック*、ハートライフ、ねたて内科、中澤歯科、とり内科循環器科*、しらゆり歯科、じのん整形外科クリニック、三愛眼科*、さむら医院*、げんか耳鼻咽喉科*、おもしろメディカルセンター*、アドベンチストメディカルセンター*（18件）	1	
			計	65	

<宜野湾・神山>



■買物先

非免許保有者			免許保有者		
1位	2位	票数	1位	2位	票数
サンエー(店舗不明)	ユニオン新城店	3	サンエー(店舗不明)	サンエー長田店	8
かねひで(店舗不明)	サンエー佐真下店	1	サンエー長田店	サンエー佐真下店	6
サンエーコンベンションシティ	サンエーかねこ食品館	1	サンエー佐真下店	サンエーまえばら食品館	6
かねひで沖国大前店	ユニオン新城店	1	サンエーかねこ食品館	ユニオン新城店	4
計	計	8	ユニオン新城店	メイクマン浦添本店*	3
			メイクマン浦添本店*	ハッピーモア市場	1
			ハッピーモア市場	サンエーながぐすく店	1
			サンエーながぐすく店	サンエー総塚シティ*	1
			サンエー総塚シティ*	サンエー喜友名店	1
			サンエー喜友名店	サンエー大湾シティ*	1
			サンエー大湾シティ*	サンエーコンベンションシティ	1
			サンエーコンベンションシティ	かねひでのだけ市場	1
			かねひでのだけ市場	かねひで沖国大前店	1
			かねひで沖国大前店	かねひで志真志店	1
			かねひで志真志店	JA(店舗不明)	1
			JA(店舗不明)	計	40

■通院先

非免許保有者			免許保有者		
1位	2位	票数	1位	2位	票数
徳山クリニック*	宜野湾記念病院	1	徳山クリニック*	琉大病院*	2
宜野湾記念病院	じのん整形外科クリニック	1	琉大病院*	まえばら内科	2
じのん整形外科クリニック	琉大病院*	1	まえばら内科	ひがハートクリニック*	2
琉大病院*	計	4	ひがハートクリニック*	同仁病院*	2
計			同仁病院*	愛知クリニック	2
			愛知クリニック	西平医院	2
			西平医院	まえた眼科	1
			まえた眼科	光クリニック	1
			光クリニック	ハートライフクリニック*	1
			ハートライフクリニック*	ハートライフ	1
			ハートライフ	申頭病院*	1
			申頭病院*	中部徳州会病院*	1
			中部徳州会病院*	クリニックきのわん*	1
			クリニックきのわん*	神村医院	1
			神村医院	アドベンチストメディカルセンター*	1
			アドベンチストメディカルセンター*	計	23

*の施設は枠外のため地図上には不記載

※かねひで志真志店は該当する商業施設が不明

※ハートライフ、神村医院は該当する医療施設が不明

以上、市民の外出時の移動距離や外出の移動方向などの移動特性を整理した結果、高齢者の外出には多様なニーズがあり、外出先も分散していることがわかった。「2-3-2 交通サービスの構成要素の特徴」で整理した通り、居住地、目的地が面的に広がっていて、様々な移動方向が生じている場合、区域運行が適している。

検討対象地域の居住地の分布状況については、人口集積の特に大きいメッシュは幹線道路沿いが多いものの、幹線道路から離れた場所でも人口の集積がみられ、居住地が面的に広がっている様子がうかがえる。

一般的にコミュニティバスと呼ばれる路線定期運行は、常時複数の需要があり、移動方向が同方向にまとまっている場合に適している。今回の分析結果で明らかになった、面的に分散した移動ニーズに路線定期運行で対応する場合、路線が長くなるため便数が確保できず、利便性が低くなる。利便性を確保するためには、車両台数を増やす必要があるため、費用の負担が増え、非効率な運行になることが予想される。

このことから、新たな交通サービスの運行形態は区域運行が適していると考えられる。

- 自宅や目的地近くまでの送迎ニーズに加えて、目的地となる施設は多くの地区で面的に広がっており、移動状況は、**多方向に多様な移動ニーズ**がある。
- 運行形態は、上記の移動ニーズに効率よく応えることが可能な**区域運行**が適切である。

運行形態	路線定期運行	区域運行
	 大 ← 輸送量(利用者) → 小	
運行ルート	路線運行(ルートあり)	区域運行(ルートなし)
運行ダイヤ・利用方法	ダイヤあり・予約不要	ダイヤなし・予約要
導入イメージ	常時複数の需要があり、移動方向も同方向にまとまっている場合に適する	居住地、目的地が面的に広がっていて、様々な移動方向が生じている場合に適する

図 運行形態の選定

2) 道路運送法上の事業区分

交通サービスの安全性の確保や交通事業者ヒアリング結果による運転士確保の見通しを踏まえて、交通サービスの事業区分を検討した。

行政が実施する交通サービスとしては原則道路運送法に則り、輸送の安全性を確保したものであることが望ましい。

交通事業者ヒアリングで把握した現段階の意向によると、運行を担うことが困難であると示したタクシー事業者は1社のみであり、国の許可を受けた旅客自動車運送事業者による運行の可能性はある。

そのため、現段階では、一般乗合旅客自動車運送事業（第4条）が妥当と考えられる。

ただし、今後運行内容の検討が進む中、引き続き交通事業者の意向を確認しながら、改めて適切な事業区分を選定する必要がある。

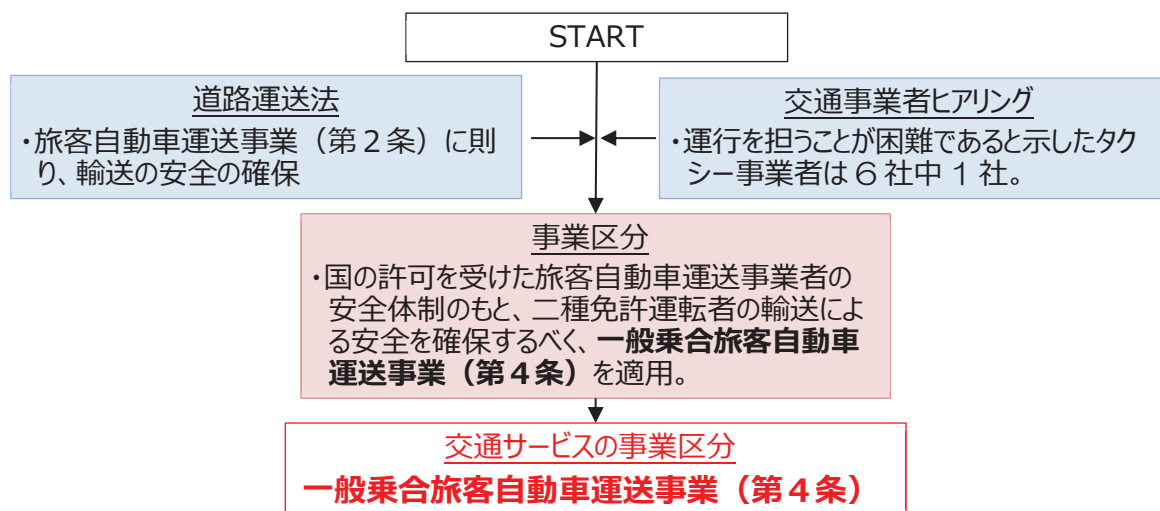


図 交通サービスの事業区分の検討の流れ

なお、市内タクシー事業者は、現時点では一般乗合旅客自動車運送事業の許可を受けていない。そのため、実証運行の際には、21条許可による運行を行うことが望ましい。

並行して、タクシー事業者には一般乗合旅客自動車運送事業の許可手続きを進めてもらう必要がある。

コラム：一般乗合旅客自動車運送事業の許可って難しいの？

一般乗合旅客自動車運送事業の許可申請は、運輸支局輸送部門が申請窓口となっており、審査は関東運輸局自動車交通部旅客第一課で行っています。

「審査基準」や「申請書様式」を関東運輸局ホームページに掲載しています。
https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/jidou_koutu/tabi1/bus_jigyokaisi/index.htm
 （関東運輸局トップページから「バス・タクシー・トラック等」をクリック→「バス」→「バス関係申請手続き」→「1. 乗合バス（一般乗合旅客自動車運送事業）」に掲載している各種公示・通達をご参照ください。）

【主な審査項目】

- 事業の適切性（路線や区域の設定）
- 事業計画（営業所、車庫、休憩仮眠施設など）
- 管理運営体制（運行管理、整備管理など）
- 資金計画
- 法令遵守（常勤役員に対する法令試験あり（※））

※一般乗合旅客自動車運送事業者が区域運行限定で許可を受ける場合は法令試験を免除

- 損害賠償能力

標準処理期間は3ヶ月（地域公共交通会議で協議が調っている場合は、特段の事情がない限り、概ね2ヶ月）です。

標準処理期間には、申請に不備があり補正に要する期間は含まれませんのでご注意ください。

また、年度末など申請が集中する時期は、なるべくスケジュールに余裕をもって申請を出すようご協力をお願いします（のりたろうからのお願い）

資料：国土交通省関東運輸局（R6.10）

図 一般乗合旅客自動車運送事業の許可手続きの概要

なお、旅客自動車運送事業者による、小型車両を用いた区域運行に類似する交通サービスとしては、一般乗用旅客自動車運送事業（タクシー）を活用した取り組み（次頁に事例を示す）もあるが、以下の理由から、宜野湾市の新たな交通サービスとしては適しにくいと考える。

一般乗用旅客自動車運送事業（タクシー）の活用が適しにくい理由

- 交通渋滞の緩和に向けて、また、運転士不足等により限られる輸送リースの効率的な運用に向けて、乗合での交通サービスを適用する。（タクシーチケットなど個人での利用が想定されるものは交通渋滞の緩和にはつながりにい）
- メインターゲットは高齢者等の自家用車を運転できない層ではあるが、市内の公共交通ネットワークを充実させ、誰でも利用できる交通サービスを適用する。（事業費が増大となりがちなタクシー助成券では対象者を限定することが多々あり、サービスが一部に限られる。）
- 外出機会の促進や社会活動への参加の促進につなげるべく、気軽に利用できる運賃とする。（相乗りタクシーは相乗りが成立しない場合には通常のタクシー運賃となり、市民アンケートで確認されているタクシーを利用しない理由「運賃が高い」と相反する）

ここで、道路運送法第78条第3号の日本版ライドシェアの活用についても整理しておく。日本版ライドシェアの運賃はタクシーと同等としなければならない。そのため、上述した一般乗用旅客自動車運送事業（タクシー）の活用の棄却理由の第3項の考えから、今回の新たな交通サービスへの適用は適当ではないと考える。

【一般乗用旅客自動車運送事業（タクシー）を活用した取り組み 事例】

タクシーチケット（沖縄県嘉手納町）

【概要】

- ・対象者にタクシーの支払いに利用可能な助成券を交付。
- ・助成券は1枚500円で、1か月あたり6枚を交付。
- ・対象者は、70歳以上、町内在住歴1年以上、他の移動支援サービスを利用していない、自家用車を保有していない世帯、自身でタクシーの乗降可能、町民税非課税世帯 に該当する者。
- ・利用できる区間は、乗り場または降り場が町内にある移動。

タクシーチケット（福岡県古賀市）

【概要】

- ・地域（行政区や福祉会）が主体となって、交通手段を持たない人の日常的な移動をサポートする事業に対し、市が補助金を交付する。上限額は1団体につき30万円。

筵内区の事例

- ・タクシー利用時に会員証を提示することで、下記の利用料金でタクシーが利用でき、不足分が区の負担になる。利用範囲は古賀市内に限る。
- ・利用料金は同乗者（会員）の数によって異なる。1人利用時800円、2人利用時500円、3人利用時400円、4人以上利用時300円。会員同士で乗り合いを調整し、利用することが推奨されている。（1人でも利用可）
- ・補助金額の上限は30万/年であり、会員1人あたり4回（2往復）/月の利用回数が設定されている。

相乗りタクシー（熊本県熊本市）

【概要】

- ・タクシーの相乗り利用をマッチングするサービス。運行サービスはタクシーと同様に対象エリア内をドアtoドアで移動可能。専用のアプリもしくは電話から予約して利用する。AIを活用することで、複数の予約の同乗の可否判断や複数の目的地への最適なルート判断を効率的に行う。料金は通常のタクシーの約半額で、運行時間は平日8:00～20:00。

グループタクシー（山口県山口市）

【概要】

- ・駅やバス停などから離れた公共交通の利用が不便な地域に居住する高齢者を対象に、タクシーを共同で利用する仕組みづくりに向けて、タクシー利用券を交付する制度。1人でも利用可能だが、1乗車につき1人1枚の使用になるため、相乗りするほどお得に利用ができる。
- ・対象になるのは、65歳以上で自宅から一番近いバス停や駅まで1.0km以上（75歳以上で700m）の距離がある方。
- ・利用券の金額は、自宅～最寄りのバス停や駅までの距離に応じて異なる。1km以上1.5km未満で300円券×年間60枚、1.5km以上4.0km未満で500円券×年間60枚、4km以上で700円券×年間60枚。
- ・自宅から一番近いバス停や駅までタクシーを利用し、公共交通に乗り換えて目的地まで行くことも推奨されている。

2-4 運行計画の概略検討

前項までに、新たな交通サービスの方向性として、モデルとなる先行地区は「南地区」、交通サービス形式は「小型車両を用いた区域運行」を導出してきた。

本項では、運行内容について検討を行った。

2-4-1 新たな交通サービスの概略運行計画

これまでの検討を踏まえ、新たな交通サービスの概略運行計画を整理した。

この運行計画の内容はまだ確定したものではなく、次年度に対象地域の住民意向などを詳細に把握の上、詰めていく必要がある。

表 新たな交通サービスの概略運行計画

項目	内容	備考
1) 事業区分	一般乗合旅客自動車客運送事業（道路運送法第4条）	引き続き検討が必要
2) 運行区域	「交通空白」南部地域	基本的方向性は確定
3) 運行の態様	区域運行	基本的方向性は確定
4) 運行形態	ドア to ドア or ミーティングポイント	引き続き検討が必要
5) 運行経路	予約に応じて設定（AI活用型システムによる運行計画立案を想定）	引き続き検討が必要
6) 乗降場所	次年度検討事項	引き続き検討が必要
5) 車両	小型車両（5～10人）	基本的方向性は確定
7) 運行曜日	毎日 or 平日のみ 月～土	引き続き検討が必要
8) 運行時間	9:00～17:00	引き続き検討が必要
9) 運賃	有償運送 均一運賃 or 距離制運賃 or 区域運賃 金額	引き続き検討が必要
10) 予約方法	予約の有無、予約受付時間	引き続き検討が必要
11) 決済方法	現金、キャッシュレス（OKICA、バーコード決済、クレカ決済）、回数券	引き続き検討が必要

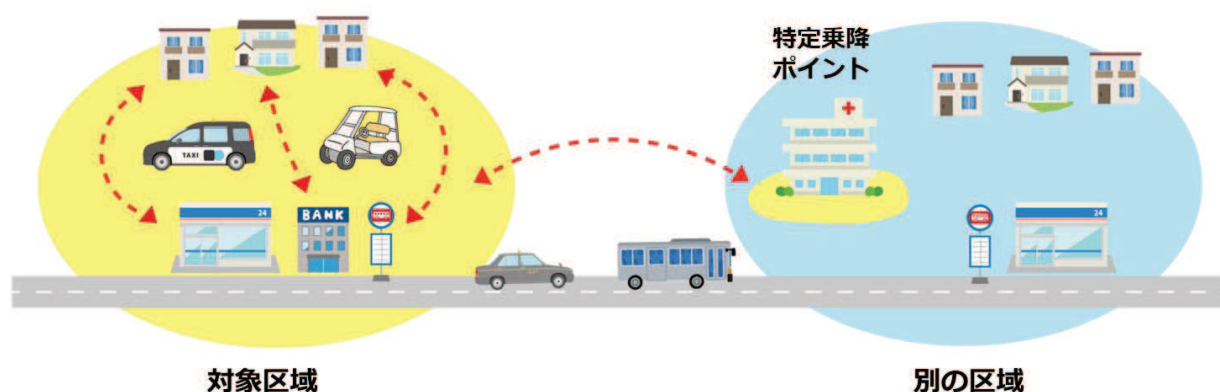


図 新たな交通サービスの運行区域・乗降場所・既存交通との連携のイメージ

2-4-2 次年度以降の実証運行

宜野湾市地域公共交通計画の事業スケジュールに沿って、令和7年度は「導入検討」、令和8年度は「実証運行」に取り組む。

令和7年度は、令和8年度の実証運行に向けた地域や交通事業者との協議、実証運行計画の検討、実証運行開始に向けた準備等を行う。

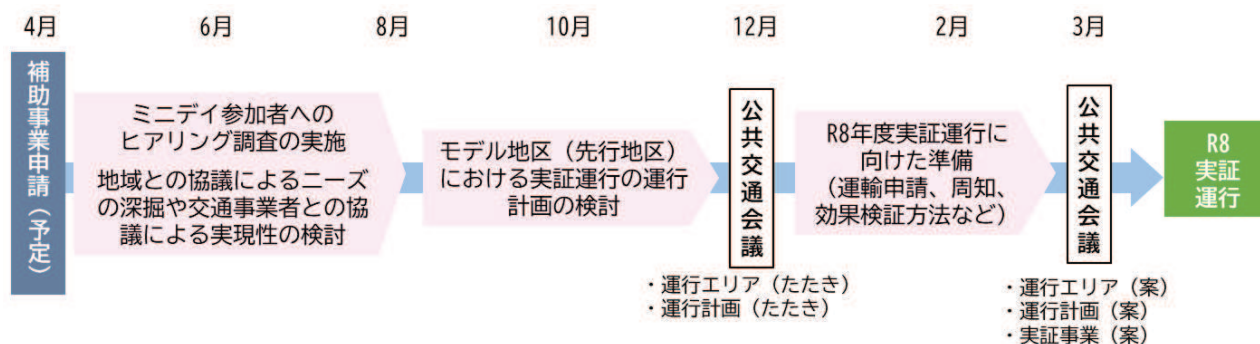


図 新たな交通サービスの運行区域・乗降場所・既存交通との連携のイメージ

2-5 関係者との協議

市内を運行するバス・タクシー事業者、自治会を対象に、事業への参画可否や既存交通事業に対する影響、連携方策等について個別協議を行った。なお、自治会との協議はアンケート形式で実施した。協議の概要を以下に示す。

表 関係者との協議の一覧

		実施時期	調査実施事業者	把握項目
1	交通事業者ヒアリング	令和 6 年 11 月	バス会社：計 4 社* (琉球バス交通、那覇バス、沖縄バス、東陽バス) タクシー会社：計 7 社* (普天間交通、はごろも交通、松島交通、うらわタクシー、兼一タクシー、沖東交通、琉球交通)	- 公共交通不便地域のニーズ分析の共有 - 想定している交通モードの共有 - 新たな交通サービス運行事業への参画意向 - 既存交通事業への影響や懸念事項
2	第 2 回地域公共交通推進協議会開催前の個別協議	令和 7 年 2 月	那覇バス株式会社、株式会社琉球バス交通*	- 第 2 回地域公共交通推進協議会の協議事項の事前共有 - 上記に関する意見交換
3	第 2 回地域公共交通推進協議会開催後の情報共有	令和 7 年 2 月	沖東交通事業協同組合、合名会社 兼一タクシー	- 協議会の委員ではない交通事業者に対する第 2 回地域公共交通推進協議会の情報共有 - 上記に関する意見交換
4	第 3 回地域公共交通推進協議会開催前の個別協議	令和 7 年 3 月	那覇バス株式会社、株式会社琉球バス交通*、沖縄バス株式会社	- 第 3 回地域公共交通推進協議会の協議事項の事前共有 - 上記に関する意見交換
5	自治会アンケート	令和 6 年 12 月～令和 7 年 3 月	市内全自治会 (23 か所)	- 現在の交通手段 (バス・タクシー) に関する不便さについて - 自治会で行っている取組 (移動支援や買物支援等) について (※ある場合、取組の内容について) - 新たな交通サービスへ望む機能について - 新たな交通サービスの利用意向 - その他

* 琉球バス、那覇バスは同グループのため、ヒアリングはまとめて実施

* 沖東交通、琉球交通は同グループのため、ヒアリングはまとめて実施

2-5-1 交通事業者ヒアリング（令和 6 年 11 月）

ヒアリングの結果を以下に示す。なお、協議資料は本項の末尾に収録する。

■ 調査票

交通事業者ヒアリング調査票	
会 社 名	部署・氏名
1. 新たな交通サービスの導入に対する考えをお聞かせください。	
1) 新たな交通サービス導入への賛同意向	
2) サービスへの懸念点	
2. 新たな交通サービスの実証実験への参画に対する意向をお聞かせください。	
1) 参画意向	
2) 参画にあたっての要望など	

① 沖縄バス株式会社

概要	
会 社 名：	沖縄バス株式会社
部署・氏名：	取締役 大城運輸部長、運輸部 屋宜業務課長
日 時：	令和 6 年 11 月 11 日 10:00～
場 所：	沖縄バス本社
市の出席者：	喜納氏
1. 新たな交通サービスの導入に対する考えをお聞かせください。	
1) 新たな交通サービス導入への賛同意向	
・路線バスと競合しない範囲であれば、賛同できる。地域の方が路線バスの停留所までのアクセスを得て、路線バスを利用してもらえるならありがたい。望ましい区域設定のイメージとしては、広域ではなく地区内、バス路線をまたぐ、縫うような形など。市外への移動には、路線バスを利用してほしい。 ・競合させたくはないが、ある程度の利便性が必要であることは理解できる。	
2) サービスへの懸念点	
・宜野湾市は広いので、全域をまたぐようにやると、路線バスと競合することになる。路線バスの利用が減ると、結局路線バスが減ることになる。 ・運行時間について、路線バスの利用が多い時間帯に被ると、利用客が奪われてしまうことが懸念される。特に朝の通勤、通学の時間帯。9～15 時くらいは路線バスの利用が少なく、15～16 時くらいからまた利用が増えてくる。昼間は便数が減るので、その時間を補ってもらうのは良いと考える。 ・普天間～野嵩など、バス路線が多い区間に重なるような区域設定は避けてほしい。西普天間地区についても、琉大病院以外にも施設や住宅地ができれば、路線の乗り入れを検討する可能性がある。 ・路線バスとの乗継をしやすいような仕組みを考えてほしい。路線バスのバスロケを活用できないか。例えば、コミュニティ交通の車内に設置したタブレットから、主要なバス停のバスロケを閲覧できるようにするなど。そういった工夫があると、路線バスとの接続を確保するというロジックも通るのではないかな。	
2. 新たな交通サービスの実証実験への参画に対する意向をお聞かせください。	
1) 参画意向	
・運行形態がコミュニティバスであれば検討の余地はある。 ・昼間は路線バスの利用が減るが、運転手の勤務時間の都合上、利用が少ない時間帯にも運行せざるを得ない状況。昼間のみ路線バスからコミュニティバスに車両を切り替えて運行、などは考えられるかもしれない。運転手不足はどこでも課題だと思うので、上手く活用できれば良いと思う。 ・路線バスをコミュニティバス化してもらうのが一番理想的。時間帯を区切って宜野湾市を 1 周する便を運行し、宜野湾市民は 300～500 円くらいの定額で利用できるイメージ。 ・地区内を運行するコミュニティバスについては、対応の可否は費用次第。路線バスより儲かるのであれば切り替えは検討できるという話になる。高齢になり、長距離のバス路線の運行が難しい運転手でも、コミュニティバスなら運行できるかもしれない。ただし宜野湾市内に拠点がないため、回送分の上乗せが必要になる。市内に営業所がある事業者の方が良いかもしれない。	
2) 参画にあたっての要望など	
・実証であっても、0 円で実施するのはやめてほしい。	

② 那覇バス株式会社・株式会社琉球バス交通

概要	
会 社 名：	那覇バス株式会社、株式会社 琉球バス交通
部署・氏名：	小川代表取締役、鹿毛取締役副社長
日 時：	令和 6 年 11 月 11 日 13:00～
場 所：	琉球バス交通本社
市の出席者：	喜納氏
1. 新たな交通サービスの導入に対する考えをお聞かせください。	
1) 新たな交通サービス導入への賛同意向	
・新たな交通サービスを導入に賛同するか、しないかを判断するには、検討材料がないと感じる。具体的な運行内容が分からないと判断ができない。 ・地区内のみでの移動ならまだ理解はできるが、路線バスがある場所は路線バスを利用してほしい。	
2) サービスへの懸念点	
・琉球大学に通学する学生の路線バス利用を促す MaaS の話が進んでいたと思うが、それと今回の取り組みの整合性はあるのか。皆がばらばらに行動しても変わらない、県と協議はされているのか。 ・西普天間のあたりはバス路線が変わるため、公共交通空白地域も現在の想定とは変わってくる。検討条件が変わるのではないか。	
2. 新たな交通サービスの実証実験への参画に対する意向をお聞かせください。	
1) 参画意向	
—	
2) 参画にあたっての要望など	
—	

③ 東陽バス株式会社

概要	
会 社 名：	東陽バス株式会社
部署・氏名：	運輸部 比嘉部長、運輸部 大嶺係長
日 時：	令和 6 年 11 月 11 日 15:30～
場 所：	東陽バス株式会社本社
市の出席者：	喜納氏
1. 新たな交通サービスの導入に対する考えをお聞かせください。	
1) 新たな交通サービス導入への賛同意向	
・路線バスに乗りやすくなるサービスであれば抵抗はない。	
2) サービスへの懸念点	
・運行車両の例としてグリス口なども拳がっていたが、宜野湾市のタクシー実働率が低いのであれば、その車両を活用してはどうか。	
・利用者が定着してくると、途中でやめることは難しくなるのではないか。役所の方で予算を確保し続けていければ良いかと思う。	
2. 新たな交通サービスの実証実験への参画に対する意向をお聞かせください。	
1) 参画意向	
・委託であれば収入面での安定感はあるが、運転手がいいため厳しい。バス運転手からより稼げるタクシー運転手に転身するケースもある。昔と比べてタクシー運転手の労働環境も整ってきており、若い人は特にタクシー運転手に流れているように感じる。	
・タクシー運転手も高齢化が進んでいるようで、高齢になると夜勤なし、土日が運休のコミュニティバスに移行したいという声があると聞く。うちの会社でも、高齢になるほど、幹線ではなく運転し慣れた地区のコミュニティバスの方が良いという声はある。	
2) 参画にあたっての要望など	
—	

④ 合名会社兼一タクシー

概要	
会 社 名：合名会社兼一タクシー	
部署・氏名：兼次代表社員	
日 時：令和 6 年 11 月 12 日 9:00～	
場 所：宜野湾市会議室	
市の出席者：喜納氏	
1. 新たな交通サービスの導入に対する考えをお聞かせください。	
1) 新たな交通サービス導入への賛同意向	
・基本的には賛成。市の施策が今タクシーを利用できていない人をターゲットとするのであれば、良いのではないかと。まずは今外出できていない人が気安くお出かけできる環境をつくり、地域全体に活気が出るのが大切。長期的にみれば、その方が他の公共交通の利用も増えると考えている。 ・普段のタクシーの運行状況について、基本的に無線は使用していない。常連さんが多く、運転手と直接電話でやり取りをすることも多い。ユニオンの向かいに土地を借りて常時 1 台は待機するようにしている。運転手は 5 名おり、常に 1, 2 名は普天間あたりを流している。	
2) サービスへの懸念点	
・乗り合いの場合、オペレーターがきちんと運用できるかは懸念される。オペレーターの配車がスムーズに行くのであれば、乗り合いも良いと考える。市の財政負担を考え、クーポンのような 1 人への補助よりも乗り合い、という方針は理解できる。利用する高齢者の生活リズムもさまざまだが、利用側も慣れることができればスムーズに行くのではないかと。 ・費用を気にしないのであれば、アプリは使った方が良いと思う。	
2. 新たな交通サービスの実証実験への参画に対する意向をお聞かせください。	
1) 参画意向	
・運転手を確保できれば、参画したいと考えている。エリアについては、野嵩近隣であれば問題ないが、嘉数など離れた場所になると厳しい。 ・タクシー会社同士での運行エリアのすみ分けなどはない。運転手がそれぞれ運転しやすい場所で運行している。	
2) 参画にあたっての要望など	
・今後検討を進めるにあたっては、各事業者まとめて一緒に話をした方が良いように思う。他社の意見を聞くことによって、新たな考えも出てくるのではないかと。	

⑤ 沖東交通事業協同組合

概要	
会 社 名：	沖東交通事業協同組合
部署・氏名：	営業部 幸頭部長、企画部 前里課長、業務管理部 大宜味係長
日 時：	令和 6 年 11 月 12 日 10:30～
場 所：	沖島交通本社営業所
市の出席者：	喜納氏
1. 新たな交通サービスの導入に対する考えをお聞かせください。	
1) 新たな交通サービス導入への賛同意向	
・検討を進めることについては賛同する。	
2) サービスへの懸念点	
・西海岸、特にコンベンションセンター周辺は、観光客も多くタクシー利用が多いエリアなので避けてほしい。現状タクシーがカバーできていないと感じるエリアは、国道 330 号周辺。普天間りうぼうやかねひでのだけ市場等に設置している直通電話の実績をみると一定の需要はあるようだが、稼ぎやすく、那覇や北谷方面にも動きやすい西海岸の方へタクシーが集まるため、ニーズに応えきれていない部分はあると思う。また全域ではなく一部のエリア内での実施であれば、運転手に情報を提供して別エリアでの営業を促すことはできるだろう。 ・デマンド型の運行になった場合、予約業務の負担は懸念される。例えば、浦添市ではドア to ドアの運行を行ったが、高齢者の多くが電話予約でオペレーターの負荷が大きかった。電話口でやり取りをして、情報をシステムに入力しなければいけない。また乗合タクシーのシステムを理解してもらうことが難しく、乗り合いで到着が遅れることへの苦言などもあった。 ・路線バスへの乗り継ぎを前提とするのであれば、待合環境が課題になると思う。商業施設や役場など中で待てる施設なら良いが、屋根がない炎天下のバス停で待つのは厳しい。浦添市の例で、経塚シティの建物に直結するような場所に乗り場を設けた際には、お茶をして待っていた方もいた。商業施設と連携した乗り場づくりや、宜野湾に本社があるサンエー、ユニオンに協力を求めることも検討してみてもどうか。 ・車両について、以前ハイエースで運行した際には狭い道で擦ることも多く大変だった。乗合率も良くなかったので、小さい車両を細かく動かした方が良いように思う。一方で、ゴルフカートのようなグリーンスローモビリティは沖縄には向かないかもしれない。久米島で乗ってみたが、暑い、坂道の傾斜が怖い、段差が響く、など乗り心地に課題を感じた。 ・実証にあたっては、周知の仕方が重要であると思う。利用シーンまで含めた情報提供がないと、実証中の利用に繋がらないのではないかな。 ・運営面のアイデアとして、定期路線バスの例になるが名護市の久辺で貨客混載をしている。スーパーの従業員が荷物を積み込み、公民館まで運んで職員が荷下ろしをしている。	
2. 新たな交通サービスの実証実験への参画に対する意向をお聞かせください。	
1) 参画意向	
・運行内容次第では検討できる。	
2) 参画にあたっての要望など	
・契約の金額感。	

⑥ 合名会社うらわタクシー

概要
会 社 名：合名会社うらわタクシー 部署・氏名：運行管理者 屋比久氏 日 時：令和 6 年 11 月 12 日 13:30～ 場 所：うらわタクシー営業所 市の出席者：喜納氏
1. 新たな交通サービスの導入に対する考えをお聞かせください。
1) 新たな交通サービス導入への賛同意向
・基本的には賛同する。高齢者の日常的な短距離の移動は単価が低いため、タクシー運転手が予約を受ける優先度は低くなってしまふ。実際に困っている高齢者を目にすることもあり、その部分を行政が担うことは良いと思う。 ・現在の運行では、タクシーGO、DiDi、共同無線を使用している。GO は観光客、DiDi は地元の若者、共同無線は高齢者が多い。単価は大きい順で GO、DiDi、共同無線。共同無線はどうしても後回しになってしまう。流しのタクシーがいても、アプリ予約が入っているケースも多い。 ・乗合免許は保有していない。
2) サービスへの懸念点
・乗合の予約や配車など、通常と異なるオペレーションは負荷が大きい。運営面は行政が担い、運転手の派遣や車両の整備のみ担う形であれば、事業者の負担は小さくなる。 ・運転手の確保については、複数社で分担するのが良いと思う。宜野湾共同三社（美安タクシー、普天間タクシー、うらわタクシー）で車両は約 55 台、運転手は昼勤で 55 名程度。通常の運行よりもお金が良ければやってもいいという運転手はいるだろう。土日は休みたい運転手も多いため、平日運行の方が良い。 ・買い物より少し距離が延びる通院の移動も、時間帯によっては断ることがある。タクシーは 7～9 時が利用の多い時間帯であり、その時間に 1,000～2,000 円程度の通院利用で運転手を 1 時間拘束すると割が悪い。そこも行政が担っても良いと思うが、10 時を過ぎると手が空くなど、時間帯によって異なる面もあるので難しい。
2. 新たな交通サービスの実証実験への参画に対する意向をお聞かせください。
1) 参画意向
・条件次第で、参画の意向はある。
2) 参画にあたっての要望など
・運営は行政が負担し、タクシー事業者が得意な部分は委託するなど、役割分担が重要である。事業者負担のないようにしてほしい。 ・金銭面については、借り上げをはじめ、どのような方法があるのかを検討、整理してもらいたい。 ・実際に運転手の確保を検討するのであれば、具体的にどのくらいの収入になるのか等、金銭面をクリアにした上でアンケート等の調査をした方が良いと考える。事業者以上に、運転手は金銭面に関してシビアに捉えている。

⑦ 松島交通合名会社

概要
会 社 名：松島交通合名会社 部署・氏名：運行管理者 棚原氏 日 時：令和 6 年 11 月 13 日 9:00～ 場 所：松島交通営業所 市の出席者：喜納氏
1. 新たな交通サービスの導入に対する考えをお聞かせください。
1) 新たな交通サービス導入への賛同意向
・住民へ利用が浸透していけば、この交通サービスは良いと思う。 ・他社とも話をし、タクシーが回っていない共通の空白地域から運行して、別の地域での要望があれば、次の期間はいつでどこの地域など少しずつ段階的に運行するのが良いかもしれない。 ・空白地域に常時の交通サービスをおくとすると、タクシー事業者もこのエリアの営業は諦めて他に散らばってしまう。もし交通サービスが終わり、必要な時にタクシーがないと困ってしまうので、地域の選定はしっかりしてほしい。 ・運行は地域付近のタクシー業者に依頼をし、地域外での予約は通常のタクシーを案内するなど、うまく工夫して棲み分けできると良い。 ・嘉数は、ねたて内科もあり結構需要があると思う。
2) サービスへの懸念点
・決まった地域だけでの運行では、利用があるとは考えにくく、うまく行かないのではないかと。利用する場合には、遠距離を希望するのではないかと。 ・交通事業者も住民もサービスを理解し、うまく利用が浸透するのか難しそう。 ・参画した場合、ずっと利用者が来なければ、乗務員が待機で気疲れすることが考えられる。 ・売り上げが、借り上げ額に達していないのに、差額分は行政から貰えると分かると、運転手が積極的に仕事（本業）をしなくなるのではないかと。 ・1日に5～6件程度の利用だと、少なすぎて借り上げが額に達しないのではないかと。継続させるには、利用をどう浸透させていくか課題がある。 ・事業者側としては、現在、手薄の大山～普天間辺りでの運行が良いが、琉大病院ができてとニーズが出てくるので何とも言えない。建物ができて客層が変わるとメインの営業エリアを変更するため、そこがメインになり、当社と競合の可能性がある。
2. 新たな交通サービスの実証実験への参画に対する意向をお聞かせください。
1) 参画意向
・参画は、他社がどう出るかにもよる。DiDi など導入している事業者は、本業のほうで稼げているので参画しなくても良いとなるかもしれない。 ・当社は、乗務員不足で保有の車両が動いていないだけなので、人材さえいれば車両を提供して運行することは可能。 ・嘉数地区は、当社のエリアとしては乗務員が少なく手薄になっているが、真栄原方面で車両を流しているので配車をしやすい。 ・他社から同意が得られれば複数社での運行も可能。ただ、今月は売り上げが良かったが、別の月では売り上げが少なかったとかバラつきなどが懸念される。
2) 参画にあたっての要望など
・行政側で、運転手の雇用までしてくれると対応しやすい。人材不足なので、運転手も準備してほしいと言われると困る。常連客の対応もあり本業影響が出る。固定客を失う懸念がある。

- ・乗務員が足りなければ他社とも調整して、1週間はこの事業者が対応するなどしたいが、他社も顧客を抱えているので、お互いに調整しながら乗務員を出すのは難しい可能性もある。
- ・1社で運行の場合には、1週間分の予約表などをもらって、ある程度、事業者側でシフトを組んで運行予定を立てるなど、効率的に対応できる工夫が必要。
- ・複数運行にしても1社での運行にしても、固定客を失ってしまわない工夫が必要。
- ・車両を新たに作らず「巡回」と表示させて移動するなど工夫できないか。予算で車両を作っても、維持できず、結局ボツになるのが怖い。それならタクシー事業者を補助してほしいと考える。継続できるように検討してほしい。

⑧ はごろも交通株式会社

概要	
会 社 名：	はごろも交通株式会社
部署・氏名：	社員 平良氏、専務
日 時：	令和 6 年 11 月 13 日 10:30～
場 所：	はごろも交通営業所
市の出席者：	喜納氏
1. 新たな交通サービスの導入に対する考えをお聞かせください。	
1) 新たな交通サービス導入への賛同意向	
・新たなサービスの導入を理解できる。 ・地域の本当に必要なところに配車をする事ができないフラストレーションがある。（営業エリアを浦添や那覇市など人口の多いところをメインにしているため） ・野嵩地区などは、幅員 5.5m 未満や行き止まりが多い。3 区や公民館付近など、舗装されていない道の先に住宅があり不便地域である。 ・事業所のある我如古地域の足の確保をしてあげたいと思うが、車両が近くになく配車できないことが多い。	
2) サービスへの懸念点	
・バッティングの懸念はある。 ・出勤時間を過ぎると、国道 330 号の通りは殆ど需要がない。 ・地元の需要と我々供給側のミスマッチを感じる。日中に国道 330 号を普天間神宮辺りまで流しても誰もいないし、人がいても明らかにアプリでの配車で乗車できないことがある。逆に、高齢者が手を挙げてくれたのに、こちらの理由で乗車できず申し訳なく思うこともある。	
2. 新たな交通サービスの実証実験への参画に対する意向をお聞かせください。	
1) 参画意向	
・参画は難しい。（出勤時間後は、営業エリアを浦添市や那覇市をとっているため。） ・今回の参画は対応が難しいが、何らかの形で参画できて弊社の利益にも繋がれば、と思う。	
2) 参画にあたっての要望など	
・タクシー業界全体に言えるが、新規の乗務員が来ない。 ・コロナ禍以降の乗務員不足と高齢化で人材が不足している。この問題を宜野湾市でどうにかしてほしいと思う。	

⑨ 普天間交通株式会社

概要			
会 社 名：普天間交通株式会社 部署・氏名：宮里社長 日 時：令和 6 年 11 月 13 日 14:00～ 場 所：普天間交通営業所 市の出席者：喜納氏			
会社名	普天間交通 株式会社	部署・氏名	宮里社長
1. 新たな交通サービスの導入に対する考えをお聞かせください。			
1) 新たな交通サービス導入への賛同意向			
・新たな交通サービスに関しては、高齢者などが利用するのであれば良い。 ・交通サービスの導入は、本音はライバルになるので増やしてほしくないが、供給側としては、乗務員不足で需要に対して供給できていないのが現状である。 ・導入しないでほしいという地域はない。宜野湾市内を網羅できるのは良い。 ・日中は6～7割は、高齢者の利用が多い。通院で朝一番、10時頃や夕方ごろの買い物がある。 ・統計を取ってはいないが、高齢者への年金支給日はかなり忙しい。病院は木曜日の休診が多く配車が減る傾向がある。 ・週末や土日は、若い世代の長距離利用がある。曜日や時間で客の年齢層が変わる。 ・不定期では、法事での利用もある。 ・高齢者の買い物利用の際に、乗務員が自宅の2階や3階まで荷物を運ぶこともある。			
2) サービスへの懸念点			
・ライバルになる。野嵩～普天間～喜友名、長田あたりを対応している。 ・新たなサービスを導入して本当に利用者がいるか気になる。 ・雲を掴むようで、うまくいくイメージが湧かない。 ・市外はバス、遠距離や急ぎは一般タクシーなどと棲み分けができるか気になる。 ・交通サービスで利用客は喜ぶが、その影響でタクシー乗務員の給料が減ることにならないか。 ・時間の拘束があり、利用者がいなくても現場で待機しないといけないのは、収益として成り立つのか。行政が借り上げて料金を支払うとしても、会社としてはどうなのか懸念がある。 ・狭い場所は、自損事故の可能性が高くなるので乗務員も負担。家の前まで依頼するお年寄りが多い。中まで入って切り返しを4～5回しないといけない場所もある。 ・野嵩は幅員 2.5m のところもあり迎えに行くのも大変である。晴れていれば良いが、悪天候であれば利用者さんも大変である。杖ついでの利用者もいるし、買い物で荷物もあるとかなり大変。			
2. 新たな交通サービスの実証実験への参画に対する意向をお聞かせください。			
1) 参画意向			
・乗る地域が同じでも、目的地次第で料金も変わってくるので、地域内でのサービスで一般の運行と棲み分けできれば参画できると考える。 ・金額など契約形態にもよる。 ・お客さんからの需要が多ければ参画したい。利用者があまりなく稼働が少なければ難しいと思う。 ・複数事業者での運行は、他社と相談になる。まだ協力できるかは分からない。			
2) 参画にあたっての要望など			
・朝夕の混雑している時間帯や、混雑が激しい場所はやめてほしい。乗り降りも大変。 ・9時～16時ぐらいであれば、道も空いてスムーズに運行できる。 ・売上制なので、日中だけ対応したいという乗務員はいないと思う。			

- ・観光タクシーの料金ならやりたい事業者いると思う。料金は高くはなる。タクシー協会の HP に料金表の掲載がある。
- ・小さい車両などを新しく購入するのではなく、今ある車両で運行した方が良い。小型でもあまり小回りが利かず、セダンタイプのほうが切り返しやすく小回りが利く。
- ・複数事業者での運行等、行政と他社とで集まって相談した方が良い。

【協議で使用了資料】

	資料
資料 1	宜野湾市地域公共交通計画の概要
資料 2	新たな交通サービス手法の整理
資料 3	地区別地域特性分析の状況

■ 資料 1

宜野湾市地域公共交通計画の概要
-コミュニティ交通検討の経緯-

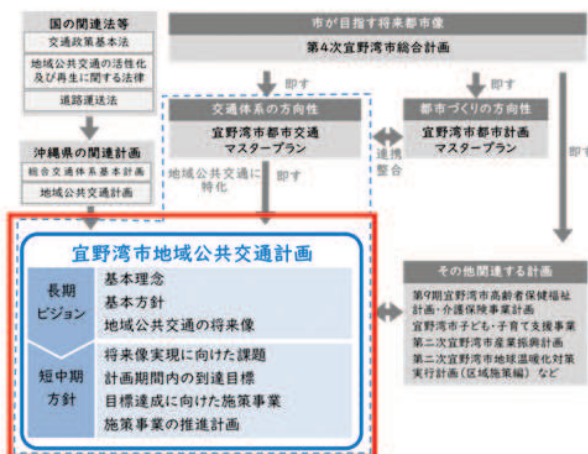
第1章 計画の概要



1-1 計画の目的

本市は、普天間飛行場の周りを幹線道路網や密度の高い市街地が取り囲み、不健全で非効率な都市構造となっております。一方、超高齢社会を迎え、移動手段の確保、維持がこれまでに求められています。誰もが住みやすく安全・快適で持続的発展が可能なまちづくりに取り組むため、公共交通網の維持充実に向けた基本方針や施策等を示す「宜野湾市地域公共交通計画」を策定します。

1-2 計画の位置づけ



宜野湾市地域公共交通計画

1-3 計画の対象区域

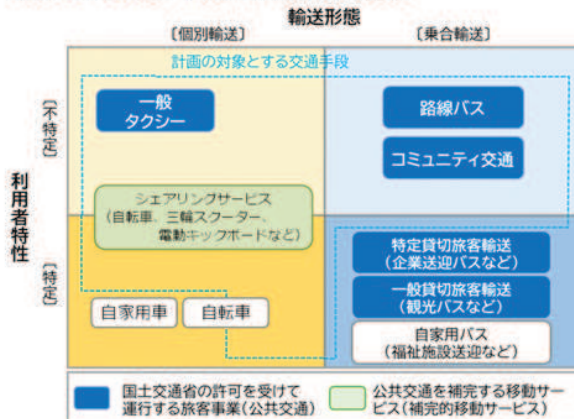
市全域を対象とします。
※一部、本市から対象区域外への交通サービスを含みます。

1-4 計画の期間

本計画の計画期間は、令和6年度から令和10年度までの5年間とします。なお、毎年度、施策の実施状況や目標値の達成状況を検証・評価し、社会情勢の変化などを踏まえて、必要に応じて計画の見直しを行います。

1-5 計画の対象

本計画では、国土交通省の許可を得て運行する「公共交通」に加え、一部のシェアリングサービスを計画の対象とします。



1

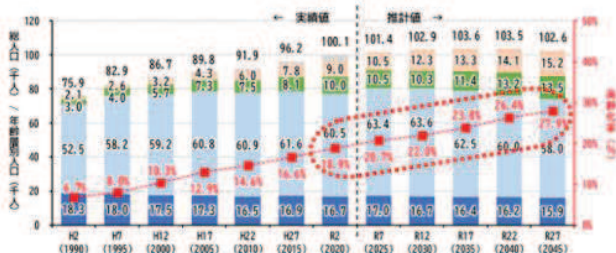
第2章 宜野湾市の地域特性・公共交通の現状



2-1 地域特性

■人口推移

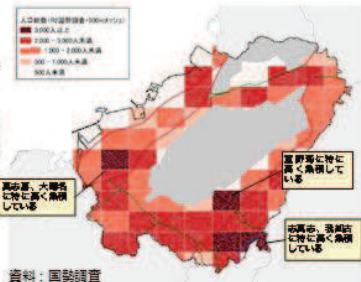
宜野湾市の人口は、増加傾向で推移しており、2020年現在約10万人となっている。2035年までは増加傾向で推移すると予測されている。



資料: 経年人口/国勢調査(各年)
将来推計人口/日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計)「国立社会保障・人口問題研究所」

■人口分布

本市の人口密度は高く、500mメッシュで1,000人以上が大半を占めている。特に、真志喜、大謝名、宜野湾、志真志、我如古は500mメッシュで3,000人以上と、非常に人口密度が高くなっている。



■道路交通状況

市の南北軸を形成する国道58号、国道330号は混雑度が1.00以上、混雑時の旅行速度が20km/hを下回り、宇地泊では11.2km/hと著しい低下がみられる。東西方向の県道宜野湾西原線の大謝名でも、混雑時平均旅行速度が6.9km/hとなっており、市内の幹線道路の走行性は低い。



資料: 令和3年度 道路交通センサス

宜野湾市地域公共交通計画

2

第2章 宜野湾市の地域特性・公共交通の現状



2-2 公共交通の現状

■路線バスの運行状況

国道58号、国道330号を中心に多くのバス路線が市内を運行。国道58号宇地泊では、平日597本、国道330号普天間以北では平日462本と運行本数が多い。



▲ 路線バスの運行系統

▼ 系統別の運行本数

系統	運行本数(本)	日	時	分	秒	時	分	秒	時	分	秒
A	18	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14
B	17	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18
C	14	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11
D	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18
E	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28
F	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
G	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
H	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
I	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18
J	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8



資料：バスマップ沖縄、バス事業者HP(R6.3.25改訂)

宜野湾市地域公共交通計画

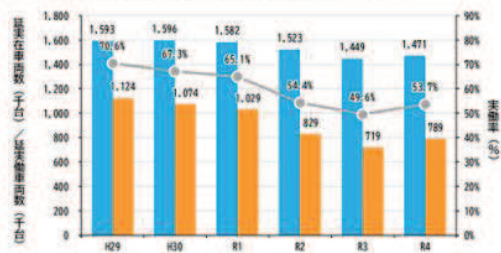
3

第2章 宜野湾市の地域特性・公共交通の現状



■タクシーの運行状況

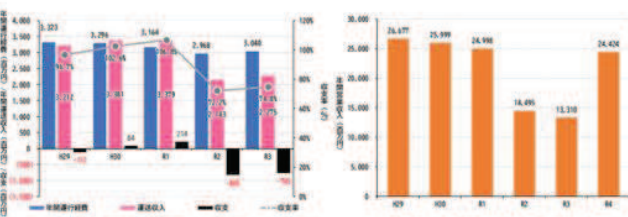
新型コロナウイルス感染症により利用者が減少、運転手も退職等で減少したことからタクシー車両の実乗率が低下している。



資料：沖縄総合事務局 R4運輸要覧

■路線バス・タクシーの運営状況

路線バス、タクシーともに利用者が減少し、収支が悪化している。なお、タクシーは令和4年度収入が回復傾向にある。



▲ 路線バスの年間運行経費・年間運送収入・収支 (本市を經由する路線)

資料：沖縄総合事務局「輸送実績」

▲ タクシーの年間営業収入 (沖縄本島地区)

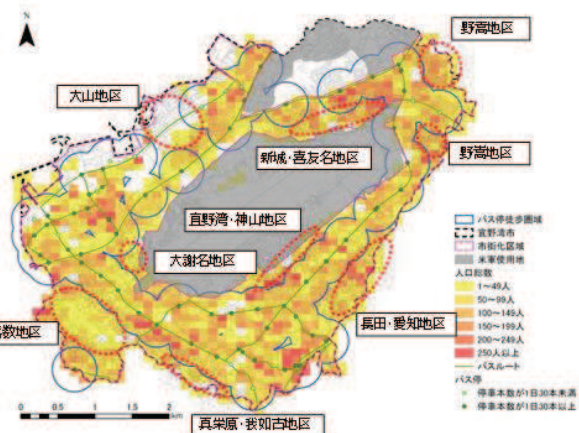
資料：沖縄総合事務局「R4運輸要覧」

■公共交通空白地域

路線バスの運行本数は多いものの、嘉数地区や嘉田・愛知地区などに公共交通空白地域が点在している。

■公共交通空白地域(9箇所)

野宮地区(2箇所)、新城・真友名地区、嘉田・愛知地区、宜野湾・神山地区、真栄原・我如古地区、大謝名地区、大山地区、嘉数地区



公共交通空白地域：近くにバス停がなく、公共交通の利用が不便な地域。本計画では、徒歩圏内を考慮し、バス停から半径300m以上離れた地域を公共交通空白地域として設定している。

宜野湾市地域公共交通計画

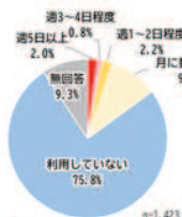
4

第2章 宜野湾市の公共交通の現状

2-3 移動特性

■路線バスの利用状況

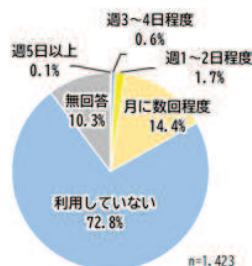
路線バスは、多くの系統、便が運行されているが、**市民の75%は路線バスを利用していない**。



資料：市民アンケート

■タクシーの利用状況

市民の72%は、タクシーを利用しておらず、利用者のほとんどは「月に数回程度」の利用となっている。

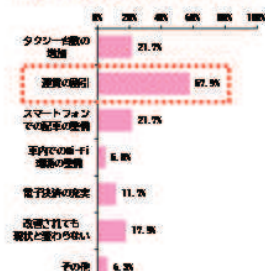


資料：市民アンケート

宜野湾市地域公共交通計画

■タクシー利用を増やすために必要なサービス

タクシー利用を増やすために必要なサービスとして、市民の57%が「**運賃の割引**」をあげている。



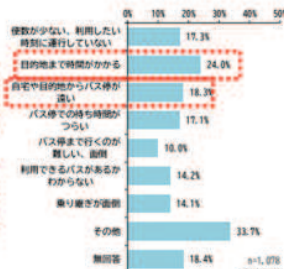
資料：市民アンケート

資料：市民アンケート

■路線バスを利用しない理由

路線バスを利用しない理由としては、「**目的地までの時間がかかる**」が最も多く、**渋滞による定時性の低下**を反映していると思われる。

次に「**自宅や目的地からバス停が遠い**」が多くあげられており、**市内に点在する公共交通空白地域の実態を反映している**と思われる。



■西地区への移動需要

路線バスは、国道58号、国道330号等宜野湾市を縦貫する方向で多くの系統、便が運行されているが、**横断方向での路線や便は少ない**。一方で、市内各地から、買い物、通学、通院目的での**西地区への移動需要**もみられる。

市内在住の高校生の通学先と居住地

	北地区	西地区	南地区	東地区
市内各中学校	26%	31%	15%	10%
市内各高等学校	21%	12%	13%	16%
市内各専門学校	31%	19%	14%	12%
市内各大学	0%	24%	43%	33%

市内各中学校から宜野湾高校へ通学

資料：高校生アンケート

居住地別の買物先

	北地区	西地区	南地区	東地区
市内各スーパー	93%	4%	0%	4%
市内各コンビニ	3%	96%	0%	0%
市内各スーパー	7%	37%	48%	2%
市内各コンビニ	4%	8%	32%	53%
市内各スーパー	26%	5%	4%	39%

資料：市民アンケート

居住地別の通院先

	北地区	西地区	南地区	東地区
市内各病院	25%	31%	7%	15%
市内各クリニック	1%	95%	4%	0%
市内各病院	1%	29%	56%	8%
市内各クリニック	2%	10%	26%	22%
市内各病院	2%	9%	9%	28%

市内各病院から西地区への買物、通院も見られる

資料：市民アンケート

第3章 宜野湾市の地域公共交通の問題点・課題

3-1 問題点

1. 交通渋滞と路線バスの定時性損失

【バス利用者の改善要望】



資料：バス利用者アンケート

2. 高齢者の外出時の不便

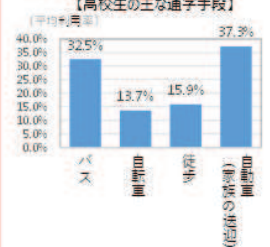
【買い物時の移動に関する困りごと】



資料：市民アンケート

3. 高校生の高い送迎割合と学校周辺の渋滞

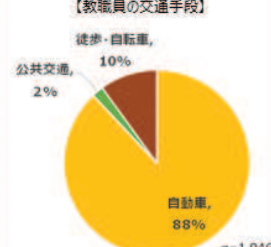
【高校生の主な通学手段】



資料：高校生アンケート ※市内4校平均

4. 西側民間住宅地区の開発に伴う交通量の増加

【教職員の交通手段】



資料：琉球大学ヒアリング

5. バス事業者の厳しい経営環境・人手不足

【市内を運行する路線バス4社の運転手数】



資料：沖縄総合事務局「R4運輸要覧」

6. 高い路線バスのサービス水準と低い利用率

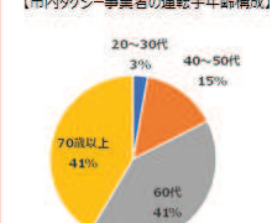
【道路区間別のバス運行本数】



資料：バスマップ沖縄、バス事業者HP

7. タクシー事業者の厳しい経営環境・人手不足

【市内タクシー事業者の運転手年齢構成】



資料：タクシー事業者ヒアリング

8. 西側民間住宅地区への移動ニーズとバス路線のギャップ

【公共交通の改善意向】



資料：市民アンケート

宜野湾市地域公共交通計画

6

3-2 課題

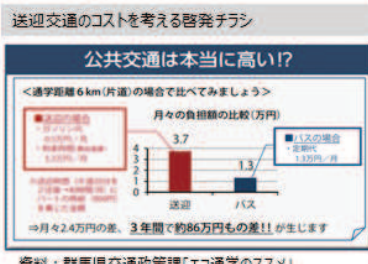
1. 路線バス、タクシー、コミュニティ交通等の機能整理とネットワークの構築



2. 地域内の移動を支える交通サービスの検討



3. 高校生の送迎交通からの交通手段の転換促進



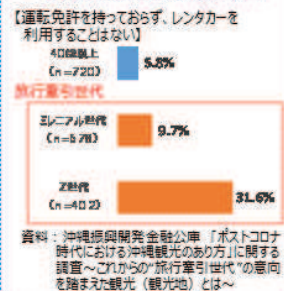
4. 公共交通の利用環境の改善



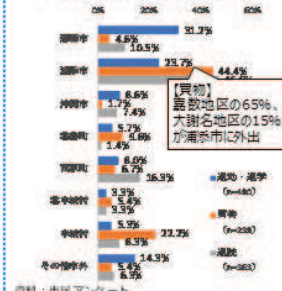
5. 琉球大学医学部及び大学病院移設後の西普天間住宅地区周辺の円滑な交通の確保



6. 車を利用しない観光客向けの公共交通利用環境の改善



7. 周辺市町村と連携した公共交通の確保維持活性化



4-1 将来都市像及びまちづくりの方針

■第4次宜野湾市総合計画(H29年度～R6年度)

将来像	人がつながる 未来へつなげる ねたてのまち 宜野湾 ～活気にあふれ、豊かですみよいまちを目指して～
基本目標	目標5：安全・快適で、持続的発展が可能なまち
基本施策	交通ネットワークの整備 -新交通システムの構築

■宜野湾市都市計画マスタープラン(R3～R23)

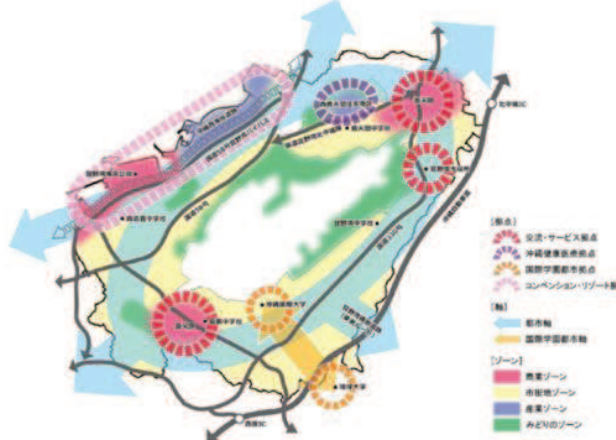
将来都市像	未来を育む ねたてのまち 宜野湾 ～魅力ある暮らしとにぎわいあふれる交流共生都市～
都市づくりのテーマ	交通環境が整った都市づくり 誰もが多様な手段で安全・快適に都市内や都市間を移動することができる自動車に頼りすぎない歩いて暮らせる都市を目指す
将来都市構造(短期・中期)	拠点機能の維持・充実と拠点連携、循環型都市構造の強化
交通体系の基本方針	(2) 持続可能で利便性の高い公共交通網の充実

■宜野湾市都市交通マスタープラン(H24～R12)

都市像(基本理念)	「ねたて」の都市・ぎのわんを支える地域の振興と人と環境にやさしい交通の実現
将来都市交通体系	広域幹線・都市圏幹線・市内幹線・交通結節点、MM
基本目標	1：将来都市構造の実現と都市活力を想像する交通環境づくり 2：誰もが移動しやすく暮らしやすい交通環境づくり 3：環境に配慮した交通環境づくり

■将来都市構造(短期・中期目標)

宜野湾市都市計画マスタープランでは、以下の将来像が示されており、「交流・サービス拠点」(普天間、宜野湾市役所周辺、真栄原)、「沖縄健康医療拠点」(西普天間住宅地区)、「国際学園都市拠点」(琉球大学・沖縄国際大学周辺)、「コンベンション・リゾート拠点」(西海岸)の4つの拠点が設定されています。これら拠点は「都市軸」及び「国際学園都市軸」の2つの軸で結ばれています。



本市の総合計画や都市計画マスタープラン、都市交通マスタープランで示す「将来都市像及びまちづくりの方針」を踏まえ、地域公共交通の基本理念を定めます。

～モビリティの選択肢がある便利なまち～

※シームレスとは・・・
「縫き目のない」という意味で、転じて複数のサービス間のバリアをとり除き、容易に複数のサービスを利用することができることを指す。交通のシームレス化とは、複数の交通手段の接続性を改良することを目指す。

基本理念を踏まえ、以下、基本方針を定めます。

多様化かつ流動的な移動ニーズに対して、共創とデジタル技術をもって対応し、日常生活を支える安全で快適な移動環境の構築を目指します。

駐留軍用地跡地の新たなまちづくりや既存市街地の機能更新等で生じる交通需要や、周辺市町村との広域移動に対応した交通ネットワークの構築を目指します。

交通分野におけるGX*や環境に配慮した交通行動への啓発などに取り組み、環境負荷の少ない持続可能な公共交通の実現を目指します。

※GX：グリーントランスフォーメーションの略。温室効果ガスを削減することで、地球温暖化をはじめとした環境破壊や気候変動の課題に取り組むことを目的とした活動

官野濱市地域公共交通計画

本市における地域公共交通の問題点・課題を踏まえ、本計画の目標、目標の達成状況を定量的・客観的に評価するための指標を設定します。

■路線バス、タクシー、 コミュニティ交通等の 機能整理とネットワー クの構築

■地域内の移動を支える交通サービスの検討

■高校生の送迎交通からの交通手段の転換促進

■公共交通の利用環境の改善

■琉球大学医学部及び大学病院移転後の西普天間住宅地区周辺の円滑な交通の確保

■車を利用しない観光客 向けの公共交通利用環 境の改善

■ 周辺市町村と連携した公共交通の確保維持活性化

計画の目標	指標	現状値	目標値	備考
		2022年 (R4年)	2028年 (R10年)	
	指標1： 路線バス年間利用者数	8.2百万人/年 (R3年)	12.0百万人/ 年	コロナ禍前の水準を目標 に設定
目標①： 公共交通サービスの 充実を図る	指標2： コミュニティ交通年間利用者 数	0人	増加	導入を目指す
	指標3： サイクルステーションの設置 箇所数	18箇所 (R5年)	25箇所	他都市における人口当た りの設置箇所数を目安に 設定
目標②： 公共交通で移動でき る環境を整える	指標4： 交通結節点の整備箇所数	0箇所	1箇所	交通結節点のモデルを整 備
目標③： 公共交通の利用を促 進する	指標5： 高校通学時の公共交通利用率	32.5%	40.0%	最も送迎が多い高校の送 迎割合40%まで、公共交 通利用率を引き上げる
	指標6： モビリティ・マネジメントの 実施学校数	0校	6校	小中高で 各2校実施
目標④： 人と地球にやさしい 交通体系を構築する	指標7： 日常生活における歩行等の運 動者の割合	男性：33.9% 女性：33.2%	増加	健康ぎのわん21に準拠

宜野湾市地域公共交通計画

10

第6章 目標達成に向けた施策・事業



6-1 施策メニュー

目標達成に向け、大項目で12、小項目で21の施策を推進します。また、優先的に取り組む施策を右のとおり設定します。

計画の目標	施策体系
目標①： 公共交通サービスの充実を図る	施策1：路線バスサービスの充実 1-1 西普天間住宅地区路線バス新設検討 1-2 東西方向路線の利便増進検討 1-3 基幹バスシステム構築の推進検討 施策2：コミュニティ交通等の導入 2-1 新たな移動サービスの導入検討 2-2 タクシーの利活用施策の検討 2-3 シェアサイクル等の推進支援 施策3：ビッグデータ活用による交通マネジメント 3-1 ビッグデータ活用に向けた各種データの整理 施策4：多様な交通サービス等との連携 4-1 周辺市町村との交通サービス等の連携検討 4-2 他分野との共創による新たな仕組みづくり
	施策5：交通結節点の整備・機能強化 5-1 地域拠点の整備、交通拠点の機能強化 施策6：安心・安全な利用環境の整備 6-1 バス停における上屋整備やベンチ等の設置検討 6-2 地域内の歩行空間の安全性向上検討（道路行政と連携） 施策7：公共交通安全の確保等の充実 7-1 提供されている情報の周知（サービス水準、バスロケ等） 施策8：乗継利用や利用しやすい仕組みの充実 8-1 MaaS等の普及促進
	施策9：高校生の送迎交通からの交通手段転換 9-1 学校教育におけるモビリティ・マネジメントの推進 施策10：西普天間住宅地区周辺の渋滞対策 10-1 市職員の公共交通利用促進・時差通勤 10-2 西普天間住宅地区及び周辺地区における円滑な移動環境の形成 10-3 西普天間交通対策ワーキングチーム
	施策11：環境に配慮した車両の充実、環境配慮型交通手段への推進 11-1 バス、タクシーへのエコカー導入促進と公用車へのエコカー導入促進 11-2 市職員の公共交通利用促進・時差通勤（再掲） 施策12：歩ライフスタイルの普及拡大 12-1 歩ライフスタイルの普及拡大（西普天間住宅地区など）
目標②： 公共交通で移動できる環境を整える	
目標③： 公共交通の利用を促進する	
目標④： 人と地球にやさしい交通体系を構築する	

優先施策
施策1：路線バスサービスの充実 市民の公共交通利用の促進、西普天間住宅地区へのアクセス向上に向けた路線バスネットワーク充実に向けた取り組みを推進
施策2：コミュニティ交通等の導入 公共交通空白地域における移動手段の確保を図るため、障がい者や高齢者の移動確保といった社会福祉の観点も考慮して、最寄りのバス停等への新たな移動手段の導入を検討
施策5：交通結節点の整備・機能強化 乗継の利便性を高め、公共交通の利用促進を図るため、交通結節点の整備を推進
施策9：高校生の送迎交通からの交通手段転換 高校生の送迎交通による渋滞緩和に加え、今後の公共交通利用習慣づくりに向けて、高校生の送迎交通対策を継続的に推進
施策10：西普天間住宅地区周辺の渋滞対策 琉球大学医学部及び大学病院の移設に伴う幹線道路の渋滞や、生活道路への通過交通の増加等への対策を、沖縄県、琉球大学と連携して実施

宜野湾市地域公共交通計画

11

第6章 目標達成に向けた施策・事業



6-2 施策の概要

計画の目標	施策体系	実施主体	市担当課	実施内容
目標①： 公共交通サービスの充実を図る	施策1：路線バスサービスの充実	西普天間住宅地区で新たに発生する交通需要や、ニーズの高い市内東西間の移動需要に対して、路線の新設や改良を検討する。		
	1-1 西普天間住宅地区路線バス新設検討	琉球大学、沖縄県、宜野湾市、バス事業者	都市計画課	検討、実証運行
	1-2 東西方向路線の利便増進検討	宜野湾市、バス事業者	都市計画課	検討、実施
	1-3 基幹バスシステム構築の推進検討	沖縄県、宜野湾市、那覇市、浦添市、北中城村、沖縄市、バス事業者	都市計画課	推進
	施策2：コミュニティ交通等の導入	タクシーの利活用を促進するとともに、路線バスを補完し、地域のニーズ（高齢者の移動等）に応じた柔軟な交通サービスの導入を検討する。		
	2-1 新たな移動サービスの導入検討	宜野湾市、交通事業者、民間事業者、自治会等	都市計画課、介護長寿課、環境対策課	検討、実証運行
	2-2 タクシーの利活用施策の検討	宜野湾市、タクシー事業者	都市計画課、介護長寿課	検討、実施
	2-3 シェアサイクル等の推進支援	宜野湾市、民間事業者	都市計画課、産業政策課	推進
	施策3：ビッグデータ活用による交通マネジメント	交通関連の各種データを連携させたプラットフォームを構築し、交通渋滞の分析、対策の検討、効果のモニタリング等を行う。		
	3-1 ビッグデータ活用に向けた各種データの整理	宜野湾市	都市計画課	検討、実施
	施策4：多様な交通サービス等との連携	市域をまたぐ移動に対応した交通体系の構築、地域の旅客輸送サービスと連携した交通体系の構築に向けて、各関係機関と協議・連携を図る。		
	4-1 周辺市町村との交通サービス等の連携検討	沖縄県、宜野湾市、浦添市、北谷町、北中城村、中城村、西原町	都市計画課	検討
	4-2 他分野との共創による新たな仕組みづくり	宜野湾市、交通事業者、民間事業者		検討

宜野湾市地域公共交通計画

12

第6章 目標達成に向けた施策・事業



計画の目標	施策体系	実施主体	市担当課	実施内容
目標②： 公共交通で移動できる環境を整える	施策5：交通結節点の整備・機能強化	持続可能でシームレスな公共交通ネットワークの要所となる地域拠点、交通拠点について、待合環境の充実、他交通モードとの乗継環境の充実、交通情報や周辺エリア情報を含む情報案内の充実など、機能強化を図る。		
	5-1 地域拠点の整備、交通拠点の機能強化	宜野湾市、沖縄県、琉球大学、交通事業者、道路管理者	都市計画課、基地跡地推進課	検討、実施
	施策6：安心・安全な利用環境の整備	誰もが利用しやすい公共交通体系に向けて、バス停の利便性向上（上屋整備やベンチの設置）、バス停までのアクセス環境の改善を図る。		
	6-1 バス停における上屋整備やベンチ等の設置検討	宜野湾市、交通事業者、沖縄県	都市計画課	検討
	6-2 地域内の歩行空間の安全性向上検討（道路行政と連携）	宜野湾市、道路管理者、警察	道路整備課、生活安全課、教育委員会	検討
	施策7：公共交通関連の情報発信の充実	公共交通への関心喚起や利用環境のさらなる充実に向けて、運行情報や関連情報などの情報発信を強化する。		
	7-1 提供されている情報の周知（サービス水準、バスロケ等）	宜野湾市、交通事業者	都市計画課	検討、実施
	施策8：乗継利用や周遊しやすい仕組みの充実	路線の乗継や他交通モード間の乗継、公共交通を利用した周遊などの利便性の向上に向けて、複数の交通サービスの一元的な検索ツールの普及や、MaaSの普及、他分野等の共創による公共交通の利用促進を検討する。		
	8-1 MaaS等の普及促進	宜野湾市、沖縄県、交通事業者、民間事業者	都市計画課、観光スポーツ課	検討

第6章 目標達成に向けた施策・事業



計画の目標	施策体系	実施主体	市担当課	実施内容
目標③： 公共交通の利用を促進する	施策9：高校生の送迎交通からの交通手段転換	送迎交通の抑制に向けて、小学校、中学校、高校と連携し、モビリティ・マネジメントを展開する。		
	9-1 学校教育におけるモビリティ・マネジメントの推進	沖縄県（教育庁）、宜野湾市、バス事業者	教育委員会、都市計画課	検討、実施
	施策10：西普天間住宅地区周辺の渋滞対策	さらなる渋滞が想定される西普天間住宅地区周辺の渋滞問題に対して、県や琉球大学と協働して、交通手段の転換や需要の時間的分散、自動車交通量の発生軽減など多面的な対策を検討する。		
	10-1 市職員の公共交通利用促進・時差通勤	宜野湾市	都市計画課、人事課、環境対策課	検討、実施
	10-2 西普天間住宅地区及び周辺地区における円滑な移動環境の形成	琉球大学、宜野湾市	都市計画課	検討
	10-3 西普天間交通対策ワーキングチーム	宜野湾市、沖縄県、琉球大学	都市計画課、基地跡地推進課	開催
目標④： 人と地球にやさしい交通体系を構築する	施策11：環境に配慮した車両の充実、環境配慮型交通行動への推進	環境面の持続可能な公共交通体系の実現に向けて、公共交通の車両や公用車の低炭素化、市民向けのモビリティ・マネジメントを推進する		
	11-1 バス、タクシーへのエコカー導入促進と公用車へのエコカー導入促進	沖縄県、宜野湾市、交通事業者	総務課、環境対策課	検討、推進
	11-2 市職員の公共交通利用促進・時差通勤（再掲）	宜野湾市	都市計画課、人事課、環境対策課	検討、実施
	施策12：歩くライフスタイルの普及拡大	市内の交通渋滞緩和や市民の肥満・フレイルといった交通面、健康面の課題解消に向けて、健康増進と公共交通利用促進の包括的な取り組みを推進する。		
	12-1 歩くライフスタイルの普及拡大（西普天間住宅地区など）	宜野湾市	健康増進課、介護長寿課、都市計画課	検討、実施

新たな交通サービス手法の整理

1. 道路運送法における乗合事業の位置付け

- 道路運送法では、自動車の旅客輸送方法として、事業用（緑ナンバー）と自家用（白ナンバー）に分けられ、それぞれ多様な運行方法（事業区分）があります。



新たな交通サービス手法の整理

2. 交通サービスの特性

(1) 運行車両

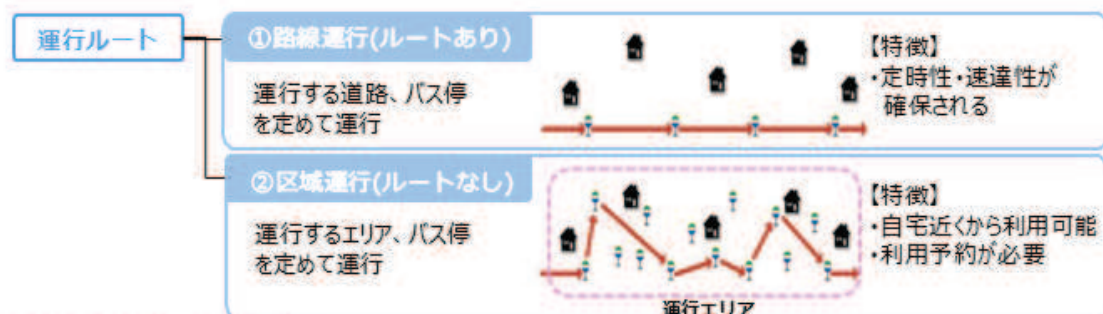
・乗合事業に用いられる運行車両は、想定される利用者数に応じて適切な車両を選定します。

車両		中型バス	小型バス	ジャンボタクシー	小型タクシー	グリーンスローモビリティ
						
定員(目安)		約60人	約30人	10人	5人	3~4人
車両費		大 約2,100万円	約1,700万円	約500万円 (※中古改造車含む)	約350万円	小 約230万円
運行可能な道路	幹線道路	●	●	●	●	
	街路		●	●	●	
	細往路			●	●	●

(2) 運行形態

・利用者数や利用頻度、利用者の居住分布状況、目的地の立地状況などによって、運行ルート、運行ダイヤ、利用方法を組み合わせて設定します。

① 運行ルート



② 運行ダイヤ・利用方法

運行ダイヤ ・利用方法	①ダイヤあり ・予約不要	ダイヤ通りに運行	【特徴】 ・定時性が確保される (通勤・通学等の時間が決まった用事に適する)
	②ダイヤなし ・予約要	運行時間帯のみ定めて、予約に応じて都度運行	【特徴】 ・利用者のニーズへの適応性が高く、利便性が高い
	③ダイヤあり ・予約要	予約があるときのみダイヤ通りに運行	【特徴】 ・時間が読みやすい ・需要が僅少の場合に適する

新たな交通サービス手法の整理

3. コミュニティバス・デマンド交通の運行形態

①運行形態

①運行ルート	路線運行（ルートあり）	区域運行（ルートなし）
②運行ダイヤ・利用方法	ダイヤあり・予約不要	ダイヤなし・予約要
運行形態	コミュニティバス 	デマンド交通（区域） 
	大  路線定期運行	小  区域運行

②特徴・導入イメージ

	特徴・導入イメージ
コミュニティバス 	<特徴> ・路線バスと同じ定路線・ダイヤ運行、予約不要のためサービスを理解しやすい ・11人乗りの車両の適用が一般的で、複数の利用者を一度に輸送可能 ・車両が大きくなるため、細街路の運行に注意が必要、所要時間にも影響を及ぼす懸念がある ・利用がなくても運行するため、需要が少ないと採算性が悪化 <導入イメージ> ・常時複数の需要があり、移動方向も同方向にまとまっている場合に適する
デマンド交通（区域） 	<特徴> ・乗車地点と降車地点、運行ルートの自由度が高いため、ニーズに応じた柔軟な運行が可能 ・予約に応じて都度運行するため、需要が少ない場合に運行効率性が高い ・利用者側には予約手続、運行側には配車手続が生じる ・小型車両の適用により、細街路の円滑な運行が可能（AIデマンド） ・複数の予約に対して効率的な運行が可能 ・直前までの予約受付が可能 <導入イメージ> ・居住地、目的地が面的に広がっていて、様々な移動方向が生じている場合に適する ・同時時間帯に複数の予約が生じるなど一定の需要が見込まれる場合にAIデマンドが有効

野高地区

■野高地区の人口と移動制約者数 (単位:人)

総人口	人口 (65~74)	人口 (75歳以上)	移動制約者数*
7,260	793	756	307

資料: 総務省国勢調査

※人口は総務省国勢調査の250mメッシュより国勢調査で算出

※移動制約者=人口(65~74)×10.1%+人口(75歳以上)×30.1%

■野高地区の非免許保有率 (単位:人)

回答者数	非免許保有者*	非免許保有率
65~74歳	425	43
75歳以上	286	86

資料: 総務省国勢調査

※非免許保有者: 総務省国勢調査で「持っている」と回答した方

買物・通院での移動状況

■買物での主な移動手段

順位	非免許保有者	順位	免許保有者
1位	車(家族等の送迎)	1位	車(自家用車)
2位	徒歩・自転車	2位	徒歩・自転車
3位	車(自家用車)	3位	タクシー
	計		計

■通院での主な移動手段

順位	非免許保有者	順位	免許保有者
1位	車(家族等の送迎)	1位	車(自家用車)
2位	タクシー	2位	車(自家用車)
	計		計

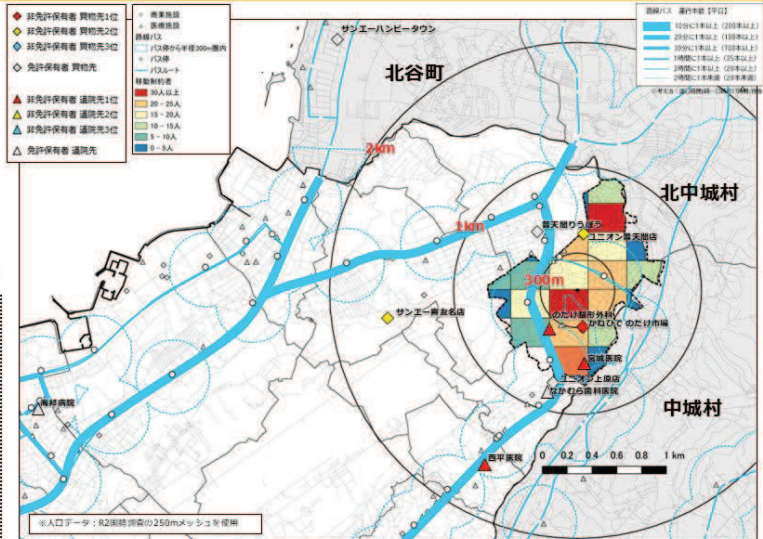
■買物先

順位	非免許保有者	順位	免許保有者
1位	おおいでがけ市場	1位	おおいでがけ市場
2位	サンエー喜友名店	2位	ユニオン喜友名店
3位	サンエー喜友名店	3位	サンエー喜友名店
	計		計

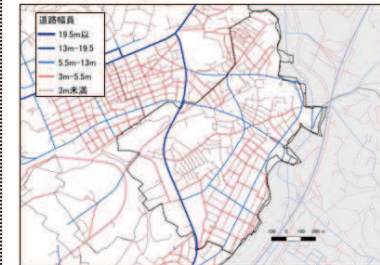
■通院先

順位	非免許保有者	順位	免許保有者
1位	中部医療センター	1位	中部医療センター
2位	野高整形外科	2位	野高整形外科
3位	野高内科	3位	野高内科
	計		計

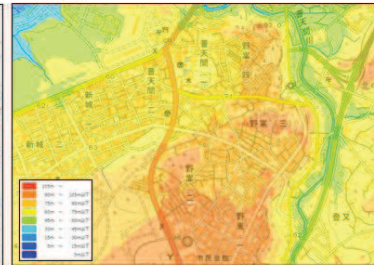
*の順位は非免許保有者のみで順位は異なる



■幅員別道路状況図



■標高図



資料: 国土地理院図

新城・喜友名地区

■新城・喜友名地区の人口と移動制約者数 (単位:人)

総人口	人口 (65~74)	人口 (75歳以上)	移動制約者数*
6,819	635	689	272

資料: 総務省国勢調査

※人口は総務省国勢調査の250mメッシュより国勢調査で算出

※移動制約者=人口(65~74)×10.1%+人口(75歳以上)×30.1%

■新城・喜友名地区の非免許保有率 (単位:人)

回答者数	非免許保有者*	非免許保有率
65~74歳	425	43
75歳以上	286	86

資料: 総務省国勢調査

※非免許保有者: 総務省国勢調査で「持っている」と回答した方

買物・通院での移動状況

■買物での主な移動手段

順位	非免許保有者	順位	免許保有者
1位	車(家族等の送迎)	1位	車(自家用車)
2位	徒歩・自転車	2位	徒歩・自転車
	計		計

■通院での主な移動手段

順位	非免許保有者	順位	免許保有者
1位	車(家族等の送迎)	1位	車(自家用車)
2位	タクシー	2位	車(自家用車)
	計		計

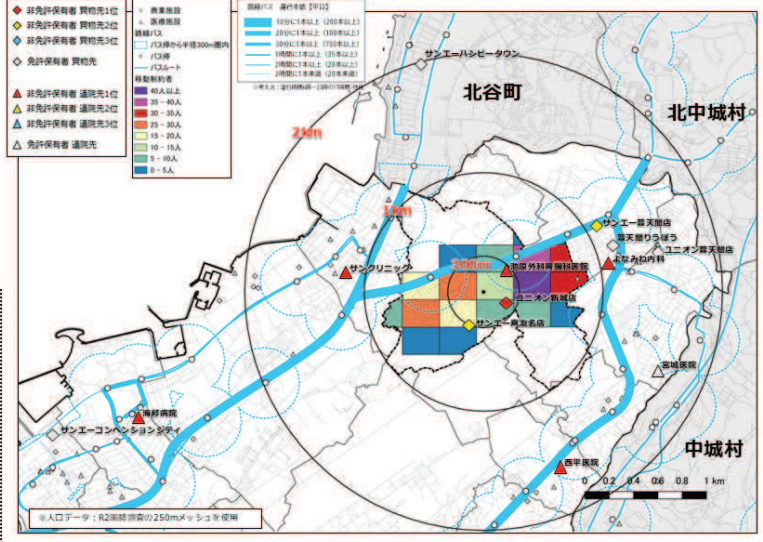
■買物先

順位	非免許保有者	順位	免許保有者
1位	ユニオン喜友名店	1位	サンエー喜友名店
2位	サンエー喜友名店	2位	サンエー喜友名店
	計		計

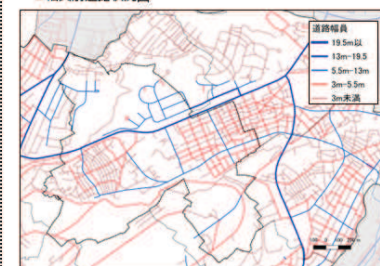
■通院先

順位	非免許保有者	順位	免許保有者
1位	中部医療センター	1位	中部医療センター
2位	野高整形外科	2位	野高整形外科
	計		計

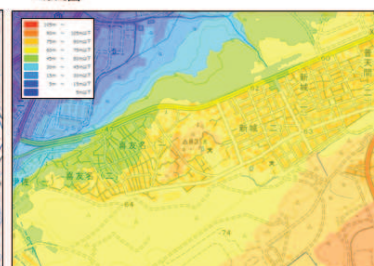
*の順位は非免許保有者のみで順位は異なる



■幅員別道路状況図



■標高図



資料: 国土地理院図

2-5-2 第2回地域公共交通推進協議会 開催前の事前協議

交通事業者ヒアリングにおいて、新たな交通サービス導入に対する理解を得られなかった事業者に対して、第2回地域公共交通推進協議会の開催前に個別協議を実施した。

宜野湾市より地域公共交通推進協議会で諮る事項について概要を説明し、意見交換を行った。

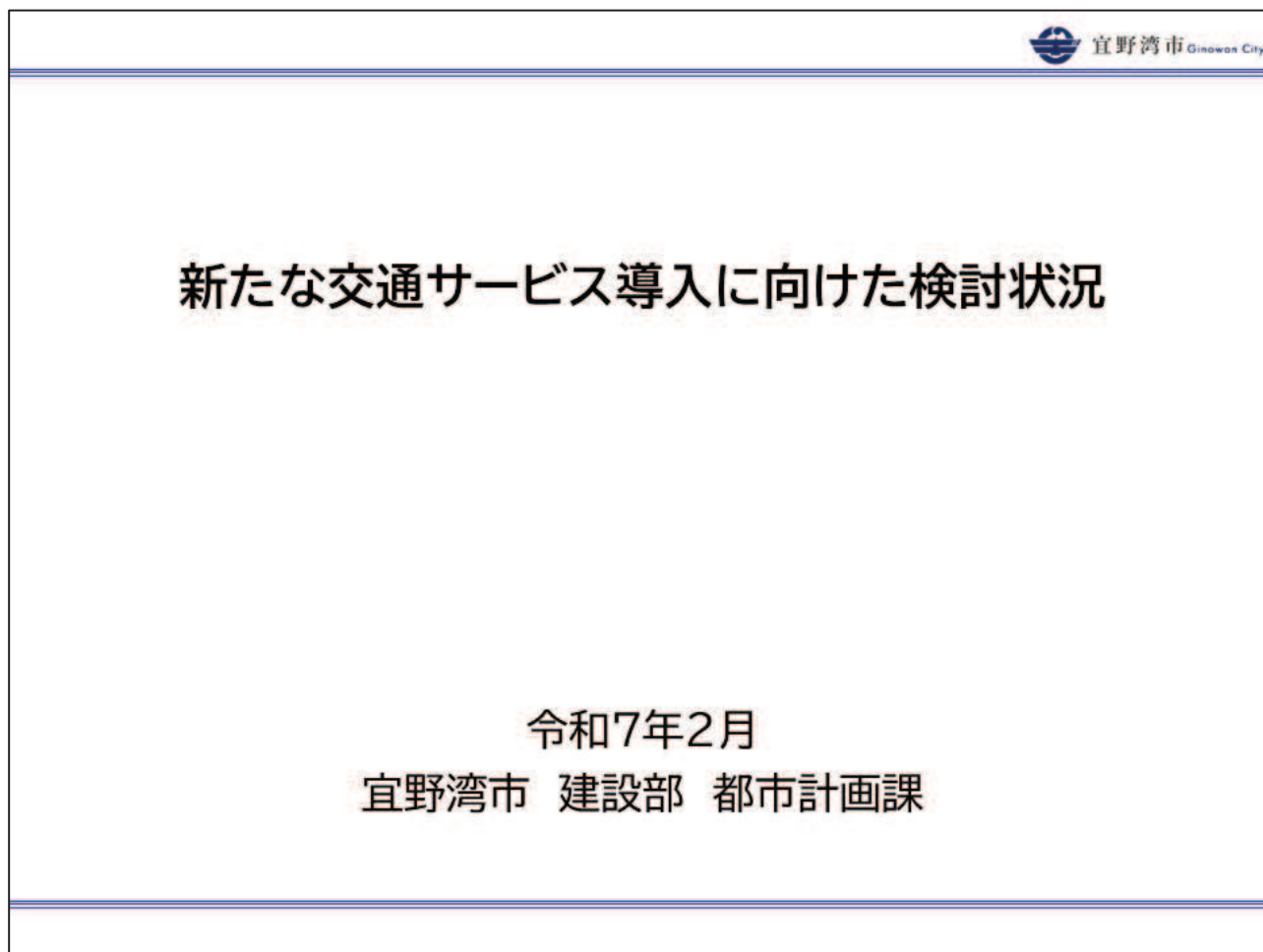
① 那覇バス株式会社・株式会社琉球バス交通

概要
会 社 名：那覇バス株式会社・株式会社琉球バス交通 部署・氏名：小川代表取締役、業務部総務課 大岡係長 日 時：令和7年2月4日 場 所：琉球バス交通本社 市の出席者：新崎係長、喜納氏
主な指摘・ご意見
- 交通空白の根拠となるバス圏域 300m は、どこからきている数字なのか。宜野湾市はバスが多く運行しており、北部地域と比較したら、バス停も近い方ではないか。協議会でも質問するので、他地域の例など確認しておいていただきたい。 - 普天間、愛知などは少し歩けばバス停があるのではないか。坂道が多い場所は大変かもしれないが、平坦な場所ではそれほど困るとは感じなかった。野嵩、嘉数が交通空白というのはまだ理解できるが、その他の場所は交通空白とは思えない。 - 糸満市であった例だが、デマンド交通「いとちゃん mini」は一部がバス路線と被っており、利用者がバスに乗らなくなった。それでは国庫補助や県の補助を受けて、赤字を出しながらバスを運行している意味がない。利用者視点ではデマンドが良いとなるのだから、路線が被らないことが一番重要だと考える。 - バス事業者としては、やはり既存のバス路線との兼ね合いは気になる。

【協議で使用了資料】

	資料
資料 1	新たな交通サービス導入に向けた検討状況

■ 資料 1



1. 地域公共交通計画の位置づけ

■計画期間

令和6年度～10年度(5年間)

■基本理念

ねたてのまちを支えるシームレス交通体系
～モビリティの選択肢がある便利なまち～

※シームレスとは・・・

「縫ぎ目のない」という意味で、転じて複数のサービス間のバリアを取り除き、容易に複数のサービスを利用することができることを指す。交通のシームレス化とは、複数の交通手段の接続性を改良することを言う。

■基本方針

方針
1

生活を支える公共交通の実現

多様化かつ流動的な移動ニーズに対して、共創とデジタル技術をもって対応し、日常生活を支える安全で快適な移動環境の構築を目指します。

方針
2

都市の成長を高める公共交通の実現

駐留用地跡地の新たなまちづくりや既存市街地の機能更新等で生じる交通需要や、周辺市町村との広域移動に対応した交通ネットワークの構築を目指します。

方針
3

環境に配慮した公共交通の実現

交通分野におけるGX※や環境に配慮した交通行動への啓発などに取り組み、環境負荷の少ない持続可能な公共交通の実現を目指します。

■地域公共交通の将来像

本計画における将来ネットワークイメージは、計画期間5年後以降も見据えて中長期的な視点で作成しています。

■将来ネットワークイメージ



2

1. 地域公共交通計画の位置づけ

■目標達成に向けた施策・事業

計画の目標	施策体系
目標①： 公共交通サービスの充実を図る	施策1：路線バスサービスの充実 1-1 西首天間住宅地区路線バス新設検討 1-2 東西方向路線の利便増進検討 1-3 基幹バスシステム構築の推進検討 施策2：コミュニティ交通等の導入 2-1 新たな移動サービスの導入検討 2-2 タクシーの利活用施策の検討 2-3 シェアサイクル等の推進支援 施策3：ビッグデータ活用による交通マネジメント 3-1 ビッグデータ活用に向けた各種データの整理 施策4：多様な交通サービス等との連携 4-1 周辺市町村との交通サービス等の連携検討 4-2 他分野との共創による新たな仕組みづくり 施策5：交通結節点の整備・機能強化 5-1 地域拠点の整備、交通拠点の機能強化 施策6：安心・安全な利用環境の整備 6-1 バス停における上屋整備やベンチ等の設置検討 6-2 地域内の歩行空間の安全性向上検討(道路行政と連携) 施策7：公共交通関連の情報発信の充実 7-1 提供されている情報の周知(サービス水準、バスログ等) 施策8：乗車利用や周遊しやすい仕組みの充実 8-1 MaaS等の普及促進 施策9：高校生の送迎交通からの交通手段転換 9-1 学校教育におけるモビリティ・マネジメントの推進 施策10：西首天間住宅地区周辺の渋滞対策 10-1 市職員の公共交通利用促進・時差通勤 10-2 西首天間住宅地区及び周辺地区における円滑な移動環境の形成 10-3 西首天間交通対策ワーキングチーム 施策11：環境に配慮した車両の充実、環境配慮型交通行動への推進 11-1 バス、タクシーへのエコカー導入促進と公用車へのエコカー導入促進 11-2 市職員の公共交通利用促進・時差通勤(再掲) 施策12：歩くライフスタイルの普及拡大 12-1 歩くライフスタイルの普及拡大(西首天間住宅地区など)
目標②： 公共交通で移動できる環境を整える	
目標③： 公共交通の利用を促進する	
目標④： 人と地球にやさしい交通体系を構築する	

施策2-1.新たな移動サービスの導入検討

公共交通空白地域にお住まいの方や、高齢者等の交通弱者の移動手段を確保するため、新たな移動サービスの導入を検討します。

新たな移動サービスは、交通手段の適性や導入条件を踏まえ、**公共交通空白地域の実態調査や、地域との意見交換を交えながら**検討を進めていきます。

また、市の境界部に位置する交通空白地域については、隣接する市町村との乗り入れや共同運行等の連携も検討します。

	2024年 (R6)	2025年 (R7)	2026年 (R8)	2027年 (R9)	2028年 (R10)
新たな移動サービスの導入検討					
新たな移動サービスの実証運行					

宜野湾市地域公共交通計画P74より抜粋

- ◆ 公共交通空白地域の実態調査(地域特性の分析)や、自治会ヒアリング等を行います
- ◆ 令和8年度の実証運行実施に向けた方針を整理します

3

2. 地域特性分析

2-1. 実証運行の方向性 ※これまでの経緯、昨年度までの調査成果に基づき整理したもの

平成24年度

【目的】

- ① 基地による環状的な都市構造に対応した環状公共交通の確保
- ② 路線バスの空白域の解消に対応し、すべての市民の生活交通の確保
- ③ 高齢者や障がい者などの外出・移動を支援する福祉バス機能の確保
- ④ 市民の多様なニーズに対応した利便性の高い公共交通の確保



環状型(市内一周)
コミュニティバス実証運行を検討

※実証運行には至っていない

今回(R8開始予定)

新たな交通サービス
導入の目的

- ◆ 公共交通空白地域にお住まいの方や高齢者など交通弱者の移動手段を確保し、もって、市民の外出機会の増進や社会活動への参加の促進など健康や豊かな生活を支えます。
- ◆ 既存公共交通を補完することで市内の公共交通ネットワークの重層化並びに利便増進を図り、自家用車から公共交通への転換を促進します。

【社会環境変化】

- 少子高齢化の進展
- 高齢ドライバー交通事故に対する関心(一方で、なかなか進まない免許返納)
- 交通事業者における運転手不足(「改善基準告示」の改正)
- 技術革新(AI、自動運転等)



【市民の声(R4調査結果)】

- 公民館、日常生活における買い物や通院など身近な移動ニーズが高い
- バス停まで歩くのがきつい、タクシーがなかなか来ないなどの意見が多い
- 依然として、市内一周(コミバス)を要望する声が多い



【本市の特性】

- 普天間飛行場の存在による非効率な都市構造(東西の移動制約)
- 交通渋滞が顕著(公共交通の定時性の低下)
- 主要幹線道路、幹線道路以外は幅員の狭い道路が多い

実行運行への示唆

- 実証運行段階では、必ずしも市全域(環状型)にこだわる必要はないのでは？
- 交通モードはコミュニティバスに限らず、小回りが利くサービスがいいのでは？
- 市民の移動ニーズを深掘りする必要があるのでは？

4

2. 地域特性分析

2-2. 地域特性分析

- ◆ 公共交通空白地域は、市外縁部、駐留軍用地境付近に点在(9地域) ※空白地域だけに着目しても特性把握は限定的？
- ◆ 地域特性の分析は、都市計画マスタープランにおける地域別構想の地域ごとに行う

【分析結果(ポイント)】

- ◆ 公共交通空白地域に居住する65歳以上の運転免許を保有していない人は、北地区436人、西地区90人、南地区530人、国際学園都市地区172人、東地区209人です。(県警資料を基に試算)
- ◆ 買い物や通院は、どの地区でも自地区内もしくは隣接地区で概ね済ませられている。外出先は多方面にあり様々な方向の移動がされている。(人流データ分析)
- ◆ 買い物時の困りごとは、どの地区も「荷物を運ぶのがつらい」「徒歩や自転車での移動が難しい」の意見が多い。(R4市民アンケート)
- ◆ 市内の路線バス便数が多いが、バスを利用しない理由に「目的地まで時間がかかる」「バス停が遠い」などが挙げられている。(R4市民アンケート)
- ◆ 運転手不足等を背景に予約を受け付けられないケースも発生している。(タクシー事業者ヒアリング)



5

2. 地域特性分析

2-3. 交通モードの検討

◆ 運行車両の一覧

※定員、全幅、全長、最小回転半径は、各車両の代表的な車種の数値を記載

車両	中型バス	小型バス	ジャンボタクシー	小型タクシー	リースローモビリティ	
					ゴルフカート	e-am10
定員(目安)	約60人	約30人	10人	5人	3~4人	16名
制限速度	法定速度	法定速度	法定速度	法定速度	時速20km未満	時速20km未満
全幅	2.3m	2.0m	1.8m	1.6m	1.3m	2.0m
全長	8.9m	6.2m	5.3m	4.4m	3.1m	4.9m
最小回転半径	7.6m	5.5m	6.1m	5.3m	3.5m	6.0m

- 市民アンケート結果等から、新たな交通サービスを市民が移動しやすいものにするには、**自宅や目的地近くまでの送迎が必要**では？
- 自宅近くまでの送迎を可能にするには、検討地区の道路幅員状況から、**幅員6m未満の道路を通行できる車両**が適している

◆ 運行形態の一覧

運行形態	路線定期運行	区域運行
	 コミュニティバス 大 ← 輸送量(利用者) → 小	 予約制 デマンド交通(区域)
運行ルート	路線運行(ルートあり)	区域運行(ルートなし)
運行ダイヤ・利用方法	ダイヤあり・予約不要	ダイヤなし・予約要
導入イメージ	常時乗客の需要があり、移動方向も同方向にまとまっている場合に運送する	居住地、目的地が面的に広がっていて、様々な移動方向が生じている場合に運送する

- 自宅や目的地近くまでの送迎ニーズに加えて、目的地となる施設は多くの地区で**面的に広がっており**、移動状況は、**多方向に多様な移動ニーズ**がある。
- 運行形態は、上記の移動ニーズに効率よく応えることが可能な**区域運行**が適切と考える。

6

3. 実証運行の実施方針(たたき台)

運行エリア・交通モード

■ 運行エリアはモデルとなる先行地区を選定

■ 交通モードはAIデマンド交通を想定

3-1. 目的(案)

- ① 実証運行結果(利用実績、利用者層、目的地等)の分析を行い、市民の移動ニーズ・需要量を把握する
- ② 公共交通空白地域における課題解決、日常生活における利便性向上などの効果を検証する
- ③ 実証運行の実績を評価する上で、健康まちづくりなど、他分野との共創によるクロスセクター効果を検証する

3-2. 展開方針(案)

- ① 実証運行エリアは、実証運行の分析を行いながら、段階的に拡大等の検討を行う
- ② 実証運行の実績や分析内容や、市民、利用者のご意見を踏まえ、必要に応じてサービスの改善を行う
- ③ 路線バスとの連携による相乗効果、路線バスの利用者数の変化等を分析し、路線バスとの親和性を検証する
- ④ AIデマンド交通以外の交通モードについても比較・検討を行い、本市にふさわしい交通サービスのあり方を検討する

3-3. スケジュール(案)

- ① 実証運行は、令和8年度開始をめざす
- ② 令和7年度は実証運行前の準備段階として位置づけ、関係機関調整や運行計画等の作成を進める

7

2-5-3 第2回地域公共交通推進協議会 開催後の情報共有

第2回地域公共交通推進協議会の開催後、協議会の委員ではない交通事業者を対象として、協議事項の共有及び意見交換を実施した。

① 沖東交通事業者協働組合・合名会社兼一タクシー

概要	
出席者：	沖東交通事業協同組合 幸頭部長 合名会社 兼一タクシー 兼次代表社員
日時：	令和7年2月27日
場所：	宜野湾市役所別館3階 建設部会議室
市の出席者：	新崎係長、喜納氏
主な指摘・ご意見	
・	タクシーがつかまらないという意見については、タクシーの給与形態が歩合制であることに起因している。よりお客様が集まる場所に行くため、空白地域に待機することはできない。ベースに入って営業をしていることもある。ベース内にもタクシー需要はあり、例えば基地内でワンメーターの移動や休日のベース外への移動、基地間の移動もある。慣れてしまえばベース内の営業の方が楽で、ベースでの営業が長い運転手はあまり外で営業したくない傾向もある。
・	宜野湾市として、今回の検討のゴールは決まっているのか。現時点では、漠然としていて具体的なイメージが見えないと感じる。タクシー会社としては、運転手の給与面を保証しないといけないので、具体的なイメージが見えないと検討しづらい。今日のヒアリングに2社しか来ていないのも、そのあたりに要因があるのではないか。
・	車を持っていない人、免許返納したい人に対してサービスを提供する、という点は理解できるが、実際に運行開始した際に利用者がいなかったらどうするのか。
・	実証運行を開始して、最初は利用者が伸びても、ある程度時間が経つと減少すると思う。その中でも使い続ける人が一定数いて、その利用者から口コミが広まって、利用者が段々と増えていく。利用が増えるまでの期間をどの程度我慢できるか、想定しておく必要がある。
・	運行する台数について、例えば2台確保したとしても、あまり長距離の移動を担ってしまうとその間他の予約に対応できなくなる。イメージとしては、ワンメーター～1,000円以内くらいの距離の移動ではないかと考える。
・	乗合タクシーなので乗合率を高めることが必要かと思うが、他地域では乗合のために大型の車両で運行しても全然人が乗っていないように感じる。それなら、小型の車両で運行した方が良いのではないかと考える。
・	南風原町のmobiは、1日当たり約20人の利用で、2人/時間、1回500円と聞いている。タクシー事業者目線では、貸し切りであれば事業として成り立つ。
・	地域の要望は、自治会に上がってくる。余程のことがないと市役所に直接言いに来ることはないと思うので、自治会と密に連携を取った方が良いと考える。自治会としっかり連携することで、周知・利用促進にもつながる。