

第 2 章

宜野湾市の地域特性・公共交通の現状

1. 地域特性
2. 公共交通の現状
3. 移動特性
4. 宜野湾市の地域特性・公共交通の現状まとめ

第2章 宜野湾市の地域特性・公共交通の現状

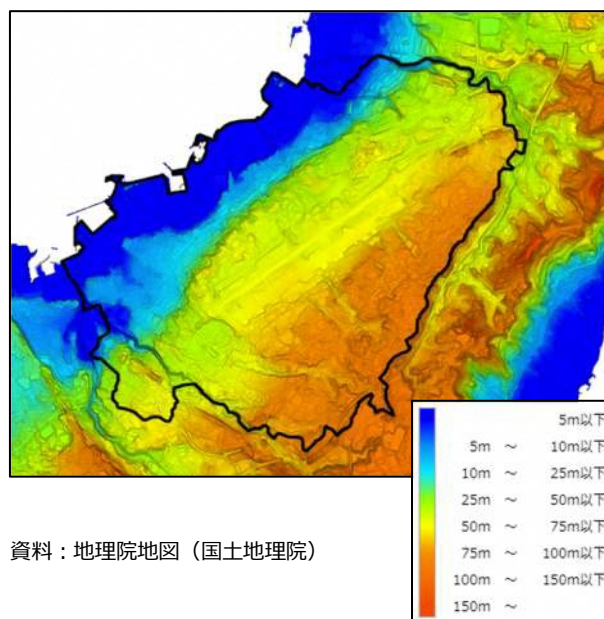
1. 地域特性

(1) 地形・土地利用の状況

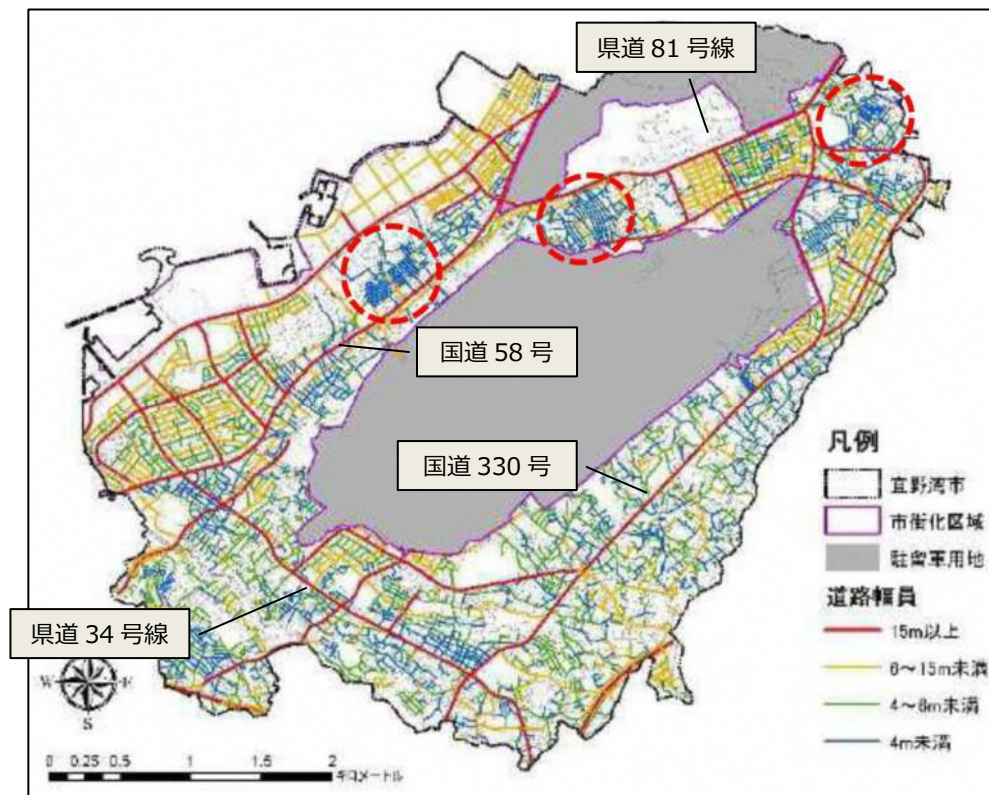
本市の地形をみると、西海岸部は低地（標高0～10m）が広がっていますが、国道58号を境に標高が一気に40m程度上がり、さらに東部に行くにつれて高く、国道330号は標高100m程度となります。道路網の骨格を形成する、国道58号、国道330号、県道34号線、県道81号線は起伏が激しく、坂道となっています。住宅街から幹線道路への生活道路も坂道が非常に多い状況にあります。

喜友名地区、普天間地区、野嵩地区、大山地区、嘉数地区などの一部の市街地は、幅員4m未満の狭隘な道路を中心とした道路網によって構成されています。

■本市の標高図



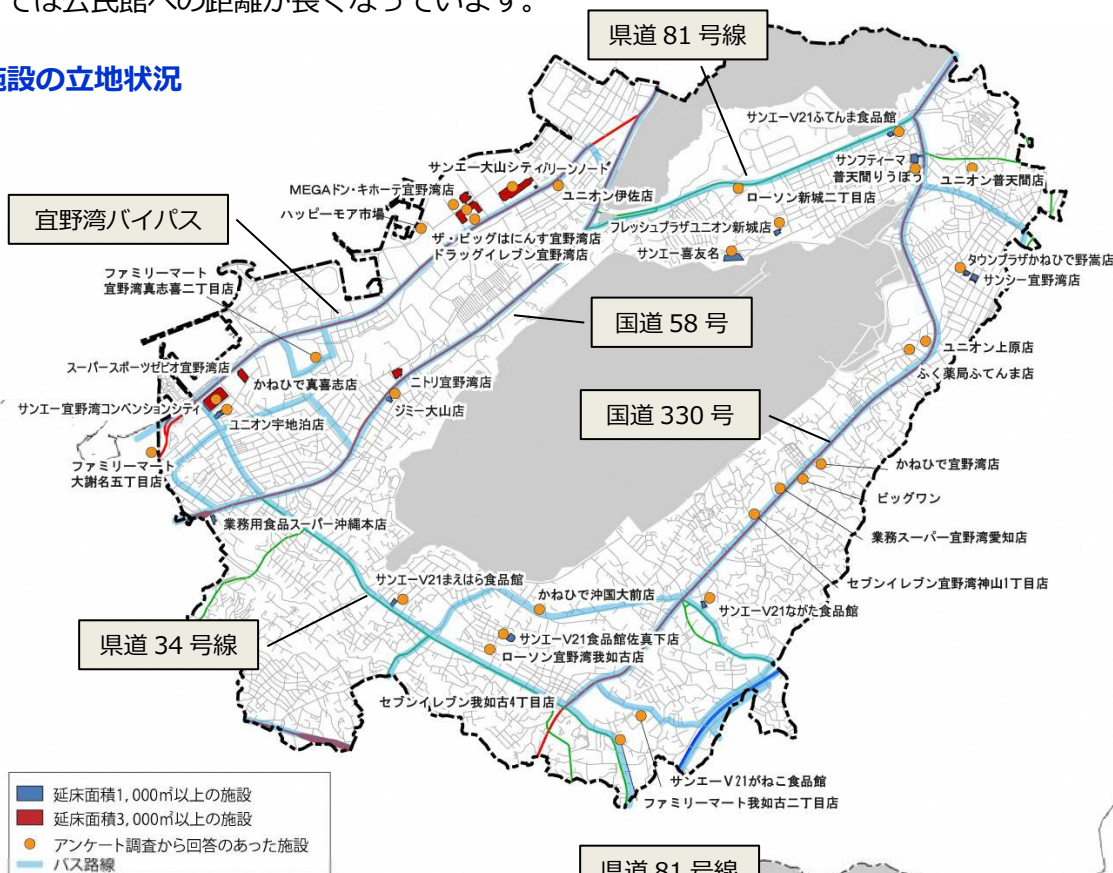
■幅員別道路状況図



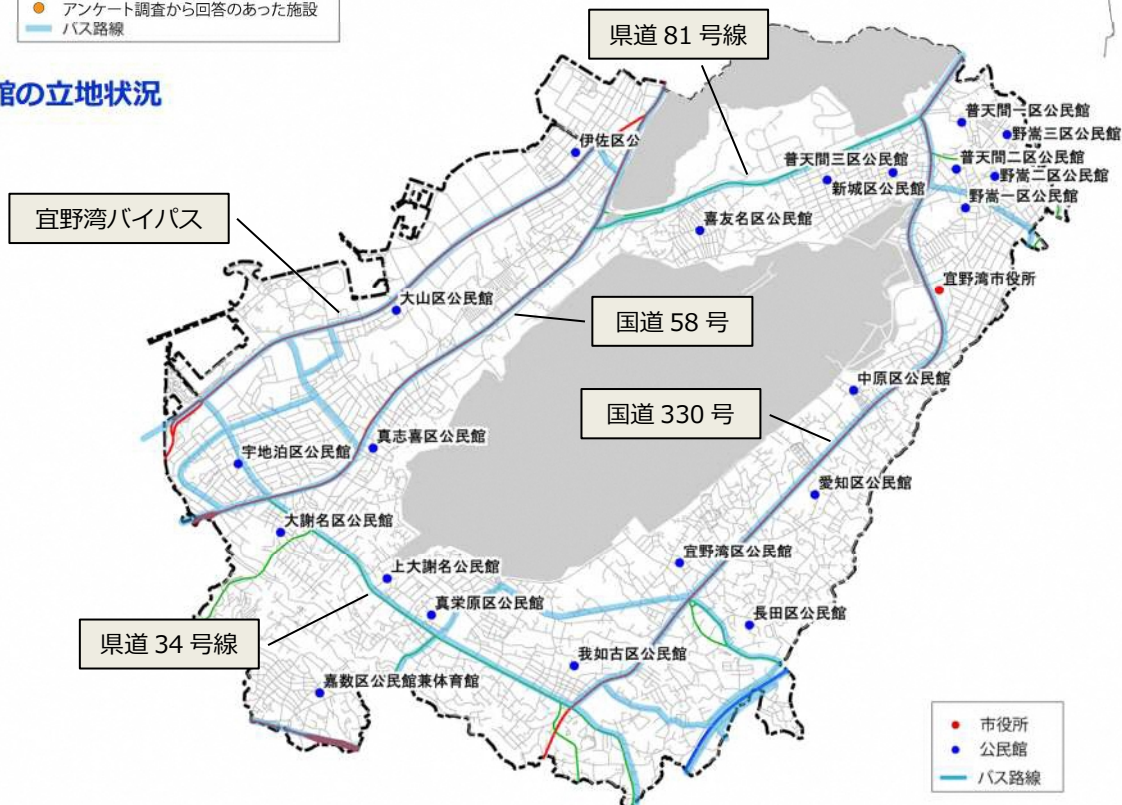
主な外出の目的地となる商業施設は、国道58号、国道330号、県道34号線、県道81号線、国道58号宜野湾バイパス（以下、「宜野湾バイパス」という。）の沿線に多く立地しています。これらの道路には路線バスが運行しており、道路軸上のバスでの移動は可能な状況です。ただし、住宅街からはこれらの道路まで徒歩等で移動することになります。

公民館は各行政区に1か所設けられており、長田区や大山区などでは、行政区が比較的に広いため、場所によっては公民館への距離が長くなっています。

■ 商業施設の立地状況



■ 公民館の立地状況



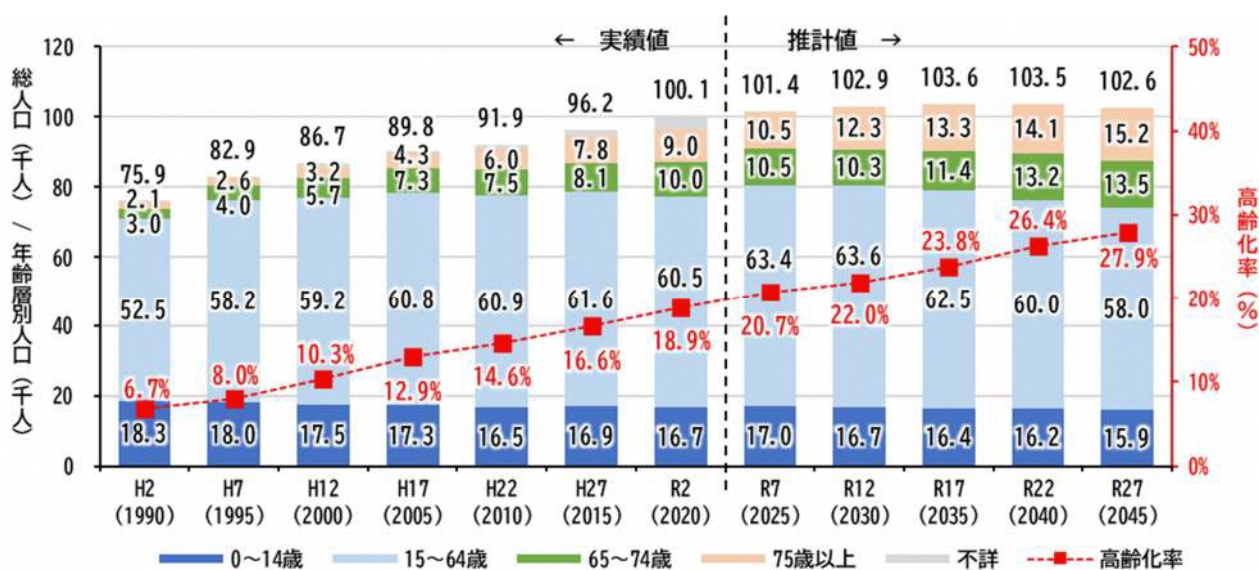
資料：沖縄県都市計画基礎調査（平成29年9月）、国土数値情報

(2) 人口特性

本市の人口は増加傾向にあり、令和2年（2020年）においては約10万人となっています。増加傾向は令和17年（2035年）まで続き、その後減少に転じると推計されていますが、普天間飛行場の跡地利用の進展に伴い、新たな定住人口の流入も期待されます。

そうした中、高齢人口が年々増加しており、令和2年（2020年）は1.9万人と20年前の2倍以上になっています。今後も増加が見込まれており、特に75歳以上の後期高齢者は10年後には1.4倍になる（約3千人増）と推計されています。

■人口推移と将来推計人口

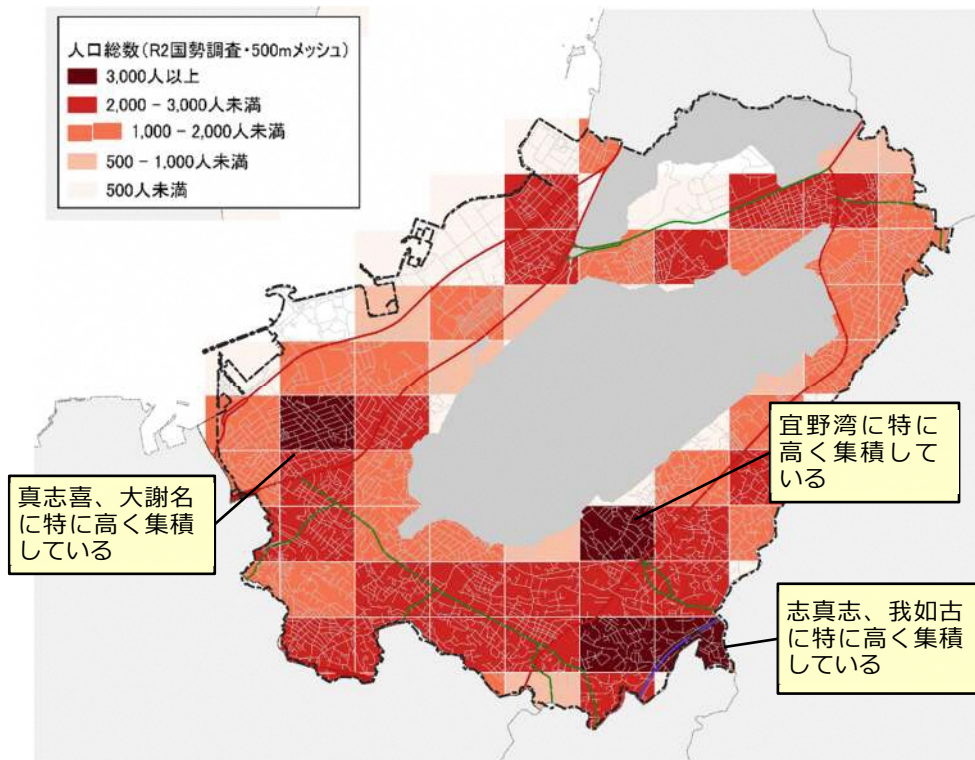


資料：経年人口/国勢調査（各年）

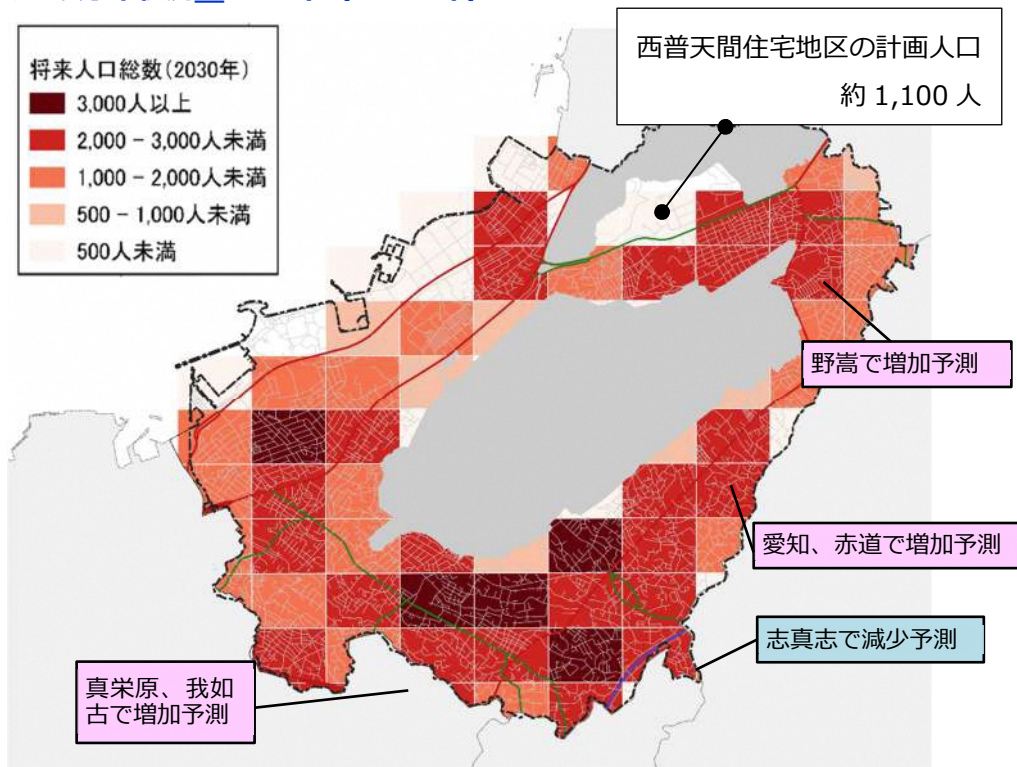
将来推計人口/日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）「国立社会保障・人口問題研究所」

500mメッシュごとの人口の分布状況を見ると、大半のメッシュで1,000人以上となっており、人口集中地区（DID：4,000人/km²）に相当する高密度な地域が全域的に広がっています。特に、真志喜、大謝名、宜野湾、志真志、我如古は他よりも高く集積しています。10年後は、真栄原や我如古、愛知、赤道、野嵩など市南部や市東部で増加が予測されます。なお、西普天間住宅地区における計画人口は、約1,100人（出典：那覇広域都市計画事業 西普天間住宅地区土地区画整理事業 事業計画書）となっています。

■総人口の分布状況_R2年（2020年）



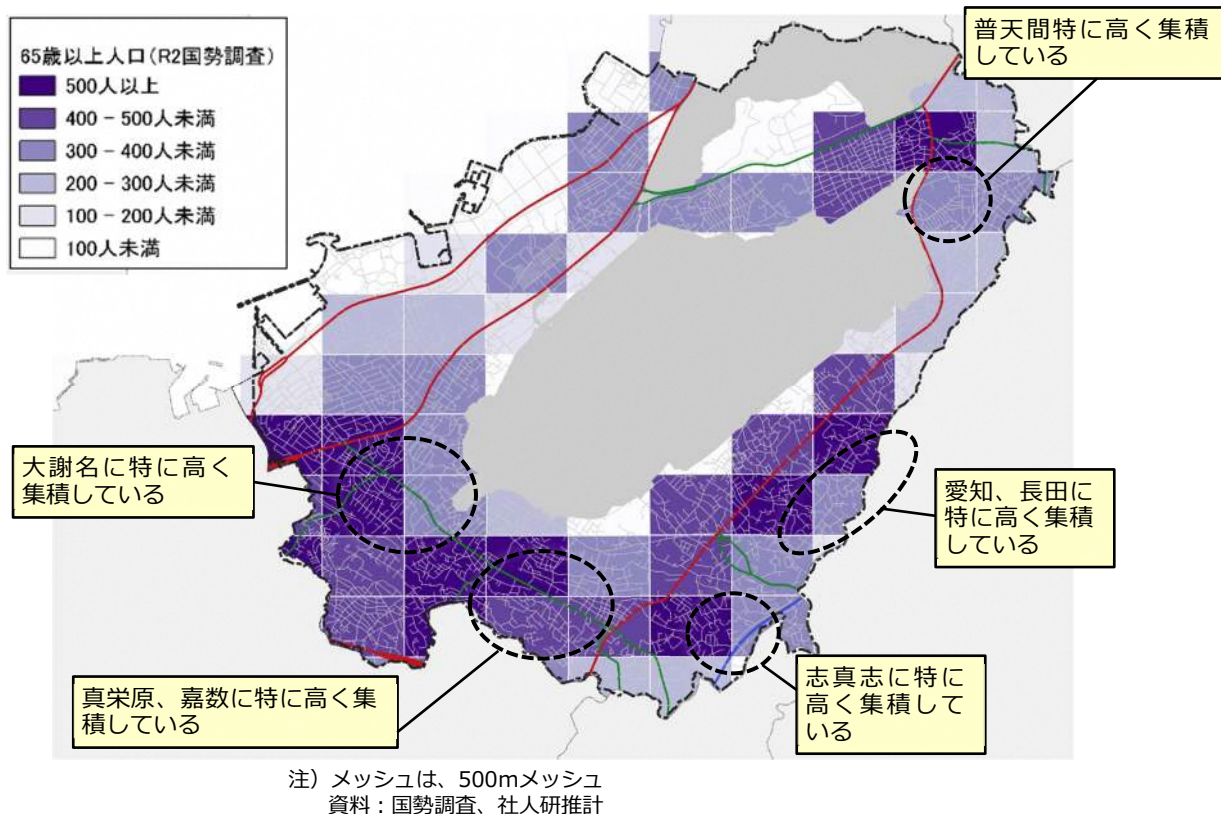
■総人口の分布状況_R12年（2030年）



注) メッシュは、500mメッシュ
資料：国勢調査、社人研推計

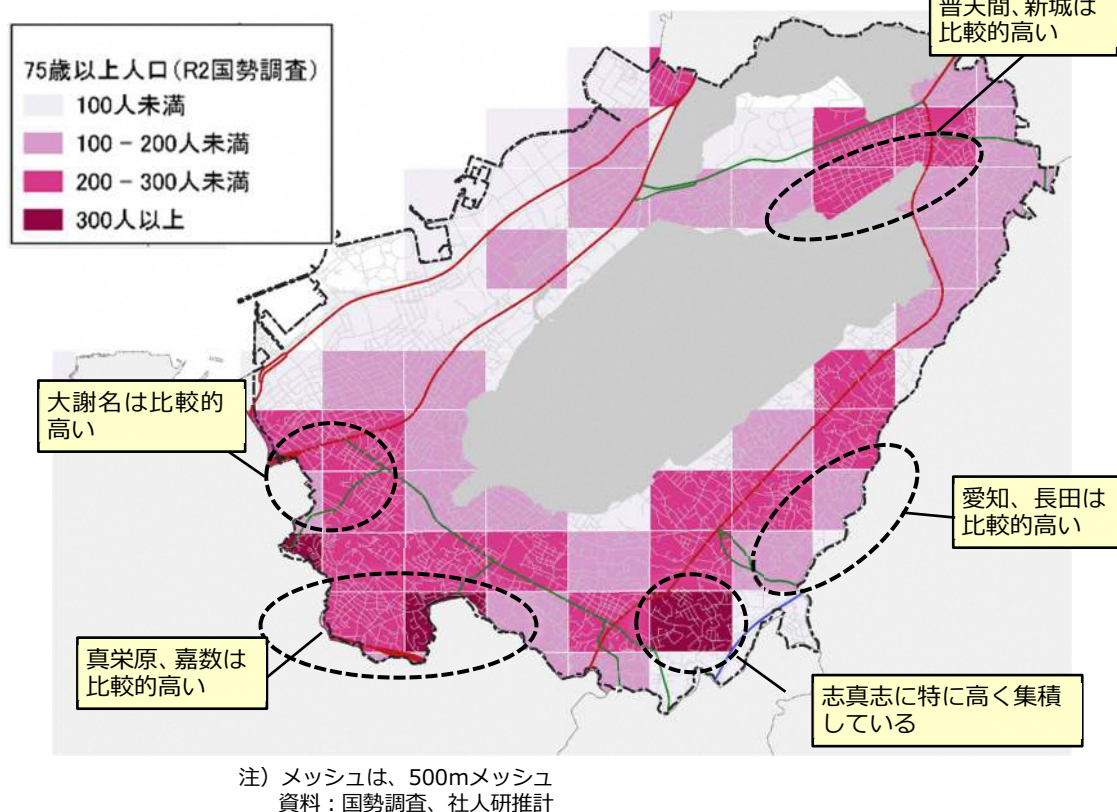
65歳以上の高齢者は、大謝名、真栄原、嘉数、志真志、愛知、長田、普天間に多く居住しています。10年後は市内全域で増加する見込みです。

■ 65歳以上人口の分布状況_R2年(2020年)



75歳以上の高齢者は、志真志が他地域よりも特に多く居住しています。65歳以上同様に、10年後は市内全域で増加する見込みです。

■ 75歳以上人口の分布状況_R2年(2020年)

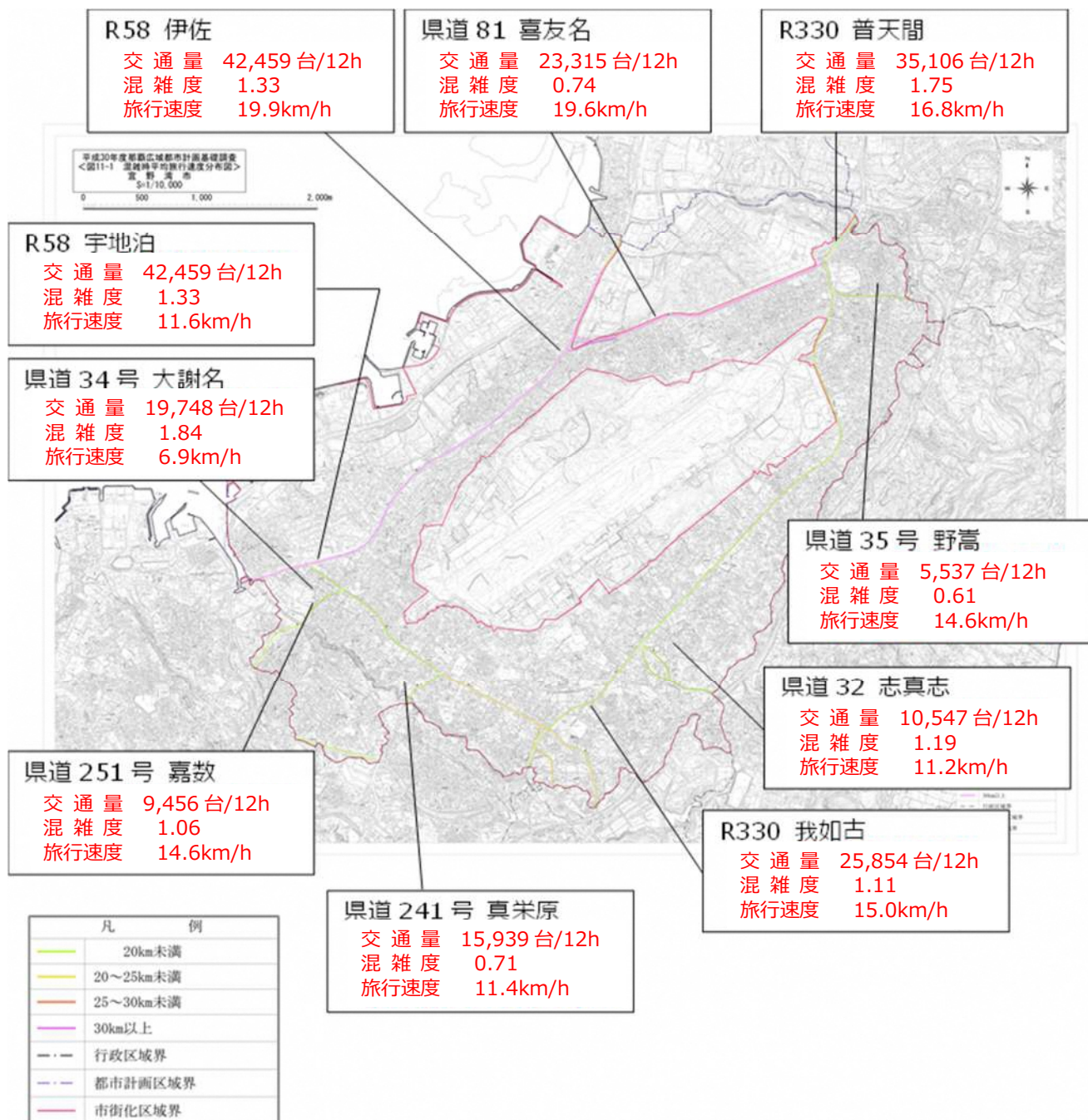


(3) 道路交通状況

本市の幹線道路の混雑状況を見ると、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、宇地泊と普天間では2.00以上と慢性的な渋滞が生じています。混雑時の平均旅行速度も我如古において16.7km/hと著しい低下がみられます。

また、県道宜野湾西原線（県道34号）の大謝名では、混雑時平均旅行速度が9.8km/hとなっており、10km/hに満たない状況となっています。

■ 旅行速度分布図



資料：令和3年度 道路交通センサス

2. 公共交通の現状

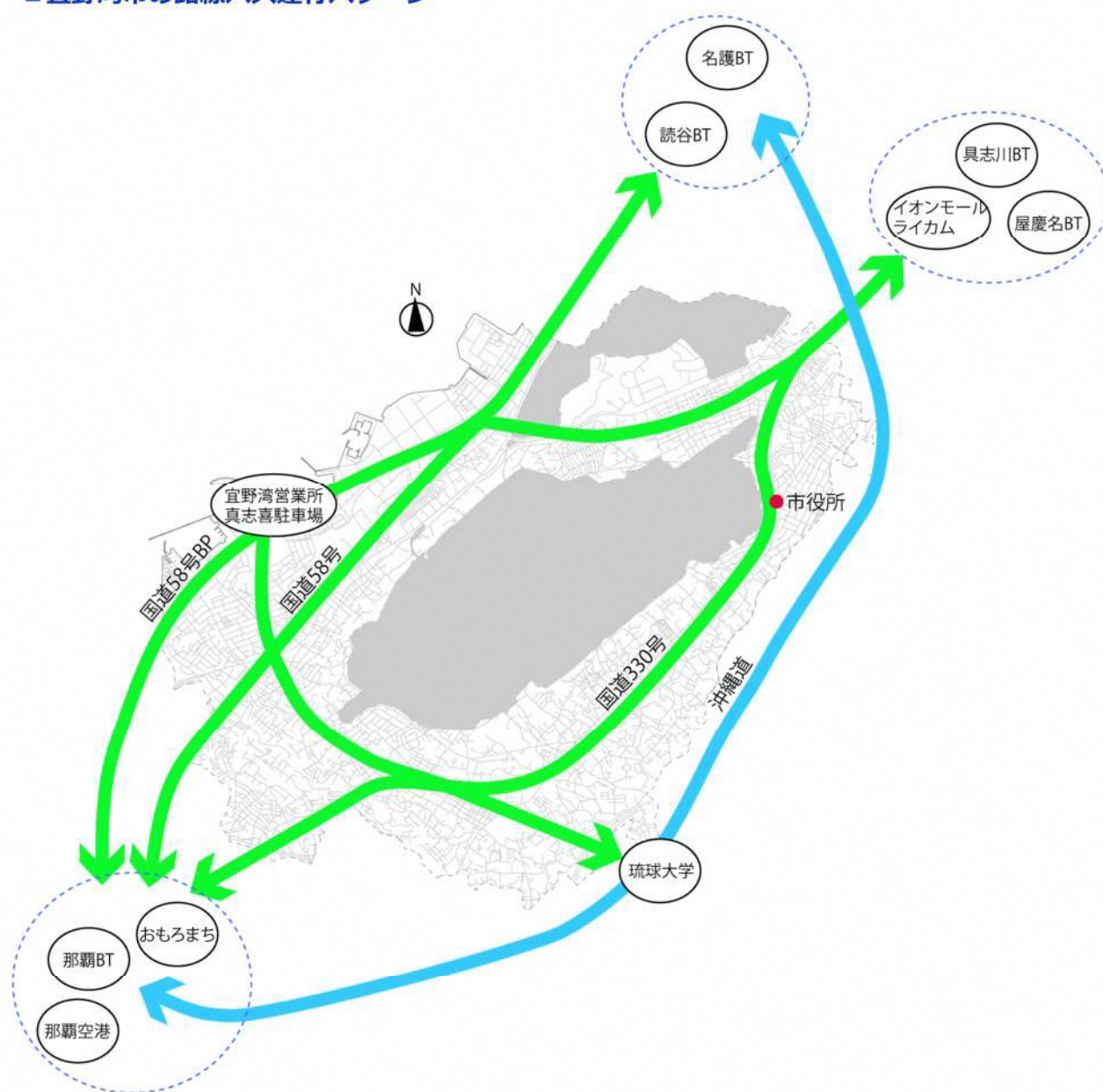
(1) 本市を通過する路線バスの運行状況

1) バス運行パターン

本市における路線バスの運行系統は、南北に走る幹線道路に沿って本島南部～北部の各拠点を結ぶ通過系統が多く設定されています。

市内の主な発着拠点は、西側沿岸のコンベンションリゾートエリアにある宜野湾営業所（琉球バス交通）と真志喜駐車場（沖縄バス）となっています。また、琉球大学を発着拠点とするバス系統が設定されています。

■ 宜野湾市の路線バス運行パターン



資料：バスマップ沖縄、ナビタイム

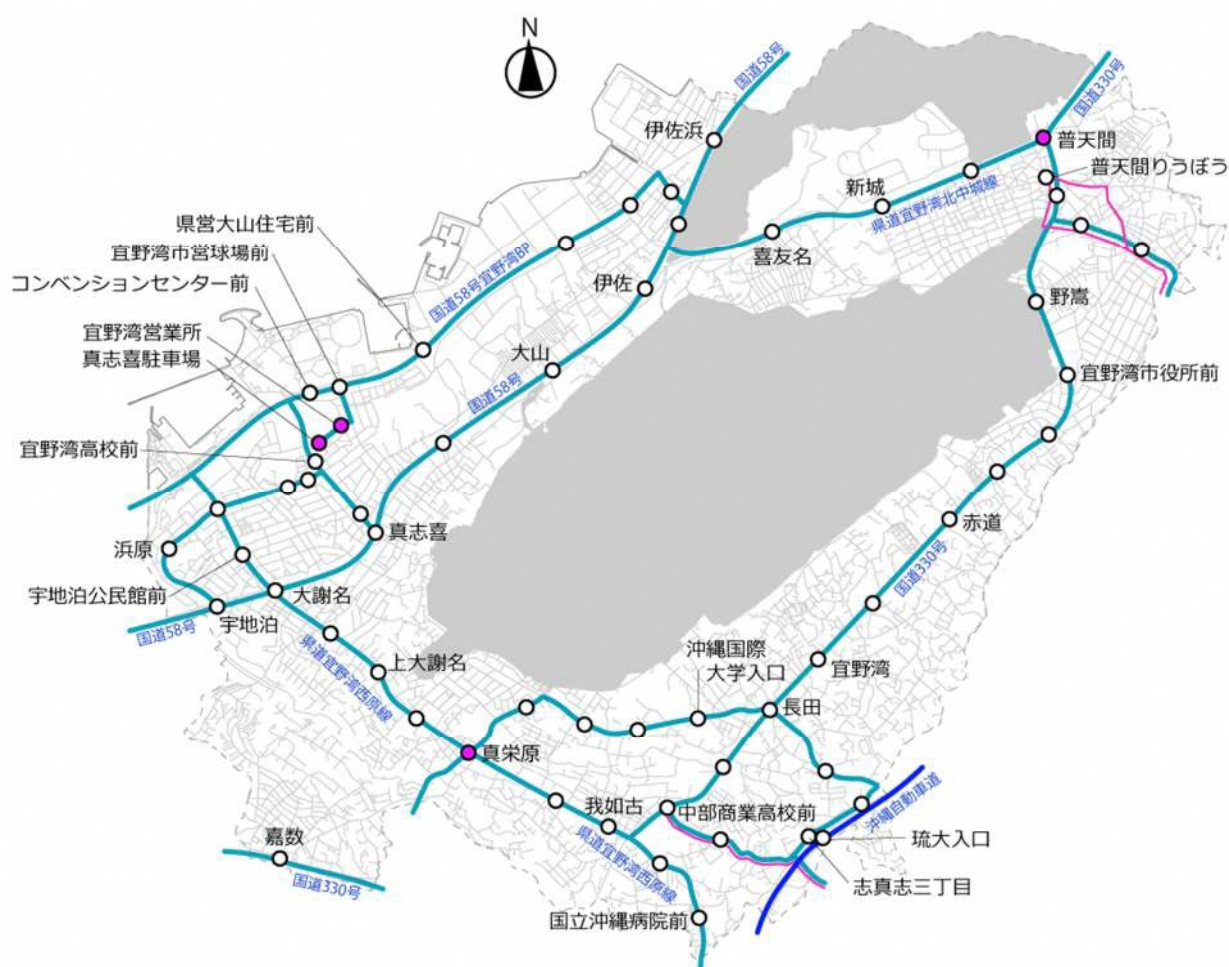
市内のバスルートは、国道58号、宜野湾バイパス、国道330号、県道宜野湾西原線、県道宜野湾北中城線を主体に設定されています。

バス停は、宜野湾市役所をはじめ、コンベンションセンター、沖縄国際大学、宜野湾市営球場などの公共公益施設の周辺などに57箇所設置されています。

また、市内には高速バスのバス停も設置されており、市南東部の沖縄自動車道（西原IC～北中城IC間）に琉大入口バス停があります。

本市の東側に隣接する中城村では、コミュニティバス「護佐丸バス」が市内の中部商業高校前、普天間りうぼうまで乗り入れており、バス停が設置されています。また、那覇空港と北谷、読谷村の観光地を結ぶ空港シャトルバスも運行されており、市内には3箇所のバス停が設置されています。

■ 宜野湾市の路線バスルートとバス停の位置



資料：バスマップ沖縄、ナビタイム

2) バス運行系統と便数

市内の通過ルートごとにまとめた系統別に運行本数をみると、国道58号を那覇市～名護市方面を結ぶA系統が最も多く、次いで国道58号那覇市方面～国道330号うるま市方面を県道宜野湾北中城線経由で結ぶB系統、同方面を県道宜野湾西原線経由で結ぶC系統、国道330号に沿って那覇市方面～うるま市方面を結ぶD系統の順となっており、この4系統が市内のバス路線の骨格軸を形成しています。

市内の発着拠点である宜野湾営業所と真志喜駐車場は、宇地泊地区内を經由して国道58号那覇市方面を結ぶ系統が設定されています。

市域南側の国際学園都市地区内には那覇市方面と沖縄国際大学、琉球大学を結ぶ系統が設定されています。

市域全体を經由するのはH系統のみで、平日に往復6本運行となっています。

■ 宜野湾市の路線バス運行系統



■ 宜野湾市の系統別バス運行本数

< 系統別バス運行本数 >

系統 記号	運行本数 (本/日) * 往復合計			系統No
	平日	土曜	日祝	
A	232	186	177	20/28/29/63/120/228/263
B	202	180	173	23/31/77/223/331/777
C	148	118	102	27/52/80/92/110/227
D	114	92	103	90/190
E	40	32	32	25/125
F	50	40	40	98
G	15	0	0	297
H	6	0	0	88
I	10	9	9	56
J	58	38	52	97

系統 記号	運行本数 (本/日) * 往復合計			系統No
	平日	土曜	日祝	
K	4	4	10	61
L	44	42	42	26/55
M	38	40	40	99
N	34	22	22	43/114
O	18	14	14	32
P	87	81	72	127/123/111/YB
Q	1	0	0	125
R	1	2	2	護佐丸バス (久場琉大線)
S	22	0	2	護佐丸バス (伊集普天間線・伊集久場回り線)
T	16	6	6	26

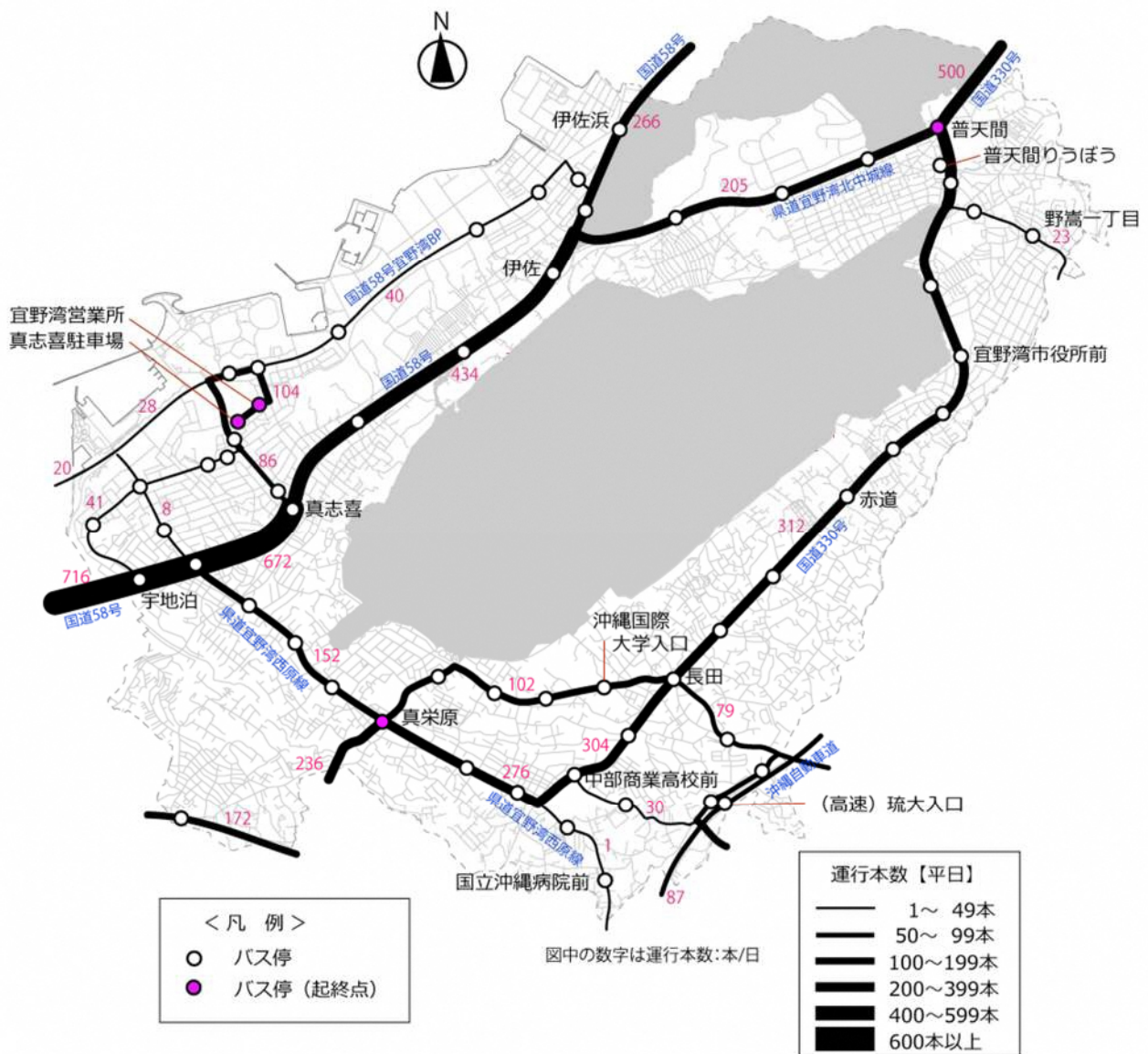
3) 道路区間別のバス運行便数

区間別に運行本数をみると、国道58号宇地泊の南側区間が最も多く、往復で平日716本、土曜602本、日祝日570本となっています。次いで、国道330号普天間の北側区間で、往復で平日500本、土曜419本、日祝日410本となっています。

市域中央部のバス路線骨格軸の運行本数は、国道58号伊佐で平日434本（土曜366本、日祝日351本）、国道330号赤道で平日312本（土曜247本、日祝日246本）となっており、国道58号の方が運行本数は多くなっています。

発着拠点である宜野湾営業所・真志喜駐車場区間の運行本数は、平日104本となっており、概ね1時間あたり6本の発着（土日祝は88本ずつで発着は5本/時）となっています。

■ 宜野湾市の路線バス経路の区間別運行本数（平日）



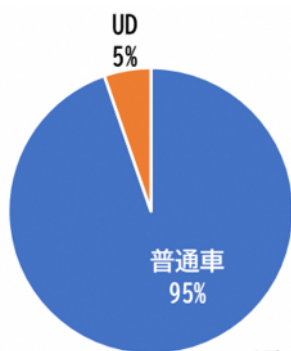
資料：バスマップ沖縄、ナビタイム

(2) タクシーの運行状況

市内タクシー事業者へのヒアリング調査によると、車両の保有台数は小型車が計170台、ユニバーサルデザイン車両が9台となっています。市内タクシー事業者の運転手数は251名で、60歳代は41%、70歳以上が41%と高齢者の割合が高くなっています。

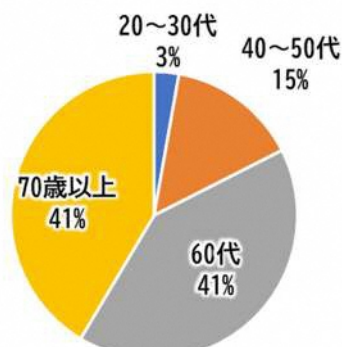
沖縄本島地区のタクシー事業は、新型コロナウイルス感染症の影響により、実働車両数が大きく減り、稼働率は令和3年時点で49.6%となっており、実車距離よりも回送距離の方が長い状況にあります。加えて、新型コロナウイルス感染症の影響により、運行回数の減少に伴って総走行キロ、実車キロとも減少し、実車率は令和3年時点で31.9%とさらに低水準となっています。

■ 市内タクシー事業者の車種構成



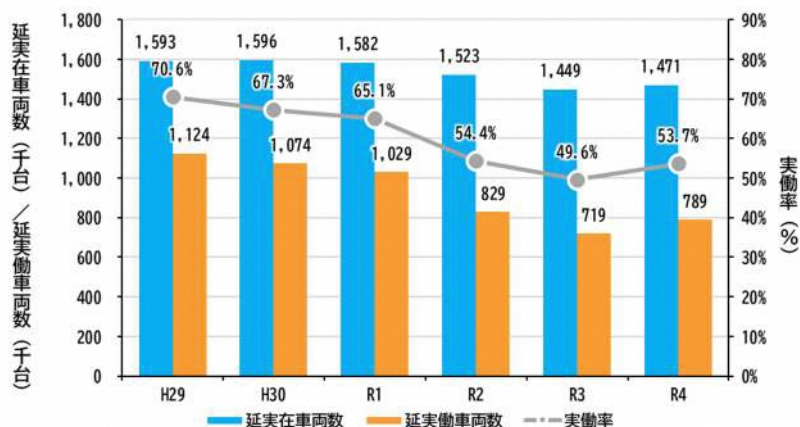
UD：ユニバーサルデザイン
資料：タクシー事業者ヒアリング

■ 市内タクシー事業者の運転手年齢構成

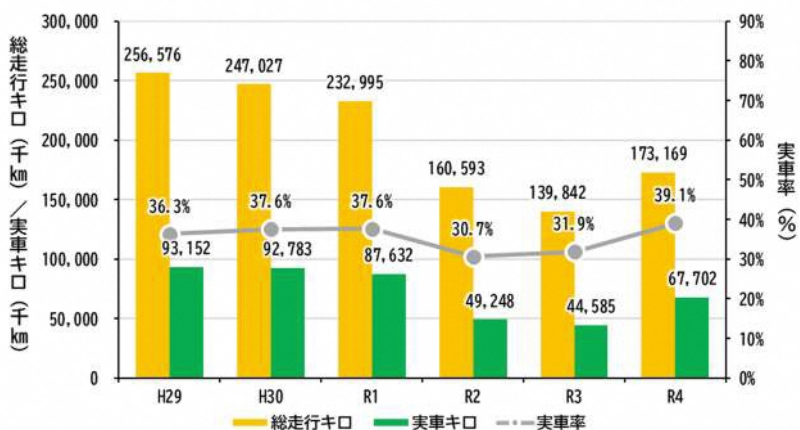


資料：タクシー事業者ヒアリング

■ 沖縄本島地区における タクシーの稼働状況（実働率）



■ 沖縄本島地区における タクシーの稼働状況（実車率）



資料：沖縄総合事務局 R4 運輸要覧

(3) 路線バスの利用状況

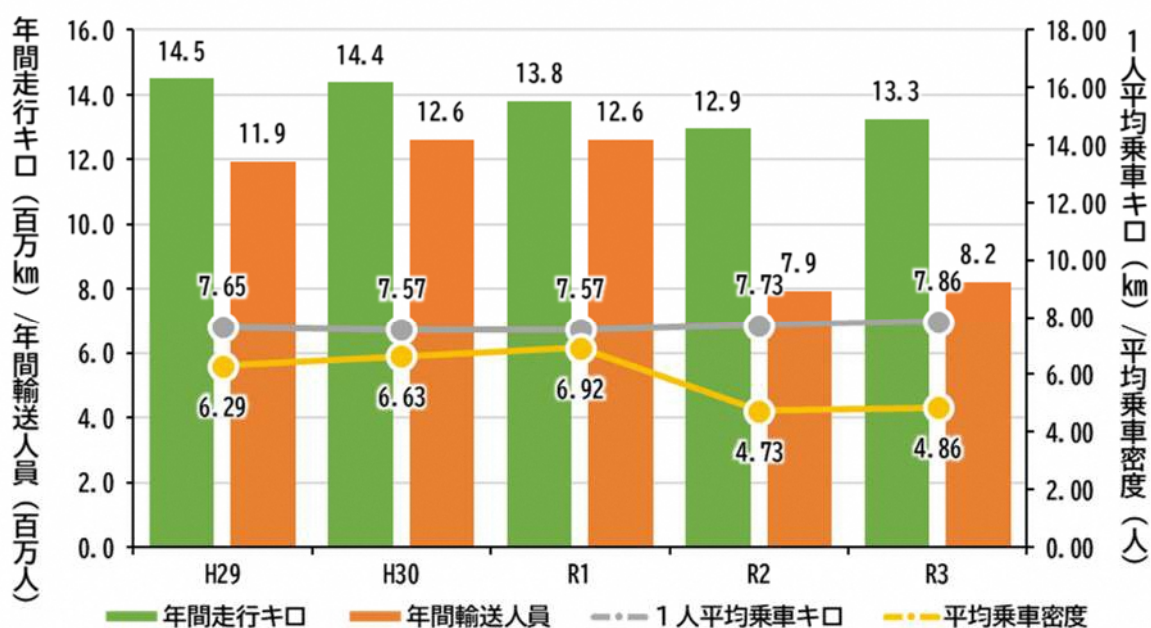
1) 路線バスの輸送状況

市内を經由する路線バスの年間輸送人員は、新型コロナウイルス感染症によって大きく減少し、令和3年時点で820万人となっています。

利用者の乗車1回あたりの平均乗車キロは、近年、大きな変動はなく、令和3年時点で7.86km/人となっています。

運行距離1kmあたりの乗車人数を示す平均乗車密度は、年間輸送人員と同様に、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けて大きく落ち込み、令和3年時点で4.86人/kmとなっており、輸送効率が低下しています。

■市内を經由する路線バスの年間輸送人員・平均乗車キロ・平均乗車密度

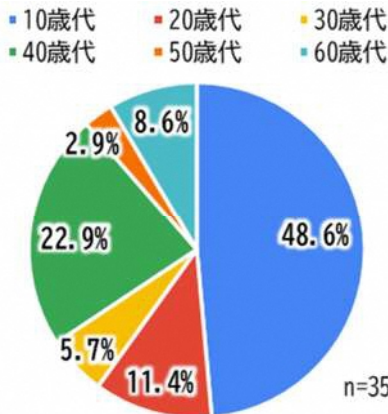


資料：輸送実績

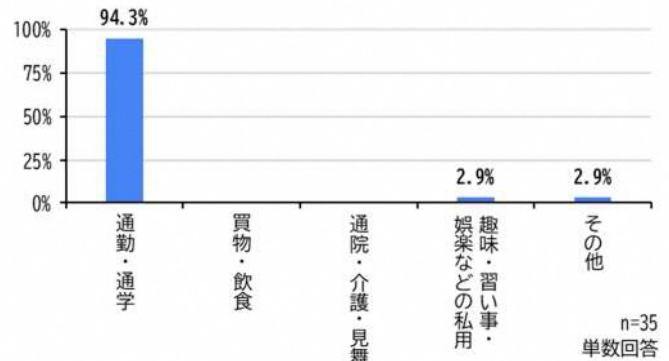
2) 路線バス利用者の特性

市内の6つバス停（普天間、宇地泊、長田、伊佐、中部商業高校前、真栄原）で実施した利用者へのヒアリング調査結果によると、利用者の半数近くは10歳代で、利用目的も9割以上が通勤・通学となっており、調査箇所では、高校生等の通学利用が多くなっています。その他では40代の利用が2割強と多く、通勤に利用されています。利用する理由では、「送迎を頼めない」「運転できない」など、他交通手段の選択肢がないことが多くあげられています。改善要望としては、「定時性」や「バス停の待合環境」の向上が求められています。

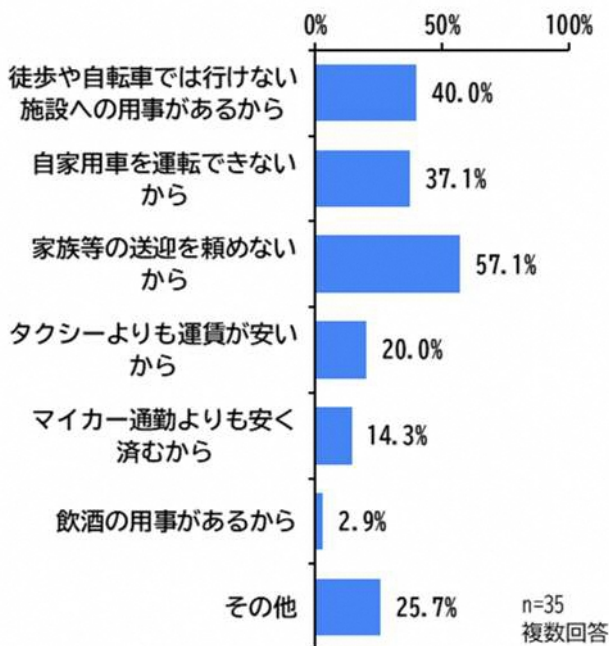
■ 年齢構成



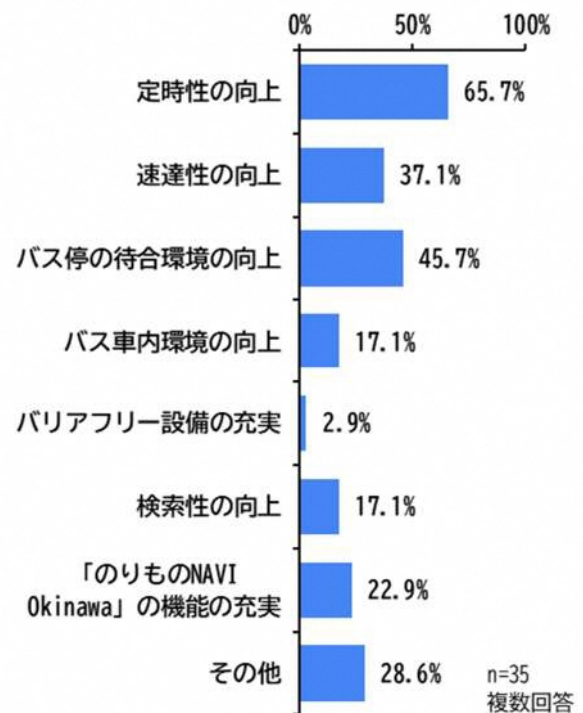
■ 路線バス利用時の外出目的



■ 路線バスを利用する理由



■ 路線バスへの改善要望



資料：路線バス利用者ヒアリング

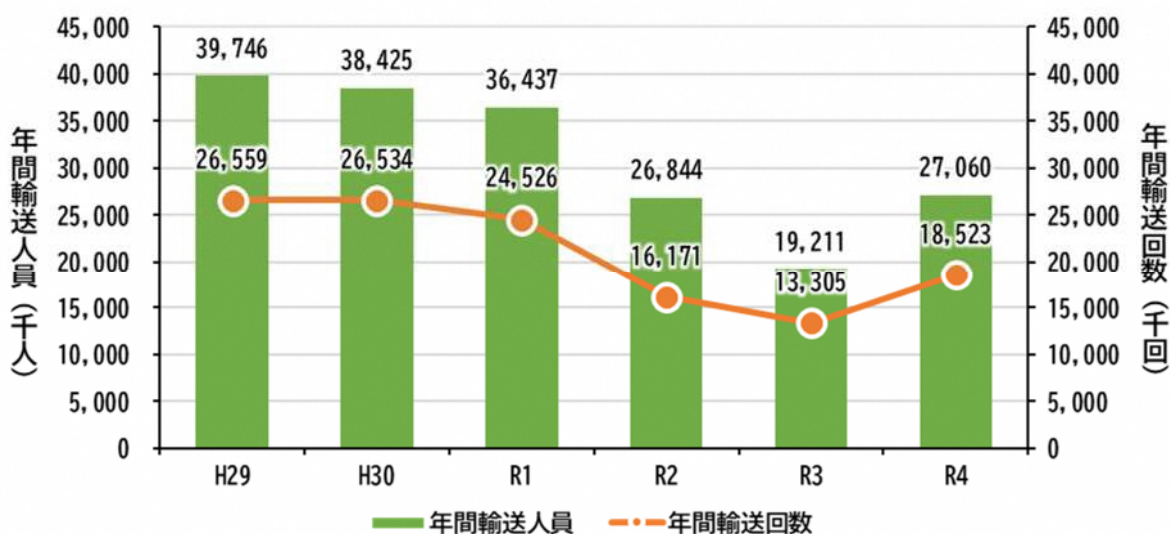
(4) タクシーの利用状況

1) タクシーの輸送状況

本市を含む沖縄本島地区における一般乗用旅客輸送事業の年間輸送回数は、新型コロナウイルス感染症によって大きく減少し、令和3年時点で1,330万回人となっており、感染症拡大前の令和元年時点と比べ、46%減となっています。

輸送人員は、輸送回数の減少に伴って、令和3年時点で1,920万人となっており、感染症拡大前の令和元年時点と比べ、48%減となっています。

■ 沖縄本島地区におけるタクシーの年間輸送人員・年間輸送回数



資料：沖縄総合事務局 R4 運輸要覧

2) タクシーの利用状況

- ・コロナによって、利用者が最大6割ほど減少した。回復してきているが、実感はまだない。
- ・米軍基地を行き来できるベースカーもコロナの影響を受けて売り上げが減少した。
- ・配車アプリやキャッシュレス決済の導入によって、若者の利用が増えた。

資料：タクシー事業者ヒアリング

3) タクシーの利用特性

- ・朝の時間帯は、通勤利用や、飲食店からの帰宅の利用がある。
- ・日中は、那覇空港関連の移動、観光客の移動、高齢者の通院・買物、透析患者の通院、年金支給日の移動が主な利用。
- ・琉球大学関連の需要がある（健康調査時の公民館からの送迎、学会、教員免許更新など）
- ・雨の日の需要は高い。

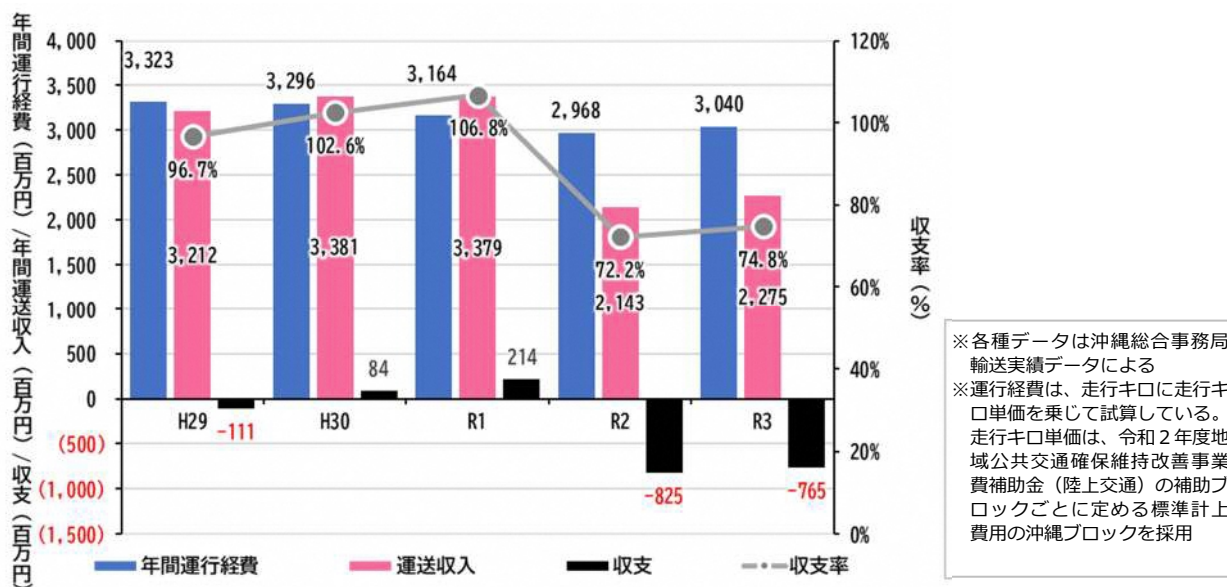
資料：タクシー事業者ヒアリング

(5) 路線バス・タクシーの運営状況

1) 路線バスの収支状況

市内を経由する路線バスの年間運行経費は、令和3年時点で30億円となっています。一方で、年間運賃収入は新型コロナウイルス感染症の影響を受け大きく減少し、同年時点で23億円となっています。令和3年時点の収支状況は7億6500万円の赤字、収支率74.8%となっています。

■ 市内を経由する路線バスの年間運行経費・年間運送収入・収支

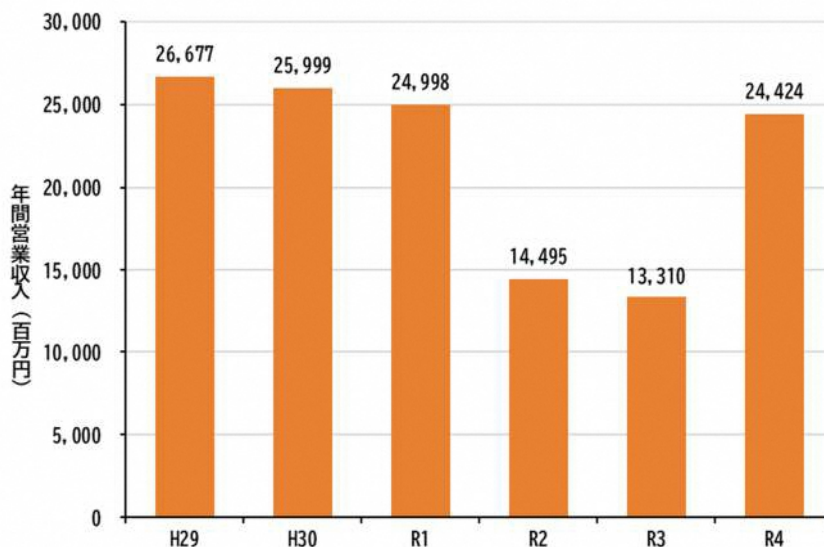


資料：輸送実績

2) タクシーの収支状況

本市を含む沖縄本島地区における一般乗用旅客輸送事業の年間運送収入は、新型コロナウイルス感染症によって大きく減少し、令和3年時点で133億円となっており、感染症拡大前の令和元年時点と比べ、47%減となっています。

■ 沖縄本島地区における年間運送収入



資料：沖縄総合事務局 R4 運輸要覧

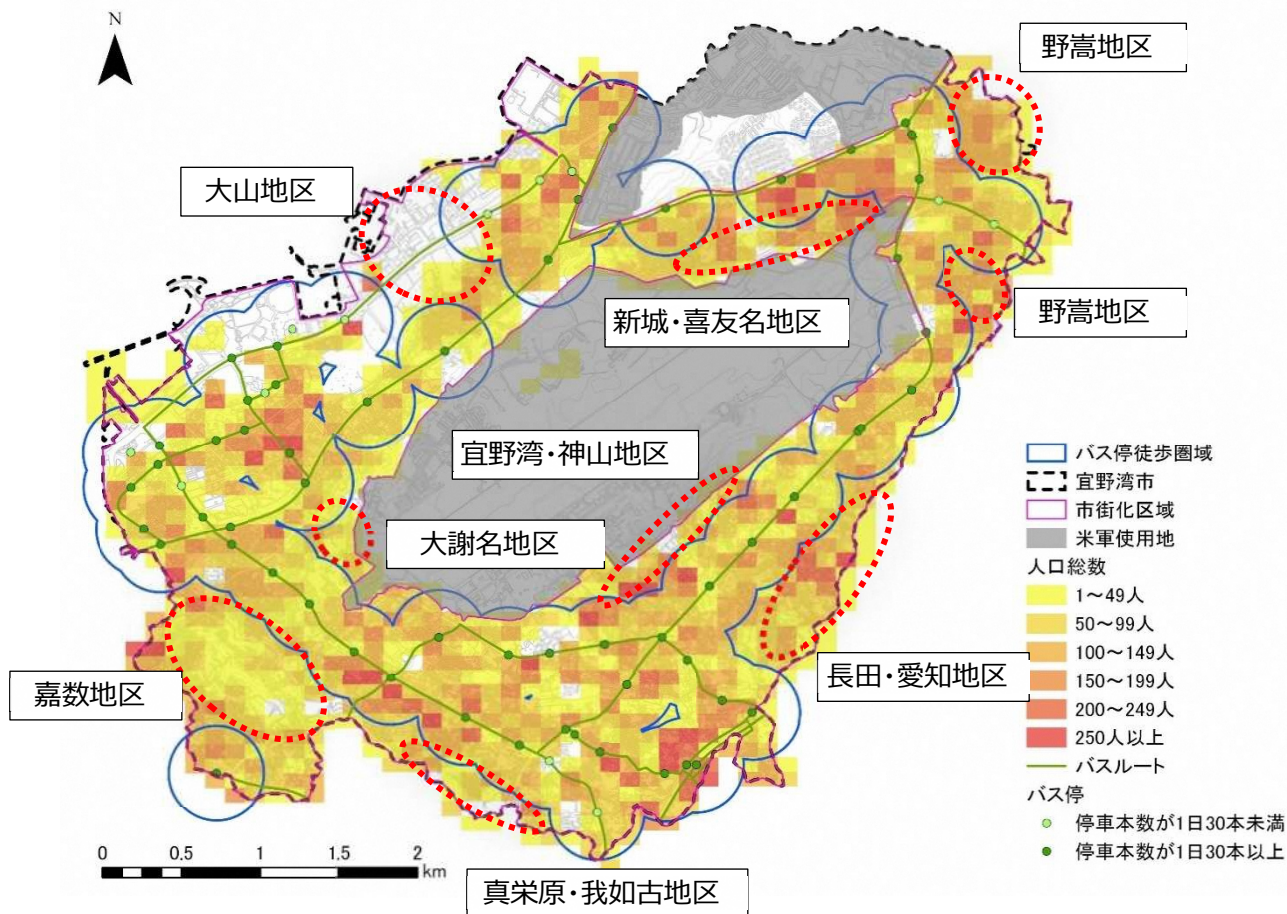
(6) 路線バスへのアクセス

1) 公共交通空白地域

市内を運行する路線バスのバス停の徒歩利用圏域（半径300m）をみると、人口の74%をカバーしています。

一方で、野嵩地区(2箇所)、新城・喜友名地区、長田・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1、嘉数地区において、バス停から遠い地域が存在します。

■ 市内の公共交通空白地域



資料：宜野湾市都市計画マスタープラン改定に係る基礎調査業務委託（H31.3）

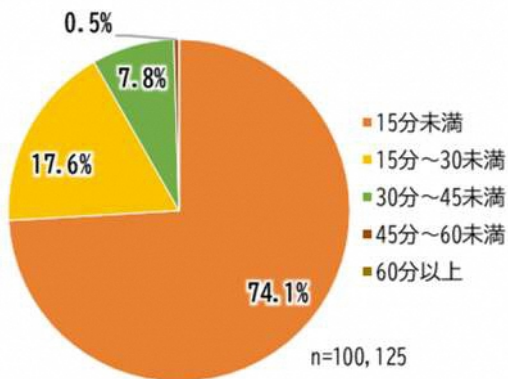
2) 最寄りバス停でのバスの利用しやすさ

市内を100mのメッシュに分割し、各メッシュから最寄りバス停までの徒歩での移動時間とバスの平均的な待ち時間を加えた「期待時間」を整理すると、国道58号、国道330号、県道34号沿線は、バス停までの期待時間は概ね10分未満と利便性が高い状況にあります。

一方、宜野湾バイパス沿線や野嵩区、宇地泊区は運行本数が少なく30分以上、嘉数区や長田区などは、バス停まで遠く20分程度となっており、他区よりも利便性が劣ります。

なお、市民の74%は15分未満でバスを利用できる環境にあります。

■ バス利用期待時間別人口割合



最寄りバス停でのバスの利用しやすさ とは

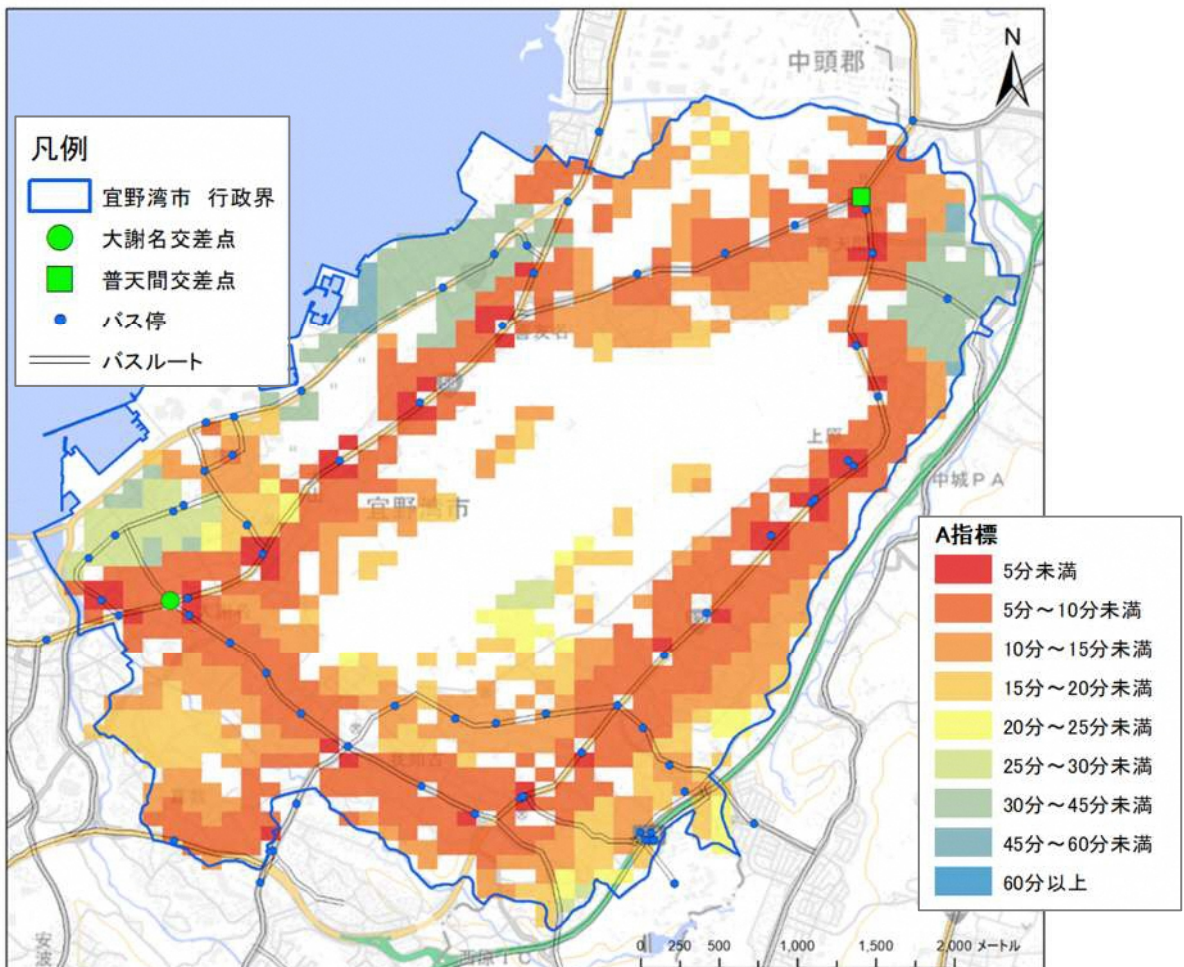
任意の時刻に家を出て、バスに乗車するまでの期待時間を算出
「期待時間」

$$= \text{「最寄りバス停までの移動時間」} \\ + \text{「バスの運行頻度を反映した待ち時間」}$$

※使用データ

- ・バス運行情報：バスマップ沖縄
- ・バスルート・バス停：国土数値情報
- ・100mメッシュ人口：国総研「将来人口・世帯予測ツールV2」

■ 各メッシュから最寄りバス停でバスに乗車するまでの期待時間



3. 移動特性

市民の通勤・通学や買物、通院での移動状況、路線バスの利用状況等を把握することを目的として、市民アンケート、高校生アンケートを実施しました。アンケート調査の概要は以下のとおりです。

■市民アンケートの概要

項目	内容
目的	普段の生活における移動に関する困りごとや、公共交通の利用実態や改善要望などを把握
調査対象	市内に居住する 15 歳以上 85 歳以下の市民
抽出方法	行政区別世帯数の割合に応じて、行政区別の配布票数を設定し、個別世帯の抽出は現地のポスティングで対応。
配布票数	3,500 世帯（各世帯に調査票 2 部配布）
調査手法	配布：ポスティングによる配布、回収 回収：返信用封筒を用いた料金受取人払いによる郵送
調査期間	令和 4 年 10 月 24 日（金）～11 月 11 日（金） 19 日間
回収票数	1,423 票（回収率 20.3%）

■高校生アンケートの概要

項目	内容
目的	高校生の通学等における公共交通の利用状況、利用しない理由、改善要望等を把握する。
調査対象	普天間高校、宜野湾高校、中部商業高校、沖縄カトリック高校の 4 校
抽出方法	WEB アンケート
調査期間	令和 4 年 11 月 1 日（火）～11 月 11 日（金） 11 日間
回収票数	1,779 票

(1) 通勤・通学の移動特性

市民の通勤・通学は、市外が63%を占めており、日常的に市外へ移動しています。市外の通勤先は那覇市（31%）や浦添市（23%）が多くなっています。市内では、南地区、国際学園都市地区、東地区から、北地区や西地区への移動がみられます。

交通手段は、車（自分で運転）が79%と非常に高い割合を占めています。路線バスは5%と少ない状況でした。市内外別では、市内は徒歩・自転車も利用（11%）されています。

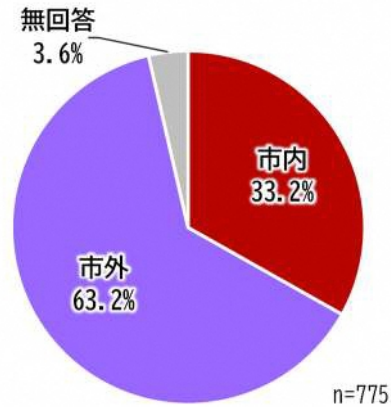
路線バスは市内外での差異はみられませんでした。

■ 都市計画マスタープランにおける地域区分

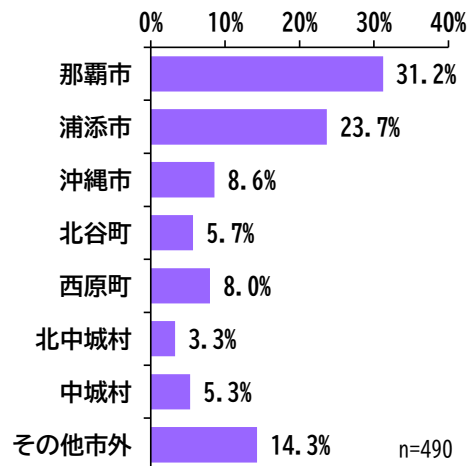


資料：宜野湾市都市計画マスタープラン

■ 通勤・通学先（市内の別）



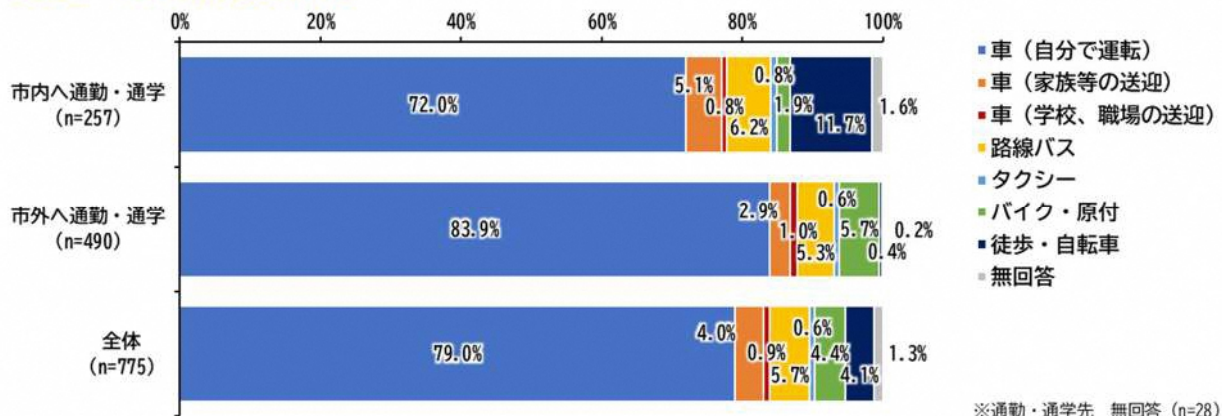
■ 通勤・通学先（市外の内訳）



■ 通勤・通学先（市内の内訳）

		通勤・通学先					
		北地区	西地区	南地区	国際学園都市地区	東地区	計
居住地	北地区 (n=41)	63%	22%	0%	10%	5%	100%
	西地区 (n=69)	16%	71%	7%	6%	0%	100%
	南地区 (n=54)	22%	30%	31%	13%	4%	100%
	国際学園都市地区 (n=65)	20%	23%	12%	42%	3%	100%
	東地区 (n=26)	19%	27%	4%	35%	15%	100%

■ 通勤・通学時の交通手段



※通勤・通学先 無回答 (n=28)

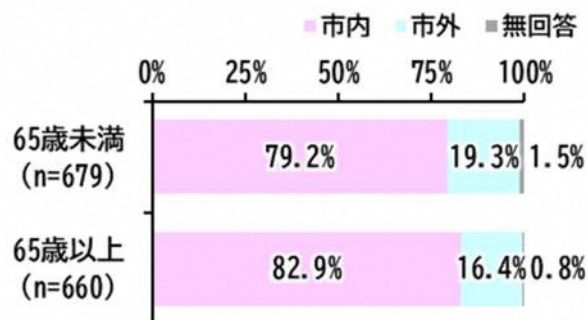
資料：市民アンケート

(2) 買物の移動特性

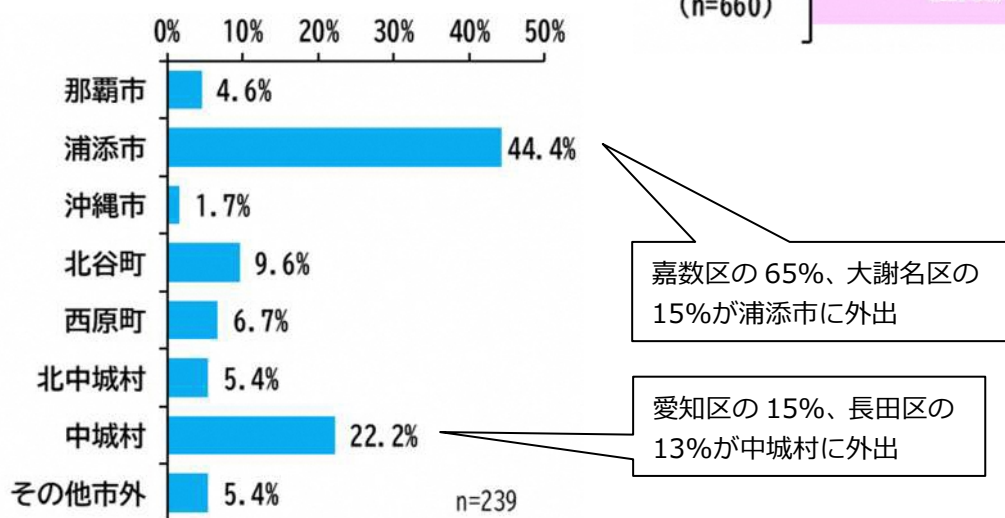
市民の買物は、年齢問わず多くの方が市内で済ませています。多くの方は居住地近くの商業施設を利用しています。そうした中で、北地区から東地区や西地区へ、西区から北区へ、南区から西地区へなど、隣接地区への移動も見られます。市外では、浦添市や中城村への移動がみられます。

交通手段は、車（自分で運転）が最もよく利用されています。高齢者（65歳以上）は、家族等の送迎（12%）や徒歩・自転車（10%）も利用されています。

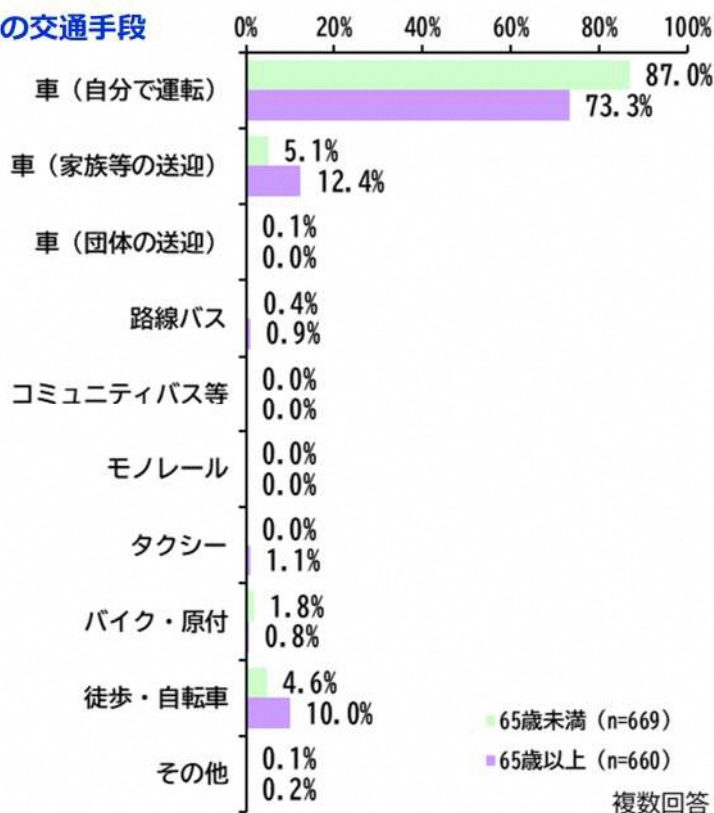
■ 買物先（市内外の別）



■ 買物先（市外の別）



■ 買物時の交通手段



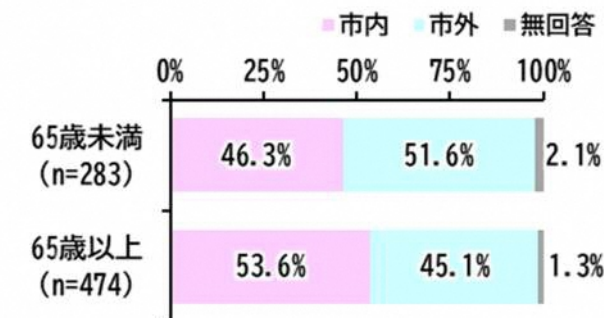
資料：市民アンケート

(3) 通院の移動特性

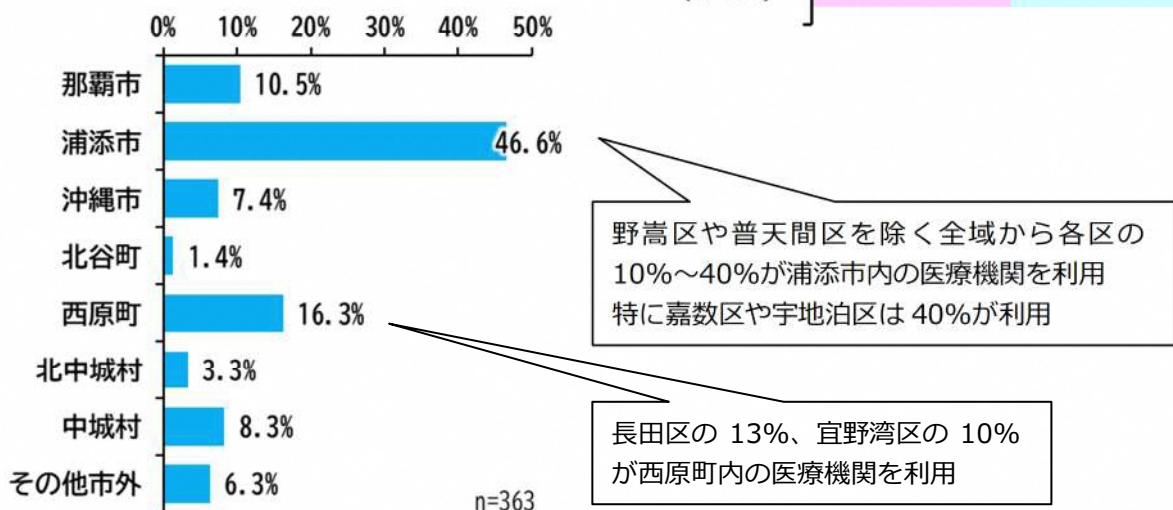
市民の通院をみると、半数程度は市外の医療機関を利用しており、浦添市や西原町が多くなっています。市内の医療機関を利用している人は基本的には居住地近くの医療機関を利用していますが、北地区は、西地区や東地区の利用も多くみられます。また、東区から国際学園都市地区へ、南区から西区へなど、隣接地区への移動も見られます。

交通手段は、車（自分で運転）が最もよく利用されています。高齢者（65歳以上）は、家族等による送迎（16%）もみられます。割合は低いですが、路線バス（2%）やタクシー（3%）の利用もみられます。

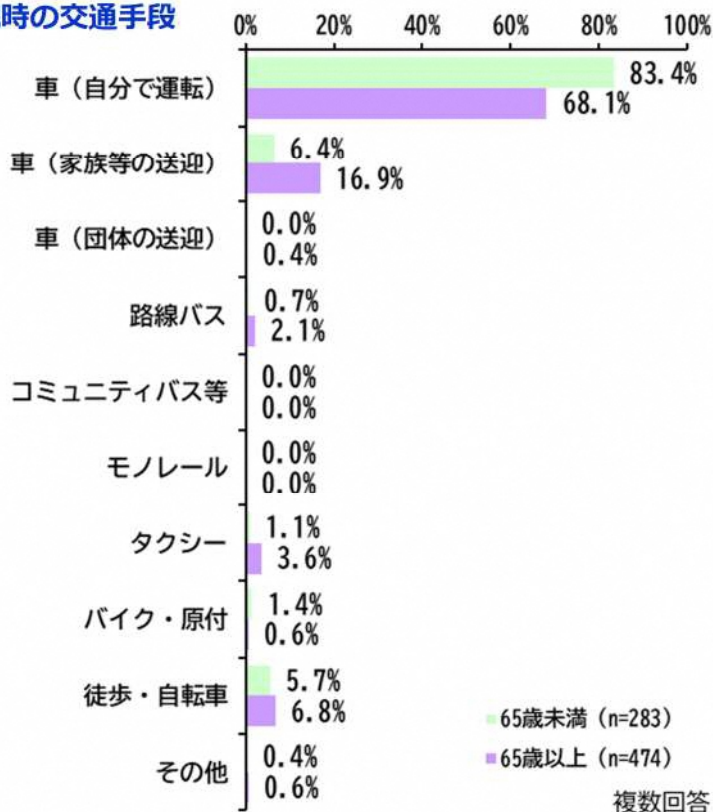
■ 通院先（市内外の別）



■ 通院先（市外の別）



■ 通院時の交通手段



資料：市民アンケート

(4) 公共交通（路線バス）の利用状況

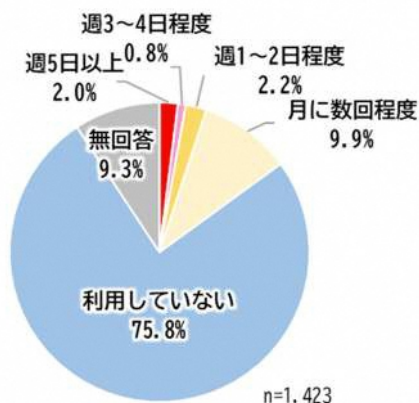
市民の路線バスの利用状況をみると、75%が「利用していない」と回答しています。利用している人の頻度をみても、「月に数回」（9%）や「週に1～2日」（2%）など利用頻度が低い方の利用が多くなっています。高頻度（週3日以上）に利用している人は2%でした。

路線バスの利用目的をみると、「通勤・通学」（27%）や「買物・飲食」（26%）、「通院・介護・見舞」（12%）、「趣味・習い事・娯楽」（12%）など様々な用事で利用しています。

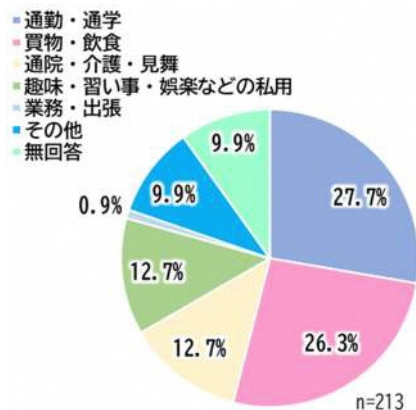
路線バスを利用しない理由として、「目的地まで時間がかかる」（24%）、「自宅や目的地からバス停が遠い」（18%）、「バス停での待ち時間がつらい」（17%）、「便数少ない、利用したい時刻に運行していない」（17%）など、バスサービスそのものや、バスを利用する環境に対する意見があげられています。

路線バスの利用を増やすためのサービス改善について、「便数の増加」（41%）や「運賃の割引」（32%）、「速達性・定時性の向上」（27%）などバスサービスそのものに関するものがあげられています。

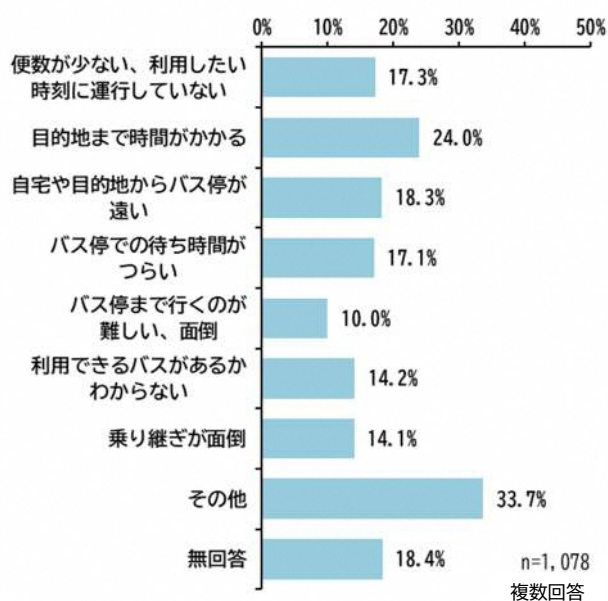
■ 路線バスの利用状況



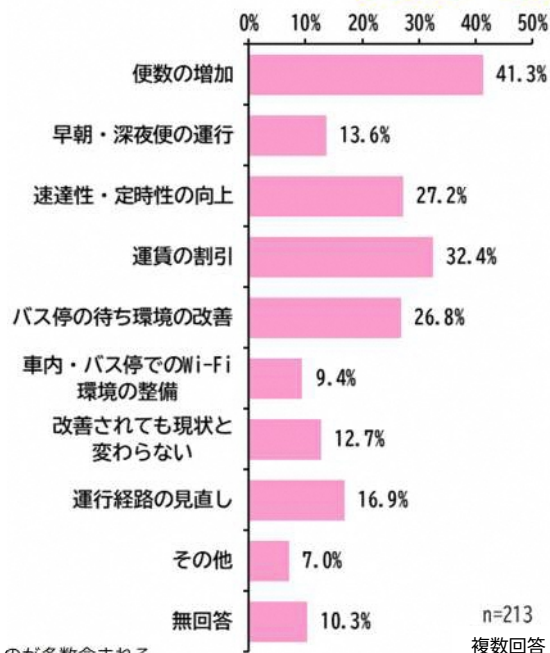
■ 路線バス利用時の外出目的



■ 路線バスを利用しない理由



■ 路線バスの利用を増やすために必要なサービス回線



※「その他」には「自家用車があるから」など路線バスを必要としないものが多数含まれる

資料：市民アンケート

(5) 公共交通（タクシー）の利用状況

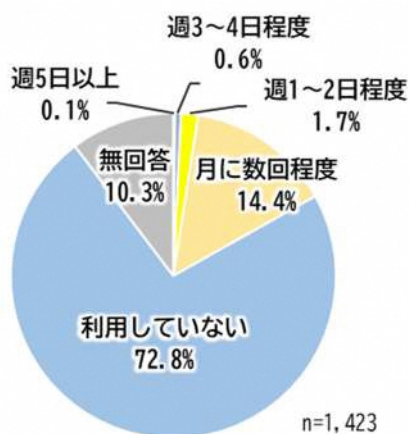
市民のタクシーの利用状況をみると、72%が利用していない状況となっています。利用している人の頻度をみても、「月に数回」（14%）や「週に1～2日」（1%）など利用頻度が低い人の利用が多くなっています。高頻度（週3日以上）に利用している人は1%でした。

タクシーの利用目的をみると、「買物・飲食」（42%）、「通院・介護・見舞」（19%）、「趣味・習い事・娯楽」（14%）など様々な用事で利用しています。

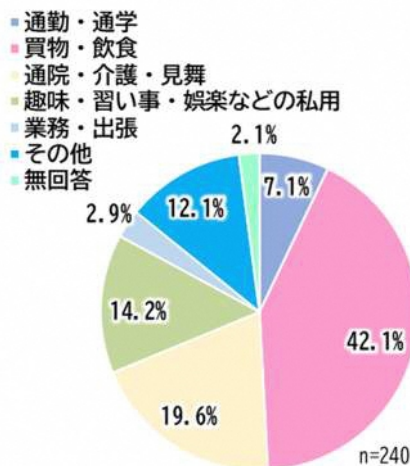
タクシーを利用しない理由には、「自家用車がある」や「バスを利用している」のほかには、「料金が高い」（7%）があげられています。

タクシーの利用を増やすためのサービス改善について、「運賃の割引」（57%）や「タクシー台数増加」（21%）、「スマートフォンでの配車の整備」（21%）などタクシーを利用する環境に関するものがあげられています。

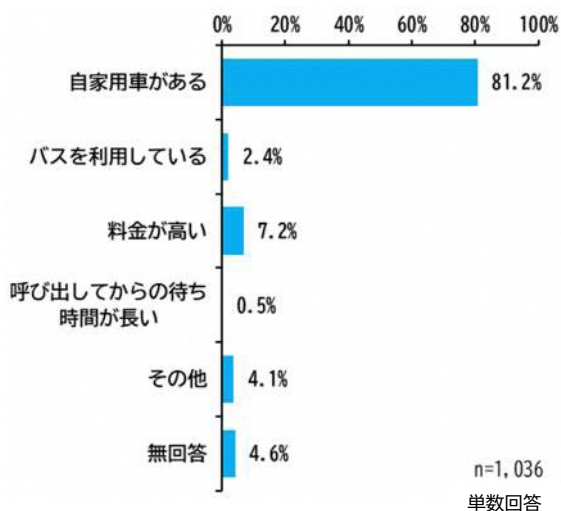
■ タクシーの利用状況



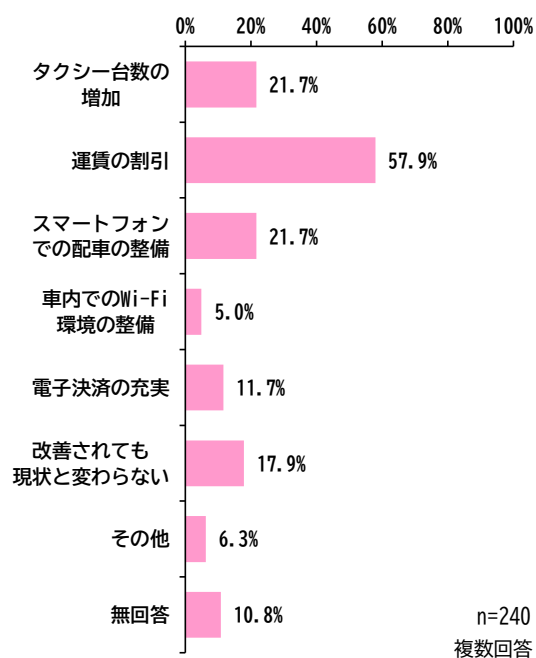
■ タクシー利用時の外出目的



■ タクシーを利用しない理由



■ タクシーの利用を増やすために必要なサービス回線



※「その他」には「自家用車があるから」などタクシーを必要としていないものが多数含まれる

資料：市民アンケート

(6) 市内高校への通学特性

高校生アンケートの結果によると、普天間高校では通学手段として「バス」(46%)が最も高くなっていますが、他3校では「家族等の送迎」(32~38%)が最も割合が高く、普天間高校でも40%が利用しています。また、宜野湾高校では「自転車」の利用が多くなっています。

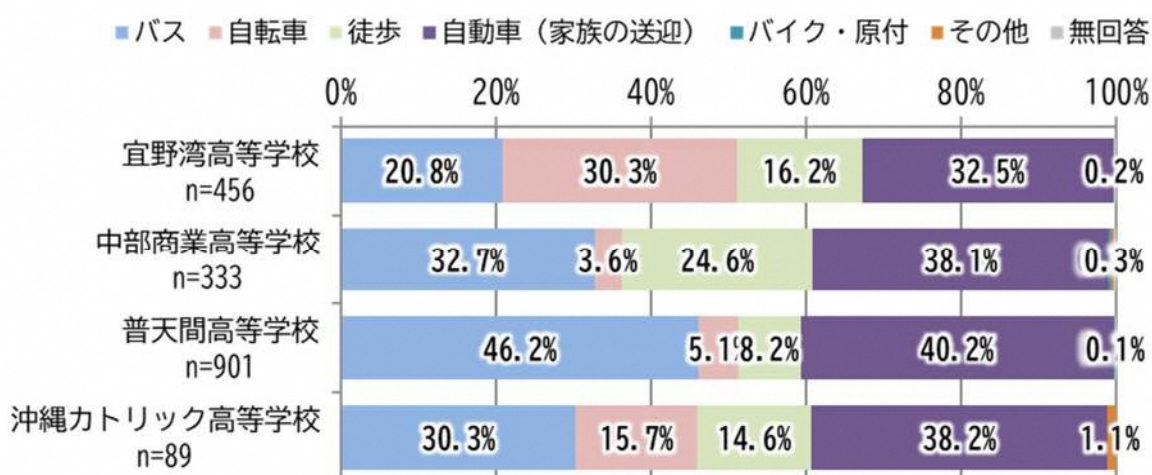
バスの利用パターンは、20~30%が登校時あるいは下校時のみの利用となっています。

送迎頻度は「よく送ってもらう」が35~51%、「たまに送ってもらう」が33~47%と、送迎利用が非常に多くなっています。

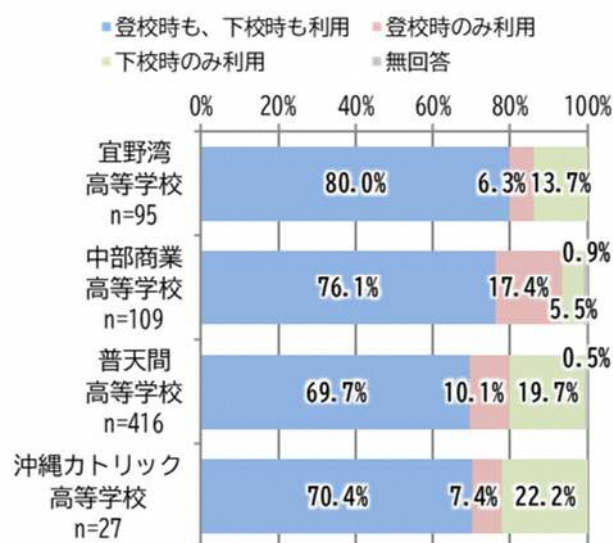
バスを利用しない理由には、「運賃、定期券が高い」(24%)、「時間がかかる」(23%)、「自宅や学校からバス停が遠い」(16%)、「利用できるバスがあるのか、よくわからない」(16%)など、運行サービスや利用環境、運行情報に関する意見が多くあげられています。

バスへの改善要望には、「運行本数が増やしてほしい」(58%)が突出しています。

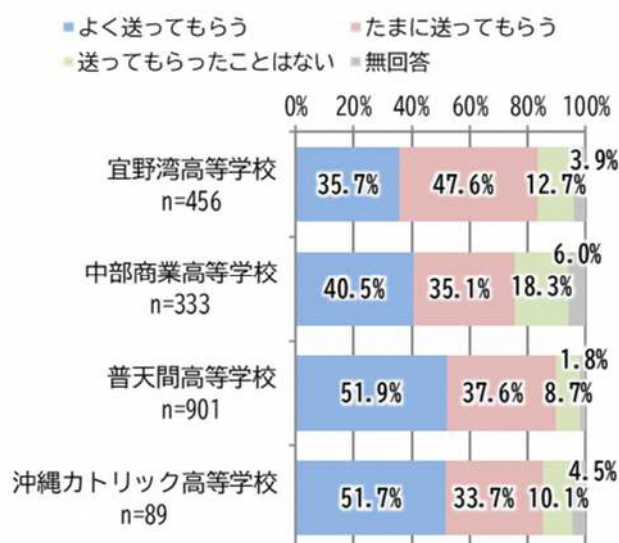
■ 通学手段 (学校別)



■ バスの利用パターン (学校別)

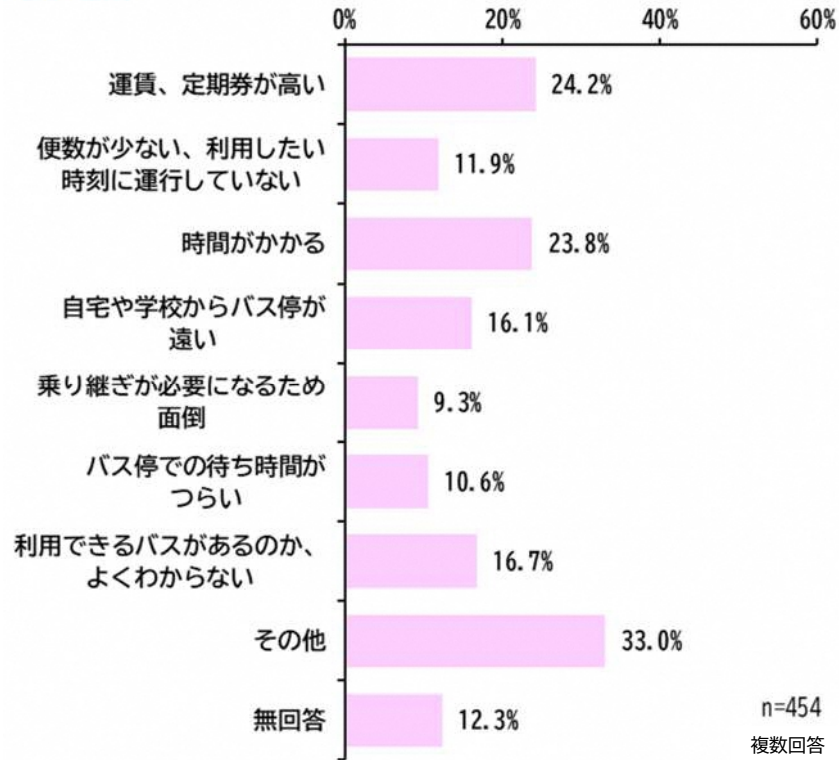


■ 送迎の頻度 (学校別)



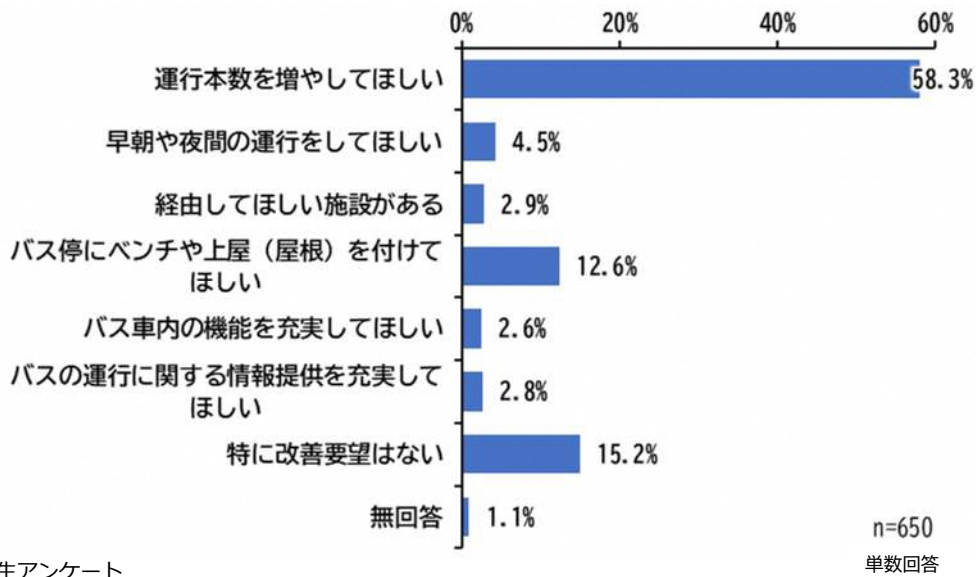
資料：高校生アンケート

■バスを利用しない理由



※「その他」では「徒歩で通学できるから」(66%)が多い

■バスへの改善要望



資料：高校生アンケート

4. 宜野湾市の地域特性・公共交通の現状のまとめ

「1.地域特性」、「2.公共交通の現状」、「3.移動特性」より本市の地域特性・公共交通の現状は、以下のように整理されます。

■ 地域特性・公共交通の現状のまとめ

項目	内容
地域特性	<ul style="list-style-type: none"> ・西海岸部は低平地、東部は標高が高く、起伏が激しい。 ・外出の主な目的地となる商業施設は、国道 58 号、国道 330 号、県道 81 号線など幹線道路沿いに立地。 ・人口は増加傾向で推移、令和 2 年（2020 年）には 10 万人を突破、令和 17 年（2035 年）まで増加と予測。 ・真志喜、大謝名、宜野湾、志真志、我如古等に多くの人口が集中。 ・市内の幹線道路では慢性的な渋滞が発生、多くの路線で旅行速度 20km/h を下回る。
公共交通の現状	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスは南北を走る幹線道路に沿って形成、多くの路線が本市を通過 ・路線バスの系統、便数は概して多く、特に国道 58 号で多くの便数が運行。 ・市内タクシー会社のタクシー保有台数は 170 台。ドライバーの 8 割が 60 代以上。 ・路線バスの利用者数は、コロナ禍以前は微増傾向であったが、コロナ禍を契機に、年間の利用者数は約 13 万人から約 8 万人へと大きく減少。 ・路線バスは主に高校生の通学に利用。 ・タクシーの利用者数はコロナ禍前の微減傾向から、コロナ禍により大幅に減少。 ・コロナ禍の影響で、市内を通行する路線バスの収支は、黒字から年間約 8 億円の赤字に転換（本市以外の区間の収支も含まれる）。 ・長田、嘉数、野嵩、新城、大謝名、宜野湾、真栄原など一部の地区に公共交通空白地域が点在。
移動特性	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤・通学先の 6 割強は市外となっており、市民は日常的に市外へ移動。 ・市外への通勤先は那覇市、浦添市が多い。 ・通勤・通学時の約 8 割は車で移動、路線バス利用は 5% と少ない。 ・買い物先の約 8 割は市内、約 8 割が車利用で、65 歳以上は送迎が 1 割を占める。 ・通院先の約 5 割は市内、約 8 割が車利用で、65 歳以上は送迎が 2 割近くを占める。 ・市民の 4 分の 3 は路線バスを、8 割はタクシーを利用していない。 ・高校により違いはあるが、約 4 割が家族の送迎により通学。

