

## 第 3 章

### 宜野湾市の地域公共交通の問題点・課題

1. 市民の移動に関する困りごと
2. 関係者の問題意識
3. 地域公共交通の問題点
4. 地域公共交通の課題

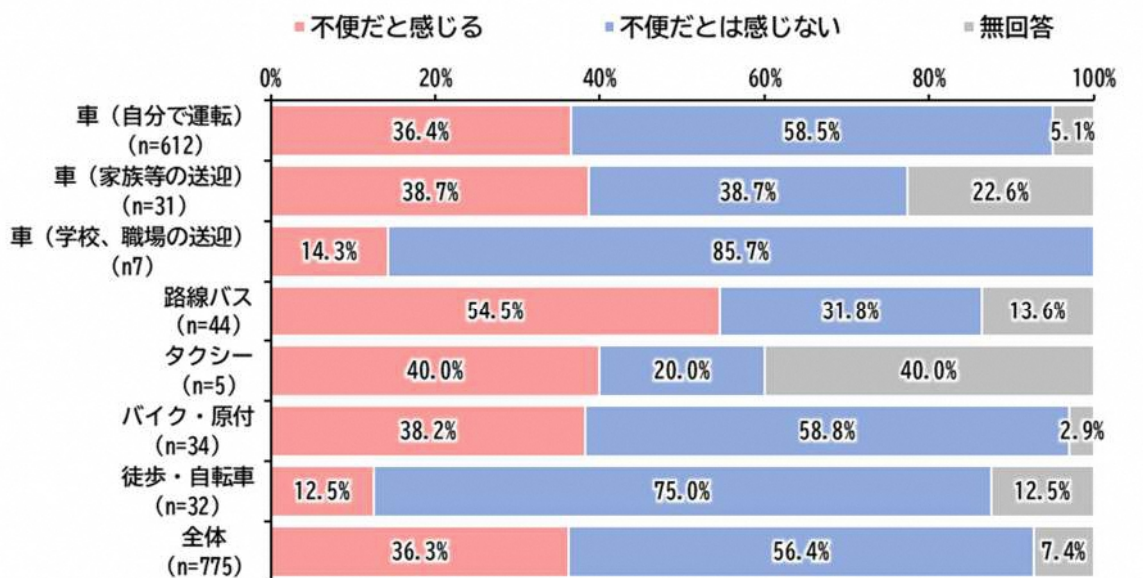
# 第3章 宜野湾市の地域公共交通の問題点・課題

## 1. 市民の移動に関する困りごと

### (1) 通勤・通学での困りごと

通勤・通学の際の困りごとについてたずねたところ、36%が「ある」と回答しています。交通手段別にみると、路線バスが54%と高くなっています。路線バス利用者からは「バスが遅れ、時間が読めない」（27%）や「バスの便数が少ない」（20%）が多くあげられており、「渋滞で時間が読めない」については、交通手段を問わず多くの指摘があります。

#### ■ 通勤・通学の際の困りごとの有無（交通手段別）



※移動手段 無回答 (n=10)

#### ■ 通勤・通学の際の困りごとの内容（交通手段別）

	車（自分で運転） n=612	車（家族等の送迎） n=31	車（学校、職場の送迎） n=7	路線バス n=44	タクシー n=5	バイク・原付 n=34	徒歩・自転車 n=32	全体 n=775
渋滞で時間が読めない	32%	29%	14%	16%	20%	29%	3%	30%
バスが遅れ、時間が読めない	2%	19%		27%		9%	3%	4%
時間がかかる	14%	3%	14%	14%		9%	3%	13%
運転に不安がある	2%					3%	3%	2%
バスの便数が少ない	1%	19%		20%	20%	3%	3%	3%
バスの早朝便や深夜便がほしい	1%	6%		2%				1%
バス停での待ち時間がつらい	1%	6%		9%			3%	1%
バス停の駐輪場、駐車場が少ない	1%							1%
車内が混雑して座れない				14%				1%
天候が厳しい日の徒歩、自転車がつらい	1%			11%	20%	3%		2%
通勤・通学費がかかる	9%	3%	14%	7%	0%	6%		8%

資料：市民アンケート

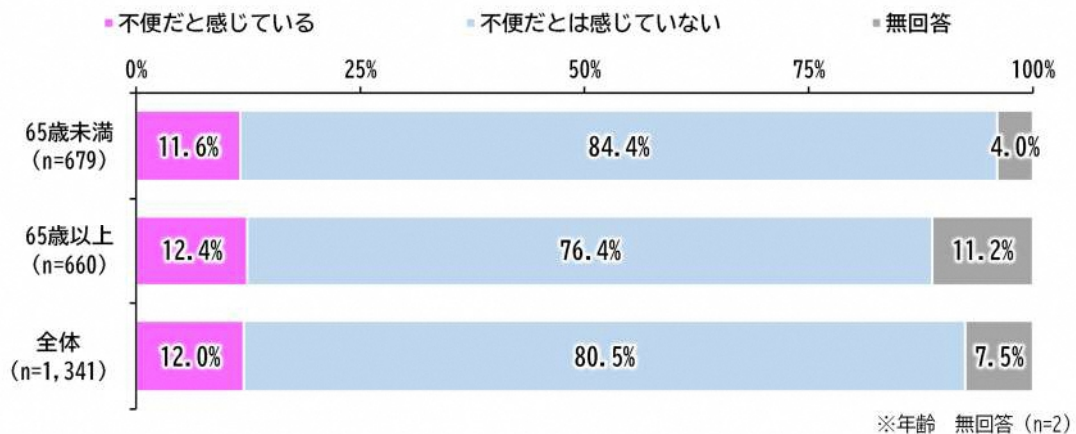
## (2) 買物の際の移動についての困りごと

買物の際の困りごとについてたずねたところ、80%は不便を感じていません。

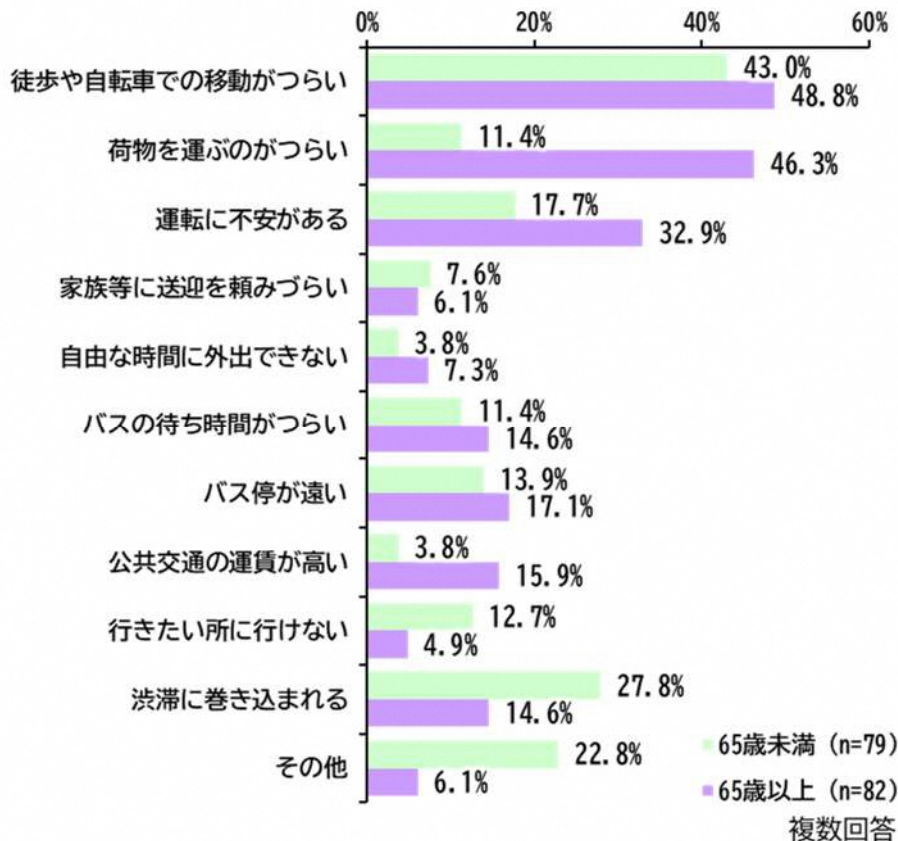
ただし、12%が「不便を感じている」と回答しており、身体的な負担に関する困りごとがあげられています。

年齢別にみると、高齢者（65歳以上）は「徒歩や自転車での移動がづらい」（48%）や「荷物を運ぶのがづらい」（46%）、「運転に不安がある」（32%）への回答が多くなっています。また、65歳未満では、「徒歩や自転車での移動がづらい」（43%）のほか、「渋滞に巻き込まれる」（27%）が多くあげられています。

### ■ 買物の際の困りごとの有無（年齢層別）



### ■ 買物の際の困りごとの内容（年齢層別）



資料：市民アンケート

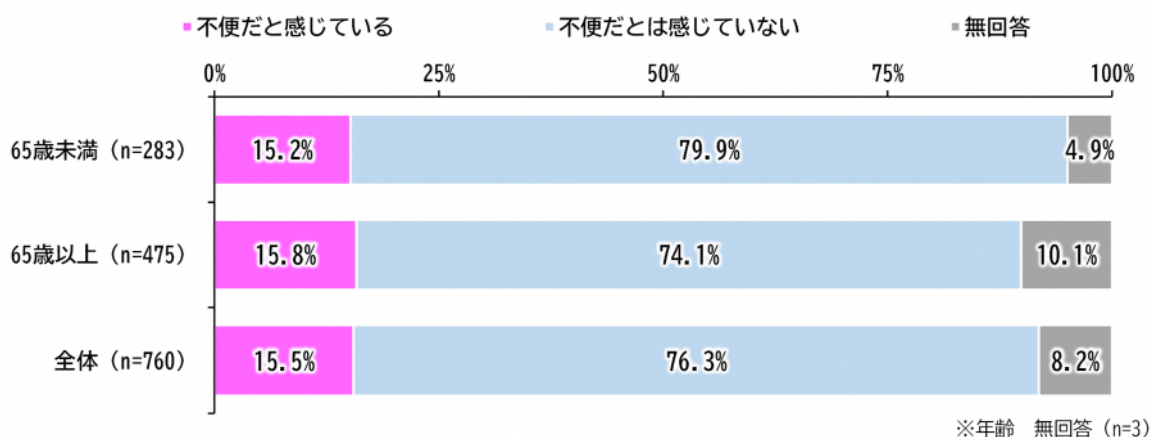
### (3) 通院の際の移動についての困りごと

通院の際の困りごとについてたずねたところ、76%は不便を感じていません。

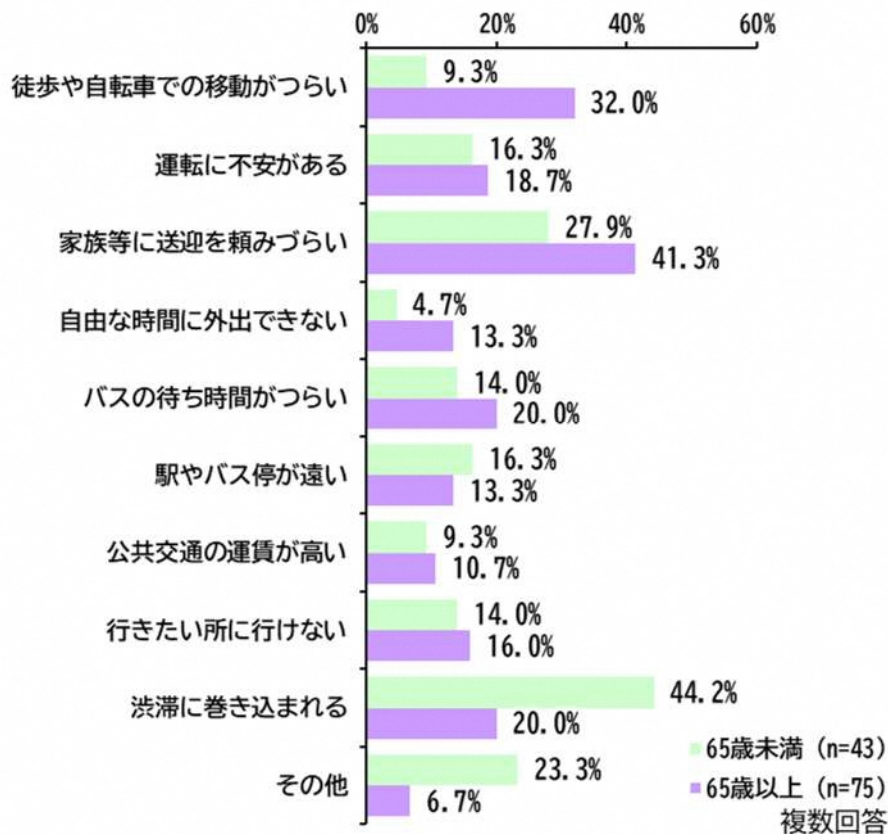
ただし、15%が「不便を感じている」と回答しており、送迎への気兼ねや身体的な負担、渋滞に関する困りごとがあげられています。

年齢別にみると、高齢者（65歳以上）は「家族等に送迎を頼みづらい」（41%）や「徒歩や自転車での移動がづらい」（32%）への回答が多くなっています。また、65歳未満では、「渋滞に巻き込まれる」（44%）や、「家族等に送迎を頼みづらい」（27%）が多くあげられています。

#### ■ 通院の際の困りごとの有無（年齢層別）



#### ■ 通院の際の困りごとの内容（年齢層別）



資料：市民アンケート

## (4) 不便地域での困りごと

公共交通空白地域における移動での困りごとを把握するため、嘉数区、長田区、愛知区の民生委員を対象にヒアリング調査を実施しました。その結果、外出や送迎を頼みにくい状況や、自宅近くから移動できる交通手段導入に対するニーズがあることなどがわかりました。

### ■ 不便地域での困りごと

		嘉数区・長田区・愛知区の意見
普段の外出時の困りごと		<ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>運転ができない高齢者</b>は、<b>自由に外出ができない</b>。家族にも<b>送迎を頼みにくい</b>。<b>免許返納しにくい</b>。</li> <li>・<b>坂道が多く</b>、徒歩での移動が<b>大変</b>。買物帰りは荷物があるのでなおさら大変。</li> <li>・区のエリアが広い<b>ため、集まりを持ってバスの本数が少ないこともあり来ることが難しい</b>。</li> <li>・地区内の<b>道路が狭く危険</b>。</li> <li>・<b>バス、タクシーは、運賃が高く、毎回利用することができない</b>。</li> </ul>
路線バスやタクシーへの要望		<ul style="list-style-type: none"> <li>・買物や通院、銀行、公民館での行事などで、<b>自宅近くから利用できる地域内の移動が可能なコミュニティバス</b>があると助かる。</li> <li>・週に1回程度でも良いので、近隣の3~4人で買い物にいける<b>安価な交通手段</b>があれば良い。</li> <li>・よく行く<b>スーパーや病院、公民館付近に路線バスのバス停を増やして</b>ほしい。</li> <li>・バス停に<b>日除けやベンチ</b>を設置してほしい。</li> <li>・<b>時刻表を見やすくし、定刻通り</b>にバスが来てほしい。</li> <li>・バスの<b>運賃や経由（乗り換え）</b>などがわかりにくい。</li> <li>・<b>バス停までのアクセス</b>を改善してほしい。</li> </ul>
その他	地区内の道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地区内の<b>道路は狭い道が多く、歩行者にとって危険</b>である。</li> <li>・<b>ライトをつけずに走る自転車</b>がいるため危険。</li> </ul>
	高齢者福祉	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コロナ前と比べ、<b>ミニデイサービスの利用者が減少</b>した。また、ミニデイサービスの参加者の移動手段は、<b>タクシー利用する方や送迎してもらおう方</b>などがある。</li> <li>・移動スーパーは便利だが、<b>高齢者の外出離れが認知症などの健康リスクを考えると不安</b>。</li> </ul>
	地域内のコミュニティ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コロナの影響で<b>近隣住民と疎遠</b>になった。</li> <li>・<b>子育て世代への駐車場確保</b>が必要。</li> </ul>
	道路渋滞	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>真栄原、大謝名、沖縄国際大学付近が渋滞</b>している。</li> <li>・基地の関係で、<b>東西の移動が不便</b>である。</li> </ul>

資料：空白地域民生委員ヒアリング

## (5) 宜野湾市における公共交通の今後のあり方に対する意向

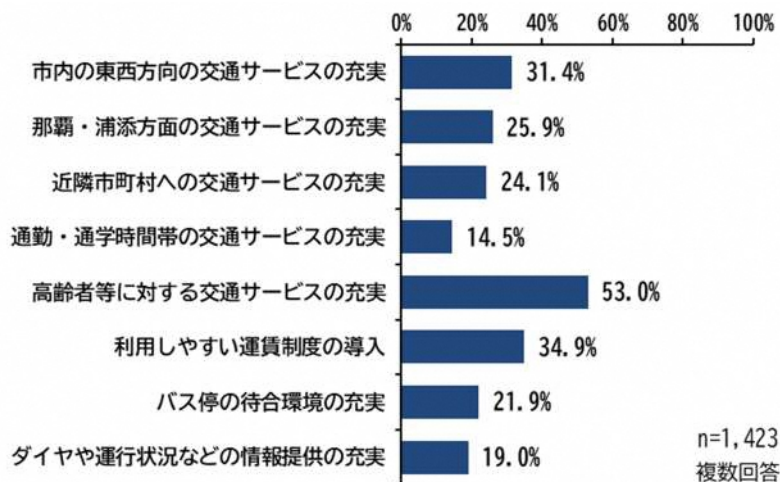
市民アンケートで「暮らしをより良くしていくための公共交通サービスの改善」についてたずねたところ、「高齢者等に対する交通サービスの充実」(53%)が最も多く回答されています。その他には、「利用しやすい運賃制度の導入」(34%)や「市内の東西方向の交通サービスの充実」(31%)、「那覇・浦添方面の交通サービスの充実」(25%)、「近隣市町村への交通サービスの充実」(24%)などが多くあげられています。

年代別では、「利用しやすい運賃制度の導入」は、どの年齢層でも多く回答され、10歳代は「通勤・通学時間帯の交通サービスの充実」(40%)への回答も多くなっています。20歳代、30歳代では「那覇・浦添方面の交通サービスの充実」(38%)への回答も多くなっています。

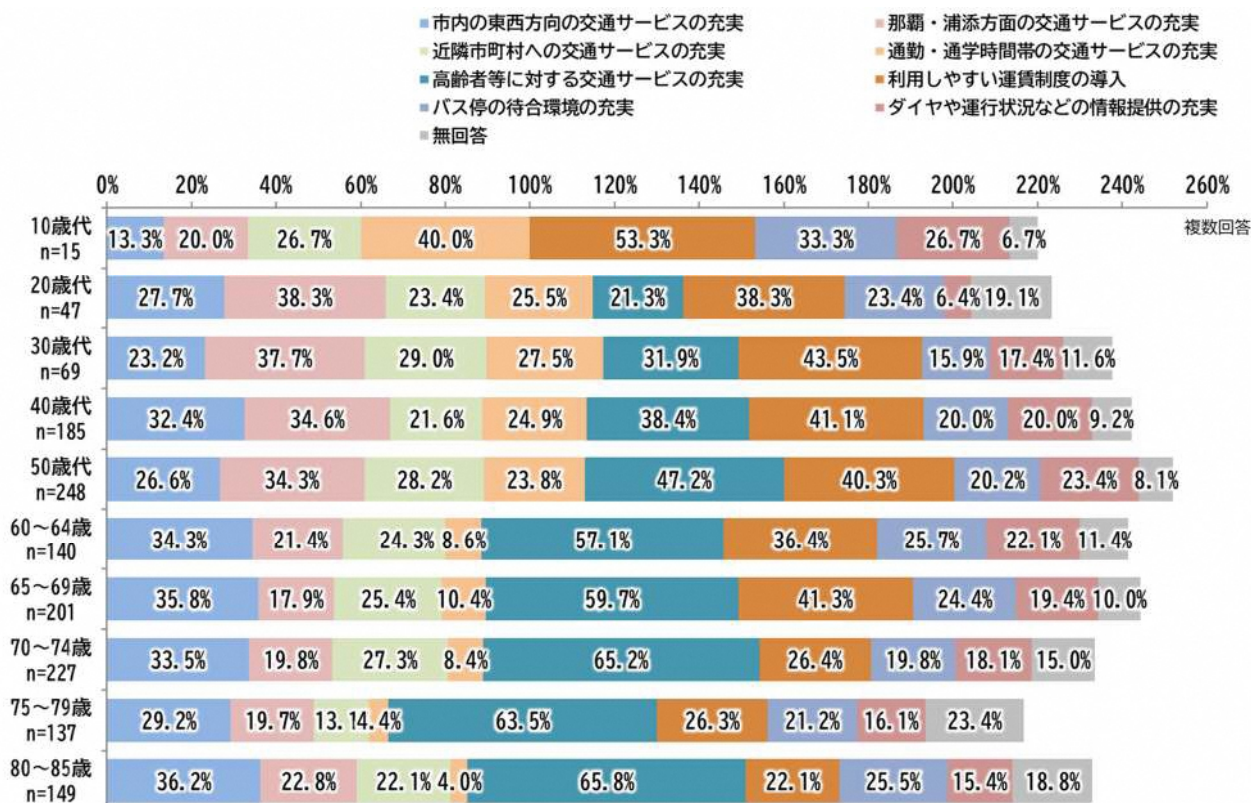
40歳代、50歳代では「那覇・浦添方面の交通サービスの充実」(34%)、「高齢者等に対する交通サービスの充実」(41%)への回答も多くなっています。

60歳代以上では「高齢者等に対する交通サービスの充実」(57~65%)、「市内の東西方向の交通サービスの充実」(29~36%)への回答も多くなっています。

■本市における公共交通の今後のあり方に対する意向



■本市における公共交通の今後のあり方に対する意向（年齢層別）



資料：市民アンケート

## 2. 関係者の課題認識

路線バス事業者、タクシー事業者、高校、大学、観光施設が感じている公共交通に関する問題や課題を把握するため、ヒアリング調査を実施しました。各関係者が感じている問題点・課題は以下に示す通りです。

### ■ 交通事業者等関係者が抱える問題・課題

区分	問題点・課題（主な意見）
路線バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国道 34 号（大謝名～真栄原間）の渋滞による定時性低下</li> <li>・ 渋滞に伴う運行時間の増加による運行便数の減少、利便性の低下</li> <li>・ 高校生の送迎車両による渋滞発生</li> <li>・ 運転手の高齢化、労働基準の見直しによる運転手不足の深刻化</li> <li>・ 需要に応じた路線バス、コミュニティ交通等の役割分担が必要</li> <li>・ のりもの NAVI Okinawa の周知が課題</li> <li>・ 行政と連携した公共交通の利用促進策の推進</li> <li>・ 移転する琉球大学医学部への乗り入れ時の所要時間の増加が懸念材料</li> </ul>
タクシー事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高齢化の進行と、若手のなり手不足で運転手不足が深刻化</li> <li>・ コロナ禍による経営悪化と進まない設備投資</li> <li>・ タクシー事業者によるサービス（身障者割引、返納割引等）に対する行政の補助</li> <li>・ タクシーの相乗り利用による利用促進</li> <li>・ 公共施設等でのタクシー乗り場の整備</li> </ul>
高校	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 雨天時のバスの遅れによる遅刻者の発生</li> <li>・ 雨天時の送迎による学校周辺での渋滞発生</li> <li>・ バス車内での防犯・安全対策</li> </ul>
大学	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 教職員、学生のマイカー利用による渋滞、駐車場不足</li> <li>・ 琉球大学病院移転による周辺道路の交通渋滞の懸念</li> <li>・ マイカー通勤、通学から公共交通利用への転換</li> </ul>
観光施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 西海岸道路付近の渋滞</li> <li>・ 高いタクシー需要に対する供給不足</li> <li>・ レンタカー以外の公共交通による移動利便性の向上</li> <li>・ 西海岸地域から普天間方面への移動手手段の不備</li> <li>・ 空港シャトルバス等のホテル到着後の二次交通の不備</li> <li>・ イベントが多い休日や、観光需要が高い西海岸地域のバス本数の不足</li> </ul>

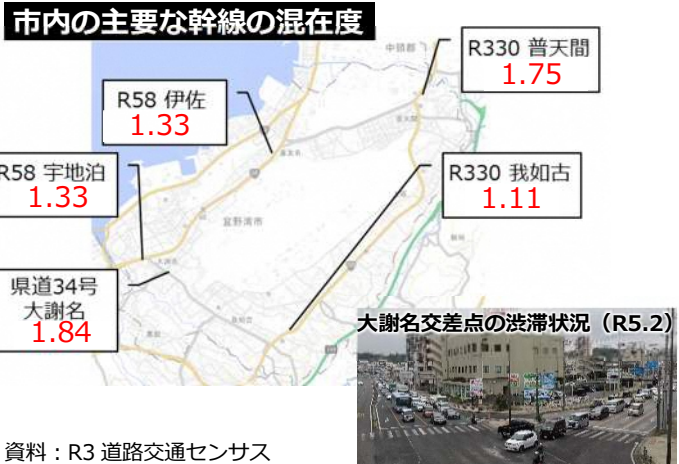
資料：関係者ヒアリング

### 3. 地域公共交通の問題点

#### (1) 交通渋滞と路線バスの定時性損失

土地利用に制約がある中で、市内の幹線道路では、自動車交通が特定の道路に集中し、渋滞が発生しています。路線バスやタクシーは、この渋滞に巻き込まれ、定時性の確保や迅速な迎車ができない状況にあります。

定時性の損失や迎車の遅れは、利用者の不満につながり、利用の敬遠につながっています。



#### 交通渋滞に関する交通事業者の意見

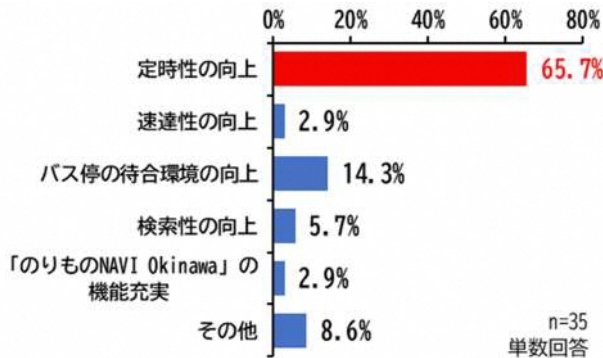


・**県道 34 号** (大謝名～真栄原区間) は交通渋滞がひどく、定時性が確保できない。  
 ・渋滞による運行時間の増加は、運行便数の減少に直結し、利便性の低下につながる。

・交通渋滞に巻き込まれて、迎車が遅れる。  
 ・予約の電話があっても、迎車の時間を伝えると断られることがある。

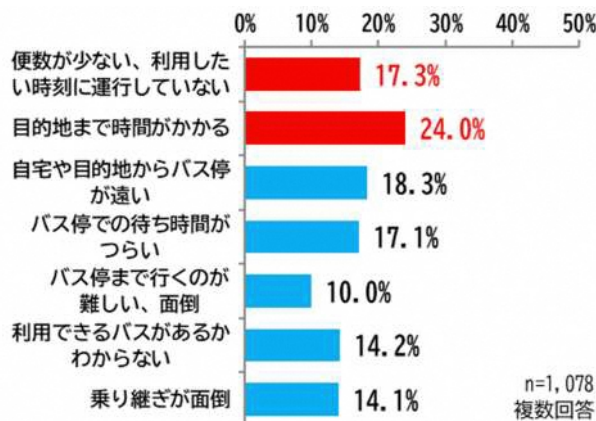
#### 市民のバスの定時性損失・速達性低下に対する意見

##### ■ バス利用者の改善要望



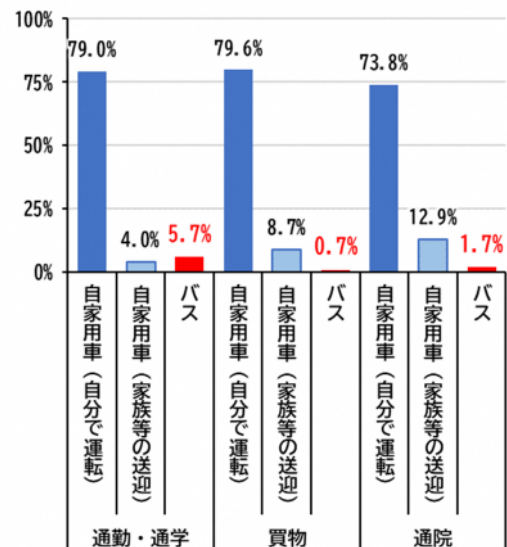
資料：バス利用者アンケート

##### ■ 市民のバスを利用しない理由



資料：市民アンケート

#### 宜野湾市民の交通手段分担率



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

高校生の通学手段の第1位は家族等の送迎となっています。普段は送迎通学していない人も、時々送迎してもらっています。バスを普段利用している人も、雨の日等は送迎に頼っており、特に雨天時の学校周辺の交通渋滞は激しくなります。

市外からの通学も多くみられます。沖縄市や浦添市、那覇市からの通学にはバス路線があるものの、西原町や北谷町、中城村からは路線が少なく、特に西原町からの通学は送迎の割合が高くなっています。

交通渋滞は、近隣の交通環境の悪化や社会経済の損失につながっています。

■ 普天間交差点 市役所向き



■ 沖縄カトリック高校前 送迎の様子



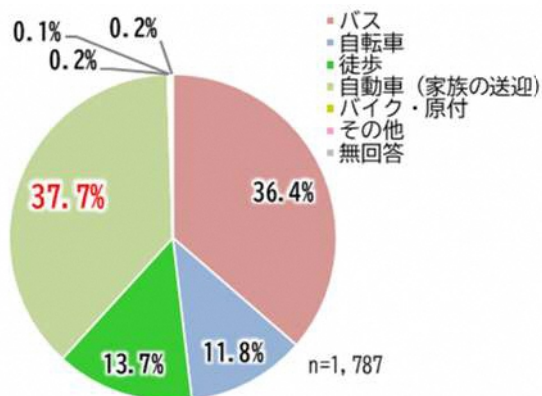
■ 我如古交差点



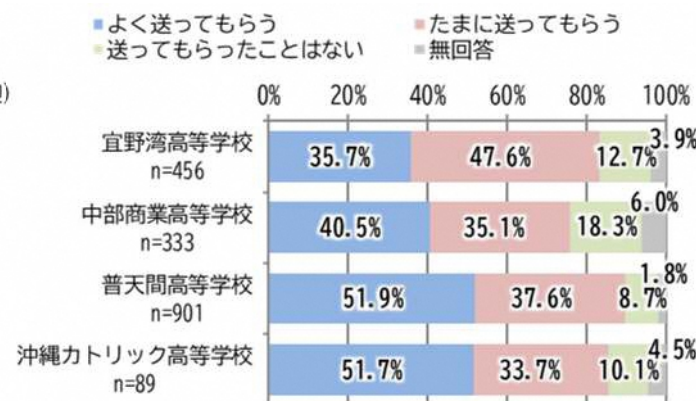
■ 中部商業高校前



#### 高校生の主な通学手段

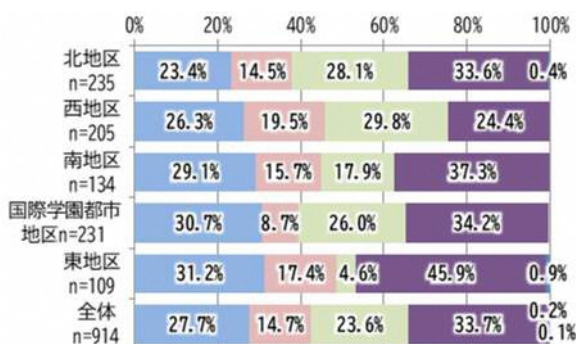


#### 送迎の頻度 (普段は送迎以外の者も含む)

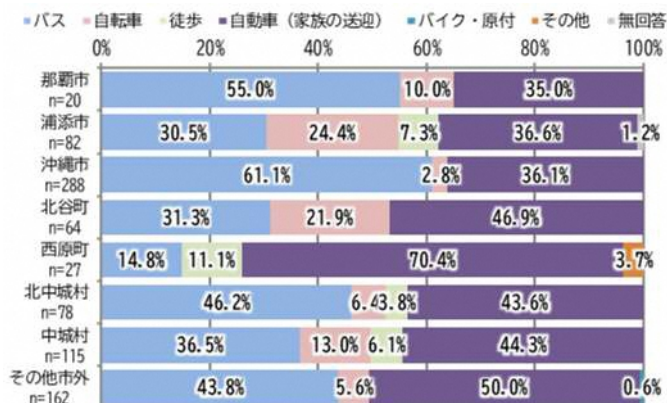


#### 居住地別の通学手段

##### <市内>



##### <市外>



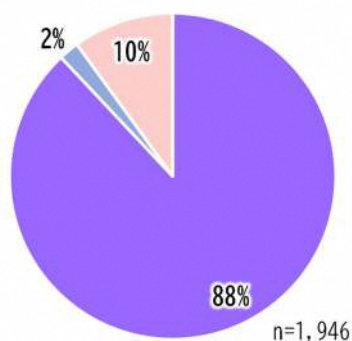
・雨の日は送迎が増えるため、学校付近が交通渋滞を引き起こしている。送迎に対する地域住民から苦情も出ている。  
 ・生徒は送迎の便利さに頼っているとされる。近隣住民に迷惑がかかることを考えると、バスを利用してほしい。

資料：高校生アンケート

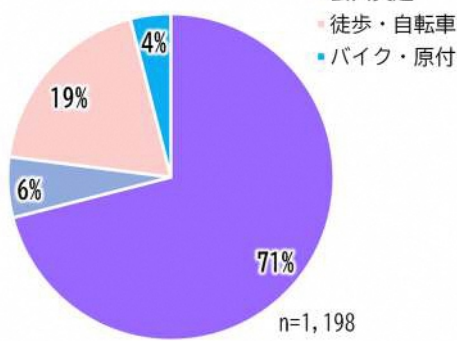
#### (4) 西普天間住宅地区の開発に伴う交通量の増加

土地区画整理事業が進められている西普天間住宅地区において、琉球大学医学部及び琉球大学病院の移転が進められており、令和7年には開学・開院の予定です。開学・開院に伴い、教職員（約1,950名）、学生（約1,200名）、外来患者（年間約27.4万人）の交通需要が集中し、周辺道路への影響が懸念されます。

教職員の交通手段

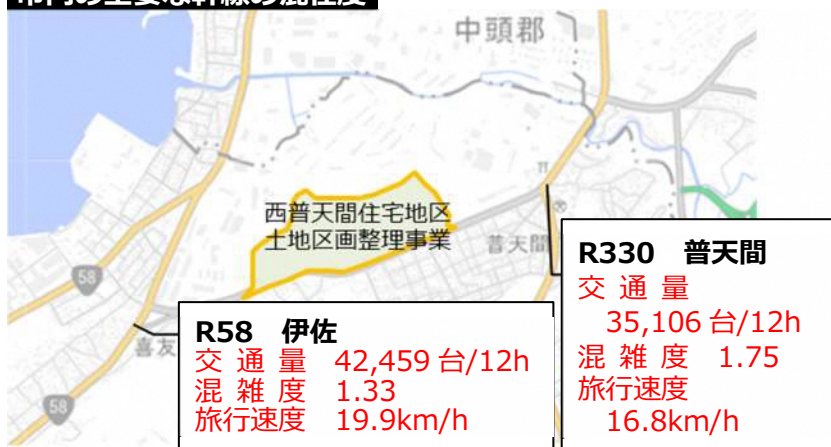


学生の交通手段



資料：琉球大学ヒアリング

市内の主要な幹線の混在度



資料：R3 道路交通センサス

R330 普天間	交通量	混雑度	旅行速度
現状	35,106 台/12h	1.75	16.8 km/h

教職員の自動車通勤交通 : 約 1,650 台 ※1  
 学生の自動車通学交通 : 約 1,000 台 ※1  
 外来患者の自動車交通 : 約 840 台 ※1※2  
 住宅等ゾーン居住者の交通 : 約 1,300 台 ※3

移転後	35,163 + a 台/12h	悪化	低下
-----	------------------	----	----

※1 琉球大学ヒアリング

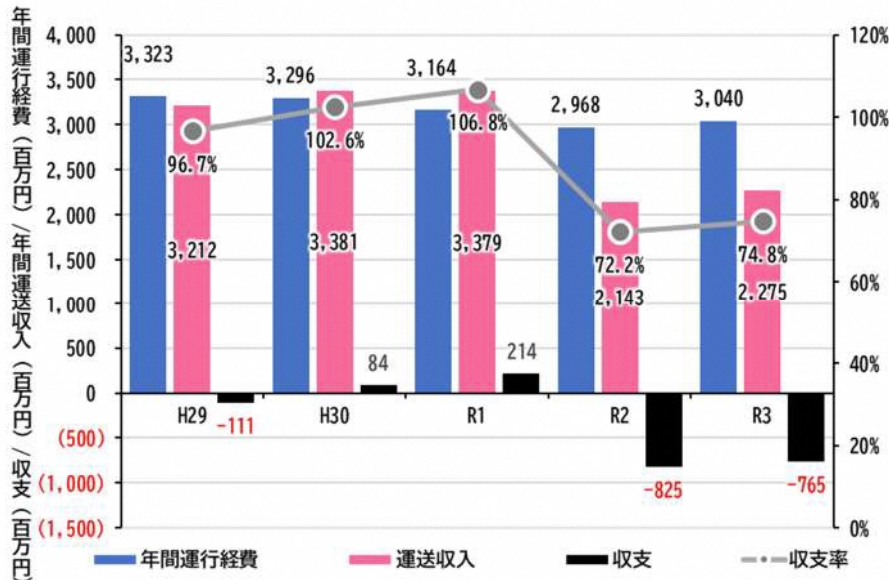
※2 H18 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査

※3 H28 中南部都市圏駐留軍用地跡地利用及び周辺整備検討調査業務委託（沖縄県）

## (5) バス事業者の厳しい経営環境・人手不足

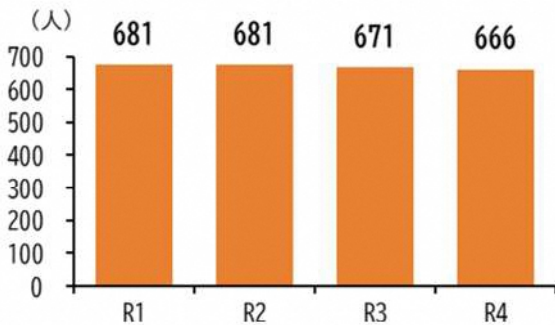
市内を運行している路線バスは赤字運行となっており、コロナ禍により経営が悪化した状況下では持続可能性の維持が課題となっています。運転手不足も深刻化しており、コロナ禍以降、毎年のように減便が行われています。大型二種免許保有者の年齢構成も高くなっており、今後も減便が続き、現状のサービス水準の維持が難しい状況となっています。

### 市内を運行する路線バスの収支状況（試算値）



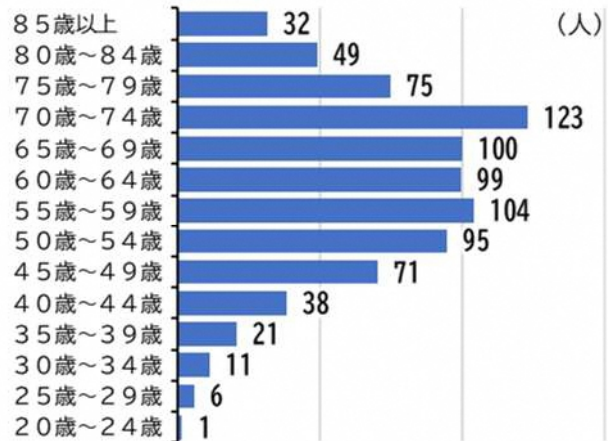
資料：輸送実績

### 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

### 大型二種免許の年齢別保有者数（全）



資料：警察庁 運転免許統計 令和3年版



- ・リソースが限られている中、大量輸送が可能な特性を活かして**効率的な運行**とすることが求められている。
- ・需要はあるがボリュームは大きくない部分はコミュニティ交通やタクシー等でカバーし、まとまった需要をバスで担うといった**交通サービスの機能の整理**が必要。



- ・**運転手の高齢化の進行、新たな成手が不足しており、運転手不足が深刻化**してきている。
- ・現状のサービス水準を維持することもままならない状況。
- ・労働基準の見直しによって、さらに路線の維持が難しくなることが予想される。

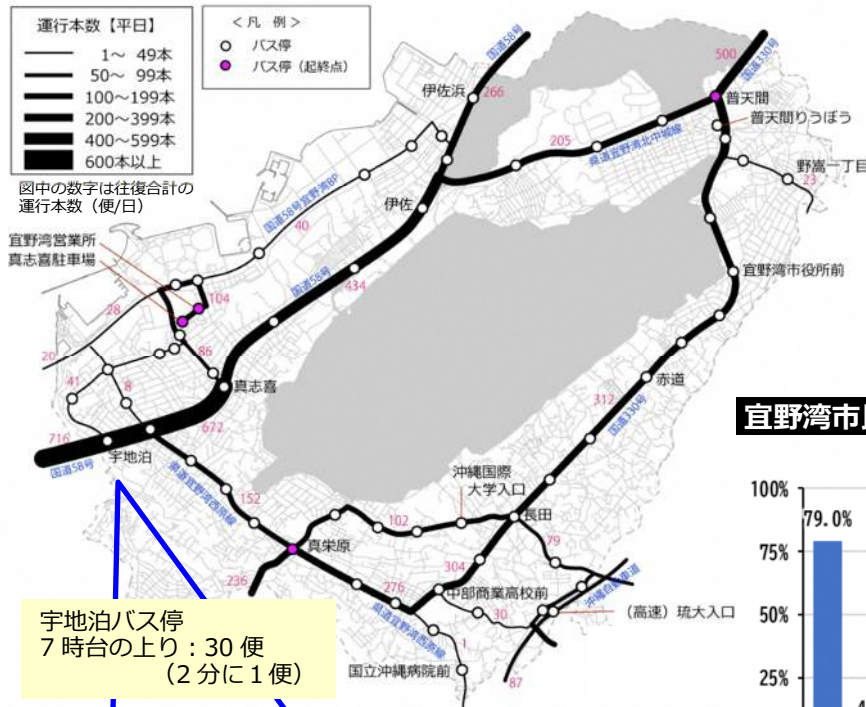
資料：交通事業者ヒアリング

## (6) 高い路線バスのサービス水準と低い利用率

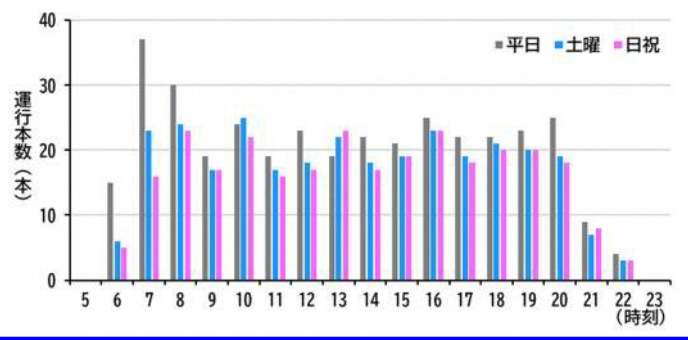
路線バスの運行本数は、国道58号宇地泊で平日716本、7時台の那覇方面は30便（平均2分に1便）運行しており、サービス水準は非常に高くなっております。一方で、バス利用率は低く、バス輸送人員は減少し輸送効率も低下しています。そうした中、バスへの改善要望として「便数の増加」が指摘されており、ニーズとサービスとのギャップが生じています。

### 道路区間別のバス運行本数

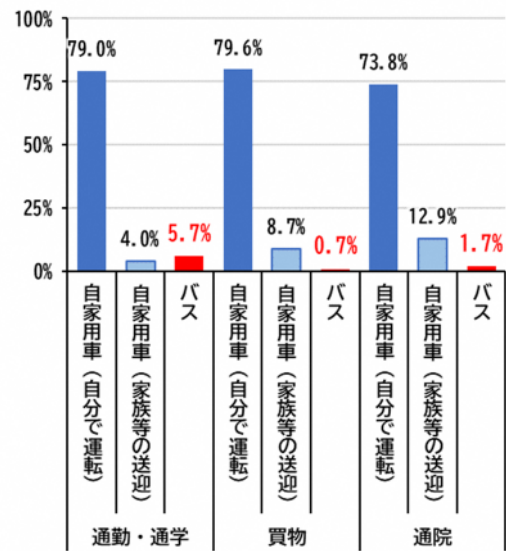
資料：バスマップ沖縄ナビタイム



### 宇地泊バス停（上り）の時間別運行本数

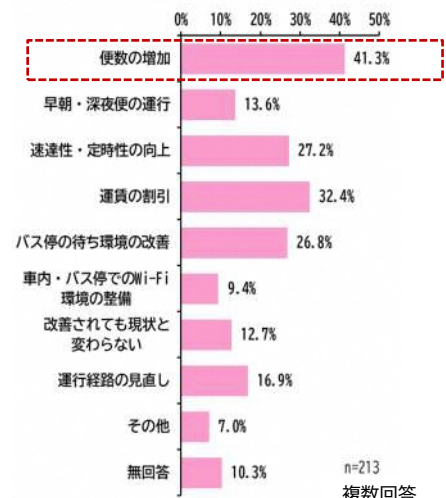


### 宜野湾市民の交通手段分担率

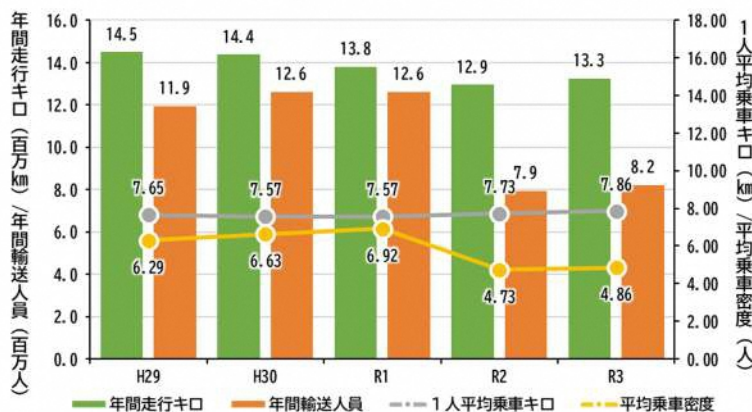


資料：市民アンケート

### バス利用を増やすために必要な改善



### 市内を經由するバスの輸送人員・平均乗車キロ・平均乗車密度



資料：輸送実績

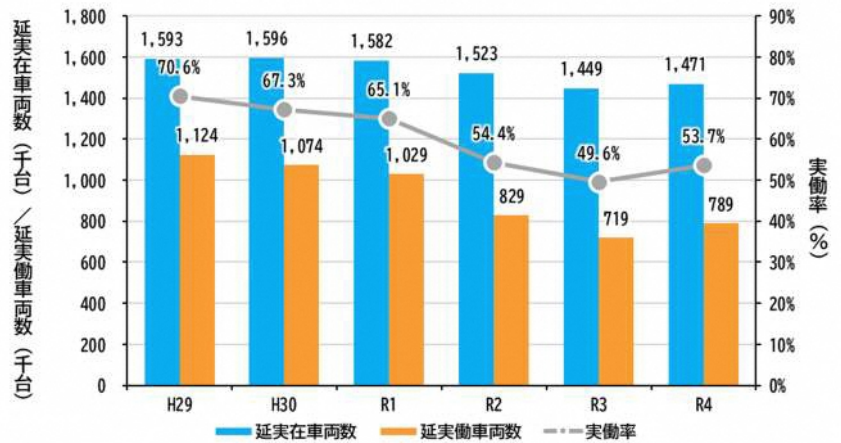
資料：市民アンケート

## (7) タクシー事業者の厳しい経営環境・人手不足

コロナ禍により利用者数が減少、運転手も退職等で減少したことからタクシー車両の稼働が低下しています。経営が芳しくない中、車両のバリアフリー化など設備投資もできていません。

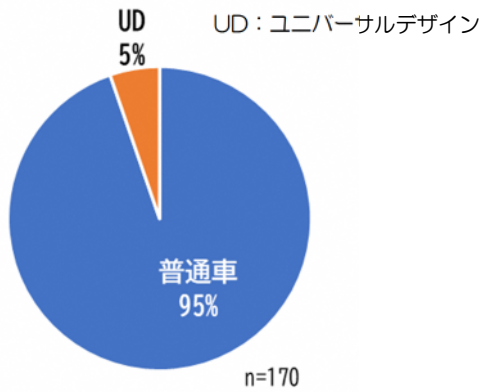
運転手の高齢化や成手不足によって、運転手の不足がより一層深刻化しており、ニーズに応えきれていない状況にあります。

### 沖縄本島地区のタクシーの稼働状況、実車状況



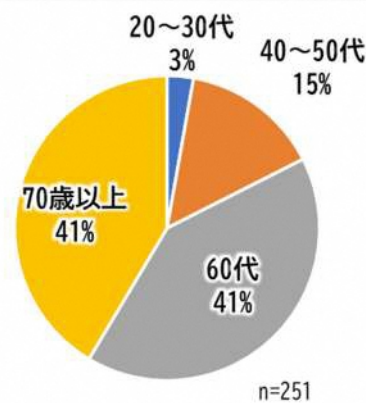
資料：沖縄総合事務局 R4 運輸要覧

### 市内タクシー事業者の車種構成

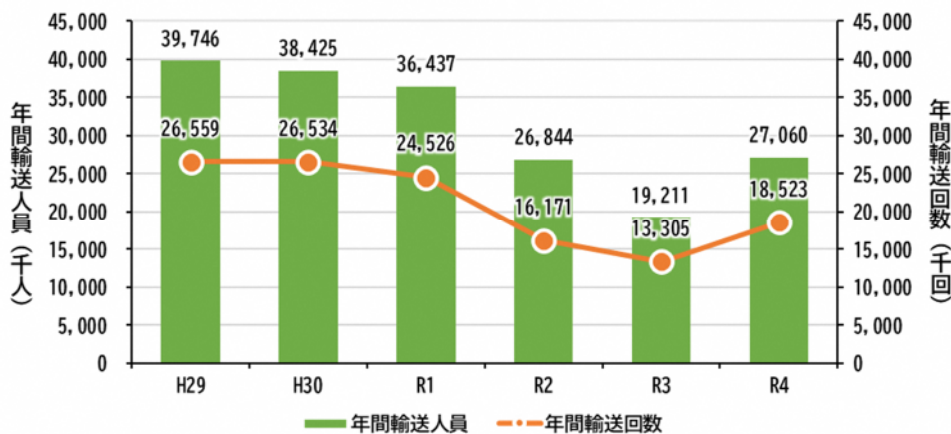


資料：タクシー事業者ヒアリング

### 市内タクシー事業者の運転手年齢構成



### 沖縄本島地区のタクシーの輸送人員・輸送回数



資料：沖縄総合事務局 R4 運輸要覧



- ・運転手不足が深刻。感染回避のために離職も発生。
- ・コロナ禍もあり、経営が非常に厳しい。車両や無線等の維持もできていない。
- ・利用者から電話が繋がらない、長く待たされるとの意見が上がっているのは把握しているが、運転手が足りないため応えきれていない。
- ・公共施設にタクシー乗り場がない(待機場所がないため呼び出しに時間を要する)。タクシーの公共交通としての位置づけがされていない。

資料：交通事業者ヒアリング

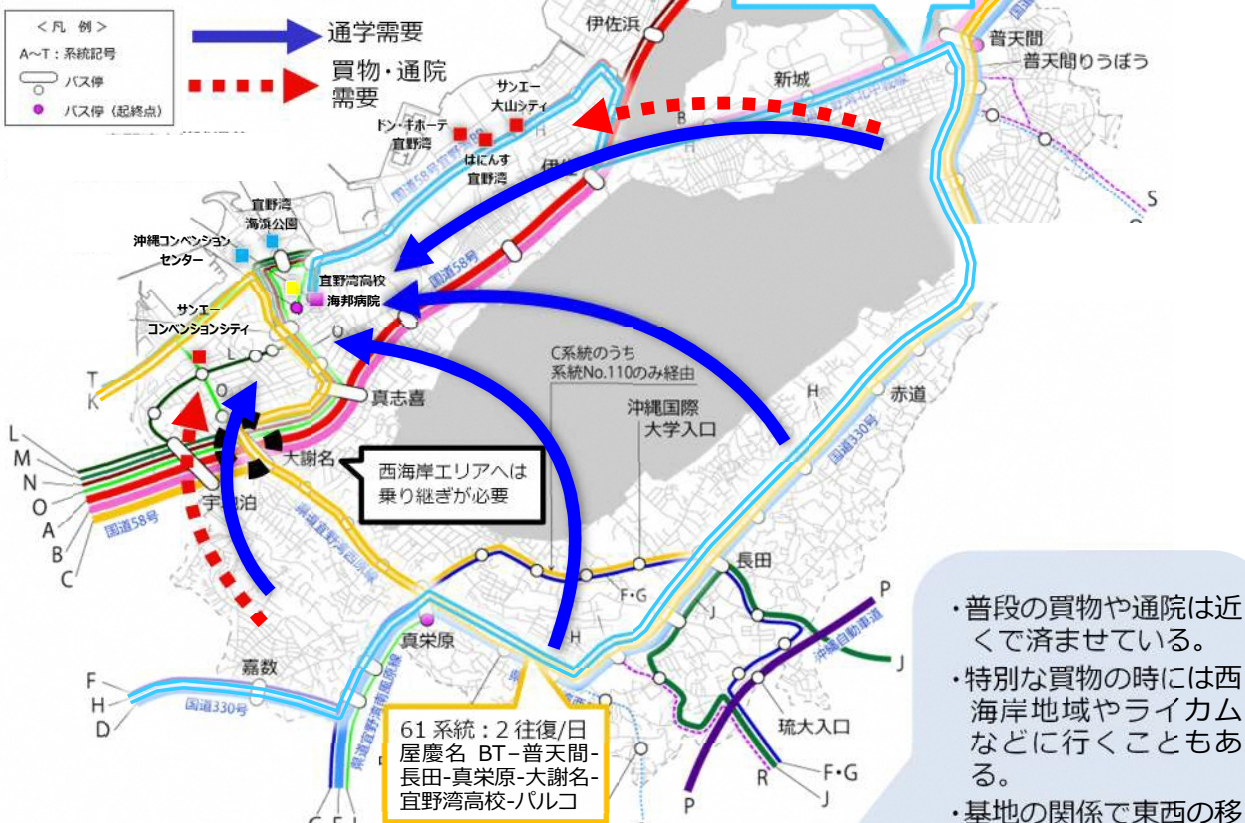
## (8) 西海岸エリアへの移動ニーズとバス路線のギャップ

買物や通院は、普段は自宅周辺の施設が利用されていますが、特別な買物やかかりつけの病院で診療できない場合などは、西海岸エリアの大型商業施設や総合病院を利用しています。

宜野湾高校には、市内各地から通学しています。西海岸エリアでは海浜公園やコンベンションセンターがあり、レジャーやイベント等での移動需要が発生しています。

西海岸エリアに路線バスでアクセスする場合、多くの路線は大謝名バス停等での乗り継ぎが生じます。市内周回する88系統や61系統が運行していますが運行本数が3往復/日、2往復/日と少ない状況にあります。

### 市民の買物、通院、通学の西地区への移動と路線バス系統



※路線バス系統は、バスマップ沖縄、ナビタイムの情報をもとに作成

### 居住地別の買物先

居住地	買物先				
	北地区	西地区	南地区	国際学園都市地区	東地区
北地区 (n=164)	93%	4%	0%	0%	4%
西地区 (n=218)	3%	96%	0%	0%	0%
南地区 (n=134)	7%	37%	48%	6%	2%
国際学園都市地区 (n=202)	4%	8%	32%	53%	2%
東地区 (n=82)	26%	5%	4%	27%	39%

### 居住地別の通院先

居住地	通院先				
	北地区	西地区	南地区	国際学園都市地区	東地区
北地区 (n=59)	25%	31%	7%	15%	22%
西地区 (n=75)	1%	95%	4%	0%	0%
南地区 (n=73)	1%	29%	56%	5%	8%
国際学園都市地区 (n=97)	2%	10%	26%	40%	22%
東地区 (n=47)	2%	9%	9%	28%	53%

### 市内在住の高校生の通学先と居住地域

高校	居住地	通学先				
		北地区	西地区	南地区	国際学園都市地区	東地区
宜野湾高等学校 (n=456)	西地区	26%	31%	15%	18%	10%
中部商業高等学校 (n=333)	国際学園都市地区	21%	12%	13%	38%	16%
普天間高等学校 (n=901)	北地区	31%	19%	14%	25%	12%
沖縄カトリック高等学校 (n=89)	南地区	0%	24%	43%	33%	0%

市内各地から宜野湾高校へ通学

市内各地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、高校生アンケート

## 4. 地域公共交通の課題

本市の地域公共交通の問題点を踏まえて、本市の地域公共交通を取り巻く課題を7点に整理しました。路線バスなど既存公共交通の利用促進や、様々な移動手段の検討なども含め「市民が利用しやすい公共交通の環境づくり」が課題を包含するキーワードであり、各課題の詳細を以下に示します。

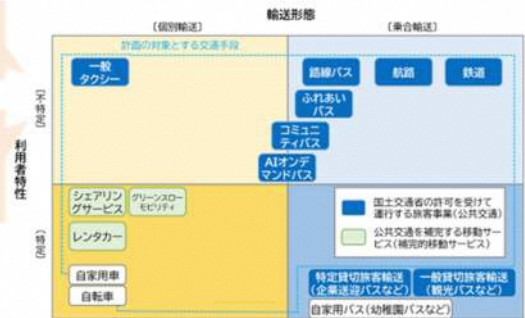
### (1) 路線バス、タクシー、コミュニティ交通等の機能整理とネットワークの構築

- ▶ 大量輸送が可能な路線バス、多様なニーズに柔軟な対応が可能なタクシー、小規模な一定規模の需要に対するコミュニティ交通など、交通サービスの機能を整理した上で、市内の各移動需要との対応した公共交通ネットワークを構築。
- ▶ 普天間バス停、伊佐バス停、大謝名バス停、真栄原バス停、我如古バス停における、交通拠点の明確化。

#### 交通機関の役割の整理、サービス水準の規定

路線バスの担うべき輸送を定義

その他の交通が担うべき輸送を定義



資料：福岡県宗像市

#### 階層的ネットワークの構築 (交通拠点の明確化を含む)

幹線となる路線バスの結節点(交通拠点)を明確化

※基幹バスシステム構築の検討状況とも整合、調整を図る



現在の路線バス網に、地域内を運行するコミュニティ交通や、タクシー、シェアリングサービスなどを加えて、市内の公共交通網を形成



## (2) 日常生活での移動を支える交通サービスの検討

- 日常の買物や通院、公民館への移動など身近な移動を担う、交通サービスの導入についての検討。
- タクシーの相乗りサービス制度の導入、タクシーを利用しやすい運賃施策、コミュニティ交通の導入、シェアリング（三輪車やシニアカー）、グリーンスローモビリティの導入など、地域の特性に応じたサービス提供を検討。
- 地域内の歩行空間について、安全性を高めていくことも合わせて検討。

## (3) 高校生の送迎交通からの交通手段の転換促進

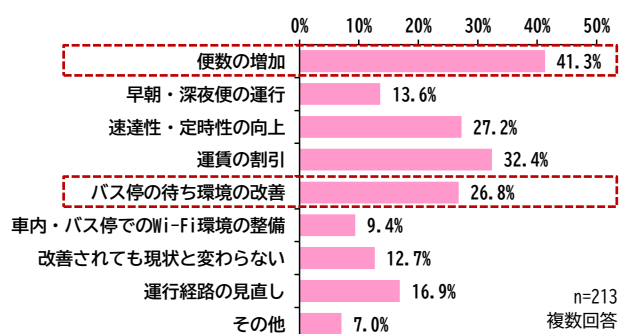
- 高校周辺の交通渋滞を緩和するため、高校生の送迎通学からの交通手段の転換促進。
- 環境問題や社会問題と絡めた徒歩や自転車での通学の喚起、路線バスの維持活性化と連携した路線バスの利用促進。
- 歩道や自転車通行空間などの安全性・安心感の向上。

## (4) 公共交通の利用環境の改善

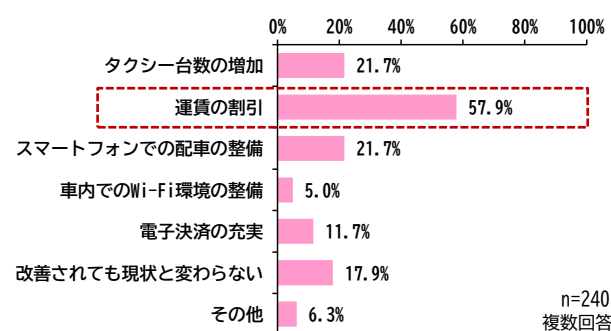
- 路線バスの運行情報の提供の周知、バス停での日差し除けやベンチ等の設置など、利用しやすい環境整備。
- 公共施設等におけるタクシー乗り場の整備など、交通事業者にとっても効率性が向上する整備の推進。
- スマートフォンでの経路検索やタクシー配車アプリの使い方などについて、高齢者向けの教室の開催などの取組実施
- MaaSアプリの普及、利用しやすい運賃施策の展開など、複数の交通モードを組み合わせ利用できる環境の整備

### 公共交通を利用しやすい環境の整備

#### 路線バスをもっと利用するためのサービス改善



#### タクシーをもっと利用するためのサービス改善



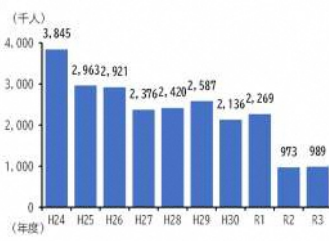
## (5) 琉球大学医学部及び琉球大学病院移転後の西普天間住宅地区周辺の円滑な交通の確保

- 琉球大学医学部及び大学病院移転後の交通需要に対して、円滑な交通を確保するべく、琉球大学や沖縄県と連携した対応策の検討及び実施に向けた調整。
- 交通事業者と連携した公共交通を活用した移動ニーズへの対応検討。
- 西普天間住宅地区の開発や宜野湾ヒルズ通り沿道のまちづくりなどと連携しつつ、交通需要マネジメントや、多様な交通手段を利用して暮らせる交通環境の整備の取組実施。

## (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

- 車を利用できない観光客や車を利用しない若い世代が、旅行しやすくするための交通環境の改善。
- 那覇空港から宜野湾へのアクセスにおいては、観光客にもわかりやすい時刻表やトータルデザインの展開など路線バスが使いやすくなる環境整備。
- 市内及び周辺地域での周遊においては、宿泊先からの外出に利用しやすい交通サービス(新たなモビリティなど)の確保や、多様な交通手段を定額で利用できる利便性の高い運賃の設定などラストワンマイルの移動手段の整備。

宜野湾西海岸地域の入域者数が減少傾向



資料：宜野湾市観光スポーツ課

周遊する際の移動手段が乏しい

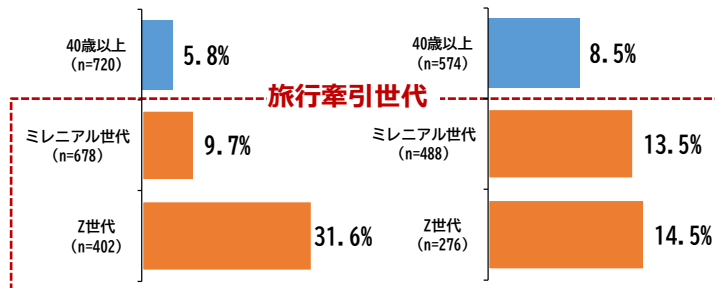
- ・タクシーが手配できない。
- ・長期滞在者には公共交通が必要。
- ・西海岸エリアから普天間方面への移動手段がない。
- ・空港からのアクセスはあるが、空港からの移動手段がない
- ・西海岸エリアから路線バスを利用するには不便

資料：観光施設ヒアリング

若い世代の車離れ / 交通の不便さが沖縄旅行意向を低下

運転免許を持っておらず、レンタカーを利用することはない

沖縄旅行をしていない理由：沖縄県内の交通が不便



資料：沖縄振興開発金融公庫「ポストコロナ時代における沖縄観光のあり方」に関する調査～これからの“旅行牽引世代”の意向を踏まえた観光（観光地）とは～

宜野湾の観光産業の活性化を支えていくためには、車を利用しない若い世代でも沖縄を旅行しやすくする必要があります。

## (7) 周辺市町村と連携した公共交通の確保維持活性化

- 通勤や通学、買物、通院などで、周辺市町村にも広がる市民の移動への対応。
- 公共交通の確保維持に向けた周辺市町村との定期的な情報交換の実施。
- 周辺市町村との連携施策の検討及び円滑な広域交通ネットワークの構築。