

4. 宜野湾市地域公共交通推進協議会等に係る 運営支援

4. 宜野湾市地域公共交通推進協議会等に係る運営支援

新たな交通サービスの導入検討に必要な協議を行うため、「宜野湾市地域公共交通推進協議会」及び幹事会を実施した。

作成した資料と議事録を次ページ以降に示す。

表 地域公共交通推進協議会・幹事会の開催時期・協議・支援（案）

	開催時期	協議内容	支援内容
第 1 回	幹事会 R6.12 月 協議会 R6.12 月	・新たな交通サービスの導入検討結果 ✓ 各地域の移動ニーズ分析結果 ✓ 交通モードの選定結果	資料作成補助 出席（必要に応じて説明・質疑応答） 議事要旨作成
第 2 回	幹事会 R7.3 月 協議会 R7.3 月	・新たな交通サービスの実証実験 概要 ✓ 運行計画 概略案 ✓ 実証体制 ✓ 共創・MaaS 実証プロジェクト 申請内容 ・西普天間住宅地区等の検討状況	

	開催日	協議内容
令和 6 年度 第 1 回幹事会	令和 6 年 12 月 25 日	・新たな交通サービスの導入検討の進捗報告 ✓ 各地域の移動ニーズ分析結果 ✓ 交通モードの選定結果 ✓ 実証運行概要（案）
令和 6 年度 第 2 回宜野湾市地域公共交通推進協議会	令和 7 年 2 月 10 日	・新たな交通サービス導入の検討状況 ✓ 実証運行の方向性 ✓ 各地域の地域特性分析 ✓ 交通モードの選定結果
令和 6 年度 第 2 回幹事会	令和 7 年 3 月 13 日	・新たな交通サービス導入の検討状況 ✓ 各地域の地域特性分析 ✓ モデル地区（先行地区）の選定結果
令和 6 年度 第 3 回宜野湾市地域公共交通推進協議会	令和 7 年 3 月 31 日	・新たな交通サービス導入の検討状況 ✓ 各地域の地域特性分析 ✓ モデル地区（先行地区）の選定結果

4-1 令和 6 年度 第 1 回幹事会

1) 議事要旨

宜野湾市地域公共交通推進協議会

令和 6 年度 第 1 回幹事会

議事要旨

日 時：令和 6 年 12 月 26 日（水）13 時 30 分～

場 所：宜野湾市役所 3 階 第三常任委員会室

事務局：宜野湾市 建設部 都市計画課、株式会社ケー・シー・エス

参加者：建設部次長 城間様、市民経済部次長 本永様、総務部次長 多和田様、企画部次長 伊佐様、健康推進部次長 米須様、福祉推進部福祉推進担当次長 香月様、基地政策部次長 津波古様、教育委員会指導部次長 津島様、基地政策部次長 津波古様

議事次第：

1. 開会

2. 報告

(1) 令和 5 年度第 3 回幹事会 議事概要・・・・・・・・・・資料 1

(2) 第 7 回（令和 5 年度第 4 回）協議会 議事概要・・・・・・・・・・資料 2

3. 議題

新たな交通サービスの導入検討（進捗報告）・・・・・・・・・・資料 3

4. その他

共創 MssS 実証プロジェクトの活用について・・・・・・・・・・資料 6

5. 閉会

1. 開会

事務局（宜野湾市都市計画課の安仁屋氏）から開会の挨拶および配布資料の確認ならびに出席確認が行われ、代理出席を含め幹事 8 名中 8 名の出席報告があり、本会議の出席者は過半数以上であることから会議が成立する旨の宣言がされた。

その後、本日の次第について説明があり、議事の進行は城間幹事長に引き継がれた。

2. 報告

事務局（都市計画課の新崎氏）から（1）令和 5 年度第 3 回幹事会 議事概要（2）第 7 回（令和 5 年度第 4 回）協議会 議事概要について、報告された。

【質疑応答】

発言者なし

3. 議題

事務局（都市計画課の新崎氏）より新たな交通サービスの導入検討（進捗報告）について、資料に沿って説明が行われた。

【質疑応答】

発言者：伊佐委員

- 小型車両を用いた区域運行ということで、個人的には良いと考える。市内を 1 周するコミュニティバスは 10 年以上前から検討がされてきたが、収支、利用率ともに難しかった。議会の一般質問でもあったかと思うが、ドア to ドアのニーズが大きいようなので、検討していければ良いのではないかと。
- 実際に実施することになった場合、運営、運行の主体はどのように考えているか。

発言者：事務局（新崎）

- 市内にはタクシー事業者が 8 社あり、ヒアリングを行う中で、一部の事業者からは運行を担える可能性があるという話もいただいているので、できればタクシー会社を活用して運行を行いたい。乗務員不足のため車両が稼働していない状況もあるそうなので、そういった部分も活用できないかと考えている。
- 問題点としては、デマンド運行を行う上では乗合事業の免許が必要になるが、バス会社と異なりタクシー会社はほとんど乗合免許を持っていない。実証運行は乗合免許がなくても 21 条許可で運行できるが、実装の段階で課題になってくる懸念はある。
- 基本的には、市内のタクシー事業者を使うのが望ましいと考えているが、バス事業者からも様々な声はいただいているので、その辺りは今後詰めていく必要がある。

発言者：伊佐委員

- 運転手不足は気になる点なので、バス会社かタクシー会社がやるのが良いと思っていたが、乗合免許が必要ということあれば、バス会社も考えられるのかもしれない。課題はあると思うが、方向性としては良いかと思う。

発言者：本永委員

- 23 ページの先行検討対象地域で南区と北区を選定している。自治会アンケート取った上で、対象地域として検討を進めることになったかと思うが、長田区のように、空白地域が多いものの自治会アンケートが返ってきていない地域もある。もし今後回答があり、移動の不便があるという内容だった場合、それでも南区、北区を選定する理由をもう少し加えた方が良いかと思う。対象とならなかった地域への配慮、なぜ南区、北区を候補としてやるのか、という説明は丁寧にした方が良い。
- 乗合事業を検討しているということだが、南城市など、県内で事例があれば教えていただきたい。

発言者：事務局（新崎）

- 自治会アンケートはもう少し精査して、他の行政区の方のご意見も踏まえた形にしたい。ただ、先行検討対象地域は、自治会アンケート以外にも移動制約者のボリュームなど総合的に判断している。先行検討対象地域についても、2 か所ともできるのか、1 か所に絞る必要があるのか、という点も含めてまだ検討中である。
- いずれにしても、他にも空白地域がある中で特定の場所を選ぶことになるため、他地域への説明はしっかりとしていく必要があると認識している。
- 県内の事例については、南城市のほか、最近南風原町も話題になっており、10 月末に話を聞きに行った。ジャパントクシーという車両 2 台で町内全域を運行しており、7 月 1 日から実証を始めて、10 月末時点で累計 4,000 人、月当たり 1,000 人程度の利用がある。あくまでも担当者から聞いた話にはなるが、高齢者だけでなく学生の利用も多いと聞いている。モノレール、バス停どちらも遠い場所に高校があり、その学生の需要が大きい。

発言者：本永委員

- 運行は 24 時間か。

発言者：事務局（新崎）

- 24 時間ではなく、午前 9 時～午後 7 時。朝早い時間から運行すると、学生の通学利用が多いバス会社からの反発が大きいので、そのあたりも関係しているかと思う。

発言者：本永委員

- 料金は距離換算になるのか。

発言者：事務局（新崎）

- 距離は関係なく、1 回 500 円で設定されている。30 日 5,000 円で乗り放題のサブスクもある。

発言者：本永委員

- 2 台で運行しているということだが、予約できないことはないのか。

発言者：事務局（新崎）

- 予約できない、または希望の時間に取れないという可能性はあるかと思う。

発言者：米須委員

- 先ほども出たが、一般質問で何名かの議員から移動支援についての質問があり、現状ドア to ドアの要望が多いと認識している。一方で、2 ページにある通り、施策 12 で、歩くライフスタイルの普及拡大も掲げている。健康推進部としては、ドア to ドアだと、

今まで徒歩で歩いていた方が歩かなくなるという点で、健康の面では逆行することになり、悩みどころだと感じている。

- 28 ページに記載されている、特定乗降ポイントについてお聞きしたい。対象区域外への移動は路線バスやタクシー等の利用を基本とするが、特定の施設への移動は可能にする、というのがどういう意味なのか。例えば役所や老人福祉センターといった施設は、区域外であっても対象になるのか。

発言者：事務局（新崎）

- 29 ページに記載しているように、基本的な考え方として、デマンド、区域運行というのは、特定の区域を定めて運行を行う。例えば北地区だと、買い物先、役所や病院など、地域内にポイントを多く設置することになるかと思うが、一方で区域外であっても、ドン・キホーテや老人福祉センターなど、一部の施設については行先として設定することができる、というもの。

発言者：事務局（喜納）

- 区域運行は基本的には設定した区域内の運行になるが、特定乗降ポイントは、大きな病院など特定の施設を設定し、そこまでは移動できるようにする、という制度。そういった制度を活用したいと考えている。
- 例えば南地区の方が役所に行く場合、路線バスが少なく不便、などの状況もある。そういうところをカバーしていきたい。

発言者：米須委員

- つまり、区域外に少し足を延ばすようなコース設定をする、ということか。

発言者：事務局（喜納）

- コースというよりは、その特定のポイントまでの移動だけできるというもの。例に挙げているドン・キホーテでいうと、ドン・キホーテまでは行けるが、そこから別の周辺施設に行くことはできない。
- 考え方としては、病院など、その地域内で収まらないが、移動を確保してあげる必要があるところを設定する。エリアを限定するのは交通事業者への配慮の面もあるため、それ以外で支えたい移動を特定乗降ポイントとして設定して、確保する。

発言者：事務局（新崎）

- 特定の区域に区切ったときに、どれだけの需要が出てくるのか、というのは悩みどころ。データ上は身近な移動の方が頻度が高いと分かっているが、もう少し遠くに行きたいというニーズにも、できるだけ応えたいと考えている。
- 一方で、区域を広げすぎると、車両の台数や運転手の確保、予約時間が思い通りにならないなど、色々な問題が出てくる。交通事業者への配慮も示さないと、合意形成は

難しいため、区域運行の考え方も、非常に悩んでいるところではある。

発言者：事務局（喜納）

- デマンド運行の例として、春日井町の事例を動画で紹介する。
- （動画を用いて事例の共有を行った）
- このように、基本的には区域内の移動になるが、特定乗降ポイントは例外として行けるというものになる。

発言者：伊佐委員

- 帰りはどうなるのか。

発言者：事務局（喜納）

- 帰りも利用できる。

発言者：多和田委員

- 市民会館はイベントが多く需要の多い場所だが、嘉数の方からは、国道 330 号まで出てからバスを利用して移動する必要があると、不便な場所と認識されている。一方で、バス会社からすると、国道 330 号はバス路線が運行しており、施設のすぐそばにバス停があるため、営業妨害に当たると思われかねない。嘉数から普通に行くと不便な場所で、特定乗降ポイントに指定できれば需要があると思うが、バス会社が競合すると判断した場合、特定乗降ポイントには指定できないのか。

発言者：事務局（新崎）

- 市民会館は公共施設でもあるため、検討の対象にはなると考える。ただ、区域運行で特定乗降ポイントを設定する事例は県内ではまだあまりなく、もう少し研究は必要。どこまでの距離を認めるのかなど、沖総局と相談して検討したい。
- 仰る通りバス事業者からの反発は大きいと思うので、例えばイベント等の特定の日に限ってやるとか、まだ研究不足ではあるが、そういったことも含めて考えてもいいかと思う。
- ただ、最初の実証運行では、あまり広くやるのではなく、ある程度区域を絞って利用実績、ニーズをみながら広げていきたい。市民会館、役所へのニーズも当然あると思うが、日常の買い物、通院に比べると頻度は少ないと考えられる。そこも踏まえて、どういったことができるのかを検討したい。

発言者：香月委員

- 令和 8 年度の実証に向けて、令和 7 年度は先ほど仰っていた自治会アンケートの精査や事業者との調整など、やることが多い印象を受ける。どのようなスケジュール感で進めるのか、教えていただきたい。

発言者：事務局（新崎）

- 令和 8 年度の実証に向けては、運行を担ってくれる事業者がいるのが重要だと考えている。車や乗務員の確保など様々な課題があるが、まずは事業者と協議しながら、パートナーとなる事業者をイメージできるようにしていきたい。
- また、本日提示した先行検討対象地域も、もう少し検討が必要と考えている。必ずしもこの区分でやると決まったわけではない。
- 何より、今最も時間が必要だと思っているのは、交通事業者との合意形成。特にバス事業者との合意形成はとても重要になる。協議会で合意を取る必要があるが、そこに至る前にも協議、合意形成が必要。タクシー事業者との調整も出てくる。
- 手続き的なところでは、神総局との調整や、道路運送法の許可など、関係機関との協議も必要になってくる。
- まずは、導入にあたっての考え方を整理し、より詰めていく必要があると認識しているので、そういった観点も含めて忌憚ないご意見をいただければと思う。

発言者：香月委員

- 区域を決めるのは大体いつごろになる予定か。

発言者：事務局（新崎）

- 遅くとも今年度内には決めたい。そこに至るには、方針を決めた上で副市長あるいは市長の確認といったプロセスも出てくる。年明けには考え方をまとめて、上に上げていく。そこで理解を得られれば、バス事業者、タクシー事業者との協議を続けていく、という形で考えている。
- 現在のところ、交通事業者に対してはまだ特定の区域を示しておらず、高齢者の移動手段となるサービスの導入を進めていきたい、という話に留まっている。門前払いに近いところもあったが、営業に支障がないようにやっていきたいということを伝えながら、コミュニケーションを取っていきたい。

発言者：伊佐委員

- 今回の実証事業は、補助制度の活用などは検討されているか。

発言者：事務局（新崎）

- 後ほど説明の予定だったが、資料 4 に共創 MaaS・実証プロジェクトという事業を掲載しており、活用を検討している。
- 交通と他の分野の共創が求められるものであり、例えば医療介護、子育てなど、何らかの連携が必要になる。運輸局には、全国的に応募が多くハードルが高いと言われていたが、今回の実証、ニーズ調査などに使える補助事業が限られており、活用の可能性があるものとして挙げている。またこの事業は、何らかの形で実証をすることが前提となっている。

発言者：伊佐委員

- 実証は補助も活用できると思うが、実際に本格運行をしていく上では、やはりある程度の収支、稼働率が必要。地域公共交通計画で掲げた施策にも、公共交通空白地域における移動手段の確保、という目的が示されているため、ターゲットを絞ってスモールスタート的に成果が出せる内容にするのは良いのではないかな。

発言者：米須委員

- 実証運行にあたっては、車椅子の方など、健常者以外の方からの要望も挙がってくるかと思うが、どのように考えているか。
- 区域外への移動は路線バスやタクシーの利用の基本とする、とあるが、その場合、バス停まで移動した後の待合環境の整備も検討する必要があるかと思う。考えを聞かせてほしい。

発言者：事務局（新崎）

- 車椅子の方、障がいのある方へのサービスは、考える必要があると思っている。他地域では対応しているケースもあり、対応できるか詰めていきたい。
- バス停の上屋については、アンケート調査でも非常に多くのご意見をいただいている。国道県道が中心になっており、道路管理者や近隣住民との調整などが必要になってくるが、公共交通計画にも位置付けているため、促進していきたいと考えている。

4. その他

事務局（都市計画課の新崎氏）より共創 MaaS 実証プロジェクトの活用について、資料に沿って説明が行われた。

【質疑応答】

発言者：伊佐委員

- 補助制度の説明で MaaS が挙がっていたが、デジ田、DX 推進などの施策もあわせて活用できないかと思った。必要であれば検討をしていただきたい。

発言者：事務局（新崎）

- DX の分野は、色々動きがあるので可能性としてはある。デジ田については、実装が前提となっているため、ハードルが高いと考えている。可能であれば、DX との組み合わせは考えても良いかと思う。

5. 閉会

事務局（宜野湾市都市計画課の安仁屋氏）より閉会の挨拶があった。

2) 会議資料

会議資料として、以下の資料を作成した。

表 作成した資料一覧

	資料
資料 1	新たな交通サービス導入検討（進捗報告）
資料 2	共創・MaaS 実証プロジェクトの活用について

① 資料 1

資料 3

令和 6 年度宜野湾市地域公共交通計画推進業務

新たな交通サービス導入検討 （進捗報告）

1. 新たな交通サービス導入検討の位置づけ
2. 市の公共交通を取り巻く状況
3. 検討対象地域の分析
4. 新たな交通サービスの展開方針
5. 交通モードの候補
6. 実証運行概要（案）

令和6年12月25日（水）

1. 新たな交通サービス導入検討の位置づけ

基本理念

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ています。

【基本理念】
わたでのまちを支えるシームレス交通体系
～モビリティの選択数がある便利なまち～

※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善することを言う。

基本方針

基本理念を踏まえ、以下、基本方針を定めています。

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が生じる交通需要や、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。

※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

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下記に示すとおりであり、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



図1-1 将来ネットワークイメージ

凡例：
→ 特設バス
→ 路線バス
→ 寄港船アクセスバス
→ 30分サイクルバス
→ シェアリングサービス
● 交通結節点
■ 公共交通利用区域

資料：宜野湾市地域公共交通計画

1. 新たな交通サービス導入検討の位置づけ

施策メニュー

目標達成に向け、大項目で12、小項目で21の施策を推進することとしています。また、優先的に取り組む施策を右のとおり設定しています。

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
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 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：公共交通制運の情報発信の充実 7-1 提供されている情報の周知（サービス水準、バスロケ等） 施策8：乗車利用や周知しやすい仕組みの充実 8-1 MaaS等の普及促進
目標③： 公共交通の利用を促進する	施策9：高校生の区経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
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 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（西普天間住宅地区など）

資料：宜野湾市地域公共交通計画

優先施策

施策1：路線バスサービスの充実

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

施策9：高校生の送迎交通からの交通手段転換

施策10：西普天間住宅地区周辺の渋滞対策

事業スケジュール

	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					

1. 新たな交通サービス導入検討の位置づけ

新たな交通サービスの目的（案）

宜野湾市地域公共交通計画における新たな交通サービスの位置づけを踏まえ、導入の目的を整理しました。

新たな交通サービスの目的

- 公共交通空白地域における移動手段を確保し、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支え、交通渋滞の緩和につなげます。

1. 新たな交通サービス導入検討の位置づけ

新たな交通サービスの目的（案）

官野濱市地域公共交通計画における新たな交通サービスの位置づけを踏まえ、導入の目的を整理しました。

新たな交通サービスの目的

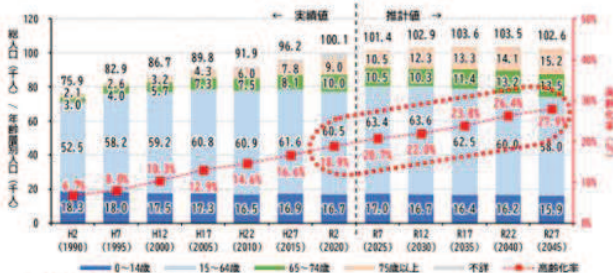
- 公共交通空白地域における移動手段を確保し、もって、市民の外出機会の増進や社会活動への参加の促進など健康や豊かな生活を支えます。
- 既存公共交通を補完することで市内の公共交通ネットワークの重層化並びに利便増進を図り、自家用車から公共交通への転換を支え、交通渋滞の緩和につなげます。

2. 市の公共交通を取り巻く状況

地域特性

■人口推移

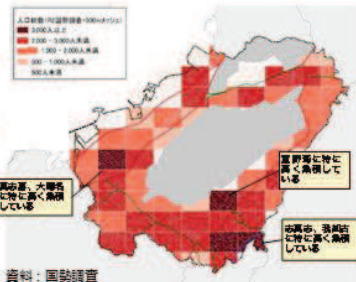
宜野湾市の人口は、増加傾向で推移しており、2020年時点で約10万人となっています。2035年までは増加傾向で推移すると予測されています。



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
険・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ます。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ます。



資料：國際調查

資料：宜野湾市地域公共交通計画

■ 道路交通狀況

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、宇地原では11.2km/hと著しく低下がみられます。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です。



資料：令和3年度 道路交通センサス

2. 市の公共交通を取り巻く状況

■路線バスの運行状況

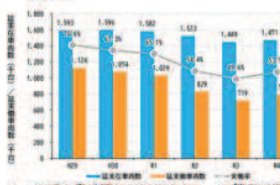
車両数は減少傾向にあります。運転者数はR3以降減少しており、データがある期間では最少となっています。



▲ 路線バスの運行系統数、車両数、運転者数（本市を經由する事業者）
資料：沖縄総合事務局 H30～R5運輸要覧
※H30は運転者数のデータがないため不記載

■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率の実績率が低下しています。

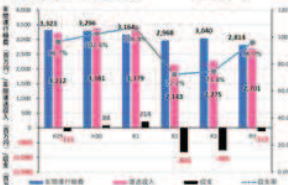


▲ 沖縄本島地区におけるタクシーの稼働状況(実稼働率)
資料：沖縄総合事務局 R5運輸要覧

資料：宜野湾市地域公共交通計画

■路線バスの運営状況

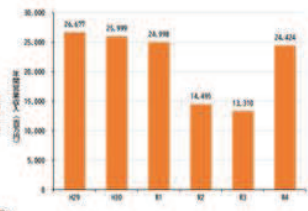
コロナ禍の影響でR2年度から収支が悪化しています。R3年度から回復傾向にありますが、コロナ禍前の水準には戻っていません。



▲ 路線バスの年経運行経費・年経運送収入・収支（本市を經由する路線）
資料：沖縄総合事務局「輸送実績」

■タクシーの運営状況

コロナ禍前から年間営業収入の減少傾向がみられます。R4年度はコロナ禍からの回復の傾向にありますが、以前の水準には戻っていません。



▲ 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 R5運輸要覧

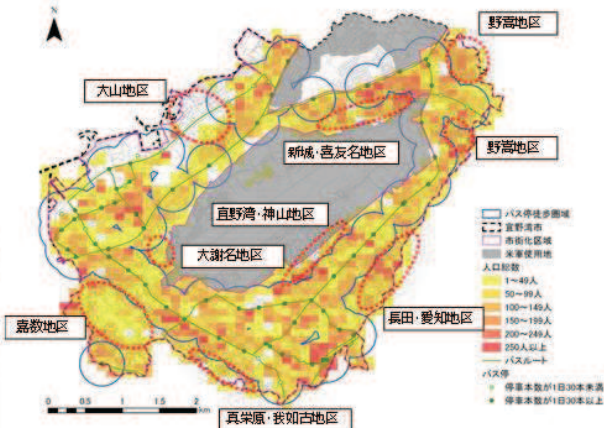
資料：沖縄総合事務局 R5運輸要覧

■公共交通空白地域

路線バスの運行本数は多いもの、**嘉数地区や長田・愛知地区などに公共交通空白地域が点在**しています。

■公共交通空白地域(9箇所)

野宮地区(2箇所)、新城・高友名地区、長田・愛知地区、宜野湾・神山地区、真栄原・我知古地区、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ます。

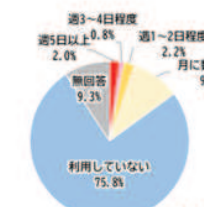
5

2. 市の公共交通を取り巻く状況

移動特性

■路線バスの利用状況

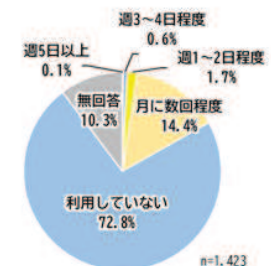
路線バスは、多くの系統、便が運行されているが、**市民の75%は路線バスを利用していません**。



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」の利用となっています。

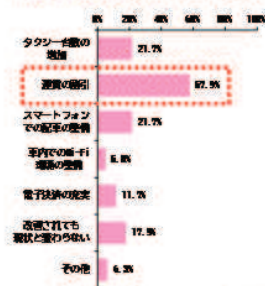


資料：市民アンケート

資料：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**」をあげています。



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ます。
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**と思われます。



■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です**。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**もみられます。

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	東地区
市内各高校	26%	31%	15%	18%	10%
市内各高校	21%	12%	13%	38%	16%
市内各高校	31%	19%	14%	25%	12%
市内各高校	0%	24%	43%	33%	0%

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	東地区
市内各店	93%	4%	0%	0%	4%
市内各店	3%	96%	0%	0%	0%
市内各店	7%	37%	48%	6%	2%
市内各店	4%	8%	32%	53%	2%
市内各店	26%	5%	4%	27%	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	東地区
市内各病院	25%	31%	7%	15%	22%
市内各病院	1%	95%	4%	0%	0%
市内各病院	1%	29%	56%	5%	8%
市内各病院	2%	10%	26%	40%	22%
市内各病院	2%	9%	9%	28%	53%

資料：市民アンケート

市内各店から西地区への買物、通院も5年未満

6

2. 市の公共交通を取り巻く状況

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

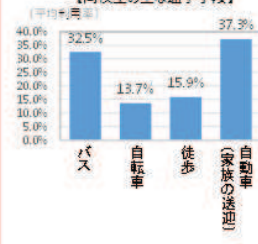
【買い物の際の移動に関する困りごと】



資料：高齢者アンケート

3. 高校生の高い送迎割合と学校周辺の渋滞

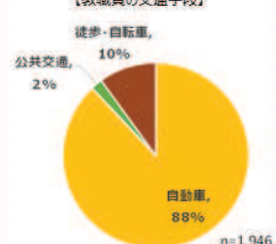
【高校生の主な通学手段】



資料：高校生アンケート ※市内4校平均

4. 西普天間住宅地区の開発に伴う交通量の増加

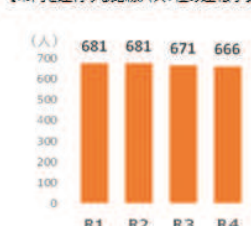
【教職員の交通手段】



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運転手数」

6. 高い路線バスのサービス水準と低い利用率

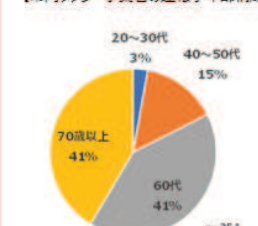
【道路区間別のバス運行本数】



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. 西海岸エリア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

出典：宜野湾市地域公共交通計画

7

2. 市の公共交通を取り巻く状況

課題

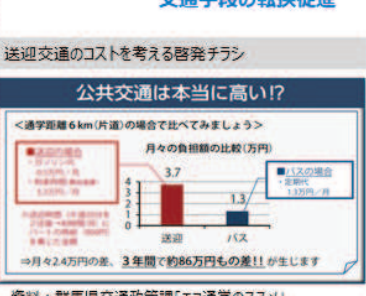
1. 路線バス、タクシー、コミュニティ交通等の機能整理とネットワークの構築



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



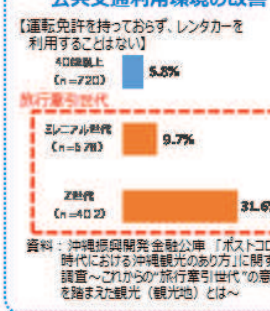
4. 公共交通の利用環境の改善



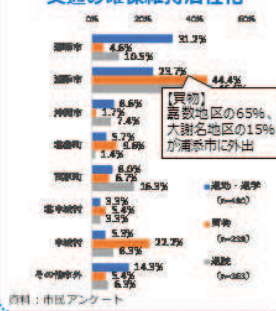
5. 琉球大学医学部及び大学病院移設後の西普天間住宅地区周辺の円滑な交通の確保



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



出典：宜野湾市地域公共交通計画

8

3. 検討対象地域の分析

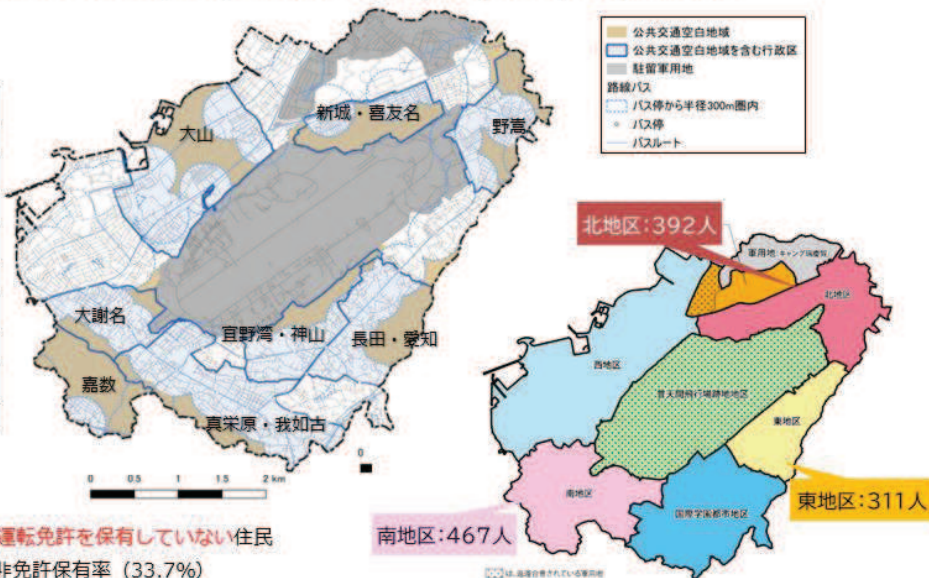
- ▶ 新たな交通サービスの導入検討の対象地域となる公共交通空白地域について、移動特性や公共交通の運行状況などを分析しました。

公共交通空白地域の移動制約者の状況

- ▶ 移動制約者数が最も多いのは、嘉数（383名）となっており、次いで長田・愛知（217名）、新城・喜友名（206名）、野高（186名）となっています。
- ▶ 都市計画マスタープランの地域区分ごとに整理すると、南地区（467名）が最も多く、次いで北地区（392名）、東地区（311名）となっています。

■公共交通空白地域の移動制約者数

	移動制約者数
嘉数	383
長田・愛知	217
新城・喜友名	206
野高	186
真栄原・我如古	116
宜野湾・神山	94
大謝名	84
大山	81
計	1,367



移動制約者の定義：65歳以上かつ運転免許を保有していない住民

移動制約者 = 人口（65歳以上）× 非免許保有率（33.7%）

※人口はR2国勢調査の250m人口メッシュより面積按分で算出

※免許保有率はR2.7時点 出典：県警資料、R2国勢調査

※地区区分別の移動制約者数は上位3地区まで表示

9

3. 検討対象地域の分析

移動需要

- ▶ 各行政区とも、居住行政区内への移動が多い状況であり、自宅近くで用事を済ませている様子がうかがえます。
- ▶ 他行政区への移動は全くないわけではないが、多方面に少量の需要がみられます。
- ▶ 他行政区への移動は、国道330号や県道34号など路線バスが数多く運行している道路の沿線にみられます。
- ▶ 野高地区や新城・喜友名地区、真栄原・我如古地区など東側の地域から西海岸地域への移動や、大山地区から東側地域への移動など、路線バスではアクセスしづらい移動もみられます。

人流データ 仕様及び集計方法

- ・プログウォッチャーのデータは、個人識別ID、地点（座標）、メッシュ（250m）、日時で構成される。
- ・1時間以上同一メッシュにいる場合を「滞留」とした。
- ・「滞留」メッシュから「滞留」メッシュをODとして集計した。

各行政区からの移動先（発時刻9:00～17:00）【平日】

行政区

メッシュ集計量

- 0.1%~2%
- 2%~4%
- 4%~6%
- 6%~8%
- 8%~



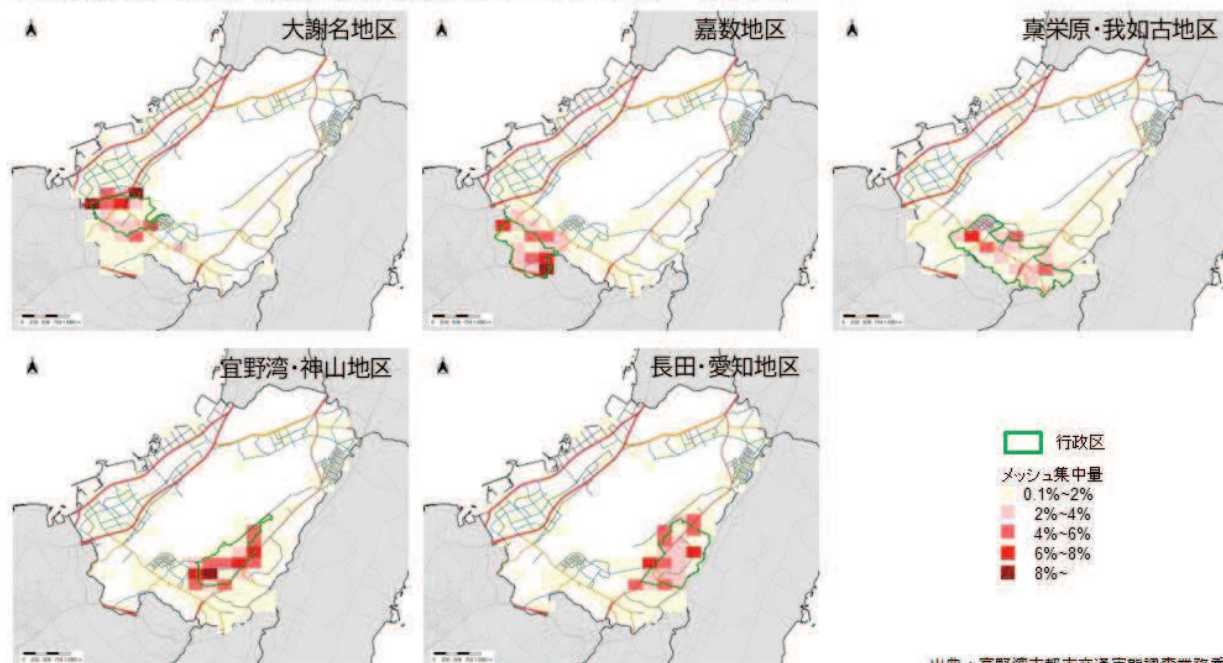
出典：宜野湾市都市交通実態調査業務委託

10

3. 検討対象地域の分析

移動需要

各行政区からの移動先（発時刻9:00～17:00）【平日】



11

3. 検討対象地域の分析

移動需要（土曜）

- 平日と概ね同様の傾向がみられ、各行政区とも居住行政区内への移動が多い状況です。
- 他行政区への多方面に少量の移動需要は、平日と比較して少なくなっています。特に野高地区、国道330号沿線への移動は、複数の行政区で減少の傾向がみられます。
- 大山地区、嘉数地区、野高地区では、他行政区の一部の地域への移動の増加がみられます。大山地区では、大型商業施設がある地域への移動が増加しており、休日に少し離れた施設までお出かけしている様子がうかがえます。

人流データ 仕様及び集計方法

- ・ プログウォッチャーのデータは、個人識別ID、地点（座標）、メッシュ（250m）、日時で構成される。
- ・ 1時間以上同一メッシュにいる場合を「滞留」とした。
- ・ 「滞留」メッシュから「滞留」メッシュをODとして集計した。

各行政区からの移動先（発時刻9:00～17:00）【土曜】

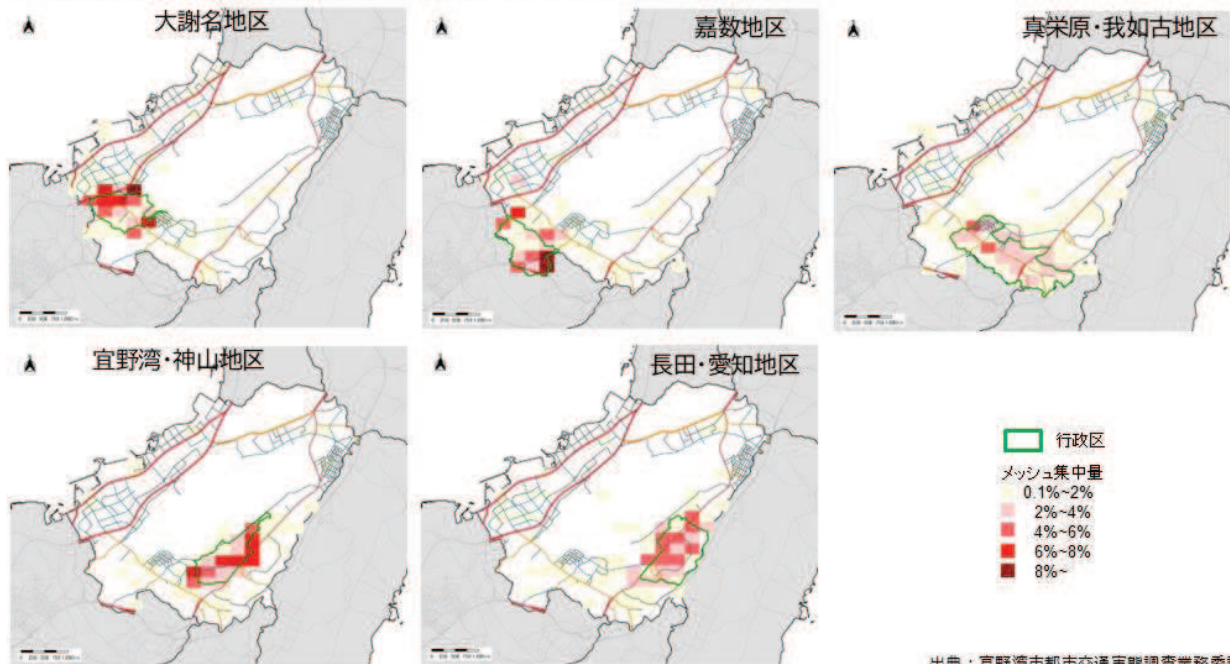


12

3. 検討対象地域の分析

移動需要（土曜）

各行政区からの移動先（発時刻9:00～17:00）【土曜】



13

3. 検討対象地域の分析

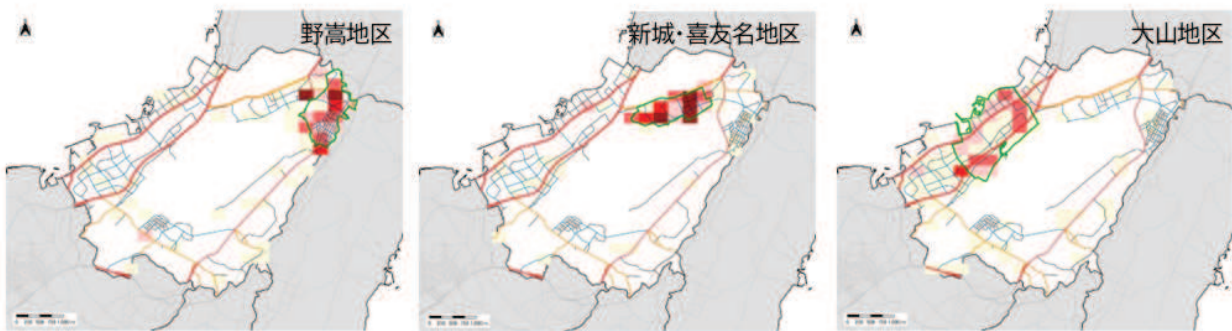
移動需要（日・祝）

- 日・祝の移動需要は、土曜と概ね同様の傾向がみられます。
- 平日・土曜と同様、各行政区とも居住行政区内への移動が多い状況です。
- 他行政区への多方面に少量の移動需要は、平日と比較して少なくなっています。特に野高地区、国道330号沿線への移動は、複数の行政区で減少の傾向がみられます。
- 大山地区、新城・喜友名地区、野高地区では、他行政区の一部の地域への移動の増加がみられます。大山地区では、大型商業施設がある地域への移動が増加しており、休日に少し離れた施設までお出かけしている様子がうかがえます。

人流データ 仕様及び集計方法

- ・ プログウォッチャーのデータは、個人識別ID、地点（座標）、メッシュ（250m）、日時で構成される。
- ・ 1時間以上同一メッシュにいる場合を「滞留」とした。
- ・ 「滞留」メッシュから「滞留」メッシュをODとして集計した。

各行政区からの移動先（発時刻9:00～17:00）【日・祝】

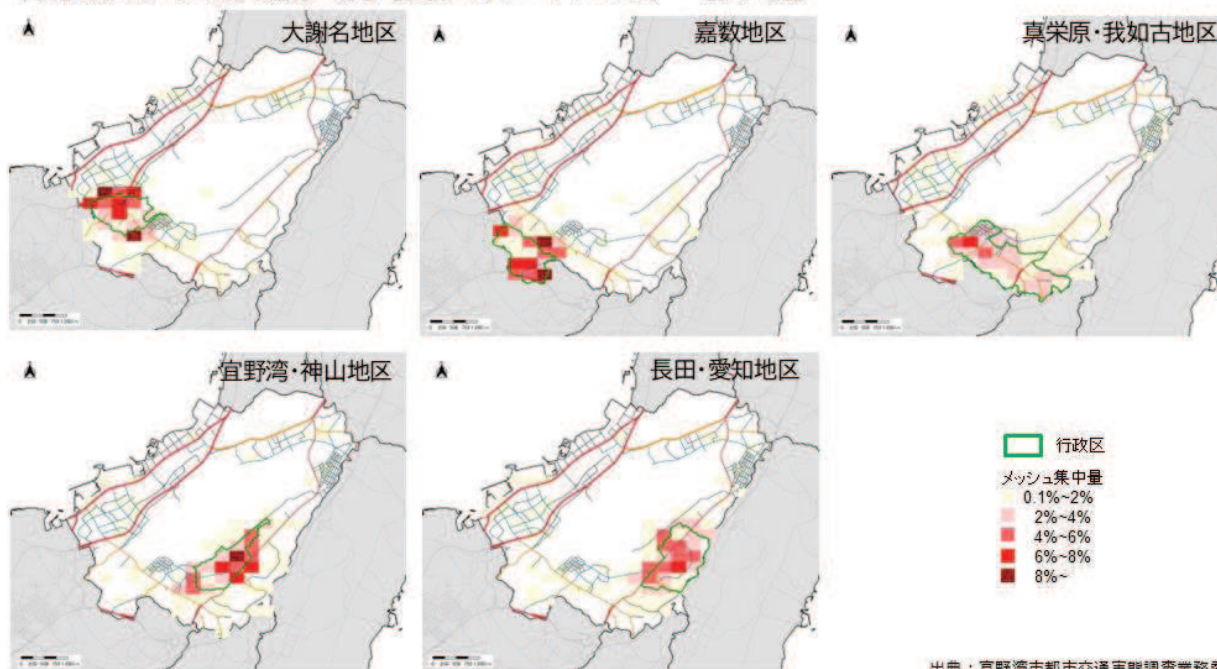


14

3. 検討対象地域の分析

移動需要（日・祝）

各行政区からの移動先（発時刻9:00～17:00）【日・祝】

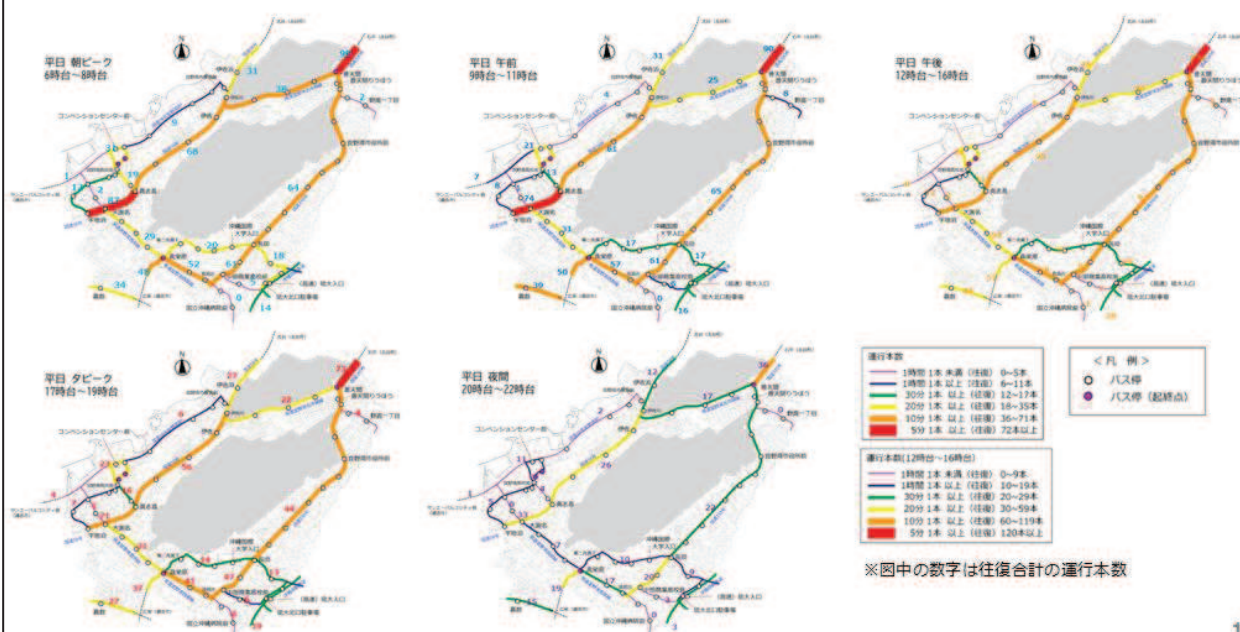


15

3. 検討対象地域の分析

路線バスの運行状況（平日）

- 国道58号、国道330号は運行本数が多く、夜間以外は10分に1本以上のバスが運行されています。
- 国道58号と国道330号を繋ぐ県道宜野湾西原線は、真栄原の東側は10分に1本以上、西側は20分に1本以上のバスが運行されています。
- 国道58号宜野湾BPは運行本数が少なく、1時間に1本前後の運行本数です。
- 運行本数を時間帯別にみると、どの区間も朝ピークが最も多い傾向にあるものの、午前～午後の時間帯も大きな減少はありません。



16

3. 検討対象地域の分析

路線バスの運行状況（土曜）

- 国道58号、国道330号は平日同様、夜間以外は10分に1本以上のバスが運行されています。
- 平日と異なり、朝ピークよりも午前・午後の昼間帯の方が運行本数が多い傾向にあります。
- 野島地区を運行している護佐丸バスは平日のみの運行のため、土曜は利用できるバスがありません。



17

3. 検討対象地域の分析

路線バスの運行状況（日曜・祝）

- 朝ピーク、午前の運行本数は平日と比較して少ないですが、午後は運行本数が多くなっています。国道330号の運行本数は土曜よりも多く、平日と同程度が運行しています。



18

3. 検討対象地域の分析

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。
- 巨野湾高校には、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。



出典：宜野湾市地域公共交通計画

19

3. 検討対象地域の分析

タクシーの運行状況・運転手不足についてのヒアリング結果

※課題に関するコメントを赤字で色付け

- ・西海岸、特にコンベンションセンター周辺では観光客が多く、タクシー利用が多い。
- ・国道330号周辺ではタクシーの供給が不足していると感じている。また、スーパーに設置している直通電話の利用実績から、一定の需要があることは確認されているが、那覇や北谷方面にも動きやすい西海岸地域へタクシーが集中するため、このエリアのニーズに応えられていない部分はあると思う。
- ・地域の需要と、タクシー事業者側の供給との間にミスマッチを感じる。
- ・たとえば、日中に国道330号を普天間寄付近まで流してでも乗車客がいなかったり、人がいてもアプリ配車が主流のため乗車に至らないことがある。
- ・一方で、高齢者が手を挙げても対応できずに申し訳なく思うこともある。
- ・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。また、運転手5名のうち1〜2名は普天間付近を流している。
- ・事業所がある良知古地域の住民の足を確保したいという思いはあるが、近くに車両がないため、配車できないことが多い。
- ・現在手番なのは、大山〜曇天間辺りだが、琉大病院ができるとニーズが出てくるので何とも言えない。
- ・現在「GO」「DiDi」「共同無線」の3つで運行している。
- ・GOは主に観光客が利用し単価が最も高い。DiDiは地元の若者が中心でGOの次に単価が高い。
- ・共同無線は高齢者が多いが、単価が低いため後進しなくなってしまった。また、流しのタクシーがいっても、アプリ予約が入っているケースも多い。
- ・タクシー業界全体に言えるが、新規の乗客員が来ない。
- ・コロナ禍以降の乗客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。
- ・GOの供給不足は、乗客員の不足が原因で、保有車両が十分に稼働できていない。人材さえ確保できれば、車両を提供して運行を増やすことができる。

表 タクシー乗務員と車両数の推移



適正
乗務員数

車両1台につき2.7人のドライバーがいることが適正とされており、21年度は、車両数3,704台に対して約4,700人の不足

乗務員数

2009年度の1万41人をピークに減少
21年度には5,246人と09年度からおおよそ半減

ヒアリングによると、コロナ禍での利用者減少や密な空間である車内での感染を恐れ、県内では約1千人の運転手が休

(出所) 沖縄総合事務局「運輸要覧」、沖縄県ハイヤー・タクシー協会資料、ヒアリングをもとにりゅうぎん総研作成

出典：調査レポート『沖縄県内におけるバス・タクシー運転手不足の現状と課題解決に向けた検討』2024年9月 りゅうぎん総合研究所 沖縄タイムス社

20

3. 検討対象地域の分析

調査中

自治会アンケート

- 路線バスについては、バス停までが遠い、バス停での待ち時間がつらい、などの不便さを感じる意見が多くみられました。タクシーについては、時間帯によってつかまらない、料金が高く頻繁には利用できない、などの意見が多くみられました。

行政区	路線バスを利用しない理由、不便さ	タクシーを利用しない理由、不便さ
野高1区自治会	・ バス停まで遠い	・ 病院に行くのにつかまらない
野高3区自治会	・ バス停まで15分以上かかる ・ バスが時間どおり来ない	・ 乗降がつながりにくい ・ 流しのタクシーもない
菅天間3区自治会	・ 回答なし	・ 朝タクシーが少ない上、無線でもつかまらず大変な思いをした ・ 夜中、緊急で使いたくなくても近くにいないということで断られた。
新城区自治会	・ 時間通りにこなくて、又、それを逃したら30分以上待ったりする。バス停で止まってほしい。 ・ 乗客が来ないか確認してほしい。 ・ オキリの購入方法を高齢者の乗客に知らせてほしい。	・ 回答なし
愛知区自治会	・ 自宅からバス停が徒歩30分ほどかかる。 ・ 夏は暑く、冬は寒くてバス停は待ち時間が長い。 ・ バスの乗り降りに不安。 ・ バスの便数が少なく感じる。特に通勤時間帯に感じる。 ・ 時刻表にズレがある。もしかすると雨天時や事故があった時かも	・ タクシー料金が高い。 ・ イベントや野球の試合、催し物がある時は、タクシーの予約が出来ない。 ・ タクシーの台数が少ない感じがする。
中原区自治会	・ 回答なし	・ 回答なし
大謝名区自治会	・ バス停に屋根等があれば、暑いときや雨が降っているときなども助かる。 ・ 長いこと待つことが出来ない（体力的につらい） ・ もっとたくさんのバスが回ってほしい。（便数）	・ 家の前まで迎えに来てくれるのはいい、料金が高く頻繁には使えない。
大謝名団地自治会	・ バス停までが遠い、又、道路を渡らなければならない。バス停まで歩いて20分以上かかる。	・ 運賃が高い
上大謝名区自治会	・ 自家用車利用している ・ バス停まで遠いので不便を感じている ・ 小型の乗合バスがあると大変助かる ・ バスを利用したいが乗り継ぎがあることで目的地まで時間がかかる	・ 利用しない（自家用車利用） ・ 4時頃タクシーがつかまらない、タクシーがなかなかこない、タクシー代が高い、近距離だと気がつく
嘉数区自治会	・ 路線バスについて 嘉数区は、奥栄原バイパス、西側は牧港と、バス停が遠くないため、利用者は少ない。 ・ 膝関節痛の高齢者が多く移動が大変であるため利用しない。	・ タクシー買い物で2、3日に1回利用している。 ・ 近くのタクシー会社は減っている。乗務員不足で車両が回転していない等の理由で利用したいけど支障が出る。 ・ 昼間の時間帯は利用しやすい。
宜野湾区自治会	・ 利用していない	・ 利用していない

21

3. 検討対象地域の分析

調査中

自治会アンケート

- 新たなサービスへ望む機能は、自宅や目的地まで来てくれるサービス、市内線、地区内を移動できるサービス、などの意見が多くみられました。利用目的について、通院や買い物に利用したいという意見が挙がっています。

行政区	新たな移動サービスへ望む機能について	新たな移動サービスの利用意向について
野高1区自治会	・ グリッド、コミュニティバス、徳洲会マイクロバス、デマンド交通、市内線	・ 27人中11人利用意向あり
野高3区自治会	・ 区内をまわるサービス	・ 12人中12人利用意向あり / 病院や買い物などに利用したい
菅天間3区自治会	・ この地域は、交通的（バス）不便さを感じることがないの答え多数あり。	・ 18人中18人利用意向あり ・ 利用意向については、今の段階では不便は感じていないが歳を重ねた時、「コミュニティバス」「グリーンスローモビリティ」等があったら「良いね」と感じる人達が多かった。
新城区自治会	・ 中城みたいなコミュニティバスで市内一週を巡回する方法を考えてほしい。	・ 回答なし
愛知区自治会	・ 時間通りに来てくれる。 ・ 自宅から病院や店までの送迎。 ・ 市内線（落合丸のようなバス運行） ・ 店舗や施設等の出入口付近で乗車できる。 ・ 雨天時や炎天下から身を守るような待機場所の設置。	・ 18人中8人利用意向あり ・ 定期的に病院や買い物があるので、よく利用する。 ・ 自動車運転免許を返納したので、よく利用する。 ・ 買い物や荷物を運んでほしいのでよく利用する。 ・ 自家用車を利用しているので、バスやタクシーはあまり利用しない。
中原区自治会	・ モニターで利用できる区内路線が欲しい。市道11号を通る路線バス、海浜公園・コンベンションセンターへ行ける直通路線。モノレール浜西駅までの路線ルート。 ・ バス停なしでどこでも下車できる路線（病院・スーパーの駐車場など）。	・ モノレールを宜野湾市まで誘致してほしい。
大謝名区自治会	・ 市内線があるとよい。（原道14号から市役所や真栄原へいくバスが中々こない）	・ 18人中17人利用意向あり
大謝名団地自治会	・ 回答なし	・ 役所に行くのは頻繁ではないので利用しないと思う。 ・ 病院やスーパーは近くにある。
上大謝名区自治会	・ 予約できたらいい ・ タクシーを利用するが20分以上かかるので大変 ・ 利用したいときにすぐ利用できるサービス	・ 12人中5人利用意向あり ・ 利用できればありがたいと思う。 ・ 自家用車を利用しているので今はいい（全く利用しない） ・ 車を運転しないので利用します。
嘉数区自治会	・ 宜野湾市でもコミュニティバスの計画があると思いますが廃案になったのが、実現せず、自宅近くまで来てくれるサービスがあった方がよい。移動手段として、特に免許返納をした高齢者にとっては非常に有難いサービスだと思う。	・ 10人中7人が利用意向あり ・ 膝関節痛があるため移動が困難なので、よく利用すると思う。
宜野湾区自治会	・ 自宅近くまで来てくれるサービス、電話予約ができる。	・ 9人中3人利用意向あり ・ 自治会、地域内にスーパーがないのでよく利用すると思う。 ・ 将来的に運転免許証を返納したときに買い物等でよく利用すると思う。

22

4. 新たな交通サービスの展開方針（案）

➤ 検討対象地域の現況を踏まえ、新たな交通サービスの展開方針を定めます。

新たな交通サービスの展開方針（案）

- 方針1 検討対象地域を段階的に広げながら検討を進める
- 方針2 実証運行を行い、その効果を検証したうえで、
需要が確認できた地域において本格運行へ移行する
- 方針3 地域の声を定期的に収集し、継続的な改善を行う

スモール
スタート



OODAループ※



※変化の多い環境に適用しやすい意思決定の方法。結果を観察して修正し、次のつなげることを繰り返していく。

先行検討対象地域の選定

➤ 先行検討対象地域として、「南地区(嘉数)」「北地区(野嵩・新城・喜友名)」を候補として検討を進める予定です。

	選定理由	該当ページ
1	公共交通空白地域における移動制約者 ➤ 第一位は、嘉数（383名）となっており、次いで長田・愛知（217名）、新城・喜友名（206名）、野嵩（186名） ➤ 都市計画マスタープランの地域区分ごとに整理すると、南地区(467名)が最も多く、次いで北地区(392名)、東地区(311名)	P9
2	既存交通サービスが希薄である ➤路線バス：バス停までが遠い、東西方向の移動がしづらい 地区内の運行本数が少ない【野嵩】/ 地区内のバス停が遠い【嘉数】 ➤タクシー：市内で営業するタクシーが少ない	P5,6,20,21
3	既存交通との共存 ➤該当地域を拠点としているタクシー事業者からの理解が得られている【野嵩、新城・喜友名】【嘉数】 ➤タクシーが多く営業しているエリア(西海岸、コンベンションセンター周辺)に該当しない【野嵩、新城・喜友名】【嘉数】	P20
4	住民ニーズ ➤自治会アンケートで利用意向が確認された【野嵩】【嘉数】	P21,22

5. 交通モードの候補

道路運送法における乗合事業の位置づけ

➤ 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。



コミュニティバス・デマンド交通の特徴

①運行形態	①運行ルート	②運行ダイヤ・予約方法
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・予約方法	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	区域運行
小	輸送量（利用数）	予約制
②特徴・導入イメージ	コミュニティバス	デマンド交通（区域）
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人乗りの車両の活用が一般的で、複数の利用者を一度に輸送可能 ・車両が大きいため、細い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＞ ・常時運行の定路線・移動方向・ルート・おまわりする場合に適用	＜特徴＞ ・乗車地点と降車地点、運行ルートの自由度が高い。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、需要が少い場合に運行効率性が高い ・利用客側には予約手段、運行側には配車手段が生じる ・小型車両の活用により、細い路の内線な運行が可能（AIデマンド） ・複数の予約に対して効率的な運行が可能 ・道幅までの予約受付が可能 ＜導入イメージ＞ ・居住地、目的地が固定化されて、様々な移動方向・往復に活用可能 ・利用客側には複数の予約手段による一定の需要・固定化されたAIデマンドが活用可能

5. 交通モードの候補

交通サービスの形式

- 新しい交通サービスに求められる機能や対象地域の特性、移動ニーズを踏まえて、交通サービスの大まかな方向性となる形式について検討しました。

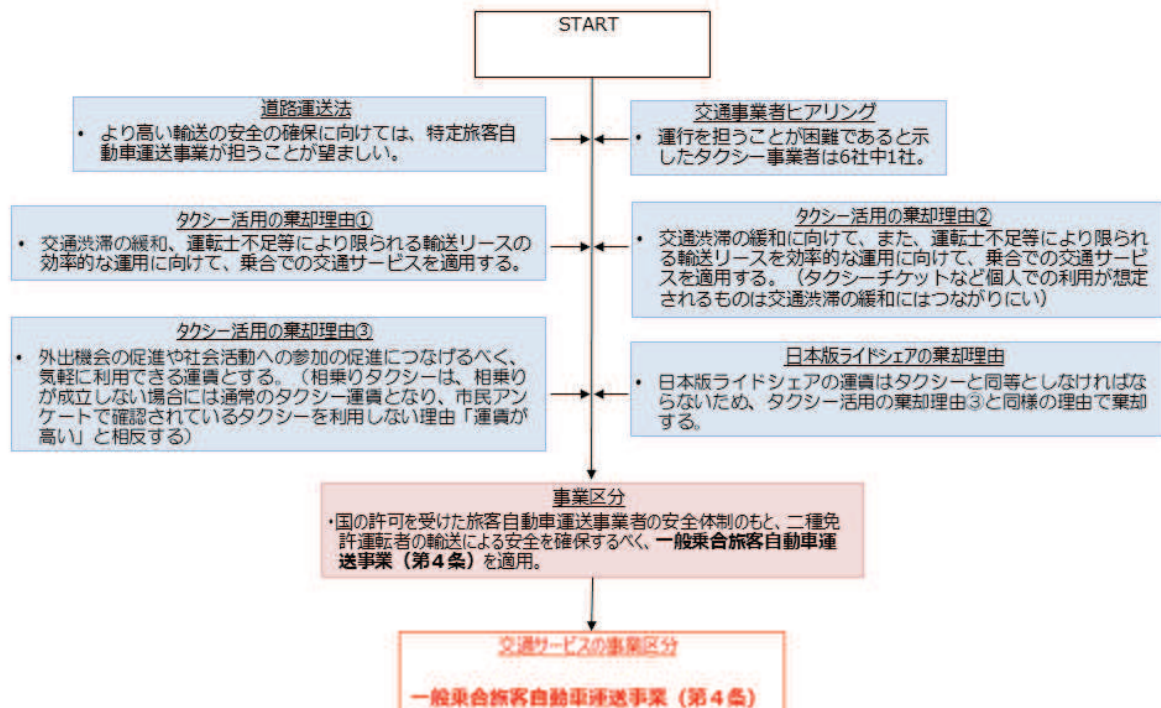


25

5. 交通モードの候補

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ました。



26

5. 交通モードの候補

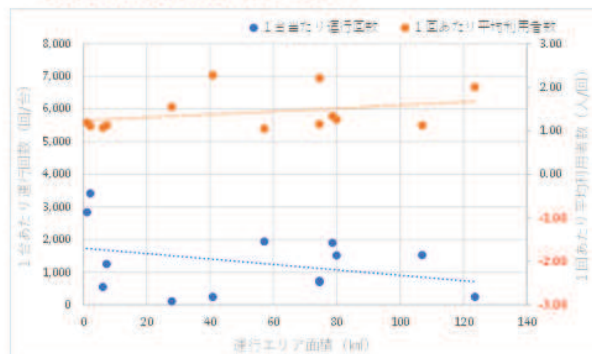
➤ 市民からは市内一周線、デマンドの市内全域での運行が求められていますが、運行エリアの面積が広いと非効率な運行になり、利便性の確保が難しくなります。

事業性（持続可能性）の確保

➤ 新たな交通の事業性（持続可能性）の確保について、福岡市が調査した「運行エリア面積」と「1台あたり運行回数、1回あたり平均利用者数」、「運行エリア面積」と「運賃収入、運行経費」の関係を以下に示しています。

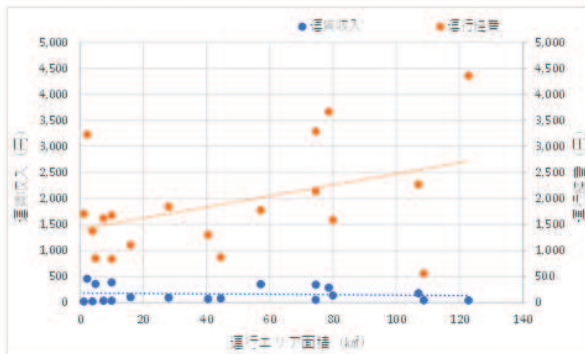
■運行エリア面積と1台あたり運行回数、1回あたり平均利用者数

- 運行エリアが狭いほど、1台あたりの運行回数は多くなり、1回あたりの平均利用者数は小さくなる傾向がみられます。
→ 運行エリアが狭いと少ない乗車人数で高頻度のピストン輸送をしていることがうかがえます。
- 他方、運行面積が広いと、1台あたりの運行回数は少なくなるものの、乗車密度を高く運行しています。



■運行エリア面積と運賃収入、運行経費

- 運行エリア面積が広くなるにつれ、運行経費は高くなる傾向がみられます。一方で、運賃収入はほぼ一定で変わりません。



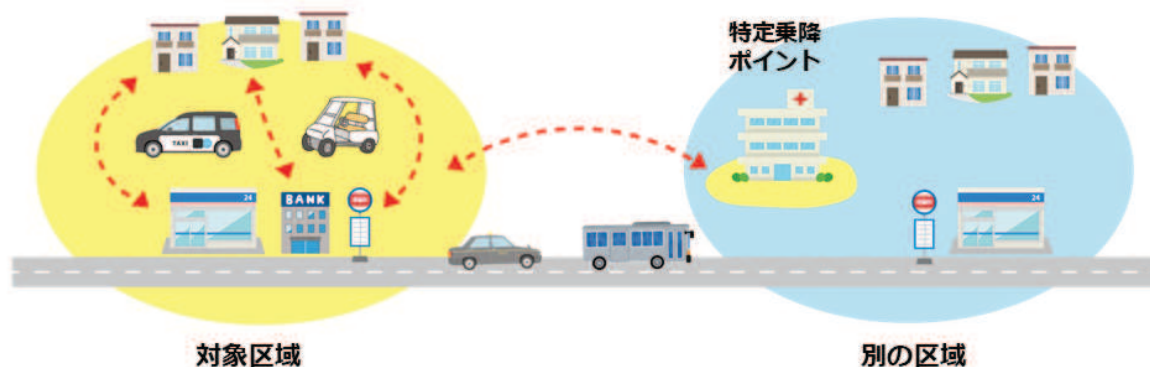
出典：福岡市 生活交通に関する調査検討

27

6. 実証運行概要（案）

新たな交通サービスの方針（案）

- 対象区域内の移動の利便性を高めます。
- 対象区域外への移動は、路線バスやタクシー等の利用を基本とします。ただし、特定の施設への移動に関しては可能とします。



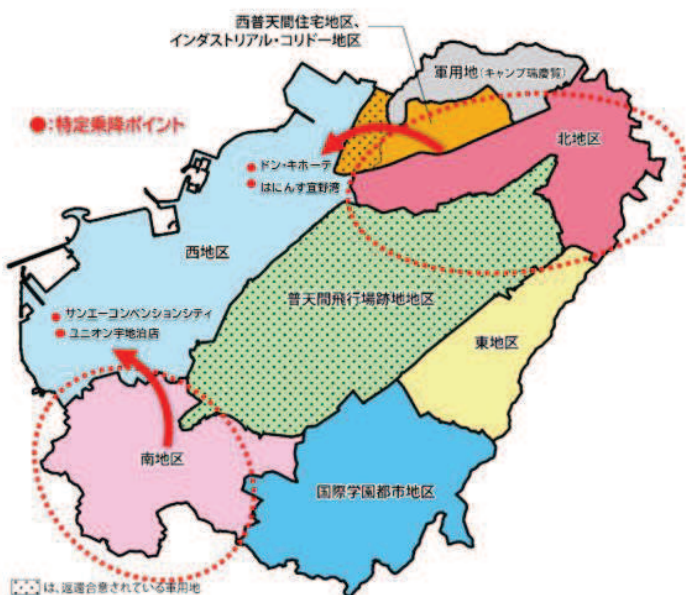
28

6. 実証運行概要（案）

実証運行概要（たたき台）

- 実証運行のイメージ（たたき台）は以下のとおりです。区域運行の運行区域、運行形態、特定乗降ポイントは今後する必要があります（下図はイメージであり、決定したものではありません）。

運行区域	・南地区(嘉数) ・北地区(野嵩、新城、普天間)
運行の態様	区域運行
運行形態	ドアtoドア、ミーティングポイント
運行経路	予約に応じて設定(AI活用)
乗降場所	次年度検討事項
運行車両	小型車両(4名)、グリスロ
運行曜日・運行時間	毎日、月～土 9:00～17:00
乗車受付方法	電話、インターネット
運賃	有償(運賃協議会にて協議)
割引等	なし
運行期間	—
運行事業者	—
システムベンダー	—

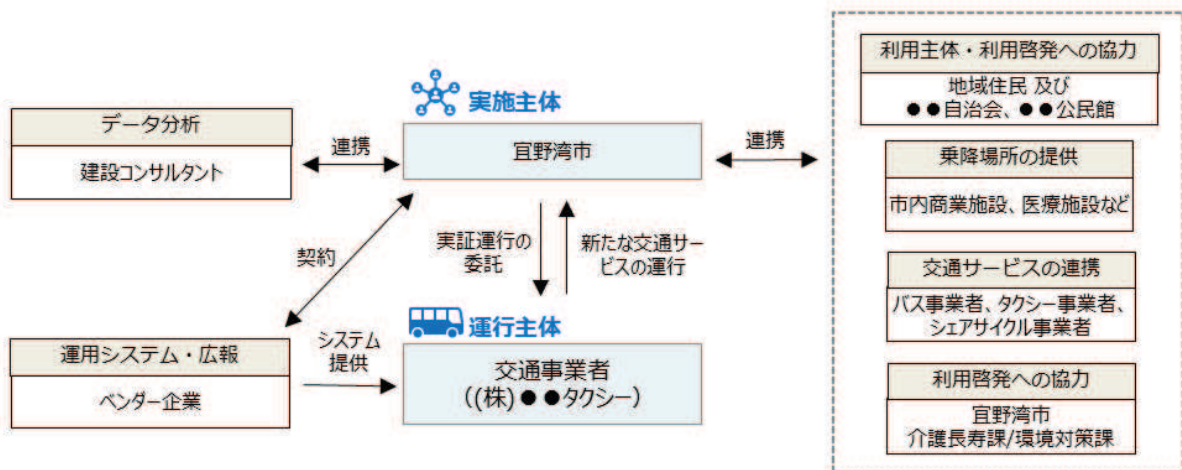


29

6. 実証運行概要（案）

実証体制（案）

- 宜野湾市が実施主体となり、市内の交通事業者運行を委託します。地域住民をはじめ、交通サービスの事業者や商業施設等とも連携しながら、新たな交通導入に向けた取組みを進めていきます。



30

令和6年度宜野湾市地域公共交通計画推進業務

共創・MaaS実証プロジェクトの活用について

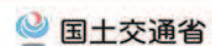
1. 共創MaaS実証プロジェクトの概要
2. 事業スケジュール

令和6年12月25日（水）

1. 共創MaaS実証プロジェクトの概要

- 国土交通省では、「共創・MaaS実証プロジェクト」として、地域の多様な関係者の「共創」により地域交通の維持・活性化に取り組む実証プロジェクト等を支援しています。
- 「共創モデル実証運行事業」では、事業が採択された場合、自治体の規模に応じた補助を受けることができます。

「共創・MaaS実証プロジェクト」(令和6年度)について



地域の多様な関係者の「共創」により地域交通の維持・活性化に取り組む実証プロジェクト等を支援します！

1. 共創モデル実証運行事業

※運行（次年度に運行する場合や既存運行を活用する場合を含む）を伴う実証事業が対象となります。
運行の交通モード（鉄道・路線バス・デマンド交通・自家用有償旅客運送・タクシー・航路など）は問いません。

交通を地域のくらしと一体として捉え、地域の多様な関係者の「共創」(連携・協働)※によりその維持・活性化に取り組む実証事業

【補助対象事業者】 交通事業者等を含む複数の共創主体で構成される協議会や連携スキーム等
(「共創プラットフォーム」)

【補助対象経費】 ・事業実施のための基礎データ収集・分析、協議会開催に要する経費等
・事業実施にあたり必要となるシステム構築、車両購入・改造に要する経費
・実証事業に要する経費

<補助率> 地域の類型に応じて、メリハリをつけた支援を展開します！（補助上限額：1億円）

A 中小都市、過疎地など 【人口10万人未満の自治体】	B 地方中心都市など 【人口10万人以上の自治体】	C 大都市など 【東京23区・三大都市圏の政令指定都市】
500万円以下は定額 500万円超部分は2/3	補助率 2/3	補助率 1/2

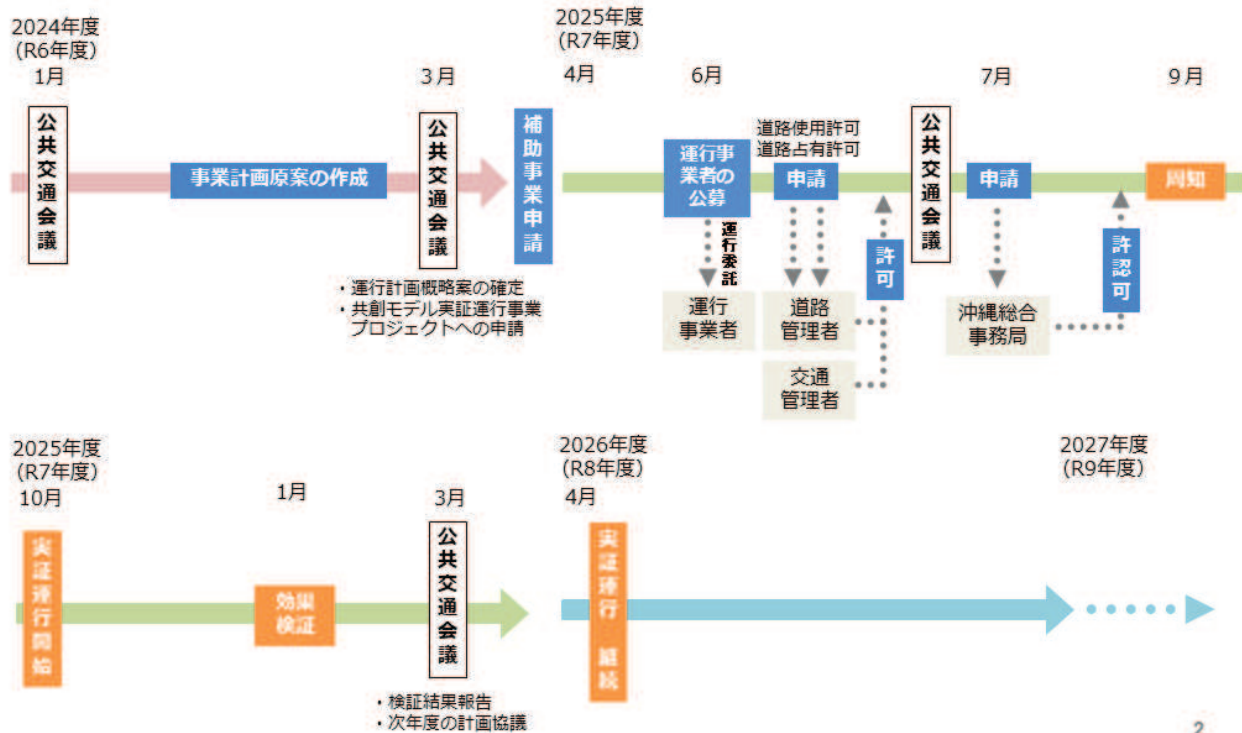
※地域公共交通計画に位置づけ又は位置づける見込みの事業を重点的に支援します
※「官民共創」、「交通事業者間共創」、「他分野共創(交通と他分野の垣根を越えた連携)」



出典：国土交通省HP

2. 事業スケジュール

➤ 新たな交通導入では、共創モデル実証運行事業を活用して、調査・検討、実証運行を行うことを目指しています。今年度は事業計画原案を作成の上、共創モデル実証プロジェクトへの申請を行います。来年度の10月実証運行開始を目指して、各所との調整、手続きを進めていきます。



4-2 令和 6 年度 第 2 回宜野湾市地域公共交通推進協議会

1) 議事要旨

令和 6 年度 第 2 回宜野湾市地域公共交通推進協議会 議事要旨

日 時:令和 7 年 2 月 10 日 (月) 10 時 00 分

場 所:P's SQUARE 5 階 D 会議室

事務局:宜野湾市 建設部 都市計画課、株式会社ケー・シー・エス

参加者:下記欠席者を除き 22 名 (代理出席者含)

欠席者:内閣府沖縄総合事務局南部国道事務所 副所長 森山 正三 氏

社会福祉法人 宜野湾市社会福祉協議会 事務局長 仲村 渠満 氏

特定非営利活動法人 宜野湾市身体障がい者福祉協会 副理事長 田場 上 氏

一般社団法人 宜野湾市観光振興協会 会長 高里 健作 氏

内閣府沖縄総合事務局運輸部 企画室長 亀谷 匡哉 氏

宜野湾市理事兼企画部長 坂場 純平 氏

宜野湾市市民経済部長 新垣 育子 氏

議事次第:

1. 開会
2. 報告
 - (1) 第 7 回地域公共交通推進協議会 議事概要
 - (2) 令和 6 年度第 1 回幹事会 議事概要
 - (3) 書面協議の結果について
3. 議題
 - (1) 令和 5 年度決算及び監査報告について
 - (2) 新たな交通サービス導入に向けた検討状況
4. その他
今後のスケジュールについて
5. 閉会

1. 開会

事務局 (宜野湾市都市計画課の喜納氏) から配布資料の確認、ならびに出席確認が行われ、代理出席を含め 29 人中 22 人の出席があり、出席者は過半数以上であることから会議が成立する旨の宣言があった。また、本年より新たに私鉄沖縄県労働組合連合会 執行委員長 喜屋武悟氏が委員に加わった旨の紹介があった。

その後、和田会長より開会の挨拶があり、議事の進行は和田会長に引き継がれた。

2. 報告

事務局（宜野湾市都市計画課の新崎氏）より、報告事項として（1）第 7 回地域公共交通推進協議会 議事概要、（2）令和 6 年度第 1 回幹事会 議事概要、（3）書面協議の結果について、報告が行われた。

【質疑応答】

発言者なし

3. 議題（1）令和 5 年度決算及び監査報告について

事務局（宜野湾市都市計画課の新崎氏）より令和 5 年度決算及び監査報告について説明が行われた。委員から異議はなく、内容が承認された。

【質疑応答】

発言者なし

3. 議題（2）新たな交通サービス導入に向けた検討状況

事務局（宜野湾市都市計画課の新崎氏）より（2）新たな交通サービス導入に向けた検討状況について、説明が行われた。

【質疑応答】

発言者：小川委員

- コロナ禍の打撃を受けて、路線バスの輸送量はまだ 10%ほど戻っていない。その中でも、琉球大学病院の移転に伴う路線の延伸など、利用者の利便性向上に努めている状況である。高齢者の方々を中心に不便な状況があるということだが、宜野湾市は本島の中で那覇市に次いで路線バスの利便性が高い場所だと認識している。今後の方向性として、地域を限定して新たにどのような公共交通サービスを確保できるのか検討するという考えは一定程度理解できるが、新たな交通サービスがメインになって既存の公共交通のサービス低下に繋がらないようにしてほしい。上位計画においても、公共交通の利便増進を図ることが目的として掲げられていると認識している。
- 市内 1 周線に関する説明があったが、検討された平成 24 年当時よりも路線バスのサービスは向上しているのではないか。また、路線バスが運行しているにも関わらず、利用者が認識していない状況もあると思うので、情報提供も行っていくべきだと考える。
- 公共交通空白地域の定義をバス停から半径 300m の圏域外と設定しているが、根拠を教えてください。

発言者：事務局

- 路線バスの利用促進については、事務局としても必要性を認識している。資料にも記載のあるとおり、新たな交通サービスと路線バスの連携による相乗効果、路線バスの利用状況の分析も行っていきたいと考えている。また、情報提供についても必要だと認識している。
- 公共交通空白地域の定義は決まった基準はないものの、例えば国土交通省の「地域公共交通づくりハンドブック」では、都市部においては駅から半径 500m、バス停から半径 300m の圏域外が公共交通空白地域として捉えられることが多いと記載されている。その他、国土交通省の「都市構造の評価に関するハンドブック」では、「公共交通沿線地域」の定義として、バス停から半径 300m 以内と記されており、それ以上距離が離れると公共交通空白地域となると考えている。
- また平成 24 年度にコミュニティバスを検討した際にも、バス停から半径 300m の圏外地域を公共交通公共交通空白地域としており、今回の検討でもこちらを踏襲している。地域の実情、利用者目線も踏まえた上で、判断していきたいと考えている。

発言者：佐藤委員

- 新たな交通サービスの車両についてお伺いしたい。ジャンボタクシー、小型タクシーの導入を検討しているということだが、健康増進課やプロジェクト推進室では、グリーンスローモビリティの導入を検討する動きもあり、先進地への視察なども行っている。連携が取れていない印象を受けるが、実際はどうか。取れていないなら、一緒に検討した方が効率的ではないか。

発言者：事務局

- 今年度に入ってから複数回、健康推進部との意見交換をしている。グリーンスローモビリティの視察については、松戸市など先進地の視察を行うなど、事例調査の段階と認識している。今回の検討でも、健康まちづくりの観点が必要になると考えている。今後もしっかり連携して、情報共有を図っていきたい。

発言者：米須委員

- 今後自治会ヒアリングを行っていくということだが、宜野湾市老人クラブ連合会にも意見聴取していただきたい。

発言者：事務局

- 今後ご説明をさせていただきたいと考えている。

発言者：喜屋武委員

- 資料 17 頁に記載の「路線バスを利用しない理由」について、各地区最も多い回答が「その他」となっているが、こういった内容が多いのか。

発言者：事務局

- 手元に資料がなく確認が必要ではあるが、「自家用車を利用している」、といった意見が多かったと認識している。

➤

発言者：神谷委員

- 今回の検討において、ターゲットはどのように考えているか。例えば、高齢者に絞るのか、高齢者を独居や高齢者のみ世帯などさらに細分化するのか、もしくは障がいのある方や中高生など、いわゆる交通弱者を含めるのか等、詳細を教えていただきたい。

発言者：事務局

- 65 歳以上の高齢者をメインターゲットとして考えている。

発言者：神谷委員

- アンケート結果について、ターゲットに合わせてもう少し絞って整理をすると良いと考える。例えば路線バスを利用しない理由についても、現役世代や介護が必要な高齢者など、そもそもバスを利用しない層を除いた上で、運転に不安が出てきている人や介護を受ける前の段階にいる人など、狭めた分析をした方が良い。
- 加えて、現在提供している輸送サービスも整理をした方が良い。例えば、高齢者のレクリエーションのための送迎、対象者を限定したタクシーチケットの配布など。次回協議会までで構わないので、情報を整理していただきたい。
- 公共交通空白地域の定義であるバス停から半径 300m 圏外については、勾配等も考慮した方が良い。各ガイドで示されている 300m は基本的に健常者を想定しており、メインターゲットを高齢者とするのであれば、勾配や起伏も意識していただきたい。
- 最後に、全国の AI オンデマンドの事例をみると、ほとんどは行政が財政負担をしているが、一部では採算が取れているところもある。上手くいっている地域に共通するのは、行政主導ではなく地元の住民が主体的に取り組んでいる点である。今回の検討においても、行政が一方的にサービスを提供するのではなく、住民を巻き込んでいくことを意識していただきたい。

発言者：事務局

- ご指摘いただいた点については、次の分析で活かしていきたい。
- 現在提供している輸送サービスについては週 1 回のミニデイサービスにおいて、公民館までの移動支援に対する補助が行われていると聞いている。担当部に確認の上、内容を整理していきたい。

発言者：佐久本委員

- 資料 2 頁に記載のある隣接する市町村との連携について、現時点でどのような必要性がありそうか、イメージがあれば教えていただきたい。

- 琉球大学病院が 1 月に開院したが、西普天間住宅地区周辺の渋滞状況は現在どのような状況か、また何か新たに対応が必要であればどんな方向性で検討しているのか、教えていただきたい。

発言者：事務局

- 隣接する市町村との乗り入れや共同運行については、住民の移動ニーズを考える上で必ずしも市域にこだわる必要はないという考えで記載している。実際に、住民の移動状況を分析すると、隣接する市町村の病院や商業施設に移動しているケースを複数の地域で確認している。当然、隣接する市町村との協議・調整が前提にはなるが、利便性を高めるという観点で、乗り入れの可能性も検討していきたい。
- 琉球大学病院の開院に伴う交通量の変化については、市としても懸念しており、かねてよりソフト対策を中心に検討している。開院後に自治会の会長に話を伺ったところ、交通量は増えているものの、現時点では大きな問題はないと聞いている。4 月には医学部の移転も予定されているため、今後も引き続きモニタリング・対策を検討していきたいと考えている。

発言者：和田会長

- 琉球大学病院周辺の渋滞状況について補足したい。宜野湾市と琉球大学共同のパンフレット作成や、フレックスタイムの導入など、渋滞緩和の取り組みや、普天間交差点で右折帯を増やすなどの対策を行っている。
- 西普天間住宅地区から国道 58 号に抜ける市道喜友名 23 号の完成が遅れており、ご迷惑をおかけしている。今月中には開通の予定。さらにインダストリアルコリドー地区が返還されれば、そこにもあと 1, 2 本、国道 58 号に抜ける道路を設けることを計画しており、力を入れていきたいと考えている。

発言者：崎原委員

- 公共交通空白地域以外でも、バス停までアクセスしづらい人はいるのではないかとと思う。沖縄県は車社会であり、一家に 2～3 台の車がある家庭も珍しくない。一方で、経済的に弱い立場にいる方は、車の維持のほか、タクシー利用も難しく、移動手段に経済的な格差があるのではないか。新たな交通サービスではそういった方々も抱い上げ、こぼれないように検討していただきたい。

発言者：事務局

- ご提言として受け止め、今後に繋げていきたい。

発言者：和田会長

- 新たな交通サービスの導入に向けた検討状況については、委員から貴重なご意見を頂いたので、事務局は精査して次回につなげていただきたい。

4. その他

事務局（宜野湾市都市計画課の新崎氏）より、次回協議会を3月27日（木）に予定しており、あらためて日程調整の上、連絡をする旨の説明があった。

5. 閉会

事務局（宜野湾市都市計画課の喜納氏）より閉会の挨拶があった。

2) 会議資料

会議資料として、以下の資料を作成した。

表 作成した資料一覧

	資料
資料 1	新たな交通サービス導入に向けた検討状況

① 資料 1

 宜野湾市 Ginowan City

資料 5

新たな交通サービス導入に向けた検討状況

1. 地域公共交通計画における位置付け
2. 地域特性分析
3. 実証運行の実施方針（たたき台）

令和7年2月
宜野湾市 建設部 都市計画課

1. 地域公共交通計画における位置づけ

■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・・・

「継ぎ目のない」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



1

1. 地域公共交通計画における位置づけ

■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。

2

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る。
- ◆ 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する。

【社会環境変化】

- 少子高齢化の進行
- 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

実証運行への示唆

- 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堀する必要があるのでは？

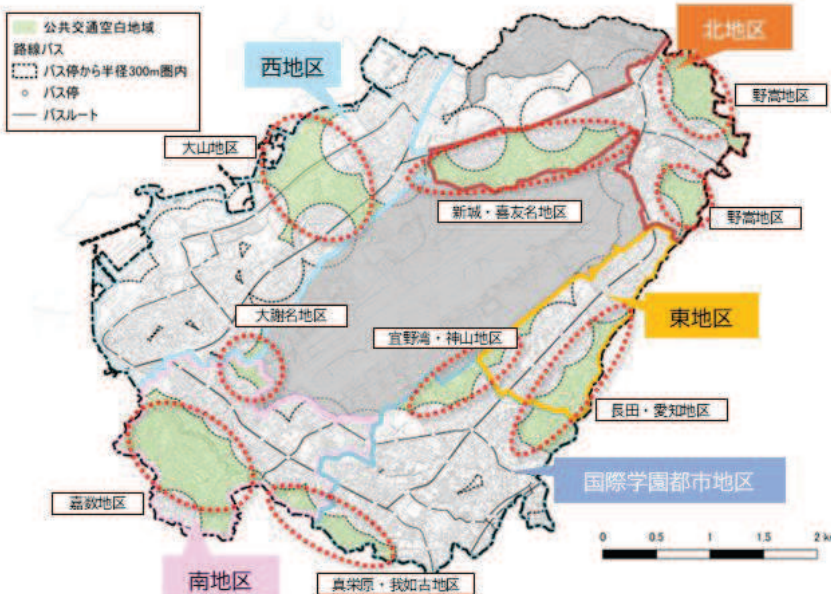
3

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、駐留軍用地境界付近に点在(9地域)しています。
- ◆ 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います。

■ 公共交通空白地域の状況



■ 地域別構想の地区区分



出典：宜野湾市都市計画マスタープラン

■ 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ます。**

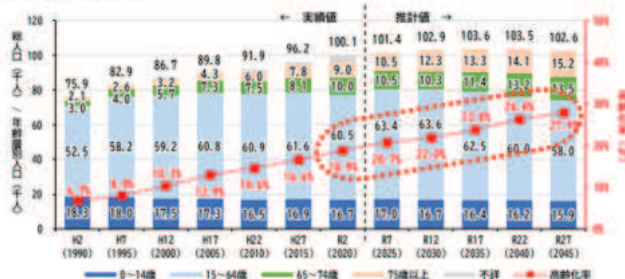
出典：宜野湾市地域公共交通計画

4

2. 地域特性分析

2-2-1. 地域特性分析【人口】

■人口推移（全市）



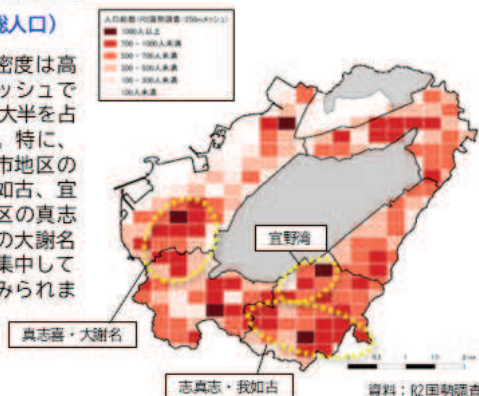
資料：経年人口／国勢調査（各年）
将来推計人口／日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）「国立社会保障・人口問題研究所」

◆ 宜野湾市の人口は、増加傾向で推移しており、2020年時点で約10万人となっています。2035年までは増加傾向で推移すると予測されています。

◆ 高齢化率は右肩上がりに増加しており、20年前の2000年は10.3%でしたが、2020年には18.9%となっています。今後も増加の傾向が続くことが見込まれており、20年後の2040年の高齢化率は26.4%と推計されています。

■人口分布（総人口）

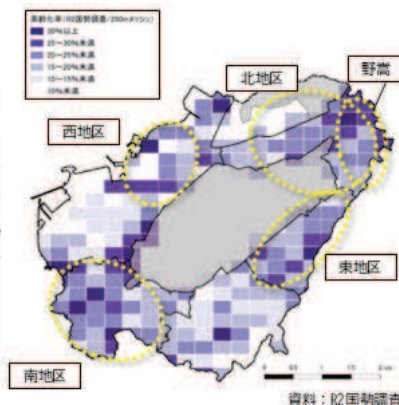
◆ 本市の人口密度は高く、250mメッシュで500人以上が大半を占めています。特に、国際学園都市地区の真志志・我如古、宜野湾、西地区の真志喜、南地区の大謝名は、人口が集中している様子がみられます。



■人口分布（高齢化率）

◆ 高齢化率の分布は、地区によって傾向が異なります。

◆ 高齢化率20%以上のメッシュが多く分布しているのは、北地区、南地区、東地区、西地区の一部（大山）であり、特に北地区の野高は高齢化率25%以上のメッシュが集中しています。



5

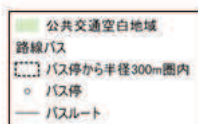
2. 地域特性分析

2-2-2. 地域特性分析【公共交通空白地域に居住する65歳以上で免許を保有していない人】

- ◆ 公共交通空白地域に居住する、65歳以上で免許を保有していない人の数を試算しました。
- ◆ 最も多いのは、南地区（550名）で、次いで北地区（436名）、東地区（209名）となっています。

■公共交通空白地域に居住する65歳以上で免許を保有していない人

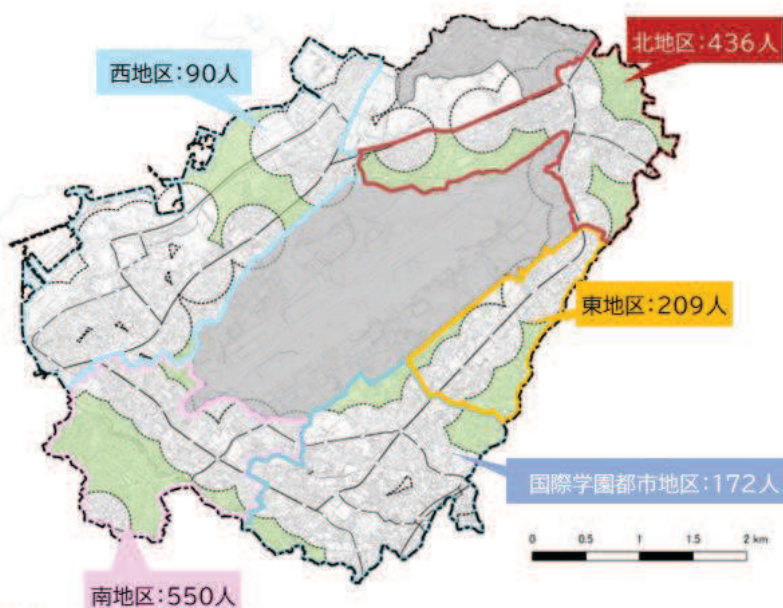
地区	人数
南地区	550
北地区	436
東地区	209
国際学園都市地区	172
西地区	90
計	1,457



■試算の方法

人口（65歳以上）×非免許保有率（33.7%）

※人口はR2国勢調査の250m人口メッシュより面積按分で算出
※免許保有率はR2.7時点 出典：県警資料、R2国勢調査



6

2. 地域特性分析

2-2-3. 地域特性分析【移動状況(買物)】

- ◆ R4市民アンケート結果より、各地区の市民の買物先がどの地区に立地しているか整理しました。
- ◆ 買物は、どの地区においても、居住する地区内もしくは隣接する地区への移動が多くなっています。
- ◆ 北地区と西地区は概ね地区内で買物を済ませており、南地区、国際学園都市地区、東地区は隣接する地区での買物も多くみられます。

■買物の移動状況(地区別)

居住する地区もしくは隣接する地区への移動

		買物先					
		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=164)	93%	4%	0%	0%	4%	100%
	西地区 (n=218)	3%	96%	0%	0%	0%	100%
	南地区 (n=134)	7%	37%	48%	6%	2%	100%
	国際学園都市地区 (n=202)	4%	8%	32%	53%	2%	100%
	東地区 (n=82)	26%	5%	4%	27%	39%	100%

※全回答者を対象に、「最もよく行く買物先」として記述があった店舗を地区別に整理 / 所在地が不明な記述は計上なし

■買物先ランキング(地区別)

- 居住する地区
■隣接する地区
- ◆ 北地区
 - 1位 サンエー喜友名店(北地区)
 - 2位 ユニオン普天間店(北地区)
 - 3位 ユニオン新城店(北地区)
 - ◆ 西地区
 - 1位 サンエー宜野湾コンベンションシティ(西地区)
 - 2位 ユニオン宇治泊店(西地区)
 - 3位 サンエー大山シティ(西地区) ※2024年8月に閉店
 - ◆ 南地区
 - 1位 サンエーV21食品館佐真下店(国際学園都市地区)
 - 2位 サンエー宜野湾コンベンションシティ(西地区)
 - 3位 サンエーV21まえばら食品館(南地区)
 - ◆ 国際学園都市地区
 - 1位 サンエーV21食品館佐真下店(国際学園都市地区)
 - 2位 サンエーV21食品館長田店(国際学園都市地区)
 - 3位 サンエーV21がねこ食品館(国際学園都市地区)
 - ◆ 東地区
 - 1位 サンエーV21食品館長田店(国際学園都市地区)
 - 2位 ユニオン上原店(東地区)
 - 3位 かねひで宜野湾店(東地区)

資料：R4市民アンケート

7

2. 地域特性分析

2-2-3. 地域特性分析【移動状況(通院)】

- ◆ R4市民アンケート結果より、各地区の市民の通院先がどの地区に立地しているか整理しました。
- ◆ 通院は、居住する地区内もしくは隣接する地区への移動が多いものの、買物と比較して、遠方の地区への移動も多くなっています。
- ◆ 特に西地区は、他地区からの移動が多く、西地区への移動ニーズがうかがえます。

■通院の移動状況(地区別)

西地区への移動
居住する地区もしくは隣接する地区への移動

		通院先					
		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=59)	25%	31%	7%	15%	22%	100%
	西地区 (n=75)	1%	95%	4%	0%	0%	100%
	南地区 (n=73)	1%	29%	56%	5%	8%	100%
	国際学園都市地区 (n=97)	2%	10%	26%	40%	22%	100%
	東地区 (n=47)	2%	9%	9%	28%	53%	100%

※全回答者を対象に、「最もよく行く通院先」として記述があった施設を地区別に整理 / 所在地が不明な記述は計上なし

■通院先ランキング(地区別)

- 居住する地区
■隣接する地区
■隣接しない地区
- ◆ 北地区
 - 1位 西平医院(東地区)
 - 2位 サンクリニック(西地区)
 - 3位 よなみね内科(北地区)、海邦病院(西地区)
 - ◆ 西地区
 - 1位 海邦病院(西地区)
 - 2位 ちゃたに内科呼吸器科(西地区)
 - 3位 サンクリニック(西地区)
 - ◆ 南地区
 - 1位 かりゆしクリニック(南地区)
 - 2位 海邦病院(西地区)
 - 3位 まえばら内科(南地区)
 - ◆ 国際学園都市地区
 - 1位 宜野湾記念病院(国際学園都市地区)
おやかわクリニック(国際学園都市地区)
 - 2位 西平医院(東地区)
 - 3位 神元内科医院(南地区)
 - ◆ 東地区
 - 1位 西平医院(東地区)
 - 2位 愛知クリニック(東地区)
 - 3位 宜野湾記念病院(国際学園都市地区)
おやかわクリニック(国際学園都市地区)

資料：R4市民アンケート

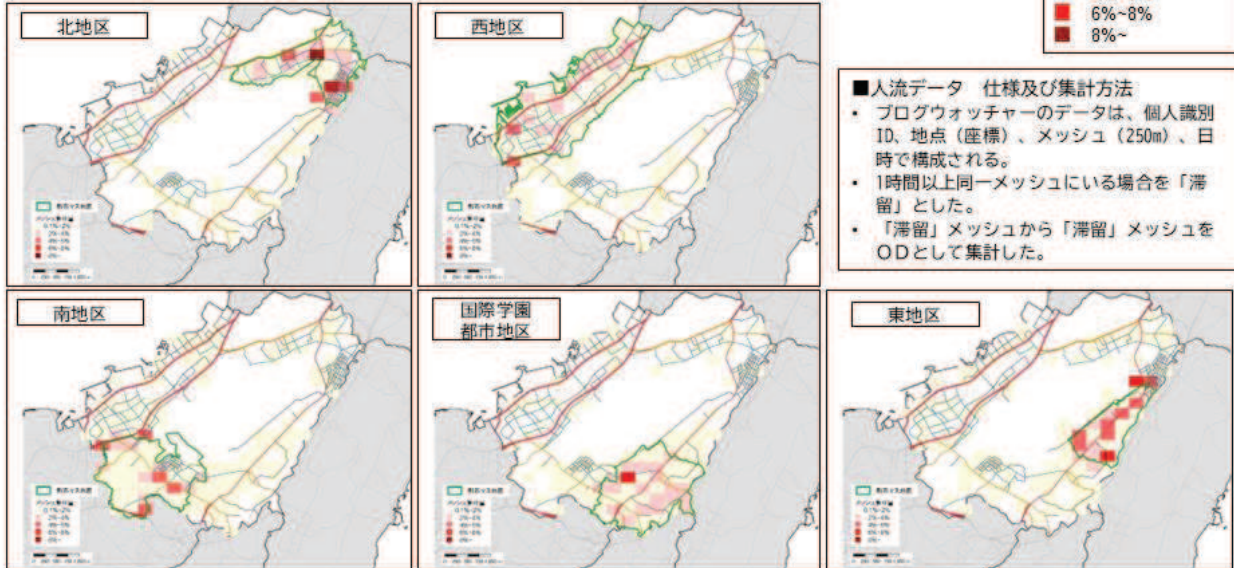
8

2. 地域特性分析

2-2-3. 地域特性分析【移動状況(平日)】

- 各地区に9:00～17:00の間に1時間以上滞在した人が、移動した先で1時間以上滞在した動きを、各地区の移動状況として集計しました。
- 各地区とも、地区内の移動が多い状況であり、比較的短距離の範囲で外出している様子がうかがえます。
- 他地区への移動は、多方面に少量の需要がみられます。
- 北地区や東地区などの東側地域から西海岸地域への移動や、西地区から東側の国道330号沿いへの移動など、需要は少ないものの東西方向の移動もみられます。

各地区からの移動先（発時刻9:00～17:00）【平日】



出典：宜野湾市都市交通実態調査業務委託

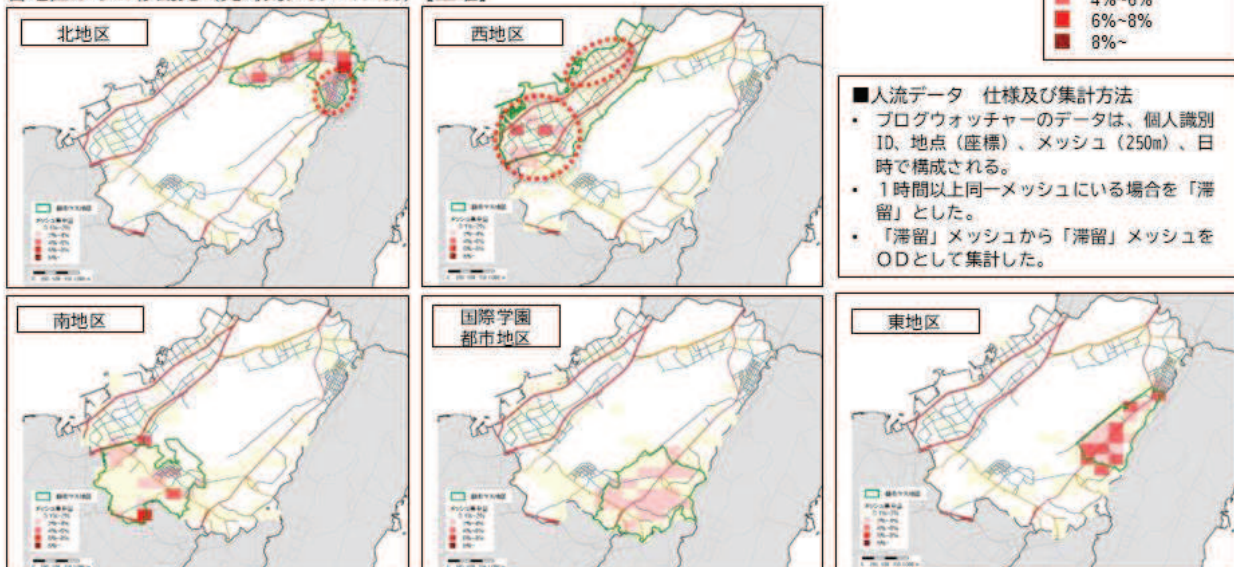
9

2. 地域特性分析

2-2-3. 地域特性分析【移動状況(土曜)】

- 土曜の傾向は概ね平日と同様であり、地区内の移動が多い状況です。
- 平日と比較して、北地区では宜野湾市役所周辺への移動が減少しています。
- 西地区では、平日に多かった大山の西海岸側への移動が減少し、商業施設等の多い宇地泊・大謝名周辺への移動が増加している傾向がみられます。
- 国際学園都市地区は、沖縄国際大学周辺の移動が減少しています。

各地区からの移動先（発時刻9:00～17:00）【土曜】



出典：宜野湾市都市交通実態調査業務委託

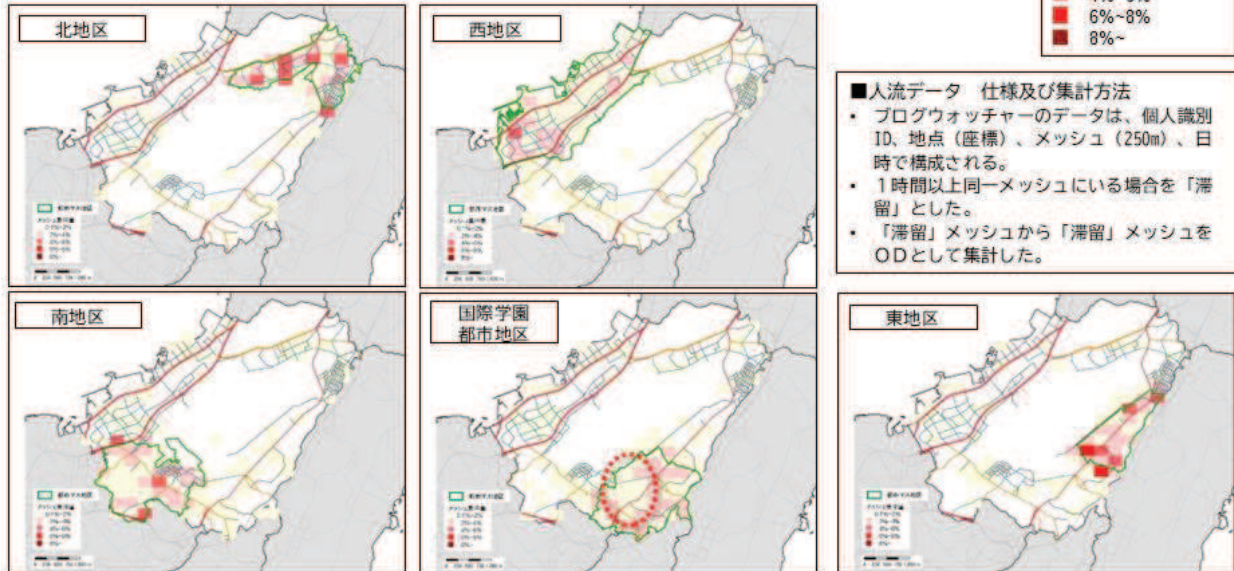
10

2. 地域特性分析

2-2-3. 地域特性分析【移動状況(日祝)】

- 日祝の傾向は概ね平日・土曜と同様であり、地区内の移動が多い状況です。
- 国際学園都市地区は、土曜と比較して沖縄国際大学、宜野湾記念病院、中部商業高校周辺の移動が減少しています。
- その他地区の地区内の移動の傾向は、概ね土曜と同様です。

各地区からの移動先（発時刻9:00～17:00）【日祝】



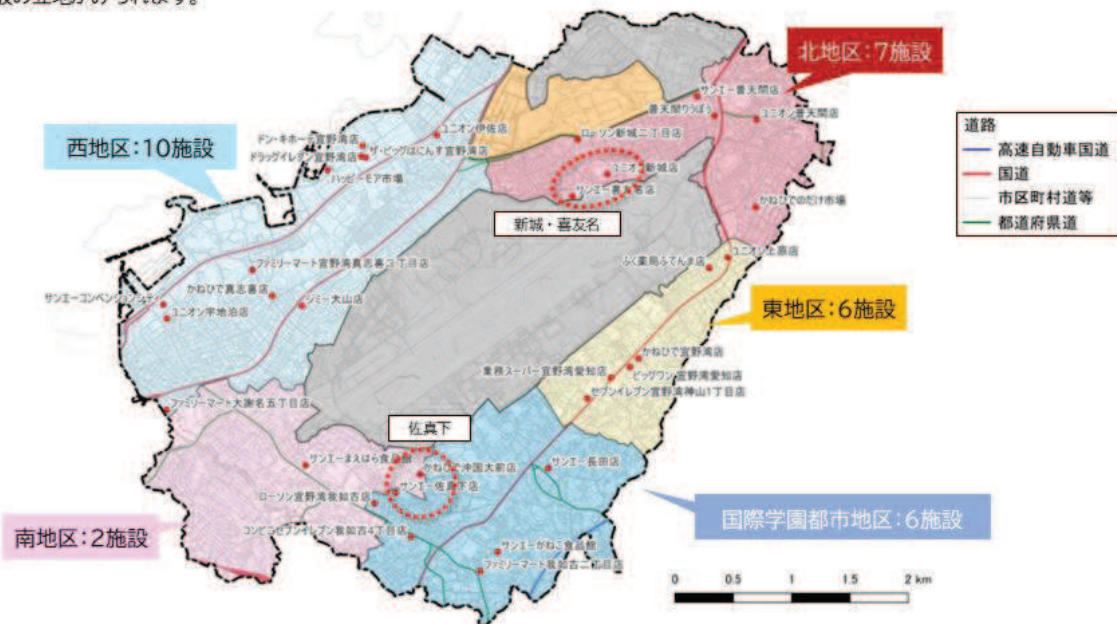
出典：宜野湾市都市交通実態調査業務委託

11

2. 地域特性分析

2-2-4. 地域特性分析【施設立地状況(商業施設)】

- ◆ 市内の商業施設は以下のように立地しており、どの地区にも2施設以上の商業施設があります。
- ◆ 国道や県道沿いに立地している商業施設が多いですが、新城・喜友名、佐真下など、一部の地区では国道や県道から中に入った地域にも商業施設の立地がみられます。



※H28都市計画基礎調査：延床面積1,000㎡以上の店舗を商業施設として表示
※R4市民アンケート結果：買物先として回答のあった施設を表示

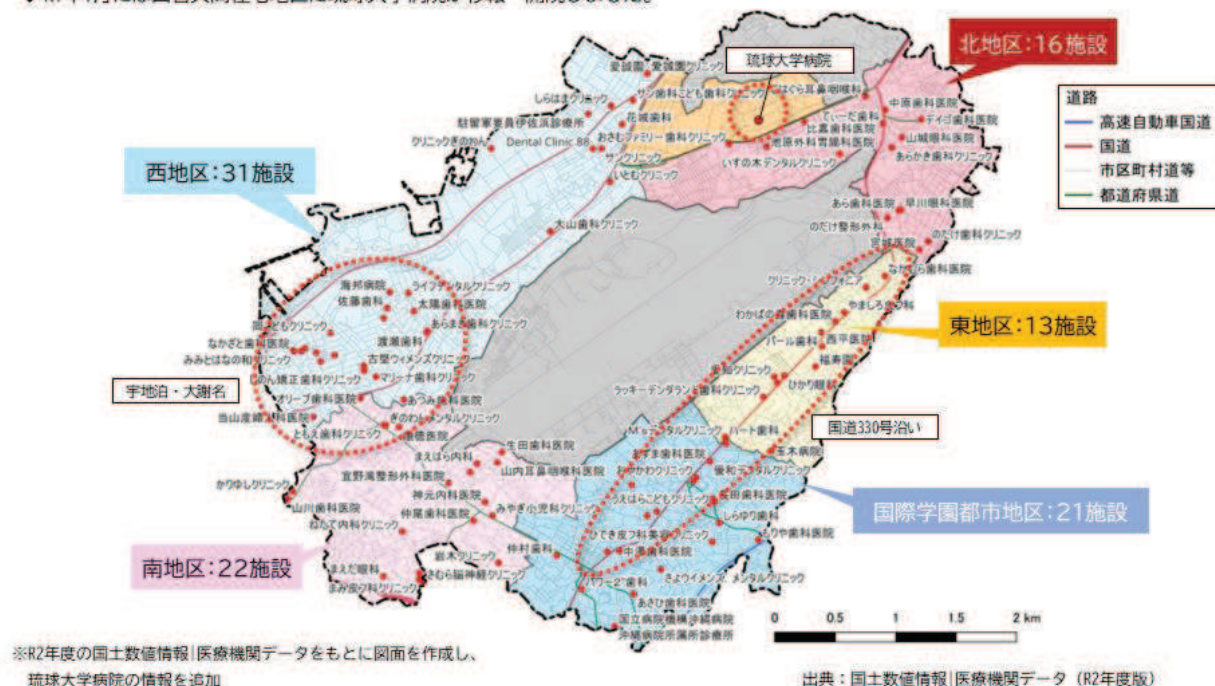
資料：H28都市計画基礎調査およびR4年市民アンケート結果

12

2. 地域特性分析

2-2-4. 地域特性分析【施設立地状況(医療施設)】

- ◆ 市内の医療施設は市全域に広がっており、全ての地区に医療施設があります。
- ◆ 特に国道330号沿い、宇地泊・大謝名周辺には多くの医療施設が集まっています。
- ◆ R7年1月には西普天間住宅地区に琉球大学病院が移転・開院しました。



13

2. 地域特性分析

2-2-5. 地域特性分析【市内の渋滞状況】

- ◆ 本市の幹線道路の混雑状況をみると、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、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ます。
- ◆ また、県道宜野湾西原線の大謝名では、混雑時における平均旅行速度が6.9km/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



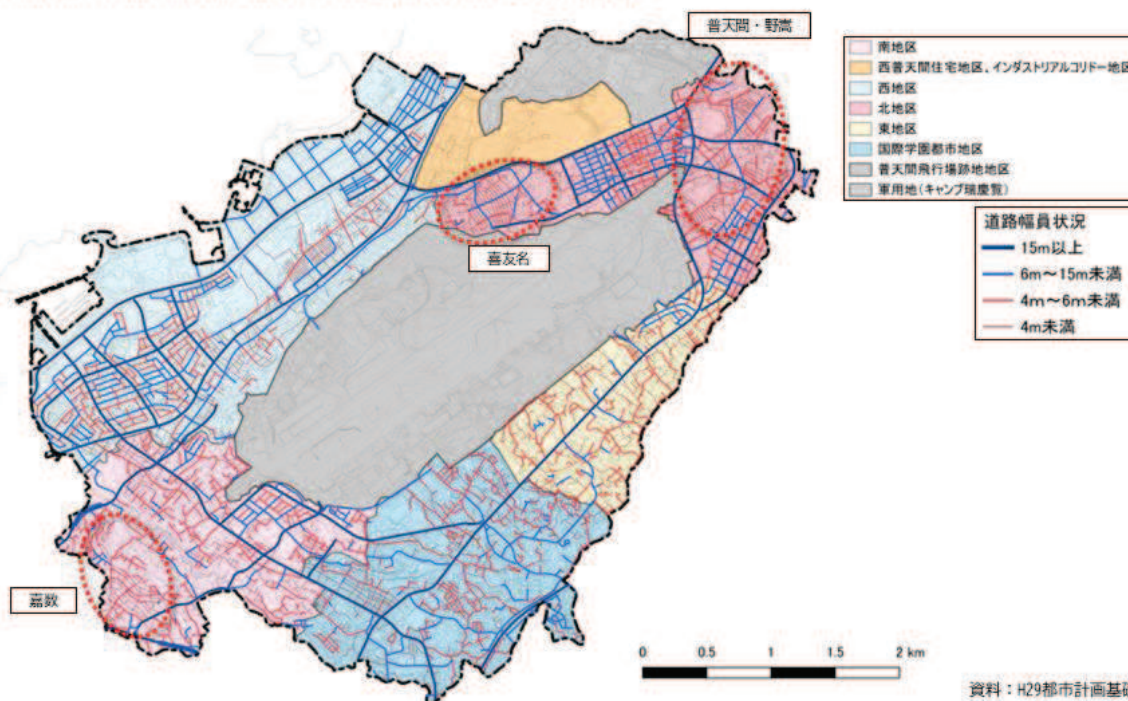
出典：宜野湾市地域公共交通計画

14

2. 地域特性分析

2-2-6. 地域特性分析【道路幅員状況】

- ◆ 市内の道路幅員状況は、幹線道路から中に入った地域の道路の多くは幅員6m未満となっており、幅員6m以上の道路は限られています。
- ◆ 特に、普天間・野嵩、喜友名、嘉数では、幅員6m未満の道路が多くみられます。



15

2. 地域特性分析

2-2-7. 地域特性分析【路線バスの現状(運行状況)】

- ◆ 国道58号、国道330号は運行本数が非常に多く、南北方向の移動の利便性は高いです。
- ◆ 一方で、東西方向の移動は不便な状況にあります。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換えが生じます。市内を周回する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。
- ◆ 本市を経由する路線バス事業者の車両数は減少傾向にあり、運転者数もR3以降減少しています。

■本市を経由する路線バスの運行本数



■本市を経由する路線バスの運行状況



▲路線バスの運行系統数、車両数、運転者数
(本市を経由する事業者)

資料：沖縄総合事務局 H30～R5運輸要覧
※H30は運転者数のデータがないため不記載

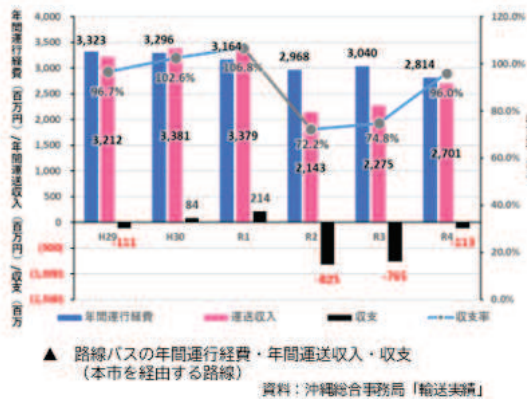
16

2. 地域特性分析

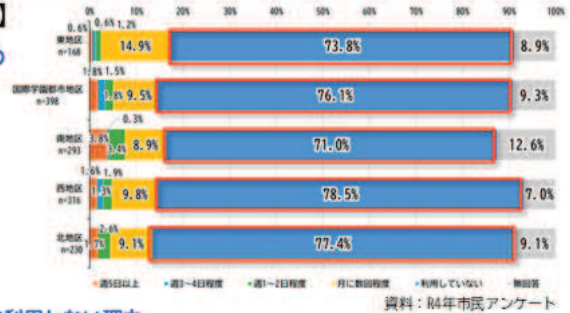
2-2-7. 地域特性分析【路線バスの現状(運営状況、利用状況)】

- ◆ 路線バスの運営状況は、コロナ禍の影響でR2年度から収支が悪化しています。R3年度から回復傾向にありますが、コロナ禍前の水準には戻っていません。
- ◆ R4年市民アンケートでは、どの地区でも、7割以上の方が路線バスを「利用していない」と回答しています。
- ◆ 路線バスを利用しない理由は、北地区・西地区・国際学園都市地区・東地区では「目的地まで時間がかかる」が最も多く、南地区では「自宅や目的地からバス停が遠い」が最も多いです。(※「その他」「無回答」は除く)

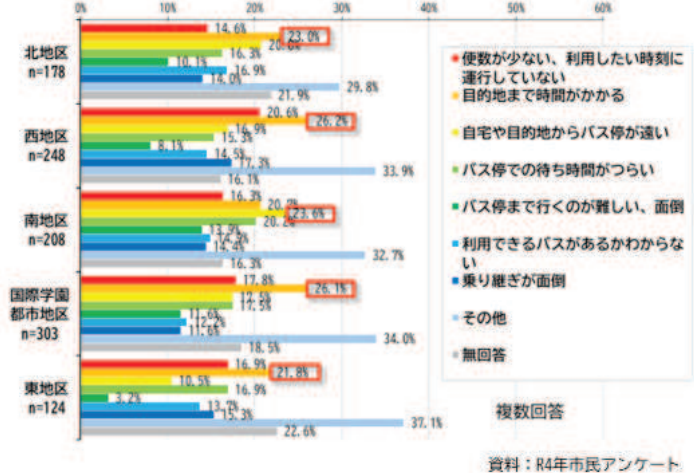
■本市を經由する路線バス事業者の運営状況



■路線バスの利用頻度



■路線バスを利用しない理由



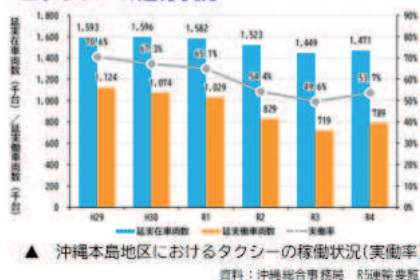
17

2. 地域特性分析

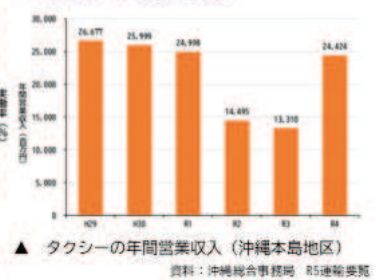
2-2-8. 地域特性分析【タクシーの現状(運行状況、運営状況、利用状況)】

- ◆ タクシーの運行状況は、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実働率が低下しています。
- ◆ タクシーの運営状況は、コロナ禍前から年間営業収入の減少傾向がみられます。R4年度は回復傾向にありますが、以前の水準には戻っていません。

■タクシーの運行状況

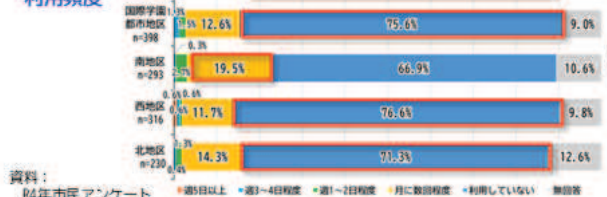


■タクシーの運営状況

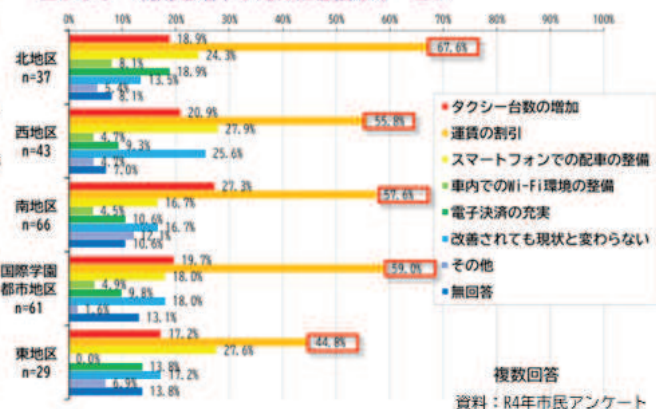


- ◆ R4市民アンケートによると、タクシーの利用頻度は、地区によって多少の差がみられます。利用頻度が高いのは南地区で、「月に数回程度」利用している方が約2割、「利用していない」方が6%です。その他の地区では、7割以上の方が「利用していない」と回答しています。
- ◆ タクシーへの改善要望は、どの地区も「運賃の割引」が最も多く、特に北地区で回答が多いです。

■タクシーの利用頻度



■タクシー利用を増やすために必要なサービス



18

2. 地域特性分析

2-2-9. 地域特性分析【タクシー事業者ヒアリング】※中間報告

◆市内に営業所を置くタクシー事業者を対象に、タクシーの運行状況・運転手不足等についてのヒアリングを実施しました。

タクシーの運行状況	- 市内で運用されている予約受付・配車システムは「GO」「DiDi」「共同無線」の3種類。 - GOは主に観光客が利用、DiDiは主に地元の若者が利用している。共同無線は高齢者の利用が多い。 - 運転手不足で予約受付がままならないケースがある。 - 普天間では、スーパーの向かいで常時1台は待機している。運転手1〜2名は普天間付近で流し営業をしている。 - 西海岸、特にコンベンションセンター周辺では観光客が多く、タクシー利用が多いと認識している。 - 国道330号周辺ではタクシーの供給が不足していると感じる。普天間や野島の商業施設設置の直通電話の実績から一定の需要があることは認識しているが、那覇や北谷方面にも動きやすい西海岸地域へタクシーが集中する傾向にあり、当該エリアのニーズに応えられていない可能性はあると思う。 - 地域の需要とタクシー事業者側の供給との間にミスマッチを感じる。例えば、日中に国道330号を流し営業しても乗車客がいなかったり、利用しそうな人がいても配車アプリの利用者で乗車に至らないことがある。また、高齢者が手を挙げてくれないと送中等で対応できないということもあり、申し訳なく思うこともある。 - 事業所がある地域の住民の足を確保したいという思いはあるが、普段は那覇方面で営業していて近くに車両がないため配車できないことが多い。 - 大山ー普天間辺りへのサービス供給はあまりできていないが、琉大病院ができるとニーズが出てくる可能性がある。
運転手不足の状況	- タクシー業界全体において、新規の乗務員が就業しない。 - 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。 - 現在の供給不足は乗務員の不足が原因で、保有車両が十分に稼働できていない。人材さえ確保できれば、運行を増やすことができる。

参考：「沖縄県内におけるタクシー運転手不足の現状(出典：りゅうぎん総合研究所 沖縄タイムス社 調査レポート)」



19

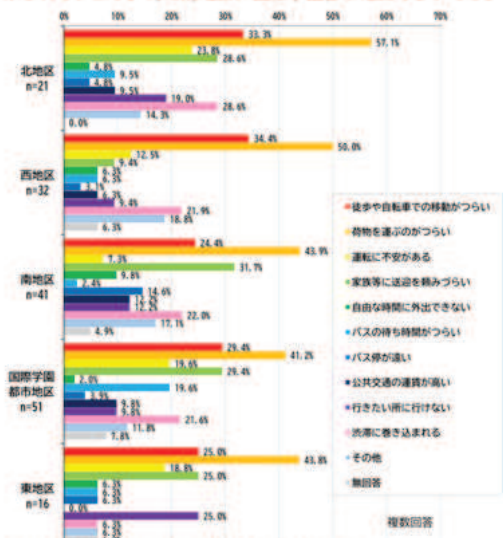
2. 地域特性分析

2-2-10. 地域特性分析【外出時の困りごと(R4年市民アンケート)】

◆R4年に実施した市民アンケート結果から、市民の移動に関する困りごとに関する項目を抜粋し、地区ごとに分析しました。

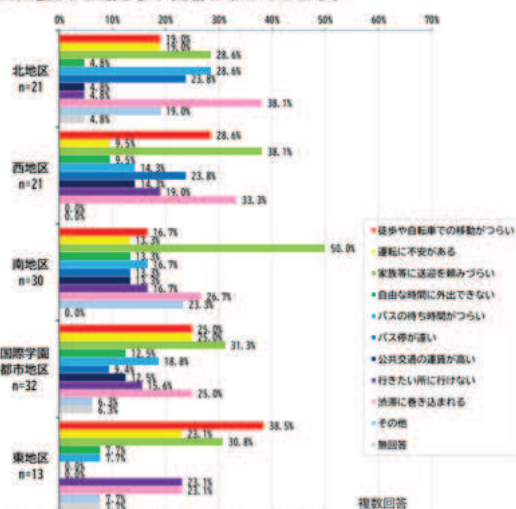
■買い物の際の移動に関する困りごと

- 全ての地区で「荷物を運ぶのがつらい」の回答が最も多くなっています。
- 「徒歩や自転車での移動がづらい」の回答は、どの地区でも上位に挙げられています。特に北地区、西地区で多いです。
- 「家族等に送迎を頼みづらい」の回答は、西地区を除く4地区で上位に挙げられています。特に南地区、国際学園都市地区で多いです。



■通院の際の移動に関する困りごと

- 「家族等に送迎を頼みづらい」の回答は、全ての地区で上位に挙げられています。特に南地区は突出して多くなっています。
- 「渋滞に巻き込まれる」の回答もどの地区でも比較的多く、特に北地区、西地区で上位に挙げられています。
- 「徒歩や自転車での移動がづらい」の回答は西地区、東地区で多く、特に東地区では最も多い回答になっています。



20

2. 地域特性分析

2-3. 地域特性分析結果（途中経過）

- ◆ 地域特性分析について、現時点での分析結果のポイントをまとめました。
- ◆ 自治会へのヒアリング等、地域特性分析は今後も継続して実施していきます。

【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550人、国際学園都市地区172人、東地区209人となっています。
- ◆ 買物は、どの地区でも居住する地区内もしくは隣接する地区で概ね済ませられています。通院も同様の傾向ですが、買物と比較して、遠方の地区への移動もみられます。外出先は多方面にあり、様々な方向の移動がされています。
- ◆ 市内の路線バス便数は多いですが、バスを利用しない理由には「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ます。
- ◆ 市内のタクシーの状況は、運転士不足等を背景に予約を受け付けきれないケースも発生しています。（タクシー事業者ヒアリング）
- ◆ 道路幅員状況は、幹線道路から中に入った地域の道路の多くは幅員6m未満となっており、幅員6m以上の道路は限られています。
- ◆ 買物時の困りごとは、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つらい」の意見が多いです。通院時の困りごとには、「家族等に送迎を頼みづらい」が多く挙げられています。（R4市民アンケート）

21

2. 地域特性分析

2-4. 交通モードの検討

◆ 運行車両

※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-car10
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**と考えます。
- 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6m未満の道路を通行できる車両**が適しています。

◆ 運行形態



- 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**があります。
- 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**が適切と考えます。

22

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討する

3-2. 展開方針(案)

- ① 実証運行エリアは、実証運行結果分析を行いながら、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、市民、利用者の意見を踏まえ、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

4-3 令和 6 年度 第 3 回宜野湾市地域公共交通推進協議会

1) 議事要旨

宜野湾市地域公共交通推進協議会
令和 6 年度 第 2 回幹事会
議事要旨

日 時：令和 7 年 3 月 13 日（木）14 時 00 分～
場 所：宜野湾市役所別館 3 階 建設部会議室
事務局：宜野湾市 建設部 都市計画課、株式会社ケー・シー・エス
参加者：建設部次長 城間様、市民経済部次長 本永様、総務部次長 多和田様、企画部次長 伊
佐様、健康推進部次長 米須様

議事次第：

1. 開会
2. 報告
 - (1) 令和 6 年度第 1 回幹事会 議事概要
 - (2) 令和 6 年度第 2 回協議会 概要報告
(新たな交通サービス導入に向けた検討状況)
 - (3) 令和 6 年度第 2 回協議会 議事概要
3. 議題
 - (1) 新たな交通サービス導入に向けた検討状況
4. その他
5. 閉会

1. 開会

事務局（宜野湾市都市計画課の喜納氏）から開会の挨拶および配布資料の確認ならびに出席確認が行われ、幹事 8 名中 5 名の出席報告があり、本会議の出席者は過半数以上であることから会議が成立する旨の宣言がされた。

その後、本日の次第について説明があり、議事の進行は城間幹事長に引き継がれた。

2. 報告

事務局（都市計画課の新崎氏）から (1) 令和 6 年度第 1 回幹事会 議事概要、(2) 令和 6 年度第 2 回協議会 概要報告（新たな交通サービス導入に向けた検討状況）、(3) 令和 6 年度第 2 回協議会 議事概要について、報告された。

【質疑応答】

発言者：伊佐委員

- 資料２で取り上げているアンケート結果について、調査概要を教えてください。

発言者：事務局

- 令和４年度の地域公共交通計画策定時、全年齢を対象に路線バスの利用頻度や利用しない理由等の実態を把握するためのアンケートを実施した。３,５００世帯を無作為に抽出し、世帯につき２部配布したため、配布票数は７,０００部。１,４００人程度の回答があり、約２０％の回収率であった。

発言者：伊佐委員

- 新たな交通サービスの導入においては、いかに稼働率を上げるかという点が重要である。全年齢を対象のアンケートだと、そもそもバスを利用しない人の意見も多く含まれるのではないかと。バスを実際に利用する人に焦点を当てて、意見を集約していくことが必要と考える。
- 自治会ヒアリングの実施について記載があるが、自治会をまわったのか。

発言者：事務局

- 令和４年度にも同様の問題意識があり、バス停に調査員を配置して聞き取り調査を行ったが、サンプル数が集まらず上手くいかなかった経緯がある。引き続き、検討していく必要があると認識している。
- 自治会ヒアリングについては、アンケート形式で実施した。

発言者：伊佐委員

- アンケートを実施すると、コミュニティバスがほしいなどの意見が出るものの、実際に運行すると利用しないというケースは多々あると思う。利用率を上げるには、本来に必要なサービスになるよう検討することが重要と考える。

発言者：事務局

- ご指摘のとおりかと思う。市民からは、遠距離の移動への要望が出るものの、データをみると遠距離よりも近距離の移動の方が多く、要望と実態のギャップもある。モデル地区を選定して実証運行を行う上で、そのあたりを検証していきたい。

発言者：米須委員

- 資料２に展開方針（案）として、「実証運行エリアは、実証運行結果分析を行いながら、段階的に拡大等の検討を行う」とあるが、実証運行の期間を令和９年度までとすると、２年間で拡大までいくのは難しいのではないかと。

発言者：事務局

- 実証運行が延びることが可能性としてあると考えている。モデル地区で実証運行を行う中で、他の地域から声が挙がることも想定されるので、実証運行を行いながら、継続して対応を検討していく必要がある。
- 事務局としては令和9年度まで実証運行を実施するつもりだが、21条許可で実証運行を行うため、実証運行を行える期間に制限がある。そのため、実証運行の期間については不確かな部分もあると認識している。

発言者：米須委員

- 宜野湾市老人クラブ連合会への意見聴取はもう実施したのか。

発言者：事務局

- まだ実施できていないため、次年度に実施したいと考えている。自治会にはアンケート配布の際に説明を行っているが、継続して説明する必要があると認識している。

発言者：米須委員

- 資料3に記載があるグリーンスローモビリティの事例視察について、健康推進部との意見交換は、健康増進課と行っているという認識で良いか。

発言者：事務局

- その通りである。

発言者：米須委員

- 資料3に記載があるミニデイサービスへの補助に関して、市から自治会へ直接補助は行っておらず、市が社協に対して補助を出し、社協が各自治体に配布している。市が直接送迎費用を補助しているという誤解が生まれないようにしていただきたい。

発言者：事務局

- 該当箇所については、協議会での意見を受けて資料4へ掲載している。資料4の内容で間違いがないか改めてご確認いただきたい。

発言者：多和田委員

- 資料3において、ターゲットは65歳以上の高齢者と回答されているが、資料2では公共交通空白地域にお住まいの方と高齢者と記載されている。ターゲットによって交通モードの検討の考え方も変わると思うが、高齢者に特化して検討するという認識で良いか。高齢者に特化するという考え方であれば、65歳以上という年齢の設定は若いようにも感じる。

発言者：事務局

- メインターゲットは65歳以上の高齢者と考えている。一方で、実際に運行を開始したら利用者を制限することはできない。
- 65歳以上とした理由には、高齢者が運転免許を返納しやすい環境を整えるという考えもある。また、前回協議会にて『アンケート結果はターゲットに合わせて分析した方が良い』との指摘を受けて、次回協議会に向けて65歳以上の高齢者の回答を再整理している。

発言者：多和田委員

- 資料中に、「公共交通空白地域に居住する65歳以上で運転免許を持たない人」の記載があるが、対象者をある程度把握できているのであれば、その人達にアプローチしていくことはできるのか。

発言者：事務局

- アプローチして、ニーズを把握していく必要があると認識している。

発言者：多和田委員

- ターゲットが曖昧だと、サービスを提供しても結局利用者がいないという結果になりかねない。稼働率を上げるためには、利用者となり得る人にピンポイントで声をかけるなど、アプローチしていくことが重要である。
- 高齢者の外出の機会を増やすという観点であれば、日常の移動に留まらず、何かしらのイベント等を開催し、外出を促すような施策も考えられる。

発言者：事務局

- アプローチについては、運行事業者の確保など様々な課題はあるが、令和7年度に数か月間のプレ実証を行い、ニーズの把握を行うことも検討している。利用促進策についても、必要性は認識している。

発言者：多和田委員

- 車両選定においても、ターゲットとする高齢者に合わせたものを検討してほしい。例えば、通常のセダン型のタクシーは高齢者には使いづらい。ジャパントクシーのような、ドアがスライドで開くタイプの方が使いやすい。使いづらいと利用率が伸びないと考える。

発言者：事務局

- 車両については、交通事業者が対応できるか等の懸念はあるが、検討は必要と認識している。