

発言者：本永委員

- 南風原町で乗合タクシーが導入され、様々な世代から利用されていると聞いたが、アプリでの予約受付なのか。

発言者：事務局

- アプリ予約に加え、電話予約も利用できる。また、家族が代理で予約することも可能。

発言者：本永委員

- 先ほど話があった事業許可について、詳しく教えてほしい。タクシー事業者は、二種免許を保有していても乗合タクシーを運行できないのか。

発言者：事務局

- 免許の種別ではなく、事業区分の違いがある。乗合タクシーを運行するには、バス事業者と同じ乗合事業の許可が必要になる。

発言者：多和田委員

- 実証運行においても、乗合事業の許可が必要なのか。

発言者：事務局

- 道路運送法第21条による乗合旅客の運送許可というものがあり、一般乗用旅客自動車運送事業者であれば、実証運行中は乗合事業の許可がなくても乗合タクシーを運行することができる。
- 一方で、国から、21条許可で実証運行を長く継続することは望ましくないとの認識が示されており、乗合事業の許可を取れるよう調整することが求められている。

発言者：本永委員

- 石垣島でタクシーを使って一般の方がドライバーをする事業を行っているようだが、それはどのような扱いになるのか。

発言者：事務局

- 石垣島で導入されているのは日本版ライドシェアであり、タクシーが不足している地域において、タクシー事業者の管理のもと、2種免許を保有しない一般ドライバーが旅客を運送するもの。宜野湾市で検討している事業とは、事業区分が異なる。

3. 議題

- 事務局（KCS の吉富氏）より新たな交通サービス導入に向けた検討状況について、資料に沿って説明が行われた。

【質疑応答】

発言者：伊佐委員

- 南地区の選定には賛成する。南地区の住民からは、牧港のサンエー、パークレイなど、浦添市への移動ニーズもあるかと思うが、地域外への移動は可能なのか。

発言者：事務局

- 基本となる区域を設定した上で、特定乗降ポイントとして域外のポイントを設定する可能性はある。既存の公共交通とのすみ分けは必要だが、域外への移動も検討する必要があると認識している。

発言者：伊佐委員

- 南地区から牧港方面への移動ニーズはあると思う。利用率の向上にもつながると思うので、検討してほしい。

発言者：本永委員

- 乗合タクシーで南地区から宜野湾市役所へ移動することも考えられるのか。

発言者：事務局

- 特定乗降ポイントの距離が長くなると、運行事業者の負担増や回転率が悪くなるなど、様々な懸念が出てくる。基本的には、域内とその近隣程度になると考えている。

発言者：本永委員

- 乗合タクシーを使って幹線道路まで出て、路線バス等の公共交通に乗り継ぐという考え方が。

発言者：事務局

- 既存の公共交通と連携する仕組みは考えていく必要があると認識している。

発言者：伊佐委員

- 乗合タクシーの運行内容について、ドア to ドアで運行するか、ミーティングポイントで運行するかは今後検討するのか。

発言者：事務局

- 基本的には、ミーティングポイントで運行し、路線バスよりも密にポイントを設けることを考えている。

発言者：伊佐委員

- 北谷町で運行されているコミュニティバスは、ドア to ドアからミーティングポイント形式に変更になったのか。

発言者：事務局

- 北谷町のコミュニティバスは、元々定時定路線で運行されていたが、デマンド運行に変更になり、ミーティングポイント形式を採っている。

発言者：米須委員

- 資料4に掲載されている高齢者向け送迎サービス等について、修正の依頼があるため後ほど担当に確認してほしい。また、社会福祉協議会が提供しているサービスは管轄が違うので、別途確認してほしい。

発言者：事務局

- 確認を行う。

発言者：米須委員

- 自治会アンケートについて、回答がない8地区の状況が気になるが、回収できていない状態で問題ないか。

発言者：事務局

- 本来であれば全て回収する必要があるものだが、声かけをしてもなかなか集まりきらなかったのが現状。回答しなかったから困りごとがないということではないと思うので、継続して確認する必要があると認識している。

発言者：米須委員

- 資料中に65歳以上の免許保有者数の記載があるが、この数値はどのように算出したのか。

発言者：事務局

- 宜野湾市の65歳以上の免許保有者数を宜野湾市の65歳以上の人口総数で割って、免許保有率を算出している。免許保有者数は県警資料、人口は国勢調査の数値を使用している。非免許保有率は、免許保有率を反転させた数値である。

発言者：米須委員

- 「公共交通空白地域に居住する運転免許を保有しない人」については、あくまでも試算として示した方が良いと考える。

発言者：本永委員

- 南地区の面積はどのくらいか。車両は2台でまわせるのか。

発言者：事務局

- 南地区の面積は現時点で算出していないが、参考資料2に掲載している「交通空白」の対象地において、南部地域の面積は4.94㎢、人口は約4万人と試算している。
- 南風原町では、宜野湾市の半分強の面積で人口約4万人という条件で、車両2台で運行している。南部地域の方が面積はややコンパクトになるが、条件としては近いと考えている。

発言者：米須委員

- 前回の幹事会では実証運行を行う地区が2か所示されていたと思うが、今回1か所に減らした理由はあるか。

発言者：事務局

- 前回の幹事会では候補として2か所挙げており、途中経過として報告した。まずはスモールスタートとして1か所で実証運行を行うことを考えており、今回南地区を選定したという経緯である。

発言者：城間委員（幹事長）

- 実証運行のモデルとなる先行地区は南地区、今後のスケジュールについては現段階では2パターンということで決を採る。異議はないか。

発言者：全委員

- 異議なし。

4. その他

事務局（都市計画課の新崎氏）より、今年度の国土交通省の補助事業の概要、および「交通空白」解消緊急対策事業における「交通空白」の対象地域について、資料に沿って説明が行われた。

【質疑応答なし】

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
資料 2	地区別 地域特性分析

① 資料 1

 宜野湾市 Ginowan City

資料 4

新たな交通サービス導入に向けた検討状況

1. R6年度第2回協議会 概要
2. 地域特性分析
3. 実証運行のモデルとなる先行地区
4. 今後のスケジュール

令和7年3月
宜野湾市 建設部 都市計画課

1. R6年度第2回協議会 概要

1-1. 地域特性分析【前回協議会の振り返り】

◆ 前回の協議会では、以下の項目について地域特性分析を行いました。概要は下表のとおりです。

分析項目	概要
人口	- 宜野湾市の人口は増加傾向であり、2035年までは増加傾向で推移する予測となっている。 - 高齢化率は右肩上がりに増加している。2020年の18.9%から、2040年には26.4%に増加すると予測されている。
移動状況	- 買物の移動状況は、どの地区も居住する地区内もしくは隣接する地区への移動が多い。 - 通院の移動状況は、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い。 - 人流データの移動状況は、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みられる。平日・土曜・日祝ともに、地区内の移動が多い様子は共通している。
施設立地状況	- 商業施設は、国道や県道沿いに立地している施設が多い。一部の地区では、国道や県道から中に入った地域にも立地がみられる。 - 医療施設は、市全域に広がって立地している。特に国道330号沿い、宇地泊・大謝名周辺に多くの医療施設が集まっている。
渋滞状況	市内の渋滞状況は、市の南北軸を形成する国道58号、国道330号で混雑度が1.00以上、混雑時の旅行速度が20km/hを下回っている。
道路幅員状況	市内の道路幅員状況は、どの地区でも国道や県道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る。
路線バスの現状	路線バスの運行本数は多いものの、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る。
タクシーの現状	タクシーの運行状況は、利用者の減少や運転手の減少によりタクシー車両の実働率が低下している。
タクシー事業者ヒアリング	タクシー事業者ヒアリングでは、運転士不足等により予約を受け付けられないケースも発生しているとの意見が挙げられている。
外出時の困りごと	- 買物の困りごとは、どの地区でも「荷物を運ぶのがつらい」「徒歩や自転車での移動がづらい」の意見が多い。 - 通院の困りごとは、「家族等に送迎を頼みづらい」が多く挙げられている。

※詳細は、資料2 参照

1

1. R6年度第2回協議会 概要

1-2. 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	グリーンズローモビリティ	
						
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

運行形態	路線定期運行	区域運行
	 コミュニティバス	 予約制 乗合タクシーなど
輸送量(利用者)	大	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	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

- 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。

2

1-3. 実証運行の実施方針

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

1. 目的

- 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

2. 展開方針

- 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. スケジュール

- 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

3

2. 地域特性分析

2-1. 地域特性分析(地区別詳細分析)

◆先行モデル地区を選定していくために、自治会アンケートの実施、R4市民アンケートの追加分析、道路勾配状況の分析などを進め、各地区の詳細分析を行いました。各地区の分析結果を資料4-1に整理しています。

分析項目	前回協議会報告事項	今回協議会報告事項（前回からの追加項目）
人口	- 統計資料から人口推移や人口分布等を整理 - 地区別に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ボリュームを分析	地区ごと人口動態を整理
移動状況	- R4市民アンケートを基にした買物、通院の移動方向や外出先の集計 - 人流データを基にした各地区の移動先、移動量を集計	各地区内の道路勾配状況を分析
施設立地状況	市内の商業施設、医療施設のうち、R4市民アンケートで回答の上がった施設を整理	各地区内の商業施設、医療施設を整理。
渋滞状況	市内の幹線道路の交通量、混雑度、旅行速度を整理	
道路幅員状況	市内の道路幅員を可視化して整理	
路線バスの現状	- 道路毎の運行本数、バス事業者の運転士数、運営状況を整理 - R4市民アンケートを基に、市民のバス利用頻度や利用しない理由を地区別に分析	- 市民のバス利用頻度や利用しない理由について、65歳以上に対象を絞って再集計・分析 - 自治会アンケートを基に、路線バスに感じている不便さを分析
タクシーの現状	- 本島における稼働状況や運営状況を整理 - R4市民アンケートを基に、市民のタクシー利用頻度や改善要望を地区別に分析	- 市民のタクシー利用頻度や改善要望について、65歳以上に対象を絞って再集計・分析 - 自治会アンケートを基に、タクシーに感じている不便さを分析
タクシー事業者ヒアリング	タクシー運行状況、運転士不足の状況を整理	
外出時の困りごと	R4市民アンケートを基に、買物、通院時の移動に関する困りごとを地区別に分析	買物、通院時の移動に関する困りごとについて、65歳以上に対象を絞って再集計・分析
新たな交通サービスへの意向		自治会アンケートを基に、新たな交通サービスに望む機能を把握

※自治会アンケートの詳細はP6を参照

4

2. 地域特性分析

2-2. 地域の福祉サービス

◆第2回協議会での委員からの助言を受けて、現在市内で提供されている高齢者向け送迎サービス等について整理しました。

※本資料の内容については介護長寿課に確認中となります。

サービス	実施主体	概要
ミニデイサービスへの送迎 (無償)	自治会	- 各自治会で週1回行っているミニデイ（生きがい対応型デイサービス）において、現在17か所の自治会で自家用車によるボランティア送迎を行っている。 - 送迎ボランティアの登録は70台（人）となっているが、実数としてはおおむね32台（人）程度が動いている。 - 市からミニデイサービスに対する補助を行っていたが、令和7年度から送迎に関する必要経費として車両保険や燃料代等が追加になった。
いきいき筋力アップ教室（介護予防教室）利用者への送迎 (希望者のみ、有償)	介護長寿課	- 一般介護予防事業（65歳以上の方が対象で主に介護認定を受けていない方を対象としたサービス）として、いきいき筋力アップ教室を開催している。 - 教室参加者のうち、希望者に対して自己負担額2,000円/年で介護タクシーでの送迎を行っている。（いきいき筋力アップ教室は月4回×3ヶ月実施）
通所型サービスC利用者への送迎 (有償)	介護長寿課	- 要介護認定で「要支援」と認定された方や基本チェックリストにおいて生活機能に低下がみられた方を対象に、通所型の様々なサービス（運動・体調管理・食事など）が提供されている。 - 教室の参加費用の中に、介護タクシーによる送迎が含まれている。
移送サービス事業	社会福祉協議会	車いす利用者の社会参加の促進を図るため、リフト付き車両の無料貸出を行っている。（予約制）

5

2. 地域特性分析

2-3. 自治会アンケート

◆宜野湾市内の自治会を対象に、新たな交通サービス導入に対するアンケート調査を実施し、15の自治会から回答がありました。

調査概要		設問項目	
調査目的	自治会ごとの、移動に関する困りごとや、望む交通サービスについての意向を把握する。	1	現在の交通手段（バス・タクシー）に関する不便さについて
調査方法	自治会長を対象に、アンケートを送付（電子メール）	2	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）
調査時期	R6.12～R7.2（随時呼掛けを実施）	3	新たな交通サービスへ望む機能について
回収状況	15か所/23か所	4	新たな交通サービスの利用意向
		5	その他

◆主な意見は以下のとおりです。

<路線バスの不便さについて>

- バス停までが遠い(多数)
- 時間通りに来ない
- 待ち時間がつらい
- 便数が少ない
- バス停で停まってほしい など

<タクシーの不便さについて>

- 料金が安い(多数)
- タクシーの台数が少なく、つかまらない
- 電話(無線)がつながりにくい など

<新たな交通サービスへ望む機能について>

- 自宅近くまで来てくれるサービス(多数)
- 市内1周線(多数)
- 利用したいときにすぐ利用できる
- 料金が安い
- 電話予約ができる
- ミニデイで利用できる区内路線がほしい
- 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 など

※回答の詳細は地区毎の整理に掲載

6

3. 実証運行のモデルとなる先行地区

3-1. モデルとなる先行地区の検討

◆ 地区別の地域特性分析結果(資料4-1参照)を基に、地区比較表を下表に取りまとめました。

先行地区選定の考え方	
・移動が不便な状況があるか	・施設立地状況、既存交通の状況、自治会アンケート結果、市民アンケート結果
・新たな移動サービスへのニーズがあるか	・公共交通空白地域に居住の65歳以上の非免許保有者数、自治会アンケート結果
・まちづくりの方向性との合致しているか	・都市計画マスタープラン地域別構想

【地域特性分析結果 地区比較表 (1/3)】

	北地区	西地区	南地区	国際学園都市地区	東地区
人口	総人口 19,061人	総人口 23,700人	総人口 20,591人	総人口 24,653人	総人口 11,903人
施設立地状況	・商業施設：12件 (コンビニ：5件) ・医療施設：16件 ・商業施設、医療施設ともに地区内に分散して立地。	・商業施設：19件 (コンビニ：11件) ・医療施設：30件 ・商業施設、医療施設ともに地区内に分散して立地。	・商業施設：8件 (コンビニ：4件) ・医療施設：21件 ・商業施設、医療施設とともに県道宜野湾西原線沿線及び以北に立地している。一方で、 県道以南は施設が偏り である。	・商業施設：14件 (コンビニ：11件) ・医療施設：20件 ・商業施設、医療施設とも国道330号や県道宜野湾西原線のほか、地区内を横断する県道32号線沿線にも立地しているため面的に充足している。	・商業施設：7件 (コンビニ：3件) ・医療施設：13件 ・商業施設、医療施設ともに、主に国道330号沿いに立地。
地形状況	・野高や喜友名付近の高低差が大きい(最大4.8%)	・真志喜付近の高低差が大きい(最大7.1%)	・最古付近の高低差が大きい(最大17.4%)	・我如古付近の高低差が大きい(最大7.7%)	・愛知付近の高低差が大きい(最大8.6%)
移動状況	・買物は90%以上が地区内。 ・通院は地区内、西地区や東地区に外出。 ・買物は74.9%、通院は78.2%が自家用車を利用。 ・平土日祝問わず地区内で移動が完結。	・買物は95%以上が地区内。 ・通院も同様の傾向。 ・買物は79.1%、通院は74.7%が自家用車を利用。 ・平土日祝問わず地区内で移動が完結。	・買物は地区内の他、西地区に外出。 ・通院も同様の傾向。 ・買物は79.7%、通院は70.2%が自家用車を利用。 ・平土日祝問わず地区内と西地区で移動が完結。	・買物は地区内の他、南地区に外出。 ・通院は地区内、南地区、東地区に外出。 ・買物は82.0%、通院は76.5%が自家用車を利用。 ・平土日祝問わず地区内と隣接地区境界部へ移動。	・買物は地区内の他、国際学園都市地区や北地区に外出。 ・通院は地区内と国際学園都市地区に外出。 ・買物は86.5%、通院は71.8%が自家用車を利用。 ・平土日祝問わず地区内と隣接地区境界部へ移動。
公共交通運行状況	■路線バス ・R330に平日312本/日、県道宜野湾北中城線に平日205本/日が運行。 ■タクシー ・地区内の営業所：3社	■路線バス ・R58に平日434本/日、R58BPに平日40本/日が運行。 ■タクシー ・地区内の営業所：なし	■路線バス ・県道宜野湾西原線に平日152本/日が運行。 ■タクシー ・地区内の営業所：1社	■路線バス ・R330に平日304本/日、県道宜野湾西原線に平日276本/日が運行。 ■タクシー ・地区内の営業所：2社	■路線バス ・R330に平日312本/日が運行。 ■タクシー ・地区内の営業所：2社

7

3. 実証運行のモデルとなる先行地区

【地域特性分析結果 地区比較表 (2/3)】

	北地区	西地区	南地区	国際学園都市地区	東地区
高齢者の移動の困りごと	買い物 11.0%が困りごとあり 1位「荷物を運ぶのがつらい」「家族等に送迎を頼みづらい」 2位「徒歩や自転車での移動がづらい」	6.4%が困りごとあり 1位「徒歩や自転車での移動がづらい」 2位「荷物を運ぶのがつらい」	14.6%が困りごとあり 1位「荷物を運ぶのがつらい」 2位「徒歩や自転車での移動がづらい」「渋滞に巻き込まれる」	15.2%が困りごとあり 1位「荷物を運ぶのがつらい」 2位「徒歩や自転車での移動がづらい」「家族等に送迎を頼みづらい」	10.7%が困りごとあり 1位「徒歩や自転車での移動がづらい」 2位「荷物を運ぶのがつらい」「運転に不安がある」「家族等に送迎を頼みづらい」「行きたい所に行けない」
	通院 14.8%が困りごとあり 1位「家族等に送迎を頼みづらい」「バスの待ち時間が長い」 2位「駅やバス停が遠い」	15.2%が困りごとあり 1位「徒歩や自転車での移動がづらい」「家族等に送迎を頼みづらい」 2位「行きたい所に行けない」	16.8%が困りごとあり 1位「家族等に送迎を頼みづらい」 2位「徒歩や自転車での移動がづらい」「渋滞に巻き込まれる」	16.0%が困りごとあり 1位「家族等に送迎を頼みづらい」 2位「徒歩や自転車での移動がづらい」	11.1%が困りごとあり 1位「徒歩や自転車での移動がづらい」 2位「運転に不安がある」「家族等に送迎を頼みづらい」「行きたい所に行けない」
現在の公共交通に関する困りごと	運行状況 ■路線バス ・野高、新城、喜友名に公共交通空白地域がある。(面積0.87km ² 、人口5,958人) ■タクシー(ヒリング) ・高齢者の予約を受け切れないケースがある。	■路線バス ・大山に公共交通空白地域がある。(面積0.66km ² 、人口1,228人) ■タクシー(ヒリング) ・特になし	■路線バス ・最古、大瀬名に公共交通空白地域がある。(面積1.84km ² 、人口1,470人) ■タクシー(ヒリング) ・高齢者の予約を受け切れないケースがある。	■路線バス ・宜野湾、真栄原、我如古に公共交通空白地域がある。(面積0.45km ² 、人口3,025人) ■タクシー(ヒリング) ・高齢者の予約を受け切れないケースがある。	■路線バス ・愛知に公共交通空白地域がある。(面積0.37km ² 、人口2,760人) ■タクシー(ヒリング) ・高齢者の予約を受け切れないケースがある。
	便さ 1位「バス停が遠い」 2位「目的地まで時間が長い」	1位「乗数が少ない、利用したい時間がない」 2位「目的地まで時間が長い」	1位「バス停が遠い」 2位「バス停での待ち時間が長い」	1位「目的地まで時間が長い」 2位「乗数が少ない、利用したい時間がない」	1位「バス停での待ち時間が長い」 2位「乗数が少ない、利用したい時間がない」
	市民アンケート 自治会アンケート ・バス停まで遠い(多数) ・時間どおりこない ・バス停で待たせてほしい ・オキオカの購入方法を高齢者の車窓に教えてほしい	・バスを利用しない(多数) ・特に不便はない ・1時以降の本数が少ない	・バス停まで遠い(多数) ・長く待つのがつらい ・乗数が少ない ・乗合バスがほしい ・乗り場があり目的地まで時間がかる ・移動が楽 ・自家用車利用	・利用していない	・バス停まで徒歩3分かかる ・乗は着くまでは乗ってバス停は待ち時間が長い ・乗り降りに不安 ・通院時乗客のバスの乗数が少ない ・時刻表にズレ

8

3. 実証運行のモデルとなる先行地区

【地域特性分析結果 地区比較表 (3/3)】

	北地区	西地区	南地区	国際学園都市地区	東地区
現在の公共交通に 関する困りごと	- タクシーがつかまらない(多数) - 無降・電話がつながりにくい(多数) - タクシー代が高い	- 利用しない(複数) - 待ち時間が長い - 運賃が高い - 利用したいがタクシーが少ない - タイミングがあれば利用	- 運賃が高い(多数) - つかまらない(複数) - 近距離だと気を使う 2, 3日に1回利用 - 昼間は利用しやすい	利用していない	- 料金が高い - イベント時は予約ができない - 台数が少なく感じる
新たな交通サービスへの意向	65歳以上の免許非保有者数 436人(2位)	90人(5位)	558人(1位)	172人(4位)	299人(3位)
新たな交通サービスに望む機能	- 自宅近くまで来てくれる - 市内一帯バス - 電話予約ができる - 区内をまわるサービス - 安く利用できる など	- 自宅近くまで来てくれる(複数) - コミュニティバス(複数) - 電話予約ができる(複数) - 一律料金で利用できる - 小中学生用 など	- 市内一帯 - 自宅まで来てくれる - 予約制 - 利用したい時にすぐできるサービス - コミュニティバス など	- 自宅まで来てくれるサービス - 電話予約ができる	- 自宅から病院や店まで送迎 - 市内一帯 - 店舗や施設等の出入口付近で乗車できる - 待機場所の設置 - ミニディで利用できる区内路線 - どこでも降りられる など
まちづくりの方針(都市マス地域別構想)	・新たな交通サービスの導入可能性の記載がある。	・新たな交通サービスの導入可能性の記載はない。	・新たな交通サービスの導入可能性の記載がある。	・新たな交通サービスの導入可能性の記載はない。	・新たな交通サービスの導入可能性の記載がある。

9

3. 実証運行のモデルとなる先行地区

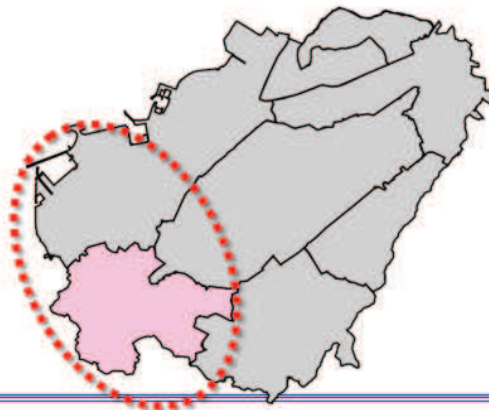
3-2. モデルとなる先行地区の選定

➤ 分析を整理した結果は、右表のとおりです。

評価項目	北地区	西地区	南地区	国際学園都市地区	東地区
移動が不便な状況					
施設立地状況(近くに商業施設や医療施設がない?)			●		
地形状況(外出時の道のりに坂道がある?)			●		
公共交通空白地域の面積	0.87km ²	0.66km ²	1.24km ²	0.45km ²	0.37km ²
公共交通空白地域に居住する人口	5,958人	1,228人	6,479人	3,025人	2,760人
移動(買物)に困っている人の割合	11%	6.4%	14.6%	15.2%	10.7%
現在の公共交通に関する困りごと(回答がある)	●	●	●		●
新たな交通サービスへのニーズ					
公共交通空白地域に居住する65歳以上の免許非保有者数	2位		1位		3位
新たな交通サービスに望む機能(回答がある)	●	●	●	●	●
まちづくりとの整合					
地域別構想(交通の充実に関する記述がある?)	●		●		●

◆ 地域特性分析の結果から、新たな交通サービスの実証運行を行うモデルとなる先行地区として、**南地区**を選定します。

◆ 実際に実証運行を行う範囲については、南地区の住民の移動状況等を精査した上で決定します。

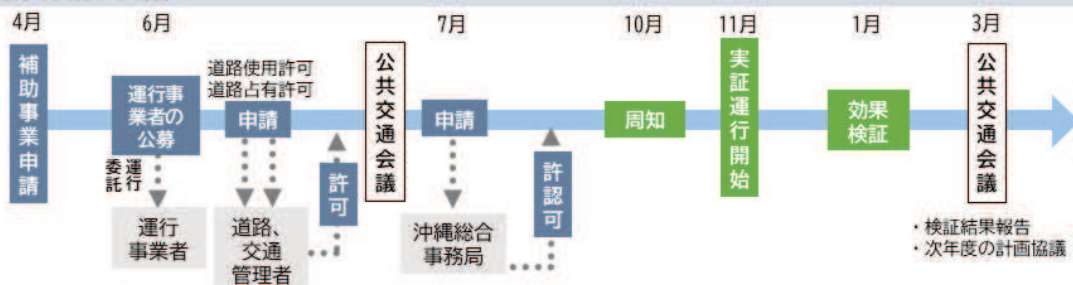


10

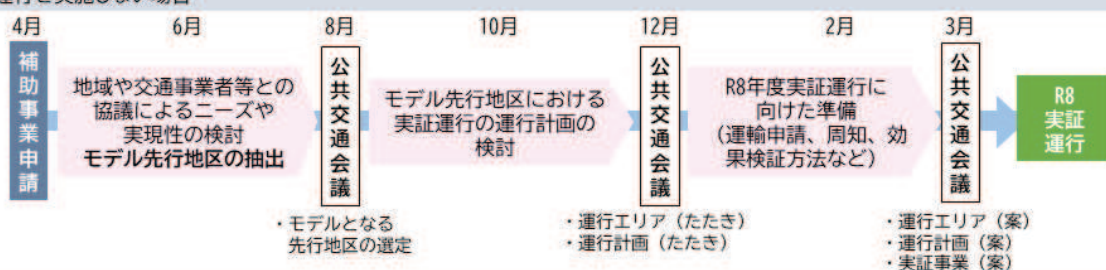
4. 今後のスケジュール

- ◆ 国土交通省から、地域公共交通の充実(リ・デザイン)に関する新たな支援メニューとして『「交通空白」解消緊急対策事業』(参考資料1)が創設されましたので、本事業を活用したいと考えております。
- ◆ 本事業の活用にあたり、令和7年度に実証運行を実施する場合と実施しない場合の2つの年間スケジュールを以下に示します。

実証運行を実施する場合



実証運行を実施しない場合



資料 4-1

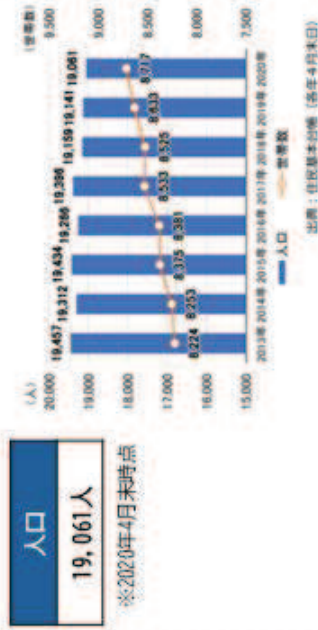
地区別 地域特性分析

令和7年3月
宜野湾市 建設部 都市計画課

地区別 地域特性分析《北地区》

基礎データ

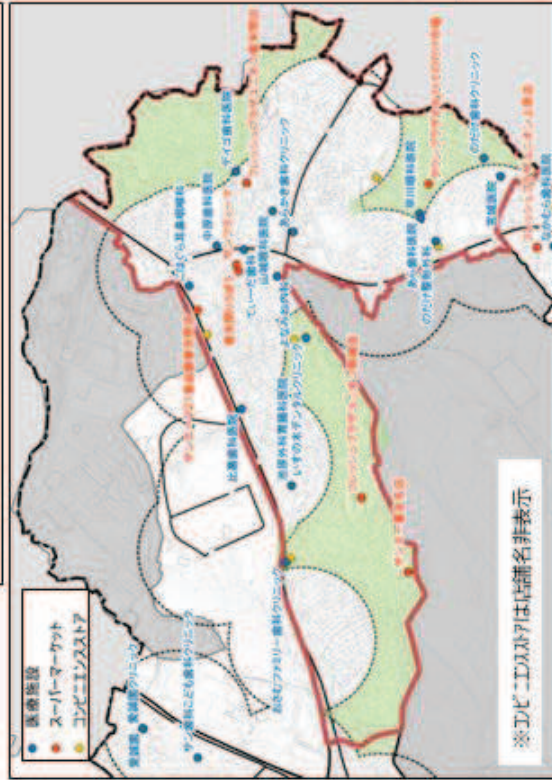
■地区別人口・世帯数の推移



出典：宜野湾市都市計画マスタープラン

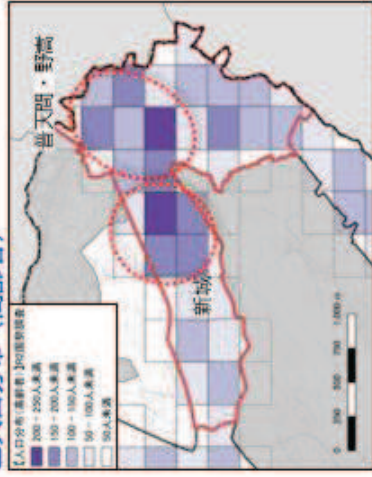
■施設立地状況 (商業施設・医療施設)

商業施設：12施設 (うちDPEストア7施設)
医療施設：16施設



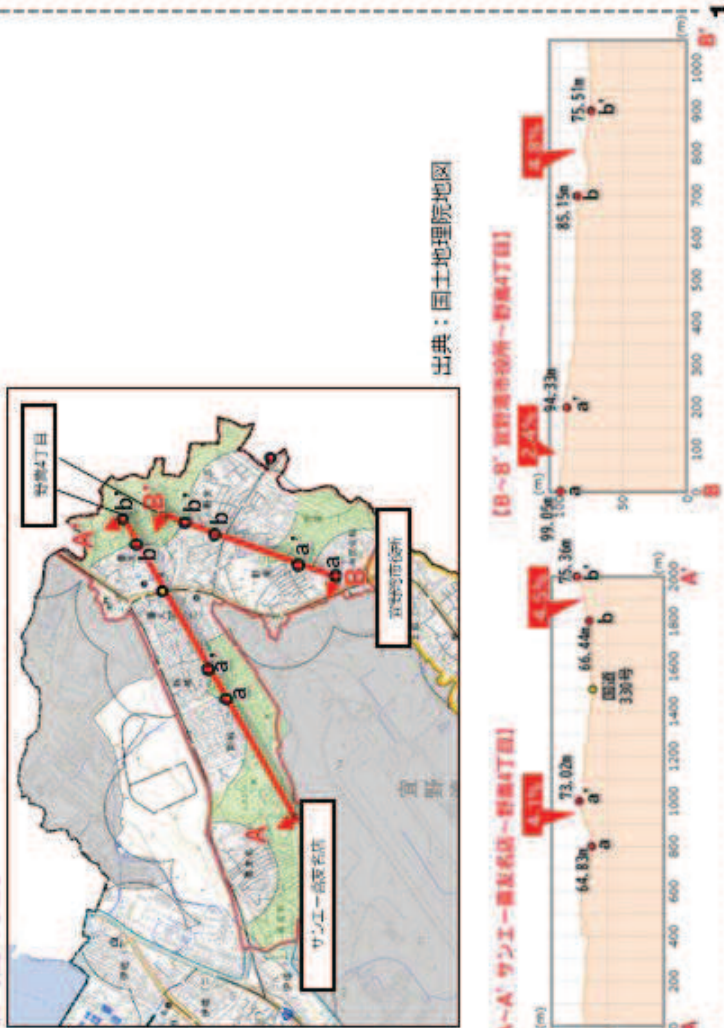
出典：市提供資料・国土数値情報「医療機関」データ (12年度版)

■人口分布 (高齢者)



- ・北地区の2020年4月末の人口は19,061人である。人口は、緩やかな減少傾向で推移している。
- ・高齢者は、普天間・野嵩・新城に多く分布している。
- ・商業施設は12施設あり、スーパーもコンビニも複数ある。医療施設も複数の診療科がある。面的に立地しており充足している。
- ・地区内は野嵩や新城付近の高低差が大きく坂道がある。

■勾配の状況



基礎データ

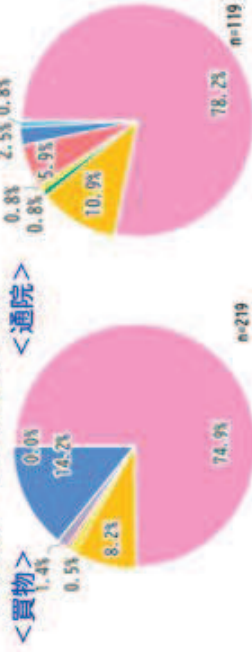
- 買物は90%以上が地区内で済ませている。通院は地区内の他に西地区や東地区にも移動先がある。
- 買物時も、通院時もほぼら自家用車を利用して、公共交通の利用は少ない。
- 平日、土曜、日祝ともに、概ね地区内で移動が完結している。
- 路線バスは、国道330号に平日312本/日、県道宜野湾北中城線に平日205本/日が運行している。

■買物、通院の外出方向

	北地区	西地区	南地区	東地区	計
買物先 (n=161)	93%	4%	0%	4%	100%
通院先 (n=20)	25%	31%	7%	22%	100%

資料：R4市民アンケート

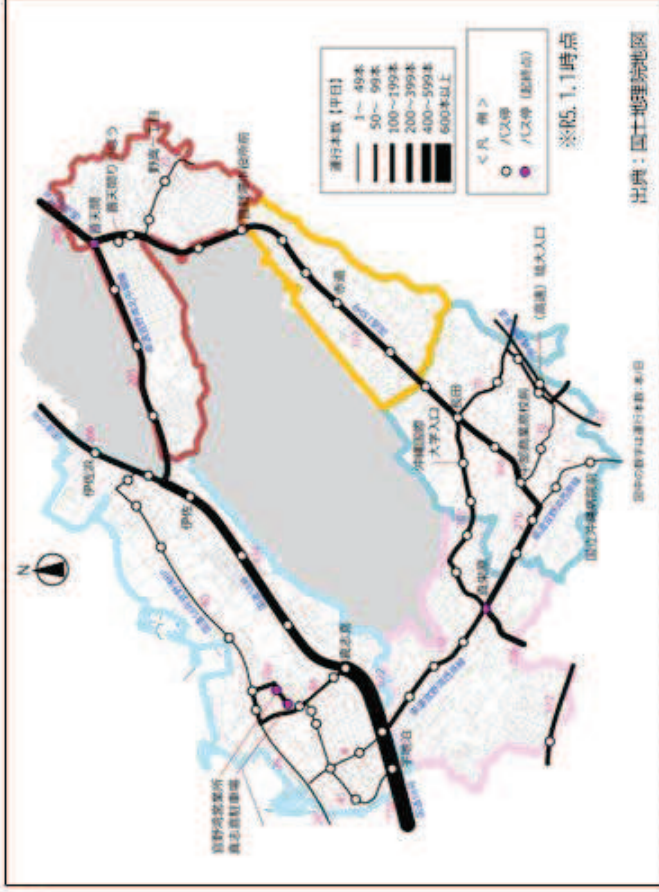
■買物時・通院時の交通手段



- 車（自分で運転）
- 車（家族等の送迎）
- 車（団体の送迎）
- 路線バス
- コミュニティバス等
- モノレール
- タクシー
- バイク・原付
- 徒歩・自転車
- その他
- 無回答

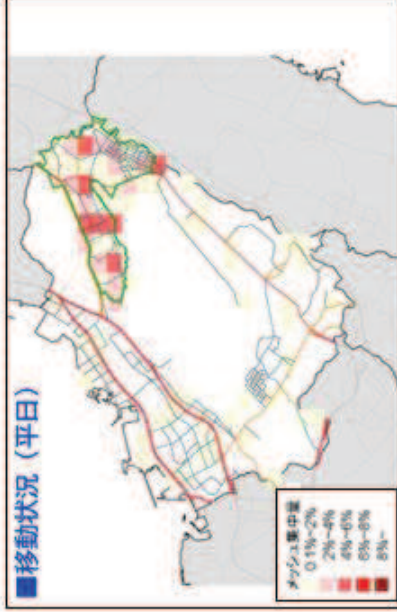
資料：R4市民アンケート

■路線バスの運行状況 (平日)

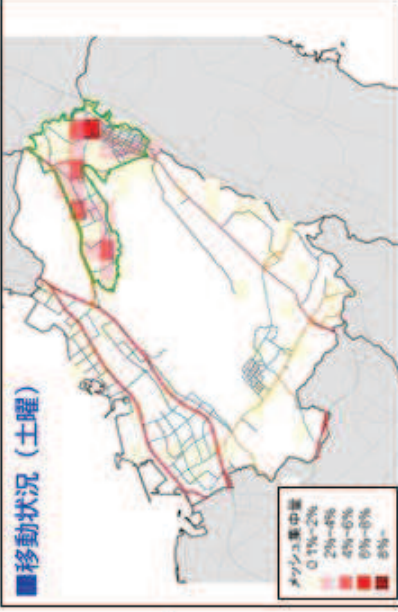


出典：国土地理院地図

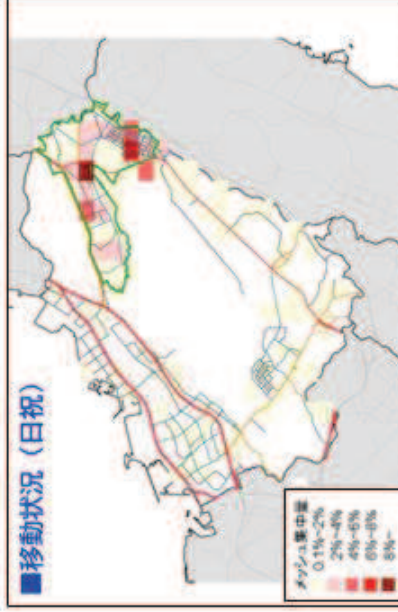
■移動状況 (平日)



■移動状況 (土曜)



■移動状況 (日祝)

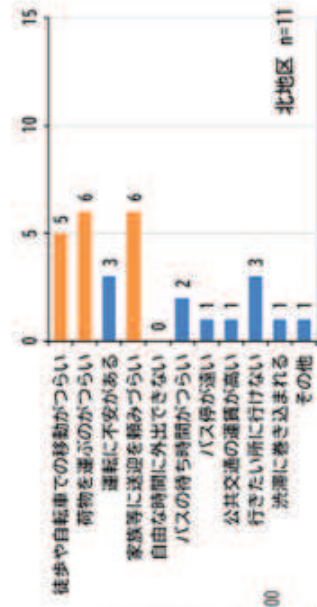
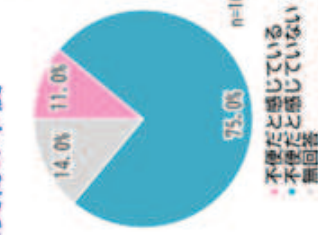


出典：宜野湾市都市交通実態調査業務委託

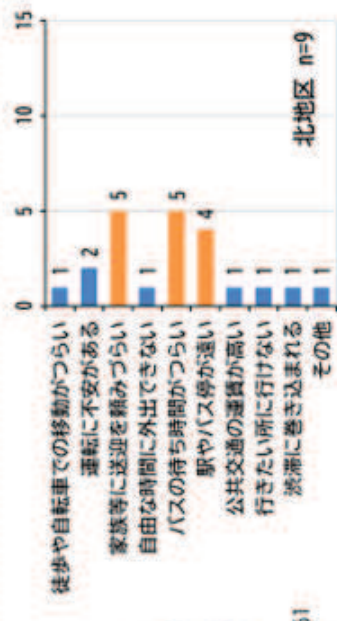
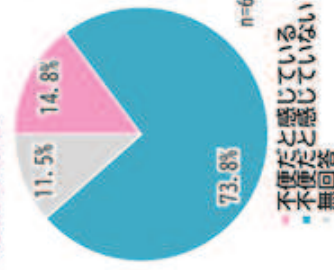
- ・高齢者の移動の困りごとをみると、買物は11%が不便を感じており、「荷物を運ぶのがつらい」「家族等を送迎を頼みづらい」の回答が多い。通院は14.8%が不便を感じており、「家族等を送迎を頼みづらい」「バスの待ち時間がつらい」の回答が多い。
- ・公共交通空白地域の面積は0.87km²、公共交通空白地域に居住する人口は5,958人である。路線バスを利用しない理由は、市民アンケート・自治会アンケートともに「バス停が遠い」が多く挙げられている。タクシーについては、電話をしてもつかまらない、運賃が高といった意見が多くみられる。

移動の困りごと

■買物の不便



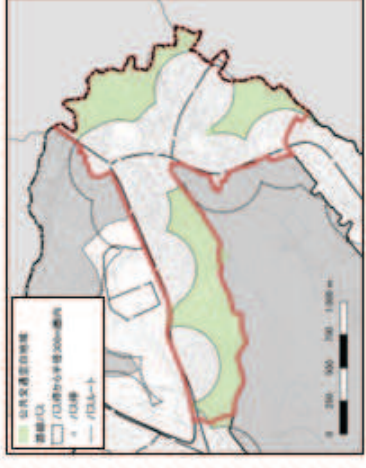
■通院の不便



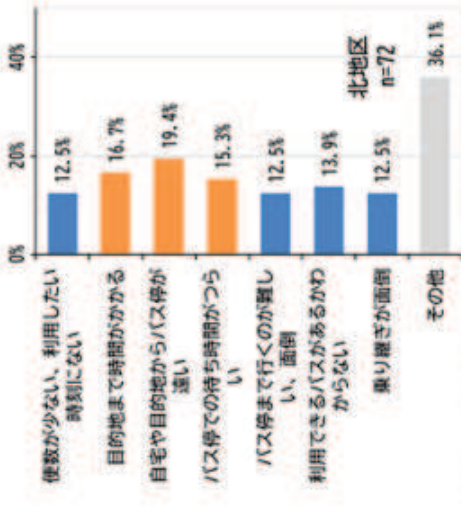
現状の公共交通への困りごと

■公共交通空白地域の状況

公共交通空白地域の面積	公共交通空白地域に居住する人口
0.87km ²	5,958人



■路線バスを利用しない理由



※対象者：路線バスを「利用していない」と回答した方
資料：市民アンケート（65歳以上の回答）

■既存公共交通に感じている不便なこと

（自治会アンケート結果）

＜路線バスに感じている不便さ＞

- ・バス停まで遠い。10～15分以上かかる。（多数）
- ・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。オキカの購入方法を高齢者の乗客に知らせてほしい。
- ・市内1周線のバスがあると良い。
- ・近くにバス停がない。

＜タクシーに感じている不便さ＞

- ・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らないということで断られた。
- ・病院に行くのにつかまらない。
- ・無線がつながりにくい。流しのタクシーもない。
- ・タクシー会社に電話してもつながらない。タクシー代が高い。
- ・タクシーに電話してもつながらない。運賃が高い。

- ・ 公共交通空白地域に居住する65歳以上で運転免許を保有していない人は436人と試算され、5地区で2番目に多い。
- ・ 新たな交通サービスに望む機能は、自宅近くまで来てくれる、電話予約ができるなど、多様な意見がみられた。
- ・ 宜野湾市都市計画マスタープランの地域別構想において、新たな交通サービスの導入を検討することが記載されている。

新たな交通サービスへのニーズ

公共交通空白地域に居住する65歳以上で
運転免許を保有していない人（試算）

436人

試算の方法：人口（65歳以上）×非免許保有率（33.7%）

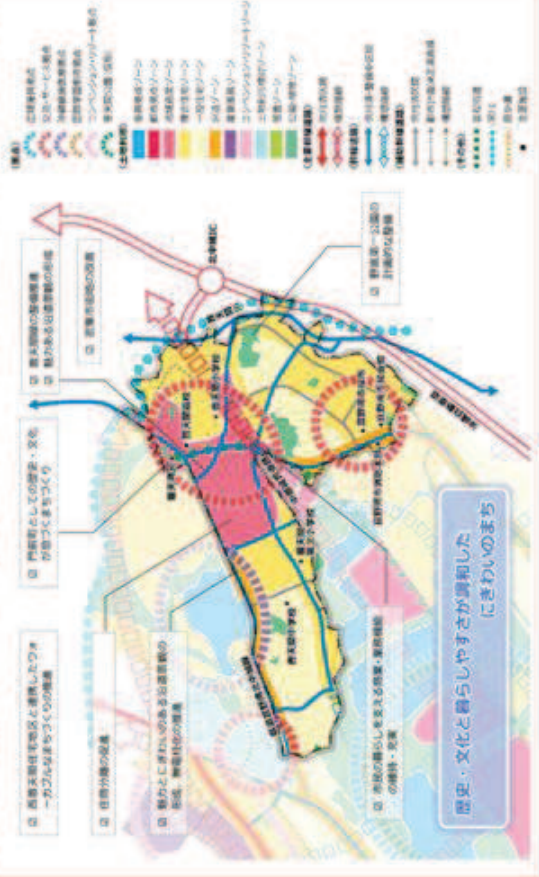
※人口はR2国勢調査の250m人口メッシュより面積投分で算出
※免許保有率はR2.7時点(出典：県警資料、R2国勢調査)

■新たな交通サービスに望む機能 （自治会アンケート結果）

- ・ 自宅近くまで来てくれる。
- ・ 電話予約ができる。
- ・ 安く利用できる。
- ・ 各公共施設のネットワーク（つながり）がスムーズで利用し易い。
- ・ 目的がなくとも乗って楽しめるルートがある（宜野湾めぐりができる）。
- ・ 高速でなくとも路線バスでバス停なしにどこからでも乗れるしどこでも降りられる市内のルートがあるとよい。
- ・ 中城みちないコミュニティバスで市内一周を巡回する方法を考えてほしい。
- ・ 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。
- ・ グリスロ、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
- ・ 区内をまわるサービス

都市計画マスタープラン（地域別構想）

■北地区 都市づくり方針



▼交通に関連する記載（●新たな交通サービスに関する記述）

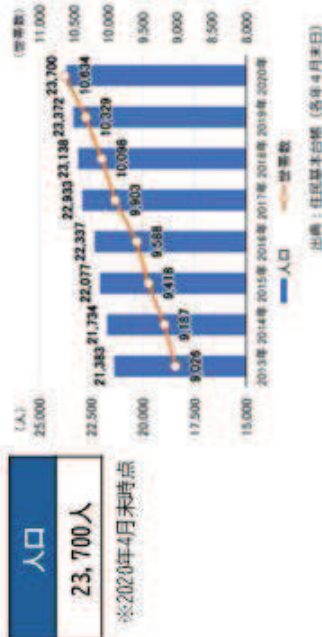
《交通環境の改善》

- 本地区においては、生活道路に通過車両が流入するなど、交通安全上の課題がみられることから、関係機関との協議・連携を図りながら必要な安全対策を講じます。
- 誰もが円滑に移動することができるよう、高齢者や障がい者等の移動を支える交通システムを導入可能性及び交通環境の改善について検討するとともに、中部縦貫道路の整備など、普天間飛行場の跡地利用に伴う新たな交通基盤を活かし、利便性の高い公共交通網を構築します。
- 回遊性向上や観光支援、慢性的な交通渋滞の改善に向けて、シェアサイクルの推進や自転車レーンの整備検討など、自転車の利用促進に向けた環境改善に取り組みます。

地区別 地域特性分析《西地区》

基礎データ

■地区別人口・世帯数の推移



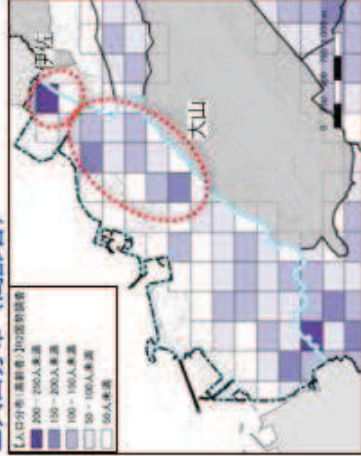
■施設立地状況（商業施設・医療施設）

商業施設：19施設（うちコンビニ7 11施設）
医療施設：30施設



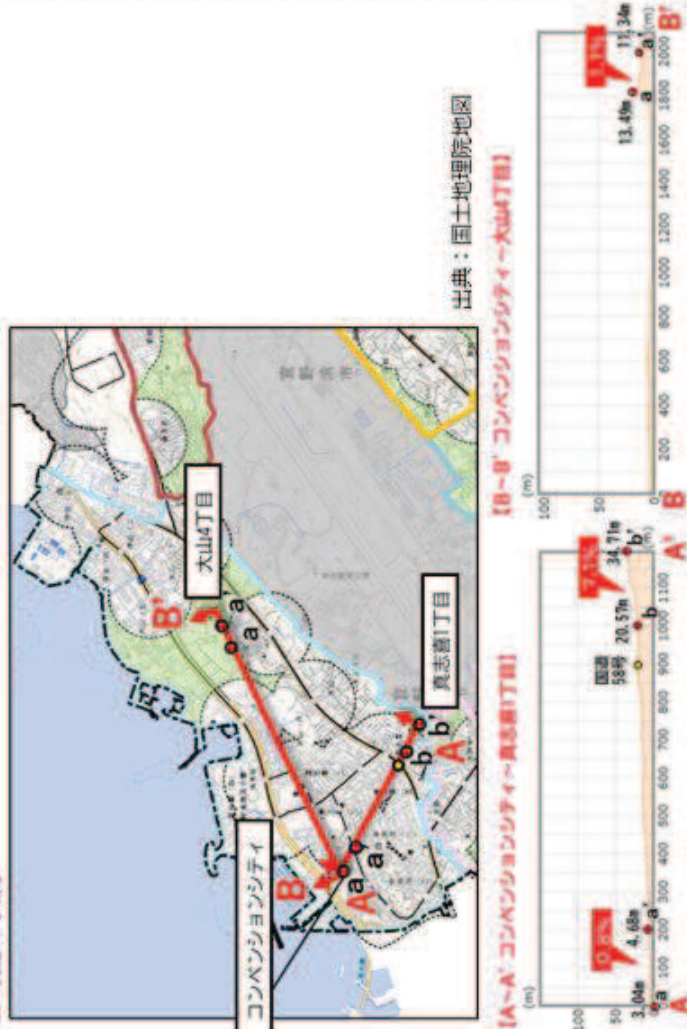
出典：市提供資料・国土数値情報 医療機関データ（12年更新）

■人口分布（高齢者）



資料：国土地理院

■勾配の状況



- ・西地区の2020年4月末の人口は23,700人である。人口は増加傾向で推移している。
- ・高齢者は、伊佐・大山に比較的多く分布している。
- ・商業施設は19施設あり、スーパーもコンビニも多く存在している。医療施設も複数の診療科がある。面的に立地しており充足している。
- ・地区内は真志喜付近の高低差が大きく坂道がある。

基礎データ

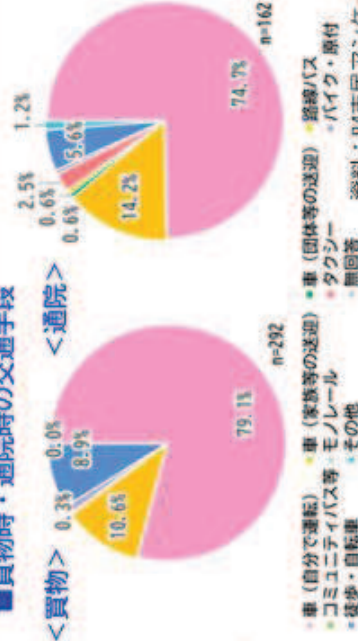
- 路線バスは、国道58号に平日434本/日、国道58号宜野湾BPIに平日40本/日が運行している。
- 買物、通院ともに95%以上が地区内で済ませている。買物時も、通院時もほぼら自家用車を利用している、公共交通の利用は少ない。
- 平日、土曜、日祝ともに、概ね地区内で移動が完結している。

■買物、通院の外出方向

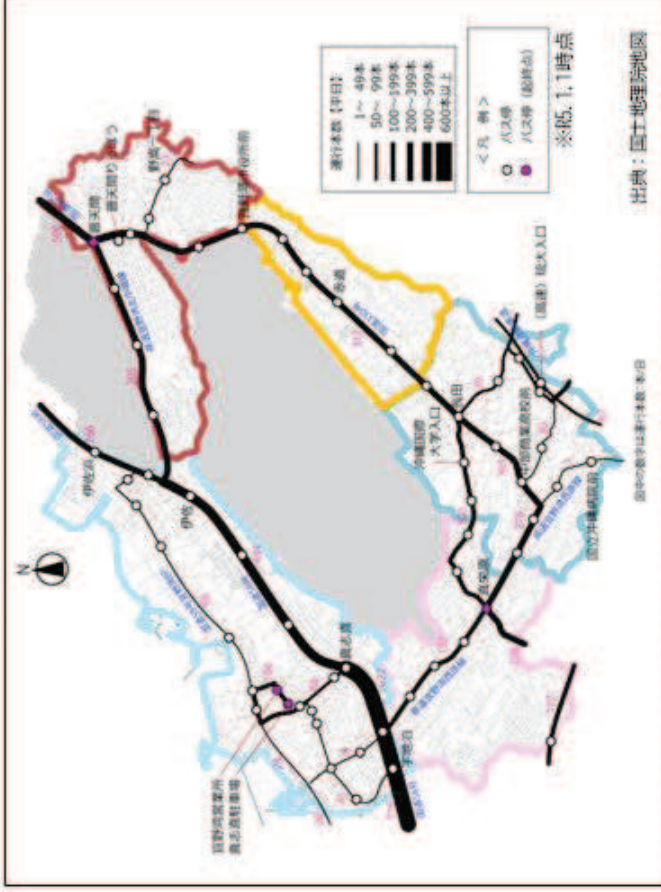
	地区内	地区外	地区外	地区外	計
買物時 (n=292)	3%	96%	0%	0%	100%
通院時 (n=162)	1%	95%	4%	0%	100%

資料：R4市民アンケート

■買物時・通院時の交通手段



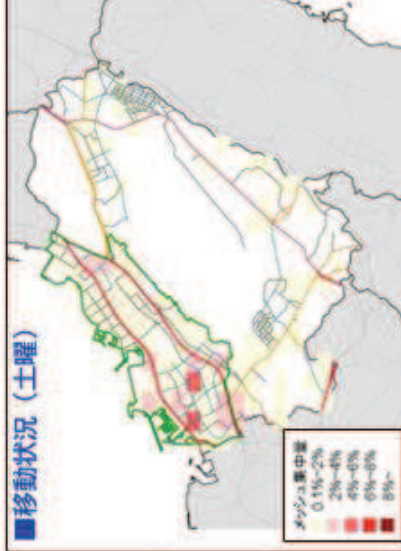
■路線バスの運行状況 (平日)



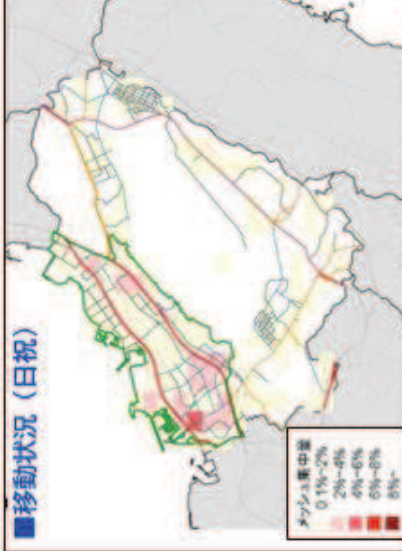
■移動状況 (平日)



■移動状況 (土曜)



■移動状況 (日祝)

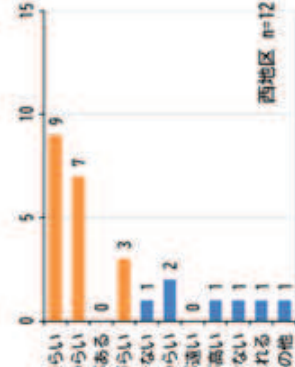
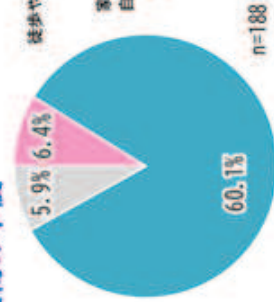


出典：宜野湾市都市交通実態調査業務委託

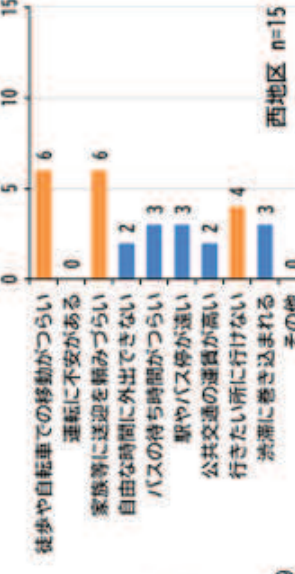
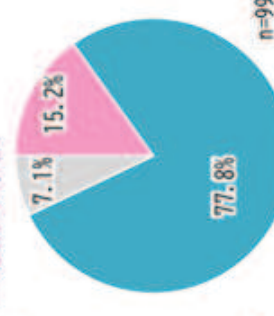
- 高齢者の移動の困りごとを見ると、買物は6.4%が不便を感じており、「徒歩や自転車での移動がづらい」「荷物を運ぶのがづらい」の回答が多い。通院は15.2%が不便を感じており、「徒歩や自転車での移動がづらい」「家族等に送迎を頼みづらい」の回答が多い。
- 公共交通空白地域の面積は0.66km²、公共交通空白地域に居住する人口は1,228人である。路線バスを利用しない理由は、「便数が少ない」「目的地まで時間がかかる」の意見が多い。路線バス、タクシーともに、自治会アンケートでは「利用していない」の意見も多くみられた。

移動の困りごと

■買物の不便



■通院の不便



※対象者：「不便だと感じている」と回答した方
資料：市民アンケート（65歳以上の回答）

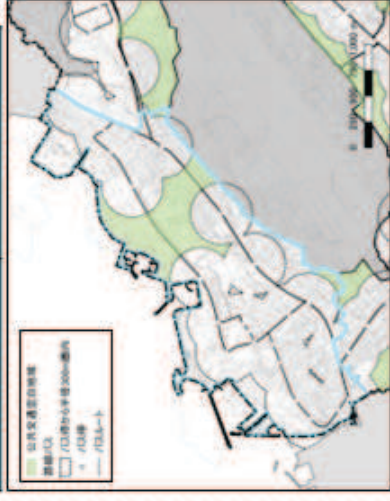
※対象者：「不便だと感じている」と回答した方
資料：市民アンケート（65歳以上の回答）

※対象者：「不便だと感じている」と回答した方
資料：市民アンケート（65歳以上の回答）

現状の公共交通への困りごと

■公共交通空白地域の状況

公共交通空白地域の面積	公共交通空白地域に居住する人口
0.66km ²	1,228人



※対象者：路線バスを「利用していない」と回答した方
資料：市民アンケート（65歳以上の回答）

■既存公共交通に感じている不便なこと

（自治会アンケート結果）

＜路線バスに感じている不便さ＞

- 利用したことがない（複数）
- 車で移動ができるので乗ったことがない
- 自家用車を使用
- 9時以降の本数が少なすぎる
- タイミングがあえば利用している
- 特に不便はない

＜タクシーに感じている不便さ＞

- 利用したことがない（複数）
- 今はまだ自分の足で歩けるので、利用したことがない
- 待ち時間が長い
- 自家用車を使用
- 運賃が高い
- タイミングがあえば利用している
- 利用したいがタクシーが少ない

- ・ 公共交通空白地域に居住する65歳以上で運転免許を保有していない人は、90人と試算される。
- ・ 新たな交通サービスに望む機能は、自宅近くまで来てくれる、電話予約ができる、コミュニティバスなど、多様な意見がみられた。
- ・ 宜野湾市都市計画マスタープランの地域別構想における交通に関連する記載は、交通渋滞緩和や観光客の回遊性向上に資するものを中心としている。

新たな交通サービスへのニーズ

公共交通空白地域に居住する65歳以上で
運転免許を保有していない人（試算）

90人

試算の方法：人口（65歳以上）×非免許保有率（33.7%）

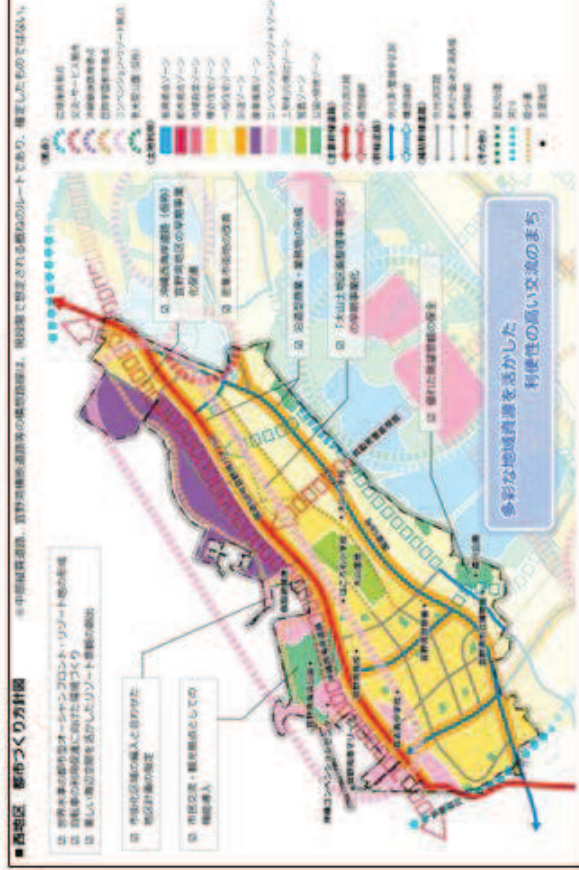
※人口はR2国勢調査の250m人口メッシュより面積投分で算出
※免許保有率はR2.7時点(出典：県資料、R2国勢調査)

■新たな交通サービスに望む機能 (自治会アンケート結果)

- ・ 無料にしてほしい
- ・ 自宅近くまで来てくれて、スーパーや病院等に連れていてくれる
- ・ コミュニティバス
- ・ 一律の料金
- ・ 小中学生用
- ・ 電話予約

- ・ 自宅近くまで来てくれるサービス、待ち時間が20分以内
- ・ 定期コミュニティバス
- ・ 将来的には「自宅近くまで来てくれるサービス」「待ち時間が20分以内」「電話予約ができる」といった機能があるといいが、待ち時間は早い方がいい

都市計画マスタープラン（地域別構想）



▼交通に関連する記載

【利便性と魅力の向上に資する環境整備】

- 地域住民や観光客の利便性の向上に資する商業・業務地の形成に向けて、国道 58 号や国道 58 号宜野湾バイパス沿道における沿道型商業・業務施設の誘導を図ります。
- 宜野湾横断道路は、大山土地区画整理事業と普天間飛行場跡地利用との連携を図りながら、西側区画におけるルートの検討と円滑な整備を進めます。
- 幹線道路の交通渋滞の緩和や、西海岸エリアと周辺地域とのアクセス向上に向けて、都市計画道路の計画的な整備や延伸等について検討します。特に、中部縦貫道路や国道 58 号を補完する道路として、大嶺名真志路線の延伸について検討します。
- 都市計画の変更により土地区画整理事業地区外となった伊佐地区では、道路事業による整備整備を推進しながら、生活環境の改善を図ります。
- 北谷町及び浦添市も含めたコンベンション・リゾート拠点一帯の回遊性を高めるため、プロムナードの整備やシェアサイクルの推進など、自転車の利用促進に向けた環境づくりに取り組みます。
- 中南部地域における広域道路網の形成や西海岸エリアの経済圏を固めるため、「沖縄西海岸道路（仮称）宜野湾地区」の早期事業化を促進します。事業化にあたっては、関係機関との連携を図り、インターチェンジの設置など本地区へのアクセス向上にも資する整備のあり方を検討します。
- （仮称）員栄原真志路線のうち、国道 58 号と大嶺名真志路線を繋ぐ区間については、早期事業化を目指します。
- 国道 58 号宜野湾バイパスは、関係機関との連携により沿道対策を促進します。また、大嶺名真志路線や伊佐交差点周辺の渋滞対策についても検討します。

交通渋滞緩和や観光客の回遊性向上に資するものを中心に記載されている。

地区別 地域特性分析《南地区》

基礎データ

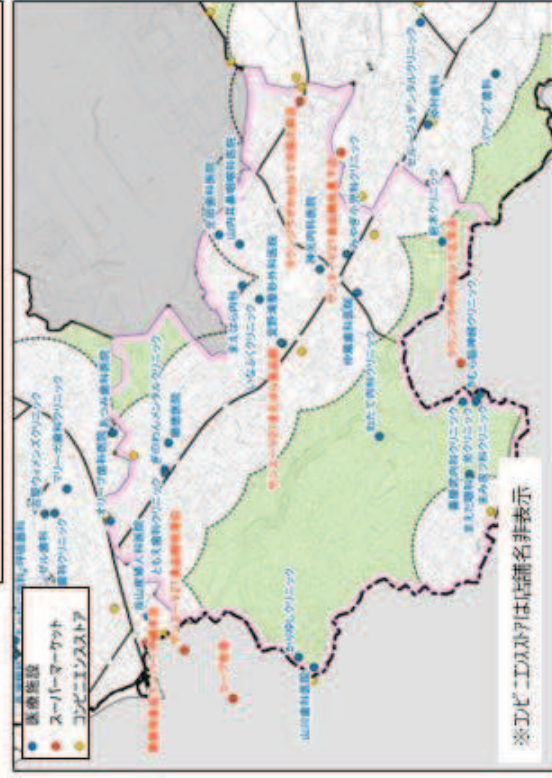
地区別人口・世帯数の推移



出典：住居基本台帳（令和4年4月末日）

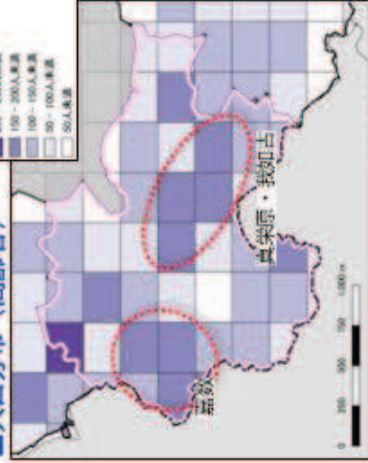
施設立地状況（商業施設・医療施設）

商業施設：8施設（うちコンビニ7 6施設）
医療施設：21施設



出典：市提供資料・国土数値情報「医療機関」データ（12年度版）

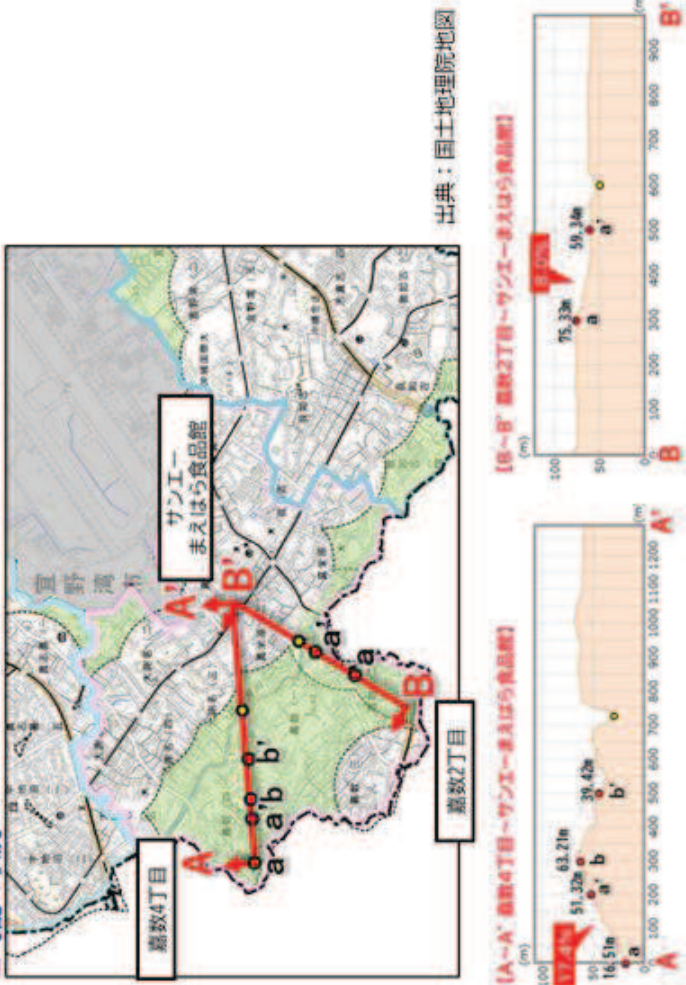
人口分布（高齢者）



資料：総務省調査

- 南地区の2020年4月末の人口は20,591人である。人口は増加傾向で推移している。
- 高齢者は、嘉数、真栄原・我如古に多く分布している。
- 商業施設は8施設あるものの、スーパーは2施設のみであり、他地区と比較して少ない。医療施設は複数の診療科がある。商業施設・医療施設ともに県道宜野湾西原線沿線及び以北に立地している。一方で、県道以南は施設が僅かである。
- 地区内は嘉数の高低差が非常に大きく、急な勾配がつかない坂道がある。

勾配の状況



基礎データ

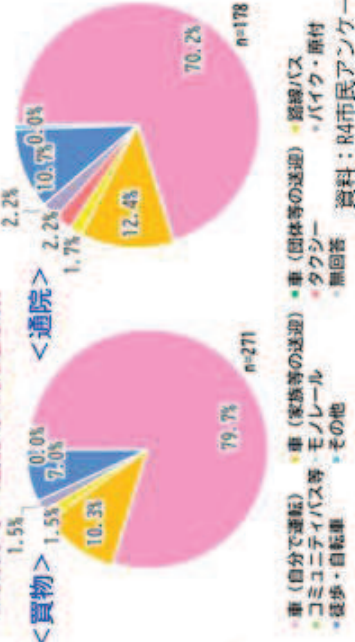
- ・買物は約半数が地区内ですませており、次いで西地区への移動が多くみられる。通院も同様の傾向である。買物時も、通院時もつばら自家用車を利用して、公共交通の利用は少ない。
- ・平日、土曜、日祝ともに、概ね地区内と西地区で移動が完結している。
- ・路線バスは、県道宜野湾西原線に平日152本/日が運行している。

■買物、通院の外出方向

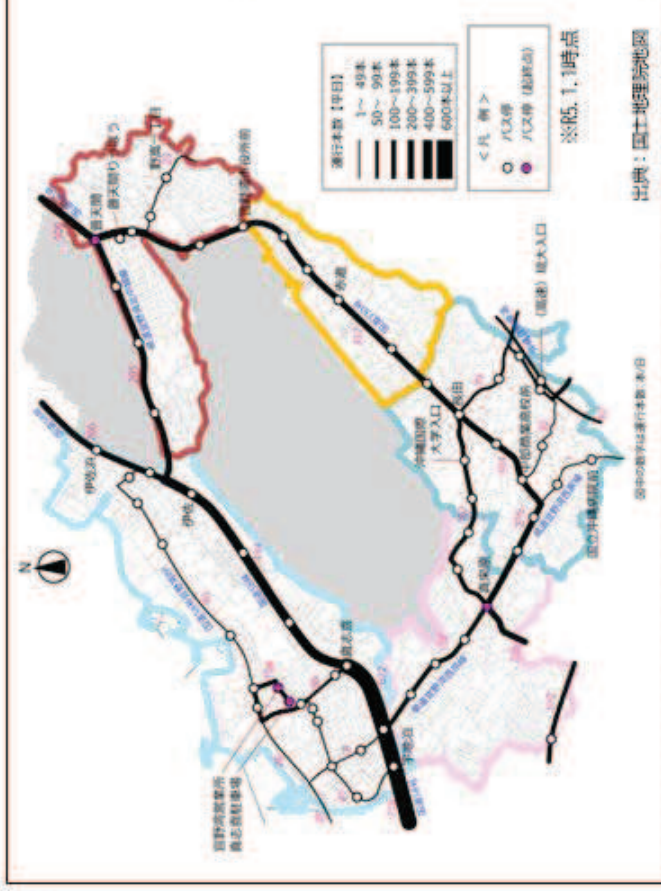
	北地区	南地区	西地区	東地区	計
買物 (n=178)	7%	37%	48%	6%	2%
通院 (n=271)	1%	29%	56%	5%	8%
計					100%

資料：R4市民アンケート

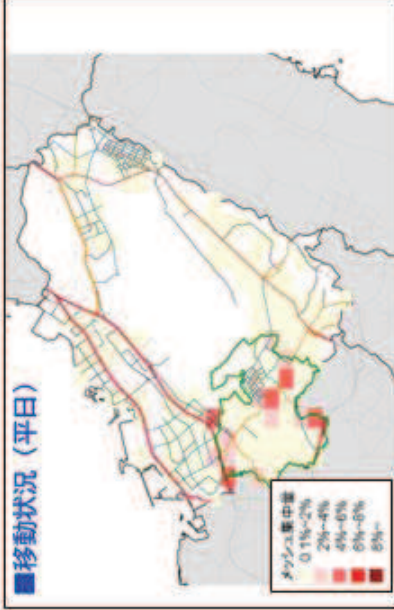
■買物時・通院時の交通手段



■路線バスの運行状況（平日）



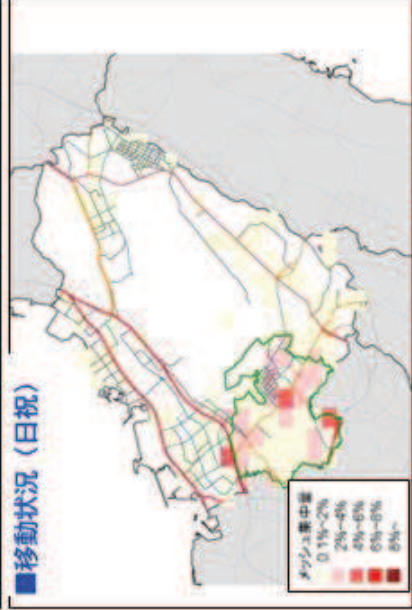
■移動状況（平日）



■移動状況（土曜）



■移動状況（日祝）

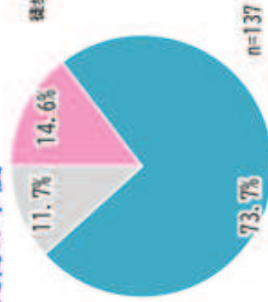


出典：宜野湾市都市交通実態調査業務委託

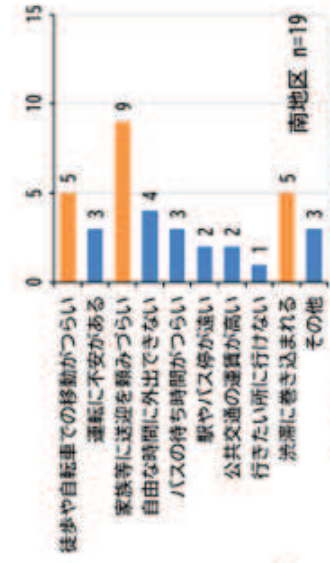
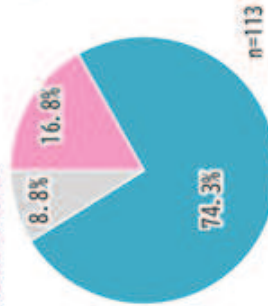
- ・高齢者の移動の困りごとをみると、買物は14.6%が不便を感じており、「荷物を運ぶのがつらい」「徒歩や自転車での移動がつかない」「渋滞に巻き込まれる」の回答が多い。
- ・通院は16.8%が不便を感じており、「家族等に送迎を頼みづらい」「徒歩や自転車での移動がつかない」「渋滞に巻き込まれる」の回答が多い。
- ・公共交通空白地域の面積は1.04km²、公共交通空白地域に居住する人口は6,470人である。路線バスを利用しない理由は、市民アンケート・自治会アンケートともに「バス停が遠い」の意見が多くみられる。タクシーについては、運賃が高い、タクシーがつかまらなといった意見が多くみられる。

移動の困りごと

■買物の不便



■通院の不便



※対象者：「不便だと感じている」と回答した方
資料：市民アンケート（65歳以上の回答）

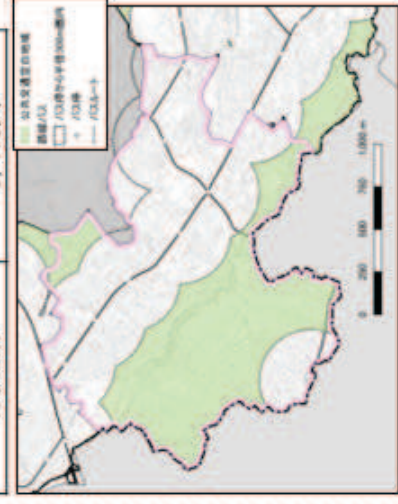
※対象者：「不便だと感じている」と回答した方
資料：市民アンケート（65歳以上の回答）

※対象者：「不便だと感じている」と回答した方
資料：市民アンケート（65歳以上の回答）

現状の公共交通への困りごと

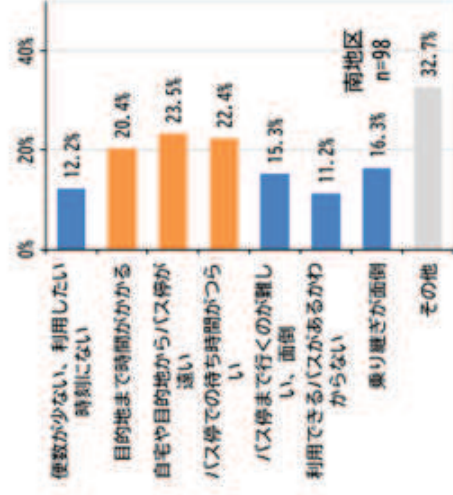
■公共交通空白地域の状況

公共交通空白地域の面積	公共交通空白地域に居住する人口
1.04km ²	6,470人



※対象者：路線バスを「利用していない」と回答した方
資料：市民アンケート（65歳以上の回答）

■路線バスを利用しない理由



■既存公共交通に感じている不便なこと

（自治会アンケート結果）

＜路線バスに感じている不便さ＞

- ・バス停まで遠い（多数）
- ・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）
- ・もっとたくさんさんのバスが回ってほしい。（便数）
- ・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。
- ・利用したいが乗り継ぎがあることで目的の地まで時間がかかる。

＜タクシーに感じている不便さ＞

- ・運賃が高い（多数）
- ・近くのタクシー会社は流していない。
- ・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。
- ・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
- ・近距離だと気をつかう

- ・ 公共交通空白地域に居住する65歳以上で運転免許を保有していない人は、550人と試算される。
- ・ 新たな交通サービスに望む機能は、自宅近くまで来てくれる、市内線、利用したいときにすぐ利用できるサービスなど、多様な意見がみられた。
- ・ 宜野湾市都市計画マスタープランの地域別構想において、新たな交通サービスの導入を検討することが記載されている

新たな交通サービスへのニーズ

公共交通空白地域に居住する65歳以上で
運転免許を保有していない人（試算）

550人

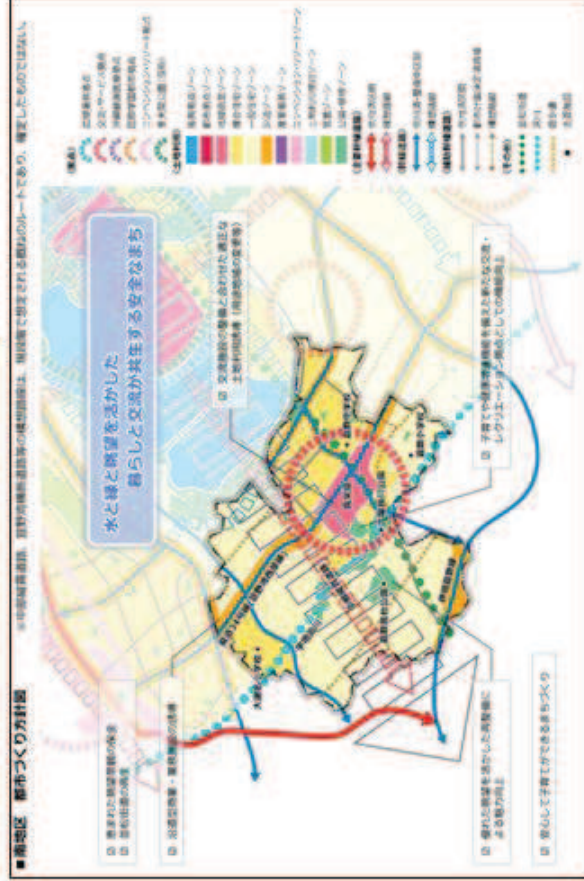
試算の方法：人口（65歳以上）×非免許保有率（33.7%）

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

■新たな交通サービスに望む機能
(自治体アンケート結果)

- ・ 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良いでしょう。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。
- ・ 市内線があるとよい。県道34号から市役所や真栄原へいくバスが中々こない。
- ・ 予約できたら良い
- ・ 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
- ・ コミュニティバスのようなものがあるとよい

都市計画マスタープラン（地域別構想）



▼交通に関連する記載（新たな交通サービスに関する記載）

《にぎわいを支える交通環境の整備・改善》

- 普天間飛行場の跡地利用に伴い整備が予定されている中部縦貫道路については、新たな拠点形成や人・モノの移動を支える本市の新たな骨格道路として、関係機関との連携・協働のもと、円滑な整備を促進します。
- 県道 34 号線（宜野湾西原線）は、質的な交通渋滞を解消するために道路改良を促進します。また、県道 34 号線（宜野湾西原線）を補完し、本地区の新たな幹線道路となる（仮称）都市計画道路員栄原志喜線は、整備手法について検討します。
- 嘉数や大謝名地区では、東西方向を繋ぐ道路が不足していることから、地区の交通処理の改善に資する道路整備について検討します。
- 嘉数地区など路線バスの利用が困難な地区が残されていることから、コミュニティバス、デマンド型タクシーなど、高齢者等の移動を支える新たな交通システムの導入可能性について検討します。

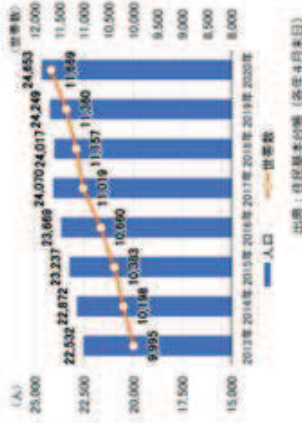


県道 34 号線 (宮野湾西原線)

地区別 地域特性分析 《国際学園都市地区》

基礎データ

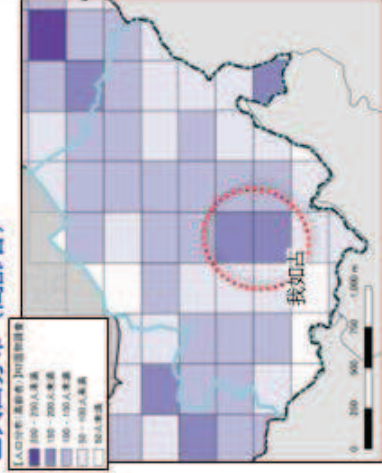
■地区別人口・世帯数の推移



人口
24,653人

※2020年4月末時点

■人口分布（高齢者）



- 国際学園都市地区の2020年4月末の人口は24,653人である。人口は、増加傾向で推移している。
- 高齢者は、我如古に比較的多く分布している。
- 商業施設は14施設あり、スーパーもコンビニも複数ある。医療施設も複数の診療科がある。国道330号や県道宜野湾西原線のほか、地区内を横断する県道32号線沿線にも立地しているため面的に充足している。
- 地区内は我如古・長田付近の高低差が大きく、坂道がある。

■施設立地状況（商業施設・医療施設）

商業施設：14施設（うちコンビニストア7 11施設）
医療施設：20施設



出典：市提供資料・国土数値情報（医療機関データ）（R2年度版）

■勾配の状況



出典：国土院地図

■A-A' サンエー位置下流～我如古丁目



■B-B' 我如古4丁目～サンエー位置下流



基礎データ

- ・買物は約半数が地区内、次いで南地区への移動が多い。通院は地区内・南地区に加えて東地区への移動も多い。買物時・通院時ともほぼ自家用車を利用して、公共交通の利用は少ない。
- ・平日、土曜、日祝ともに、概ね地区内で移動が完結している。
- ・路線バスは、国道330号に平日304本/日、県道宜野湾西原線に平日276本/日が運行している。

■買物、通院の外出方向

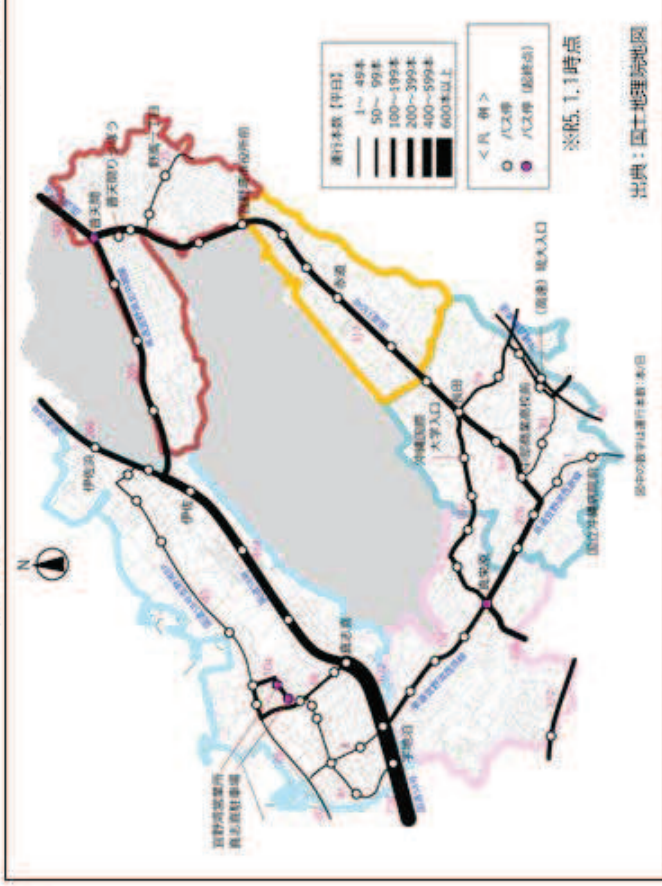
	北地区	南地区	西地区	東地区	計
買物時 (n=302)	4%	8%	32%	53%	100%
通院時 (n=69)	2%	10%	26%	40%	100%

資料：R4市民アンケート

■買物時・通院時の交通手段



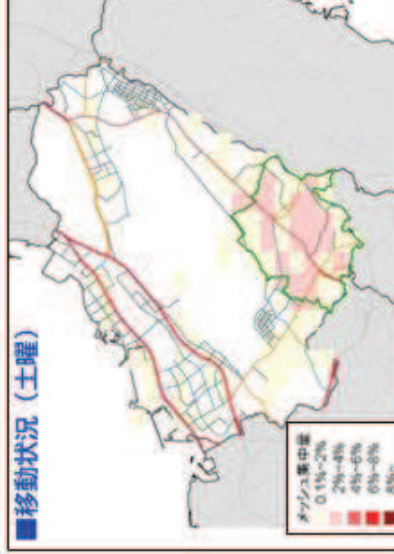
■路線バスの運行状況 (平日)



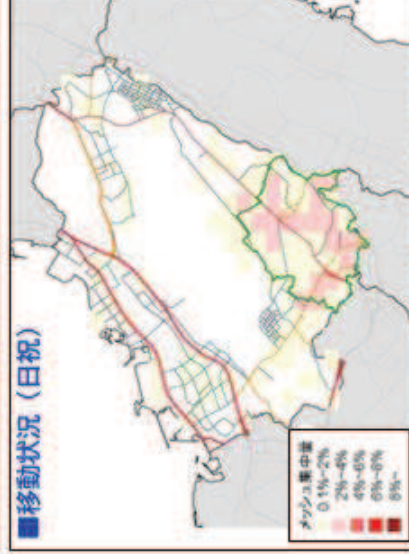
■移動状況（平日）



■移動状況（土曜）



■移動状況（日祝）

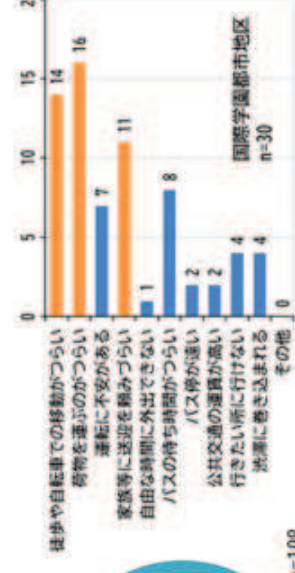
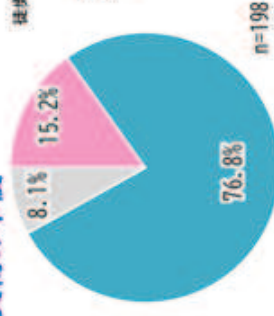


出典：宜野湾市都市交通実態調査業務委託

- ・高齢者の移動の困りごとを見ると、買物は15.2%が不便を感じており、「荷物を運ぶのがつらい」「徒歩や自転車での移動がづらい」「家族等に送迎を頼みづらい」の回答が多い。通院は16.0%が不便を感じており、「家族等に送迎を頼みづらい」「徒歩や自転車での移動がづらい」の回答が多い。
- ・公共交通空白地域の面積は0.45km²、公共交通空白地域に居住する人口は3,025人である。路線バスを利用しない理由は、「目的地まで時間がかかる」「便数が少ない、利用したい時刻がない」が多かった。自治会アンケートでは、路線バス、タクシード、利用していない」の回答だった。

移動の困りごと

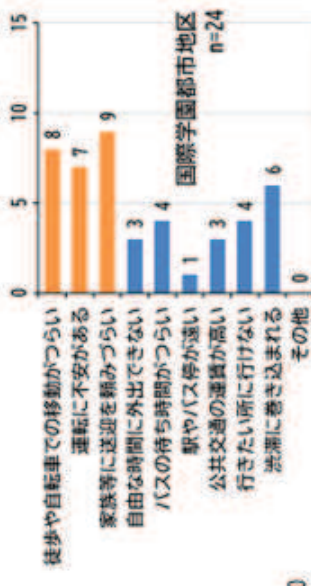
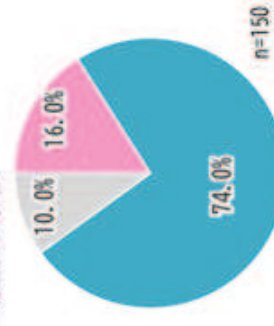
買物の不便



※対象者：「不便だと感じている」と回答した方
資料：市民アンケート（65歳以上の回答）

※対象者：「不便だと感じている」と回答した方
資料：市民アンケート（65歳以上の回答）

通院の不便



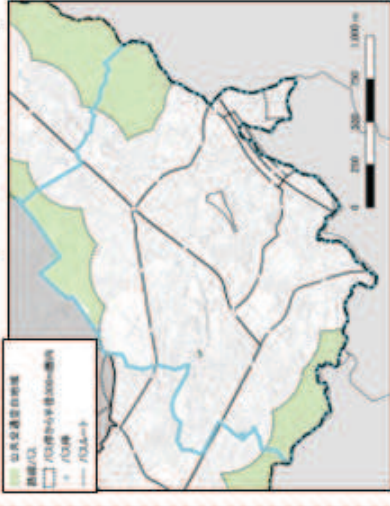
※対象者：「不便だと感じている」と回答した方
資料：市民アンケート（65歳以上の回答）

※対象者：「不便だと感じている」と回答した方
資料：市民アンケート（65歳以上の回答）

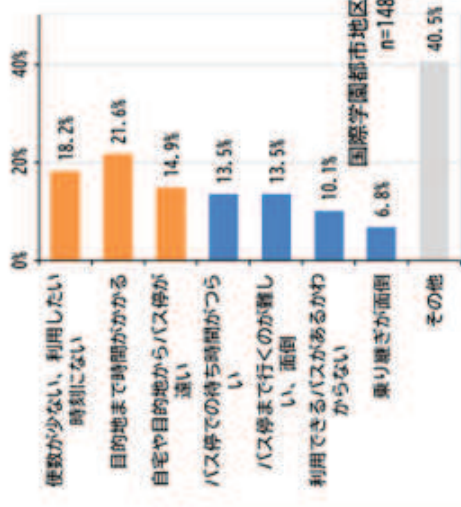
現状の公共交通への困りごと

公共交通空白地域の状況

公共交通空白地域の面積	0.45km ²
公共交通空白地域に居住する人口	3,025人



路線バスを利用しない理由



※対象者：路線バスを「利用していない」と回答した方
資料：市民アンケート（65歳以上の回答）

既存公共交通に感じている不便なこと

（自治会アンケート結果）

＜路線バスに感じている不便さ＞ ※地区内の自治会3か所のうち、1か所のみ回答

- ・利用していない

＜タクシーに感じている不便さ＞ ※地区内の自治会3か所のうち、1か所のみ回答

- ・利用していない

- ・ 公共交通空白地域に居住する65歳以上で運転免許を保有していない人は、172人と試算される。
- ・ 新たな交通サービスに望む機能は、自宅近くまで来てくれるサービス、電話予約ができる が回答されている。
- ・ 宜野湾市都市計画マスタープランの地域別構想における交通に関連する記載は、交通渋滞対策や交通安全対策などが中心となっている。

新たな交通サービスへのニーズ

公共交通空白地域に居住する65歳以上で
運転免許を保有していない人（試算）

172人

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投分で算出
※免許保有率はR2.7時点(出典：県警資料、R2国勢調査)

■新たな交通サービスに望む機能 ※地区内の自治会3か所のうち、1か所のみ回答 (自治会アンケート結果)

- ・ 自宅近くまで来てくれるサービス
- ・ 電話予約ができる。

都市計画マスタープラン（地域別構想）



▼交通に関連する記載

《安全・安心な道路環境の整備》

- 本地区の中心的な幹線道路となる国道 330 号は、慢性的な交通渋滞がみられることから、道路環境の改善等による交通渋滞対策を促進します。また、国道 330 号と市道等の接続部では、事故防止の観点から道路交通環境のあり方について検討するなど、関係機関との連携等により安全性の確保に努めます。
- 緊急車両の通行を妨げる狭路道路が多く残されている居住地においては、必要な都市基盤の整備を図ります。
- 地区に暮らす子どもたちの安全な通学環境の確保に向けて、ハード・ソフト両面から交通安全や防犯まちづくりの強化に取り組みます。

交通渋滞対策や交通安全対策などが中心に記載されている。

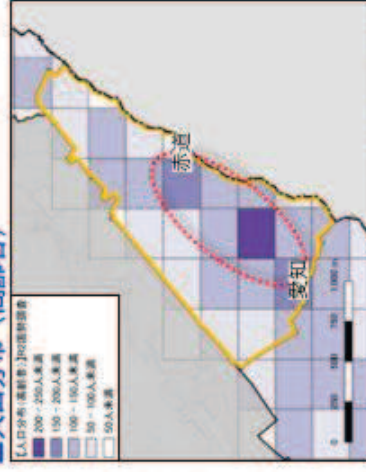
地区別 地域特性分析《東地区》

基礎データ

■地区別人口・世帯数の推移



■人口分布（高齢者）



- ・東地区の2020年4月末の人口は11,903人である。人口は概ね横ばいで推移している。
- ・高齢者は、愛知・赤道に比較的多く分布している。
- ・商業施設は7施設あり、スーパーもコンビニも複数ある。医療施設も複数の診療科がある。商業施設・医療施設ともに、主に国道330号沿いに立地しており充足している。
- ・地区内は愛知付近の高低差が大きく坂道がある。

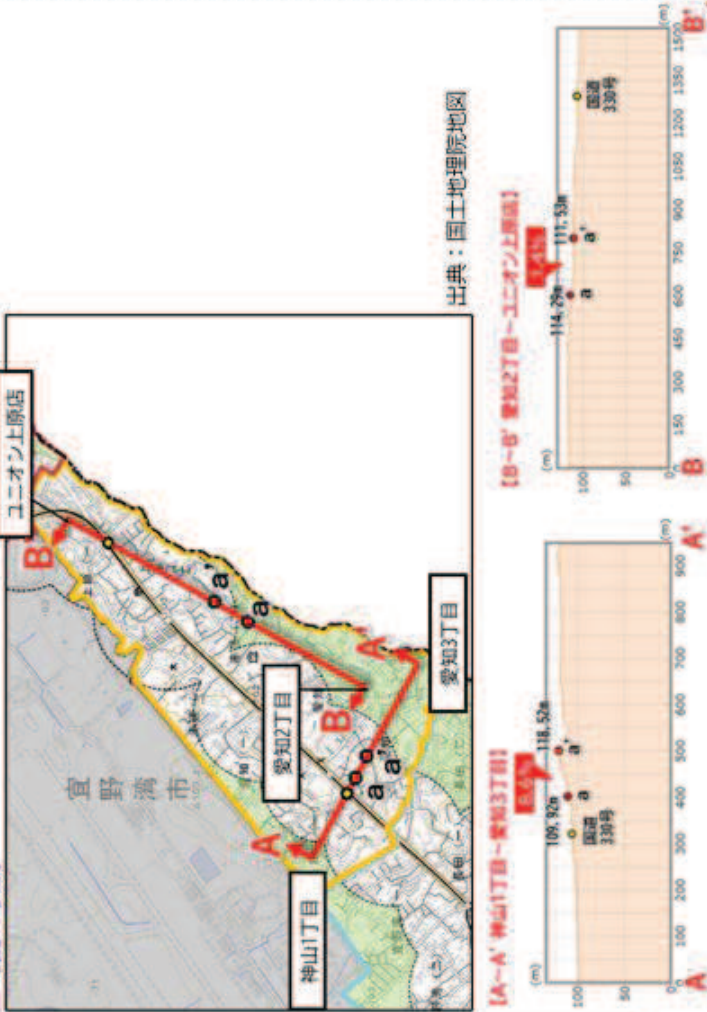
■施設立地状況（商業施設・医療施設）

商業施設：7施設（うちコンビニ3施設）
医療施設：13施設



出典：市提供資料・国土数値情報（医療機関データ）（R2年度版）

■勾配の状況



基礎データ

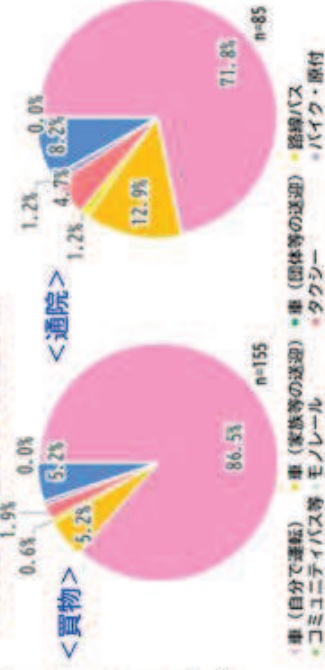
- ・買物は自地区内が最も多く、次いで国際学園都市地区・北地区への移動が多い。通院は自地区内の他、国際学園都市地区への移動が多い。買物時・通院時ともに自家用車を利用して、公共交通の利用は少ない。
- ・平日、土曜、日祝ともに、概ね地区内と隣接地区境界部で移動が完結している。
- ・路線バスは、国道330号に平日312本/日が運行している。

■買物、通院の外出方向

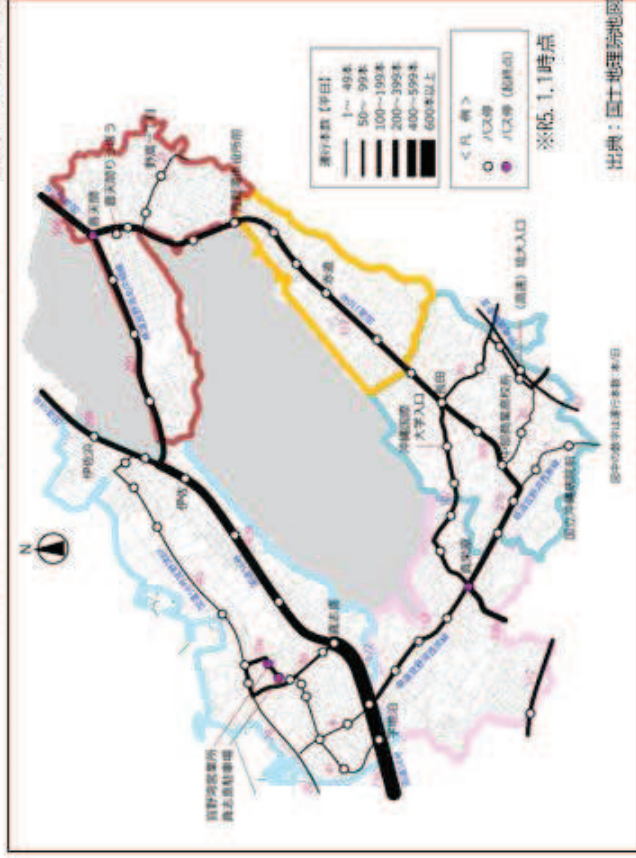
	北地区	西地区	南地区	国際学園都市地区・北地区	計
買物時 (n=83)	26%	5%	4%	27%	100%
通院時 (n=47)	2%	9%	9%	28%	100%

資料：R4市民アンケート

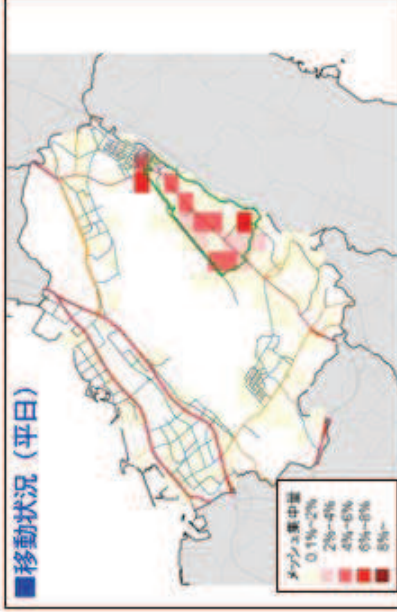
■買物時・通院時の交通手段



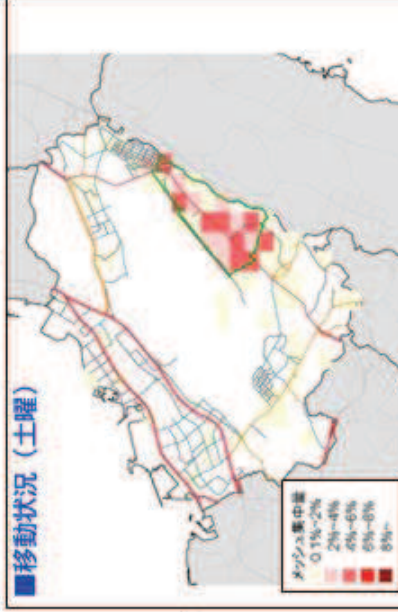
■路線バスの運行状況（平日）



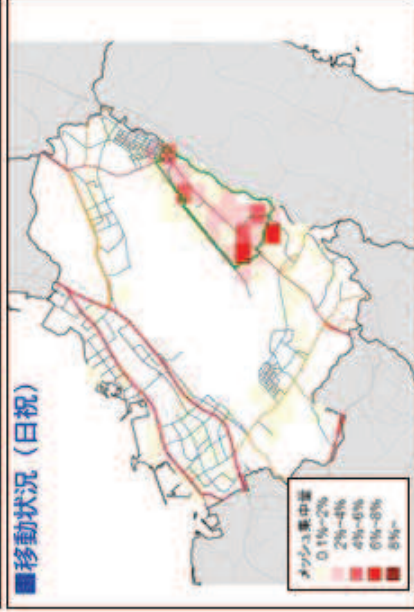
■移動状況（平日）



■移動状況（土曜）



■移動状況（日祝）

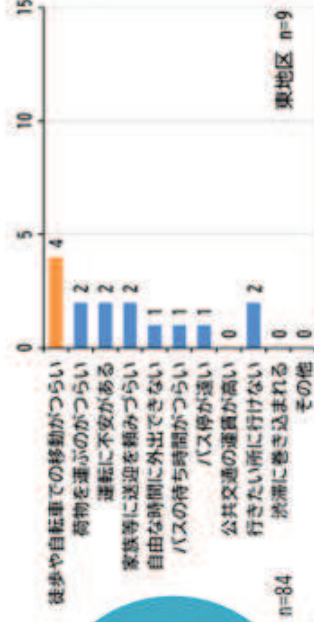
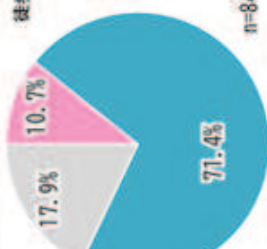


出典：長野県都市交通実態調査委託

- ・高齢者の移動の困りごとをみると、買物は10.7%が不便を感じており、「徒歩や自転車での移動がづらい」の回答が多い。
- ・公共交通空白地域の面積は0.37km²、公共交通空白地域に居住する人口は2,760人である。路線バスを利用しない理由は、「バス停での待ち時間がづらい」の意見が多くみられる。タクシーについては、料金が安い、台数が少ない、などの意見があった。

移動の困りごと

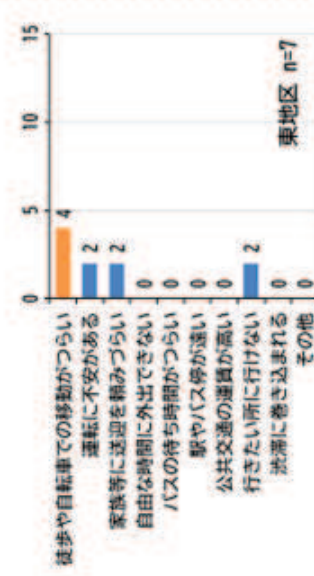
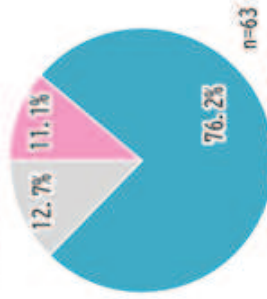
買物の不便



※対象者：「不便だと感じている」と回答した方
資料：市民アンケート（65歳以上の回答）

※対象者：「不便だと感じている」と回答した方
資料：市民アンケート（65歳以上の回答）

通院の不便



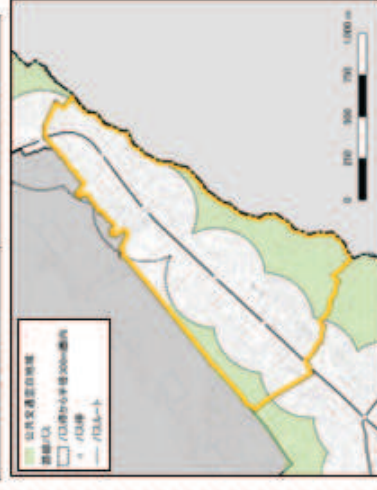
※対象者：「不便だと感じている」と回答した方
資料：市民アンケート（65歳以上の回答）

※対象者：「不便だと感じている」と回答した方
資料：市民アンケート（65歳以上の回答）

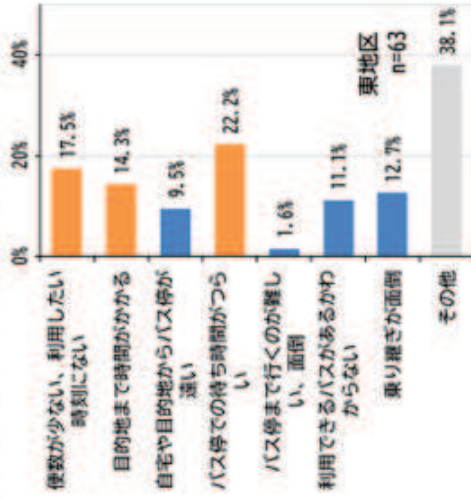
現状の公共交通への困りごと

公共交通空白地域の状況

公共交通空白地域の面積	公共交通空白地域に居住する人口
0.37km ²	2,760人



路線バスを利用しない理由



※対象者：路線バスを「利用していない」と回答した方
資料：市民アンケート（65歳以上の回答）

既存公共交通に感じている不便なこと（自治体アンケート結果）

<路線バスに感じている不便さ>

- ・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。

<タクシーに感じている不便さ>

- ・タクシー料金が安い。
- ・イベントや野球の試合、催し物がある時は、タクシーの予約が来ない。
- ・タクシーの台数が少ない感じがする。

- ・ 公共交通空白地域に居住する65歳以上で運転免許を保有していない人は、209人と試算される。
- ・ 新たな交通サービスに望む機能は、自宅から病院や店までの送迎、市内線、区内路線、路線バスのルート新設など、多様な意見がみられた。
- ・ 宜野湾市都市計画マスタープランの地域別構想において、新たな交通サービスの導入を検討することが記載されている。

新たな交通サービスへのニーズ

公共交通空白地域に居住する65歳以上で
運転免許を保有していない人（試算）

209人

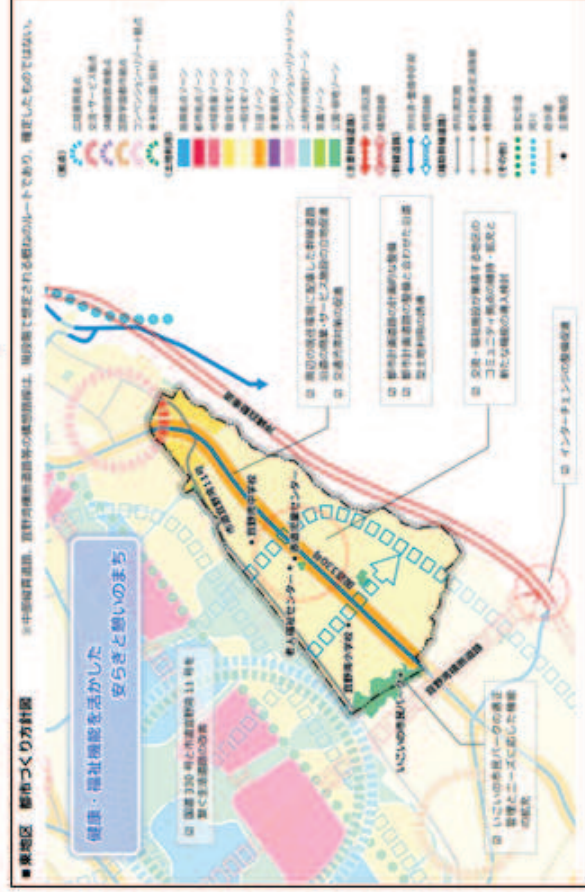
試算の方法：人口（65歳以上）×非免許保有率（33.7%）

※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)

■新たな交通サービスに望む機能
(自治会アンケート結果)

- ・ 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（護国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れるような待機場所の設置。
- ・ ミニデイ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。モノレール浦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）。

都市計画マスタープラン（地域別構想）



▼交通に関連する記載（●新たな交通サービスに関する記載）

《どの世代も暮らしやすい環境づくり》

- 健康・福祉のまちづくりに向けて、道路施設のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化を推進し、誰もが安全・安心して利用できる道路環境の形成に努めます。
- 市道百野湾 11 号の整備に伴い生活道路への通過車両の流入増加も懸念されることから、国道 330 号へのアクセス道路となる市道中原 33 号を推進するとともに、子どもたちの安全な通学環境の確保に向けて必要な安全対策を講じます。
- 赤道二丁目や愛知二丁目など路線バスの利用が困難な地区が残されていることから、コミュニティバス、デマンド型タクシーなど、高齢者等の移動を支える新たな交通システムの導入可能性について検討します。
- 様々なサービスを受用できる暮らしやすい環境づくりに向けて、隣接する北地区や学園学園都市地区が有する行政機能や文化・学術機能、いこいの市民パークなどの拠点機能とのネットワークを強化しながら、周辺地区との連携による都市機能の充実を図ります。

4-4 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

令和 6 年度 第 3 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 3 月 31 日 (月) 10 時 00 分

場 所:宜野湾市役所 多目的会議室

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 25 名 (代理出席者含)

欠席者:沖縄県土木建築部中部土木事務所長 上原 智泰 氏

宜野湾市自治会長会 佐藤 賢太郎 氏

沖縄国際大学経済学部特任教授 名嘉座 元一 氏

一般社団法人 宜野湾市観光振興協会 会長 高里 健作 氏

議事次第:

1. 開会
2. 報告
 - (1) 令和 6 年度第 2 回地域公共交通推進協議会 議事概要
 - (2) 令和 6 年度第 2 回幹事会 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
 - (2) 令和 7 年度予算案
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 25 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。

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 2 回地域公共交通推進協議会 議事概要、(2) 令和 6 年度第 2 回幹事会 議事概要について、報告が行われた。

【質疑応答】

発言者なし

3. 議題（1）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。

資料に1点修正あり。配布資料3「新たな交通サービス導入に向けた検討状況」の4ページ「いきいき筋力アップ教室利用者への送迎」に掲載されている、「自己負担額 2,000 円/年」は誤りであり、正しくは「自己負担額 2,000 円/クール（3 ヶ月）」であることが説明された。

【質疑応答】

発言者：小川委員

- 北地区の野嵩について、私も現地を確認した。公民館までの道が分かりづらい上に道路が狭く、住民の方がどのようにアクセスしているのだろうと感じた。面積が広く、高齢者が多いのもその通りだと思う。
- 一方で南地区は地域の真ん中に公民館があり、前回協議会資料で示された地域の外出先へも路線バスでアクセスすることができる。北地区と比較して不便ではない印象を受ける。住民から新たな交通サービスへの要望が挙がっているということだが、個人的には南地区のバス停は多いように感じている。海邦病院、宜野湾記念病院など、より遠くの施設に行くためにサービスが必要ということなのか、教えていただきたい

発言者：事務局

- 南地区を選定した理由も含めてのご質問と認識してお答えする。
- 公共交通空白地域の状況をみると、南地区は特に嘉数で公共交通空白地域が面的に広がっており、バス停から遠い地域が多い。ご指摘のあった国道 330 号のバス停は浦添市との境界部に位置しており、公共交通空白地域からはバス停が遠い状況にある。
- 加えて、今回行った勾配の分析において南地区は高低差が大きい状況がみられ、地理的にも移動が不便な状況にある。
- 地域の住民の移動状況について、嘉数地域は都市計画において第一種低層住居専用地域に指定されているため商業施設が立地しづらい状況にあり、買い物は南地区以外への移動ニーズもあると認識している。これまでの分析結果からは、南地区から西地区への移動ニーズもみられた。

発言者：大城委員

- 新たな交通サービスの実証運行を行うモデルとなる先行地区に南地区を選定することに異論はない。今後 1 年間協議していくためにも、この場で配布資料「地区別地域特性分析」の南地区について説明いただきたい。

発言者：事務局

- 資料の説明を行った。

発言者：長堂委員

- 南地区の選定に異論はない。
- 目的地となる、商業施設や医療施設との事前協議はされているのか。目的地となることは施設側にもメリットがあるため、こちらから積極的に働きかけて、協力してもらった方が良いと考える。利用者にとってより利便性が高くなるように検討してほしい。

発言者：事務局

- 現時点で施設との協議は行っていないが、目的地となる施設との連携については、次年度に検討していきたい。

発言者：神谷委員

- 今の意見に関連したこととして、他地域では、ミーティングポイントの名称を施設名にしてネーミングライツをもらっている事例がある。商業施設や医療施設の利用者は地域住民であるため、地域貢献という形で協力してもらい、一定の財源となっている地域もある。
- 新たな交通サービスで利用者をバス停まで運ぶ場合、どこのバス停をミーティングポイントとするかは、バス停の待合環境を加味して選定した方が良い。バス停の待合環境については、バス停そのもののグレードアップだけでなく、近隣に待合環境になり得る施設があれば、それを活用することも考えられる。バスロケーションシステムを設置させてもらい施設内で待つことができるようにする、見返りとしてサポーター料金を割引くなど、様々な施策が考えられるので、検討してほしい。
- デマンド交通の導入に異論はないが、AIを活用するかは検討した方が良いと考える。AI オンデマンドは、需要の密度が高い都市部では必要だが、そうでない場合上手くAIの機能を活かしきれないケースも多い。南城市のNバスはAIを使っていなかったと思う。
- タクシー協会へ質問。沖縄県内のタクシーの台数ベースで、どのくらいの割合でタクシーの配車アプリが導入されているのか。後期高齢者でも過半数がスマホを持っているとされており、タクシーの配車アプリの使い方を教えるだけでも、移動の利便性は向上する可能性がある。

発言者：大城委員

- 県内の法人タクシーは約 3,500 台であり、県内で最もシェアが大きいタクシーアプリ会社の話だと、うち 2,000 台に配車アプリが導入されている。タクシー会社によっては、各予約経路の中で配車アプリからの売上が最も多い状況もある。

発言者：神谷委員

- 今後AI オンデマンドを導入する場合、利用者にアプリを使っていた方が配車はやりやすくなる。その練習も兼ねて、まずはタクシーの配車アプリに慣れていただくのは良いと考える。加えて、南地区で実証をやる以上、実証を行わない地区の住民から移動の利便性向上への要望が挙がることも想定される。タクシーアプリの使い方教室を全体への施策として検討してみてもどうか。
- 浦添市との連携はどのように考えていくのか。担当者レベルでも話を進めた方が良く考える。

発言者：事務局

- バス待ち環境への意見は多く頂いている。今後どういう形で対応していくか、検討する必要がある。バス事業者とも連携して検討を進めたい。
- AIを活用するか、AIなしのデマンド交通とするか、は事務局でも検討しており、宜野湾市は比較的人口密度が高いこと、道が狭く通りづらい箇所が多いこと、などの理由から今回AI オンデマンドを選定した。デマンドをベースとして、どのような形が適しているかは引き続き検討したい。
- タクシーアプリについて、市内タクシー事業者へのヒアリングでもアプリ予約が多く高齢者への予約に対応できないという声はいただいている。今後検討していきたい。
- 浦添市との連携は、担当者レベルでは協議している。次年度詳細の検討をする中で、継続して協議していきたい。

発言者：神谷委員

- ぜひタクシー協会とも連携して進めてもらいたい。

発言者：仲村渠委員

- 現在、社会福祉協議会と介護長寿課では、新城において公民館で買い物の場を提供する「新城商店」という移動販売の取組みを毎週火曜日に実施している。今後増やしていこうと考えているので、状況を注視して、新城の方でどのようにニーズが変わってきたのか、等を気をつけながら検討すると良いと考える。

発言者：事務局

- 新城の取組みは今年 1 月から本格的に始まったと聞いている。状況は随時把握していきたい。

発言者：和田会長

- 今回いただいたご意見・ご提案を踏まえて、事務局で今後の検討を進めていくという事でよろしいか。

発言者：全委員

- 異議なし。

3. 議題（2）令和 7 年度予算案

事務局（宜野湾市都市計画課の新崎氏）より令和 7 年度予算案について説明が行われた。

【質疑応答】

発言者なし

4. その他

事務局（宜野湾市都市計画課の新崎氏）より、新たな交通サービス導入に向けて、協議会以外でも状況に応じて協力をお願いさせていただく旨の依頼があった。

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
資料 2	地区別 地域特性分析

① 資料 1

 宜野湾市 Ginowan City

資料3

新たな交通サービス導入に向けた検討状況

1. R6年度第2回協議会 概要
2. 地域特性分析
3. モデル地区（先行地区）の選定
4. 今後のスケジュール

令和7年3月
宜野湾市 建設部 都市計画課

宜野湾市 Ginowan City

平成24年度

- 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)

- ◆ 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。

- 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)

- 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

- 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する必要があるのでは？

1

宜野湾市 Ginowan City

- ◆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。
- ◆前回の協議会では、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地域特性分析を行いました。

■地域別構想の地区区分



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：長野県市町村公共交通計画

北地区	喜友名区、新城区、普天間1～3区、野高1～3区
西地区	宇地泊区、真志喜区、大山区、伊佐区
南地区	真栄原区、嘉数区、上大謝名区、大謝名区、嘉数ハイツ、大謝名団地
国際学園都市地区	宜野湾区、長田区、我知古区
東地区	中原区、愛知区

出典：宮野濱市都市計画マスタープラン

2

1. R6年度第2回協議会 概要

1-2. 地域特性分析【前回協議会の振り返り】

◆ 地域特性分析は、以下の項目について行いました。概要は下表のとおりです。

分析項目	概要
人口	- 宜野湾市の人口は増加傾向であり、2035年までは増加傾向で推移する予測となっている。 - 高齢化率は右肩上がりに増加している。2020年の18.9%から、2040年には26.4%に増加すると予測されている。
移動状況	- 買物の移動状況は、どの地区も居住する地区内もしくは隣接する地区への移動が多い。 - 通院の移動状況は、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い。 - 人流データの移動状況は、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みられる。平日・土曜・日祝ともに、地区内の移動が多い様子は共通している。
施設立地状況	- 商業施設は、国道や県道沿いに立地している施設が多い。一部の地区では、国道や県道から中に入った地域にも立地がみられる。 - 医療施設は、市全域に広がって立地している。特に国道330号沿い、宇地泊・大謝名周辺に多くの医療施設が集まっている。
渋滞状況	市内の渋滞状況は、市の南北軸を形成する国道58号、国道330号で混雑度が1.00以上、混雑時の旅行速度が20km/hを下回っている。
道路幅員状況	市内の道路幅員状況は、どの地区でも国道や県道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る。
路線バスの現状	路線バスの運行本数は多いものの、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る。
タクシーの現状	タクシーの運行状況は、利用者の減少や運転手の減少によりタクシー車両の実働率が低下している。
タクシー事業者ヒアリング	タクシー事業者ヒアリングでは、運転士不足等により予約を受け付けられないケースも発生しているとの意見が挙げられている。
外出時の困りごと	- 買物の困りごとは、どの地区でも「荷物を運ぶのがつらい」「徒歩や自転車での移動がづらい」の意見が多い。 - 通院の困りごとは、「家族等に送迎を頼みづらい」が多く挙げられている。

※詳細は、資料1 参照

3

1. R6年度第2回協議会 概要

1-3. 地域の福祉サービス

◆ 第2回協議会でのご意見を受けて、現在市内で提供されている高齢者向け送迎サービス等について整理しました。

サービス	実施主体	概要
ミニデイサービスへの送迎	社会福祉協議会 自治会等	- 各自治会で週1回行っているミニデイ（生きがい対応型デイサービス）において、現在17か所の自治会で自家用車によるボランティア送迎を行っている。 - 送迎ボランティアの登録は70台（人）となっているが、実働としてはおおむね32台（人）程度が動いている。 - 市から社会福祉協議会へ補助金を交付しており、令和6年度から送迎に関する必要経費（車両保険や燃料代）等が追加になった。
いきいき筋力アップ教室（一般介護予防教室）利用者への送迎（希望者のみ、有償）	介護長寿課	- 一般介護予防事業（65歳以上の方が対象で主に介護認定を受けていない方を対象としたサービス）として、いきいき筋力アップ教室を開催している。 - 教室参加者のうち、希望者に対して自己負担額2,000円/年で介護タクシーでの送迎を行っている。（いきいき筋力アップ教室は月4回×3ヶ月の7クール実施 ※R6年度実績）
通所型サービスC利用者への送迎（有償）	介護長寿課	- 要介護認定で「要支援」と認定された方や基本チェックリストにおいて生活機能に低下がみられた方を対象に、通所型の様々なサービス（運動器の機能向上や栄養改善等のプログラム）が提供されている。 - 教室の参加費用に、介護タクシーによる送迎が含まれている。
移送サービス事業	社会福祉協議会	車いす利用者の社会参加の促進を図るため、リフト付き車両の無料貸出を行っている。（予約制）

4

1. R6年度第2回協議会 概要

1-4. 交通モードの検討【前回協議会の振り返り】

◆ 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両の数値を記載

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	
						
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。

5

1. R6年度第2回協議会 概要

1-5. 実証運行の実施方針【前回協議会の振り返り】

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

1. 目的

- 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

2. 展開方針

- 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. スケジュール

- 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

6

2. 地域特性分析

2-1. 地域特性分析(地区別詳細分析)

- ◆ 先行モデル地区を選定していくために、自治会アンケートの実施、R4市民アンケートの追加分析、道路勾配状況の分析などを進め、各地区の詳細分析を行いました。各地区の分析結果を資料4に整理しています。

分析項目	前回協議会報告事項	今回協議会報告事項（前回からの追加項目）
人口	- 統計資料から人口推移や人口分布等を整理 - 地区別に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ボリュームを分析	- 地区ごと人口動態を整理 - 地区ごと高齢人口、高齢化率を整理
移動状況	- R4市民アンケートを基にした買物、通院の移動方向や外出先の集計 - 人流データを基にした各地区の移動先、移動量を集計	各地区内の道路勾配状況を分析
施設立地状況	市内の商業施設、医療施設のうち、R4市民アンケートで回答の上がった施設を整理	各地区内の商業施設、医療施設を整理。
渋滞状況	市内の幹線道路の交通量、混雑度、旅行速度を整理	
道路幅員状況	市内の道路幅員を可視化して整理	
路線バスの現状	- 道路毎の運行本数、バス事業者の運転士数、運営状況を整理 - R4市民アンケートを基に、市民のバス利用頻度や利用しない理由を地区別に分析	- 市民のバス利用頻度や利用しない理由について、65歳以上に対象を絞って再集計・分析 - 自治会アンケートを基に、路線バスに感じている不便さを分析
タクシーの現状	- 本島における稼働状況や運営状況を整理 - R4市民アンケートを基に、市民のタクシー利用頻度や改善要望を地区別に分析	- 市民のタクシー利用頻度や改善要望について、65歳以上に対象を絞って再集計・分析 - 自治会アンケートを基に、タクシーに感じている不便さを分析
タクシー事業者ヒアリング	タクシー運行状況、運転士不足の状況を整理	
外出時の困りごと	R4市民アンケートを基に、買物、通院時の移動に関する困りごとを地区別に分析	買物、通院時の移動に関する困りごとについて、65歳以上に対象を絞って再集計・分析
新たな交通サービスへの意向		自治会アンケートを基に、新たな交通サービスに望む機能を把握

※自治会アンケートの詳細は次ページを参照 **7**

2. 地域特性分析

2-2. 自治会アンケート

- ◆ 宜野湾市内の自治会を対象に、新たな交通サービス導入に対するアンケート調査を実施し、16の自治会から回答がありました。

調査概要		設問項目	
調査目的	自治会ごとの、移動に関する困りごとや、望む交通サービスについての意向を把握する。	1	現在の交通手段（バス・タクシー）に関する不便さについて
調査方法	自治会長を対象に、アンケートを送付（電子メール）	2	自治会でやっている取組（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）
調査時期	R6.12～R7.2（随時呼掛けを実施）	3	新たな交通サービスへ望む機能について
回収状況	16か所/23か所	4	新たな交通サービスの利用意向
		5	その他

- ◆ 主な意見は以下のとおりです。

<路線バスの不便さについて>

- バス停までが遠い(多数)
- 時間通りに来ない
- 待ち時間が長い
- 便数が少ない
- バス停で停まってほしい など

<タクシーの不便さについて>

- 料金が安い(多数)
- タクシーの台数が少なく、つかまらない
- 電話(無線)がつかない/にくい など

<新たな交通サービスへ望む機能について>

- 自宅近くまで来てくれるサービス(多数)
- 市内1周線(多数)
- 利用したいときにすぐ利用できる
- 料金が安い
- 電話予約ができる
- ミニデで利用できる区内路線がほしい
- 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 など

※回答の詳細は地区毎の整理に掲載

3. モデル地区(先行地区)の選定

3-1. モデル地区(先行地区)の検討

◆ 地区別の地域特性分析結果(資料4参照)を基に、地区比較表を下表に取りまとめました。

先行地区選定の考え方

- ・移動が不便な状況があるか・・高齢人口、高齢化率、施設立地状況、既存交通の状況、自治会アンケート結果、市民アンケート結果
- ・新たな移動サービスへのニーズがあるか・・公共交通空白地域に居住の65歳以上の非免許保有者数、自治会アンケート結果
- ・まちづくりの方向性との合致しているか・・都市計画マスタープラン地域別構想

【地域特性分析結果 地区比較表 (1/3)】

	北地区	西地区	南地区	国際学園都市地区	東地区
人口	総人口 19,061人 高齢人口 3,934人 高齢化率 20.4%	総人口 23,700人 高齢人口 3,940人 高齢化率 16.8%	総人口 20,591人 高齢人口 4,412人 高齢化率 21.5%	総人口 24,653人 高齢人口 4,125人 高齢化率 15.6%	総人口 11,903人 高齢人口 2,514人 高齢化率 22.0%
施設立地状況	・商業施設：12件 (コンビニ：5件) ・医療施設：16件 ・商業施設、医療施設ともに地区内に分散して立地。	・商業施設：19件 (コンビニ：11件) ・医療施設：30件 ・商業施設、医療施設ともに地区内に分散して立地。	・商業施設：8件 (コンビニ：6件) ・医療施設：21件 ・商業施設、医療施設とともに県道宜野湾西原線沿線及び以北に立地している。一方で、 南は施設が乏しい である。	・商業施設：14件 (コンビニ：11件) ・医療施設：20件 ・商業施設、医療施設とも国道330号や県道宜野湾西原線のほか、地区内を横断する県道32号線沿線にも立地しているため面的に充足している。	・商業施設：7件 (コンビニ：3件) ・医療施設：13件 ・商業施設、医療施設ともに、主に国道330号沿いに立地。
地形状況	・野間や喜友名河辺の高低差が大きい(最大4.8%)	・真志賀河辺の高低差が大きい(最大7.1%)	・森数河辺の高低差が大きい(最大17.4%)	・真知古河辺の高低差が大きい(最大7.7%)	・愛知河辺の高低差が大きい(最大8.6%)
移動状況	・買物は90%以上が地区内。 ・通院は地区内、西地区や東地区に外出。 ・買物は74.9%、通院は78.2%が自家用車を利用。 ・月に数回以上、路線バスを利用している人は13.5%、タクシーを利用している人は16.1%。 ・平日日祝問わず地区内で移動が完結。	・買物は95%以上が地区内。 ・通院も同様の傾向。 ・買物は79.1%、通院は74.7%が自家用車を利用。 ・月に数回以上、路線バスを利用している人は14.6%、タクシーを利用している人は13.6%。 ・平日日祝問わず地区内で移動が完結。	・買物は地区内、西地区に外出。 ・通院も同様の傾向。 ・買物は79.7%、通院は70.2%が自家用車を利用。 ・月に数回以上、路線バスを利用している人は16.4%、 タクシーを利用している人は22.9% 。 ・平日日祝問わず地区内と西地区で移動が完結。	・買物は地区内、南地区に外出。 ・通院は地区内、南地区、東地区に外出。 ・買物は82.0%、通院は76.5%が自家用車を利用。 ・月に数回以上、路線バスを利用している人は14.6%、タクシーを利用している人は15.3%。 ・平日日祝問わず地区内と隣接地区境界部へ移動。	・買物は地区内、国際学園都市地区や北地区に外出。 ・通院は地区内と国際学園都市地区に外出。 ・買物は86.5%、通院は71.8%が自家用車を利用。 ・月に数回以上、路線バスを利用している人は17.3%、タクシーを利用している人は17.3%。 ・平日日祝問わず地区内と隣接地区境界部へ移動。

9

3. モデル地区(先行地区)の選定

【地域特性分析結果 地区比較表 (2/3)】

	北地区	西地区	南地区	国際学園都市地区	東地区
基礎データ	公共交通運行状況 ■路線バス ・R330に平日312本/日、県道宜野湾北中城線に平日205本/日が運行。 ■タクシー ・地区内の営業所：3社	公共交通運行状況 ■路線バス ・R58に平日434本/日、R588PIに平日40本/日が運行。 ■タクシー ・地区内の営業所：なし	公共交通運行状況 ■路線バス ・県道宜野湾西原線に平日152本/日、県道241号に平日102本/日、R330に平日172本/日が運行。 ■タクシー ・地区内の営業所：1社	公共交通運行状況 ■路線バス ・R330に平日304本/日、県道宜野湾西原線に平日276本/日が運行。 ■タクシー ・地区内の営業所：2社	公共交通運行状況 ■路線バス ・R330に平日312本/日が運行。 ■タクシー ・地区内の営業所：2社
高齢者の移動の困りごと	買い物 11.0%が困りごとあり 1位「荷物を運ぶのがつらい」「家族等に送迎を頼みづらい」 2位「徒歩や自転車での移動がづらい」 通院 14.8%が困りごとあり 1位「家族等に送迎を頼みづらい」「バスの待ち時間が長い」 2位「駅やバス停が遠い」	買い物 6.4%が困りごとあり 1位「徒歩や自転車での移動がづらい」 2位「荷物を運ぶのがつらい」 通院 15.2%が困りごとあり 1位「徒歩や自転車での移動がづらい」「家族等に送迎を頼みづらい」 2位「行きたい所に行けない」	買い物 14.6%が困りごとあり 1位「荷物を運ぶのがつらい」 2位「徒歩や自転車での移動がづらい」「渋滞に巻き込まれる」 通院 14.8%が困りごとあり 1位「家族等に送迎を頼みづらい」 2位「徒歩や自転車での移動がづらい」「渋滞に巻き込まれる」	買い物 15.2%が困りごとあり 1位「荷物を運ぶのがつらい」 2位「徒歩や自転車での移動がづらい」「家族等に送迎を頼みづらい」 通院 16.0%が困りごとあり 1位「家族等に送迎を頼みづらい」 2位「徒歩や自転車での移動がづらい」	買い物 10.7%が困りごとあり 1位「徒歩や自転車での移動がづらい」 2位「荷物を運ぶのがつらい」「家族等に送迎を頼みづらい」「行きたい所に行けない」 通院 11.1%が困りごとあり 1位「徒歩や自転車での移動がづらい」 2位「運転に不安がある」「家族等に送迎を頼みづらい」「行きたい所に行けない」
現在の公共交通に関する困りごと	運行状況 ■路線バス ・野間、新緑、喜友名に公共交通空白地域がある。(面積0.87km ² 、人口5,958人) ■タクシー(ヒリング) ・高齢者の予約を受け切れないケースがある。	運行状況 ■路線バス ・大城に公共交通空白地域がある。(面積0.66km ² 、人口1,228人) ■タクシー(ヒリング) ・特になし	運行状況 ■路線バス ・森数、大瀬に公共交通空白地域がある。(面積1.84km ² 、人口6,478人) ■タクシー(ヒリング) ・高齢者の予約を受け切れないケースがある。	運行状況 ■路線バス ・宜野湾、真栄原、真知古に公共交通空白地域がある。(面積0.45km ² 、人口3,025人) ■タクシー(ヒリング) ・高齢者の予約を受け切れないケースがある。	運行状況 ■路線バス ・愛知に公共交通空白地域がある。(面積0.37km ² 、人口2,760人) ■タクシー(ヒリング) ・高齢者の予約を受け切れないケースがある。

10

3. モデル地区(先行地区)の選定

【地域特性分析結果 地区比較表 (3/3)】

		北地区	西地区	南地区	国際学園都市地区	東地区
現在の公共交通に 関する困りごと	不便さ	1位「バス停が遠い」 2位「目的地まで時間が かかる」	1位「乗客が少ない、利用し たい時間がない」 2位「目的地まで時間が かかる」	1位「バス停が遠い」 2位「バス停での待ち時間 が長い」	1位「目的地まで時間が かかる」 2位「乗客が少ない、利用 したい時間がない」	1位「バス停での待ち時間 が長い」 2位「乗客が少ない、利用 したい時間がない」
	路線バスを利用しない理由、 改善要望、不 便さ	- バス停まで遠い(多数) - 時間とお金に合わない - バス停で乗ってほしい - オキカの購入方法を高齢者の関係に教えてほしい	- バスを利用しない(多数) - 自家用車を利用している(多数) 8時以降の乗客が少ない - 乗客が少ない - バス停まで遠い - 身体的につらい - 特に不便はない	- バス停まで遠い(多数) - 長く待つのがつらい - 乗客が少ない - 乗客バスがほしい - 乗り場があり目的地まで時間がかる - 乗客が少な - 自家用車利用	利用していない	- バス停まで徒歩10分かかる - 乗客が少ない - 乗客が少ない - 乗り場に不安 - 乗客が少ない - 乗客が少ない - 時刻表にズレ
	新たな交通サービスへの 関心	436人(2位)	90人(5位)	556人(1位)	172人(4位)	209人(3位)
	新たな交通サービスに 関心	- 自宅近くまで来てくれる - 市内一帯バス - 電話予約ができる - 区内をまわるサービス - 安く利用できる	- 自宅近くまで来てくれる - コミュニティバス - 電話予約ができる - 一律料金で利用できる - 小中学生用	- 市内線 - 自宅まで来てくれる - 予約制 - 利用したい時にすぐで きるサービス - コミュニティバス	- 自宅まで来てくれる サービス - 電話予約ができる	- 自宅から病院や店まで 送迎 - 市内線 - 待機場所の設置 - ミニデで利用できる 区内路線 - どこでも降りられる など
まちづくりの方 針(都市マス 地域別構想)		高齢者や障がい者の移動を支える交通システムの導入可能性及び交通環境の改善について検討	新たな交通サービスの導入可能性の記載はない。	コミュニティバス、デマンド型タクシーなど、高齢者等の移動を支える新たな交通システムの導入可能性について検討	新たな交通サービスの導入可能性の記載はない。	コミュニティバス、デマンド型タクシーなど、高齢者等の移動を支える新たな交通システムの導入可能性について検討

11

3. モデル地区(先行地区)の選定

3-2. モデル地区(先行地区)の選定

- 分析を整理した結果は、下表のとおりです。
- 高齢人口は、東地区を除き約4,000人となっております。「北地区」「南地区」「東地区」については、65歳以上の割合が21%を超えています。
- 地形は、すべての地区において高低差が大きい状況です。特に「南地域」において高低差が大きい状況です。(資料4参照)
- 公共交通空白地域の面積は南地区が大きくなっております。同様に空白地域内の居住人口も南地区が最も多くなっています。
- 65歳以上で「移動に困っている人」は西地区を除いて10%以上となっております。自治会アンケートにおいて、「北地区」「西地区」「南地区」「東地区」内の自治会からは、現在の公共交通に関する困りごとについてご意見いただきました。

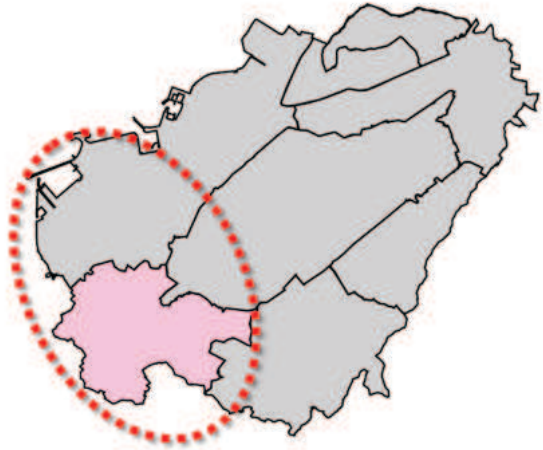
評価項目		北地区	西地区	南地区	国際学園都市地区	東地区
移動が不便な状況	高齢人口	3,934人	3,940人	4,412人	4,125人	2,514人
	高齢化率(21%以上)	●		●		●
	施設立地状況(近くに商業施設や医療施設がない)			●		
	地形状況(外出時の道のりに坂道がある)	●	●	●	●	●
	公共交通空白地域の面積	0.87km ²	0.66km ²	1.04km ²	0.45km ²	0.37km ²
	公共交通空白地域に居住する人口	5,958人	1,228人	6,470人	3,025人	2,760人
	移動(買物)に困っている人の割合	11%	6.4%	14.6%	15.2%	10.7%
	現在の公共交通に関する困りごと(回答がある)	●	●	●		●
新たな交通サービスへのニーズ	公共交通空白地域に居住する65歳以上の免許非保有者数	2位		1位		3位
	新たな交通サービスに望む機能(回答がある)	●	●	●	●	●
まちづくりとの整合		●		●		●

12

3. モデル地区(先行地区)の選定

3-2. モデル地区(先行地区)の選定

- ◆今回導入を検討する新たな交通サービスは、公共交通空白地域に居住する方や高齢者など交通弱者の移動手段を確保することを目的としています。
- ◆地域特性分析を行った結果、南地区は、地区内の商業施設が他地区と比較して少ない、公共交通空白地域の面積が大きくバス停が遠い地域が多いなど、近隣で移動を済ませづらい状況が明らかになりました。市民アンケートや自治会ヒアリングでも、南地区の住民からは「バス停が遠い」という意見が多く挙がっています。
- ◆一方で地区内の勾配が大きく、特に高齢者にとって、徒歩や自転車で長い距離を移動する負担が大きいと考えられます。
- ◆また、南地区は他地区よりもタクシーを利用している人の割合が高いことにも上記の地域特性が関係していると考えられます。しかし、タクシーがつかまりづらい状況が発生しています。
- ◆地域特性分析の結果を踏まえ、新たな交通サービスの実証運行を行うモデルとなる先行地区には**南地区**を選定し、**AIデマンド交通の実証運行**を行います。
- ◆なお、実証運行の運行区域は、南地区にお住まいの方の移動実態等を踏まえて検討します。

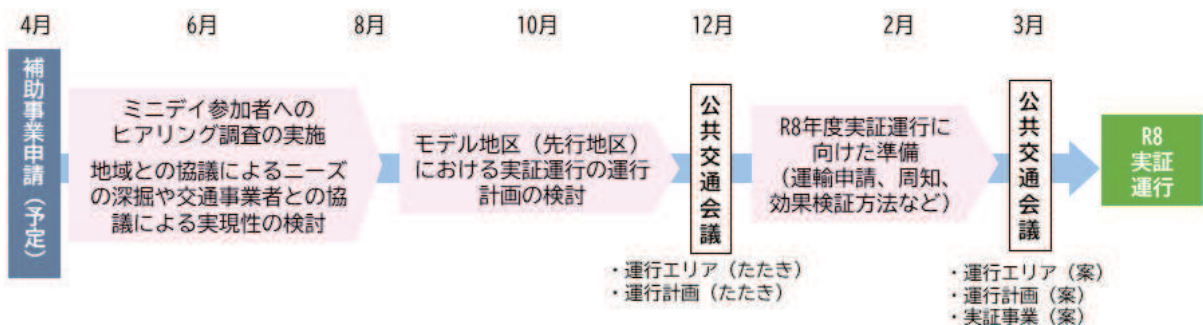


13

4. 今後のスケジュール

- ◆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います。

令和7年度 スケジュール



■令和7年度事業概要(案)

- ターゲット層のニーズ調査(例:ミニデイ参加者へのヒアリング) ※先行地区のみならず市内の公共交通空白地域を対象
- 先行地区におけるワークショップ・説明会等 ※令和8年度実証運行に向けた周知等含む
- 令和8年度実証に向けた需要予測、運行計画等作成

14

資料4

地区別 地域特性分析

令和7年3月
宜野湾市 建設部 都市計画課

地区別 地域特性分析《北地区》（喜友名区、新城区、普天間1～3区、野嵩1～3区）

基礎データ

地区別人口・世帯数の推移

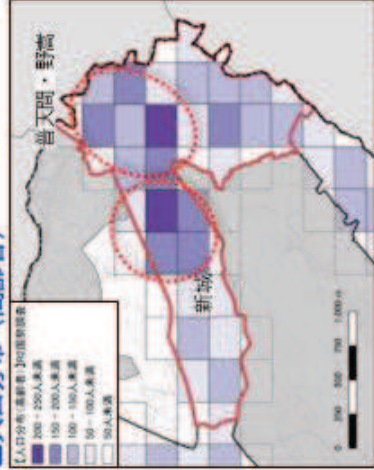
人口
19,061人
出典：住民基本台帳 (2020年4月末時点)
高齢人口
3,934人
高齢化率
21.4%

出典：R2国勢調査



出典：住民基本台帳 (過去4月末日)
出典：宜野湾市都市計画マスタープラン

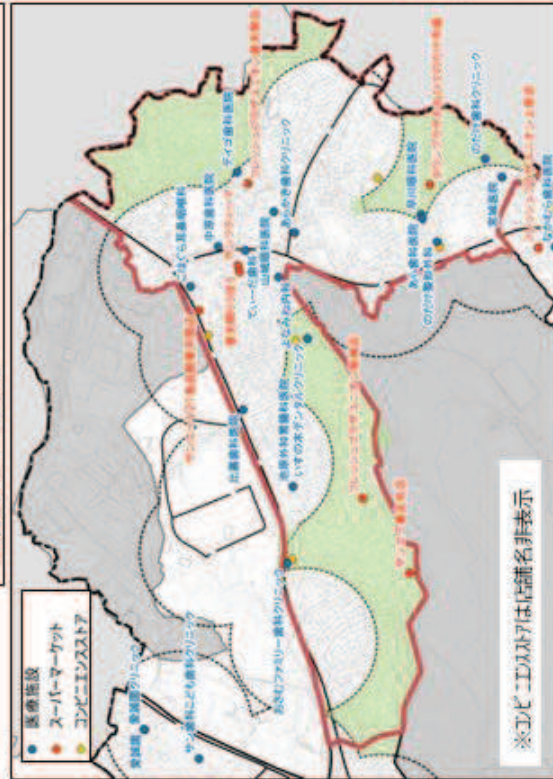
人口分布（高齢者）



- 北地区の2020年4月末の人口は19,061人である。人口は、緩やかな減少傾向で推移している。
- 高齢人口は3,934人である。高齢化率は21.4%で、超高齢化社会の基準とされている21.0%を超えている。
- 高齢者は、普天間・野嵩・新城に多く分布している。
- 商業施設は12施設あり、スーパーもコンビニも複数ある。医療施設も複数の診療科がある。面的に立地しており充足している。
- 地区内は野嵩や新城付近の高低差が大きく坂道がある。

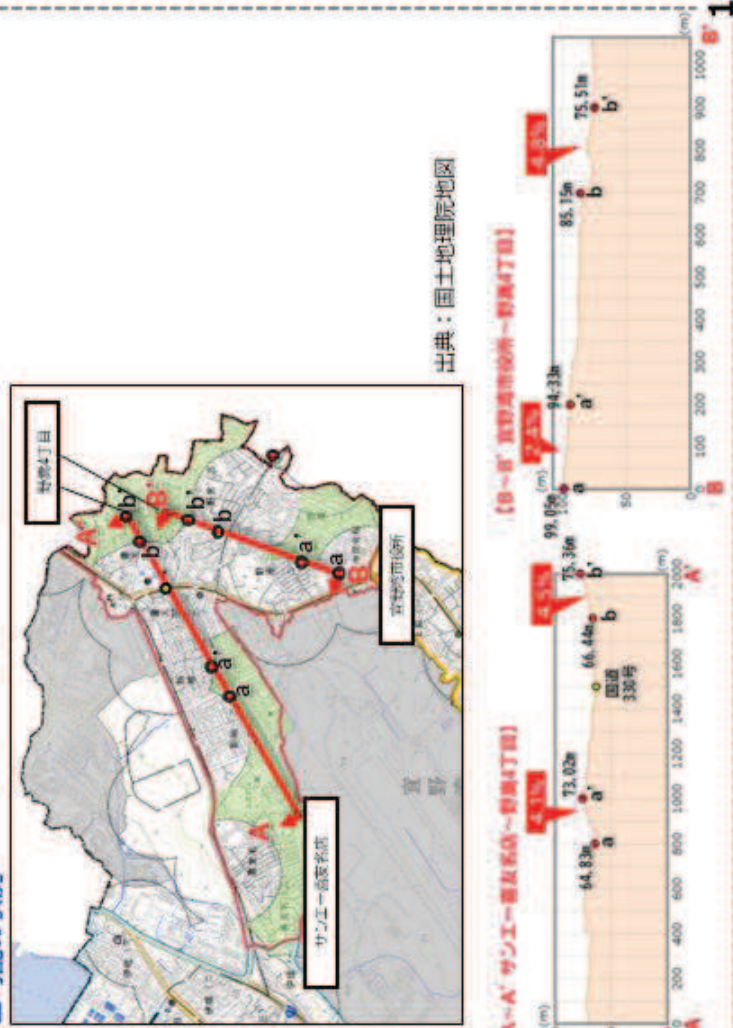
施設立地状況（商業施設・医療施設）

商業施設：12施設（うちコンビニ7 5施設）
医療施設：16施設



出典：市提供資料・国土数値情報 医療機関データ（R2年度版）

勾配の状況



基礎データ

- 買物は90%以上が地区内で済ませている。通院は地区内の他に西地区や東地区にも移動先がある。
- 買物時も、通院時もほぼら家用車を利用して、公共交通の利用は少ない。
- 月に数回以上、路線バスを利用している人は13.5%、タクシーを利用している人は16.1%である。
- 平日、土曜、日祝ともに、概ね地区内で移動が完結している。
- 路線バスは、国道330号に平日312本/日、県道宜野湾北中城線に平日205本/日が運行している。

買物、通院の外出方向

	北地区	中地区	南地区	計
買物先				
地区内	93%	4%	0%	100%
地区外	7%	0%	0%	7%
通院先				
地区内	25%	31%	7%	22%
地区外	75%	69%	93%	78%

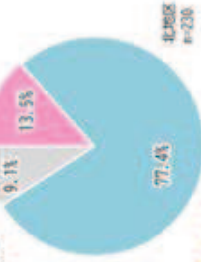
資料：R4市民アンケート

公共交通の利用状況

※利用頻度を「週5日以上」「週3～4日程度」「週1～2日程度」「月に数回程度」と回答した人を「利用している」として集計

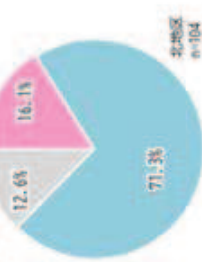
<路線バス>

利用している 9.1%
利用していない 90.9%



<タクシー>

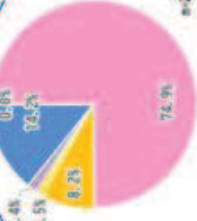
利用している 12.6%
利用していない 87.4%



資料：R4市民アンケート

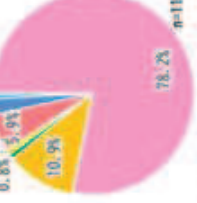
買物時・通院時の交通手段

<買物>



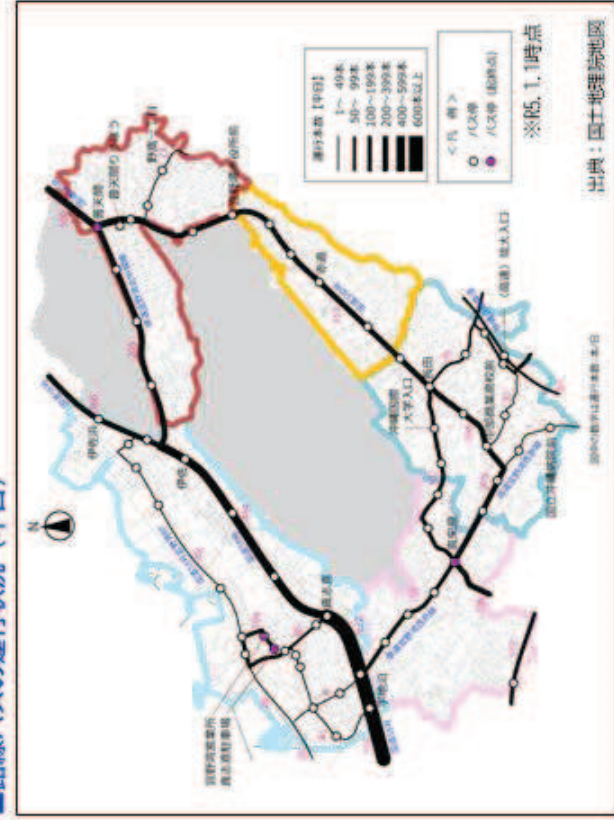
資料：R4市民アンケート

<通院>



資料：R4市民アンケート

路線バスの運行状況 (平日)

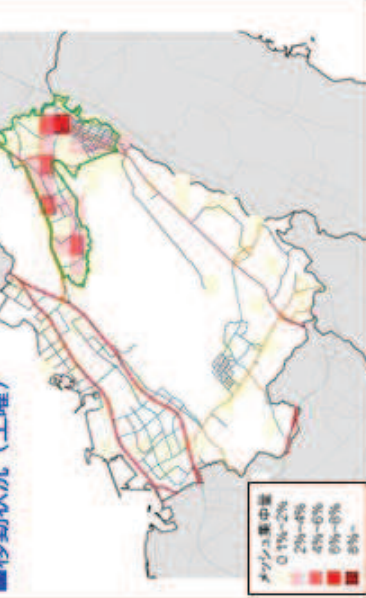


出典：国土院地図

移動状況 (平日)



移動状況 (土曜)



移動状況 (日祝)

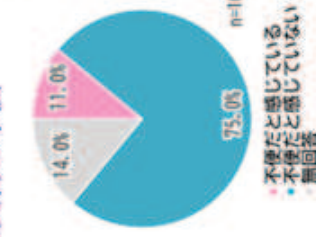


出典：宜野湾市都市交通実態調査業務委託

- ・高齢者の移動の困りごとをみると、買物は11%が不便を感じており、「荷物を運ぶのがつらい」「家族等を送迎を頼みづらい」の回答が多い。通院は14.8%が不便を感じており、「家族等に送迎を頼みづらい」「バスの待ち時間がつらい」の回答が多い。
- ・公共交通空白地域の面積は0.87km²、公共交通空白地域に居住する人口は5,958人である。路線バスを利用しない理由は、市民アンケート・自治会アンケートともに「バス停が遠い」が多く挙げられている。タクシーについては、電話をしてもつかまらない、運賃が高いといった意見が多くみられる。

移動の困りごと

■買物の不便

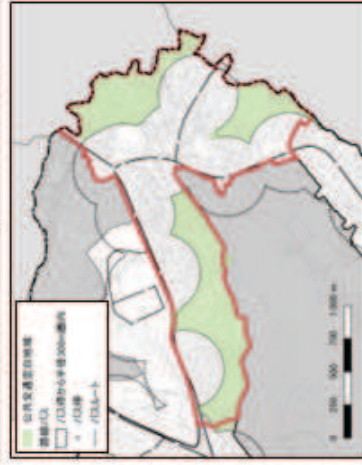


※対象者：「不便だと感じている」と回答した方
資料：市民アンケート（65歳以上の回答）

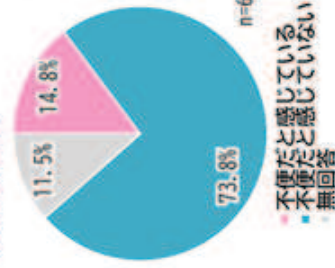
現状の公共交通への困りごと

■公共交通空白地域の状況

公共交通空白地域の面積	公共交通空白地域に居住する人口
0.87km ²	5,958人



■通院の不便



※対象者：「不便だと感じている」と回答した方
資料：市民アンケート（65歳以上の回答）

■既存公共交通に感じている不便なこと (自治会アンケート結果)

＜路線バスに感じている不便さ＞

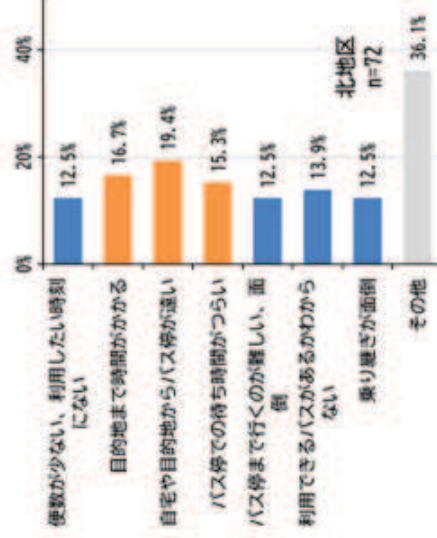
- ・バス停まで遠い。10～15分以上かかる。（多数）
- ・時間通りにこなくて、又、それを逃したら30分以上待ったりする。
- ・バス停で止まってほしい。乗客が来ないか確認してほしい。オキカの購入方法を高齢者の乗客に知らせてほしい。
- ・市内1周線のバスがあると良い。
- ・近くにバス停がない。

＜タクシーに感じている不便さ＞

- ・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
- 断られた。
- ・病院に行くのにつかまらない。
- ・無線がつながりにくい。流しのタクシーもない。
- ・タクシー会社に電話してもつながらない。タクシー代が高い。
- ・タクシーに電話してもつながらない。運賃が高い。

※対象者：路線バスを「利用していない」と回答した方
資料：市民アンケート（65歳以上の回答）

■路線バスを利用しない理由



- ・ 公共交通空白地域に居住する65歳以上で運転免許を保有していない人は436人と試算され、5地区で2番目に多い。
- ・ 新たな交通サービスに望む機能は、自宅近くまで来てくれる、市内を1周する、電話予約ができるなど、多様な意見がみられた。
- ・ 宜野湾市都市計画マスタープランの地域別構想において、新たな交通サービスの導入を検討することが記載されている。

新たな交通サービスへのニーズ

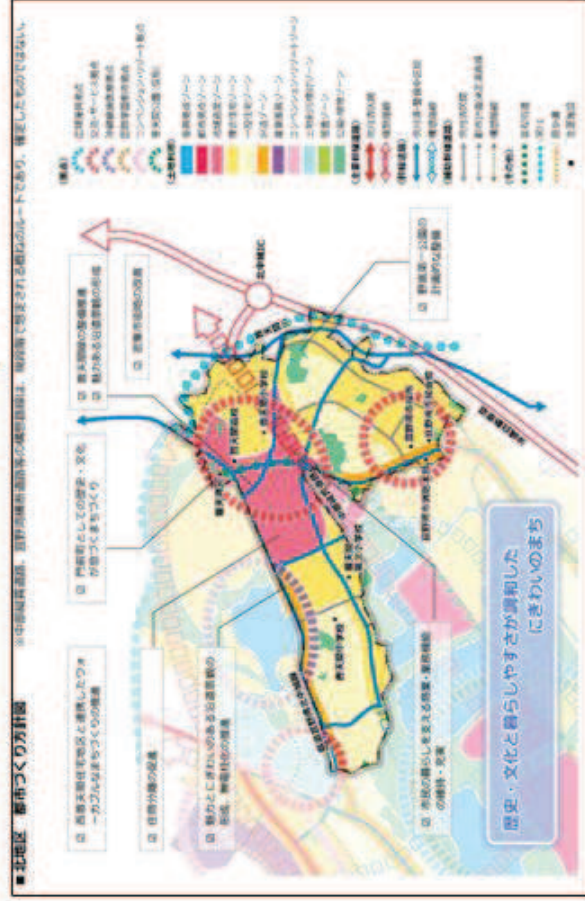
公共交通空白地域に居住する65歳以上で
運転免許を保有していない人（試算）

436人

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)

都市計画マスタープラン（地域別構想）



■新たな交通サービスに望む機能
(自治会アンケート結果)

- ・ 自宅近くまで来てくれる。
- ・ 電話予約ができる。
- ・ 安く利用できる。
- ・ 各公共施設のネットワーク（つながり）がスムーズで利用し易い。
- ・ 目的がなくても乗って楽しめるルートがある（宜野湾めぐりができる）。
- ・ 高速でなくとも路線バスでバス停なしにどこからでも乗れるしどこでも降りられる市内のルートがあるとうよい。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ グリスロ、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
- ・ 区内をまわるサービス

▼交通に関連する記載（ 新たな交通サービスに関する記述）

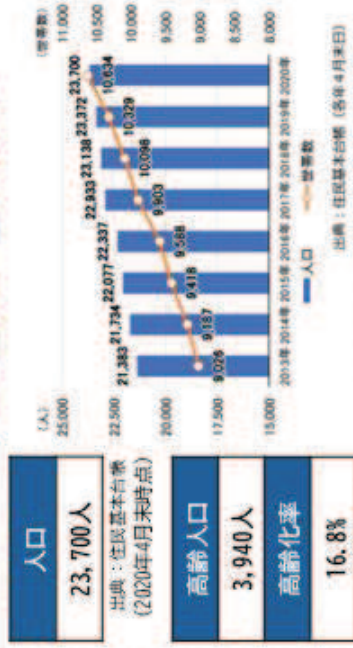
《交通環境の改善》

- 本地区においては、生活道路に通過車両が流入するなど、交通安全上の課題がみられることから、関係機関との協議・連携を図りながら必要な安全対策を講じます。
- 誰もが円滑に移動することのできるよう、高齢者や障がい者等の移動を支える交通システムの導入可能性及び交通環境の改善について検討するとともに、中部縦貫道路の整備など、普天間飛行場の跡地利用に伴う新たな交通基盤を活かし、利便性の高い公共交通網を構築します。
- 回遊性向上や観光支援、慢性的な交通渋滞の改善に向けて、シェアサイクルの推進や自転車レーンの整備検討など、自転車の利用促進に向けた環境改善に取り組みます。

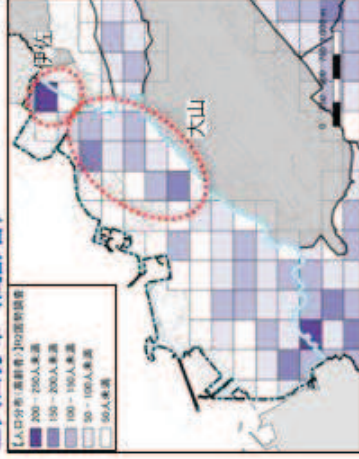
地区別 地域特性分析《西地区》（宇地泊区、真志喜区、大山区、伊佐区）

基礎データ

■地区別人口・世帯数の推移



■人口分布 (高齢者)



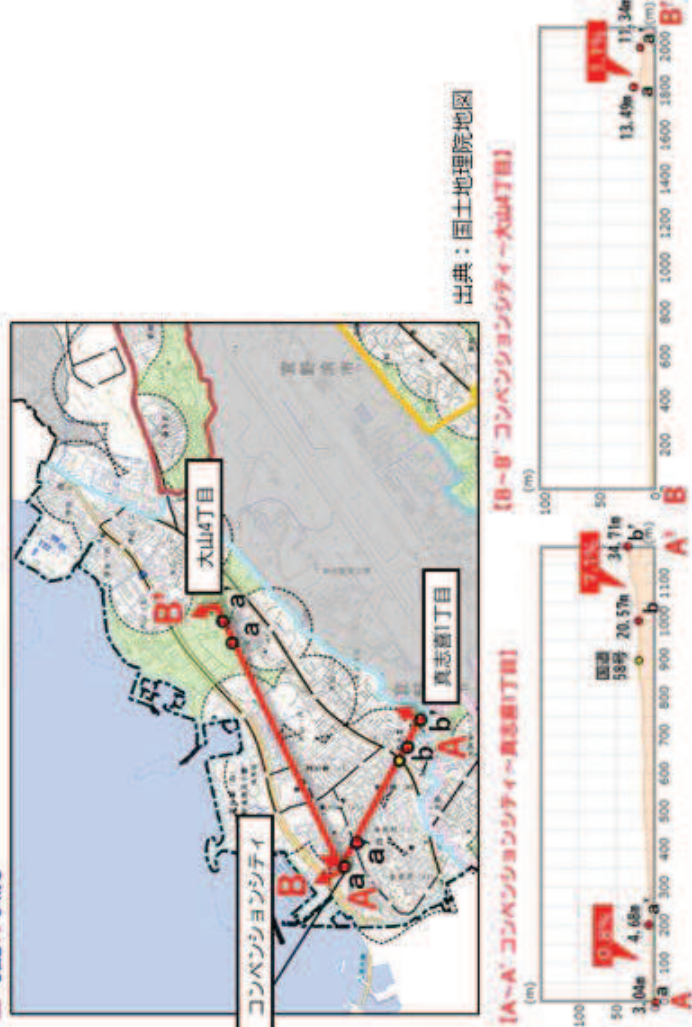
- 西地区の2020年4月末の人口は23,700人である。人口は増加傾向で推移している。
- 高齢人口は3,940人、高齢化率は16.8%となっている。
- 高齢者は、伊佐・大山区に比較的多く分布している。
- 商業施設は19施設あり、スーパーもコンビニも多く存在している。医療施設も複数の診療科がある。面的に立地しており充足している。
- 地区内は真志喜付近の高低差が大きく坂道がある。

■施設立地状況 (商業施設・医療施設)

商業施設：19施設 (うちコンビニ 11施設)
医療施設：30施設



■勾配の状況



基礎データ

- ・買物、通院ともに95%以上が地区内で済ませている。買物時も、通院時もほぼら自家用車を利用していて、公共交通の利用は少ない。
- ・月に数回以上、路線バスを利用している人は14.6%、タクシーを利用している人は13.6%である。
- ・平日、土曜、日祝ともに、概ね地区内で移動が完結している。
- ・路線バスは、国道58号に平日434本/日、国道58号宜野湾Bに平日40本/日が運行している。

■買物、通院の外出方向

	北地区	南地区	西地区	東地区	計
買物時 (n=218)	3%	96%	0%	0%	100%
通院時 (n=75)	1%	95%	4%	0%	100%

資料：R4市民アンケート

■公共交通の利用状況

※利用頻度を「週3日以上」「週3～4日程度」「週に1～2日程度」「月に数回程度」と回答した人を「利用している」として集計

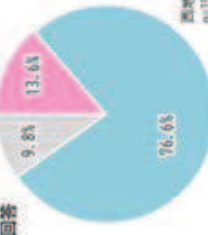
<路線バス>

- ・利用している
- ・利用していない
- ・無回答



<タクシー>

- ・利用している
- ・利用していない
- ・無回答



資料：R4市民アンケート

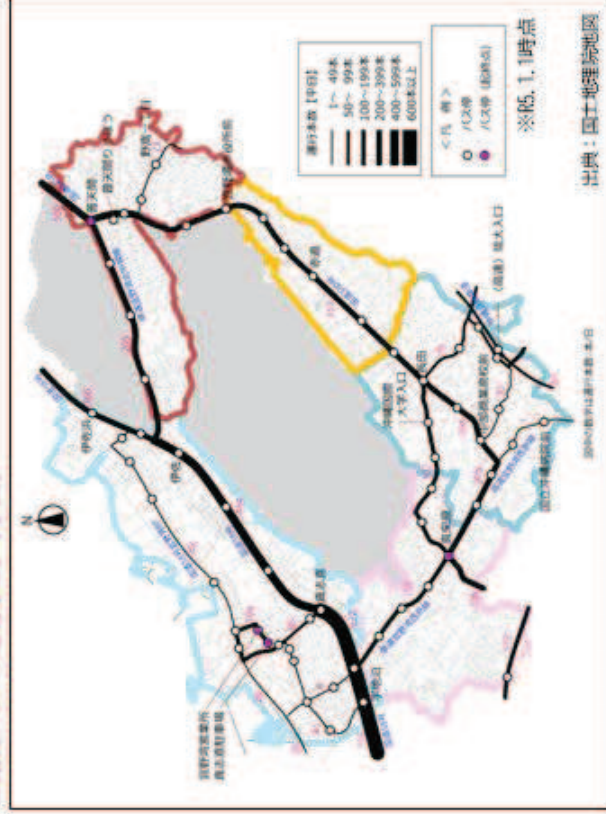
■買物時・通院時の交通手段



- ・車 (自分で運転)
- ・車 (家族等の送迎)
- ・車 (団体の送迎)
- ・路線バス
- ・コミュニティバス等
- ・モノレール
- ・タクシー
- ・原付
- ・徒歩・自転車
- ・その他
- ・無回答

資料：R4市民アンケート

■路線バスの運行状況 (平日)



出典：国土地理院地図

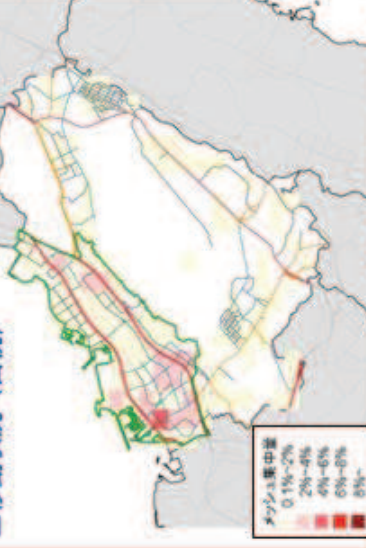
■移動状況 (平日)



■移動状況 (土曜)



■移動状況 (日祝)

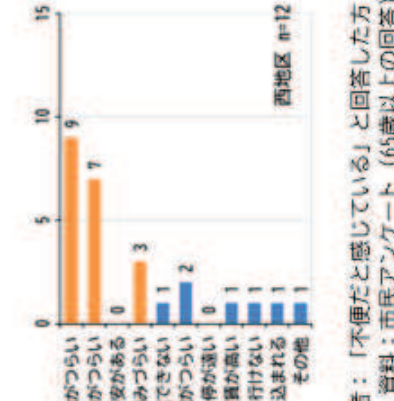
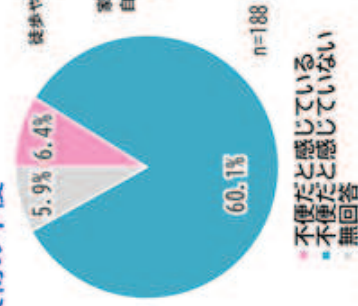


出典：宜野湾市都市交通実態調査業務委託

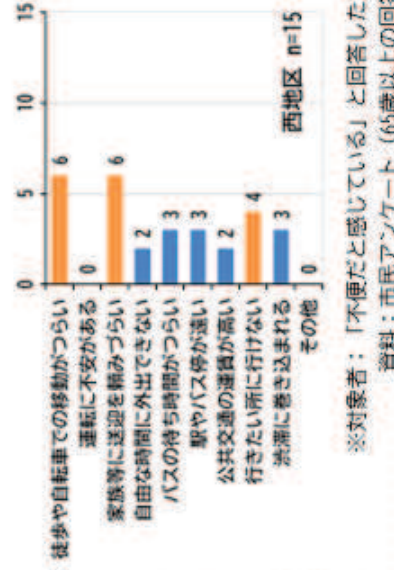
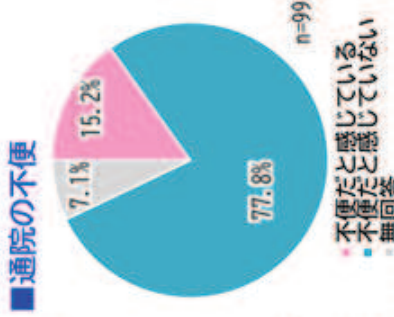
- ・高齢者の移動の困りごとをみると、買物は6.4%が不便を感じており、「徒歩や自転車での移動がづらい」「荷物を運ぶのがづらい」の回答が多い。通院は15.2%が不便を感じており、「徒歩や自転車での移動がづらい」「家族等に送迎を頼みづらい」の回答が多い。
- ・公共交通空白地域の面積は0.66km²、公共交通空白地域に居住する人口は1,228人である。路線バスを利用しない理由は、「便数が少ない」「目的地まで時間がかかる」の意見が多い。路線バス、タクシーともに、自治会アンケートでは「利用していない」の意見も多くみられた。

移動の困りごと

■買物の不便



※対象者：「不便だと感じている」と回答した方
資料：市民アンケート（65歳以上の回答）



※対象者：「不便だと感じている」と回答した方
資料：市民アンケート（65歳以上の回答）

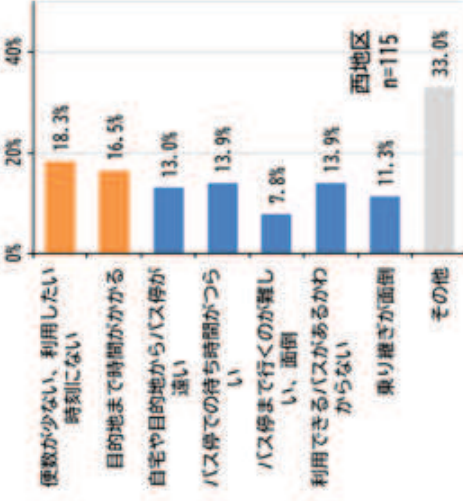
現状の公共交通への困りごと

■公共交通空白地域の状況

公共交通空白地域の面積	公共交通空白地域に居住する人口
0.66km ²	1,228人



■路線バスを利用しない理由



※対象者：路線バスを「利用していない」と回答した方
資料：市民アンケート（65歳以上の回答）

■既存公共交通に感じている不便なこと（自治会アンケート結果）

<路線バスに感じている不便さ>

- ・利用していない（多数）
- ・タイミングがあえば利用している
- ・特に不便はない
- ・9時以降の本数が少なすぎる
- ・便数が少ない、バス停まで遠い、身体的につらい

<タクシーに感じている不便さ>

- ・利用していない（多数）
- ・運賃が高い（複数）
- ・自宅用車を利用している（複数）
- ・待ち時間が長い
- ・利用したいがタクシーが少ない
- ・タイミングがあえば利用している
- ・サワナの帰りに利用
- ・手荷物がある時、買物の帰りに利用

- ・ 公共交通空白地域に居住する65歳以上で運転免許を保有していない人は、90人と試算される。
- ・ 新たな交通サービスに望む機能は、電話予約ができる、コミュニティバスなど、多様な意見がみられた。
- ・ 宜野湾市都市計画マスタープランの地域別構想における交通に関連する記載は、交通渋滞緩和や観光客の回遊性向上に資するものを中心となっている。

新たな交通サービスへのニーズ

公共交通空白地域に居住する65歳以上で
運転免許を保有していない人（試算）

90人

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

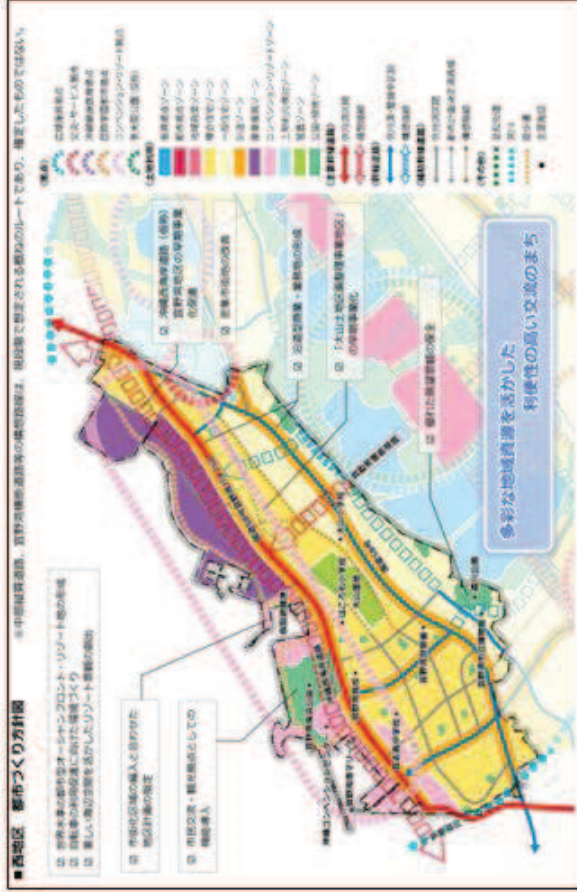
※免許保有率はR2.7時点（出典：県警資料、R2国勢調査）

■新たな交通サービスに望む機能 （自治会アンケート結果）

- ・ 無料にしてほしい
- ・ 自宅近くまで来てくれて、スーパーや病院等に連れていてくれる
- ・ コミュニティバス
- ・ 一律の料金
- ・ 小中学生用
- ・ 電話予約

- ・ 自宅近くまで来てくれるサービス、待ち時間が20分以内
- ・ 定期コミュニティバス
- ・ 将来的には「自宅近くまで来てくれるサービス」「待ち時間が20分以内」「電話予約ができる」といった機能があるといいが、待ち時間は早い方がいい

都市計画マスタープラン（地域別構想）



▼交通に関連する記載

【利便性と魅力の向上に資する道路整備】

- 地域住民や観光客の利便性の向上に寄与する商業・業務地の形成に向けて、国道 58 号や国道 58 号宜野湾バイパス沿道における沿道型商業・業務施設の誘導を図ります。
- 宜野湾横断道路は、大山は地区直道整理事業や最速飛行場跡地利用との連携を図りながら、西側区間におけるルートの検討と円滑な整備を促進します。
- 幹線道路の交通渋滞の緩和や、西海岸エリアと周辺地域とのアクセス向上に向けて、都市計画道路の計画的な整備や延伸等について検討します。特に、中部縦貫道路や国道 58 号を補完する道路として、大瀬名真志道路の延伸について検討します。
- 都市計画の変更により土地区画整理事業地区外となった伊佐地区では、道路事業による基盤整備を推進しながら、生活環境の改善を図ります。
- 北谷町及び浦添市も含めたコンベンション・リゾート拠点一帯の回遊性を高めるため、プロムナードの整備やシェアサイクルの推進など、自転車の利用促進に向けた環境づくりに取り組めます。
- 中南部地域における広域道路網の形成や西海岸エリアの流通緩和を図るため、「沖縄西海岸道路（仮称）宜野湾地区」の早期事業化を促進します。事業化にあたっては、関係機関との連携を図り、インターチェンジの設置など本地区へのアクセス向上にも繋がる整備のあり方を検討します。
- （仮称）真栄原真志道路のうち、国道 58 号と大瀬名真志道路を繋ぐ区間については、早期事業化を目指します。
- 国道 58 号宜野湾バイパスは、関係機関との連携により渋滞対策を促進します。また、大瀬名交差点や伊佐交差点周辺の渋滞対策についても検討します。

交通渋滞緩和や観光客の回遊性向上に資するものを中心に記載されている。

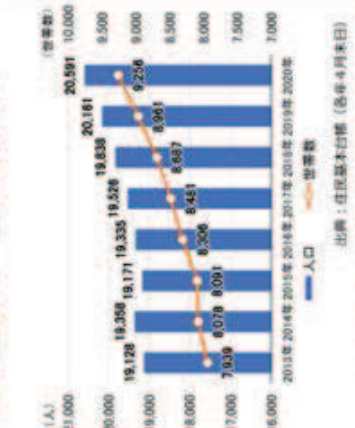
地区別 地域特性分析《南地区》

(真栄原区、嘉数区、上大謝名区、大謝名区、嘉数ハイツ、大謝名団地)

基礎データ

人口
20,591人
出典：住民基本台帳 (2020年4月末時点)
高齢人口
4,412人
高齢化率
21.5%
出典：国勢調査

地区別人口・世帯数の推移

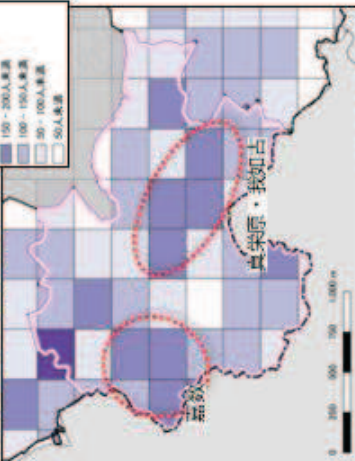


出典：宜野湾市都市計画マスタープラン

施設立地状況 (商業施設・医療施設)



人口分布 (高齢者)



資料：国勢調査

- 南地区の2020年4月末の人口は20,591人である。人口は増加傾向で推移している。
- 高齢人口は4,412人である。高齢化率は21.5%であり、超高齢化社会の基準とされている21.0%を超えている。
- 高齢者は、嘉数、真栄原・我如古に多く分布している。
- 商業施設は8施設あるものの、スーパーは2施設のみであり、他地区と比較して少ない。医療施設は複数の診療科がある。商業施設・医療施設ともに県道宜野湾西原線沿線及び以北に立地している。一方で、県道以南は施設の高低差が非常に大きく、急な勾配が特徴である。
- 地区内は施設の高低差が非常に大きく、急な勾配が特徴である。

勾配の状況



基礎データ

- ・買物は約半数が区内ですませており、次いで西地区への移動が多くみられる。通院も同様の傾向である。買物時も、通院時もつばら自家用車を利用して、公共交通の利用は少ない。
- ・月に数回以上、路線バスを利用している人は16.4%、タクシーを利用している人は22.5%である。
- ・平日、土曜、日祝ともに、概ね地区内と西地区で移動が完結している。
- ・路線バスは、県道宜野湾西原線に平日152本/日が運行している。

■買物、通院の外出方向

	北地区	南地区	西地区	東地区	計
買物時 (n=150)	7%	37%	48%	6%	100%
通院時 (n=178)	1%	29%	56%	5%	100%

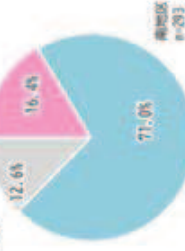
資料：R4市民アンケート

■公共交通の利用状況

※利用頻度を「週日以上」「週に3～4日程度」「週に1～2日程度」「月に数回程度」と回答した人を「利用している」として集計

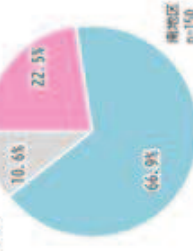
<路線バス>

利用している 71.0%
利用していない 12.6%
無回答 16.4%



<タクシー>

利用している 64.9%
利用していない 10.6%
無回答 22.5%

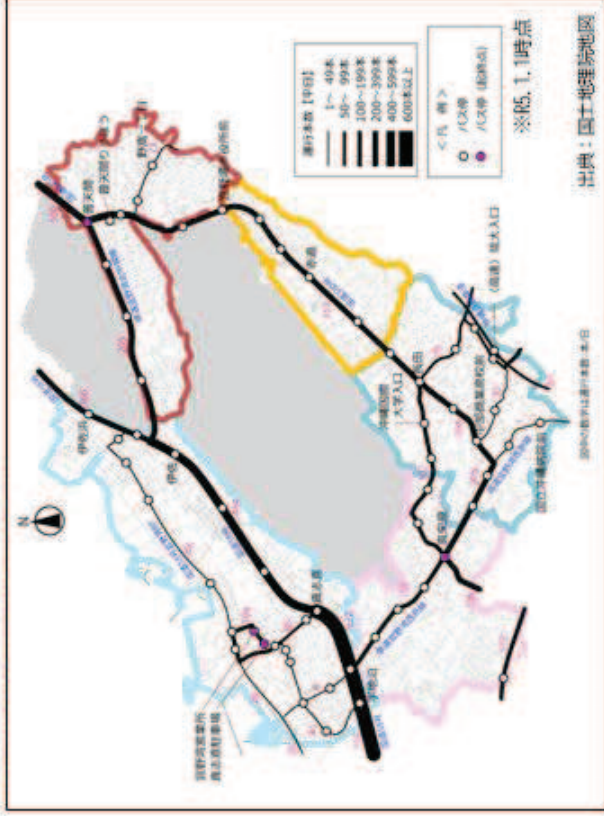


資料：R4市民アンケート

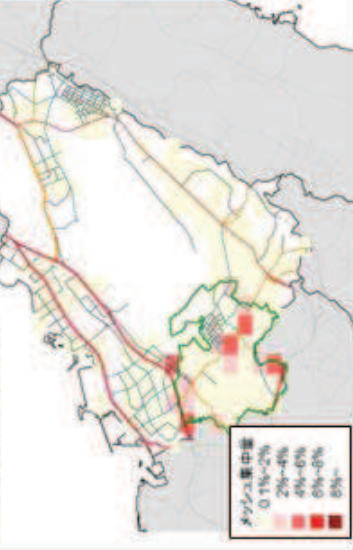
■買物時・通院時の交通手段



■路線バスの運行状況（平日）



■移動状況（平日）



■移動状況（土曜）



■移動状況（日祝）

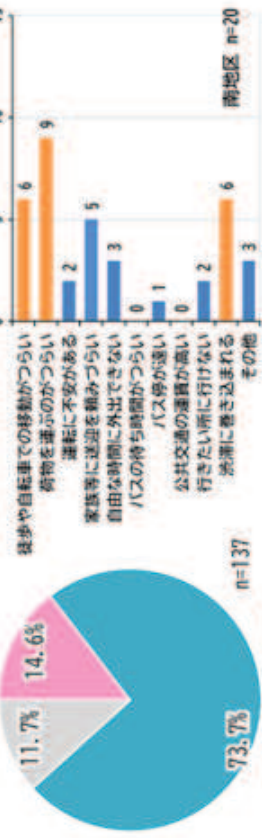


出典：宜野湾市都市交通実態調査業務委託

- ・高齢者の移動の困りごとをみると、買物は14.6%が不便を感じており、「荷物を運ぶのがつらい」「徒歩や自転車での移動がづらい」「渋滞に巻き込まれる」の回答が多い。通院は16.8%が不便を感じており、「家族等に送迎を頼みづらい」「徒歩や自転車での移動がづらい」「渋滞に巻き込まれる」の回答が多い。
- ・公共交通空白地域の面積は1.04km²、公共交通空白地域に居住する人口は6,470人である。路線バスを利用しない理由は、市民アンケート・自治会アンケートともに「バス停が遠い」の意見が多くみられる。タクシーについては、運賃が高い、タクシーがつかまらないといった意見が多くみられる。

移動の困りごと

■買物の不便



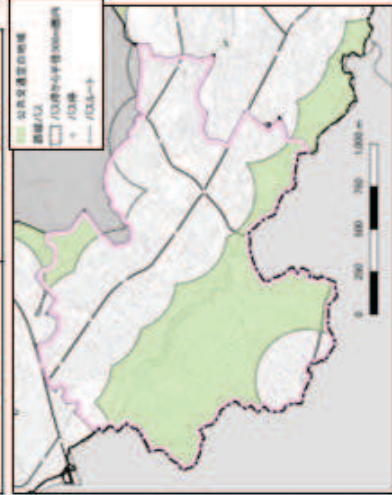
※対象者：「不便だと感じている」と回答した方
資料：市民アンケート (65歳以上の回答)

※対象者：「不便だと感じている」と回答した方
資料：市民アンケート (65歳以上の回答)

現状の公共交通への困りごと

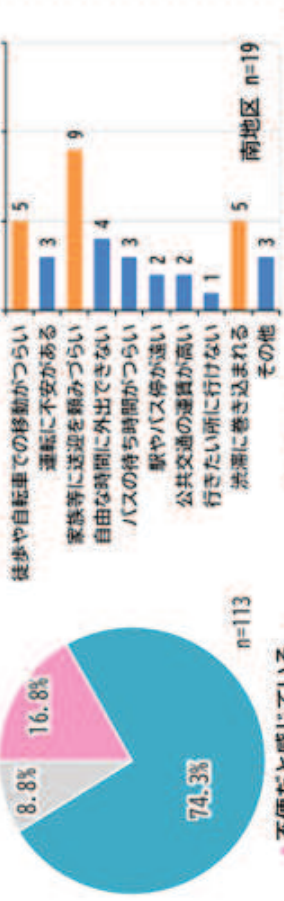
■公共交通空白地域の状況

公共交通空白地域の面積	公共交通空白地域に居住する人口
1.04km ²	6,470人



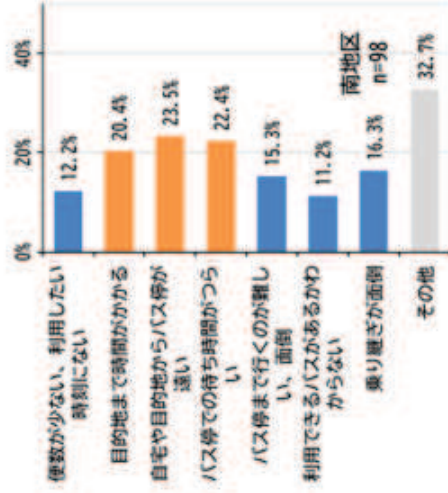
※対象者：路線バスを「利用していない」と回答した方
資料：市民アンケート (65歳以上の回答)

■通院の不便



※対象者：「不便だと感じている」と回答した方
資料：市民アンケート (65歳以上の回答)

■路線バスを利用しない理由



※対象者：路線バスを「利用していない」と回答した方
資料：市民アンケート (65歳以上の回答)

■既存公共交通に感じている不便なこと (自治会アンケート結果)

<路線バスに感じている不便さ>

- ・バス停まで遠い (多数)
- ・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)
- ・もっとたくさんバスの回ってほしい。 (便数)
- ・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。
- ・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。

<タクシーに感じている不便さ>

- ・運賃が高い (多数)
- ・近くのタクシー会社は流していない。
- ・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。
- ・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
- ・近距離だと気をつかう

- ・ 公共交通空白地域に居住する65歳以上で運転免許を保有していない人は、550人と試算される。
- ・ 新たな交通サービスに望む機能は、自宅近くまで来てくれる、市内線、利用したいときにすぐ利用できるサービスなど、多様な意見がみられた。
- ・ 宜野湾市都市計画マスタープランの地域別構想において、新たな交通サービスの導入を検討することが記載されている。

新たな交通サービスへのニーズ

公共交通空白地域に居住する65歳以上で
運転免許を保有していない人（試算）

550人

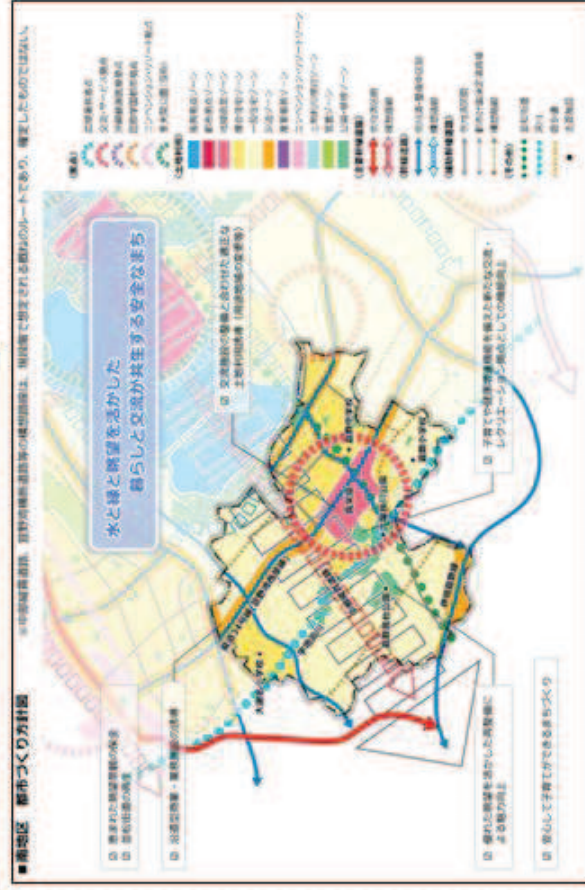
試算の方法：人口（65歳以上）×非免許保有率（33.7%）

※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)

■新たな交通サービスに望む機能
(自治会アンケート結果)

- ・ 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。
- ・ 市内線があるとよい。県道34号から市役所や真栄原へいくバスが中々こない。
- ・ 予約できたら良い
- ・ 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
- ・ コミュニティバスのようなものがあるとよい

都市計画マスタープラン（地域別構想）



▼交通に関連する記載（ 新たな交通サービスに関する記載）

《にぎわいを支える交通環境の整備・改善》

- 普天間飛行場の跡地利用に伴い整備が予定されている中部縦貫道路については、新たな拠点形成や人・モノの移動を支える本市の新たな骨格道路として、関係機関との連携、協議のもと、円滑な整備を促進します。
- 県道 34 号線（宜野湾西原線）は、慣性的な交通渋滞を解消するために道路改良を促進します。また、県道 34 号線（宜野湾西原線）を補完し、本地区の新たな幹線道路となる（仮称）都市計画道路員宋原貫志喜線は、整備手法について検討します。
- 嘉数や大謝名地区では、東西方向を繋ぐ道路が不足していることから、地区の交通処理の改善に資する道路整備について検討します。
- 嘉数地区など路線バスの利用が困難な地区が残されていることから、コミュニティバス、デマンド型タクシーなど、高齢者等の移動を支える新たな交通システムの導入可能性について検討します。



国道 34 号線 (直野湾西原線)

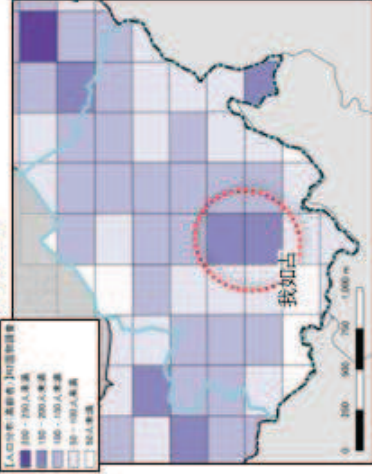
地区別 地域特性分析《国際学園都市地区》（宜野湾区、長田区、我如古区）

基礎データ

■地区別人口・世帯数の推移



■人口分布（高齢者）



- ・ 国際学園都市地区の2020年4月末の人口は24,653人である。人口は、増加傾向で推移している。
- ・ 高齢人口は4,125人、高齢化率は15.6%である。
- ・ 高齢者は、我如古に比較的多く分布している。
- ・ 商業施設は14施設あり、スーパーもコンビニも複数ある。医療施設も複数の診療科がある。国道330号や県道宜野湾西原線のほか、地区内を横断する県道32号線沿線にも立地しているため面的に充足している。
- ・ 地区内は我如古・長田付近の高低差が大きく、坂道がある。

■施設立地状況（商業施設・医療施設）

商業施設：14施設（うちコンビニストア7 11施設）
医療施設：20施設



出典：市提供資料・国土数値情報 医療機関データ（R2年度版）

■勾配の状況



出典：国土地理院地図



基礎データ

- ・買物は約半数が地区内、次いで南地区への移動が多い。通院は地区内・南地区に加えて東地区への移動も多い。買物時・通院時ともほぼら家用車を利用して、公共交通の利用は少ない。
- ・平日、土曜、日祝ともに、概ね地区内で移動が完結している。
- ・月に数回以上、路線バスを利用している人は14.6%、タクシーを利用している人は15.3%である。
- ・路線バスは、国道330号に平日304本/日、県道宜野湾西原線に平日276本/日が運行している。

■買物、通院の外出方向

	北地区	南地区	東地区	西地区	計
買物時 (n=202)	4%	8%	32%	53%	100%
通院時 (n=97)	2%	10%	26%	40%	100%

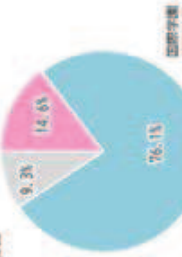
資料：R4市民アンケート

■公共交通の利用状況

※利用頻度を「週日以上」「週に3～4日程度」「週に1～2日程度」「月に数回程度」と回答した人を「利用している」として集計

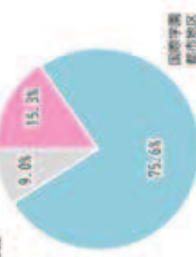
<路線バス>

利用している 14.6%
利用していない 9.3%
無回答 76.1%



<タクシー>

利用している 15.3%
利用していない 9.0%
無回答 75.6%

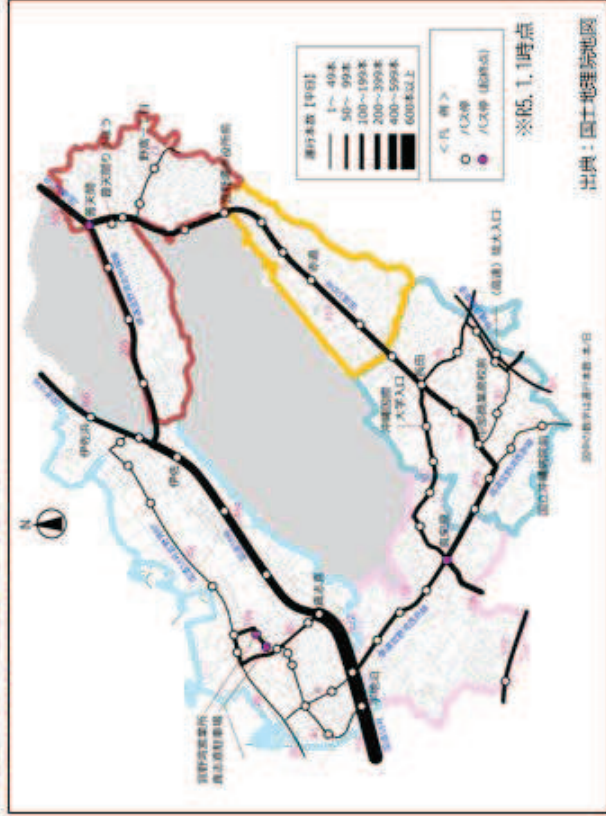


資料：R4市民アンケート

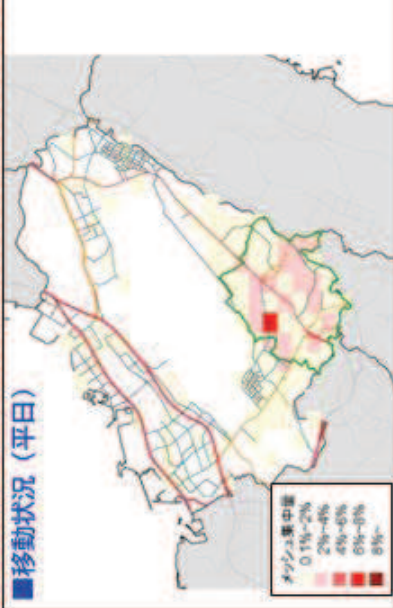
■買物時・通院時の交通手段



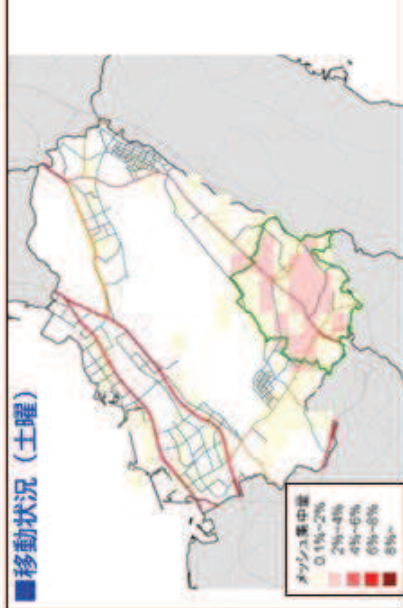
■路線バスの運行状況（平日）



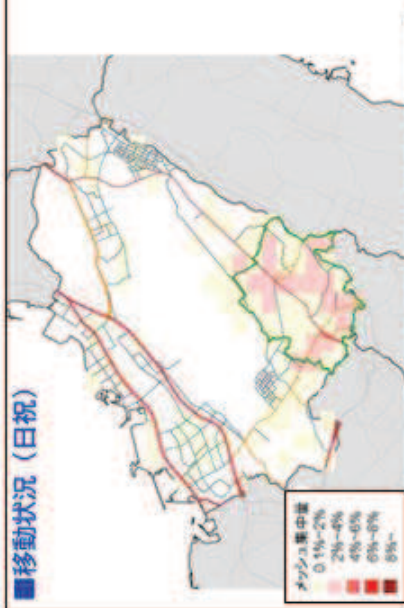
■移動状況（平日）



■移動状況（土曜）



■移動状況（日祝）

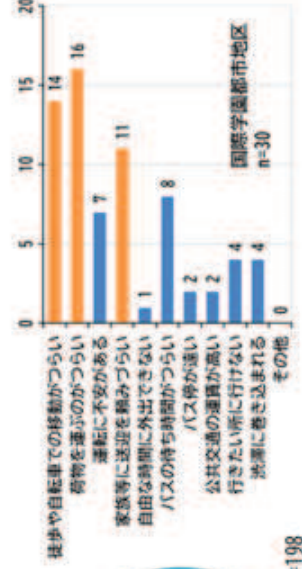
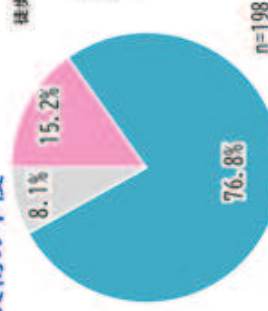


出典：宜野湾市都市交通実態調査委託

- ・高齢者の移動の困りごとをみると、買物は15.2%が不便を感じており、「荷物を運ぶのがつらい」「徒歩や自転車での移動がづらい」「家族等に送迎を頼みづらい」の回答が多い。通院は16.0%が不便を感じており、「家族等に送迎を頼みづらい」「徒歩や自転車での移動がづらい」の回答が多い。
- ・公共交通空白地域の面積は0.45km²、公共交通空白地域に居住する人口は3,025人である。路線バスを利用しない理由は、「目的地まで時間がかかる」「便数が少ない、利用したい時刻にない」が多かった。自治体アンケートでは、路線バス、タクシーともに「利用していない」の回答だった。

移動の困りごと

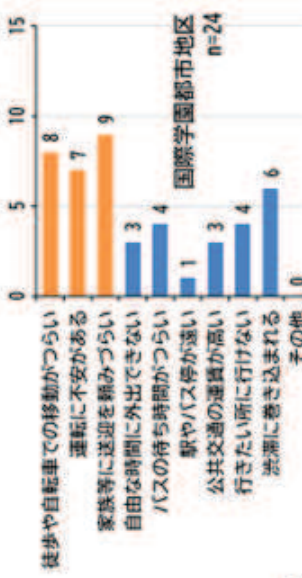
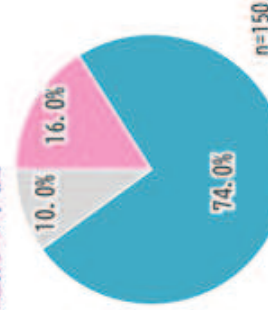
■買物の不便



※対象者：「不便だと感じている」と回答した方
資料：市民アンケート（65歳以上の回答）

※対象者：「不便だと感じている」と回答した方
資料：市民アンケート（65歳以上の回答）

■通院の不便



※対象者：「不便だと感じている」と回答した方
資料：市民アンケート（65歳以上の回答）

※対象者：「不便だと感じている」と回答した方
資料：市民アンケート（65歳以上の回答）

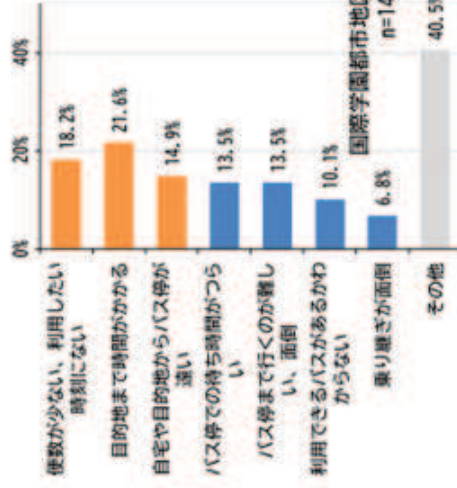
現状の公共交通への困りごと

■公共交通空白地域の状況

公共交通空白地域の面積	0.45km ²
公共交通空白地域に居住する人口	3,025人



■路線バスを利用しない理由



※対象者：路線バスを「利用していない」と回答した方
資料：市民アンケート（65歳以上の回答）

■既存公共交通に感じている不便なこと（自治体アンケート結果）

＜路線バスに感じている不便さ＞ ※地区内の自治会3か所のうち、1か所のみ回答

- ・ 利用していない

＜タクシーに感じている不便さ＞ ※地区内の自治会3か所のうち、1か所のみ回答

- ・ 利用していない

- ・ 公共交通空白地域に居住する65歳以上で運転免許を保有していない人は、172人と試算される。
- ・ 新たな交通サービスに望む機能は、自宅近くまで来てくれるサービス、電話予約ができるが回答されている。
- ・ 宜野湾市都市計画マスタープランの地域別構想における交通に関連する記載は、交通渋滞対策や交通安全対策などが中心となっている。

新たな交通サービスへのニーズ

公共交通空白地域に居住する65歳以上で
運転免許を保有していない人（試算）

172人

試算の方法：人口（65歳以上）×非免許保有率（33.7%）

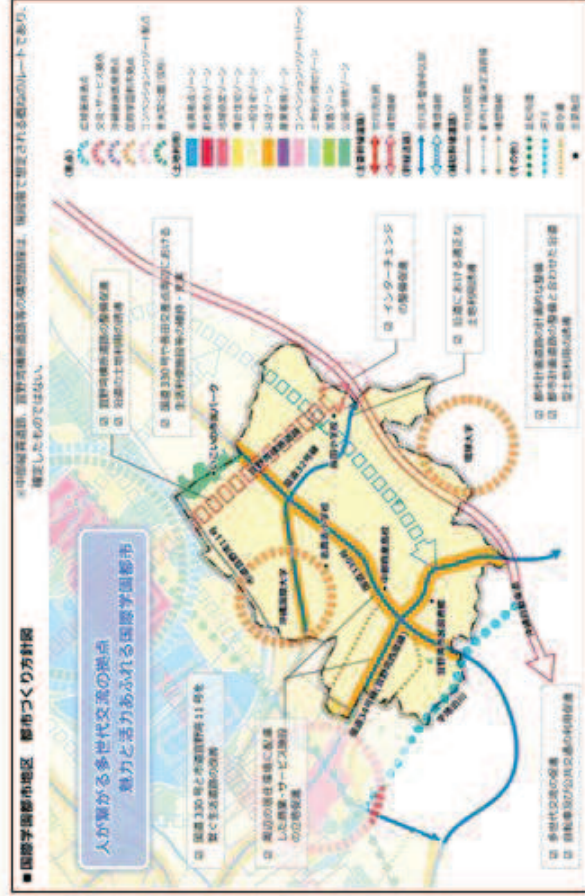
※人口はR2国勢調査の250m人口メッシュより面積按分で算出

※免許保有率はR2.7時点(出典：県警資料、R2国勢調査)

■新たな交通サービスに望む機能
(自治会アンケート結果)

- ・ 自宅近くまで来てくれるサービス
- ・ 電話予約ができる。

都市計画マスタープラン（地域別構想）



▼交通に関連する記載

《安全・安心な道路環境の整備》

- 本地区の中心的な幹線道路となる国道 330 号は、慢性的な交通渋滞がみられることから、道路環境の改善等による交通渋滞対策を促進します。また、国道 330 号と市道等の接合部では、事故防止の観点から道路交通環境のあり方について検討するなど、関係機関との連携等により安全性の確保に努めます。
- 緊急車両の通行を妨げる狭隘道路が多く残されている居住地においては、必要な都市景観の整備を図ります。
- 地区に暮らす子どもたちの安全な通学環境の確保に向けて、ハード・ソフト両面から交通安全や防犯まちづくりの強化に取り組みます。

交通安全対策や交通渋滞対策などが中心に記載されている。

地区別 地域特性分析《東地区》（中原区、愛知区）

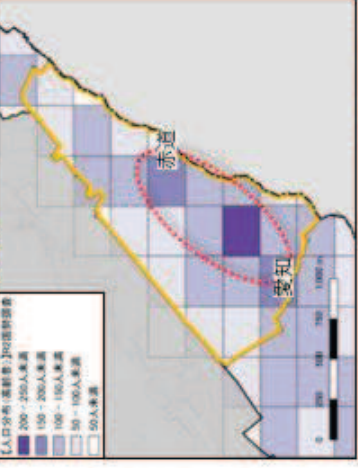
基礎データ

人口
11,903人
出典：住民基本台帳 (2020年4月末時点)
高齢人口
2,514人
高齢化率
22.0%
出典：E2調査報告書

地区別人口・世帯数の推移



人口分布（高齢者）



- 東地区の2020年4月末の人口は11,903人である。人口は概ね横ばいで推移している。
- 高齢人口は2,514人である。高齢化率は22.0%であり、超高齢化社会の基準とされている21.0%を超えている。
- 高齢者は、愛知・赤道に比較的多く分布している。
- 商業施設は7施設あり、スーパーもコンビニも複数ある。医療施設も複数の診療科がある。商業施設・医療施設ともに、主に国道330号沿いに立地しており充足している。
- 地区内は愛知付近の高低差が大きく坂道がある。

施設立地状況（商業施設・医療施設）

商業施設：7施設（うちコンビニエンスストア 3施設）
医療施設：13施設



勾配の状況



基礎データ

- ・買物は自地区内・国際学園都市地区・北地区への移動が多い。通院は自地区内・国際学園都市地区への移動が多い。買物時・通院時ともに自家用車を利用して、公共交通の利用は少ない。
- ・月に数回以上、路線バスを利用している人は17.3%、タクシーを利用している人は17.3%である。
- ・平日、土曜、日祝とともに、概ね地区内と隣接地区境界で移動が完結している。
- ・路線バスは、国道330号に平日312本/日が運行している。

■買物、通院の外方向

	北地区	南地区	国際学園都市地区	東地区	計
買物時 (n=42)	26%	5%	4%	39%	100%
通院時 (n=47)	2%	9%	9%	53%	100%

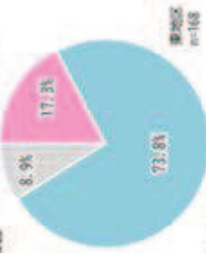
資料：R4市民アンケート

■公共交通の利用状況

※利用頻度を「週5日以上」「週に3～4日程度」「週に1～2日程度」「月に数回程度」と回答した人を「利用している」として集計

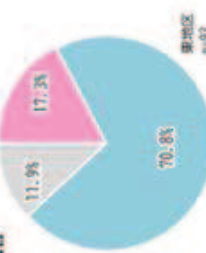
<路線バス>

利用している 利用していない
無回答



<タクシー>

利用している 利用していない
無回答



資料：R4市民アンケート

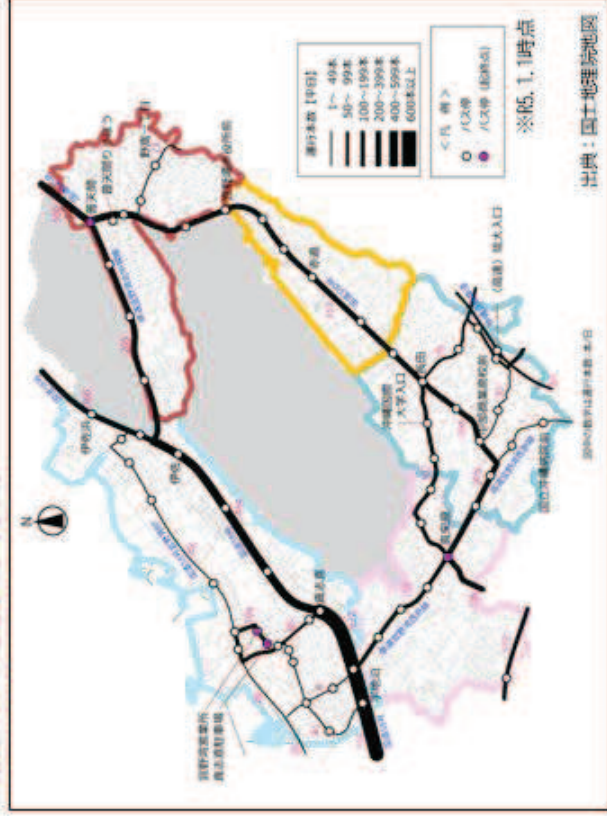
■買物時・通院時の交通手段



車（自分で運転） 車（家族等の送迎） 車（団体の送迎） 路線バス
コミュニティバス等 モノレール タクシー
徒歩・自転車 その他 無回答

資料：R4市民アンケート

■路線バスの運行状況（平日）



出典：国土院地籍地図

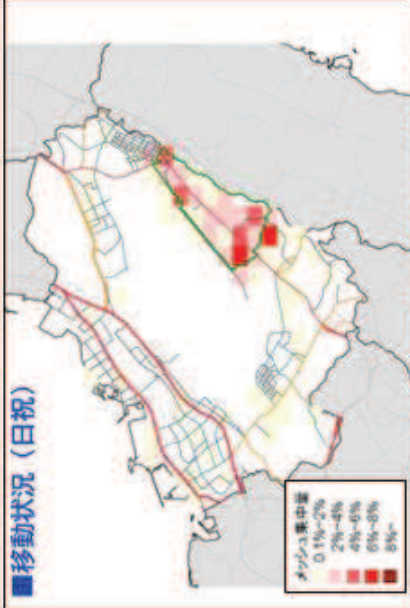
■移動状況（平日）



■移動状況（土曜）



■移動状況（日祝）

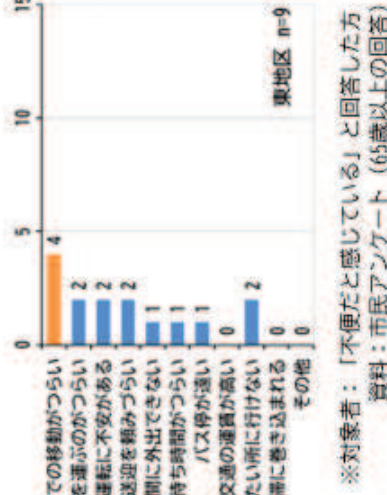
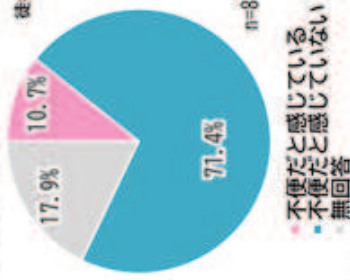


出典：宮野湾市都市交通実態調査委託

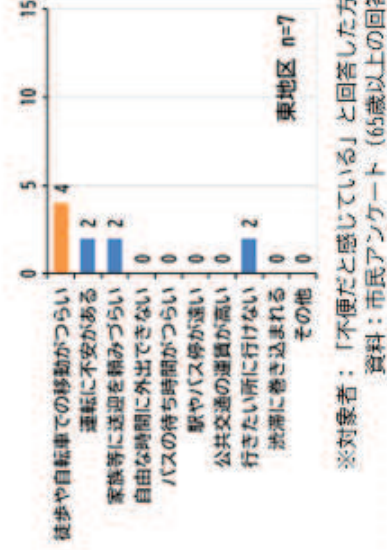
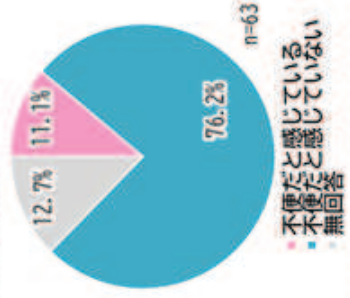
- ・高齢者の移動の困りごとをみると、買物は10.7%が不便を感じており、「徒歩や自転車での移動がづらい」の回答が多い。
- ・公共交通空白地域の面積は0.37km²、公共交通空白地域に居住する人口は2,760人である。路線バスを利用しない理由は、「バス停での待ち時間がつらい」の意見が多くみられる。タクシーについては、料金が安い、台数が少ない、などの意見があった。

移動の困りごと

■買物の不便



■通院の不便



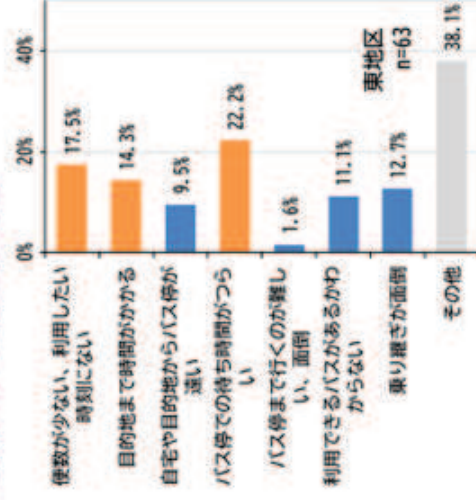
現状の公共交通への困りごと

■公共交通空白地域の状況

公共交通空白地域の面積	公共交通空白地域に居住する人口
0.37km ²	2,760人



■路線バスを利用しない理由



■既存公共交通に感じている不便なこと（自治体アンケート結果）

<路線バスに感じている不便さ>

- ・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。

<タクシーに感じている不便さ>

- ・タクシー料金が安い。
- ・イベントや野球の試合、催し物がある時は、タクシーの予約が来ない。
- ・タクシーの台数が少ない感じがする。

- ・ 公共交通空白地域に居住する65歳以上で運転免許を保有していない人は、209人と試算される。
- ・ 新たな交通サービスに望む機能は、自宅から病院や店までの送迎、市内線、区内路線、路線バスのルート新設など、多様な意見がみられた。
- ・ 宜野湾市都市計画マスタープランの地域別構想において、新たな交通サービスの導入を検討することが記載されている。

新たな交通サービスへのニーズ

公共交通空白地域に居住する65歳以上で
運転免許を保有していない人（試算）

209人

試算の方法：人口（65歳以上）×非免許保有率（33.7%）

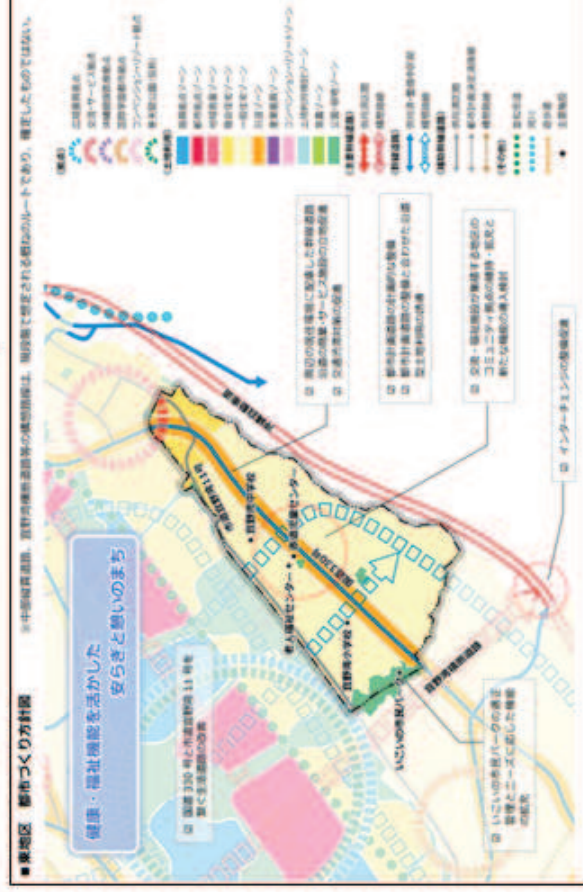
※人口はR2国勢調査の250m人口メッシュより面積按分で算出

※免許保有率はR2.7時点(出典：県警資料、R2国勢調査)

■新たな交通サービスに望む機能
(自治会アンケート結果)

- ・ 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（護国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。
- ・ ミニデイ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。モノレール浦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）。

都市計画マスタープラン（地域別構想）



▼交通に関連する記載（●新たな交通サービスに関する記載）

《どの世代も暮らしやすい環境づくり》

- 健康・福祉のまちづくりに向けて、道路施設のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化を推進し、誰もが安全・安心して利用できる道路環境の形成に努めます。
- 市道野間湾 11 号の整備に伴い生活道路への通過車両の流入増加も懸念されることから、国道 330 号へのアクセス道路となる市道中原 33 号を推進するとともに、子どもたちの安全な通学環境の確保に向けて必要な安全対策を講じます。
- 赤道二丁目や愛知二丁目など路線バスの利用が困難な地区が残されていることから、コミュニティバス、デマンド型タクシーなど、高齢者等の移動を支える新たな交通システムの導入可能性について検討します。
- 様々なサービスを受けることができる暮らしやすい環境づくりに向けて、隣接する北地区や国際学園郡市地区が有する行政機能や文化・学術機能、いこいの市民パークなどの拠点機能とのネットワークを強化しながら、周辺地区との連携による都市機能の充実を図ります。