

宜野湾市地域公共交通計画

公共交通を取り巻く現況整理

1. 地域特性（地域公共交通を取り巻く状況）
2. 移動特性（市民アンケート、高校生アンケート）
3. 市民の移動に関する困りごと、公共交通のあり方に対する意向（市民アンケート、空白地域ヒアリング）
4. 公共交通の現状
5. 関係者の課題認識（主要施設ヒアリング）
6. 宜野湾市のまちづくりの動向

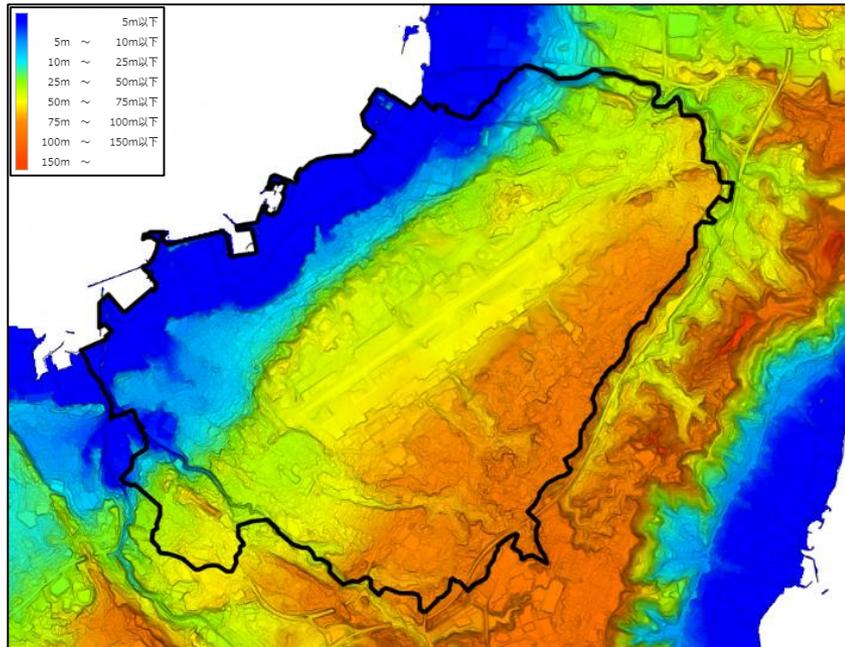
令和5年3月29日(水)

宜野湾市地域公共交通推進協議会

1. 地域特性（地域公共交通を取り巻く状況）

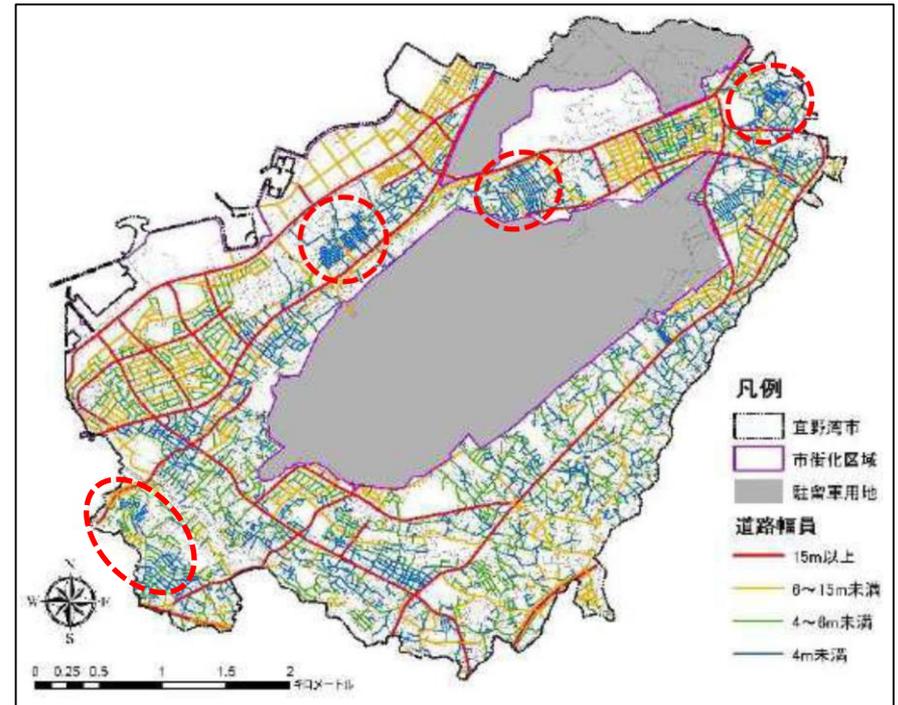
1-1. 地形、土地利用

- 西海岸部は低地（標高0～10m）が広がっていますが、国道58号を境に標高が一気に40m程度上がり、さらに東部に行くにつれて高くなり、国道330号は標高100m程度となります。道路網の骨格を形成する、国道58号、国道330号、県道34号、県道81号は起伏が激しく、坂道となっています。住宅街から幹線道路への生活道路も坂道が非常に多い状況です。
- 喜友名地区、普天間地区、野嵩地区、大山地区、嘉数地区などの一部の市街地は、幅員4m未満の狭隘な道路を中心とした道路網によって構成されています。



資料：地理院地図（国土地理院）

▲ 本市の標高図



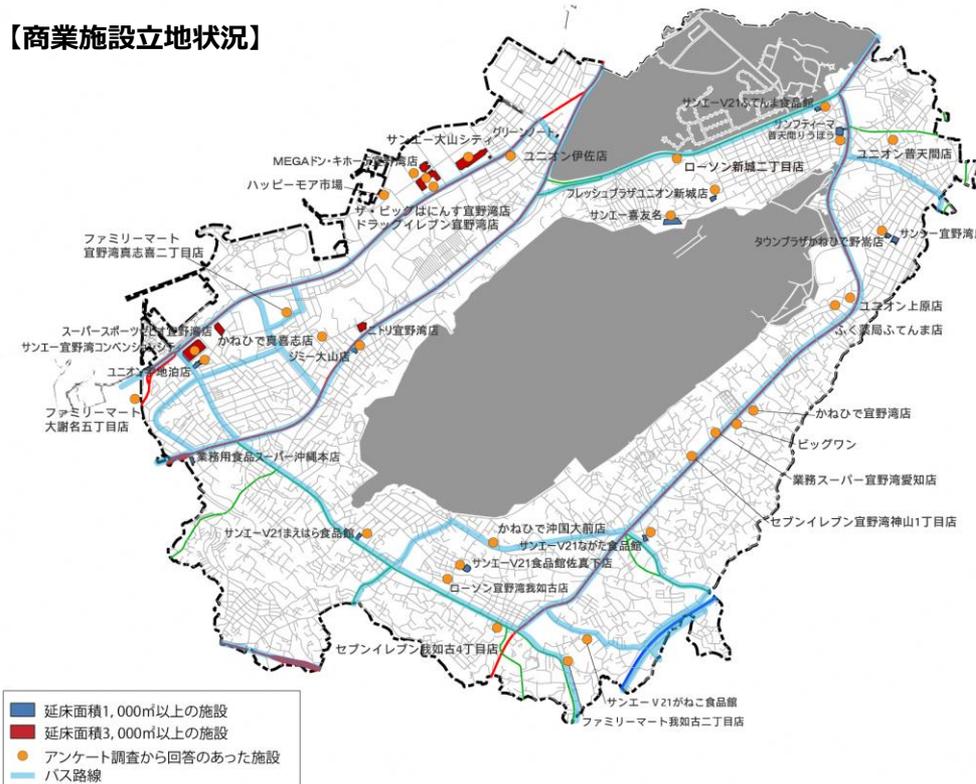
資料：宜野湾市都市計画マスタープラン

▲ 幅員別道路状況図

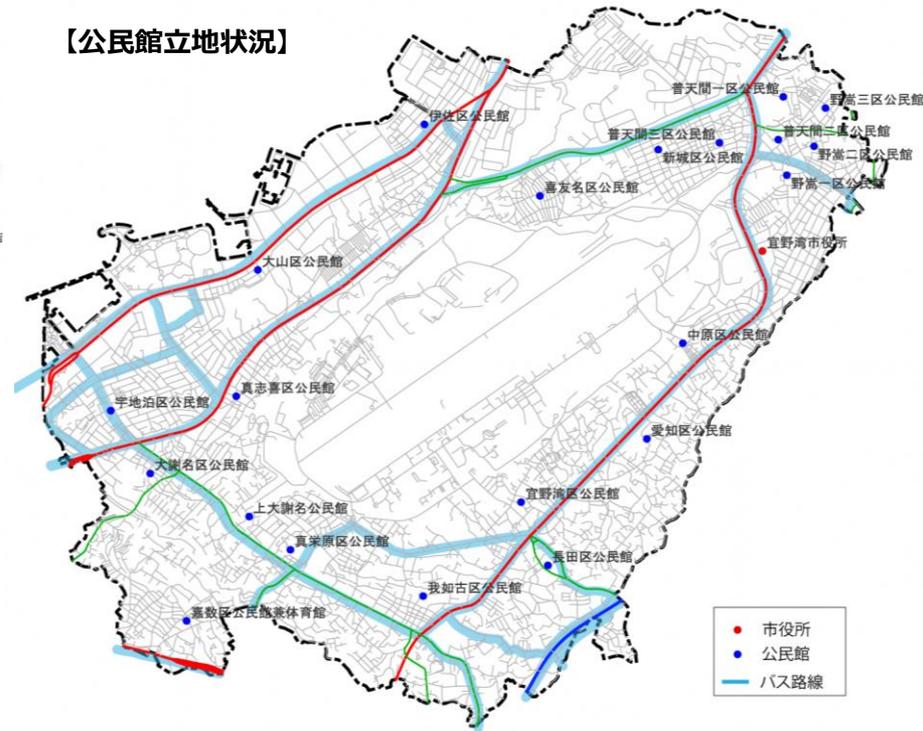
1-1. 地形、土地利用

- 主な外出の目的地となる商業施設は、国道58号、国道330号、県道34号、県道81号、宜野湾バイパスの沿線に多く立地しています。これらの道路には路線バスが運行しており、**道路軸上のバスでの移動は可能な状況です。ただし、住宅街からはこれらの道路まで徒歩等で移動**することになります。
- 公民館は各行政区に1か所設けられています。長田区や大山区などでは、行政区が比較的広いため、**場所によっては公民館への距離が長くなっています。**

【商業施設立地状況】



【公民館立地状況】

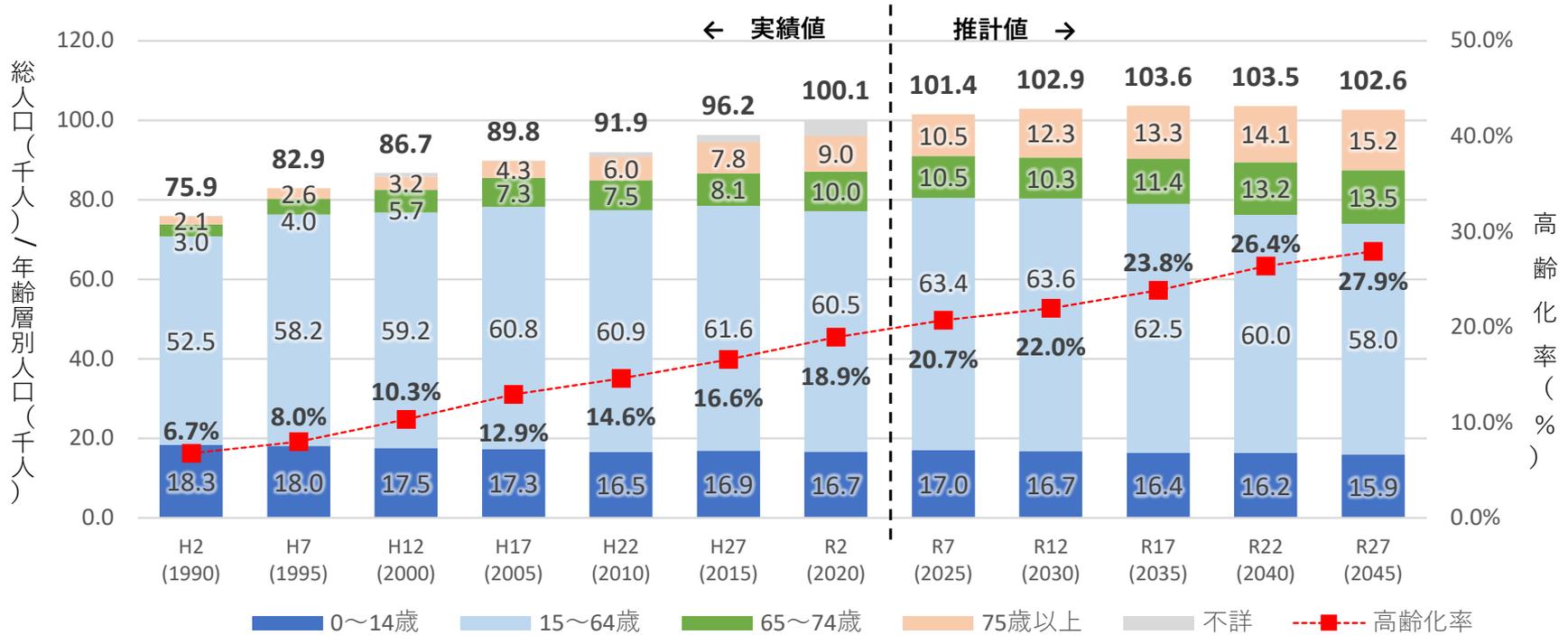


資料：沖縄県都市計画基礎調査（平成29年9月）、国土数値情報

1-2. 人口特性

■ 総人口の推移

- 本市の人口は増加傾向にあり、令和2年（2020年）は約10万人となっています。増加傾向は令和17年（2035年）まで続き、その後減少に転じると推計されていますが、普天間飛行場等の跡地利用の進展に伴って、新たな定住人口の流入も期待されます。
- そうした中、高齢人口が年々増加しており、令和2年（2020年）は1.9万人と20年前の2倍以上になっています。今後も増加が見込まれており、特に75歳以上の後期高齢者は10年後には1.4倍になる（約3千人増）と推計されています。



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」

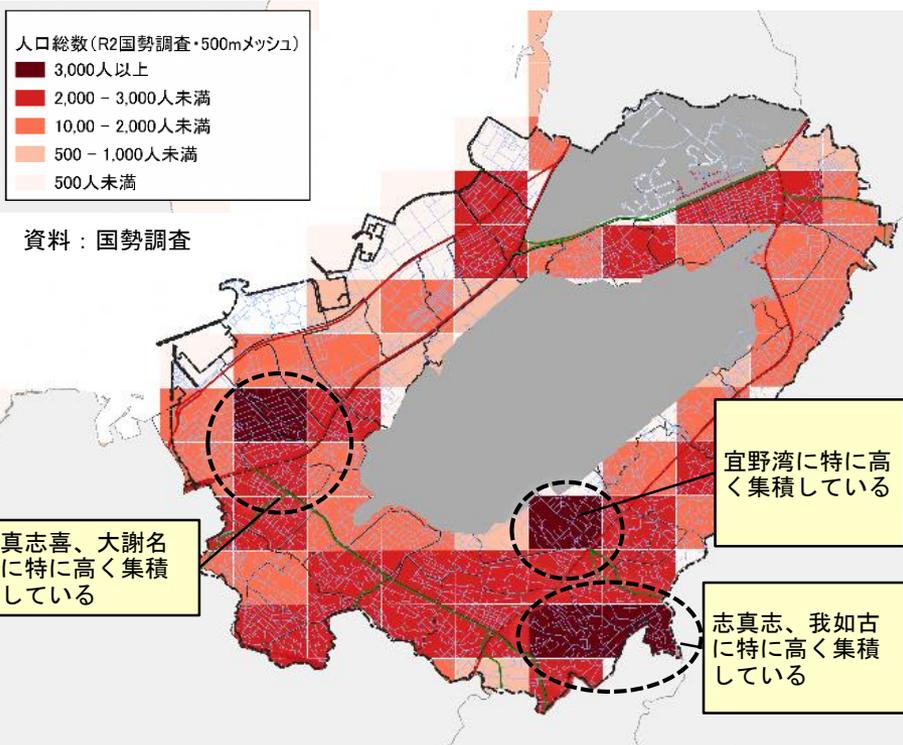
1-2. 人口特性

■ 人口の分布状況

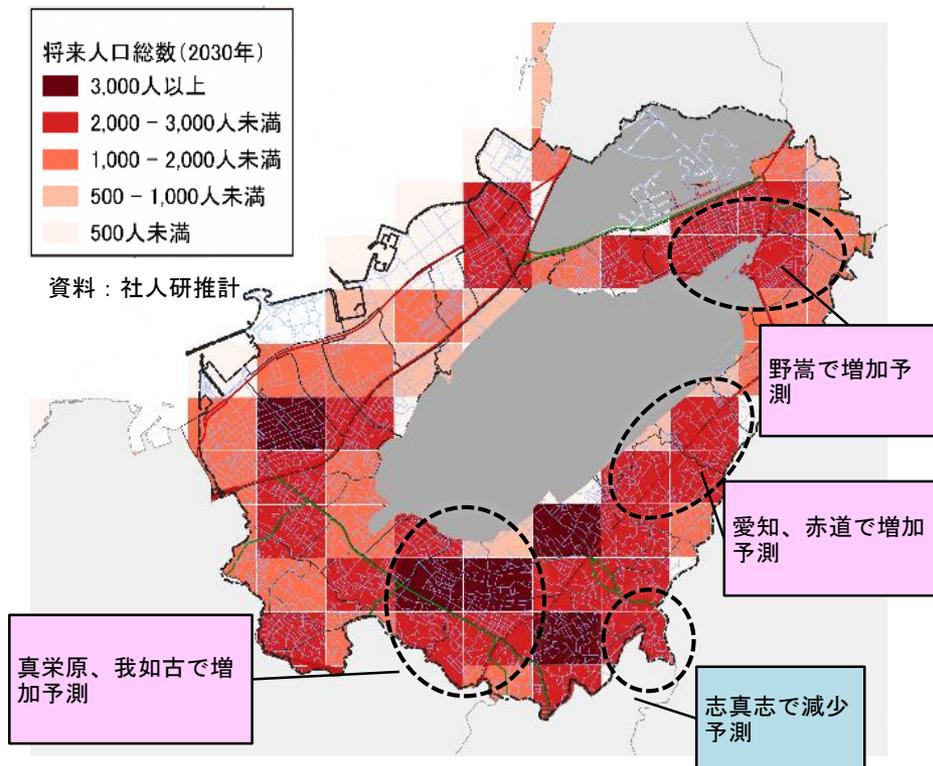
【総人口】

- 大半のメッシュで1,000人以上となっており、人口集中地区（DID：4,000人/km²）に相当する**高密度な地域が全域的に広がっています**。特に、真志喜、大謝名、宜野湾、志真志、我如古は他よりも高く集積しています。10年後は、真栄原や我如古、愛知、赤道、野嵩など市南部や市東部で増加が予測されます。

【総人口の分布状況（R2：500mメッシュ）】



【総人口の分布状況（R12（2030年）：500mメッシュ）】

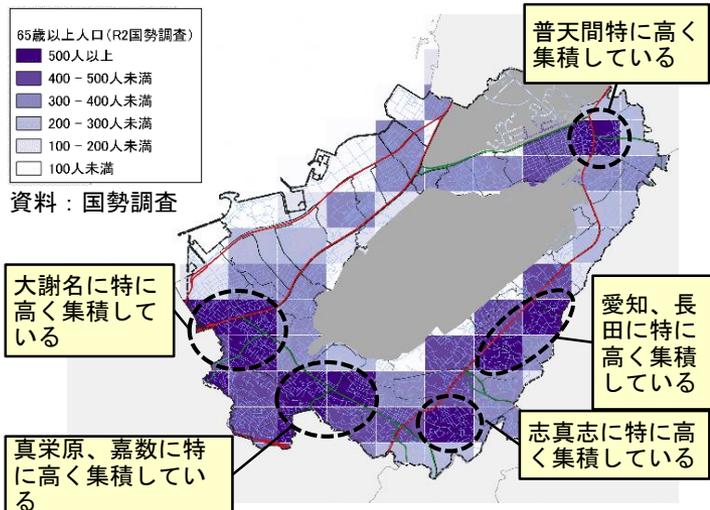


1-2. 人口特性

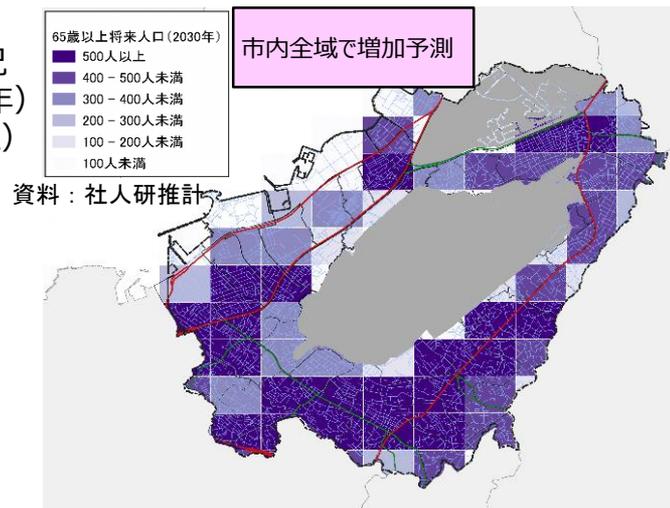
【高齢人口】

➤ 65歳以上の高齢者は、大謝名、真栄原、嘉数、志真志、愛知、長田、普天間に多く居住しています。また、75歳以上の高齢者は、志真志が他地域よりも特に多く居住しています。10年後は、市内全域で高齢者が増加する見込みです。

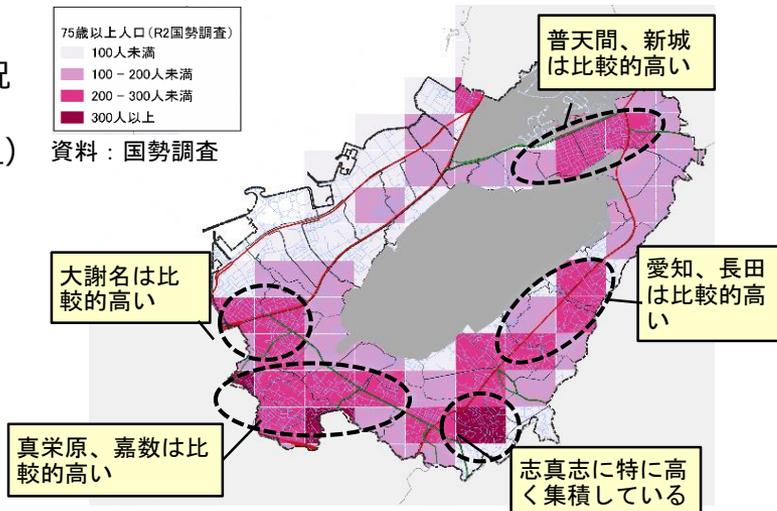
65歳以上
人口分布状況
(R2)
(500mメッシュ)



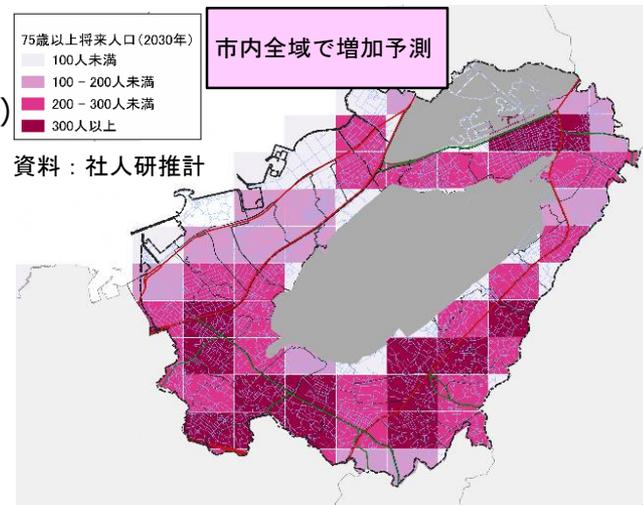
65歳以上
人口分布状況
(R12：2030年)
(500mメッシュ)



75歳以上
人口分布状況
(R2)
(500mメッシュ)

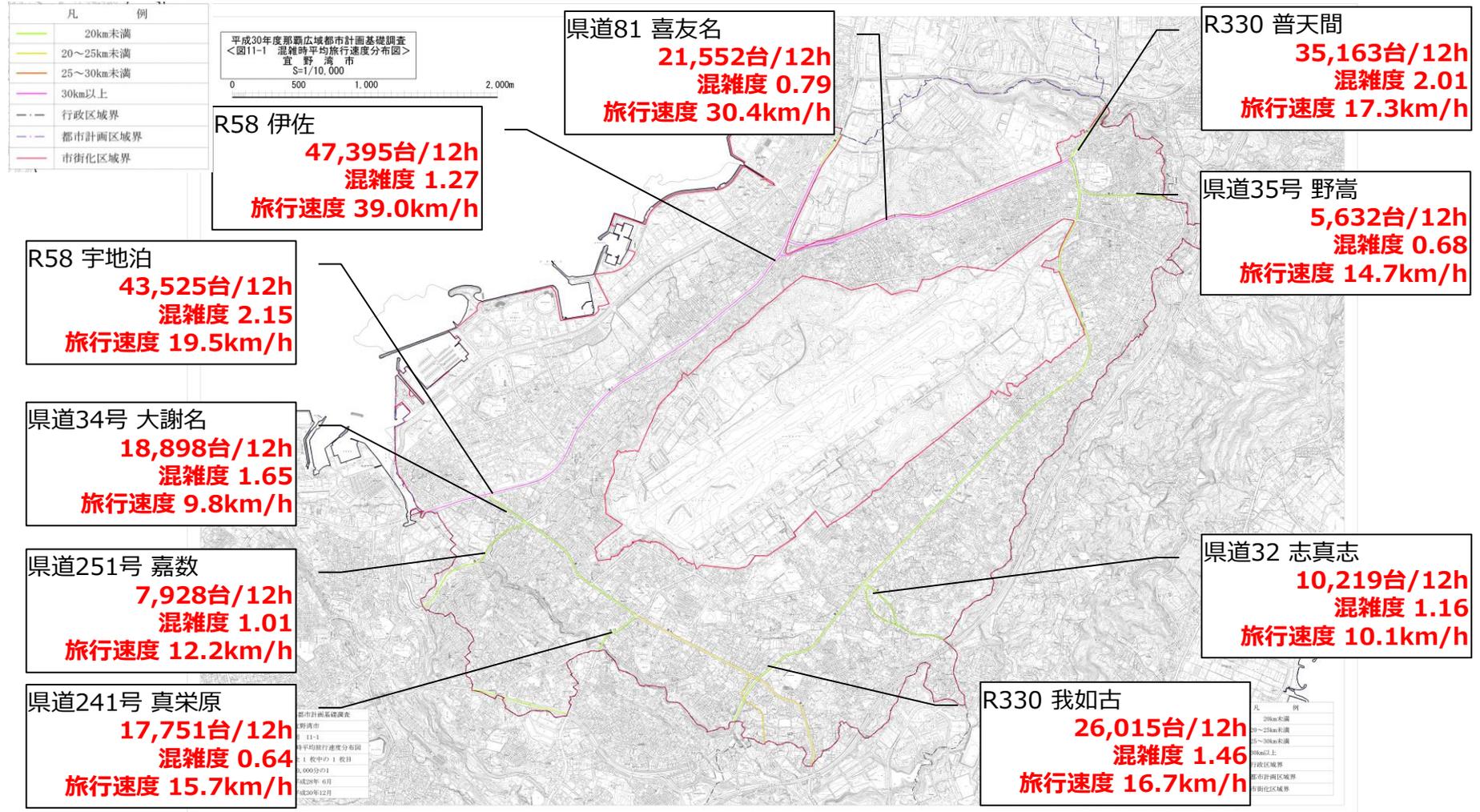


75歳以上
人口分布状況
(R12 (2030年)
(500mメッシュ)



1-3. 道路交通状況

- 市の南北軸を形成する国道58号、国道330号は混雑度が1以上、宇地泊と普天間では2以上となるなど、**慢性的な渋滞**が生じています。混雑時の平均旅行速度も我如古において16.7km/hと著しい低下がみられます。
- また、県道宜野湾西原線（県道34号）の大謝名では、**混雑時平均旅行速度が9.8km/hと10km/hに満たない状況**となっています。

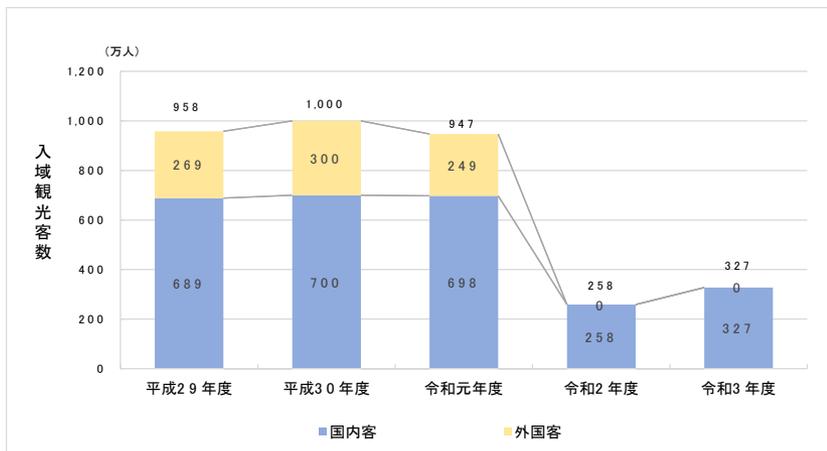


資料：平成27年度 道路交通センサス

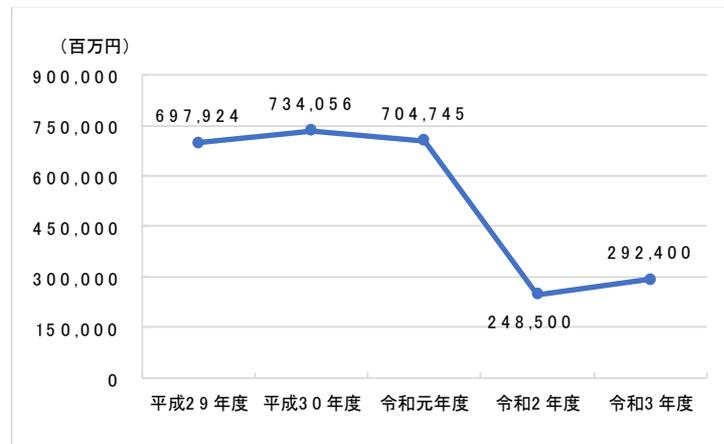
▲ 旅行速度分布図

1-4. 観光動向

- 沖縄県の観光入込客数は、コロナ禍となった令和元年度に減少傾向となり、令和3年度に前年度比が+26.7となり、327万人となりましたが、**コロナ禍前の平成30年度の30%程度**です。観光消費額の推移をみると、コロナ禍前は7,000億円を超えていましたが、令和2年度のコロナ禍以降では2,500億円を下回りました（前年比35.3%）。令和3年度では、2,900億円まで回復した（前年比117.7%）が**コロナ禍以前の水準までは回復していません**。



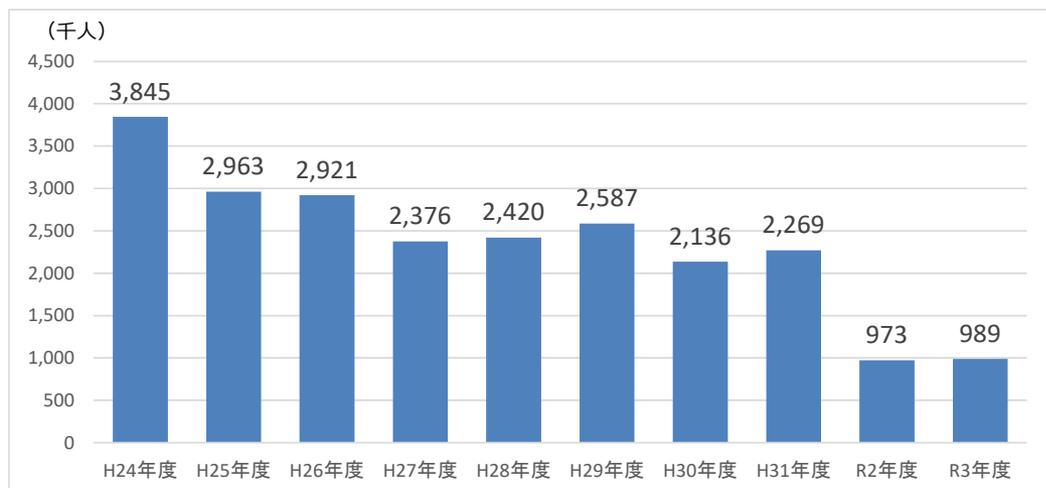
▲ 沖縄県の入域観光客数



▲ 沖縄県の観光消費額

資料：令和3年度版観光要覧（沖縄県）

- 西海岸地域における入域者数は、平成24年度をピークに、一時的な増加はありながらも**全体的には減少傾向**にあります。さらに、新型コロナウイルスの影響を受け、令和2年度は前年比42%まで減少しています。令和3年度は、回復傾向は見られません。



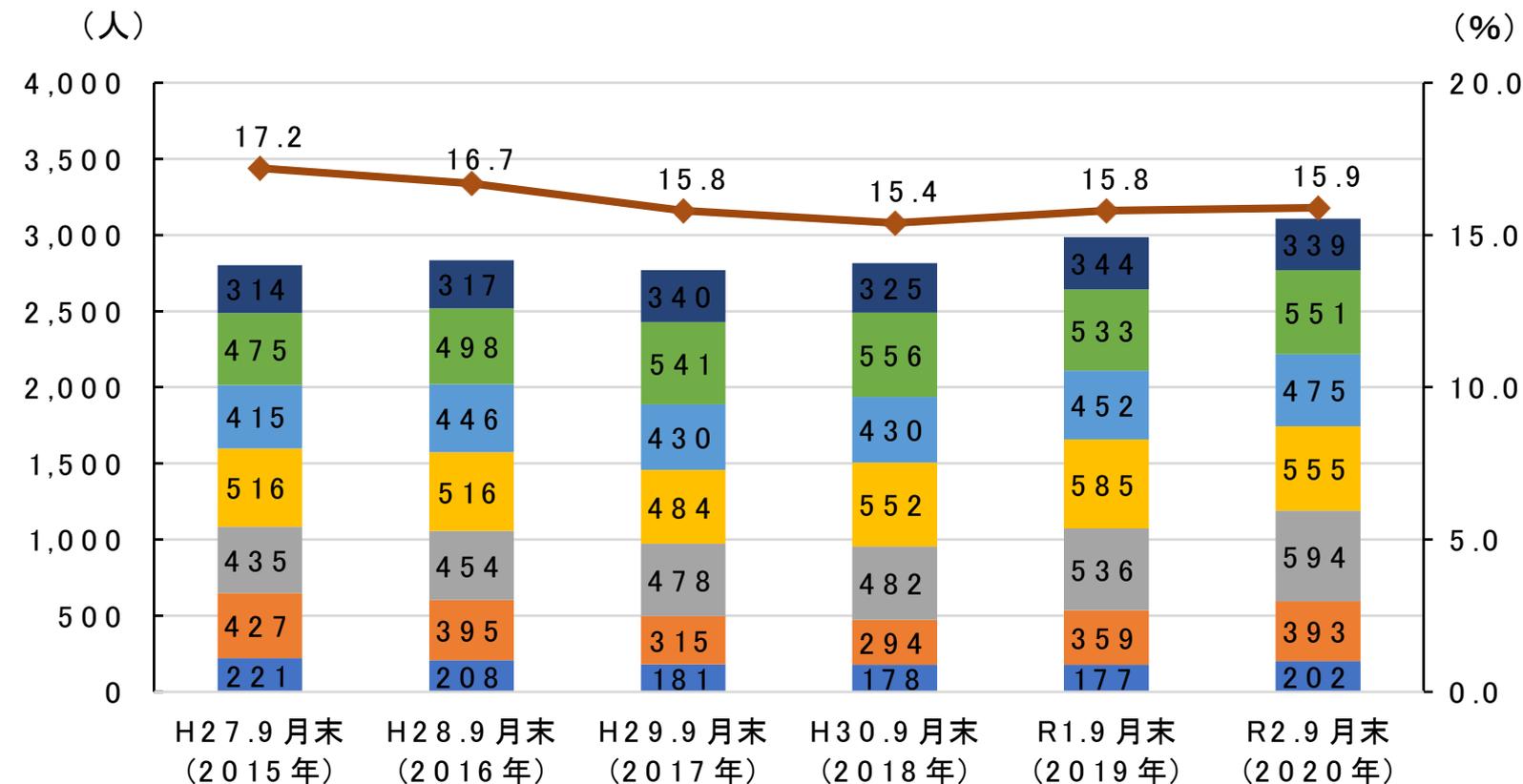
宜野湾西海岸地域 入域者数 ▶

※西海岸施設来館者数、宿泊施設宿泊者数、イベント来場者数を含む

資料：宜野湾市観光スポーツ課

1-5. 福祉動向

➤ 65歳以上の**要介護（要支援）**認定者数は年々増加傾向にあり、令和2年時点で3,100人となっています。



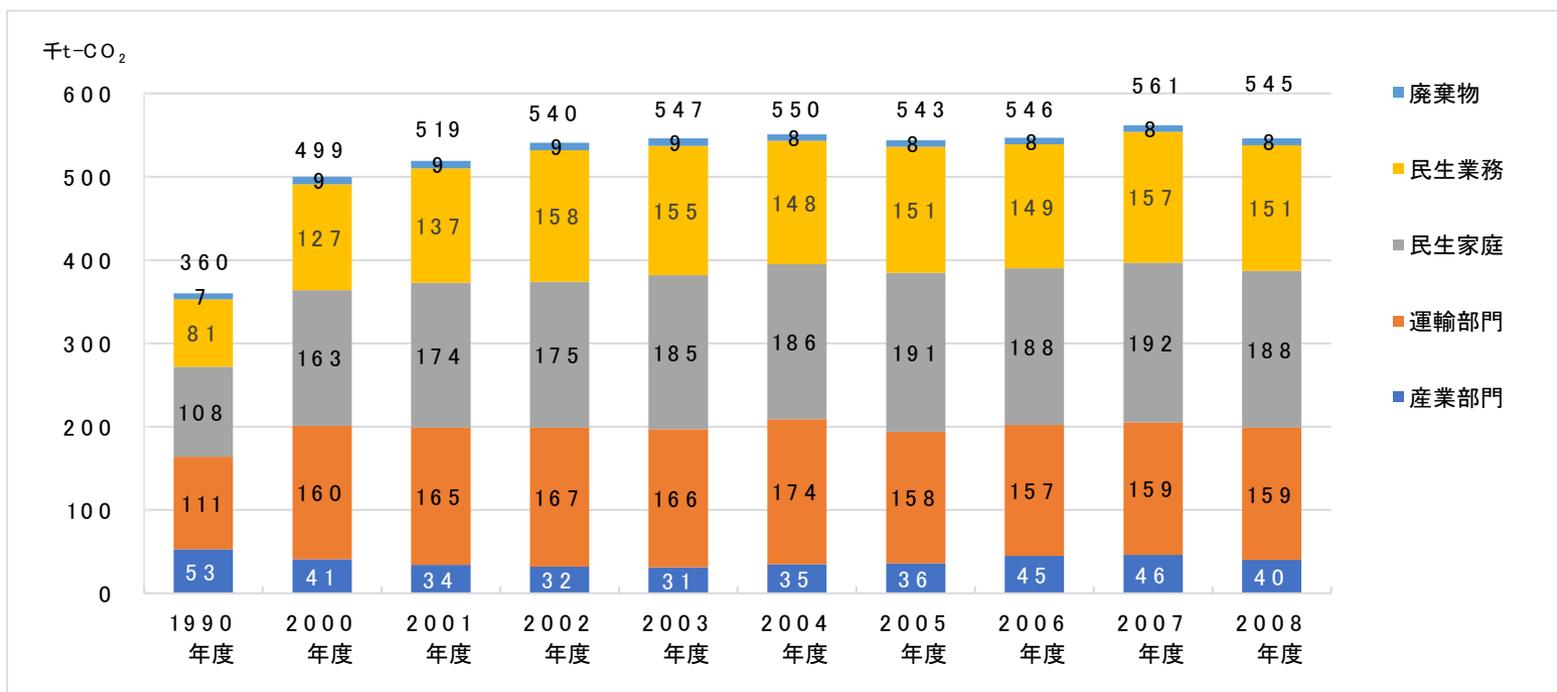
資料：介護保険事業状況報告



▲ 要介護（要支援）度別認定者数（第1号被保険者）

1-6. 環境動向

- 本市における2008年度の二酸化炭素排出量は545千t-CO₂であり、運輸部門は29%の159千t-CO₂でした。1990年度と2008年度を比較すると産業部門は-25.6%となっており、**運輸部門は+43.3%**となっています。



資料：宜野湾市地球温暖化対策実行計画

▲ 宜野湾市の二酸化炭素排出量

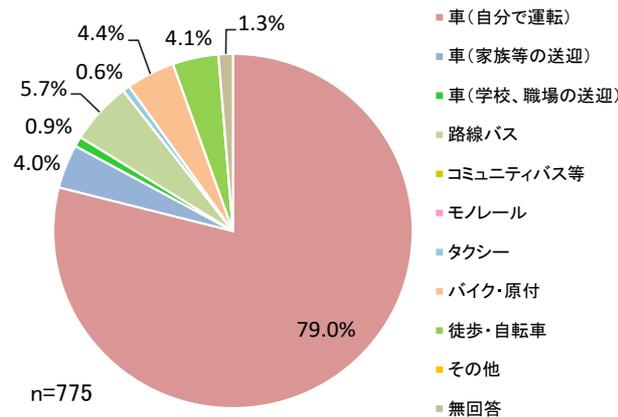
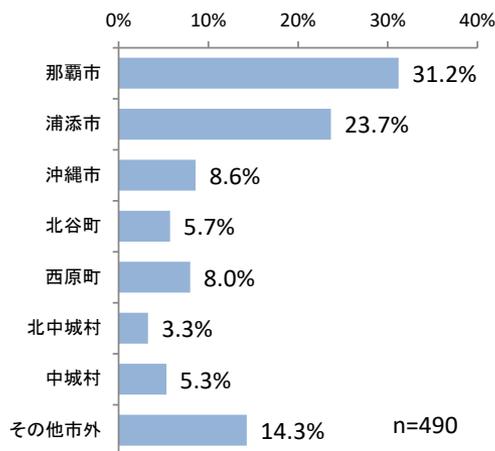
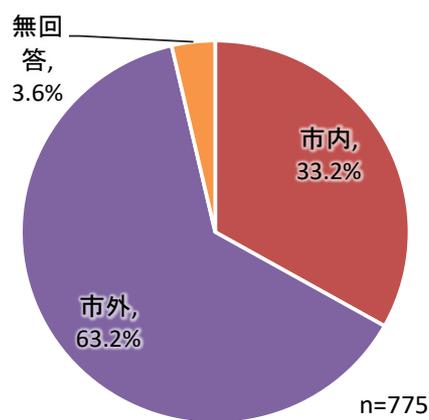
2. 移動特性

(市民アンケート、高校生アンケート)

2-1. 通勤・通学の移動特性

資料：市民アンケート

- 市民の通勤・通学は、市外が63%を占めており、日常的に市外へ移動しています。市外の通勤先は那覇市（31%）や浦添市（23%）が多くなっています。市内では、南地区、国際学園都市地区、東地区から、北地区や西地区への移動がみられます。
- 交通手段は、車（自分で運転）が79%と非常に高い割合を占めています。路線バスは5%と少ない状況です。市内外別では、市内は徒歩・自転車も利用（12%）されています。路線バスは市内外での差異はみられません。



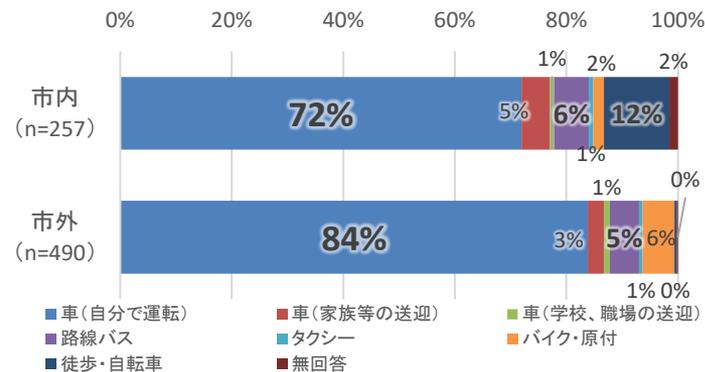
▲ 通勤・通学先（市内外の別）

▲ 通勤・通学先（市外の内訳）

▲ 通勤・通学の交通手段

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

▲ 通勤・通学先（市外の内訳）

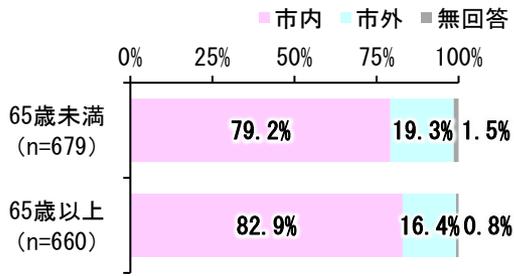


▲ 通勤・通学の交通手段（市内外別）

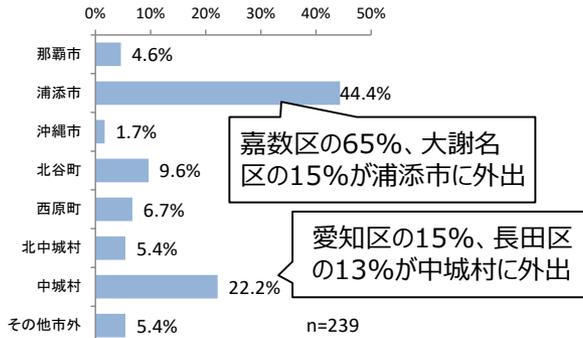
2-2. 買物の移動特性

資料：市民アンケート

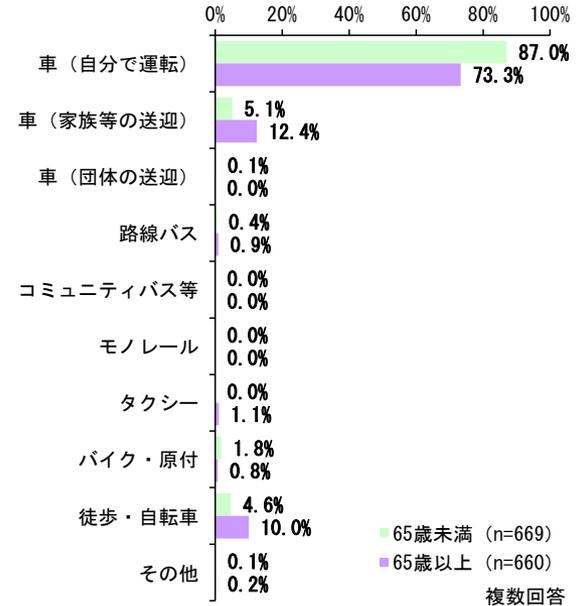
- 市民の買物は、年齢問わず**多くの方が市内で済ませています**。多くの方は**居住地近くの商業施設を利用しています**。そうした中で、北地区から東地区へ、西区から南区へ、南区から国際学園都市地区へなど、**隣接地区への移動も見られます**。市外では、**浦添市や中城村への移動がみられます**。
- 交通手段は、**車（自分で運転）が最もよく利用されています**。**高齢者（65歳以上）は、家族等の送迎（12%）や徒歩・自転車（10%）も利用されています**。



▲ 買物先（市内外の別）



▲ 買物先（市外の内訳）



▲ 買物時の交通手段

居住地	買物先					計
	北地区	西区	南区	国際学園都市地区	東地区	
北地区 (n=164)	93%	4%	0%	0%	4%	100%
西区 (n=218)	3%	96%	0%	0%	0%	100%
南区 (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%

▲ 買物先（市内の居住地別内訳）

北地区	西区
サンエー喜友名店 61	サンエー宜野湾コンベンションシティ 94
ユニオン 23	ユニオン宇地泊店 63
ユニオン普天間店 23	サンエー 35
サンエー 22	ユニオン 25
ユニオン新城市店 22	サンエー大山シティ 21
かねひでのだけ市場 17	かねひで真志喜店 11
サンエーV21食品館普天間店 16	かねひで 10
普天間りうぼう 12	ザ・ビッグほにんす宜野湾店 9
かねひで 10	ユニオン伊佐店 8
ユニオン上原店 6	サンエーV21食品館普天間店 2

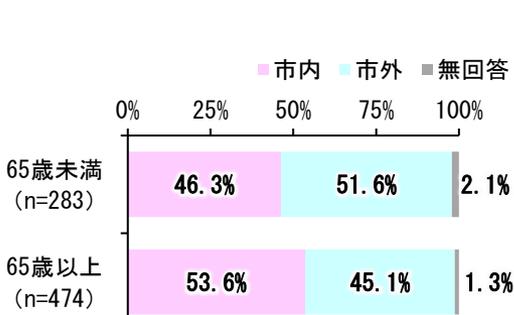
南区	国際学園都市地区	東地区
サンエー 44	サンエーV21食品館佐真下店 58	サンエーV21食品館長田店 21
サンエーV21食品館佐真下店 34	サンエー 56	かねひで 19
サンエー宜野湾コンベンションシティ 33	サンエーV21食品館長田店 53	ユニオン上原店 17
サンエーV21まえばら食品館 29	サンエーV21がねこ食品館 50	サンエー 12
ユニオン宇地泊店 15	サンエー宜野湾コンベンションシティ 10	かねひで宜野湾店 11
ユニオン 13	スーパー 9	ユニオン 8
かねひで 11	ユニオン 8	サンエー喜友名店 8
普天間りうぼう 6	かねひで 8	かねひでのだけ市場 6
サンエーV21がねこ食品館 5	サンエーV21まえばら食品館 7	ユニオン普天間店 5
サンエーV21食品館普天間店 2	ユニオン宇地泊店 3	サンエーV21食品館佐真下店 3

▲ 市内の買物先（居住地別、上位10位）

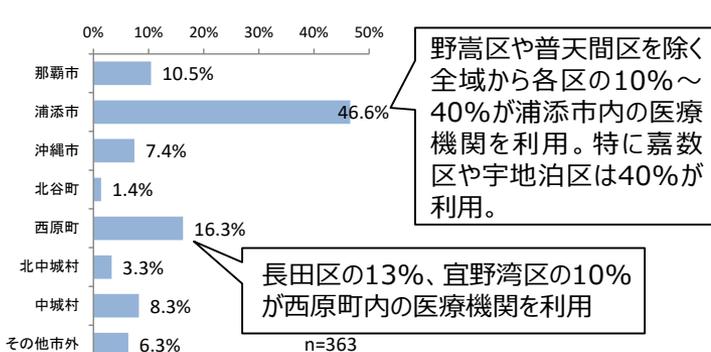
2-3. 通院の移動特性

資料：市民アンケート

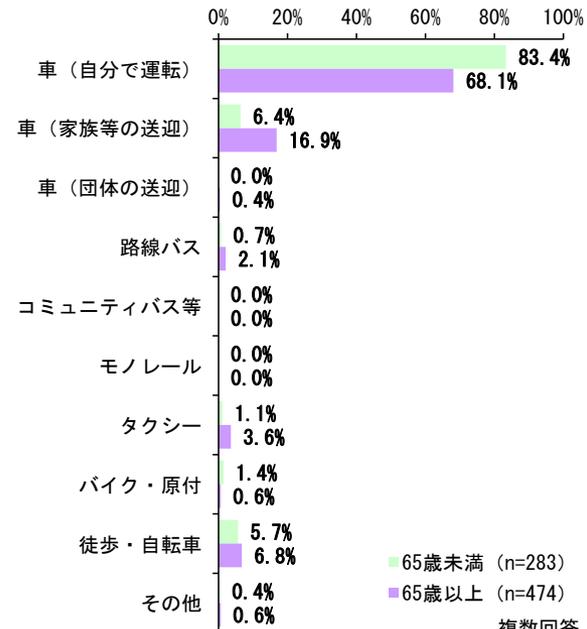
- 市民の通院は、半数程度は市外の医療機関を利用して、浦添市や西原町が多くなっています。市内の医療機関を利用している人は基本的には**居住地近くの医療機関**を利用していますが、北地区は西地区や東地区の利用も多くみられます。また、東区から国際学園都市地区へ、南区から西区へなど、**隣接地区への移動**も見られます。
- 交通手段は、**車（自分で運転）**が最もよく利用されています。高齢者（65歳以上）は、**家族等の送迎（16%）**も利用されています。割合は低いですが、**路線バス（2%）**や**タクシー（3%）**の利用もみられます。



▲ 通院先（市内外の別）



▲ 通院先（市外の内訳）



▲ 通院時の交通手段

居住地	通院先					計
	北地区	西地区	南地区	国際学園都市地区	東地区	
北地区 (n=59)	25%	31%	7%	15%	22%	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%

▲ 通院先（市内の居住地別内訳）

北区	
通院先	回答数
西平医院	11
サンククリニック	9
よなみね内科	6
海邦病院	6
宜野湾記念病院	5
宮城医院	4
国立病院機構沖繩病院	3
なかむら歯科医院	2
かりゆしクリニック	2
いすの木デンタルクリニック	1

西区	
通院先	回答数
海邦病院	29
ちゃたに内科呼吸器科	18
サンククリニック	11
じのん整形外科クリニック	9
かりゆしクリニック	2
宮城医院	1
愛誠園クリニック	1
安里眼科	1
みみとはなの和クリニック	1
ライフデンタルクリニック	1

南区	
通院先	回答数
かりゆしクリニック	15
海邦病院	7
まえはら内科	6
じのん整形外科クリニック	5
西平医院	4
ねたて内科クリニック	4
光クリニック	4
ちゃたに内科呼吸器科	3
宜野湾整形外科医院	3
神元内科医院	3

国際学園都市地区	
通院先	回答数
宜野湾記念病院	12
おやかわクリニック	12
西平医院	11
神元内科医院	8
まえはら内科	6
国立病院機構沖繩病院	6
光クリニック	5
愛知クリニック	5
じのん整形外科クリニック	3
眼科クリニック幸地	3

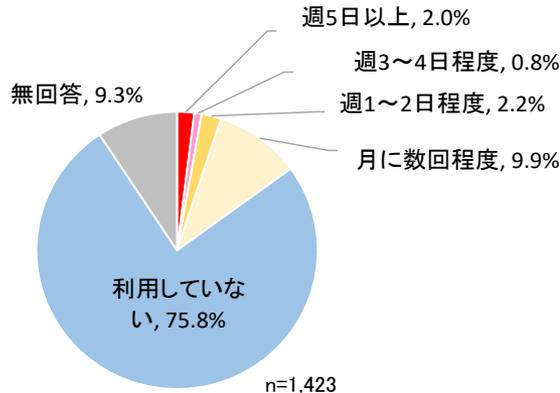
東地区	
通院先	回答数
西平医院	14
愛知クリニック	6
宜野湾記念病院	4
おやかわクリニック	4
国立病院機構沖繩病院	2
じのん整形外科クリニック	2
ひかり眼科	2
宜野湾整形外科医院	2
わかばの森歯科医院	2
神元内科医院	2

▲ 市内の通院先（居住地別、上位10位）

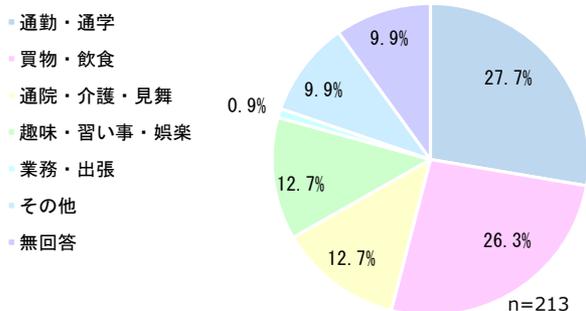
2-4. 公共交通（路線バス）の利用状況

資料：市民アンケート

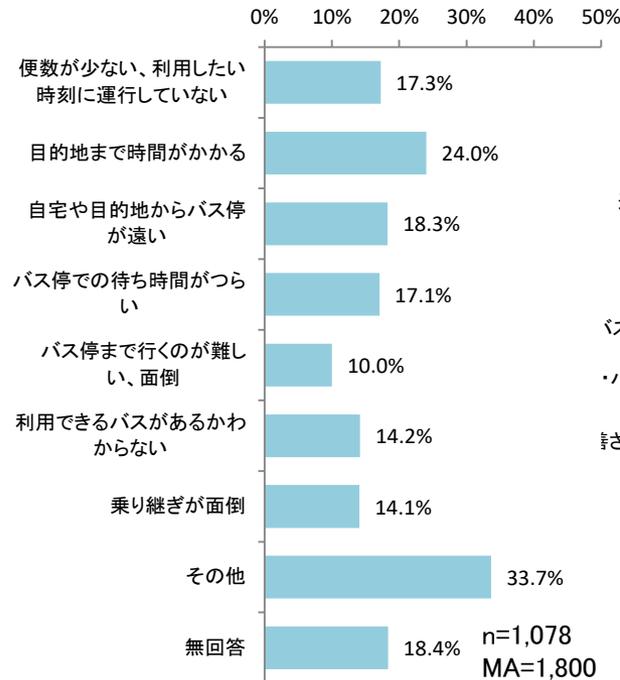
- 市民の75%は路線バスを利用していません。利用している人も「月に数回」（9%）や「週に1～2日」（2%）など利用頻度は多くありません。高頻度（週3日以上）に利用している人は3%となっています。
- 路線バス利用者は、「通勤・通学」（27%）や「買物・飲食」（26%）、「通院・介護・見舞」（12%）、「趣味・習い事・娯楽」（12%）など様々な用事で利用しています。
- 路線バスを利用しない理由には、「目的地まで時間がかかる」（24%）、「自宅や目的地からバス停が遠い」（18%）、「バス停での待ち時間がつらい」（17%）、「便数少ない、利用したい時刻に運行していない」（17%）など、バスサービスそのものや、バスを利用する環境に対する意見が挙げられています。
- 路線バスの利用を増やすためのサービス改善について、「便数の増加」（41%）や「運賃の割引」（32%）、「速達性・定時性の向上」（27%）などバスサービスそのものに関するものが挙げられています。



▲ 路線バスの利用状況

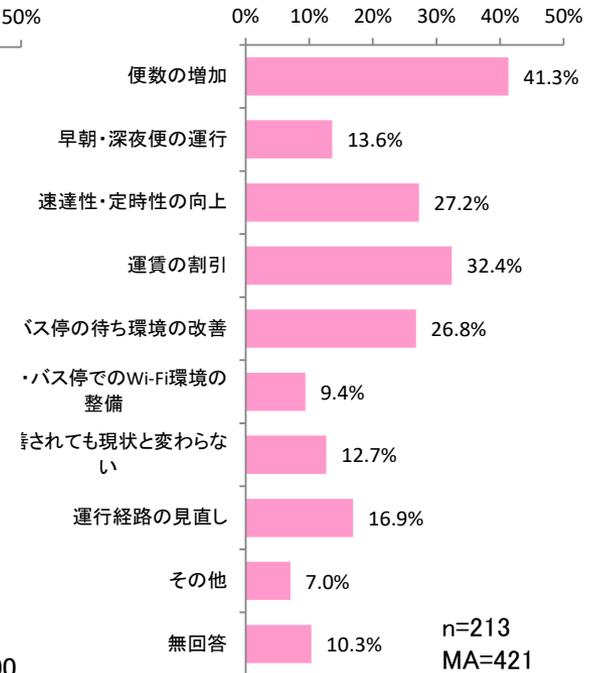


▲ 路線バス利用時の外出目的



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

▲ 路線バスを利用しない理由

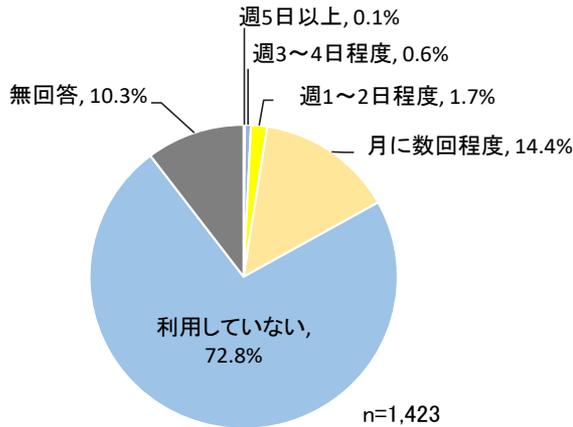


▲ 路線バスの利用を増やすために必要なサービス改善

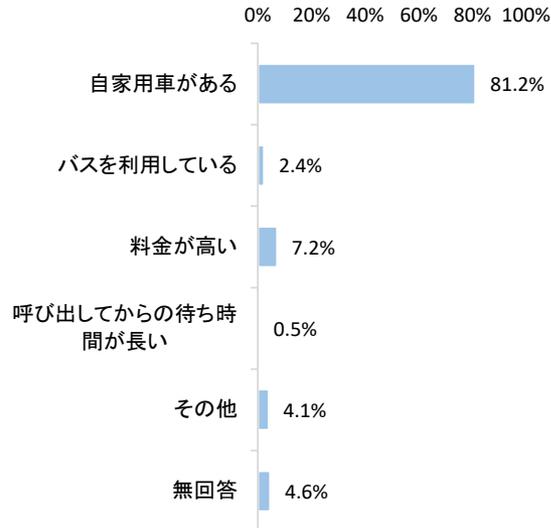
2-5. 公共交通（タクシー）の利用状況

資料：市民アンケート

- 市民の72%はタクシーを利用していません。利用している人も「月に数回」（14%）や「週に1～2日」（1%）など利用頻度は多くありません。高頻度（週3日以上）に利用している人は1%となっています。
- タクシー利用者は、「買物・飲食」（42%）、「通院・介護・見舞」（19%）、「趣味・習い事・娯楽」（14%）など様々な用事で利用しています。
- タクシーを利用しない理由には、「自家用車がある」や「バスを利用している」のほかに、「料金が高い」（7%）が挙げられます。
- タクシーの利用を増やすためのサービス改善について、「運賃の割引」（57%）や「タクシー台数増加」（21%）、「スマートフォンでの配車の整備」（21%）などタクシーを利用する環境に関するものが挙げられています。

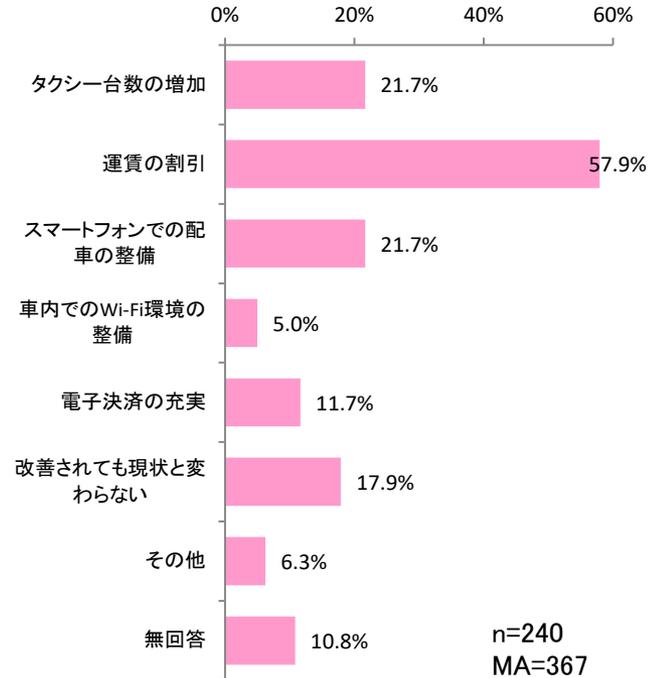


▲ タクシーの利用状況



※「その他」には「家族の送迎があるから」などタクシーを必要としていないものが多数含まれる

▲ タクシーを利用しない理由



▲ タクシーの利用を増やすために必要なサービス改善

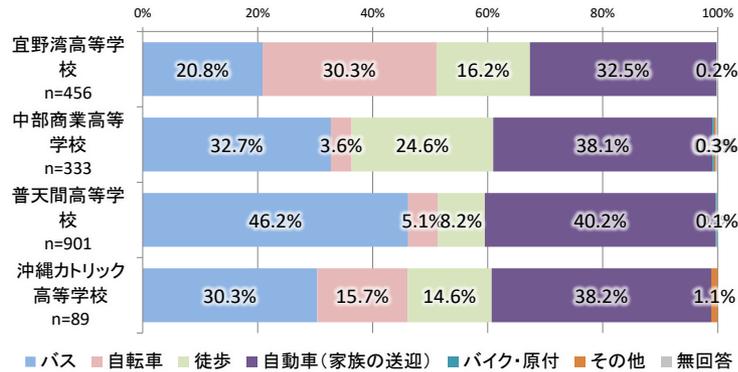


▲ タクシー利用時の外出目的

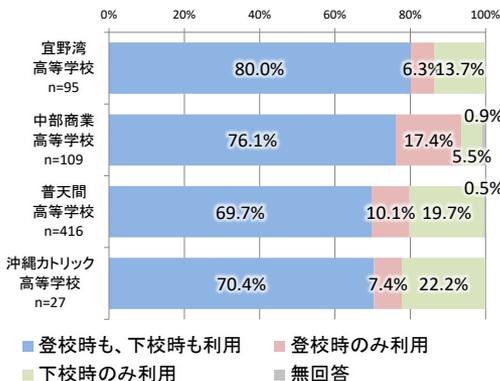
2-6. 市内高校への通学特性

資料：高校生アンケート

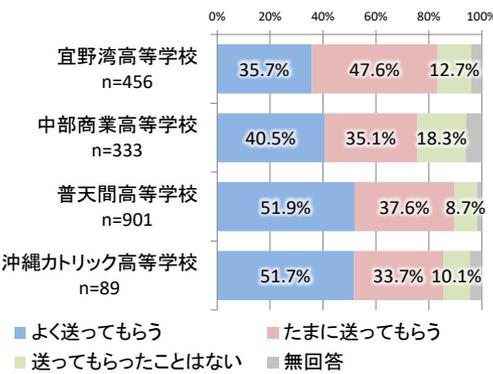
- 普天間高校では「バス」(46%) が最も高くなっていますが、他3校では「家族等の送迎」(32~38%) が最も割合が高く、普天間高校でも40%が利用しています。また、宜野湾高校では「自転車」の利用が多くなっています。
- バスの利用パターンでは、20~30%は登校時あるいは下校時のみの利用となっています。
- 送迎頻度は「よく送ってもらう」が35~51%、「たまに送ってもらう」が33~47%と、送迎利用が非常に多くなっています。
- バスを利用しない理由には、「運賃、定期券が高い」(24%)、「時間がかかる」(23%)、「自宅や学校からバス停が遠い」(16%)、「利用できるバスがあるのか、よくわからない」(16%) など、運行サービスや利用環境、運行情報に関する意見が多く挙げられています。
- バスへの改善要望には、「運行本数が増やしてほしい」(58%) が突出しています。



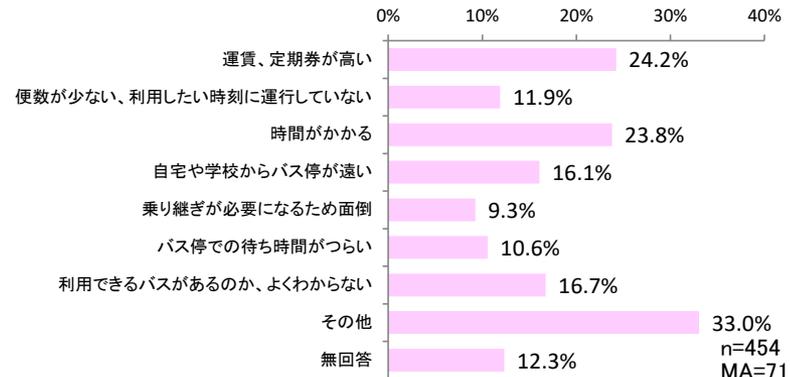
▲ 通学手段 (学校別)



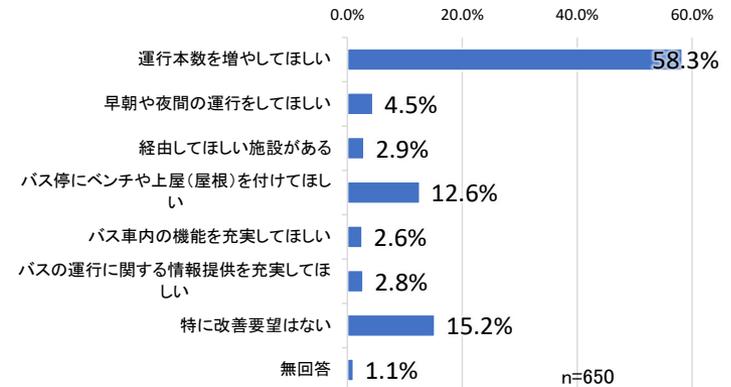
▲ バスの利用パターン (学校別)



▲ 送迎の頻度



▲ バスを利用しない理由 ※「その他」では「徒歩で通学できるから」(66%)が多い

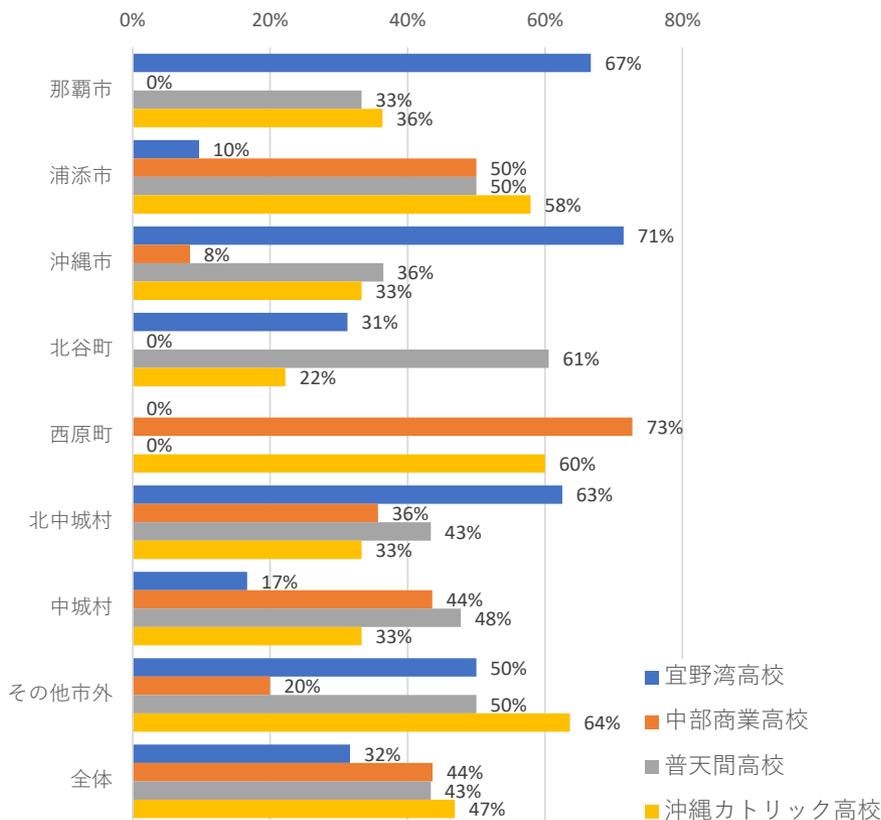


▲ バスへの改善要望

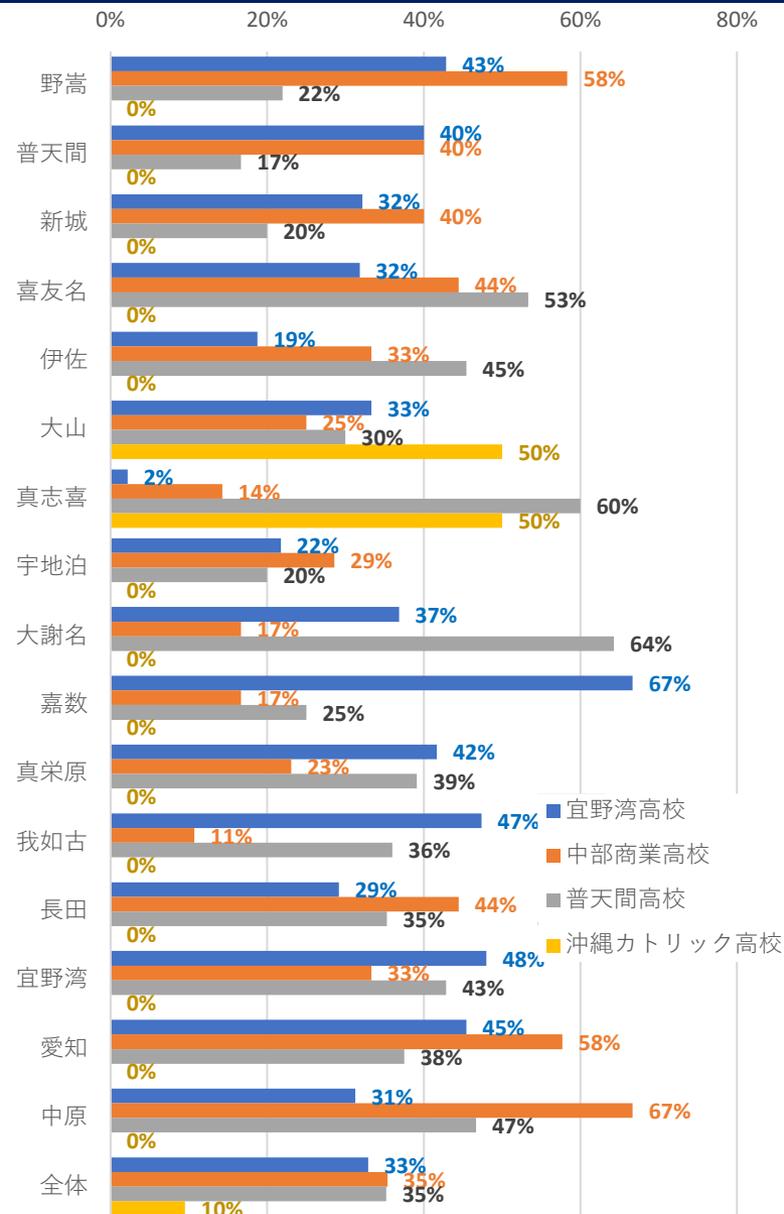
2-6. 市内高校への通学特性 (送迎特性)

資料：高校生アンケート

- 家族等の送迎で通学している生徒について、居住地別の送迎利用の割合を整理すると、市外からの通学では、北谷町から普天間高校、西原町から中部商業高校など、**路線バスを直通でアクセスが困難な移動に対して特に高くなっています。**
- 市内からの通学では、**学校と居住地の位置関係に関係なく、送迎が選択されており、市内各地から送迎交通が学校に集中していることがうかがえます。**



▲ 家族等の送迎の割合 (学校別、居住地別) 【市外通学】



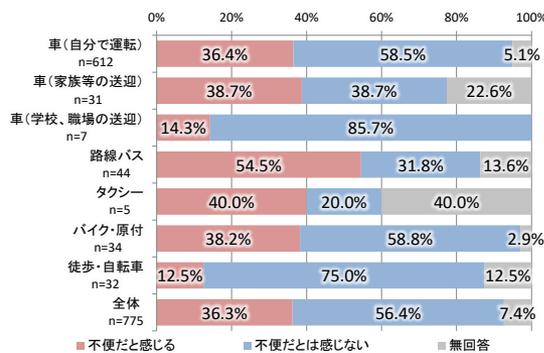
▲ 家族等の送迎の割合 (学校別、居住地別) 【市内通学】 18

3. 市民の移動に関する困りごと、公共交通のあり方に対する意向 (市民アンケート、空白地域ヒアリング)

3-1. 通勤・通学での困りごと

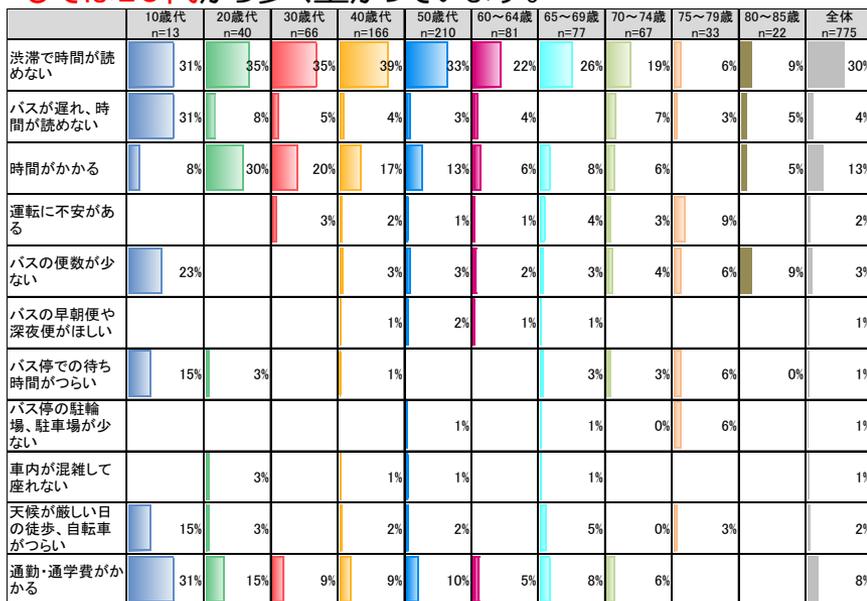
資料：市民アンケート

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



▲ 通勤・通学の際の困りごとの有無 (交通手段別)

➤ 年齢別では、どの年齢も「渋滞で時間が読めない」への指摘が多くなっています。バスの便数や待ち時間に対しては10代から多く上がっています。



▲ 通勤・通学の際の困りごとの内容 (年齢別)

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

▲ 通勤・通学の際の困りごとの内容 (交通手段別)

➤ 居住地別では、どの地域からも「渋滞で時間が読めない」「時間がかかる」への指摘が上がっています。「バスの便数が少ない」に対して長田区を含む国際学園都市地区から上がっています。

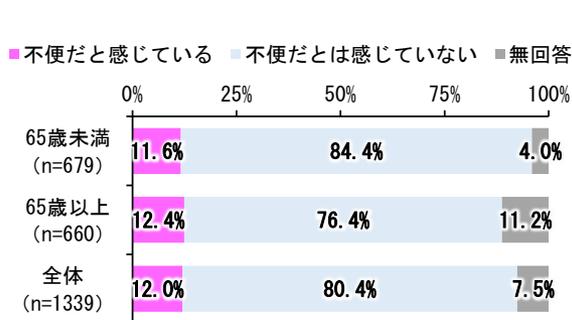
	北地区 n=128	西地区 n=164	南地区 n=161	国際学園都市地区 n=223	東地区 n=89	全体 n=775
渋滞で時間が読めない	27%	25%	26%	37%	28%	29%
バスが遅れ、時間が読めない	5%	2%	7%	4%	1%	4%
時間がかかる	14%	14%	7%	14%	13%	13%
運転に不安がある			1%	3%	2%	2%
バスの便数が少ない	2%			6%	1%	3%
バスの早期便や深夜便がほしい				2%	1%	1%
バス停での待ち時間がつらい	0%	1%		3%		1%
バス停の駐輪場、駐車場が少ない					1%	1%
車内が混雑して座れない		1%			1%	1%
天候が厳しい日の徒歩、自転車がつらい	2%	3%		2%	2%	2%
通勤・通学費がかかる	10%	6%	6%	10%	10%	8%

▲ 通勤・通学の際の困りごとの内容 (居住地別)

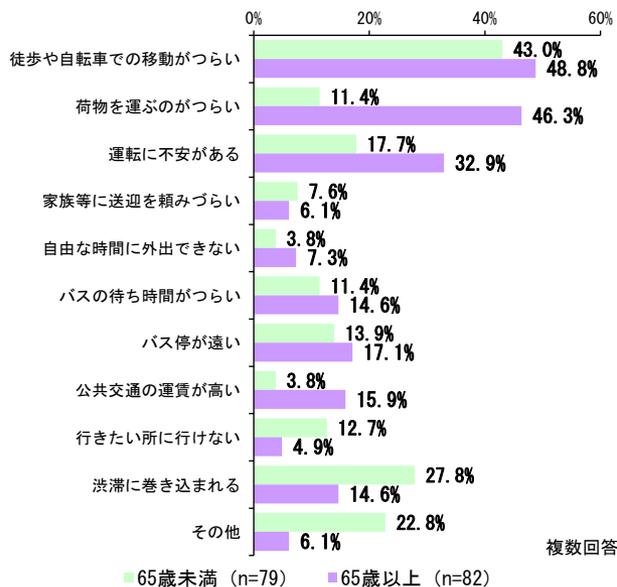
3-2. 買物の際の移動についての困りごと

資料：市民アンケート

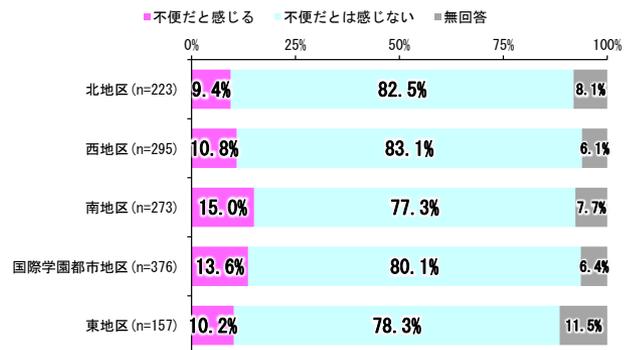
- 買物の際の不便について、80%は不便を感じていません。
- ただし、12%が「不便を感じている」と回答しており、身体的な負担に関する困りごとが挙げられています。
- 年齢別にみると、高齢者（65歳以上）は「徒歩や自転車での移動がづらい」（48%）や「荷物を運ぶのがづらい」（46%）、「運転に不安がある」（32%）への回答が高くなっています。また、65歳未満では、「徒歩や自転車での移動がづらい」（43%）のほか、「渋滞に巻き込まれる」（27%）を多く回答しています。
- 居住地別では、どの地区も「荷物を運ぶのがづらい」が最も多く回答されています。東地区で不便だと感じている人の81%が「荷物を運ぶのがづらい」を回答しています。また、東地区では「家族等に送迎を頼みづらい」への回答も多くなっています。



▲ 買物の際の困りごとの有無（年齢層別）



▲ 買物の際の困りごとの内容（年齢層別）



▲ 買物の際の困りごとの有無（居住地別）

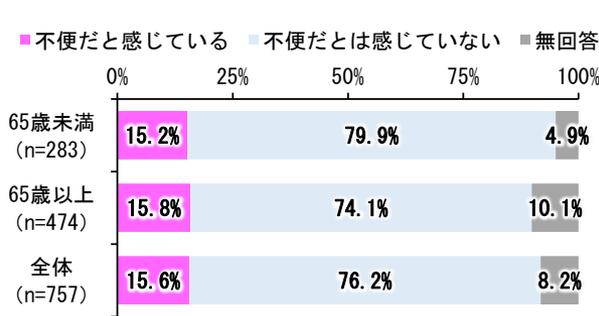
	北地区 (n=21)	西地区 (n=32)	南地区 (n=41)	国際学園都市地区 (n=51)	東地区 (n=16)	全体 (n=775)
徒歩や自転車での移動がづらい	33%	34%	24%	20%	44%	6%
荷物を運ぶのがづらい	57%	50%	27%	39%	81%	9%
運転に不安がある	24%	13%	5%	14%	38%	3%
家族等に送迎を頼みづらい	29%	9%	22%	25%	56%	5%
自由な時間に外出できない	5%	6%	10%		13%	1%
バスの待ち時間がづらい	10%	6%	2%	14%	25%	2%
バス停が遠い	5%	3%	12%	4%	13%	1%
公共交通の運賃が高い	10%	6%	10%	8%	13%	2%
行きたい所に行けない	19%	9%	7%	14%	13%	2%
渋滞に巻き込まれる	29%	22%	10%	25%	19%	4%

▲ 買物の際の困りごとの内容（居住地別）

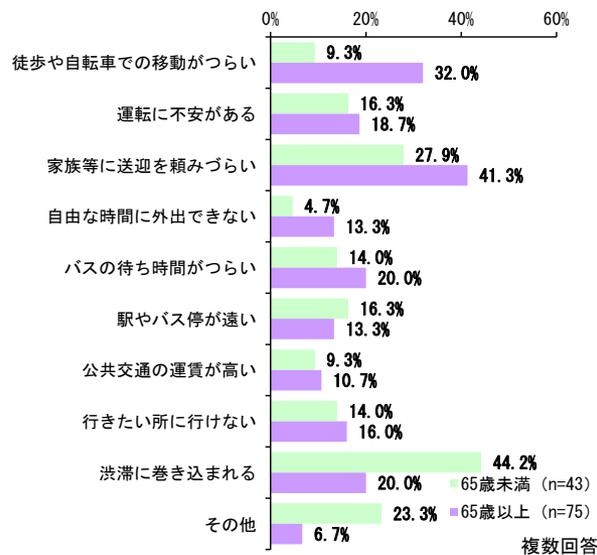
3-3. 通院の際の移動についての困りごと

資料：市民アンケート

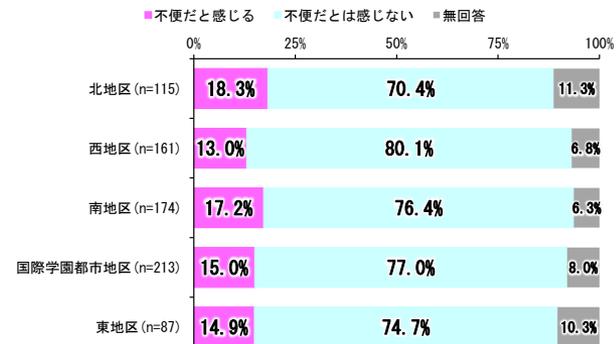
- 通院の際の不便について、76%は不便を感じていません。
- ただし、15%が「不便を感じている」と回答しており、送迎への気兼ねや身体的な負担、渋滞に関する困りごとが挙げられています。
- 年齢別にみると、高齢者（65歳以上）は「家族等に送迎を頼みづらい」（41%）や「徒歩や自転車での移動がづらい」（32%）への回答が高くなっています。また、65歳未満では、「渋滞に巻き込まれる」（44%）や、「家族等に送迎を頼みづらい」（27%）を多く回答しています。
- 居住地別では、どの地区も「家族等に送迎を頼みづらい」の回答が多くなっています。北地区では「渋滞に巻き込まれる」や「バスの待ち時間がつらい」「駅やバス停が遠い」なども多く挙げられています。東地区では「徒歩や自転車での移動がづらい」も多く回答しています。



▲ 通院の際の困りごとの有無（年齢層別）



▲ 通院の際の困りごとの内容（年齢層別）



▲ 通院の際の困りごとの有無（居住地別）

	北地区 (n=21)	西地区 (n=21)	南地区 (n=30)	国際学園都市地区 (n=32)	東地区 (n=13)	全体 (n=118)
徒歩や自転車での移動がづらい	19%	29%	17%	16%	46%	22%
運転に不安がある	19%	10%	7%	22%	31%	16%
家族等に送迎を頼みづらい	29%	38%	33%	34%	46%	35%
自由な時間に外出できない	5%	10%	10%	6%	31%	10%
バスの待ち時間がつらい	29%	14%	3%		15%	18%
駅やバス停が遠い	24%	24%	7%	9%	15%	14%
公共交通の運賃が高い	5%	14%	3%	13%	23%	10%
行きたい所に行けない	5%	19%	13%	16%	15%	14%
渋滞に巻き込まれる	38%	33%	13%	34%	31%	29%

▲ 通院の際の困りごとの内容（居住地別）

3-4. 不便地域での困りごと

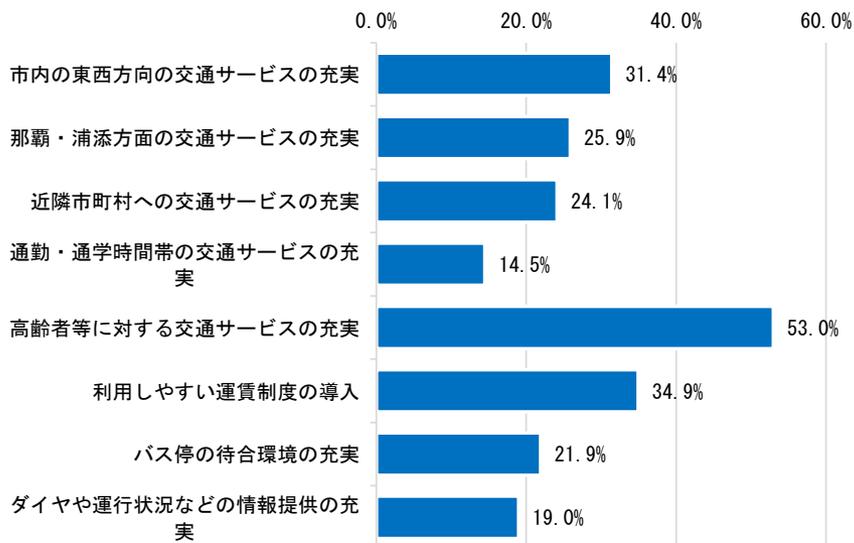
資料：空白地域民生委員ヒアリング

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

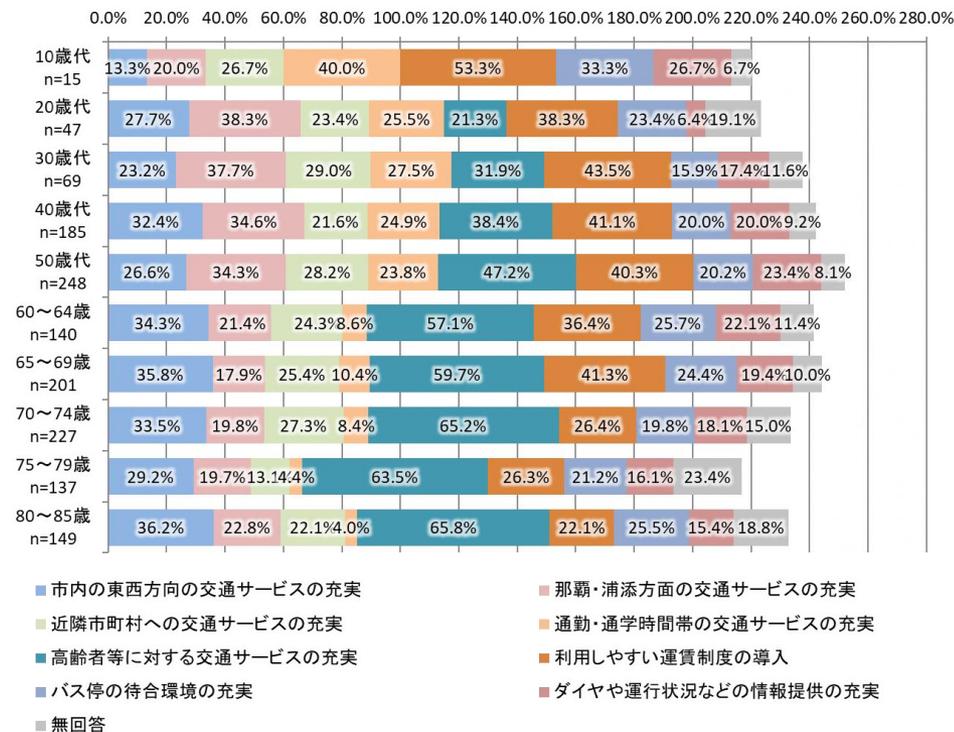
3-5. 宜野湾市における公共交通の今後のあり方に対する意向

資料：市民アンケート

- 「暮らしをより良していくための公共交通サービスの改善」について、「高齢者等に対する交通サービスの充実」(53%)が最も多く回答されています。ほかには、「利用しやすい運賃制度の導入」(34%)や「市内の東西方向の交通サービスの充実」(31%)、「那覇・浦添方面の交通サービスの充実」(25%)、「近隣市町村への交通サービスの充実」(24%)などが多く挙げられています。
- 「利用しやすい運賃制度の導入」はどの年齢層でも多く回答されています。
- 10歳代は「通勤・通学時間帯の交通サービスの充実」(40%)への回答も多くなっています。
- 20歳代、30歳代では「那覇・浦添方面の交通サービスの充実」(38%)への回答も多くなっています。
- 40歳代、50歳代では「那覇・浦添方面の交通サービスの充実」(34%)、「高齢者等に対する交通サービスの充実」(41%)への回答も多くなっています。
- 60歳代以上では「高齢者等に対する交通サービスの充実」(57~65%)「市内の東西方向の交通サービスの充実」(29~36%)への回答も多くなっています。



▲ 宜野湾市における公共交通の今後のあり方に対する意向



▲ 宜野湾市における公共交通の今後のあり方に対する意向

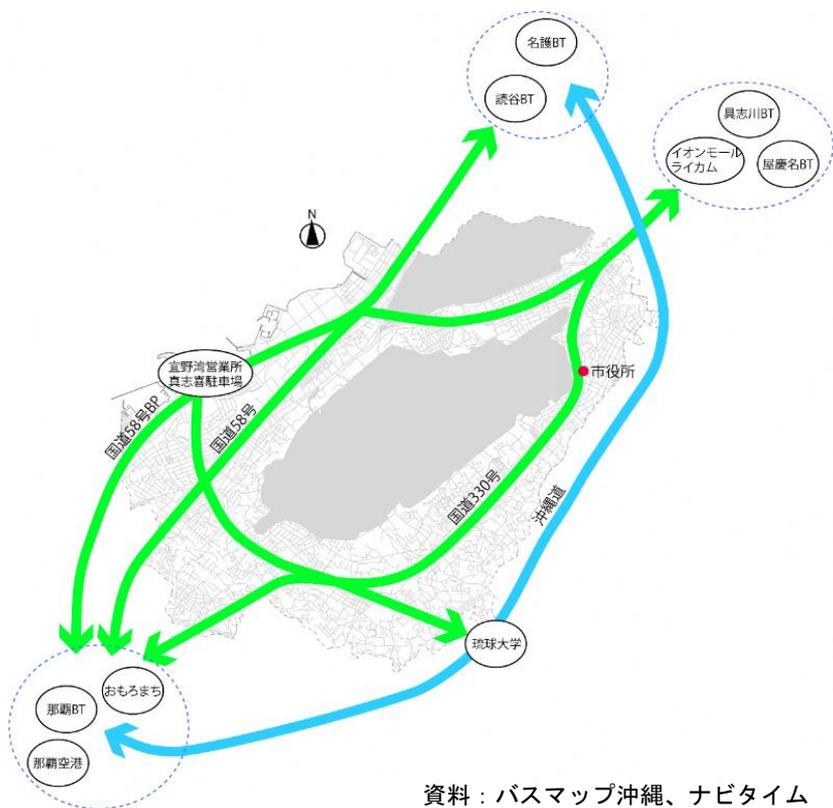
(年齢層別)

4. 公共交通の現状

4-1. 路線バスの運行状況

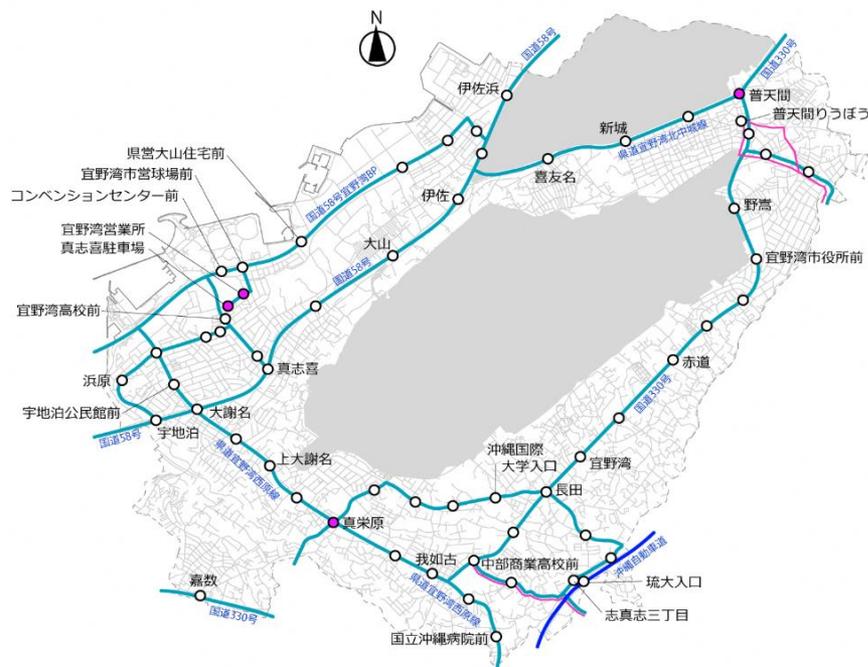
■バス運行パターン

- 路線バスの運行系統は、南北に走る幹線道路に沿って本島南部～北部の各拠点をつなぐ通過系統が多く設定されています。
- 市内の主な発着拠点は、西側沿岸のコンベンションリゾートエリアにある宜野湾営業所（琉球バス交通）と真志喜駐車場（沖縄バス）となっています。また、琉球大学を発着拠点とするバス系統が設定されています。



▲ 宜野湾市の路線バス運行パターン

- 市内のバスルートは、国道58号、宜野湾バイパス、国道330号、県道宜野湾西原線、県道宜野湾北中城線を主体に設定されています。
- バス停は、宜野湾市役所をはじめ、コンベンションセンター、沖縄国際大学、宜野湾市営球場などの公共公益施設の最寄りや、通過地区に設置されています。
- 市南東部には、沖縄自動車道上に高速バス路線の琉大入口バス停が設置されています。
- 中城村からは、中部商業高校前、普天間りうぼうを結ぶコミュニティバス（護佐丸バス）が運行されています。



▲ 宜野湾市の路線バスルートとバス停の位置

4-1. 路線バスの運行状況

■ バス運行系統と便数

- 宜野湾市内の通過ルートごとにまとめた系統別に運行本数をみると、**国道58号**を那覇市～名護市方面を結ぶ**A系統**が最も多く、次いで**国道58号**那覇市方面～**国道330号**うるま市方面を**県道宜野湾北中城線**経由で結ぶ**B系統**、同方面を**県道宜野湾西原線**経由で結ぶ**C系統**、**国道330号**に沿って那覇市方面～うるま市方面を結ぶ**D系統**の順となっており、この4系統が宜野湾市内のバス路線の骨格軸を形成しています。
- 市内の発着拠点である宜野湾営業所と真志喜駐車場は、**宇地泊地区内を**経由して**国道58号**那覇市方面を結ぶ**系統**が設定されています。
- 市城南側の国際学園都市地区内には**那覇市方面と沖縄国際大学、琉球大学を結ぶ系統**が設定されています。
- **市域全体を經由するのはH系統のみ**で、平日に往復6本運行となっています。



<系統別バス運行本数>

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

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

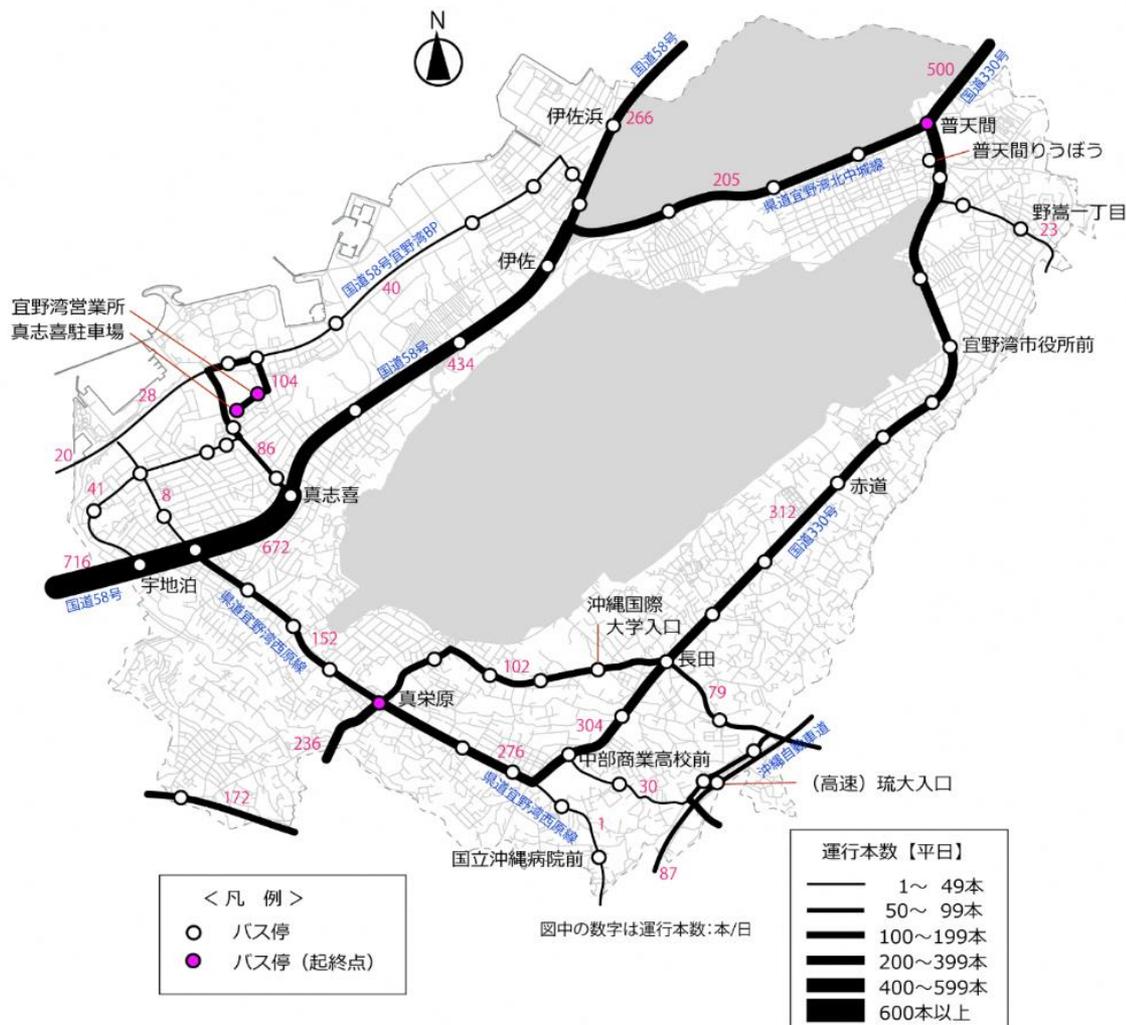
資料：バスマップ沖縄、ナビタイム

図 宜野湾市の路線バス運行系統 ▼
 表 宜野湾市の系統別バス運行本数 ▶

4-1. 路線バスの運行状況

■ 道路区間別のバス運行便数

- 区間別に運行本数をみると、**国道58号宇地泊の南側区間**が最も多く、往復で平日716本、土曜602本、日祝日570本となっています。次いで、**国道330号普天間の北側区間**で、往復で平日500本、土曜419本、日祝日410本となっています。
- 市域中央部のバス路線骨格軸の運行本数は、国道58号伊佐で平日434本（土曜366本、日祝日351本）、国道330号赤道で平日312本（土曜247本、日祝日246本）となっており、国道58号の方が運行本数が多いです。
- 発着拠点である宜野湾営業所・真志喜駐車場区間の運行本数は、平日で104本となっており、概ね1時間当たり6本の発着（土日祝は88本ずつで発着は5本/時）となっています。



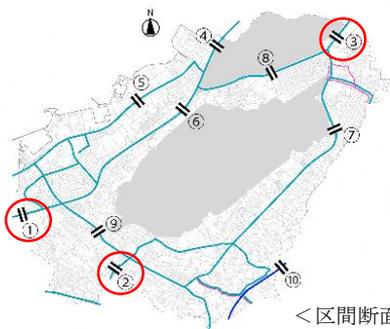
資料：バスマップ沖縄、ナビタイム

▲ 宜野湾市の路線バス経路の区間別運行本数（平日）

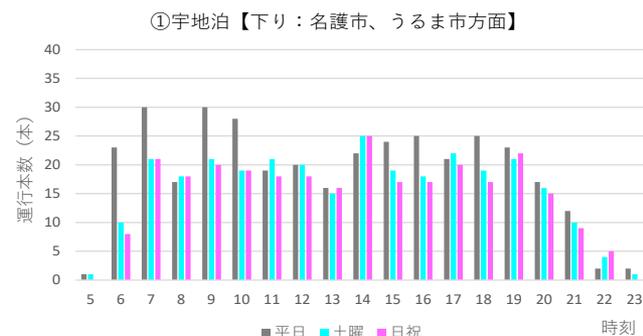
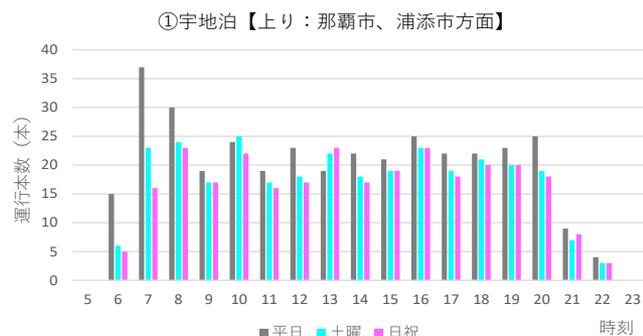
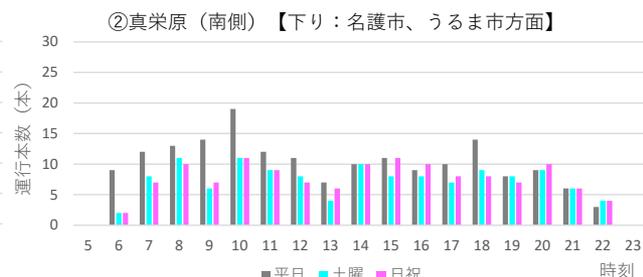
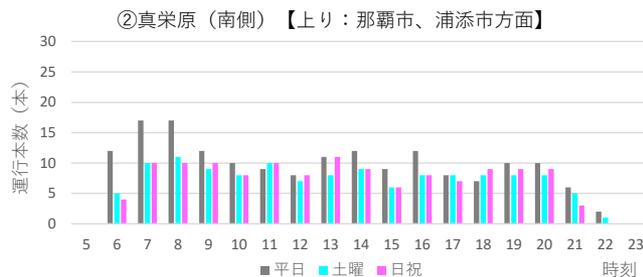
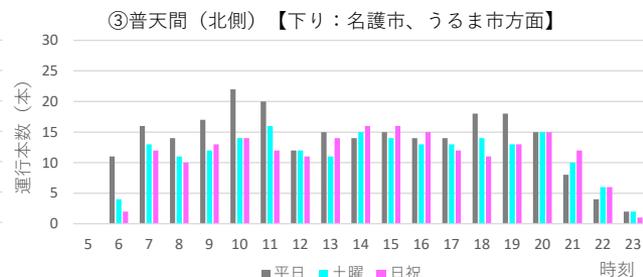
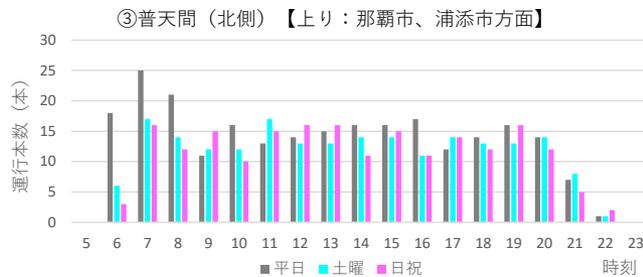
4-1. 路線バスの運行状況

■ バス運行系統と便数

- 平日の朝の時間帯に**運行本数が多くなっています**。
- ①宇地泊では、上り（那覇方面）が7時台に37便運行、下り（北谷方面）も30便運行しており、**上下ともに平均2分に1便程度のサービス水準**となっています。
- ②真栄原（南側）では、上り（那覇方面）が7時台に17便運行、下り（沖国向け）も12便運行し、**3～5分に1便程度のサービス水準**となっています。
- ③普天間（北側）では、上り（那覇方面）が7時台に25便運行、下り（北谷方面）も16便運行し、**2～3分に1便程度のサービス水準**となっています。



< 区間断面位置図 >



資料：バスマップ沖縄、ナビタイム

▲ 宜野湾市の路線バスの時間別運行本数

4-1. 路線バスの運行状況

■バス運行系統と便数

- 宜野湾市役所前から那覇BTまでが680円、那覇空港までが690円、イオンモール沖縄ライカムまでが330円、具志川BTまでが680円となっており、概ね700円以内で主要拠点まで移動できます。
- コンベンションセンター前から那覇BTまでが540円、那覇空港までが580円、おもろまち駅前までが410円で、概ね600円以内となっています。
- 国道58号にある宇地泊や伊佐川からは、那覇市方面が概ね700円以内、名護市方面は概ね1,700円以内となっています。
- 高速バスの利用では、琉大入口から那覇市方面が概ね800円以内、名護市方面が概ね1,800円以内の運賃となっています。

出発バス停		到着バス停						
		那覇BT	那覇空港 国内線	おもろま ち駅前	イオンモー ル沖縄ライ カム	具志川BT	読谷BT	名護BT
宜野湾市役所前	運賃 (円)	680	690	570	330	680	-	-
	所要時間 (分)	49	65	30	13	40	-	-
志真志	運賃 (円)	610	620	460	440	780	-	-
	所要時間 (分)	39	57	22	22	47	-	-
真栄原	運賃 (円)	490	500	360	440	800	-	-
	所要時間 (分)	32	51	15	35	52	-	-
コンベンションセ ンター前	運賃 (円)	540	580	410	-	-	-	-
	所要時間 (分)	40	48	46	-	-	-	-
伊佐川	運賃 (円)	640	690	520	-	710	750	1,610
	所要時間 (分)	42	57	39	-	59	45	96
宇地泊	運賃 (円)	490	530	410	440	850	830	1,680
	所要時間 (分)	29	48	41	44	55	54	104
琉大入口	運賃 (円)	620	750	-	-	-	-	1,790
	所要時間 (分)	25	29	-	-	-	-	62

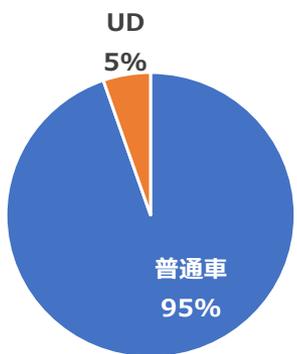
宜野湾市内バス停から
県内の主な施設までの
運賃と所要時間
(直通系統路線利用時)

*表中の - は直通系統なし

集計データ：ナビタイム

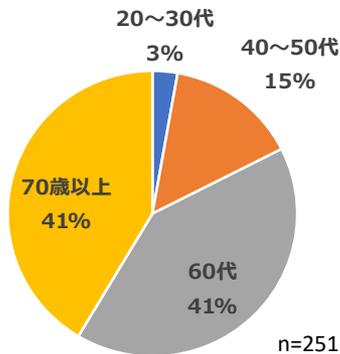
4-2. タクシーの運行状況

- 市内タクシー事業者の保有車両台数は、**小型車が計170台**です。うち、**ユニバーサルデザイン車両は9台**です。
- 市内タクシー事業者の運転手数は**251名**で、**60歳代は41%、70歳以上が41%**と**高齢者の割合が高くなっています**。
- 沖縄本島地区のタクシーの運賃は、初乗り1750mまで560円（上限）、加算運賃365m毎に70円（上限）、時間距離併用制2分15秒毎に70円（上限）となっています。また、午後10時から午前5時までは2割増となります。
- 沖縄本島地区のタクシー事業は、新型コロナウイルス感染症の影響により、**実働車両数が大きく減り、稼働率は令和3年時点で49.6%**となっています。
- 沖縄本島地区のタクシー事業は、**実車距離よりも回送距離の方が長い**状況にあります。新型コロナウイルス感染症の影響により、**運行回数の減少に伴って総走行キロ、実車キロとも減少し、実車率は令和3年時点で31.9%**とさらに**低水準**となっています。



資料：タクシー事業者ヒアリング

▲ 宜野湾市内タクシー事業者の車種構成



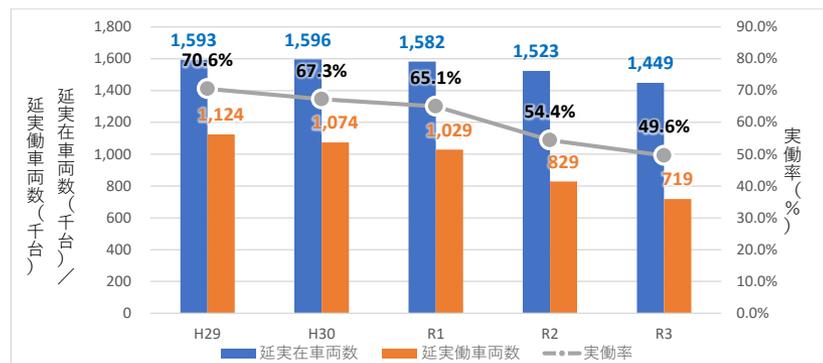
資料：タクシー事業者ヒアリング

▲ 宜野湾市内タクシー事業者の運転手年齢構成

車種	運賃等	距離制運賃		時間距離併用制 (時速10km以下の走行)	待料金	時間制運賃 (30分ごと)
		初乗 (1.75km)	加算			
普通	上限	560円	365m 70円	2分15秒 70円	2分15秒 70円	1,980円
	A	550円	372m 70円	2分15秒 70円	2分15秒 70円	1,940円
	下限	540円	379m 70円	2分20秒 70円	2分20秒 70円	1,910円

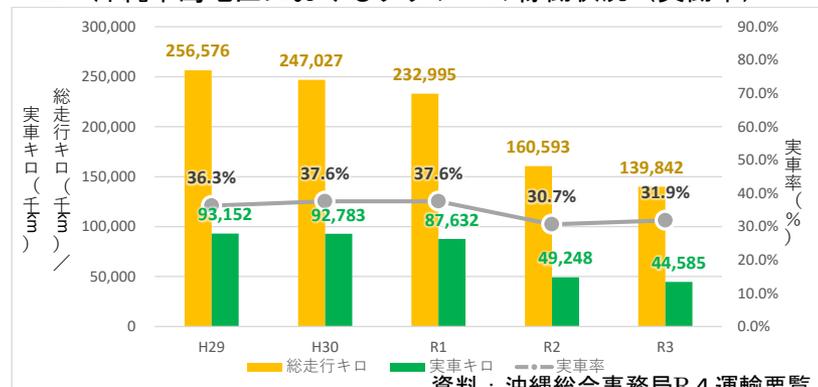
資料：沖縄総合事務局R4運輸要覧

▲ 沖縄本島地区における公定幅運賃



資料：沖縄総合事務局R4運輸要覧

▲ 沖縄本島地区におけるタクシーの稼働状況 (実働率)



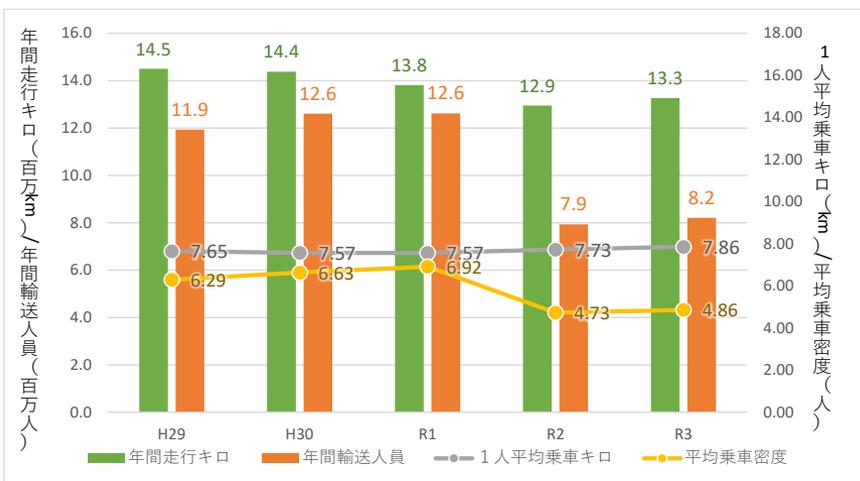
資料：沖縄総合事務局R4運輸要覧

▲ 沖縄本島地区におけるタクシーの稼働状況 (実車率)

4-3. 路線バスの利用状況

■路線バスの輸送状況

- 宜野湾市内を經由する**路線バスの年間輸送人員**は、新型コロナウイルス感染症によって**大きく減少**し、令和3年時点で820万人となっています。
- 利用者の乗車1回あたりの平均乗車キロは、近年の大きな変動はなく、令和3年時点で7.86km/人となっており、利用特性の変化は見られません。
- 運行距離1kmあたりの乗車人数を示す**平均乗車密度**は、年間輸送人員と同様に、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けて、**大きく落ち込み**、令和3年時点で4.86人/kmとなっており、**輸送効率が低下**しています。



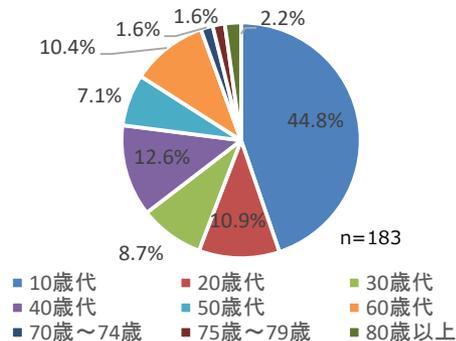
資料：輸送実績

▲ 宜野湾市内を經由する路線バスの年間輸送人員・平均乗車キロ・平均乗車密度

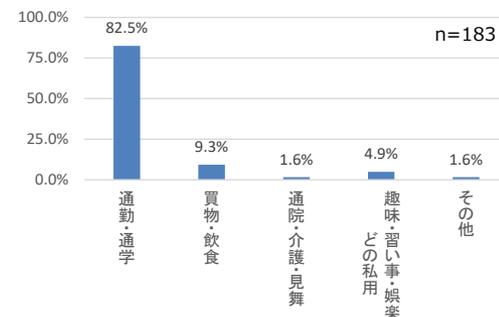
■路線バス利用者の特性

資料：路線バス利用者ヒアリング

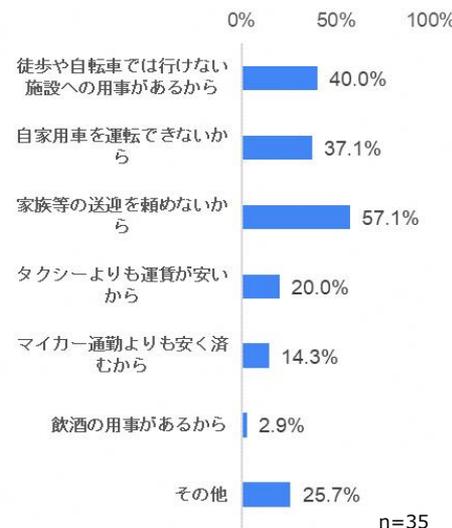
- 高校生等の**通学利用**が最も多く、その他、**年配者の買物**や、**30代40代の通勤利用**もみられました。
- 利用する理由では、「送迎を頼めない」「運転できない」など、**他交通手段の選択肢がない**ことが多く挙げられています。
- 「**定時性**」や「**バス停の待合環境**」の**向上**が求められています。



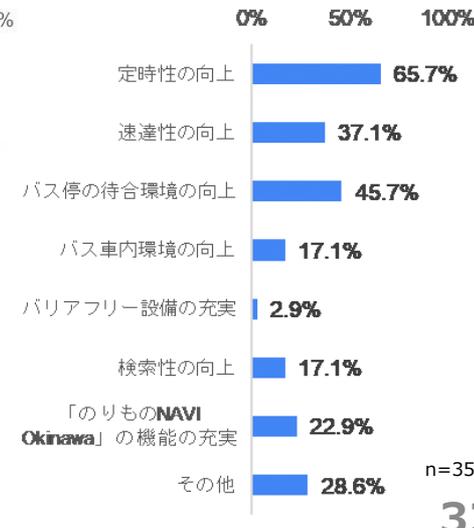
▲ 年齢構成



▲ 路線バス利用時の外出目的



▲ 路線バスを利用する理由



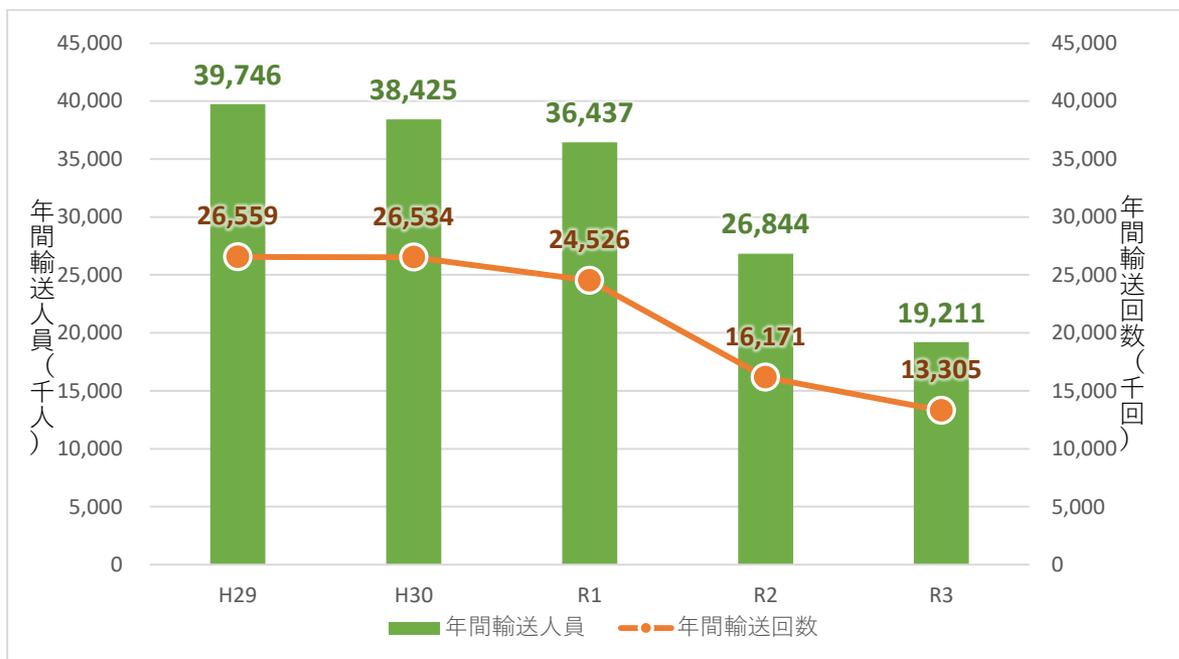
▲ 路線バスへの改善要望

n=35

4-4. タクシーの利用状況

■タクシーの輸送状況

- 宜野湾市を含む沖縄本島地区における一般乗用旅客輸送事業の年間輸送回数は、新型コロナウイルス感染症によって大きく減少し、令和3年時点で1,330万回人となっており、感染症拡大前の令和元年時点と比べ、46%減となっています。
- 輸送人員は、輸送回数の減少に伴って、令和3年時点で1,920万人となっており、感染症拡大前の令和元年時点と比べ、48%減となっています。



資料：輸送実績

▲ 宜野湾市内を経由するタクシーの年間輸送人員・年間輸送回数

■タクシーの利用状況

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

資料：タクシー事業者ヒアリング

■タクシーの利用特性

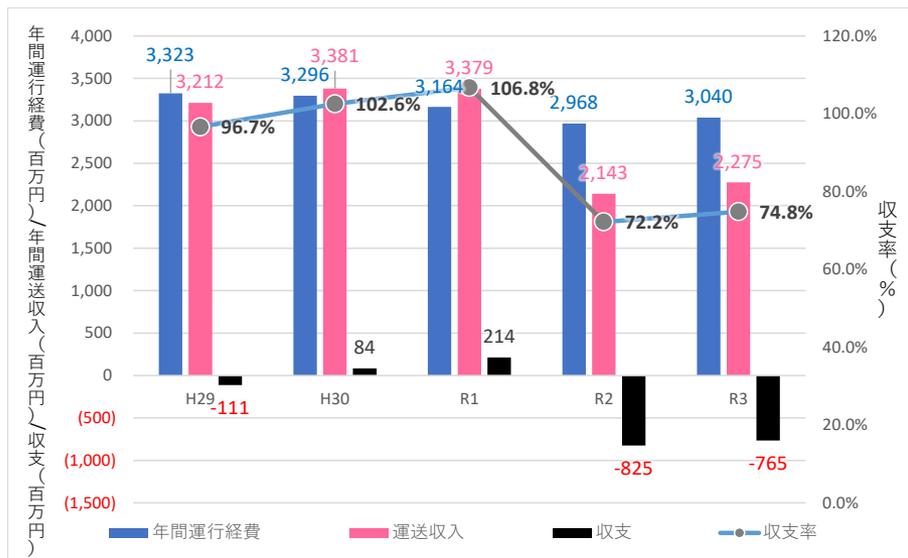
- 朝の時間帯は、通勤利用や、飲食店からの帰宅の利用がある。
- 日中は、那覇空港関連の移動、観光客の移動、高齢者の通院・買物、透析患者の通院、年金支給日の移動が主な利用。
- 琉球大学関連の需要がある（健康調査時の公民館からの送迎、学会、教員免許更新など）
- 雨の日の需要は高い。

資料：タクシー事業者ヒアリング

4-5. 路線バス・タクシーの運営状況

■路線バスの収支状況

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



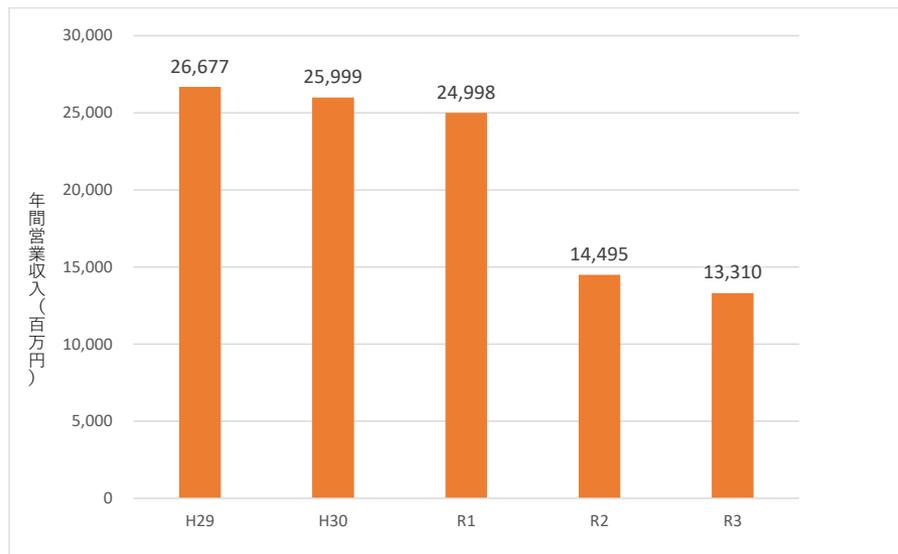
※各種データは沖縄総合事務局 輸送実績データによる
 ※運行経費は、走行キロに走行キロ単価を乗じて試算している。走行キロ単価は、令和2年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金（陸上交通）の補助ブロックごとに定める標準計上費用の沖縄ブロックを採用

資料：輸送実績

▲ 宜野湾市内を經由する路線バスの年間運行経費・年間運送収入・収支

■タクシーの収入状況

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



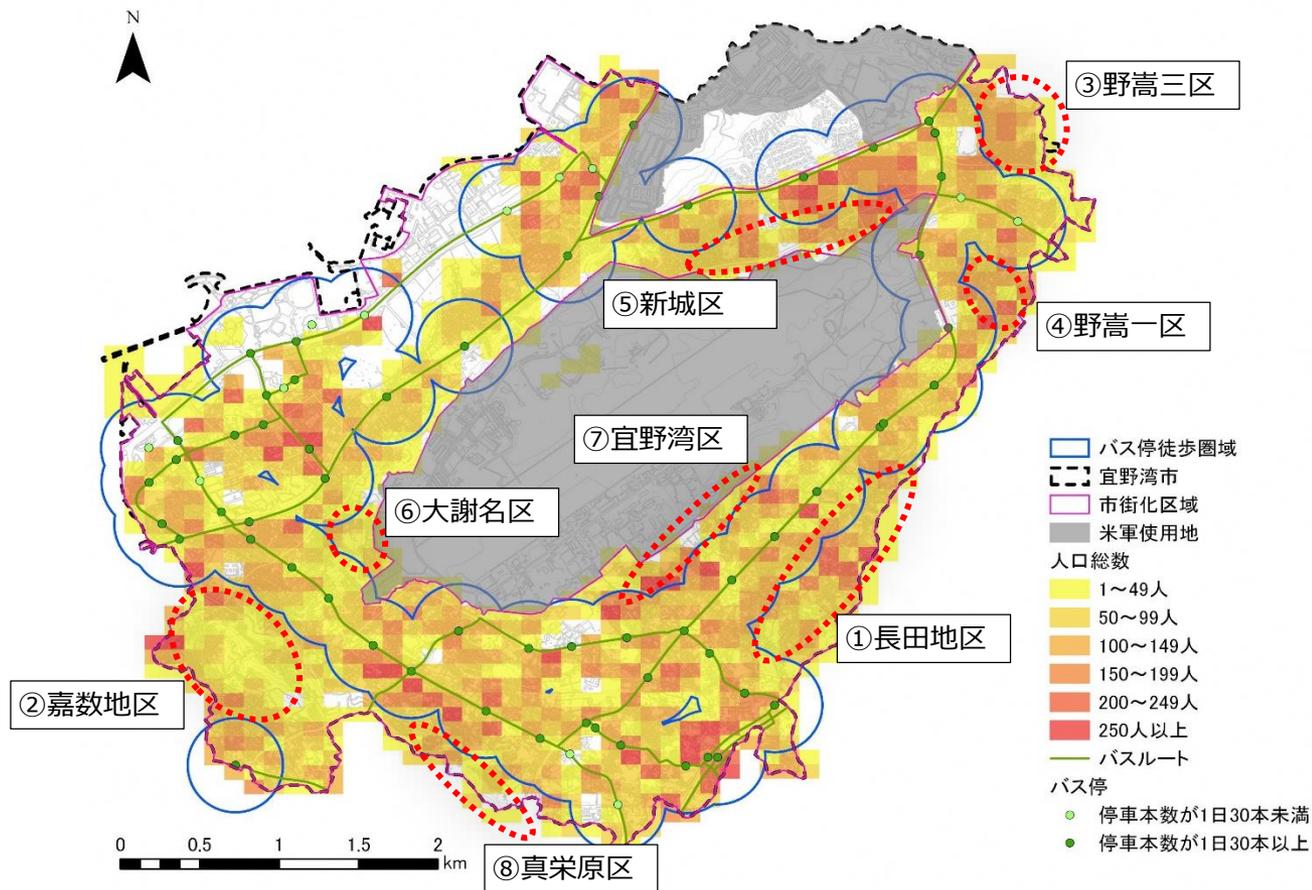
資料：沖縄総合事務局R4 運輸要覧

▲ 沖縄本島地区における年間運送収入

4-6. 路線バスのサービス提供状況

■公共交通空白地域

- 市内を運行する路線バスのバス停の徒歩利用圏域（半径300m）をみると、**人口の74%をカバー**しています。
- 一方で、**長田区、嘉数区、野嵩三区、野嵩一区、新城区、大謝名区、宜野湾区、真栄原区**において、バス停から遠い地域が存在します。



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

▲ 宜野湾市内の公共交通空白地域

4-6. 路線バスのサービス提供状況

■最寄りバス停でのバスの利用しやすさ

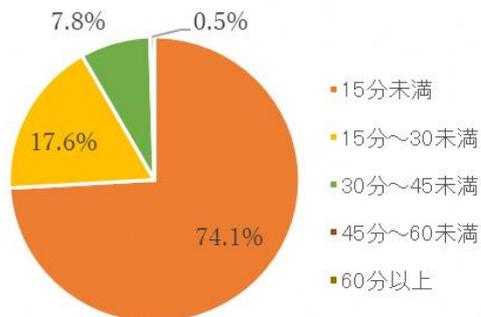
- 国道58号、国道330号、県道34号沿線は、バス停までの期待時間は概ね10分未満と利便性が高いです。
- 宜野湾BP沿線や野嵩区、宇地泊区は運行本数が少なく30分以上、嘉数区や長田区などは、バス停まで遠く、20分程度となり、他区よりも利便性が劣ります。
- 市民の74%は15分未満でバスを利用できる環境にあります。

最寄りバス停でのバスの利用しやすさ とは

任意の時刻に家を出て、バスに乗車するまでの期待時間を算出

「期待時間」

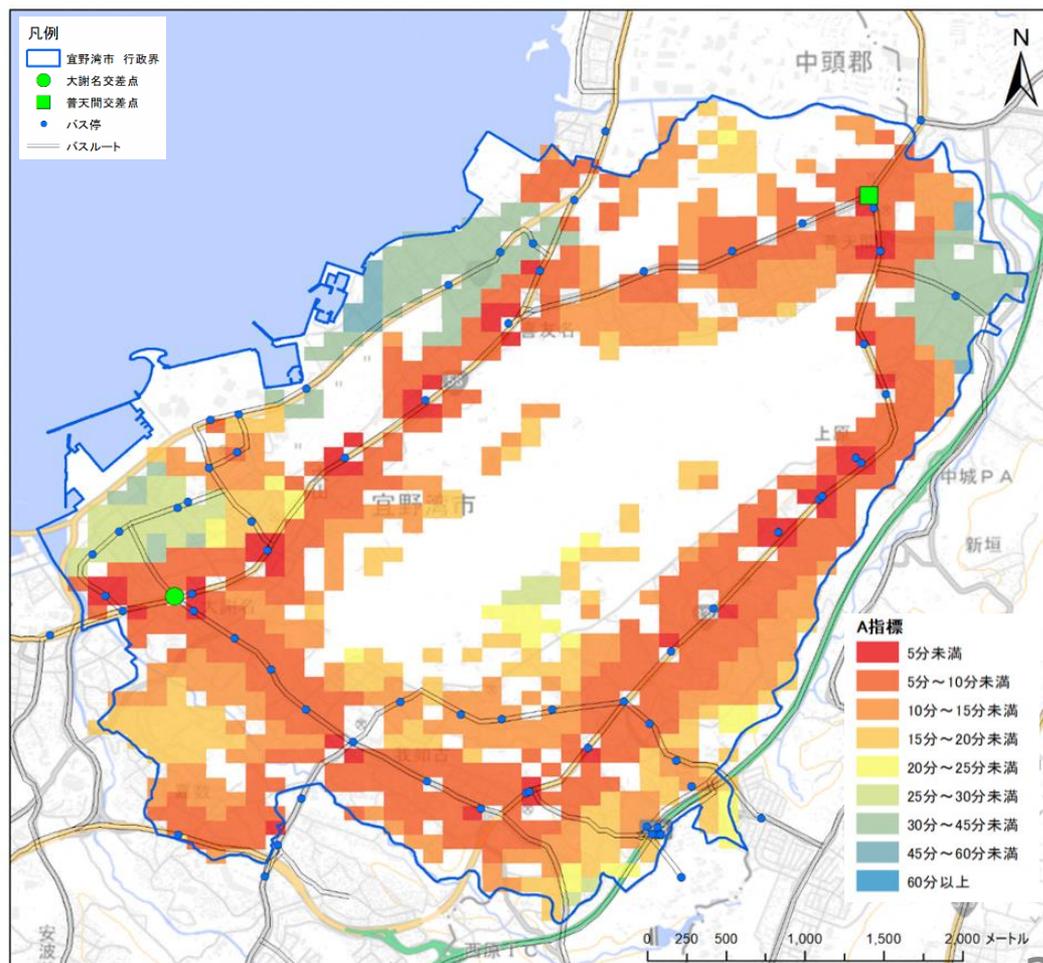
= 「最寄りバス停までの移動時間」
+ 「バスの運行頻度を反映した待ち時間」



▲ バス利用期待時間別人口割合

※使用データ

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



▲ 各メッシュから最寄りバス停でバスに乗車するまでの期待時間

4-6. 路線バスのサービス提供状況

■目的地までの路線バスでの行きやすさ

- 市民の**81%**は**30分未満**でバスを利用して**大謝名交差点**に移動できます。宜野湾BP沿線や野嵩区は運行本数が少なく45分以上かかります。
- 市民の**67%**は**30分未満**でバスを利用して**普天間交差点**に移動できます。宇地泊区は直通の路線が少なく45分以上かかります。

目的地までの路線バスでの行きやすさ とは

各地点から徒歩及び公共交通を利用して目的地まで到達するまでの所要時間を算出

「所要時間」

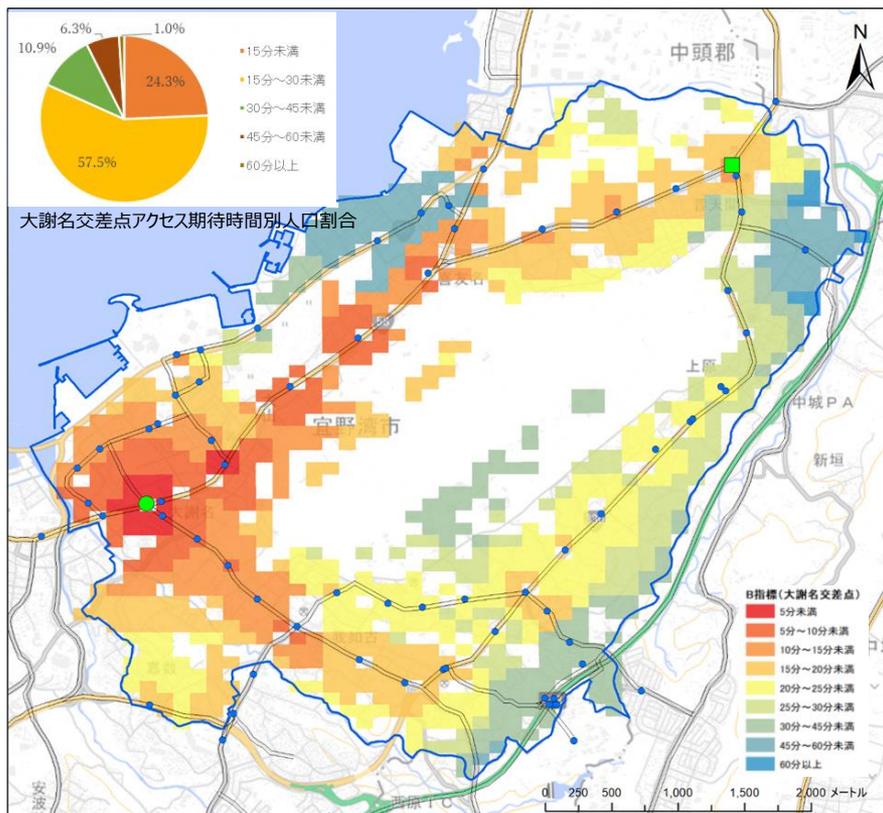
= 「期待時間（前ページ参照）」

+ 「最寄りバス停から目的地までのバス乗車時間」

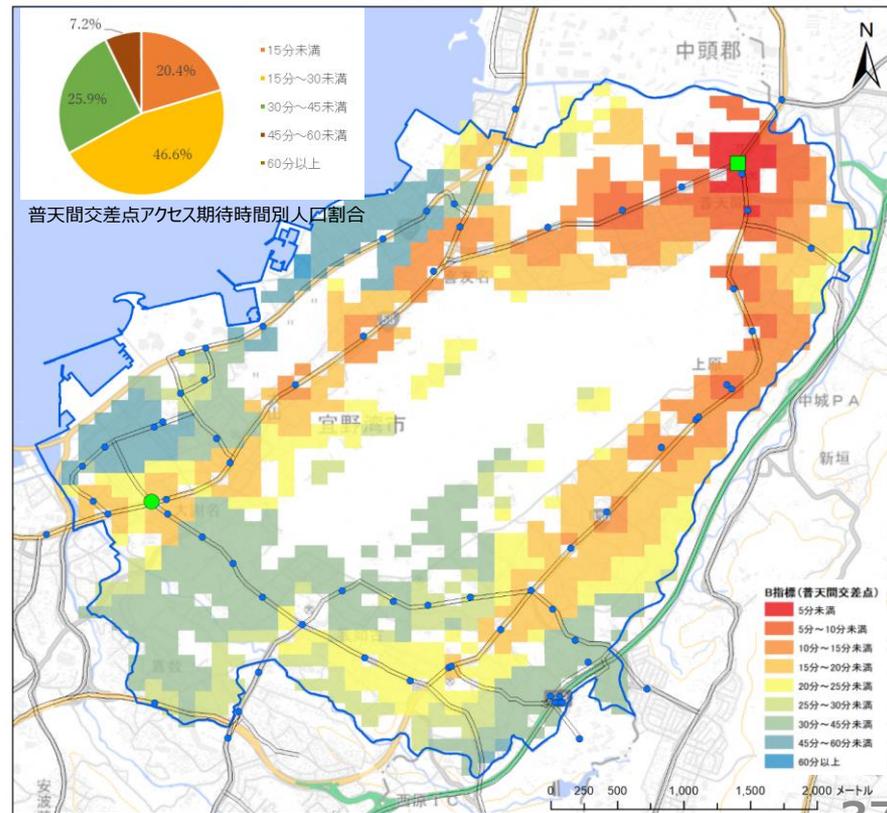
※使用データ

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

大謝名交差点



普天間交差点



▲ 各地から大謝名交差点まで路線バスで移動した場合の所要時間

▲ 各地から普天間交差点まで路線バスで移動した場合の所要時間

5. 関係者の課題認識（主要施設ヒアリング）

5-1. 路線バス事業者の抱える問題点や課題

資料：路線バス事業者ヒアリング

	意見内容
交通渋滞の影響 (定時性損失、 利便性低下)	<ul style="list-style-type: none">・県道34号（大謝名～真栄原区間）は交通渋滞がひどく、定時性が確保できない。・渋滞による運行時間の増加は、運行便数の減少に直結し、利便性の低下につながる。・優先信号の導入など定時運行できる道路環境が整わないとなかなか要望に応えられない。
運転手不足の深刻化	<ul style="list-style-type: none">・運転手の高齢化の進行、新たな成手が不足しており、運転手不足が深刻化してきている。・現状のサービス水準を維持することもままならない状況。・労働基準の見直しによって、さらに路線の維持が難しくなることが予想される。
公共交通体系の再構築（運行効率化）	<ul style="list-style-type: none">・リソースが限られている中、大量輸送が可能な特性を活かして効率的な運行とすることが求められている。・需要はあるがボリュームは大きくない部分はコミュニティ交通やタクシー等でカバーし、まとまった需要をバスで担うといった交通サービスの機能の整理が必要。・行政側では、必要なサービスの水準を整理しておいてもらいたい。・効率的なネットワークや、使用しやすいネットワークの構築に向けては、バス乗り場の拠点の明確化も必要。検討は各社が連携する必要がある。・地域の足を無くすことはできないので、既存の路線バスとコミュニティバス、タクシーとうまく役割分担して、任せられることは任せたい。
高校生の通学	<ul style="list-style-type: none">・高校生の送迎車両による渋滞に巻き込まれ定時性が損なわれている（長期休暇中は定時性が確保可能）。・普天間高校はバスの本数が多い割に送迎車が多い。高校生のバス通学への転換施策が必要。
大学生の利用	<ul style="list-style-type: none">・沖縄国際大学の学生が利用する駐車場は不足している状況である。学生アンケートでは、バスの運賃を無料にしても利用はせずに自家用車を利用する傾向にある。そのため、需要が少ないことから対象路線を増便してもどうにもできない状況である。

5-1. 路線バス事業者の抱える問題点や課題

資料：路線バス事業者ヒアリング

	意見内容
バス運賃の割高感	<ul style="list-style-type: none">・県民がバスの運賃に対して割高感を持っていると思われる。・高校生の間では、バス通学は裕福な家庭との認識も持っているようだ。・バス運賃は国が定めた適正な利潤を加えた「総括原価方式」で決めている。乗車距離が長いことや、沖縄の所得が低いことにより高価な認識になっているのではないか。・利用促進に向けては、行政と連携した利用しやすい運賃施策の検討も必要。
のりもの NAVI Okinawa (旧バスナビ沖縄) の認知不足	<ul style="list-style-type: none">・バスの接近情報がほしいという要望もあり、今あるサービス (バスナビ) が使われていないことはもったいなく感じている。どう周知させていくかが課題である。
公共交通の利用促進	<ul style="list-style-type: none">・幼い頃からの公共交通に関する教育も必要。・学校にチャージ機を設置し半分を行政が負担する支援や、学生証を兼ねているものなど、OKICA利用のきっかけを作ってもらいたい。・与那原町のホームページでは乗り方動画が掲載されている。9/20には乗り方教室が開かれた。バスの仕組みがあまり分からない子供たちは利用するのに抵抗があるようだ。・利用促進はバス事業者だけでは厳しいため、行政の協力が不可欠である。
琉大医学部の移転	<ul style="list-style-type: none">・移転後の琉大病院への乗り入れは必要と考えている。もし結節点とするならターミナル規模のものが必要である。実証実験を行い運行回数なども合わせて検討を要する。・琉大病院移転に伴って、経路による乗り入れの話題があるが、敷地を経由することで所要時間がかかり、利用者が減る恐れがある。・移転後の琉大病院を経由することは難しいため、起点として運行できないかという改善案が挙げられる。または、現行の路線一部を琉大病院で折り返しとして運行するのはどうか。

5-2. タクシー事業者の抱える問題点や課題

資料：タクシー事業者ヒアリング

	意見内容
運転手不足の深刻化	<ul style="list-style-type: none">・運転手不足が深刻。高齢化の進行と若い成手が不在。コロナ禍では感染リスク回避のために退職も発生。・社会保障等も充実している業界ではあるが、募集もない。・運転手を育成するにも時間が必要。・利用者から電話が繋がらない、長く待たされるとの意見が上がっているのは把握しているが、運転手が足りないため応えきれていない。
経営悪化、困難な設備投資	<ul style="list-style-type: none">・コロナ禍もあって、経営が非常に厳しい。車両や無線等の維持もできていない。・ユニバーサルデザイン車両は、導入した方がいいとは思いますが、購入費用が高く、導入できない。・身障者割引や免許返納割引の割引分はタクシー事業者が負担しているが、行政も負担を担ってほしい。（サービス全体の利便性向上につながる）
タクシー利用の促進	<ul style="list-style-type: none">・タクシーの相乗り利用等で、利用者の経済的負担が減り、事業者としても日中の閑散時間帯の収入が増えると、お互いにメリットがある。
公共交通におけるタクシーの位置づけ	<ul style="list-style-type: none">・公共施設にタクシー乗り場がない（待機場所がないため呼び出しに時間を要する）。タクシーの公共交通としての位置づけがされていない。・観光振興と交通施策の連携が取れていない（整理がついていない）。

5-3. 高校、大学の抱える問題点や課題

■高校の抱える問題点や課題

資料：高校ヒアリング

	意見内容
バスの運行遅れ	<ul style="list-style-type: none">・雨天時は学生のバス登校に影響が出て遅刻者が多くなる。定時運行することが重要である。・那覇・浦添方面から中部商業高校に通学する学生でバス通学をしているが、国道330バイパスではなく真栄原交差点を通過して渋滞に巻き込まれるため使い勝手がよくない。那覇・浦添方面からバスルートが課題だと感じる。
学校周辺の送迎による交通渋滞	<ul style="list-style-type: none">・雨の日は送迎で登校する学生が増えるため、送迎による車両が付近の道路渋滞を引き起こしている。・送迎が多くなることで、学校周辺に送迎車両が集中し、渋滞が発生している。その結果、地域住民からの苦情が出る。・平日は通学、休日は部活や大会など保護者は毎日生徒を送迎している状況である。生徒はその便利さに頼っているのではないかと推測する。送迎車の集中で近隣住民に迷惑がかかることを考えると、バスを利用してほしい。
車内トラブル	<ul style="list-style-type: none">・バス離れの理由の一つに生徒が痴漢に遭う事例があった。毎年2件程度発生している。

■大学の抱える問題点や課題

資料：大学ヒアリング

	意見内容
マイカー通勤・通学による交通渋滞、駐車場不足	<ul style="list-style-type: none">・教職員、学生のマイカー利用が多く、渋滞や駐車場不足が起こっている。・駐車場内の学生同士の事故や、遅刻を避けるため大学以外の駐車場に駐車することで、地域住民の迷惑になったことがある。
西普天間への移転に伴う周辺道路の交通渋滞	<ul style="list-style-type: none">・琉球大学病院移転により、周辺道路の交通渋滞が懸念される。・現状で、マイカー通勤・通学が主な交通手段となっており、マイカーからの転換が必要・バス事業者や関係行政と連携して、円滑な交通を確保したい。

5-4. 観光施設の抱える問題点や課題

■観光施設の抱える問題点や課題

資料：観光関連施設ヒアリング

	意見内容
観光周遊の課題	<ul style="list-style-type: none">・西海岸道路付近の渋滞が発生している。特に、西海岸道路（浦添北道路）が整備された後は利便性は高くなったが、渋滞はひどくなっている。・県内外の観光客は宜野湾市をどのように周遊していいかわからない。・タクシー需要は高いが、運行台数が少なくなったからか思うように手配できない（つかまらない）。・長期滞在の観光客は、滞在期間中ずっとレンタカーを借りるわけにもいかず、公共交通の利便性向上が必要。・西海岸地域から普天間方面への移動手段がない。
路線バスの利用環境	<ul style="list-style-type: none">・バス停に屋根や見やすい時刻表、外灯がない。・イベントが多い休日・祝日のバス運行本数が少ない。・空港からホテルまでのリムジンバスが運行されているが、ホテルに到着した後の移動手段がない。・国道58号宜野湾バイパスを経由するバスの本数が少ない。国道58号のバス停を案内するには距離が遠い。
観光振興と公共交通、道路行政の連携	<ul style="list-style-type: none">・駐車場が少ない。・公共交通の推進と駐車場整備が同時になされていない。・米軍基地があるため、地域住民と観光客の動線が一緒になっている。・生活道路やスクールゾーンなどの狭い道路にレンタカーが走っている。・観光バスの駐車場も一部しかないため、不便。

6. 宜野湾市のまちづくりの方向性

6-1. 上位・関連計画における公共交通に期待される役割

計 画	公共交通に期待される役割
第四次宜野湾市総合計画基本構想・後期基本計画	<ul style="list-style-type: none"> ●安全で安心して暮らすことができる環境形成 ●基地返還予定地の跡地利用における、快適な交通環境の形成
宜野湾市都市計画マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> ●市内の円滑な移動環境の確保 ●人と環境にやさしいまちづくりの推進 ●交通安全対策の強化への貢献 ●路線バス網の充実や鉄軌道を含む新たな公共交通軸の整備による基地跡地を利用した新しいとしづくり
宜野湾市都市交通マスタープラン・都市交通戦略	<ul style="list-style-type: none"> ●中南部都市圏における広域交通の円滑な移動の確保 ●安全な移動、便利な移動を確保し、市民の生活環境を向上する ●低公害・省エネルギーへの貢献
第8期宜野湾市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画	<ul style="list-style-type: none"> ●高齢者の健康な暮らしの支援
宜野湾市子ども・子育て支援事業	<ul style="list-style-type: none"> ●保護者や子どもが容易に移動できる環境の形成
宜野湾市地球温暖化対策実行計画	<ul style="list-style-type: none"> ●自家用車の利用抑制を支える ●低炭素型都市づくりの推進

6-2. 公共交通の活性化によって期待されるクロスセクター効果

分野	公共交通に期待される役割
交通渋滞	<ul style="list-style-type: none">● 自家用車から公共交通への転換が図られることで、交通の所要時間の短縮につながり、交通のもたらす社会活動が活発になることで、生産性が向上する。● 渋滞緩和のための道路整備費等の抑制につながる。● 交通渋滞の解消によって、生活道路への抜け道交通等の減少につながり、交通安全性が向上する。● また、良好な住宅環境の保全につながり、地価が向上する。
高齢者福祉	<ul style="list-style-type: none">● 高齢者が自分で外出できる環境が整うことで、体力が維持され、健康増進につながり、医療福祉費等の抑制につながる。
環境	<ul style="list-style-type: none">● 自家用車から公共交通への転換が図られることで、温室効果ガス対策費の抑制につながる。
家庭の生産性向上	<ul style="list-style-type: none">● 高校生の送迎交通が公共交通に転換することで、保護者等の送迎にかかる時間、労力、コスト等の削減につながり、保護者の生産性の向上や、ストレス軽減等が期待される。