

宜野湾市地域公共交通計画

宜野湾市の公共交通を取り巻く問題点と課題

1. 宜野湾市の地域公共交通の問題点

- 1-1. 交通渋滞と路線バスの定時性損失
- 1-2. 高齢者の外出時の不便
- 1-3. 高校生の高い送迎割合と学校周辺の渋滞
- 1-4. 西普天間地区の開発に伴う交通量の増加
- 1-5. バス事業者の厳しい経営環境・人手不足
- 1-6. 高い路線バスのサービス水準と低い利用率
- 1-7. タクシー事業者の厳しい経営環境・人手不足
- 1-8. 西海岸エリアへの移動ニーズとバス路線のギャップ

2. 宜野湾市の地域公共交通の課題

- 2-1. 路線バス、タクシー、コミュニティ交通等の機能整理とネットワークの構築
- 2-2. 地域内の移動を支える交通サービスの検討
- 2-3. 高校生の送迎交通からの交通手段の転換促進
- 2-4. 公共交通の利用環境の改善
- 2-5. 琉大病院・医学部移転後の西普天間周辺の円滑な交通の確保
- 2-6. 車を利用しな観光客向けの公共交通利用環境の改善
- 2-7. 周辺市町村と連携した公共交通の確保維持活性化

令和5年3月29日(水)

宜野湾市地域公共交通推進協議会

前回協議会で提示した課題と今回提示する課題との対応関係

第2回協議会で提示した課題	各種調査結果を踏まえた問題点・課題	
1. 市民が利用しやすい公共交通の環境づくり 問題点 慢性化、さらに悪化する交通渋滞と公共交通利便性の低下の負のスパイラル	1-1. 交通渋滞と路線バスの定時性損失 1-3. 高校生の高い送迎割合と学校周辺の渋滞 1-6. 高い路線バスのサービス水準と低い利用率	2-1. 路線バス、タクシー、コミュニティ交通等の機能整理とネットワークの構築 2-3. 高校生の送迎交通からの交通手段の転換促進 2-4. 公共交通の利用環境の改善
2. 東西方向をつなぐ公共交通の検討 問題点 東西方向の移動ニーズと南北軸方向のバス路線とのギャップ	1-8. 西海岸エリアへの移動ニーズとバス路線のギャップ	2-1. 路線バス、タクシー、コミュニティ交通等の機能整理とネットワークの構築（再掲）
3. 多様な移動手段の確保 問題点 高齢者人口の増加と公共交通空白地域及び公共交通が利用しにくい地域の存在	1-2. 高齢者の外出時の不便	2-2. 地域内の移動を支える交通サービスの検討
4. 西普天間住宅地区の新たな移動需要に対応する公共交通ネットワークの再構築 問題点 西普天間住宅地区の開発に伴う交通量増加	1-4. 西普天間地区の開発に伴う交通量の増加	2-5. 琉大病院・医学部移転後の西普天間周辺の円滑な交通の確保
5. 周辺市町村と連携した施策の検討 問題点 周辺市町村への流出移動需要、周辺市町村からの流入需要と公共交通ネットワークの未接続	1-3. 高校生の高い送迎割合と学校周辺の渋滞（再掲） 1-5. バス事業者の厳しい経営環境・人手不足	2-7. 周辺市町村と連携した公共交通の確保維持活性化
6. 路線バス・タクシーなど既存公共交通の利用促進 問題点 新型コロナの影響による、交通事業者の経営悪化、路線バス・タクシーにおける慢性的な人員不足	1-5. バス事業者の厳しい経営環境・人手不足（再掲） 1-6. 高い路線バスのサービス水準と低い利用率（再掲） 1-7. タクシー事業者の厳しい経営環境・人手不足	2-1. 路線バス、タクシー、コミュニティ交通等の機能整理とネットワークの構築（再掲）
7. 本市と主要観光拠点をつなぐ交通ネットワーク構築 問題点 観光客・ビジネス客等の来訪者の移動への対応	1-8. 西海岸エリアへの移動ニーズとバス路線のギャップ	2-6. 車を利用しな観光客向けの公共交通利用環境の改善

1. 宜野湾市の地域公共交通の問題点

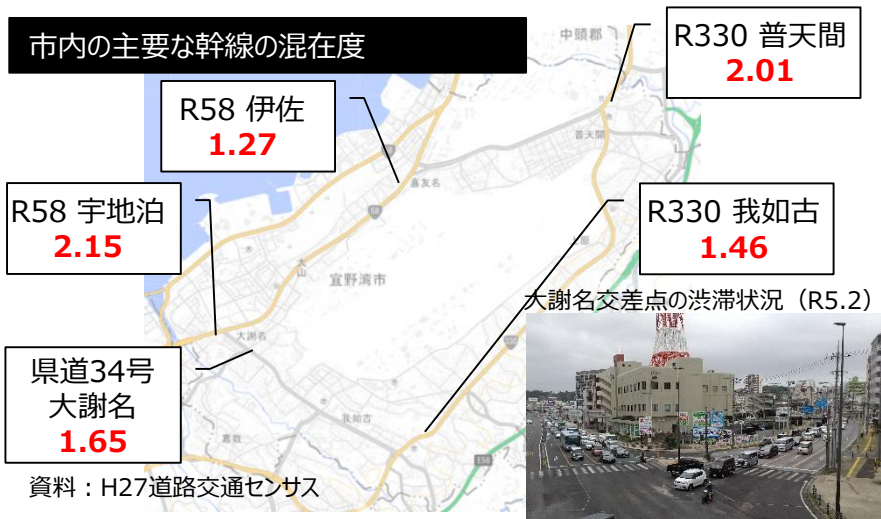
#

資料右上の数字は前回協議会で提示した課題に関するものを示している

1-1. 交通渋滞と路線バスの定時性損失

- 土地制約が限られた中で、自動車交通が特定の道路に集中し、**渋滞が発生**している。路線バスやタクシーは、この渋滞に巻き込まれ、**定時性の確保や迅速な迎車ができない状況**にある。
- 定時性の損失や迎車の遅れは、**利用者の不満**につながり、利用の敬遠につながっている。

市内の主要な幹線の混在度



交通渋滞に関する交通事業者の意見



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

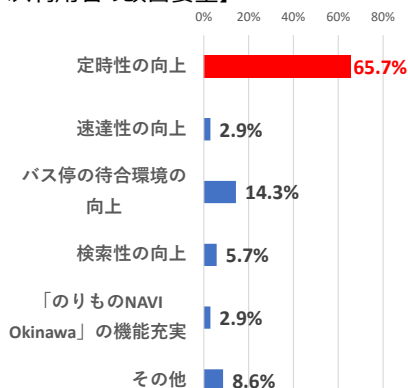


- ・**交通渋滞に巻き込まれて、迎車が遅れる**。
- ・予約の電話があっても、迎車の時間を伝えると断られることがある。

資料：交通事業者ヒアリング

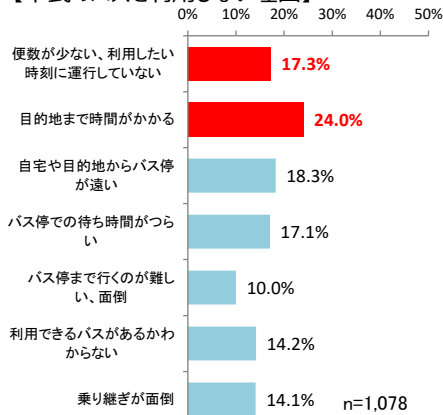
市民のバスの定時性損失・速達性低下に対する意見

【バス利用者の改善要望】



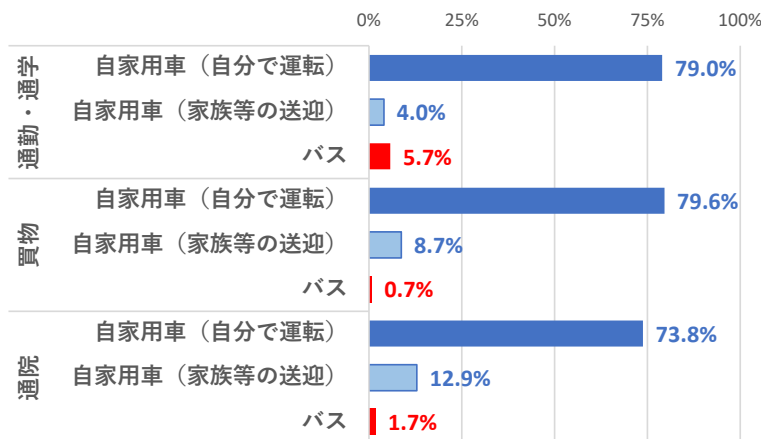
資料：バス利用者アンケート

【市民のバスを利用しない理由】



資料：市民アンケート

宜野湾市民の交通手段分担率

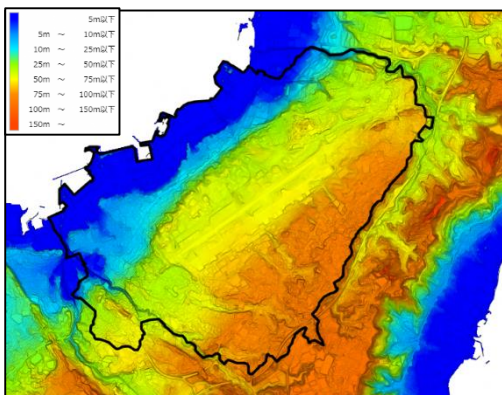


資料：市民アンケート

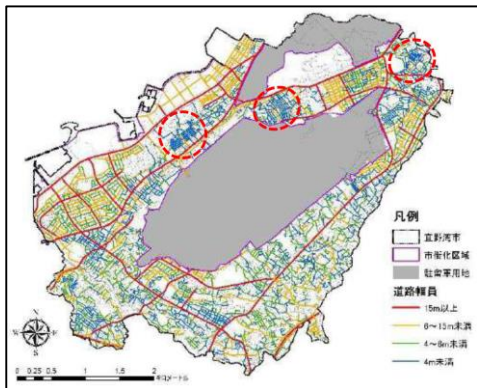
1-2 . 高齢者の外出時の不便

- 市全域にわたり、起伏が大きく、**徒歩や自転車での移動は高齢者に特に負担となっている**。地域によってはバス停まで距離がある地域もあり、**バス停までの移動が困難**であるとの意見も上がっている。
- また、道路状況も、**道幅が狭く、歩行空間が確保されておらず、安全性に懸念**を持つ声が多い。
- 高齢者を対象とした地域の催しごと（例：ミニデイサービスなど）が**公民館**で開催されているが、地域内を運行する交通サービスがなく、**参加に大きな負担**がかかっている。
- 市外への外出時にも、バス停のある幹線道路までの移動に負担がかかっている。また、タクシー利用についても経済的な理由から頻繁には利用できない。

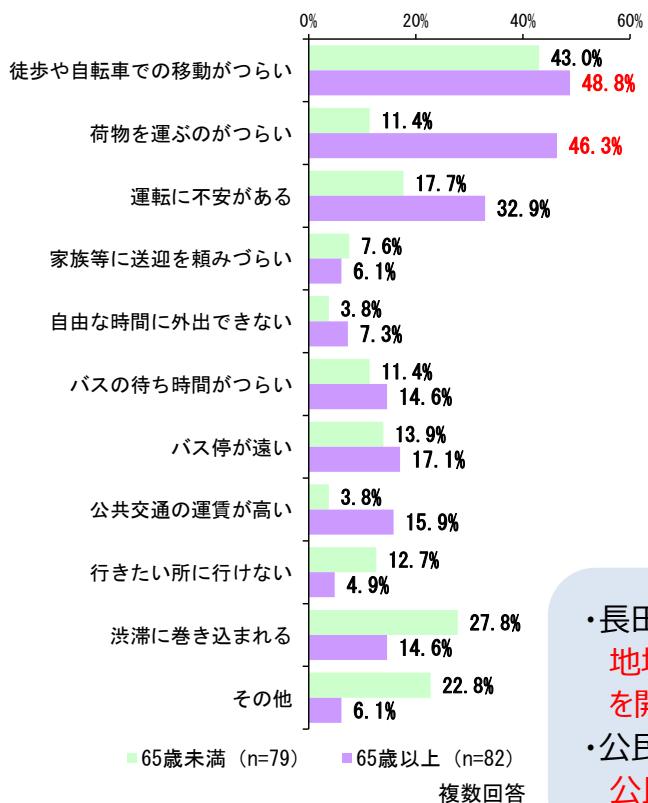
市内の標高図



道路の幅員状況



買物の際の移動に関する困りごと



資料：市民アンケート

公民館までのアクセス（例：長田区）



・長田区は長田と志真志で構成されており、**地域が広い**ため、**会合やミニデイサービスを開催しても公民館まで来ることが難しい**。

・公民館での集まりの際、**志真志バス停から公民館への上り坂がきつい**と感じる。

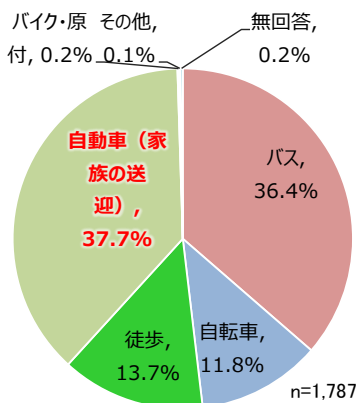
資料：長田区ヒアリング



1-3 ． 高校生の高い送迎割合と学校周辺の渋滞

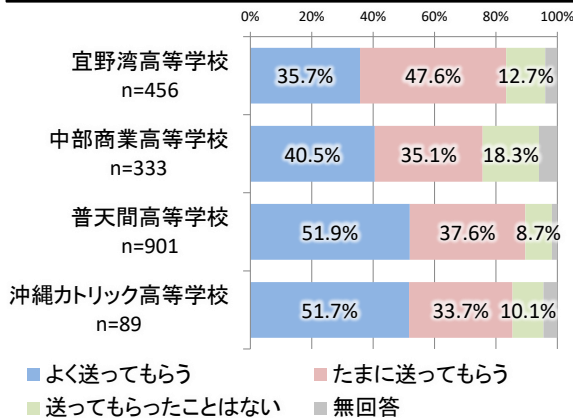
- 高校生の通学手段の第1位は**家族等の送迎**となっている。普段は送迎通学していない人もたまに送ってもらっている。
- バスを普段利用している人も、雨の日等は送迎に頼っており、特に雨天時の**学校周辺の交通渋滞**は激しくなる。
- **町外からの通学も多く**みられる。沖縄市や浦添市、那覇市からの通学にはバス路線があるものの、西原町や北谷町、中城村からは路線が少なく、特に西原町からの通学は送迎の割合が高い。
- 交通渋滞は、近隣の交通環境の悪化や社会経済の損失につながる。

高校生の主な通学手段



資料：高校生アンケート

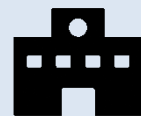
送迎の頻度（普段は送迎以外の者も含む）



資料：高校生アンケート

高校周辺の道路混雑状況

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



資料：高校ヒアリング



【普天間交差点 市役所向け】



【沖縄カトリック高校前 送迎の様子】

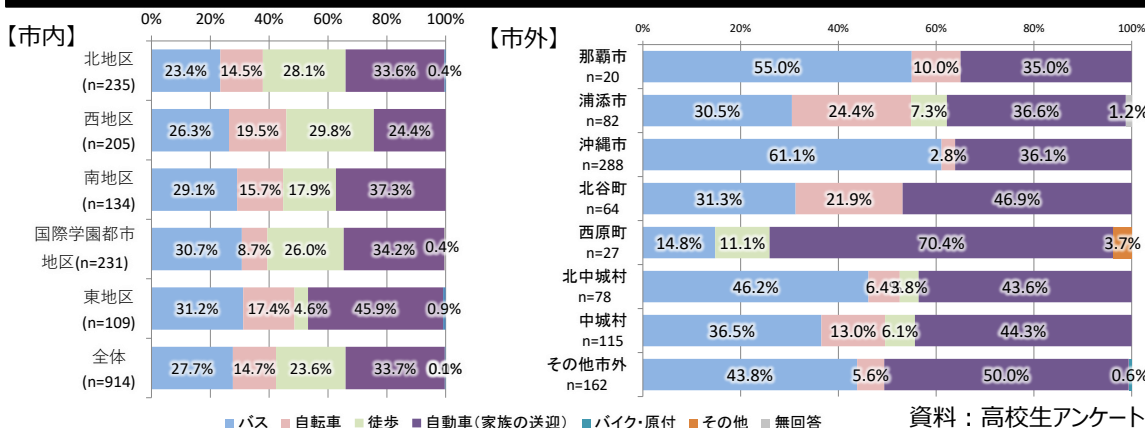


【我如古交差点】



【中部商業高校前】

居住地別の通学手段

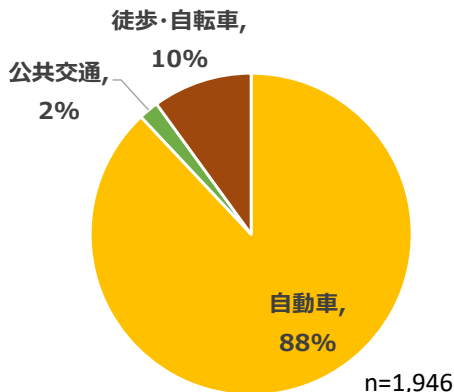


資料：高校生アンケート

1-4 . 西普天間住宅地区の開発に伴う交通量の増加

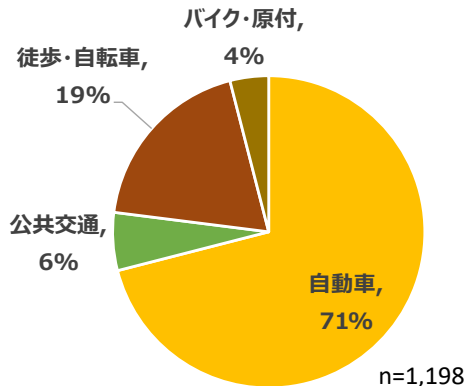
➤ 西普天間住宅地区に、琉球大学医学部・琉大病院が移（R7開学・開院）。教職員（約1,950名）、学生（約1,200名）、外来患者（年間約27.4万人）の**交通需要が集中し、周辺道路への影響が懸念**される。

教職員の交通手段



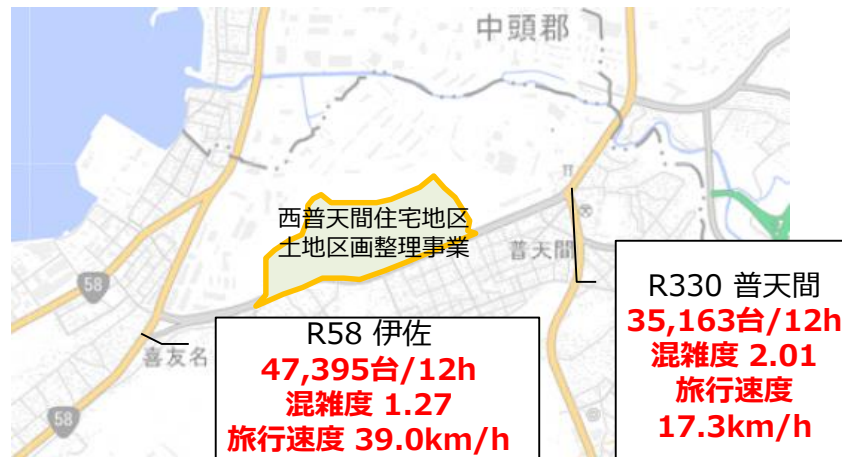
資料：琉球大学ヒアリング

学生の交通手段



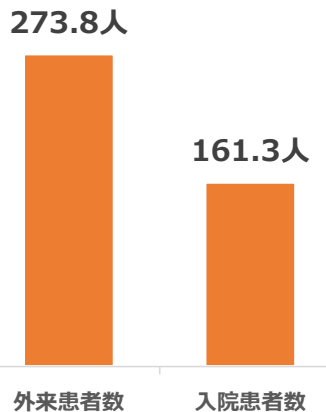
資料：琉球大学ヒアリング

市内の主要な幹線の混在度

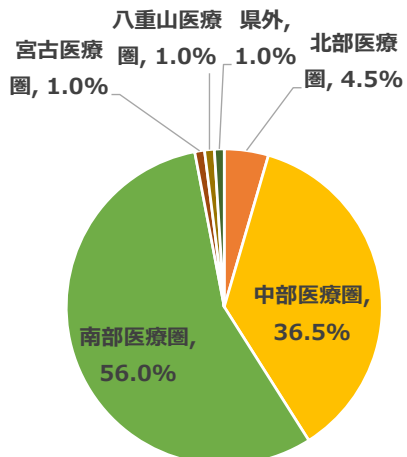


資料：H27道路交通センサス

琉大病院への外来患者数と居住地割合



資料：琉球大学ヒアリング



資料：琉球大学ヒアリング

R330 普天間	交通量	混雑度	旅行速度
現状	35,163 台/12h	2.01	17.3 km/h

教職員の自動車通勤交通 : 約1,650台※1
 学生の自動車通学交通 : 約1,000台※1
 外来患者の自動車交通 : 約 840台※1※2
 住宅等ゾーン居住者の交通 : 約1,300台※3
 人材育成ゾーン来訪者の交通 : 約1,700台※3
西普天間地区開発により発生する交通：約6,490台

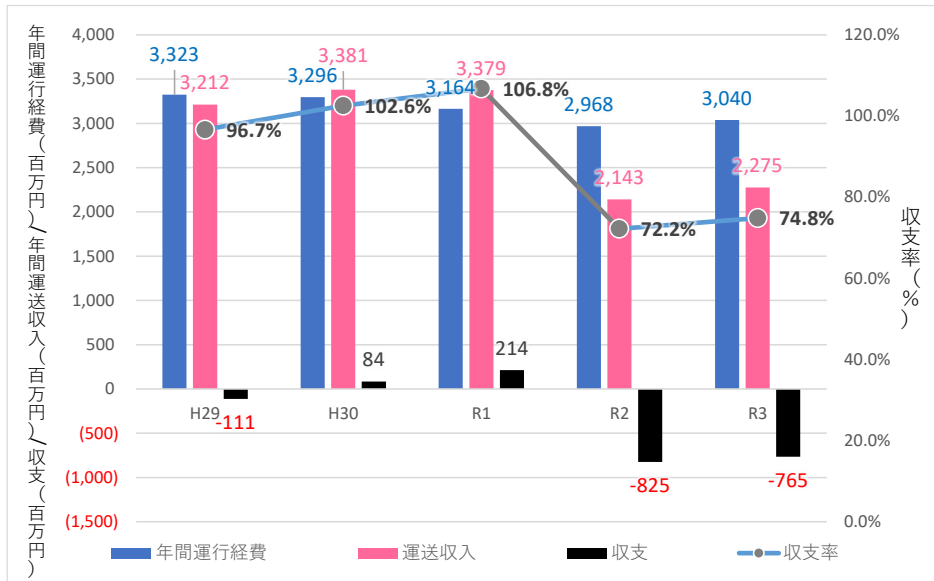
移転後	35,163 + a 台/12h	悪化	低下
-----	------------------	----	----

※1 琉球大学ヒアリング
 ※2 H18沖縄本島中南部都市圏PT調査
 ※3 H28中南部都市圏駐留軍用地跡地利用及び周辺整備検討調査業務委託（沖縄県）

1-5 . バス事業者の厳しい経営環境・人手不足

- 市内を運行している**路線バスは赤字運行**となっており、コロナ禍により経営が悪化した状況下では**持続可能性の維持**が課題となっている。
- **運転手不足も深刻化**しており、運行リソースの面から減便等の必要も出てきている。
- サービス水準は非常に高い一方で、利用が少なく、**需要と供給のバランスが崩れている**。

宜野湾市内を運行する路線バスの収支状況（試算値）



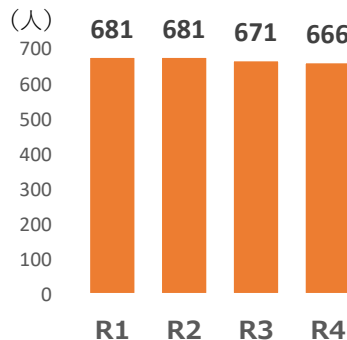
※各種データは沖縄総合事務局 輸送実績データによる
 ※運行経費は、走行キロに走行キロ単価を乗じて試算している。走行キロ単価は、令和2年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金（陸上交通）の補助ブロックごとに定める標準計上費用の沖縄ブロックを採用
 資料：輸送実績



・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。

資料：交通事業者ヒアリング

市内を運行する路線バス4社の運転手数



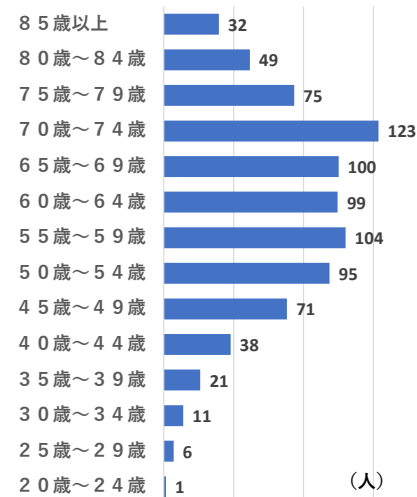
資料：沖縄総合事務局 R4運輸要覧



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

資料：交通事業者ヒアリング

大型二種免許の年齢別保有者数（全国）

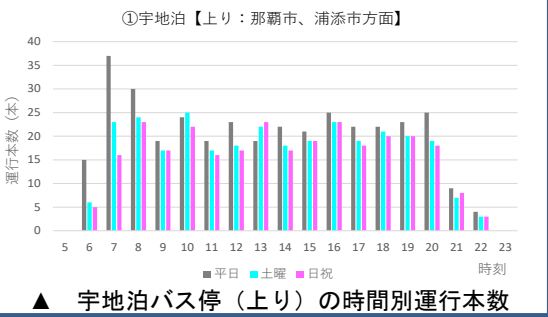
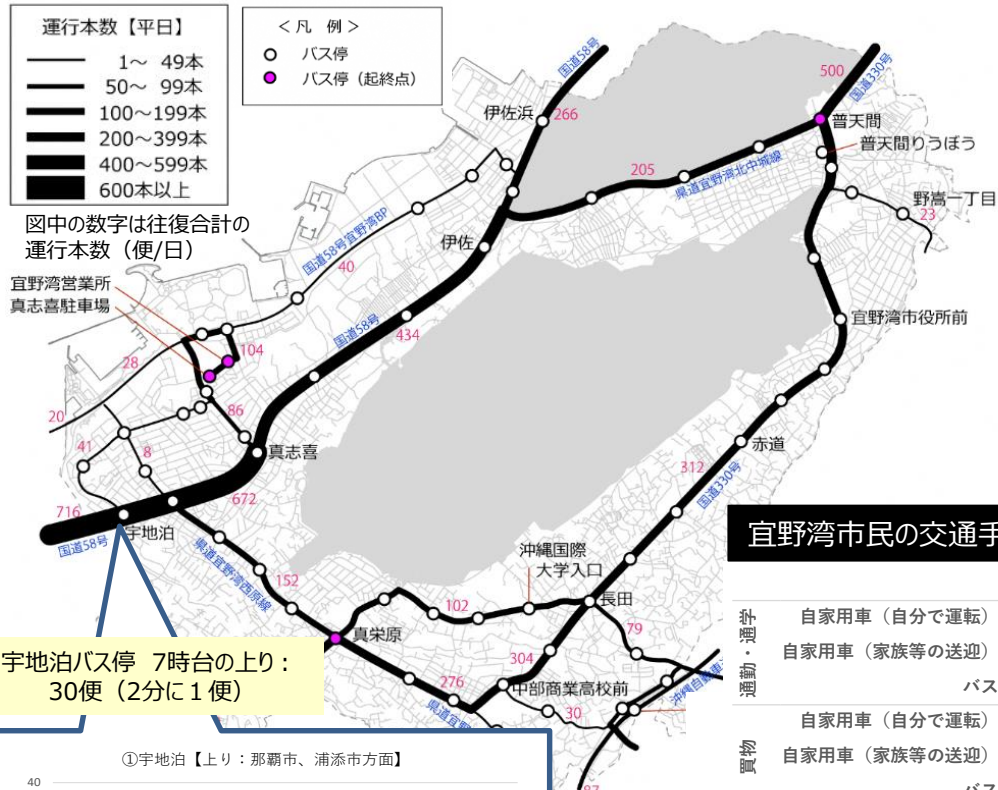


資料：警察庁 運転免許統計 令和3年版

1-6 . 高い路線バスのサービス水準と低い利用率

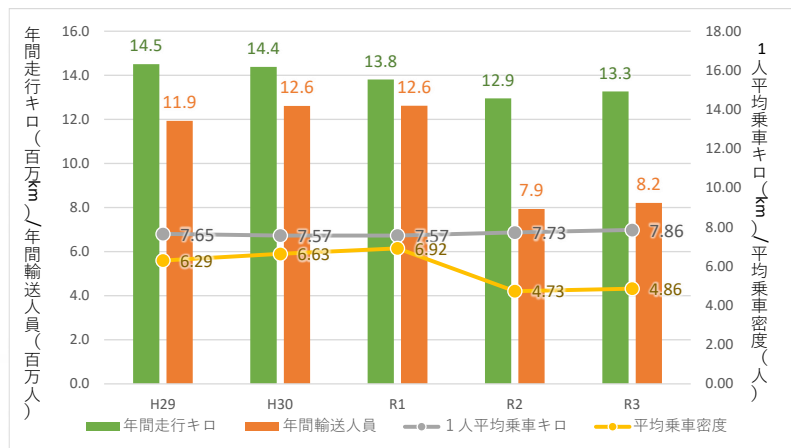
➤ **路線バス**の運行本数は、国道58号宇地泊で平日716本、7時台的那覇方面は30便（平均2分に1便）運行しており、**非常にサービス水準は高い**。一方で、**バス利用率は低く、バス輸送人員は減少し輸送効率も低下している**。そうした中、バスへの改善要望では「**便数の増加**」が指摘されており、ニーズとサービスとのギャップが生じている。

道路区間別のバス運行本数



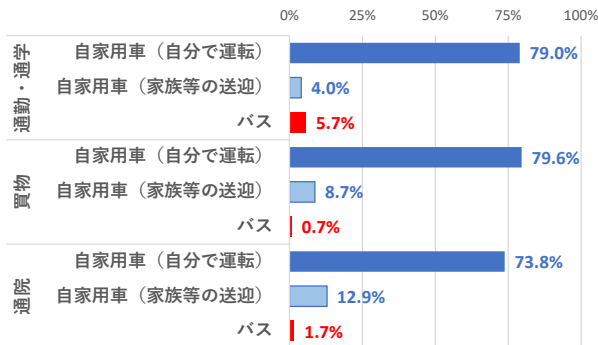
資料：バスマップ沖縄ナビタイム

市内を經由するバスの輸送人員・平均乗車キロ・平均乗車密度



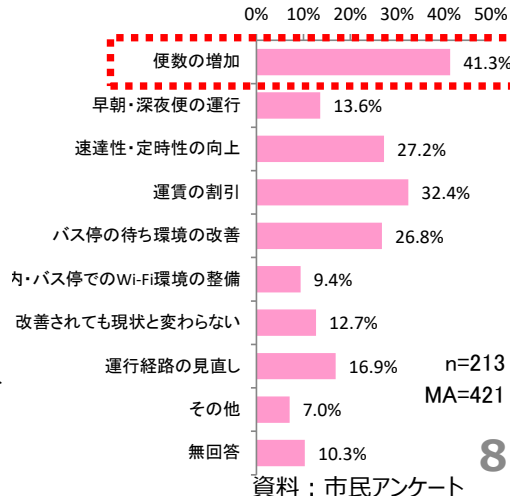
資料：輸送実績

宜野湾市民の交通手段分担率



資料：市民アンケート

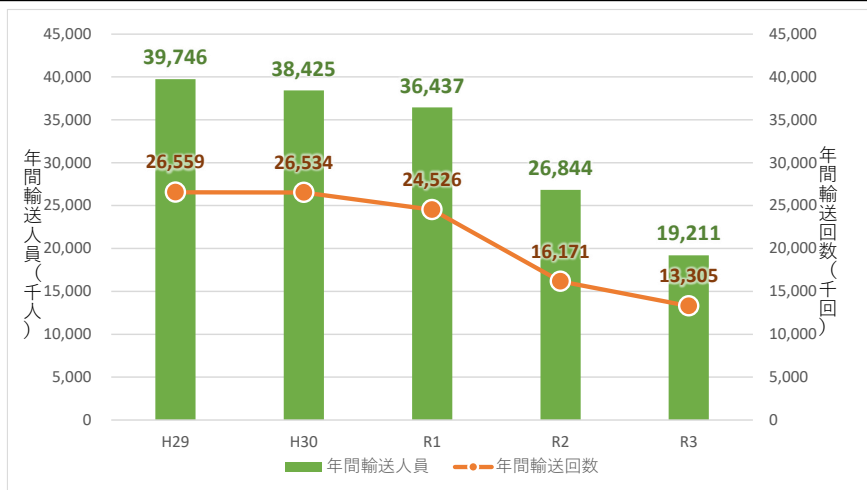
バス利用を増やすために必要な改善



1-7 . タクシー事業者の厳しい経営環境・人手不足

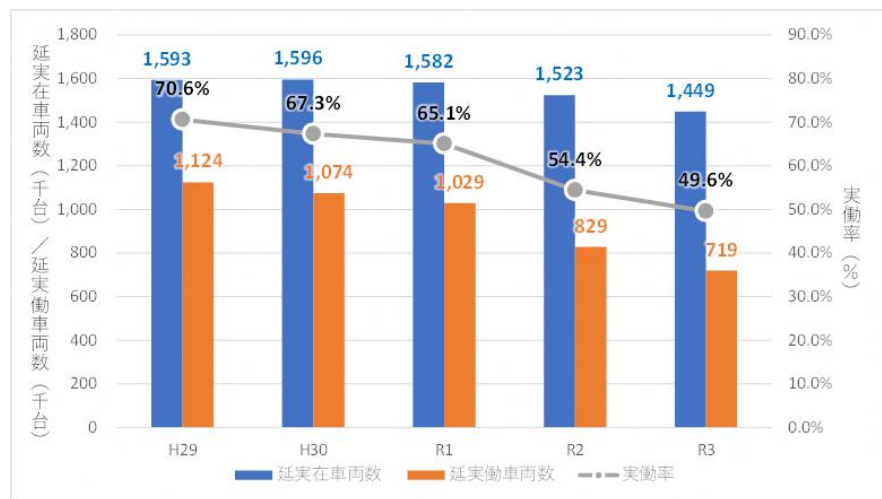
- コロナ禍により**利用者数が減少**し、**稼働が低下**。経営が芳しくない中、車両のバリアフリー化など設備投資もできていない。
- 運転手の高齢化、成手不足によって**運転手不足がより一層深刻化**している。**ニーズに応えきれていない**。

沖縄本島地区のタクシーの輸送人員・輸送回数



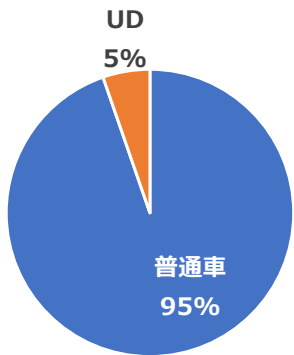
資料：沖縄総合事務局 R4運輸要覧

沖縄本島地区のタクシーの稼働状況、実車状況



資料：沖縄総合事務局 R4運輸要覧

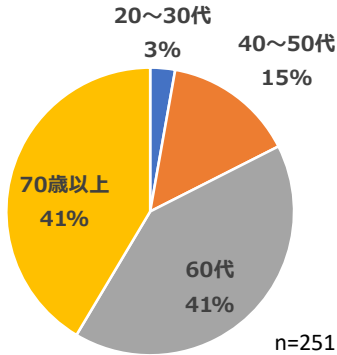
宜野湾市内タクシー事業者の車種構成



n=170

UD：ユニバーサルデザイン

宜野湾市内タクシー事業者の運転手年齢構成



n=251

資料：タクシー事業者ヒアリング



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

1-8. 西海岸エリアへの移動ニーズとバス路線のギャップ

- 買物や通院は、普段は自宅周辺の施設が利用されているが、特別な買物やかかりつけの病院では診療できない場合などでは**西海岸エリアの大型商業施設や総合病院**を利用している。**宜野湾高校には、市内各地から通学している**。西海岸エリアでは海浜公園やコンベンションセンターがあり、**レジャーやイベント等での移動需要が発生している**。
- **西海岸エリアに路線バスでアクセスする場合、多くの路線は大謝名バス停等での乗り継ぎが生じる。市内周回する88系統や61系統が運行しているが運行本数が6便、2便/日と少ない。**

居住地別の買物先

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

居住地別の通院先

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

市内各地から西地区への買物、通院も見られる

資料：市民アンケート

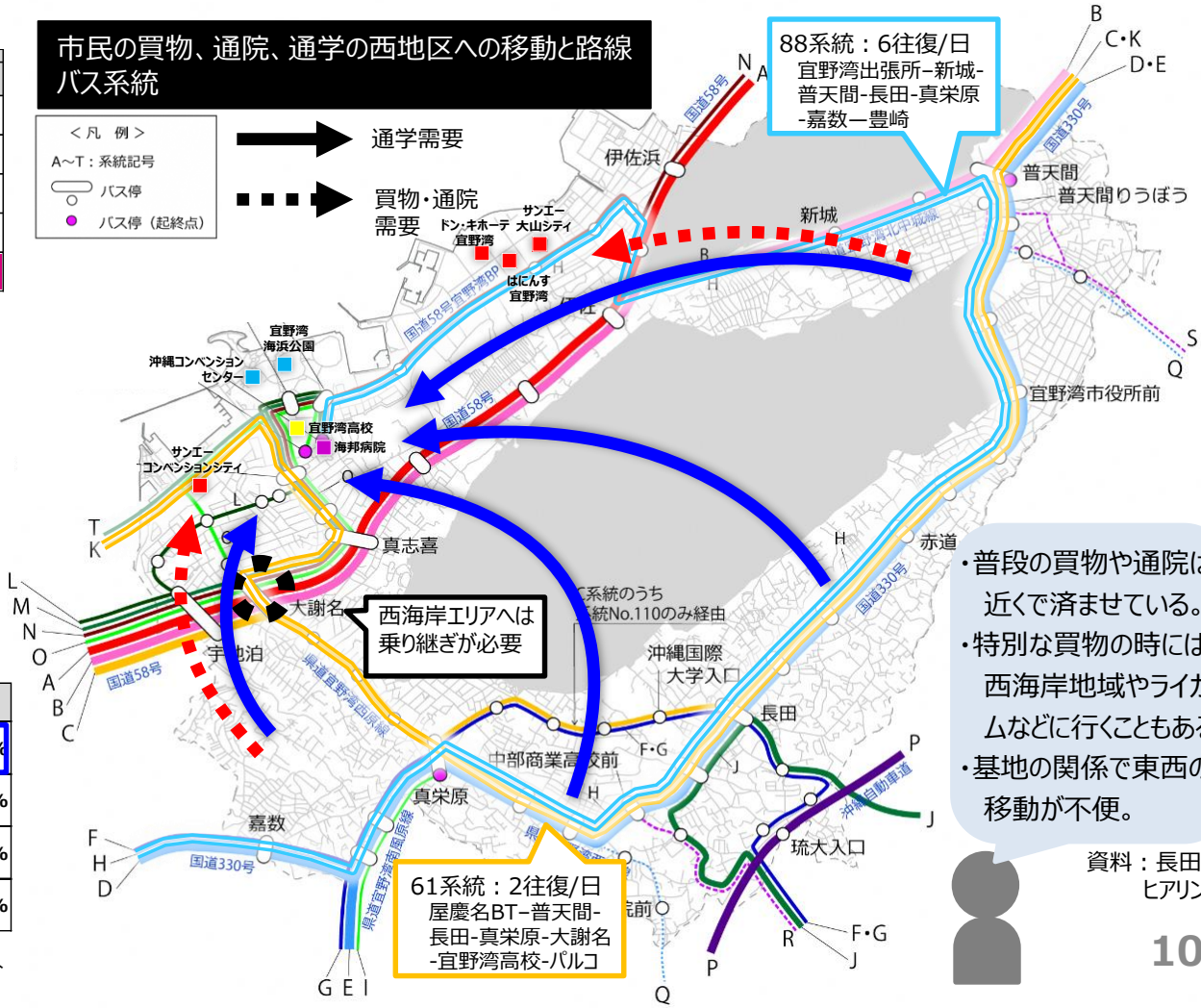
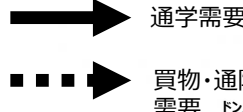
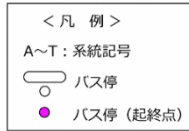
市内在住の高校生の通学先と居住地

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

市内各地から宜野湾高校へ通学

資料：高校生アンケート

市民の買物、通院、通学の西地区への移動と路線バス系統



2. 宜野湾市の地域公共交通の課題

#

資料右上の数字は前回協議会で提示した課題に関するものを示している

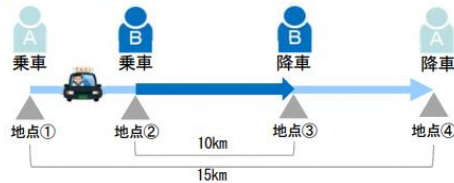
2-2 . 日常生活での移動を支える交通サービスの検討

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

地域特性に応じた交通サービス（例）

タクシーの相乗りサービス制度

（利用イメージ）



【地点①～④のタクシー運賃が5,000円の場合】

Aの運賃：3,000円(5,000円×15km/25km)

Bの運賃：2,000円(5,000円×10km/25km)

資料：国土交通省自動車局旅客課プレスリリース

タクシーの利用しやすい運賃施策



**がんばず
あいのり
タクシー**

指定自治会～指定区域 1回500円

サービス区域を限定した、一律運賃制

資料：がんばずあいのりタクシー 買い物便
「宮古島MaaS協議会ホームページ」

小型・低速・電動のりもの（グリーンスローモビリティ）



7人乗り



11人乗り

時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス

資料：国土交通省総合政策局

コミュニティ交通



AI活用型デマンドバス

資料：うらちゃんmini「浦添市ホームページ」

シェアリングサービス



電動三輪車シェアリング
撮影：GoGO!シェア
(那覇市内)

自動運転車いす
シェアリング
撮影：WHILL
(羽田空港)



歩道空間の安全性向上検討



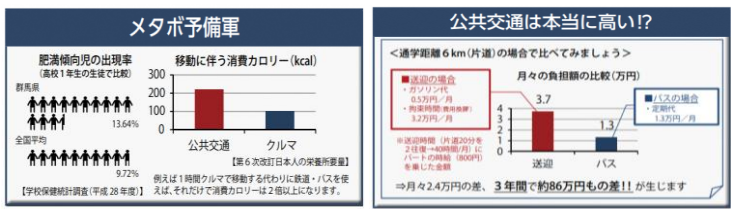
資料：国土交通省「生活道路の交通安全対策ポータル」

2-3 ． 高校生の送迎交通からの交通手段の転換促進

- 高校周辺の**交通渋滞を緩和**するために、高校生の**送迎通学からの交通手段の転換を促す**必要がある。環境問題や社会問題と絡めた**徒歩や自転車での通学の喚起**や、さらに路線バスの維持活性化と連携した、**路線バス利用促進**を図る必要がある。
- 歩道や自転車通行空間などの**安全性・安心感を高めていく**ことも合わせて進める必要がある。

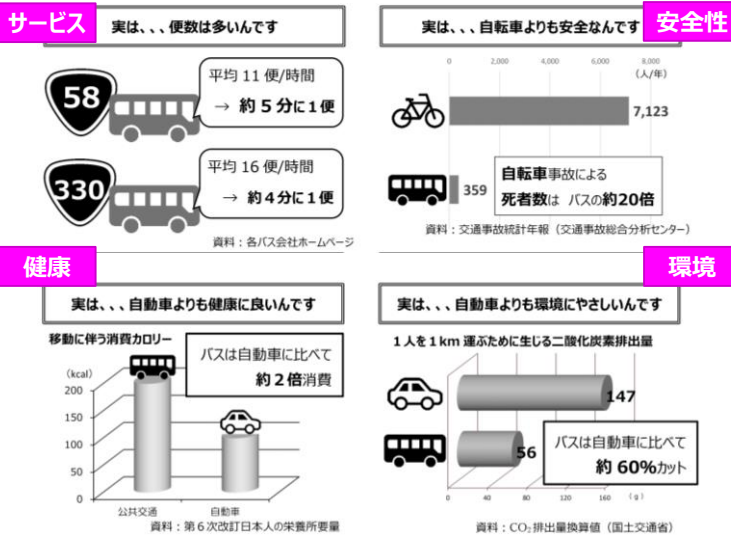
高校生をターゲットにしたモビリティマネジメントの展開

送迎交通のコストを考える啓発チラシ



資料：群馬県交通政策課「エコ通学のススメ」

公共交通の優位性を考える啓発チラシ



学校周辺での交通渋滞も問題になっています。少しずつ送迎をバスに変えていくことで社会全体の快適性を向上させていくことをいっしょに考えていきましょう。

資料：R4宜野湾市高校生アンケート

学校別のバス運行情報の展開 (路線図、主な行先までの利用系統、運賃、所要時間など)



資料：わったーバス党 高校生用バスマップ 普天間高校版

高校・生徒・保護者、バス会社、行政の連携体制の構築



Win - Win - Win になれる関係へ

歩行・自転車空間の安全・安心向上検討

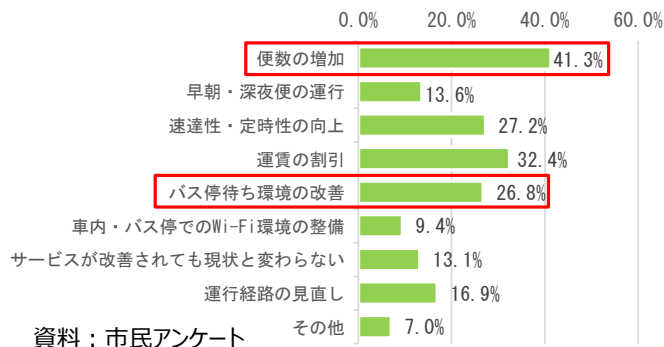
道路行政、交通管理との連携体制の構築

- ・十分な歩道幅員の確保
- ・安全な自転車通行空間の確保
- ・明るい歩道環境の確保

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

公共交通を利用しやすい環境の整備

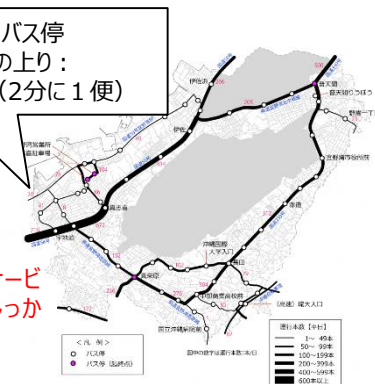
路線バスをもっと利用するためのサービス改善



提供されている情報の周知

宇地泊バス停
7時台の上り：
30便（2分に1便）

実は高いサービス水準をしっかりと周知



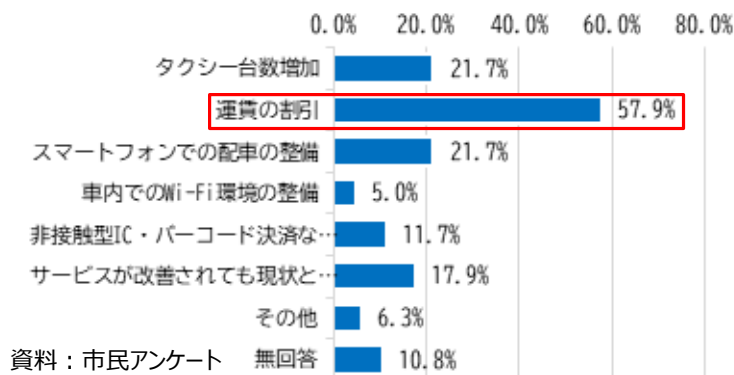
のりものNAVI Okinawa
乗りたいバスの現在地をリアルタイムに提供

実は市民が知りたい情報サービスがあることをしっかりと周知



資料：のりものNAVI Okinawa

タクシーをもっと利用するためのサービス改善



利便性と運行効率性の向上を図る交通結節点・待機場等の整備



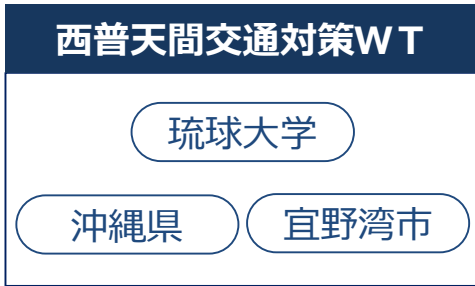
利用しやすい運賃施策

MaaSの普及



- 移転後の交通需要に対して、**円滑な交通を確保**するべく、琉球大学や沖縄県と連携して、対応策の検討及び実施に向けた調整等に取り組む。交通事業者とも連携し**公共交通を活用した移動ニーズへの対応**を検討する必要がある。
- 西普天間周辺道路の**交通需要の調整**、西普天間地区の開発や宜野湾ヒルズ通り沿道のまちづくりなどと連携した**多様な交通手段を利用して暮らせる交通環境の整備**に取り組む必要がある。

琉球大学、沖縄県の実施事業への協働



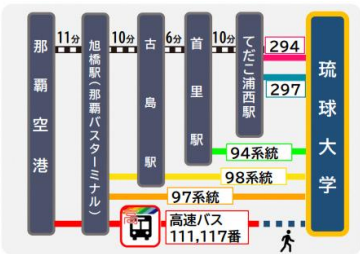
琉球大学病院等の移転による影響や関連事業等も踏まえながら、**地域のために必要な交通対策について調整**し、その進捗確認等を行う。

宜野湾市が主体的に取り組む渋滞緩和策の検討・実施



琉球大学

教職員、学生の公共交通利用を推進



工学・農学エリアへのおすすめアクセス 学寮もコチラ

「琉大北口」降車、徒歩3分 294 297 94 98 97

注意 97系統は東口⇄北口間を、大回り運行するので着時間に注意

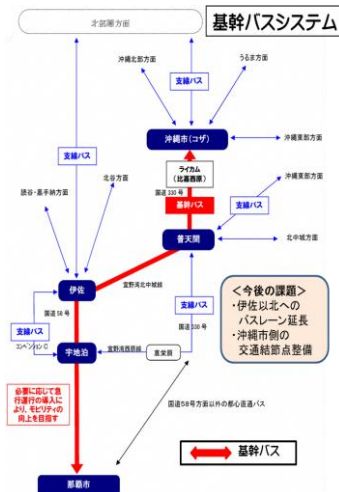
理学・共通エリアへのおすすめアクセス

「琉大キャンパス」降車、徒歩3分 294 297 94

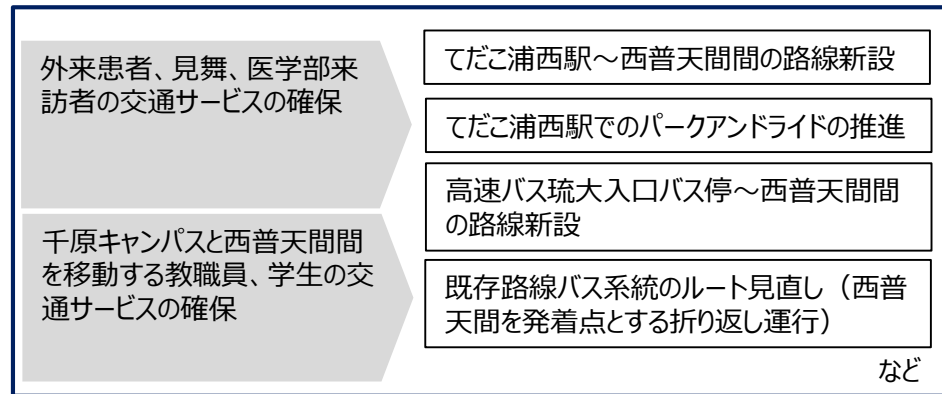
「琉大東口」降車、徒歩5分 97

沖縄県

基幹バスシステムの構築に向けて、バスレーン延長等の検討に着手

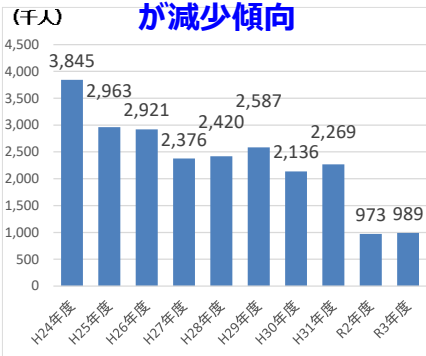


交通事業者と連携した公共交通サービス（例）



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

宜野湾西海岸地域の入域者数が減少傾向



資料：宜野湾市観光スポーツ課

周遊する際の移動手段が乏しい

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

資料：観光施設ヒアリング

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

那覇空港からのわかりやすい、使いやすい交通アクセスの確保

R58のバス停の改良



資料：スマートバス停（前橋駅）

バス停、バス車両のトータルデザインの展開



資料：基幹急行バス

若い世代の車離れ / 交通の不便さが沖縄旅行意向を低下

運転免許を持っておらず、レンタカーを利用することはない

沖縄旅行をしていない理由：沖縄県内の交通が不便

40歳以上 (n=720) 5.8%

40歳以上 (n=574) 8.5%

旅行牽引世代

ミレニアル世代 (n=678) 9.7%

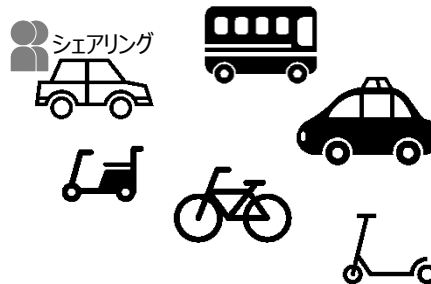
ミレニアル世代 (n=488) 13.5%

Z世代 (n=402) 31.6%

Z世代 (n=276) 14.5%

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

市内及び周辺地域の周遊交通手段の確保



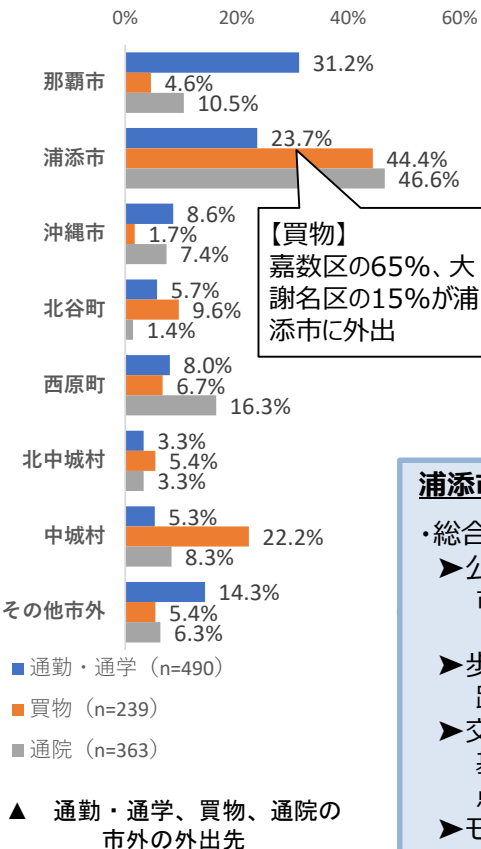
短距離移動の交通サービスの導入（シェアサイクル、電動キックボード、電動シニアカー）

多様な交通手段が定額で利用できるセット運賃（サブスクリプション）の導入

2-7. 周辺市町村と連携した公共交通の確保維持活性化

- 通勤や通学、買物、通院などで、市民は周辺市町村の施設を利用しており、移動は宜野湾市内にとどまらず、生活圏は周辺市町村にも広がっている。
- 公共交通の確保維持に向けては、周辺市町村も取り組んでいる。**定期的に情報交換を行いながら、必要に応じて、連携した取り組みについて検討し、円滑な広域交通ネットワークを構築していくことが必要。**

市民は日常的に周辺市町村に外出している



【買物】
嘉数区の65%、大謝名区の15%が浦添市に外出

各市町村が進める施策との連携した取り組みについての検討

北谷町

- ・地域公共交通計画策定 (R5.3予定)
 - 公共交通ネットワークの形成
コミュニティバス再編 など
 - 広域ネットワークの強化
路線バス、空港リムジン等の利用促進 など
 - 利用しやすい公共交通環境の整備
交通結節点の整備促進、バス利用における環境整備、北谷観光MaaS など
 - わかりやすい公共交通情報の提供
観光施設・商業施設等との連携 など
 - 地域全体で支える公共交通の構築
利用啓発、運転手確保など

浦添市

- ・総合交通戦略
 - 公共交通ネットワーク
市内幹線公共交通導入、支線公共交通導入、キャンパス交通システム など
 - 歩行者・自転車ネットワーク
路線バス、空港リムジン等の利用促進 など
 - 交通結節点
基幹バス交通結節点、城間、屋富祖交差点 など
 - モビリティ・マネジメント
従業員、イベント、学校、転入者 など
 - 利用促進策定
- ・地域公共交通計画策定 (R6.3予定)

西原町

- ・シェアサイクル

沖縄県・西原町・中城村

- ・町村域をまたぐ広域移動に関する交通ネットワークについてワーキングに取り組んでいる

北中城村

- ・観光周遊バス「グスクめぐりん」をコミュニティバスとして運行拡充
- ・シェアサイクル実証実験
- ・地域公共交通計画策定 (R5.3予定)

中城村

- ・コミュニティバス「護佐丸バス」運行
- ・シェアサイクル

定期的な情報交換の実施



資料：周辺市町村連携検討会議 風景