

**令和 4 年度
宜野湾市地域公共交通計画策定等支援業務委託**

報 告 書

令和 5 年 3 月

宜野湾市地域公共交通推進協議会

[目 次]

1. 業務の概要	1
1-1 業務の目的等	1
1-2 業務フロー	2
1-3 各種調査概要	3
2. 地域特性	5
2-1 地形、土地利用	5
2-2 人口特性	7
2-3 道路交通状況	11
2-4 観光動向	12
2-5 福祉動向	13
2-6 環境動向	13
3. 移動特性	14
3-1 通勤・通学の移動特性	14
3-2 買物の移動特性	15
3-3 通院の移動特性	17
3-4 公共交通（路線バス）の利用状況	19
3-5 公共交通（タクシー）の利用状況	20
3-6 市内高校への通学特性	21
3-7 市内高校への通学特性（送迎特性）	23
4. 市民の移動に関する困りごと	25
4-1 通勤・通学での困りごと	25
4-2 買物の際の移動についての困りごと	27
4-3 通院の際の移動についての困りごと	29
4-4 不便地域での困りごと	31
4-5 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	32
5. 公共交通の現状	33
5-1 路線バスの運行状況	33
5-2 タクシーの運行状況	39
5-3 路線バスの利用状況	41
5-4 タクシーの利用状況	43
5-5 路線バス・タクシーの運営状況	44
5-6 路線バスのサービス提供状況	45

6. 関係者の課題認識	49
6-1 路線バス事業者の抱える問題点や課題	49
6-2 タクシー事業者の抱える問題点や課題	50
6-3 高校、大学の抱える問題点や課題	50
6-4 観光施設の抱える問題点や課題	51
7. 宜野湾市のまちづくりの動向	52
7-1 上位・関連計画における公共交通に期待される役割	52
8. 地域公共交通の問題点	53
8-1 交通渋滞と路線バスの定時性損失	53
8-2 高齢者の外出時の不便	54
8-3 高校生の高い送迎割合と学校周辺の渋滞	55
8-4 西普天間住宅地区の開発に伴う交通量の増加	56
8-5 バス事業者の厳しい経営環境・人手不足	57
8-6 高い路線バスのサービス水準と低い利用率	58
8-7 タクシー事業者の厳しい経営環境・人手不足	59
8-8 西海岸エリアへの移動ニーズとバス路線のギャップ	60
9. 地域公共交通の課題	61
9-1 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	62
9-2 日常生活での移動を支える交通サービスの検討	63
9-3 高校生の送迎交通からの交通手段の転換促進	64
9-4 公共交通の利用環境の改善	65
9-5 琉球病院・医学部移転後の西普天間周辺の円滑な交通の確保	66
9-6 車を利用しない観光客向けの公共交通利用環境の改善	67
9-7 周辺市町村と連携した公共交通の確保維持活性化	68
10. クロスセクター効果	69

1. 業務の概要

1-1 業務の目的等

1-1-1 業務の目的

本市は、普天間飛行場を取り囲むように国道 58 号、国道 330 号が配置されたことで急速に市街化が進展した。それにより、普天間飛行場の周りを幹線道路網や密度の高い市街地が取り囲み、不健全で非効率な都市構造となっている。一方、誰もが住みやすく安全・快適なまちづくりに取組むためには、持続可能な地域公共交通網の形成について検討する必要がある。本業務は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第 5 条第 1 項に規定する「地域公共交通計画」の策定（令和 5 年度予定）に向けて、公共交通に関する現況や各種意向調査、地域公共交通を取り巻く課題の整理等を行うことを目的とする。

1-1-2 業務の概要

本業務の概要は以下の通りである。

委 託 名：令和 4 年度 宜野湾市地域公共交通計画策定等支援業務

履 行 場 所：宜野湾市全域及び周辺市町村の一部

履 行 期 間：令和 4 年 7 月 26 日～令和 5 年 3 月 31 日

委 託 者：宜野湾市地域公共交通推進協議会

受 託 者：株式会社ケー・シー・エス 沖縄支社

1-2 業務フロー

本業務は、以下のフローに沿って執り行う。

【R4 年度(1 年目)】

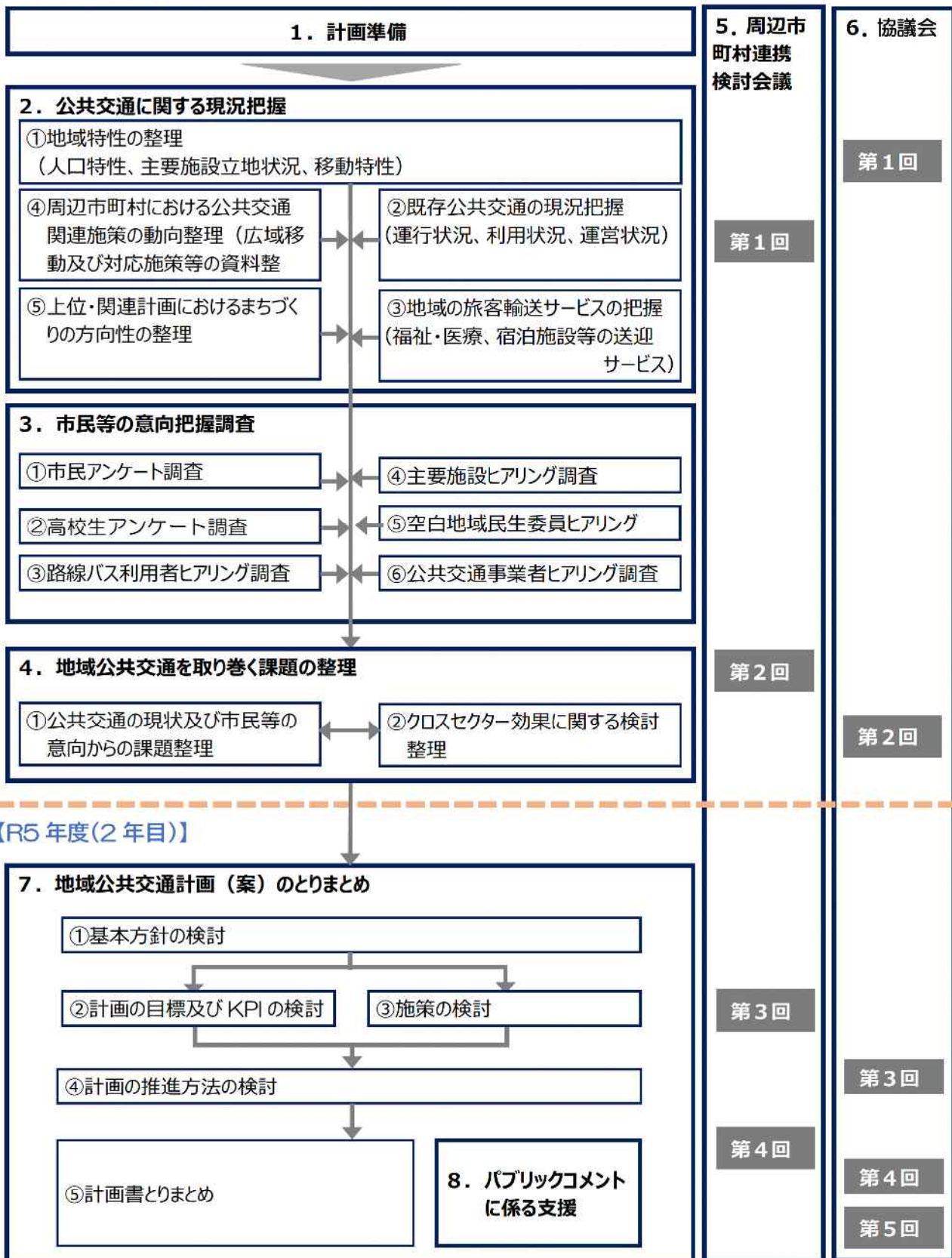


図 業務フロー

1-3 各種調查概要

1-3-1 市民アンケート調査

項目	概要
目的	普段の生活における移動に関する困りごとや、現状の公共交通サービスの利用実態や改善要望などを把握
対象	居住する 18 歳以上 85 歳以下の市民を無作為抽出
調査方法	配布（ポスティング）/回収（郵送）
調査期間	令和 4 年 10 月 24 日（金）～11 月 11 日（金） 19 日間
把握項目	・個人属性項目（性別・年齢・居住地・運転環境・IT リテラシー） ・日常生活、暮らしの行動パターンの把握 ・日常生活、暮らしていく上で移動の困りごとの把握等 ・公共交通の利用状況、公共交通の取り組みについての考え
回答状況	配布：3,500 世帯 7,000 部 回収：1,423 票（回収率 20.3%）

1-3-2 高校生アンケート

[illegible]

1-3-3 路線バス利用者ヒアリング調査

項目	概要
目的	路線バス利用者のサービスに対する満足度や改善要望の把握
対象バス停	普天間、宇地泊、長田、伊佐、中部商業高校前、真栄原 計 6 箇所 ※上下線で実施
調査方法	対面による聞き取り形式 + web 調査票によるアンケート調査 の併用
調査期間	令和 4 年 10 月 25 日（火） 16：00～20：00（4 時間調査） web アンケート： 令和 4 年 10 月 25 日（火）～11 月 1 日（火）
把握項目	・利用状況：利用区間や外出目的 ・路線バスを選択している理由、バスのサービスや利用環境に対する評価
回答状況	対面での聞き取り票数： 148 票 Web アンケートでの回収票数： 35 票

1-3-4 主要施設ヒアリング調査

項目	概要	
目的	教育機関や観光関連機関の公共交通に対する課題やニーズの把握	
対象	大学：沖縄国際大学、琉球大学（医学部） 高校：普天間、宜野湾、中部商業、沖縄カトリック 観光関連： 沖縄コンベンションセンター、宜野湾市観光振興協会、宜野湾市コンベンションエリア連携会議、ぎのわんマリン協会、リゾートホテル（ラグナガーデンホテル、ムーンオーシャン宜野湾ホテル&レジデンス、沖縄プリンスホテルオーシャンビューぎのわん） 計 13 箇所	
調査方法	訪問による聞き取り形式	
調査期間	令和 4 年 11 月 1 日（火）～令和 5 年 1 月 17 日（火）	
調査項目	大学	・職員、学生の通勤・通学特性 ・マイカー通勤、通学への課題認識 ・バス利用促進へのアイデア
	高校	・職員、学生の通勤・通学特性 ・マイカー通勤、送迎通学への課題認識 ・バス利用促進へのアイデア
	観光	・観光客の移動に関する課題 ・バス利用促進へのアイデア

1-3-5 空白地域民生委員ヒアリング調査

項目	概要
目的	地域公共交通空白地域での移動の困りごとや公共交通へのニーズの把握
対象バス停	地域公共交通空白地域に該当する、嘉数区、長田区、愛知区の民生委員、自治会長
調査方法	対面によるグループヒアリング
調査期間	令和 4 年 11 月 9 日（水）、10 日（木）
把握項目	・高齢者等の移動特性 ・移動の困りごと ・公共交通に対する要望

1-3-6 交通事業者ヒアリング調査

項目	概要
目的	運行状況、事業の中で散見する公共交通の問題点・課題の把握
対象	バス会社 4 社：琉球バス交通、那覇バス、沖縄バス、東陽バス タクシー会社 8 社：普天間交通、琉球交通、はごろも交通、美安タクシー、松島交通、うらわタクシー、兼一タクシー、沖東交通
調査方法	直接訪問による聞き取り方式
調査期間	令和 4 年 11 月 1 日（火）～11 月 18 日（金）
調査項目	・職員、学生の通勤・通学特性 ・マイカー通勤、通学への課題認識 ・バス利用促進へのアイデア

2. 地域特性

2-1 地形、土地利用

西海岸部は低地（標高 0～10m）が広がっているが、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って、国道 330 号は標高 100m 程度となる。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、坂道となっている。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ある。

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る。

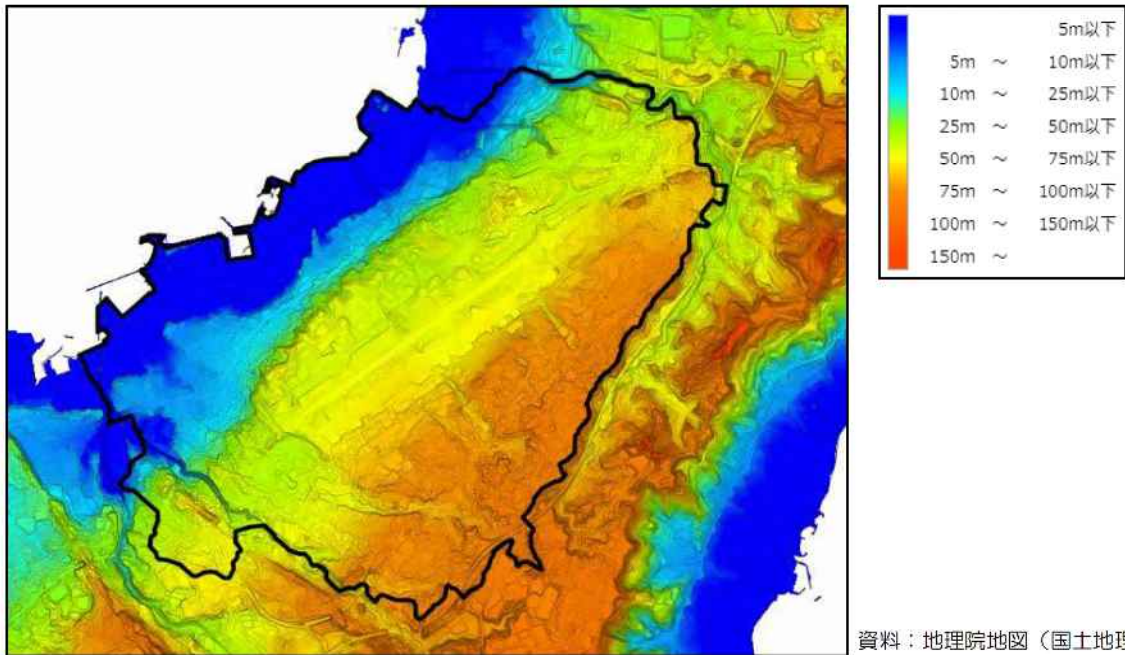


図 本市の標高図

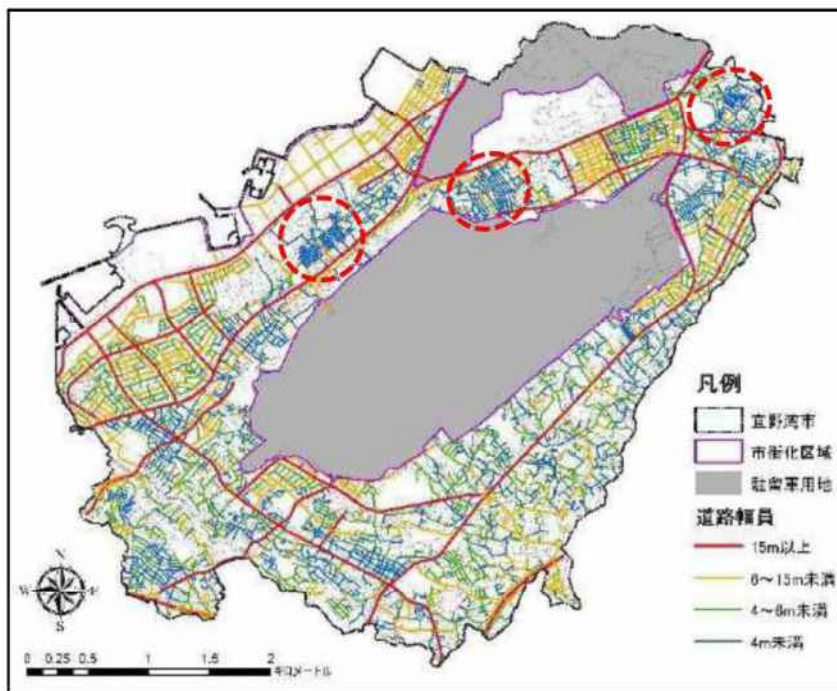
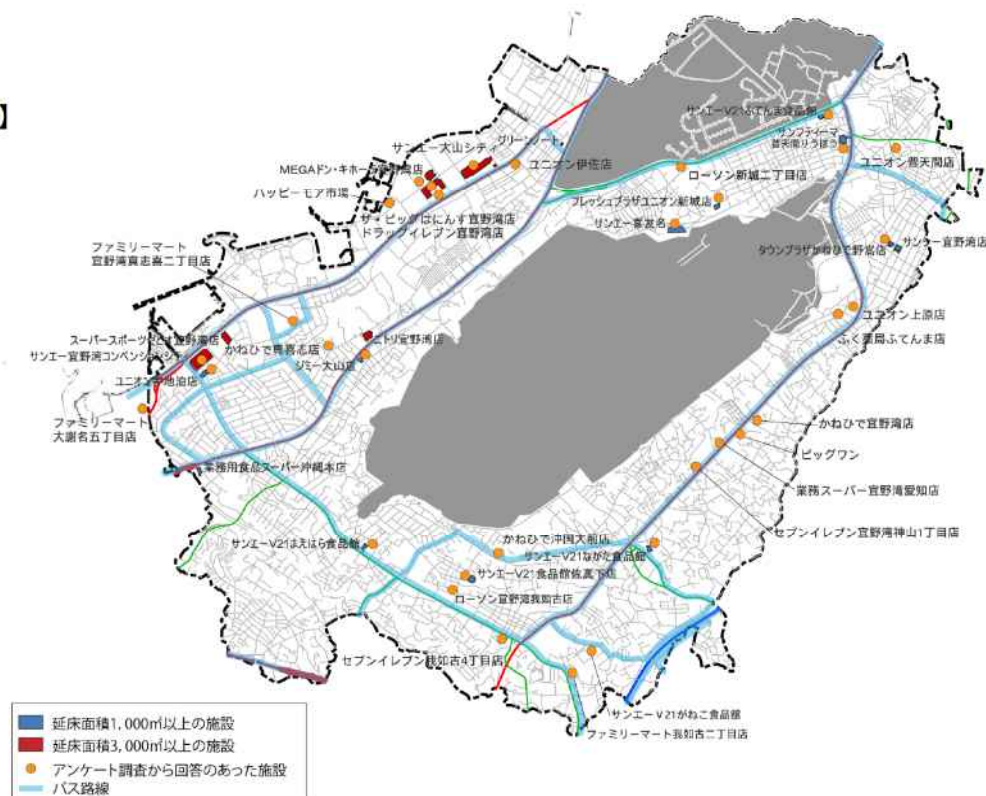


図 幅員別道路状況図

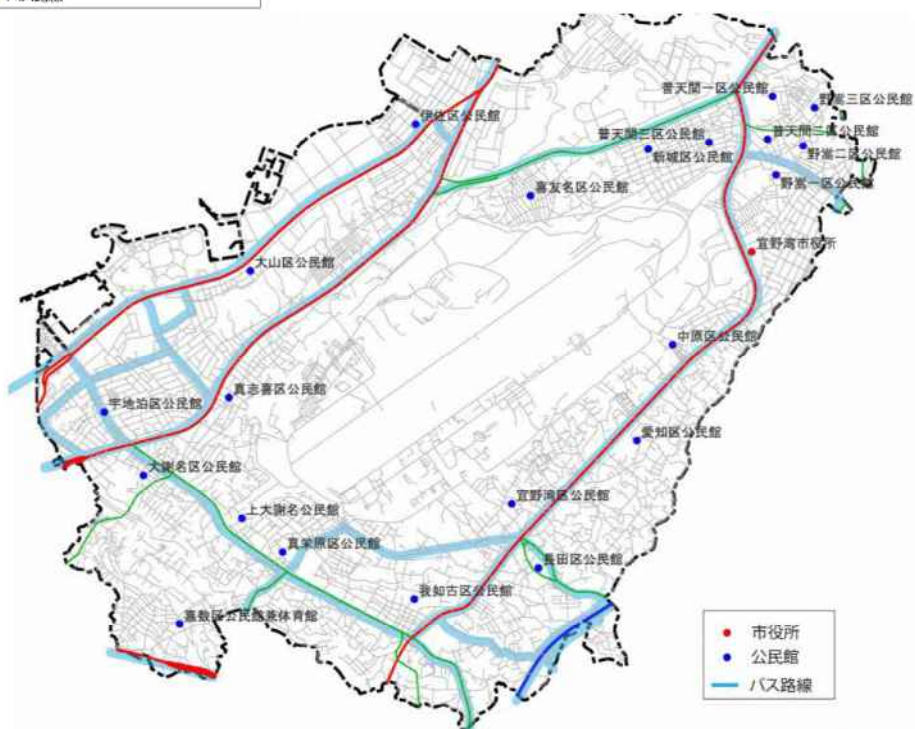
主な外出の目的地となる商業施設は、国道 58 号、国道 330 号、県道 34 号、県道 81 号、宜野湾バイパスの沿線に多く立地している。これらの道路には路線バスが運行しており、道路軸上のバスでの移動は可能な状況である。ただし、住宅街からはこれらの道路まで徒歩等で移動することになる。

公民館は各行政区に 1 か所設けられている。長田区や大山区などでは、行政区が比較的に広いため、場所によっては公民館への距離が長くなっている。

【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

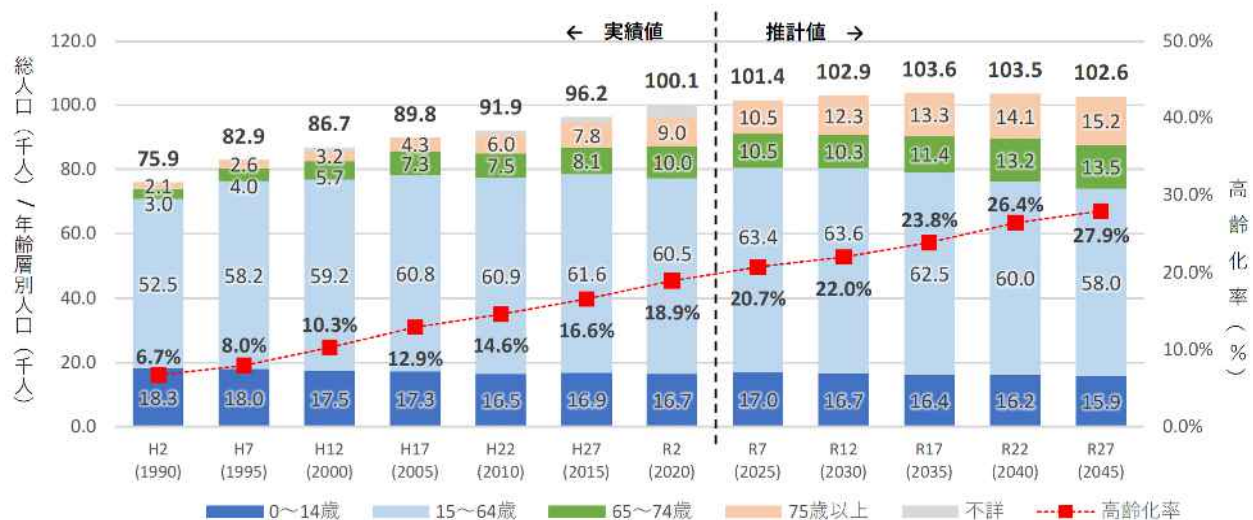
図 施設立地状況図

2-2 人口特性

2-2-1 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 万人となっている。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るが、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る。

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 倍以上になっている。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）と推計されている。



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」

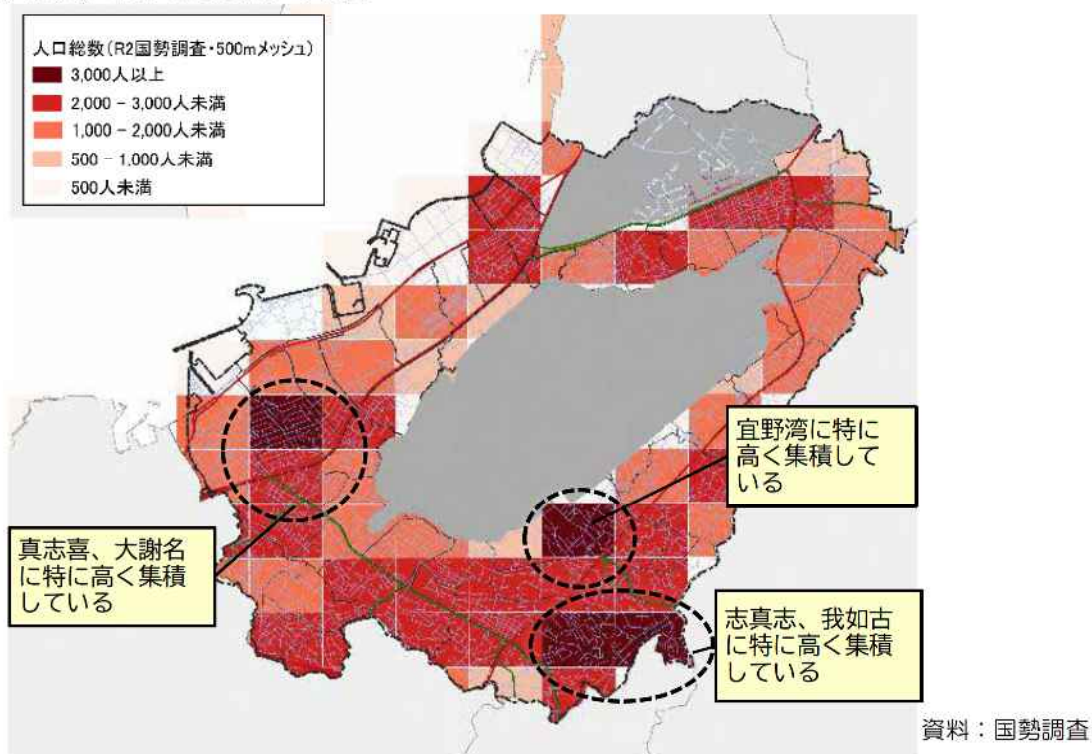
図 人口推移と将来推計人口

2-2-2 人口の分布状況

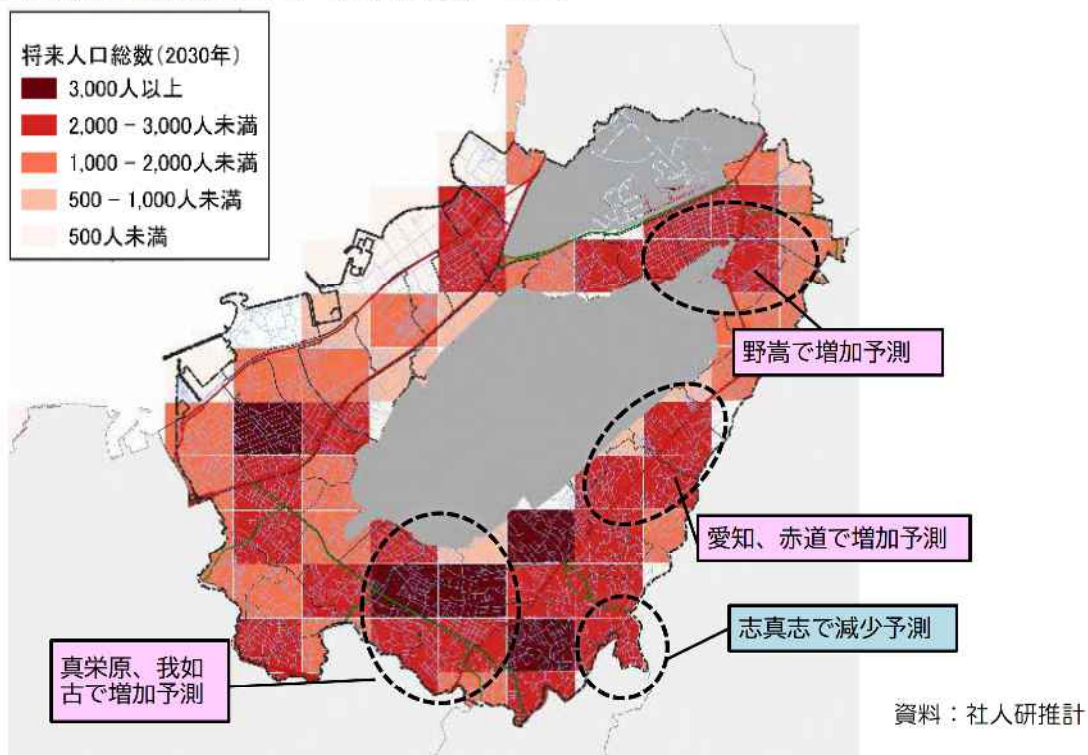
1) 総人口

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る。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る。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る。

【総人口の分布状】 R2:500mメッシュ



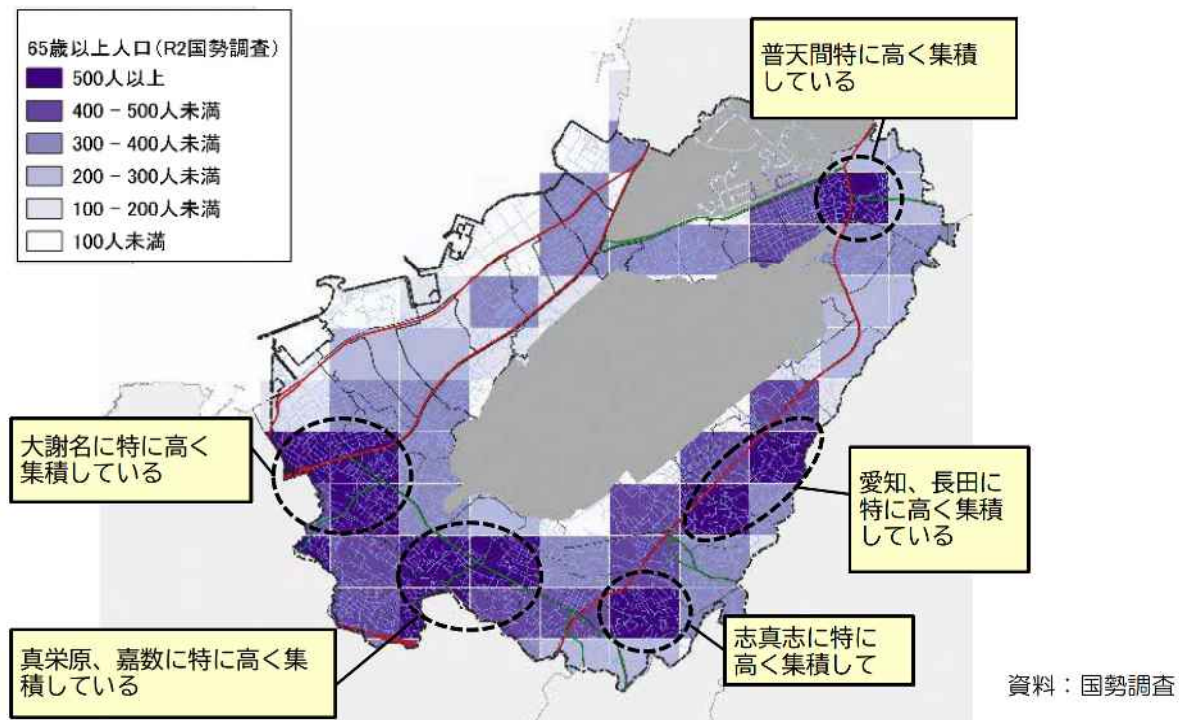
【総人口の分布状況】 R12(2030 年):500mメッシュ



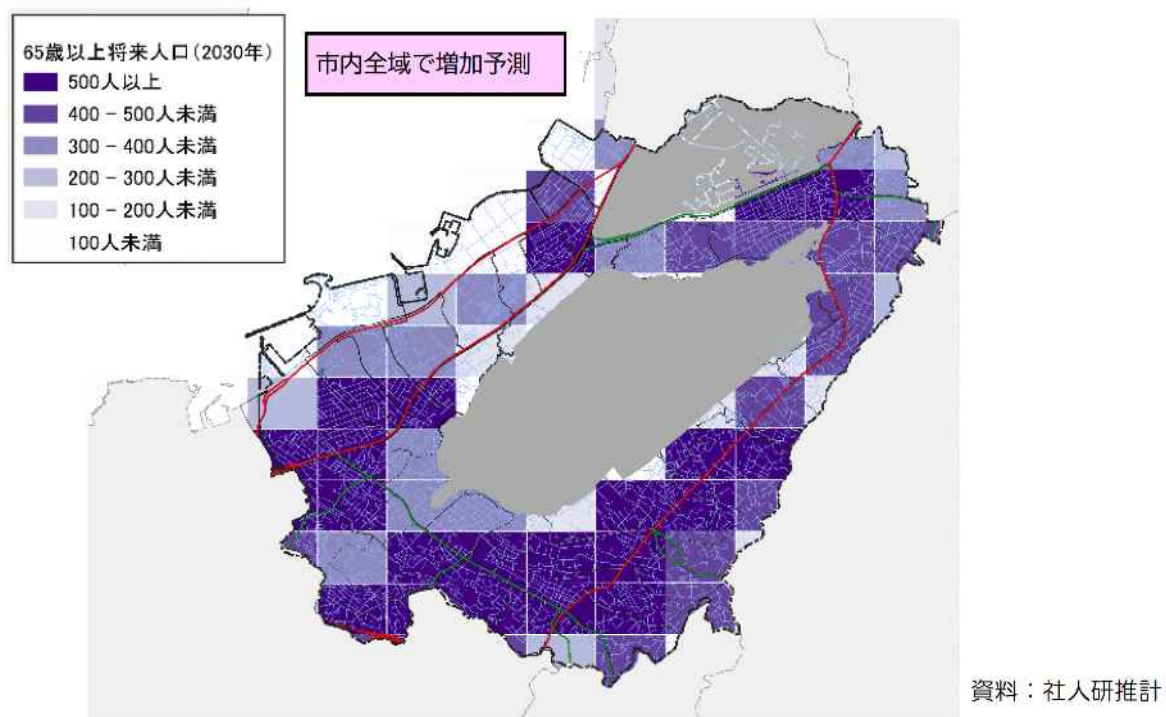
2) 高齢人口

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る。

【65 歳以上人口分布状況】 R2:500mメッシュ

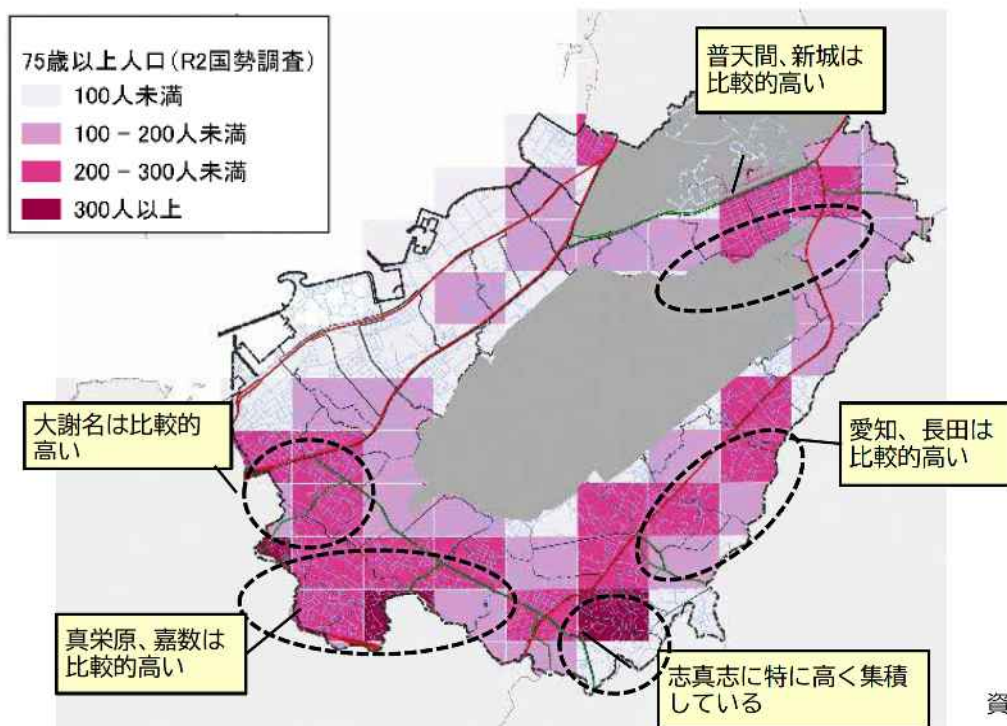


【65 歳以上人口分布状況】 R12(2030 年):500mメッシュ

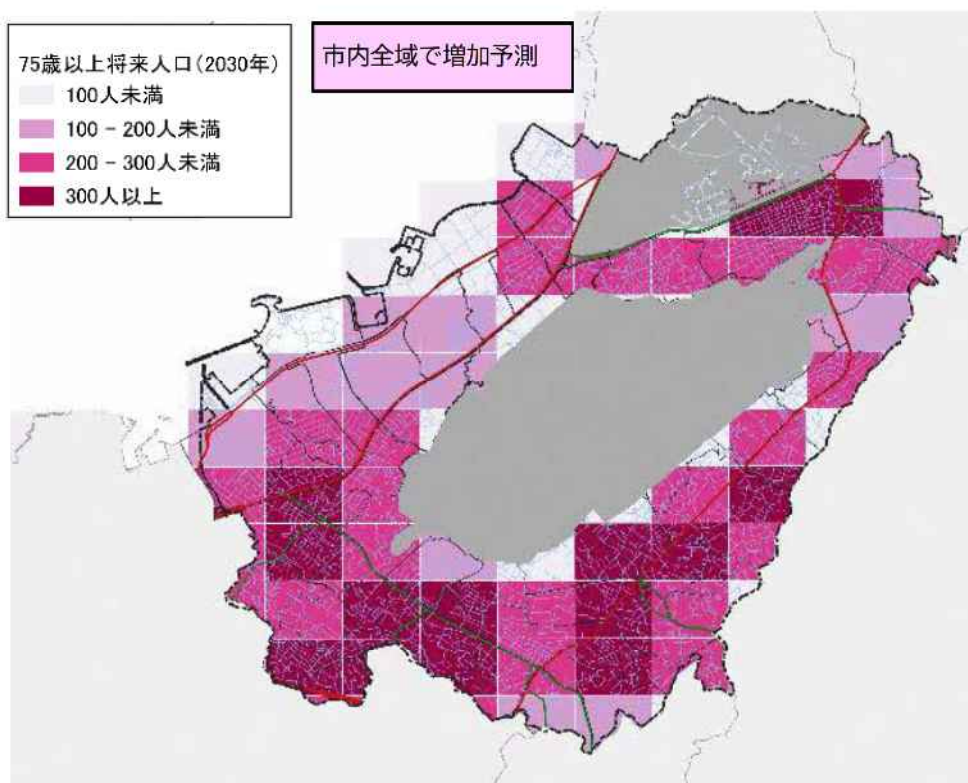


75 歳以上の高齢者は、志真志が他地域よりも特に多く居住している。10 年後は、市内全域で高齢者が増加する見込みである。

【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



2-3 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る。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る。

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る。

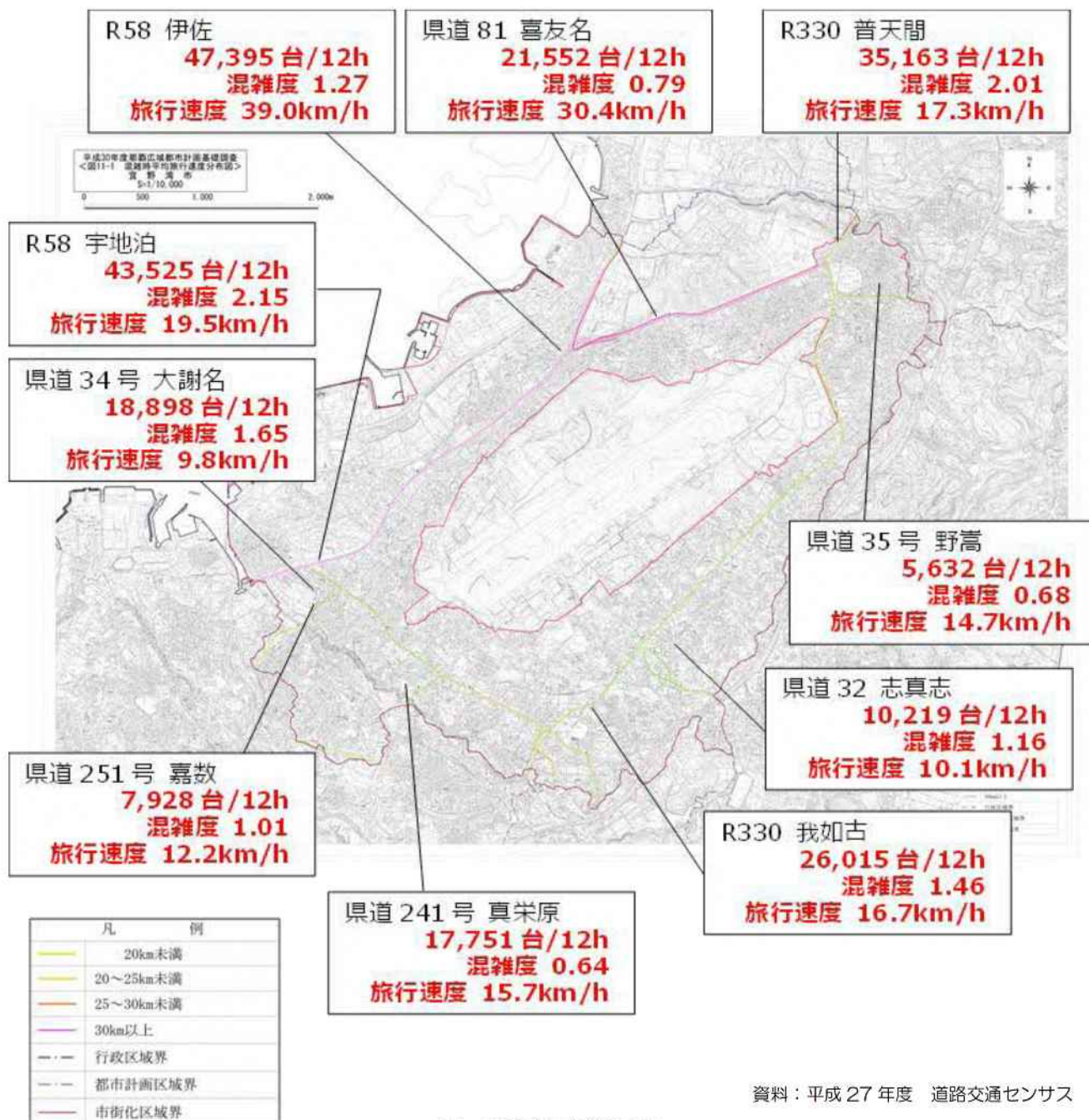


図 旅行速度分布図

2-4 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年度には前年度比が+26.7で327万人となったが、コロナ禍前の平成30年度の30%程度であった。

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たが、令和2年度のコロナ禍以降では2,500億円を下回った（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ない。



図 沖縄県の入域観光客数



資料：令和3年度版観光要覧（沖縄県）

図 沖縄県の観光消費額

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る。さらに、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、令和2年度は前年比42%まで減少している。令和3年度は、回復傾向は見られなかった。

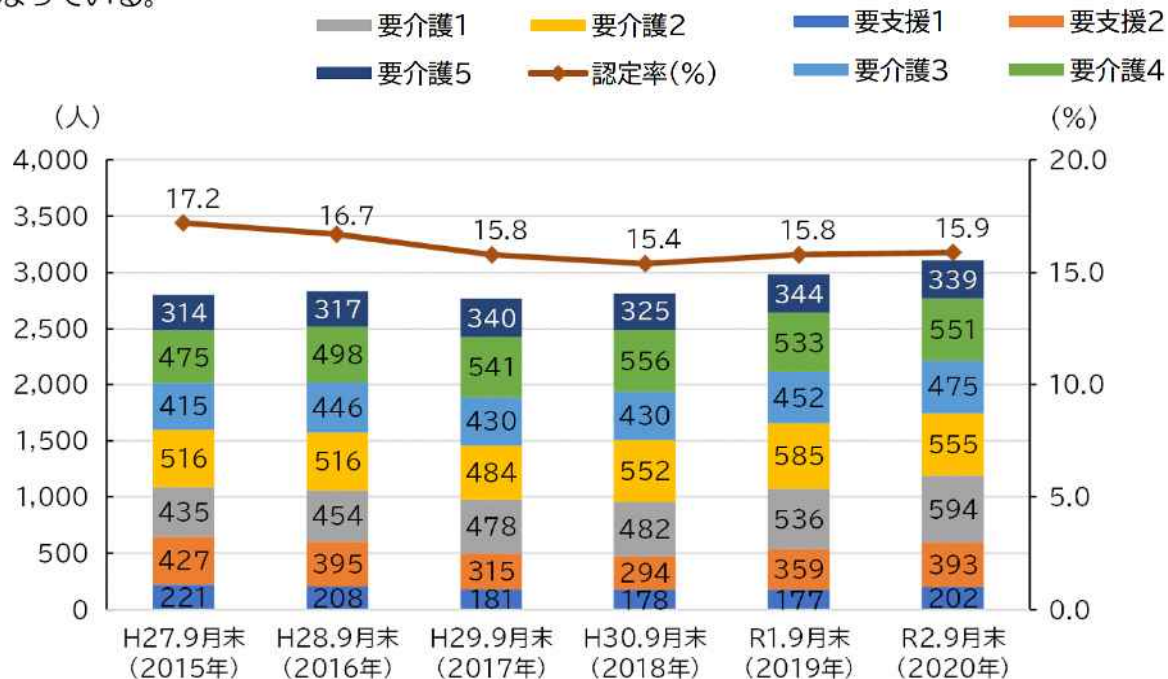


資料：宜野湾市観光スポーツ課

図 宜野湾西海岸地域 入域者数

2-5 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 人となっている。

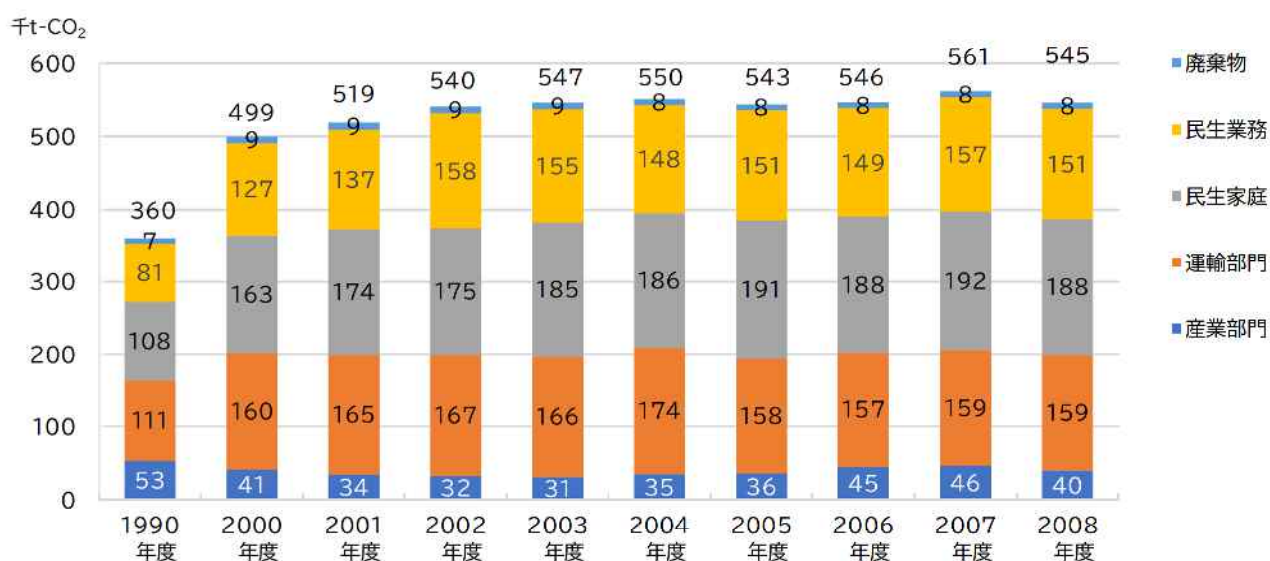


資料：介護保険事業状況報告

図 要介護（要支援）度別認定者数（第 1 号被保険者）

2-6 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 であった。1990 年度と 2008 年度を比較すると産業部門は -25.6% となっているが、運輸部門は +43.3% となっている。



資料：宜野湾市地球温暖化対策実行計画

図 宜野湾市の二酸化炭素排出量

3. 移動特性

3-1 通勤・通学の移動特性

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る。市外の通勤先は那覇市（31%）や浦添市（23%）が多くなっている。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る。

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る。路線バスは5%と少ない状況であった。市内外別では、市内は徒歩・自転車も利用（12%）されている。

路線バスは市内外での差異はみられない。



資料：宜野湾市都市計画マスタープラン

図 宜野湾市内の地区

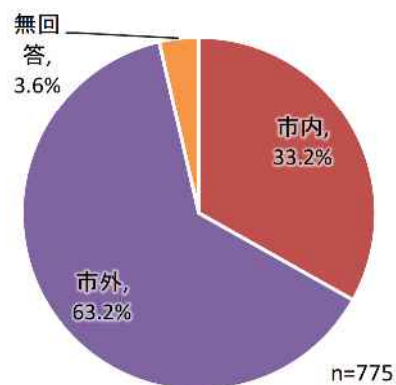


図 通勤・通学先（市内外の別）

表 通勤・通学先（市外の内訳）

通勤・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	計
	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%

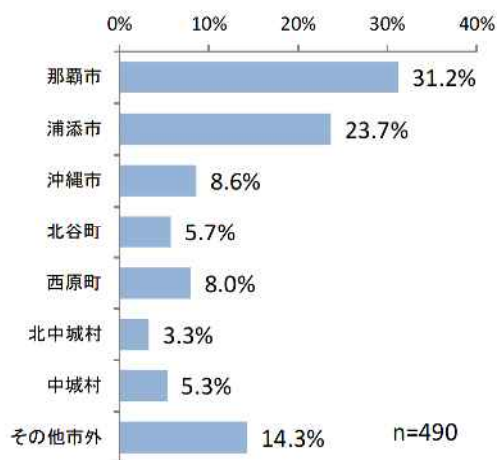


図 通勤・通学先（市外の内訳）

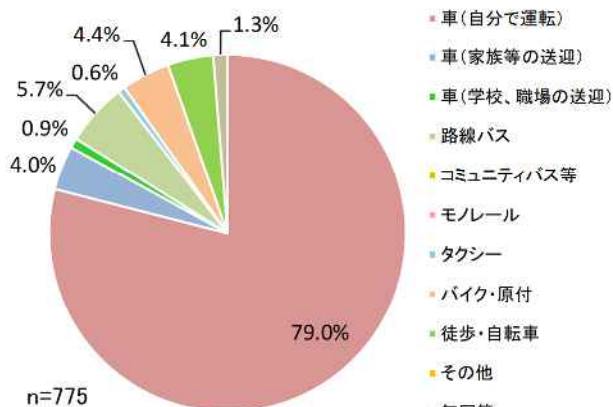


図 通勤・通学の交通手段

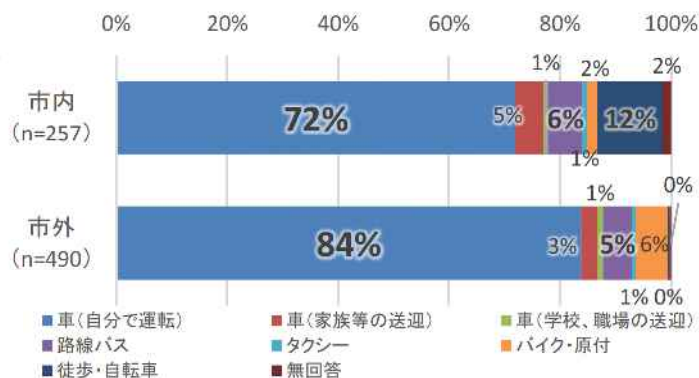


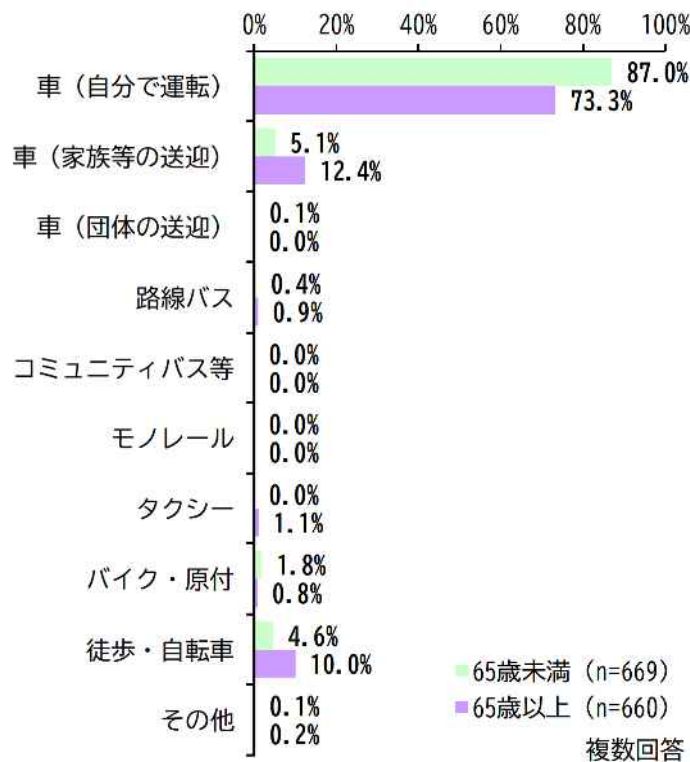
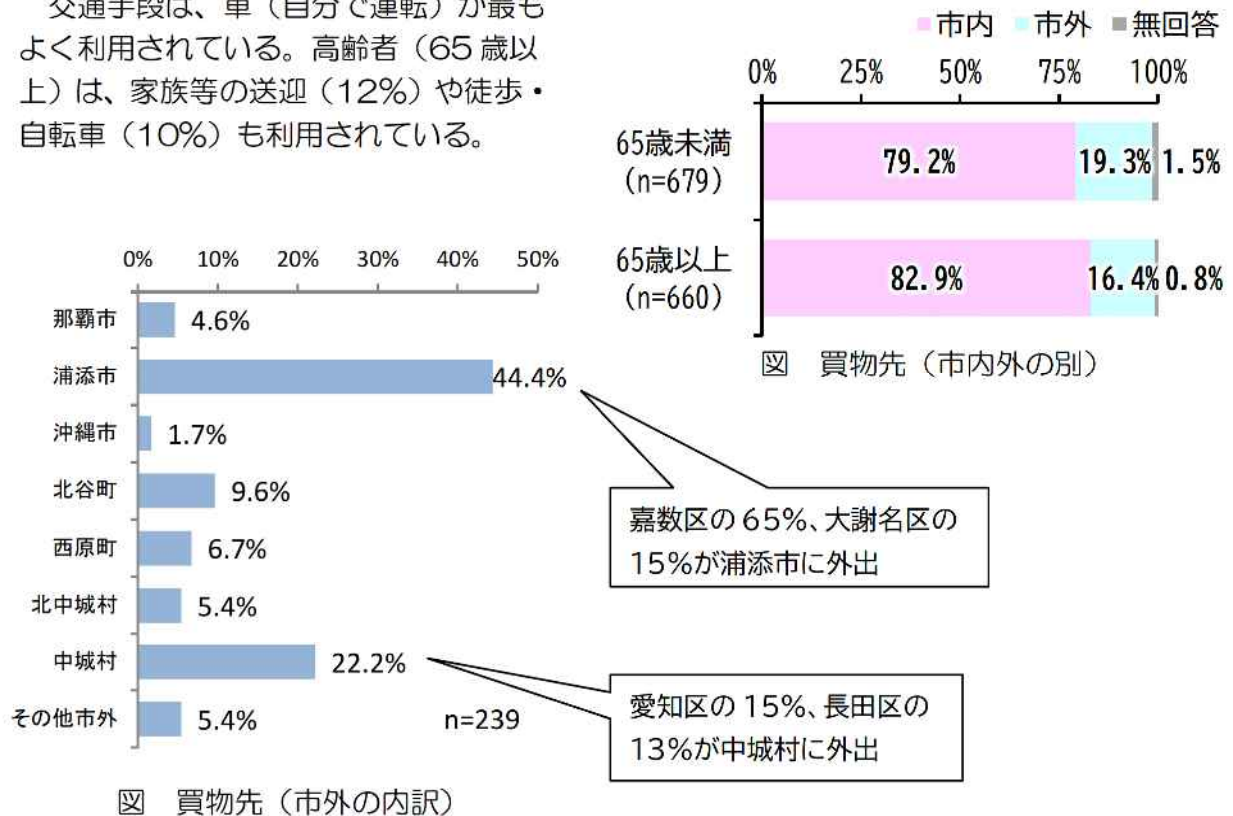
図 通勤・通学の交通手段（市内外別）

資料：市民アンケート

3-2 買物の移動特性

市民の買物は、年齢問わず多くの人が市内で済ませている。多くの人は居住地近くの商業施設を利用している。そうした中で、北地区から東地区や西地区へ、西区から北区へ、南区から西地区へなど、隣接地区への移動も見られる。市外では、浦添市や中城村への移動がみられる。

交通手段は、車（自分で運転）が最もよく利用されている。高齢者（65歳以上）は、家族等の送迎（12%）や徒歩・自転車（10%）も利用されている。



資料：市民アンケート

表 買物先（市内の居住地別内訳）

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

表 市内の買物先（居住地別、上位 10 位）

北区		
買物先	回答数	
サンエー喜友名店	61	
ユニオン	23	
ユニオン普天間店	23	
サンエー	22	
ユニオン新城店	22	
かねひでのだけ市場	17	
サンエーV21食品館普天間店	16	
普天間りうぼう	12	
かねひで	10	
ユニオン上原店	6	

西区		
買物先	回答数	
サンエー宜野湾コンベンションシティ	94	
ユニオン宇地泊店	63	
サンエー	35	
ユニオン	25	
サンエー大山シティ	21	
かねひで真志喜店	11	
かねひで	10	
ザ・ビッグはにんす宜野湾店	9	
ユニオン伊佐店	8	
サンエーV21食品館普天間店	2	

南区		
買物先	回答数	
サンエー	44	
サンエーV21食品館佐真下店	34	
サンエー宜野湾コンベンションシティ	33	
サンエーV21まえばら食品館	29	
ユニオン宇地泊店	15	
ユニオン	13	
かねひで	11	
普天間りうぼう	6	
サンエーV21がねこ食品館	5	
サンエーV21食品館普天間店	2	

国際学園都市地区		
買物先	回答数	
サンエーV21食品館佐真下店	58	
サンエー	56	
サンエーV21食品館長田店	53	
サンエーV21がねこ食品館	50	
サンエー宜野湾コンベンションシティ	10	
スーパー	9	
ユニオン	8	
かねひで	8	
サンエーV21まえばら食品館	7	
ユニオン宇地泊店	3	

東地区		
買物先	回答数	
サンエーV21食品館長田店	21	
かねひで	19	
ユニオン上原店	17	
サンエー	12	
かねひで宜野湾店	11	
ユニオン	8	
サンエー喜友名店	8	
かねひでのだけ市場	6	
ユニオン普天間店	5	
サンエーV21食品館佐真下店	3	

資料：市民アンケート

3-3 通院の移動特性

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る。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るが、北地区は西地区や東地区の利用も多くみられる。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る。

交通手段は、車（自分で運転）が最もよく利用されている。高齢者（65歳以上）は、家族等の送迎（16%）も利用されている。割合は低いが、路線バス（2%）やタクシー（3%）の利用もみられる。

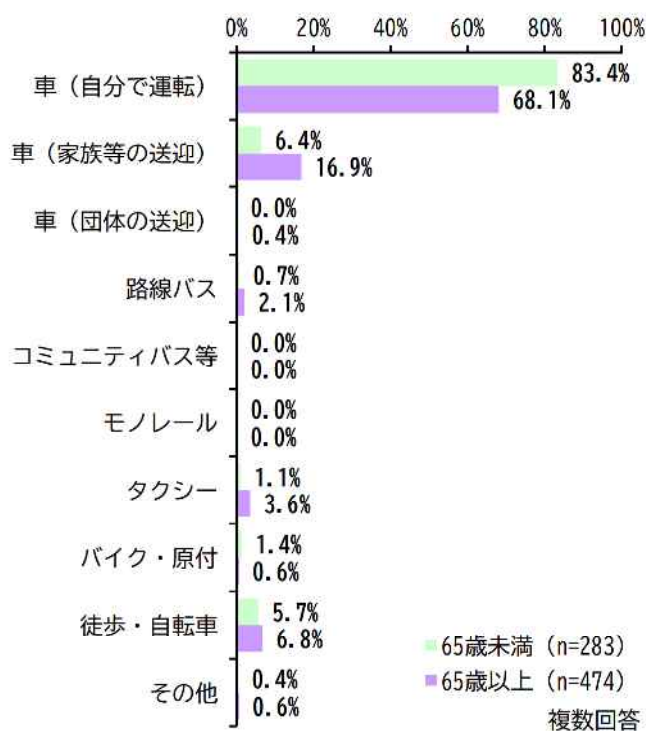
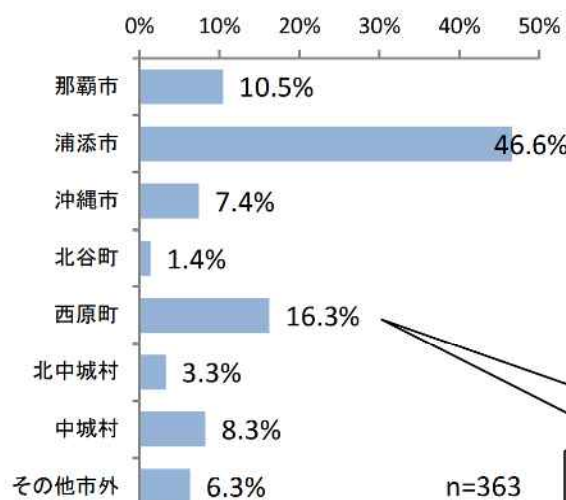
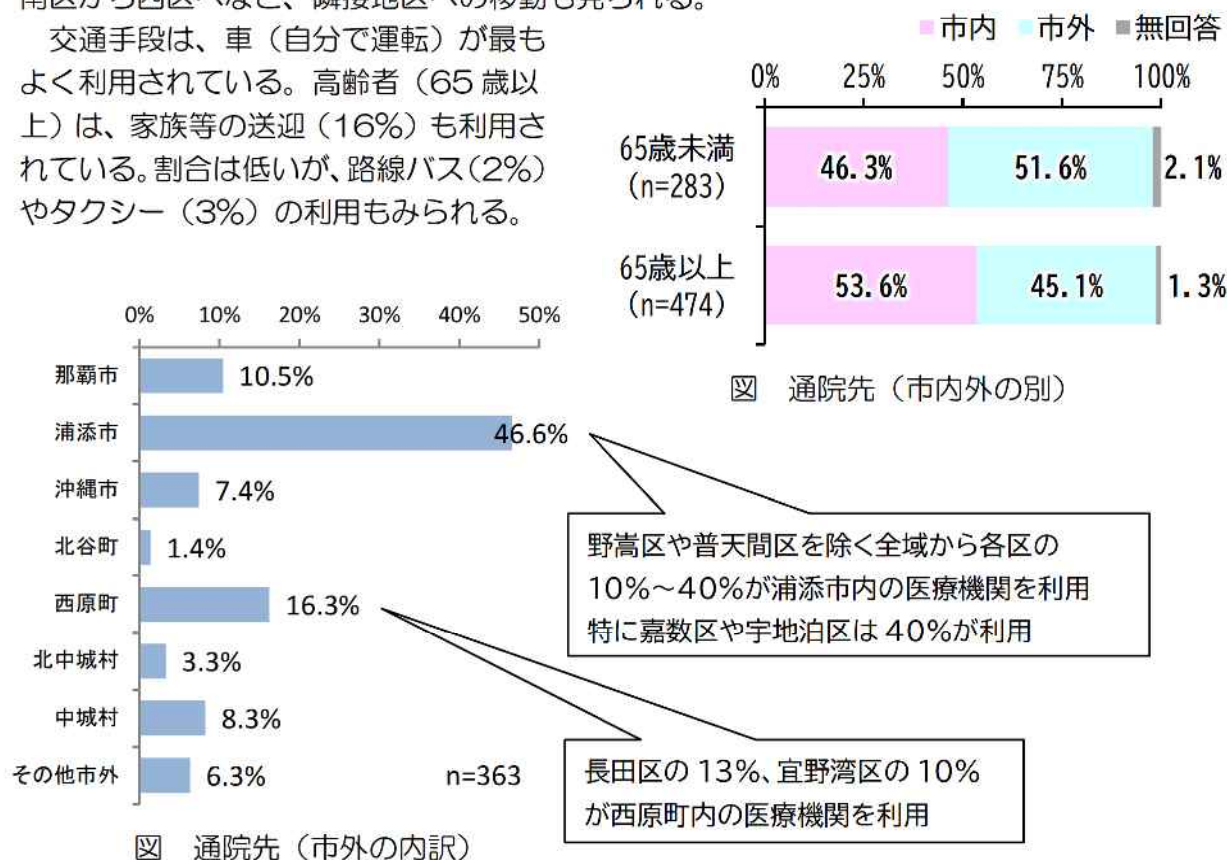


表 通院先（市内の居住地別内訳）

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

表 市内の通院先（居住地別、上位 10 位）

北区	
通院先	回答数
西平医院	11
サンクリニック	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
国立病院機構沖縄病院	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
まえばら内科	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
まえばら内科	6
国立病院機構沖縄病院	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
国立病院機構沖縄病院	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	1

資料：市民アンケート

3-4 公共交通（路線バス）の利用状況

市民の75%は路線バスを利用していない。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なかった。高頻度（週3日以上）に利用している人は3%となっている。

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る。

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る。

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る。

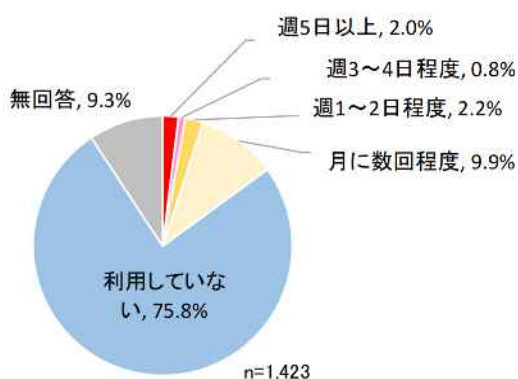


図 路線バスの利用状況

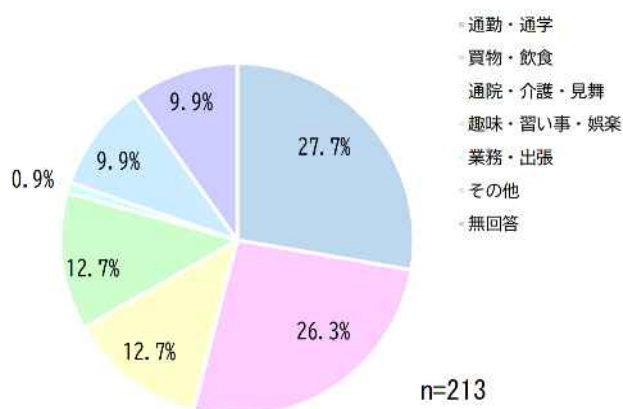
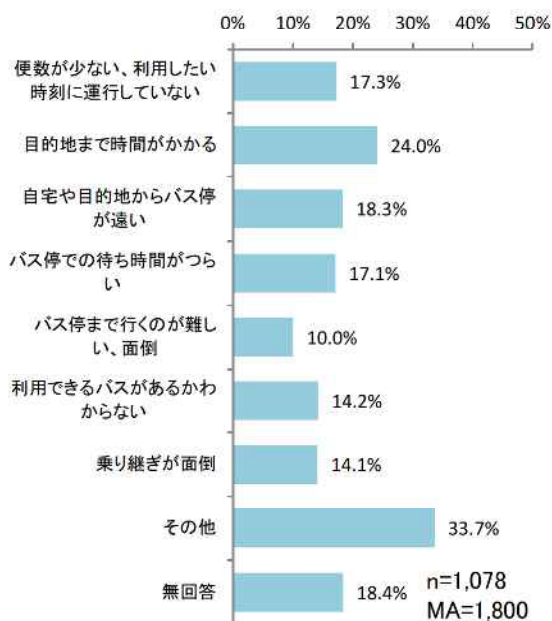


図 路線バス利用時の外出目的



※「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ていないものが多数含まれる

図 路線バスを利用しない理由

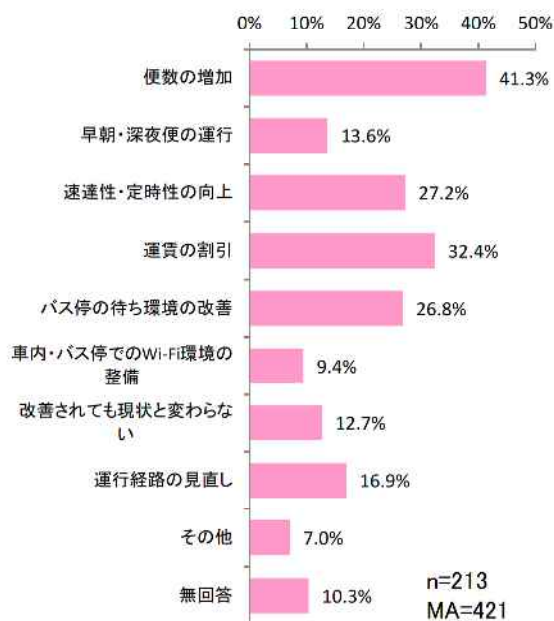


図 路線バスの利用を増やすために必要なサービス改善

資料：市民アンケート

3-5 公共交通（タクシー）の利用状況

市民の72%はタクシーを利用していない。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なく、高頻度（週3日以上）に利用している人は1%であった。

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る。

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%）が挙げられている。

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る。

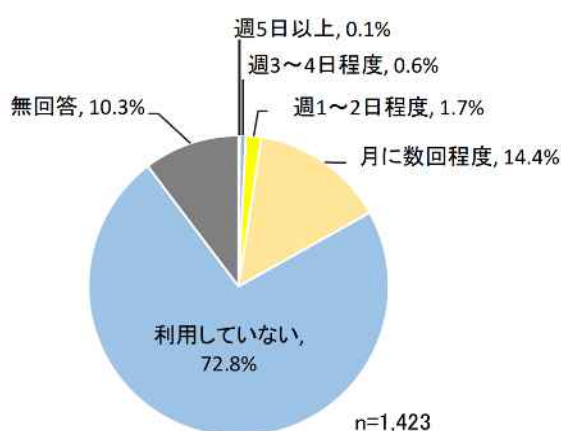


図 タクシーの利用状況

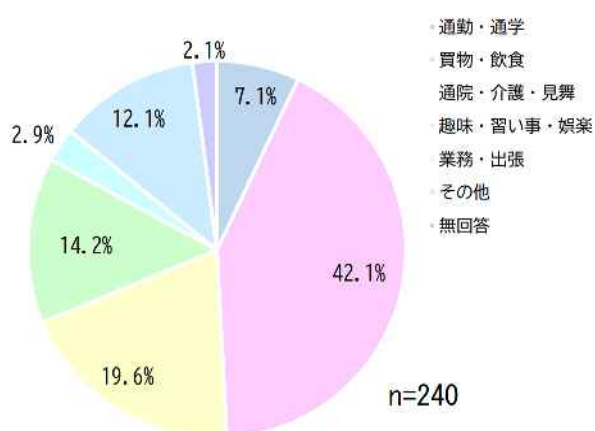
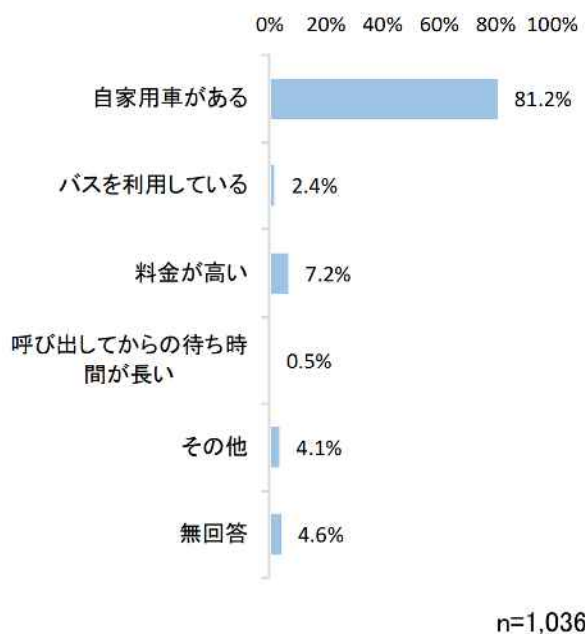


図 タクシー利用時の外出目的



※「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ないものが多数含まれる

図 タクシーを利用しない理由

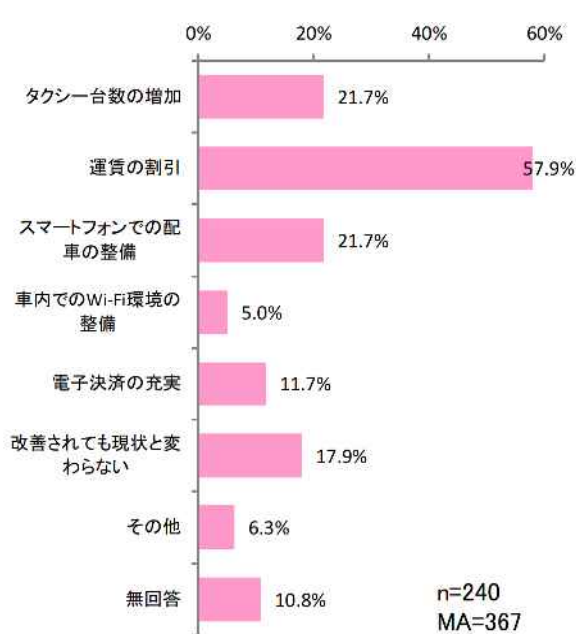


図 タクシーの利用を増やすために必要なサービス改善

資料：市民アンケート

3-6 市内高校への通学特性

普天間高校では「バス」(46%)が最も高くなっているが、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%が利用している。また、宜野湾高校では「自転車」の利用が多くなっている。

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る。

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る。

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る。

バスへの改善要望には、「運行本数が増やしてほしい」(58%)が突出している。

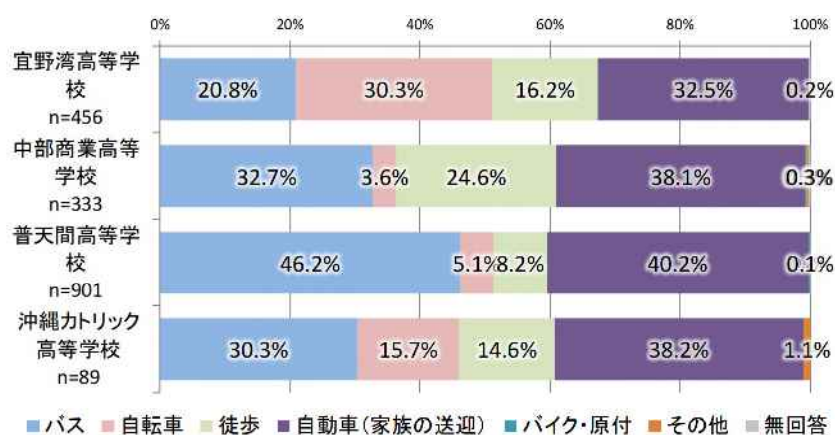


図 通学手段 (学校別)

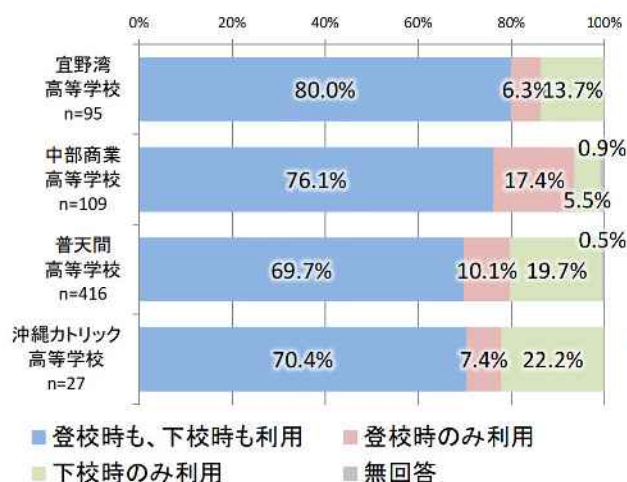


図 バスの利用パターン (学校別)

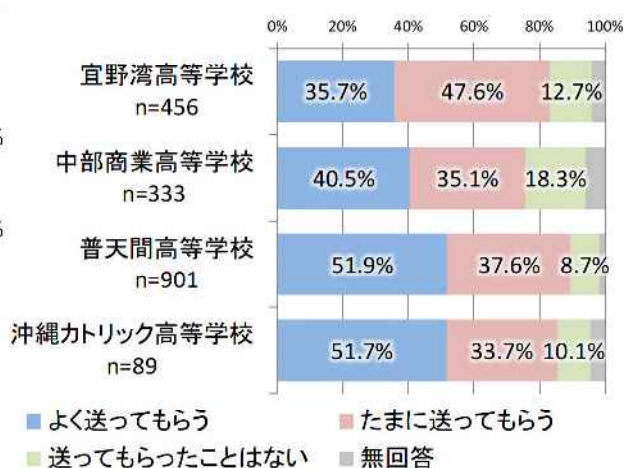


図 送迎の頻度

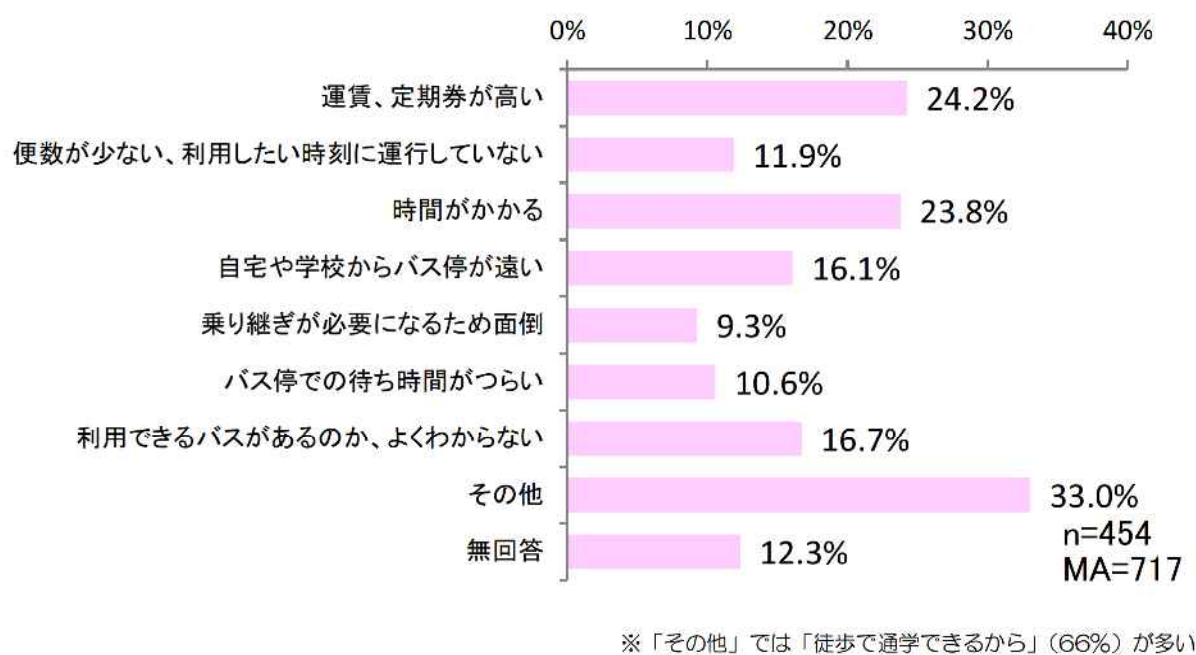


図 バスを利用しない理由

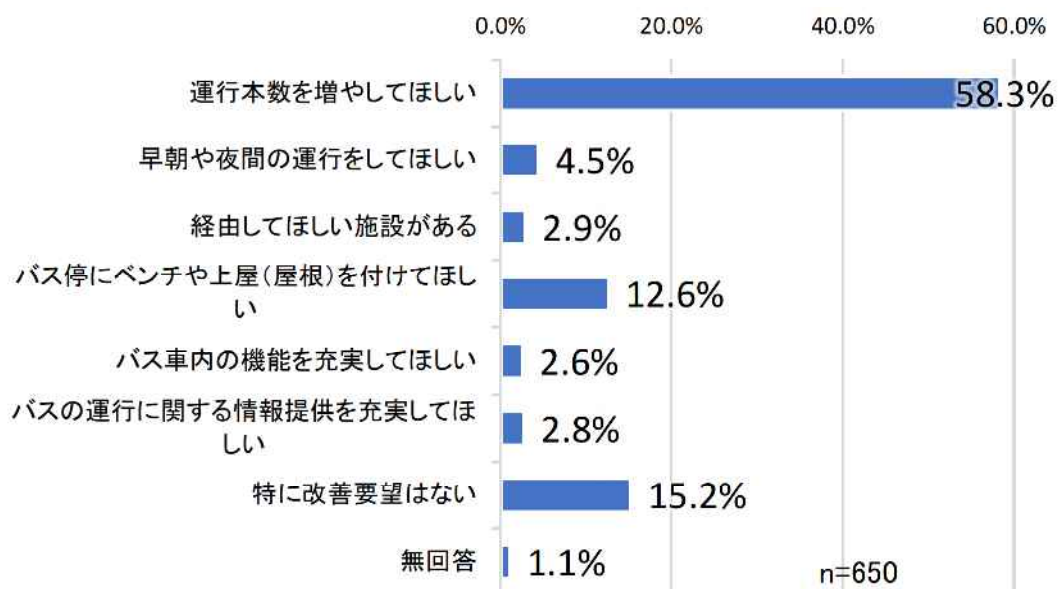


図 バスへの改善要望

3-7 市内高校への通学特性（送迎特性）

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る。

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る。

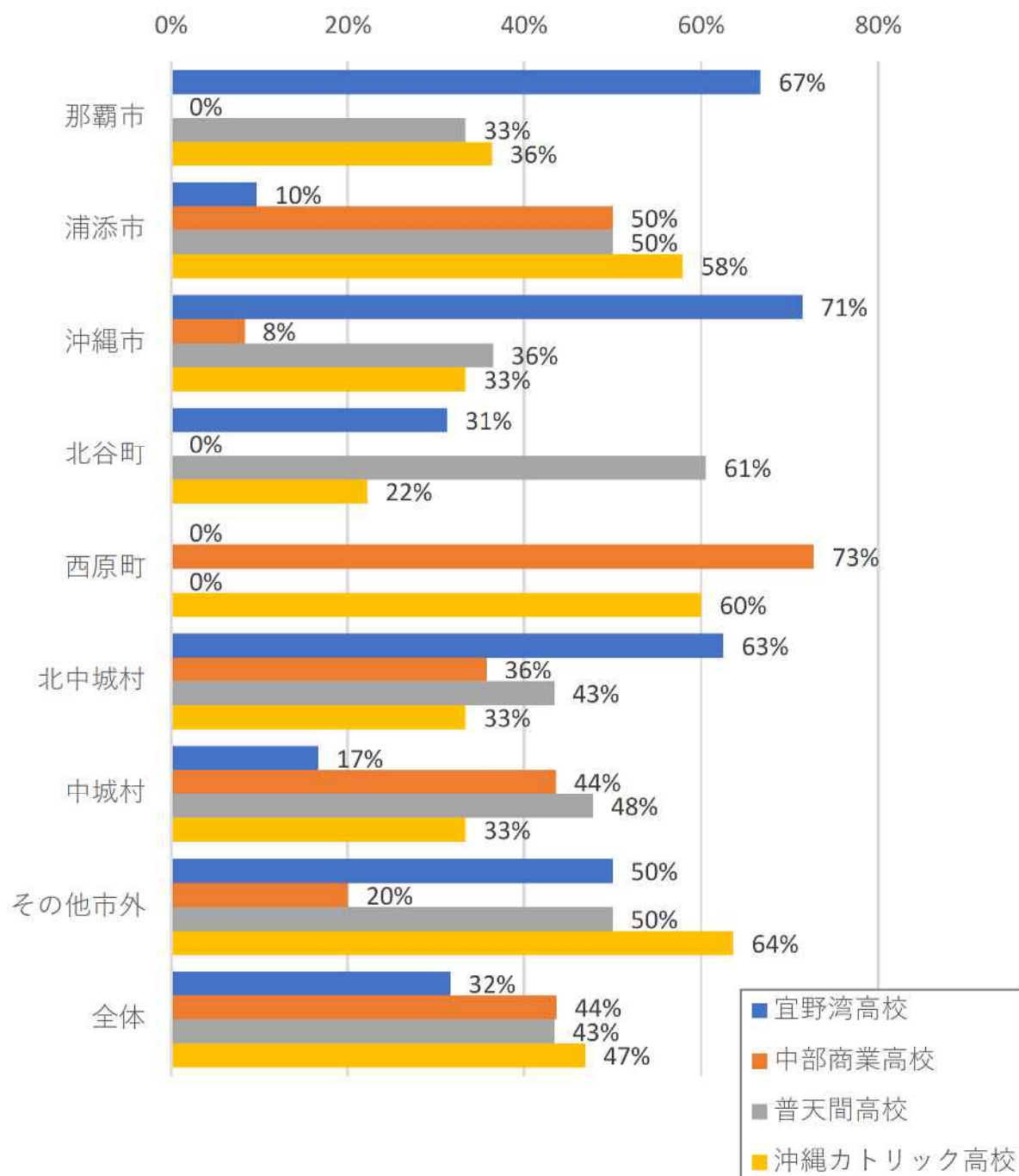


図 家族等の送迎の割合（学校別、居住地別）【市外通学】

資料：高校生アンケート

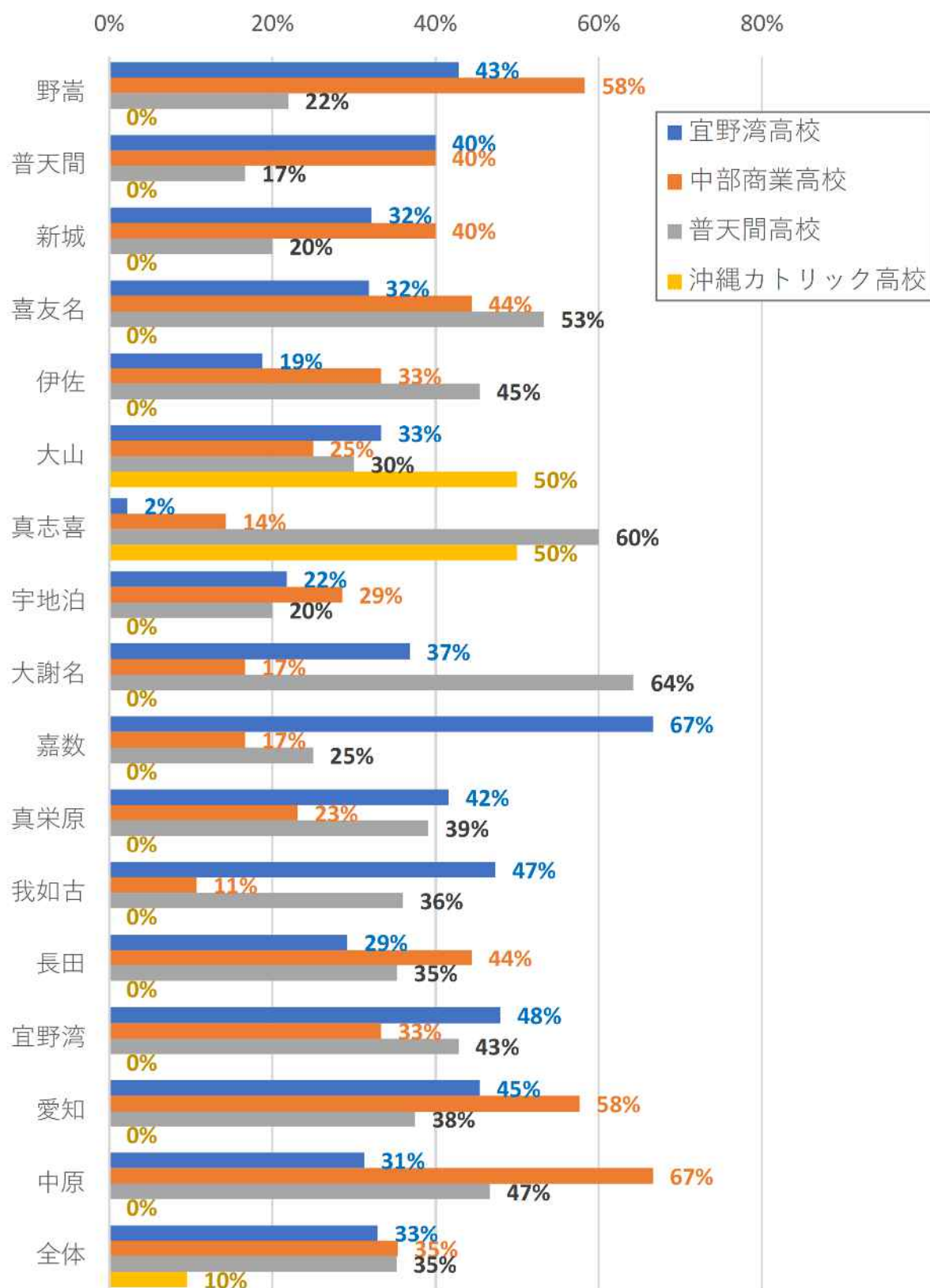


図 家族等の送迎の割合（学校別、居住地別）【市内通学】

資料：高校生アンケート

4. 市民の移動に関する困りごと

4-1 通勤・通学での困りごと

通勤・通学の際の困りごとについて36%が「ある」と回答している。交通手段別にみると、路線バスが54%と高くなっている。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る。「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る。

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る。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る。

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る。「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る。

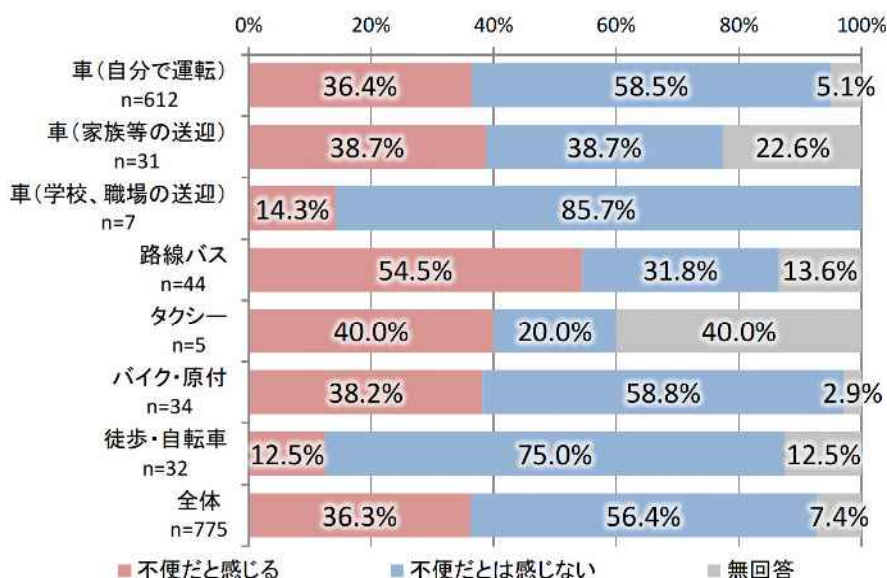


図 通勤・通学の際の困りごとの有無（交通手段別）

表 通勤・通学の際の困りごとの内容（交通手段別）

	車(自分で運転) n=612	車(家族等の送迎) n=31	車(学校、職場の送迎) n=7	路線バス n=44	タクシー n=5	バイク・原付 n=34	徒歩・自転車 n=32	全体 n=775
渋滞で時間が読めない	32%	29%	14%	16%	20%	29%	3%	30%
バスが遅れ、時間が読めない	2%	19%		27%		9%	3%	4%
時間がかかる	14%	3%	14%	14%		9%	3%	13%
運転に不安がある	2%					3%	3%	2%
バスの便数が少ない	1%	19%		20%	20%	3%	3%	3%
バスの早朝便や深夜便がほしい	1%	6%		2%				1%
バス停での待ち時間が辛い	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、自転車が辛い	1%			11%	20%	3%		2%
通勤・通学費がかかる	9%	3%	14%	7%	0%	6%		8%

資料：市民アンケート

表 通勤・通学の際の困りごとの内容（年齢別）

	10歳代 n=13	20歳代 n=40	30歳代 n=66	40歳代 n=166	50歳代 n=210	60～64歳 n=81	65～69歳 n=77	70～74歳 n=67	75～79歳 n=33	80～85歳 n=22	全体 n=775
渋滞で時間が読めない	31%	35%	35%	39%	33%	22%	26%	19%	6%	9%	30%
バスが遅れ、時間が読めない	31%	8%	5%	4%	3%	4%		7%	3%	5%	4%
時間がかかる	8%	30%	20%	17%	13%	6%	8%	6%		5%	13%
運転に不安がある			3%	2%	1%	1%	4%	3%	9%		2%
バスの便数が少ない	23%			3%	3%	2%	3%	4%	6%	9%	3%
バスの早朝便や深夜便がほしい				1%	2%	1%	1%				1%
バス停での待ち時間がつらい	15%	3%		1%			3%	3%	6%	0%	1%
バス停の駐輪場、駐車場が少ない					1%		1%	0%	6%		1%
車内が混雑して座れない		3%		1%	1%		1%				1%
天候が厳しい日の徒歩、自転車がつらい	15%	3%		2%	2%		5%	0%	3%		2%
通勤・通学費がかかる	31%	15%	9%	9%	10%	5%	8%	6%			8%

表 通勤・通学の際の困りごとの内容（居住地別）

	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%
バスの早朝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%	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%

資料：市民アンケート

4-2 買物の際の移動についての困りごと

買物の際の不便について、80%は不便を感じていない。

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る。

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る。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%）を多く回答している。

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る。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」を回答している。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る。

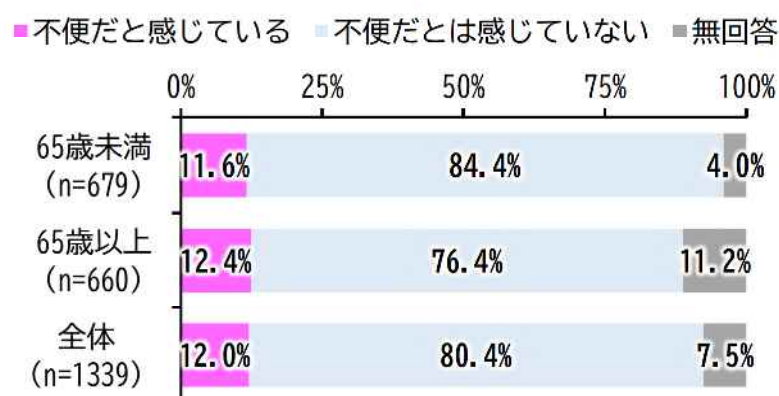


図 買物の際の困りごとの有無（年齢層別）

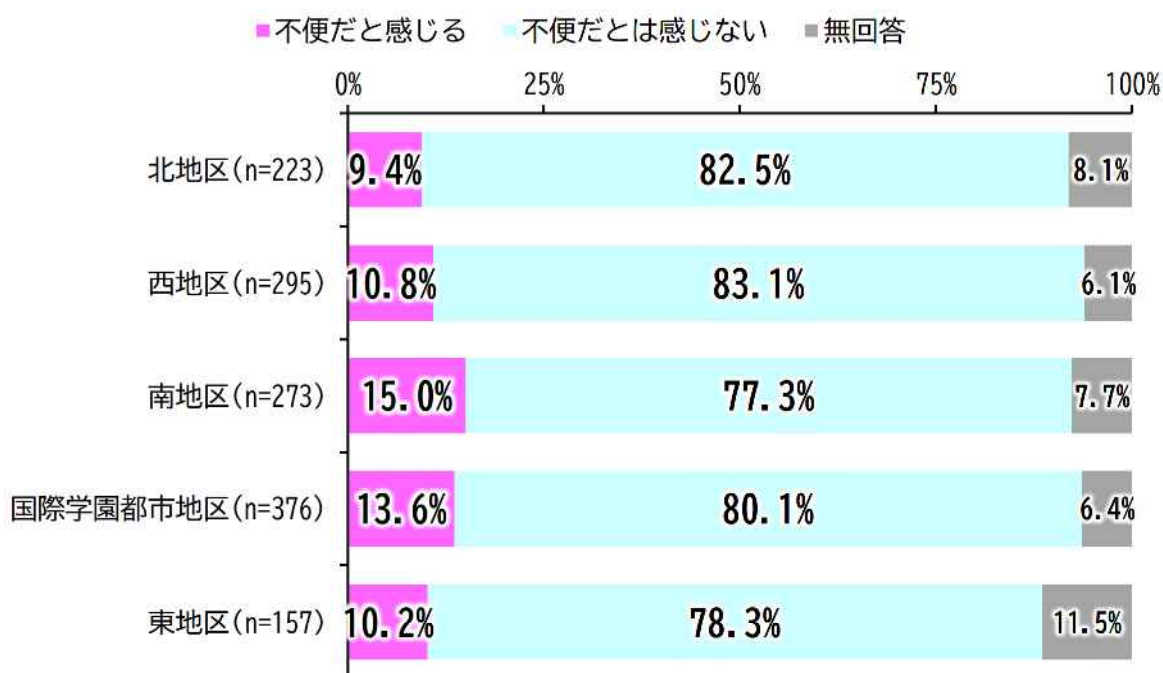


図 買物の際の困りごとの有無（居住地別）

資料：市民アンケート

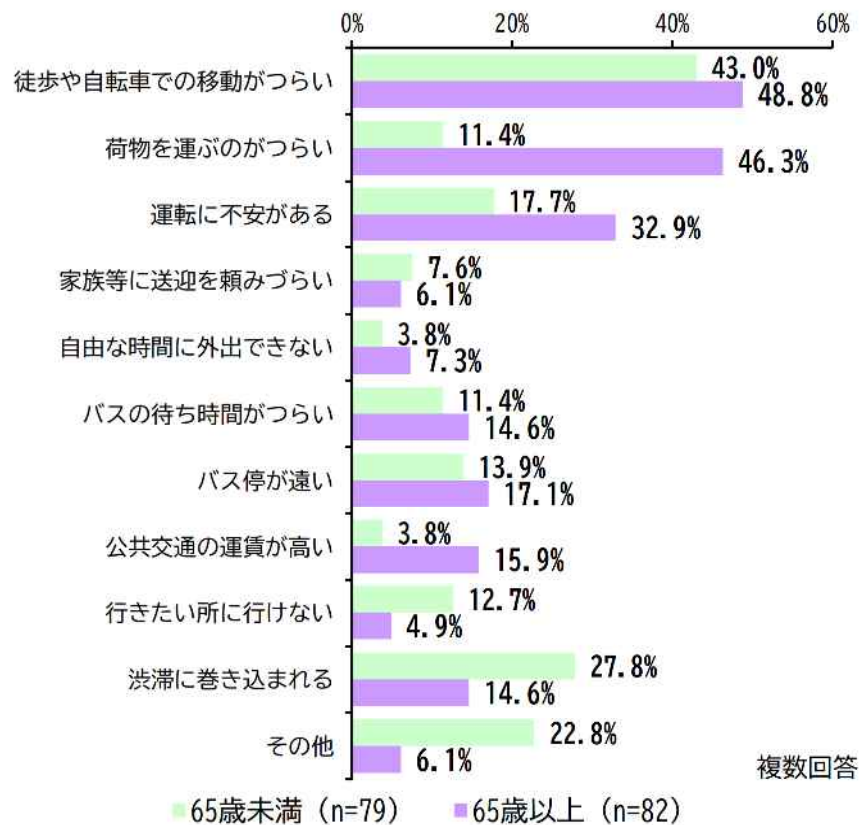


図 買物の際の困りごとの内容（年齢層別）

表 買物の際の困りごとの内容（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%

資料：市民アンケート

4-3 通院の際の移動についての困りごと

通院の際の不便について、76%は不便を感じていない。

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る。

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る。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%）を多く回答している。

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る。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る。東地区では「徒歩や自転車での移動がづらい」も多く回答している。

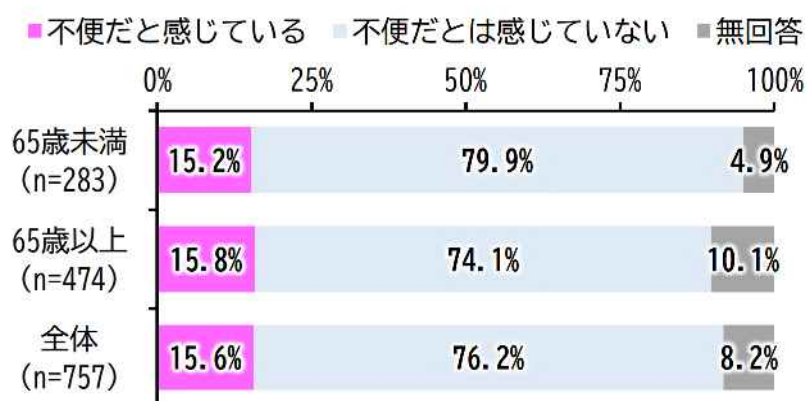


図 通院の際の困りごとの有無（年齢層別）

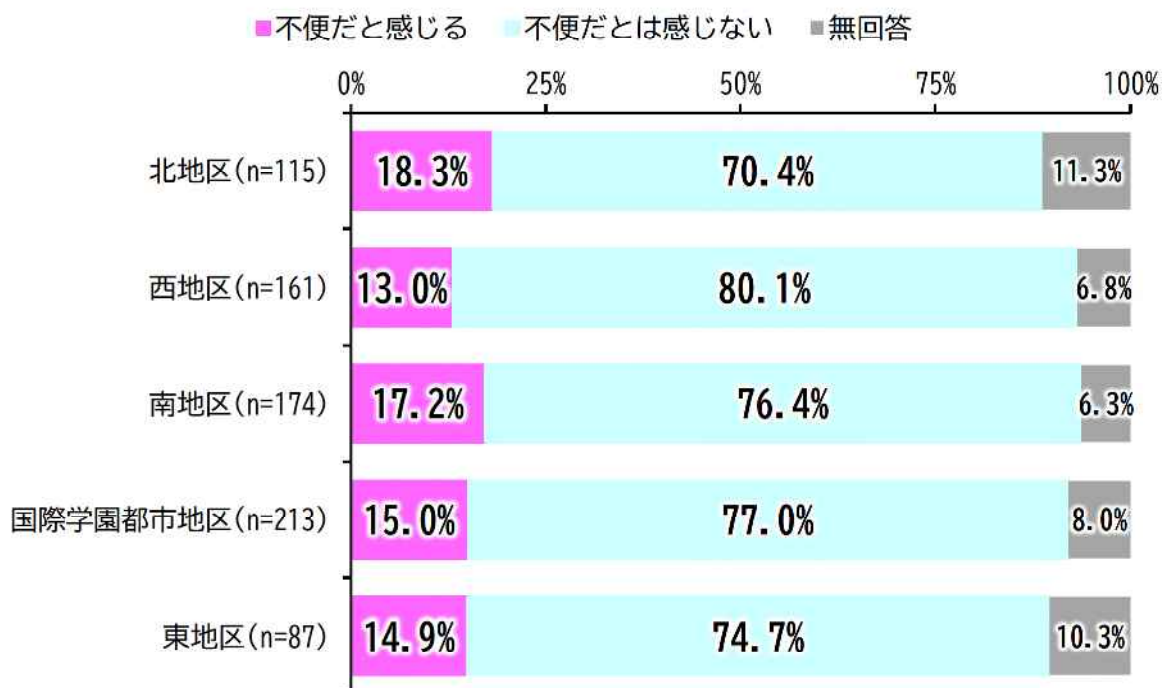


図 通院の際の困りごとの有無（居住地別）

資料：市民アンケート

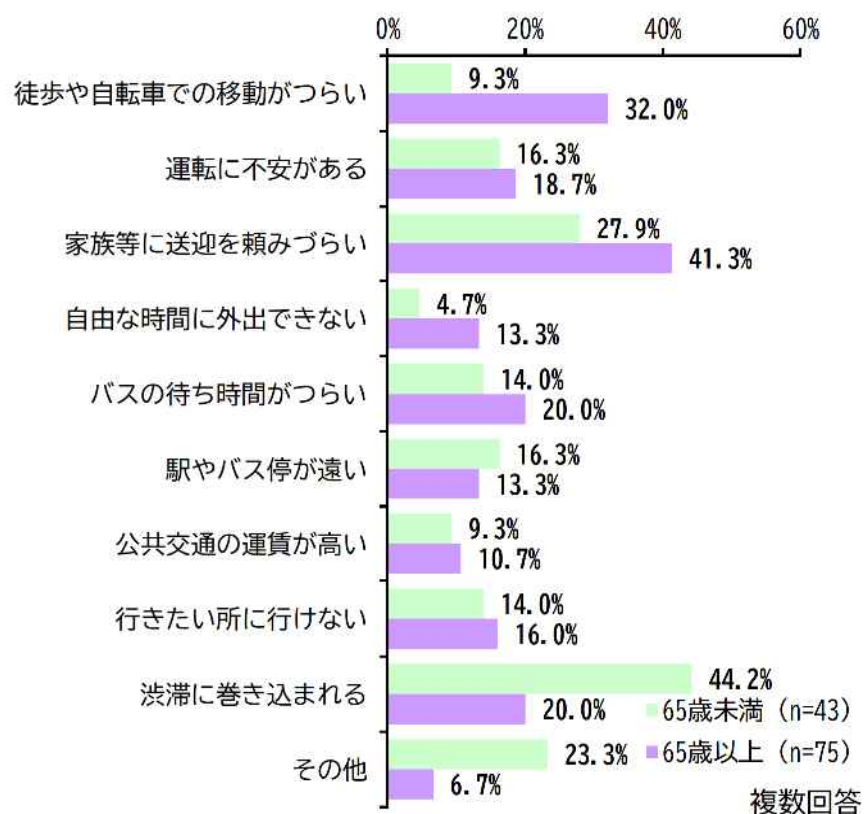


図 通院の際の困りごとの内容（年齢層別）

表 通院の際の困りごとの内容（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%
バスの待ち時間がづらい	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%

資料：市民アンケート

4-4 不便地域での困りごと

	嘉数区	長田区	愛知区
普段の外出時の 困りごと	・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、集まりを持っても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	・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	・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。 ・ライトをつけないで走る自転車がいるため危険。	
	高齢者 福祉	・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	・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	・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。	

資料：空白地域民生委員ヒアリング

4-5 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

「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る。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る。

「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る。

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る。

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る。

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る。

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る。

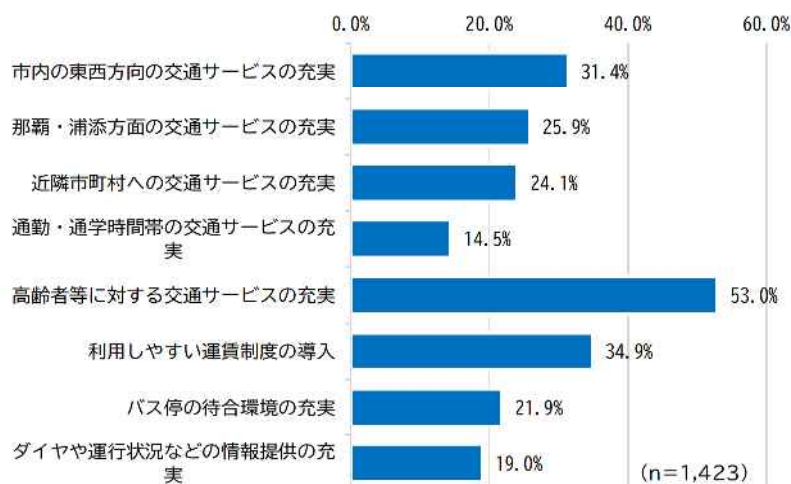


図 宜野湾市における公共交通の今後のあり方に対する意向

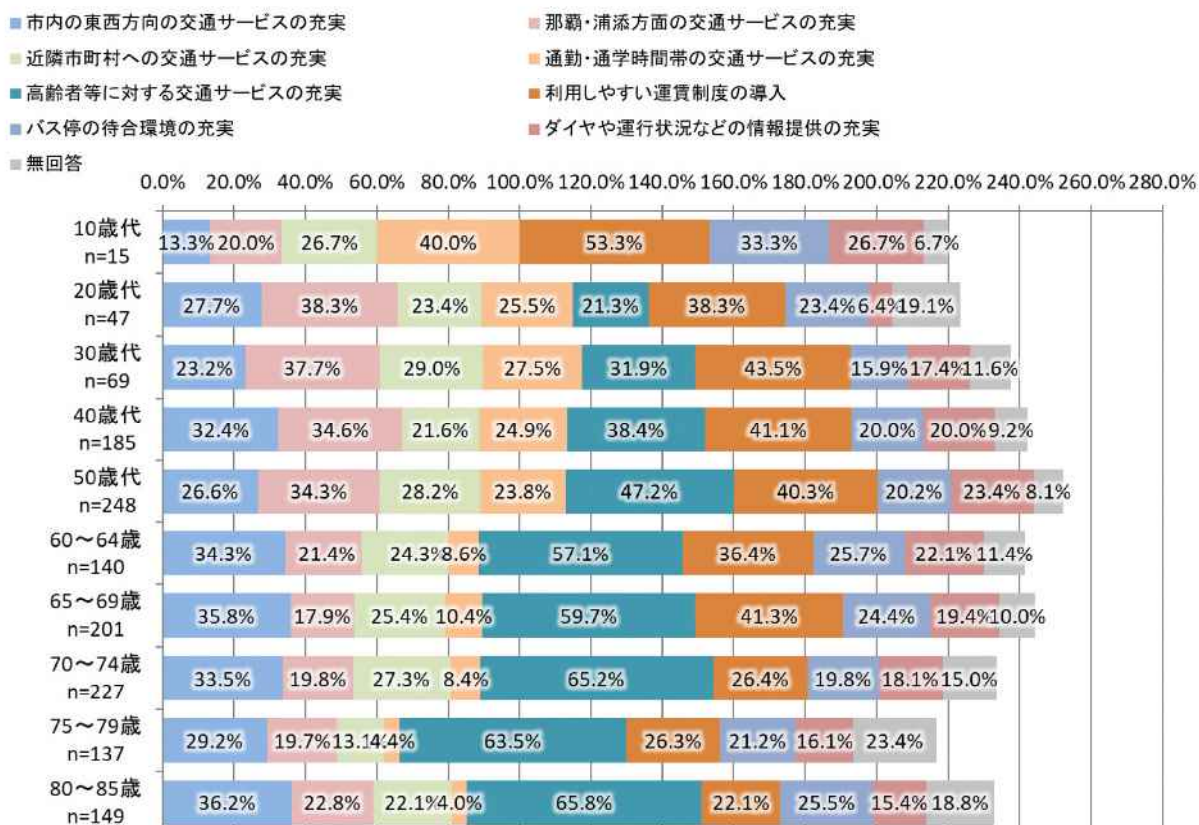


図 宜野湾市における公共交通の今後のあり方に対する意向（年齢層別）

資料：市民アンケート

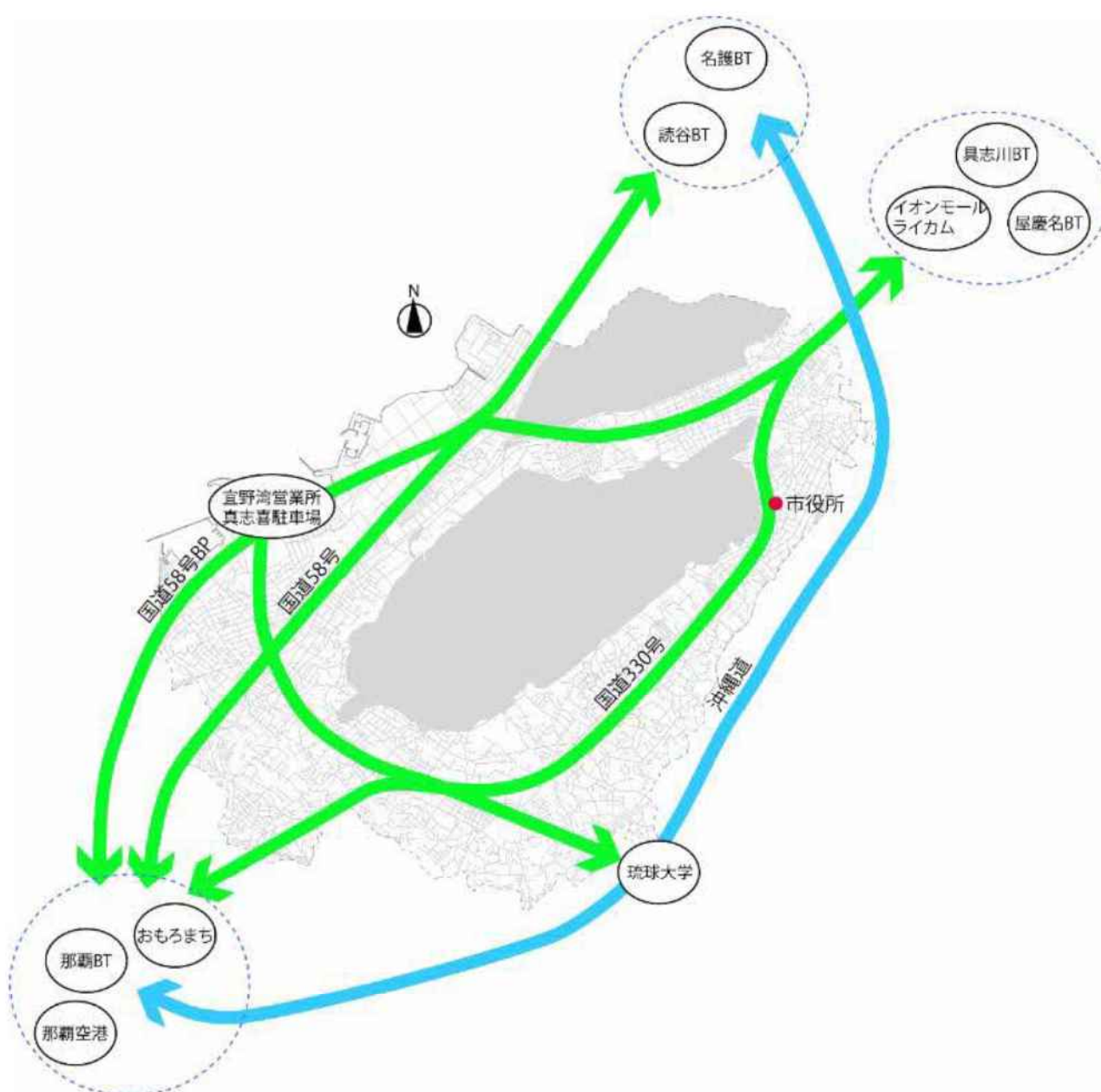
5. 公共交通の現状

5-1 路線バスの運行状況

1) 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～北部の各拠点を結ぶ通過系統が多く設定されている。

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）となっている。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る。



資料：バスマップ沖縄、ナビタイム

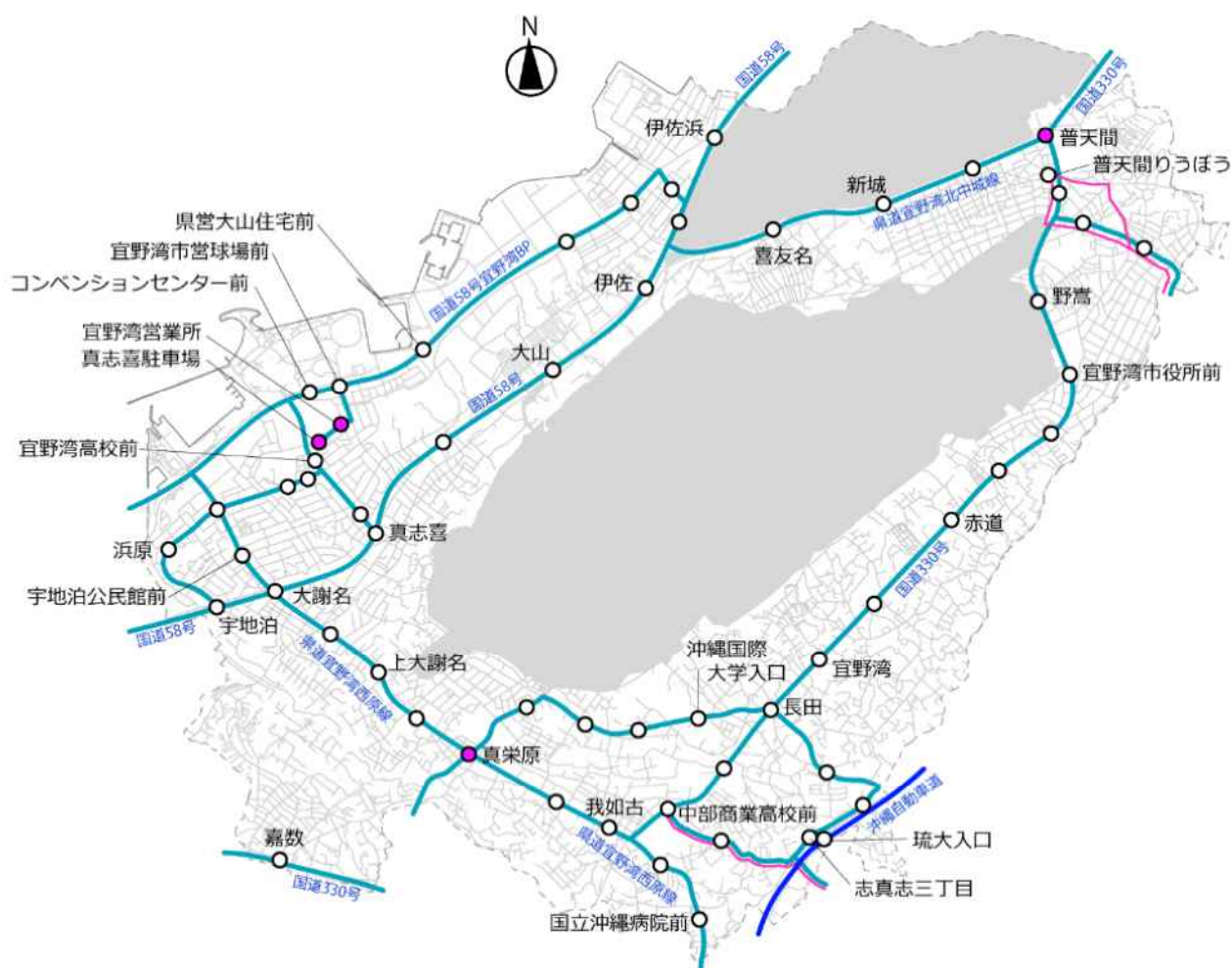
図 宜野湾市の路線バス運行パターン

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る。

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る。

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る。

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）が運行されている。



資料：バスマップ沖縄、ナビタイム

図 宜野湾市の路線バスルートとバス停の位置

2) 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る。

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る。

市域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る。

市域全体を経由するのは H 系統のみで、平日に往復 6 本運行となっている。



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

< 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

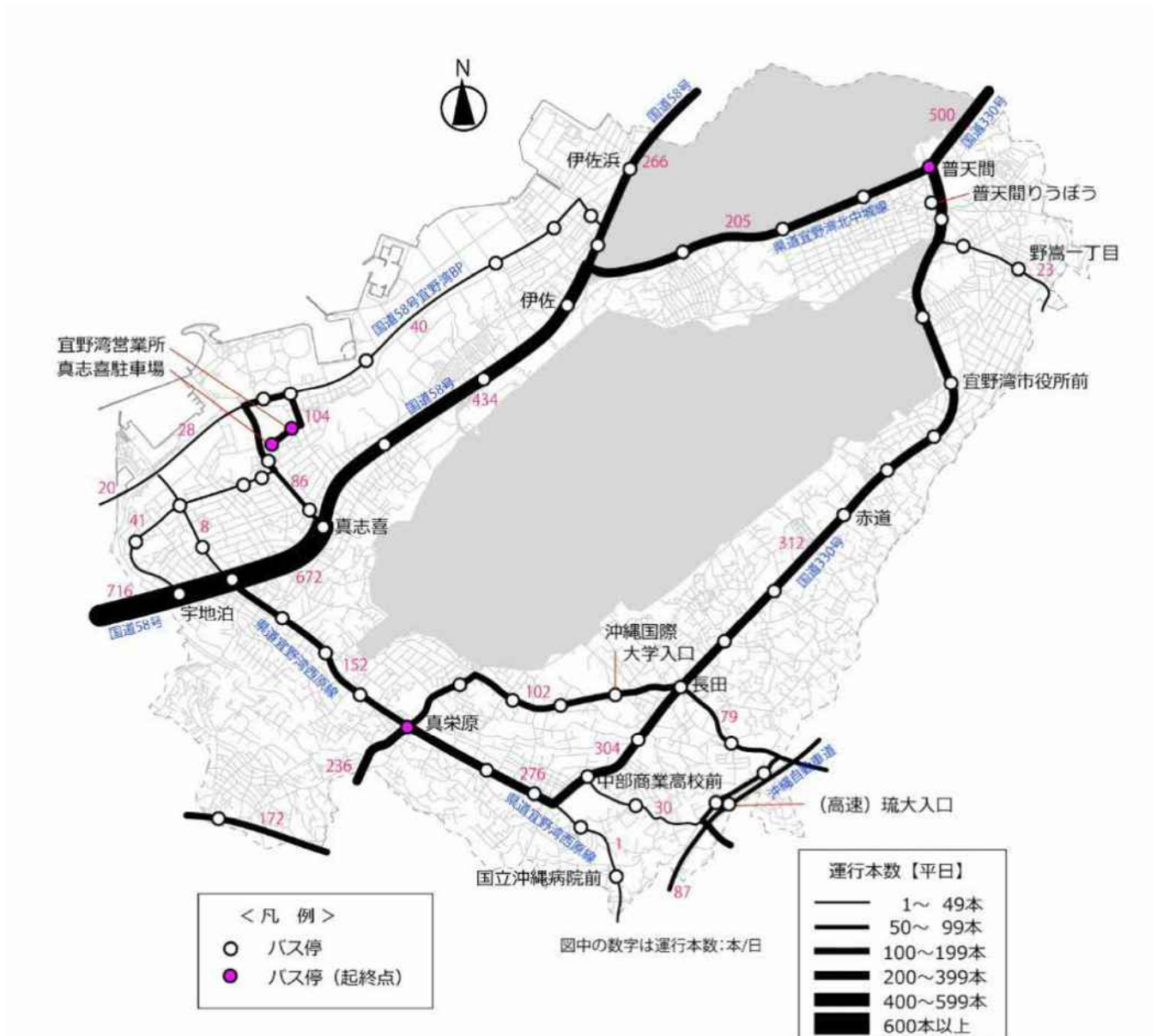
系統	運行本数（本/日）＊往復合計			
記号	平日	土曜	日祝	系統No
K	4	4	10	61
L	44	42	42	26/55
M	38	40	40	99
N	34	22	22	43/114
O	18	14	14	32
P	87	81	72	127/123/111/YB
Q	1	0	0	125
R	1	2	2	護佐丸バス（久場琉大線）
S	22	0	2	護佐丸バス（伊集善天民線・伊集久場回り線）
T	16	6	6	26

3) 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本となっている。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本となっている。

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号の方が運行本数は多くなっている。

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)となっている。



資料：バスマップ沖縄、ナビタイム

図 宜野湾市の路線バス経路の区間別運行本数(平日)

4) 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る。

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る。

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（沖縄向け）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る。

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る。

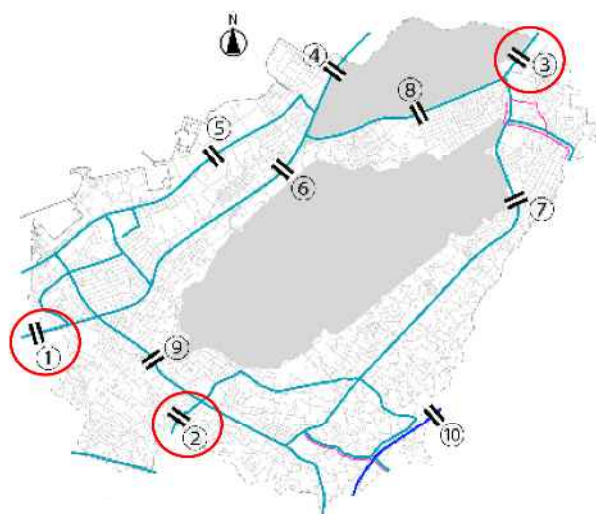
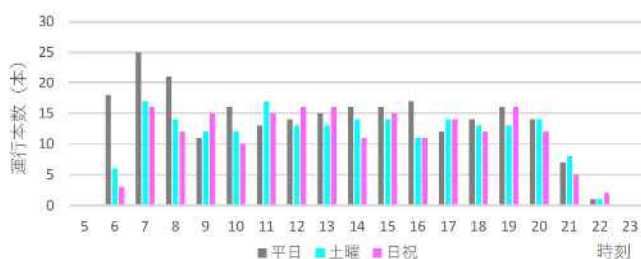
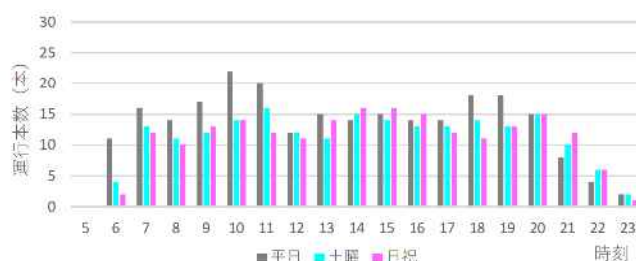


図 区間断面位置図

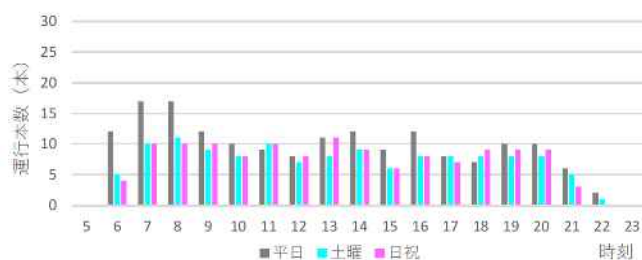
③普天間（北側）【上り：那覇市、浦添市方面】



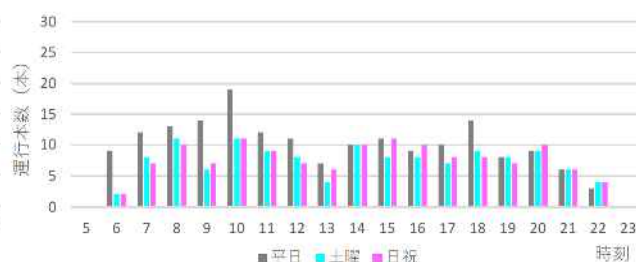
③普天間（北側）【下り：名護市、うるま市方面】



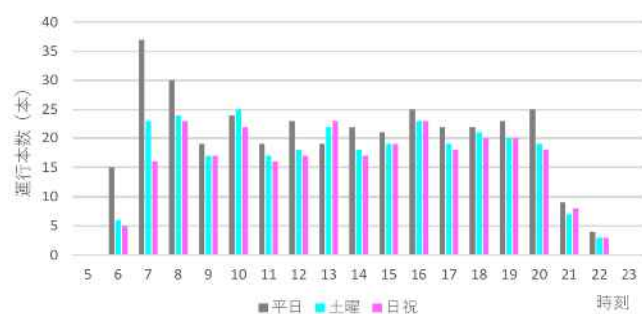
②真栄原（南側）【上り：那覇市、浦添市方面】



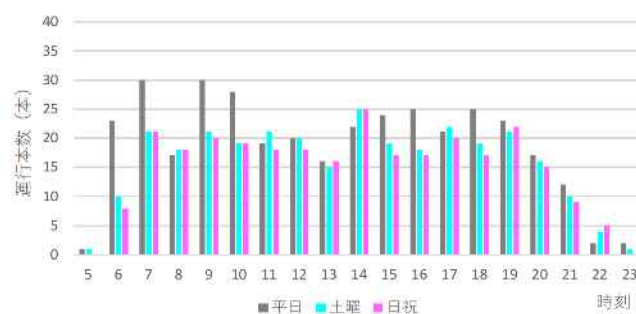
②真栄原（南側）【下り：名護市、うるま市方面】



①宇地泊【上り：那覇市、浦添市方面】



①宇地泊【下り：名護市、うるま市方面】



資料：バスマップ沖縄、ナビタイム

図 宜野湾市の路線バスの時間別運行本数

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る。

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 円以内となっている。

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 円以内となっている。

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る。

表 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）

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 （高速バス）	運賃（円）	620	750	-	-	-	-	1,790
	所要時間（分）	25	29	-	-	-	-	62

*表中の - は直通系統なし

集計データ：ナビタイム

5-2 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 台である。うち、ユニバーサルデザイン車両は 9 台である。

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る。

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）となっている。また、午後 10 時から午前 5 時までは 2 割増となる。

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%となっている。

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る。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る。

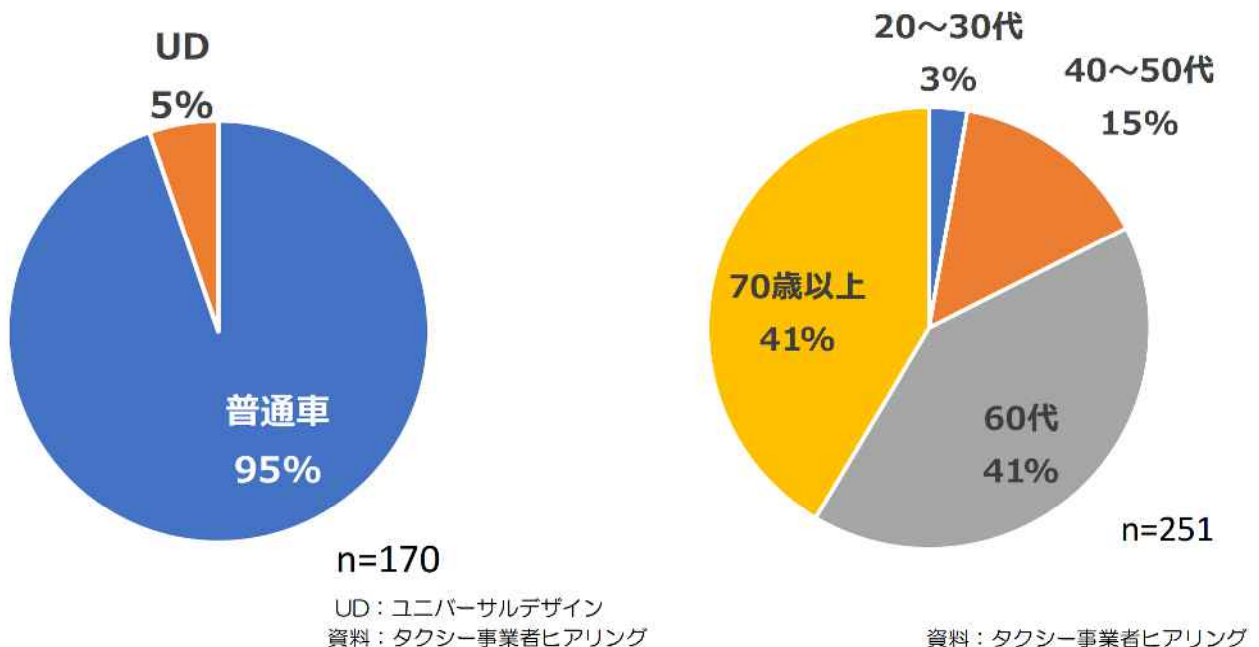


図 宜野湾市内タクシー事業者の車種構成

図 宜野湾市内タクシー事業者の運転手年齢構成

表 沖縄本島地区における公定幅運賃

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	365 m 70 円	2 分 15 秒 70 円	2 分 15 秒 70 円	1,980 円
	A	550 円	372 m 70 円	2 分 15 秒 70 円	2 分 15 秒 70 円	1,940 円
	下限	540 円	379 m 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

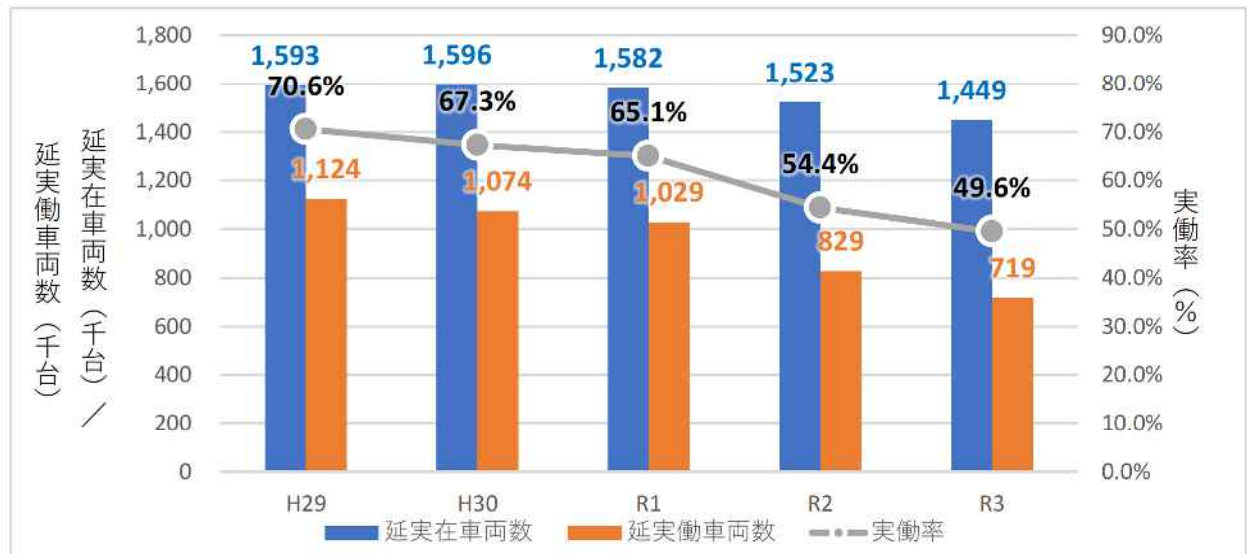


図 沖縄本島地区におけるタクシーの稼働状況（実働率）

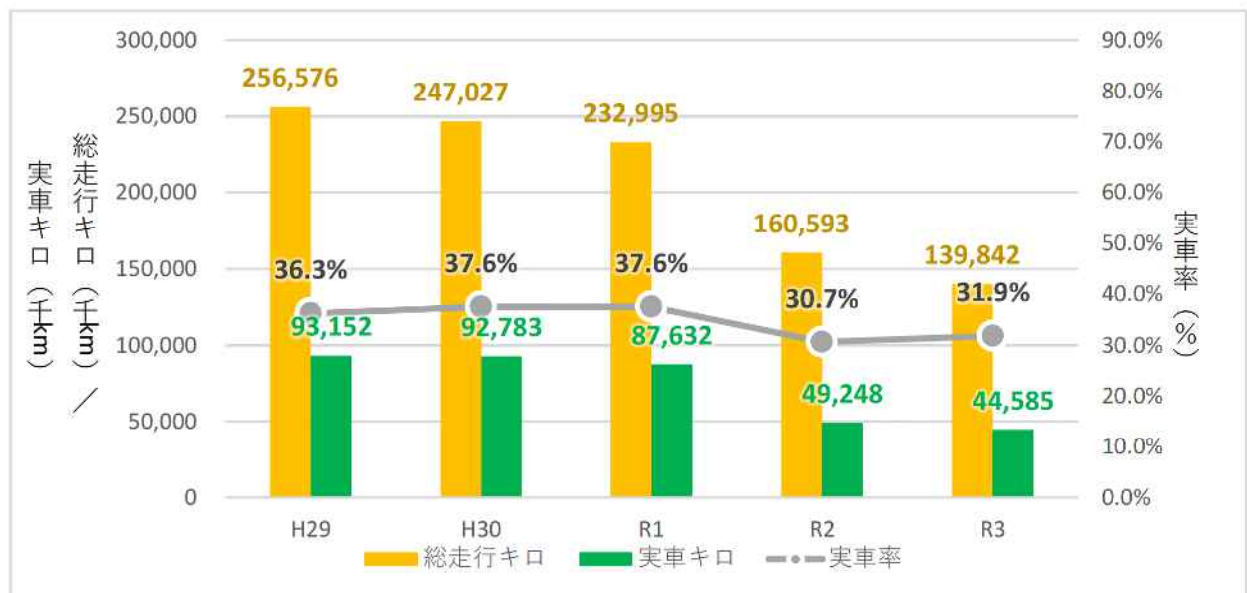


図 沖縄本島地区におけるタクシーの稼働状況（実車率）

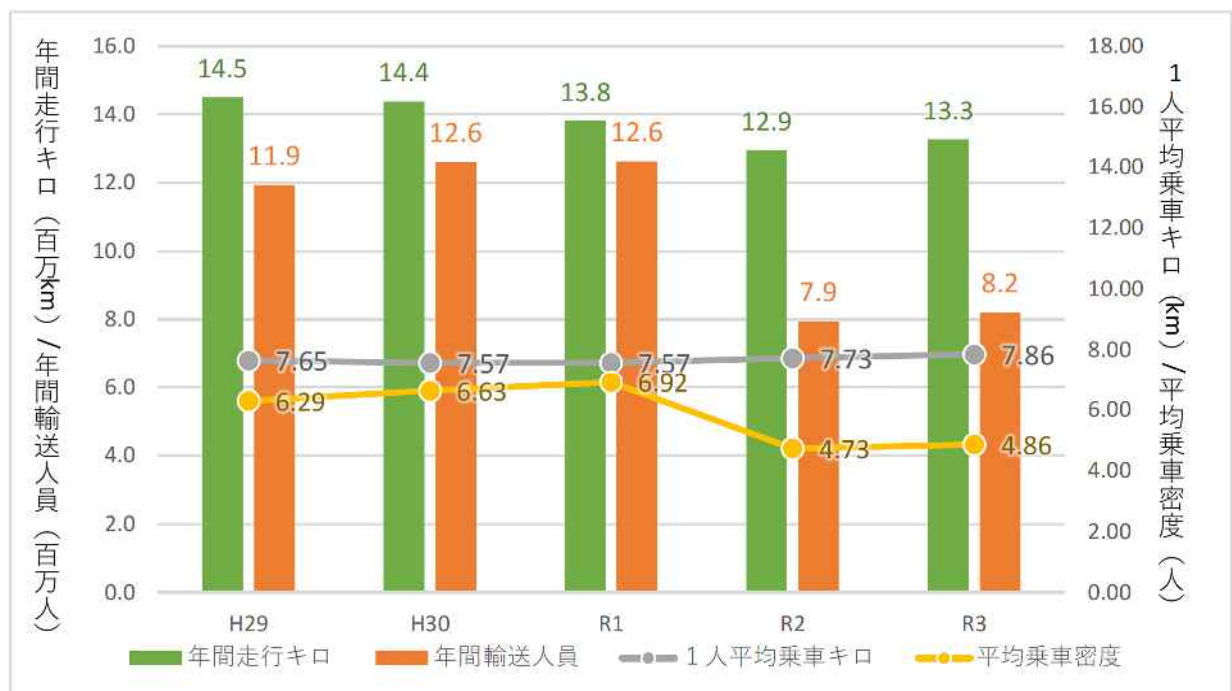
5-3 路線バスの利用状況

1) 路線バスの輸送状況

宜野湾市内を経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820万人となっている。

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ない。

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る。



資料：輸送実績

図 宜野湾市内を経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

2) 路線バス利用者の特性

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る。

「定時性」や「バス停の待合環境」の向上が求められている。

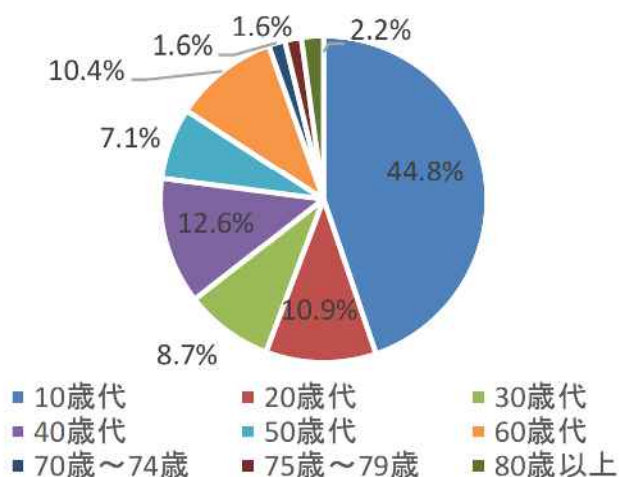


図 年齢構成

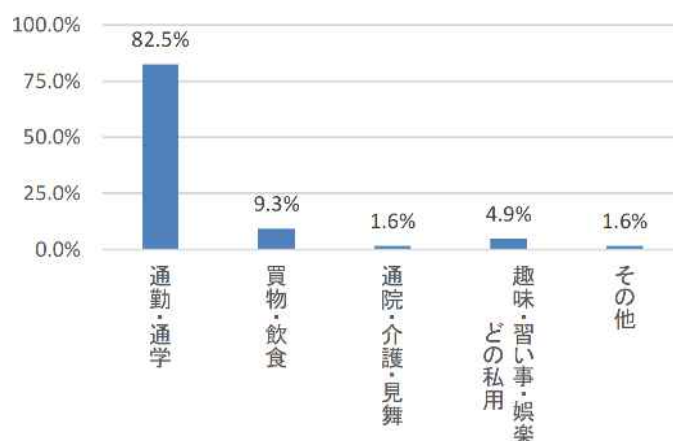


図 路線バス利用時の外出目的

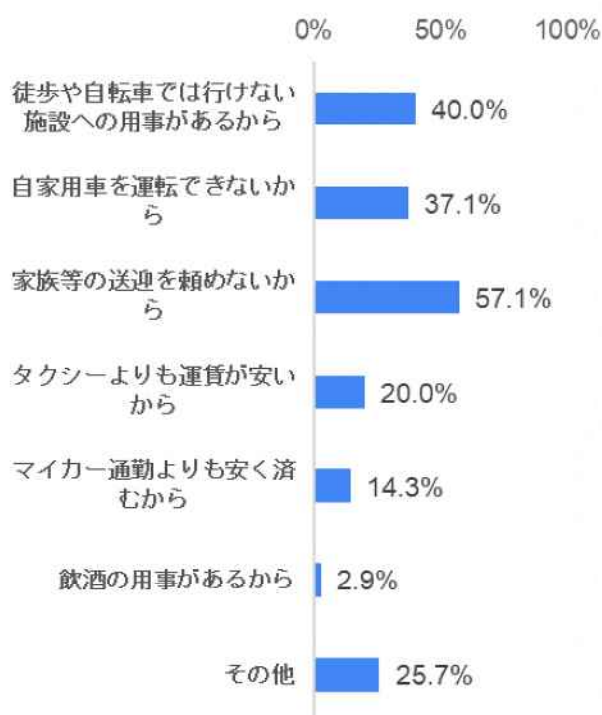


図 路線バスを利用する理由



図 路線バスへの改善要望

5-4 タクシーの利用状況

1) 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%減となっている。

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%減となっている。



資料：輸送実績

図 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

2) 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

3) 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

5-5 路線バス・タクシーの運営状況

1) 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30億円となっている。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23億円となっている。

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%となっている。

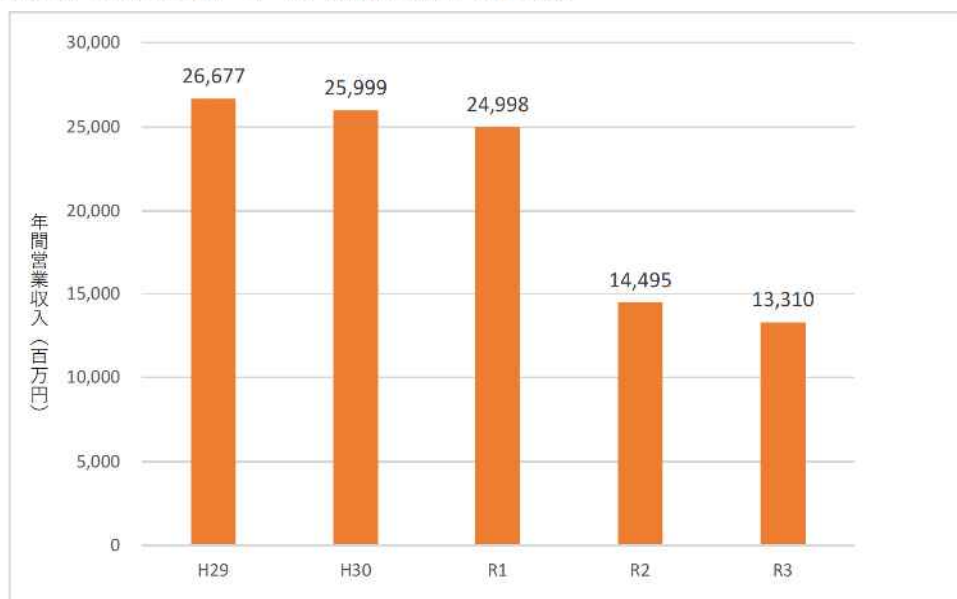


資料：輸送実績

図 宜野湾市内を經由する路線バスの年間運行経費・年間運賃収入・収支

2) タクシーの収支状況

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賃収入は、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%減となっている。



資料：沖縄総合事務局 R4運輸要覧

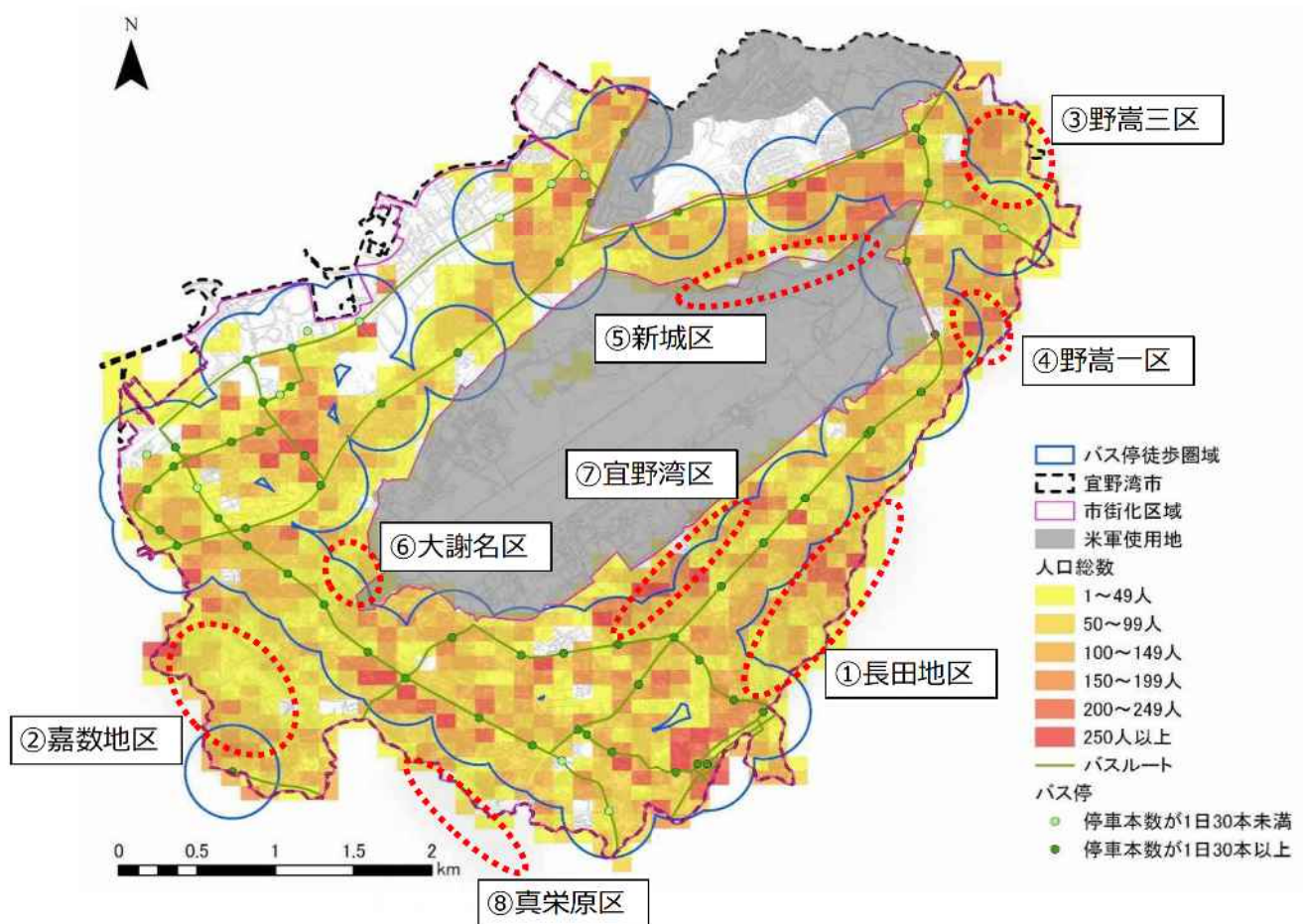
図 沖縄本島地区における年間運賃収入

5-6 路線バスのサービス提供状況

1) 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% をカバーしている。

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する。



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）

図 宜野湾市内の公共交通空白地域

2) 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状況にある。

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る。

市民の 74% は 15 分未満でバスを利用できる環境にある。

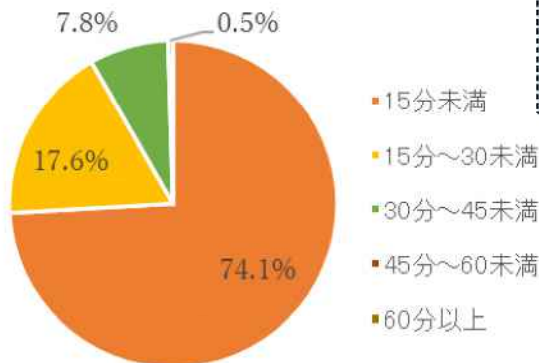


図 バス利用期待時間別人口割合

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」

※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」

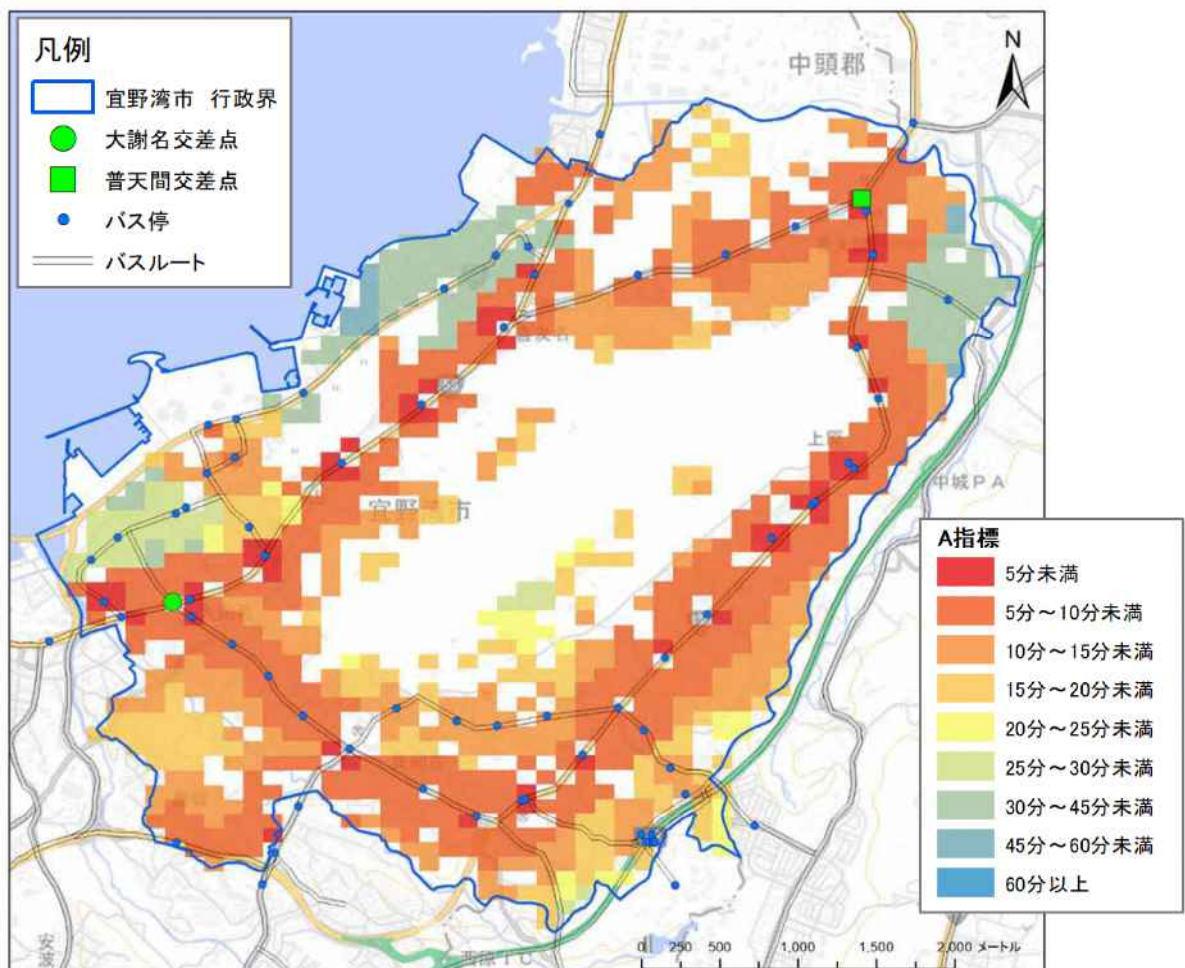
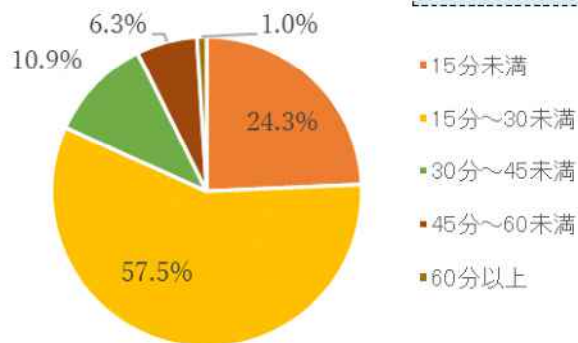


図 各メッシュから最寄りバス停でバスに乗車するまでの期待時間

3) 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る。宜野湾BP沿線や野嵩区は運行本数が少なく45分以上かかる。

【大謝名交差点】



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」

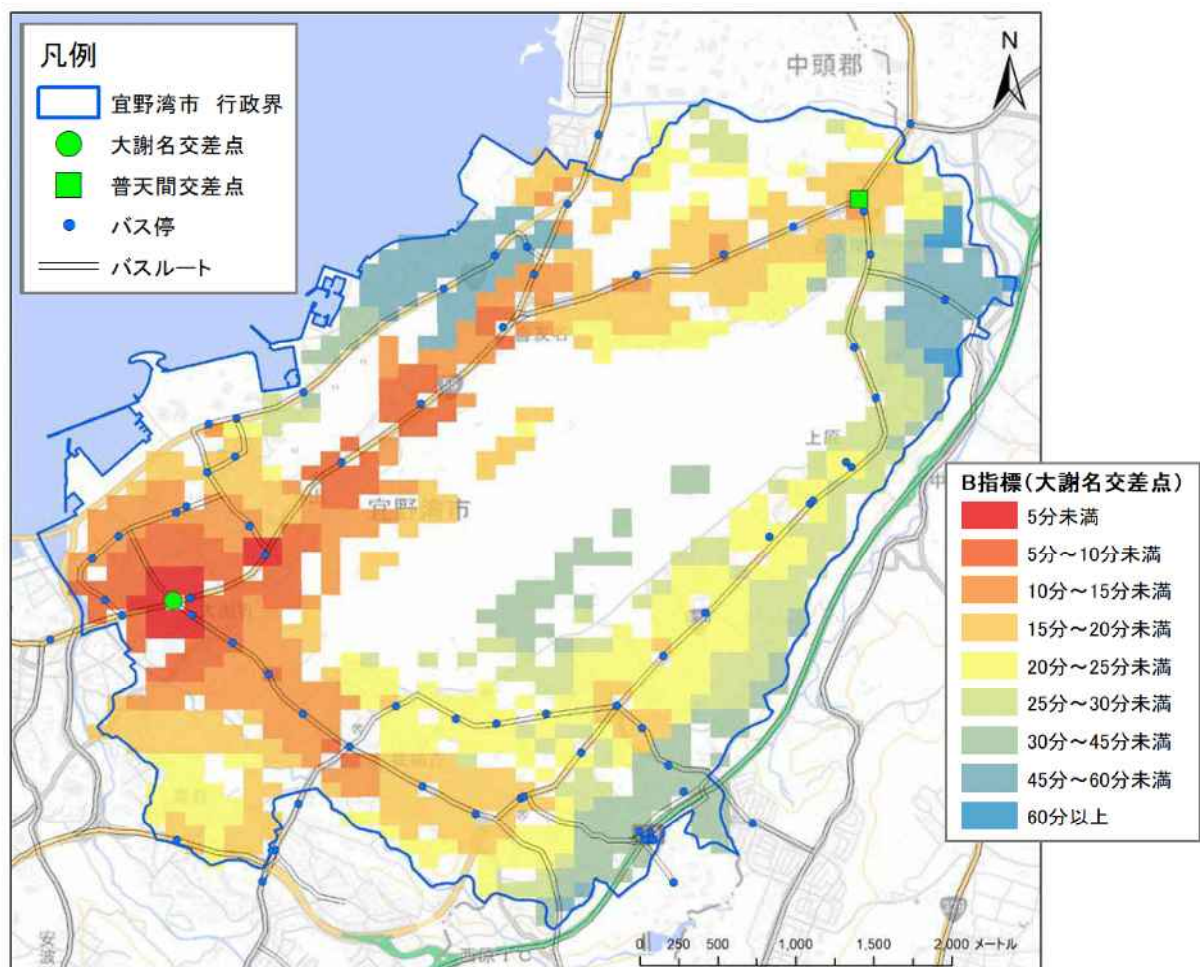
=「期待時間(前ページ参照)」

+「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」

図 大謝名交差点アクセス期待時間別人口割合



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る。宇地泊区は直通の路線が少なく45分以上かかる。

【普天間交差点】

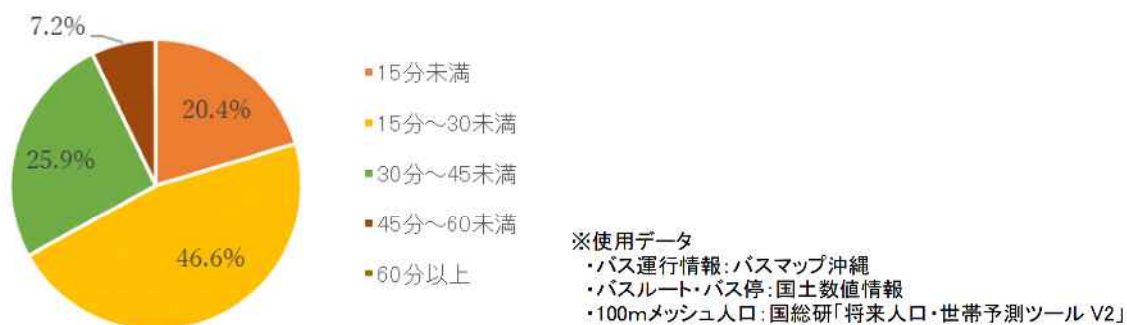


図 普天間交差点アクセス期待時間別人口割合

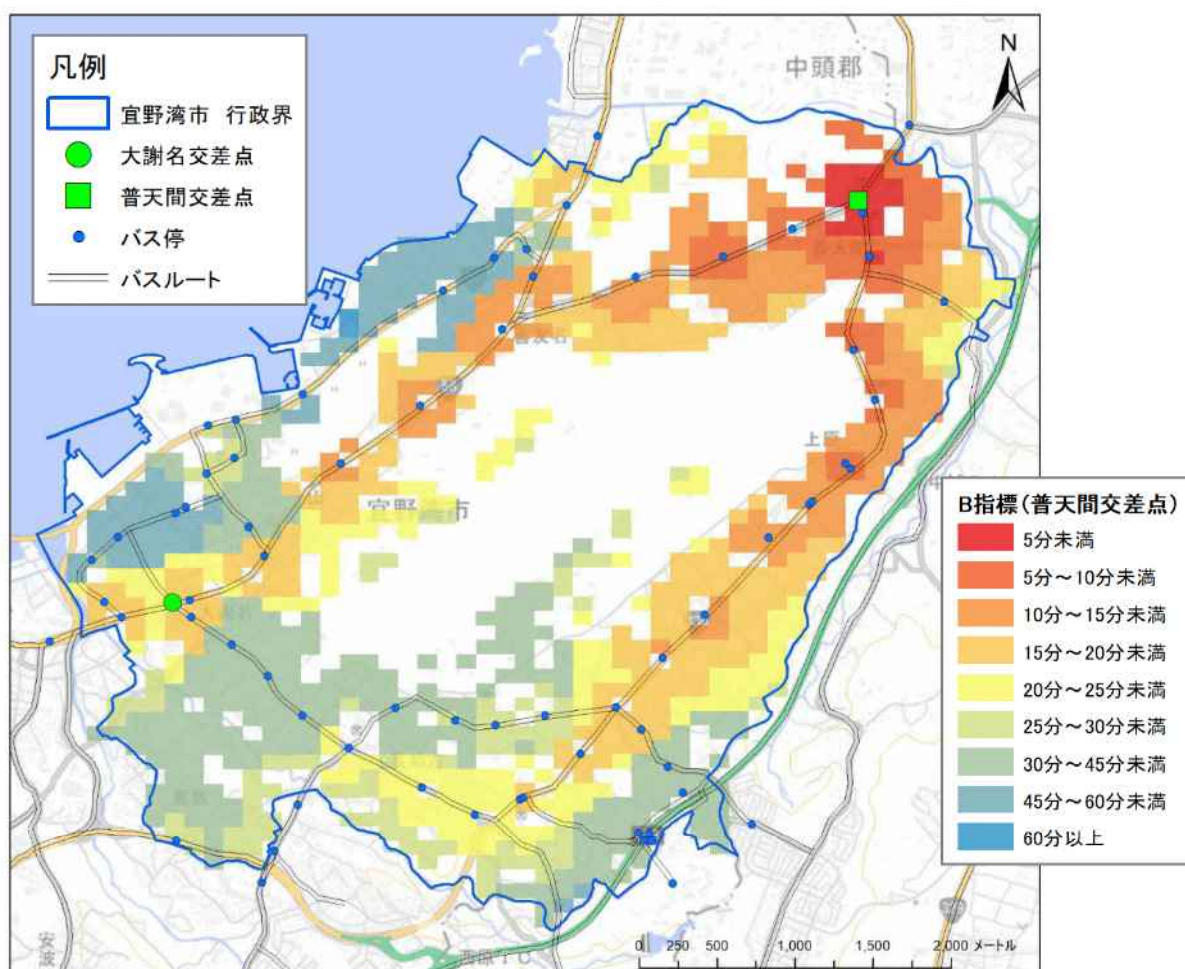


図 各地から普天間交差点まで路線バスで移動した場合の所要時間

6. 関係者の課題認識

6-1 路線バス事業者の抱える問題点や課題

	意見内容
交通渋滞の影響 (定時性損失、利便性低下)	・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	・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）	・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	・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	・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。
バス運賃の割高感	・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	・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	・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、行政の協力が必要不可欠である。
琉大医学部の移転	・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。

資料：路線バス事業者ヒアリング

6-2 タクシー事業者の抱える問題点や課題

	意見内容
運転手不足の深刻化	・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していない。
経営悪化、困難な設備投資	・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うが、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	・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	・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）。

資料：タクシー事業者ヒアリング

6-3 高校、大学の抱える問題点や課題

1) 高校の抱える問題点や課題

	意見内容
バスの運行遅れ	・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	・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	・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。

資料：高校ヒアリング

2) 大学の抱える問題点や課題

	意見内容
マイカー通勤・通学による交通渋滞、駐車場不足	・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	・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。

資料：大学ヒアリング

6-4 観光施設の抱える問題点や課題

	意見内容
観光周遊の課題	・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	・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	・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。

資料：観光関連施設ヒアリング

7. 宜野湾市のまちづくりの動向

7-1 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	● 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	● 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	● 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	● 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	● 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	● 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

8. 地域公共交通の問題点

8-1 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。



交通渋滞に関する交通事業者の意見



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



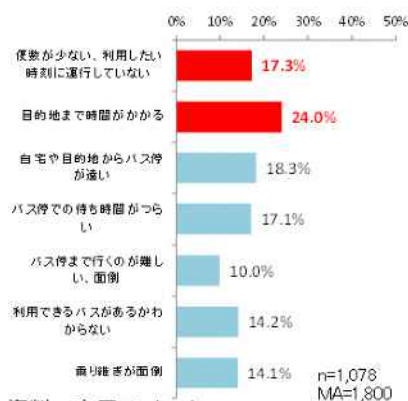
- ・交通渋滞に巻き込まれて、迎車が遅れる。
- ・予約の電話があっても、迎車の時間を伝えると断られることがある。

市民のバスの定時性損失・速達性低下に対する意見

【バス利用者の改善要望】

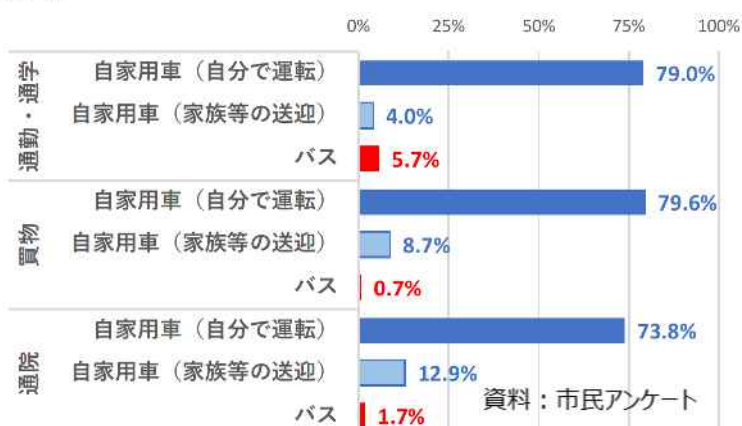


資料：バス利用者アンケート



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

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。

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。

Figure 1 is a contour map of the North Pacific Ocean showing the distribution of the 1000-mb depth of the mixed layer base. The map covers the region from 10°N to 50°N and 120°E to 120°W. A color scale on the left indicates depth in meters (m) and temperature in degrees Fahrenheit (°F). The colors range from blue (shallow depths, 5m) to red (deep depths, 135m). The map shows a deep mixed layer base in the central North Pacific, with shallower depths near the coast of North America and in the western North Pacific.

- ・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
のり坂がきつくと感じる。



8-3 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。

市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。



【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】

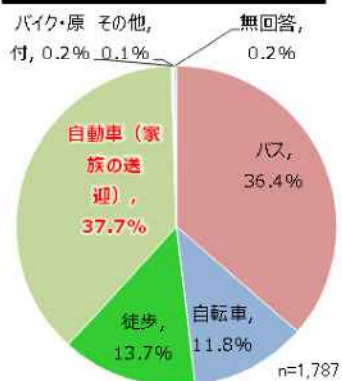


【我如古交差点】



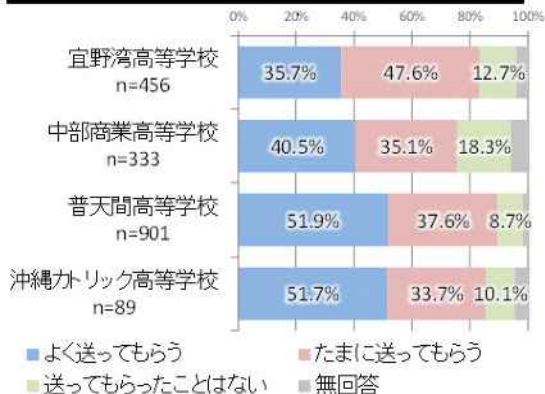
【中部商業高校前】

高校生の主な通学手段



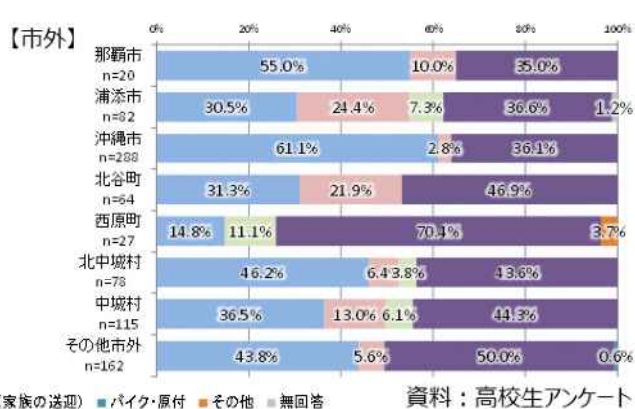
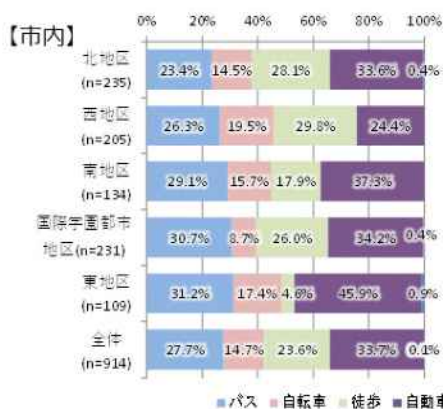
資料：高校生アンケート

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

居住地別の通学手段



資料：高校生アンケート



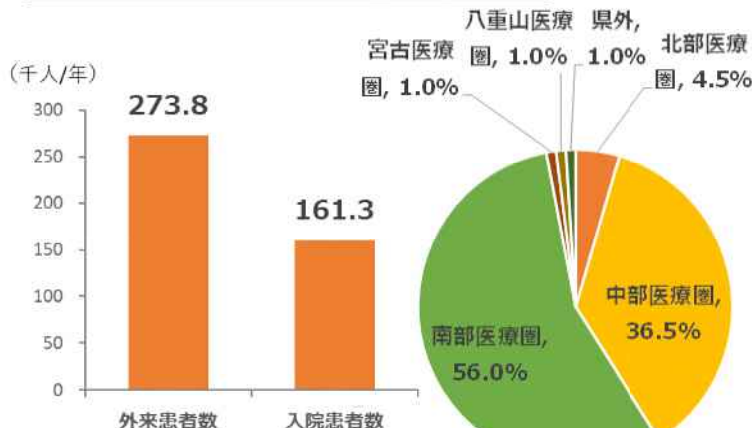
資料：高校ヒアリング

- ・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。

8-4 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・琉大病院が移転（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。

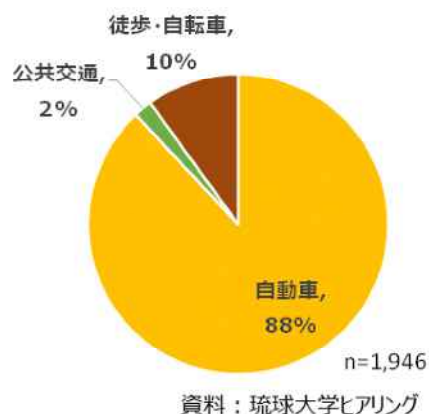
琉大病院への外来患者数と居住地割合



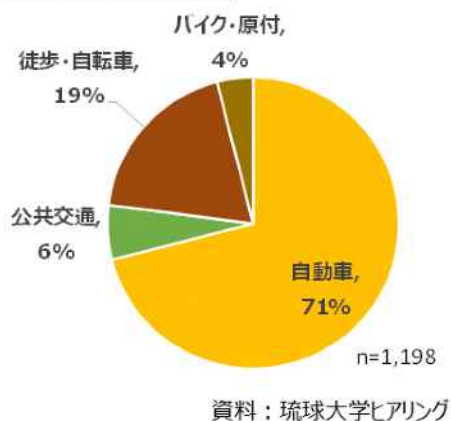
資料: 琉球大学ヒアリング

資料: 琉球大学ヒアリング

教職員の交通手段



学生の交通手段



市内の主要な幹線の混在度



資料: H27道路交通センサ

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

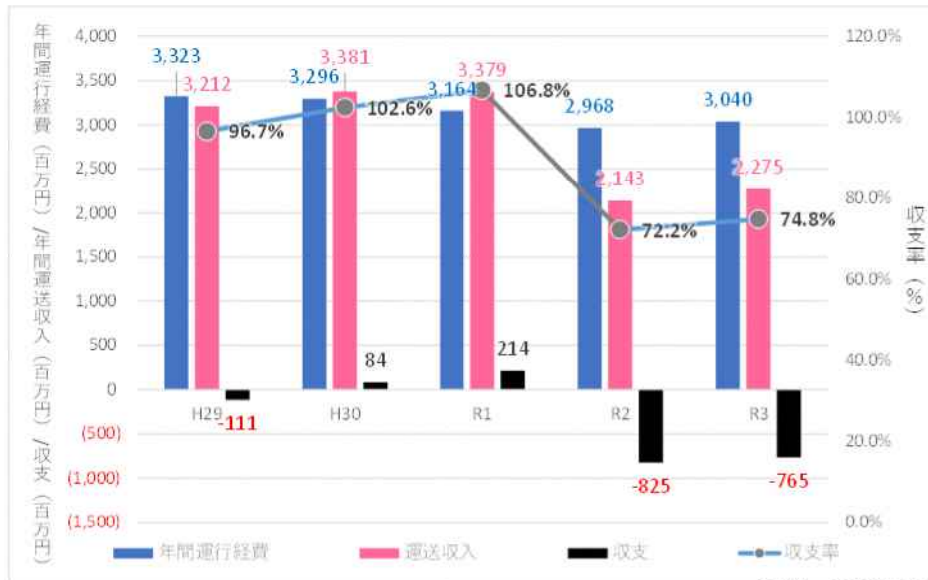
※3 H28中南部都市圏駐留車用地跡地利用及び周辺整備検討調査業務委託（沖縄県）

8-5 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）

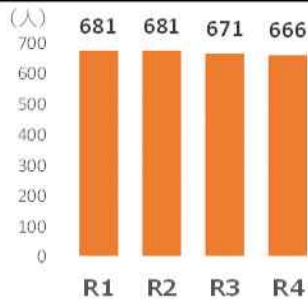


※各種データは沖縄総合事務局輸送実績データによる

※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

市内を運行する路線バス4社の運転手数



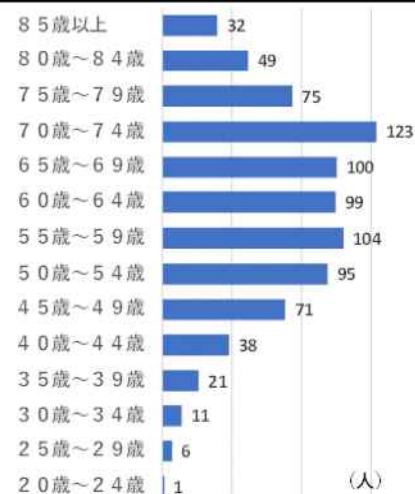
資料：沖縄総合事務局R4運輸要覧



- ・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

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



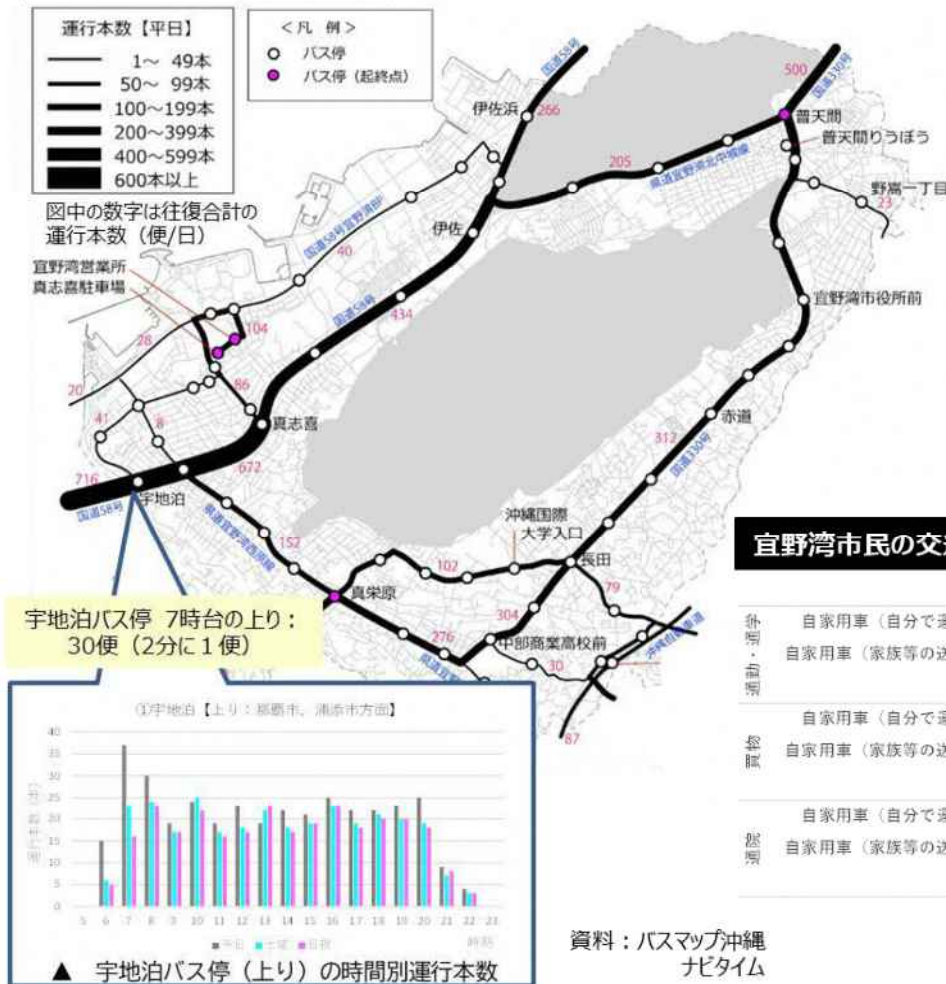
- ・運転手の高齢化の進行、新たな成手が不足しており、運転手不足が深刻化してきている。
- ・現状のサービス水準を維持することもままならない状況。
- ・労働基準の見直しによって、さらに路線の維持が難しくなることが予想される。

資料：交通事業者ヒアリング

8-6 高い路線バスのサービス水準と低い利用率

路線バスの運行本数は、国道 58 号宇地泊で平日 716 本、7 時台の那覇方面は 30 便（平均 2 分に 1 便）運行しており、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。

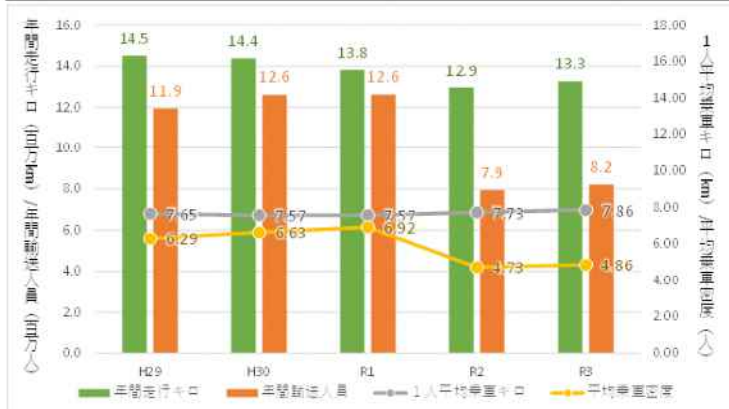
道路区間別のバス運行本数



宜野湾市民の交通手段分担率



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



バス利用を増やすために必要な改善



8-7 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



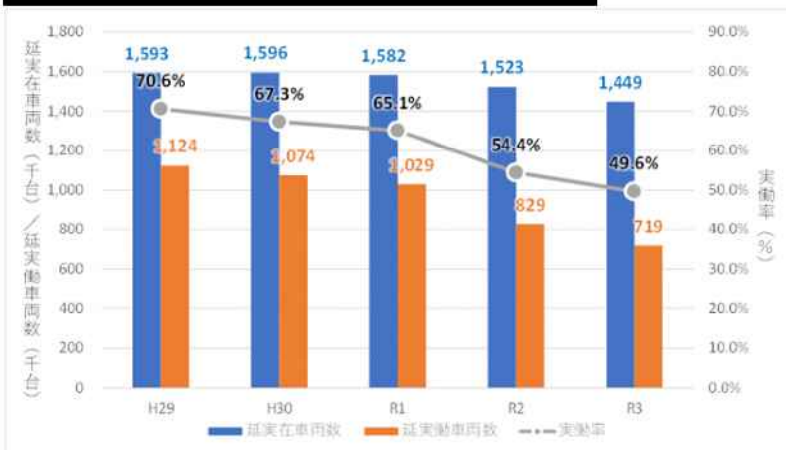
資料：沖縄総合事務局 R4運輸要覧

宜野湾市内タクシー事業者の車種構成



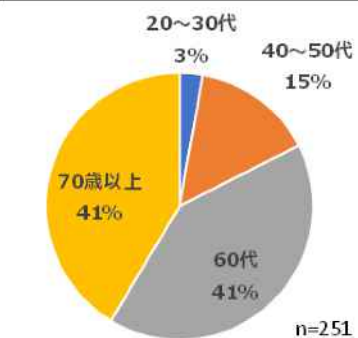
資料：タクシー事業者ヒアリング

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運転手年齢構成



資料：タクシー事業者ヒアリング



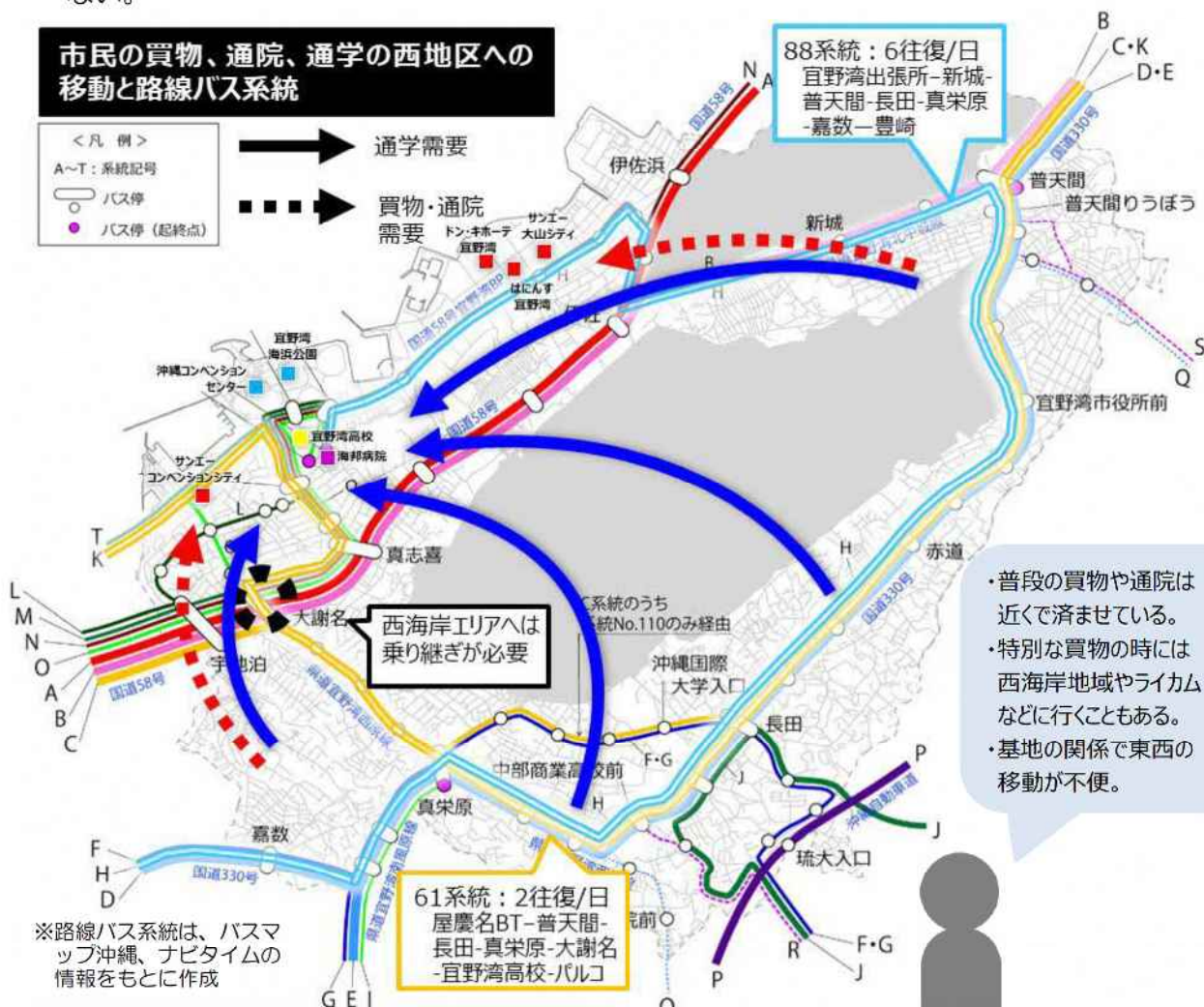
資料：交通事業者ヒアリング

- ・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。

8-8 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

	北地区	西地区	南地区	国際学舎都市地区	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%
国際学舎都市地区 (n=202)	4%	8%	32%	53%	2%
東地区 (n=82)	26%	5%	4%	27%	39%

市内在住の高校生の通学先と居住地域

	北地区	西地区	南地区	国際学舎都市地区	東地区
宜野湾高等学校 (n=456)	26%	31%	15%	18%	10%
中部商業高等学校 (n=333)	21%	12%	13%	38%	16%
嘉大附属高等学校 (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

居住地別の通院先

	北地区	西地区	南地区	国際学舎都市地区	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%
国際学舎都市地区 (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

9. 地域公共交通の課題

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

表 地域公共交通の課題

課題			掲載頁
市民が 利用しやすい 公共交通の 環境づくり	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	62
	2	日常生活での移動を支える交通サービスの検討	63
	3	高校生の送迎交通からの交通手段の転換促進	64
	4	公共交通の利用環境の改善	65
	5	琉球病院・医学部移転後の西普天間周辺の円滑な交通の確保	66
	6	車を利用しない観光客向けの公共交通利用環境の改善	67
	7	周辺市町村と連携した公共交通の確保維持活性化	68

9-1 路線バス、タクシー、コミュニティ交通等の機能整理とネットワークの構築

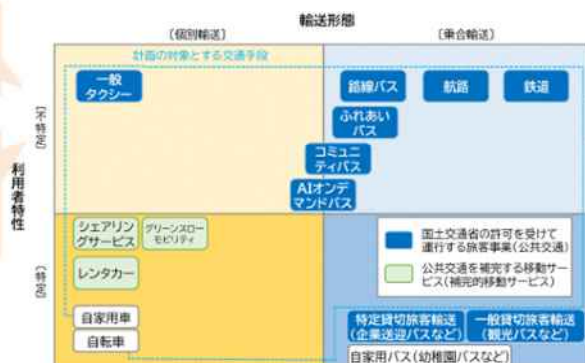
大量輸送が可能な路線バス、多様なニーズに柔軟な対応が可能なタクシー、小規模な一定規模の需要に対するコミュニティ交通など、交通サービスの機能を整理した上で、市内の各移動需要との対応した公共交通ネットワークを構築する必要がある。

同時に、普天間バス停、伊佐バス停、大謝名バス停、真栄原バス停、我如古バス停における、交通拠点の明確化を図る必要がある。

交通機関の役割の整理、サービス水準の規定

路線バスの担うべき輸送を定義

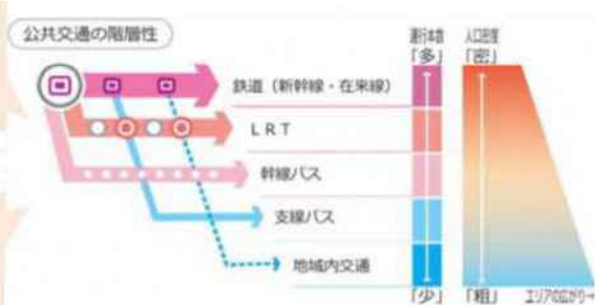
その他の交通が担うべき輸送を定義



資料：福岡県宗像市

路線バスが提供すべきサービス水準を定義

その他の交通が提供すべきサービス水準を定義



資料：栃木県宇都宮市

階層的ネットワークの構築（交通拠点の明確化を含む）

幹線となる路線バスの結節点（交通拠点）を明確化

※基幹バスシステム構築の検討状況とも整合、調整を図る



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

9-2 日常生活での移動を支える交通サービスの検討

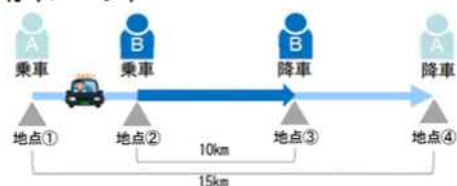
日常の買物や通院、公民館への移動など身近な移動を担う、交通サービスの導入について検討する必要がある。タクシーの相乗りサービス制度の導入、タクシーを利用しやすい運賃施策、コミュニティ交通の導入、シェアリング（三輪車やシニアカー）、グリーンスローモビリティの導入など、地域の特性に応じたサービスの提供を検討していく必要がある。

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



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）



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



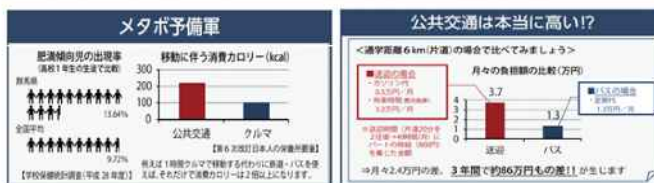
資料：国土交通省「生活道路の交通安全対策ポータル」

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「Eコ通学のススメ」

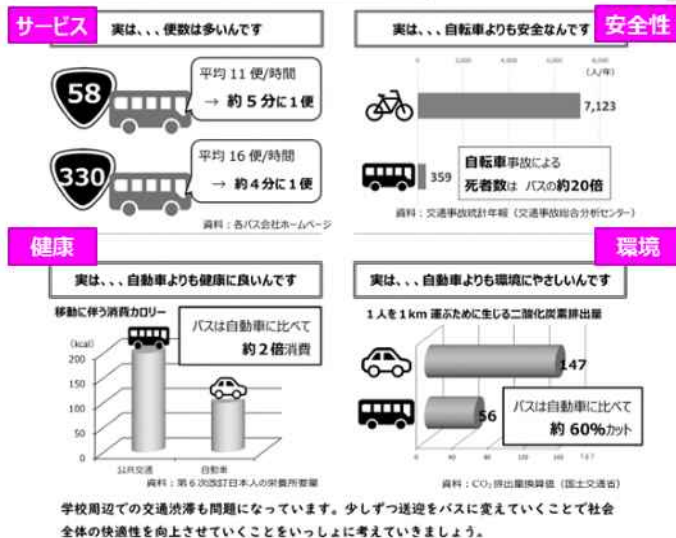
学校別のバス運行情報の展開（路線図、主な行先までの利用系統、運賃、所要時間など）



資料：わったーバス党 高校生用バスマップ 普天間高校版

公共交通の優位性を考える啓発チラシ

高校・生徒・保護者、バス会社、行政の連携体制の構築



資料：R4宜野湾市高校生アンケート



行政

バス利用増&利便性向上となると・・・

安全で利便性が高い都市基盤

マイカーへの過度な依存からの脱却と環境負荷の低減



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

など

Win-Win-Win になれる関係へ

9-4 公共交通の利用環境の改善

路線バスの運行情報の提供の周知、バス停での日差し除けやベンチ等の設置など、利用しやすい環境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ることで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



タクシー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



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



9-5 琉球病院・医学部移転後の西普天間周辺の円滑な交通の確保

移転後の交通需要に対して、円滑な交通を確保すべく、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

西普天間交通対策WT

琉球大学

沖縄県

宜野湾市

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。**

琉球大学

教職員、学生の公共交通利用を推進

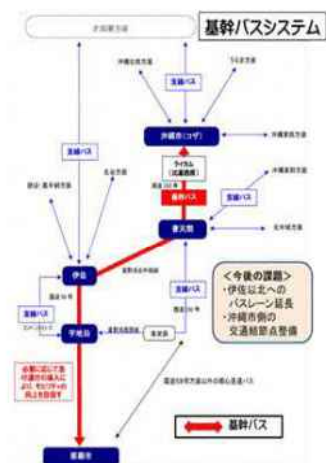


工学・農学エリアへのおすすめアクセス 宇原もコナラ
「琉大北口」降車、徒歩3分 98, 99, 94, 95, 96, 97
【注意】 97系統は東口・北口間を、大回り運行するので着時間に注意

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 99, 97, 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



宜野湾市が主体的に取り組む渋滞緩和策の検討・実施

市職員の通勤時における公共交通利用促進、時差出勤



学生の西普天間住宅地区周辺への居住推進



移動手段の多様な選択肢の提供



交通事業者と連携した公共交通サービス（例）

外来患者、見舞、医学部来訪者の交通サービスの確保

千原キャンパスと西普天間間を移動する教職員、学生の交通サービスの確保

てだこ浦西駅～西普天間間の路線新設

てだこ浦西駅でのパークアンドライドの推進

高速バス琉大入口バス停～西普天間間の路線新設

既存路線バス系統のルート見直し（西普天間を発着点とする折り返し運行）

など

9-6 車を利用しない観光客向けの公共交通利用環境の改善

車を利用できない観光客や車を利用しない若い世代が、旅行しやすくするための交通環境の改善が必要である。

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である。

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である。

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。

若い世代の車離れ / 交通の不便さが沖縄旅行意向を低下

運転免許を持っておらず、レンタカーを利用することはない

沖縄旅行をしていない理由：沖縄県内の交通が不便



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

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



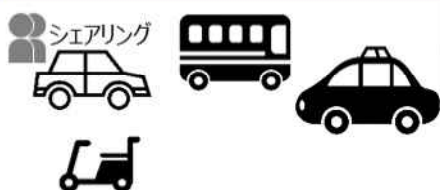
資料：スマートバス停（前橋駅）

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

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

9-7 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である。

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

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

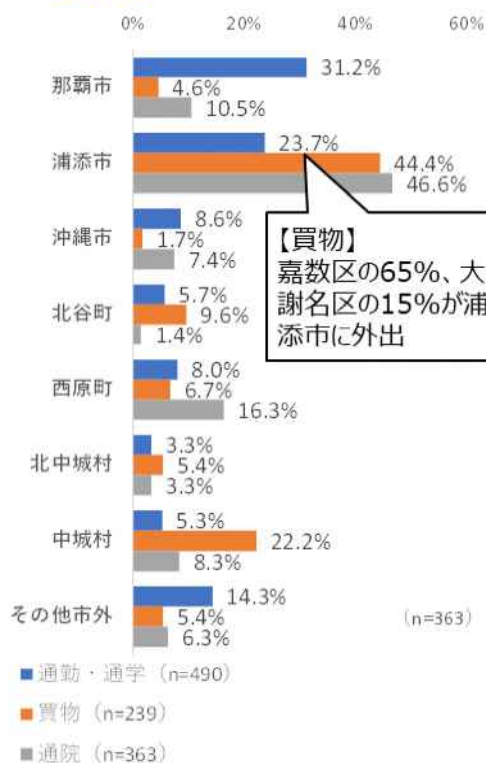
北谷町

- ・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
従業地、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）

市民は日常的に周辺市町村に外出している



資料：市民アンケート

▲ 通勤・通学、買物、通院の市外の外出先

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

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

10. クロスセクター効果

クロスセクター効果とは、交通サービスに係る経費を、教育や福祉、医療、観光、地域活性化など、まちづくりの各分野において発生する効用として価値換算する考え方である。

本年度は、課題分析の補足として実施することとし、具体的には、想定される施策について、効果が得られる分野やその内容を検討、整理した。

分野	公共交通に期待される役割
交通渋滞	● 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	● 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	● 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	● 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。