

**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
参考資料	70
第1回 宜野湾市地域公共交通推進協議会	71
第2回 宜野湾市地域公共交通推進協議会	72
第3回 宜野湾市地域公共交通推進協議会	80
第1回 周辺市町村連携検討会議	87
第2回 周辺市町村連携検討会議	95

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り組むためには、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)】

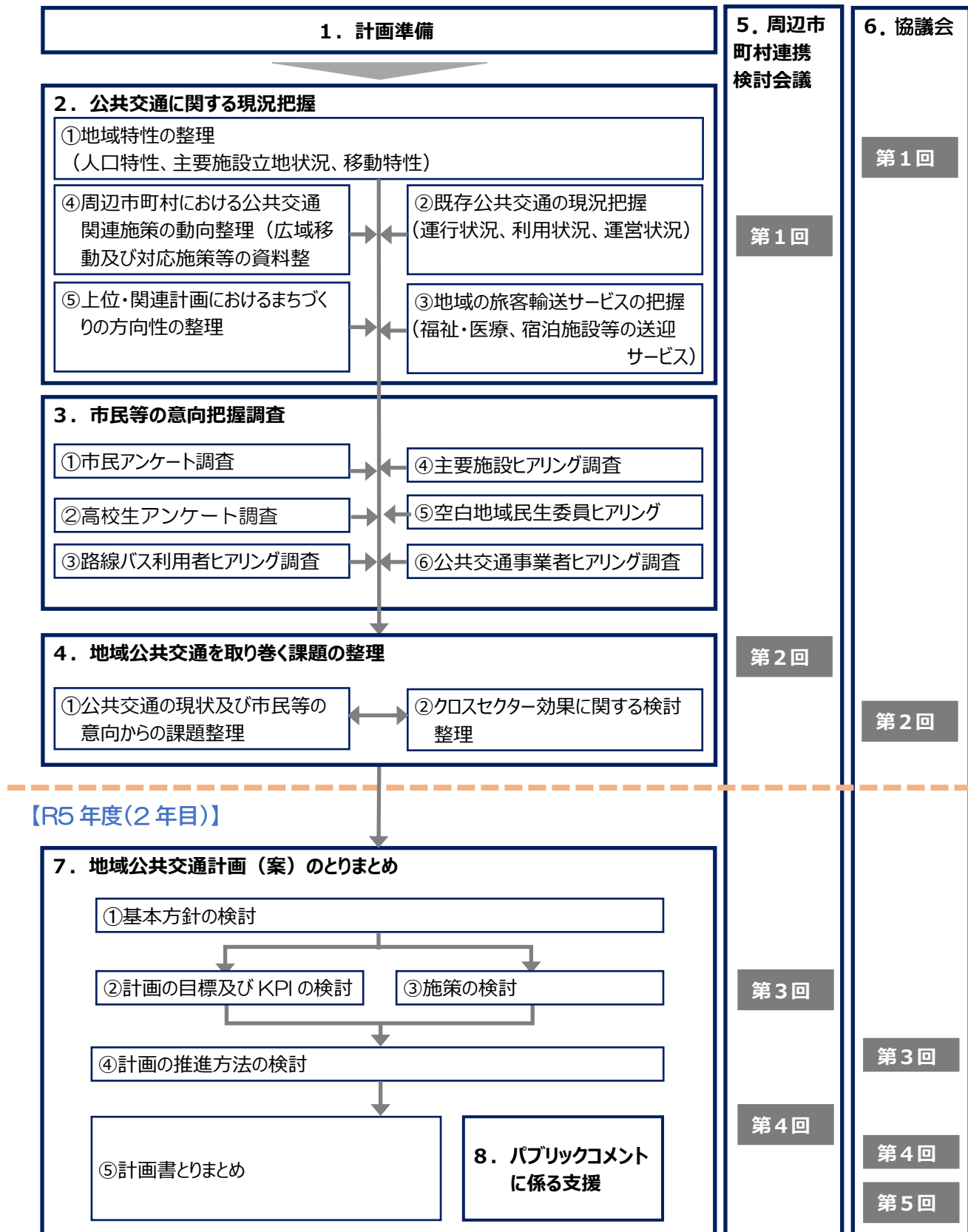


図 業務フロー

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	<ul style="list-style-type: none"> ・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

項目	概要	
目的	高校生の通学等における公共交通の利用状況、利用しない理由、改善要望等を把握し、高校生への利用促進を図る上での基礎データを収集する	
対象	普天間高校、宜野湾高校、中部商業高校、沖縄カトリック高校 計 4 校	
調査方法	Web 調査票によるアンケート調査	
調査期間	令和 4 年 11 月 1 日（火）～11 月 11 日（金） 11 日間	
調査項目	・通学や部活、私用での公共交通の利用状況 ・公共交通を利用しない理由 ・公共交通に対する不満点、改善要望	
回答状況	普天間高校	901 票（生徒数 1,077 名）
	宜野湾高校	456 票（生徒数 720 名）
	中部商業高校	333 票（生徒数 715 名）
	沖縄カトリック高校	89 票（生徒数 160 名）
	計 1,787 票（生徒数 2,672 名） （学校名無回答含む）	

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	<table border="1"> <tr> <td>大学</td><td> <ul style="list-style-type: none"> ・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 </td></tr> <tr> <td>高校</td><td> <ul style="list-style-type: none"> ・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 </td></tr> <tr> <td>観光</td><td> <ul style="list-style-type: none"> ・観光客の移動に関する課題 ・バス利用促進へのアイデア </td></tr> </table>	大学	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・観光客の移動に関する課題 ・バス利用促進へのアイデア
大学	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。

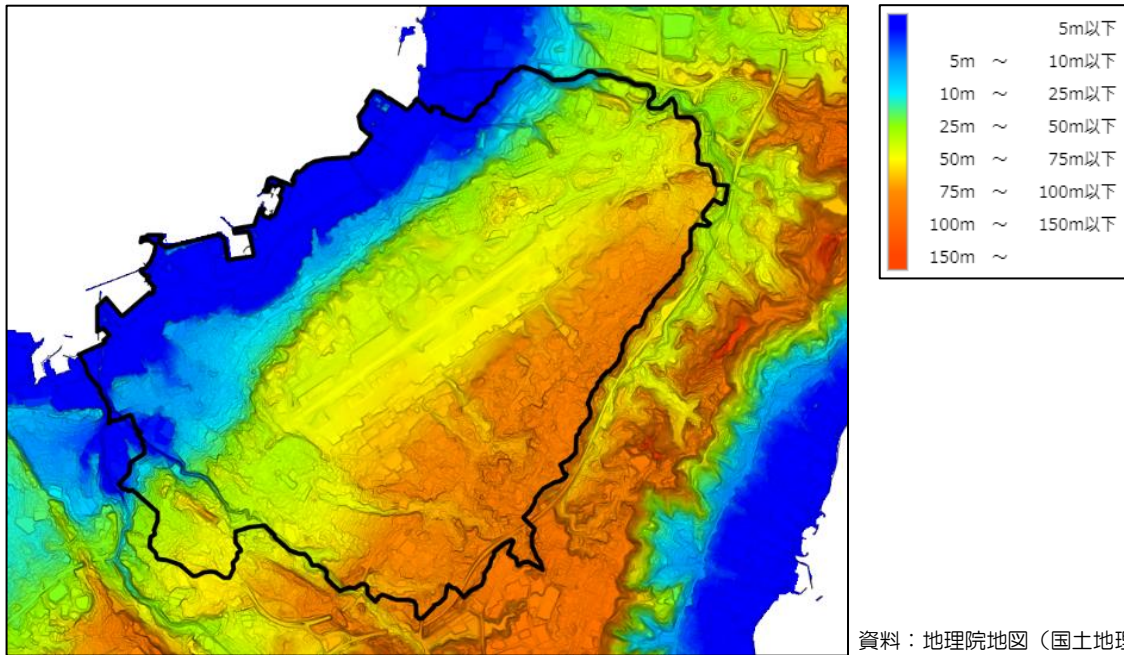


図 本市の標高図

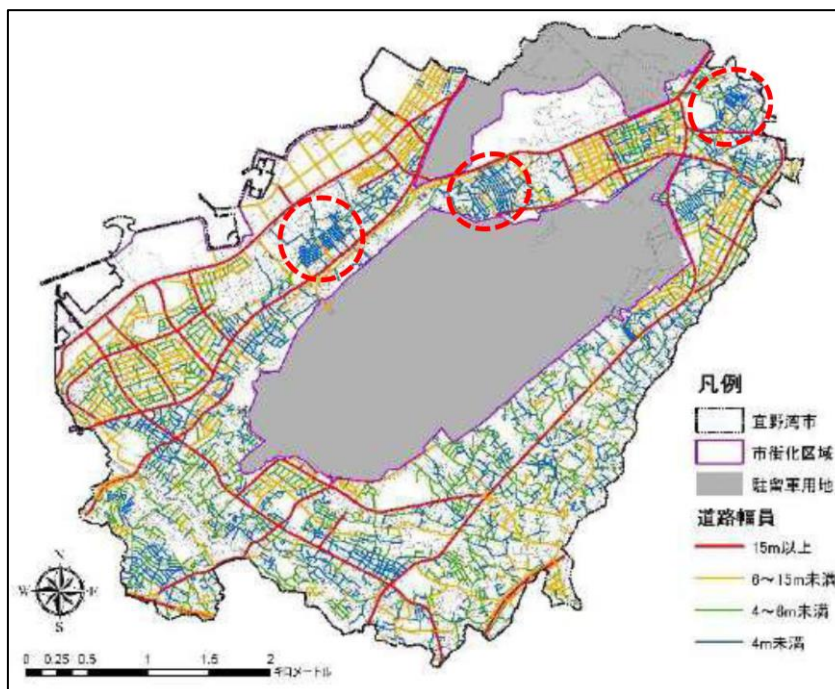


図 幅員別道路状況図

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。

延床面積1,000㎡以上の施設
延床面積3,000㎡以上の施設
アンケート調査から回答のあった施設
バス路線

Map of Iwate Prefecture showing the locations of public libraries and bus routes. The map includes labels for various public libraries such as Iwate City Public Library, Iwate Prefectural Public Library, and various district public libraries. It also shows major bus routes and the location of the Iwate City Office.

- 市役所 (City Office)
- 公民館 (Public Library)
- バス路線 (Bus Route)

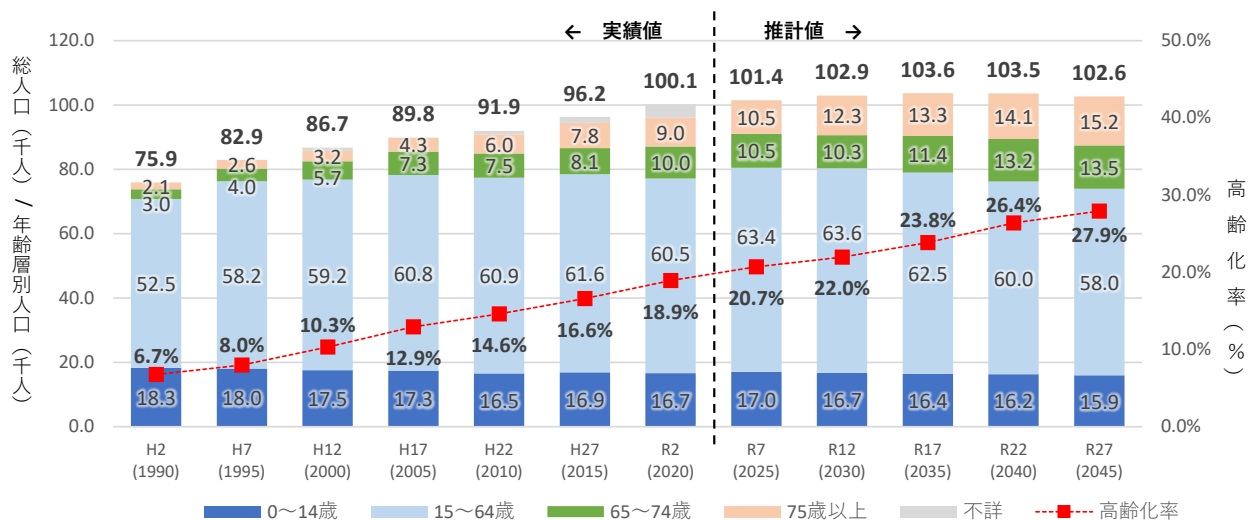
図 施設立地状況図

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」

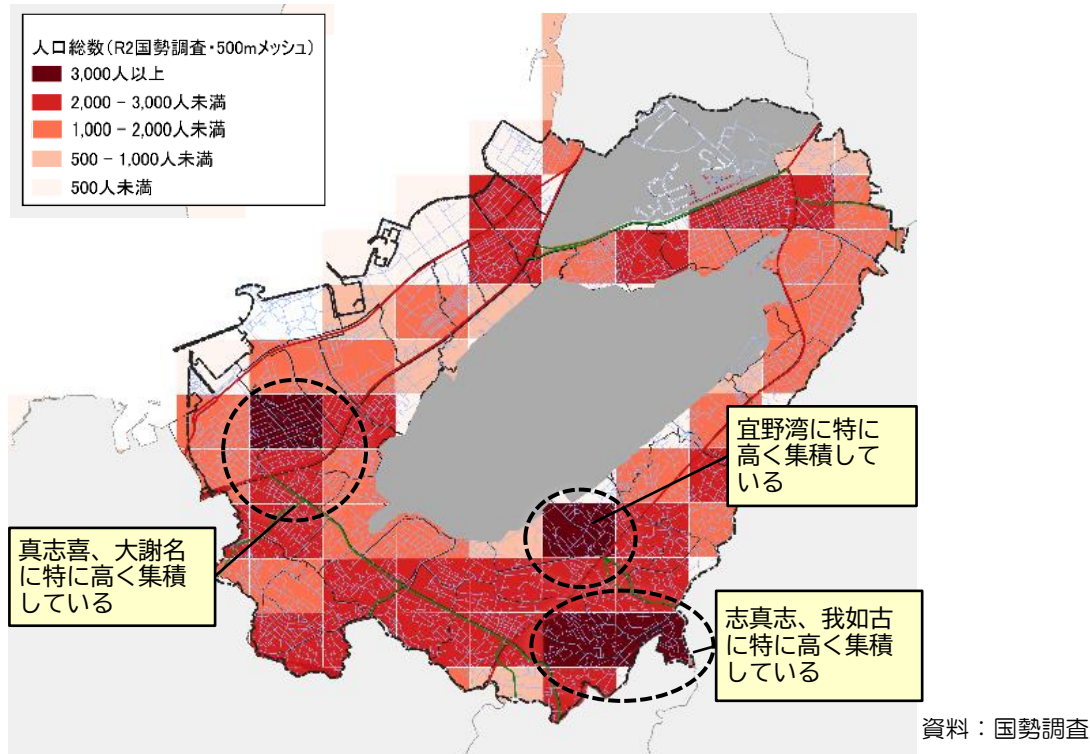
図 人口推移と将来推計人口

2-2-2 人口の分布状況

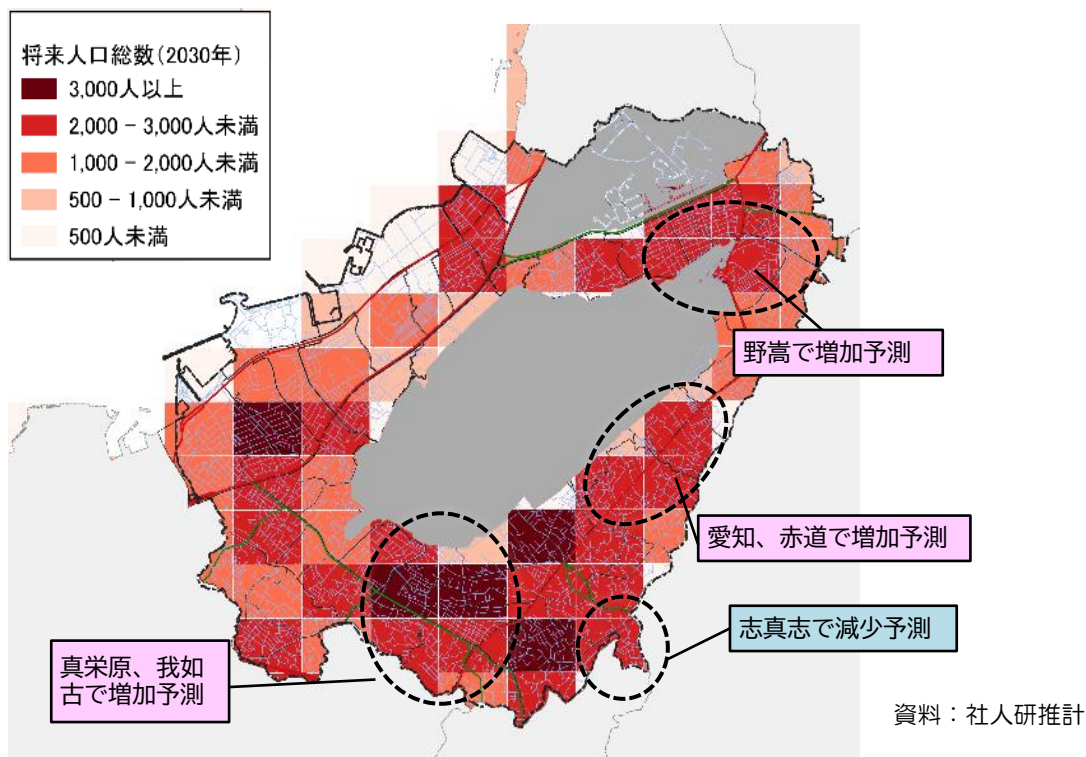
1) 総人口

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



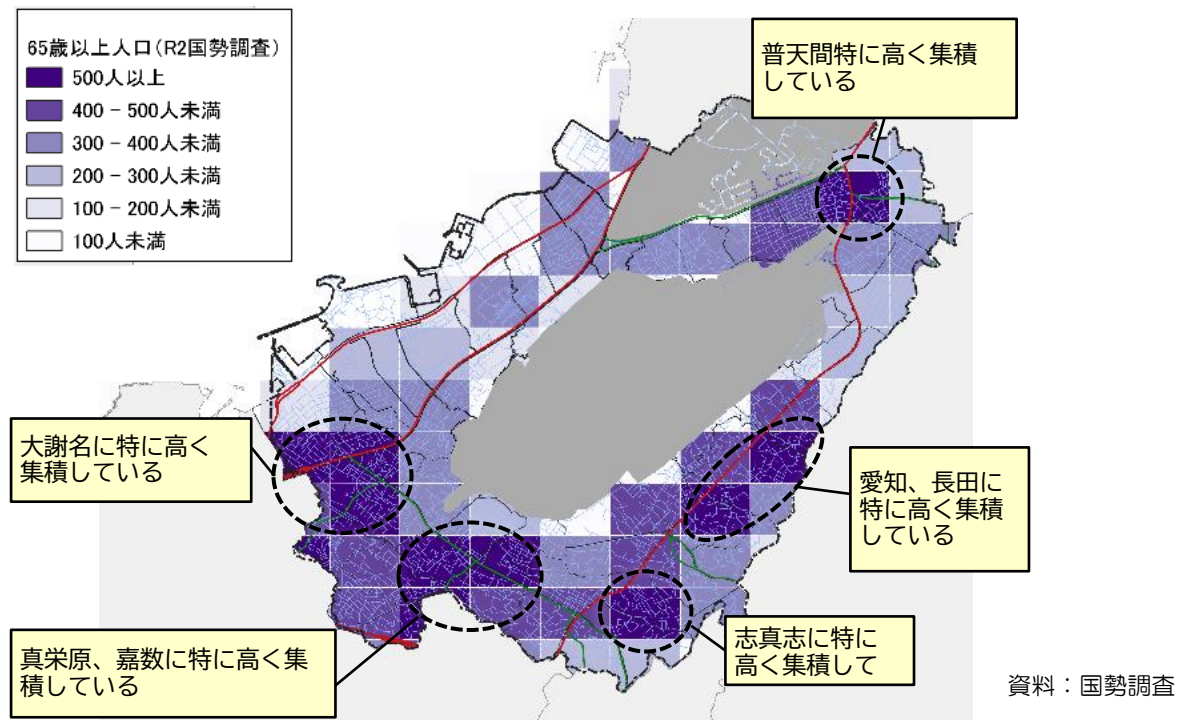
【総人口の分布状況】 R12(2030 年):500mメッシュ



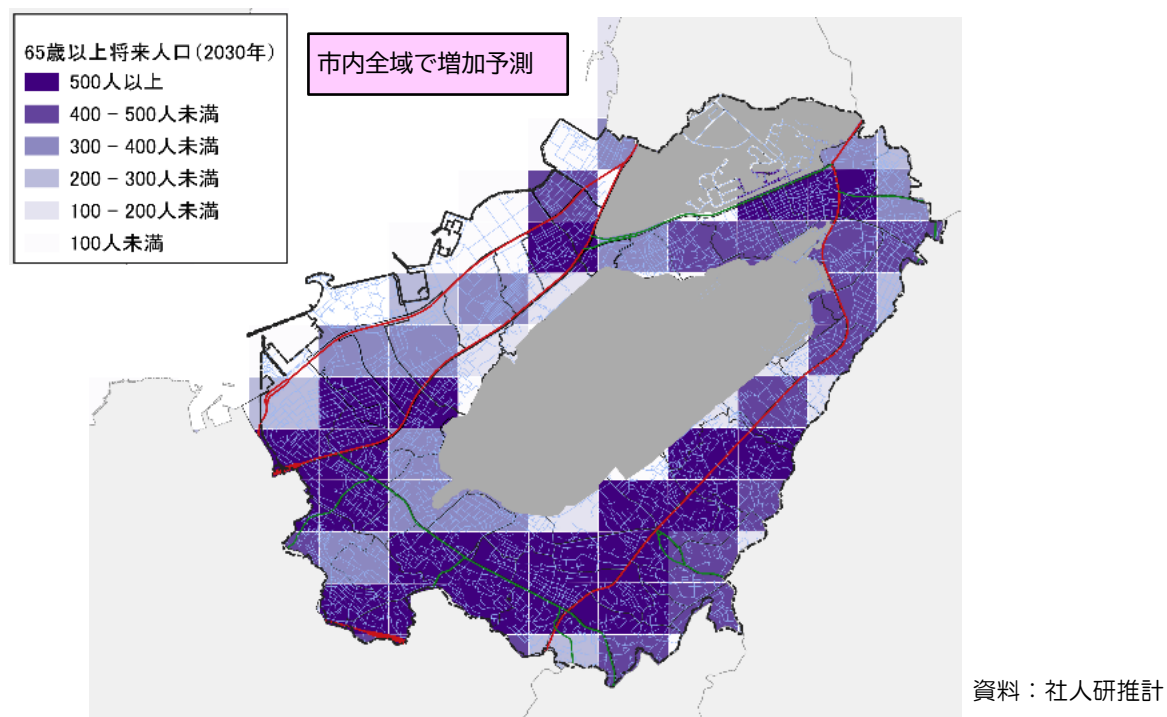
2) 高齢人口

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

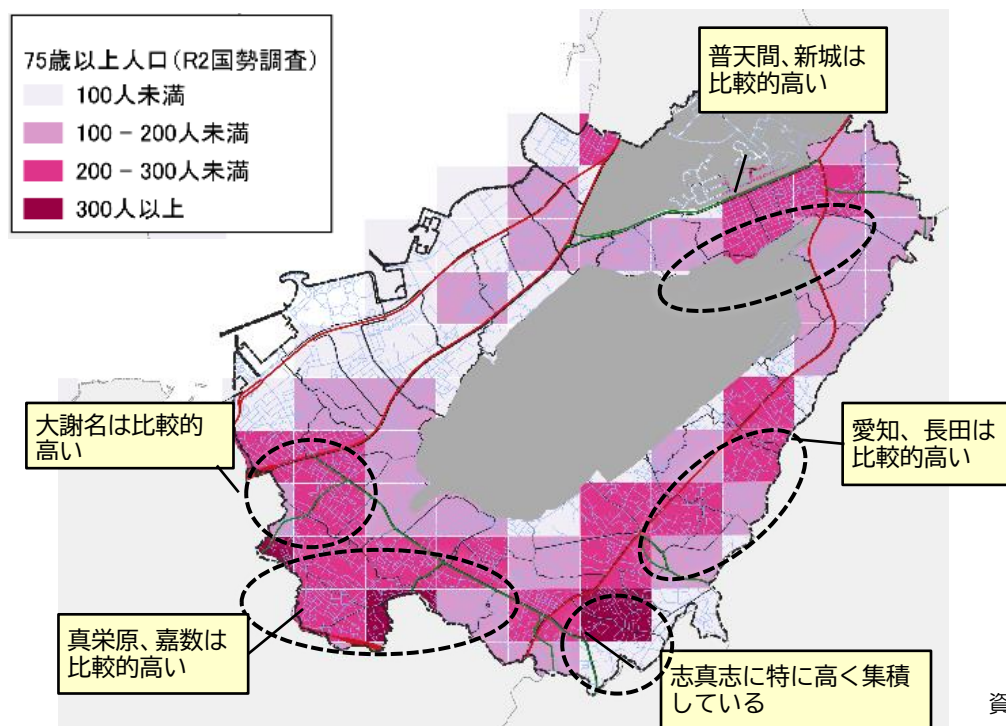


【65 歳以上人口分布状況】 R12(2030 年):500mメッシュ

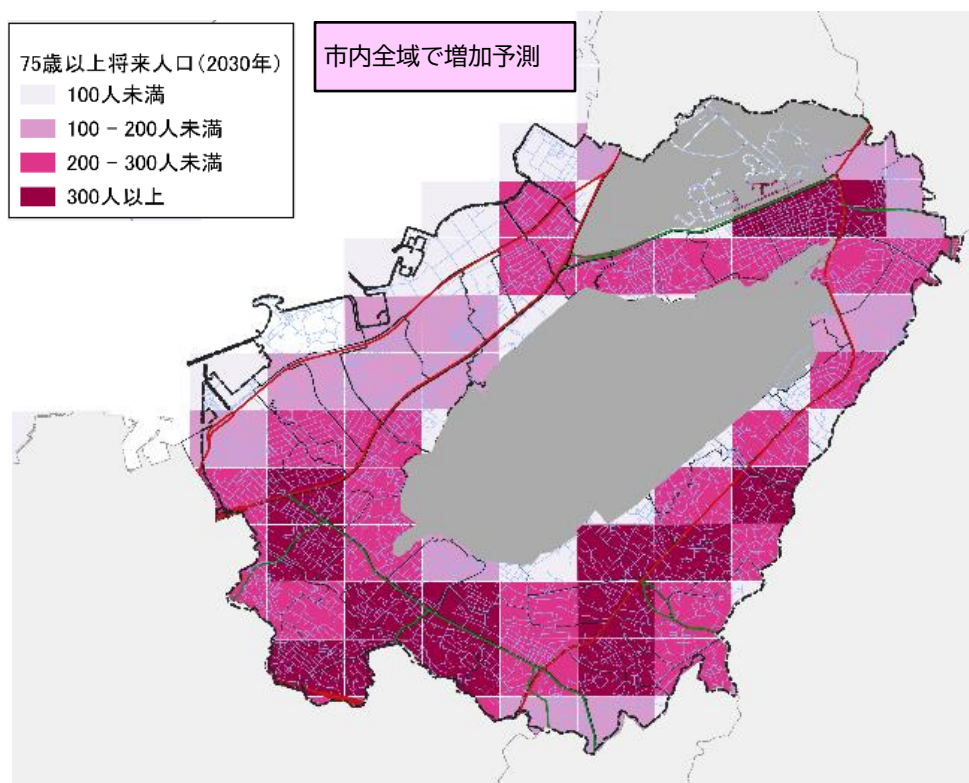


75 歳以上の高齢者は、志真志が他地域よりも特に多く居住している。10 年後は、市内全域で高齢者が増加する見込みである。

【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。

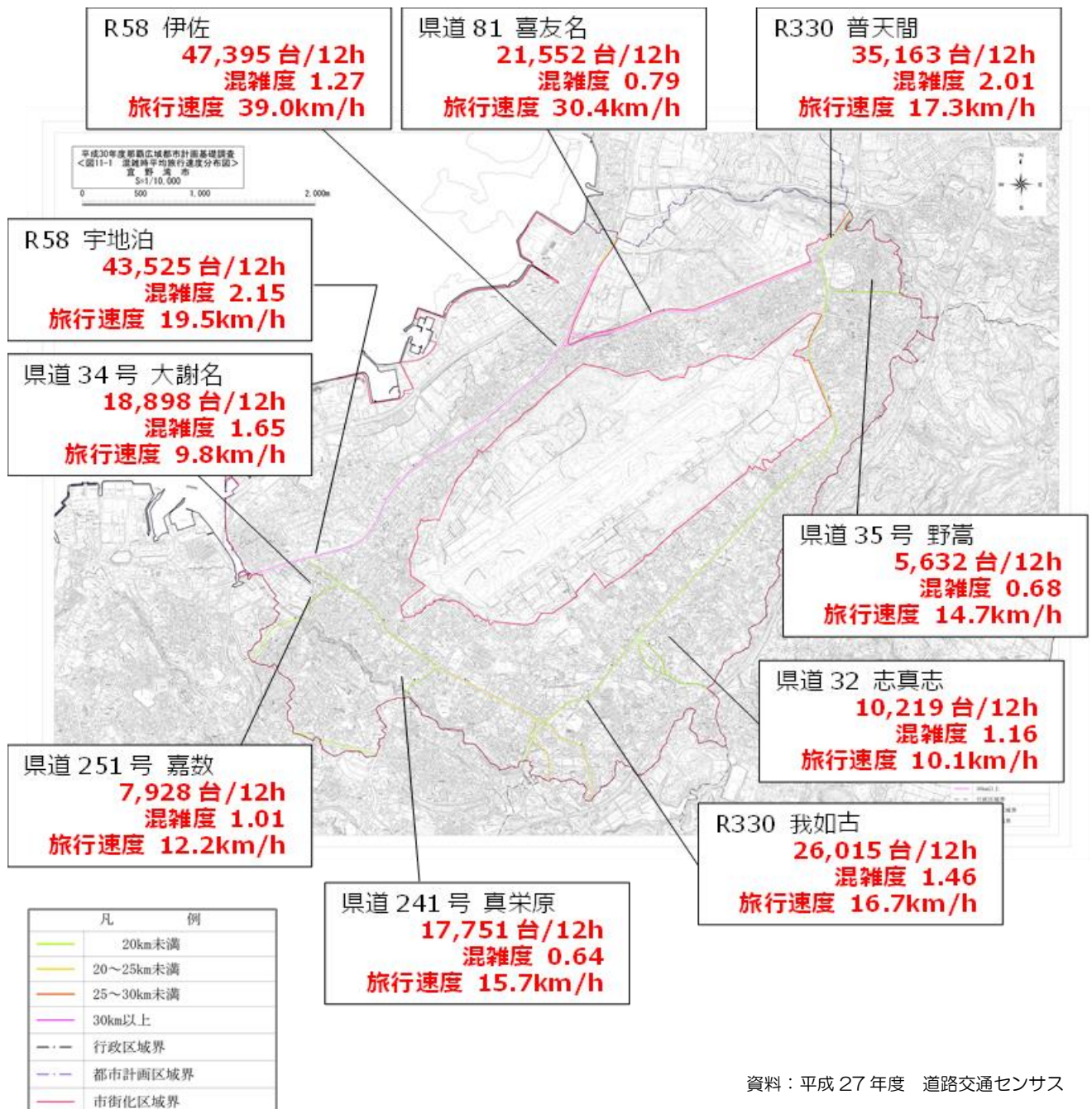


図 旅行速度分布図

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。

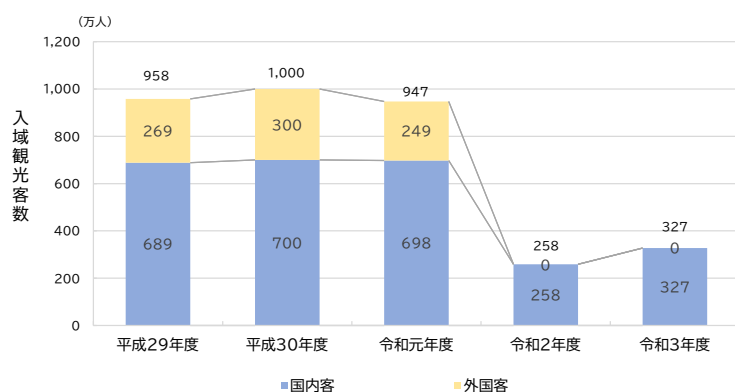
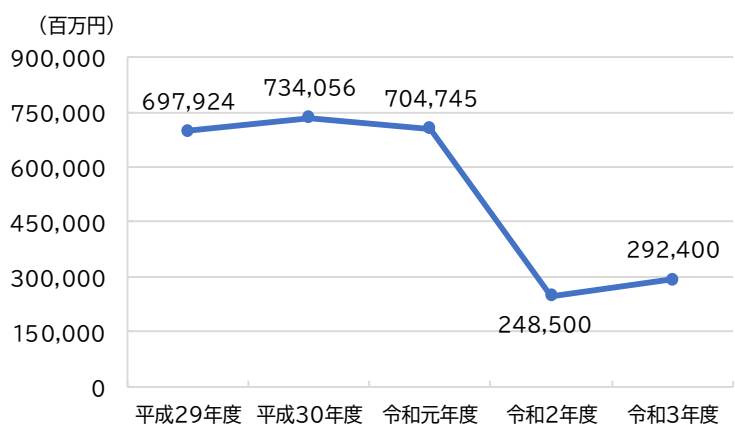


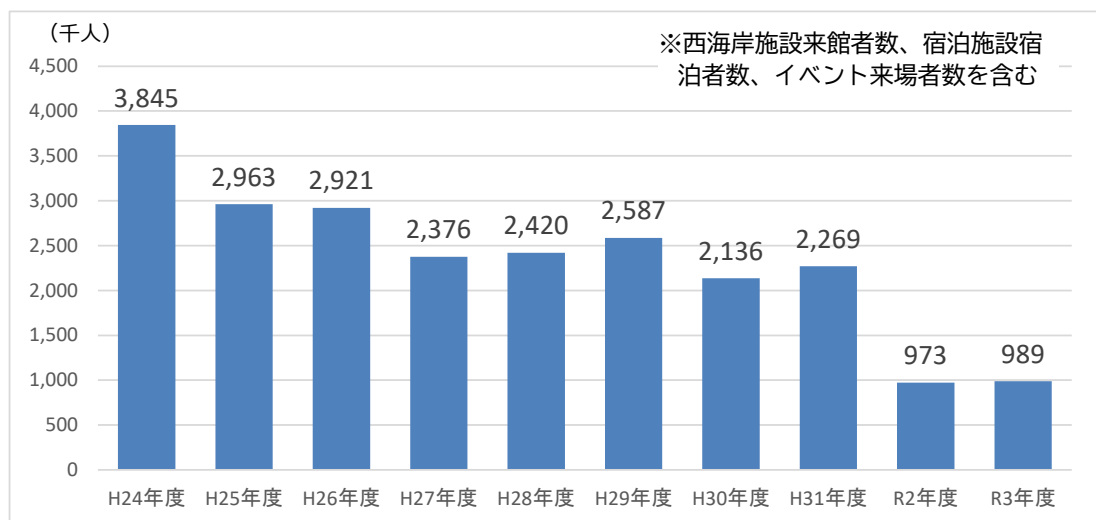
図 沖縄県の入域観光客数



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。

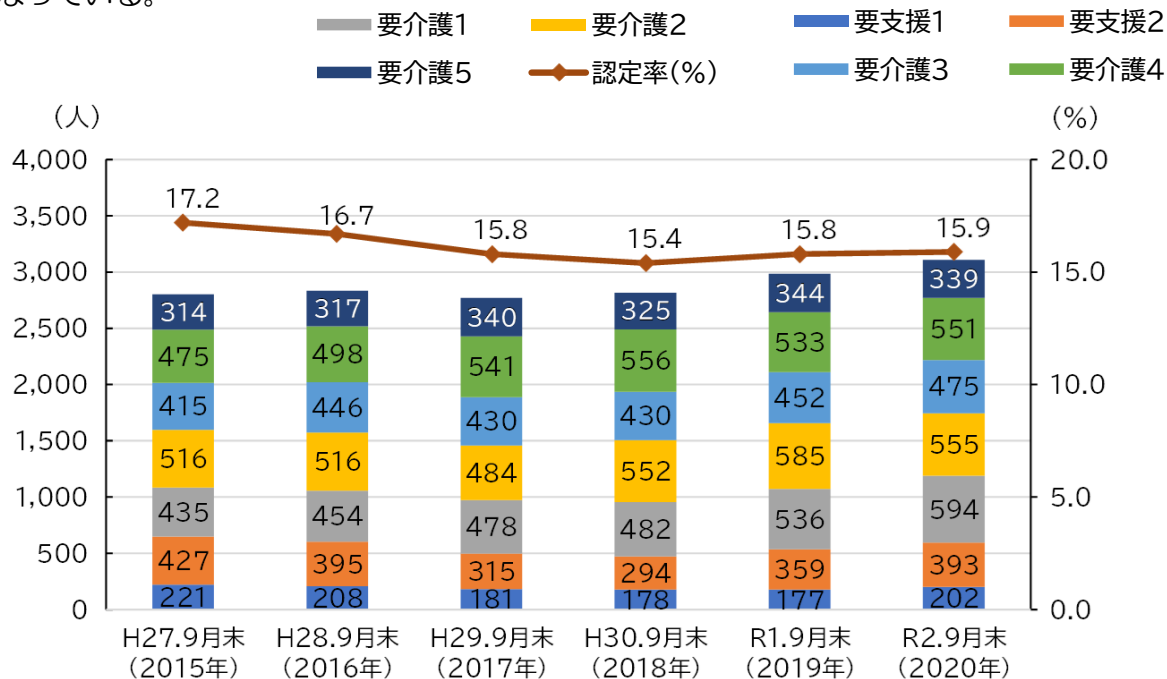


資料：宜野湾市観光スポーツ課

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。

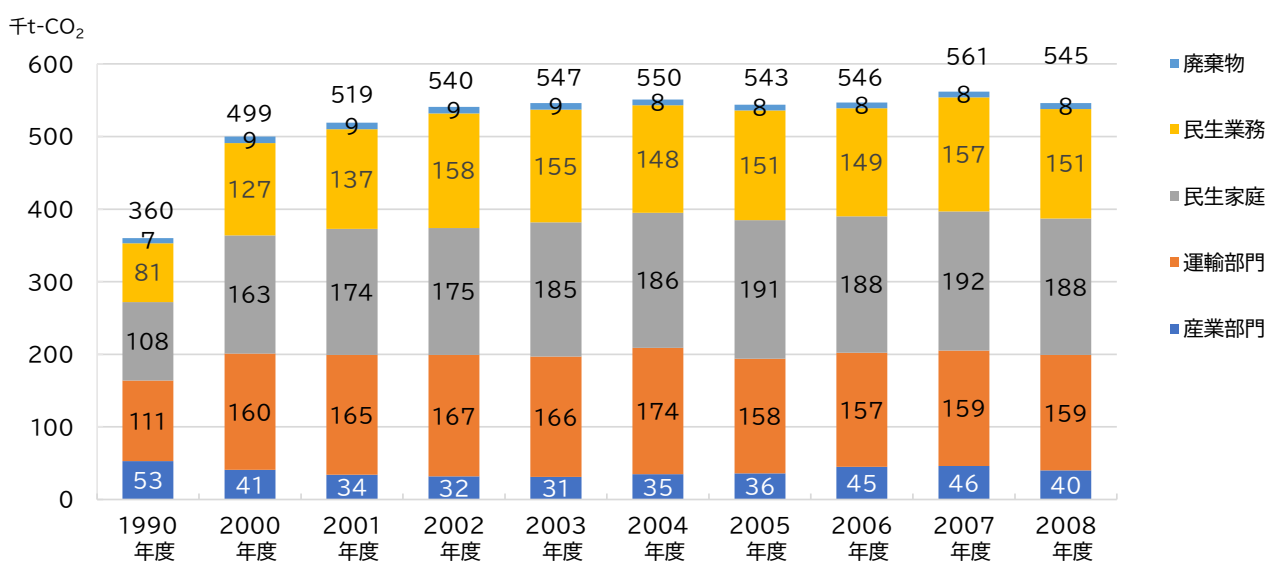


資料：介護保険事業状況報告

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

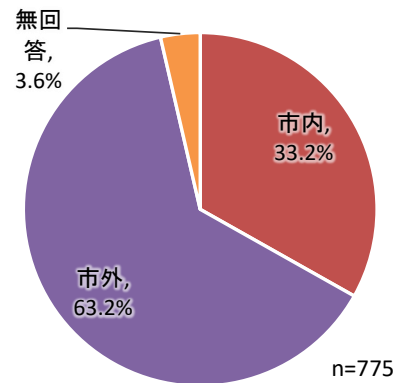


図 通勤・通学先（市内外の別）

表 通勤・通学先（市外の内訳）

通勤・通学先

	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%

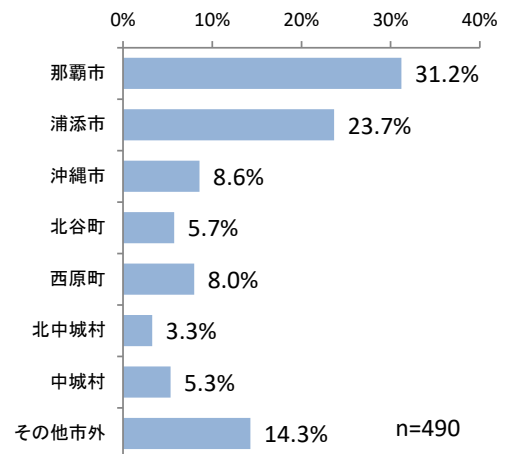


図 通勤・通学先（市外の内訳）

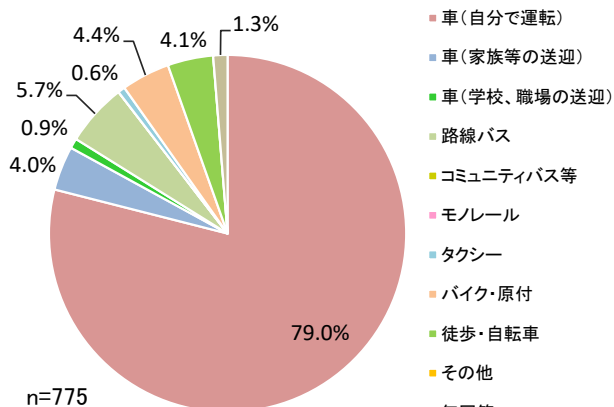


図 通勤・通学の交通手段

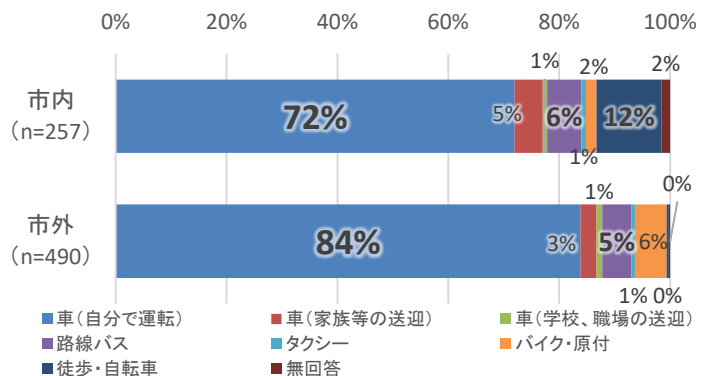


図 通勤・通学の交通手段（市内外別）

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。

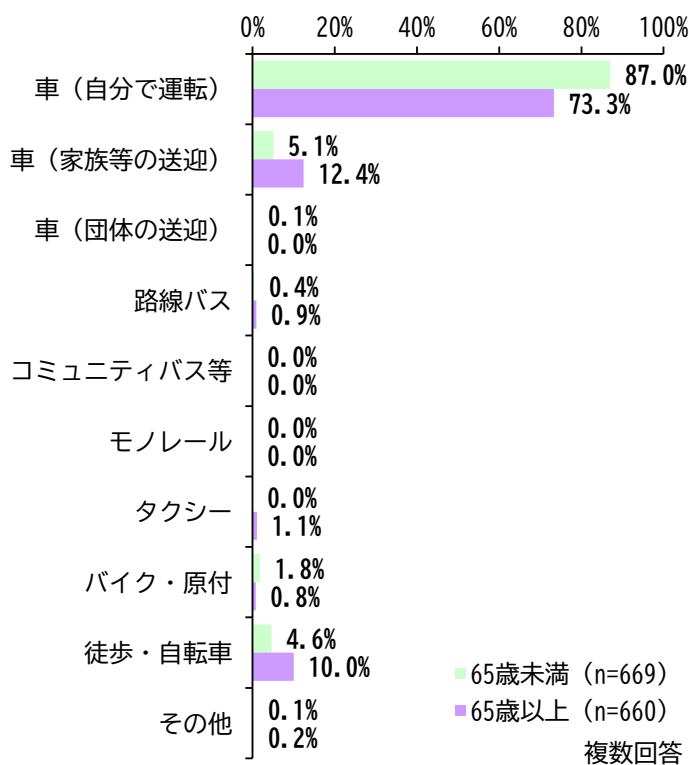
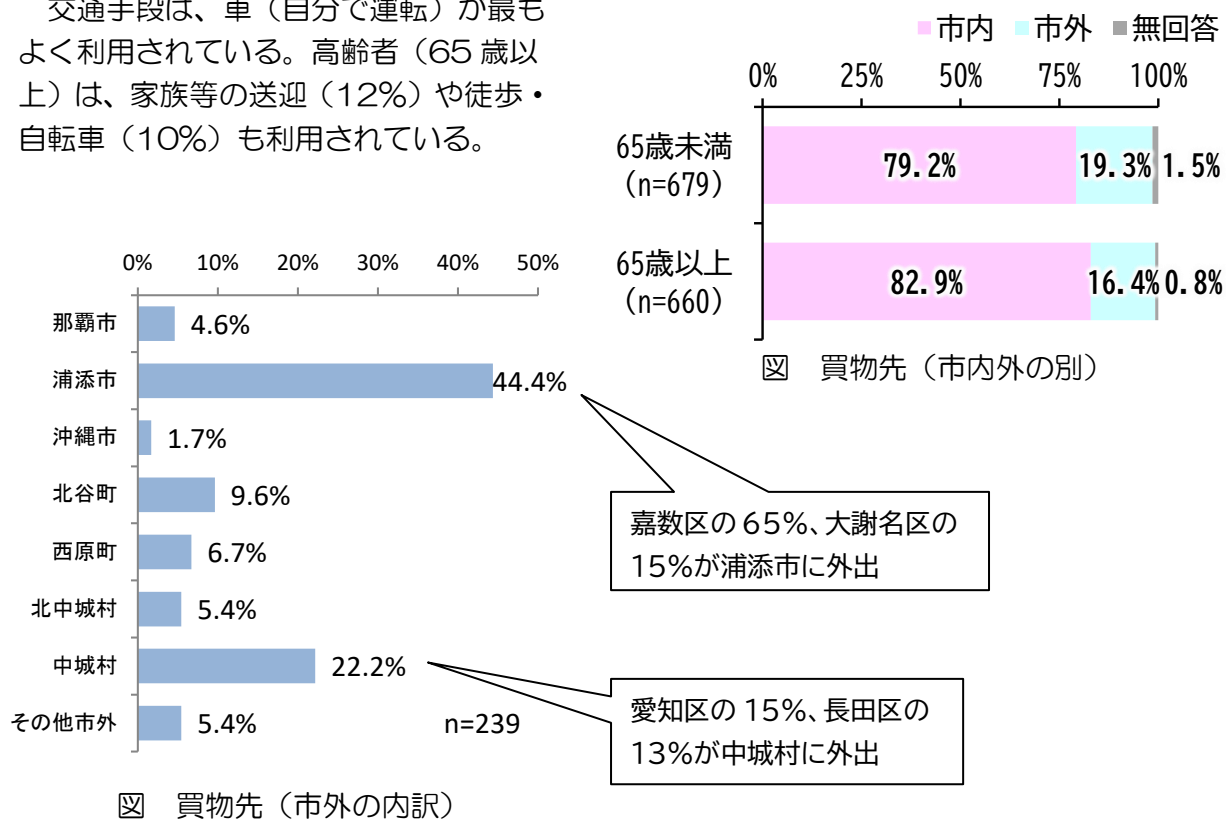


図 買物時の交通手段

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まえはら食品館	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まえはら食品館	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。

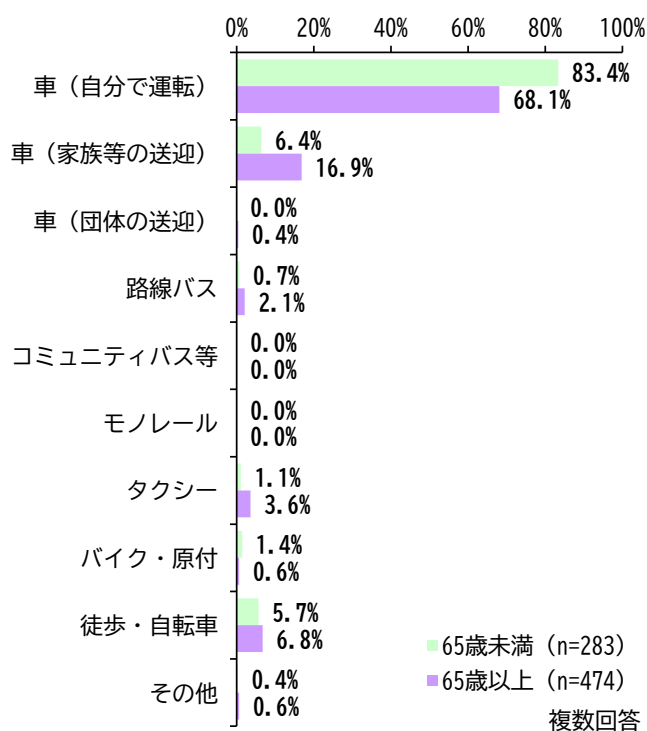
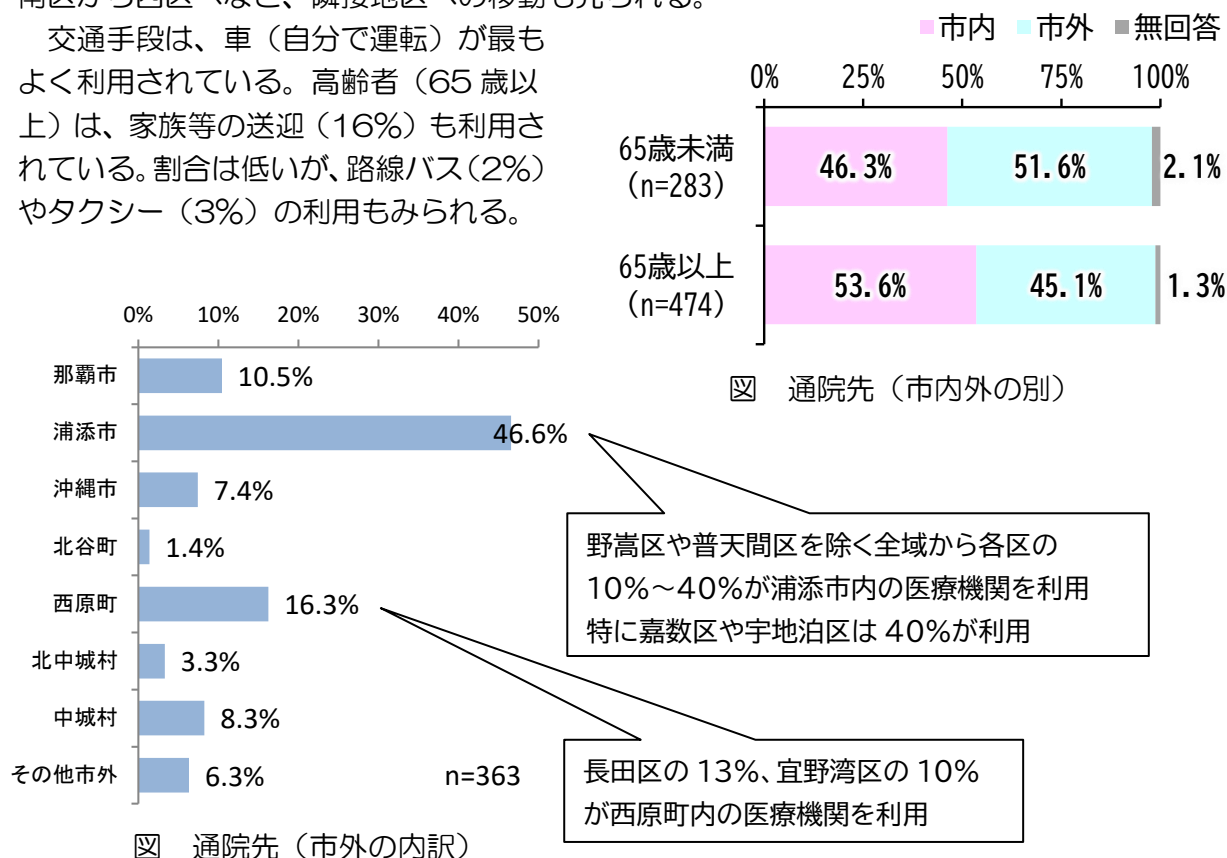


図 通院時の交通手段

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。

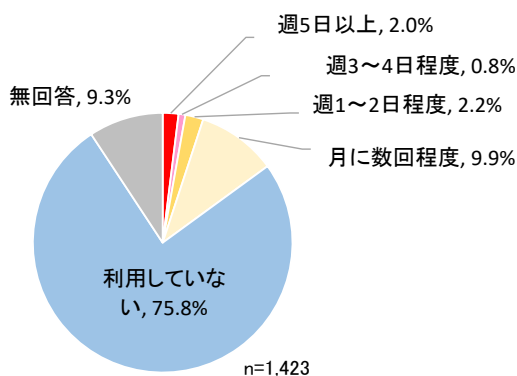


図 路線バスの利用状況

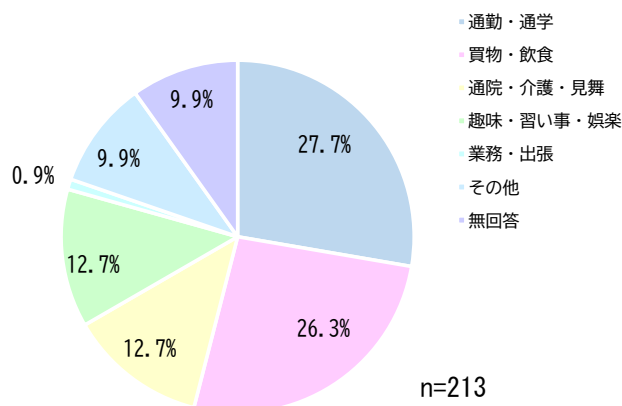
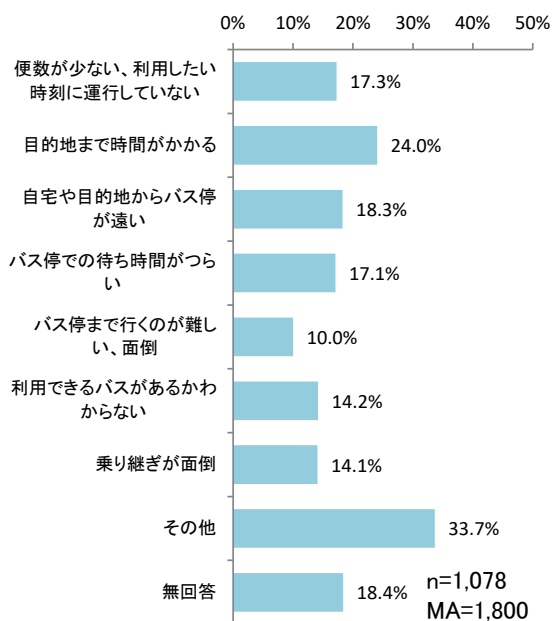


図 路線バス利用時の外出目的



※「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

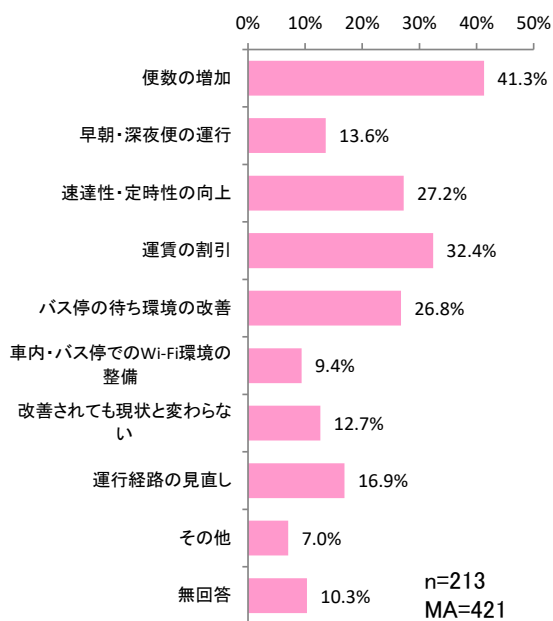


図 路線バスの利用を増やすために必要なサービス改善

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、「料金が安い」（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。

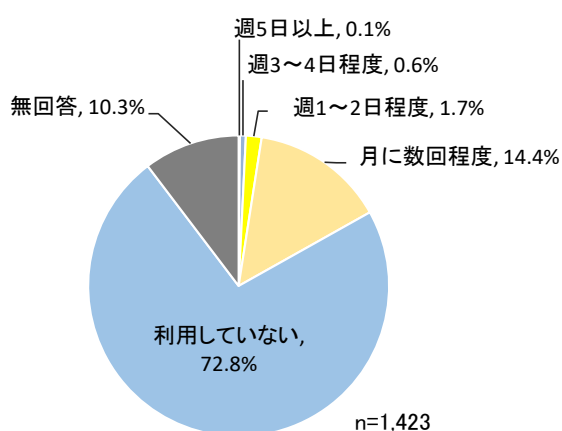


図 タクシーの利用状況

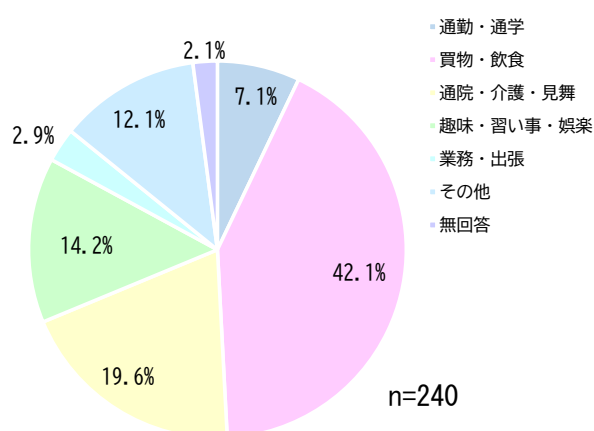
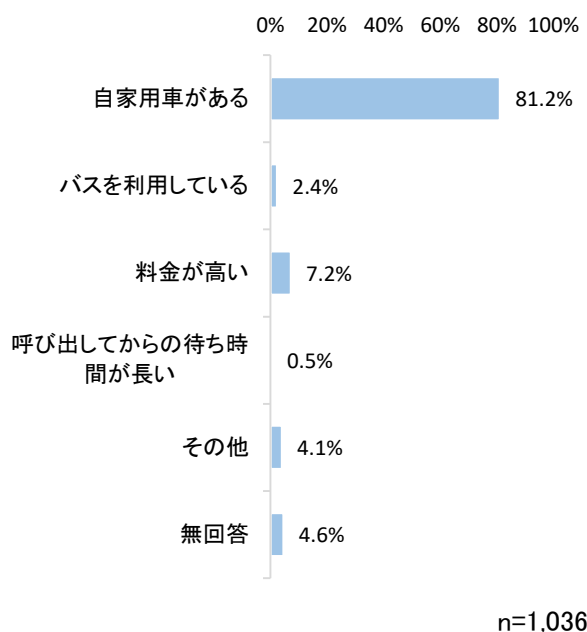


図 タクシー利用時の外出目的



※「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

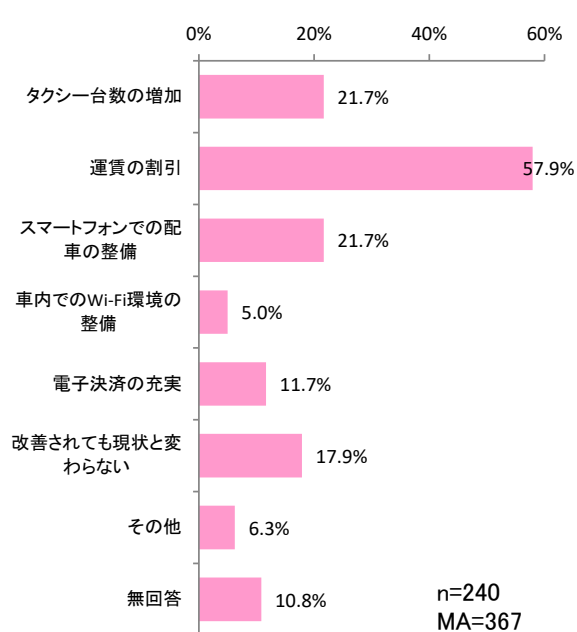


図 タクシーの利用を増やすために必要なサービス改善

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。

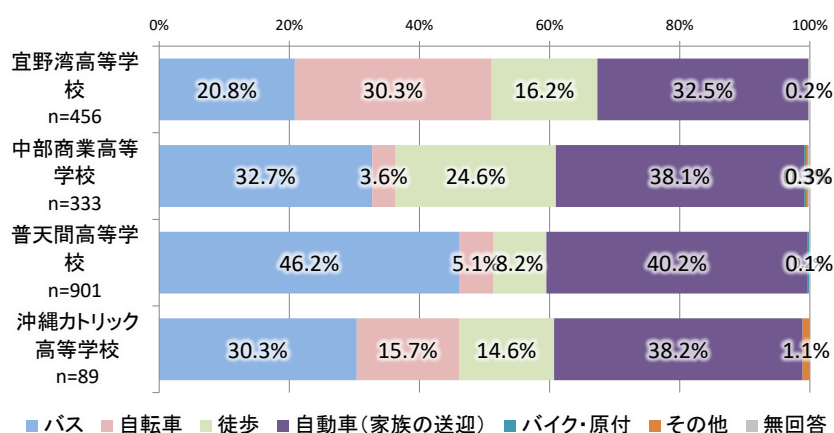


図 通学手段（学校別）

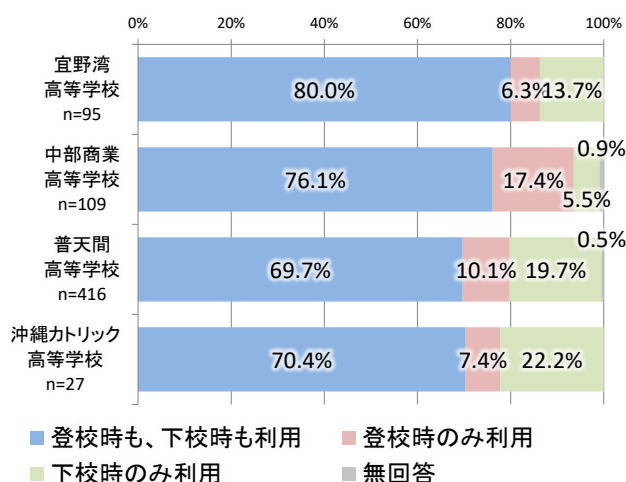


図 バスの利用パターン（学校別）

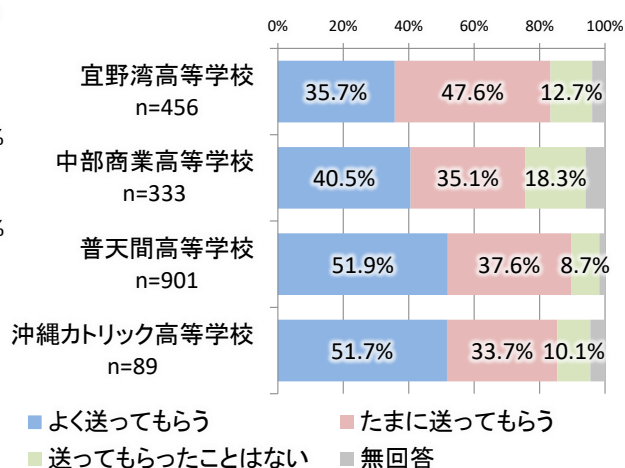


図 送迎の頻度

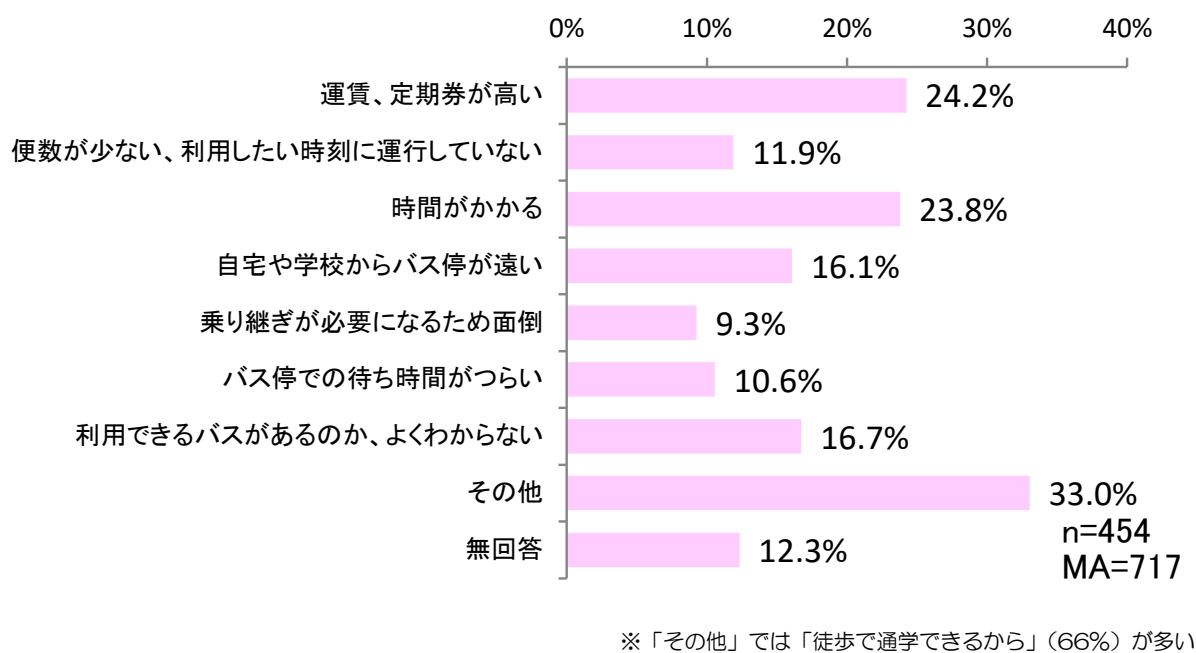


図 バスを利用しない理由

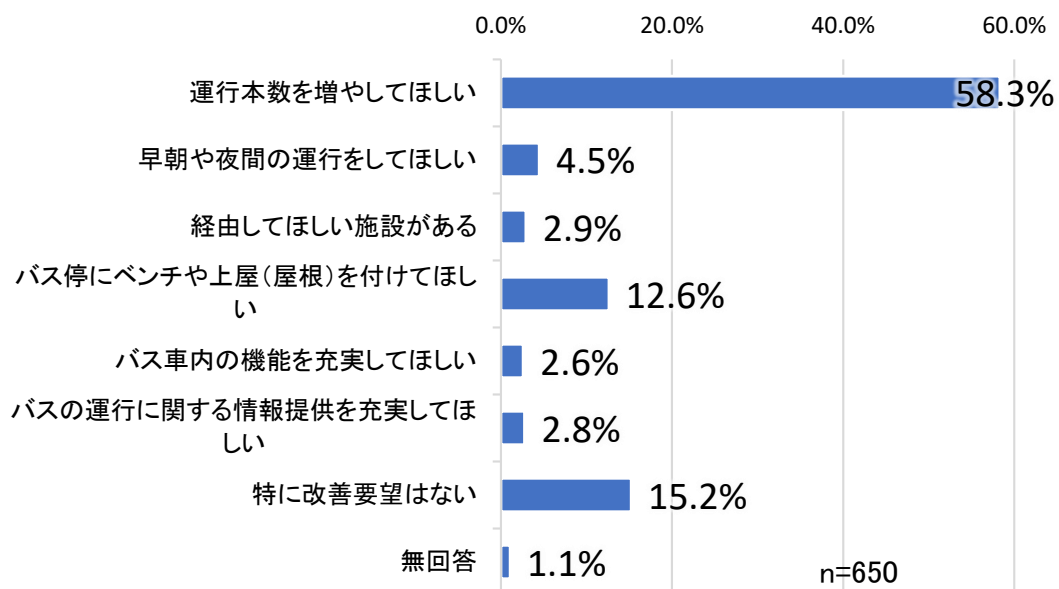


図 バスへの改善要望

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。

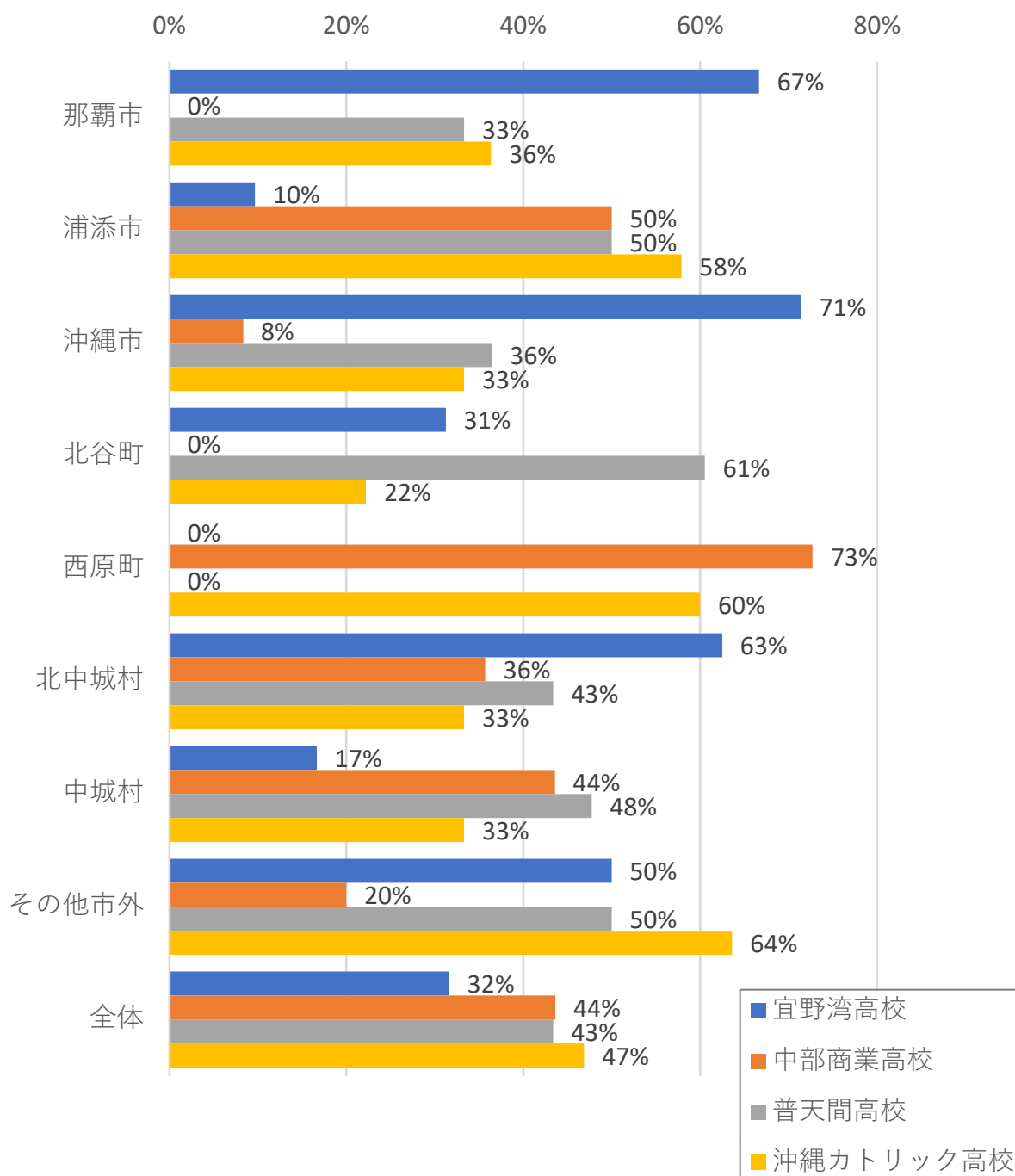


図 家族等の送迎の割合（学校別、居住地別）【市外通学】

資料：高校生アンケート

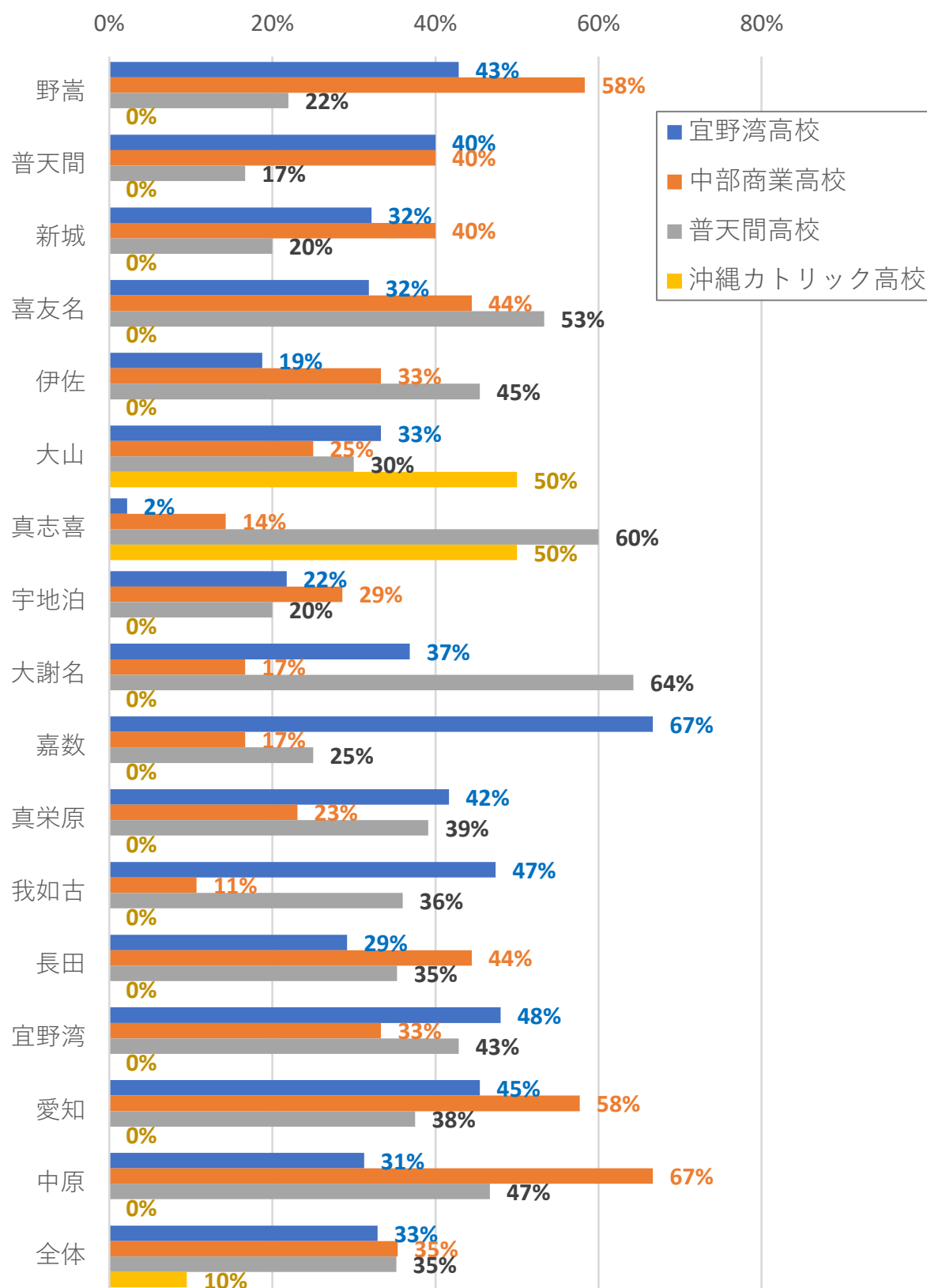


図 家族等の送迎の割合（学校別、居住地別）【市内通学】

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。

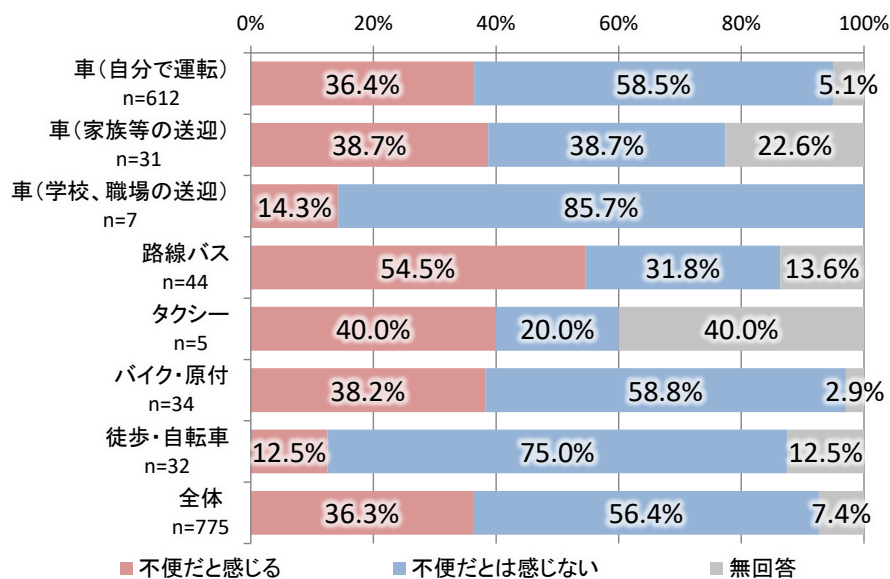


図 通勤・通学の際の困りごとの有無（交通手段別）

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。

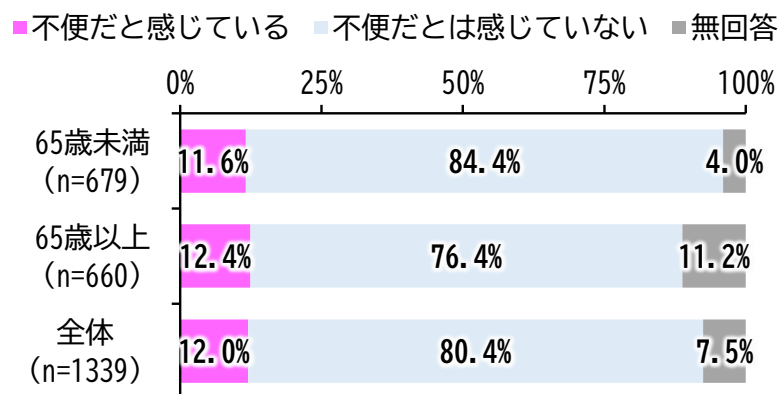


図 買物の際の困りごとの有無（年齢層別）

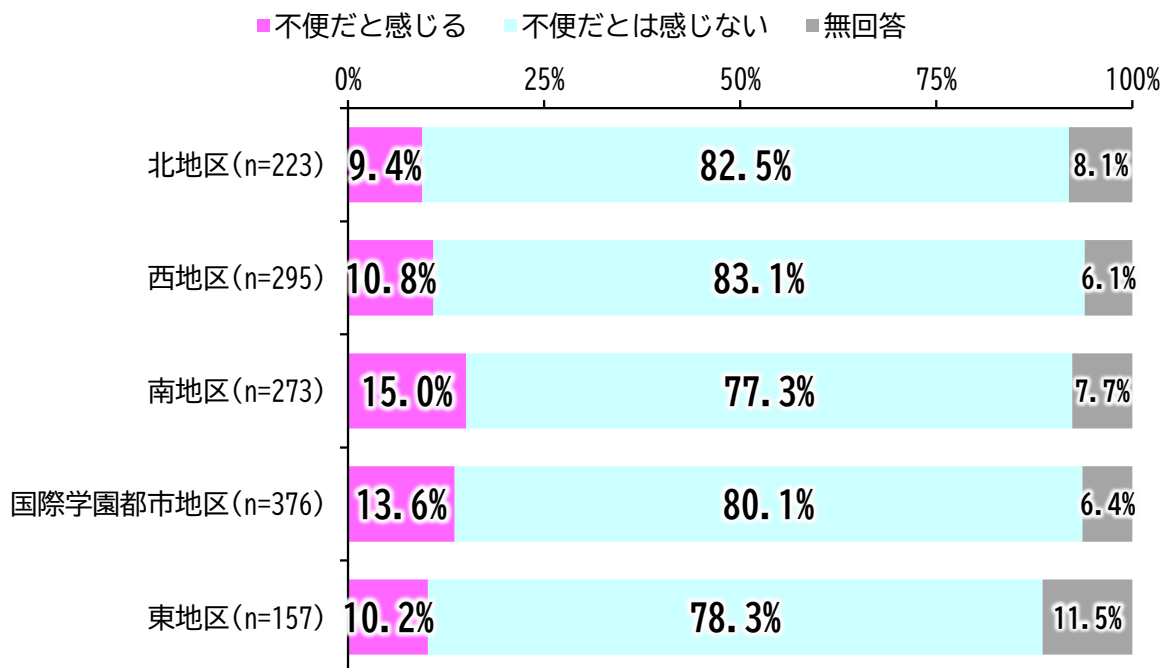


図 買物の際の困りごとの有無（居住地別）

資料：市民アンケート

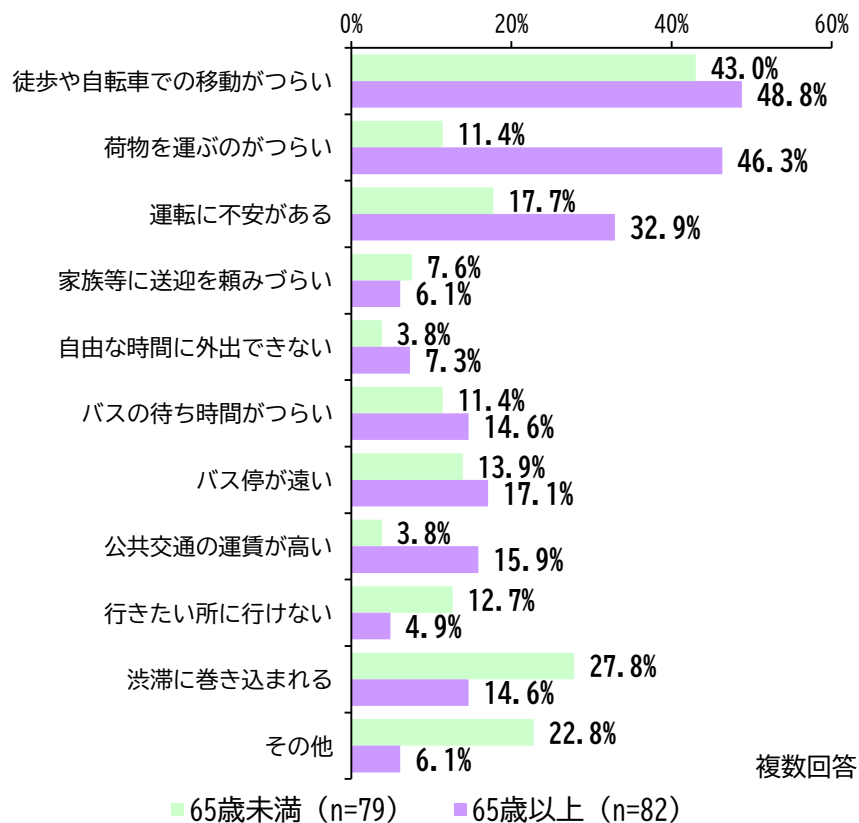


図 買物の際の困りごとの内容（年齢層別）

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。

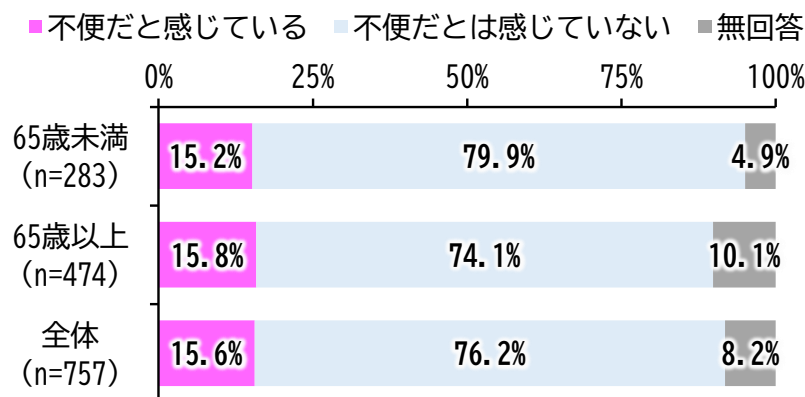


図 通院の際の困りごとの有無（年齢層別）

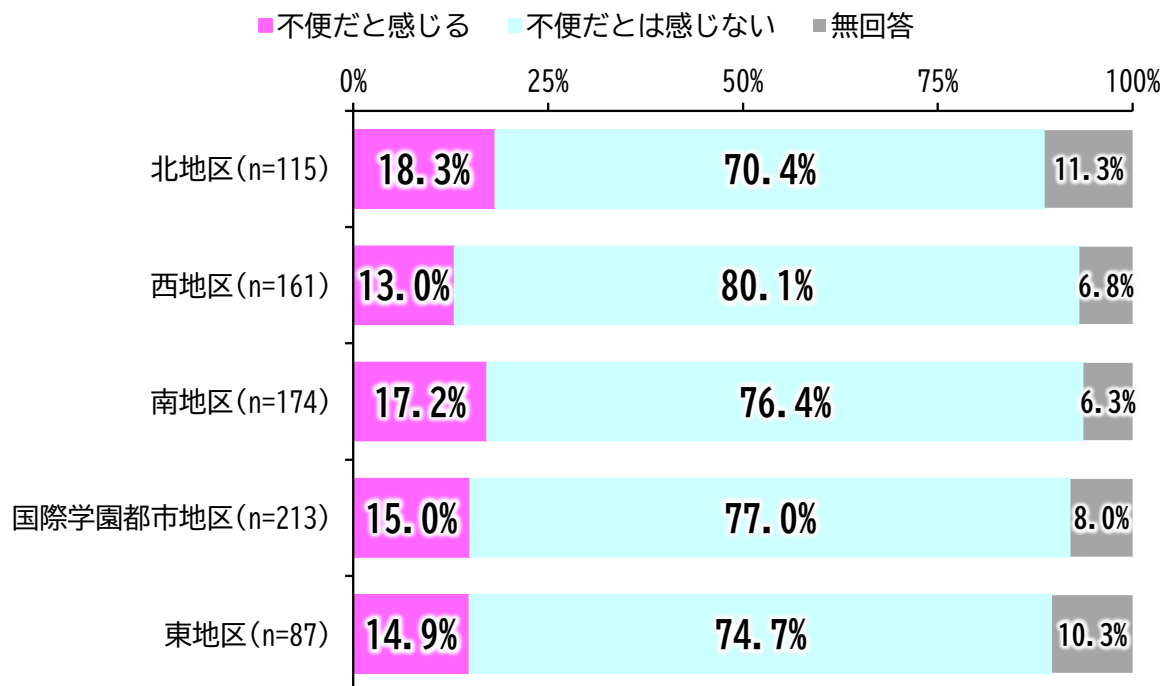


図 通院の際の困りごとの有無（居住地別）

資料：市民アンケート

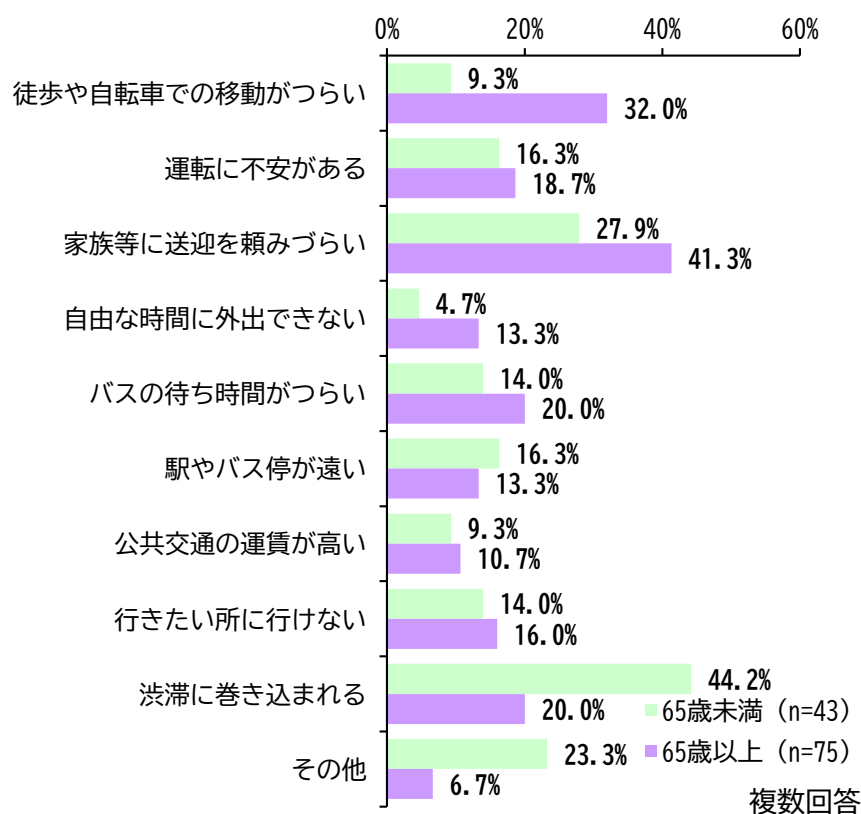


図 通院の際の困りごとの内容（年齢層別）

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	<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	<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。 ・ライトをつけないで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。 	

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。

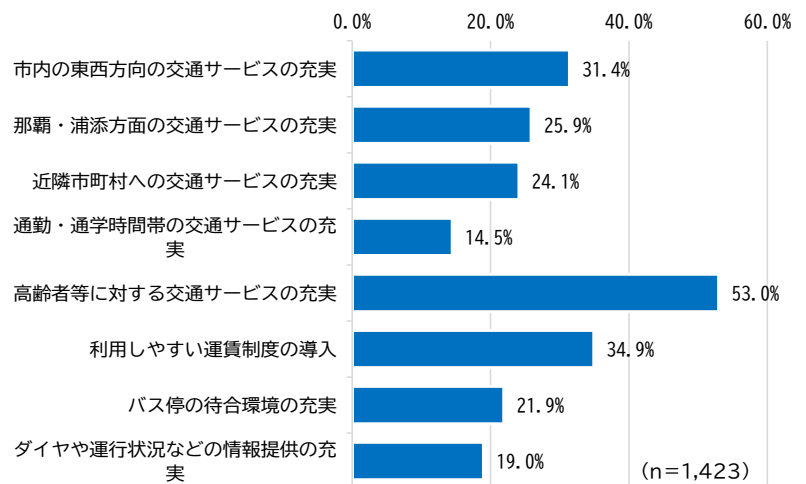


図 宜野湾市における公共交通の今後のあり方に対する意向

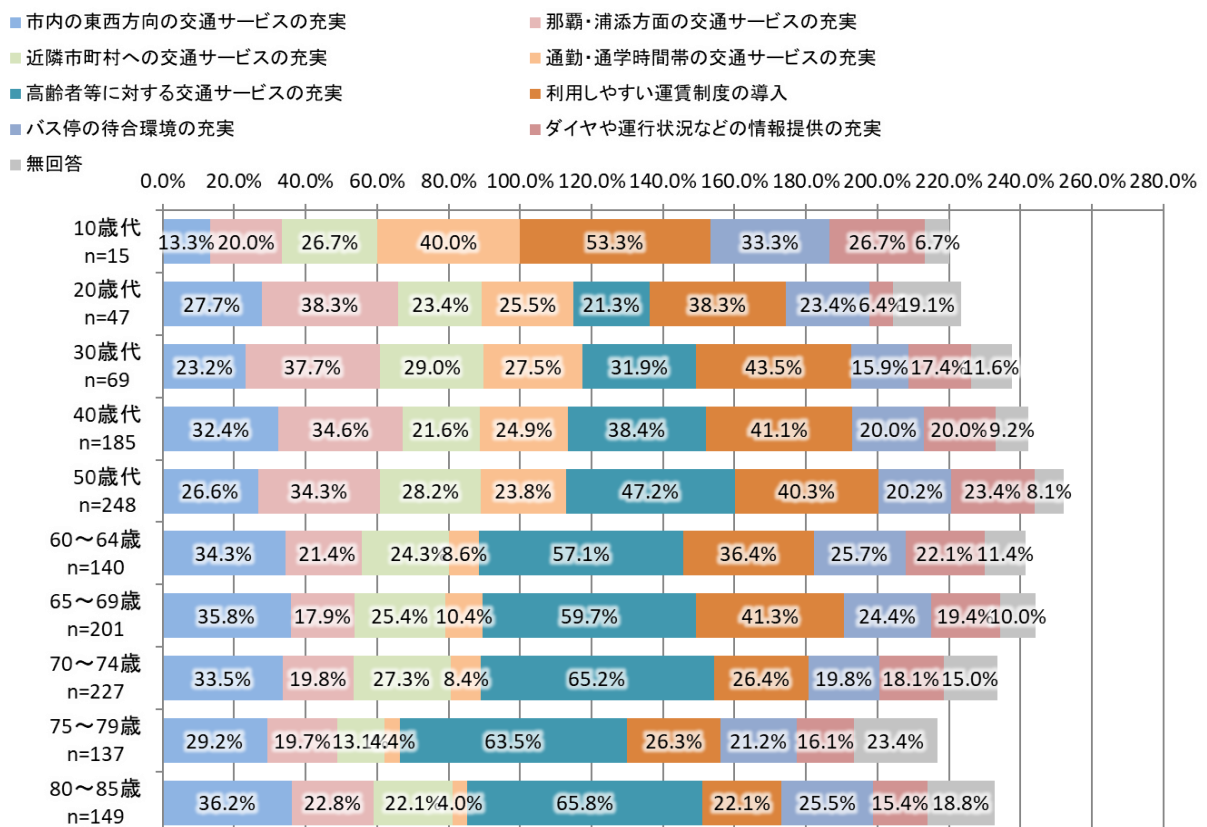


図 宜野湾市における公共交通の今後のあり方に対する意向（年齢層別）

資料：市民アンケート

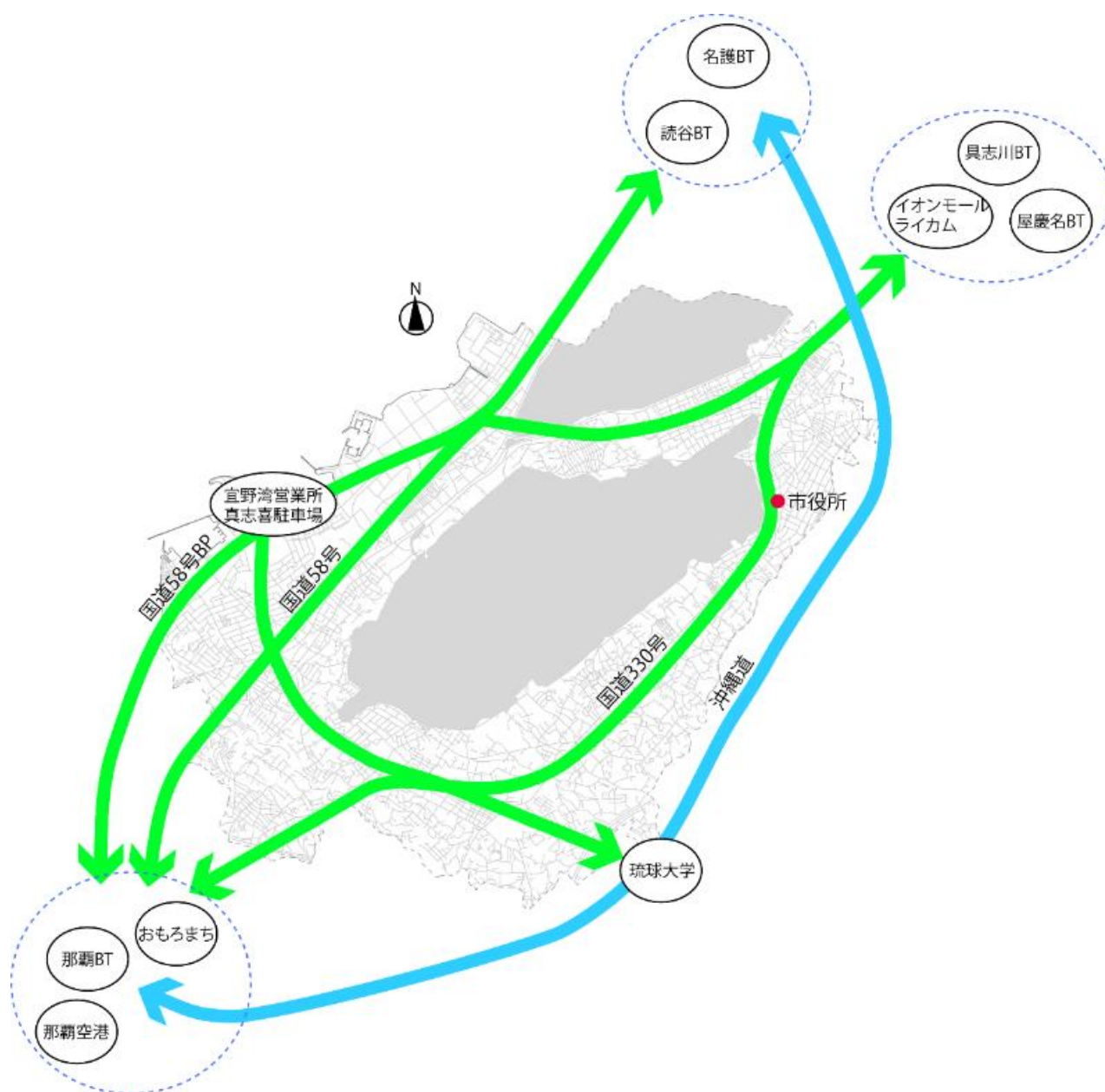
5. 公共交通の現状

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

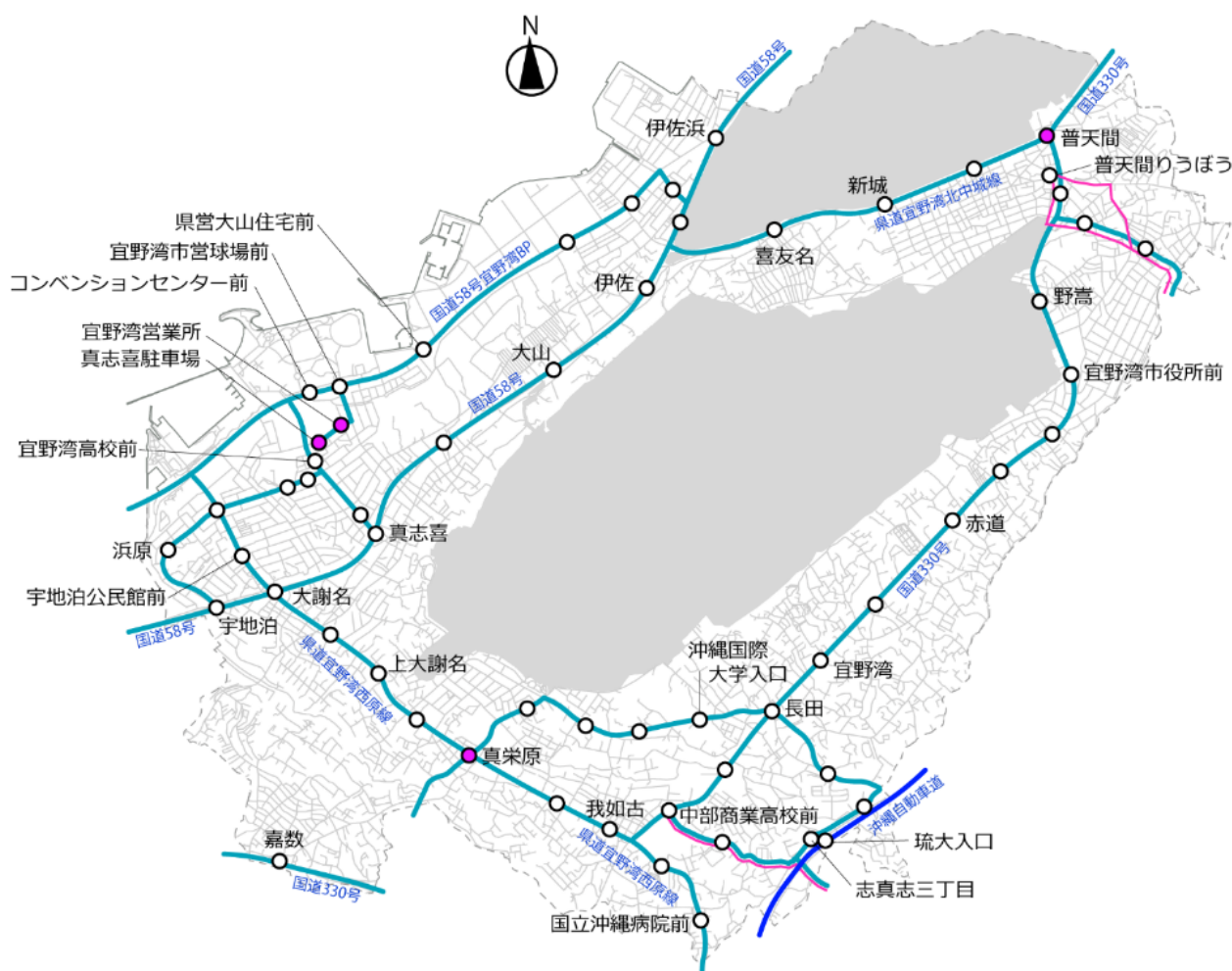
図 宜野湾市の路線バス運行パターン

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、宇地泊地区内を經由して国道 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。

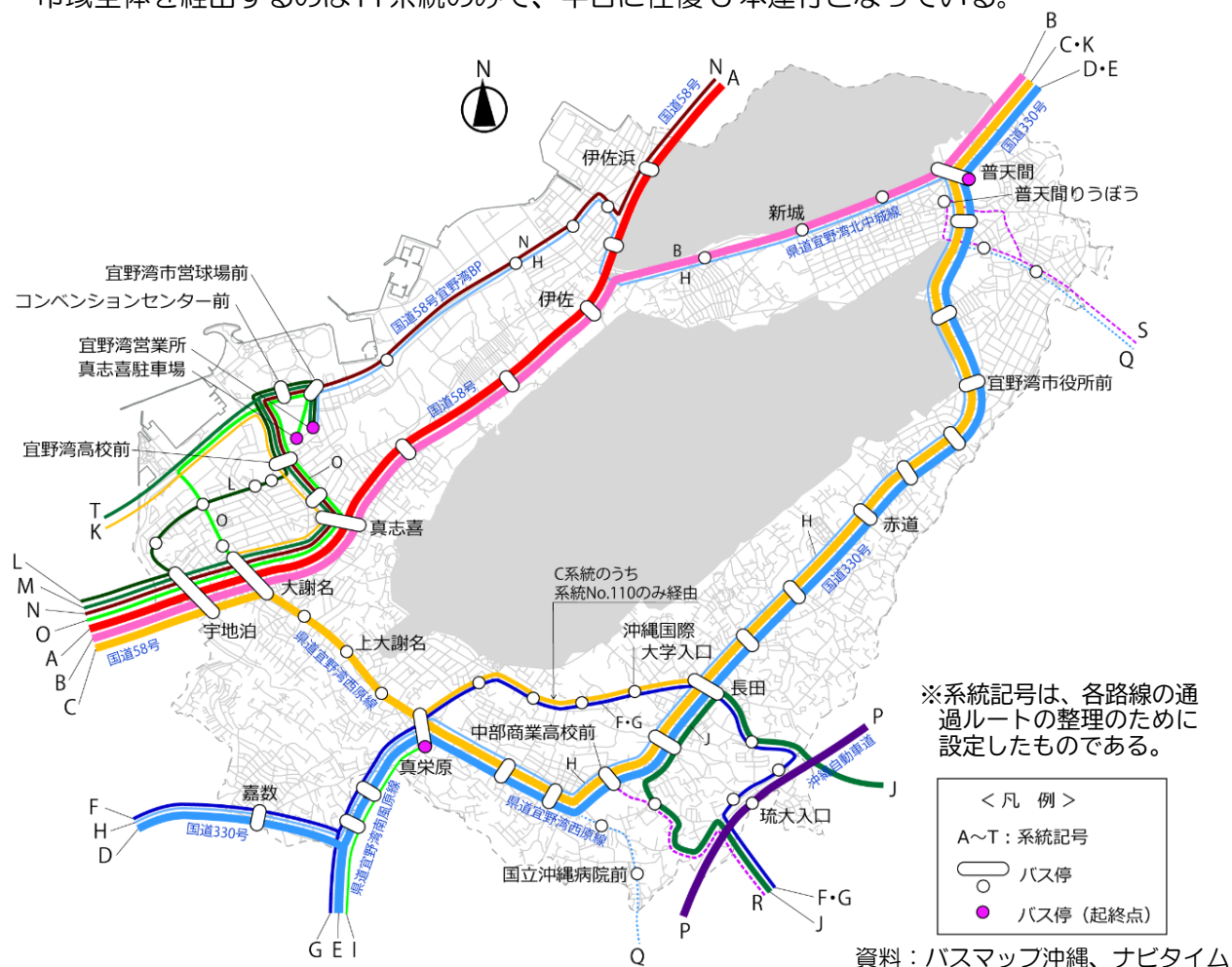


図 宜野湾市の路線バス運行系統
表 宜野湾市の系統別バス運行本数

＜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

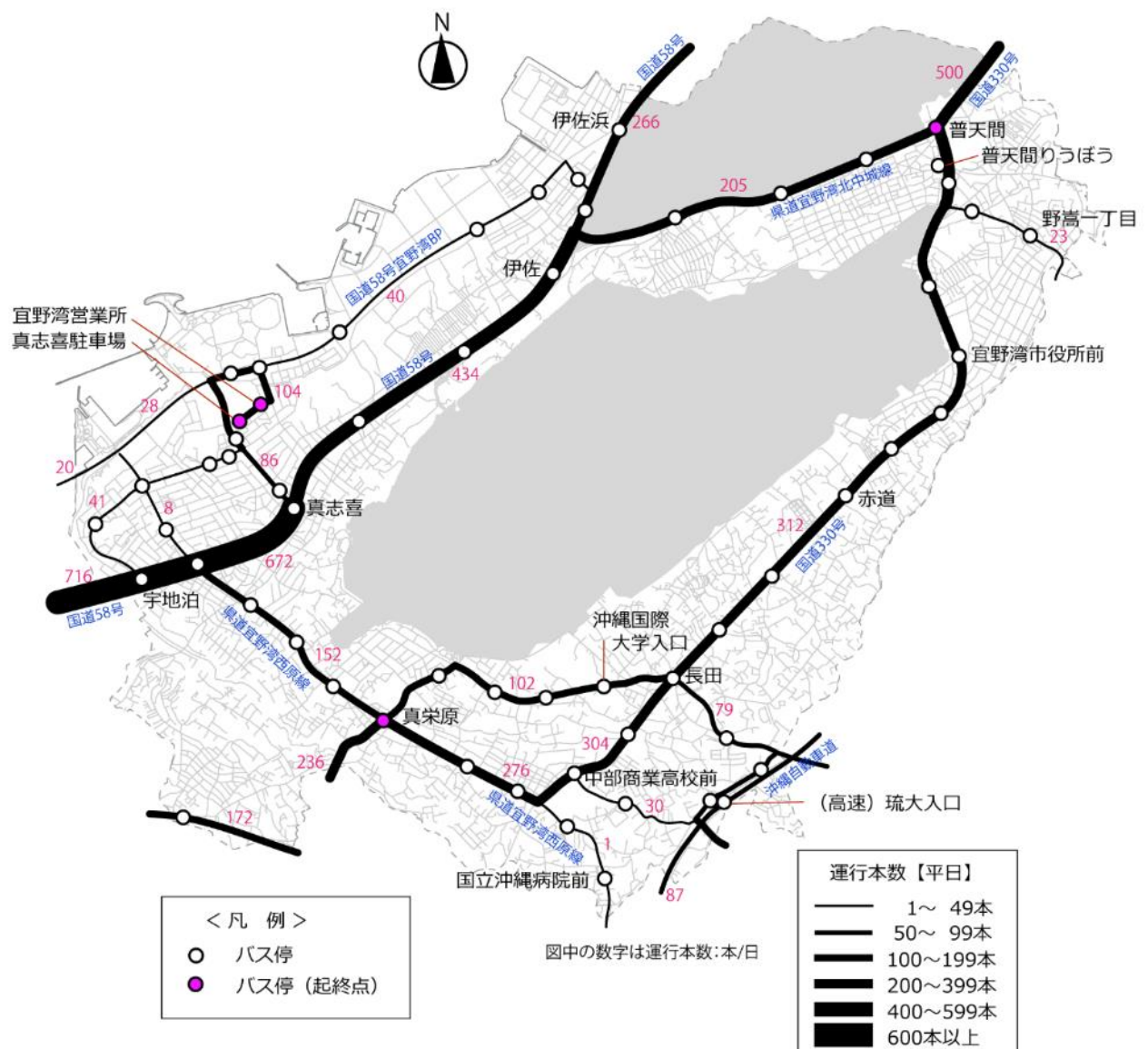
系統	運行本数（本/日）＊往復合計			
記号	平日	土曜	日祝	系統No
K	4	4	10	61
L	44	42	42	26/55
M	38	40	40	99
N	34	22	22	43/114
O	18	14	14	32
P	87	81	72	127/123/111/YB
Q	1	0	0	125
R	1	2	2	護佐丸バス（久場琉大線）
S	22	0	2	護佐丸バス（伊集普天間線・伊集久場回り線）
T	16	6	6	26

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。

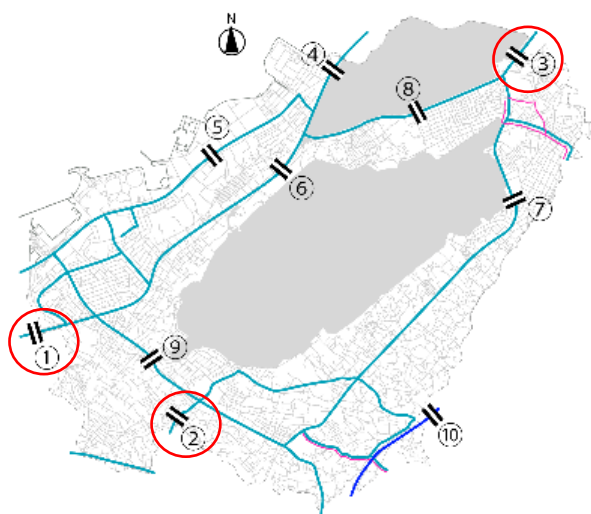
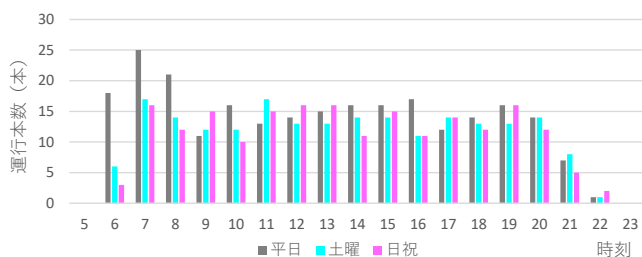
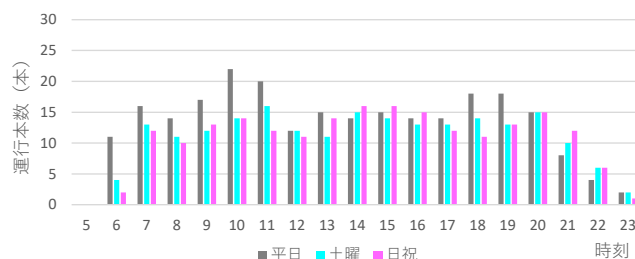


図 区間断面位置図

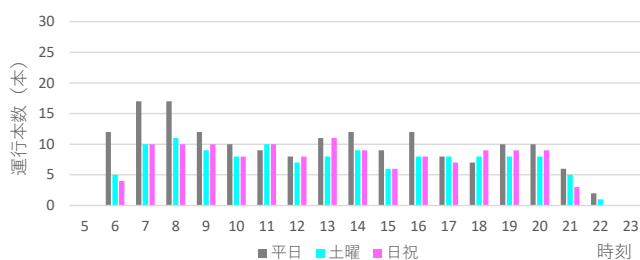
③普天間（北側）【上り：那覇市、浦添市方面】



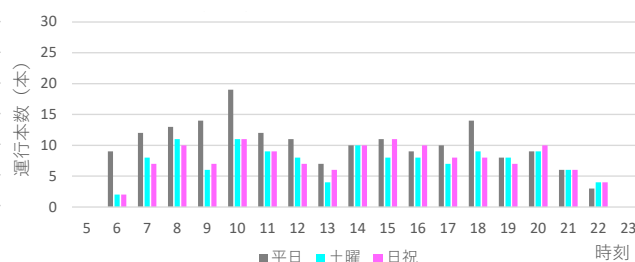
③普天間（北側）【下り：名護市、うるま市方面】



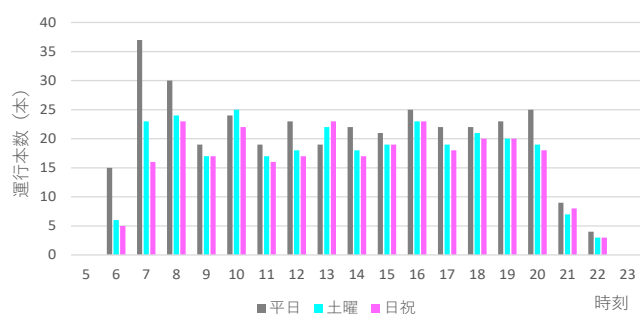
②真栄原（南側）【上り：那覇市、浦添市方面】



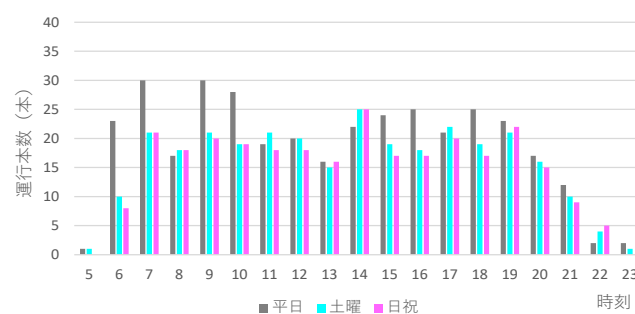
②真栄原（南側）【下り：名護市、うるま市方面】



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。

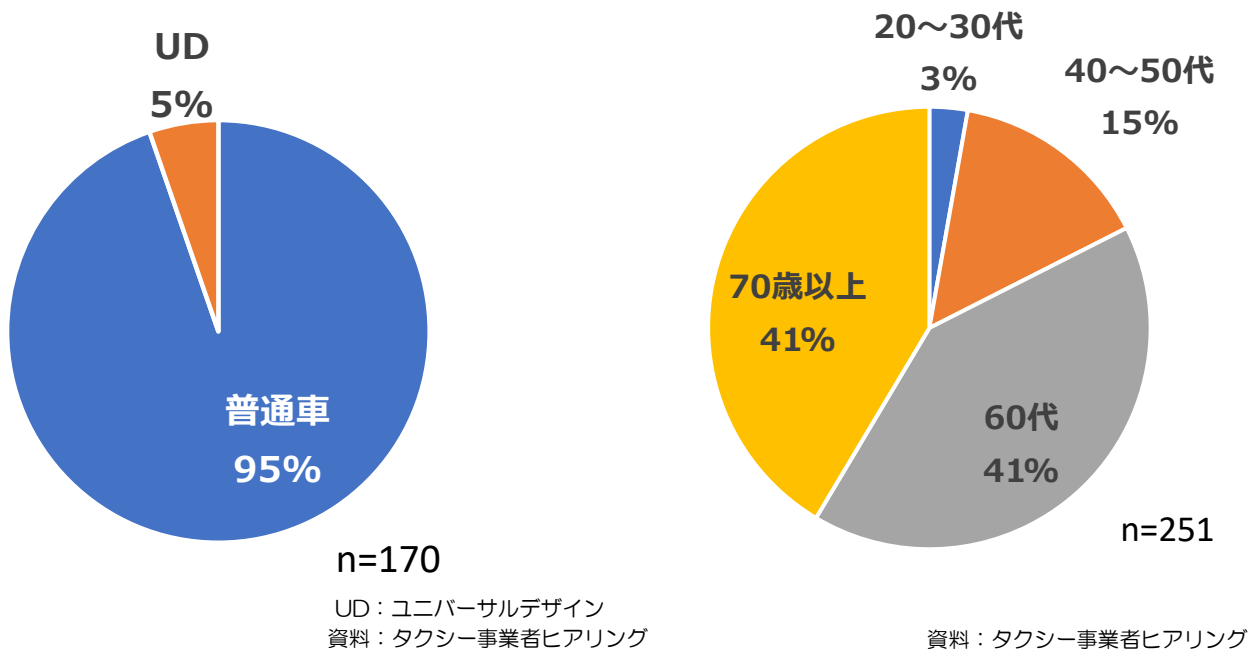


図 宜野湾市内タクシー事業者の車種構成

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

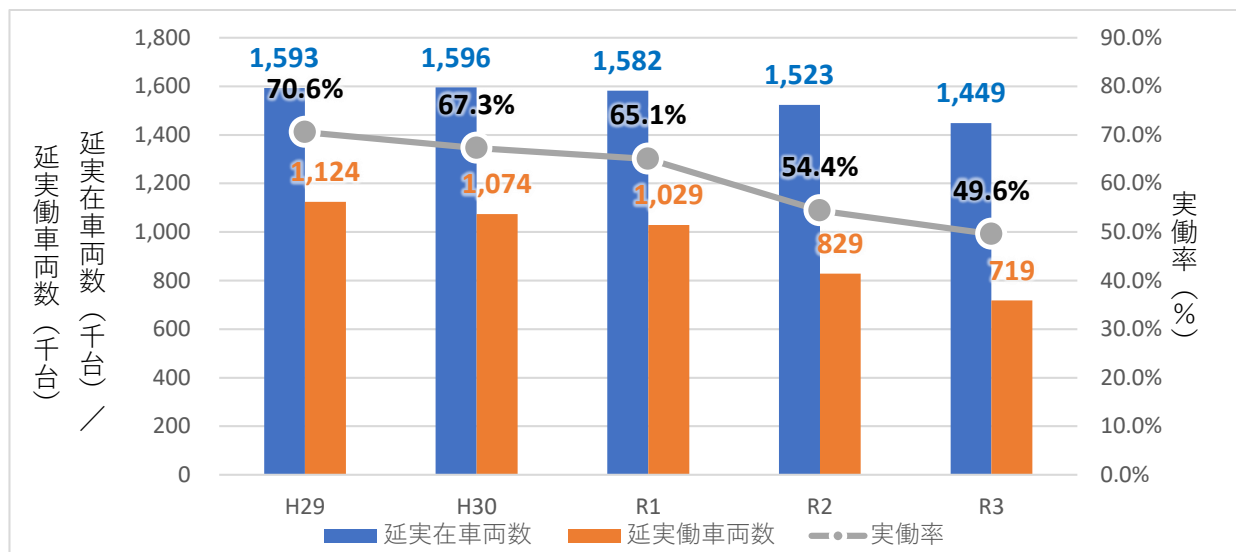


図 沖縄本島地区におけるタクシーの稼働状況（実働率）

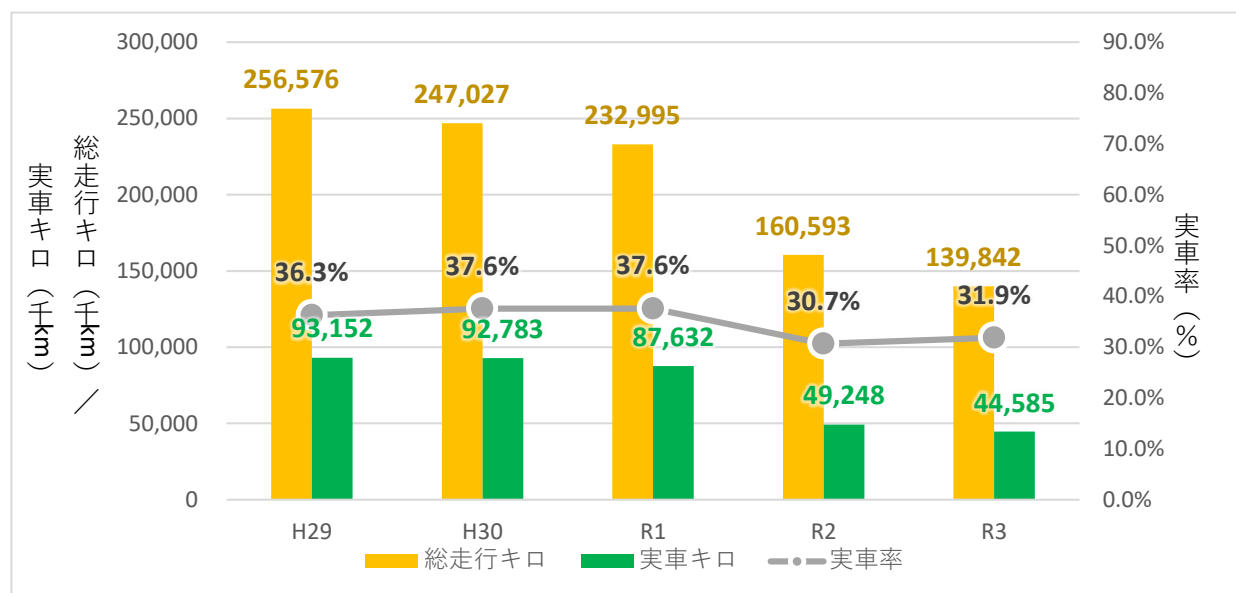


図 沖縄本島地区におけるタクシーの稼働状況（実車率）

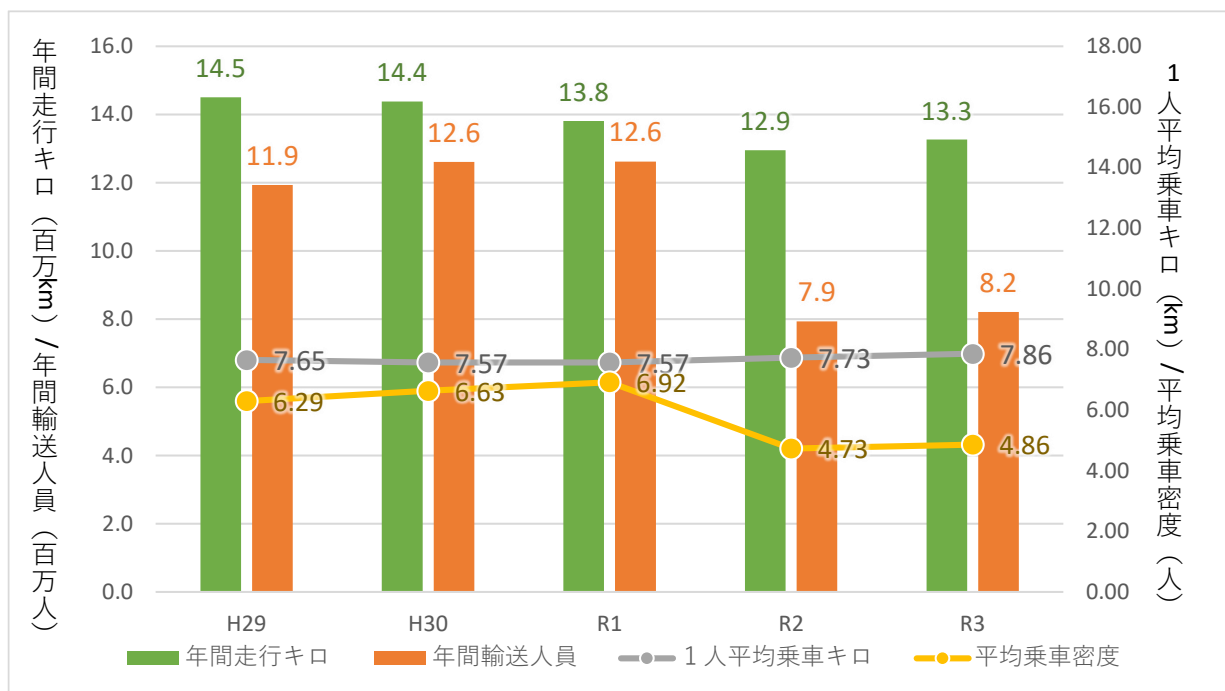
5-3 路線バスの利用状況

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。

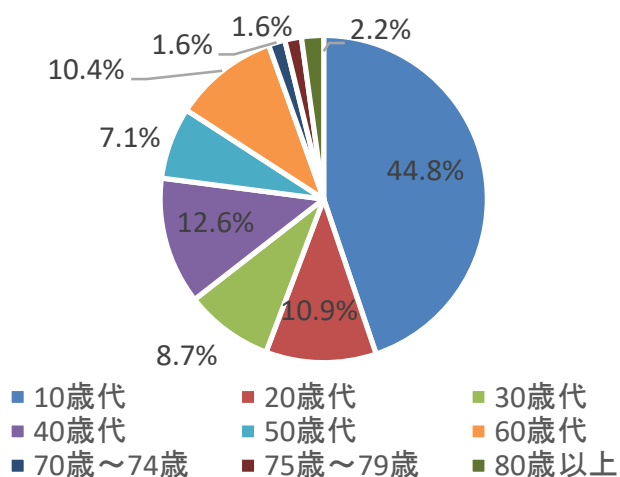


図 年齢構成

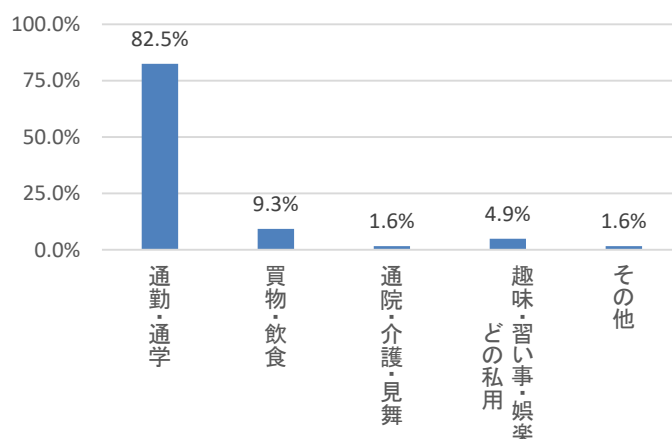


図 路線バス利用時の外出目的

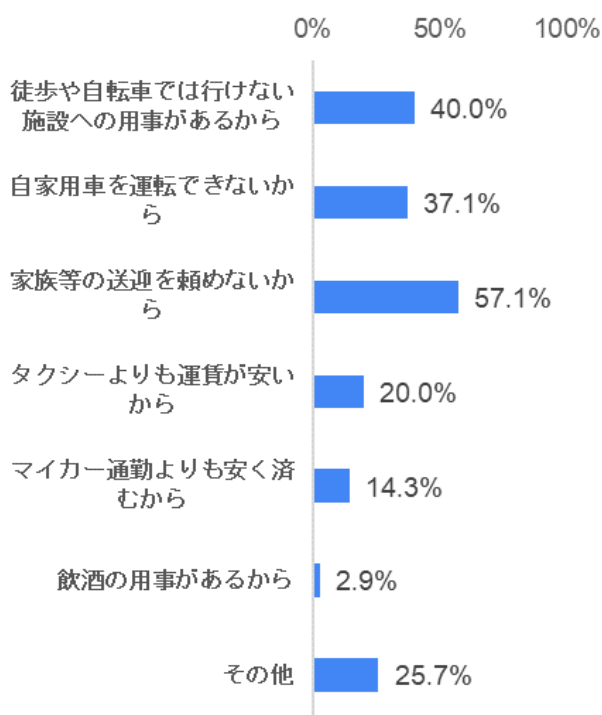


図 路線バスを利用する理由

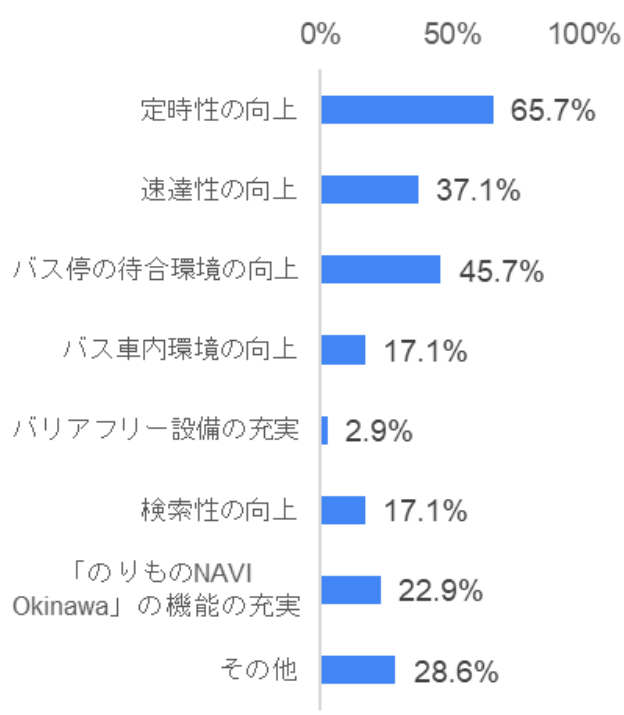


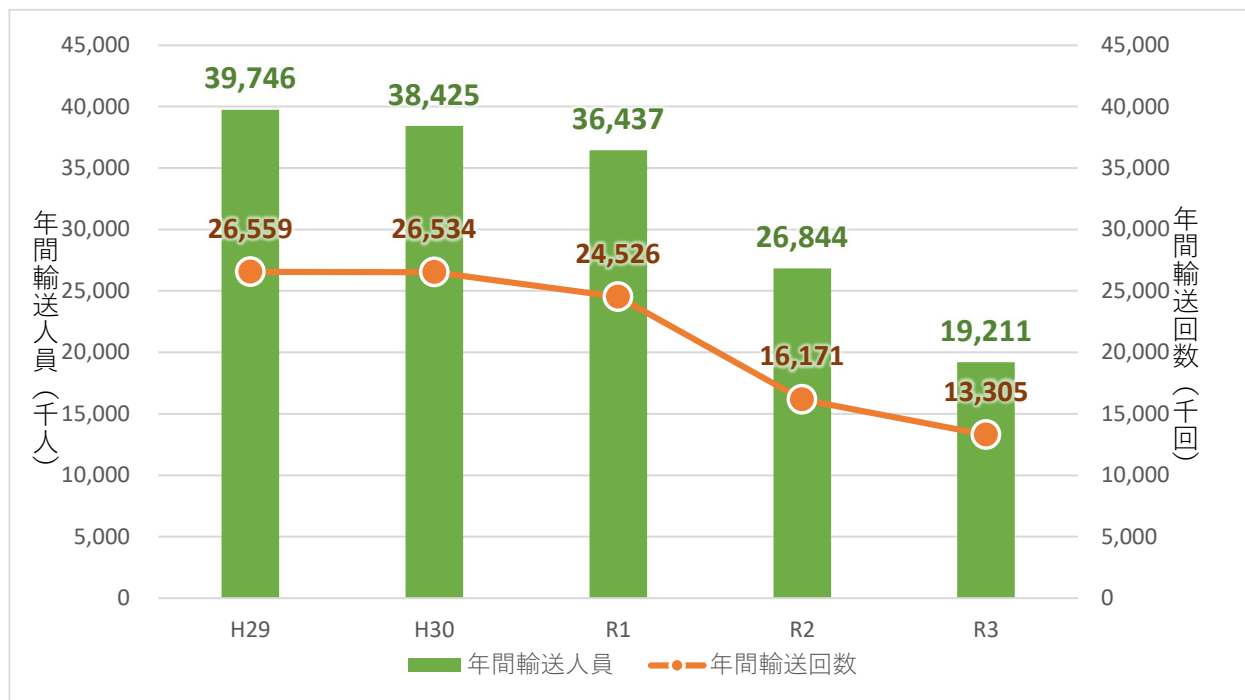
図 路線バスへの改善要望

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。

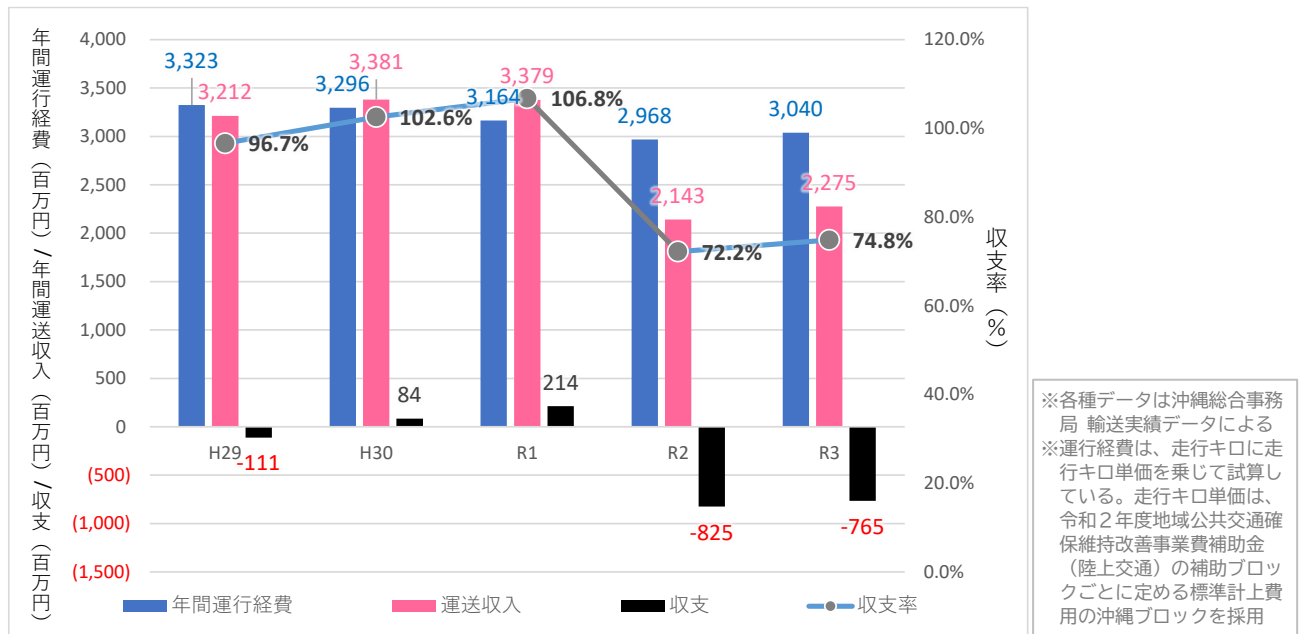
資料：タクシー事業者ヒアリング

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。

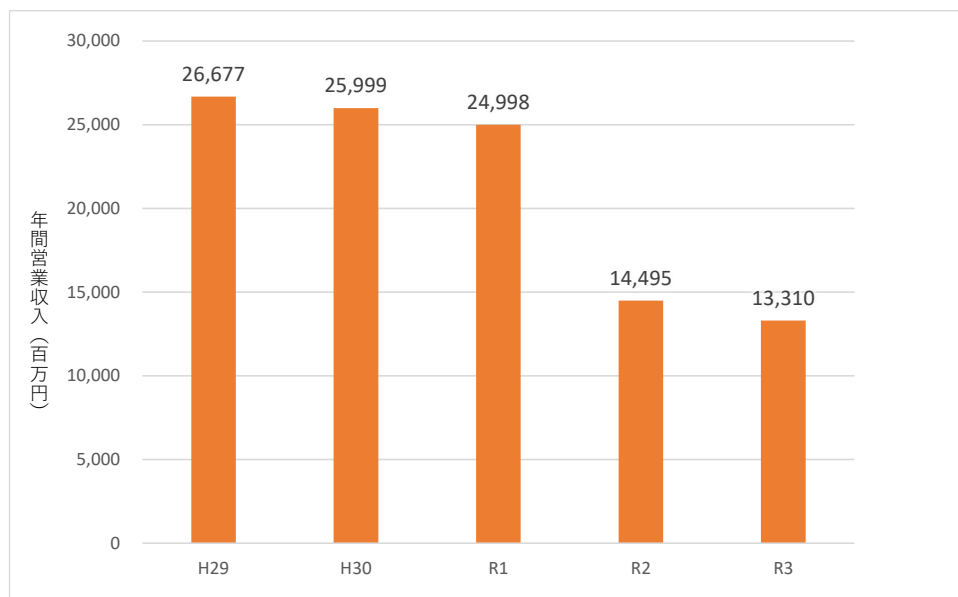


資料：輸送実績

図 宜野湾市内を經由する路線バスの年間運行経費・年間運送収入・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

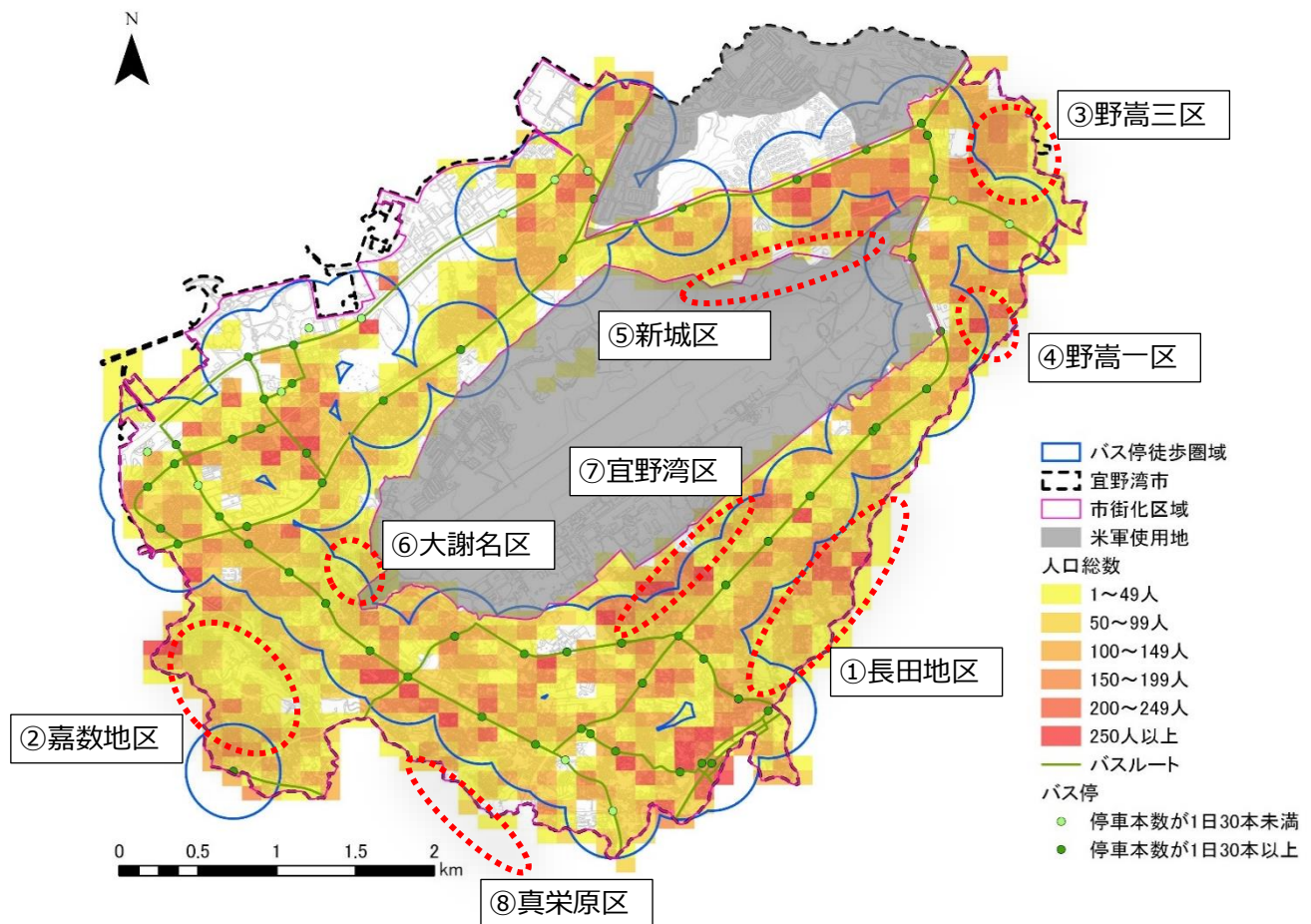
図 沖縄本島地区における年間運送収入

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）

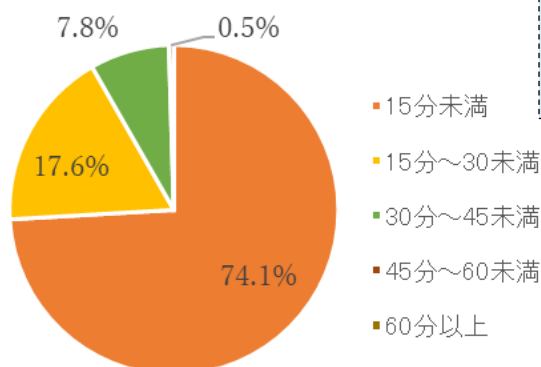
図 宜野湾市内の公共交通空白地域

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。



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 バス利用期待時間別人口割合

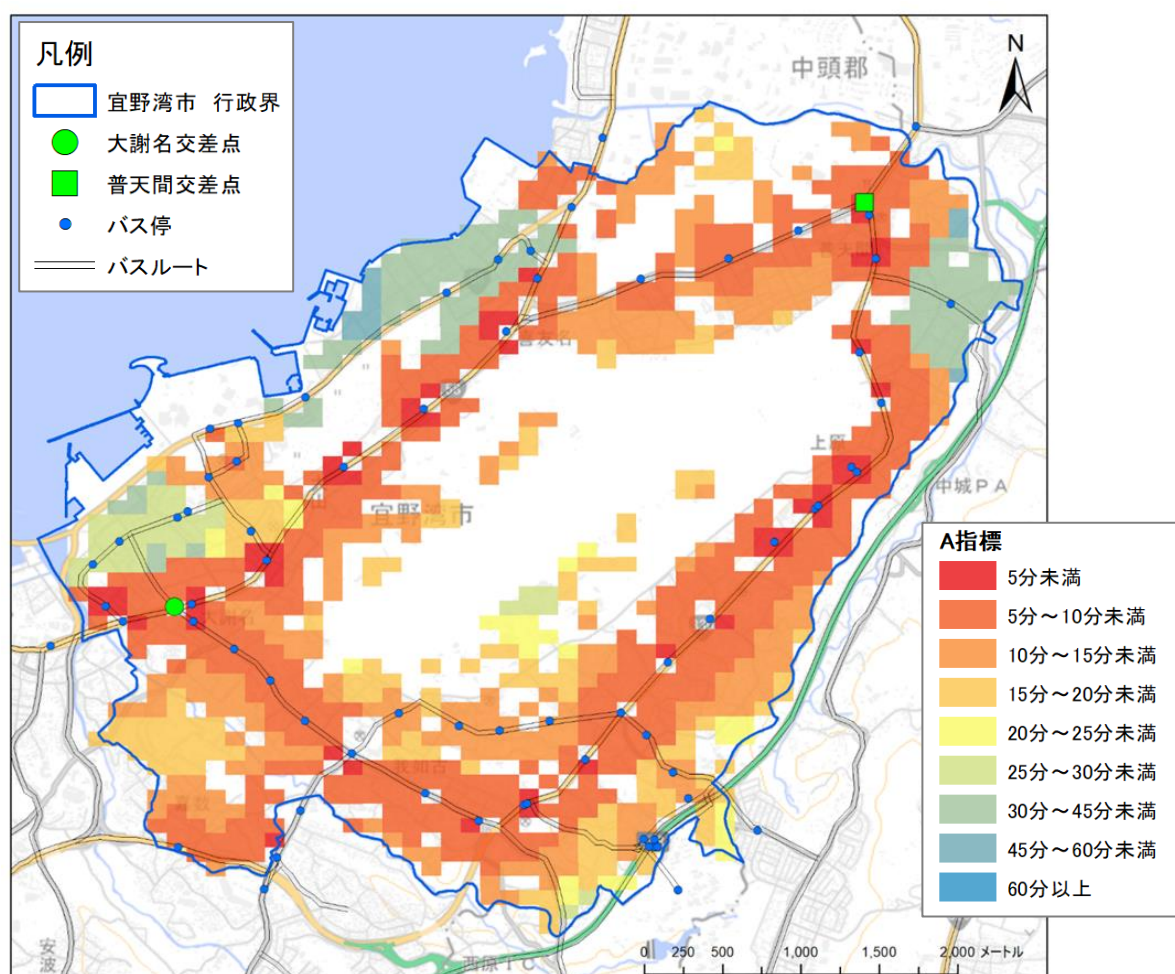


図 各メッシュから最寄りバス停でバスに乗車するまでの期待時間

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。

目的地までの路線バスでの行きやすさ とは

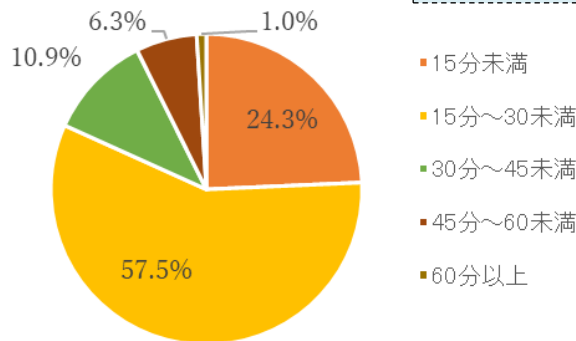
各地点から徒歩及び公共交通を利用して目的地まで到達するまでの所要時間を算出

「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」

【大謝名交差点】



※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

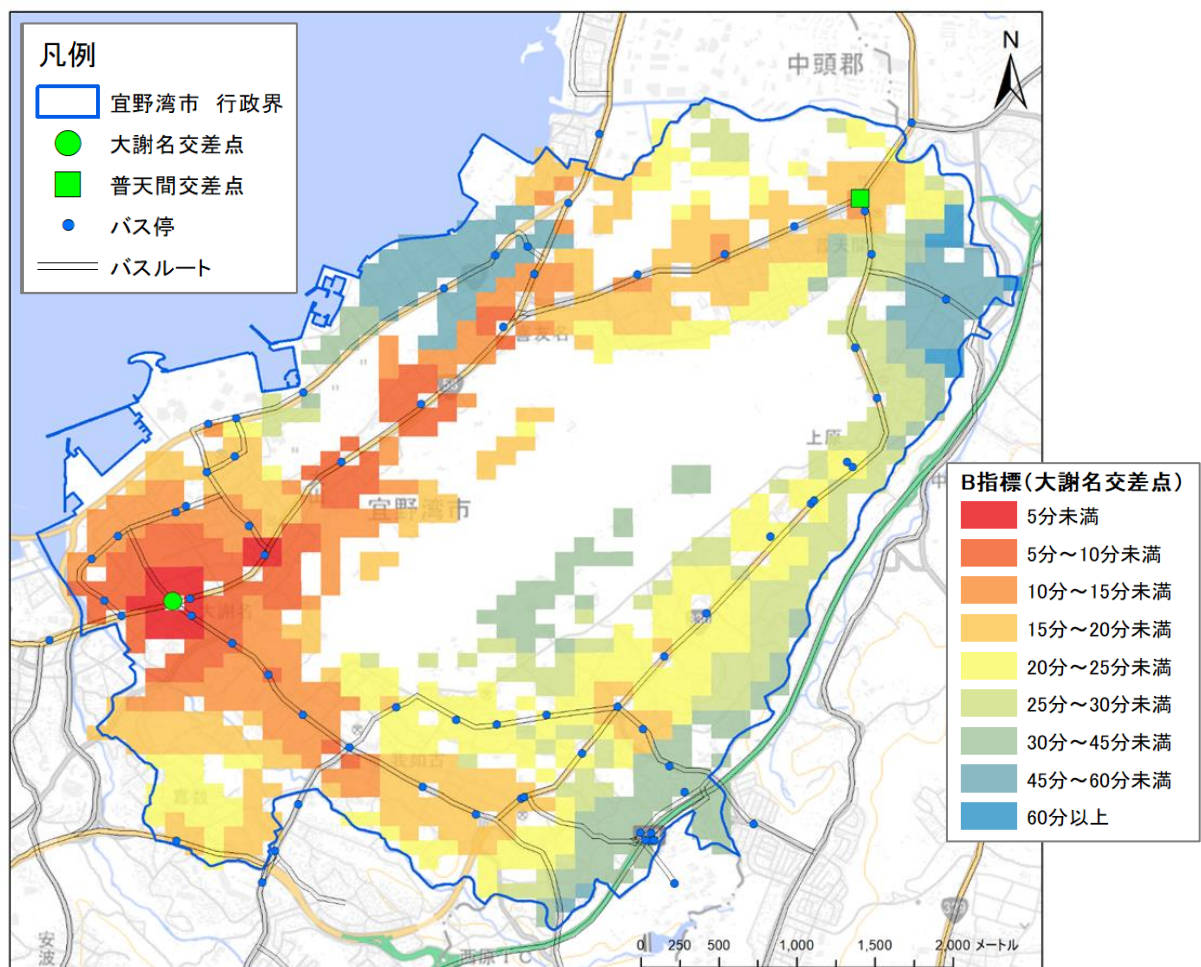


図 各地から大謝名交差点まで路線バスで移動した場合の所要時間

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】

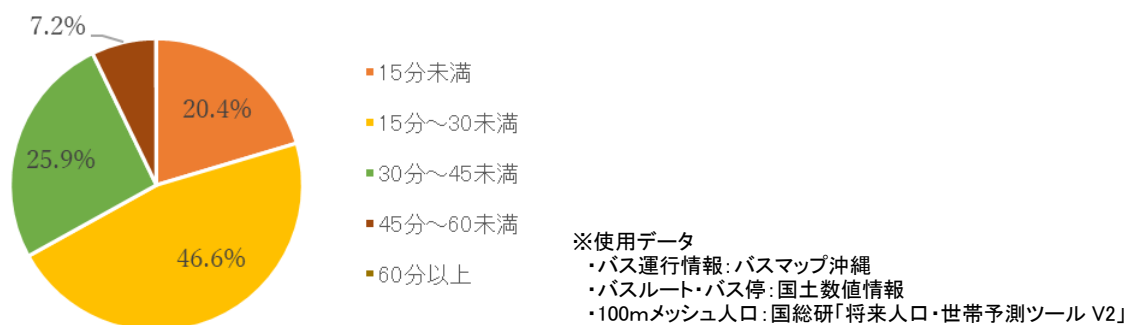


図 普天間交差点アクセス期待時間別人口割合

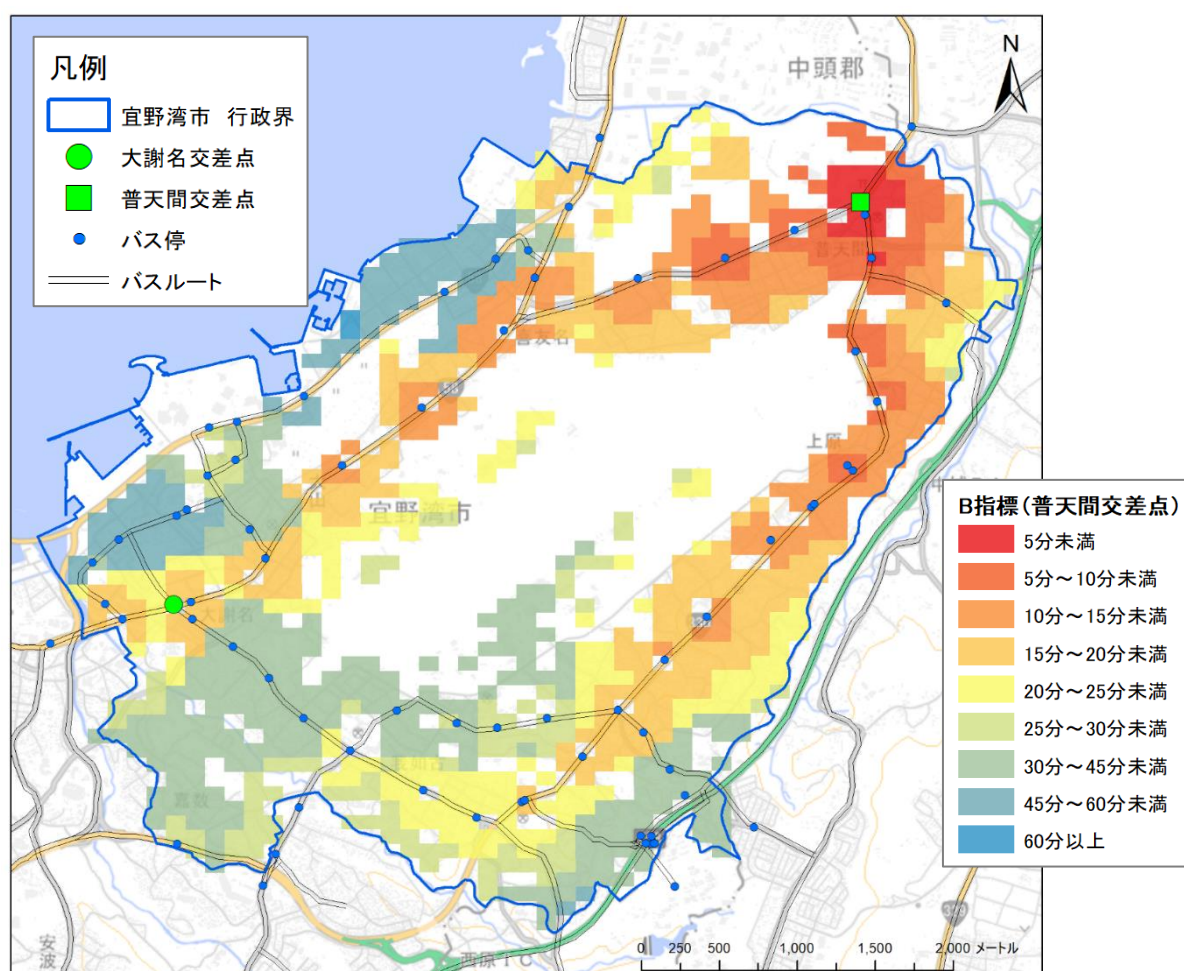


図 各地から普天間交差点まで路線バスで移動した場合の所要時間

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)	<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。
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、行政の協力が必要不可欠である。
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。

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	<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たと、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）。

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	<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。

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	<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。

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	<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。

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

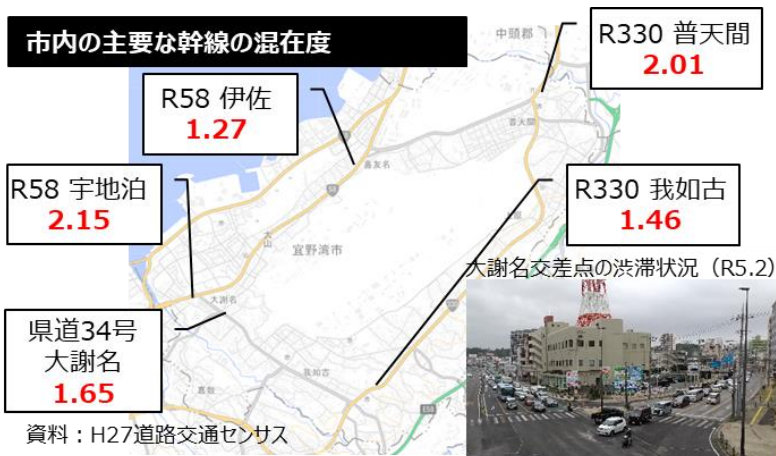
計 画	公共交通に期待される役割
第四次宜野湾市総合計画基本構想・後期基本計画	<ul style="list-style-type: none"> ● 安全で安心して暮らすことができる環境形成 ● 基地返還予定地の跡地利用における、快適な交通環境の形成
宜野湾市都市計画マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> ● 市内の円滑な移動環境の確保 ● 人と環境にやさしいまちづくりの推進 ● 交通安全対策の強化への貢献 ● 路線バス網の充実や鉄軌道を含む新たな公共交通軸の整備による基地跡地を利用した新しいとしづくり
宜野湾市都市交通マスタープラン・都市交通戦略	<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

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



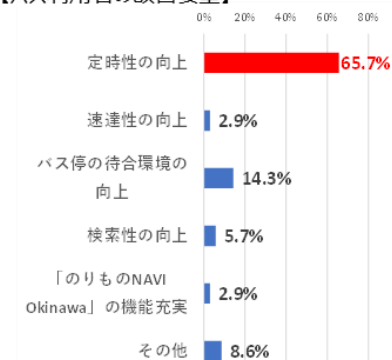
- ・**県道34号**（大謝名～真栄原区間）は交通渋滞がひどく、定時性が確保できない。
- ・渋滞による運行時間の増加は、運行便数の減少に直結し、利便性の低下につながる。



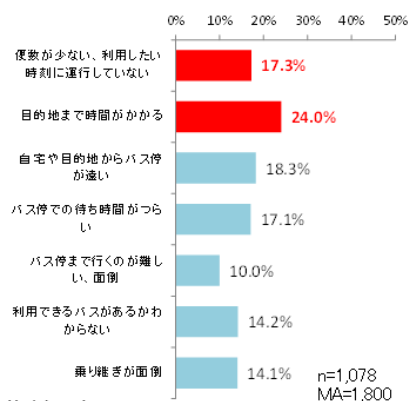
- ・交通渋滞に巻き込まれて、迎車が遅れる。
- ・予約の電話があっても、迎車の時間を伝えると断られることがある。

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】

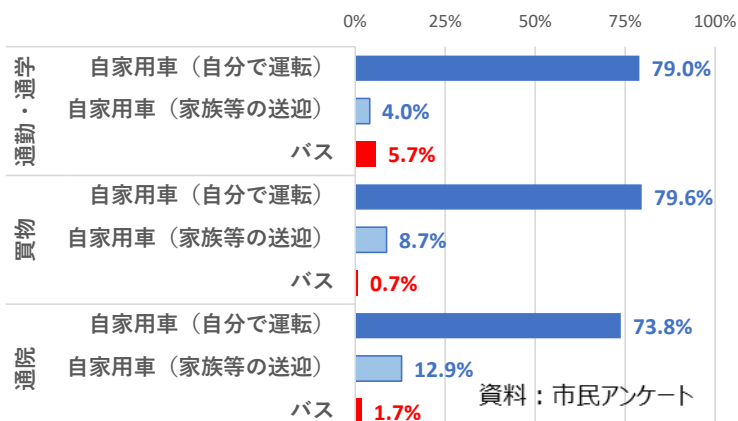


資料：バス利用者アンケート



資料：市民アンケート

宜野湾市民の交通手段分担率



8-2 高齢者の外出時の不便

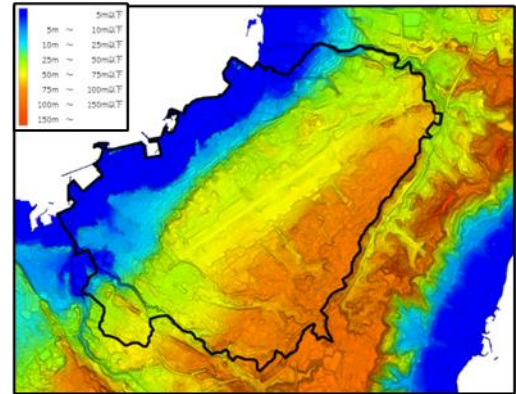
市全域にわたり、起伏が大きく、徒歩や自転車での移動は高齢者に特に負担となっている。地域によってはバス停まで距離がある地域もあり、バス停までの移動が困難であるとの意見も上がっている。

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。

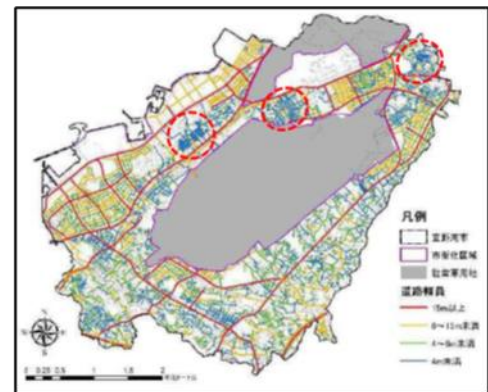
高齢者を対象とした地域の催しごと（例：ミニデイサービスなど）が公民館で開催されているが、地域内を運行する交通サービスがなく、参加に大きな負担がかかっている。

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。

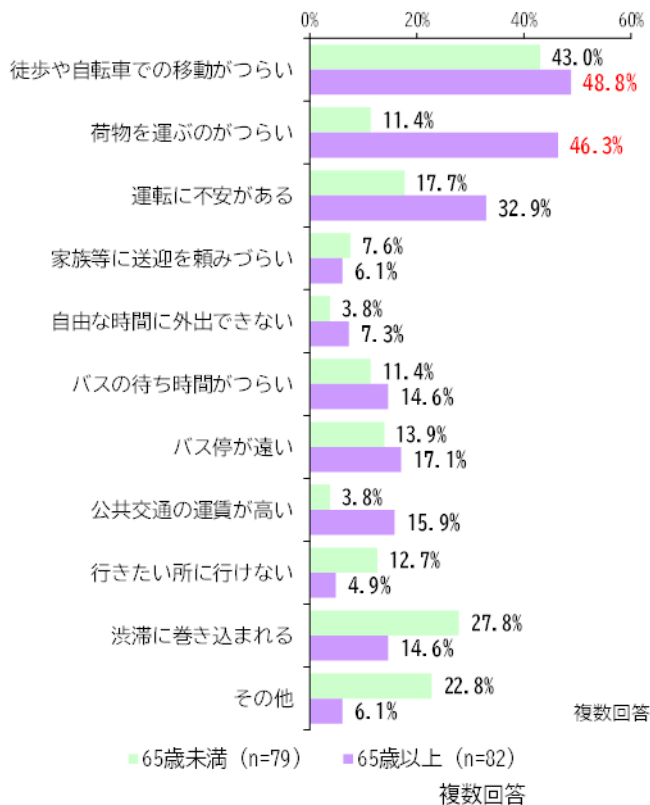
市内の標高図



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、地域が広いので、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と感じる。

資料：長田区ヒアリング

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】



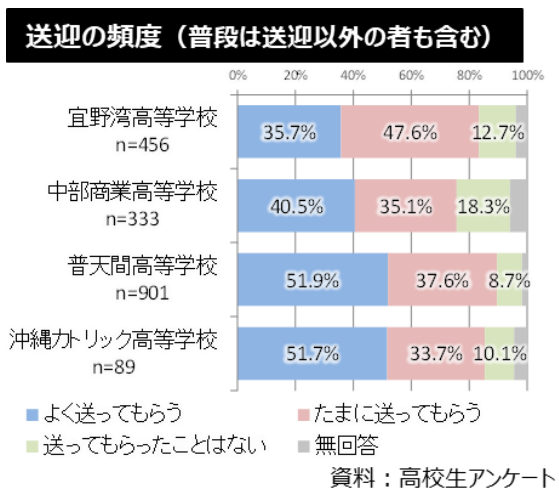
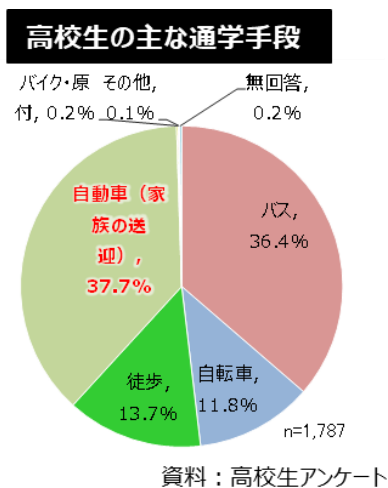
【沖縄カトリック高校前 送迎の様子】



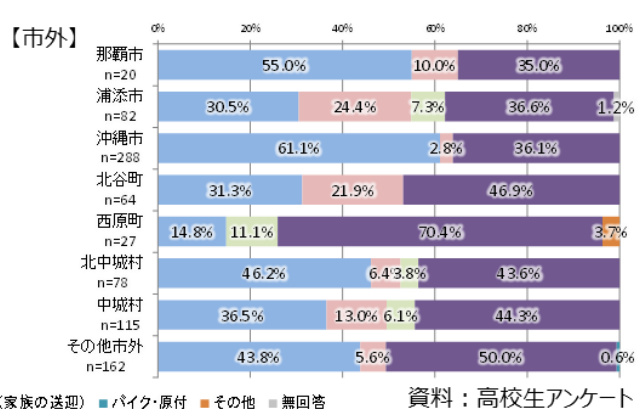
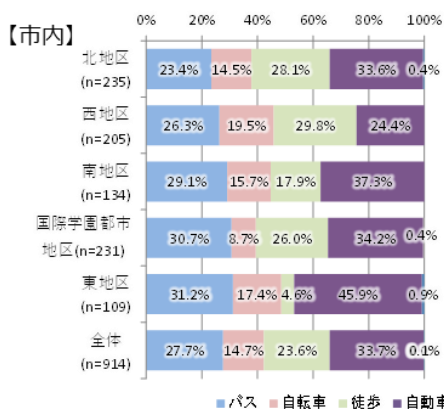
【我如古交差点】



【中部商業高校前】



居住地別の通学手段



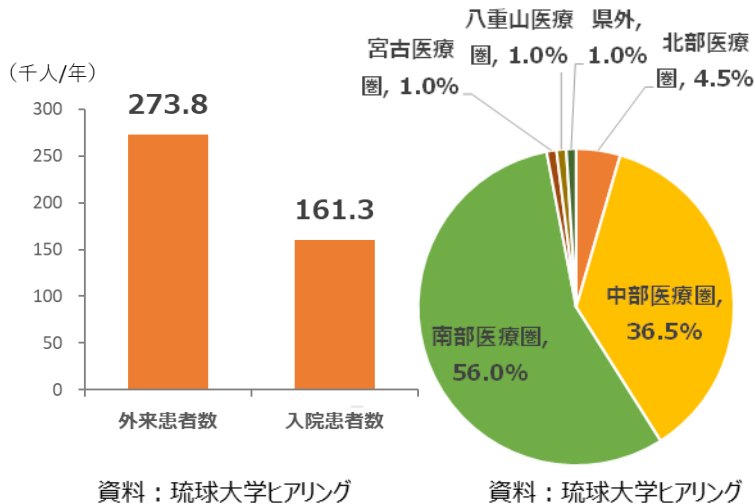
資料：高校ヒアリング

- ・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。

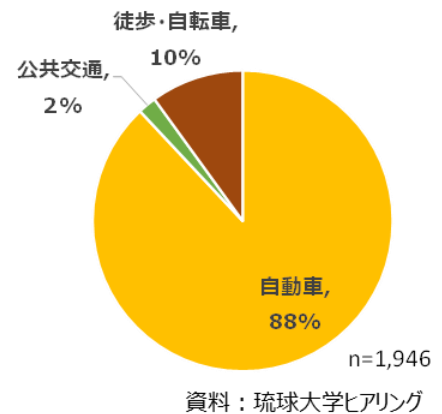
8-4 西普天間住宅地区の開発に伴う交通量の増加

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。

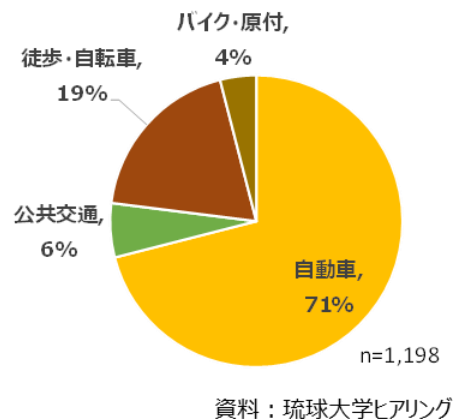
琉大病院への外来患者数と居住地割合



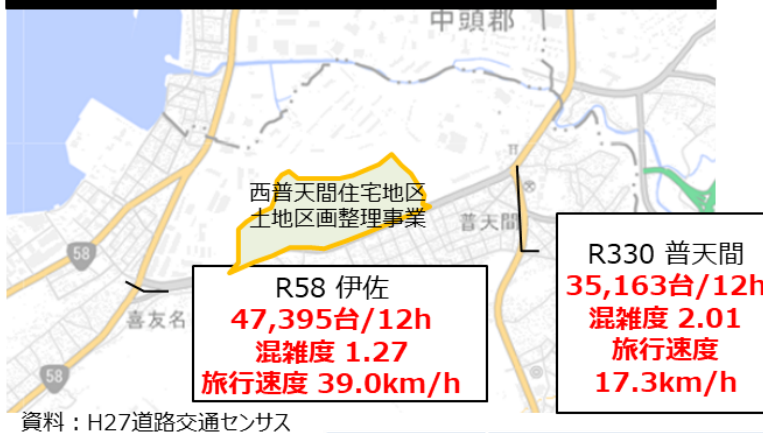
教職員の交通手段



学生の交通手段



市内の主要な幹線の混在度



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

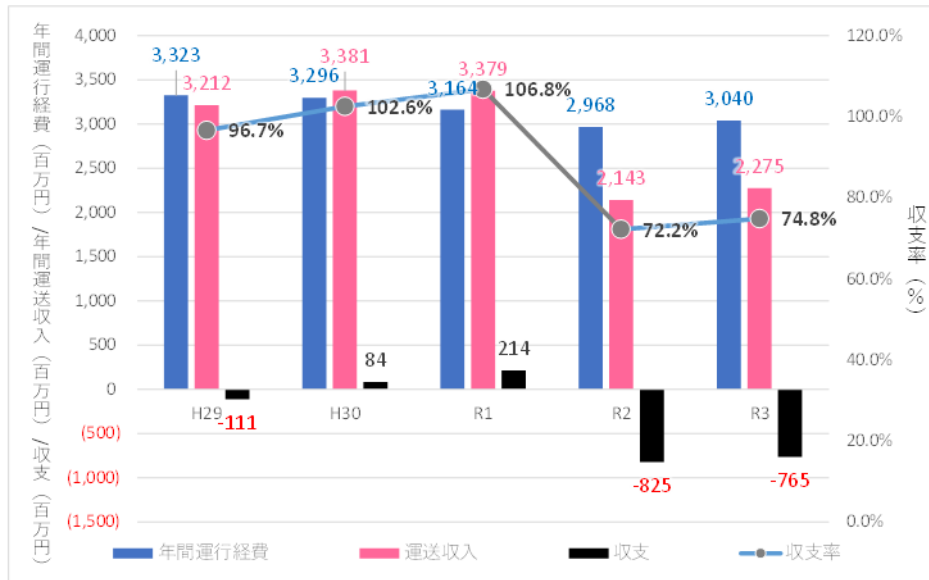
※3 H28中南部都市圏駐留車用地跡地利用及び周辺整備検討調査業務委託（沖縄県）

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）

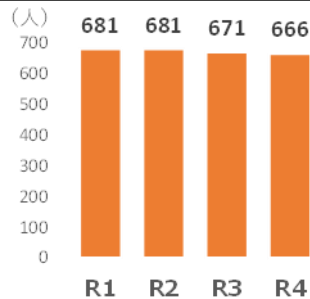


※各種データは沖縄総合事務局輸送実績データによる

※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



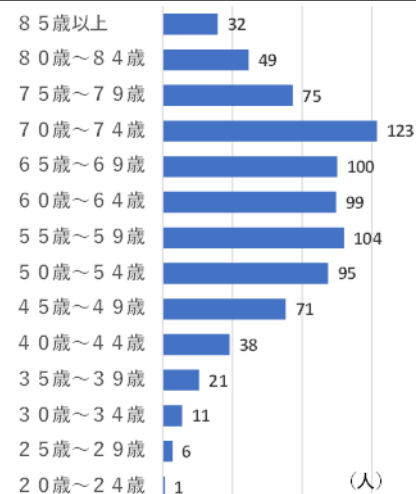
資料：沖縄総合事務局R4運輸要覧



- ・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



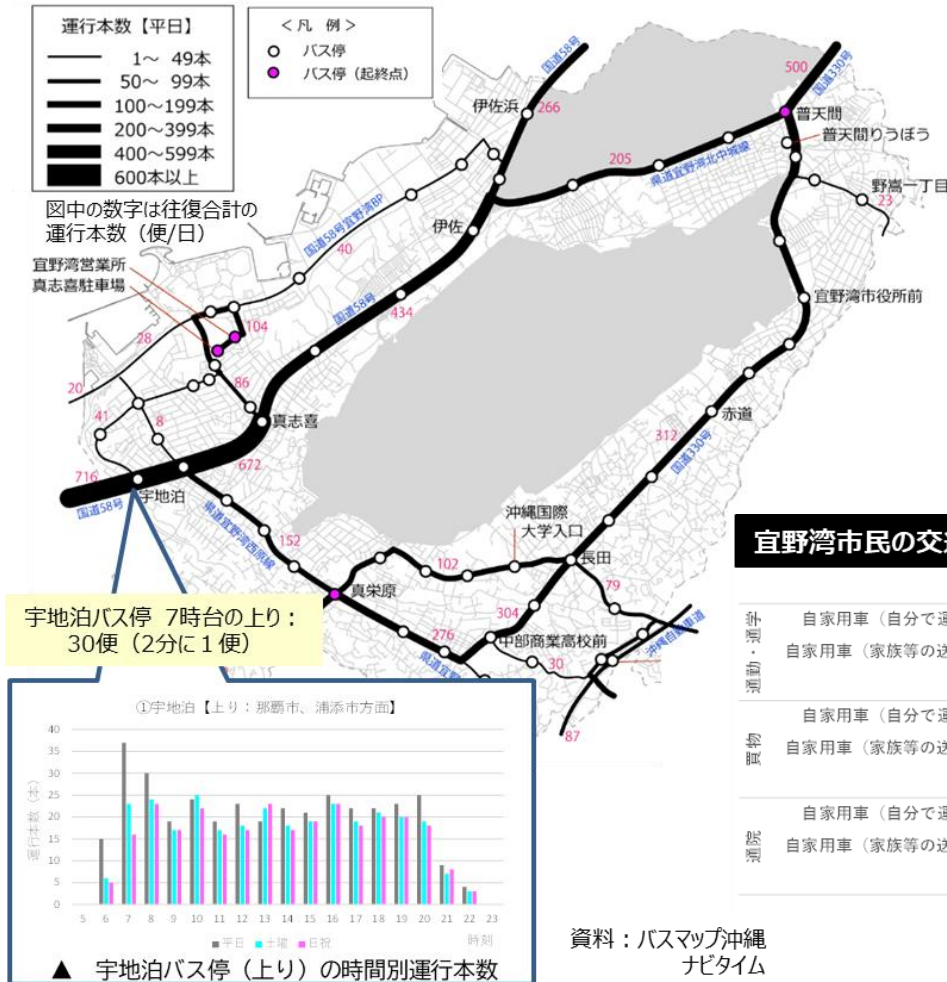
- ・運転手の高齢化の進行、新たな成手が不足しており、運転手不足が深刻化してきている。
- ・現状のサービス水準を維持することもままならない状況。
- ・労働基準の見直しによって、さらに路線の維持が難しくなることが予想される。

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

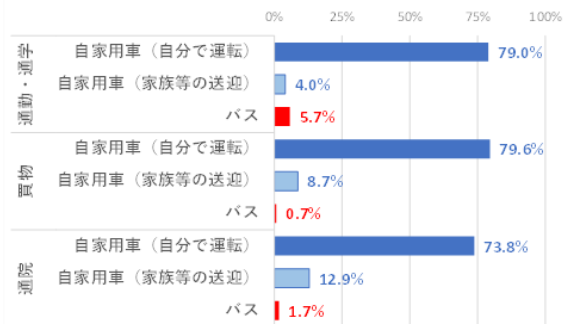
路線バスの運行本数は、国道 58 号宇地泊で平日 716 本、7 時台の那覇方面は 30 便（平均 2 分に 1 便）運行しており、非常にサービス水準は高い。一方で、バス利用率は低く、バス輸送人員は減少し輸送効率も低下している。そうした中、バスへの改善要望では「便数の増加」が指摘されており、ニーズとサービスとのギャップが生じている。

道路区間別のバス運行本数



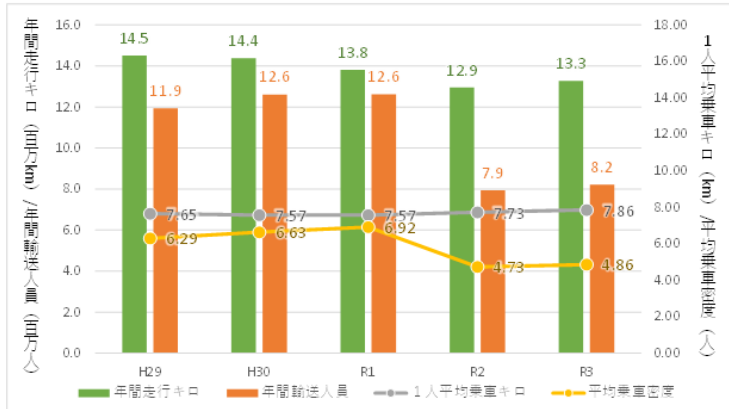
資料：バスマップ沖縄
ナビタイム

宜野湾市民の交通手段分担率



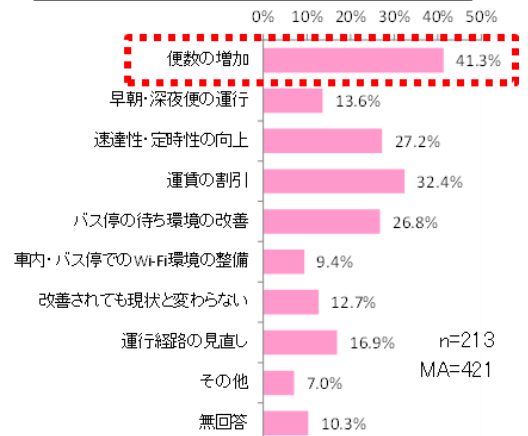
資料：市民アンケート

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

バス利用を増やすために必要な改善



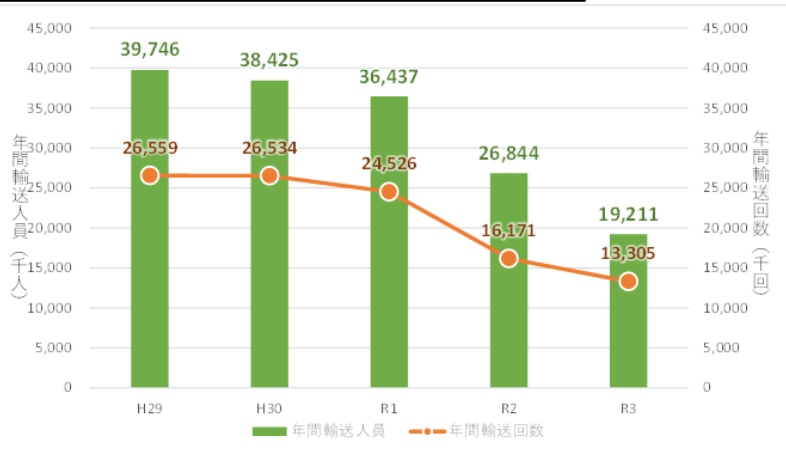
資料：市民アンケート

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。

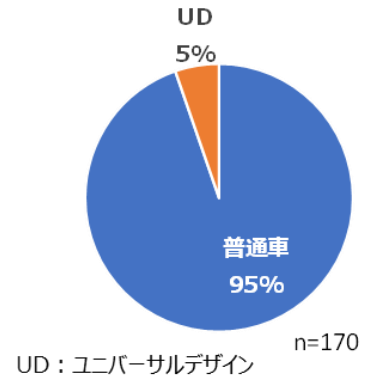
運転手の高齢化、成手不足によって運転手不足がより一層深刻化している。ニーズに応えられていない。

沖縄本島地区のタクシーの輸送人員・輸送回数



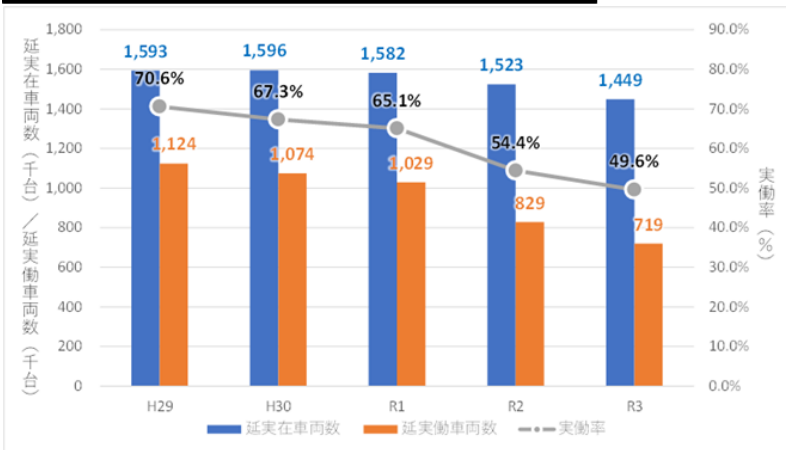
資料：沖縄総合事務局 R4運輸要覧

宜野湾市内タクシー事業者の車種構成



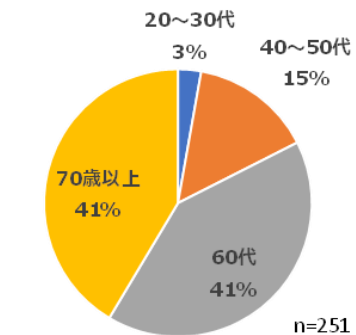
資料：タクシー事業者ヒアリング

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



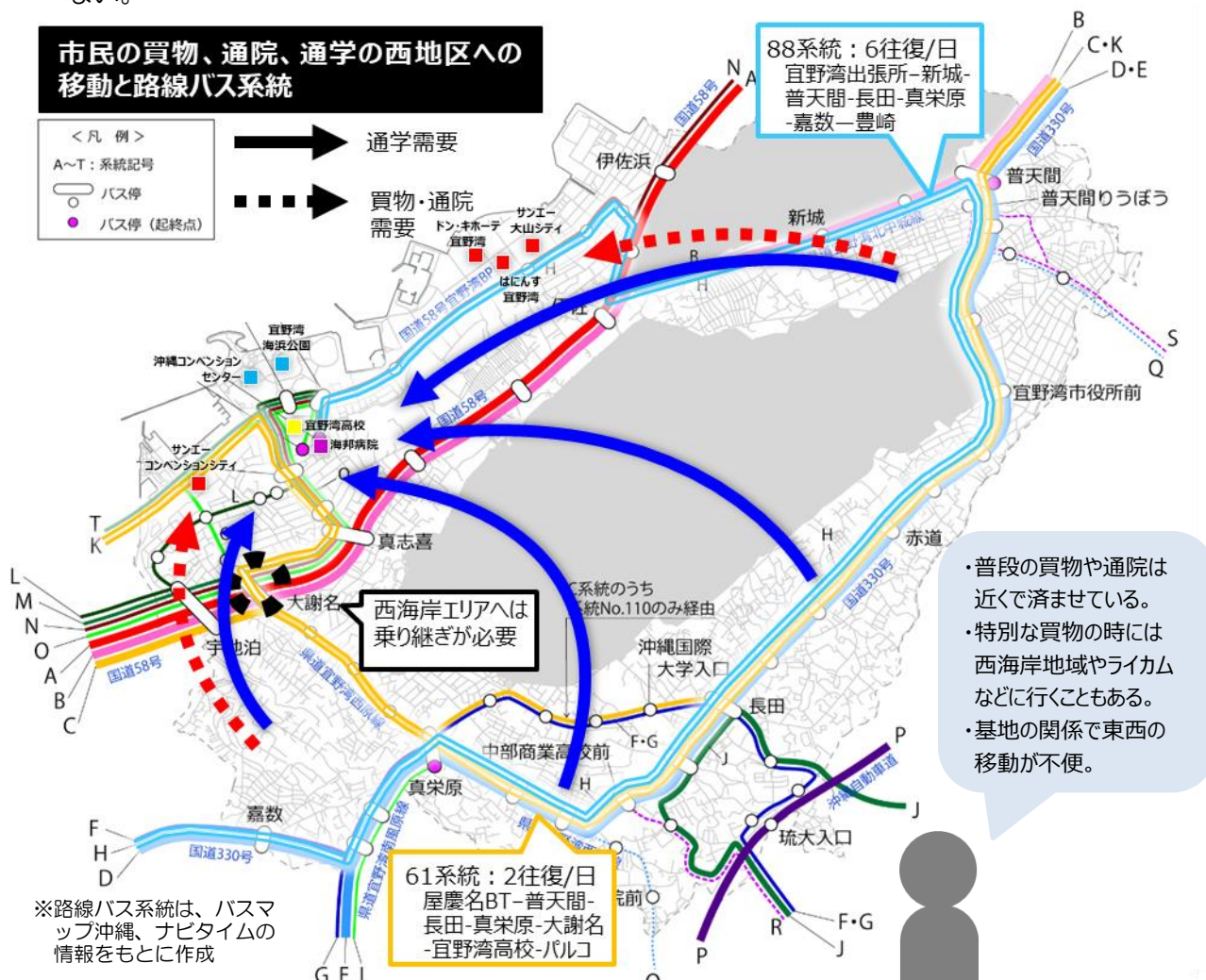
資料：交通事業者ヒアリング

- ・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られていない。
- ・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%

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	国際学園都市地区	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%
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

居住地別の通院先

	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

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

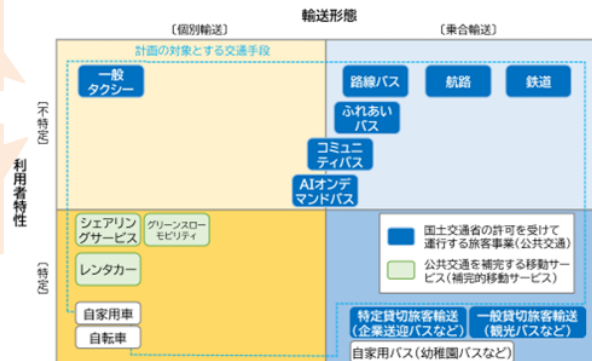
大量輸送が可能な路線バス、多様なニーズに柔軟な対応が可能なタクシー、小規模な一定規模の需要に対するコミュニティ交通など、交通サービスの機能を整理した上で、市内の各移動需要との対応した公共交通ネットワークを構築する必要がある。

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

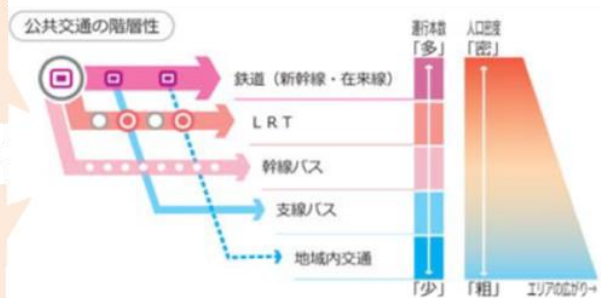
その他の交通が担うべき輸送を定義



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

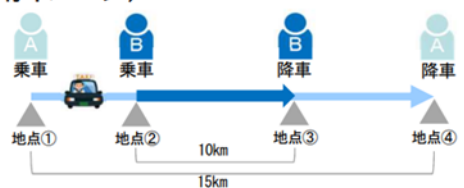
日常の買物や通院、公民館への移動など身近な移動を担う、交通サービスの導入について検討する必要がある。タクシーの相乗りサービス制度の導入、タクシーを利用しやすい運賃施策、コミュニティ交通の導入、シェアリング（三輪車やシニアカー）、グリーンスローモビリティの導入など、地域の特性に応じたサービスの提供を検討していく必要がある。

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）



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」

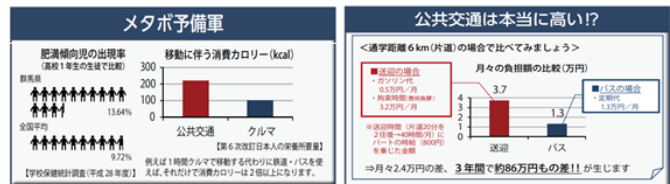
9-3 高校生の送迎交通からの交通手段の転換促進

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



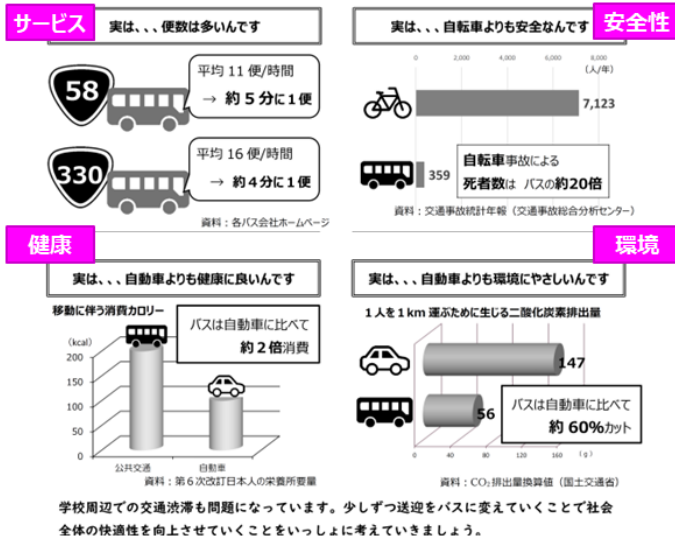
資料：群馬県交通政策課「エコ通学のススメ」

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)

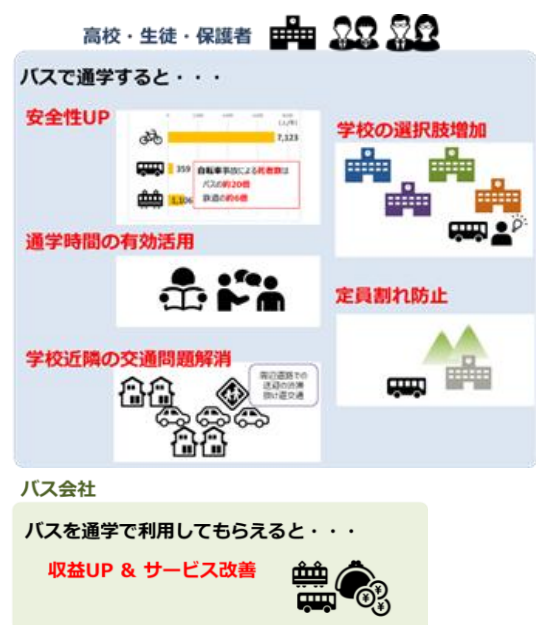


資料：わったーバス党 高校生用バスマップ 普天間高校版

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



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。

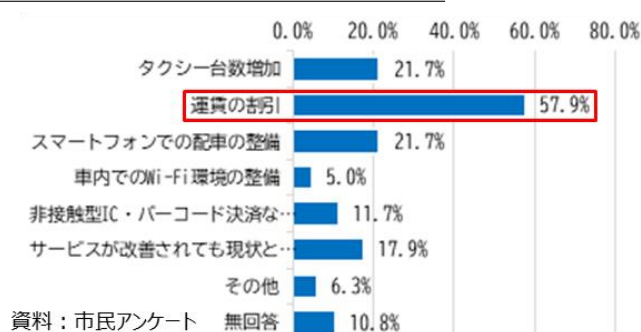
MaaS アプリの普及、利用しやすい運賃施策の展開など、複数の交通モードを組み合わせることで利用できる環境を整えていく必要がある。

公共交通を利用しやすい環境の整備

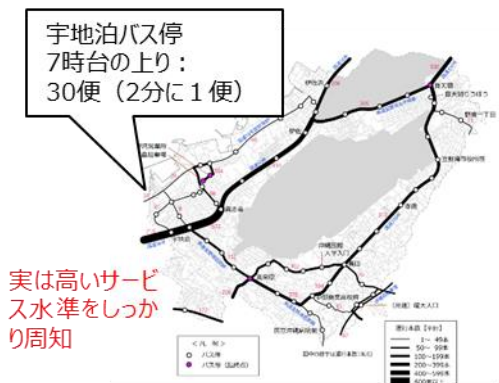
路線バスをもっと利用するためのサービス改善



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



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



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

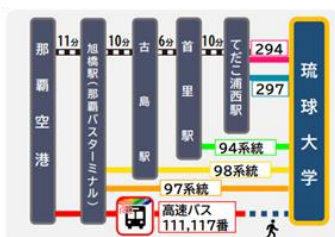
沖縄県

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 学寮もコチラ

「琉大北口」降車、徒歩3分 294, 297, 94, 98, 97

！注意 97系統は東口と北口間を、大回り運行するので着時間に注意

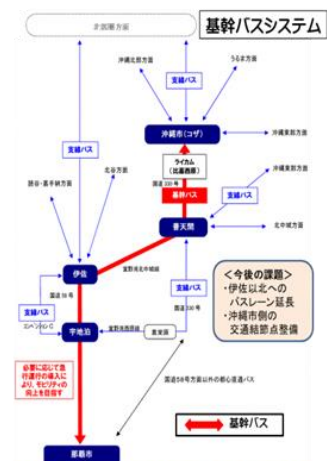
理学・共通エリアへのおすすめアクセス

「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



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

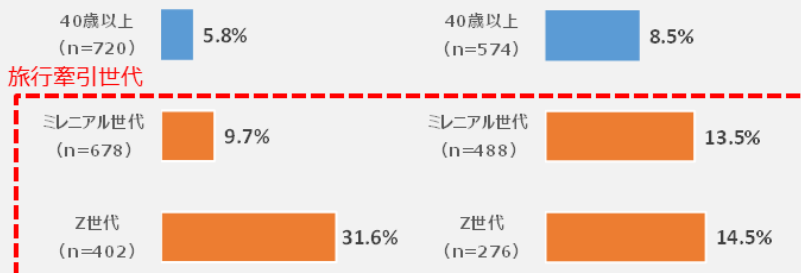
資料：観光施設ヒアリング

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

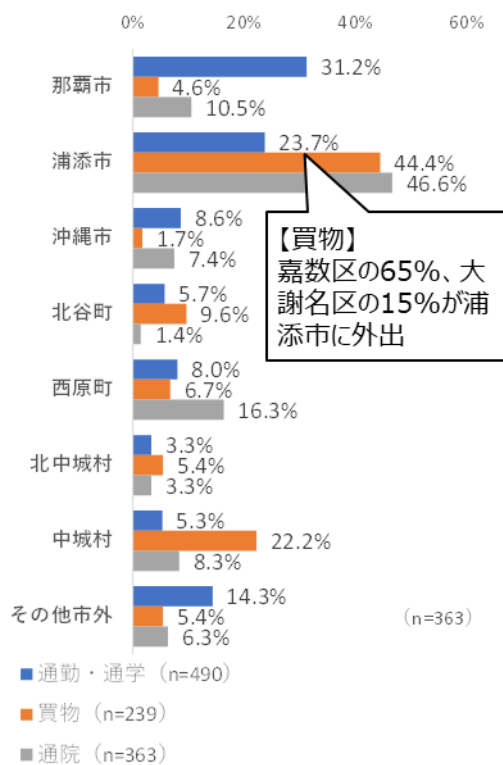
北谷町

- ・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）

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	<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。

参考資料

第1回 宜野湾市地域公共交通推進協議会 （書面開催）

第2回 宜野湾市地域公共交通推進協議会

第3回 宜野湾市地域公共交通推進協議会

第1回 周辺市町村連携検討会議

第2回 周辺市町村連携検討会議

第1回 宜野湾市地域公共交通推進協議会
協議結果（書面協議）

開催方法：書面会議

開催期日：令和4年4月21日～4月28日

事務局：宜野湾市都市計画課

対象委員：沖縄県バス協会、那覇バス、琉球バス交通、沖縄バス、東陽バス、沖縄県ハイヤー・タクシー協会、沖縄総合事務局南部国道事務所、沖縄県土木建築部中部土木事務所、宜野湾警察署、宜野湾市老人クラブ連合会、宜野湾市自治会長会、宜野湾市社会福祉協議会、宜野湾市身体障がい者福祉協会、宜野湾市女性団体連絡協議会、宜野湾市PTA連合会、琉球大学工学部、沖縄国際大学、宜野湾市観光振興協会、宜野湾市商工会、沖縄総合事務局運輸部企画室、沖縄総合事務局運輸部陸上交通課、沖縄県交通政策課、宜野湾市副市長、宜野湾市理事兼企画部、宜野湾市市民経済部、宜野湾市福祉推進部、宜野湾市健康推進部、宜野湾市建設部長

1. 協議事項

1. 宜野湾市地域公共交通推進協議会規約の制定について
2. 会長・副会長の選任について

2. 協議結果

すべての協議事項について、委員全員の承認をもって可決された。

なお、書面協議において出された意見と事務局の対応方針については以下のとおり。

各委員からのご意見等について

ご意見等	対応方針
・地域交通を導入する際には、採算よりもニーズを重視して欲しい。民間では採算が取れないからこそ、行政が取り組む必要があると思う。 ・オンデマンドバスなどだけではなく、宜野湾市へのモノレール延伸についても話したい。	持続可能な地域公共交通のあり方について、本協議会において様々な議論ができればと考えております。
・現時点では目的が「地域公共交通計画の作成及び実施」のみとなっているが、今後コミュニティバスやデマンド型交通を検討する際には、道路運送法に基づく形への改正が必要である。今後の展開として検討していただきたい。	本市においても今後コミュニティバスやデマンド型交通を検討する際には、道路運送法に基づき規約の改正が必要だと認識しております。
・第12条の負担金について（1）号で表記する必要がありますか？（内容が見えません）	本負担金は宜野湾市から本協議会への負担金を想定していることから、負担金の詳細は明記しておりません。

第2回 宜野湾市地域公共交通推進協議会

議事要旨

日 時：令和4年9月28日（水）10時00分

場 所：P's SQUARE 5階 D会議室

事務局：宜野湾市都市計画課

出席者：会長（宜野湾市副市長）、副会長（宜野湾市建設部長）、沖縄県バス協会、那覇バス、琉球バス交通、沖縄バス、東陽バス、沖縄県ハイヤー・タクシー協会、沖縄総合事務局南部国道事務所、宜野湾警察署、宜野湾市老人クラブ連合会、宜野湾市自治会長会、宜野湾市社会福祉協議会、宜野湾市身体障がい者福祉協会、宜野湾市女性団体連絡協議会、琉球大学工学部、宜野湾市観光振興協会（web参加）、沖縄総合事務局運輸部企画室、沖縄県交通政策課、宜野湾市理事兼企画部、宜野湾市市民経済部、宜野湾市福祉推進部、宜野湾市健康推進部、

欠席者：沖縄県土木建築部中部土木事務所、宜野湾市PTA連合会、沖縄国際大学、宜野湾市商工会、沖縄総合事務局運輸部陸上交通課

1. 開会

- ・事務局（宜野湾市都市計画課）より、資料確認、委員紹介及び出席状況確認が行われた。
- ・開会にあたり、会長からの挨拶があった。

2. 報告

(1) 財務規程、事務局規程の制定について

- ・事務局より、資料2、資料3を基に、財務規程、事務局規程の内容について報告された。

宜野湾市地域公共交通推進協議会規約 第11条、第14条に従って、会長の決済をもって、宜野湾市地域公共交通推進協議会財務規程、宜野湾市地域公共交通推進協議会事務局規程が制定された。

3. 議題

(1) 宜野湾市地域公共交通推進協議会規約の改正（案）及び監査委員の指名について

宜野湾市観光振興協会 高里委員

- 会長に指名された監査委員は、今後の協議会に出席できないのか。

事務局

- 協議会の委員としても出席は可能である。

(2) 令和4年度予算（案）について

- ・事務局より、資料4を基に、令和4年度の予算（案）について説明があり、審議を経て（質問及び意見なし）、承認された。

(3) 地域公共交通計画策定に向けた調査・検討の進め方について

- ・事務局より、資料５、６、７を基に、地域公共交通計画策定に向けた調査・検討の概要について説明があり、宜野湾市の公共交通を取り巻く課題、各種調査の内容について審議が行われ（以下に質疑応答結果を示す）、挙げられた意見への対応については事務局で検討し、その承認は会長に一任することとなり、議事は概ね承認された。

沖縄県交通政策課 山里委員

- 資料５の９頁のフローについて、周辺市町村連携検討会議を開催して連携を深めていくという説明が事務局からあったが、沖縄県でも地域公共交通計画の策定を予定している。沖縄本島を対象に来年度から本格的に行う予定で、今年度は準備段階だが、中部広域と一緒にになって会議を開催し、本協議会とも連携をする予定である。

沖縄県交通政策課 山里委員

- 資料５の６頁の課題３に「多様な移動手段の確保」とあるが、現時点で何かイメージはあるのか。

事務局

- 公共交通空白地域の移動の確保は宜野湾市内でよく課題として取り上げられている。それを解決するためにどういった移動手段が必要なのかは、今年度の調査を踏まえて検討するため、現段階で具体的なイメージはない。
- 周辺市町村との連携会議について、今回宜野湾市地域公共交通計画を策定する中で、周辺市町村と連携を行う予定である。また、県の方で今後計画を立てていく中で出てくる連携会議にも当然参加をする予定である。もし市町村が一緒になる場合は、そこをうまく利用して整理しながら、一緒になって連携できるような取り組みになるように会議を設置するなど考えていきたい。その際の確認や調整もお願いする予定である。

宜野湾市自治会会長 佐藤委員

- 自治会活動や公民館活動という視点があまり見られなかったのが気になった。長田区や大山區周辺は、区内の移動だけでも大変で、自力で公民館に移動することすら難しい人もいる。これまで週に一度公民館でミニデイサービスが行われており、参加者は自力で歩いて公民館まで来ていたが、コロナ禍でお年寄りの足腰が弱ってきており、送迎も考えている現状のため、公民館への足としての公共交通の視点も考えるべきである。例えば、長田区は長田と志真志を合わせて長田区という地域であり、具体的には我如古のサンエーから長田小の先までが長田区となっている。そのため、我如古のサンエーから長田公民館まで歩いてくると考えたとき、高校生や成人男性でもきついと感じる距離を、お年寄りの方に歩いて公民館まで移動させるのは厳しい現状である。そのため、自治体活動や公民館活動の活性化という視点からもこの計画に盛り込んでいただきたい。

事務局

- まさに今後考えていきたい内容である。資料５の１７頁に記載のある「地域公共交通空白地域」から２地域程度を対象にヒアリングを行う予定であるため、その中でも今伺った課題が把握できるのか調査分析を行って検討したい。

宜野湾市社会福祉協議会 仲村渠委員

- 地域内の移動に関しては、今年度は我々も利用者やボランティアからアンケート調査を行っているので、その調査も参考にしてほしい。
- 資料5の6頁にある「多様な移動手段の確保」という部分で、介護保険の分野の中で、市民やボランティア等による、交通（移動）手段を考える組織の開発を検討していく予定である。

事務局

- 社会福祉協議会の取組も踏まえて検討を進めたい。本年度の調査で旅客輸送サービスの状況を把握する際には、社会福祉協議会のデータを活用し、必要に応じてヒアリング等を行うことで情報を収集させていただきたい。

会長

- 市内に2箇所（伊佐、赤道）ある老人福祉センターでは、市が送迎を行っている。そういったやり方の拡大も考えられる。

株式会社琉球バス交通 鹿毛委員

- 新型コロナの影響を受けて、バス、タクシーともに公共交通の維持が厳しい状態である。今後多様なサービスを検討される際には、それぞれの特色（役割）を活かし、十分活躍できるような形で整理し、公共交通利用者が奪い合いにならないよう検討すべきである。

事務局

- 我々も地域公共交通計画を検討していく中で、既存のバス事業者とタクシー事業者が相互に発展することを目指して努めていく予定である。今年度は課題整理まで行うが、次年度からは施策について、より細かく既存の公共交通事業者と話し合う予定である。

沖縄県ハイヤー・タクシー協会 津波古委員

- タクシー事業者も新型コロナの影響で乗務員不足である。
- 乗務員の高齢化も進んでいる。（全体の平均年齢が約66～67歳）
- 身内から新型コロナの感染が心配だから仕事に出ないでほしいと言われ、仕事を辞める乗務員もいるのが現状である。
- 事業所に車両はあるが乗務員がいない。我々のデータによると、先月の平均稼働率は約6割である。
- 宜野湾市には営業所を含めて、8社（165台）事業所があるので、事業者の方に課題を含めてヒアリングしていただきたい。
- バス事業者と同様に、我々も非常に苦しみながら、既存の公共交通として引き続き宜野湾市民のために役立っていきたいと考えている。協力を重ねながら、既存の公共交通を活用してもらえような方策を検討していただきたい。

事務局

- 我々もタクシー事業者に直接訪問してお話を聞く予定である。

宜野湾市社会福祉協議会 仲村渠委員

- スーパーや病院等の事業者からも、公共交通に対していくらかお金を負担していただくことは可能か。そのような仕組みがあればいいのではないかと検討していただきたい。

事務局

- 公共交通については様々な事業者や人が関わっていく必要があると考えている。今後のアンケート調査やヒアリング調査の分析の中で検討していきたい。

琉球大学工学部 神谷委員

※ポイント 1. 移動需要について

- 資料の 5 頁～7 頁の課題について、「誰の、どういった移動」という観点も考えるべきである。問題視されるのは、高齢者（あまり運転をするべきではない人）や免許を返納した人たちの日常的な買い物、通院向けに対してではないか。
- 何の問題意識をもって、そこに対してどういうモビリティを支援するのか。
- 顕在化しているものだけではなく、潜在的な部分についても検討するべきである。例えば、嘉数や長田、愛知などの不便地域に住んでいる車を持たない高齢者や障がい者のどういった移動を支援するのか。その人たちは 365 日 24 時間支援が必要なのか、週に 2 便しかないような過疎地域なのか、平日休日や時間帯など、そのような具体のイメージを持つべきである。

※ポイント 2. 人手不足について

- どういった交通手段のポテンシャルを現時点で持っているのか把握するべきである。宜野湾市が持っているものだけでなく、市内にあるものなど。
- 同じバスでも、1 日の中で朝はスクールバス、昼は高齢者用バス、夜はモノを運ぶバスなど、役割を変えて走らせてもいいのではないかと。
- 人とモノの移動の需要と供給側のポテンシャルを宜野湾市がどれだけ持っているのかも把握するべきである。

※その他

- 市外とのつながりについて、高速バスとてだこ浦西駅は意識するべきである。
- 宜野湾市に住んでいて、他市町村の学校に通う学生の人数のデータはあるのか。もしなければデータを確保できるようにするべきである。
- 高齢者の定義をはっきりさせておいた方がいい。
- 市民アンケートについて、対象年齢が資料 5 では 18 歳以上、資料 6 のアンケートでは 15 歳以上となってるが、どちらが正しいのか。
- 市民アンケートの選択肢「(2) ①最もよく行く通院先」は、高齢者の方で複数の病院に通院している方は回答がしづらいと思われるため、書き方に工夫が必要である。

事務局

- 「誰の、どういった移動」については我々も今回分析するうえで必要な視点である

と認識している。また、顕在的、潜在的な需要についてもしっかり意識して調査を行いたい。分析方法についても、今後神谷先生にもご助言いただきたい。人とモノの移動のポテンシャルについても同様である。

- 宜野湾市に住む他市町村の学校に通う学生について、データの入手方法は今後の検討とする。高齢者の定義も同様である。

琉球大学工学部 神谷委員

- シェアサイクルについても公共交通に位置付けていただきたい。

一般社団法人 宜野湾市観光振興協会（web 参加）

- 資料 5 の 16 頁について、ヒアリングの対象機関に「観光振興協会」、「西海岸協議会」、「ぎのわんマリン協会」を加えていただきたい。

事務局

- ご意見を踏まえて検討したい。

沖縄県バス協会 小川委員

- 資料 5 の 5 頁 課題 2 「東西方向の移動ニーズ・・・」について、宜野湾市として、国道 58 号につなぐような道路整備や関係機関への要望などが、現在どのような方向で進められているのか教えていただきたい。

事務局

- 現在渋滞している県道 34 号については、沖縄県が渋滞対策工事を進めており、今後も工事は進められていく予定である。
- 西普天間住宅地区については、沖縄県と宜野湾市、琉球大学と渋滞対策の検討を重ねていく予定である。

会長

- 県道 34 号の下りはある程度渋滞が緩和されてきたように感じるが、上りはいまだに改善できていないため、今後の課題である。
- 西普天間住宅地区についての開発について、令和 7 年にはほぼ完成する予定である。そこに一気に 2~3 千人が入り込むと相当な渋滞を起こすのではないかと懸念がある。
- バスを利用して通院している方も多くいると考えられるため、バスの乗り入れについても、近い将来検討する予定である。

宜野湾市女性団体連絡協議会 崎原委員

- 県内の公共交通を体験したところ、タクシーを前日に予約しようとしたら、車両はあるが、乗務員がいらないと言われ断られた。その後バスを乗ろうとしたら案内が分からなかったため、ターミナルまで歩いてからバスに乗った。一度乗り遅れると次までのロスタイムが長く、OKICA しか使えないのは課題である。

沖縄総合事務局運輸部

- 公共交通はまちづくりとセットで考えるべきである。

- 拠点となるまちの魅力を高めて人を誘導し、その誘導手段が公共交通である。
- 拠点となるまちの魅力を高め、市民がそこに行きたくなるようなまちづくりを行い、その移動（交通）手段としてこのような公共交通が選ばれていくということをしていけば、おのずと公共交通の利用者は増えていくと思われる。
- 宜野湾市は他の自治体と比較すると、公共交通が整っている。その反面、移動のニーズに対応できていない。将来的に生活圏域の移動を考える際は、周辺自治体を含めた広域的な計画づくりや組織づくりが必要である。

会長

- 基地の跡地利用に関しては、返還時期が見えないため、踏み込んだ計画が作れない現状である。公共交通を考える上でまちづくりとリンクさせることは非常に重要なため、それを踏まえて今後意見交換をすることで、現状で一番いい計画を作成するべきである。

事務局

- 宜野湾市は今までまちづくりと公共交通をセットで考えるという視点が足りなかったと感じている。今後はしっかりと検討していきたい。
- 普天間基地の返還について、宜野湾市の都市マスタープランでは長期の扱いにしているが、短中期の都市マスタープランの考え方と、今回の地域公共交通計画ですり合せを考えていきたい。

会長

- 年次を決めた我々独自の踏み込んだ計画を作成してもいいのではないかな。

宜野湾警察署 真栄田委員

- 警察によく届くクレームがある。
- ある介護車両の路上駐車をとり締まるときの例：「我々は交通が不便な人を送迎しているのに取り締まるのはおかしい」「我々を狙って取り締まっているのか」という意見である。
- 我々は特別扱いしない。交通ルールを守らない人には、今後も取り締まる予定である。公共交通事業者の方はそのこと（交通ルールを守る）を理解しているが、それ以外の方たち（ボランティア等）は、「自分たちは送迎してあげてる」と考えている人もいるため、今後もボランティアの人に対しての教育や指導も検討いただくと助かる。

事務局

- 当然のご意見である。今後の検討を進めていくにあたって踏まえたい。

沖縄県交通政策課 山里委員

- 先ほどの宜野湾市女性団体連絡協議会の話は、観光客が感じていることにまさにあてはまるものである。
- 県としてもバスターミナルの案内の改善の必要性を認識している。

宜野湾市女性団体連絡協議会 崎原委員

- バスターミナルを初めて訪れる人向けにインフォメーションや案内所をもっとわ

かりすべきである。

沖縄県交通政策課 山里委員

- おっしゃる通り、初めて訪れる人が分からないと意味がない。改善策を検討していきたい。

琉球大学工学部 神谷委員

- 宜野湾市の経済を盛り上げる観点から公共交通を考えるうえで1点調べてほしいことがある。宜野湾市の西側の宿泊室（客）数について、車で訪れている人と公共交通で訪れている人がそれぞれ何割いるのか把握することは可能か。公共交通で来た人は市内で飲食すると思われるため、それだけ市内にお金が落ちると推察されるからである。そのため、もし可能なら市内のホテル会社に確認していただきたい。
- 平日の昼間に公共交通を利用している人が、どんな目的でどこに行っているのか明らかにできればそれもヒントになると思われる。

事務局

- それぞれのデータが入手できるかどうかは、今後各関係機関に確認を行いたい。

宜野湾市自治会長会 佐藤委員

- 市民アンケート調査は、郵送ではなく web での回答も追加した方がいいのではないかな。
- 市民アンケートの住所が行政区別になっているが、人によっては自分がどの行政区に所属しているのかわからないのではないかな。

事務局

- QR コードでも回答が行えるか検討を行う。
- 住所については、過年度に実施している都市計画マスタープランのアンケート調査や総合計画のアンケート調査と整合を取っている。

宜野湾市障がい者福祉協会 田場委員

- 身障者の場合、車いすのため外出ができない人がいる。これまでの話を聞くと、路線バスの話ばかりになっているため、身障者を対象にした公共交通も検討対象に入れる必要がある。

事務局

- 民生委員のヒアリング調査や自治会長へのヒアリング調査などから、必要なニーズや困りごとを整理し検討を行いたい。

➤

宜野湾市女性団体連絡協議会 崎原委員

- 調査票内の性別を回答する選択肢の中に「答えたくない」という表記があるが、少し乱暴な印象を受けるため、可能であれば少し検討すべきである。
- 路線バス利用者ヒアリング調査は誰がいつやるのか。（アルバイトや地域団体など）
- 市民アンケートの問 6 (3)の選択肢「1. タクシー台数の増加」について、この選択肢は稼働率の問題に関連しているため、この質問をする前に、まずは増加の希望の

み聞いた後、この質問（稼働率に関する質問）を入れた方がいいのではないか。質問の最初にこの選択肢があることに違和感がある。

事務局

- 性別の表現は過去のアンケート調査を参考にもう一度検討を行う。
- タクシー台数の増加については考慮しながら分析を進めたい。
- ヒアリング調査は調査業務を委託しているコンサル会社が実施する。

会長

- 本日は貴重なご意見がたくさん出たが、今後は会長である私に一任させていただいていただきたい。（決を採った結果、全員了承）本日の貴重なご意見はなるべく取りこんで調査を行っていく。

以上

第3回 宜野湾市地域公共交通推進協議会

議事要旨

日 時：令和5年3月29日（水）15時00分

場 所：宜野湾市中央公民館 2階 集会室

事務局：宜野湾市建設部都市計画課

出席者：会長（宜野湾市副市長）、副会長（宜野湾市建設部長）、沖縄県バス協会、那覇バス、琉球バス交通、沖縄バス、東陽バス、沖縄県ハイヤー・タクシー協会、宜野湾警察署、宜野湾市老人クラブ連合会、宜野湾市自治会長会、宜野湾市社会福祉協議会、宜野湾市身体障がい者福祉協議会、宜野湾市女性団体連絡協議会、琉球大学、沖縄国際大学、宜野湾市観光振興協会、宜野湾市商工会、内閣府沖縄総合事務局運輸部 企画室、内閣府沖縄総合事務局運輸部陸上交通課、沖縄県企画部、宜野湾市市民経済部、宜野湾市福祉推進部、宜野湾市健康推進部、宜野湾市建設部、宜野湾市都市計画課、宜野湾市都市計画係

欠席者：内閣府沖縄総合事務局南部国道事務所、沖縄県土木建築部中部土木事務所、宜野湾市PTA連合会

1. 開会

- ・事務局より協議会開催に先立ち、新たに就任した委員を紹介した。
- ・開会にあたり、会長から挨拶があった。

2. 報告

(1) 第2回地域公共交通推進協議会議事概要について

- ・事務局より、前回会議での議事結果が報告された。
- ・地域公共交通計画策定に向けた調査・検討の進め方については、挙げられた意見と、その回答、対応方針について要点を説明した。

3. 議題

(1) 令和5年度 事業計画(案)及び予算(案)について

- ・事務局より、資料2を基に、令和5年度事業計画（案）、令和5年度予算（案）について説明があり、承認された。

(2) 宜野湾市の公共交通を取り巻く問題点と課題について

- ・事務局より、各種調査の実施状況について説明した。
- ・続いて、事務局より、宜野湾市の地域公共交通の問題点、宜野湾市の地域公共交通の課題について説明した。

会長

- 今回の論点は大きく2点ある。一つは公共交通を取り巻く問題点について事務局で整理しているが、過不足がないかご意見を伺いたい。また、前回の協議会において提示した7つの課題については、委員の皆様のご意見や各種調査結果を分析してブラッシュアップしている。以上を踏まえて、委員の皆様のご意見を伺いたい。

沖縄県バス協会 小川委員

- 宜野湾市を通過する路線バスは沖縄市、浦添市、那覇市と繋がっており、また、路線数が多い。事務局の報告内容から、高校生の通学手段で送迎が多いなど、路線バスが多く運行しているにも関わらず課題が多いことを改めて認識した。
- 私は宜野湾を訪れる際にバスを利用するが、県道 34 号線の大謝名から真栄原方面の渋滞、特に大謝名周辺の渋滞解消が課題だと認識しているが、事務局としてどのように考えているか教えて頂きたい。
- 普天間高校や中部商業高校へ訪問する機会があり、路線バスの通学者は割と多い印象であったが、それでも送迎による通学が多いという説明があった。宜野湾高校はダイヤの関係があると思うが、他校で送迎が多い要因としてどのように考えているか。
- 宜野湾市の東側に志真志の宜野湾記念病院と我如古の国立沖縄病院があることを認識しているが、西地区の総合病院については認識がなかった。どの病院か教えていただきたい。
- コミュニティの関係で公民館の利用に関する説明があり、私も市内の老人福祉センターを訪問したことがあるが、公民館の利用者はどの程度多いのか教えて頂きたい。

会長

- 南北の道路状況は非常に整備がされており、西海岸道路等の整備も進み渋滞が緩和している状況である。しかし、東西の道路整備は、米軍基地がある関係で厳しい状況であり、今後も大きな課題になると認識している。小川委員の意見について、事務局が回答する。

事務局

- 県道 34 号線の渋滞については、宜野湾市議会でも多く議題に上がっており、県と連携してバス停車帯、右折帯の整備を行い渋滞緩和に取り組んでいる状況である。しかし、予算の関係もあり、まだ完了に至っていないのが現状である。引き続き沖縄県と連携して真栄原から大謝名にかけての渋滞改善に取り組んでいきたいと考えている。
- 高校生の送迎利用について、小川委員のご指摘のとおり、バスによる通学者も多いが、高校生アンケートの結果によると、家族による送迎は 37.7%、路線バス利用は 36.4% となっている。普天間高校とカトリック高校では、バス利用の日と家族による送迎がある日の両方が回答比率として高い結果となっている。参考資料の「市内高校への通学特性」で示されているが、その要因として登校時は車による送迎利用、帰宅時は路線バスを利用するケースが多いのではないかと推測される。
- 西海岸地区にある総合病院について、当該地域には海邦病院があり、宜野湾市の総合病院は 3 ヶ所である。
- 長田区・愛知区・嘉数区の自治会に実施したグループインタビューでは、「宜野湾市では各公民館で週に 1 回ミニデイサービスを開催しているが、公民館での行事に参加する際は、「徒歩で公民館まで移動するのが大変」という意見が挙がっている。また、対応策としてタクシー等のサービスを活用できないかといった提案もあった。

沖縄県バス協会 小川委員

- 宜野湾小学校、いこいのパーク、宜野湾記念公園周辺はバスの運行本数が多いと認識

している。今後は、バス会社、公民館、自治体がタイアップして路線バスの認知を高める必要があると感じている。

- 配布資料の通り、宜野湾市を運行しているバス会社4社が那覇市・与那原町で2回、豊見城市で1回バスの乗り方教室を実施している。神谷先生から助言をいただきながら、小学生を対象に実施している状況である。教室の体験が中学生、高校生になった際のバス利用のきっかけになれば幸いと考えている。その他にも学校の授業の一環として、バス運転手の職業紹介も実施している。また、浦添市でだこ浦西駅を結節点とした実証実験や、西普天間住宅地区への対応など、より良い公共交通の確保に向けて検討していきたい。

自治会長会 佐藤委員

- 公民館へのアクセス手段について、幹線道路については、バスの本数は確保されているが、公民館の立地は幹線道路から離れていることが多く、バスを利用できず移動が不便な状況である。ミニデイサービスの送迎費用を予算化する話題が出ていたが、現時点では実現していない。公民館には、館長・書記の2名が常駐しているにも関わらず、公民館行事に参加できない区民がいて、コミュニティ形成の機会を十分に生かすことができていない。
- 宜野湾中学校区の協議員をしており、その中で、中学生についても親による送迎が多いと伺っている。宜野湾中学校の場合、一番遠い自宅から片道約2.8kmを徒歩で移動しなければならず、学校としても徒歩通学を強く言えない状況である。真志喜中学校でも徒歩で通学するには厳しい地域があるので、中学生にも通学時のアンケートを実施することも含め、小中学生の送迎について考えてもいいのではないかな。

事務局

- 各地域の公民館については、幹線道路から離れている地域が多いことは認識している。ミニデイサービスは一つの例であるが、公民館行事へ参加する手段を確保する解決策として、たとえば、タクシーやオンデマンド交通への展開が考えられるが、今後どのように対応できるか検討したい。
- 今回は高校生の送迎に関する問題点・課題を整理したが、ご指摘の通り小中学生の送迎についても問題の一つとして認識している。小中学生を対象とした調査については関係部署と協議を行い、アンケート調査やモビリティマネジメントの必要性も含め検討したい。

老人クラブ連合会 大城委員

- 公共交通の問題点として「高齢者の外出時の不便」について説明があったが、中城村が運営する護佐丸バスは吉の浦公園を出発点として普天間りうぼう、琉大病院、ハートライフ病院を経由しており、野嵩・普天間地区の高齢者の足として便利だという意見が挙がっている。子どもは親が送迎するが、高齢者は送迎の機会が少なくバスを利用する際、目的地までの乗り換えに不便さを感じる。
- 道路交通法の問題もあると思われるが、地域に即した近隣病院向けのアクセス手段があれば、高齢者にとって便利になると考える。ミニデイサービスでは役員が公民館ま

で送迎している例はあるが非常に厳しいという声が上がっている。高齢者が手軽に移動できる手段を今後検討いただきたい。

事務局

- 今回整理した課題の中には、高齢者の移動についても取り上げており、次年度以降の施策の検討に反映していきたい。

女性団体連絡協議会 崎原委員

- 資料4の課題において、「日常生活での移動を支える交通サービスの検討」、「高校生の送迎交通からの交通手段の転換促進」の説明があったが、大型路線バスを活用してフル回転することに加えて、小型コミュニティバスやグリーンスローモビリティの必要性を感じた。目的地を学校にしたスクールバスをイメージして稼働させられないか。以前は、高校生が運賃を折半してタクシー利用する光景が見られた。このようなイメージで相乗り型の交通手段があってもいいのではないかと感じた。
- 高齢者の方を対象としたシェアリングサービスなども増えていると思うが、移動する意識を自分で高めることが大切である。公共交通の乗り方講習を実施し、体験させたうえで普及を図るべきである。
- 親の送迎が習慣化している要因として、学校に遅刻させたくないという配慮からだと思えるが、沖縄県と県外との違いは、自力で公共交通に乗車して通学させる習慣がないと感じる。また、交通弱者が自力で移動できる手段があれば、公共交通の利用が大いに変わってくると考える。新しい交通手段の導入の実現に期待している。

事務局

- 頂いたご意見について、次年度以降の施策検討で考えていきたい。

沖縄県バス協会 小川委員

- 私自身が車を運転しないため、自治会や公民館へ行く際はバス停から徒歩で移動することが多い。那覇市の場合、公民館の名称が付いたバス停があるため分かりやすい。バスを利用しやすい環境の形成に向けて自治会との創意工夫や連携が必要になってくると考える。
- デマンドタクシー事業として、浦添市の「うらちゃん mini」や那覇市の真和志地区で運行しているデマンドタクシーなどがあるが、運転手の確保が厳しい状況である。小回りが利く交通手段の導入はいいが、他方ではどのように2種免許保持者を確保するのが課題である。

沖縄総合事務局運輸部

- 公共交通は、運転手不足で需要と供給のバランスが崩れている状況である。国では運転手確保に向けて2種免許取得支援の制度を設けており、沖縄総合事務局のホームページを通じて情報提供を行っている。限られている人的資源の中、住民の移動ニーズと運転手の配置なども含めた効率的な地域交通ネットワークの構築が課題となっている。
- そのためには、路線バスのみならずタクシーの状況、あるいは他の交通モードにどの

ような可能性があるのかということを整理した上で、誰にどの公共交通を利用してもらうか、幹線となる路線はバス事業者が利便性を高めるなどの役割分担を行い、さらに結節点を含めてネットワークをどのように構築していくのかを考えることが次年度の計画策定につながるのではないかと。

タクシー・ハイヤー協会 津波古委員

- 他市町村の交通対策会議にも出席しており、同様の議論を踏まえて計画策定に携わってきた。宜野湾市をはじめ、県内の事業者は経営が厳しい状況である。宜野湾市の交通の特性を踏まえつつ、好事例も参考としながら、次年度以降の計画に反映させていきたい。その中で、タクシーも公共交通として協力したいと考えている。

沖縄国際大学 名嘉座委員

- 宜野湾市はハード面での整備は進んでいるが、市の中心にある米軍基地があるため、需要に追いついていない印象である。効率的な交通状況を実現するためには、自家用車利用から路線バス利用に切り替える必要があると考える。今後の大きな課題としては、公共交通利用への意識の改善が必要である。意識の向上と利便性のアピールをどう伝えるかが課題である。意識向上を行わなければ、新たな交通モードを導入しても利用されない可能性もあり、いかに利便性をアピールするかが課題である。

身体障がい者福祉協会 田場委員

- 私たちは交通弱者として、常にバスやタクシーを利用している。公共交通の利便性を高めることでよりよいコミュニティ形成につながればいいと感じる。

宜野湾警察署 真栄田委員

- 警察としては、道路交通における安全と円滑性が非常に重要である。公共交通機関を多く利用してもらうことで、交通の円滑と渋滞の解消に繋がると考えている。現在、電動キックボードなど様々なモビリティが出てきており、4月1日からは自動運転レベル4の運用が始まる。新しいモビリティの活用も視野に、公共交通を利用して円滑に移動できる視点でアピールをしていただきたい。

琉球大学 神谷委員

※ポイント1. 交通機能を維持した「まちづくり」について

- 公共交通は速達性よりも定時制が重要であるということが示されており、交通事業者の方には引き続き検討して頂きたい。公共交通の機能維持は道路機能と密接に関係している。バスは幹線道路を運行するが、幹線道路の沿線に外出先が立地すると交通が集中して渋滞が起これ、バスのサービスに影響が及ぶ。公共交通の階層性と合わせて、道路機能の階層性も考慮する必要がある。幹線道路にはトラフィック機能を向上させることが重要であり、都市計画と交通計画をリンクさせた「まちづくり」を進めていきたい。

※ポイント2. 高齢者、障がい者の移動需要について

- 高齢者や障がい者の交通弱者への対策も必要である。交通の支援が必要な需要の5年後、10年後の需要量を明らかにする必要がある。そうした需要量に対してどのようなサービスで対応可能なのかを整理していくことが重要であり、そのためにはバスやタクシーの供給量の整理が必要である。たとえば、高齢者の移動視点としてタクシーチケットの導入を検討するとした場合、市内にタクシーの供給量を把握しなければならない。タクシーやバスで供給が難しい場合は、自動運転やスローモビリティの導入を検討することも考えられる。

※ポイント3. 公共交通利用の教育について

- モビリティマネジメントを実施した学校と、実施しなかった学校の生徒を比較すると、社会人になってからの公共交通利用の仕方が明確に違う。公共交通の利用についての教育を1回だけではなく、小学校1年生から中学3年生まで継続して実施することに意味がある。モデル校を指定するなど1校だけでもいいので実施していただきたい。教育委員会や隣接する市町村への協力も必要であり、SDGsの観点からアピールすると効果が高いと考える。また、親の送迎による通学では、送迎車の前後で事故に巻き込まれる事例指摘されており、交通安全の観点からも訴求していくと良い。

※ポイント4. 琉球大学医学部移転後について

- 琉球大学医学部の移転後の交通シミュレーションを県が実施しているが、送迎交通の影響が考慮されているものではない。医学部移転後の交通シミュレーションにあたっては普天間交差点における普天間高校の送迎による影響を把握することも検討いただきたい。
- 現在、医学部生の1割は南上原地区に住んでおり、徒歩通学だが、移転後に通学手段を車に乗り換えることも考えられ、その点も考慮した対応を検討する必要がある。
- 対策検討に向けて、西普天間交通対策ワーキングチーム等で琉球大学側にも検討課題や役割を示していただきたい。

※ポイント5. 公共交通の維持について

- 運転手不足の状況で、増便に対応するには運転手の確保が重要である。運転手を確保するには、賃金を上げて労働生産性を高める必要がある。10年後、20年後には、さらに運転手の高齢化が進み減少して、バス路線がなくなる可能性があることもしっかり伝えていく必要がある。将来の供給サービス量をバス事業者ではなく、県、市、大学で示す必要がある。沖縄は鉄道がないから不便という声があるが、比較対象を東京や大阪などの大都市圏ではなく、同じ人口規模で行うべきである。このままでは沖縄から公共交通がなくなる可能性があるため、公共交通を残す努力をしなければならない。

事務局

- 頂いたご意見については次年度以降の計画策定に活かしていきたい。

沖縄県バス協会 小川委員

- バスは沖縄では第一の公共交通インフラだと考える。高齢者にも子供にも利用しやすい交通機関を目指している。しかし、コロナの影響で年間の輸送人員が約800万人減少している状況にある。
- 沖縄のノンステップバス導入率は約71%であるが、東京は95%である。さらにノンス

テップバスの導入については継続して進めていただきたい。

- 知的障がい者や発達障がい者がバスに乗車する際に、乗車しづらい場合がある。そのため、沖縄県発達障がい支援センターやモビリティ育成財団の支援により講習会を年に5回実施している。また、コミュニケーションが難しい方でもバスに利用してもらえる環境が必要と考える。
- 教育委員会と連携して、宜野湾市でもバスの乗り方教室を実施したいと考えており、都市計画課と連携して長期的に継続できないか検討したい。

会長

- 沖縄にはOKICAがあるが、全国共通 IC カードを導入すると、魅力が高まると考えるが意見を伺いたい。

沖縄県バス協会 小川委員

- OKICA導入時 SUICAを導入できないか検討した。しかし、開発費用だけで40億円以上、5年毎の更新費用に50億円程度の費用がかかると言われている。モノレールとバス事業者だけでこれだけの費用負担は難しい。QRコードや他の決済手段が導入できないか検討している。

会長

- 各委員からの意見については、会長である私に一任させていただきたい（決を採った結果、全員了承）。

4. その他

- ・事務局より、資料5を基に、令和5年度スケジュール（予定）について説明があった。

5. 閉会挨拶

- ・閉会にあたり、会長からの挨拶があった。

以上

第1回 周辺市町村連携検討会議

議事要旨

日 時：令和4年9月29日（木）13時30分

場 所：宜野湾市役所 多目的会議室

事務局：宜野湾市

出席者：浦添市（都市建設部 都市計画課 新城様、中島様、北谷町（総務部 企画財政課 眞喜志様、
屋嘉様）、北中城村（企画振興課 仲村様）、中城村（企画課 比嘉様）、西原町（企画財
政課 入田里様）

1. 開会

- ・宜野湾市都市計画課より、本検討会の趣旨、今後のスケジュール、各回の議題（仮）の説明が行われた。
- ・開会にあたり、宜野湾市都市計画課課長からの挨拶があった。

2. 宜野湾市地域公共交通計画 調査の進め方

- ・宜野湾市都市計画課より、資料1を基に、現段階の課題認識、2ヵ年の調査・検討の内容、スケジュールの説明が行われた。

3. 各市町村の公共交通に関する取組状況の共有

■北中城村

- 今年度地域公共交通計画の策定を今年度予定している。公共交通に関するデータをAgoopから取得して分析や実態調査を行っており、コミュニティバスについては11月7日を目標にルート拡大を視野に入れている。ルート拡大後は、アンケート調査および地域住民の意見交換を12月から1月に予定している。
- コミュニティバスは現在1日11便運航しており、イオンモール沖縄ライカムを起終点として時計回りに観光周遊するルートとなっている。観光客のニーズをとらえつつ、地域住民の利用へシフトチェンジしていきたい。
- バスの運行路線として、国道329号、国道330号、県道81号線が挙げられるが、空白地域があり、今後公共交通ネットワークの充実等の検討の必要があると感じている。
- 現在のコミュニティバス運行は実証実験の段階であり一括交付金で運行を賄っている状況である。今後の展望としては、本格運行となった場合は、赤字運行となるため、村に適した公共交通体系を検討しデマンド交通も考えている。運賃は当初100円で設定したが、現在は値上げして200円となっている。
- また、今後は沖縄市のコミュニティバスとの結節点も考慮してバス停の検討も行いたい。

宜野湾市

- 観光客は那覇空港に到着してからどのようにコミュニティバスを利用するのか伺

いたい。

北中城村

- 観光客は、高速バスを利用して北中城村役場近くの喜舎場の高速バス停を下車、その後はEMホテルまたはイオンモール沖縄ライカムから利用してもらう。

■中城村

- 現在、2 台のコミュニティバスは村域を時計回り、反時計回りで運行している。1 日 5 便で、1 便の運行キロ程は約 28km となっており、およそ 90 分かけて運行している。今後便数を増やすことも検討したいが、赤字運行になるため悩んでいる。運賃を引き上げると住民の負担があることを懸念している。
- また、昨年からシェアサイクルを導入し、ステーションの設置を行った。まだ開始から半年程のため、今後利用者が伸びていくかは様子見の段階である。さらなるサービスの活用に向けては、周辺市町村との調整が必要だと考えている。

宜野湾市

- 護佐丸バスの運賃と補助を受けているかについて教えていただきたい。

中城村

- 運賃は 200 円でバス券購入の場合は割引がある。また、一括交付金については、本格運用になってからは入っていない。

K C S

- シェアサイクルはどんな方が利用しているのか伺いたい。

中城村

- 利用しているアプリ上では、利用者の属性を把握できないため不明である。

宜野湾市

- シェアサイクルで利用されている場所について伺いたい。

中城村

- 南上原地区から「てだこ浦西駅」または「長田交差点」の利用が多い。

■西原町

- 西原町では現在地域公共交通計画の策定の予定はない。公共交通の面で西原 J C T 付近の池田地域は空白地帯となっており、対策が必要だと考えているが、実際は住民からの意見・要望は出ていない状況である。
- 中城村の取組で上がったシェアサイクルについて、ステーション設置を行ってはどうかという意見もある。町を反時計回りして「てだこ浦西駅」に接続できる路線バスが通っているが、南上原方面へ接続する公共交通は少ないため、シェアサイクルによって、それを補完するという意見であるが、ニーズがあるのかどうかよくわかっていない。

宜野湾市

- モノレールの延伸は考えているのか教えていただきたい。

西原町

- 平成 24 年に民間で組織された「まちづくり協議会」があり、てだこ浦西駅から西原や大型 M I C E 施設予定地である与那原町まで延伸してほしいという活動を行っている。

K C S

- 琉大病院が移設することで学生や患者の動きが変わっていくと想定されるが、これに関連した検討が進んでいけば、中城村も併せて伺いたい。

中城村

- 琉大病院の範囲で考えると、護佐丸バスは琉大東口までしか通っておらず、医学部生の利用は考えにくい。検討したことはなく、影響もないと考えている。

西原町

- てだこ浦西駅から琉大病院までの路線バスがあるため、その路線がなくなるのではと懸念している。また、本町の総合戦略のデータでは、町民の職業を確認すると医療関係者が多い結果となっているため、人の移動は今後の課題として挙がっている。

■北谷町

- 地域公共交通計画を今年度策定予定であり、現在は過去の公共交通関連データを整理している段階である。
- コミュニティバスは、現在デマンドバスに変更して運行している状況であり、今年度で一括交付金が終了する。実証実験中のデマンドバスはコミュニティバスの時と同様の 200 円で運行するが、本格運行時は変更の余地もある。コロナが落ち着いてから利用客が増えているが、実際は運行のための委託費がかかっているため、以前と比較しても収支はあまり変わらない状況である。
- 町主体ではないが、沖縄県の観光 MaaS 事業と連携して那覇空港から北谷町の「うみんちゅワープ」まで直接観光目的で来ることができる。その接続が実現しているため、町内周遊に繋がっている状況である。

宜野湾市

- デマンドバスの委託業者はどこか伺いたい。

北谷町

- 琉球バス交通となっている。入札時にタクシー事業者からの申し出もあったが結果的にバス業者が選定された。

宜野湾市

- タクシー事業者からデマンドバスの運賃（200 円）について意見がなかったか伺いたい。

北谷町

- タクシー事業者からは意見はないが、バス事業者からはデマンドバスが便利で安価という面で競合するため、検討いただきたいという意見があった。

浦添市

- デマンドバスの輸送人員について伺いたい。

北谷町

- 路線定期の運行時は1日約50人、月に約1,500人あったが、デマンドバスは1日平均で約60人、月に2,000人足らずとなっている。デマンドバスになっても路線運行時と車種は変わらず、11人乗りを運行させている。

宜野湾市

- 運賃について200円というのが一つの基準となっているように感じるが、それについてどうか伺いたい。

KCS

- 福祉的な要素も強いと感じるが、沖縄の運賃は安い。福岡では運賃300円が多く初乗り運賃に多少の金額が上乗せされている印象である。

■浦添市

- 浦添市の交通政策は、「支線公共交通等」「浦添市自転車ネットワーク」「生活道路ゾーン対策」「モビリティ・マネジメント」の4本柱となっている。
浦添市総合交通戦略では、5～10年で取り組む施策を掲げている。
支線公共交通等では、デマンド型コミュニティバスの実証実験が昨年度末に終了しているが、来年度も一括交付金での運行を調整中である。
歩行者・自転車ネットワークでは、令和2年12月から開始したシェアサイクルは毎月の利用が伸びてきている状況である。
生活道路ゾーン対策では、交通安全プログラムを教育委員会や道路管理者と連携を目指す。
モビリティ・マネジメントでは、令和5年から小学校4年生を対象に、交通環境学習授業を行ってもらい取り組みを進めている。
現在は、コミュニティバスの運行は終了しており、データ整理を行っている段階である。今後はそのデータを活かして、再編や課題抽出に取り組む。
- 基幹バスについては、交通結節点では浦添市と宜野湾市はかなり需要があるとみて検討を行う。浦添市にもモノレールが延伸した関係もあり、てだこ浦西駅と宜野湾市の交通を考えていきたい。

宜野湾市

- デマンド型コミュニティバスは今後も継続するのか伺いたい。

浦添市

- 継続したいと考えているが、収支が関わってくる。出資率が20%と比較的良いといわれているが、現在の運行から得たデータをみながら検討していく段階である。
浦添市では、運行終了後に500円の運賃でも利用したいという市民からの声がある。

宜野湾市

- デマンドバス運行はタクシー事業者が委託していたのか伺いたい。

浦添市

- タクシー事業者である。市内の10事業者が組合を立ち上げたため、そこに委託した。

宜野湾市

- シェアサイクルの利用について伺いたい。

浦添市

- 城間、メイクマンからの利用が多く、次いでパルコシティとなっているが、城間で借りて城間で返却する利用状況も多い。

《基幹バスシステム》（KCS より説明）

- 基幹バスシステムとは、沖縄本島の骨格軸である国道 58 号及び国道 330 号の那覇～伊佐・普天間～コザ間において、高い輸送力、走行性、快適性を備えたグレードの高い公共交通サービスを目指すものである。沖縄県が中心となって、国道 58 号、国道 330 号沿線の市町村及び交通事業者などと協議会を設け、実現に向けて各種取り組みを進めてきている。これまでにバスレーンの整備、基幹急行バス運行、バス停の高度化、バスロケーションの整備、ＩＣカードの導入などが進められてきており、バスレーンは那覇から伊佐まで導入された。
- 協議会で策定している、那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市・北中城村地域公共交通総合連携計画では、基幹バスシステムの将来像や、実現に向けた取組、ロードマップ、各主体の役割等が明記されている。計画期間満了を受け、令和 4 年 3 月に改定された。
改定にあたっては、都市構造上の課題として、都市圏の分断と土地制約の中で人口密度が高くなっており、人の移動距離が長くなってきていることや、高齢社会への対応、環境問題への対応などが整理され、公共交通の充実の必要性が示されている。
- 基幹バスの目標水準として、速達性は基幹急行バスで 25 キロ (km/h)、定時性は遅延 10 分以内を目指すことが明記されている。
- 今後は、現在伊佐まであるバスレーンを延長する考えであり、伊佐、普天間、山里の区間が検討されている。

4. 意見交換

■宜野湾市

- 今回の検討会では周辺市町村とどのようなことが実施可能か、優先順位などを考えていきたい。宜野湾市としては西普天間住宅地区が令和 7 年に琉球大学医学部、琉大病院が移動することで従業員や患者などの人の移動も伴うことから、3,000 から 4,000 人の移動需要があるとみられている。
- 移動需要がある中で、宜野湾市の交通渋滞が懸念されるため、中城村、西原町の意見を求めたい。
- 中城村のコミュニティバスは今後の予定等検討されているか伺いたい。

■中城村

- 現在、普天間りうぼうまでがルートとなっているが、西普天間までのルート延伸は厳しい。

■宜野湾市

- 宜野湾は過去に宜野湾 1 周線を検討していたが、採算が取れず現在は運行していな

い。今後は、宜野湾市内だけでなく、周辺市町村への運行、例えば北谷町までルートを入れた運行を検討するといった、広域の移動を確保する交通サービスなどの考え方が必要になってくると想定しており、連携しながら検討を進めていきたい。

■宜野湾市

- 先程、西原町には医療関係者が多いと伺ったが、周りの中城村も含め検討していることや構想などはあるか伺いたい。

■宜野湾市

- 我々としては周辺市町村との連携・調整を図りながら基礎作りを行いたい。
- コンベンションセンターは休日にイベントを催すことが多いが、公共交通であるバスで移動を試みると、平日よりも運行本数が少ないためギャップがあるのが現状である。このような状況であるため、周辺市町村のデマンドバスなどをうまく活用し、目的を持った運行ができないか意見を伺いたい。

■西原町

- 令和3年に琉大病院主導で地域、町の関係者を巻き込んで琉大病院の跡地構想について考える会が組織された。その中で琉大病院が移設することで通院に困るという意見は挙がっていない。特に自治会からも移転を踏まえた公共交通に対する意見もない。ただ、今後検討会が進んでいき、上原地域から普天間までの移動について要望や課題が出てくる可能性はある。
- 現在の琉大病院の駐車場の希望は、沖縄国際大学程度であるが、診察開始の時間が9時となっており、10時には駐車場が満車となる。しかしながら、上原地域の交通状況をみると、渋滞している状況も地域からの意見もない。

■宜野湾市

- 確かに、渋滞している印象はない。ところで、琉大病院跡地の土地利用は決まっているのか伺いたい。

■西原町

- 移設後に地元住民の意見が挙がってくると思われるが、今のところはまだ決まっていない。

■浦添市

- 琉大病院の移設後に3,000から4,000人の移動需要があるとのことだが、その人数がバス利用できるのか。

■宜野湾市

- 主な交通手段が自動車のため、全てが公共交通というわけにはいかないが、琉球大学としては、公共交通にシフトさせたい考えがあると伺っている。

■浦添市

- 現在、琉球大学はただこ浦西駅とを結ぶキャンパスバスが運行しているため、琉大病院移設をきっかけに更なる需要が増えるのではと考える。

■KCS

- 沖縄県の交通に関するアンケートを集計した際に、宜野湾市外への買物が北側はライカム、南側は浦添市・那覇市方面という結果であり、生活圏が市域に留まっていないことを確認した。特に、浦添市との市境は複雑になっており、宜野湾市と浦添

市とがまちが一体になっている印象がある。

- 沖縄国際大学周辺は、学生が多く住む地域であるのに、学生が自家用車を利用しているため寂しい印象を持つ。公共交通への転換を促し、学生がもっと歩いている姿があるとまちが活気づくのではないかと考える。

■宜野湾市

- 琉球大学の神谷先生が、現状把握するためには宜野湾市に訪れる人の属性についてデータを収集する必要性について述べていた。また、個人的には送迎している方が公共交通にシフトする可能性はあるのではと考える。

■北中城村

- 台数は少ないが、シェアサイクルの導入を検討している。浦添市と中城村はハローサイクルを利用していると伺ったが、北谷町はどこを利用しているか伺いたい。

■北谷町

- C Y C Y（サイサイ）を利用している。

■北中城村

- C Y C Y（サイサイ）であれば、ハローサイクルと同様で連結性はある。中城村は中城城跡にポートを設置しているため、今後の結節点として検討を考えている。

■北谷町

- 北谷町には自動運転が実証実験で始まり、令和3年3月31日まで運行していた。その後は民間が運営している状況である。

■浦添市

- 浦添市は優先順位があり、交通に資金を費やしてこなかった。他の市町村は交通需要を挙げるための取組についてどんなことを行ってきたか参考に伺いたい。

■西原町

- 特にないが、令和2年度に県の事業で町内の移動需要について整理していただいた。今年度はその結果を元に、需要の多い部分について公共交通を充実させる必要があるのかどうかを考えていくことになっている。

■北谷町

- コミュニティバス導入時に利用者の満足度や収支率などの目標設定を行っている。これに基づき、本格運行とするかどうかを判断することになっている。昨年度のデマンドバス実証実験では、満足度は高い水準となったが、収支率は厳しい結果となった。しかし、コミュニティ交通の役割は住民福祉の要素があると考えている。今後の運行について引き続き検討していくこととしている。

■西原町

- 浦添市に伺いたいですが、シェアサイクルのステーションにかかる費用はどのくらいか。

■浦添市

- 市は用地の確保と提供のみである。提供場所に事業者が設置するため、市の持ち出しはない。事業者負担となるが需要があるため設置していただいている。

■北中城村

- シェアサイクルの検討ではニーズ把握を行っている。中城城跡との結節点や北中城高校への需要があるかなど実証実験を検討している。

■浦添市

- 過去にコミュニティサイクルを試みたことがあるが利用者はなしという結果だった。

5. 閉会

- ・宜野湾市都市計画課より、閉会の挨拶があった。
- ・後日、本日発言いただいた取り組み状況の詳細資料の提供依頼について、KCS より連絡させていただく。ご協力いただきたい。
- ・次回は2月に開催を予定している。各種調査の結果や問題点・課題の整理結果を共有し、意見交換したい。

以上

第2回 周辺市町村連携検討会議

議事要旨

日 時：令和5年9月29日（木）13時30分

場 所：宜野湾市役所 多目的会議室

事務局：宜野湾市

出席者：浦添市（都市建設部 都市計画課 新城様、中島様、北谷町（総務部 企画財政課 眞喜志様、屋嘉様）、北中城村（企画振興課 仲村様）、中城村（企画課 比嘉様）、西原町（企画財政課 山城様）

1. 開会

- ・開会にあたり、宜野湾市都市計画課からの挨拶があった。
- ・宜野湾市都市計画課より、今回の趣旨、議題の説明が行われた。

2. 宜野湾市地域公共交通計画（現状、調査結果、公共交通の課題など）について

浦添市

- アンケートで運賃が高いとあるが何かと比較しているのか。

事務局

- 比較して高いというよりも一般論として公共交通は運賃が高いという理由であげられていると考えられる。

浦添市

- 運賃が高いと感じている方のクロスは行っているか。

事務局

- クロス集計は行っていない。今後の参考とさせていただく。

宜野湾市

- アンケート回答者の半数が高齢者であるが、他の市町村も同様の状況か。これをどう捉えるかを悩んでいる。

浦添市

- アンケートの回答率が約2割となっており、比較的高いと考えられるが何か工夫しているのか。

宜野湾市

- アンケート調査は、ポスティングで行っており、各世帯2票配布しているが特に工夫はしていない。高齢者の方が回答率を高めていると考えている。

事務局

- 西原町に伺いたい。宜野湾へ通学になると、送迎を選択する傾向が強いのか。

西原町

- 横の移動は路線バスがないのでどうしても送迎が必要になってくるのではないかと。首里高校、知念高校へは路線バスを利用している学生も一定数いると思われる。

北谷町

- 北谷町では宜野湾高校へ通う学生が多いと思うが、路線バスは国道 58 号がメインとなっており、普天間高校は乗り継ぎが必要なため送迎が必要になる。

事務局

- 高校生アンケートは性別も尋ねているが、女性は送迎が多くなっている。

浦添市

- 送迎のためだけに移動しているのか、通勤ついでに移動しているのか。

事務局

- そこまでは今回把握していない。

宜野湾市

- 以前神谷先生が、うるま市の調査で意外と高校に近いところが送迎が多いと話をされていた。近い方が気軽に送りやすいということだろうと思う。
- どの高校でも周辺の渋滞が問題となっている。

事務局

- 浦添市のパークレーに行っている人が多く、日常的に浦添に買い物している。

浦添市

- バイパス沿いで行きやすいと思うが、路線バスは 56 番系統に限定される。

事務局

- 交通事業者ヒアリングでは、事業者から路線の見直しをできないか、需要に応じて交通モードの選択をできないかという意見ももらっている。
- タクシーからも運営が厳しいという意見をもらっており、規模によっては事業継続が厳しいところもある。市内のタクシー利用が少なく、那覇で集客している。高齢者の足を活用するためにタクシーを活用したいがそのタクシーがないのも課題として感じている。

北谷町

- 沖東交通が 1 社あるが基本的には米軍基地内で営業している。以前は北谷交通もあったが沖縄市の会社に吸収されたこともあり、沖東交通が増車している。昼はタクシーが捕まらない状況。

浦添市

- 浦添市でもアプリを利用しても捕まらない状況。地域の高齢者からタクシーが捕まらないのでバスを整備してほしいという要望もある。また、市内事業者からも運転手不足の話は伺っている。

宜野湾市

- 福岡に行った際にタクシーを利用したが、若い女性ドライバーがいた。就業先の選択肢のひとつとならないか。

宜野湾市

- 西普天間に琉大医学部及び同病院が移転することで交通量が増加することから、渋滞対策を行う必要がある。大学敷地以外の供用はまだ先になるので、学生のアパートの確保も難しいと思う。

北谷町

- 町外への移動は、宜野湾市よりも沖縄市の移動が多い。宜野湾市へは学生が住む可能性はある。今後、屋外劇場の整備もあり、宜野湾市との連携は出てくると思う。
- 伊佐あたりに交通結節点の位置づけがあったと思うが、具体的に進んでいるのか。

宜野湾市

- 具体的には進んでいないが、インダストリアルコリドー地区の跡地利用計画において交通結節点の検討を行っている。バス事業者は早期整備を望んでいるのかもしれない。

北谷町

- 美浜での交通結節点を検討しているが、バス事業者は国道 58 号から入るのを懸念していた。

3. 各市町村の公共交通に関する取組状況の共有

事務局

- 各市町村から、補足説明等はないか？

浦添市

- コミュニティサイクルではなく、シェアサイクルに修正していただきたい。

北谷町

- 今年度まで一括交付金を活用した実証運行を行っている。
- R5年度の9月までは実証運行を継続するが、その後は継続如何を判断することになっている。
- 観光客の利用は1%程度。

中城村

- シェアサイクルを追記していただきたい

北中城村

- 来月からシェアサイクル実証実験を開始予定。
- 地域公共交通計画については今週金曜日からパブコメを開始する。
- 計画策定に関して実施した全世帯アンケートでは、回収率10%だった。高齢者の回答が半数以上であった。
- グスクめぐりんは、観光コミバスから地域コミバスへ役割を拡大している。
- 自治会との意見交換を実施していて、高齢者から公民館を経由してほしいという意見やバス停を近くに設置してほしいとの要望を受けている。宜野湾市内のりうば

う・ユニオンに行ってほしいという意見も上がっている。要望に対する検討の必要も感じている。

西原町

- 現在のところ、行政側のサービスとしてはこれから実施予定のシェアサイクルのみ。琉球大学の学生の利用状況により一定の需要があると見込んでいる。
- 現在のところ、行政サイドのバス運行等についての公式的な議論はない。過去の実証実験後は採算性の面と町の財政状況悪化もあり、検討されてきていない状況。また、町民や議会からの強い要望もなかったと考えている。昨今の高齢者事故や免許返納についての課題もあるため、今後は必要性が高まってくる可能性もある。

事務局

- アイデアレベルとして連携していけそうなものを提示している。ご意見あれば後日でもいただきたい。

宜野湾市

- 議会からの要請状況はどうか？宜野湾市では要請が強くなってきている。

浦添市

- デマンド実施時はよく上がっていたが、現在はあまりない。担当としてはもっと取り上げて、予算を確保できるといい。

北中城村

- 小中学校のスクールバスについて、全域で運行の要望が議会から上がっている。地域からも意見交換会等で上がっている。予算的に厳しい面もあるが、検討課題となっている。
- 朝の交通渋滞、スクールゾーン内の道路幅員が狭く、安全性の確保が求められている。
- 下校時は実施中。幼稚園の送迎バスを活用。（朝は登園時間と重なるため難しい）

北谷町

- R5年度からの実証実験について、3月議会で上げられてくる可能性もある。

事務局

- バス事業者の経営が厳しい中、今後、路線維持に向けて自治体に負担を求められてくることも想定される。その予算も準備していく必要がある。

浦添市

- バスの結節点を検討しようとしている。営業所が市内にないので、行政で確保してどうかとも考えている。

北谷町

- 美浜の駐車場の活用を考えている。バス事業者からは平面だけでは容量が足りないとの意見ももらっている。積層の可能性検討に取り組んでいる。現在は駐車場の利用状況調査中。

西原町

- 中城村と県と交通結節点に関するWGに取り組んでいる。両町村から浦添市への移動需要も多いことがわかっているため、浦添市もWGに加えてはどうかという話になっている。

4. 閉会

- ・ 宜野湾市都市計画課より、閉会の挨拶があった。
- ・ 3/29 宜野湾市公共交通推進協議会を開催予定。興味あれば参加いただきたい。

以上