

5. 宜野湾市地域公共交通推進協議会に係る運営支援

5. 宜野湾市地域公共交通推進協議会に係る運営支援

基本方針、施策等について計画策定に必要な協議を行うため、「宜野湾市地域公共交通推進協議会」及び幹事会を実施した。

作成した資料と議事録を次ページ以降に示す。

表 地域公共交通推進協議会・幹事会の開催時期・協議内容

	開催時期	協議内容
第5回	幹事会 R5年8月7日(月) 協議会 R5年9月5日(火)	・計画骨子 ✓ 計画概要(位置づけ、期間、対象) ✓ 基本方針(基本理念、基本方針、将来NW、交通機関の役割) ✓ 計画の目標(目標、指標) ✓ 施策(メニュー・体系整理、事業概要)
第6回	幹事会 R5年12月25日(月) 協議会 R6年1月16日(火)	・計画書(素案) ✓ 基本方針(将来NW、交通機関の役割、路線ごとの必要性・維持活性化に向けた施策) ✓ 計画の目標(目標値) ✓ 施策(事業内容、実施主体・スケジュール) ✓ 計画の推進方法(体制) ・パブリックコメント前の最終確認・承認協議
第7回	幹事会 R6年2月26日(月) 協議会 R6年3月7日(木)	・地域公共交通計画(案)提出

注) 第1回～第4回までは、本業務前に実施済み

5-1 第5回 宜野湾市地域公共交通推進協議会

5-1-1 幹事会

1) 議事要旨

宜野湾市地域公共交通推進協議会

第1回幹事会

議事要旨

日 時：令和5年8月7日（月）14時00分

場 所：宜野湾市役所 第三常任委員会室

事務局：宜野湾市 建設部 都市計画課、株式会社ケー・シー・エス

参加者：建設部次長 城間 勝也、市民経済部次長 新垣 育子、総務部次長 多和田 眞満、
企画部次長 伊佐 真、健康推進部次長 米須 之訓、福祉推進部福祉担当次長 島袋 喜美恵、
基地政策部次長 津波古 良幸、教育委員会指導部次長 松本 勝利

議事次第：

1. 開会
2. 概要説明
3. 議題
4. その他
5. 閉会

1. 開会

事務局（都市計画課の安仁屋氏）から開会の挨拶と宜野湾市地域公共交通推進協議会の幹事会設置規程に関する説明があった。なお、本幹事会は8名全員の出席により幹事会は成立する旨と、事務局の株式会社ケー・シー・エスについては、台風の影響により来場が厳しいことからWEBにて参加する旨の説明があった。

2. 概要説明

幹事会資料1の地域公共交通計画の概要について、事務局（都市計画課の新崎氏）より説明があった。

【質疑応答】

発言者なし

3. 議題

幹事会資料2の宜野湾市地域公共交通計画（骨子案）および資料3の宜野湾市地域公共交通計画施策概要（案）について、事務局（都市計画課の新崎氏）から説明があった。

【質疑応答】

発言者：教育委員会

- 資料3の目標3の「公共交通の利用を促進する」について、教育委員会指導部の課題および懸念事項について説明をしたい。
- 宜野湾市内の小中学校の通学距離については、文科省の「学校適正規模・適正配置」で定められている小学校4km、中学校6kmの範囲内で、概ね徒歩圏内で小学校が9校、中学校が4校設置されている。しかし、伊佐区から大山小学校や真志喜中学校までは比較的に遠距離のため、スクールバス運行などの提案が一般市民からあがっている。
- 教育委員会指導部としては、適正配置校区域内の学校では徒歩通学を推奨し、学童や生徒に体力をつけて欲しいと考えているが、遠距離の校区については、今後の検討課題でと考えている。
- また、令和8年度以降の話となるが、認定こども園において、未就学児の徒歩登園を推奨することはかなり厳しいと考えている。5歳程度の年長組はまだしも、3歳程度の年少組が4キロ内の距離を徒歩登園することは厳しいため、今後検討が必要だと考えている。そのため、遠距離の校区や未就学児の公共交通の利用について、事務局でも考慮して欲しい。

発言者：事務局

- 発言いただいた情報については、事務局でも今後情報交換を行い、地域公共交通計画でどのような対応ができるかを含めて検討し調整していく予定である。
- なお、資料3の目標3に記載している小中学校のモビリティマネジメントの趣旨は、「バスの乗り方がわからない」または「バスに乗ったことがない」という小学生が多いため、バスの乗り方教室などを開催し公共交通の重要性を伝えていく必要があるとの意見を学識経験者からいただいている。
- こうしたモビリティマネジメントについては、先行している浦添市を参考に進めていきたいと考えている。

発言者：市民経済部

- 資料3の目標4の「人と地球にやさしい交通体系を構築する」について、先月、地球温暖化対策地域協議会に参加したが、現時点ではEV車よりハイブリッド車の方が地球環境やCo2削減には良いとの意見があった。また、EV車の動力源である電気も沖縄では火力などの化石燃料を用いて発電しているためCo2削減は厳しいとの意見もあった。それらを踏まえると、目標4の達成に向けては、再生可能エネルギーや太陽光パネルの利用も必要となるのではないかと考えている。
- 施策概要ではEV化促進については記載はされているが、EV化促進以外に対応する方策や施策はないのか教えて欲しい。

発言者：事務局

- ただいまの意見については、事務局として情報収集が不足していたため、環境対策課と調整し検討していこうと考えている。

発言者：福祉推進部

- 市民アンケート調査では高齢者の回答率が高く、地域交通に関する関心が高いと説明があったが、それに対する施策については資料3の目標2の7「安心・安全に利用できる車両等の充実」の部分に記載されていると考えている。
- そこで、近年、歩行困難な高齢者がシニアカーを使用しているのを良く見かけ、今後はシニア

カーによる移動が増加していくと考えており、シニアカーとバスの連携なども視野に入れるべきではないかと考えている。

- 福祉政策部としては、歩行困難な高齢者にも可能な限り社会との接点を持って欲しいと考えており、将来的にはシニアカーなどのモビリティも視野に入れた地域公共交通計画が必要と考えている。

発言者：事務局

- 高齢者向けの移動サービスについて、施策の中では明確に「高齢者を対象」とは記載していないが、「安心・安全に利用できる車両の充実」の部分では、高齢者や民生委員ヒアリングから聞いた意見を踏まえており、特に、「歩行空間の安全性」については、非常に多くの意見がヒアリングであがっている。また、それ以外に資料3の目標1で「コミュニティ交通の導入」と記載しているが、コミュニティ交通の導入やタクシーの利活用、新たな移動サービス導入などについては高齢者を意識した内容である。
- シニアカーについては、今後重要な移動サービスになると事務局でも考えており、目標1の3のパーソナルモビリティの導入部分において「新たなシェアリングサービス推進支援（キックボード等）」と記載をしているが、これにはシニアカーを含めて今後検討が必要であると考えている。
- シニアカーなどのパーソナルモビリティは、全国的に需要が増えているとの意見も聞いているため、それらを参考にしながら資料を整理していきたい。

発言者：健康推進部

- 健康推進部としても高齢者の移動手段の確保は大きな課題だと考えている。というのも、老人センターやデイサービス施設に移動したいが、「そこに行くまでの移動手段がない」との意見が多く寄せられており、コミュニティ交通の導入にあたっては、公共施設への移動手段の確保についても計画が必要と考えている。
- また、話は変わるが計画期間について、今年度中に地域公共交通計画を策定後、施策の実施については、具体的にどのように、また、どこまで実施するべきか、5年間で取り組むべき項目や今後の方向性などがあれば教えて欲しい。

発言者：事務局

- ご意見いただいた高齢者の移動手段の確保については、事務局としても調整が必要だと考えている。宜野湾市内では、各公民館で徒歩圏内の居住者を対象としたミニデイサービスが実施されているが、現在は、「参加をしたいが徒歩では行けない」といった意見を非常に多く聞いている。そうした意見を踏まえ、今後調整を図り、この計画でどのように触れられるかを検討したい。
- また、計画・施策についてどこまでやるのかの質問については、事務局としても非常に悩んでいる。
- 地域公共交通計画は、国の指針によると5年間で望ましいとの考えで、概ね5年間のため、5年間以上である計画の事例もあるが、事務局としては、まずは5年間でどこまで実現できるのかを検討し整理する予定である。
- 先ほどのミニデイサービスへの移動手段については、今年度から具体的な内容の検討が必要と考えており、また、コミュニティ交通ではどのような形で実現できるのかを検討する必要がある。
- 今年度の計画で具体的に施策内容を明確に示すことは難しいと考えているものの、ある程度は施策内容を想定し計画を進めないことには、この5年間での実現は難しいと考えている。

発言者：企画部

- 宜野湾市の第 4 次総合計画では、路線バスの活用やコミュニティバス導入が含まれていないため次年度の総合計画策定に向けて整合性を図る必要がある。
- 第 4 次総合計画では鉄軌道系の交通システムについて計画があるが、鉄軌道系の交通システムは長期的な施策となり、この地域公共交通計画は 5 年間であることから鉄軌道系の施策については記載がないと考えている。とはいえ、鉄軌道系の施策に繋がるような地域公共交通計画の構成にした方がよいのではないかと考えている。

発言者：事務局

- 第 4 次総合計画との整合性について、もちろん整合性を確認しながら地域公共交通計画を策定しているが、コミュニティ交通等は難しい部分があると認識しており、第 5 次総合計画との調整について相談をしたいと考えている。
- 鉄軌道系の交通システムの件は、長期的な視点では、検討が必要と考えているが、新たな公共交通システムを調査・研究していく中で、何らか形で地域公共交通計画の中に盛り込むことができないかを検討したい。

発言者：企画部

- 資料 2 の 5 頁の 4-3 基本方針の方針 2 の広域移動で、鉄軌道系の交通システムを想定されているのではないかと考えているが、その理解で構わないか。

発言者：事務局

- 広い意味ではその通りで広域移動としているが、明確に鉄軌道系とは記載をしていない。今の意見も踏まえてどのような書き方が適切かを検討する。

発言者：伊佐

- 具体的な話はまだであるが、今後はモノレール延伸等も含めて、沖縄県から広域移動の交通体系の話がでてくる可能性もあり確認をしたところである。
- 第 4 次総合計画との整合性については、次年度策定予定である第 5 次総合計画との整合を図れば問題ないと考えている。

発言者：市民経済部

- 資料 3 の目標 1 の 1 の「路線バスサービスの充実」について、東西方向路線の利便増進検討とあるが、西海岸エリアの国道 58 号バイパスから宜野湾市東側に向けての路線バスの利便性充実の検討との理解で問題はないか。というのは、
- 資料 2 の 4 頁の 6 で「車を利用しない観光客向けの公共交通利用環境の改善」について課題があげられているが、近年はレンタカー利用を敬遠する旅行者や免許を保有していない若者が増えているため、路線バスのニーズもかなり増加している。
- また、西海岸エリアでのイベント開催の際に、宜野湾市東側からの移動手段が少ないことや、自動車でも移動しても駐車場不足による交通渋滞が発生していることから、西海岸エリアの路線バスサービスの充実についても検討内容に含まれているのかを確認したい。

発言者：事務局

- 資料 3 の目標 1 の 1 の利便増進検討には西海岸エリアについても想定している。
- 宜野湾市東側の路線バスは豊崎から国道 330 号バイパス経由の路線バスがあるが、1 日 6 便程

度の運行である。この路線を西海岸エリアのコンベンションセンター方面まで延伸させるのか、または、運行時間帯を見直す等が可能かをバス事業者と相談したいと考えている。既存路線バスの活用も利便増進の方法の一つと考えている。

- また、リゾートホテルへのヒアリング結果では、宜野湾市内にコミュニティバスが必要だとの意見があるが、どの程度のニーズがあるかは不明である。宜野湾市内に宿泊しても、行先は北谷町や那覇市との話も聞いている。しかしながら、西海岸エリアと宜野湾市東側を繋いで欲しいとの要望はあがっていることから、東西方向路線の利便増進検討に含めて検討をしていく予定である。

発言者：市民経済部

- 宜野湾市内の飲食店との連携などといった課題を解決するためにもこのような手法が必要といった事例があるのか。

発言者：事務局

- 県外では事例がある。産業振興計画改定において宜野湾市内に訪れる観光客を効果的に誘導する仕組みを構築する施策があり、それを踏まえ記載をしていることから、さらに整理が必要だと考えている。今後、産業振興計画との整合性については確認をする予定である。

発言者：総務部

- 資料3の目標4「人と地球にやさしい交通体系を構築する」について、全ての公用車のEV化となると厳しいが、実施内容は推進であるため、数台など一定規模の台数のEV化については総務部として検討する必要がある。
- それから職員の公共交通利用促進・時差出勤については人事課が担当となっているが、既に市民経済部ではノーマイカーデーを設けて公共交通利用に取り組んでいる。時差出勤については、検討されていないが、実施内容としては、今後検討する必要があると考えている。
- しかしながら、宜野湾市は行政面積も狭く、宜野湾市外から市役所に通勤している職員も多いため、宜野湾市外の公共交通サービスが充実していないことには公共交通による通勤の促進が難しい。宜野湾市の地域公共交通計画のみで解決する課題できない部分もあり、沖縄県や周辺市町村との連携が重要であると考えている。今回は、委員に指名され幹事会に参加しているため、行政職員として提言できることは提言を行い、計画の実現に向けて尽力していきたいと考えている。
- また、資料2の3「宜野湾市の地域公共交通の問題点・課題」について、今回の地域公共交通計画で、この8つの課題解決にあたり優先順位などがあれば教えて欲しい。

発言者：事務局

- これらの8つの課題は、全て複層的に関連していることから優先順位を設けるのは難しい。例えば、課題の5で「バス事業者の人手不足等などの厳しい経営環境」があるが、仮に宜野湾市でコミュニティバスを実施する場合、市で直接運営することは難しい。そこで、バス事業者に委託することになるが、バスの運転手が不足しているという理由からコミュニティバスの実現が難しいといった状況になる。実際に他市町村では、バスの運転手が不足しているという理由で、バス事業者がコミュニティバスの受託に難色を示すケースがあるとも聞いている。また、学生などへのモビリティマネジメントについても、計画期間の5年間だけではなく、長期的に継続することで、効果が発生すると考えている。こうした理由から、優先順位を決めるのは難しいと考えている。
- ただ、西普天間住宅地区に関しては、令和7年に琉大病院が開院することから優先順位は高く、

喫緊の課題ともいえる。

発言者：総務部

- 地域公共交通計画の施策展開の際に、直ぐに対応が難しい課題（ハード整備）や、直ぐに対応が可能な簡単な課題（公用車のEV化）がある。例えば、議会に良く意見があがる「交通弱者の移動手段」の課題に対応し、コミュニティ交通施策を優先させるのか、もしくは地域公共交通計画が策定されたら、それぞれの担当部署で施策を進めていく形となるのか気になり確認したところである。
- それぞれの担当部署が、それぞれの所管で事業を進めるうえで、どれを優先的に実施するなどの優先順位があれば施策展開を進めやすいと考えているが、宜野湾市だけでは解決できない課題や施策も含まれていると考えている。

発言者：事務局

- コミュニティバスなどの高齢者の移動支援については、協議会でも必要だとの意見があり、昨年度実施したアンケートやヒアリング調査でも必要性は実感している。一方で、コミュニティバスの実現には交通事業者の協力が必要であり、合意形成が重要になってくることから、バス事業者との調整は重要な課題と考えている。
- 施策概要の作成にあたっては、幹事会前に担当部署との事前調整の時間が不足し、申し訳ないと感じており、今後、内容については再度つめていく必要があると考えている。
- 時差通勤を敢えてあげたのは、非公開データであるが、琉球大学が開院・開学した際には、県道 81 号線よりも普天間交差点から宜野湾市役所までの区間が著しく渋滞するといった交通シミュレーションの結果があり、宜野湾市としても対策を検討する必要があると考えたためである。
- ただし、交通シミュレーションについては、条件設定などの精査が必要な事項があり、現在は精査中のため、時差出勤については交通シミュレーション結果がでてから、改めて相談をしたいと考えている。

発言者：基地政策部

- 資料 3 の目標 2「公共交通で移動できる環境を整える」と目標 3「公共交通の利用を促進する」について、担当として基地政策課が入っていることから、西普天間住宅と琉球大学向けの路線新設や改良の優先度が高いことを踏まえて引き続き進めていく。
- そこで確認だが、目標 3 の「公共交通の利用を促進する」において、小中高校および琉球大学は含まれているが、沖縄国際大学に対しての施策がないのは気になっている。
- 資料 4 の報告書の 49 頁「大学生の利用」において、「沖縄国際大学の学生が利用する駐車場が不足している状況だが、学生アンケートではバスの運賃を無料にしても利用せずに自家用車を利用する傾向にある」との意見がある。だとすれば、バスの運賃を下げて増便したとしても、沖縄国際大学では公共交通の利用促進が実現できない。そのため敢えて沖縄国際大学の記載がないのかを確認したい。

発言者：事務局

- モビリティマネジメントは大学生向けにも実施が必要と考えており、沖縄国際大学と何度か意見交換をした際に、大学としてもやりたくても難しい面があると聞いており、正直なところ諦めムードのようであった。
- 琉球大学は、駐車場の有料化検討において、公共交通の利用促進に何らかのインセンティブをつけて検討する可能性がある。ただ、利便性では公共交通は自家用車には敵わないため、カー

ボンニュートラルなどの環境面からの公共交通の重要性を訴えるなどの検討が必要と考えている。

4. その他

今後の予定について、資料 1 の 4 令和 5 年度計画策定スケジュール（案）をもとに事務局（都市計画課の新崎氏）より説明があった。

本日の幹事会の意見を参考に資料の精査を実施するとともに、関係各課にヒアリングをしたいと考えている。その結果を踏まえて 9 月 5 日の協議会で諮る予定である。

協議会を経て、令和 5 年度末に向け地域公共交通計画書（素案）を作成する予定であるが、素案作成にあたっては関係各課と調整が必要であるため協力をいただきたい。

12 月の協議会では地域公共交通計画書（素案）を協議し、また、1 月にはパブリックコメントを実施し、3 月中には地域公共交通計画を作成する予定である。

【質疑応答】

発言者なし

5. 閉会

事務局（都市計画課の新崎氏）より閉会の挨拶があった。

5-1-2 宜野湾市地域公共交通推進協議会

1) 議事要旨

第5回 宜野湾市地域公共交通推進協議会 議事要旨

会議名：令和5年度 第5回 宜野湾市地域公共交通推進協議会

場 所：P's SQUARE 5階 D会議室

日 時：令和5年9月5日(火) 14時00分

事務局：宜野湾市 建設部 都市計画課、株式会社ケー・シー・エス

出席者：

沖縄県バス協会 慶田 佳春、那覇バス 小川 吾吉、琉球バス交通 鹿毛 建造
沖縄バス 名嘉山 敬雄、東陽バス 普久原 朝啓
内閣府沖縄総合事務局 大城 吉一、沖縄県土木建築部 高嶺 賢巳
宜野湾警察署 真喜屋 淳(代理出席)、宜野湾市老人クラブ連合会 米須 清正
宜野湾市自治会長会 佐藤 堅太郎、宜野湾市社会福祉協議会 仲村渠 満
宜野湾市身体障がい者福祉協会 田場 上、宜野湾市女性団体連絡協議会 崎原 美智子
宜野湾市PTA連合会 宮城 司(代理出席)、琉球大学 神谷 大介、
沖縄国際大学経済学部 名嘉座 元一、宜野湾市観光振興協会 高里 健作(WEB参加)
宜野湾市商工会 長堂 昌太郎、内閣府沖縄総合事務局 金城 勇(代理出席)
内閣府沖縄総合事務局運輸部 古謝 昌彦、沖縄県企画部交通政策課 比嘉 学(代理出席)
宜野湾市理事兼企画部長 坂場 純平、宜野湾市市民経済部長 嘉手納 貴子
宜野湾市福祉推進部長 岡田 洋代、宜野湾市建設部長 又吉 直広

欠席者：

沖縄県ハイヤー・タクシー協会 津波古 修、宜野湾市副市長 和田 敬悟
宜野湾市健康推進部長 宮城 葉子

議事次第：

1. 開会
2. 報告
3. 議題
4. その他
5. 閉会

1. 開会

開会にあたり司会進行である事務局（宜野湾市都市計画部 喜納）から資料の確認が実施され、その後、宜野湾市建設部部長の城間から開会の挨拶が実施された。

また、事務局（都市計画部喜納）から出欠の説明があり、28人中25人の出席との報告あった。

2. 報告

資料1「第3回宜野湾市地域公共交通推進協議会・議事概要」および資料2「宜野湾市地域公共交通推進協議会幹事会設置規程・議事概要」について事務局より説明があった。

【質疑応答】

発言者なし

3. 議題

資料 3「宜野湾市地域公共交通計画（骨子案）」および資料 4「宜野湾市地域公共交通計画施策概要（案）」と資料 5「令和 4 年度決算および監査報告」について事務局から説明があった。

【質疑応答】

発言者：那覇バス 小川

- 県内バス事業において、新型コロナ以降の厳しい経営状況が続くなか、宜野湾市からの運行支援に大変感謝をしている。本日の説明を受け、質問および意見を下記の三点について述べる。
- 一点目はバスおよびタクシーの運転手不足について、現在の県内バス 4 社のバス運転手の年齢構成は、70 歳以上が 2%、60 代が 35%、50 代が 35%、20 代が 2%であり、60 歳以上が 37%と非常に高い状況である。この年齢構成で推移すれば 10 年後には構造的にバスの運転手が著しく不足する。そのため、沖縄県内の工業高校の自動車整備課や職業訓練学校に、バス運転手の育成課を創設して欲しい。また、国が実施している外国人の特定技能研修制度に「旅客運送業」を組み込むなどの検討をお願いしたい。バス運転手不足については、こうした構造的な課題があり、バス事業者のみの対策では非常に課題解決が厳しいということを宜野湾市や近隣市町村に理解いただき支援をお願いしたい。
- 二点目は県道 34 号線の渋滞について、大謝名交差点付近では、慢性的な渋滞（1 時間以上）が発生しているが、基幹急行バスの所要時間の変化をみると、バス専用レーン設置後においては、設置前と比較し 5～6 分程度の短縮効果がみられる。そこで、今回の施策案にはないが、渋滞対策のため県道 34 号線にバス専用レーンの設置を検討して欲しい。
- 三点目はシームレスな交通について、第一交通が「マイルート」というプラットフォームを利用し、観光中心の Maas を導入している。そこで「マイルート」を観光だけではなく公共交通に活用して欲しい。あわせて、バス運賃のキャッシュレス化について、今後は重要になると認識している。沖縄県の交通系 IC カード（OKICA）の普及拡大の推進のために、宜野湾市役所などの公共施設にチャージ機の設置ができないかと考えており、設置できればシームレスな交通の実現に繋がるため、チャージ機の設置を検討して欲しい。

発言者：副会長 又吉

- 私もバスを利用するが、バス車内で OKICA にチャージすることが難しいため、宜野湾市役所などの公共施設にチャージ機を設置するなどの環境整備は非常に大切だと考えている。また、バス専用レーンの設置要望については、県道 34 号線の真栄原から大謝名までの区間に限定した区間を示すものなのか？

発言者：那覇バス 小川

- バス専用レーンについては、県道 34 号線の真栄原～大謝名区間に限らず、将来を見据えて、宜野湾市内の道路に設置検討をお願いしたい。例えば、西普天間住宅移転の計画は 5 年間であるが、こうした地域公共交通計画に対応できるよう協力をしていくつもりである。
- 路線バスを円滑に走行させる観点から、交通渋滞の解消など渋滞対策への対応をお願いしたい。

発言者：事務局

- 一点目のバスの運転手不足については、事務局でも問題であると認識しており地域公共交通計

画（骨子案）を検討するにあたって念頭に置いている。宜野湾市としては、既存路線バスの利用促進を図ることで間接的にバスの運行支援をしたいと考えており、地域公共交通計画策定の際には、当然であるが運転手不足の問題を踏まえて計画を推進する予定である。

- 二点目の交通渋滞対策およびバス専用レーン設置については、県道 34 号線の交通渋滞緩和は沖縄県が取り組んでいるため、宜野湾市としては連携できる部分は協力をする考えである。バス専用レーンの延長についても、沖縄県で基幹バスシステムの導入とあわせて検討がされていると認識しており、沖縄県と連携して取り組む予定である。
- 三点目のシームレスな交通環境については、これから重要になると事務局でも認識しており関係部署と意見交換をしていきたい。

発言者：副会長 又吉

- バス事業者の運転手不足についての話はあったが、タクシー事業者の運転手不足の問題については事務局としてどのように考えているのか？

発言者：事務局

- タクシー事業者についても、バス事業者と同様に運転手の高齢化が進展しており問題だと認識している。コロナ禍において感染が心配であることを理由に退職した運転手も多いと聞いている。身近な移動手段であるタクシーは、重要な交通手段であることから、運転手不足の課題を認識しつつ、タクシー事業者と意見交換を行い、検討を進めていきたい。

発言者：沖縄県土木建築部 高嶺

- 県道 34 号線の渋滞対策については、大謝名交差点において右折 2 車線・直進 1 車線・左折 2 車線の車線構成に交差点改良を行い、渋滞緩和を図る予定である。
- また、バス停の上屋整備やベンチ等の設置検討について、実施主体は道路管理者との記載となっているが、道路管理者以外においても上屋やベンチの設置は可能であるため、バス事業者や市町村でも設置の検討をできないか？

発言者：事務局

- 資料 4 の宜野湾市地域公共交通計画施策概要（案）の 2 頁目のバス停の上屋等の設置では、実施主体を「道路管理者」と記載しているが、道路管理者以外でも設置は可能であると認識しているため、記載内容については今後検討し整理していく予定である。
- なお、資料 4 の宜野湾市地域公共交通計画施策概要（案）に記載がある実施主体と市担当課については、現段階の想定であるため、今後も関係各所と調整し整理する予定である。

発言者：那覇バス 小川

- コロナ禍におけるバス事業者の収益は、令和 2 年度 33%、令和 3 年度 32%、令和 4 年度 30% の減収であり、令和 5 年度もコロナ前と比較すると 10%～15% 程度の減収見込みである。そのため、バス停上屋だけでなく、バス停標識の設置についてもバス事業者だけで設置することは大変厳しい経営状況である。

発言者：副会長 又吉

- バス事業者の経営状況については、問題提起ということで承知した。

発言者：那覇バス 小川

- 高校生の公共交通の利用が少ないとあるが、宜野湾市内において公共交通の利用が少ない 2 校

から話を聞いたところ、遠距離からの通学者が多いとのことであった。本年度からは沖縄県が主体で、一部生徒に対して通学費用の補助が始まることから、路線バス利用者の増加が見込めないかと考えている。

- あわせて豊見城市で自動車学校の協力のもとバスの乗り方教室を開催したり、宜野湾コンベンションセンターでバス会社の職業紹介を行っている。また、宜野湾市伊佐の障がい者教育訓練施設では、車椅子利用者でもバスに乗れるように乗車支援を月に1回程度ではあるが実施しているところである。
- 高齢者や障がい者にも路線バスを積極的に利用して欲しいため、広報活動などを通じてバスの利用普及に協力をお願いしたいと考えている。

発言者：副会長 又吉

- バス会社においても、率先してバスの利用促進に取り組んでいるといった話である。

発言者：宜野湾市自治会長 佐藤

- 各種シェアリングサービスについて、現時点では法律で禁止されている「ライドシェア」について、今後、事務局で議論する想定はあるか。また、周辺市町村との交通サービス等の連携検討について、協議会では宜野湾市のみの議論となるため、周辺市町村や県全体を考える場合、話し合うことが難しいと感じている。そこで、浦添市などの周辺市町村とあわせて「合同交通推進協議会」のようなものを開催することができないか。

発言者：事務局

- ライドシェアについては、国の議論もこれからであるため、現段階では想定していない。なお、シェアリングサービスについては、電動キックボードやカーシェアリングを想定している。
- 周辺市町村との交通サービス等の連携検討については、北谷町、浦添市、北中城村、中城村、西原町の担当者と意見交換を実施しており、直ぐに協議会などを開催することは難しいが、今後も情報交換などを進めて取り組む予定である

発言者：沖縄県企画部交通政策課 比嘉

- 周辺市町村との交通サービス等の連携検討について、令和3年度から沖縄県でも北部広域市町村圏や中部広域市町村圏などの広域と公共交通利用の課題を共有し対策について議論を行っている。
- 役割分担として、沖縄県は市町村を跨ぐ広域公共交通の移動に関して、市町村は各々の市町村内においての区域内公共交通について対応している。
- 市町村民の日常的な活動は、市町村を越えて行われるため、隣接市町村とコミュニケーションを図り対応することで、広域的、かつ、細やかな対応や支援が可能と考えている。
- 宜野湾市以外の各市町村の会議や、多くの協議会へ参加をしていることから、宜野湾市の取り組みについて紹介し提案していきたい。

発言者：琉球大学 神谷

- 幹事会について、宜野湾市地域公共交通策定後も残すのか教えて欲しい。
- また、宜野湾市内の世帯毎の自動車登録台数や、駐車場マス数などの調査が実施できないだろうか。というのも世帯あたり2〜3台ある自家用車を公共交通に移行させることが可能か、といった観点から、公共交通の利用を検討できないかと考えている。
- シェアサイクルのデータについて、市町村間ODデータは市町村間で連携することで、運営事業者にデータの請求をすれば良いと考えている。そうすることで宜野湾市内に宿泊されたであ

ろう方がどこへ訪問しているかなどの推定できるようになる。観光客の移動データは沖縄コンベンションビューローで整理を行っており、自治体の担当者であればみることができるようにと思われるため、今後活用してほしい。

- また、バスナビであるが、バス停ごとのダイヤを簡単に確認できるように改善してほしい。GTFSベースだとバス会社毎に整理されていることから、非常に分かりづらいため各バス会社で連携し調整を行って欲しい。
- 県道 34 号線については、大謝名から真栄原の区間は、現在は「駐車禁止区間」と思うが、「駐車禁止区間」に変更することはできないか。停車車両が渋滞原因と想定されるため、特定時間帯だけでも交通規制の実施を検討し、交通規制を通じて車の流れを円滑にすることは、検討する価値があると考えている。
- 小中学校のモビリティマネジメントについては、授業に組み込めないかを検討してほしい。また、今後は交通関係の部署が学校に入り、モビリティマネジメントを行うスタンスをやめた方が良く考えている。奇跡の復興を遂げた釜石市をみると、釜石市では、現在、防災の授業をほとんど実施しておらず、さまざまな授業に防災を組み込むというスタンスになっている。
- 地域公共交通会議の委員に教育委員会が入っていないため、入れた方がよいのではないかと。義務教育を通じて教育委員会ができることは多々あると考えており、検討をして欲しい。
- タクシーについては、沖縄県内ではタクシーアプリ利用が少なく、流しの営業が多い状況であるが、高齢者の場合はアプリの活用が難しいため、高齢者向けの対応は必要と考えている。なお、高齢者向けの対応について、公民館行事が同じ曜日に実施されているため、場所毎に公民館行事の曜日を变えることで公民館単位の移動支援が可能になると考えている。また、アンケート調査で「買い物の荷物を運ぶのが大変である」との意見があったが、スーパーから自宅までの荷物の運搬支援であれば、旅客運送に該当しないことから、地域でも実施は可能であると考えている。
- 沖縄県内では市町村内の通勤通学の構成比が高いことから、通学を除外した通勤流動の構成比を確認してみたい。宜野湾市内における渋滞について、宜野湾市民の通勤流動がどの程度の影響を与えているのか、圧倒的に他市町村からの通過交通が多いのか、宜野湾市民の通勤時の交通手段において自家用車がどの程度を占めているのか、などが国勢調査の 500m メッシュデータ等で分かるか確認をして欲しい。

発言者：事務局

- 幹事会については、地域公共交通計画策定後も必要に応じて開催する予定である。今後の施策展開を行う上で必要と考えている。
- シェアサイクルのデータについては、市町村間の移動のデータもあればと考えていたため、関係市町村との意見交換を行う予定である。
- 沖縄コンベンションビューローのデータについては詳細を把握していないため、のちほど確認をしたい。

→9 月 13 日に、沖縄コンベンションビューローHP で市町村別の来訪者数等が整理された「おきなわ観光地域カルテ」の公開開始

- モビリティマネジメントについては、教育委員会との連携が非常に大事だと考えており教育委員会に少しずつ相談をしている。長期的なスパンではモビリティマネジメントの必要性を感じており、いただいた意見を参考にしながら、今後も教育委員会と意見交換を行っていきたい。
- 公民館の行事については、宜野湾市ではミニデイサービスの公民館行事を毎週火曜日・水曜日に実施することが多く、その際の移動支援についても課題として担当者と意見交換を行う予定である。
- 宜野湾市民の通勤データに関しては、国勢調査のデータでどこまで確認可能か把握していない

ため、今後、沖縄県が実施するパーソントリップ調査等のデータ通じ、通勤の状況を把握できればと考えている。

発言者：副会長 又吉

- 先ほど神谷先生からの意見で「モビリティマネジメント教育を授業の一環として取り組んだらどうか」についてであるが、協議会のメンバーに教育委員会はいないが、幹事会では教育委員会の指導課がいるため意見を共有していきたい。西普天間に琉球大学が開学した場合、普天間高校の学生や周辺住民の公共交通利用が増えるように、教育の観点から公共交通に資する授業が可能になればと考えている。

発言者：那覇バス 小川

- 先程の神谷先生からの意見にあったバス停別のダイヤや時刻表については、「のりものナビ」というところで管理を行っている。

発言者：琉球大学 神谷

- 「のりものナビ」を利用しなくてもバス停毎の時刻表をPDFで確認できると良い。現時点ではWEB上で簡単にバス停毎の時刻表を探せないため、バス停毎の時刻表を調べたい人が、簡単にWEB検索できるように改善して欲しい。

発言者：那覇バス 小川

- 改善については、今後、検討していく。

発言者：宜野湾市自治会長会 佐藤

- 徒歩通学についてだが、宜野湾中学校は徒歩通学を推奨されている。県外では2.8 km程度の徒歩通学は普通の距離だと意見があったが、この2.8 kmの距離は、琉大北口から宜野湾中学校までをイメージすると分かるが、坂や勾配が多く日差しも強いことから、県外の徒歩通学与単純に比較することは難しいと考えている。
- 徒歩通学距離のデータも大事であるが、データとあわせて現場の感覚や意見を取り入れることで、小中学生のスクールバスの運行検討についても円滑に進むのではと考えている。

発言者：琉球大学 神谷

- 沖縄県内の通学については、送迎が前提になっていることを問題視しており、遠距離のみでなく近距離からの送迎通学も多いことが問題である。徒歩やバスでの通学が前提として、それが難しい場合には送迎による通学という風に変容させていくべきである。

発言者：宜野湾市女性団体連絡協議会 崎原

- 資料3の宜野湾市地域公共交通計画（骨子案）の10頁について、地域公共交通の将来像（案）に、地域拠点型と交通拠点型が示されているが、地域拠点型の交通施設の整備計画などがあれば教えて欲しい。伊佐地区でバスターミナル整備計画があると聞いており、地域拠点型を構想したバスターミナル整備計画があるのかなど、現状について教えて欲しい。

発言者：事務局

- 資料3の宜野湾市地域公共交通計画（骨子案）の10頁については、地域拠点型と交通拠点型の交通結節点の整備をイメージして記載している。しかしながら、地域拠点型の交通結節点として、現時点では具体的な整備場所のイメージは検討していない。

発言者：宜野湾市女性団体連絡協議会 崎原

- 伊佐地区にバスターミナル整備されるという話はどこから出ているのか。

発言者：副会長 又吉

- 伊佐地区においては、コリドー地区という米軍の未返還予定地があり、その場所に沖縄県主体で交通結節点を整備するといった構想はあるが、返還時期も未だ確定しておらず、現段階では構想段階と認識している。

発言者：事務局

- 返還予定地のコリドー地区の活用にあたり、構想の一つとして沖縄県の交通結節点整備があるが、あくまでも構想段階であり、バスターミナルと決定しているわけではないと認識している。

発言者：内閣府沖縄総合事務局 金城

- 交通結節点の整備について、西普天間地区に移転する琉大病院に交通結節点のような機能を持たせる予定があると聞いている。こうした予定の有無を含めて、宜野湾市としてどのような将来の交通ネットワーク構築を想定しているか教えて欲しい。

発言者：事務局

- 琉大病院については、医学部が西普天間地区に移転することから、地域公共交通計画（骨子案）の中に記載のある通り、路線バスなどの既存バスの乗入れも含めて検討している。そのため、必ず交通結節点を整備するということではなく、琉球大学にバス路線やバス駐機場が必要になるといった部分も含め、琉球大学側で検討している。この検討が進めば、琉球大学が拠点的な機能を発揮できるのではないかと考えている。

発言者：副会長 又吉

- 琉大病院については、あくまでも補助的な機能で、路線バスルートとバス停の設置などを計画していると認識すれば良いのではないかと考えている。

4. その他

今後の予定について、地域公共交通計画（素案）の作成を進め、11月末頃に幹事会で素案を協議し、12月末頃に次回協議会の実施を考えている。地域公共交通計画（素案）に基づきパブリックコメントを経て、翌年2月の幹事会および協議会で地域公共交通計画案をまとめて行く予定である。

【質疑応答】

発言者なし

5. 閉会

副会長 又吉より閉会の挨拶があった。

2) 会議資料

会議資料として、以下の資料を作成した。

表 作成した資料一覧

	資料
資料1	第3回宜野湾市地域公共交通推進協議会 議事概要
資料2	宜野湾市地域公共交通推進協議会 幹事会設置規定
資料3	宜野湾市地域公共交通計画（骨子案）
資料4	宜野湾市地域公共交通計画 施策概要（案）
資料5	令和4年度 宜野湾市地域公共交通推進協議会 決算
資料6	宜野湾市地域公共交通推進協議会規約

資料1 第3回宜野湾市地域公共交通推進協議会 議事概要

資料1

第3回宜野湾市地域公共交通推進協議会 議事概要

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 集客室

1. 令和5年度 事業計画(案)及び予算(案)について

令和5年度宜野湾市地域公共交通推進協議会事業計画(案)及び予算(案)について審議を行い、承認頂いた。

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

公共交通を取り巻く課題について協議を行い、問題点・課題のとりまとめにあたっては会長に一任頂くことで承認頂いた。議事要要は以下のとおり。

No.	主な指摘・ご意見	回答・対応方針
1	✓ 県道34号(大田舎〜民楽原区間)の路線解消が課題だと思いが、事務局としてどのように考えているか。 ✓ 高校生の送迎制が多いという説明があったが、高校生は比較的路線バス利用者が多いと感じている。その裏面はどのように考えるか。 ✓ 公民館への移動が困難という意見が多いことだが、公民館利用者は多いのか考えて頂きたい。 ✓ バス会社4社では、那覇市等においてバスの乗り方教育なども実施しており、将来的バス利用等の整備をなれば幸いと聞いている。 ✓ 西幸天間庄半地区への対応等、より良い公共交通の確保に努めていきたい。 (小川委員)	✓ 県道34号の送迎対策は神楽地区において西郷村道に寄り組んでいるが、半島の関係もあり至りに至っていない。今後も神楽駅と連携して送迎対策に寄り組んでいきたい。 ✓ 高校生の送迎制については、一例だが、送迎時は専用、下校時は路線バス利用といったように、各小学校で交通手段が異なることも原因の一つとして検討される。 ✓ 公民館利用者について、各公民館では、第1回のミニディサービス等やその他のイベントにおいて公民館に訪れる方が多いと考えられる。アンケート調査では、公民館までの徒歩移動が困難になってきたという意見が多数あった。

No.	主な指摘・ご意見	回答・対応方針
2	✓ 幹線道路については、バスの本数は確保されていることは理解しているが、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。 ✓ 高校生の送迎に関する説明があったが、小中学生の送迎が多いことも問題である。小中学生においては徒歩で送迎するには広い歩道がある。小中学生の送迎についても考えていくのではないかと。 (佐藤委員)	✓ 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存在することは認識している。高齢者等の移動支援について、今後どのように対応できるか検討したい。 ✓ 高校生の送迎に関する問題点・課題を整理したが、小中学生の送迎についても同様に問題点の一つとして認識している。今後は、モビリティマネジメントの必要性も含め検討したい。
3	✓ 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、中城町の「渡辺バス」に青木西・野間地区の移動手段として便利という声がある。たとえば、高齢者等に病院までの移動手段がなければ便利だと思われる。高齢者の移動手段を検討したい。 (大塚委員)	✓ 高齢者の外出時の不便」についても取り上げている。新案の骨子案において、新たな移動サービスの導入検討」を位置づけており、高齢者の移動支援も含めて検討する。
4	✓ 資料4の強弱において、日常生活での移動を支える交通サービスの格差、「高校生・若者の送迎からの交通手段の転換促進」の説明があったが、スクールバスをイメージした小型コミュニティバスなどが導入できない。 ✓ 車の送迎が習慣化している原因として、学校に親戚まで送迎しないという配慮からだと考えるが、沖縄県と県外との違いは、自力で公共交通に乗り込んで送迎させる習慣がないと域し。交通弱者が自力でできる移動手段があれば、公共交通の利用が大きく変わるはずである。新たな交通手段の導入に期待したい。 (崎原委員)	✓ 施策の骨子案において、新たな移動サービスの導入検討」を位置づけている。 ✓ モビリティマネジメントの層層も含め、高校生の送迎交通機関に努める必要があると認識している。

1

2

No.	主な指摘・ご意見	回答・対応方針
5	✓ 那覇市の場合、市民館の名称が付いたバス停があるためかなりヤマト、バスを利用しやすい環境の形成に向けて日消会との創生工大と協議が必要になってくると考えらる。 ✓ ジョイント交通等を実施するには、乗降手の確保が難しい状況。小回りが利く交通手段の導入はないが、安全確保の確保が課題。 (小川委員)	✓ 交通事業者の運転手不足に認識しており、課題の一つとして整理している。
6	✓ 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態である。国では運転手確保に向けて、運転手確保支援の制度を設けている。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。 ✓ 路線バスのみならずタクシー、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整理した上で、近頃の公共交通を利用してもらうか、路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、さらに結節点を定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計画策定につながるのでないか。 (村上委員)	✓ 各種交通モードの役割分担は必要であると認識している。令和5年度の計画策定において参考とさせていただきます。
7	✓ 他市町村の交通研究所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あつてきた。立寄地帯をはじめ、県内の事業計画に連動していく必要である。那覇市の交通の現状を踏まえ、那覇市も参考としながら年度以降の計画に反映させていかなければならない。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。 (津波立委員)	✓ 今後とも計画策定、施策の実施にあたっては協力していきたい。なお、施策の一つとして、タクシーの活用施策を検討することを検討しており、今後調整させていただきます。

3

No.	主な指摘・ご意見	回答・対応方針
8	✓ 那覇市はバス由での整備は進んでいるが、市の中心がある未整備地があるため、需要に合っていない印象。効率的な交通状況を実現するためには、日消会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、公共交通利用の改善が必須である。道路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。 (若原委員)	✓ 既存の路線バスサービスの周知やモビリティマネジメントなどを通じて、計画策定において検討していきたい。
9	✓ 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よいと感じる。 (田嶋委員)	✓ 課題の一つとして、「高齢者の移動の不便」についても取り上げている。施策の骨子案において、「新たな移動サービスの導入検討」を位置づけており、高齢者の移動支援も含めて検討する。
10	✓ 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あるが、4月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環境でアピールをしていけたらいい。 (喜栄委員)	✓ 令和5年度の計画策定において参考とさせていただきます。

4

No.	主な指摘・ご意見	回答・対応方針
11	✓ 公共交通は定着性よりも臨時性が重要であるという点が挙げられており、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連している。幹線道路にはトラフィック機能を向上させることが必要であり、都市計画と交通計画をリンクさせることが重要。 (津波立委員) ✓ 高齢者を除く若い世代の交通弱者への対策も必要である。5年後、10年後の需要量・移動ニーズを把握して、需要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、バスやタクシーの供給量の整理が必要である。 ✓ 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頻度が明確に違う。モビリティマネジメントは継続して実施することに意義がある。 ✓ 県にお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行っているが、道路交通の影響が考慮されていない。医学部移転後の交通シミュレーションにあたっては、青空間交差点における青空間交差点の道路による影響を把握することも検討していきたい。 ✓ 運転手不足の状況で、周知に对应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十分に考えていく必要がある。 (津波立委員)	✓ 令和5年度の計画策定、施策の実施にあたって頂いたご意見、検討を頂きたい。

5

資料 2 宜野湾市地域公共交通推進協議会 幹事会設置規定

宜野湾市地域公共交通推進協議会 幹事会設置規程	
令和 5 年 7 月 7 日制定	
(目的)	
第 1 条 この規程は、宜野湾市地域公共交通推進協議会規約（令和 4 年 5 月 2 日施行。以下「規約」という。）第 9 条第 1 項の規定に基づき、宜野湾市地域公共交通推進協議会幹事会（以下「幹事会」という。）の設置及び運営に関し必要な事項を定めるものとする。	
(所掌事項)	
第 2 条 幹事会は、宜野湾市地域公共交通推進協議会（以下「協議会」という。）に提案する事項について協議又は調整するものとする。	
(組織)	
第 3 条 幹事会は、次に掲げる職にある者をもって組織する。	
(1) 建設部次長	
(2) 市民経済部次長	
(3) 総務部次長	
(4) 企画部次長	
(5) 健康推進部次長	
(6) 福祉推進部福祉担当次長	
(7) 基地政策部次長	
(8) 教育委員会指導部次長	
(幹事長及び副幹事長)	
第 4 条 幹事会に幹事長及び副幹事長を置き、幹事長に建設部次長、副幹事長に市民経済部次長をもって充てる	
2 幹事長は幹事を代表し、会務を総理する。	
3 副幹事長は、幹事長を補佐し、幹事長に事故はあるとき、又は幹事長が欠けたときは、その職務を代理する。	
(会議)	
第 5 条 幹事会の会議(以下「会議」という。)は、幹事長が招集する。	
2 会議は、幹事の過半数の出席がなければ開くことができない。	
3 幹事については、幹事会に代理の者を出席させることができる。	
4 幹事会の議事は、出席した幹事及び代理人の過半数で決し、可否同数の場合は、幹事長の決するところによる。	
5 幹事会は、必要があると認めるときは、幹事以外の者に対して、会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。	
6 幹事長は、必要と認めるときは、幹事の招集を行わず、書面その他の方法（以下「書面等」という。）によって会議を行うことができる。	
7 幹事会における協議の結果等については、協議会に報告するものとする。	
(庶務)	
第 6 条 幹事会の庶務は、協議会事務局において処理する。	
附 則	
この規程は、令和 5 年 7 月 7 日から施行する。	

第5回 宜野湾市地域公共交通推進協議会

宜野湾市地域公共交通計画（骨子案）

【目次】

1. 地域交通法の概要	1
2. 計画策定の進め方	2
3. 地域公共交通計画の構成	3
4. 宜野湾市地域公共交通計画（骨子案）	4
4-1. 計画の概要	4
4-2. 宜野湾市の地域特性・公共交通の現状	—
4-3. 宜野湾市の地域公共交通の問題点・課題	6
4-4. 宜野湾市の地域公共交通の基本的な方針	8
4-5. 計画の目標	10
4-6. 目標達成に向けた施策・事業	11
4-7. 計画の推進体制	—



宜野湾市地域公共交通活性化協議会

令和5年9月5日

1. 地域交通法の概要

**地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（通称：地域交通法）**

地域旅客運送サービスの確保に資するよう、地域公共交通に関する計画や様々な事業に関する措置について定め、地域公共交通の活性化及び再生のための地域の主体的な取組等を推進する法律

R2改正のポイント：地域の移動ニーズに合わせて、地域が自らデザインする交通へ

- **地域公共交通計画**：「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする、**地域公共交通のマスタープラン**
- まちづくり・観光振興等の**地域戦略との一体性**の確保
- 原則全ての地方公共団体において作成が必要(**努力義務化**)
- 活性化再生法に基づく**法定協議会**(地方公共団体・交通事業者・道路管理者・利用者・学識者等から構成)を開催し作成
- 従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）を計画に位置付け、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応（**地域における輸送資源の総動員**）。
- 基本的方針、区域、**定量的な目標（利用者数、収支、行政負担額等）**、各事業及び実施主体、**評価手法**等を明示

R5改正のポイント：交通DX・交通GX・3つの共創により地域公共交通のり・デザインを進める
 ※ 3つの共創（①官民共創、②交通事業者間共創、③他分野共創）

- **地域の関係者の連携と協働の促進**（地域公共交通への記載を努める事項）
 - 共創モデル実証プロジェクト事業などの支援拡充
 - 交通・観光連携型事業、訪日外国人受け入れ環境整備などの支援拡充
- ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充
- バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充
 - ・ 地域公共交通利便増進事業の拡充（エリア一括協定運行事業創設、社会資本総合交付金の基幹事業に位置付け）
 - ・ 道路運送高度化事業の拡充（交通DX・GX推進事業創設、社会資本整備総合交付金等の予算拡充）
 - 交通DX・GXによる経営改善支援事業、自動運転実証調査事業、都市・地域交通戦略推進事業、先進車両導入支援関連事業などの支援拡充
- 鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設

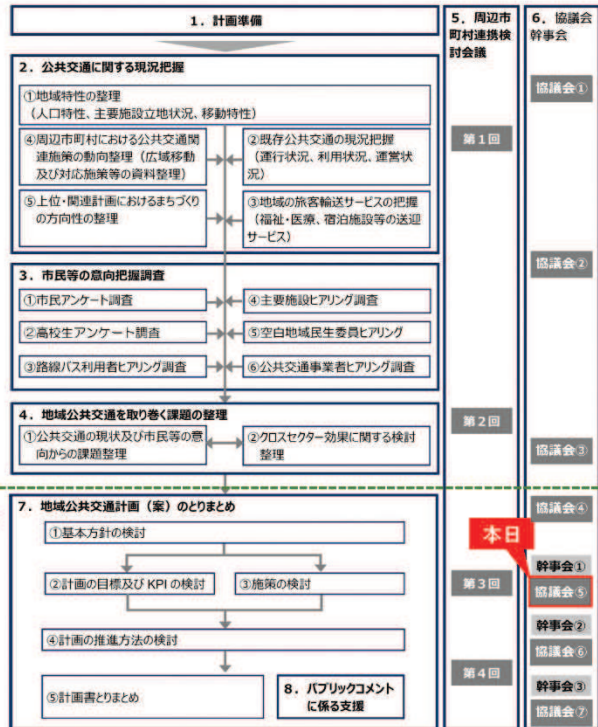
2. 計画策定の進め方



宜野湾市地域公共交通計画は
2か年の調査・検討を経て、策定します。

- **R4年度**は、公共交通に関する現況の把握、市民等の意向把握を、統計調査データや各種調査結果から行い、本市における**地域公共交通を取り巻く課題**を整理してきました。
- **R5年度**は、地域公共交通を取り巻く課題を解決していくための基本方針（地域公共交通の基本方針）、本計画の目標と施策、実施体制等を検討し、**宜野湾市地域公共交通計画**をとりまとめます。
- 計画策定にあたっては、幹事会において計画の方針や施策内容について協議を行うとともに、幹事会における協議を踏まえ、宜野湾市地域公共交通推進協議会（法定協議会）において関係者と協議を重ねながら取りまとめます。
- また、**周辺市町村連携検討会議**を開催し、周辺市町村と課題や施策等を共有・意見交換しながら検討を進めます。

R4年度



R5年度

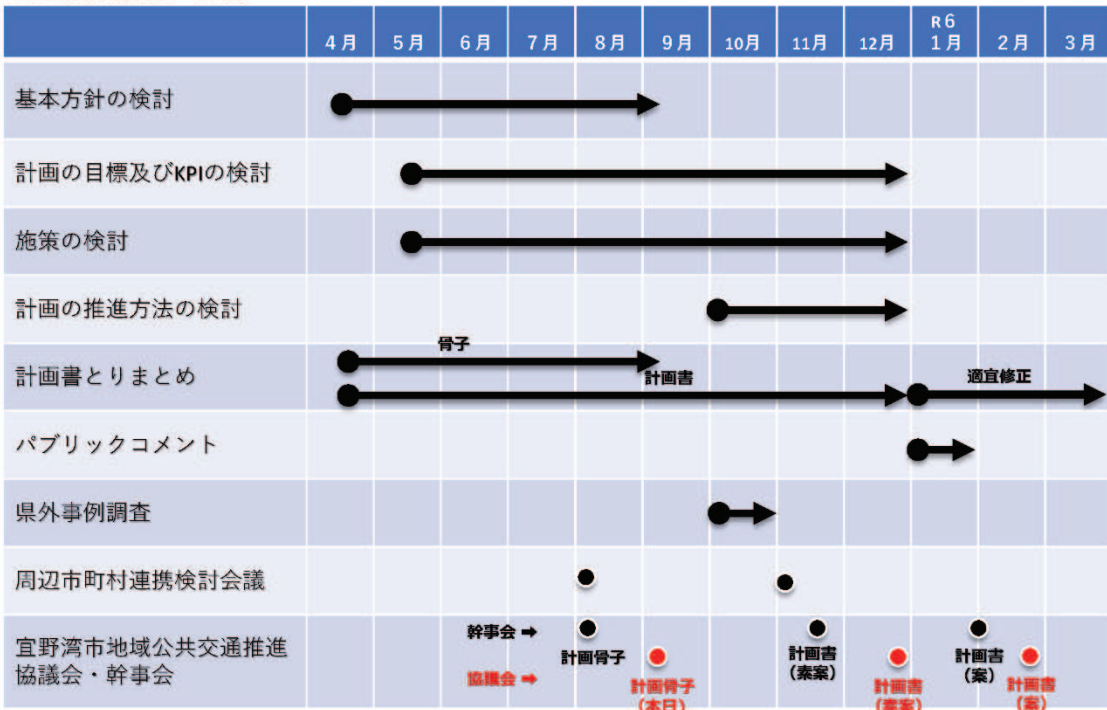
宜野湾市地域公共交通計画

2

2. 計画策定の進め方



計画策定スケジュール案



宜野湾市地域公共交通計画

3

3. 地域公共交通計画の構成



地域交通法上、記載が必要な項目（法第5条2項）

①基本的な方針（将来像等）

- ・都市計画、まちづくり等との一体性確保
- ・地域全体を見渡したネットワークの形成
- ・地域特性に応じた路線の役割分担、交通サービスの組み合わせ
- ・住民の協力を含む関係者の連携

②計画の区域

③計画の目標

- ・定量的な目標

④事業・実施主体

- ・具体的な事業内容・実施主体・スケジュール

⑤達成状況の評価

⑥計画期間

⑦他の計画との連携

⑧記載を努める事項

- ・立地適正化との連携
- ・観光振興との連携
- ・地域の関係者相互間の連携

地域公共交通計画の構成イメージ

1. 計画の概要

※②・⑥・⑦に対応

2. 宜野湾市の地域特性・公共交通の現状

3. 宜野湾市の地域公共交通の問題点・課題

4. 宜野湾市の地域公共交通の基本的な方針

※①に対応

5. 計画の目標

※③に対応

6. 目標達成に向けた施策・事業

※④・⑦・⑧に対応

7. 計画の推進・管理体制

※⑤・⑧に対応

宜野湾市地域公共交通計画

4

4. 宜野湾市地域公共交通計画（骨子案）



4-1 計画の概要

（1）計画の目的

○地域公共交通計画とは

地域公共交通計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）」（以下、「地域交通法」という。）に基づく法定計画で、「地域にとって望ましい公共交通ネットワークの姿」を明らかにし、「まちづくりの取組との連携・整合」を確保する「地域公共交通のマスタープラン」としての役割を果たすものです。

○計画の目的

本市は、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おります。一方、超高齢社会を迎え、移動手段の確保、維持がこれまで以上に求められています。誰もが住みやすく安全・快適で持続的発展が可能なまちづくりに取り組むため、公共交通網の維持充実に向けた基本方針や施策等を示す「宜野湾市地域公共交通計画」を策定します。

○計画の役割

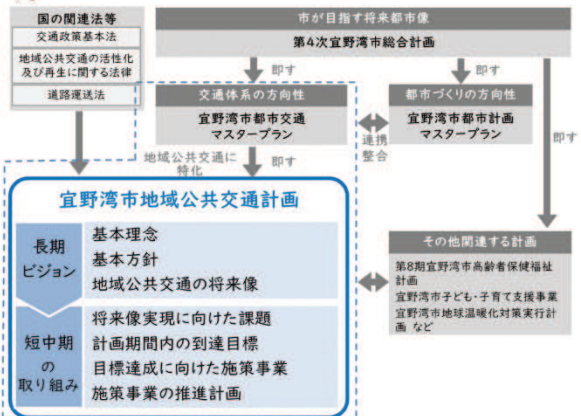
- ① 本市の地域公共交通のマスタープランとして、望ましい地域公共交通の姿（基本的な方針と目標）を明らかにする
- ② 目標達成に向けて計画期間内に実施すべき施策・事業を示す
- ③ 地域特性に応じた多様な交通サービスによるネットワーク構築を目指す
- ④ 都市計画や健康・福祉、環境、観光等の各まちづくり分野や地域・学校・企業等の多様な関係者と連携した公共交通のあり方を示す
- ⑤ 公共交通体系の改善を着実に実行していくための計画推進体制を示す

（2）計画の位置づけ

本計画は、「第4次宜野湾市総合計画」を上位計画として、「市民生活を支える公共交通体系の確立」を推進していくための計画であり、「宜野湾市都市交通マスタープラン」と連携を図りながら交通体系を構築していくものです。

また、都市計画や福祉、環境、観光などの多分野の計画との調和・整合を図り、各種計画の推進を交通の面から支援するものです。

本計画は、目指す地域交通のあり方や将来像を示す長期ビジョンと、将来像の実現方策に向けた短中期の取り組みから成ります。



▲ 計画の位置づけ

宜野湾市地域公共交通計画

5

4. 宜野湾市地域公共交通計画（骨子案）



4-1 計画の概要

(3) 計画の対象区域

宜野湾市全域を対象とします。
※一部、宜野湾市から対象区域外への交通サービスを含みます。

(4) 計画の期間

本計画の計画期間は、令和6年度から令和11年度までの5年間とします。

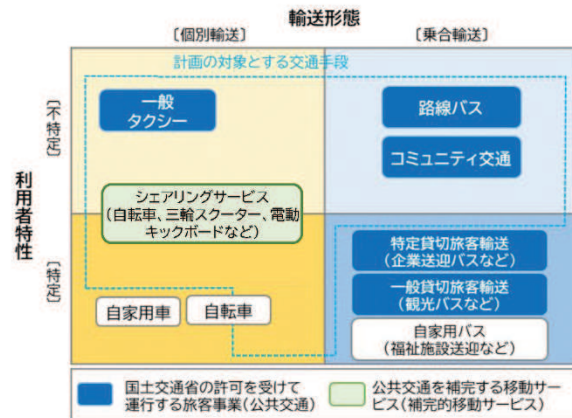
なお、毎年度、施策の実施状況や目標値の達成状況を検証・評価し、社会情勢の変化などをふまえて、必要に応じて計画の見直しを行います。

(5) 計画の対象

本計画では、国土交通省の許可を受けて運行する旅客事業を「公共交通」と定義します。

その中でも、誰もが利用する旅客交通サービスである、路線バス、コミュニティ交通、タクシーを本計画の主な対象とします。

なお、シェアリングサービスも、市民生活を支える重要な移動手段として機能していることを踏まえて、細かなニーズへの柔軟な対応など公共交通と連携・補完の関係を構築することを念頭に、これらの移動サービスについて「補完的移動サービス」として定義し、本計画の対象として設定します。



▲ 計画の対象

※コミュニティ交通とは・・・

既存の路線バスでは対応できないきめ細やかなニーズに対応し、地域の実情に応じた生活の足を担う公共交通として、地域（地域組織）・運行事業者・宜野湾市がそれぞれの役割及び責務に基づき、互いに連携、協力しながら運行する交通サービス

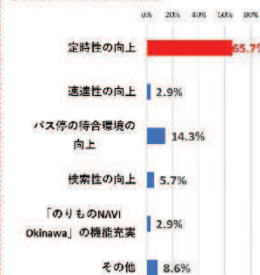
4. 宜野湾市地域公共交通計画（骨子案）



4-3 宜野湾市の地域公共交通の問題点・課題

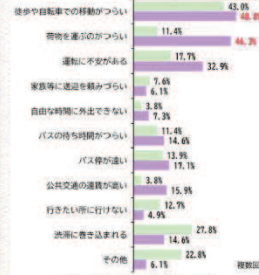
1. 交通渋滞と路線バスの定時性損失

【バス利用者の改善要望】



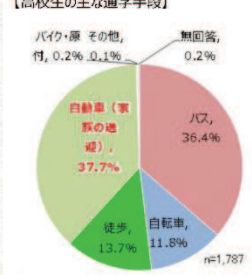
2. 高齢者の外出時の不便

【買い物の際の移動に関する困りごと】



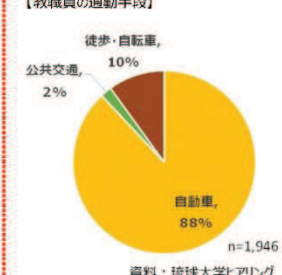
3. 高校生の高い送迎割合と学校周辺の渋滞

【高校生の主な通学手段】



4. 西普天間住宅地区の開発に伴う交通量の増加

【教職員の通勤手段】



5. バス事業者の厳しい経営環境、人手不足

【路線バス4社の運転手数】



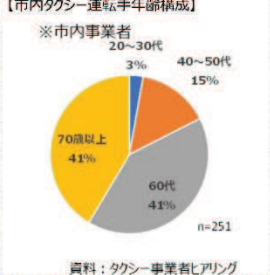
6. 高い路線バスのサービス水準と低い利用率

【道路区間別バスの運行本数】



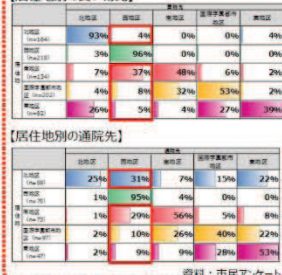
7. タクシー事業者の厳しい経営環境、人手不足

【市内タクシー運転手年齢構成】



8. 西海岸エリアへの移動ニーズとバス路線のギャップ

【居住地別の買い物先】



4. 宜野湾市地域公共交通計画（骨子案）



4-3 宜野湾市の地域公共交通の問題点・課題

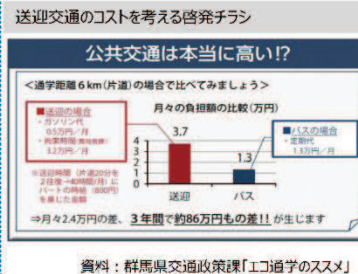
1. 路線バス、タクシー、コミュニティ交通等の機能整理とネットワーク構築



2. 日常生活での移動を支えるコミュニティ交通の検討



3. 高校生の送迎交通からの交通手段の転換促進



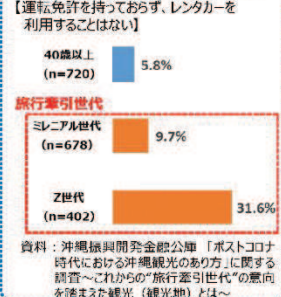
4. 公共交通の利用環境の改善



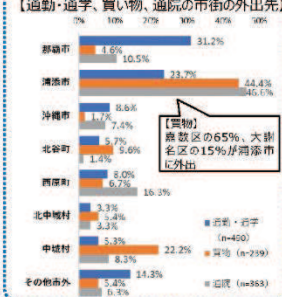
5. 琉大病院・医学部移転後の円滑な交通確保



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



7. 周辺市町村と連携した公共交通の確保維持活性化



宜野湾市地域公共交通計画

8

4. 宜野湾市地域公共交通計画（骨子案）



4-4 宜野湾市の地域公共交通の基本的な方針

(1) 目指す将来都市像及びまちづくりの方針

○第4次宜野湾市総合計画（H29年度～R6年度）

将来像	人がつながる 未来へつなげる ねたてのまち 宜野湾 ～活気にあふれ、豊かですみよいまちを目指して～
基本目標	目標5：安全・快適で、持続的発展が可能なまち
基本施策	交通ネットワークの整備 -新交通システムの構築

○宜野湾市都市計画マスタープラン（R3～R23）

将来都市像	未来を育む ねたてのまち 宜野湾 ～魅力ある暮らしとにぎわいあふれる 交流共生都市～
都市づくりのテーマ	交通環境が整った都市づくり 誰もが多様な手段で安全・快適に都市内や都市間を移動することができる 自動車に頼りすぎない歩いて暮らせる都市を目指す
将来都市構造（短期・中期）	拠点機能の維持・充実と拠点連携・循環型都市構造の強化
交通体系の基本方針	(2) 持続可能で利便性の高い公共交通網の充実

○宜野湾市都市交通マスタープラン（H23～R12）

都市像（基本理念）	「ねたて」の都市・ぎのわんを支える地域の振興と人と環境にやさしい交通の実現
将来都市交通体系	広域幹線・都市圏幹線・市内幹線・交通結節点、MM
基本目標	1：将来都市構造の実現と都市活力を想像する交通環境づくり 2：誰もが移動しやすく暮らしやすい交通環境づくり 3：環境に配慮した交通環境づくり

宜野湾市地域公共交通計画

9

(2) 基本理念（案）

本市の総合計画や都市計画マスタープラン、都市交通マスタープランで示す「目指す将来都市像及びまちづくりの方針」を踏まえ、本市の地域公共交通の基本理念を定めます。

【基本理念】

ねたてのまちを支えるシームレス交通体系
～モビリティの選択肢がある便利なまち～

※シームレスとは、複数の交通機関を乗り継いで、市内外を円滑に移動できる状態

(3) 基本方針（案）

基本理念を踏まえ、以下、基本方針を定めます。

方針1 生活を支える公共交通の実現

多様化かつ流動的な移動ニーズに対して、共創とデジタル技術をもって対応し、日常生活を支える安全で快適な移動環境の構築を目指します。

方針2 都市の成長を高める公共交通の実現

駐留軍用地跡地の新たなまちづくりや既存市街地の機能更新等で生じる交通需要や、周辺市町村との広域移動に対応した交通ネットワークの構築を目指します。

方針3 環境に配慮した公共交通の実現

交通分野におけるGXや環境に配慮した交通行動への啓発などに取組み、環境負荷の少ない持続可能な公共交通の実現を目指します。

4. 宜野湾市地域公共交通計画（骨子案）



4-4 宜野湾市の地域公共交通の基本的な方針

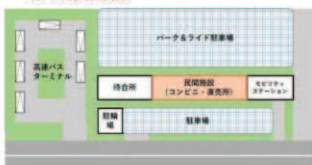
（4）地域公共交通の将来像（案）

基本理念、基本方針を踏まえ、本市の地域公共交通ネットワークの将来像と拠点、交通機関毎の役割を定めます。

▼ 交通機関の役割

区分	交通機関	役割
幹線交通	基幹急行バス	市内外の移動を支える骨格軸として、市民の通勤や通学、買物等の日常生活での移動や観光やビジネスでの来訪者の円滑な移動を担う。特に、那覇・浦添、沖縄方面への速達性の高い移動を確保する。
	路線バス	市内外の移動を支える骨格軸として、市民の通勤や通学、買物等の日常生活での移動や観光やビジネスでの来訪者の円滑な移動を担う。
支線交通	コミュニティ交通	交通ネットワークの支線部分を担い、エリアごとの課題に応じて運行エリアや輸送ターゲットを明らかにした交通サービスを提供する。
その他	タクシー	幹線交通、支線交通を補完して、多様な移動ニーズに応える。
	シェアリングサービス	

【地域拠点型】
公的施設など人が集まる施設と一体となった交通拠点



【交通拠点型】
端末交通と路線バスを接続する小規模な交通拠点



	輸送量	速達性	運行頻度	運賃	ルート
基幹急行バス	大量	速い		安価	
路線バス	大量		多頻度	安価	
コミュニティ交通	少量		低頻度	安価	市内
タクシー		速い			自由
シェアサイクルなど				安価	自由
	交通モード	待合環境	情報提供		
地域拠点型	複数	高水準	高水準		
交通拠点型	複数	高水準			

▲ 交通機関と交通結節点のサービス水準と階層的構造

▲ 交通結節点の役割

宜野湾市地域公共交通計画

10

4. 宜野湾市地域公共交通計画（骨子案）



4-5 計画の目標

本市における地域公共交通の問題点・課題を踏まえ、本計画の目標と、その達成状況を測る指標を設定します。

宜野湾市の地域公共交通の課題

■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

■地域内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

■公共交通の利用環境の改善

■琉大病院・医学部移転後の西普天間周辺の円滑な交通の確保

■車を利用しない観光客向けの公共交通利用環境の改善

■周辺市町村と連携した公共交通の確保維持活性化

目標1 公共交通サービスの充実を図る

- 指標1：路線バス年間利用者数
- 指標2：コミュニティ交通年間利用者
- 指標3：パーソナルモビリティ年間利用者数

目標2 公共交通で移動できる環境を整える

- 指標4：市民の公共交通に対する満足度

目標3 公共交通の利用を促進する

- 指標5：公共交通分担率

目標4 人と地球にやさしい交通体系を構築する

- 指標6：運輸部門における二酸化炭素排出量

※指標については、現段階で想定されるものを例示しており、詳細は今後検討予定

宜野湾市地域公共交通計画

11

4. 宜野湾市地域公共交通計画（骨子案）



4-6 目標達成に向けた施策・事業(案)

本市における地域公共交通の問題点・課題を踏まえ、本計画の目標達成に向けた施策及び事業を設定します。

宜野湾市の地域公共交通の課題

■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

■地域内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

■公共交通の利用環境の改善

■琉大病院・医学部移転後の西普天間周辺の円滑な交通の確保

■車を利用しない観光客向けの公共交通利用環境の改善

■周辺市町村と連携した公共交通の確保維持活性化

計画の目標	指標	施策体系
目標①： 公共交通サービスの充実を図る	指標 1： 路線バス年間利用者数 指標 2： コミュニティ交通年間利用者 指標 3： パーソナルモビリティ年間利用者数	施策 1： 路線バスサービスの充実 1-1 西普天間住宅地区路線バス新設検討 1-2 東西方向路線の利便性増進検討 1-3 基幹バスシステム構築の推進検討 施策 2： コミュニティ交通の導入 2-1 タクシーの活用促進の検討 2-2 新たな移動サービスの導入検討 施策 3： パーソナルモビリティの導入 3-1 シェアサイクルの推進支援 3-2 各種シェアリングサービスの推進支援（キックボード等） 施策 4： ビッグデータ活用による交通マネジメント 4-1 交通渋滞解消・公共交通利用増・移動利便性向上マネジメント 施策 5： 多様な交通サービス等との連携 5-1 周辺市町村と交通サービス等の連携検討
目標②： 公共交通で移動できる環境を整える	指標 4： 市民の公共交通に対する満足度	施策 6： 交通結節点の整備・機能強化 6-1 地域拠点の整備、交通拠点の機能強化 施策 7： 安心・安全な利用環境の整備 7-1 バス停における上屋整備やベンチ等の設置等検討 7-2 地域内の歩行空間の安全性向上（道路行政と連携） 施策 8： 公共交通関連の情報発信の充実 8-1 提供されている情報の周知（サービス水準、バスロケ等） 施策 9： 乗継利用や周遊をしやすい仕組みの充実 9-1 MaaS等の普及の検討 9-2 観光等と連携した公共交通の利用促進検討
目標③： 公共交通の利用を促進する	指標 5： 公共交通分担率	施策 10： 高校生の送迎交通からの交通手段転換 10-1 学校と連携した高校生MMの展開 10-2 学校と連携した小中学生MMの展開 施策 11： 西普天間住宅地区周辺の渋滞対策 11-1 市職員の公共交通利用促進・時差通勤 11-2 西普天間住宅地区における多様な交通サービス環境の形成検討 11-3 西普天間交通対策WT 施策 12： 環境に配慮した車両の充実、環境配慮型交通行動への推進 12-1 バス、タクシーへのエコカー導入促進と公用車へのエコカー導入促進 12-2 市民向けモビリティ・マネジメントの推進 12-3 市職員の公共交通利用促進・時差通勤（再掲） 施策 13： 歩くライフスタイルの普及拡大 13-1 歩くライフスタイル普及拡大（西普天間住宅地区など）
目標④： 人と地球にやさしい交通体系を構築する	指標 6： 運輸部門における二酸化炭素排出量	

※指標については、現段階で想定されるものを例示しており、詳細は今後検討予定

資料 4 宜野湾市地域公共交通計画 施策概要（案）

資料4

宜野湾市地域公共交通計画 施策概要（案）

※「政策主体」「市担当課」「関係機関」欄は、関係機関・関係課と協働して実施する予定です。

施策	概要	実施主体	市担当課	実施内容
目標1：公共交通サービスの充実を図る				
1.路線バスサービスの充実				
西普天間住宅地区で新たに発生する交通需要や、ニーズの高い市内東西間の移動需要に対して、路線の新設や改良を検討する。				
1-1 西普天間住宅地区路線バス新設検討	琉球大学、沖縄県、宜野湾市、バス事業者	都市計画課	検討、実証運行	
1-2 東西方向路線の利便性向上検討	宜野湾市、バス事業者	都市計画課	検討、実証運行	
1-3 基幹バスシステム構築の推進	沖縄県、宜野湾市、那覇市、清治市、北中城村、沖縄市、バス事業者	都市計画課	推進	
2.コミュニティ交通の導入				
タクシーの利活用を促進するとともに、路線バスを補完し、地域のニーズ（高齢者の移動等）に応じた柔軟な交通サービスの導入を検討する。				
2-1 タクシーの利活用施策の検討	宜野湾市、タクシー事業者	都市計画課、介護長寿課、生活安全課	検討、実施	
2-2 新たな移動サービスの導入検討	宜野湾市、バス事業者	都市計画課、介護長寿課、生活安全課	検討	
3.パーソナルモビリティの導入				
バス停まで（から）の移動などの短距離移動を担い、徒歩と自動車・バイクの間を補完する交通サービスの拡充を支援する。				
3-1 シェアサイクルの推進支援	宜野湾市、事業者	都市計画課、産業政策課	検討、実施	
3-2 各種シェアリングサービスの推進支援（キックボード等）	宜野湾市、事業者	都市計画課	検討、実施	
4.ビッグデータ活用による交通マネジメント				
交通関連の各種データを連携させたプラットフォームを構築し、交通渋滞の分析、対策の検討、効果のモニタリング等を行う。				
4-1 交通渋滞解消・公共交通利用増・移動利便性向上マネジメント	宜野湾市、バス事業者	都市計画課	検討、実施	
5.多様な交通サービス等との連携				
市域をまたぐ移動に対応した交通体系の構築、地域の旅客輸送サービスと連携した交通体系の構築に向けて、各関係機関と協働・連携を図る。				
5-1 周辺市町村との交通サービス等の連携検討	宜野湾市、浦添市、北谷町、北中城村、中城村、西原町	都市計画課	検討	

※コミュニティ交通：既存の路線バスでは対応できないきめ細やかなニーズに対応し、地域（地域組織）・運行事業者・市がそれぞれの役割を担い、互いに連携、協力しながら運行する交通サービス。

1

施策	概要	実施主体	市担当課	実施内容
目標2：公共交通で移動できる環境を整える				
6.交通結節点の整備・機能強化				
持続可能なシームレスな公共交通ネットワークの要所となる地域拠点、交通拠点について、待合環境の充実、他交通モードとの乗り換え環境の充実、交通情報や周辺エリア情報を含む情報案内の充実など、機能強化を図る。				
6-1 地域拠点の整備、交通拠点の機能強化	宜野湾市、沖縄県、琉球大学、交通事業者、道路管理者	都市計画課、基地跡地推進課	検討、実施	
7.安心・安全な利用環境の整備				
誰もが利用しやすい公共交通体系に向けて、バス停の利便性向上（上屋整備やベンチの設置）、バス停までのアクセス環境の改善を図る。				
7-1 バス停における上屋整備やベンチ等の設置等検討	道路管理者	都市計画課	検討	
7-2 地域内の歩行空間の安全性向上検討（道路行政と連携）	宜野湾市、道路管理者	道路整備課	検討	
8.公共交通関連の情報発信の充実				
公共交通への関心喚起や利用環境のさらなる充実に向けて、運行情報や関連情報などの情報発信を強化する。				
8-1 提供されている情報の周知（サービス水準、バスロケ）	宜野湾市、バス事業者	都市計画課	検討、実施	
9.乗車利用や周辺をしやすい仕組みの充実				
路線の乗車や他交通モード間の乗換、公共交通を利用した周遊などの利便性の向上に向けて、複数の交通サービスの一元的な検索ツールの普及や、運賃減額や企画乗車券等の導入を検討する。				
9-1 MaaS等の普及の検討	宜野湾市、沖縄県、交通事業者、民間事業者	都市計画課、観光スポーツ課	検討	
9-2 観光等と連携した公共交通の利用促進検討	宜野湾市、交通事業者、民間事業者	都市計画課、観光スポーツ課、産業政策課	検討	

※シームレス：「隙ぎのない」という意味で、転じて複数のサービス間のバリアを取り除き、容易に複数のサービスを利用することができることを指す。交通のシームレス化とは、複数の交通手段の接続性を改善することを目指す。

※バスロケ（バスロケーションシステム）：GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バスの表示板や携帯電話、パソコン等に情報提供するシステム。

※MaaS（マース）：Mobility as a Service の略。ITを用いてあらゆる公共交通機関を結びつけ、効率よく、かつ便利に使えるようにする概念及びシステム。

2

施策	概要	実施主体	市担当課	実施内容
目標3：公共交通の利用を促進する				
10.高校生の送迎交通からの交通手段転換				
送迎交通の抑制に向けて、小学校、中学校、高校と連携し、モビリティ・マネジメント（MM）を展開する。				
10-1 学校と連携した高校生MMの展開	沖縄県教育委員会、宜野湾市、バス事業者	都市計画課	検討、実施	
10-2 学校と連携した小中学生MMの展開	宜野湾市、宜野湾市教育委員会、バス事業者	教育委員会指導課、都市計画課	検討、実施	
11.西普天間住宅地区周辺の渋滞対策				
さらなる渋滞が想定される西普天間住宅地区周辺の渋滞問題に対して、県や琉球大学と協働して、交通手段の転換や必要の時間的分散、自動車交通量の発生軽減など多面的な対策を検討する。				
11-1 市職員の公共交通利用促進・時差通勤	宜野湾市	人事課、環境対策課	検討、実施	
11-2 西普天間住宅地区における多様な交通サービス環境の形成検討	琉球大学、宜野湾市	都市計画課	検討	
11-3 西普天間交通対策WT [※]	宜野湾市、沖縄県、琉球大学	都市計画課、基地跡地推進課	開催	
目標4：人と地球にやさしい交通体系を構築する				
12.環境に配慮した車両の充実、環境配慮型交通行動への推進				
環境面の持続可能な公共交通体系の実現に向けて、公共交通の車両や公用車の低炭素化、市民向けのモビリティ・マネジメント [※] を推進する。				
12-1 バス、タクシーへのエコカー導入促進と公用車へのエコカー導入促進	沖縄県、宜野湾市、交通事業者	総務課、環境対策課	検討、推進	
12-2 市民向けモビリティ・マネジメント [※] の推進	宜野湾市、交通事業者	都市計画課、環境対策課	実施	
12-3 市職員の公共交通利用促進・時差通勤（再掲）	宜野湾市	人事課、環境対策課	検討、実施	
13.歩くライフスタイルの普及拡大				
市内の交通渋滞緩和や市民の肥満化・フレイル予防といった交通面、福祉面の課題解消に向けて、健康増進と公共交通利用促進の包括的な取組みを推進する。				
13-1 歩くライフスタイルの普及拡大（西普天間住宅地区など）	宜野湾市	健康増進課、都市計画課	検討、実施	

※モビリティ・マネジメント（MM）：多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ（移動状況）が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取組み。

※西普天間交通対策 WT：琉球大学病院等の移動による影響や関連事業者等も踏まえながら、地域のために必要な交通対策について画策し、その進捗確認等を行うことを目的として設置したワーキングチーム。琉球大学関係者と関係行政機関（沖縄県、宜野湾市）を主体に構成。

3

資料5 令和4年度 宜野湾市地域公共交通推進協議会 決算

資料5

令和4年度 宜野湾市地域公共交通推進協議会 決算

歳入総額 7,564,426 円
歳出総額 7,436,148 円
差引額 128,278 円
(繰越金)

会計監査報告書

宜野湾市地域公共交通推進協議会財務規程第9条に基づき、
宜野湾市地域公共交通推進協議会の令和4年度会計事務監査を
行い、相違なく正に結算されていることを認めたので報告し
ます。

令和5年7月17日

宜野湾市地域公共交通協議会

会長 松川 正則 殿

監査員

宜野湾市商工会長

長瀬 貴子

【歳入の部】

(単位:円)

款項目	予算額 (a)	決算額 (b)	増減額 (b-a)	説明
1 歳入金	6,115,000	6,115,000	0	
1 1 市4金	6,115,000	6,115,000	0	
1 2 市4金	6,115,000	6,115,000	0	
2 補助金	1,449,400	1,319,400	0	
2 1 補助金	1,449,400	1,449,400	0	
2 2 補助金	1,449,400	1,319,400	0	
3 繰越金	1,000	0	△1,000	
3 1 繰越金	1,000	0	△1,000	
3 2 繰越金	1,000	0	△1,000	
4 雑収入	1,000	26	△974	
4 1 雑収入	1,000	26	△974	
4 2 雑収入	1,000	26	△974	
歳入合計	7,564,400	7,564,426	△26	

【歳出の部】

(単位:円)

款項目	予算額 (a)	決算額 (b)	増減額 (b-a)	説明
1 歳出費	534,300	406,148	△128,152	
1 1 会議費	511,300	290,000	△221,300	
1 2 会議費	511,300	290,000	△221,300	会費収支の差額
2 事業費	23,000	16,148	△6,852	
2 1 事業費	23,000	16,148	△6,852	会費収支の差額
2 2 事業費	23,000	16,148	△6,852	
3 事業費	7,030,100	7,029,000	△1,100	
3 1 事業費	7,030,100	7,029,000	△1,100	
3 2 事業費	7,030,100	7,029,000	△1,100	議会の教育
4 雑費	2,000	0	△2,000	
4 1 雑費	2,000	0	△2,000	
4 2 雑費	2,000	0	△2,000	
歳出合計	7,566,300	7,436,148	△13,252	

会計監査報告書

宜野湾市地域公共交通推進協議会財務規程第9条に基づき、
宜野湾市地域公共交通推進協議会の令和4年度会計事務監査を
行い、相違なく正に結算されていることを認めたので報告し
ます。

令和5年7月13日

宜野湾市地域公共交通協議会

会長 松川 正則 殿

監査員

宜野湾市商工会長

嘉新 貴子

資料6 宜野湾市地域公共交通推進協議会規約

資料6 宜野湾市地域公共交通推進協議会規約 令和4年5月2日制定 （目的） 第1条 宜野湾市地域公共交通推進協議会（以下、「協議会」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第39号。以下、「法」という。）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通計画の作成及び実施に関する協議を行うために設置する。 （事務所） 第2条 協議会の事務所は、沖縄県宜野湾市堺端1丁目1番1号宜野湾市役所内に置く。 （協議事項） 第3条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次に掲げる事項について協議するものとする。 （1）地域公共交通計画の作成及び変更に関すること。 （2）地域公共交通計画の実施に関すること。 （3）地域公共交通計画に位置付けられた事業の実施に関すること。 （4）前各号に掲げるもののほか、協議会の目的を達するために必要なこと。 （組織） 第4条 協議会の委員は、別表に掲げるとおりとする。 2 委員については、協議会に代理の者を出席させることができる。ただし、学識経験者の委員にあつては代理の者を出席させることができない。 3 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。 （任期） 第5条 委員の任期は、2年とする。ただし、委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。 2 委員は、再任することができる。 （役員） 第6条 協議会に会長及び副会長を置き、委員の互選により定める。 2 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。 3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は欠けたときは、会長の職務を代理する。	（会議） 第7条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集する。 2 会議は、委員の過半数の出席がなければ開くことができない。 3 協議会の議事は、出席した委員及び代理人の過半数で決し、可否同数の場合は、会長の決するところによる。 4 会長は、必要と認めるときは、委員の招集を行わず、書面その他の方法（以下「書面等」という。）によって会議の議決を行うことができる。 5 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。 6 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。 （協議結果の尊重義務） 第8条 会議において協議が整った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。 （幹事会） 第9条 協議会に提案する事項について、協議又は調停を行うため、必要に応じ協議会に幹事会を設置することができる。 2 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。 （分科会） 第10条 第9条各号に掲げる業務について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を設置することができる。 2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。 （事務局） 第11条 協議会の庶務を処理するため、協議会に事務局を置く。 2 事務局は、宜野湾市都市計画課に置く。 3 事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。 4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。 （経費の負担） 第12条 協議会の運営に要する経費は、補助金、負担金、繰越金及びその他の収入をもって充てる。																																	
（監査） 第13条 協議会に監査委員を2名置く。 2 協議会の総額監査は、第1条に掲げる委員のうちから会長が指名する監査委員によって行う。 3 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。 （解散に関する事項） 第14条 協議会が予算の編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。 （協議会が解散した場合の措置） 第15条 協議会が解散した場合に、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを清算する。 （委任） 第16条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な事項は、会長が別に定める。 附 則 この規約は、令和4年5月2日から施行する。 附 則 この規約は、令和4年9月28日から施行する。	別表（第4条関係） <table><tr><th>区分</th><th>所属</th></tr><tr><td rowspan="5">関係する公共交通事業者</td><td>一般社団法人 沖縄県バス協会</td></tr><tr><td>那覇バス株式会社</td></tr><tr><td>株式会社琉球バス交通</td></tr><tr><td>沖縄バス株式会社</td></tr><tr><td>東陽バス株式会社</td></tr><tr><td>一般社団法人 沖縄県ハイヤー・タクシー協会</td><td></td></tr><tr><td>道路管理者</td><td>内閣府沖縄総合事務局南西国道事務所 沖縄県土木建築部中部土木事務所</td></tr><tr><td>公安委員会</td><td>宜野湾警察署</td></tr><tr><td rowspan="6">地域公共交通の利用者</td><td>宜野湾市老人クラブ連合会</td></tr><tr><td>宜野湾市自治会大会</td></tr><tr><td>生金福祉法人宜野湾市社会福祉協議会</td></tr><tr><td>特定非営利活動法人宜野湾市身体障がい者福祉協会</td></tr><tr><td>宜野湾市女性団体連絡協議会</td></tr><tr><td>宜野湾市PTA連合会</td></tr><tr><td rowspan="2">学識経験者</td><td>琉球大学</td></tr><tr><td>沖縄国際大学</td></tr><tr><td rowspan="2">関係団体</td><td>一般社団法人宜野湾市観光振興協会</td></tr><tr><td>宜野湾市商工会</td></tr><tr><td>行政機関（国）</td><td>内閣府沖縄総合事務局運輸部</td></tr><tr><td>行政機関（県）</td><td>沖縄県企画部</td></tr><tr><td>行政機関（市）</td><td>宜野湾市副市長 宜野湾市理事兼企画部長 宜野湾市市民経済部長 宜野湾市福祉推進部長 宜野湾市健康推進部長 宜野湾市建設部長</td></tr></table>	区分	所属	関係する公共交通事業者	一般社団法人 沖縄県バス協会	那覇バス株式会社	株式会社琉球バス交通	沖縄バス株式会社	東陽バス株式会社	一般社団法人 沖縄県ハイヤー・タクシー協会		道路管理者	内閣府沖縄総合事務局南西国道事務所 沖縄県土木建築部中部土木事務所	公安委員会	宜野湾警察署	地域公共交通の利用者	宜野湾市老人クラブ連合会	宜野湾市自治会大会	生金福祉法人宜野湾市社会福祉協議会	特定非営利活動法人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	学識経験者	琉球大学	沖縄国際大学	関係団体	一般社団法人宜野湾市観光振興協会	宜野湾市商工会	行政機関（国）	内閣府沖縄総合事務局運輸部	行政機関（県）	沖縄県企画部	行政機関（市）	宜野湾市副市長 宜野湾市理事兼企画部長 宜野湾市市民経済部長 宜野湾市福祉推進部長 宜野湾市健康推進部長 宜野湾市建設部長
区分	所属																																	
関係する公共交通事業者	一般社団法人 沖縄県バス協会																																	
	那覇バス株式会社																																	
	株式会社琉球バス交通																																	
	沖縄バス株式会社																																	
	東陽バス株式会社																																	
一般社団法人 沖縄県ハイヤー・タクシー協会																																		
道路管理者	内閣府沖縄総合事務局南西国道事務所 沖縄県土木建築部中部土木事務所																																	
公安委員会	宜野湾警察署																																	
地域公共交通の利用者	宜野湾市老人クラブ連合会																																	
	宜野湾市自治会大会																																	
	生金福祉法人宜野湾市社会福祉協議会																																	
	特定非営利活動法人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																																	
学識経験者	琉球大学																																	
	沖縄国際大学																																	
関係団体	一般社団法人宜野湾市観光振興協会																																	
	宜野湾市商工会																																	
行政機関（国）	内閣府沖縄総合事務局運輸部																																	
行政機関（県）	沖縄県企画部																																	
行政機関（市）	宜野湾市副市長 宜野湾市理事兼企画部長 宜野湾市市民経済部長 宜野湾市福祉推進部長 宜野湾市健康推進部長 宜野湾市建設部長																																	

5-2 第6回 宜野湾市地域公共交通推進協議会

5-2-1 幹事会

1) 議事要旨

宜野湾市地域公共交通推進協議会 第2回幹事会議事概要

日時：令和5年12月25日（月）14時～

場所：宜野湾市役所第3常任委員会室

議題：宜野湾市地域公共交通交通(素案)について

3. 議題

資料3 (1) 宜野湾市地域公共交通計画(素案)について、KCSの石田より説明があった。

【質疑応答】

発言者：松本委員

➤モビリティマネジメントの授業導入について、学習指導要領に基づいた位置付け非常に重要になっている。現在、学校現場において教職員の負担が高い状況である。丁寧に学校現場に負担がかからないように配慮いただきたい。

発言者：事務局

➤学習指導要領の話があるので、課題がある事を認識は持ちながら進めている。浦添市が取り組んでいる先進事例を参考にして、交通担当課として各学校と相談したい。

発言者：伊佐委員

➤交通結節点の整備について、現状を教えてください。

発言者：事務局

➤交通結節点の整備については、バス停とサイクルポート等小規模な拠点を想定しており施策の中で記載している。人が集まる広場や駐車場等の大規模なハード整備ではない。

発言者：新垣委員

➤タクシー事業者の厳しい経営環境・人手不足の中で、運転手の高齢化が見えているが、現在かなり稼働率が高くなり、タクシーが捕まらない、需要に答えられていない部分がある。

発言者：事務局

➤数少ない運転手自体は回っているが、保有している車両を持て余している状況である。状況を踏まえて、書き方を修正していく。

発言者：島袋委員

➤タクシー運転手の人材不足に対応する市としての予算や制度があるか。今後路線バスを充実させても、バス停に行けない高齢者や障がい者を考えると、何かしらの負担が必要だと感じる。

発言者：事務局

➤市としてタクシー・バス事業者に人材不足に対する施策は、今回の計画の中では含まれない。県の制度を周知する形になると考えている。施策の中で公共交通事業者の人材不足について、周知を含んだ整理をする事が出来ないか検討する。

発言者：伊佐委員

➤琉球大学医学部・大学病院が開学・開院し、一日 5 千人の流入が発生することで、多くの人の移動が見込まれる。その中で周辺市町村との連携、例えば中城村の護佐丸バスは、西普天間地区への延伸は可能なのか。また、琉大側から学生の移動を検討している情報はるか。

発言者：事務局

➤中城村との意見交換を行っている。護佐丸バスは、コミュニティバスとして現時点の運行距離からさらに延長するのは難しいときいている。宜野湾市内に乗り入れて、宜野湾市に恩恵があるなら、費用負担の話が出てくる。交通空白地域を周辺市町村と連携して進めていかなければならないと考えている。

琉球大学の取り組みとして、現在スクールバスを走らせる計画はない。琉球大学とバス会社間で、琉大病院乗り入れの協議は進めている。

発言者：伊佐委員

➤県が渋滞対策で那覇から伊佐までのバスレーンを本格運用している。県道 81 号線にバス専用レーンを作る計画はあるが、拡幅の予定はないと聞いている。渋滞対策について状況を教えていただきたい。

発言者：事務局

➤バスレーンの延長は、胡屋から伊佐までの計画がある。計画では県道 81 号線的那覇向けについて導入出来ないか、県の方で検討している。

停車帯の活用、中央分離帯のブロック構造物の除去によりバスレーンの設置を検討している。周辺地域への影響が出るのため、丁寧に説明しなければならない。

発言者：津波古委員

➤市職員の公共交通利用促進・時差通勤の中で、時差出勤の実施時期については、令和 6 年度からの予定という認識で間違いないか。琉大病院は令和 6 年度の 6 月には完成予定で、引越し等開院前にも交通渋滞が想定されるので、公共交通利用促進・時差通勤は早めに実施すべきである。

発言者：事務局

➤時差通勤を導入するにあたって、どういう課題があるのか検証しなければならない。

例えば建設部や基地政策部とか、先行的に導入して課題検証出来ないか。そういった提案をしたい。

令和 7 年に琉大病院・医学部移転が目前に迫っているため、令和 6 年度には何かの形にしたい。

発言者：米須委員

➤コミュニティ交通の導入において、「出来ればタクシー利用の方がいい」という声はある。本計画(素案)には、新たな移動サービスの導入、タクシーの利活用の検討とあり、新たな移動サービスの検討が先に来る構成になっており、並行して進めるのか不安である。

発言者：事務局

➤ご指摘の通り整合が取れていない状況である。タクシー利活用について記載した理由として、市内にタクシー事業者が 7 社あり、公共交通を考える上で、市内事業者に対して一緒に取り組めることが出来ないか考える必要がある。

優先的に検討する順位としては、新たな移動サービスの検討ということで、指摘を受けた箇所は、修正したい。

発言者：米須委員

➤歩くライフスタイルの普及拡大の文章の中で、「フレイル予防」というのは課題ではない。フレイル自体が課題である。

発言者：事務局

➤指摘の点を踏まえて修正する。

発言者：松本委員

➤施策 10-1「高校生の MM の展開」があり、施策 10-2 小中学生を対象にした事案があるが、10-1 は高校生へ公共交通の利用を促進し、10-2 では小中学生に対して公共交通に対する意識の醸成を図るものと理解していいか。タイトルが両方とも MM の展開になるのですが、小中学生に対しては MM の周知でいいのではないかな。

高校生と小中学生とではニュアンス的に違うのではないかな。タイトルを分けるべきと考えるがどうか。

高校通学時の公共交通利用率では、関連指標として適しているのか。

もう一つがモビリティマネジメントの実施対象を順次拡大と記載されているが、何をもって実施対象としているのか。上の段では、保護者に対して体験乗車や路線バスの利用機会を増やすのが実施なのか、資料にあるように公共交通の利用があつての実施なのか、分かりづらい。

これまで学校で行っていた部活動を地域に委ねようという動きがあり、指導者の確保や活動場所の確保、今後学校で統一したスポーツ部活動を実施しようとする、中学校区で分かれるので、移動手段の確保が必要になる。

放課後や土日の中学校間の移動について、必要性が求められている。

発言者：事務局

➤まず高校生に対してのモビリティマネジメントについて、高校生は路線バスの利用者となりえるので、高校生に対して路線バスを利用してもらいたいの、モビリティマネジメントを行う。

小中学生を分けているのは、バスに乗った事がない生徒が多いためである。バスの乗り方や公共交通の必要性を伝えていきたいという主旨がある。

施策のタイトルや書き方・概要を踏まえた形で精査した上で整理する。

また対象は保護者等の意味合いではなく、対象の学校数を少しずつ広げていくイメージです。分かりづらい点があるので書き方を変更する。

発言者：伊佐委員

全体的に民間企業の活用が今後必要になる。行政だけでは様々な取り組みが十分に出来ない事は想像出来る。観光関連でも、今の若い人は運転免許を持たない人が増えている。

移動手段は公共交通が増えてくると考えられるので、民間事業者との連携は必要と考える。

発言者：事務局

➤ご指摘の点について、大事な視点であるため、施策を全体的に見た中で内容を盛り込めないか、整理させていただきたい。

発言者：多和田委員

➤時差通勤が関わってくるので、報告書の指摘通り今後問題になる国道 330 号線の渋滞によって、通勤時間に影響を及ぼす。

業務時間に職員が到着していないという問題が出てくると困るので、今年度は事前に人事課に声掛けをしている状況である。

西普天間地区に琉大病院完成後、そこに人々が集う事を踏まえての話であるため、人事課とも調整しなければいけない部分が出る。早めに声掛けを通して何かしらの対策や事例として、ある一部の部署を試験的に検証出来ないかという話が挙がっている。早めの対策・協議をしていただきたい。

発言者：事務局

➤時差通勤については、早めに実施させていただきたいと考えている。西普天間を担当している基地跡地推進課も含めて、一緒にご相談したい。

5-2-2 宜野湾市地域公共交通推進協議会

1) 議事要旨

第 6 回 宜野湾市地域公共交通推進協議会 議事要旨

日 時：令和 6 年 1 月 16 日（火）14 時 00 分

場 所：宜野湾市マリン支援センター2 階 会議室

事務局：宜野湾市 建設部 都市計画課、株式会社ケー・シー・エス

参加者：下記欠席者を除き 23 名 ※会長・副会長以外は 21 名の委員の出席

欠席者：沖縄バス協会 慶田氏、ハイヤー・タクシー協会 津波古氏、沖縄国際大学 名嘉座氏、
宜野湾市 坂場氏、宜野湾市 岡田氏

議事次第：

1. 開会
2. 報告第 2 回幹事会
議事概要・・・・・・・・・・資料 1
第 5 回地域公共交通推進協議会 議事概要・・・資料 2
計画策定の進め方について・・・・・・・・・・資料 3
3. 議題
宜野湾市地域公共交通計画（素案）・・・・・・・・・・資料 4
4. その他
5. 閉会

1. 開会

事務局（宜野湾市都市計画課の喜納氏）から開会の挨拶および配布資料の確認ならびに出席確認が行われ代理出席を含め、21 人の委員出席の報告があった。

その後、本会議の会長の和田副市長に進行が引き継がれ、挨拶および本日の次第について説明が実施された。また、本会議の出席者は過半数以上であり、会議が成立する旨の宣言があった。

2. 報告

事務局（宜野湾市都市計画課の新崎氏）より、報告事項として、第 2 回幹事会および第 5 回地域公共交通促進協議会の議事概要と計画策定の進め方について報告が行われた。

発言者：崎原委員

- 周辺市町村連携検討会議について、幹事会と協議会には関わっているため概ね分かっているが、周辺市町村連携検討会議はどのような構成となっているのか？

発言者：事務局

- 周辺市町村連携検討会議については、隣接する市町村の公共交通担当者と意見交換を行っている。人の移動は市町村を跨ぐことが多く、隣接する市町村で連携できる施策がないか？など連携強化を含めて意見交換といった形で会議を開催している。

3. 議題

事務局（株式会社ケーシーエスの石田氏）より宜野湾市地域公共交通計画（素案）の説明が行われた。

発言者：小川委員

- 現在、沖縄では交通系の IC カードが約 58 万枚利用されており、乗り継ぎの利便性の増進が図られている。先週の 1 月 13 日に沖縄県の交通政策課主催で、浦添市当山小学校において『バスの乗り方教室』に出席し担当者とともに、バスの乗降方法などを学童や父兄に説明を行ったところである。そこで、学童たちから「OKICA カードはどこで買えばいいのか？」との質問を受けた。
- 宜野湾市では、琉球バス交通と沖縄バスの営業所、一部銀行で販売しているが、販売所を増やすことで利便性を増進できるため、宜野湾市役所でも販売を含めた協力をお願いできないかと、以前にもお願いした経緯がある。シームレスな交通システム実現の一環として、是非とも OKICA 活用をお願いしたいと考えている。
- また、神谷委員からの指摘があったモビリティマネジメントについて、昨年、宜野湾市内の小中学校に『バスの乗り方教室』の開催を打診したが多忙のため改めて相談が必要である。
- 沖縄県や宜野湾市の協力のもとでモビリティマネジメントが実現すれば、計画に則り良い効果が発揮できると思うことから要望を兼ねてお願いしたい。

発言者：事務局

- OKICA カードの活用については、小川委員の発言の通り、昨年 3 月の協議会で承った意見である。計画には具体的に記載していないが、カードの普及や利用促進は非常に大事と考えており今後検討を図る。
- 今回の計画で、小中学生対象のモビリティマネジメントを施策として位置付けており、今後長

期的な公共交通の利用促進を図るため、小中学生対象に『バスの乗り方教室』や、公共交通の重要性を伝えていく必要がある。

発言者：比嘉委員

- 資料 63 頁の指標と目標値について、目標 3 で、高校通学の公共交通利用率が現状 32.5%から目標 40%の考え方が少し分かりにくいため説明をお願いしたい。

発言者：事務局

- 公共交通利用率 40%の目標設定の考え方は、昨年、高校生を対象としたアンケート調査において公共交通の利用率 32.5%であったが、送迎交通の現状が約 40%である。送迎交通の割合を減らすためには、バス利用を促進する必要があり、送迎交通と同じ割合を目指したいといった意図で 40%を目指している。

発言者：佐藤委員

- 資料 65 頁をみると琉大移転による交通量増加の影響を懸念されているようであるが、交通面での対策ではないが、西普天間住宅地区に学生や職員の住居を整備することで自転車や徒歩移動が可能となれば渋滞が減ると考えられる。また、学生や職員が宜野湾市民になれば税収や補助金も増えると思われるが、住宅整備はどうなっているのか？
- また、サイクルポートの整備について、シェアサイクルは若い世代に人気があるが、もう少し告知が必要であると考えている。もし、公民館前にサイクルポートが設置されたら、若い世代は、アプリをみてサイクルポートを利用することが多いため、公民館に足を運ぶきっかけになれば良いと考えている。

発言者：事務局

- 現在、西普天間住宅地区における区画整理事業は進行中であるが、土地がすぐに使用可能とはならないため住居整備は非常に難しいところがあるが、事業を進めていく中で、近くに住環境の整備が進んでいくと考えている。ただし、今回の計画で、西普天間地区における住居整備についての記載は難しいところである。
- サイクルポートの件については、宜野湾市の事業では、民間事業者と連携し事業を進めている。サイクルポートの増設が可能かどうかについては、設置基準等の確認が必要である。施策としてはサイクルポートを拡大していきたいため、意見を踏まえて今後検討していきたい。

発言者：田場委員

- 宜野湾市内のバス停はバスの待合環境が非常に悪い状況である。雨天時は上屋がなく、バスロケーションシステムは、全てのバス停に設置されていない。また、高齢者がバスに乗車する際には、バス停とバス床の高さが異なっていたり、間隔があいていたりすると転倒の危険性がある。バスを利用したいがバスの乗降時に不便を感じると、他の移動手段を考える人もでるため、バス停の待合環境を整備して欲しい。

発言者：事務局

- 昨年度のアンケート調査やヒアリング調査において、バス停上屋や待合環境の整備要望については把握しているところである。資料 80 頁に記載している通り、地域交通拠点の機能強化という面から、バス停における待合環境を充実させていきたいところであり、宜野湾市だけでなく、国や県など道路管理者との調整が必要となるため意見交換を行っていかねばと考えている。

- バスとバスの隙間の件についても、沖縄県で路線バスの導入をすすめていると聞いており、沖縄県はバス協会を含めて意見交換ができればと考えている。

発言者：小川委員

- 国道沿いバス停の上屋整備には、2～3 千万円が必要である。国、沖縄県、市、バス事業者の交付金を活用し整備をしたことはあるが、現状は財政的に厳しいところであり、バス事業者側からもバス停の上屋整備をお願いしたい。公共交通計画でも 80 頁のようになると考えていることから、交通結節点を含めて利用者の多い箇所には整備をお願いしたい。
- バス停の段差や隙間については、ノンステップバスの導入が最も良いが、宜野湾市の場合は市外線のため、県の補助活用は厳しいと思われる。また、道路部分や路肩がもともと高くなっている部分もある。ノンステップバスだと段差はないが、バス停の手前に他のバスや車が停車していると、バス停にピッタリと接することが難しくなる。ドライバーの技能にも左右されることから、教育課を通じ、技能訓練の実施に取り組みたい。

発言者：和田会長

- 田場委員、小川委員からの意見については、この計画の中において検討可能な箇所があるため取り組みたいと考えている。

発言者：仲村渠委員

- 今後、自転車の利用が増加することであるが、自転車のマナーが十分整っていなかったり、歩道が狭かったりと、歩行者と自転車の危険な部分があると感じているため、マナー啓発が重要と考えている。高齢者や子ども達が気軽に歩ける歩行環境の整備が必要である。

発言者：事務局

- 自転車の利用が増えることにより自転車利用時のルールやマナーが大事になってくる。シェアサイクルの普及の中で、民間事業者との意見交換を含めて検討していく。高齢者の歩きやすい環境づくりは、小中学生・高校生の通学環境向上の後に、高齢者や障がい者のバス停までの安全性向上を図る。通学環境を含めた歩行空間の安全性向上を図っていくことを検討している。

発言者：神谷委員

- 1 点目 資料 11 頁の総人口の分布について、2030 年にどの程度の人口規模を見込んでいるのかをテキスト情報でも良いので記載して欲しい。
- 2 点目 資料 52 頁 (5) の琉大病院が移転の影響により、82 頁で移転先の周辺地域の交通量増加が予測されている。ハンプは生活道路に設置するのが通常であるが、この記載では県道 82 号線への設置がイメージされる。誤解が生じないように生活道路や抜け道などに設置するなど、設置場所と設置意図を明確に表現した方が良い。
- 3 点目 資料 55 頁の 将来都市構想の図について、現在の琉大・沖縄大から西普天間住宅地区をつなぎ国際学園都市軸といった構想ではなかったか？そのような議論をしたような記憶があるため確認をお願いしたい。
- 4 点目 資料 77 頁のキックボードについて、シェアサイクルとキックボードの利用者は競合すると考えられる。シェアサイクルの利用率は、ある一定の（サイクルポートの）密度以上でないと利用が促進されない。シェアサイクルとキックボードの利用者層が同じ所であるため、両方とも実施した場合に相乗効果ではなく、効果が下がる可能性がある。現在、那覇市がキックボードを導入しているが、どのような状況か関係性を確認した上で、キックボードの導入を検

討した方が良いと考えている。

- 5 点目 資料 78 頁の地域間連携について、現状では県外の利用客を想定しているが、県民向けの移動についても議論を進めているところである。できることをリクエストしていただければ我々と一緒に考えていけると思っている。
- 6 点目 資料 87 頁の県立高校について、実施主体の沖縄県との表現から教育庁も含まれると考えるが、教育庁側は沖縄県の表記に含まれないと思う可能性があるため、県教育庁と明確に表現した方が良い。市の教育委員会は市の部署で良いと思う。
- 7 点目 資料 94 頁に関連する主体と基本的な役割の部分の関係機関について、「住民・交通事業者・行政」が連携し取り組みを行う必要があるが、結局は誰かが不明であり、この表現だと、行政と交通事業者が関係機関のようにみえる。交通における関係機関とは、企業であり学校であり、個々に含まれていない組織を示し、それらが関係機関となるため、企業や学校、公共交通事業者の表現が適切ではないか？主語が「公共機関・交通事業者」のようであるが、その他の部分があるため、他に挙げられていない組織が関係機関になるための確に表現した方が良い。
- 8 点目 歩行空間と自転車について地域公共交通計画に含めるのは厳しいのではないか？都市計画や自転車推進計画、他の計画での策定を検討するなどとし、今回は地域公共交通計画の策定のため歩行空間や歩道の計画は策定できないと考えている。歩行空間や自転車については、他の計画で検討するといった表現が適切ではないか。
- 9 点目 コンベンションセンターでのイベント開催時の渋滞対策をどう考えるのか？イベント参加者は宜野湾市民以外が多いかもしれないが、宜野湾市で開催するイベントである。
- 本計画には、日常に関する記載はあるが、イベントに関する記述が一切ないため、イベント時についても記述した方が良いと考える。特に西海岸側の住民にとっては、シビアな話であるため少しコメントを記載した方が良いと考えている。

発言者：和田会長

- 最後に意見のあった西海岸地域の「はごろも祭り」などのイベントでは、2 日間で 10 万人近い来場があるため渋滞が著しく、警察を動員しても規制できない状況である。なお、宜野湾バイパスについては 6 車線化の拡幅が決まっており、宜野湾市内で 3 箇所の着地点が設置される予定であるため、通過交通と地域内の交通の分断が図れると考えている。では、指摘点について、事務局から意見をお願いしたい。

発言者：事務局

- 1 点目 西普天間住宅地区での人口想定について、土地区画整理事業の事業計画の人口の記載をと考えおり、概ね 1,000 人程度を見込んでいる。詳細な人口は確認後、事業計画と整合性を図り整理する。
- 2 点目 資料 82 頁の地域内歩行空間の安全性向上を検討について、国県道の渋滞の影響で、周辺生活道路に影響がある旨を表現できるよう、文面については精査する。
- 3 点目 資料 55 頁の将来都市構想について、国際学園都市軸の検討では、都市構造マスタープランでは普天間飛行場のため、返還前の短中期の都市構想と、返還後の長期の都市構想 2 つ描いている。ご指摘の国際学園都市軸については、長期の都市構想において整理しているが、今回の地域公共交通計画は 5 年間であるため、短中期の都市構想を掲載している。
- 4 点目 キックボードとシェアサイクルについて、ご指摘の通り利用者は重複すると考えている。趣旨としては、シェアリングサービスの普及とともに、選択肢を増やすことができないか？といった考えで計画している。ご指摘を踏まえ、事務局でも調査・研究をする必要があると考えている。
- 5 点目 資料 87 頁の高校生のモビリティマネジメントについては、ご指摘を踏まえ、沖縄県に

確認をとったうえで対応する。

- 6 点目 第 7 章 計画の推進管理体制について、95 頁にある通り、企業や大学を含めて関係機関として大切であるため、記載方法や考え方を今一度整理する。
- 7 点目 その他の歩行空間の件について、12 頁に重複する点はあるが、本計画でどこまで検討するかは悩ましいところであるが、計画時に歩行空間についての声を頂いているため、記載している。また、現段階では、宜野湾市に自転車関連の計画予定はないが、今後、計画実現を図るうえで検討が必要となる。

発言者：嘉手納委員

- 1 点目 資料 68 頁の施策 2 コミュニティ交通導入の 2-1 新たな移動サービスの導入検討について、担当課が生活安全課となっているが、詳細は 74 頁・75 頁に記載されており、74 頁のグリーンスローモビリティ等の記載があり、全体として、環境対策課が該当するのではないかな？
- 2 点目 資料 77 頁の施策 3 パーソナルモビリティの導入の施策 3-1 シェアサイクルの推進支援について、担当が産業支援課となっているが、施策 3-2 各種シェアリングサービスの推進支援（キックボード等）において、令和 4 年 12 月の検討委員会では、この表記があったのか、なかったのか？なかったといった報告を受けている。そこでその確認と、今回の施策に書き込んだ理由、観光ということで担当を観光スポーツ課にするのかと思うのだがその辺りを確認したい。
- 3 点目 全体に関わることだが、3 頁の本計画の位置付けについて、その他関連する計画で、1）高齢者保護福祉計画・2）子ども子育て事業計画、3）地球温暖化対策実行計画があるが、抜けていないかと懸念しているのが、第 2 次宜野湾市産業振興計画（2019 策定）である。現在、第 3 次宜野湾市産業振興計画が立てられており、この中でイベントや観光客・産業振興に向けた交通問題の改善の中に、交通渋滞や西海岸地区の集客、駐車場対策もあるが、渋滞関係が記載されている。観光客の誘致とも関わりがあるため、「～など」で括るのではなく、明記した方が良く考えている。また、宜野湾市地球温暖化対策実行計画は現在、第 2 次であり、まだ期間が残っているため、第 2 次を入れて欲しい。また、地球温暖化実行計画では、区域施策編が市民向けであるため、区域施策編と明示していただきたい。他の頁にももう一つ、第 4 次宜野湾市総合計画という上位計画があるが、第 4 次宜野湾市総合計画の中に、宜野湾市国土利用計画が別計画で令和 3 年度から令和 10 年度にかけて策定されており関係しないのか？確認をお願いしたい。
- 4 点目 モビリティマネジメントの表記について、87 頁では「小・中学生向けの MM の展開」、91 頁では市民向けにはカタカナで「モビリティマネジメント」と記載されているため、モビリティマネジメントと表記した方がわかりやすいと思われる。

発言者：事務局

- 資料 58 頁 について、コミュニティ交通で「新たな移動サービスの導入検討」生活安全課が同じ担当に入っており、生活安全課を追加した理由は、令和 4 年度から都市計画課が公共交通を取り組んでいるところであり、連携できるところがあれば、させていただきたいと話しているところで記載しているため、今後担当課と調整を行う。
- 環境対策課の追加の件だが、グリーンスローモビリティが関連する関係課との調整が不十分な点があるため、再度協議を行う。
- 77 頁 キックボードの件については、表現が分かりにくい点があることから、観光を含めて想定していたところがあるが、先程と同様に調整を行う。
- 計画の位置付けの件については、ご意見・ご指摘を踏まえて再度確認を行う。
- 宜野湾市地球温暖化対策実行計画について、我々としても認識しているため、正式に記載を行う。

- 産業振興計画については、今年度策定中のため、担当課と十分に調整ができていないところがあるため、擦り合わせを進める。
- 国土利用計画については、宜野湾市総合計画の策定時に、国土利用計画を策定しているところであるが、直接関わることはないと考えている。他の市町村でも関連する計画に出てこないため、今回は記載していない。
- モビリティマネジメントの表記については、ご指摘の通り統一予定であったが間に合わなかったため、全てモビリティマネジメントに改める。

発言者：比嘉委員

- 1 点目 資料 88 頁の 11-1 公共交通利用促進について、沖縄県の公共交通施策でも、県や市町村職員が公共交通を率先的に利用していくことが必要であり、県では目標値として、各市町村で 10% の目標を入れているところである。沖縄県において今後 5 年間で取り組もうとしていることは、バスの利便性向上であり、行きたいところ行けるか、乗り継ぎを円滑にできるか、といった視点でネットワークを構築していく。毎年検証していきながら、必要なアイデアを出し順に行いたいと思っている。まずは率先して宜野湾市で公共交通利用促進を議論いただきたい。
- 2 点目 資料 95 頁の進捗管理について、毎年検討を行って効果測定を図っていくとなっているが、現在、記載のある各施策を検証しながら、次年度以降の計画により効率的・効果的な政策を抽出していくか確認したい。

発言者：事務局

- 市職員の公共交通利用促進について、公共交通利用する事は重要だと考えており、今後も意見交換をさせていただきたい。
- 95 頁の進捗管理について、今回位置付けした施策について、次年度以降どういう形で実施していくのかについては、実現に取り組んで施策を検証していく中で、柔軟な対応を考えていく必要がある。

発言者：比嘉委員

- 沖縄県でもバス・タクシーの利便性向上・運行計画などを議論しており、バス事業者の便数や運賃、サービスの維持が厳しいところがある。スピードを加速して取り組んでいく必要を感じており、今後とも連絡をお願いしたい。

発言者：金城代理

- 資料 66 頁、67 頁に事業の大きな施策が 13 項目、小さな施策 25 項目が取り上げられているが、25 項目は若干多いといった印象がある。資料 67 頁に優先的に取り組む施策が 1, 2, 6, 10, 11 と挙げられているため、優先的に取り組まない事業について、絞り込みの検討を頂きたい。
- パーソナルモビリティ導入の件で、シェアサイクルとキックボードが競合する話があったが、取捨選択や統合することを検討いただければと思う。
- 資料 68 頁、69 頁で各施策の実施内容が記載されているが、「検討する・実施する・推進する」形で検討されている。実施する施策について、第 7 章にて年度終わりで中間評価を行う予定となっているが、中には検討だけの施策もある。
- 国土交通省で実施している「地域公共交通計画」の実現化に向けた検討会では、計画の推進・検討だけで終わるのはもったいない、と言う方向で議論が進んでいることから、「検討する」となっている施策については、計画の最終年度において検討結果のとりまとめを盛り込んでいただきたい。

発言者：事務局

- 施策の絞り込みを含め、神谷委員の意見を踏まえ、もう少しスリムにできないか検討していきたい。若干 重複している施策もあるので、見直しを含めて検討していきたい。進捗管理 PDCA の件も含めて、検討する施策が多いため、検討結果をどういった形で整理できるのか念頭に置きながら、精査させていただく。

発言者：普久原委員

- 資料 63 頁に、指標と目標値があり、現状は 2022 年度で目標値は 2028 年度で書かれている。そこで交通結節点の整備箇所について、現状 0 箇所です。2028 年度の目標が 1 箇所ということになっているが 1 箇所の整備予定で問題ないか？ 資料 59 頁の将来ネットワークイメージ図を確認すると交通結節点は 6 箇所図示があるが、どの地点で整備するのか？
- また、モビリティマネジメントの対象学校数について、2022 年度は 0 校、2022 年度の目標値が 3 校ということで、5 年間で 3 校実施予定なのか？
- はっきりとした目標値が見えないため説明をいただきたい。

発言者：事務局

- 5 年間で 1 箇所の上屋を含めた交通結節点の整備ができないかと考えている。現段階でどこを 59 頁の 6 箇所のうち、どこを整備するかは回答できないが、5 年計画の中で 1 つ整備したいところです。
- モビリティマネジメントの実施学校数については、現状 0 校ですが、宜野湾市においては取り組みが始まっていない状況である。5 年間の中で、小・中・高の各 1 校ずつ実施したいということで 3 校を目標として記載している。

発言者：友利委員

- 小・中学生にやってもらうのはありがたいが、親子を含めて参加すると地域の方々も多く参加すると思われるため、小・中学校で意識を醸成し、障がい者の手助けができる。父兄についても地域住民であるため、バス停近くにいる時に、教え手になるなどの目標につながれば良いと考えている。

発言者：事務局

- モビリティマネジメントについては、前回会議から意見をいただいております。5 年間の計画のみならず長期的な視点で取り組んでいく必要があると考えており、そのように整理する予定である。

発言者：小川委員

- 宜野湾市内の小学校は 9 校あるが、バスを 2～3 台乗り入れる空間がない。市の教育委員会を含めある程度の駐車スペースが必要となる。

発言者：和田会長

- 時間の制約があるため、意見の聴取はこれにて終了したい。意見があれば事務局に連絡をお願いしたいが問題ないか。
- 宜野湾市地域公共交通計画(素案)については、委員から様々なご意見を頂きいたところで、今後の予定については、これから事務局から報告があるが、意見を踏まえて素案のとりまとめを行い、修正については、会長に一任しても問題ないか？

発言者：委員

- 異議なし

発言者：和田会長

- その他ご意見があれば事務局の方に問い合わせで欲しい。以上で審議事項は終了する。事務局より今後のスケジュールについて説明をお願いしたい。

発言者：事務局

- 今後パブリックコメントを実施していく予定であり、本日の意見は素案に反映させていくため、他に意見があれば、事務局まで問い合わせで欲しい。なお、第7回公共交通協議会は3月7日を予定している。

5. 閉会

事務局（建設部 建設次長 城間氏）より閉会の挨拶があった。

2) 会議資料

表 作成した資料一覧

	資料
資料1	宜野湾市地域公共交通推進協議会 第2回幹事会議議事概要
資料2	第5回宜野湾市地域公共交通推進協議会 議事概要
資料3	計画策定の進め方について
資料4	宜野湾市地域公共交通計画（素案）

資料1 宜野湾市地域公共交通推進協議会 第2回幹事会議議事概要

資料1

宜野湾市地域公共交通推進協議会 第2回幹事会議事概要

日時：令和5年12月25日（月）14時～

場所：宜野湾市役所 第三常任委員会室

議題：宜野湾市地域公共交通計画(素案)について

地域公共交通計画(素案)について協議・調整を行った。議事概要は以下のとおり。

No.	主な指摘・ご意見	回答・対応方針
1	✓ p48にて「コロナ禍により利用者数が減少し、稼働率が低下しています。」との前記があるが、現在かなり稼働率が高くなり、タクシーが揃まらないう、需要に応えられていないと聞いている。	✓ こちらの稼働率は車両の稼働率のことを言っており、運転手不足から車両を待合している状態である。分かりにくい表現となっているため、書き方を修正する。
2	✓ 市としてタクシー運転手の人材不足に対応する施策を考えているのか。今後路線バスを充実させても、バス俤に引けない高齢者や障がい者を考えると、何かしらの負担が必要だと感じている。	✓ 市としてのタクシー・バス事業者の人材不足に対する施策は今回の計画の中には含まれていない。 ✓ 沖縄県の制度を調べる形になると考えている。 ✓ 施策の中で公共交通事業者の人材不足について、周知を含んだ監視をすることが出来ないか検討する。
3	✓ 琉球大学医学部・大学病院が開学・開設し、一日5千人の流入が発生することで、多くの人の移動が見込まれる。その中で周辺市町村との連携、例えば中城村の渡辺九バスの西重実間住宅老地区への延伸等について調整が必要にないか？	✓ 渡辺九バスの延伸については中城村と意見交換を行った。渡辺九バスは、コミュニティバスとしては長い路線となっているため、そこからさらに延長するのは難しいと聞いている。また、宜野湾市内に乗り入れて、宜野湾直に駅があるなら費用負担についても検討する必要があると考えている。 ✓ 移動は市内で完結するものではないので周辺市町村と連携して進めていかなければならないと考えている。

No.	主な指摘・ご意見	回答・対応方針
4	✓ 沖縄県が改善対策で那覇から伊佐までのバスシーンを本格運用している。国道81号線にバス専用シーンを整備する計画があるが、那覇の干渉はないと聞いている。改善策についての情報はあるか。	✓ バスレーンの延長は、最終的には那覇から伊佐までの那覇向けの車線について、沖縄県にて導入を検討している。設置にあたり、既存の停車帯や中央分離帯を撤去する予定であるという。周辺地域への影響が出るため、丁寧に説明しなければならないと考えている。
5	✓ p66の「市職員の公共交通利用促進・時差通勤」の中で、時差通勤の実施時期については、令和6年度からの予定という認識で間違いないか。年度予算編成は令和6年度の4月には完成予定で、引続き等閑防範にも交通施策が想定されるので、公共交通利用促進・時差通勤は早めの実施すべきである。	✓ 時差通勤を導入するにあたって、どのような課題があるのかを検証する必要があるため、例えば建設部や基地政策部から先行的に導入して課題抽出出来ないか今後相談していきたい。 ✓ 令和7年に琉球大学病院・琉球大学医学部移転が目前に迫っているため、令和6年度には何かの形にしたい。
6	✓ p71のコミュニティ交通の導入において、「既存の交通手段であるタクシーの活用を優先的に検討し、タクシーでの対応が難しい場合に、他の手段の導入を検討する。」とあるが、一方でp66では、「タクシー利用についても経済的な理由から、無難には利用できない状況にあります。」となっている。そのため、実際に事業を行う際は、市からの補助等を求める声が出てくると思われる。また、p71の表現では「まずタクシーの活用を検討し、難しい場合に他の手段を検討する。」となっているが、p71とp72にて、順位の並びが「新たな移動サービスの導入検討」「タクシーの利用率の向上」となっている。	✓ 優先的に検討する順位としては新たな移動サービスの検討が優先となるため、p71の文章を修正する。
7	✓ p74の「豊くライフスタイルの普及拡大」の文章の中にある、「フレイル予防」というのは誤植ではない。フィロムが誤植である。	✓ 指摘を踏まえて修正する。

1

2

№	主な指摘・ご意見	回答・対応方針
8	✓ 施策 10-1「高校生MMの展開」と施策 10-2「小中学生MMの展開」があるが、施策 10-1は高校生に対して公共交通の利用促進、施策 10-2は小中学生に対して公共交通に対する意識の醸成を図るものと理解しているが、	✓ ご指摘のとおりです。
9	✓ 施策 10-1、施策 10-2のタイトルが両方ともMMの展開になっているが、目的が違ふのであれば、小中学生に対してはMMの周知等、タイトルを分けるべきと考える。 ✓ 高校生通学時の公共交通利用率は、施策 10-2の関連指標として示しているのか。 ✓ モビリティマネジメントの実施対象を順次拡大と記載されているが、保護者に対して体験乗車や路線バスの利用機会を増やすのが課題なのか、公共交通の利用があつての実施なのか分かりづらいと感じた。	✓ まず高校生に対してのモビリティマネジメントについては、高校生は路線バスの利用者となりえるので、路線バスを利用してもらいたいという意味でのモビリティマネジメントとなる。 ✓ 小中学生に対してのモビリティマネジメントについては、バスに乗ったことがない生徒も多いと聞いており、バスの乗り方や公共交通の必要性を伝えていきたいという旨がある。 ✓ ご指摘のとおり主旨が異なるため、施策のタイトルについては、変更を踏まえた形で整理する。
10	✓ これまで学校で行っていた部活動金地域に委ねようという動きがあり、指導者の確保や活動場所の確保、今度学校で統一したスポーツ部活動を実施しようとする、中学校区で分かれるので、移動手段の確保が必要になる。放課後や土曜の中学校内の移動について、必要性が求められている。	
11	✓ 観光関連でも、若い人は運転免許を持たない人が増えていると聞いており、公共交通の需要が増えてくると考えられるが、行政や交通事業者だけでは様々な取り組みが十分に出来ないことが想像出来る。そのため、今後は民間企業の活用が必要になると考えている。 ✓ 計画書の中で、民間事業者との連携等の表現を入れない方がいい。	✓ ご指摘の点について、大半な見点であるため、施策を全体的に見た中で内容を盛り込めないか、確認させていただきたい。

№	主な指摘・ご意見	回答・対応方針
12	✓ 町営出動については、人事課も調整しなければならないことを様々出てくると思われるので、特定の部署を対象とした乗車導入等も含めて早めには協議を行っていただきたい。	✓ 町営出動については、早めに実施させていただきたいと考えている。町営人間を担当している基礎町車庫整備も含めて、一緒にご相談したい。

資料2 第5回宜野湾市地域公共交通推進協議会 議事概要

資料2

第5回宜野湾市地域公共交通推進協議会
議事概要

日 時: 令和5年9月5日(火) 14時00分
場 所: P's SQUARE 3等 D会議室

1. 宜野湾市地域公共交通計画骨子(案)について

宜野湾市地域公共交通計画骨子(案)について協議を行い、事務局案を精査した上で案の検討を進めていくことで承認頂いた。議事概要は以下のとおり。

No.	主な指摘・ご意見	回答・対応方針
1	バスおよびタクシーの運転手不足について、現在の市内バス4社のバス運転手の年齢構成は、70歳以上が2%、60代が35%、50代が38%、30代が2%であり、60歳以上が37%と高齢に高い状況である。バス運転手不足については、バス事業者のみの対策では非常に困難な状況が危惧され、宜野湾市や近隣市町村に連携いただき支援をお願いしたい。 (小川委員)	のバスの運転手不足については、事務局でも把握できると認識しており地域公共交通計画(骨子案)を検討するにあたって念頭に置いている。宜野湾市としては、既存路線バスの利用促進を図ることで運行支援につながるものと考えており、地域公共交通計画策定の際には、運転手不足の現状を踏まえた上で検討を検討する。 県道34号線の沿道について、大連交差点付近では、概率的な渋滞(が発生しているが、基幹幹線バスの所要時間の短縮効果がある、バス専用レーン設置後においては、渋滞状況と比較して3~6分程度の短縮効果がある。そこで、今回の施策案にはないが、渋滞を緩和するため県道34号線にバス専用レーンの設置を検討して欲しい。 (小川委員)

1

No.	主な指摘・ご意見	回答・対応方針
3	第一交通が「マイルート」というプラットフォームを利用し、複数の中心のRouteを導入している。「マイルート」をほかだけではなく公共交通に活用して欲しい。あわせて、バス運賃のキャッシュレス化について、今後は実現になると認識している。沖縄県の交通ICカード(ORICA)の普及拡大の促進のために、宜野湾市役所などの公共施設にキャッシュレスの設置ができないかと検討して欲しい。 (小川委員)	シームレスな交通施策については、これから進展になると事務局でも認識しており関係部署と意見交換を伺いたい。
4	県道34号線の沿道対策については、大連交差点において右折と直進・直進1車線・左折2車線の3車線構成に交通渋滞が進行し、渋滞緩和を図る予定である。 また、バス停の土留整備やベンチ等の設置状況について、実施主体は道路管理者との認識となっているが、道路管理者以外においても土留やベンチの設置は可能であるため、バス事業者や市町村においても設置を検討することはできないか。 (宮崎委員)	資料4の宜野湾市地域公共交通計画調査結果(案)の2項目のバス停の上乗等の設備では、実施主体を「道路管理者」と記載しているが、道路管理者以外にも設置は可能であることについては今後検討し整理する。

2

No.	主な指摘・ご意見	回答・対応方針
5	高校生のバスの利用が少ないとあるが、宜野湾市内において公共交通の利用が少ない2校から話を聞いたところ、遠距離からの通学者が多いとのことであった。本協議会からは沖縄県が主体で、一部生徒に対して通学費用の補助が始まることから、経路バス利用者の増加が見込めないかと考えている。 あわせて豊後市ではバスの乗り方教室なども開催している。 高齢者や障がい者にも経路バスを積極的に利用して頂きたいと考えており、広報活動などを通じてバスの利用普及に協力をお願いしたいと考えている。 (小川委員)	
6	各種シェアリングサービスについての記載があるが、「ライドシェア」について、今後、事務局で議論する予定はあるのか。	ライドシェアについては、国においてもこれから議論が行われるものと認識している。なお、骨子案において支援しているシェアリングサービスについては、電動キックボードやカーシェアリングを想定している。
7	また、東江市町村との交通サービス等の連携検討について、本協議会では宜野湾市のみが議論となると思われることから、東江市町村との連携についても話し合うことが難しいとされている。そこで、前橋市などの河辺市町村とあわせて「合同交通推進協議会」のようなものを開催することができないか。 (佐藤委員)	本計画の策定にあたり、東江市町村との交通サービス等の連携検討を行うため、北里町、瀬戸市、井川町、中城村、豊原町の担当者と意見交換を実施している。関係市町村による協議会などを開催することは難しいが、今後も情報交換などを進めて取り組む予定である。

3

No.	主な指摘・ご意見	回答・対応方針
6	沖縄県では、北部広域市町村圏や中部広域市町村圏などの広域と公共交通利用の推進を策定し対策について議論を行っている。 県としては、市町村を軸に広域公共交通の移動に際して、市町村は各々の市町村内においての広域公共交通について対応している。 市町村の日常的な活動は、市町村を軸に提供するため、県は市町村とコミュニケーションを図り対応することで、広域の、かつ、細やかな対応や支援が可能と考えている。 宜野湾市以外の各市町村の協議や、多くの協議会へ参加をしていることから、宜野湾市の取り組みについて紹介し連携していきたい。 (佐藤委員)	
7	幹線について、宜野湾市地域公共交通計画策定後も継続するのか。 宜野湾市内の毎日の自動車通勤や、自転車通勤などの需要が実現することはないか。 シェアサイクルのデータについて、市町村間のデータは市町村間で共有できないか。また、沖縄観光コンベンションビューローで連携を行っており、今後活用して欲しい。 (伊藤委員)	幹線については、宜野湾市地域公共交通計画策定後も必要に応じて開示する予定である。今後の進展状況を行う上では、継続する必要があると必要と考えている。 シェアサイクルのデータについては、市町村間の移動のデータもあればと考えていたため、関係市町村との意見交換を伺いたい。沖縄観光コンベンションビューローのオープンデータは確認する。

4

No.	主な指摘・ご意見	回答・対応方針
8	✓ のりものMVIはバス停ごとのダイヤを簡単に確認できるように改善して欲しい。GPSペーシとバス会社ごとに整理されていることから、非常に分かりづらいため各バス会社で選択し調整を行って欲しい。	✓ モビリティマネジメントについては、教育委員会との連絡が非常に重要だと考えており教育委員会への相談会もしている。
	✓ 小中学校のモビリティマネジメントについては、授業に組み込めないかを検討して欲しい。また、今後は交通関係の知識が学校に入り、モビリティマネジメントを行うスタンスではなく、授業の一環として取り扱うことができるか。	✓ 協議会のメンバーに教育委員会は入っていないが、理事会では教育委員会の担当者がいるため意見を共有していきたい。ご提案のとおり、教育関係の観点から公共交通に関する授業が可能なように考えている。
	✓ タクシーについては、神埼県内ではタクシーアプリの利用が少なく、高齢者の場合はアプリの利用が難しいため、高齢者向けの対応は必要と考えている。なお、高齢者向けの対応について、公民館行事が同じ様に実施されているため、分散することはできないか。	✓ 公民館の行事については、宜野湾市ではユニバーサルサービスの公民館行事を毎週火曜日・水曜日に実施することが多く、その際の移動支援についても課題として認識している。今後も担当者と意見交換を行いたい。
	✓ 県内では市町村内の通勤通学の経路比が高いことから、通学を容易にした通勤経路の構築比を確認してみたい。宜野湾市内における状況について、市民の通勤経路がどの程度の影響を与えているのか、圧倒的に他市町村からの通勤交通が多いのか、市民の通勤時の交通手段において自転車などの経路を占めているのかといった点も含め、確認して頂きたい。(仲谷委員)	✓ 市民の通勤データに関しては、国勢調査のデータでどこまで確切に推察しているか。今後、神埼県が実施するパーソナルデータ調査等のデータを通じ、通勤の状況を確認できないかと考えている。

No.	主な指摘・ご意見	回答・対応方針
9	✓ 徒歩通学についてだが、宜野湾中学校は徒歩通学を推奨されている。県外では2.8km程度の徒歩通学は普通との距離だとの意見があったが、この2.8kmの距離は、城大北口から宜野湾中学校までをイメージすると分かるが、坂や勾配が多く大変なところから、県外の徒歩通学と単純に比較することは難しいと考えている。(佐倉委員)	
10	✓ 交通経路点について、車載型と交通無点型が示されているが、車載型は型の交通経路の整備計画などがあれば教えて欲しい。伊佐地区でバスターミナル整備計画があると聞いており、車載型を模したバスターミナル整備計画があるのかなど、現状について教えて欲しい。(高田委員)	✓ 交通経路点について、現時点では具体的な整備計画のイメージは検討していない。伊佐地区においては、今後計画予定のインフラストラクチャー・コリドー地区において交通経路点の整備計画はあるが、現時点では未だ確定しておらず、現時点では構想段階である。
11	✓ 交通経路点の整備について、西宮大開通区に移動する城大病院に交通経路点のような機能を果たせる予定があるかについて。こうした予定の有無を含めて、宜野湾市としてのどのような将来の交通ネットワーク構築を想定しているか教えて欲しい。(佐田委員・金城委員)	✓ 琉球大学医学部及び大学病院が西宮大開通区に移動することから、宜野湾市に公共交通計画(予備)においても整備しているところ、路線バスなどの既存バスとの乗入れも含めて検討を進めている。また、琉球大学医学部及び同病院にバス路線やバス駅整備の整備も含め、琉球大学側で検討しているところ。これらの検討が進めば、琉球大学が交通経路点としての機能を果たせるのではないかと考えている。

2. 令和4年度決算及び監査報告について

令和4年度決算及び監査報告について審議を行い、承認頂いた。

計画策定の進め方について

資料3

- ◆ 第6回地域公共交通協議会（本日）⇒ 地域公共交通計画（素案）について協議
- ◆ 地域公共交通計画（素案）に対する協議会意見等の反映
- ◆ 協議会意見反映後、パブリックコメント実施（予定：1/24～2/20）
- ◆ 庁内関係課意見照会（1月下旬～2月中旬予定）
- ◆ 第3回地域公共交通計画幹事会（2/26開催予定）
- ◆ 第7回地域公共交通協議会（3/7開催予定）⇒ パブコメ対応、地域公共交通計画（案）について協議

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	R6 1月	2月	3月
周辺市町村連携検討会議					第3回(8/8)			第4回(11/10)				
地域公共交通協議会幹事会					第1回(8/7)				2回(12/25)		3回(2/26)	
地域公共交通協議会			第4回(書面会議)			第5回(9/5)				第6回(1/16)		第7回(3/7)
パブリックコメント										予定：1/24～2/20※4週間		
地域公共交通計画策定												

資料 4 宜野湾市地域公共交通計画 (素案) 2023 年 1 月 16 日時点  宜野湾市 Ginowan City	目 次 第 1 章 計画の概要..... 1 1. 計画の目的..... 2 2. 計画の位置づけ..... 3 3. 計画の対象区域..... 5 4. 計画の期間..... 5 5. 計画の対象..... 5 第 2 章 宜野湾市の地域特性・公共交通の現状計画の概要..... 7 1. 地域特性..... 8 2. 公共交通の現状..... 14 3. 移動特性..... 25 4. 宜野湾市の地域特性・公共交通の現状のまとめ..... 33 第 3 章 宜野湾市の地域公共交通の問題点・課題計画の概要..... 35 1. 市民の移動に関する困りごと..... 36 2. 関係者の課題認識..... 41 3. 地域公共交通の問題点..... 42 4. 地域公共交通の課題..... 50 第 4 章 宜野湾市の地域公共交通の基本的な方針計画の概要..... 53 1. 目指す将来都市像及びまちづくりの方針..... 54 2. 基本理念..... 56 3. 基本方針..... 56 4. 地域公共交通の将来像..... 57 第 5 章 計画の目標..... 61 第 6 章 目標達成に向けた施策・事業..... 65 1. 施策メニュー..... 66 2. 施策の概要..... 68 3. 個別施策の概要..... 71 第 7 章 計画の推進・管理体制..... 93 1. 計画の推進体制..... 94 2. 関係する主体と基本的な役割..... 94 3. 計画の評価方法..... 95
第 1 章 計画の概要 1. 計画の目的 2. 計画の位置づけ 3. 計画の対象区域 4. 計画の期間 5. 計画の対象 第 1 章 計画の概要 1	第 1 章 計画の概要 1. 計画の目的 (1) 地域公共交通計画とは 地域公共交通計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）」（以下、「地域交通法」という。）に基づく法定計画で、「地域にとって望ましい公共交 通ネットワークの姿」を明らかにし、「まちづくりの取組との連携・整合」を確保する「地域公 共交通のマスタープラン」としての役割を果たすものです。 (2) 計画の目的 本市は、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 都市構造となっております。一方、超高齢社会を迎え、移動手段の確保、維持がこれまで以上に 求められています。誰もが住みやすく安全・快適で持続的発展が可能なまちづくりに取り組むた め、公共交通網の維持充実に向けた基本方針や施策等を示す「宜野湾市地域公共交通計画」を策 定します。 (3) 計画の役割 本計画の役割は、以下に示す通りです。 ① 本市の地域公共交通のマスタープランとして、望ましい地域公共交通の姿（基本的な方針 と目標）を明らかにする ② 目標達成に向けて計画期間内に実施すべき施策・事業を示す ③ 地域特性に応じた多様な交通サービスによるネットワーク構築を目指す ④ 都市計画や健康・福祉、環境、観光等の各まちづくり分野や地域・学校・企業等の多様な 関係者と連携した公共交通のあり方を示す ⑤ 公共交通体系の改善を着実に実行していくための計画推進体制を示す 2 第 1 章 計画の概要

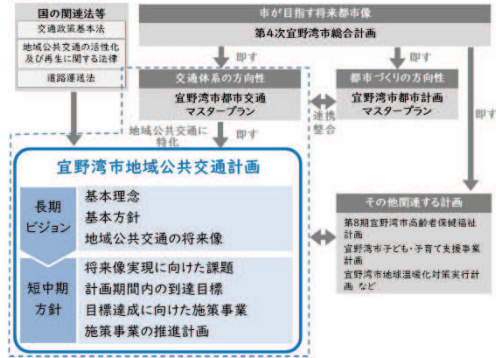
2. 計画の位置づけ

本計画は、「第4次宜野湾市総合計画」を上位計画として、「市民生活を支える公共交通体系の確立」を推進していくための計画であり、「宜野湾市都市交通マスタープラン」と連携を図りながら交通体系を構築していくものです。

また、都市計画や福祉、環境、観光などの多分野の計画との調和・整合を図り、各種計画の推進を交通の面から支援するものです。

本計画は、目指す地域交通のあり方や将来像を示す長期ビジョンと、将来像の実現方策に向けた短中期の取り組みから成ります。

■計画の位置づけ



第1章 計画の概要 3

なお、本計画は、令和12年(2030年)までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標であるSDGsへの寄与も目的とします。

SDGsは17の目標、169のターゲットから構成されていますが、公共交通分野では、目標11「住み続けられるまちづくりを」が直接的に寄与します。

また、公共交通の利用を通じて、目標13「気候変動に具体的な対策を」、目標3「すべての人に健康と福祉を」にも寄与します。

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



- 目標11：住み続けられるまちづくりを**
公共交通ネットワークの整備や利用しやすい環境づくりにより、車を運転できない方でも安心して暮らせるまちづくりに寄与します。
- 目標13：気候変動に具体的な対策を**
過度な自動車利用から、移動の一部を公共交通利用に転換することにより、温室効果ガスの排出量削減に寄与します。
- 目標3：すべての人に健康と福祉を**
公共交通を利用することで、バス停まで及びバス停からの移動や、外出機会の増加に伴い歩行が増え、健康増進に寄与します。

4 第1章 計画の概要

3. 計画の対象区域

宜野湾市全域を対象とします。

※一部、宜野湾市から対象区域外への交通サービスを含みます。

4. 計画の期間

本計画の計画期間は、令和6年度から令和10年度までの5年間とします。

なお、毎年度、施策の実施状況や目標値の達成状況を検証・評価し、社会情勢の変化などを踏まえて、必要に応じて計画の見直しを行います。

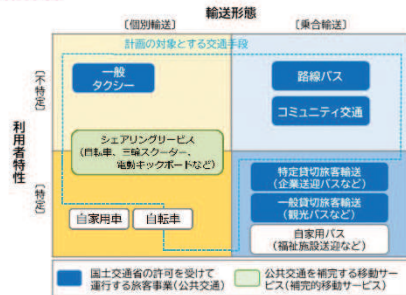
5. 計画の対象

本計画では、国土交通省の許可を受けて運行する旅客事業を「公共交通」と定義します。

その中でも、誰もが利用する旅客交通サービスである、路線バス、コミュニティ交通、タクシーを本計画の主な対象とします。

なお、シェアリングサービスも、市民生活を支える重要な移動手段として機能していることを踏まえて、相対的なニーズへの柔軟な対応など公共交通と連携・補完の関係を構築することを念頭に、これらの移動サービスについて「補完的移動サービス」として定義し、本計画の対象として設定します。

■計画の対象



※コミュニティ交通とは、...
もろの路線バスでは対応できない特定のニーズに対応し、地域の実情に応じた生活の足とする公共交通として、福祉(福祉バス)、旅行(旅行バス)、通勤(通勤バス)など様々な形態があり、また、利用の自由度、運行時間、運行ルートなどが異なる。

第1章 計画の概要 5

第2章

宜野湾市の地域特性・公共交通の現状

1. 地域特性
2. 公共交通の現状
3. 移動特性
4. 宜野湾市の地域特性・公共交通の現状まとめ

第2章 宜野湾市の地域特性・公共交通の現状 7

第2章 宮野湾市の地域特性・公共交通の現状

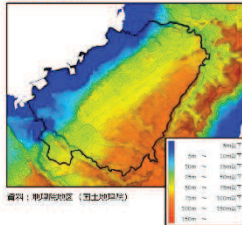
1. 地域特性

(1) 地形・土地利用の状況

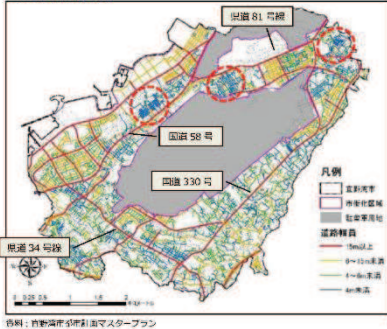
西海岸部は低地（標高0～10m）が広がっていますが、国道58号を境に標高が一気に40m程度上がり、さらに東部に行くにつれて高く、国道330号は標高100m程度となります。道路網の骨格を形成する、国道58号、国道330号、県道34号線、県道81号線は起伏が激しく、坂道となっています。住宅街から新設道路への生活道路も坂道が非常に多い状況にあります。

喜友名地区、普天間地区、野間地区、大山地区、森敷地区などの一部の市街地は、幅員4m未満の狭い道路を中心とした道路網によって構成されています。

■本市の標高図



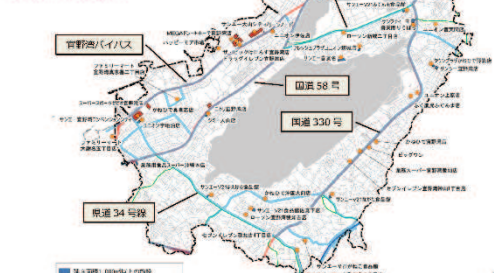
■幅員別道路状況図



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号線、県道81号線、国道58号宮野湾バイパス（以下、「宮野湾バイパス」という。）の沿線に多く立地しています。これらの道路には路線バスが運行しており、道路軸上のバスの移動は可能な状況です。ただし、住宅街からはこれらの道路まで徒歩等で移動することになります。

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

■商業施設の立地状況



■公民館の立地状況



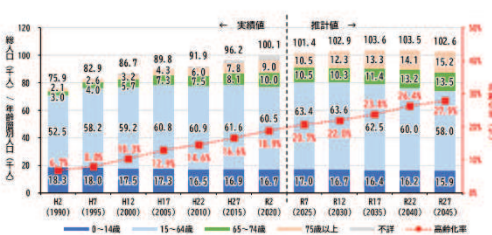
資料：沖縄県政庁 宮野湾市（平成29年9月）、国土院提供

(2) 人口特性

本市の人口は増加傾向にあり、令和2年（2020年）においては約10万人となっています。増加傾向は令和17年（2035年）まで続き、その後徐々に低下すると推計されていますが、普天間飛行場の跡地利用の進展に伴って、新たな定住人口の流入も期待されます。

そうした中、高齢人口が年々増加しており、令和2年（2020年）は1.9万人と20年前の2倍以上になっています。今後も増加が予想されており、特に75歳以上の後期高齢者は10年後には1.4倍になる（約3千人増）と推計されています。

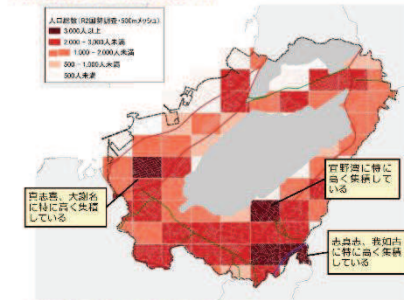
■人口推移と将来推計人口



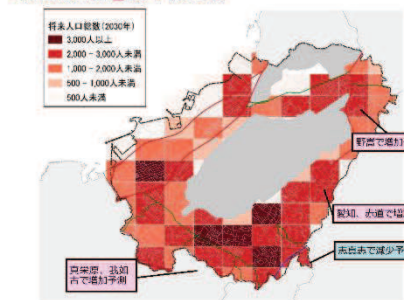
資料：総人口・世帯数調査（各年）
将来推計人口・世帯数の推定は沖縄県人口（平成30（2018）年推計）「国政社会調査・人口動態研究所」

500mメッシュごとの人口の分布状況を見てみると、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）に相当する高密集な地域が全域的に広がっています。特に、喜友名、大謝名、宮野湾、志賀志、我如志は他よりも高く集積しています。10年後は、喜友名や我如志、喜知、志賀、野間など市南部や市東部で増加が予測されます。

■総人口の分布状況_R2年（2020年）



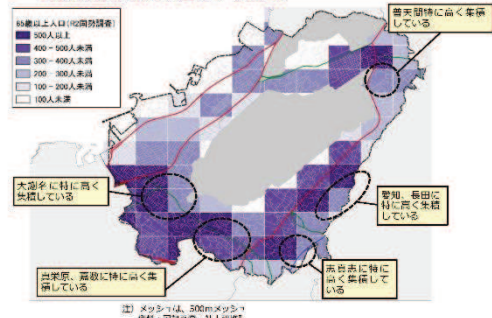
■総人口の分布状況_R12年（2030年）



(注) メッシュは、500mメッシュ
資料：国勢調査、人口推計

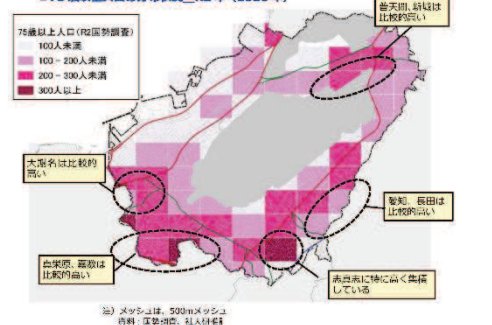
65歳以上の高齢者は、大瀬名、真栄原、森脇、志真志、豊知、長田、普天間によく居住しています。10年後は市内全域で増加する見込みです。

■ 65歳以上人口の分布状況 R2年(2020年)



75歳以上の高齢者は、志真志が市域よりも特に多く居住しています。65歳以上と同様に、10年後は市内全域で増加する見込みです。

■ 75歳以上人口の分布状況 R2年(2020年)



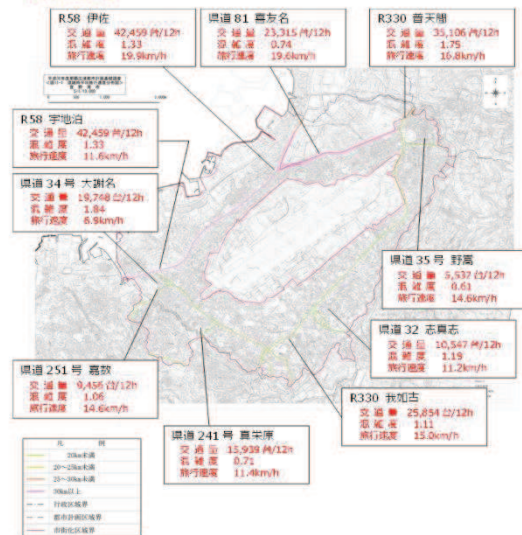
12 第2章 宜野湾市の地域特性・公共交通の現状

(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1.00以上、宇地泊と普天間では2.00以上となるなど、慢性的な渋滞が生じています。混雑時の平均旅行速度も我如古において16.7km/hと低い低下がみられます。

また、県道宜野湾西原線(県道34号)の大瀬名では、混雑時平均旅行速度が9.8km/hと10km/hに満たない状況となっています。

■ 旅行速度分布図



13 第2章 宜野湾市の地域特性・公共交通の現状

2. 公共交通の現状

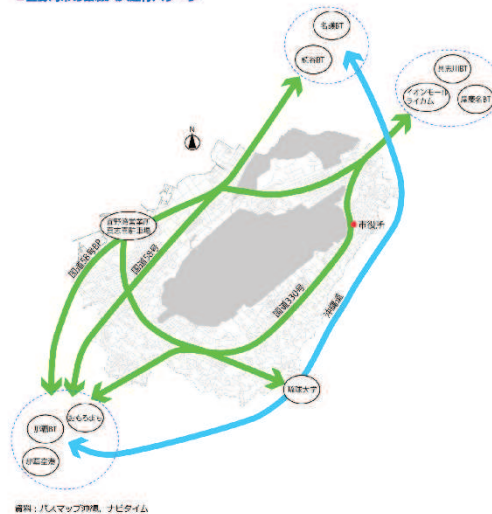
(1) 路線バスの運行状況

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ます。

市内の主な発着拠点は、西側沿岸のコンベンションリゾートエリアにある宜野湾営業所(琉球バス交通)と真志嘉駐中場(沖縄バス)となっています。また、琉球大学を発着拠点とするバス系統が設定されています。

■ 宜野湾市の路線バス運行パターン



14 第2章 宜野湾市の地域特性・公共交通の現状

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、県道宜野湾北中環線を主体に設定されています。

バス停は、宜野湾市役所をはじめ、コンベンションセンター、沖縄国際大学、宜野湾市営球場などの公共施設周辺のなどに57箇所設置されています。

また、市内には琉球バスのバス停も設置されており、市南東部の沖縄自動車道(西原IC〜北中環IC間)に琉大入口バス停があります。

その他には中城村からは、中城商業高校前、普天間うらぼうを結ぶコミュニティバス(港佐丸バス)や、那覇空港と北谷、読谷村の観光地を結ぶ空港シャトルバスが運行されており、市内には3箇所のバス停が設置されています。

■ 宜野湾市の路線バスルートとバス停の位置



15 第2章 宜野湾市の地域特性・公共交通の現状

2) バス運行系統と便数

宜野湾市内の道路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幹を形成しています。

市内の発着拠点である宜野湾営業所と真志吉駐車場は、宇地地区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ます。

市域東部の国際学園都市地区内には那覇市方面と沖縄国際大学、琉球大学を結ぶ系統が設定されています。

市域全体を結ぶのはH系統のみで、平日に往復6本運行となっています。

■宜野湾市の路線バス運行系統



■宜野湾市の系統別バス運行本数

系統	平日	土曜	日曜	休日
A	232	126	477	30/28/29/31/120/228/213
B	262	136	479	33/32/33/34/35/777
C	149	118	302	37/32/40/32/127/227
D	110	92	303	30/40/30
E	40	32	30	25/128
F	90	40	40	28
G	15	8	8	28
H	6	6	6	28
I	30	9	9	28
J	50	38	50	27

16 第2章 宜野湾市の地域特性・公共交通の現状

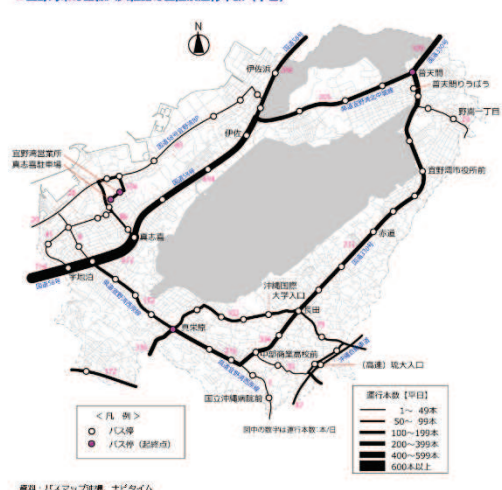
3) 道路区間別のバス運行便数

区間別に運行本数をみると、国道58号宇地路の市街区間は最も多く、往復で平日716本、土曜602本、日曜570本となっています。次いで、国道330号普天港の北側区間で、往復で平日500本、土曜419本、日曜410本となっています。

市域中央部のバス路線格差の運行本数は、国道58号伊佐で平日434本（土曜366本、日曜351本）、国道330号赤道で平日312本（土曜247本、日曜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ます。

発着拠点である宜野湾営業所・真志吉駐車場区間の運行本数は、平日104本となっており、概ね1時間当たり6本の発着（土日は88本ずつで発着は5本/時）となっています。

■宜野湾市の路線バス経路の区間別運行本数（平日）



資料：バスマップ情報、ナビタイム

17 第2章 宜野湾市の地域特性・公共交通の現状

(2) タクシーの運行状況

市内タクシー事業者へのヒアリング調査によると、車両の保有台数は小型車が170台となっており、うち、ユニバーサルデザイン車両は9台です。市内タクシー事業者の運転手数は251名で、60歳代は41%、70歳以上が41%と高齢者の割合が高くなっています。

沖縄本島地区のタクシー事業は、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%となっており、実車距離よりも回送距離の方が長い状況にあります。加えて、新型コロナウイルス感染症の影響により、運行回数の減少に伴って総走行キロ、実車キロとも減少し、実車率は令和3年時点で31.9%とさらに低水準となっています。

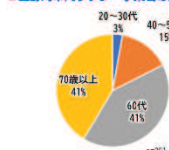
■宜野湾市内タクシー事業者の車両構成



注：ユニバーサルデザイン

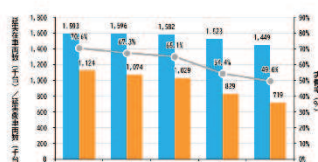
資料：タクシー事業者ヒアリング

■宜野湾市内タクシー事業者の運転手年齢構成

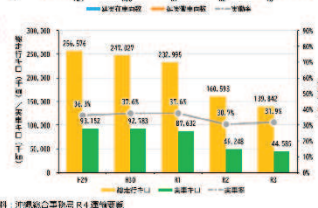


資料：タクシー事業者ヒアリング

■沖縄本島地区におけるタクシーの稼働状況（実働車）



■沖縄本島地区におけるタクシーの稼働状況（実車率）



資料：沖縄総合事務局 公共運輸課

18 第2章 宜野湾市の地域特性・公共交通の現状

(3) 路線バスの利用状況

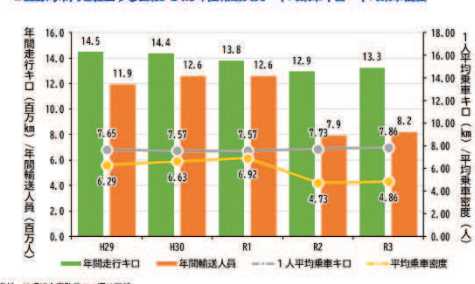
1) 路線バスの輸送状況

宜野湾市内を結ぶ路線バスの年間輸送人員は、新型コロナウイルス感染症によって大きく減少し、令和3年時点で820万人となっています。

利用者の乗車1回あたりの平均乗車キロは、近年の大きな変動はなく、令和3年時点で7.86km/人となっており、利用状況の変化は見られません。

運行距離1kmあたりの乗車人数を示す平均乗車密度は、年間輸送人員と同様に、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けて大きく落ち込み、令和3年時点で4.86人/kmとなっており、輸送効率が低下しています。

■宜野湾市内を結ぶ路線バスの年間輸送人員・平均乗車キロ・平均乗車密度



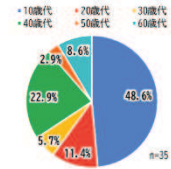
資料：沖縄総合事務局 公共運輸課

19 第2章 宜野湾市の地域特性・公共交通の現状

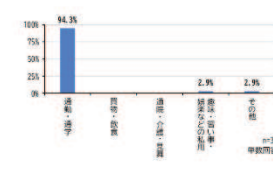
2) 路線バス利用者の特性

市内の6つバス停(普天間、宇地泊、長田、伊佐、中部商業高校前、真栄原)で実施した利用者へのヒアリング調査結果によると、利用者の半数近くは10歳代で、利用目的も9割以上が通学・通学となっており、調査箇所では、高校生等の通学利用が多くなっています。その他では40代の利用が2割強と多く、通勤に利用されています。利用する理由では、「送迎を頼めない」「運転できない」など、交通手段の選択肢がないことが多くあげられています。改善要望としては、「定時性」や「バス停の待合環境」の向上が求められています。

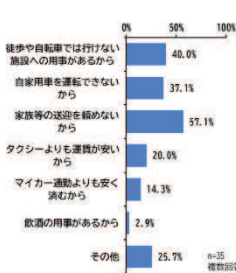
■ 年齢構成



■ 路線バス利用時の外出目的

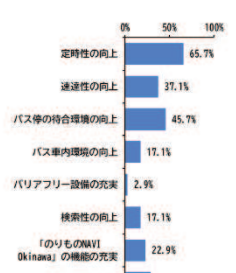


■ 路線バスを利用する理由



資料：路線バス利用者ヒアリング

■ 路線バスへの改善要望



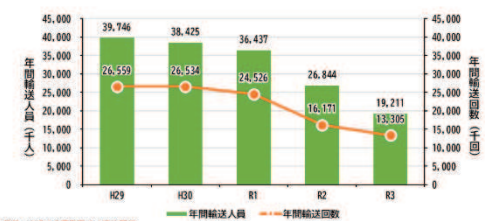
(4) タクシーの利用状況

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1,330万回入となっており、感染症拡大前の令和元年時点と比べ、46%減となっています。

輸送人員は、輸送回数の減少に伴って、令和3年時点で1,920万人となっており、感染症拡大前の令和元年時点と比べ、48%減となっています。

■ 沖縄本島地区におけ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クサ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、那覇空港発着の移動、観光客の移動、高齢者の送迎・買物、透析患者の送迎、年金支給日の移動が主な利用。
- ・琉球大学発着の需要がある(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) 路線バス・タクシーの運営状況

1) 路線バスの収支状況

宜野湾市内を走る路線バスの年間運行経費は、令和3年時点で30億円となっています。一方で、年間運送収入は新型コロナウイルス感染症の影響を受け大きく減少し、同年時点で23億円となっています。

令和3年時点の収支状況は7億6500万円の赤字、収支率74.8%となっています。

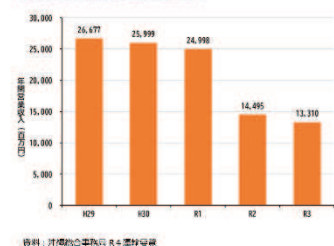
■ 宜野湾市内を走る路線バスの年間運行経費・年間運送収入・収支



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%減となっています。

■ 沖縄本島地区における年間運送収入



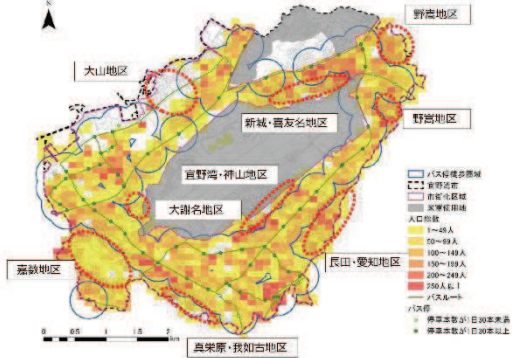
(6) 路線バスへのアクセス

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%をカバーしています。

一方で、野島地区(2箇所)、新城・喜友名地区、長田・愛知地区、宜野湾・神山地区、真栄原・我如古地区、大謝名地区、大山地区1、嘉数地区において、バス停から遠い地域が存在します。

■ 宜野湾市内の公共交通空白地域



資料：宜野湾市都市計画マスタープラン(改定)に係る基礎調査報告書 (H31.3)

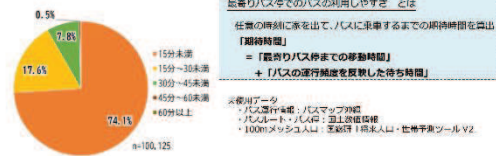
2) 最寄りバス停でのバスの利用しやすさ

市内を100mのメッシュに分割し、各メッシュから最寄りバス停までの徒歩での移動時間とバスの平均的な待ち時間を加えた「期待時間」を算出すると、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ります。

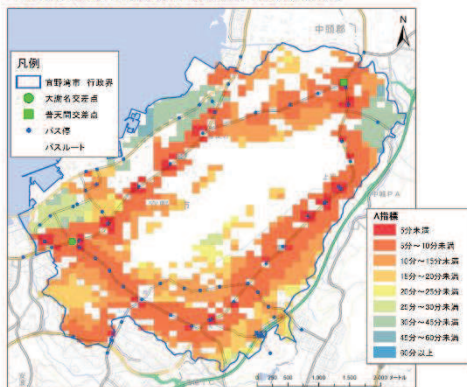
一方、宜野湾バイパス沿線や野間地区、宇地地区は運行本数が少なく30分以上、益敷区や長田区などは、バス停まで遠く20分程度となり、他区よりも利便性が劣ります。

なお、市民の74%は15分未満でバスを利用できる環境にあります。

■バス利用期待時間別人口割合



■各メッシュから最寄りバス停までの徒歩時間



3. 移動特性

市民の通勤・通学や買い物、通院での移動状況、路線バスの利用状況等を把握するため、下表に示す概要で、市民アンケート、高校生アンケートを実施しました。

■市民アンケートの概要

項目	内容
目的	市民の生活における移動に関する困りごとや、公共交通の利用実態や改善要望などを把握
調査対象	市内に居住する15歳以上85歳以下の市民
抽出方法	行政区別世帯数の割合に応じて、行政区別の配布率を設定し、個別世帯の抽出は現地のポスティングで対応
配布率	3,500世帯（各世帯に調査票2部配布）
調査手法	配布：ポスティングによる配布、回収：返信用封筒を用いた料金受取人払いによる郵送
調査期間	令和4年10月24日（金）～11月11日（金） 19日間
回収率	1,423票（回収率20.3%）

■高校生アンケートの概要

項目	内容
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、改善要望等を把握する
調査対象	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の4校
抽出方法	WEBアンケート
調査期間	令和4年11月1日（火）～11月11日（金） 11日間
回収率	1,779票

（1）通勤・通学の移動特性

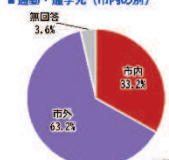
市民の通勤・通学は、市外が63%を占めており、日常的に市外へ移動しています。市外の通勤先は那覇市（31%）や浦添市（23%）が多くなっています。市内では、南地区、国際学園都市地区、東地区から、北地区や西地区への移動がみられます。

交通手段は、車（自分で運転）が79%と非常に高い割合を占めています。路線バスは5%と少ない状況でした。市内別では、市内は徒歩・自転車も利用（11%）されています。

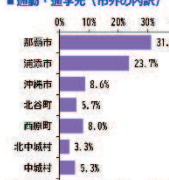
■宜野湾市内の地区



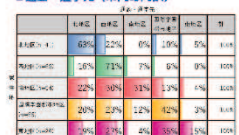
■通勤・通学先（市内の内訳）



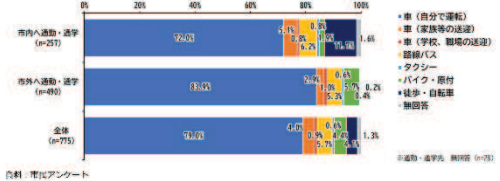
■通勤・通学先（市内の内訳）



■通勤・通学先（市内の内訳）



■通勤・通学の交通手段

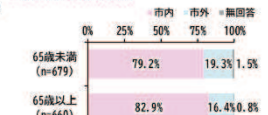


（2）買物の移動特性

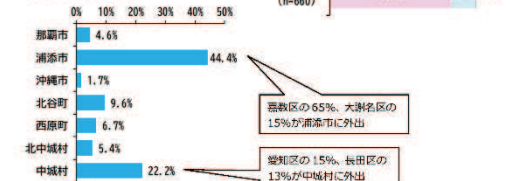
市民の買物は、年齢問わず多くの人が市内で消費しています。多くの人は居住地近くの商業施設を利用しています。そうした中で、北地区から東地区や西地区へ、西区から北地区へ、南区から西地区へなど、隣接地区への移動も見られます。市外では、浦添市や中城村への移動がみられます。

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

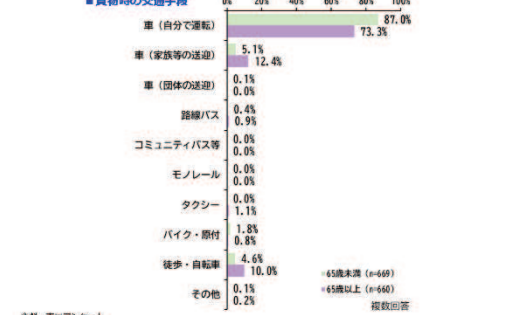
■買物先（市内の別）



■買物先（市外の別）



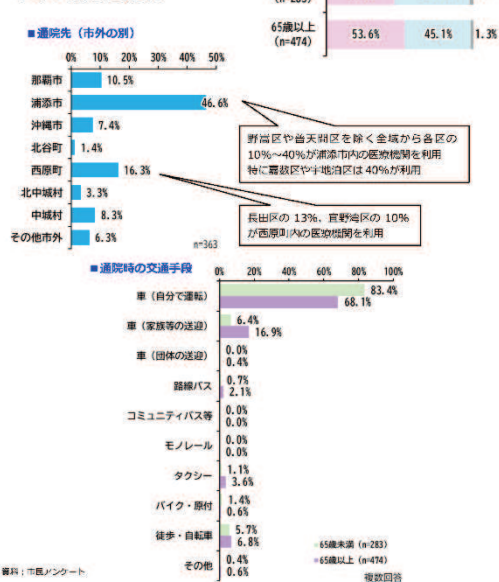
■買物時の交通手段



(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おり、浦添市や西原町が多くなっています。市内の医療機関を利用している人は基本的に居住地近くの医療機関を利用していますが、北地区は西地区や東地区の利用も多くみられます。また、東区から国定宇留郡市地区へ、南区から西区へなど、隣接地区への移動も見られます。

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

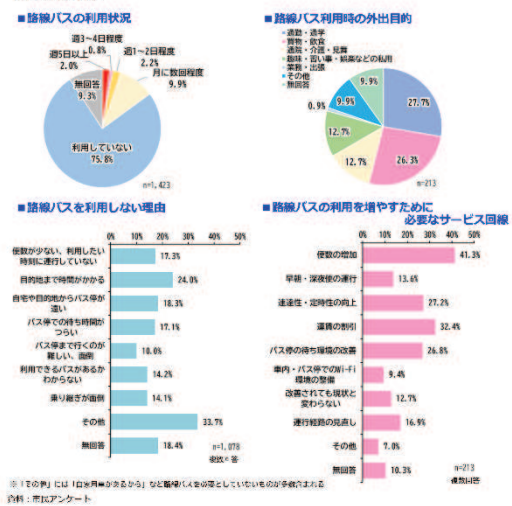


(4) 公共交通（路線バス）の利用状況

市民の路線バスの利用状況をみると、75%が利用していない状況となっています。利用している人の頻度をみると、「月に数回」（9%）や「週に1〜2回」（2%）など利用頻度が低い方の利用が多くなっています。高頻度（週3回以上）に利用している人は2%でした。

路線バスの利用目的をみると、「通勤・通学」（27%）や「買物・飲食」（26%）、「通院・介護・見舞」（12%）、「趣味・遊び・娯楽」（12%）など様々な用事で利用しています。路線バスを利用しない理由には、「目的地まで時間がかかる」（24%）、「自宅や目的地からバス停が高い」（18%）、「バス停での待ち時間が長い」（17%）、「乗車料が高い」（17%）など、バスサービスそのものの、バスを利用する環境に対する意見があげられています。

路線バスの利用を増やすためのサービス改善について、「乗車料の削減」（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あげられています。

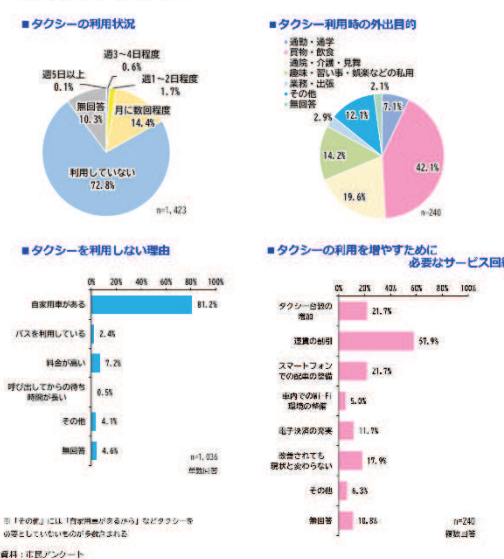


(5) 公共交通（タクシー）の利用状況

市民のタクシーの利用状況をみると、72%が利用していない状況となっています。利用している人の頻度をみると、「月に数回」（14%）や「週に1〜2回」（1%）など利用頻度が低い方の利用が多くなっています。高頻度（週3回以上）に利用している人は1%でした。

タクシーの利用目的をみると、「買物・飲食」（42%）、「通院・介護・見舞」（19%）、「趣味・遊び・娯楽」（14%）など様々な用事で利用しています。タクシーを利用しない理由には、「自家用車がある」（7%）や「バスを利用している」のほかには、「料金が安い」（7%）があげられています。

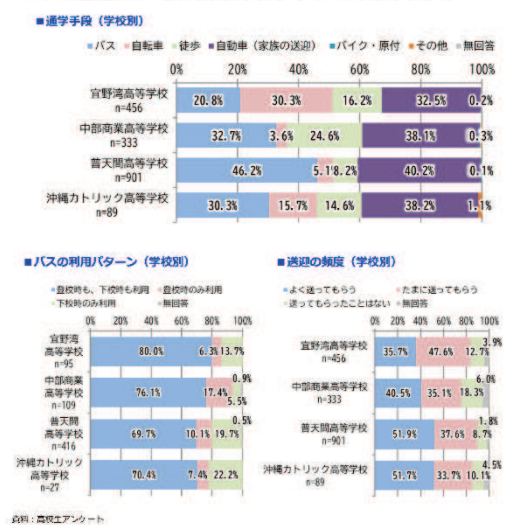
タクシーの利用を増やすためのサービス改善について、「運賃の割引」（57%）や「タクシー台数増加」（21%）、「スマートフォンでの配車の整備」（21%）などタクシーを利用する環境に関するものがあげられています。



(6) 市内高校への通学特性

高校生アンケートの結果によると、普天間高校では「バス」（46%）が最も高くなっていますが、他3校では「家族等の送迎」（32〜38%）が最も割合が高く、普天間高校でも40%が利用しています。また、宜野湾高校では「自転車」の利用が多くなっています。バスの利用パターンでは、20〜30%は登校時のみの利用となっています。送迎頻度は「よく送ってもらう」が35〜51%、「たまに送ってもらう」が33〜47%と、送迎利用が非常に多くなっています。

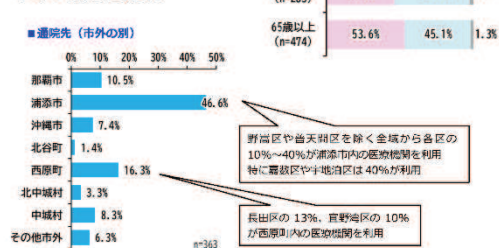
バスを利用しない理由には、「速達性・定期券が高い」（24%）、「時間がかかる」（23%）、「自宅や学校からバス停が高い」（16%）、「利用できるバスがあるのかよくわからない」（16%）など、運行サービスや利用環境、運行情報に関する意見が多くあげられています。バスへの改善要望には、「運行本数が増やしてほしい」（58%）が突出しています。



(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おり、浦添市や西原町が多くなっています。市内の医療機関を利用している人は基本的に居住地近くの医療機関を利用していますが、北地区は西地区や東地区の利用も多くみられます。また、東区から国定宇留部市地区へ、南区から西区へなど、隣接地区への移動も見られます。

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



(4) 公共交通（路線バス）の利用状況

市民の路線バスの利用状況をみると、75%が利用していない状況となっています。利用している人の頻度をみると、「月に数回」（9%）や「週に1〜2回」（2%）など利用頻度が低い方の利用が多くなっています。高頻度（週3日以上）に利用している人は2%でした。

路線バスの利用目的をみると、「通勤・通学」（27%）や「買物・飲食」（26%）、「通院・介護・見舞」（12%）、「趣味・遊び・娯楽」（12%）など様々な用事で利用しています。路線バスを利用しない理由には、「目的地まで時間がかかる」（24%）、「自宅や目的地からバス停が高い」（18%）、「バス停での待ち時間が長い」（17%）、「乗降が少ない、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の、バスを利用する環境に対する意見があげられています。

路線バスの利用を増やすためのサービス改善について、「乗降の増加」（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あげられています。

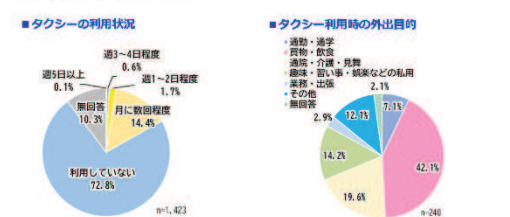


(5) 公共交通（タクシー）の利用状況

市民のタクシーの利用状況をみると、72%が利用していない状況となっています。利用している人の頻度をみると、「月に数回」（14%）や「週に1〜2回」（1%）など利用頻度が低い方の利用が多くなっています。高頻度（週3日以上）に利用している人は1%でした。

タクシーの利用目的をみると、「買物・飲食」（42%）、「通院・介護・見舞」（19%）、「趣味・遊び・娯楽」（14%）など様々な用事で利用しています。タクシーを利用しない理由には、「自家用車がある」（7%）や「バスを利用している」のほかには、「料金が安い」（7%）があげられています。

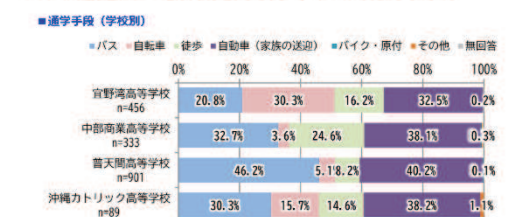
タクシーの利用を増やすためのサービス改善について、「運賃の割引」（57%）や「タクシー台数増加」（21%）、「スマートフォンでの配車の整備」（21%）などタクシーを利用する環境に関するものがあげられています。



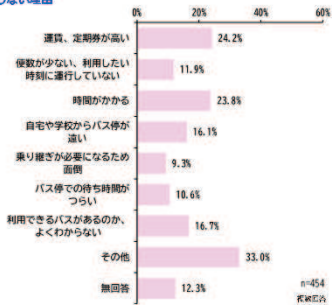
(6) 市内高校への通学特性

高校生アンケートの結果によると、普天間高校では「バス」（46%）が最も高くなっていますが、他3校では「家族等の送迎」（32〜38%）が最も割合が高く、普天間高校でも40%が利用しています。また、宜野湾高校では「自転車」の利用が多くなっています。バスの利用パターンでは、20〜30%は登校時あるいは下校時のみの利用となっています。送迎頻度は「よく送ってもらう」が35〜51%、「たまに送ってもらう」が33〜47%と、送迎利用が非常に多くなっています。

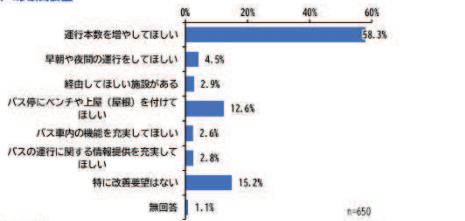
バスを利用しない理由には、「速達性・定時性が悪い」（24%）、「時間がかかる」（23%）、「自宅や学校からバス停が高い」（16%）、「利用できるバスがあるのかよくわからない」（16%）など、運行サービスや利用環境、運行情報に関する意見が多くあげられています。バスへの改善要望には、「運行本数が増やしてほしい」（58%）が突出しています。



■バスを利用しない理由



■バスへの改善要望



4. 宜野湾市の地域特性・公共交通の現状のまとめ

「1.地域特性」、「2.公共交通の現状」、「3.移動特性」より宜野湾市の地域特性・公共交通の現状は、以下のように整理されます。

■地域特性・公共交通の現状のまとめ

項目	内容
地域特性	・西海岸部は低平地、東部は標高が高く、起伏が激しい。 ・外出の主な目的地となる商業施設は、国道58号、国道330号、県道81号線など幹線道路沿いに立地。 ・人口は増加傾向で推移、令和2年(2020年)には10万人を突破、令和17年(2035年)まで増加と予測。 ・真志喜、大謝名、宜野湾、志良志、我如古等に多くの人口が集中。 ・市内の幹線道路では慢性的な渋滞が発生、多くの路線で旅行速度20km/hを下回る。
公共交通の現状	・路線バスは南北を走る幹線道路に沿って形成、多くの路線が宜野湾市を通過。 ・路線バスの系統、便数は概して多く、特に国道58号で多くの便数が運行。 ・市内タクシー会社のタクシー保有台数は170台。ドライバーの8割が60代以上。 ・路線バスの利用者数は、コロナ禍以前は微増傾向であったが、コロナ禍を契機に、年間の利用者数は約13万人から約8万人へと大きく減少。 ・路線バスは主に高校生の通学に利用。 ・タクシーの利用者数はコロナ禍前の微減傾向から、コロナ禍により大幅に減少。 ・コロナ禍の影響で、市内を通行する路線バスの収支は、黒字から年約8億円の赤字に転換(宜野湾市以外の区間の収支も含まれる)。 ・長田、産地、野鹿、新城、大謝名、宜野湾、真栄原など一部の地区に公共交通空白地域が存在。
移動特性	・通勤・通学の6割強は市外となっており、市民は日常的に市外へ移動。 ・市外への通勤先は那覇市、浦添市が多い。 ・通勤・通学の約8割は車で移動、路線バス利用は5%と少ない。 ・買い物先の約8割は市内、約8割が車利用で、65歳以上は送迎が1割を占める。 ・通院先の約5割は市内、約8割が車利用で、65歳以上は送迎が2割近くを占める。 ・市民の4分の3は路線バスを、8割はタクシーを利用していない。 ・高校により違いはあるが、約4割が家族の送迎により通学。

第3章

宜野湾市の地域公共交通の問題点・課題

1. 市民の移動に関する困りごと
2. 関係者の問題意識
3. 地域公共交通の問題点
4. 地域公共交通の課題

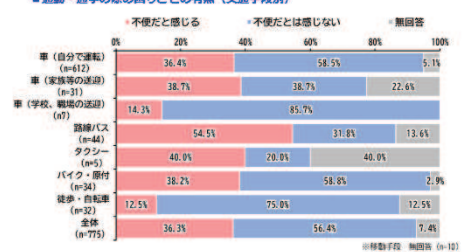
第3章 宜野湾市の地域公共交通の問題点・課題

1. 市民の移動に関する困りごと

(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たずねたところ、36%が「ある」と回答しています。交通手段別にみると、路線バスが54%と高くなっています。路線バス利用者からは「バスが遅れ、時間が読めない」「(27%)や「バスの便数が少ない」(20%)が多くあげられており、「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あります。

■通勤・通学の際の困りごとの有無(交通手段別)



■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=112)	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	22%	20%	14%	18%	20%	20%	3%	20%
バスが遅れ、時間が読めない	2%	19%		27%	8%	3%	4%	
便数が少ない	1%	3%	14%	14%	8%	3%	13%	
乗車・乗降が面倒	2%					3%	3%	2%
バスの便数が少ない	1%	19%		20%	20%	3%	3%	
バス停から目的地までの距離が長い	1%	6%		2%			1%	
バス停での待ち時間が長い	1%	8%		9%			3%	1%
バス停の設備が整っていない	1%							1%
乗降の順番がわからない	1%			14%				1%
バスが乗れない(乗客が多すぎる)	1%			11%	20%	3%	2%	
乗降・乗車待ち時間	9%	3%	14%	3%	0%	0%	8%	

資料：北星アンケート

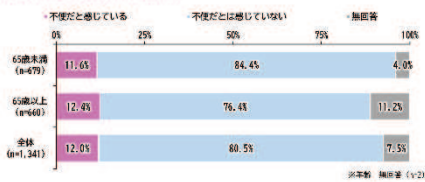
（２）買物の際の移動についての困りごと

買物の際の移動についてたずねたところ、89%は不便を感じていません。

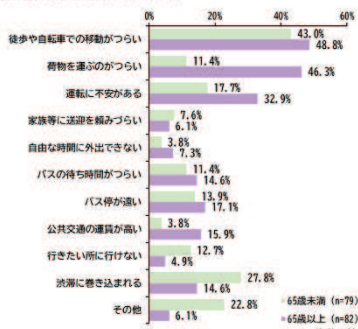
ただし、12%が「不便を感じている」と回答しており、身体的な負担に関する困りごとがあげられています。

年齢別に見ると、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%）への回答が多くなっています。また、65歳未満では、「徒歩や自転車での移動がづらい」（43%）のほか、「渋滞に巻き込まれる」（27%）が多くあげられています。

■買物の際の移動についての有無（年齢別）



■買物の際の移動の内容（年齢別）



資料：市民アンケート

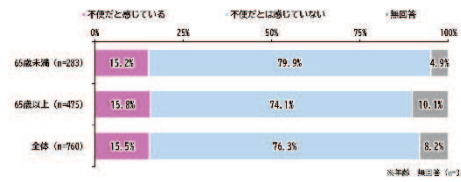
（３）通院の際の移動についての困りごと

通院の際の移動についてたずねたところ、76%は不便を感じていません。

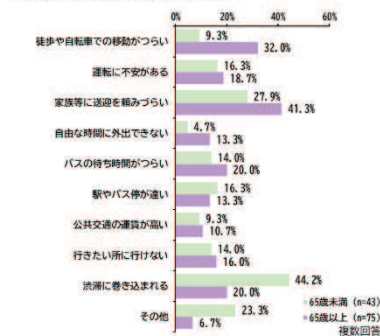
ただし、15%が「不便を感じている」と回答しており、送迎への依頼や身体的な負担、渋滞に関する困りごとがあげられています。

年齢別に見ると、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%）への回答が多くなっています。また、65歳未満では、「渋滞に巻き込まれる」（44%）や、「家族等に送迎を頼みづらい」（27%）が多くあげられています。

■通院の際の移動についての有無（年齢別）



■通院の際の移動の内容（年齢別）



資料：市民アンケート

（４）不便地域での困りごと

公共交通空白地域における移動での困りごとを把握するため、嘉数区、長田区、愛知区の民生委員を対象にヒアリング調査を実施しました。その結果、外出や送迎を頼みにくい状況や、自宅近くから移動できる交通手段がないことなどが把握されました。

■不便地域での困りごと

嘉数区・長田区・愛知区の意見	
無断の外出時の困りごと	- 運転ができない高齢者は、自由な外出ができない。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。買物等は荷物があるため大変。 - 区のアジアが広いので、集まりを持ってバスに乗ることが少ないこともある。 - 地区内の道路が狭く危険。 - バス、タクシーは、乗降が難しく、毎日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ことが望ましい。 - 週に1回程度でも良いので、近隣の3〜4人で買い物にいくような移動手段があれば良い。 - 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設けてほしい。 - バス停に待合ベンチやベンチを設置してほしい。 - 時刻表を簡易化し、定期通りに乗ることが望ましい。 - バスの運行や乗降（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。 - コロナ前と比べ、ミニデサービスの利用者が減少した。また、ミニデ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多い。 - 移動サービスは便利だが、高齢者の外出難が認知症などの健康リスクを考えると不安。 - 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。 - 真実原、大謝名、沖縄国際大学付近が渋滞している。 - 基地の周辺で、東西の移動が不便である。

資料：宜野湾市民生委員ヒアリング

（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

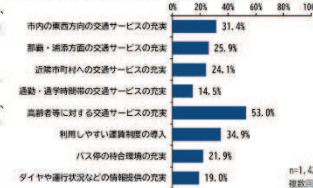
市民アンケートで「暮らしをより良くしていくための公共交通サービスの改善」についてたずねたところ、「高齢者等に対する交通サービスの充実」（53%）が最も多く回答されています。その他には、「利用しやすい道路制度の導入」（34%）や「市内の東西方向の交通サービスの充実」（31%）、「那覇・浦添方面の交通サービスの充実」（25%）、「那覇市町村への交通サービスの充実」（24%）などが多くあげられています。

年代別では、「利用しやすい道路制度の導入」は、どの年代層でも多く回答され、10代は「通勤・通学時間帯の交通サービスの充実」（40%）への回答も多くなっています。20代、30代では「那覇・浦添方面の交通サービスの充実」（38%）への回答も多くなっています。

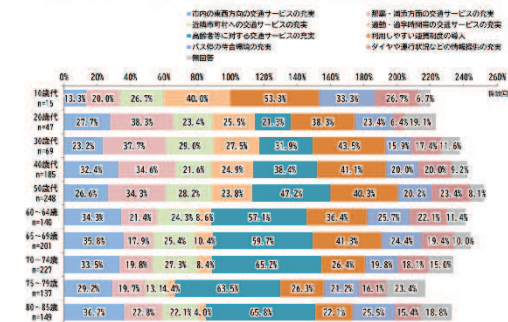
40代、50代では「那覇・浦添方面の交通サービスの充実」（34%）、「高齢者等に対する交通サービスの充実」（41%）への回答も多くなっています。

60歳以上では「高齢者等に対する交通サービスの充実」（57〜65%）、「市内の東西方向の交通サービスの充実」（29〜36%）への回答も多くなっています。

■宜野湾市における公共交通の今後のあり方に対する意向



■宜野湾市における公共交通の今後のあり方に対する意向（年齢別）



資料：市民アンケート

2. 関係者の課題認識

路線バス事業者、タクシー事業者、高校、大学、観光施設が感じている公共交通に関する問題や課題を把握するため、ヒアリング調査を実施しました。各関係者が感じている問題点・課題は以下に示す通りです。

■交通事業者等関係者が抱える問題・課題

区分	問題点・課題（主な意見）
路線バス事業者	・国道34号（大謝名～貴栄原間）の渋滞による定時性低下 ・渋滞に伴う運行時間の増加による運行便数の減少、利便性の低下 ・高校生の送迎車両による渋滞発生 ・運転手の高齢化、労働基準の厳格化による運転手不足の深刻化 ・需要に応じた路線バス、コミュニティ交通等の役割分担が必要 ・のりものNAVI Okinawaの周知が課題 ・行政と連携した公共交通の利用促進策の推進 ・移転する琉球大学医学部への乗り入れ時の所要時間の増加が懸念材料
タクシー事業者	・高齢化の進行と、若手のなり手不足で運転手不足が深刻化 ・コロナ禍による経営悪化と進まない設備投資 ・タクシー事業者によるサービス（身障者割引、返納割引等）に対する行政の補助 ・タクシーの相乗り利用による利用促進 ・公共施設等でのタクシー乗り場の整備
高校	・雨天時のバスの遅れによる送迎者の発生 ・雨天時の送迎による学校周辺の渋滞発生 ・バス車内での防犯・安全対策
大学	・教職員、学生のマイカー利用による渋滞、駐車場不足 ・琉球大学病院移転による周辺道路の交通渋滞の懸念 ・マイカー通勤、通学から公共交通利用への転換
観光施設	・西海岸道路付近の渋滞 ・高いタクシー需要に対する供給不足 ・レンタカー以外の公共交通による移動利便性の向上 ・西海岸地域から首天原方面への移動手段の不備 ・空母サトールバス等のホテル到着後の二次交通の不備 ・イベントが多い休日や、観光需要が高い西海岸地域のバス本数の不足

資料：関係者ヒアリング

3. 地域公共交通の問題点

（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、自動中交通が特定の道路に集中し、渋滞が発生しています。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運送ができない状況にあります。定時性の損失や遅延の遅れは、利用者の不満につながり、乗車の敬遠につながっています。

交通渋滞に関する交通事業者の意見



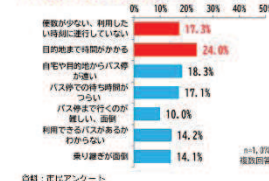
- ・国道34号（大謝名～貴栄原区間）は交通渋滞がひどく、定時性が確保できない。
- ・渋滞による運行時間の増加は、運行便数の減少に直結し、利便性の低下につながります。
- ・交通渋滞に巻き込まれて、遅延が遅れる。
- ・予約の電話があっても、遅延の時間を伝えると断られることがある。

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

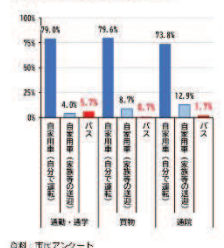


■市民のバスを利用しない理由



資料：市にアンケート

宜野湾市民の交通手段別利用率



資料：市にアンケート

（2）高齢者の外出時の不便

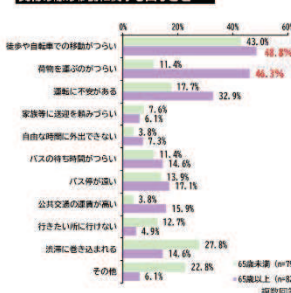
市全域にわたって起伏が大きく、徒歩や自転車での移動は高齢者に特に負担となっています。地域によってはバス停まで距離がある地域もあり、バス停までの移動が困難であるとの意見もあがっています。

また、道路状況も過渡期が長く、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くなっています。

高齢者を対象とした地域の催しごと（例：ミニディサービスなど）が公民館で開催されていますが、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ます。

市外への外出時にも、バスの停のある幹線道路までの移動に負担がかかっています。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状況にあります。

買物の際の移動に関する困りごと



資料：市にアンケート

- ・行政区が広いため、会合やミニディ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、志高志バス停から公民館へのより坂がきついと感じる。

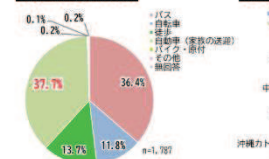
資料：市にアンケート

（3）高校生の高い送迎割合と学校周辺の渋滞

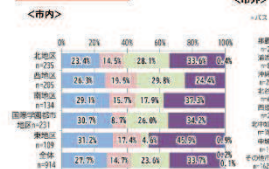
高校生の通学手段の第1位は家族等の送迎となっています。普段は送迎送迎をしていない人も、時々送迎してもらっています。バスを普段利用している人も、雨の日等は送迎に頼っており、特に雨天時の学校周辺の交通渋滞は深刻になります。市外からの通学も多くみられます。沖縄市や浦添市、那覇市からの通学にはバス路線があるものの、西原町や北谷町、平城村からは路線が少なく、特に西原町からの通学は送迎の割合が高くなっています。



高校生の主な通学手段



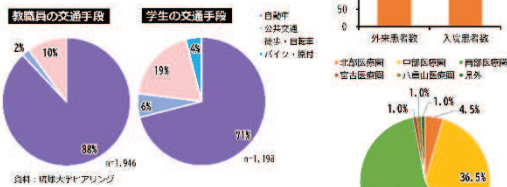
居住地別の通学手段



資料：高校生アンケート

(4) 西武天間住宅地区の開発に伴う交通量の増加

土地区画整理事業が進められている西武天間住宅地区において、琉球大学医学部及び琉球大学病院の移転が進められており、令和7年には開学・開院の予定です。開学・開院に伴い、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ます。



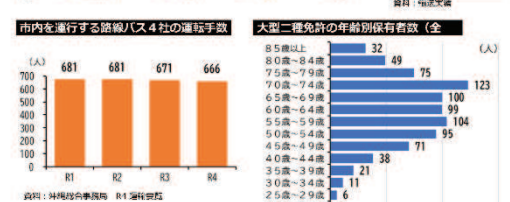
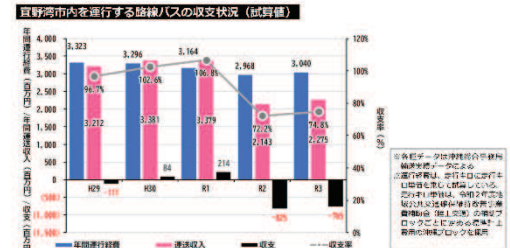
R330 首天間	交通量	混雑度	旅行速度
現状	35,106 台/12h	1.75	16.8 km/h
移転後	35,163台/12h	悪化	低下

教職員の自動車通勤交通：約 1,650 台 ※1
 学生の自動車通勤交通：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
 人材育成ゾーン求職者の交通：約 1,700 台 ※3
 西武天間住宅地区開発により発生する交通：約 6,490 台

※1 琉球大学ヒューリング
 ※2 琉球大学医学部
 ※3 琉球大学工学部

(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ます。運転手不足も深刻化しており、コロナ禍以降、毎年のように減便が行われています。大型二種免許保有者の年齢構成も高くなっており、今後減便が続き、現状のサービス水準の維持が難しい状況となっています。

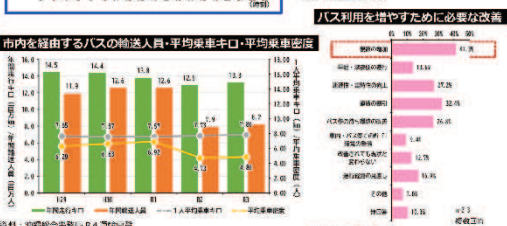
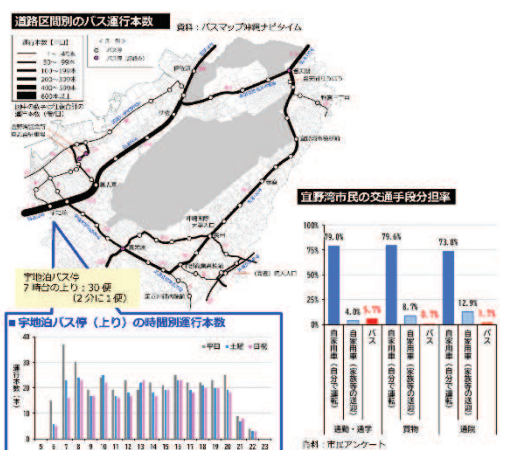


・リソースが限られている中、大量輸送が可能な特性を活かして
 需要の増減に対応することが求められている。
 ・需要はあるが乗り手は大きくない（即ちコミュニティ交通
 やタクシー等でカバーし、まとまった需要をバスで回すとい
 う交通サービスの機軸の移転が必要）。

・運転手の高齢化や減手不足により、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。

(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号宇治池で平日716本、7時台の那覇方面は30本（平均2分1便）運行しており、サービス水準は非常に高くついています。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が低下しています。そうした中、バスへの改善要望として「便数の増加」が指摘されており、ニーズとサービスのギャップが生じています。



(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客数が減少、運転手も退職等で減少したことからタクシー車両の稼働が低下しています。経営が芳しくない中、車両のバリエーション化など設備投資もできていません。

