



宜野湾市地域公共交通推進協議会

【新たな交通サービス導入に向けた検討状況】

令和7年12月2日
宜野湾市都市計画課

1. 宜野湾市地域公共交通計画の推進

- 宜野湾市地域公共交通計画のこれまでの流れについて下図に示す

実施年度	検討内容	備考
令和5年度	■ 宜野湾市地域公共交通計画 策定 <ul style="list-style-type: none">市の地域特性・公共交通の現状を整理市の地域公共交通に関する課題・問題を整理市の地域公共交通に関する基本的な方針(基本方針、将来像)を設定	—
令和6年度	■ 宜野湾市地域公共交通計画 策定 <ul style="list-style-type: none">新たな交通サービス導入の検討運行形態(区域運行)、モデル地区(南部地区)の選定	■ 市内5地区の課題を整理し、モデル地区を南部地区に決定
令和7年度	■ 実証運行エリアの設定、実証運行計画作成、実証事業作成 ■ 第1回協議会 <ul style="list-style-type: none">デマンド交通実証運行計画(素案) ■ 第2回協議会 <ul style="list-style-type: none">デマンド交通実証運行計画(案)	■ モデル先行地区における実証運行の運行計画の検討 ■ R8年度実証運行に向けた準備(運輸申請、周知、効果検証方法など)
令和8年度	■ 実証運行の実施 <ul style="list-style-type: none">周知広報の検討実証運行の評価・課題整理課題改善の検討	—
令和10年度	■ 宜野湾市地域公共交通計画の見直し	—

2. 地域公共交通計画の位置づけ



宜野湾市役所

- 宜野湾市地域公共交通計画を令和6年3月に策定し、計画期間は令和10年度の5年間
- 基本理念を踏まえた、3つの方針を設定
- **重点施策として「施策2：コミュニティ交通等の導入」が位置付け。**

■計画期間

令和6年度～10年度(5年間)

■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…

「縫ぎ目のない」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良することを言う。

■基本方針

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

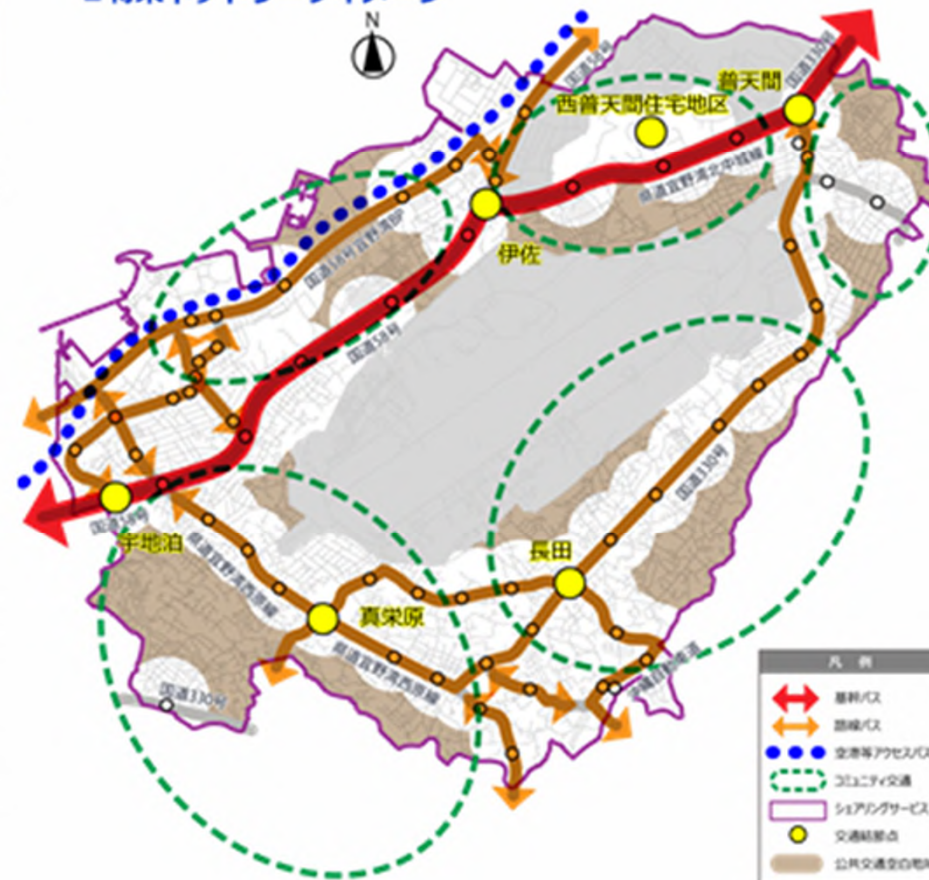
環境に配慮した公共交通の実現

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り組み、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。

■地域公共交通の将来像

本計画における将来ネットワークイメージは、計画期間5年後以降も見据えて中長期的な視点で作成しています。

■将来ネットワークイメージ



3. 実証運行のモデル地区の選定



- 令和6年度において、各地域特性から南部地区を実証運行モデル地区として選定

➤ 分析を整理した結果は、右表のとおりです。

評価項目		北地区	西地区	南地区	国際学園都市地区	東地区
移動が不便な状況	施設立地状況（近くに商業施設や医療施設がない？）			●		
	地形状況（外出時の道のりに坂道がある？）			●		
	公共交通空白地域の面積	0.87km ²	0.66km ²	1.04km ²	0.45km ²	0.37km ²
	公共交通空白地域に居住する人口	5,958人	1,228人	6,470人	3,025人	2,760人
	移動（買物）に困っている人の割合	11%	6.4%	14.6%	15.2%	10.7%
	現在の公共交通に関する困りごと（回答がある）	●	●	●		●
新たな交通サービスへのニーズ	公共交通空白地域に居住する65歳以上の免許非保有者数	2位		1位		3位
	新たな交通サービスに望む機能（回答がある）	●	●	●	●	●
まちづくりとの整合	地域別構想（交通の充実に関する記述がある？）	●		●		●

- ◆ 今回導入を検討する新たな交通サービスは、公共交通空白地域に居住する方や高齢者など交通弱者の移動手段を確保することを目的としています。
- ◆ 地域特性分析を行った結果、南地区は、地区内の商業施設が他地区と比較して少ない、公共交通空白地域の面積が大きくバス停が遠い地域が多いなど近隣で移動を済ませづらい状況が明らかになりました。
- ◆ 一方で地区内の勾配が大きく、特に高齢者にとって、徒歩や自転車で長い距離を移動する負担が大きいと考えられます。
- ◆ また、南地区は他地区よりもタクシーを利用している人の割合が高いことにも上記の地域特性が関係していると考えられます。しかし、タクシーがつかまりづらい状況が発生しています。
- ◆ 地域特性分析の結果を踏まえ、新たな交通サービスの実証運行を行うモデルとなる先行地区には、**南地区**を選定します。



※実際に実証運行を行う範囲については、移動状況等を精査した上で決定します。

4. 前回協議会までに決定した運行内容

- 運行形態については、地域の利用ニーズに効率よく対応できる「**区域運行**」を設定
- 運行車両については地域の道路状況により、**ジャンボタクシー**か**小型タクシー**にて運行

◆ 運行車両

※定員、全幅、全長、最小回転半径は、各車両の代表的な車種の数値を記載

車両	中型バス	小型バス	ジャンボタクシー	小型タクシー	グリーンスローモビリティ	
						
定員(目安)	約60人	約30人	10人	5人	3~4人	16名
制限速度	法定速度	法定速度	法定速度	法定速度	時速20km未満	時速20km未満
全幅	2.3m	2.0m	1.8m	1.6m	1.3m	2.0m
全長	8.9m	6.2m	5.3m	4.4m	3.1m	4.9m
最小回転半径	7.6m	5.5m	6.1m	5.3m	3.5m	6.0m

- 市民アンケート結果等から、新たな交通サービスを市民が移動しやすいものにするには**自宅や目的地近くまでの送迎が必要**と考えます。
- 自宅近くまでの送迎を可能にするには、道路幅員状況から、**幅員6m未満の道路を通行できる車両**が適しています。

◆ 運行形態

運行形態	路線定期運行	区域運行
	 コミュニティバス 	 予約制  乗合タクシーなど  
	大 ← 輸送量(利用者) → 小	
運行ルート	路線運行(ルートあり)	区域運行(ルートなし)
運行ダイヤ・利用方法	ダイヤあり・予約不要	ダイヤなし・予約要
導入イメージ	常時多数の需要があり、移動方向も同方向にまとまっている場合に適する	居住地、目的地が面的に広がっていて、様々な移動方向が生じている場合に適する

- 自宅や目的地近くまでの送迎ニーズに加えて、目的地となる施設は多くの地区で**面的に広がっており**、移動状況は、**多方向に多様な移動ニーズ**があります。
- 運行形態は、上記の移動ニーズに効率よく応えることが可能な**区域運行**が適切と考えます。