

令和7年度 第5回西原町地域公共交通協議会 会議資料

～公共交通の課題・方針(案)について～

1. 前回協議会の振り返り	2
2. 今年度の調査・検討の進め方	5
3. 上位計画・関連計画におけるまちづくりの方向性	6
4. 西原町の公共交通の課題	8
5. 課題の背景	19
6. 西原町の公共交通の課題解決に向けた方針(案)	20
7. 新たな移動手段について(現時点の想定)	21
8. 本日の協議会でご議論いただきたいポイント	23
9. (参考資料) 町民WS・庁内幹事会での意見	24

令和8年3月9日(月)



本日の協議会でご議論いただきたいポイント

- 以下の視点も踏まえながらご意見ください。

西原町の公共交通の課題・方針案について

課題①：
広域交通を担う路線バスを
維持していくことが必要

課題②：
利用者の目的に応じた
移動手段の確保が必要

課題③：
まちづくりと連携した公共交通
ネットワークの構築が必要

課題④：
関係各課や周辺自治体、
多様な主体との連携が必要

基本方針①
住民の日常生活を支える公共交通

基本方針②
一体的なネットワークとして
機能する公共交通

基本方針③
関連分野との連携による
社会基盤として機能する公共交通

基本方針④
行政と多様な主体で
共に支えあう公共交通

- ✓ 不足している視点はないか？
- ✓ 各種調査結果から得られた課題に対応した方針となっているか？

具体的な施策について

- ✓ 新たな移動手段(AIオンデマンド交通)についてのご意見、懸念事項等がないか？
- ✓ 現時点で提案したい施策やアイデアがないか？

1. 前回協議会の振り返り【各種調査の概要】

●住民や交通事業者、民間の意向を把握するため、下記の調査を実施しました。

調査項目	実施時期	調査概要
①町民アンケート調査 ※住民の意向把握	●令和7年9月8日 ～令和7年10月10日	●望ましい移動サービスのあり方を検討していく上では、まずは住民の日常生活における外出状況を把握することが重要になる。 ●そのため、 住民3,000人を対象 にアンケート調査を実施した。※WEB併用
②民生委員アンケート調査 ※住民の意向把握(地区代表)	●令和7年9月3日 ～令和7年9月16日	●各地域において「外出に関する困りごと(移動手段がない・利用できない等)」などについては、町民アンケート調査などでは十分に把握できないことも懸念される。 ●そのため、地区の実情を知る 民生委員を対象 にアンケート調査を実施した。
③路線バス利用者ヒアリング調査 ・乗り込み調査 ※住民の意向・実態把握(バス利用者)	●令和7年10月1日(ヒアリング調査)、令和7年9月24日(乗り込み調査)	●路線バスの満足度や改善要望等を把握するため、 路線バス利用者を対象 にヒアリング調査を実施した。 ●また、路線バスの乗り込み調査を行い、西原町内を運行する主要バス路線(346番、30番)の西原町内区間における利用状況を把握した。
④高齢者ヒアリング調査 (グループインタビュー) ※住民の意向把握(高齢者)	●令和7年9月25日～ ※特に公共交通が不便な9地域を対象に開催	●高齢者をはじめとする交通弱者は、移動サービスを“最も必要としている層”とされており、公共交通の整備状況が日常生活に大きく影響する。 ●そのため、各自治会公民館で開催される、介護予防事業に同席する等によって、 移動にお困りの高齢者を対象 としたヒアリング調査を実施した。
⑤交通事業者等ヒアリング調査 ※交通事業者の意向把握	●令和7年8月27日 ～令和7年8月29日	●地域公共交通の実態や問題点については、実際に運行を行っている交通事業者が定性的に把握している部分も大きい。 ●また、新たな交通モードなどを検討していくうえで、交通事業者や交通結節点としての機能を担う施設についても、意向を把握しておく必要がある。 ●そのため、 路線バス事業者(2社)、タクシー事業者(4社)、交通結節施設(1社)を対象 にヒアリング調査を実施した。
⑥送迎サービス事業者アンケート調査 ※民間の意向把握	●令和7年10月3日 ～令和7年10月24日	●国土交通省が示す「地域の輸送資源の総動員」の観点から、公共交通以外の送迎サービスの運行状況、利用状況、公共交通との連携の可能性を検討する必要がある。 ●そのため、町内の病院、商業施設等で 送迎サービス等を行っている可能性がある事業者を対象 にアンケート調査を実施した。

1. 前回協議会の振り返り【西原町の移動に関する問題点】

- 「各種調査の概要と調査結果」や「ビッグデータによる移動特性把握」を踏まえ、西原町の移動に関する問題点を整理しました。

問題点①:住民ニーズと交通ネットワークの乖離

- 「西部3」「中部2」「東部1」といった、町の郊外部は、バス路線が限定的であり、住民の移動に沿った交通手段が不足(町内⇔町外)。
- 「中部1」⇔「東部1」といった、町内の移動についても交通手段が一部不足(町内⇔町内)。

問題点②:バス停までの移動手段の不足

- 地区内をバス路線が通過しているものの、バス停までの移動手段がない状況。
- 路線バスを利用しない理由では、「自宅からバス停等までの距離が離れていて歩くのが大変」が多数。
- シェアサイクルの利用も限定的。

問題点③:交通ネットワーク全体の連携が不足

- 町の幹線道路となる国道329号と県道38号線を路線バスが運行しているが、幹線・エリアを跨ぐ移動には対応できない状況。
- 路線バスの改善要望として、「屋根・ベンチを設置してほしい」が多数。
- 乗り継ぎ環境など、交通ネットワーク全体としての連携が不足。

問題点④:公共交通の利用者が限定的

- 最近1ヶ月の公共交通の利用状況は約7割が「利用していない」と回答。
- 高齢者が移動サービスを利用できずに困っている実態。

問題点⑤:観光客の移動手段の不足

- 西原町への観光客の主な目的地となる臨海部等は、公共交通が整備されていない。
- また、観光客の移動手段として、タクシー利用は少ない(レンタカーで移動)。

問題点⑥:学生の移動手段の不足

- 若年層の公共交通利用頻度は比較的高い状況。
- また、高校生の通学手段として路線バスが多く利用されている状況。
- しかし、郊外部では、親の送迎に頼らざるを得ない児童生徒も存在。

問題点⑦:町内の移動サービスの脆弱性

- 交通事業者における運転手不足が深刻化。
- 民間事業者等が行っている送迎サービスや地域ボランティアについても、運転手不足や担い手不足を懸念する声が多数。

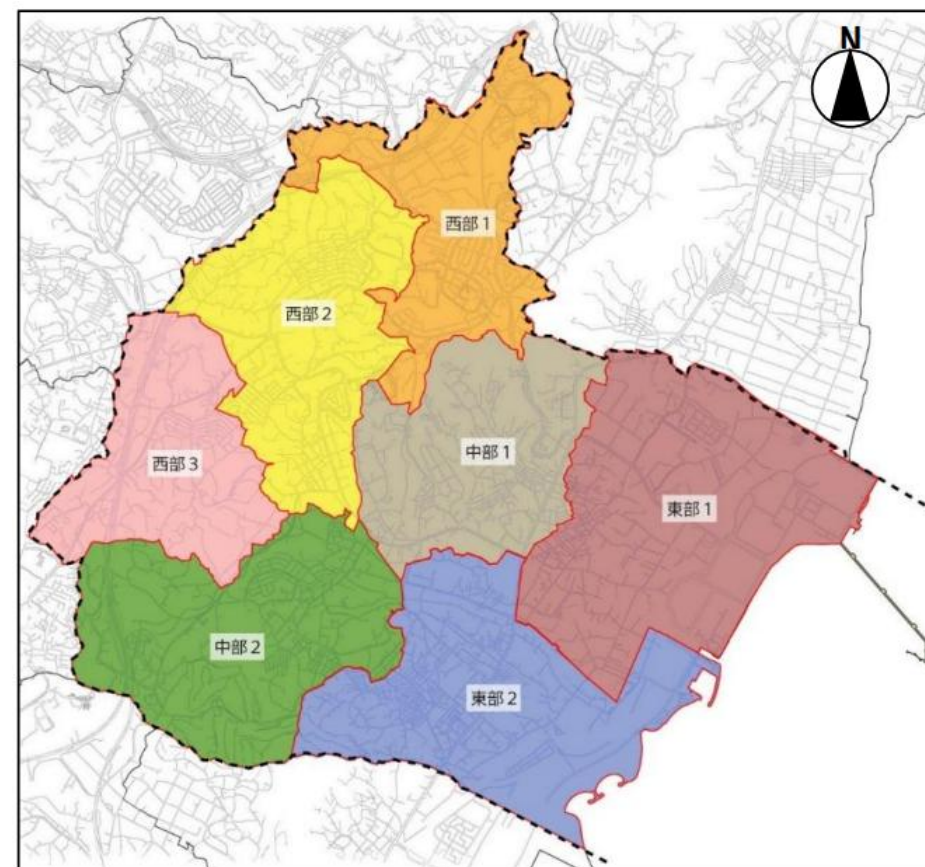


図 西原町都市計画マスタープラン地域区分図

1. 前回協議会の振り返り

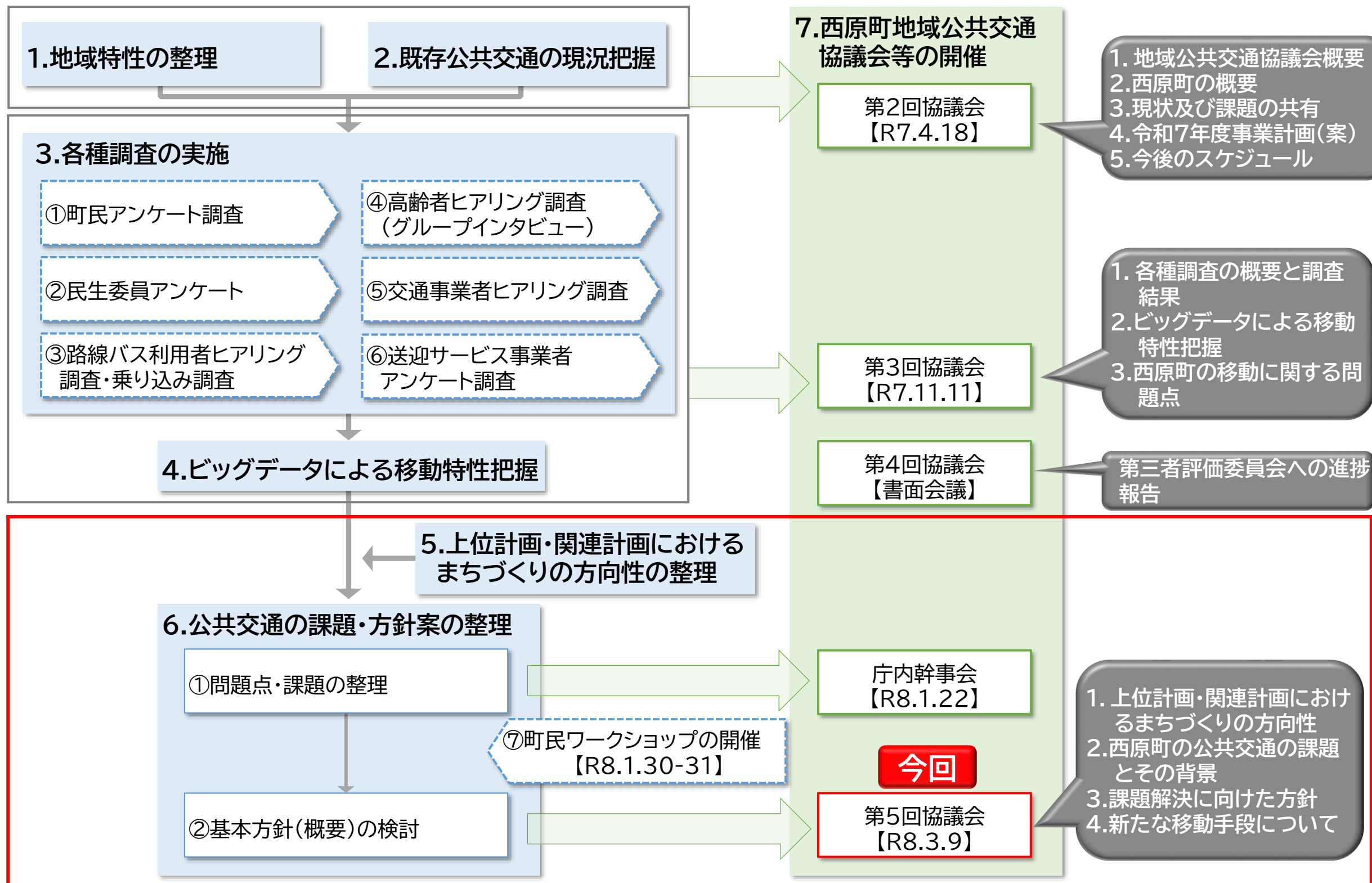
●西原町の移動に関する問題点等についてご報告した結果、下記に示す意見があげられました。

赤字:本紙記載 **橙字:**来年度実施 **紫字:**計画書反映

NO.	前回協議会の意見(抜粋)	事務局の回答・対応状況
1	<ul style="list-style-type: none"> 観光客のタクシーが少ないとの記載があったが、首里駅などからタクシーを利用して、西原きらきらビーチに行く方は、年間50件ほどあると感じている。 	<ul style="list-style-type: none"> 現時点、町内の交通事業者のヒアリング結果を基に記載しています。 来年度、きらきらビーチへ来訪する観光客向けのアンケート調査を実施予定です。
2	<ul style="list-style-type: none"> サンエー西原シティから琉大病院まで定期的なバスの運行など検討していただきたい。 西原町から知念高校間の路線を再開してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスのルート変更に関する内容は、引き続き、路線バス事業者と意見交換を実施します。 来年度、交通事業者へのヒアリング調査を実施する予定です。
3	<ul style="list-style-type: none"> アンケート調査は主観的な要素も多く、人流データと少し乖離があるように思う。そのため、アンケートと人流分析の調査結果を組み合わせ、実態を数値で示していく必要があると思う。 	<ul style="list-style-type: none"> アンケートと人流分析の組合せについても、検討していきます。 地域公共交通計画の策定の際、「現状整理」の中に組み込む予定です。
4	<ul style="list-style-type: none"> アンケート調査や人流分析の定義を明確にした上で分析を行う必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通計画の策定の際、全体通して留意します。
5	<ul style="list-style-type: none"> 運転手不足によって、公共交通の運行が難しい状況になってきている。町の方でも、運転手の応募があれば共有いただきたい。 運転手不足については、町として独自の雇用支援等についても検討していただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 運転手不足への対応についても、町として何ができるのか検討します。 地域公共交通計画の策定の際、「具体的な施策」に組み込む予定です。
6	<ul style="list-style-type: none"> 町内の公共交通が改善するまでは、自治会が自主的に高齢者を中心とした買い物対策を行っていく必要があると考えている。 	<ul style="list-style-type: none"> 住民主体の移動手段の確保についても、町としての支援を検討します。 地域公共交通計画の策定の際、「具体的な施策」に組み込む予定です。
7	<ul style="list-style-type: none"> 新たな移動手段に関する町としての焦点を明確にしていけると議論がしやすい。公的に移動支援を行うターゲットに焦点を当て、具体的な施策等を議論する場としていただきたいと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> 新たな移動手段については、高齢者等の移動手段の確保を優先的に検討し、買い物や通院等の日常生活を支える移動支援をメインに検討しつつ、接続強化等による公共交通の利用促進にも繋げていきたいと考えています。 現在検討している新たな移動手段については「本紙P.20」に掲載します。
8	<ul style="list-style-type: none"> 議論すべきは、持続性のある公共交通だと考えている。短期的な運行でなく、今後10年を見据えて、住民が買い物に行き続けられる移動手段を本協議会で検討していきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 新たな移動手段の導入に向けた実証運行を予定しています。なお、実証運行の実施に際し、本格運行へのスムーズな移行ができるよう検討します。 現在検討している新たな移動手段については「本紙P.20」に掲載します。
9	<ul style="list-style-type: none"> デマンド交通の導入を仮に検討する場合は、導入された自治体や交通事業者のそれぞれの立場の意見を確認し、効果や影響がある部分を検討した上で判断していただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 引き続き、県主催会議等を通じての情報収集に努めます。 周辺自治体等との意見交換を実施予定です(3/10)。 来年度、交通事業者側のヒアリング調査を実施する予定です。

2. 今年度の調査・検討の進め方

- これまでの協議会では、地域の現状や各種調査結果等を報告した上で、「西原町の移動に関する問題点」について整理してきました。
- 本協議会では、事務局にて整理した本町における「公共交通の課題・方針」について、ご意見を伺いたと思います。



3. 上位計画・関連計画におけるまちづくりの方向性の整理

●上位計画・関連計画から「西原町の公共交通に求められる役割」を整理しました。

(1) 上位・関連計画の概要(公共交通・移動に関する内容を抜粋)

■上位計画【県】：都市交通マスタープラン（R8～R27）

●都市・交通の方向性 [ネットワーク]

拠点間を強力に接続する安定的で持続的な総合交通システムの構築

様々な交通手段で都市拠点である那覇市と沖縄市、さらに都市拠点と各地域拠点をシームレスに接続する総合的な交通システムを構築、自動車と公共交通をベストミックスした環境の構築を目指す

幹の交通：都市拠点である那覇市と沖縄市を高頻度に安定的に接続する高密度な輸送機関の整備

枝の交通：都市拠点と地域拠点を安定的に接続する、自動車に劣らない安定的な輸送機関の整備

葉の交通：地域拠点と自宅や地域内の施設を安心、安全に接続するラストマイル交通を整備

■参考【国】「幹・枝・葉の交通」の考え方

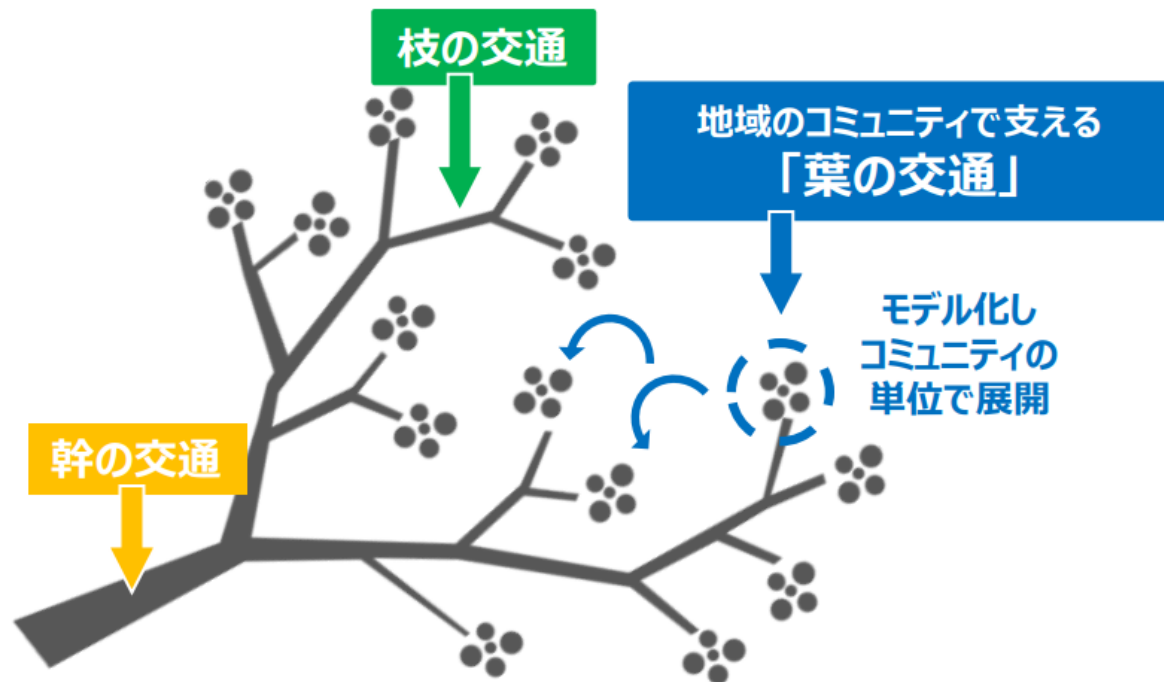


図 「幹・枝・葉の交通」のイメージ

資料：「アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会」中間整理(令和4年3月30日)

■上位計画【県】：沖縄県地域公共交通計画（R6～R10）

●強力に推進する「3つの視点」

視点① 地域公共交通の未来を育むための根幹的な視点

効率的で持続可能性の高いコンパクトシティ形成に向けた取組や、その中で**高い利便性と事業性にも優れた骨格軸を形成**する公共交通サービスの展開施策は、計画期間内から強力果敢に取り組む

視点② 地域公共交通の再生に欠かせない視点

公共交通を取り巻く負のスパイラルを好循環化するトリガーと期待される施策を推進するため、関係者全員が危機意識をさらに高めながら、スピード感を持って取り組む

視点③ 沖縄全体の持続的発展に必要な視点

沖縄経済発展に向けたリーディング産業である**観光振興に寄与する施策推進**（地域の公共交通との連携による共創も推進）
地域公共交通が持続可能な新たな仕組みの検討と、地域公共交通の施策推進に必要なとなる財源確保

■上位計画【町】：第3期西原町まちづくり指針（R7～R10）

【将来像】文教のまち 西原
 ～ 人かがやき 自然ゆたか 文化かおる 平和創造のまち ～

基本方向④ 豊かで活力のあるまちづくり

条例第7条

- (1) 農林水産業の振興
- (2) 商工業の振興
- (3) 観光振興
- (4) 都市基盤施設の整備
- (5) **公共交通の充実**

- ▶ 高齢者の免許返納が推奨されている中、返納後の**自立した生活を支援するためにも移動手段の確保は喫緊の課題**となっているほか、新たな国道・県道・町道の整備計画や沖縄都市モノレールてだこ浦西駅の開業、さらにマリンタウン地区に建設が予定されている大型MICE施設など、**本町をとりまく環境が大きく変容しており、まちづくりにおける公共交通の役割が重要**となっています。
- ▶ 関係機関と合意形成を図りながら地域の実情に応じた「西原町地域公共交通計画」を策定し、**公共交通の利便性の向上**を図るとともに、**沖縄都市モノレール延伸に向けた取組やAIオンデマンド等を活用した新たな公共交通施策の検討**に取り組みます。

3. 上位計画・関連計画におけるまちづくりの方向性の整理

■関連計画【町】：西原町都市計画マスタープラン（R7～R27）

●快適な生活を支え、安全・安心に移動できる地域交通の形成

① 既存路線バスの充実・強化

- サービス水準(便数や運行時間など)や公共交通空白地帯が存在していることから、さらなる利用環境の向上を推進します。
- バス需要が多い地域へのルート延伸、便数の調整などによる利便性の向上、沖縄都市モノレールやバス間の乗継機能の強化により、**路線バス交通の質的充実**に取り組みます。
- 公共交通空白地帯に対しては、**路線バスの新規ルートの可能性の検討**及び**福祉バス**や**デマンドシステム等の新たな公共交通システムの検討**を行います。

② 乗継施設・駐車場等の整備及び自転車利用の促進

- 沖縄都市モノレール「てだこ浦西駅」やバス停、**交通結節点においては、既存バス停の機能強化、環境整備**などを進めます。
- 幸地インターチェンジと沖縄都市モノレール「てだこ浦西駅」パークアンドライド駐車場のアクセス性向上の促進を図ります。
- マリントウニアリアにおいて宿泊機能等を含めた交通ターミナルの建設計画があることから、その早期実現を促進します。
- 自動車交通から**公共交通への転換を促す**ため、交通結節点や公共施設において、公共駐車場の適正規模や配置及び料金施策のあり方について検討を進めます。
- 住民の**自転車利用の促進**を図ります。また、サイクルツーリズムによる地域の魅力発信、地域住民への自転車利用の推進に努めます。

③ 新たな公共交通システム等の導入の検討

- 交通需要のネットワークである内環状道路ネットワーク、外環状道路ネットワークを活かしたきめ細やかなサービス水準を確保し、**誰もが快適に移動できる新たな公共交通システム(沖縄都市モノレール等)の導入**に向け検討します。
- さらに、交通システムとして情報技術等の**ICTを活用した先進的な取組み**や**MICEエリアにおける快適な域内交通(自動運転等)の検討**を県と協力して進めていきます。

④ 自動車交通から公共交通への転換の啓発

- 自動車交通から公共交通への転換は、交通渋滞の解消などとともに、環境負荷の低減や都市内交通の円滑化に大きく貢献することから、その意義の啓発に努めます。
- 住民の**公共交通機関利用の促進**(ICカードの導入や乗継ぎの改善、シームレスな公共交通の実現 など)の実施施策のPRと周知徹底を行うなどの啓発に努めます。

■関連計画【町】：第1次西原町地域福祉計画・第4次西原町地域福祉活動計画（R4～R8）

●移動支援・買い物支援等の充実

町の取り組み【担当課：福祉課】

- 高齢者や障がい者等の**交通弱者の移動手段を確保**し、社会参加の機会増を図るため、地域住民の支え合いによる移動支援や買い物支援について、社会福祉協議会と連携して検討します。

■関連計画【町】：西原町観光振興計画（H30～R9）

●戦略3 マリントウニアリアの魅力を活かした交流拠点創出

施策 3-2 マリントウニアリアと中心核商業系ゾーン(小那覇、嘉手苅、小橋川)の連携による誘客ルートの形成

- マリントウニアリアと中心核商業系ゾーン(小那覇、嘉手苅、小橋川)を観光の拠点と位置付け、**西原観光の起点であるマリントウニアリアに訪れた人々が西原町内の中心核商業系ゾーンへ流れるための魅力づくりと仕組みづくり**を図ります。
(取組例)マリントウニアリアと中心核商業ゾーンをつなぐ移動手段の確保

(2)公共交通に求められる役割

①まちづくりなどとも連携し、都市の持続性向上を推し進める役割

- バス路線沿線を中心に移動に困らない交通環境をつくることにより、住民生活を支える都市機能を維持するとともに、人の動きや地域経済の活性化を図ることで、安心して暮らし続けられる持続性の高い都市の形成を推進する役割

②移動制約者をはじめとした、住民の移動を支援し、日々の生活を支える役割

- 高齢者や障がい者等の移動制約者の移動や、自ら自家用車を運転できない(しない)人の移動、公共交通が利用しにくい地域に住む住民の移動など、住民の日々の生活を支える役割

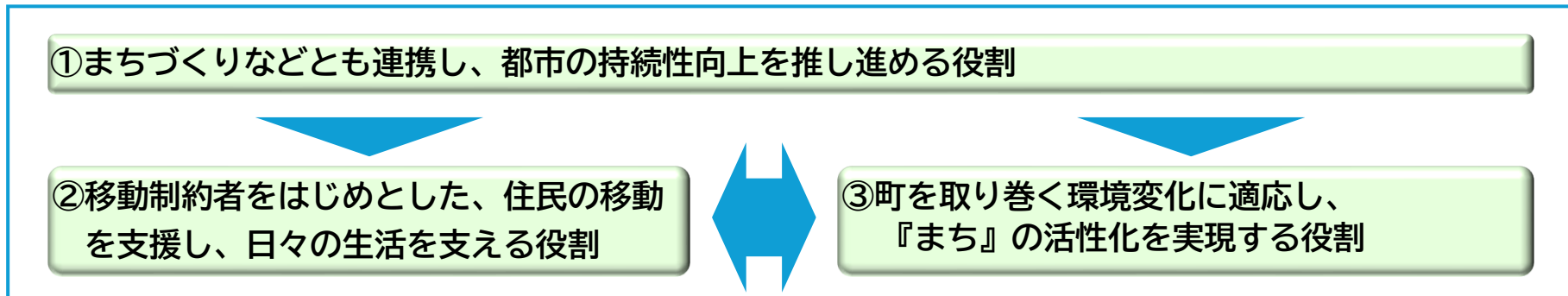
③町を取り巻く環境変化に適応し、『まち』の活性化を実現する役割

- 町を取り巻く環境変化に適応しながら、拠点へのアクセス性を高めることで、まちの求心力や賑わいの向上に繋げる役割
- 観光資源との連携を強化し、観光地としての魅力向上に繋げる役割

4. 西原町の公共交通の課題

●「公共交通に求められる役割」を踏まえ、「移動に関する問題点」等から「公共交通の課題」を整理しました。

■公共交通に求められる役割



■西原町の移動に関する問題点

問題点①:
住民ニーズと交通ネットワークの乖離

- 住民の移動需要に公共交通で対応できていない
- 町外を繋ぐバス路線は郊外部を網羅できていない

問題点②:
バス停までの移動手段の不足

- バス停まで距離が遠く、移動手段がない
- シェアサイクルの利用も限定的である

問題点③:
交通ネットワーク全体の連携不足

- 屋根・ベンチなどの待合環境が整備されていない
- 乗り継ぎ環境が整備されていない

問題点④:
公共交通の利用者が限定的

- 約7割が公共交通を利用していないと回答している
- 高齢者が公共交通を利用できずに困っている実態

問題点⑤:
観光客の移動手段の不足

- 観光地への公共交通が未整備となっている
- 観光客のタクシー利用は少ない

問題点⑥:
学生の移動手段の不足

- 通学手段として路線バスが多く利用されている
- その他、親による送迎も一定数みられる

問題点⑦:
町内の移動サービスの脆弱性

- 交通事業者における運転手不足の深刻化している
- 民間事業者やボランティアの運転手も不足している

■西原町の公共交通の課題

課題①: 広域交通を担う路線バスを維持していくことが必要

住民や来訪者の移動を支えるため、町内唯一の広域交通手段となる路線バスを維持していく必要があります。

課題②: 利用者の目的に応じた移動手段の確保が必要

利用者の移動目的を明確にしたうえで、それぞれの移動目的に的確に対応した移動手段の確保が必要です。

課題③: まちづくりと連携した公共交通ネットワークの構築が必要

まちの変化に柔軟に対応しながら、公共交通が利用しやすい環境を整備する必要があります。交通拠点で乗り継ぐことで町外への移動手段を確保するなど、公共交通ネットワーク全体で対応が必要です。

課題④: 関係各課や周辺自治体、多様な主体との連携が必要

輸送資源を有効的に活用するため、関係各課や周辺自治体、多様な主体との連携が必要です。

5. 課題の背景【課題①：広域交通を担う路線バスを維持していくことが必要】

背景1：路線バスが住民の日常生活を支えています

- 通勤・通学時の移動手段は、自家用車での移動が多い一方で、特に通学時では乗合バスの利用割合が高くなっています。
- 主要路線(30番、346番)の町内の乗車人数は、200~400人程となっており、一般(18~64歳)の利用が多い他、高校生の利用が多くなっています。

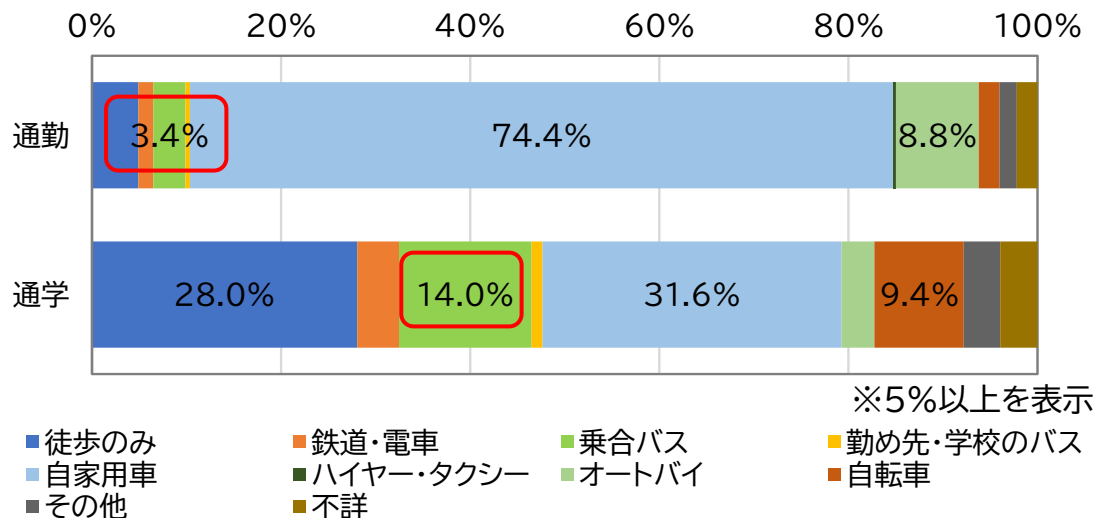


図 通勤・通学時の移動手段 資料:R2国勢調査

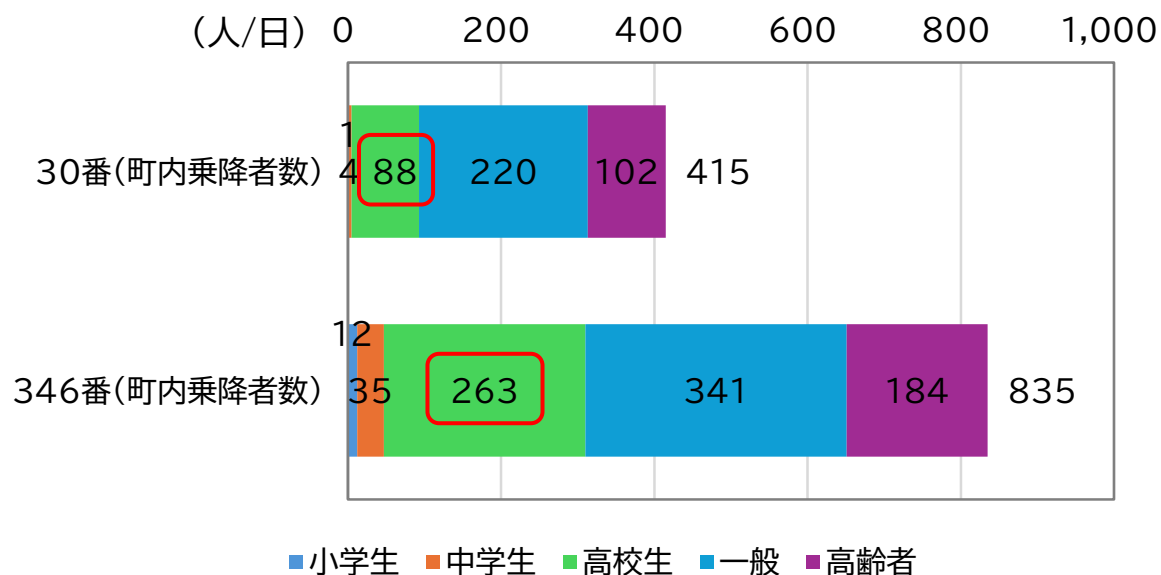


表 主要路線(30番、346番)の1日あたりの町内乗降者数

資料:路線バス乗降調査(R7年9月24日)

背景2：路線バスの運行頻度は年々低下しています

- 町内を通過する路線バスは、バスの運転手不足等の理由によって、特に利用者が少ない路線等の減便が進んでいます。

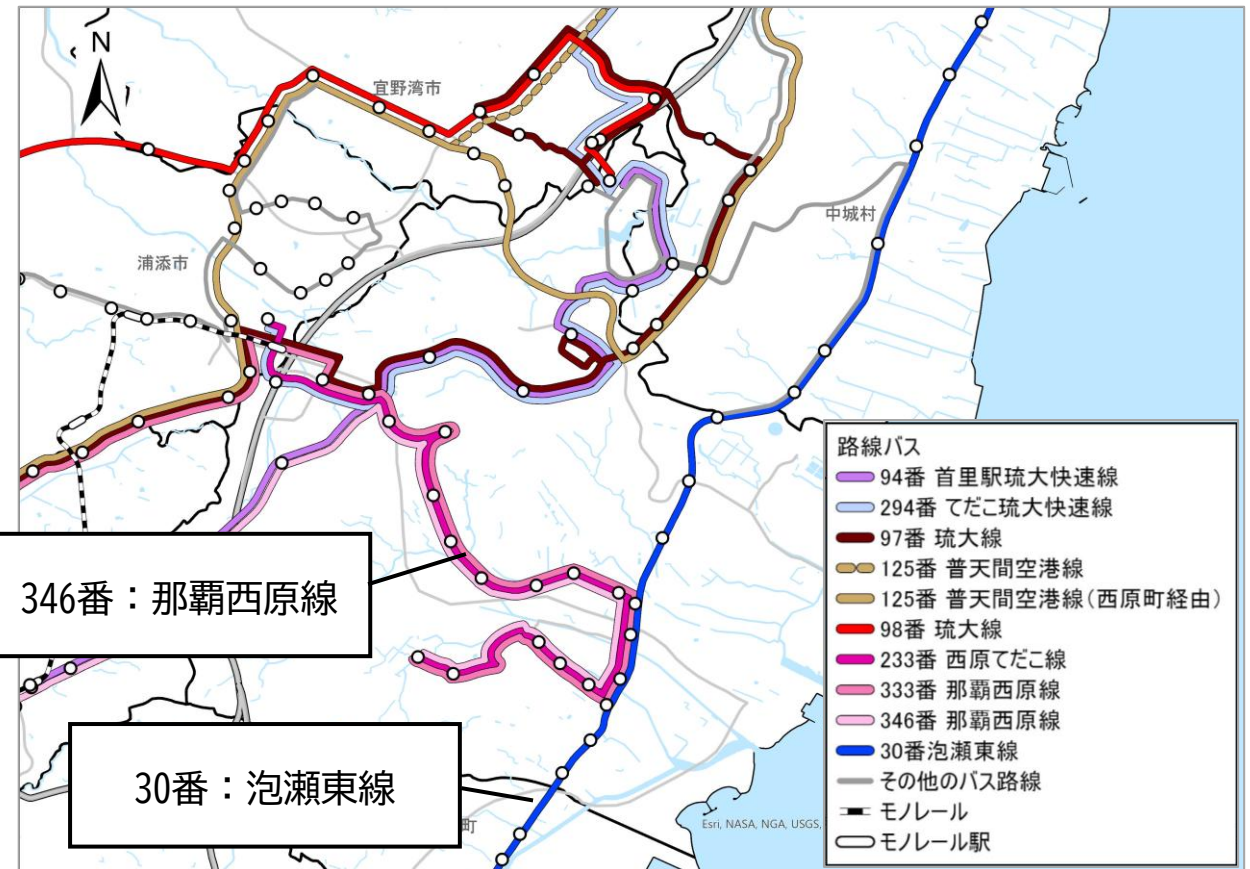


図 路線バスの路線網

表 路線バスの運行回数(往復1.0:片道:0.5)の増減

	路線番号	始点	終点	R1年 運行回数	R6年 運行回数	増減
西部	94	首里駅前	琉大駐車場	14.0	1.5	-12.5
	294	てだこ浦西駅	琉球大学病院	-	14.0	-
	97	那覇バスターミナル	琉大北口駐車場	34.5	23.5	-11.0
	125	那覇空港	琉球大学病院	17.5	12.5	-5.0
	98	豊崎美らSUMビーチ前	琉大北口駐車場	35.0	26.5	-8.5
東部	233	てだこ浦西駅	西原営業所	-	3.0	-
	333	那覇バスターミナル	西原営業所	6.0	0.5	-5.5
	346	那覇バスターミナル	西原営業所	29.5	17.5	-12.0
	30	那覇バスターミナル	泡瀬営業所	31.0	17.0	-14.0

資料:沖縄総合事務局輸送実績報告書

5. 課題の背景【課題①：広域交通を担う路線バスを維持していくことが必要】

背景のまとめ

- 移動手段として路線バスの役割が重要となっており、特に通学手段としての利用が多い状況です。
- そんな中、交通事業者においては、バスの運転手不足などの影響を受け、路線バスを減便せざるを得ない状況が続いています。

問題点の対応

問題点⑥：
学生の移動手段の不足

問題点⑦：
町内の移動サービスの脆弱性

求められる役割①

まちづくりなどとも連携し、都市の持続性向上を推進する役割

求められる役割②

移動制約者をはじめとした、住民の移動を支援し、日々の生活を支える役割

課題①：広域交通を担う路線バスを維持していくことが必要

住民や来訪者の移動を支えるため、町内唯一の広域交通手段となる路線バスを維持していく必要があります。

5. 課題の背景【課題②：利用者の目的に応じた移動手段の確保が必要】

背景1：町内には公共交通空白地域が点在しています

- 町内には、小波津団地や池田ハイツ、棚原北部、我謝中央北側等の公共交通空白地域（ここではバス停留所から300m圏外）が点在しています。
- バス路線と高齢者（65歳以上）人口分布を重ね合わせると、現在のバス路線では対応できていない地域が多く存在することが伺えます。

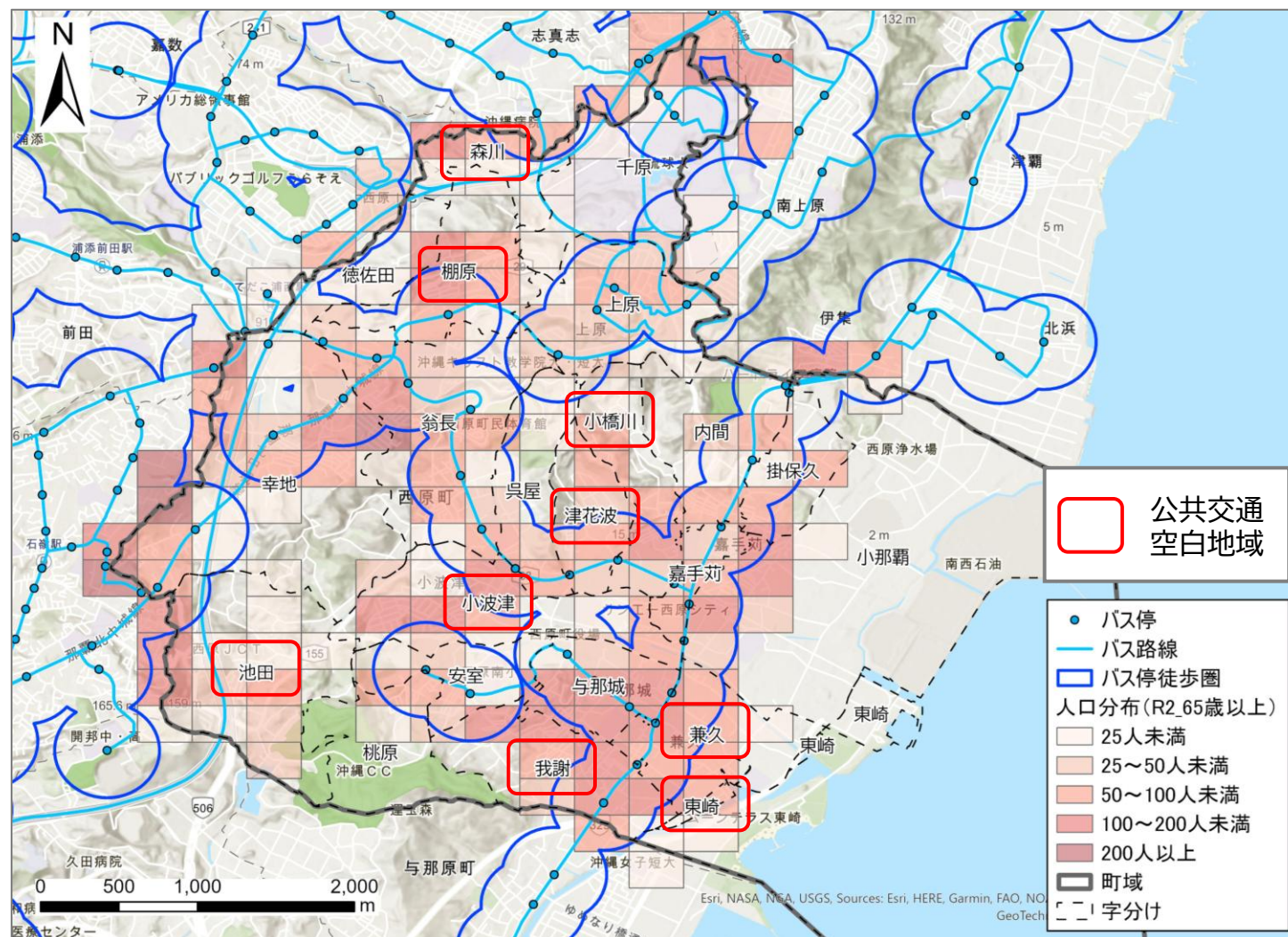


図 路線網と高齢者（65歳以上）人口分布

資料：国土数値情報、R2国勢調査

背景2：買い物や通院の移動手段が不足しています

- 高齢化や核家族化の進展に伴い、家族のサポートが受けにくい、高齢者のみ(単身・夫婦)世帯が急増しています。
- また、高齢者の中には日々の買い物や通院のための移動手段について、困っている方が多く存在することが伺えます。

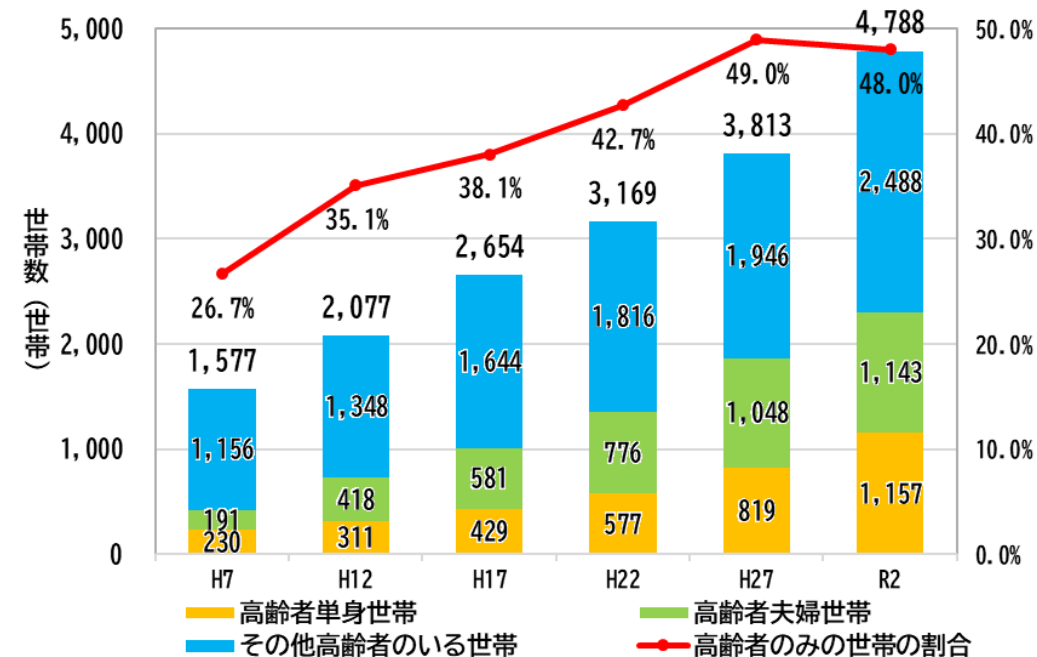


図 高齢者世帯の内訳の推移

資料：国勢調査

表 高齢者ヒアリング結果（一部抜粋）

- 免許返納しているため、コンビニ等に買い物に行くにもタクシーを利用している。
- 琉球大学病院の移転により通院を辞めた。
- 免許返納して移動できる範囲が狭くなった。今後も町内の住み慣れた場所に住み続けられるように、免許返納後の移動手段も考えてほしい。
- 毎日ではなくとも週に数回はコミュニティ交通を運行してほしい。家から出てこない人が外に出るきっかけになれば良いと思う。

5. 課題の背景【課題②：利用者の目的に応じた移動手段の確保が必要】

背景3：児童・生徒の通学手段が不足しています

- 道路網の整備により、交通渋滞の解消を図っている状況ではありますが、駅周辺や那覇北中城線、浦添西原線等において慢性的に渋滞が発生しています。
- また、朝夕時間帯の旅行速度をみると、学校周辺の道路等で渋滞が深刻化しています。**児童・生徒の送迎や大学生のマイカー通学による交通渋滞の発生が考えられます。**



図 交通渋滞の発生状況

資料：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査(国土交通省)

背景4：観光客の移動手段が不足しています

- マリンタウンエリア周辺における、将来的な大型MICE施設の開業に向け、新たな公共交通システム(沖縄都市モノレール等)の導入を検討していますが、導入までには長い期間が必要です。
- 現時点、町の主要観光地である「西原きらきらビーチ」周辺には、公共交通が整備されておらず、**観光客の移動手段が不足しています。**

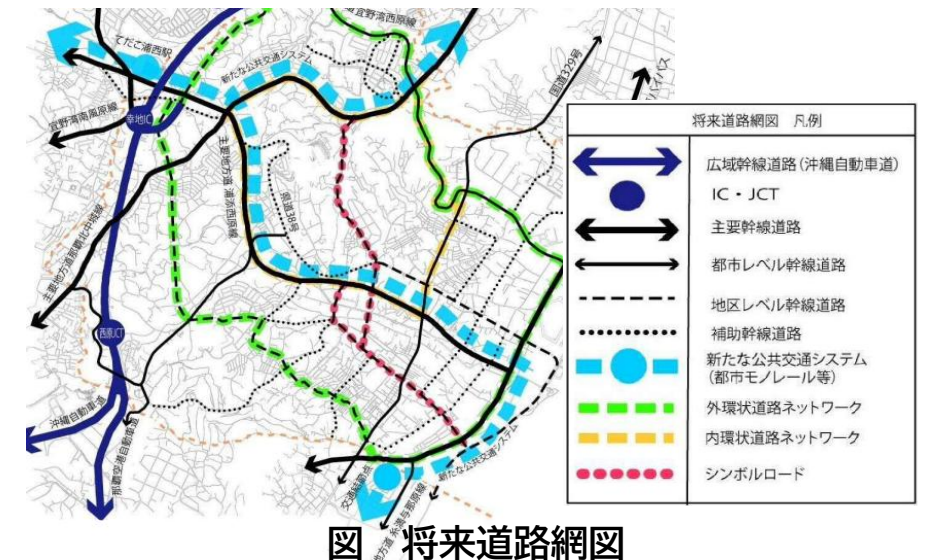


図 将来道路網図

資料：西原町都市計画マスタープラン



図 観光資源の位置図

資料：西原町観光振興計画 2018-2027

5. 課題の背景【課題②：利用者の目的に応じた移動手段の確保が必要】

背景のまとめ

- 高齢化の進展に伴い、家族のサポートが受けにくい、高齢者のみ(単身・夫婦)世帯が急増しており、公共交通空白地域への対応や免許返納後の移動手段を考えるうえでも、日常生活に必要な買い物・通院等の移動手段の確保が重要になります。
- また、児童・生徒の通学手段や観光客の移動手段の不足などがみられます。
- 児童生徒の送迎交通や大学生のマイカー通学も、慢性的な交通渋滞の要因の一つとして考えられます。

問題点の対応

問題点②：
バス停までの移動手段の不足

問題点④：
公共交通の利用者が限定的

問題点⑤：
観光客の移動手段の不足

問題点⑥：
学生の移動手段の不足

求められる役割②

移動制約者をはじめとした、住民の移動を支援し、日々の生活を支える役割

求められる役割③

町を取り巻く環境変化に適応し、『まち』の活性化を実現する役割

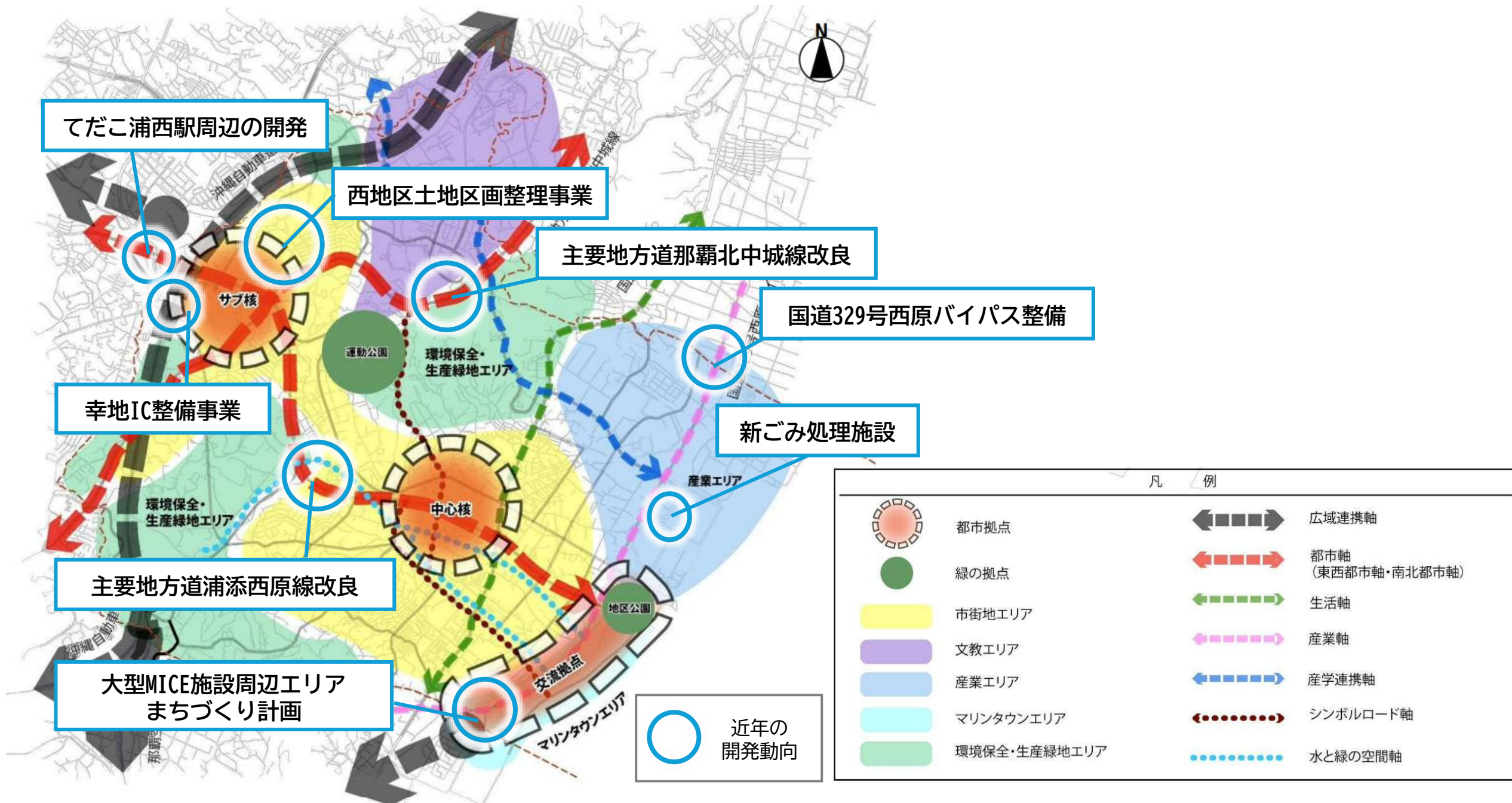
課題②：利用者の目的に応じた移動手段の確保が必要

利用者の移動目的を明確にしたうえで、それぞれの移動目的に的確に対応した移動手段の確保が必要です。

5. 課題の背景【課題③：まちづくりと連携した公共交通ネットワークの構築が必要】

背景1：大型MICE施設や幸地IC、西地区土地区画整理事業など、大規模な開発が進んでいます

- 西原町における都市計画の基本的な方針となる西原町都市計画マスタープランでは、将来都市構造として、中心核やサブ核といった都市拠点を中心とした、まちづくりを掲げています。
- また、近年、大型MICE施設や幸地IC、西地区土地区画整理事業、浦添西原線改良など、大規模な開発や新たな道路網の整備が進んでおり、まちの変化に柔軟に対応しながら、公共交通が利用しやすい環境整備を図ることが求められています。



※大型MICE施設の整備については沖縄県にて検討中。

図 将来都市構造図

資料：西原町都市計画マスタープラン

5. 課題の背景【課題③：まちづくりと連携した公共交通ネットワークの構築が必要】

背景2：既存の公共交通では対応できていない町外への移動需要が見られます

- ビッグデータを活用し西原町に関する移動を確認すると、既存の公共交通では対応できていない町外への移動が多く見られます。
- 輸送資源に限られる中、全ての移動に直通で対応することは現実的に難しい状況であるため、交通拠点から乗り継ぐことで町外への移動手段を確保するなど、公共交通ネットワーク全体で対応が必要です。

■分析概要

- ✓西原町全体の移動特性について、“人の動き”に合致した移動サービスが提供されているか確認
- ✓なお、ビッグデータは、GPS位置情報に基づき、移動の詳細が把握可能な「GEOTRA(KDDIグループ)」を使用
- ✓西原町に関係する移動(町外の人移動も含む)を対象とし、1日の平均移動状況(R6.10月)をトリップ数で表示
- ✓コンビニや商業施設などの建物の情報とGPSを組み合わせて、15分以上の滞在があった場所間の移動を1トリップとしてカウント
- ✓都市計画マスタープランの地域区分に沿って、地区内外の移動を整理

表 地域区分

地区	含まれる行政区
西部1	千原、森川、上原
西部2	棚原、徳佐田、翁長、坂田、 県営坂田高層住宅
西部3	幸地、県営幸地高層住宅、幸地ハイツ
中部1	呉服、津花波、西原台団地、小橋川、 内間、県営内間団地、嘉手苅
中部2	池田、小波津、県営西原団地、 小波津団地、安室、桃原、西原ハイツ
東部1	掛久保、小那覇
東部2	平園、兼久(東崎)、与那城、美咲、我謝

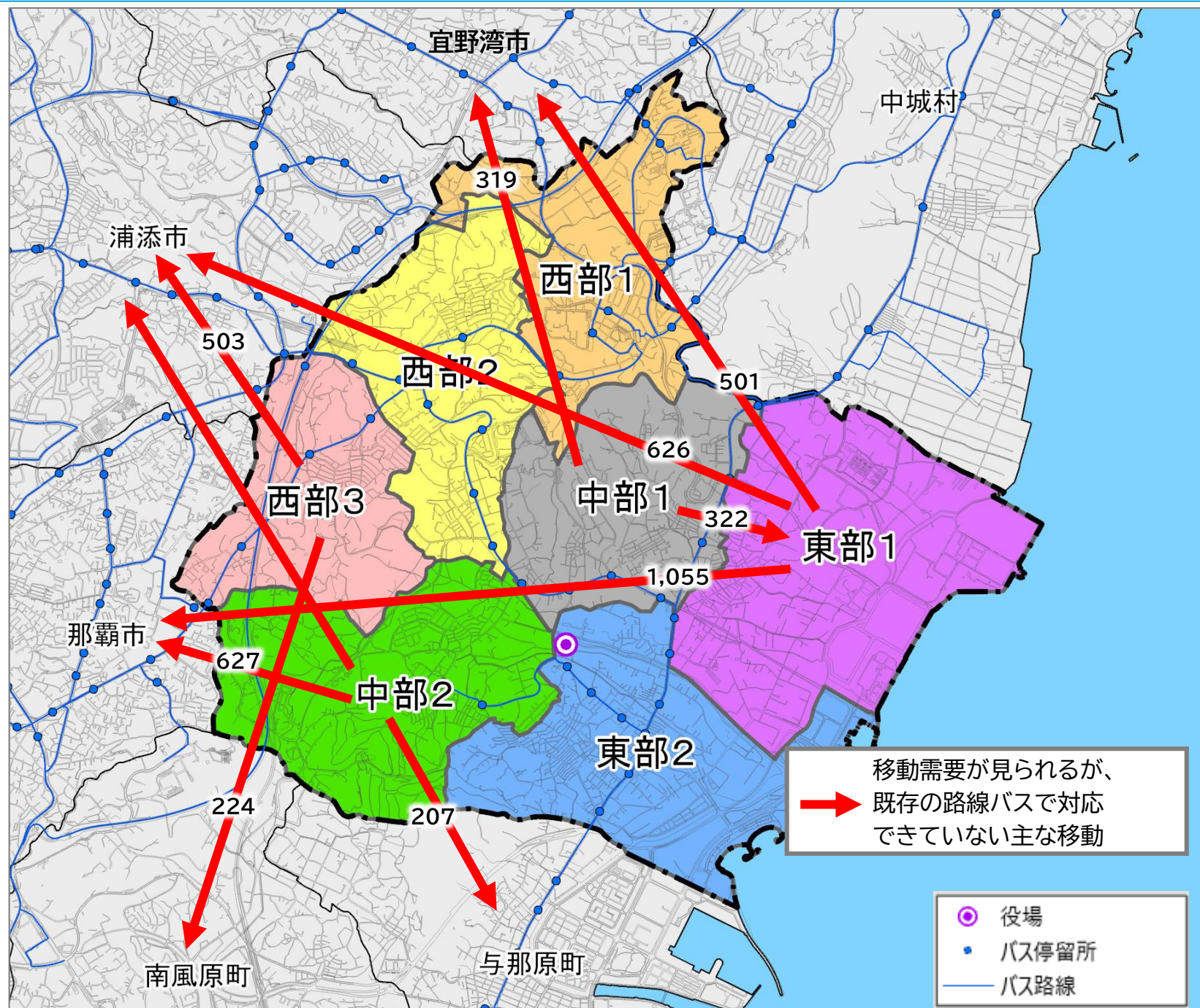


図 ビッグデータからみる既存公共交通で対応できていない移動

5. 課題の背景【課題③：まちづくりと連携した公共交通ネットワークの構築が必要】

背景のまとめ

- 近年、大型MICE施設や幸地IC、西地区土地区画整理事業、浦添西原線改良など、大規模な開発や新たな道路網の整備が進んでおり、まちが大きく変化しています。
- また、輸送資源に限られる中、全ての移動に直通で対応することは現実的に難しい状況です。

問題点の対応

問題点①：
住民ニーズと交通ネットワークの乖離

問題点③：
交通ネットワーク全体の連携不足

求められる役割①

まちづくりなどとも連携し、都市の持続性向上を推し進める役割

求められる役割③

町を取り巻く環境変化に適応し、『まち』の活性化を実現する役割

課題③：まちづくりと連携した公共交通ネットワークの構築が必要

まちの変化に柔軟に対応しながら、公共交通が利用しやすい環境を整備する必要があります。交通拠点で乗り継ぐことで町外への移動手段を確保するなど、公共交通ネットワーク全体で対応が必要です。

5. 課題の背景【課題④：関係各課や周辺自治体、多様な主体との連携が必要】

背景1：関係各課で解決すべきさまざまな問題を抱えています

- 前回協議会で「どこまでを公共交通で対応するのか」「学生の通学手段」「観光客の移動手段」など移動に関する様々なご指摘をいただき、事務局にて対応が求められる移動を整理しました。
- **解決すべき移動の問題は様々**であり、町で支援する移動手段の輻輳を避け、的確な移動支援ができるよう、庁内横断的な連携を図っていく必要があります。

表 分野別の解決すべき課題

	関連する課等	検討すべき課題
まちづくり分野	<ul style="list-style-type: none"> 都市整備課 土木課 	<ul style="list-style-type: none"> 市街地や拠点への居住誘導 歩道整備や自転車専用レーン整備
福祉分野	<ul style="list-style-type: none"> 福祉課 社会福祉協議会 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者の外出機会の創出に資する移動手段 要介護・障がい者の移動手段
教育分野	<ul style="list-style-type: none"> 教育委員会 	<ul style="list-style-type: none"> 送迎交通の抑制 遠方地域の児童生徒の移動手段 特別支援学校児童への移動手段 部活動・放課後学習への移動手段
観光分野	<ul style="list-style-type: none"> 産業観光課 観光まちづくり協会 	<ul style="list-style-type: none"> 主要観光地への移動手段 イベント時の移動手段
その他	<ul style="list-style-type: none"> 共通 	<ul style="list-style-type: none"> バス停の環境改善 多言語案内・キャッシュレス決済対応 交通分野全体の環境負荷軽減 災害時の輸送手段

	対象者		
福祉分野	健常者	<ul style="list-style-type: none"> 自立して公共交通を利用できる層 	公共交通で対応
	プレフレイル	<ul style="list-style-type: none"> 加齢に伴う筋力低下や持久力低下等により外出が億劫になると考えられるが、自立して公共交通を利用できる層 	
	フレイル	<ul style="list-style-type: none"> 行動・判断が鈍くなるが、自立して公共交通を利用できる層 	福祉分野で対応
要介護	<ul style="list-style-type: none"> 介助支援があれば公共交通を利用できる層(介護予防) 行動・判断が困難であり、公共交通の利用が困難な層。(介護保険法の適用を受けている方) 		
教育分野	公共交通沿線地域(町内・町外通学)	<ul style="list-style-type: none"> 学校までの距離が徒歩や自転車では移動困難な地域かつ需要が高く路線定期で束ねて輸送できる地域等 	公共交通で対応
	上記以外(町内通学)	<ul style="list-style-type: none"> 学校までの距離が徒歩や自転車では移動困難な地域かつ公共交通が不足しており保護者送迎が常態化している地域等 	教育分野で対応
観光分野	個人観光客	<ul style="list-style-type: none"> 一般的な観光客 	公共交通で対応
	個人観光客(イベント時)	<ul style="list-style-type: none"> イベントや祭り等で一時的に来訪する層 混雑や駐車場不足等が想定される場合 	複数分野で対応
団体観光客	<ul style="list-style-type: none"> ツアー、行事等の団体に移動する層 		

図 分野別の役割分担のイメージ

5. 課題の背景【課題④：関係各課や周辺自治体、多様な主体との連携が必要】

背景2：周辺自治体との連携が移動手段の維持に繋がります

- 町内を通過している路線バスは、町内だけでなく周辺自治体を通過しており、周辺自治体を含めて広域路線を利用することが町内の移動手段の維持にも繋がる状況となっています。
- 浦添総合病院(浦添市)、琉大附属病院(宜野湾市)、ハートライフ病院(中城村)など、町民から移動ニーズの高い施設も多いことから、その移動手段を確保する必要があります。また、モノレールは、町民にとっても空港や市街地への移動手段として重要な役割を担っているため、首里駅やてだこ浦西駅など近接するモノレール駅までのアクセス交通を強化していく必要があります。



図 西原町の広域交通

背景3：多様な主体が移動手段の確保に向けた支援を行っています

- 町内では、社会福祉協議会が実施している「福足サービス(特に移動に困難を抱えている方の移動支援)」を始めとして、民間事業者を含めた、多様な主体が住民の移動を支えています。
- 地域にある様々な輸送資源を有効活用していくために、多様な主体との連携を図っていく必要があります。

【その他の主な取組】

◎いいあんべー共生事業

介護予防を目的としたイベントによって、自宅から足を運ぶ機会を創出し、介護予防へと繋げていきます。

◎地域の送迎ボランティア

自治会長等による送迎を行っている地域もあります。

表 町内で活動している送迎サービス事業者等一覧

区分	NO	事業者名
買い物	1	西原町社会福祉協議会 ・『いいあんべー共生事業』福足サービス
	2	コープ沖縄
通院	3	医療法人六人会 ・ロクト整形外科クリニック・ロクト整形J2
	4	アドベンチストメディカルセンター
	5	医療法人平成会 とうま内科
	6	与那原中央病院
	7	野原整形外科ディケアのはら
デイサービス	8	医療法人愛和会 ・あいわクリニック・
	9	医療法人愛和会・介護老人保健施設池田苑
	10	医療法人福寿会介護老人保健施設 西原敬愛園
	11	有限会社寿ランド ・寿スイミングスクール・寿デイサービス
	12	通所介護事業所 守礼の里
	13	デイサービスさとうきび
	14	デイサービスもりのはな
	15	デイサービスカーさ
	16	リハプライド・西原
	17	デイサービスさねり
	18	通所介護事業所 デイサービスきずな
	19	幸地デイサービスひまわり
	20	リハビリデイサービス コンパスウォーク棚原
	21	デイサービスE-na
	22	一般社団法人スマイリーはうす
	児童デイサービス にじ	

5. 課題の背景【課題④：関係各課や周辺自治体、多様な主体との連携が必要】

背景のまとめ

- まちづくりや福祉、教育、観光分野など関係各課においても、様々な用途に対応した移動手段が求められています。
- 周辺自治体との連携や多様な主体との連携は、移動手段の維持や輸送資源の有効活用に繋がります。

問題点の対応

問題点①：
住民ニーズと交通ネットワークの乖離

問題点⑦：
町内の移動サービスの脆弱性

求められる役割①

まちづくりなどとも連携し、都市の持続性向上を推進する役割

求められる役割③

町を取り巻く環境変化に適応し、『まち』の活性化を実現する役割

課題④：関係各課や周辺自治体、多様な主体との連携が必要

輸送資源を有効的に活用するため、関係各課や周辺自治体、多様な主体との連携が必要です。

6. 西原町の公共交通の課題解決に向けた方針（案）

- 西原町の「公共交通の課題」を受け、地域公共交通計画の目指す「基本的な方針(案)」を整理しました。

■西原町の公共交通の課題

課題①: 広域交通を担う路線バスを維持していくことが必要

住民や来訪者の移動を支えるため、町内唯一の広域交通手段となる路線バスを維持していく必要があります。

課題②: 利用者の目的に応じた移動手段の確保が必要

利用者の移動目的を明確にしたうえで、それぞれの移動目的に的確に対応した移動手段の確保が必要です。

課題③: まちづくりと連携した公共交通ネットワークの構築が必要

まちの変化に柔軟に対応しながら、公共交通が利用しやすい環境を整備する必要があります。交通拠点で乗り継ぐことで町外への移動手段を確保するなど、公共交通ネットワーク全体で対応が必要です。

課題④: 関係各課や周辺自治体、多様な主体との連携が必要

輸送資源を有効的に活用するため、関係各課や周辺自治体、多様な主体との連携が必要です。

■基本的な方針（案）

基本方針①

住民の日常生活を支える公共交通

- 自宅周辺に公共交通が運行していない地域(公共交通空白地域)の移動や、高齢者の買い物・通院など日々の生活において必要不可欠な移動を中心とした、住民の日常生活を支える移動手段の確保を目指します。**※実現性確認のための実証運行を実施予定**

基本方針②

一体的なネットワークとして機能する公共交通

- 町内を運行する路線バスを軸として、モノレールなどの広域交通体系の有効活用を念頭に、町内全域から利用できる・利用しやすい環境を整えることで、町内外を結ぶ公共交通ネットワークの構築を目指します。
- 基本方針①と連動して、町内の移動を支える既存公共交通(路線バス、タクシー)との役割分担を明確にしなが、公的支援や移動サービス相互の連携(乗り継ぎ環境、運行ダイヤ、運賃、情報提供等)を図り、一体的な公共交通ネットワークの構築を目指します。
- 中長期的な視点で大型MICE施設の開業や幸地ICの開通等といった“まちの変化”を的確に捉えながら、公共交通ネットワークの網羅性を段階的に高めていきます。

基本方針③

関連分野との連携による社会基盤として機能する公共交通

- 公共交通には関連分野における取組を“下支え”する役割も求められています。児童生徒を対象としたモビリティ・マネジメントの充実や送迎交通から徒歩通学等への転換、また、観光客を対象とした移動支援サービスなど、分野別の課題解決に向けた取り組みを推進します。
- さまざまな取組を通じ、公共交通を“社会基盤”として認識し主体的に利用していく意識の醸成や、自家用車から公共交通への転換を促す施策を検討し、公共交通の持続性を高めていきます。

基本方針④

行政と多様な主体で共に支えあう公共交通

- 行政間(市内、西原町⇄他市町村)の役割分担の精査なども行いながら、コミュニティ交通の市町村域を超えた乗り入れや民間送迎サービスとの連携など、相互に補完する形で重層的に組み合わせることにより、持続性の高い公共交通を目指します。
- また、行政や交通事業者だけでなく、地域や民間企業などといった様々な立場から、地域の移動を確保するためにできることを継続的に考え、相互で支えあう公共交通を目指します。

7. 新たな移動手段について（現時点の想定）

- 「基本方針①:住民の日常生活を支える公共交通」の実現に向けた具体的な施策の一つとして、「住民の日常生活を支える移動手段」を検討しています。
- コミュニティ交通の運行方式は大きく3つに分類されますが、西原町ではこれまでの各種調査結果から「区域運行」の「自由経路ミーティングポイント型」での運行がよいかと考えており、その実施手段として「AIオンデマンド交通の導入」について、協議会で議論を深めたいと考えています。
- また、これらの内容に関して、実現性・継続性の確認のため、次年度に「実証運行」を予定しています。

新たな移動手段の運行形態について

路線定期運行 (路線バス)	路線を定めて運行するものであって、設定する運行システムの起終点及び停留所の時刻設定が定時である運行の形態
路線不定期運行 (デマンドバス)	路線を定めて運行するものであって、設定する運行システムの起点又は終点に係る時刻の設定が不定である運行の形態
区域運行 (乗合タクシー)	路線を定めず、旅客の需要に応じた乗合運送を行う運行の形態

図 乗合事業の法的な位置付け

出典:乗合事業申請書作成の手引き(令和3年3月 国土交通省中部運輸局)

AIオンデマンド交通とは

- 利用者予約に対し、リアルタイムでAIによる最適配車を行うシステム
 - 配車予約と車両位置からAIがリアルタイムに最適な運行ルートを決するため、乗合をしつつ、概ね希望時間通り移動が可能です。
 - リアルタイムな人数分布の統計データとAIにより、移動需要の予測を進め、運行の効率性を高めることが可能です。

「区域運行」の「自由経路ミーティングポイント型」

C 自由経路ミーティングポイント型	運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停等間を最短経路で結ぶ方式。最短経路の選択により所要時間を短縮するとともに、バス停等を多数設置することにより、バス停等までの歩行距離を短縮することができる。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合が多い。
D 自由経路ドアツードア型	運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドアツードアのサービスを提供する運行方式。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合もみられる。

図 運行方式からみた分類パターン（区域運行を抜粋）

出典:デマンド型交通の手引き(平成25年3月 国土交通省中部運輸局)

「AIオンデマンド交通の導入」



図 AIオンデマンド交通の運行イメージ

資料:地域交通のリ・デザインとAIオンデマンド交通について(令和6年6月国土交通省)

7. 新たな移動手段について（現時点の想定）

- 実証運行にて効果を検証し、地域公共交通計画策定(令和9年4月)と合わせた本格運行を目指します。
- そのため、実証運行は計画策定と並行して実施し、必要に応じて運行内容の見直し(ブラッシュアップ)を行います。

実証運行の目的

- 新たな移動手段の導入により、利用者のニーズに応じた柔軟な移動サービスを提供し、住民の日常生活を支えることを目指します。
- R8に予定する実証運行は、「本格導入時の検討材料の確保」に重きを置くこととし、実現性のある本格導入に向け、実証運行の条件(運行エリアや運行日等)は、ある程度ゆとりを持った形で設定します。

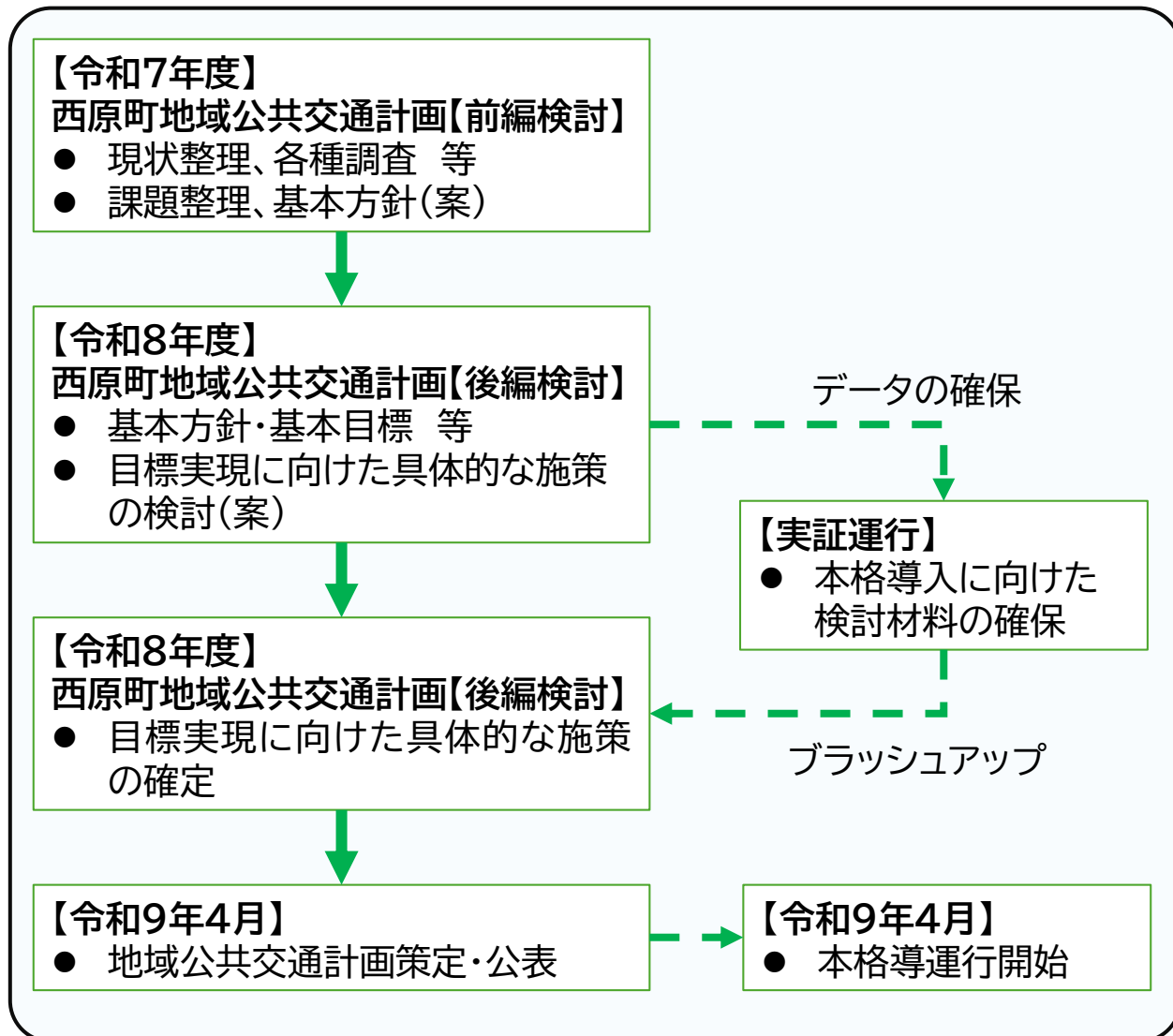


図 実証運行のフロー図（イメージ）

実証運行の概要(案)

表 実証運行の概要（案）

項目		概要(現時点の想定)
運行形態	運行エリア	町内全域
	運行方式	区域運行・ミーティングポイント型
	停留所	居住地側・目的地側停留所(検討中)
	隣接自治体への乗り入れ	※今後の連携会議等において調整
	運行期間	3ヶ月から半年程度(検討中)
	運行日	平日のみor土日祝含む(検討中)
	運行時間	〇時－〇時(検討中)
	運行ダイヤ	ダイヤフリー(検討中)
	車両台数	2～3台(検討中)
	車両サイズ	ジャパントクシーorワゴンタイプ(検討中)
運用・運営体制	利用対象者	利用者の制限なし(検討中)
	運賃体系	定額(検討中)
	予約方法	電話+アプリやWeb予約(検討中)
	運行体制	(検討中)
	法制度	道路運送法21条第1項許可

8. 本日の協議会でご議論いただきたいポイント

- 以下の視点も踏まえながらご意見ください。

西原町の公共交通の課題・方針案について

課題①：
広域交通を担う路線バスを
維持していくことが必要

課題②：
利用者の目的に応じた
移動手段の確保が必要

課題③：
まちづくりと連携した公共交通
ネットワークの構築が必要

課題④：
関係各課や周辺自治体、
多様な主体との連携が必要

基本方針①
住民の日常生活を支える公共交通

基本方針②
一体的なネットワークとして
機能する公共交通

基本方針③
関連分野との連携による
社会基盤として機能する公共交通

基本方針④
行政と多様な主体で
共に支えあう公共交通

- ✓ 不足している視点はないか？
- ✓ 各種調査結果から得られた課題に対応した方針となっているか？

具体的な施策について

- ✓ 新たな移動手段(AIオンデマンド交通)についてのご意見、懸念事項等がないか？
- ✓ 現時点で提案したい施策やアイデアがないか？

参考資料：町民ワークショップの開催状況

ワークショップの開催状況

- 公共交通の課題や課題解決に向けたアイデアについて、住民の意見を確認・取り入れるため、ワークショップを開催しました。

表 開催概要

項目	内容
開催日時	● 2026年1月30日(金)、1月31日(土) 計2回
参加者	● 30日(金):14名、31日(土):9名、計23名
WSの目的	<ul style="list-style-type: none"> ● 事務局から公共交通の“現状”と“課題”を共有する。 ● 西原町の移動に関する“問題点”、公共交通の“課題”をみんなで考える。 ● 課題の解決に向けた“アイデア”をみんなで考える。

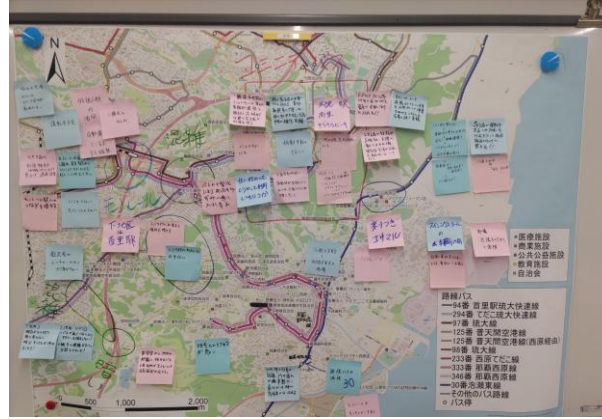


図 ワークショップの様子

移動の問題点、公共交通の課題(抜粋)

- 町内の移動手段の不足・公共交通へのアクセス性の低さ
 - タクシーがつかまらない
 - 自宅からバス停が遠い
 - 上地区はてだこ浦西駅、下地区は首里駅に行きたい 等
- 路線バスのルート・ダイヤ・運行本数と利用需要のミスマッチ
 - 欲しいルートがない
 - 帰りの時間帯がない 等
- 路線バスの遅延が多い・乗り継ぎが不便
 - 高校に遅れそうだから親に送迎してもらっている
 - 時間通りこないで優先度が低い
 - 遅延で乗り継ぎできない 等
- 路線バスの待合環境が悪い、路線バスの運賃が高い
 - バス停の上屋がほしい
 - 駐車場代の方が安い 等
- 公共交通の利用ハードルの高さ・公共交通に関する情報不足
 - 公共交通の利用を考えたことがない
 - 公共交通の利用方法が不明 等
- 県道沿いの交通渋滞が深刻
 - 坂田・上原・棚原等の渋滞で町から出られない
 - 観光客のレンタカーも渋滞の原因 等
- 交通事業者の運転手不足

課題の解決に向けたアイデア(抜粋)

- コミュニティ交通の導入
 - 地域内循環バスの導入
 - 乗合タクシーの導入
 - 周辺自治体との共同バスの導入 等
- 路線バスの利便性向上
 - 運行本数の増便・ルートの変更
 - 夜間時間帯の運行
 - キャッシュレス決済の導入
 - 車両のバリアフリー化
 - 待合環境の改善 等
- タクシーの有効活用
 - タクシー代の助成
 - タクシー乗り場の設置
 - 町民限定で運行する車両の手配 等
- 公共交通の利用を促進するインセンティブ
 - 公共交通利用券の配布
 - 町内に限定した上限料金の設定 等
- 外出・移動機会の創出
 - 公共交通のお試し乗車会の開催
 - 自治会による送迎支援
 - スクールバスの導入
 - シェアサイクルの拡充 等
- 道路環境等の整備
 - バスレーンの整備
 - 自転車専用レーンの整備
 - モノレールの延伸、LRT導入 等
- 自動運転の導入・運転手確保
 - 無人バスや無人タクシーを運行する
 - 外国人人材の導入 等

参考資料：庁内幹事会（R8.1.22）の意見要旨

庁内幹事会の意見要旨

- 庁内の関係各課が出席する庁内幹事会において、「公共交通の課題」について説明し、**認識の摺合せ**を行いました。

■ 4つの課題について

- 各課が認識している課題と相違ない。

■ 「課題②：利用者の目的に応じた移動手段の確保が必要」について

- 町として何らかの移動手段を確保していく必要があると思うが、その際の運営的な赤字問題についても検討する必要があると思う。
- 保護者の送迎で登校している児童は、公共交通の利用促進だけでなく、徒歩通学を推奨する視点も追加した方が良いと思う。
- 町内4小学校のうち、徒歩圏に対応できていないのは坂田小学校のみであると思われるため、坂田小学校以外は徒歩通学の方向で整理すべきである。
- 社会福祉協議会が実施している買い物支援サービスは、ニーズが限定されているため通院にも活用したいとの意見も多い。また、当該事業はリフトバスを活用しているため、輸送人員も限定的である。新たな移動手段の施策については、そういった課題への対応策として期待している部分がある。

■ 「課題④：関係各課や周辺自治体、多様な主体との連携が必要」について

- スクールバスの導入については、現在のところ予定はしていないが、校区見直しにかかる保護者アンケートでは一部要望があがっていたため、引き続き検討を行っていく予定である。
- 大阪府大東市の事例では、要支援レベルの人に対して住民主体の移送支援などを実施することで、介護給付費が年間3億円程減少し、介護保険料の引き下げに繋がっている。まだ検討段階ではあるが、このような考え方も計画に盛り込んでいけたら良い。

■ その他

- 学校の徒歩圏でも保護者の送迎で登校しているケースがあり、まずは歩道拡張など通学路の安全性の確保を行っていく必要がある。
- 通学に関して、自治会単位で集団登下校をした場合にインセンティブが働くような取組を検討してもらいたい。
- 利便性の高い新たな移動手段や各種施策の推進については、最終的に町財政負担に関わってくる。計画にどこまで記載していくかは、今後慎重に議論してもらいたい。

