

# 中城村生活交通ネットワーク計画

## 策定に向けての調査報告書

### (案)

赤字：前回協議会から修正を加えた主な箇所

平成 26 年 3 月

中城村地域公共交通協議会

# 目次

<b>第1章 はじめに</b> .....	1
1. <b>調査</b> の背景と目的	
2. 中城村の地域公共交通に関する基本的な考え方	
<b>第2章 公共交通に係る現況から導かれる課題とその解決の方向</b> .....	2
1. 公共交通に係る現況及びニーズの把握	
2. 課題及び課題解決の方向	
<b>第3章 実証調査の実施</b> .....	8
1. <b>運行モデル計画</b>	
2. <b>実証調査</b> の実施	
3. <b>実証調査</b> の実施結果	
4. <b>実証調査</b> からの課題	
<b>第4章 生活交通ネットワーク計画に向けての取り組み</b> .....	39
1. 基本目標と基本方針	
2. <b>計画目標</b>	
3. <b>生活交通の維持・確保・導入</b> （路線別運行計画案の検討）	
4. 利用促進等のソフト施策	
5. <b>生活交通ネットワーク計画の推進</b> について	

# 第1章 はじめに

## 1. 調査の背景と目的

現在の中城村の公共交通環境として、民間バス事業者による路線バスの運行がなされ、また、**村では**、利用者は限定されますが、通学バスの運行など、村民の移動手段の確保**に向けた**施策等を展開しています。

しかし、これら公共交通の発達は十分でなく、特に路線バスは本村と村外を結ぶ路線として設定されており、村内における移動には不便な状況にあります。特に、地形的に分断されている平坦地区と台地地区を結ぶ横断（上下）路線の確保や、公共交通空白**地域**における移動手段の確保等が課題となっています。

本**調査**は、このような状況を踏まえ、国の「地域公共交通確保維持改善事業」を活用しつつ、本村における公共交通の運行や利用実態、住民や交通弱者等のニーズを把握し、公共交通の課題を整理した上で、村民にとって利用しやすい公共交通の確保・維持・改善に資する新たな公共交通施策や利用促進策等**を具体化した「中城村生活交通ネットワーク計画」の策定に向けた検討を行うこと**を目的とします。

## 2. 中城村の地域公共交通に関する基本的な考え方

上位計画より、村の地域公共交通に関する基本的な考え方を以下に示します。

### ① 沖縄県総合交通体系基本計画

#### ○ 地方部の移動を支援するバス交通等の拡充

- ・ 住民生活に必要不可欠なバス路線の確保、維持
- ・ 需要密度が低い地域や高齢者の移動を支える地域公共交通システムの導入等

#### ○ 車に頼らず移動できる交通システムの拡充

- ・ コミュニティバスや高齢者・障害者・要介護者等に対応した交通サービスの拡充

### ② 中城村第四次総合計画 基本構想・基本計画（前期）

- ・ 子どもや高齢者等の村内移動の利便性の向上のため、コミュニティバスや通学バスの導入を推進する。
- ・ 周辺自治体と連携する形での公共交通体系を検討し、広域的な公共交通の確保を図る。

# 第2章 公共交通に係る現況から導かれる課題とその解決の方向

## 1. 公共交通に係る現況及びニーズの把握

以下に、検討の前提条件となる「公共交通に係る現況」及び「住民及び施設利用者等のニーズ」を整理します。

### (1) 現況の特性

○地域の概況
<ul style="list-style-type: none"><li>• 地形は、平坦部、斜面部、台地部の三つで形成され、平坦部と台地部が斜面部で分断されている。</li><li>• 村の人口は 18,789 人、世帯数は 7,209 世帯（平成 25 年 9 月末現在）で増加傾向にある。</li><li>• 地区別の人口は南上原地区が最も多く、村全体の約 29.6%を占める（平成 25 年 9 月現在）。</li><li>• 平成 25 年の高齢化率は 16.5%だが、平成 32 年には 21.9%まで上昇すると見込まれる。</li><li>• 地区別の高齢化率はバラつきがみられるが、地区別でみると平坦地区の方が高い傾向にある。</li><li>• 近隣市町村との交通流動を見ると、通勤・通学は流出が多く、通学先は西原町や宜野湾市が上位となっている。</li><li>• 買い物物の状況は、最寄り品では地元と地元外がそれぞれ半数程度で、地元外が主な流出先は西原町である。</li><li>• 道路は国道 329 号と県道 29 号が南北軸であり、県道 29 号は慢性的に渋滞している。</li><li>• 自動車保有台数は増加傾向にあり、1 人当たり 0.8 台、1 世帯当たり 2.1 台の状況である。</li><li>• 運転免許保有率は、人口の 82.2%（平成 24 年 8 月末現在）にあたり、増加傾向にある。</li><li>• 生活利便施設である公共施設や医療施設は国道 329 号や県道 29 号線の沿道に多く立地し、また商業施設は南上原に多く立地している。</li><li>• 総合計画では、中央地区を「豊かな暮らしサービス拠点」と位置づけ、吉の浦会館周辺において、「村のタウンセンターの形成」を図るとしている。</li></ul>

## ○公共交通の現況

- 路線バスは、4 系統（系統番号 25、30、58、97 番）あり、中城村と主要都市部や近隣市町村を結ぶ幹線的な移動手段の役割を果たしている。
- 30 番と 97 番は 3 便/時程度の運行頻度である一方、25 番は 1 便/日、58 番は 4 便/日と本数が少ない。
- 97、58 番は南上原の一部のみの運行で、村内の運行区間が短い。
- 平成 17 年に平坦地区と台地地区を結ぶ路線バスであった東陽バス 59 番が廃止になり、現在は平坦地区と台地地区を結ぶ公共交通がない。
- タクシー事業者は村内に 1 社あり、小型タクシーの保有台数が 18 台で、昼間は約 13 台が稼働している。
- 平坦地区では、海側の浜、北浜、南浜の集落と吉の浦会館等の公共施設周辺に公共交通空白地域が存在している。
- 台地地区では、新垣に公共交通空白地域が存在している。北上原や登又はバス停利用圏内であるが、運行している 25 番は 1 便/日と便数が非常に少ないため、公共交通空白地域と同程度といえる。
- 村から赤字路線への負担はない。
- 平成 25 年度より村が運営している通学バスは、中城南小学校と中城中学校、中城幼稚園、津覇幼稚園を経由する形で、那覇バス㈱に委託して運行している。

## ○公共交通の利用状況

- 路線バスの利用状況は若干減少傾向にある。主に学生が通学目的で利用しており、平日の利用が多い。一方、高齢者の利用は少ない。
- タクシーの利用状況は高齢者の利用が多く、平日昼間は主に村内での利用となっている。
- 通学バスは、台地地区在住の中城南小学校及び中城中学校の生徒を対象に運行している。利用状況は、月平均で約 3,150 人であり、小学生の利用が最も多い。

## (2) 住民及び施設利用者等のニーズ

### ○住民アンケート分析

(「**村内一周バスのアンケート(全世帯対象、平成24年度実施)**」の結果より)

- 回答者の半数が村内一周バスの必要性を感じており、特に交通弱者である 20 歳未満と 70 歳以上は、必要性を強く感じている。
- 約 6 割が利用意向を示しており、必要性と同様に交通弱者からの意向が強い。
- 利用目的としては、公共施設までの移動、通院、買い物が多い。目的地としては、地域による差は少なく、南上原地区やハートライフ病院などが多い。
- 路線バス方式での運行を希望する回答が多く、利用頻度は不定期との回答が多い。

### ○利用者アンケート分析

(**生活利便施設利用者・高校生アンケート調査、企業・団体等ヒアリング調査**より)

- **生活利便施設(公共、商業、医療施設等)**への主な交通手段は自家用車が 6 割強以上を占めており、自らの交通手段を持たない方は家族による送迎での来訪が多い。
- 商業施設では土日、時間帯は朝と夕方利用が多い。医療施設の利用頻度は低く、時間帯は午前の利用が多い。老人福祉センターの利用頻度は週数回で、午後の利用が多い。
- その他の公共施設では平日の 10～16 時の来訪者が多い。
- 高校生の通学手段は家族による送迎が登校時では 77%、下校時では 54%を占めている。
- 登校時間帯は 7 時～8 時半に集中しているが、下校時間帯は 16 時～21 時とばらつきがみられる。
- バス交通の課題について「便数が少ない」や「待ち時間が長い」など運行についての課題、「平坦地区と台地地区を結ぶ路線がない」という地形的課題を感じている方が多い。
- 高校生では「行きたい場所へ行けない」、「乗り継ぎが面倒」など経路についての課題が多く挙げられている。
- 経路地の希望としては「中城村役場」、「ハートライフ病院」、「サンエーなかぐすく店」などの**生活利便施設**が多く挙げられている。
- 高校生では「通っている高校」が最も多く、次いで「北谷町」、「宜野湾市」と村外の希望が多く挙げられている。
- 子供会等からは「各字公民館」、「各小中学校」、「子育て支援センター(児童館)」との意見もある。
- **生活利便施設利用者**では約 6 割、高校生では約 9 割が村営バスの利用意向を示している。

### ○その他意見・要望

- 老人会からコミュニティバス等の運行の陳情書が村へ提出されている。

## 2. 課題及び課題解決の方向

「1. 公共交通に係る現況及びニーズの把握」を踏まえ、中城村における「(1) 公共交通に係る課題」と「(2) 課題解決の方向」を以下に整理します。

順序を変更

### (1) 公共交通に係る課題

#### 平坦地区と台地地区をつなぐ移動手段の確保

地形的に分断されている平坦地区と台地地区には、それぞれ生活利便施設が立地しています。両地区をつなぎ、村内の公共交通による往来を可能とするための移動手段が求められます。

#### 公共交通空白地域の解消

日常の買い物や通院に使いにくい公共交通は地域の住まいやすさの低下を招く恐れがあります。そのため、公共交通空白地域の解消が求められます。

#### 自らの移動手段を持たない交通弱者に対応する公共交通の充実

高校生も含め、自らの交通手段を持たない方は家族による送迎を利用している場合も多く、新たな公共交通の必要性を強く感じています。移動の制約によって日常生活が不便となり、生活の質が低下しないよう、交通弱者に配慮した公共交通の充実が求められます。

#### 買い物、通院、通学など日常の移動手段の充実

住民及び施設利用者等への調査結果によると、公共交通の利用目的として公共施設までの移動、通院、買い物を希望する意見が多くなっています。また、高校生は通学目的の利用を希望する意見が多くなっています。こうした生活利便施設へのアクセスの充実が求められます。

#### 今後の施設整備に配慮した移動手段の確保

交通手段はまちづくりを支える装置といえます。そのため、人の動きの変化や新たな人の動きに対応する移動手段の確保が求められます。

#### 既存路線バスの維持・利便性の向上

鉄道のない沖縄県、中城村にとって、路線バスの確保・維持は、極めて重要です。利用者の増加が路線バスの確保・維持につながるため、地域の実情や利用特性に合わせ、利便性の向上が求められます。

#### 公共交通の利用促進に対する取り組みの充実

路線バスの利用者は若干減少傾向にあり、生活利便施設への交通手段は自家用車が主となっています。公共交通を持続するためにも、多くの村民がその必要性を理解し、公共交通の利用を増やすよう、情報提供などの取り組みが求められます。



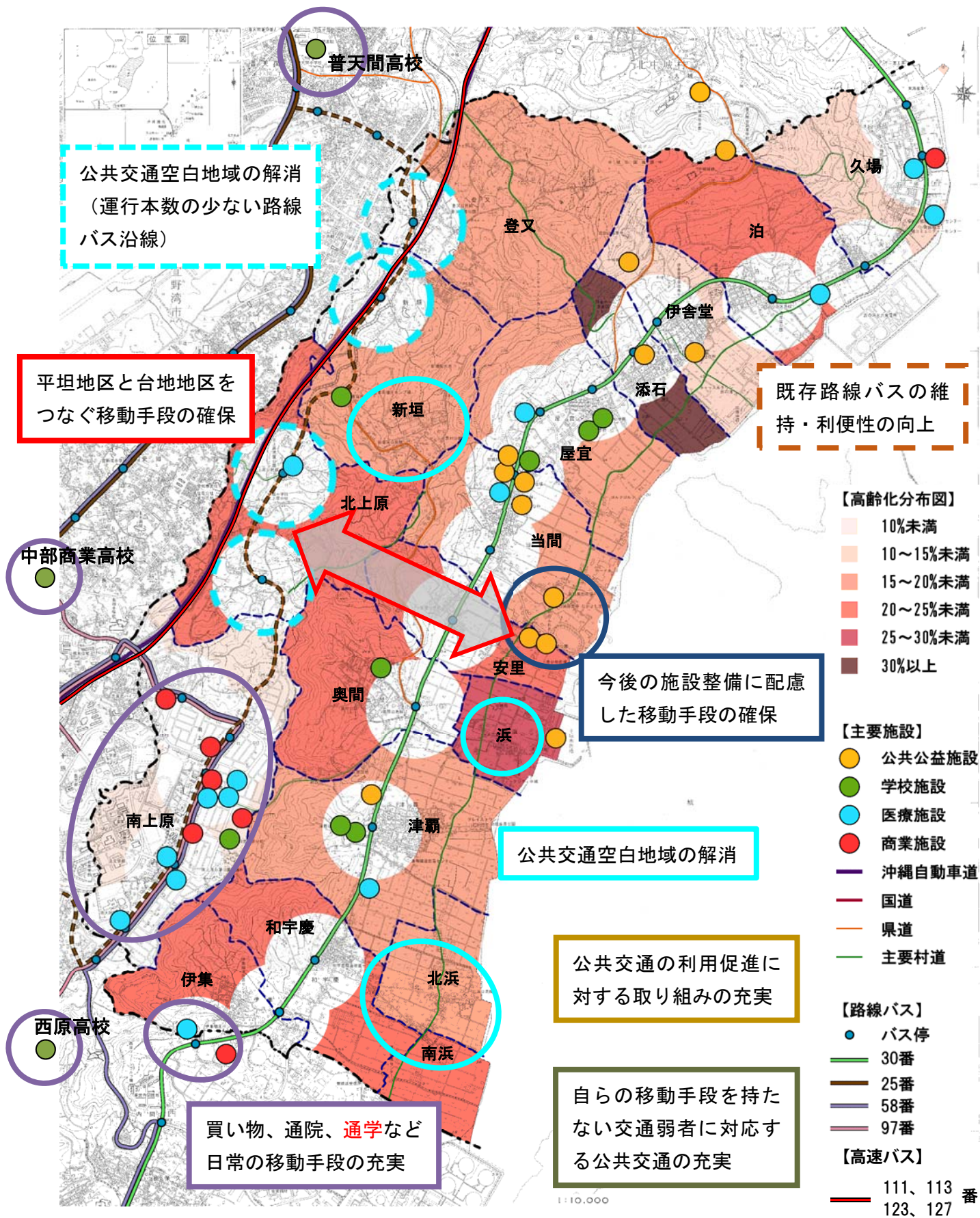


図 中城村における公共交通に係る課題



(2) 課題解決の方向

公共交通に係る課題

平坦地区と台地地区をつなぐ移動手段の確保

公共交通空白地域の解消

自らの移動手段を持たない交通弱者に対応する公共交通の充実

買い物、通院、**通学**など日常の移動手段の充実

今後の施設整備に配慮した移動手段の確保

既存路線バスの維持・利便性の向上

公共交通の利用促進に対する取り組みの充実



課題解決の方向

交通弱者の日常的な移動手段の確保に向けた新たな公共交通手段の導入

既存路線バスと連携した公共交通網の拡充

ソフト施策による公共交通の**利用促進**

## 第3章 実証調査の実施

### 1. 運行モデル計画

#### (1) 運行モデルの考え方と運行への反映方法の整理

公共交通に係る課題に対する運行モデルの考え方、及び運行への反映項目を以下に整理します。

公共交通に係る課題	運行モデルの考え方	反映項目
平坦地区と台地地区をつなぐ移動手段の確保	村内の公共交通による往来を可能とするために平坦地区と台地地区をつなぐ路線を確保します。	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 運行ルート</li> </ul>
公共交通空白地域の解消	路線バスのバス停から離れた集落や施設周辺と、路線バス沿線ではあるが運行本数が少ない集落を公共交通空白地域として位置づけ、それぞれの地域を網羅する路線を確保します。	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 運行ルート</li> <li>• バス停位置</li> </ul>
自らの移動手段を持たない交通弱者に対応する公共交通の充実	自らの移動手段を持たず、既存路線バスや通学バス等でも対応できない交通弱者を主な対象とし、利用ニーズに即した公共交通を確保します。	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 運行形態</li> <li>• 運行ルート</li> <li>• 運行日</li> <li>• 運行時間帯、頻度</li> <li>• 車両</li> <li>• 運賃</li> </ul>
買い物、通院、通学など日常の移動手段の充実	公共施設、商業施設、医療施設、教育施設など、日常生活に必要な施設へのアクセス性を高めます。	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 運行ルート</li> <li>• バス停位置</li> <li>• 運行時間帯、頻度</li> </ul>
今後の施設整備に配慮した移動手段の確保	今後の施設整備に配慮し、整備予定地へのアクセス性を高めます。	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 運行ルート</li> <li>• バス停位置</li> </ul>
既存路線バスの維持・利便性の向上	新たな公共交通において、既存路線バスとの結節点を設け、乗り継ぎの利便性を高め、村外への移動手段を確保します。	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 運行形態</li> <li>• 運行ルート</li> <li>• バス停位置</li> <li>• 運行時間帯、頻度</li> </ul>
公共交通の利用促進に対する取り組みの充実	新たな公共交通や既存路線バス等の利便性を多くの住民に知ってもらうために周知活動を行います。	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 周知活動</li> </ul>

## (2) 運行モデル計画

中城村の現状を踏まえ、「課題解決の方向」を実現させるため、新たな公共交通の「運行モデル計画」を以下に示します。

項目	運行モデル計画
運行形態	<p>○住民アンケート分析より路線バス方式の希望が多いことから、路線、乗降場所、時刻を定めた「路線定期運行」とします。</p> <p>○既存路線バスにより村外への移動が確保されていることから、原則として中城村内の運行とし、村外への移動方法は乗り継ぎを基本とします。</p> <p>○路線バスとの競合を避けるため、可能な限り既存路線バスとの路線重複を避け、同一方面に運行する場合も、県道や村道上の別ルートで運行します。</p>
運行ルート	<p>○平坦地区と台地地区をつなぐ路線として、奥間から南上原方面、登又方面への路線を設定します。</p> <p>○公共交通空白地域となっている北浜、南浜、浜、新垣、登又、北上原地区を経由する路線を設定します。</p> <p>○施設立地状況やアンケート分析より、近隣市町村の高校や医療施設、商業施設の利用が見られることから、直通と乗り継ぎを含め、総合的に村内の交通弱者が施設を利用しやすい路線網とします。</p> <p>○村内を移動しやすくするため、村内全域を網羅する路線網を設定します。</p>
バス停位置	<p>○各地区にバス停を概ね 1 つを集落周辺に設置します。ただし交通安全上に問題がある場合は、設置しないこととします。</p> <p>○商業施設や医療施設へは、高齢者等の徒歩移動を軽減するため、可能な限り施設内、難しい場合は施設敷地に近接してバス停を設置します。</p> <p>○既存路線バスとの乗り継ぎを考慮し、国道 329 号及び県道 29 号線の既存停留所にバス停を併設します。</p> <div data-bbox="477 1534 1369 1872" style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <p>&lt;ルート想定案&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ハートライフ普天間線：ハートライフ病院（伊集）～北浜～浜～吉の浦会館～奥間～新垣～登又～普天間りうぼう（宜野湾市）</li> <li>・第二久場琉大病院線：ひが皮膚科クリニック前（久場）～添石～当間～吉の浦会館～奥間～北上原～南上原～琉大病院（西原町）</li> </ul> </div>
運行日	<p>○原則として毎日の運行とします。ただし、土日祝日の朝などは通学の状況に応じた運行形態とします。</p>

項目	運行モデル計画
運行時間帯、 頻度	<p>○通学の時間を考慮し、運行時間帯は6時台～18時台とします。</p> <p>○設定ルートで長さで頻度が変わることになりますが、約1時間～1時間半に1本程度の頻度とします。</p> <p>○朝の高校生の通学時には、通学しやすい時間設定を行います。</p> <p>○平日日中や土日祝日の朝など需要が少ない時間帯については、頻度を下げたり、別ルートを設定したりするなど、利用ニーズと効率的な運行を踏まえ、運行開始後も適宜見直しを行います。</p>
車両	<p>○利用者推計や運行ルートに基づき、導入する車両を決定します。</p> <p>○狭い村道を運行する場合には、中型自動車～小型バスを導入します。</p> <p>○できるだけ高齢者等でも乗降しやすいような車両を導入します。</p>
運賃	<p>○村内のみの移動となり、乗車距離が限定されるため、一律運賃を基本とします。</p> <p>○アンケート分析を参考に、一律100円か200円で設定します。</p> <p>○新たな公共交通間の乗り継ぎや路線バスに対する乗り継ぎに対し、割引策などを導入し、乗り継ぎ時の負担軽減を図ります。</p>

※運行モデル計画は、随時見直しを図り、利用者ニーズに即し計画します。

## 2. 実証調査の実施

### (1) 実証調査の目的

「運行モデル計画」に基づき、村内を網羅したルートで運行するコミュニティバスの実証調査を行い、運行モデル計画の検証及び今後の検討に向けた基礎データの収集を行います。

### (2) 実証調査の方向

#### 1) 公共交通に係る課題とその対応策

公共交通に係る課題	実証調査での対応策
平坦地区と台地地区をつなぐ移動手段の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>平坦地区と台地地区をつなぐ路線を設定</li> </ul>
公共交通空白地域の解消	<ul style="list-style-type: none"> <li>集落に近い村道を通り、公共交通空白地域を経由する路線を設定</li> <li>バスの本数が少ない地域を経由する路線を設定</li> </ul>
自らの移動手段を持たない交通弱者に対応する公共交通の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通弱者を中心に意向調査等を行い、その結果を運行計画などに反映</li> </ul>
買い物、通院、通学など日常の移動手段の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の多い商業施設や病院、村外近隣高校などを経由する路線を設定</li> </ul>
今後の施設整備に配慮した移動手段の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>将来の公共施設整備が想定されている吉の浦会館周辺を乗り継ぎ拠点として設定</li> </ul>
既存路線バスの維持・利便性の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>平坦地区と台地地区で、それぞれ路線バスと同じ位置にバス停を設置し、乗り継ぎの利便性を確保</li> </ul>
公共交通の利用促進に対する取り組みの充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>実証調査実施の広報活動、意向調査等の結果報告を多くの村民に向け発信</li> </ul>

#### 2) 実証調査の設定条件

3つの目標	<ol style="list-style-type: none"> <li>平坦地区と台地地区との往來を確保します。</li> <li>公共交通が利用しにくい地域の利便性を高めます。</li> <li>利用頻度が高い施設を経由しアクセス性を高めます。</li> </ol>
ターゲットとする主な利用者と目的	<p>高齢者：病院・商業施設などへの移動</p> <p>高校生：通学（路線バスとの乗り継ぎを含む）</p>



### (3) 運行計画の概要

今回の実証調査における運行計画は、「護佐丸バス」と称し、以下のように設定します。

項目	運行計画
名称	○護佐丸バス
事業主体	○中城村が実施
運行形態	○路線を定め、時刻表に合わせて停留所で乗降を行う「路線定期運行」
区域	○原則として中城村内の運行 ○意向結果等を参考に施設立地を考慮し、西原町の琉大病院と、宜野湾市の普天間りうぼうまで延長
ルート(系統)	○台地地区と平坦地区を結ぶ 2 路線（ハートライフ普天間線、第二久場琉大病院線）が吉の浦会館で交差 ○第二久場琉大病院線については、一部北上原経由
乗降場所	○バス停留所（国道、県道、琉大病院敷地内では既存バス停を活用、村道及び琉大病院を除く施設敷地内では新設）
使用車両	○村マイクロバス（常時便、1 路線 1 台、計 2 台） ○ジャンボタクシー（朝臨時便、1 路線 1 台、計 2 台）
運行期間	○平成 26 年 1 月 9 日（木）～1 月 22 日（水）の 14 日間
運行日	○毎日 ○朝臨時便は土日祝日運休
運行時間帯・本数時刻	○6：45～18：25 ○約 1 時間半に 1 本の頻度とし、各路線 9 便を運行 ○通勤通学時間帯を考慮し、7～8 時台は約 30 分に 1 本の頻度で運行 ○北上原～南上原の区間では 3 時間に 1 本の頻度で運行
乗り継ぎ	○吉の浦会館で乗り継げるようダイヤを設定 ※ただし、台地地区と平坦地区の往来を主目的とし、台地地区同士や平坦地区同士の接続は考慮しない ○乗り継ぎ停車時に吉の浦会館で時間調整を行う ○既存路線バスに対しては、同一バス停での乗り継ぎが可能 ※ただし、路線バス乗り継ぎを意識したダイヤ設定は考えない
運賃	○できるだけ多くの方に利用して頂き、利用者からの感想や要望を確認したいこと、短期間でも有料運行のために調整事項や協議期間が増大することなどから、無料の運行とする

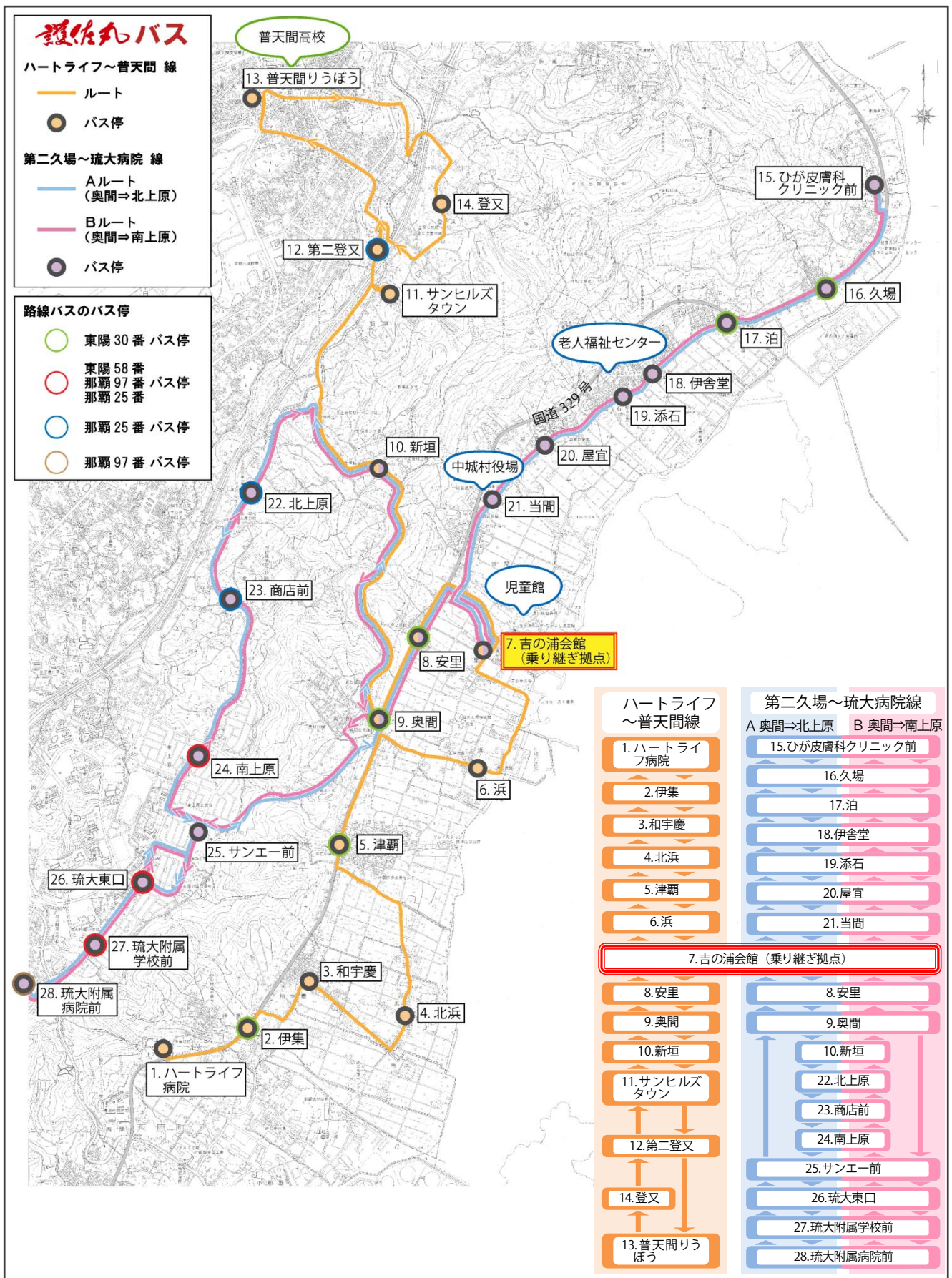


図 ルート



バス 停 番 号	便番 車両	1		2		3		4	5	6	7	8	9
		平日 ジャンボ タクシー	休日 運休	マイク ロバス	マイク ロバス	平日 ジャンボ タクシー	休日 運休						
1	ハートライフ病院【発】	6:45		7:20	8:40			9:15	10:45	12:15	13:45	15:15	16:45
2	伊集(国道329バス停)	6:47		7:22	8:41			9:16	10:46	12:16	13:46	15:16	16:47
3	和宇盛(公民館前)	6:50		7:25	8:43			9:18	10:48	12:18	13:48	15:18	16:49
4	北浜(仲松商店手前)	6:54		7:29	8:46			9:21	10:51	12:21	13:51	15:21	16:52
5	津竈(国道329バス停)	7:00		7:35	8:50			9:25	10:55	12:25	13:55	15:25	16:56
6	浜(浜田商店前)	7:04		7:39	8:53			9:28	10:58	12:28	13:58	15:28	17:00
7	吉の浦会館【発】	7:08		7:43	8:56		休	9:31	11:01	12:31	14:01	15:31	17:03
8	吉の浦会館【発】	7:11		7:46	9:03		休	9:38	11:08	12:38	14:08	15:38	17:06
9	安里(国道329バス停)	7:14		7:49	9:06			9:41	11:11	12:41	14:11	15:41	17:09
10	興間(国道35旧バス停)	7:18		7:53	9:08			9:43	11:13	12:43	14:13	15:43	17:10
11	新垣(国道35旧バス停)	7:21		7:56	9:11			9:46	11:16	12:46	14:16	15:46	17:16
12	サンヒルズタウン(通学バス停)	7:27		8:02	9:16		日	9:51	11:21	12:51	14:21	15:51	17:21
13	第二登又(県道29バス停)	7:29		8:04	9:19			9:54	11:24	12:54	14:24	15:54	17:23
14	普天間うぼう【発】	7:32		8:06	9:23			9:58	11:28	12:58	14:28	15:58	17:28
15	普天間うぼう【発】	7:49		8:24	9:24			9:59	11:29	12:59	14:29	15:59	17:31
16	登又(公民館前)	7:55		8:30	9:30			10:05	11:35	13:05	14:35	16:05	17:38
17	第二登又(県道29バス停)	7:57		8:32	9:32		運	10:07	11:37	13:07	14:37	16:07	17:39
18	サンヒルズタウン(通学バス停)	7:59		8:34	9:34			10:09	11:39	13:09	14:39	16:09	17:42
19	新垣(国道35旧バス停)	8:03		8:38	9:38			10:13	11:43	13:13	14:43	16:13	17:46
20	興間(国道329バス停)	8:08		8:43	9:41			10:16	11:46	13:16	14:46	16:16	17:50
21	安里(国道329バス停)	8:09		8:44	9:43			10:18	11:48	13:18	14:48	16:18	17:53
22	吉の浦会館【発】	8:13		8:48	9:45		休	10:20	11:50	13:20	14:50	16:20	17:55
23	吉の浦会館【発】	8:23		8:58	9:53		休	10:28	11:58	13:28	14:58	16:28	18:04
24	浜(浜田商店前)	8:27		9:02	9:56			10:31	12:01	13:31	15:01	16:31	18:08
25	津竈(国道329バス停)	8:29		9:04	9:59			10:34	12:04	13:34	15:04	16:34	18:12
26	北浜(あがりくわ手前)	8:32		9:07	10:03			10:38	12:08	13:38	15:08	16:38	18:17
27	和宇盛(公民館向かい)	8:36		9:11	10:06			10:41	12:11	13:41	15:11	16:41	18:20
28	伊集(国道329バス停)	8:38		9:13	10:08			10:43	12:13	13:43	15:13	16:43	18:22
29	ハートライフ病院【発】	8:39		9:14	10:09			10:44	12:14	13:44	15:14	16:44	18:23

図 時刻表(ハートライフ普天間線)



バス 停 番 号	便番		1		3		5		7		9	
	平日	休日	平日	休日	平日	休日	平日	休日	平日	休日	平日	休日
15	6:50		8:40		10:45		13:45		16:45		16:45	
16	6:53		8:43		10:48		13:48		16:47		16:47	
17	6:55		8:45		10:50		13:50		16:49		16:49	
18	6:58		8:47		10:52		13:52		16:51		16:51	
19	6:59		8:48		10:53		13:53		16:52		16:52	
20	7:01		8:50		10:55		13:55		16:53		16:53	
21	7:03		8:52		10:57		13:57		16:55		16:55	
7	7:07		8:54		10:59		13:59		16:57		16:57	
7	7:11		9:03	休	11:08	休	14:08	休	17:06		17:06	
8	7:14		9:06		11:11		14:11		17:09		17:09	
9	7:20		9:07		11:12		14:12		17:10		17:10	
10	7:24		9:10		11:15		14:15		17:14		17:14	
22	7:27		9:12		11:17		14:17		17:17		17:17	
23	7:30		9:15		11:20		14:20		17:18		17:18	
24	7:33		9:18	日	11:23	日	14:23	日	17:22		17:22	
25	7:38		9:20		11:25		14:25		17:25		17:25	
26	7:41		9:22		11:27		14:27		17:27		17:27	
27	7:46		9:24		11:29		14:29		17:28		17:28	
28	7:53		9:27		11:32		14:32		17:34		17:34	
27	7:59		9:31		11:36		14:36		17:40		17:40	
26	8:02		9:33		11:38		14:38		17:45		17:45	
25	8:04		9:38		11:43		14:43		17:46		17:46	
9	8:13		9:43		11:48		14:48		17:55		17:55	
8	8:15		9:44		11:49		14:49		17:59		17:59	
7	8:18		9:45	休	11:50	休	14:50	休	18:01		18:01	
7	8:21		9:54		11:59		14:59		18:09		18:09	
21	8:26		9:58		12:03		15:03		18:13		18:13	
20	8:28		10:00		12:05		15:05		18:14		18:14	
19	8:31		10:01		12:06		15:06		18:16		18:16	
18	8:32		10:02		12:07		15:07		18:17		18:17	
17	8:34		10:04		12:09		15:09		18:19		18:19	
16	8:36		10:06		12:11		15:11		18:21		18:21	
15	8:39		10:09		12:14		15:14		18:23		18:23	

図 時刻表(第二久場琉大病院線・Aルート(往路北上原経由))

バス 停 番 号	便番		2		4		6		8	
	平日	休日	平日	休日	平日	休日	平日	休日	平日	休日
15	7:25		9:15		12:15		15:15		15:15	
16	7:28		9:18		12:18		15:18		15:18	
17	7:30		9:20		12:20		15:20		15:20	
18	7:33		9:22		12:22		15:22		15:22	
19	7:34		9:23		12:23		15:23		15:23	
20	7:36		9:25		12:25		15:25		15:25	
21	7:38		9:27		12:27		15:27		15:27	
7	7:42		9:29		12:29		15:29		15:29	
7	7:46		9:38		12:38		15:38		15:38	
8	7:49		9:40		12:40		15:40		15:40	
9	7:55		9:42		12:42		15:42		15:42	
25	7:58		9:47		12:47		15:47		15:47	
26	8:02		9:49		12:49		15:49		15:49	
27	8:05		9:51		12:51		15:51		15:51	
28	8:12		9:54		12:54		15:54		15:54	
27	8:19		9:58		12:58		15:58		15:58	
26	8:21		10:00		13:00		16:00		16:00	
25	8:26		10:02		13:02		16:02		16:02	
24	8:29		10:05		13:05		16:05		16:05	
23	8:32		10:08		13:08		16:08		16:08	
22	8:35		10:10		13:10		16:10		16:10	
10	8:39		10:13		13:13		16:13		16:13	
9	8:48		10:17		13:17		16:17		16:17	
8	8:50		10:18		13:18		16:18		16:18	
7	8:53		10:20		13:20		16:20		16:20	
7	8:56		10:29		13:29		16:29		16:29	
21	9:01		10:32		13:32		16:32		16:32	
20	9:03		10:34		13:34		16:34		16:34	
19	9:06		10:35		13:35		16:35		16:35	
18	9:07		10:36		13:36		16:36		16:36	
17	9:09		10:38		13:38		16:38		16:38	
16	9:11		10:40		13:40		16:40		16:40	
15	9:14		10:43		13:43		16:43		16:43	

図 時刻表(第二久場琉大病院線・Bルート(復路北上原経由))

(4) 広報活動

1) 中城村広報への記事掲載

「護佐丸バス」の運行に伴い、住民に対して広く周知するために、村広報にて情報提供を行いました。以下に掲載時期・掲載内容及び掲載記事を示します。

掲載時期	掲載内容
平成 25 年 12 月号	実証調査実施の告知
平成 26 年 1 月号	実証調査期間、運行ルート、時刻表
平成 26 年 3 月号	実証調査終了の告知、利用者数及びアンケート結果の概要



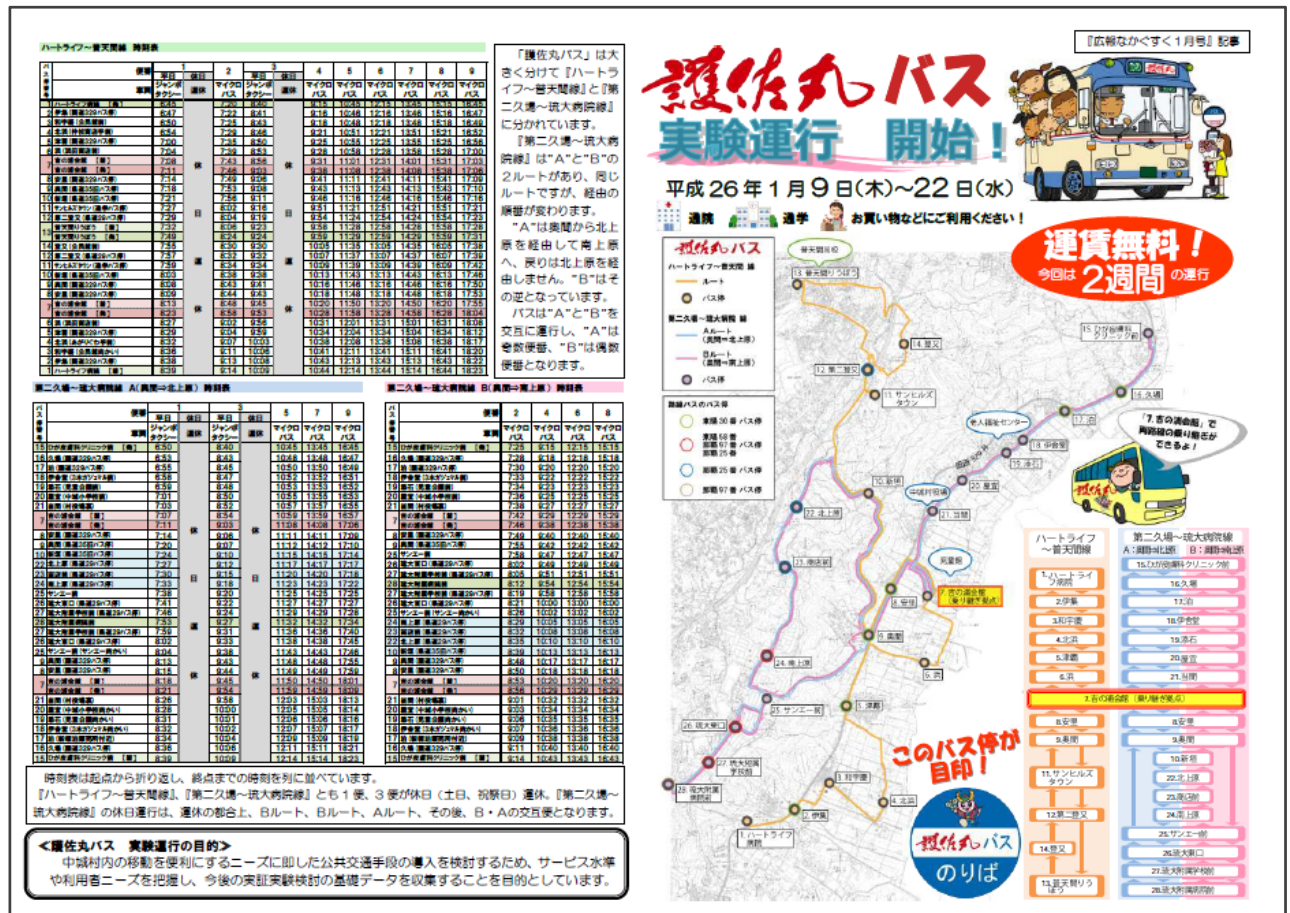
**コミュニティバス 実験運行 実施!** 2014年1月中旬 運行開始  
今回は無料でご利用いただけます。  
現在、中城村地域公共交通協議会で村を縦断するコミュニティバスの実験運行を計画しています。

実験運行 ← 実証実験に向けた準備として、2週間程度実施  
実証実験 ← 本村運行を想定して数ヶ月間運行予定(26年度)  
本格運行 ← 実証実験でニーズがあった場合運行予定(27年度)

【お問い合わせ】  
中城村役場 企画課 ☎:859-2131(内線302)

●お買い物 ●通院 ●通学などへご利用下さい。

図 平成 25 年 12 月号 掲載内容



**護佐丸バス 実験運行 開始!**  
平成 26 年 1 月 9 日(木)~22 日(水)

運賃無料! 今度は2週間の運行

このバス停が自印!

【広報なかくすく1月号】記事

「護佐丸バス」は大きく分けて『ハートライフ〜岩夫院線』と『第二久保〜読大病院線』に分かれています。  
『第二久保〜読大病院線』は“A”と“B”の2ルートがあり、同じルートですが、経由の順番が変わります。  
“A”は奥閣から北上原を経由して海上原へ、戻りは北上原を経由しません。“B”はその逆となっています。  
バスは“A”と“B”を交互に運行し、“A”は発車便番、“B”は帰車便番となります。

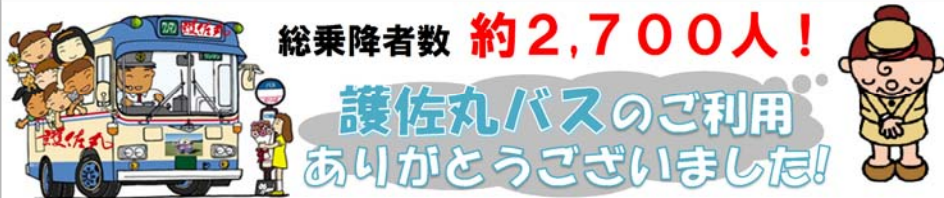
時刻	1	2	3	4	5	6	7	8	9
奥閣	7:00	7:15	7:30	7:45	8:00	8:15	8:30	8:45	9:00
北上原	7:10	7:25	7:40	7:55	8:10	8:25	8:40	8:55	9:10
海上原	7:20	7:35	7:50	8:05	8:20	8:35	8:50	9:05	9:20
読大病院	7:30	7:45	8:00	8:15	8:30	8:45	9:00	9:15	9:30

時刻	1	2	3	4	5	6	7	8	9
奥閣	7:00	7:15	7:30	7:45	8:00	8:15	8:30	8:45	9:00
北上原	7:10	7:25	7:40	7:55	8:10	8:25	8:40	8:55	9:10
海上原	7:20	7:35	7:50	8:05	8:20	8:35	8:50	9:05	9:20
読大病院	7:30	7:45	8:00	8:15	8:30	8:45	9:00	9:15	9:30

時刻	1	2	3	4	5	6	7	8	9
岩夫院	7:00	7:15	7:30	7:45	8:00	8:15	8:30	8:45	9:00
海上原	7:10	7:25	7:40	7:55	8:10	8:25	8:40	8:55	9:10
読大病院	7:20	7:35	7:50	8:05	8:20	8:35	8:50	9:05	9:20
奥閣	7:30	7:45	8:00	8:15	8:30	8:45	9:00	9:15	9:30

図 平成 26 年 1 月号 掲載内容





平成 26 年 1 月 9 日～22 日の 14 日間、実験運行を行っていた護佐丸バスをご利用いただきありがとうございました。ご乗車された方にはアンケートをお配りさせていただきました。乗車状況とアンケート結果の概要をご報告いたします。

<b>多かった利用者層</b> 小学生 中学生 高齢者	<b>乗降の多かったバス停</b> 津覇(国道 329 号) 屋宜(中城小前) 普天間りうぼう	<b>【運行方法について】</b> ・行きたいところへ行きやすくなった ・本数を増やしてほしい ・夜遅くまで運行してほしい	<b>【今後の希望など】</b> ・運賃は一律 100 円 ・学割、定期券・回数券があるといい ・今後も是非とも続けて運行してほしい
--------------------------------------	--	--	---

**総乗降人数：約 2,700 人**  
**平日平均：約 231 人/日**  
**休日平均：約 111 人/日**

貴重なご意見、ありがとうございました。これらを踏まえ、ルートや運行頻度の見直し、料金設定等を検討し、実証実験⇒本格運行を行う予定です。

《問い合わせ》  
 中城村役場 企画課  
 098-895-2131  
 (内線 300)

《乗降調査》

○「中学生以下」の利用が多かったため、ルートでは中城小学校、中城南小学校、中城中学校を経由する「第二工場～琉大病院線」の利用者が多く、利用時間帯は「7～8 時台」と「15～18 時台」が多くなりました。



※「7～8 時台」:1,2 便 「9～11 時台」:3～5 便 「12～14 時台」:6,7 便 「15～18 時台」:8,9 便 で集計  
 ※「10～50 代」は、高校生以上～50 代を集計、1,3 便利用者は、年齢確認が出来なかったため「不明」で集計

《アンケート》

○アンケート配布数：318 件 回収数：140 件（回収率：44.0%）

○利用目的は、「通勤・通学」、「買い物」や「用事」での利用が多く、移動手段は「家族の送迎」からの転換が多くみられたことから、学生や高齢者の移動による家族の負担が減ったと考えられます。運賃は「一律 100 円」の希望が多くなりました。

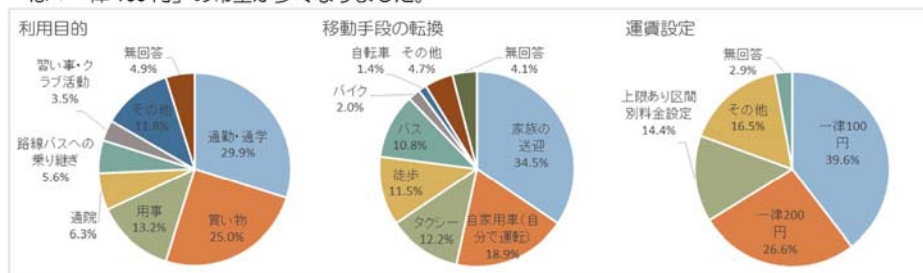


図 平成 26 年 3 月号 掲載内容

2) 全戸チラシ配布、公共施設等へのポスター掲示

広報 1 月号記事と同内容のチラシを 7,050 部作成し、全戸配布しました。また同内容のポスター（A2 サイズ）を作成し、各自治会掲示板と公共施設、計 25 ヶ所に掲示しました。

3) 横断幕の掲示 (5ヶ所)



図 横断幕イメージ

4) その他

1月6日~22日の間、午前9時と午後7時の2回で「護佐丸バス」運行の案内を、防災放送を活用し、放送しました。

また、11月の施設利用者アンケート調査時には、大まかなルートを示したチラシを配布し、事前告知を行いました。

また、村ホームページにおいて記事を掲載しました。



図 村ホームページ掲載イメージ

### 3. 実証調査の実施結果

#### (1) 利用者乗降調査

##### 1) 調査方法

「護佐丸バス」の運行に合わせ、利用者の乗降場所、年齢層及び乗降人数を把握するために調査を行いました。調査期間は運行期間全日とし、以下に示す方法で行いました。なお、朝臨時便については運行初日のみ調査員を配置し、すべての項目について調査を実施しました。

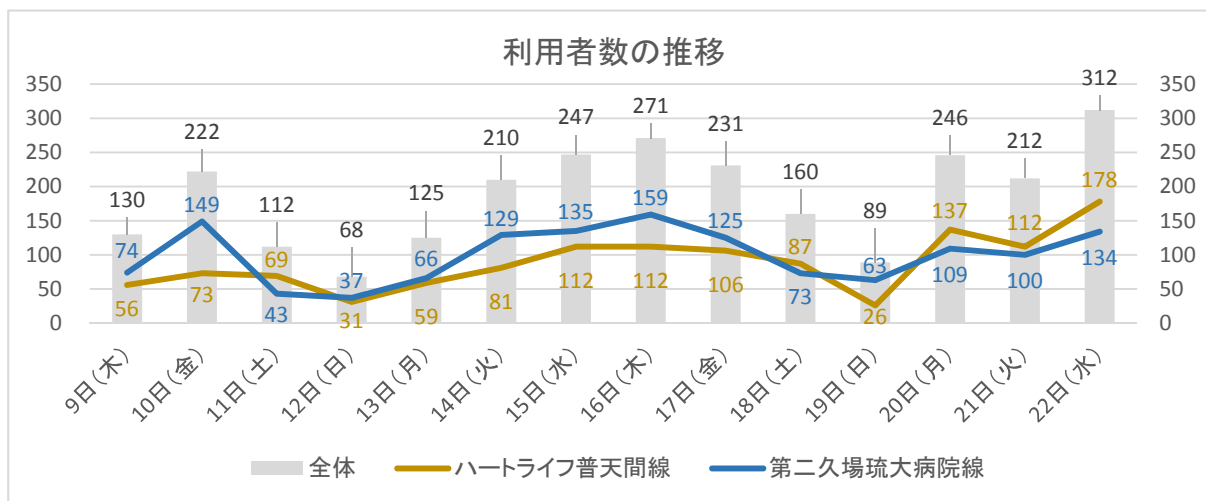
表 調査方法の概要

	常時便 マイクロバス (2便、4～9便)	朝臨時便 ジャンボタクシー (1便、3便)
調査・記録	調査員	運転手 ※初日のみ調査員配置
乗降場所	各バス停において乗車してきた利用者に対し、降車バス停を口頭で確認、記録	各バス停において乗降した人数を記録
年齢層	目測により記録	— ※初日のみ目測により記録
乗降人数	記録された人数を集計	記録された人数を集計

##### 2) 結果

###### ① 日別利用者数の推移

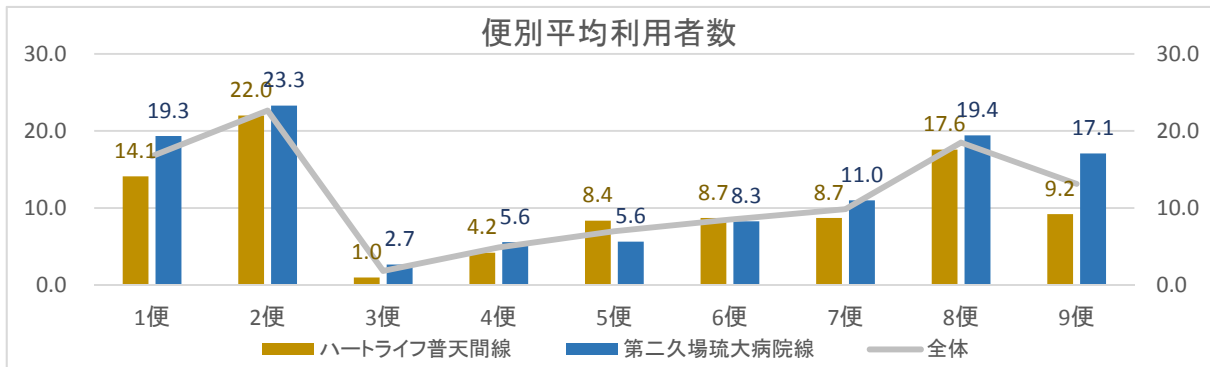
- 平成 26 年 1 月 9 日 (木) ～22 日 (水) まで総計 2,635 人の利用がありました。路線別でみると「ハートライフ普天間線」が合計 1,239 人、「第二久場琉大病院線」が合計 1,396 人でした (※ただし、「第二久場琉大病院線」平日 3 日分の朝臨時便利用者を除く)。
- 平日平均利用者数は 231.2 人/日、休日平均利用者数は 110.8 人/日となり、比較すると、休日の利用者は平日の約半数となりました。



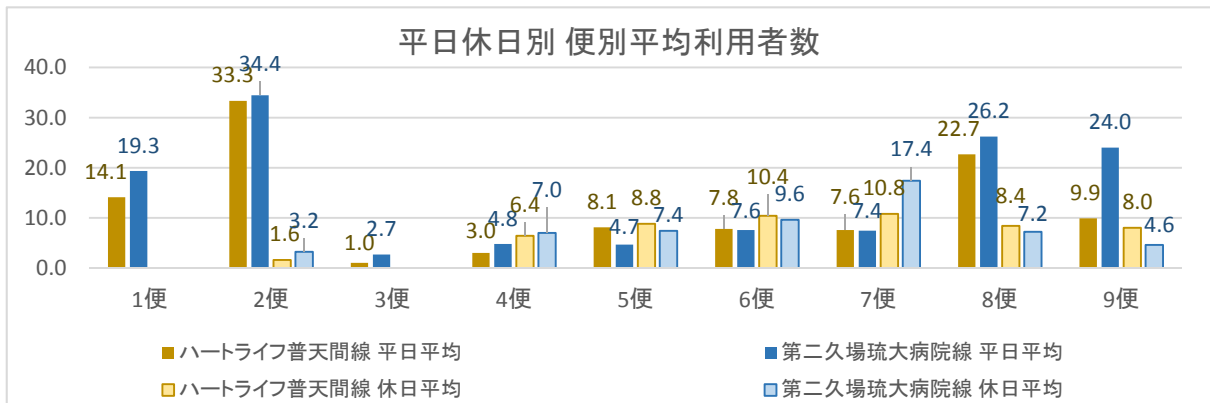
※「第二久場琉大病院線」朝臨時便 3 日分のデータが欠落しており、日平均利用者数が 22 人/日であったことより、運行期間中の総利用者数は約 2,700 人と推計されます。

## ②便別平均利用者数

- 登校下校時間に合わせて「1便」、「2便」、「8便」、「9便」の利用者が多くなりましたが、「3便」では最も利用者が少なくなりました。

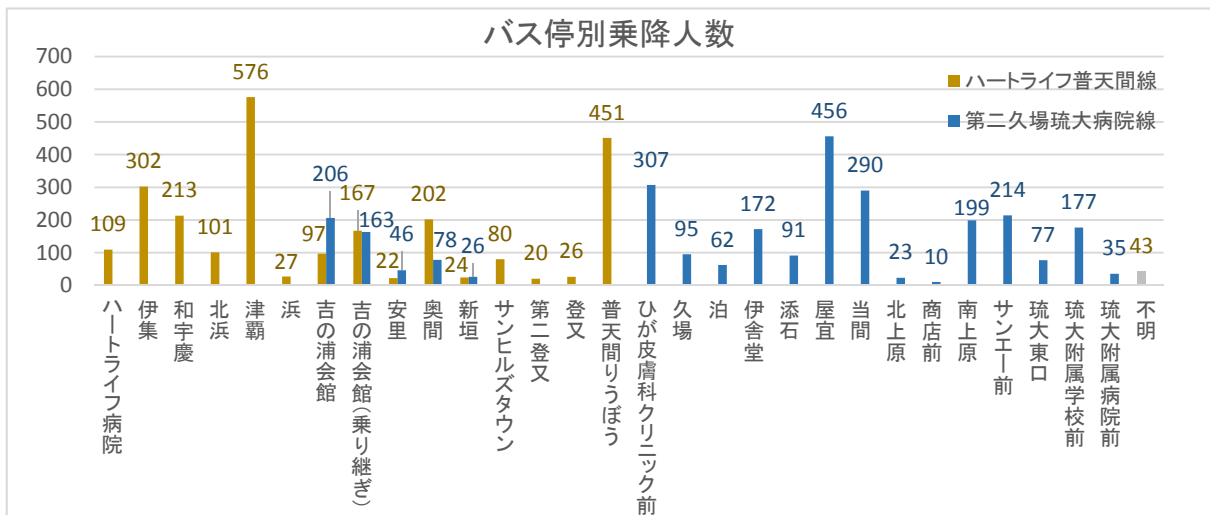


- 平日と休日を分けてみると、休日では「4便」～「7便」の利用者が平日よりも多くなりました。
- 「2便」では平日と休日の差が約30人/日となりました。



## ③バス停別乗降人数

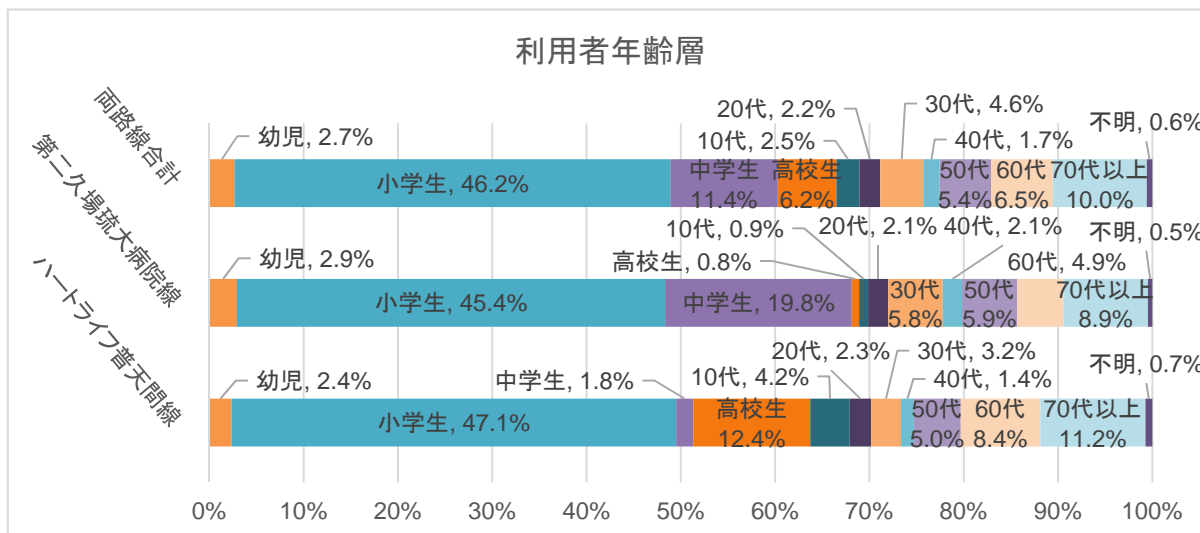
- 最も乗降の多かったバス停は「津覇」で576人、次いで「屋宜」456人、「普天間りうぼう」451人となりました。「津覇」「屋宜」には近くに小学校があります。
- 公共交通空白地域の「北浜」では101人、「浜」では27人、「新垣」では両路線合計が50人となりました。
- 吉の浦会館での乗り継ぎは約160人となりました。



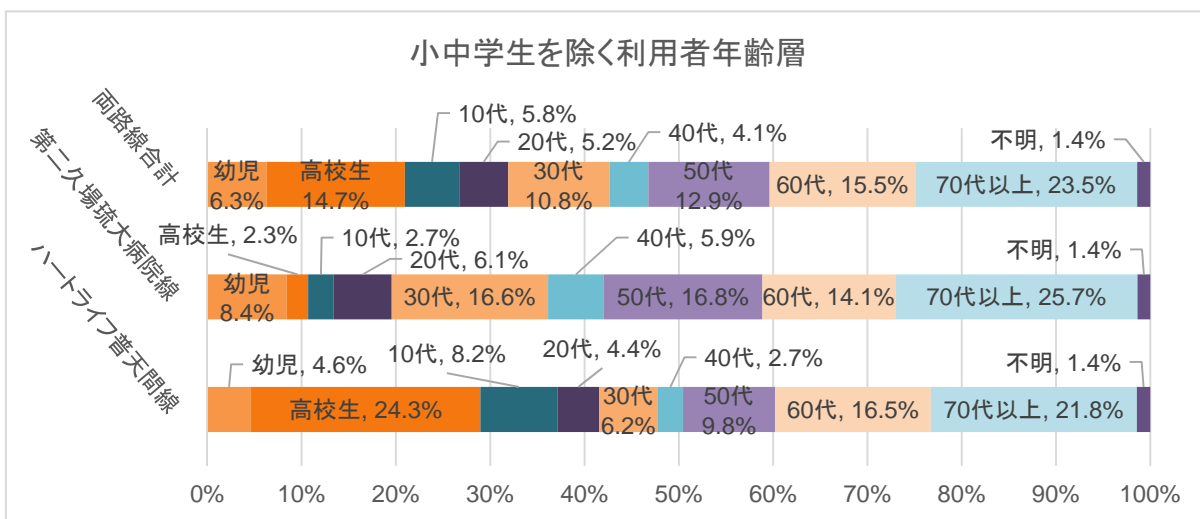


④利用者年齢層の割合(朝臨時利用者を除く)

- 常時利用者数はハートライフ病院が 1,103 人、第二久場琉大病院線が 1,264 人、両路線合計で 2,367 人でした。
- 両路線合計でみると、最も利用の多かった年齢層は「小学生」で 1,094 人(構成比 46.2%)、次いで「中学生」が 270 人(同比 11.4%) となり、設定条件でターゲットとしていた高校生や高齢者よりも利用が多くみられました。
- 路線別でみると、「中学生」は第二久場琉大病院線のほうが多く、「高校生」はハートライフ普天間線のほうが多くなりました。



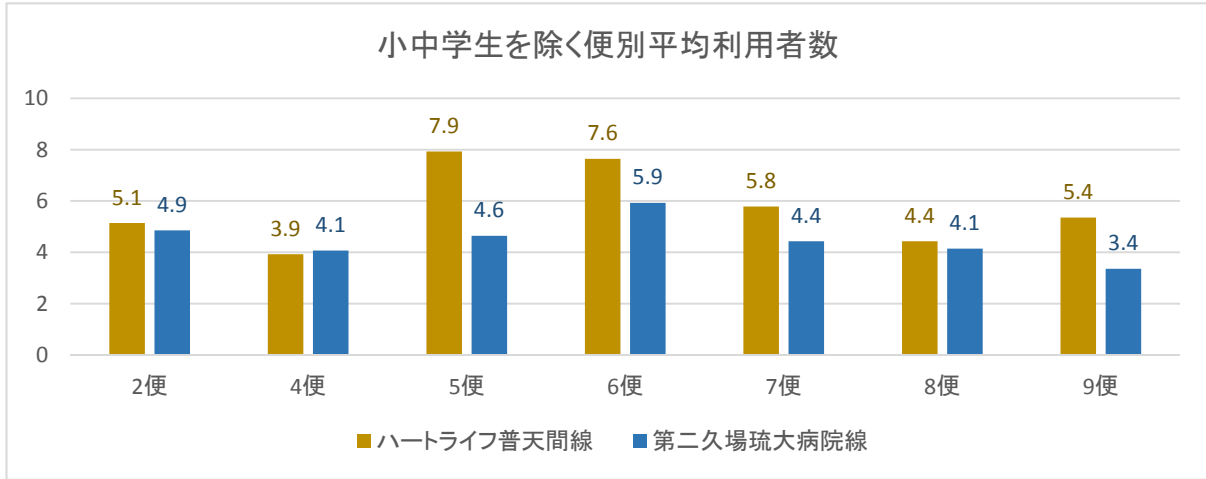
- 設定条件のターゲットに焦点をあてるため、小中学生を除き集計しました。
- 小中学生を除く利用者数はハートライフ普天間線が 563 人、第二久場琉大病院線が 440 人、両路線合計で 1,003 人となり、第二久場琉大病院線よりもハートライフ普天間線のほうが、利用者が多くなりました。
- 両路線合計でみると「70代以上」が 236 人(構成比 23.5%)と最も多く、次いで「60代」が 155 人(同比 15.5%)、「高校生」が 147 人(同比 14.7%) となりました。



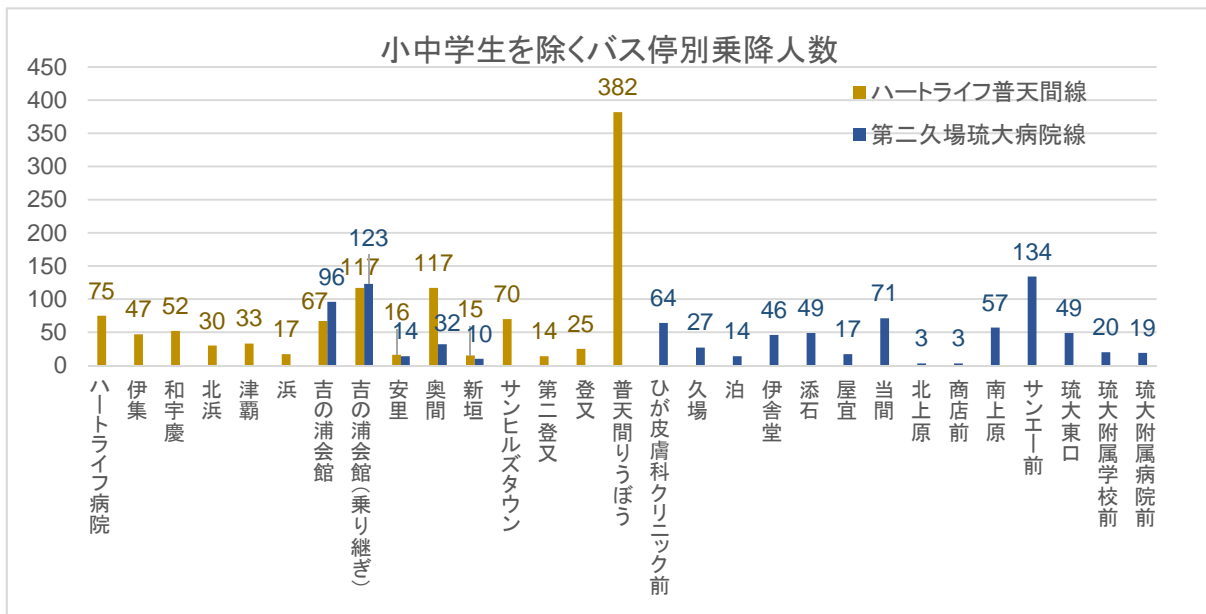


⑤小中学生を除いた集計(朝臨時利用者を除く)

- 便別平均利用者数を小中学生を除いて集計すると、「5便」、「6便」での利用者が多くみられました。
- その他の便の利用者数は、概ね4~6人/便となりました。



- バス停別乗降人数を小中学生を除いて集計すると、商業施設付近にある「普天間りょうぼう」が382人、「サンエー前」が134人と乗降が多くみられました。
- 「吉の浦会館」が合わせて163人、「当間」が71人と、公共施設付近にあるバス停でも乗降が多くみられました。



⑥全体の動き(小中学生、朝臨時利用者、乗降バス停不明者を除く)

- 両路線の動きをみると、平坦地区と台地地区間の動きが、平坦地区間や台地地区間よりも多くみられました。
- 路線内での動きが多く、乗り継ぎは全体の約1割程度でした。
- 平日は「普天間りょうぼう」を中心とした動きが多かった一方で、休日は比較的分散した動きとなっていました。

表 全体の平日の動き

平日	降車																								合計								
	ハートライフ普天間線												第二久場琉大病院線																				
ハートライフ病院	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	20									
伊集	2												1	5	2									24									
和宇慶	1																							23									
津野	1												1											9									
北	1																							4									
吉の浦会館	2																							26									
安里	1																							4									
奥間	1																							54									
新垣	2																							1									
サンヒルズタウン	2																							23									
第二登文	2																							6									
登文	3	6	13	1	4	2	1	2	2	1	30	5	23	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0	8									
普天間りうぼう	2																							115									
ひが皮膚科クリニック前	2																							26									
久場	1																							9									
油	1																							6									
伊舎坐	1																							23									
添石	1																							12									
屋宜	2																							3									
吉の浦会館	1																							24									
安里	1																							46									
奥間	1																							7									
新垣	1																							11									
北上原	1																							1									
商店前	2																							1									
南上原	2																							23									
サンエー前	2																							34									
琉大東口	3																							17									
琉大附属学校前	1																							10									
琉大附属病院前	24	10	15	4	6	4	19	1	35	5	29	3	2	150	22	14	6	10	30	13	38	28	1	9	2	0	1	12	50	16	2	11	572

路線別 OD 集計 (平日)

ハートライフ普天間線	272人
第二久場琉大病院線	227人
乗り継ぎ	73人
合計	572人

※小中学生、朝臨時便利用者、乗降バス停不明者を除く集計

※乗り継ぎは乗車バス停を基準に集計

平坦地区内の移動	136人
台地地区内の移動	86人
平坦⇄台地地区間の移動	351人

※平坦地区間は表内緑部分の合計

※台地地区間は表内黄色部分の合計

※平坦⇄台地地区間は表内赤部分の合計

利用の多い区間

乗車バス停	降車バス停	利用者数
奥間	普天間りうぼう	52人
普天間りうぼう	奥間	30人
普天間りうぼう	サンヒルズタウン	23人

表 全体の休日の動き

休日	降車										乗車										合計												
	ハートライフ普天間線					第二久場琉大病院線					ハートライフ普天間線					第二久場琉大病院線																	
ハートライフ病院	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	18		
伊集	1																														7		
和字慶		1																													10		
北浜			1																												9		
津野				3																											13		
浜					1																										3		
吉の浦会館	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	26		
安里																															5		
奥間																															11		
新垣																															4		
サンヒルズタウン																															31		
第二登又	1																														1		
登又																															10		
普天間りうぼう	4	5	4	3	8	4	6	2	8	5	3	2	2	1	6	1	1	3	1	2	2	1	6	3	2	2	3	2	3	51			
ひが皮膚科クリニック前	3																														27		
久場	1																														11		
泊																															10		
伊舎堂																															28		
蒸石	1																														16		
屋宣																															4		
当間																															30		
吉の浦会館																															71		
安里																															11		
奥間																															14		
新垣																															8		
北上原																															2		
商店前																															1		
南上原																															27		
サンエー前	6	2	1			5	2	5	1	9	6	2	4	4	4	3	1	1	2	7	9	6	2	4	3	1	1	1	3	56			
琉大東口	3					3	1	1	1	2	7	2	7	2	7	2	1	1	2	7	2	7	2	7	2	7	2	7	2	26			
琉大附属学校前																															11		
琉大附属病院前																															11		
合計	25	8	7	6	13	8	24	2	15	6	22	4	12	81	35	13	8	19	32	13	37	40	3	13	2	1	2	16	68	19	3	6	563

路線別 OD 集計 (休日)

ハートライフ普天間線	182人
第二久場琉大病院線	313人
乗り継ぎ	68人
合計	563人

※小中学生、朝臨時便利用者、乗降バス停不明者を除く集計

※乗り継ぎは乗車バス停を基準に集計

平坦地区内の移動	160人
台地地区内の移動	78人
平坦⇄台地地区間の移動	325人

※平坦地区間は表内緑部分の合計

※台地地区間は表内黄色部分の合計

※平坦⇄台地地区間は表内赤部分の合計

利用の多い区間

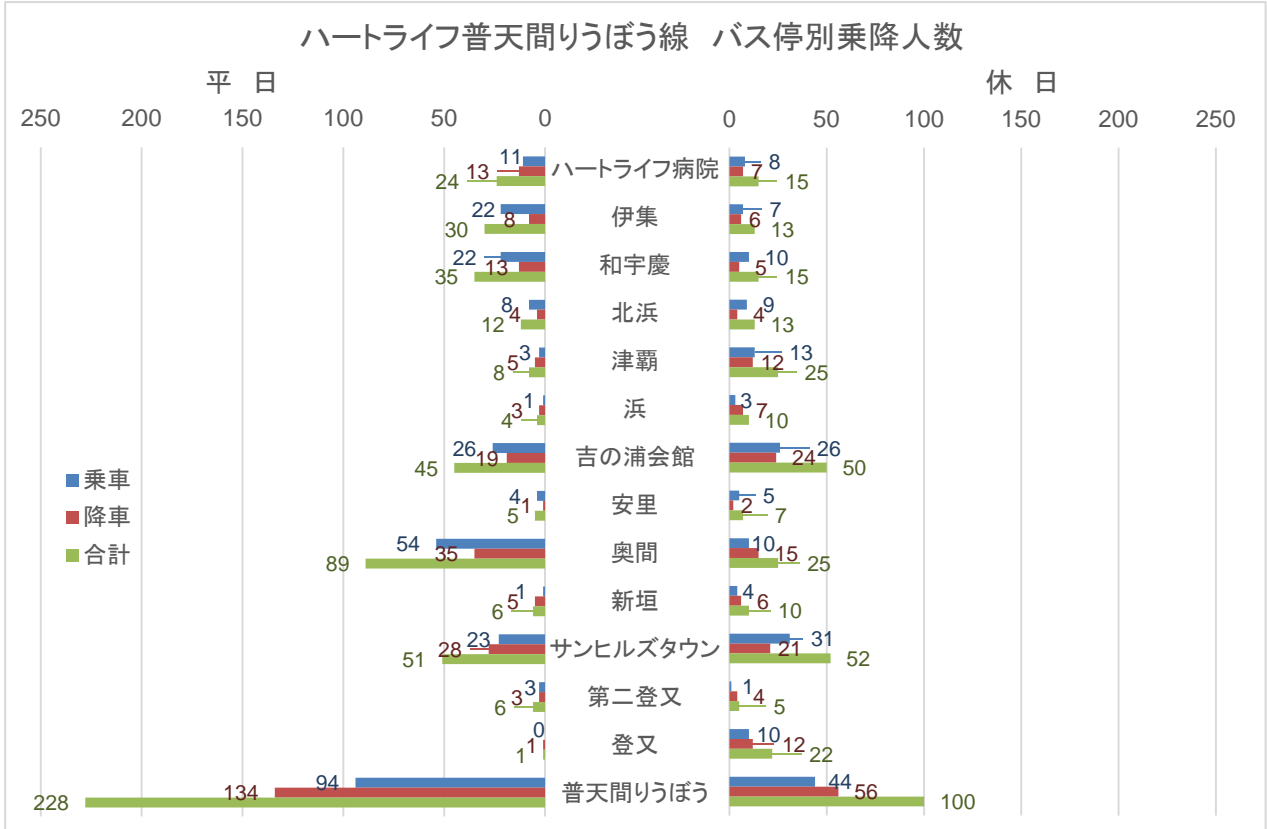
乗車バス停	降車バス停	利用者数
吉の浦会館	吉の浦会館	30人
吉の浦会館	サンエー前	18人
サンヒルズタウン	サンヒルズタウン	16人

※吉の浦会館は両路線の合計

⑦路線別平日休日の動き(小中学生、朝臨時便、乗り継ぎ利用者、乗降バス停不明者を除く)

I. ハートライフ普天間線

- ・「普天間りうぼう」は乗車、降車のどちらとも最も多く利用されるバス停でした。また平日、休日ともに多く利用されていました。
- ・平日と休日を比べてみると、「津覇」、「浜」、「吉の浦会館」、「登又」では休日のほうが、利用が多くみられました。



- ・利用区間をみると、平日、休日ともに「普天間りうぼう」を目的地とした動きが上位を占めていました。
- ・乗降バス停が一致している動きがみられる理由として、今回の実証調査は無料で行われていたため、試乗された方の動きだと考えられます。

表 ハートライフ普天間線内での利用の多い区間

平日		休日	
奥間⇒普天間りうぼう	52人	サンヒルズタウン⇒サンヒルズタウン	16人
普天間りうぼう⇒奥間	30人	吉の浦会館⇒吉の浦会館	14人
普天間りうぼう⇒サンヒルズタウン	23人	サンヒルズタウン⇒普天間りうぼう	11人
和宇慶⇒普天間りうぼう	21人	奥間⇒普天間りうぼう	9人
伊集⇒普天間りうぼう	20人	津覇⇒登又、登又⇒津覇、普天間りうぼう⇒奥間	8人

- 平坦地区と台地地区、特に「普天間りうぼう」の往来を目的とする動きが多く、休日においては平坦地区のほとんどのバス停から「普天間りうぼう」への動きがありました。
- 平坦地区内、台地地区内での動きは少なく、特に平坦地区内においては平日、休日ともに特徴的な動きはみられませんでした。

表 ハートライフ普天間線内での平日の動き

		降車													合計	
		ハートライフ病院	伊集	和宇慶	北浜	津覇	浜	吉の浦会館	安里	奥間	新垣	サンヒルズタウン	第二登又	登又		普天間りうぼう
乗車	ハートライフ病院		1			1	2		2				1		4	11
	伊集	2													20	22
	和宇慶	1													21	22
	北浜	1						1			2				4	8
	津覇	1	1						1							3
	浜														1	1
	吉の浦会館	2			1			15							8	26
	安里														4	4
	奥間	1								1					52	54
	新垣														1	1
	サンヒルズタウン				2					1		3			17	23
	第二登又	2													1	3
	登又															0
	普天間りうぼう	3	6	13	1	4	2	2	1	30	5	23	2	1	1	94
合計	13	8	13	4	5	3	19	1	35	5	28	3	1	134	272	

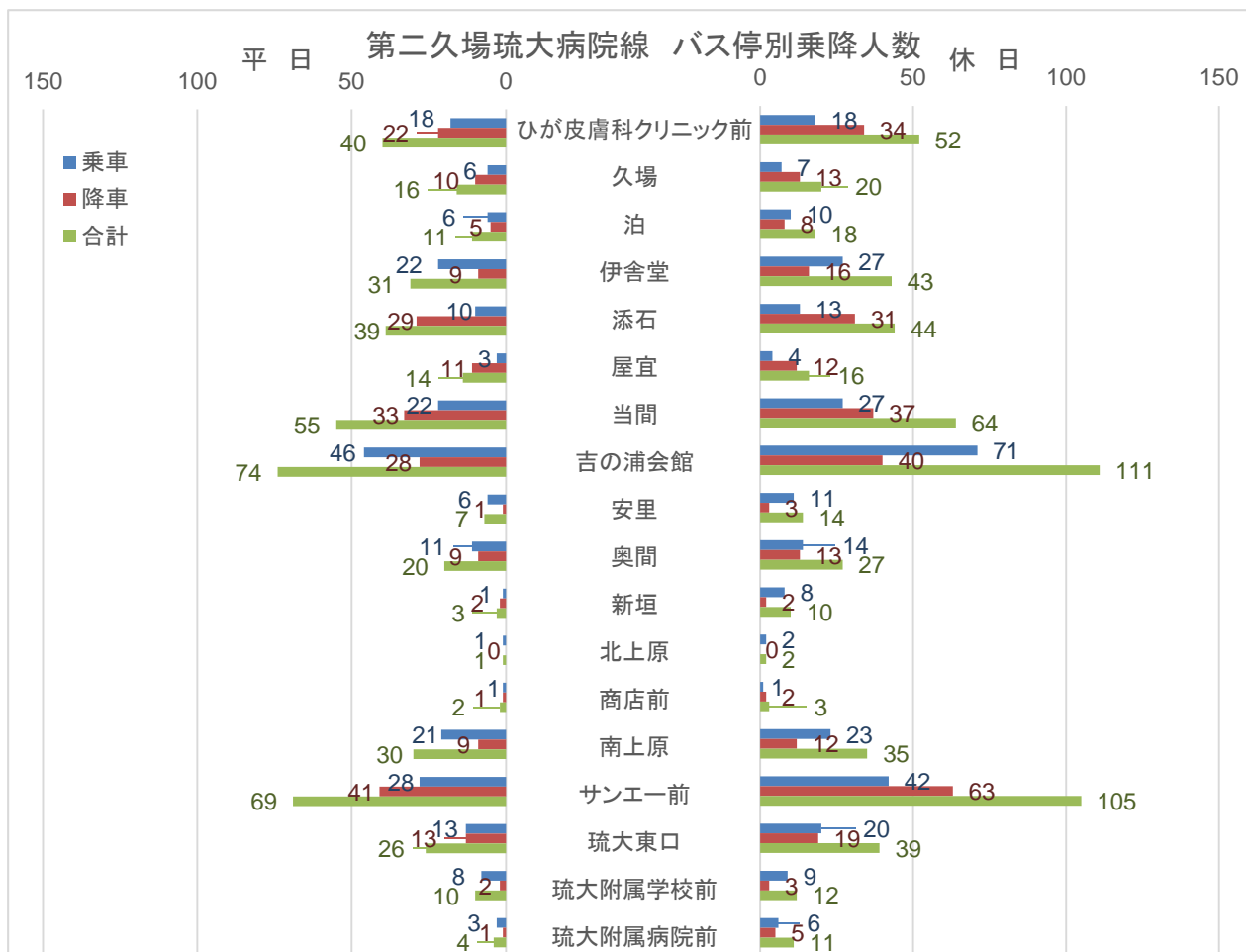
表 ハートライフ普天間線内での休日の動き

		降車													合計	
		ハートライフ病院	伊集	和宇慶	北浜	津覇	浜	吉の浦会館	安里	奥間	新垣	サンヒルズタウン	第二登又	登又		普天間りうぼう
乗車	ハートライフ病院					1	2								5	8
	伊集	1													6	7
	和宇慶			1			2							4	3	10
	北浜						1		1		1				6	9
	津覇					3						2		8		13
	浜						1								2	3
	吉の浦会館	1	1				1	14		2					7	26
	安里											1			4	5
	奥間				1					1					9	11
	新垣										1				3	4
	サンヒルズタウン				1					3		16			1	31
	第二登又	1														1
	登又					8							2			10
	普天間りうぼう	4	5	4	3		4	6	2	8	5	3				44
合計	7	6	5	5	12	7	24	2	15	6	21	4	12	56	182	



## II. 第二久場琉大病院線

- 乗降バス停にばらつきがみられますが、「吉の浦会館」、「サンエー前」の利用が比較的多くなりました。
- 「新垣」、「北上原」、「商店前」では利用がほとんどみられませんでした。
- 平日と休日ではほとんど利用の差はみられませんでした。が、「吉の浦会館」、「サンエー前」では、平日よりも休日のほうが利用が多くみられました。



- 利用区間をみると、「吉の浦会館」、「サンエー前」を中心とした動きが上位を占めていました。
- 平日と休日ともに同区間での動きがみられました。
- ハートライフ普天間線同様、乗降バス停が一致している動きがみられる理由として、今回の実証調査は無料で行われていたため、試乗された方の動きだと考えられます。

表 第二久場琉大病院線内での利用の多い区間

平日		休日	
吉の浦会館⇒サンエー前	15人	吉の浦会館⇒サンエー前	18人
南上原⇒添石	12人	吉の浦会館⇒吉の浦会館	16人
吉の浦会館⇒吉の浦会館	12人	南上原⇒添石	12人
伊舎堂⇒当間、当間⇒サンエー前	9人	伊舎堂⇒当間、当間⇒サンエー前、吉の浦会館⇒ひが皮膚科クリニック前、吉の浦会館⇒南上原、サンエー前⇒当間	9人

- ・台地地区と平坦地区を往来する動きは、「サンエー前」を中心とした動きが多くありました。特に休日において顕著にみられました。
- ・公共施設が周辺に立地する「吉の浦会館」、「当間」、「添石」へ、台地地区からの動きが比較的多くありました。また平坦地区内でも同様の動きがみられました。
- ・台地地区内では特徴的な動きはありませんでした。

表 第二久場琉大病院線内の平日の動き

		降車																	合計	
		ひが皮膚科クリニック前	久場	泊	伊舎堂	添石	屋宜	当間	吉の浦会館	安里	奥間	新垣	北上原	商店前	南上原	サンエー前	琉大東口	琉大附属学校前		琉大附属病院前
乗車	ひが皮膚科クリニック前					2	6	3	2							2	3			18
	久場	1				1		2	1							1				6
	泊			4				2												6
	伊舎堂	6	1		1		3	9								1	1			22
	添石	5			1		1	1		1						1				10
	屋宜	2																1		3
	当間	2			5			1			1				2	9	2			22
	吉の浦会館	3	3		1	1		1	12		1				6	15	3			46
	安里	1					2					2		1				1		7
	奥間								2		2									11
	新垣							1												1
	北上原									1										1
	商店前																		1	1
	南上原					12		4	4									1		21
	サンエー前	1	5			6		6	6		1					2		1		28
	琉大東口	1		1	1	7		2	1											13
	琉大附属学校前	1									3									8
琉大附属病院前							1								2				3	
合計	22	10	5	9	29	12	33	28	1	9	2	0	1	9	41	13	2	1	227	

表 第二久場琉大病院線内の休日の動き

		降車																	合計	
		ひが皮膚科クリニック前	久場	泊	伊舎堂	添石	屋宜	当間	吉の浦会館	安里	奥間	新垣	北上原	商店前	南上原	サンエー前	琉大東口	琉大附属学校前		琉大附属病院前
乗車	ひが皮膚科クリニック前					2	6	3	2							2	3			18
	久場	1	1			1		2	1							1				7
	泊			7				2											1	10
	伊舎堂	8	1		1		3	9								4	1			27
	添石	6			1		1	1		1						3				13
	屋宜	2														1	1			4
	当間	2	1		6	1		2			1				2	9	3			27
	吉の浦会館	9	3		4	1		1	16		1				1	18	7		1	71
	安里	1					1					2		1		3	2		1	11
	奥間						1		2		2					6	2	1		14
	新垣							1								7				8
	北上原								1	1										2
	商店前																		1	1
	南上原		2			12		4	4									1		23
	サンエー前	2	5		2	7		9	6	2	4					3		1	1	42
	琉大東口	1		1	2	7		2	7											20
	琉大附属学校前	1									4				1	3				9
琉大附属病院前	1						1	1							3				6	
合計	34	13	8	16	31	12	37	40	3	13	2	0	2	12	63	19	3	5	313	

⑧乗り継ぎの動き(小中学生、朝臨時便利用者、乗降バス停不明者を除く)

- ・乗り継ぎでの利用区間をみると、「普天間りうぼう」を中心とした動きが最も多くみられ、また「サンエー前」や「ハートライフ病院」を中心とした動きもみられました。
- ・平日と休日を比較しても大きな差はほとんど見られませんでした。

表 乗り継ぎでの利用の多い区間

全日	
ひが皮膚科クリニック前⇒普天間りうぼう	12人
ハートライフ病院⇒サンエー前 普天間りうぼう⇒琉大附属病院前 サンエー前⇒ハートライフ病院前	8人
サンエー前⇒普天間りうぼう	7人

表 ハートライフ普天間線から第二久場琉大病院線への乗り継ぎでの全日の動き

	降車															
	ひが皮膚科クリニック前	久場	泊	伊舎堂	添石	屋宜	当間	北上原	商店前	南上原	サンエー前	琉大東口	琉大附属学校前	琉大附属病院前	合計	
乗車	ハートライフ病院	1					1	1			5	8	2		1	19
	伊集										1				1	2
	和宇慶						1									1
	北浜										1					1
	津覇													1		1
	浜															0
	サンヒルズタウン															0
	第二登又			1				2								3
	登又															0
	普天間りうぼう	4		4		1	1	2	1		2	4	1		8	28
合計	1	4	1	4	2	2	5	1	0	7	14	3	0	11	55	

表 第二久場琉大病院線からハートライフ普天間線への乗り継ぎでの全日の動き

	降車										合計	
	ハートライフ病院	伊集	和宇慶	北浜	津覇	浜	サンヒルズタウン	第二登又	登又	普天間りうぼう		
乗車	ひが皮膚科クリニック前	5									12	17
	久場	2							1	4	7	
	泊										0	
	伊舎堂									2	2	
	添石	2		2						1	5	
	屋宜										0	
	当間						2			3	5	
	北上原										0	
	商店前										0	
	南上原	6									6	
	サンエー前	8	4		1					7	20	
	琉大東口	6								4	10	
	琉大附属学校前									4	4	
	琉大附属病院前			2		2		2		4	10	
	合計	29	4	4	1	2	2	2	0	1	41	86

## (2) 遅延調査

### 1) 調査方法

定時性の状況について各バス停の設定時刻と実際の発車時刻との乖離状況の調査を行いました。調査期間は運行期間全日とし、運転手または調査員が車内設置時計で発車時刻を確認し、できる限り記録することとしました。また車内に GPS ロガーを設置し、運行状況を記録しました。

### 2) 結果

- ハートライフ普天間線では4～9便における往路の「伊集」から「吉の浦会館」までの区間で概ね1～2分の遅延がでることが多くありました。
- また、「普天間りうぼう」から「吉の浦会館」までの区間においても同様に遅延が出ていました。
- 7便復路の「吉の浦会館」から「ハートライフ病院」までの区間の遅延が、8便往路の「ハートライフ病院」から「吉の浦会館」までの区間に影響を与えていました。
- 「普天間りうぼう」については、道路状況により大きく影響をうけており、最大9分の遅延がでていました。
- 18日(土)吉の浦会館周辺でイベントがあり、ハートライフ普天間線の8、9便が常に遅延しており、第二久場琉大病院線との乗り継ぎに影響がでていました。
- 第二久場琉大病院線では8、9便における往路「安里」から復路「奥間」までの区間で2～5分の遅延が出ることも多くありました。
- 9便復路の「奥間」、「安里」では時刻表と実際の到着時刻の乖離が大きく、それぞれで5分ほど待機時間を設けなければなりませんでした。
- 14日(火)昼ごろ、県道29号線琉球大学付近で事故があり、最大10分の遅れがでました。

### (3) 利用者アンケート

#### 1) 調査方法

実際の護佐丸バス利用者の、利用時の運行状況に対する意見及び意向を把握し、今後検討するうえでの基礎データを収集することを目的としました。調査は以下のように行いました。

表 調査方法の概要

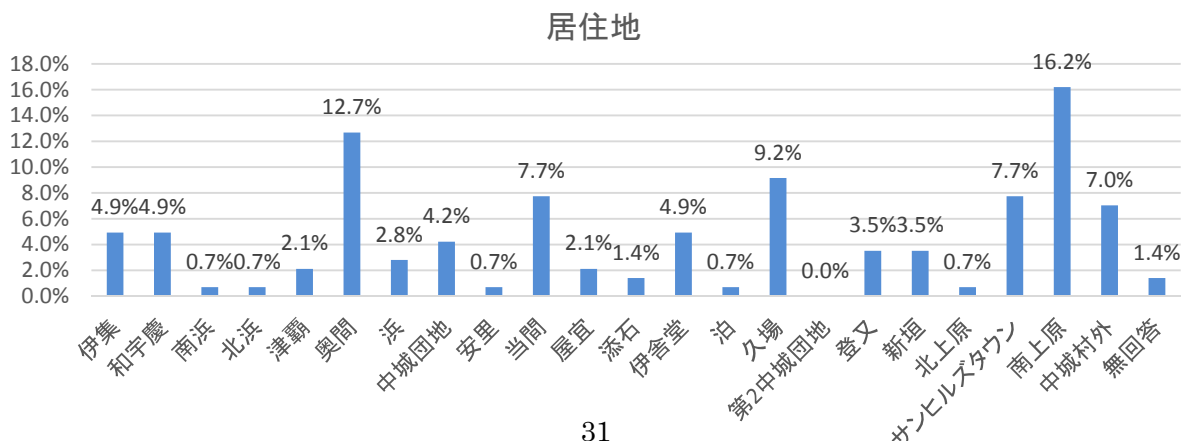
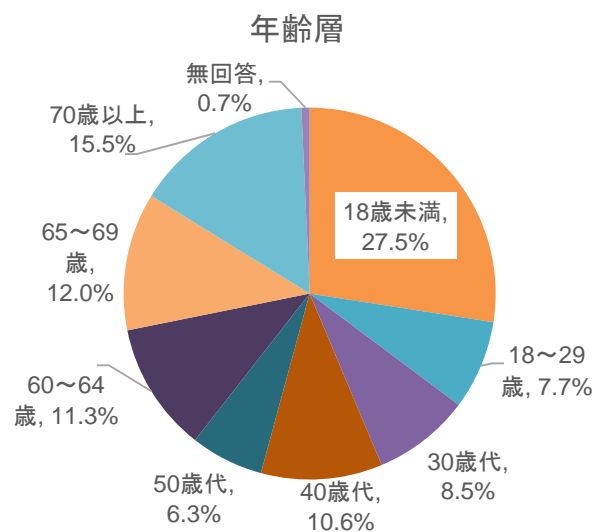
調査方法	調査員が乗車してきた利用者にアンケート調査票を直接配布し、回答後の調査票は車内設置回収ボックスまたは郵送にて回収
調査期間	平成26年1月9日～27日（19日間）
配布数	318件 （朝臨時便：33件、常時便：285件）
回収数	142件（回収率：44.7%） （朝臨時便：17件（51.5%）、常時便：125件（43.9%））

#### 2) 結果

##### ①回答者

回答者は学生や高齢者が多くなりました。居住地では「南上原」、「奥間」が多く、公共交通空白地域となっている地区からの回答は少ない結果となりました。

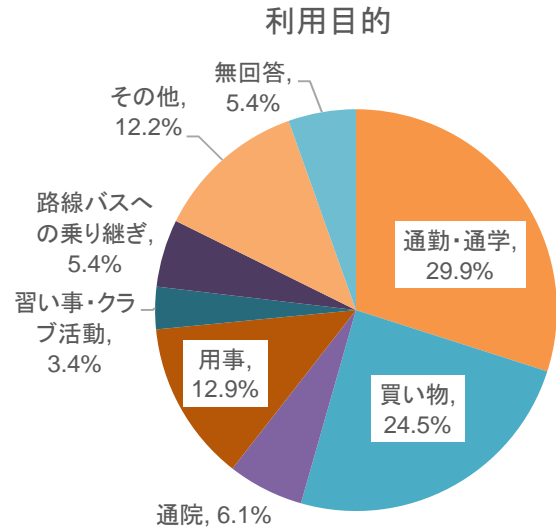
- 年齢では「18歳未満」が最も多く27.5%、次いで「70歳以上」が15.5%、「65～69歳」が12.0%でした。
- 60歳代については「60～64歳」、「65～69歳」を合わせると23.3%で、「70歳以上」より割合が大きくなりました。
- 居住地では「南上原」が最も多く16.2%、次いで「奥間」が12.7%でした。
- 公共交通空白地域では「南浜」、「北浜」がそれぞれ0.7%、「浜」が2.8%、「新垣」が3.5%となっており、回答は少なくなりました。
- 「中城村外」からの回答は7.0%でした。



## ②利用目的

利用の目的は「通勤・通学」が最も多く、次いで「買い物」、「用事」でした。

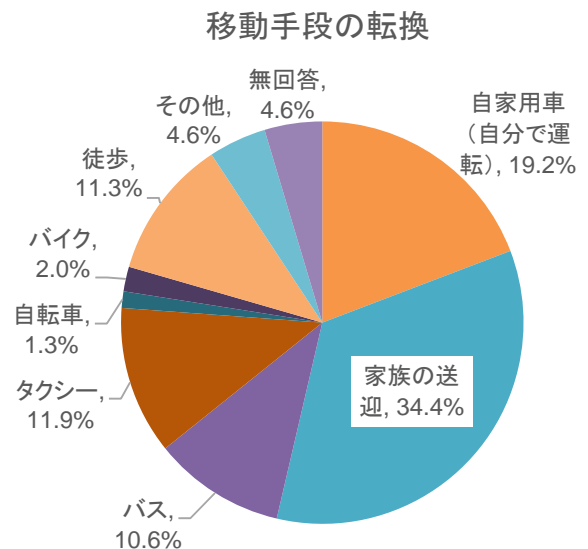
- 「通勤・通学」との回答が29.9%と最も多く、次いで「買い物」が24.5%、「用事」が12.9%でした。
- 回答者年齢別で利用目的をみると、18歳未満では「通勤・通学」との回答が70.0%と最も多い結果となりました。
- また70歳以上では「買い物」が47.8%と最も多く、次いで「通院」、「用事」が17.4%と同比率でありました。



## ③移動手段の転換

バスに乗らなかった場合の移動手段は、「家族の送迎」が最も多く、次いで「自家用車」となっており、車からの移動手段の転換が見られました。

- 移動手段の転換は「家族からの送迎」が最も多く34.4%で、次いで「自家用車」が19.2%、「タクシー」が11.9%でした。
- 自動車による移動（「自家用車」及び「家族の送迎」）からの転換をみると54%と、半数を占めました。



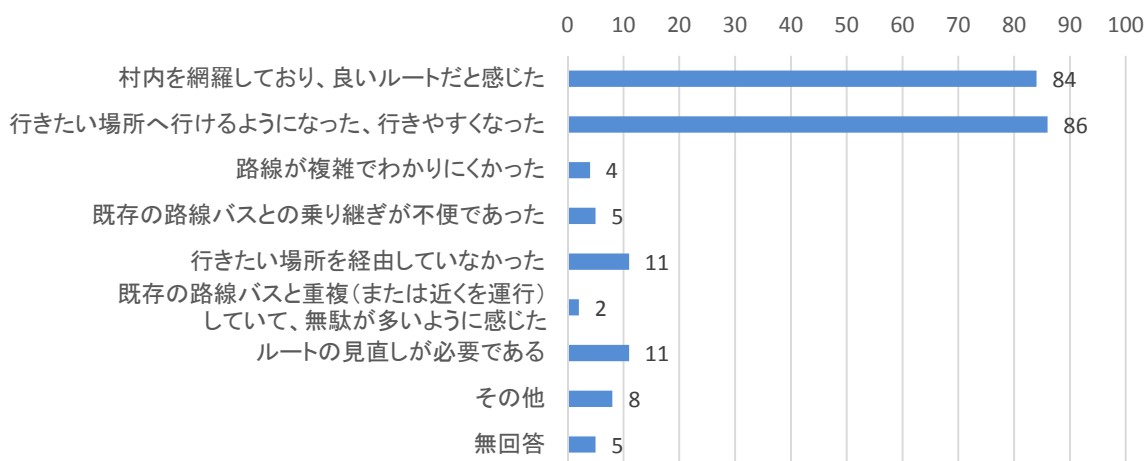
## ④運行ルート

運行ルートに対しては「行きたい場所へ行けるようになった、行きやすくなった」、「村内を網羅しており、良いルートだと感じた」との意見が多くありました。

- 「行きたい場所へ行けるようになった、行きやすくなった」との回答が86件、「村内を網羅しており、良いルートだと感じた」が84件となりました。
- 「ルートの見直しが必要」との回答が11件で、乗り継ぎのないルート設定や台地地区の縦断などの意見が挙がっていました。
- また「行きたい場所を経由していなかった」との回答も11件で、具体的にはサンエー西原シティとの意見が多く挙がっていました。



### ルートについての意見

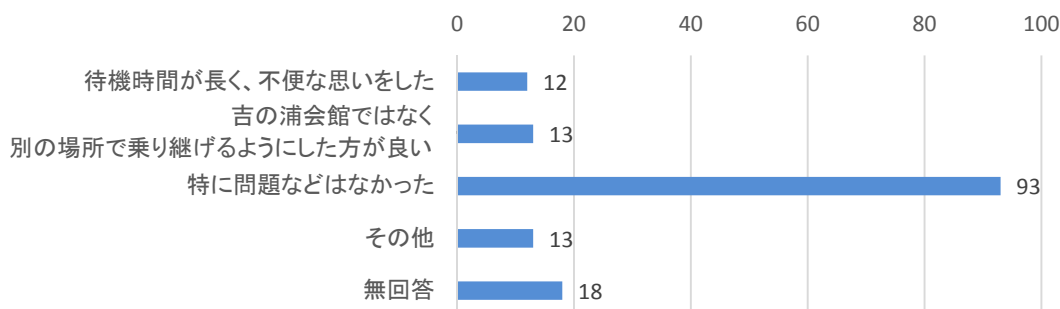


### ⑤「吉の浦会館」での乗り継ぎ

「吉の浦会館」での乗り継ぎについては「特に問題などはなかった」との意見が多くありました。

- ・「特に問題はなかった」との回答が93件と最も多い結果となりました。
- ・「別の場所で乗り継ぎができるようにしたほうが良い」との意見が13件あり、具体的にはサンエーなかぐすく店や奥間などが挙がっていました。
- ・「その他」の回答では、台地地区にも乗り継ぎ地点を設けてほしいなどの意見がありました。

### 「吉の浦会館」での乗り継ぎについての意見

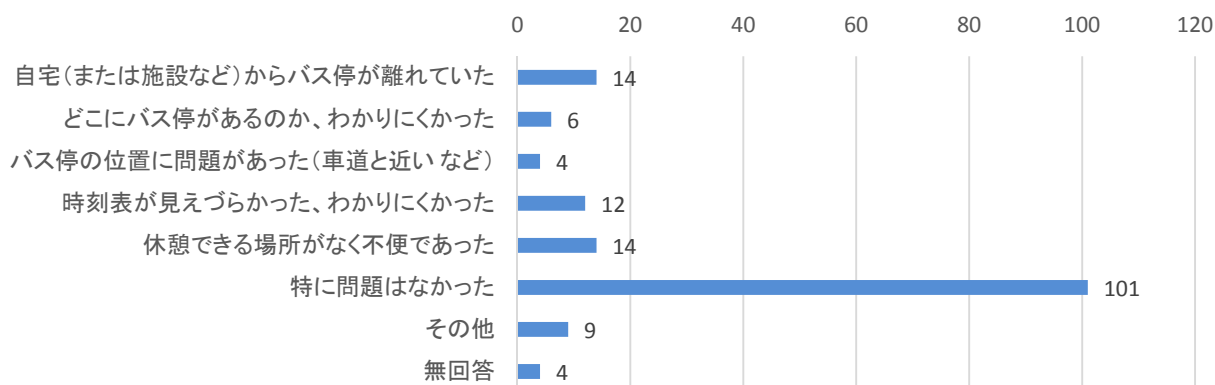


### ⑥乗降バス停

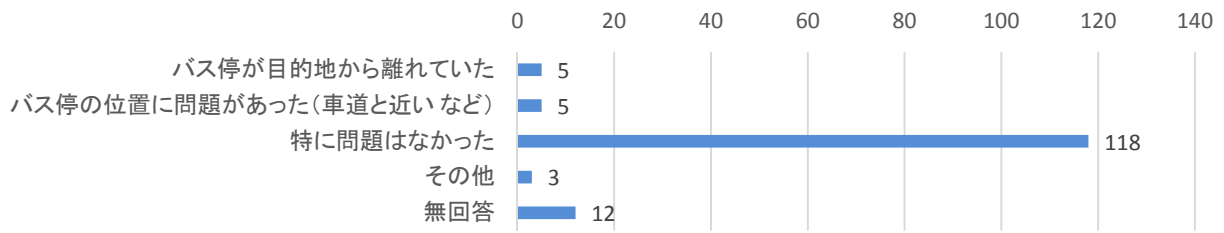
乗車、降車バス停については「特に問題はなかった」との意見が多くありました。

- ・「特に問題はなかった」との回答が乗車バス停では101件、降車バス停では118件でした。

### 乗車バス停についての意見



### 降車バス停についての意見

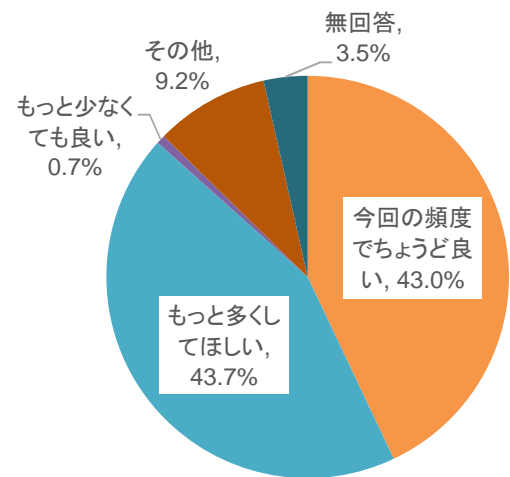


### ⑦運行頻度

運行頻度については、「今回の頻度でちょうど良い」と、「もっと多くしてほしい」との回答がほぼ同比率でした。「もっと多くしてほしい」については、30分に1本との意見が多く挙がっていました。

- 頻度を「もっと多くしてほしい」との意見が43.7%（62件）と最も多く、次いで「今回の頻度でちょうど良い」が43.0%（60件）で、ほぼ同程度となりました。
- 30分または60分に1本との意見が多くありました。
- また「通学や下校時間帯は便数を増やしてほしい」などの意見もありました。

### 運行頻度についての意見

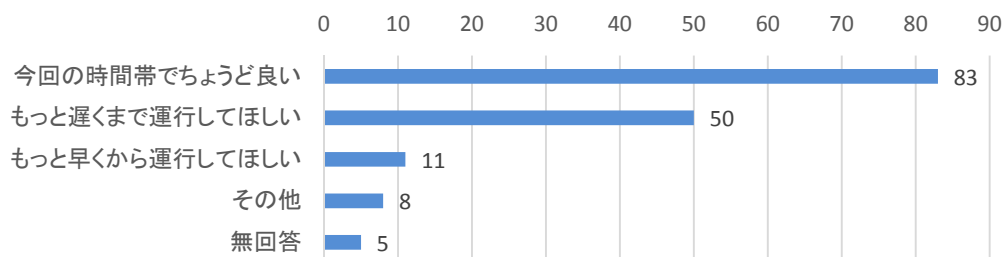


### ⑧運行時間帯

運行時間帯は「今回の時間帯でちょうど良い」との意見が多く挙がっていました。

- 「今回の時間帯でちょうど良い」との意見が83件と最も多い結果となりました。
- 「もっと遅くまで運行してほしい」との意見が50件あり、20時、21時まで運行してほしいとの意見が多く挙がっていました。

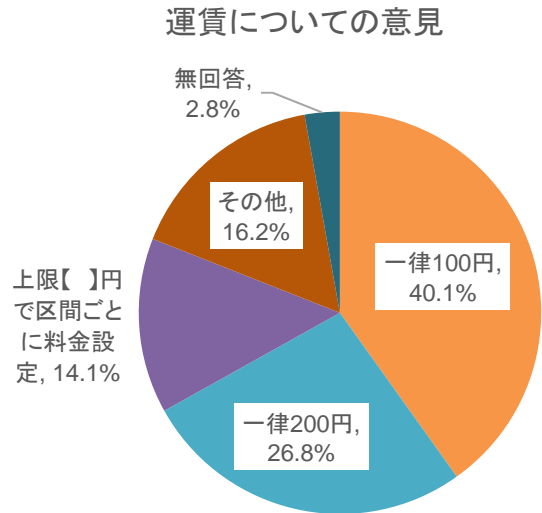
### 運行時間帯についての意見



⑨運賃

運賃については「一律 100 円」との意見が多くありました。

- 「一律 100 円」との意見が 40.1%と最も多く、次いで「一律 200 円」が 26.8%でした。
- 「その他」の意見としては、「学割をしてほしい」との意見が多く挙がっていました。

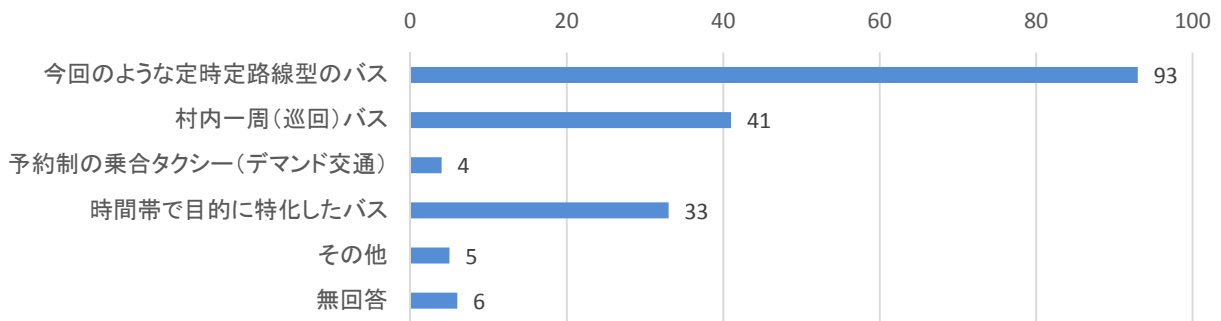


⑩今後の公共交通のあり方について

今後の公共交通のあり方としては「今回のような定時定路線型のバス」との意見が多くありました。

- 「今回のような定時定路線型のバス」との意見が 93 件と最も多く、次いで「村内一周（巡回）バス」が 41 件、「時間帯で目的に特化したバス」が 33 件となりました。

今後の公共交通のあり方についての意見



## 4. 実証調査からの課題

### (1) 目標への評価

実証調査の設定条件における3つの目標（11 頁参照）を、実証調査の結果や利用者アンケートより評価します。

#### 1. 平坦地区と台地地区との往來を確保します。

- ・台地地区と平坦地区を往來する動きは、ハートライフ普天間線では 291 人（全日平均 20.7 人/日）、第二久場琉大病院線では 298 人（同平均 21.3 人/日）、**乗り継ぎでは 87 人（同平均 6.2 人/日）**となり、合計 **676 人（同平均 48.3 人/日）**の移動が見られました。
- ・アンケート結果より「村内を網羅しており、良いルートだと感じた」との意見が多くありました。

⇒平坦地区と台地地区との往來を確保できたと考えます。

#### 2. 公共交通が利用しにくい地域の利便性を高めます。

- ・バス停別乗降人数（20 頁参照）をみると、公共交通空白地域（南浜、北浜、浜、新垣、登又、北上原）にあるバス停では、乗降数自体は少ない地区もありましたが、**これまで公共交通が利用しにくかった地域での新たな公共交通利用を発掘できたと考えられます。**
- ・アンケート結果から移動手段の転換をみると、公共交通空白地域及び不便地域においても、家族の送迎からの転換が最も多く見られました。

⇒公共交通が利用しにくい地域の利便性の向上が図れたと考えます。

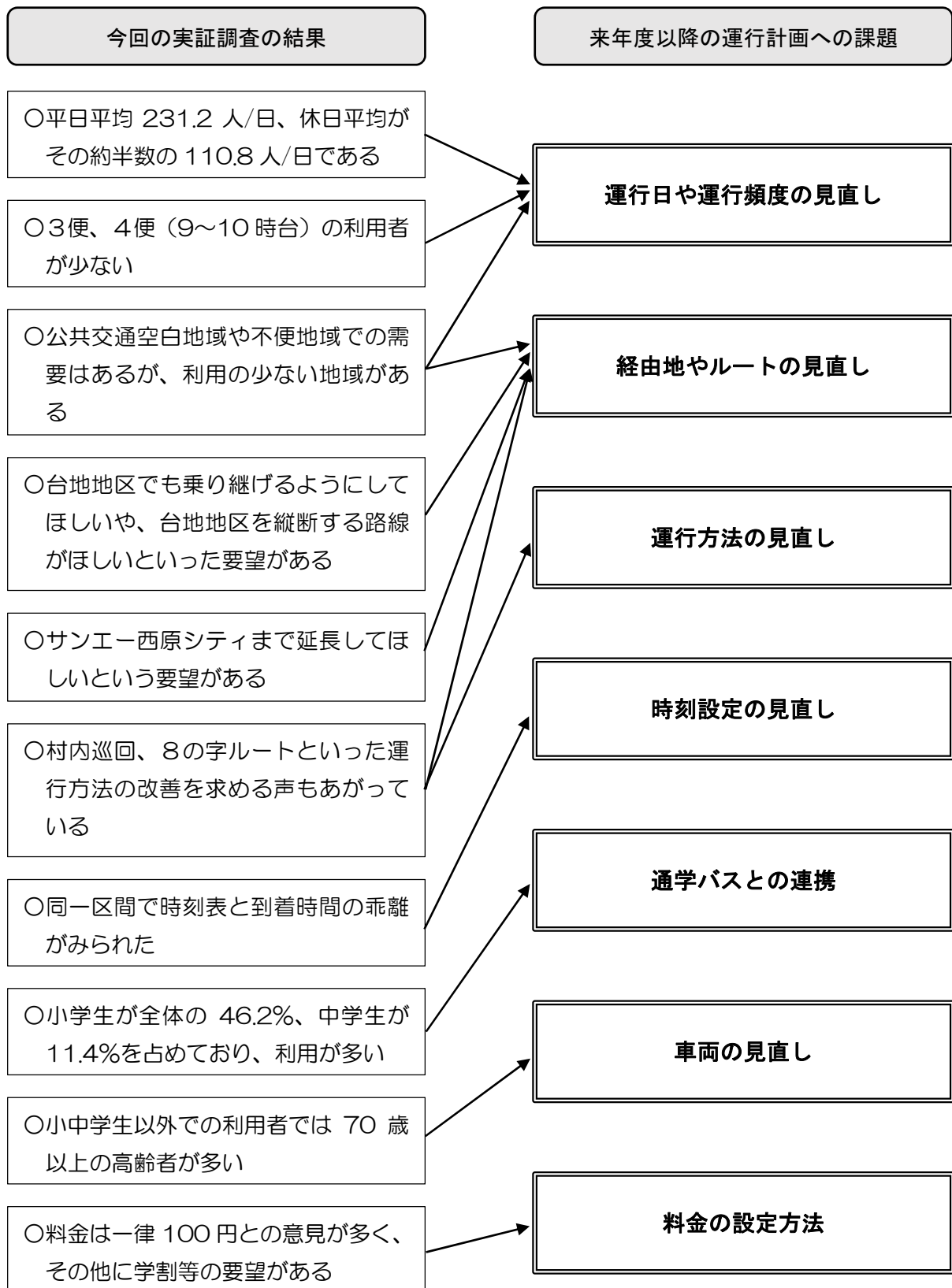
#### 3. 利用頻度が高い施設を経由しアクセス性を高めます。

- ・小中学生を除くバス停別乗降人数（22 頁参照）をみると、商業施設や教育施設が周辺にある「普天間りうぼう」や「サンエー前」、また公共施設が周辺にある「当間」、「添石」、「吉の浦会館」での乗降が多くみられました。
- ・アンケート結果より、「行きたい場所へ行けるようになった、行きやすくなった」との意見が最も多く挙がっていました。

⇒利用頻度が高い施設へのアクセス性が高まったと考えます。

## (2) 次年度以降の運行計画に向けての課題整理

今回の実証調査の結果等より、次年度以降の運行計画への課題を整理します。



#### 《運行計画の改良提案》

##### ●実証調査の路線について

- アンケート調査での評価は高くなりました。
- 吉の浦会館での乗り継ぎを考えると、2路線の運行時間のバランスもとれていました。
- ただし、昼間の利用者が少なかったことから、ルートの全面的な再検討も含めて検討する必要があります。

##### ●利用者の設定

- 実証調査では小中学生の利用が非常に多くなりましたが、短距離の利用となるため、有料化した場合、同様の利用を見込むのは難しいと考えられます。小中学生の通学の移動手段のニーズは高いと言えますが、実証調査において通学目的で多く利用された区間内では、通学バスや既存路線バスと重複する区間もあり、既存の公共交通の維持・確保の観点からも、積極的な活用を含め検討を進めていきます。
- 高校生については、普天間りうぼうを経由することで普天間高校への通学手段を確保できましたが、今後は中部商業高校や西原高校を経由する路線バスへの乗り継ぎに考慮した時刻設定等を行うとともに、生徒に対しても周知を図ることで、利用者を確保していきます。
- 高齢者については、昼間は老人福祉センターのような目的地を追加するなど利便性を高めていきます。
- 大半を占める自家用車利用者層については、すぐに利用転換を求めるのは難しいと考え、啓発活動などを地道に進めていきます。

##### ●路線バス重複部の見直し（バス事業者と要調整）

- ひが皮膚科クリニック～当間：途中国道と集落内村道で経路は分かれています。互いの距離は近いですが、高低差があります。
- 琉大東口～琉大病院：琉大病院自体は村民の利用は少ない状況です。

##### ●路線変更の検討

- 台地地区の南北を結ぶ路線（普天間～北上原～南上原～琉大病院）
- 一本の循環線として運行（特に需要の少ない昼間など）

その他の見直し等についても、今後具体的に検討を進めていきます。



# 第4章 生活交通ネットワーク計画に向けての 取り組み

## 1. 基本目標と基本方針

### (1) 基本目標と基本方針

公共交通に係る課題や課題解決の方向、平成26年1月に実施した「護佐丸バス」運行の結果を踏まえ、本村の生活交通の確保に係る基本目標と基本方針を設定します。

#### 基本目標

**交通弱者が、便利で利用しやすい公共交通体系を構築し、健やかに暮らせる環境の創出を目指します。**

#### 基本方針1

**交通弱者の移動を便利にする、ニーズに即した公共交通手段の確保・導入**

- ・高齢者や高校生など自らの移動手段を持たない交通弱者の買い物や通院、通学など利用ニーズに配慮した移動手段を確保・導入することにより、外出の機会増大や行動範囲の拡大を目指します。
- ・平坦地区と台地地区をつなぐ移動手段を確保・導入することにより、村内に点在する生活利便施設等へのアクセス性向上とそれに伴う様々な村民の交流拡大を目指します。
- ・公共交通空白地域（北浜、南浜、浜、新垣、登又、北上原地区）において移動手段を確保・導入することにより、交通弱者が徒歩で公共交通を利用できるエリアの拡大を目指します。
- ・小中学生の通学に対しては、学校や保護者、村の教育関係部署などが連携して移動手段確保の方向を決定し、改善に取り組みます。

#### 基本方針2

**交通弱者の活動を広げる、交通手段の相互連携による使いやすい公共交通網の形成**

- ・バス事業者とともに本村の公共交通網の主軸となる既存の路線バスの維持・確保を図ります。
- ・乗り継ぎ利便性の向上などにより、多様な公共交通手段を連携し、分かりやすく、移動しやすいネットワークの形成を目指します。

#### 基本方針3

**村の取り組みを支える村民の意識醸成と公共交通の利用促進**

- ・多くの村民に対し公共交通に関する情報提供を図り、公共交通に対する村民の意識を高めることにより、公共交通の利用促進を図ります。

## (2) 中城村における公共交通体系の考え方

### 1) 路線の役割分担

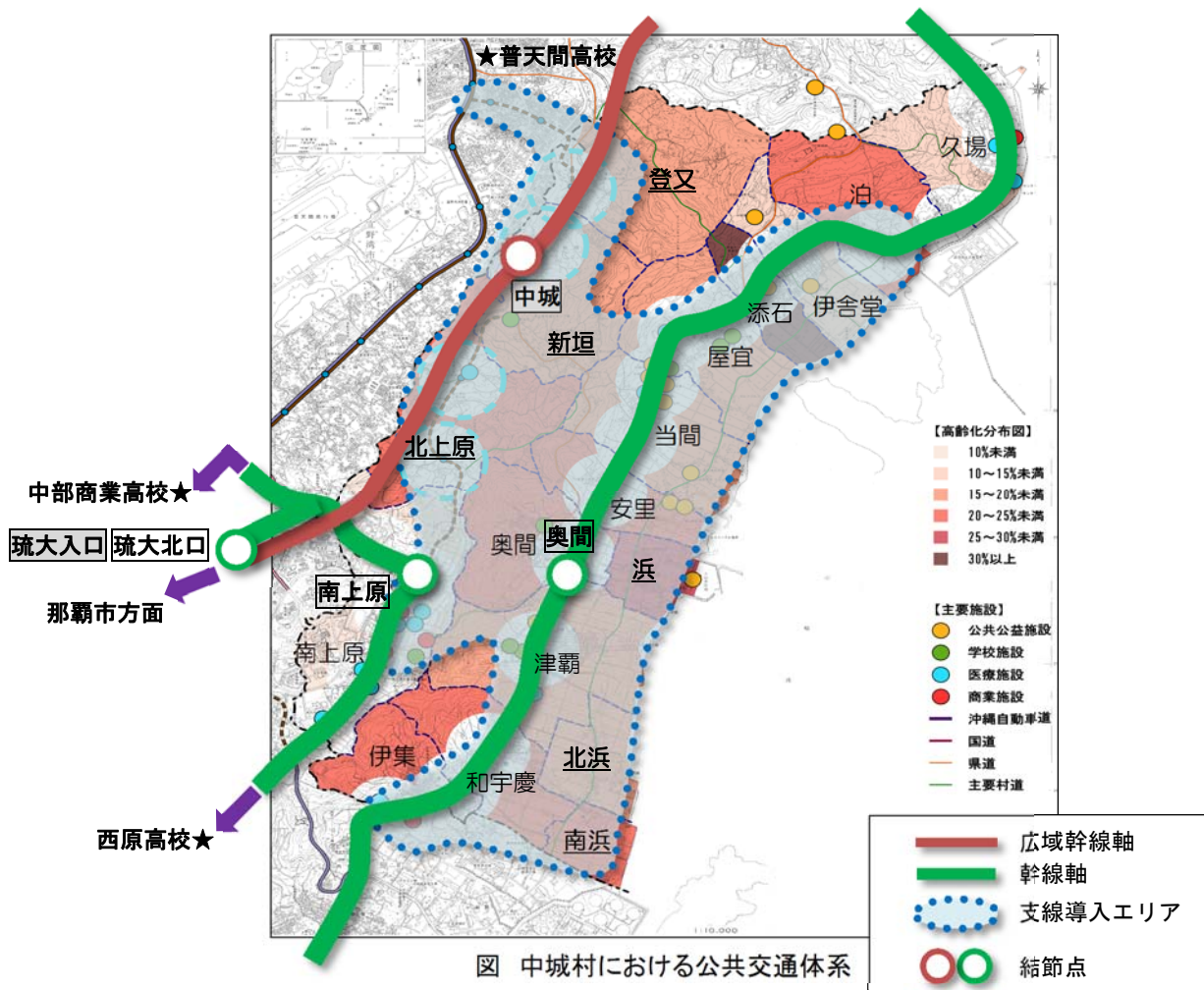
本村における公共交通の各路線の役割を広域幹線軸と幹線軸、支線に区分します。このうち、村内の生活交通ネットワークとして、幹線軸と支線を位置づけます。

表 路線の役割分担

区分	役割	対象
広域幹線軸	本村と那覇市など、広範囲に本村と他地域を結ぶ路線で、広域的な移動の役割を担う。バス事業者が主体となって運行。	系統 111、113、123、127 (沖縄自動車道を運行する高速バス)
幹線軸	村内及び本村と近隣市町村を結ぶ路線で、地域の幹線的な移動の役割を担う。	系統 30、58、97 (路線バス)
支線	幹線軸を補完し、交通弱者の生活を支える移動の役割を担う。	協議会にて検討、通学バス
結節点	異なる路線や交通手段の乗り換えのための役割を担う。	琉大北口停留所、中城停留所、奥間停留所、南上原停留所

### 2) 中城村における公共交通体系

支線については、新たな公共交通手段の導入が想定されます。具体的な検討にあたっては、利用目的に配慮したバス停や経路、異なる交通手段間の連携や結節性の強化など、利便性を高め、利用ニーズに即した運行を可能とするネットワークを目指します。



## 2. 計画目標

生活交通ネットワーク計画に基づく取り組みにより、基本目標及び基本方針がどの程度達成できたか、その状況を的確に把握できるようにするため、数値目標を設定します。

目標1：バス交通の利用者数の増加（基本方針1、2、3）	
<b>【目標設定の考え方】</b> バス交通の利用者数の変化を把握することで、公共交通改善の効果をわかりやすく計測できるようになります。	
<b>【現況】</b> 1日あたりのバス利用者数 300人※ <sup>1</sup>	<b>【目標】</b> 1日あたりのバス利用者数 345人※ <sup>2</sup>
<b>【目標値の考え方】</b> 人口構成の変化を考慮しながら、交通弱者を中心にバス交通の利用者数の増加を目指します。	
年齢構成	目標値設定の考え方
20歳未満 (主要対象は高校生)	少子化の中、利便性の確保や新たな公共交通手段の導入などにより、公共交通利用への誘導を目指します。
20歳以上 65歳未満 (日常的に自家用車の利用が多い年齢層)	啓発活動や新たな公共交通手段の導入などにより、公共交通利用の現状維持を目指します。
65歳以上 (交通弱者が多く含まれる年齢層)	高齢者人口の急激な増加が予想される中、利便性の確保や新たな公共交通手段の導入などにより、公共交通を選択しやすい環境を整え、公共交通利用者の増加を目指します。

※1：総人口 17,680人（平成22年度国勢調査）×路線バスの分担率 1.7%（第3回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査報告書（平成21年3月））

※2：将来人口 18,228人（国立社会保障・人口問題研究所 日本の地域別将来推計人口 {平成25年3月推計の2015年の値}）の年齢階層別人口に基づき、上記で示した年齢構成の3区分ごとに利用意向や新交通利用率を加味して設定

目標2：村外の3校に通う高校生の通学時の公共交通利用率（基本方針1、3）	
<b>【目標設定の考え方】</b> 公共交通が使いにくいいため、送迎による通学が多い高校生の公共交通利用状況を把握することで、高校通学の利便性確保の効果を、わかりやすく計測できるようになります。	
<b>【現況】</b> 普天間高校・西原高校・中部商業高校に通う高校生の公共交通利用率 18.0%※ <sup>1</sup>	<b>【目標】</b> 普天間高校・西原高校・中部商業高校に通う高校生の公共交通利用率 24.0%※ <sup>2</sup>
<b>【目標値の考え方】</b> 現在、路線バスで通学している割合は維持しながら、新たな公共交通手段の導入により、主に家族の送迎から公共交通に転換を図ることを目指します。	

※1：高校生アンケート調査の結果より（45頁参照）

※2：「護佐丸バス」運行の結果も加味して設定（45頁参照）

### 3. 生活交通の維持・確保・導入(路線別運行計画案の検討)

「1. 基本目標と基本方針」において本村の生活交通ネットワークと位置づけた、幹線軸と支線の維持・確保・導入の方向について、整理します。

#### (1) 路線バスの維持・確保

幹線軸を担う各路線について、維持・確保の方向を整理します。

表 路線バス 30 番及び 97 番の運行本数

系統番号	系統名	運行系統			運行本数				現行運賃(村内のみ)	社別
		起点	停留する村内バス停	終点	平日		土日祝日			
					上り	下り	上り	下り		
30	泡瀬東線	那覇 BT	国道 329 号 伊集～第二久場	泡瀬営業所	52	52	38	38	160～350 円	東陽バス
97	琉大(首里経由)線	那覇 BT	県道 32 号線 第一南上原 県道 29 号線 南上原～琉大付属学校前	琉大	40	40	27	27	160 円	那覇バス

#### <維持・確保の方向>

- ・バス事業者による運行であり、**運行本数も確保されていることから**、本村の公共交通体系の幹線軸としてバス事業者による運行・維持を継続します。
- ・**支線との連携や結節性の強化を図るため**、結節点の環境整備や乗り継ぎ時間の調整、**乗り継ぎに関する情報提供などに取り組みます。**

表 路線バス 58 番の運行本数

系統番号	系統名	運行系統			運行本数				現行運賃(村内のみ)	社別
		起点	停留する村内バス停	終点	平日		土日祝日			
					上り	下り	上り	下り		
58	馬天琉大泡瀬線	泡瀬営業所	県道 32 号線 第一南上原 県道 29 号線 南上原～琉大付属学校前	馬天営業所	4	4	-	-	160 円	東陽バス

#### <維持・確保の方向>



- ・旧 59 系統の代替路線である 58 系統は、**赤字などにより、平成 26 年度中に廃止予定**となっています。
- ・**廃止に向け**、台地地区から西原町や宜野湾市へのアクセス手段の確保について検討します。

## (2) 生活支援交通の確保・導入

支線については、新たな公共交通手段の導入が想定されます。第3章に先述したとおり、平成26年1月にはコミュニティバスによる2週間の実証調査を実施しました。その結果等も踏まえ、来年度以降、引き続き検討を行います。

### 1) 導入可能な交通システムの比較

表 新たな公共交通手段として考えられる交通システムの比較

タイプ	コミュニティバス	デマンド型交通		タクシー利用券助成
輸送力	中	小		小
運行経路 (ルート)	決まっている	決まっている：路線固定型		決まっていない
		決まっているまたは一部決まっていない：迂回型		
		決まっていない：エリア型（起終点固定型／完全デマンド型）		
時刻表 (ダイヤ)	決まっている	決まっている：固定ダイヤ型		決まっていない
		一部決まっていない：基本ダイヤ型		
		決まっていない：非固定ダイヤ型		
運営	市町村等	市町村等	タクシー・バス事業者	市町村から利用者へ助成
運行	バス事業者へ委託	タクシー・バス事業者へ委託	タクシー・バス事業者	タクシー事業者
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス停に行けば時刻表に定められた時刻に乗ることができる。</li> <li>小型バスの運行により、道路の狭い地域へも入り込みやすい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス車両の通れない地域へも入り込みやすく、きめ細かい停留所の設置やドア・ツー・ドアの運行も可能になる。</li> <li>予約制の場合、利用者がいる場合のみ運行するので、経費を抑えられる。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者は好きな時にドア・ツー・ドアで移動できる。</li> <li>運行ルート、ダイヤなど運行計画を定める必要がない。</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>一定の需要がないと、事業性は低下する。</li> <li>既存の路線バスとの整合性が考慮されないと、既存の路線バスの利用者が減少する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車両が小さいことから、一度に乗車できる人員が制限される場合がある。</li> <li>乗降地の異なる利用者を乗合で輸送することから、停車地の到達時刻が変化することもある。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>助成対象を限定する場合、申請が必要となる。</li> <li>1回当たりの利用額が一定の場合、利用距離が長いほど利用者の負担が増大する。</li> </ul>
具体例	護佐丸バス 	静岡県富士宮市（宮タク） 		—



## 2) コミュニティバス

村内一周バスアンケートにおいて、望ましい運行方法は、「路線バス方式」が過半数を占めており、利用者にとって親しみやすい交通システムといえます。また、カリキュラムが定まっている高校生にとっては、出発時間と到着時間が決まっており、行動予定が立てやすいという利点があります。

既に本年度の調査で運行を実施した手法であり、本年度の運行計画をもとに、運行の結果を踏まえ、コミュニティバスの運行計画の想定を行います。

表 運行計画案

検討事項	内容
事業主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>○事業主体は村か交通事業者か検討</li> <li>○村が事業主体となる場合の運行は、バス・タクシー事業者などへの委託等について検討</li> </ul>
運行形態	<ul style="list-style-type: none"> <li>○路線を定め、時刻表に合わせて停留所で乗降を行う「路線定期運行」</li> </ul>
ルート(系統) 乗降場所 乗り継ぎ	<ul style="list-style-type: none"> <li>○本年度の運行結果を踏まえ、必要に応じて改良案を検討</li> <li>○乗り継ぎの発生しない循環型も検討</li> <li>○要望のあった台地地区での乗り継ぎ拠点を検討</li> <li>○路線バスとの乗り継ぎ利便性の向上についても検討が必要</li> </ul>
使用車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>○小型バスを想定するが、需要予測や運行ルートに応じて検討</li> <li>○高齢者や障がい者が利用しやすいバリアフリー車両導入を検討</li> </ul>
運行日	<ul style="list-style-type: none"> <li>○基本的には毎日運行</li> <li>○本年度の結果より、平日と土日祝日では、特に朝の利用者数に開きがあるため、平日と土日祝日を同じように運行するかどうか検討</li> </ul>
運行時間帯・本数	<ul style="list-style-type: none"> <li>○基本的には本年度の運行と同等の時間帯・本数を想定</li> <li>○昼時間帯の利用者が比較的小さいため、時間帯ごとの適切な運行についても検討</li> <li>○ルートを変更する場合には、本数が増減する可能性がある</li> </ul>
運賃	<ul style="list-style-type: none"> <li>○有料：一律 100 円または 200 円 <ul style="list-style-type: none"> <li>・アンケート調査等から設定</li> <li>・コミュニティバスの乗り継ぎは追加運賃なしで可能</li> <li>・割引策など利用促進方策をあわせて検討</li> </ul> </li> </ul>



(参考資料)

◆コミュニティバスの利用者数の推計

実証調査の結果を踏まえ、以下のように推計します。

<高校生>

本村の特徴として、路線バス網が不十分で、路線バスの主要客層となりうる高校生の通学手段は家族の送迎が主体となっていることが挙げられます。この転換を図ることが、コミュニティバス運行の1つの目標となります。

実証調査では、高校生の利用は、平均 10.7 人/日でした。今回は、運行の実施時期が年明けであり、通常期よりも高校3年生の動きが少ない時期であったこと、乗り継ぐ必要のある中部商業高校及び西原高校の生徒への周知が十分でなかったことなどから、今後、定期運行化や運行時間及び乗り継ぎなど高校生向けの改善による利便性向上により、より多くの利用者を見込むことができると考えます。また、有料化については、比較的中距離の利用が多く、100~200円であれば影響は少ないと考えられます。そこで、アンケート調査のバス利用率に基づいた将来のバス利用率を設定し、増加したバス利用者がコミュニティバスを利用すると想定して、目標を算出します。

表 高校生の利用想定

現在		将来			
普天間高・中部商業高・西原高校に通う村内在住者	バス利用率 (アンケート調査結果)	普天間高・中部商業高・西原高校に通う村内在住者	バス利用率 (将来目標)	増加したバス利用率	コミュニティバスの利用者 (往復換算)
171 人	18.0%	154 人	24.0%	6.0%	18.5 人

※バス利用率：通常の登校時にバスを利用する生徒の割合と下校時にバスを利用する生徒の割合の平均

※将来の普天間高・中部商業高・西原高校に通う村内在住者は 2010 年と 2015 年の 15~19 歳の年齢別人口の変化率 90.3%より算定

※将来のバス利用率は、実証調査における高校生の普天間りうぼうでの乗降に基づき想定

以上より、学校のある平日の高校生の利用目標は 18.5 人/日となります。

<一般利用者>

実証調査時の高校生以下を除いた一般利用者の利用実績は下記のとおりですが、無料での実施であったため、有料化した場合の利用者はこれよりも少なくなることが予想されます。一方、定期運行化による固定客増加も考えられます。

表 実証調査における一般利用者の利用実績（高校生以下、不明（朝臨時便利用者）除く）

全体平均	55.9 人/日	平日平均	57.7 人/日	休日平均	52.6 人/日
------	----------	------	----------	------	----------

そこで、他市町村の事例ベースから推計します。

### ○コミュニティバスの利用率の事例

豊見城市市内一周バス（H23）177人/日/60,066人⇒0.29%

読谷村コミュバス（過年度）60人/日/39,184人⇒0.15%

沖縄市コミュバス（過年度）200人/日/132,665人⇒0.15%

平均  
0.20%

平均0.20%を本村に当てはめてみると、登校日については、2015年の20歳以上の推計人口14,269人に基づき、利用者数：14,269人×0.20%=**28.5人/日**となります。

また、登校日以外については、2015年の推計人口18,282人に基づき、利用者数：18,282人×0.20%=**36.6人/日**となります。

表 年間利用者の想定

高校生(登校日)	175日×18.5人/日	3,238人/年
高校生以外(登校日)	175日×28.5人/日	4,988人/年
登校日以外	190日×36.6人/日	6,954人/年
合計		15,180人/年

以上より、毎日の運行とする場合、**15,180人/年**が推計利用者となります。

### ◆コミュニティバスの事業収入

運賃100円の場合	1,518千円/年	運賃200円の場合	3,036千円/年
-----------	-----------	-----------	-----------

### ◆コミュニティバスの概算事業費

試算1：小型バス2台×12,000千円=**24,000千円/年**（車両購入費別）

	大型・中型バス	小型バス
車両購入費	1,500～3,000万円/台	1,400～2,000万円/台
年間運行経費	1,300～1,500万円/台	1,200～1,300万円/台

出典：地域公共交通づくりハンドブック（国土交通省）

試算2：**28,296千円/年**（車両レンタル）

項目		日数	単価(円)	金額(円)	備考	
人件費 (バス運転手)	4人	365	12,000	17,520,000		
燃料費	軽油： 142円/ℓ	マイクロバス(ハートライフ 普天間 9往復×25km)	365	5,325	1,943,625	9往復×25km÷ 6km/ℓ×142円/ℓ
		マイクロバス(第二久場琉 大病院 9往復×21km)	365	4,473	1,632,645	9往復×21km÷ 6km/ℓ×142円/ℓ
車両費	マイクロバス	2台	12ヶ月	300,000	7,200,000	1ヶ月：300,000円
合計				28,296,270		

### 3) デマンド型交通

#### ①概要

デマンド型交通は、決まった時間に決まったルートで運行する路線バスや、自由な時間に自由な場所で乗降ができるタクシーの中間的な位置にある交通システムです。

利用者は利用に際して事前に利用者登録が必要となります。そのうえで、利用者は出発時刻前に電話または FAX 連絡により予約を行います。なお、1 便の運行で複数の予約があった場合は、複数人の乗り合いで運行されます。

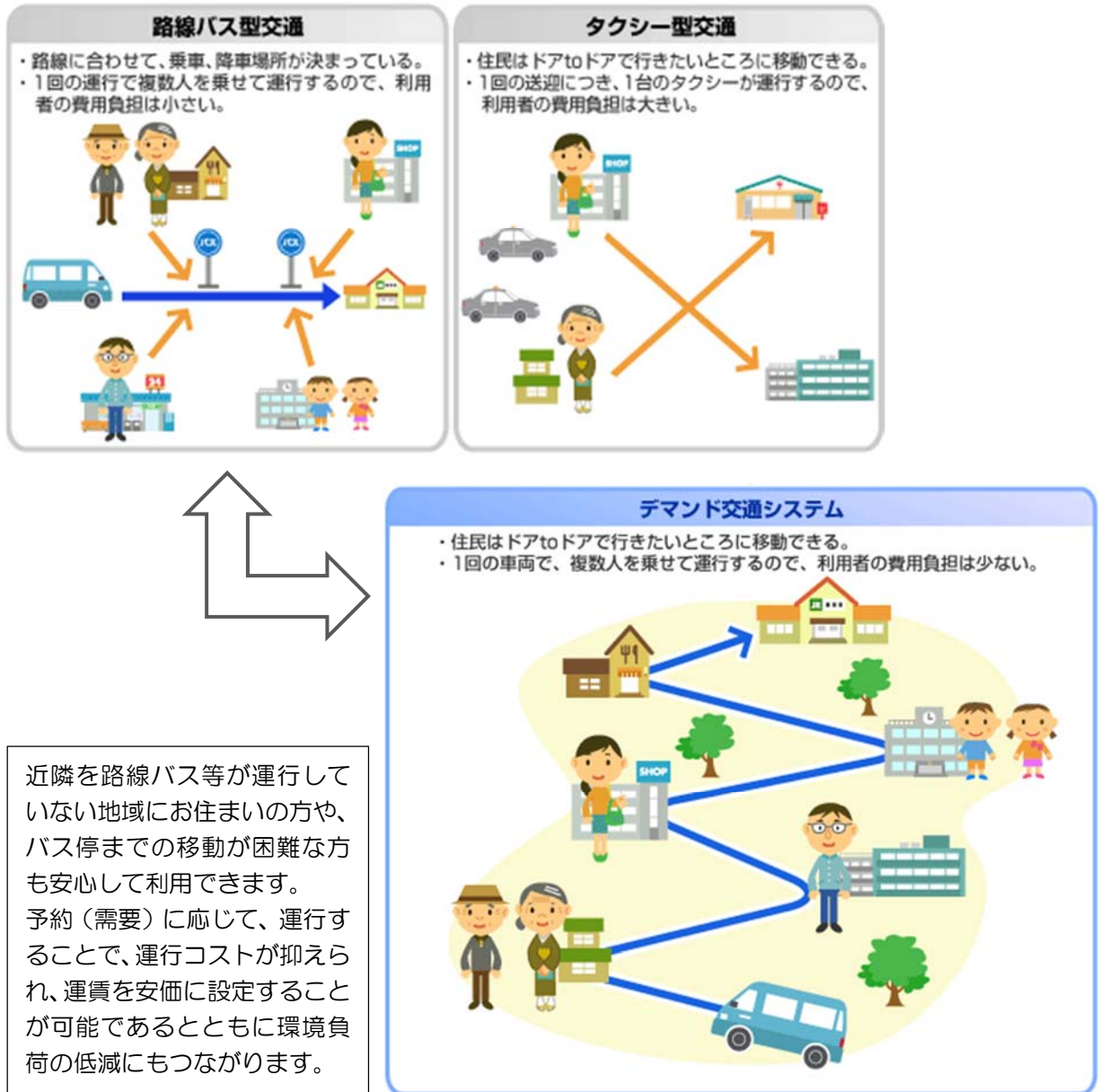


図 デマンド型交通の仕組み

※出典：全国デマンド交通システム導入機関連絡協議会ホームページ

## ②運行計画案

今後も高齢化の進展が予想される中、既存のバス停まで歩いて移動することが難しい高齢者などに対し、よりニーズに即した公共交通手段を提供することが可能となります。一方、路線バスやタクシーから利用者が移行することが懸念されるとともに、利用登録や予約といった利用者の負担も発生します。また、運賃についても、コミュニティバスよりも高額になると想定されます。

デマンド型交通導入の場合は、通学のような利用が集中する移動には適していないこともあり、交通弱者のうち、高齢者と障がい者に対象を絞って実施する方向が考えられます。

表 運行計画案

検討事項	内容
運行区域	<u>村内全域（一部除く）</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>・デマンド型交通の利用で村内全域を移動可能</li> <li>・ただし、路線バスとの重複に考慮して、デマンド型交通による移動を制限するエリアを設けるなど、配慮が必要</li> </ul>
対象利用者	<u>一人で乗降できる65歳以上もしくは障害者手帳を有する村民</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事前の利用者登録が必要</li> <li>・路線バスやタクシーとの共存に配慮</li> </ul>
運行時間帯	買い物・通院・公共施設の利用など、日常的な移動ニーズにおける拠点へのアクセス性の向上を目的として設定
運行日	<u>平日のみ</u>
運行ダイヤ	<u>基本ダイヤ型：2路線各6便</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>・同時刻に台地地区と平地地区それぞれに配車</li> </ul>
発着地	<u>ドア（自宅・施設）⇄着地固定</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通弱者の買い物や通院といった日常生活の移動の改善に対応し、地域の生活を支える支線軸としての役割が主な目的であることに配慮</li> <li>・着地（移動先）は、路線バス停留所、公民館等公共施設、医療機関、大規模小売店舗など生活利便施設から選定</li> </ul>



(参考資料)

◆デマンド型交通の利用者数の推計（事例ベース）

茨城県東海村：132 人/日 うち 60 歳以上の利用率 81.3%

⇒60 歳以上の利用者数 107 人/日

⇒60 歳以上の利用率 107 人/日/10,473 人 (H23.10) ⇒1.02%

中城村の推計利用者数：

65 歳以上の村民 2,937 人（平成 22 年国勢調査）×1.02%=30.0 人/日

30.0 人/日÷6 便/日⇒5.0 人/便

◆デマンド型交通の概算事業費（事例ベース）

市町村名	千葉県長南町
取り組み名	予約制乗合タクシー
実施主体	長南町
運行主体	町に営業所のあるタクシー事業者（2 社）に町が委託
予約システム	土地勘のある人員をオペレータとしてタクシー事業者で確保
予約方法	・タクシー事業者の配車室に電話で予約 ・予約は利用予定時間の 1 時間前まで受付
基本ダイヤ	非固定ダイヤ型
路線タイプ	自由経路 ドア・ツー・ドア型
運行エリア	長南町全域
車両タイプと台数	セダンタイプ（4～5 人乗り） 2 台
運賃	1 人片道 500 円、ペア割 1 人片道 300 円
対象者	町在住の住民
利用登録	事前登録制
予約システム	—
営業収益	2,382 千円+779 千円=3,161 千円
営業費用	10,165 千円+1,787 千円=11,952 千円 (H25)
利用者数	2,288 回+762 回=3,050 回（半年） 2,518 人+832 人（半年）
1 人当たり営業費用	約 1,784 円/人

中城村の概算事業費：

30.0 人/日×245 日×1,784 円/人=13,112 千円/年（平日のみの運行）

中城村の概算事業収入：

30.0 人/日×245 日×500 円/人=3,675 千円/年（片道 500 円、割引なしとして計算）

#### 4) タクシー利用券助成

全国的にタクシーチケットを配布している事例は、対象者を障がい者等に限定していることが多く、福祉系のサービスとして実施されている状況です。

利用実績に応じた対応となるため、無駄がないことが利点となりますが、将来的には高齢者の増加に伴う事業費の増加が懸念されます。また、高齢者など対象を限定せざるを得ないため、審査・登録が必要となります。実施にあたっては、利用者の交通手段選択に大きな影響を与えるため、バス・タクシー事業者等との調整が重要となります。

#### (参考資料)

##### ◆タクシー利用券助成の概算事業費（事例ベース）

<安中市交通弱者救済措置事業（タクシー料金補助）>

○群馬県安中市（276.34km<sup>2</sup>、59,496人、高齢化率30.2%（H25.10））

○概要：高齢者等の足を確保するため、タクシー料金を市が補助（詳細は下記を参照）

◎安中市と同程度の利用割合と仮定し、総人口と高齢者率で按分すると

⇒53,655千円※×（17,680人÷59,496人）×（16.6%÷30.2%）=8,765千円/年

※H23～25年度主要事業一覧を参照

H23 予算 55,249千円 H24 予算 53,700千円 H25 予算 53,655千円

#### ○タクシー料金補助（安中市HPを参照）

合併前の旧安中市および旧松井田町の補助制度を継続して実施しているため、お住まいの地域により申請窓口や対象者が異なりますのでご注意ください。

##### ○安中地域（旧安中市内）にお住まいの方

対象者	年齢が満75歳以上の方、1～3級の身体障害者手帳をお持ちの方および母子世帯のうち自動車保有していない方
補助	1枚あたり500円を補助する券を前期18枚（4～9月の間に使用）、後期18枚（10～3月の間に使用）を交付
申請	本庁介護高齢課高齢者対策係

※タクシー券は1回の乗車につき1人1枚が使用可能（複数枚の使用はできません。）

##### ○松井田地域（旧松井田町内）にお住まいの方

対象者	年齢が満70歳以上の方、身体障害者手帳または精神・知的障害者手帳をお持ちの方および母子・父子世帯のうち自動車保有していない方
補助	1枚あたり330円から19段階で補助（地区と乗車距離による）する券を年間24枚交付
申請	支所保健福祉課健康介護係

※タクシー券は1回の乗車につき1枚が使用可能（複数枚の使用はできません。）

#### ○介護保険事業計画（第5期）H24.3 安中市

##### (2) 交通弱者救済措置（タクシー料金補助）

タクシー以外の交通機関を利用することが、困難な高齢者等に対して、利用券を使ってタクシーを利用した場合において、その料金の一部を補助していきます。

ただし、新たな公共交通のシステムが確立された場合には、補助の見直しを検討していきます。

##### ■ 実績

(人/回)

区 分		平成21年度	平成22年度	平成23年度
タクシー利用券助成	交付者数	6,815	6,840	6,772
	利用回数	93,077	87,699	89,061

※ 平成23年度の実績は見込み値を記載

### (3) 通学バスの維持・確保

実証調査では、小中学生による利用が多くみられました。無料運行によるところが大きいと考えられますが、実証調査の結果を踏まえながら、来年度以降の検討の方向を整理します。

- 中城南小学校と中城中学校に関して、実証調査では、中城中学校の生徒が帰宅目的で利用していることが若干確認できました。しかし、既に通学バスの運行がなされており、通学目的の移動手段はおおむね確保されていると考えられます。
- 中城小学校と津覇小学校に関しては、実証調査で通学目的の利用はみられたものの、短距離での利用も多かったことから、無料運行によるところが大きいと考えられ、有料で運行した場合の利用状況は異なるものと考えられます。
- しかしながら、実証調査の結果から判断すると、小中学生の通学に対する公共交通の需要は高く、移動手段確保の必要性は残ると考えられます。
- 通学について、津覇小学校に関しては、学校サイドの方針により徒歩を推奨しており、中城小学校に関しては、家族の送迎をある程度認めているなど、学校の通学に対する考え方を踏まえる必要があります。
- このため、小中学生の通学にかかわる移動手段の確保の検討にあたっては、実証調査の結果を学校サイドと共有しながら、庁内（教育関係部署など）の方針を調整していく必要があると考えられます。
- そのうえで、移動手段の確保を検討する際には、現行通学バスの改善、既存路線バスの活用、村が新たに導入を検討している生活支援交通による方法など、可能性のある方法から安全面や効率性など様々な視点から最良の方法を選択する必要があります。
- また、必要に応じて保護者等の意見を把握することも重要であると考えられます。

表 村内の小中学校概要と実証調査結果の概観

学校名	児童・生徒数	学校サイドの対応	実証調査結果の概観
中城小学校	366人	家族の送迎をある程度認めている	最寄りバス停は「屋宜」 平日平均で朝の降車が19.6人/日、午後の乗車が16.0人/日
津覇小学校	282人	徒歩を推奨	最寄りバス停は「津覇」 平日平均で朝の降車が25.0人/日、午後の乗車が23.7人/日
中城南小学校	400人	通学バスを運行して対応	最寄りバス停は「サンエー前」 通学目的による利用はほとんどみられない（登又方面⇄南上原方面の直通便は未設定）
中城中学校	453人		最寄りバス停は「当間」 帰宅目的の利用が10～25人/日程度みられた（利用数は日によってばらつきが大きい）

#### (4) 高速バスの活用

沖縄自動車道を運行する高速バスのバス停は、村内では「中城バス停」、村周辺では路線バスとの乗り継ぎ利便性の高い「琉大入口バス停」が設置されており、那覇空港及び名護方面に約 30 本/日の運行本数が確保されています。ここでは、「広域幹線軸」として広域的な移動の役割を位置づけていますが、現状では他の公共交通の接続はありません。そこで、公共交通ネットワークとして位置づけるため、高速バスの活用の方向を整理します。

表 沖縄自動車道 中城バス停及び琉大入口バス停を経由する高速バス系統と運行本数

系統番号	系統名	運行系統		運行本数				社別
		起点	終点	平日		土日祝日		
				上り	下り	上り	下り	
111	高速バス	名護 BT	那覇空港	22	22	22	22	那、琉、東、沖
113	具志川空港線	那覇空港	具志川 BT	5	5	6	6	琉球バス
123	石川空港線	那覇空港	東山駐車場	1	1	-	-	琉球バス
127	屋慶名高速線	屋慶名 BT	那覇 BT	2	1	-	-	沖縄バス

#### <活用の方向>

- ・バス事業者による運行であり、本村の公共交通体系の広域幹線軸としてバス事業者による運行・維持を継続します。
- ・支線として導入する新たな公共交通手段において、結節点の環境整備や乗り継ぎ時間の調整を図るとともに、村民に対する高速バス利用の広報活動などを進め、高速バスの利用拡大を目指します。

## 4. 利用促進等のソフト施策

### (1) 運行開始や再編に伴うイベント等

取り組み：新しいバスマップの作成	
東京都文京区	中城村での適用例
<ul style="list-style-type: none"> <li>オリジナルキャラクターのイラストが入っており、親しみやすい内容となっています。</li> <li>区内の飲食店等でも配布を行っています。</li> <li>広告や割引サービスなどの情報が掲載されています。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>村内の路線バス、コミュニティバスの時刻表をひとつにまとめたバスマップを作成します。</li> <li>高齢者でも見やすいような文字サイズや色使いとします。</li> <li>運行経路図に主な医療施設や商業施設などの情報を掲載します。</li> <li>バスを利用した移動の例を紹介します。</li> <li>村内全戸に配布するとともに、主要な施設にも設置します。</li> </ul>

取り組み：セレモニーの開催	
千葉県野田市	中城村での適用例
<ul style="list-style-type: none"> <li>運行開始1周年記念の記念式典を開催しました。</li> <li>当日は、クイズ正解者への記念品の交換や、キャラクターマスコットや運転席での記念撮影会などを行いました。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>吉の浦会館でセレモニーを実施します。</li> <li>護佐丸の参加や記念撮影会など、幅広い年齢層が楽しめるイベントとします。</li> <li>バスの乗降方法や便利な利用方法についての説明を行います。</li> </ul>

### (2) 積極的な情報発信・広報活動

取り組み：定期的な広報・情報提供	
京都府京丹後市	中城村での適用例
<ul style="list-style-type: none"> <li>新聞折りこみで利用啓発チラシを配布しました。</li> <li>市ホームページで継続的に情報を発信しました。</li> <li>市広報を活用し、毎号PRを行いました。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>村広報に連続してPR記事を掲載します。</li> <li>地元のイベント等でチラシを配布します。</li> <li>役場、病院、公民館、学校等の人が集まる場所へポスターを掲示します。</li> <li>高速バスの利用や免許自主返納者に対する運賃割引などを広く知らせます。</li> </ul>

取り組み：車両のラッピング	
沖縄県沖縄市	中城村での適用例
<ul style="list-style-type: none"> <li>市のキャラクターがデザインされ、親しみやすく、分かりやすいものになっています。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車体に親しみの持てるようなラッピングを施します。</li> <li>企業広告の掲載による運行経費の補てんも検討します。</li> </ul>



### (3) 公共交通利用の意識啓発活動

取り組み：ノーマイカーデー	
長野県松本市	中城村での適用例
<ul style="list-style-type: none"> <li>市職員がエコ通勤を実施しました。</li> <li>エコ通勤のガイドラインを作成し、試行期間を経て本格実施しました。</li> <li>試行期間前はマイカー以外の通勤者が31%でしたが、現在、職員の半数が継続して取り組んでいます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>村職員によるエコ通勤の試行を行います。</li> </ul>

取り組み：モビリティマネジメントの実施	
神奈川県横浜市	中城村での適用例
<ul style="list-style-type: none"> <li>小学生の高学年を対象に、「総合的な学習の時間」や社会科の授業の一環として、学校に出向いて授業を実施しました（内容は座学とグループワーク）。</li> <li>グループワークでは、学校から目的地へのお出かけを想定し、移動のしかた（交通手段）をグループごとに考えました。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>沖縄バス(株)では「バスの乗り方教室」を無料で実施しています。こうした取り組みを推進するよう、村として後押しを行います。</li> </ul>

### (4) 利用促進イベント等

取り組み：免許自主返納に対する支援	
沖縄県バス協会	中城村での適用例
<ul style="list-style-type: none"> <li>運転免許証を自主返納した方に対し、運賃を5割引きする取り組みを実施しています。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスやタクシーで実施している割引等の取り組みを積極的に情報発信していきます。</li> <li>新たに導入する公共交通についても、免許を自主返納した方への割引について検討します。</li> </ul>

取り組み：利用体験の機会を創出	
愛知県武豊町	中城村での適用例
<ul style="list-style-type: none"> <li>町民自らが地域、各種団体と連携したイベント（朝市など）を企画しました。</li> <li>イベント会場にて、コミュニティバスに乗ってきていただけるようお知らせやPRを行いました。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>吉の浦会館で実施している朝市などと連携を図ります（公共交通利用による来場者に割引券や特典など）。</li> <li>敬老会やお祭り、選挙時などに臨時便を運行します。</li> <li>老人会と連携して、バスの乗車体験イベントを開催します。</li> </ul>

## 5. 生活交通ネットワーク計画の推進について

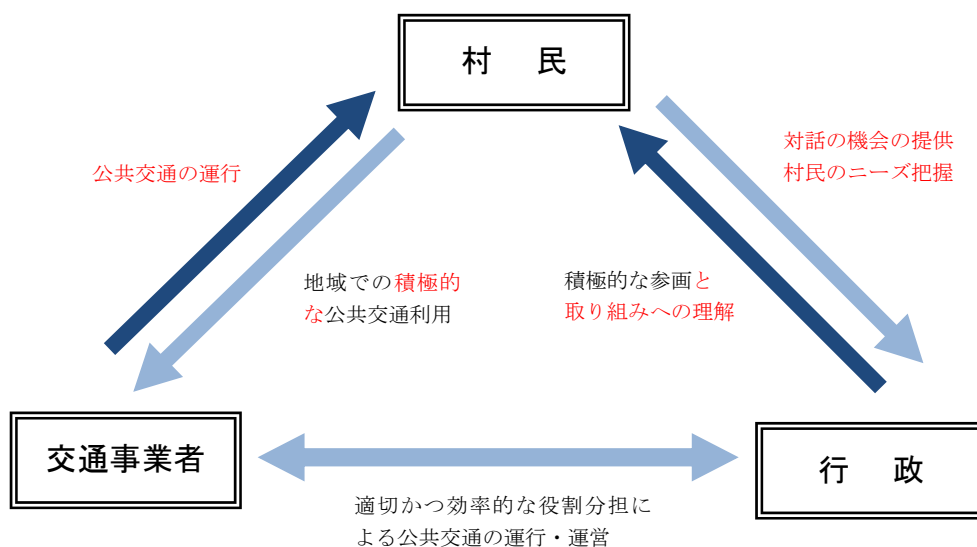
### (1) 推進体制の充実

誰もが便利で利用しやすい公共交通体系の構築を実現するためには、行政だけではなく、村民、交通事業者等の関係者との協力体制の構築が重要です。そのため、中城村地域公共交通協議会において、情報を共有し、本村の望ましい公共交通体系について、継続的に検討していきます。

また、地域の公共交通を持続可能なものとしていくためには、行政や交通事業者個々の努力だけではなく、公共交通の積極的な利用など、村民の協力が重要です。

そのため、交通や移動について村民と対話する機会を設け、村民のニーズの把握に努め、それに即した公共交通体系を村民と行政が協働で作り上げていく体制を整える必要があります。そのうえで、公共交通の必要性や維持・確保・導入の取り組みについて村民の理解を得ていく必要があります。

また、協議への参加機会が少ない高齢者や障がい者に対しては、直接及び関係機関に聞き取り調査等を行い、意見を汲み上げていく必要があります。



## (2) 事業スケジュール

生活交通ネットワーク計画の計画期間は、「中城村第四次総合計画 基本構想・基本計画(前期)」(平成 24～28 年度)を見据え、平成 26 年度から平成 28 年度までの 3 年間で想定しています。

事業	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度
路線バスの維持・確保	検討	検討状況に応じて、実施	
生活支援交通の確保・導入	検討・実証運行	本格運行	
新しいバスマップの作成	準備・実施	継続実施・必要に応じて改善	
セレモニーの開催	必要に応じて実施		
定期的な広報・情報提供	実施		
車両のラッピング	必要に応じて実施		
ノーマイカーデー	必要に応じて実施		
モビリティマネジメントの実施	検討・準備	実施	
免許自主返納に対する支援	実施		
利用体験の機会を創出	実証運行と合わせて実施	継続的に実施	

## (3) 事業計画の進行管理

計画の進行・管理等については、中城村地域公共交通協議会が行っていくものとします。

計画期間内は、PDCA サイクルを踏まえ、利用実態や運行状況について分析・評価し、改善すべき施策は改善し、継続すべき施策は継続することにより、地域に根ざしたものとなるよう、見直しを繰り返していくものとします。



#### (4) 補助事業の活用

下記の補助対象事業等を活用できるよう、国・県と連絡を密に取りながら進めていきます。

##### 「地域公共交通確保維持改善事業」(国土交通省総合政策局)

存続が危機に瀕している生活交通のネットワークについて、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段であるバス交通、デマンド交通、離島航路・航空路の確保維持のため、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画等に基づき実施される取り組みを支援

○都道府県を主体とした協議会の取り組みを支援

：地域をまたがる幹線バス交通ネットワーク、離島航路・離島航空路の確保・維持等

○市町村を主体とした協議会の取り組みを支援

：幹線バス交通等幹線交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通等の確保・維持等

○地域ぐるみ（行政、事業者、住民、地元商店街等）による利用促進、公共交通関連の情報提供等、地域公共交通の確保・維持に向けた取り組みの支援