

第1章 中城村の公共交通に係る現況等の整理

(1) 上位関連計画の整理

上位関連計画より、沖縄県及び中城村の公共交通に係る方向性を整理します。

① 沖縄県

①-1 沖縄21世紀ビジョン基本計画（沖縄振興計画）（平成24年5月 沖縄県）

○計画の期間：平成24年度～平成33年度

○計画の目標：「時代を切り拓き、世界と交流し、ともに支え合う平和で豊かな『美ら島』おきなわ」を実現すること

○基本施策：

i) 沖縄らしい自然と歴史、伝統、文化を大切にす島を目指して

⇒(3)低炭素島しょ社会の実現

ア 地球温暖化防止対策の推進

基幹バスシステムの導入などのTDM（交通需要マネジメント）施策を推進するほか、鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入、さらには、公共交通機関の利用促進等に取り組む。

⇒(7)人間優先のまちづくり

ウ 人に優しい交通手段の確保

公共交通機関の整備及び利用促進に取り組むとともに、TDM（交通需要マネジメント）やモビリティ・マネジメント等により、自家用車利用から公共交通利用への転換を図るほか、高齢者や障害者など交通弱者に配慮した移動手段の確保に取り組む。

交通弱者の移動を確保するため、コミュニティバスや福祉交通等の移動抵抗の小さい交通手段の導入、中心商業地区におけるタウンモビリティの充実にに向けた取組等を促進する。

ii) 心豊かで、安全・安心に暮らせる島を目指して

iii) 希望と活力にあふれる豊かな島を目指して

⇒(1)自立型経済の構築に向けた基盤の整備

ウ 陸上交通基盤の整備

陸上交通は、県民生活や観光客の利便性の向上及び産業の発展に密接に関わっていることから、高速性、定時性、安全性の確保に加え、広域交流拠点と各圏域拠点間のアクセスの改善、公共交通機関の整備等、多様なニーズに対応した質的充実を図る。

iv) 世界に開かれた交流と共生の島を目指して

v) 多様な能力を発揮し、未来を拓く島を目指して

○中部圏域の交通に係る展開の基本方向

ア 個性豊かで魅力あふれる基幹都市圏の形成

(ア)人的・物的交流拠点の機能強化

都市と近郊地域間の交流を促進する幹線道路の整備を推進するとともに、これ

らと有機的につながる市町村道の整備を促進する。

さらに、沖縄都市モノレールを沖縄自動車道（西原入口）まで延長、結節することで、高速道路との連携を図るとともに鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に向けた取組を推進する。

あわせて、時差出勤、公共交通の利用促進等によるTDM（交通需要マネジメント）施策を推進する。

①-2 沖縄県総合交通体系基本計画（平成24年6月 沖縄県）

○計画の性格及び役割：“沖縄21世紀ビジョン基本計画”に示された基本方向及び基本政策などを踏まえ、本県における交通政策の「基本方向」や「基本政策」などを明らかにしたもの

○計画の期間：平成24年度～平成43年度

○沖縄の将来像

◆県土の圏域構成

1 県土全体において高水準な都市機能を提供するため、県土構造を階層構造として捉え、3次生活圏の核として広域交流拠点を有する那覇と、2次生活圏の圏域中心都市との移動時間を1時間とする圏域構造の構築

2 各圏域では、高度なサービスを気軽に享受できる圏域（2次生活圏）を構成

◆中南部圏域の構造

1 那覇、沖縄都心と周辺を再構築（密集地や過度な機能集積を跡地や軸上地域へ移転）

2 那覇、普天間、沖縄の3つの拠点を中心とした南北都市軸の構築

・那覇・普天間・沖縄を中心とした都市サービス30分生活圏を重層的に形成し、利便性の高い多様な都市サービス（通勤、買物、通院等）を提供する。

・南北都市軸には、移動性に優れた交通インフラ（道路、公共交通）を整備し、特に公共交通は那覇・普天間・沖縄の各拠点を中心とした30分圏域を軸上方向に面的かつ均質にサービスの提供が可能となるよう機能的に配置する。

○計画の目標

1 強くしなやかな自立型経済の構築を支える交通体系の確立

2 沖縄らしい優しい社会を支える交通体系の確立

○計画の体系と施策

第1 国内外との交流及び沖縄観光の魅力向上を支える交通体系

第2 沖縄の産業振興を支える交通体系

第3 人及び環境に優しい都市構造を支える交通体系

(2)利便性の高い公共交通ネットワークの構築

ウ 都市部の多様な活動を支えるバス交通の拡充

エ 地方部の移動を支援するバス交通等の拡充

a 住民生活に必要な不可欠なバス路線の確保、維持

b 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

オ 移動利便性を高めるバスサービス等の展開

第4 離島地域の生活を支える交通体系

第5 災害に強く安全、安心、快適な暮らしを支える交通体系

(1) 全ての人が安心して暮らせる交通サービスの拡充

ア 車に頼らず移動できる交通システムの拡充

a 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

イ バリアフリー化の推進

②中城村

②-1 中城村第四次総合計画 基本構想・基本計画（前期）（平成24年3月 中城村）

○計画期間 基本構想：平成24年度～平成33年度

基本計画：平成24年度～平成28年度

○計画人口：22,000人（平成33年度）

○中城村の将来像：心豊かな暮らし ～住みたい村、とよむ中城～

○村づくりの基本理念：「自然・歴史・文化」を受け継ぐ村づくり

「安全・安心」を築く村づくり

「暮らし」を描く村づくり

○施策の大綱

1. 村民参画 「村民一人ひとりが村づくりに積極的に取り組む村」
2. 歴史伝統 「受け継がれてきた価値を再認識し、心豊かに暮らせる村」
3. 教育文化 「子どもの育成と生涯にわたる自己研鑽により、豊かに暮らせる村」
4. 防災危機管理 「災害に強く、安心して暮らせる村」
5. 保健福祉 「村民だれもが健康に暮らせる村」
6. 生活環境 「豊かな自然と住環境が共生する村」
7. 都市基盤 「利便性に優れ、快適な暮らしを創出できる村」

・基本施策④：公共交通網の拡充

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。

また、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。

【実施施策】

①コミュニティバス等導入の検討

●児童生徒や学生、高齢者などの交通弱者等に対し通学や通勤、移動の確保のため、コミュニティバス等導入の可能性を検討する。

②広域的な公共交通の確保

●公共交通サービスとしての生活バス路線の再編整備を促進し、交通利便性の向上に努める。

●鉄軌道等の新たな公共交通システム導入が検討される場合には、本村にもその恩恵が受けられるよう関係機関への要請を検討する。

8. 産業経済 「多様な産業が調和しながら発展し、豊かに暮らせる村」

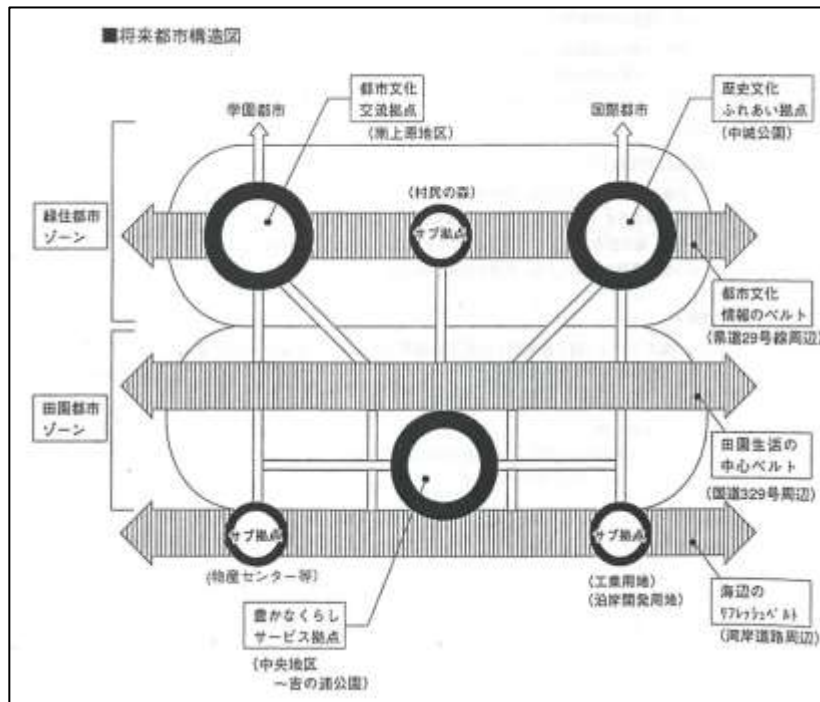
9. 広域・行財政 「効率的で良質なサービスが提供できる村」

②-2 中城村都市計画マスタープラン（平成11年3月 中城村）

○目標年次：平成28年

○基本理念：「人と自然・歴史が織りなす 明るく住みよい田園都市・中城」

○将来都市構造



○全体構想

Ⅲ-1. 土地利用の方針

<基本方針>

- ①中城村の地勢に留意した土地利用の配置
- ②秩序ある土地利用の実現と良好な市街地環境の実現
- ③将来都市構造を踏まえた土地利用の配置
- ④地域コミュニティ単位のきめ細かな土地利用誘導

Ⅲ－２．交通体系整備の方針

<基本方針>

- 交通網については、バス路線の再編整備を促進し、村民の日常的な交通利便性の向上を図る

<整備方針>

④バス交通利便性の向上

- ・今後の施設整備や地域の要望に応じたバスルートの改善、バス停の整備等を行う。

Ⅲ－３．住環境整備の方針

Ⅲ－４．自然・歴史環境の保全と活用の方針

Ⅲ－５．都市景観の方針

Ⅲ－６．福祉・文化・コミュニティ環境整備の方針

○地域別構想

Ⅳ－１．南地域のまちづくり方針（南部平坦・斜面地域／津覇小学校区）

Ⅳ－２．北地域のまちづくり方針（北部平坦・斜面地域／中城小学校区）

- ・方針：村民の文化・行政・情報交換活動の拠点となる施設づくりを進める

Ⅳ－３．西地域のまちづくり方針（台地地域／登又・新垣・北上原・南上原）

- ・方針：バスサービスを充実するなど、誰もが移動しやすい交通システムを整える

⇒具体的な施策：バスサービスの充実（村内循環バスルートの整備）、バス停の施設充実

③上位関連計画における方向性のまとめ

i) 沖縄 21 世紀ビジョン基本計画における位置づけ

- ・人に優しい交通手段の確保では、交通弱者の移動を確保するため、**コミュニティバスや福祉交通等の移動抵抗の小さい交通手段の導入**、中心商業地区におけるタウンモビリティの充実にに向けた取組等を促進する。
- ・陸上交通基盤の整備では、**広域交流拠点と各圏域拠点間のアクセスの改善、公共交通機関の整備等、多様なニーズに対応した質的充実を図る。**

ii) 沖縄県総合交通体系基本計画における位置づけ

- ・地方部の移動を支援するバス交通等の拡充
 - a 住民生活に必要な不可欠なバス路線の確保、維持
 - b 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
 - a 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

iii) 中城村第四次総合計画前期基本計画における位置づけ

- ・児童生徒や学生、高齢者などの交通弱者等に対し通学や通勤、移動の確保のため、コミュニティバス等導入の可能性を検討する。
- ・公共交通サービスとしての生活バス路線の再編整備を促進し、交通利便性の向上に努める。鉄軌道等の新たな公共交通システム導入が検討される場合には、本村にもその恩恵が受けられるよう関係機関への要請を検討する。

iv) 中城村都市計画マスタープランにおける位置づけ

<全体構想>

- ・重点的な土地利用誘導の方針と整備方策：タウンセンター地区ゾーンの計画的な土地利用推進
- ・交通体系整備の基本方針：交通網については、バス路線の再編整備を促進し、村民の日常的な交通利便性の向上を図る
- ・交通体系整備の整備方針：今後の施設整備や地域の要望に応じたバスルートの改善、バス停の整備等を行う。

<地域別構想>

- ・西地域のまちづくり方針：バスサービスを充実するなど、誰もが移動しやすい交通システムを整える
⇒具体的な施策：バスサービスの充実、バス停の施設充実

(2) 公共交通実態調査

①地域の概況調査

ア) 位置・地勢

・位置

東経 127 度 48 分、北緯 26 度 5 分、沖縄本島中部にあつて西側は宜野湾市、北側が北中城村、南側が西原町と隣接し中城湾に面しています。

・地勢

村の中央部を南北に小さな起伏の丘陵が走り、南に糸蒲山、中央に上武当岳、北に台城岳があります。地形は、平坦部、斜面部、台地部の三つで形成され、ほぼ長方形になっています。地質は大きく分けて古い順から島尻層群、琉球泥灰岩及び沖積層の 3 種類からできています。

・面積

総面積は 15.46 平方キロメートル、南北に 7.5km、東西に 3.5km となっています。その内訳は農用地が 37%、宅地が 13%、原野が 16%、その他となっています。

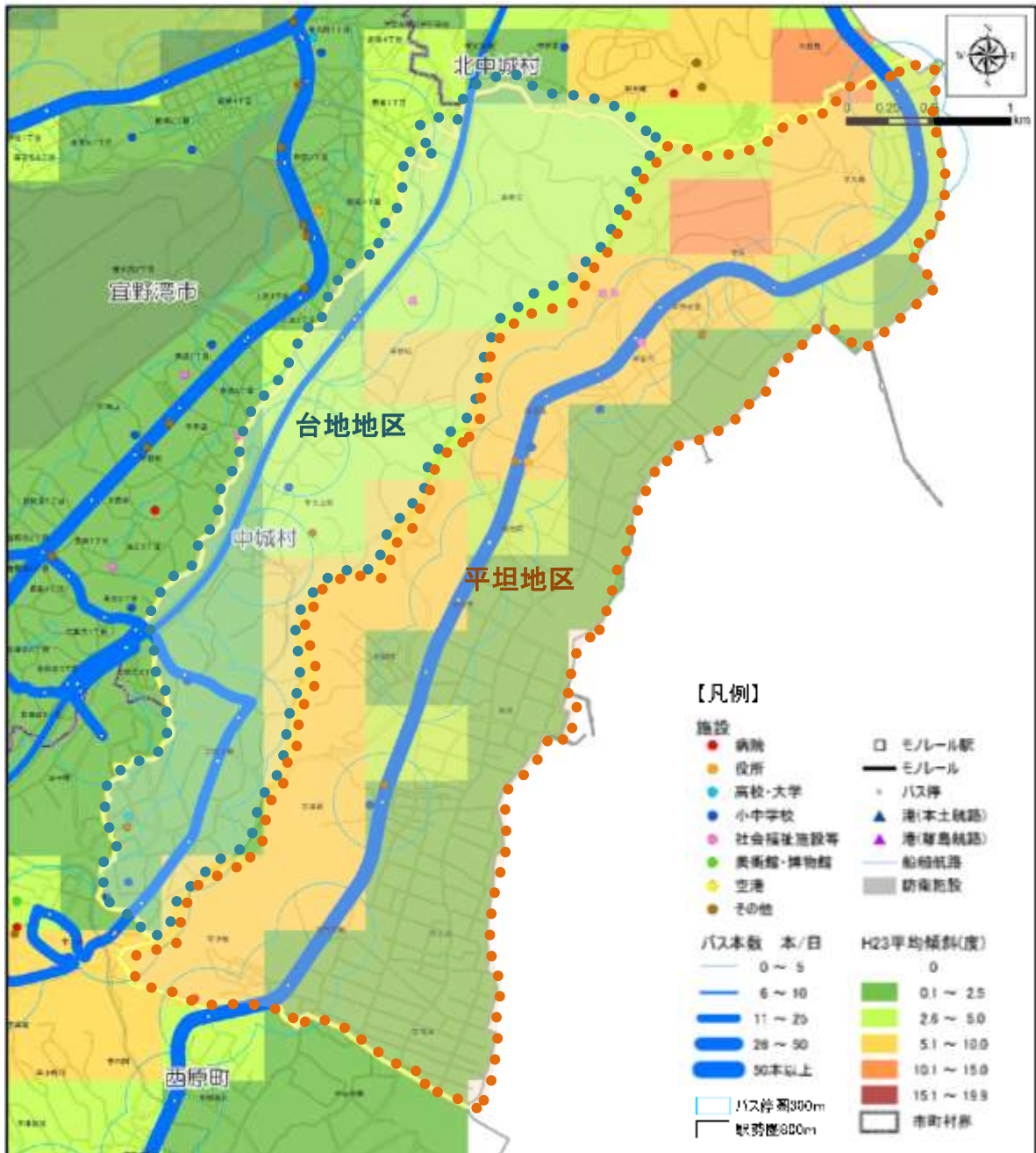


中城村 HP「中城村の概要及びアクセス方法」を参照

イ) 地形特性

地形特性は、中城湾（太平洋）側から平坦部、斜面部、台地部と大きく3つに区分されます。斜面部の平均傾斜度は概ね5.1～10.0度で、村の東西を分断するように連なっています。

平坦部と台地部では、すでに集落や住宅地が形成されており、土地利用の基本方針としても居住環境整備が掲げられていることから、主な居住地区は平坦地区と台地地区に区分することができます。



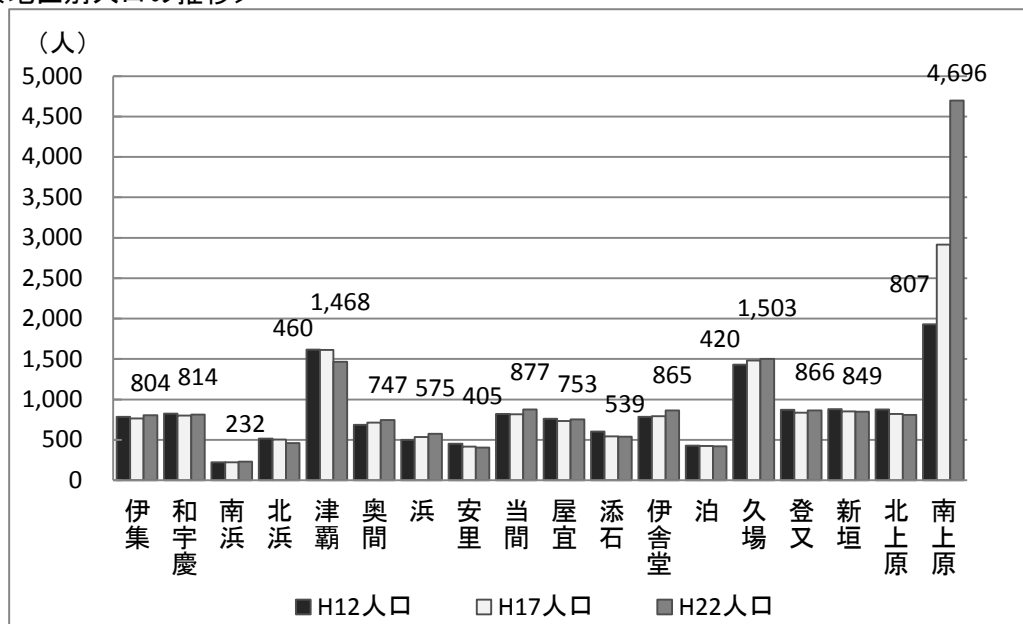
出典：沖縄管内における公共交通空白地域等実態調査及び地域公共交通利用促進方策現状調査業務 平成24年3月 内閣府沖縄総合事務局

ウ) 地区別人口・世帯数

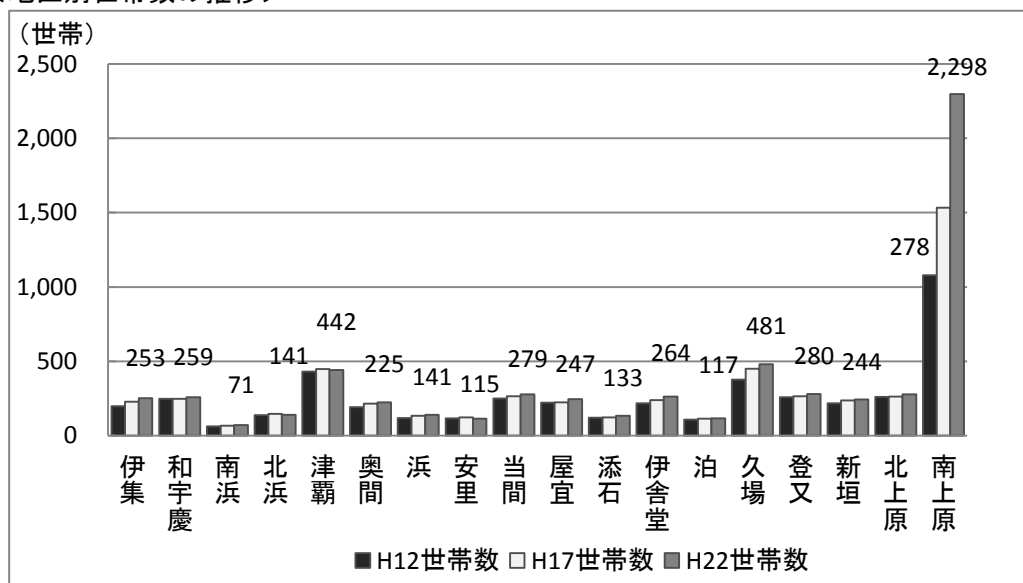
平成 22 年国勢調査における中城村全体の人口は 17,680 人、世帯数は 6,268 世帯です。平成 24 年 11 月に人口は 18,000 人に達し、平成 25 年 9 月末現在の人口は 18,789 人、世帯数は 7,209 世帯となっています。

地区別人口及び世帯数の推移について、国勢調査から整理した結果は以下の通りです。南上原地区は人口・世帯数共に大幅に増加しており、平成 22 年度では村全体の約 26.6% を占めています。平成 25 年 9 月末現在では 29.6%まで増加しています。これは、南上原地区の近隣に琉球大学が立地し、学園都市構想を前提とした区画整理事業の推進によるものと考えられます。その他の地区では、人口が横ばいから減少傾向にある地区も多くなっています。世帯数は核家族化や単独世帯の増加などによりおおむね増加傾向にあります。

<地区別人口の推移>



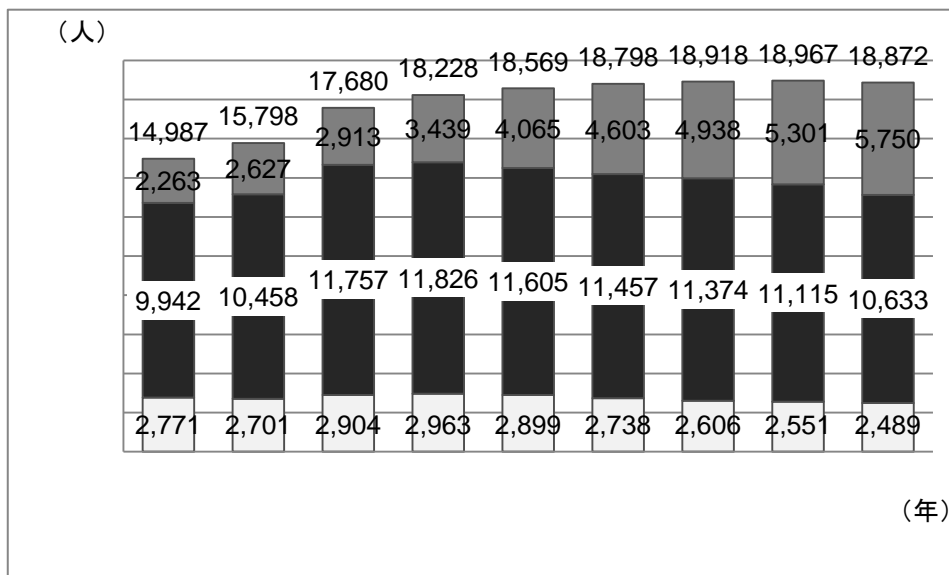
<地区別世帯数の推移>



出典：H12～H22 国勢調査

将来人口推計の H22 と H52 を比較すると、人口はしばらく増加傾向が続きますが、H52 には減少傾向となります。65 歳以上の人口は一貫して増加しており、現在の倍近くまで増加すると予想されます。

<将来人口推計>



出典：国勢調査、国立社会保障人口問題研究所資料

エ) 高齢者分布状況 (地区別高齢化率等)

65 歳以上人口の構成比 (高齢化率) は、16.5%と県全体の 17.2% (平成 24 年 10 月現在) よりは若干低い値となっています。

地区別にみると、高齢化率が最も低いのは人口が急増している南上原で 6.3%と村全体の値を大きく下回っています。一方、高齢化率が最も高いのは添石で 50.1%と突出した値となっています。

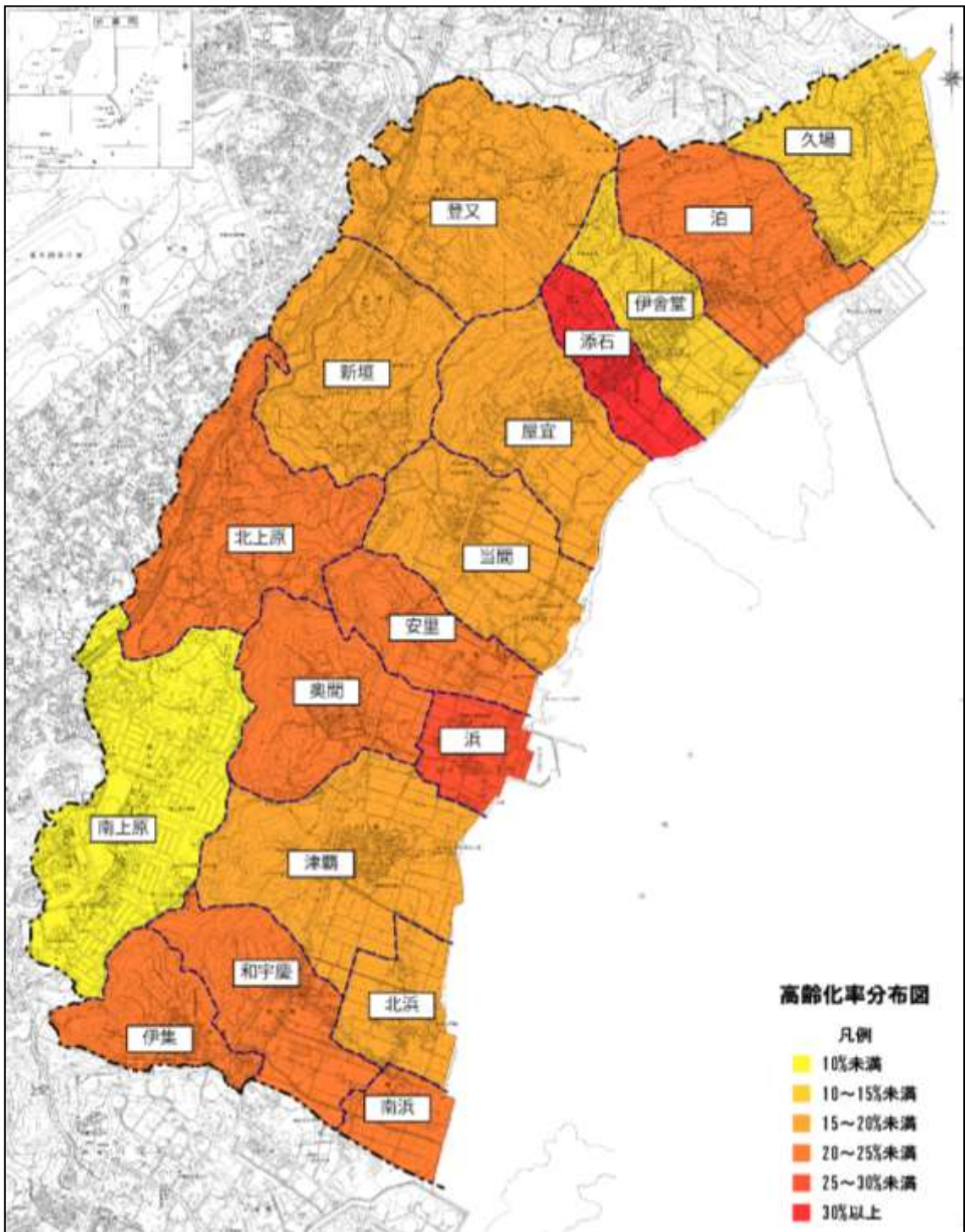
分布状況では、平坦地区に高齢化率が高い地区が多くなっています。

<地区別高齢化率>

大字・町名	総数 (人)	15歳未満 (人)	15~64歳 (人)	65歳以上 (人)	高齢化率 (%)
字伊集	804	128	508	168	20.9
字和宇慶	814	120	509	185	22.7
字南浜	232	28	153	51	22.0
字北浜	460	51	321	88	19.1
字津覇	1,468	225	992	251	17.1
字奥間	747	100	490	157	21.0
字浜	575	74	331	170	29.6
字安里	405	49	264	92	22.7
字当間	877	183	541	150	17.1
字屋宜	753	125	496	132	17.5
字添石	539	36	233	270	50.1
字伊舎堂	865	185	562	118	13.6
字泊	420	78	244	98	23.3
字久場	1,503	277	1,005	221	14.7
字登又	866	155	542	167	19.3
字新垣	849	116	605	128	15.1
字北上原	807	82	552	173	21.4
字南上原	4,696	892	3,409	294	6.3
中城湾港	-	-	-	-	-
合計	17,680	2,904	11,757	2,913	16.5

出典：H22 国勢調査

<高齢化率分布図>



オ) 流動人口

平成 22 年度国勢調査より、通勤・通学による流動をみると、中城村からの流出は 6,371 人、中城村への流入は 3,750 人となっており、流出超過となっています。特に、村内に高校がないため、通学者は 2,000 人以上の流出超過となっており、その流出先をみると、西原町が 855 人と最も多く、次いで宜野湾市の 556 人となっています。

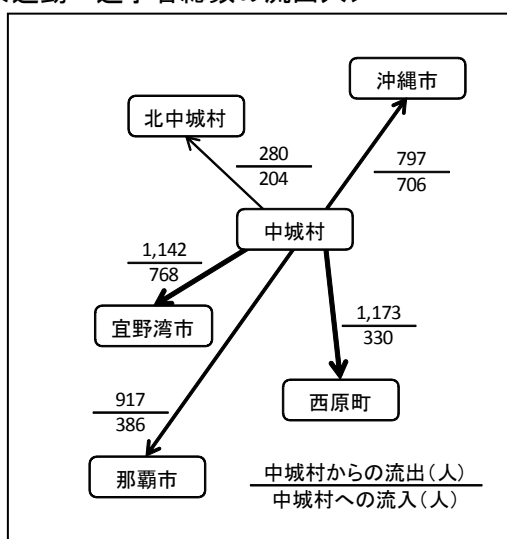
<通勤・通学による流出人口>

	総数		就業者		通学者	
	実数 (人)	構成比 (%)	実数 (人)	構成比 (%)	実数 (人)	構成比 (%)
中城村の人口(夜間人口)	17,680	-	-	-	-	-
村内に住む就業・通学者	8,925	100.0%	7,513	100.0%	4,449	100.0%
村内での就業・通学者	2,264	25.4%	2,105	28.0%	1,675	37.6%
流出人口	6,371	71.4%	5,184	69.0%	2,642	59.4%
県内合計	6,163	69.1%	5,049	67.2%	2,467	55.5%
那覇市	917	10.3%	810	10.8%	222	5.0%
宜野湾市	1,142	12.8%	884	11.8%	556	12.5%
沖縄市	797	8.9%	606	8.1%	389	8.7%
北中城村	280	3.1%	188	2.5%	194	4.4%
西原町	1,173	13.1%	821	10.9%	855	19.2%
その他市町村	1,854	20.8%	1,740	23.2%	251	5.6%
県外合計	20	0.2%	15	0.2%	10	0.2%

<通勤・通学による流入人口>

	総数		就業者		通学者	
	実数 (人)	構成比 (%)	実数 (人)	構成比 (%)	実数 (人)	構成比 (%)
村内での就業・通学者	6,492	100.0%	6,121	100.0%	2,233	100.0%
村内に住む就業・通学者	2,264	34.9%	2,105	34.4%	1,675	75.0%
流入人口	3,750	57.8%	3,672	60.0%	261	11.7%
県内合計	3,739	57.6%	3,663	59.8%	257	11.5%
那覇市	386	5.9%	372	6.1%	43	1.9%
宜野湾市	768	11.8%	752	12.3%	60	2.7%
沖縄市	706	10.9%	695	11.4%	35	1.6%
北中城村	204	3.1%	201	3.3%	21	0.9%
西原町	330	5.1%	328	5.4%	7	0.3%
その他市町村	1,345	20.7%	1,315	21.5%	91	4.1%
県外合計	11	0.2%	9	0.1%	4	0.2%

<通勤・通学者総数の流出入>



出典：H22 国勢調査

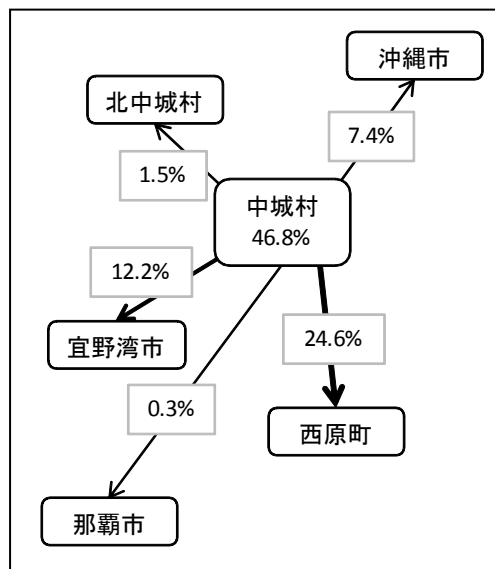
買物による流動をみると、中城村における最寄品（一般食料品）の地元購買率は46.8%となっており、半数以下ですが、平成19年度の35.9%と比較すると10.9%増加しています。

<地元購買率>

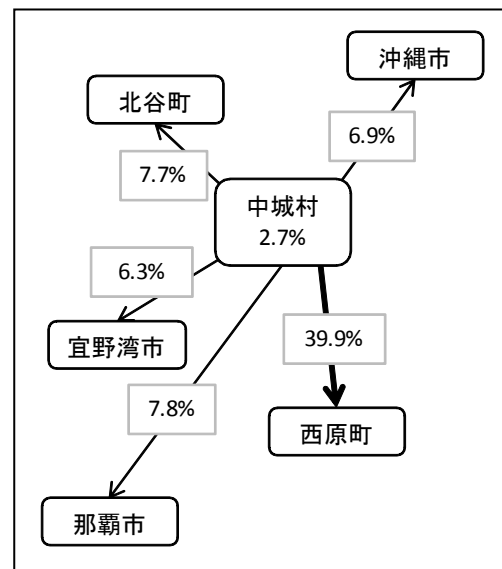
	H19		H22	
	地元 (%)	地元外 (%)	地元 (%)	地元外 (%)
最寄品（一般食料品）	35.9	64.1	46.8	53.2
買回品（婦人服）	3.5	96.5	0.8	99.2

他市町村への流出は、最寄品、買回品ともに西原町への出向が多くなっています。また、宜野湾市への出向もみられます。

<最寄品出向比率>



<買回品総合出向比率>



出典：H22 買物動向調査

私事による移動をみると、村内での移動が最も多くみられますが、近隣市町村では宜野湾市、西原町、沖縄市の順に移動トリップ数が多くなっています。

<私事による移動トリップ数>

市町村名	移動トリップ数	構成比 (%)
中城村	3,455	34.4
宜野湾市	1,601	16.0
西原町	1,367	13.6
沖縄市	1,059	10.6
浦添市	488	4.9
那覇市	445	4.4

出典：H21 沖縄県中南部圏域パーソントリップ調査

交通手段別では、自家用車による移動が最も多く、公共交通であるバスやタクシー等による移動は少ない状況です。

＜市町村別手段別移動トリップ数＞

	自家用車	路線バス	タクシー・ハイヤー	二輪車	自転車	徒歩	モノール	その他	合計
中城村	9,686	121	54	123	427	2,932	0	0	13,343
宜野湾市	4,673	42	62	118	34	105	0	0	5,034
西原町	3,011	49	59	118	50	148	0	0	3,435
沖縄市	2,568	119	0	96	18	0	0	20	2,821
那覇市	1,777	123	31	266	0	0	20	0	2,217

出典：H21 沖縄県中南部圏域パーソントリップ調査

カ) 道路網現況と主要道路の交通量

平成 22 年度道路交通センサスによると、村内において 24 時間交通量が最も多い道路は国道 329 号、次いで県道 29 号線、32 号線となっています。混雑度では、県道 29 号線が最も高く慢性的な渋滞状況にあるといえます。平成 17 年度と比較すると、全体的に交通量は低下しています。

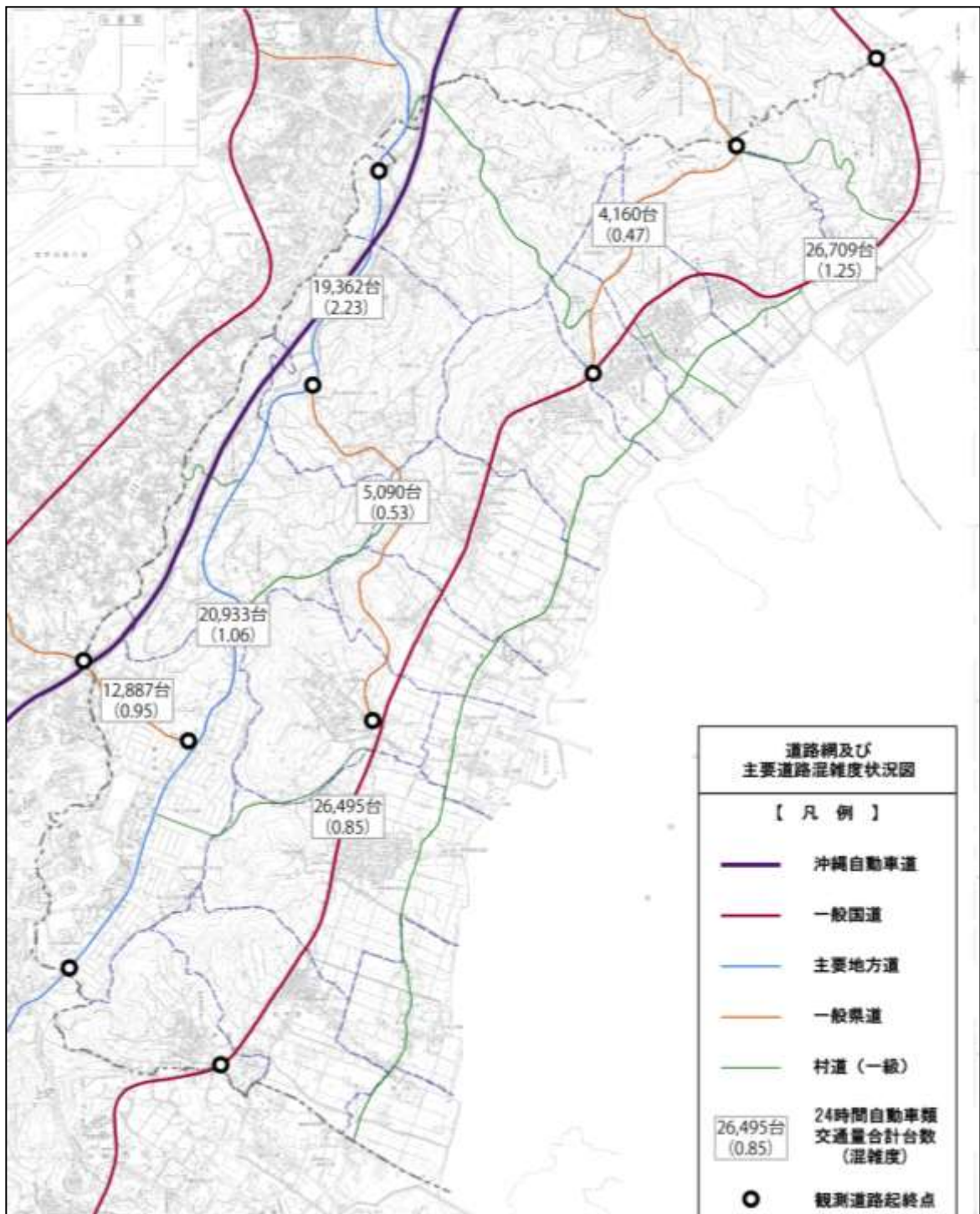
また、都市計画道路に関しては、すべて整備済みとなっています。

＜24 時間自動車類交通量と混雑度＞

	道路名	区間	H22 (台)	混雑度	観測地点	H17 (台)	伸び率
一般国道	329号	北中城村・中城村 境 ～県道146号線	26,709	1.25	中城村久場	33,009	0.81
		県道146号線 ～中城村・西原町 境	26,495	0.85	西原町小那覇	38,348	0.69
主要地方道	29号線	西原町・中城村 境 ～県道35号線	20,933	1.06	中城村南上原	22,343	0.94
		県道35号線 ～中城村・宜野湾市 境	19,362	2.23	中城村新垣	19,572	0.99
一般県道	35号線	那覇北中城線 ～国道329号	5,090	0.53	中城村新垣	6,211	0.82
	32号線	宜野湾市・中城村 境 ～那覇北中城線	12,887	0.95	宜野湾市志真志	15,353	0.84
	146号線	北中城村・中城村 境 ～国道329号	4,160	0.47	北中城村大城	4,493	0.93

出典：H22 道路交通センサス

<道路網及び主要道路混雑度状況>



<混雑度の解釈>

混雑度	交通状況の推定
1.0未満	昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0～1.25	昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間（ピーク時間）ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25～1.75	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1.75以上	慢性的混雑状態を呈する。

出典：道路の交通容量

キ) 自家用車と運転免許保有状況

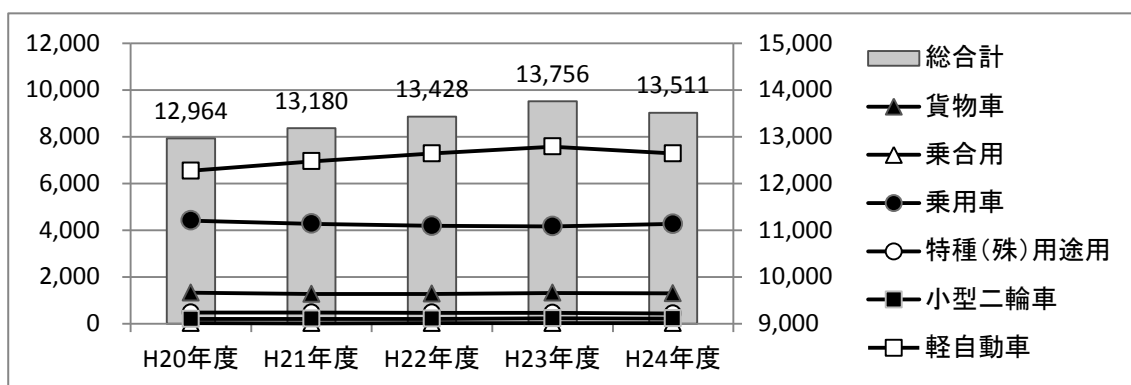
過去5年間の自家用車保有状況をみると、年々増加傾向にありますが、平成24年度においては微減しています。

自家用車保有率は1人当たり0.8台で、1世帯当たり2.1台となっています。

<自家用車保有状況>

	貨物車	乗合用	乗用車	特種(殊)用途用	登録自動車計	小型二輪車	軽自動車	総合計
H20年度	1,325	18	4,410	474	6,227	196	6,541	12,964
H21年度	1,269	17	4,275	470	6,031	205	6,944	13,180
H22年度	1,274	18	4,185	464	5,941	206	7,281	13,428
H23年度	1,312	22	4,166	457	5,957	224	7,575	13,756
H24年度	1,293	21	4,265	432	6,011	219	7,281	13,511

単位:台



出典：H20～24 陸運事務所業務概要

現在、中城村内の運転免許保有者数は12,323人（平成25年8月末現在）で、過去3年の推移をみると、増加傾向にあります。

運転免許保有率は82.2%（平成25年8月末現在）で、過去3年の推移をみると、増減はほとんどなく、横ばいの状況にあります。

<中城村における運転免許保有者数の推移>

	18歳以上人口(人)	運転免許保有者数(人)		運転免許保有率(%)
		男(人)	女(人)	
H23.8月末	14,216	11,626	6,299	81.8
H24.8月末	14,555	11,886	6,394	81.7
H25.8月末	14,995	12,323	6,569	82.2

資料：沖縄県警察 運転免許センター、中城村統計

ク) 施設の分布状況（公共公益施設、学校、病院、商業施設）

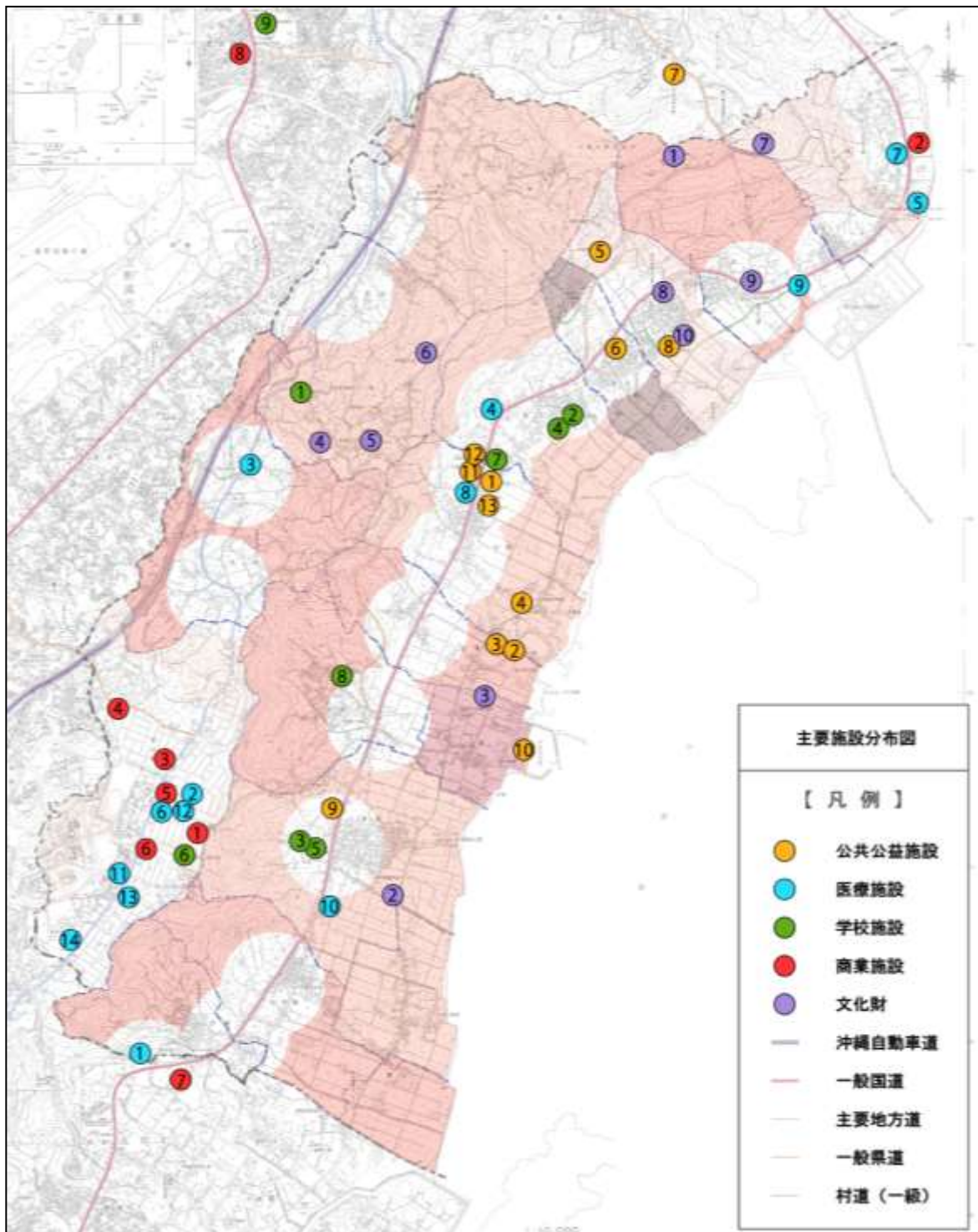
主要施設の多くが国道 329 号及び県道 29 号線の沿線に立地しています。南上原地区には商業施設、医療施設が、平坦地区北側には公共公益施設の集積が多くみられます。

さらに公共交通の運行状況からみると、ほとんどの主要施設が、既存バス停から半径 300m 以内にあります。上位計画において中城村の拠点となるタウンセンター地区ゾーンの位置付けがある吉の浦会館周辺や中城村の重要な歴史・文化資源である中城城跡はバス停利用圏外となっています。

<施設一覧>

公共公益施設		学校施設	
1	中城村役場	1	第三保育所
2	吉の浦公園	2	中城幼稚園
3	吉の浦会館	3	津覇幼稚園
4	地域子育て支援センター	4	中城小学校
5	青葉苑(ごみ処理場)	5	津覇小学校
6	老人福祉センター	6	中城南小学校
7	中城北中城消防本部	7	中城中学校
8	宜野湾警察署伊舎堂駐在所	8	中城村学校給食共同調理場
9	宜野湾警察署津覇駐在所	9	普天間高等学校
10	中城浜漁港	商業施設	
11	中城郵便局	1	サンエーなかぐすく店
12	中城村商工会	2	中城モール
13	JA中城・Aコープ中城店	3	ユニオン中城店
医療施設		4	中城ファームみなみ
1	ハートライフ病院	5	ドラッグイレブン南上原店
2	今井内科医院	6	ドラッグストアモリ中城店
3	榕原医院	7	メイクマンニューマン店
4	わくさん内科	8	普天間りうぼう
5	啓子メンタルクリニック	文化財	
6	やすらぎクリニック	1	中城城跡
7	ひが皮膚科クリニック	2	津覇のテラ
8	アイ歯科	3	安里のテラ
9	とまり歯科	4	新垣の石橋
10	はっぴい歯科医院	5	県道開削記念碑
11	ハマダ歯科医院	6	ペリーの旗立岩
12	普天間歯科クリニック	7	護佐丸の墓
13	つばさデンタルクリニック	8	花の伊舎堂歌碑
14	てつや整骨院	9	泊の大クワデーサー
		10	伊舎堂前の三本ガジマル

<施設分布図>



※高齢化分布図からバス停 300m 圏を白抜きした図

ケ) 交通流動に関連する主要プロジェクトの予定等

①護佐丸歴史資料図書館（ごさまる館（仮称））

中城村では現在、護佐丸歴史資料図書館の建設を計画しています。その基本コンセプトは以下のとおりです。

○基本コンセプト

- ①次世代への歴史や文化の継承の場、人材育成に供する。
- ②村民のコミュニケーションの場、子どもたちの居場所づくりに供する。
- ③村民の知的ステイタスのより所とする。
- ④地震・津波災害時等の避難場所に活用する。
- ⑤歴史文化資源とのネットワーク化・拠点化を図る。

建設予定敷地は吉の浦会館の向かいとなっており、建設工事は平成 26 年度から始まる予定です。

現時点では吉の浦周辺への公共交通が確保されておらず、施設整備とあわせた公共交通の整備が求められます。

<建設予定敷地概要>

周辺環境	村道に接道していて、吉の浦公園と隣接している。	
周辺交通	駐車場に隣接しているため、アクセスしやすい。	
視認性	吉の浦公園と隣接するため、視認性は高い。	

出典：H24 護佐丸歴史資料図書館建設基本計画 報告書

コ) 概況調査のまとめ

●地形特性について

- ・地形は、平坦部、斜面部、台地部の三つで形成され、主な居住地区となる平坦地区と台地地区が斜面部で分断されています。

●人口、高齢化率について

- ・人口は増加傾向にあり、地区別では南上原が最も人口が多く、村全体の 29.6%を占めます。
- ・高齢化率は増加傾向にあり、平成 32 年には 21.9%まで増加すると見込まれます。
- ・地区別の高齢化率はバラつきがみられ、平坦地区で高齢化率が高い傾向にあります。

●流動人口について

- ・通勤・通学は流出超過で、通学先は西原町、宜野湾市が多くなっています。
- ・買い物は最寄品では村内と村外がそれぞれ半数程度で、村外への主な流出先は西原町となっています。

●交通状況等について

- ・道路は国道 329 号と県道 29 号線が南北軸であり、県道 29 号線は慢性的に渋滞しています。
- ・自動車保有台数は増加傾向にあり、一人当たり 0.8 台、一世帯当たり 2.1 台の状況です。
- ・運転免許保有率は、平成 25 年 8 月末現在で 18 歳以上人口の 82.2%にあたり、増加傾向にあります。

●主要施設立地状況について

- ・主要施設は国道 329 号と県道 29 号線の沿道に立地しています。
- ・公共施設は平坦地区北側に、商業施設は南上原地区に多く立地しています。
- ・総合計画では平坦地区中央部を「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タウンセンターの形成を図るとしています。
- ・平成 26 年度より新設図書館が吉の浦会館周辺に建設予定です。

②公共交通の運行状況

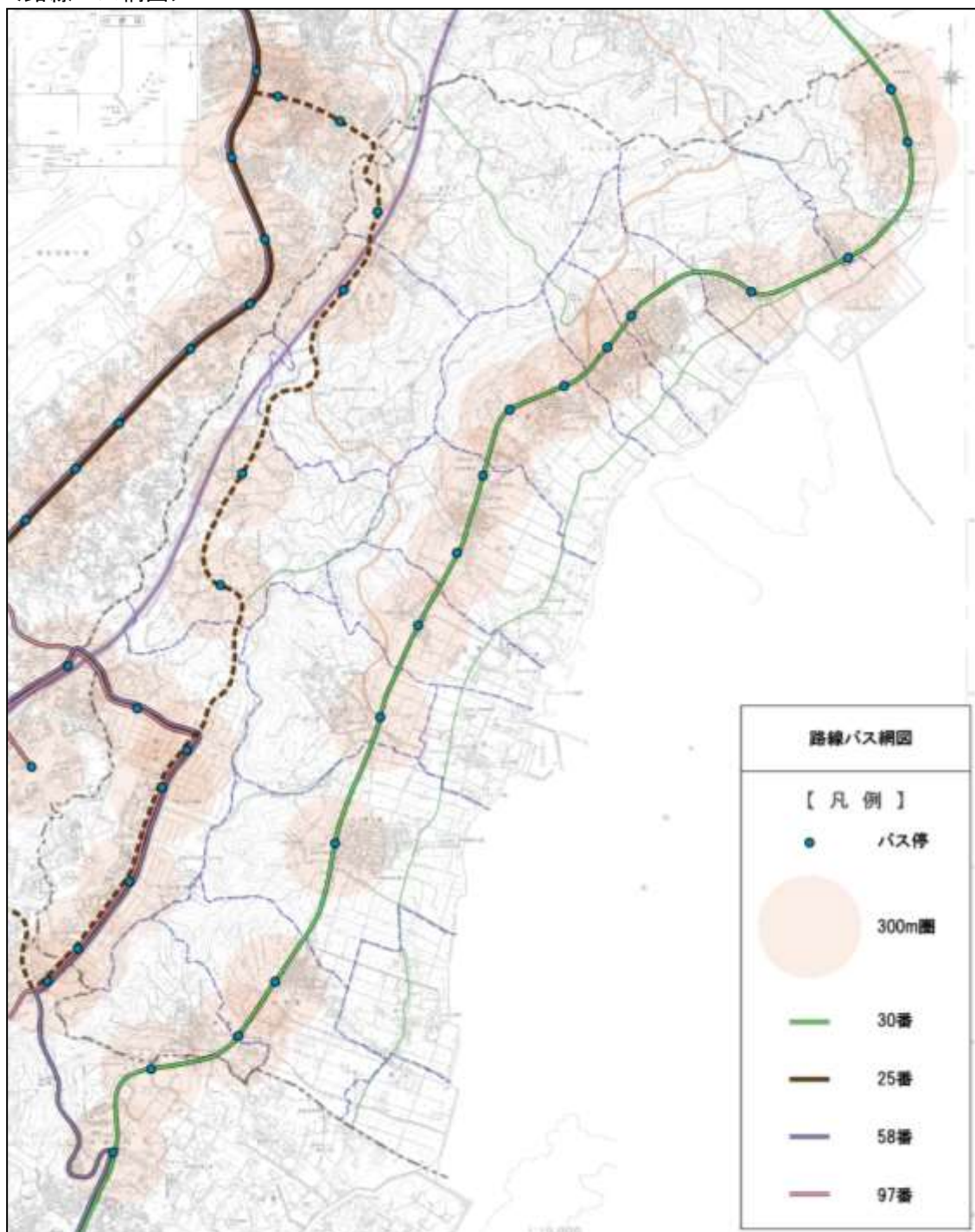
ア) 路線バスの運行状況

・路線バス網（運行ルート）

村内の路線バスは、4系統（系統番号 25、30、58、97 番）あり、58 番は北中城村と南城市を結び、その他の系統は那覇方面から各方面を結んでいます。

一方、村内における運行ルートを見ると、国道 329 号や県道 29 号線及び 32 号線を経由する形となっており、村内の平坦地区と台地地区を結ぶ路線がありません。そのため、日常的な村内の移動手段の役割を果たすことは困難な状況といえます。

<路線バス網図>



・運行本数

村内における運行本数は、那覇バスターミナルと沖縄市を結ぶ 30 番が平日 52 本と最も多く、次いで那覇バスターミナルと琉球大学を結ぶ 97 番が平日 40 本となっています。一方、那覇空港と普天間を結ぶ 25 番は平日 1 本のみとなっており、地域によって公共交通サービスの偏りがみられます。

なお、沖縄自動車道の中城 P A にも高速バスのバス停（1 日 30 本）が設置されており、那覇空港及び名護方面に路線があります。

<路線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	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	
25	普天間空港 (首里経由)線	那覇 空港	県道 29 号線 琉大東口～北上原 ～第二登又	普天間	1 (30)	1 (30)	- (22)	- (22)	那覇 バス
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	東陽 バス
58	馬天琉大泡瀬 線	泡瀬 営業所	県道 32 号線 第一南上原	馬天 営業所	4	4	-	-	東陽 バス
97	琉大(首里経 由)線	那覇 BT	県道 29 号線 南上原～琉大東口	琉球 大学	40	40	27	27	那覇 バス

※運行本数の実数は村内を運行する本数、() 内は一日の総運行本数

出典：バスマップ沖縄（2013 年 8 月時点）

<沖縄自動車道 中城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

出典：バスなび沖縄（2014 年 1 月時点）

・運行時間

「中城村役場前」および「南上原」バス停におけるバスの運行時間をみると、朝 8 時台、夕方 17 時台、夜 20～22 時台での運行が多く、平日は 3 便/時程度となっています。

<時間帯別運行本数>

		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
30	泡瀬営業所行き	平日	1	3	8	3	4	3	2	3	3	3	2	3	3	4	4	4	1
	土日	-	2	1~2	2~3	2	2	2	2	3	2~3	3	2~3	2	2	3	3	3	-
30	那覇BT行き	平日	3	6	3	2	3	3	3	2	3	3	4	3	3	3	2	3	-
	土日	-	3	3	2	2	2	3	3	3	3	2	3	2~3	2~3	2	1	1	-
25	普天間行き	平日	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	
	土日	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
25	那覇行き	平日	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	土日	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
58	馬天営業所行き	平日	-	1	-	1	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	
	土日	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
58	泡瀬営業所行き	平日	-	1	-	1	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	
	土日	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
97	琉大行き	平日	3	2	3	2	2	3	3	2	2	2	3	2	3	2	2	2	
	土日	1	2	1	2	2	1	2	2	1	2	1~2	1~2	2	2	1~2	1~2	1	
97	那覇BT行き	平日	1	3	3	2	3	2	3	2	2	2	3	2	2	3	3	2	
	土日	-	2	2	2	1	2	1~2	1~2	2	1	1~2	2	1~2	2	2	2	1	

※30 番は中城村役場前バス停、25・58・97 番は南上原バス停の時刻表による本数

出典：バスマップ沖縄（2013 年 8 月時点）

・利用状況

村内を運行するバス事業者 2 社に対しヒアリングを行い、利用状況等を確認しました。

バス利用者は減少傾向にあり、平成 16、17 年度に村内を運行する 2 路線が廃止に至っています。利用目的では通学目的が多く、村内の移動を目的とする利用は少ない状況にあります。

<東陽バス(株) (2013 年 10 月 7 日) >

■事業概要	この 10 年間に新設・変更・廃止した路線やバス停の状況	<p><u>H17.4 月 新垣線 (59 番) が廃線⇒58 番を新設</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 赤字路線であったため、村との協議で廃止を決めた 協議が十分にされていなかった可能性がある 通学目的での利用が多い
	通学・福祉等の運行経験	<p><u>沖縄市市街地巡回バス</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 今年度 8 月より 1 ルートを委託されている 運行期間は 5 年間、契約は 1 年毎で更新 車両 (小型バスポンチョ) は市が用意し、運転手のみの委託である 市からの補助等がないと、運営は厳しい

<p>■中城村における利用について</p>	<p>中城村内の乗降客数とその状況</p>	<p>【系統 30 番】 該当区間：伊集～第二久場（国道 329 号） <u>客数：上下合計 126 人／日（H20、全体約 4,000 人／日）</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・那覇発泡瀬行の利用者が逆向きに比べ若干多い ・系統 31 番と並んで社内では利用者が最も多い路線であるため、路線全体では赤字でない ・朝は村から泡瀬向けへは、コザ高校、美里工業高校、未来工科高校等の学生が多く、北中城村熱田バス停付近で乗客数がいっぱいになる <p>【系統 58 番】 該当区間：琉大附属学校前～第一南上原 <u>客数：上下合計 2 人／日（H20、全体 212 人／日）</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・平日のみ運行、4 本／日（計 8 本／日） ・路線長約 30km と長い ・那覇バスの路線と競合 ・現在赤字路線となっており、今年度は維持するが来年度からは廃止の方向（県とは協議済み） ・路線の区間をわけるなど再編する可能性もある <p>【全体的な傾向】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者は若干減少傾向 ・村内から村外への移動が多い
<p>■中城村における利用について</p>	<p>中城村内の乗降客数とその状況</p>	<p><u>利用者は学生（特に高校生）が多い</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・目的地としては高校や小中学校が多い ・村に隣接するハートライフ病院前での利用も多い ・集落がバス停から遠く、また病院などの送迎バスにより高齢者の利用は少ない
	<p>利用の多いバス停</p>	<p>【奥間】 乗：35 人／日、降：18 人／日 【中城小学校前】 乗：17 人／日、降：4 人／日 【津覇】 乗：18 人／日、降：20 人／日 【ハートライフ病院前】 降：30 人／日（泡瀬発那覇向き）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主な利用者は一般と高校生で通勤・通学目的 ・平日の利用者は多いが、日曜日は特に利用者が少ない ・中城中学校前（中城村役場前バス停）の利用者が多い
	<p>定期券の発行</p>	<p><u>H25.6-7 月の平均 45 人／月</u></p> <p>【6 月】 一般：9 人、学生：36 人、計：45 人 【7 月】 一般：18 人、学生：26 人、計：44 人</p> <ul style="list-style-type: none"> ・定期発行の場合、村内⇔村外となっており、乗降停留所がどちらも村内のデータはない ・中学生は現金または回数券を利用していると思われる

<p>■事業上の問題意識について</p>	<p>評価</p>	<p><u>定時性、停留所：やや良好</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・村内においては定時性を確保できている ・停留所は約 300m 間隔となっており、良好と言える <p><u>乗客の確保、ルート及び経由地：可も不可もない</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・年に 1 度は道路状況を見ながらダイヤの見直しをしている ・ダイヤの善し悪しは実際に運行してみないと判断できない <p><u>事業の採算性、車両、バリアフリー：改善すべき点あり</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・採算性については、乗客数の密度を高めるためにはどうすればよいかを検討している。例えばラッシュ時の朝夕は本数を多くし、閑散時には本数を減らすなどして、経費を浮かす方法を考えている ・経費では、燃料費の高騰が問題となっており、7 年程前の約 2 倍に高騰していることから、路線長を短縮、車両を縮小するなどの対応で燃料費を抑えたい ・車両、バリアフリーについては、低床バスの導入を検討しているが、座席数が普通のバスと比べ少ないため、時間帯や客層に応じて導入台数を考える必要がある
<p>■事業上の問題意識について</p>	<p>問題点</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・他社との競合をなるべく避けながら、道路状況に応じて再編する必要がある ・30 番、31 番が主要な路線で、閑散時のダイヤの見直しにより採算性を高めたい。また、所要時間に大きな変更がない程度に路線を変更する可能性はある ・路線が長距離となっているため、一部区間では赤字でも他区間で採算が取れると見込まれる場合は補助が適応できない。また、他社と競合している路線についても補助適応外となる ・赤字の補助は県単で、県が 1/2、市町村が 1/2 で補っている ・学生の送迎は自家用車が主流となってきており、どうか学生の利用促進を図りたい
<p>■今後の取り組みについて</p>	<p>利用促進・採算性向上のため検討中または今後検討していきたい</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・現在は低床車両、小型車両がないため、導入を検討していきたい ・ソフト面については、今後の県の動き（IC カード導入等）を見ながら検討していきたい

	と	<ul style="list-style-type: none"> ・現在はバスナビの利用促進により、利用客の管理がしやすく、本社でのトラブル対応がしやすくなった。また、運転手の心掛けも変わってきており、サービスの向上が図れていると考える
	村営コミュニティバス等への要望	<ul style="list-style-type: none"> ・競合するようなルートは極力避けてほしい ・市町村が取り組んでいる地域公共交通は実験運行どまりとなっている。事業として考えるのであれば補てんがないと厳しいのではないかと。 ・無料で実験運行を行う際の事業への影響が心配である。短期間であればまだ良いが、長期になると問題がある ・既存バス停の共同利用はできるが、事業者とバス協会との協議が必要となる ・貸切で無償の運行であれば、許認可は必要ないが、乗合で有償の場合は許認可に3ヵ月ほどかかる
■今後の取り組みについて	望ましい公共交通整備の方向性	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通空白地域など、コミュニティバスが必要な地域もあり、その対応は事業者では難しい。市町村と一緒に補助事業を活用しながら検討したい ・コミュニティバスと路線バスがうまく結節するようにしてほしい

<那覇バス(株) (2013年10月8日)>

■事業概要	この10年間に新設・変更・廃止した路線やバス停の状況	<u>H16.7月 西原普天間線(102番)が廃線⇒97番を再編</u> <ul style="list-style-type: none"> ・人員不足、赤字路線であったこともあり、那覇交通から那覇バスへと移行した際、廃線となった ・西原～坂田～琉大病院～琉大附属学校～琉大東口～中部商業高校～普天間を運行していた ・97番を琉大北口から中部商業高校、長田、南上原、琉大病院まで延長することで対応した
	通学・福祉等の運行経験	<u>県立島尻特別支援学校のスクールバス(東風平)</u> <ul style="list-style-type: none"> ・昨年度では那覇バスとしてはこの1事業のみ ・琉球バスとともにその他の特別支援学校の通学バスを運行しているおり、営業所の場所によりどちらのバス事業者で行うかが決まる ・現在、琉球バスでは沖縄市でも事業を請け負っている ・以前は高校の通学バスも請け負っていた ・沖縄市、特別支援学校は運転手のみ、高校は車両と運転手で事業を請け負っている ・中城村スクールバスは観光部の貸切バスで運行

<p>■中城村における利用について</p>	<p>中城村内の乗降客数とその状況</p>	<p><u>【系統 25 番】該当区間：琉大附属学校前～第二登又（県道 29 号）、客数：乗客 0 人／日（H21.7 月調査）</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・系統の支線で、上下それぞれ 1 便／日の運行で、通勤・通学に利用できるダイヤとなっている ・以前は琉大附属小中学校への利用者がいたが、現在は 0 人で、需要は見込めない ・本線では朝夕の利用はあるが、赤字路線である <p><u>【系統 97 番】該当区間：琉大附属学校前～第一南上原（県道 29 号）、客数：乗客 228 人／日（H21.7 月調査）</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・150 人近くが琉大生で、琉大東口バス停を利用している ・採算性は可もなく不可もなくという状態である
<p>■中城村における利用について</p>	<p>利用の多いバス停</p>	<p><u>【琉大東口】利用者数：144 人／日、平日 8:00～10:00 と 16:00～19:00 の利用が多い</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・主に通勤・通学での利用 ・那覇、首里方面からの利用者が多い <p><u>【琉大附属学校前】利用者数：45 人／日、平日 7:00～9:00 と 13:00～16:00 の利用が多い</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・校区が約 8km 範囲と広く、首里や宜野湾から通う生徒がいる ・自家用車での送迎が多い。帰りはバスを利用する生徒もいる ・琉大病院では高齢者の利用も見受けられる。午前は外来へ行く人に利用されているが、午後も見舞いなどでりようされているため、時間帯での差はほとんどない ・南上原分校前の利用者は 20 人程度。通勤での利用がほとんどで、買物での利用は少ないと思われる ・村内のみでの利用はない
	<p>定期券の発行</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・定期券の発行数は少ない ・平日 5 日の利用であれば、回数券の方が安くつくため、回数券の発行は多い
<p>■事業上の問題意識について</p>	<p>評価</p>	<p><u>乗客の確保、事業の採算性、ルート及び経由地、定時性：改善すべき点あり</u></p> <p><u>バス停留所、車両、バリアフリー：可も不可もない</u></p>
	<p>問題点</p>	<p><u>乗客の確保、事業の採算性、ルート及び経由地について、25 番に改善すべき点あり。中城地区（琉大附属学校前～第二登又）において利用者なし。97 番においては渋滞による定時性確保が困難である。</u></p>

		<ul style="list-style-type: none"> ・特に 25 番については中城地区において利用者がいないため、改善が必要だと考える。一般的に利用が見込める時間帯でも利用者がいないためまったく思う ・朝夕の南上原、上原、坂田の渋滞が激しく、97 番では定時性に問題がある。また天気によっても状況が変わり、雨の日は渋滞がより激しくなる ・将来的には低床車両を導入したいが、以前ワンステップバスを 97 番に導入した時は琉大病院前の坂道で車両が引っ掛かった。現在はルートが変わっているので可能かもしれない ・97 番については現状維持
<p>■今後の取り組みについて</p>	<p>利用促進・採算性向上のため検討中または今後検討していきたいこと</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・県内で最も早くバスロケを導入した。その後、県の事業でバス事業者 4 社全てに導入された ・採算性の見直しは年 1 度 3 月に行われ、4 月から変更となる。その他問題がある場合は、その都度調整を行う ・住民の要望はあっても、実際の利用者は少ない。小禄みぐいバスなどは要望があって運行したものの、実際の利用者が少なかった。しかし固定客がついてしまうと、赤字でもなかなか廃止できない
	<p>村営コミュニティバス等への要望</p>	<p><u>既存バス事業者との運賃調整</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・中城村での運行が多い東陽バスのほうが、要望等はあるのではないかと ・行政との調整は可能である。バス停を利用することも特に問題はない ・ほとんどのコミュニティバスが補助金ありきで計画されており、採算性が取れない。那覇市内線の 7 番、8 番はコミュニティバスから本格運行できたが、実験運行をしても本格運行まで至らないことが多い。新都心のように人口の多い都市でも、コミュニティバスの採算は取れていない。中城村で本当にコミュニティバスが運行できるのか。運行するのであれば、実績は残さなければいけない

<p>■中城村における利用について</p>	<p>村内で利用が多い目的地</p>	<p>●ハートライフ病院：平日午前9時30分～午後3時、主に高齢者による利用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当事業者のみ、ハートライフ病院への乗り入れが許可されているため、利用者が多い ・その他の医療施設では、わくさん内科、その隣の薬局、榕原医院への利用が多い。特に帰りは薬局からの利用が多い ・ハートライフ病院の次に多いのが農協で、年金の交付のついでに買物をするという高齢者が多い ・買物では中城モールよりも南上原のサンエーへの利用が多く、南上原内での利用もある ・大学入学時期になると、学生の村役場への利用も多くなる ・以前は高校生の乗り合わせでの利用もあったが、携帯電話などの影響により、利用は減った。特に中部商業高校への利用が減った ・南浜の利用者はあまりいないが、北浜の利用者はいる
	<p>村外で利用が多い目的地</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・琉大病院へは少なめである ・夜間は病院の先生が利用したりする ・普天間への買い物での利用は多くない。屋宜⇄普天間の利用は多少ある ・夜間では沖縄プラント工業⇄空港への県外利用者も多い
	<p>高齢者の利用</p>	<p><u>利用の多い時間帯（平日）：午前7時半～午前11時半</u> <u>休日よりも平日の利用が多い</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者のほとんど（9割）が高齢者である ・利用者数は休日は平日の半分以下である ・季節による変動は特にない
	<p>その他の客層</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・障害者の利用は少ない
<p>■今後の取り組みについて</p>	<p>タクシー事業の問題点等</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・運転2種免許の取得が難しい割に、タクシー事業の賃金が安いと、若い運転手が増えず、特に昼間勤務は増えない ・事業展開については、現状維持を考えている ・運行している車両も以前は30台ほどあったが、現在は18台で、新車は購入せず中古車を導入している ・燃料費も高騰しており、売上の約15%が燃料費にあてられている（高いところでは17～18%にもなる）

		<ul style="list-style-type: none"> ・消費税増税に際するメーターの交換、また H28 年には無線も使えなくなるため、新しいシステムを導入するにも費用がかかる。 ・維持費の確保が難しい
<p>■今後の取り組みについて</p>	<p>村営コミュニティバス等への要望</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・実際は運行してもらいたくないが、特に不便な場所や高齢者のためであれば良いと思う ・上下をつなぐルートであればいいが、村を網羅するルートだと客が取られてしまうため、考慮してほしい ・運転手の給料は歩合制となっており、客を取られてしまうと運転手からの苦情が増えると思う ・急いでいる人はタクシーを利用すると思うが、高齢者は待ち時間を気にしないため、バスを利用すると思う ・アイデアとしては、500 円チケットなどを村から発行してもらいタクシーで利用できるようにする方法もあるが、それは村がどの程度補助してくれるのかなどの問題もある ・色々な方法を検討してほしい ・現段階ではルート等運行計画が明確でないため、協力できるかどうかは判断できない ・村道は狭いため大型バスでは運行できない
	<p>望ましい公共交通整備の方向性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・色々な方法で公共交通を維持していかなければならないと考えるが、バス・タクシーのメリットを活かして検討してほしい

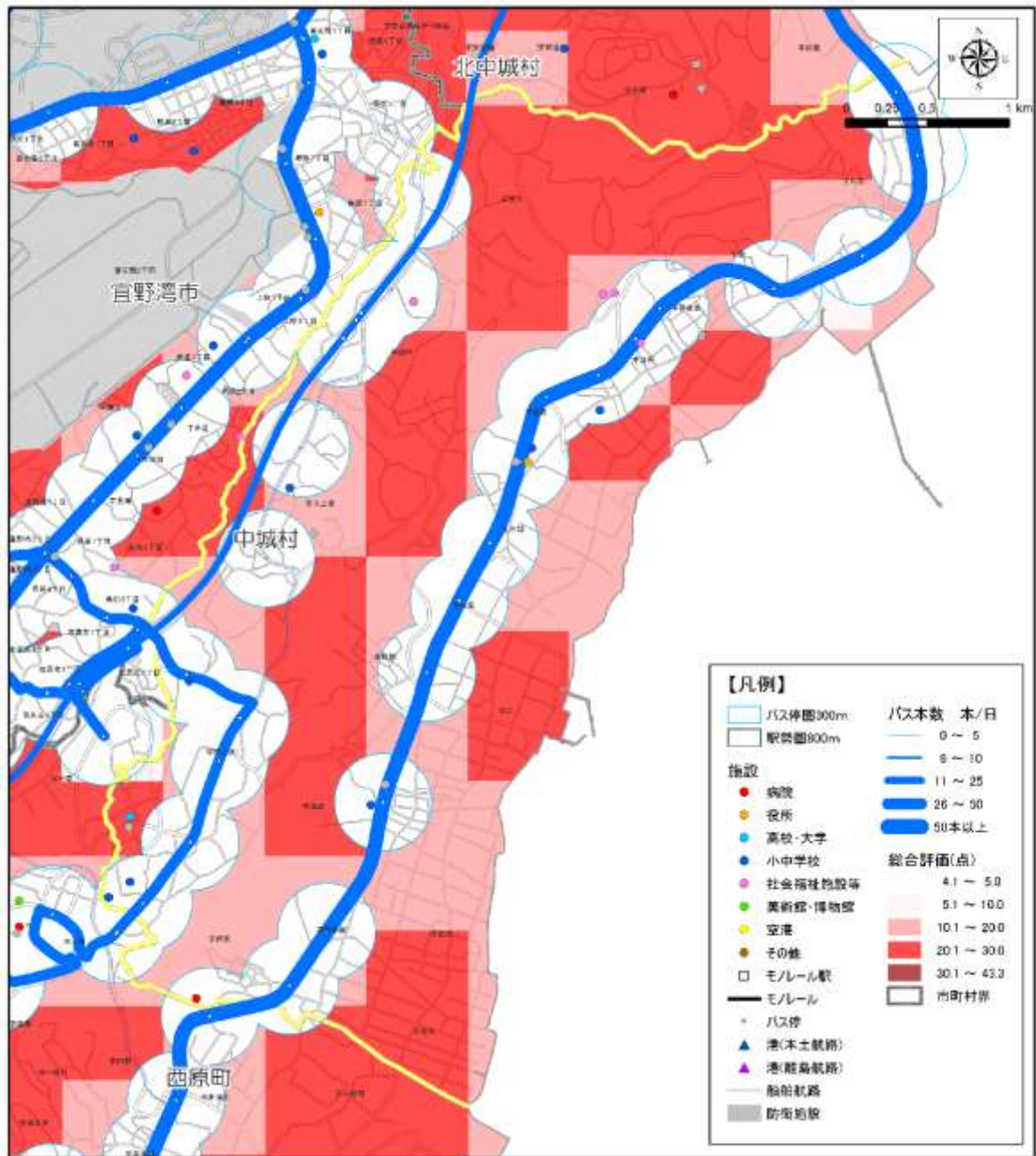
ウ) 公共交通の維持に係る負担額の状況

村内を運行するバス路線 4 系統のうち、系統 58 番が来年度廃止予定、系統 25 番が赤字路線、他 2 系統は黒字路線となっています。中城村から赤字路線への費用負担は行っていません。

エ) 公共交通空白地域の分布状況

バス停利用圏域をバス停から半径 300m 以内とし、それから外れる地域を公共交通空白地域と考えます。

平坦地区は国道 329 号を路線バスが運行しているが、国道 329 号より海側に位置する浜、北浜、南浜の集落と吉の浦会館等の公共施設周辺は公共交通空白地域となっています。また、台地地区では、新垣が公共交通空白地域となっています。北上原や登又はバス停利用圏域内ですが、路線バスの運行本数が 1 日 1 本のため、公共交通空白地域と同様の状態といえます。



出典：沖縄管内における公共交通空白地域等実態調査及び地域公共交通利用促進方策現状調査業務 平成 24 年 3 月 内閣府沖縄総合事務局

③その他移動支援に係る取り組みの状況等

ア) 通学バス

平成 25 年度から中城村教育委員会が運営する通学用のバスで、那覇バス(株)へ運行を委託しています。平成 25 年以前は個人により運行されていましたが、費用等負担が大きく、村がバス事業者へ委託することになりました。

平成 25 年に南上原地区に新設された中城南小学校と平坦地区にある中城中学校へ通う学生を主な対象としています。台地地区を経由し中城南小学校と平坦地区の中城中学校、中城幼稚園、津覇幼稚園を経由する運行ルートとなっています。

利用状況は月平均 3,150 人で、小学生の利用が多い状況です。

④公共交通実態調査のまとめ

●公共交通の現状

- ・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広域的な移動手段の役割を果たしています。
- ・30 番と 97 番は 3 便/時程度の運行頻度ですが、25 番は 1 便/日、58 番は 4 便/日の閑散路線です。
- ・97 番と 58 番は南上原地区の一部のみの運行であり、村内の運行区間が短いです。
- ・平坦地区と台地地区を結ぶ路線が平成 17 年に廃止となっています。
- ・現在廃止予定の路線は 1 本、赤字路線が 1 本あります。赤字路線への村からの費用負担はありません。
- ・村内のタクシー事業者は 1 社です。小型タクシーの保有台数は 18 台で、昼間は約 13 台が稼働しています。
- ・平成 25 年度より村が運営する通学バスが運行しており、那覇バス(株)が委託を受け運行しています。

●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ります。主に学生が通学目的で利用しており、平日の利用が多くなっています。
- ・高齢者はあまりバスを利用していないと言えます。
- ・タクシーは高齢者の利用が最も多く、平日の昼間は主に村内での利用となっています。
- ・通学バスの利用状況は月平均 3,150 人であり、小学生の利用が最も多くなっています。