

第3章 公共交通に係る課題及び課題解決の方向性

1. 村の地域公共交通に関する基本的な考え方

(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

- ・住民生活に必要な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

(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。

2. 現況の特性 (公共交通実態調査より)

(1) 地域の概況

- ・地形は、平坦部、斜面部、台地部の三つで形成され、平坦部と台地部が分断されている。
- ・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。
- ・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)。
- ・平成 25 年の高齢化率は 16.45% だが、平成 32 年には 21.9% まで増加すると見込まれる。
- ・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ほうが高い傾向にある。
- ・通勤・通学は流出が多く、通学先は西原町、宜野湾市と近隣市町村が多い。
- ・買い物は最寄品では地元と地元外がそれぞれ半数程度で、主な流出先は西原町である。
- ・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。
- ・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。
- ・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。
- ・主要施設は国道 329 号と県道 29 号の沿道に立地。商業施設は南上原に多く立地。
- ・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。

(2) 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広域的な移動手段の役割を果たす。
- ・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/日である。
- ・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。
- ・平坦地区と台地地区を結ぶバス路線がない。
- ・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。
- ・平坦地区は海側の浜、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。
- ・台地地区は新垣に公共交通空白地域が存在。北上原、登又はバス停利用圏内であるが、サービス水準から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る。

(3) 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最も多く、平日昼間は主に村内での利用となっている。
- ・通学バスの利用状況は、月平均約 3,150 人であり、小学生の利用が最も多い。

3. 住民及び公共交通利用者ニーズ

(1) 住民アンケート分析 (村内一周バスのアンケート結果より)

- ・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。

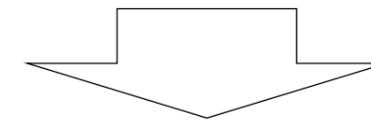
(2) 利用者アンケート分析

(施設利用者アンケート調査、企業・団体等ヒアリング調査より)

- ・主要施設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」などサービス水準についての課題、「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。
- ・経由地の希望としては「中城村役場」、「ハートライフ病院」、「サンエーなかぐすく店」など日常生活に必要な施設が多く挙げられている。
- ・高校生においては「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。
- ・主要施設利用者では約 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。

(3) 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。



これらを踏まえ、中城村における「生活交通に係る課題」と「課題解決の方向性」を導きます。

4. 生活交通に係る課題

○台地地区と平坦地区をつなぐ移動手段の確保

地形的に分断されている台地地区と平坦地区はそれぞれ主要施設が立地しています。両地区をつなぎ、村内を自由に行き来するための移動手段が求められます。

○買い物、通院など日常の移動手段の充実

住民及び公共交通利用者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。日常生活に必要な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。

○公共交通空白地域の解消

日常の買い物や通院に使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、公共交通空白地帯の解消が求められます。

○既存の路線バスの維持・サービス向上

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ったサービス等の検討が必要です。

○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での来訪が多く、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。

○公共交通に対する意識啓発や理解促進への取り組みの充実

路線バスの利用状況は若干減少傾向であり、主要施設への主な交通手段は自家用車が6割強以上を占めています。公共交通の持続のため、自動車から公共交通への転換を図るための取り組みが必要です。

5. 課題解決の方向性

- 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に対する意識向上

中城村における生活交通に係る課題

