

## 第5章 生活交通ネットワーク計画

### 1. 基本目標と基本方針

#### (1) 基本目標と基本方針

公共交通の課題や実験運行の結果を踏まえ、生活交通確保に係る基本目標と基本方針を設定します。

#### 基本目標

誰もが便利で利用しやすい公共交通体系の構築により、健やかに暮らせる環境を創出します。

#### 基本方針1 村内の移動を便利にするニーズに即した公共交通手段の導入

⇒自家用車など自らの移動手段を持たない交通弱者のための公共交通の充実を図ります。

⇒台地地区と平坦地区をつなぐ移動手段の確保を図ります

⇒買い物や通院など利用ニーズに配慮した移動手段の充実を図ります。

⇒新たな拠点へのアクセスの利便性を確保します。

⇒北浜、南浜、浜、新垣地区における移動手段の確保を図ります。

#### 基本方針2 相互連携による使いやすい公共交通網の形成

⇒乗り継ぎ利便性の向上などにより、多様な公共交通手段が連携し、わ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 公共交通を支える村民の意識醸成

⇒公共交通に対する村民の意識を高めるため、普段、公共交通を利用しない村民に対しても啓発活動を進めます。

#### (2) 中城村地域公共交通ネットワーク体系

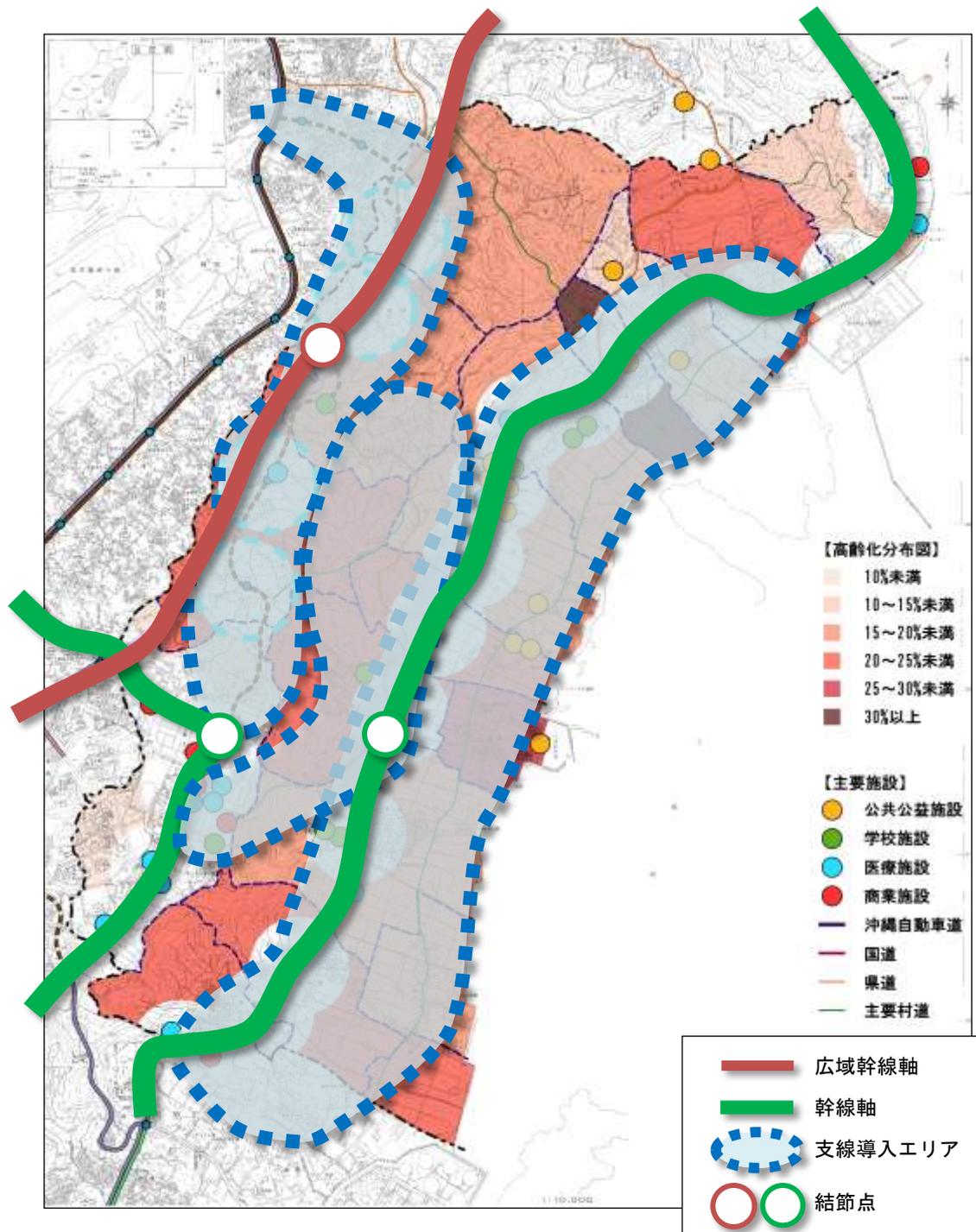
##### ① 路線の役割分担

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。

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と結ぶ路線で、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
幹線軸	村内及び本村と近隣市町を結ぶ路線で、地域の幹線的な移動の役割を担う。	系統 30、58、97
支線	幹線軸を補完し、地域の生活を支える移動の役割を担う。	協議会にて検討
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。	中城停留所、奥間停留所、第一南上原停留所

### 中城村地域公共交通ネットワーク体系のイメージ

- ・支線については、利用目的に配慮したバス停、経路、異なる交通手段間の連携・結節性の強化など利便性を高めるきめの細かいサービスを行うことが可能であるネットワーク体系を目指します。
- ・また、目的別の利用対象者の移動に配慮したネットワーク体系を目指します。



## 2. 計画目標

計画目標については、協議会当日の資料にて、提示させていただきますが、まずは、目標設定の考え方をお示します。

### ○目標の設定の留意点

- ・従前地と目標値が同一の手法により値を計測できること
- ・目標値は、根拠を整理のうえ、設定すること

### ○考えられる指標

- ・利用者数（路線バス＋コミュバス、コミュバス）
- ・公共交通への転換率（路線バス＋コミュバス、コミュバス）
- ・住民のバスの利用頻度
- ・住民の公共交通に対する満足度
- ・公共交通空白地帯の解消率

### ○目標設定に活用できそうな本調査で実施したアンケート調査

- ⇒施設利用者アンケート調査（商業施設、医療施設、公共施設）
- ⇒高校生アンケート調査
- ⇒実験運行利用者アンケート調査
- ⇒その他、企業・団体等ヒアリング調査

### 3. 路線別運行計画

#### (1) 路線バスの維持・確保

中城村地域公共交通ネットワーク体系の幹線軸を担う各路線について、再編案を整理します。

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

#### <再編案>

バス事業者の計画による運行であり、地域公共交通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。

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

#### <再編案>

旧 59 系統の代替路線である 58 系統は赤字で来年度廃止予定。そのため、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する必要があります。

#### <代替路の想定>

- 台地地区⇄西原町については、97 番から 33 番もしくは 46 番へ乗り継ぐことで移動可能
- 97 番：30 分に 1 本は確保できています。
- 33・46 番：乗り継ぎの「棚原入口」の停車便が少ないですが、1 つ先の「翁長」であれば、30 分に 1 本は確保できています。
- ⇒現在のままでは乗り継ぎは良好とは言えません。村内で台地地区⇄平坦地区の路線を確保することにより、遠回りになるものの 30 番を利用したアクセスが可能となります。
- 台地地区⇄普天間については、97 番から国道 330 号を運行するバスに乗り継ぐことで移動可能
- 97 番：30 分に 1 本は確保できています。
- 国道 330 号上のバス：本数は多く、乗り継ぎは「志真志」となります。
- ⇒現在と利便性は大きく変わらないことから、乗り継ぎについて周知を進めます。

## (2) 生活支援交通の確保

中城村地域公共交通ネットワーク体系の支線を担う、新たな生活支援交通について検討します。

### ①交通システムの比較

表 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）		決まっていない
時刻表 (ダイヤ)	決まっている	決まっている：固定ダイヤ型 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		決まっていない
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、自宅近くに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、利用者があ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。

運行計画案	
事業主体	○事業主体は村か交通事業者か検討 ○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
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 ○隣接市町村との連携についても要検討
ルート(系統)	・基本的には実験運行時と同様 ○一部、実験運行等より、具体的な改良案の検討
乗降場所	・実験運行時と同様にバス停とする
使用車両	○小型バスを想定
運行日	○基本的には毎日運行 ⇒実験運行では平日と土日で利用客数に開きがあり、平日と土日を同じように運行するかどうかは要検討
運行時間帯・本数	・基本的には実験運行時と同様 ○ルートが変わった場合は、本数が変更する可能性がある ○乗客の少ない昼時に、運転手の昼休みを設定する必要がある
乗り継ぎ	・ルート変更がない場合、基本的には実験運行時と同様 ○乗り継ぎの発生しない循環型も要検討 ○台地地区にも乗り継ぎ拠点の要望あり ○路線バスとの乗り継ぎについても検討が必要
運賃	○有料 一律 100 円または 200 円 ⇒実験運行の利用者アンケート等から設定 ⇒コミュニティバスの乗り継ぎは追加運賃なしで可能 ⇒割引策など利用促進方策をあわせて実施

<ルートの改良提案>

■実験運行の路線について

- 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

- 実験運行では小・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・中学生の通学に対するバス便のニーズは高いと言えますが、バス便が必要な距離の通学には既にスクールバスが運行されており、コミュニティバスの利用者としては特段の配慮をしない方向で考えることとします。
- 高校生については、直通できる普天間高校に加え、乗り継ぎでバスが利用しやすくなる中部商業高校や西原高校の生徒に対しても周知を図り、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（バス事業者との要調整）

- 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）

◆コミュニティバスの利用者数の推計

実験運行の全体の平均では、230人/日となりましたが、これは小学生・中学生が多く含まれた数値となっています。

実際の運行においては、小学生・中学生をどうするかということも検討課題ではありますが、ここでは、高校生以上を対象として利用者数の推計を行うことにします。

<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が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。

実験運行における高校生の利用実績

全体平均	10.7	人/日
平日平均	12.9	人/日
休日平均	6.8	人/日

実験運行における高校生の利用実績は上記のとおりですが、高校生については、普天間高校への通学など比較的中長距離の利用が多く、有料化の影響は少ないと考えられます。一方、今回の実施時期が年明けであったため、通常期よりも高校3年生の動きが少ないことが想定されること、乗り継ぎ利用となった中部商業高校及び西原高校の生徒への周知を進めること、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を図ることにより、より多くの利用者を見込むことができると考えます。そこで、アンケート調査のバス選択率に基づいた将来の目標バス選択率を設定し、増加したバス選択者がコミュニティバスを利用すると想定して、

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	バス選択率 (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	バス選択率 (将来目標)	増加したバス選択率	コミュニティバスの利用者
171人	18.0%	154	35.6%	17.6%	27.1人

※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

※将来のバス選択率は、現在送迎で通学している生徒(選択率70.5%)の1/4がバスに転換すると想定して算定

よって、学校のある平日の高校生の利用目標は **27.1人/日** となります。

<一般利用者>

◆幼児、小学生、中学生、高校生、不明（ジャンボタクシー）除く利用実績

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

実験運行における高校生の利用実績は上記のとおりですが、無料で実施したため、有料化の場合の利用者はこれよりも少なくなることが考えられます。一方、定期運行化による固定客増加も考えられます。

そこで、他市町村の事例を見てみることにします。

◆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%	} 平均 0.20%
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% 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。

<年間利用者の想定>

高校生（登校日）	175 日 × 27.1 人/日	4,743	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		16,685	人/年

毎日運行させる場合、上記の通り、**16,685 人/年** が推計利用者となります。

◆コミュニティバスの概算事業費

試算1：小型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）

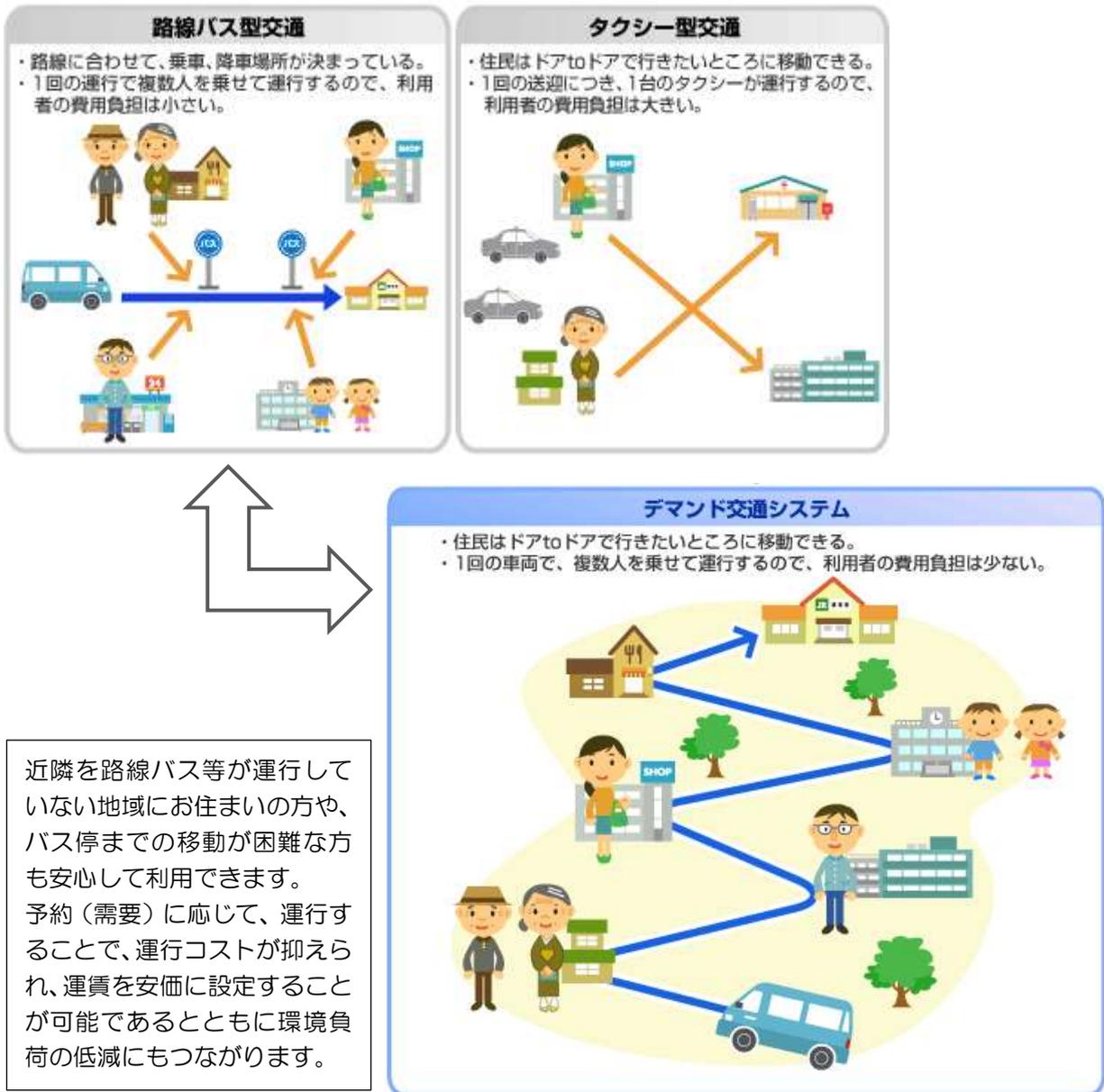
項目		日数	単価	金額	
人件費 (バス運転手)	4人	365	12,000	17,520,000	
燃料費 円/ℓ	マイクロバス(ハートライフ ー普天間 9往復×25km)	365	5,325	1,943,625	9往復×25km÷6km/ℓ×142円/ℓ
	マイクロバス(久場ー琉大 病院 9往復×21km)	365	4,473	1,632,645	9往復×21km÷6km/ℓ×142円/ℓ
車両費	マイクロバス 2台	12ヶ月	300,000	7,200,000	1ヶ月:300,000円
合計				28,296,270	

### ③デマンド型交通

#### ◆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。その上で、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。



近隣を路線バス等が運行していない地域にお住まいの方や、バス停までの移動が困難な方も安心して利用できます。予約（需要）に応じて、運行することで、運行コストが抑えられ、運賃を安価に設定することが可能であるとともに環境負荷の低減にもつながります。

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

◆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くなる可能性も予想され、よりきめ細やかな村民サービス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。

運行計画案	
運行区域	<u>村内全域（一部除く）</u> ・デマンド型交通の利用で村内全域を移動できる ・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
対象利用者	<u>一人で乗降できる 65 歳以上の村民</u> 路線バスやタクシーとの共存に配慮
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 3 便</u> ・同時刻に台地地区と平地地区それぞれに配車する
発着地	<u>ドア（自宅・施設）⇔着地固定</u> ・交通弱者の買い物、通院等の日常生活の移動の不便に対応し、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 ・着地（移動先）として、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する

◆デマンド型交通の利用者数の推計

○デマンド型交通の利用率の事例

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）⇒ <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1.02%</span>
---

利用者数：65 歳以上の村民 2,937 人（平成 22 年国勢調査）×1.02%=29 人/日  
 29 人/日÷6 便/日⇒4.8 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

概算事業費：29人/日×245日×1,784円/人=12,675千円（平日のみの運行）

#### 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、対象者を障害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、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。

#### <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（詳細は下記参考1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**

※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

・参考1 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を保有していない方
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を保有していない方
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。）

・参考2 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

#### 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

###### ①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、親しみやすい内容です。</li> <li>・配布場所以外に、区内の飲食店等でも配布しています。</li> <li>・広告や割引サービス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ます。</li> <li>・高齢者でも見やすいような文字サイズ・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>・周知させるために、市内の全戸にバスマップ配布するとともに、主要な施設でも配布を行います。</li> </ul>

###### ②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>・乗降方法や便利な利用方法の説明を行います。</li> </ul>

##### (2) 積極的な情報発信・広報活動

###### ①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>・市ホームページで情報を発信しています。</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>・村広報に複数回連続してPRを行います。</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、学校等の大勢の人が集まる場所へポスターを掲示します。</li> </ul>

###### ②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>・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

#### ① 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>

#### ② 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)をグループ毎に考えました。</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

#### ① 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65歳以上の高齢者に対し、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>・県バス協会で実施する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、免許を自主返納した高齢者に対して自主返納時に割引回数券等を配布します。</li> </ul>

#### ② 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>・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、選挙時に臨時便を運行します。</li> <li>・老人会と連携した、乗車体験イベントを開催します。</li> </ul>

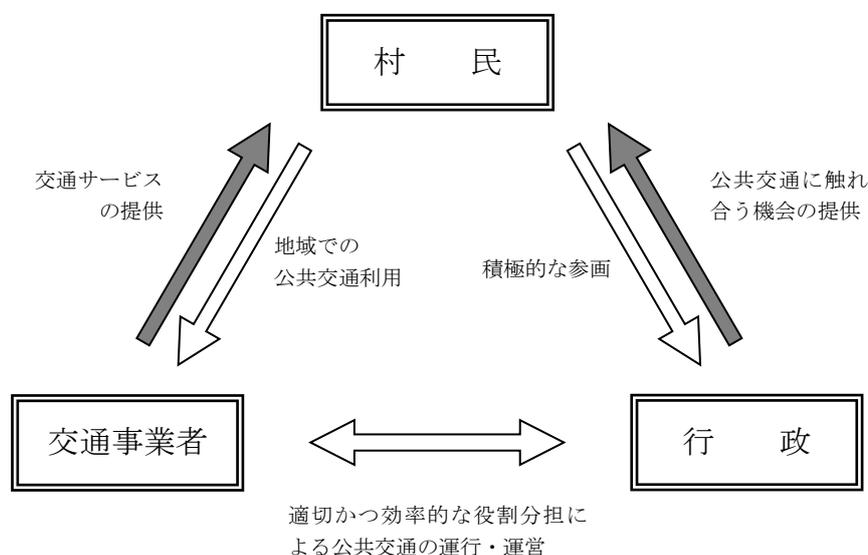
## 5. 計画の推進

### (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していくためには、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になります。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、本村に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ことは、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、公共交通の安全性や利便性などの特性について村民の理解を得るために、通例で行われている区長会等の会合でも、公共交通に関する議題を取り上げるなど、村民が公共交通に触れ合う機会を設ける必要があります。



### (2) 事業計画の進行管理

計画期間は平成26年度から平成28年度の3年間とします。

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、村民や交通事業者等と協議を行いながら、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改善を繰り返していくものとします。



### (3) 事業スケジュール

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	準備	実施	
生活支援交通の確保	実証運行	本格運行	
新しいバスマップの作成	準備	実施	
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	準備	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	準備	実施	
利用体験の機会を創出	実証運行と合わせて実施	実施	

### (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事業を進めていきます。

#### 「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組みを支援

○都道府県を主体とした協議会の取組みを支援

：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、公共交通サービスの情報提供等、地域公共交通の確保・維持に向けた取組みの支援