## 実験運行からの課題

#### (1) 目標への評価

実験運行計画の方向性で示した3つの目標(資料④ P.1)を、実験運行の結果や利用者アンケートより評価します。

# 目標 1. 台地地区と平坦地区との往来を確保します。

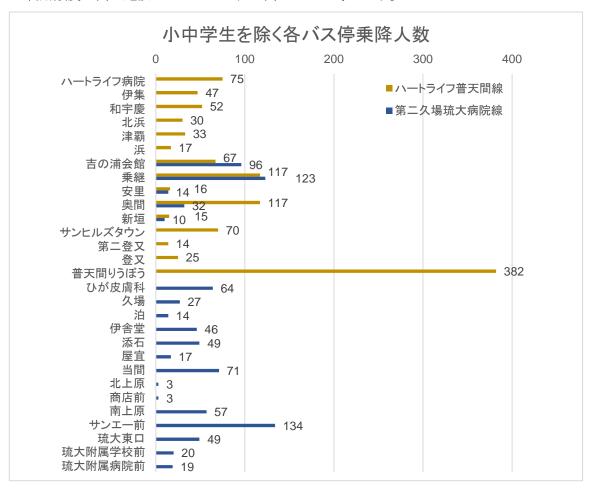
- ・台地地区⇔平坦地区の移動は、ハートライフ普天間線では 321 人、第二久場琉大病院 線では 432 人となり、合計 753 人の移動が見られました。
- ・アンケート結果より「村内を網羅しており、良いルートだと感じた」との意見が多く ありました。
- ⇒台地地区と平坦地区との往来を確保できたと考えます。

#### 目標2.公共交通が利用しにくい地域の利便性を高めます。

- ・公共交通空白地域(南浜、北浜、浜、新垣)や不便地域(登又、北上原)にあるバス 停の乗降人数(資料④ P.10)をみると、利用の少ない地区もあるが、需要はあると考 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。また、タクシーからの転換も 多少見られました。
- ⇒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。

### 目標3. 利用頻度が高い施設を経由しアクセス性を高めます。

- ・小中学生を除く各バス停乗降人数をみると、商業施設付近にある「普天間りうぼう」、「サンエー前」や公共施設付近にある「当間」、「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) 来年度以降の運行計画に向けての課題整理 今回の実験運行の結果等より、来年度以降の運行計画への課題を整理します。

# 今回の実験運行の結果 来年度以降の運行計画への課題 ○平日平均 231.2 人/日に対し、休日平 均がその約半数の 110.8 人/日である 運行日や運行頻度の見直し ○3便、4便(9~10時台)の利用者が 少ない ○公共交通空白地域や不便地域での需 経由地やルートの見直し 要はあるが、利用の少ない地域があ ○台地地区でも乗り継げるようにして ほしいや、台地地区を縦断する路線 運行方法の見直し がほしいといった要望がある ○サンエー西原シティまで延長してほ しいという要望がある 時刻設定の見直し ○村内巡回、8の字ルートといった運 行方法の改善を求める声もあがって いる 車両の見直し ○同一区間で時刻表と到着時間の乖離 がみられた ○利用者には70歳以上の高齢者が多 通学バスとの連携 11 ○小学生が全体の 46%、中学生が 11% を占めており、利用が多い 料金の設定方法 ○料金は一律 100 円との意見が多く、 その他に学割等の要望がある