

計画目標値の設定

生活交通ネットワーク計画の基本目標及び基本方針の達成状況を的確に把握できるようにするため、数値目標の設定を検討します。

目標設定の考え方

○目標の設定の留意点

- ・従前値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）【OD調査など】
- ・公共交通への転換率（路線バス+コミュバス、コミュバス）【アンケート調査など】
- ・住民のバスの利用頻度【アンケート調査など】
- ・住民の公共交通に対する満足度【アンケート調査など】
- ・公共交通空白地帯の解消率【バス停からの距離により計測】

○目標設定に活用できそうなアンケート調査

- ⇒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
- ⇒平成24年村内一周バスアンケート

今回設定した2つの目標値以外に考えられるもの

【利用者】

- 村民の交通の便に対する満足度
- 高齢者の外出頻度

【運行者】

- 公共交通空白地域の割合

目標 1 : バス交通の利用者数（基本方針 1、2、3）

バス交通の利用者：300人→334人

（わかりやすく設定する場合、一割の増加を目指し 330 人）

【基準値の考え方】

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。

【目標値の計測方法】

＜従前値＞

路線バスの分担率※1 から利用者数※2 を推計⇒ $1.7\% \times 17,680 \text{ 人} = 300 \text{ 人}$

※1 分担率は第 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）より

※2 総人口は平成 22 年度国勢調査より

⇒上記について、沖縄県の OD 調査の結果を活用できるかどうかについて確認したい。

＜将来の計測＞

本格運行実施後に、パーソントリップ調査もしくは県 OD 調査の実施時期と同時期にデータを計測します。

路線バスは交通事業者からデータを提供していただけるよう考えます。

コミュニティバスは村が計測を行います。

【目標値の設定】

＜路線バス利用者の維持＞

路線バスに対しては、公共交通利用啓発活動及びコミュニティバスとの乗り継ぎ改善を図り、現状の分担率 1.7%に相当する利用者の維持を目指します。

路線バス利用者の想定	年次	人口	分担率	利用者数
	2010 年	17,680 人	1.7%	300 人/日
	2015 年(事業なし)	18,228 人	1.5%	273 人/日
	2015 年(事業あり)	18,228 人	1.7%	309 人/日

※2015 年の分担率 1.5%は減少トレンドにより想定

<新たな公共交通の導入>

コミュニティバスを運行し、公共交通の利便性を高めます。

コミュニティバス利用者の想定	2015年	36.6人/日
----------------	-------	---------

※資料⑤ 8・9ページの推計より

コミュニティバスへの転換率の想定	転換前的手段	構成比
	自家用車	19.2%
	家族の送迎	34.4%
	タクシー	11.9%
	バイク	2.0%
	合計	67.5%

※資料④ 13・14ページ、護佐丸バス利用者アンケート調査より

よって、新たにバス利用に転換する人数は、

$36.6 \times 67.5\% = 24.7$ 人/日 25 人/日

と考えられます。

<目標値の想定>

2010年	2015年(事業なし)	2015年(事業あり)
300人/日	273人/日	334人/日

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3)

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：18.5%→35.6%
(わかりやすく設定する場合、現在の倍の利用率を目指し、37.0%)

【基準値の考え方】

コミュニティバス等の新たな公共交通を導入する際、中城村に隣接するものの、公共交通でのアクセスが良好でない高校に対し、学校の近くまで運行するか、路線バス乗り継ぎバス停に接続するなど、公共交通利便性の向上を図るよう検討します。それにより、通学時の公共交通への転換が進み、将来的に高校の選択肢の拡大にも繋がると考えられます。

【目標値の計測方法】

上記3校に通学する中城村在住の高校生に対し、本調査の「高校生アンケート」と同様の調査を行い、通学時の公共交通利用率を計測します。

【目標値の設定】

普天間高校・西原高校・中部商業高校に通う高校生の通学時の交通手段（通常）

	登校時		下校時	
	回答数	構成比	回答数	構成比
バス	10	13.5%	15	20.3%
徒歩	3	4.1%	7	9.5%
自転車	3	4.1%	3	4.1%
家族の送迎	57	77.0%	40	54.1%
友人、近所の送迎	1	1.4%	0	0.0%
無回答	0	0.0%	9	12.2%
計	74	100.0%	74	100.0%

※高校生アンケート調査より

合算すると、バスの利用率は $(10+15) / (74+74-9) = \underline{18.0\%}$

(無回答を除いたバス利用者の登下校の平均)

送迎（家族・友人・近所）の利用率は $(57+1+40) / (74+74-9) = \underline{70.5\%}$

(無回答を除いた送迎利用者の登下校の平均)

実験運行での利用転換調査

普天間りうぼうで乗降している18歳未満の利用者 (普天間高校への通学と考えられる)	普段の交通手段		構成比
	家族の送迎		7人
	徒歩		1人
	合計		8人

※護佐丸バス利用者アンケート調査より

このように、通学に最適な運行を行うことにより、送迎から相当数の転換を見込むことができます。また、通常は送迎で通学する場合でも、いざという時の手段として公共交通を確保することは重要です。

回収率 44.7%	7 人
100%換算	16 人
普天間高校の送迎者数	85 人(村内在住の生徒数) × 70.5% = 57 人
送迎からの転換	16 ÷ 57 = 28.1%

※護佐丸バス利用者アンケート調査より

この数値は普天間高校について想定で算定したものとなりますが、現実とはかけ離れた数字ではないと考えられ、これよりもやや低めの「送迎の 1 / 4 (25%) をバス通学に転換する」ことを3校の目標として設定することにします。

	現在	将来 (通学に考慮した公共交通を導入)	
バス	18.0%	引き続きバスを利用	35.6%
送迎	70.5%	1 / 4 がバスに転換	52.9%