

中城村地域公共交通計画

令和8年3月

目次

1. 計画の概要	1
1-1. 計画の目的	1
1-2. 計画の区域	1
1-3. 計画期間	2
1-4. 計画の位置づけ	2
2. 地域特性および地域公共交通の現状	3
2-1. 中城村の地域特性	3
2-1-1. 位置・地勢	3
2-1-2. 人口・世帯数等	4
2-1-3. 住民の移動特性	8
2-1-4. 観光の動向	14
2-2. 公共交通の現状	15
2-2-1. 高速バス・路線バスの概要	19
2-2-2. コミュニティバスの概要	25
2-2-3. 交通空白地域・交通不便地域	35
2-2-4. 乗り継ぎ利用の実態	38
2-2-5. その他	41
2-3. アンケート調査結果	49
2-3-1. 住民アンケート	49
2-3-2. 利用者アンケート	53
2-3-3. 民生委員アンケート	55
2-3-4. 小中高生アンケート	57
2-4. ワークショップ結果	63
3. 地域が目指す将来像と公共交通に求められる役割	65
3-1. 地域が目指す将来像	65
3-2. 関連分野における公共交通への期待	66
3-3. 公共交通に求められる役割	68
4. 中城村の公共交通のあり方	69
4-1. 地域公共交通の問題点と課題	69
4-2. 地域公共交通の基本方針	72
4-3. 目標の達成状況を評価するための指標	73
4-4. 公共交通の役割と地域公共交通確保維持事業の必要性	75
4-4-1. 中城村における公共交通の役割	75
4-4-2. 地域公共交通確保維持事業の必要性	76
4-4-3. 補助系統に係る事業および実施主体の概要	76
5. 取り組みの方向性と施策展開	77
5-1. 施策展開の方向性	77
6. 目標を達成するための施策	80
〔方向性①〕既存公共交通の利便性の向上	80

[方向性②] 広域交通との連携強化	86
[方向性③] 多様な担い手による移動サービスの確保	91
7. 計画の推進・進捗管理	98
7-1. 施策展開のロードマップ	98
7-2. 計画の実施および進行管理の体制	99
7-3. PDCA サイクルに基づく進捗管理	100

1. 計画の概要

1-1. 計画の目的

中城村では、国道 329 号および県道 29 号線が南北に走る一方、両道路間を結ぶ路線バスが乏しく、地形や土地利用の制約も重なって公共交通の空白が拡がり、学生や高齢者等の通学・通院・買い物といった日常の移動に不便が生じています。既存のコミュニティバス「護佐丸バス」は生活の足として一定の役割を果たしていますが、需要や移動特性に応じた運行の見直しや、新たな需要への対応が課題となっています。

さらに、全国的には事業者の高齢化や担い手不足の深刻化に加えて、自治体の財政負担の増加等により、公共交通を維持していくことは年々厳しさを増しています。中城村においても、日常生活における移動の安定的な確保と財政の健全性を両立させ、誰もが利用しやすい持続可能な公共交通ネットワークの実現が喫緊の課題です。

まちづくり等の関連分野と連携し、護佐丸バスをはじめとする公共交通の利便性の向上、広域交通との結節強化・乗り継ぎ改善、移動制約者への配慮を重視した取り組みを段階的に進めるため、地域公共交通のマスタープランとなる「中城村地域公共交通計画」を策定します。

1-2. 計画の区域

本計画は、中城村全域を対象とします。またコミュニティバスの運行区域として一部村外を対象とします。



図 1 計画の区域

資料：国土数値情報、@OpenStreetMap contributors

1-3. 計画期間

計画期間は、令和 8 年度から令和 12 年度までの 5 か年とします。

計画期間内においても施策の進捗状況や目標の達成状況等を継続的に確認し、必要に応じて計画の見直しを行います。

また、計画の最終年度となる令和 12 年度には、計画期間全体における施策の進捗確認や効果検証を実施し、次期計画を策定します。

1-4. 計画の位置づけ

本計画は、まちづくりの最上位計画である「中城村第五次総合計画」に基づき、まちの将来都市構造を示す「中城村都市計画マスタープラン」等の関連計画と連携・整合を図りながら策定するものです。

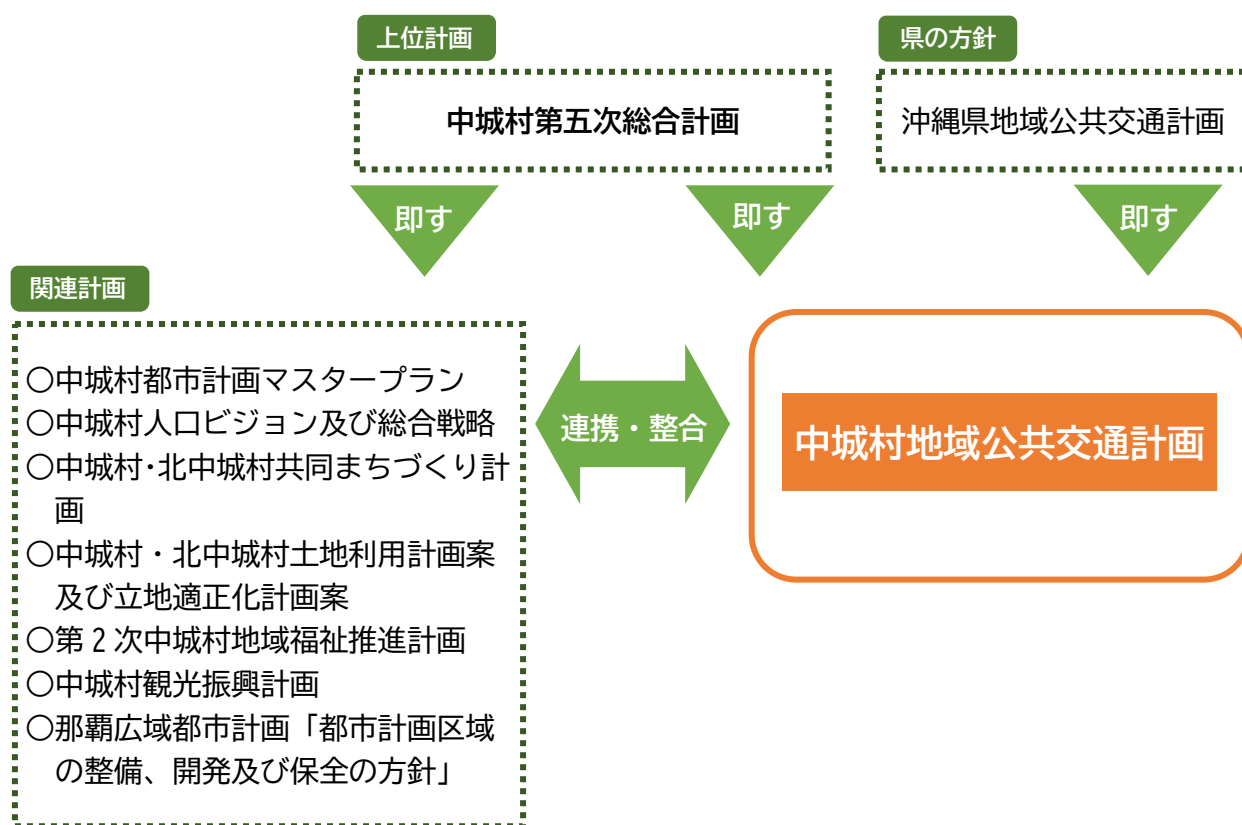


図 2 計画の位置づけ

2. 地域特性および地域公共交通の現状

2-1. 中城村の地域特性

2-1-1. 位置・地勢

中城村は、沖縄本島の中部に位置し、北中城村や宜野湾市、西原町に囲まれています。また、那覇市や沖縄市の中心市街地と約 10 km 圏内に位置しています。



図 3 中城村の位置

資料：国土数値情報

中城村の地形は、平坦部、斜面部、台地の 3 つで構成されています。

海側から国道 329 号までが比較的平坦な地形であり、国道 329 号から西側に標高 120m 以上の斜面が連続しています。台地部は北側から台城岳、上武当岳、新垣山、糸蒲山となっています。

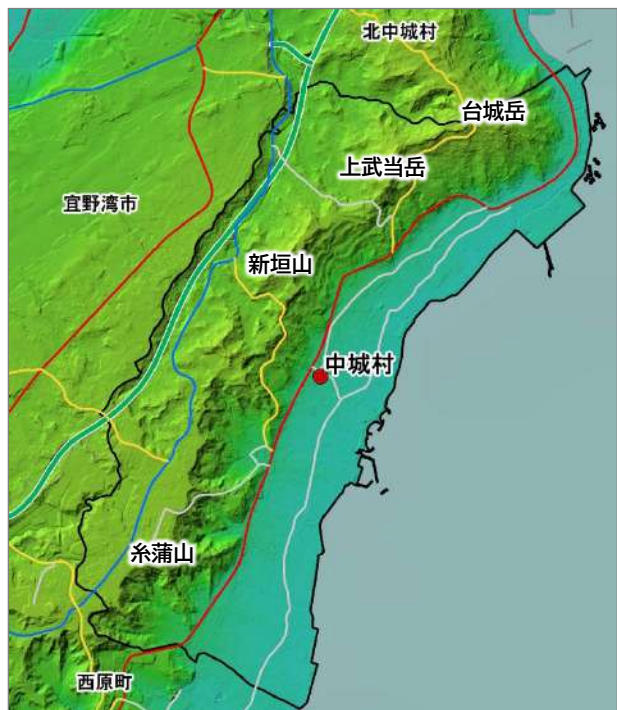
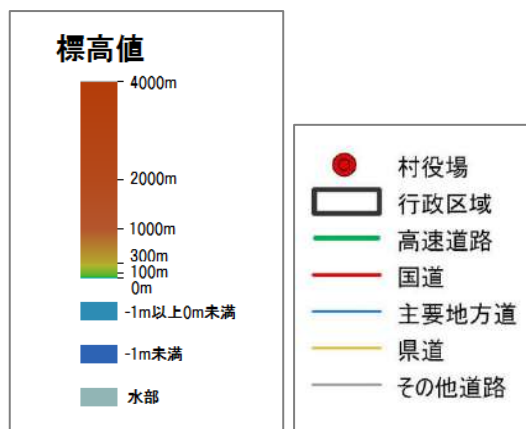


図 4 中城村の地勢

資料：国土数値情報、中城村資料、国土地理院 色別標高図（海域部は海上保安庁海洋情報部の資料を使用して作成）

2-1-2. 人口・世帯数等

(1) 人口分布および推移

中城村の総人口は平成 22 年の 17,680 人から、令和 2 年の 22,157 人と約 1.3 倍増加しており、国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば、今後も増加傾向が続く見込みです。年少人口（0～14 歳）の推移についても、増加傾向となっています。

一方で、高齢化率は上昇傾向にあり、令和 2 年の 18.6%から今後 30 年間で 29.8%まで上昇する予測となっています。

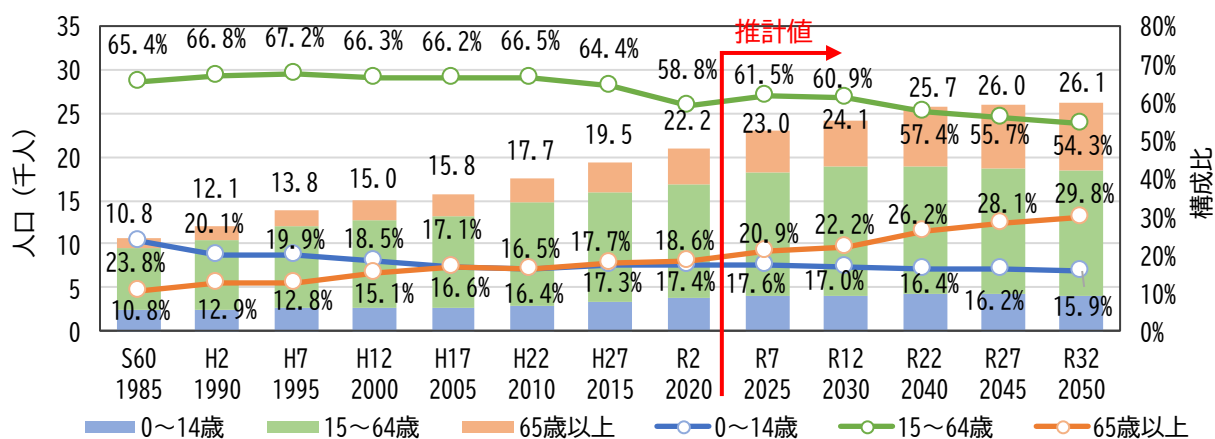


図 5 人口の推移と将来推計 資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

村内の人口分布を見ると、上地区南上原への人口集積が顕著となっていますが、国道 329 号沿線の久場土地区画整理地区、伊舎堂～屋宜の住宅地、奥間等でも比較的人口が集積している箇所が見られます。

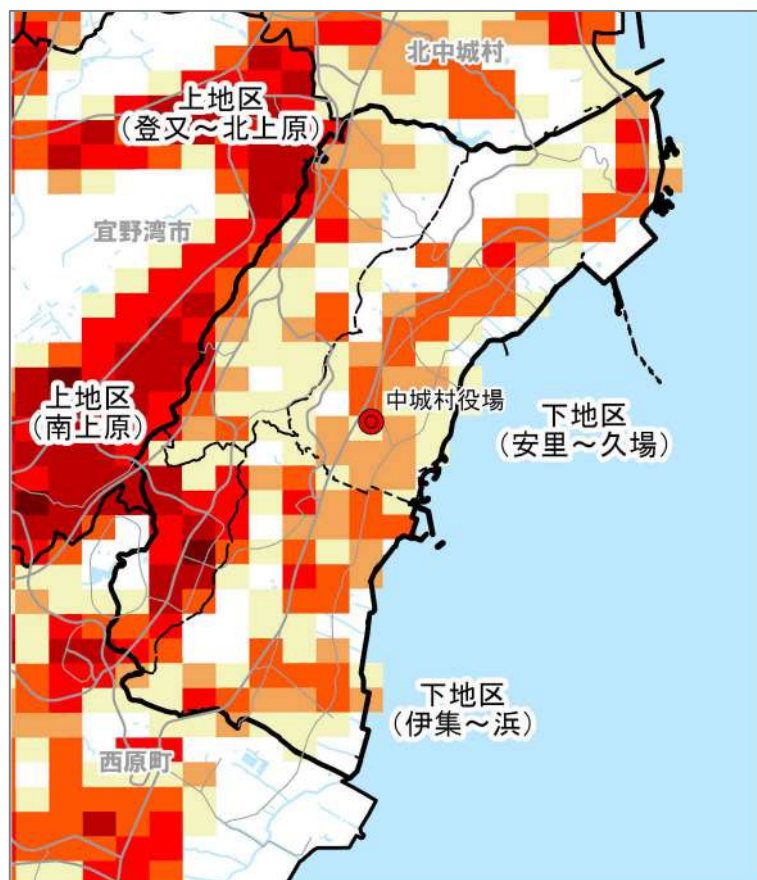


図 6 総人口の分布状況(250m メッシュ)

資料：国土数値情報、基盤地図情報、中城村資料、国勢調査（令和 2 年）

高齢化率については、上地区南上原を除いて高くなっており、特に上地区北上原では高齢化率が40%を超えるエリアが分布しています。

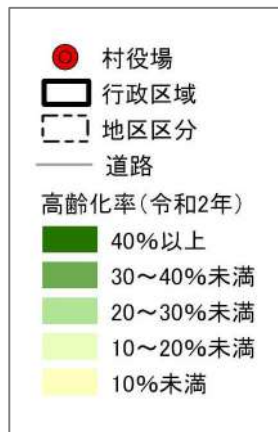


図 7 高齢化率の状況(250mメッシュ)

資料：国土数値情報、基盤地図情報、中城村資料、国勢調査（令和2年）

年少人口（0歳～14歳）の人口分布については、総人口と同様に、上地区南上原と国道329号沿線の久場土地区画整理地区、伊舎堂～屋宜の住宅地、奥間等で人口が集積している箇所が見られます。

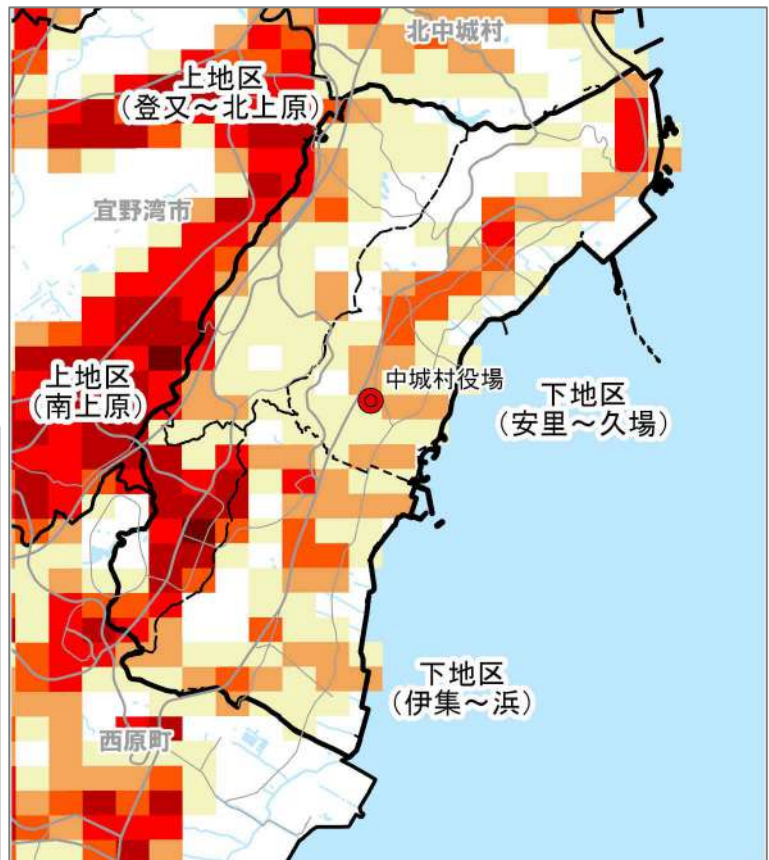


図 8 年少人口の分布状況(250mメッシュ)

資料：国土数値情報、基盤地図情報、中城村資料、国勢調査（令和2年）

(2) 地区別の状況

4地区のなかでは、下地区（伊集～浜）、下地区（安里～久場）、上地区（登又～北上原）の高齢化率は約30%と高い一方で、上地区（南上原）の高齢化率は10%となっています。

年少人口の構成比について見ると、下地区（伊集～浜）、下地区（安里～久場）、上地区（登又～北上原）では約10%と少なくなっていますが、上地区（南上原）では24%と年少人口が多くなっています。



図 9 地区区分の図

資料：国土数値情報、中城村資料、国勢調査

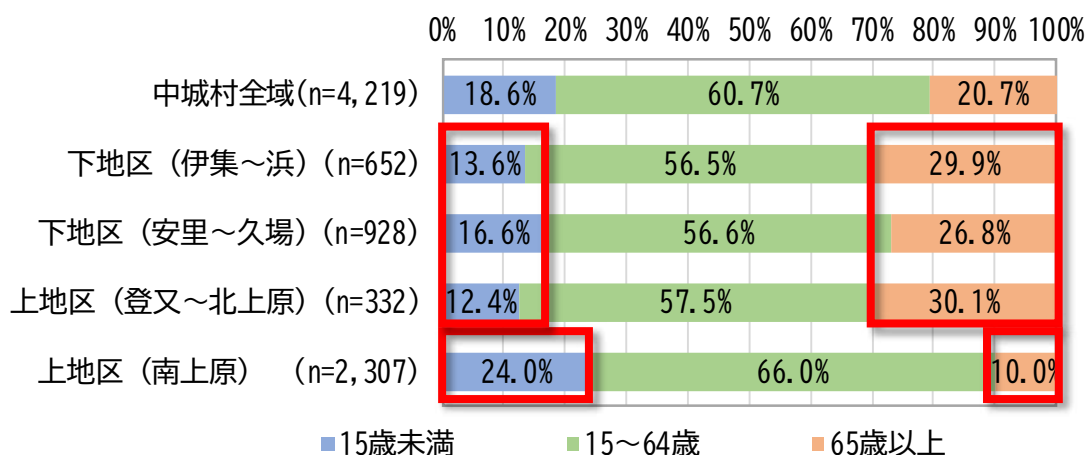


図 10 地区別の年代別人口の割合

資料：住民基本台帳（令和6年7月）

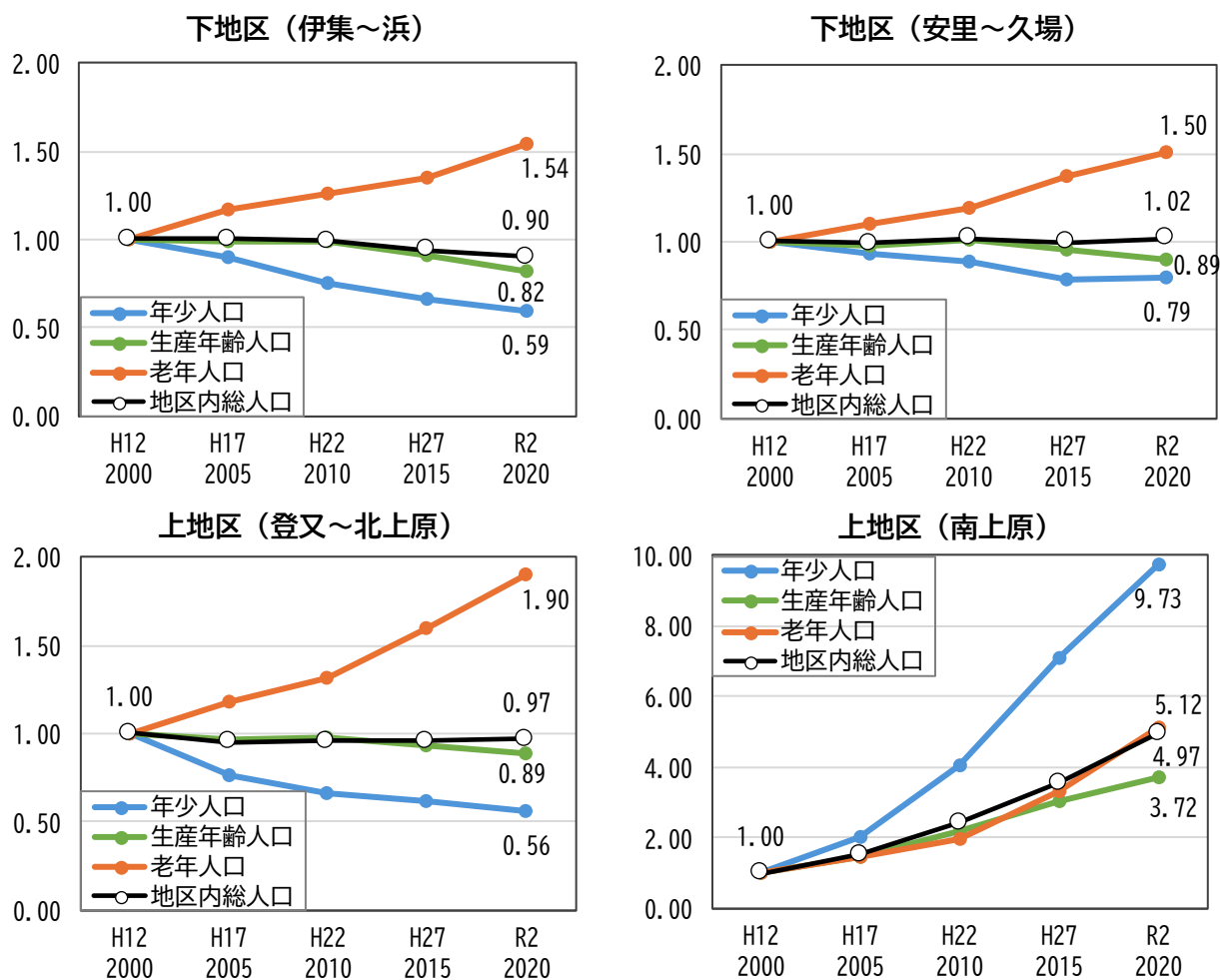


図 11 地区別の年代別人口の推移(H12(2000)年を 1.00 とした場合の推移)

資料：国勢調査

(3) 世帯数等

世帯数は増加が続いていますが、世帯人員（1 世帯あたりの平均世帯員数）については減少が続いており、令和 2 年の世帯人員は 2.46 人/世帯となっています。

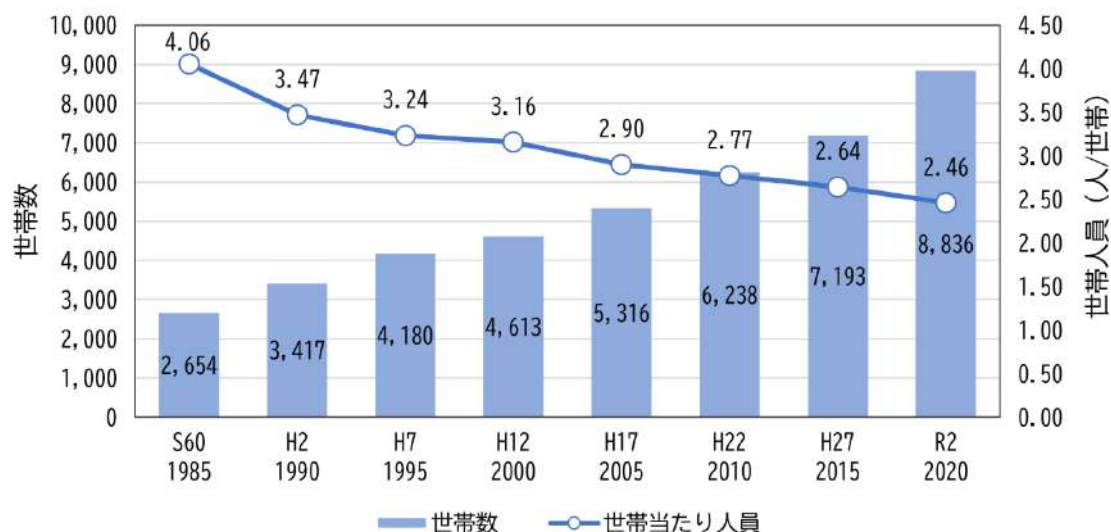


図 12 世帯数および世帯人員の推移

資料：国勢調査

2-1-3. 住民の移動特性

(1) 通勤・通学

1) 通勤流動

村内に常住する就業者（15 歳以上）の約 30%が村内で就業しており、村内から村外へ通勤する「流出」が、村外から村内へ通勤する「流入」を約 1,900 人上回る流出超過となっています。

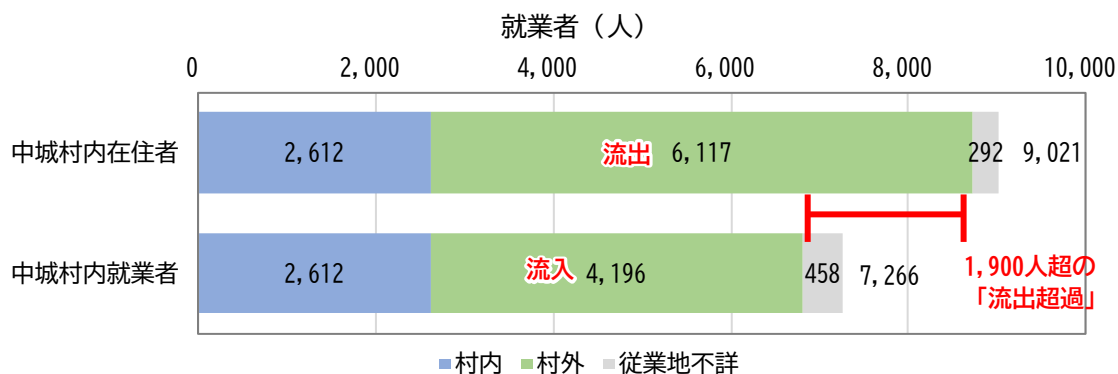
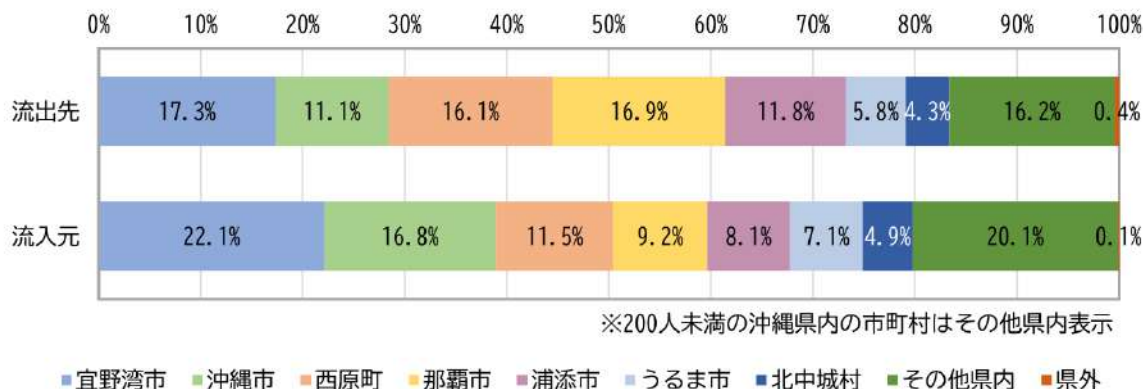


図 13 通勤による人口流動

※15 歳以上就業者
資料：国勢調査（令和2年）

村内から村外への「流出先」、村外から村内への「流入元」とともに、宜野湾市、沖縄市、西原町、那覇市で約 60%を占めます。

流出先としては、宜野湾市が最も多く、次いで、那覇市、西原町となっています。流入元としても宜野湾市が最も多く、次いで、沖縄市が多くなっています。



※200人未満の沖縄県内の市町村はその他県内表示

図 14 通勤による人口流動の内訳

※15 歳以上就業者
※その他：従業市区町村「不詳・外国」を含まない
資料：国勢調査（令和2年）

2) 通学流動

村内に公立の高校がないことなどから、村内に常住する通学者（15 歳以上）のうち約 70%が村外へ通学しています。

また、村内への通学者は約 20%となっており、村内から村外へ通学する「流出」が、村外から村内へ通学する「流入」を約 700 人上回る流出超過となっています。

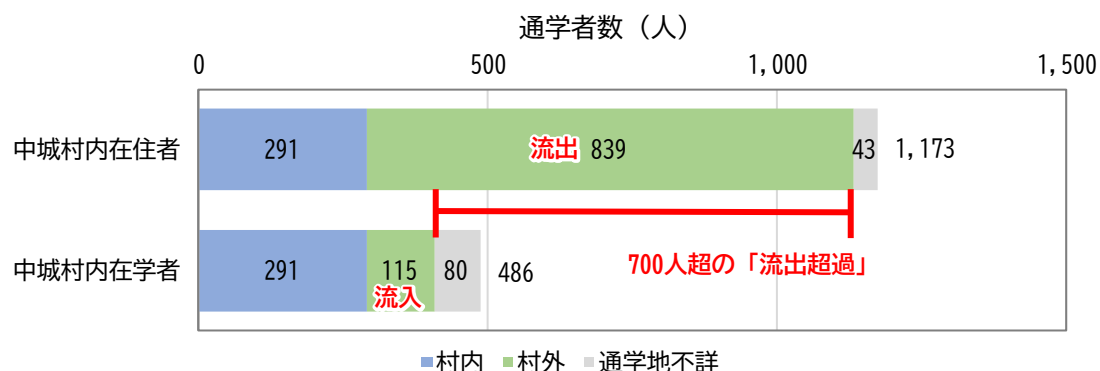
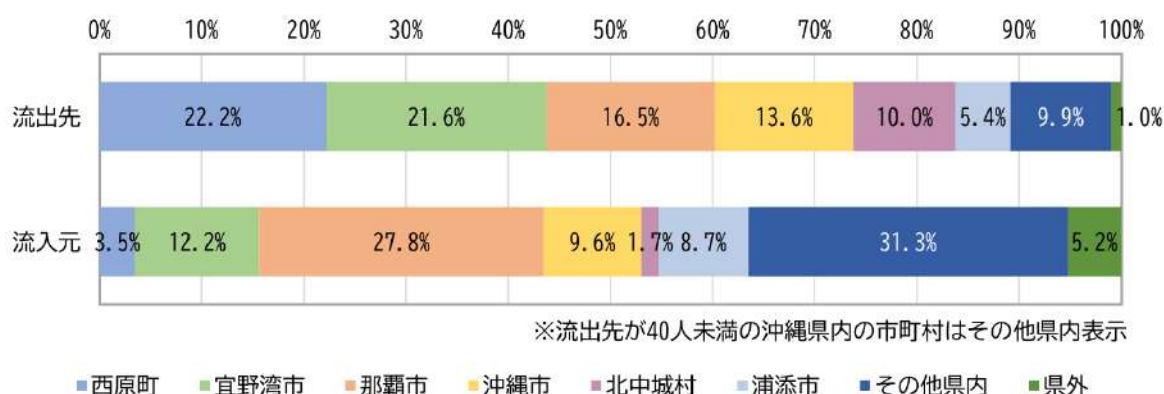


図 15 通学による人口流動

※15 歳以上通学者
資料：国勢調査（令和 2 年）

流出先としては、宜野湾市、西原町が多く、約 40%を占め、次いで、那覇市、沖縄市が多くなっています。流入元としては、那覇市が最も多く約 28%であり、次いで、宜野湾市が多くなっています。



※流出先が40人未満の沖縄県内の市町村はその他県内表示

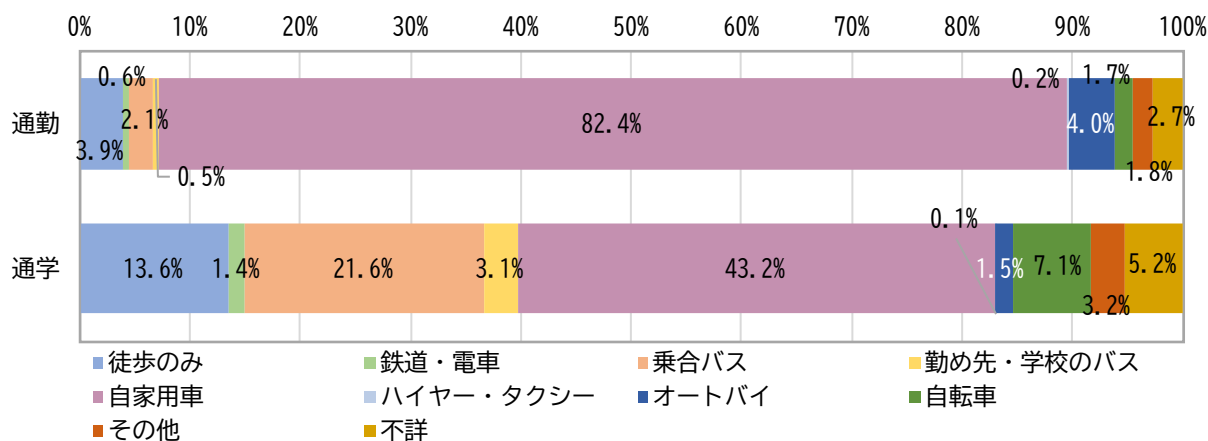
図 16 通学による人口流動の内訳

※15 歳以上通学者
※その他：通学市区町村「不詳・外国」を含まない
資料：国勢調査（令和 2 年）

3) 通勤・通学時の利用交通手段

通勤時の移動手段では「自家用車」が圧倒的に多く、約 82%と多数を占めています。

一方で、通学時の利用交通手段としては、「自家用車」が最も多く約 43%を占めますが、「乗合バス」や「学校のバス」、「鉄道・電車」の公共交通があわせて約 26%となっています。



資料：国勢調査（令和 2 年）

図 17 通勤・通学時の移動手段(中城村常住者)

※以下は、本計画の検討にあたって令和6年10月に実施した住民対象としたアンケート調査の結果から整理しています。
住民アンケート調査の概要については p. 49 をご参照ください。

(2) 日々の買い物

「日々の買い物」では、上地区（南上原）への外出が目立ち、上地区（南上原）では地区内の外出が約90%を占めます。また、下地区（安里～久場）でも地区内での外出割合が約25%と比較的高くなっています。

下地区（伊集～浜）については、上地区（南上原）よりも西原町への外出割合が高くなっており、全体の約半数を占めます。

上地区（登又～北上原）と、下地区（安里～久場）では、宜野湾市への外出割合も比較的高くなっています。

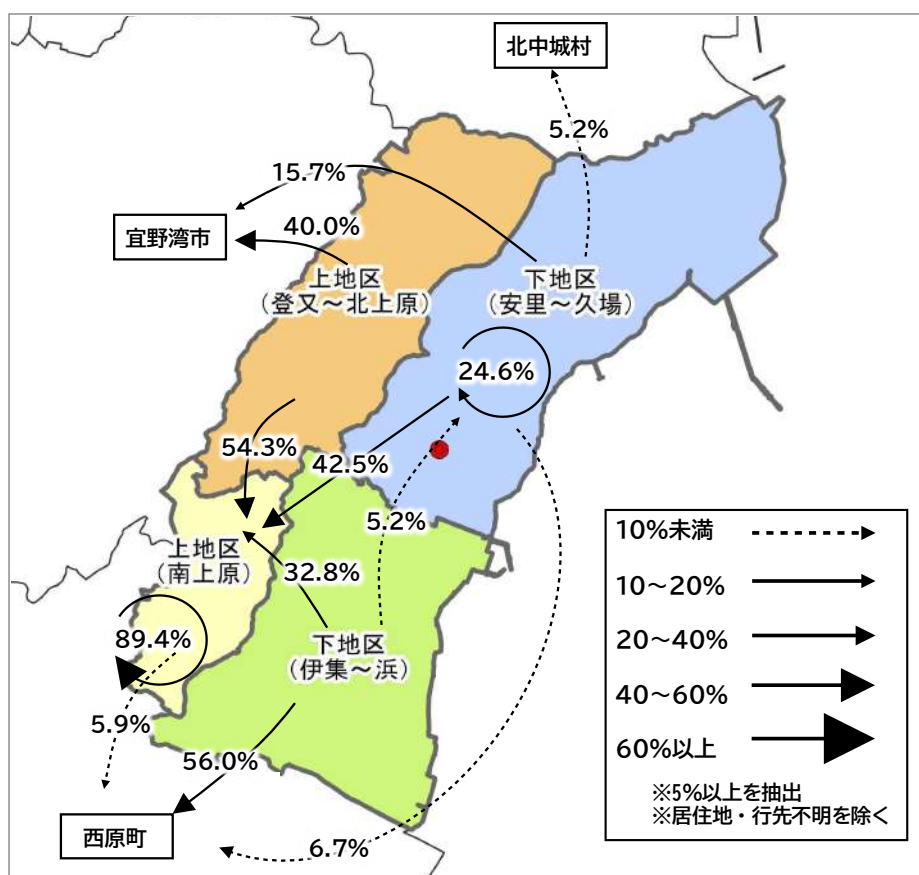


図 18 日々の買い物での外出先

資料：住民アンケート結果

なお、具体的な外出目的地としては、上地区（南上原）に位置するスーパーマーケットが多くなっており、「サンエーなかぐすく店」は全体の約40%を占めます。次いで、西原町、宜野湾市に位置するスーパーマーケットも多くなっています。

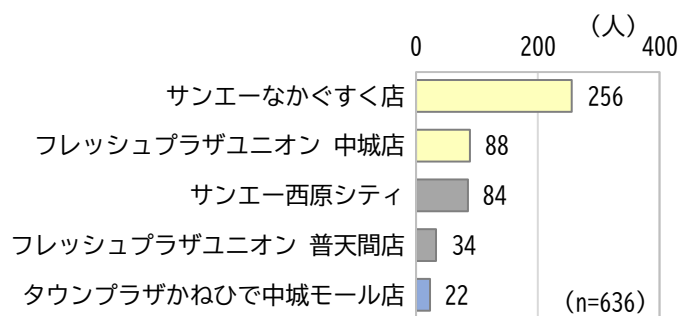


図 19 「日々の買い物」の外出目的地: 上位5位

資料：住民アンケート結果

(3) 特別な買い物

「特別な買い物」では、北中城村への外出割合が顕著に高く、特に上地区（登又～北上原）と下地区（安里～久場）では、半数近くを示しています。

下地区（伊集～浜）については、北中城よりも西原町への外出割合が高くなっており、全体の半数以上を占めます。

日常の買い物と比べて、浦添市や那覇市、うるま市など広域な移動が見られるのが特徴となっています。

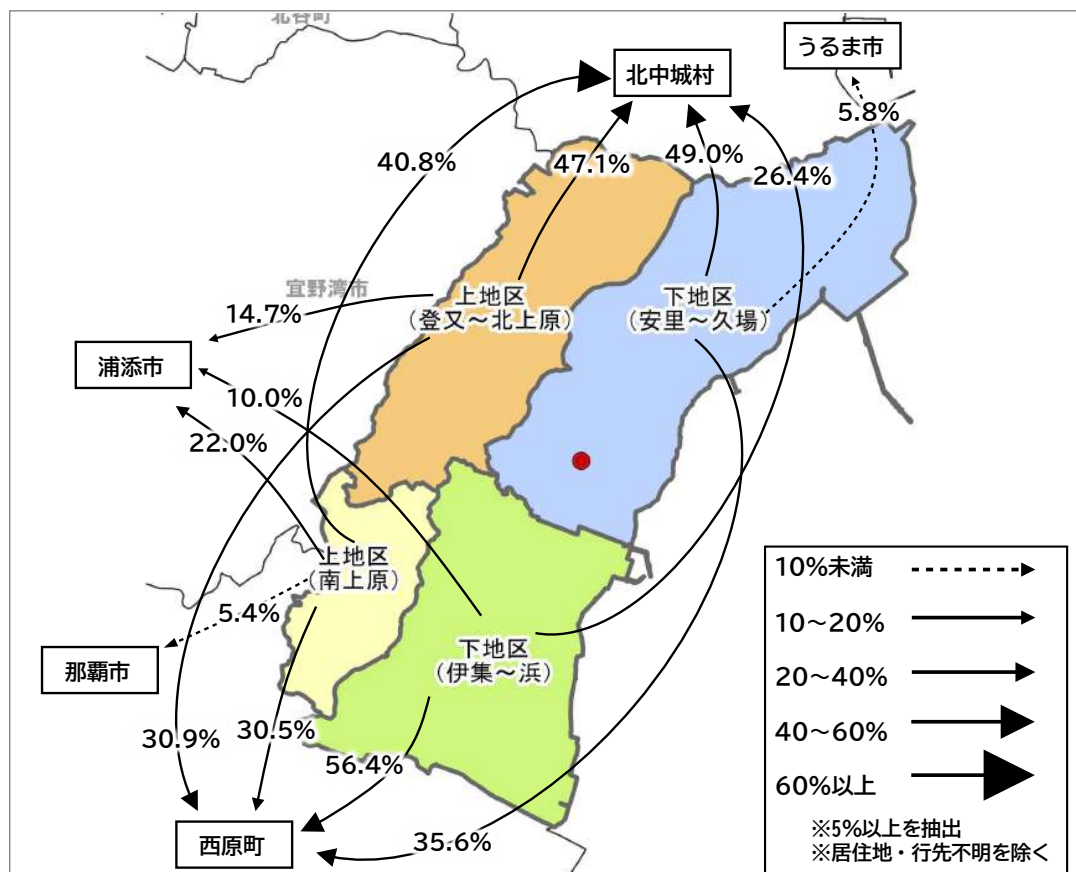


図 20 特別な買い物での外出先

資料：住民アンケート結果

なお、具体的な外出目的地としては、北中城村に位置する「イオンモール沖縄ライカム」が多くなっており、全体の約 35% を占めます。次いで、西原町に位置するショッピングモールも多くなっています。

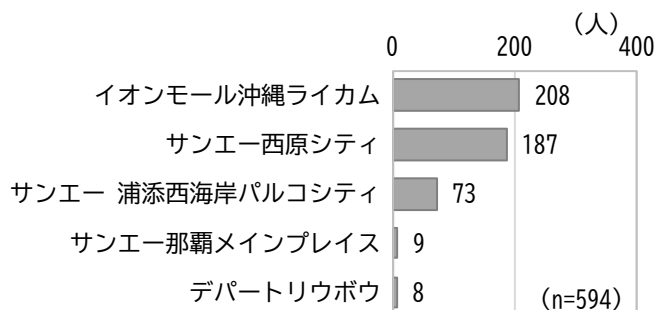


図 21 「特別な買い物」の外出目的地:上位 5 位

資料：住民アンケート結果

(4) 通院

「通院」では、上地区（登又～北上原）を除いて地区内での外出が見られ、下地区（安里～久場）と上地区（南上原）では、約 30%と比較的高くなっています。

地区外への外出に関しては、いずれの地区でも西原町への外出割合が比較的高くなっていますが、上地区（登又～北上原）に関しては、宜野湾市への外出割合も約 23%と高くなっています。

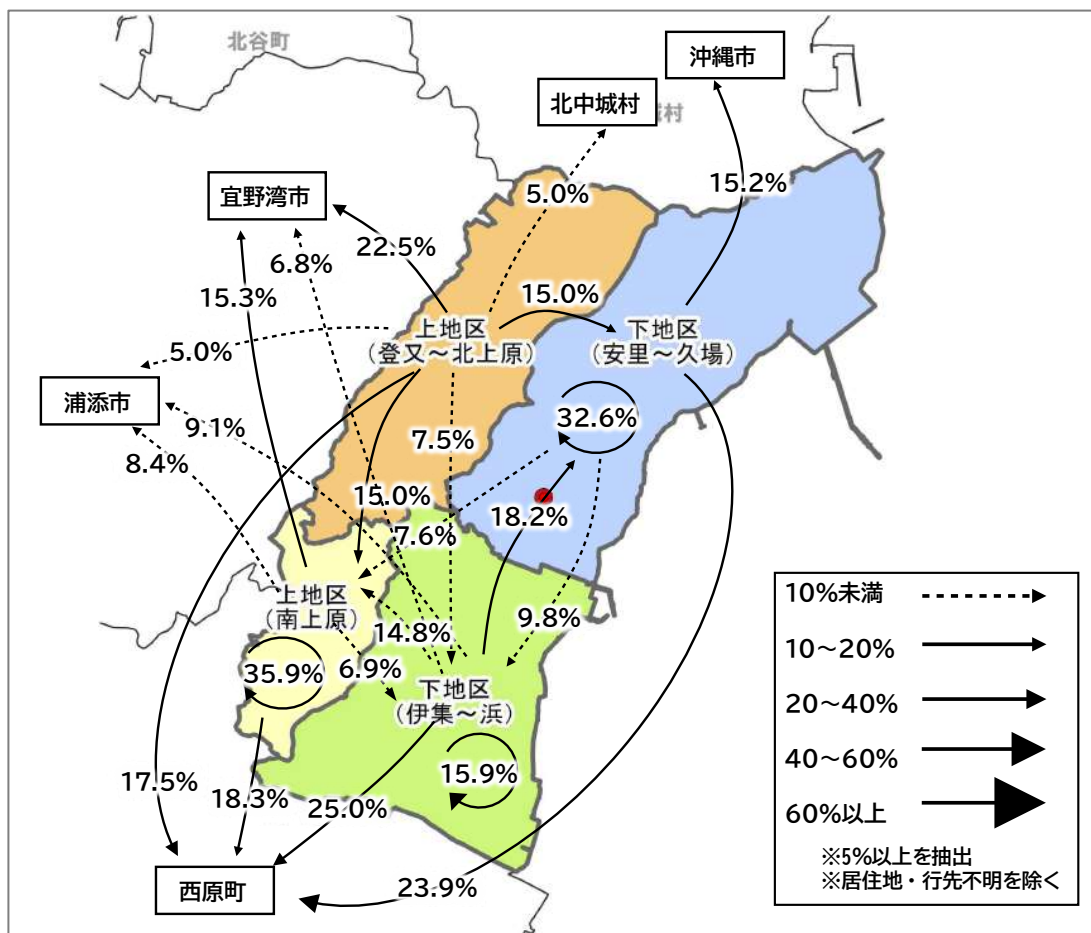


図 22 通院での外出先

資料：住民アンケート結果

なお、具体的な外出目的地としては、下地区（安里～久場）と上地区（南上原）に立地する病院・診療所が多く、次いで、下地区（伊集～浜）および西原町に立地する「ハートライフ病院」、「ハートライフクリニック」が多くなっています。

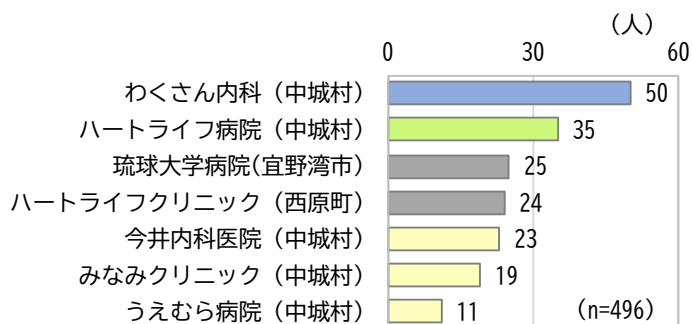


図 23 「通院」の外出目的地:回答数 10 件以上

資料：住民アンケート結果

※ 琉球大学病院については、調査時点（令和 7 年 1 月の移転前）の住所（西原町）で集計を行った

(5) 運転免許保有状況

運転免許保有状況を見ると、全体としては、高齢者も含めて住民の約90%が運転免許を所有し、実際に運転しています。

男女別・年齢別の運転免許保有状況を見ると、30～70歳未満で90%以上が運転免許を保有しており、30～50歳未満の女性と50～59歳の男性については100%の保有率となっています。

70歳代では、免許保有率に男女差が見られるものの、女性でも約76%が「運転免許保有し、実際に運転している」と回答しています。一方で、80歳以上では男女ともに約39%が「以前は自動車の運転免許を持っていたが、返納した」と回答しています。

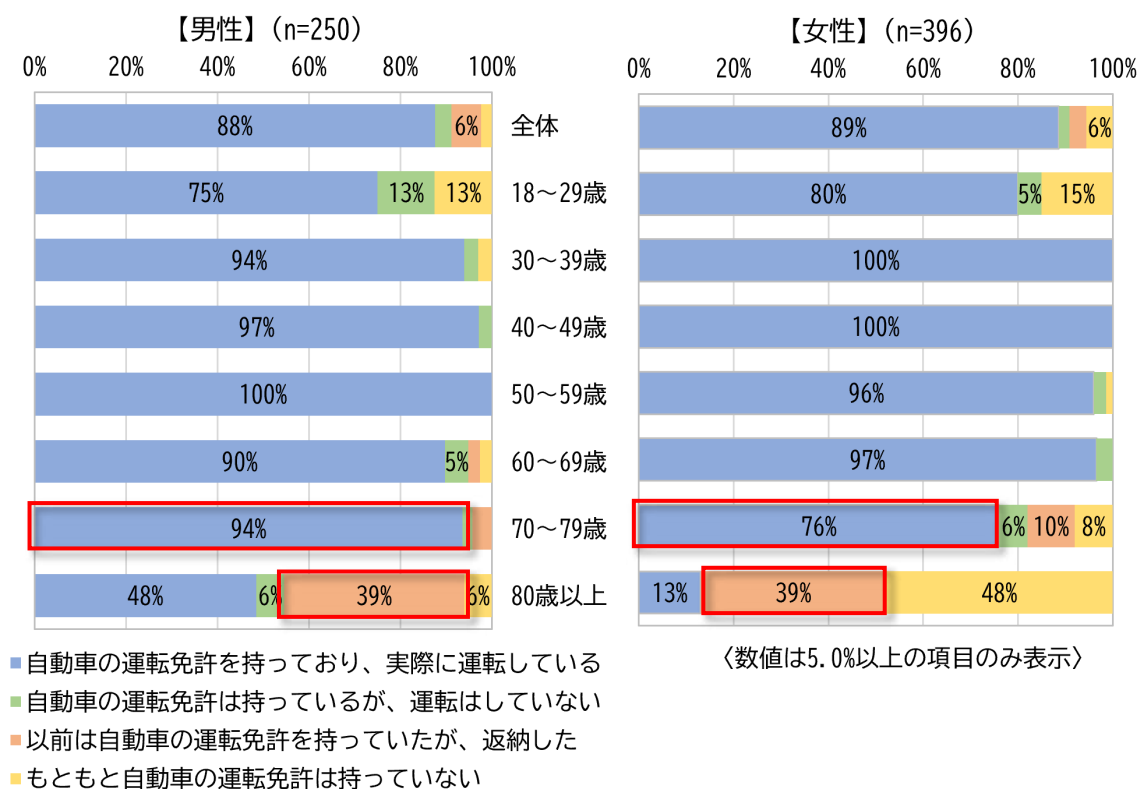


図 24 運転免許の保有状況

資料：住民アンケート結果

2-1-4. 観光の動向

世界遺産の「中城城跡」への来訪者を中心に、護佐丸まつりやプロジェクションマッピング等の中城城跡でのイベントや産業まつり等の村内でのイベントへの来訪が見られます。

中城城跡の来訪者数は、令和2・3年度は、コロナ禍で令和元年度の3分の1以下の入場者数となっていました。令和4年度以降回復傾向にあり、令和5年度の中城城跡への入場者数は約9万7,000人となっています。

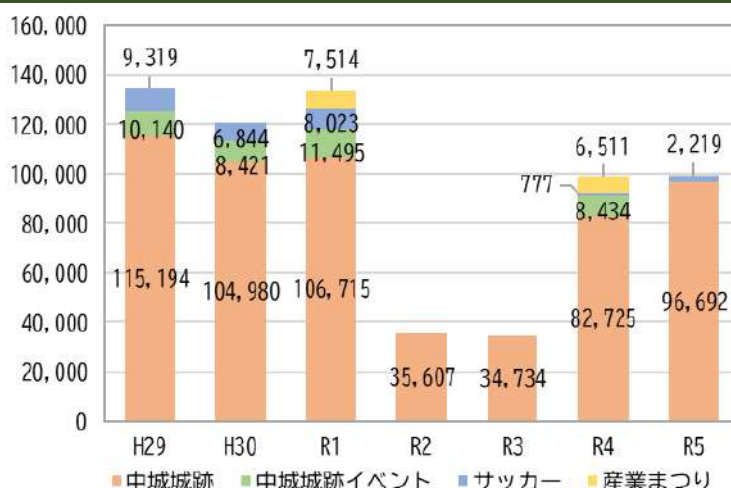


図 25 施設・イベント別の来訪者数の推移

資料：中城村資料

村内には、台地部を中心に中城城跡を始めとしたグスク関連の遺跡が立地しているほか、平坦部に歴史資料図書館やレジャー体験施設が立地しています。

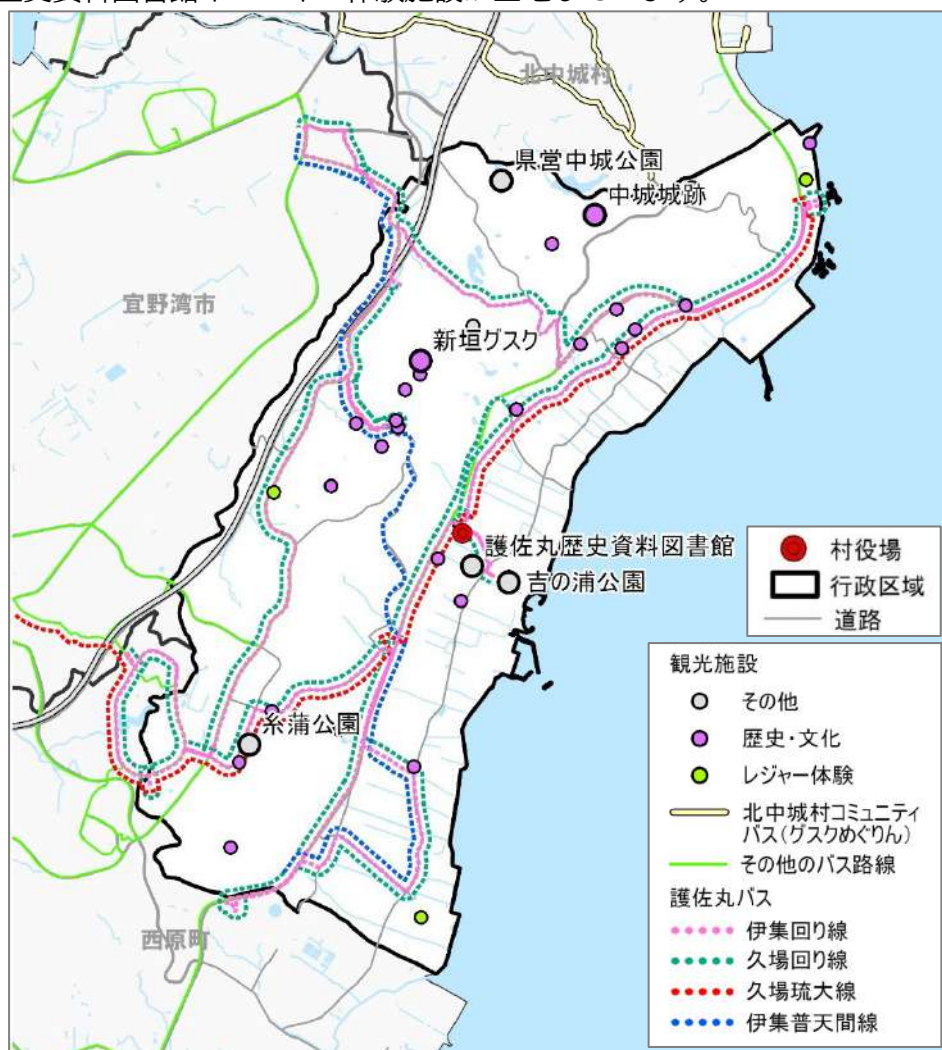


図 26 主要観光地等

資料：国土数値情報、基盤地図情報、中城村資料

2-2. 公共交通の現状

中城村内では、国道 329 号および上地区の琉球大学付近を路線バスが運行するほか、宜野湾市との市境付近に位置する沖縄自動車道を高速バスが運行しています。また、村内を一周する形でコミュニティバス「護佐丸バス」が運行しています。

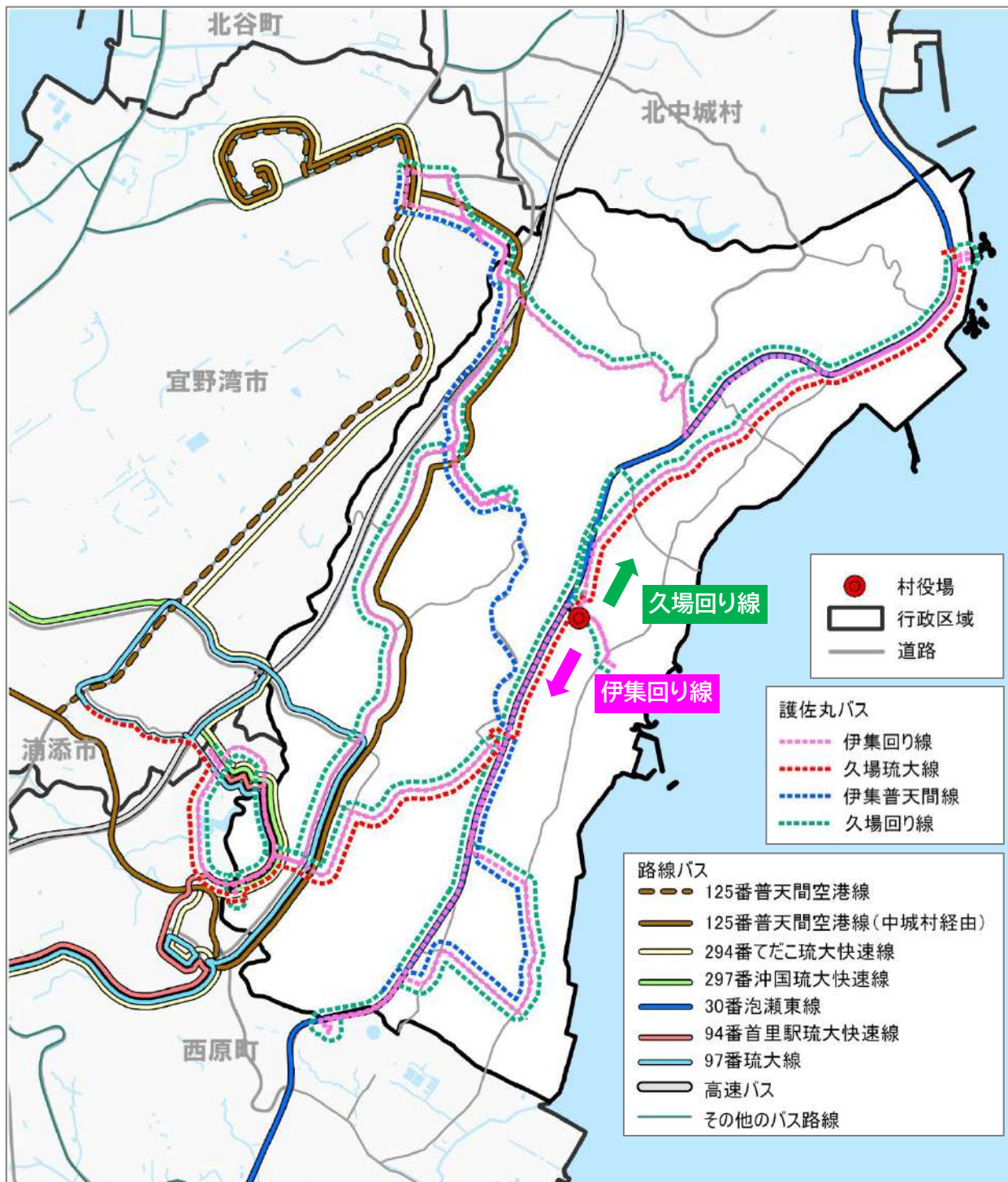


図 27 公共交通ネットワークの概況

資料：国土数値情報、基盤地図情報、中城村資料、那覇バス・琉球バス交通バスロケーションシステム

これまでの取り組み内容について

「護佐丸バス」は平成 27 年度より本格運行が実施されていますが、それ以前から実証運行が行われてきており、またデマンドタクシー「護佐丸タクシー」の実証運行等も実施されています。

以下では、これまでの取り組みの経緯や効果・課題を整理します。

①護佐丸バス実験運行（平成 26 年 1 月 9 日～22 日：無償）

■概要

目的	1. 台地地区と平坦地区との往來を確保します。 2. 公共交通が利用しにくい地域の利便性を高めます。 3. 利用頻度が高い施設を経由しアクセス性を高めます。
----	--

表 1 平成 25 年度実験運行概要

系統	A系統	B1系統	B2系統
運行経路	ハートライフ～普天間線	久場～琉大病院線（北行き北上原経由）	久場～琉大病院線（南行き北上原経由）
運行便数	平日：11便 休日：9便	平日：5便 休日：4便	平日：6便 休日：5便
運行日時	・ 7時台～19時頃		
運行形態	・ 路線定期運行		
運賃	・ 無償運行		

■結果

- ・ 通学時間帯は児童生徒の利用が多く、日中では 50 歳以上の利用が中心となっている。
→時間帯別利用者層により目的が異なる。

②護佐丸バス実験運行（平成 27 年 1 月 13 日～2 月 22 日：無償、2 月 23 日～28 日：有償）

■概要

- ・ 時間帯別の利用者に最も適した生活支援交通の運行形態を選定、検証するため、朝・日中・夕方に分けたルートを設定する。

■結果

- ・ 平坦地区と台地地区を結ぶ路線を確保することにより児童生徒の通学、日中の買物等の移動に利用されていたが、19 時以降の利用や土日の利用は僅かだった。

③護佐丸バス本格運行（平成 27 年 7 月 6 日～9 月 1 日：無償、9 月 2 日より有償本格運行開始）

■概要

- ・ 各路線とも平坦・台地地区を結び、公共交通空白地域を経由する。
- ・ 朝は通学に特化した路線、日中は村内の移動が容易でわかりやすい路線とする。

表 2 平成 27 年度運行概要

系統	朝便	日中便
運行経路	①伊集普天間線 ②久場琉大線	①伊集回り線 ②久場回り線 ※吉の浦会館を起終点
運行便数	・各2便〈片道〉	・各5便〈循環〉
運行日時	・平日のみ：6:30～8:00	・平日のみ：8:30～18:00
運行形態	・路線定期運行	
運賃	小学生…50円／中学生・65歳以上・障がい者…100円／一般（左記以外）…200円	

■結果

- ・ 学生の通学や高齢者等の買い物への移動手段として利用されている。
- ・ 課題としては、「利用者を増やす取り組み」や「収支の改善」が必要であり、「住民の意向を把握し、運行主体の要望を精査した上で運行計画の改善を図る必要がある」

ほぼ同様の形で現在の運行形態へ移行

【変更点】

- ・ 平成 28 年度より村単費で運行を開始。運行事業者を 1 社単独に変更
- ・ バス停名の変更

①護佐丸タクシー 実証運行（平成 27 年 1 月 13 日～2 月 28 日）

②護佐丸タクシー 実証運行（平成 27 年 7 月 6 日～平成 31 年 3 月）

■背景と概要

- ・ 平成 25 年度の護佐丸バス実験運行と意向調査結果等をふまえて、高齢者や障がい者のニーズに即した公共交通手段を提供するため、多様な移動ニーズに柔軟に対応できるドアツードアのデマンドタクシーの運行を試験的に開始した。

表 3 平成 27 年度実証運行概要(赤字:①と②での変更点)

運行形態	・ タクシー車両2台 ・ 発時間固定 (30分前までに予約) ・ 登録制 (すべての人)
運行区域	・ 村全域 ・ コミュニティバスの村外バス停 (普天間りうぼう、琉大北口、中部商業高校)、琉大病院、渡口バス停、長田バス停、小那覇バス停
運行日時	・ 平日 (7時便～17時便)、休日 (9時便～17時便)
運賃	・ 一乗車一律300円 ※高校生や障がい者の運賃負担緩和策 (特別回数券等) を検討
運行事業者	・ 有限会社共同交通

■結果

- ・ 平成 29 年度の護佐丸タクシーの延べ利用件数は 6,788 件であり、そのうち高齢者の病院を目的とした利用が全体の約 3 割であった。
- ・ 護佐丸バスの高齢者の年間利用者 7,240 人よりも少ない状況となっている。
- ・ 平成 29 年度の実績値で運賃収入に対し、運行経費が大きく上回り、赤字額が約 1,100 万円であった。

利用状況や護佐丸バスとあわせたコスト等を鑑み、**運行中止**

○浜地区実証運行

■概要

- ・ 「浜地区に護佐丸バスを通してほしい」との要望を受け、護佐丸バスのルート見直しの検討材料とするため、実証運行を実施した。

表 4 実証運行概要

期間	・ 令和6年6月24日（月）～ 7月12日（金）
運行形態	・ 役場の公用車を使用 ・ 吉の浦会館で伊集回り線および久場回り線と接続するように時刻表を設定
運行区域	・ 吉の浦会館～臨時バス停 （はまだ商店前）間の送迎を実施
運行便数	・ 計8便
運行日時	・ 平日のみ：8:35～15:00
運賃	・ 無償運行



図 28 実証運行の運行ルート

■結果

- ・ 8 時台の便と 13 時前後の便の利用者数が比較的多い。
- ・ 乗車目的は買い物が最も多く、次いでハートライフへの通院が多い。
- ・ イベントとして乗車したと推察される利用者もあり、移動手段として利用した方は限られる可能性がある。

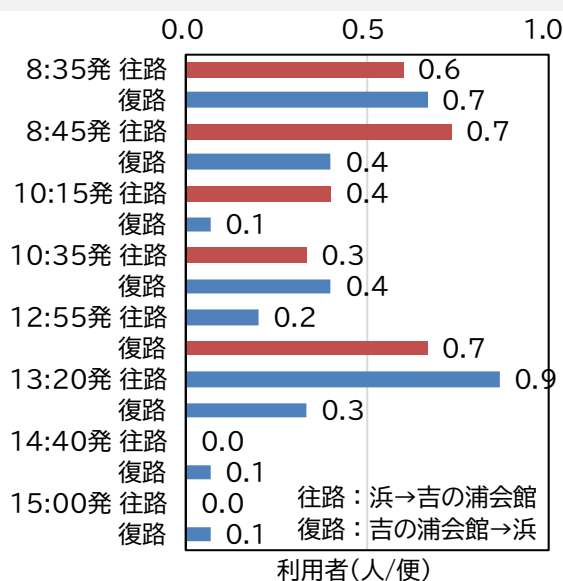


図 29 実証運行結果

資料：中城村資料

2-2-1. 高速バス・路線バスの概要

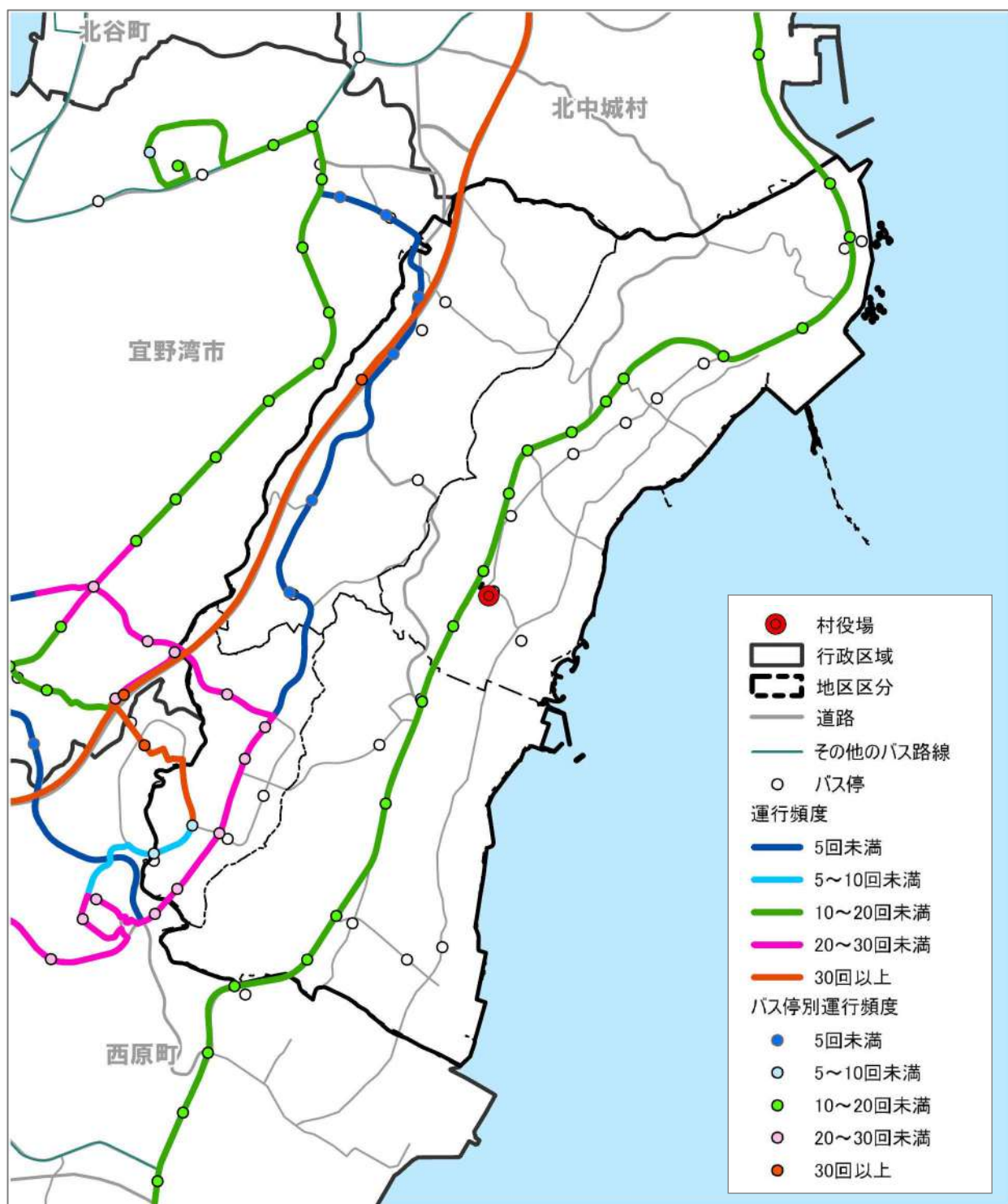


図 30 1日あたりの高速バス・路線バス運行頻度図

資料：国土数値情報、基盤地図情報、中城村資料、東陽バス HP、沖縄バス HP、やんばる急行バス HP、那覇バス・琉球バス交通バスロケーションシステム

※ 路線バスについては、村内を經由する 6 路線を集計対象として、運行頻度を算出

(1) 高速バスの運行概要

中城村内の高速バスの停留所は、沖縄自動車道内のバス停「中城」1か所のみで、7路線が運行しています。

表 5 中城村内を経由する高速バスの系統一覧

路線	系統	区間	運行事業者	系統キロ	運行日	1日あたりの運行回数※1（往復）
111	高速バス	那覇空港 ～名護バスターミナル	那覇バス	76.4 km	平日・ 土日祝	2.0 回/日
			琉球バス	76.5 km		2.5 回/日
			沖縄バス	76.0 km		2.5 回/日
			東陽バス	76.0 km		5.0 回/日
117	高速バス（美ら海直行）	那覇空港 ～ホテルオリオンモトブリ ゾート&スパ	那覇バス	97.9 km	平日・ 土日祝	4.0 回/日
			琉球バス	98.0 km		3.0 回/日
			沖縄バス	97.5 km		1.5 回/日
113	具志川空港線	那覇空港 ～具志川	琉球バス	39.6 km	平日・ 土	平日：5.0 回/日 土：6.0 回/日
123	石川空港線	那覇空港 ～石川入口、東山入口	琉球バス	48.9 km	平日	1.0 回/日
127	屋慶名高速線	那覇バスターミナル ～屋慶名バスターミナル	沖縄バス	47.7 km	平日	1.5 回/日
152	イオンモール 沖縄ライカム （高速線）	那覇空港 ～イオンモール沖縄ライカム	琉球バス	27.2 km	平日・ 土日祝	4.0 回/日
YKB888		那覇空港 ～運天港	やんばる 急行バス	114.7km	平日・ 土日祝	11.0 回/日

資料：沖縄総合事務局提供資料、東陽バス HP、沖縄バス HP、やんばる急行バス HP、那覇バス 琉球バス交通
バスロケーションシステムより作成

※1 運行回数はバス停「中城」を基準に算出

(2) 路線バス

1) 運行概要

中城村内を運行する路線バスは、国道 329 号経由の 1 路線、琉球大学付近を経由または起終点とする 5 路線の計 6 路線となっています。

国道 329 号を経由する東陽バスの 30 番は、沖縄総合事務局の幹線バスに係る調査報告書において、那覇市と沖縄市を結ぶ東海岸の幹線バス※として位置づけられています。

琉球大学付近を経由する 5 路線は、那覇バス株式会社が運行しており、94 番、97 番、294 番はいずれもモノレール駅と琉球大学を結ぶ路線となっています。125 番普天間空港線については、通常は村内を経由せず、15 時台の 1 便のみ村内の上地区を経由しています。

※ 沖縄総合事務局運輸部企画室_沖縄本島における幹線バス路線網のあり方に係る調査事業報告書

表 6 中城村内を経由する路線バスの系統一覧(令和7年1月時点)

路線	系統	区間	運行事業者	系統キロ	運行日	1日あたりの運行回数※1(往復)	備考
30	泡瀬東線	那覇バスターミナル ～泡瀬営業所	東陽バス	36.4km	平日・土日祝	平日：17.0回/日 土：16.0回/日 日祝：12.0回/日	ドライバー不足等により、令和6年9月から減便
97	琉大線	那覇バスターミナル ～琉大北口駐車場	那覇バス	16.3 km	平日・土日祝	平日：23.5回/日 土：14.5回/日 日祝：15.0回/日	琉大病院の移転に伴い減便
94	首里駅琉大快速線	首里駅 ～琉大北口駐車場	那覇バス	7.7 km	平日	1.5回/日	琉大病院の移転に伴い減便
294	てだこ琉大快速線	てだこ浦西駅 ～琉大北口駐車場	那覇バス	5.4 km	平日	4.0回/日	琉大病院の移転に伴い
		てだこ浦西駅 ～琉球大学病院	那覇バス	12.9※2 km	平日	10.0回/日	経路変更および増便
297	冲国琉大快速線	てだこ浦西駅 ～琉大附属小学校	那覇バス	8.6 km	平日	2.5回/日	琉大病院の移転に伴い減便
125	普天間空港線(中城経由)	那覇空港 ～琉球大学病院	那覇バス	27.0 km	平日	0.5回/日 〈片道1便のみ〉	琉大病院の移転に伴い経路変更

資料：沖縄総合事務局提供資料、東陽バス HP、沖縄バス HP、那覇バス 琉球バス交通 バスロケーションシステムより作成

※1 運行回数は村内のバス停を基準に算出

※2 那覇バス 琉球バス交通 バスロケーションシステムより、上りと下りの距離の平均値を使用

※令和7年1月に琉球大学病院が西普天間へ移転したことに伴い、令和7年1月6日より那覇バスの5路線で、便数や経路変更が行われています。

以下では、変更前の令和5年度のデータにより分析を行っています。

2) 路線バスの利用状況（輸送人員・平均乗車密度等）

中城村を通る路線のうち、国道 329 号を走る 30 番泡瀬東線の利用者数が最も多く、令和 5 年度は約 67 万人が利用しています。次いで、97 番琉大線が約 37 万人と多くなっています。

125 番普天間空港線の利用者は年間約 20 万人見られますが、村内を運行するルートは平日の片道 1 便のみとなっています。

路線別の輸送人員の推移を見ると、いずれの路線も令和 2 年度に減少し、令和 3 年度以降は増加傾向にあります。

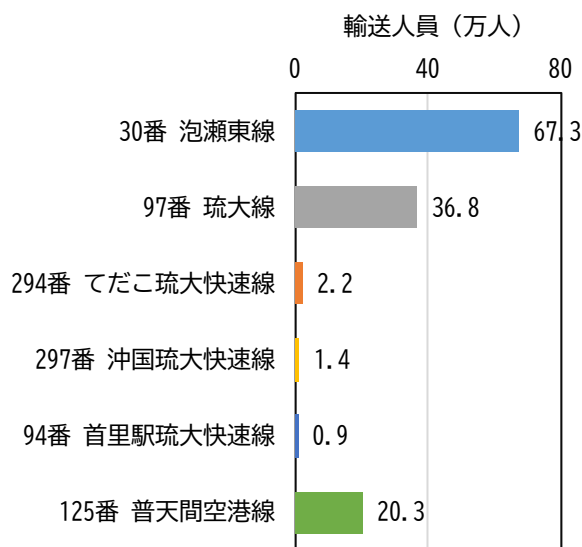


図 31 路線別の輸送人員(令和5年)

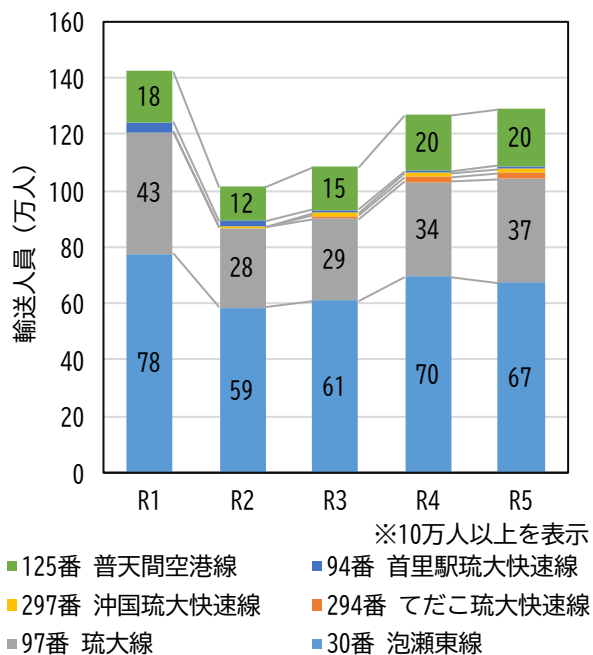


図 32 路線別の輸送人員の推移

資料：沖縄総合事務局提供資料

輸送人キロと平均乗車密度は、30 番泡瀬東線が最多となっています。

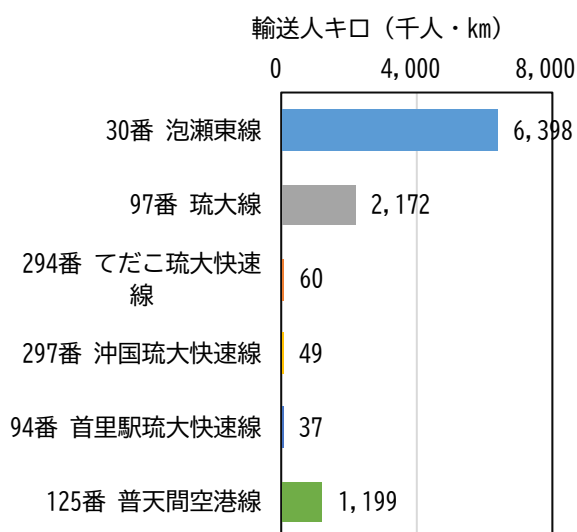


図 33 路線別の輸送人キロ(令和5年)

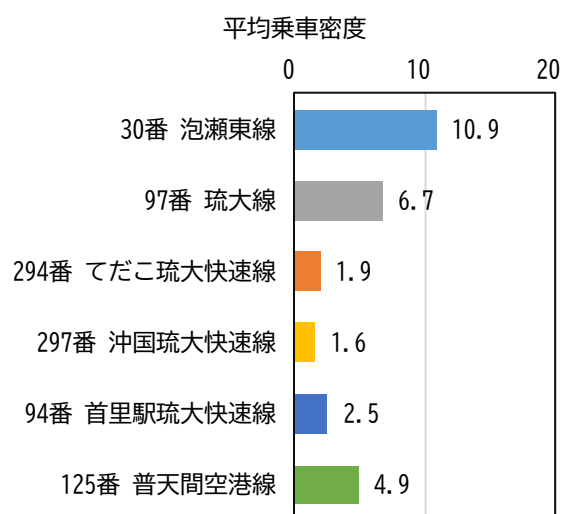


図 34 路線別の平均乗車密度(令和5年)

資料：沖縄総合事務局提供資料

3) 路線バス（30 番泡瀬東線）の利用状況

中城村内の主要バス路線である 30 番泡瀬東線（東陽バス）の中城村内区間の利用状況を把握することを目的として、平日 1 日の全便を対象とした乗降調査を実施しました。調査区間は、中城村内区間を含むハートライフ～熱田が対象です。

調査対象区間の利用状況を見ると、沖縄市方面の乗車と那覇市方面の降車が多くなっており、特に高校生の利用が集中しています。

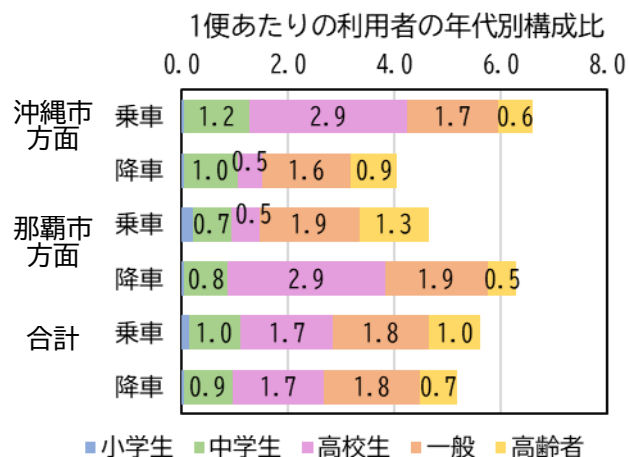


図 35 1 便当たりの利用者の年代別構成比

資料：沖縄総合事務局提供資料

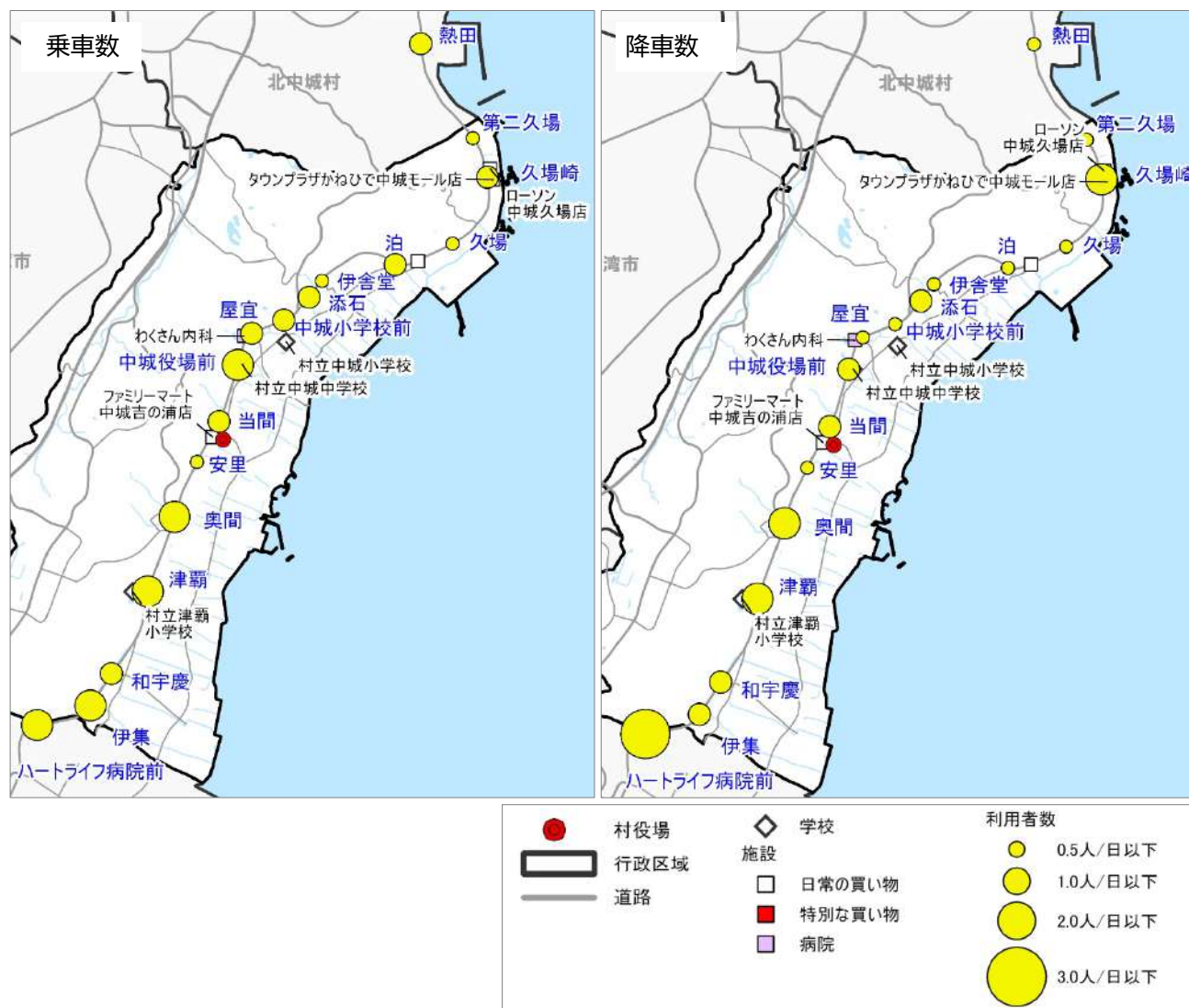


図 36 利用者数(乗車・降車)の多いバス停

資料：国土数値情報、乗降調査結果（令和 7 年 7 月 1 日）

時間帯別の利用状況を見ると、沖縄市方面の早朝便、那覇市方面の夕方便・夜間便で高校生の利用が多くなっています。中学生も同様の傾向が見られ、中高生の通学手段として広域交通である路線バスが利用されています。

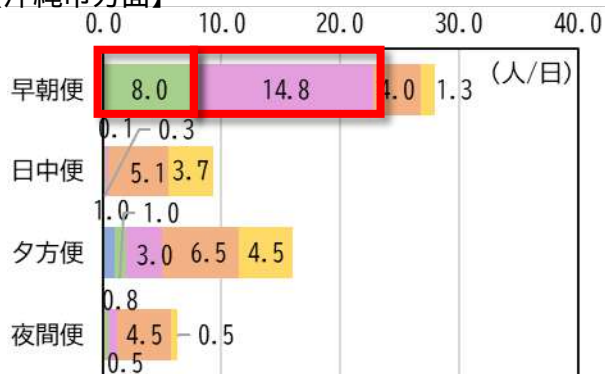
中学生は中城中学校の最寄りの「中城役場前」と、中城村役場より西側の「津覇」「奥間」での利用が多くなっています。

また、那覇市方面の早朝便は「一般」の利用者が多く、通勤目的での利用が考えられます。

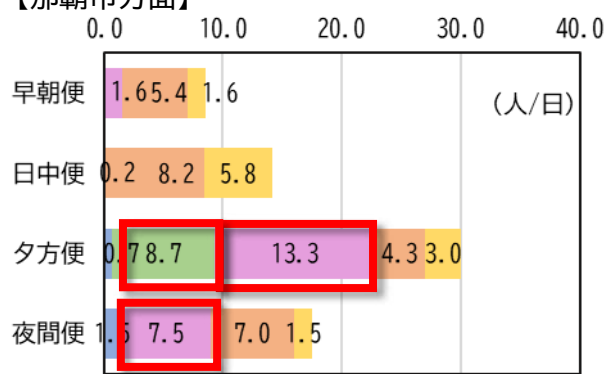
表 7 時間帯の区分

		上り	下り
早朝便	5時～8時台	5便	4便
日中便	～15時台	7便	7便
夕方便	～18時台	3便	2便
夜間便	18時～21時台	2便	4便

【沖縄市方面】



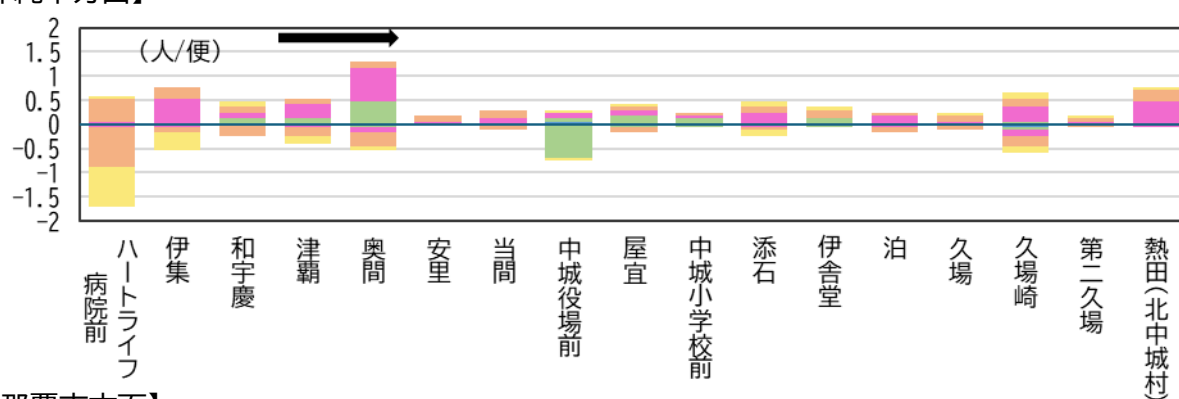
【那覇市方面】



■小学生 ■中学生 ■高校生 ■一般 ■高齢者

図 37 時間帯別年代別車内人員(1 便あたり)

【沖縄市方面】



【那覇市方面】

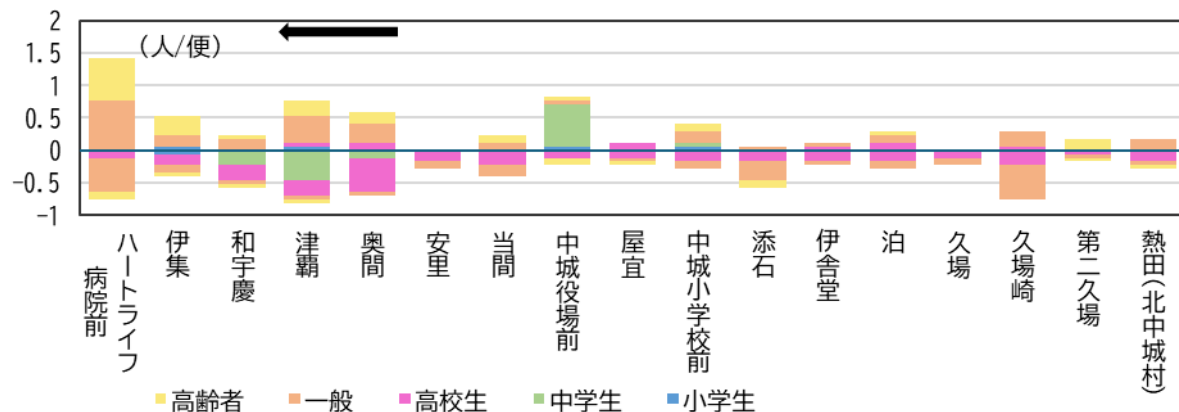


図 38 バス停別年代別の乗降者数(1 便あたり)

資料：いずれも乗降調査結果(令和7年7月1日)

2-2-2. コミュニティバスの概要

(1) 運行概要

中城村では、公共交通空白地域での移動手段確保と村内児童・生徒の通学手段確保等を目的に平成 27 年 9 月よりコミュニティバス「護佐丸バス」の本格運行を開始しています。村内の台地部と低地部を結び村内を一周する 2 路線と、小中高生の通学に対応した 2 路線の計 4 路線が運行されています。

車両はポンチョ 2 台を使用しており、〔久場回り線〕〔伊集回り線〕は 5 便/日、通学に対応した〔伊集普天間線〕および〔久場琉大線〕は、朝の 2 便のみ運行しています。

運賃は現金または回数券で、高校生以上は 1 乗車 200 円、中学生・65 歳以上・障がい者は 100 円、小学生は 50 円となっています。また、〔伊集普天間線〕と〔久場琉大線〕はバス停「奥間」で乗り継ぎ券を利用した乗り継ぎを可能としています。

表 8 コミュニティバス路線一覧

	路線	始点	終点	1 日あたりの 運行回数（往復）	走行 距離※	号車	運行日等
早朝便	伊集 普天間線	伊集	普天間 りうぼう	1.0 回/日 〈片道 2 便のみ〉	8.9 km	1 便 1 号車 2 便 2 号車	運行日：平日（6:50～8:16） 運休日：土日祝日、慰霊の 日、年末年始 ※学校の長期休み期間も 運休
	久場 琉大線	ひが皮膚科 クリニック 前	中部商業 高校前	1.0 回/日 〈片道 2 便のみ〉	9.8 km	1 便 2 号車 2 便 1 号車	
日中便	伊集 回り線	吉の浦会館を起点に 時計回りに循環		5.0 回/日 〈循環〉	31.2 km	1 号車	運行日：平日 （8:50～18:17） 運休日：土日祝日、慰霊の 日、年末年始
	久場 回り線	吉の浦会館を起点に 反時計回りに循環		5.0 回/日 〈循環〉	34.0 km	2 号車	

※ 走行距離は google map より算出

表 9 護佐丸バスの運行形態の概要

運行車両	・ポンチョ 2 台（全長 7m、全幅 2.1m、33 名 乗り） ・マイクロバス 1 台（村所有の予備車）	1 号車（ピンク色バス）	2 号車（緑色バス）
			
運賃	現金または回数券		
	小学生	50 円	回数券：2,500 円(50 枚綴り、1 枚あたり 50 円)
	中学生、65 歳以上の高齢者、障がい者	100 円	回数券：5,000 円(50 枚綴り、1 枚あたり 100 円)
	一般	200 円	回数券：7,500 円(50 枚綴り、1 枚あたり 150 円)
	小学生未満	保護者同伴の場合、1 人目無料 2 人目から小学生料金を徴収	
運行事業者	東陽バス株式会社		

資料：中城村資料



図 39 コミュニティバスの路線図

資料：国土数値情報、基盤地図情報、中城村資料

(2) 利用状況・財政負担等の概要

護佐丸バスの利用者数は、新型コロナウイルスの影響により、令和元年度から令和2年度で7割まで減少しましたが、令和3年度以降は徐々に回復してきています。

5類感染症へと移行した令和5年度以降利用者数は増加しており、令和6年度の年間の利用者数は、42,672人と、最も利用者数の多かった令和元年度の利用者数を上回る数値となっています。

予備車のマイクロバスを購入した令和2年度を除き、財政負担額は概ね年間1,700万～2,000万円程度で推移しています。

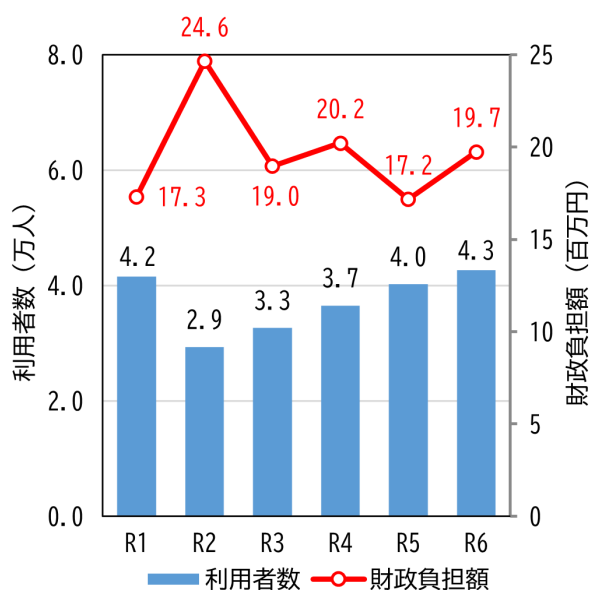


図 40 利用者数と財政負担額の推移

資料：中城村資料

護佐丸バスの運賃収入は、令和 2 年度に 100 万円程減少したものの、令和 5 年度は増加しており、約 450 万円/年となっています。

収支率については、マイクロバスを購入した令和 2 年度を除き、15%～21%を推移しています。

財政負担額については、利用者数の増加に伴い運賃収入は微増しているものの、依然として運行経費が運賃収入を大きく上回っており、財政負担に大きく依存しながら運行される状況となっています。

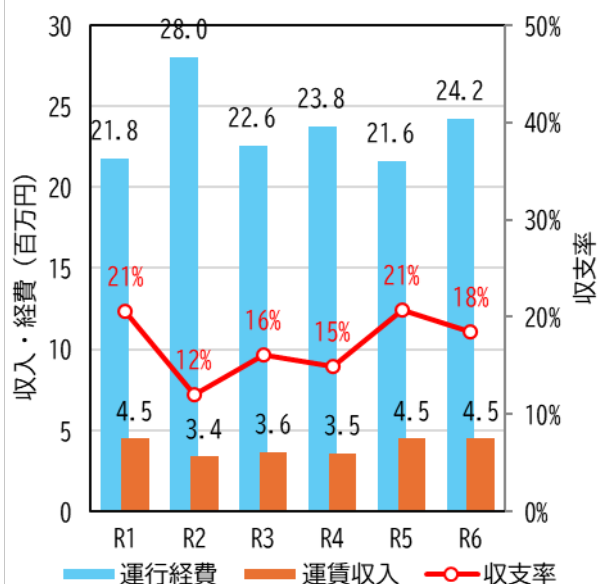


図 41 収支状況の推移

資料：中城村資料

(3) 路線別の利用状況等

1) 利用者数の推移

年間の輸送人員(利用者数)は、[久場回り線]が最も多く、令和 6 年度は 16,406 人で、全体の約 38%を占めています。

[伊集回り線][久場回り線]の日中便と、[久場琉大線]は、全体の利用者数の推移と同様の傾向となっていますが、[伊集普天間線]に関しては、年間 3,000 人前後で推移しています。



図 42 利用者数の推移

資料：中城村資料

※以下の分析では、最新のデータである令和 6 年度（令和 6 年 4 月～令和 7 年 3 月）のデータにより分析を行っています。

2) バス停別の利用状況

〔伊集普天間線〕の終点であり、日中便も運行されている「普天間りうぼう」の乗車数と降車数が最も多く、乗車と降車を合わせた利用者数は1日平均約58人となっています。

〔伊集普天間線〕と〔久場琉大線〕の乗り継ぎ地点である「奥間」や、目的地としての利用が考えられる「中小前」「中学校前」でも、1日の平均利用者数が20人以上となっています。

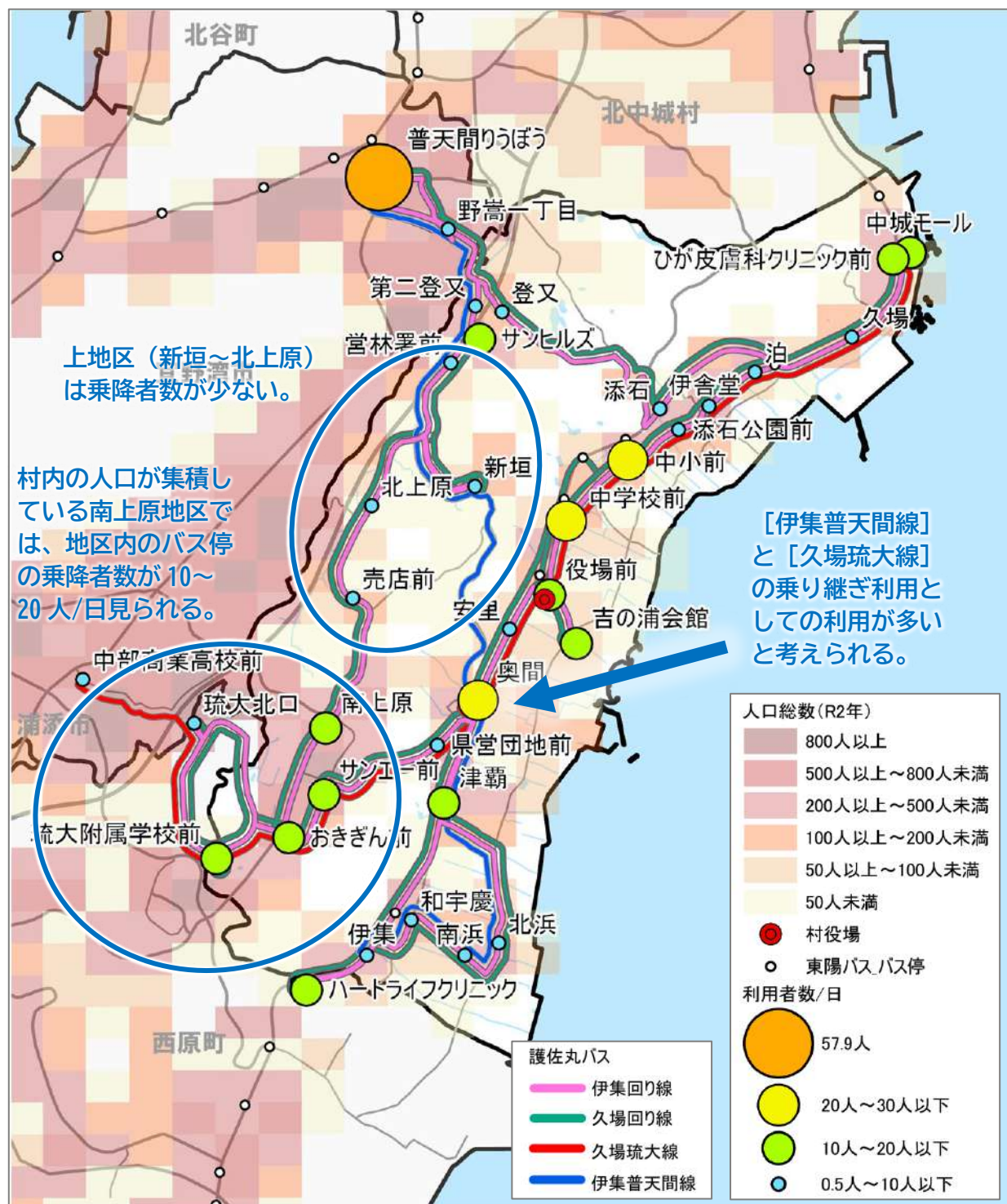


図 43 バス停別の1日あたりの利用者数

資料：国土数値情報、基盤地図情報、国勢調査（令和2年）、中城村資料

3) 路線別の利用特性

令和6年度は、[伊集普天間線][久場琉大線]は208日、日中便は244日運行しており、以下の1便あたりの分析では、運行日数に各路線の運行便数を乗じた数値を年間の運行便数として算出します。

1便あたりの利用者数は、[久場琉大線]が21.8人/便で、年間の利用者数が最も多い[久場回り線]の約1.6倍となっています。

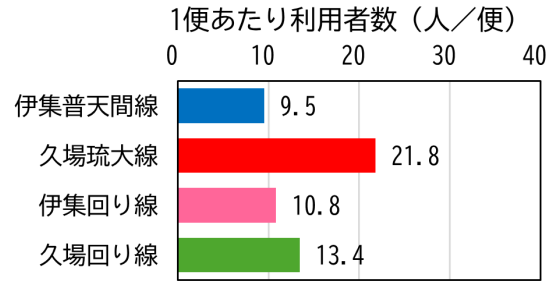


図 44 路線別 1 便あたりの利用者数

資料：中城村資料

路線ごとの年代別利用者は、[伊集普天間線]では小学生・中学生の利用がほぼなく、一般利用者が大半となっている一方で、[久場琉大線]は小学生・中学生の利用が半数以上を占めています。

また、[伊集普天間線][久場琉大線]は高齢者の利用が限定的である一方で、[伊集回り線][久場回り線]では高齢者が約40%を占めています。

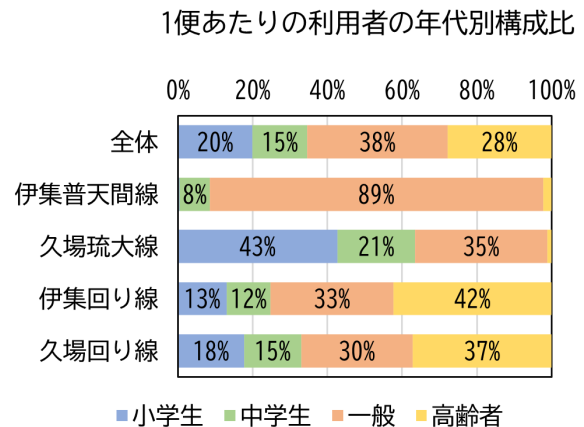


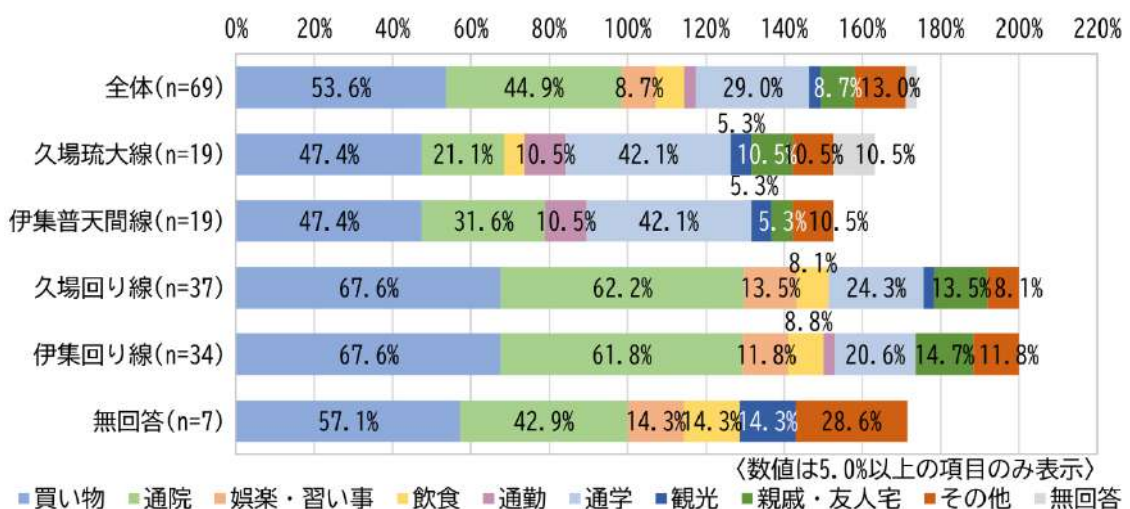
図 45 1 便あたりの利用者の年代別構成比

資料：中城村資料

利用者アンケート結果

【利用者の利用目的構成】

- ・ 主に買い物や通院、通学など日常生活における外出に利用されています。
- ・ [伊集回り線][久場回り線]の日中便で「買い物」、「通院」の回答が多く、[伊集普天間線][久場琉大線]では「通勤」、「通学」の回答割合が高くなっています。



〈数値は5.0%以上の項目のみ表示〉

図 46 利用目的(路線別)

4) 路線別の利用状況

■伊集普天間線

- ・「一般」が利用者の大半を占め、特に2便で多くなっています。

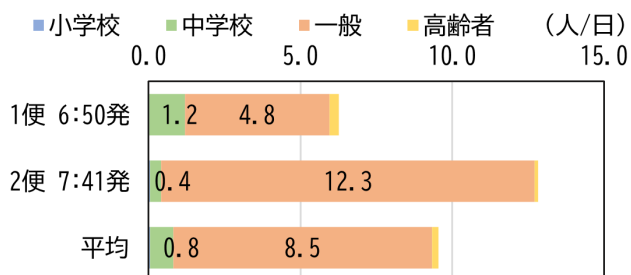


図 47 年代別 1 日あたりの平均利用者数

■久場琉大線

- ・「小学生」および「中学生」が利用者の半数以上を占めており、通学での利用が目立ちます。

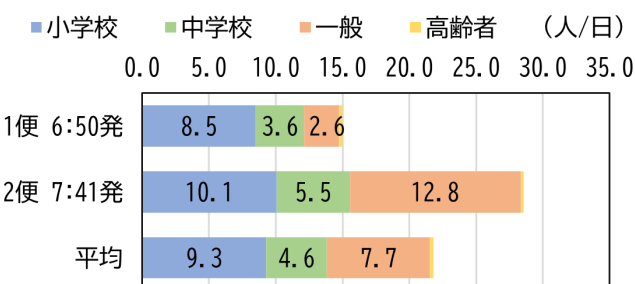


図 48 年代別 1 日あたりの平均利用者数

■伊集回り線

- ・「高齢者」の利用が多く、特に1便で顕著になっています。
- ・4便、5便では「小学生」、「中学生」の利用も多く、下校手段としての利用が目立ちます。

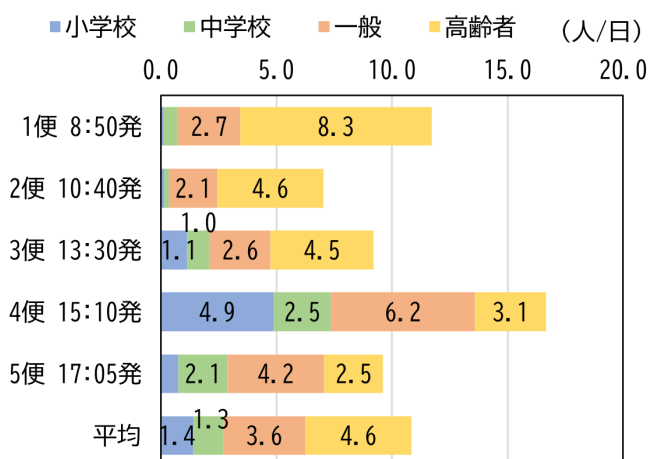


図 49 年代別 1 日あたりの平均利用者数

■久場回り線

- ・「高齢者」の利用が多く、特に1便、4便で顕著になっています。
- ・4便、5便では「小学生」、「中学生」の利用も多く、下校手段としての利用が目立ちます。

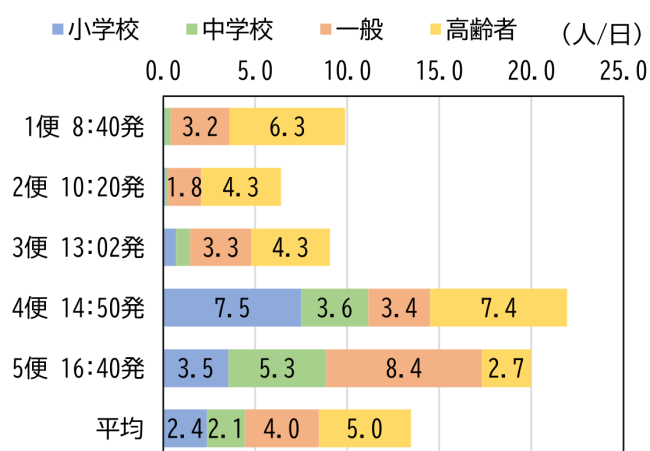


図 50 年代別 1 日あたりの平均利用者数

資料：いずれも中城村資料

■伊集普天間線

- ・「奥間」まで降車は見られず、乗車のみの利用となっています。
- ・「奥間」または「普天間りうぼう」への移動を目的とした利用が中心になっていると考えられます。

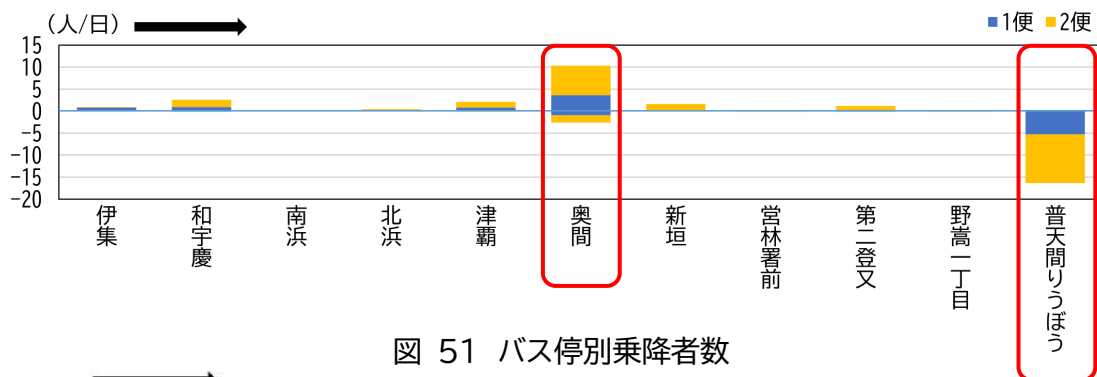


図 51 バス停別乗降者数

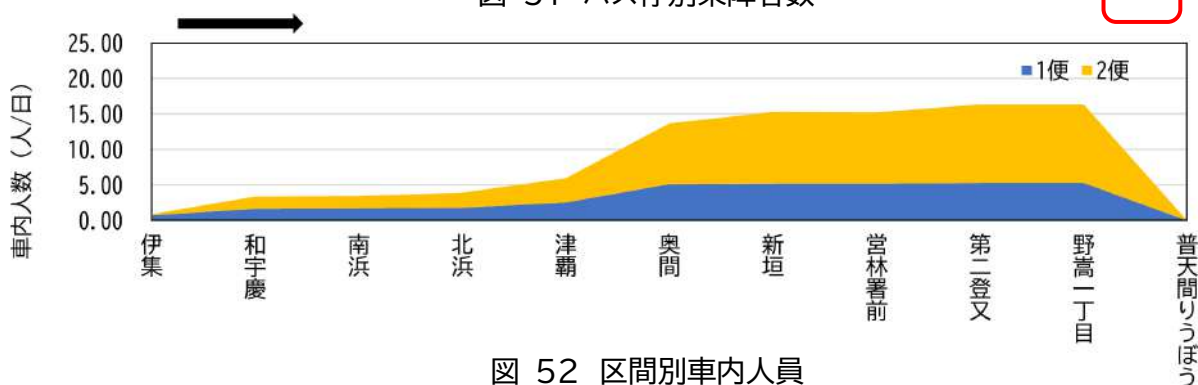


図 52 区間別車内人員

■久場琉大線

- ・1便は「琉大附属学校前」、2便は「中小前」、「役場前」、「中部商業高校前」での降車が多くなっており、各施設への通学・通勤での利用が中心になっていると考えられます。

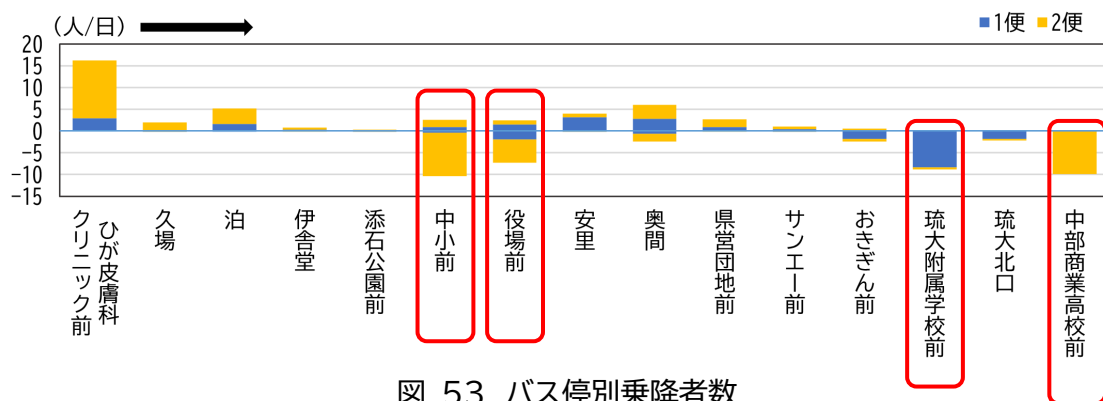


図 53 バス停別乗降者数

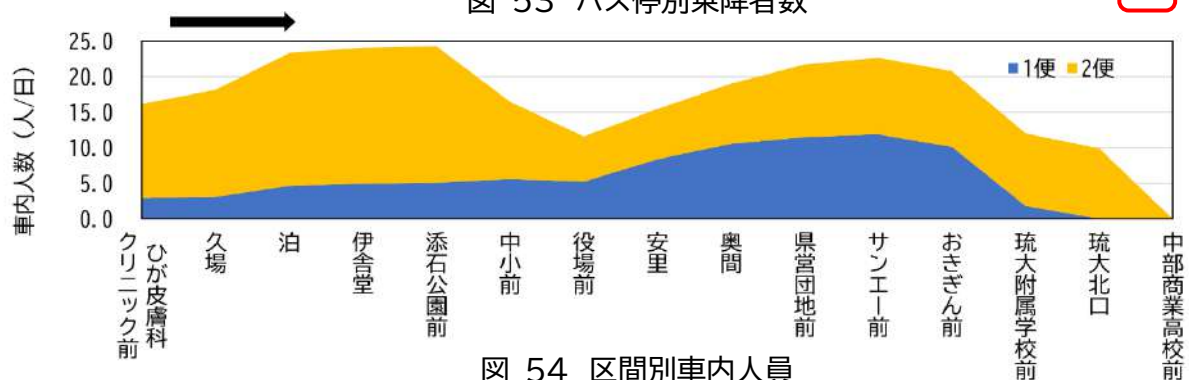


図 54 区間別車内人員

資料：いずれも中城村資料

■伊集回り線

- ・ 4 便の「琉大附属学校前」での乗車が多く、下校手段として利用されているものと考えられます。
- ・ 「普天間りうぼう」での乗車・降車がともに 10 人/日と最多となっており、特に 4 便での利用が多くなっています。
- ・ 「サンエー前」、「おきぎん前」は各便で降車が見られ、買い物等を目的として利用されているものと考えられます。
- ・ 「普天間りうぼう」では、乗客が入れ替わっている可能性が考えられます。

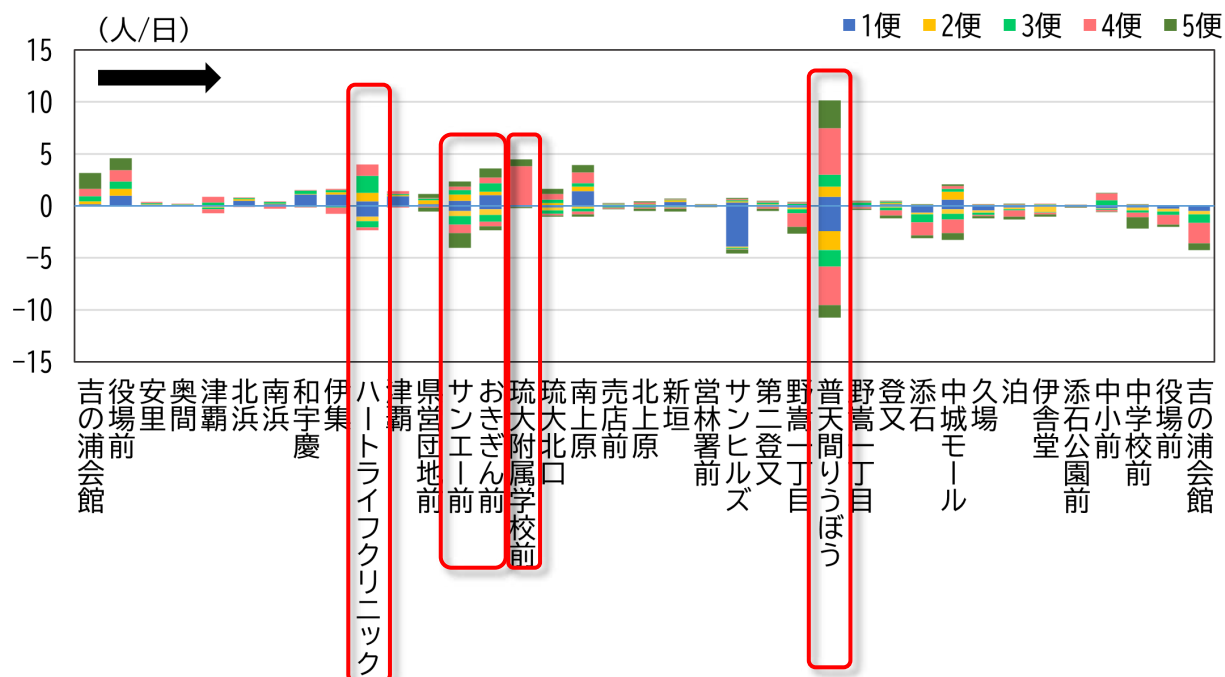


図 55 バス停別乗降者数

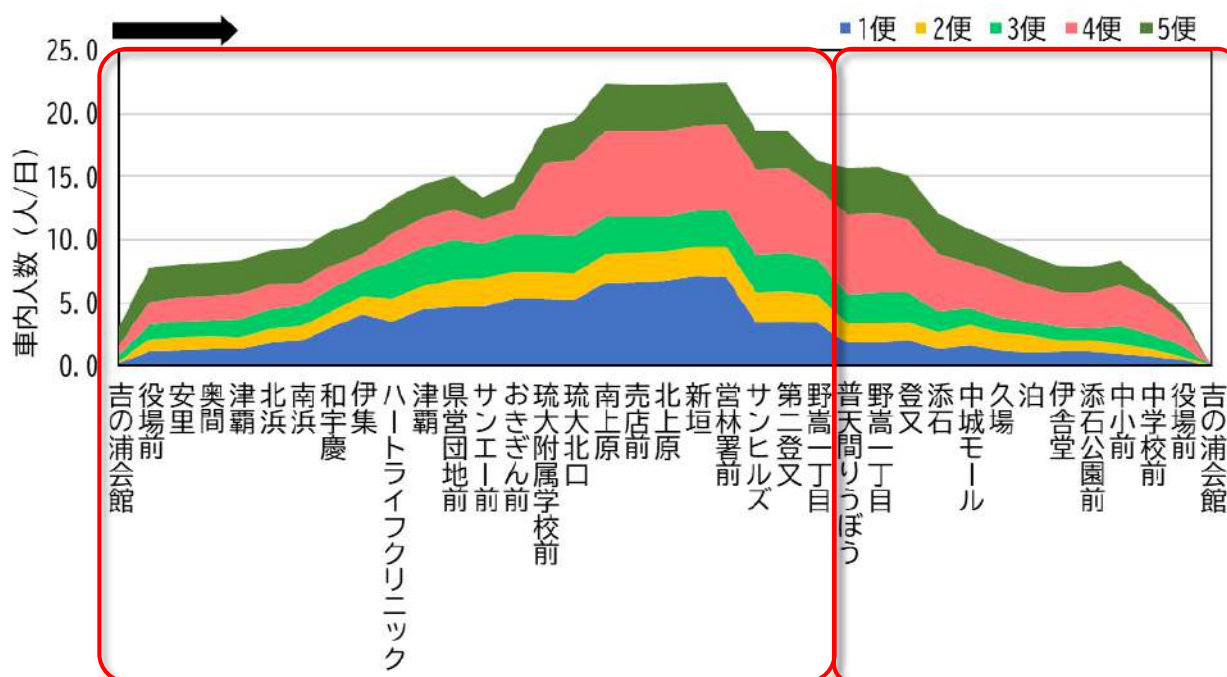


図 56 区間別車内人員

資料：いずれも中城村資料

■久場回り線

- ・「普天間りうぼう」の乗降者数が最も多く、15人/日の乗車が見られます。
- ・次いで、「中城モール」での乗降者数が多く、8人/日の降車が見られます。
- ・「普天間りうぼう」で乗客が入れ替わっている可能性が考えられます。

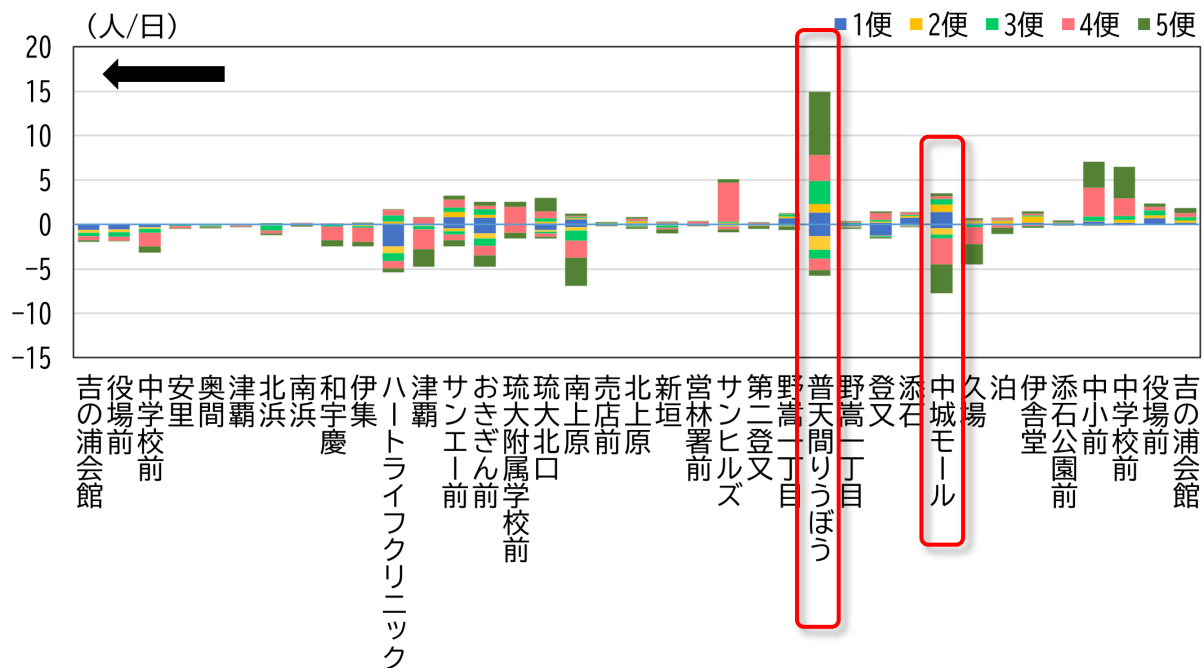


図 57 バス停別乗降者数

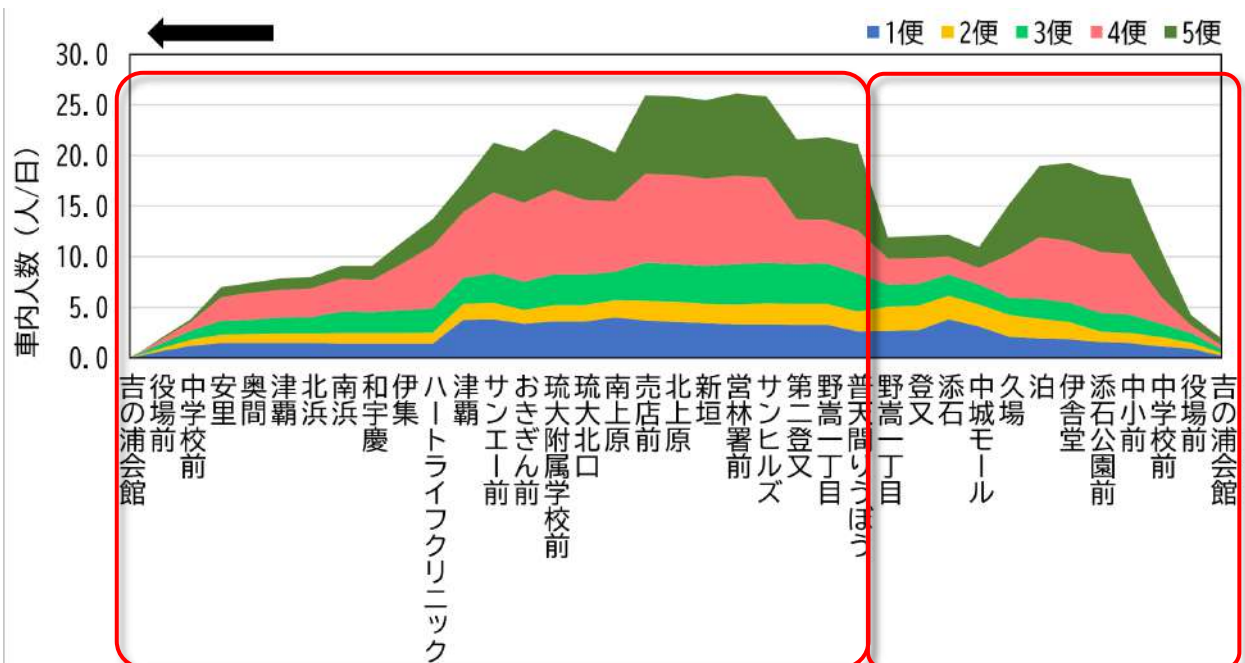


図 58 区間別車内人員

資料：いずれも中城村資料

5) 日中便の利用特性

- ・ 日中便を図 59 の 3 つの利用区間に分けて、利用特性を整理しました。
- ・ [伊集回り線] [久場回り線] とともに吉の浦会館～普天間りうぼう (伊集経由: 区間①、久場経由: 区間②) の利用が約 8 割を占め、普天間りうぼうを「またぐ」利用 (区間③) は限定的となっています。

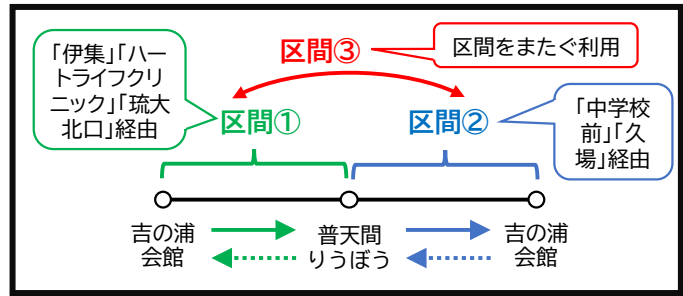
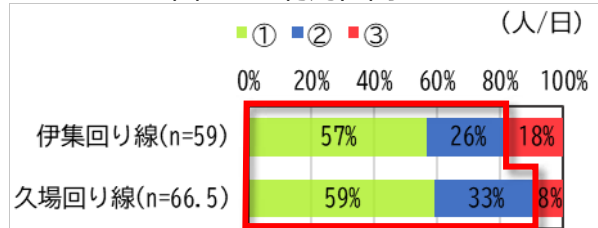


図 59 利用区間



※n値は乗車数と降車数の合計値

図 60 路線別の区間別利用割合

資料:中城村資料

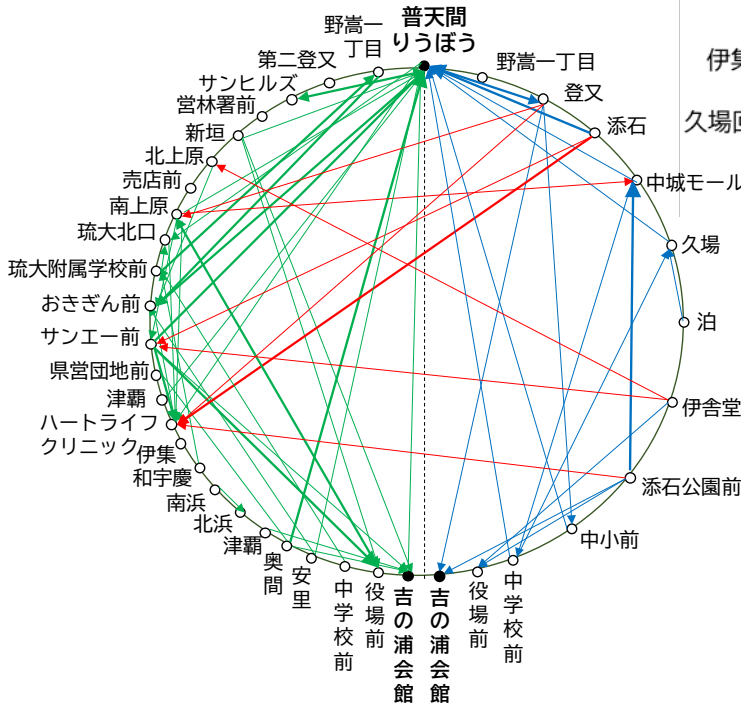


図 61 護佐丸バス日中便の利用特性

資料:利用者アンケート結果

- ※ 利用者アンケートで回答された「最寄りのバス停」と「よく使うバス停」を線でつなぎ、護佐丸バスの移動特性の把握を行う。経路上 2 回通るバス停については、区間が短い方を採用し、傾向を把握

- ・ 便別に見ると、[伊集回り線] [久場回り線] とともに全便で区間①の利用者が多くなっています。
- ・ 一方で、伊集回り 4 便と久場回り 5 便では、「普天間りうぼうから乗車」する利用が多くなっています。該時間帯は、普天間高校生の下校手段として利用されている可能性があり、時間帯や利用区間別に利用特性が異なっています。

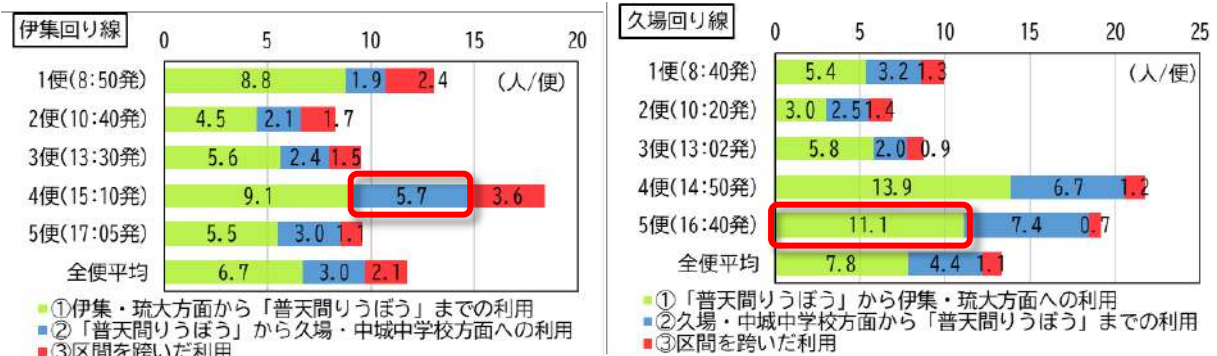


図 62 便別の区間別利用割合

資料:中城村資料

2-2-3. 交通空白地域・交通不便地域

(1) 交通空白地域

地形の制約が大きい上地区登又～北上原や、比較的人口が高密度に集積する下地区浜で公共交通サービスが提供されていない「交通空白地域」が見られ、中城村の総人口の約 22%が交通空白地域に居住しています。

地区別に見ると、下地区浜では地区内にバス停が存在せず、地区の人口の約 90%が交通空白地域に居住しています。

なお、ここでは、バス停から半径 300m^{※1}の圏域を「交通サービス圏域」とし、その外側を「交通空白地域」としています。

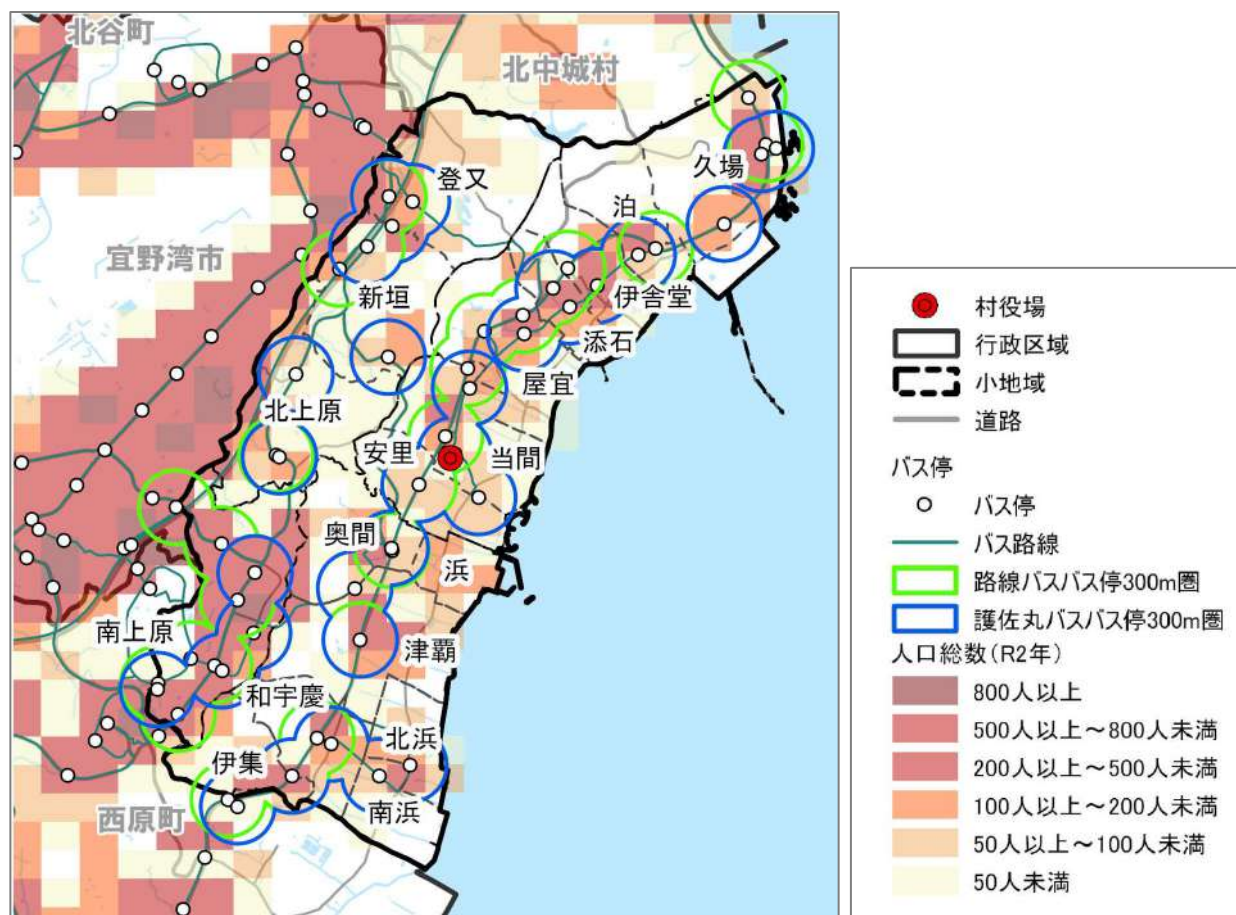
表 10 交通空白地域の人口・面積

	面積 (ha)	構成 比	人口 総数	構成 比	75 歳 以上人 口 ^{※3}	構成 比
全体	1,553	100%	23,938	100%	2,205	100%
交通サービス圏域 ^{※1}	786	51%	18,590	78%	1,645	75%
交通空白地域 ^{※2}	767	49%	5,202	22%	554	25%

※1 「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省）」におけるバス停徒歩圏に準拠

※2 交通サービス圏内人口および交通空白地域人口については国勢調査（令和 2 年）の人口メッシュ（250m）データを各地域で按分して算出

※3 住民アンケート結果より、高齢者のうち、免許返納率が高くなるのは 70 歳以上。国勢調査の人口メッシュ（250m）データの年齢区分のうち、70 歳以上を含む「75 歳以上」を対象に分析を実施



(2) 交通不便地域

高齢者が無理なく歩ける距離である 100m^{※1} 圏外を「交通不便地域」とした場合、中城村の総人口の 82%が交通不便地域に居住しています。

上地区北上原では、交通不便地域の居住人口割合が 90%を超えており、民生委員アンケートでも「バス停まで時間がかかる」という意見が見られます。

※1 一般的に交通空白地帯を分析する際のバス停からの距離は 300mを用いるが、バスサービスハンドブック（土木学会）では、高齢者が無理なく歩ける距離が、100mとされていることから、バス停から 100m圏外を「交通不便地域」として、分析を実施

表 11 交通不便地域に居住する総人口および 75 歳以上人口の割合

		人口総数			75 歳以上人口		
		人口総数	交通不便地域人口 ^{※2}	交通不便地域人口割合	75 歳以上人口総数	交通不便地域人口 ^{※2}	交通不便地域人口割合
総数		23,938	19,565	82%	2,205	1,798	82%
下地区（伊集～浜）	伊集	949	871	92%	166	156	94%
	和宇慶	715	526	74%	110	79	71%
	南浜	192	138	72%	26	19	71%
	北浜	424	370	87%	64	55	87%
	津覇	1,551	1,390	90%	157	139	89%
	奥間	1,225	1,137	93%	112	103	91%
	浜	477	477	100%	115	115	100%
下地区（安里～久場）	安里	406	364	90%	56	51	91%
	当間	901	702	78%	114	89	78%
	屋宜	818	606	74%	77	55	72%
	添石	594	395	67%	142	87	61%
	伊舎堂	789	663	84%	138	78	56%
	泊	358	262	73%	54	39	73%
	久場	1,493	1,261	84%	128	110	86%
上地区（登又～北上原）	登又	1,284	1,053	82%	154	130	84%
	新垣	1,140	940	82%	100	80	80%
	北上原	1,696	1,627	96%	184	178	96%
上地区（南上原）	南上原	8,784	6,641	76%	299	227	76%

※2 交通不便地域人口については国勢調査（令和 2 年）の人口メッシュ（250m）データを交通不便地域で按分して算出

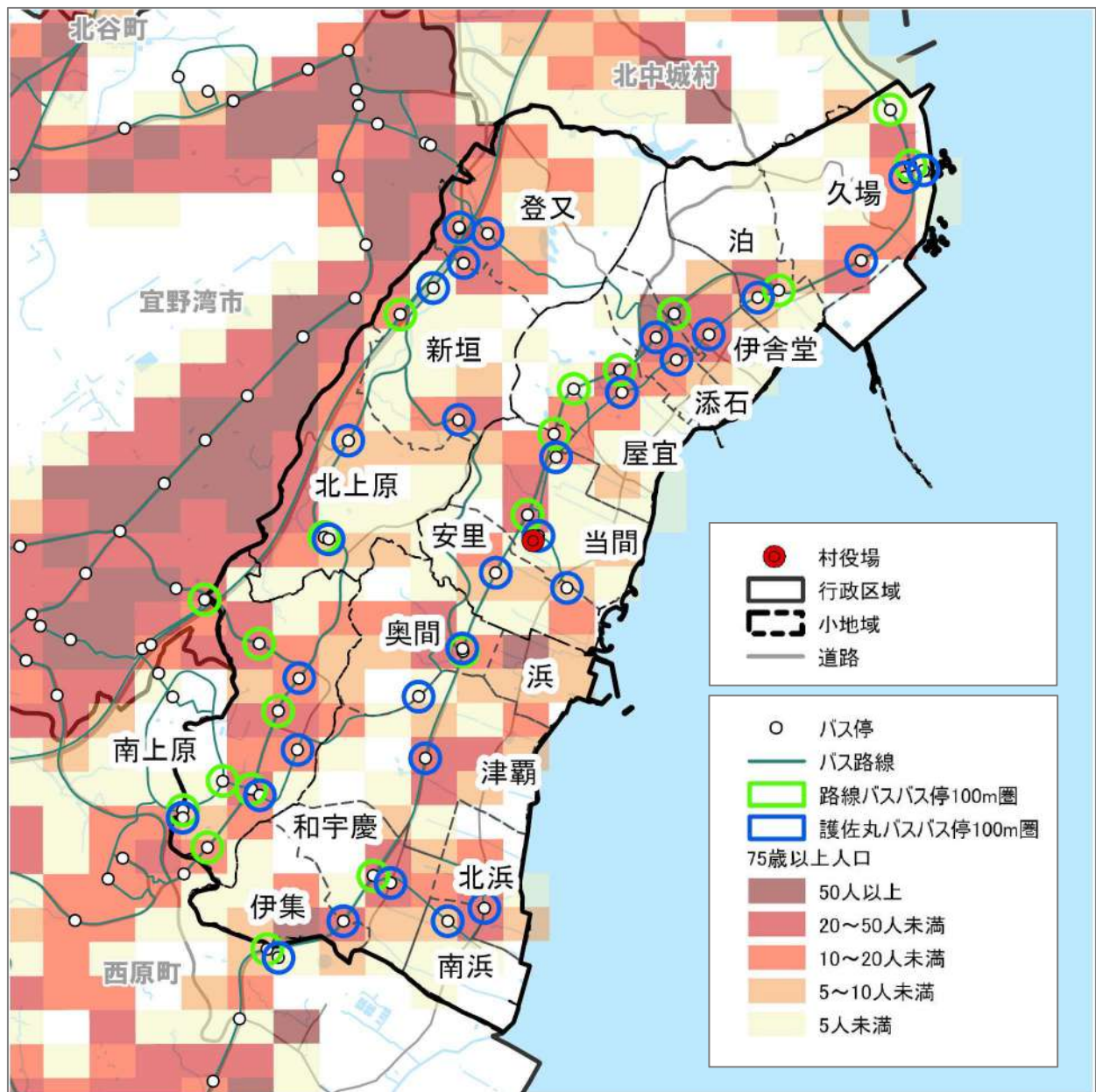


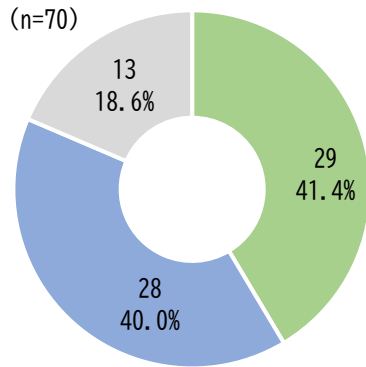
図 64 交通不便地域の人口分布状況

資料：国土数値情報、基盤地図情報、中城村資料、国勢調査（令和 2 年）

2-2-4. 乗り継ぎ利用の実態

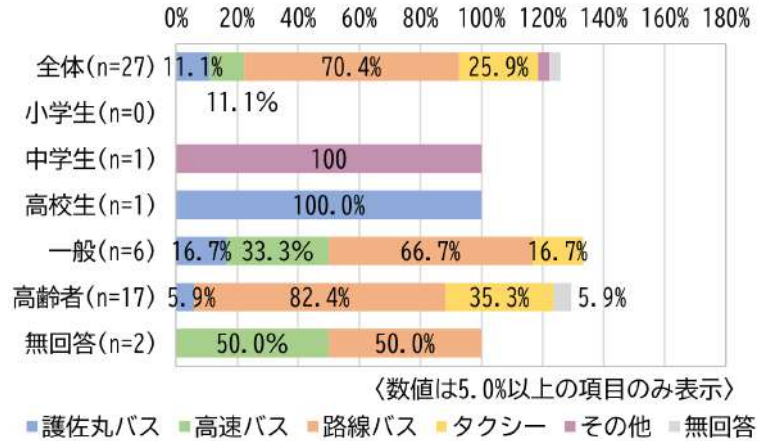
(1) 護佐丸バスでの乗り継ぎ実態

護佐丸バスの利用者のうち、40%が「乗り継ぎ利用をすることがある」と回答しています。また、乗り継ぎで利用する公共交通機関については、「路線バス」が約70%と高く、次いで、「タクシー」が約26%で、特に高齢者では「タクシー」の回答割合が高くなっています。



■ 乗継ぎ利用をすることがない。
■ 乗継ぎ利用をすることがある。
■ 無回答

図 65 乗り継ぎの有無



〈数値は5.0%以上の項目のみ表示〉

■ 護佐丸バス ■ 高速バス ■ 路線バス ■ タクシー ■ その他 ■ 無回答

図 66 乗り継ぎで利用する公共交通

資料：利用者アンケート結果

1) 乗り継ぎ地点

利用者アンケートで乗り継ぎが確認されたバス停は以下のとおりです。

表 12 護佐丸バスとの乗り継ぎバス停一覧

乗り継ぎをする移動手段	バス停名※ () 内は回答数
高速バス	琉大北口(3)
路線バス	サンエー前(1)、おきぎん前(4)、普天間りうぼう(11)、南上原(2)、琉大北口(1)、ハートライフクリニック(4)、中城モール(1)、役場(1)
タクシー	ハートライフクリニック(5)、普天間りうぼう(2)、南上原(1)、野嵩一丁目(1)、ほとんど(1)、
その他	おきぎん前(1)、長田(路線バスのバス停) (1)

資料：利用者アンケート結果

※ 路線バスのバス停名で回答されていたもののうち、近距離に護佐丸バスのバス停が確認できたバス停については、護佐丸バスのバス停名を表記



図 67 護佐丸バスの乗り継ぎ地点

資料：国土数値情報、基盤地図情報、中城村資料、利用者アンケート結果

2) 「奥間」での乗り継ぎ実態

〔伊集普天間線〕と〔久場琉大線〕の乗り継ぎポイントとして設定されている「奥間」バス停で、乗り継ぎを行っている利用者は、令和6年度の平均で3.7人/日となっています。

当該2路線の「奥間」の平均利用者は10.6人/日であり、およそ3分の1が乗り継ぎを行っています。

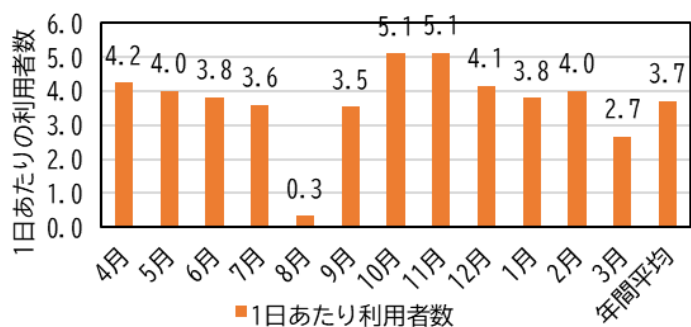


図 68 月別1日あたりの乗り継ぎ券利用者数(令和6年度)

(2) モノレールの利用と移動手段

護佐丸バスの利用者のうち、約 36%が「モノレールを利用することがある」と回答しています。

モノレールまでの移動手段については、全体では「護佐丸バス」が 20%、「路線バス」が 76%と多くなっています。

地区別で見ると、各地区とも「路線バス」の回答割合が最も高いものの、上地区（南上原）以外の地区では「護佐丸バス」の回答が見られ、「護佐丸バス」と「路線バス」を組み合わせるモノレールまで乗り継いでいるものと推察されます。

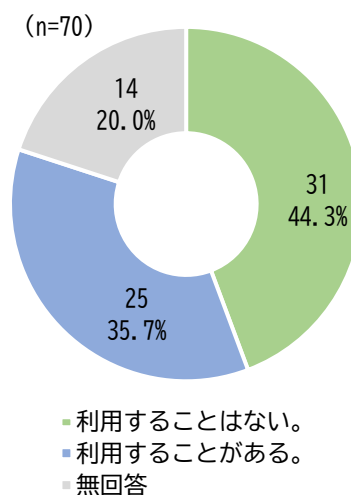


図 69 モノレールの利用の有無

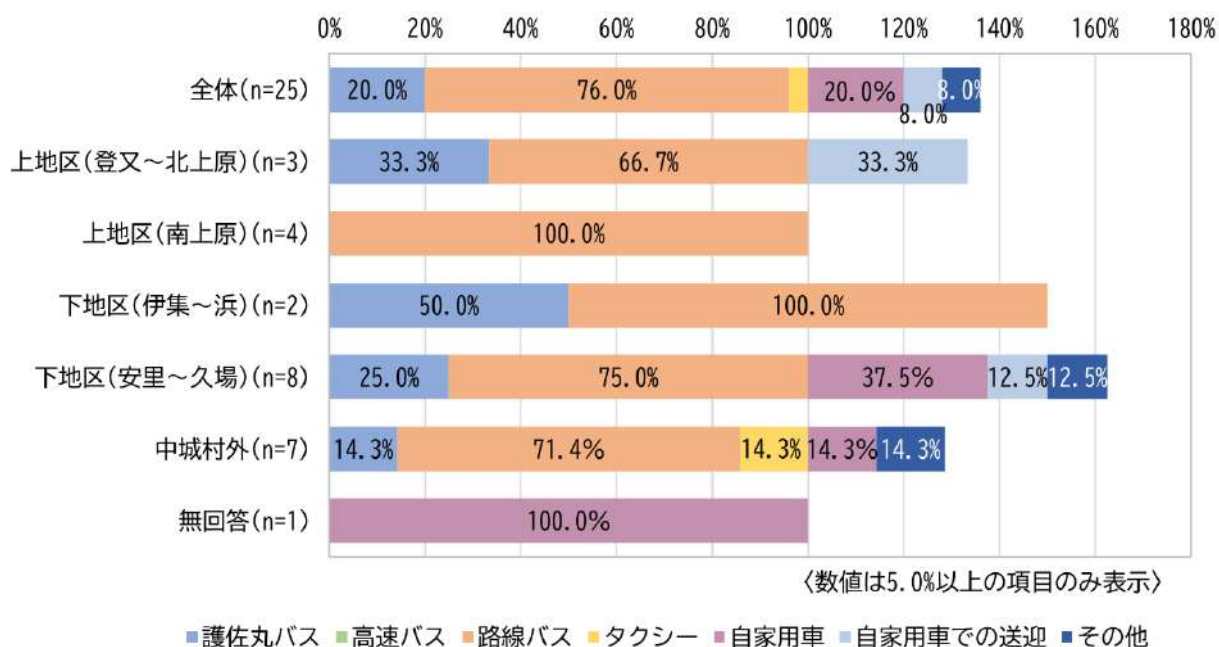


図 70 モノレール駅までの移動手段

資料：いずれも利用者アンケート結果

2-2-5. その他

(1) タクシー

中城村内に事業所があるタクシー事業者は株式会社共友タクシー1社であり、車両保有台数は23台、ドライバーは34人となっています。

共友タクシーはひまわりタクシー株式会社のグループ会社であり、浦添市を中心に6社グループ会社が立地しています。

輸送人員は、1日300人前後で、週末は600人前後となっています。（交通事業者ヒアリングより）

表 13 タクシー事業者の概要

	NO	会社名	許可年月日	住所	タクシー台数 (台)	運転手 (人)
	1	株式会社 共友タクシー	昭和39年2月3日	中城村津覇 220番地	23	34
グループ会社	2	ひまわりタクシー株式会社	昭和47年6月3日	浦添市西原 5-8-10	30 ハイヤー6	-
	3	合資会社 広栄タクシー	昭和39年2月3日	浦添市西原 5-8-10	10	-
	4	合資会社 光タクシー	昭和39年2月10日	浦添市西原 5-8-10	10	-
	5	合資会社 光タクシー曙営業所	平成31年4月1日	那覇市曙 1丁目15番地16	19	-
	6	株式会社 共和交通	昭和49年5月4日	糸満市武富 154番地	28	-
	7	株式会社 浦添交通	昭和36年	西原町棚原 577番地4	24	-
	8	ゆうなタクシー株式会社	昭和50年	北中城村屋宜原 689番地	27	-

資料：事業者ヒアリング結果、事業者 HP

(2) スクールバス

1) 運行概要

中城村内の児童・生徒の登下校支援を目的として、スクールバスが運行されており、主に台地部に居住する中城中学校生徒と上地区（登又～北上原）に居住する中城南小学校の生徒を対象に送迎を行っています。

表 14 スクールバスの運行概要

運行車両	・ 中型バス（40 名乗り）2 台 ・ マイクロバス 1 台
運行日時	平日のみ：登校時（6：30～8：00） 下校時（14：50～19：40）
路線	登校：登又～中城南小学校～中城中学校 下校：中城南小学校または中城中学校発
運賃	回数券※
運行事業者	株式会社セノン

資料：中城村資料

※ 令和 5 年度より、スクールバスの回数券と護佐丸バスの回数券が統合したため、護佐丸バスの回数券を購入することで、スクールバスに乗車可能



図 71 スクールバスの運行経路

資料：国土数値情報、中城村資料

表 15 路線ごとの経路および始発時間(令和 6 年度時点)

		1 便	2 便
登校	A バス 登又～中城南小学校～中城中学校	6 : 34 発	7 : 15 発
	B バス 1 便 : 中城南小学校～中城中学校 2 便 : 登又～中城南小学校～中城中学校	6 : 30 発	7 : 08 発
	C バス 登又～中城南小学校～中城中学校	6 : 40 発 (南上原バス停発)	7 : 00 発
下校 ※	中城南小学校発	14 : 50 発	15 : 45 発
	中城中学校発	16 : 18 発	17 : 03 発
	中城中学校発 (補修講座および部活用)	17 : 30 発	18 : 45 発

資料：中城村資料

※ 下校時刻は学校の予定にあわせて、月ごとに変更している

2) 利用状況

令和 5 年度は年間 38,575 人の利用者が見られ、利用者の約 8 割を「中学生」が占めています。

月別の利用者数では、5 月が最も多く 4,629 人となっています。

また、1 日あたり平均では「小学生」は約 34 人、「中学生」は約 155 人が利用しています。

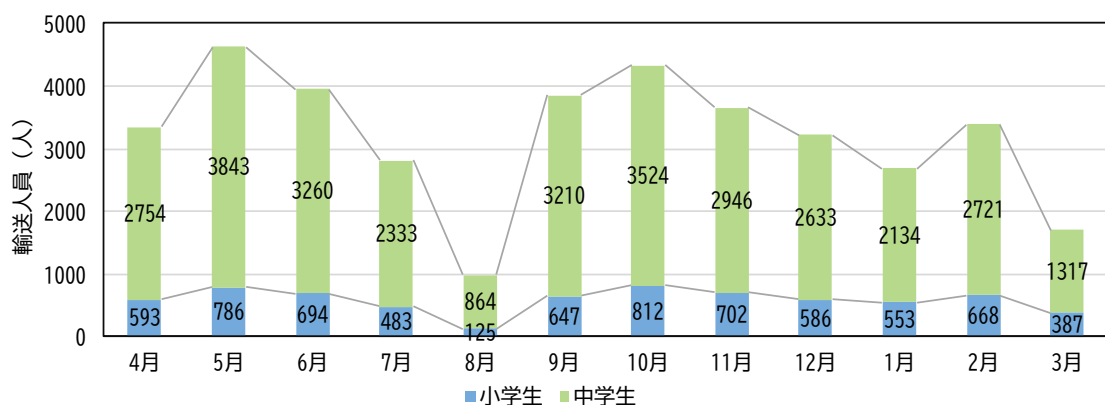


図 72 スクールバスの利用者数の月別推移(令和5年度)

表 16 スクールバスの 1 日あたりの利用者数(令和5年度)

月		4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	1 月	2 月	3 月	合計	平均
運行日数		17	20	20	13	6	20	21	21	17	17	20	12	204	17
1 日あたりの利用者数	小学生	35	39	35	37	21	32	39	33	35	33	33	32	404	34
	中学生	162	192	163	180	144	161	168	140	155	126	136	110	1,836	155
	計	197	232	198	217	165	193	207	174	189	158	170	142	2,240	189

資料：中城村資料

(3) 送迎サービス実施事業者

中城村内に立地または村内を運行区域とするデイサービス等の送迎サービスを実施する事業者に対して、送迎サービスの運行状況や利用状況、公共交通との連携の可能性等を把握することを目的としたアンケート調査を実施しました。

以下は、回答が得られた事業者の送迎サービスの実施概要です。

表 17 送迎サービス等実施事業者の概要(抜粋)(1/2)

NO	事業者名	利用対象者	運行日	運賃	車両数	ドライバー数
1	なかぐすく日の出園デイサービスセンター	要介護者 要支援者	平日のみ	無料		14
2	ワンアップ 西原店	介護認定者 高齢者	月～金 盆・年末年始、 その他休みあり	デイサービス費に含む	4名乗り1台 5～6名乗り3台	4
3	デイサービスセンターMINAMI	要介護者 要支援者	月～金 日祝		5台	7
4	デイサービスセンターオアシス	要介護認定を受けた利用者(要支援1～要介護5)	月～土(年末・年始以外)		10名乗り3台 5名乗り1台	
5	デイサービスセンターかふ～	入居者および利用者	月～土(休日含む)	なし	8名乗り2台 4名乗り1台	
6	社会福祉法人ハイジ福祉会	15名程度	月～金(土日・祝、年末・年始以外)	無料 サービス費(公費)片道490円	2台	2
7	デイサービスセンターひふみ	介護認定者 介護の必要な方	毎日	無料	4名乗り4台 5名乗り2台	10
8	ブルーミング南上原	通所介護利用者	1月1日以外	無料	6名乗り2台 5名乗り1台 4名乗り2台	5
9	在宅介護サービスセンター中城	要介護者 要支援者	日曜、元旦以外(祝日含む)	片道470円		13
10	デイケア信成苑	要介護認定を受けた利用者(要支援1～要介護5)	月～土(年末・年始以外)	介護サービスに含まれている	10名乗り3台 5名乗り3台	12

資料：送迎サービス等実施事業者アンケート結果

表 18 送迎サービス等実施事業者の概要(抜粋)(2/2)

N0	事業者名	利用対象者	運行日	運賃	車両数	ドライバー数
11	社会福祉法人 中城村社会福祉協 議会	事業所の利 用者	月～金および祝 祭日に開所する 日	無料	10 名乗り 2 台 (うち 1 台リフ ト車) 5 名乗り 1 台 4 名乗り 1 台	3～4
12	デイサービスセン ター野の花	70～90 代の デイ利用者	施設の休館日以 外(日、年末年 始等) ※月～土迄	デイサービ スの介護保 険料に含ま れる	4 名乗り 3 台	1
13	ピーコム体育スク ール	ス ク ー ル 生 徒	火～土曜日	基 本 無 料 (スクール バックを購 入した方の み 利 用 可 能)	8 名乗り 1 台	2

資料：送迎サービス等実施事業者アンケート結果

(4) その他の交通事業者

1) 貸切バス事業者

貸切バス事業者 1 社が、中城村内に営業所を有しています。

表 19 貸切バス事業者概要

事業者名	株式会社サクシードバス	
設立年	平成 9 年 10 月 1 日	
営業所位置	中城村南上原 944 番地 205	
保有台数	大型バス	9 台
	小型バス	1 台
	マイクロバス	3 台
	ハイエース	2 台
運転手	12 名	
備考	沖縄カトリック小学校、沖縄県立芸術大学のスクールバスを運行	

資料：株式会社サクシードバス HP

(5) シェアサイクル

1) シェアサイクルの概要

中城村内にシェアサイクルが設置されており、令和6年4月から令和7年3月の利用ユーザー数は1,184名となっています。



図 73 シェアサイクルのステーション位置図

資料：国土数値情報、中城村資料、事業者 HP
※図内の数値は表 20 のステーション番号を示す

表 20 村内及び近隣のステーション

NO	ステーション名	ラック数	NO	ステーション名	ラック数
1	竹口原公園	9	12	ローソン登又店前	5
2	沖縄銀行 なかぐすく支店	4	13	中城城跡	5
3	赤森原公園	6	14	護佐丸歴史資料図書館	5
4	ちゅらばる公園	6	15	中城村役場	5
5	ゆらていく公園	5	16	長田交差点①	17
6	南坂田原公園	5	17	長田交差点②	7
7	サンエーなかぐすく店	5	18	琉球大学 人文社会学部前	12
8	南上原糸蒲公園	6	19	宜野湾市民図書館	4
9	石橋原公園	6	20	中部商業高校前	7
10	山内原公園	6	21	MINA SHARE	5
11	中城モール	11	合計		140

資料：中城村資料、事業者 HP

2) 利用状況

■月別利用回数

月別利用回数を見ると、中城村内完結の利用はほとんど見られず、全体の約 15% となっており、主に村内外の利用に利用されています。

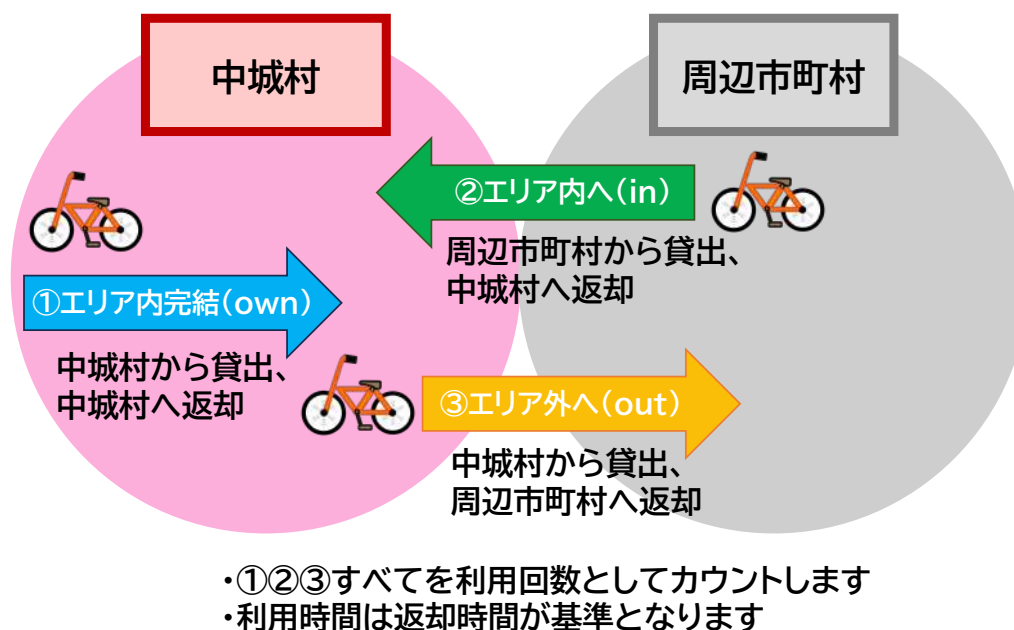


図 74 利用回数の数え方

資料：中城村資料、事業者資料

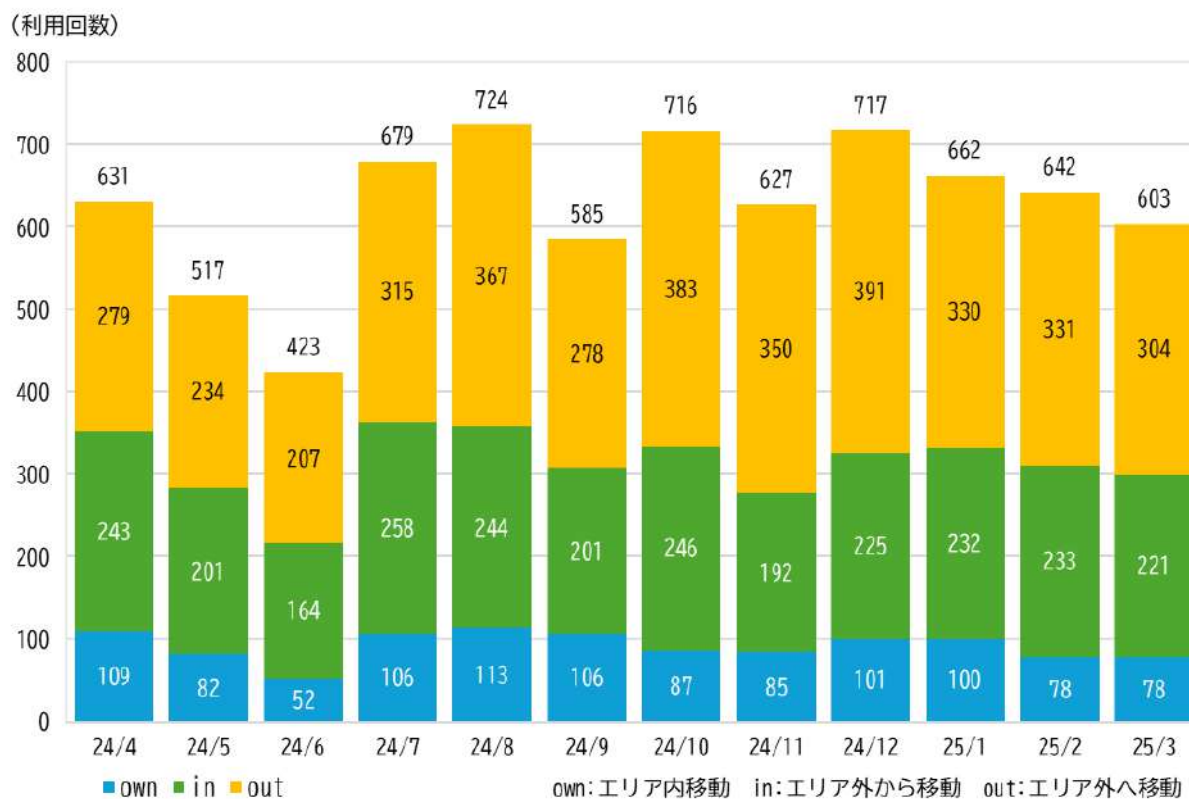


図 75 月別利用回数(令和 6 年 4 月～令和 7 年 3 月)

資料：中城村資料、事業者資料

■ラック別の利用回数

ステーション別の利用者数を見ると、てだこ浦西駅と長田交差点の利用者数が多く、路線バスとの乗り継ぎやモノレールとの乗り継ぎに利用されていることが考えられます。

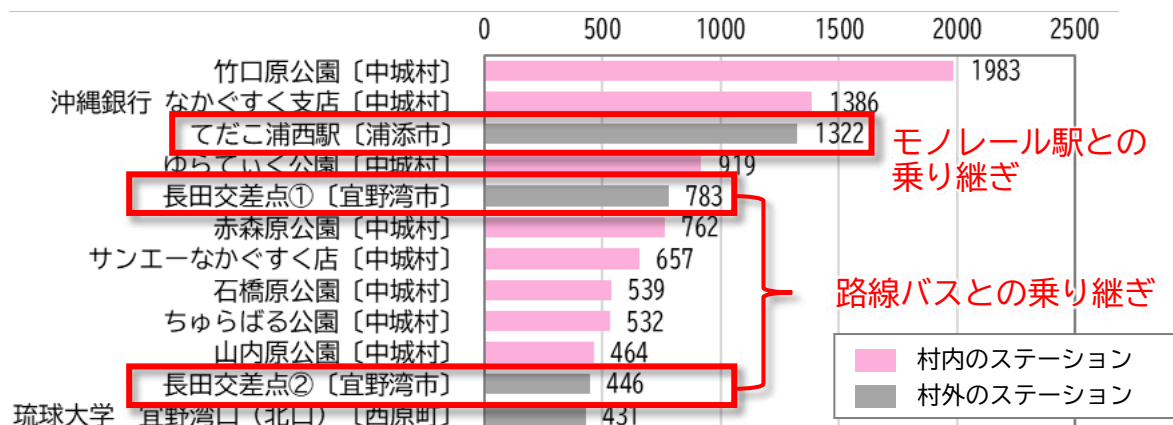


図 76 貸出回数と返却回数の合計値(令和 6 年 9 月 1 日～令和 7 年 8 月 31 日)

資料：中城村資料、事業者資料

※利用経路別の利用回数のデータから、貸し出し回数と返却回数を合算

■時間帯別の利用度(曜日別)

時間帯別の利用度を見ると、17 時～19 時の帰宅の時間帯の利用が多くなっています。

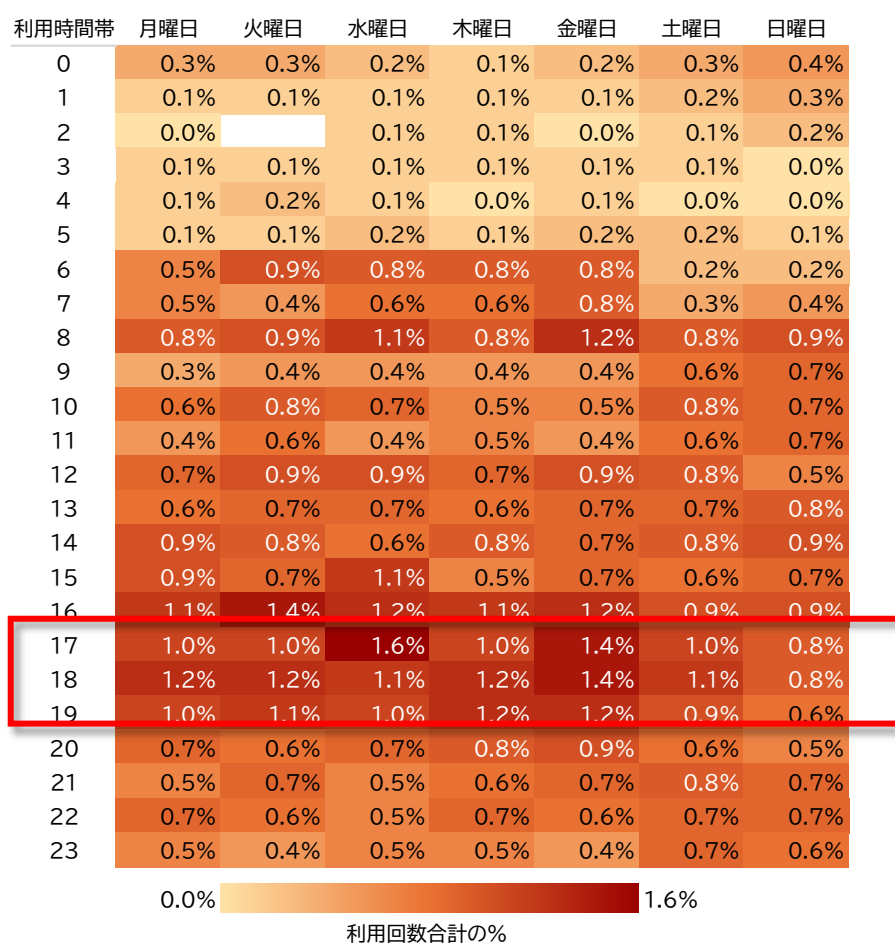


図 77 時間帯別の利用度(令和 6 年 4 月～令和 7 年 3 月)

資料：中城村資料、事業者資料

2-3. アンケート調査結果

2-3-1. 住民アンケート

(1) 調査の概要

表 21 調査の概要

	概要
調査手法	・ 郵送による調査票の配布・回収
調査対象	・ 18 歳以上（高校生を除く）90 歳未満の住民 2,000 人（無作為抽出）
調査実施期間	・ 10/1（火）～10/28（月）
主な調査項目	・ 日常生活の移動実態（日々の買い物、特別な買い物、通院） ・ 公共交通の利用の有無、利用実態、改善要望 等
回収結果	・ 671 件（回収率 33.6%）

(2) 公共交通の利用状況等

直近の 1 か月で 1 度でも公共交通を利用した回答者は全体で約 14%で、年齢別に見ると、29 歳以下では約 30%となっています。

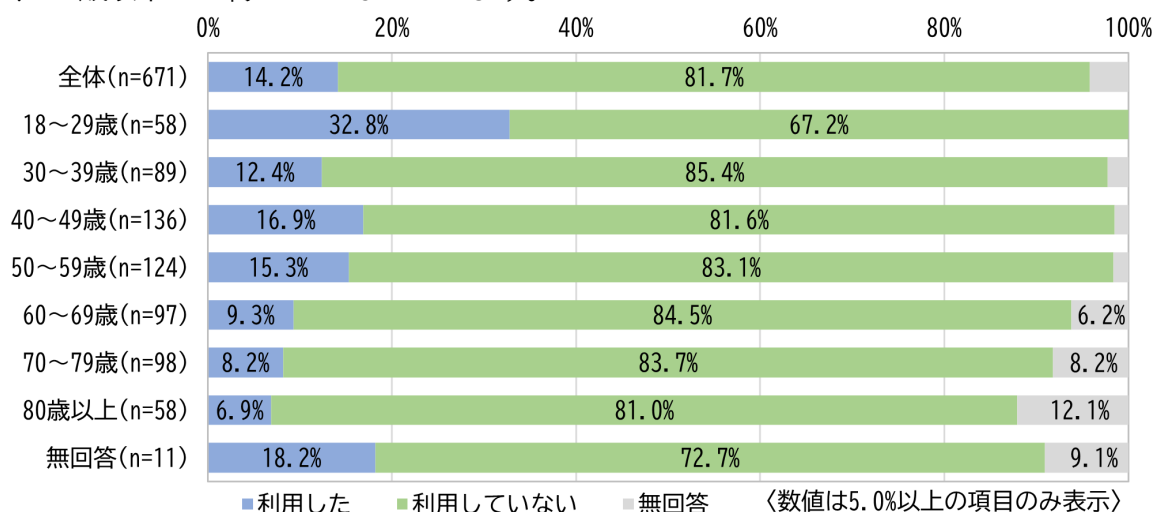


図 78 直近 1 か月の公共交通利用状況

利用した公共交通機関としては約 60%が「モノレール」、「路線バス」と回答しています。

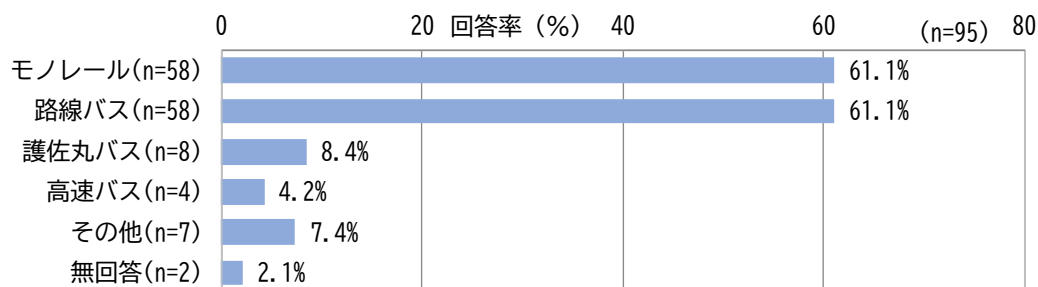


図 79 利用した公共交通機関（複数回答可）

公共交通を利用した外出の目的として、全体では「飲食」が約 30%と最も多くなっていますが、70 歳以上では「買い物」、「通院」の回答割合がそれぞれ半数以上となっています。

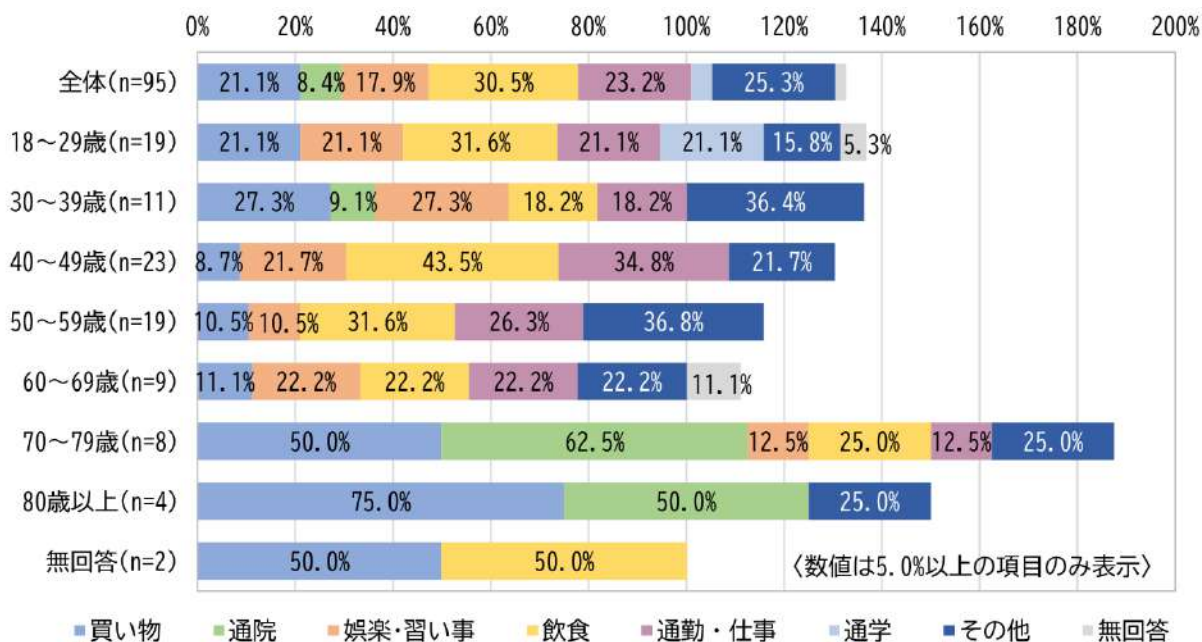


図 80 公共交通利用時の外出目的(複数回答可)

公共交通“非利用者”の日常の移動手段を見ると、30 歳～79 歳までの約 90%が、「自家用車（自分が運転）」と回答しており、「自家用車（自分以外が運転）」も含めると、高齢者でも自家用車で移動が主体となっています。

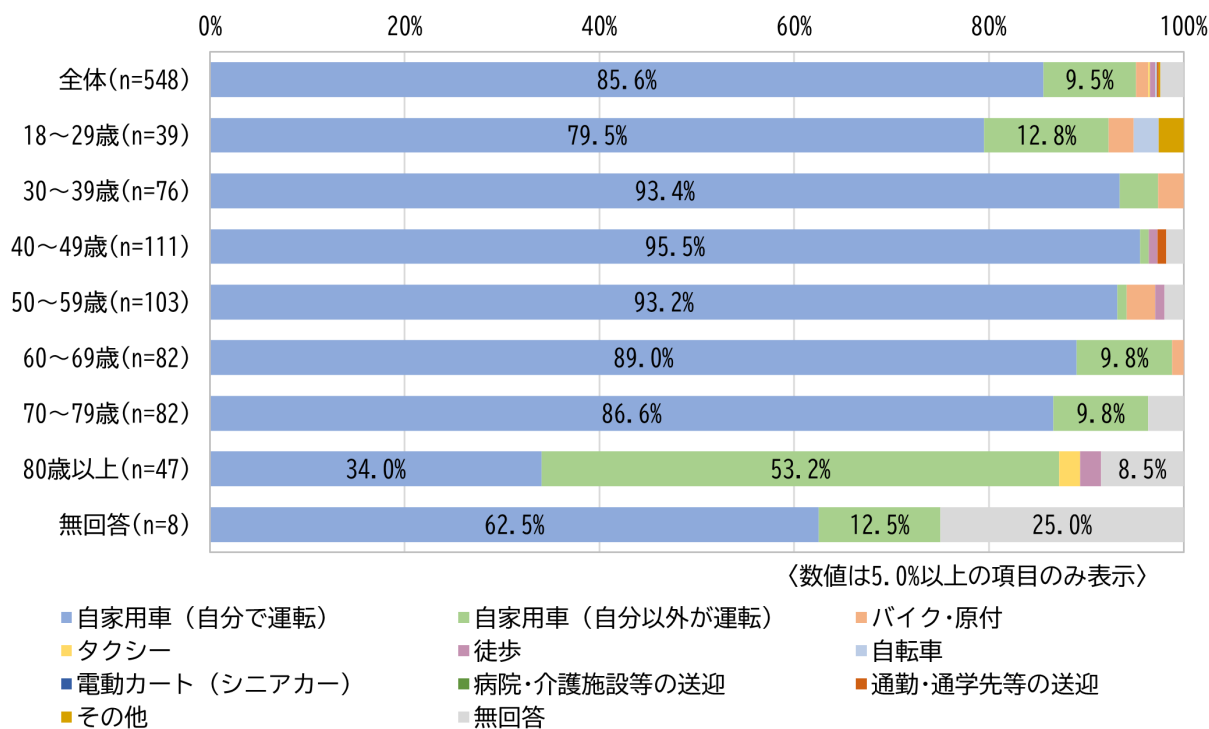


図 81 公共交通非利用者の日常の移動手段

(3) 公共交通利用者の困りごと

公共交通を利用する上での困りごととしては、「自宅からバス停等までの距離が遠い」、「運行便数が少ない」、「悪天候時に野外で待ち続けるのが大変」の回答割合が35%以上と高くなっています。

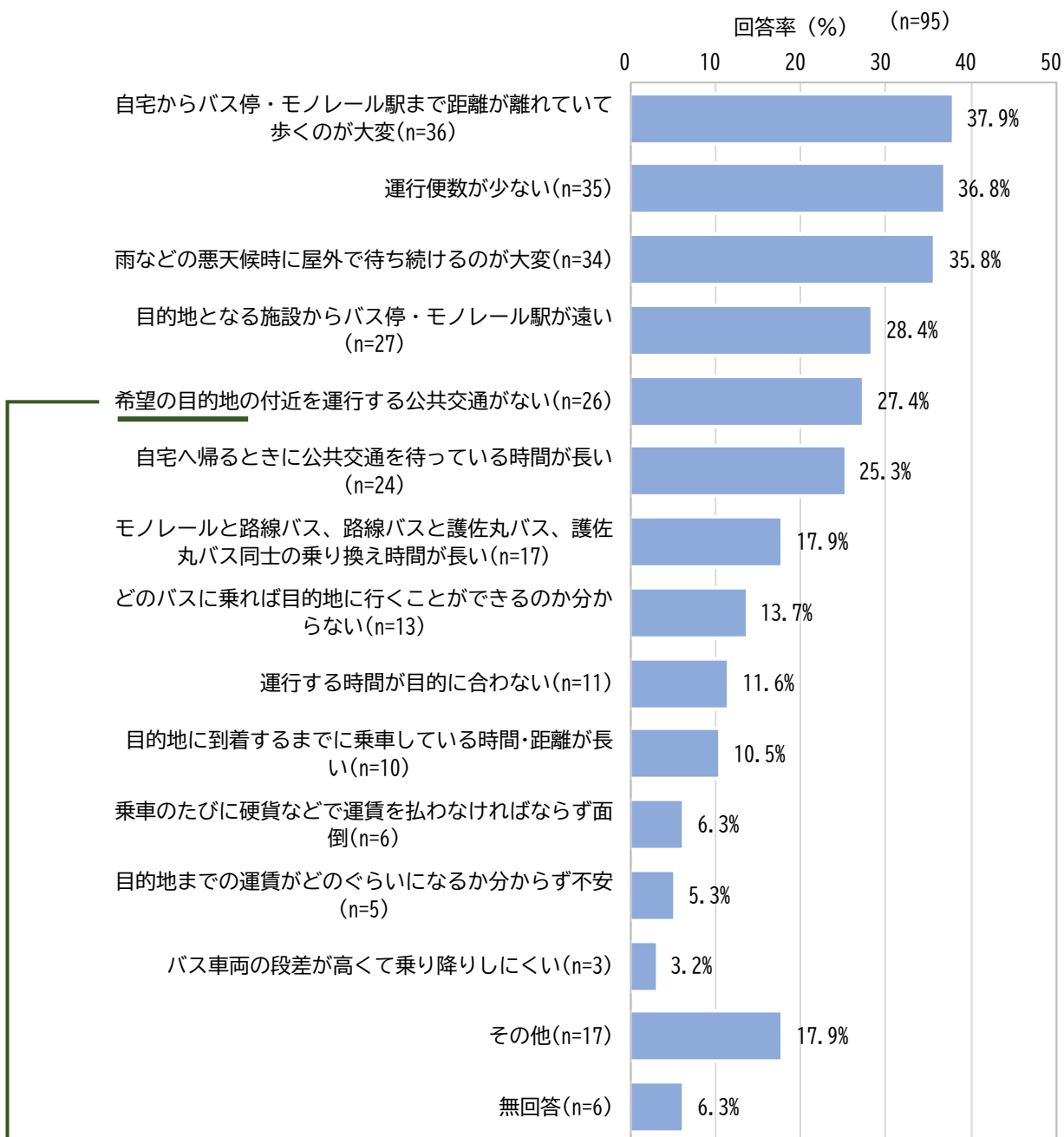


図 82 公共交通利用者の困りごと(複数回答可)

希望の目的地(抜粋)

- モノレールでだこ浦西駅 (n=8)
- 那覇空港 (高速バスまでキャリーケースを持って移動できないため) (n=1)
- 宜野湾市 (こどもが宜野湾高校に行きたかったけど行くバスがなかった) (n=4)

(4) 公共交通“非利用者”の不安等

現在の移動手段（公共交通以外）を利用することに対しては、半数以上が「特に困っていること・不安なことはない」と回答しています。

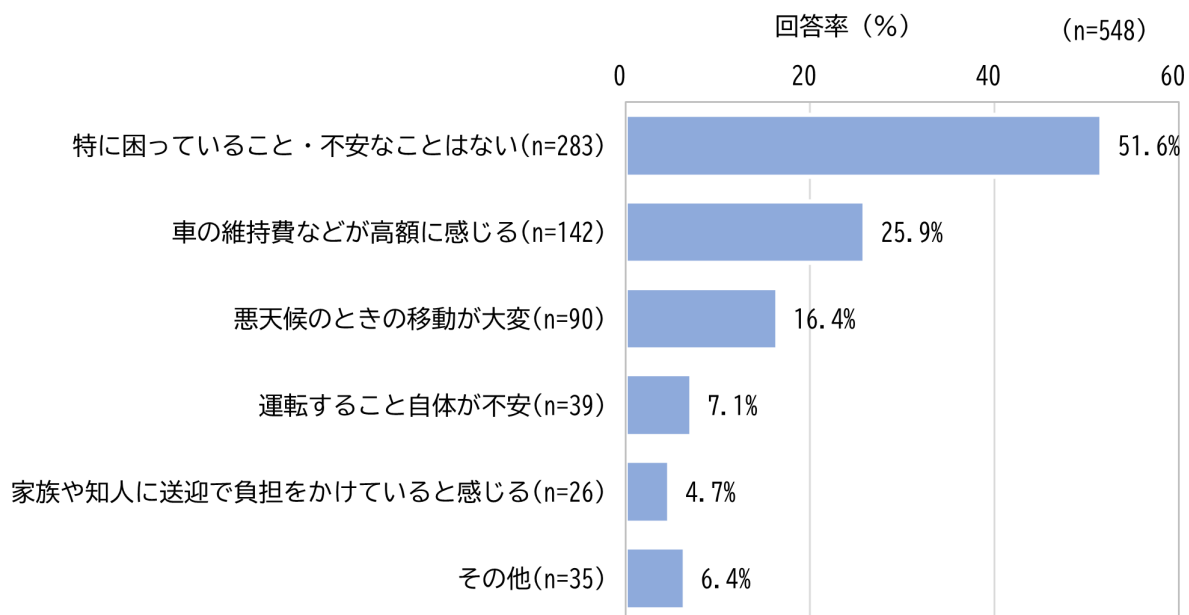


図 83 現在の移動手段を利用する上での不安等(複数回答可)

仮に公共交通を利用する場合の心配や不安等については、「目的地までの所要時間が分からない」や「バス停・モノレール駅等での待ち時間が分からない」等の回答が比較的高くなっています。

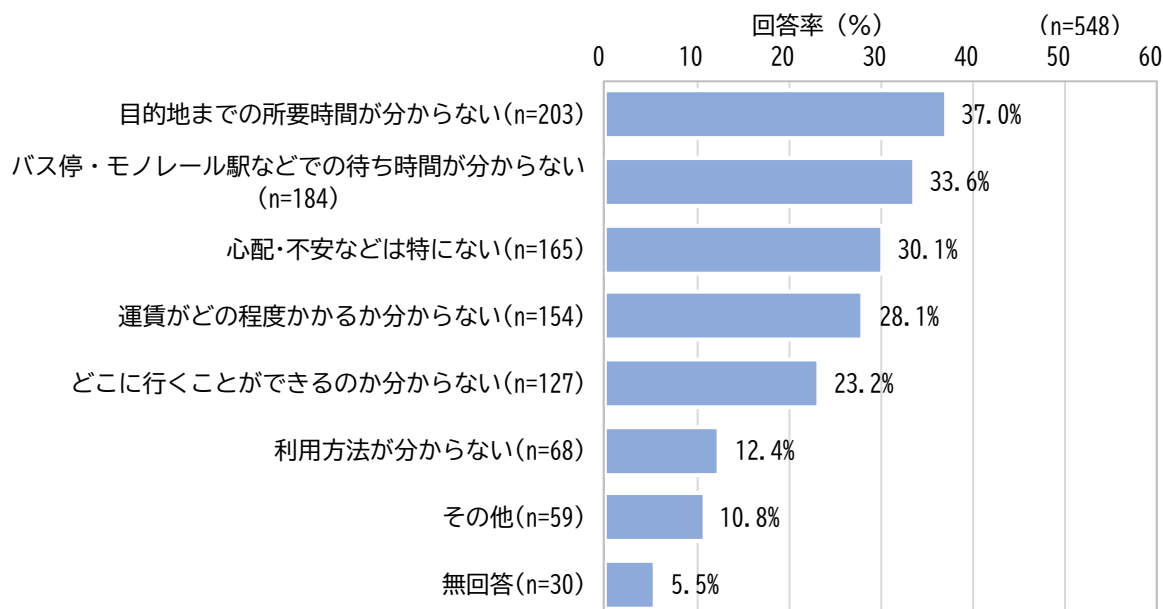


図 84 公共交通の利用を考える際の不安等(複数回答可)

2-3-2. 利用者アンケート

(1) 調査の概要

表 22 調査の概要

	概要
調査手法	・ バス車内においてアンケート調査票を配布、車内に設置したアンケート回収ボックスまたはWEB により回答
調査対象	・ 護佐丸バスの利用者
調査実施期間	・ 回収ボックス設置期間：10/15（火）～11/14（木）
主な調査項目	・ 護佐丸バスの利用状況（乗車路線・乗車場所・利用目的・乗り継ぎ状況等） ・ モノレールの利用状況 ・ 公共交通に対する改善要望 等
回収結果	・ 70 票

(2) 利用者の属性

回答者の年代は、高齢者が約 54%と最も多く、次いで、一般の利用者が約 14%となっています。また、居住地を見ると、下地区（安里～久場）が約 34%を占めています。

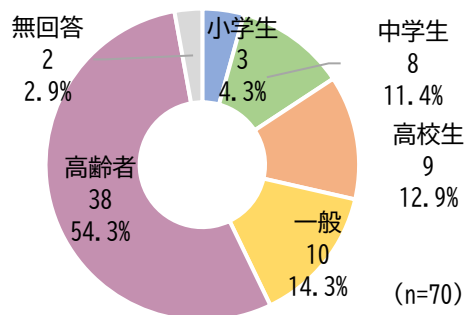


図 85 回答者の年齢

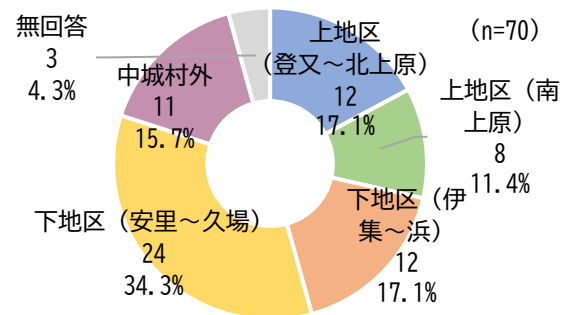


図 86 回答者の居住地

(3) 利用目的

利用目的は「買い物」が半数以上と多く、次いで「通院」、「通学」の順となっています。

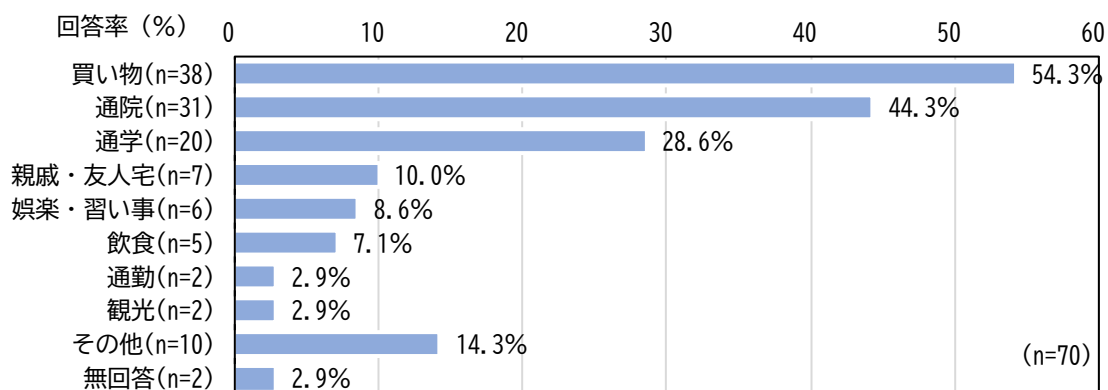


図 87 利用目的(複数回答可)

(4) 移動特性

よく利用するバス停としては、「普天間りうぼう」、「ハートライフ」、「役場」の回答が多く、中城村の各地区からの目的地となっているものと推察されます。また、乗車するバス停としては「新垣」、「奥間」の回答が多くなっています。

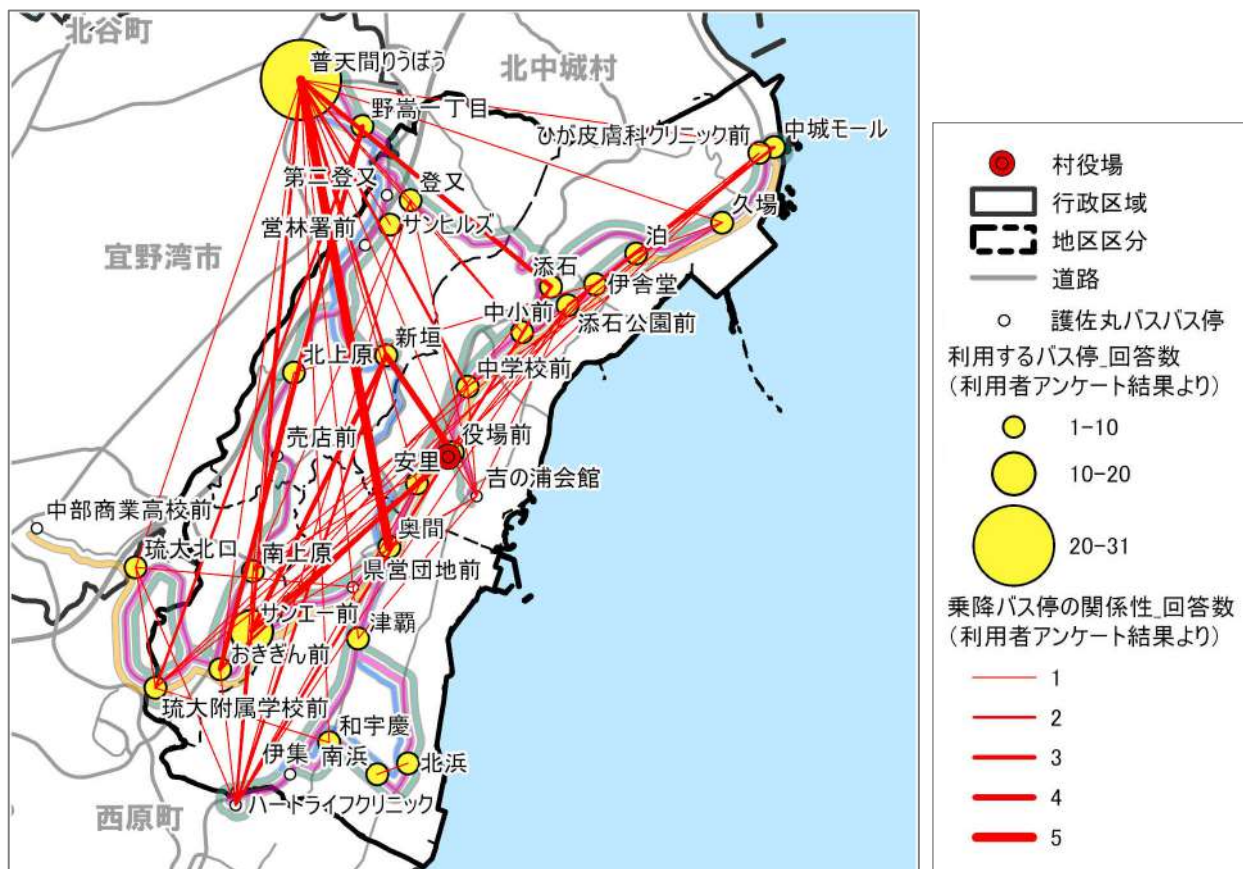


図 88 護佐丸バス利用者の移動特性

資料：国土数値情報、中城村資料、利用者アンケート結果

※ 「最寄りのバス停」と「よく降車するバス停」の組み合わせを図上に示した

(5) 改善要望

護佐丸バスに対する改善要望等（抜粋）	
■ダイヤの変更・増便	- 高齢者にとって有益な交通手段であり、出来る限りの増便を希望します - バスの時間を変えるか、本数を増やしてほしい。学校が終わる時間が16:00なので16:14に普天間にくる伊集回り線に間に合わないことがある
■土日利用	土日祝に便数を減らしても運行してほしい
■バス停の設置	昔新原バス停があったのですが、今はバス停が無くなり不便です（上地区（登又～北上原））
■琉大病院の移転	普天間に移転する琉大病院まで護佐丸バスを通してほしい
■その他	少し便数を増やしたり、護佐丸バスで行く（ことができる）観光を案内するとか買い物の場所をアピールすればもう少し乗客が増えると思います

2-3-3. 民生委員アンケート

(1) 調査の概要

表 23 調査の概要

	概要
調査手法	・ 民生委員（民生委員がない自治会については自治会長）の定例会において調査票を配布・回収
調査対象	・ 民生委員（民生委員がない自治会については自治会長）：計 31 人
調査実施日	・ 10/8（火）民生委員会／ 10/10（木）自治会長会
主な調査項目	・ 地区の実情（買い物、通院、移動支援、送迎サービスの有無等） ・ 外出に関する「困りごと」 等
回収結果	・ 26 人から回収（回収率 83.9%）

(2) 担当地区の実状

担当地区において、住民自身が行く「以外」に買い物をする方法について、全体で約 77%が「ある」と回答しています。

また、自家用車等で移動する「以外」の方法での受診については、約 35%が「ある」と回答しています。

高齢者等の自由に移動することが困難な方に対して、ご近所やボランティア等の「自家用車」で移動支援を行っている実態についても、約 27%が「ある」と回答しています。

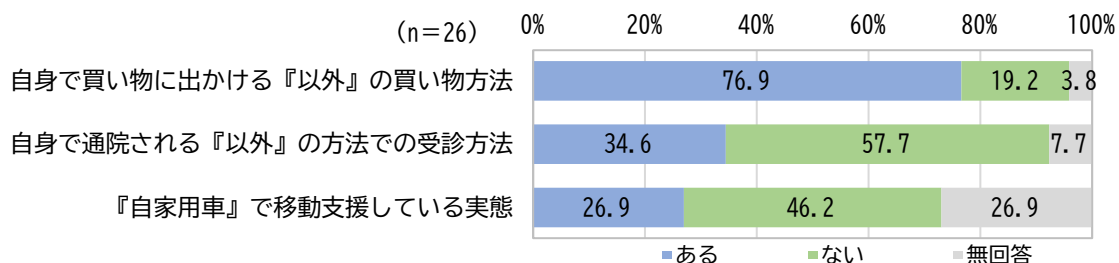


図 89 担当地区の実状

住民自身が行く「以外」に買い物をする方法としては、「移動販売・訪問販売を利用している」という回答が多くなっており、自ら移動しなくても日常の買い物ができる状況がうかがえます。

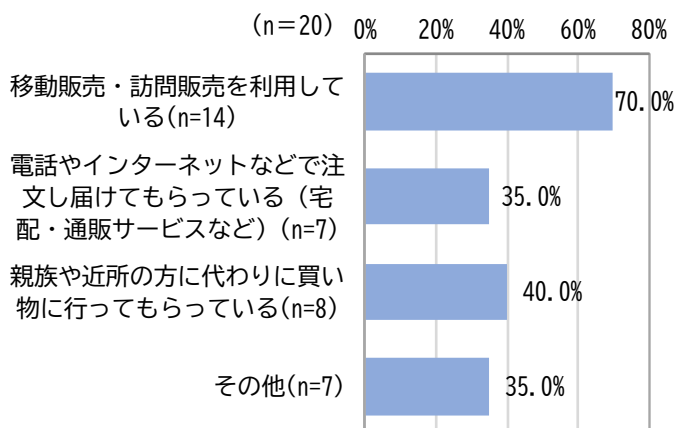


図 90 自身で「行く」以外の買い物方法(複数回答可)

(3) 移動に関する「困りごと」

全ての地区で、移動サービスを利用することができなくて困っている状況が見られます。

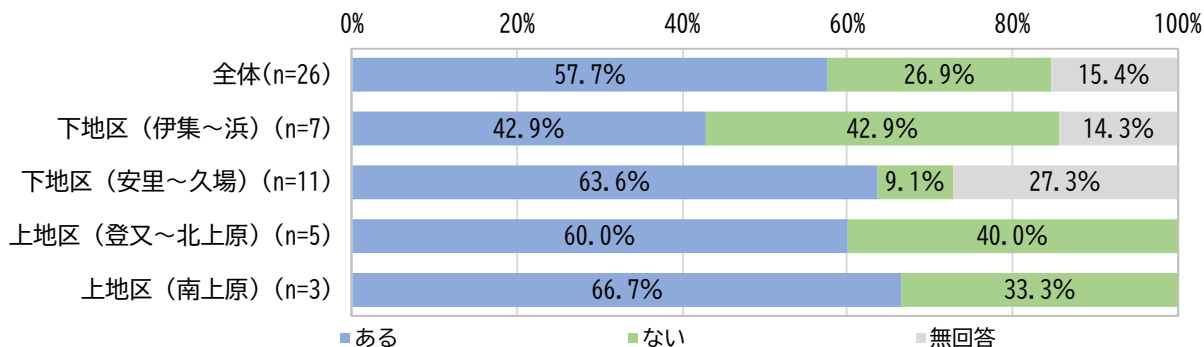


図 91 移動に関する困りごと(地区別)

移動サービスを利用できなくて困っている理由としては、上地区（登又～北上原）では「バス停等まで歩くことが出来ない」、下地区（安里～久場）では「バス停等で一定時間待つことが難しい」、上地区（南上原）では「運行する時間が目的に合わない」といった回答が多くなっています。

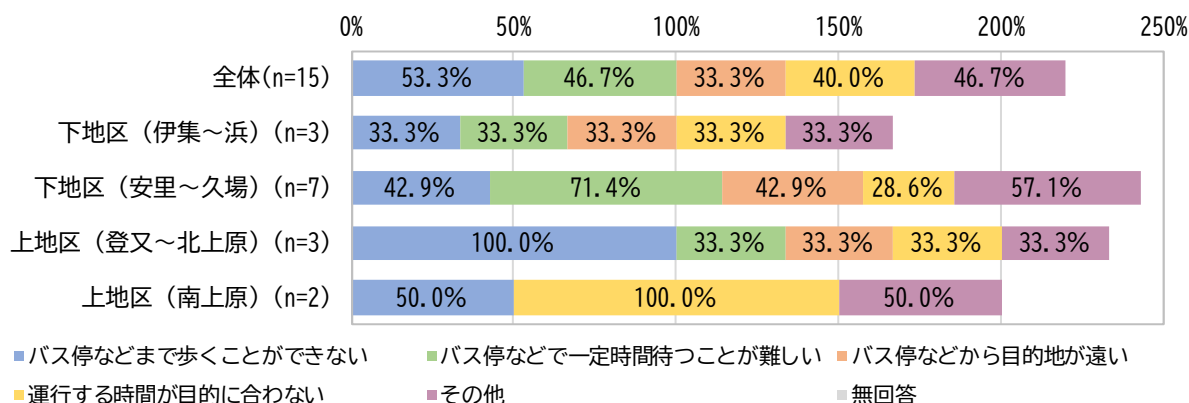


図 92 移動サービスが利用できない理由(複数回答可)

現在、移動サービスを利用できない方が利用できそうな支援・サービスについて、上地区では「自宅付近までバス等が来てくれる移動サービス」の回答が多くなっています。また、上地区（登又～北上原）では「そもそも移動サービスを利用すること自体が難しい」という回答が目立ち、他地区と比べても外出が難しい状況にあるものと推察されます。

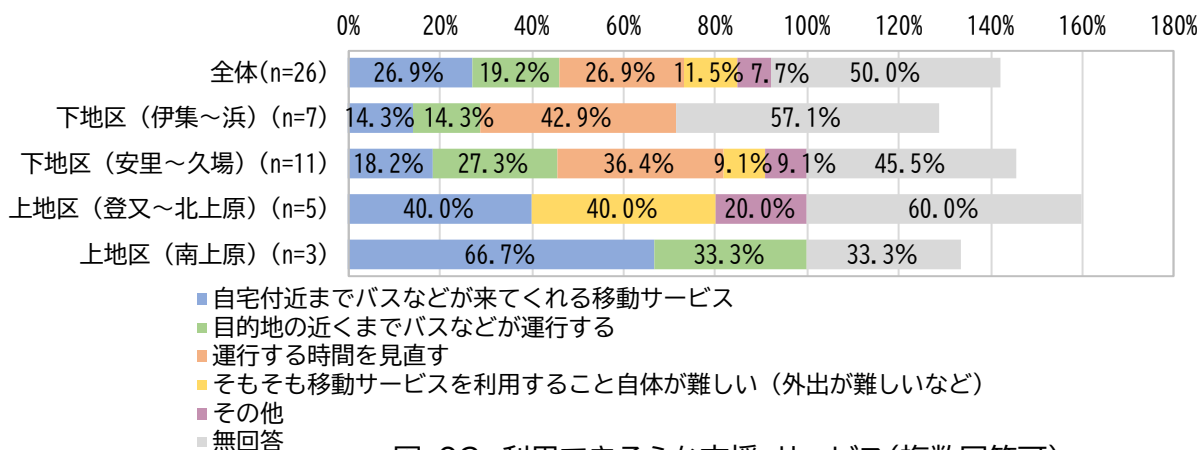


図 93 利用できそうな支援・サービス(複数回答可)

2-3-4. 小中高生アンケート

(1) 調査の概要

■小学生・中学生〈保護者〉アンケート

	小学生〈保護者〉	中学生〈保護者〉
調査手法	・「スクリレ」アプリを通じて実施	
調査対象	・中城村立小学校 3 校 （調査月時点：1,528 名） ・琉球大学附属小学校（中城村在住者、護佐丸バスを利用したことがある方）	・中城中学校（調査月時点：542 名） ・琉球大学附属中学校（中城村在住者、護佐丸バスを利用したことがある方）
調査実施期間	・中城村立小学校 3 校：10/15（火）～11/4（月） ・琉球大学附属小学校：11/8（金）～11/25（月）	・中城中学校：10/15（火）～11/4（月） ・琉球大学附属小学校：11/8（金）～11/25（月）
主な調査項目	・登下校手段・登下校時刻 ・公共交通利用状況 等	・登下校時の公共交通の利用 ・登下校時の送迎の実態 ・進路選択における公共交通の影響 等
回収結果	・中城村立小学校 3 校 ：272 件（回収率 17.8%） ・琉球大学附属小学校 ：21 件。うち村内在住者 174 名のうち 19 件の回答（回収率 10.9%）	・中城中学校：129 件（回収率 23.8%） ・琉球大学附属中学校 ：78 件。うち村内在住者 157 名のうち 44 件の回答（回収率 28.0%）

■中学生〈学生〉アンケート

	中学生〈学生〉
調査手法	・学校を通じて配布、回収
調査対象	・中城中学校（調査月時点：542 名）
調査実施期間	・10/21（月）～11/8（金）
主な調査項目	・登下校手段・登下校時刻 ・公共交通利用状況 等
回収結果	・476 件（回収率 87.8%）

■高校生〈学生・保護者〉アンケート

	高校生〈学生〉	高校生〈保護者〉
調査手法	・郵送による調査票の配布・回収	
調査対象	・住民基本台帳データより高校 2 年生に該当する年齢の住民を抽出 ・239 名に配布	
調査実施期間	・10 月 23 日（水）～11 月 18 日（月）	
主な調査項目	・登下校手段・登下校時刻 ・公共交通利用状況 ・進路選択における公共交通の重要度 等	・登下校時の公共交通の利用 ・登下校時の送迎の実態 ・進路選択における公共交通の重要度 等
回収結果	・70 件（回収率 29.2%）	・67 件（回収率 28.0%）

(2) 居住地

居住地としては、上地区（南上原）が多く、全体の約 40%を占めています。

琉大附属小学校・中学校の回答者には中城村外の方も約 36%含まれています。

- ※ 中城中学校の居住地の構成比については、中学生〈学生〉アンケートの回答を使用して算出
- ※ 高校生の居住地の構成比についても高校生〈学生〉の回答を使用して算出

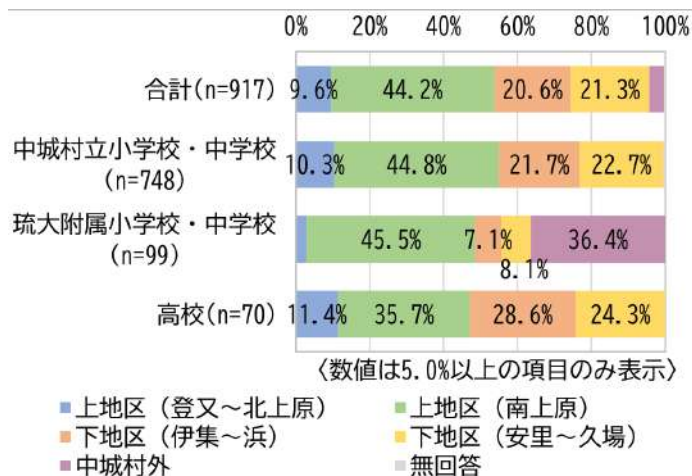


図 94 回答者の居住地

(3) 通学先

小学生〈保護者〉

中城南小学校の保護者による回答が多く、全体の約半数を占めています。

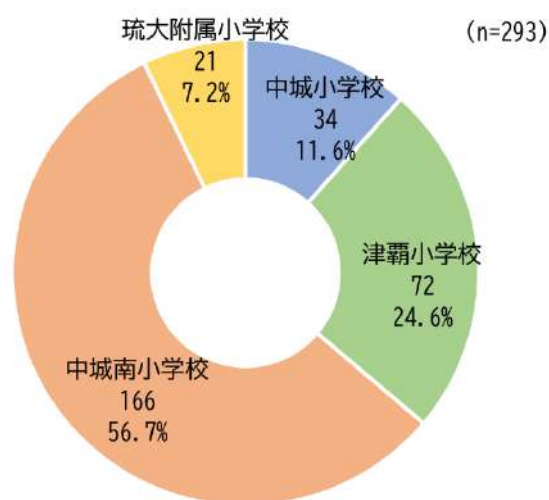


図 95 回答者の通学先(小学校)

高校生〈学生〉

通学先の高校別の回答数と、回答のあった高校の立地する市町村別の回答数および全体に占める割合について示します。

回答者の通学先としては「北中城高校」、「普天間高校」、「西原高校」の順に多くなっており、北中城村、宜野湾市、西原町の近隣市町村へ通学している生徒が全体の約半数を占めています。

また、沖縄市へ通学している生徒も全体の 23%を占めています。

その他の市町村としては、那覇市や浦添市等の高校が挙がっています。

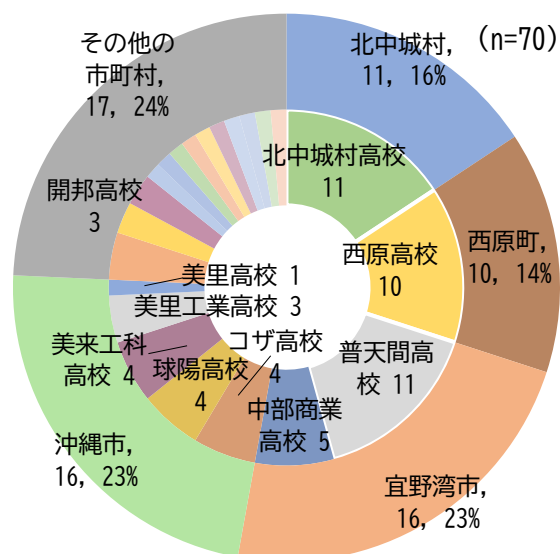


図 96 回答者の通学先(高校)

(4) 登・下校時の移動手段

1) 登・下校手段

高校生が最も多く利用する登下校手段は「路線バス」で、約半数を占めています。中学生の登下校手段では「スクールバス」の回答が約30%となっています。小学生の登下校手段では約半数が「徒歩」と回答していますが、「護佐丸バス」や「スクールバス」も約10%となっています。

雨天時には「徒歩」や公共交通の回答が減り、自家用車（送迎）の回答が多くなる傾向が見られます。

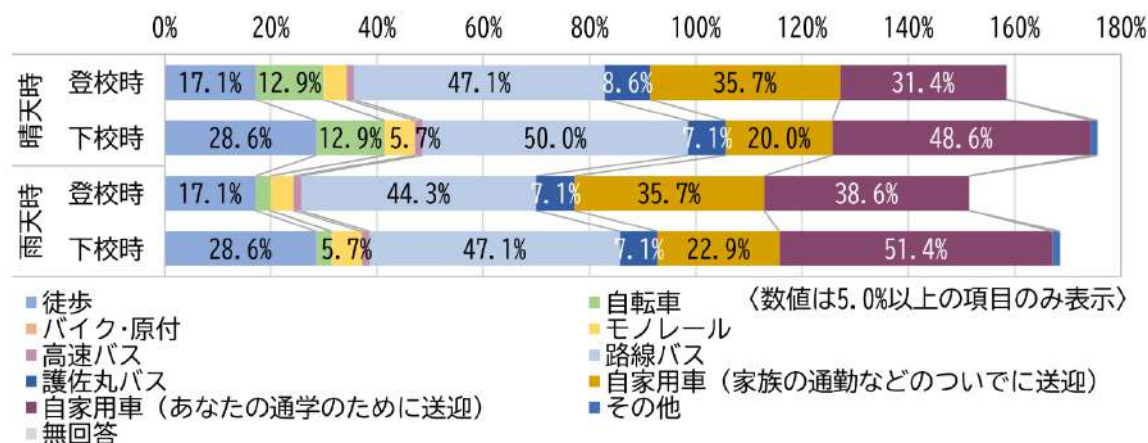


図 97 高校生の登下校手段(複数回答可)

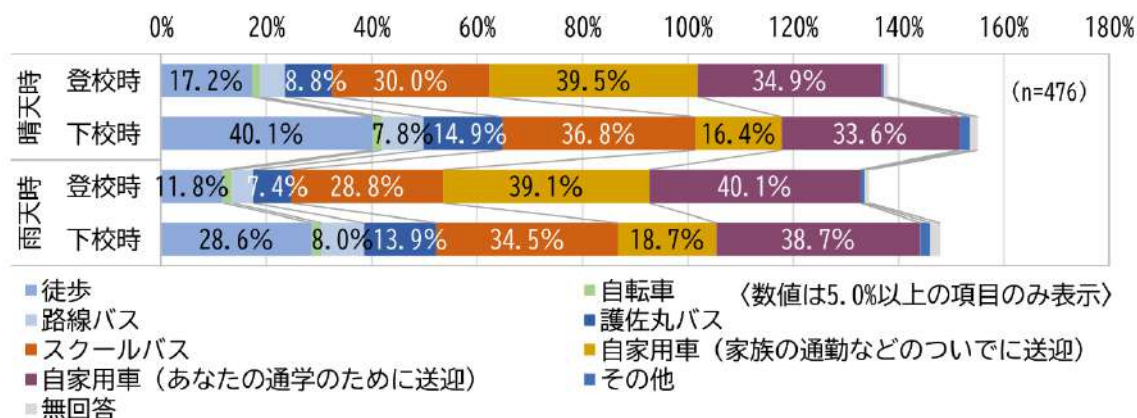


図 98 中学生の登下校手段(複数回答可)

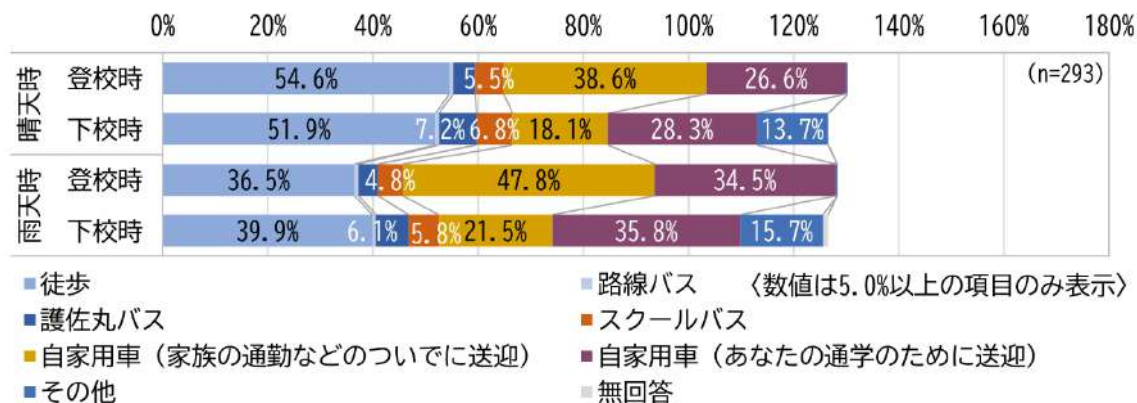


図 99 小学生の登下校手段*(複数回答可)

※ 晴天時と雨天時の交通手段が変わらないと回答した方は、晴天時と雨天時の交通手段が同一であるとして構成比を算出

2) 通学における公共交通の利用状況

小学校と中学校では「スクールバス」の利用が目立ちますが、中城南小学校と中城中学校の生徒が中心になっており、他の学校では「護佐丸バス」や「路線バス」が利用されています。

高校生は「路線バス」が85%を超えており、顕著に高くなっています。また、沖縄市や那覇市、浦添市等の遠方の高校への通学には「高速バス」や「モノレール」も挙げられており、広域交通の利用が見られます。

「路線バス」と「護佐丸バス」は、小学校・中学校・高校の登下校手段として利用されており、公共交通が登下校手段として重要な役割を担っているものと考えられます。

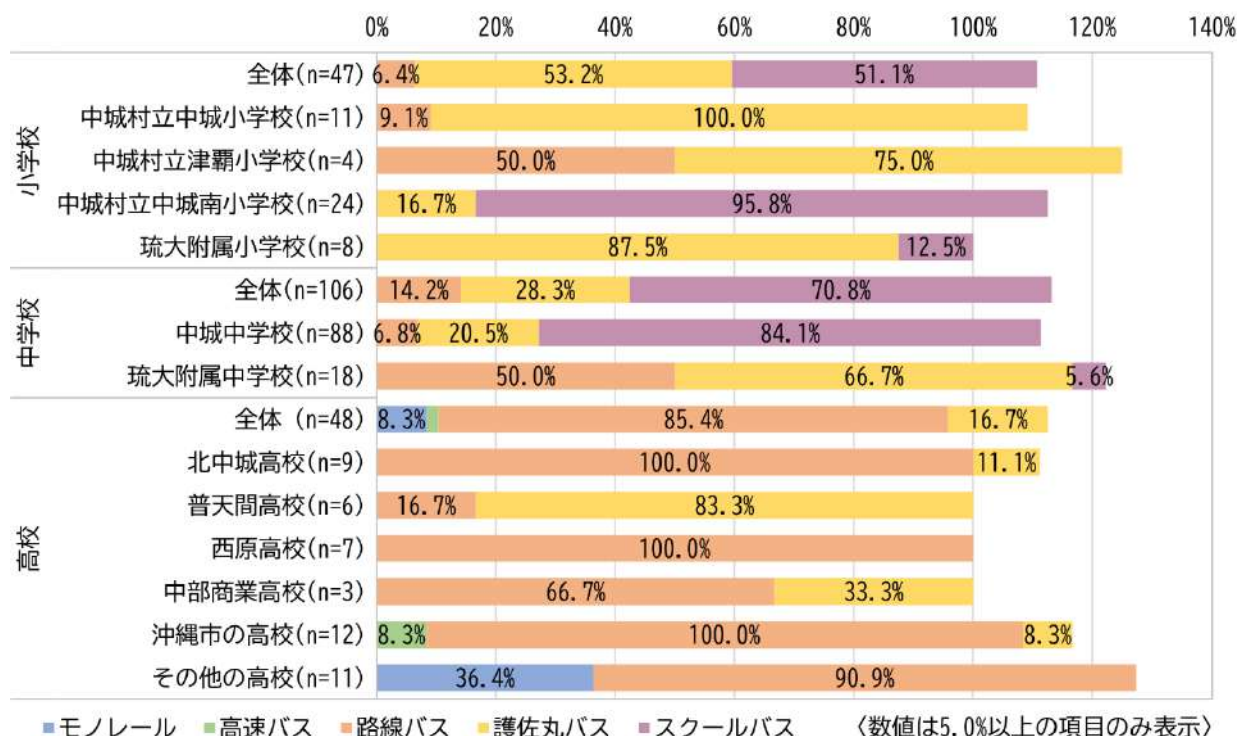


図 100 通学先別の公共交通機関の利用割合(複数回答可)※

※ 小学校と高校については、晴天時の登下校手段の回答を対象に、公共交通を選択した方を母数として、各公共交通機関の回答割合を算出

(5) 進路選択における公共交通の重要度

高校生保護者アンケートでは、進学先（高校等）を選択する際に公共交通で通学できることを重視したという回答が全体の60%を超えています。また、中学生保護者アンケートでは「公共交通での通学を『前提』として考えたい」、あるいは「進学時に公共交通で通学できることが望ましい」と考えている人が全体の約90%を占めています。

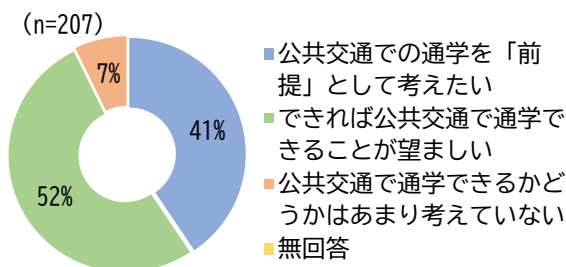


図 101 中学生の進学時における公共交通の重要度

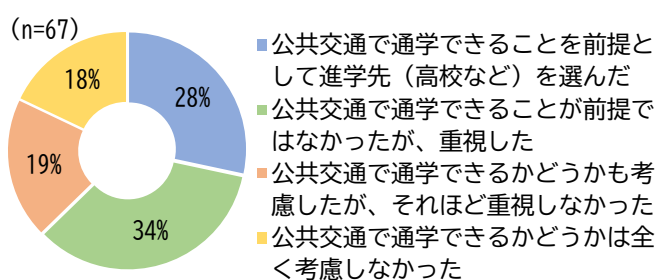


図 102 高校生の進学時における公共交通の重要度

(6) 登下校時以外の利用状況

公共交通は登下校時以外の場面でも利用されており、中学生と高校生では約半数が登下校時以外でも公共交通を利用することがある(したことがある)と回答しています。

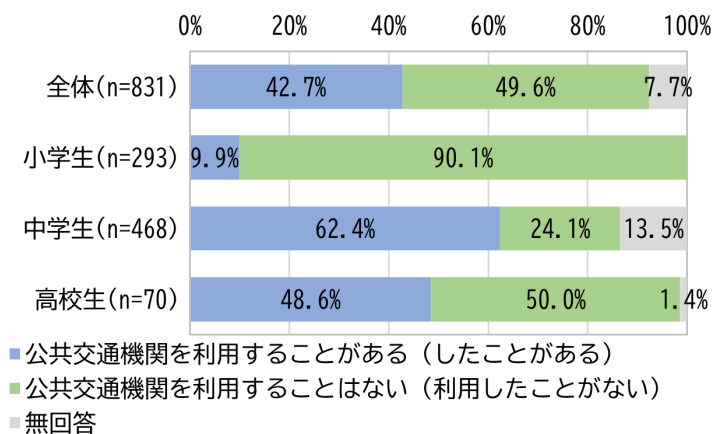


図 103 登下校時以外の公共交通の利用の有無

登下校時以外で、利用したことがある公共交通としては「路線バス」、「護佐丸バス」が目立ち、「モノレール」についても一定の回答が見られます。

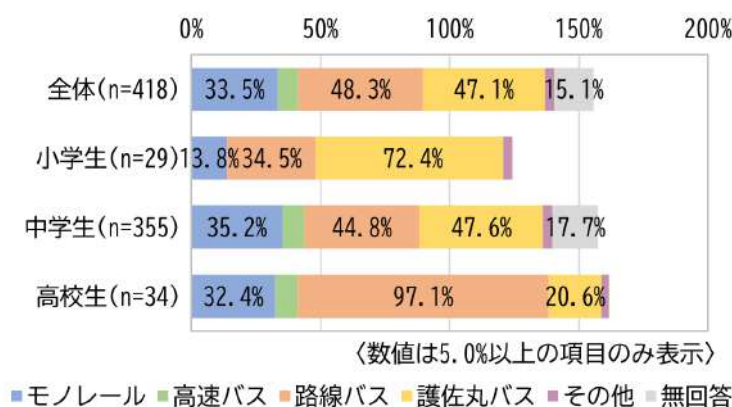


図 104 登下校時以外で利用する公共交通(複数回答可)

中学生・高校生が登下校時以外で公共交通を利用する目的としては、遊びに行くためといった回答が多くなっており、小学生では「塾」、「クラブ活動」といった回答が見られます。登下校時以外でも公共交通のニーズが高いことが考えられます。

具体的な目的地

- ・ イオンモール
- ・ 沖縄ライカム
- ・ 那覇市
- ・ 沖縄市
- など

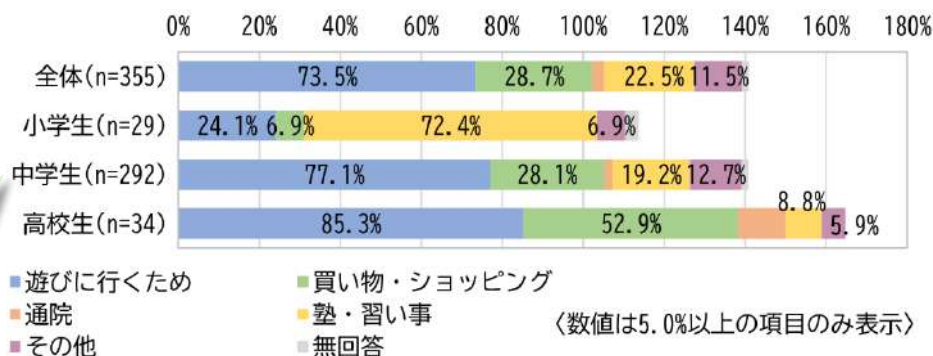


図 105 登下校時以外の公共交通の利用の目的※(複数回答可)

※ 小学生の目的地については、記述式の回答結果を、中学生・高校生アンケートの目的地の項目に分類。「塾・習い事」の項目には、「部活動」「クラブ活動」を含む。

(7) 送迎の実態（公共交通のニーズ）

中学生と高校生ともに登下校時に送迎を実施する世帯が80%を超えています。

また、登下校時の送迎については、「負担に感じることがある」、あるいは「かなり負担に感じることがある」という回答が70%以上となっています。

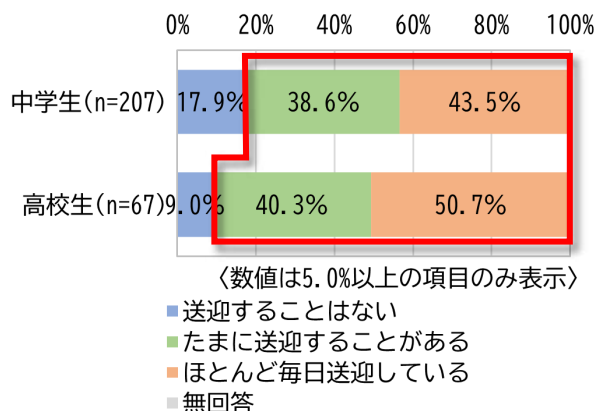


図 106 中高生の登下校時の送迎の有無

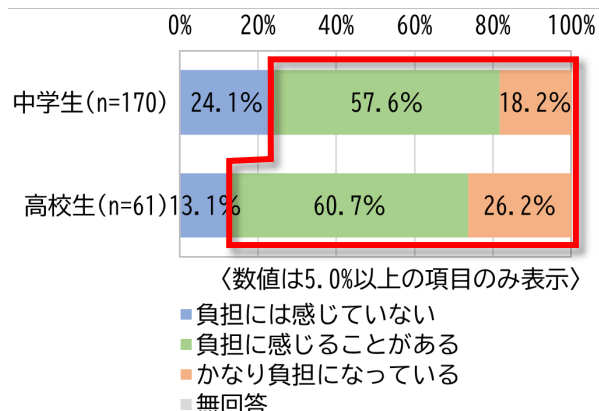


図 107 中高生の登下校時の送迎の負担の有

(8) 改善要望・課題

護佐丸バスに対する改善要望等（抜粋）	
■進路選択への影響	・ 乗り換え回数の多さや部活動の移動手段等から、通学手段が制限されることで、進学先の選択肢が制約される
■送迎の負担	・ 帰宅時等バスの利用時間帯が合わず、送迎が必要になる ・ 土日の部活動の際には送迎が必要になり、負担となっている ・ 他の用事との兼ね合いもあり、子どもの活動時間が限られる。また、送迎が難しい場合は、徒歩で帰宅するため、不安
■通学時間帯の混雑	・ 通学時の路線バス・護佐丸バス・スクールバスの利用者数が多く、乗車できないことがある
■運行本数	・ 通学時間帯のバスの本数・台数を増やしてほしい
■学生割引や運賃・支払い方法に関する要望	・ 運賃補助や学生割引を取り入れてほしい ・ バス回数券や現金以外の支払い方法を使えるようにしてほしい ・ 登録された IC カードでの支払い時(乗降時)に、保護者登録アドレスやアプリを通しての即時通知などがあると安心
■バス停の改善と利用促進	・ バスの乗り方や時刻表、金額等の分かりやすい表示、小学生向けのパンフレット等による利用促進
■登下校時以外の公共交通の利用	・ 週末に友達と遊んだ際の移動手段やバスの便が少ないため、帰りにバスがない場合は、親に送迎を頼むか、タクシーを利用する必要がある ・ 私用や習い事でも子どもたちだけで利用できるようになれば、子どもの自立にも繋がっていくと思う ・ 交通手段がないため、土日や夕方の村の活動の参加がしづらい
■その他	・ 津覇区域へのスクールバスの運行に関する希望

2-4. ワークショップ結果

中城村の地域公共交通を考え、アイデアを出し合う機会として、ワークショップ（全2回）を実施しました。

（1）第1回ワークショップ

表 24 第1回ワークショップの概要

日時	・ 令和7年1月23日（木）14:00～16:00
参加者	・ 老人クラブ連合会、社会福祉協議会、校長会、公募住民（計5名）
目的	・ 中城村の公共交通の“現状”と“課題”についての認識を共有する。 ・ 課題の解決に向けた“アイデア”を考える。



図 108 ワークショップの様子



図 109 ワークショップの成果

結果のとりまとめ（概要）

■課題

- 護佐丸バスの意義(誰をターゲットとするのか)
 - ・ 護佐丸バスの意義や役割についての普及啓発が必要
→村民に愛される“護佐丸バス”
- 通学・高齢者の移動に関する課題
 - ・ 登下校時間帯の増便
 - ・ 菓の受取を考慮した最終便の時間設定(ハートライフ病院)
- 観光・広域連携に関する課題
 - ・ 観光客による利用促進
 - ・ 中城城での北中城村の公共交通との乗り継ぎ
 - ・ 他の市町村の公共交通との連携

●運転手不足

■課題の解決に向けたアイデア

- ライドシェアの実施
 - ・ 広域で連携することでライドシェアを導入
 - ・ 主婦による日中の運転手としての活動や、自身の子どもの送迎の“ついでに”他の生徒の送迎も行うといった、運転手と利用者のマッチング
- ボランティアの育成
 - ・ 土日のみ実施可能な方やWワークを実施できる人材の確保
 - ・ ボランティア(有償やポイント制)
 - ・ 免許取得への支援
- モノレールへの接続
- 自動運転の導入
- バスの小型化による増便への対応

●公共交通専門の部署(職員)の設置

(2) 第2回ワークショップ

表 25 第2回ワークショップの概要

日時	・ 令和7年8月20日(水) 10:00~12:00
参加者	・ 社会福祉協議会、公募住民、民生委員 (計7名)
目的	・ 中城村の公共交通の基本方針(あるべき姿)や施策展開の方向性についての考え方を共有する。 ・ 中城村の公共交通のあるべき姿の実現に向けて、それぞれが「どんなことに取り組みばいいか」「どんな風に変えていくか」について考え、具体的に検討すべき項目について話し合う。



図 110 ワークショップの様子

結果のとりまとめ(概要)

①移動サービスの改善・整備に関して

●接続性の向上

- ・ 護佐丸バスのバス停まで行く手段がない。
- ・ 幹線道路までが遠い。

●生活圏を踏まえた移動サービスによる外出の促進

- ・ 小型車両の運行により、住宅地から護佐丸バスバス停や幹線道路までの移動を確保。
- ・ 買い物+αの移動ニーズに対応し、外出機会を拡大。
- ・ ツアー企画や介護分野との協働により、普段公共交通を使わない高齢者にも外出機会を提供し、利用を促す。

②運営体制・担い手の確保について

●担い手の現状

- ・ 買い物に近所の方を連れて行っていたドライバーが高齢化しており、免許返納を迫られている状況がある。
- ・ ボランティア活動を担う60~70代が日中働いており、担い手不足である。

●運営主体・役割に対するアイデア

- ・ 自治会では、ふれあい事業を実施。
- ・ まずモデル地区を選定して実施し、成功事例を他地区へ波及させるのが良い。
- ・ 自治体を核としてドライバーの募集や外出ニーズの把握・外出先の検討を行う。
- ・ 行政は活動費や保険への加入等の支援を行う。
- ・ 公民館の書記を各地区に配置し、書記が週1の買い物支援等の送迎ドライバーを兼務する。その際、自治会活動の一環として、自治会の活動費として、輸送も含めた給料を支払うのが良いのではないか。

③住民が安心して取り組みに参加できる体制づくり

●住民主体の移動サービスに関する懸念点

- ・ 送迎依頼に対応できないことや他人を車に乗せることへの不安
- ・ 利用者側の不安(運行の不確実性)
- ・ 送迎を申し出ても、信頼関係が築けていないと、利用に繋がらない。

●住民が参加しやすい制度

- ・ ちょっとした移動からはじめる。
- ・ 保険への加入や金銭のやりとりを行政が管理。
- ・ 活動参加に対して、ポイントや地域通貨で還元する。支払う仕組みを作ると参加しやすい。(ただし、有償か無償かについては慎重な検討が必要。)

3. 地域が目指す将来像と公共交通に求められる役割

3-1. 地域が目指す将来像

中城村の行政運営の最上位計画である「中城村第五次総合計画」では、『中城が好き～誇りと愛着が生み出すとよむ中城～』を将来都市像として、その実現に向けて5つの基本理念と7つの「目指す村の姿」とそれに基づく18つの施策大綱が示されています。

このため、本計画においても中城村総合計画に示された将来像の実現に向けて、公共交通に係る取り組みを進めていくこととします。



図 111 中城村が目指す将来像

資料：中城村第五次総合計画

3-2. 関連分野における公共交通への期待

ここでは、中城村の公共交通と特に関連が深い分野について、各種計画から特に公共交通に関わる部分を抜粋することで、関連分野における公共交通への期待を整理しました。

①中城村都市計画マスタープラン（平成31年3月）

中城村における都市計画の基本的な方針となる「都市計画マスタープラン」では、『心豊かな暮らし～住みたい村、とよむ中城～』を将来像として、5つの基本方針の実現に向けた都市計画の考え方が示されています。

将来都市構造図では、田園都市ゾーンにおいて、都市施設が集積するサービス拠点を整備することで、村全体の生活環境の質の向上を図るとともに、サブ拠点の機能拡充と拠点間のネットワークを強化することで、各拠点で不足する機能の補完を図り、村内のどの場所からも都市サービスを享受しやすい都市構造としています。

また、「交通体系整備の方針」において、基本的な考え方として「地域ごとのきめ細かい対応による交通環境の充実」が定められており、既存の護佐丸バスの利用拡充や公共交通バスルートの改善、バス停の整備、他市町村における交通拠点との連結によるネットワークの強化など、交通環境の充実に向けた取り組みが定められています。

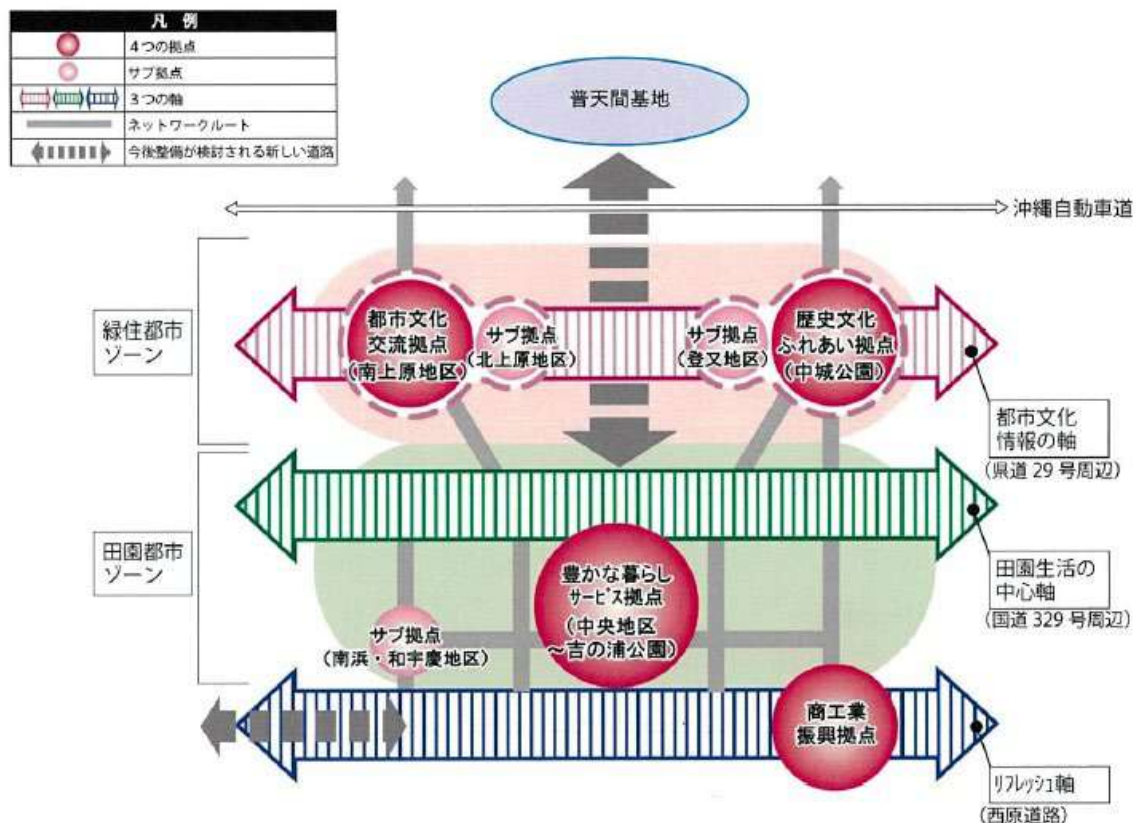


図 112 将来都市構造図

- 交通面での機能改善を図ることで、居住性能を向上させる役割が期待されます。
- 公共交通システムの拡充により、交通弱者の移動手段を確保し、日常生活を支える役割が期待されます。

②中城村人口ビジョン及び総合戦略（平成 28 年 3 月）

中城村の今後目指すべき将来の方向を提示する「中城村人口ビジョン及び総合戦略」では、4つの目標を定め、まち・ひと・しごとの創生と好循環を確立し、活力ある地域社会の維持に向けた取り組みが行われています。

将来の方向性	①南上原以外の地区の人口増加を図り、村全域において活力を維持する ②出産・子育て支援の包括的な拡充により、若い世代の結婚・出産・子育てに関する希望を実現する ③中城らしさに支えられた暮らしを確立する
基本目標	心豊かな暮らしを維持しながら均整のとれた人口増加を維持し 「若者が住みたい」「子どもを育てたい」を醸成するまちを目指して 基本目標1:「住みたい、住める」 暮らしを支えるまちづくり → 基本的方向3:公共交通網の拡充 基本目標2:「産みたい、育てたい」 若い世代を支えるしくみづくり 基本目標3:「住み続けたい」 定住を実現する暮らしづくり 基本目標4:「働きたい、訪れたい」 豊かな資源を活かしたしごとづくり

- ・ 児童生徒や学生、高齢者等の交通弱者に対して、公共交通により移動手段を確保することが求められています。
- ・ また、近隣の市町村の公共交通との連絡乗り継ぎの拡充による利便性の向上など、公共交通を充実させることによって、住みたいと思えるまちづくりに寄与する役割が期待されます。

③中城村・北中城村共同まちづくり計画（令和 5 年 10 月）

共同まちづくりの将来像③として「地域の交流性を高めるまちづくり」が位置づけられており、域内・域外ネットワークの形成に向けた交通結節点の構築や両村の公共交通の情報共有・発信による公共交通の利便性の向上等の取り組みが定められています。

- ・ 中城村・北中城村内の公共交通ネットワークを充実させるとともに、広域の公共交通ネットワークと結節することで、地域内外を自由に移動することができ、住民生活や観光、経済活動の交流を活発化する役割が期待されます。

④第2次中城村地域福祉推進計画（令和 4 年 3 月）

基本的方針3として、『みんなで「安全・安心」な地域をつくろう』と位置づけられており、護佐丸バスの利用促進や福祉バスの貸し出しによる外出支援等の取り組みが定められています。

- ・ 外出困難な高齢者や障がい者の通院や買い物等での外出を支援する役割が期待されます。
- ・ また、移動手段の充実により、社会活動への参加や地域交流を促進する役割が期待されます。

⑤那覇広域都市計画「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（令和 4 年 11 月）

都市施設の整備に関する都市計画の決定方針においては、結節機能を充実させるとともに ICT（自動運転技術、MaaS 等）も利活用したシームレスな交通体系の構築を目指すことが定められています。また、福祉のまちづくりに関する都市計画の決定方針においては、コミュニティバス・福祉交通等の交通手段の導入による移動の円滑化の促進等の取り組みが定められています。

- ・ 地域を結ぶシームレスな交通体系の構築により、広域的な交流を促進し、都市の活力を向上させる役割が期待されます。
- ・ コミュニティバス等の交通手段の導入により、通院、買い物、通学等の安全性を高める役割が期待されます。

3-3. 公共交通に求められる役割

地域が目指す将来像や関連分野における公共交通に対する期待等から、中城村の地域公共交通に求められる役割を以下のとおり整理しました。

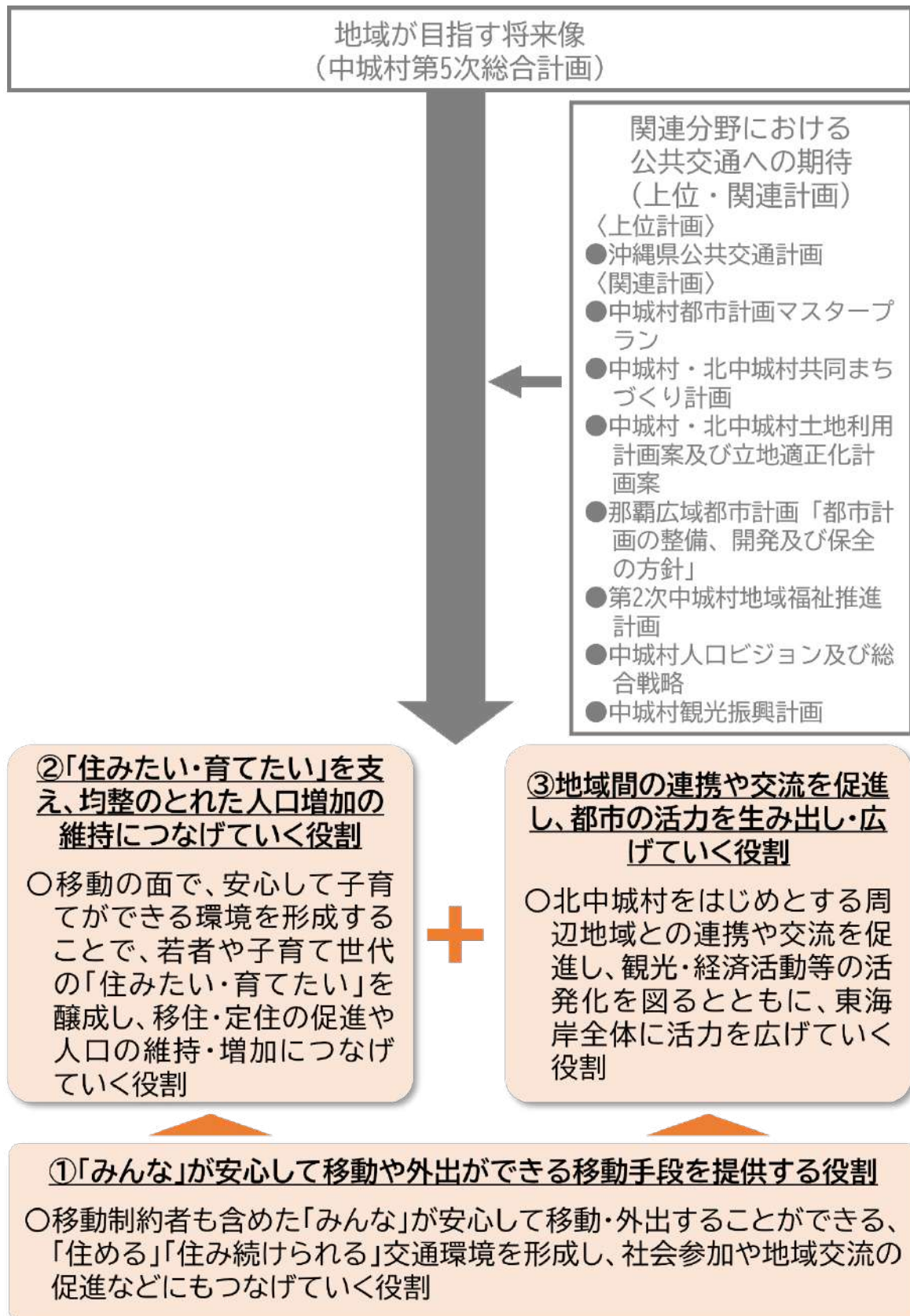


図 113 中城村の公共交通に求められる役割

4. 中城村の公共交通のあり方

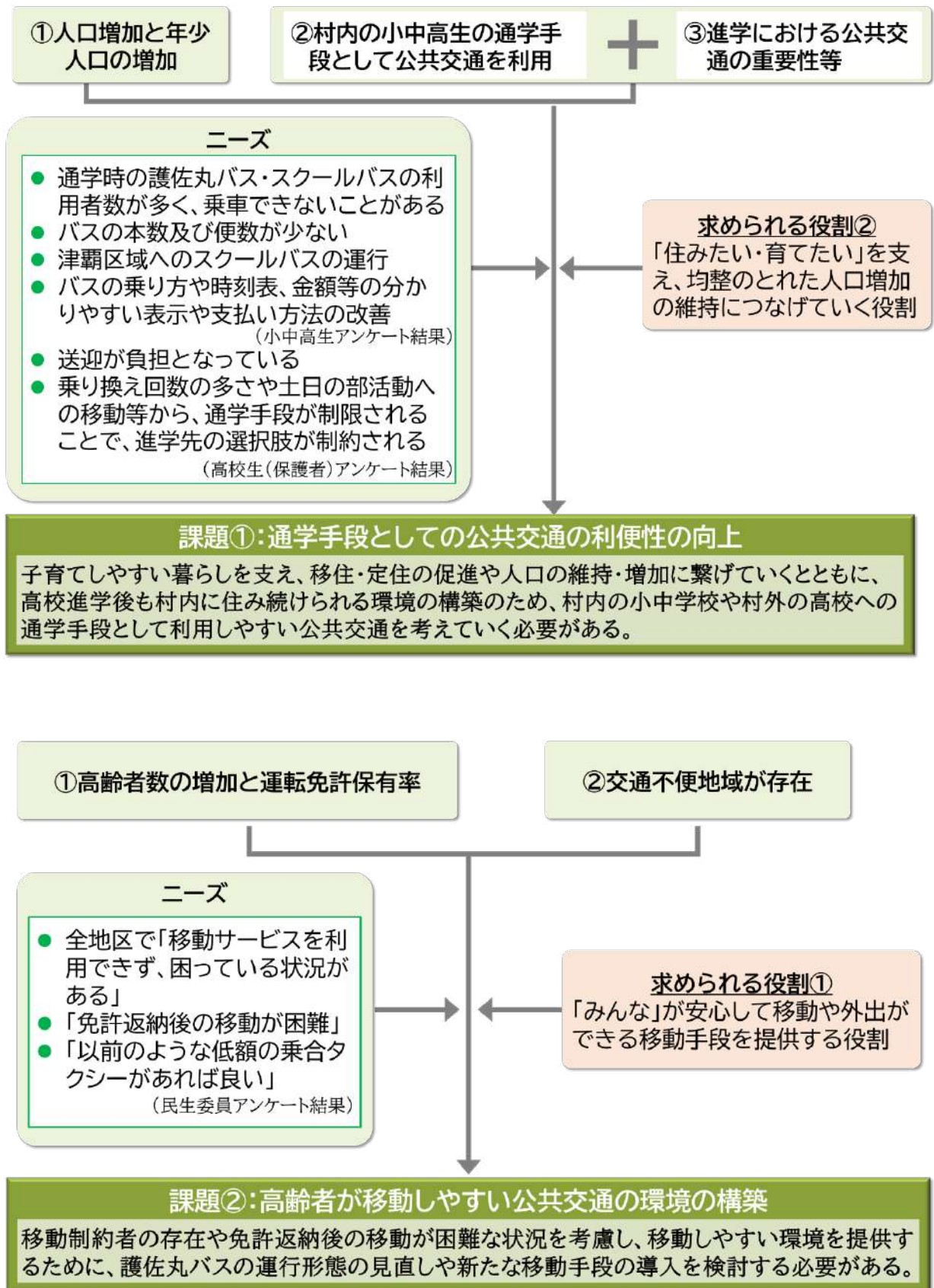
4-1. 地域公共交通の問題点と課題

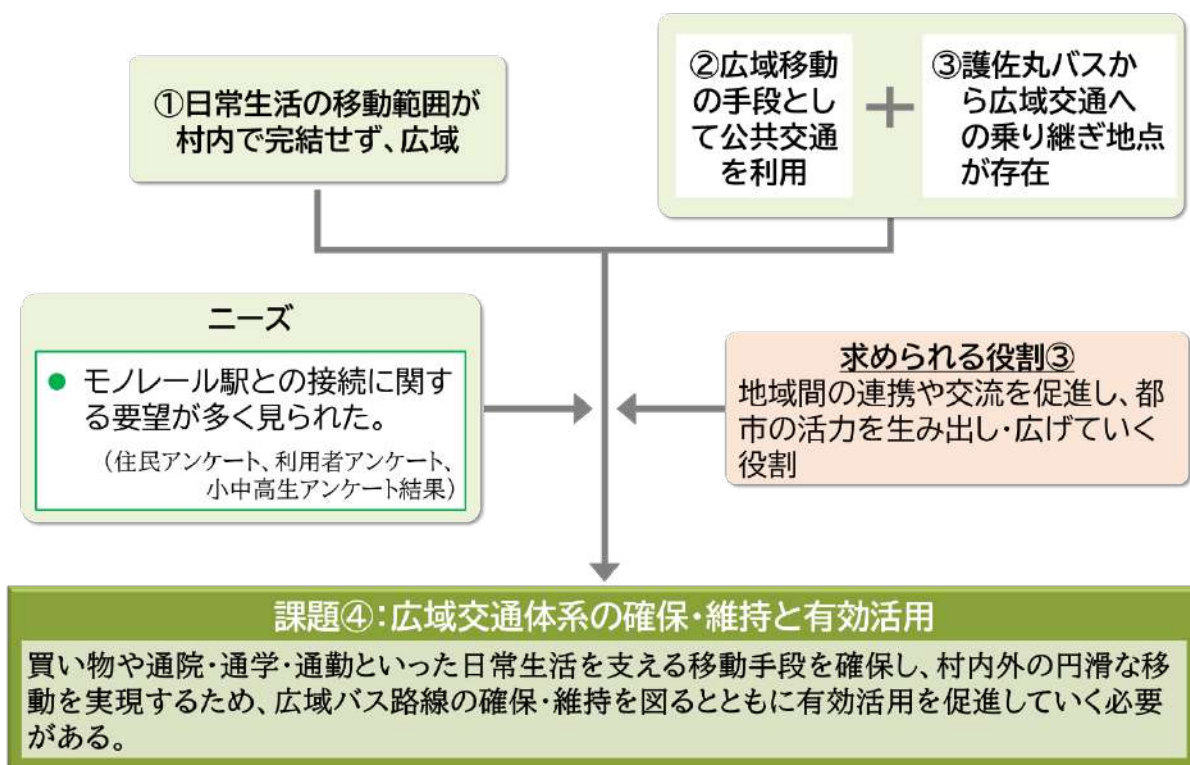
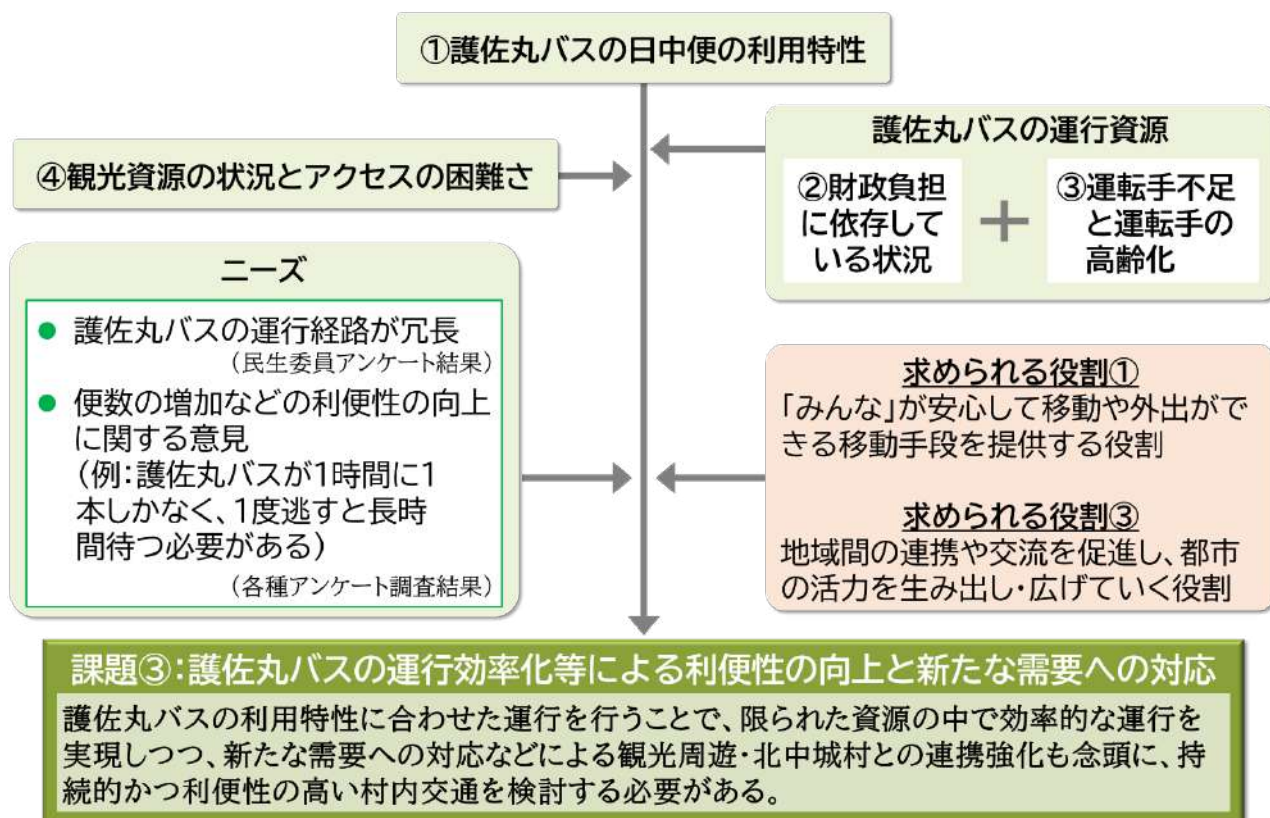
2 章、3 章で整理した地域や公共交通の現状・問題点は以下のとおりです。

表 26 現状と問題点

	概要	課題
地域の現状・問題点	・村内人口は、22,654 人（令和 6 年 7 月時点）であり、今後も増加傾向	①
	・特に上地区（南上原）において、年少人口の増加が顕著であり、上地区（南上原）に限定されている年少人口の増加を村内全体に波及させていくことを考える必要性	①
	・高齢者数も増加傾向にあり、下地区（伊集～浜）、下地区（安里～久場）、上地区（登又～北上原）では高齢化率が約 30%	②
	・70 歳代における免許保有率は 80%以上と非常に高い一方で、80 歳以上の約 40%が運転免許を返納しており、免許を返納せざるを得ない状況に至るまで、免許を所持している可能性	②
	・世界遺産の「中城城跡」が中城村と北中城村にまたがって立地しており、年間約 9 万人が来訪	③
	・村内から「中城城跡」に乗り入れている公共交通がなく、公共交通による村内の観光周遊は困難	
公共交通の現状・問題点	・移動特性として、買い物や通院、通勤・通学等の日常生活における活動が村内で完結せず、移動範囲が広域	④
	・村内の小中学校への登下校手段として、「護佐丸バス」または「スクールバス」を利用。「護佐丸バス」は高校生の登下校手段としても利用されており、全路線で小中高生の登・下校に利用	①
	・護佐丸バスについては、時間帯によって、区間ごとの利用特性が異なることから、必ずしも全ての便を「循環」で運行する必要性がない可能性	③
	・また、護佐丸バスの運行に係る財政負担額については、利用者数の増加に伴い運賃収入は微増しているものの、依然として運行経費が運賃収入を大きく上回っており、財政負担に大きく依存しながら運行される状況	③
	・事業者ヒアリングにおいて、現状最小限の人数で運行しており、運転手不足や運転手の高齢化等の状況をふまえると、運行時間の拡大や大幅な増便等は困難との意見	③
	・高齢者が無理なく歩ける距離である 100m圏外を「交通不便地域」とした場合、下地区（浜）は地区内にバス停がない交通不便地域が存在	②
各種調査結果等	・住民アンケートにおいて、直近 1 カ月に公共交通を利用したと回答した人のうち、60%以上が「モノレール」または「路線バス」を利用したと回答	④
	・利用者アンケートにおいて護佐丸バスから路線バスや、路線バスを経由したモノレールへの乗り継ぎが見られる	④
	・中学生保護者アンケートにおいて、進学時に公共交通で通学できることが望ましいと考えている人が 90%を占めており、進学における公共交通の重要性	①
	・また、中学生と高校生ともに送迎を実施する家庭が 80%を超えており、送迎が大きな負担となっている	①
	・一方で、待合環境への不安や運行状況が不透明であること、運賃支払いへの煩雑さなどにより、子どもが自力で移動しにくい状況があり、安心して利用できる環境が求められている	
	・さらに、公共交通は、通学手段としても利用されており、沖縄市の高校への通学手段として「路線バス」が約 60%、那覇市等の高校へは「モノレール」も利用	①、④
	・中城村の小中高生の通学手段として公共交通が利用されている	
	・民生委員アンケートにおいて、全地区で「移動サービスを利用できず、困っている状況がある」	②
	・また、「免許返納後の移動が困難」、「以前のような低額の乗合タクシーがあれば良い」といった意見が見られる	②

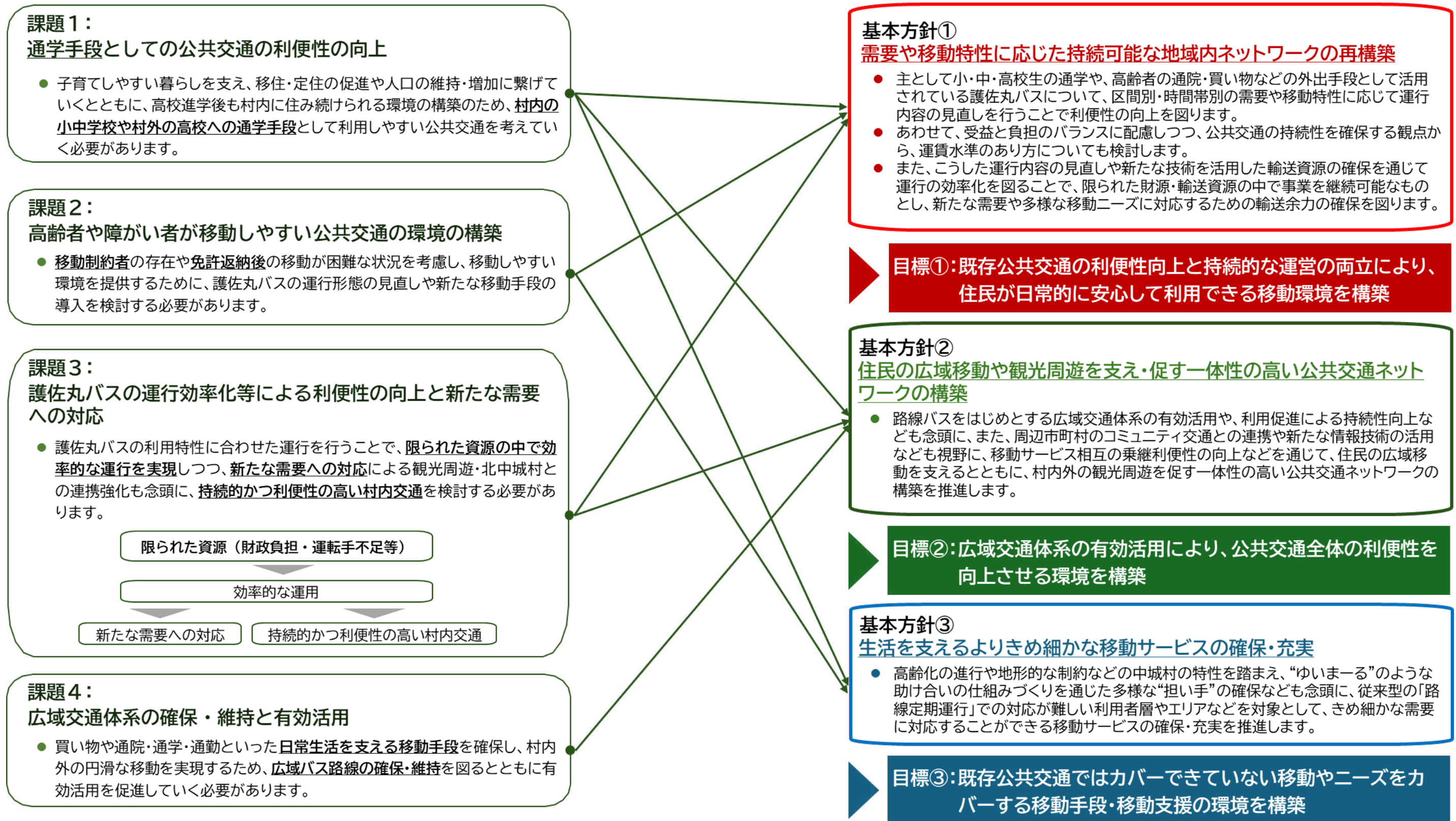
現状・問題点に加えて、各種調査結果より得たニーズや公共交通に求められる役割等をふまえ、地域が目指す将来像の実現に向けて、地域公共交通のなかで解決すべき課題を以下のとおり整理しました。





4-2. 地域公共交通の基本方針

解決すべき課題（再掲）をふまえて、中城村における公共交通のあり方（基本方針）・基本目標を以下のとおり定めます。



4-3. 目標の達成状況を評価するための指標

計画の目標の達成状況を評価するための指標、およびそれぞれの指標の目標値を以下のとおり設定します。

表 27 目標の達成状況を評価するための指標

目標	No.	評価指標	指標の定義 [データの取得方法]	設定意図
目標①： 既存公共交通の利便性向上と持続的な運営の両立により、住民が日常的に安心して利用できる移動環境を構築	①-1	護佐丸バスの便あたり利用者数	・護佐丸バスの総利用者数を全系統の総運行便数で除して算出 [交通事業者資料・中城村資料より]	・公共交通の利便性向上に資する施策展開により護佐丸バスが通勤・通学手段等として今後も引き続き一定の利用者数が確保されているか確認します。
	①-2	護佐丸バスを利用する小学生の護佐丸 PASS の利用割合	・護佐丸バスの小学生の総利用者数に占める小学生の護佐丸 PASS の累計利用回数 [交通事業者資料・中城村資料より]	・公共交通の利便性向上および安心して利用できる環境の確保に資する施策展開により護佐丸バスを利用する小学生の護佐丸 PASS への転換が進んでいるか確認します。
	①-3	公共交通事業全体に係る収支率	・公共交通事業全体に係る支出に対する運賃収入 ^{注1} の割合 [交通事業者資料・中城村資料より]	・公共交通の利便性・持続性向上に資する施策展開により護佐丸バスおよび公共交通事業全体の収支率が改善されているか確認します。
	①-4	公共交通事業全体に係る住民 1 人あたりの財政負担額	・公共交通事業全体に係る財政負担額（公的資金投入額） [交通事業者資料・中城村資料より]	・公共交通の利便性・持続性向上に資する施策展開により護佐丸バスおよび公共交通事業全体の財政負担額が改善されているか確認します。
目標②： 広域交通体系の有効活用により、公共交通全体の利便性を向上させる環境を構築	②-1	結節点の整備箇所数	・結節点の整備箇所数 ^{注2} [中城村資料より]	・広域交通を有効活用した公共交通全体の利便性向上に資する施策展開により、乗り継ぎ環境が改善されているか確認します。
目標③： 既存公共交通ではカバーできていない移動やニーズをカバーする移動手段・移動支援の環境を構築	③-1	高齢者の交通サービス圏域人口の割合	・交通サービス圏域に居住する 75 歳以上人口の割合 ^{注3} [交通事業者資料・国勢調査・住民基本台帳より]	・公共交通を支える体系の構築に資する施策展開により既存公共交通ではカバーできていない移動やニーズの対応が実施できているか確認します。

注 1：運賃収入は現金、回数券、キャッシュレスを対象とする。

注 2：結節点の定義として、「施設内で待機できる」、「バスの接近情報が確認できる」、「上屋・ベンチが設置されている」のいずれかを満たすこととする。

注 3：バス停から 300m 圏内に居住するまたは、施策⑤⑥により移動サービスの運用を開始した自治会に居住している場合、交通サービス圏域に居住する、とする。また、住民アンケート結果より、免許返納率が高い 70 歳以上を含み、国勢調査の人口メッシュ（250m）データの年齢区分が存在する「75 歳以上」を対象とする。

表 28 評価指標の現況値と目標値

目標	No.	評価指標	単位	現況値 (基準年)	目標値	目標値設定の考え
目標①: 既存公共交通の利便性向上と持続的な運営の両立により、住民が日常的に安心して利用できる移動環境を構築 SS	①-1	護佐丸バスの便あたり利用者数	人/便	13.0 (R6 年度)	14.3	総利用者数は増加傾向であるものの増加数自体は鈍化していることを踏まえ、令和3年～令和6年度の増加数（実績）をもとに、直近3年間の増加数の変化量の平均値を用いて目標年の総利用者数を推計し、運行便数を現状維持とした場合においても総利用者数を達成することを目標に1便当たりの利用者数 ^{※1} を設定します。
	①-2	護佐丸バスを利用する小学生の護佐丸 PASS の利用割合	% (年間)	6 ^{※2} (R7 年 11 月 運用開始)	50	支払い時の利便性向上だけではなく、見守り機能の活用も含めて、護佐丸 PASS の登録により、保護者が安心して利用を任せられる環境を構築することを目指し、まずは現金利用者 ^{※3} を護佐丸 PASS に転換することを目標に設定します。
	①-3	公共交通事業全体に係る収支率	% (年間)	18 (R6 年度)	18	利便性向上や移動サービスの適正化・最適化により、系統や運賃の見直し後においても現行同程度の収支率を維持することを目標に設定します。
	①-4	公共交通事業全体に係る住民1人あたりの財政負担額	円/住民1人あたり (年間)	873 (R6 年度)	873	利便性向上や移動サービスの適正化・最適化により、系統や運賃の見直し後においても現行同程度の財政負担額を維持することを目標に設定します。
目標②: 広域交通体系の有効活用により、公共交通全体の利便性を向上させる環境を構築	②-1	結節点の整備箇所数	箇所数	0 (R7 年度)	4 箇所 程度	関連施設との協議が必要であることもふまえ、計画の5か年においては、主要路線バスが運行する下地区(国道329号沿線)、上地区(南上原)でそれぞれ上下方向に1箇所(計4箇所)程度整備することを目標に設定します。
目標③: 既存公共交通ではカバーできていない移動やニーズをカバーする移動手段・移動支援の環境を構築	③-1	高齢者の交通サービス圏域人口の割合	%	75 (R6 年度) ^{※4}	増加	施策⑤⑥の取り組みを実施した自治会に居住している人も含め、交通サービス圏域人口の向上を目標に設定します。

※1 便あたり利用者数は、総利用者数/総運行便数で算出する。

※2 護佐丸 PASS 運用開始後、データ取得が可能な令和7年11月19日～1月31日の期間における小学生の総利用者数に対する、同期間の護佐丸 PASS 利用者（小学生）の割合を現況値とする。

※3 小学生の総利用者数から小学生の回数券利用者数を差し引いた人数を、小学生の「現金利用者数」として扱う。

※4 交通サービス圏域の範囲は令和6年のバス停の設置状況、人口は令和2年の国勢調査（250mメッシュ）人口より算出する。

4-4. 公共交通の役割と地域公共交通確保維持事業の必要性

4-4-1. 中城村における公共交通の役割

中城村においては、多様な交通モードが以下のような役割を担いながら相互に連携し、“一体的なネットワーク”として住民や来訪者に必要な移動サービスを持続可能な形で確保・維持していくこととします。

表 29 中城村における公共交通の位置づけと役割分担

位置づけ	区分	路線・系統等	役割	確保・維持策
広域交通	地域間幹線	・ 30 番泡瀬東線 ・ 97 番琉大線 ・ 294 番てだこ琉大快速線	・ 村内の交通拠点と村外との広域交通を担います。	・ 交通事業者と協議の上、一定以上の運行を確保します。
	支線	・ 伊集普天間線 ・ 久場琉大線 ・ 伊集回り線 ・ 久場回り線	・ 主に村内や周辺の交通拠点を中心に運行し、軸となる地域間幹線等に接続します。	・ 地域公共交通確保維持事業（フィーダー系統）を活用し持続可能な運行を目指します。
地域内交通	その他	・ 乗用タクシー ・ 貸し切りバス ・ スクールバス ・ シェアサイクル ・ 自家用有償旅客運送 ・ 互助（ボランティア）輸送 等	・ 路線バスや護佐丸バスでは対応しにくい目的や移動を担い補完します。 ・ また、路線バス等の広域交通や地域内交通に接続することにより、広域交通体系を確保するための補完的交通として考えます。	・ 利用状況やニーズ等をふまえて活用します。

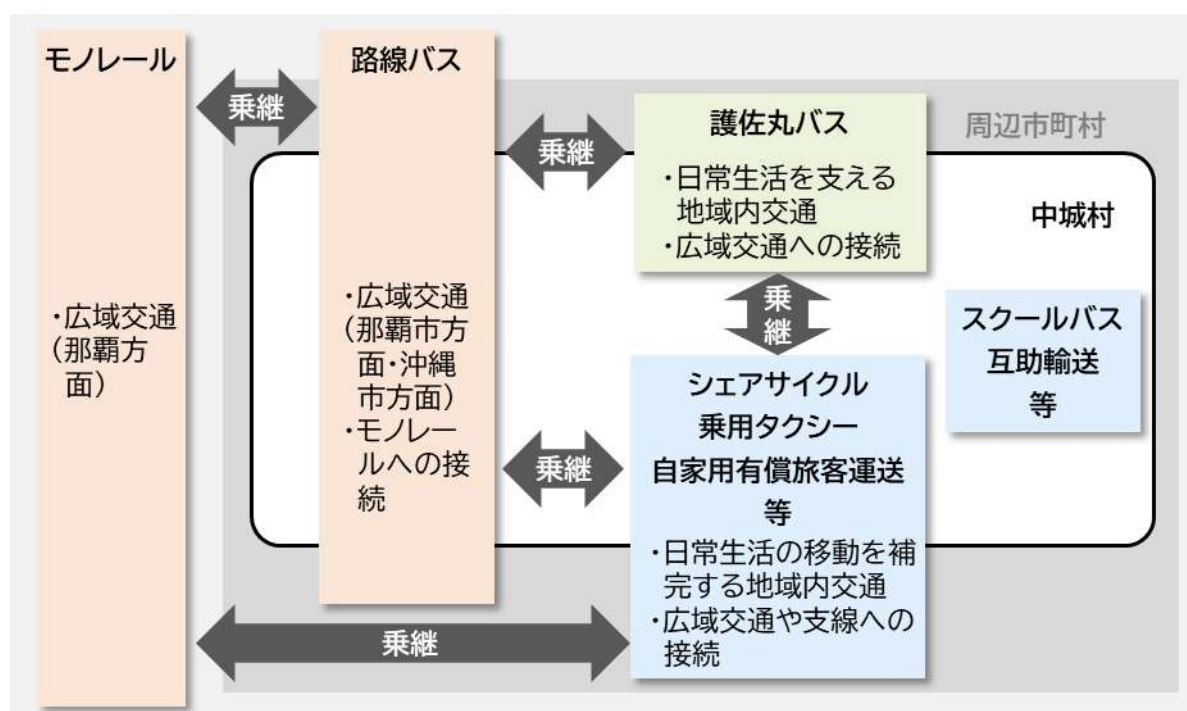


図 114 中城村における公共交通ネットワーク

4-4-2. 地域公共交通確保維持事業の必要性

以下に示す路線・系統等については、地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統・地域内フィーダー系統)の活用も検討しつつ、運行を確保・維持していくこととします。

表 30 地域公共交通確保維持事業の必要性

位置づけ	路線・系統等		地域公共交通確保維持事業の必要性
地域内フィーダー系統	護佐丸バス	・伊集普天間線	・上地区と下地区を結ぶ村内の移動手段としての役割を担うとともに、国道 329 号や県道 29 号線沿線にて路線バスとの接続を可能とするなど、地域間幹線を補完する欠かせない路線です。 ・一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業(フィーダー系統)も念頭に運行を確保・維持する必要があります。
		・久場琉大線	
		・伊集回り線	
		・久場回り線	
	自家用有償旅客運送	・エリア未定	・地域内において既存公共交通では対応が困難な移動ニーズに対する新たな移動手段として、住民生活を支える各種施設への移動手段としての役割に加え、地域間幹線への接続を図る補完的な移動手段として自家用有償旅客運送を活用した移動手段を検討します。 ・自治体や事業者の運営努力だけでは移動手段の導入が困難な状況をふまえて、地域公共交通確保維持事業(フィーダー系統)による運行も視野に入れて、安定的な確保を図ります。

4-4-3. 補助系統に係る事業および実施主体の概要

地域公共交通確保維持事業の対象となる事業および実施主体の概要は以下のとおりです。

なお、下表には計画期間中に系統の再編や新たに運行を開始することを想定しているものも含まれます。

表 31 補助系統に係る事業および実施主体の概要

系統名	起点	経由地	終点	運行の態様	実施主体	補助事業の活用
護佐丸バス (伊集普天間線)	・伊集	・奥間	・普天間 りうぼう	・路線定期運行	・中城村(交通事業者へ運行委託(4条乗合))	・フィーダー補助
護佐丸バス (久場琉大線)	・ひが皮膚科クリニック前	・奥間	・中部商業高校前	・路線定期運行	・中城村(交通事業者へ運行委託(4条乗合))	・フィーダー補助
護佐丸バス (伊集回り線、久場回り線)	・吉の浦会館を起終点とした循環運行			・路線定期運行	・中城村(交通事業者へ運行委託(4条乗合))	・フィーダー補助
自家用有償旅客運送	・エリア未定			・区域運行	・中城村(交通事業者等へ運行委託(自家用有償旅客運送))	・フィーダー補助

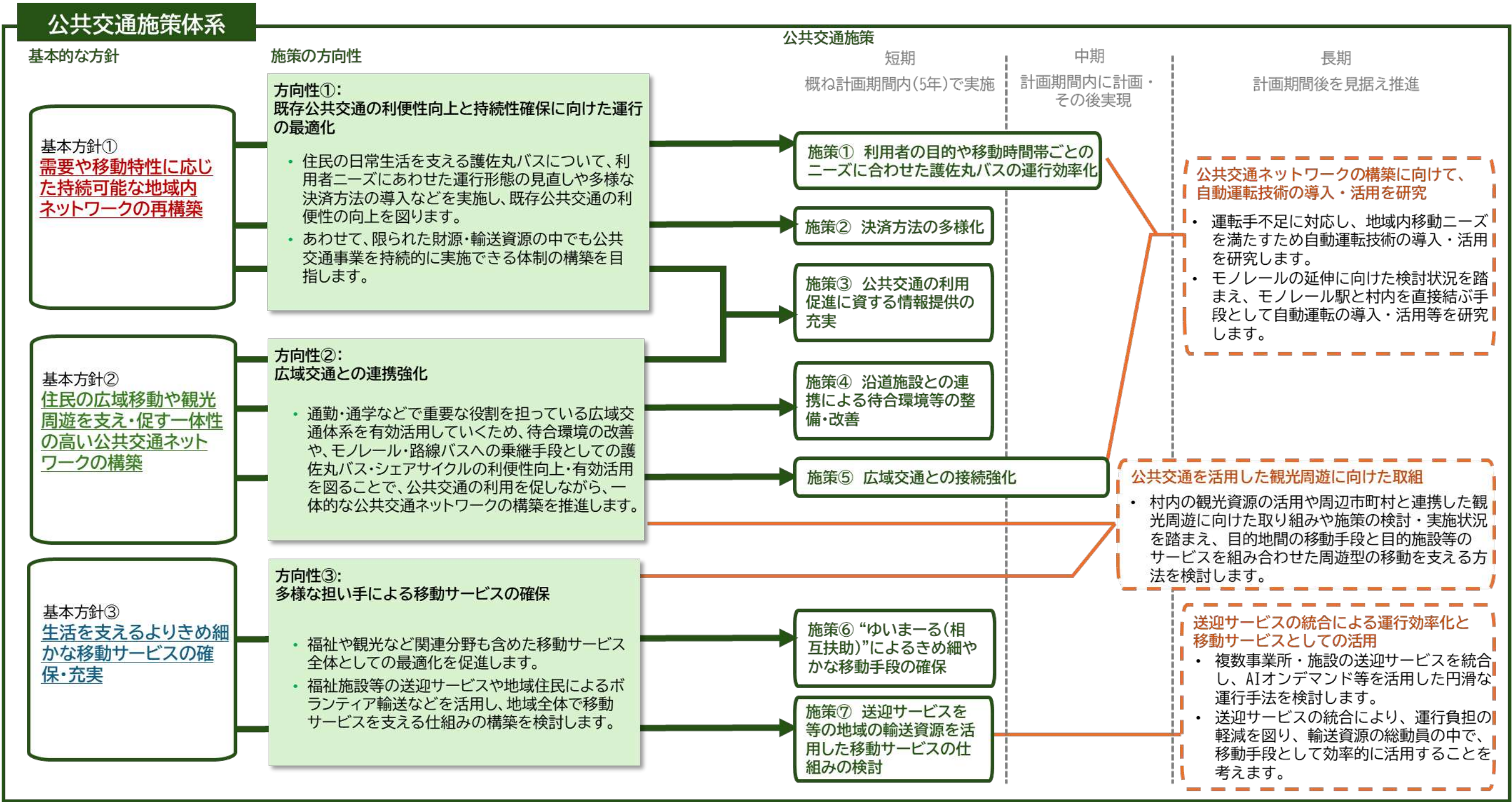
5. 取り組みの方向性と施策展開

5-1. 施策展開の方向性

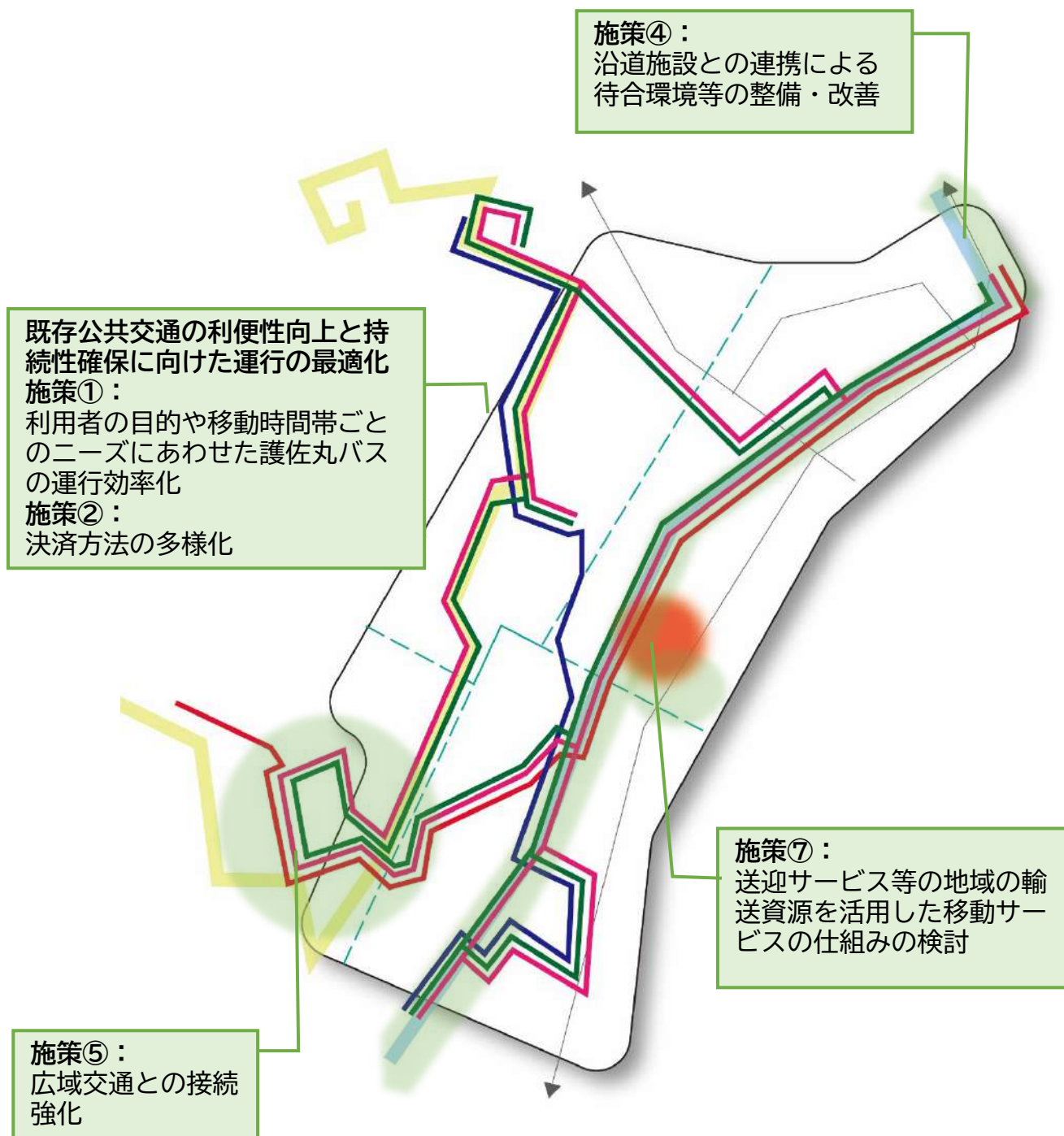
基本方針等の実現に向けて、基本方針に対して、以下のような3つの方向性で各種施策を展開していきます。

本計画では、計画期間の5年間に実施する施策だけではなく、今後の公共交通の動向や関連分野の施策の検討状況との関連性を考慮して、長期的な視野で検討を進めていくものについても念頭に施策内容を検討しています。

令和12年度までに実施する施策を「短期的な施策」、計画期間内に検討を開始し、中期的な視野で実施を検討する施策を「中期的な施策」、計画期間後を見据えて推進する施策を「長期的な施策」に分類します。



■施策展開イメージ

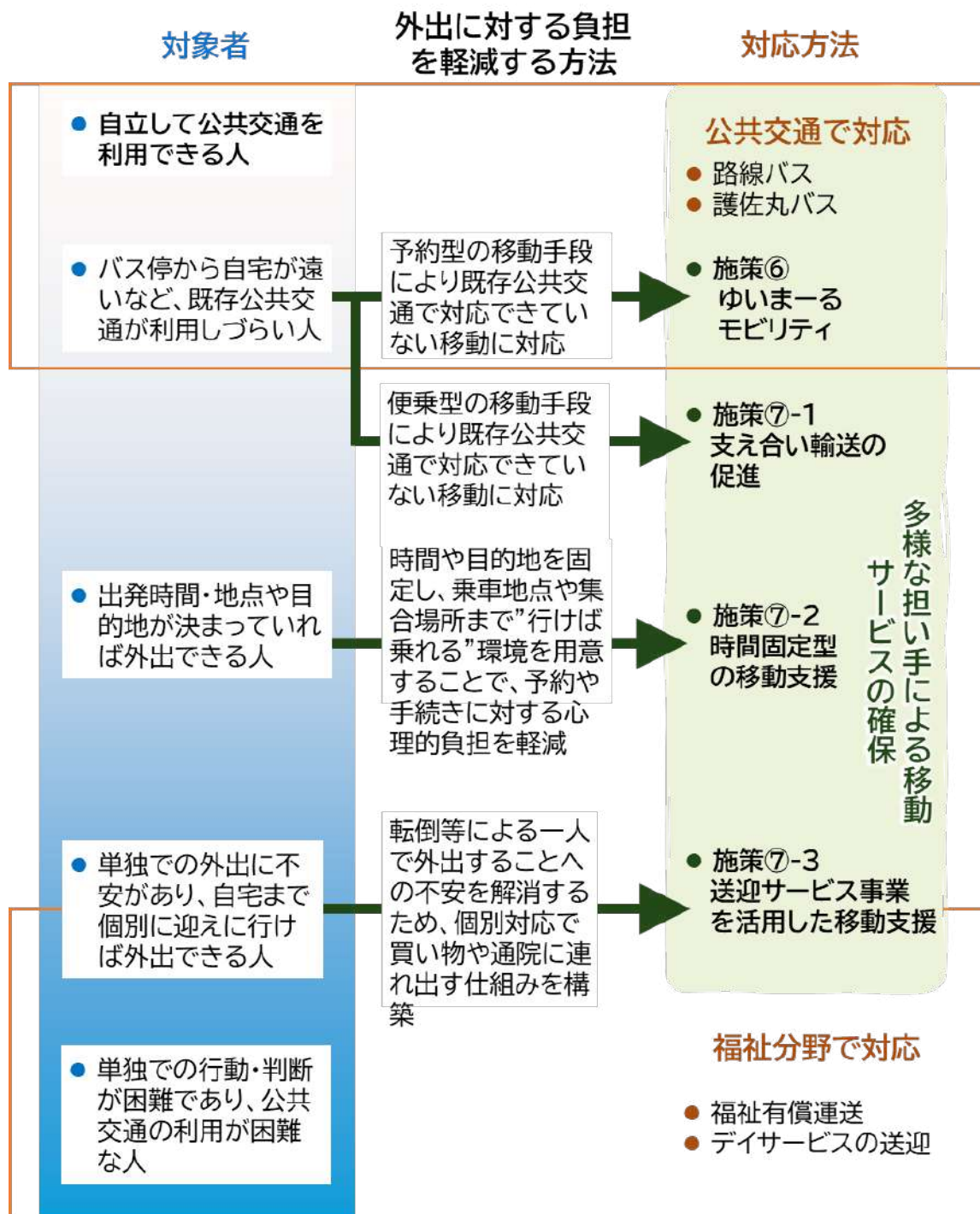


★中城村全域で展開する施策

施策③：公共交通の利用促進に資する情報提供の充実

施策⑥：“ゆいまーる（相互扶助）”によるきめ細やかな移動手段の確保

コミュニティバスや路線バス等の路線定期運行では、バス停まで歩くことが難しく、日常の移動に不安が残る高齢者・障がい者がいる一方で、ある程度自立して生活できるため、福祉や介護サービスの対象とならない高齢者も存在し、こうした公共交通と福祉分野の隙間に位置する利用者の移動ニーズへの対応が課題となっています。特にドア to ドアや予約型の移動に対しては、村内にタクシー事業者があるものの、ドライバー不足や運賃負担等の理由により、全てのニーズに応えることは困難であるため、地域の多様な担い手による支援方法を検討する必要があります。移動への制約の程度にあわせた外出に対する負担を軽減する方法と多様な担い手による移動支援の考え方を以下に示します。



6. 目標を達成するための施策

〔方向性①〕 既存公共交通の利便性の向上

住民の日常生活を支える護佐丸バスについて、利用者ニーズにあわせた運行形態の見直しや多様な決済方法の導入等を実施し、既存公共交通の利便性の向上を図ります。

あわせて、限られた財源・輸送資源のなかでも公共交通事業を持続的に実施できる体制の構築を目指します。

施策①：利用者の目的や移動時間帯ごとのニーズにあわせた護佐丸バスの運行効率化に向けた取り組み

● 施策の背景・必要性

- ・ 護佐丸バスは、公共交通空白地域での移動手段確保と村内児童・生徒の通学手段確保等を目的として運行しており、高齢者・障がい者の買い物や通院手段、小学生・中学生の通学手段として多く利用されています。
- ・ 利用特性を見ると、「普天間りうぼう」で乗客が入れ替わっている傾向が見られ、全便を通じて「普天間りうぼう」を跨いだ利用はほとんど見られません。
- ・ 時間帯によって、区間ごとの利用特性が異なることから、必ずしも全ての便を「循環」で運行する必要がなく、運行効率化の余地があると考えられます。
- ・ また住民アンケートにおいて、中城城跡や琉大病院、モノレール駅への乗り入れに対する要望が見られます。昨今のドライバー不足をふまえると、これらの新しい需要へ対応するためには、現状の運行を効率化することにより創出したリソースで対応していく必要があります。
- ・ さらに、護佐丸バスの運行に係る財政負担額は、運行経費が運賃収入を大きく上回っている状況であり、財政負担に大きく依存しながら運行される状況となっています。近年の物価や燃料費の高騰等の運営環境の変化もふまえると、現行の運賃体系のままでは、将来にわたり安定的に事業を継続していくことが困難となることが懸念されます。

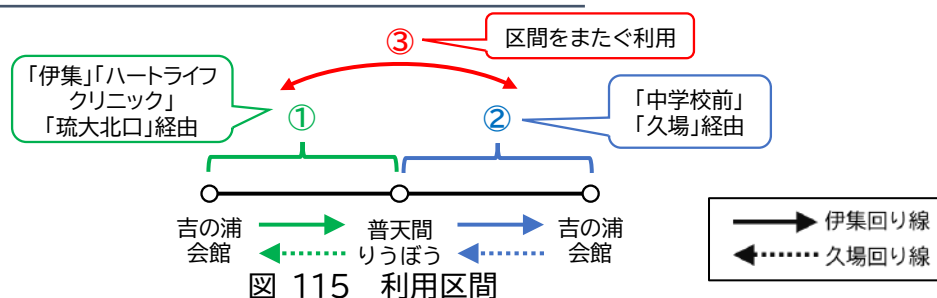
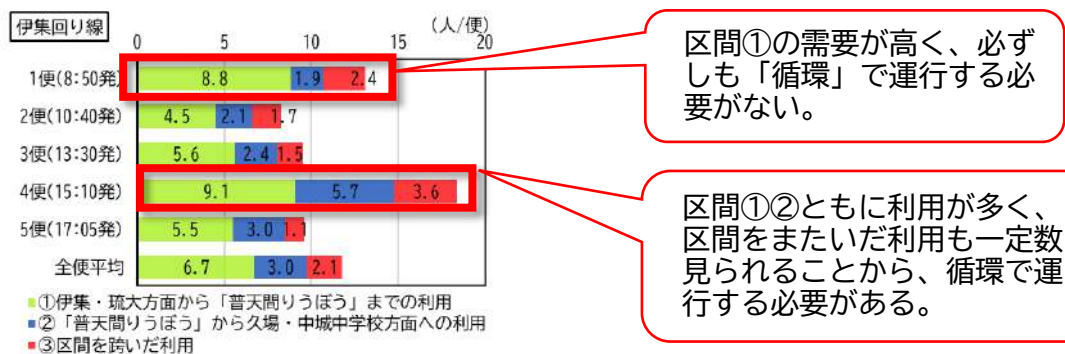


図 115 利用区間



資料：中城村資料

● 施策概要

【系統の見直し】

- 全てを循環で運行するのではなく、便別の利用者層や病院・買い物・通学等の移動目的の違いなど、時間帯や下地区・上地区等の地区ごとの移動ニーズに応じて、系統の見直しを検討します。循環ルートに加えて、見直し案の一つとして、地区内の移動の充実を目的とした折り返し運行や、乗降者数の多い「普天間りうぼう」等といった目的地となる施設を軸とした運行の組み合わせ等、系統の再編を検討します。
- また、系統の再編により輸送余力を確保することで、中城城跡や琉大病院、モノレール駅など新たな需要への対応を検討します。
- 村内外の施設立地の変化にあわせて、住民の生活利便性の向上に向けた路線の見直しを継続的に推進します。

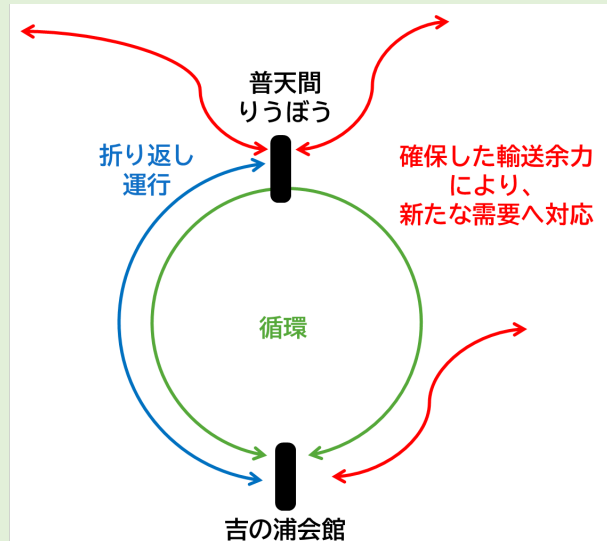


図 117 系統の見直しのイメージ図

【運行の維持と運賃のあり方の検討】

- 既存路線である護佐丸バスを将来にわたり維持していくため、受益と負担のバランスに配慮しつつ、系統の見直しに伴う費用負担のあり方や持続的な運行を可能とする運賃体系のあり方について検討を行います。

【検討・解決すべき課題、留意すべき事項等】

- ✓ 循環ルートや折り返し運行のルート、その他のルート案など、現行ルートから変更が生じる場合は、利用者や沿線にお住まいの皆さんへの十分な説明・周知が必要です。
- ✓ また、系統の再編に伴い、ルートがこれまでより把握しづらくなる可能性があることから、どの便に乗ればどこに行けるのかがわかるおでかけマップの作成など、利用方法をわかりやすく伝える工夫が必要です。（施策③参照）
- ✓ 令和10年に実証運行、その後本格運行としていますが、施策⑤の路線バスとの乗り継ぎを意識したダイヤの検討を同時並行で進める必要があります。（施策⑤参照）
- ✓ 系統の再編後に村内外に新規の商業施設が立地した場合については、住民の生活利便性の向上に寄与するように路線の見直しを検討する必要があります。
- ✓ 運賃改定については、住民の意向を丁寧に把握した上で検討する必要があります。
- ✓ 運賃改定による既存利用者の負担感の軽減を図るにあたっては、観光や福祉分野へのクロスセクター効果をふまえ、割引運賃の設定や来訪者と住民で料金設定を変える等の工夫が必要です。
- ✓ また運賃改定については、協議運賃となるため、運賃協議会の開催が必要となります。

表 32 施策の実施スケジュールと実施主体等(施策①)

	実施内容	実施主体・役割分担	備 考
令和8年度 (2026)	- 具体的な運行ルートの再編案や運賃のあり方等について検討 - 交通事業者との協議	地域公共交通協議会事務局が主体となって、関係部局や交通事業者と協議・調整しながら運行内容等を決定	- 運転手への負担が増大しないようルートを検討 - 路線バスとの接続確保に留意する必要 - 運賃改定する場合は、運賃協議会の開催が必要となる
令和9年度 (2027)			
令和10年度 (2028)	実証運行	- 交通事業者により運行、行政が必要な支援を実施 - 利用状況などについては定期的に協議会に報告しながら、改善策を検討・実施	村内外の施設の立地状況に合わせて、必要に応じて路線を見直し
令和11年度 (2029)	- 本格運行、システムの再編 - 利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施		
令和12年度～ (2030～)			

施策②：決済方法の多様化

● 施策の背景・必要性

- ・ 護佐丸バスの支払い方法は現金または回数券のみです。
- ・ 住民・利用者・小中高生アンケートにおいて、電子決済の導入、IC カード以外の決済方法に関する要望が寄せられており、決済方法の多様化は公共交通の利便性向上に資するものと考えられます。
- ・ また、子どもの送迎を負担と感じる意見も多く挙げられており、保護者が安心して子どもを公共交通に任せられる環境を構築することで、子ども達の自立した移動を促進することが求められています。



図 118 護佐丸バス回数券



図 119 護佐丸バスドア付近の様子

● 施策概要

- 中城村が運行する護佐丸バスの運賃支払い方法の一つとして、顔認証または二次元コードにより認証を行い、キャッシュレス決済を導入し、利便性の向上を図ります。
- また、追加の機能としてキャッシュレス決済を行うだけでなく、小学生・中学生や障がい者・高齢者が安心して利用できる環境構築を目的として、顔認証を活用した見守り環境の構築についてもあわせて検討します。(例：乗車時・降車時に保護者や家族に通知が届く)



図 120 認証端末



顔認証技術の導入（千葉県ユーカリが丘）

顔認証技術と決済・チケット管理システムを組み合わせ、非接触・非対面での本人確認とチケット確認、乗車管理を行う「ユーカリ PASS（顔認証乗車システム）」を導入しています。

磁気券を発券していた券売機についても、ユーカリ PASS の導入にあわせて、QR チケットを発行する券売機へ移行することにより、顔認証によるキャッシュレス決済を登録しない利用者でも QR チケットでの乗車が可能となります。



資料：ユーカリが丘ホームページ

〔検討・解決すべき課題、留意すべき事項等〕

- ✓ 見守り環境の構築に関しては、現状の顔認証のシステムに乗降時の通知機能を追加することができるか、システム運用事業者との協議・調整が必要です。また、キャッシュレス決済を目的としない見守りのための顔認証情報の登録方法について、関係部局との調整が必要です。
- ✓ キャッシュレス決済システムの導入により、利用者の移動実態（乗車・降車地点）を把握できるようになり、収集したデータについては、護佐丸バスの運行効率化に向けた検討材料として活用することが考えられます。

表 33 施策の実施スケジュールと実施主体等(施策②)

	実施内容		実施主体・役割分担	備 考
令和8年度 (2026)	- 継続実施 - 利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施	見守り環境構築に向けたサービスの導入可能性を検討	地域公共交通協議会事務局が主体となって、顔認証のシステム運営会社や関係部局と協議・調整しながら内容を決定	
令和9年度 (2027)		導入		
令和10年度 (2028)				
令和11年度 (2029)				
令和12年度～ (2030～)				

施策③：公共交通の利用促進に資する情報提供の充実

● 施策の背景・必要性

- ・ 日常生活や観光において公共交通を利用してもらうためには、まず「中城村やその周辺にどのような公共交通があるのか」「どこへ・どのように行けるのか」といったことを知ってもらうことが前提になります。
- ・ 一方で、実際に利用してみようと思ったときに、ルートや時刻表が調べにくい、などといったことが利用に対する不安感につながり、利用促進を阻害する懸念があります。今後、施策①で示した護佐丸バスの運行効率化の取り組みのなかで、系統の再編を実施していくこととなった場合、ルートがわかりにくくなる可能性もあるため、わかりやすい情報提供が必要です。また、施策⑤で示す広域交通との接続強化が進むことで、護佐丸バス・路線バス等を組み合わせた移動の機会が増えることが想定されるため、一元的でわかりやすい情報提供の充実が不可欠です。
- ・ 加えて、今後も公共交通を持続的に運行していくためには、住民や学生が継続的に公共交通を利用することが重要です。そのため、将来村を支えていく存在である学生に対しては、「公共交通が日常的に利用できる移動手段であり、便利である」と感じてもらえるよう、早期からの意識醸成が必要となります。

● 施策概要

- アナログ（紙媒体）、デジタル（電子媒体）を活用して、路線図や路線バスや今後導入される可能性がある新たな移動サービスとの乗り継ぎを含めた時刻表等の情報提供を行っていくためのツールを検討し、公共交通の情報の積極的な周知を図ります。
- 学生の通学や観光客の移動、高齢者の買い物等、対象とする利用者層や移動目的にあわせて、行先を直感的にわかりやすく伝える「おでかけマップ」「通学マップ」等の作成を通じた情報提供や働きかけを行うことで、公共交通を移動手段の選択肢として認識してもらい、利用してみようと思ってもらう「モビリティ・マネジメント」※1の実施を検討します。
- 施策②で示したキャッシュレス決済の利用方法の紹介とあわせて、「乗り方教室」の開催等、公共交通そのものの利用方法の周知を行います。
- 施策④の待合環境の整備とあわせて、乗る予定のバスが現在どこを運行しているのか、乗り場はどこにあるのか、待ち時間がどのくらいあるか、などについての情報をわかりやすく表示するデジタルサイネージの導入を推進します。

※1 1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策

進学をきっかけとした公共交通利用に向けた情報提供

沖縄総合事務局では、学校MM（モビリティ・マネジメント）に関する取り組みを推進しており、高校等への通学をきっかけとして公共交通への転換を促すため、通学時に利用する路線やダイヤをまとめた運行情報サイトの運営や学生が利用する施設への移動手段をまとめたパンフレットの作成等を行い学校へ配布しています。

三重県でも高校ごとに、利用できる公共交通機関の最寄り駅と学校までの所要時間等の基本情報や時刻表をチェックできる「高等学校アクセス情報」を整備し、進路選択時の参考となる情報提供を行っています。

▼学生向け意識啓発用パンフレット



資料：沖縄総合事務局資料

▼高等学校アクセス情報「公共交通学校別時刻表」の提供



資料：三重県 HP

【検討・解決すべき課題、留意すべき事項等】

- ✓ 情報提供の内容については、路線・運行形態の見直しや新たな移動サービスの導入にあわせて随時見直しを行っていく必要があります。また、移動サービスの導入などにあわせて適切なタイミングで効果的に利用促進策を展開していくことも重要になります。
- ✓ 観光や教育などの関連分野や周辺市町村、交通事業者とも連携しながら取り組みを進めていく必要があります。

表 34 施策の実施スケジュールと実施主体等(施策③)

	実施内容	実施主体・役割分担	備 考
令和8年度 (2026)	- 利用促進施策等の検討 - 提供する情報やツールの設置箇所などについて検討	地域公共交通協議会事務局が主体となって、関係部局とも協議・調整しながら内容を検討	利用意識の醸成・利用喚起などに向けて早期の実施が必要
令和9年度 (2027)	情報提供・利用促進施策等の展開 情報提供等のためのツールの作成		
令和10年度 (2028)		地域公共交通協議会事務局が主体となって、関係部局や交通事業者とも連携しながら情報提供や利用促進等を展開	関連する施策の検討内容にあわせて、随時、最新の情報への更新を行う必要
令和11年度 (2029)			
令和12年度～ (2030～)			

【方向性②】 広域交通との連携強化

通勤・通学等で重要な役割を担っている広域交通体系を有効活用していくため、待合環境の改善や、モノレール・路線バスへの乗り継ぎ手段としての護佐丸バス・シェアサイクルの利便性向上・有効活用を図ることで、公共交通の利用を促しながら、一体的な公共交通ネットワークの構築を推進します。

施策④：沿道施設との連携による待合環境等の整備・改善

● 施策の背景・必要性

- ・ 広域路線バス 30 番泡瀬東線は沖縄市や北中城村の高校生の通学手段として利用されており、今後も維持していくことが必要です。
- ・ 一部のバス停については、上屋等が整備されていない乗り場となっているため、夏場の暑い時期の待ち時間や暗い時間に利用しづらいという声があり、利用しやすい環境整備が必要となっています。



図 121 中城村内のバス停の状況

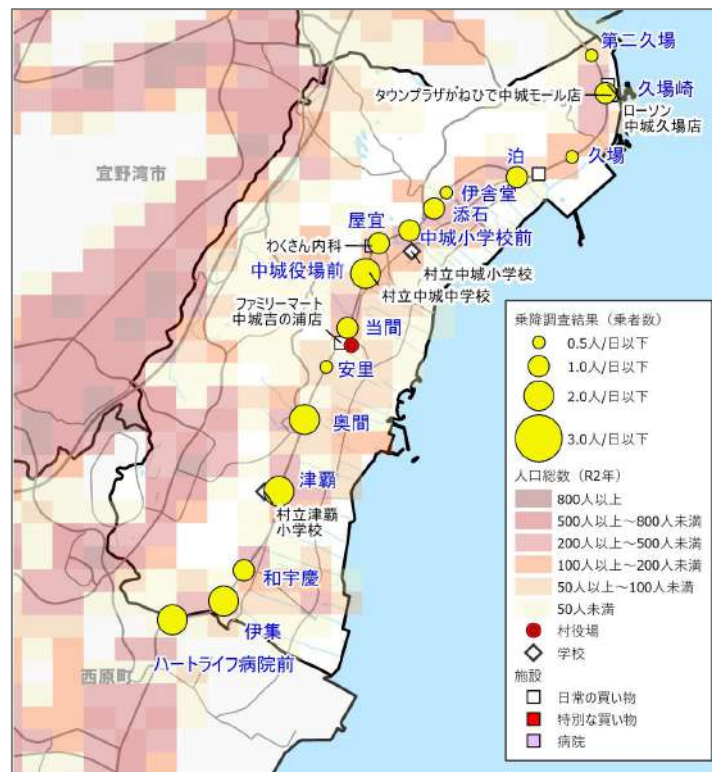


図 122 乗車数の多いバス停

資料：乗降調査結果、国土数値情報

● 施策概要

- 広域路線バス 30 番泡瀬東線において、乗降者数の多い「久場崎」や「当間」等では、バス停から 100m^{※1} 圏内に商業施設やコンビニ、中城村役場をはじめとした公共施設が立地していることから、これらの沿道施設との連携も視野に待合環境の改善を図ります。
- 具体的には施設の協力を通じ、イートインスペースや未利用スペースを活用した待合所の提供、ベンチの確保など、利用者が快適に過ごせる待合環境の整備に向けた取り組みを推進します。また、バスの運行情報がリアルタイムでわかるデジタルサイネージを設置し、待合環境においてバスの接近情報を把握できるようにすることで、乗り遅れを防止し、乗車直前まで快適な場所で待機できる環境の構築を図ります。
- また、引き続き既存バス停の上屋・ベンチの設置・更新に向けた取り組みを道路管理者と協議しながら進め、利用環境の改善を図ります。

※1 バスサービスハンドブック（土木学会）では、高齢者が無理なく歩ける距離は 100m とされている



バスまちば（岐阜県岐阜市）

岐阜県岐阜市では、市とコンビニエンスストアで協定を締結し、バス停近くにある店舗を待合スペース「バスまちば」として提供してもらう取り組みを実施しています。

「バスまちば」はバス停から 100m 以内にある店舗を基本とし、店内にはデジタルサイネージ（電子看板）を設置してバスの接近情報を見られるようにすることで、乗り遅れ等を防止しており、今後も利用状況を見ながら対象店舗を拡大していくこととしています。



資料：岐阜市 HP

〔検討・解決すべき課題、留意すべき事項等〕

- ✓ 対象施設の事業者との協議・調整を行い、必要に応じて施設等と協定等を結ぶことで待合環境を確保することも考えられます。また市町村単位で商業施設との連携が難しい場合は、周辺市町村や県と協力して、関係事業者と協議・調整を行う必要があります。
- ✓ バス停について、道路敷地内での整備となる場合は、道路管理者・交通管理者等との協議も必要となります。
- ✓ 現状、歩道の幅が狭く、十分な環境整備が難しい場所では、道路整備にあわせて、ベンチ等の設置に十分な歩道幅員の確保を図ることが望まれます。

表 35 施策の実施スケジュールと実施主体等(施策④)

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和8年度 (2026)	- 待合環境の整備対象施設を検討 - 施設の事業者との協議・調整	- 整備内容等の検討 - 道路管理者・交通管理者等との協議・調整	地域公共交通協議会事務局が主体となって、関係部局や対象施設、管理者と協議・調整しながら内容を決定
令和9年度 (2027)	協力施設への待合環境の整備	バス停の整備（随時）	
令和10年度 (2028)		周辺施設や地域との協働により、適切な維持・管理を実施	広報の実施などを通じて、連携施設等のメリットを拡大していくことも必要
令和11年度 (2029)			
令和12年度～ (2030～)			

施策⑤：広域交通との接続強化

● 施策の背景・必要性

- ・ モノレールの終点駅であるてだこ浦西駅に接続するバス路線が運行していますが、上地区のみの運行であるため、下地区からも円滑な広域移動を行うためには、護佐丸バス等とバス路線の接続を強化する必要があります。
- ・ 現状護佐丸バスと路線バスの乗り継ぎが可能である「琉大北口」や「琉大東口」等は、上屋等が未整備であること、また護佐丸バスと路線バスの停留所が離れているなど、乗り継ぎ環境として利便性や快適性が確保されているとは言い難い状況にあります。
- ・ シェアサイクルによるモノレールや路線バスとの乗り継ぎが見られることから、シェアサイクル・護佐丸バス・モノレールへの乗り継ぎ手段としての路線バスなど複数の移動手段の連携を強化することは、村内外の移動利便性を高め、公共交通の利用促進につながるものと考えられます。



図 123 公共交通ネットワークの概況

資料：国土数値情報、基盤地図情報、中城村資料、那覇バス・琉球バス交通バスロケーションシステム



図 124 琉大北口の現状

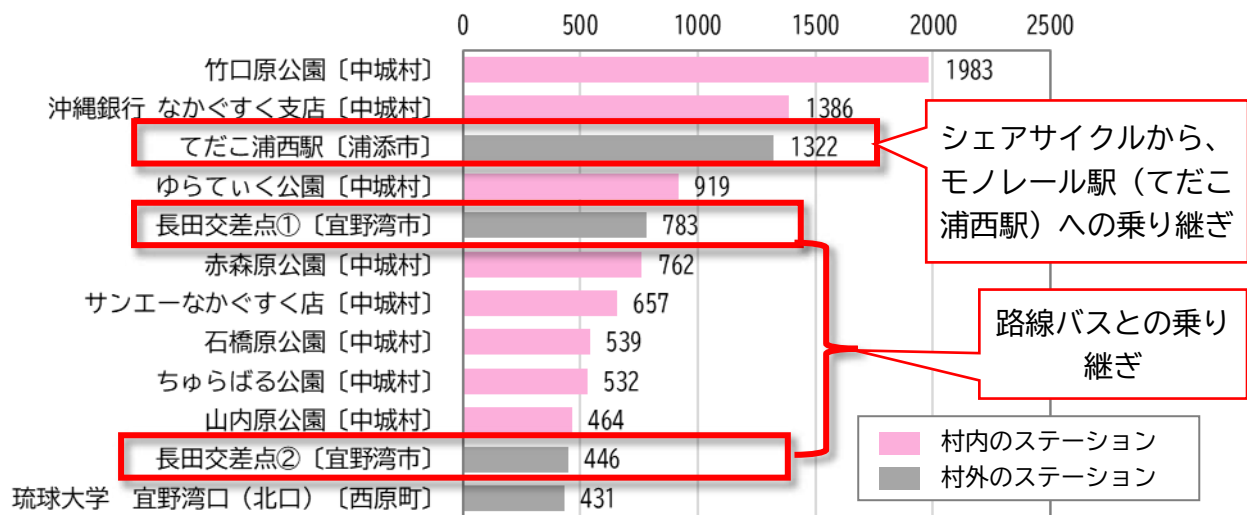


図 125 シエアサイクルの貸出回数、返却回数合計値※1（再掲）

資料：中城村資料

※1 利用経路別の利用回数のデータから、貸し出し回数と返却回数を合算

● 施策概要

- 南上原地区でモノレールに乗り入れを行う路線バス（294 番等）のダイヤを考慮した護佐丸バスの時刻設定を行うことで、路線バスとのダイヤの接続を強化し、村内の居住者の広域移動を支えます。また、モノレールを利用して中城村を訪れた人にとっても使いやすい村内公共交通ネットワークの構築を推進します。
- モノレールや路線バスとの乗り継ぎ手段としての「シエアサイクル」の有効活用を図ります。
- 施策④「待合環境の整備」も同時に進めることで、乗り継ぎ利便性の向上に寄与し、ダイヤ接続の実効性を高めることが期待されます。具体的には、交通結節点として、乗り継ぎを行う護佐丸バスや路線バスを快適な環境で“待つ”ことができるように待合環境を整備し、あわせてシエアサイクル等のモビリティのポートも集約することで、利用目的にあわせた移動手段の選択を可能とする環境の構築を検討します。

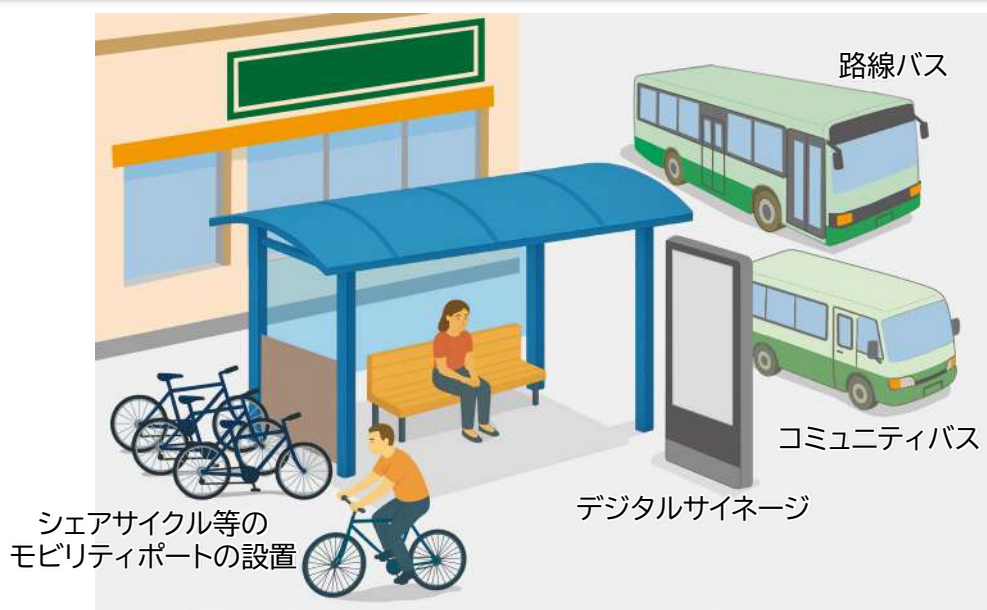


図 126 公共交通結節点のイメージ



複数の移動手段が集約したモビリティハブの設置（大阪府堺市泉北ニュータウン）

大阪府堺市の泉北ニュータウンでは、UR 都市機構と堺市、事業者が連携し、駅前に複数の移動手段と飲食や物販の生活サービスを集約した交流拠点「モビリティハブ」を設置する取り組みを進めるため、実証実験を行っています。

このハブでは、オンデマンドバスやシェアサイクル、歩行領域モビリティ等の複数の移動手段を一体的に配置し、利用者の目的にあわせた移動手段を利用できる環境を整備しています。さらに、移動販売等の拠点としても機能させることで、生活利便性の向上に寄与します。



図 127 団地内に設置したモビリティハブ

資料：堺市 HP

〔検討・解決すべき課題、留意すべき事項等〕

- ✓ 施策①の運行形態の見直しに伴う時刻表の改定とあわせて、広域バス路線と接続する時間帯の調整を検討する必要があります。また、モノレールに乗り入れる路線が複数あるため、連携対象や連携方法について、交通事業者との協議・調整が必要です。
- ✓ 現状路線バスと乗り継ぎが可能である「琉大北口」は琉球大学敷地内（西原町内）に位置することから、乗り継ぎ環境の向上に向けた整備を行う場合は、費用負担等も含めた琉球大学や西原町との協議・調整が不可欠です。また、「琉大東口」は、周辺に商業施設等が立地していることから、施策④の実施場所の候補として検討し、対象事業者や交通事業者等と連携・調整を行うことも考えられます。
- ✓ 道路敷内での整備となる場合は、道路管理者・交通管理者との協議も必要となります。
- ✓ また、交通結節点にシェアサイクルのステーション等を設置するにあたり、事業者や交通結節点とする拠点の関係者との調整が必要です。

表 36 施策の実施スケジュールと実施主体等(施策⑤)

	実施内容		実施主体・役割分担		備 考
令和8年度 (2026)	・路線バスとの乗り継ぎを意識したダイヤの調整を検討	・交通結節点とする場所や整備内容等の検討 ・道路管理者・交通管理者、周辺施設等、西原町、琉球大学、シェアサイクル事業者との協議・調整	・地域公共交通協議会事務局が主体となって、交通事業者と協議・調整しながら内容を決定	・地域公共交通協議会事務局が主体となって、関係者や対象施設と協議・調整しながら内容を決定	・施策①のシステムの再編と合わせて、同時並行でタイミングを合わせてダイヤの調整を実施する必要がある。
令和9年度 (2027)					
令和10年度 (2028)	・実証運行	・交通結節点の整備	・交通事業者により運行、行政が必要な支援を実施 ・利用状況などについては定期的に協議会に報告しながら、改善策を検討・実施	・周辺施設や地域との協働により、適切な維持・管理を実施	
令和11年度 (2029)	・システムの再編と連動してダイヤを調整 ・本格運行				
令和12年度～ (2030～)					

【方向性③】多様な担い手による移動サービスの確保

福祉や観光など関連分野も含めた移動サービス全体としての最適化を促進します。

福祉施設等の送迎サービスや地域住民によるボランティア輸送等を活用し、地域全体で移動サービスを支える仕組みの構築を検討します。

施策⑥：“ゆいまーる（相互扶助）”によるきめ細やかな移動手段の確保

● 施策の背景・必要性

- ・ 高齢者が無理なく歩ける距離である 100m 圏外を交通不便地域とした場合、中城村の総人口の約 82%が交通不便地域に居住しており、浜地区のように地区内にバス停がない地区も存在しています。
- ・ 民生委員アンケートでも「バス停等まで歩いていくことが難しい」、「バス停が遠い」という意見が見られ、高齢者や障がい者等の移動制約への対応が必要です。
- ・ 既存の公共交通では対応しきれないきめ細やかな移動を補完する移動サービスとして持続的な運用を図るためには、地域の輸送資源や住民の支え合いを基盤としつつ、持続性・安全性を確保できる新たな移動サービスとして、公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）等の仕組みを検討する必要があります。
- ・ また、乗り合いタクシーも手段の 1 つとして考えられますが、中城村では、平成 27 年に予約型乗り合い交通（護佐丸タクシー）の実証運行を実施したものの、利用状況や護佐丸バスとあわせたコスト等を鑑み、本格運行には至っていません。現状の移動ニーズにあわせた新たな移動手段を検討する必要があります。

● 施策概要

- 路線バスや護佐丸バスの利用が難しい住民等の外出機会の確保や、保護者等の送迎負担の軽減等を念頭に、ライドシェアを活用した移動支援を推進するための仕組みの構築を検討します。
- 昨今のタクシーや路線バスの運転手不足をふまえ、地域に根差した“ゆいまーる”の精神のもと、地域住民や地域の事業者、関係団体の支え合いによる対応を基盤としつつ、持続性・安全性を確保した体制の構築を検討します。
- まずは利用者同士の“顔見知り”の範囲内（お互いの家がどこかわかる範囲）で運用し、保険への加入の援助や賠償責任を明確にするなど、安心して参加できる仕組みとすることで、一般ドライバーの確保を推進します。
- 対象とする利用者や運行体制、ドライバー・車両の確保方法により複数の移動支援の仕組みが考えられます。次ページにイメージを示します。

■予約対応型ゆいまーモビリティ

- ・ 地域住民やシルバー人材センター登録者、観光関連等、関連団体の職員等でドライバーとして参加できる方を「ライドシェアドライバー」として登録しておき、登録利用者から予約が入った際に輸送を行う、ライドシェアの仕組みを検討します。
- ・ ドライバー、利用者双方の需要に応じて対応することができる柔軟な移動支援を実施するための仕組みを検討します。



図 128 イメージ図

【検討・解決すべき課題、留意すべき事項等】

- ✓ 新たな移動サービスの導入に際しては、まずは交通事業者による対応が「基本」となります。自家用有償旅客運送やボランティア輸送などについては、安全性の確保に対する十分な留意が不可欠であるとともに、既存の公共交通（乗用タクシー含む）との競合を抑制する工夫も必要となります。
- ✓ 予約対応型ゆいまーモビリティについては、受益者負担の原則や、移動サービスの持続性の観点から、「自家用有償旅客運送※」による有償化を念頭に事業を検討する必要があります。
- ✓ また、予約のための“仕組み”については、ドライバーまたは運営主体において予約を取り、配車する体制を構築するため、運営主体との協議・調整が必要です。タクシー事業者等の交通事業者とも連携を図りながら、運行管理の体制を検討する必要があります。
- ✓ 一般ドライバーの確保に関しては、仕組みを広く周知することで参加者を募り、安心して参加できる環境の構築が必要です。
- ✓ 自治会単位の地域ふれあい事業において、活動に参加する高齢者の送迎をボランティアで担うなど、自治会の活動が活発な地域がある一方で、担い手不足が深刻な地域もあり、地域によって担い手の確保状況に差があることから、まずはモデル事業として、先行的に取り組みを行う地域を選定し、試行的に運用を行い、効果や課題等を見極めながら検討していくことが必要です。
- ✓ これまでなかった移動サービスを導入するものであるため、試行的な運行・運用を行うことで効果や課題等を見極めながら検討していくことが必要です。
- ✓ 新たな移動サービスについては、路線バスや護佐丸バスとの連携により、一体的なネットワークとして機能するものとしていくことが望まれます。

※ 地域住民の生活に必要な輸送について、それらをバス・タクシー事業によって提供することが困難な場合に、市町村、NPO 法人等が自家用車を用いて有償で運送できることとする制度。

表 37 施策の実施スケジュールと実施主体等(施策⑥)

	実施内容	実施主体・役割分担	備 考
令和8年度 (2026)	- 登録ドライバーの管理や予約管理・配車の運用方法など、仕組み（制度）の検討 - モデル事業として実施可能な自治会と実際の運用方法等について協議	ワーキンググループにおいて、関係部局、関係団体・事業者、自治会等と協議・調整しながら仕組みを決定	- 仕組みを十分に周知するなど、登録ドライバーの確保に向けた取り組みが必要 - 関係者が多岐にわたることから、運行内容等について協議を行うワーキンググループを設置し、協議・調整を実施
令和9年度 (2027)			
令和10年度 (2028)	試行的な実施	- 福祉関係の機関が主体となり、登録ドライバーが運行を実施。行政は保険の加入等の支援を実施 - 利用状況などについては定期的に協議会に報告しながら、改善策を検討・実施	既存の公共交通と適正に連携・役割分担するものとなるよう調整が必要
令和11年度 (2029)	本格的な導入		
令和12年度～ (2030～)			

施策⑦：送迎サービス等の地域の輸送資源を活用した移動サービスの仕組みの検討

● 施策の背景・必要性

- 中城村の総人口の約 82%が交通不便地域に居住しており、民生委員アンケートでも高齢者の方について、「バス停等まで歩いていくことが難しい」、「バス停が遠い」という意見が見られ、高齢者の移動制約への対応が課題となっています。
(再掲)
- これらの移動制約者の中には、バス停が利用できる環境にあるものの、加齢に伴う筋力低下や倦怠感、身体活動性の低下により外出が負担となっている「フレイル」やその前段階である「プレフレイル」の状態にある利用者層が存在しています。今後も高齢化が進行することをふまえると、健康寿命の延伸に向けて心理・身体機能を維持・向上させるため、外出を促進する移動サービスが必要です。
- 現状の村内の公共交通を取り巻く状況として、バス事業者やタクシー事業者へのヒアリングでは、ドライバー不足の中、限られた人員で対応している状況が確認されており、村内の輸送資源を総動員して移動手段を確保する必要があります。
- 福祉施設や医療機関、観光関連団体を対象としたヒアリングにおいては、福祉施設や医療機関への送迎時間以外の送迎車両の活用可能性や地域貢献活動の一貫としての村民の移動支援に取り組む意向が示されました。
- また、運転免許を持っていない方や高齢者の方に頼まれて、無料あるいはガソリン代程度の少額の謝礼で買い物の送迎を行っている“ボランティア輸送”が実態として見られます。このような取り組みは、「道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様」として法律的にも認められるものとなっていることから、路線バスや乗合タクシーを補完し、きめ細かな移動サービスを提供していくための選択肢の一つとして、こうした地域での“支え合い（共助）”の取り組みを促進していくことも重要になります。

①無償運送について

- 無償運送については、道路運送法による規制がなく、自由に行えます。また、無償運送なので運送を行える範囲に制限はありません。
- 以下の行為は無償運送に伴って行えます。有償運送とはならないので許可等は必要ありません。
①謝礼の支払い ②実費の請求及び支払い
※実費：ガソリン代等の燃料費、有料道路使用料、駐車場代、移動サービス専用保険料、運送を行うために発生した車両借料

⑤地縁団体が行う運送サービス

- 社会福祉協議会、自治会・町内会、マンション管理組合等の地縁団体の活動として、会員が負担する会費で行う運送サービスについては、許可等は必要ありません。
- この場合、以下の行為が可能です。
①会費で車両を調達すること
②会費から当該サービスを提供するための運転者に報酬を支払うこと
③運送サービスの利用の有無に応じて会費に差を設けること
(ただし、差額が実費の範囲内である場合に限る。)

資料：「令和6年3月国土交通省_道路運送法における登録又は許可を要しない運送に関するガイドラインについて」を加工して作成

● 施策概要

- 送迎サービス事業者の送迎車両やシルバー人材センター等ドライバーとしての活動が期待される地域の輸送資源と連携し、通常業務の“空き時間”を活用して、主に自治会主体の活動に関する移動を担う仕組みの構築を検討します。
- また、既に地域で実施されている住民同士の支え合いによる移動支援については、仕組み化や負担軽減策などを通じて、安全性を確保しつつ、地域での取り組みを後押しする方法を検討します。
- 対象とする利用者の移動への制約の程度や活用する輸送資源によって、複数の移動支援方法が考えられます。(p.79 参照)

施策⑦-1：地域住民による支え合い輸送（既存のボランティア輸送）の促進

■便乗型ゆいまーるモビリティ

- ・子どもの学校への送迎やスーパーへの買い物など自身の用事にあわせて、一緒に“同乗”する人を募り、輸送する、便乗型のボランティア輸送を検討します。
- ・地区内（自治会単位）で便乗する方を募る仕組みをつくり、取り組みに協力してくれる住民（ドライバー）と利用したい住民が相互に移動希望を確認できる方法を検討します。
- ・ボランティアドライバーや利用者は自治会等が主体となって募集し、登録制での実施を検討します。

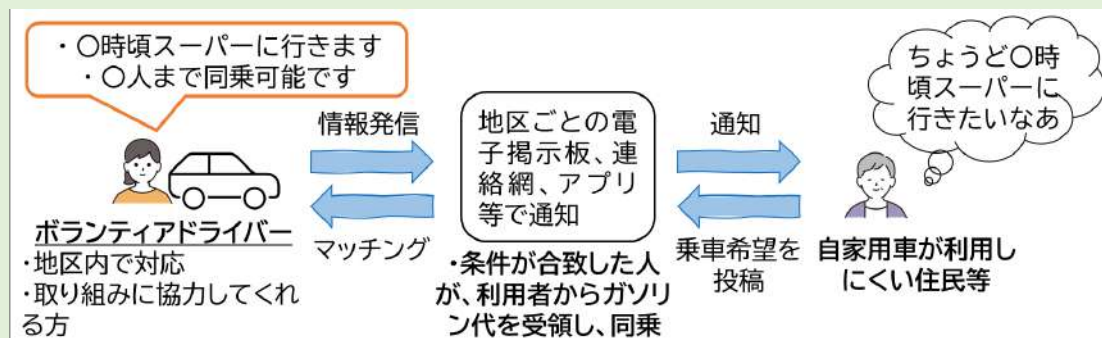


図 129 イメージ図

施策⑦-2：地域の輸送資源を活用した時間固定型の移動支援の仕組みの検討

- 現在、介護予防サービスの活動に際して、シルバー人材センターに送迎を依頼しています。
- 介護予防サービスの送迎の時間帯は、従来どおりとし、それ以外の時間帯は地域活動の送迎に対応するなど、空き時間を活用した移動支援の仕組みが考えられます。
- 具体的には、地域ふれあい事業等の自治会単位で実施する取り組みに対して、シルバー人材センターの登録ドライバーや観光関連等の関係団体の職員等のドライバーが地域住民等の送迎を行うといった方法が考えられます。
- 地域ふれあい事業以外については、自治会単位で目的を「買い物」「通院」に限定し、利用者の希望にあわせて曜日・時間を固定することで、予約等の手続きが外出のハードルとなり、外出行動に移りにくくなっている利用者が利用しやすい仕組みとし、外出を促進することが考えられます。
- 対象者や外出目的地等については自治会を主体として、意見を収集し、検討します。

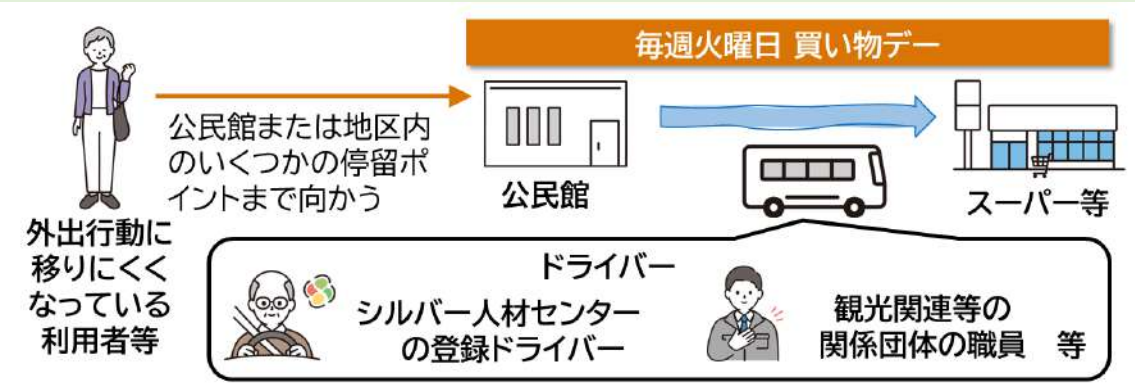


図 130 イメージ図

施策⑦-3：送迎サービスを活用した移動サービスの仕組みの検討

- 送迎サービス事業者の送迎車両や送迎専属ドライバー等の輸送資源の日中の空き時間を活用し、地域のふれあい事業の送迎や自治会ごとに定期開催するような買い物支援等の移動を担う仕組みの構築を検討します。

表 38 「空き時間の活用」の実施体制のイメージ

運営主体	・ 行政の関係課や福祉関係の機関
ドライバー	パターン①：事業者の送迎専属ドライバー パターン②：一般ドライバーの雇用や他機関・団体のドライバーに委託 ・ 1種免許を持つ登録ドライバー ※ ヘルパーの資格を持つ方を優先的に登用することも考えられる ※ 介護の研修の受講を支援
運行車両	・ 事業者の送迎車両
運行資金	・ 送迎をお願いする団体が送迎を実施する機関（ドライバーを担当する機関）に委託費として支払う形を検討する

空き時間の送迎車等の活用

日中の空き時間等を活用し、地域ふれあい事業等の自治会を中心とした高齢者・障がい者の活動時の送迎に利用

日中など施設の送迎以外の時間帯

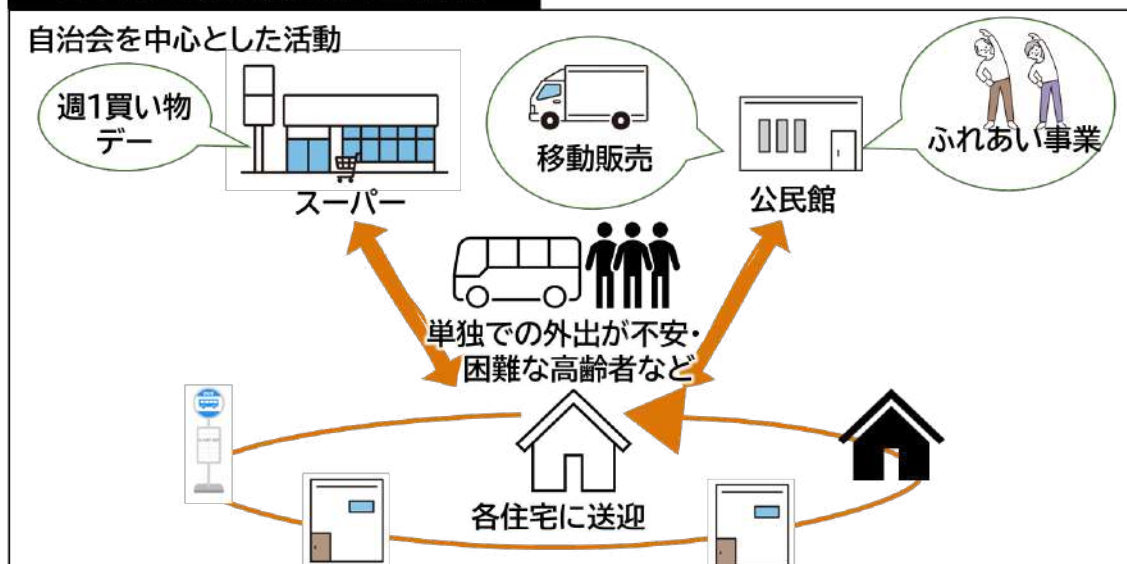


図 131 イメージ図(空き時間の活用)

参考事例

送迎サービス実施事業者の送迎車等の活用

参考事例：千葉県我孫子市（福祉分野の送迎サービスを公共交通として活用）

- 市内の自動車教習所や病院、市の福祉施設への送迎のために運行しているバスの空席を活用して、高齢者や障がいをもつ方が買い物に利用できる外出応援事業を実施しています。

資料：我孫子市 HP

参考事例：滋賀県野洲市（共同送迎サービスと遊休車両の活用）

- 「福祉介護・共同送迎サービス ゴイッショ」は、“共同送迎サービス”を起点に介護人材不足の解消と高齢者の移動手段確保の実現を支援する仕組みです。
- 滋賀県野洲市では、複数の通所介護施設に通う利用者を共同で送迎する“共同送迎サービス”を実施するとともに、送迎用の遊休車両を活用した高齢者の買い物移動を支援する“つれだし隊”を実施しています。
- ダイハツ工業株式会社の運行管理システムを活用した野洲市との官民連携事業として実施しています。



資料：野洲市 HP、ダイハツ工業株式会社プレスリリース

〔検討・解決すべき課題、留意すべき事項等〕

- ✓送迎車の空き時間を活用した運行には工夫が必要となるため、運行を担う各事業者や社会福祉協議会、運行を依頼する各自治会との綿密な協議・調整が必要です。まずは、送迎車両の維持管理費や保険の適用、移動支援に関わる人材の配置といった仕組み（制度）の検討に向けて、関係部局や関係団体と運行内容等について協議を行うワーキンググループを設置し、具体的な運用に向けた協議・調整を推進する必要があります。
- ✓施策⑦-1のボランティア輸送については、安全確保や自動車保険加入状況、交通事故の際の責任の所在等について、利用者に十分に周知する必要があります。
- ✓一般ドライバーの確保に関しては、仕組みを広く周知することで参加者を募り、安心して参加できる環境の構築が必要です。
- ✓施策⑦-2「時間固定型」については、施策⑦-3と連携し、送迎サービス事業者がドライバーとして担う方法や送迎車の空き車両を活用することも考えられます。
- ✓施策⑦-3のような個別輸送の取り組みを先行して実施すると、利用者が当該サービスに集中し、施策⑥や⑦-2と競合する懸念があるため、利用が過度に偏らないよう、施策間の役割分担や実施時期、提供範囲を適切に調整しながら、導入を進める必要があります。
- ✓自治会単位の地域ふれあい事業において、活動に参加する高齢者の送迎をボランティアで担うなど、自治会の活動が活発な地域がある一方で、担い手不足が深刻な地域もあり、地域によって担い手の確保状況に差があることから、まずはモデル事業として、先行的に取り組みを行う地域を選定し、試行的に運用を行い、効果や課題等を見極めながら検討していくことが必要です。
- ✓また、実際に運行を開始する際は、これまではなかった移動サービスを導入するものであるため、試行的な運行・運用を行うことで効果や課題等を見極めながら検討していくことが必要です。

表 39 施策の実施スケジュールと実施主体等(施策⑦)

	実施内容	実施主体・役割分担	備 考
令和8年度 (2026)	・仕組み（制度）の検討 ・関係部局や関係団体との協議・調整、連携に向けた取り組みを推進 ・モデル事業として実施可能な自治会を選定し、実際の運用方法等についても協議	・ワーキンググループにおいて、関係部局や社会福祉協議会、送迎サービス実施事業者、関係団体・事業者、自治会等と協議・調整しながら運行方法等を決定	・関係団体が多岐にわたることから、運行内容等について協議を行うワーキンググループを設置し、協議・調整を実施
令和9年度 (2027)			
令和10年度 (2028)			
令和11年度 (2029)	・試行的な実施	・社会福祉協議会、村が主体となり、送迎サービス実施事業者や関係団体・事業者等が運行を実施 ・仕組みの運用状況などについては定期的に協議会に報告しながら、改善策を検討・実施	・ボランティア輸送に関しては道路運送法に抵触しないよう十分な周知が必要 ・既存の公共交通と適正に連携・役割分担するものとなるよう調整が必要
令和12年度～ (2030～)	・本格的な導入		

7. 計画の推進・進捗管理

7-1. 施策展開のロードマップ

計画期間中は以下のスケジュールに基づいて施策展開を推進することとし、年度ごとの実施状況を確認するとともに、必要に応じてスケジュールの見直しを行います。



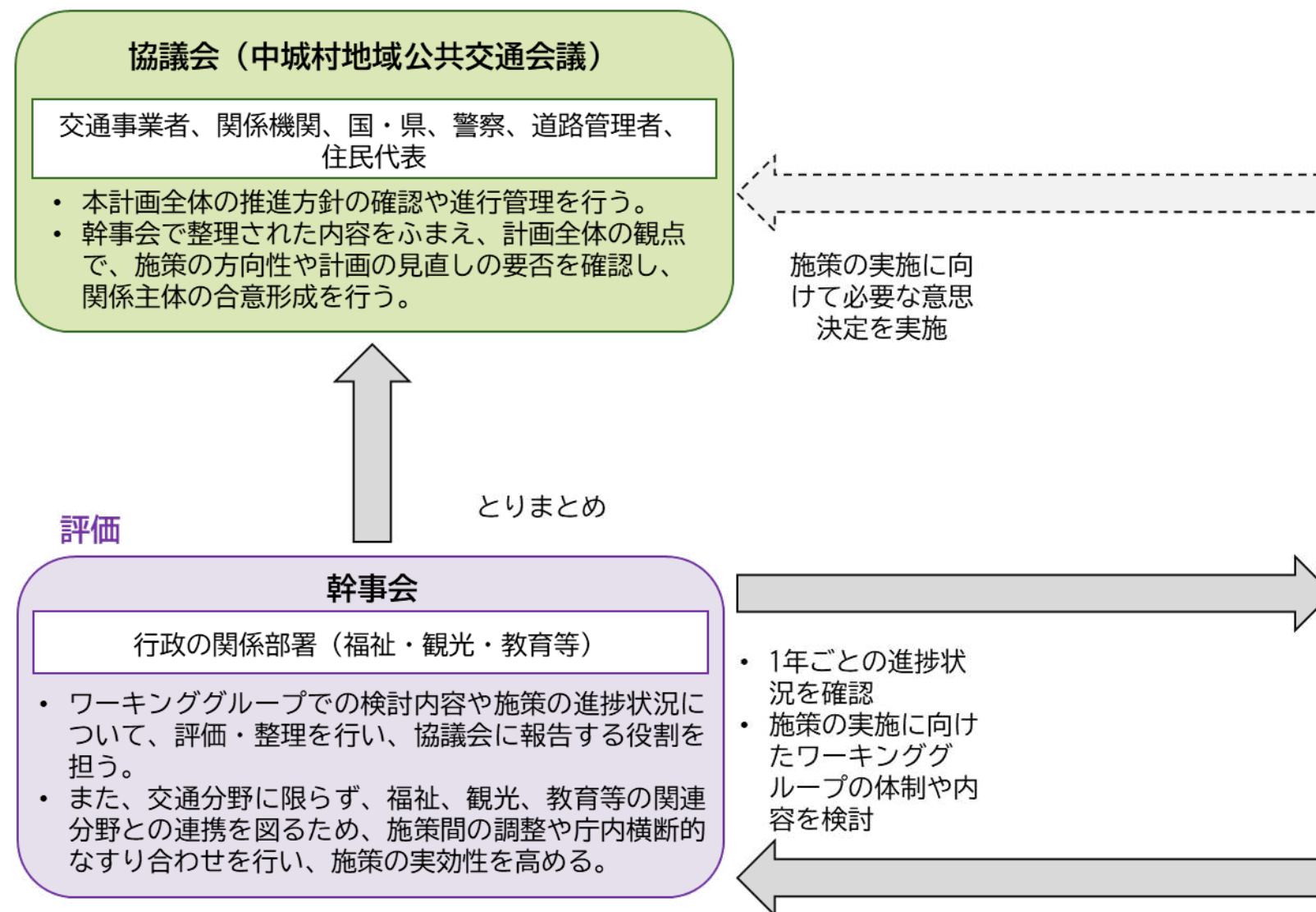
方向性	施策	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)	令和12年度 (2030)
【方向性①】 既存公共交通の利便性 向上と持続性確保に 向けた運行の最適化	①利用者の目的や移動時間帯 ごとのニーズに合わせた護佐丸 バスの運行効率化	・具体的な運行ルートの再編案や運賃のあり方等について検討 ・交通事業者との協議		・実証運行	・本格運行、系統の再編 ・利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施	
	②決済方法の多様化	・継続実施 ・利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施				
	③公共交通の利用促進に資す る情報提供の充実	・利用促進施策等の検討 ・提供する情報やツールの設置個所等について検 討		・情報提供等のためのツールの作成 ・情報提供・利用促進施策等の展開 ・運行形態の見直しや新たな移動サービスの導入にあわせた情報の更新		
【方向性②】 広域交通との連携強化	④沿道施設との連携による待合 環境等の整備・改善	・待合環境の整備対象施設を検討 ・施設の事業者との協議・調整 ・整備内容等の検討 ・道路管理者・交通管理者等との協議・調整		・協力施設への待合環境の整備 ・バス停の整備（随時）		
	⑤広域交通との接続強化	・路線バスとの乗り継ぎを意識したダイヤの調整を検討 ・交通結節点とする場所や整備内容等の検討 ・道路管理者・交通管理者、周辺施設等、西原町、琉球大学、シェアサイクル事業 者との協議・調整		・実証運行	・系統の再編と連動してダイヤを調整 ・本格運行 ・交通結節点の整備	
	⑥“ゆいまーる(相互扶助)”によ るきめ細やかな移動手段の確 保	・登録ドライバーの管理や予約管理・配車の運用方法など、仕組み（制度）の 検討 ・モデル事業として実施可能な自治会と実際の運用方法等について協議		・試行的な実施	・本格的な導入	
【方向性③】 多様な担い手による移 動サービスの確保	⑦送迎サービス等の地域の輸送 資源を活用した移動サービスの 仕組みの検討	・仕組み（制度）の検討 ・関係部局や関係団体との協議・調整、連携に向けた取り組みを推進 ・モデル事業として実施可能な自治会を選定し、実際の運用方法等についても協議			・試行的な実施	・本格的な導入

7-2. 計画の実施および進行管理の体制

本計画の推進にあたっては、行政、住民、交通事業者、関係機関等と連携・協働しながら取り組むとともに、それぞれが適切な役割を分担します。

また、本計画の実施および進行管理は、住民代表、交通事業者、関係機関等から構成される「地域公共交通協議会」の管理のもとで実施しますが、本計画に位置づけた施策は、直ちに事業化を図るものだけでなく、施策化に向けた検討そのものが必要なものも含まれているため、単に事業の実施スケジュールを管理するのではなく、施策の検討・具体化・実施・評価を段階的に進める体制の構築が重要です。そのため、「検討・実施（事務局を主体とした検討、ワーキンググループ）→評価（幹事会）→とりまとめ・意思決定（協議会）」の三層構造による体制を構築し、施策の検討から評価、意思決定までを段階的に行うとともに、評価をふまえた改善や見直しを計画的に行います。

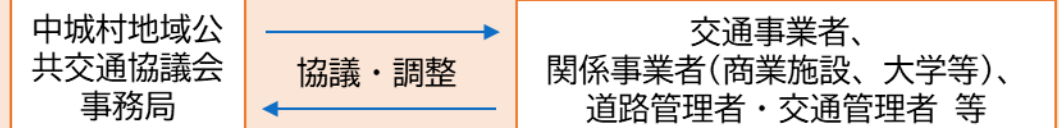
とりまとめ・意思決定



検討・実施

施策①～⑤

事務局を主体とした検討



- 事務局は、地域公共交通会議の運営主体として、協議会および幹事会の開催・運営を担う。
- 事務局が実施主体となる施策については、施策の実現に向けて交通事業者や関係機関との協議・調整を行う。
- また、施策の進捗状況をふまえて、課題や改善点を整理し、次の検討につなげる。

施策⑥⑦

ワーキンググループ

事務局、行政の関係部署、関係団体、自治会、地域団体、住民 等

- 個別施策の具体的な検討、関係部署・関係者間の調整、実施方法の検討を行う。
- 特に、関係者が多く、調整事項が多岐にわたる施策については、関係者自らが公共交通を「守っていく」という意識を持ち主体的に関わる体制を構築するため、施策ごとにワーキンググループを設置し、段階的に検討・実施を進める。

施策⑥⑦で想定される関係者

施策	関係者
施策⑥ゆいまーモビリティ	行政：総務課、企画課 関係団体：自治会、福祉協議会・タクシー事業者等交通事業者（運行管理）、住民代表 等
施策⑦-1 支え合い輸送の促進	行政：総務課、企画課、福祉課 関係団体：自治会、住民代表、社会福祉協議会 等
施策⑦-2 時間固定型	行政：総務課、産業振興課、福祉課 関係団体：自治会、シルバー人材センター、観光関連団体、社会福祉協議会 等
施策⑦-3 送迎サービスの活用	行政：福祉課、総務課 関係団体：社会福祉協議会（運営主体）、送迎サービス実施事業者、自治会 等

図 132 計画の実施および進行管理体制のイメージ

7-3. PDCA サイクルに基づく進捗管理

本計画に記載した施策については、7-1 で示した「ロードマップ」に基づいて毎年度その実施状況を確認し、未実施の施策や遅延が発生している施策についてはその要因を把握・分析した上で、次年度以降の対応を検討・実施することにより、着実な施策展開・計画の実現化を推進します。

また、「目標の達成状況を評価する指標」についても、継続的なモニタリングを行い、必要に応じて計画の見直しを行うことで、計画の実効性を高めます。

なお、本計画における PDCA サイクルは、事務局を基本的な主体としますが、施策の実施状況および評価指標の確認を行う「評価（Check）」は、7-2 で示す体制のうち、地域公共交通幹事会が担うものとします。

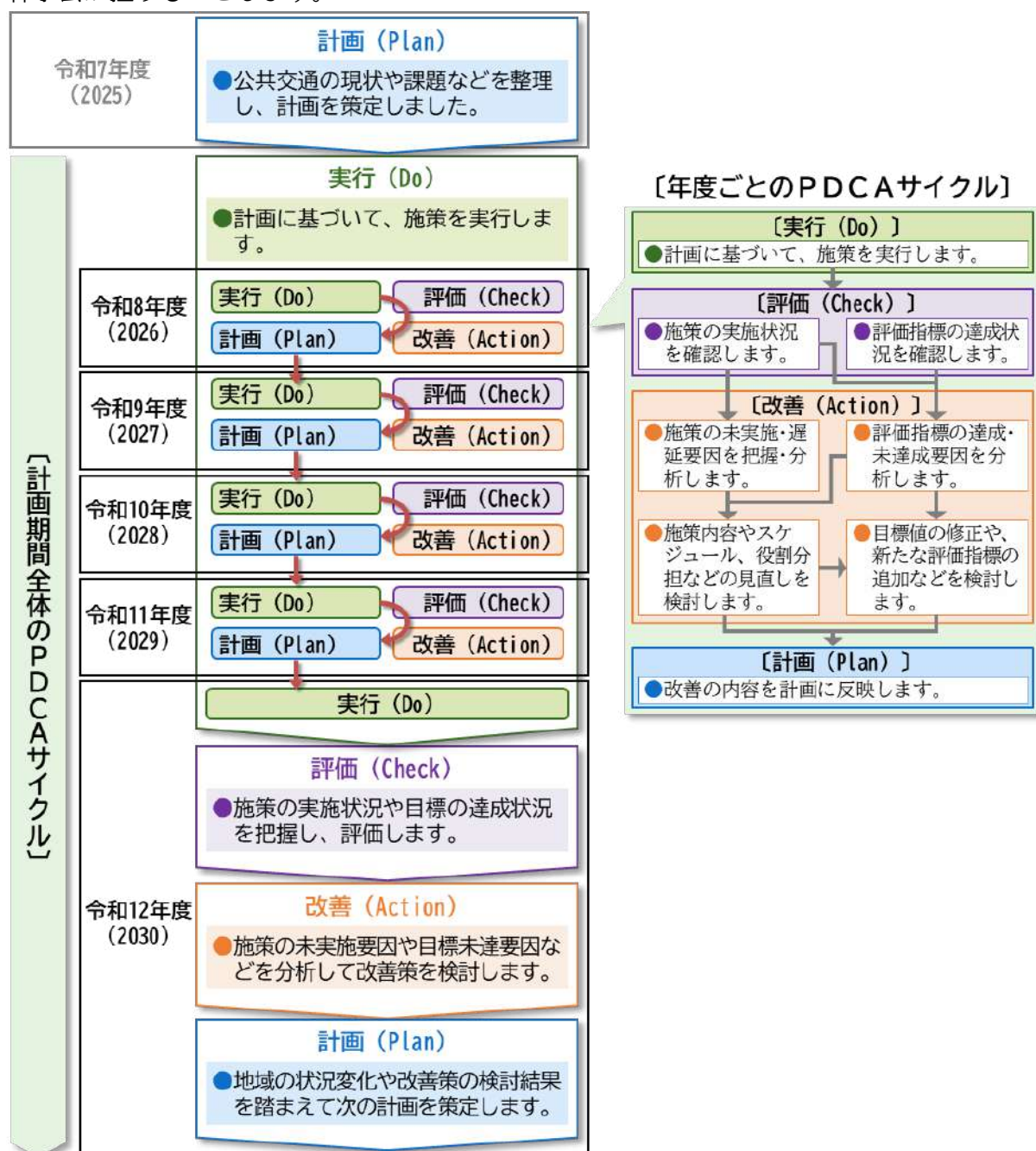


図 133 PDCA サイクルに基づく進捗管理

中城村地域公共交通計画

令和 8 年 3 月

発行：中城村地域公共交通協議会

(事務局：中城村企画課)

〒901-2493 沖縄県中頭郡中城村字当間 585 番地 1

電 話：098-895-2138 FAX：098-895-3048

E-mail：shuya-h@vill.nakagusuku.lg.jp