

4. 中城村の公共交通のあり方

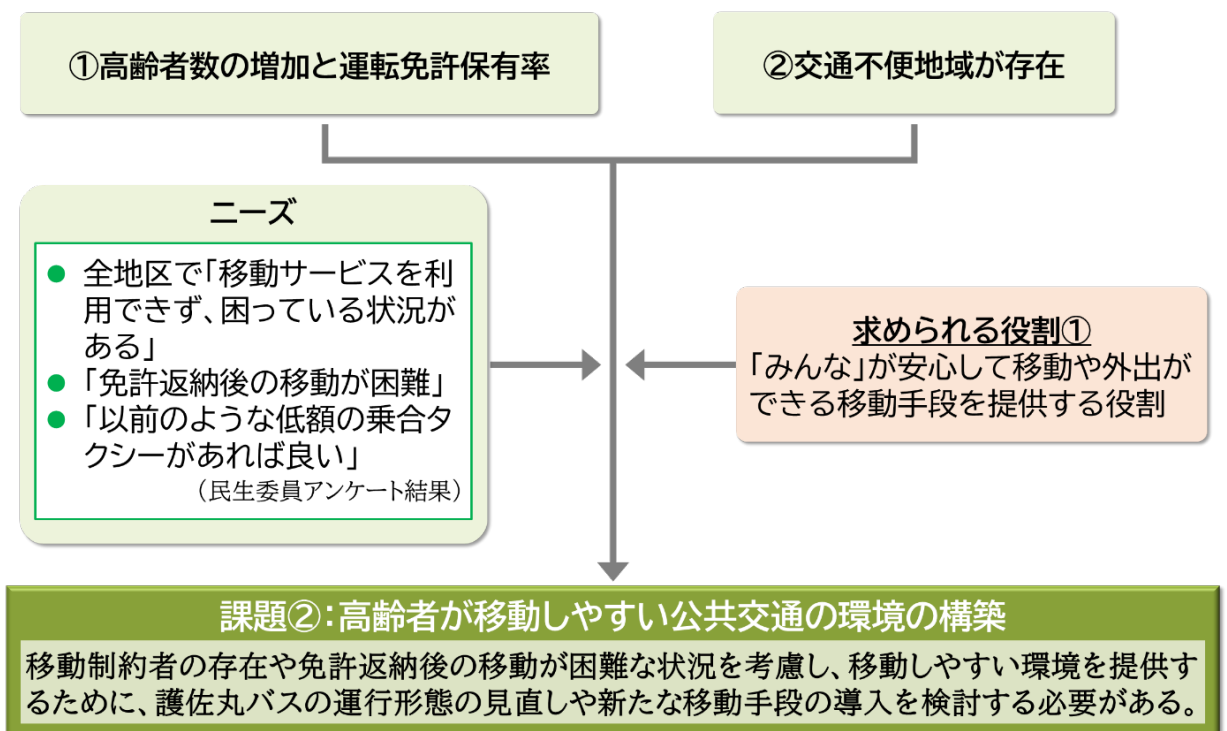
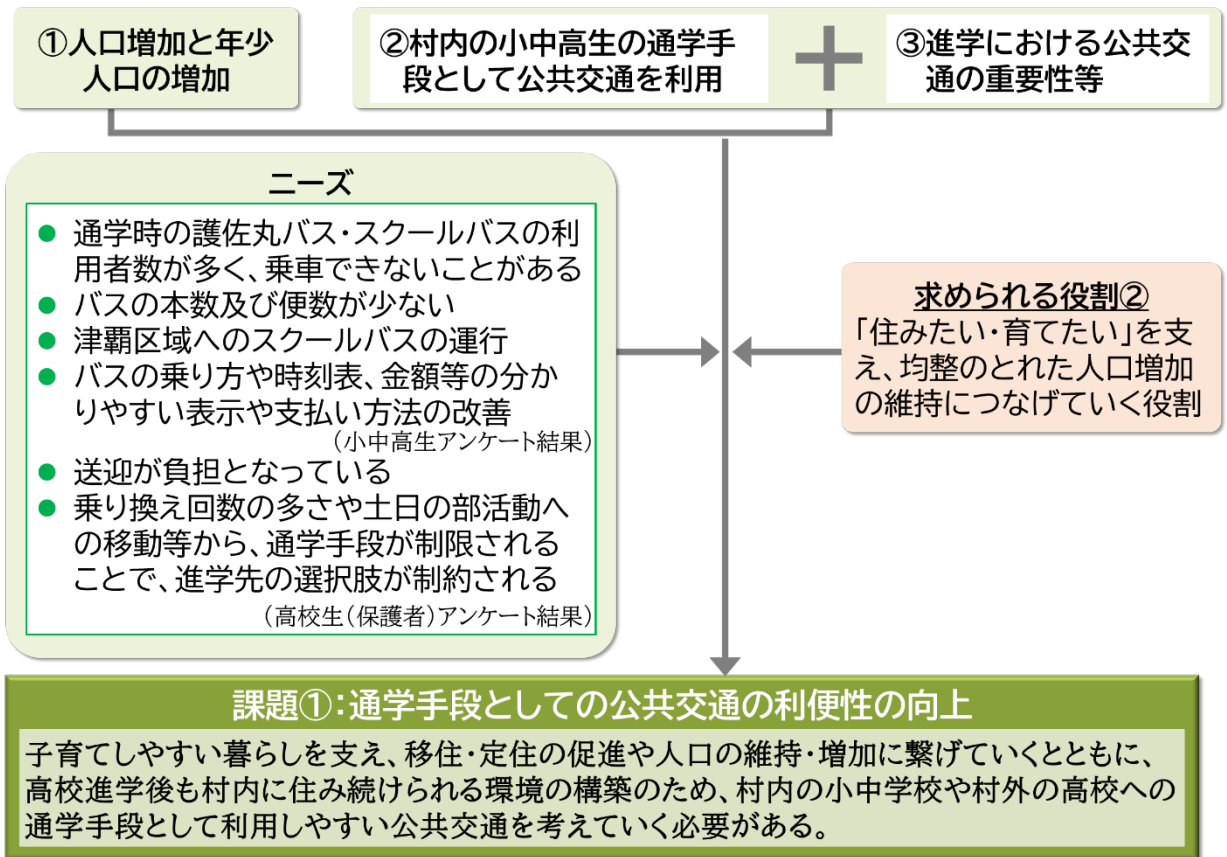
4-1. 地域公共交通の問題点と課題

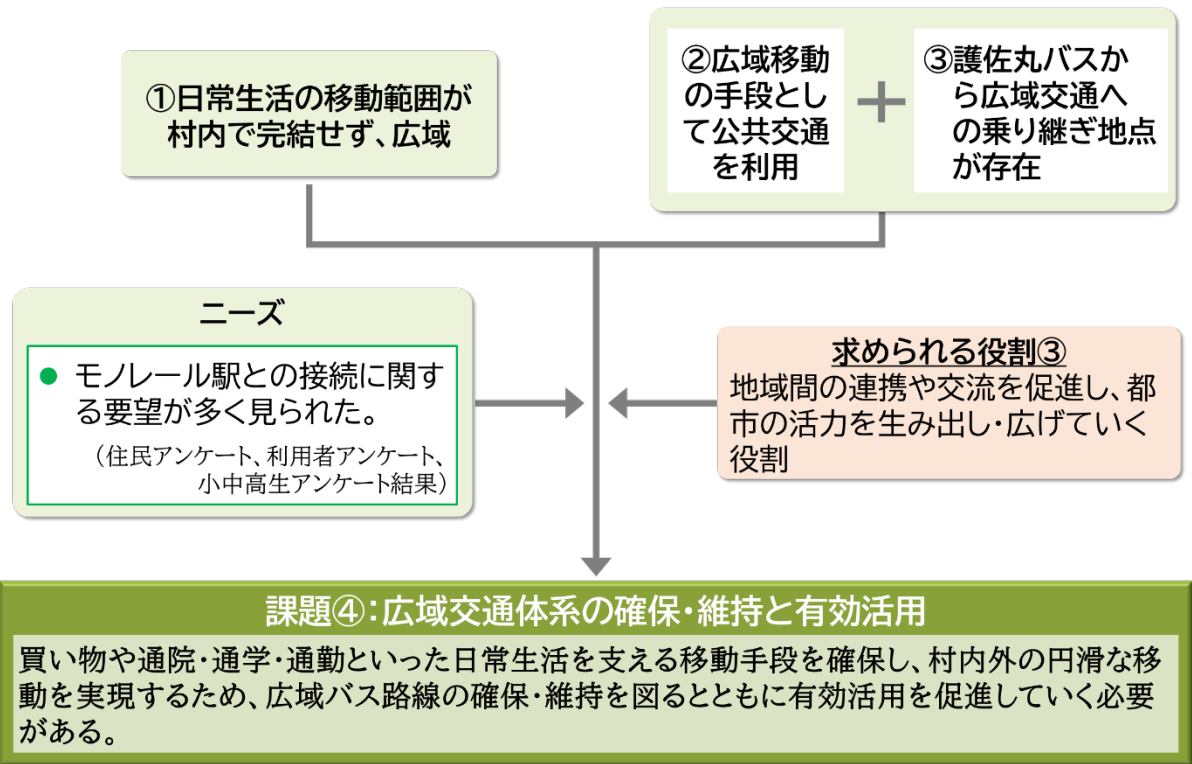
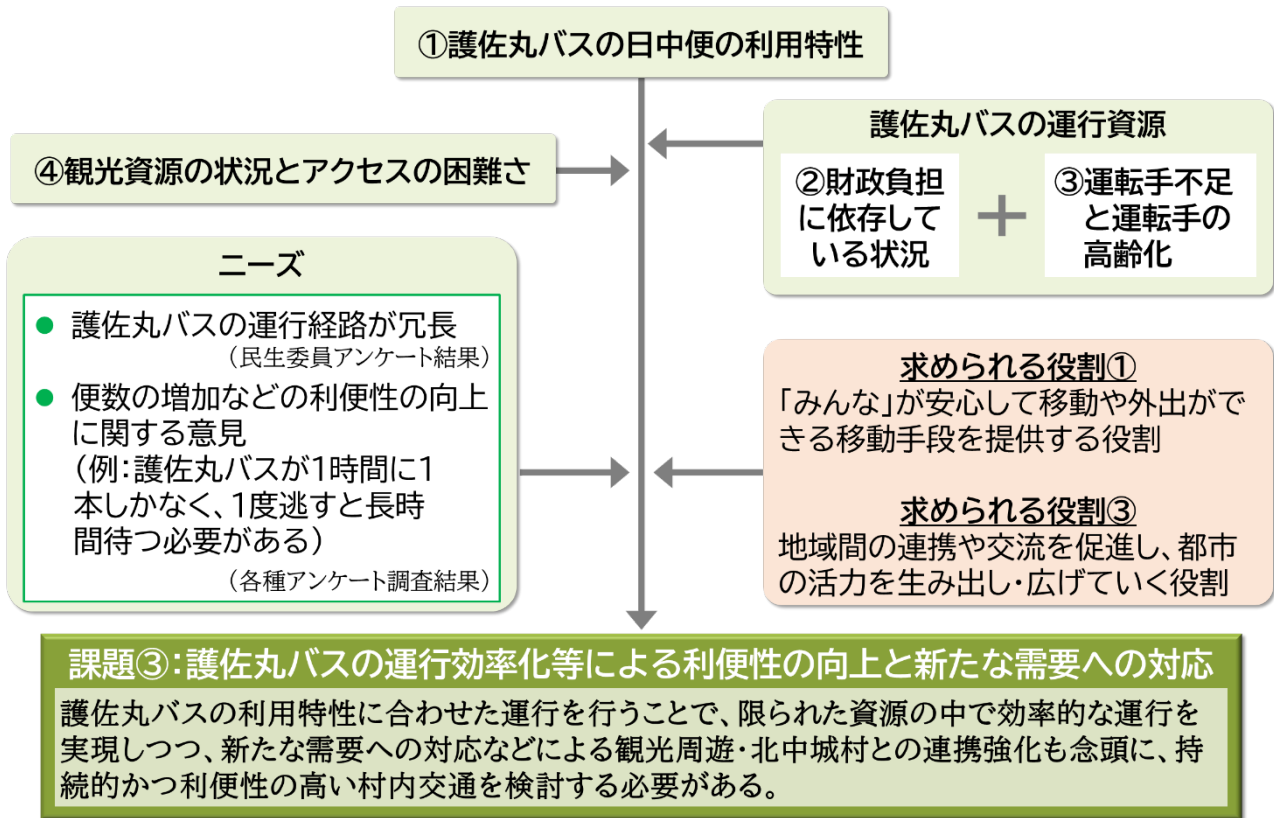
2章、3章で整理した地域や公共交通の現状・問題点は以下のとおりです。

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。

課題 1： 通学手段としての公共交通の利便性の向上

- 子育てしやすい暮らしを支え、移住・定住の促進や人口の維持・増加に繋げていくとともに、高校進学後も村内に住み続けられる環境の構築のため、村内の小中学校や村外の高校への通学手段として利用しやすい公共交通を考えていく必要があります。

課題 2： 高齢者や障がい者が移動しやすい公共交通の環境の構築

- 移動制約者の存在や免許返納後の移動が困難な状況を考慮し、移動しやすい環境を提供するために、護佐丸バスの運行形態の見直しや新たな移動手段の導入を検討する必要があります。

課題 3： 護佐丸バスの運行効率化等による利便性の向上と新たな需要への対応

- 護佐丸バスの利用特性に合わせた運行を行うことで、限られた資源の中で効率的な運行を実現しつつ、新たな需要への対応による観光周遊・北中城村との連携強化も念頭に、持続的かつ利便性の高い村内交通を検討する必要があります。

限られた資源（財政負担・運転手不足等）

効率的な運用

新たな需要への対応

持続的かつ利便性の高い村内交通

課題 4： 広域交通体系の確保・維持と有効活用

- 買い物や通院・通学・通勤といった日常生活を支える移動手段を確保し、村内外の円滑な移動を実現するため、広域バス路線の確保・維持を図るとともに有効活用を促進していく必要があります。

基本方針①

需要や移動特性に応じた持続可能な地域内ネットワークの再構築

- 主として小・中・高校生の通学や、高齢者の通院・買い物などの外出手段として活用されている護佐丸バスについて、区間別・時間帯別の需要や移動特性に応じて運行内容の見直しを行うことで利便性の向上を図ります。
- あわせて、受益と負担のバランスに配慮しつつ、公共交通の持続性を確保する観点から、運賃水準のあり方についても検討します。
- また、こうした運行内容の見直しや新たな技術を活用した輸送資源の確保を通じて運行の効率化を図ることで、限られた財源・輸送資源の中で事業を継続可能なものとし、新たな需要や多様な移動ニーズに対応するための輸送余力の確保を図ります。

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

基本方針②

住民の広域移動や観光周遊を支え・促す一体性の高い公共交通ネットワークの構築

- 路線バスをはじめとする広域交通体系の有効活用や、利用促進による持続性向上なども念頭に、また、周辺市町村のコミュニティ交通との連携や新たな情報技術の活用なども視野に、移動サービス相互の乗継利便性の向上などを通じて、住民の広域移動を支えるとともに、村内外の観光周遊を促す一体性の高い公共交通ネットワークの構築を推進します。

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

基本方針③

生活を支えるよりきめ細かな移動サービスの確保・充実

- 高齢化の進行や地形的な制約などの中城村の特性を踏まえ、“ゆいまーる”のような助け合いの仕組みづくりを通じた多様な“担い手”の確保なども念頭に、従来型の「路線定期運行」での対応が難しい利用者層やエリアなどを対象として、きめ細かな需要に対応することができる移動サービスの確保・充実を推進します。

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

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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 30 番泡瀬東線 ・ 97 番琉大線 ・ 294 番てだこ琉大快速線 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 村内の交通拠点と村外との広域交通を担います。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 伊集普天間線 ・ 久場琉大線 ・ 伊集回り線 ・ 久場回り線 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用状況やニーズ等をふまえて活用します。

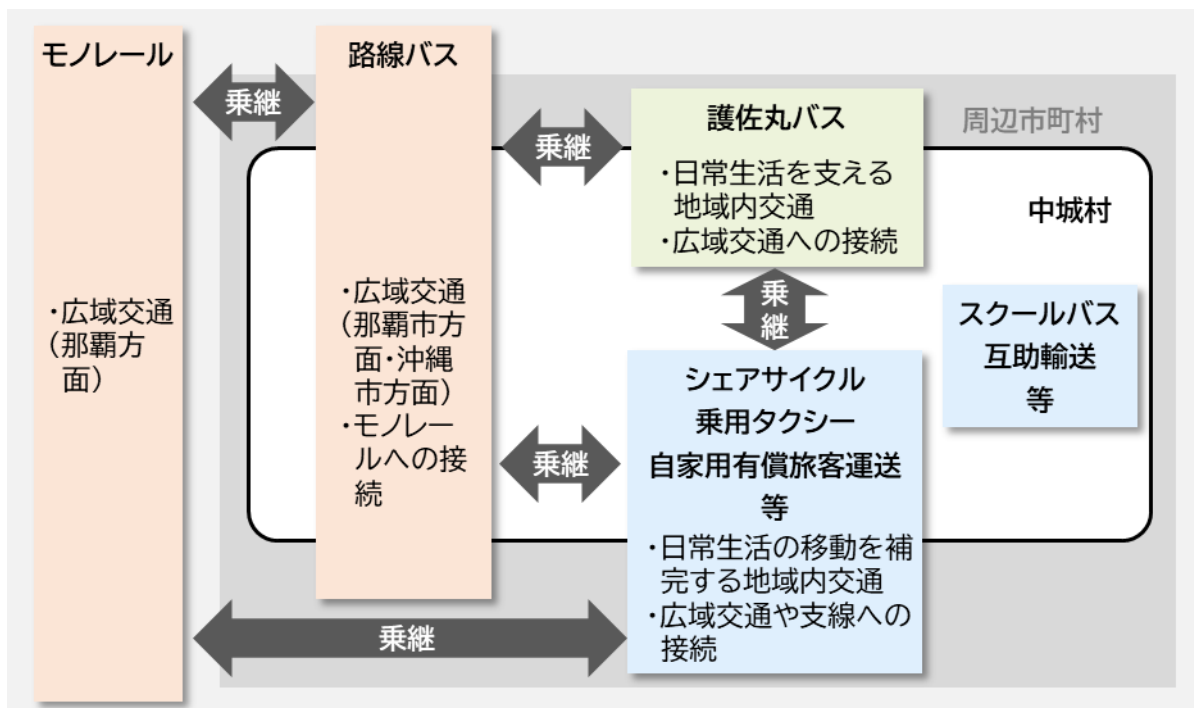


図 114 中城村における公共交通ネットワーク

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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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