

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、台地部の 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。

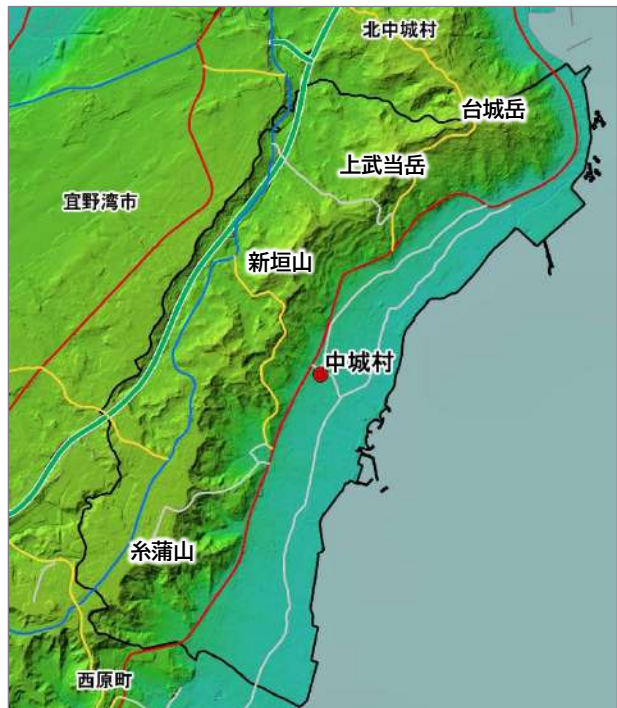
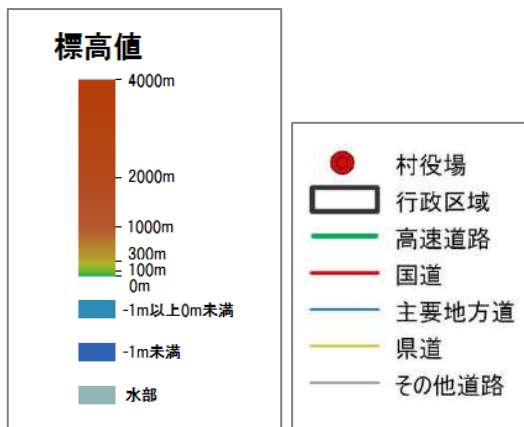


図 4 中城村の地勢

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。

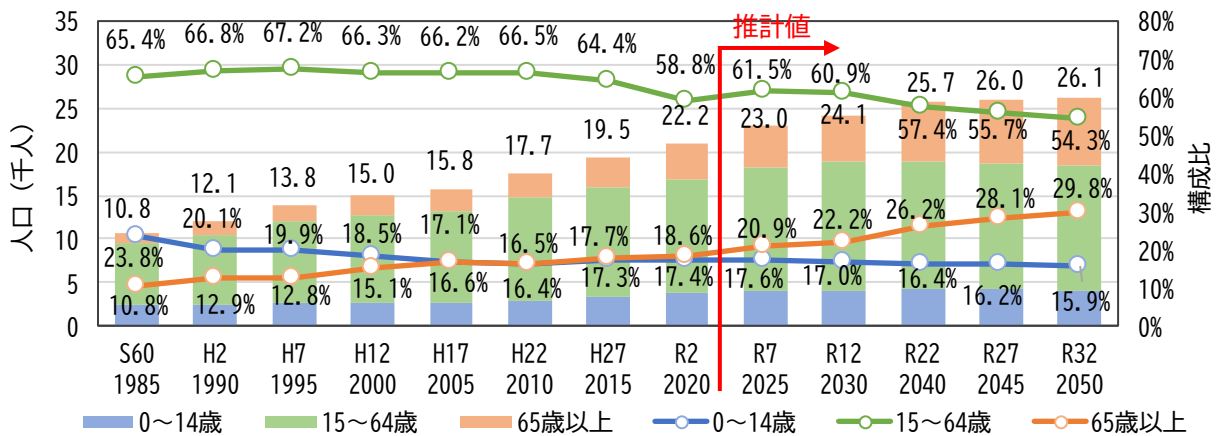


図 5 人口の推移と将来推計 資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

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。

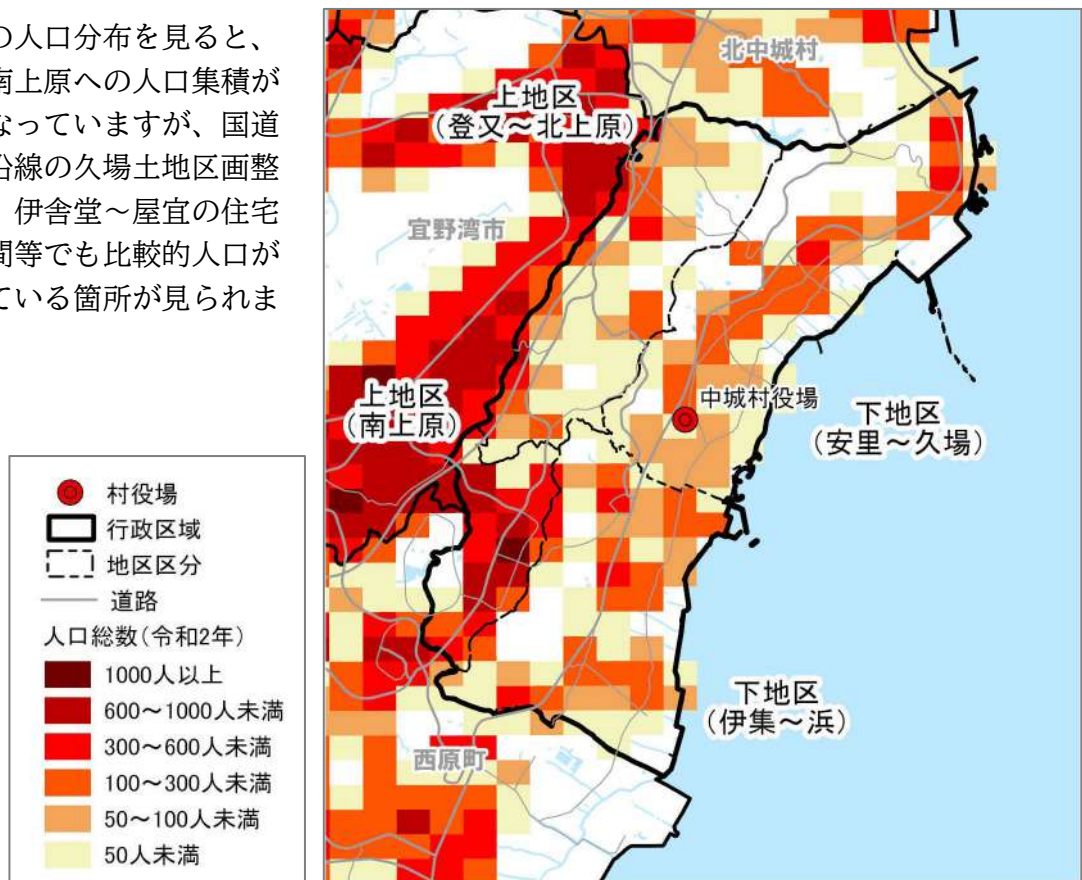


図 6 総人口の分布状況(250mメッシュ)

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。

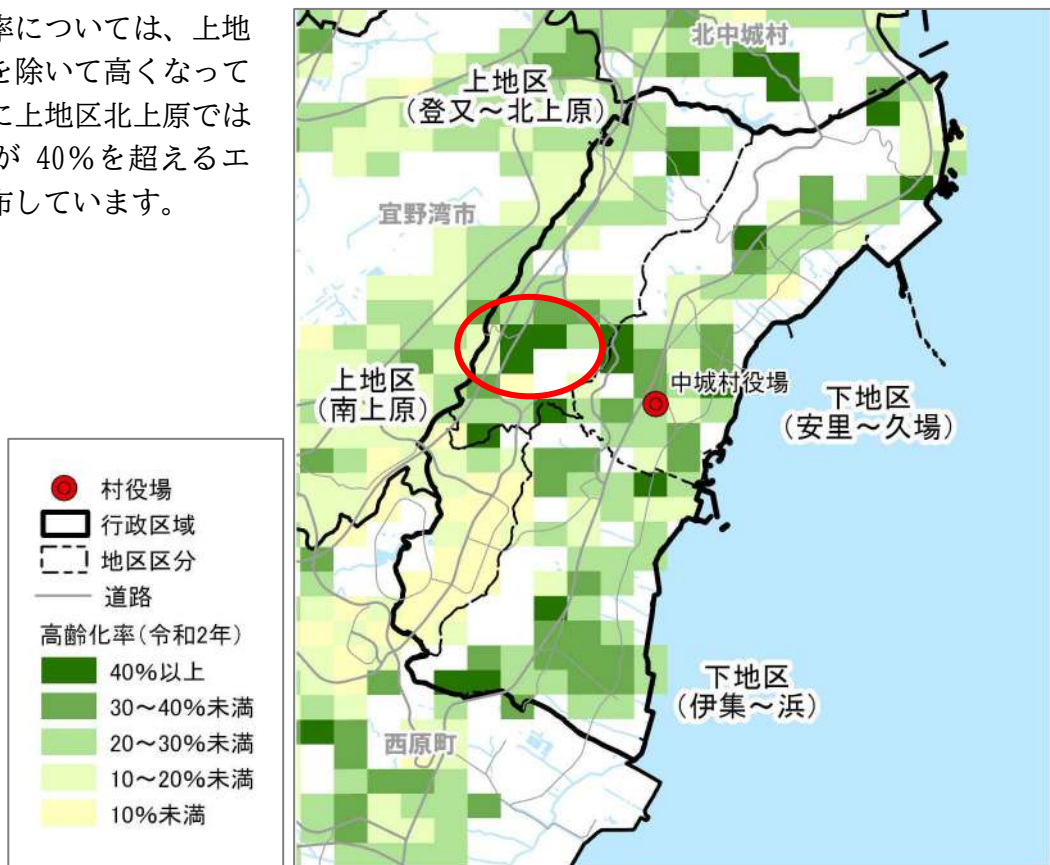


図 7 高齡化率の状況(250mメッシュ)

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。

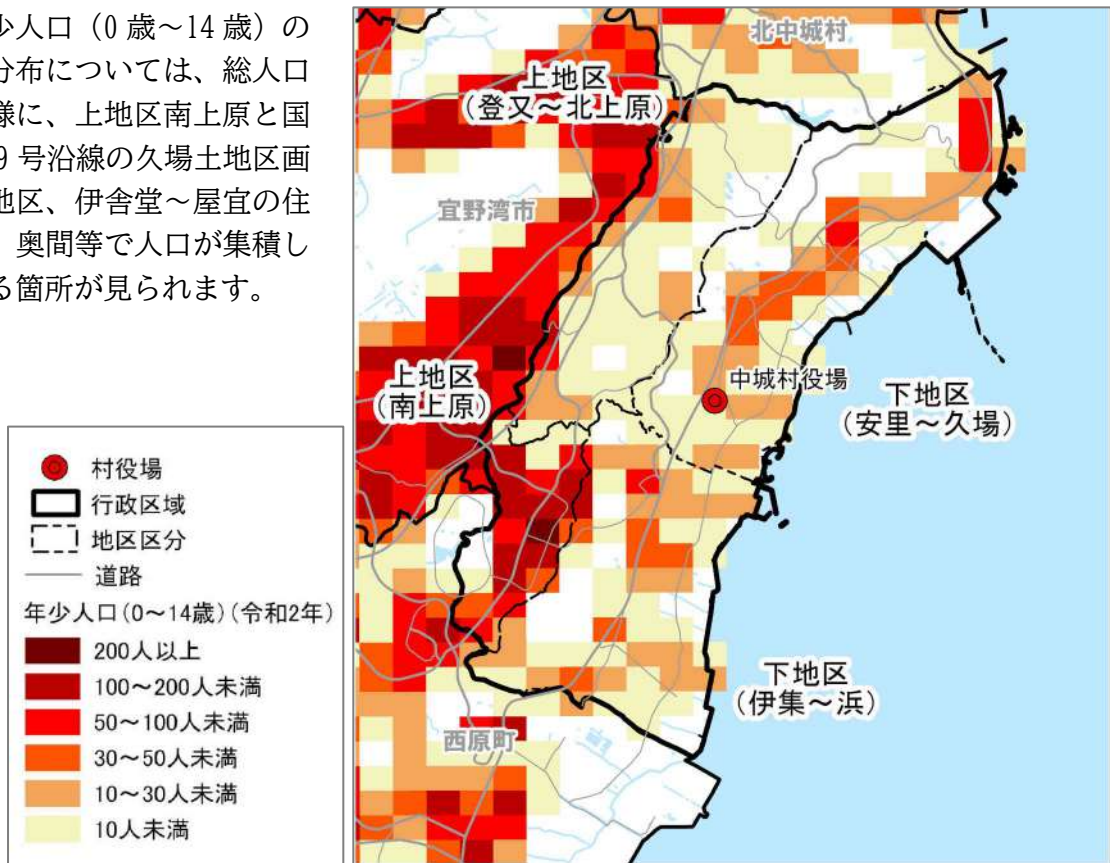


図 8 年少人口の分布状況(250mメッシュ)

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

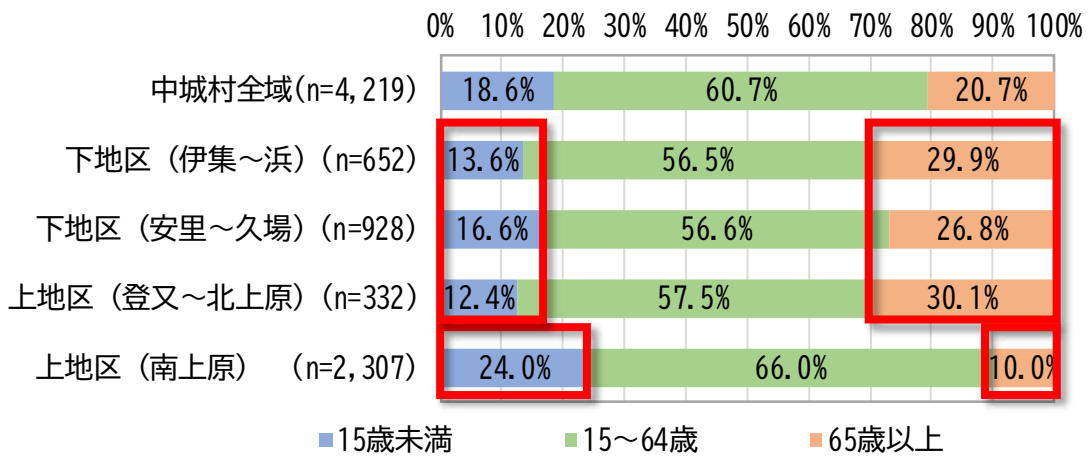


図 10 地区別の年代別人口の割合

資料：住民基本台帳（令和6年7月）

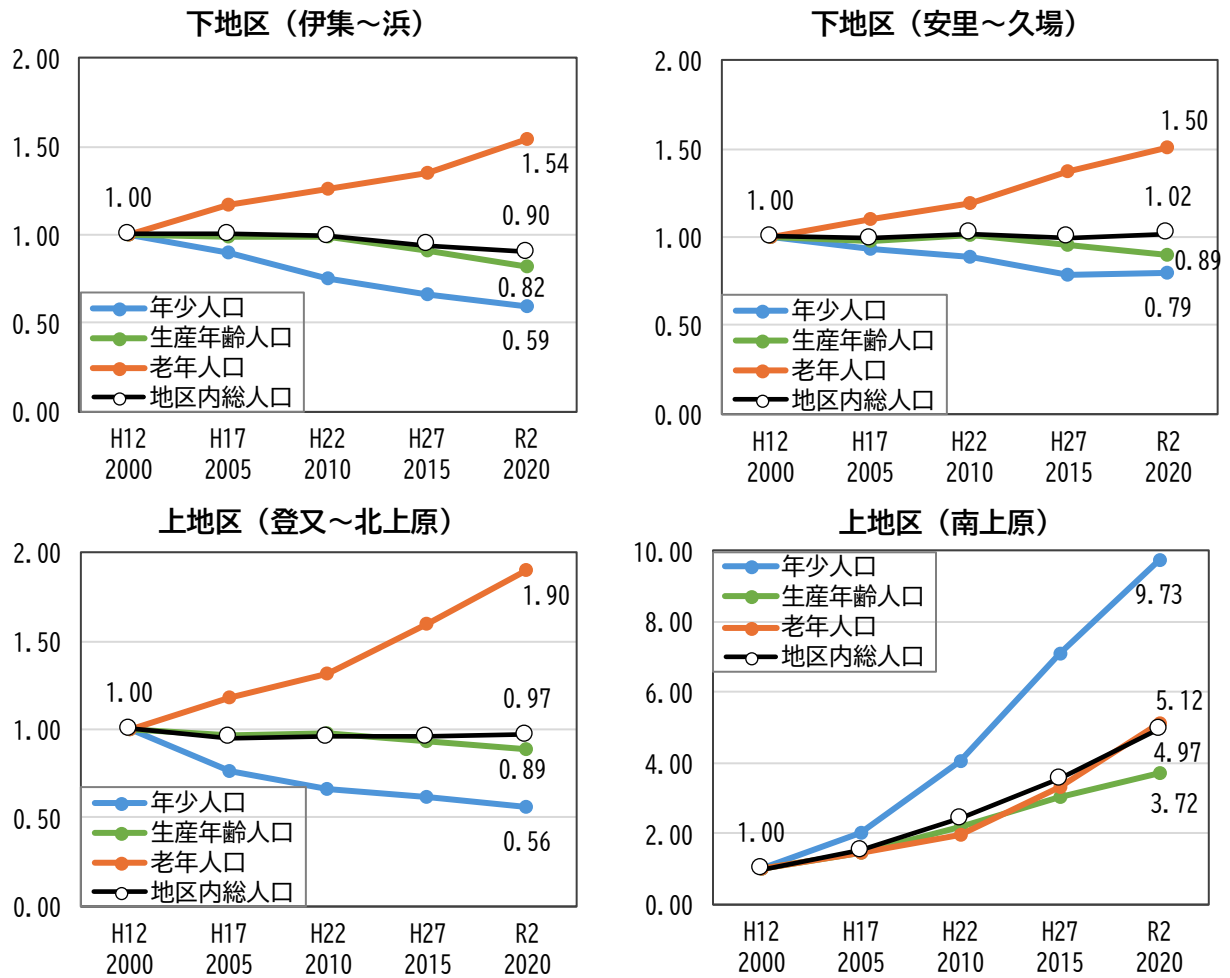


図 11 地区別の年代別人口の推移(H12(2000)年を 1.00 とした場合の推移)

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。

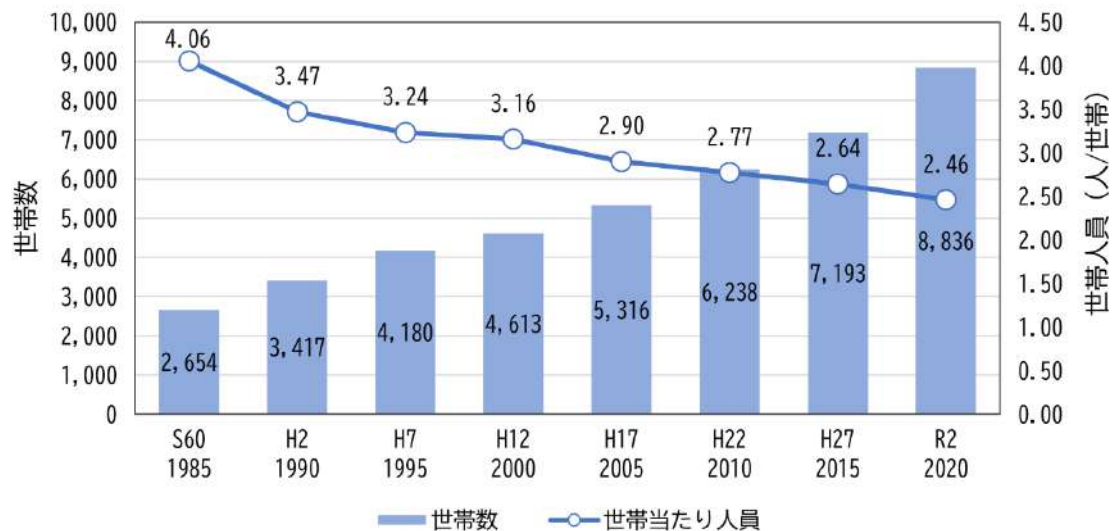


図 12 世帯数および世帯人員の推移

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。

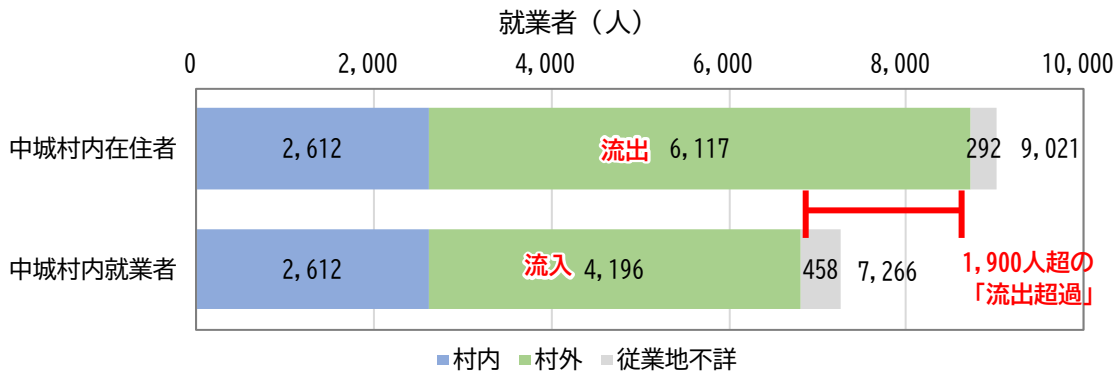
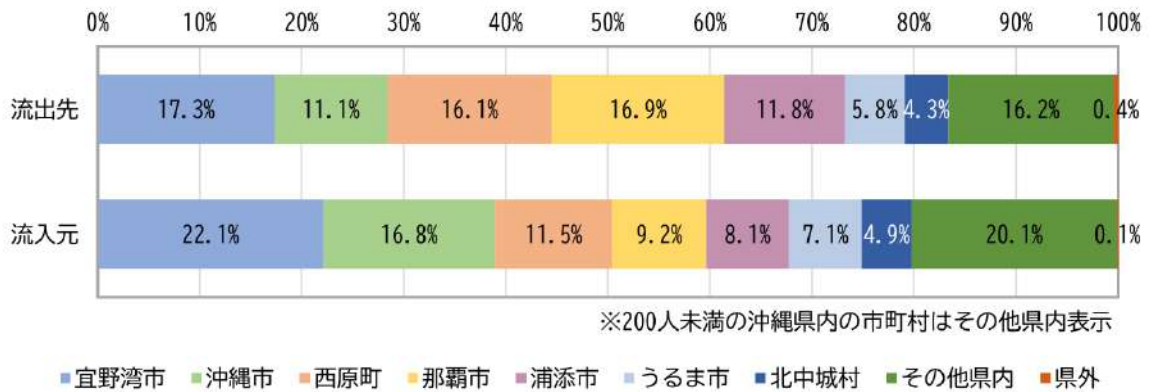


図 13 通勤による人口流動

※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。

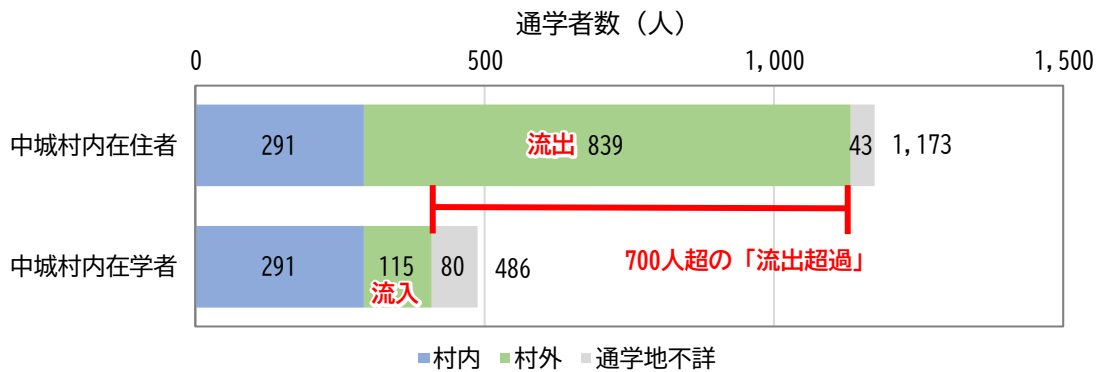
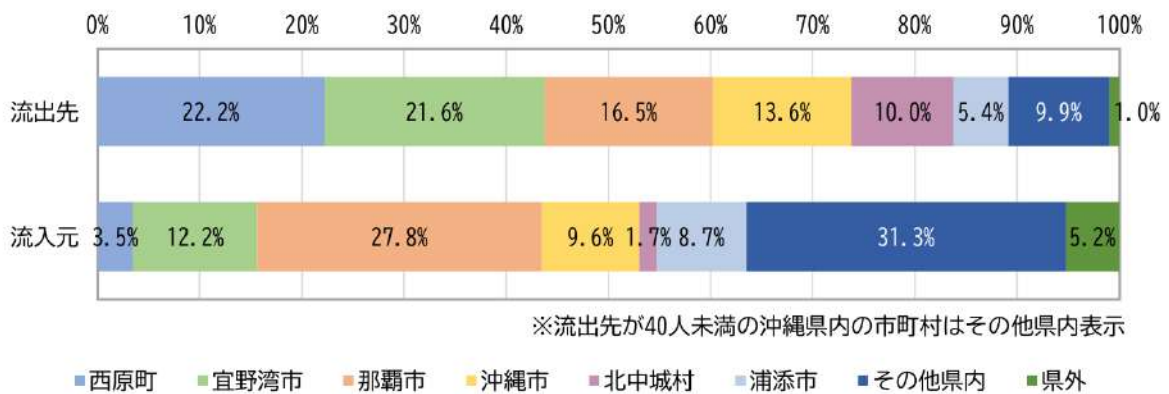


図 15 通学による人口流動

※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

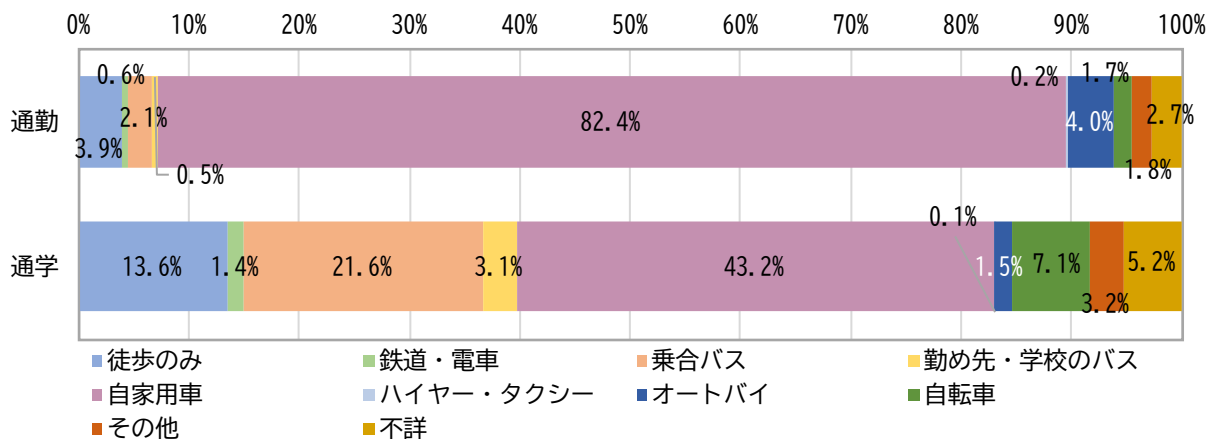
図 16 通学による人口流動の内訳

※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。

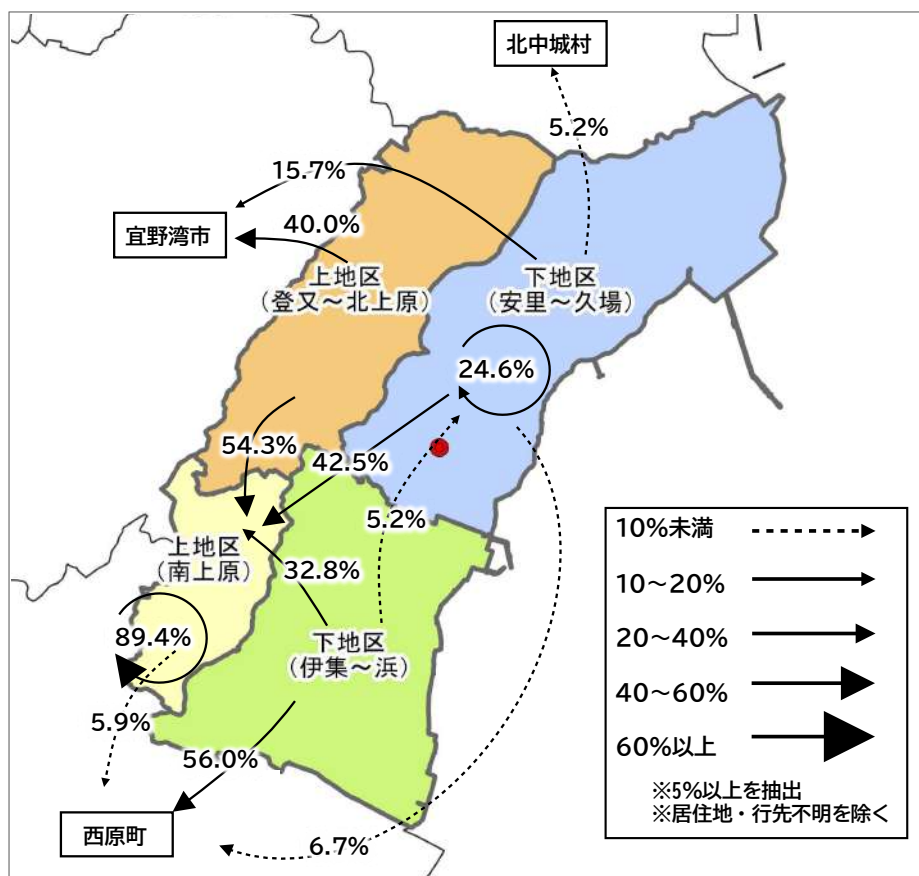


図 18 日々の買い物での外出先

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。

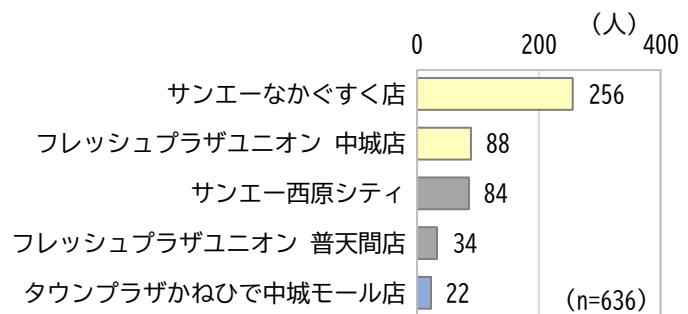


図 19 「日々の買い物」の外出目的地:上位5位

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。

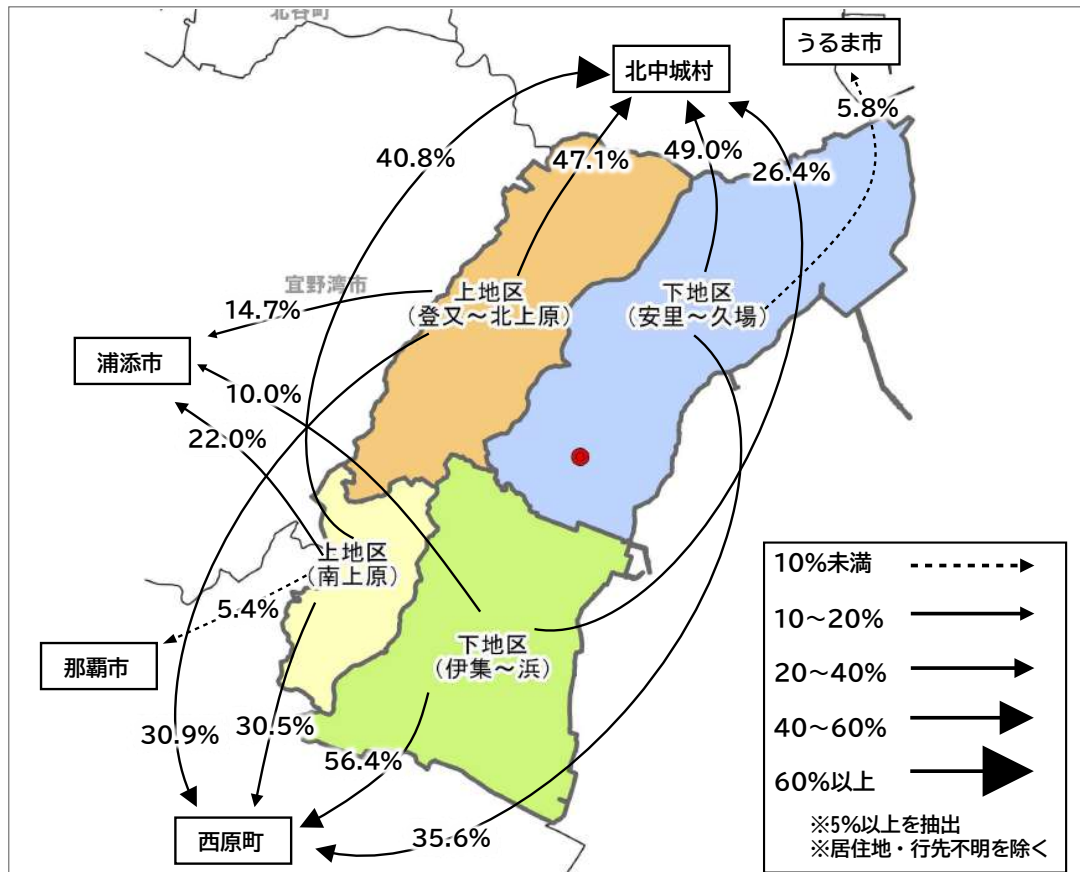


図 20 特別な買い物での外出先

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。

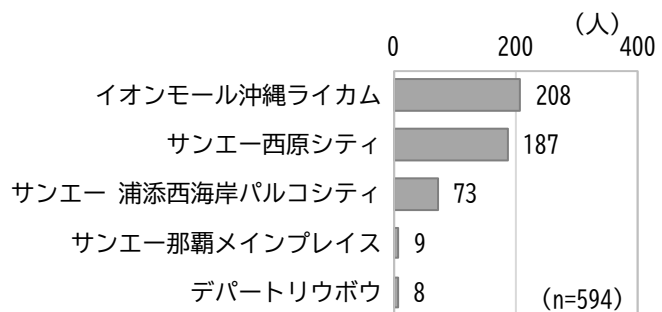


図 21 「特別な買い物」の外出目的地:上位 5 位

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。

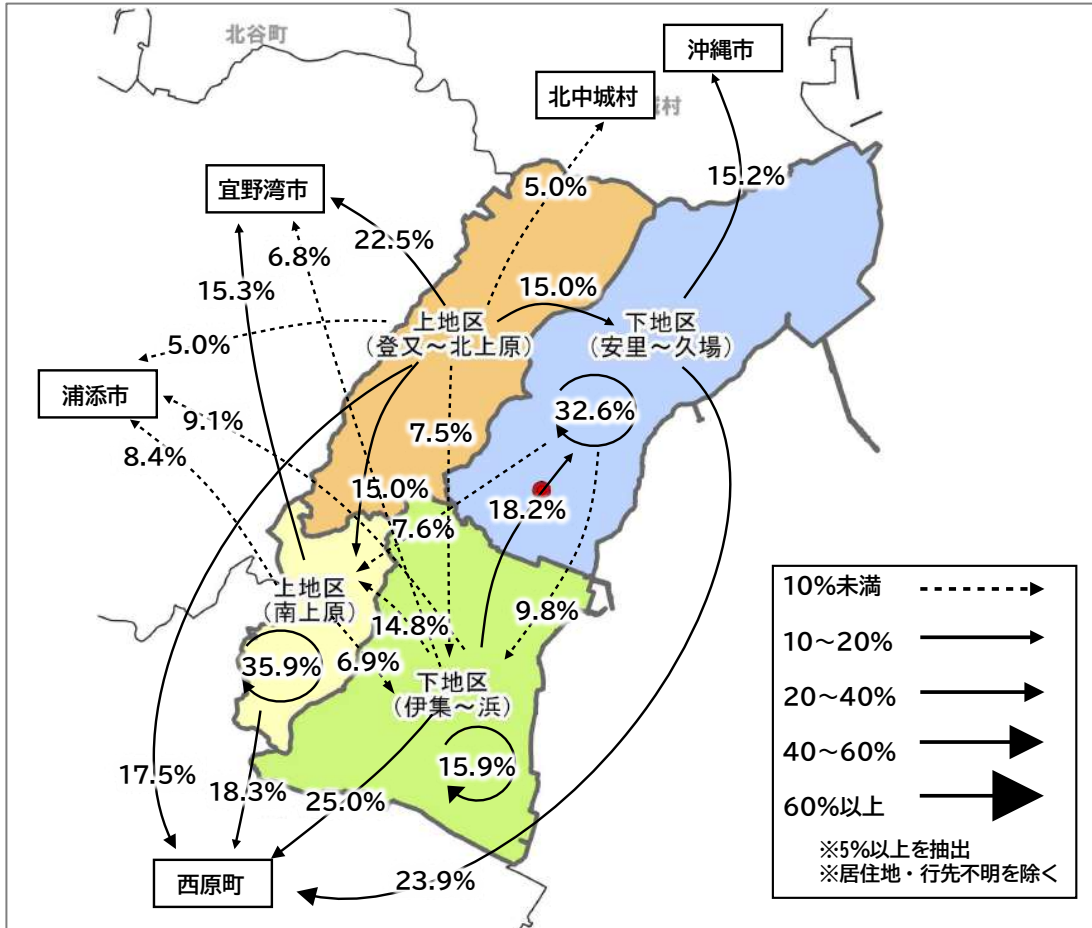


図 22 通院での外出先

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。

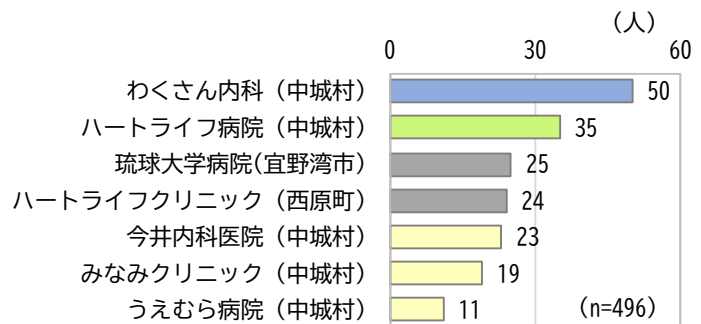


図 23 「通院」の外出目的地: 回答数 10 件以上

資料：住民アンケート結果

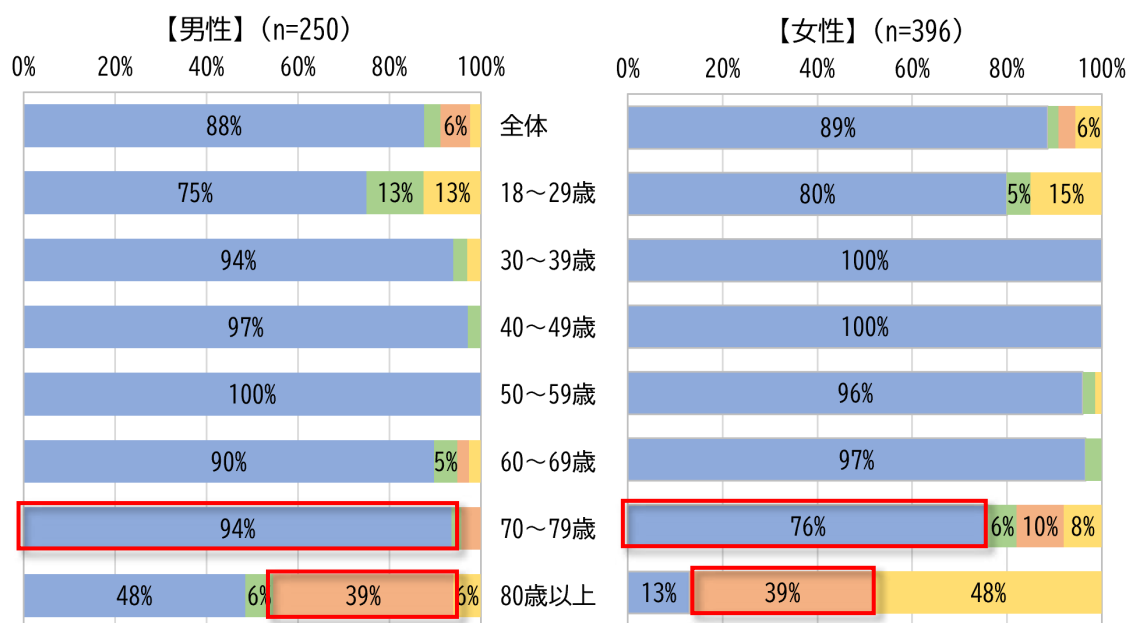
※ 琉球大学病院については、調査時点（令和7年1月の移転前）の住所（西原町）で集計を行った

(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歳代の男性については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。



〈数値は5.0%以上の項目のみ表示〉

- 自動車の運転免許を持っており、実際に運転している
- 自動車の運転免許は持っているが、運転はしていない
- 以前は自動車の運転免許を持っていたが、返納した
- もともと自動車の運転免許は持っていない

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。

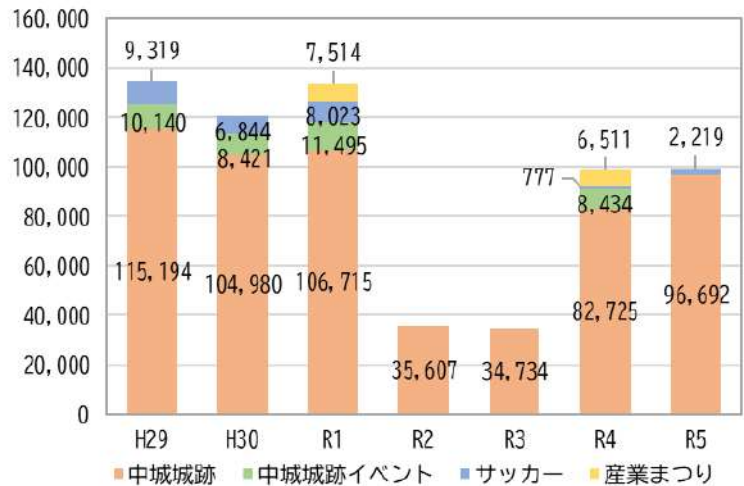


図 25 施設・イベント別の来訪者数の推移

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。

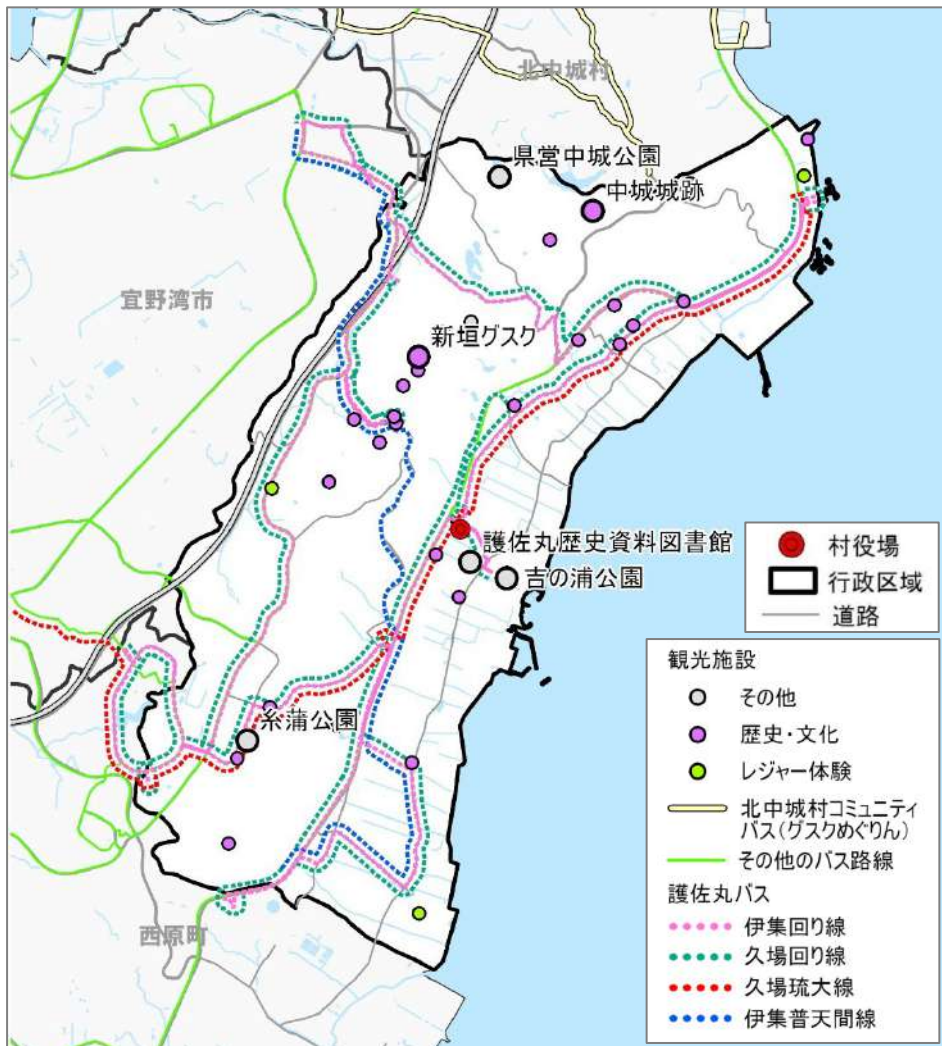


図 26 主要観光地等

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。

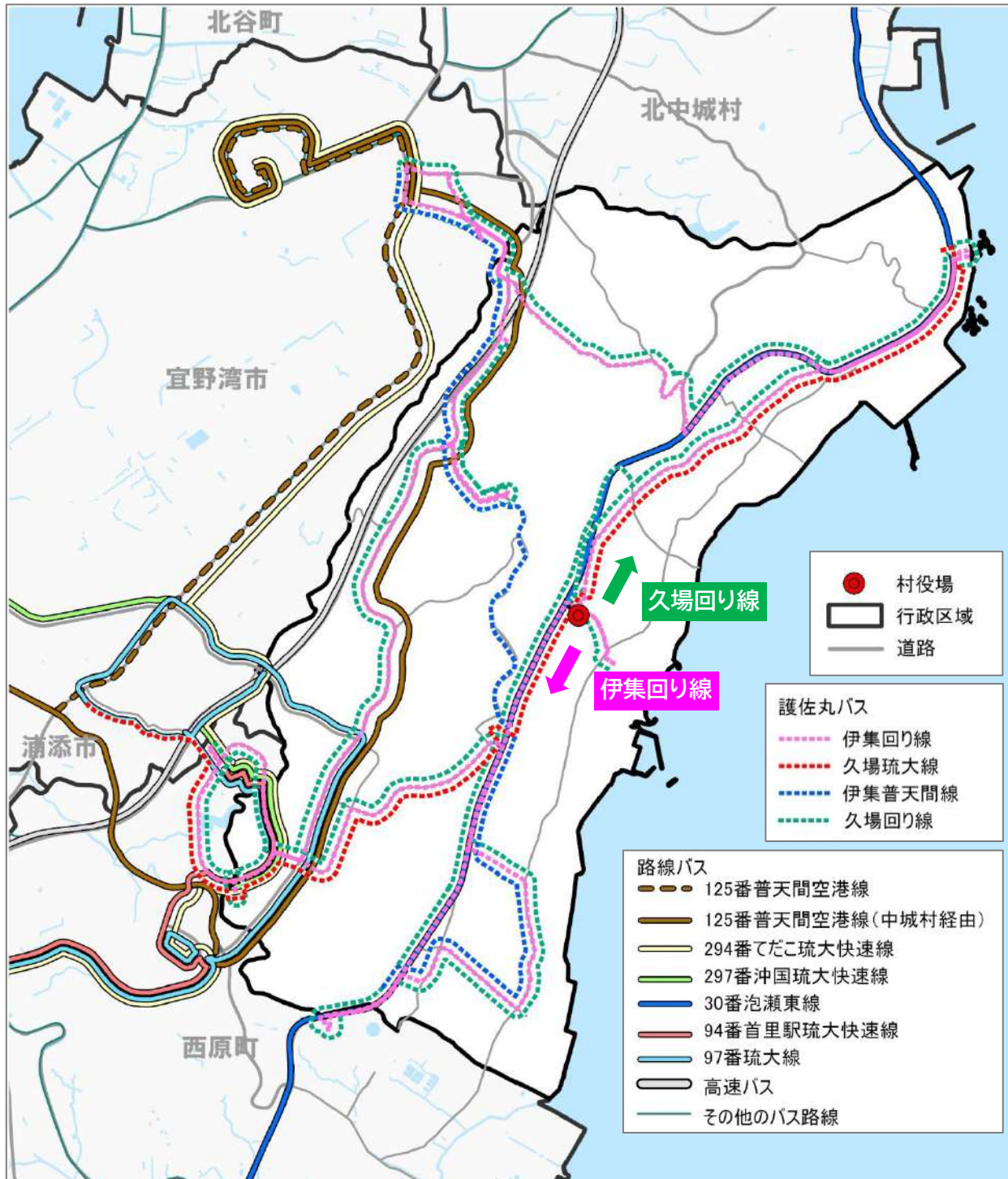


図 27 公共交通ネットワークの概況

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 ※高校生や障がいの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

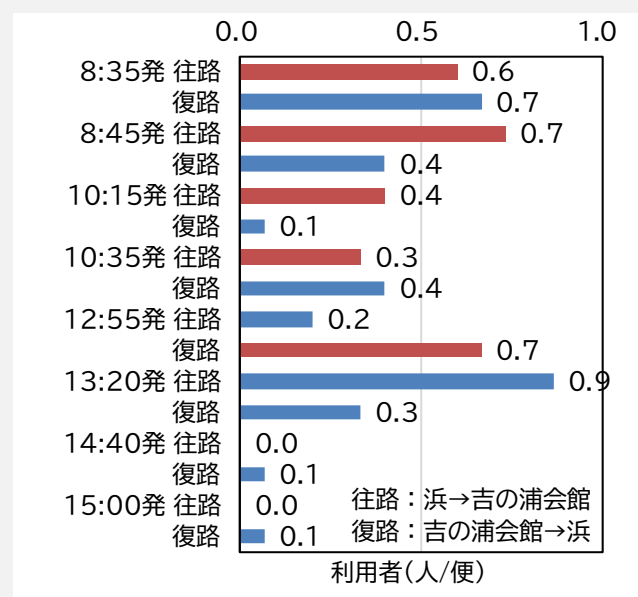


図 29 実証運行結果

資料：中城村資料

■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。

2-2-1. 高速バス・路線バスの概要

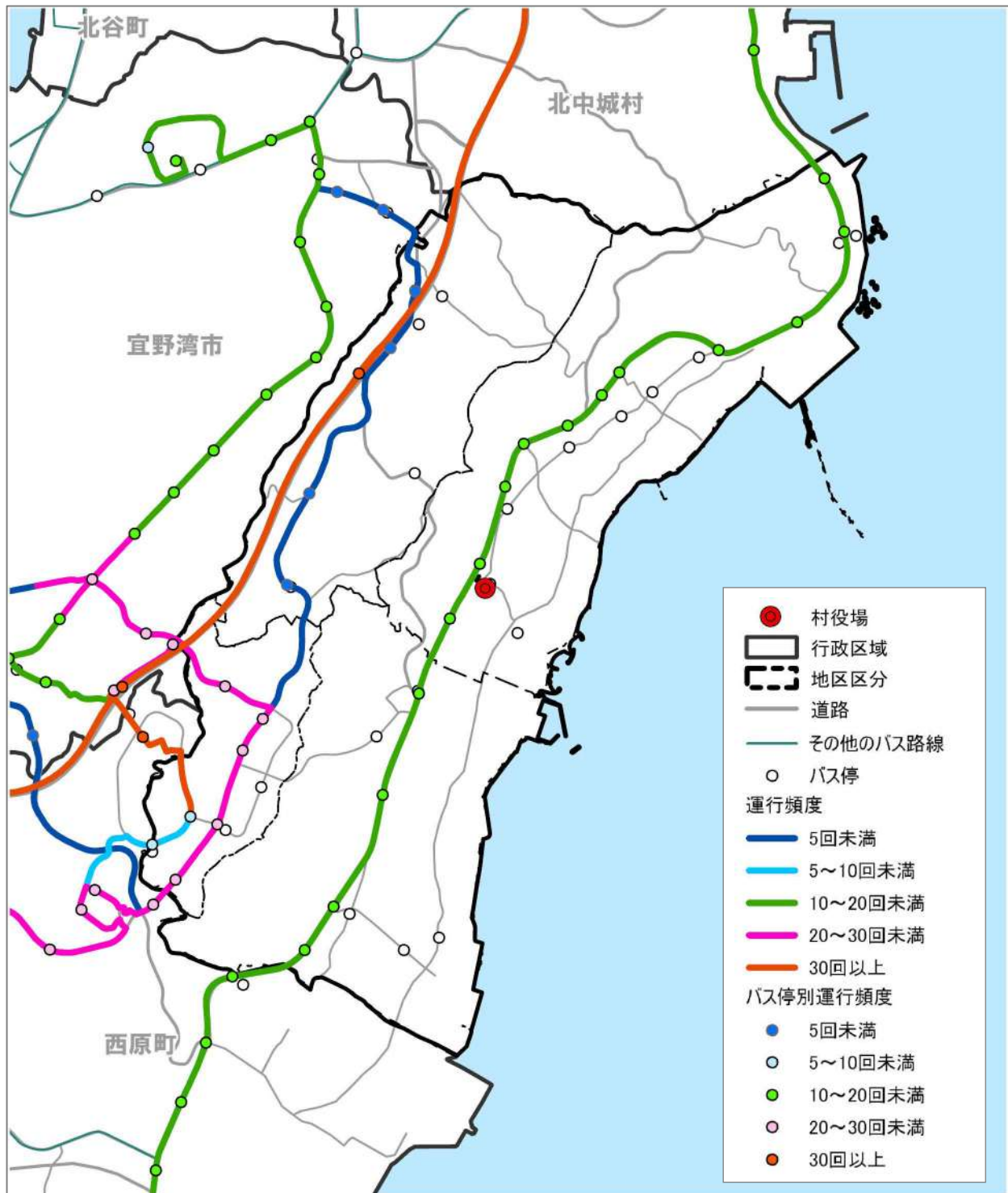


図 30 1日あたりの高速バス・路線バス運行頻度図

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 中城村内を經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経路変更および増便
		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	
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。

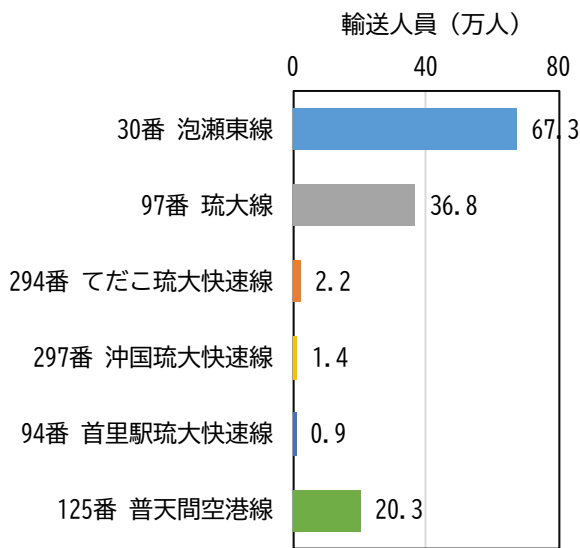


図 31 路線別の輸送人員(令和5年)

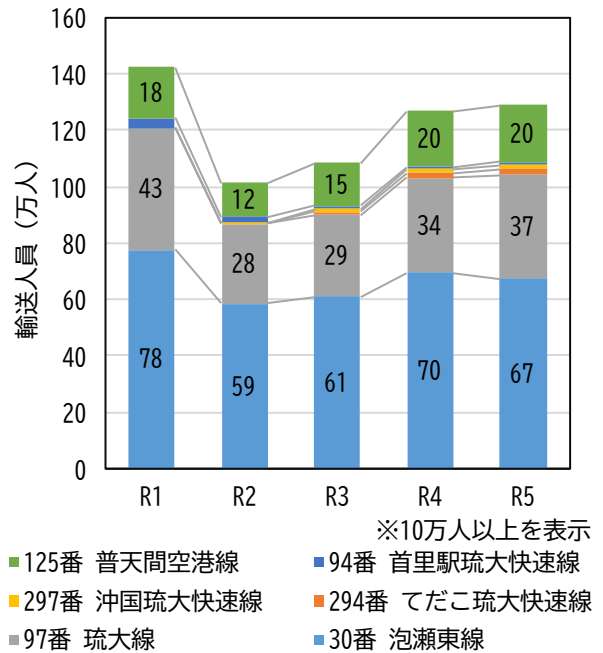


図 32 路線別の輸送人員の推移

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。

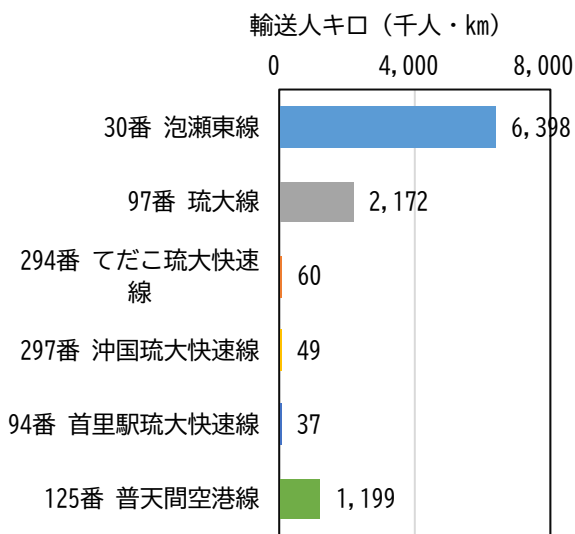


図 33 路線別の輸送人キロ(令和5年)

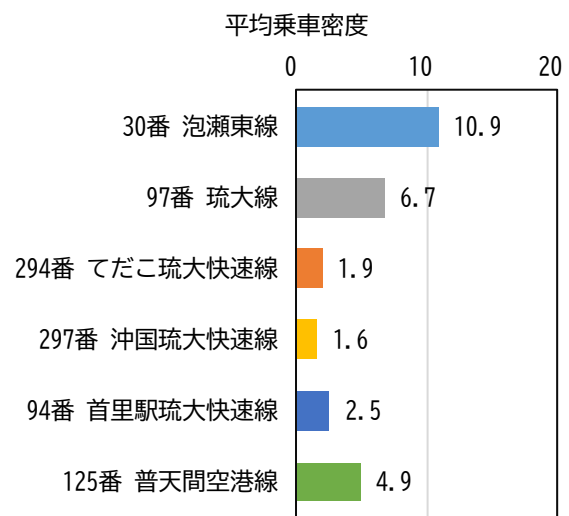


図 34 路線別の平均乗車密度(令和 5 年)

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。

1便あたりの利用者の年代別構成比

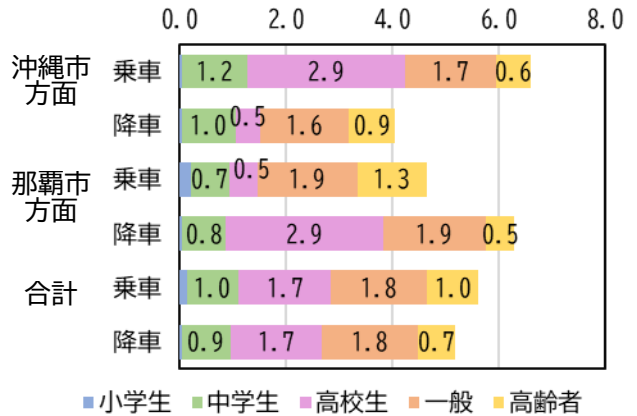


図 35 1 便当たりの利用者の年代別構成比

資料：沖縄総合事務局提供資料

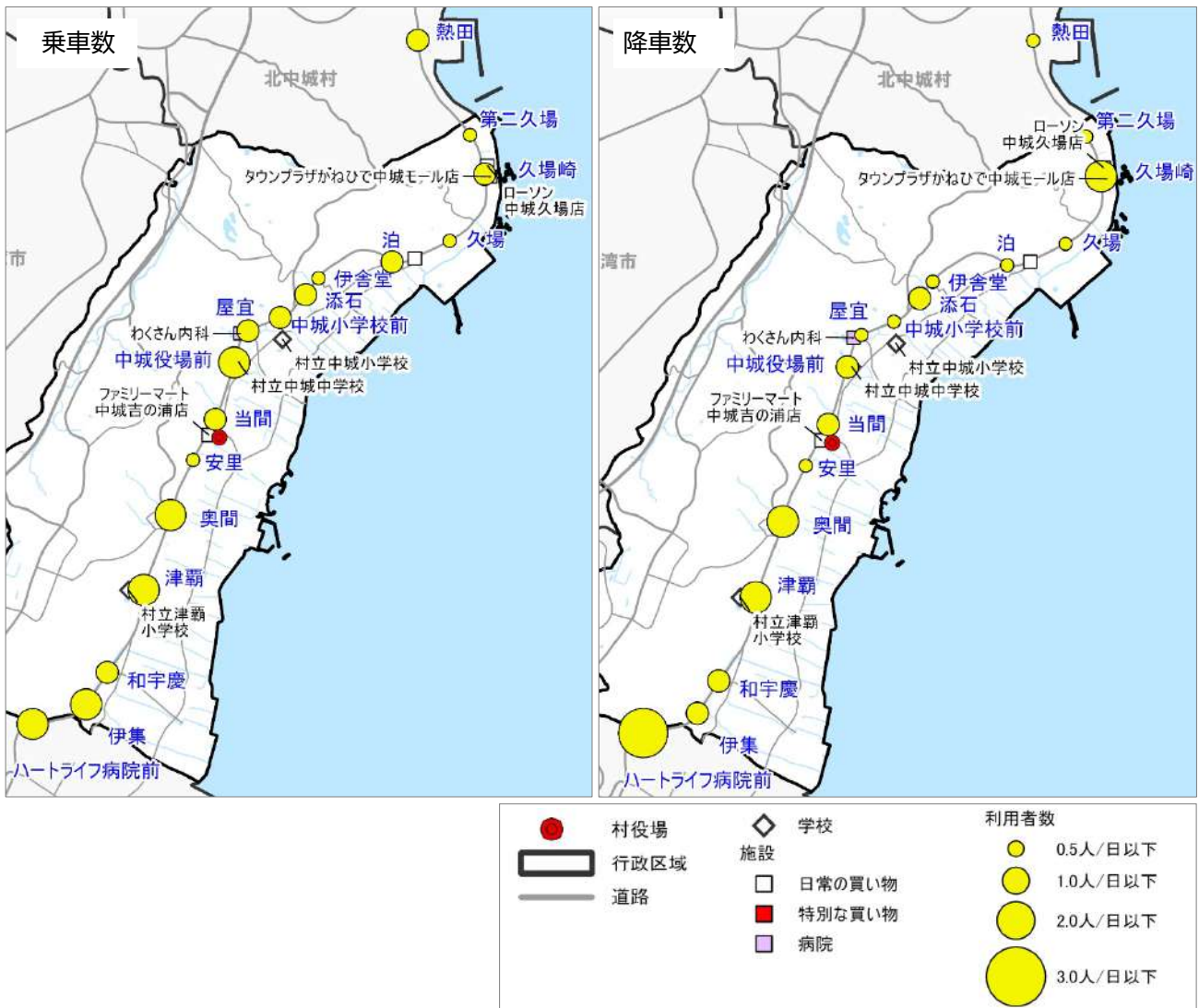


図 36 利用者数(乗車・降車)の多いバス停

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。

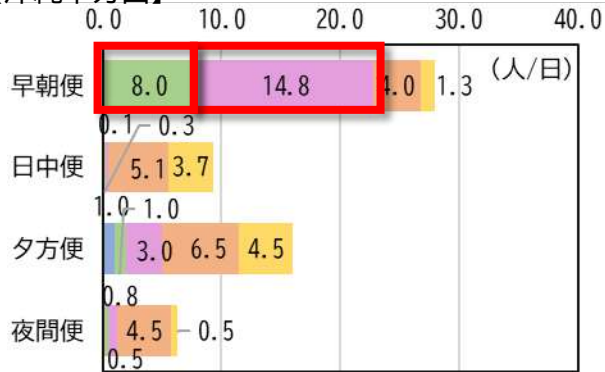
中学生は中城中学校の最寄りの「中城役場前」と、中城村役場より西側の「津覇」「奥間」での利用が多くなっています。

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。

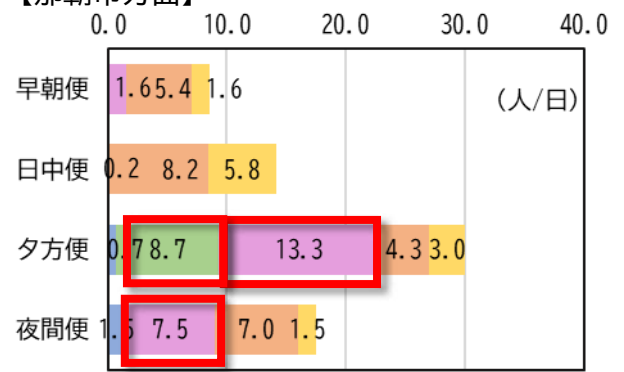
表 7 時間帯の区分

		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】



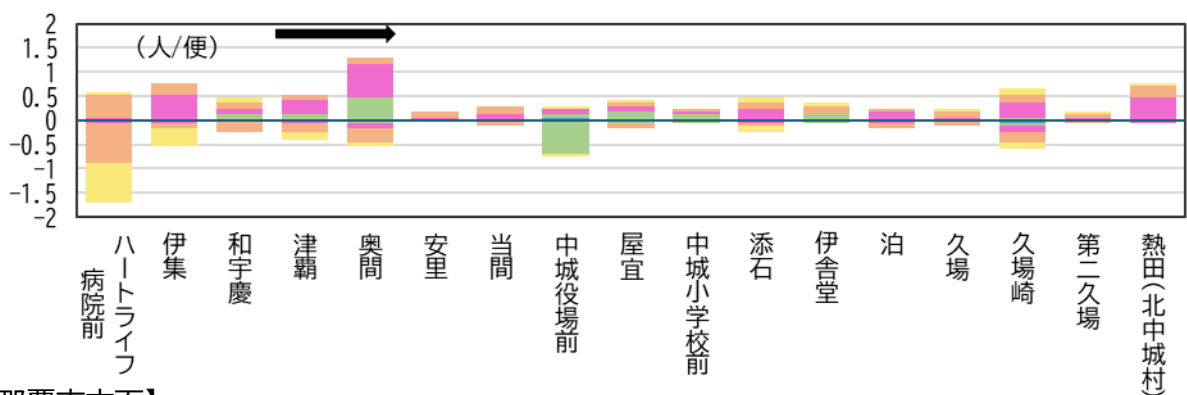
【那覇市方面】



■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】

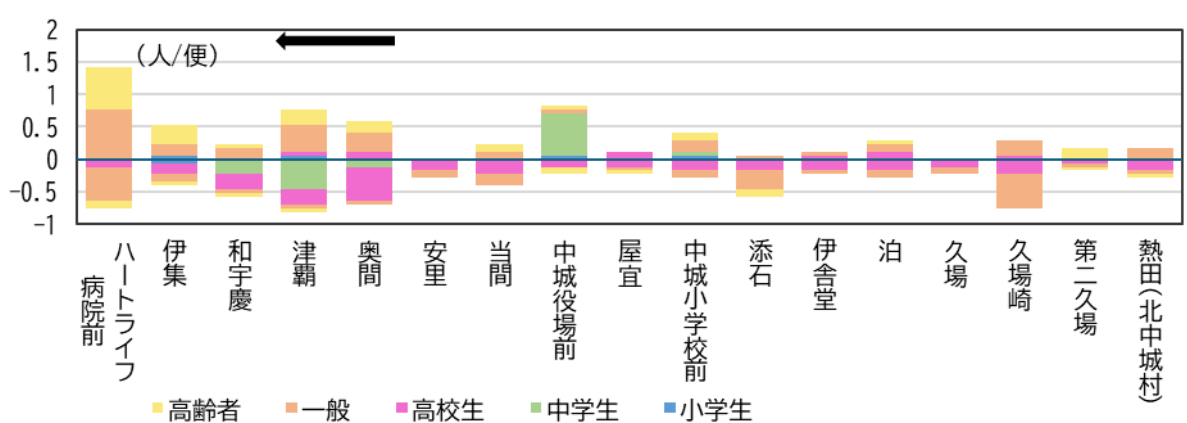


図 38 バス停別年代別の乗降者数(1便あたり)

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	1号車(ピンク色バス)		2号車(緑色バス)	
	<ul style="list-style-type: none"> ・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) 			
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。

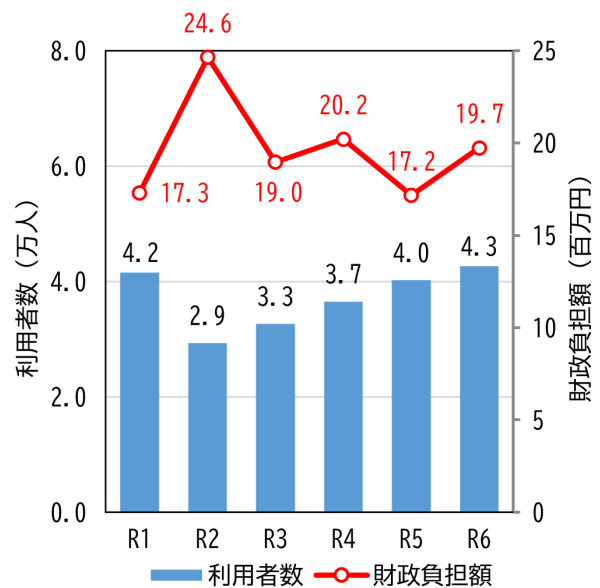


図 40 利用者数と財政負担額の推移

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。

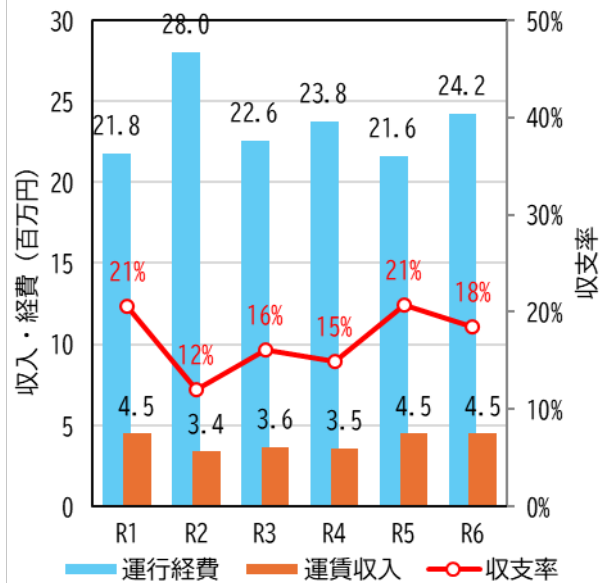


図 41 収支状況の推移

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人前後で推移してきています。



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。

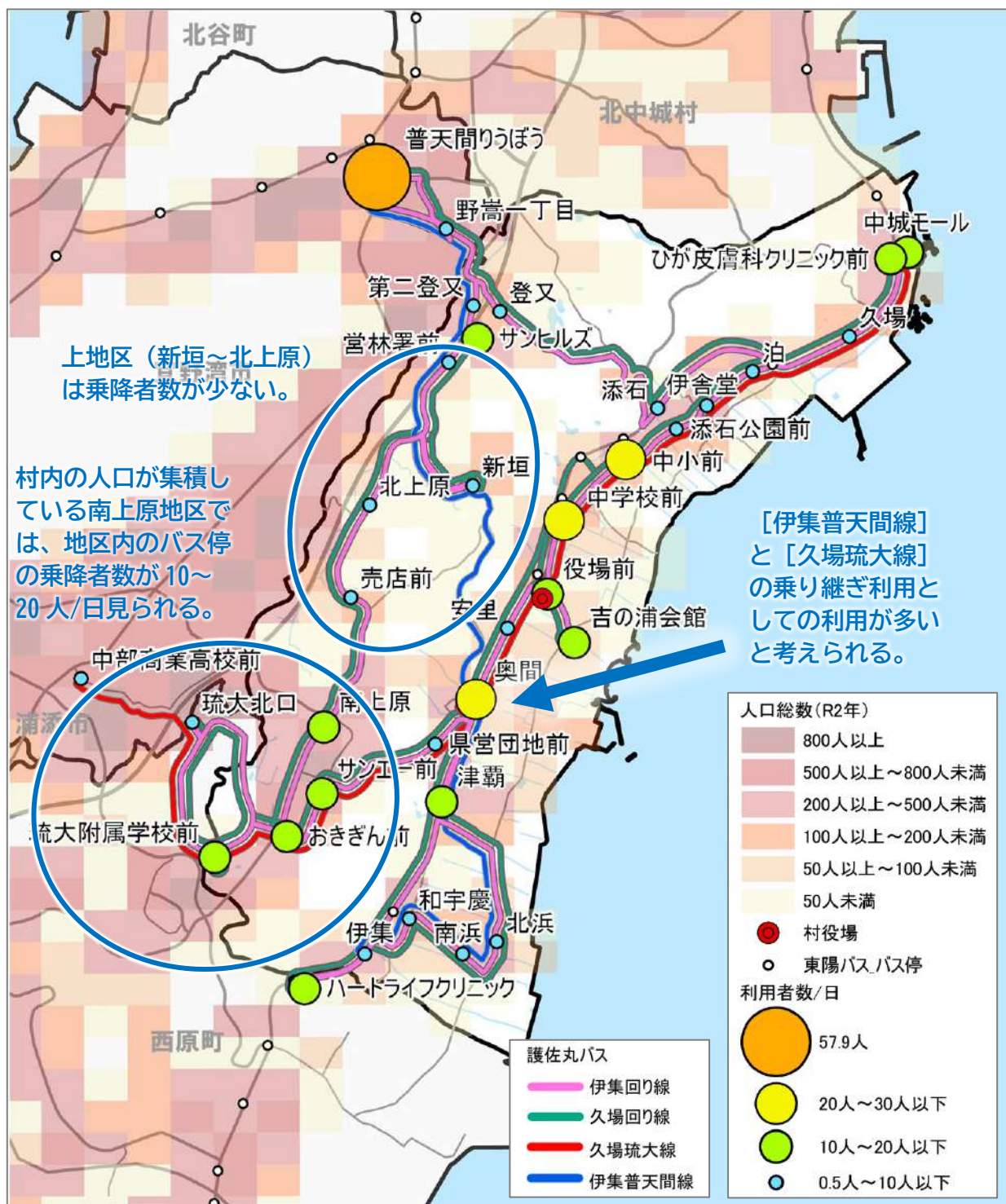


図 43 バス停別の1日あたりの利用者数

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。

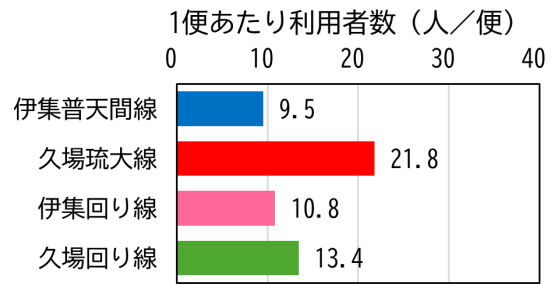


図 44 路線別 1 便あたりの利用者数
資料：中城村資料

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。

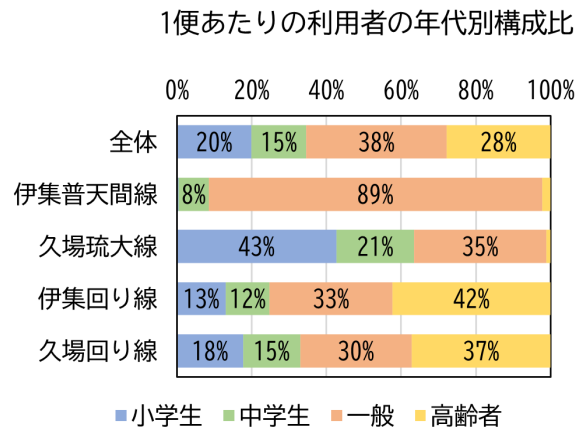


図 45 1 便あたりの利用者の年代別構成比
資料：中城村資料

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。

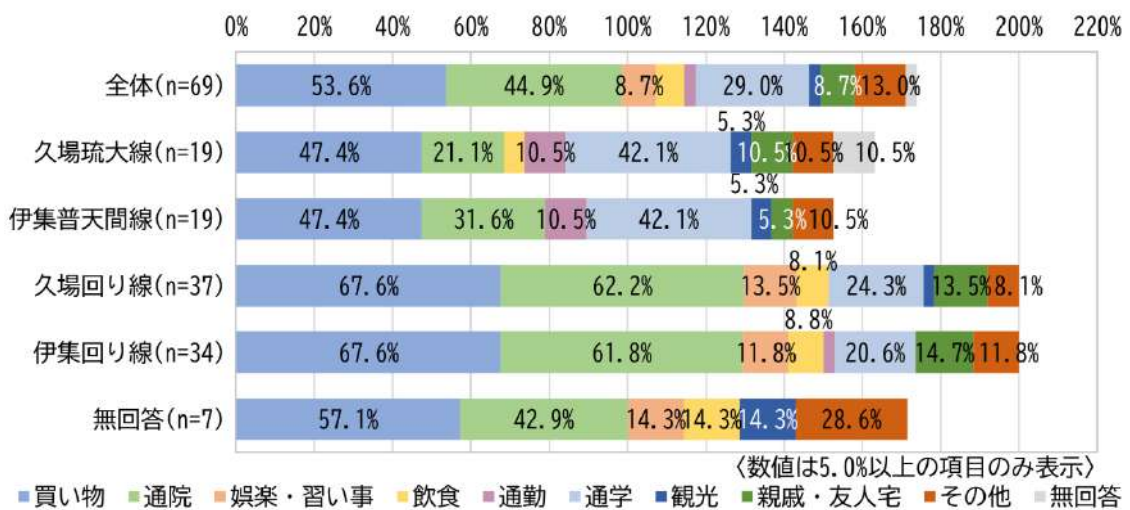


図 46 利用目的(路線別)

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。

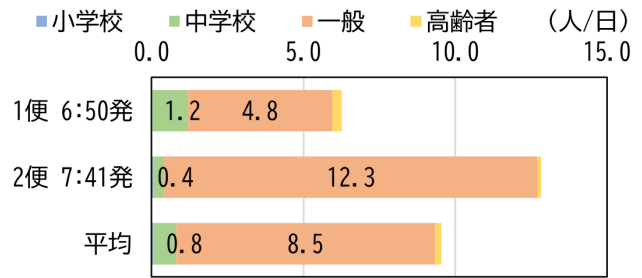


図 47 年代別 1日あたりの平均利用者数

■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。

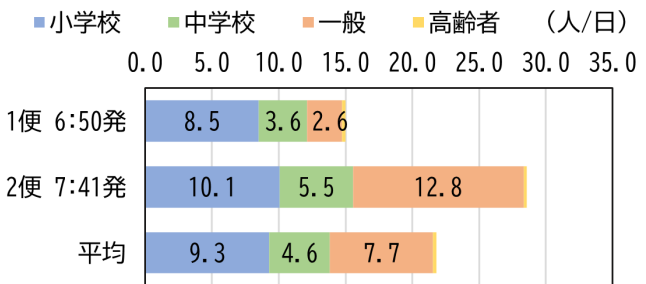


図 48 年代別 1日あたりの平均利用者数

■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。

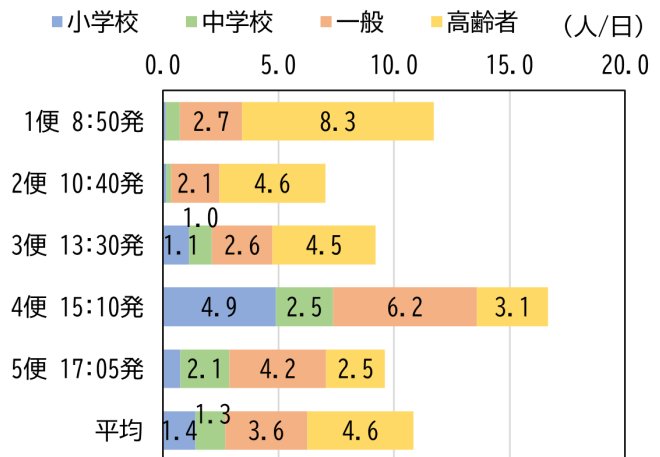


図 49 年代別 1日あたりの平均利用者数

■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。

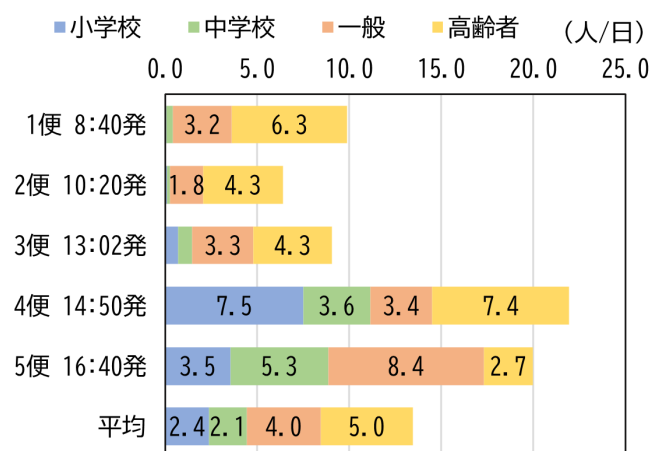


図 50 年代別 1日あたりの平均利用者数

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、乗車のため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。

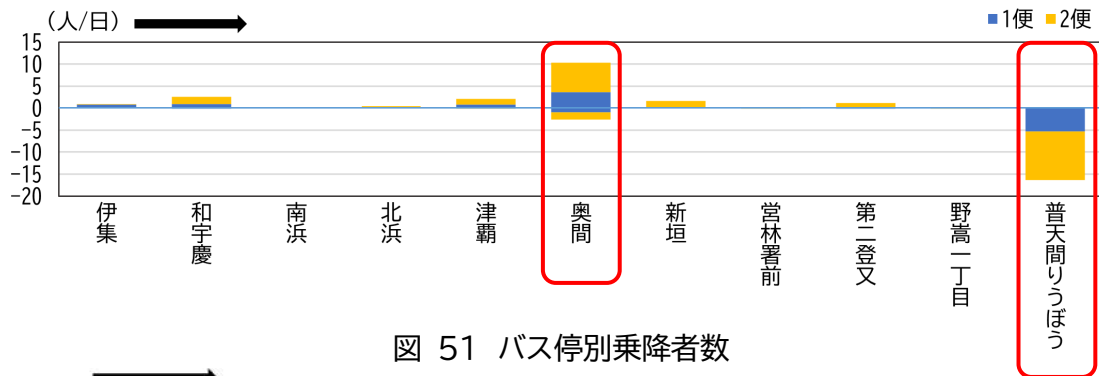


図 51 バス停別乗降者数

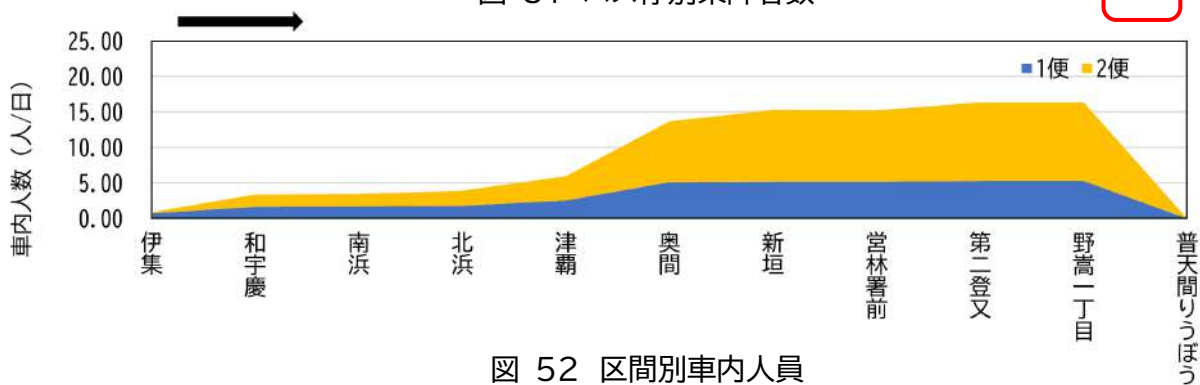


図 52 区間別車内人員

■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。

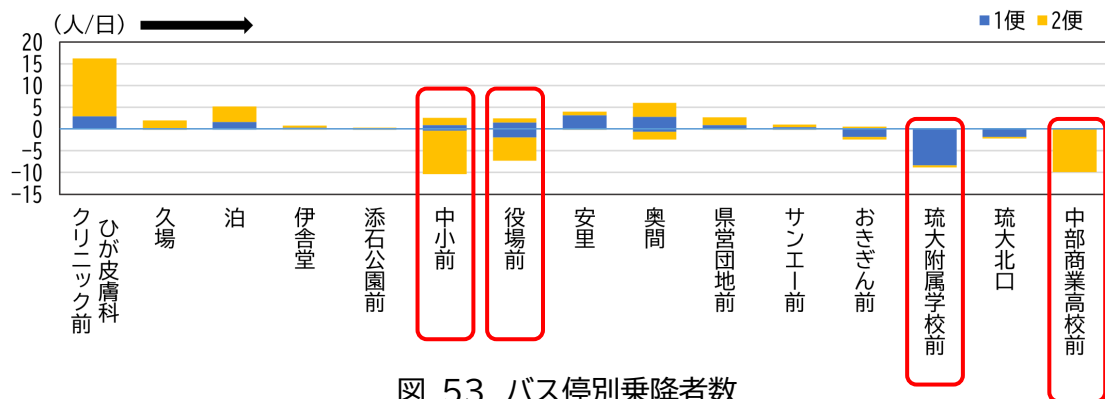


図 53 バス停別乗降者数

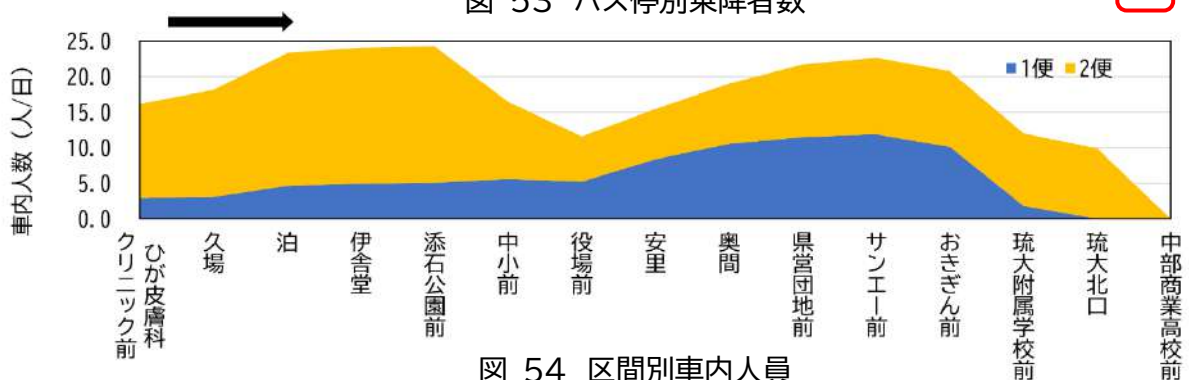


図 54 区間別車内人員

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。

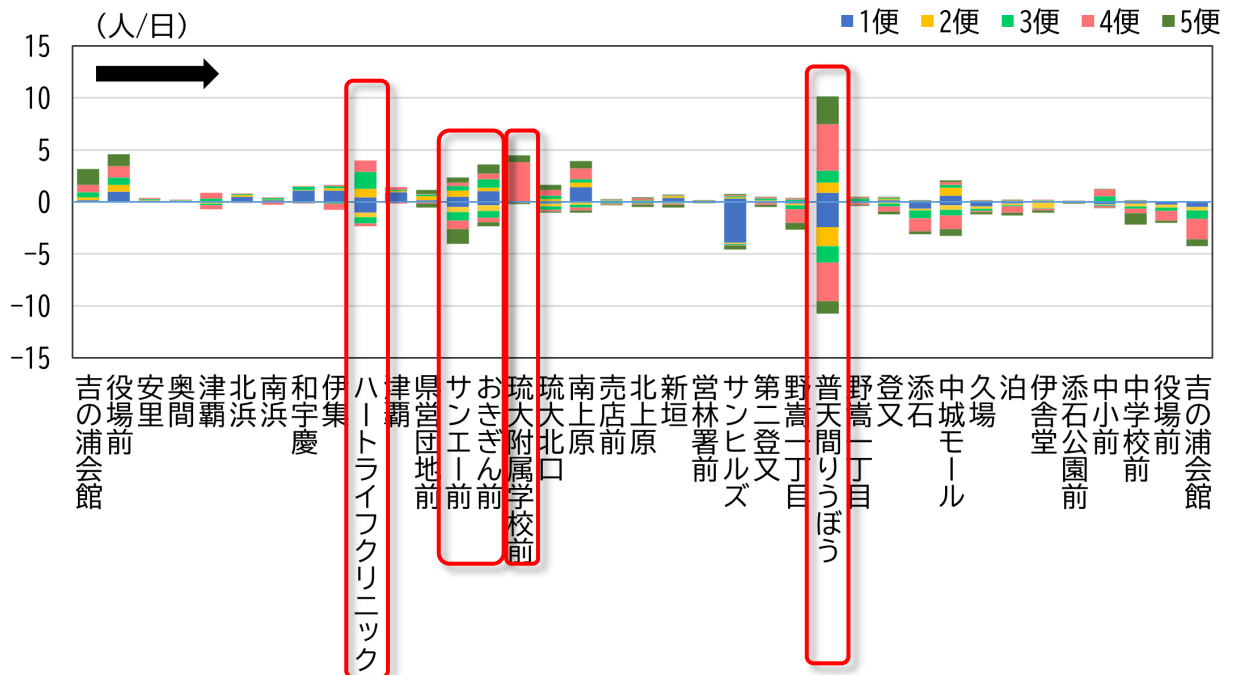


図 55 バス停別乗降者数

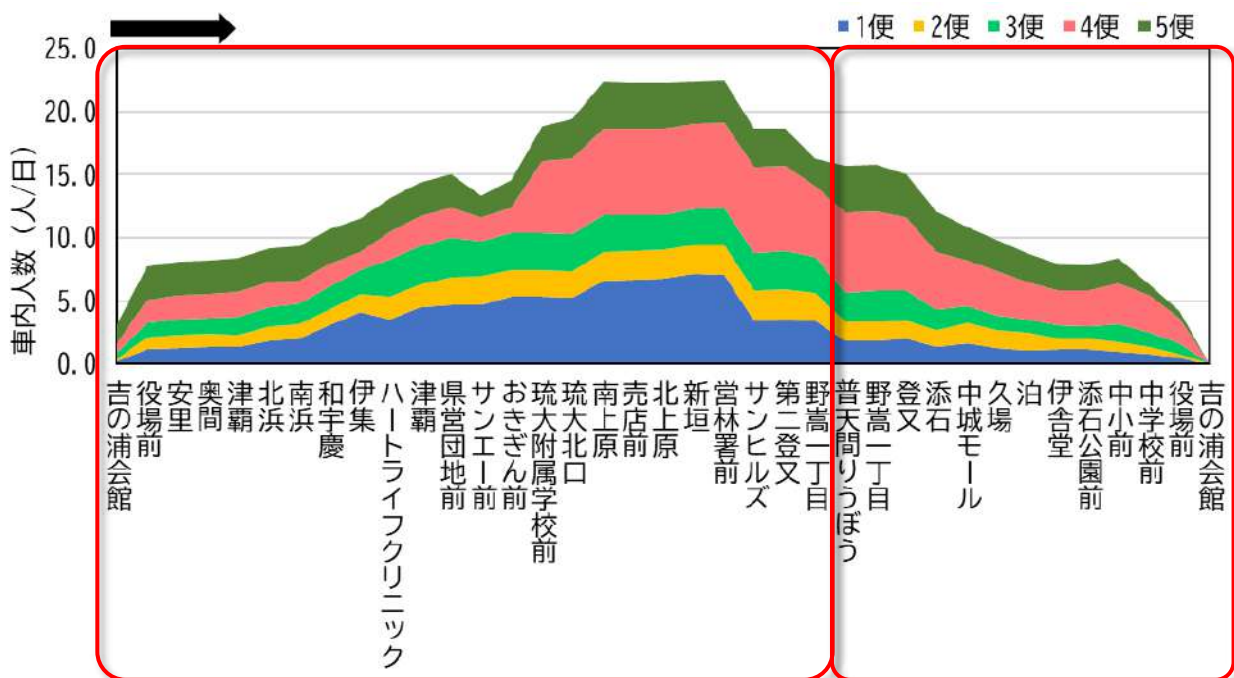


図 56 区間別車内人員

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。

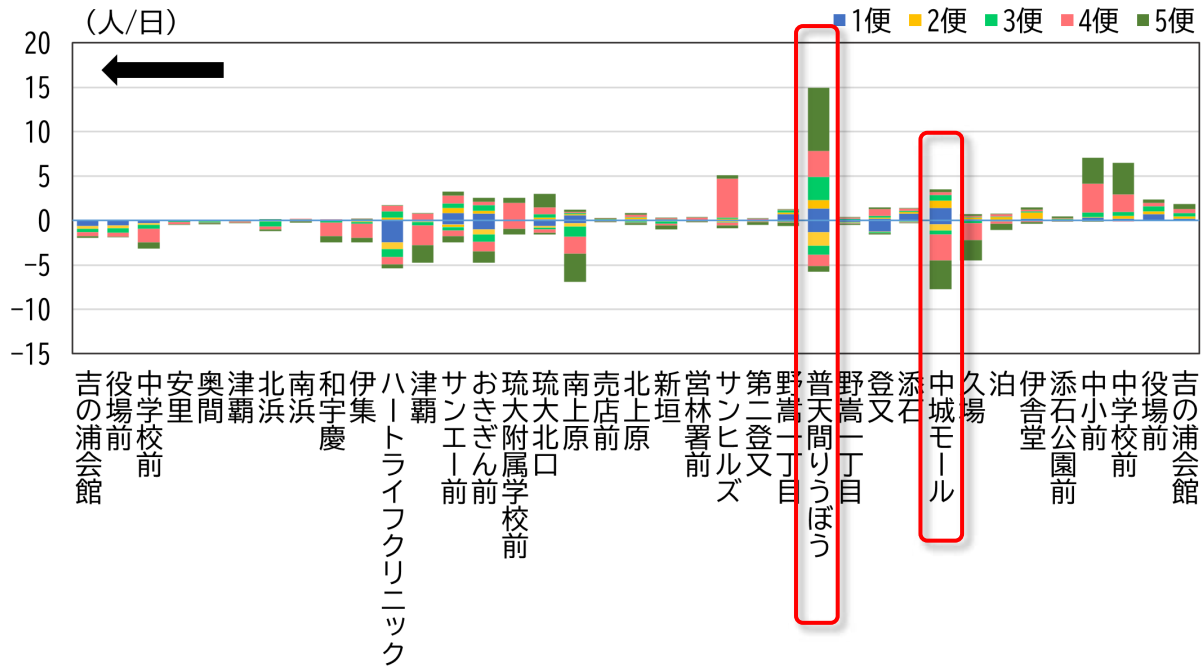


図 57 バス停別乗降者数

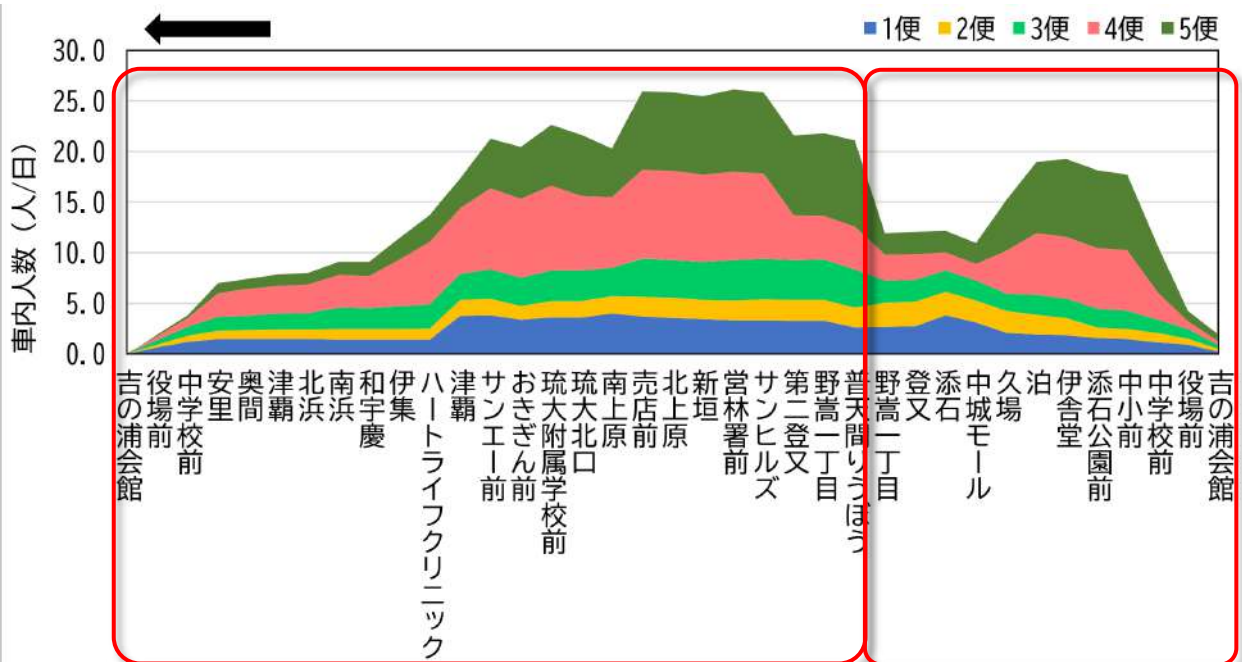


図 58 区間別車内人員

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。

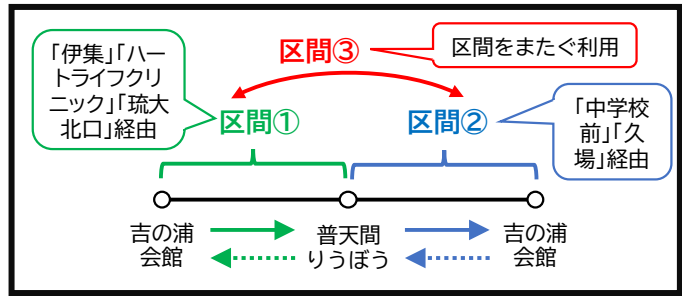
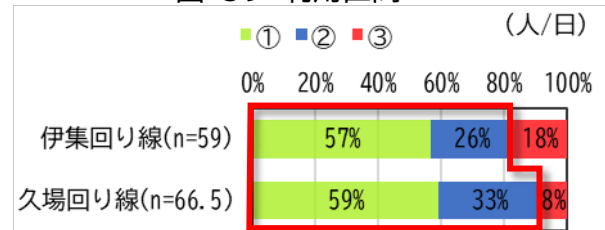


図 59 利用区間



※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

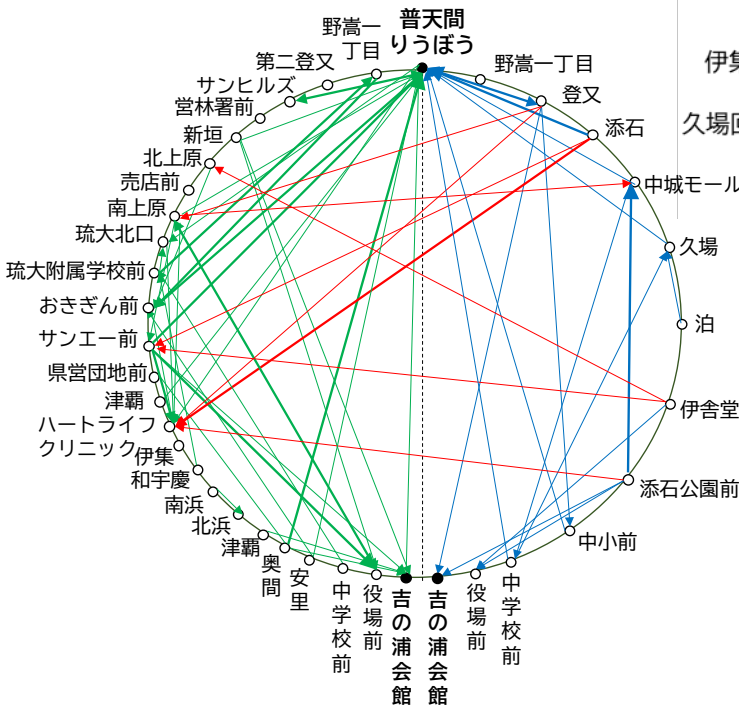


図 61 護佐丸バス日中便の利用特性

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。該当時間帯は、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。

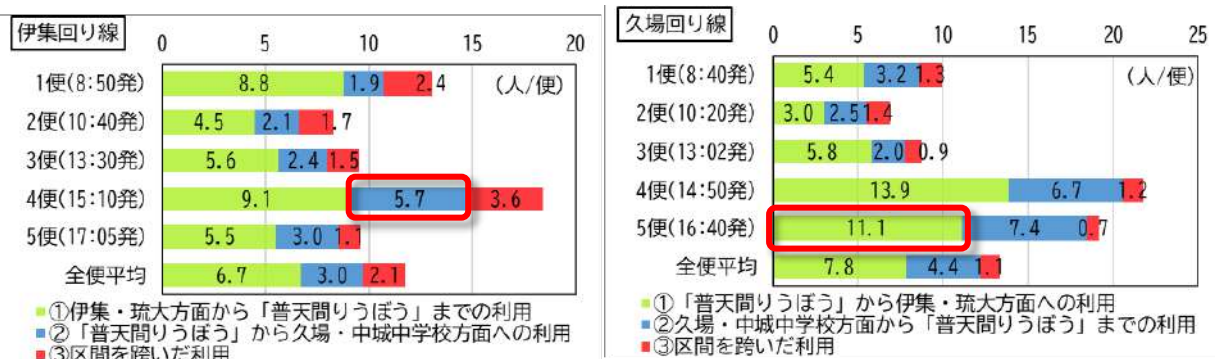


図 62 便別の区間別利用割合

資料:中城村資料

(2) 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%
	津霸	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

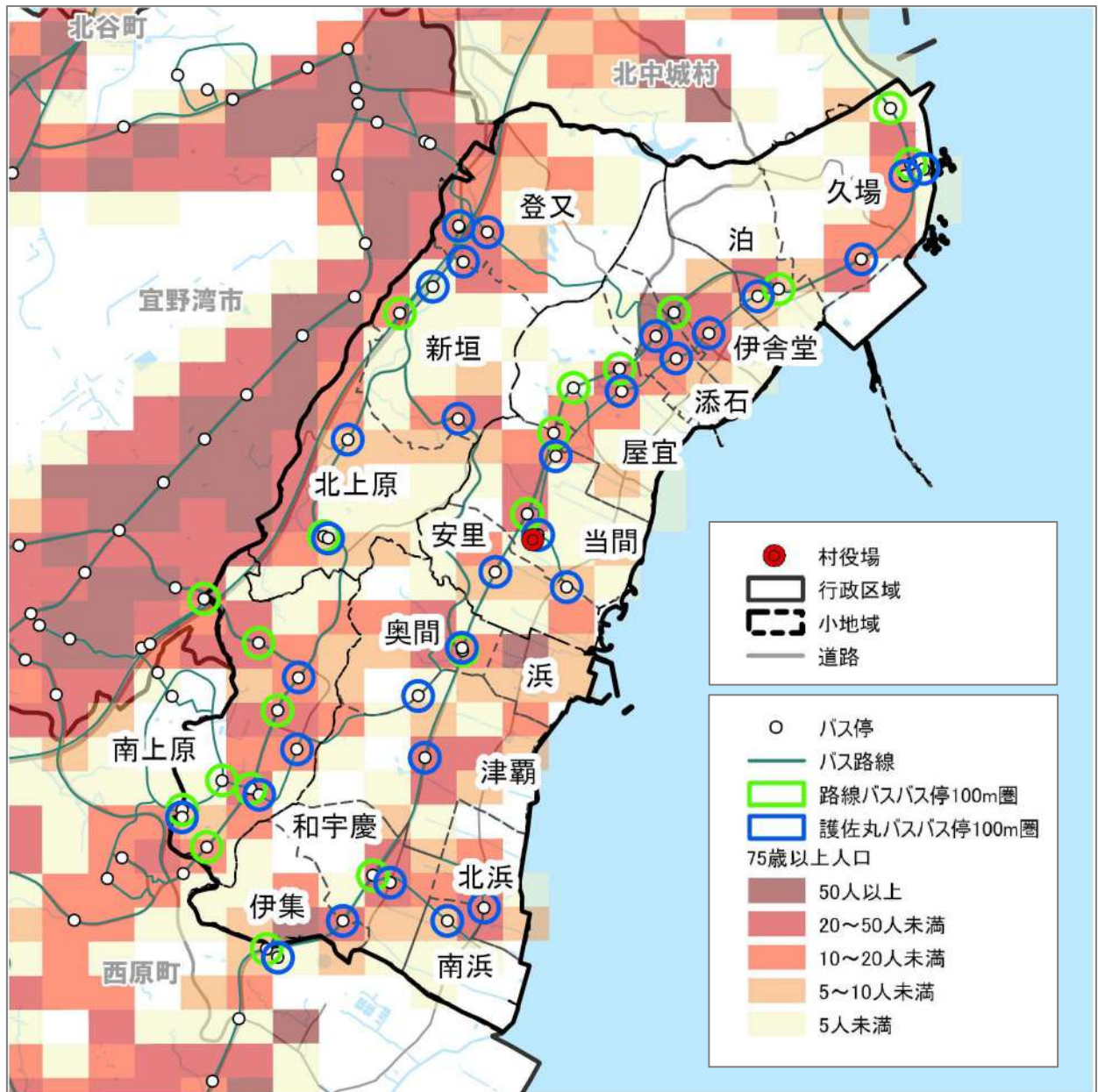


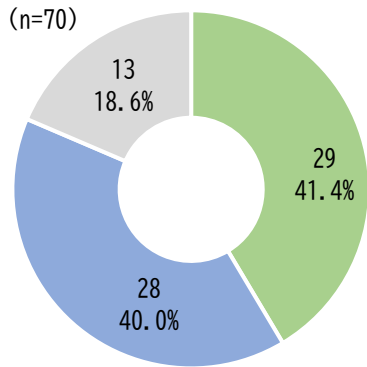
図 64 交通不便地域の人口分布状況

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。



- 乗り継ぎ利用をすることがない。
- 乗り継ぎ利用をすることがある。
- 無回答

図 65 乗り継ぎの有無

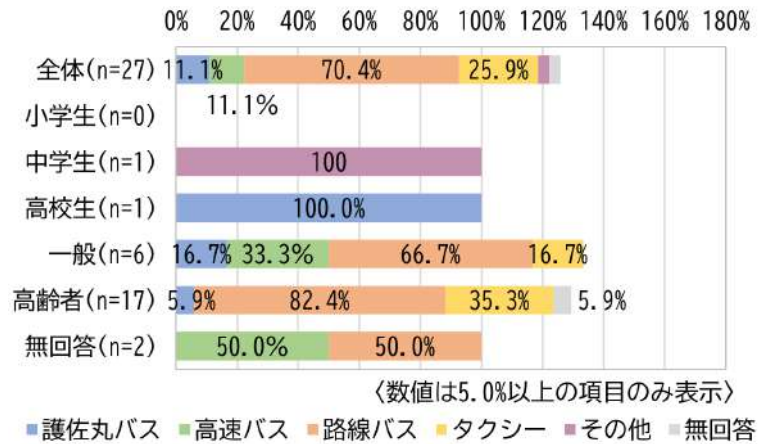


図 66 乗り継ぎで利用する公共交通

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。

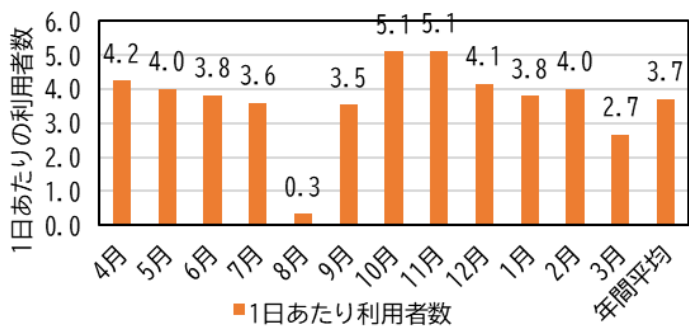


図 68 月別1日あたりの乗り継ぎ券利用者数 (令和6年度)

(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」を組み合わせるとモノレールまで乗り継いでいるものと推察されます。

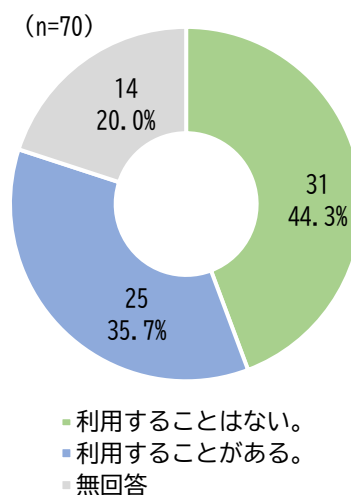


図 69 モノレールの利用の有無

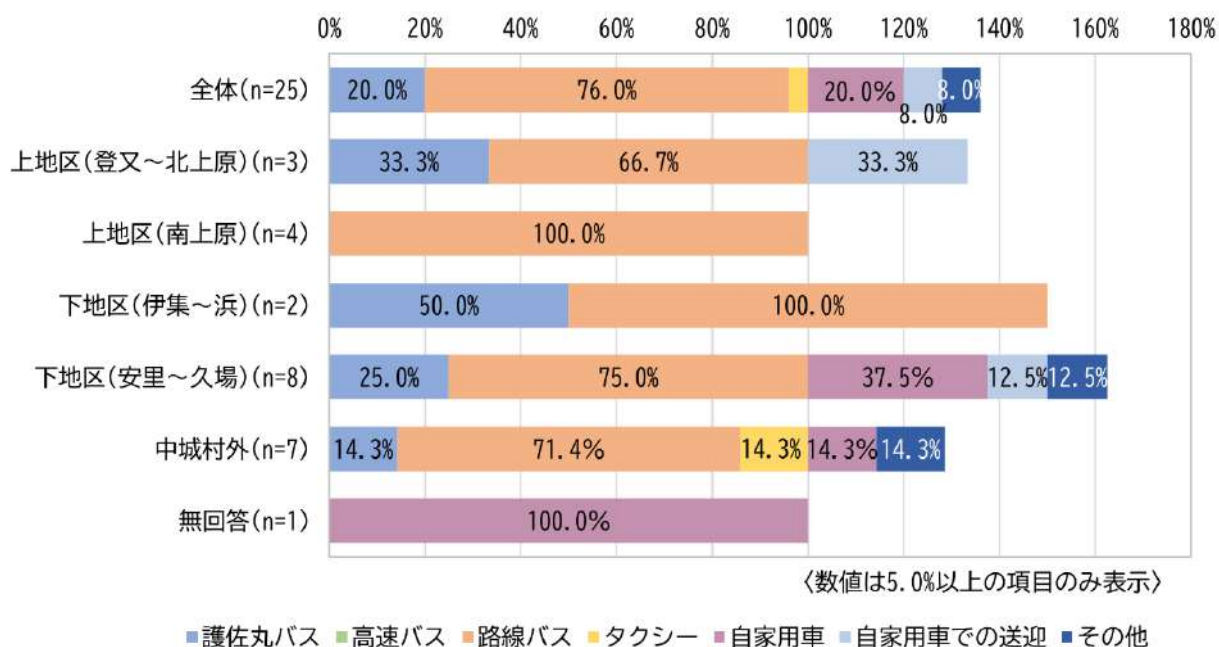


図 70 モノレール駅までの移動手段

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。

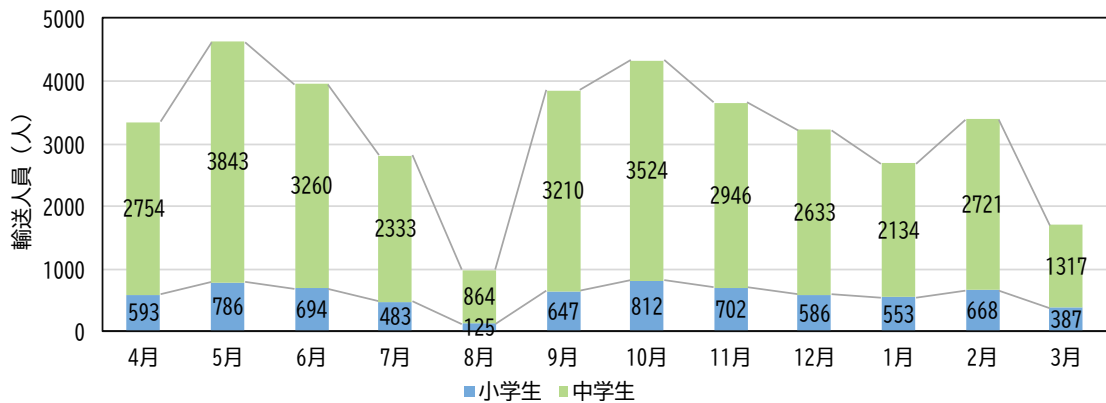


図 72 スクールバスの利用者数の月別推移(令和5年度)

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	32	404	34
	中学生	162	192	163	180	144	161	168	140	155	126	110	1,836	155
	計	197	232	198	217	165	193	207	174	189	158	170	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)

NO	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

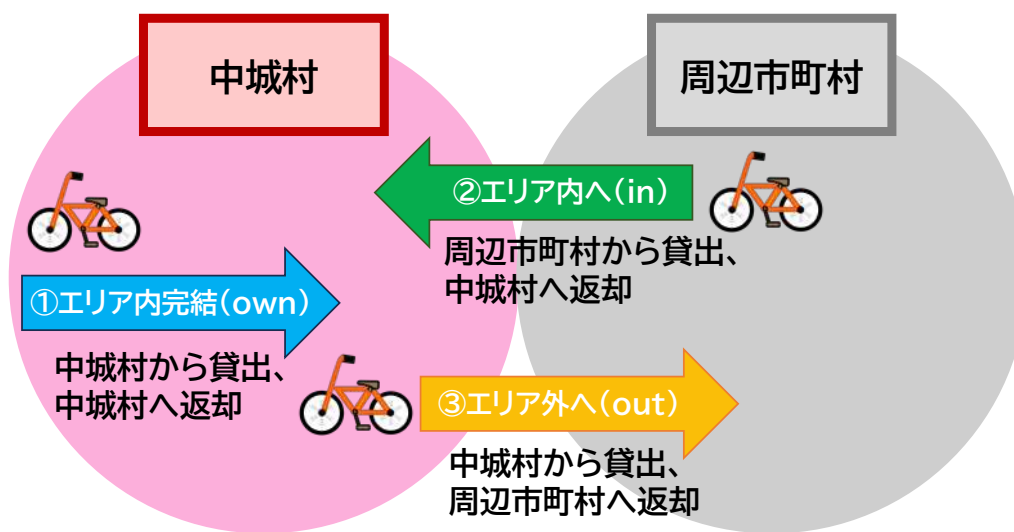
NO	ステーション名	ラック数	NO	ステーション名	ラック数
1	竹口原公園	9	12	ローソン登又店前	5
2	沖縄銀行 なかぐすく支店	4	13	中城城跡	5
3	赤森原公園	6	14	護佐丸歴史資料図書館	5
4	ちゅらばる公園	6	15	中城村役場	5
5	ゆらていく公園	5	16	長田交差点①	17
6	南坂田原公園	5	17	長田交差点②	7
7	サンエーなかぐすく店	5	18	琉球大学 人文社会学部前	12
8	南上原糸蒲公園	6	19	宜野湾市民図書館	4
9	石橋原公園	6	20	中部商業高校前	7
10	山内原公園	6	21	MINA SHARE	5
11	中城モール	11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



- ・①②③すべてを利用回数としてカウントします
- ・利用時間は返却時間が基準となります

図 74 利用回数の数え方

資料：中城村資料、事業者資料

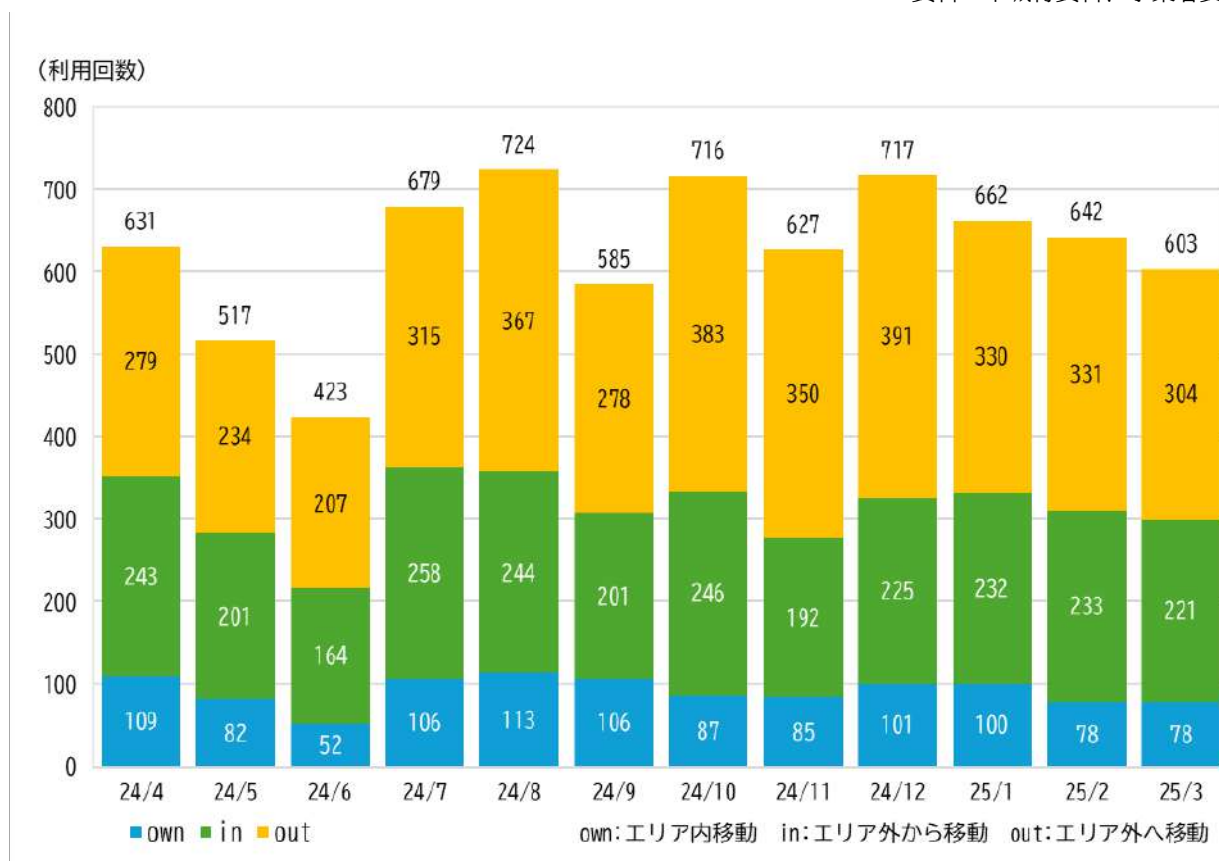


図 75 月別利用回数(令和6年4月～令和7年3月)

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、た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。

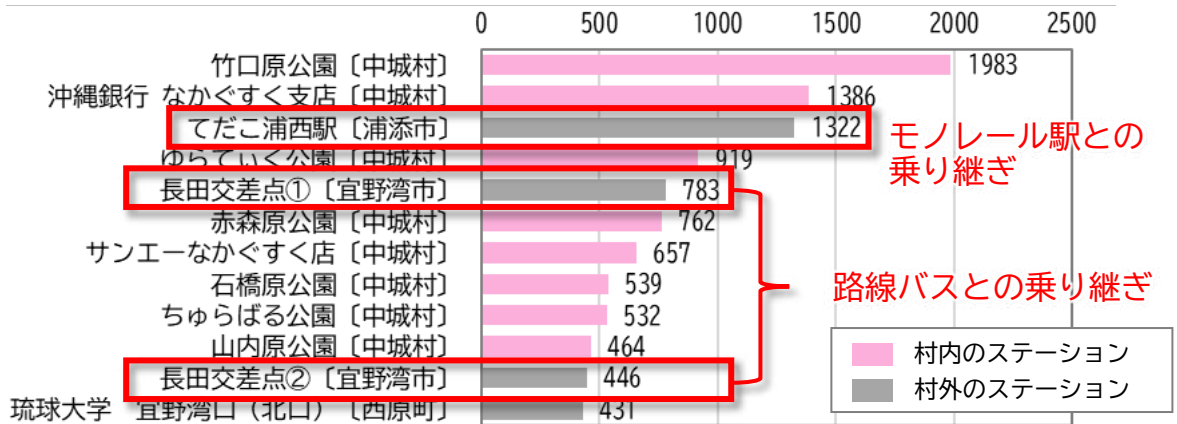


図 76 貸出回数と返却回数の合計値(令和 6 年 9 月 1 日～令和 7 年 8 月 31 日)

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。

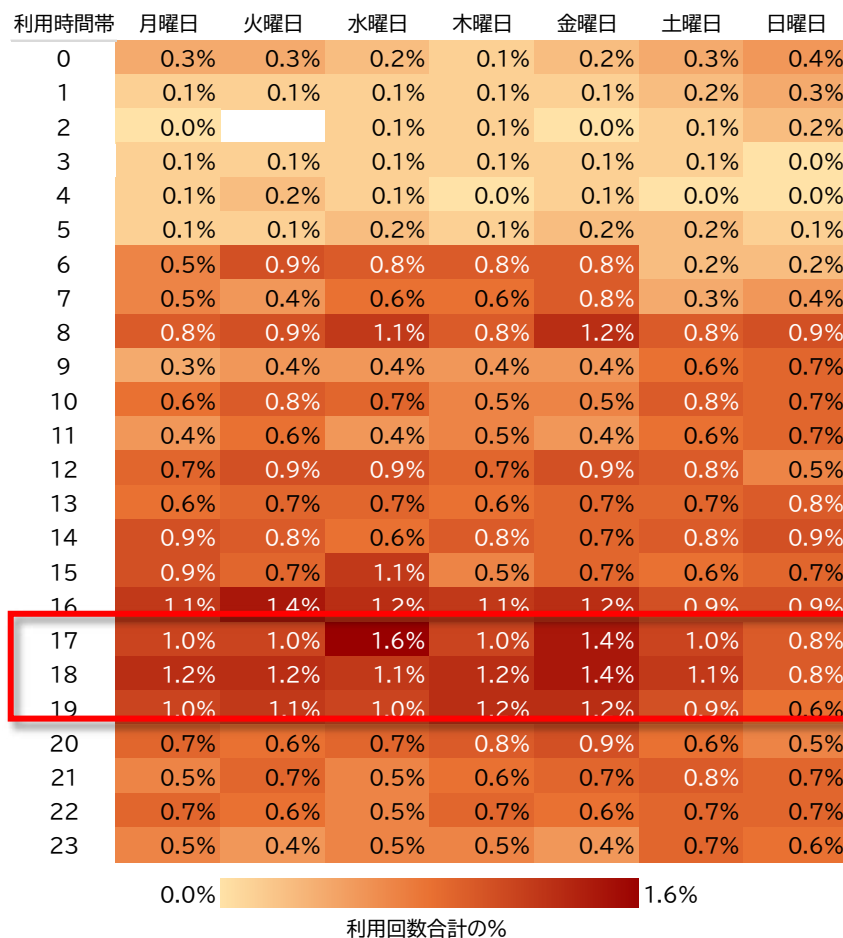


図 77 時間帯別の利用度(令和 6 年 4 月～令和 7 年 3 月)

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。

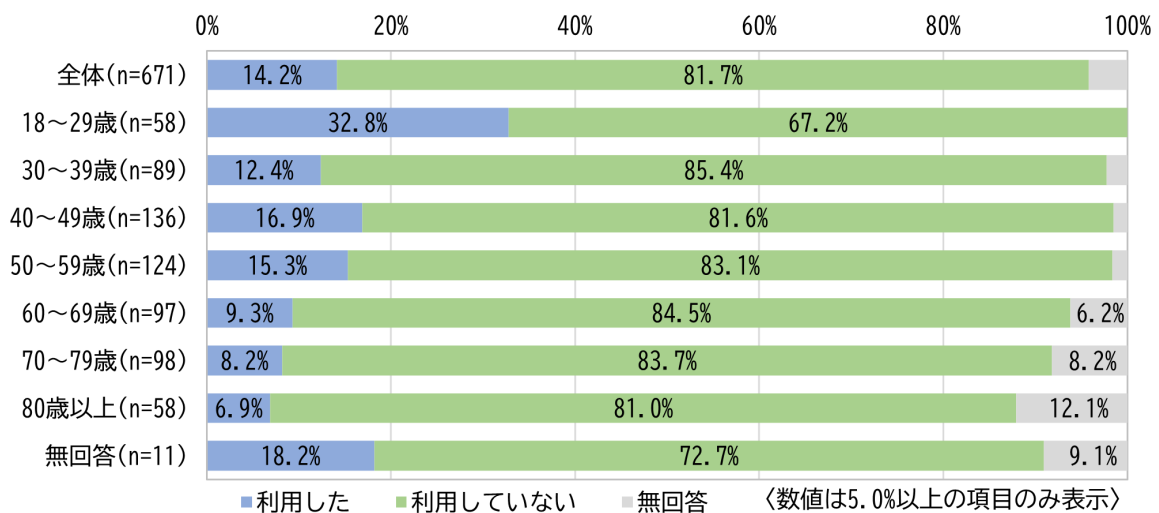


図 78 直近1か月の公共交通利用状況

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。

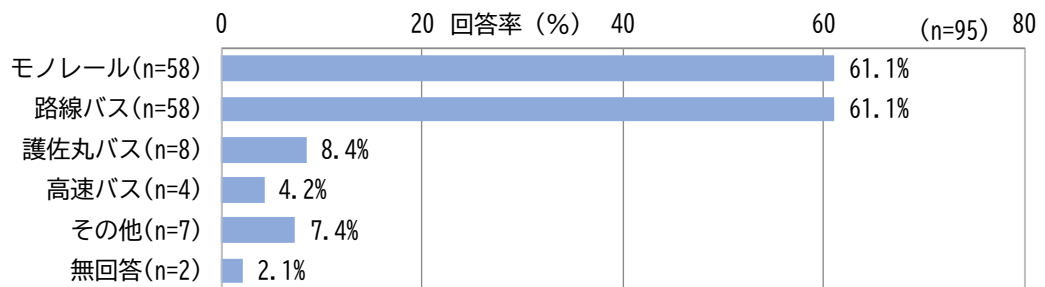


図 79 利用した公共交通機関(複数回答可)

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。

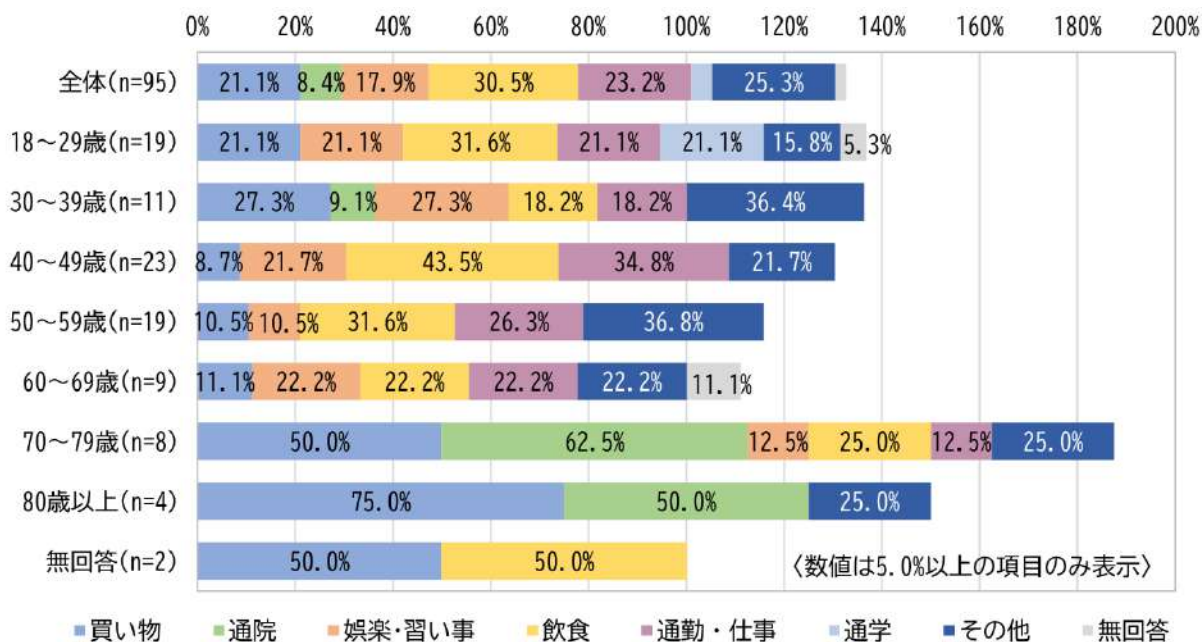


図 80 公共交通利用時の外出目的(複数回答可)

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。

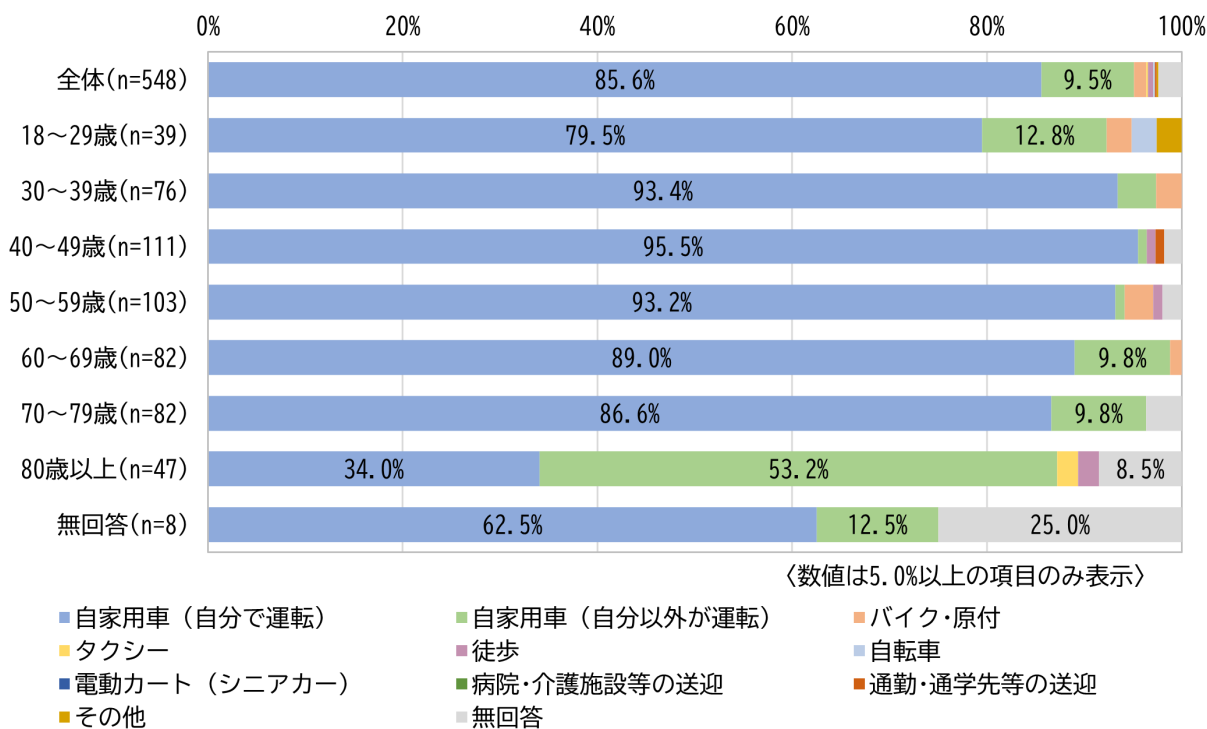


図 81 公共交通非利用者の日常の移動手段

(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。

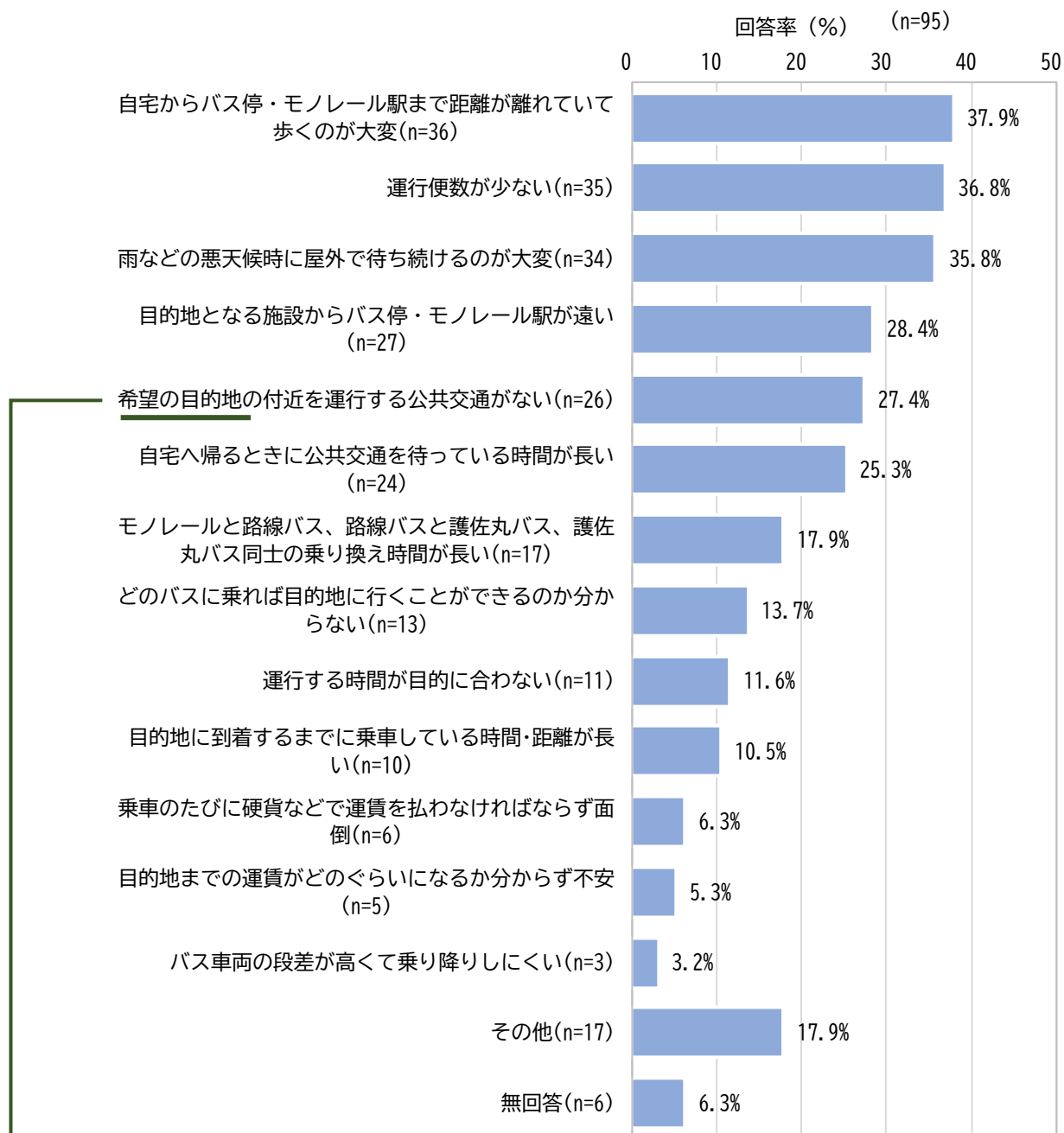


図 82 公共交通利用者の困りごと(複数回答可)

希望の目的地 (抜粋)

- モノレールてだこ浦西駅 (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。

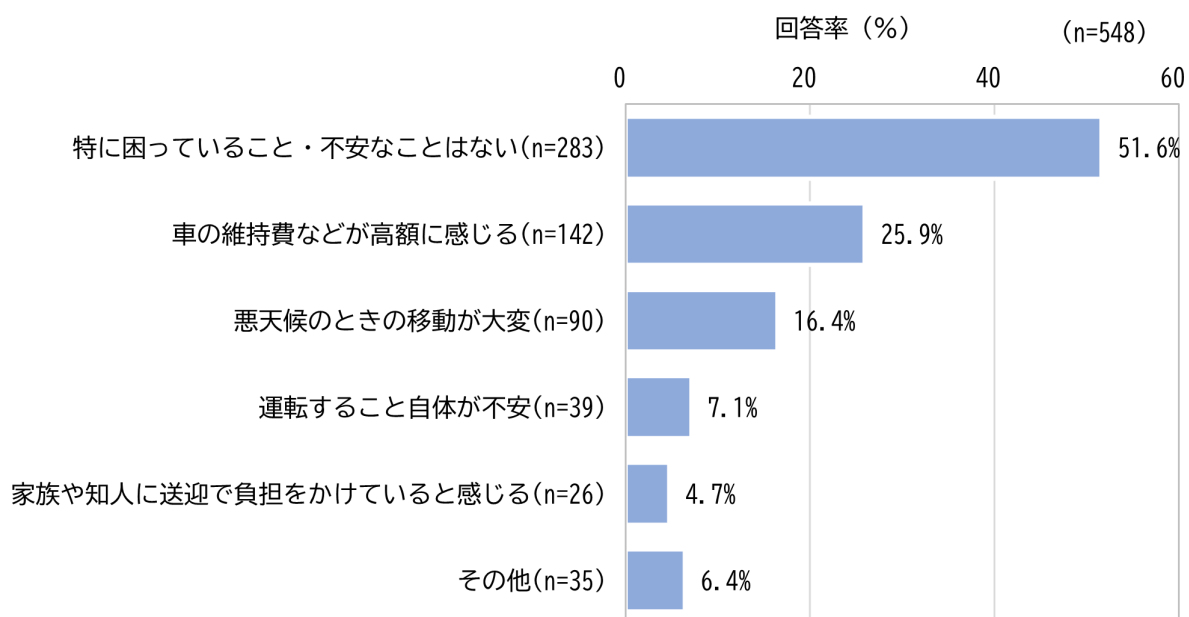


図 83 現在の移動手段を利用する上での不安等(複数回答可)

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。

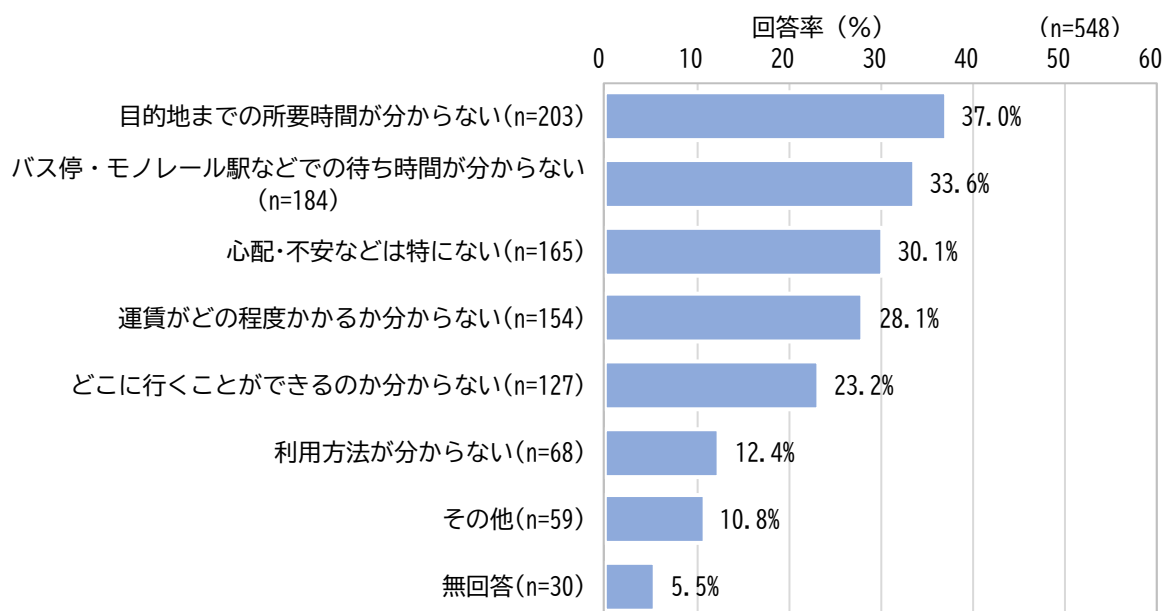


図 84 公共交通の利用を考える際の不安等(複数回答可)

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。

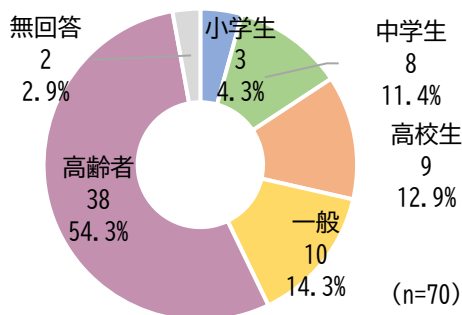


図 85 回答者の年齢

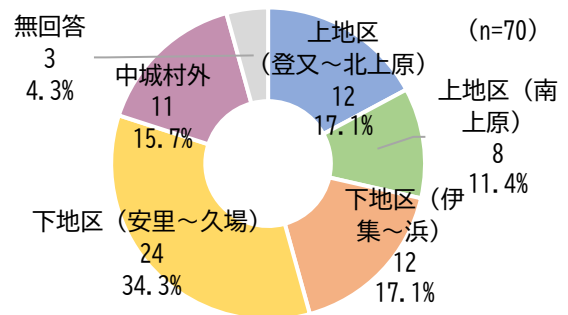


図 86 回答者の居住地

(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。

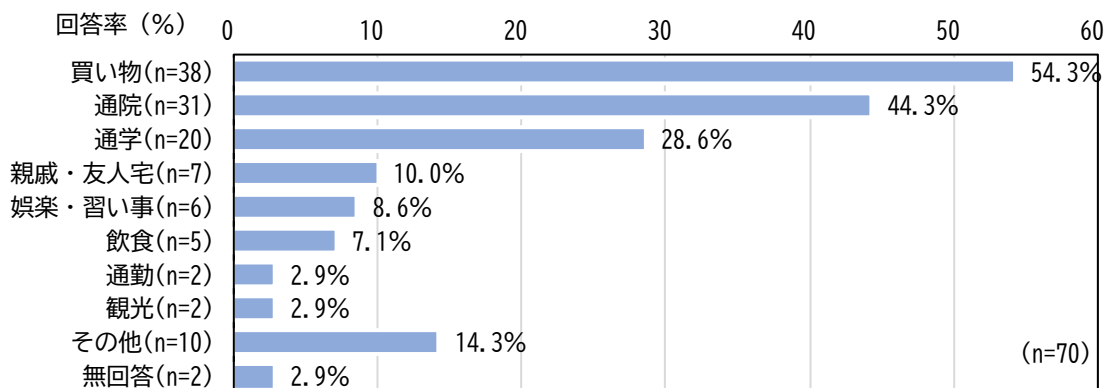


図 87 利用目的(複数回答可)

(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。

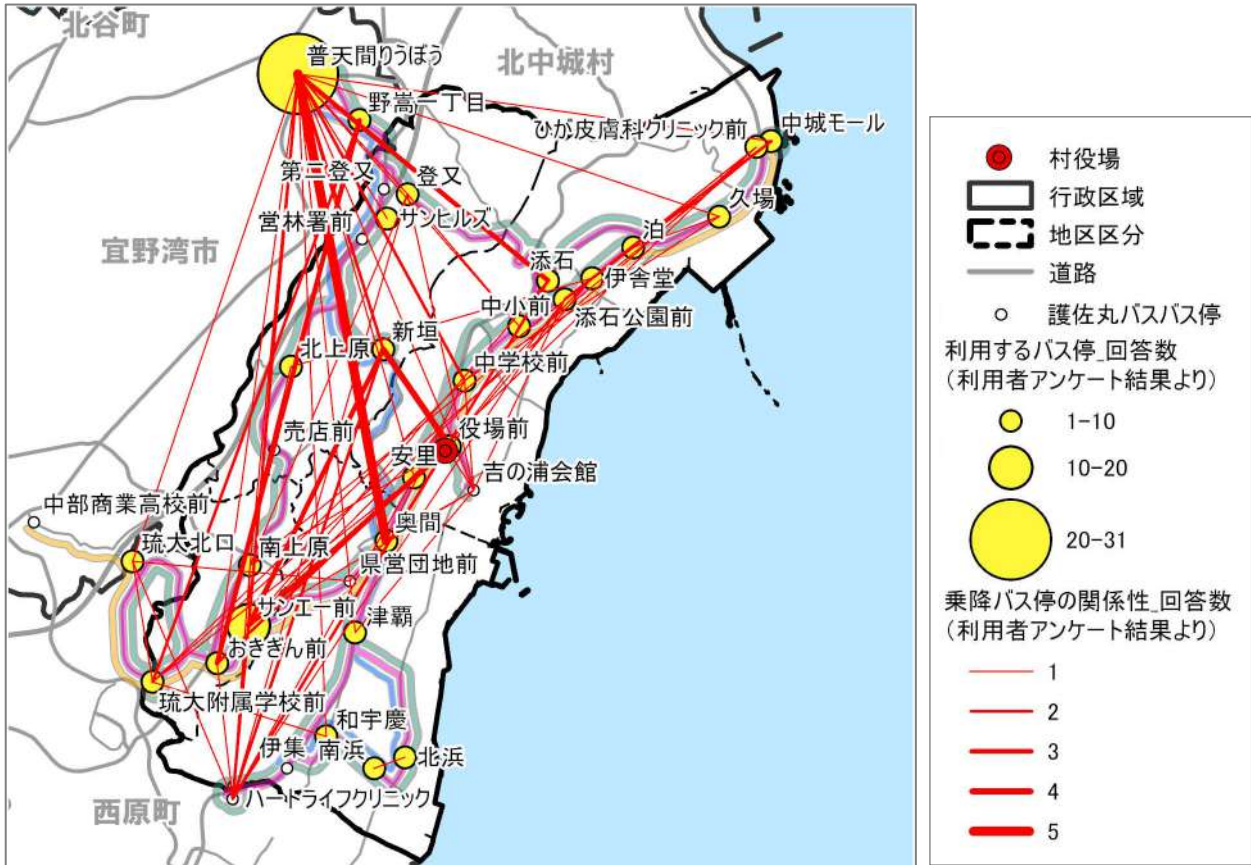


図 88 護佐丸バス利用者の移動特性

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）	
<p>■ダイヤの変更・増便</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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
<p>■土日利用</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 土日祝に便数を減らしても運行してほしい
<p>■バス停の設置</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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））
<p>■琉大病院の移転</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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
<p>■その他</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。

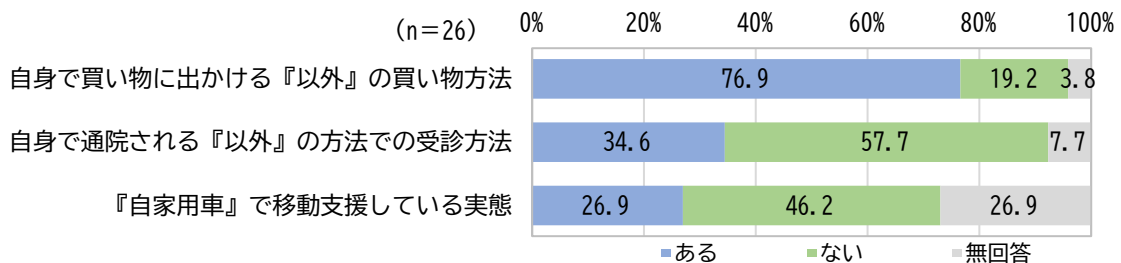


図 89 担当地区の実状

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。

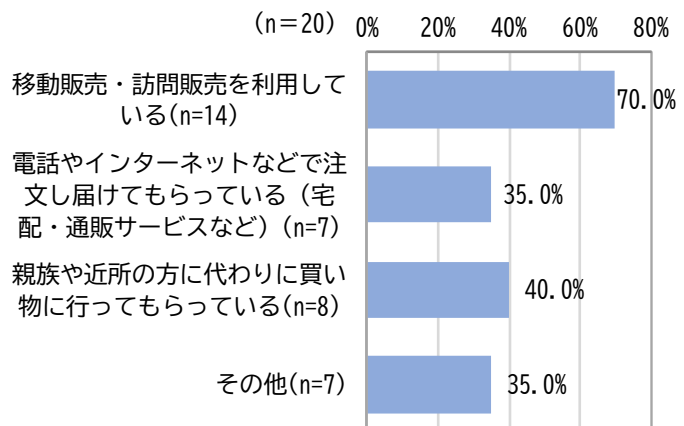


図 90 自身で「行く」以外の買い物方法(複数回答可)

(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。

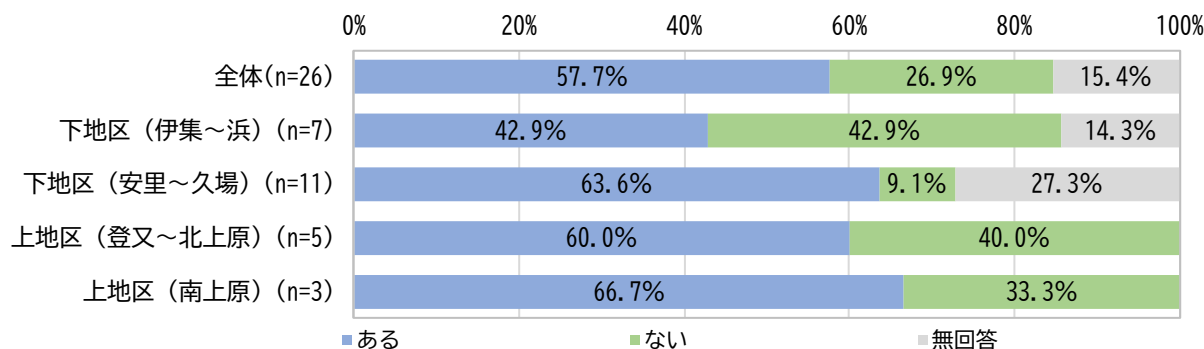


図 91 移動に関する困りごと(地区別)

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。

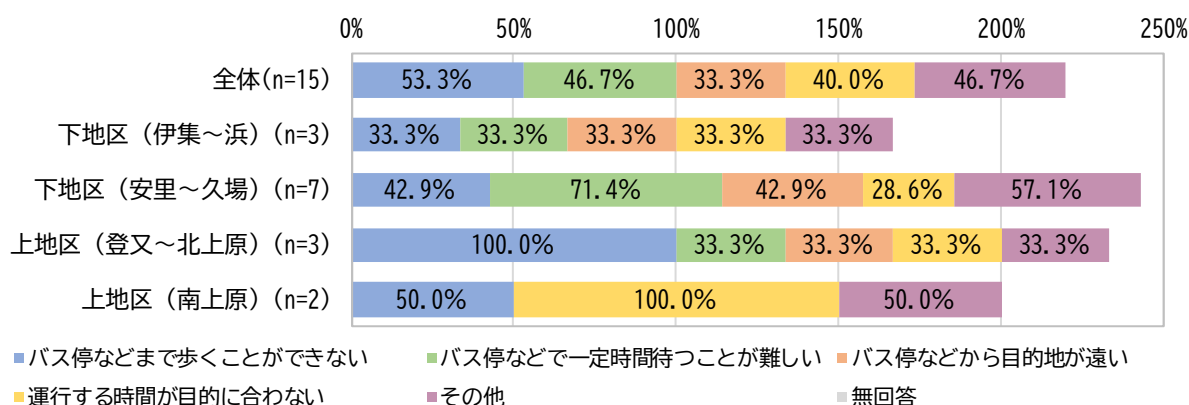


図 92 移動サービスが利用できない理由(複数回答可)

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「自宅付近までバスなど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。

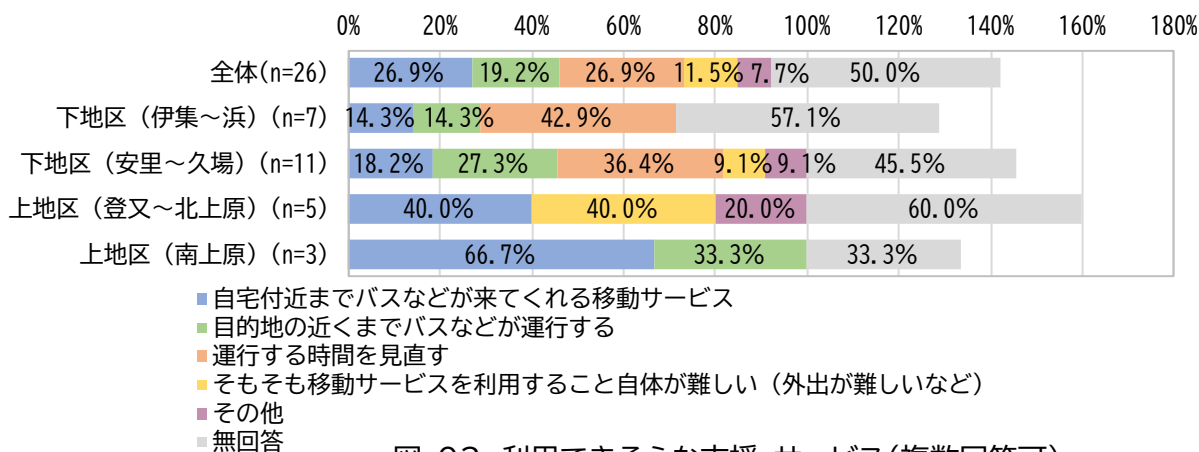


図 93 利用できそうな支援・サービス(複数回答可)

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

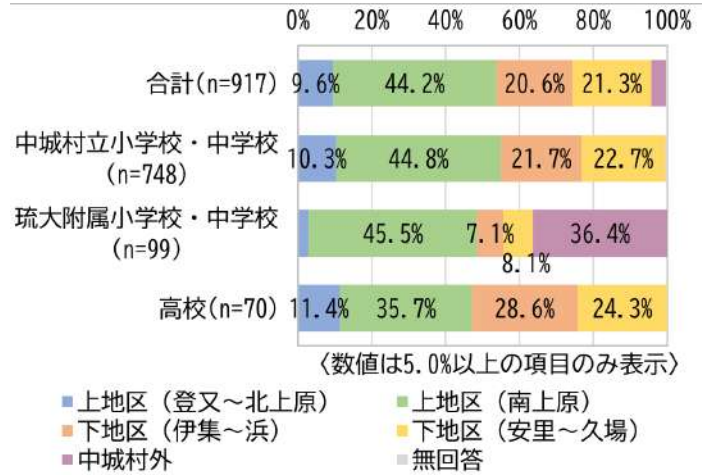


図 94 回答者の居住地

(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。

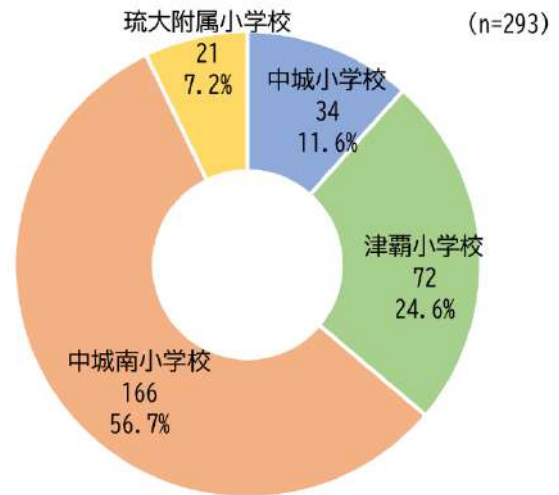


図 95 回答者の通学先(小学校)

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。

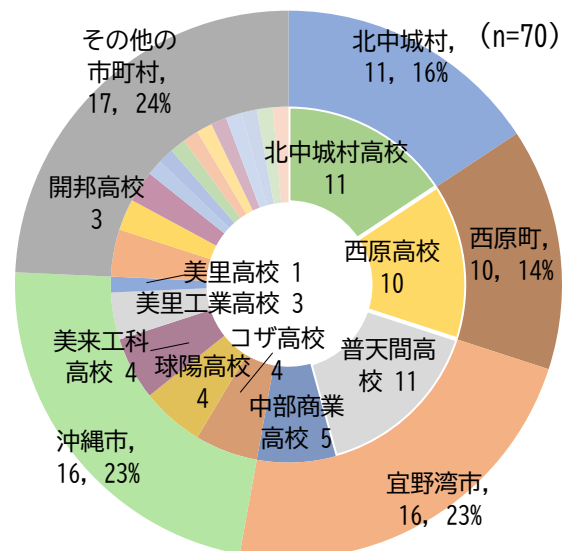


図 96 回答者の通学先(高校)

(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。

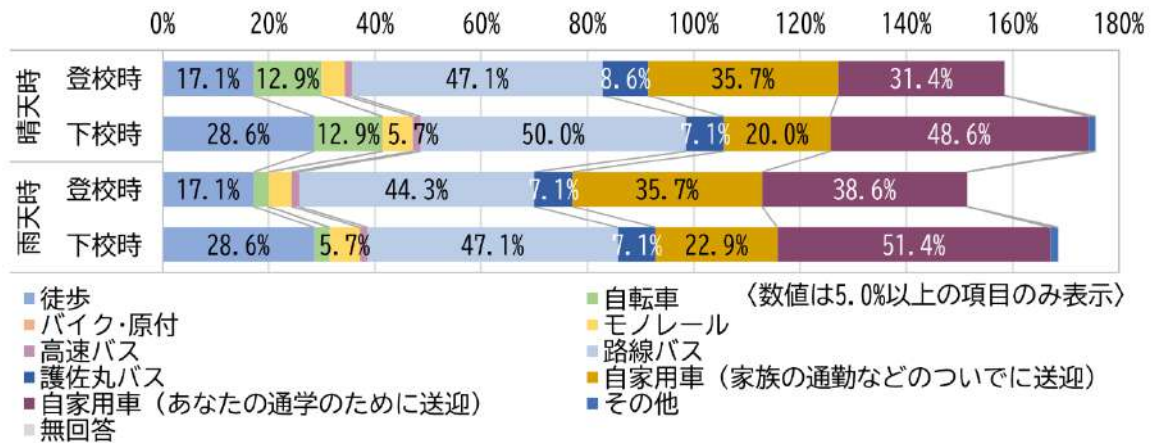


図 97 高校生の登下校手段(複数回答可)

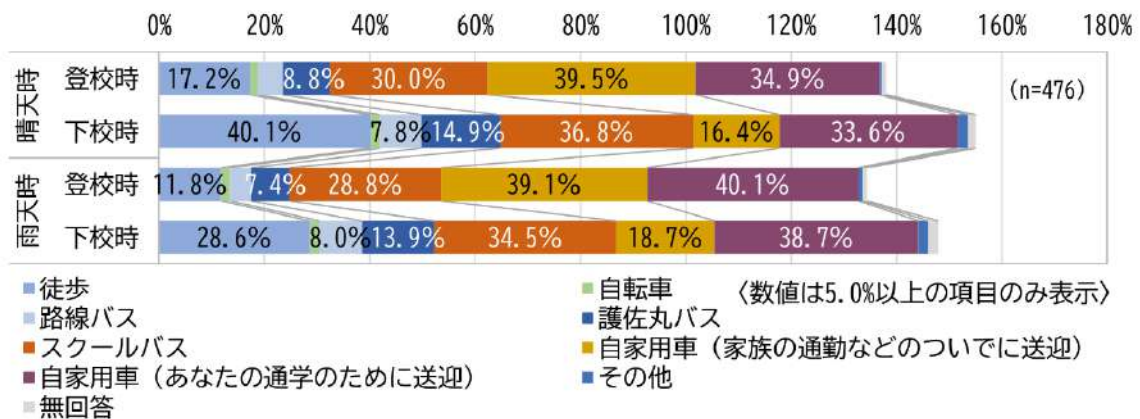


図 98 中学生の登下校手段(複数回答可)

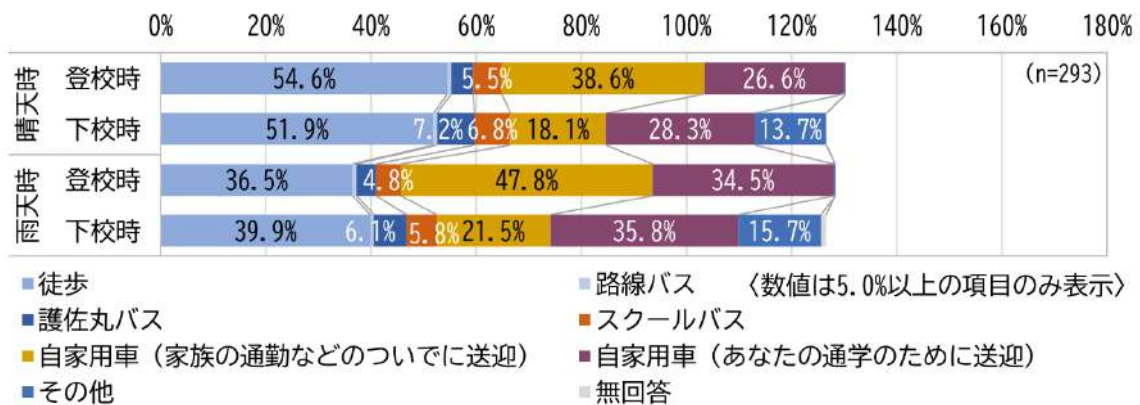


図 99 小学生の登下校手段*(複数回答可)

* 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。

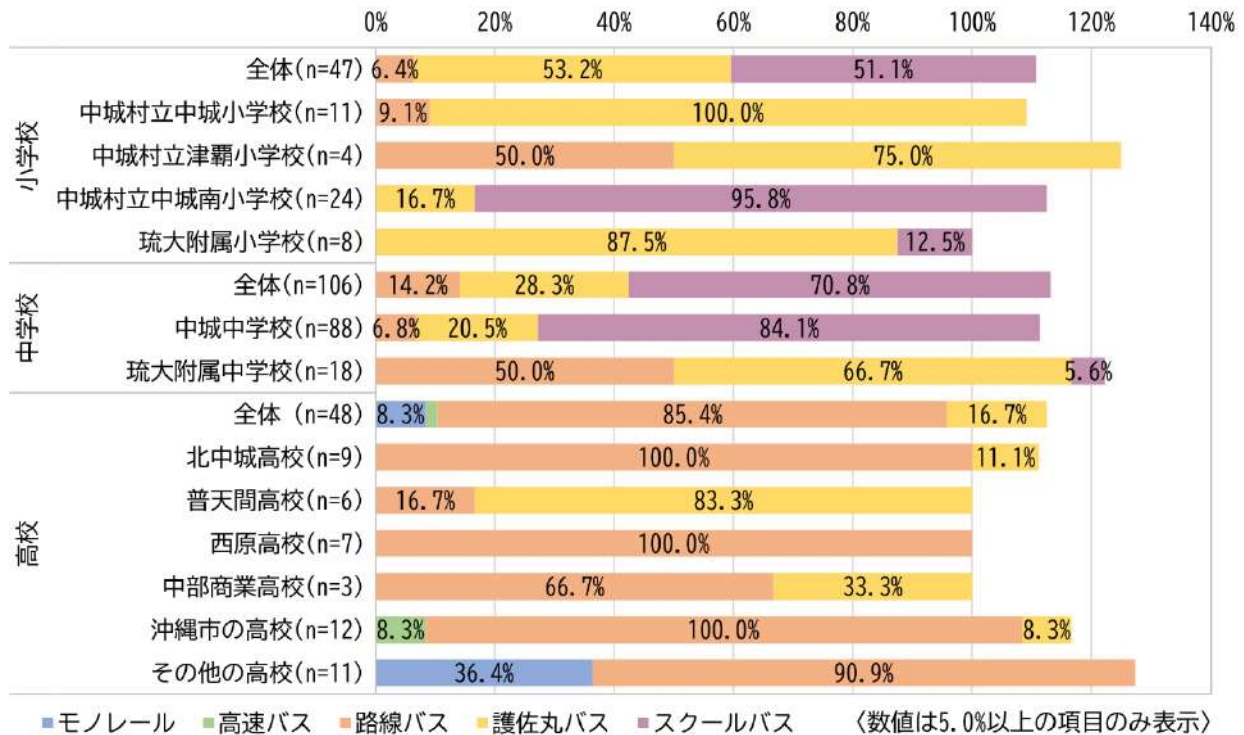


図 100 通学先別の公共交通機関の利用割合(複数回答可)*

* 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。

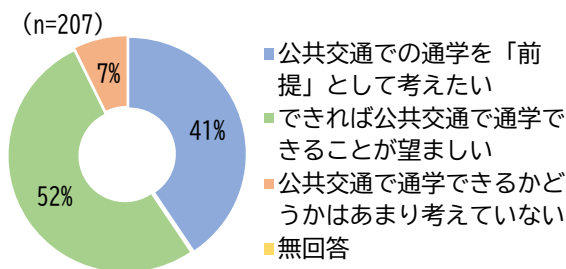


図 101 中学生の進学時における公共交通の重要度

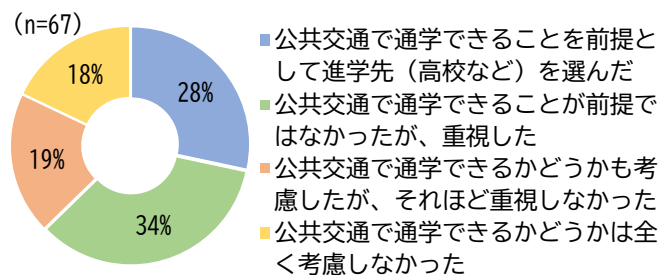


図 102 高校生の進学時における公共交通の重要度

(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。

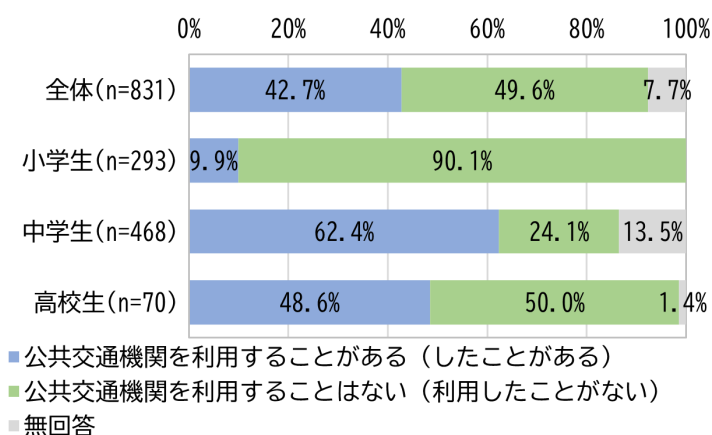


図 103 登下校時以外の公共交通の利用の有無

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。

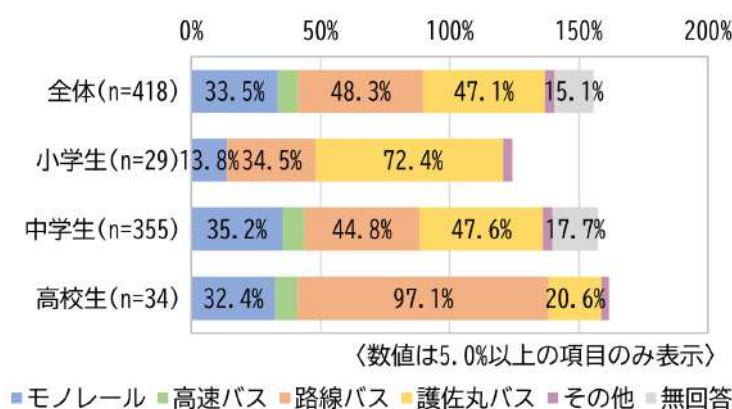


図 104 登下校時以外で利用する公共交通(複数回答可)

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

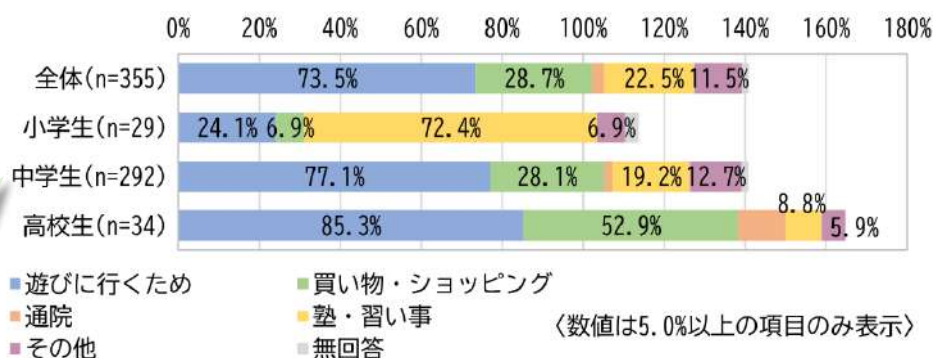


図 105 登下校時以外の公共交通の利用の目的*(複数回答可)

※ 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。

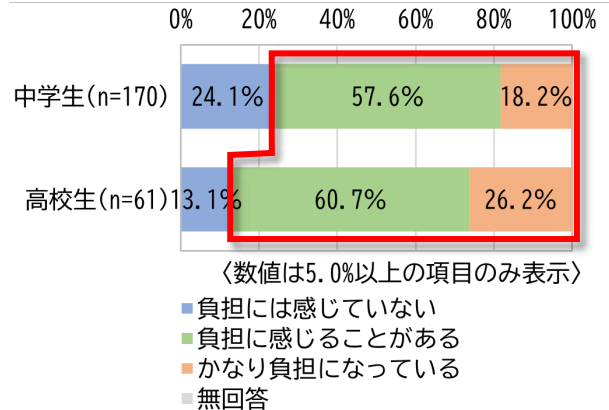
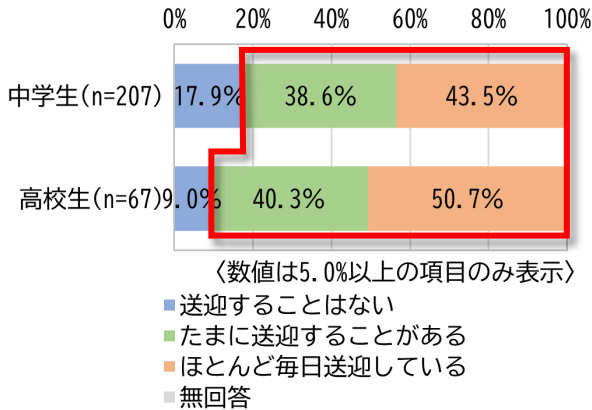


図 106 中高生の登下校時の送迎の有無

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なになれば、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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。)