

北中城村地域公共交通計画

令和5年3月
令和8年2月改訂

北中城村

目 次

はじめに.....	- 1 -
1. 北中城村の現状等.....	- 3 -
2. 上位・関連計画の整理.....	- 19 -
3. 北中城村の公共交通の現状等.....	- 28 -
4. 住民の移動実態とニーズ.....	- 46 -
5. 地域公共交通の役割と課題.....	- 64 -
6. 基本的な方針.....	- 69 -
7. 計画の目標及び実施事業.....	- 71 -
8. 計画達成状況の評価.....	- 80 -

はじめに

(1) 計画策定の背景と目的

北中城村は、役場周辺やライカム地区周辺における拠点形成など魅力あるまちづくりに向けて取組を進めており、村人口は増加傾向にある。

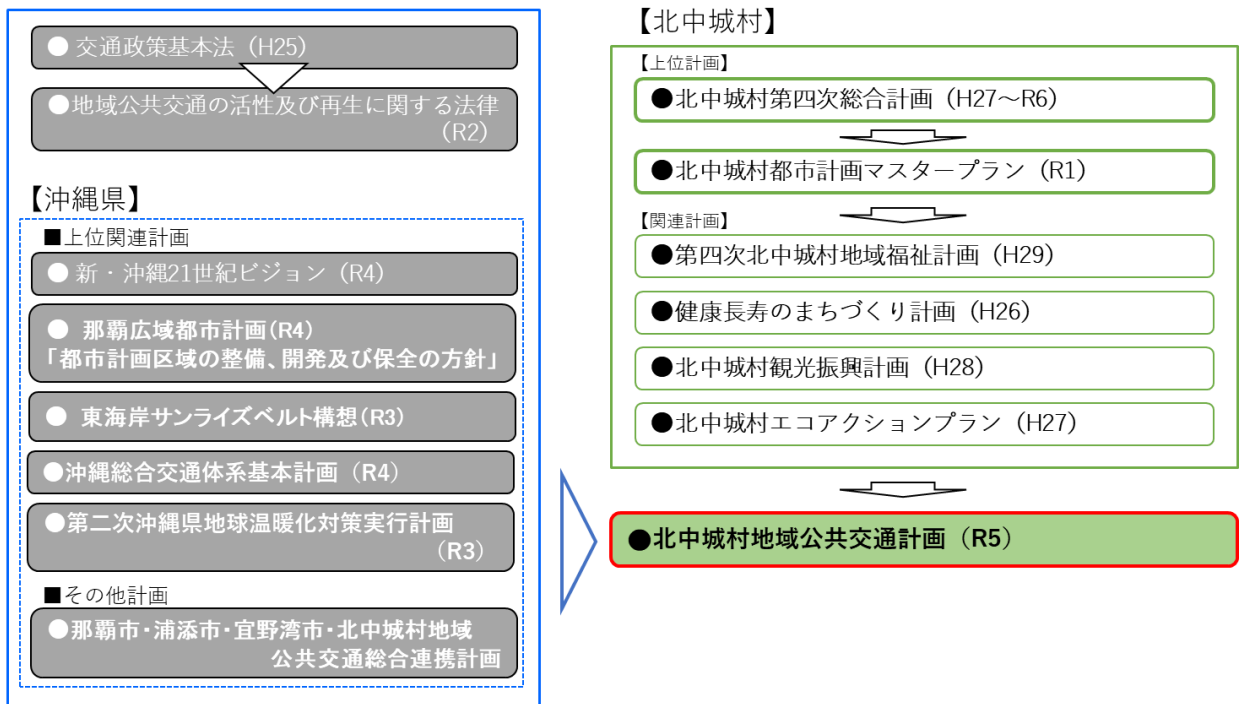
北中城村都市計画マスタープラン（令和元年）では、将来的な人口減少や高齢化を視野に誰もが安全安心・快適に住み続けられるまちづくりを目指している。

高齢化による運転免許証返納者の増加や脱炭素化に向けた取組が全国的に進められる中、移動手段並びに環境負荷の面において公共交通の重要性が増している。しかしながら、新型コロナウイルス感染症による影響や公共交通を支える担い手不足の問題などが顕在化する中、持続可能な公共交通の実現に向けて取り組む必要がある。

本村では、このような社会情勢の変化を踏まえ、各種上位計画に即し、誰もが安全安心・快適に住み続けられるまちづくりを進めていく必要がある。既存の公共交通機関の利便性や効率性の向上を図りながら、まちづくり（都市計画マスタープラン）と一体となった地域公共交通ネットワークを構築するため、「北中城村地域公共交通計画」を策定する。

(2) 計画の位置づけ

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条に規定する法定計画として、最上位計画である「北中城村第四次総合計画（平成27年～令和6年）」に即し、沖縄県の「新・沖縄21世紀ビジョン基本計画（令和4年5月）」や「沖縄県総合交通体系基本計画（令和4年10月）」、村の「北中城村都市計画マスタープラン（令和元年）」等との整合を図り、公共交通に係る事項を位置付ける計画とする。



(3) 対象区域

本計画の対象区域は、本村全域とする。

(4) 計画期間

本計画の計画期間は、令和5年度から令和9年度の5年間とする。

なお、計画の期間内においても、社会情勢等の変化に応じて計画の見直し等を行う。

1. 北中城村の現状等

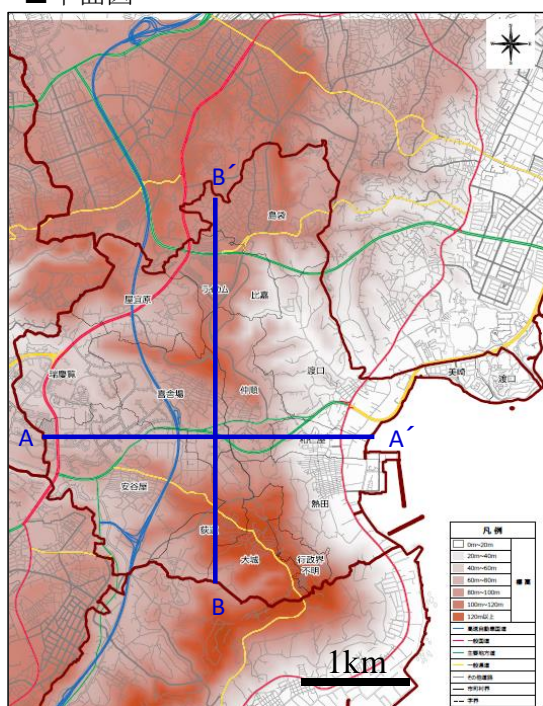
1-1 北中城村の現況と特性

◆地勢

縦断方向、横断方向ともに高低差が生じており、平地が少なく、徒歩・自転車による移動が困難な地形となっている。

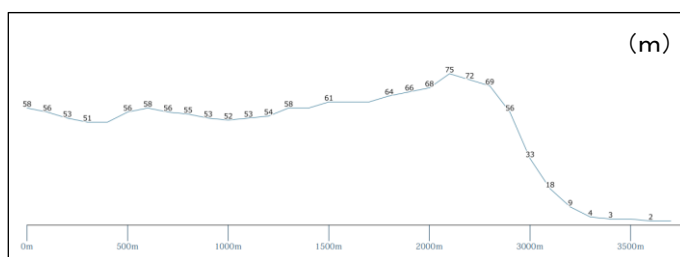
地形

■平面図

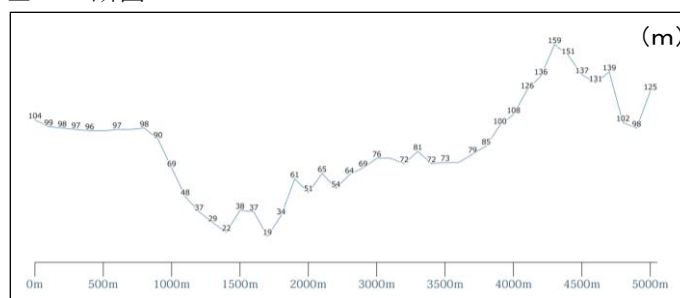


■縦横断面図

□A-A'断面



□B-B'断面



資料：国土数値情報、国土地理院標高データより作成

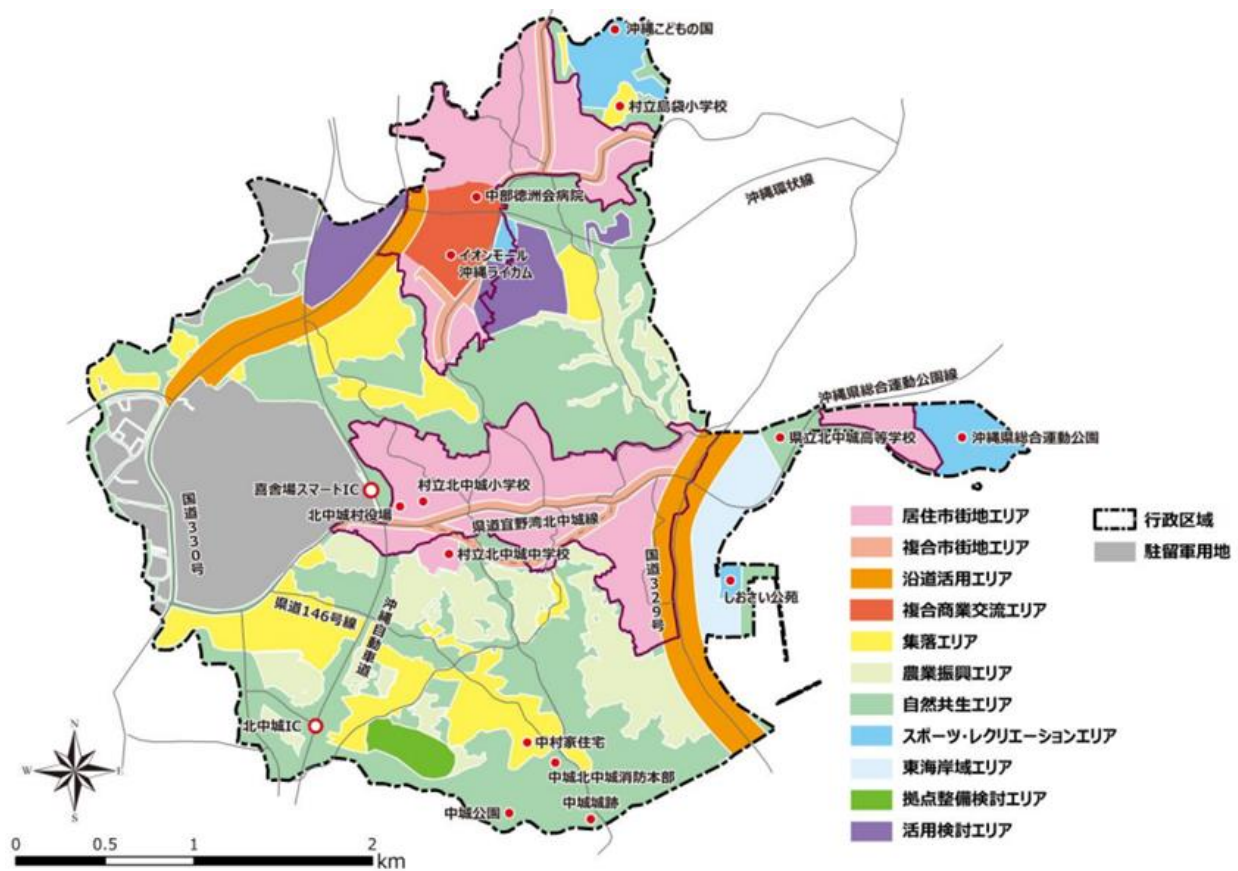
◆土地利用（土地利用規制）

市街化区域は村中部、北部、及び東部の一部（美崎）に指定されており、ライカム地区については、2010年に返還されたことに伴い、「広域交流拠点」、「村の新たな顔となる拠点」の整備に向けた市街化編入を行っている。

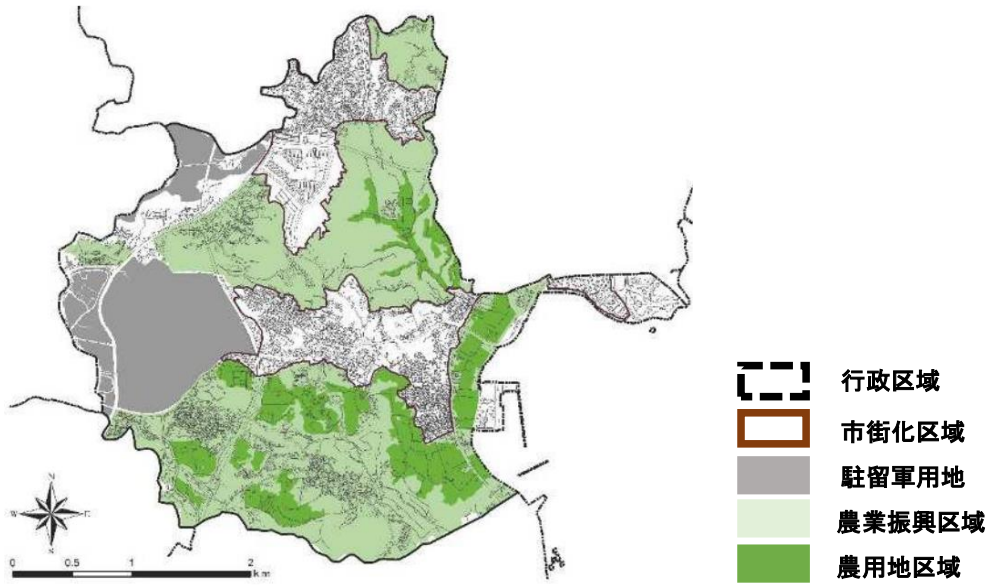
第1種低層住居専用地域の割合が用途地域の約60%を占め、ライカム地区において商業系の用途地域が指定されている。

市街化調整区域の集落において、都市計画法第34条11号区域の指定により、自己用住宅の立地緩和区域の指定が行われている。

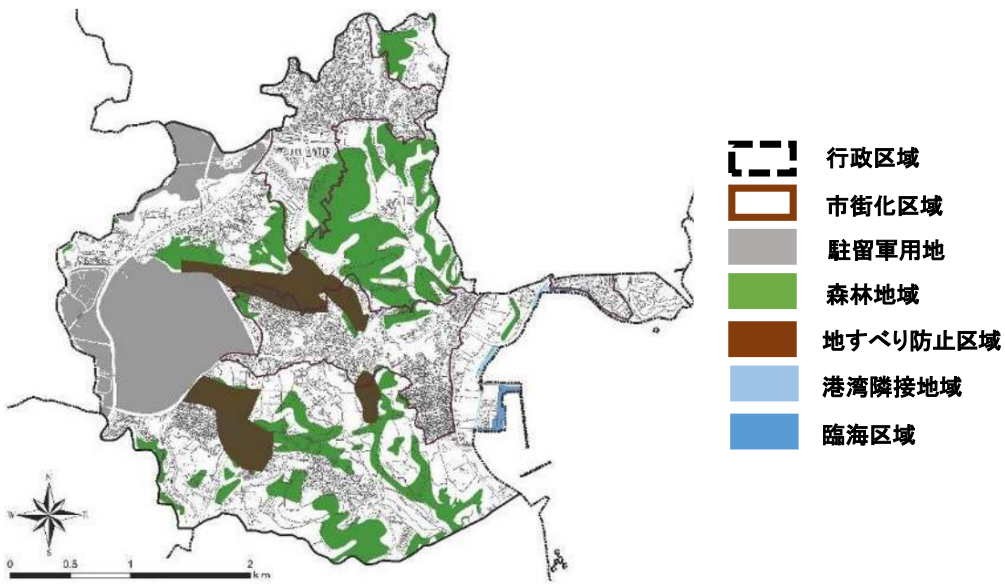
市街化区域・用途地域等



農業振興区域、農用地区域



その他の法規制



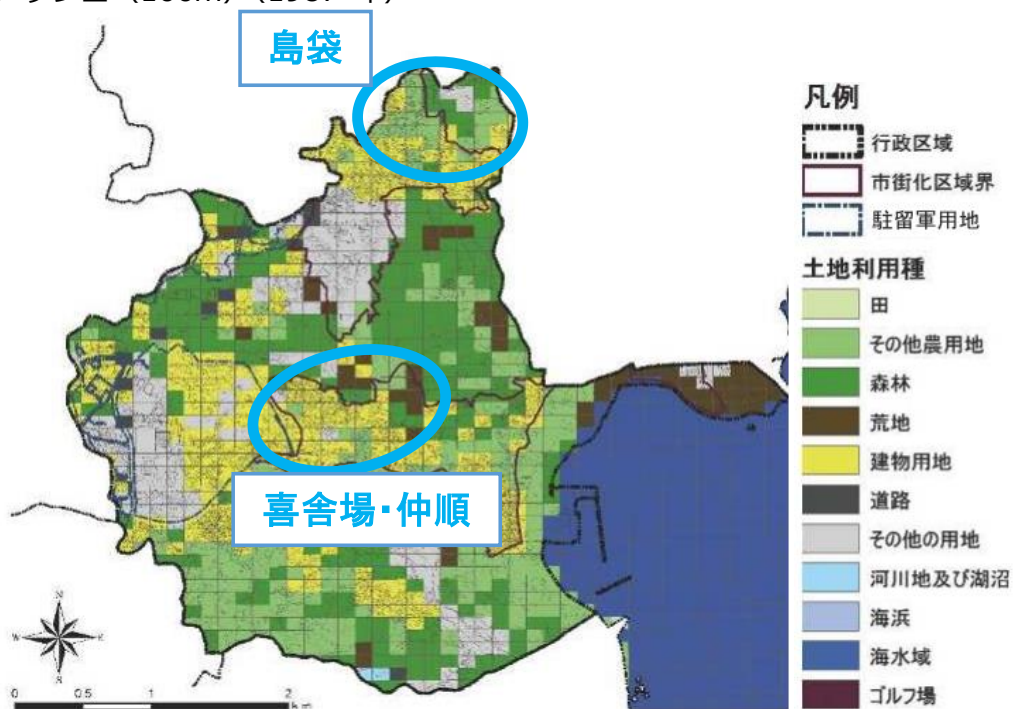
資料：北中城村都市計画 MP

令和元年度那覇広域都市計画区域における区域区分検討協議会第1回委員会資料より

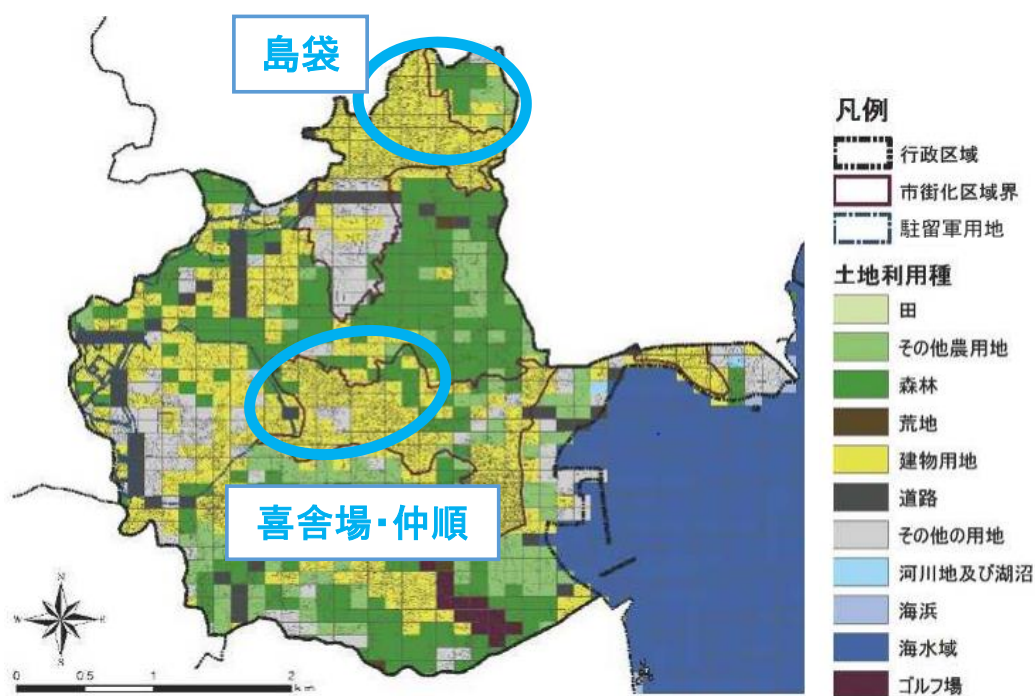
◆土地利用（土地利用動向）

1987年と2014年の土地利用メッシュ（100m）を比較すると、島袋、喜舎場、仲順の市街化区域において自然的土地利用から都市的土地利用への転換が進んでいる。また、市街化調整区域においても既存の集落を中心に、集落の拡大（都市的土地利用への転換）が進んでいる状況にある。

土地利用メッシュ（100m）（1987年）



土地利用メッシュ（100m）（2014年）

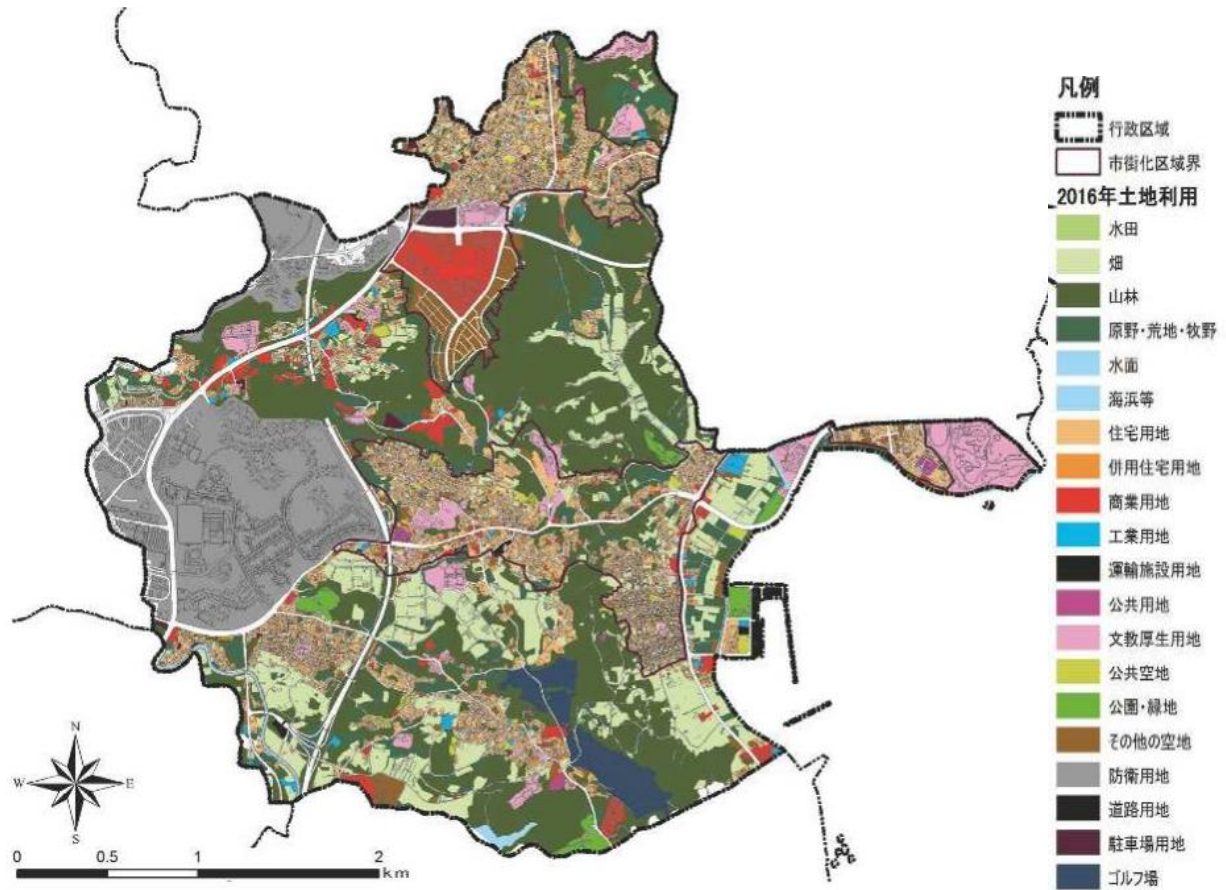


資料：北中城村都市計画MP

2016年の土地利用現況では、住宅用地を中心としながら国道330号、329号沿道やライカム地区等において商業用地が形成されている。市街化区域内や既存の集落を中心に住宅地が形成されており、村東部の海岸沿いや南部において農地が広がっている。

また、山林、駐留軍用地がそれぞれ15%程度と大きな割合を占めていることも特徴の1つとなっている。

土地利用現況図（2016年）



資料：北中城村都市計画MP

◆人口・世帯数（人口・世帯数の推移）

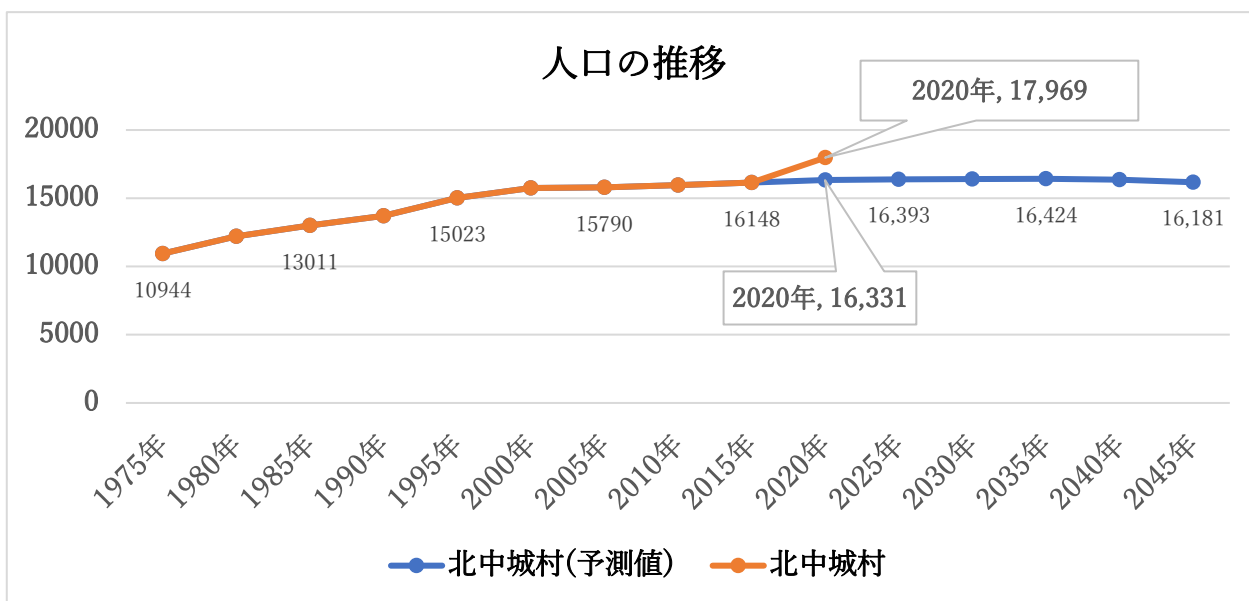
人口動向を見ると、1985年より一貫して増加傾向にあり、近年は微増で推移しており、2020年時点で17,969人となっている。国立社会保障・人口問題研究所の推計（H27）では、2035年をピークにゆるやかに減少していくことが想定されている。しかし、2020年の国勢調査の結果では、推計値の16,331人よりも多い結果となっている。

2010年に返還されたライカム地区を活用したまちづくりによる当該地区人口の増加が期待できる。

高齢化率は増加傾向にあり、2040年には37.1%の村民が高齢者になることが推計されている。

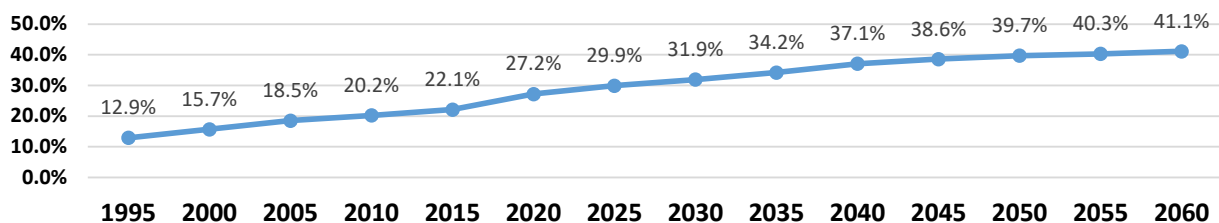
世帯員あたりの人員は減少傾向となっていることから、単身世帯が増加していることが考えられる。

人口の推移



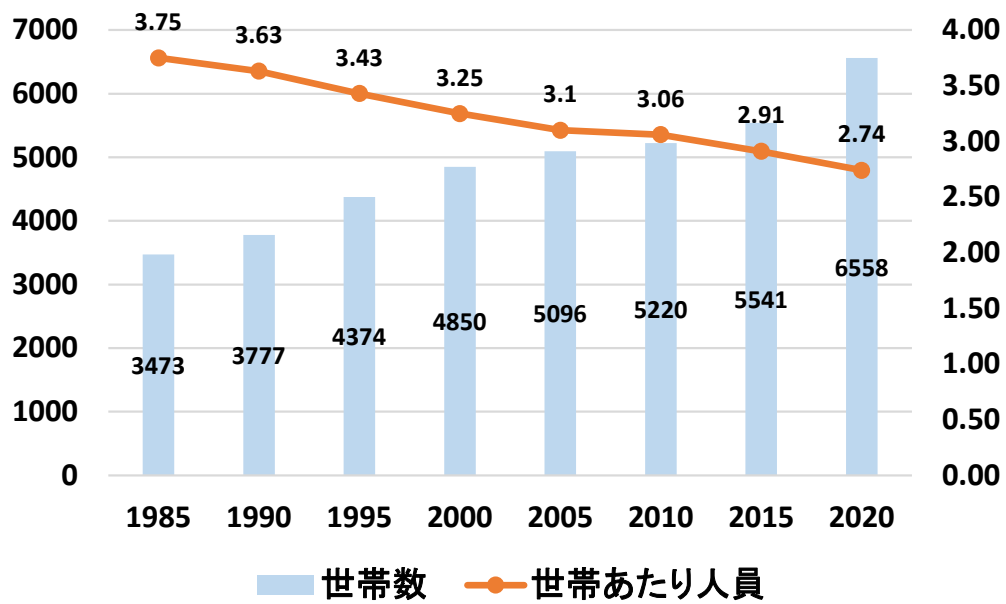
資料：国勢調査及び国立社会保障・人口問題研究所

高齢化率の推移



資料：国勢調査

世帯数の推移

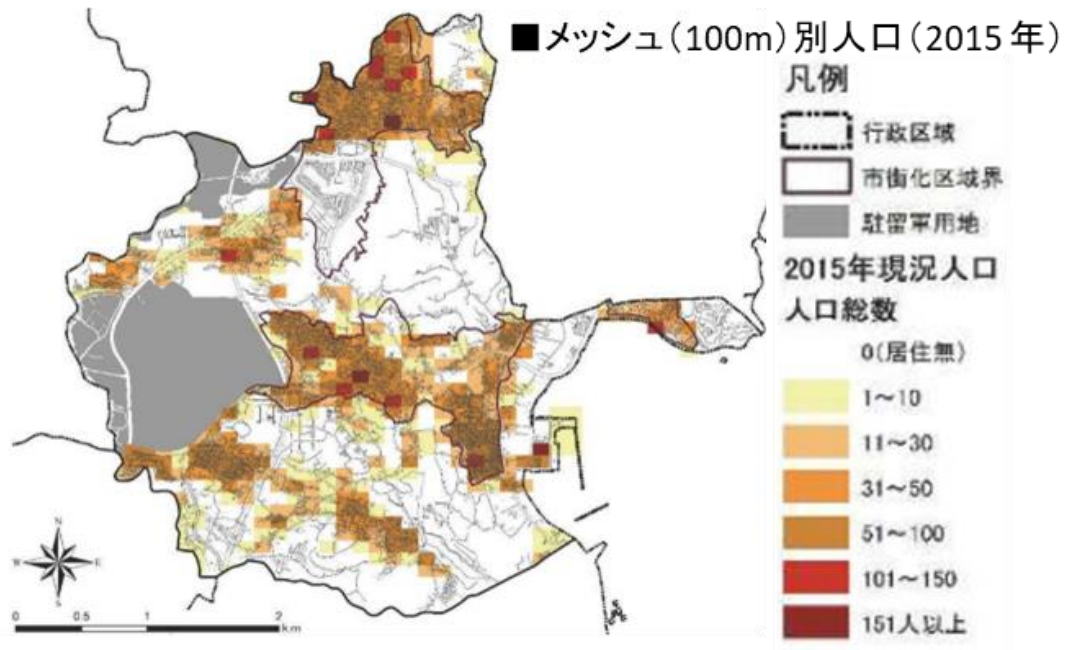


資料：国勢調査

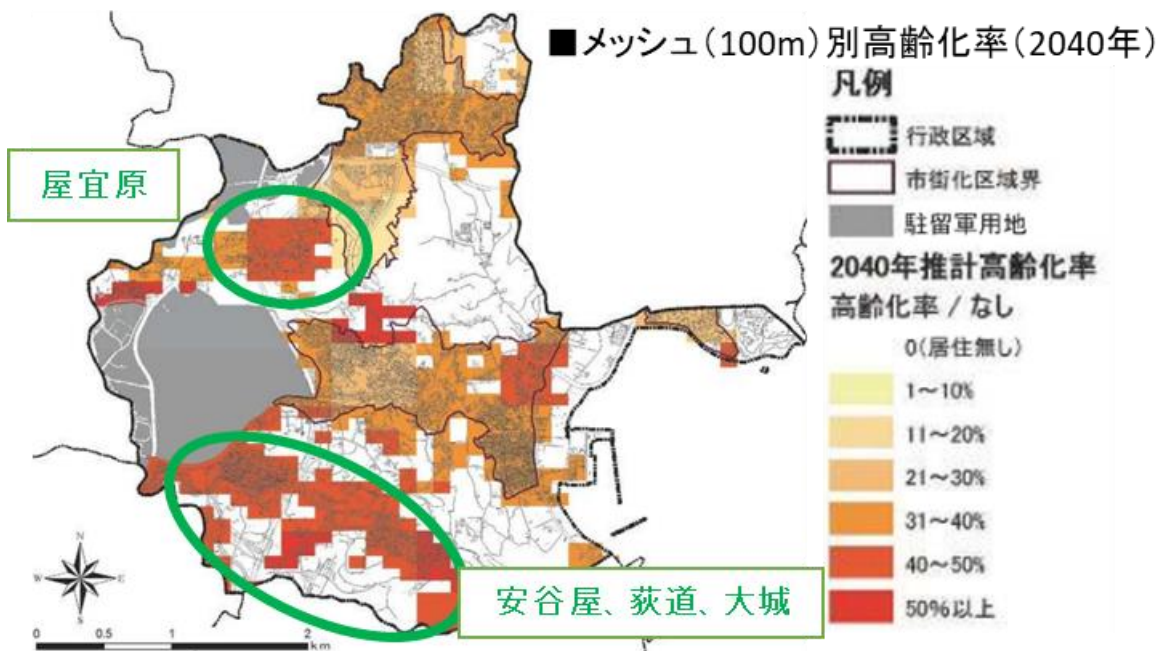
◆人口・世帯数（メッシュで見る人口の推移）

- ・2015年時点のメッシュ（100m）別人口を見ると、市街化区域内や、市街化調整区域において既存集落を中心にまとまって人口が集中している。
- ・2040年の高齢化率を見ると、安谷屋、荻道、大城、屋宜原等の市街化調整区域の集落において高齢化率が高くなることが想定される。

メッシュ（100m）別人口（2015年）



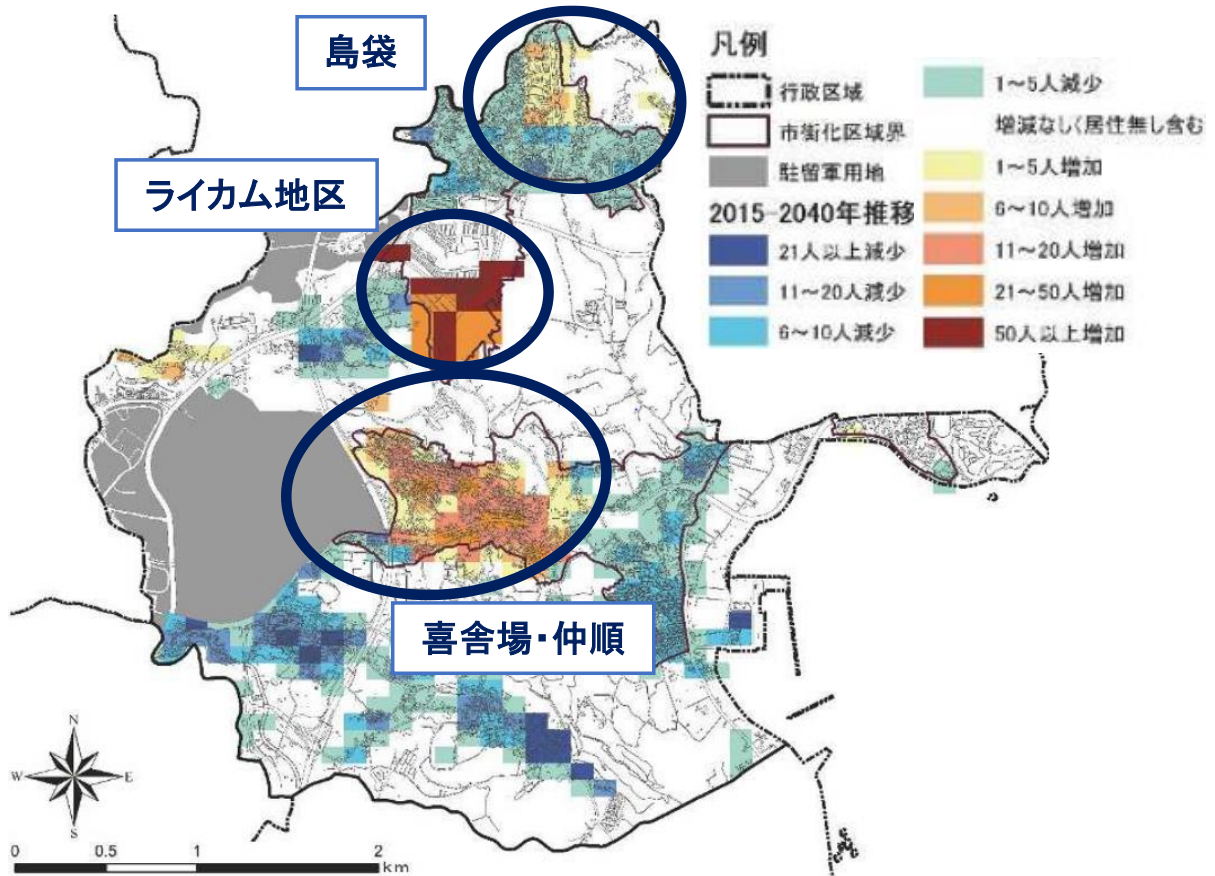
メッシュ（100m）別高齢化率（2040年）



2015～2040年の人口増減の状況を見ると、喜舎場、仲順の市街化区域内や島袋の市街化区域内の一部において人口が微増し、ライカム地区では大きく人口が増加していくことが推計されている。

一方で、市街化調整区域の既存集落において人口が減少していくことが推計されている。

メッシュ（100m）別人口増減（2015～2040年）



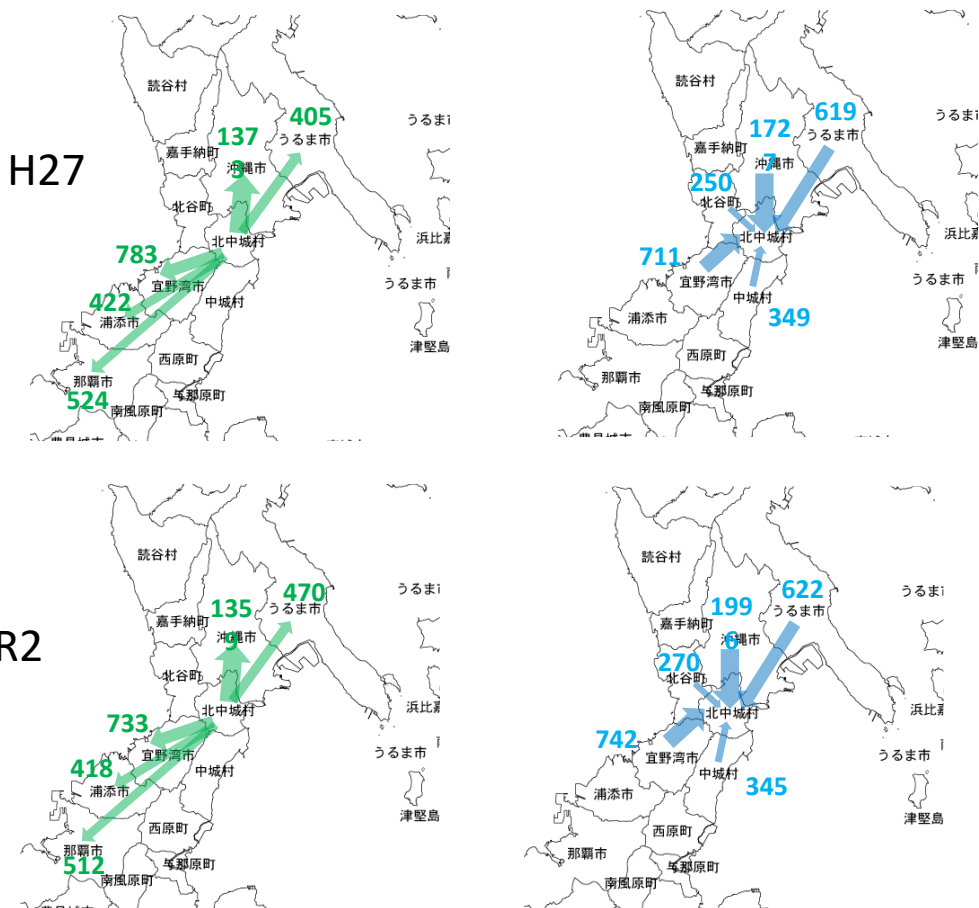
◆日常生活圏（通勤・通学者数）

令和2年（2020年）の国勢調査より通勤・通学での人口流動をみると、流出人口（合計4,816人）に対して流入人口（合計5,104人）が多い傾向にある。流出先は沖縄市が最も多く、次いで宜野湾市、那覇市、うるま市、浦添市の順となっている。また、流入人口も、沖縄市が最多で、宜野湾市、うるま市、中城村、北谷町と続く。

人口流動

流出人口

流入人口



平成27年	流出率			流入率		
	流出数	人数	流出率	流入元	人数	流入率
1	沖縄市	1373	19.20%	沖縄市	1727	24.10%
2	宜野湾市	783	11.00%	宜野湾市	711	9.90%
3	那覇市	524	7.30%	うるま市	619	8.70%
4	浦添市	422	5.90%	中城村	349	4.90%
5	うるま市	405	5.70%	北谷町	250	3.50%
6	北谷町	321	4.50%	那覇市	222	3.10%
7	西原町	247	3.50%	読谷村	196	2.70%
8	中城村	199	2.80%	浦添市	185	2.60%
9	嘉手納町	119	1.70%	西原町	117	1.60%
10	読谷村	74	1.00%	嘉手納町	77	1.10%

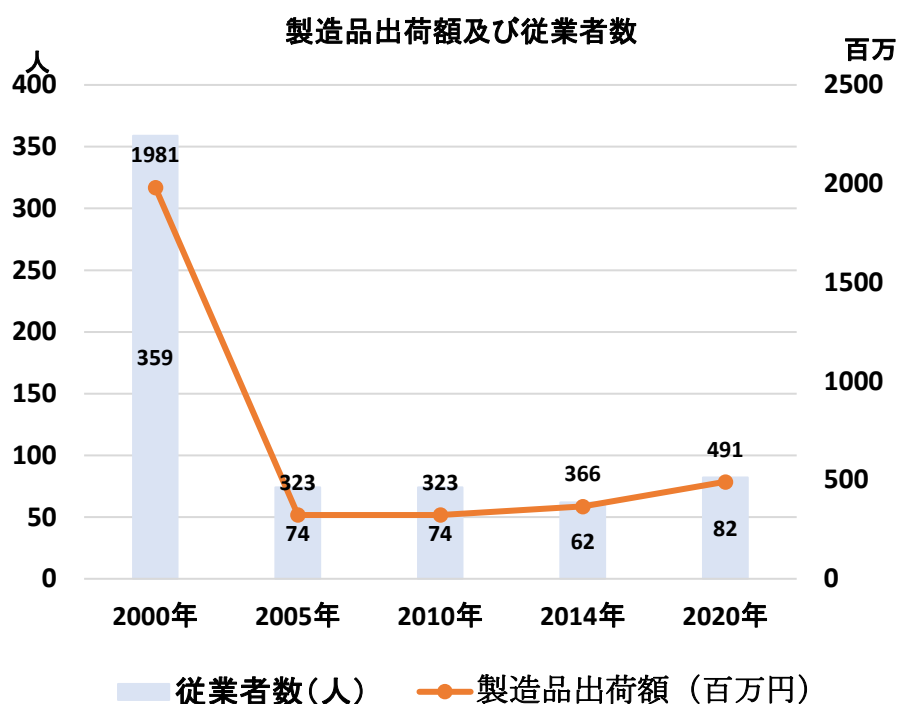
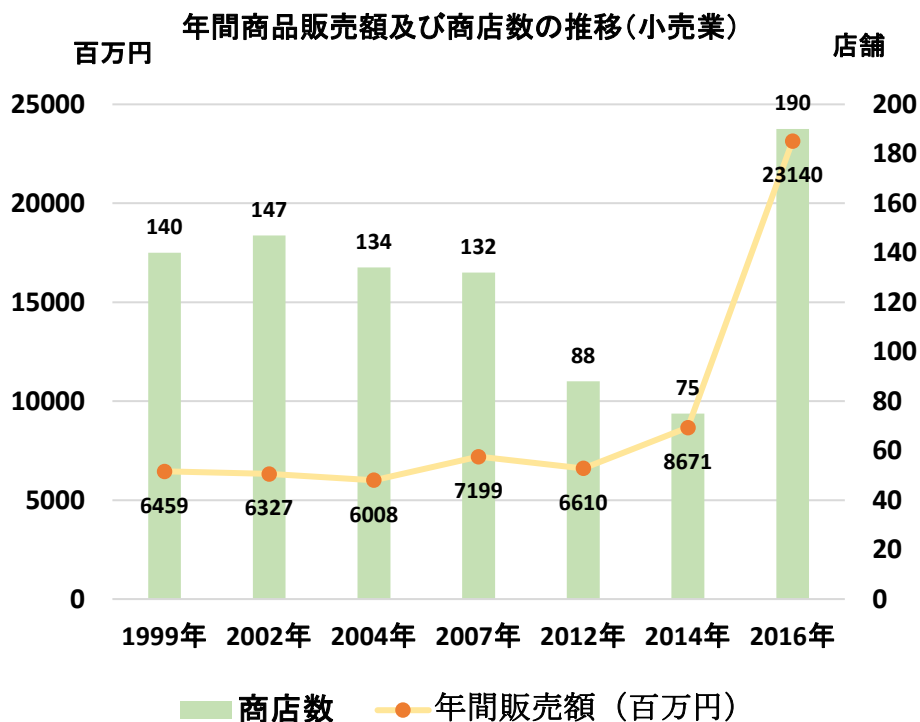
令和2年	流出率			流入率		
	流出数	人数	流出率	流入元	人数	流入率
1	沖縄市	1359	28.20%	沖縄市	1996	39.10%
2	宜野湾市	733	15.20%	宜野湾市	742	14.50%
3	那覇市	512	10.60%	うるま市	622	12.20%
4	うるま市	470	9.80%	中城村	345	6.80%
5	浦添市	418	8.70%	北谷町	270	5.30%
6	北谷町	344	7.10%	那覇市	232	4.50%
7	西原町	246	5.10%	浦添市	199	3.90%
8	中城村	208	4.30%	読谷村	187	3.70%
9	嘉手納町	125	2.60%	西原町	126	2.50%
10	読谷村	65	1.30%	嘉手納町	64	1.30%
11	名護市	52	1.10%	南風原町	57	1.10%
12	南風原町	49	1.00%	豊見城市	51	1.00%

資料：国勢調査

◆産業（産業・工場の動向）

年間商品販売額は1999年より横ばいの傾向にあったが、2004年を境に増加傾向となり、2014年から2016年にかけて大幅に増加。一方で商店数自体は減少傾向にあったが、2016年には販売額及び商店数ともに増加している。

製造品出荷額及び従業者数は2000年から2005年にかけて大きく落ち込んでおり、2005年以降は微増傾向で推移している。

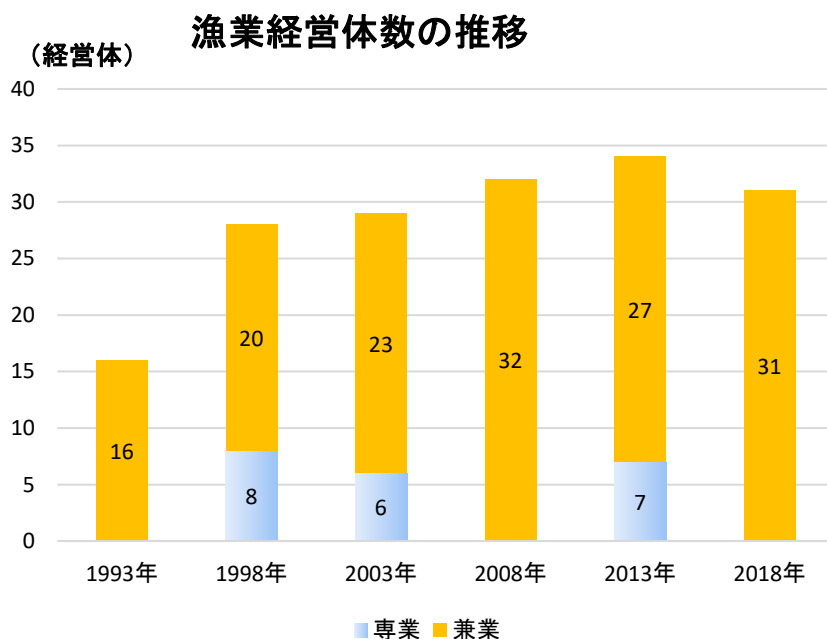
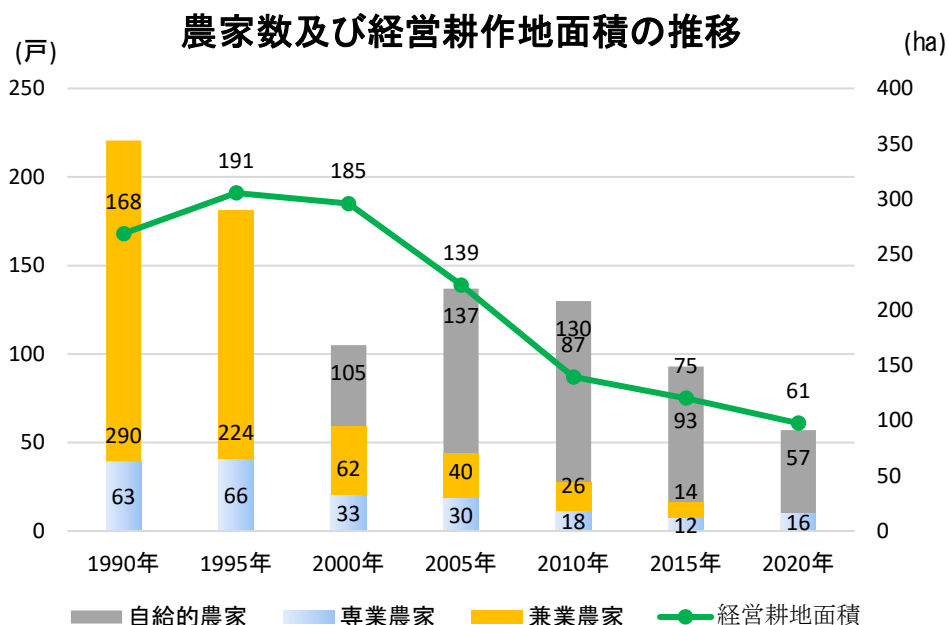


資料：商業統計調査、工業統計調査

◆産業（漁業・農業の動向）

農家数は減少傾向にあり、2000年以降では自給的農家の割合が高い状況となっている。農家の減少に伴い経営耕地面積も減少しており、1995～2020年の25年間で130haほど減少している。

漁業経営体数は1993年以降増加傾向にあったが、2018年は2013年と比べると減少しており、専業漁業経営体数は0である。



資料：農業センサス、漁業センサス

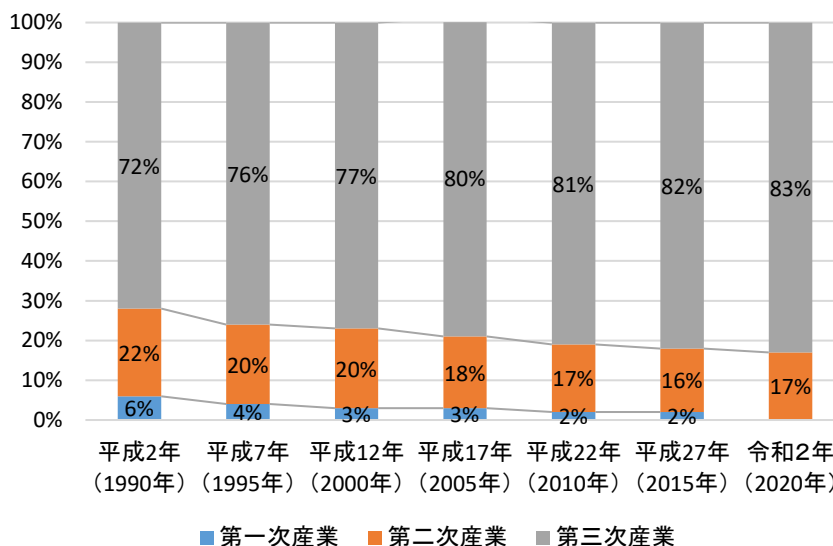
◆産業（産業別就業人口）

第一次産業は、1990年（平成2年）から減少傾向にあり、2020年時点で1%を切っている。

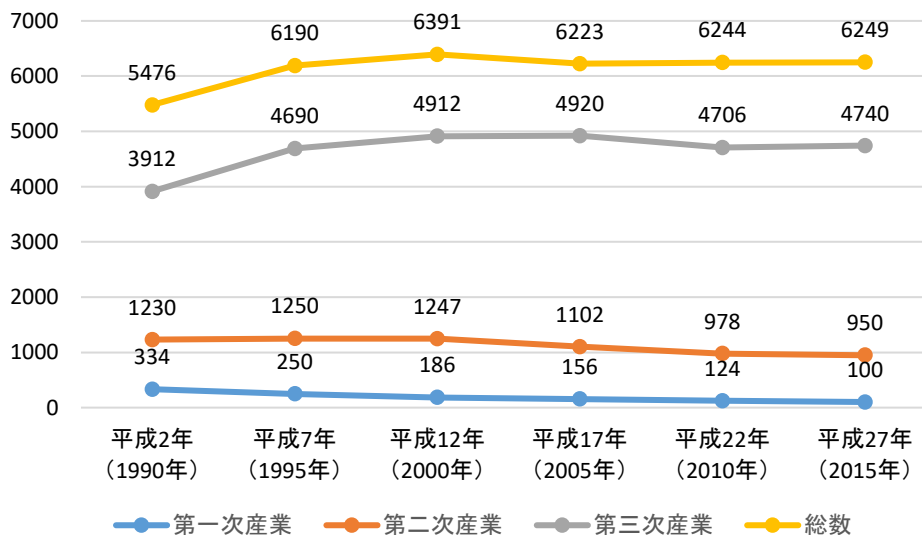
第二次産業は、概ね横ばいであるが近年減少傾向にある。

第三次産業は、1990年（平成2年）から増加傾向にあり全体の8割を占めている。

北中城村の産業別人口（15歳以上）



北中城村の産業別人口（15歳以上）



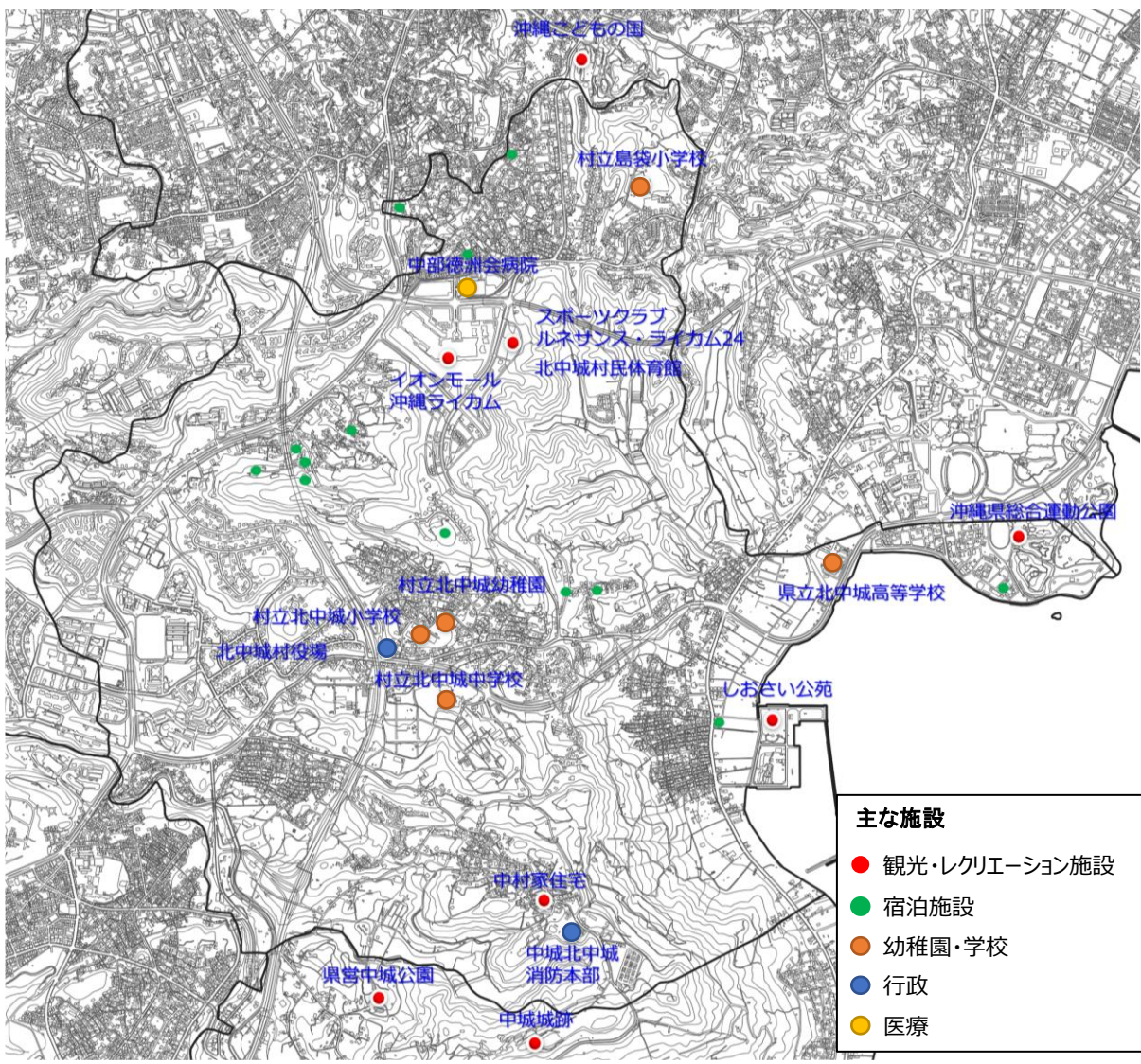
資料：国勢調査

◆各種施設分布（施設数・宿泊施設の分布）

北中城村には村立小学校が2校（北中城小学校、島袋小学校）、村立中学校が1校（北中城中学校）、県立高校が1校（北中城高等学校）ある。

観光面では、村の北部にイオンモール沖縄ライカムがあり、村南部に中村家住宅、中城公園、中城城跡がある。

ライカム地区は、大型商業施設、高度医療施設があるとともに、基幹急行バスをはじめとする路線バスや沖縄市のコミュニティバスとの接続地点にもなっている。

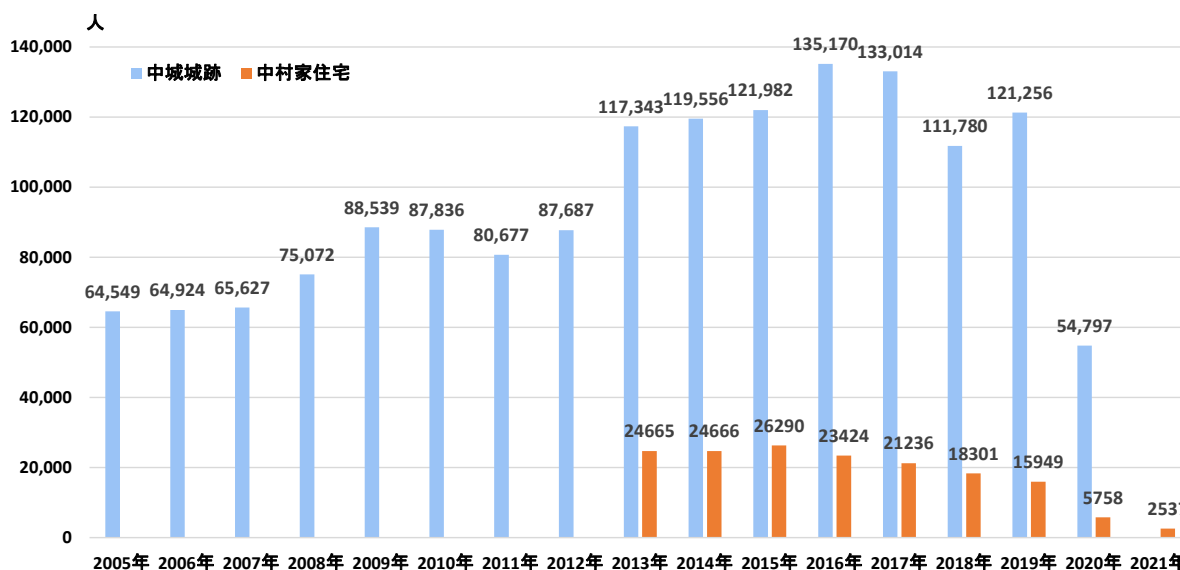


◆観光動向（主要観光地における観光客数）

北中城村の豊富な歴史文化資源、先進的な健康への取り組み、新たなまちづくりは今後の観光振興に重要な役割を果たす。

北中城村には中村家住宅や中城城跡などのほかにも多数の歴史文化資源がある。世界遺産にもなっている中城城跡の来客数は、新型コロナウイルスが感染拡大するまで増加傾向にあり、年間約12万人が訪れる。中村家住宅は2015年以降から減少傾向にあり、コロナ禍になった2020年以降は来客数が1万人を切っている。

中城城跡及び中村家住宅へ訪れた観光客数

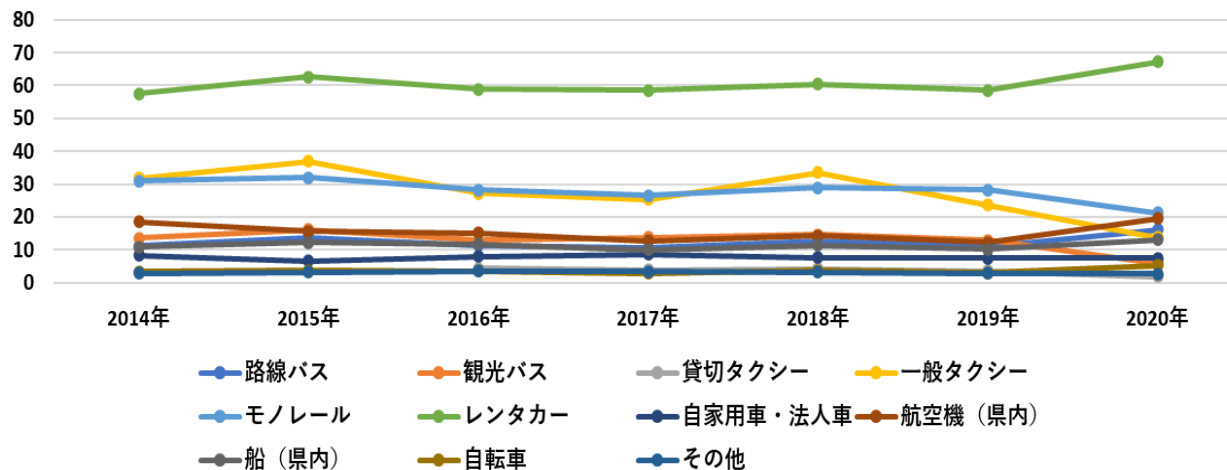


資料：令和2年観光統計実態調査

◆観光動向（観光客の交通利用手段）

沖縄県が実施している航空乗客アンケート調査の結果、本島来訪者が移動で利用した交通手段としてはレンタカーが最も多く、次にモノレール、航空機（県内）、路線バスなどが続く。

沖縄県 観光客の交通利用手段



資料：令和2年観光統計実態調査

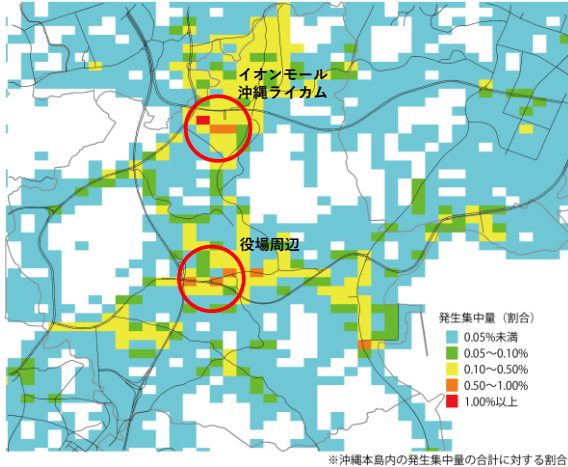
◆流動人口データを用いた発生集中量

2022年8月～11月の4ヶ月間の流動人口データを用いて村民、県民、県外観光客の発生集中量を分析した。

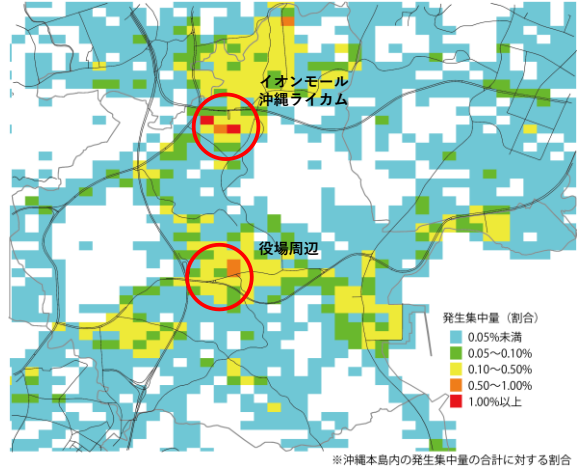
村民、県民、県外観光客に共通して、イオンモール沖縄ライカムで発生集中量が高くなっており、拠点性が確認できる。

村民では役場周辺で発生集中量が高く、県外観光客ではホテル周辺で高くなっている。

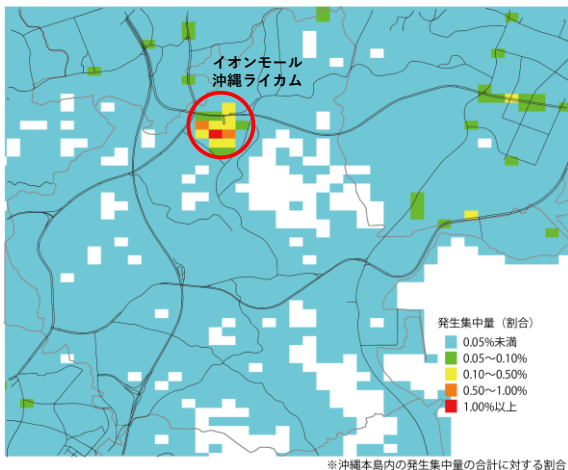
村民の発生集中量（平日）



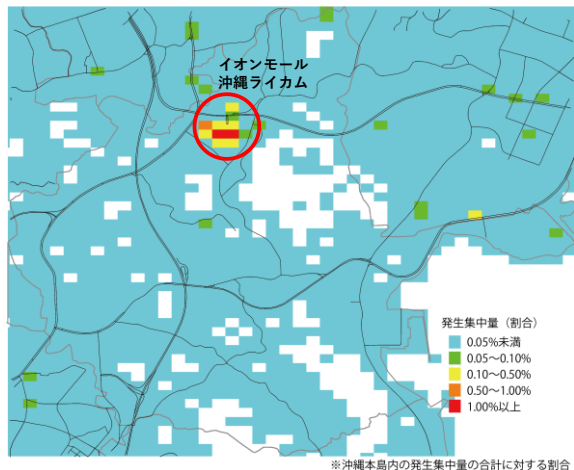
村民の発生集中量（休日）



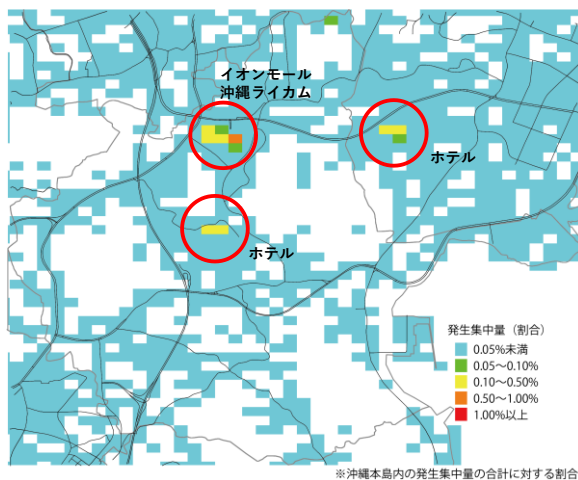
県民の発生集中量（平日）



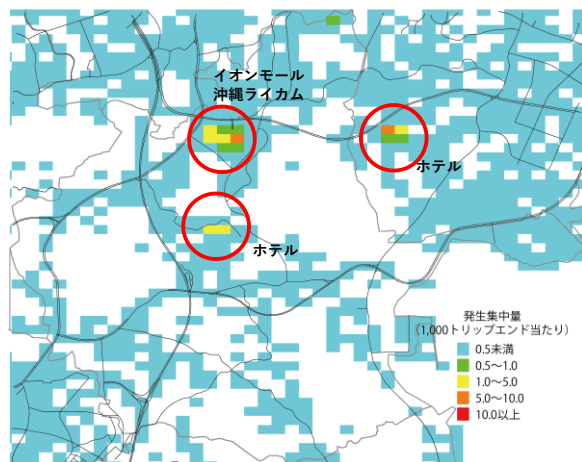
県民の発生集中量（休日）



県外観光客の発生集中量（平日）



県外観光客の発生集中量（休日）



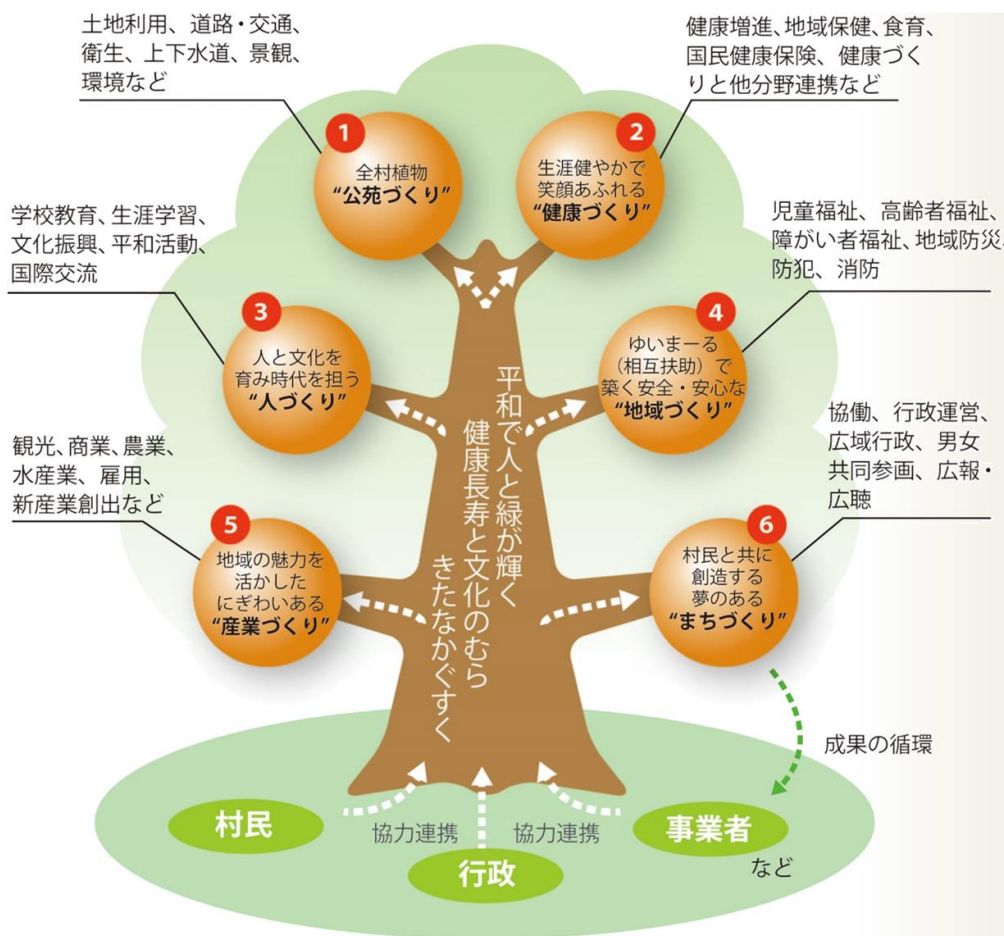
2. 上位・関連計画の整理

2-1 北中城村の上位関連計画

(1) 北中城村第四次総合計画（平成 27 年～令和 6 年）

まちづくりの主な課題と展望として、交通利便性向上、交流機能の拡充や少子高齢化への対応や健康長寿のまちづくりが示されている。

将来像	平和で人と緑が輝く健康長寿と文化のむら きたなかぐすく
基本理念	<ul style="list-style-type: none"> ① 全村植物“公苑づくり” ② 生涯健やかで笑顔あふれる“健康づくり” ③ 人と文化を育み時代を担う“人づくり” ④ ゆいまーる（相互扶助）で築く安全・安心な“地域づくり” ⑤ 地域の魅力を活かしたにぎわいある“産業づくり” ⑥ 村民と共に創造する夢のある“まちづくり”
将来人口の目標	18,000 人（令和 6 年度）



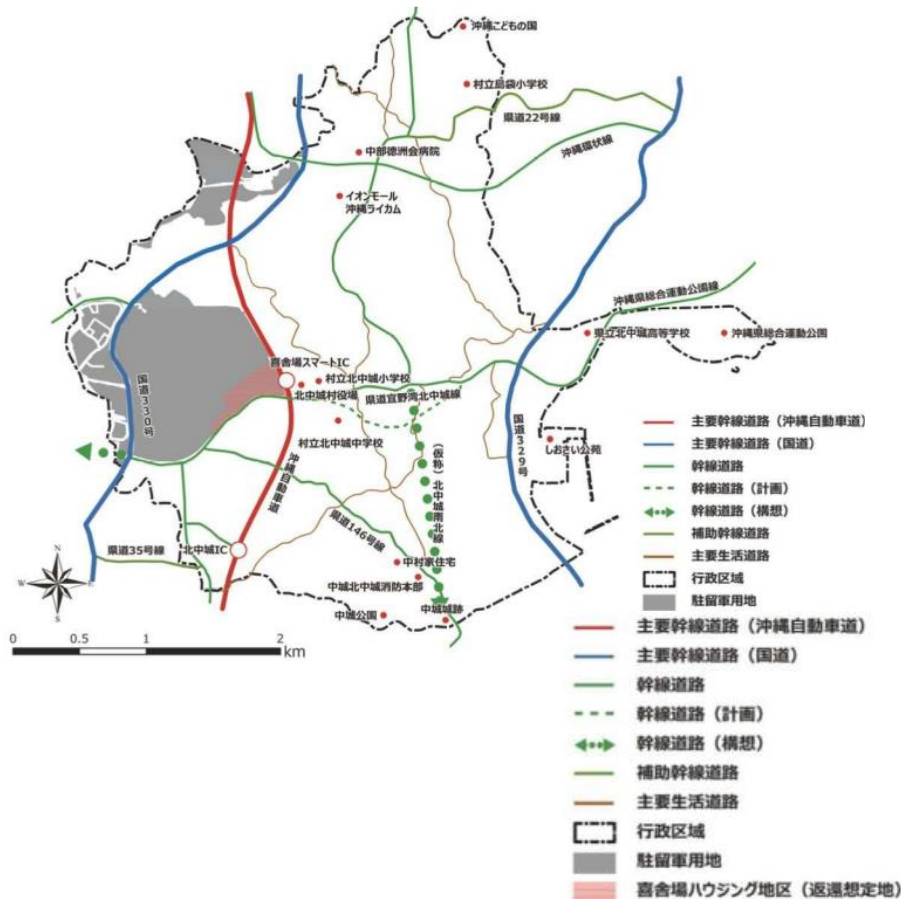
まちづくりの6つの目標

(2) 北中城村都市計画マスタープラン（令和元年）

「まちの賑わい形成と生活利便を支える交通ネットワークの構築」を理念とし、広域交通網の形成や、拠点・市街地連携を実現する公共交通網の形成、優しい交通環境の形成が方針として挙げられている。

基本理念	まちの賑わい形成と生活利便を支える交通ネットワークの構築
まちづくりの将来像	ひと・まち 健康長寿のむら 北中城 ～誰もが安全安心・快適に住み続けられるまちづくり～
基本方針	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市の発展を支える広域交通網の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・ 周辺自治体との連携強化に資する道路網の整備要望 ・ 喜舎場 IC のフルインター化の推進 ・ 将来的な鉄軌道の導入との連携も見据えたネットワーク構築 ・ (仮) 北中城南北線の整備検討 ● 拠点・市街地連携を実現する公共交通網の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・ 中部地域の交通結節点としての機能維持・充実 ・ 村内移動環境の向上に資する既存路線の維持・充実 ・ 多様な主体との協働による移動手段の検討 ・ モビリティマネジメントによる公共交通の利用促進 ● 誰もが安心して暮らせる人に優しい交通環境の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・ 主要生活道路や集落内道路環境の向上 ・ 安全・安心して移動できる歩行空間の整備 ・ 自転車等の利用促進に資する道路環境の形成

交通体系図



(3) 北中城村観光振興基本計画（平成 28 年）

公共交通に関する課題として、観光地へのアクセスや交通体系の利便性等が示されている。

基本理念	豊かな時間を過ごせる『健幸度世界一のむら』北中城村の実現
施策の 基本方向	<ol style="list-style-type: none"> ① 多様で魅力ある観光体験の提供 <ul style="list-style-type: none"> ・ 多様（文化・健康・娯楽など）なツーリズムの推進 ・ 観光資源創出の推進 ② 基盤となる旅行環境の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・ 情報インフラ整備の推進 ・ 外国人受入環境整備の推進 ・ 観光人材育成への取り組み推進 ・ 観光地景観形成の検討 ・ ユニバーサルデザイン推進 の検討 ・ 緊急時の対応強化の検討 ③ 効果的なマーケティング・プロモーション <ul style="list-style-type: none"> ・ 観光案内所・ポータルサイト・案内冊子などによる地域プロモーションの推進 ・ データに基づいた戦略的な地域プロモーションの推進 ・ 地域プロモーションによる知名度向上・観光客の誘客促進 ④ 推進体制の構築 <ul style="list-style-type: none"> ・ 日本版 DMO を目指した観光協会 ・ 北中城村観光振興基本計画に基づく観光振興アクションプランの策定 ・ 計画遂行における役割の明確化と整理による具体的な観光推進体制の構築 ・ 公的な協議の場の設置検討 ⑤ 地域資源を活用した地域ブランドの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域資源を活用した地域ブランド構築の推進 ・ 女性長寿日本一ブランドを活用しての地域ブランド構築の推進

公共交通に対する課題と解決策

強み 沖縄北部及び南部への交通アクセスが良好
弱み <ul style="list-style-type: none"> ・ 観光地の中城城跡・中村家住宅への公共交通がない ・ 交通体系の利便性（移手段、便数、スケジュール、座席数、時間、料金）の整理を行う ・ コミュニティバスなど、村内の移動弱者への対応や、イベント時にも活用できるような交通手段が必要。それに合わせて、バス乗り場やバス用駐車場、道路等の整備も検討が必要



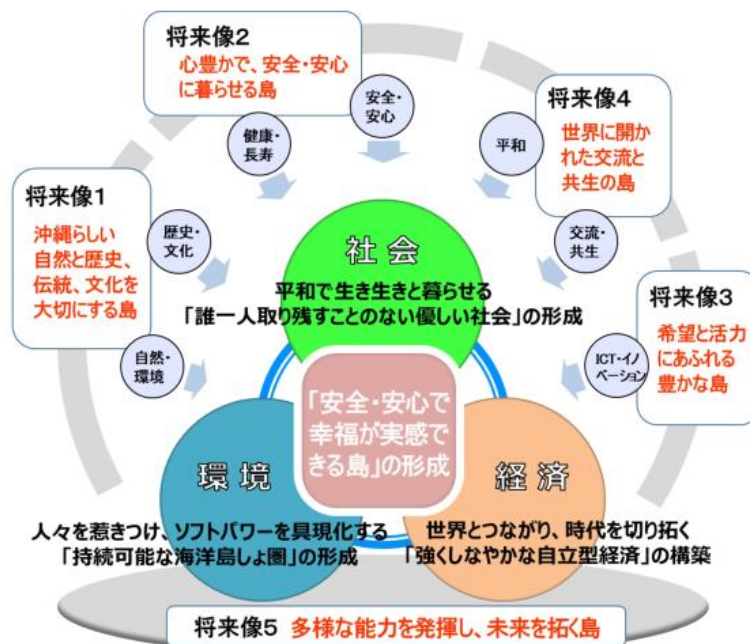
施策の基本方向イメージ

2-2 沖縄県の上位関連計画

(1) 新・沖縄21世紀ビジョン基本計画（令和4年5月）

- ・「沖縄21世紀ビジョン」に掲げる5つの将来像の実現と4つの固有課題の解決を図り、本県の自立的発展と県民一人ひとりが豊かさを実感できる社会の実現を目指す。
- ・施策展開に当たっては、SDGsを取り入れ、社会・経済・環境の三つの側面が調和した「持続可能な沖縄の発展」と「誰一人取り残さない社会」を目指す。
- ・県土の広域的な方向性として、シームレスな交通体系の整備が掲げられ、県民の良質な生活環境と利便性の確保や観光客の移動利便性の向上等が示されている。

計画概念図



県土のグランドデザインと圏域別展開

1 県土全体の基本方向

- ① 県土の均衡ある発展と持続可能な県土づくり
- ② 我が国の南の玄関口における臨空・臨港都市と新たな拠点の形成
- ③ 広大な海域の保全・活用

2 県土の広域的な方向性

- ① 中南部都市圏の形成と駐留軍用地跡地の有効利用
- ② 県土の均衡ある発展を支える「東海岸サンライズベルト構想」の展開
- ③ 世界とつながる北部圏域、宮古・八重山圏域の持続可能な発展
- ④ 小・中規模離島や過疎地域等における持続可能な地域づくり
- ⑤ シームレスな交通体系の整備と鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入

⑤シームレスな交通体系の整備と鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入

- ・ 北部圏域や離島地域の定住条件の向上
- ・ 県民の良質な生活環境と利便性の確保
- ・ 交通渋滞の緩和、陸上貨物輸送の効率化
- ・ 観光客の移動利便性の向上等に向けて
- ・ 県全域におけるシームレスな交通体系の整備

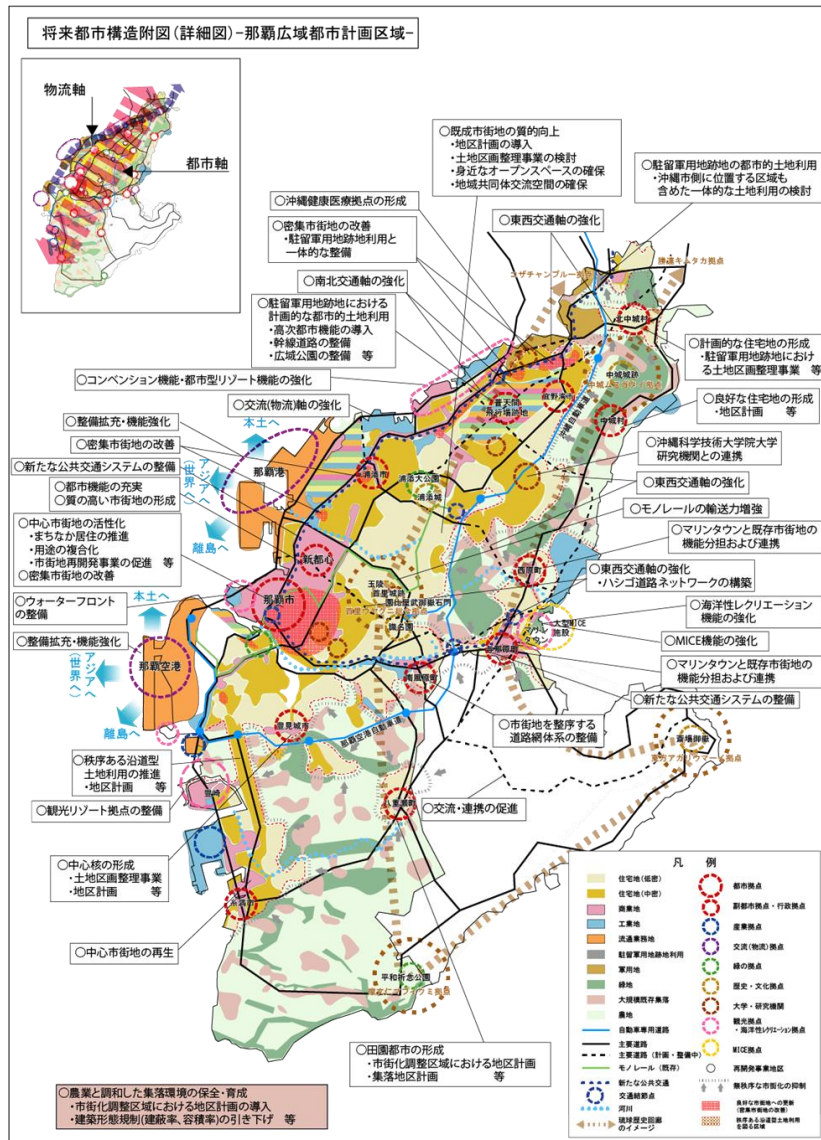
(2) 那覇広域都市計画「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」(令和4年)

交通に関する方針として、公共交通利用促進による環境改善や公共交通、道路交通のモビリティを高めることによる都市圏の拠点性の育成や強化を支える交通システムの展開、観光交通の魅力を高めることによる振興、公共交通の利便性を高めることで通院、買物、通学などの安全、安心の実現等が示されている。

交通に関する方針

基本方針	快適で安心して移動でき、交通手段の多様性を確保した交通施設
基本理念	<p>①環境</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通利用促進による環境改善 道路交通円滑化による環境改善 <p>②振興</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通、道路交通のモビリティを高めることによる振興 都市圏の拠点性の育成や強化を支える交通システムの展開による振興 観光交通の魅力を高めることによる振興 <p>③安心</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利便性を高めることで通院、買物、通学などの安全、安心の実現 道路整備の推進による交通事故の削減

将来都市構造



(3) 東海岸サンライズベルト構想 (令和3年3月)

東海岸地域における円滑な交通ネットワークの形成として、以下の方針が示されている。

- 地域コミュニティバス等の地域交通の持続的な運用や利便性の向上に加え、東海岸地域の市町村における連携・強化による広域的な展開を推進
- 低炭素社会の実現に寄与するため、自家用車から公共交通や新しいモビリティへの利用転換を推進
- 自転車通行空間の安全性確保やシェアサイクルの導入促進等、都市交通システムにおける交通手段として自転車利用環境の向上 等

円滑な交通ネットワークの形成

1.体系的な幹線道路網であるハシゴ道路ネットワークの構築に向けて、本島南北軸である国道329号南風原バイパス、与那原バイパス、西原バイパスの整備を促進するとともに、東西軸である南部東道路、浦添西原線などの整備を推進する。

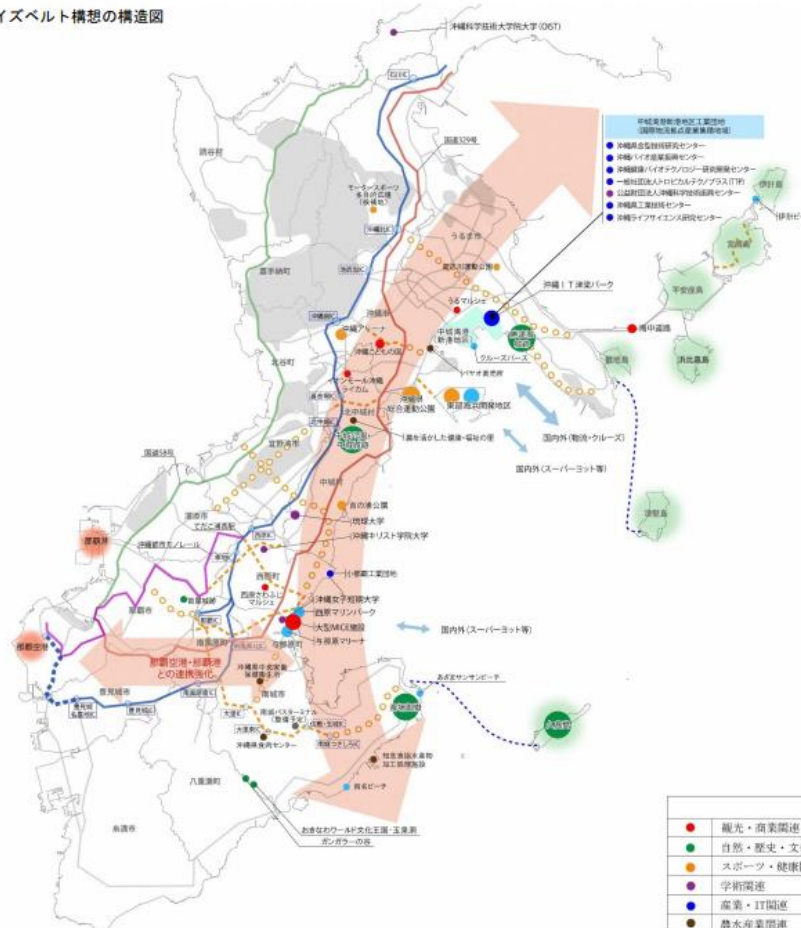
2.物流の強化や災害に強い県土づくりに向け、中城湾沿岸の産業集積地域等を結ぶ新規幹線道路の整備に向けた取組を推進する。

3.地域公共交通については、市町村において運行されている地域コミュニティバス等の地域交通の持続的な運用や利便性の向上に加え、東海岸地域の市町村における連携・強化による広域的な展開を推進する。

4.大型 MICE 施設と地域拠点をつなぐモノレールやLRT等を含む円滑な公共交通システムの構築や交通情報をリアルタイムで取得できる公共交通のスマート化等についても検討する。

5.低炭素社会の実現に寄与するため、自家用車から公共交通や新しいモビリティへの利用転換を推進する。また、自転車通行空間の安全性確保やシェアサイクルの導入促進等、都市交通システムにおける交通手段として自転車利用環境の向上を図る。

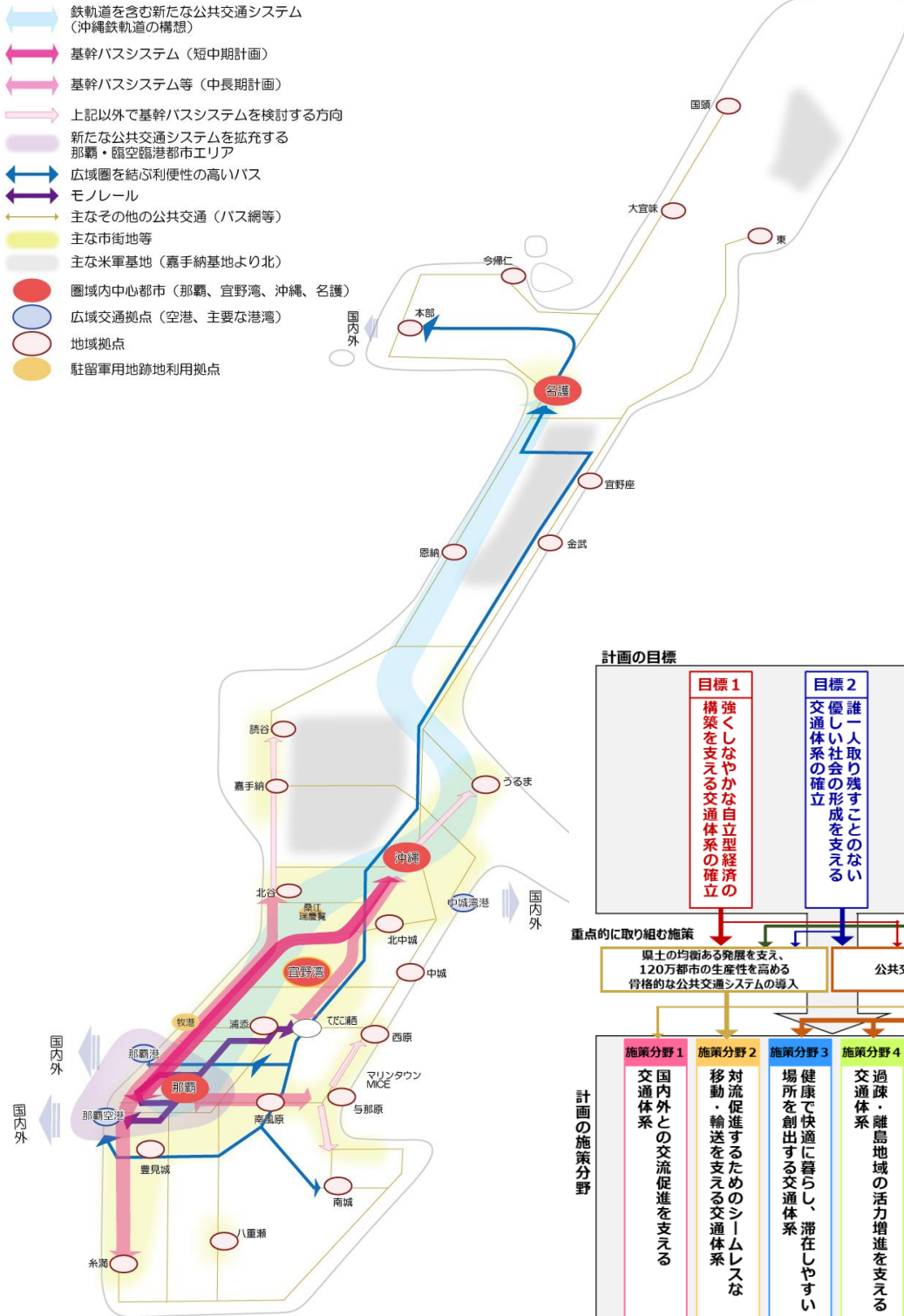
7 東海岸サンライズベルト構想の構造図



(4) 沖縄県総合交通体系基本計画（令和4年）

重点的に取り組む施策として「県土の均衡ある発展を支え、120万都市の生産性を高める骨格的な公共交通システムの導入」や「公共交通の持続可能性の確保」が示されている。

中南部都市圏の交通体系



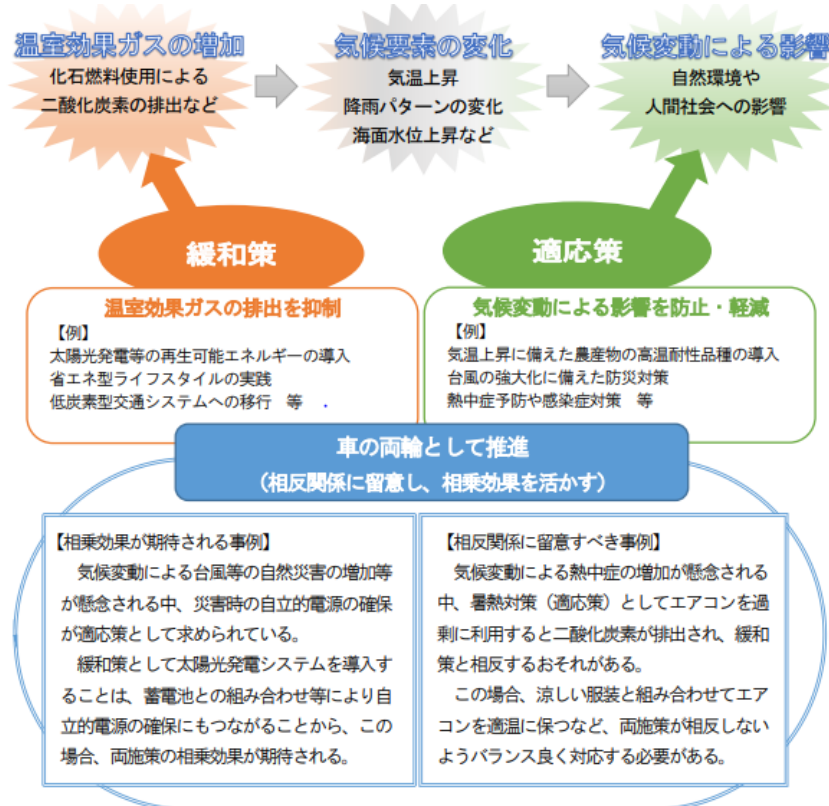
(5) 第二次沖縄県地球温暖化対策実行計画（令和3年）

「環境と利便性が両立した交通体系」を理念に、2050年の将来像として、「通勤・通学を含む様々な移動にバスやモノレール等の公共交通機関を利用する県民が増加」、「観光客の移動手段における公共交通機関の利用」、「歩いて暮らせるまちづくり」等が示されている。

将来像	脱炭素島しょ社会が実現し、気候変動に適応した、豊かな自然環境に恵まれた持続可能な沖縄県
将来の目標	【中期目標】 2030年度において、2013年度比26%削減（2005年度比33%削減） 【長期目標】 2050年度に向けて、温室効果ガス排出量実質ゼロを目指す（脱炭素社会の実現）

基本理念	環境と利便性が両立した交通体系
施策の基本方向	<p>■2050年度の目指すべき将来像へのステップとして、2030年度においては次のような姿を目指す</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 電気自動車やハイブリッド自動車等の次世代自動車のほか、二酸化炭素排出量の削減にもつながる運転支援等の機能を搭載した車両が広く普及。 ② 県民の多くが環境にやさしいエコドライブを実践。 ③ 通勤・通学を含む様々な移動にバスやモノレール等の公共交通機関を利用する県民が増加。 ④ 観光客の移動手段における公共交通機関の利用、ホテル・観光拠点における自転車や超小型モビリティ、グリーンスローモビリティの利用が広がっている。 ⑤ 時差出勤やテレワークの普及により、ワークライフバランスの推進のほか、自家用車の交通量が分散減少することで渋滞が緩和。 ⑥ 歩行者や自転車が安心して通行できる道路の整備、生活に必要な施設が身近にある生活環境が整備され健康の増進にも寄与する歩いて暮らせるまちづくりが進んでいる。

緩和策と適応策について



2-3 その他関連計画

(1) 那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市・北中城村地域公共交通総合連携計画

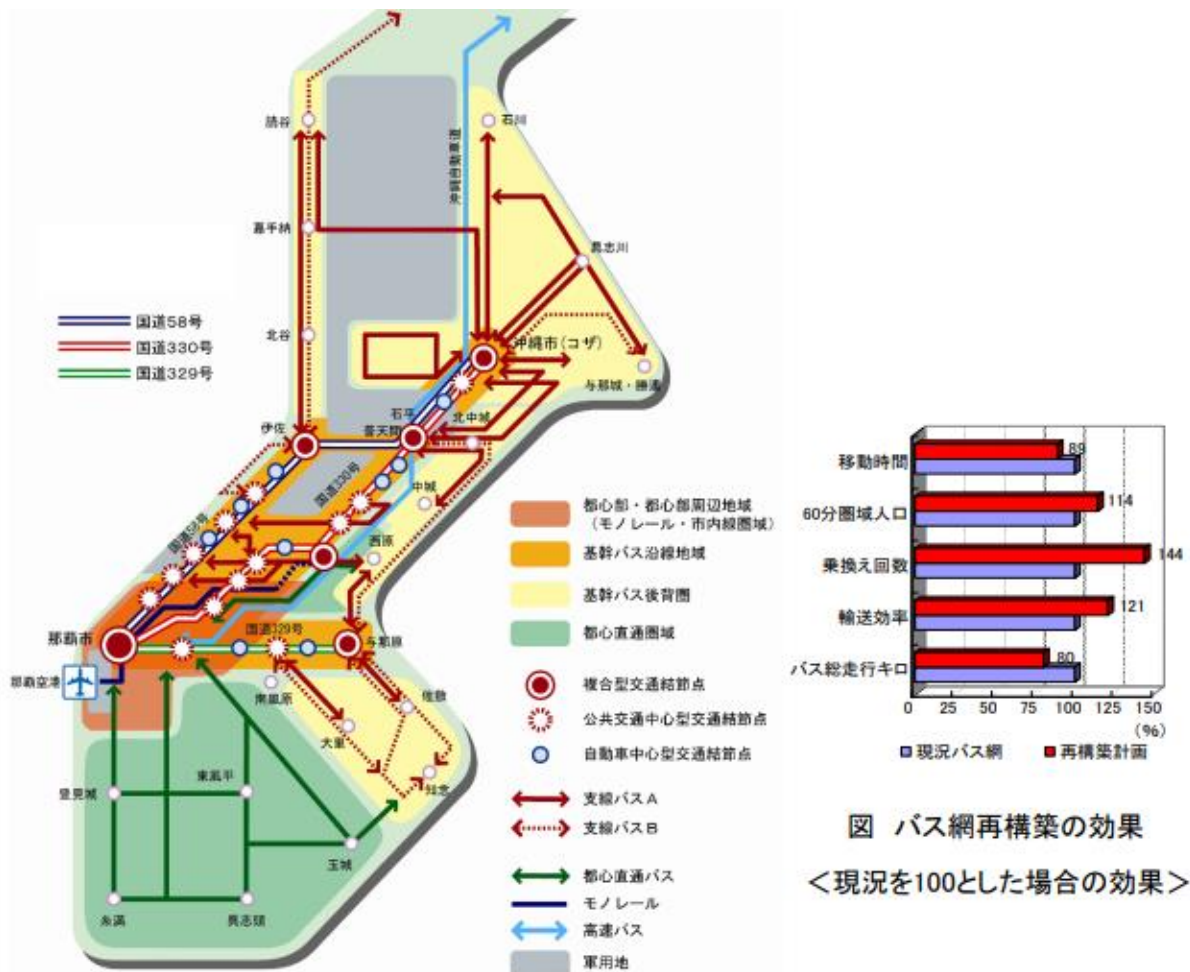
(令和4年)

中南部都市圏におけるバス網再構築に向けて、以下の方針が示されている。

- 利用しやすいダイヤを実現することで、バスの利用促進を図る
- バス網再構築により、効率的な運行を図る
- 基幹バスと支線バスのシームレスな乗り継ぎを確保する
- 過度な自家用車利用を抑制して、自家用車利用からの転換を促進する 等

将来像	国道58号を中心とした地域について、基幹バスシステムの導入を推進していく
目的	① わかりやすいバス網を実現することで、誰にでもバスを利用しやすくする ② 利用しやすいダイヤを実現することで、バスの利用促進を図る ③ バス網再構築により、効率的な運行を図る ④ バスの確実な走行性を確保して、公共交通に対する信頼回復を図る ⑤ 基幹バスと支線バスのシームレスな乗り継ぎを確保する ⑥ 過度な自家用車利用を抑制して、自家用車利用からの転換を促進する

■ バス網再構築のネットワークイメージ



3. 北中城村の公共交通の現状等

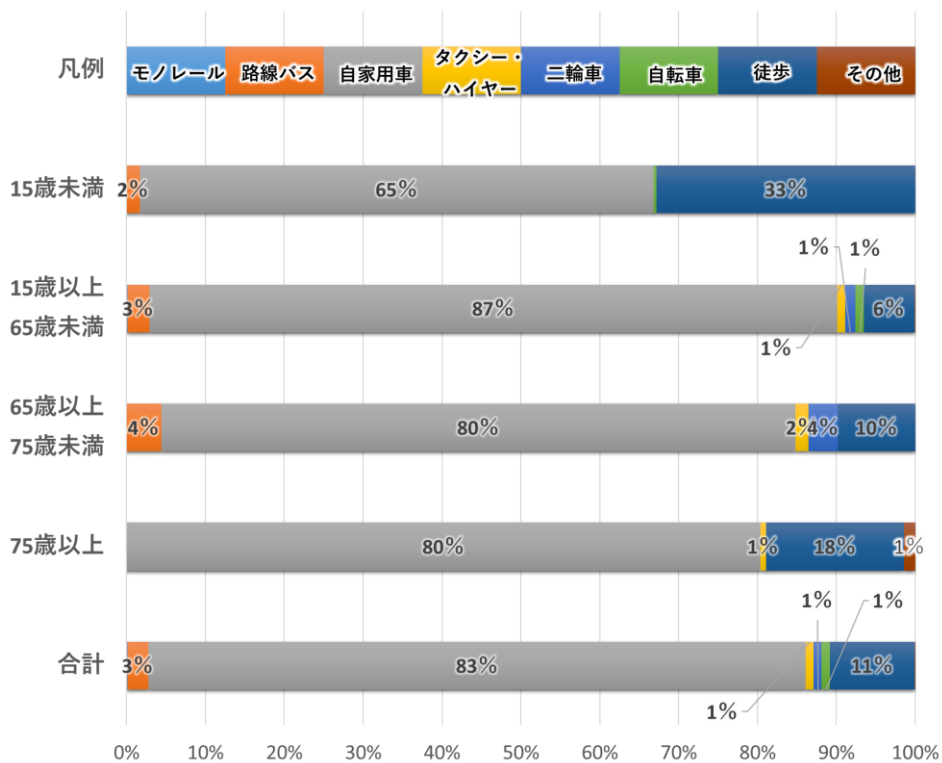
3-1 北中城村における移動行動

(1) 北中城村における移動行動

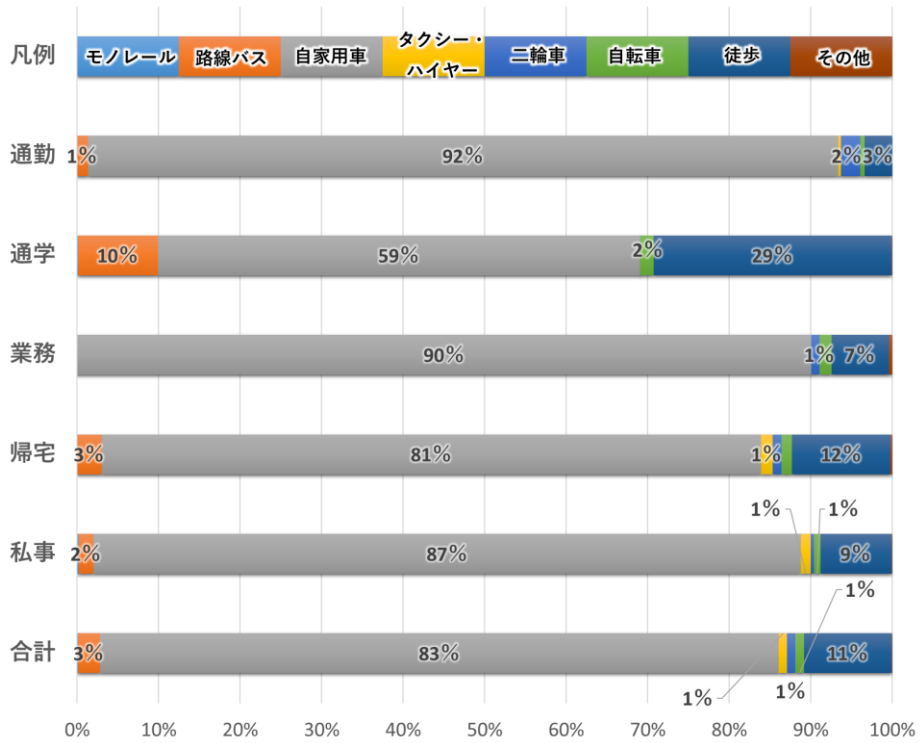
北中城村における移動手段の分担率

- 15歳以上の年齢階層で自家用車の分担率が8割を超え、自家用車における移動が多い。
- また、運転免許を持たない15歳未満においても、自家用車の分担率6割を超えており、保護者による送迎等による移動が多いことが示唆される。
- 路線バスの分担率は3%、タクシーの分担率は1%にとどまっており、公共交通による移動は少ない状況となっている。

年齢階層別分担率（北中城村）



目的別分担率（北中城村）

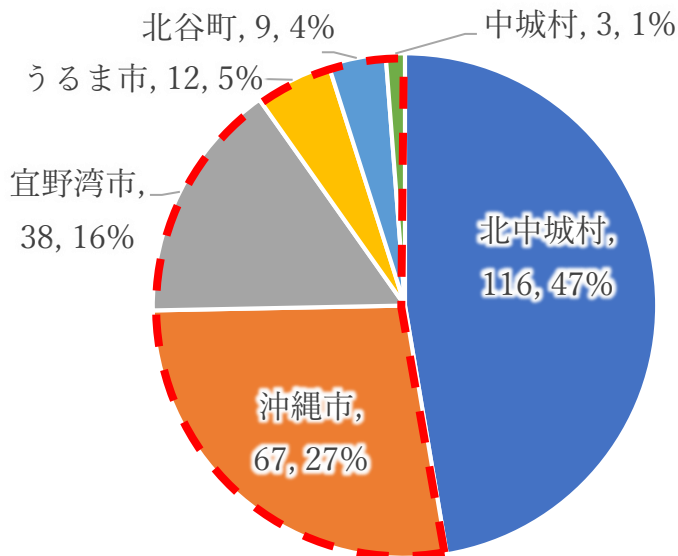


出典：第三回沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（H21.3）

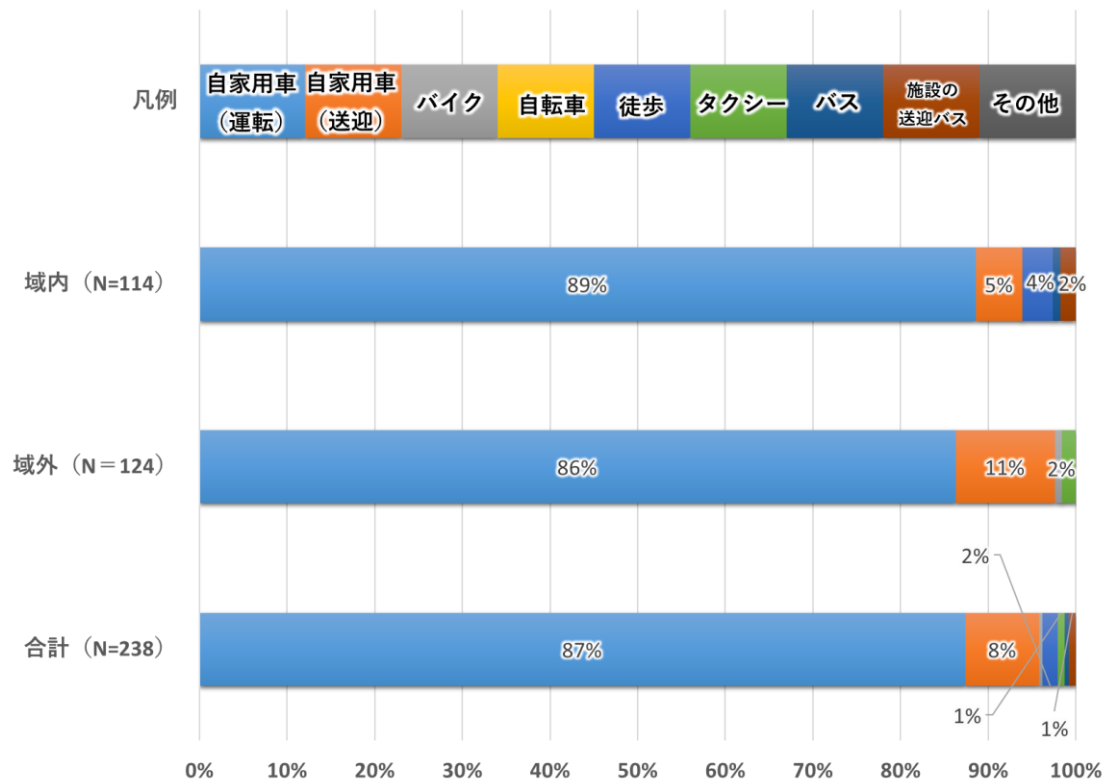
北中城村における買い物移動の状況

- 買い物先で、最も多いのは村域内（イオン、サンエー）となっているが、村民の過半数は村域外を買い物先としている。
- 域外の買い物先は、沖縄市、宜野湾市が特に多い。
- 買い物先への移動方法においては、自家用車（自分で運転）が最も多く、公共交通（タクシー、バス）を用いた移動は域外、域内ともに少ない状況となっている。

買い物移動先（中部圏域内）



移動方法（中部圏域内）

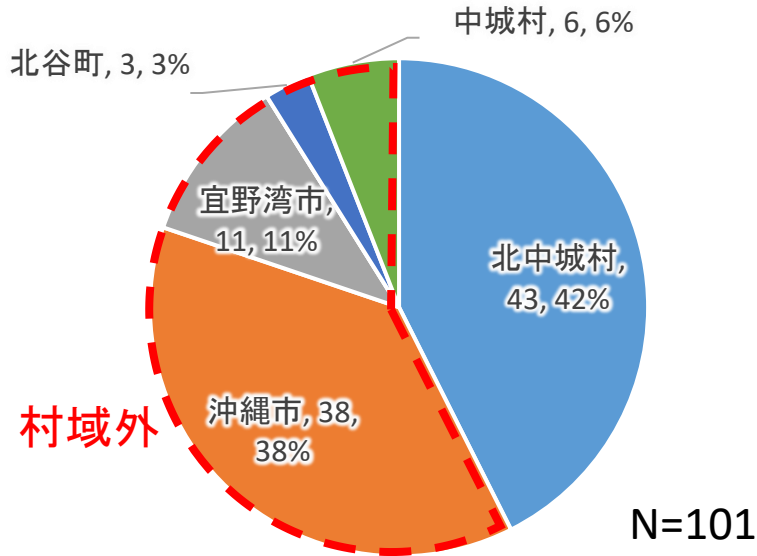


出典：令和2年度沖縄県沖縄本島地域公共交通基礎調査
 中部圏域アンケート結果を基に事務局でデータを作成

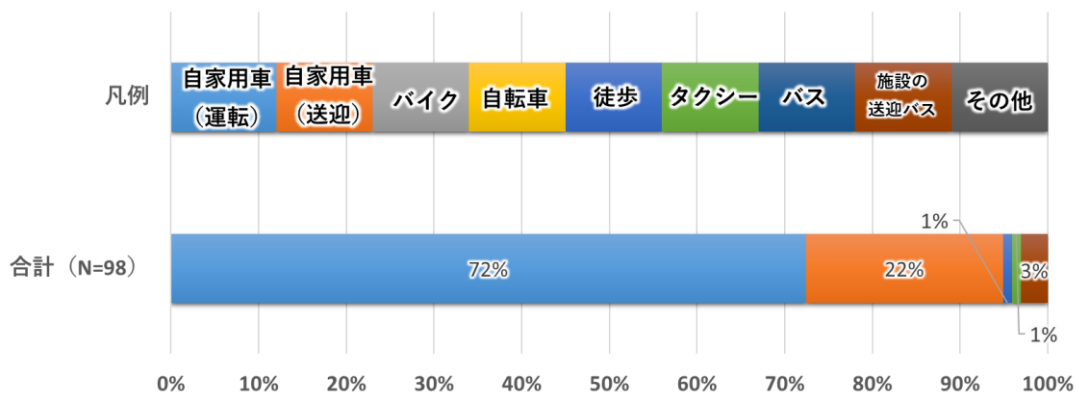
北中城村における通院移動の状況

- 通院先について村民の過半数は村域外を通院先としている。
- 域外の通院先は、沖縄市、宜野湾市が特に多い。
- 通院の移動方法においては、自家用車（自分で運転）が最も多く、次いで、自家用車（送迎）が多い。
- 公共交通（バス、タクシー）を利用した移動は少ないが、施設の送迎バスを利用した移動が一定数確認される。

通院移動先（中部圏域内）



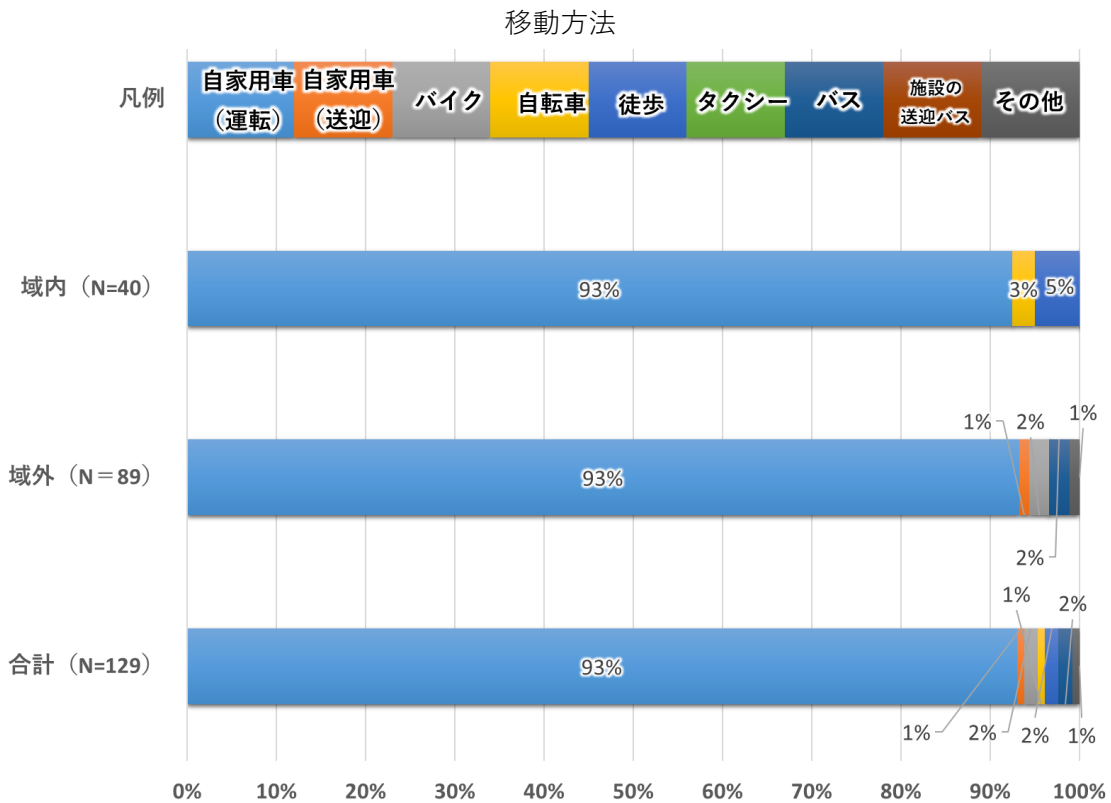
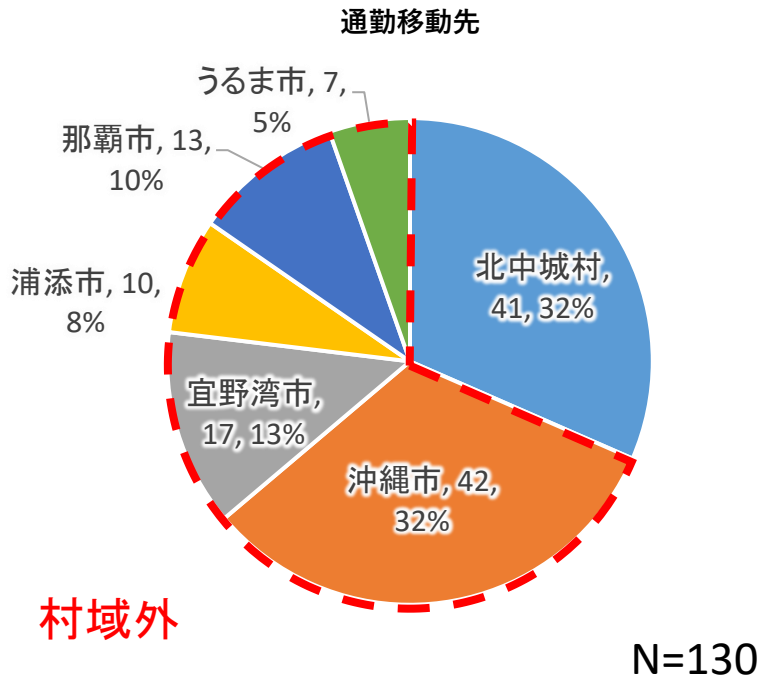
移動方法（中部圏域内）



出典：令和2年度沖縄県沖縄本島地域公共交通基礎調査
中部圏域アンケート結果を基に事務局でデータを作成

北中城村における通勤移動の状況

- 通勤先で、最も多いのは沖縄市となっており、村民の約7割は村域外を通勤先としている。
- 域内への通勤は約3割となっている。
- 通勤の移動方法においては、自家用車（自分で運転）が域内、域外ともに約9割となっており、公共交通（バス・タクシー）を利用した移動は少ない。



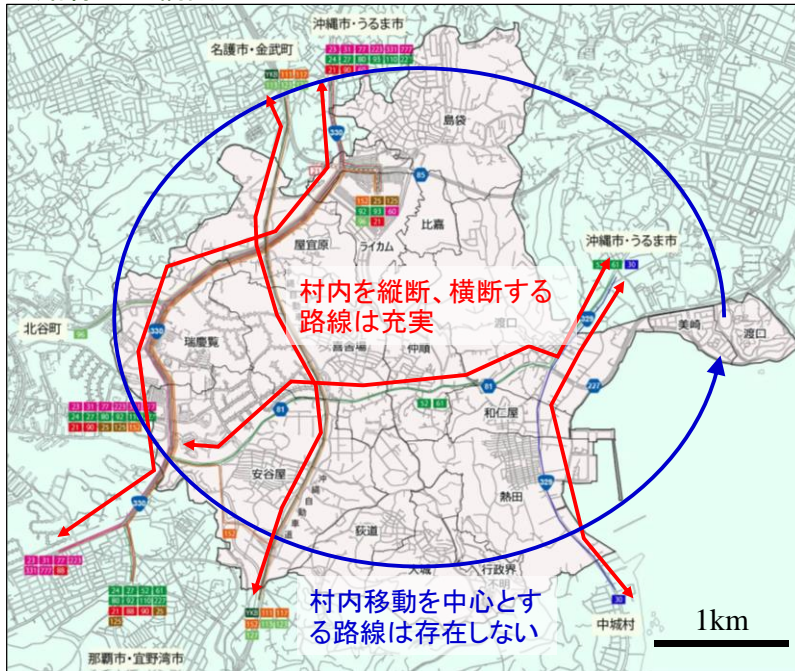
出典：令和2年度沖縄県沖縄本島地域公共交通基礎調査
中部圏域アンケート結果を基に事務局でデータを作成

3-2 村内を通過する路線バスの状況

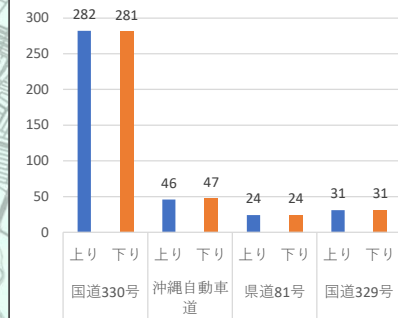
路線バスの状況

- ・ 国道 330 号沿線及びイオンモール沖縄ライカムを中心に広域的な路線が充実。
- ・ 一方で、村内の東西間を結ぶ県道 81 号線沿線や、国道 329 号沿線においては、路線が少ない。
- ・ 村内移動を中心とする路線は存在しない。
- ・ 村内においては、20 箇所以上の路線バス停が設置されている。
- ・ 路線バス停が設置されていない地区（島袋・美崎・荻道・大城）も見受けられる。

■ 路線バス網図



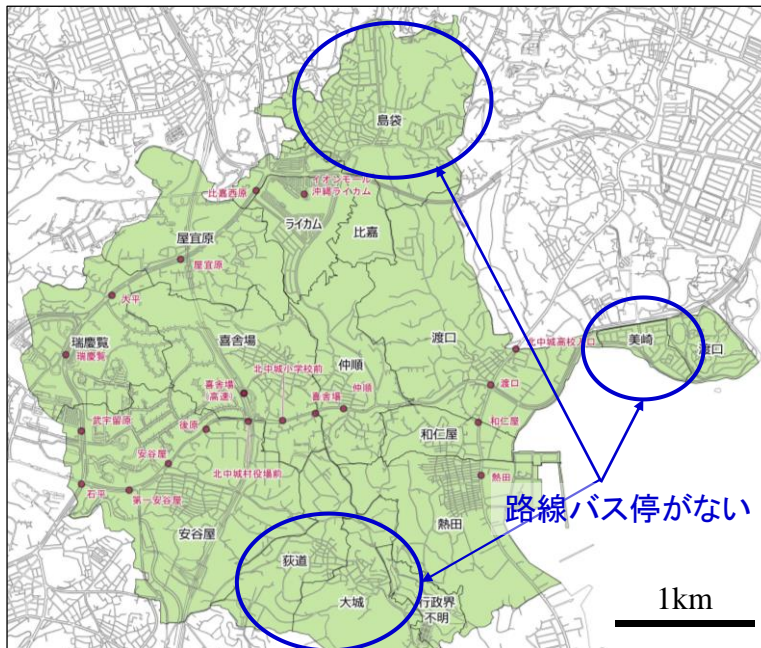
■ 運行本数



※上り(南→北方面、西→東方面)下り(北→南方面、東→西方面)
 ※2021年11月時点の運行本数

参考: バスマップ沖縄

■ 路線バス停所在地

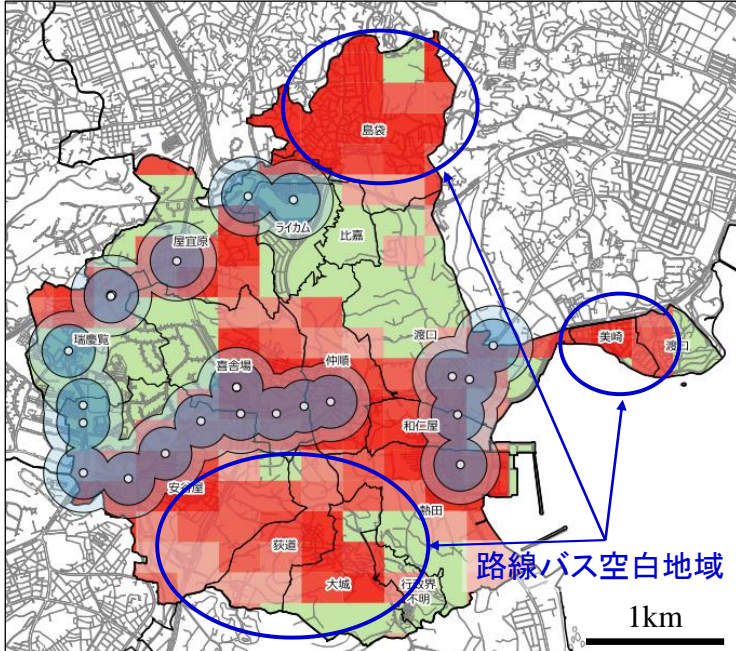


村内のバス停	バス停所在地区
安谷屋	字安谷屋
屋宜原	字屋宜原
喜舎場	字喜舎場
喜舎場 (高速)	字喜舎場
後原	字安谷屋
瑞慶覧	字瑞慶覧
石平	字安谷屋
大平 (北中城村)	字瑞慶覧
第一安谷屋	字安谷屋
仲順	字仲順
渡口	字渡口
熱田 (北中城村)	字熱田
比嘉西原	字比嘉
武宇留原	字安谷屋
北中城高校前	字渡口
北中城小学校入口 (2021. 8. 19廃止)	字喜舎場
北中城村役場前	字喜舎場
和仁屋	字和仁屋
イオンモール沖縄ライカム	字ライカム

出典: 国土数値情報、国土地理院、平成28年国勢調査より作成

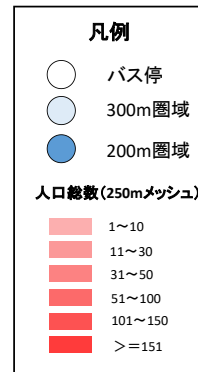
- ・ 路線バスの公共交通人口カバー率については、300m圏域で29.2%、200m圏域で18.1%となっており、村民の過半数以上が路線バスを利用しづらい状況となっている。
- ・ 島袋・安谷屋（一部）、荻道・大城・美崎地区については、公共交通空白地域となっている。

■ 路線バス停圏域と人口メッシュ(250m)の重ね合わせ



圏域	カバー人口	メッシュ人口※	カバー率
200m	4098	22665	18.1%
300m	6625	22665	29.2%

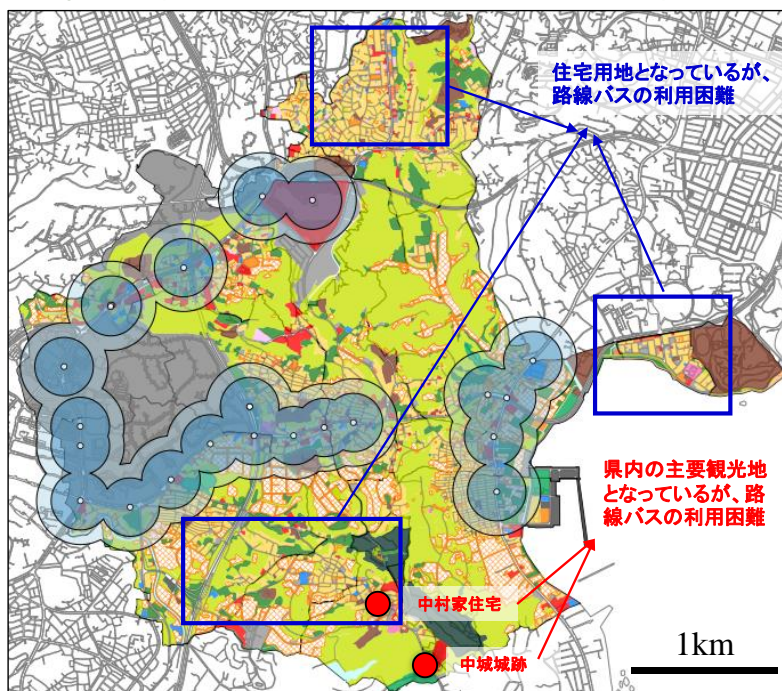
※村境域付近の隣接市町村の居住者含む



出典:国土数値情報、国土地理院、平成28年国勢調査より作成

- ・ 島袋、荻道、大城、安谷屋（一部）、美崎の住宅用地は、路線バスの利用が困難な状況となっている。
- ・ 中村家住宅、中城城跡においては、県内主要の観光地となっているが、路線バスの利用が困難な状況となっている。

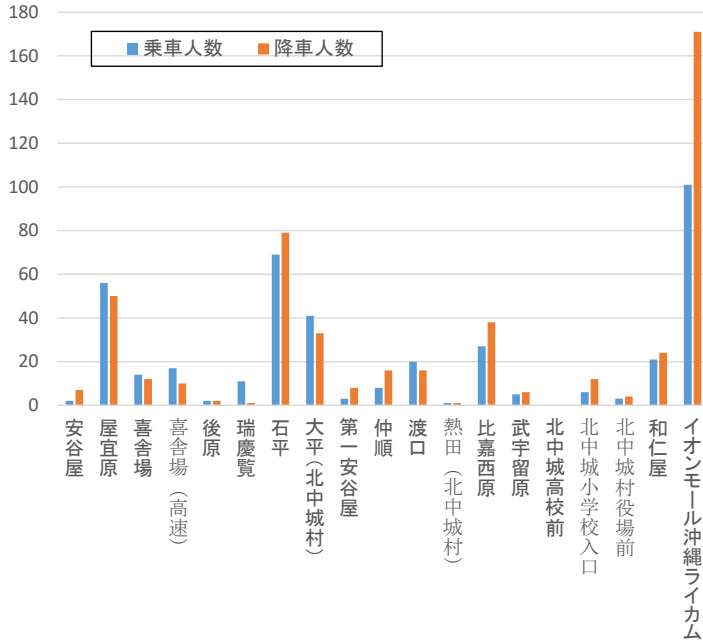
■ 路線バス停圏域と土地利用現況図の重ね合わせ



出典:国土数値情報、国土地理院、H28年国勢調査、H28基礎調査より作成

- ・ イオンモール沖縄ライカムバス停の利用が高い。
- ・ 次いで、石平、屋宜原、大平、比嘉西原のいずれも国道 330 号沿線のバス停利用が高い。

■路線バス停の利用状況

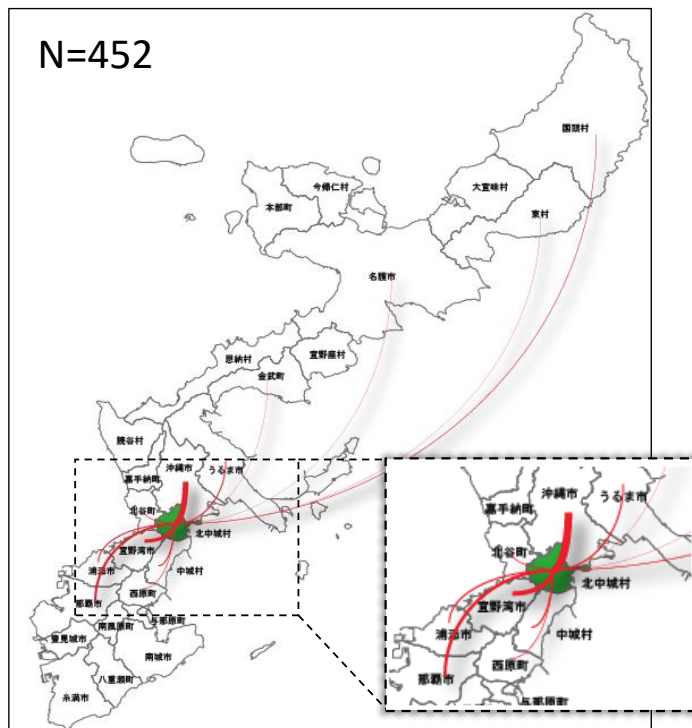


バス停名	乗車人数	降車人数
安谷屋	2	7
屋宜原	56	50
喜舎場	14	12
喜舎場(高速)	17	10
後原	2	2
瑞慶覧	11	1
石平	69	79
大平(北中城村)	41	33
第一安谷屋	3	8
仲順	8	16
渡口	20	16
熱田(北中城村)	1	1
比嘉西原	27	38
武宇留原	5	6
北中城高校前	0	0
北中城小学校入口	6	12
北中城村役場前	3	4
和仁屋	21	24
イオンモール沖縄ライカム	101	171
計	407	490

出典:H27沖縄県バスOD調査
調査結果を基に事務局でデータを作成

- ・ 隣接市町村に当たる沖縄市・宜野湾市への路線バス移動が多い。
- ・ 次いで、那覇市、うるま市、中城村への移動が多い。

■路線バスによる広域移動(村始点トリップ)



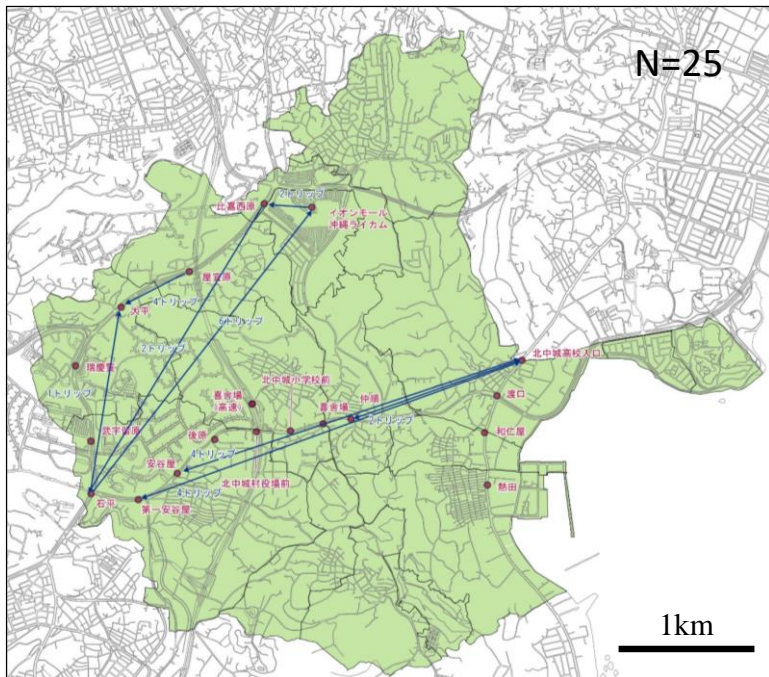
終点	始点	
市町村名	北中城村	
那覇市		83
西原町		6
浦添市		13
中城村		17
宜野湾市		109
北谷町		8
沖縄市		170
うるま市		32
金武町		3
名護市		2
東村		1
国頭村		8
計		452

※バス停所在地は中南部都市圏PT調査におけるCゾーン設定を活用して分類しているため、バス停別集計と誤差あり

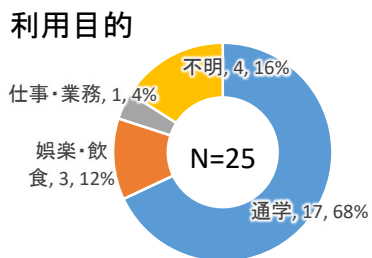
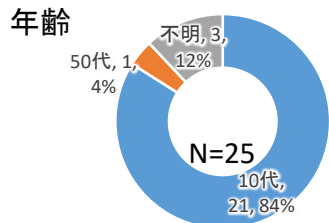
出典:H27沖縄県バスOD調査
調査結果を基に事務局でデータを作成

- ・ 国道 330 号沿線のトリップ及び北中城高校入口バス停を中心とするトリップが確認できる。
- ・ 計 25 トリップとなっており、路線バスにおける村域内のトリップパターンは少ない。
- ・ また、学生の通学を目的としたバス利用が多いことが伺える。

■路線バスによる域内移動



■域内移動者の属性



出典：H27沖縄県バスOD調査
調査結果を基に事務局でデータを作成

3-3 コミュニティバスの現状

(1) コミュニティバス運行の概要

現在、本村において運行しているコミュニティバスは、令和元年11月より観光施設間を周遊する実証運行を開始したが、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う移動制限等が影響し、観光客が激減したことから、持続的な運用を考慮し、地域の利便性拡大を検討し、令和4年11月に運行ルートを拡大し、車両2台（2ルート）で運行している。

実証運行当初は、無償運行を行っていたが、令和3年7月に有償（100円）運行に切り替え、運行ルート拡大時には運賃を200円に変更している。

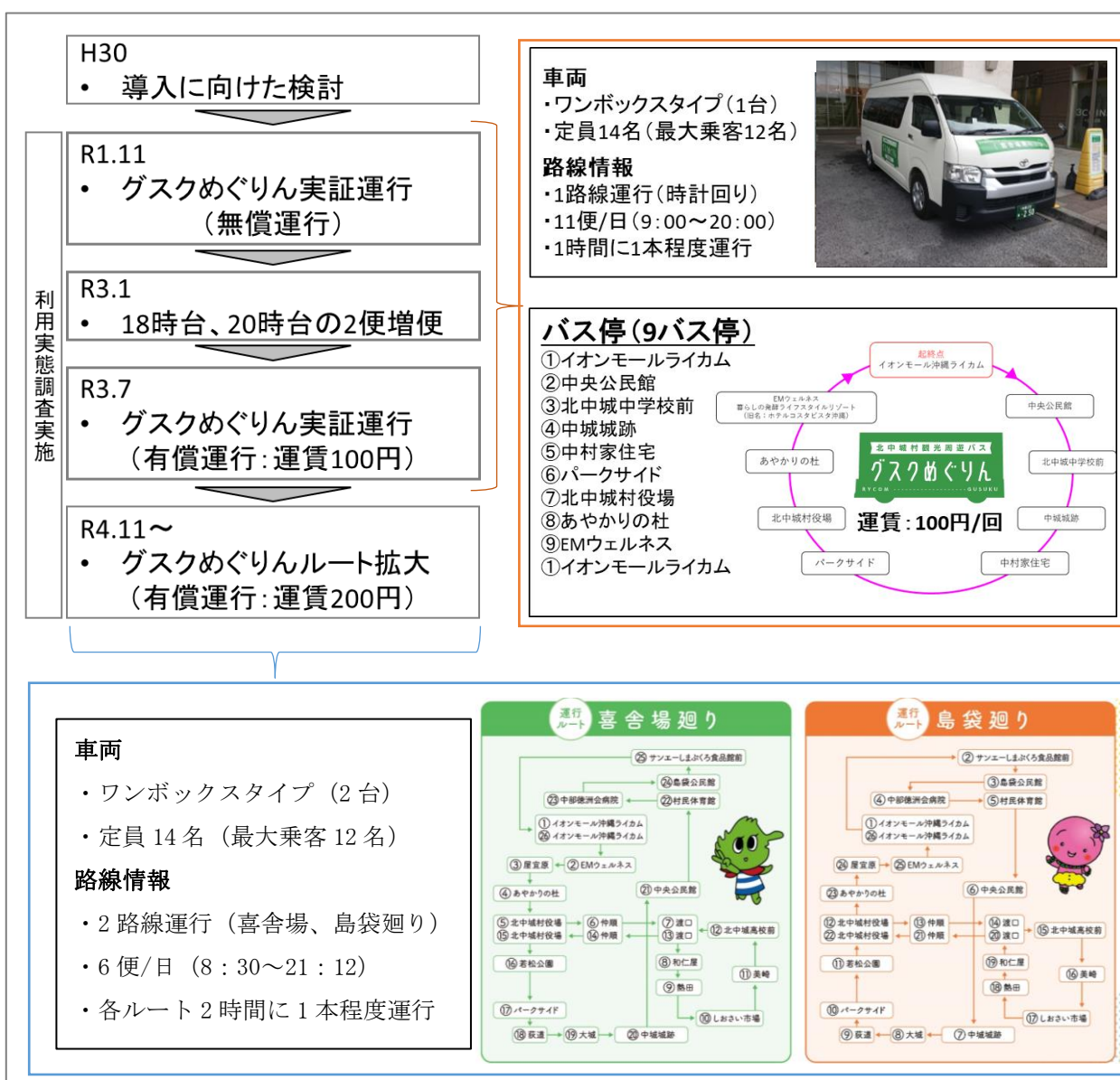


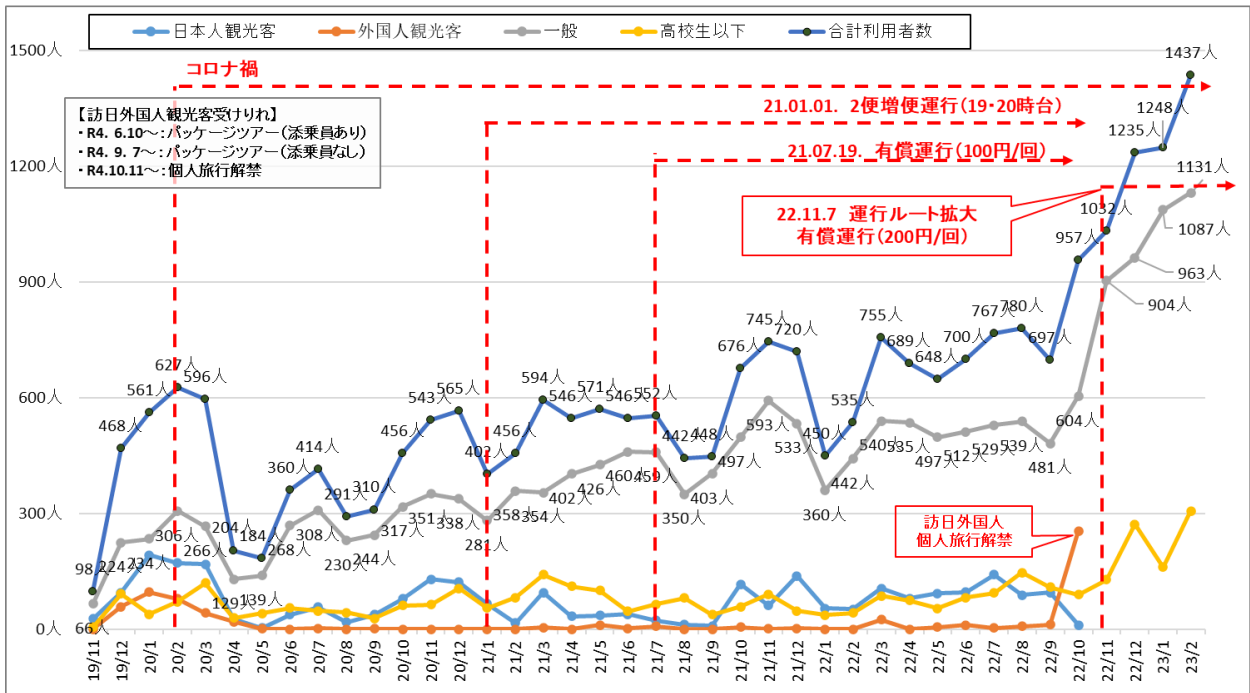
図 1 実証実験の概要

(2) 利用者数の推移

実証運行がスタートし利用者数が増加傾向を示していたが、令和2年3月頃から新型コロナウイルス感染症の影響により、グスクめぐりんの利用者数が大きく減少した。

令和2年3月以降は、新型コロナウイルス感染拡大への対策とした緊急事態宣言等による行動制限が発令され観光客の利用が伸びないなか、地域利用の利用が増加する結果となった。

また、新型コロナウイルス感染者数の増加、実証運行が無償から有償へ切り替わり等があり、利用者の一時的な減少は見られるものの、全体的には増加傾向を示している。



* 運行ルート拡大前後から利用者の計測手法が異なるため、標示が異なる。

図2 コミュニティバスの利用者推移

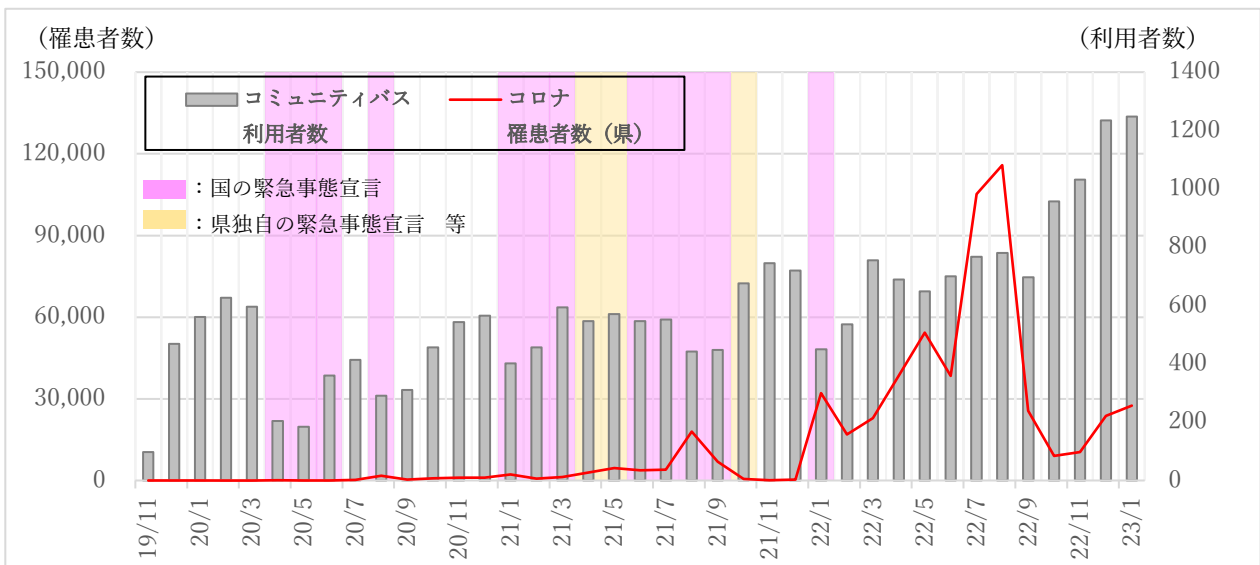


図3 新型コロナウイルス感染状況及び移動制限

(3) 運行ルート拡大後の利用状況

1) 便別平均利用者数

コミュニティバス運行ルート拡大後の便別平均利用者数をみると、日中の2～5便が概ね3～4人で推移しており、最終の6便では喜舎場廻りが約2人、島袋廻りは0.5人程度となっており、最終便の利用が低いことが伺える。

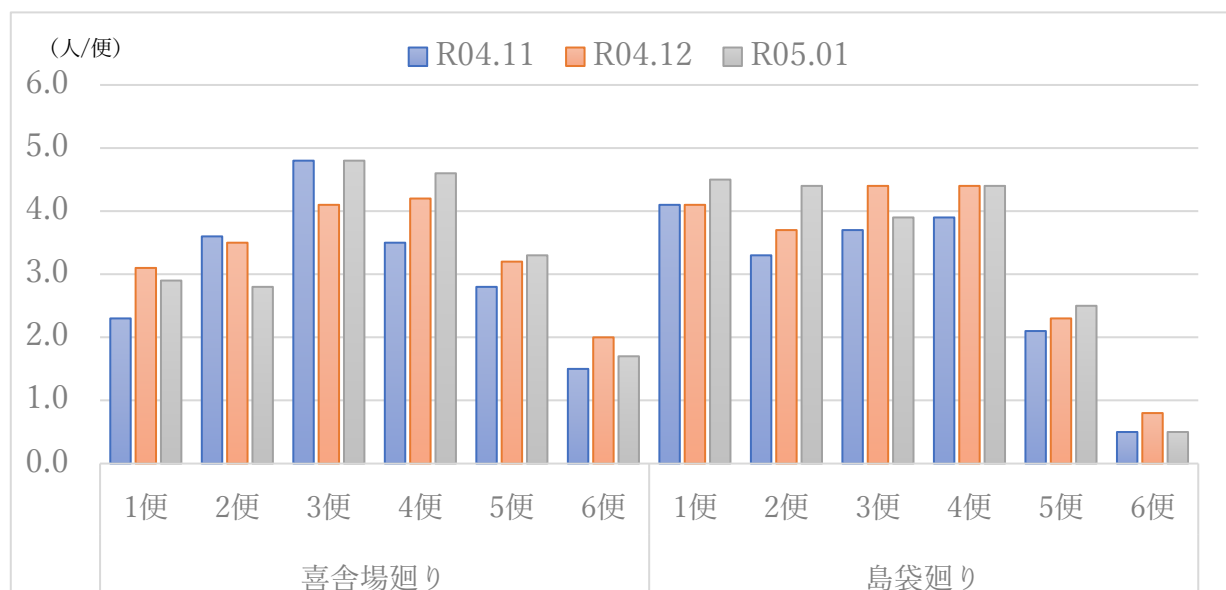


図 4 便別平均利用者数

2) バス停別利用者数

① 喜舎場廻り

喜舎場廻りでは、乗車、降車共にイオンモール沖縄ライカムが最も多い。

バス停の乗車数では、村役場から中城城跡間での乗車が多い。また、降車ではEMウェルネス、村役場及び中城城跡、さらに、中部徳洲会病院での降車が多い。

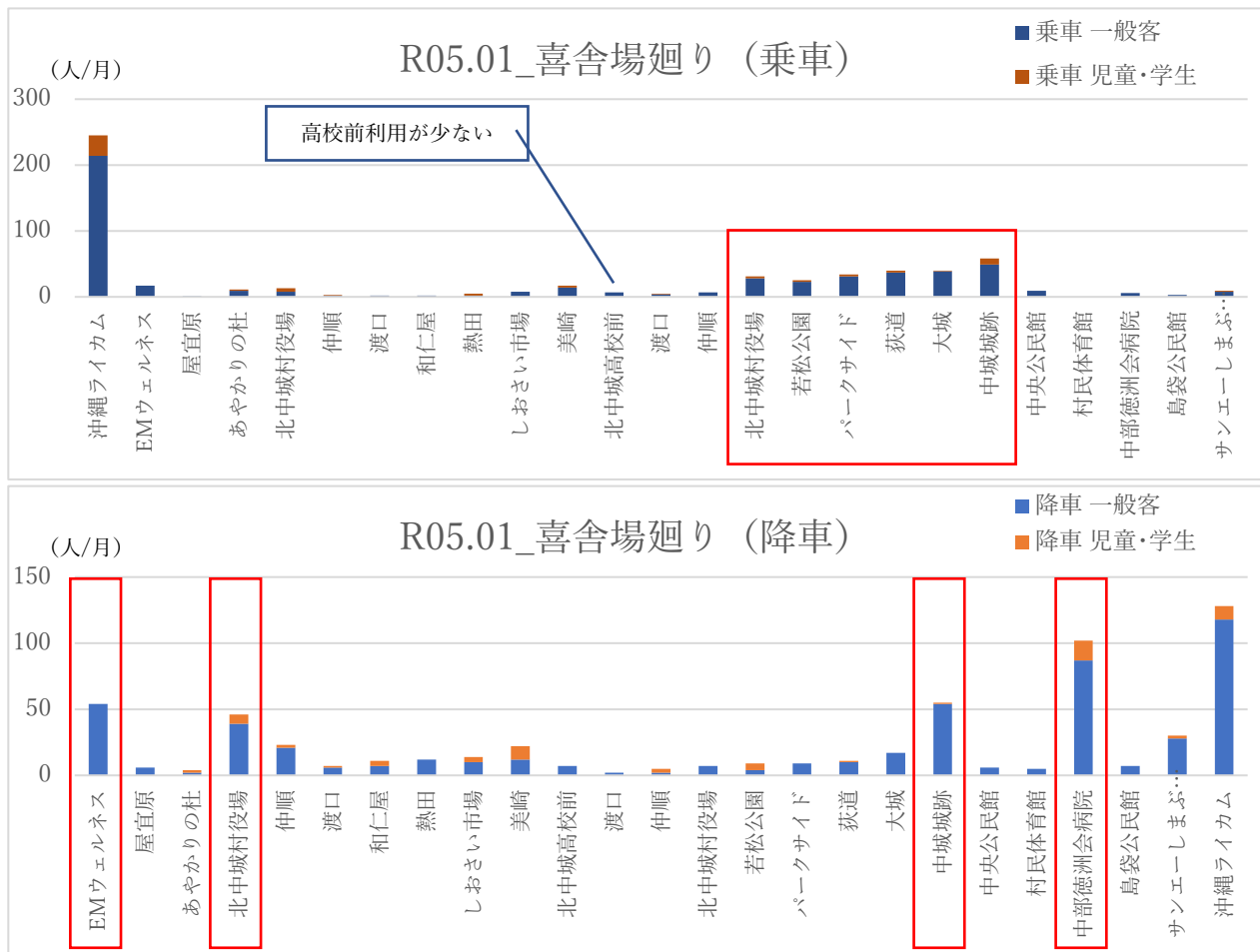


図 5 バス停別乗降者数 (喜舎場廻り)

② 島袋廻り

島袋廻りでは、喜舎場廻りと同様に乗車、降車共にイオンモール沖縄ライカムが最も多い。
 バス停での乗車数をみると、EM ウェルネス、村役場、中城城跡等からの乗車も多くみられる。
 降車をみると、中央公民館から仲順間での降車が多くみられる。

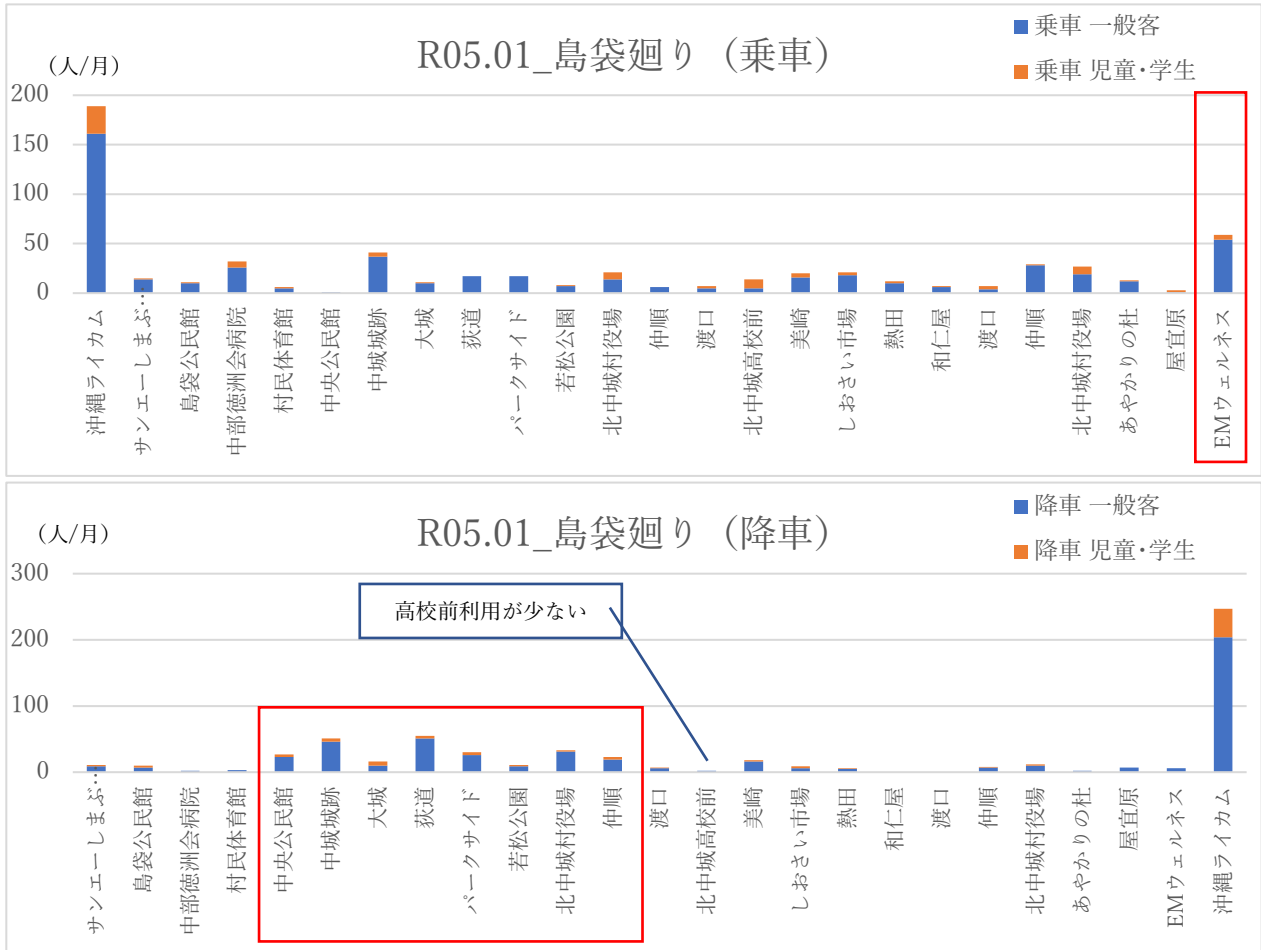


図 6 バス停別乗降者数 (島袋廻り)

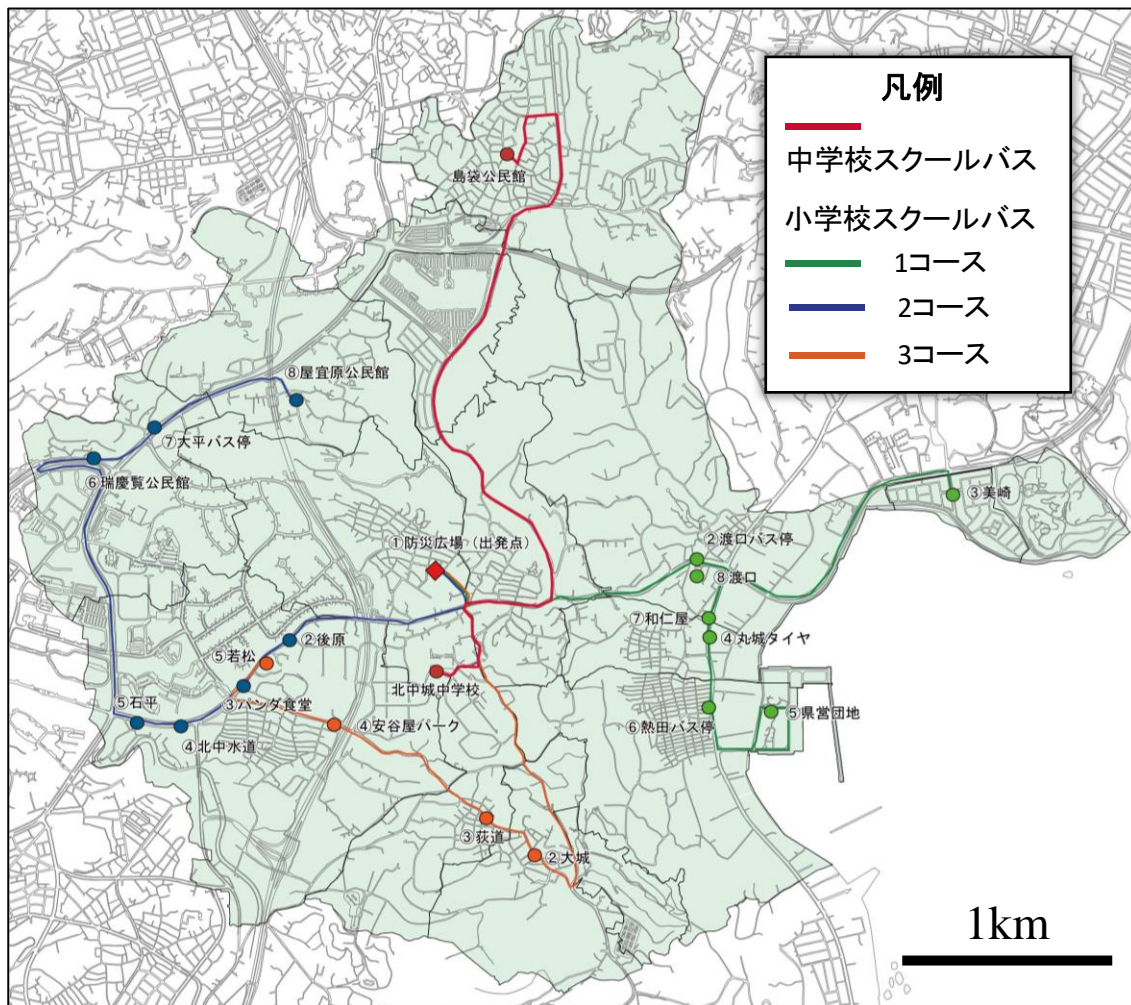
3-4 その他公共交通の状況

スクールバス

北中城中学校では、島袋地区～北中城中学校を往復するスクールバスを運行している。

北中城小学校では、校区内全域を対象に下校用のスクールバスを運行している。

村内を運行するスクールバス



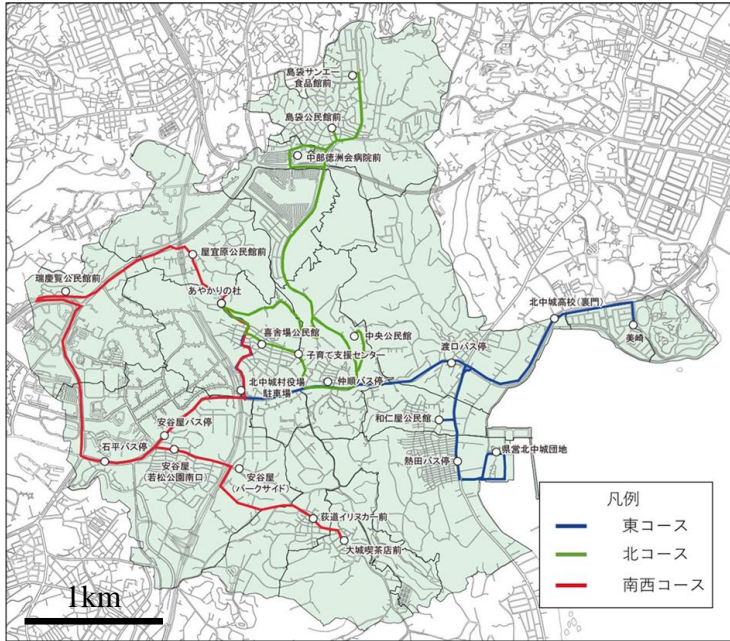
スクールバスの概要

北中城中学校スクールバス	北中城小学校下校用スクールバス
路線数 1路線 便数 5便 運行時間帯 朝、7:00～8:00 夕、15:40～19:00 運賃:無償 備考 島袋・比嘉地区の生徒のみ利用可	路線数 3路線 便数 2便 運行時間帯 15:00～16:30 運賃:無償 備考 下校時のみ運行
	

あやかりの杜バス

- あやかりの杜施設（図書館、宿泊施設、カフェ）の利用者を対象としたシャトルバスを運行。
- 村内全域を運行し、各コース 2 便/日程度で運行。

■村内を運行する図書館バス(あやかりの杜バス)



■あやかりの杜バスの概要

あやかりの杜シャトルバス

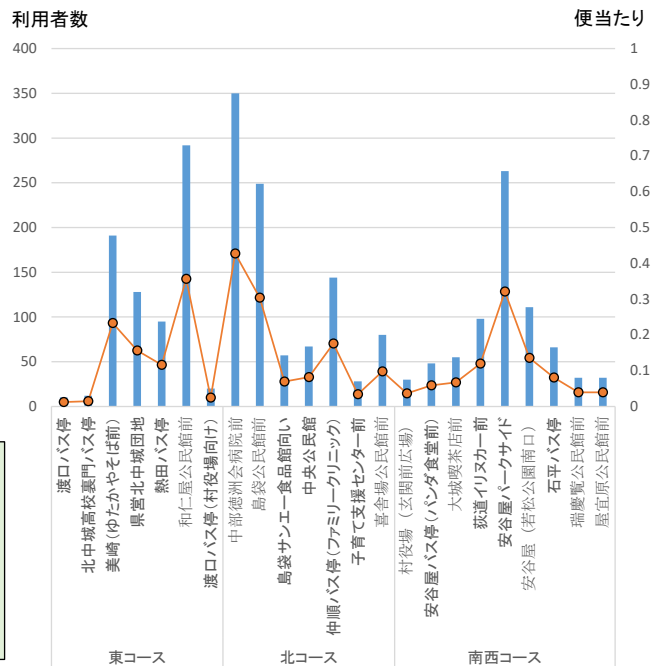
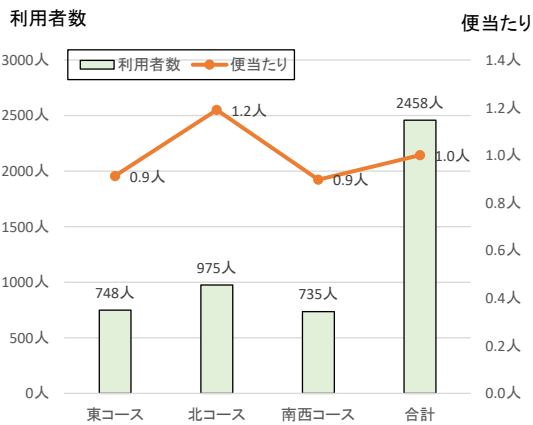
路線数
3路線
便数
各コース: 2便/日
運行時間帯
朝、9:00~11:00
昼、13:00~15:00
運賃: 無償



備考
対象者は施設内の図書館、宿泊施設等の利用者

- 利用者数は各コース 1 便あたり 1 人程度となっており、利用者は少ない。
- 中部徳洲会病院、和仁屋、安谷屋の需要が比較的に高い。

■図書館バス利用者数(令和元年度実績) ■バス停別利用者数(令和元年度実績)



■コース
東コース: あやかりの杜→村内東部方面→あやかりの杜
北コース: あやかりの杜→村内北部方面→あやかりの杜
南西コース: あやかりの杜→村内南西部方面→あやかりの杜
■ダイヤ
東コース: 2便/日 (9:30発、13:00発)
北コース: 2便/日 (10:10発、13:40発)
南西コース: 2便/日 (10:45発、14:15発)

出典: 令和元年度あやかりの杜実績報告書

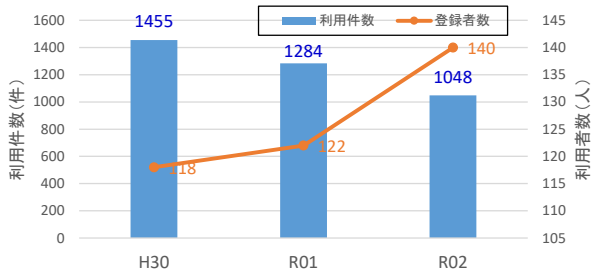
移動支援事業

- ・ 利用件数は年々減少傾向を示しているが、登録者数は増加傾向を示しており、必要性が高いことが伺える。
- ・ 移動先については沖縄市が最も多く利用者の半数以上を占めており、村内は約 25%となっている。

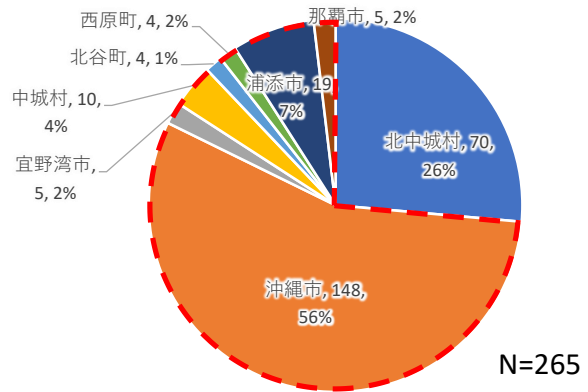
■ 高齢者外出支援サービスの概要

運行態様:フルデマンド式(登録制)
 予約方法:電話のみ
 車両:ワンボックスタイプ(リフト付き)
 事業開始日:平成16年7月より
 運行時間帯:8:30~17:00まで
 運休日:土曜日・日曜日・祝日
 対象者:
 ①65歳以上で一般の交通機関の利用が困難な方
 ②60歳以上の下肢の不自由な方
 移動支援先:
 村内及び近隣市町村の医療施設、及び公共施設
 備考:
 利用回数への上限あり(原則週2回まで)

■ 登録者数と利用件数の推移(H30~R02)



■ 移動支援先(令和2年度実績)



■ 域内支援先の内訳(令和2年度実績)

域内における移動先	利用件数
中部徳洲会病院	34
ファミリークリニックきたなかぐすく	22
若松病院	14
合計	70

4. 住民の移動実態とニーズ

4-1 住民アンケート調査

調査概要

調査時期

配布時期：12月下旬（12/16～24日頃）

回答期間：2週間程度（令和5年1月10日（月）締切）

調査方法

全世帯を対象（7,695世帯）

*小学校4年生以上を対象とし、小学生の回答においては保護者と一緒に回答して頂く旨を記載

郵送配布（区域郵送）、郵送回収

回答方法

アンケート用紙への直接記入

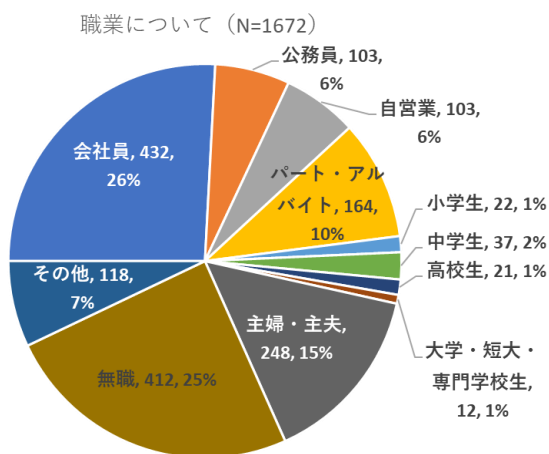
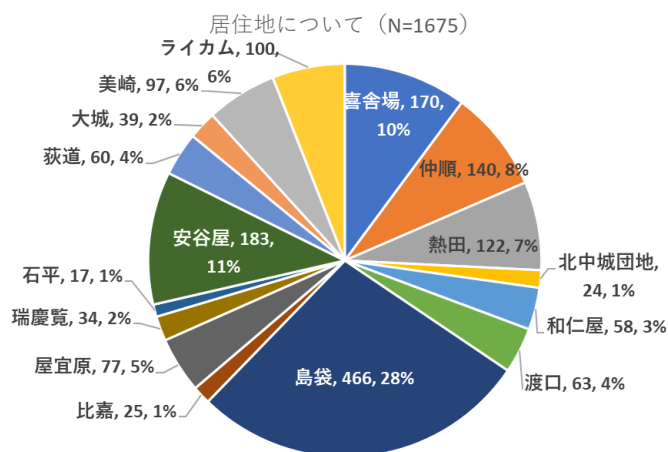
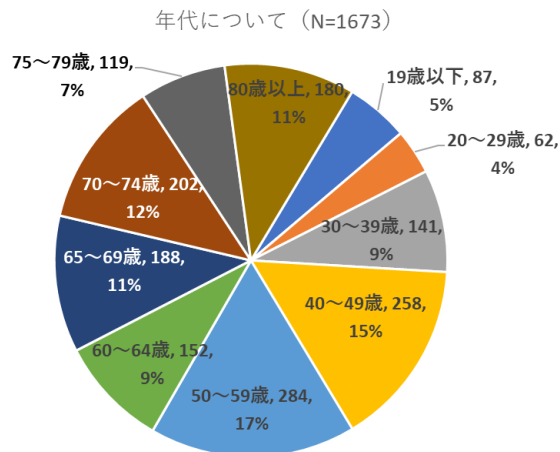
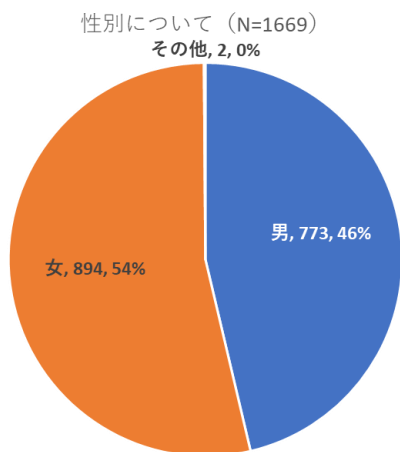
Webによる回答

回収状況

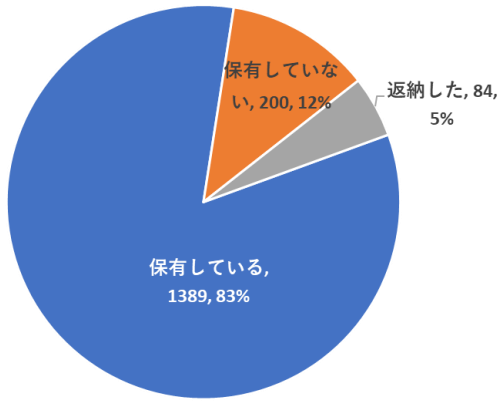
	世帯	アンケート用紙 (1世帯あたり3票封入)	Web アンケート	合計票数
配布	7,695世帯	23,085票	—	—
回収状況	908世帯	1,444票	320票	1,765票
回収率	11.8%	6.3%	1.4%	7.6%

設問 I. あなたご自身について

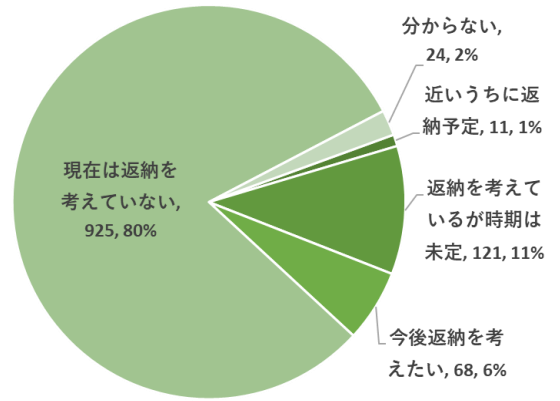
問 1-1. 年代、居住地、家族構成、免許の有無等についてお答えください。(当てはまるもの1つにチェック(✓)して下さい。問 g.については、当てはまるものをすべてチェックして下さい。)



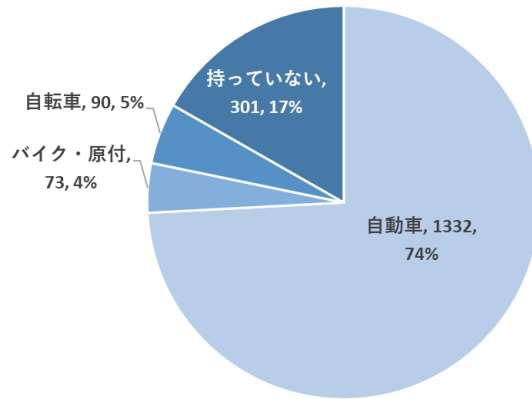
運転免許証の保有について (N=1673)



運転免許証返納意向について (N=1424)

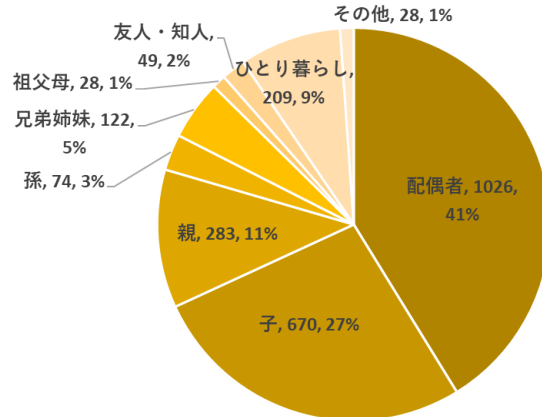


自由に使える車両について



問 1-2. あなたが、現在一緒に暮らしている家族の構成員について、次の中から当てはまるものをすべてチェック (✓) して下さい。

同居の家族構成員について

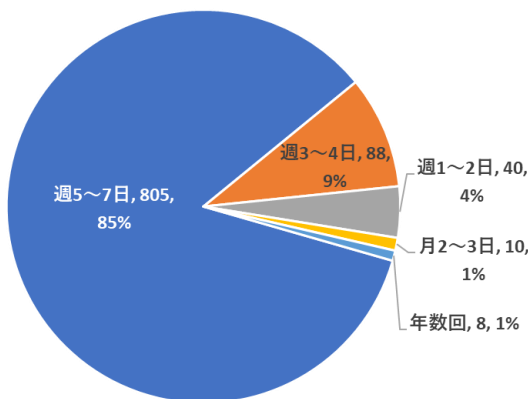


設問Ⅱ. 普段の日常での外出状況について

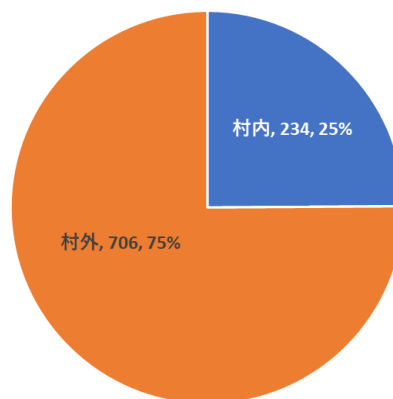
問2. 外出理由毎に外出の頻度や交通手段等についてお答えください。(当てはまるもの1つにチェック(✓)し、()内に回答をご記入下さい。なお、当てはまらない外出理由項目は記入しないでください。)

外出理由① 通勤・通学

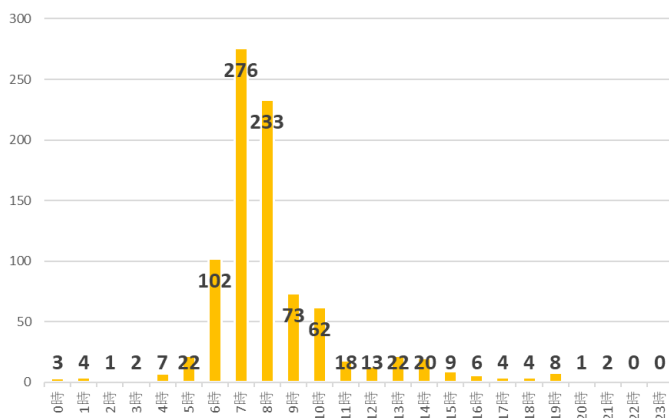
通勤・通学の頻度について (N=951)



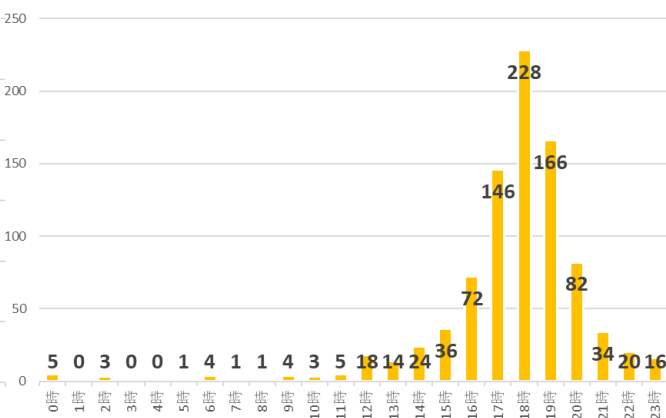
通勤・通学の行き先について (N=940)



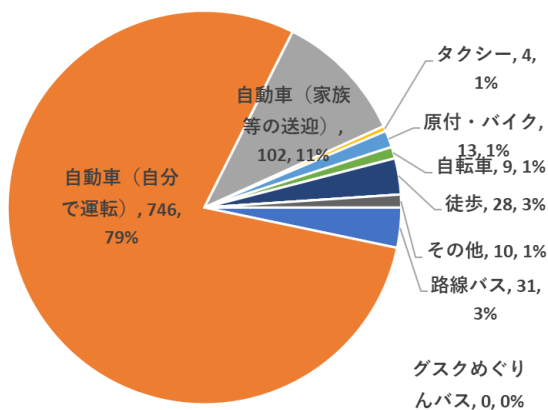
通勤・通学の時間帯について (行き)



通勤・通学の時間帯について (帰り)

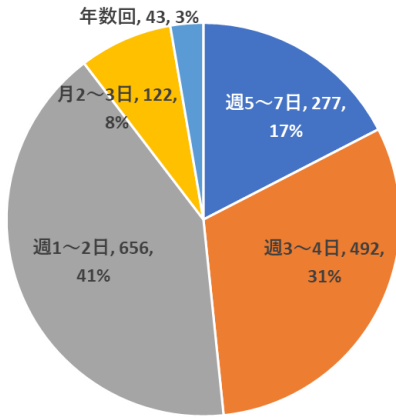


通勤・通学の交通手段について

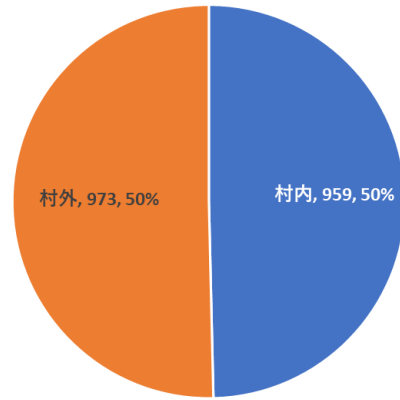


外出理由② 買い物

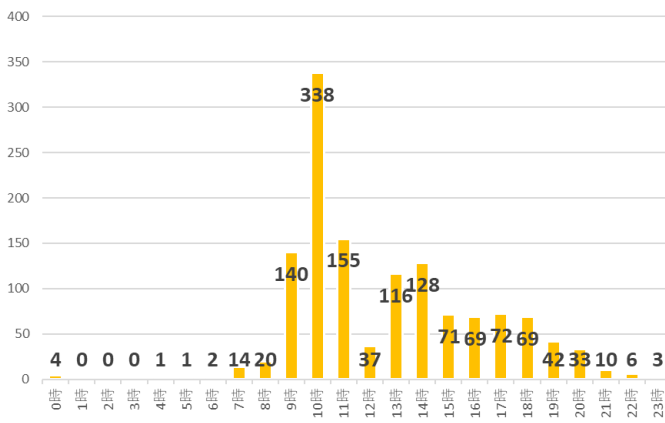
買い物の頻度について (N=1590)



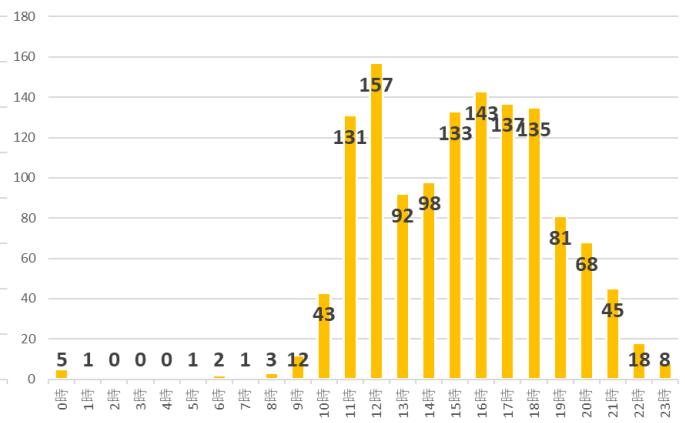
買い物の行き先について (N=1932)



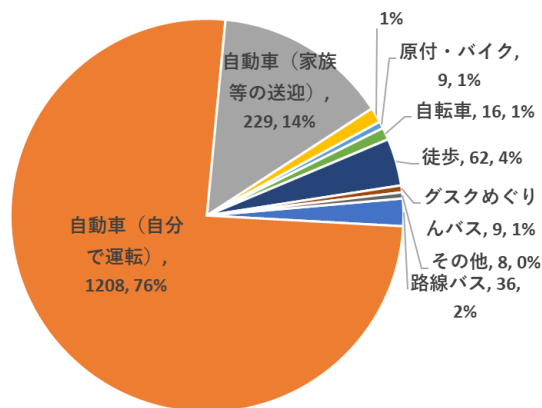
買い物の時間帯について (行き)



買い物の時間帯について (帰り)

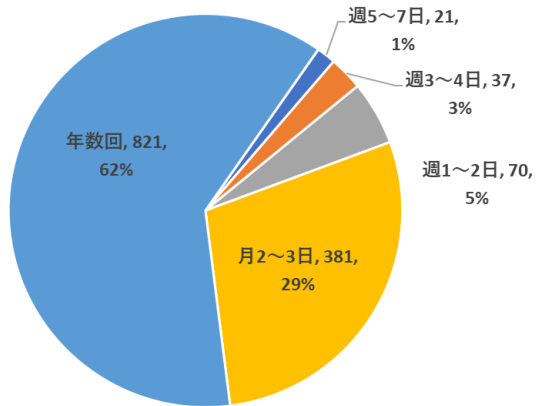


買い物の交通手段について

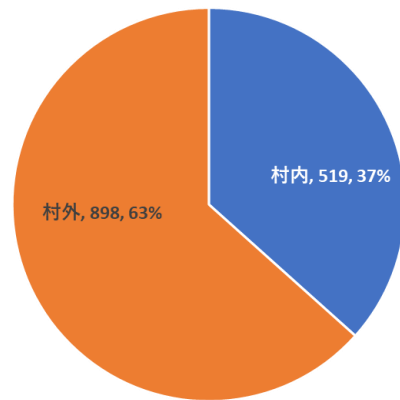


外出理由③ 通院等

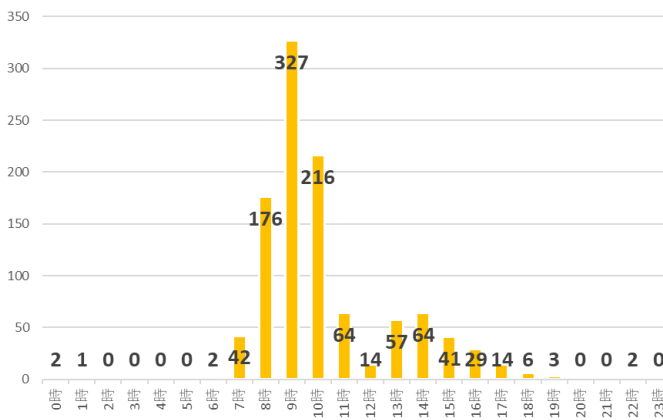
通院等の頻度について (N=1330)



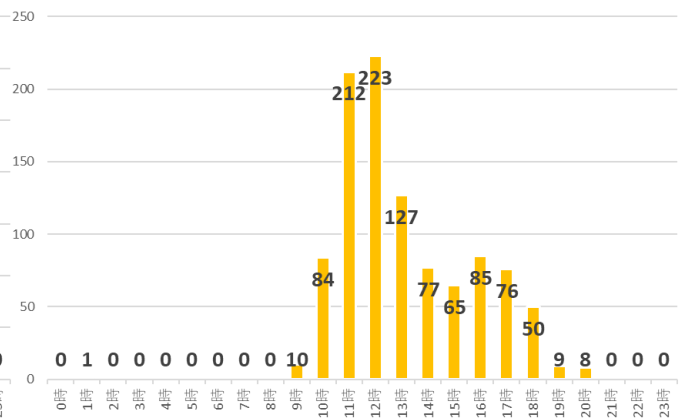
通院等の行き先について (N=1417)



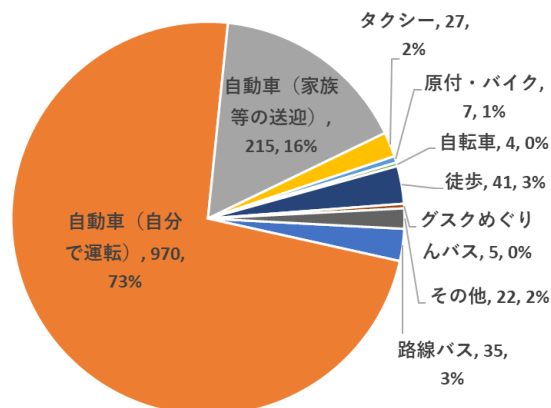
通院等の時間帯について (行き)



通院等の時間帯について (帰り)

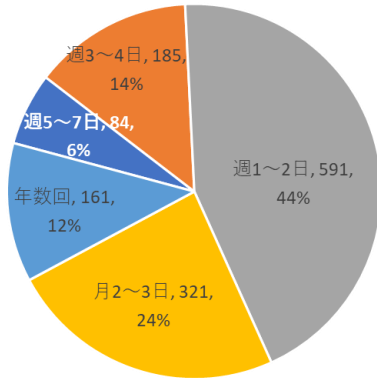


通院等の交通手段について

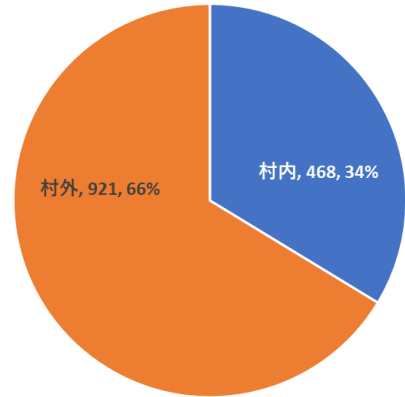


外出理由④ その他の外出

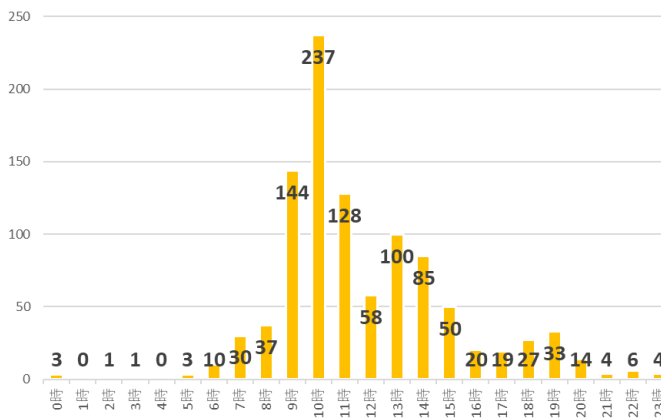
その他の外出の頻度について (N=1342)



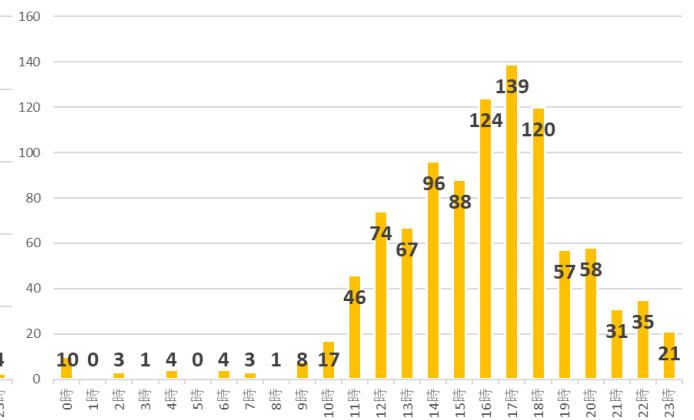
その他の外出の行き先について (N=1389)



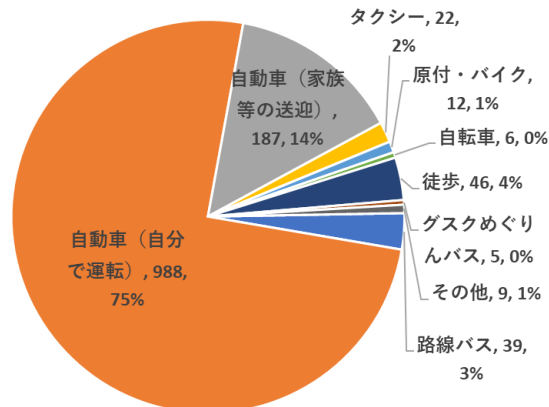
その他の外出の時間帯について (行き)



その他の外出時間帯について (帰り)



その他の外出の交通手段について

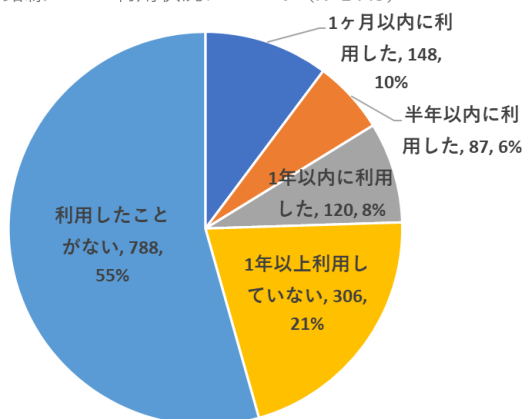


設問Ⅲ. 交通手段ごとの利用状況について

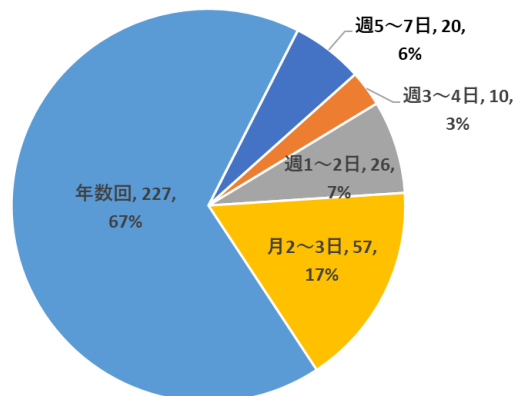
問3. 路線バス、コミュニティバス、タクシーについて、利用状況をお答えください。(当てはまるもの1つにチェック(✓)して下さい。また、()内に回答をご記入下さい)

① 路線バス

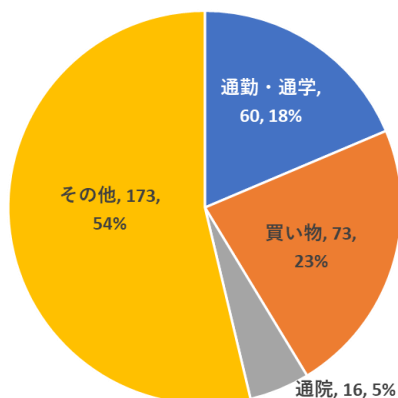
路線バスの利用状況について (N=1449)



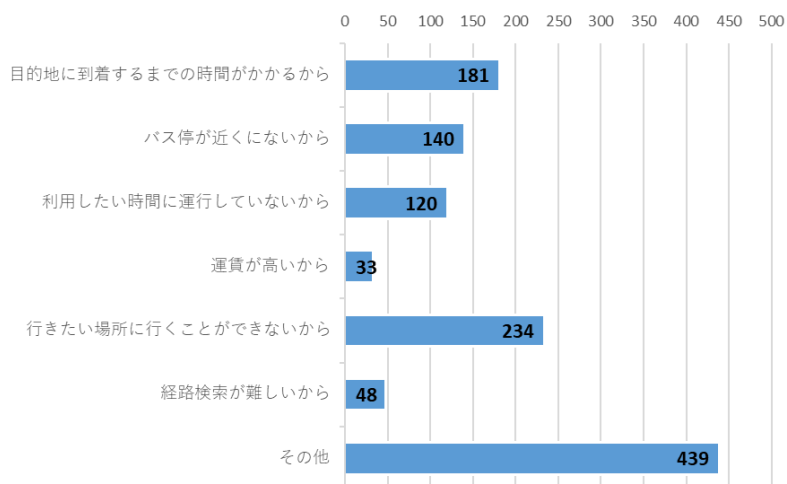
路線バスの利用頻度について (N=340)



路線バスの利用目的について

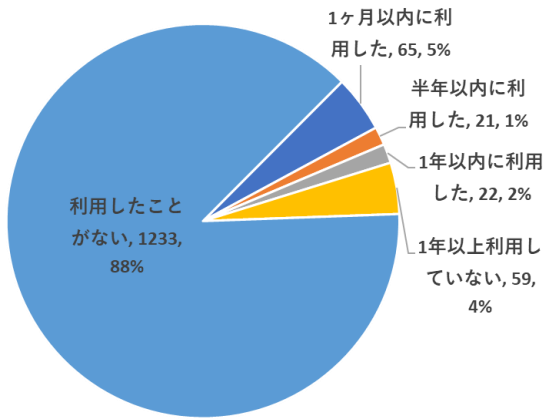


路線バスを利用していない/利用したことがない理由について

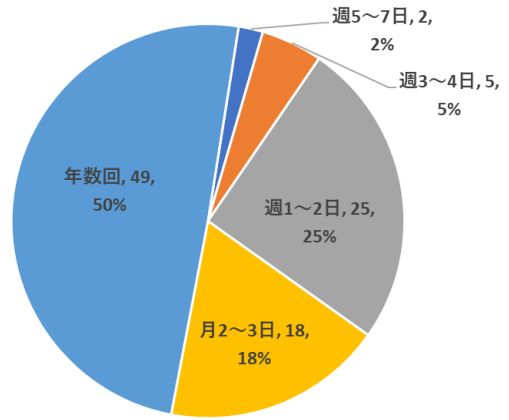


② コミュニティバス（グスクめぐりんバス）（N=412）

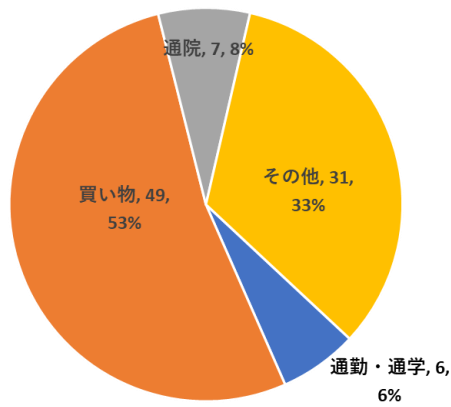
コミュニティバスの利用状況について（N=1400）



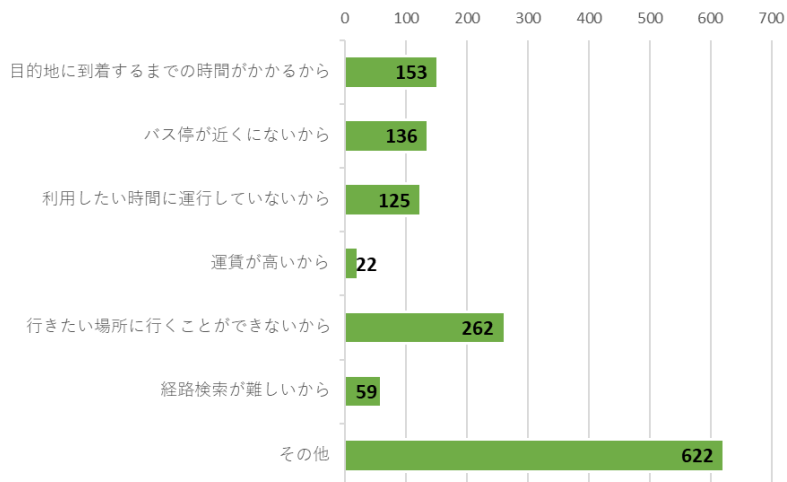
コミュニティバスの利用頻度について（N=99）



コミュニティバスの利用目的について

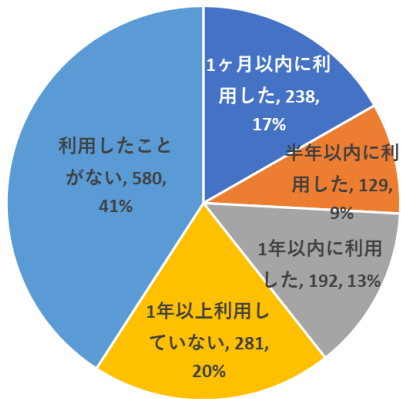


コミュニティバスを利用していない/利用したことがない理由について

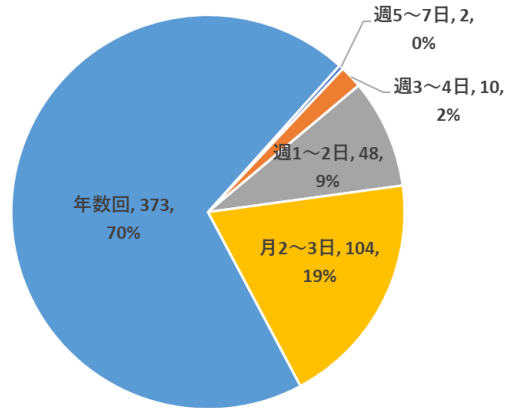


③ タクシー (N=417)

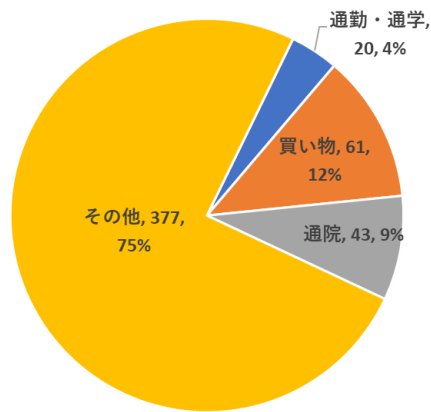
タクシーの利用状況について (N=1420)



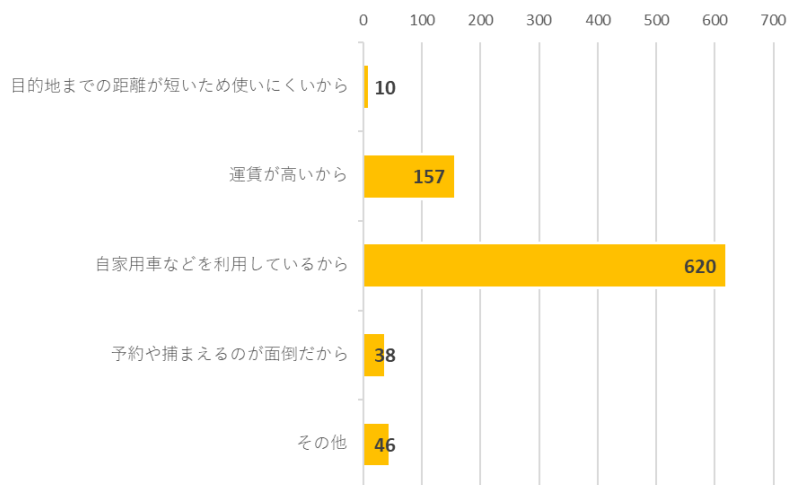
タクシーの利用頻度について (N=537)



タクシーの利用目的について

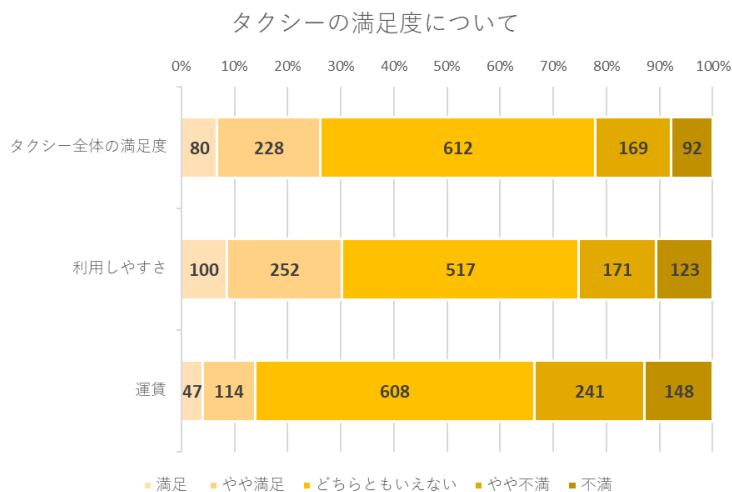
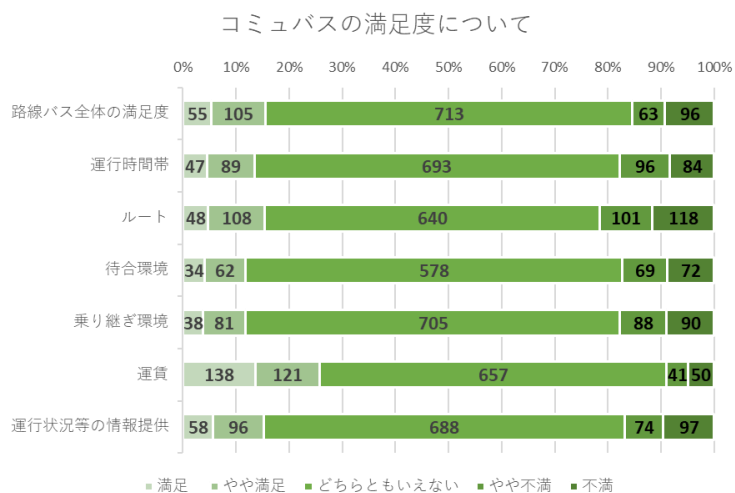
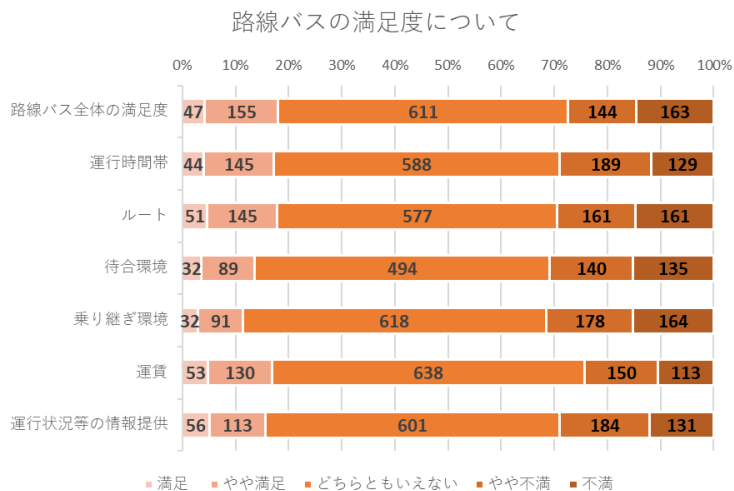


タクシーを利用していない/利用したことがない理由について

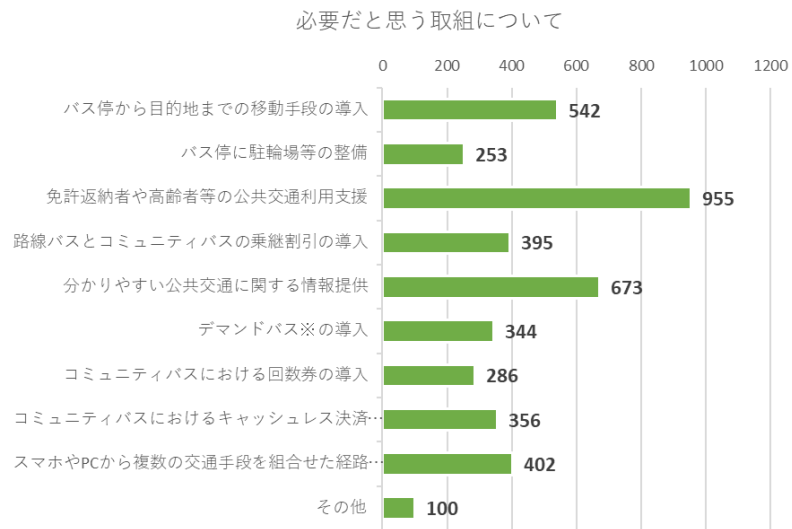


設問Ⅳ. 公共交通の満足度と今後の取り組み

問 4-1. 路線バス、コミュニティバス、タクシーについての現在の各満足度についてお答えください。当てはまるもの1つにチェック (✓) して下さい。

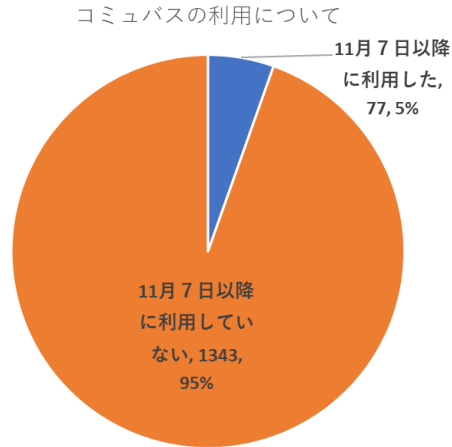


問 4-2. 公共交通の利便性を高めてより利用しやすいものとするためには、どのような支援策やサービス向上の取組みが必要だと思いますか。当てはまるものすべてをチェック（✓）して下さい。

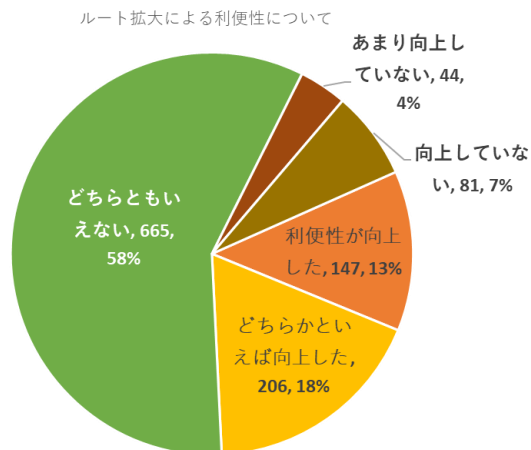


設問V. コミュニティバスの運行拡大について

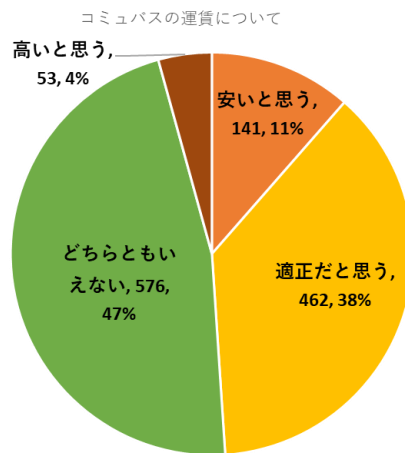
問5-1. 令和4年11月7日からコミュニティバス（グスクめぐりんバス）の運行ルートを増やしました。運行ルート拡大後の11月7日以降にコミュニティバスを利用されましたか。当てはまるもの1つにチェック（✓）してください。



問5-2. ルート拡大による利便性について、当てはまるものを1つにチェック（✓）して下さい。

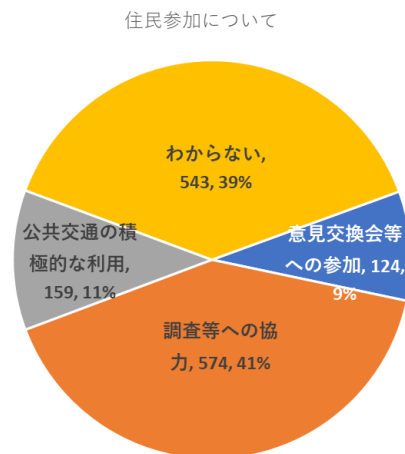


問 5-3. コミュニティバス（グスクめぐりんバス）の運賃について、当てはまるもの1つにチェック（✓）して下さい。



設問VI. 今後の公共交通の検討における住民参加について

問 6. 今後の公共交通を検討するにあたり、住民のみなさまのご参画のもと検討を進めるに際し、どのような形であれば参加可能だと思いますか。（当てはまるもの1つにチェック（✓）して下さい）



結果の概要

①. 日常の移動について

現状	課題
<ul style="list-style-type: none"> 通勤・通学は約 73%が村外と多く、移動手段の約 90%が自動車（送迎含む）を利用し、朝は 7～8 時に集中している。 日常買物先は約 50%で村内外に分かれており、移動手段の約 92%が自動車（送迎含む）を利用し、買物への移動は 10 時に集中している。 通院先は村外が 63%と高く、移動手段の約 94%が自動車（送迎含む）を利用し、8～10 時に集中している。 	<ul style="list-style-type: none"> 通勤・通学の移動時間帯が、コミュニティバスの運行開始時間より早いことから、通勤・通学の時間帯と合わせることで、利用促進を図る必要がある。 買物及び通院先としては村外への移動も多く、移動手段は自動車に偏っている。コミュニティバス運行ルートの検討や、隣接市町村との連携、また、民間事業者（病院、移動販売）との連携を検討する必要がある。

②. 公共交通利用状況について

現状	課題
<p>【路線バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> 回答者の約 59%が路線バスを利用したことが無く、さらに、25%が 1 年以上利用していない。1 ヶ月以内の利用は 7%程度。 利用しない理由として、目的地まで行けない、目的地までに時間を要する、近くにバス停がない等が挙げられている。 <p>【コミュニティバス】</p> <ul style="list-style-type: none"> 回答者の約 88%がコミュニティバスを利用したことが無く、1 ヶ月以内の利用は 3%程度。 利用しない理由としては路線バスと同様となり、運賃による影響は小さいとみられる。 <p>【タクシー】</p> <ul style="list-style-type: none"> 回答者の約 48%がタクシーを利用しておらず、23%程度が 1 年以上利用していないが、1 ヶ月以内の利用は 13%となっており、他の公共交通利用より高い。 利用しない理由としては、運賃が高く、自家用車利用を挙げている。 	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス、コミュニティバスを利用しない理由として、目的地までいかない（時間を要する）、バス停までの移動等が挙げられており、利用促進を図るため、バス停までの移動手段の検討、バス停の増設、ルート見直しなど、路線バスとコミュニティバスとの連携を図り、村内または村外への広域移動の利便性向上を図る必要がある。 多くの村民がコミュニティバスを利用していないことから、運行情報や、乗車方法について周知徹底する必要がある。 タクシーは、ドア to ドア移動による利便性が高いため、路線バス、コミュニティバスに比べ利用者は多いと考えられる。しかし、利用しない理由として、金銭的な意見が挙げられていることから、タクシーチケットによる料金補助の検討や、デマンド交通導入による地域移動の利便性向上について可能性を検討することが必要。

③. 公共交通の満足度について

現状	課題
<p>【路線バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> • 路線バスの満足度はほとんどの項目において、満足していない回答が約 30%となっており、待合、乗り継ぎ、運賃の満足度も約 30%以下となっている。 <p>【コミュニティバス】</p> <ul style="list-style-type: none"> • 運賃の満足度は 20%と他の項目と比べ高いものの、ルート及び乗り継ぎに関する項目では不満が約 20%と高い。 <p>【タクシー】</p> <ul style="list-style-type: none"> • タクシー全体の満足度では、満足と不満が約 20%となっており、運賃に関しては約 30%が不満となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> • 路線バス及びコミュニティバスでは、不満が高い待合空間、乗り継ぎ、ルートの改善を図る必要がある。 • タクシー利用では、運賃への不満が高いことから、運賃割引手法、実施の可能性の検討が必要。

④. 今後の必要な取り組み（案）

今後必要な取り組み	検討内容
<p>通勤・通学、買物及び通院において、移動しやすい環境整備</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 通勤・通学時間帯に合わせたコミュニティバスの運行時間の設定について検討 • 周辺市町村を含めたルートの検討（隣接市町村との連携の可能性含む） • バス停へのアクセス性向上を図るため、バス停の増設
<p>公共交通利用促進</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 偏った自動車移動からの脱却を目指し、TDM 施策の検討・実施（MM、P&R、時差通勤、送迎交通 等） • バス待ち空間の整備（上屋、ベンチ、バス停標示、夜間照明 等） • 高速バス、路線バス及びコミュニティバスが連携した広域移動の検討 • バス停までのアクセス性向上を目指し、端末交通の検討（シェアサイクル） • 公共交通利用の情報発信（リーフレット、広報、Web（村、企業）） • 通勤・通学、買物、通院及び村内観光のモデルケース作成 • バス停までの移動が困難な高齢者等への移動支援策の検討（デマンド交通、タクシーチケット）

4-2 住民意見交換会

実施概要

令和5年1月16日～26日にかけて、グスクめぐりんの移動利便性向上、本村の地域公共交通のあり方の検討を目的とした住民意見交換会を実施。

各区公民館にて開催し、延べ137人の住民及び関係者が参加した。

意見交換会の内容

① 地域が利用しやすいグスクめぐりんのあり方について

現在実証実験中のグスクめぐりんの利用しやすい点や利用しづらい点、利用しやすくするために必要なことについて意見交換を行った。

② 地域の公共交通のあり方について意見交換

移動しやすい環境をつくっていくために必要なことについて意見交換を行った。

意見交換で出された意見のまとめ

① 地域が利用しやすいグスクめぐりんのあり方についての意見

グスクめぐりんの利用しやすい点/利用しづらい点

項目	主な意見	
利用しやすい点	運賃が安い	時間が正確
	風景を眺めることが出来る	子どもでも利用しやすい
	雨の日でもライカムへ行くことができる	高齢者にとって出かける理由が増えるので良いと思う
利用しづらい点	乗りたい時間にグスクめぐりんが来ない	家からバス停まで遠い
	行きたい場所(宜野湾市、沖縄市方面)へ行けない	日常の買い物目的で利用しているのに、観光施設を経由しているため時間がかかる
	パンフレット時刻表が小さくて読みにくい	通勤・通学時間帯の便が無い

グスクめぐりんを利用しやすくするために必要なこと

必要なこと	住民からの主な意見	想定される取組
周知方法の検討	<ul style="list-style-type: none"> 乗り方が分からない。 観光用だと思っていた。 	<ul style="list-style-type: none"> 体験乗車会を開催し、乗車方法をレクチャーする。 住民向けに広く周知を図る。
バス停の増設	<ul style="list-style-type: none"> 自宅からバス停までの距離が遠い。 雨でも公民館ならぬれずに待つことが出来る。 	<ul style="list-style-type: none"> 公民館や地区内へのバス停設置の検討 公民館でバス待ちが出来るように関係者と調整を行う。
ルート拡大	<ul style="list-style-type: none"> 泡瀬方面、国道 329 号(中城方面)、普天間方面へ買い物に行きたい。 近隣市町村の病院へ行きたい 	<ul style="list-style-type: none"> 泡瀬、国道 329 号(中城方面)、普天間方面へのルート拡大について検討を行う。
増便	<ul style="list-style-type: none"> 通勤・通学時間帯に便があれば利用する人も増えるのでは。 午前中の早い時間に病院の診察へ行きたい。 子どもの送迎が負担。 	<ul style="list-style-type: none"> 通勤・通学時間帯の増便
利便性向上に向けた取り組みの実施	<ul style="list-style-type: none"> 目の不自由な人に対して色で判別するバスは不親切 夜のバス停が暗くて怖いから利用しない バスのチケットがほしい 	<ul style="list-style-type: none"> グスクめぐりのロゴデザイン検討 安全にバス待ちができる空間の整備

②地域の公共交通のあり方についての意見

地域の公共交通のあり方について (移動しやすい環境づくりに必要なこと)

必要なこと	住民からの主な意見	想定される取組
デマンド型交通の導入	<ul style="list-style-type: none"> 子育て世代と高齢者はデマンドバスが導入されると育児や生活の負担が減って凄くなる。 村内にタクシーが来なくなったのでその代わりになるような公共交通を導入して欲しい。 電話予約だと利用しやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> デマンド型交通の導入に際しては、子育て世代や高齢者をターゲットにする。 AIによる効率的なルート設定 電話を持たない高齢者の利用想定、周知 運行方式(ドアツードア型・ミーティングポイント型)は地域ごとに
シェアサイクルの導入	<ul style="list-style-type: none"> シェアサイクルなどがあれば子どもたちが利用する 近距離を移動するにはシェアサイクルが良い。 シェアサイクルなどは安全性が確保出来れば利用したい人は多いと思う。 村内の高齢者でも利用出来るように三輪のシェアサイクルなどほしい 	<ul style="list-style-type: none"> 導入予定のシェアサイクルとグスクめぐりん、路線バスとの連携が考えられる。 三輪のシェアサイクルの導入検討
その他	<ul style="list-style-type: none"> 狭い村道を走ることができる小型の車両の貸し出し デマンドバスと定時定路線バスが同時運行してほしい 	<ul style="list-style-type: none"> カーシェアリングの導入の際には、高齢者の利用やシニアカーの活用についても検討を行う。 デマンドバスとグスクめぐりの同時運行の検討 デマンド型交通導入の際にはミーティングポイント型の検討も考えられる。

5. 地域公共交通の役割と課題

5-1 現状の整理

【地域特性】

人口	<ul style="list-style-type: none"> 2040年には住民の1/3以上が高齢者となる見込み
地勢	<ul style="list-style-type: none"> 坂道が多く、徒歩・自転車移動が困難
移動手段の分担率	<ul style="list-style-type: none"> 15歳以上の全ての年齢層で自家用車による移動が8割超
買い物移動	<ul style="list-style-type: none"> 村民の過半数は域外に買い物へ 域内・域外に関わらず自家用車（自分で運転）が主要な移動手段
通院移動	<ul style="list-style-type: none"> 村民の過半数は域外に通院 自家用車（自分で運転）が主要な移動手段
通勤移動	<ul style="list-style-type: none"> 村民の過半数は域外に通勤 域内・域外に関わらず自家用車（自分で運転）が主要な移動手段

【路線バス】

路線バス NW	<ul style="list-style-type: none"> 村内を中心に移動する路線が存在しない
バス停位置	<ul style="list-style-type: none"> 村内北部、東部、西部（一部）、南部地域にバス停がない地区が存在
路線バス 人口カバー率	<ul style="list-style-type: none"> 300m圏域で、人口カバー率は約3割にとどまり、村内住民の過半数以上は路線バスの利用が困難
利用実態	<ul style="list-style-type: none"> 村域内移動のパターンが少ない。（村域内移動のための利用が少ない）

【コミュニティバス】

運行時間帯	<ul style="list-style-type: none"> 通勤・通学時間帯の便がない
バス NW	<ul style="list-style-type: none"> 一部地域へのルートがない ルート距離が長く、目的地までに時間を要する
バス停位置	<ul style="list-style-type: none"> 自宅からバス停までの距離が遠い バス停から自宅までの地形が厳しい
人口カバー率	<ul style="list-style-type: none"> 300m圏域で、人口カバー率は約5割にとどまり、バス路線の沿線から外れた一部の地域住民のバス利用が困難
利用実態	<ul style="list-style-type: none"> 村民への周知が行き届いておらず、利用者数が少ない

【その他公共交通】

スクールバス (中学校)	<ul style="list-style-type: none"> 村内の一部地域しか利用できないため、運行対象地域を除く複数地域で、自家用車の送迎による通学が主な通学手段へ
スクールバス (小学校)	<ul style="list-style-type: none"> 下校時のみの運行となっているため、登校時の自家用車による通学が主な通学手段
あやかりの杜 バス	<ul style="list-style-type: none"> 村内全域を運行するが、運行頻度が少なく利便性が低い 利用者数は各コース 1 人/便となっており、少ない状況
高齢者移動支援事業	<ul style="list-style-type: none"> 登録件数は増加傾向であるが、利用件数は減少傾向 移動支援先は域外が約 7 割となっている

【住民アンケート】

日常の移動について	<ul style="list-style-type: none"> 通勤・通学は約 73%が村外と多く、移動手段の約 90%が自動車（送迎含む）利用し、朝は 7～8 時に集中している。 日常買物先は約 50%で村内外に分かれており、移動手段の約 92%が自動車（送迎含む）を利用し、買物への移動は 10 時に集中している。 通院先は村外が 63%と高く、移動手段の約 94%が自動車（送迎含む）を利用し、8～10 時に集中している。
公共交通利用状況 について	<p>【路線バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> 回答者の約 59%が利用したことが無く、さらに、25%が 1 年以上利用していない。1 ヶ月以内の利用は 7%程度。 利用しない理由として、目的地まで行けない、目的地までに時間を要する、近くにバス停がない等が挙げられている。 <p>【コミュニティバス】</p> <ul style="list-style-type: none"> 回答者の約 88%がコミュニティバスを利用したことが無く、1 ヶ月以内の利用は 3%程度。 利用しない理由としては路線バスと同様となり、運賃による影響は小さいとみられる。 <p>【タクシー】</p> <ul style="list-style-type: none"> 回答者の約 48%がタクシーを利用しておらず、23%程度が 1 年以上利用していないが、1 ヶ月以内の利用は 13%となっており、他の公共交通利用より高い。 利用しない理由としては、運賃が高く、自家用車利用を挙げている。
公共交通の満足度 について	<p>【路線バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> 路線バスの満足度はほとんどの項目において、満足していない回答が約 30%となっており、待合、乗り継ぎ、運賃の満足度も約 30%以下となっている。 <p>【コミュニティバス】</p> <ul style="list-style-type: none"> 運賃の満足度は 20%と他の項目と比べ高いものの、ルート及び乗り継ぎに関する項目では不満が約 20%と高い。 <p>【タクシー】</p> <ul style="list-style-type: none"> タクシー全体の満足度では、満足と不満が約 20%となっており、運賃に関しては約 30%が不満となっている。

【住民意見交換】

グスクめぐりんを利用しやすくするために必要なこと

必要なこと	住民からの主な意見
周知方法の検討	<ul style="list-style-type: none"> • 乗り方が分からない。 • 観光用だと思っていた。
バス停の増設	<ul style="list-style-type: none"> • 自宅からバス停までの距離が遠い。 • 雨でも公民館ならぬれずに待つことが出来る。
ルート拡大	<ul style="list-style-type: none"> • 泡瀬方面、国道 329 号(中城方面)、普天間方面へ買い物に行きたい。 • 近隣市町村の病院へ行きたい
増便	<ul style="list-style-type: none"> • 通勤・通学時間帯に便があれば利用する人も増えるのでは。 • 午前中の早い時間に病院の診察へ行きたい。 • 子どもの送迎が負担。
利便性向上に向けた取り組みの実施	<ul style="list-style-type: none"> • 目の不自由な人に対して色で判別するバスは不親切 • 夜のバス停が暗くて怖いから利用しない • バスのチケットがほしい

地域の公共交通のあり方について（移動しやすい環境づくりに必要なこと）

必要なこと	住民からの主な意見
デマンド型交通の導入	<ul style="list-style-type: none"> • 子育て世代と高齢者はデマンドバスが導入されると育児や生活の負担が減って凄く楽になる。 • 村内にタクシーが来なくなったのでその代わりにするような公共交通を導入して欲しい。 • 電話予約だと利用しやすい。
シェアサイクルの導入	<ul style="list-style-type: none"> • シェアサイクルなどがあれば子供たちが利用する • 近距離を移動するにはシェアサイクルが良い。 • シェアサイクルなどは安全性が確保出来れば利用したい人は多いと思う。 • 村内の高齢者でも利用出来るように三輪のシェアサイクルなどほしい
その他	<ul style="list-style-type: none"> • 狭い村道を走ることができる小型の車両の貸し出し • デマンドバスと定時定路線バスが同時運行していれば

【上位関連計画】

	計画	交通関連の方針
県の計画	新・沖縄 21 世紀ビジョン基本計画	県土の広域的な方向性として、シームレスな交通体系の整備が掲げられ、 <u>県民の良質な生活環境と利便性の確保や観光客の移動利便性の向上</u> 等が示されている。
	沖縄県総合交通体系基本計画（計画案）（令和 4 年）	重点的に取り組む施策として「県土の均衡ある発展を支え、120 万都市の生産性を高める骨格的な公共交通システムの導入」や「 <u>公共交通の持続可能性の確保</u> 」が示されている。
広域の計画	那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市・北中城村地域公共交通総合連携計画（令和 4 年）	中南部都市圏におけるバス網再構築に向けて、以下の方針が示されている。 <u>利用しやすいダイヤを実現することで、バスの利用促進を図る</u> <u>バス網再構築により、効率的な運行を図る</u> <u>基幹バスと支線バスのシームレスな乗り継ぎを確保する</u> <u>過度な自家用車利用を抑制して、自家用車利用からの転換を促進する</u> 等
村の計画	北中城村第四次総合計画（平成 27 年～令和 6 年）	まちづくりの主な課題と展望として、 <u>交通利便性向上、交流機能の拡充や少子高齢化への対応や健康長寿のまちづくり</u> が示されている。
	北中城村都市計画マスタープラン（令和元年）	「 <u>まちの賑わい形成と生活利便を支える交通ネットワークの構築</u> 」を理念とし、 <u>広域交通網の形成や、拠点・市街地連携を実現する公共交通網の形成、優しい交通環境の形成</u> が方針として挙げられている。
	北中城村観光振興基本計画（平成 28 年）	公共交通に関する課題として、 <u>観光地へのアクセスや交通体系の利便性</u> 等が示されている。

5-2 公共交通の課題

現状の整理を踏まえて、本村における公共交通の課題を以下に整理する。

住民の生活を支える公共交通環境の形成

- ・人口は増加傾向にある中、高齢者人口の割合が増加しており、今後増加が見込まれる免許非保有者等の生活を支える移動手段の確保が必要。
- ・住民の通勤・通学等の生活行動とコミュニティバスの運行時間にズレがあるなど、住民生活を考慮した改善等が必要。
- ・現在実証実験中のコミュニティバスは定時定路線型で運行しているが、高齢者の利用等に課題があることから、支線公共交通のあり方について検討が必要。

村内外の公共交通が連携した利便性の高い公共交通ネットワークの形成

- ・村民は通勤や通院、買い物行動において、村外に移動している。基幹急行バスや高速バスといった広域交通を担う公共交通が村内を経由することを活かし、村内の交通ネットワークと接続させることで村民の日常生活における広域的な移動を可能にするネットワークの形成が必要。
- ・周辺市町村においてもコミュニティバス等が運行されていることから、それらと連携することでネットワークの充実を図る必要がある。

持続可能な公共交通サービスの提供

- ・本村の人口は増加傾向にあるが、全国的には人口減少等による利用者の減少や担い手不足が進み、公共交通の維持が困難な地域があるなど、持続可能な公共交通を支える仕組みが必要。

観光資源を活かした交通環境の構築

- ・村内には世界遺産である中城城跡や中村家住宅、イオンモール沖縄ライカムなどの多くの観光客が訪れる施設等があることから、観光客の移動を取り込んだ交通環境の構築が必要。

住民の公共交通利用促進

- ・住民の日常生活における移動は自動車に依存しており、公共交通の利用率が低い状況である。住民意見交換会等においても公共交通に関する認知度の低さや乗り方が分からない等の意見があったことから、住民に公共交通に関する情報発信等を行い公共交通の利用促進が必要。
- ・視覚に障害がある人などにも分かりやすいデザインや住民の公共交通への認識を高めるデザイン等の検討が必要。

6. 基本的な方針

地域公共交通の課題へ対応するため、本計画の基本理念と3つの基本方針を示す。
なお、村内の支線公共交通については、定時定路線型（コミュニティバス等）または予約型乗合交通（デマンド交通等）のいずれか、または両方式の併用を含め、最適な運行方式を検討する。

6-1 基本理念

北中城村都市計画マスタープランにおける公共交通に関連する位置付け

- 「まちの賑わい形成と生活利便を支える交通ネットワークの構築」を理念とし、広域交通網の形成や、拠点・市街地連携を実現する公共交通網の形成、優しい交通環境の形成が方針として位置づけられている。

公共交通の課題

住民の生活を支える公共交通環境の形成

- 人口は増加傾向にある中、高齢者人口の割合が増加しており、今後増加が見込まれる免許非保有者等の生活を支える移動手段を確保する必要。
- 住民の通勤・通学等の生活行動とコミュニティバスの運行時間にズレがあるなど、住民生活を考慮した改善等が必要。
- 現在実証実験中のコミュニティバスは定時定路線型で運行しているが、高齢者の利用等に課題があることから、支線公共交通のあり方について検討が必要。

村内外の公共交通が連携した利便性の高い公共交通ネットワークの形成

- 村民は通勤や通院、買い物行動において、村外に移動している。基幹急行バスや高速バスといった広域交通を担う公共交通が村内を経由することを活かし、村内の交通ネットワークと接続させることで村民の日常生活における広域的な移動を可能にするネットワークの形成が必要。
- 周辺市町村においてもコミュニティバス等が運行されていることから、それらと連携することでネットワークの充実を図る必要。

持続可能な公共交通サービスの提供

- 本村の人口は増加傾向にあるが、全国的には人口減少等による利用者の減少や担い手不足が進み、公共交通の維持が困難な地域があるなど、持続可能な公共交通を支える仕組みが必要。

観光資源を活かした交通環境の構築

- 村内には世界遺産である中城城跡や中村家住宅、イオンモール沖縄ライカムなどの多くの観光客が訪れる施設等があることから、観光客の移動を取り込んだ交通環境の構築が必要。

住民の公共交通利用促進

- 住民の日常生活における移動は自動車に依存しており、公共交通の利用率が低い状況である。住民意見交換会等においても公共交通に関する認知度の低さや乗り方が分からない等の意見があったことから、住民に公共交通に関する情報発信等を行い公共交通の利用促進が必要。
- 視覚に障害がある人などにも分かりやすいデザインや住民の公共交通への認識を高めるデザイン等の検討が必要。

基本理念

**地域住民と観光客のだれもが利用しやすく、
まちの賑わい形成と生活利便を支える持続可能な公共交通ネットワークの実現**

6-2 基本方針

基本方針1 生活利便を支える公共交通ネットワークの構築

人口増加と高齢化の進展に伴い、今後増加が見込まれる免許非所有者等の生活を支える移動手段を確保するため、村内の路線バス、コミュニティバスやデマンド交通等の支線公共交通、タクシー等が分担し、村内の公共交通ネットワークを形成する。

また、県の公共交通の方針である「基幹バスシステムを基軸としたバス網の再構築」との整合を図りながら、村内外を結ぶ公共交通ネットワークの構築を目指す。

基本方針2 まちの賑わいを形成する公共交通拠点の形成

「北中城村都市計画マスタープラン」の将来都市構造で掲げられる広域交流拠点（ライカム地区）、生活サービス拠点（役場周辺）、歴史・観光拠点（中城城跡および県営中城公園周辺）の3つの拠点形成を前提に、これら拠点間を結ぶ公共交通を整備する。

また、コミュニティバスやデマンド交通等の運行方式にかかわらず、乗継環境の向上やバス待ち空間等の改善を図り、まちづくりと一体となった交通環境の形成を目指す。

基本方針3 持続可能な公共交通サービスの提供

全国的な運転手不足や利用者減少等により、公共交通の持続性が課題となっている中で、本村においても、コミュニティバス、デマンド交通等、との運行方式を採用する場合であっても、持続可能な運営体制の確保が重要である。

住民の利用促進、観光客の利用需要の取り込み、交通事業者・観光協会等との連携により、住民や観光客に便利で快適な公共交通サービスを継続的に提供できる仕組みを構築する。

7. 計画の目標及び実施事業

7-1 計画の目標

3つの基本方針のもと、下記の計画の目標を設定する。



7-2 実施事業

計画の目標を実現するため、下記の事業を実施する。

基本方針	目標	事業	実施主体			実施時期					
			北中 城村	交 通 事 業 者	そ の 他	令 和 5 年	令 和 6 年	令 和 7 年	令 和 8 年	令 和 9 年	
【方針1】 生活利便を 支える公共 交通ネット ワークの構 築	【目標1】 村内ネット ワークの構 築	①支線公共 交通の検討	○	△		実証運行 →		検討・実施		→	
		②シェアサ イクル等の 移動手段の 拡充	△		○			検討・実施		→	
	【目標2】 広域ネット ワークとの 接続	③路線バス との乗り継 ぎ利便性の 向上	△	△	○				実施		→
		④周辺市町 村との連携	○		△				実施		→
【方針2】 まちの賑わ いを形成す る公共交通 拠点の形成	【目標3】 地域拠点の 交通結節機 能の強化	⑤地域拠点 の乗継環境 の向上	○	△	△	検討 →			実施		→
		⑥結節点の 乗継環境の 向上	○	△	△	検討 →			実施		→
【方針3】 持続可能な 公共交通サ ービスの提 供	【目標4】 住民が利用 しやすい利 便性の高い 環境	⑦料金支払 い方法の導 入	○		△				検討・実施		→
		⑧村内公共 交通デザイ ンの検討	○						検討・実施		→
	【目標5】 観光客の利 用促進	⑨観光施策 と連携した 取組	○		○				検討・実施		→
	【目標6】 公共交通を 支える環境	⑩担い手確 保の取組	△	○		検討 →			実施		→
⑪住民の利 用促進		○	△					検討・実施		→	

凡例 ○：実施主体 △：関係機関

7-3 事業推進に向けた実施体制

「村民」、「交通事業者」、「行政」の三者がそれぞれの役割を認識し、連携しながら、持続可能な地域公共交通の確保に向けた事業を推進する。

村民

公共交通の利用者として、また将来に自らが利用者となる可能性があることを踏まえ、利用促進や移動手段の確保に関する取組への主体的な参画により、公共交通の持続可能性と利便性の向上に協力する。

- ・公共交通の積極的な利用
- ・公共交通に関する情報提供や意見交換会、アンケート調査等への協力

交通事業者

地域の公共交通を担い、安全で利便性の高い公共交通サービスの維持・充実に努める。

- ・安全で利便性の高い公共交通サービスの提供
- ・利用者や地域の意見を踏まえたサービスの改善

行政

交通事業者や地域住民等と連携し、持続可能な地域公共交通の確保に向けた取組を行う。

- ・住民や交通事業者、関係団体との連携
- ・公共交通に関する情報発信及び利用促進に関する意識の醸成
- ・公共交通に関する調査等のアンケート調査等によるニーズ把握

7-4 実施事業の概要

各目標を実現するための実施事業について、事業概要と実施主体、実施時期を記載する。

目標 1 村内ネットワークの構築

①支線公共交通の検討						
事業概要						
<p>村内の支線公共交通について、定時定路線型（コミュニティバス等）または予約型乗合交通（デマンド交通等）のいずれか、もしくは両方式の併用を選択肢とし、地域の移動実態、需要、地形特性、空白地域への対応、運行コスト等を踏まえ、最適な運行方式の検討・実証・実施を行う。必要に応じ、時間帯・地区別の方式使い分けや路線再編／運行区域設定を実施する。</p>						
実施主体：北中城村						
連携・協力：交通事業者						
実施時期						
事業	実施項目	実施時期				
		令和 5 年	令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年	令和 9 年
支線公共交通の検討	実証運行 検討・実施	→				→

②シェアサイクル等の移動手手段の拡充						
事業概要						
<p>バス停から目的地までの移動手手段としてシェアサイクルを導入し、村内の移動利便性を高める。</p>						
実施主体：その他						
連携・協力：北中城村						
実施時期						
事業	実施項目	実施時期				
		令和 5 年	令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年	令和 9 年
シェアサイクルの導入	検討・実施	→				→

目標 2 広域ネットワークとの接続

③路線バスとの乗り継ぎ利便性の向上					
事業概要					
<p>広域的な移動を支える路線バスと地域内の公共交通との連携を図り、広域的な移動の利便性を高める。また、沖縄県で取り組む基幹バスシステムの導入やモビリティマネジメント、時差出勤の取組等と連携を図りながら、路線バスの利用促進に取り組む。</p> <p>また、車に頼り過ぎない生活スタイルの実現に向けて、交通行動の変容を促す TDM 施策（交通需要マネジメント）やモビリティマネジメントの取組みを村ホームページ等で情報発信し公共交通利用促進を展開する。</p>					
実施主体：沖縄県					

連携・協力：北中城村、交通事業者						
実施時期						
事業	実施項目	実施時期				
		令和5年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年
路線バスとの乗り継ぎ利便性の向上	実施	—————→				

④周辺市町村との連携						
事業概要						
近隣市町村が運行するコミュニティバス等の公共交通との連携を図り、村内公共交通との乗継をスムーズにするための運行時間の検討やルート等の検討を行う。						
実施主体：北中城村						
連携・協力：近隣市町村						
実施時期						
事業	実施項目	実施時期				
		令和5年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年
周辺市町村との連携	実施	—————→				

目標 3 地域拠点の交通結節機能の強化

⑤地域拠点の乗継環境の向上						
事業概要						
都市計画マスタープランで掲げる3つの拠点（ライカム地区、村役場周辺地区、中城城跡及び県営中城公園周辺地区）について、まちづくりの拠点形成と合わせて、公共交通の情報提供方法の改善等、乗継環境について検討する。						
実施主体：北中城村						
連携・協力：交通事業者、その他						
実施時期						
事業	実施項目	実施時期				
		令和5年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年
地域拠点の乗継環境の向上	取組内容の検討調整、実施	————→				

⑥結節点の乗継環境の向上					
事業概要					
路線バスや周辺市町村のコミュニティバスと本村の支線公共交通接続するバス停について、乗継ぎ状況を確認し、スムーズな乗継環境を検討するとともに、バス待ち空間の改善等を図る。					
実施主体：北中城村					
連携・協力：交通事業者、その他					
実施時期					

事業	実施項目	実施時期				
		令和5年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年
結節点の乗継環境の向上	調査 検討・実施	→				→

目標 4 住民が利用しやすい利便性の高い環境

⑦ 料金支払い方法の導入						
事業概要						
村内公共交通の利用料金の支払い方法について、回数券や地域通貨等による支払い方法の導入を検討・実施する。						
実施主体：北中城村						
連携・協力：その他						
実施時期						
事業	実施項目	実施時期				
		令和5年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年
料金支払い方法の導入	検討・実施					→

⑧ 村内公共交通デザインの検討						
事業概要						
村内公共交通の車両やバス停、パンフレット等のデザインを検討し、住民や観光客への認知を図る。目の不自由な方などにも分かりやすいデザインを検討する。						
実施主体：北中城村						
連携・協力：						
実施時期						
事業	実施項目	実施時期				
		令和5年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年
村内公共交通デザインの検討	検討・実施					→

目標 5 観光客の利用促進

⑨ 観光施策と連携した取組						
事業概要						
観光協会等と連携し、公共交通に関する情報提供や観光施策と連携した利用促進策について検討・実施する。多くの観光客が訪れる商業施設やホテルがあることから、それらの施設を起点に公共交通を利用した観光ルートの情報提供等による利用促進を図る。						
実施主体：北中城村、その他						
連携・協力：						
実施時期						

事業	実施項目	実施時期				
		令和5年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年
観光施策と連携した取組	検討・実施					

目標6 公共交通を支える環境

⑩ 担い手確保の取組						
事業概要						
バスやタクシー運転手など交通事業者の担い手不足が深刻化する中、担い手確保は重要な課題となっている。民間と行政で連携して担い手確保に取り組む。						
実施主体：交通事業者						
連携・協力：北中城村、その他						
実施時期						
事業	実施項目	実施時期				
		令和5年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年
担い手確保の取組	検討・準備 実施					

⑪ 住民の利用促進						
事業概要						
村民の移動手段として自動車占めており、公共交通への利用転換を促すために、村広報誌での支線公共交通に関する情報発信や乗り方教室などを実施する。						
実施主体：北中城村						
連携・協力：交通事業者						
実施時期						
事業	実施項目	実施時期				
		令和5年	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年
村広報誌での支線公共交通に関する情報発信	実施					
乗り方教室等のイベント実施	検討・実施					

7-5 目標の評価指標

基本方針	目標	評価指標	現状	目標値	備考
【方針1】 生活利便を支える公共交通ネットワークの構築	【目標1】 域内ネットワークの構築	支線公共交通の平均利用者数	20人/日	50人/日	*1
		支線公共交通のルート満足度	9.5%	20%	*2
	【目標2】 広域ネットワークとの接続	路線バス利用者の満足度	14.5%	30%	*2
【方針2】 まちの賑わいを形成する公共交通拠点の形成	【目標3】 地域拠点の交通結節機能の強化	支線公共交通の路線バスの乗り継ぎ環境の満足度	コミュバス 6.8% 路線バス 6.3%	13%	*2
【方針3】 持続可能な公共交通サービスの提供	【目標4】 住民が利用しやすい利便性の高い環境	支線公共交通の利用しやすさ満足度	11.1%	22%	*2
		料金システムの導入実績数	—	導入	
	【目標5】 観光客の利用促進	観光施策と連携した情報発信の取組数	—	年1回以上開催	*3
	【目標6】 公共交通を支える環境	担い手確保の広報等の実績数	—	年1回以上掲載	*4
		広報誌掲載実績数	—	年2回以上掲載	*5

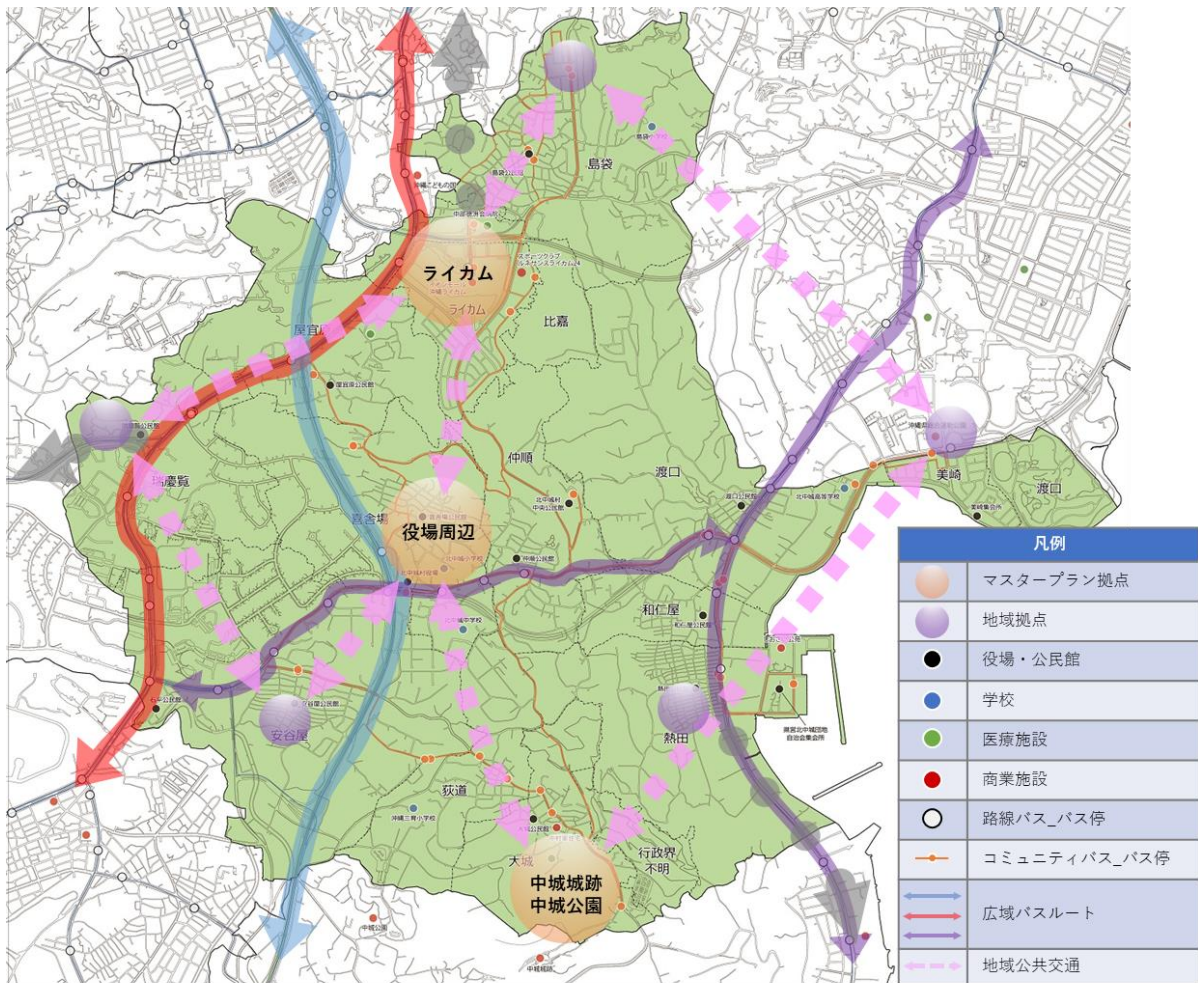
- *1 令和3年度に実施したルート拡大後の利用者予測において算出した予測値を採用。（運行経費の10%程度の運賃収入）
- *2 令和4年に実施した村民アンケート結果（現状）から、毎年、約2%程度の満足度向上を図る
- *3 北中城観光協会と連携し、支線公共交通と村内観光イベントを絡めた情報発信を実施する
- *4 バス及びタクシー運転手募集に関する周知広報を運行事業者と連携し、年1回以上実施する
- *5 村広報誌へコミュニティバスの運行状況（運行情報、利用者数 等）を掲載し、利用促進につながる情報発信を年2回以上実施する

7-6 北中城村の公共交通ネットワークのイメージ

【地域拠点と拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの考え方】

⇒都市計画マスタープランで掲げる3つの拠点（ライカム地区、村役場周辺地区、中城城跡及び
 県営中城公園周辺地区）を地域拠点とし、拠点間を支線公共交通で結ぶ。

⇒ライカム地区は基幹急行バスをはじめ路線バスとの結節点であり、村役場周辺地区は高速バス
 との結節点となることから、これらの拠点で結節機能を向上する。

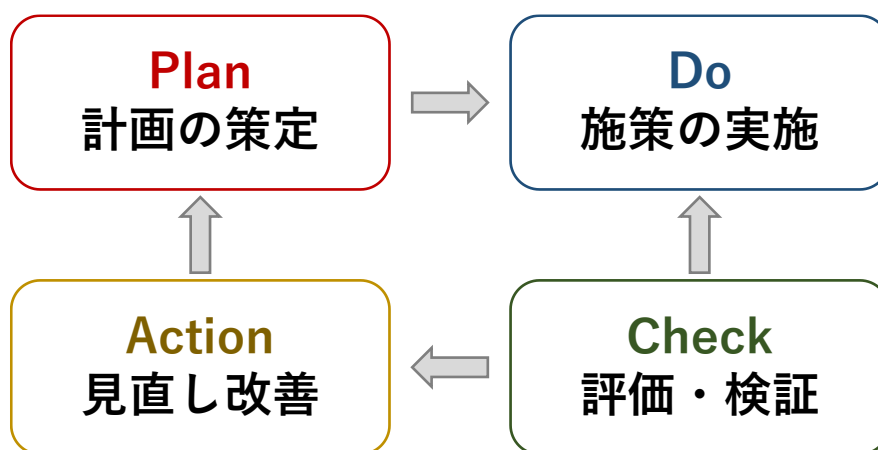


8. 計画達成状況の評価

(1) 計画の推進体制

- ・PDCA サイクルに基づき、計画→実行→評価→改善のサイクルで継続的に各施策の改善を促し、必要に応じて計画の見直しを実施する。
- ・PDCA サイクルは、北中城村地域公共交通協議会を通して実行し、関係主体における取組の推進を図るとともに、計画の着実な実施に向けた全体調整を行う。

◆PDCA サイクル



(2) モニタリング手法

- ・評価指標の検証にあたり、下記の項目について定期的なモニタリングを行う。
- ・なお、沖縄県の地域公共交通計画が令和5年度に策定予定であることから、県の計画に合わせて見直しの検討を行う。

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度
地域公共交通協議会	○	○	○	○	○
支線公共交通等の利用実態調査(アンケート等)				○	
村民アンケート				○	
観光客アンケート				○	
評価・目標見直し		→	○		○
沖縄県における地域公共交通計画(予定)	→	→			

