

# 北谷町コミュニティバス導入検討調査業務

## 報告書（概要版）

平成 27 年 3 月

北 谷 町



# 【 目 次 】

	頁
序章 業務の背景と目的 .....	1
序-1 業務の背景 .....	1
序-2 業務の目的 .....	1
序-3 コミュニティバスの定義 .....	1
序-4 報告書の体系 .....	2
第1章 基礎的条件の整理 .....	3
1-1 北谷町の概況 .....	3
1-2 上位・関連計画の整理 .....	4
1-3 沖縄県及び北谷町の観光特性 .....	6
1-4 沖縄県及び北谷町の交通特性 .....	6
1-5 基礎的条件のとりまとめ .....	9
第2章 交通・移動に関する意識調査 .....	10
2-1 町民アンケート調査 .....	10
2-2 観光客アンケート調査 .....	14
2-3 町内団体ヒアリング調査 .....	16
第3章 関係機関へのアンケート調査 .....	17
3-1 医療福祉施設アンケート調査 .....	17
3-2 交通事業者ヒアリング調査 .....	19
第4章 観光交通及び生活交通に関する課題の整理 .....	20
4-1 観光交通の課題 .....	20
4-2 生活交通の課題 .....	21
第5章 公的な移動支援策の整理 .....	22
第6章 課題解決に向けた施策 .....	23
第7章 コミュニティバス導入の基本方針（案） .....	25
7-1 コミュニティバスの導入目的と期待される効果 .....	25
7-2 コミュニティバス導入の方向性 .....	26
第8章 コミュニティバスの運行形態の整理 .....	28
第9章 参考事例調査 .....	31
第10章 運行条件の想定 .....	32
第11章 今後の事業展開 .....	38



## 序章 業務の背景と目的

### 序一 1 業務の背景

北谷町は、西海岸地域を中心に多くの観光客が訪れる県内有数の観光商業地域であり、今後も魅力あるリゾート地の形成に向け、観光関連施設の整備が次々に予定されている。一方で、観光交通に関しては町内の観光資源や観光関連施設を結ぶ公共交通ネットワークが構築されておらず、観光客が町内を手軽に周遊できないことが、観光振興上の課題の一つとなっている。

また、自動車を利用できない交通弱者にとって、公共交通は日常生活を送る上で重要な役割を果たしており、高齢化が進む中、公共交通の維持・確保の重要性は一層高まっている。しかしながら、公共交通を利用することが困難な地域や不便な地域が存在するなど、本町の公共交通の環境は未だ十分ではない。

このように本町においては、移動手段の確保や移動利便性の向上が課題となっている。

### 序一 2 業務の目的

本業務は、北谷町の地域特性や観光客・町民の移動意識等を踏まえた上で、観光客の周遊性の向上及び交通弱者の移動手段の確保等を図る施策として、町の実態に即したコミュニティバスの導入の方向性について検討を行うものである。

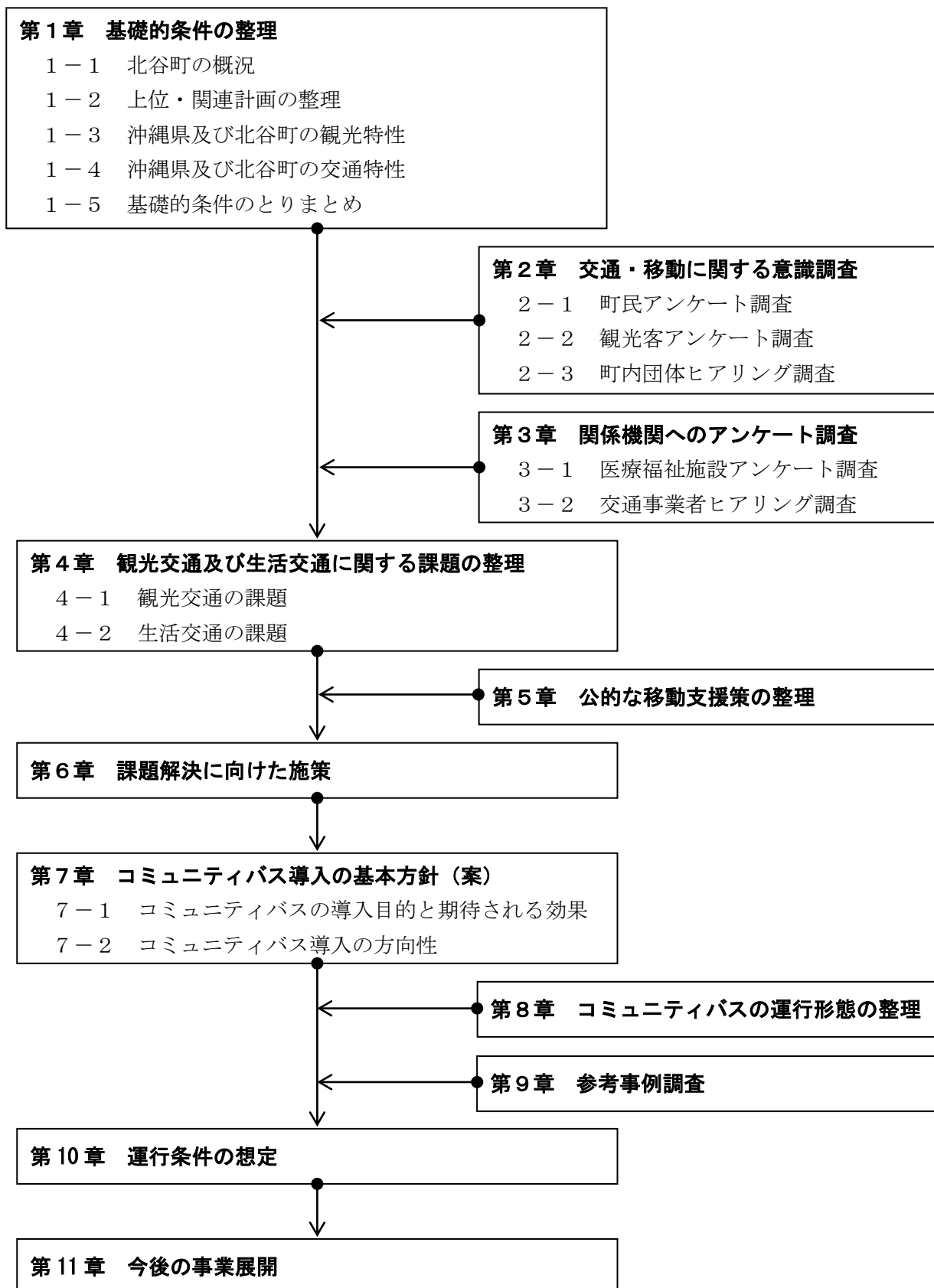
### 序一 3 コミュニティバスの定義

「コミュニティバス」の明確な定義はないが、一般的に「住民福祉の向上及び地域活性化を目的として、地方公共団体自らが主体的に運行を確保するバス」と解されており、地域のニーズや事情にあわせて柔軟な運行が見られる。

本業務で「コミュニティバス」とは、交通空白地区及び不便地区の解消並びに公共公益施設等への移動手段の確保を図るため、自治体が主体的に計画し、運行する交通機関をいう。

## 序－4 報告書の体系

### ■本報告書の流れ



# 第1章 基礎的条件の整理

## 1-1 北谷町の概況

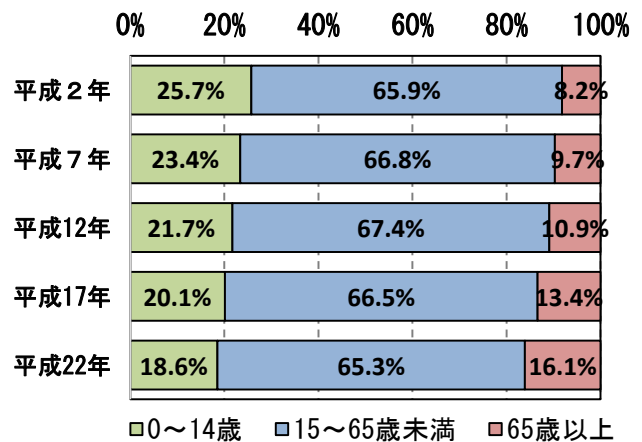
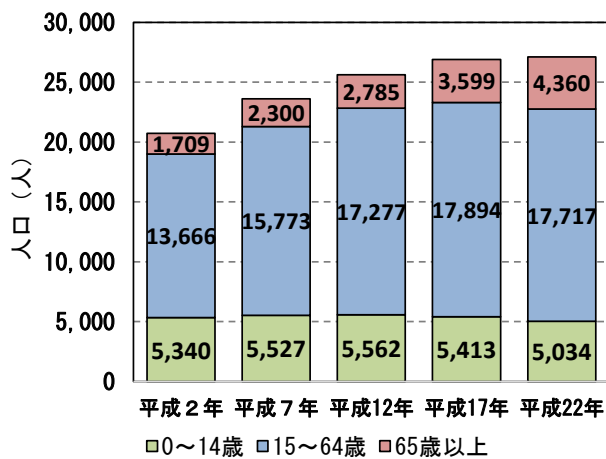
①地形……町の西側は平坦で、東側は起伏に富んでいる。

### ②人口推移

- 人口・世帯数は増加傾向で、第五次北谷町総合計画・基本構想では平成33年の人口を31,000人と想定している（桑江伊平土地区画整理事業による人口増加を加味）。
- 老年人口は20年間で2.6倍に増え、高齢化率も倍増している。栄口区、桑江区、北玉区、宇地原区では高齢化率が20%を超え、高齢化率が高い地域となっている。
- 行政区別の人口は謝苺区と宇地原区を除き、全体的に増加傾向にある。

■年齢3区分別人口・構成比の推移

資料：国勢調査



### ③流動状況

- 町民の従業地は、町内（33.8%）、沖縄市（14.4%）、那覇市（8.0%）の順に多い。
- 町民（15歳以上）の通学先は、町内（32.3%）、沖縄市（19.1%）、宜野湾市（10.8%）の順に多い。
- 買回品において、北谷町は県内一の吸引力指数（購買人口/行政人口）を誇るが、県内各地への商業施設の出店等によって購買人口、吸引力指数ともに低下している。
- 町の地元購買率は買回品（婦人服）が70.7%、最寄品（一般食料品）が81.9%と、ともに高い水準にある。

### ④土地利用現況

- 町の土地利用は、住宅や公共・公益用地などの都市的土地利用が9割を占め、農地や山林、水面などの自然的土地利用が1割となっている。

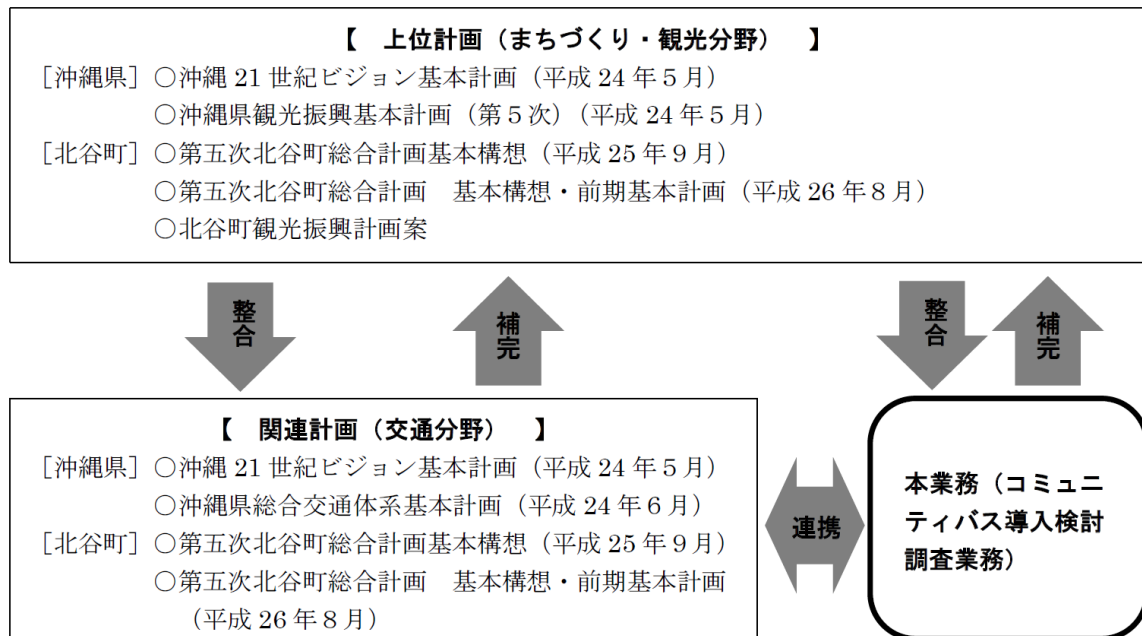
### ⑤公共公益施設・商業施設等の分布

- 公共公益施設等（官公庁施設、学校、金融機関、医療福祉施設等）は町の東側エリア（桑江区、宇地原区、栄口区等）に多く、大型商業施設は西側エリア（美浜区、北前区）に集中している。

## 1-2 上位・関連計画の整理

本業務は、まちづくり・観光分野に係る「沖縄 21 世紀ビジョン基本計画（平成 24 年 5 月）」、「沖縄県観光振興基本計画（第 5 次）（平成 24 年 5 月）」、「第五次北谷町総合計画基本構想（平成 25 年 9 月）」、「第五次北谷町総合計画 基本構想・前期基本計画（平成 26 年 8 月）」、及び「北谷町観光振興計画案」を上位計画としつつ、関連計画との連携を図り、調和のとれたものとする。

### ■本業務の位置付け



### (1) 上位計画

①沖縄21世紀ビジョン基本計画（平成24年5月 沖縄県）	<b>【中部圏域における展開の基本方向】</b> <圏域の特色を生かした産業の振興> ○観光リゾート産業の振興 宜野湾市から読谷村に至る西海岸地域においては、国際色豊かな観光・コンベンションリゾートとしてのまちづくりを促進する。特に、沿岸に都市の連たんする地域については、快適で魅力ある世界水準の都市型オーシャンフロント・リゾート地の形成を目指す。
②沖縄県観光振興基本計画（第5次）（平成24年5月 沖縄県）	<b>【中部圏域における展開の基本方向】</b> 宜野湾市から読谷村に至る西海岸地域においては、国際色豊かな観光・コンベンションリゾートとしてのまちづくりを促進する。
③第五次北谷町総合計画基本構想（平成25年9月 北谷町）	<b>【施策6 観光業の推進（目標2）】</b> 観光業を振興するための推進体制や環境整備を進めることで、誰もが何度でも行きたくなる観光地を目指す。
④第五次北谷町総合計画 基本構想・前期基本計画（平成26年8月 北谷町）	<b>【施策6 観光業の推進（目標2）】</b> <施策の方向性④ 観光商業の拠点としての西海岸地区の形成> 沖縄を代表する観光スポットとして魅力あふれる西海岸地区の形成を図るため、来町者が楽しく回遊できる仕掛けづくりを行う。
⑤北谷町観光振興計画案（北谷町）	<b>【将来イメージ】</b> 町内の回遊性・快適性が高く、交通環境も整い、居住者・訪問客のすべての人にとって居住地の良い環境が整備されている。



(2) 関連計画

<p>①沖縄21世紀ビジョン 基本計画（平成24年 5月 沖縄県）</p>	<p>【基本施策】          &lt;沖縄らしい自然と歴史、伝統、文化を大切にす島を目指して&gt;          人に優しい交通手段を確保するため、高齢者や障害者など交通弱者に配慮した移動手段の確保に取り組む。交通弱者の移動を確保するため、コミュニティバスや福祉交通等の移動抵抗の小さい交通手段の導入を促進する。          交通流対策や公共交通機関の整備及び利用促進を図る。          &lt;希望と活力にあふれる豊かな島を目指して&gt;          陸上交通は、県民生活や観光客の利便性の向上及び産業の発展に密接に関わっていることから、公共交通機関の整備等、多様なニーズに対応した質的充実を図る。          コミュニティバスやタウンモビリティの充実等による人に優しい交通手段の確保と、その利用を高めるための周知活動等を促進する。</p>
<p>②沖縄県総合交通体系 基本計画（平成24年 6月 沖縄県）</p>	<p>【計画の施策分野】          &lt;国内外との交流および沖縄観光の魅力向上を支える交通体系&gt;          近接する観光拠点の周遊性を高めるリゾート型公共交通システムの導入          &lt;人及び環境に優しい都市構造を支える交通体系&gt;          需要密度が低い地域や高齢者の移動を支える地域公共交通システムの導入          &lt;災害に強く安全、安心、快適な暮らしを支える交通体系&gt;          コミュニティバスや高齢者・障害者・要介護者等に対応した交通サービスの拡充</p>
<p>③第五次北谷町総合計 画基本構想（平成25 年9月 北谷町）</p>	<p>【施策 21 道路・交通ネットワークの充実（目標 4）】          ○交通渋滞の解消や町内及び近隣市町村との円滑な交通ネットワークの構築に取り組む。          ○定時定速の公共交通機関の充実を図ることで、誰もが外出したくなる街づくりを目指す。</p>
<p>④第五次北谷町総合計 画 基本構想・前期 基本計画（平成26 年8月 北谷町）</p>	<p>【施策 21 道路・交通ネットワークの充実（目標 4）】          &lt;施策の方向性④ 公共交通機関の確保・利用促進&gt;          子ども、高齢者、観光客等が移動しやすい交通環境整備に努めるため、コミュニティバスの試験運行等を行う。</p>

### 1-3 沖縄県及び北谷町の観光特性

#### ①沖縄県の観光実態

- 県内の入域観光客数は緩やかな増加傾向で、平成25年には過去最高の約658万人を記録した。  
特に外国人観光客の伸びが著しく、全体に占める割合は過去5年間で2倍以上に増加している。
- 国内観光客はリピーターが年々増加しており、平成24年度は全体の8割以上を占めている。
- 国内観光客の移動手段はレンタカーが最も多く約6割を占めている。一方、外国人観光客の移動手段は貸切バスが最も多い。

#### ②北谷町の観光実態

- アメリカンビレッジを訪れる県外客は103万人(県内入域観光客数の約17%)と推計されている。
- 世界最大手のオンラインホテル予約サイトの調査による外国客の「2014年上半期 国内人気滞在先20位」において、本町は14位に入っており、滞在先として一定の評価を得ていることがうかがえる。
- 町内にはアメリカンビレッジのほか、2つのリゾートビーチに宮城海岸、芸術に関する施設、文化的価値の高い遺跡など多様な観光資源・観光施設が分布している。さらに今後も数多くの観光関連施設(フィッシャリーナ整備事業や伊礼原遺跡整備事業など)の整備が予定されている。
- 本町では、プロ野球キャンプやシーポートちゃたんカーニバルなど年間を通じて多様なイベントが開催され、多くの観光客が来訪している。
- 町内に多様な観光資源が分布している一方で、これらを結ぶ公共交通ネットワークが構築されておらず、本町は観光交通の利便性が低い状況にある。

### 1-4 沖縄県及び北谷町の交通特性

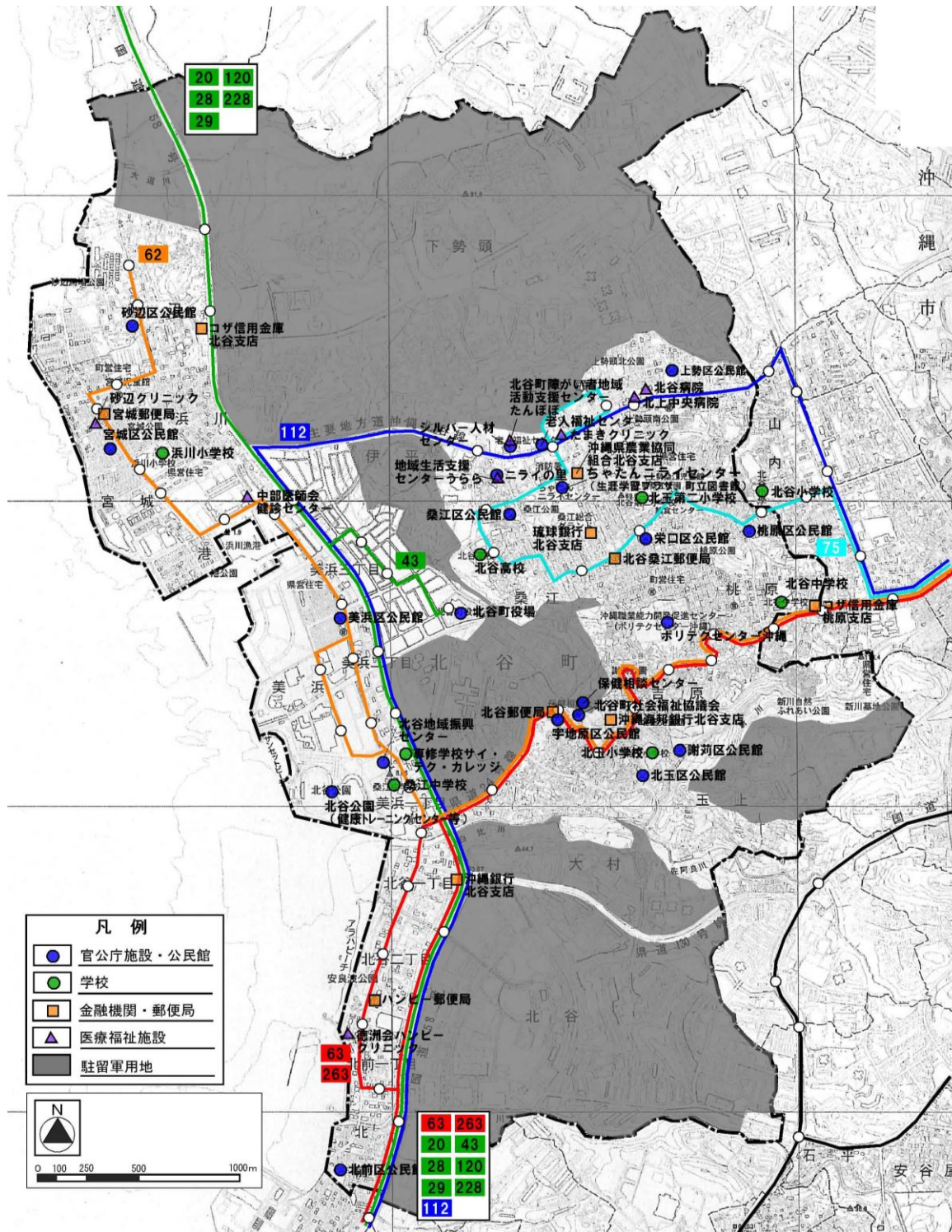
#### ①中南部都市圏及び県の交通実態

- 第3回沖縄県中南部都市圏パーソントリップ調査によると、北谷町は沖縄市や宜野湾市との移動が多い。また、中南部都市圏の移動手段は約7割が自家用車でマイカー依存が高い。
- 県全体の路線バスの年間輸送人員は、10年間(H15~H24)で約3割減少している。
- 県内の高齢者による交通事故は、10年間で36%増加している。

#### ②北谷町の交通実態

- 北谷町の代表交通手段は自動車が8割で、中南部都市圏全体より1割以上高い。
- 町内の路線バスは(株)琉球バス交通、沖縄バス(株)の2社により10系統運行されている。(P7に図示)
- 本町は東部を中心に起伏に富む地形であることや、高齢者の路線バス利用が多いことを踏まえ、公共交通空白地域をバス停より半径200m以遠とした場合、謝苺区や北玉区、砂辺区及び美浜区など多くの居住地で公共交通空白地域が点在している。(P8に図示)
- 路線バスのほか、町内には北玉幼稚園・小学校への通学バス、那覇空港と町内のリゾートホテルを結ぶ空港リムジンバス、タクシー、介護タクシーといった交通機関がある。
- 「第6次北谷町高齢者保健福祉計画(平成24年2月 北谷町)」では、高齢者交通の課題として、加齢により車の運転ができなくなった場合、生活に必要な交通手段の確保が困難であることや、老人福祉センターが車を運転できる高齢者など一部の高齢者しか活用できていないこと等が挙げられている。

## ■路線バス系統図

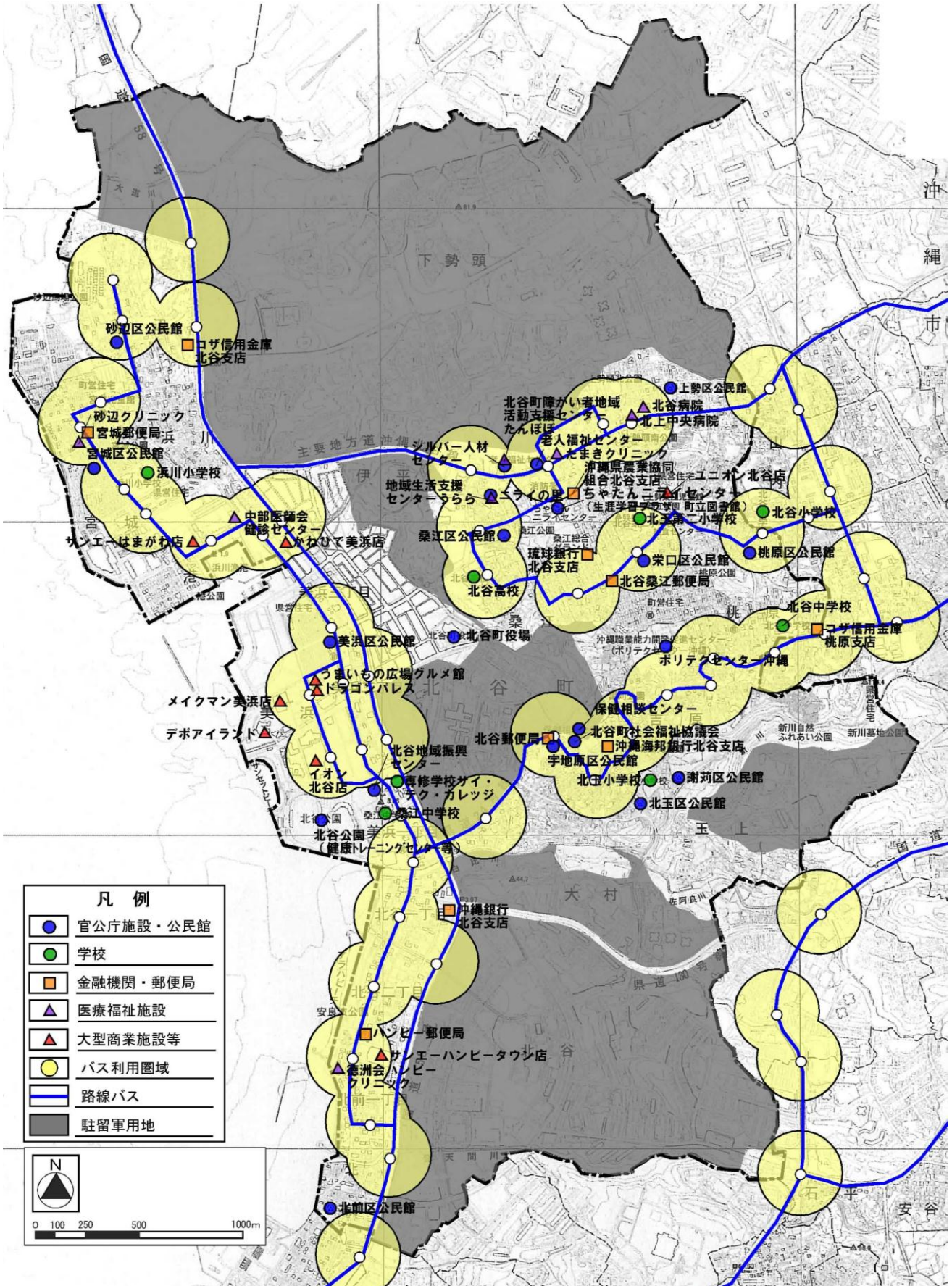


## ■路線バス系統別運行概要

系統番号	系統名	起終点	事業者	運行本数	
				平日	土日祝
20	名護西線	那覇BT⇄名護BT	琉球バス交通・沖縄バス	6.0	6.0
28	読谷（楚辺）線	那覇BT⇄読谷BT	琉球バス交通・沖縄バス	54.0	34.0
29	読谷（喜名）線	那覇BT⇄読谷BT	琉球バス交通・沖縄バス	6.0	4.0
43	北谷線	那覇空港⇄那覇BT⇄北谷町役場	沖縄バス	10.0	8.0
62	中部線	読谷BT⇄砂辺駐車場	琉球バス交通	36.0	26.0
63	謝苺線	具志川BT⇄那覇BT	琉球バス交通	16.0	16.0
75	石川北谷線	東山駐車場⇄老人福祉センター前	琉球バス交通	13.0	8.0
112	国体道路線	那覇BT⇄具志川BT	琉球バス交通	14.0	—
120	名護西空港線	那覇空港⇄名護BT	琉球バス交通・沖縄バス	26.0	26.0
228	読谷おもろまち線	おもろまち駅前広場⇄読谷BT	琉球バス交通・沖縄バス	12.0	10.0
263	謝苺おもろまち線	おもろまち駅前広場⇄具志川BT	琉球バス交通	2.0	2.0

出典：バス運行時刻表（平成 26 年 9 月 一般社団法人沖縄県バス協会）

■公共交通空白地域（バス停より半径200m以遠）



## 1-5 基礎的条件のとりまとめ

前述の整理結果を以下に取りまとめる。

行政区	概況	公共交通の現状・利便度
<b>上勢区</b> ・総人口：4,202人 ・高齢化率：14.6%	・北谷病院、北上中央病院等の医療施設が立地。スーパーはユニオン北谷店が所在。金融機関や郵便局が無い。 ・国有形登録文化財の「うちなあ家」がある。	・系統番号75番（石川北谷線）と112番（国体道路線）が運行中。 ・国体道路線は平日のみの運行で、土日祝は運休。
<b>桃原区</b> ・総人口：1,966人 ・高齢化率：16.7%	・北谷中学校が立地。金融機関はコザ信用金庫が所在。行政区内にスーパーが無い。	・62番（中部線）、63番（謝苺線）、75番（石川北谷線）及び263番（謝苺おもろまち線）が運行中。
<b>栄口区</b> ・総人口：2,758人 ・高齢化率：21.3%	・北谷桑江郵便局が立地。行政区内にスーパーが無い。	・62番（中部線）、63番（謝苺線）、75番（石川北谷線）及び263番（謝苺おもろまち線）が運行中。
<b>桑江区</b> ・総人口：3,321人 ・高齢化率：20.5%	・ちゃたんニライセンター、老人福祉センターが立地。金融機関は沖縄県農業協同組合が所在。行政区内にスーパーが無い。	・75番（石川北谷線）と112番（国体道路線）が運行中。 ・国体道路線は平日のみの運行で、土日祝は運休。
<b>謝苺区</b> ・総人口：2,277人 ・高齢化率：18.2%	・謝苺公園やポリテクセンター沖縄等の施設が立地。行政区内にスーパーが無い。	・県道24号線上に62番（中部線）、63番（謝苺線）、263番（謝苺おもろまち線）が運行中。県道24号線の断面本数は平日が54本、土日祝が44本と比較的多い。
<b>北玉区</b> ・総人口：1,126人 ・高齢化率：21.3%	・北玉小学校が立地。行政区内にスーパーが無い。	・地区内に路線バスは運行しておらず、利便性が低い。
<b>宇地原区</b> ・総人口：1,210人 ・高齢化率：22.1%	・保健相談センターや北谷郵便局が立地。行政区内にスーパーが無い。	・県道24号線上に62番（中部線）、63番（謝苺線）、263番（謝苺おもろまち線）が運行中。県道24号線の断面本数は平日が54本、土日祝が44本と比較的多い。
<b>北前区</b> ・総人口：2,681人 ・高齢化率：11.9%	・大型商業施設のサンエーハンビータウンをはじめ様々な商業施設が立ち並び、医療施設は徳洲会ハンビークリニック等が立地している。海岸部にはリゾートビーチのアラハビーチが所在。	・国道58号上に20番（名護西線）など8系統、ハンビーエリア内に63番（謝苺線）と263番（謝苺おもろまち線）が運行中。 ・国道58号の断面本数は平日が136本、土日祝が98本と比較的多い。 ・北玉小学校への通学バスが運行中。
<b>宮城区</b> ・総人口：4,214人 ・高齢化率：16.1%	・医療施設は中部医師会健診センターや砂辺クリニック等が所在。サンエー浜川店や宮城郵便局が立地。マリンスポーツで賑わう宮城海岸がある。	・62番（中部線）が運行中で、一日の運行本数は平日が36本、土日祝が26本と比較的多い。
<b>砂辺区</b> ・総人口：2,881人 ・高齢化率：12.5%	・金融機関はコザ信用金庫が立地。地区内にスーパーが無い。 ・砂辺馬場公園内に米軍上陸地モニュメントがある。	・国道58号上に20番（名護西線）など5系統と、東側に62番（中部線）が運行中。 ・国道58号の断面本数は平日が104本、土日祝が80本と比較的多い。
<b>美浜区</b> ・総人口：1,957人 ・高齢化率：8.2%	・アメリカンビレッジエリアに商業施設、リゾートホテル、サンセットビーチなどの観光施設・観光資源が集積。 ・新たな賑わい拠点として、フィッシャリーナ整備事業が進行中。 ・地区の東側に北谷町役場が所在。伊礼原遺跡や町立博物館の整備を計画中。	・国道58号上に20番（名護西線）など6系統と、アメリカンビレッジ内に62番（中部線）が運行中。 ・国道58号の断面本数は平日が118本、土日祝が80本と比較的多い。 ・那覇空港とリゾートホテルを連絡する空港リムジンバスが運行中。

## 第2章 交通・移動に関する意識調査

### 2-1 町民アンケート調査

町民の交通行動や路線バスの利用状況、潜在的な移動ニーズ等を把握するため、町民アンケート調査を以下のとおり実施した。

実施期間	平成26年9月29日から10月15日まで
調査対象者	町内9,000世帯（※小学生以上の方、1世帯当たり回答用紙4枚同封）
回収状況	配布数9,000票、回収票数3,209票（1,725世帯）、回収率19.2%（世帯ベース）
調査方法	調査員によるポスティング配布、郵送回収
調査項目	<ul style="list-style-type: none"><li>・世帯属性（住所、世帯構成）、回答者の属性（性別、年齢、職業、自分で自由に使える自動車・バイク・原付の所有状況）</li><li>・日常の外出状況<ul style="list-style-type: none"><li>・通勤・通学時の頻度、行き先、主な交通手段</li><li>・通勤・通学以外の外出目的、利用交通手段</li></ul></li><li>・町内に出かける際に困ることの有無とその対応</li><li>・路線バスの利用状況（利用有無、利用目的、行き先、路線バスを利用しない理由）</li><li>・コミュニティバスの利用意向（利用有無、行きたい場所、利用時間帯、利用頻度、目的、自宅からバス停までの利用可能距離、有料の場合の利用意向や支払い限度の運賃、コミュニティバスの必要性）</li></ul>

#### （1）世帯構成及び回答者の属性

- 回答者の世帯構成は、「親と子供」（57.9%）、「夫婦のみ」（17.3%）の順に多い。
- 回答者の性別は、女性（57.1%）、男性（42.1%）となっている。
- 回答者の年代は、「60歳代」（18.8%）が最も多く、「10歳未満」（2.5%）が最も少ない。
- 回答者の職業は、「会社員・公務員」（27.3%）と「無職」（25.7%）が多い。
- 回答者の約7割が自分で自由に使える自家用車等を所有している。年代別に見ると、未成年（10歳代以下）と高齢者（70歳代以上）で自家用車を所有していない割合が多い。

#### （2）日常の外出状況

##### ①通勤・通学

- 通勤・通学時の頻度は、「週に5日以上」が約8割を占めている。
- 通勤・通学先の状況は「町内」、「沖縄市」、「宜野湾市」の順に多い。
- 通勤・通学の交通手段は「自分で車を運転」が64.0%と最も多く、路線バスは8.0%となっている。

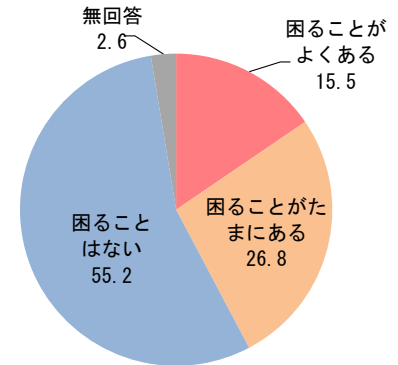
##### ②通勤・通学以外の外出

- 通勤・通学以外の外出目的は、「買物」（74.5%）、「遊び・趣味」（50.0%）、「通院」（35.4%）が多い。
- 通勤・通学以外の交通手段は、「自分で車を運転」が66.3%と最も多く、次いで「家族等の車で送迎」（23.0%）、「徒歩」（15.6%）となっている。

### (3) 交通手段がなくて困ること

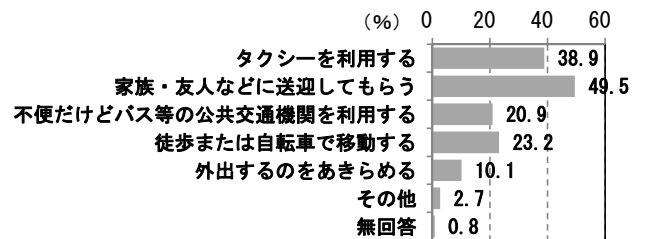
○町内に出かける際、交通手段がなくて「困ることがよくある」と「困ることがたまにある」と回答した方は町全体で42.3%となっている。

■町内に出かける際、交通手段がなくて困ること



○町内に出かける際、交通手段がなくて困った時の対応について、町全体の傾向は「家族・友人などに送迎してもらおう (49.5%)」、「タクシーを利用する (38.9%)」が多い。また、「外出するのをあきらめる」も10.1%を占めている。

■交通手段に困った時の対応



### (4) 路線バスの利用状況

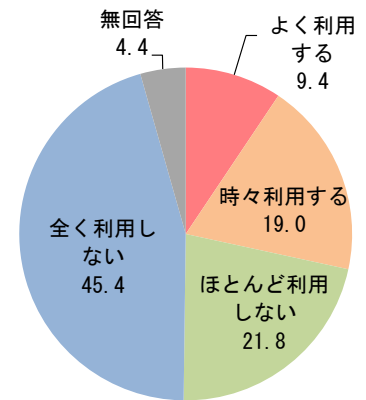
○路線バスの利用状況は、「全く利用しない」又は「ほとんど利用しない」が約7割を占め、「よく利用する」又は「時々利用する」は28.4%となっている。

○路線バスの利用目的は、「買物」、「遊び・趣味」、「通院」の順が多い。

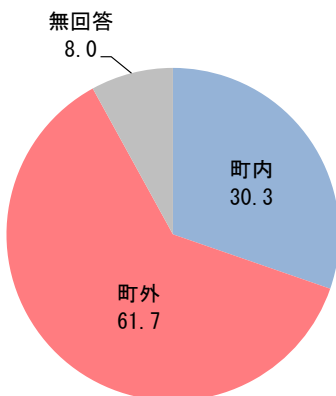
○路線バスの行き先は、「町外」が多い。

○路線バスを利用しない理由は、「自家用車（送迎含む）で移動するので必要ないから」が顕著に多く、次いで「目的地へ行くバスがないから」、「利用したい時刻にバスが走っていないから」となっている。

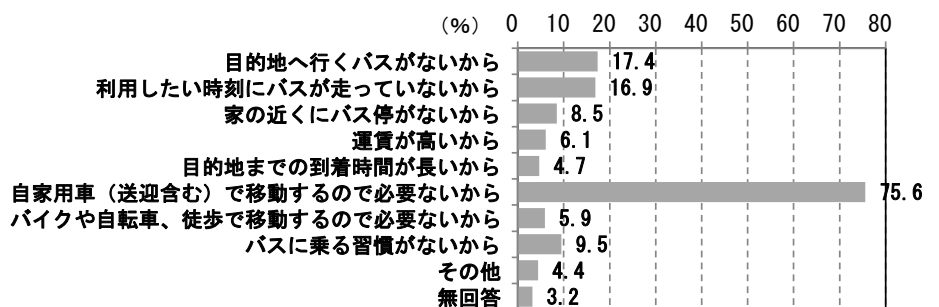
■路線バスの利用状況



■路線バスの行き先



■路線バスを利用しない理由

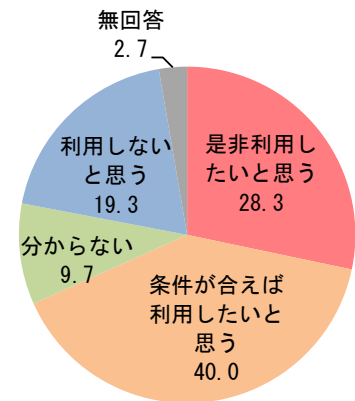


## (5) コミュニティバスの利用意向

### ①コミュニティバスの利用意向

コミュニティバスの利用意向は、利用したい（「是非利用したいと思う」又は「条件が合えば利用したいと思う」と回答した方が約7割と多い。

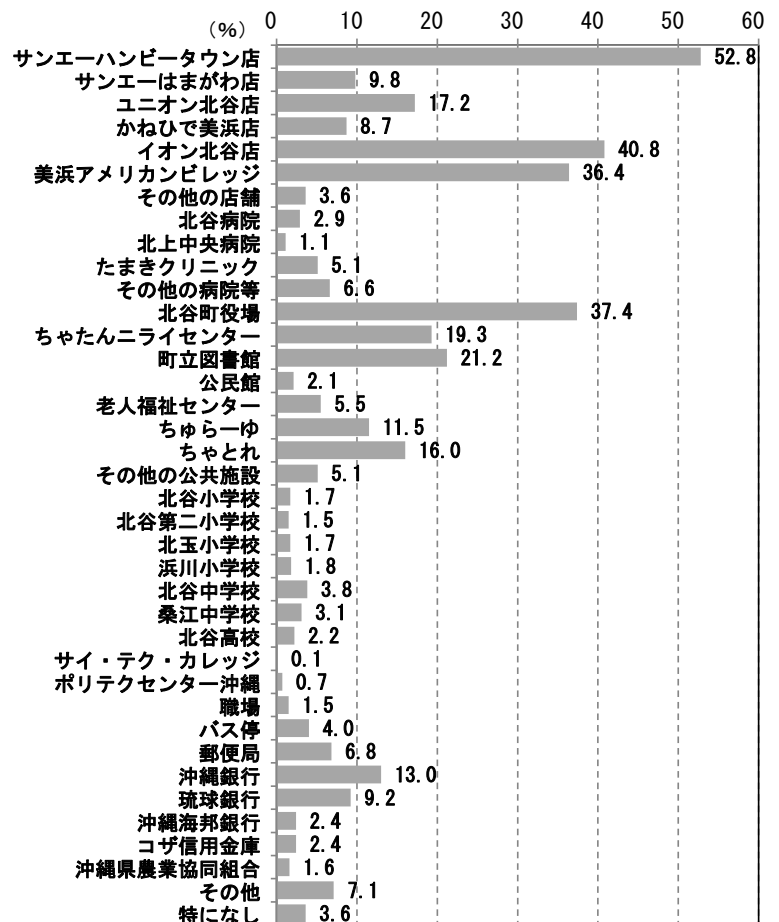
■コミュニティバスの利用意向



### ②コミュニティバスで行きたい場所

コミュニティバスを利用して行きたい場所は「サンエーハンビータウン店」が最も多く、次いで「イオン北谷店」、「北谷町役場」、「美浜アメリカンビレッジ」、「町立図書館」が多い。

■コミュニティバスで行きたい場所



### ③利用時間帯

コミュニティバスの行きの利用時間帯を施設別に見ると、商業施設は午前9～11時台が多く、医療機関は午前8～10時台、公共施設は午前9～10時台、通勤・通学施設は午前7～8時台、金融機関・郵便局は午前9～10時台が多く、全体的に午前中の需要が多い。

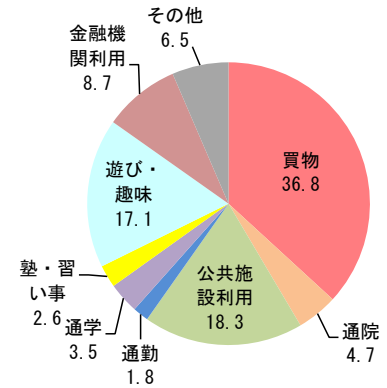
帰りの時間は、商業施設が午前12時台～午後10時以降と幅広く、医療機関と公共施設は午前11～12時台、通勤・通学施設は午後4～6時台、金融機関・郵便局は午前11～12時台と、施設により異なっている。



#### ④コミュニティバスの利用目的

コミュニティバスの利用目的は、「買物」、「公共施設利用」、「遊び・趣味」が多い。

■コミュニティバスの利用目的



#### ⑤コミュニティバスの利用頻度

コミュニティバスの利用頻度は、「週に1～2日」、「月に2～3日」、「月に1日」の順に多い。

#### ⑥自宅からバス停までの距離

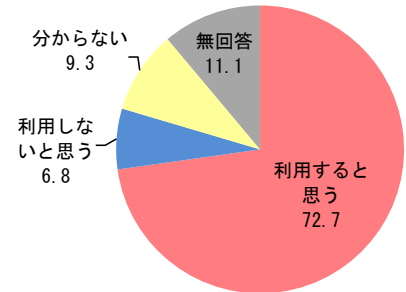
自宅からバス停までの距離は、「100m程度」が最も多く、次いで「50m程度」、「200m程度」が多い。

#### ⑦有料とした場合の利用意向と運賃の限度額

有料とした場合の利用意向は、「利用すると思う」が約7割と多い。

運賃限度額は「100円」が最も多い。「100円」と「200円」の合計は90.8%を占め、200円以下を望む意見が著しく多い。

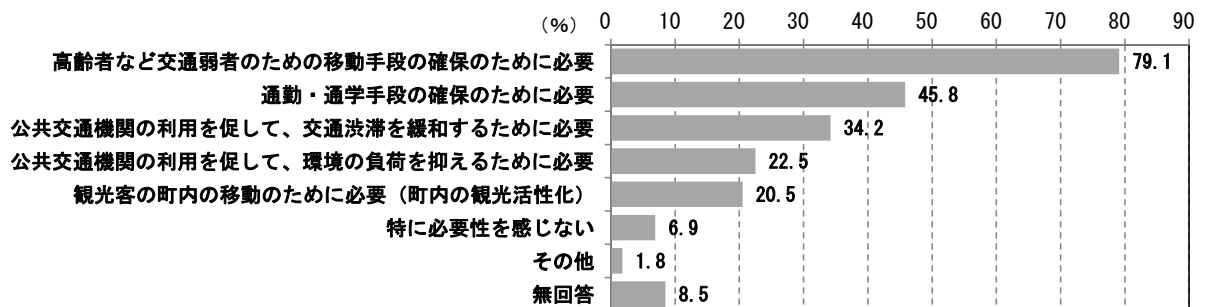
■有料とした場合の利用意向



#### ⑧コミュニティバスの必要性

コミュニティバスの必要性は「高齢者など交通弱者のための移動手段の確保のため」が約8割と顕著に多く、次いで「通勤・通学手段の確保のため」、「公共交通機関の利用を促して、交通渋滞を緩和するため」となっている。

■コミュニティバスの必要な理由



## 2-2 観光客アンケート調査

### (1) 街頭アンケート調査

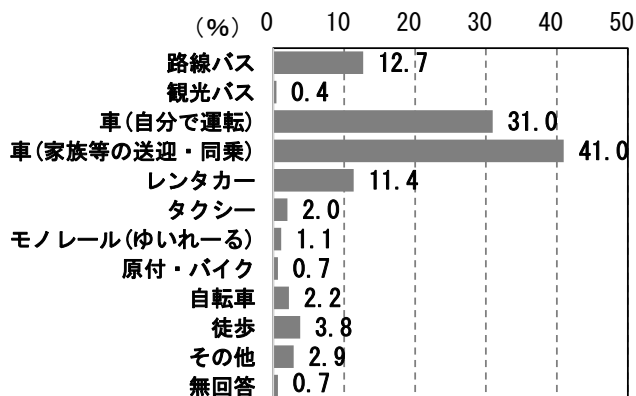
来町者の移動実態やコミュニティバスが運行された場合の利用意向などを把握するため、街頭アンケート調査を行った。

調査場所	イオン北谷店、デポアイランド
調査方法	調査員による直接ヒアリング
調査対象者	北谷町民以外の来町者（調査の際、声掛けをして、北谷町外の方かどうか確認）
調査日時	平成26年8月23日（土）、24日（日）の2日間、11時～19時
回収票数	449票（デポアイランド224票、イオン北谷店225票）

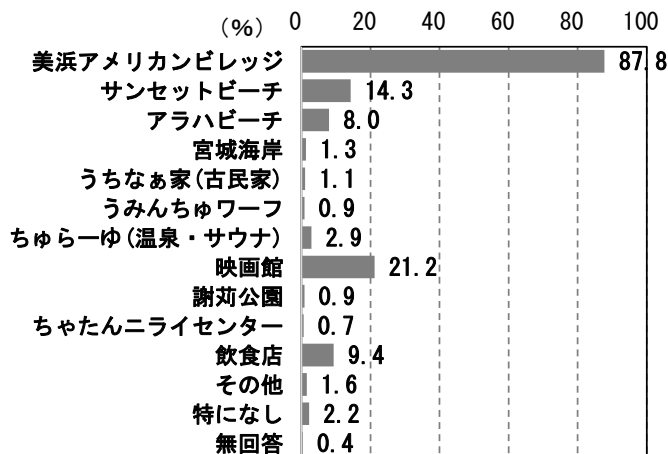
#### <調査結果>

- イオン北谷店及びデポアイランドへの移動手段は、車（自分で運転又は家族等の送迎・同乗）が多い。
- 町内の訪問場所は、美浜アメリカンビレッジ、サンセットビーチ、アラハビーチが多い。
- コミュニティバスの利用意向は約8割と非常に高く、有料化した場合でも利用する意向が強い。

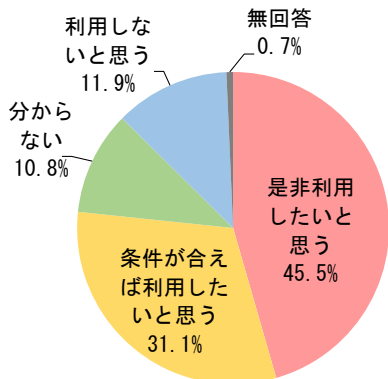
#### ■調査場所までの交通手段



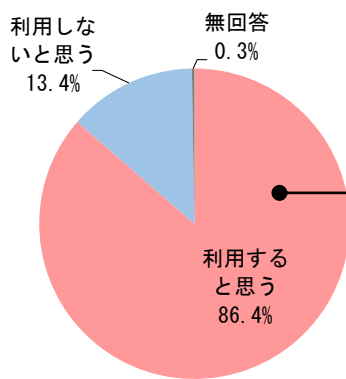
#### ■町内の来訪場所



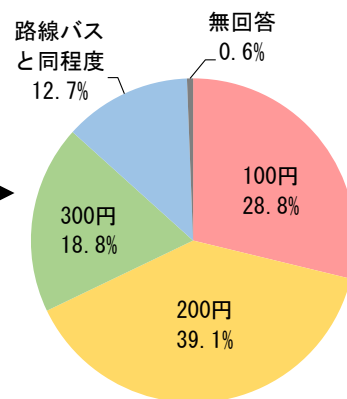
#### ■コミュニティバスの利用意向



#### ■有料化した場合の利用意向



#### ■運賃の限度額



## (2) 宿泊施設アンケート調査

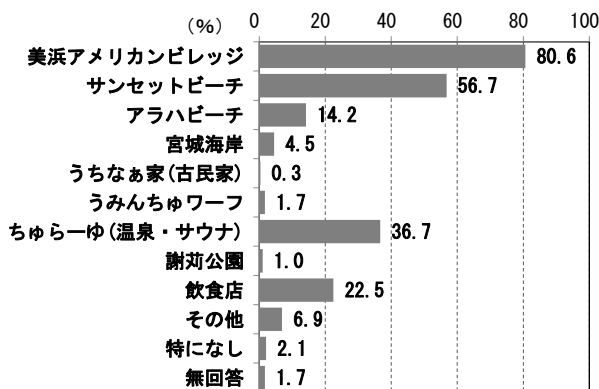
町内の宿泊者（ビーチタワーホテル、ベッセルホテル、ヒルトンホテル）に対して、移動実態やコミュニティバスが運行された場合の利用意向などを把握するため、アンケート調査を行った。

調査場所	ザ・ビーチタワー沖縄、ベッセルホテルカンパーナ沖縄、ヒルトン沖縄北谷リゾート
調査方法	チェックイン時にフロント等で配布し、チェックアウト時にフロントで回収
調査日時	平成26年8月23日（土）～9月7日（日）
回収票数	289票 ※うち英語版の回答は24票

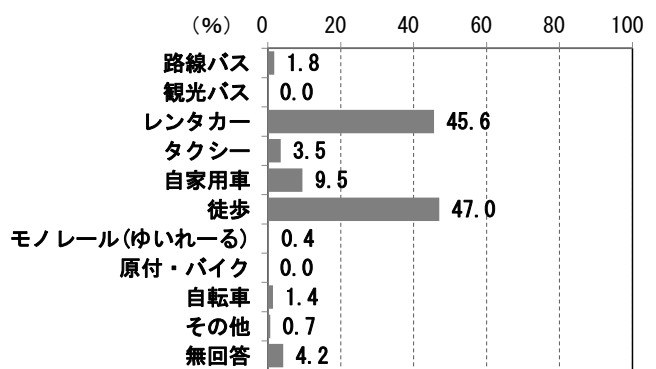
### <調査結果>

- 町内の訪問場所は美浜アメリカンビレッジ、サンセットビーチ及びちゅら一ゆ（温泉・サウナ）が多い。
- 町内の移動はレンタカーと徒歩が多い。
- 町内の主要観光施設を結ぶコミュニティバスの利用意向は約7割と多く、有料化した場合でも利用意向が強い。

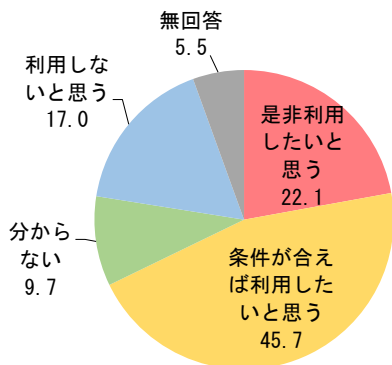
#### ■町内の来訪場所



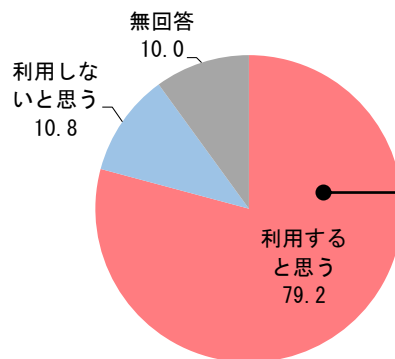
#### ■町内の来訪場所までの交通手段



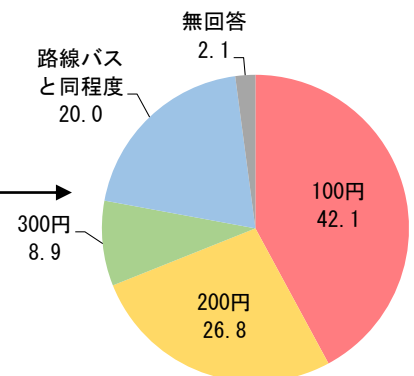
#### ■コミュニティバスの利用意向



#### ■有料化した場合の利用意向



#### ■運賃の限度額



## 2-3 町内団体ヒアリング調査

町内の主要団体からコミュニティバスの必要性や要望等を聴取し、移動支援施策の検討の参考とするためヒアリング調査等を行った。

### (1) 各老人クラブ

- イベントや講座等に、車の非所有者は車所有者との同乗や家族の送迎、タクシーで移動することが多い。車を持たない会員は車所有者と同乗できない場合、活動に参加できないこともある。
- 日常生活の移動では、車を持たない方はタクシー、家族の送迎、徒歩が多い。各地域とも外出は午前中が多い。
- すべての地域で交通弱者の移動手段としてコミュニティバスが必要と認識しており、導入に対する期待は大きい。公共公益施設、商業施設、医療施設、金融機関、公民館の経由を希望している。

### (2) 北谷町商工会

- 目的と対象者を明確にすることが重要となる。西海岸の南北を縦断するルートや、町の東側と西側をつなぐ巡回ルートなどが考えられる。
- ダイヤも重要な要素で、運行間隔は30分間隔程度にすることが必要ではないか。
- バス停設置の際の事業所への協力依頼など、商工会としてもできる範囲で協力する。

### (3) 北谷町観光協会

- 路線バスは利便性が低いため、コミュニティバスに対するニーズはあると思う。
- 広報活動や乗車券の販売など積極的に協力したい。
- 利用を促進するためには、広報活動、外国語対応、観光ルートマップの作成、1日乗車券、キャンペーンなどが必要と思う。

### (4) 北谷町社会福祉協議会 ※文書により聴取

- 中道や国体道路、病院、公共施設、スーパーなどをつなぐルート設定
- 公共施設や店舗、バス・タクシーの利用が不便な地区等へのバス停設置
- 中道を運行する8名乗り車両とノンステップバスの導入

## 第3章 関係機関へのアンケート調査

### 3-1 医療福祉施設アンケート調査

町内の医療福祉施設利用者の移動実態及びコミュニティバスに対する意見等を把握するため、医療機関（医科、歯科）、障がい者事業所及び介護予防支援事業所を対象にアンケート調査を行った。

#### (1) 医療機関（医科・歯科）

通院患者の移動の実態把握や医療機関の独自送迎の実施状況、コミュニティバスへの意見等を把握するため医療機関に対し、アンケート調査を行った。

##### ①医療機関（医科）アンケート（配布：15事業所、回収：11事業所）

1) 患者の利用状況	○患者に占める町民の割合は平均で約7割となっている。 ○全体的に月曜日から土曜日の利用が多く、日・祝日は少ない。 ○来院する時間は午前9～10時台と夕方（16時台）が多い。 ○公共交通機関を利用するのは平均1割程度。
2) 駐車場の充足状況	「不足している」が6件（55%）、「十分である」が2件（18%）、「その他」が2件（18%）、無回答が1件（9%）となっている。
3) 独自の送迎サービス	○11施設全てで「実施していない」となっている。
4) コミュニティバスへの協力可能性	○施設内へのパンフレットやポスター等の設置・掲示について「協力してもよいと思う」が10件、「分からない」が1件となっている。
5) コミュニティバスに期待することや意見等	○高齢の患者の通院手段としてコミュニティバスを期待する意見が多い。 ○医療機関付近へのバス停設置や利用しやすい運賃設定を求める希望も見られた。
6) 町の公共交通に対する意見等	○国体道路は路線バスの運行本数が少ないため、より一層の充実を希望したい。

##### ②医療機関（歯科）アンケート（配布：14事業所、回収：9事業所）

1) 患者の利用状況	○患者に占める町民の割合は平均で約7割となっている。 ○患者は月曜日から土曜日が多く、日・祝日は少ない。 ○時間帯は午前中の9～10時台と夕方（17～18時台）の利用が多い。 ○公共交通機関を利用するのは平均1割程度。
2) 駐車場の充足状況	○「十分である」が4件（44%）、「不足している」が4件（44%）、「その他」が1件となっている。
3) コミュニティバスへの協力可能性	○施設内へのパンフレットやポスター等の設置・掲示について「協力してもよいと思う」が7件（78%）、「分からない」が2件（22%）となっている。
4) コミュニティバスに期待することや意見等	○お年寄りや高校生が利用しやすい時間に運行して欲しい。 ○バス停の数を多めに設置し、きめ細やかに巡回して欲しい。 ○乗降口の段差が小さいバスを導入して欲しい。

## (2) 障がい福祉サービス事業所

町内の障がい福祉サービス事業所に対して、訓練等給付サービス利用者の通所の実態や、利用者への送迎の実施状況、コミュニティバスに対する意見等を把握するため、アンケート調査（配布：5事業所、回収：4事業所）を行った。

○回答したすべての事業所が送迎を実施しており、公共交通機関の利用者は少ない。

○町内を巡回するコミュニティバスを運行した際の期待すること等については、事業所の近くや利用者宅の近くで乗り降りができるようにしてほしいといった点や、障がい者や弱者の方が安心して乗れるようにして頂きたいこと、路線バスの利用が困難な地区へのサポートを求める意見があった。

## (3) 介護予防支援事業所（ケアマネージャー）

町が介護予防支援業務を委託している事業所に対して、介護サービス利用者の日常的な外出状況や移動実態、コミュニティバスの利用意向等を把握するため、アンケート調査（配布：17事業所・46ケアマネージャー、回収：25票）を行った。

①日常の外出状況	○外出の主な目的は、「買物」と「通院」が多い。 ○外出目的ごとの移動手段は、「通所」を除き「家族等の車で送迎」と「バス・一般タクシー」が多い。
②外出時に移動手段に困ること	○外出時に移動手段に困ることは、「困ることがよくあると思う」と「困ることがたまにあると思う」の合計が約9割となっている。 ○移動手段に困る時の外出目的は「買物」と「通院」がそれぞれ約8割で最も多い。
③コミュニティバスの利用意向	○コミュニティバスを利用すると思う（「利用すると思う」又は「条件が合えば利用すると思う」）意見は約7割と多い。 ○コミュニティバスを利用して町内で行くと思う場所は、「サンエーハンビータウン店」、「北谷町役場」、「ユニオン北谷店」の順に多い。 ○コミュニティバスを利用する際に必要な条件は、「負担の少ない運賃」、「バス停の屋根やベンチ」が多い。

### 3-2 交通事業者ヒアリング調査

町内を運行する路線バス事業者2社と空港リムジンバスの運行事業者1社、町内のタクシー事業者3社を対象に、利用状況やコミュニティバスに対する意見・要望等を把握するため、ヒアリング調査を行った。なお、町内に所在がある介護タクシー事業者6社を対象に、事業者の概要や利用状況などを把握するため、アンケート調査（郵送配布、郵送回収）を行ったが、回答は無かった。

#### (1) 路線バス事業者 ※(株)琉球バス交通、沖縄バス(株)

①町内の利用状況	○最近5年間の利用者数は平成23年度を境に増加に転じている。
②町内でのバスの走行環境	○朝夕のラッシュ時は、謝苜交差点が5分から10分ほど遅れが発生。 ○休日は昼前から夕方まで混み、イベント時などにはさらに影響を受け、観光シーズンは美浜エリアで、20～30分程度遅れることが多い。
③各システムに対する事業評価	○利用者数は増加傾向にあるものの、黒字路線はなく、採算的に厳しい。県内の利用者は減少傾向。 ○利用者が増加傾向の要因としては、観光客、特にアジア系外国人が美浜方面への利用が多い。
④町で検討中のコミュニティバスに対する意見・要望	○既存路線バスと極力競合しないように運行して頂きたい。 ○コミュニティバスが低価格の均一運賃だとバス会社は厳しい。 ○コミュニティバスの運行は採算性を確保するのは難しいため、公共交通空白地域の交通弱者（高齢者＋中高生）の足を確保することに対して、公共性や福祉の面で重要ではないか。 ○運行ルートが定着するまで、2年から3年程度はかかるため、見直しも含めて考えることが必要ではないか。

#### (2) 空港リムジンバス事業者 ※(株)琉球バス交通

①運行ルート（Aエリアルート）の利用状況	○空港リムジンバスのAエリアルート（北谷町運行ルート）の利用者は増加傾向で、外国人利用者も多い。夏季で多く、冬季で減少するなど季節変動が大きい。
②町運行ルートの事業評価	○収支については若干採算が取れていない状況である。

#### (3) タクシー事業者 ※北谷交通、沖東交通北谷営業所、東宝タクシー

①利用状況 ※東宝タクシーからは回答無	ア 北谷交通 ○年間乗客数は増加傾向。北谷町民は乗客の約8～9割で、観光客の割合が約1割となっている。 ○町内の利用が多いのは金曜日と土曜日の19:00～24:00。乗客は年配者や学生が多い。町全域で利用が多い。 ○年配者は役所や病院、学生は通学利用（北谷高校生）が多い。 イ 沖東交通 ○ほとんどの車両は基地内に配車し、米軍関係が主な利用者（9割以上）。町内の利用は少ない。
②コミュニティバスに対する意見・要望	ア 北谷交通 ○公共交通としての利便性と、他の公共交通機関との連携・共存を考えて欲しい。 イ 東宝タクシー ○タクシーは顧客の確保が厳しい状態のため、コミュニティバスが運行すると今よりもっと悪化することになるので心からは賛同しかねる。

## 第4章 観光交通及び生活交通に関する課題の整理

町内の観光及び公共交通に関する特性や町民アンケート調査結果などを踏まえ、観光交通及び生活交通に関する課題を整理する。

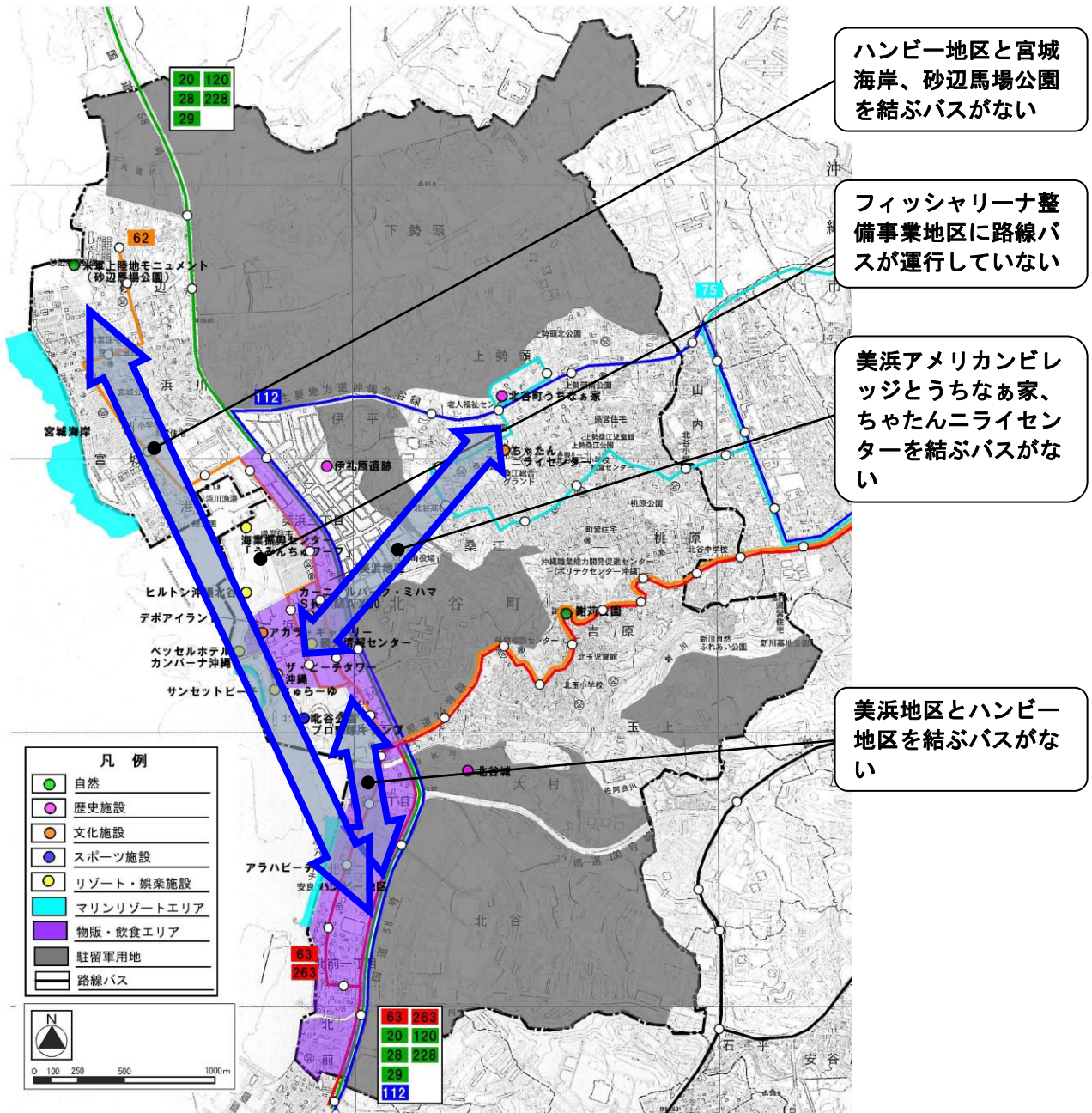
### 4-1 観光交通の課題

#### ①観光資源間の公共交通ネットワークの希薄さ及び移動利便性の低さ

町内には、県内有数の観光スポットである美浜アメリカンビレッジをはじめ、アラハビーチ・宮城海岸等のマリレジャーエリア、うちなあ家等の歴史文化施設など多様な観光資源が存在しており、今後もフィッシャリーナ整備事業や伊礼原遺跡整備事業、町立博物館整備事業など数多くの観光関連施設の整備が予定されている。

しかしながら、現在これらの観光資源間を連絡する公共交通ネットワークは構築されておらず、移動利便性が低い状態にある。

#### ■観光資源間の公共交通ネットワーク





## 4-2 生活交通の課題

### ①日常生活における移動手段の不足

町民の移動は自家用車を中心となっているが、町民アンケート調査では、交通手段がなくて「困ることがよくある」又は「困ることがたまにある」と回答した方は全体の 42.3%を占め、特に 10代以下と高齢者の割合が高い。

老人クラブヒアリング調査においても、自家用車を持たない方は家族の送迎やタクシーで移動しているため、不便あるいは経済的負担を感じるという意見が多く挙がっており、買物、通院、公共公益施設の利用などといった日常生活を営む上で必要な移動手段が不足している。

### ②公共交通空白地域の存在

本町には、謝苺区や北玉区、砂辺区、美浜区など多くの居住地で公共交通空白地域が点在しており、これらの地域の住民は路線バスの利用が厳しい状況にある。

### ③路線バスの不便性

北谷町の路線バスは主要幹線道路を中心に 10 系統運行しているが、北谷町役場へ行くバスが無いことや、地域によって商業施設や医療機関及び公共施設等へ直接行く系統が無いこと、運行本数が少ないことなど路線バスの利用が不便な状況となっている。

- 主要公共施設（北谷町役場）へ行く路線バスが無い⇒北谷町全域
- 主要公共施設（ちゃたんニライセンター、老人福祉センター）へ直接行く路線バスが無い（系統 75 番及び 112 番の利用が困難）⇒謝苺区、北玉区、宇地原区、砂辺区の全域。宮城区の一部
- 主要商業施設（イオン北谷店、美浜アメリカンビレッジ）へ直接行く路線バスが無い（系統 62 番の利用が困難）⇒上勢区、桑江区の全域。桃原区、栄口区、北玉区、北前区の一部
- 主要商業施設（サンエーハンビータウン店）へ直接行く路線バスが無い（系統 20 番、28 番、29 番、63 番、112 番、120 番、228 番、263 番の利用が困難）⇒桃原区、栄口区、北玉区、美浜区、宮城区、砂辺区の一部。

町民アンケート調査では、路線バスを利用しない理由として「目的地へ行くバスがないから」、「利用したい時刻にバスが走っていないから」を挙げた方が多く、利用の不便性から地域の足としての役割が十分に果たせていない状況にある。

### ④高齢化の進展に伴う交通弱者増加への対応

北谷町の老年人口（65 歳以上）は 20 年間で 2.6 倍に増加し、高齢化率は 16.1%と大幅に上昇しており、今後もさらに上昇していくことが予想されている。町民アンケート調査によると、高齢になるほど自家用車の保有率が低く、加齢による運転困難者の増加への対応が必要となっている。

また、県内では高齢者の交通事故が約 10 年間で 36%増加しており、運転に不安のある方が安心して運転免許を返納できるような公共交通の環境整備が課題となっている。

## 第5章 公的な移動支援策の整理

前章の課題の解決に向けた基礎資料とするため、自治体を実施する公的な移動支援策の種類・特徴と本町が実施している移動支援策を整理する。

### (1) 公的な移動支援策の種類

日常生活を支える地域公共交通は、運行主体や使用車両、運行形態等によって、民間主体の鉄道や路線バスのほか、自治体が運営するコミュニティバス、企業による送迎バスなどがある。

自治体が行う公的な移動支援策としては、全国的に広く導入されているコミュニティバス以外にも民間タクシーを活用したタクシー利用助成事業があり、住民等の多様な移動ニーズに応えるため様々な交通支援策が実施されている。

### (2) 公的な移動支援策の特徴

公的な移動支援策として、コミュニティバスとタクシー利用助成事業について特徴を整理する。

#### ■公的な移動支援策の特徴

移動支援策	長所	短所
コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>○タクシーよりも輸送力に優れる。</li> <li>○一般乗合旅客運送事業の場合、利用者が不特定で誰でも利用可能。</li> <li>○運行形態やサービス水準によりきめ細かなサービス（乗降場所、経路、運賃など）を乗合で提供可能。</li> <li>○観光ルートの設定や特定の施設への誘客などまちづくり施策と連携した運行が可能。</li> <li>○輸送人数が多いため交通渋滞の緩和につながる。</li> <li>○利用者1人当たりのCO<sub>2</sub>排出量を軽減でき、環境負荷を軽減できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○既存の公共交通（路線バスやタクシー）との関係やつながりが考慮されないと、競合により既存の公共交通利用者が減少するおそれがある。</li> <li>○初期投資・運営経費がかかる。</li> </ul>
タクシー利用助成事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>○自宅から目的地までドア・ツー・ドアで移動できるため、高齢者等にとって安全な外出が可能。</li> <li>○タクシー会社保有車両の活用により経費削減が期待できる。</li> <li>○地元タクシー会社の活用により地域産業の振興につながる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ドア・ツー・ドアの少量個別輸送で乗合ではないため運行1回当たりの効率性が低い。</li> <li>○運行経路や目的地が決まっていないため特定の場所への誘客効果が期待できない。</li> <li>○一般的に住民に対するサービスであり、観光客は対象外。</li> <li>○支出のみの事業のため黒字化する可能性がない。</li> <li>○利用者の増加に伴い、多大な財政負担が懸念される。</li> </ul>

### (3) 北谷町の移動支援策

北谷町教育委員会で実施している移動支援策として、北前区及び美浜区に住む北玉幼稚園・小学校の園児・児童の通学の安全性の確保を目的とした通学バスと、町民の移動学習等への寄与を目的とした移動学習支援バスがある。

## 第6章 課題解決に向けた施策

本章では、上位・関連計画や町民及び観光客アンケート調査による利用ニーズ、公的な移動支援策の整理結果を踏まえ、観光交通及び生活交通に関する課題を解決するための施策を導き出す。

### (1) 課題解決の方向性

第4章で整理した課題を解決する方向性について以下に整理する。

#### ①観光資源のネットワーク化及び町内各地へのアクセス手段の充実

観光客アンケート調査では、約7割の方がコミュニティバスを「是非利用したいと思う」又は「条件が合えば利用したいと思う」と答えており、観光客の利用ニーズは高い。また、観光協会においても観光客の交通利便性向上のためにコミュニティバスは必要との認識を示している。

公共交通は地域活性化に不可欠な社会インフラであり、本町の目指す快適で魅力ある観光地の実現に向けて、観光資源のネットワーク化や町内各地へのアクセス手段の充実が必要となっている。

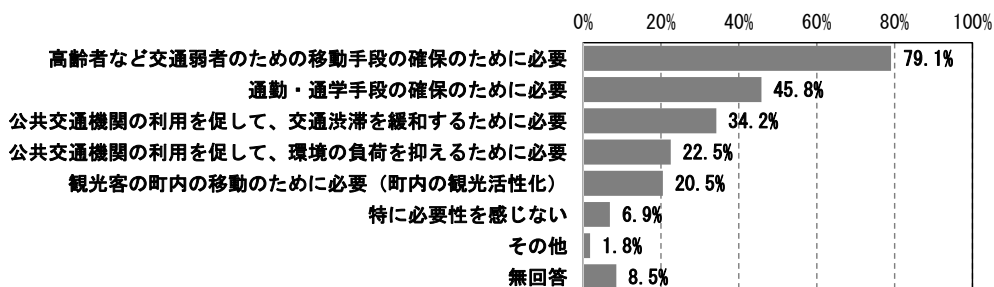
#### ②交通弱者の移動手段の確保

町民アンケート調査によると、町内の交通弱者の移動手段は「送迎」、「タクシー」、「徒歩・自転車」及び「バス」となっているが、高齢化や一世帯当たり人員の減少、コミュニティの希薄化が進み、厳しい社会経済状況にある中、支え合いや経済面、体力面の限界等によってこれらの移動が困難な場合は生活に必要な外出ができない恐れがあり、安心・安全な暮らしを確保するための移動手段が必要となる。

また、北谷町の高齢化率は県平均と比較して低い状況にあるが、今後、高齢化の進展によって交通弱者の更なる増加が予想される。

さらに、町内を巡回するコミュニティバスの必要性について、町民アンケート調査で約8割が「高齢者など交通弱者のための移動手段の確保のために必要」と回答しており、交通弱者が気軽に移動することができる「町民の足」の確保が地域から強く求められている。このような住民ニーズへの対応を積極的に行っていく必要がある。

■町内を巡回するコミュニティバスの必要性（町民アンケート調査）



#### ③公共交通空白地域の改善・解消

「第五次北谷町総合計画基本構想」で目指している「誰もが住みたくなる快適で安全・安心なまち」の実現に向けて、町内に数多く存在する公共交通空白地域を改善・解消し、すべての町民に均しく公共交通の利用機会を確保することで、誰もが出かけやすい快適な居住環境を整える必要がある。

#### ④買物、通院、公共施設利用など日常の移動手段の充実

町民アンケート調査によると、町民は自家用車の所有状況の有無にかかわらず、コミュニティバスを買物、通院、公共施設利用、遊び・趣味等の目的で利用したい意向が強く、商業施設や医療施設、公共公益施設等の生活に密着した施設への移動手段の充実が求められている。

#### ⑤路線バスの利用率向上

路線バスは、以前から地域の足として利用されてきた広域的な移動手段であるが、現在はマイカー依存によるバス離れやバス利用の不便性等から利用者が低迷している。路線バスの維持・確保は暮らしやすいまちづくりにとって非常に重要であるため、路線バスの機能を最大限に発揮できるよう、コミュニティバスとの接続強化などにより路線バスの利用率向上に繋げることが必要となっている。

### (2) 上位・関連計画における施策の方向性

- 沖縄を代表する観光スポットとして魅力あふれる西海岸地区の形成を図るため、エンターテインメント創出拠点の整備等、来町者が楽しく回遊できる仕掛けづくりを行う。(第五次北谷町総合計画 基本構想・前期基本計画\_施策の方向性)
- 子ども、高齢者、観光客等が移動しやすい交通環境整備に努めるため、コミュニティバスの試験運行等を行う。(第五次北谷町総合計画 基本構想・前期基本計画\_施策の方向性)
- 地域コミュニティバス(町、大規模商業施設等の共同)の運行検討(北谷町観光振興計画案\_施策メニュー)



#### 課題解決に向けた施策

既存の公共交通を補完し、町内外への移動利便性を高める移動手段として、コミュニティバスを導入する

## 第7章 コミュニティバス導入の基本方針（案）

前章で整理した課題解決の方向性を踏まえ、コミュニティバス導入の基本方針（案）を次のとおり整理する。

### 7-1 コミュニティバスの導入目的と期待される効果

課題解決の方向性で掲げたコミュニティバスの導入について、その目的と期待される効果を次のように整理する。

#### 【コミュニティバス導入の目的】

##### 第1目的. 交通弱者等の生活の質の維持・向上

自家用車を運転できない交通弱者や、運転に不安がある方の日常生活及び社会生活に必要な移動手段を確保することで、生活の質の維持・向上を目指す。

##### 第2目的. 公共交通空白地域の改善・解消

どの地域に住む町民でも公共交通を通して外出できるよう、公共交通空白地域の改善・解消を図りつつ、町民生活に密着した施設へのアクセスの充実を目指す。

##### 第3目的. 観光客の移動の利便性・回遊性向上

便利で利用しやすい公共交通は、観光振興の基盤として重要であり、観光資源をつなぐコミュニティバスの導入によって観光客の移動の利便性・快適性の向上を目指す。

##### 第4目的. 公共交通全体の活性化

コミュニティバスと路線バスとの共存・連携と役割分担により、面的な公共交通ネットワークを形成し、町内の公共交通全体の活性化を促すことを目指す。

#### 【コミュニティバスの運行によって期待される波及効果】

##### (1) 高齢者の健康増進及び生きがづくりへの貢献

社会教育施設や健康増進施設、運動施設へのアクセス性を高めることによって、高齢者等の学習活動や娯楽・趣味、健康・スポーツ活動、社会活動への参加を促し、生きがづくり及び健康づくり、様々な交流の場への参加促進につながることを期待される。

##### (2) 観光地としての魅力の向上への貢献

便利で利用しやすい移動手段の導入により、町内の観光資源への訪問を促し、観光客に本町の様々な魅力を体験・体感してもらうことで、観光地としての魅力の向上が期待される。

##### (3) 地域間交流の促進への貢献

町内各地を運行する移動手段の導入によって地域間の移動利便性を高めることで、町民同士の交流の促進及び商業地域の活性化に寄与することが期待される。

##### (4) 町内の交通安全への貢献

自動車の運転に不安を抱える高齢者が、移動手段をコミュニティバスへ転換することで交通事故の危険性が減少し、町内の交通安全に貢献することが期待される。

## 7-2 コミュニティバス導入の方向性

コミュニティバス導入の目的を踏まえ、導入に当たっての方向性を次の観点から検討する。

### (1) コミュニティバスの導入のあり方

#### ①本格運行に向けた実証運行を実施する

コミュニティバスの実際の利用ニーズや利用傾向、運行の効率性・定時性・安全性、事業収支等を把握するために、通年の実証運行を概ね3年～5年程度実施し、その結果を検証した上で、本格運行のあり方について検討する。

#### ②必要最小限（スモール）からスタートし、随時必要な改善を行う

実証運行は、実際の利用状況や運行状況等を把握し、適切な運行のあり方を検証することを目的としていることから、実施に当たっては必要最小限のサービス内容からスタートした上で、PDCA（計画・実行・検証・見直し）サイクルにより評価・検証を行い、随時、必要な改善を行う。

#### ③既存の公共交通機関と役割分担し、共存・連携を図る

路線バスは町外への広域的な移動に重要な交通手段であり、また、タクシーは24時間運行し、ドア・ツー・ドアで乗客を運ぶ利便性の高い交通手段である。

町民や観光客の多様な移動ニーズに応えるためには、それぞれの交通機関がその特性を活かすことが重要であり、コミュニティバスは既存の公共交通機関（路線バス、タクシー）と役割を分担し、共存・連携を図ることとする。

#### ④地域全体で連携・協働した運行に取り組む

コミュニティバスの利便性を高め、安定的に運行を続けるためには、行政だけでなく、町民、団体、企業など地域全体で自らの地域の移動手段を支える意識が必要である。そのため、それぞれの協力や連携の下でコミュニティバスを運行していくための協力体制づくりに取り組んでいく。

#### ⑤町教育委員会の通学バスと役割を分担する

コミュニティバスの実証運行は、適切な運行のあり方を検討するためのデータ収集を目的としているため、実証運行段階においては北谷町教育委員会が運行する通学バスとの連携は考慮せず、運行のあり方を検証する段階において、通学バスとの連携可能性を検討する。

## (2) コミュニティバスの運行条件

### ①利便性・快適性、効率性及び採算性を考慮したサービス水準を設定する

地域住民や観光客のニーズに合った利便性・快適性を確保しつつ、運行の効率性や採算性を考慮して、運行のルートや頻度、ダイヤ、運賃等のサービス水準を設定する。

### ②主要な商業施設、観光施設、医療機関及び公共公益施設を経由する

町民や観光客の移動目的に対応した運行を行うために、コミュニティバスは利用ニーズの高い商業施設、観光施設、医療機関及び公共公益施設等を可能な限り経由する。

### ③路線バスと可能な限り重複しないルートを実行する

路線バス事業者への影響を極力抑えるとともに、公共交通空白地域の改善・解消を図り、新たなバス利用のニーズを掘り起こすため、コミュニティバスは可能な限り路線バスと重複しないルートを実行する。

### ④公共交通のネットワークを形成するため路線バスと接続する

町内の公共交通のネットワークを形成し、バスを通じた町外への移動利便性を高めるために、ルートやダイヤなどの面で、コミュニティバスと路線バスとの接続に配慮する。

### ⑤利用者の信頼を損ねないよう定時性を確保する

公共交通は時刻表通りに運行することが重要なため、利用者の信頼を損ねないよう定時性の確保に努める。

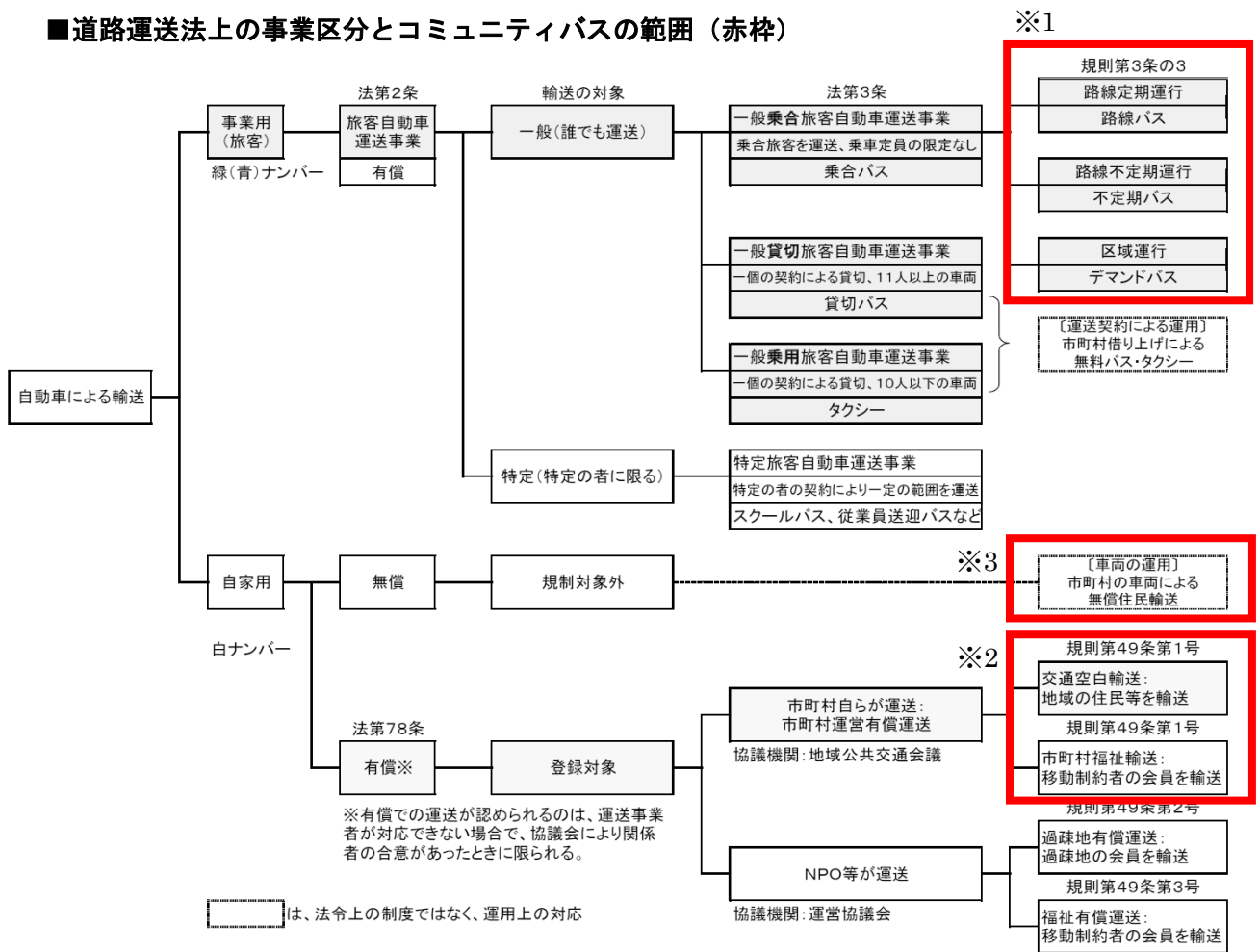
# 第8章 コミュニティバスの運行形態の整理

コミュニティバスの運行条件を検討する基礎資料とするため、コミュニティバスの運行形態と道路運送法上の位置づけを整理する。

## (1) 道路運送法上の事業区分

道路運送法上、コミュニティバスは、一般の旅客を乗合で有償輸送する一般乗合旅客自動車運送事業(※1)、市町村自らが自家用有償旅客運送者の登録を受け行う市町村運営有償運送事業(※2)、自家用車両を用いて無償運行する道路運送法の規制対象外の事業(※3)に大別される。

■道路運送法上の事業区分とコミュニティバスの範囲(赤枠)



出典：道路運送法の事業区分とコミュニティバス導入のポイント(国土交通省九州運輸局)



## (2) 道路運送法によるコミュニティバスの特性の比較

コミュニティバスの目的や利用者、運行主体などの特性について、事業区分に応じて整理する。

	一般乗合旅客自動車運送事業	市町村運営有償運送 (交通空白輸送)	市町村運営有償運送 (市町村福祉輸送)	無償運送
運賃	有料			無料
目的	他人の需要に応じ、有償で自動車を使用して乗合旅客を運送	過疎地域や交通空白地域において一般乗合旅客自動車運送事業によっては住民の生活に必要な旅客輸送の確保が困難となっている場合に住民の足を確保する。 ※旅客自動車運送事業が困難な場合に限り認められる。	身体障害者等の住民の移動確保 ※旅客自動車運送事業が困難な場合に限り認められる。	規定なし
利用者	誰でも利用可能 (制限なし)	当該市町村に在住する住民及びその親族、当該市町村に日常の用務を有する者を基本	会員登録を行った身体障害者、要介護認定者等	誰でも利用可能 (制限なし)
運行主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>民間の一般乗合旅客自動車運送事業者 (自治体が運送業務を委託又は運送経費に対して助成)</li> <li>自治体自らが一般乗合旅客自動車運送事業者として運送</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運送事業者(民間事業者への委託)</li> <li>市町村(自治体直営)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運送事業者(民間事業者への委託)</li> <li>市町村(自治体直営)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運送事業者(民間事業者への委託)</li> <li>市町村(自治体直営)</li> </ul>
主な運行形態	<ul style="list-style-type: none"> <li>定時定路線型</li> <li>デマンド型</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>定時定路線型</li> <li>デマンド型</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>デマンド型</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>定時定路線型</li> <li>デマンド型</li> </ul>
車両・乗車定員	事業用自動車 <ul style="list-style-type: none"> <li>乗車定員 11 人以上(バス)</li> <li>乗車定員 11 人未満(普通自動車)</li> </ul>	市町村の自家用自動車 <ul style="list-style-type: none"> <li>乗車定員 11 人以上(バス)</li> <li>乗車定員 11 人未満(普通自動車)</li> </ul>	市町村の自家用自動車 乗車定員 11 人未満	市町村の自家用自動車 <ul style="list-style-type: none"> <li>乗車定員 11 人以上(バス)</li> <li>乗車定員 11 人未満(普通自動車)</li> </ul>
道路運送法上の位置づけ	道路運送法第 4 条	道路運送法 78 条第 2 号	道路運送法 78 条第 2 号	なし

### (3) 一般乗合旅客自動車運送事業の運行形態

一般乗合旅客自動車運送事業は、同法の施行規則により、①路線定期運行、②路線不定期運行、③区域運行の3種類に区分されている。そのうち、コミュニティバスに広く採用されている定時定路線型とデマンド型の特徴について以下に整理する。

#### ①定時定路線型

定時定路線型とは、所定の運行ルートやダイヤに基づき運行される形態で、コミュニティバスにおいては車両規模により「バス型（定員11人以上の車両）」と「乗合タクシー（定員11人未満の車両）」に分類され、それぞれ次の特性がある。

#### ■定時定路線型交通システムの種類と主な特性

種類	特性	運営主体	運行主体	利点	欠点
コミュニティバス (バス型)	<ul style="list-style-type: none"> <li>小型バス等（車両定員11人以上）の利用</li> <li>所定のルート、ダイヤは一般の路線バスと変わらないが、市町村等が公共交通空白地域の解消等を目的に乗合サービスを提供</li> </ul>	市町村、地元協議会等	バス事業者等	<ul style="list-style-type: none"> <li>小型バスの場合、路線バスと比較して道路の狭い地域へも入り込みやすい。</li> <li>運営主体（市町村等）がバス事業者や関係機関等との協議・調整の上で運賃や経路等を設定できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存の路線バスとの関係が考慮されないと、既存の路線バス利用者が減少するおそれがある</li> <li>行政の財政負担が大きくなるケースが多い。</li> </ul>
コミュニティバス (乗合タクシー)	<ul style="list-style-type: none"> <li>車両定員11人未満の車両（ワンボックスカーやセダン型車両）</li> </ul>	タクシー事業者、市町村、地元協議会等	タクシー事業者等	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス車両の通れない地域へも入り込みやすく、自宅近くに停留所の設置やドア・ツー・ドアの運行も可能。</li> <li>車両コスト・燃料費等直接的経費は低い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車両が小さいことから一度に乗車できる人員が制限される。</li> <li>定員が少ないので収入が限られ、採算を取りにくい。</li> </ul>

#### ②デマンド型交通

デマンド型交通システムとは、利用者からの要請（デマンド）に応じて、運行ルート、時間、乗降場所等を柔軟に対応させて運行する形態である。

#### ■デマンド型交通システムの種類と主な特性

種類	特性	運営主体	運行主体	利点	欠点
定路線型	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行ルートを定めて運行。利用する場合はルート上の停留所等で乗降</li> </ul>	バス・タクシー事業者、市町村等	バス・タクシー事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>予約が入った停車地のみを経由するため、需要を面的にカバーできる。</li> <li>需要がない場合、運行を休止することが可能で、運行経費の削減に寄与する可能性がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗降地の異なる利用者を乗合で輸送することから、停車地の到達時刻が変化することもある。</li> <li>利用に際して事前予約が必要で、利用者にとって抵抗感がある。</li> <li>一般タクシーと競合し、乗客を奪う可能性がある。</li> </ul>
迂回ルート型	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線の一部がデマンドルート。予約を受けた場合に限りデマンドルートに迂回運行</li> </ul>				
区域運行型	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行ルートを定めず区域内で運行。乗降ポイントと目的地を連絡</li> </ul>				

## 第9章 参考事例調査

コミュニティバスの運行条件を検討する基礎資料とするため、コミュニティバスの導入事例を整理した。

### ■県内コミュニティバス導入事例

No	事業主体	目的	利用者	運行形態	運行日・運行便数	運賃	車両	運行事業者	法令上の位置づけ
1	読谷村	・役場(村民センター地区)へのアクセスの確保 ・読谷補助飛行場返還に伴う跡地利用・開発の進展 ・交通弱者への対応 ・公共交通空白地域の解消 ・タクシーチケット助成事業の高騰	一般	定時 定路線型	・運行日 ・東西・南ルート(正、逆)：平日のみ ・北ルート：平日のみ ・休日南北ルート：土日祝のみ ・運行便数 ・東西・南ルート(正)：7便/日 ・東西・南ルート(逆)：8便/日 ・北ルート：11便/日 ・休日南北ルート：4便/日	・一般：200円 ・小中学生、高齢者、障がい者：100円	小型バス(ポンチョ)	沖縄バス(株)	一般乗合旅客自動車運送事業
2	沖縄市	中心市街地における回遊性、生活利便性の向上を図り、バスの利用により賑わいを創出し、中心市街地の活性化を推進する。	一般	定時 定路線型	・運行日：毎日(1/1~1/3除く) ・運行便数 ・胡屋ルート：13便/日 ・コザルート：14便/日	・一般：100円 ・小学生以下、障害者：無料 ※ルート間の乗り換え無料	小型バス(ポンチョ)	・胡屋ルート：(株)琉球バス交通 ・コザルート：東陽バス(株)	一般乗合旅客自動車運送事業
3	南城市 (実証運行) ※おでかけなんじい	市町村合併に伴う市民の移動範囲の拡大や既存バスの不便性が観光振興の妨げとなっていることから、新たな公共交通システムの導入に向けて実証実験を実施する。	【H26年12月8日まで】 市民(65歳以上及び久高島住民のみ)、観光客 【H26年12月10日以降】 一般	デマンド型 (ドア to ドア)	・予約に応じて運行 ・運行日：毎日(12/31~1/3除く) ・運行時間：8:00~21:00 (1時間間隔の13便)	・H26年12月8日まで：無料 ・H26年12月10日以降：300円	ワゴン車	【H26年12月8日まで】 ・受付・配送：南城市シルバー人材センター 【H26年12月10日以降】 ・受付：南城市シルバー人材センター ・配送：一般乗合旅客自動車運送事業者	一般乗合旅客自動車運送事業 (H26年12月10日以降)
4	那覇市 (実証運行)	観光周遊バスを走らせることにより、観光施設への交通利便性を高め、受入体制を整備することにより、市内滞在型観光の増加につなげる。	一般	定時 定路線型	・運行日：毎日 ・運行便数：18便/日	・大人：230円 ・小児：120円 ※身体障がい者：大人120円、小児60円	中型バス	那覇市観光協会 (那覇バス(株)が運送)	一般乗合旅客自動車運送事業
5	中城村 (実証運行)	学生の通学や日中の通院や買物などの利用と、生活交通の利便性をより高める。	一般	・定時定路線型 ・デマンド型	定時定路線型 ・運行日：毎日 ・運行便数：朝各路線2便/日、夕方各路線1便/日、日中各路線2便/日 デマンド型 ・運行日：毎日 ・運行時間 ・平日：7:00~17:00(11便) ・土日祝日：9:00~17:00(9便)	定時定路線型 ・一般200円 ・中学生・65歳以上・障がい者100円 ・小学生：50円 ※ルート間の乗換無料 デマンド型 ：300円(一律)	定時定路線型： 小型バス(ポンチョ) デマンド型：セダン型	定時定路線型： 一般乗合旅客運送事業者 デマンド型： 一般乗用旅客運送事業者(タクシー会社)	定時定路線型： 一般乗合旅客自動車運送事業 デマンド型： 一般乗用旅客運送事業(21条)

## 第10章 運行条件の想定

コミュニティバス導入の基本方針（案）やコミュニティバスの運行形態の整理結果、参考事例調査を踏まえ、現段階で想定される実証運行の運行条件を以下に整理する。なお、運行形態や運行サービスの設定については、運行の効率性や採算性を考慮し、交通事業者や警察、道路管理者、交通管理者といった関係機関との協議・調整、道路条件等を踏まえ、今後精査・検討する。

### (1) 運行形態

運行形態は、第7章のコミュニティバス導入の方向性で掲げた「町民や観光客の移動目的に対応した運行を行うために、利用ニーズの高い商業施設、観光施設、医療機関及び公共公益施設等を可能な限り経由する」を踏まえ、**定時定路線型**を基本とすることが考えられる。

#### ■各運行形態の特徴（長所を○、短所を×で表記）

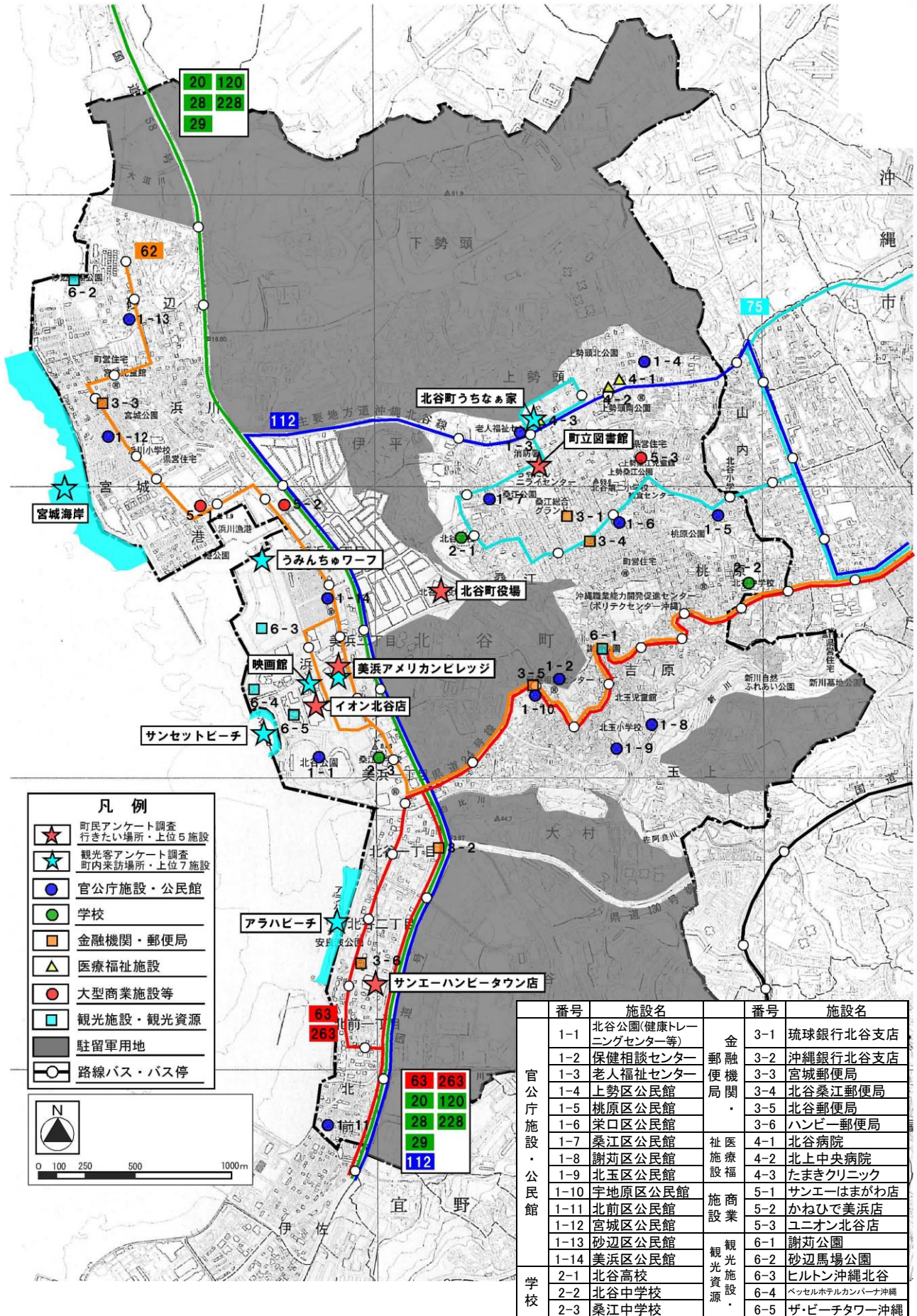
		定時定路線型		デマンド型交通 (区域運行型)
		コミュニティバス (バス車両)	乗合タクシー (定員11人未満の車両)	
利用者の 利便性	自宅から目的地までのアクセス性	×幅員の広い道路しか運行できないため、乗降場所（バス停）設定の自由度が低い。 ×自宅からバス停まで徒歩移動等が必要のため、傾斜地や徒歩移動が困難な方の利用が不便。 ×降車地のバス停から目的地まで離れていると移動が不便。	○バス車両の通れない狭隘道路を運行できるため、乗降場所（バス停）設定の自由度が高い。 ×自宅からバス停まで徒歩移動等が必要のため、傾斜地や徒歩移動が困難な方の利用が不便。 ×降車地のバス停から目的地まで離れていると移動が不便。	○自宅から目的地までドア・ツー・ドアで輸送が可能。 ○導入区域内では居住地にかかわらず公平な利用機会を提供できる。
	利用の分かり易さ	○路線バスと同じ利用方法であり、運行経路やバス停の位置、運行時刻が決まっているため分かり易い。	○路線バスと同じ利用方法であり、運行経路やバス停の位置、運行時刻が決まっているため分かり易い。	×利用者は事前に利用者登録や乗車予約が必要で、利用の煩わしさが発生。
	運賃	○一般的にデマンド型交通よりも低料金。	○一般的にデマンド型交通よりも低料金。	×一般的に定時定路線型よりも運賃が高い。
事業性	交通事業者への影響	○路線バスとルート面で競合しても、行き先からの影響は少ない。 ○路線バスとの結節点を作ることができる。	○路線設定の自由度が左記より大きいいため、路線バスへの影響はより少ない。 ○路線バスとの結節点を作ることができる。	×タクシー事業者と運行サービスの面で競合する可能性が高い。
	初期投資	×車両費等の初期投資がかかる。	○左記と比べ初期投資が少ない。	×車両費に加え配車システムの導入費用がかかる。
	運行経費	×利用者の有無にかかわらず運行するため、運行に必要な経費がかかる。	○左記同様、利用の有無にかかわらず運行するため、運行に必要な経費がかかるが、左記よりも運行経費が少ない。	○需要（予約）がない時は運休するため運行経費の削減が可能。 ×予約受付係の人員費や配車システムの維持費が運行経費とは別途かかる。 ○時間で借上げる方法と、走行した分に応じて費用を支払う方法があり、運行事業者との調整により、経費が抑えられる場合がある。
	運行の効率性	○一定の利用がある地域では大量輸送が可能。	×左記よりも輸送力で劣る。	○利用者のいない運行が行われない。
	採算性	○全国的にデマンド型交通より利用者が多く、その場合の利用者1人に投じる費用はデマンド型交通より割安となる場合が多い。	○左記同様。但し、コミュニティバスより車両が小さいため、一度に乗車できる人員が制限される。	×全国的に定時定路線型より利用者が少なく、その場合の利用者1人に投じる費用は定時定路線型より割高となる場合が多い。

## (2) 運行ルートの設定の際に考慮する要素

コミュニティバス導入の基本方針（案）や町民アンケート調査結果等を踏まえ、運行ルートの設定に当たって考慮することが必要と思われる要素を以下に整理する。

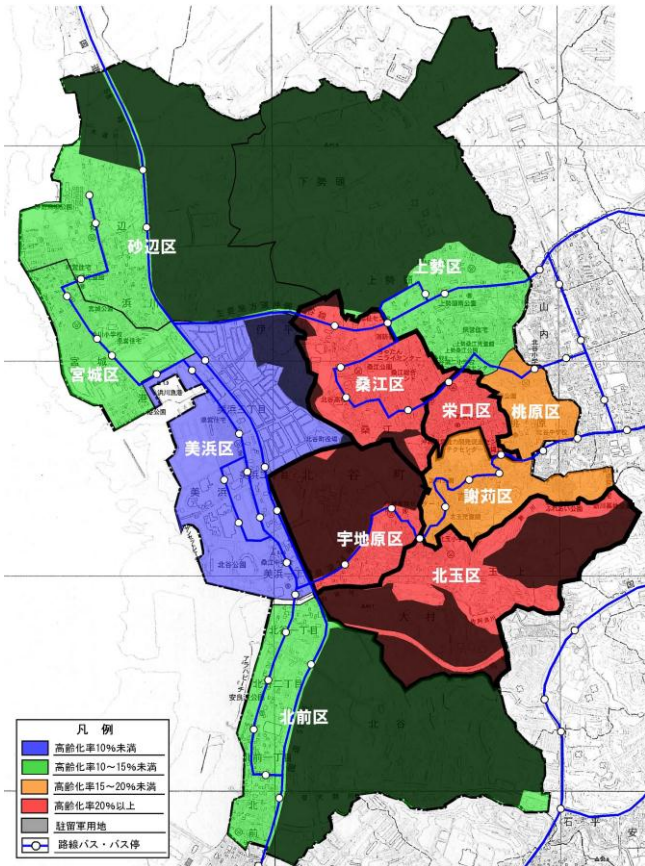
- 主要な商業施設、観光施設、医療機関及び公共公益施設（図1）。
- 路線バス経路との重複の回避（図1）。
- 路線バスとの接続（図1）。
- 高齢化率（20%以上）が高い行政区（栄口区、桑江区、北玉区、宇地原区）（図2）
- 町民アンケート調査で、交通手段が無くて困っている方（「困ることがよくある」＋「困ることがたまにある」）の割合が高い行政区（宇地原区、北前区、宮城区）（図3）
- 町民アンケート調査で、コミュニティバスの利用意向（「是非利用したい」＋「条件が合えば利用したい」）が高い行政区を運行（栄口区、北前区）（図4）

■「主要な商業施設や観光施設、医療機関及び公共公益施設」＋「路線バス経路との重複の回避」  
 ＋「路線バスとの接続」(図1)

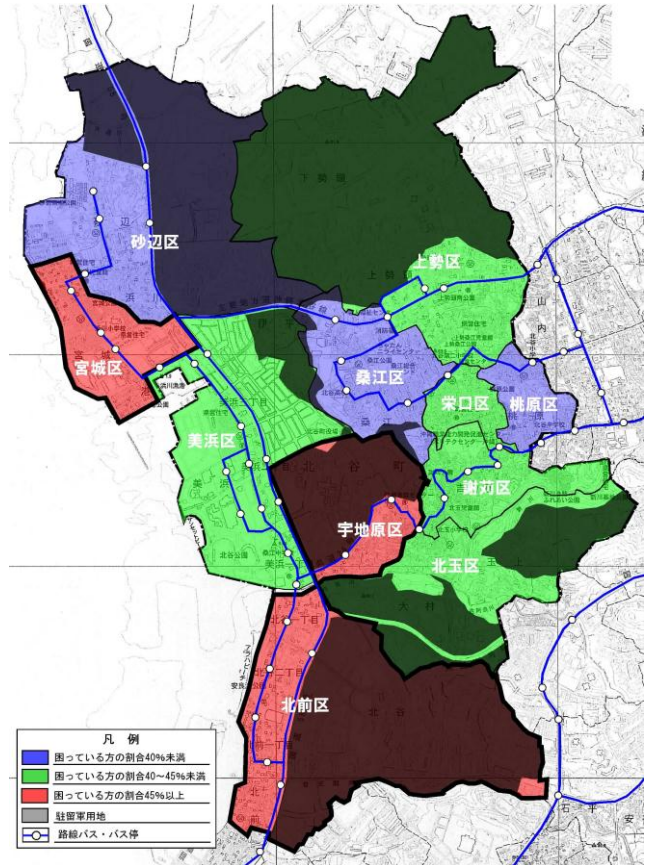


※表番号は図の番号と対応

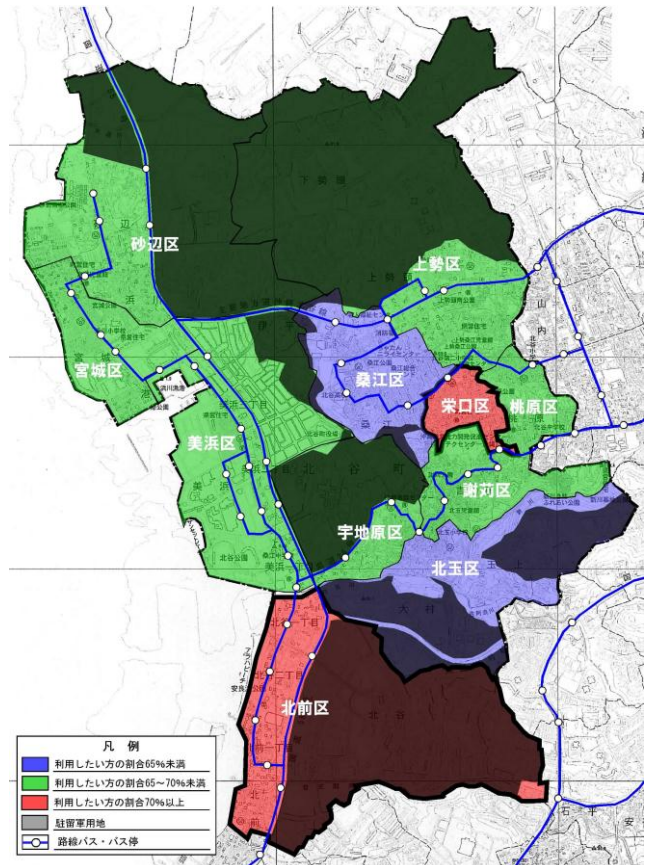
■高齢化率が高い行政区（図2）



■町民アンケート調査で、交通手段が無くて困っている方の割合が高い行政区（図3）



■町民アンケート調査で、コミュニティバスの利用意向が高い行政区（図4）



### (3) 運行日

運行日は、町民生活に密着した施設（官公庁施設、医療福祉施設、商業施設（観光施設））の開庁・営業時間や、休日の観光客利用を考慮し、毎日とすることが考えられる。

### (4) 運行時間帯

運行時間帯は、主要施設の開庁・営業時間や町民アンケート調査によるコミュニティバスの利用時間帯、通勤・通学利用などを考慮し、平日と土曜日については概ね午前7時から午後7時までとすることが考えられる。日曜日と祝日については、通勤・通学利用の減少が見込まれることを考慮し、概ね午前9時から午後7時までとするなど朝の時間帯を短縮することが考えられる。

### (5) 運行本数（間隔）

運行本数は、利用者の利便性や運行1回当たりの所要時間、需要の多い時間帯の対応、運行車両数等を考慮して設定するが、平日・土曜日は中頻度（概ね1時間間隔）、日曜日・祝日は低～中頻度（1時間から数時間間隔）とすることが考えられる。

具体的な運行ダイヤの設定に当たっては、分かり易さや利用促進などの観点からパターンダイヤ（起点の出発時間が00分又は30分など）の導入について検討する。

### (6) 運賃

運賃は、各種アンケート調査において有料化した場合でも利用意向が高いことや、受益者負担の観点、民間路線バス利用者への影響及びコミュニティバス事業の継続性等を踏まえて有料が基本と考えられる。

具体的な金額は、路線バスの運賃（初乗り運賃160円）とのバランスや、県内コミュニティバスの事例及び各種アンケート調査による運賃限度額等を踏まえて今後検討するが、概ね一般利用者は200円程度（均一）、高齢者や障害者手帳所持者・介助者は100円程度、小学生以下は100円程度あるいは無料とすることが考えられる。

同時に、利用促進等の観点から一日乗車券や定期券の導入、観光施設等と連携した割引チケットの導入などについても検討する。

### (7) 運行車両

運行車両は、運行ルート of 道路条件（幅員、傾斜）や需要（ピーク時の乗客数）、燃費、バリアフリー対応、費用面等を考慮した上で選定する。車両数は、運行便数や運行1回当たりの所要時間等を考慮し検討する（1～3台程度を想定）。

### (8) バス停の位置・間隔

バス停の設置場所は、道路条件や停車時の他車通行への影響、立ち寄り施設へのアクセス性、設置場所の分かりやすさ、路線バスとの乗継、周辺住民の意見、待合環境等を考慮し、公共公益施設や商業施設、医療施設、観光施設等の付近に設置する。なお、施設関係者の協力が得られれば、高齢者等の移動に配慮し、施設内（玄関先）への乗入れの可能性についても検討する。

また、バス停の間隔は、町民アンケート調査でバス停まで短い距離を望む意向が多かったことや、主な利用者として想定される高齢者が無理なく歩ける距離（100m）、坂道が町の東側エリアで多い



こと、運行の速達性の確保などを考慮して、可能な限り200m間隔を基本とすることが望ましい。

## (9) 利用促進策及び収支改善方策の一例

### ○広報活動

- ▶ 広報ちやたんや町・交通事業者のホームページへの掲載
- ▶ コミュニティバス・ポスターの作成・掲示（役場等の公共施設、アメリカンビレッジ、イオン北谷店など商業施設、医療機関など）
- ▶ コミュニティバスチラシの作成・配布
  - ※ 日本語版だけでなく、外国語（英語、中国語、韓国語）対応についても検討が必要
- ▶ 路線バス車内への掲示

### ○愛称募集や車体等への外装デザインの工夫

### ○多様な割引運賃制度の導入（一日券、乗継運賃割引（コミュニティバス⇄路線バス）、運転免許証返納者への割引等）

### ○運賃収入以外の収入確保方策の導入（車体やチラシ等への広告掲載、沿線企業からの協賛金やネーミングライツ制度など）

### ○イベントの実施主体や各種施設運営者にコミュニティバスの活用を働き掛ける。

## (10) 運営方式

### ①事業主体

運営主体は、まちづくりの各種施策との連携を図るとともに、地域の実情やニーズに合わせた地域公共交通を実現し、地域住民との協働による取組みを推進するため、北谷町とすることが考えられる。

### ②運行事業者

コミュニティバス導入の基本方針(案)において町民や観光客を主たる利用者としていることや、事業の採算性から有償運行が想定されることを踏まえると、導入するコミュニティバスの道路運送法上の位置づけは、一般乗合旅客自動車運送事業と考えられる。

一般乗合旅客自動車運送事業は、道路運送法において原則一般乗合旅客自動車運送事業者が運行することとされていることから、本町から一般乗合旅客自動車運送事業者へ運行を委託することが基本と考えられる。

## 第 11 章 今後の事業展開

コミュニティバスの実証運行に向けた主な手順を以下に整理する。

### (1) 実証運行計画の作成

コミュニティバスの運行形態、運行ルート、運行日及び時間、運賃、使用車両、停留所等を定めた実証運行計画を作成する。

計画作成に当たっては、コミュニティバス導入の基本方針や関係機関等との協議・調整、道路条件等を踏まえた上で、第 9 章の運行条件を参考に検討する。

また、関係機関等との協議の場として、道路運送法施行規則第 9 条の 2 で規定する地域公共交通会議等の設置を検討する必要がある。当該会議で協議が調った場合、運賃の届出化や最低車両数の緩和、車両の乗車定員数の緩和、事業許可申請の処理期間の短縮といった特例措置が受けることができる。

### (2) 運行計画等の申請、運行準備等

#### ① 運行事業者の選定

コミュニティバスの運行を委託する事業者（一般乗合旅客自動車運送事業者）を選定する。

選定に当たっては、運行経費の多寡のみを基準とすることなく、収益拡大策、運行の安全性、利用者の利便性、環境への配慮、緊急時の対応能力等の観点から総合的に評価されることが重要とされており、これらを踏まえ選定方法を検討する必要がある。

#### ② 道路使用許可申請

交通管理者（警察）とバス停の設置に伴う道路使用許可や運行ルートの安全性等に関する手続・調整を行う。本町の管轄は沖縄署となる。

また、道路以外にバス停を設置する場合には、設置する土地の所有者や使用者から承諾を得る必要がある。

#### ③ 道路占用許可申請

道路管理者とバス停の設置に伴う道路占用許可や車両の安全な通行等に関する手続・調整を行う。町内の国道については内閣府沖縄総合事務局南部国道事務所、県道については沖縄県中部土木事務所、町道については土木課が管轄となる。

また、道路以外にバス停を設置する場合には、設置する土地の所有者や使用者から承諾を得る必要がある。

#### ④ 事業許可申請

実証運行計画が決定した後、運行事業者から沖縄総合事務局に対し、事業許可申請を行う。

#### ⑤ 車両確保

車両の確保には、町が購入し運行事業者に貸与する方式、町がリースし運行事業者に貸与する方式、運行事業者が所有する車両を使用する方式が想定され、車両確保に要する費用や実証運行の期間等を考慮して決定する。

また、華やかな車両デザインは利用者が識別しやすく、車両自体が事業や地域のPRになることから、車両の外装デザインについても検討する必要がある。

#### **⑥バス停作製・設置**

道路使用許可及び道路占用許可が得られた後、バス停標識を作製・設置する。標識に掲示する路線図や時刻表は、誰もが見やすいように、文字の大きさ、色彩、掲示する高さ等を工夫する必要がある。また、待合環境の快適性についても設置場所の環境や費用面等を踏まえ検討する必要がある。

■コミュニティバス実証運行スケジュール（案） ※現時点の案であり、今後変更があり得る。

		平成26年度	平成27年度				平成28年度				平成29年度以降
			4～6月	7～9月	10～12月	1～3月	4～6月	7～9月	10～12月	1～3月	
コミュニティバス導入の基本方針の決定		←→									
実証運行計画の作成	コミュニティバス実証運行計画の作成	←→									
	○運行計画の検討	←→									
	○収支の試算	←→									
	○利用促進策等の検討 ○事業評価方法の検討	←→									
実証運行計画の申請、運行準備等	運行事業者の選定					選定方法等検討					
	道路使用許可申請				事前協議	交通管理者協議	申請書作成等	●許可申請			
	道路占用許可申請				事前協議	道路管理者協議	申請書作成等	●許可申請			
	運行事業者による許認可申請								約3ヶ月		
	車両確保					車両確保方法、仕様等検討	車両発注				
	バスの愛称募集					方法等検討	募集・決定	外装デザイン検討			
	バス停作製・設置						仕様等検討	作製	●設置		
	周知・広報							広報ちゃん掲載	継続的に掲載		
管理・運営	○評価・検証（利用実態調査等） ○利用促進策の実施 ○改善見直し計画の検討（必要に応じて）									←→	
	地域公共交通会議（必要に応じて開催）		●	●	●	●	●	●	●	●	
庁議等					● (運行計画の決定)						
関係機関（沖縄総合事務局、警察、道路管理者）等との調整		←→									

