

# 北谷町地域公共交通網形成計画

## 【 素 案 】

— 第 10 回 北谷町地域公共交通会議 —

令和 2 年 2 月 4 日



# 【 目 次 】

	頁
<b>1 計画策定の目的と位置付け</b> .....	<b>1</b>
<b>2 地域公共交通網の現状等の整理</b> .....	<b>3</b>
2-1 地域特性の現状 .....	3
2-2 公共交通の現状 .....	11
2-3 上位・関連計画での位置付けの整理 .....	23
<b>3 ニーズ調査</b> .....	<b>28</b>
3-1 町民アンケート調査 .....	28
3-2 北谷町コミュニティバス利用者アンケート調査 .....	45
3-3 運行事業者・関係団体アンケート調査 .....	48
<b>4 公共交通の問題点・課題の整理</b> .....	<b>50</b>
<b>5 公共交通の基本方針</b> .....	<b>52</b>
<b>6 計画の目標及び実施事業</b> .....	<b>56</b>
<b>7 計画の達成状況の評価</b> .....	<b>70</b>



# 1 計画策定の目的と位置付け

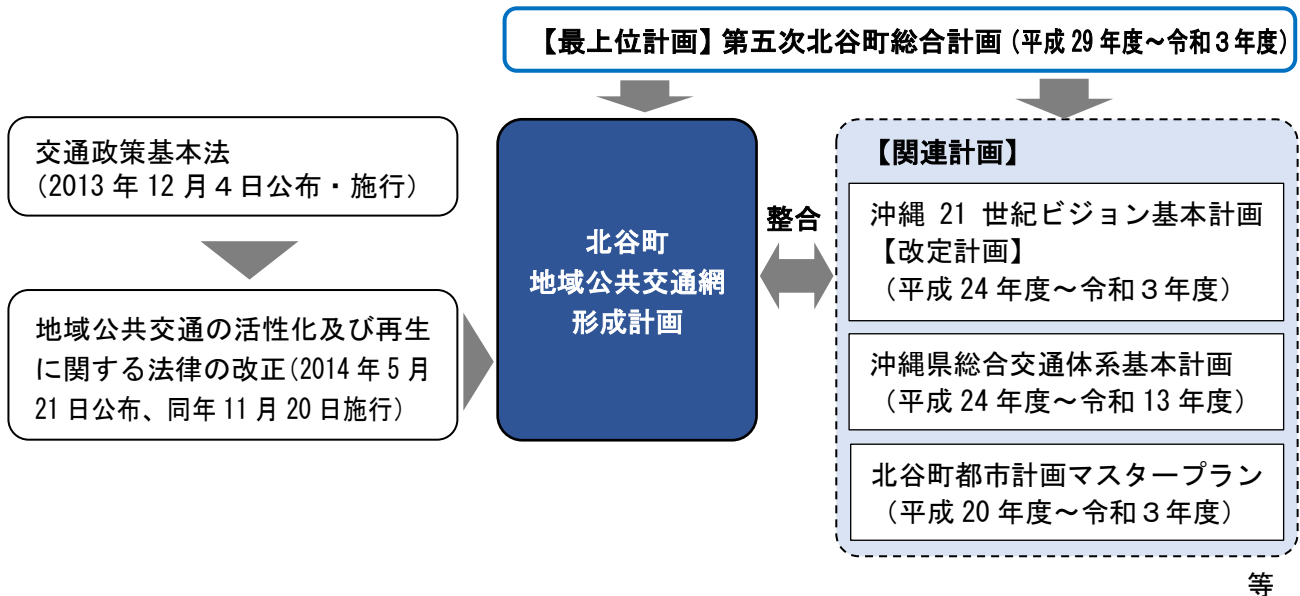
## (1) 計画策定の目的

北谷町は、駐留軍用地返還に伴う跡地利用により、西海岸地域を中心とするインフラ整備や観光商業地域の開発により、多くの観光客が訪れる観光リゾート地として脚光を浴びている。さらに、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し、西海岸地域に広がる観光資源やインフラ施設へ、ストレスなく快適に移動できる「コンパクトなまち ちゃたん」を目指し、取り組みを進めている。

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に規定する基本方針に基づき、これまでの北谷町総合計画の推進や北谷町コミュニティバス実証運行、国による自動走行実証評価への参画などによる公共交通の活性化の取り組みに加え、まちづくり等の地域戦略と一体的で、持続可能かつ地域にとって望ましい公共交通の姿を明らかにすることにより、「地域公共交通網形成計画」を策定し、北谷町の更なる発展に寄与することを目指す。

## (2) 計画の位置付け

本計画は、活性化再生法第5条に規定する法定計画として、最上位計画である「第五次北谷町総合計画（平成29年3月策定）」に即し、沖縄県の「沖縄21世紀ビジョン基本計画【改定計画】（平成29年5月）」や「沖縄県総合交通体系基本計画（平成24年7月）」、町の「北谷町都市計画マスタープラン（平成19年3月策定）」等との整合を図り、総合的なまちづくりの一環として公共交通に係る事項を位置付ける計画とする。



## (3) 計画区域

本計画の区域は、北谷町全域とする。

**(4) 計画期間**

本計画の計画期間は、次期「北谷町総合計画・前期計画（予定）」との整合を図り、令和2年度から令和8年度までの7年間とする。

なお、計画の期間内においても、今後の社会情勢等の変化に適応するよう必要に応じて計画の見直し・修正を行う。

**■本計画と主な関連計画の計画期間**

(年度)

年度	H29	H30	R 1	R 2	R 3	R 4	R 5	R 6～
第五次北谷町総合計画・後期基本計画 (H29.3)	H29～R 3					R 4～R 8 (次期前期)		
北谷町都市計画マスタープラン (H19.3)	H20～R 3							
北谷町地域公共交通網形成計画			計画 策定	R 2～R 8 (7年間)				

## 2 地域公共交通網の現状等の整理

### 2-1 地域特性の現状

#### (1) 位置

北谷町は、沖縄本島中部の西側に位置し、県都那覇市から約16kmの距離にあり、北は嘉手納町、東は沖縄市と北中城村、南は宜野湾市に隣接し、西側は全面が東シナ海に面している。

東西約4.3km、南北約6.0kmのほぼ長方形をなし、面積は13.93km<sup>2</sup>で、そのうち約52.3%は駐留軍用地となっている。

町の西部にあたる海浜部は平坦な低地で、中央部から東部にかけての内陸部は全体的に緩やかな丘陵地となっている。また、海浜部の低地と内陸部の丘陵地が接する地域では一部石灰岩が露出する急崖となっている。



#### (2) 人口推移

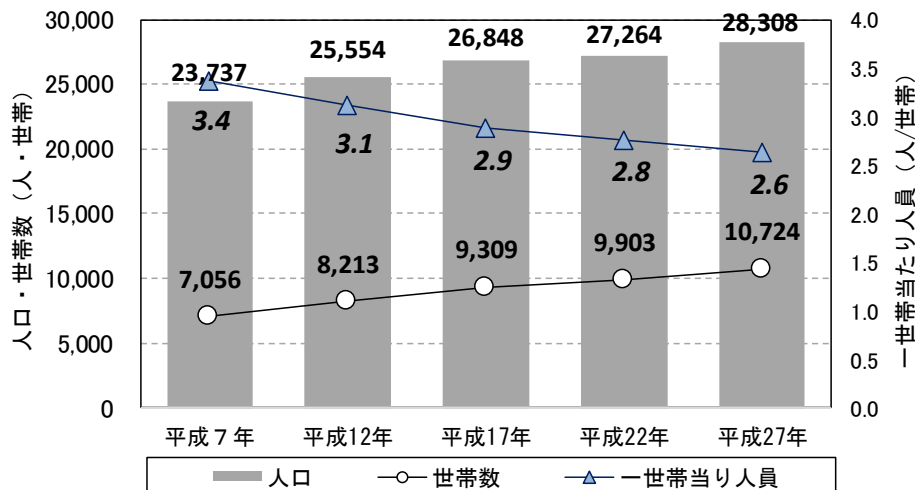
##### ①北谷町の人口・世帯数

平成27年国勢調査による北谷町の人口は28,308人、世帯数は10,724世帯となっており、駐留軍用地跡地の都市開発等により、人口・世帯数ともに増加傾向にある。平成27年と平成7年を比較すると、人口は約1.2倍（4,571人増加）、世帯数は約1.5倍（3,668世帯増加）となっている。

一世帯当たり人員を見ると、平成2年には3.4人/世帯であったものが、平成27年には2.6人/世帯となっており、徐々に世帯規模が縮小している。

将来人口フレームは、「第五次北谷町総合計画・基本構想（平成25年9月）」の中で、これまでの人口動向による将来人口推計に、桑江伊平土地区画整理事業（キャンプ桑江北側地区部分）による人口増加を加味し、令和3年時点で31,000人と想定している。

■北谷町の人口及び世帯数の推移



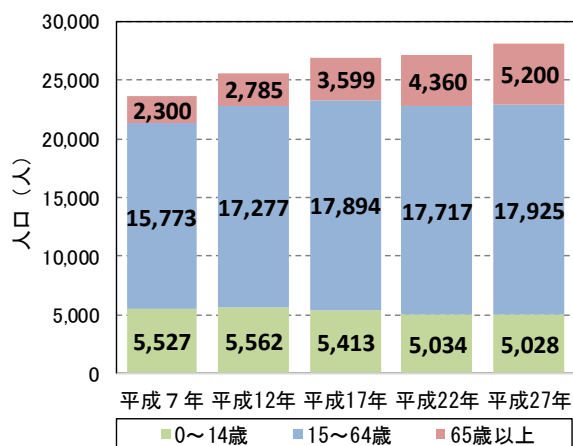
資料：国勢調査

## ②年齢階層別人口（町全体）

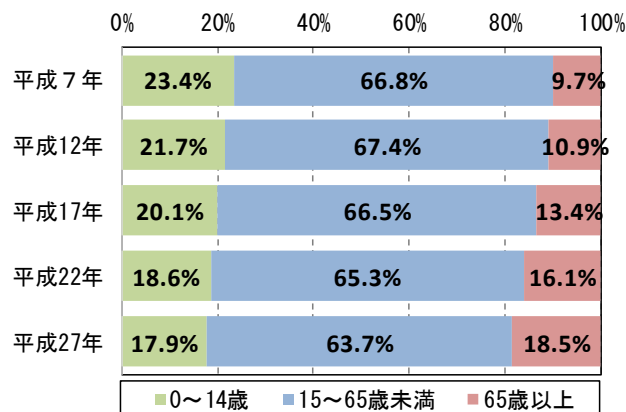
年齢3区分別人口の割合は、平成7年から平成27年にかけて年少人口（0～14歳）と生産年齢人口（15～64歳）がそれぞれ約6%と約3%減少し、老年人口（65歳以上）が約9%増加している。

老年人口は、20年間（平成7年～平成27年）で約2.3倍に増え、人口に占める割合も約2倍になっている。今後もさらなる高齢化の進展が予想される。

■年齢3区分別人口の推移



■年齢3区分別人口割合の推移



資料：国勢調査

## ③行政区別人口

行政区別の人口は平成15年から平成20年にかけて全体的に増加傾向であるが、平成25年から平成30年にかけて伸び率が美浜区で1.35倍と顕著に増加しているものの、北玉区、謝苺区、宇地原区など7地区で減少している。

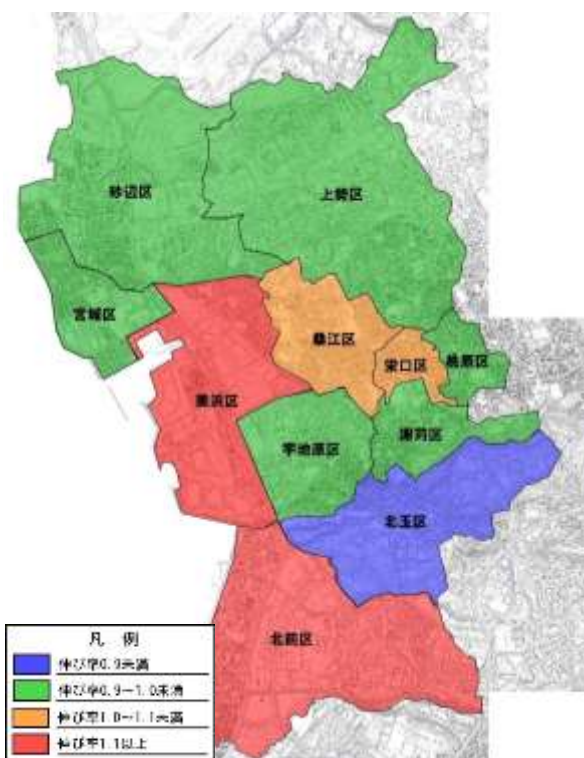
■行政区別人口の推移

（単位：人）

	H15	H20	H25	H30	伸び率	
					H20/H15	H30/H25
上勢区	3,840	4,028	4,202	4,080	1.05	0.97
桃原区	1,858	1,955	1,966	1,936	1.05	0.98
栄口区	2,635	2,725	2,758	2,848	1.03	1.03
桑江区	3,121	3,217	3,321	3,362	1.03	1.01
謝苺区	2,491	2,358	2,277	2,079	0.95	0.91
北玉区	1,065	1,092	1,126	998	1.03	0.89
宇地原区	1,302	1,257	1,210	1,124	0.97	0.93
北前区	2,280	2,483	2,681	3,007	1.09	1.12
宮城区	3,784	3,919	4,214	3,992	1.04	0.95
砂辺区	2,487	2,606	2,881	2,845	1.05	0.99
美浜区	1,529	1,599	1,957	2,642	1.05	1.35
合計	26,392	27,239	28,593	28,913	1.03	1.01

出典：住民基本台帳（各年度3月31日現在）

■人口伸び率H30/H25（行政区別）





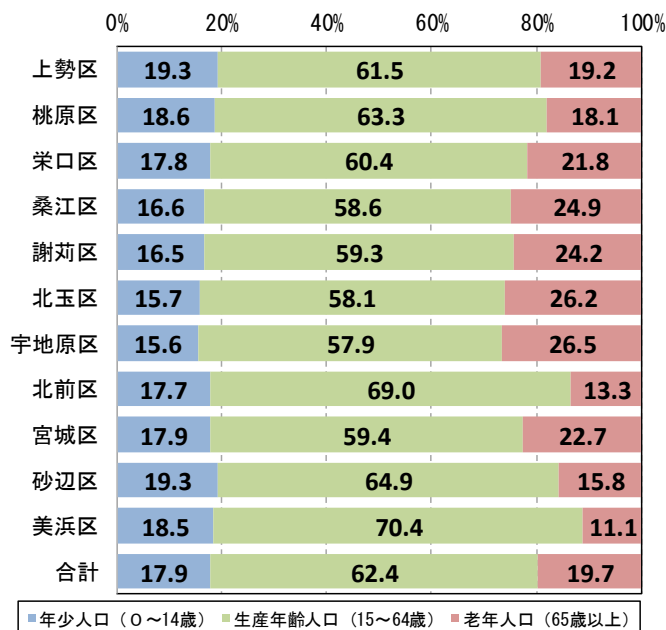
#### ④年齢階層別人口（行政区別）

町の東側に位置する宇地原区、北玉区、栄口区、桑江区及び謝苺区や宮城区では高齢化率が20%を超え、町内では高い水準にある。近年の開発で市街地が形成された美浜区は高齢化率11.1%と最も低い。

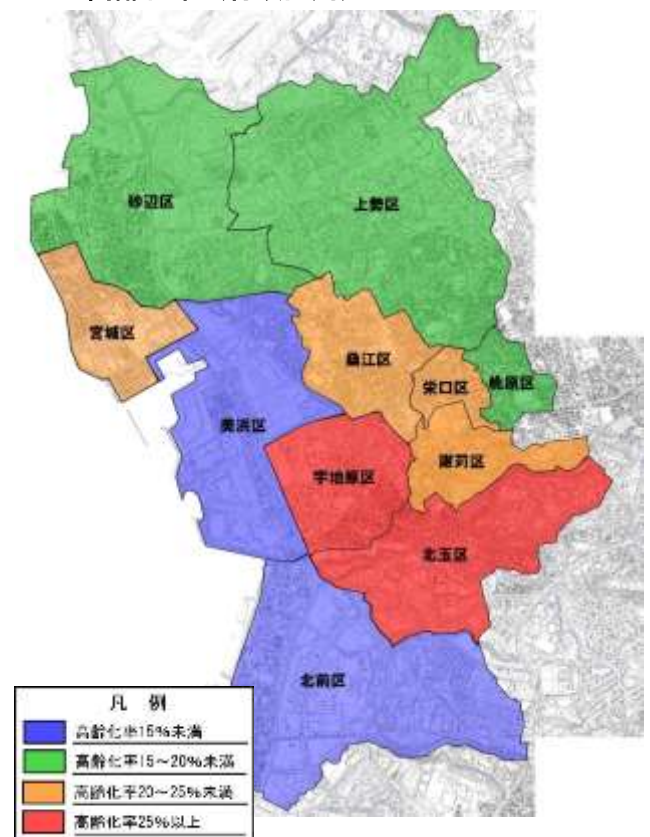
#### ■年齢3区分別人口及び構成比（行政区別）

	人口（人）				構成比		
	0～14歳	15～64歳	65歳以上	総数	0～14歳	15～64歳	65歳以上
上勢区	787	2,508	785	4,080	19.3%	61.5%	19.2%
桃原区	360	1,226	350	1,936	18.6%	63.3%	18.1%
栄口区	506	1,720	622	2,848	17.8%	60.4%	21.8%
桑江区	557	1,969	836	3,362	16.6%	58.6%	24.9%
謝苺区	344	1,232	503	2,079	16.5%	59.3%	24.2%
北玉区	157	580	261	998	15.7%	58.1%	26.2%
宇地原区	175	651	298	1,124	15.6%	57.9%	26.5%
北前区	532	2,074	401	3,007	17.7%	69.0%	13.3%
宮城区	714	2,372	906	3,992	17.9%	59.4%	22.7%
砂辺区	550	1,846	449	2,845	19.3%	64.9%	15.8%
美浜区	489	1,860	293	2,642	18.5%	70.4%	11.1%
合計	5,171	18,038	5,704	28,913	17.9%	62.4%	19.7%

#### ■年齢3区分別人口の構成比（行政区別）



#### ■高齢化率（行政区別）

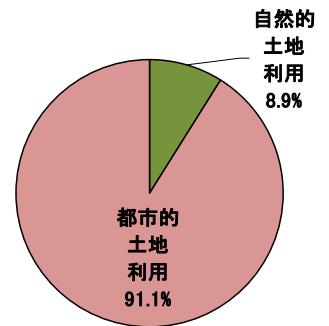


出典：住民基本台帳（平成31年3月31日現在）

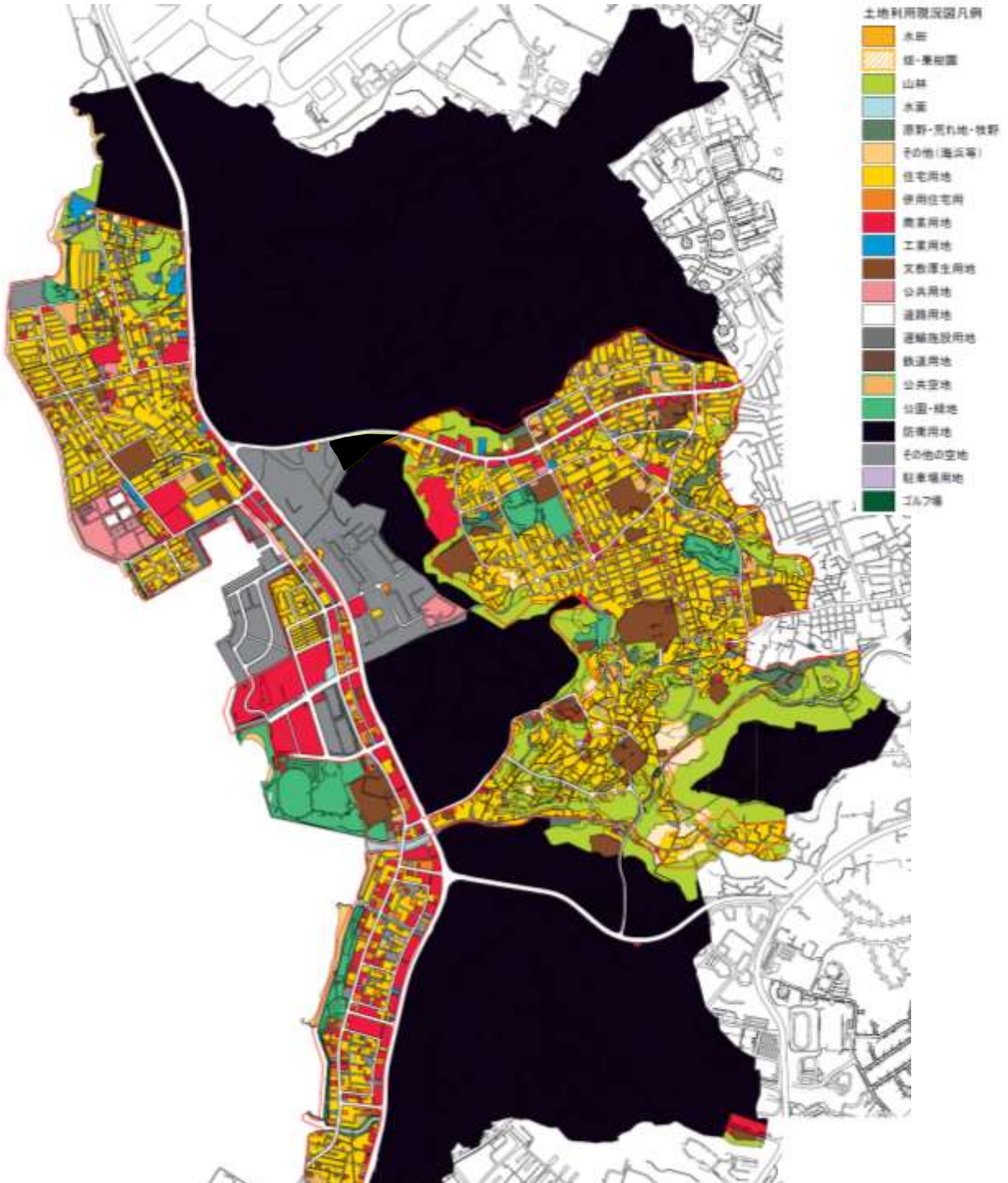
### (3) 土地利用現況

北谷町の土地利用は、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。

### ■土地利用構成比



### ■土地利用現況図

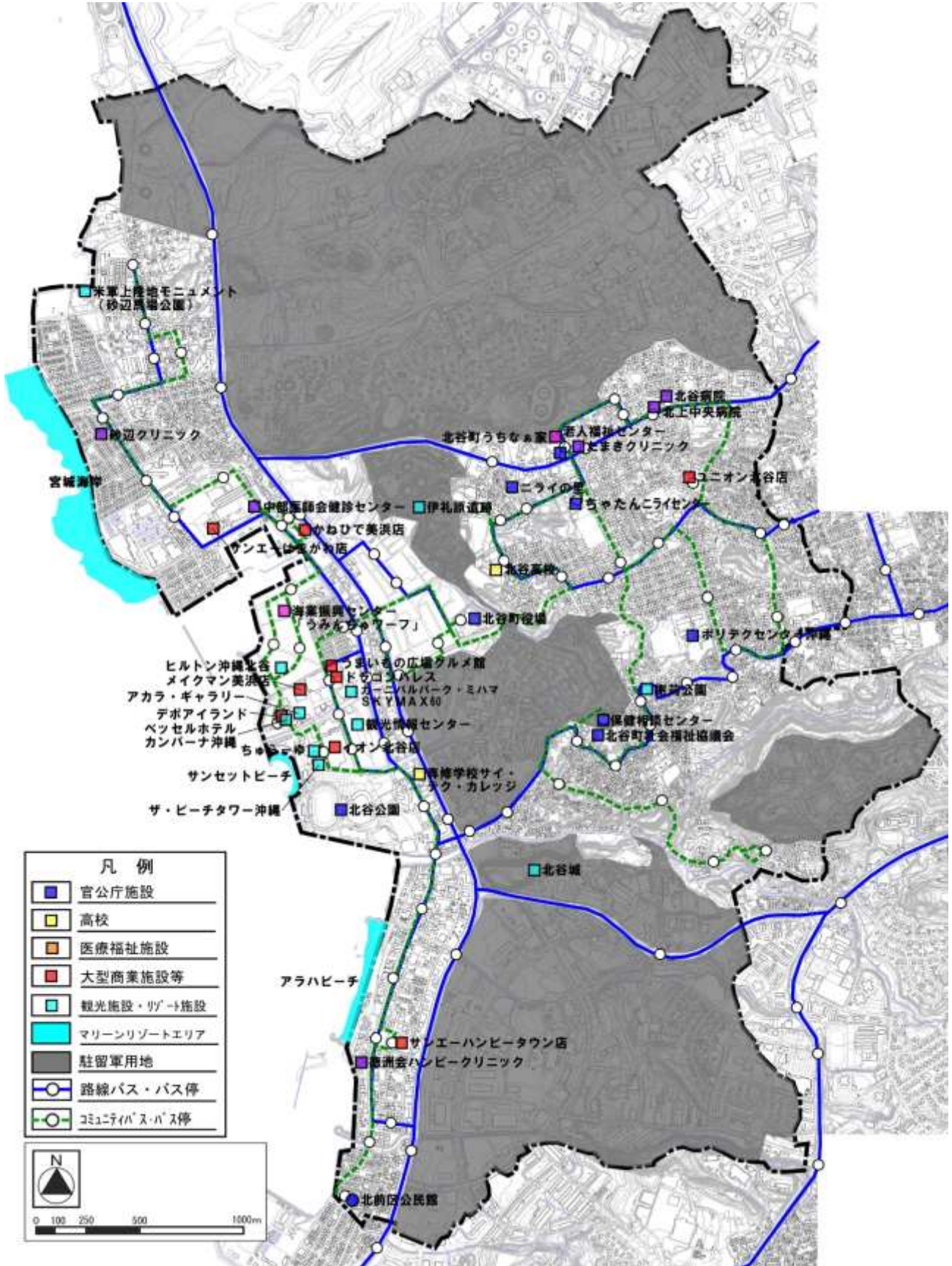


出典：都市計画基礎調査（平成24年 沖縄県）を基に作成

#### (4) 主要施設配置状況

町内の公共公益施設は東側エリア（桑江区、宇地原区等）に、商業施設は美浜区や北前区（ハンビーエリア）に、医療施設は県道23号線（沖縄北谷線）等に集中し、観光資源・観光施設は美浜アメリカンビレッジやビーチ、遺跡などが分布している。

■主要施設配置状況図



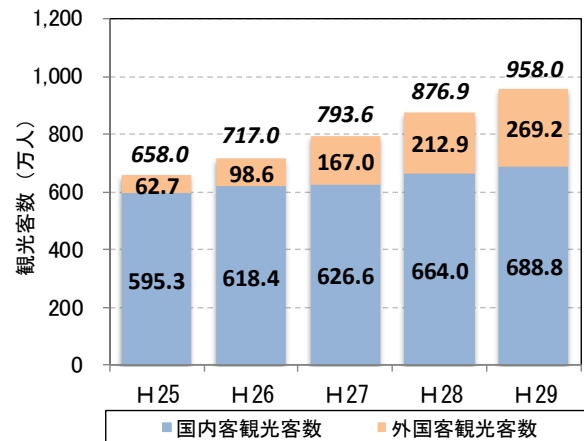
## (5) 観光動向

### ① 沖縄県入域観光客数

平成 29 年度の沖縄県入域観光客数は約 958 万人で、前年度比率 9.2%増加し、5 年連続で過去最高を更新している。また、外国人観光客の割合は平成 25 年度の 9.5%に対し、平成 29 年度が 28.1%と約 3 倍に増加している。

#### ■ 沖縄県入域観光客数の推移

	国内客	外国客	計 [人]	外国人 観光客 の割合
H25	5,953,100	627,200	6,580,300	9.5%
H26	6,183,900	986,000	7,169,900	13.8%
H27	6,266,000	1,670,300	7,936,300	21.0%
H28	6,640,100	2,129,100	8,769,200	24.3%
H29	6,887,900	2,692,000	9,579,900	28.1%



出典：平成 29 年観光要覧（平成 30 年 9 月、沖縄県）

### ② 北谷町の観光実態

観光産業は町の主要産業の 1 つであり、西海岸地域における美浜アメリカンビレッジやハンビー地区、新たに供用開始したフィッシャリーナ地区には商業・観光施設が集積し、都市型リゾート地として県内外から多くの観光客が来訪している。

主要イベント来客数の推移を見ると、どのイベントも増加傾向となっている。

#### ■ 町内主要イベント来客数

イベント名	平成25年	平成26年	平成27年
北谷ニライハーリー	5,700	5,800	7,500
シーボートちゃんカーニバル	73,000	90,000	
ハローウィンミハマ	3,000	7,000	20,000
C-1ちゃんグルメバトル	30,000	30,000	34,000
プロ野球キャンプ	26,520	25,900	34,000
生涯学習センターまつり	1,800	2,100	2,300

注：1) 平成27年のシーボートちゃんカーニバルについては、台風の接近により中止

資料：商工観光課、社会教育課

注：2) 計数カウンターによる数値。下2桁は切り捨て(プロ野球キャンプを除く)

出典：北谷町統計書（平成 28 年度版）

## (6) 流動状況

### ①通勤者

平成 27 年国勢調査によると、北谷町に常住する就業者（15 歳以上）の勤務場所は、最も多いのが北谷町内（36.1%）、次いで沖縄市（13.6%）、那覇市（7.3%）となっており、町内や主要都市への通勤が多い。

また、北谷町内で従業している者（15 歳以上）の常住地（住んでいる場所）は、町内が 31.7%と最も多く、次いで沖縄市（16.2%）、宜野湾市（10.7%）となっている。沖縄市、うるま市、中城村、北中城村、宜野湾市、嘉手納町、読谷村においては、流出よりも流入する通勤者が多い。

#### ■常住地による従業市区町村

※15 歳以上就業者：10,676 人



#### ■町内で従業している者（15 歳以上）の常住地

（住んでいる場所）※就業者総数：12,188 人



出典：平成 27 年国勢調査

### ②通学者

北谷町に常住する通学者（15 歳以上）の通学先は、最も多いのが北谷町内（29.9%）で、次いで沖縄市（17.0%）、宜野湾市（12.2%）となっており、町内や近隣市町村への通学が多い。

北谷町内に通学する者（15 歳以上）の常住地（住んでいる場所）は、町内が 42.6%で最も多く、次いで沖縄市（20.6%）となっている。

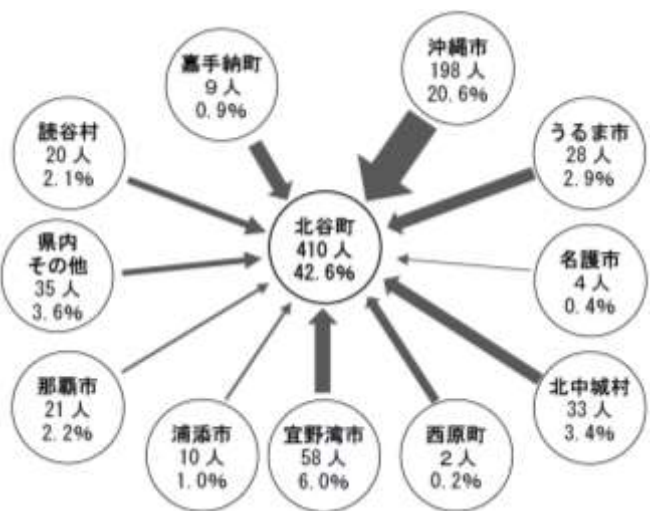
#### ■北谷町に常住する者（15 歳以上）の通学地

※通学者総数：1,373 人



#### ■町内に通学する者（15 歳以上）の常住地

（住んでいる場所）※通学者総数：962 人



出典：平成 27 年国勢調査

## (7) 交通事故発生状況

沖縄県では、人口、自動車保有台数、運転免許保有者数が年々増加しているものの、全事故件数は7年連続で減少しており、10年前の平成21年と比較すると70.1%に減少しているが、高齢者の交通事故件数は2.2%と微増している。

北谷町の平成30年交通事故発生件数は196件と、町部（11町）の中で最も多くなっている。

### ■沖縄県内事故件数の推移

	人口 (人)	自動車 保有台数 (台)	運転免許 保有者数 (人)	全事故 件数 (件)	高齢者 事故件数 (件)	対平成21年度比	
						全事故件数	高齢者 事故件数
H21	1,397,812	981,133	872,360	6,324	1,334	-	-
H22	1,406,176	999,558	881,007	6,501	1,352	1.03	1.01
H23	1,413,583	1,012,377	890,345	6,788	1,365	1.07	1.02
H24	1,422,938	1,033,795	899,432	6,697	1,388	1.06	1.04
H25	1,428,817	1,055,604	908,737	6,664	1,464	1.05	1.10
H26	1,438,472	1,079,579	918,948	6,242	1,480	0.99	1.11
H27	1,443,123	1,098,704	926,246	5,621	1,464	0.89	1.10
H28	1,448,656	1,120,414	932,705	5,491	1,478	0.87	1.11
H29	1,453,208	1,140,887	938,415	5,168	1,425	0.82	1.07
H30	1,456,122	1,157,302	944,701	4,435	1,364	0.70	1.02

出典：平成30年度沖縄県交通白書（沖縄県警察）

※1 人口は住民基本台帳

※2 保有台数は国土交通省統計資料「自動車保有車両数月報」（排気量125cc以下の原付一種・原付二種・小型特殊車両は含まない）

※3 運転免許保有者数は警察本部運転免許課資料

## 2-2 公共交通の現状

### (1) 路線バス

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12系統が運行されている。

路線バスの運賃は対距離運賃制度で、初乗り運賃が160円となっており、基本運賃以外に土日祝1日限定フリー乗車券(2,000円)、日祝ファミリー割引、ゴールデンウィークフリー乗車券(1,000円)、及びバスの日フリー乗車券(1,000円)など多様な割引制度が設けられている。

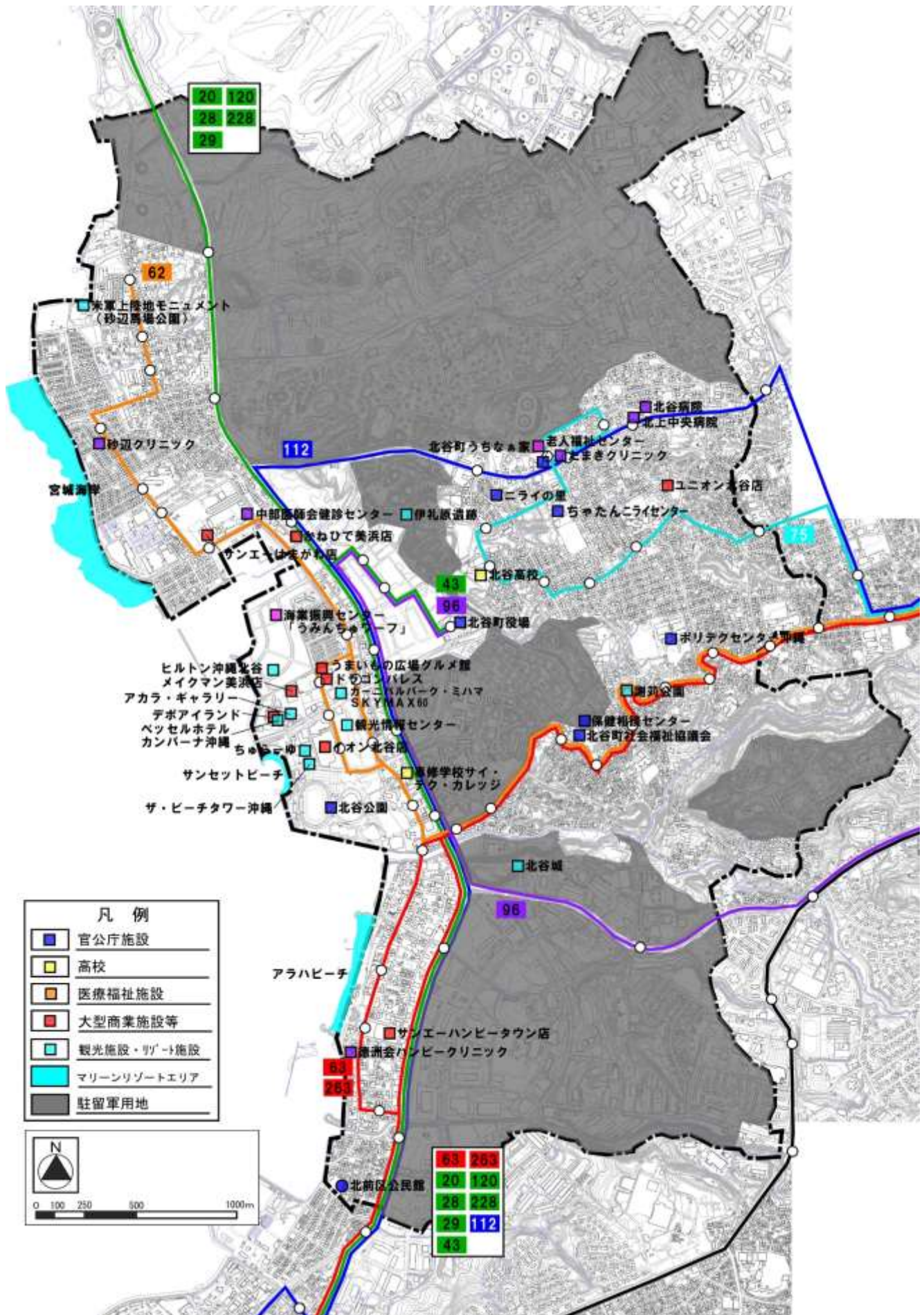
#### [割引運賃制度]

- 土日祝1日限定フリー乗車券…土・日・祝日に限り、全線乗り放題(那覇バス、琉球バス交通)。
- 日祝ファミリー割引※、ゴールデンウィークフリー乗車券、バスの日フリー乗車券…県内バス会社4社(沖縄バス、琉球バス交通、那覇バス、東陽バス)が全線乗り放題。
- ※日曜日・祝日に大人と小学生以下のこどもと一緒にバスに乗り、運賃を現金で支払う場合、大人1人に付き子供3人まで、子供運賃が無料。
- 免許返納者割引制度…公安委員会発行の運転経歴証明書の提示を条件に、バス運賃を半額(現金またはOKICAでの支払いのみ、年齢制限はなし)(沖縄バス、琉球バス交通、那覇バス、東陽バス)

#### ■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	49.0	30.0
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BT⇔北谷町役場	沖縄バス	11.5	8.5
62	中部線	読谷BT⇔砂辺駐車場	琉球バス交通	29.5	26.0
63	謝苺線	具志川BT⇔那覇BT	琉球バス交通	16.0	12.0
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
96	北谷~イオンモール線	北谷町役場⇔イオンモール沖縄ライカム	沖縄バス	4.5	2.5
112	国体道路線	那覇BT⇔具志川BT	琉球バス交通	9.0	4.0
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	11.0	9.0
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

■路線バス系統図





## (2) 北谷町コミュニティバス

### ①運行概要

北谷町コミュニティバス「C-BUS」(運行事業者: 株式会社琉球バス交通) は、平成 29 年 6 月から交通弱者等の生活の質の維持・向上、公共交通空白地域の改善・解消、観光客の移動の利便性・回遊性向上及び公共交通全体の活性化を目的に、運行している。

運行開始以降、利用者の更なる利便性を図るため、平成 30 年 5 月 1 日に見直し第 1 弾、令和元年 6 月 1 日に見直し第 2 弾と 2 回のルート再編や、運賃体系の見直し等を行っている。

また、令和元年 6 月 1 日から北谷町コミュニティバスの現在位置情報等をスマホで確認できるバス予報 (バスロケーションシステム) を運用している。

### ■北谷町コミュニティバスの運行サービス

<b>運行日</b>	毎日 (年末年始 12/29~1/3 を除く)
<b>運行時間帯・ 運行便数</b>	《北コース》 平日… 8:00~17:48 (6 便)、土日祝… 9:00~17:18 (5 便) 《南コース》 平日… 8:00~17:46 (6 便) 土日祝… 9:00~17:16 (5 便)
<b>運賃</b>	○一般利用者: 200 円 (中学生以上) ○以下の割引対象者は 100 円 ・ 障害者手帳所持者 (身体・精神)、療育手帳所持者とその介助者 ・ 65 歳以上の高齢者 (介助者含む) ・ 運転免許証自主返納者 ・ 小学生 ○回数券 (2,000 円 (200 円券×11 枚綴り)、1,000 円 (100 円券×11 枚綴り)) ○無料乗継券 ※乗継券の発行は北谷町観光情報センター前、北谷町役場、ちやたんニライセンターの 3 箇所のみで発行
<b>運行車両</b>	ワンボックス車両 2 台 (+予備 1 台)



## ②利用実績

### ア) 延利用者数及び日平均利用者数

北谷町コミュニティバス（C-BUS）の延利用者数は37,341人（北コース：18,605人、南コース：18,736人）で、日平均利用者数は運行開始時が45.9人/日、見直し第1弾が39.4人/日、見直し第2弾が51.8人/日と、運行本数は運行開始時と比較して減便したものの、令和元年6月以降の見直し第2弾が最も多く、運行の効率化が図られている。

1便平均利用者数（＝乗車人数÷総運行回数）は平日、土日祝ともに運行開始時、見直し第1弾と比べ、見直し弾2弾で増加しており、見直し第2弾では平日が5.00人/便、土日祝が3.47人/便と平日の方が多い。

### ■北谷町コミュニティバス（C-BUS）利用実績のまとめ

	運行 日数	北コース			南コース			2コース合計			総回数		
		乗車 人数	日平均 利用者数	1便平均 利用者数	乗車 人数	日平均 利用者数	1便平均 利用者数	乗車 人数	日平均 利用者数	1便平均 利用者数			
運行開始時 (H29.6.19～H30.4.30)	平日	213	5,410	25.4	3.63	5,663	26.6	3.80	11,073	52.0	3.71	1,491	
	土日祝	97	1,506	15.5	2.59	1,662	17.1	2.86	3,168	32.7	2.72	582	
	計	310	6,916	22.3	3.34	7,325	23.6	3.54	14,241	45.9	3.44	2,073	
見直し第1弾 (H30.5.1～R1.5.31)	平日	266	6,135	23.1	3.84	5,888	22.1	3.69	12,023	45.2	3.77	1,591	
	土日祝	124	1,648	13.3	2.66	1,706	13.8	2.75	3,354	27.0	2.70	618	
	計	390	7,783	20.0	3.52	7,594	19.5	3.44	15,377	39.4	3.48	2,209	
見直し第2弾 (R1.6.1～)	R1.6	平日	20	526	26.3	4.38	548	27.4	4.57	1,074	53.7	4.48	120
		土日祝	10	168	16.8	3.36	151	15.1	3.02	319	31.9	3.19	50
		計	30	694	23.1	4.08	699	23.3	4.11	1,393	46.4	4.10	170
	R1.7	平日	22	625	28.4	4.73	624	28.4	4.73	1,249	56.8	4.73	132
		土日祝	9	169	18.8	3.76	152	16.9	3.38	321	35.7	3.57	45
		計	31	794	25.6	4.49	776	25.0	4.38	1,570	50.6	4.44	177
	R1.8	平日	21	656	31.2	5.21	588	28.0	4.67	1,244	59.2	4.94	126
		土日祝	10	178	17.8	3.56	177	17.7	3.54	355	35.5	3.55	50
		計	31	834	26.9	4.74	765	24.7	4.35	1,599	51.6	4.54	176
	R1.9	平日	19	595	31.3	5.22	572	30.1	5.02	1,167	61.4	5.12	114
		土日祝	10	155	15.5	3.10	146	14.6	2.92	301	30.1	3.01	50
		計	29	750	25.9	4.57	718	24.8	4.38	1,468	50.6	4.48	164
	R1.10	平日	21	648	30.9	5.14	676	32.2	5.37	1,324	63.0	5.25	126
		土日祝	10	186	18.6	3.72	183	18.3	3.66	369	36.9	3.69	50
		計	31	834	26.9	4.74	859	27.7	4.88	1,693	54.6	4.81	176
	R1.11	平日	20	693	34.7	5.78	626	31.3	5.22	1,319	66.0	5.50	120
		土日祝	10	212	21.2	4.24	172	17.2	3.44	384	38.4	3.84	50
		計	30	905	30.2	5.32	798	26.6	4.69	1,703	56.8	5.01	170
小計	平日	123	3,743	30.4	5.07	3,634	29.5	4.92	7,377	60.0	5.00	738	
	土日祝	59	1,068	18.1	3.62	981	16.6	3.33	2,049	34.7	3.47	295	
	計	182	4,811	26.4	4.66	4,615	25.4	4.47	9,426	51.8	4.56	1,033	
合計	平日	602	15,288	25.4	4.00	15,185	25.2	3.98	30,473	50.6	3.99	3,820	
	土日祝	280	4,222	15.1	2.82	4,349	15.5	2.91	8,571	30.6	2.87	1,495	
	計	882	19,510	22.1	3.67	19,534	22.1	3.68	39,044	44.3	3.67	5,315	

※令和元年9月21（土）は台風により全便運休

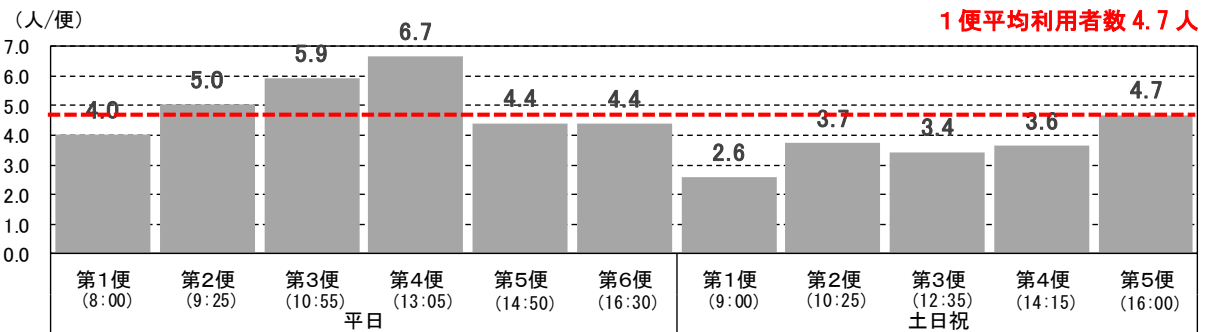
## イ) 便別平均利用者数

北コースの便別平均利用者数は、運行開始時が 3.3 人/便、見直し第 1 弾が 3.5 人/便、見直し第 2 弾が 4.7 人/便と増加傾向となっており、見直し第 2 弾では全てのダイヤで見直し基準（2 人未満のダイヤは廃止）を上回っている。

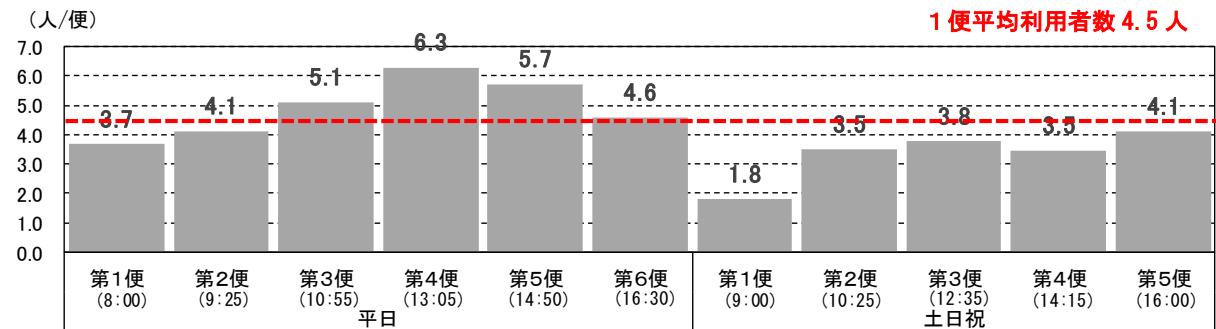
南コースの便別平均利用者数は、運行開始時が 3.5 人/便、見直し第 1 弾が 3.5 人/便、見直し第 2 弾が 4.5 人/便と増加傾向となっており、見直し第 2 弾では土日祝の第 1 便（9 : 00 発）のみ見直し基準（2 人未満のダイヤは廃止）を下回っている。

### ■便別平均利用者数（令和元年 6～11 月の 6 ヶ月平均）

#### 【北コース】



#### 【南コース】

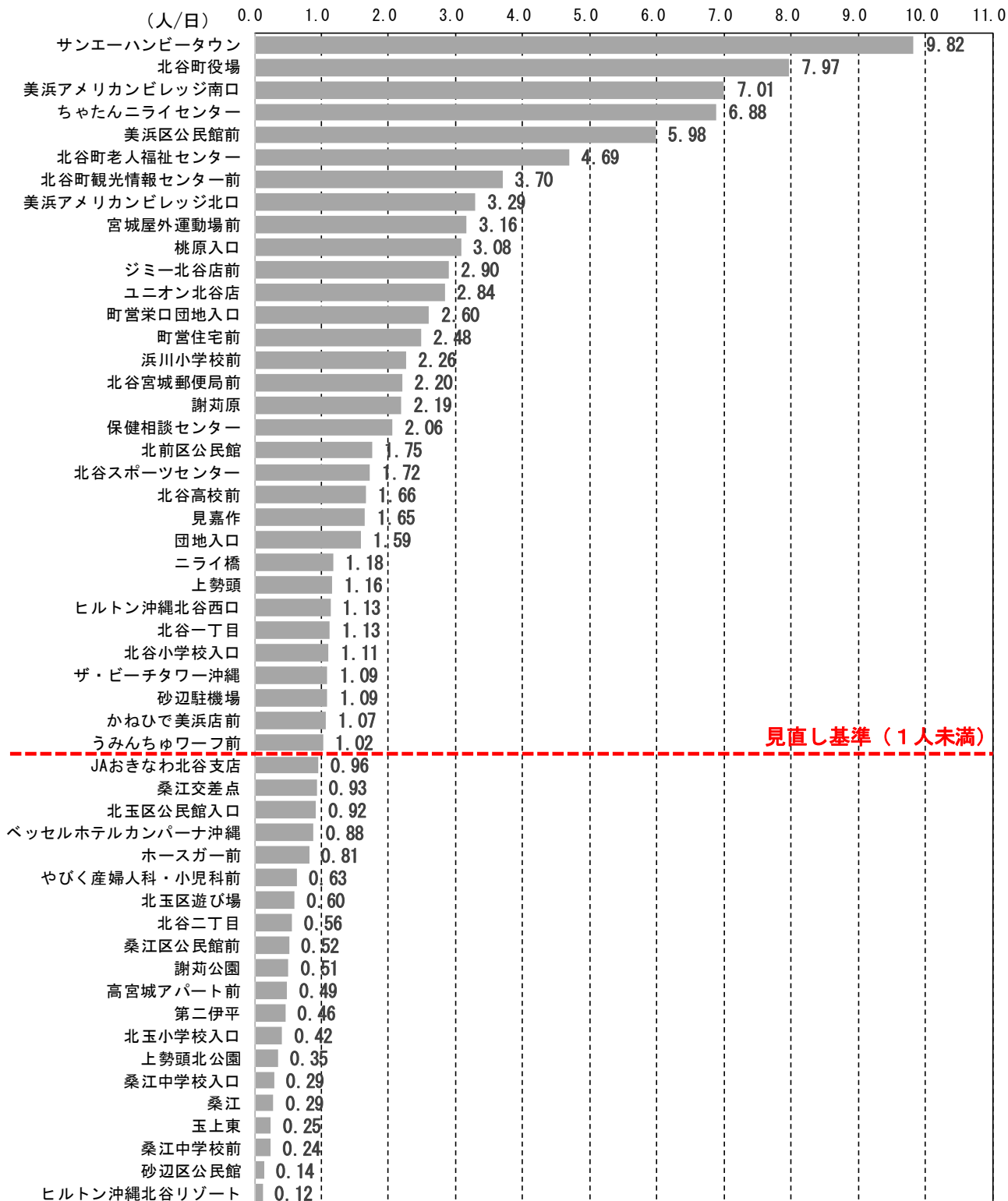


### ウ) バス停別 1日平均乗降者数

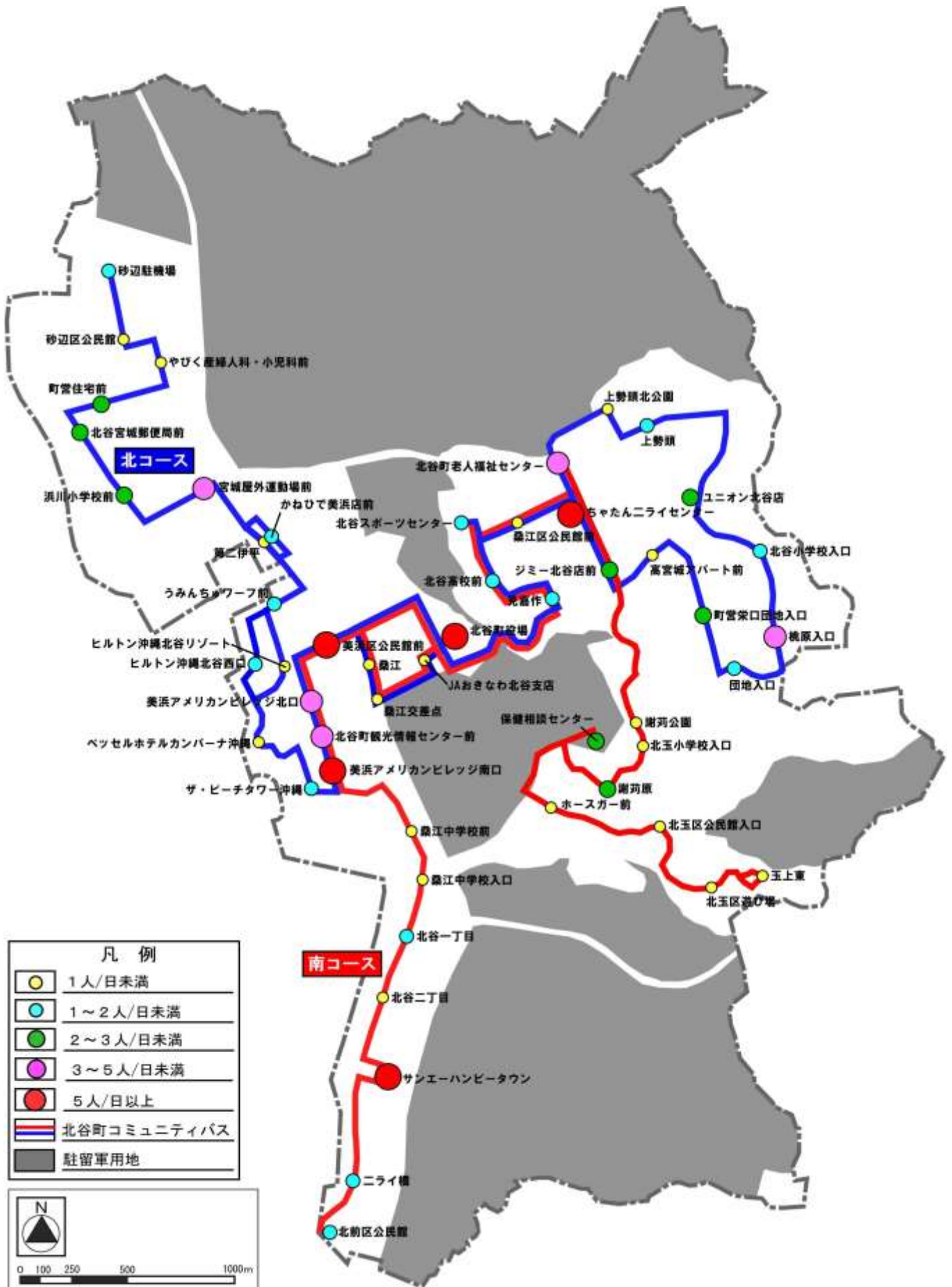
見直し第2弾以降（令和元年6月～）のバス停別1日平均乗降者数は、サンエーハンビータウン、北谷町観光情報センター前、北谷町役場、美浜アメリカンビレッジ南口、ちゃたんニライセンター、ジミー北谷店前及び北谷町老人福祉センターが多い。

1日平均乗降者数は全バス停（52箇所）のうち、20箇所で見直し基準（1日平均乗降者数が1人未満のバス停は廃止）を下回っている。

■バス停別 1日平均乗降者数（令和元年6～11月の6ヶ月平均）



■バス停別 1日平均乗降者数（令和元年6～11月の6ヶ月平均）



### ③事業収支

北谷町コミュニティバスの収支率は、平成29年度が7.3%、平成30年度が6.0%と、町の目標とする25%を達成していない。平成30年度の行政負担額は、約2,900万円となっており、その低減に向けた再編が求められている。

#### ■北谷町コミュニティバスの運行収支実績

年度	運行経費	収入			行政負担額			収支率
		運賃収入	回数券収入	計	交付金額	町負担額	計	
平成29年度	23,109,840円	1,683,588円		1,683,588円	17,000,000円	4,426,252円	21,426,252円	7.3%
平成30年度	31,158,000円	1,724,830円	135,000円	1,859,830円	22,000,000円	7,298,170円	29,298,170円	6.0%

※平成29年度は6月1日以降

### (3) 通学バス

北谷町教育委員会では、北玉幼稚園・小学校への通園・通学を目的とした通学バスを運行している。当該バスは、低学年や遠距離の者等（障がい者をもつ者等）を優先としているが、美浜区（美浜1丁目・2丁目）の園児・児童についても、安全な通学の確保及び北前区児童との均衡を図る観点から利用できるようになっている。

#### ○利用対象者

[登校時]

地区	対象学年	利用バス
北前番地（字北前、北前1丁目）	幼稚園、小学校1～6年生	4～6年生⇒第1便、1～3年生⇒第2便 幼稚園生⇒第3便
北谷1丁目・2丁目	幼稚園、小学校1～3年生	3年生⇒第1便、1～2年生⇒第2便 幼稚園生⇒第3便
美浜区（美浜1丁目・2丁目）	幼稚園、小学校1～3年生	3年生⇒第1便、1～2年生⇒第2便 幼稚園生⇒第3便

※美浜区の児童・生徒は北前区内の乗降場所を利用

[下校時]：上記地区全学年を対象

#### ○運行時間帯

[登校時] 第1便 7:15発 北前：小4～6、北谷：小3、美浜：小3

第2便 7:45発 北前：小1～3、北谷：小1～2、美浜：小1～2

第3便 8:15発 幼稚園児

[下校時] 12:15～16:30（4便運行）

## ○通学バス路線図



## (4) 空港リムジンバス

空港リムジンバスは(株)琉球バス交通と沖縄バス(株)の2社による共同運行と、(有)カーリー観光が運行しており、那覇空港と本島中北部の主要リゾートホテル等を結んでいる。

乗車券は那覇空港リムジンバスカウンター、那覇バスターミナル、及び各立寄り先ホテル等で購入する必要があり、飛行機を利用しない人でも乗車が可能で、かつホテル間の移動でも利用できる。



会社	運行ルート	運行便数	運賃(大人)
(株)琉球バス交通、沖縄バス(株) (共同運行)	那覇空港～ムーンオーシャン～ラグナガーデン～ザ・ビーチタワー～ベッセルホテル～ラ・ジェント北谷～ヒルトンホテル～ダブルツリーby ヒルトン (Aルート)	13 往復/日	那覇空港～北谷町内ホテル：800円
(有)カーリー観光	那覇空港～ラグナガーデンホテル～アメリカンビレッジ前～ベッセルホテル～ラ・ジェント北谷～ヒルトンホテル	9 往復/日	那覇空港～北谷町内ホテル：800円 (往復割引：1,500円)

## (5) タクシー

町内には以下の3つのタクシー事業者が所在している。

事業者名	所在地	保有車両台数
(株)沖東交通北谷営業所	北谷町伊平 424-1	35 台
合資会社北谷交通	北谷町字桑江 585-6	16 台
東宝タクシー合名会社	北谷町字伊平 459-2	22 台

## (6) 介護タクシー

町内に所在がある介護タクシー事業者は介護タクシースマイル、介護移送サービスちゅうぶ、ケアタクシーサービス花花、ベル・エキップ合同会社及び株式会社ブレイクスルー.mの5社である。

介護タクシーは予約優先となっており、運賃とは別に乗降ヘルプやリクライニング移動料、ガイドサービス料など介護者に必要なサービスにも対応している。

### ■介護タクシー一覧

事業者名	所在地	許可年月日	車両数
介護タクシースマイル	北谷町字吉原 1002-8	平成 18 年 4 月 17 日	1 台
介護移送サービスちゅうぶ	北谷町字吉原 645-3	平成 18 年 7 月 26 日	1 台
ケアタクシーサービス花花	北谷町字宮城 1-286	平成 22 年 8 月 23 日	1 台
ベル・エキップ 合同会社	北谷町字吉原 103-1-202	平成 24 年 2 月 23 日	1 台
株式会社ブレイクスルー.m	北谷町字北谷 2-6-6	平成 24 年 5 月 7 日	1 台

出典：業務概況 平成 28 年版（沖縄総合事務局陸運事務所）

#### [対象となる旅客]

- ア 身体障害者福祉法第 4 条にいう「身体障害者」
- イ 介護保険法第 19 条第 1 項及び第 2 項にいう「要介護者」及び「要支援者」
- ウ ア及びイの他、肢体不自由者、内部障害、精神障害、知的障害等により単独での移動が困難な者であって、単独では公共交通機関を利用することが困難な者
- エ 消防機関又は消防機関と連携するコールセンターを介して、患者等搬送事業者による「搬送サービスの提供を受ける患者」
- オ 上記ア～エに揚げる者の付添人

## (7) 小型電動カート（実証実験）

経済産業省及び国土交通省では、高度な自動走行システムの社会実装に向けた研究開発・実証事業を進めており、北谷町は、この事業を活用し、国立開発研究法人産業技術総合研究所が実施主体となり、平成29年度から令和2年度までの4年間行う予定となっている。

北谷町の実証実験（ラストマイル自動走行）では、西海岸地域の町有地内で、来訪者や住民の移動利便性向上に活用することを目的に、車両走行テスト、社会受容性、社会実証（運行の事業化）などの検証を行っている。





## (8) 海上交通

平成 31 年 4 月から那覇港と北谷町を結ぶ高速船の実証運航（第一マリンサービス㈱）を開始しており、令和 2 年 3 月 31 日までの期間、継続運航することになっている。

運航便数は 1 日 5 往復・10 便で、運賃（大人）は片道 900 円、往復 1,620 円となっている。

（運航時刻表（令和 2 年 3 月 31 日まで））

北谷→那覇	那覇→北谷
7 : 30→8 : 00	8 : 30→9 : 00
9 : 30→10 : 00	10 : 30→11 : 00
12 : 30→13 : 00	13 : 30→14 : 00
14 : 30→15 : 00	15 : 30→16 : 00
16 : 30~17 : 00	18 : 00→18 : 30



## (9) 公共交通空白地域

「バスサービスハンドブック（土木学会）」によると、無理なく歩ける距離は健常者で 300m、高齢者で 100mとされている。

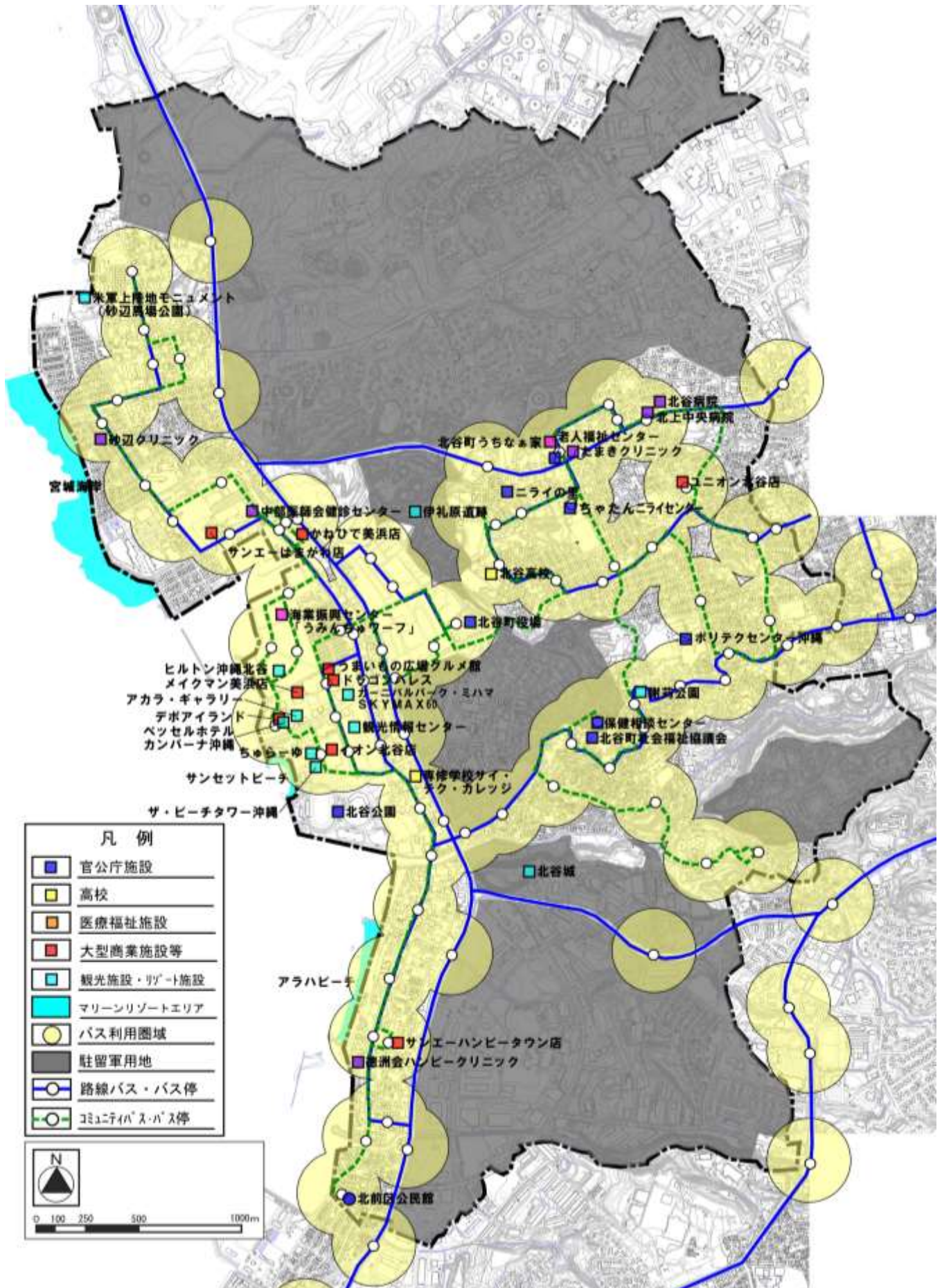
しかしながら、北谷町は東部を中心に起伏に富む地形であることや、北谷町コミュニティバスの利用の約 6 割が高齢者・障害者が占めていることを踏まえ、公共交通空白地域をバス停より半径 200 m 以遠とした場合、砂辺区や宮城区及び上勢区などの居住地で公共交通空白地域が点在している。

### ■抵抗を感じない距離

条件	一般的な人 歩行速度 80m/分	高齢者等 歩行速度 40m/分
90%の人が抵抗感なし（約 3.5 分）	300m	100m
大きな荷物がある（約 2 分）	150m	80m

出典：バスサービスハンドブック（土木学会）

■公共交通空白地域（バス停より半径200m以遠）



## 2-3 上位・関連計画での位置付け整理

### (1) 国土交通省（交通政策基本計画（平成27年2月））

【計画期間】2014年度（平成26年度）～2020年度（平成32年度）

【基本的方針・施策の目標】

- 方針①：豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現
  - 自治体中心に、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する
  - 地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする
  - バリアフリーをより一層身近なものにする
  - 旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる
- 方針②：成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築
- 方針③：持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり



### (2) 沖縄県

#### ① 沖縄21世紀ビジョン基本計画【改定計画】（平成29年5月）

【計画の期間】平成24年度から平成33年度までの10年間

【計画の目標】

「時代を切り拓き、世界と交流し、ともに支え合う平和で豊かな『美ら島』おきなわ」

【基本施策】

- 沖縄らしい自然と歴史、伝統、文化を大切にする島を目指して
- 心豊かで、安全・安心に暮らせる島を目指して
- 希望と活力にあふれる豊かな島を目指して
- 世界に開かれた交流と共生の島を目指して
- 多様な能力を發揮し、未来を拓く島を目指して

【中部圏域における展開の基本方向】

＜ア 個性豊かで魅力あふれる基幹都市圏の形成（ア）人的・物的交流拠点の機能強化＞

陸上交通については、沖縄都市モノレールを沖縄自動車道（西原入口）まで延長、結節することで、高速道路との連携を図るとともに鉄軌道を含む新たな公共交通システムと地域を結ぶ利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向けた取組を推進します。あわせて、時差出勤、県民及び観光客の過度な自動車利用から公共交通利用への転換等によるTDM（交通需要マネジメント）施策を推進します。

## ②沖縄県総合交通体系基本計画（平成 24 年 7 月）

**【計画の期間】** 平成 24 年度から平成 43 年度までの 20 年間

### 【計画の目標】

- 強くしなやかな自立型経済の構築を支える交通体系の確立
- 沖縄らしい優しい社会を支える交通体系の確立

### 【計画の施策分野】

- 国内外との交流及び沖縄観光の魅力向上を支える交通体系
- 沖縄の産業振興を支える交通体系
- 人及び環境に優しい都市構造を支える交通体系
- 離島地域の生活を支える交通体系
- 災害に強く安全、安心、快適な暮らしを支える交通体系

### 【分野別の施策体系】

#### < 利便性の高い公共交通ネットワークの構築 >

- 都市部の多様な活動を支えるバス交通の拡充
  - ・鉄軌道を含む新たな公共交通システムと一体的にサービスするフィーダー交通（バス又はLRT）の導入
  - ・鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入計画も踏まえた、多様な都市活動や地域間の移動を支えるバス交通体系の見直しなど
- 移動利便性を高めるバスサービス等の展開
  - ・バス利用者の快適性向上策の促進（バス停上屋、待合空間等の改善等）
  - ・バスの運行速度向上（バスレーン拡充等の検討等）

#### < 交通乗継利便性の向上 >

- 地域交通結節点の整備
  - ・都市モノレール延長や鉄軌道を含む新たな公共交通システム等の展開に併せた郊外部における主要な交通結節点の整備
  - ・その他郊外駅等における地域交通との結節点整備

#### < 集約型都市構造の誘導及び拠点地域を育成する交通体系の整備 >

- 駐留軍用地返還跡地の拠点化を誘導する交通システムの導入

#### < TDM施策、MMの推進 >

- バスサービス改善施策の展開
- 相乗り施策、時差出勤施策の検討、拡大
- MM施策の検討、展開

### ■利便性の高い公共交通ネットワークの構築イメージ図



### ③ 沖縄鉄軌道の構想段階における計画書（平成 30 年 5 月）

「沖縄県総合交通体系基本計画」で、広域交流拠点をもつ那覇と北部圏域の中心都市である名護との移動時間を 1 時間とする圏域構造の構築が位置付けられており、この実現に向けて、平成 26 年 10 月より鉄軌道の構想段階における計画案づくりを検討している。

この計画書において、北谷町を含む那覇～名護間で、鉄軌道システムの導入が検討されており、合わせて、フィーダー交通ネットワーク（支線）のあり方も掲げられている。

■ 沖縄鉄軌道の構想段階における概略計画図



### (3) 北谷町

#### ① 第五次北谷町総合計画 基本構想・後期基本計画（平成 29 年 3 月）

**【計画期間】** 平成 29 年度から平成 33 年度まで

**【まちづくりの基本理念】** 『ニライの都市（まち）』

～自然と人間が調和した、創造性豊かな活力ある民主的な地域社会～

**【将来像】** 夢ひろがる 人つながる とともに生きる ニライの都市（まち）・北谷

**【将来人口（目標値）】** 平成 33 年度・31,000 人

**【まちづくりの目標】**

- 目標 1：平和の心を育み、個性が輝くまち～「平和・男女共同参画」～
- 目標 2：夢が生まれ活気あふれる元気なまち～「産業・経済・跡地利用」～
- 目標 3：色々な絆で支え合い誰もがいきいきと住み続けられるまち～「健康・子育て・福祉」～
- 目標 4：誰もが住みたくなる快適で安全・安心なまち～「街づくり・防災・防犯」～
- 目標 5：自然とともに生きるまち～「環境・自然」～
- 目標 6：豊かな心と夢あふれる教育・文化・スポーツのまち  
～「教育・文化・スポーツ」～

**【道路・交通ネットワークの充実】**

**《目指す姿》**

交通渋滞の解消や町内及び近隣市町村との円滑な道路ネットワークの構築に取り組みます。また、交通安全施設の整備や道路のバリアフリー化、歩行者ネットワークの構築、定時低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まちづくりを目指します。

**《施策の方向性（公共交通機関の確保・利用促進）》**

住民の生活を支え、本町を訪れる観光客や買い物客の交通手段となる公共バス路線の維持・確保を図るため、その利用を促進します。また、交通弱者、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実証運行に向けて取り組みます。さらに、沖縄県鉄軌道計画等の動向を見ながら、公共交通拠点の形成に向けた検討を行います。

**《主な目標値（公共交通関連のみ）》**

- コミュニティバス利用者数（1 日当り）  
：平成 27 年度（実績値）0 人→平成 33 年度（目標値）290 人

## ②北谷町都市計画マスタープラン（平成 19 年 3 月）

【計画の目標年次】平成 33 年度（15 年後）

【将来都市像】人々の夢と笑顔が集まり 海風が明るい大地を駆けめぐる「ニライの都市」

【将来フレーム】34,000 人

【都市づくりの基本目標】

- 新しい中心市街地の形成によりまちがひとつになり、活発に人・地域・情報の交流が進むまち
- にぎわいと持続的な活力にあふれるまち
- 生活者の視点に立った快適で質の高い住環境があるまち
- 人と自然が共生し、循環型社会の実現が進むまち
- 受け継がれる歴史・伝統と新しい文化が融合するまち
- みんなが共に支えあい、「協働」のまちづくりが進むまち

## ■将来都市構造図



## 【道路・交通網の整備方針（公共交通網の整備・充実→バス路線網）】

大人から子どもまで、町民も来訪者も誰もが気軽に目的地へ行けるように、利用者のニーズや市街地整備の状況に考慮したバス路線網の充実を検討し、関係機関との調整を進めます。

また、都市コア及び地域間を結ぶ町内の交通網の充実を図るために、道路整備による交通網の構築にあわせた新しい公共交通網整備について検討します。

## ③北谷町西海岸地域サンセットビューライン構想（平成 31 年 3 月）

約 7 km の美しい海岸線と商業・リゾート施設に抱かれた西海岸地域の更なる進化を目指すため、現在取り組んでいる事業や検討している事業を有機的に結びつけるよう、公・民の連携した 8 つの取組みを位置付けている。

## 【8 つの取り組み事業】

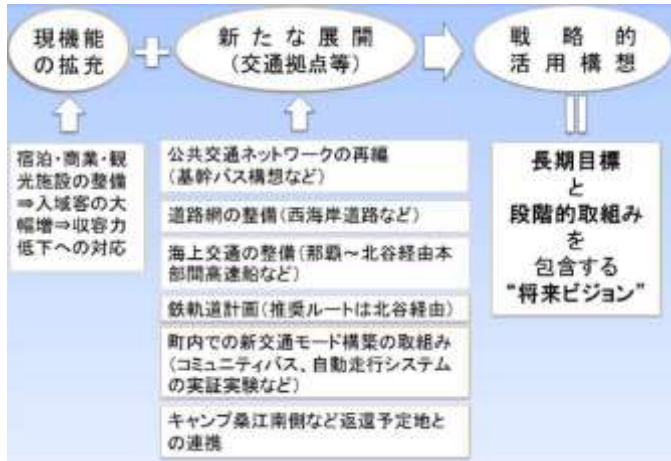
- 魅力ある景観創出（全域）
- 西海岸歩行者ネットワークの整備
- フィッシャリーナ・漁港区域の拡充
- サンセットビーチ改良事業
- 北谷公園の機能拡充
- 安良波公園の改良
- 砂辺国交省国有地の活用
- 美浜駐車場の戦略的活用



#### ④美浜駐車場の戦略的活用構想（平成 31 年 3 月）

美浜地区のみならず西海岸地域全体の今後の更なる発展に寄与すべく、美浜駐車場の将来ビジョンの検討を行っている。

##### 【美浜駐車場の戦略的活用構想】



##### 《活用 3 案の方向性》

活用 3 案及び新たな要素も踏まえ、色々な活用の仕方や段階的な取組みも視野にいたれた活用の方向性を検討していく。

- ・ 駐車場 & バス停等
- ・ トランジットセンター（交通拠点）
- ・ 複合型トランジットセンター（駐車場機能 + 交通結節機能 + 公共公益機能 + 民間収益機能）

##### 【開発の方向性】

《長期目標と段階的取組みを包含する将来ビジョン》

美浜地区の発展に寄与してきた駐車場機能の拡充、および再編バス網の結節点と連携した整備の早期実現をめざす。さらに将来の周辺開発等との整合を図りながら最終目標として公共公益機能や民間収益機能も視野に入れたサンセットビューライン構想の中核的施設となることをめざす。

《短期的な再編バス網結節点》

「国道 58 号沿いにバスベイを設置し、美浜駐車場に駐機場等を設置する案」の評価が高いと考えられるが、さらに詳細な検討を行い、結節点の位置の検討を行う。

##### ■配置イメージ（案）



# 3 ニーズ調査

## 3-1 町民アンケート調査

公共交通に関する利用状況や利用意向、将来の方向性などについて把握し、これからの公共交通のあり方を検討する上での基礎資料とするために、町民アンケート調査を行った。

<b>調査対象者</b>	16歳以上2,000人（住民基本台帳による無作為抽出）																																												
<b>調査方法</b>	郵送配布、郵送回収 ※令和元年11月11日（月）締切																																												
<b>調査項目</b>	<p>①回答者の属性 ：住まい、性別、年齢、職業、自動車運転免許有無、自動車所有状況、最寄りバス停までの徒歩での所要時間</p> <p>②移動に対する現在の外出状況及び将来の不安度</p> <p>③日常生活の移動実態 ：外出頻度、外出時の主な行き先、利用交通手段【目的別（買物、病院、通勤・通学）】</p> <p>④日常の移動のしやすさ ：外出する時に交通手段がなくて困ることの有無とその目的、行き先、対応方法</p> <p>⑤路線バスの利用実態と意識・要望 ：利用頻度、利用目的、利用する理由、利用しない理由、運行サービス満足度</p> <p>⑥北谷町コミュニティバスの利用実態と意識・要望 ：利用頻度、利用目的、利用する理由、利用しない理由、運行サービス満足度</p> <p>⑦タクシーの利用実態と意識・要望 ：利用頻度、利用目的、運行サービス満足度</p> <p>⑧公共交通の今後のあり方 ：今後の取組みの方向性、自家用車の過度な利用に頼らない生活有無と取組み内容、公共交通に対する財政負担の考え方、効果的な公共交通の利用促進策</p>																																												
<b>回収状況</b>	<p>回収票数：527票（回収率：26.4%）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>行政区</th> <th colspan="2">回収票数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">西部地域</td> <td>砂辺区</td> <td>46</td> <td rowspan="2">134</td> </tr> <tr> <td>宮城区</td> <td>88</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">南部地域</td> <td>美浜区</td> <td>49</td> <td rowspan="2">95</td> </tr> <tr> <td>北前区</td> <td>46</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">北部地域</td> <td>上勢区</td> <td>58</td> <td rowspan="4">220</td> </tr> <tr> <td>桑江区</td> <td>84</td> </tr> <tr> <td>栄口区</td> <td>46</td> </tr> <tr> <td>桃原区</td> <td>32</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">東部地域</td> <td>謝苺区</td> <td>32</td> <td rowspan="3">73</td> </tr> <tr> <td>宇地原区</td> <td>23</td> </tr> <tr> <td>北玉区</td> <td>18</td> </tr> <tr> <td>無回答</td> <td></td> <td>5</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>町合計</td> <td></td> <td>527</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				行政区	回収票数		西部地域	砂辺区	46	134	宮城区	88	南部地域	美浜区	49	95	北前区	46	北部地域	上勢区	58	220	桑江区	84	栄口区	46	桃原区	32	東部地域	謝苺区	32	73	宇地原区	23	北玉区	18	無回答		5	5	町合計		527	
	行政区	回収票数																																											
西部地域	砂辺区	46	134																																										
	宮城区	88																																											
南部地域	美浜区	49	95																																										
	北前区	46																																											
北部地域	上勢区	58	220																																										
	桑江区	84																																											
	栄口区	46																																											
	桃原区	32																																											
東部地域	謝苺区	32	73																																										
	宇地原区	23																																											
	北玉区	18																																											
無回答		5	5																																										
町合計		527																																											



## (1) 回答者の属性

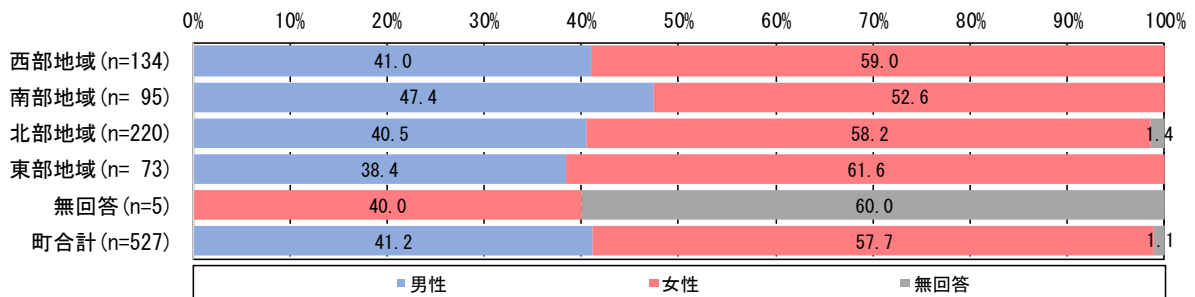
回答者の性別は「女性」の回答者が57.7%と男性よりも多く、年齢は「10歳代」、「20歳代」がやや少ないものの、各世代から幅広く回答されている。

職種は「会社員・公務員(30.7%)」、「無職(21.6%)」が多い。

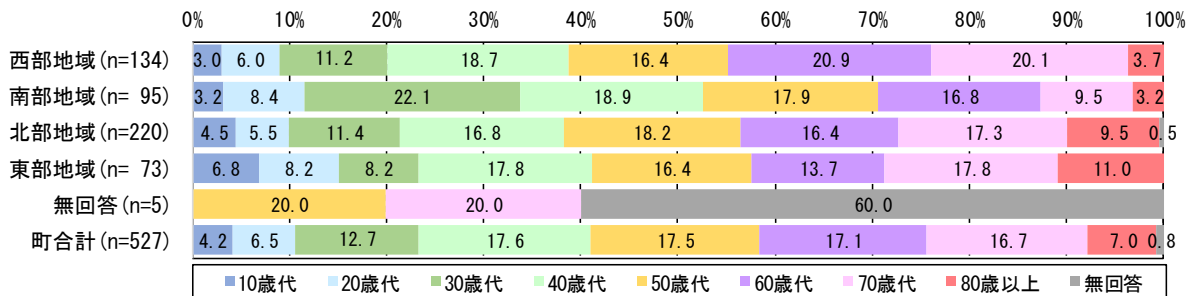
自動車運転免許有無は、「ある」が84.3%と最も多く、自動車の所有状況は「自分専用の自動車がある」が68.7%、「家族共有の自動車がある」が19.5%、「持っていない」が10.4%を占めている。

最寄りバス停までの徒歩での所要時間は、「5分未満」が53.1%と最も多く、10分未満と回答した割合は約8割を占め、北部地域で10分以上の割合が多い。

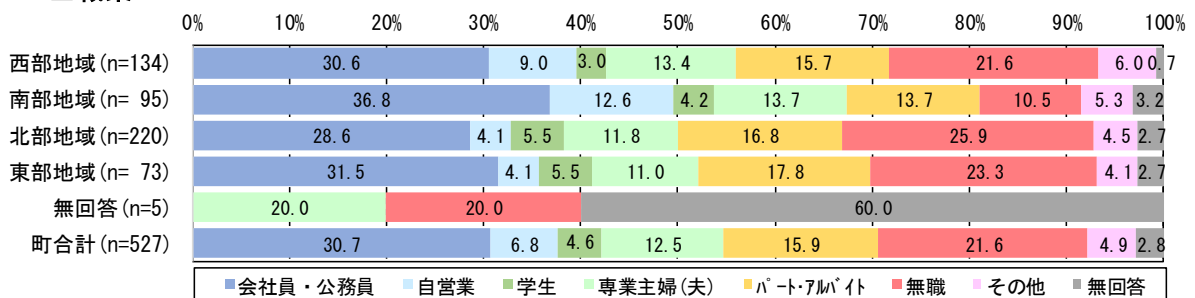
### ■性別



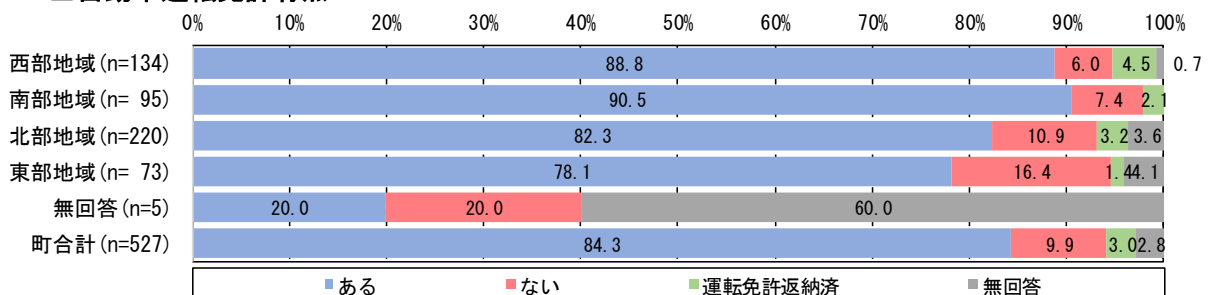
### ■年齢



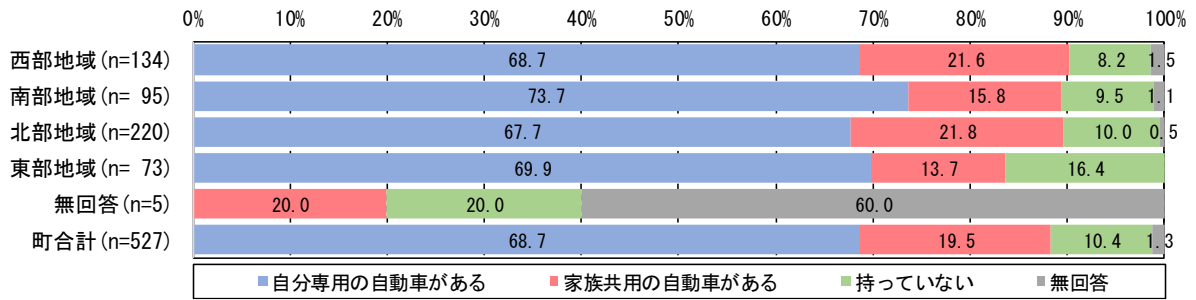
### ■職業



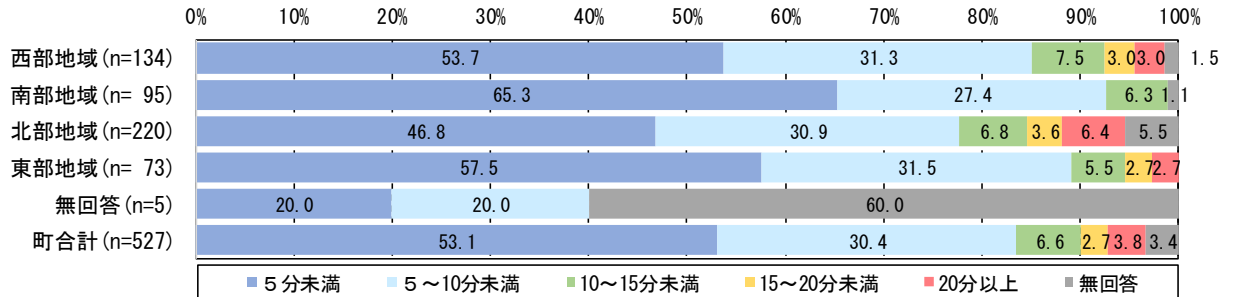
### ■自動車運転免許有無



### ■自動車の所有状況



### ■最寄りバス停までの徒歩での所要時間

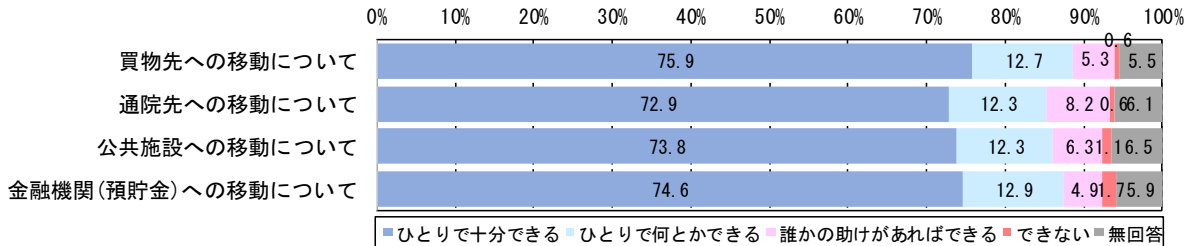


## (2) 移動に対する現在の外出状況及び将来の不安度

### ① 移動に対する現在の外出状況

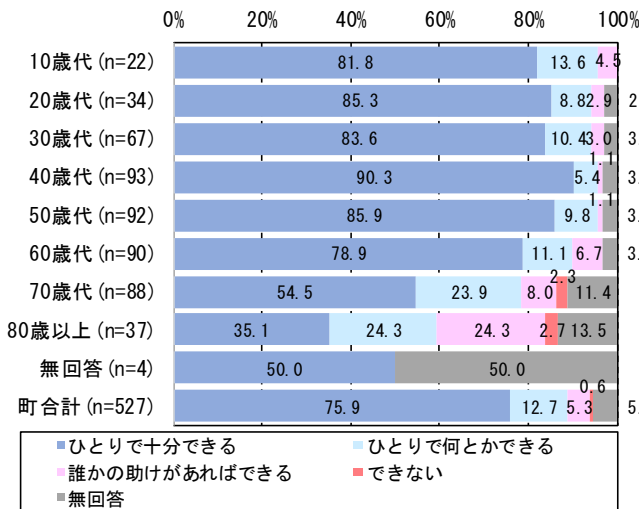
移動に対する現在の外出状況は、各目的とも「ひとりで十分できる」、「ひとりで何とかできる」と回答した割合が8割以上を占めているが、年齢別に見ると、高齢になる程、「誰かの助けがあればできる」、「できない」と回答した割合が高く、移動に対する制約を受けている。

#### ■ 移動に対する現在の外出状況

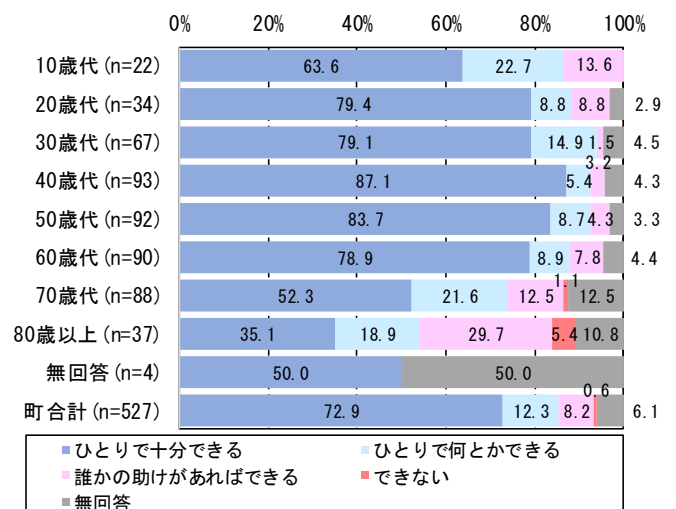


#### (年齢別)

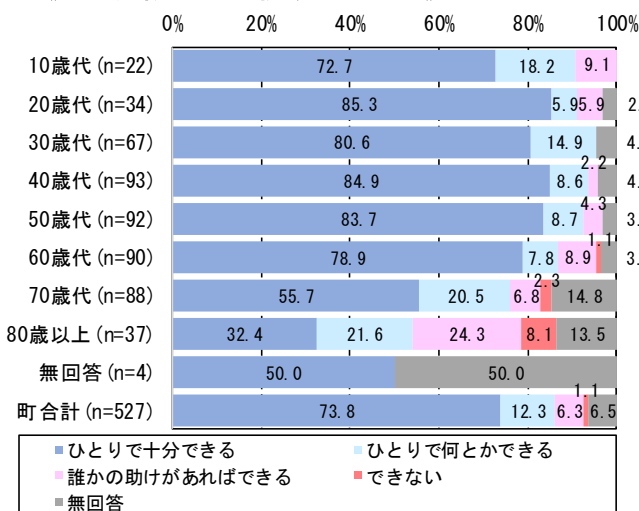
##### 《買物先への移動について》



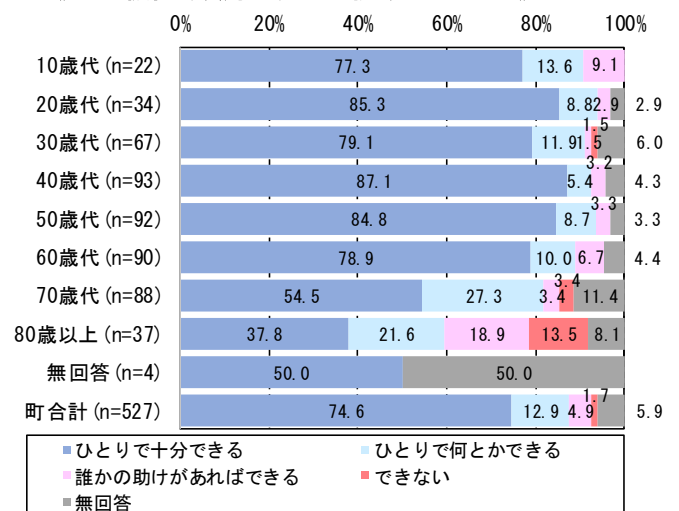
##### 《通院先への移動について》



##### 《公共施設先への移動について》



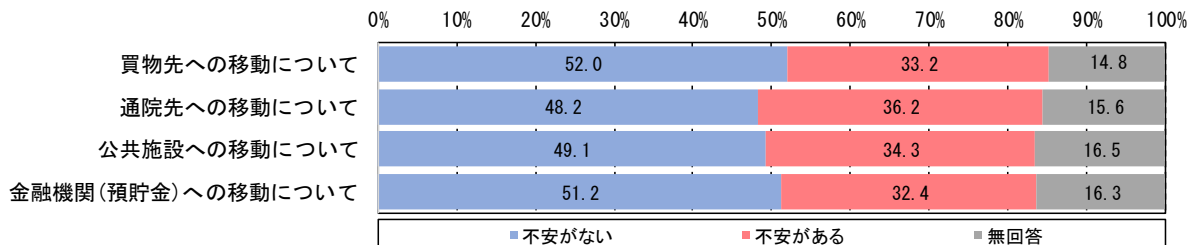
##### 《金融機関(預貯金)への移動について》



②移動に対する将来の不安度

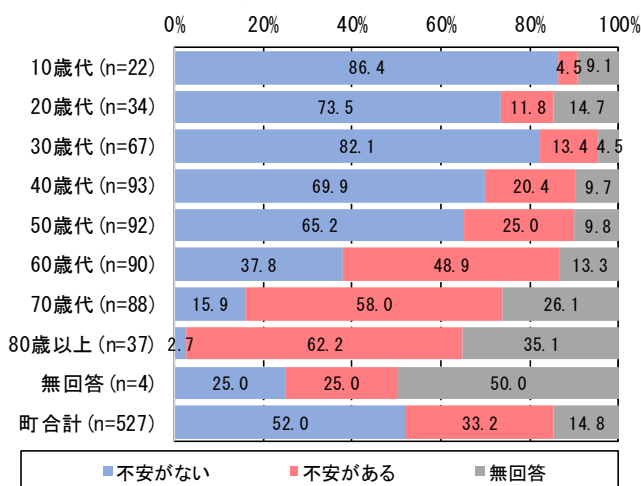
移動に対する将来の不安度は、各目的とも「不安がない」より「不安がある」と回答した割合が多いが、年齢別に見ると、高齢になる程、「不安がある」と回答した割合が高く、将来の移動に対する不安度が高くなっている。

■移動に対する現在の外出状況

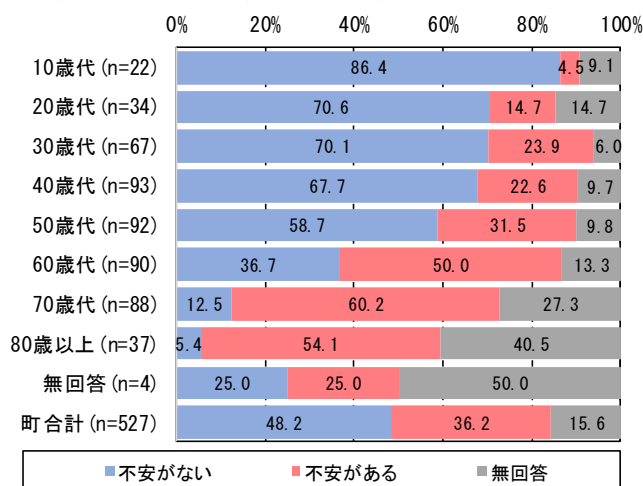


(年齢別)

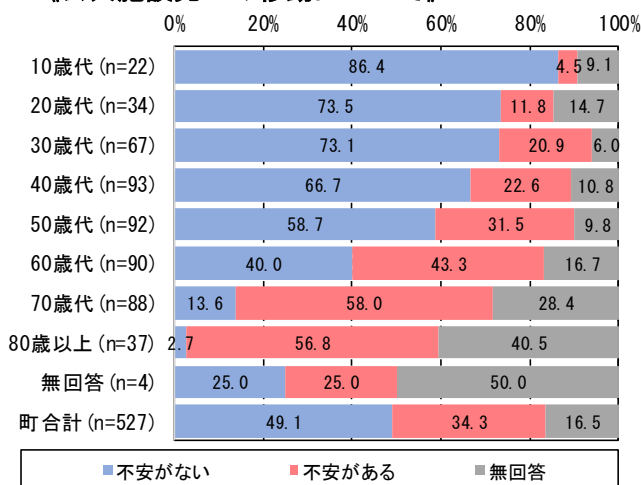
《買物先への移動について》



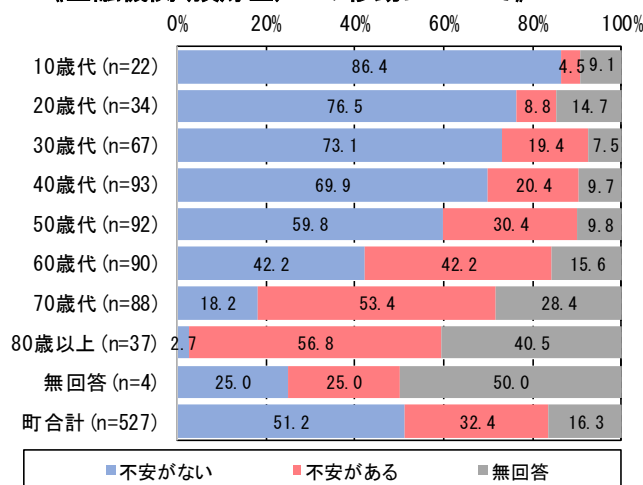
《通院先への移動について》



《公共施設先への移動について》



《金融機関(預貯金)への移動について》



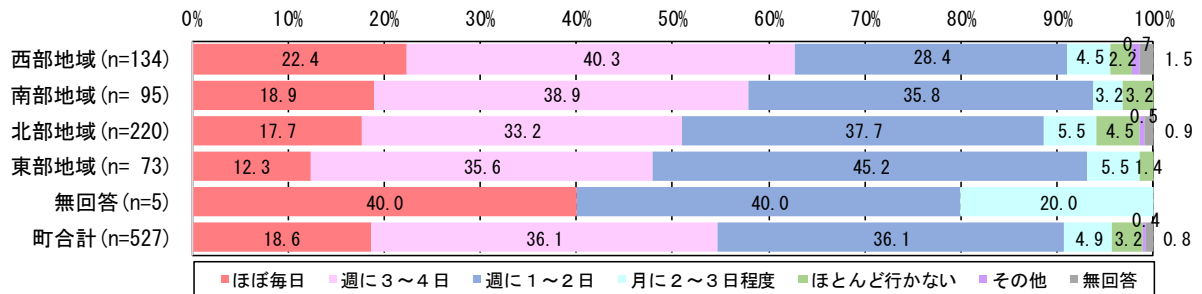
### (3) 日常の外出行動

#### ① 日常の買い物（食料品・日用品等）

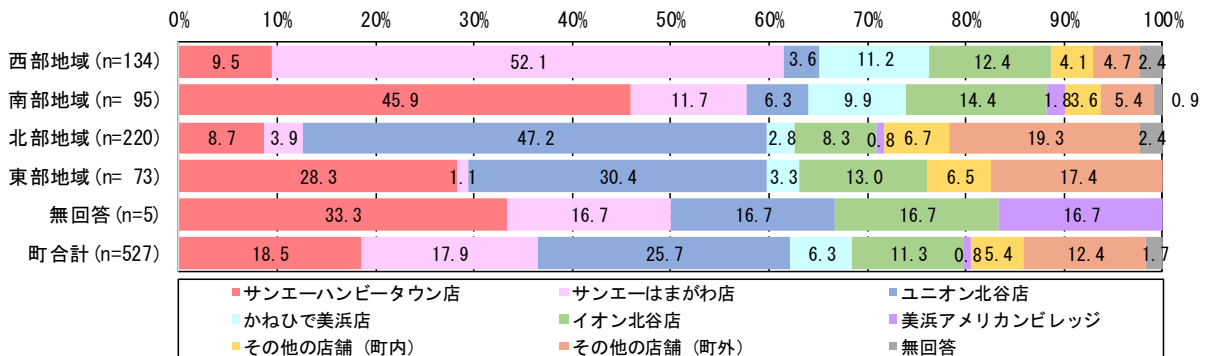
買い物に行く頻度は「週に3～4日（36.1%）」、「週に1～2日（36.1%）」が多く、買い物先は「ユニオン北谷店（25.7%）」、「サンエーハンビータウン店（18.5%）」、「サンエーはまがわ店（17.9%）」の順で多く、町外は北部地域が19.3%、東部地域が17.4%と高い。

利用交通手段は、「自分で車を運転」が77.8%と顕著に多く、次いで「家族等の車で送迎（14.6%）」、「徒歩（13.7%）」の順が多い。

#### ■買い物に行く頻度



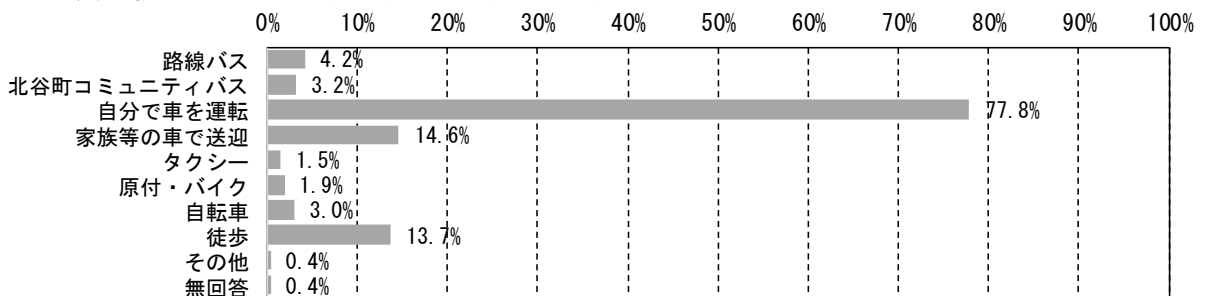
#### ■最もよく行く買い物先



※その他の店舗（町内）…メイクマン5件、コンビニエンスストア4件、JA2件

その他の店舗（町外）…タウンプラザかねひで山内市場（沖縄市）27件、コープ（沖縄市）16件、ザ・ビッグ（宜野湾市）6件

#### ■買い物に行く時の利用交通手段（n=527）

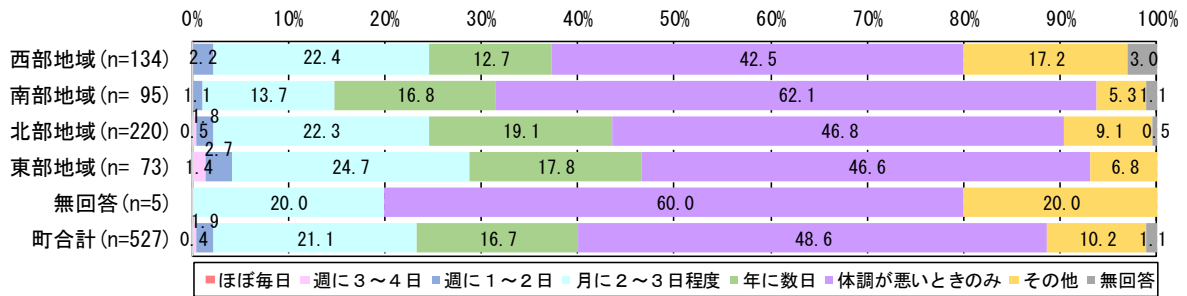


#### ② 病院の利用

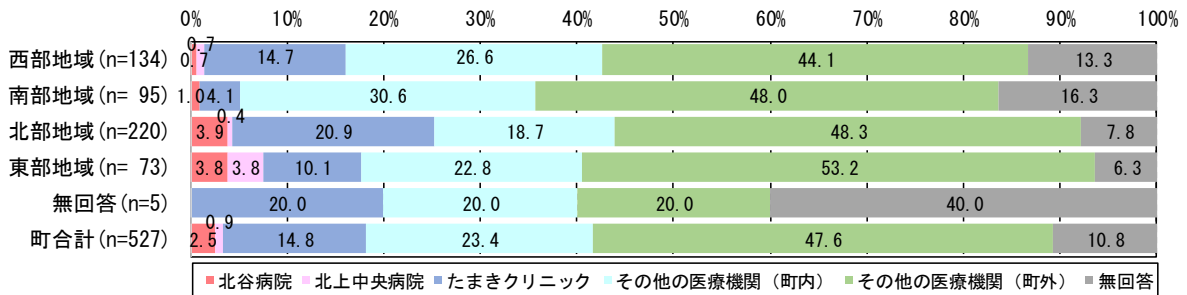
病院に行く頻度は「体調が悪いときのみ」が48.6%と最も多く、次いで「月に2～3日程度（21.1%）」となっており、最もよく行く病院は「その他の医療機関（町外）（47.6%）」、「その他の医療機関（町内）（23.4%）」、「たまきクリニック（14.8%）」の順が多い。

利用交通手段は、「自分で車を運転」が76.7%と顕著に多く、次いで「家族等の車で送迎（19.2%）」となっている。

### ■病院に行く頻度



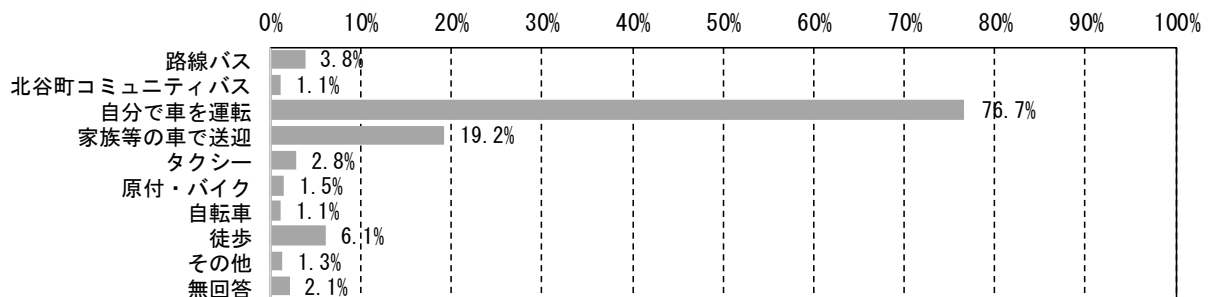
### ■最もよく行く病院



※その他の医療機関（町内）…徳洲会ハンビークリニック 26 件、とうま整形外科クリニック 18 件、砂辺クリニック 15 件、もりなが内科・小児科クリニック 12 件、こばし内科クリニック 6 件、大城皮ふ科クリニック 4 件、まちだクリニック 3 件

その他の医療機関（町外）…中部徳洲会病院（北中城村）51 件、ちばなクリニック（沖縄市）28 件、翔南病院（沖縄市）20 件、中頭病院（沖縄市）18 件、桃山クリニック 16 件、沖縄県立中部病院（うるま市）7 件、サンクリニック（宜野湾市）6 件、嘉数医院（沖縄市）5 件

### ■病院に行く時の利用交通手段（n=527）

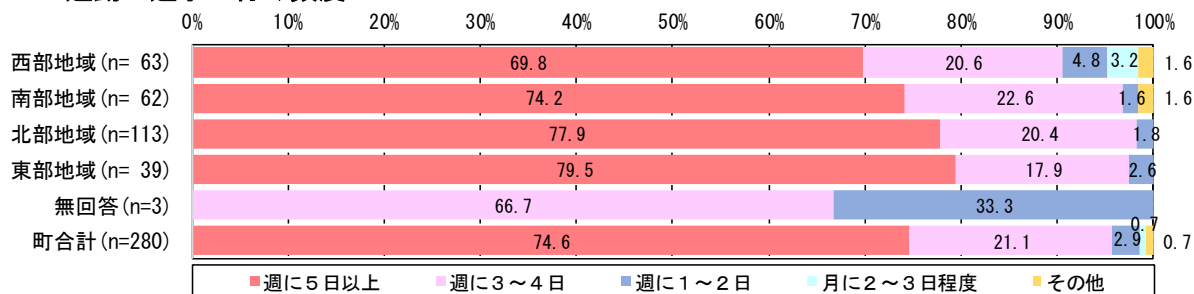


### ③通勤・通学

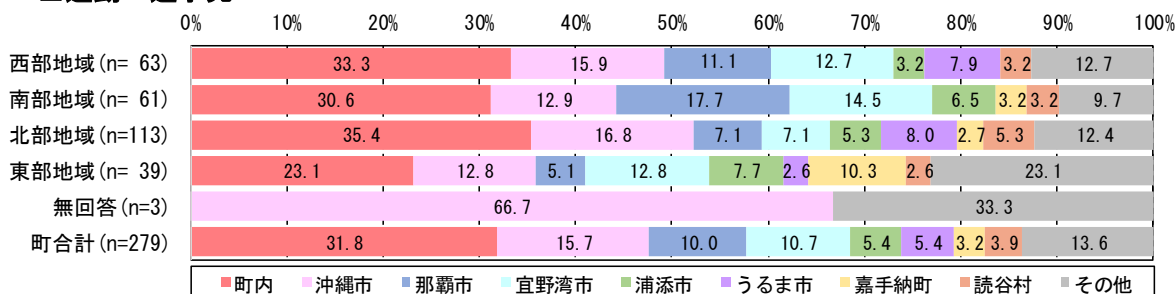
通勤・通学に行く頻度は「週に5日以上」が74.6%と最も多く、通勤・通学先は「町内(31.8%)」、「沖縄市(15.7%)」の順が多い。

利用交通手段は、「自分で車を運転」が81.1%と顕著に多い。

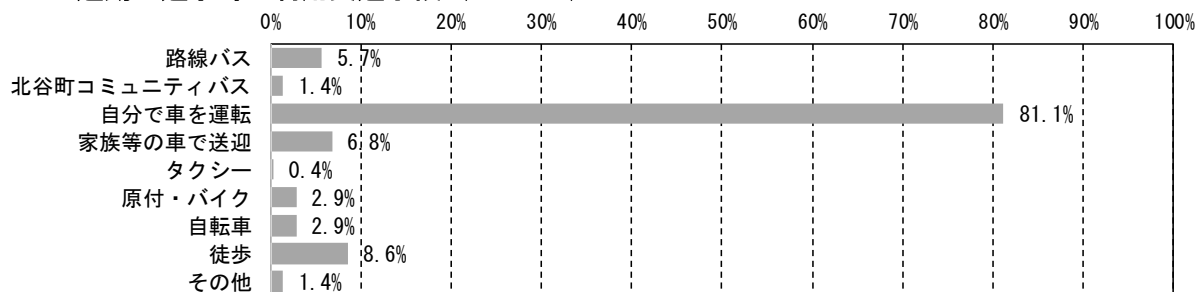
#### ■通勤・通学に行く頻度



#### ■通勤・通学先



#### ■通勤・通学時の利用交通手段 (n=280)



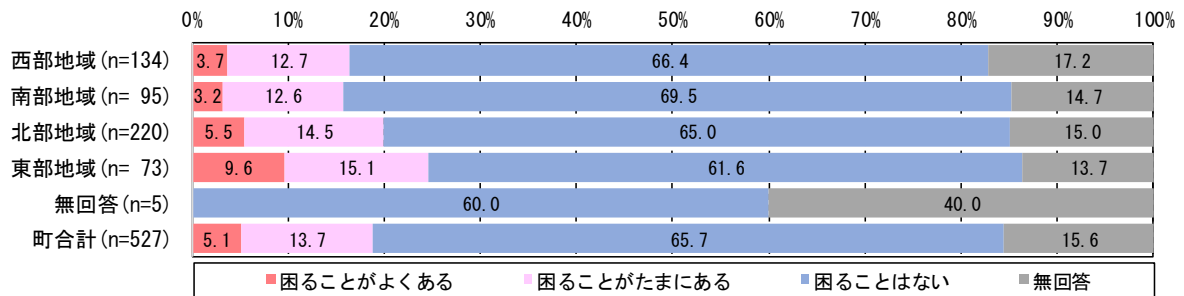
#### (4) 日常の移動のしやすさ

##### ① 困り具合

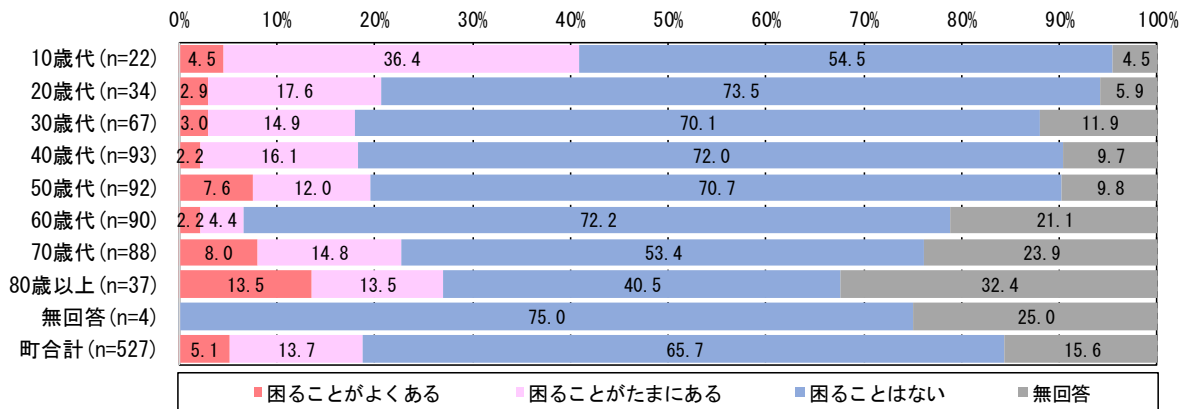
外出時に「困ることがよくある」と「困ることがたまにある」と回答した方の合計は18.8%となっており、地域別に見ると、北部地域と東部地域で町平均を上回っている。

年齢別に見ると、特に80歳以上で「困ることがよくある」と回答した割合が13.5%と最も高く、自動車の運転免許有無別に見ると、免許を持っていない人で困り具合が高い。

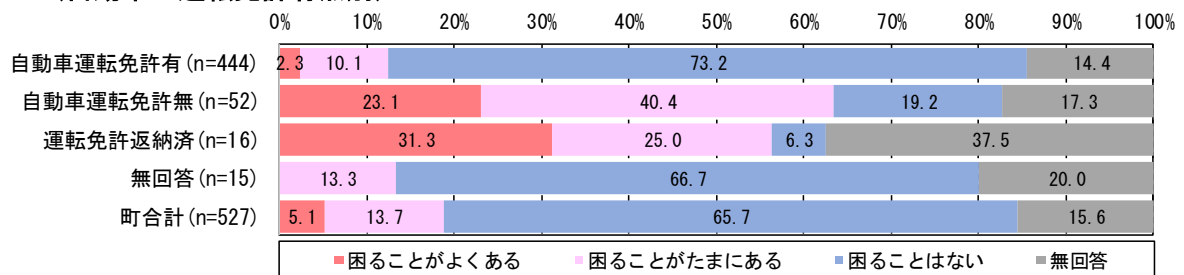
■ 外出する際の困ることの有無



(年齢別)



(自動車の運転免許有無別)



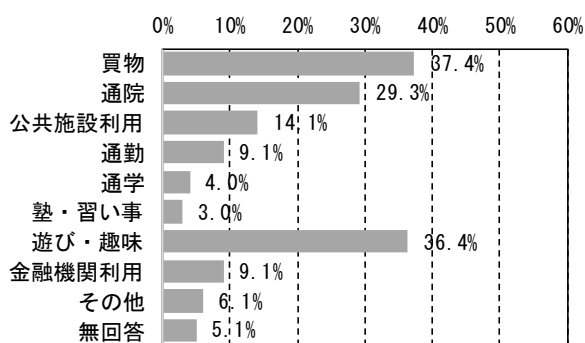


②困っている時の状況

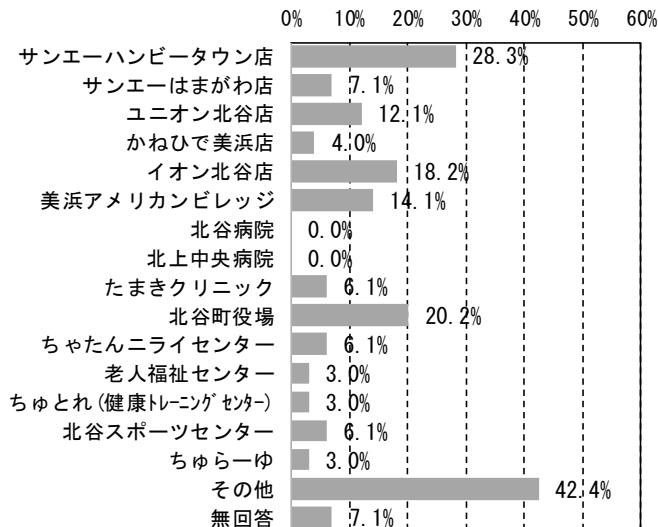
困っている時の目的は、「買物 (37.4%)」、「遊び・趣味 (36.4%)」及び「通院 (29.3%)」の順で多く、その行き先は「その他 (42.4%)」、「サンエーハンビータウン店 (28.3%)」、「北谷町役場 (20.2%)」へ移動する際に困っている回答が多い。

困っている時の対応としては、「家族・友人などに送迎してもらう」が51.5%と最も多く、次いで「タクシーを利用する (37.4%)」、「不便だけどバス等の公共交通機関を利用する (30.3%)」となっている。

■困っている時の目的 (n=99)

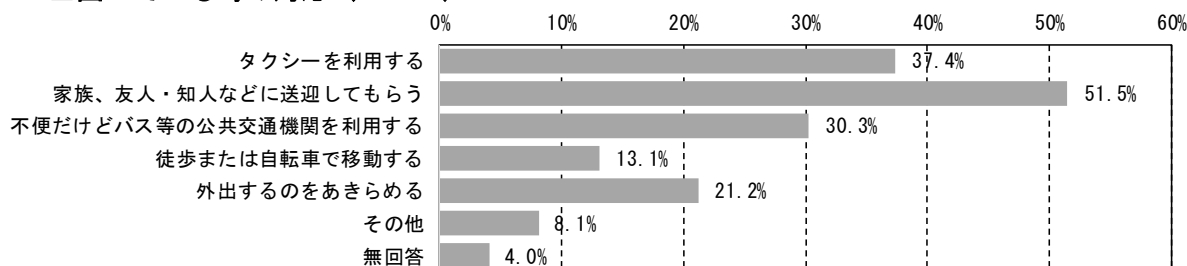


■困っている時の行き先 (n=99)



※その他…町外 22 件、とうま整形外科クリニック 2 件、メイクマン 2 件、決まっていない 2 件

■困っている時の対応 (n=99)



## (5) 路線バスの利用実態と意識・要望

路線バスの利用頻度は、「年に数日程度」が54.8%と最も多く、利用している人は約3割を占めている。

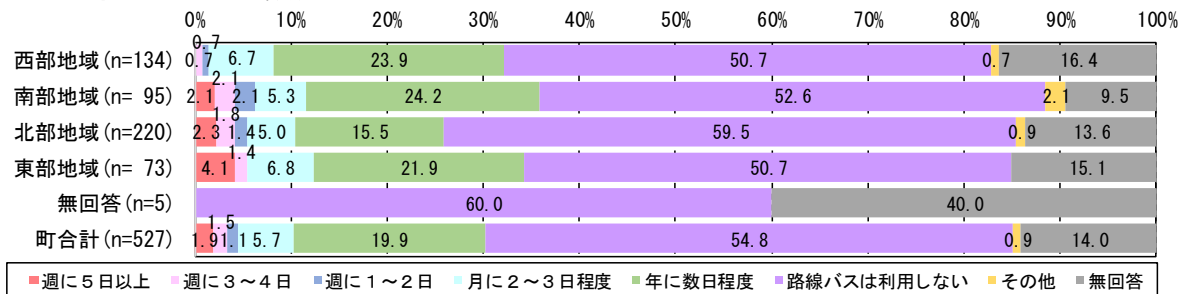
利用目的は、「遊び・趣味（48.2%）」、「その他（20.7%）」の順が多い。

路線バスを利用する理由は、「目的地に行くバスがある（39.6%）」、「タクシーと比べて安いから（25.6%）」、「家の近くにバス停があるから（20.7%）」となっている。

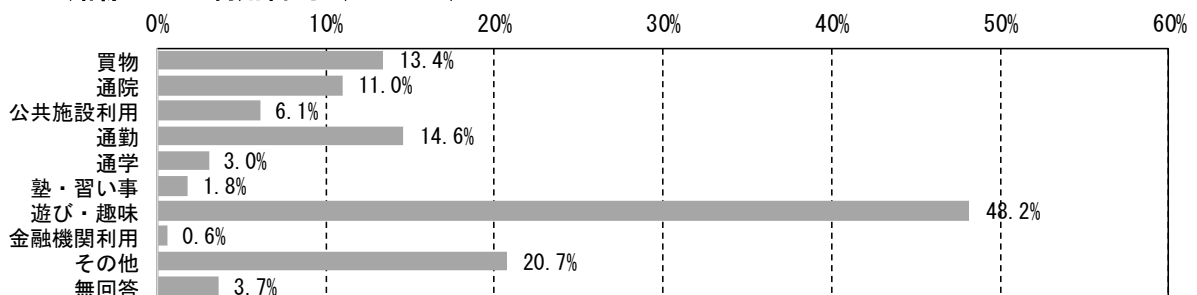
路線バスを利用しない理由は、「自家用車（送迎含む）で移動するので必要ないから」が83.0%と顕著に多く、次いで「バスに乗る習慣がないから（20.4%）」、「時刻表やルートがわからないから（12.8%）」となっている。

運行サービスに対する満足度は、利用者に着目すると、「運賃」で「満足」と「やや満足」と回答した方の割合が高いものの、「運行本数」、「時刻表・路線図などの運行情報案内」と「運行時間帯」で「不満」と「やや不満」と回答した方の割合が4割を超えている。

### ■路線バスの利用頻度

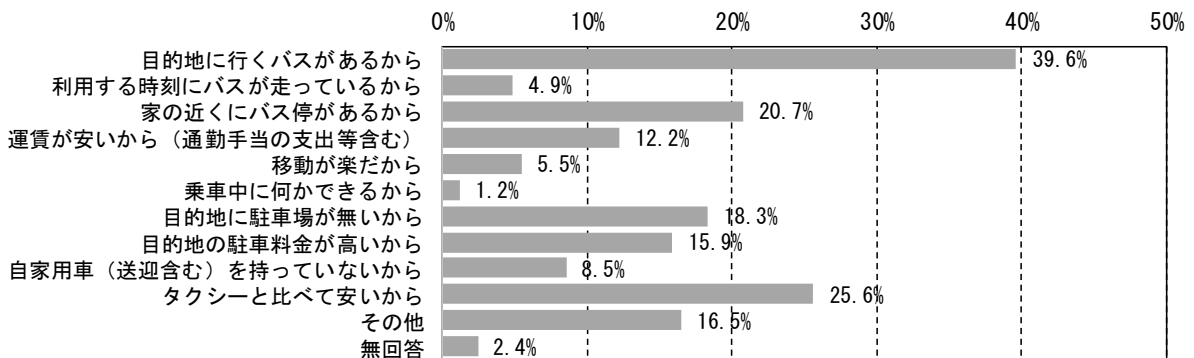


### ■路線バスの利用目的 (n=164)

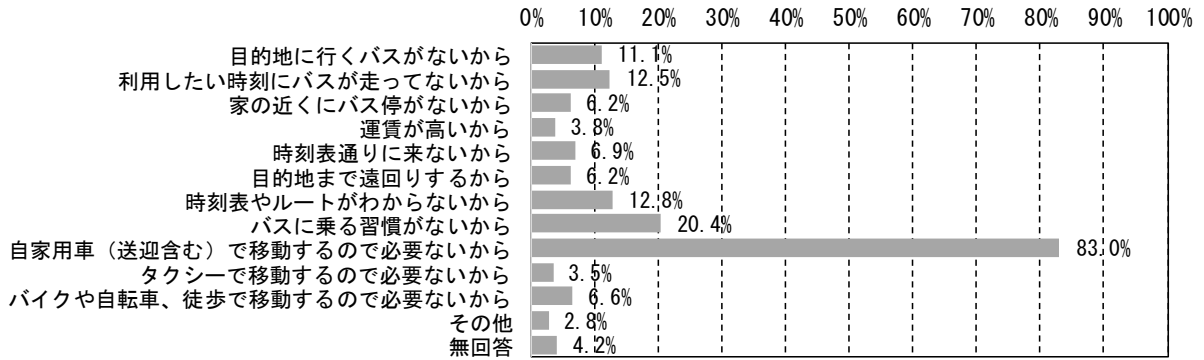


※その他…空港11件、飲み会6件、子供への乗り方教室2件、美容院2件、旅行2件

### ■路線バスを利用する理由 (n=164)

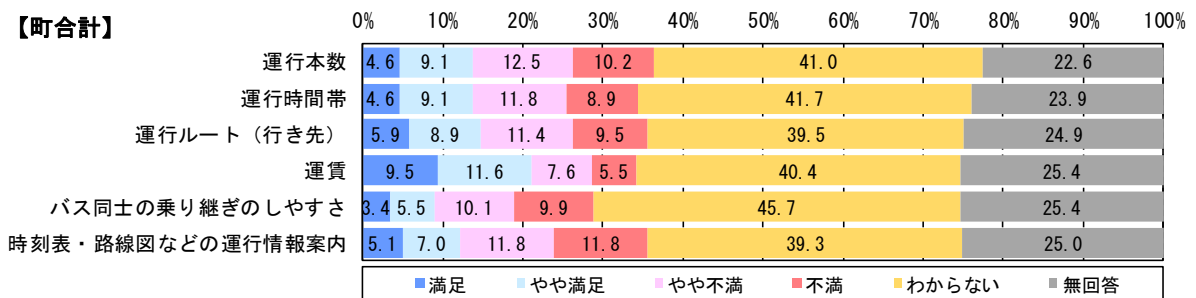


## ■路線バスを利用しない理由（n=289）

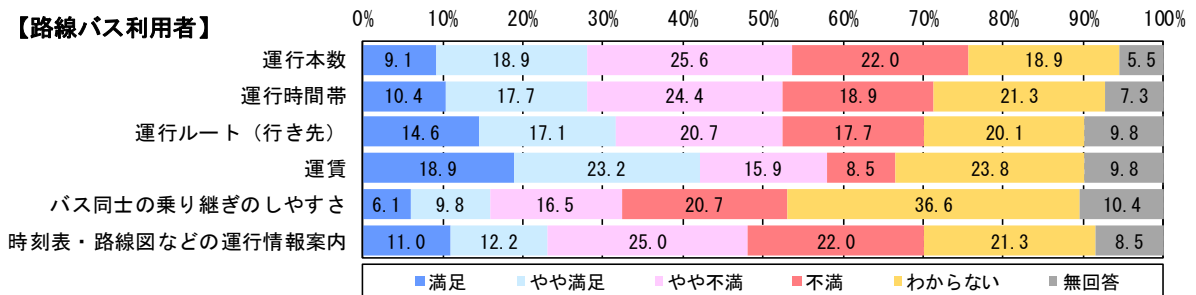


## ■路線バスの運行サービスに対する満足度

### 【町合計】

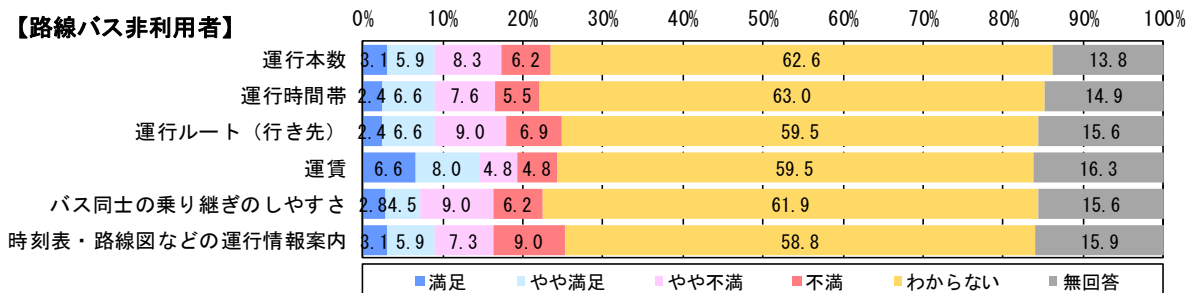


### 【路線バス利用者】



※利用頻度で「週に5日以上」「週に3～4日」「週に1～2日」「月に2～3日程度」「年に数日程度」「その他」回答者

### 【路線バス非利用者】



## (6) 北谷町コミュニティバスの利用実態と意識・要望

北谷町コミュニティバスの利用頻度は、「年に数日程度」が77.4%と最も多く、利用している人は15.4%を占めている。

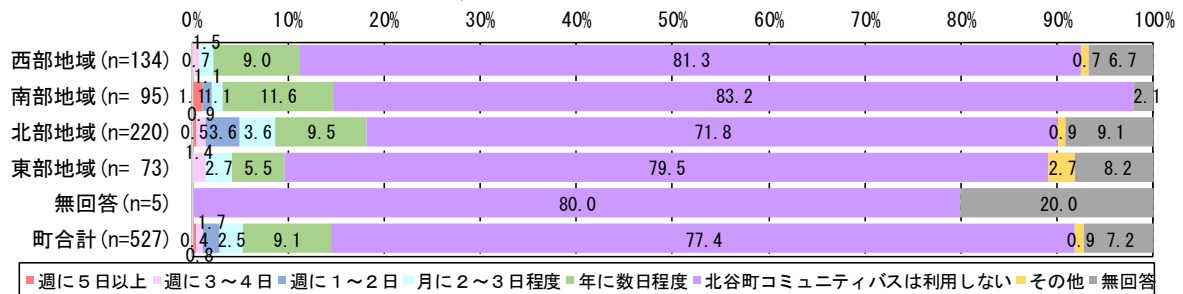
利用目的は、「遊び・趣味（48.1%）」、「買物（34.6%）」の順が多い。

北谷町コミュニティバスを利用する理由は、「目的地に行くバスがある（51.9%）」、「家の近くにバス停があるから（44.4%）」となっている。

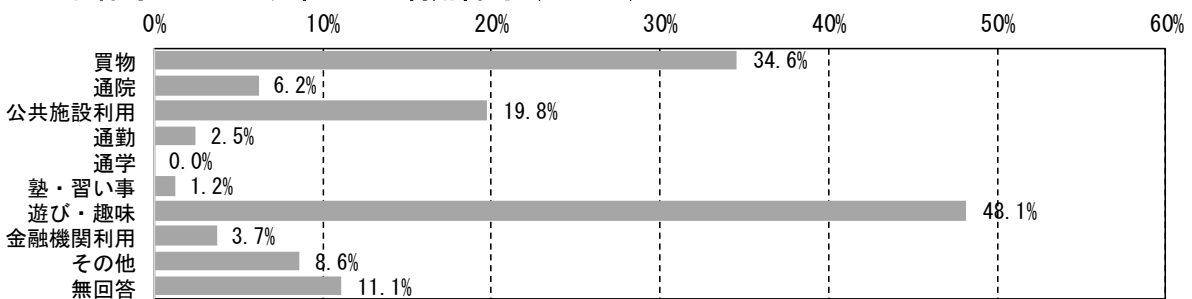
北谷町コミュニティバスを利用しない理由は、「自動車のほうが便利だから」が78.9%と顕著に多く、次いで「バスに乗る習慣がないから（18.6%）」、時刻表やルートがわからないから（14.2%）」となっている。

運行サービスに対する満足度は、利用者に着目すると、「運賃」、「運行ルート（行き先）」で「満足」と「やや満足」と回答した方の割合が高いものの、「運行時間帯」と「運行本数」で「不満」と「やや不満」と回答した方の割合が4割を超えている。

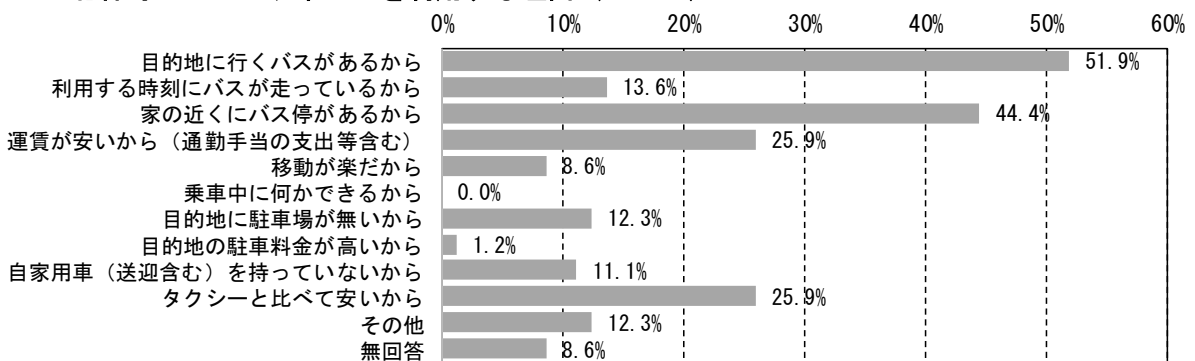
■北谷町コミュニティバスの利用頻度



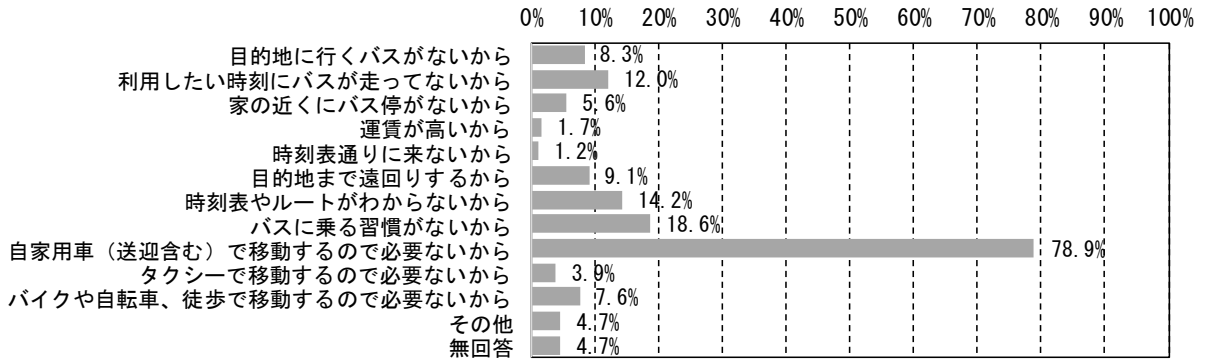
■北谷町コミュニティバスの利用目的 (n=81)



■北谷町コミュニティバスを利用する理由 (n=81)

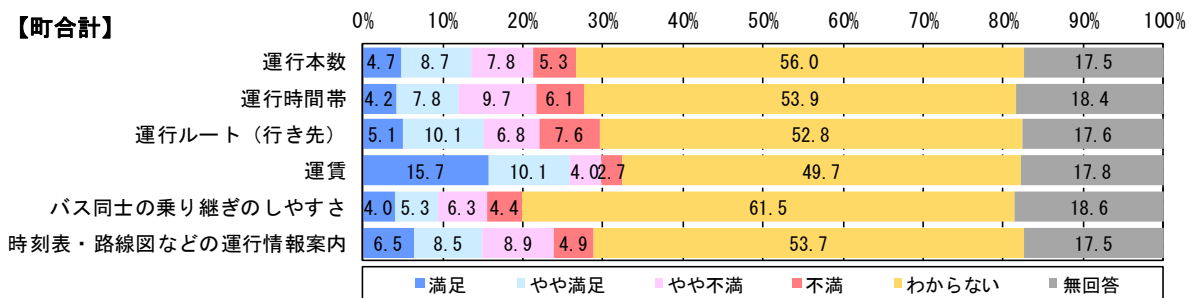


## ■北谷町コミュニティバスを利用しない理由（n=408）

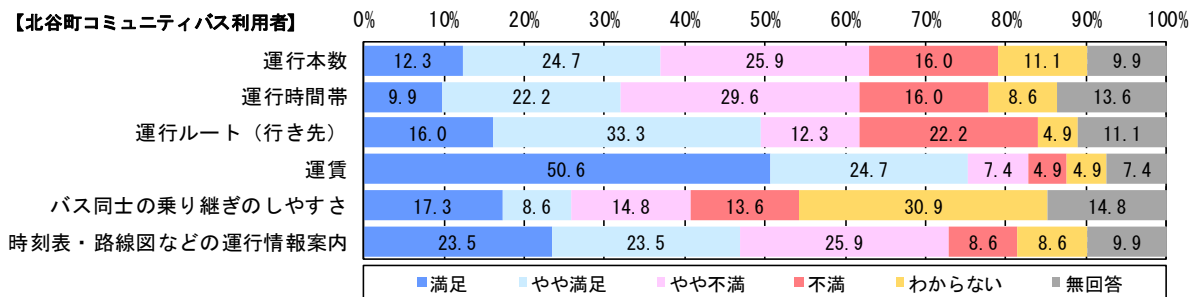


## ■北谷町コミュニティバスの運行サービスに対する満足度

### 【町合計】

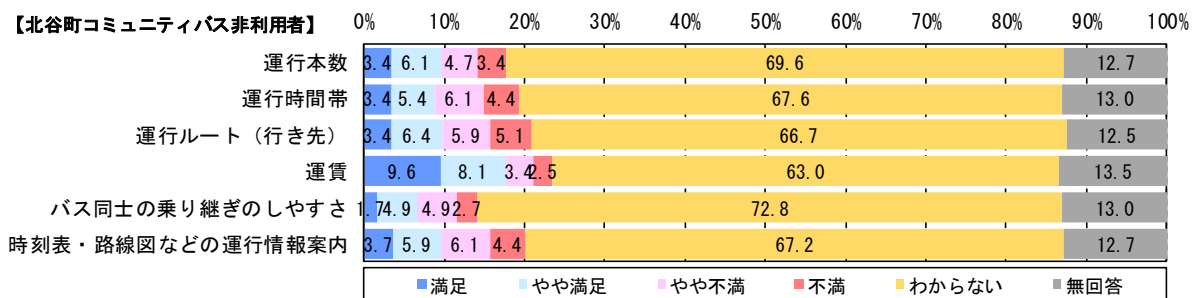


### 【北谷町コミュニティバス利用者】



※利用頻度で「週に5日以上」「週に3～4日」「週に1～2日」「月に2～3日程度」「年に数日程度」「その他」回答者

### 【北谷町コミュニティバス非利用者】

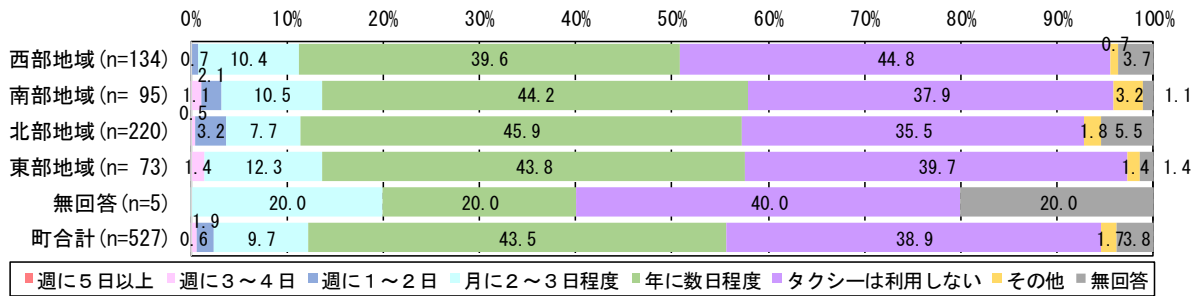


## (7) タクシーの利用実態と意識・要望

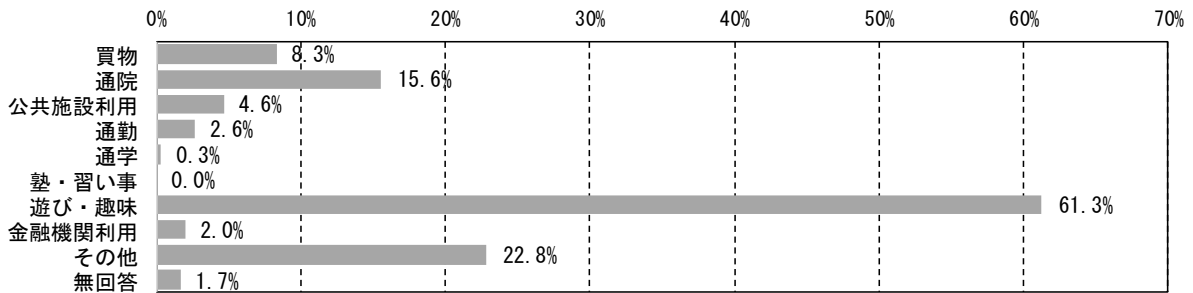
タクシーの利用頻度は、「年に数日程度」が42.3%と最も多く、利用している人は57.3%を占めている。

利用目的は、「遊び・趣味（61.3%）」、「その他（22.8%）」、「通院（15.6%）」が多い。サービスに対する満足度は、利用者に着目すると、「利用のしやすさ（電話での呼び出しなど）」、「車両の乗り心地・乗りやすさ」で「満足」と「やや満足」の合計が高いものの、「運賃」と「料金・サービスなどの運行情報案内」で「不満」と「やや不満」の合計が高い。

## ■タクシーの利用頻度



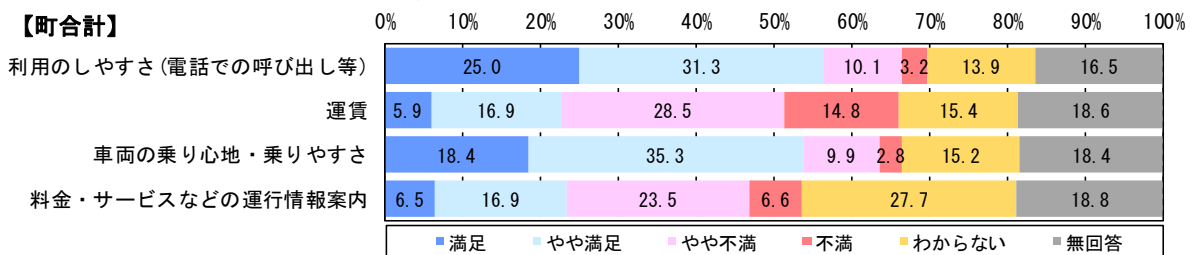
## ■タクシーの利用目的 (n=302)



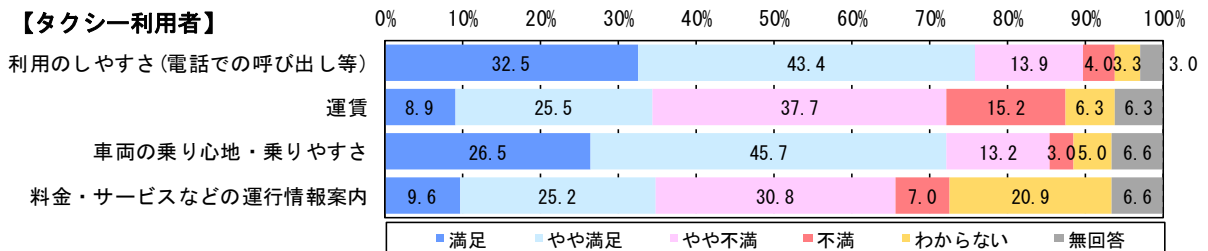
※その他…飲酒 29 件、空港 9 件、車がない時 4 件、出張 2 件、旅行 2 件

## ■運行サービスに対する満足度

### 【町合計】

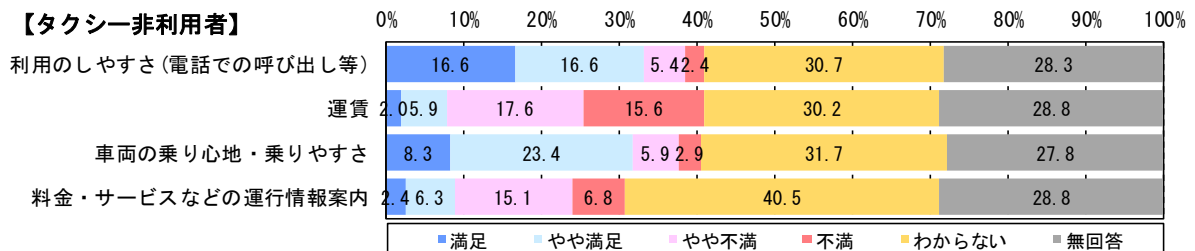


### 【タクシー利用者】



※利用頻度で「週に5日以上」「週に3~4日」「週に1~2日」「月に2~3日程度」「年に数日程度」回答者

### 【タクシー非利用者】



## (8) 公共交通の今後のあり方

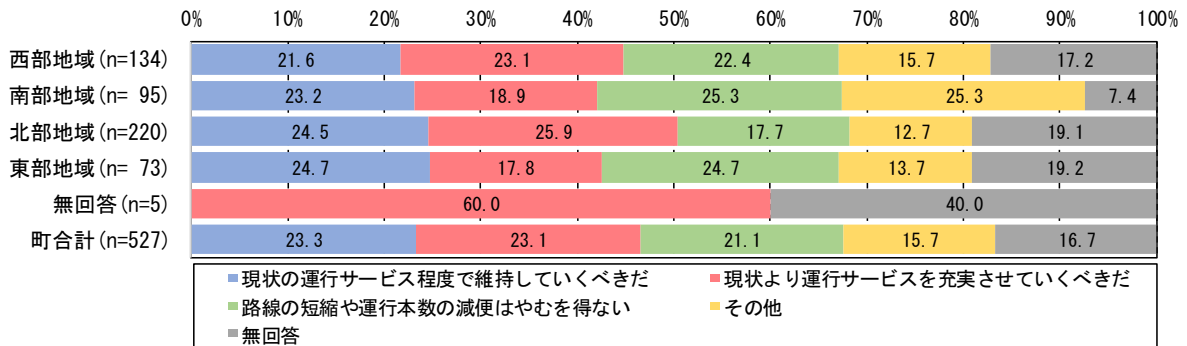
公共交通の今後の取組みの方向性は、「現状の運行サービス程度で維持していくべきだ(23.3%)」、「現状より運行サービスを充実させていくべきだ(23.1%)」、「路線の短縮や運行本数の減便はやむを得ない(21.1%)」がそれぞれ同程度となっている。

自家用車の過度な利用に頼らない生活に対する意向は、「そう思う」と「できる限りしたいと思う」を合わせると、47.2%を占め、全てのエリアで45%を超えており、具体的な取り組む内容としては、「徒歩や自転車等で歩いて行ける場所に目的地を替える」が27.6%と最も多く、公共交通機関を利用する割合は4割を占めている。

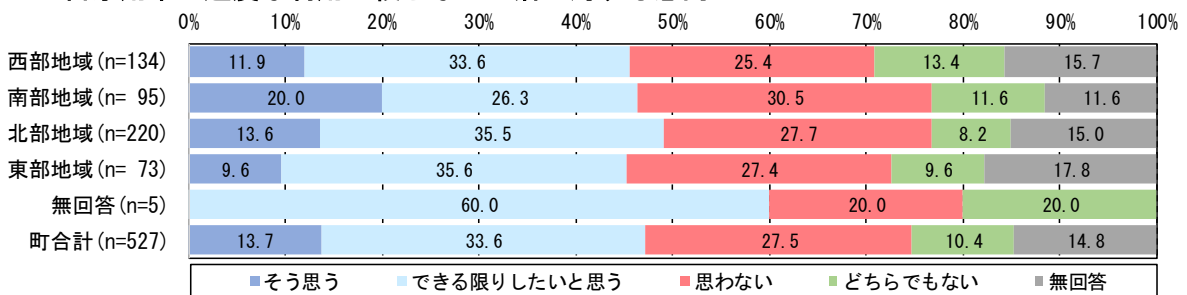
公共交通に対する財政負担の考え方は、「行政(税金)に加えて、住民、企業などで不足分を負担する」が25.8%と最も多い。

公共交通の利用促進を図るための効果的な取組みは、「路線バスや北谷町コミュニティバスなどのルートや時刻表などを掲載した公共交通マップの作成・配布(44.0%)」、「自動車運転免許証返納者への公共交通割引など制度の導入(38.0%)」、「パソコン・スマートフォンなどへの時刻表、乗継情報などの提供(32.4%)」の順で多い。

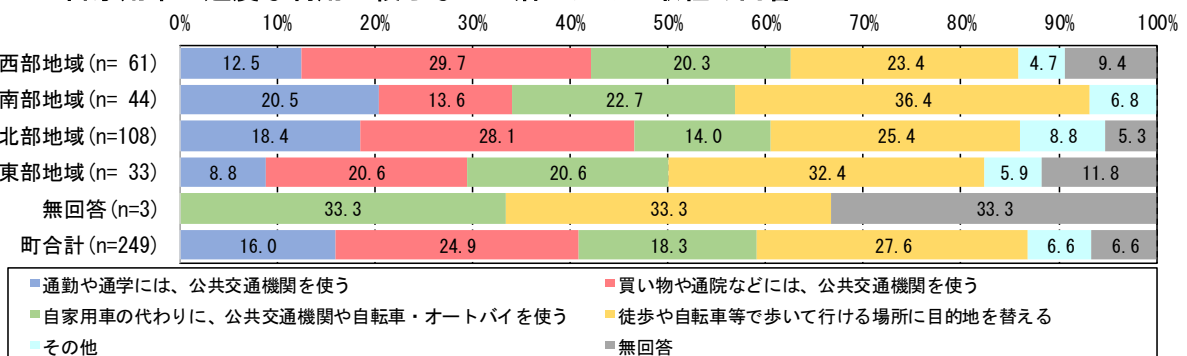
### ■今後取り組むべき方向性



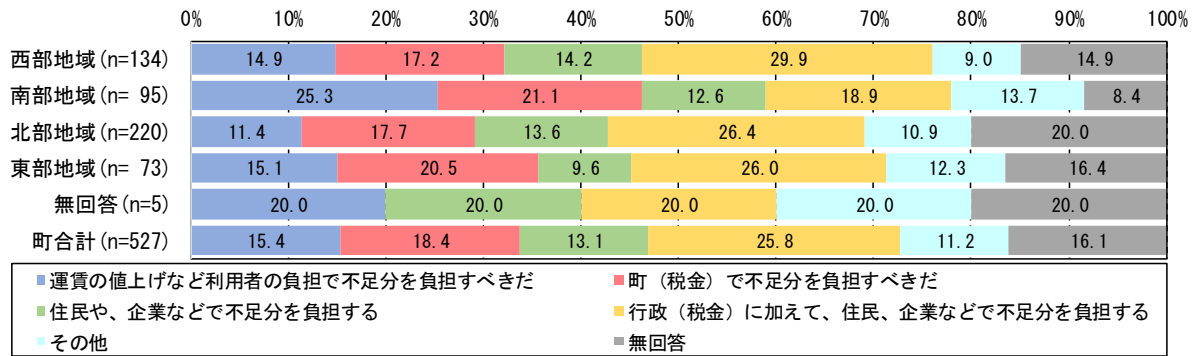
### ■自家用車の過度な利用に頼らない生活に対する意向



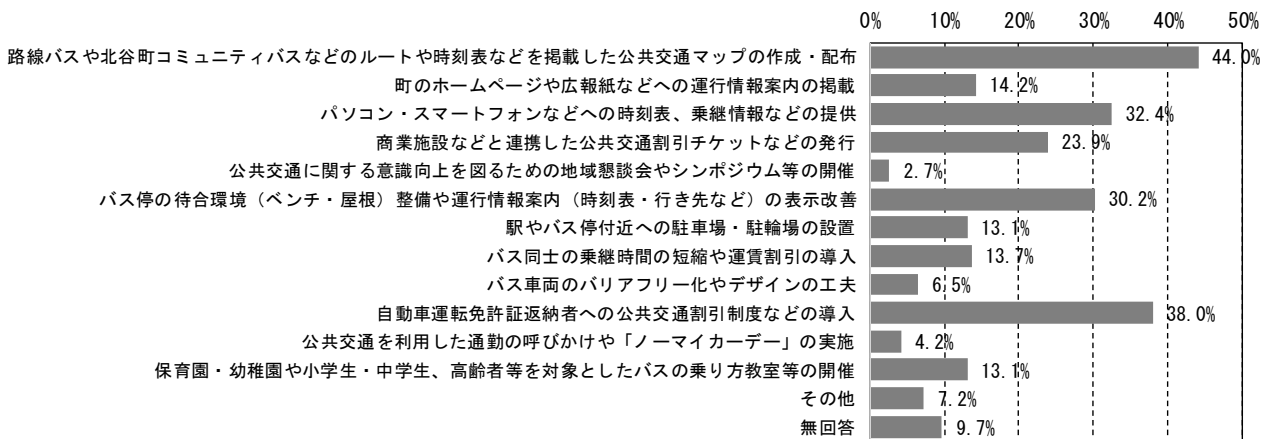
### ■自家用車の過度な利用に頼らない生活のための取組み内容



## ■公共交通に対する財政負担の考え方



## ■公共交通の利用促進を図るための効果的な取組み (n=527)





### 3-2 北谷町コミュニティバス利用者アンケート調査

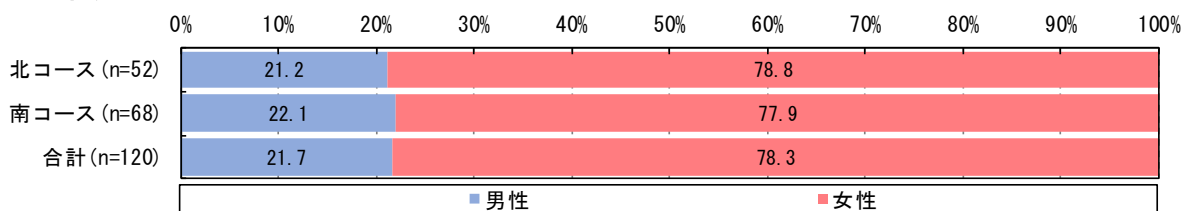
#### ■調査概要

調査方法	調査員が車両に乗車し、直接ヒアリング
調査日時	調査日…令和元年10月28日(月)、30日(水)、11月1日(金)、2日(土)、3日(日) 調査時間：始発から終発(全便対象)
回収票数	120票(10/28:45票、10/30:25票、11/1:31票、11/2:9票、11/3:10票)

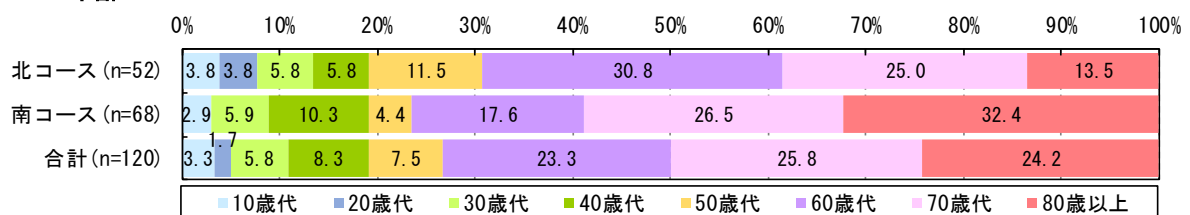
#### (1) 回答者の属性

回答者の性別は「女性」が8割弱と多く、年齢は60歳以上が約7割を占めており、居住地は「北谷町内」が約9割と多い。

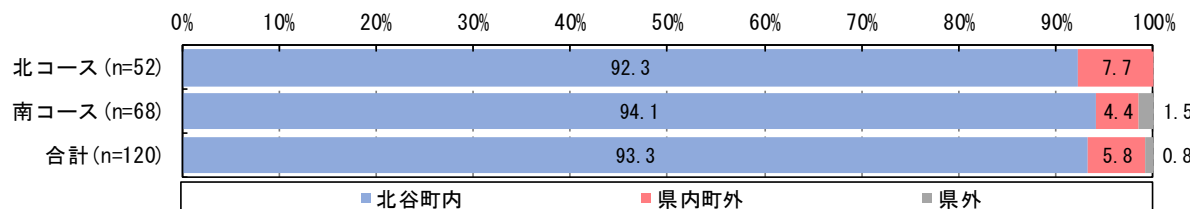
##### ■性別



##### ■年齢



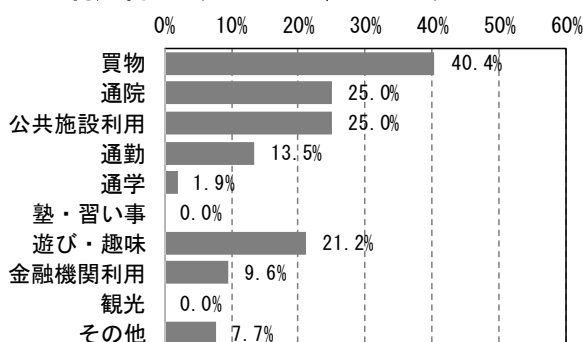
##### ■居住地



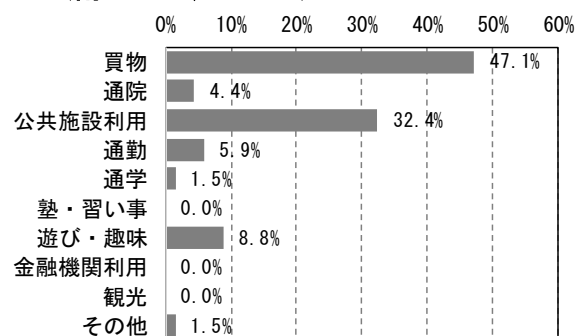
#### (2) 北谷町コミュニティバスの利用目的

北谷町コミュニティバスの利用目的は、北コース、南コースともに「買物」が多く、次いで北コースは「通院」、「公共施設利用」が、南コースが「公共施設利用」が多い。

##### ■利用目的 (北コース、n=52)



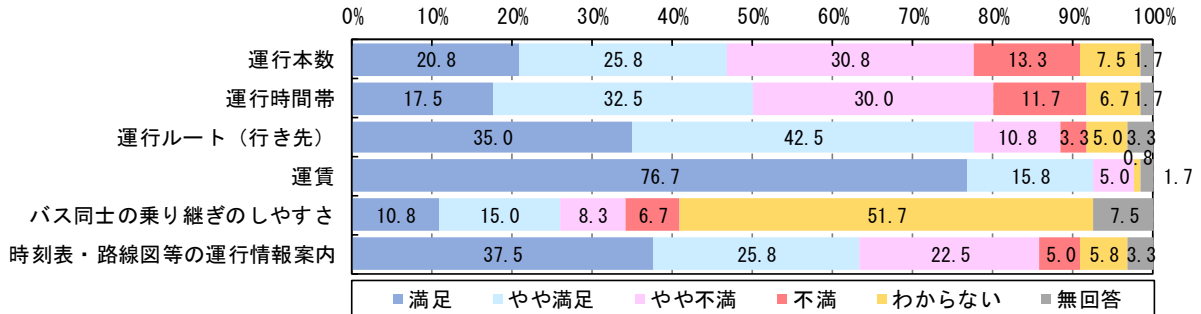
##### ■利用目的 (南コース、n=68)



### (3) 運行サービスに対する満足度

運行サービスに対する満足度は、「運賃」と「運行ルート（行き先）」、「時刻表・路線図等の運行情報案内」で「満足」＋「やや満足」と回答した方の割合が高いものの、「運行本数」、「運行時間帯」で「不満」＋「やや不満」と回答した方の割合が高い。

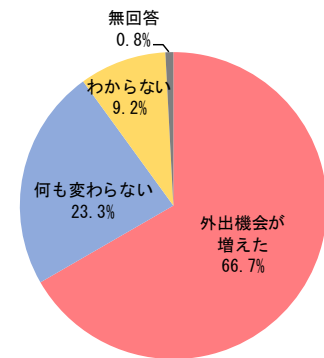
#### ■運行サービスに対する満足度



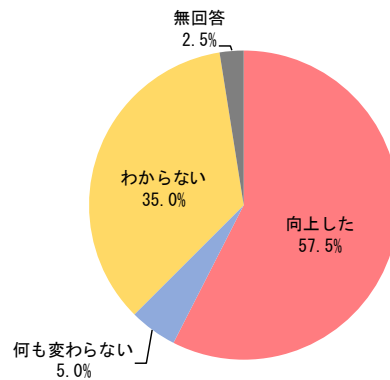
### (4) 導入効果

外出機会の変化は「外出機会が増えた」が66.7%と多く、平成30年度調査（47.4%）と比較して増加しており、また、お年寄りや学生及び観光客等の利便性は「向上した」も57.5%と、平成30年度調査（49.5%）と比較して増加している。

#### ■外出機会の変化



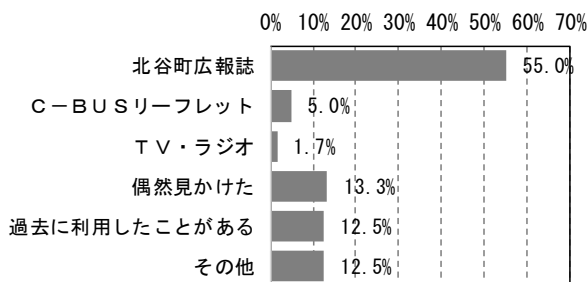
#### ■利便性の変化



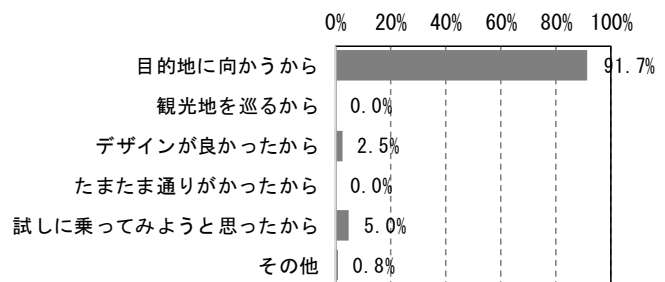
### (5) 乗車のきっかけ

北谷町コミュニティバスの知った情報源は、「北谷町広報誌」が55.0%と、利用しようと思ったきっかけは「目的地に向かうから」が91.7%と多い。

#### ■知った情報源



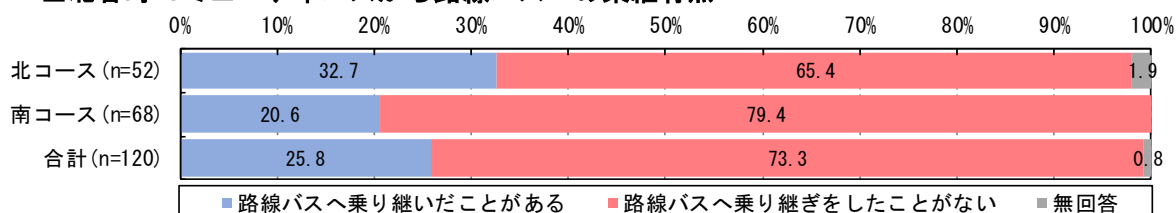
#### ■利用しようと思ったきっかけ



### (6) 北谷町コミュニティバスから路線バスへの乗継有無

北谷町コミュニティバスから路線バスへの乗継有無は、「路線バスへ乗り継いだことがある」が25.8%、「路線バスへ乗り継ぎをしたことがない」が73.3%となっている。

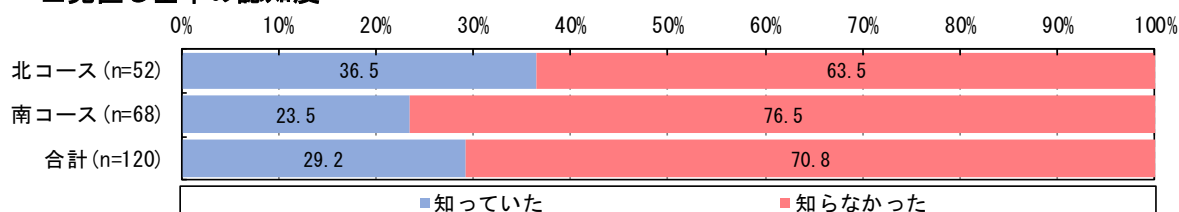
■北谷町コミュニティバスから路線バスへの乗継有無



### (7) 北谷町コミュニティバスの見直し基準の認知度

北谷町コミュニティバスの見直し基準の認知度は、「知っていた」が29.2%、「知らなかった」が70.8%と知らなかった割合が多い。

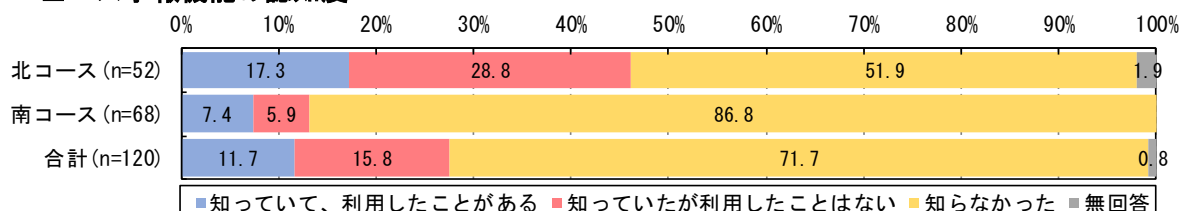
■見直し基準の認知度



### (8) バス予報機能の認知度

令和元年6月1日からスタートしたバス予報機能の認知度は、運用開始後5ヶ月経過したものの、「知らなかった」割合が71.7%と多く、利用したことがある方は1割となっている。

■バス予報機能の認知度



### 3-3 運行事業者・関係団体アンケート調査

市民や観光客等来訪者の定性的な利用特性、公共交通の問題点、公共交通の見直しに当たっての留意すべき点などを把握するため、運行事業者や関係団体を対象に、アンケート調査（令和2年1月上旬～中下旬）を行った。

運行事業者	(株)琉球バス交通、沖縄バス(株)、(株)カーリー観光バス
関係団体	一般社団法人北谷町観光協会、北谷町商工会、北谷町社会福祉協議会

#### 【運行事業者】

(株)琉球バス交通	※調査中
沖縄バス(株)	※調査中
(株)カーリー観光バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗務員を募集してもなかなか集まらない。町の広報誌等で乗務員募集に協力して欲しい。</li> <li>・空港リムジンバスの利用者は午前中が多いが、午後は少ない。</li> <li>・土日祝で交通渋滞による遅延が発生しているため、一方通行に変更できないか。ベッセルホテル～ヒルトン沖縄間で大型バスが通行出来るよう道路改良して欲しい。</li> <li>・空港リムジンバスルートの再編に向けて、レクー沖縄北谷スパ&amp;リゾートへの立寄りと、浦添西海岸パルコシティ経由へのルート変更予定。</li> <li>・利用促進等を図るため、今後ラッピングバスの導入と、バリアフリー低床バス、電動バスの導入を検討中。</li> <li>・利用者や町民等から往復割引券、2回割引券の要望がある。</li> <li>・町でシルバー割引等制度や、バスターミナルの設置を検討して欲しい。</li> </ul>

#### 【関係団体】

観光協会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県内の路線バスはかなり複雑で、移動に時間が掛かり、特に西から東へ移動する場合は乗換えが多くなり不便である。</li> <li>・「那覇行き、名護行きのバス停が美浜アメリカンビレッジエリアから遠い」、「路線バスの時間が遅れることが多い」、「東方面の路線バスが利用しづらい、乗換えがかなり多い」、「最終バスの時間が早く、遅くまでゆっくり観光が出来ない」といった声が観光客や観光施設等から寄せられている。</li> <li>・観光客が那覇行きの名護行きの路線バスを利用する場合、国道58号沿いの桑江バス停を利用しているが、美浜エリアから距離があり、利用しづらい。路線バスのルートを美浜交差点から美浜エリアに入り、美浜アメリカンビレッジ南口のバス停を経由し、桑江交差点から国道58号に戻るルートがあれば、観光客も利用しやすくなると思う。</li> </ul>
商工会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・美浜を中心とする西側地区と桑江・上勢頭等東側地区の商業環境の格差及び双方のアクセスを改善して欲しい。</li> <li>・ニライセンター前（消防署通り）の商店主による通り会の立上げ準備（今年4月から任意組織として設立予定）を行っており、公共交通の利便性を向上させることで町民を中心とした消費者の通り会への利用率向上が期待できる。また、観光案内マップや当会で発行している「ちゃたうん」でも公共交通利用に関する情報提供を行うことにより、公共交通の利用促進に繋げられる。</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「利用に際する情報（ルート・時刻表・バス停の場所等）について情報が欲しい」といった声が来訪者や商業施設等から寄せられている。そもそもコミュニティバスの存在自体が知られていないように感じる。</li> <li>・バスロケーションシステムが運用されているが周知不足のように思える。町HPトップ画面や町観光協会HP、商工会HPなどのトップ画面にもQRコードを掲示するなど入手チャンネルを増やすことで、町民をはじめ観光客を含む町外からの来訪者の利用率も高まると思う。</li> </ul>
<p>社会福祉協議会</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小地域福祉活事業（ミニディ）に参加する地域住民を対象に、自宅からその区の公民館等まで送迎する支援サービスを実施中。料金は無料で、利用日は、宮城区（月2回、第2・4木曜日）、砂辺区（月1回、第3木曜日）。延利用者数は平成26年度が152人、平成30年度が228人。</li> <li>・北谷町コミュニティバスのルートは、本当に行きたい場所へ行くために、様々な施設をってから行くので、時間が掛かる。身近な公民館やスーパーには余り寄り道をしないで行けるようにして欲しい。バスとバスの間隔待ち時間が長い。</li> <li>・高齢者等移動支援サービスと公共交通が連携して取り組めることとして、公共交通事業者との地域見守り協定、利用者の見守り、情報提供及び共有。高齢者・障がい者の介助者や同行ボランティアの利用料免除等。</li> <li>・ノンステップバス（バリアフリー）の導入と、支援を必要とする方（高齢者、障がい者）の乗降介助をして欲しい。</li> </ul>

## 4 公共交通の問題点・課題の整理

これまでの調査結果を踏まえ、公共交通の問題点・課題を次のように整理する。

### ①公共交通空白地域への対応

公共交通空白地域は、バス停より半径 200m 以遠とした場合、砂辺区や宮城区及び上勢区などの居住地で公共交通空白地域が点在しており、さらに、「見直し基準」とのチェックにより、コミュニティバスが再編された場合、新たに公共交通空白地域が存在する可能性がある。

そのため、これら公共交通空白地域の改善・解消に向けて、誰もが出掛けやすい快適な居住環境を整えることが必要である。

### ②利用者の利便性向上と行政負担額の低減を追求した北谷町コミュニティバスの再編

北谷町コミュニティバスは平成 29 年 6 月から実証運行を開始し、その後、利用者の更なる利便性を図るため、平成 30 年 5 月 1 日に見直し第 1 弾、令和元年 6 月 1 日に見直し第 2 弾と 2 回のルート再編や、運賃体系の見直し等を行っている。

昨年度までの収支率は、町の目標とする 25% を達成できていないため、令和元年 6 月から「見直し基準」を設定し、令和 2 年度からこの「見直し基準」に基づき、コースやダイヤの見直しを行い、令和 3 年度まで実証運行を継続していく予定となっている。

今後、本格運行へ移行できるよう、利用者の利便性向上と行政負担額の低減を追求した北谷町コミュニティバスの再編が必要である。

### ③交通弱者の移動ニーズへの対応

公共交通は、自家用車を運転できない交通弱者にとって、通勤、通学、通院、買い物及び公共施設利用などといった日常生活及び社会生活に不可欠な「地域の足」としての役割だけでなく、交通弱者に対する交通事故防止及び外出機会の増大促進などの役割を担う必要がある。また、移動の助けとなるようにバリアフリー化の推進など公共交通の環境整備が不可欠である。

### ④交通結節点の機能強化

北谷町内の公共交通機関は路線バス、北谷町コミュニティバス、空港リムジンバス、タクシーの他、現在西海岸地域を対象とした国による超小型モビリティ（自動走行）実験の検討が進められている。しかしながら、町民の主な目的地である商業施設や医療機関、公共施設などは町全域に分散し配置されており、これら施設へ公共交通で移動する場合、乗継ぎが必要となる。

北谷町コミュニティバス利用者アンケート調査では、北谷町コミュニティバスから路線バスへ乗り継いだことがある方は 25.8% と、4 人に 1 人が乗り継ぎをしている。

現在運行中の公共交通機関全体の満足度を高めるためには、これら公共交通機関や新たな移動手段との組合せにより、それぞれの公共交通機関の機能を最大限に発揮できるよう、美浜駐車場の戦略的活用などハード面やソフト面両面による一体的な施策展開を講じ、交通結節点の機能強化により、利便性の高い公共交通ネットワークを構築することが必要である。

## ⑤観光客の回遊性を支援する足の確保（ストレスフリーな移動環境）

北谷町には、西海岸地域を中心とする観光商業地域の開発（アメリカンビレッジ等）による県内有数の観光リゾート地であり、西海岸地域で「サンセットビューライン構想」による取組みが進められている。

しかしながら、西海岸地域における南北方向の公共交通ネットワークの希薄で、移動利便性が低い状態となっているため、観光施設同士のネットワークの強化を図るとともに、観光客がストレスなく快適な移動環境の充実が必要である。

## ⑥町民・観光客に分かりにくい運行情報の改善や利用促進に向けた町民意識の醸成

町内を運行中の公共交通機関の運行情報案内は、路線バスや空港リムジンがバス事業者のホームページ等で、北谷町コミュニティバスがパンフレットや町ホームページで提供しているものの、普段公共交通を使わない人や初めて来訪する人にとって行き先や乗り場などが分かりにくい状況である。

また、町民アンケート調査では、公共交通の利用促進策で「路線バスや北谷町コミュニティバスなどのルートや時刻表などを掲載した公共交通マップの作成・配布」が44.0%と一番目に高くなっている。

公共交通を次世代に繋ぐためには、町民の協力や利用促進による新たな利用者の獲得が不可欠なため、利用者目線に立った分かりやすい情報提供の充実・改善や、公共交通の利用に対するより一層の意識の醸成が必要である。

## ⑦多様な主体の連携による持続可能性の確保

持続可能な公共交通を目指すため、利便性の向上と共に、費用負担の低減を目指すことは必要であり、加えて、町民アンケート調査では、公共交通に対する財政負担の考え方で「行政（税金）に加えて、住民、企業などで不足分を負担する」が25.8%と一番目に高くなっている。

持続可能な公共交通を維持・確保するためには、課題①から⑥までの解決に取り組むとともに、町民（地域）、交通事業者、観光協会、商工会及び行政など様々な事業者・団体が協力・連携を図りながら、持続可能な公共交通を構築することが必要である。

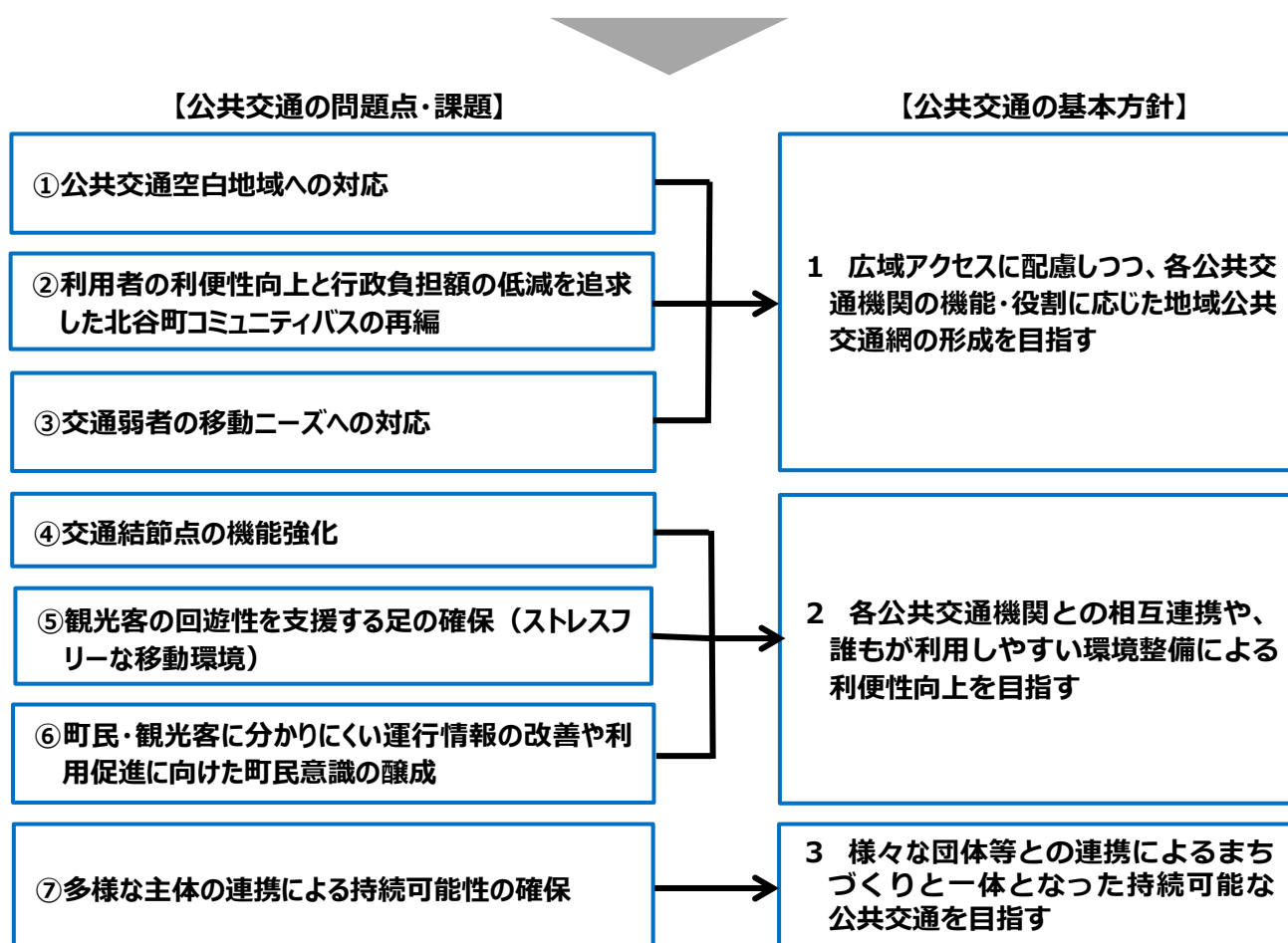
## 5 公共交通の基本方針

### (1) 公共交通網の形成に関する基本的な方針

北谷町における地域公共交通は、次の3つの基本方針により、公共交通を必要とする人のための持続可能な公共交通網の形成を目指す。

#### 【公共交通の基本理念】

### 町から都市へ繋がる、持続可能な公共交通網の構築



#### 基本方針 1

### 広域アクセスに配慮しつつ、各公共交通機関の機能・役割に応じた地域公共交通網の形成を目指す

北谷町の路線バス、北谷町コミュニティバス、空港リムジンバス及びタクシーの他、検討中の超小型モビリティなどこれら各公共交通機関が機能分担し、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の展開」との整合を図りながら、町内外の活発な交流促進を目指した公共交通ネットワークで形成することが重要である。



今後、西海岸地域でのサンセットビューライン構想や、美浜駐車場の戦略的活用などまちづくりとの連動を図りながら、広域アクセスに配慮しつつ、利便性と効率性が両立したまちとまちを繋ぐ公共交通ネットワークの実現を目指す。

## 基本方針 2

### 各公共交通機関との相互連携や、誰もが利用しやすい環境整備による利便性向上を目指す

北谷町内で運行中の既存公共交通機関や新たな公共交通システムの機能を最大限に活用することが重要なため、各公共交通機関同士を有機的に接続させ、乗継ぎに対する負担や抵抗を最小限となるよう、美浜駐車場や北谷町役場といった交通結節点での乗継環境（ダイヤ、待合環境、料金等）の整備を進めるとともに、町民だけでなく、多くの来訪者や観光客にも分かりやすい利用者目線に立った情報提供の充実を目指す。

また、高齢者や観光客をはじめ誰もが利用しやすい公共交通環境により、利便性・快適性の向上を目指す。

## 基本方針 3

### 様々な団体等との連携によるまちづくりと一体となった持続可能な公共交通を目指す

公共交通の持続可能性を確保するためには、従来の行政、交通事業者に頼った公共交通の維持・確保ではなく、地域自らが公共交通をみんなで「育て・創る」という意識を持って関わっていくことが重要である。

公助、共助による支え合いを大切に、観光協会、商工会、社会福祉協議会、企業など様々な団体等との連携による地域ぐるみの利用促進の展開や、地域との連携による地域の足の確保など、持続可能性に配慮しつつ、計画的な観光振興等のまちづくりと連携し、町民・観光客の利便性・満足度を高める公共交通網の形成を目指す。

## (2) 公共交通網のあり方

### ①公共交通機関の機能分担

公共交通網は、「北谷町都市計画マスタープラン」の将来都市構造で掲げた都市コア及び地域間を有機的に連携した一体的な都市形成を支える重要な役割を担っている。

このため、各公共交通機関が提供するサービスの特徴を最大限に発揮するよう、「階層化」を行い、適切な役割分担のもと緊密に連携しながら、利便性向上と効率的な運行を目指した交通網の形成を目指す。

#### ■各公共交通機関の機能分担

機能分類		性格	
幹線公共交通		<ul style="list-style-type: none"> <li>幹線公共交通は、那覇市、名護市、読谷村など周辺市町村との広域的な移動を可能とし、また、まちづくりの根幹に寄与する重要な機能を担う交通。</li> </ul>	路線バス 空港リムジンバス
フィーダー交通	支線公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>幹線公共交通を補完し、公共交通空白地域の解消を図りつつ、町内のアクセスを担う交通。</li> </ul>	北谷町コミュニティバス
	地域内公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>西海岸地域を対象に、観光施設やホテル等を連絡するラストワンマイル※を担う交通。 ※駅やバス停などから目的地までの区間における移動手段</li> </ul>	超小型モビリティ
面的公共交通		<ul style="list-style-type: none"> <li>ドア・ツー・ドアの少量個別輸送を担う移動手段で、多様なニーズにきめ細かく対応可能な機動性や柔軟性を有する交通。</li> <li>路線バス等の運行が困難な地域などにおいて、目的地までの移動手段としての役割を担うことが可能。</li> </ul>	タクシー
補完公共交通		<ul style="list-style-type: none"> <li>那覇と北谷町を結ぶ広域的な移動を補完する交通。</li> </ul>	高速船
特定の利用者等の移動を担う交通		<ul style="list-style-type: none"> <li>幹線公共交通、フィーダー交通を補完し、観光客や児童・生徒など特定の利用者等の移動を担う交通。</li> </ul>	通学バス

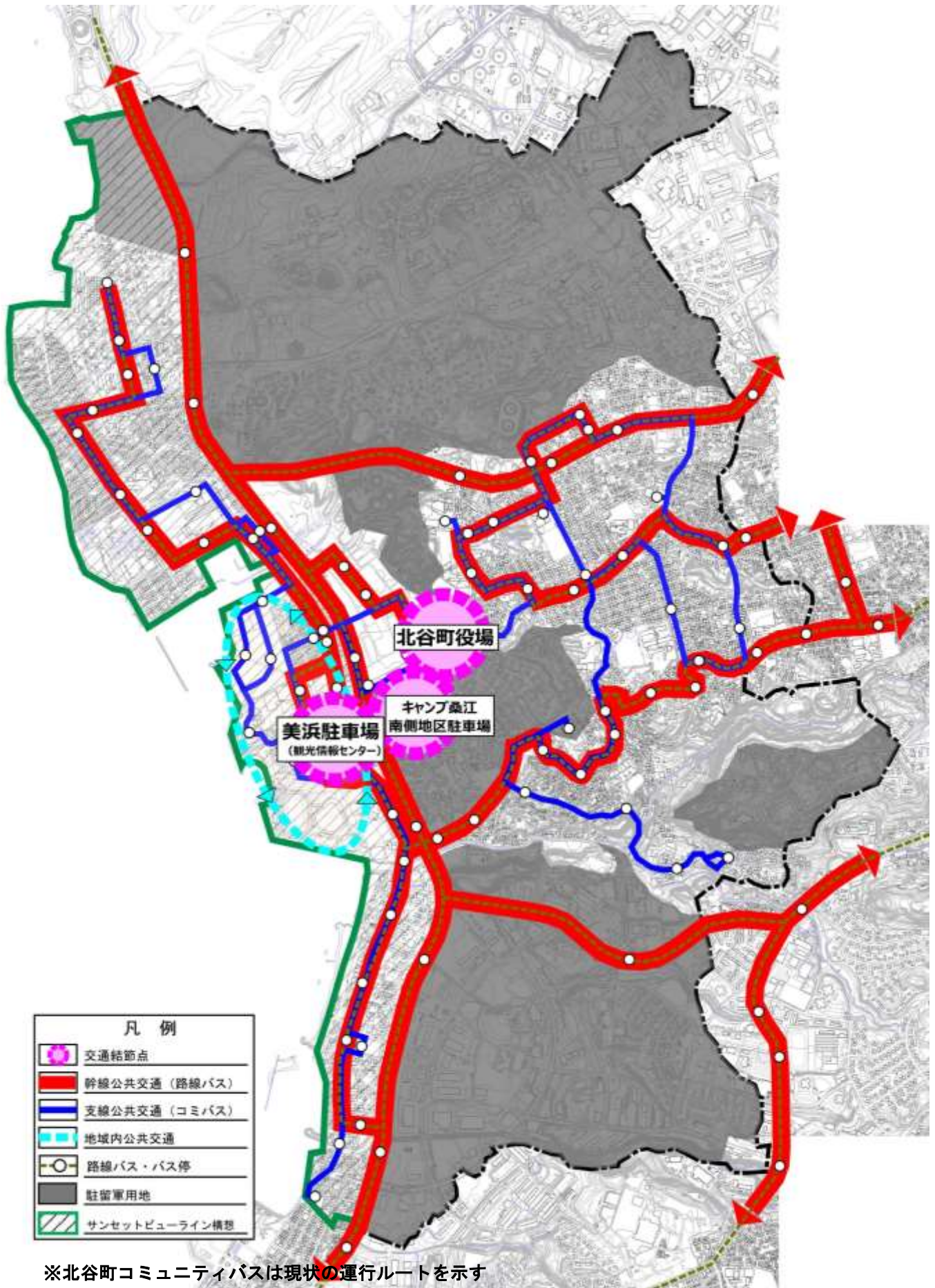
### ②交通結節点のあり方

本計画における交通結節点とは、複数又は異なる交通手段を相互に連絡する乗換え・乗り継ぎ地点をいう。

交通結節点については、分かりやすい案内や動線の確保などによる情報提供や、乗継時間や運賃負担などに留意した乗継抵抗の軽減、多様な交通手段（路線バス、北谷町コミュニティバス、タクシー等）との乗継の保証などを確保することが重要である。

交通結節点となりうる箇所については、「北谷町都市計画マスタープラン（平成19年3月）」の将来都市構造での都市コアに位置づけられている美浜駐車場と北谷町役場に加えて、駐車場整備が進められているキャンプ桑江南側地区が想定されている。

■目指すべき公共交通ネットワークイメージ



## 6 計画の目標及び実施事業

### (1) 計画の目標

「地域公共交通の構築に係る基本的な方針」において掲げた3つの基本的な方針を実現するため、達成すべき計画の目標を下記のとおり定める。

#### 【地域公共交通の基本的な方針】

##### 基本方針①

：広域アクセスに配慮しつつ、各公共交通機関の機能・役割に応じた地域公共交通網の形成を目指す

##### 基本方針②

：各公共交通機関との相互連携や、誰もが利用しやすい環境整備による利便性向上を目指す

##### 基本方針③

：様々な団体等との連携によるまちづくりと一体となった持続可能な公共交通を目指す

#### 【計画の目標】

##### 目標①：都市・地域間の連携に資する公共交通網の形成

北谷町コミュニティバスや地域に適したシステム、域内交通の導入により、利用者満足度の向上を目指す。

##### 目標②：利便性の向上のための環境整備

各公共交通機関との相互連携に資するよう、交通結節点での乗継環境の整備を進めるとともに、待合環境の改善の環境整備により、利便性の向上を目指す。

##### 目標③：わかりやすい公共交通情報の提供

町民や、来訪者、観光客などに分かりやすい公共交通に係る情報提供の充実により、利用しやすい環境づくりを目指す。

##### 目標④：公共交通機関等との連携・協力による利用促進

公共交通機関等と連携・協力を図りながら、利用者満足度の向上と利用者数増加を目指す。

##### 目標⑤：観光施設・商業施設等との連携による利用促進

公共交通で移動しようとする目的地である観光施設や商業施設等と連携し、地域ぐるみで公共交通の利用促進を目指す。

##### 目標⑥：公共交通の維持・確保に関する意識醸成

公共交通利用者層の拡大を図るため、公共交通の維持・確保に関する町民意識の醸成を目指す。

(2) 実施事業

6つの「計画の目標」の実現に向けて、下記のとおり事業を実施する。

基本的な方針	目標	事業	実施主体等※					実施時期(年度)									
			北谷町	国・沖縄県	交通事業者 路線バス 空港リムジンバス	地域 タクシー	その他関係者	令和2	令和3	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8			
1 広域アクセスに配慮しつつ、各公共交通機関の機能・役割に応じた地域公共交通網の形成を目指す	①都市・地域間の連携に資する公共交通網の形成	【1】北谷町コミュニティバス再編による公共交通空白地域への対応	北谷町コミュニティバスの再編	○	△		△			実証運行	(本格運行or廃止)						
			運賃外収入の導入	○	△		△			検討・実施	(継続or廃止)						
		【2】地域に適したシステムの調査・研究		○	△	△	△			調査・研究	随時実施・評価						
		【3】西海岸地域における域内交通の導入	自動走行事業	△	○			△	△		実験	事業化					
			域内交通の導入	○				△	○			検討・実施					
2 各公共交通機関との相互連携や、誰もが利用しやすい環境整備による利便性向上を目指す	②利便性の向上による環境整備	【4】交通結節点の機能強化		○	△	△	△	△	△	検討・調整、実施(順次)							
		【5】バス利用における環境整備		○		○				検討・調整	順次整備						
	③わかりやすい公共交通情報の提供	④公共交通機関等との連携・協力による利用促進	【6】運行情報提供の充実	公共交通総合マップの作成・配布	○		△	△	△		検討・作成	周知PR					
			【7】公共交通事業者との連携・協力	路線バス等の維持・充実に向けた連携	△		○	○	○		実施						
				運転手確保策の協力・実施	○		○	○	○		検討	実施					
3 様々な団体等との連携によるまちづくりと一体となった持続可能な公共交通を目指す	⑤観光施設・商業施設等との連携による利用促進	【8】観光施設・商業施設等との連携	マップ等による情報提供	○		△		○	○	検討・実施							
			おでかけモデルプランの作成	○		△		○	○	検討・作成	周知PR						
			その他連携	○		△		○	○	検討・実施							
	⑥公共交通の維持・確保に関する意識醸成	【9】モビリティマネジメントの実施	高齢者マイ時刻表ワークショップの開催	○		△		△	△	検討・実施							
			広報誌への掲載	○		△		△	△	実施							
その他事業			○		△		△	△	準備	実施							

※○：実施主体、△：連携・協力

### **(3) 事業推進に向けた実施体制**

前項で掲げた事業の円滑な推進に当たっては、地域公共交通を支える「町民」、「交通事業者」、「行政」の三者がそれぞれの役割を認識し、連携を強化しながら、持続可能な地域公共交通の確保に努める。

#### **①町民（地域、民間企業等）**

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。

- 積極的な公共交通利用及びその呼び掛け
- 利用促進の取組みへの参加
- 地域のニーズに関する情報提供、アンケート調査等への協力
- 地域主体による移動手段の確保の実施

#### **②交通事業者**

地域の公共交通を担う責任のもと、安全性の確保及び利便性と持続可能性の両立した公共交通サービスの維持・充実に努める。

- 安全で快適な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
- 交通施策に対する専門的な知見の提供や提案
- 利用者へのきめ細やかな情報提供
- 停留所・車両をはじめとする交通関連施設等の整備推進

#### **③行政**

交通事業者や地域住民等の意向を調整し、地域公共交通の持続可能性の維持・確保、充実に向けて総合的な支援を行う。

- 地域、交通事業者その他関係団体との総合調整
- 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
- 公共交通に関するアンケート調査等によるニーズ把握
- 地域主体の移動手段の確保に関する意欲の高い地域の支援
- 道路等の環境整備

#### (4) 実施事業の概要

実施事業について、目標ごとに事業の概要や実施主体を整理する。

なお、具体的な事業内容については、個別計画で検討する。

### 目標① 都市・地域間の連携に資する公共交通網の形成

#### 【事業1】北谷町コミュニティバス再編による公共交通空白地域への対応

##### ①事業概要

平成29年6月から実証運行を開始した北谷町コミュニティバスは、「見直し基準」を活用し、令和2年度に運行の効率化と利便性を追求した見直し第3弾の再編を行うとともに、北谷町コミュニティバス再編による公共交通空白地域への対応を検討する。

令和3年度には、見直し第3弾の利用実績と「見直し基準」と照らし合わせ、本格運行へ移行するか、廃止の判断を行う。

令和4年度以降については、令和3年度の判断を踏まえ、検討する。

同時に、持続可能な北谷町コミュニティバスとなるよう、運賃外収入（企業協賛など）の導入についても検討・実施する。

②実施主体：北谷町 【連携・協力】：路線バス事業者、地域

##### ③実施時期



事業	実施項目	実施時期（年度）						
		令和2	令和3	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8
北谷町コミュニティバスの再編	実証運行	→						
	（本格運行 or 廃止）			---	---	---	---	---
運賃外収入の導入	検討・実施	→						
	（継続 or 廃止）			---	---	---	---	---

## 【事業2】地域に適したシステムの調査・研究

### ①事業概要

公共交通不便地域への対応を図るため、地域に適した新たな公共交通システムの調査・研究を行う。

#### ■新たなシステムの概要

システム	概要	運行事業者	期待される効果	主な課題
デマンド型交通	予約システムによるドア to ドアの移動システム（定路線型、迂回ルート型、区域運行型）	タクシー事業者等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・面的にカバー可能</li> <li>・コミュニティバスと比べ、低コストで運行可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事前予約が必要で、煩わしさが発生</li> <li>・予約システムの導入費用が高額（IT型の場合）</li> <li>・タクシー事業者との競合</li> </ul>
自家用車有償運送	路線バス、タクシーのみでは十分な移動サービスが提供されない地域を対象に、国の登録を受けたNPO等が自家用車を用いて有償（燃料費等）で運送	地域、NPO法人、社会福祉法人等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行に係る費用はコミュニティバス、デマンド型交通と比べ、安価</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ドライバーの確保など運営体制の構築</li> <li>・交通事故等安全面</li> <li>・タクシー事業者との競合</li> </ul>
タクシーチケット	高齢者等を対象に、タクシー料金の一部を助成（枚数制限あり）	タクシー事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通常のタクシーと同様に利用可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢化が進む中で、町の財政負担額の増加が懸念</li> </ul>

### ②実施主体：北谷町

【連携・協力】：路線バス事業者、空港リムジンバス事業者、タクシー事業者

### ③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）						
		令和2	令和3	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8
地域に適したシステムの調査・研究	調査・研究	—————→						
	随時実施・評価			-----→				



## 【事業3】西海岸地域における域内交通の導入

### ①事業概要

北谷町では、西海岸地域を対象に、経済産業省及び国土交通省が小型電動カートの社会実装の可能性を検討するため、令和2年度までの実証実験が行われている。

実証実験結果を踏まえつつ、域内交通の必要性や実現性などを検討し、域内交通の導入を検討・実施する。

#### ■「美浜シャトルカート」実証実験概要

運営会社	北谷タウンマネジメント&モビリティサービス合同会社
実験期間	令和元年7月31日(水)～令和2年1月30日(水)
運休日	7月～9月…無、10月～1月…火曜日・水曜日
運行時間	7月～9月…11:00～21:45、10月～1月…11:00～20:45
運行間隔	約10分間隔
ルート	循環ルート(時計回り)
停留所	①ラ・ジェント・ホテル沖縄北谷→②ヒルトン沖縄北谷リゾート→③デポアイランド(サンセットビーチ方面)→⑤デポアイランド(うみんちゅワフ方面)→⑥ダブルツリーbyヒルトン沖縄北谷リゾート→⑦ヒルトン沖縄北谷リゾート西口→⑧うみんちゅワフ
乗車定員	5名



**【事例】東京都豊島区・IKEBUS（令和元年11月27日運行開始）**

- 運行時間…10：00～20：20
- 運行便数…Aルート32便（20分間隔）、Bルート30便（20分間隔）
- 運賃…1回券（大人200円、子ども・高齢者・障害者100円）  
1日券（大人500円、子ども・高齢者・障害者250円）
- 車両：シンクトゥギャザー製の低速電動ビークル「eCOM-10」。乗車定員22名、全長5,165mm×全幅2,105mm×全高2,710mm



**②実施主体**

- 自動走行事業…【実施主体】国・沖縄県 【連携・協力】：北谷町、地域、その他
- 域内交通の導入…【実施主体】北谷町・その他関係者 【連携・協力】：地域

**③実施時期**

事業	実施項目	実施時期（年度）						
		令和2	令和3	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8
自動走行事業	実証実験	→						
	事業化		→	→	→	→	→	→
域内交通の導入	検討・実施			→	→	→	→	→

## 目標② 利便性の向上のための環境整備

### 【事業4】交通結節点の機能強化

#### ①事業概要

交通結節点となりうる箇所については、「美浜駐車場」、「北谷町役場」及び「キャンプ桑江南側地区」の3箇所が想定される。これら交通結節点について、まちづくり事業との進捗に合わせながら、乗り場での行き先表示の情報提供の改善や、各交通機関の乗継案内、待合空間の整備について充実を図るとともに、待合環境の整備について検討する。

また、交通結節点の機能の一つとして、パークアンドライドについても検討し、歩いて楽しいまちづくりの可能性について検討する。

#### ②実施主体：北谷町

【連携・協力】：国・沖縄県、路線バス事業者、空港リムジンバス事業者、タクシー事業者、その他

#### ③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）						
		令和2	令和3	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8
交通結節点の機能強化	整備内容検討・調整、実施（順次）							

## 【事業5】バス利用における環境整備

### ①事業概要

停留所の待合環境の整備といった、快適に利用できるような環境整備を進めることも重要である。一方で、待合環境の整備は、道路幅員の狭さ等により設置が困難な状況で、ベンチや上屋がないバス停がほとんどとなっている。待合環境の設備には、導入や維持管理にコストが掛かるため、優先順位を付けながら行政・バス事業者・地域（民間企業など）と連携・協働により計画的に整備を進める。

#### 【事例】横浜市・コンビニエンスストアと連携したバス待ちスペース

横浜市では、歩道が狭いなど待合スペースを設置できない停留所のバス待ち環境の改善のため、コンビニエンスストアと連携し、バス停周辺の店内にタブレット型バス接近表示機の設置を進めている。また、ファミリーマート和田屋万世町店では店内のイートインコーナーをバスの待合スペースとして開放している。



▲東橋バス停（ファミリーマート店内）

#### 【事例】埼玉県・「バスまちスポット」「まち愛スポット」登録制度

県では、官民が連携した「出歩きやすいまちづくり～バスでつなぐ・人がつながる～」事業に取り組んでいる。対象施設は商店、コンビニエンスストア、病院、金融機関、公共施設等。令和元年10月16日現在、県全体でバスまちスポット357施設、まち愛スポット38施設が登録。

- バスまちスポット：バス停留所近くで、バスを気軽に待てる施設（概ね50m圏内） ※バスの時刻表を掲示または配布
- まち愛スポット：バス停留所まで歩くときに休憩できる施設（概ね500m圏内） ※ベンチや椅子を設置



### ②実施主体：北谷町、路線バス事業者

### ③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）						
		令和2	令和3	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8
バス停の待合環境の整備	整備箇所検討・調整	→						
	順次整備				→			
その他環境整備	検討・実施	→						

## 目標③ わかりやすい公共交通情報の提供

### 【事業6】 運行情報提供の充実

#### ①事業概要

路線バスや北谷町コミュニティバスなどの運行情報案内は、バス事業者、町役場などのホームページや、インターネット上の経路検索等の情報サイトなどへ乗換案内・時刻表・運行情報を提供している。また、北谷町コミュニティバスでは、令和元年6月1日からの現在位置情報等をスマホで確認できる「バス予報（バスロケーションシステム）」を運用している。

町民や観光客へ町内の公共交通の運行内容を分かりやすく伝え、利用促進を図るため、各公共交通機関のダイヤ、運賃などを網羅的に掲載した「公共交通総合マップ」を作成し、配布する。

#### 【事例】 千葉県南房総市公共交通マップ



#### ②実施主体：北谷町

【連携・協力】：路線バス事業者、空港リムジンバス事業者、タクシー事業者

#### ③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）						
		令和2	令和3	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8
公共交通総合マップの作成・配布	情報検討、作成・配布	→						
	周知PR（継続実施）			→				

## 目標④ 公共交通機関等との連携・協力による利用促進

### 【事業7】公共交通事業者との連携・協力

#### ①事業概要

町内で運行中の路線バスやタクシーについて、交通事業者アンケート調査や町民などから寄せられている改善点や、具体的な協力内容については、今後、公共交通事業者と協議・調整を図りながら、路線バス等の維持・充実に向けた連携方策を検討・実施していく。

路線バス・タクシーの運転手確保に向けて、「合同就職面接・企業説明会」、バスやタクシー運転手に特化した就職イベントの開催など、協力・実施を検討する。

#### 【事例】埼玉県三郷市合同企業説明会の開催

三郷市では、合同企業説明会を開催しており、バス事業者にも参加の呼び掛けを行い、運転手の採用に繋がっている。



②実施主体：路線バス事業者、空港リムジンバス事業者、タクシー事業者

【連携・協力】：北谷町

#### ③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）						
		令和2	令和3	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8
路線バス等の維持・充実に向けた連携	検討・調整、							
	実施（順次）	→						
運転手確保策の協力・実施	検討・準備	→						
	協力・実施		→					

**目標⑤ 観光施設・商業施設等との連携による利用促進**

**【事業8】観光施設・商業施設等との連携**

**①事業概要**

北谷町は多くの観光客が訪れる観光リゾート地であり、観光客がストレスなく快適な移動環境の充実が求められている中で、観光協会や商工会など連携し、マップ等による情報提供を行うとともに、まちづくりイベントと連携した公共交通利用の付加価値創出を図るため、公共交通を利用した「おでかけモデルプラン」を作成し、町ホームページへの掲載などにより需要の掘り起こしを図る。

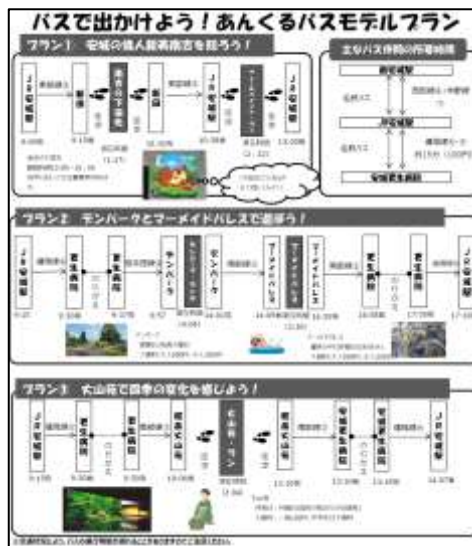
また、北谷町は、沖縄警察署と運転免許自主返納者への支援措置の広報活動に関する覚書を締結しており、周知PRを積極的に行うなど、協力・連携していく。

**【事例】観光施設等おでかけモデルプラン（君津市、安城市、焼津市）**

《君津市》



《安城市》



《焼津市》



**②実施主体**：北谷町、地域、その他 **【連携・協力】**：路線バス事業者

**③実施時期**

事業	実施項目	実施時期（年度）						
		令和2	令和3	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8
マップ等による情報提供	検討・実施							
おでかけモデルプランの作成	プラン検討・作成		→					
	周知PR							→
その他連携（イベント等）	検討・実施							→

## 目標⑥ 公共交通の維持・確保に関する意識醸成

### 【事業9】モビリティマネジメントの実施

#### ①事業概要

町内で運行中の路線バスや北谷町コミュニティバス（C-BUS）等の利用促進を図るため、高齢者を対象に、主な目的地である医療施設やスーパーまで公共交通で移動する場合の「マイ時刻表」を学習する高齢者時刻表ワークショップを継続的に実施する。

町の公共交通の現状に対する理解を深め、町民意識の醸成を図り、過度な自家用車利用から公共交通利用への転換を促すため、令和元年度より広報誌（8月から毎月掲載）で北谷町コミュニティバスのコラムを発信しており、今後も継続的に実施する。

さらに、小学生などを対象としたバスの乗り方教室の開催や、公共交通ニュースの発行など、公共交通の利用促進と、町民意識の醸成を目的とした事業について検討・実施する。

#### 【参考】高齢者マイ時刻表ワークショップ

令和元年度に北玉地区、上勢地区の老人クラブ定例会内で、医療施設、スーパーへ公共交通（北谷町コミュニティバス、路線バス）で移動した場合の行き方・帰り方、時刻表、運賃を事前に整理した上で、参加者に学習して頂くためのワークショップを開催した。



#### 【参考】北谷町「広報ちゃたん」

※令和元年6月号より発行



▲令和元年10月号

②実施主体：北谷町

【連携・協力】：路線バス事業者、地域、その他

③実施時期

事業	実施項目	実施時期（年度）						
		令和2	令和3	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8
高齢者マイ時刻表ワークショップの開催	検討・実施							
広報誌への掲載	実施							
その他事業	検討・実施							



**(5) 計画目標の達成状況を評価するための評価指標**

実施事業の実施により、計画の目標の達成状況を評価するため、各目標に対し、以下のように評価指標を設定する。

基本的な方針	計画の目標	評価指標	現状値	目標値	備考
1 広域アクセスに配慮しつつ、各公共交通機関の機能・役割に応じた地域公共交通網の形成を目指す	①都市・地域間の連携に資する公共交通網の形成	北谷町コミュニティバス利用者満足度	59.3%	65%	北谷町コミュニティバス利用者アンケート調査より
2 各公共交通機関との相互連携や、誰もが利用しやすい環境整備による利便性向上を目指す	②利便性の向上のための環境整備	交通結節点整備箇所数	—	1箇所	北谷町役場、美浜駐車場、キャンプ桑江南側地区より検討
		待合環境整備箇所数	—	5箇所	公共施設や商業施設など利用者が多いバス停
	③わかりやすい公共交通情報の提供	公共交通総合マップ配布数	—	20,000部	令和3年度に公共交通総合マップを15,000部、以降各年度1,000部作成及び配布
	④公共交通機関等との連携・協力による利用促進	路線バス利用者満足度	28.2%	35%	町民アンケート調査より
運転手等確保策の実施回数		—	延6回	運転手確保に関する説明会等を令和3年度から年1回程度、延べ6実施	
3 様々な団体等との連携によるまちづくりと一体となった持続可能な公共交通を目指す	⑤観光施設・商業施設等との連携による利用促進	利用促進活動件数	—	5回以上	情報提供(マップ等)やイベントなどの利用促進活動
		⑥公共交通の維持・確保に関する意識醸成	高齢者ワークショップやイベント参加者数	54人	年100人
	広報誌への掲載回数		5回	延42回	広報誌を令和2年度から年6回のペースで、延べ42回実施

## 7 計画の達成状況の評価

### (1) 目標の達成状況や社会情勢の変化に伴う計画の見直し

「北谷町地域公共交通網形成計画」の推進にあたり、人口減少社会における生産性の向上へ向けた移動手段の仕組みや自動運転等の先進技術の開発など、法令や施策、技術革新などの「人の移動」に関する社会情勢は大きく変革することが予想され、その時々々の状況への対応が求められる。

このため、社会情勢を踏まえ、目標の達成状況や利用状況などを評価し、必要に応じて見直し、改善する「PDCAサイクル」の仕組みにより進行管理を実施し目標の達成を目指す。

本計画のPDCAサイクルの実行は、「北谷町地域公共交通協議会」において実施し、施策に係る全ての関係者（町民、交通事業者、行政など）が施策効果の検証結果を共有する。

なお、評価・検証については、「毎年実施するPDCA」と、「計画の最終年度に実施する目標達成度に対するPDCA」による二重の組み合わせで進行管理を行う。

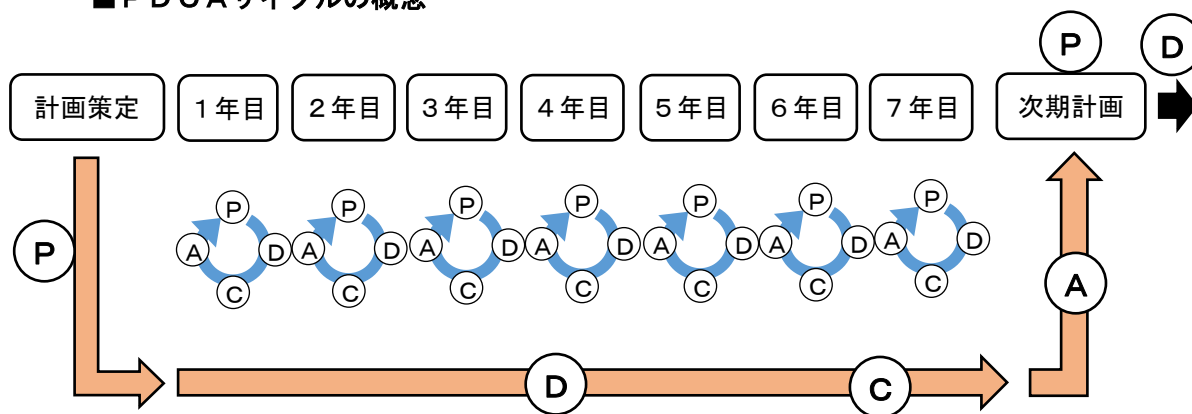
#### ○事業実施状況の評価（年に1回実施）

：公共交通への取り組みや運行状況について、「利用者数」「整備箇所数」「導入台数」などの実施状況を毎年度実施し、評価する。

#### ○目標達成度の評価

：計画の目標値との比較により、事業の達成状況を検証する。但し、公共交通の利用ニーズや利便性は、主な目的地である商業施設・病院等の整備、道路改良などのハード整備による周辺状況の変化に影響を受けやすいため、利用状況やニーズなどを把握・分析し、必要に応じて見直し・改善を図る。

#### ■PDCAサイクルの概念



#### ■各PDCAサイクルの概要

項目	目標達成度の評価	事業実施状況の評価（年に1回実施）
P（計画）	北谷町地域公共交通網形成計画の策定	各路線等の運行計画の策定 各種施策の実施計画策定
D（実行）	計画に掲げる各種施策の個別事業の策定・実施	地域公共交通の運行 各種施策の実施計画展開
C（評価）	各種施策の実行による効果（目標値の達成状況）の評価	運行・利用状況の評価 施策実施効果の評価
A（改善）	北谷町地域公共交通網形成計画の見直しの検討	運行の見直し 各種施策の見直し

## (2) 評価の方法及びスケジュール

計画期間におけるPDCAサイクルの具体的評価スケジュールと、検証するための調査概要は次の通りとする。

本計画の評価は、最終年度（令和8年度）に事業者からの提供による利用実績や各種アンケート調査などを行い、計画全体及び公共交通網の評価を実施し、実施事業の見直し及び新たな事業を追加し、次期計画を策定する。

公共交通機関の利用状況や本計画に定めた事業の実施結果に関する評価については、毎年度実施するものとする。

### ■評価スケジュール

(年度)

項目		令和2	令和3	令和4	令和5	令和6	令和7	令和8
関連調査 評価方法	利用者数実績・整理	○	○	○	○	○	○	○
	町民アンケート調査							○
	北谷町コミュニティバス利用者アンケート調査							○
事業実施の評価		○	○	○	○	○	○	○
計画（目標達成度）の評価								○
計画・目標値の見直し								○
北谷町地域公共交通会議の開催		○	○	○	○	○	○	○

### ■関連調査概要

	調査方法等	主な調査項目
町民アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象者：町民16歳以上2,000人</li> <li>調査方法：郵送配布、郵送回収</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>回答者属性</li> <li>日常生活の移動実態</li> <li>公共交通の利用実態と意識・要望</li> <li>公共交通の今後のあり方</li> </ul>
北谷町コミュニティバス利用者アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象者：北谷町コミュニティバス利用者</li> <li>調査日時：平休日各1日、全便（始発から終発）</li> <li>調査方法：調査員が車両に乗り、直接ヒアリング</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者属性</li> <li>利用特性（利用目的、利用頻度等）</li> <li>運行サービスの満足度</li> </ul>