

令和4年度

北谷町コミュニティバス実証運行評価

令和5年3月

北 谷 町

【 目 次 】

	頁
1 北谷町コミュニティバスのこれまでの取組み状況	1
1-1 本業務の目的	1
1-2 コミュニティバス導入の基本方針	2
1-3 計画策定からこれまでの導入経緯	3
1-4 デマンド型へ移行した検討経緯	4
1-5 デマンド型運行のサービス概要	6
2 北谷町コミュニティバスの利用状況等の整理	8
2-1 地区別の利用状況	8
2-2 時間帯別の利用状況	13
2-3 収支率の状況	14
2-4 相乗り率の状況	15
2-5 予約不成立の状況	15
2-6 運行稼働率の状況	16
3 利用実態調査	17
3-1 調査の視点	17
3-2 町民アンケート調査	18
3-3 コミュニティバス登録者アンケート調査	26
3-4 民生委員・児童委員アンケート調査	36
3-5 観光客アンケート調査	37
3-6 関係団体（社会福祉協議会・観光協会）アンケート調査	41
3-7 交通事業者アンケート調査	42
4 デマンド型運行に対する事業評価	43
4-1 デマンド型運行の評価	43
4-2 デマンド型運行に対する課題	44
4-3 運用システムの評価	47
5 北谷町コミュニティバス導入検討事業に対する事業評価	49
5-1 量の評価・質の評価	49
5-2 クロスセクター効果の分析	51
5-3 コミュニティバス導入検討事業に対する事業評価	55
5-4 コミュニティバスの今後の方向性	56

<u>6 令和5年度北谷町コミュニティバス運行計画（案）の策定</u>	59
<u>6-1 運行計画（案）の作成</u>	59
<u>6-2 コミュニティバス利用促進策の検討</u>	61
<u>6-3 今後の検討課題や進め方</u>	62
<u>参考資料</u>	63
<u>1 町民アンケート調査 調査票</u>	63
<u>2 コミュニティバス登録者アンケート調査 調査票</u>	71
<u>3 民生委員・児童委員アンケート調査 調査票</u>	77
<u>4 観光客アンケート調査 調査票</u>	79
<u>5 関係団体（社会福祉協議会・観光協会）アンケート調査 調査票</u>	80
<u>6 交通事業者アンケート調査 調査票</u>	82

1 北谷町コミュニティバスのこれまでの取組み状況

1-1 本業務の目的

北谷町コミュニティバス（C-BUS）は路線定期型運行として、平成29年6月から実証運行を開始し、二度のルート・ダイヤの見直しを経て、令和2年度まで実証運行を継続してきたが、令和2年度に実施した「北谷町コミュニティバス実証運行分析評価業務」において、量・質の評価の改善と同時に利用者ニーズの向上を図るため、町内全域を対象に乗降所を定めたデマンド型の区域運行（以下「デマンド型」という。）への移行が検討され、令和3年7月よりデマンド型運行の実証を開始している。

本業務では、北谷町コミュニティバスの本格運行へ向け、デマンド型運行における利用状況や利用者アンケート調査結果等を活用し、事業評価を行うものとする。さらに、デマンド型運行における事業評価と路線定期型運行における事業評価の比較検討を行い、北谷町コミュニティバス導入検討事業の事業評価及び事業評価を基に本格運行、廃止、又は実証継続の判断の検討を行うことを目的とする。

1-2 コミュニティバス導入の基本方針

北谷町コミュニティバスはこれまで導入による地域活性化や多岐分野に波及する事業効果向上及び新たな連携事業の創出に推進すべく、以下のような基本方針に基づき、検討・運行を行っている。

《コミュニティバス導入の基本方針》

【コミュニティバス導入の目的】

①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。

②公共交通空白地域の改善・解消

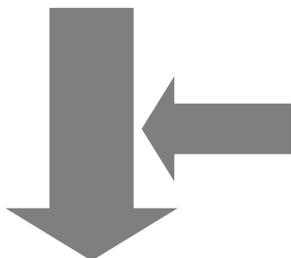
どの地域に住む町民でも公共交通を通して外出できるよう、公共交通空白地域の改善・解消を図りつつ、町民生活に密着した施設へのアクセスの充実を目指す。

③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。

④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導入のあり方】

- ①本格運行に向けた実証運行を実施する
- 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
- ③既存の公共交通機関と役割分担し、共存・連携を図る
- 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いづくりへの貢献

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、生きがい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。

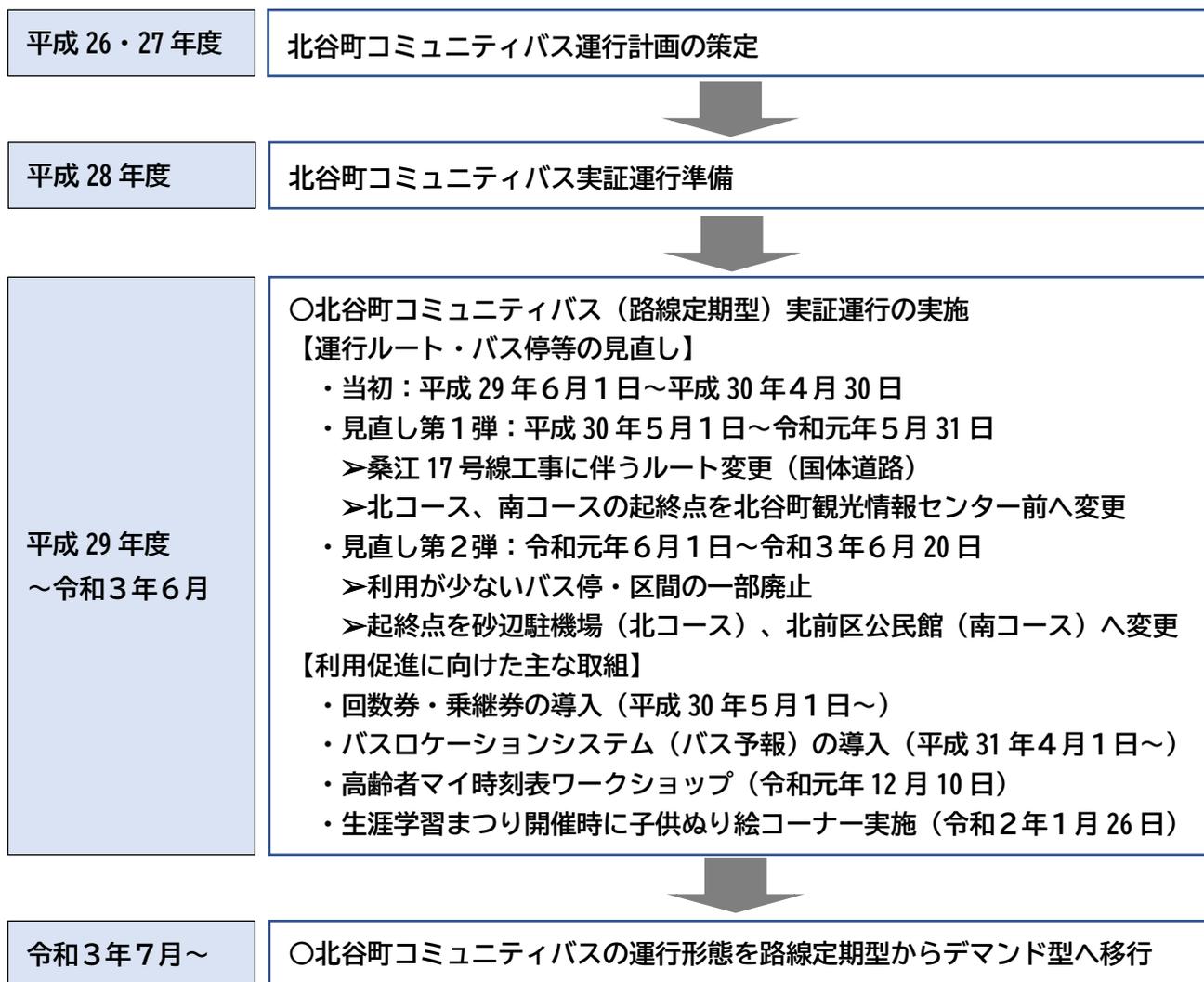
④町内の交通安全への貢献

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。

1-3 計画策定からこれまでの導入経緯

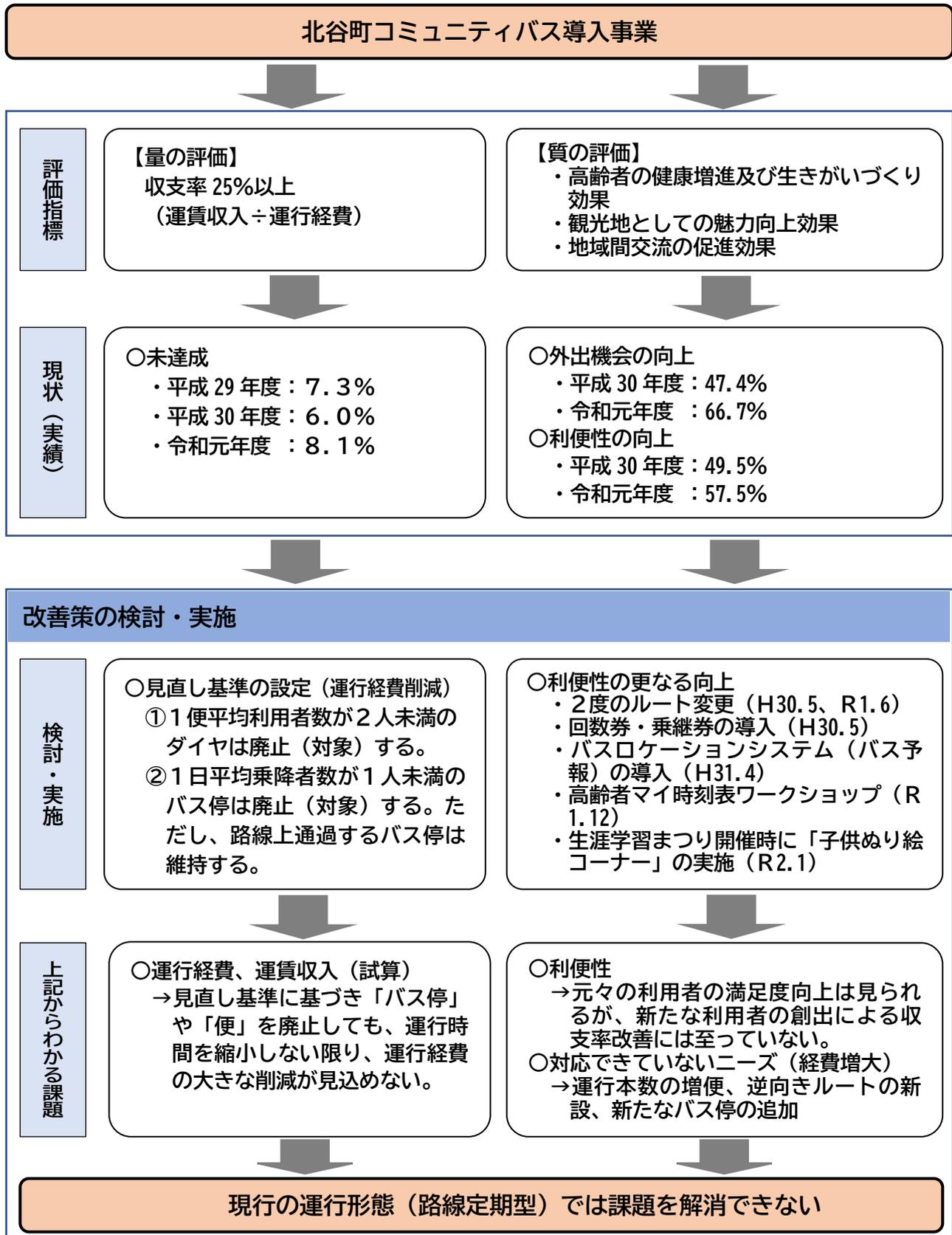
北谷町コミュニティバスは平成 26～27 年度にかけて前項で掲げた「コミュニティバス導入の基本方針」に基づき運行計画を策定し、平成 29 年 6 月より路線定期型の実証運行を行っている。

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 回のルート再編などを行い、令和 3 年 7 月 1 日から路線定期型からデマンド型へ移行している。



1-4 デマンド型へ移行した検討経緯

北谷町コミュニティバスは、評価指標を設定した上で、本格運行への移行や実証運行の終了（廃止）などを北谷町地域公共交通会議で協議し、判断することになっているが、以下のような検討経緯から新たな運行形態として路線定期型からデマンド型へ移行している。





新たな運行形態の検討

抜本的な見直し

- 【質の改善】
- 利用しない理由への対応
 - ・時刻表やルートがわからない
 - ・利用したい時刻にバスが走っていない
 - 移動ニーズへの対応
 - ・運行本数の増便
 - ・目的地へ向かう運行

利便性の向上が収支率の改善へ繋がる

- 【量の改善】
- 持続的な運行に向けた運行経費の削減
 - 収入額の増加（利便性の向上による新たな利用者の創出）



路線定期型からデマンド型へ変更検討（令和2年度）

- 予約制のデマンドタクシーを導入し、「特定場所から目的地への移動」を可能とする
 - ・予約制の運行により、運行本数・時間帯・ルートの不満解消に繋げる
 - ・停留所を多数設置することで停留所までの距離を短縮し、高齢者の「利用促進」及び「将来の移動不安解消」に繋げる



北谷町コミュニティバスのデマンド型運行開始（令和3年7月～）

1-5 デマンド型運行のサービス概要

北谷町コミュニティバスのデマンド型運行サービスは、以下のようになっている。

■北谷町コミュニティバスの運行サービス

運行日	毎日（12月30日から1月3日は運休）
運行時間	午前8時から午後6時まで（30分間隔）
乗降場	町内66箇所
運賃	<ul style="list-style-type: none"> ・大人（中学生以上）200円 ・割引対象者100円 <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者（65歳以上）とその介助者 ・障がい者手帳所持者、療育手帳所持者とその介助者 ・運転免許証自主返納者 ・小学生 ・小学生未満無料※ただし、保護者が同乗する場合のみ利用できる。 ・回数券（2,000円（200円券×11枚綴り）、1,000円（100円券×11枚綴り））
電話受付時間	<ul style="list-style-type: none"> ・毎日（12月30日から1月3日は除く） ・8:00～18:00（利用日の1週間前から利用当日の30分前まで）

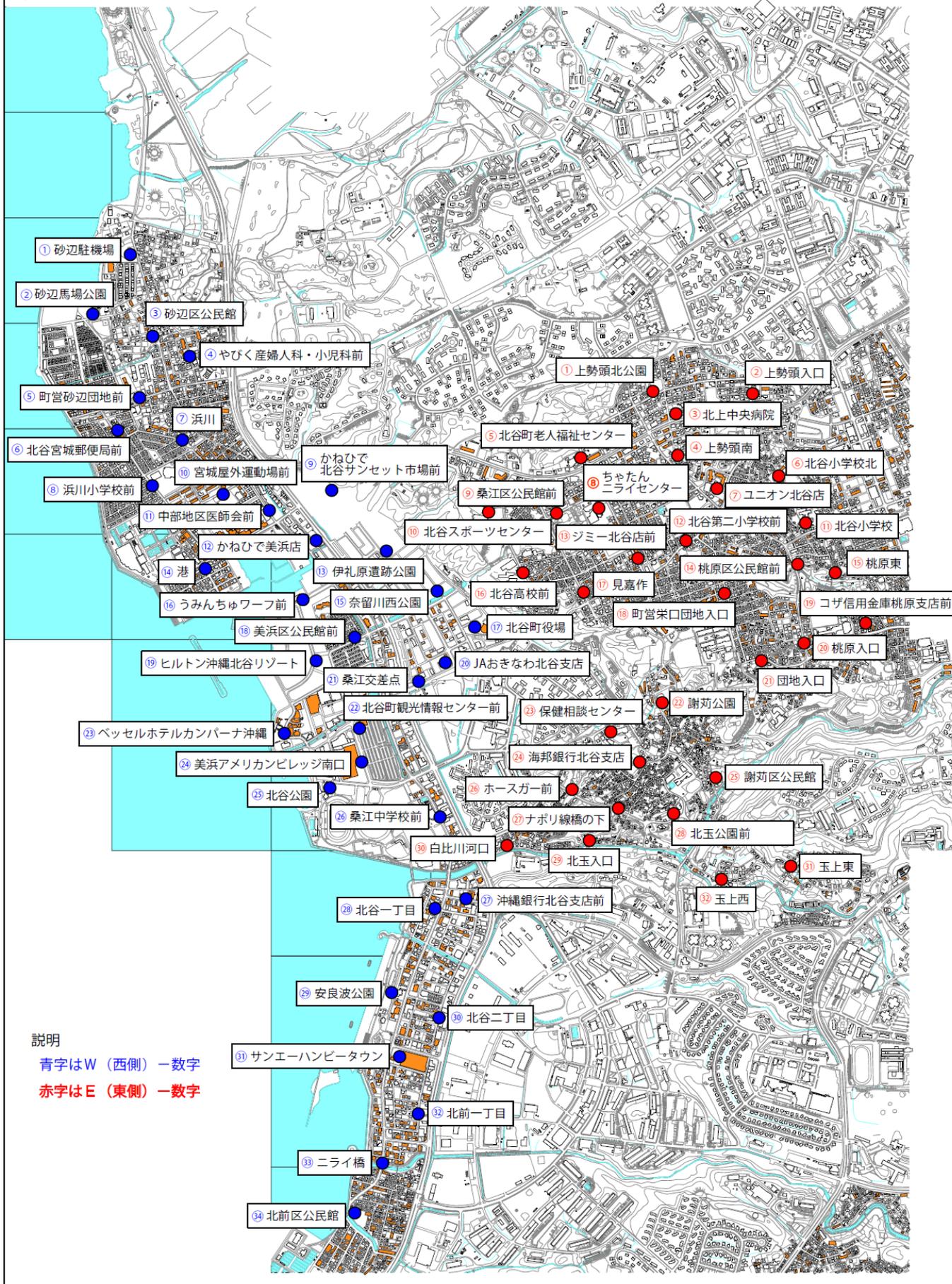
（参考）北谷町コミュニティバスの運行概要

		デマンド型（R3.7.1～）	路線定期型（～R3.6.20）
運行サービス	ルート（エリア）	町内全域	北コース、南コース
	運行日	毎日	左記同様
	運行時間帯	午前8時乗車～午後6時到着	平日 8:00～17:48 土日祝日 9:00～17:18
	運行便数	30分間隔	平日6便、土日祝日5便
	停留所数	66箇所	北コース58箇所 南コース53箇所
	運賃	1回200円（高齢者、障害者等100円）	左記同様
予約方法	予約受付日時	利用日の1週間前から当日30分前まで	—
	予約時間	午前8時から午後6時	—



■北谷町コミュニティバス（デマンド型）の乗降所設置箇所

乗降所設置箇所



説明

青字はW（西側）—数字
赤字はE（東側）—数字

2 北谷町コミュニティバスの利用状況等の整理

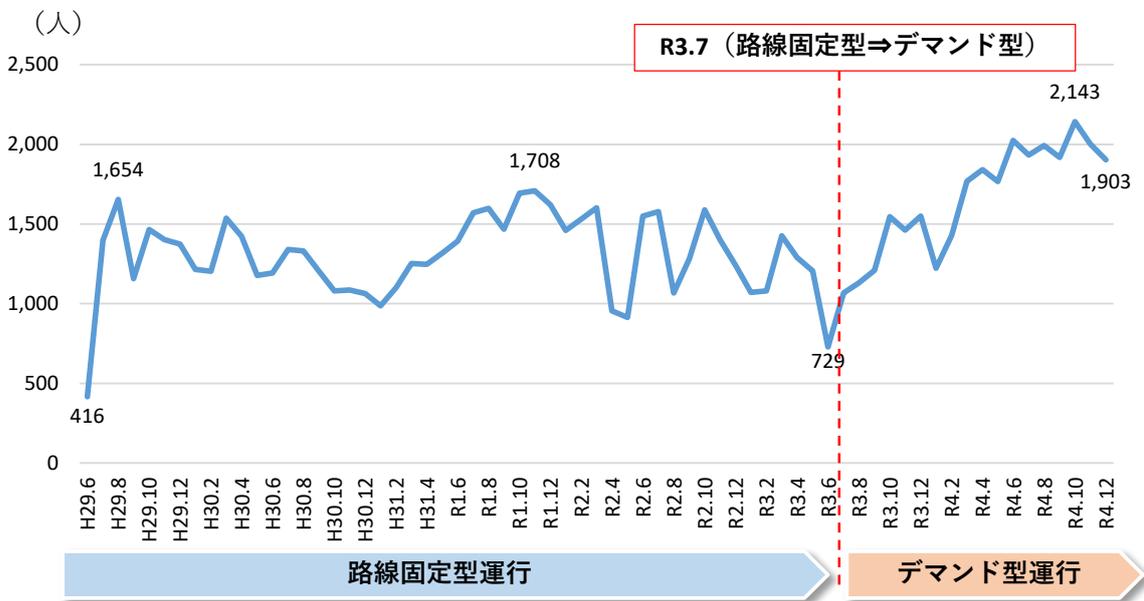
2-1 地区別の利用状況

(1) 延べ利用者数の推移

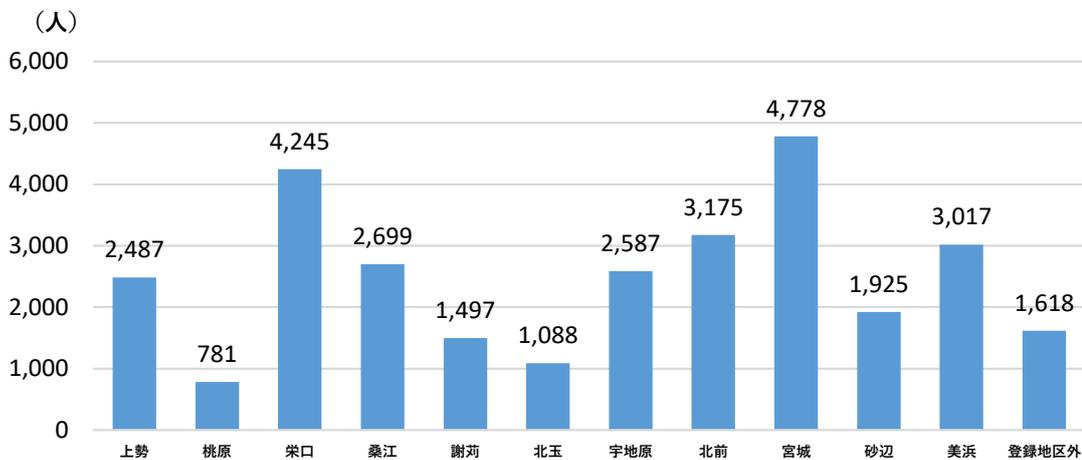
平成29年6月～令和3年6月（路線定期型運行）と令和3年7月～令和4年12月（デマンド型運行）の延べ利用者数を比較すると、路線定期型運行時は1,000～1,500人程度で推移し、デマンド型運行に変更後は、徐々に利用者数が増加しており、令和4年度は1,500～2,000人程度で推移している。

デマンド型運行開始時からの延べ利用者数では、宮城地区、栄口地区で4,000人以上、北前地区、美浜地区で3,000人以上となっている。

■延べ利用者数（H29.6～R4.12）



■地区別延べ利用者数（R3.7～R4.12）



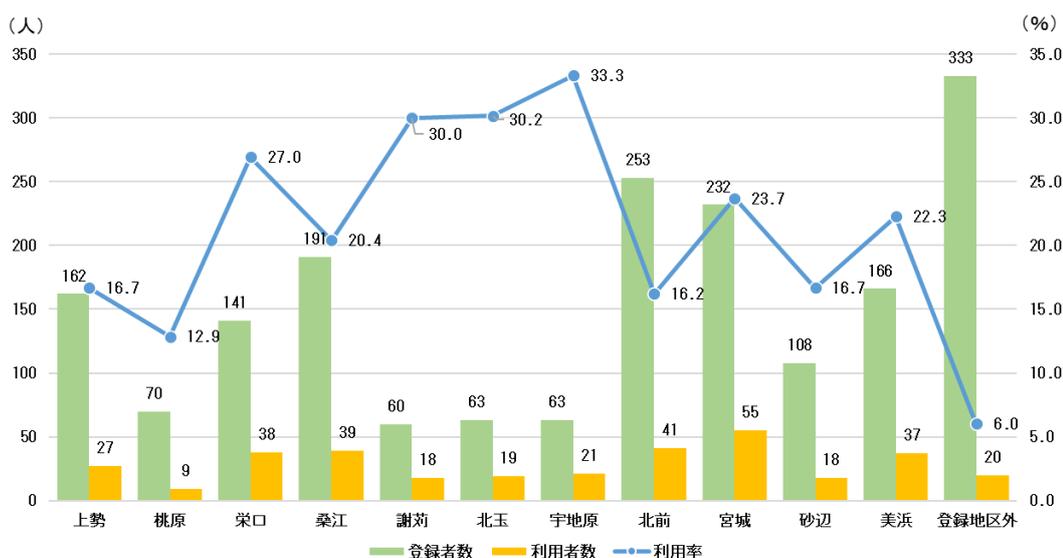
(2) 直近の登録者と利用者数

令和3年7月1日から区域運行（デマンド型）に変更となつてから、令和4年12月時点までで登録者数1,842人となっている。

令和4年12月の町内地区別登録者数では、北前地区、宮城地区で200人以上、上勢地区、桑江地区、美浜地区で150人以上、栄口地区、砂辺地区で100人以上となっている。

しかしながら、地区別の利用率（利用者数/登録者数）では、必ずしも登録者数の多い地域で利用者が多いといった現状ではなく、宇地原地区で33.3%と最も高い数値を示しており、次いで北玉地区（30.2%）、謝苺地区（30.0%）となっている。また、桃原地区、北前地区、上勢地区、砂辺地区では比較的利用率が低い地域となっている。

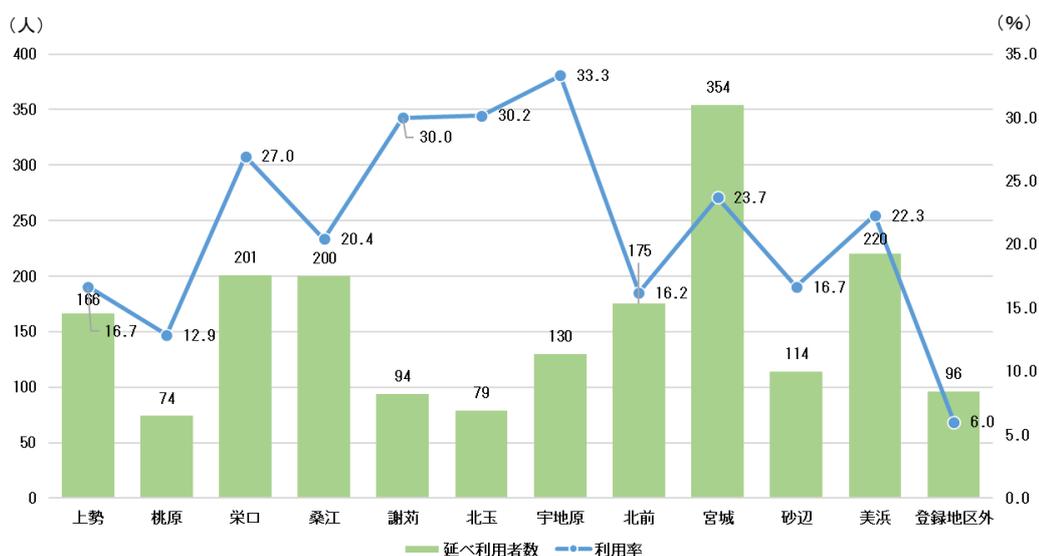
■登録者数と利用者数の推移（R4.12）



(3) 直近の延べ利用者数

令和4年12月の延べ利用者数では、宮城地区が最も多く、次いで、美浜地区、栄口地区、桑江地区となっている。

■地区別延べ利用者数（R4.12）



(4) 利用者属性

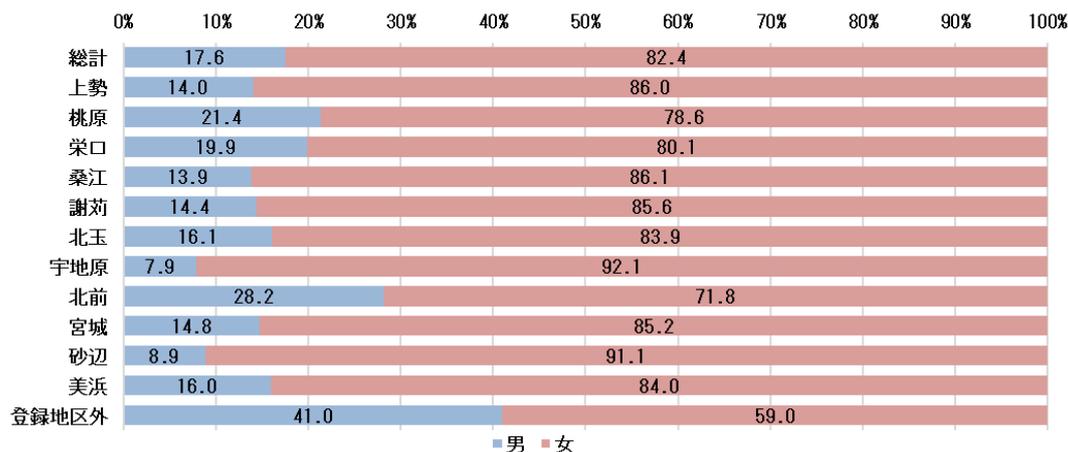
①性別

運行開始から令和4年12月時点における利用者の属性について、町全体として女性の割合が多くを占めており、男性は17.6%となっている。

比較的男性客の多い地区としては、北前地区で28.2%と最も高い数値を示しており、次いで桃原地区(21.4%)となっている。

また、登録地区外の方の利用は概ね均等である。

■性別別利用状況 (R3.7~R4.12)



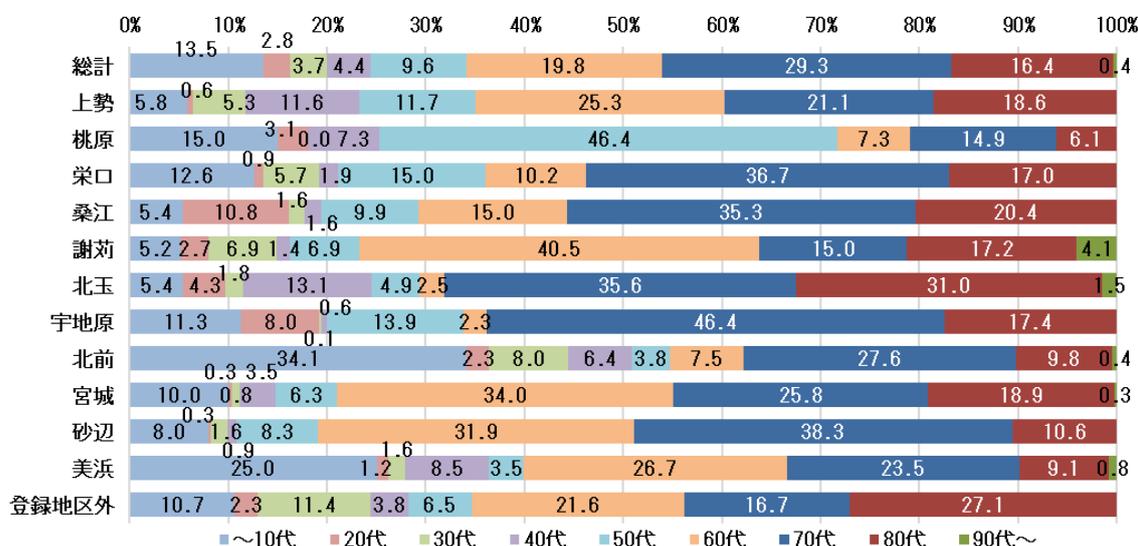
②年齢構成

町全体として70代の割合が多く、70代以上の高齢者層で半数程度を占めている。

比較的10代以下の割合が多い地区としては、北前地区で34.1%と最も高い数値を示しており、次いで美浜地区(25.0%)、桃原地区(15.0%)となっている。

また、登録地区外の方の利用は80代の方に多く利用されている。

■年齢別利用状況 (R3.7~R4.12)

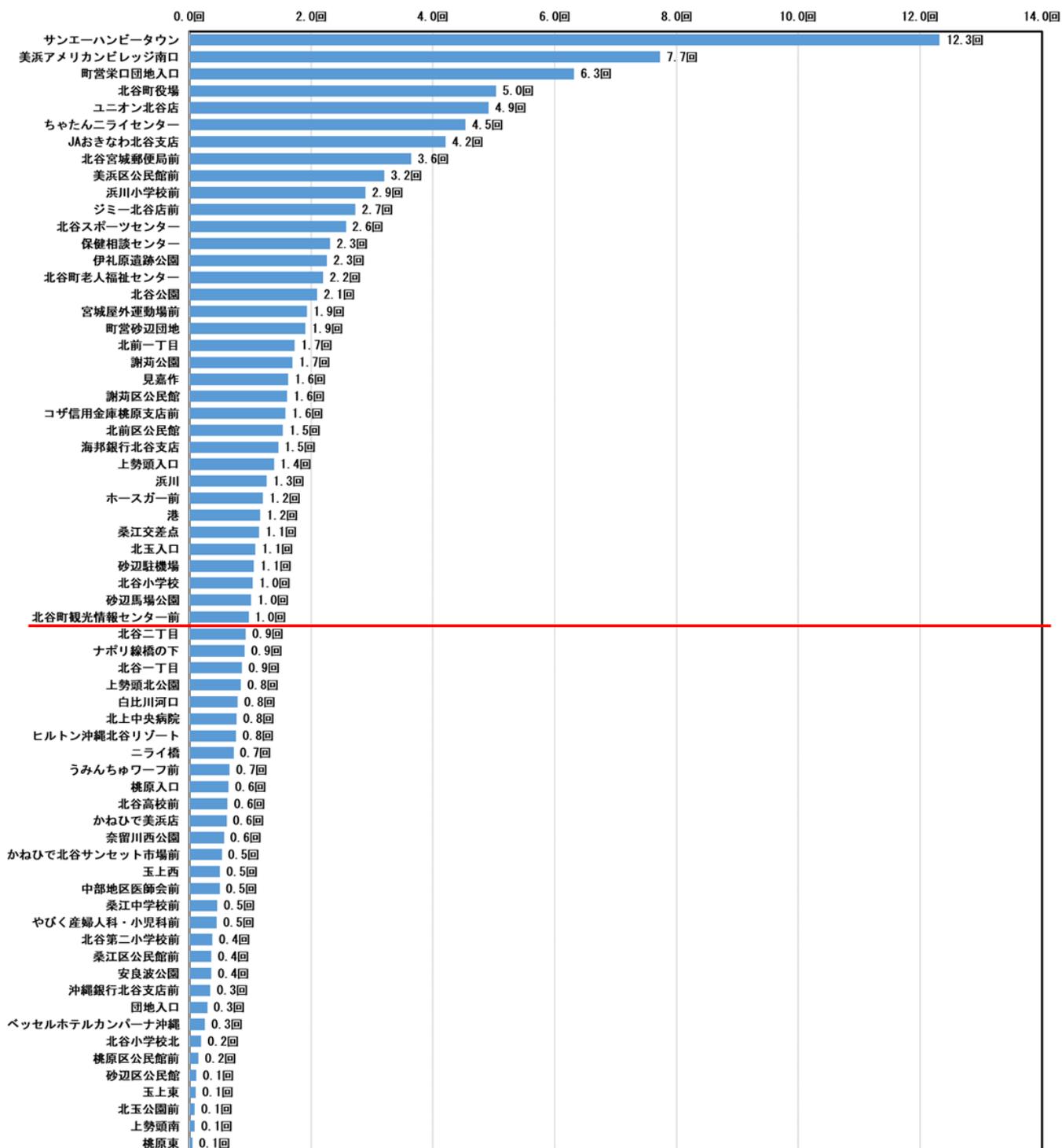


(5) 乗降所別日平均利用回数

運行開始から令和4年12月時点における乗降所別日平均利用回数（乗降含む）について、最も利用者が多い乗降所は「サンエーハンビータウン」で12.3回となっている。

日平均利用5回以上の乗降所としては、「美浜アメリカンビレッジ南口」（7.7回）、「町営栄口団地入口」（6.3回）、「北谷町役場」（5.0回）となっており、日平均1回以上利用されている乗降所は、全乗降所66カ所のうち35カ所であり、日平均で1回に満たない乗降所は31カ所となっている。

■乗降所別日平均利用回数（R3.7～R4.12）

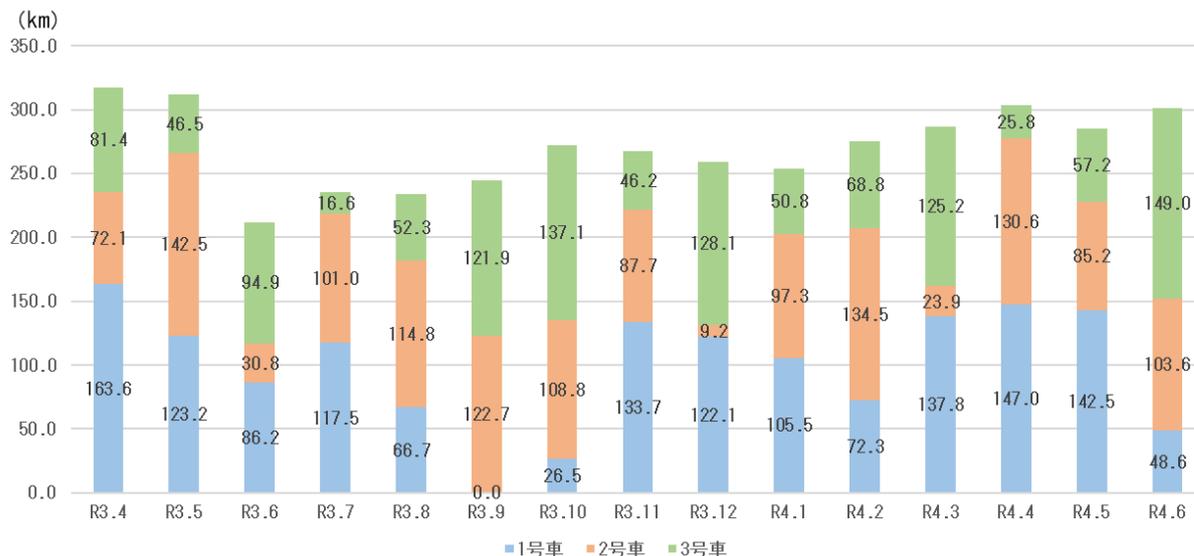


(6) 1台あたりの日平均総走行距離

令和3年7月から令和4年12月までの1台あたりの日平均総走行距離は、1号車で99.7km、2号車で90.6km、3号車で80.3km、となっている。

1日あたり2台の運行を基本としており、1台当たりの日平均走行距離は135kmとなっている。

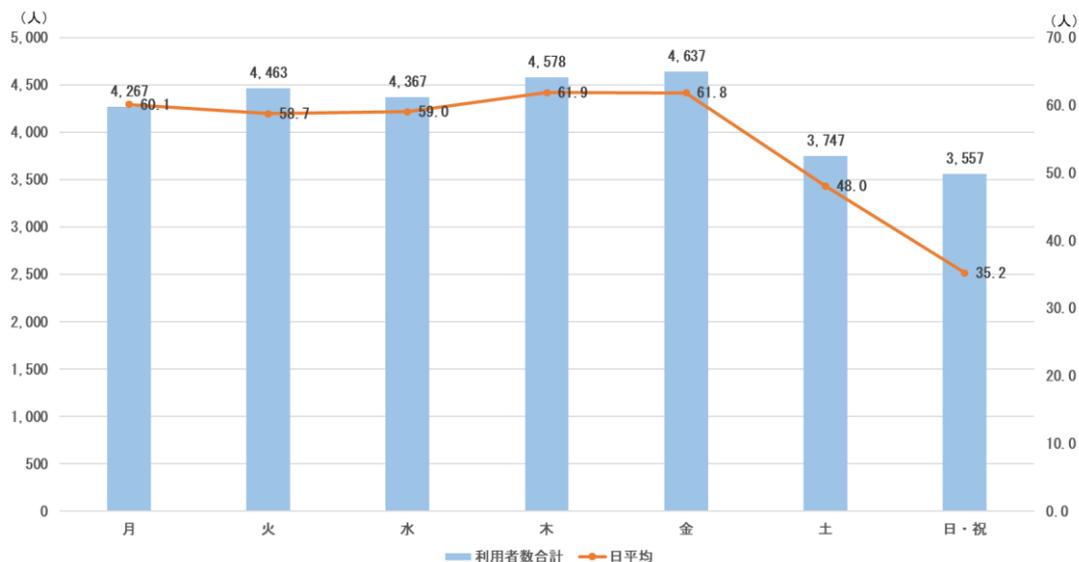
■1台あたりの日平均総走行距離 (R3.4~R4.6)



(7) 平日・土曜日・日曜祝日別の日平均利用者数

平日・土曜日・日曜祝日日別の日平均利用者数について、平日の日平均利用者数は約60人となっているが、土曜日では48人、日曜・祝日にいたっては約35人と日曜祝日の日平均利用者数が少なくなっている。平日と比較して、利用の少ない土曜日、日曜祝日の運行を見直すことで運行委託料の軽減につなげる必要がある。

■平日・土曜日・日曜祝日別の日平均利用者数 (R3.7~R4.12)

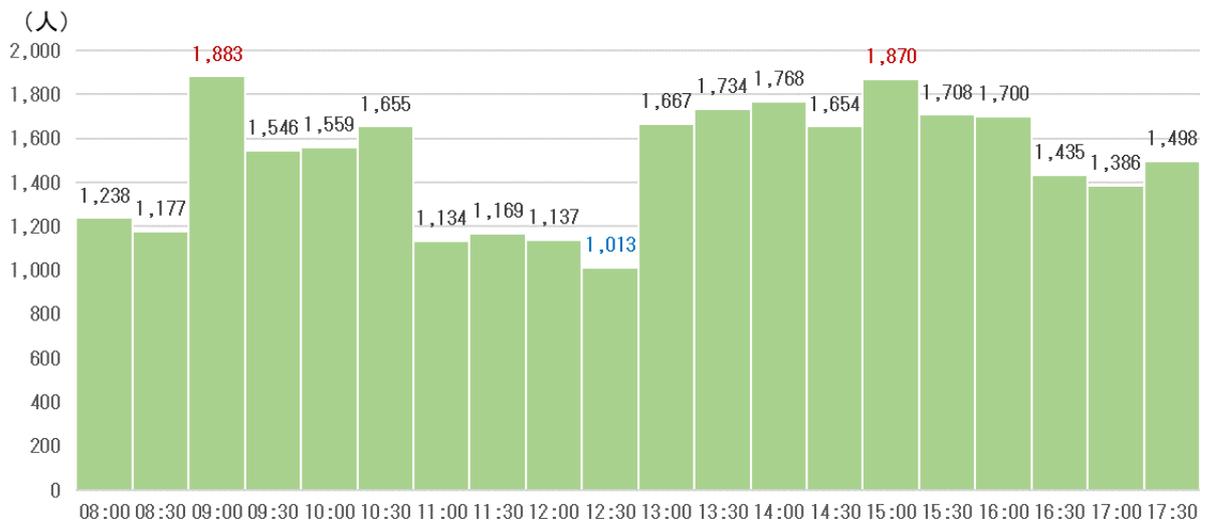


2-2 時間帯別の利用状況

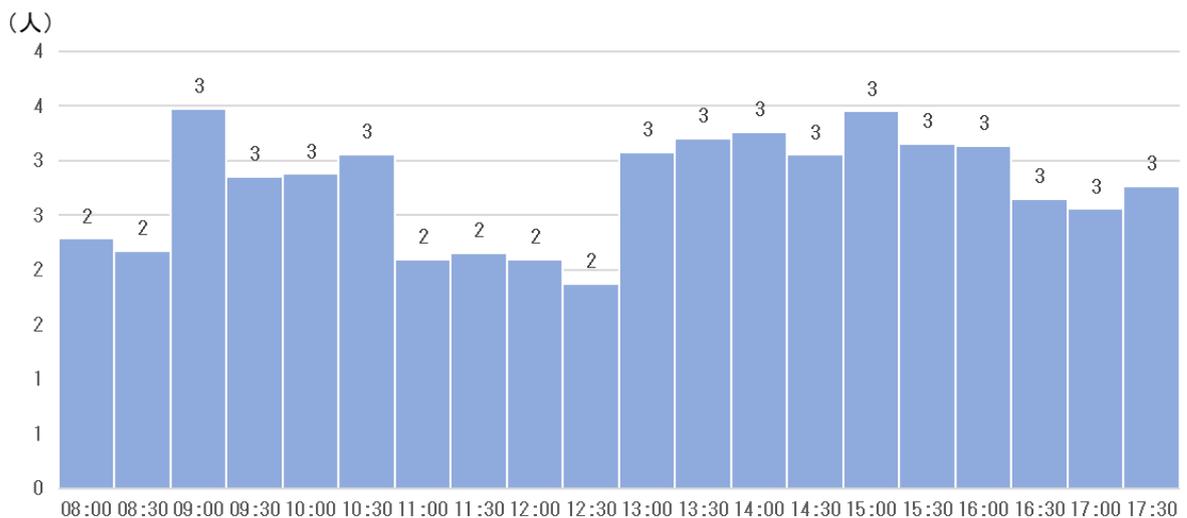
時間帯別利用状況では、9:00 発と 15:00 発の便で比較的多く利用されており、12:30 発の便が最も利用の少ない時間帯となっている。

利用の多い時間帯としては、9:00～10:30 発と 13:00～16:30 発および最終 17:30 発となっている。一方、始発～8:30 発および 11:00～12:30 発は利用の少ない時間帯となっているが、運転手の昼休憩時間として 11:00～13:00 まで 1 台運行をしていることが要因となっている。

■時間帯別利用状況 (R3. 7～R4. 12) 【総計】



■時間帯別利用状況 (R3. 7～R4. 12) 【日平均】



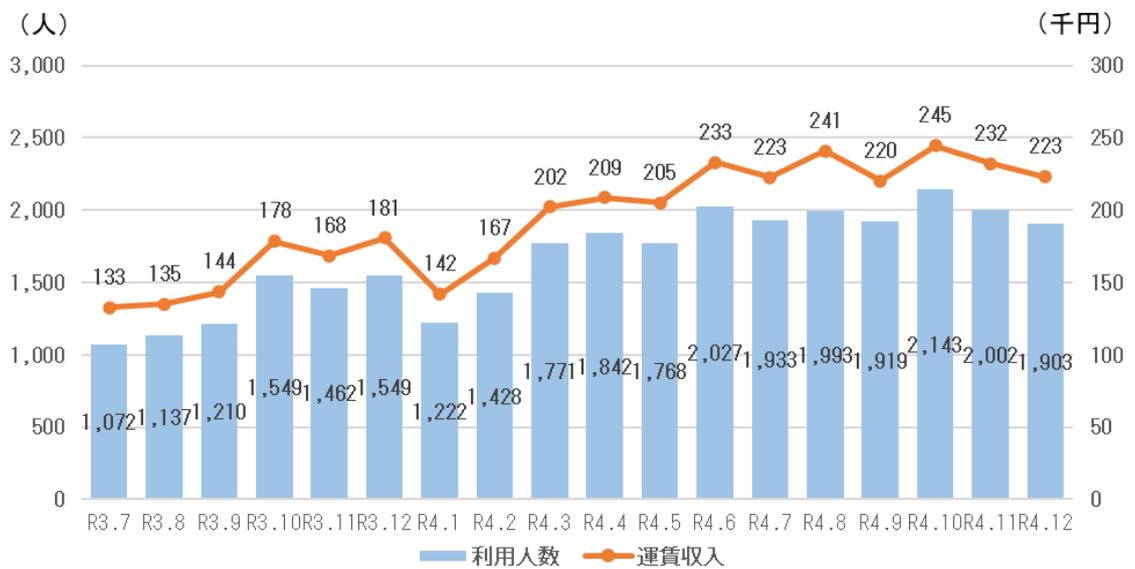
2-3 収支率の状況

運行開始から現在まで利用人数および運賃収入は概ね毎月増加傾向にあり、令和3年12月と令和4年12月の比較では、利用者数、運賃収入ともに1.23倍となっている。

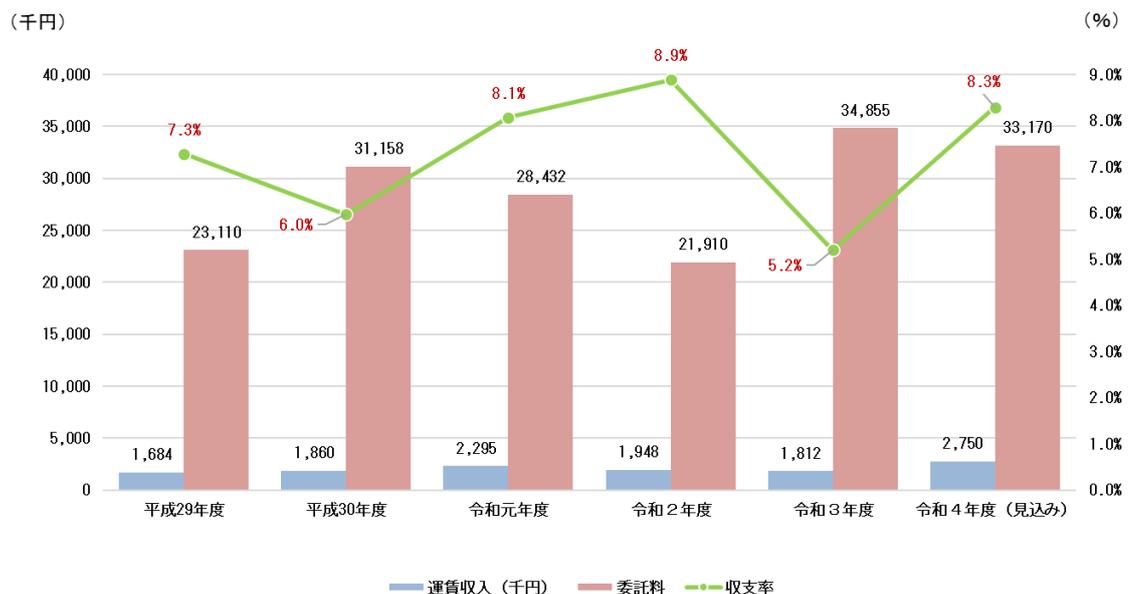
また、収支状況は令和4年度で8.3%（見込み）となっており、路線定期型として運行していた令和2年度以降よりも低い数値となっているが、同水準に回復している傾向にある。

運賃収入は再編前と比べて増加しているが、デマンド型運行となり電話受付等業務が増え運行委託料が33,170千円と大幅に増加しており、収支率の改善が急務となっている。

■月別利用人数と運賃収入の推移



■収支率の推移

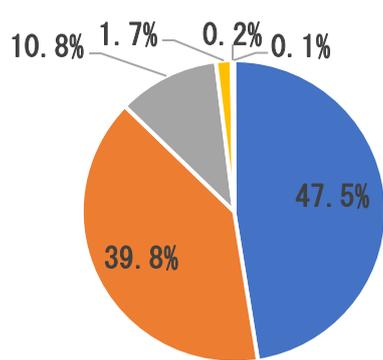


2-4 相乗り率の状況

相乗りの状況を見ると、令和3年度については1便あたり「1人乗り」で利用する方が47.5%と最も多くなっており、「2人乗り」以上では、約50%を占めている状況である。令和4年度については、「2人乗り」で利用する方が43.4%と最も多く、「2人乗り」以上での利用が66.8%と高くなっている。

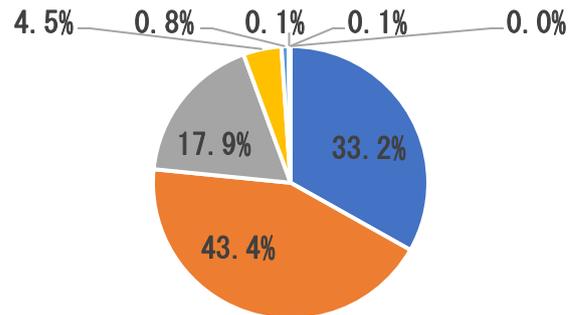
また、1便あたり「5人乗り」以上で利用する便は極めて少ない。

■相乗り率 (R3.7~R4.3)



- 1人乗り ■ 2人乗り ■ 3人乗り
- 4人乗り ■ 5人乗り ■ 6人乗り

■相乗り率 (R4.4~R4.12)



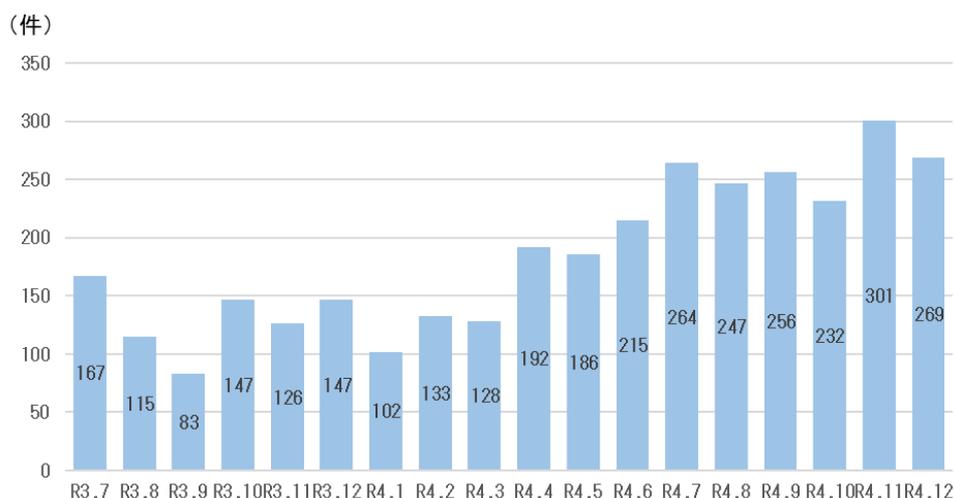
- 1人乗り ■ 2人乗り ■ 3人乗り
- 4人乗り ■ 5人乗り ■ 6人乗り
- 7人乗り ■ 8人乗り

2-5 予約不成立の状況

予約不成立の状況として、令和4年12月実績で269件となっており、利用者数の増加と比例し予約ができない方も増加している傾向にある。

なるべく利用ニーズに合った運行をすべく、予約システムの見直しや乗合率の向上に向けたサービスの改善が必要である。

■予約不成立件数 (R3.7~R4.12)

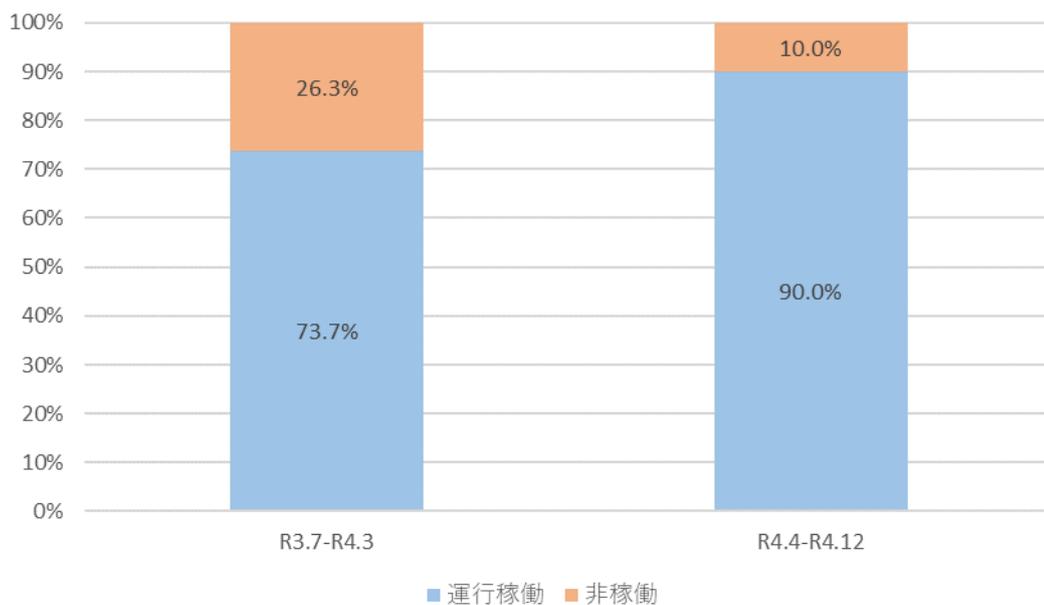


2-6 運行稼働率の状況

運行稼働率について、73.7%から 90.0%に増加している。利用者の増加に伴い、運行稼働率の限界値であるほぼ 100%となっており、観光客など更なる利用者の増加は見込めない状況である。

※運行稼働率・・・運行時間の 8時から 18時（全 36 運行）の内、1 件以上の予約が入っている割合。

■運行稼働率（R3.7～R4.12）

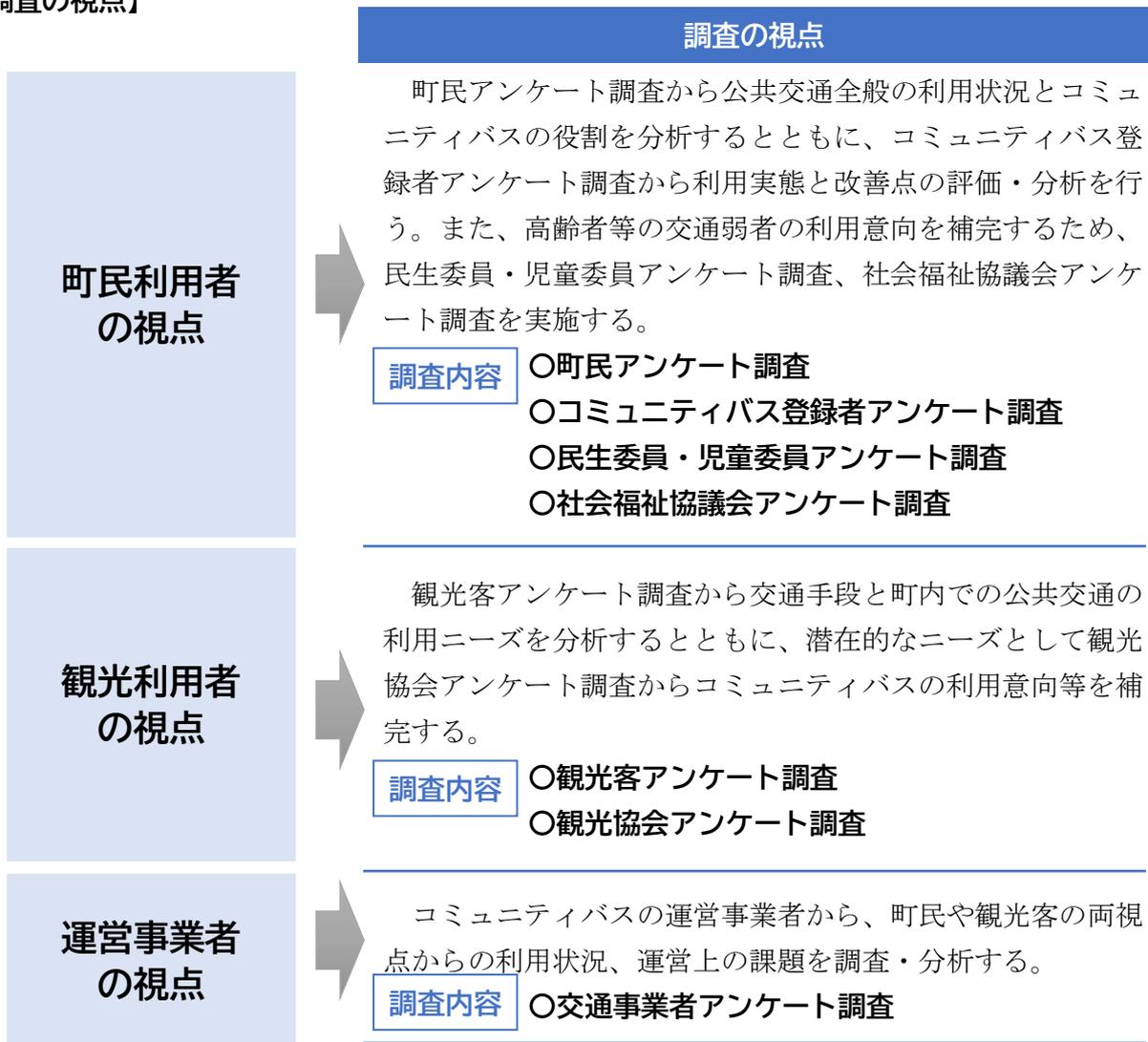


3 利用実態調査

3-1 調査の視点

利用実態調査では、コミュニティバス導入の際の質の評価（「高齢者の健康増進及び生きがづくり効果」「観光地としての魅力向上効果」「地域間交流の促進効果」）や、路線定期型からデマンド型の運行形態に見直しを行った際の質の改善点（利用しない理由への対応、利用ニーズへの対応）に着目し、町民利用者、観光利用者、運営事業者の視点で調査・分析する。

【調査の視点】



3-2 町民アンケート調査

(1) 調査概要

公共交通に関する利用状況や利用意向等からコミュニティバスの役割について把握するとともに、コミュニティバスの利用実態や今後の利用意思等から町民の利用ニーズを分析するため、町民アンケート調査を行った。

対象者	・北谷町内在住の18歳以上2,000人（住民基本台帳による無作為抽出）				
主な調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ・回答者の属性（住まい、性別、年齢、職業、自動車運転免許有無、自動車の所有状況、最寄りバス停までの徒歩での所要時間） ・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） ・北谷町コミュニティバスの利用実態と意識・要望（区域運行の認知度、利用するための条件、運行形態の利用意向） ・公共交通の今後のあり方（今後の取組みの方向性、維持・充実させるための方法、北谷町コミュニティバスの今後の利用意思、効果的な公共交通の利用促進策） 				
調査方法	郵送による配布・回収				
調査期間	令和4年11月11日（金）～11月28日（月）				
回答数	N=423（回収率21.2%）				
回答の内訳	性別	男性	162（38%）	女性	251（59%）
		答えたくない	3（1%）	無回答	7（2%）
	年齢	10歳代	14（3%）	20歳代	25（6%）
		30歳代	54（13%）	40歳代	72（17%）
		50歳代	69（16%）	60歳代	70（17%）
		70歳代	73（17%）	80歳以上	43（10%）
		無回答	3（1%）		
		職業	会社員・公務員	142（34%）	自営業
	学生		12（3%）	専業主婦（夫）	51（12%）
	パート・アルバイト		57（13%）	無職	100（24%）
	その他		15（4%）	無回答	11（3%）
	地区	西部地域 （砂辺区、宮城区）	104（25%）	南部地域 （美浜区、北前区）	71（17%）
		北部地域 （上勢区、桑江区、栄口区、桃原区）	181（43%）	東部地域 （謝苺区、宇地原区、北玉区）	62（15%）
無回答		5（1%）			

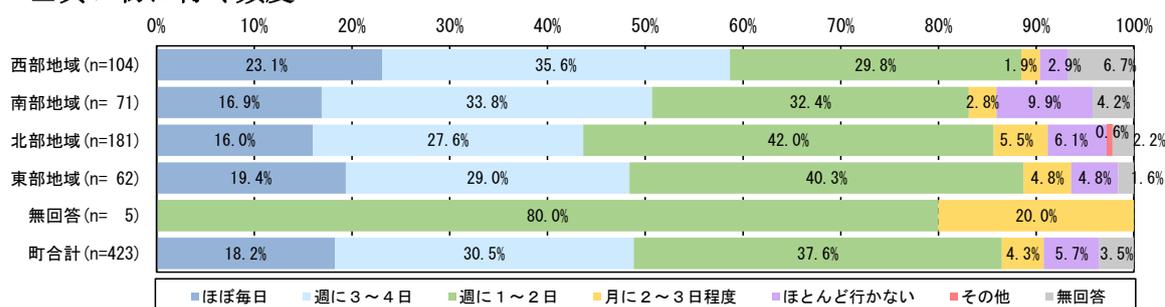
(2) 日常の外出行動

① 日常の買い物（食料品・日用品等）

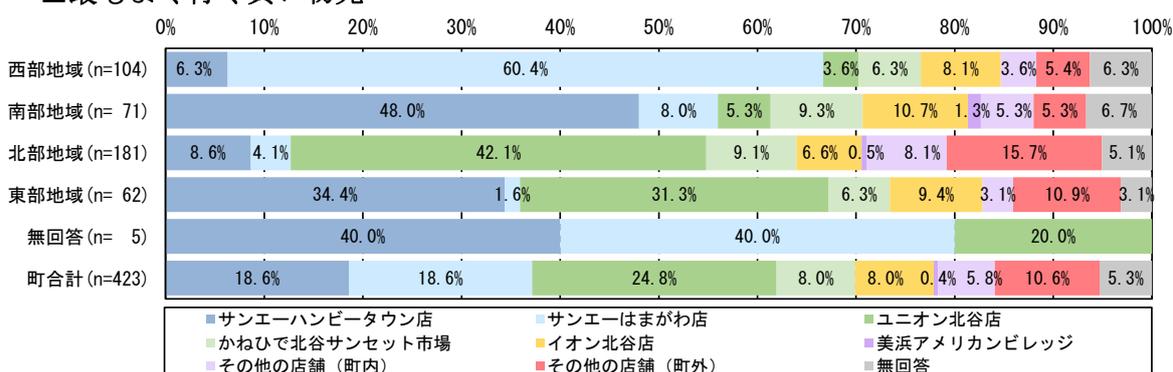
買い物に行く頻度は「週に1～2日（37.6%）」、「週に3～4日（30.5%）」が多く、買い物先は「ユニオン北谷店（24.8%）」、「サンエーハンビータウン店（18.6%）」、「サンエーはまがわ店（18.6%）」の順で多く、町外は北部地域が15.7%、東部地域が10.9%と高い。

利用交通手段は、「自分で車を運転」が79.0%と顕著に多く、次いで「徒歩（13.0%）」となっており、コミュニティバスの利用は0.9%となっている。

■ 買い物に行く頻度



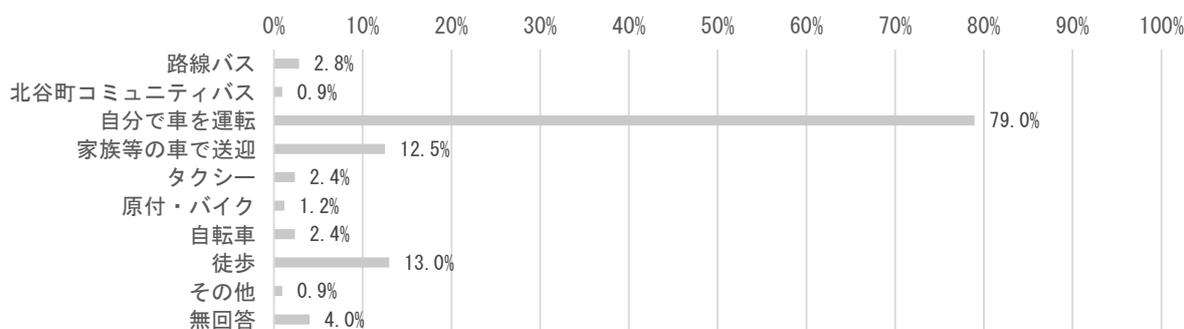
■ 最もよく行く買い物先



※その他の店舗（町内）…コンビニ6件、ドラッグストア5件、ホームセンター4件、かねひで4件、コープ2件、サンエー2件

その他の店舗（町外）…かねひで14件、コープ11件、サンエー10件、イオン9件、コンビニ2件、ファーマーズマーケット2件、ホームセンター1件、業務スーパー1件、ダイレックス1件、ペットボックス1件

■ 買い物に行く時の利用交通手段（n=423）

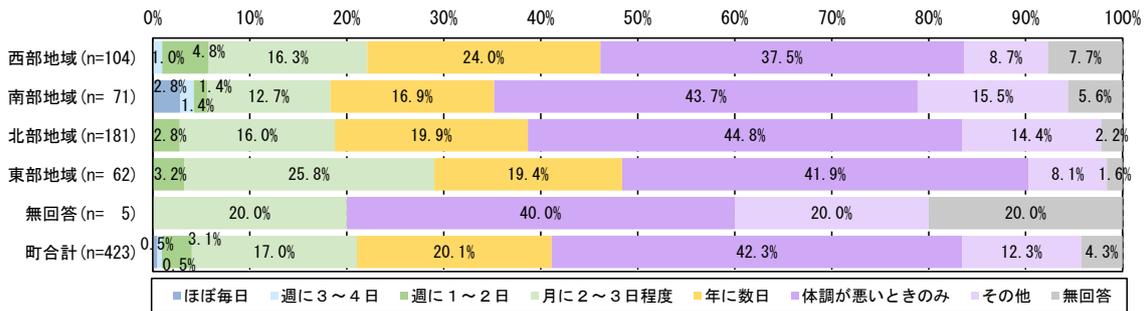


②病院の利用

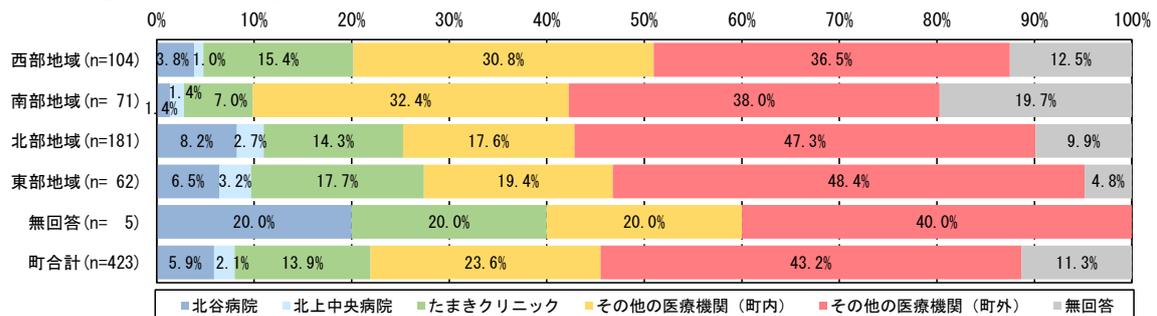
病院に行く頻度は「体調が悪いときのみ」が 42.3%と最も多く、次いで「年に数日（20.1%）」となっており、最もよく行く病院は「その他の医療機関（町外）（43.2%）」、「その他の医療機関（町内）（23.6%）」、「たまきクリニック（13.9%）」の順で多い。

利用交通手段は、「自分で車を運転」が 75.4%と顕著に多く、次いで「家族等の車で送迎（16.1%）」となっており、コミュニティバスの利用は 1.2%となっている。

■病院に行く頻度



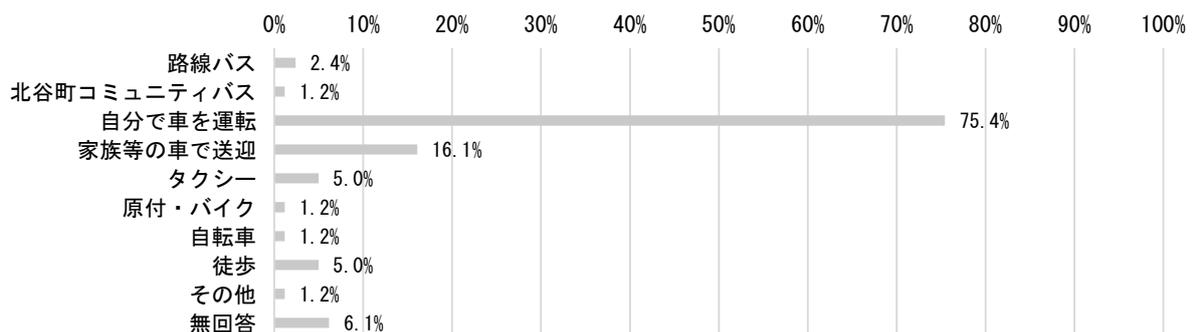
■最もよく行く病院



※その他の医療機関（町内）…砂辺クリニック 19 件、こばし内科クリニック 14 件、徳洲会ハンビークリニック 13 件、しんはま耳鼻科・形成外科・しんはま皮膚科 9 件、とうま整形外科クリニック 7 件、もりなが内科・小児科クリニック 6 件、大城皮膚科クリニック 4 件、やびく産婦人科・小児科 3 件、比嘉デンタルクリニック 3 件、ハンビー歯科クリニック 2 件、へんとな歯科医院 2 件、アイ歯科医院 1 件、ヤラデンタルクリニック 1 件、まつしま歯科医院 1 件、平田歯科 1 件、まちだクリニック 1 件、砂辺スマイル歯科医院 1 件、フェイスデンタルオフィス 1 件、あおぞら歯科 1 件、あゆみ眼科 1 件、一般社団法人中部地区医師会健診センター 1 件

その他の医療機関（町外）…中部徳洲会病院（北中城村）35 件、ちばなクリニック（沖縄市）22 件、翔南病院（沖縄市）14 件、中頭病院（沖縄市）14 件、桃山クリニック（沖縄市）8 件、沖縄県立中部病院（うるま市）7 件、海邦病院（宜野湾市）5 件、中部協同病院（沖縄市）2 件、琉球大学病院（西原町）2 件、すながわ内科クリニック（うるま市）2 件、嘉数病院（沖縄市）2 件、三愛眼科（沖縄市）1 件、その他 40 件

■病院に行く時の利用交通手段（n=423）

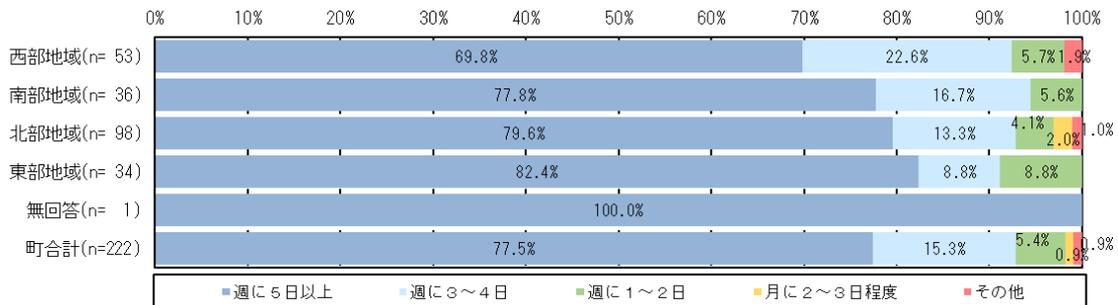


③通勤・通学

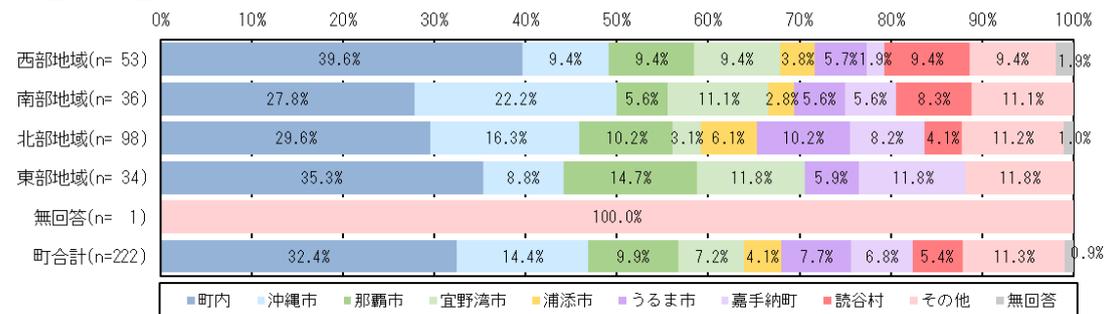
通勤・通学の頻度は「週に5日以上」が77.5%と最も多く、通勤・通学先は「町内(32.4%)」、「沖縄市(14.4%)」の順が多い。

利用交通手段は、「自分で車を運転」が86.5%と顕著に多く、コミュニティバスの利用は0.5%と少ない状況である。

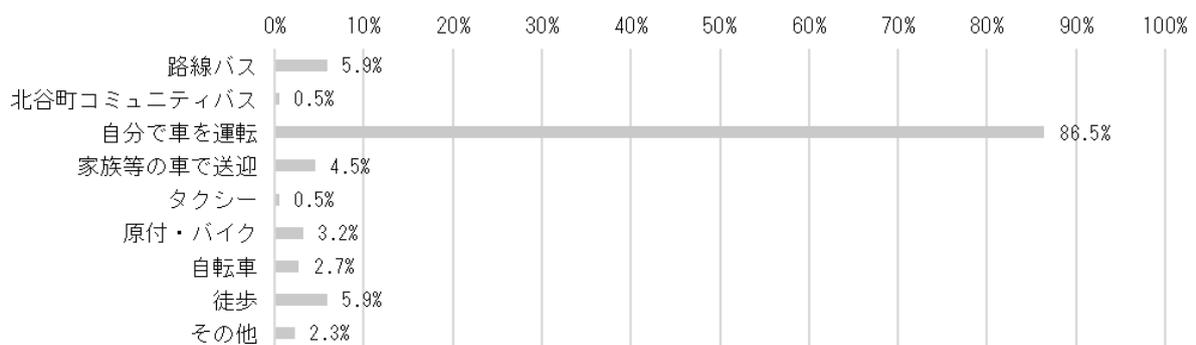
■通勤・通学の頻度



■通勤・通学先



■通勤・通学時の利用交通手段 (n = 222)



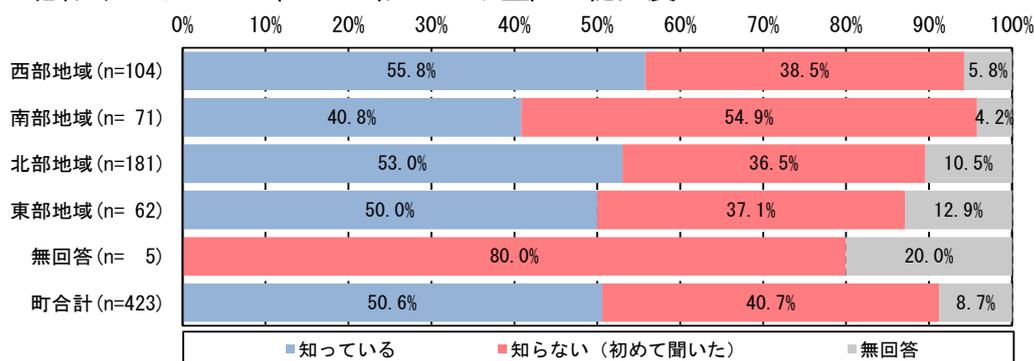
(3) 北谷町コミュニティバスの利用実態と意識・要望

北谷町コミュニティバスのデマンド型運行の認知度は、約半数の人が「知っている（50.6%）」と回答したものの、「知らない（初めて聞いた）」と回答した方の割合が4割を占めている。年齢別にみると、比較的高齢者の認知度が高くなっている。

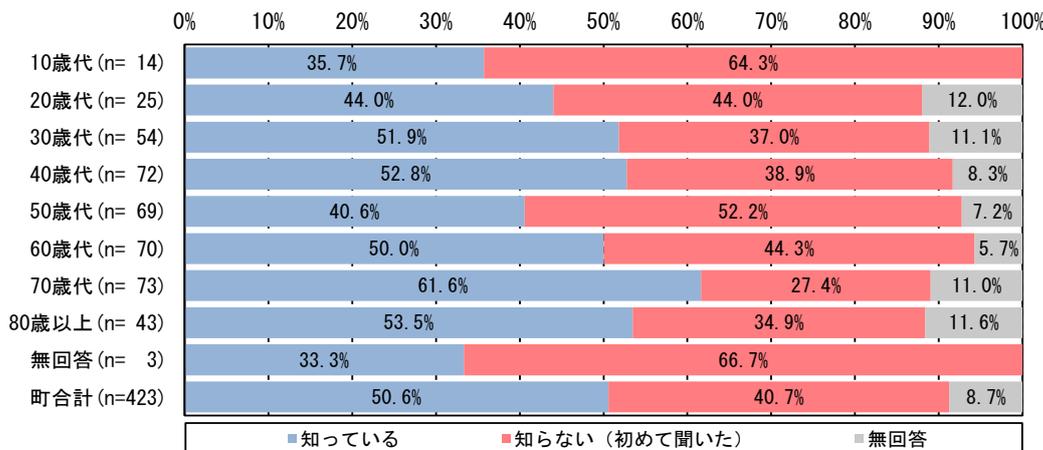
利用するための条件は、「運転ができなくなったら利用する」が63.6%と顕著に多くなっている。

北谷町コミュニティバスの運行形態の利用意向は、「路線バス型（22.9%）」と「区域運行（デマンド型）（22.5%）」とほぼ同数となっている。

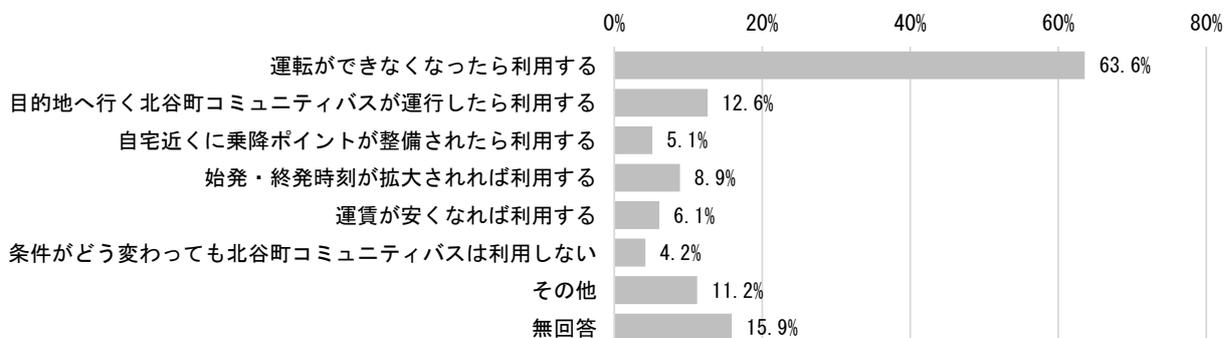
■北谷町コミュニティバス（デマンド型）の認知度



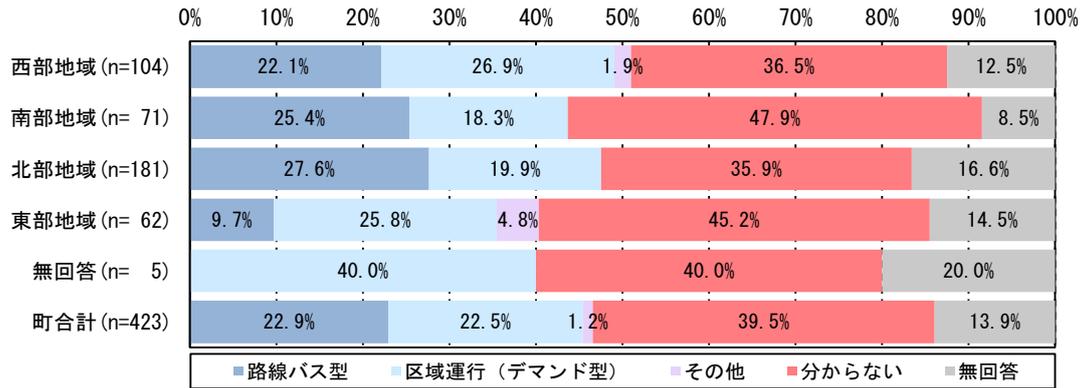
(年齢別)



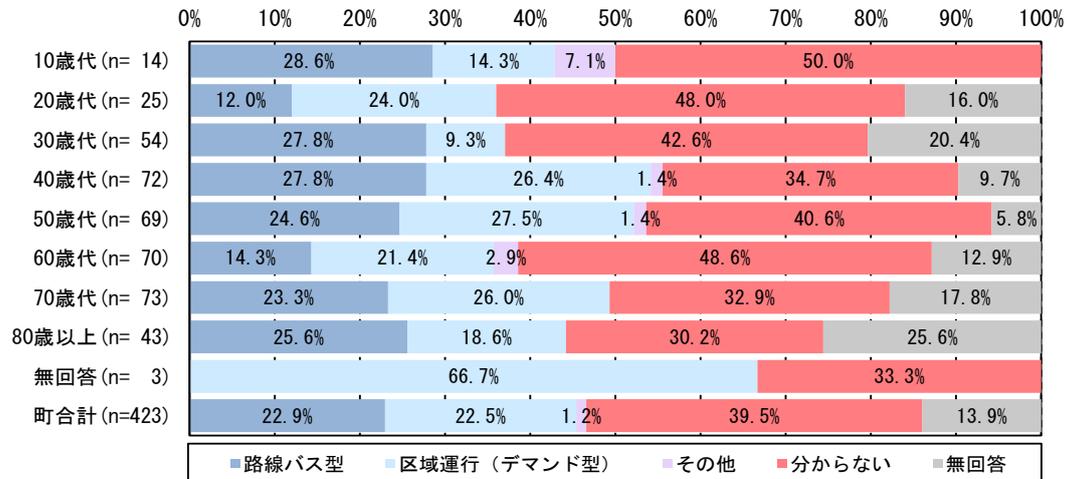
■北谷町コミュニティバスを利用するための条件（知っていると回答した方）（n = 214）



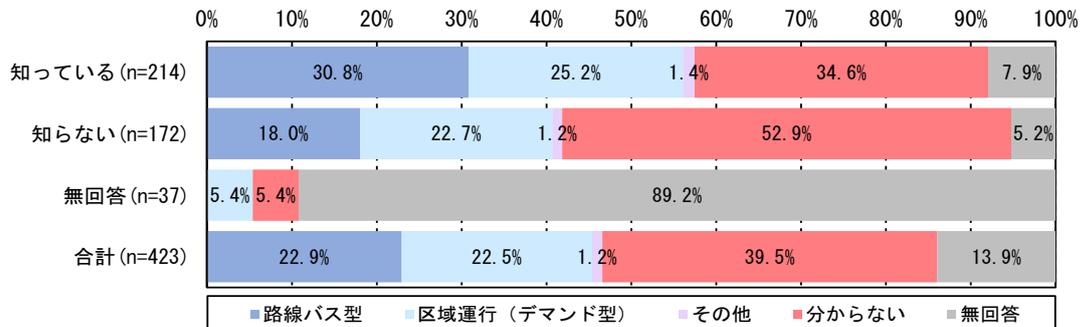
■北谷町コミュニティバスの運行形態の利用意向



(年齢別)



(北谷町コミュニティバス（デマンド型）の認知度別)



(4) 公共交通の今後のあり方

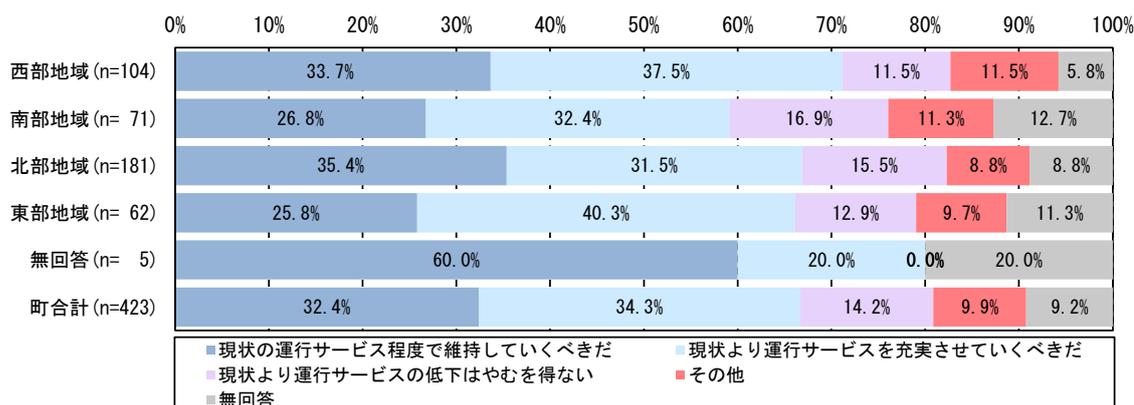
北谷町コミュニティバスの今後取り組むべき方向性は、「現状より運行サービスを充実させていくべきだ (34.3%)」、「現状の運行サービス程度で維持していくべきだ (32.4%)」と回答された方が同程度の割合となっている。

北谷町コミュニティバスの維持・充実させるための方法は、「行政（税金）に加えて、住民、企業などで不足分を負担する (23.6%)」、「町（税金）で不足分を負担すべきだ (20.8%)」、「住民の協力や、企業の協力などで不足分を負担する (19.9%)」と回答された方が同程度の割合となっている。

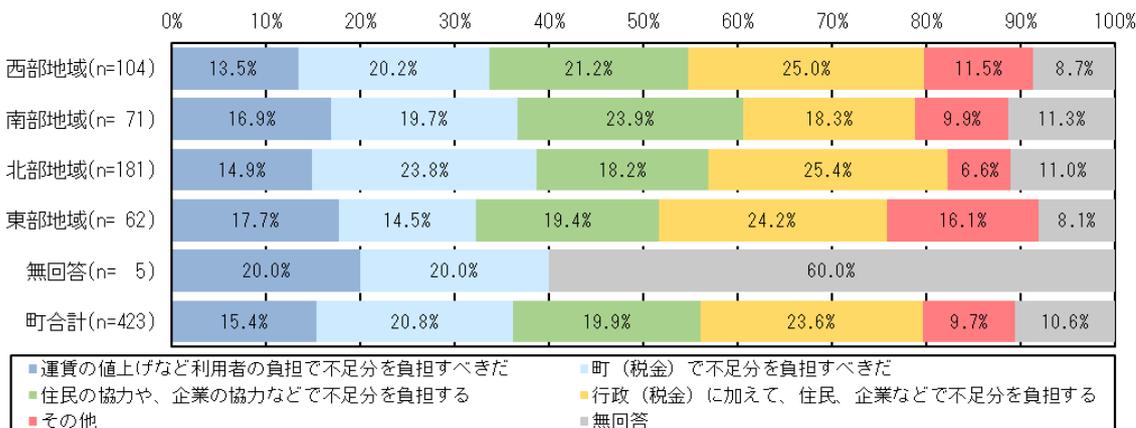
北谷町コミュニティバスの今後の利用意向は、「ややそう思う」が 33.3%と最も多く、次いで、「あまりそう思わない (26.2%)」、「そう思わない (17.7%)」の順が多い。

公共交通の利用促進を図るための効果的な取り組みは、「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」が 78.3%と顕著に多くなっている。次いで、「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 (41.8%)」、「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 (35.9%)」の順が多い。

■北谷町コミュニティバスの今後取り組むべき方向性

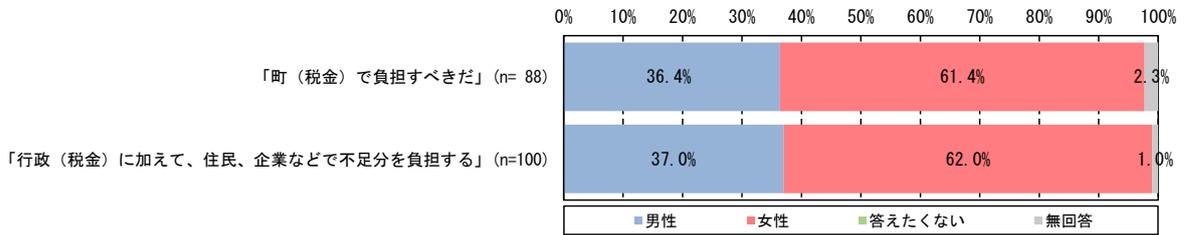


■北谷町コミュニティバスの維持・充実させるための方法

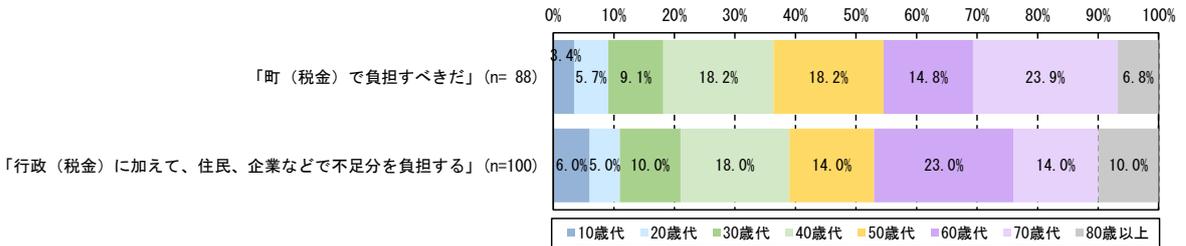


(参考) 北谷町コミュニティバスの維持・充実させるための方法で「町（税金）で負担すべきだ」または「行政（税金）に加えて、住民、企業などで不足分を負担する」と回答した方の性別および年齢層の割合

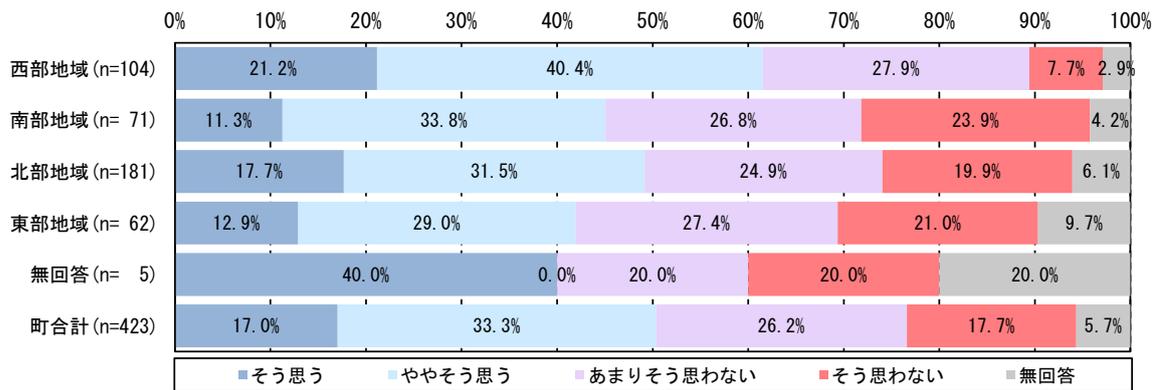
【性別】



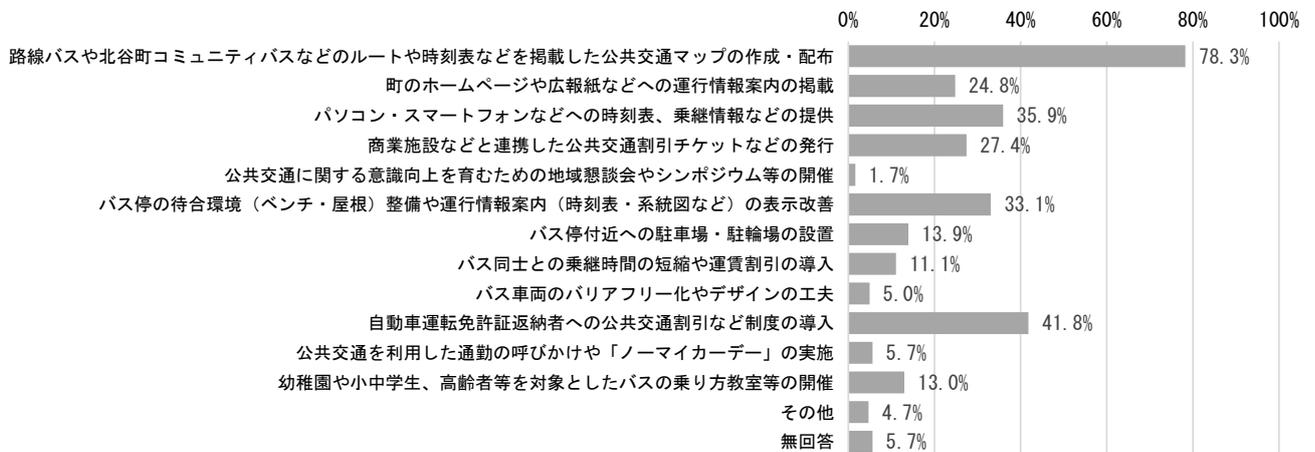
【年齢層】



■北谷町コミュニティバスの今後の利用意向



■公共交通の利用促進を図るための効果的な取組み (n = 423)



3-3 コミュニティバス登録者アンケート調査

(1) 調査概要

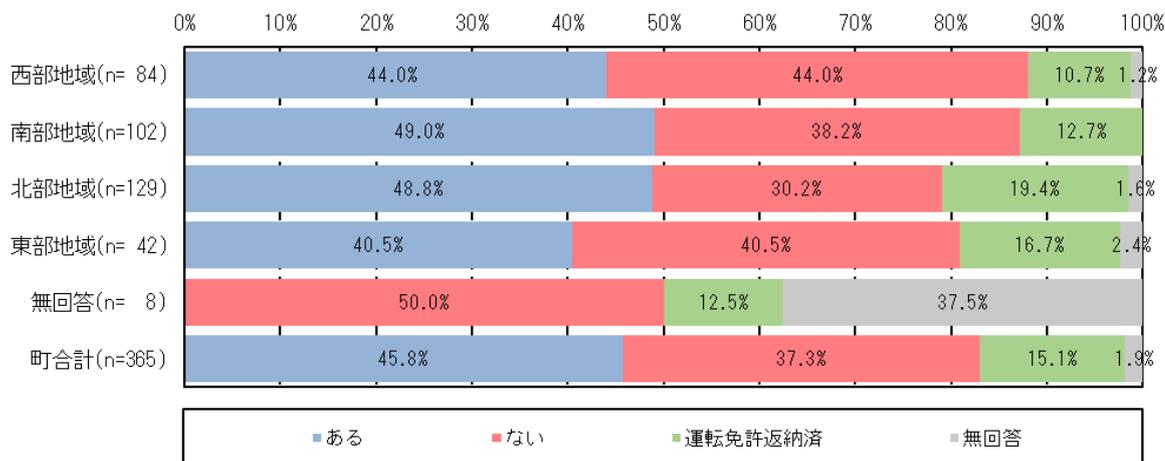
北谷町コミュニティバス町内登録者を対象に、コミュニティバスの利用実態や、運行形態の変化による利用にあたっての改善点に対する対応等について分析するためにアンケート調査を行った。

対象者	・北谷町コミュニティバス町内登録者				
主な調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ・回答者の属性（性別、年齢、居住地、自動車・運転免許保有状況） ・利用有無、利用目的及び利用頻度 ・北谷町コミュニティバスを利用しない理由、利用するための条件 ・改善して欲しいサービス（行き先、運行日、運行本数等） 				
調査方法	郵送による配布・回収				
調査期間	令和4年11月11日（金）～11月28日（月）				
回答数	N = 365（回収率32.9%）				
回答の内訳	性別	男性	86（24%）	女性	266（73%）
		答えたくない	3（1%）	無回答	10（3%）
	年齢	10歳代	36（10%）	20歳代	9（2%）
		30歳代	22（6%）	40歳代	38（10%）
		50歳代	43（12%）	60歳代	47（13%）
		70歳代	91（25%）	80歳以上	72（20%）
		無回答	7（2%）		
	職業	会社員・公務員	45（12%）	自営業	16（4%）
		学生	39（11%）	専業主婦（夫）	60（16%）
		パート・アルバイト	50（14%）	無職	127（35%）
		その他	13（4%）	無回答	15（4%）
	地区	西部地域 （砂辺区、宮城区）	84（23%）	南部地域 （美浜区、北前区）	102（28%）
		北部地域 （上勢区、桑江区、栄口区、桃原区）	129（35%）	東部地域 （謝苺区、宇地原区、北玉区）	42（12%）
無回答		8（2%）			

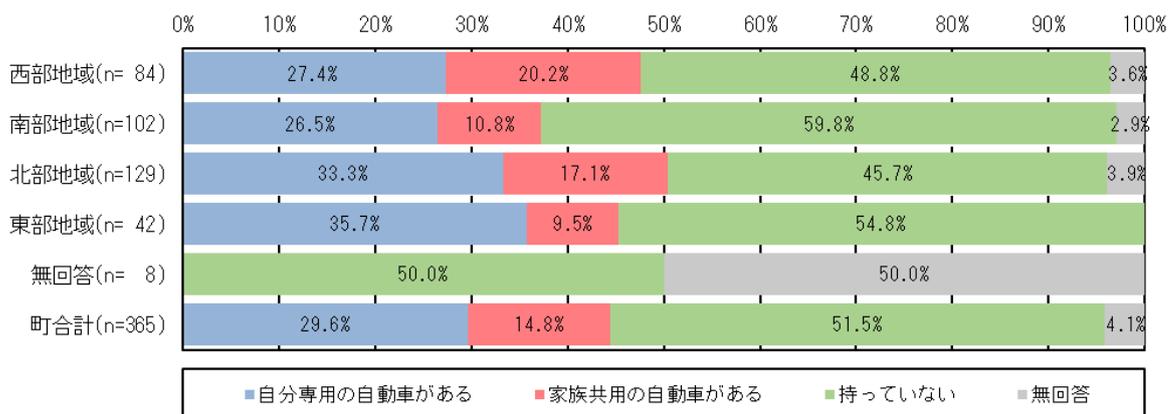
(2) 自家用車利用の状況

コミュニティバス登録者の運転免許所有率は半数未満であり、世帯における自家用車所有率についても「持っていない」との回答が半数以上で、比較的「南部地域」に自家用車を持たない方が多く存在している。

■運転免許所有状況



■自家用車所有状況

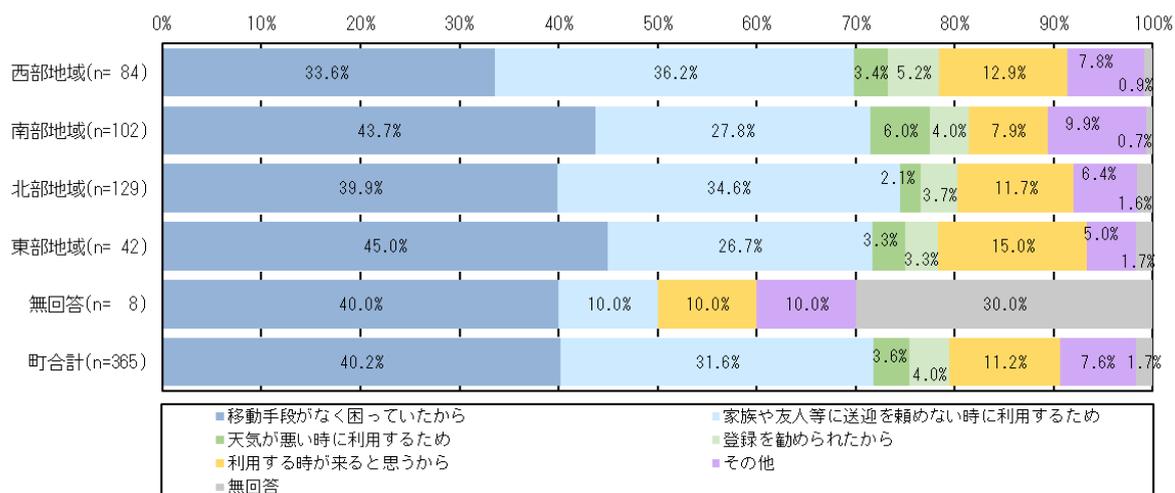


(3) 登録理由および利用頻度

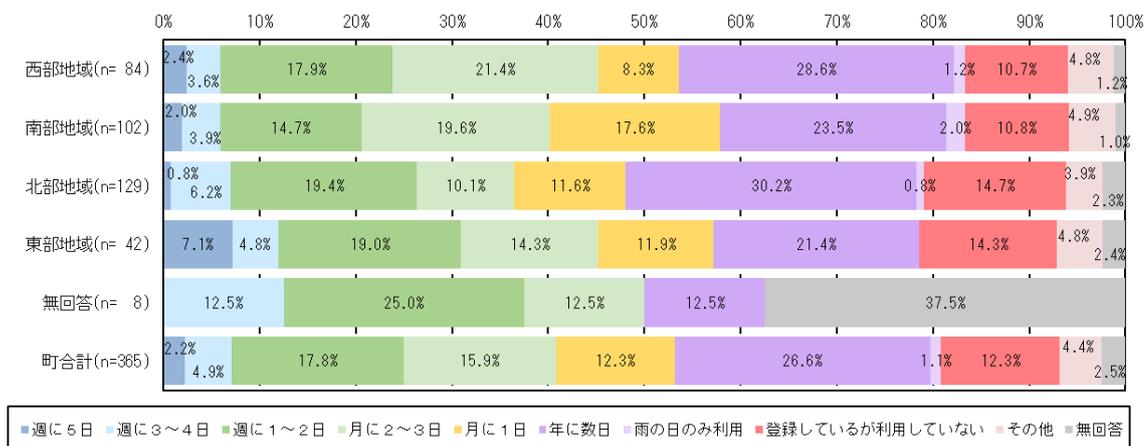
登録理由としては「移動手段がなく困っていたから」が 40.2%、「家族や友人等に送迎を頼めない時に利用するため」が 31.6%と高く、合わせて 70%を超える数値となっており、車移動が困難といった登録理由が多い。また、「利用する時が来ると思うから」も 11.2%となっており、将来の移動に不安を抱え登録に至った方も一定数存在している。

利用頻度の選択肢別では「年に数日」が 26.6%と最も多くなっており、週に 1 日以上日常的な利用をする方の割合は 24.9%となっている。

■登録理由



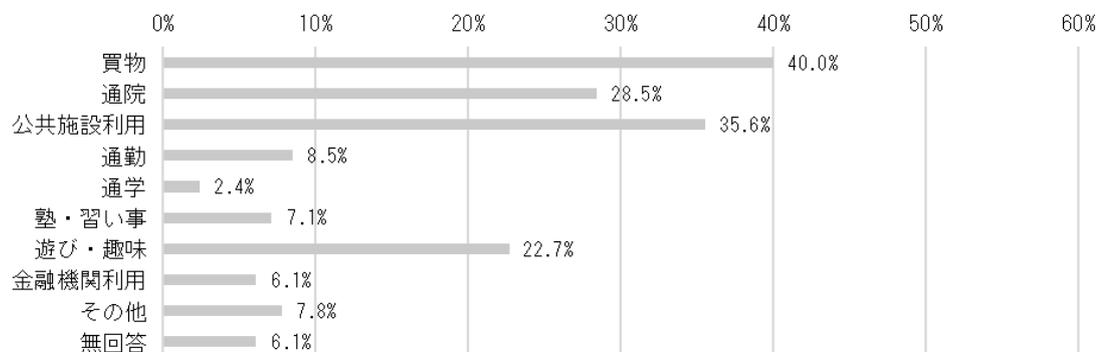
■利用頻度



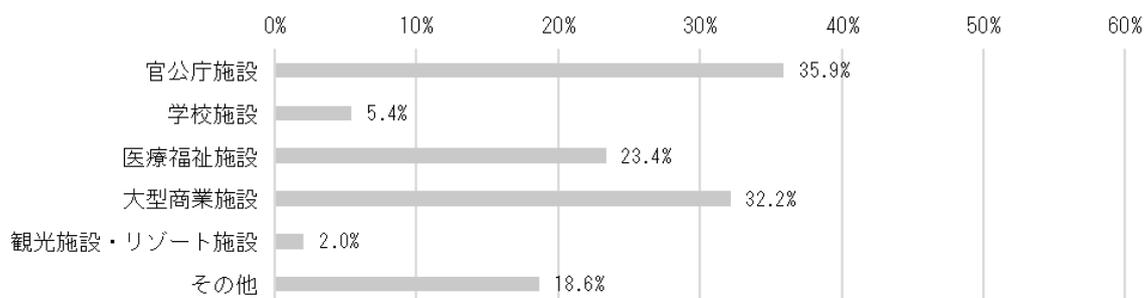
(4) 利用目的

利用目的としては「買物」が40.0%と最も多く、次いで「公共施設利用」「通院」となっており、目的地としても「大型商業施設」や「官公庁施設」が選択されている。

■利用目的(n=295)



■目的地(n=295)



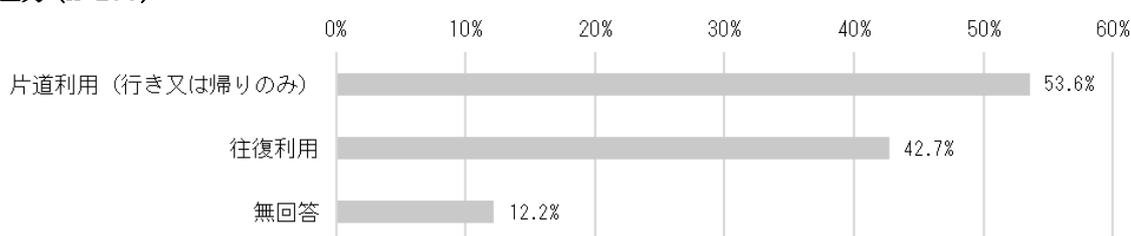
(5) 利用の仕方

コミュニティバスの利用では「片道利用」する方が半数程度と多くなっており、その際あわせて利用する交通手段としては「自動車（家族等の送迎・同乗）」「一般タクシー」となっている。

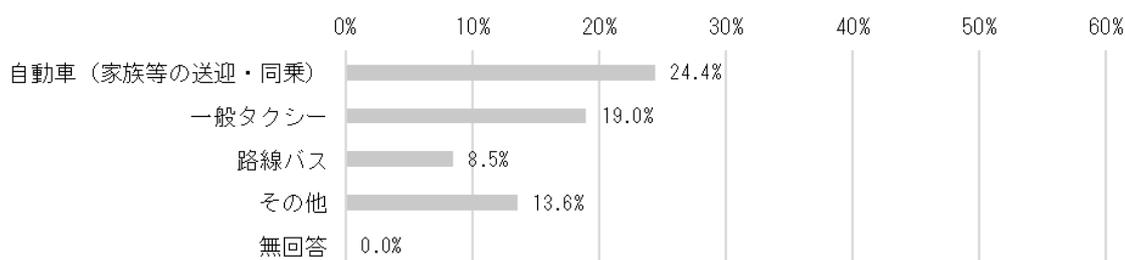
往復利用しなかった理由では「利用したい時間帯に運行していないから」が26.4%と最も多く、次いで「家族等が送迎してくれるから」「事前予約ができなかったから」となっている。

行きも帰りもコミュニティバスを利用できない時の代替交通手段としては、「一般タクシーを利用する」が最も多くなっているが、「外出するのをあきらめる」との回答も一定数存在している。

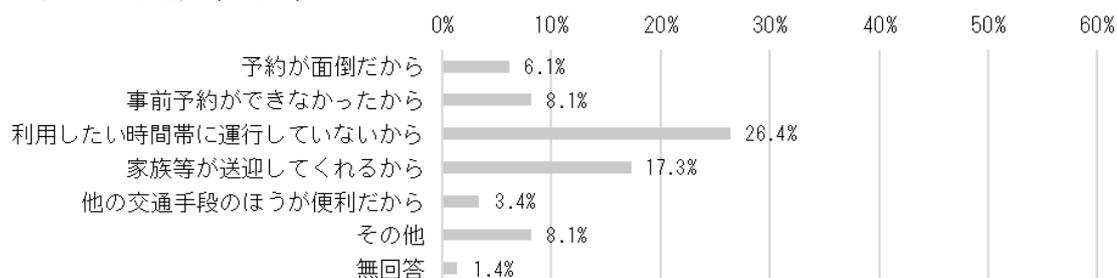
■利用の仕方 (n=295)



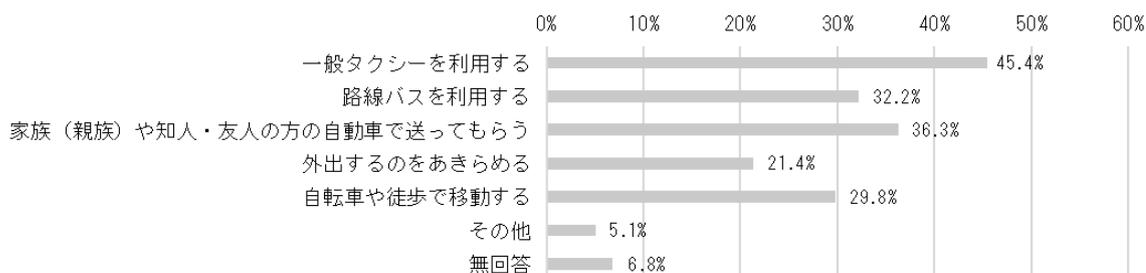
■片道利用した際の行き又は帰りにおける主な交通手段 (n=295)



■往復利用しなかった理由 (n=295)



■コミュニティバスを利用できない際の行動 (n=295)

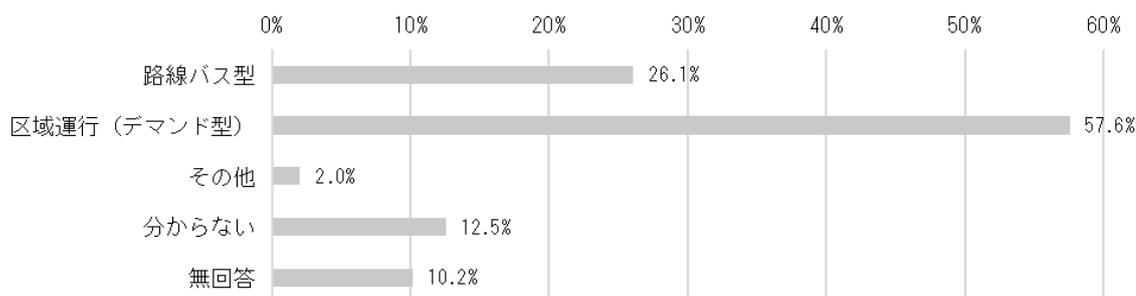


(6) 利用しやすい運行形態

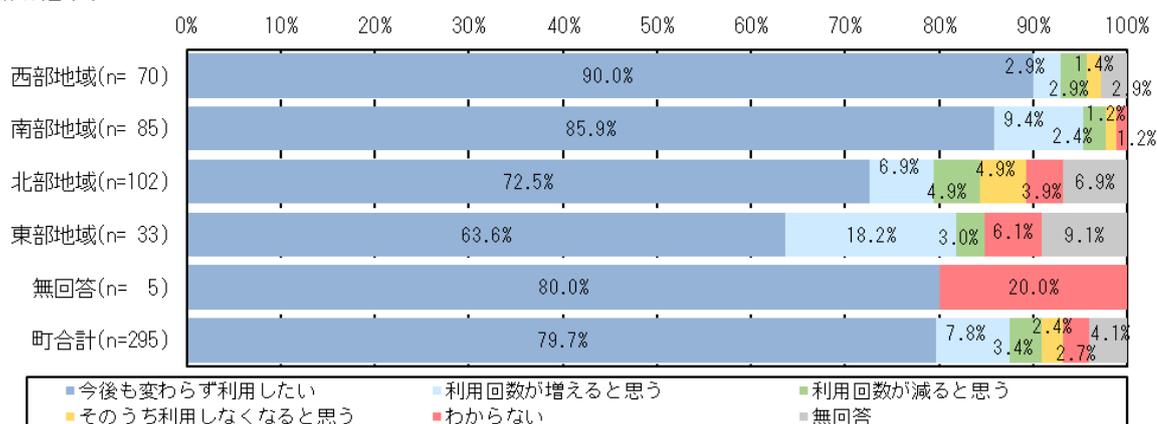
現在利用している方におけるコミュニティバスの利用しやすい運行形態としては「区域運行（デマンド型）」が 57.6%、「路線バス型」が 26.1%となっており、現状のデマンド運行のほうが利用しやすいとの回答が2倍以上となっている。

今後の利用意向として、「今後も変わらず利用したい」が 79.7%となっており、次いで「利用回数が増えると思う」となっていることから、今後需要が増える可能性が示唆されている。

■利用しやすい運行形態(n=295)



■今後の利用意向

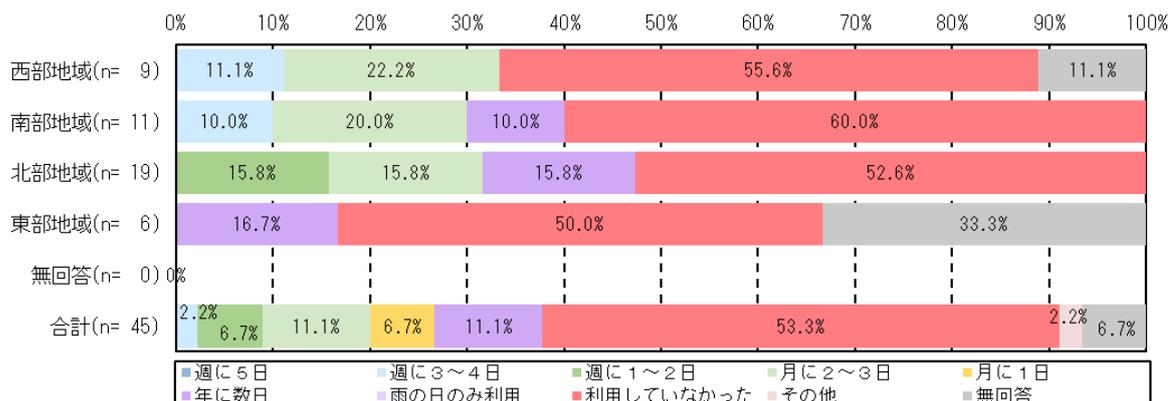


(7) 非利用者の以前の利用状況

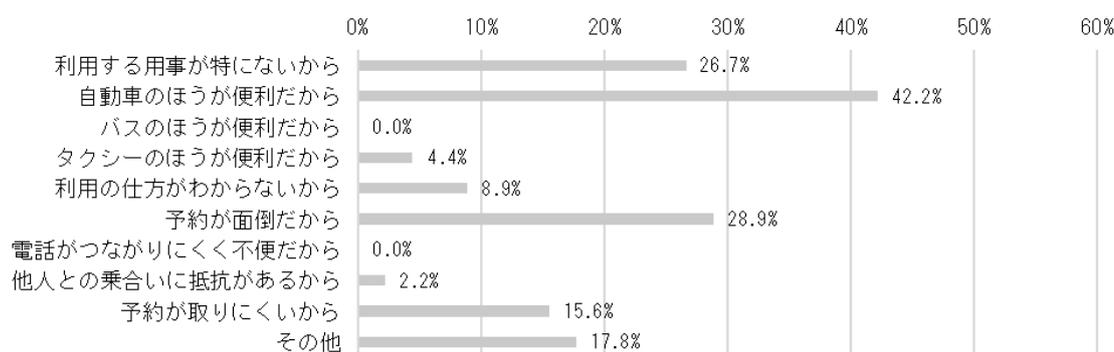
非利用者（登録のみ）における路線バス型であった際の利用頻度では「利用していなかった」が半数以上となっており、次いで「年に数回」「月に2～3日」となっていることから、利用者減少につながる主な要因が「事前登録・予約制のデマンド運行」に切り替わったからではなく、外部要因等その他の要因が大きい可能性がある。

利用条件としては「運転ができなくなったら」「以前の路線型に戻れば」「始発・終発時刻が拡大されれば」との声が若干名から上がっている。

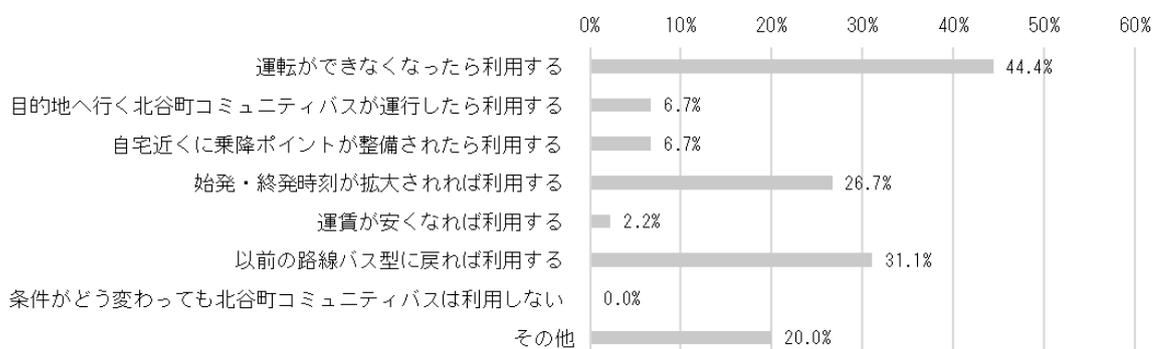
■以前の利用頻度 (n=45)



■デマンド型を利用しない理由 (n=45)



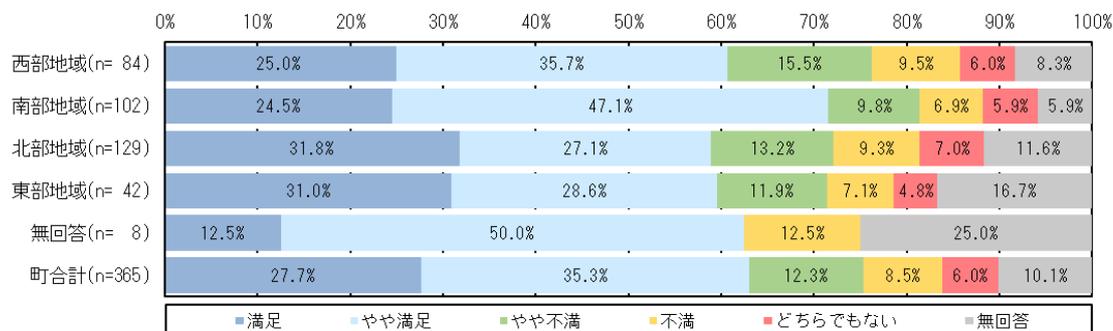
■利用条件 (n=45)



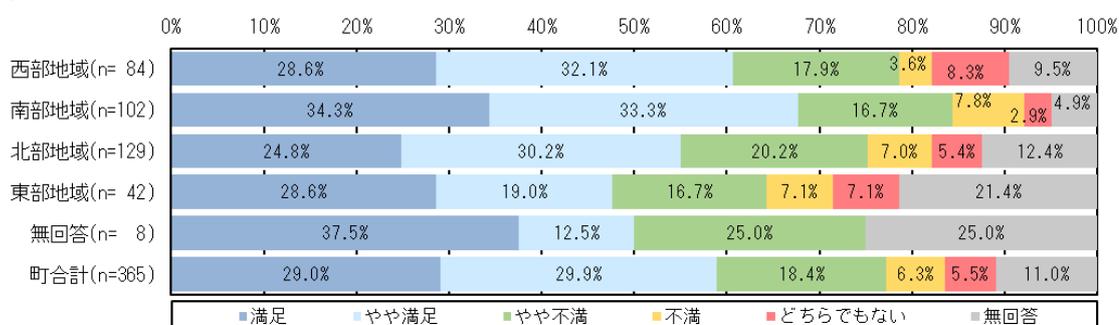
(8) 満足度

予約方法・運行時間帯・定時性・運賃の満足度について、どの項目においても「満足」「やや満足」の割合が半数以上を占めており、デマンド型運行のサービスに対する評価は基本的には満足度が高い傾向にある。

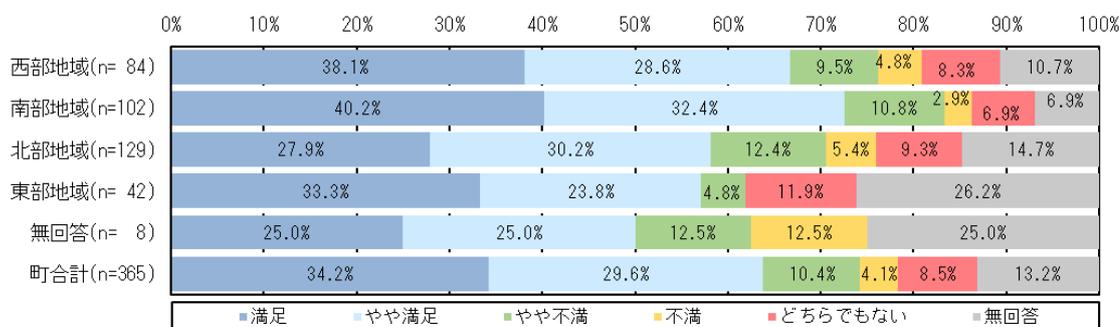
■予約方法



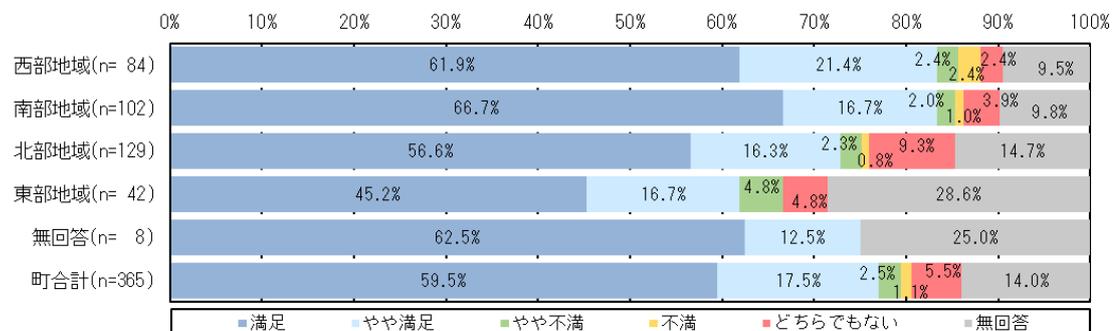
■運行時間帯



■定時性



■運賃

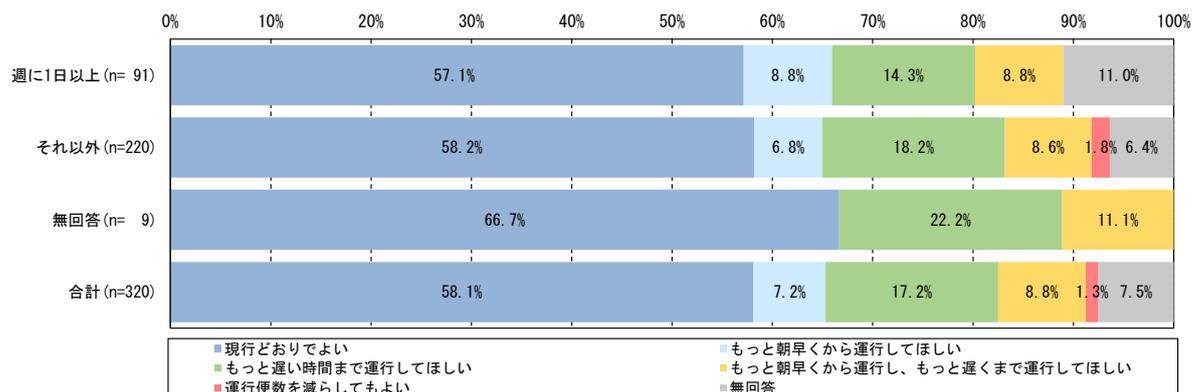


(9) コミュニティバスの方向性

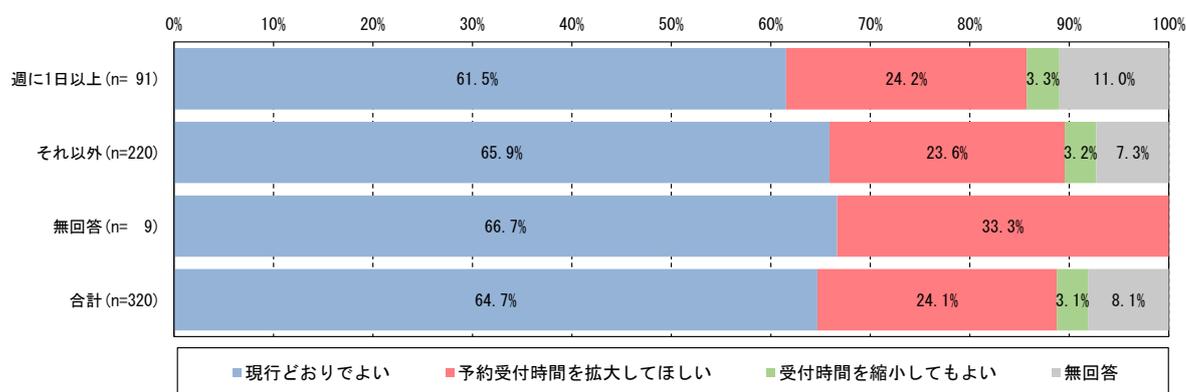
コミュニティバスの方向性としては、運行便数・予約受付時間ともに「現行どおりでよい」との回答が多くなっているが、運行便数については「もっと遅い時間まで運航してほしい」、予約受付時間については「予約受付時間を拡大してほしい」との回答も多くなっている。

また、1回あたりの許容乗車運賃では「200～299円」との回答が半数程度と最も多くなっており、時間帯の拡大や運賃改定についてサービスを見直す必要がある。

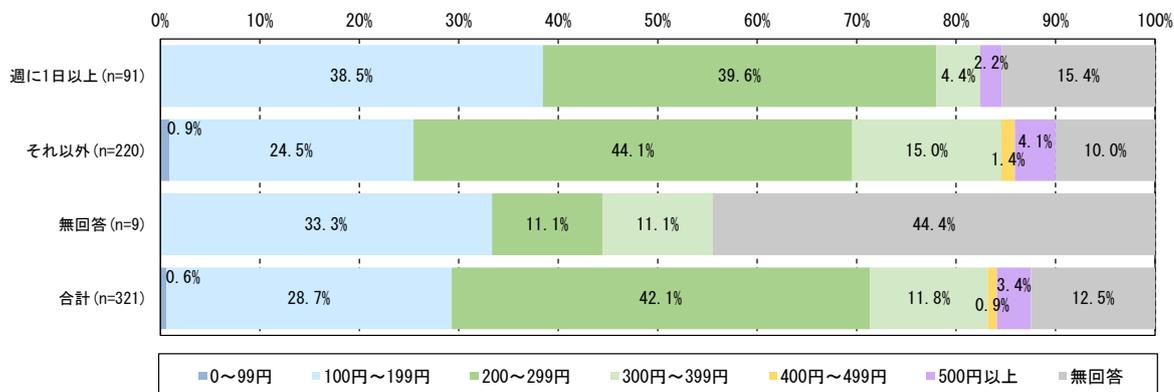
■ 運行便数



■ 予約受付時間



■ 1回あたりの許容乗車運賃

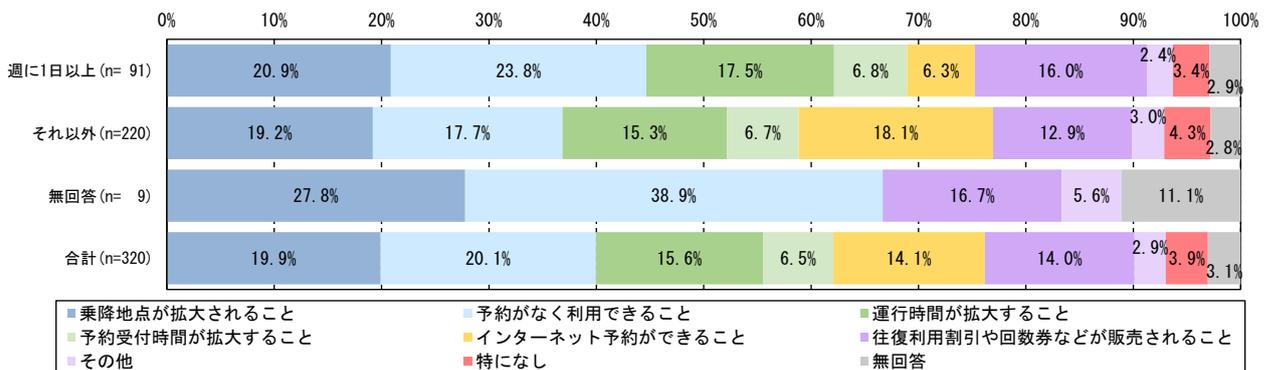


(10) コミュニティバスに期待すること

今後のコミュニティバスに期待することとしては、「予約がなく利用できること」が20.1%と最も多く、次いで「乗降地点が拡大されること」「運行時間が拡大すること」となっている。

また、主な自由意見としては「デマンド運行への満足」「運行時間帯の拡大要望」「予約システムの改善要望」が多く挙げられている。

■期待すること



■主な自由意見

利用頻度	内容
週に1~2日	コミュニティバスのおかげで一人暮らしにはとても大助かりです。長年続けてほしいと願っております。コミュニティバスの利用者は学生や高齢者等の移動手段に乗用車を選ばない方が旅行者になるでしょう。町内限定、運行時間もやや短い乗降場所も制限があるなど移動手段としては使いにくい点もありますが、低額オンデマンドで利用できるメリットをもっと町民にアピールすることで、運営コストを低くしていく方法を検討されてください。 デマンド型に変わってつかいやすくなりました。58号線で降りたい時に少し不便です。バス停を増やすか、バス停をなくして町内乗り降り自由でもいいと思う。
週に3~4日	デマンド型になり、とても便利になりました。予約配車の方々も親切で気持ちよく利用でき、感謝です。以前の時刻表運行のときは役場、ジム、など往路のみでしたがデマンド型になり、往復利用出来腰痛の時など心から感謝。
月に2~3日	コミュニティバスが出てきて本当に良かったです。コミュニティバスがなくなったら車がない人がとても困ります。続けて下さい、お願いします。 電話が繋がらなくて予約したい時間に、予約できなかったときがありました。ネット予約できるようにしたほうがもっと利用しやすくなると思います。
月に1日	個人的にはデマンド運行がとても助かっています。区間制限もなく一定の運賃で利用できるのもとてもありがたいです。車と運転免許証は所持していますが、精神障害を持っているため体調が優れないときや運転が不安な時にこのコミュニティバスを活用させてもらっています。コミュニティバスの存在や便利さをよりたくさんの人に知ってもらい維持できるように地域の皆で協力していけたらいいと思います。とても助かっているのでこれからも利用できることを願っています。
年に数日	コミュニティバスがあることで交通手段を確保できるという安心感に繋がっています。これからも続けてほしい。 コミュニティバスは時間通りに来てほしいです。予約方法をスムーズにしてくれると助かります。 これからの高齢化社会、免許返納等で交通手段がなくなり移動に不自由になる人々が増えてくると思います。これらのことより、格安で利用できるコミュニティバスはなくてはならないものだと思います。今は毎週小5の孫がニライセンター通うのに往復利用させてもらい、家族も送迎をしなくてすみ助かります。これまで2、3回利用しましたが乗り心地や料金等とても満足しました。ますます高齢化が進む昨今、交通弱者のためにも今以上にコミュニティバスが町民のために充実した交通機関であってほしいと説に願っております。 混み合う時間帯に予約が出来ないことを改善してほしい。
雨の日のみ利用	電話予約して30分後に乗車できることが今まで2回程しかない。1-2時間待って乗車できればいいが受付時電話でのやり取りが全然すんなり進まず待たされた。雨で急に予約を入れるから仕方ないとも思うが、そんなときこそ利用したい。電話しても無理なんだと思って利用しなくなっていた。インターネットで現状がわかったり予約が出来たらぜひ利用したいと思う。

3-4 民生委員・児童委員アンケート調査

(1) 調査概要

民生委員・児童委員を対象に、高齢者や障がい者等のコミュニティバスの移動実態や公共交通に関する要望・意見等を把握するため、アンケート調査を行った。

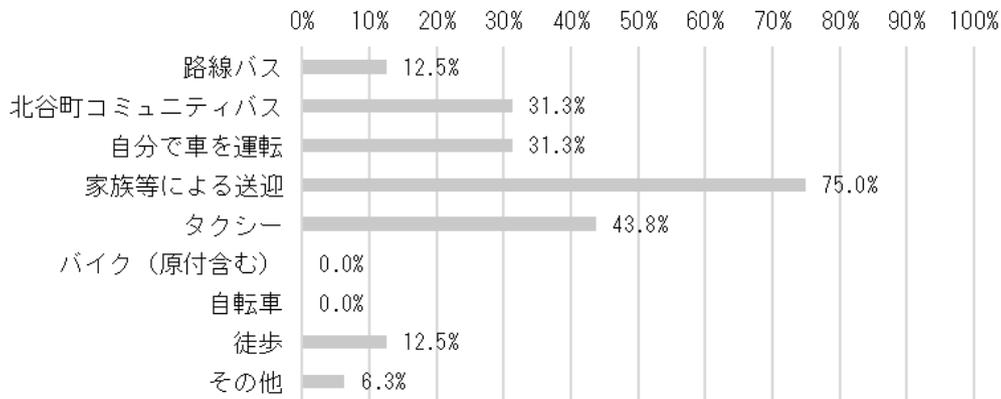
対象者	・ 民生委員・児童委員 42 人
主な調査項目	・ 調査方法…直接配布、郵送による回収 ・ 調査期間…令和 4 年 11 月中旬～12 月中旬
回収状況	・ 16 人（上勢地区 1 人、桃原地区 1 人、栄口区 0 人、桑江区 3 人、謝苺区 2 人、北玉区 2 人、宇地原区 1 人、北前区 2 人、宮城区 4 人、砂辺区 1 人、美浜区 1 人）

(2) 買物や通院で移動する際の交通手段

高齢者や障がい者等の日常的な買物（店舗）の移動手段は、「家族等による送迎」が 75.0%と顕著に多く、次いで「タクシー」が 43.8%、「北谷町コミュニティバス」「自分で車を運転」が 31.3%となっている。

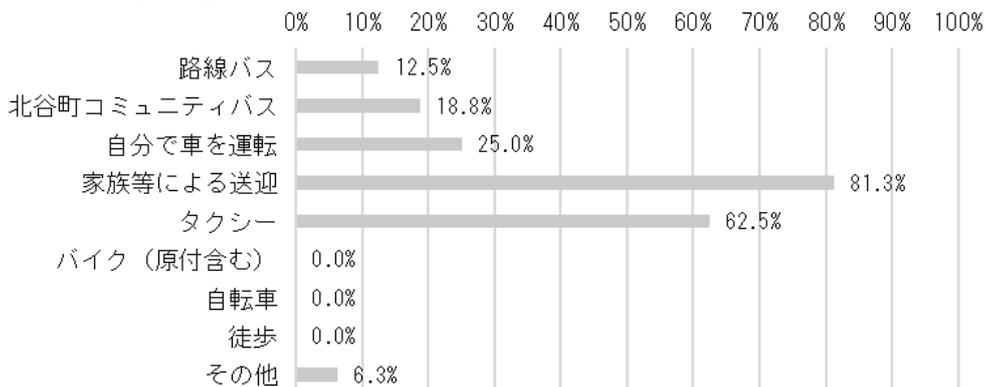
通院の移動手段は、「家族等による送迎（81.3%）」、「タクシー（62.5%）」の順で多く、「北谷町コミュニティバス」は 18.8%となっている。

■ 日常的な買物（店舗）の移動手段（n=16）



※その他…ボランティア 1 件

■ 通院の移動手段（n=16）



※その他…友達 1 件

3-5 観光客アンケート調査

(1) 調査概要

北谷町までの交通手段や町内における移動手段等を分析し、公共交通やコミュニティバスの利用実態を把握するため、観光客アンケート調査を行った。

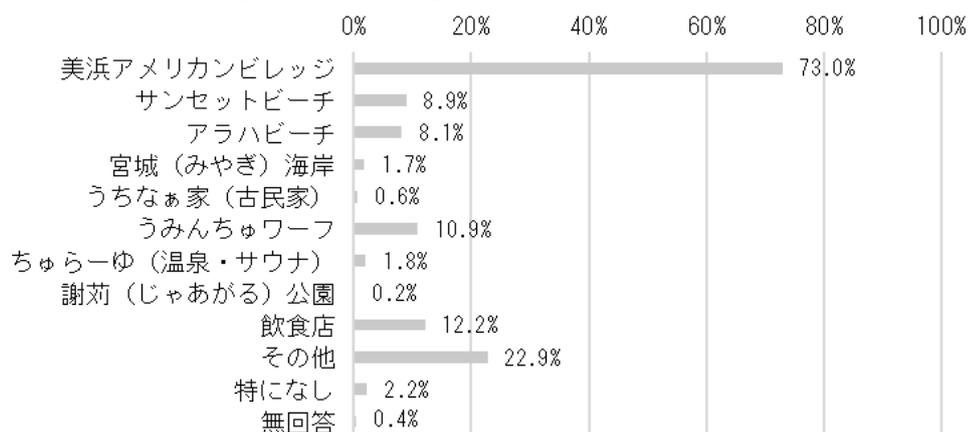
対象者	・北谷町への来訪者				
主な調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ・回答者の属性（年齢、住まい、自動車保有状況） ・北谷町内の周辺回遊状況（来訪場所）や交通手段の選択状況 ・観光周遊する際の困り具合、公共交通で移動する場合の改善点 ・観光周遊を促す必要なサービスや観光情報 				
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> ・街頭アンケート調査 調査員による直接ヒアリング 調査場所：イオン北谷店、美浜アメリカンビレッジ（デポアイランド）、北谷町観光情報センター、うみんちゅワープ ・宿泊施設アンケート調査 チェックイン時にフロント等でQRコード読み取りによる調査 調査施設：ココシャスモンパ、北谷ビーチサイドコンドミニウムホテルモンパ、ベッセルホテルカンパーナ沖縄、レクー沖縄北谷スパ&リゾート、THE BLUE STEAK WONDER HOTELS、ビーチフロント、MB ギャラリーチャタン by ザ・テラスホテルズ、沖縄オーシャンフロントホテル 				
調査期間	<ul style="list-style-type: none"> ・街頭アンケート調査 令和4年9月23日（祝）～9月24日（土） 令和4年10月8日（土）～10月9日（日） ・宿泊施設アンケート調査 令和4年11月7日（月）～11月21日（月） 				
回答数	<ul style="list-style-type: none"> ・街頭アンケート調査 N=987 ・宿泊施設アンケート N=89 				
回答の内訳	性別	男性	452 (42%)	女性	606 (56%)
		無回答	18 (2%)		
	年齢	10歳代	103 (10%)	20歳代	269 (25%)
		30歳代	238 (22%)	40歳代	202 (19%)
		50歳代	145 (14%)	60歳代	86 (8%)
		70歳代	19 (2%)	80歳以上	4 (0.5%)
		無回答	10 (1%)		
	居住地	沖縄県内	566 (53%)	国内	508 (47%)
国外		1 (0.1%)	無回答	1 (0.1%)	

(2) 訪問先

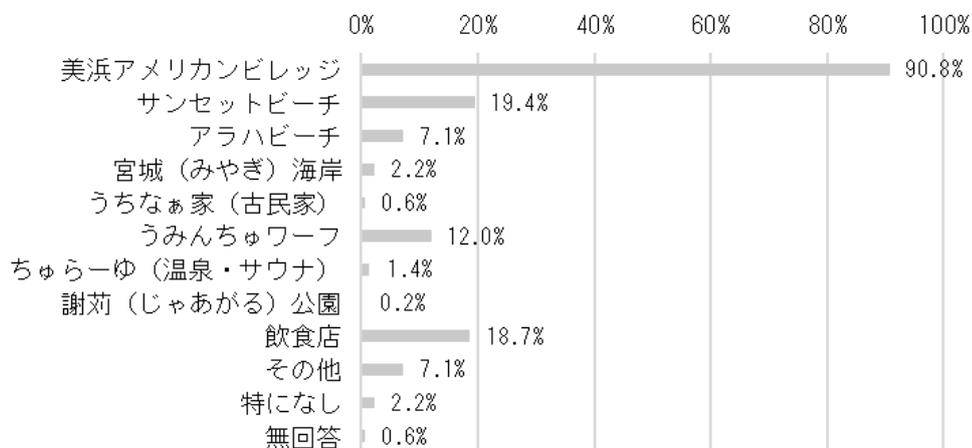
県内居住者および国内外居住者どちらにおいても「美浜アメリカンビレッジ」が高い数値を占めており、次いで県内居住者では「飲食店」「うみんちゅワーフ」、国内外居住者では「サンセットビーチ」「飲食店」が多く選択されている。

県内居住者はその他の数値も高くなっており、主な行き先として「映画」「イオン北谷」との回答が多くなっている。

■ 県内居住者（北谷町以外）の訪問先 (n=541)



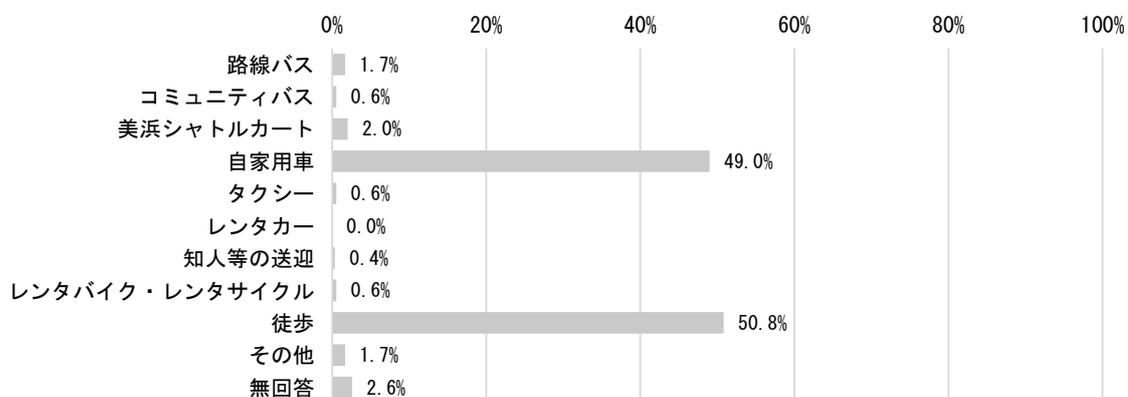
■ 国内外居住者の訪問先 (n=509)



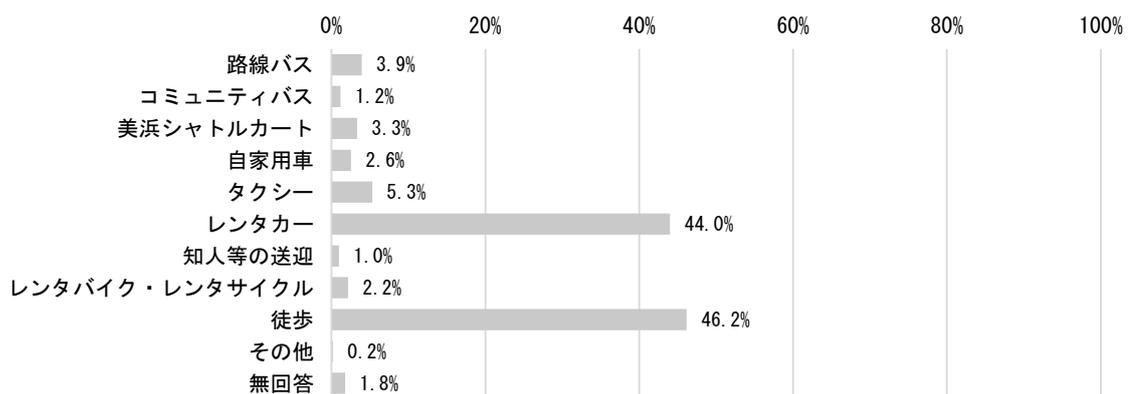
(3) 利用交通手段

北谷町内を巡る際の利用交通手段について、県内居住者は「自家用車」と「徒歩」、国内外居住者では「レンタカー」と「徒歩」となっており、コミュニティバスの利用率は1%程度に留まっている。

■北谷町を巡る際【県内居住者（北谷町以外）】(n=541)



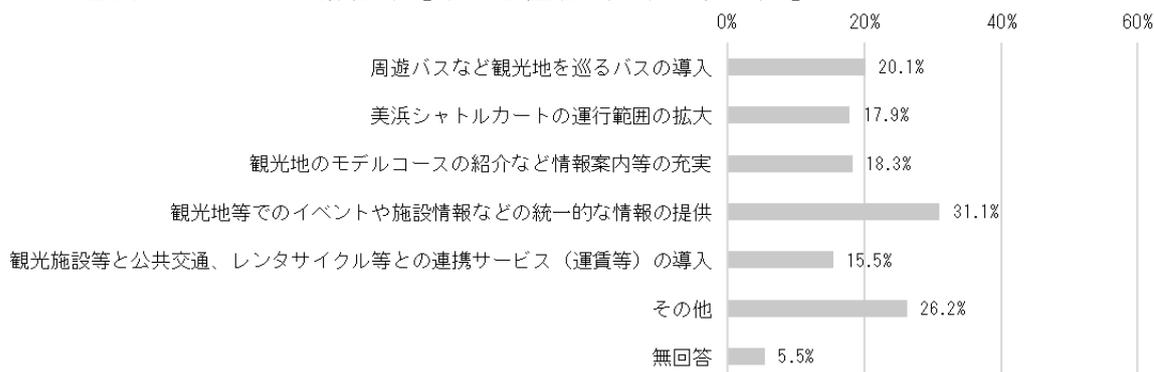
■北谷町を巡る際【国内外居住者】(n=509)



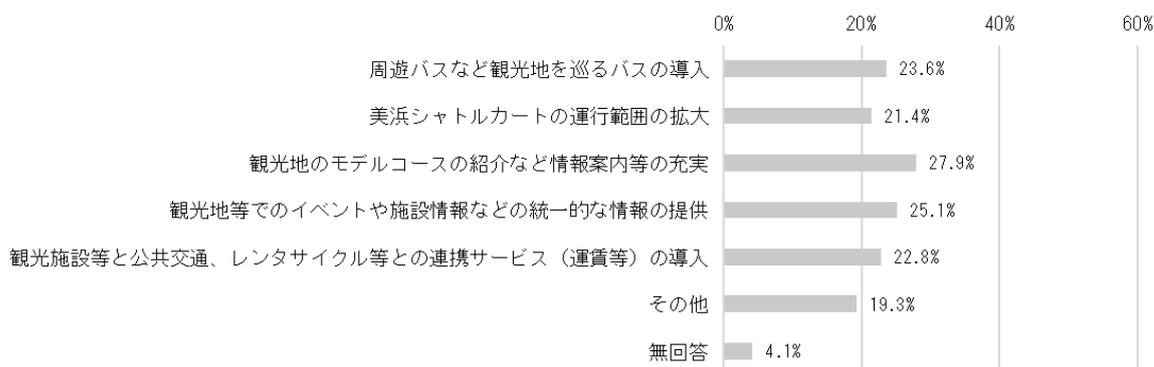
(4) 必要なサービスや情報

北谷町への来訪における必要なサービスや情報について、県内居住者では「観光地等でのイベントや施設情報などの統一的な情報の提供」が 31.1%と最も多く、次いで「周遊バスなど観光地を巡るバスの導入」「観光地のモデルコースの紹介など情報案内等の充実」となっており、国内外居住者では「観光地のモデルコースの紹介など情報案内等の充実」が 27.9%と最も多く、次いで「観光地等でのイベントや施設情報などの統一的な情報の提供」「周遊バスなど観光地を巡るバスの導入」となっている。

■必要なサービスや情報等【県内居住者（北谷町以外）】



■必要なサービスや情報等【国内外居住者】



3-6 関係団体（社会福祉協議会・観光協会）アンケート調査

(1) 調査概要

町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、関係団体を対象に、アンケート調査を行った。（以下、北谷町コミュニティバスに関連する対象のみを抜粋し掲載）

対象者	・北谷町社会福祉協議会 ・北谷町観光協会
主な調査項目	・調査方法…メール又はFAXによる配布、回収（後日、対面ヒアリング） ・調査期間…令和4年11月中旬～12月中旬

(2) 調査結果

北谷町社会福祉協議会より、予約に関する課題が指摘された。

北谷町観光協会より、観光客利用に関する懸念点が示唆された。また、インバウンド客の利用促進についても意見を得られた。

■北谷町社会福祉協議会

- ・予約が取りにくい。もっと簡単な予約方法があるとよい。

■北谷町観光協会

- ・9月のシルバーウィーク以降、平日・土日祝日ともに観光客は増加傾向にある。
- ・公共交通との連携・協力に関して、北谷町観光情報センターでバス時刻やバス停の案内、目的地までのアクセスルートの案内が考えられる。
- ・北谷町コミュニティバスは地元住民が乗車するため、来町の観光客は地元住民に対してのコロナ感染を気にしてしまい乗れないのではないかと意見がある。
- ・北谷町コミュニティバスは運行時間帯の拡張や予約方法、多言語受付対応等を考慮し、インバウンド観光客が利用できるように改善いただきたい。

3-7 交通事業者アンケート調査

(1) 調査概要

町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、アンケート調査を行った。

対象者	・北谷町コミュニティバス：(株)琉球バス交通
主な調査項目	・調査方法…メール又はFAXによる配布、回収（後日、対面ヒアリング） ・調査期間…令和4年11月中旬～12月中旬

(2) 調査結果

運行稼働率は100%という現状が確認できた。一方、デマンド型運行開始時と現在を比較すると、コロナ禍の規制緩和に伴う交通量の変化から、運行における課題（運行時間や乗務員の稼働等）がうかがえた。

■北谷町コミュニティバス（琉球バス交通）

- ・**運行の稼働率は100%。**
- ・コロナ禍以前と利用者層に大きな変化はない。高齢者利用が多い。
- ・コロナ禍からの規制緩和によって人の動きが活発になり、交通量が増えてきた。渋滞が起きやすくなっている。これにより、これまで対応できていた予約も時間が間に合わないケースが増えた。併せて、乗務員の休憩確保も難しくなっている。
- ・既存の路線バスと重複している区間は互いに効率が落ちていると思われる。路線バスとの役割分担を考えながら取り組む必要がある。
- ・コミュニティバス利用促進の一環として、路線バスとの共通利用が可能なOKICAの導入を提案する。

4 デマンド型運行に対する事業評価

4-1 デマンド型運行の評価

デマンド型運行について、コミュニティバス導入時に掲げた量と質の評価の観点から評価する。

量の評価（目標値：収支率 25%以上）については、令和 3 年度が 5.2%、令和 4 年度が 8.3%（見込み）と未達成となっている。

質の評価について、「高齢者の健康増進及び生きがいづくり効果」「観光地としての魅力向上効果」「地域間交流の促進効果」の観点から整理すると、次のような効果が期待される。

【質の評価】

① デマンド型運行の利用は増加傾向にあり、高齢者等の利用は多く、交通弱者の移動手段として寄与している

- ・70 代以上の高齢者層の利用が半数程度を占めており、路線定期型からデマンド型に変更後、延べ利用者数が増加していることから、高齢者等の外出機会の増加にも寄与していることが想定される。
- ・アンケート調査から、路線定期型よりデマンド型の運行形態の方が利用しやすく、満足度も高いことから、高齢者等の貴重な交通手段になっている。
- ・コミュニティバスの利用ニーズは、運転免許や自家用車を所有していない町民が多く、登録者の登録理由として、車移動が困難（もしくは将来の移動へに不安）であることがあげられ、今後の利用需要の拡大が見込まれる。

② 観光客に周遊促進に向けて、宿泊・観光施設と連携した引き続きの検討が必要

- ・観光客の利用は少なく、町内の周遊手段としての利用割合も少ないことから、利用促進に向けた周知や周遊のための情報発信が課題である。
- ・観光協会のアンケート調査から、コロナ禍において、観光客がコミュニティバスの利用を控えていたことも想定されるため、引き続き宿泊施設や観光施設等との連携強化なども見据えた検討が必要である。

③ 日常の買物・通院や公共施設利用が多く、商業の活性化や日常の交流機会の創出に寄与している

- ・登録者の利用頻度は週に 1 日以上日常的な利用をする方の割合が約 25%、主に、買物・通院や公共施設の利用を目的としており、日常生活の利便促進に寄与している。
- ・特に、買物目的が 4 割と高く、商業施設が立地する美浜区関連を中心に商業活性化に寄与することも期待できる。
- ・一方で、事前予約の方法や乗降地点の拡大、時間帯の拡大等により、より利用者の増加を図ることで、地域間交流の促進も期待できる。

4-2 デマンド型運行に対する課題

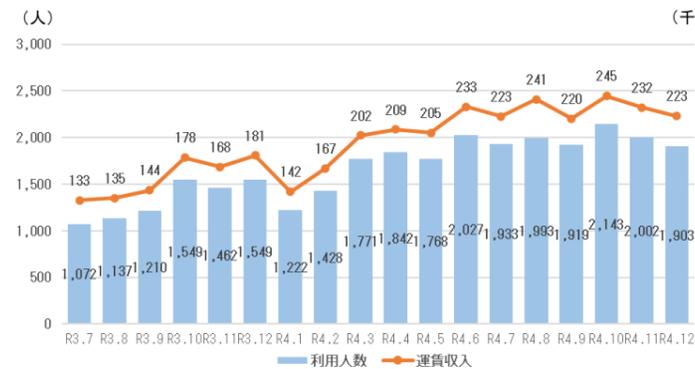
(1) 現状から見える課題の整理

北谷町コミュニティバスの利用状況の整理及び本業務で実施した町民アンケート調査、コミュニティバス登録者アンケート調査、観光客アンケート調査、民生委員・児童委員アンケート調査、交通事業者アンケート調査の結果を踏まえ、デマンド型運行に対する課題について整理する。

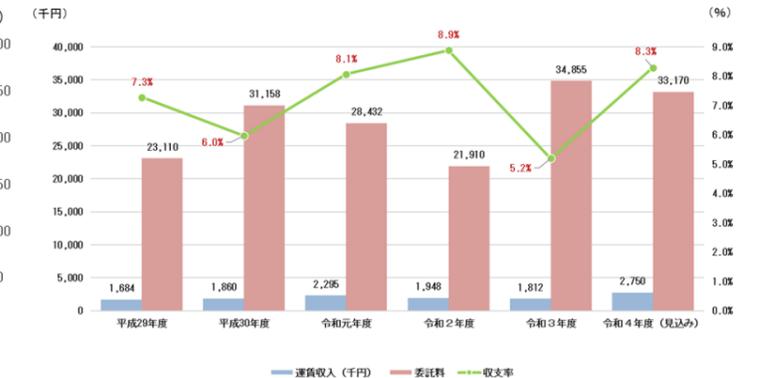
1 利用状況の整理

- 令和3年7月1日から区域運行（デマンド型）に変更となつてから、令和4年12月時点までで登録者数1,842人。
- 町全体で70代の割合が多く、**70代以上の高齢者層で半数程度**を占める。
- 平日の車両稼働率は100%**で、更なる利用者増に向けては乗合率の向上が必要。
- 日平均1回以上利用されている乗降所は、全乗降所66カ所のうち35カ所であり、日平均で1回に満たない乗降所は31カ所。
- 運行開始から現在まで**利用人数および運賃収入は概ね毎月増加傾向**にあり、令和3年12月と令和4年12月の比較では、利用者数・運賃収入ともに1.23倍に増加。
- 運賃収入は再編前と比べて増加しているが、それに比例して運行委託料が33,170千円と大幅に増加しており、収支率の改善が急務となっている。
- 1便あたり「1人乗り」で利用する方が最も多くなっているが、「2人乗り」以上の**相乗り率では約60%**を占めている。

▼利用人数と運賃収入は増加傾向



▼運行委託料等の増加による収支率の低下



2 実態調査の結果概要

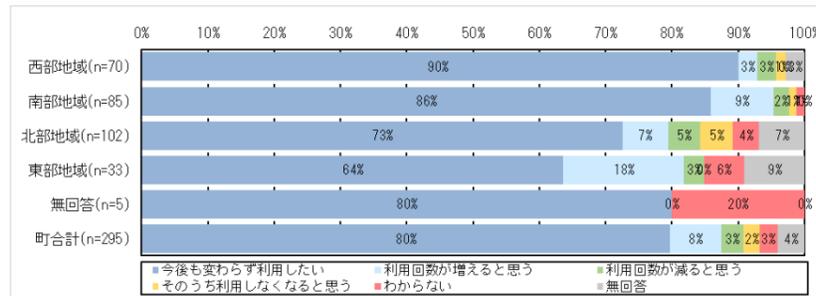
【町民アンケート調査】

- 認知度は、約半数の人が「知っている (50.6%)」と回答したものの、**「知らない (初めて聞いた) 」と回答した方の割合が4割存在。**
- 運行形態の利用意向は、**「路線バス型 (22.9%) 」と「区域運行 (デマンド型) (22.5%) 」とほぼ同数。**
- 維持・充実させるための方法は、**「行政 (税金) に加えて、住民、企業などで不足分を負担する (23.6%) 」が最も多い。**

【コミュニティバス登録者アンケート調査】

- 登録理由としては車移動が困難といった登録理由が70%以上と多い一方、**将来の移動に不安を抱え登録に至った方も11%存在。**
- 利用しやすい運行形態として、**路線バス型より現状のデマンド運行のほうが利用しやすいとの回答が2倍以上。**
- 今後の利用意向として**「今後も変わらず利用したい」、「利用回数が増えると思う」があわせて88%存在。**
- 「もっと遅い時間まで運行してほしい」、「予約受付時間を拡大してほしい」との改善要望が比較的多い。
- 1回あたりの**許容乗車運賃では「200~299円」との回答が半数程度。**

▼北谷町コミュニティバス (デマンド型) の将来需要は極めて高い



【民生委員・児童委員アンケート調査】

- 日常的な買物 (店舗) の移動手段は、「家族等による送迎」が75.0%で**「北谷町コミュニティバス」は31.3%**。通院の移動手段は、「家族等による送迎」が81.3%で**「北谷町コミュニティバス」は18.8%**。
- 公共交通の利便性は、「やや不便」と「不便」と回答した方の割合が約8割 (回答者13人) を占める。

【観光客アンケート調査】

- 北谷町内を巡る際の利用交通手段として、コミュニティバスの**利用率は1%程度**に留まっている。

【関係団体 (社会福祉協議会・観光協会) アンケート調査】

- 予約が取りにくい。もっと簡単な予約方法があるとよい。
- 運行時間帯の拡張や予約方法、多言語受付対応等を考慮し、インバウンド観光客が利用できるように改善いただきたい。

【交通事業者アンケート調査】

- コロナ禍からの規制緩和によって人の動きが活発になり**渋滞が起きやすく、これまで対応できていた予約も時間が間に合わないケースが増えた。**
- 既存の路線バスと重複している区間は互いに効率が落ちており、**路線バスとの役割分担を考えながら取り組む必要がある。**

3 デマンド型運行に対する課題

- ①運賃体系及び運行委託料の見直しによる収支率の改善が必要
- ②平日に比べ土日祝日の利用率が低いことによる運行サービスの見直しが必要
- ③予約不成立の減少に向けた予約システムの改善が必要
- ④観光客の利用率が低いことによる運行情報案内の改善が必要
- ⑤渋滞緩和及び潜在需要の転換を促す利用促進策の展開が必要

(2) デマンド型運行に対する課題の詳細

① 運賃体系及び運行委託料の見直しによる収支率の改善が必要

デマンド型運行に移行してから利用者数は増加傾向にあるが、令和4年度の運行委託料は33,170千円（見込み）となっており、収支率（運賃収入/運行委託料）は8.3%（見込み）で、目標値25.0%には達していない状況である。

現在2名常駐のオペレーター型予約システムを採用しており、運行委託事業者と予約受付委託事業者それぞれに委託料が発生している状況であることから、路線定期型よりも高騰している。

また、路線定期型よりも満足度が高く利用者ニーズに適したサービスを提供しているデマンド型運行であるが、乗車運賃は200円のままとされている。

これら、運行委託料の見直しによる経費の圧迫を改善することに加え、町民アンケート調査より許容乗車運賃は「200～299円」との回答が約半数となっていることから、300円への増額による収支率の改善が必要である。

② 平日に比べ土日祝日の利用率が低いことによる運行サービスの見直しが必要

北谷町コミュニティバスの日平均利用者数は平日で約60人/日、土曜日が約48人/日、日曜祝日が約35人/日と平日のほうが多い状況となっている。

また、運行時間帯は主要施設の開庁・営業時間、これまでの見直し経緯により午前8時から午後6時までとしているが、北谷町コミュニティバス登録者アンケートより、夜間の時間帯について拡大を希望する声が多くなっている。

運行サービスの見直しとして、毎日運行を平日・土曜日のみ運行に変更し財政支出を抑制することや、運行時間帯の拡大の検討が必要である。

運行時間帯の拡大については、あわせて予約時間帯の見直しも行う必要がある。

③ 予約不成立の減少に向けた予約システムの改善が必要

コミュニティバスの利用者数は増加傾向にあることにより、希望時間に予約ができない予約不成立も月に269件存在（R4.12実績）しており増加の傾向にある。

現在の予約システムでは、オペレーターが電話で受付をし、手動で時刻・発着地点等を入力し運行経路を決定している状況であるため、電話がつながらない場合や非効率な運行となっている可能性がある。

そのような状況を改善するため、AIを活用した配車システムやWebからも予約可能な媒体を構築することで、なるべく多くの利用者を受け入れることが必要である。

④観光客の利用率が低いことによる運行情報案内の改善が必要

コミュニティバス導入目的の1つとして、【観光客の移動の利便性・回遊性向上】を設定しており、観光客の移動の利便性・快適性の向上を目指すことを目的としているが、観光客アンケート調査結果から、北谷町内を巡る際の利用交通手段として、コミュニティバスの利用率は1%程度に留まっている。

観光客に対してコミュニティバスに関する十分な情報が行き届いていない可能性があることから、利用率向上を目指した運行情報案内の改善・強化が必要である。

しかしながら、前述している収支率の改善が急務であることから、まずは日曜・祝日の運行を廃止し生活交通としての運営が軌道に乗ってから、段階的に観光客を取り込むための見直しを行うことが望ましいと考えられる。

⑤渋滞緩和及び潜在需要の転換を促す利用促進策の展開が必要

本町のみならず、県全体の問題認識として道路渋滞の課題がある。町民アンケート調査の結果においても、買い物時の利用交通手段は「自分で車を運転」が79.0%で「北谷町コミュニティバス」が0.9%。通院時の利用交通手段でも「自分で車を運転」が75.4%で「北谷町コミュニティバス」が1.2%となっており、自家用車依存度が高い状況である。

利用するための条件としても「運転ができなくなったら利用する」との回答が最も多くなっているが、公共交通への転換を促す策として北谷町コミュニティバスに触れる“きっかけづくり”や、運転が環境面・健康面に及ぼす影響といったものを周知し、公共交通の必要性・存在意義を発信していくことが必要である。

4-3 運用システムの評価

(1) 調査概要

デマンド型システムについては、「AI 型システム」「オペレーター運用型システム」「タクシーシステム改良型（既存の配車システムを改良したシステム）」があり、北谷町コミュニティバスはオペレーター運用型システムを適用している。

	システムの特徴	県内事例
AI 型システム	<ul style="list-style-type: none"> メーカー各社の AI によるルート最適化の機能を有する 配車ルート及び配車候補の車両はシステムが選定 近年、AI 機能を有するメーカーが数多く参入 	与那国町、浦添市
オペレーター運用型システム	<ul style="list-style-type: none"> 20 年前にデマンド交通が全国で初めてスタートして以来のシステムの原型 地図上に算出されたルート、所要時間などを閲覧しながらオペレーターが配車車両を選定 	北谷町、南城市
タクシーシステム改良型	<ul style="list-style-type: none"> タクシー会社がデマンド受付業務を請け負うケースがあることから、タクシー無線やタクシー配車システムなどのメーカーが要望を受けて、自社システムをデマンド受付用にカスタマイズしたシステム 	なし

■AI 型システムのメーカー提供資料

交通に関わる社会課題の解決

交通空白地の移動手段

- 高齢者の免許返納促進
- 過疎地域の交通手段確保
- 外出の促進と健康維持

ドライバー不足

- 運送・輸送の効率化
- 需給バランス適正化
- 労働条件の改善

都市計画

- 企業・住民・観光誘致
- 渋滞緩和・災害対策
- 交通維持への支出抑制

AI・ICTプラットフォーム
による課題解決



事業者に対する課題解決：効率的な配車手段の提供

乗客不在の走行を減少、車両あたりの移送乗客数を増加
経費の削減と利用者数増加



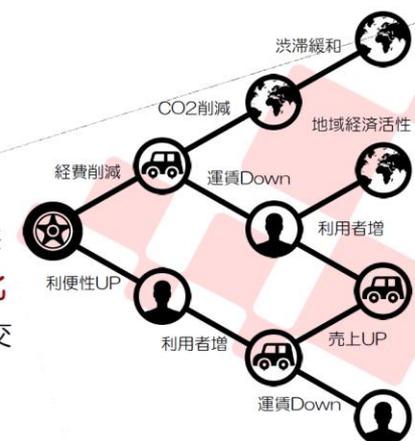
利用者に対する課題解決：移動手段利用格差の解消

移動手段利用格差の解消、便利で低コストな移動手段を提供



社会に対する課題解決：環境保全、地域経済の活性化

渋滞緩和とCO2排出量削減などの環境保全、災害発生時の交通手段確保、人々の移動を促し地域経済の活性化に貢献



(2) 運用システムの評価

運行委託料の増加の一番の原因として、運行事業者と予約受付事業者の2社で運用していることが挙げられる。オペレーター2人/日体制となっているが、システムの見直しやWeb予約システムを導入することで人件費の削減が期待され、財政支出に寄与できる。

それぞれのシステムについてメリットとデメリットを整理し、相対比較としてイニシャルコストや利用者および運用者の使いやすさ等を評価し、最適なシステムを検証する必要がある。

■デマンド型運用システムの特徴とメリット・デメリット

	AI型システム	オペレーター運用型システム	タクシーシステム改良型
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ○配車操作はシステムが候補を算出するため、<u>オペレーターの負担が少ない</u> ○人件費の削減が期待できる 	<ul style="list-style-type: none"> ○オペレーターによる<u>柔軟な配車が可能</u> ○同システムを導入している地域では比較的乗合率の高い導入地域が多い 	<ul style="list-style-type: none"> ○タクシー会社が受付業務を行う場合、<u>導入時の操作習得における負担が少ない</u> ○低コストでの導入が可能
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ●システムのロジック、制限、システムの判断により<u>本来乗れるはずの利用者が乗れないケースが発生</u> ●アプリ予約を前提としているため電話予約に対する機能連携が弱い ●予約時間確定型が多いため、早く予約をした利用者が優先されてしまう傾向があり、乗合率の低下、お断り率の増加が発生する場合がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ●オペレーターによるシステム利用が前提のため、<u>人件費負担が発生</u> ●効率のいい運行を実現するため、デマンド導入前にオペレーターへの指導や勉強会が必要 ●時間指定の配車を行う場合に運用による工夫が必要となる場合がある 	<ul style="list-style-type: none"> ●車載端末（タブレット）を有さないシステムがあり、<u>配車については完全手動</u> ●データ出力・分析機能がデマンド交通専門のシステムに比べて弱く、データ出力の種類が少ない ●オンプレミスのシステムの場合、ハードウェアの故障などのリスクがある

5 北谷町コミュニティバス導入検討事業に対する事業評価

5-1 量の評価・質の評価

(1) 評価指標の達成状況

コミュニティバス導入検討事業に対する達成状況の評価として、目標に対する「収支率」の低迷、コロナ禍の影響による「老人福祉センター等への社会活動への行き易さ」及び「観光客数、観光施設等への回遊性等」の指標について未達成の状況にある。

しかしながら、利用者数は増加傾向で満足度も高いことから、将来的な収支率の改善は見込まれる。

また、新型コロナウイルスの感染症法上の位置付けが5類に引下げられる等により、町民や観光客の行動がさらに緩和されることが予想され、段階的に観光客等、町外へのアプローチを強化することで回遊性の向上が期待される。

■コミュニティバス導入の評価

量の評価	収支率 25%以上	・令和3年度が 5.2%、令和4年度が 8.3%と回復の傾向にあるが、大きく目標を下回っている。
質の評価	高齢者等の外出回数の増加	・登録者及び利用者数ともに増加傾向にあり、70代以上が半数程度と、高齢者の外出は促進されている。
	老人福祉センター等への社会活動への行き易さ	・コロナ禍のため、イベント等にも影響しており、老人福祉センター等の乗降は減少している。
	観光客数、観光施設等への回遊性等	・コロナ禍のため、回遊性に関する評価は困難であるが、観光客のコミュニティバス利用は極めて少ない。
	コミュニティバスに対する運行満足度	・コミュニティバスに対する満足度は、非常に高い評価となっている。
	コミュニティバス利用者数	・これまでコロナ禍の影響により利用者数が減少していたが、外出自粛の緩和から利用者数は増加傾向にある。

(2) 運行システムの比較

「量の評価」としては収支率・運行委託料・利用者数等を評価している。前述したように、デマンド型運行に移行してから利用者数は増加傾向にあるが、令和4年度の運行委託料は33,170千円となっている。利用者増加に伴い、収支率は改善の傾向にあるが、未だ目標には及ばない数値となっているため、運行委託料に係る運用システムの見直し改善が課題である。

「質の評価」としては速達性・利用の分かりやすさ・運行満足度等を評価している。予約が必要なデマンド型運行は、その予約の煩わしさが伴ってくるが、実際に利用している方の満足度は路線定期型運行に比べて非常に高く、高齢者等の外出機会の増加にも寄与している。

しかしながら、利用が少ない曜日や観光客を取り込めていない状況が課題として残っており、非利用者の「デマンド型の利用は難しい」といったイメージの払しょくによる生活交通としての運営の確立、その後、段階的な観光客を取り込むための情報発信を強化等、引き続き宿泊施設や観光施設等と連携していくことが持続性向上のための課題である。

■ 「量」と「質」の評価によるシステムの比較

		評価指標	路線定期型運行 (R2)		デマンド型運行 (R4)		変容
量の評価	事業性	収支率	8.9%	△	8.3% (見込み)	△	→
		運行委託料	2,191万円	△	3,317万円	△	↓
		利用者数	15,149人 (359日)	○	23,000人 (R4見込み)	○	↑
		交通事業者への影響	路線バスとの競合による影響は少ない	△	路線バス事業者への影響が懸念	△	→
質の評価	利用者の利便性	①デマンド型運行の利用は増加傾向にあり、高齢者等の利用は多く、交通弱者の移動手段として寄与している					—
		運行満足度	運行本数、運行時間帯でやや評価が低い	△	相対的に高い評価	○	↑
		利用の分かり易さ	路線バスと同様で利用し易い	○	予約が必要など	△	↓
		②観光客に周遊促進に向けて、宿泊・観光施設と連携した引き続きの検討が必要					—
		観光客数、観光施設等への回遊性	観光客のうち1.9%と少ない (H29調査)	—	観光客のうち1.2%と少ない (R4調査)	—	→
		③日常の買物・通院や公共施設利用が多く、商業の活性化や日常の交流機会の創出に寄与している					—
		目的地までのアクセシビリティ (速達性)	目的地までデマンド型運行と比較し、所要時間が掛かる場合がある。	×	路線定期型運行より所要時間が掛からない可能性が高い。	○	↑
老人福祉センター等への社会活動への行き易さ	4.5回/日	—	2.5回/日	—	→		

5-2 クロスセクター効果の分析

北谷町コミュニティバスの存在意義を検証するために、クロスセクター効果の分析を実施する。

地域公共交通のクロスセクター効果とは、地域公共交通を廃止したときに追加が必要となる多様な行政部門の分野別代替費用と、運行に対して行政が負担している財政支出を比較することにより把握できる地域公共交通の多面的な効果であり、これらを定量的に提示することで、地域に応じた支援の必要性を可視化することができる。

(1) 公共交通の公的負担額

コミュニティバスの総利用者数（人/年）	23,000（R4 見込）
財政支出（千円）【運行委託料－運賃収入】	30,170（R4 見込）

(2) 公共交通が廃止となった場合に、追加的に必要となる財政負担額の算出

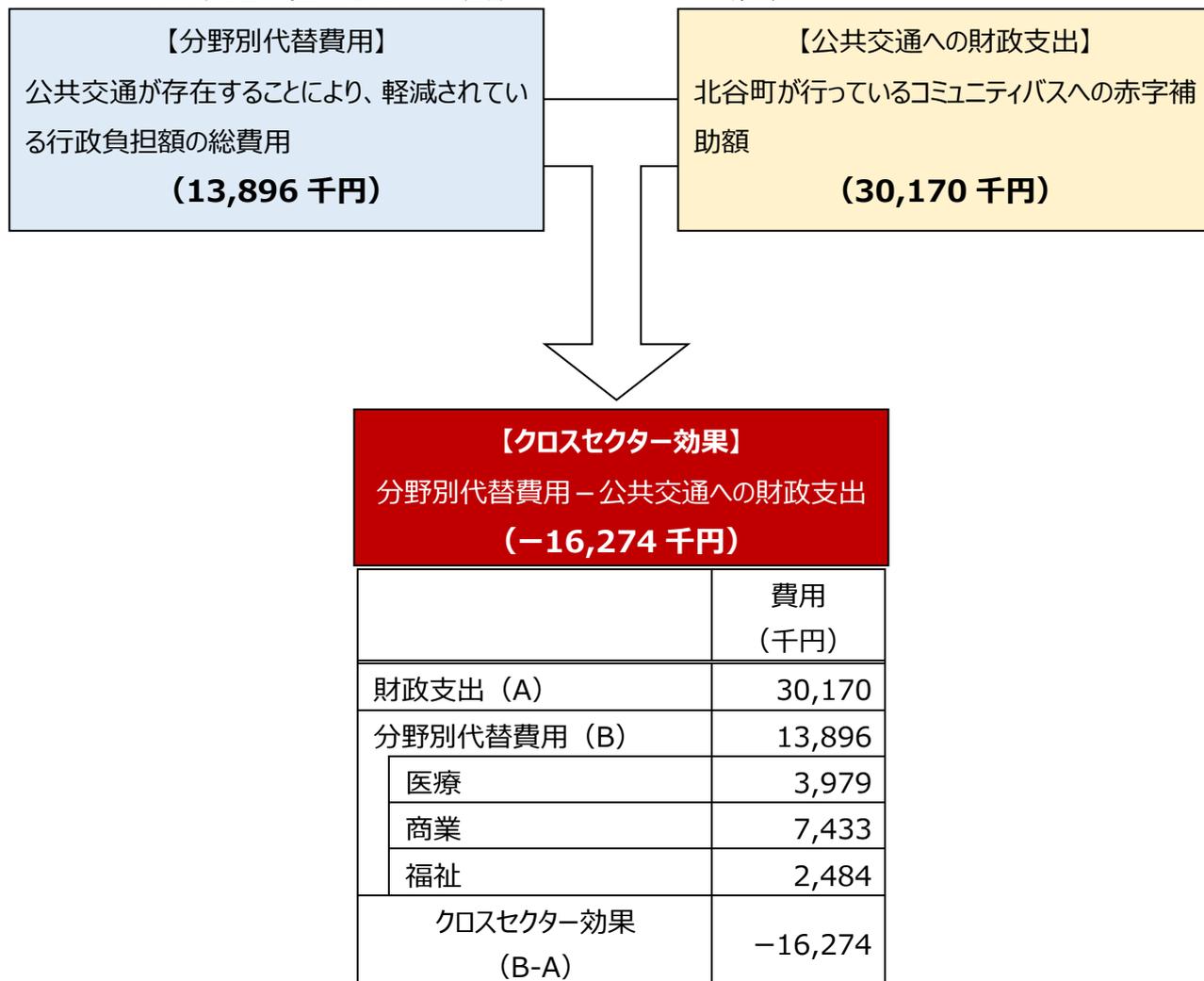
分野	公共交通が廃止になった場合に、追加的に必要となる項目	費用 (千円/年)
医療	通院のためのタクシー券配布 現在、コミュニティバスを利用して通院している人を対象に、タクシー券を配布するとして計上（1人当たり1回の移動につき1,000円券補助するとして想定） ・コミュニティバス利用者の通院目的割合（17.3%）＝3,979人/年	3,979
商業	買い物のためのタクシー券配布 現在、公共交通を利用して買い物している人を対象に、タクシー券を配布するとして計上（1人当たり1回の移動につき1,000円券補助するとして想定） ・コミュニティバス利用者の買い物目的割合（24.3%）＝5,589人/年	5,589
	移動販売サービス実施支援 現在、公共交通を利用して買い物している人を対象に、移動販売サービスに係る基本配送料金を支援するとして計上（イオンネットスーパーを参考に試算） ・コミュニティバス利用者の買い物目的割合（24.3%）＝5,589人/年 ・基本配送料金330円（税込）	1,844
福祉	通院・買い物以外の移動目的のためのタクシー券配布 現在、公共交通を利用して公共施設や私事目的で移動している人を対象に、タクシー券を配布するとして計上（1人当たり1回の移動につき1,000円券補助、以下の半数が利用するとして想定） ・コミュニティバス利用者の公共施設利用等の目的割合（21.6%） ＝4,968人/年	2,484
分野別代替費用合計値		13,896

(3) クロスセクター効果

(1) および(2)の比較結果により、公共交通が廃止となった場合のクロスセクター効果は、年間約-16,274千円と算出される。

試算結果として、クロスセクター効果の値が負であることから、現在公共交通における町の負担額は【地域を支える効果的な支出】としては負担が過大であると考えられる。

■公共交通が廃止となった場合のクロスセクター効果



※上記試算は各施策を考慮したものではなく、あくまでも現状の利用実績等から推計したものである。

(4) タクシー助成事業に変更した場合の財政負担額

クロスセクター効果の分析に合わせて、北谷町コミュニティバスを廃止しタクシー助成事業に転換した場合の財政負担額について試算する。

ただし、現在の実利用者約 1,000 人のみならず、助成対象者として 75 歳以上の高齢者等を対象としてタクシー券の交付を検討する必要があるため、令和 2 年度国勢調査のデータより 2,807 人を対象として捉え、嘉手納町の実証実験を参考に、そのうち 25%が利用すると仮定し試算する。

その結果、タクシー助成事業による年間の財政負担額は月 16 枚配布で 67,368 千円/年、月 8 枚配布で 33,684 千円、月 4 枚の配布で 16,842 千円/年となった。

月 8 枚の配布で現在のコミュニティバス財政負担額と同程度になるが、現在北谷町内にはタクシー事業者 1 社のみであり、タクシー助成事業に変更することでタクシー車両の不足や道路渋滞等への影響が懸念される。

■運行イメージ及び財政負担額の試算

運行エリア	北谷町全域	
対象者	北谷町在住の 75 歳以上の高齢者 (デマンド利用の多い後期高齢者と設定)	
運行事業者	タクシー事業者	
利用可能な区間	「発地」または「着地」どちらかが北谷町(あるいは一部地域)内	
財政負担額のシミュレーション	嘉手納町と同様に、500 円の助成券を交付した場合(75 歳以上)の財政負担額(1日2枚×週2日×月4週=16枚)	
	助成券	対象者全員が利用した場合※1
		対象者の 25%が利用した場合(嘉手納町参考)※2
	月 16 枚配布の場合	269,472 千円
	月 8 枚配布の場合	134,736 千円
	月 4 枚配布の場合	67,368 千円
※1 対象者全員が利用した場合(人口は R2 国勢調査の数値) 【月 16 枚配布の場合】 $500 \text{ 円} \times 16 \text{ 枚} \times 12 \text{ か月} \times 2,807 \text{ 人} = 269,472,000 \text{ 円}$ 【月 8 枚配布の場合】 $500 \text{ 円} \times 8 \text{ 枚} \times 12 \text{ か月} \times 2,807 \text{ 人} = 134,736,000 \text{ 円}$ 【月 4 枚配布の場合】 $500 \text{ 円} \times 4 \text{ 枚} \times 12 \text{ か月} \times 2,807 \text{ 人} = 67,368,000 \text{ 円}$		
※2 対象者の 25%が利用した場合(嘉手納町参考) 【月 16 枚配布の場合】 $269,472,000 \text{ 円} \times 25\% = 67,368,000 \text{ 円}$ 【月 8 枚配布の場合】 $134,736,000 \text{ 円} \times 25\% = 33,684,000 \text{ 円}$ 【月 4 枚配布の場合】 $67,368,000 \text{ 円} \times 25\% = 16,842,000 \text{ 円}$		

《財政負担額シミュレーションの利用率変動パターン》

助成券	10%利用 (10人に1人)	20%利用 (5人に1人)	25%利用 (4人に1人)	33%利用 (3人に1人)	50%利用 (2人に1人)
月 16 枚配布の場合	26,947 千円	53,894 千円	67,368 千円	88,926 千円	134,736 千円
月 8 枚配布の場合	13,474 千円	26,947 千円	33,684 千円	44,463 千円	67,368 千円
月 4 枚配布の場合	6,737 千円	13,474 千円	16,842 千円	22,231 千円	33,684 千円

↑ 嘉手納町の参考値

■ 沖縄県内の高齢者タクシー料金助成事業の概要（障がい者等を対象にした福祉サービス除く）

自治体名	事業名	対象者	助成内容
嘉手納町	高齢者外出支援タクシー料金助成事業	下記、全ての条件に該当する方 ・ 70 歳以上のみの世帯の方 ・ 1 年以上前から嘉手納町に在住の方 ・ 「嘉手納町高齢者外出支援事業」などの他の移動支援サービスを利用していない方 ・ 自家用車を保有していない世帯の方 ・ ご自身でタクシーの乗り降りができる方 ・ 町民税非課税世帯の方	・ 1 枚 500 円の助成券を 1 か月当たり 6 枚交付 ・ 助成額を超える金額は自己負担 ・ 助成券は 1 回の乗車につき、1 枚限り利用可能 ・ R1 の実証実験では約 25%の方が利用
南風原町	高齢者外出支援タクシー料金助成事業	下記、全ての条件に該当する方 ・ 75 歳以上の方のみで構成される世帯の方 ・ 住民税非課税世帯 ・ 世帯内に自家用車を所有している方がいないこと ・ 南風原町内及び近隣市町村に自家用車を所有する協力的な親族等がいないこと	・ 1 枚 560 円の助成券を 1 世帯当たり月 4 枚（2 往復分）交付 ・ 助成額を超える金額は自己負担
西原町	高齢者移動支援事業※	・ 75 歳以上の方	・ 1 枚 500 円券を 1 人につき 2,000 円を交付（チケット 4 枚綴り 1 セット）
沖縄市	高齢者移動支援事業※	下記のいずれかに該当する世帯 ・ 家族全員が 65 歳以上の世帯 ・ 障がい者手帳が交付されている方がいる世帯 ・ 母子健康手帳が交付されている妊婦がいる世帯 ・ 1 歳未満の子がいる世帯	・ 560 円×10 枚
宮古島市	高齢者外出支援タクシー利用助成事業	・ 65 歳以上の高齢者で、協力的な親族がいない要介護認定を受けていない方。 ・ 要支援 1・2 の方 （非課税世帯の方のみ対象）	・ 年間を通し 36 枚から 72 枚までの範囲でタクシー利用券（初乗り分相当）を配布。学区別に支給限度枚数は異なる。 ・ 利用券を超えた料金は全額自己負担

※新型コロナウイルス感染症の影響による事業者支援の観点から実施

5-3 コミュニティバス導入検討事業に対する事業評価

これまで町が取り組んできた「路線定期型による運行」及び「デマンド型による運行」の実証事業に対して、次年度の運行計画作成または代替案の提案ため、コミュニティバス導入検討事業そのものに対する事業評価を行う。

1 コミュニティバスの導入の基本方針

①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、生活に質の維持・向上を目指す。

②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。

③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。

④公共交通全体の活性化

コミュニティバスと路線バスの共存・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。

2 路線定期型の評価

【見直しの経緯（当時の課題）】

- 「バス停」や「便」を廃止しても、運行時間を縮小しない限り、運行経費の大きな削減が見込めない。
- 元々の利用者の満足度向上は見られるが、新たな利用者の創出による収支率改善には至っていない。
- 運行本数の増便、逆向きルートの新設、新たなバス停の追加が必要。
→路線定期型による運行形態では課題を解消できなかった。

【量の評価】

- 収支率・・・H29年度：7.3%、H30年度：6.0%、R1年度：8.1%、R2年度：8.9%。
- 運行委託料は3,000万円以下で利用者数は18,000人程度（R1実績）
- 路線バスとの競合による影響は少ない。

【質の評価】

- 目的地までのアクセス性の面で、デマンド交通よりも所要時間が掛かる場合がある。
- 町民アンケートでは若干ではあるが、路線定期型の意向が高い。観光客の利用率が低い。
- 路線バスと同様の運行形態であるため、わかりやすく利用しやすいが、運行本数・時間帯の面でやや満足度が低い。

3 デマンド型の評価

【デマンド型運行の評価】

- 運賃体系及び運行委託料の見直しによる収支率の改善が必要。
- 平日に比べ土日祝日の利用率が低いことによる運行サービスの見直しが必要。
- 予約不成立の減少に向けた予約システムの改善が必要。
- 観光客の利用率が低いことによる運行情報案内の改善が必要。
- 渋滞緩和及び潜在需要の転換を促す利用促進策の展開が必要。

【量の評価】

- 収支率・・・R3年度：5.2%、R4年度：8.3%（見込み）。
- 運行委託料は3,000万円以上で利用者数は23,000人程度（R4見込み）
- 路線バス事業者への影響が懸念される。

【質の評価】

- 路線定期型運行より所要時間が掛からない形態であるが、利用者数の増加・外出自粛の緩和により遅れが生じる場合がある。
- 登録者アンケートでは、デマンドの意向が高い。観光客の利用率が低い。
- 認知度の低さ及び利用の仕方がわかりにくいとの声があるが、利用者満足度は非常に高く存続を求められている。

4 コミュニティバス導入に対する事業評価

- 収支率は回復の傾向にあるが、大きく目標を下回っている状況。
- 高齢者の貴重な交通手段になっている。
- コロナ禍のため、イベント等にも影響しており、老人福祉センター等の乗降は減少している。
- 観光客のコミュニティバス利用は極めて少ない。
- 利用者満足度は、非常に高い評価となっている。
- コロナ禍の影響により利用者数が減少していたが、外出自粛の緩和から利用者数は増加傾向にある。

5 その他効果

- 公共交通が廃止となった場合のクロスセクター効果は年間約-16,274千円となり、【地域を支える効果的な支出】としては負担が過大であると分析
- タクシー助成事業に変更した場合の年間支出額は、月8枚配布で33,684千円と同水準の財政負担額となる。

令和5年9月まで現行の運行を継続し
10月より条件付き本格運行へ移行する

5-4 コミュニティバスの今後の方向性

(1) 方向性

これまでの検討・分析の結果、利用者満足度は非常に高く、利用者数及び収支率の向上は現れていることから事業の継続が望ましい。

しかしながら、目標値である収支率 25%には届いていない状況にあり、観光客ニーズとの乖離や町民への周知不足、さらに運行委託料の増加が課題として残っている。

これらの課題を改善していかなければ、将来にわたり持続性を確保することが困難であるため、収支率について、段階的に目標を立て改善していく方向性を提示する（R7 年度：15%以上、R10 年度 20%以上等）。

改善策としては、車両のダウンサイジング等による委託費の削減案、企業からの協賛金による運賃外収入の確保（車内外広告、バス停オーナー制度、企業版ふるさと納税等）、基本運賃の値上げ等を検討していく。

また、コミュニティバス導入検討時の目的として4つの基本方針を掲げこれまで事業に取り組んできたが、昨今の新型コロナウイルス感染症拡大の影響による観光産業の低迷や在宅ワークの普及等の社会情勢の変化、更なる人口減少・高齢化の進展、交通事業者における運転手不足等、公共交通を取り巻く状況が変化していることから、本事業における基本方針及び評価指標を刷新し、次年度以降の運行計画を策定する。

(2) 新たな基本方針

①交通弱者等の生活の質の維持・向上 《継続》

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。

②公共交通空白地域の改善・解消 《継続》

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。

③公共交通全体の活性化 《継続》

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。

④将来的な観光ニーズの取り込みに向けた事業の安定化 《変更》

観光振興の基盤として公共交通は重要であると捉えているが、社会情勢の変化等を踏まえると、生活交通としてサービスを確立させることが最優先であり、第2ステップとして観光ニーズの取り込みが求められる。

そのため、今後のコロナ緩和や博物館建設などにより回復する観光ニーズの将来的取り込みに向け、持続可能な事業として収支率や運賃収入等の安定化を目指す。

(3) 新たな評価指標

新たに定めた4つの基本方針に基づき、評価指標における「量の評価」「質の評価」においても以下の新たな指標を定めた。

■新たな評価指標と将来目標

評価指標		現状値 (R4 見込み)	短期目標 (R7)	中・長期目標 (R9)	基本方針			
					①	②	③	④
量の 評価	利用者数（平日・土のみ）	63 人/日	70 人/日	80 人/日	○			
	利用登録者数	1,850 人 (推計)	2,600 人	3,000 人	○			
	運行委託料	3,317 万円	現状維持	現状維持				○
	収支率※ (運賃外収入含む。)	8.3%	10%以上	20%以上				○
	相乗り率	66.8%	70%以上	75%以上			○	
質の 評価	買い物・通院時におけるコミュニティバスの選択率（平均値）	1.1% (町民アンケート)	3.0%以上	5.0%以上	○	○	○	
	コミュニティバスに対する認知度	50.6% (町民アンケート)	60%以上	75%以上	○	○		
	コミュニティバスに対する満足度 (満足・やや満足の平均値)	65.7% (登録者アンケート)	70%以上	80%以上	○	○	○	
	バス同士の乗り継ぎのしやすさ満足度	28.7% (町民アンケート)	30%以上	35%以上			○	

※収支率＝（（運賃収入＋運賃外収入（補助金含む）） / 運行経費）×100

■収支シミュレーション

(前提条件) 運賃外収入 (R7:1,000 千円/年、R9:1,500 千円/年) と仮定
 運行委託料 (28,427 千円/年) と仮定【33,170/ (6/7) 平日・土のみ】
 基本運賃利用者 20%・その他割引対象利用者 80%と仮定
 平日・土曜日のみ 294 日と仮定

○短期目標 10%以上

運賃	利用者数	運賃収入 (A)	運賃外収入 (B)	運行委託料 (C)	収支率 ((A+B)/C)
200 円の場合	20,580 人/年 (70 人/日)	(基)823 千円 (割)1,646 千円	1,000 千円	28,427 千円	12.2%
300 円の場合	20,580 人/年 (70 人/日)	(基)1,234 千円 (割)2,470 千円	1,000 千円	28,427 千円	16.5%

○長期目標 20%以上

運賃	利用者数	運賃収入 (A)	運賃外収入 (B)	運行委託料 (C)	収支率 ((A+B)/C)
200 円の場合	23,520 人/年 (80 人/日)	(基)941 千円 (割)1,882 千円	1,500 千円	28,427 千円	15.2%
300 円の場合	23,520 人/年 (80 人/日)	(基)1,411 千円 (割)2,822 千円	1,500 千円	28,427 千円	20.2%

(参考) コミュニティバス (デマンド型) の収支率事例

《H29 年度実績値》

市町村名	名称	運賃収入等 (その他収入含む)	補助支出額 (国・県・市町村)	収支率
茨城県石岡市	乗合タウンメイト	8,699 千円	56,000 千円	15.5%
茨城県常総市	ふれあい号	5,348 千円	41,948 千円	12.7%
栃木県大田原市	らくらく与一号	1,375 千円	27,134 千円	5.1%
栃木県野木町	デマンド交通	2,027 千円	18,788 千円	10.8%
群馬県みどり市	電話でバス	5,289 千円	37,509 千円	14.1%
埼玉県秩父市	吉田・大田地区乗合タクシー	569 千円	7,175 千円	7.9%
埼玉県深谷市	くるリン	2,879 千円	53,163 千円	5.4%
千葉県佐倉市	南部地域デマンド交通	1,018 千円	13,482 千円	7.6%
千葉県富里市	デマンド交通	1,191 千円	15,808 千円	7.5%
神奈川県茅ヶ崎市	予約型乗合バス	715 千円	13,991 千円	5.1%
東京都武蔵村山市	むらタク	779 千円	7,646 千円	10.2%

出典：H29 国土交通省調査報告 <https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/content/000166966.pdf>

6 令和5年度北谷町コミュニティバス運行計画（案）の策定

6-1 運行計画（案）の作成

令和5年9月までの準備期間と、令和5年10月から実施する条件付き本格運行について、それぞれ以下の運行計画（案）とする。

■運行計画（案）

項目	～R5.9	R5.10～
(1) 運行形態	現在の車両によるデマンド型運行【車両定員：12人】	<u>ワンボックス車両</u> によるデマンド型運行【車両定員：10人未満】
(2) 運行エリア	北谷町全域によるミーティングポイント形式	同左
(3) ミーティングポイント	66箇所の停留所	北谷団地・砂辺の <u>2か所に新たなポイントを増設</u> し、68箇所の停留所
(4) 利用対象者	北谷町在住の方及び来訪者	同左
(5) 運行日	毎日運行（12月30日～1月3日を除く。）	<u>平日・土曜日のみ</u> 運行（12月30日～1月3日、及び慰霊の日を運休とする。）
(6) 運行時間帯	午前8時から午後6時まで	同左
(7) 予約時間帯	午前8時から午後6時まで	電話：同左 Web：24時間（ <u>採用システムによる</u> ）
(8) 予約方法	電話予約のみ	電話予約及び <u>Web予約</u>
(9) 基本運賃	200円	<u>300円</u>

<p>(10) 運賃割引制度</p>	<p>割引対象者は以下とし、100円 円で利用可能 ※未就学児は無料（ただし、保護者が同乗する場合に限る）</p>	<p>割引対象者は以下とし、150円 で利用可能 ※1歳以上小学生未満は2人目までを無料とし、3人目からは割引運賃とする。1歳未満は無料とする。（ただし、小学生未満は保護者が同乗する場合に限る）</p>
<p>■割引対象者</p> <p>①65歳以上の高齢者の方 ②障害者手帳・療育手帳所持者の方 ③上記の介助者の方 ④運転免許証自主返納者の方 ⑤小学生以下の方</p>		
<p>(11) 回数券</p>	<p>100円券 11枚綴り 1,000円 200円券 11枚綴り 2,000円</p>	<p>150円券 11枚綴り 1,500円 300円券 11枚綴り 3,000円 ※100円券及び200円券の使用は認めるものとする。</p>

6-2 コミュニティバス利用促進策の検討

利用促進策としては、北谷町地域公共交通計画に掲げる事業と連動して実施していく。

【事業1】北谷町コミュニティバスの再編（地域公共交通計画内の事業1）

持続可能な公共交通となるよう、車両のダウンサイジング等による運行経費の削減や企業からの協賛金による運賃外収入の確保（車内外広告、バス停オーナー制度、企業版ふるさと納税等）についても検討・実施する。

また、北谷町コミュニティバスは、地域内公共交通として地域内の移動と交通不便地域の解消を担う役割であるため、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）」を活用し、財源の安定的な確保・維持を目指す。

実施主体	北谷町
連携・協力	路線バス事業者、地域

【参考】地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金とは

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援（補助率：1/2）。

（主な補助要件）

- ・一般乗合旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者等による運行であること
- ・補助対象地域間幹線バス系統を補完するものであること又は過疎地域等の交通不便地域の移動確保を目的とするものであること
- ・新たに運行を開始するもの又は公的支援を受けるものであること
- ・乗車人員が2人/1回以上であること
- ・経常赤字であること

【事業2】バス利用における環境整備（地域公共交通計画内の事業7）

路線バスと北谷町コミュニティバスが接続するバス停（伊平バス停、桑江バス停、団地入口バス停、安良波公園バス停）については、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待合環境の整備を進める。

また、商業施設や医療機関、公共施設（ちゃたんニライセンター等）など利用が多いバス停など、北谷町コミュニティバスのバス停から順次整備を進める。

実施主体	北谷町、路線バス事業者
連携・協力	—

【事業3】運行情報提供の充実（地域公共交通計画内の事業10）

路線バスや北谷町コミュニティバス等の運行情報案内はバス事業者、町役場等のホームページや、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。

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。

また、バス事業者等で実施中の「バスロケーションシステム」について広報誌等を活用し、周知する。

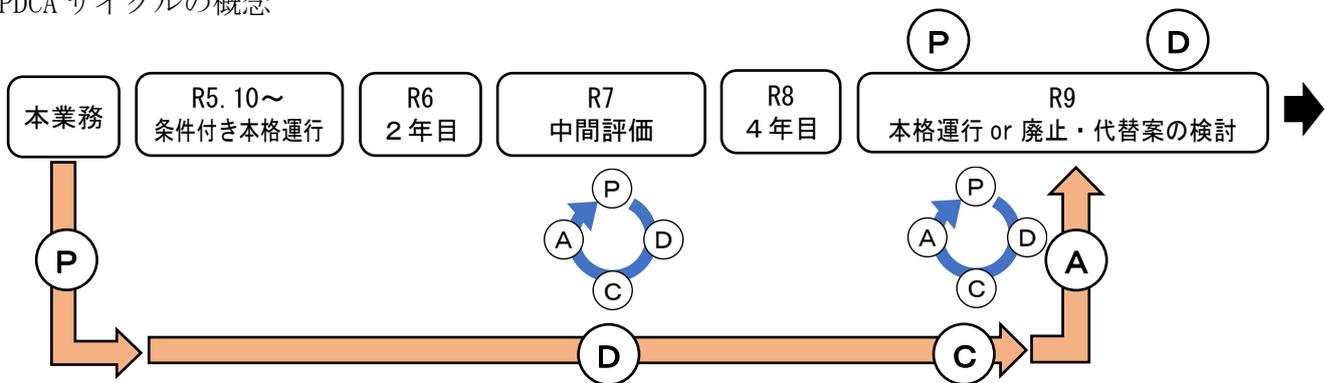
実施主体	北谷町
連携・協力	路線バス事業者、空港リムジンバス事業者、タクシー事業者

6-3 今後の検討課題や進め方

北谷町コミュニティバスの今後については、以下の PDCA サイクル及び評価スケジュールに基づいて遂行していく。令和5年10月の条件付き本格運行を目指し、9月までは現在の運行方法による「つなぎの運行」として、運行日の見直し等を検討していく。

また、短期、中長期目標として新たに設定した評価指標に基づき、事業評価年度に効果検証することとし、将来的な収支率の改善が見込めない場合には事業の廃止を含め、代替案を検討していくこととする。

■PDCA サイクルの概念



■評価スケジュール（公共交通計画同様）

項目		R5	R6	R7	R8	R9
関連調査 評価方法	利用者数・収支率等の整理	○	○	○	○	○
	町民アンケート調査			○		○
	北谷町コミュニティバス登録者アンケート調査			○		○
評価指標の評価			○		○	
本格運行 or 廃止・代替案の検討					○	
北谷町地域公共交通活性化協議会の開催		○	○	○	○	○

参考資料

1 町民アンケート調査 調査票

北谷町公共交通に関する町民アンケート調査

1 あなた（回答者）ご自身についてお聞きます。

問1. あなたご自身のことについてお聞きます。（それぞれ1つに○印）

1)お住まい (行政区)	1. 上勢区 2. 桃原区 3. 栄口区 4. 桑江区 5. 謝苅区 6. 北玉区 7. 宇地原区 8. 北前区 9. 宮城区 10. 砂辺区 11. 美浜区
2)性別	1. 男性 2. 女性 3. 答えたくない
3)年齢	1. 10歳代 2. 20歳代 3. 30歳代 4. 40歳代 5. 50歳代 6. 60歳代 7. 70歳代 8. 80歳以上
4)職業	1. 会社員・公務員 2. 自営業 3. 学生 4. 専業主婦(夫) 5. パート・アルバイト 6. 無職 7. その他 ()
5)自動車運転免許	1. ある 2. ない 3. 運転免許返納済
6)自動車の所有状況	1. 自分専用の自動車がある 2. 家族共用の自動車がある 3. 持っていない
7)最寄りバス停までの 徒歩での所要時間	1. 5分未満 2. 5～10分未満 3. 10～15分未満 4. 15～20分未満 5. 20分以上

2 お住まいの地域での現在及び将来の移動についてお聞きます。

問2. お住まいの地域における、移動に対する現在の外出状況及び将来の不安について、最もあてはまる番号それぞれ1つに○印をつけてください。将来については10年後、現在のお住まいで生活していたと仮定し、家族構成、家族の年齢等を考えてお答えください。①～④全ての現在・将来(10年後)についてお答えください。

	現在				将来(10年後)	
	十分 できる	ひとり で 何とか できる	ひとり で あ れ ば で き る	誰 か の 助 け が あ れ ば で き る	で き な い	不 安 が な い
例) 買物先への移動について	1	②	3	4	1	②
①買物先への移動について	1	2	3	4	1	2
②通院先への移動について	1	2	3	4	1	2
③公共施設への移動について	1	2	3	4	1	2
④金融機関(預貯金)への移動について	1	2	3	4	1	2

3 日常の外出行動についてお聞きします。

問3. 日常の買い物（食料品・日用品等）についてお聞きします。

(1) 買い物に行く頻度をお聞きします。(1つに○印)

- | | | | |
|-------------|------------|-----------|-------------|
| 1. ほぼ毎日 | 2. 週に3～4日 | 3. 週に1～2日 | 4. 月に2～3日程度 |
| 5. ほとんど行かない | 6. その他 () | | |

(2) 最もよく行く買い物先の場所をお聞きします。(1つに○印)

- | | | |
|------------------------|--------------|------------|
| 1. サンエーハンビータウン店 | 2. サンエーはまがわ店 | 3. ユニオン北谷店 |
| 4. かねひで北谷サンセット市場 | 5. イオン北谷店 | |
| 6. 美浜アメリカンビレッジ | | |
| 7. その他の店舗(町内) (店舗名:) | | |
| 8. その他の店舗(町外) () 市町村) | | |
| (店舗名:) | | |

(3) 買い物に行く時に利用する交通手段をお聞きします。(該当するもの全てに○印)

- | | | | |
|-------------|----------------|------------|--------|
| 1. 路線バス | 2. 北谷町コミュニティバス | 3. 自分で車を運転 | |
| 4. 家族等の車で送迎 | 5. タクシー | 6. 原付・バイク | 7. 自転車 |
| 8. 徒歩 | 9. その他 () | | |

問4. 病院の利用についてお聞きします。

(1) 病院に行く頻度をお聞きします。(1つに○印)

- | | | | |
|---------|--------------|------------|-------------|
| 1. ほぼ毎日 | 2. 週に3～4日 | 3. 週に1～2日 | 4. 月に2～3日程度 |
| 5. 年に数日 | 6. 体調が悪いときのみ | 7. その他 () | |

(2) 最もよく行く病院をお聞きします。(1つに○印)

- | | | |
|---------------------------|-----------|-------------|
| 1. 北谷病院 | 2. 北上中央病院 | 3. たまきクリニック |
| 4. その他の医療機関(町内) (医療機関名:) | | |
| 5. その他の医療機関(町外) () 市町村) | | |
| (医療機関名:) | | |

(3) 病院に行く時に利用する交通手段をお聞きします。(該当するもの全てに○印)

- | | | | |
|-------------|----------------|------------|--------|
| 1. 路線バス | 2. 北谷町コミュニティバス | 3. 自分で車を運転 | |
| 4. 家族等の車で送迎 | 5. タクシー | 6. 原付・バイク | 7. 自転車 |
| 8. 徒歩 | 9. その他 () | | |

5 路線バスについてお聞きします。

問8. 自宅周辺で運行中の路線バスの運行内容や運行情報案内など以下の内容について、ご存知ですか。(それぞれ1つに○印)

①自宅周辺にバス停があるかないか知っていますか。	1. 知っている	2. 知らない
②最寄りバス停のバスの行き先を知っていますか。	1. 知っている	2. 知らない
③最寄りバス停の概ねの時刻を知っていますか。	1. 知っている	2. 知らない
④バス時刻検索方法 (Yahoo、Google、ナビタイム等)を知っていますか。	1. 知っている	2. 知らない
⑤バスの接近情報 (バス接近アプリ)を知っていますか。	1. 知っている	2. 知らない
⑥路線バスの乗り方を知っていますか。	1. 知っている	2. 知らない

問9. どのくらいの頻度で路線バスを利用されますか。(1つに○印)

1. 週に5日以上	2. 週に3～4日	3. 週に1～2日	4. 月に2～3日程度
5. 年に数日程度	6. 路線バスは利用しない	7. その他 ()	

→「6. 路線バスは利用しない」と回答された方は問12へお進みください

問10. 路線バスは直近でいつ頃利用しましたか。(1つに○印)

1. ～数日前	2. 1週間前	3. 半月頃前	4. 1ヶ月前
5. 2～3ヶ月前	6. 半年前	7. 1年前	8. 数年前
9. その他 ()			

問11. 町内で路線バスを利用している方にお聞きします。

(1) 路線バスを利用される際の、主な利用目的は何ですか。(2つまでに○印)

1. 買物	2. 通院	3. 公共施設利用	4. 通勤	5. 通学	6. 塾・習い事
7. 遊び・趣味	8. 金融機関利用	9. その他 ()			

(2) 路線バスを利用する際の主な理由は何ですか。(3つまでに○印)

1. 目的地に行くバスがあるから
2. 利用する時刻にバスが走っているから
3. 家の近くにバス停があるから
4. 運賃が安いから (通勤手当の支出等含む)
5. 移動が楽だから
6. 乗車中に何かできるから
7. 目的地に駐車場が無いから
8. 目的地の駐車料金が安いから
9. 自家用車 (送迎含む)を持っていないから
10. タクシーと比べて安いから
11 その他 ()

問12. 問9で「6. 路線バスは利用しない」と回答した方にお聞きします。

路線バスをご利用されていない主な理由は何ですか。(3つまでに○印)

1. 目的地に行くバスがないから	2. 利用したい時刻にバスが走ってないから
3. 家の近くにバス停がないから	4. 運賃が高いから
5. 時刻表通りに来ないから	6. 目的地まで遠回りするから
7. バス車両のステップが高いから	8. 時刻表やルートがわからないから
9. バスに乗る習慣がないから	
10. 自家用車(送迎含む)で移動するので必要ないから	
11. タクシーで移動するので必要ないから	
12. バイクや自転車、徒歩で移動するので必要ないから	
13. その他 ()	

問13. 町内で運行中の路線バスの運行サービスについて、①～⑥項目ごとにあなたのお考えに最もあてはまる番号それぞれ1つに○印をつけてください。

路線バスの運行サービス	満足	やや満足	やや不満	不満	わからない
①運行本数	1	2	3	4	5
②運行時間帯	1	2	3	4	5
③運行ルート(行き先)	1	2	3	4	5
④運賃	1	2	3	4	5
⑤バス同士の乗り継ぎのしやすさ	1	2	3	4	5
⑥時刻表・路線図などの運行情報案内	1	2	3	4	5

6 北谷町コミュニティバスについてお聞きします。

北谷町コミュニティバスは平成29年6月から令和3年6月20日まで路線バス型で運行していましたが、令和3年7月1日から区域運行(デマンド型)※に変更となっています。

※デマンド型運行とは事前予約に応じて、希望のバス停から希望のバス停まで運行する公共交通

■デマンド型交通のイメージ図

(路線バス型と比較した場合の長所・短所)

長所	<ul style="list-style-type: none"> ○利用者が少ない場合、目的地まで最短経路で運行するため、所要時間が短くなる ○運行便数が路線バス型と比較して、増加し、利便性が高い
短所	<ul style="list-style-type: none"> ○利用する際、事前に電話等で予約が必要 ○予約が多い場合、希望の時間に利用できないことがある ○予約状況により、複数の利用者を経由するため、目的地まで時間がかかる場合がある

出典：全国デマンド交通システム導入機関連絡協議会HP

(3) (2) で「2. 利用したことがない」と回答した方にお聞きします。今後、タクシー配車アプリサービスを利用したいと思いますか。(1つに○印)

1. 利用したいと思う	2. 利用しないと思う	3. 分からない
-------------	-------------	----------

問19. タクシーのサービスについて、①～④項目ごとにあなたのお考えに最もあてはまる番号それぞれ1つに○印をつけてください。

タクシーのサービス	満足	やや満足	やや不満	不満	わからない
①利用のしやすさ(電話での呼び出し等)	1	2	3	4	5
②運賃	1	2	3	4	5
③車両の乗り心地・乗りやすさ	1	2	3	4	5
④料金・サービスなどの運行情報案内	1	2	3	4	5

8 公共交通の今後のあり方についてお聞きします。

北谷町コミュニティバスの現状

町では平成29年6月より、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、北谷町コミュニティバスを運行しています。

北谷町コミュニティバスの収支率(令和3年度)は5.2%で、年間約3,500万円を行政側で負担しながら実証運行を続けており、本格運行の可否について検討しております。

問20. 北谷町コミュニティバスは、今後どのような方向で取り組む必要があるとお考えですか。(1つに○印)

1. 現状の運行サービス程度で維持していくべきだ
2. 現状より運行サービスを充実させていくべきだ
3. 現状より運行サービスの低下はやむを得ない
4. その他 ()

問21. 北谷町コミュニティバスを維持・充実させるためには、今後どのような方法が望ましいとお考えですか。(1つに○印)

1. 運賃の値上げなど利用者の負担で不足分を負担すべきだ
2. 町(税金)で不足分を負担すべきだ
3. 住民の協力※1や、企業の協力※2などで不足分を負担する
4. 行政(税金)に加えて、住民※1、企業※2などで不足分を負担する
5. その他 ()

※1 住民の協力...移動するとき、「積極的なバス利用に変更する」などのこと

※2 企業の協力...バス運行に対する負担金や広告料の支出などのこと

2 コミュニティバス登録者アンケート調査 調査票

北谷町コミュニティバス登録者アンケート調査のお願い

町民の皆様には、日頃より町政にご理解とご協力を賜り厚くお礼申し上げます。

路線バス、北谷町コミュニティバス、タクシーなどの公共交通は、皆様の生活の足として日常生活に欠かすことのできないものです。

近年では、まちづくりの重要な役割を担う交通機関として、また環境の面からも、その重要性和価値が再認識されています。

その一方で、人口減少・少子高齢化等により公共交通の利用状況が変化することが予想されており、今後の公共交通のあり方が問われています。

このため、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ご意見をお伺いし、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、アンケート調査を実施いたします。

この調査は、コミュニティバス登録者を対象に、利用状況や利用意向などについてご意見をお伺いし、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ことを目的に実施いたします。ご回答いただきました内容はすべて統計的に処理し、調査目的以外に使用することはありません。

今後の北谷町の公共交通を考えていく上で、極めて重要な調査となりますので、趣旨をご理解いただき、お忙しいところ誠に恐縮ですが、ご協力くださいますようお願い申し上げます。

令和4年11月

北谷町長 渡久地 政志

【アンケート記入にあたってのお願い】

- 1 ご回答は、宛名にあるご本人がご記入くださいますようお願いいたします。
ただし、何らかの事情により、ご本人が記入できない場合は、ご家族の方、介護者の方が代わりにお答えいただいても結構です。
- 2 回答方法は、番号に○印を付けていただくものと、ご記入いただくものがあります。（ ）内には、具体的な内容をご記入ください。

ご記入が終わりましたアンケートは、同封の返信用封筒に入れ、

令和4年11月28日(月)までにポストにご投函ください。

(切手は不要です)

【問い合わせ先】 北谷町役場企画財政課企画調整係
〒904-0192 北谷町桑江一丁目1番1号
TEL : 098-982-7750 (直通) 、098-936-1234 (内線 1312)

お忙しい中ご協力いただき、まことにありがとうございます。

問9. 北谷町コミュニティバスの運行形態について、どちらの方が利用しやすいですか。
(1つに○印)

- | | | |
|----------|-----------------|------------|
| 1. 路線バス型 | 2. 区域運行 (デマンド型) | 3. その他 () |
| 4. 分からない | | |

問10. これからもコミュニティバスを利用したいと思いますか。(1つに○印)

- | |
|--------------------------|
| 1. 今後も変わらず利用したい |
| 2. 利用回数が増えると思う (理由:) |
| 3. 利用回数が減ると思う (理由:) |
| 4. そのうち利用しなくなると思う (理由:) |
| 5. わからない |

→問14へお進みください

北谷町コミュニティバス利用していない方にお聞きします。

問11. 以前の予約が必要ないコミュニティバス(路線バス型)のときはどの程度ご利用されていましたか。(1つに○印)

- | | | | |
|--------------|------------|------------|-----------|
| 1. 週に5日 | 2. 週に3~4日 | 3. 週に1~2日 | 4. 月に2~3日 |
| 5. 月に1日 | 6. 年に数日 | 7. 雨の日のみ利用 | |
| 8. 利用していなかった | 9. その他 () | | |

問12. 現在のコミュニティバスをご利用されていない理由は何ですか。(2つまでに○印)

- | | |
|--------------------|--------------------|
| 1. 利用する用事が特にないから | 2. 自動車のほうが便利だから |
| 3. バスのほうが便利だから | 4. タクシーのほうが便利だから |
| 5. 利用の仕方がわからないから | 6. 予約が面倒だから |
| 7. 電話がつながりにくく不便だから | 8. 他人との乗合いに抵抗があるから |
| 9. 予約が取りにくいから | 10. その他 () |

問13. コミュニティバスを利用するための条件を教えてください。(2つまでに○印)

- | |
|---|
| 1. 運転ができなくなったら利用する |
| 2. 目的地へ行く北谷町コミュニティバスが運行したら利用する
→目的地(町内): () |
| 3. 自宅近くに乗降ポイントが整備されたら利用する
→希望乗降ポイント: () |
| 4. 始発・終発時刻が拡大されれば利用する |
| 5. 運賃が安くなれば利用する |
| 6. 以前の路線バス型に戻れば利用する。 |
| 7. 条件がどう変わっても北谷町コミュニティバスは利用しない |
| 8. その他 () |

次問から皆様お答えください

北谷町コミュニティバスの運行内容についてお聞きします。

北谷町コミュニティバスの現状

町では平成29年6月より、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、北谷町コミュニティバスを運行しています。

北谷町コミュニティバスの収支率（令和3年度）は5.2%で、年間約3,500万円を行政側で負担しながら実証運行を続けており、本格運行の可否について検討しております。

問 14. 北谷町コミュニティバスは、今後どのような方向で取り組む必要があるとお考えですか。（1つに○印）

1. 現状の運行サービス程度で維持していくべきだ
2. 現状より運行サービスを充実させていくべきだ
3. 現状より運行サービスの低下はやむを得ない
4. その他（ ）

問 15. 北谷町コミュニティバスを維持・充実させるためには、今後どのような方法が望ましいとお考えですか。（1つに○印）

1. 運賃の値上げなど利用者の負担で不足分を負担すべきだ
2. 町（税金）で不足分を負担すべきだ
3. 住民※1や、企業※2などで不足分を負担する
4. 行政（税金）に加えて、住民※1、企業※2などで不足分を負担する
5. その他（ ）

※1 住民の協力...移動するとき、「積極的なバス利用に変更する」などのこと
※2 企業の協力...バス運行に対する負担金や広告料の支出などのこと

問 16. 現在、コミュニティバスの運行便数は20便（8時～18時）運行しています。運行便数について、あなたはどのように考えていますか。（1つに○印）

1. 現行どおりでよい
2. もっと朝早くから運行してほしい（ ）時頃
3. もっと遅い時間まで運行してほしい（ ）時頃
4. もっと朝早くから運行し、もっと遅くまで運行してほしい
（ ）時頃から（ ）時頃まで
5. 運行便数を減らしてもよい

問 17. 現在、コミュニティバスの予約受付時間は8時から18時までとなっています。予約受付時間について、あなたはどのように考えていますか。（1つに○印）

1. 現行どおりでよい
2. 予約受付時間を拡大してほしい（ ）時頃から（ ）時頃まで
3. 受付時間を縮小してもよい（ ）時頃から（ ）時頃まで

問 18. 利用料金の許容できる上限金額について教えてください。

(1)1 回乗車あたりいくらまでなら、 支払ってもよいと思えますか。	_____円まで
(2)1 日あたりいくらまでなら、 支払ってもよいと思えますか。	_____円まで

問 19. デマンド型バスの評価をお聞かせください。(1つに○)

(1)デマンド型バスの予約方法	1. 満足 4. 不満	2. やや満足 5. どちらでもない	3. やや不満
(2)デマンド型バスの運行時間帯	1. 満足 4. 不満	2. やや満足 5. どちらでもない	3. やや不満
(3)デマンド型バスの定時性 (時間通りの運行)	1. 満足 4. 不満	2. やや満足 5. どちらでもない	3. やや不満
(4)デマンド型バスの運賃	1. 満足 4. 不満	2. やや満足 5. どちらでもない	3. やや不満

問 20. 今後コミュニティバスに期待すること教えてください。(3つまでに○印)

1. 乗降地点が拡大されること 2. 予約がなく利用できること 3. 運行時間が拡大すること 4. 予約受付時間が拡大すること 5. インターネット予約ができること 6. 往復利用割引や回数券などが販売されること 7. その他 (_____) 8. 特になし
--

最後にコミュニティバスや町内の公共交通に関するご意見、ご要望等がありましたら記入をお願いします。

--

3 民生委員・児童委員アンケート調査 調査票

民生委員・児童委員アンケート調査票

北谷町では民生委員・児童委員の皆さんを対象に、交通弱者の方の移動実態や公共交通に関する要望・意見等を把握するため、アンケート調査を実施しています。ご協力をお願いします。

北谷町総務部企画財政課企画調整係（Tel.098-982-7750）

問1. 担当している地区を下記の中からお選びください。

担当 地区	1. 上勢区	2. 桃原区	3. 栄口区	4. 桑江区	5. 謝苅区
	6. 北玉区	7. 宇地原区	8. 北前区	9. 宮城区	10. 砂辺区
	11. 美浜区				

※以下の設問は、ご担当の地区にお住まいの高齢者や障がい者の方などの状況について、普段からお聞きになっていることや民生委員・児童委員ご自身が感じていることをお書きください。

問2. 担当区域の高齢者や障がい者などは、買物や通院で移動する際、どのような交通手段で移動する方が多いですか。

日常的な買物 (店舗) (3つまでに○印)	1. 路線バス	2. 北谷町コミュニティバス	
	3. 自分で車を運転	4. 家族等による送迎	
	5. タクシー	6. バイク (原付含む)	7. 自転車
	8. 徒歩	9. その他 ()	
通院 (3つまでに○印)	1. 路線バス	2. 北谷町コミュニティバス	
	3. 自分で車を運転	4. 家族等による送迎	
	5. タクシー	6. バイク (原付含む)	7. 自転車
	8. 徒歩	9. その他 ()	

問3. 担当区域の高齢者などで、普段、北谷町内で移動する際の困り具合・不便度についてどのように感じている方が多いと思いますか。(1つに○印)

1. 困っている方・不便を感じている方が多い
2. 困っている方・不便を感じている方がいるものの、少ない
3. 分からない
4. その他 ()

問4. 問3で「1. 困っている方・不便を感じている方が多い」とお答えの方にお聞きします。

(1) どのような目的で外出する時に困る方が多いですか。(2つまでに○印)

1. 通勤	2. 買物	3. 通院	4. 公共施設利用
5. 習い事・サークル	6. 遊び・趣味	7. 金融機関利用	
8. その他 ()			

4 観光客アンケート調査 調査票

交通手段に関する来訪者アンケート調査

交通手段や公共交通の利用に関するアンケート調査のご協力をお願いします。

調査日	9/	調査場所		時刻	:
-----	----	------	--	----	---

問1. あなたご自身についてお聞きします。(それぞれ1つに○印)

性別	1. 男性	2. 女性		
年齢	1. 10 歳代	2. 20 歳代	3. 30 歳代	4. 40 歳代
	5. 50 歳代	6. 60 歳代	7. 70 歳代	8. 80 歳以上
居住地	1. 沖縄県内 (市町村名:)			
	2. 国内 (都道府県名:)			
	3. 国外 (国名:)			

問3. 本日の宿泊先はどちらですか。

1. 北谷町内	2. 北谷町外 (市町村名:)
---------	------------------

問4. 北谷町内の訪問先を教えてください。(3 つまで)

1. 美浜アメリカンビレッジ	2. サンセットビーチ	3. アラハビーチ
4. 宮城(みやぎ)海岸	5. うちなあ家 (古民家)	6. うみんちゅワーフ
7. ちゅら一ゆ (温泉・サウナ)	8. 謝苺(じゃあがる)公園	
9. 飲食店 ()		
10. その他 ()		
11. 特になし		

問5. 北谷町に来る際 / 北谷町を巡る際の主な交通手段は何ですか？(A、B それぞれ複数選択可)

A. 北谷町まで	1. 空港リムジンバス	2. 北谷エアポートエクスプレス					
	3. 路線バス	4. 自家用車	5. タクシー	6. レンタカー	7. 知人等の送迎		
	8. レンタバイク・レンタサイクル					9. その他 ()	
B. 北谷町内	1. 路線バス	2. コミュニティバス	3. 美浜シャトルカート				
	4. 自家用車	5. タクシー	6. レンタカー	7. 知人等の送迎			
	8. レンタバイク・レンタサイクル					9. 徒歩	10. その他 ()

問6. 問5の B で「1.路線バス」「2.コミュニティバス」「3.美浜シャトルカート」以外を回答した方にお聞きします。バス交通を利用しなかった理由は何ですか？(2つまで○印)

1. レンタカー等の方が便利だから	2. 運行本数が少ないから
3. バスで周遊することに不便を感じるから	4. バスの運賃が高いから
5. 行きたい時間にバスが運行していないから	6. バスの利用の仕方が分からないから
7. 目的地に行くバスが運行されていないから⇒ (目的地:)	
8. そもそも存在を知らなかったから	
9. その他 ()	

問8. 北谷町内で観光等を周遊する際、どのようなサービスや観光情報等が必要ですか。(2つまでに○印)

1. 周遊バスなど観光地を巡るバスの導入
2. 美浜シャトルカートの運行範囲の拡大
2. 観光地のモデルコースの紹介など情報案内等の充実
3. 観光地等でのイベントや施設情報などの統一的な情報の提供
4. 観光施設等と公共交通、レンタサイクル等との連携サービス (運賃等) の導入
5. その他 ()

アンケートは以上です。ご協力いただきありがとうございました。

5 関係団体（社会福祉協議会・観光協会）アンケート調査 調査票

北谷町社会福祉協議会アンケート調査票

問1 貴団体に関わる高齢者や障がい者などから、公共交通について寄せられている声（路線バスや北谷町コミュニティバス、タクシー等のルートやダイヤ、外出傾向など）や感じている課題があればお聞かせください。

問2 貴団体と公共交通（路線バス、北谷町コミュニティバス等）が連携して取り組めること、連携すべきと考えられることがあればお答えください。

問3 貴団体として北谷町の公共交通についてご意見やご要望があればお聞かせください。

以上で終了です。ご協力ありがとうございました。

北谷町観光協会アンケート調査票

問1 北谷町内における観光客の来訪特性について（平休日別、時間帯別、時期）

平日	
土日祝	
時期 ●月は、 観光利用が 多いなど	

問2 観光を取り巻く現状や新型コロナウイルスの影響などの観点から、問題点・課題についてお聞かせください。

--

問3 観光振興のために実施中（予定）の取組・イベントで、公共交通との連携・協力した取組や可能性についてお聞かせください。

※観光施設来訪による公共交通の割引チケット、観光マップなどの情報提供など

--

問4 来訪者や観光施設などから、北谷町の公共交通に関して寄せられている声についてお聞かせください。

--

問5 貴団体として北谷町の公共交通についてご意見やご要望があればお聞かせください。

--

以上で終了です。ご協力ありがとうございました。

6 交通事業者アンケート調査 調査票

路線バス事業者アンケート調査票

貴社名	
所属・担当者名	

問1 北谷町内で運行中の路線バス利用者の利用特性や傾向（平休日別、時間帯別）についてお聞かせください。

※主な利用者層（○時台に通勤者など（通勤者、高校生、高齢者、観光客等）の利用が多いなど

平日	
土日祝	

問2 最近の利用者層や動向の変化等があればお聞かせください。

--

問3 北谷町内で運行中の路線バスについて、運行上の問題点、経営上の問題点（乗務員不足、車両確保・更新など）などがあればお聞かせください。

--

問4 北谷町内での路線バスの走行環境について、問題点などがあればお聞かせください。

・交通渋滞による遅延が発生している区間や時間帯（平休日別、時間帯）、その主な原因

・走行中に危険と感ずること（区間、時間帯、原因（道路が狭い、見通しが悪いなど））

問5 北谷町内の路線バスにおける5年後（令和8年度）の利用者数の予測について、令和3年度と比較してどのように予測されているかお答えください。（10%増の場合は10%、10%減の場合は▲10%と表記ください。）

問6 利用促進・利便性向上・経営改善などのために行っていること、今後計画（令和5年～令和9年度）している事業があれば事業内容などをお聞かせください。

※割引運賃・周遊チケット、バリアフリー化、運行情報案内、イベントの開催、乗務員確保対策等

問7 利用者や町民などから寄せられている意見・要望などがあればお聞かせください。

問8 北谷町の施策や計画に提言・期待することや、行政と事業者が協働で実施したいこと、行政への要望などがあればお聞かせください。

以上で終了です。ご協力ありがとうございました。

北谷町コミュニティバス事業者（株琉球バス交通）アンケート調査票

問1 北谷町コミュニティバス利用者の利用特性や傾向（曜日別、時間帯別）についてお聞かせください。

問2 最近の利用者層や動向の変化等があればお聞かせください。

問3 北谷町コミュニティバスについて、運行上の問題点、経営上の問題点（乗務員の高齢化や不足など）などがあればお聞かせください。

問4 北谷町コミュニティバスについて、利用者や町民などから寄せられている意見・要望などがあればお聞かせください。

問5 北谷町の施策や計画に提言・期待することや、行政と事業者が協働で実施したいこと、行政への要望などあればお聞かせください。

以上で終了です。ご協力ありがとうございました。