

北谷町地域公共交通網形成計画

【中間報告】

【目次】

1	計画策定の目的と位置付け	1
2	地域公共交通網の現状等の整理	3
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
3	公共交通の問題点・課題（案）の整理	28
4	公共交通の基本方針（案）	30

令和元年 11 月 12 日

1 計画策定の目的と位置付け

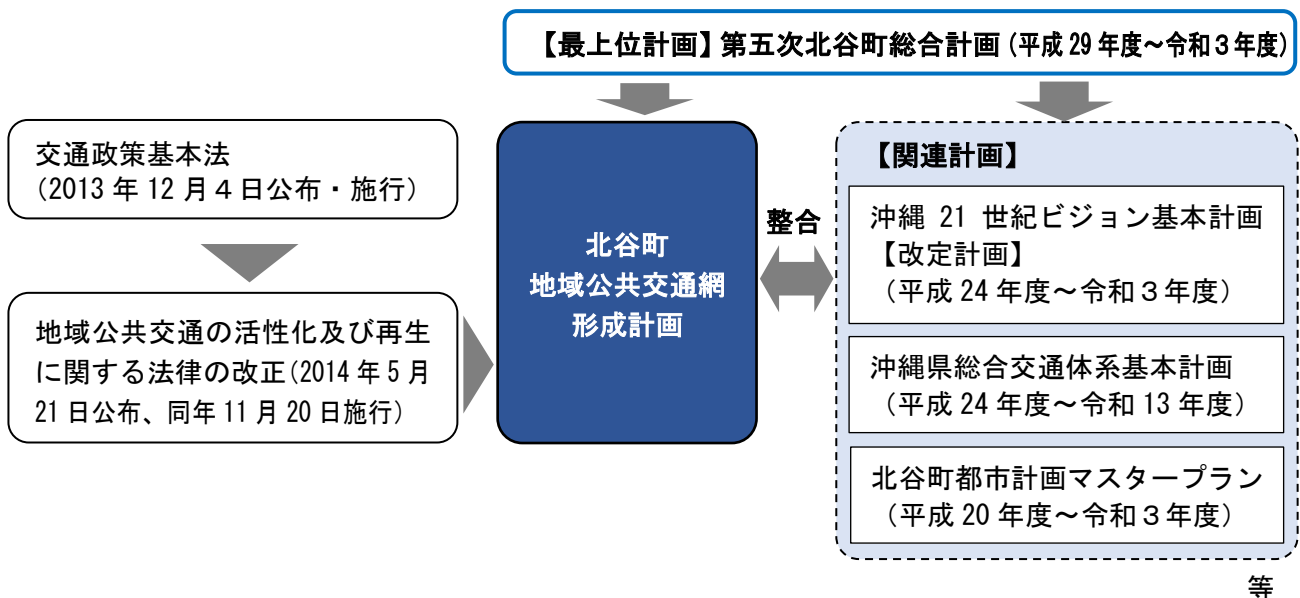
(1) 計画策定の目的

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應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	R1	R2	R3	R4	R5	R6～
第五次北谷町総合計画・後期基本計画 (H29.3)	H29～R3					R4～R8 (次期前期)		
北谷町都市計画マスタープラン (H19.3)	H20～R3							
北谷町地域公共交通網形成計画			計画 策定	R2～R8 (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13.93km²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

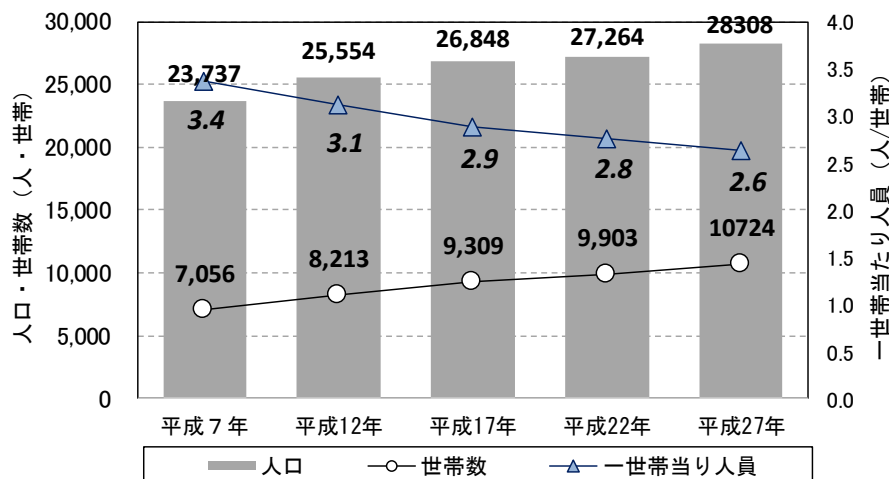
①北谷町の人口・世帯数

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



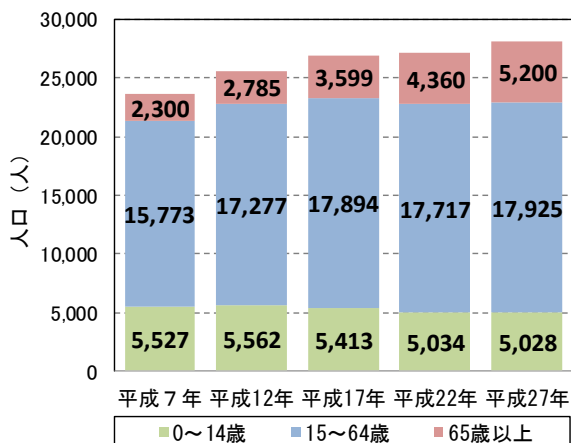
資料：国勢調査

②年齢階層別人口（町全体）

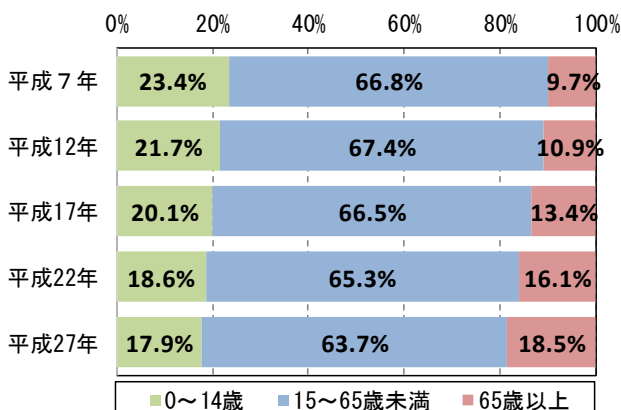
年齢3区分別人口の割合は、平成7年から平成27年にかけて年少人口（0～14歳）と生産年齢人口（15～64歳）がそれぞれ約6%と約3%減少し、老年人口（65歳以上）が約9%増加している。

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。

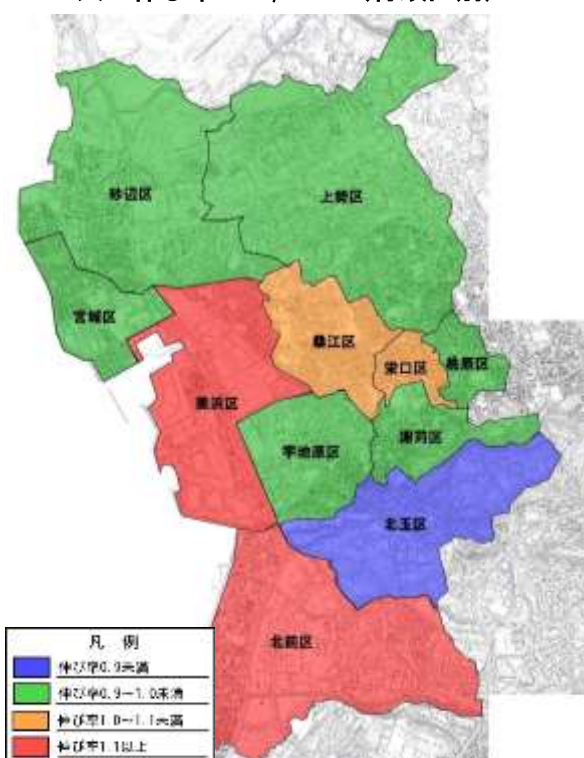
■行政区別人口の推移

（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）



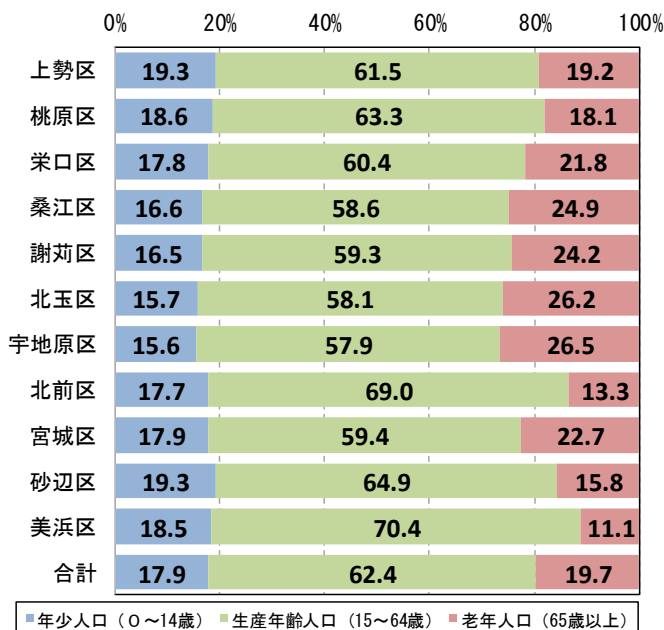
④年齢階層別人口（行政区別）

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。

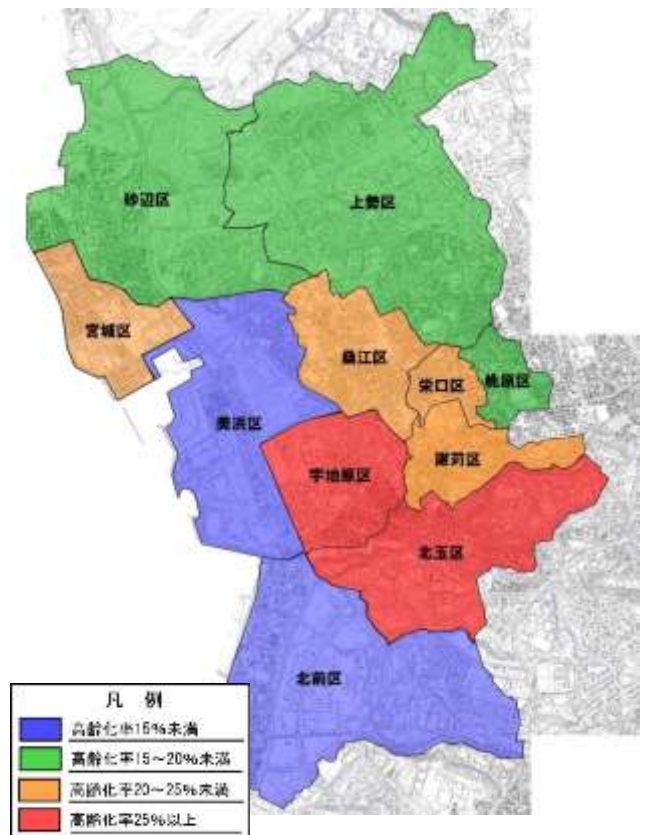
■年齢3区分別人口及び構成比（行政区別）

	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%
桃園区	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）

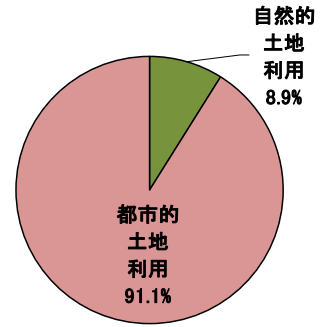


出典：住民基本台帳（平成31年3月31日現在）

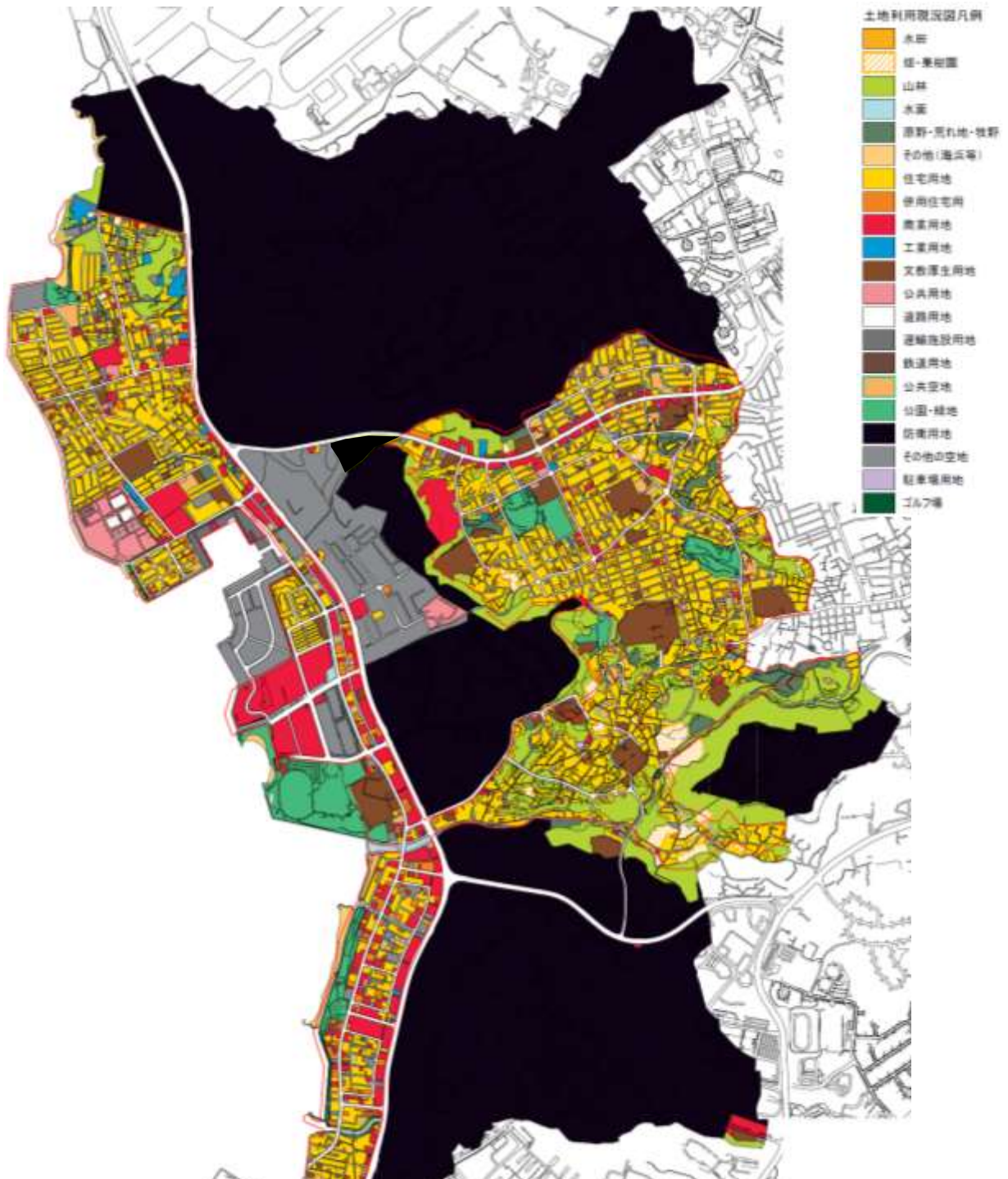
(3) 土地利用現況

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

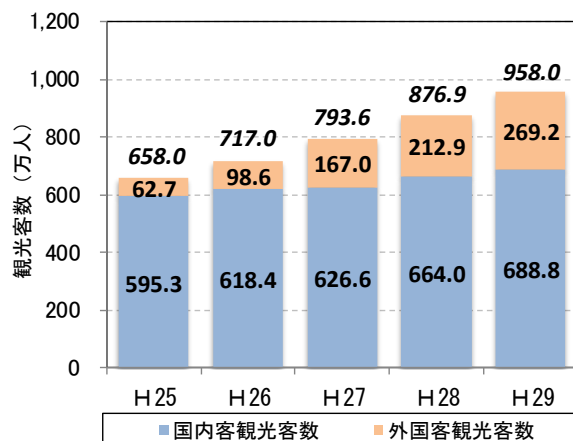
(5) 観光動向

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ちゃんぐるメバトル	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。

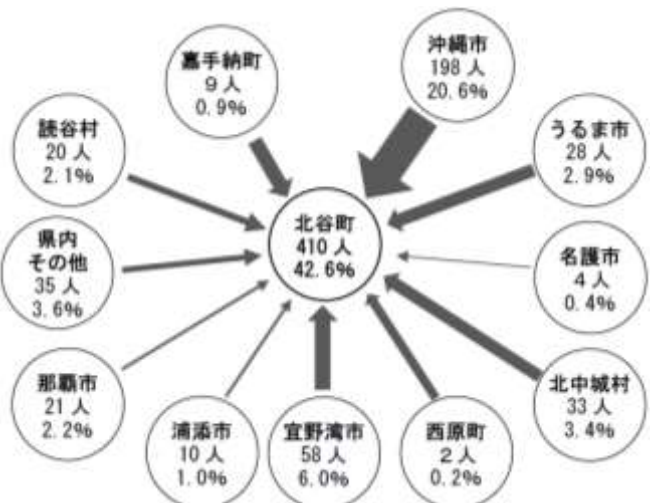
■北谷町に常住する者（15 歳以上）の通学地

※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

(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：㈱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

運行日	毎日(年末年始12/29~1/3を除く)
運行時間帯・運行便数	《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)
運賃	○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
運行車両	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35,648人（北コース：17,771人、南コース：17,877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49.8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、見直し第2弾で増加しており、見直し第2弾では平日が4.81人/便、土日祝が3.32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			
			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	
	土日祝	97	1,506	15.5	2.59	1,662	17.1	2.86	3,168	32.7	2.72	
	計	310	6,916	22.3	3.34	7,325	23.6	3.54	14,241	45.9	3.44	
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	
	土日祝	124	1,648	13.3	2.66	1,706	13.8	2.75	3,354	27.0	2.70	
	計	390	7,783	20.0	3.52	7,594	19.5	3.44	15,377	39.4	3.48	
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
		土日祝	10	168	16.8	3.36	151	15.1	3.02	319	31.9	3.19
		計	30	694	23.1	4.08	699	23.3	4.11	1,393	46.4	4.10
	R1.7	平日	22	625	28.4	4.73	624	28.4	4.73	1,249	56.8	4.73
		土日祝	9	169	18.8	3.76	152	16.9	3.38	321	35.7	3.57
		計	31	794	25.6	4.49	776	25.0	4.38	1,570	50.6	4.44
	R1.8	平日	21	656	31.2	5.21	588	28.0	4.67	1,244	59.2	4.94
		土日祝	10	178	17.8	3.56	177	17.7	3.54	355	35.5	3.55
		計	31	834	26.9	4.74	765	24.7	4.35	1,599	51.6	4.54
	R1.9	平日	19	595	31.3	5.22	572	30.1	5.02	1,167	61.4	5.12
		土日祝	10	155	15.5	3.10	146	14.6	2.92	301	30.1	3.01
		計	29	750	25.9	4.57	718	24.8	4.38	1,468	50.6	4.48
小計	平日	82	2,402	29.3	4.88	2,332	28.4	4.74	4,734	57.7	4.81	
	土日祝	39	670	17.2	3.44	626	16.1	3.21	1,296	33.2	3.32	
	計	121	3,072	25.4	4.47	2,958	24.4	4.31	6,030	49.8	4.39	
合計	平日	561	13,947	24.9	3.90	13,883	24.7	3.88	27,830	49.6	3.89	
	土日祝	260	3,824	14.7	2.74	3,994	15.4	2.86	7,818	30.1	2.80	
	計	821	17,771	21.6	3.58	17,877	21.8	3.60	35,648	43.4	3.59	

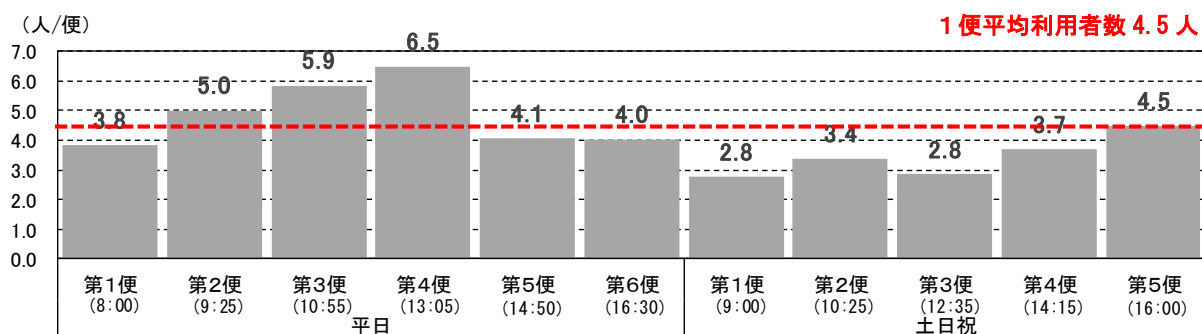
イ) 便別平均利用者数

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 4.5 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。

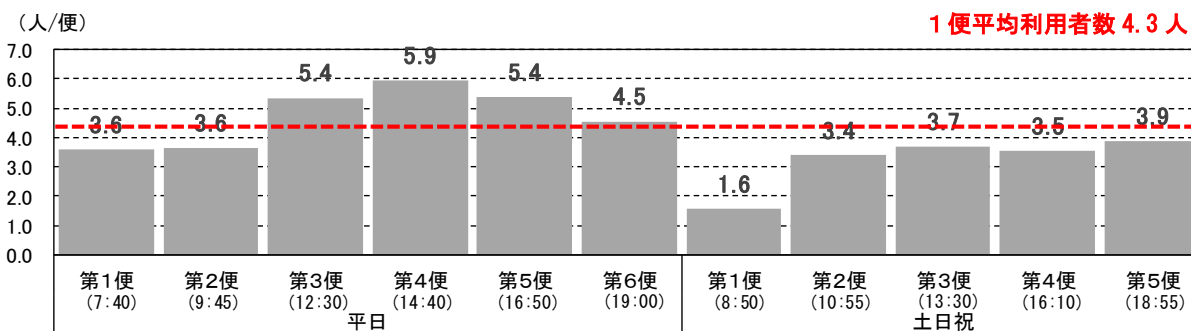
南コースの便別平均利用者数は、運行開始時が 3.5 人/便、見直し第 1 弾が 3.5 人/便、見直し第 2 弾が 4.3 人/便と増加傾向となっており、見直し第 2 弾では土日祝の第 1 便（9 : 00 発）のみ見直し基準（2 人未満のダイヤは廃止）を下回っている。

■便別平均利用者数（令和元年 6～9 月の 4 ヶ月平均）

【北コース】



【南コース】

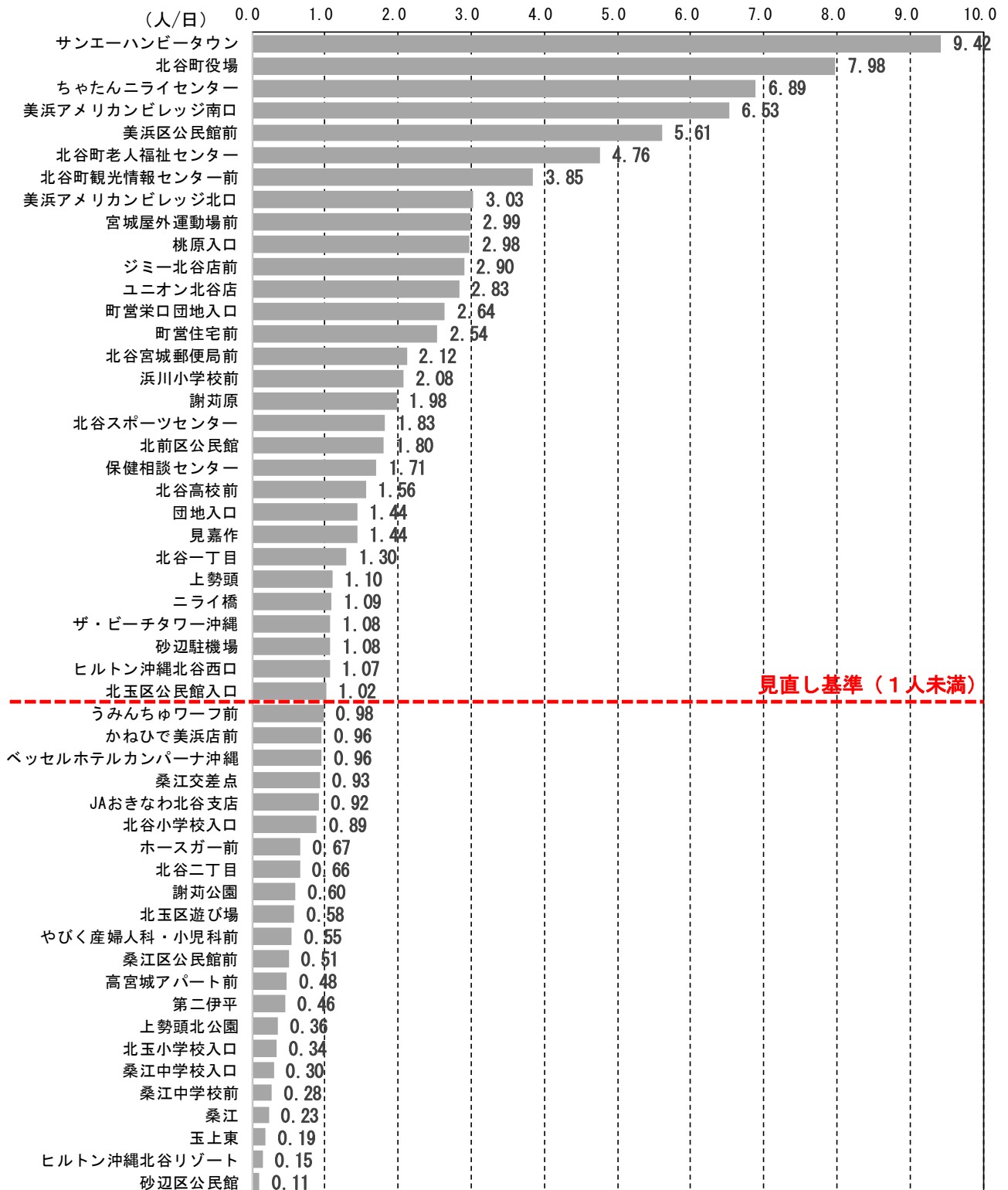


ウ) バス停別 1日平均乗降者数

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、22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。

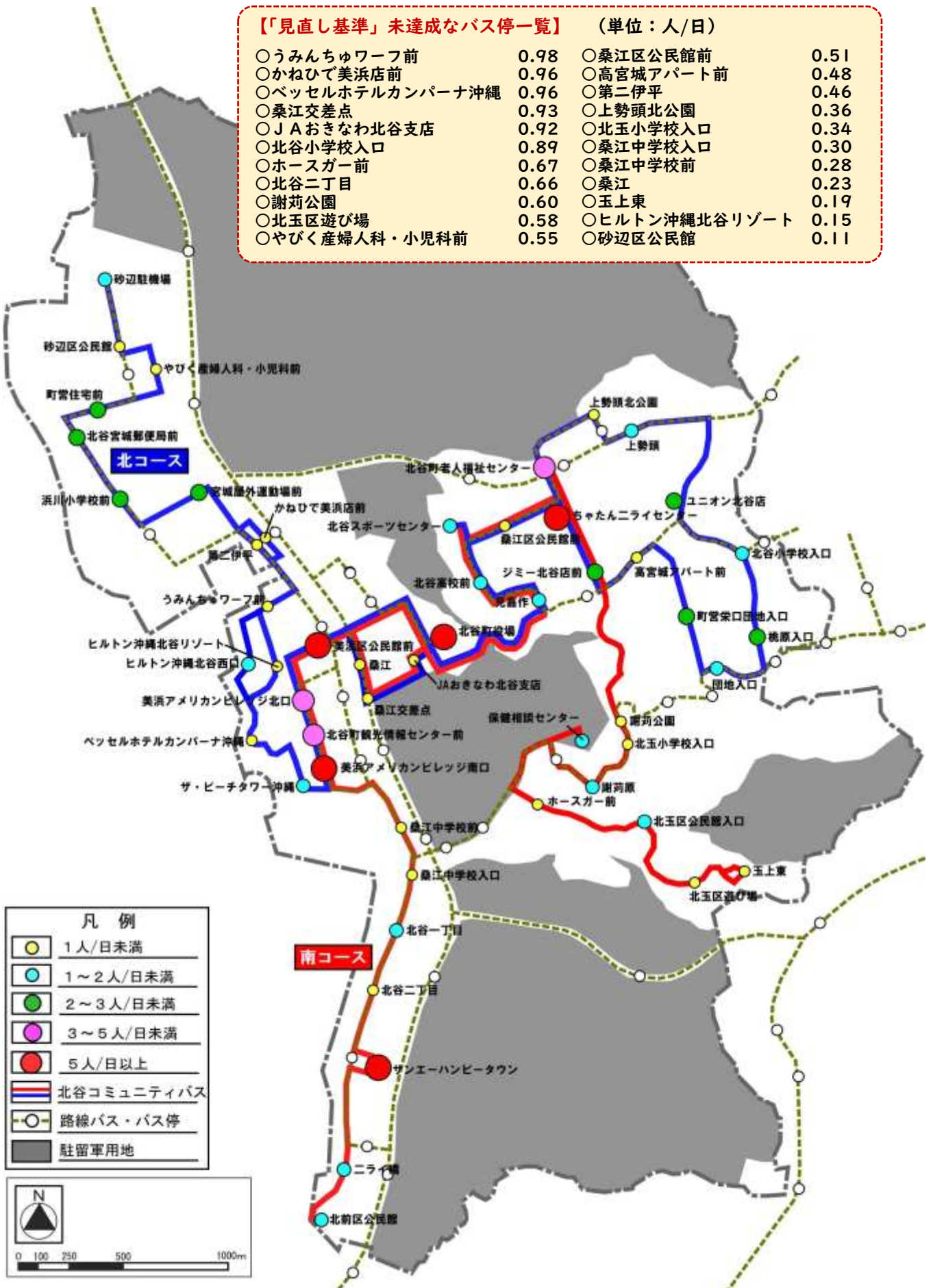
■バス停別 1日平均乗降者数（令和元年6～9月の4ヶ月平均）



■バス停別 1日平均乗降者数（令和元年6～9月の4ヶ月平均）

【「見直し基準」未達成なバス停一覧】（単位：人/日）

○うみんちゅワーフ前	0.98	○桑江区公民館前	0.51
○かねひで美浜店前	0.96	○高宮城アパート前	0.48
○ベッセルホテルカンパーナ沖縄	0.96	○第二伊平	0.46
○桑江交差点	0.93	○上勢頭北公園	0.36
○JAおきなわ北谷支店	0.92	○北玉小学校入口	0.34
○北谷小学校入口	0.89	○桑江中学校入口	0.30
○ホースガー前	0.67	○桑江中学校前	0.28
○北谷二丁目	0.66	○桑江	0.23
○謝莉公園	0.60	○玉上東	0.19
○北玉区遊び場	0.58	○ヒルトン沖縄北谷リゾート	0.15
○やびく産婦人科・小児科前	0.55	○砂辺区公民館	0.11



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～エに掲げる者の付添人

(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) 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）

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
- 多様な能力を発揮し、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、広域交流拠点を有する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7km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つの取り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



3 公共交通の問題点・課題（案）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（案）を次のように整理する。

なお、今後町民アンケート調査結果や交通事業者・関係団体アンケート調査結果を踏まえ、加筆・修正を行っていく。

①高齢者の移動ニーズへの対応

北谷町の高齢化率は平成 27 年 10 月 1 日現在、18.5%と年々増加傾向で、老年人口は 20 年間（平成 7 年～平成 27 年）で約 2.3 倍に増加し、今後もさらに上昇していくことが予想されている。

また、沖縄県では、全事故件数は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が2.2%と微増している。

公共交通は、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、高齢者の交通事故防止などの視点からも、公共交通で移動しようとする高齢者の目的地・外出パターンに見合った移動手段の提供が必要である。

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北谷町コミュニティバス再編に伴う公共交通空白地域への対応

公共交通空白地域は北谷町コミュニティバスの運行に伴い、宮城区や上勢区など一部居住地で点在しているが、「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。

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。

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。

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、これらの現存する輸送サービスや新たな移動手段との組合せにより、横断的な連携によって最大限の効果を発揮することが重要で、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、公共交通機関同士を円滑に接続させる必要がある。

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、また、北谷町立博物館の整備も検討中であることや、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。

地域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

北谷町コミュニティバスは利用者の運賃だけでは採算が取れないことから、平成 30 年度はバス事業者に対し約 2,900 万円を補助し、運行の維持を図っている。

持続可能な公共交通を維持・確保するためには、町民（地域）、交通事業者、行政との役割分担を図りながら、課題①から⑥までの解決に取り組むとともに、多様な主体が連携するため町の公共交通の現状について理解を深めることにより、各地域に適した持続可能な仕組みづくりを構築することが必要である。

4 公共交通の基本方針（案）

（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４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。

【地域公共交通の基本理念（案）】

将来に持続可能で町民や観光客の安全・快適な公共交通網の構築

【地域公共交通の問題点・課題】

①高齢者の移動ニーズへの対応

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

③北谷町コミュニティバス再編に伴う公共交通空白地域への対応

④交通結節点の機能強化

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）

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

⑦多様な主体の連携による持続可能性の確保

【地域公共交通の基本方針（案）】

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

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

3 町民や観光客等が分かやすい公共交通サービスを目指す

4 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

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。

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

町民や観光客等が分かりやすい公共交通サービスを目指す

公共交通を次世代に繋ぐためには、新たな利用者の獲得が不可欠なため、普段バスを使わない人や初めて来訪する人にとって分かりやすく、迷わない情報提供を行うことが重要である。

北谷町は多様な公共交通機関が運行中のため、公共交通総合マップの作成・配布やインターネット上の情報提供など多様な媒体を活用し、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。

基本方針 4

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		・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。	○路線バス
フィーダー交通	支線公共交通	・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。	○北谷町コミュニティバス ○新たな公共交通システム
	地域内公共交通	・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	○超小型モビリティ
面的公共交通		・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。 ・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。	○タクシー
特定の利用者等の移動を担う交通		・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。	○空港リムジンバス ○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付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とする。

■目指すべき公共交通ネットワークイメージ

