

伊平屋村地域公共交通計画

令和6年3月

伊平屋村地域公共交通推進協議会

【 目 次 】

頁

序 計画策定の目的と位置付け	1
1 公共交通に関する現況把握	2
1-1 地域特性の整理	2
1-2 既存公共交通の現況把握	5
1-3 上位・関連計画における公共交通の位置付け	11
2 村民等の意向把握調査	13
2-1 村民アンケート調査	13
2-2 伊平屋村コミュニティバス利用者アンケート調査	33
2-3 主要施設ヒアリング調査	36
2-4 観光客ヒアリング調査	39
2-5 交通事業者アンケート調査	41
3 地域公共交通を取り巻く課題整理	42
4 地域公共交通に係る基本方針と目標	46
5 目標達成のための実施事業	52
6 計画の達成状況の評価	63
付録1 伊平屋村地域公共交通推進協議会	65
付録2 用語説明	66

序 計画策定の目的と位置付け

(1) 計画策定の目的

本村は、行政機関や学校、金融、医療、福祉など主要施設が集中する我喜屋区を中心に北に田名区、前泊区、南に島尻区、野甫区、の2島5集落で形成されている。村内にはコミュニティバス以外の公共交通機関が無く高齢者や交通弱者、地域住民、観光客の移動手段にコミュニティバスは必要不可欠な役割を担っている。一方、誰もが住みやすく安全・快適なむらづくりに取り組むためには、持続可能な地域公共交通網の形成について検討する必要がある。

本計画は、課題を解決し持続可能な地域公共交通を再構築するため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正（令和2年11月27日施行）に規定する基本方針に基づき、伊平屋村にとって望ましい地域旅客サービスの姿を明らかにするとともに、有効かつ実現可能なマスタープランとして「伊平屋村地域公共交通計画」を策定することを目的とする。

(2) 計画の位置付け

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に規定する法定計画として、最上位計画である「第5次伊平屋村総合計画（令和5年1月）」に即し、「第4次伊平屋村観光振興計画（令和5年3月）」などとの整合を図り、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、伊平屋村全域とする。

(4) 計画期間

本計画の計画期間は、令和6年度から令和10年度までの5年間とする。なお、計画の期間内においても、今後の社会情勢などの変化や関連計画の見直しなどに適応するよう必要に応じて計画の見直し・修正を行う。

1 公共交通に関する現況把握

1-1 地域特性の整理

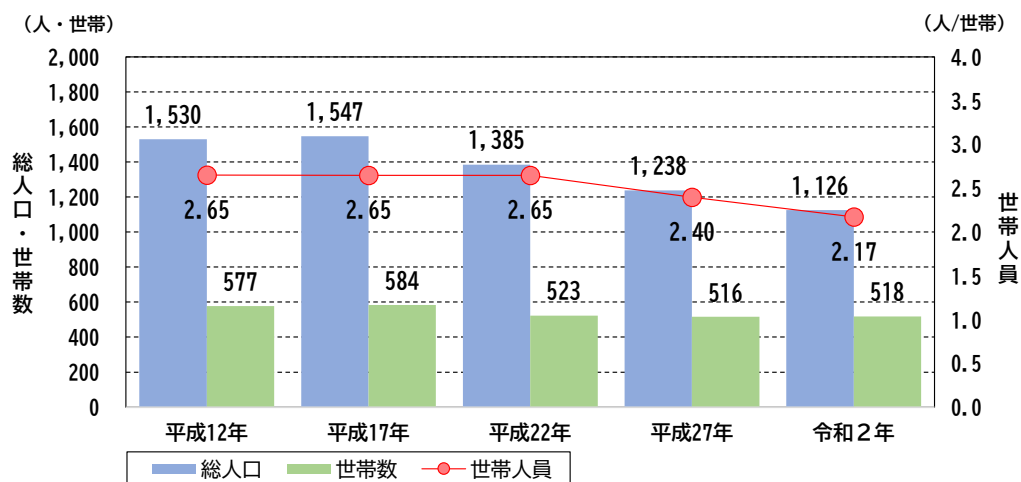
(1) 人口動向

①総人口・世帯数

伊平屋村の総人口は国勢調査によると、令和2年10月1日現在、1,126人で、平成17年の1,547人をピークに減少傾向となっており、国立社会保障・人口問題研究所によると、令和17年には976人と1,000人を割り込むと推計されている。

世帯数は518世帯と平成22年から令和2年にかけて横ばい状態となっており、世帯人員は平成22年が2.65人/世帯に対し、令和2年が2.17人/世帯と核家族化が進行している。

■総人口及び世帯数の推移

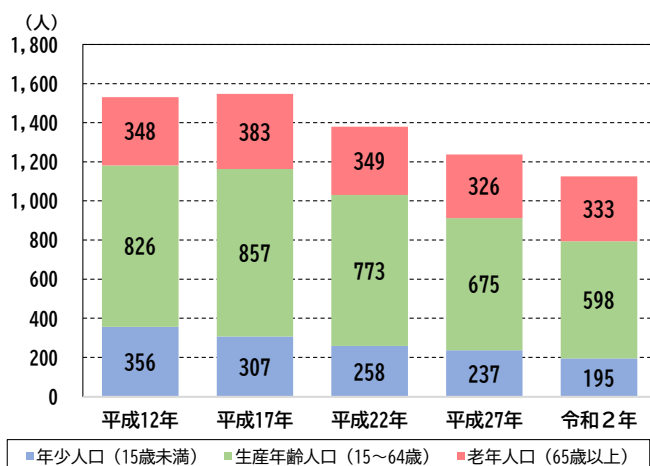


出典：国勢調査

②年齢3区分別人口

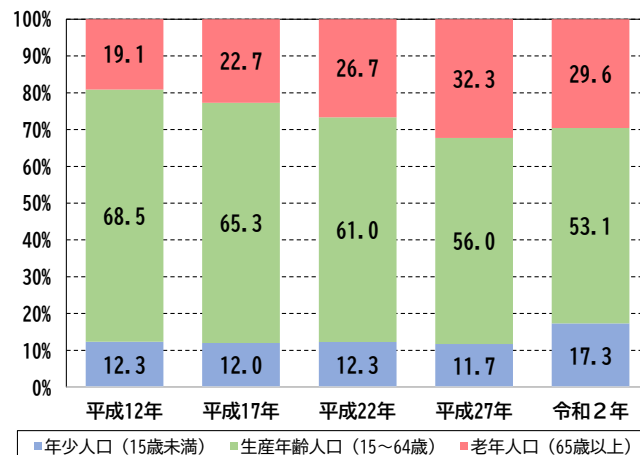
年齢3区分別人口構成比は令和2年10月1日現在、年少人口が17.3%、生産年齢人口が53.1%、老年人口が29.6%となっており、推移を見ると、年少人口、生産年齢人口、老年人口全てで減少している。

■年齢3区分別人口の推移



出典：国勢調査

■年齢3区分別人口構成比の推移

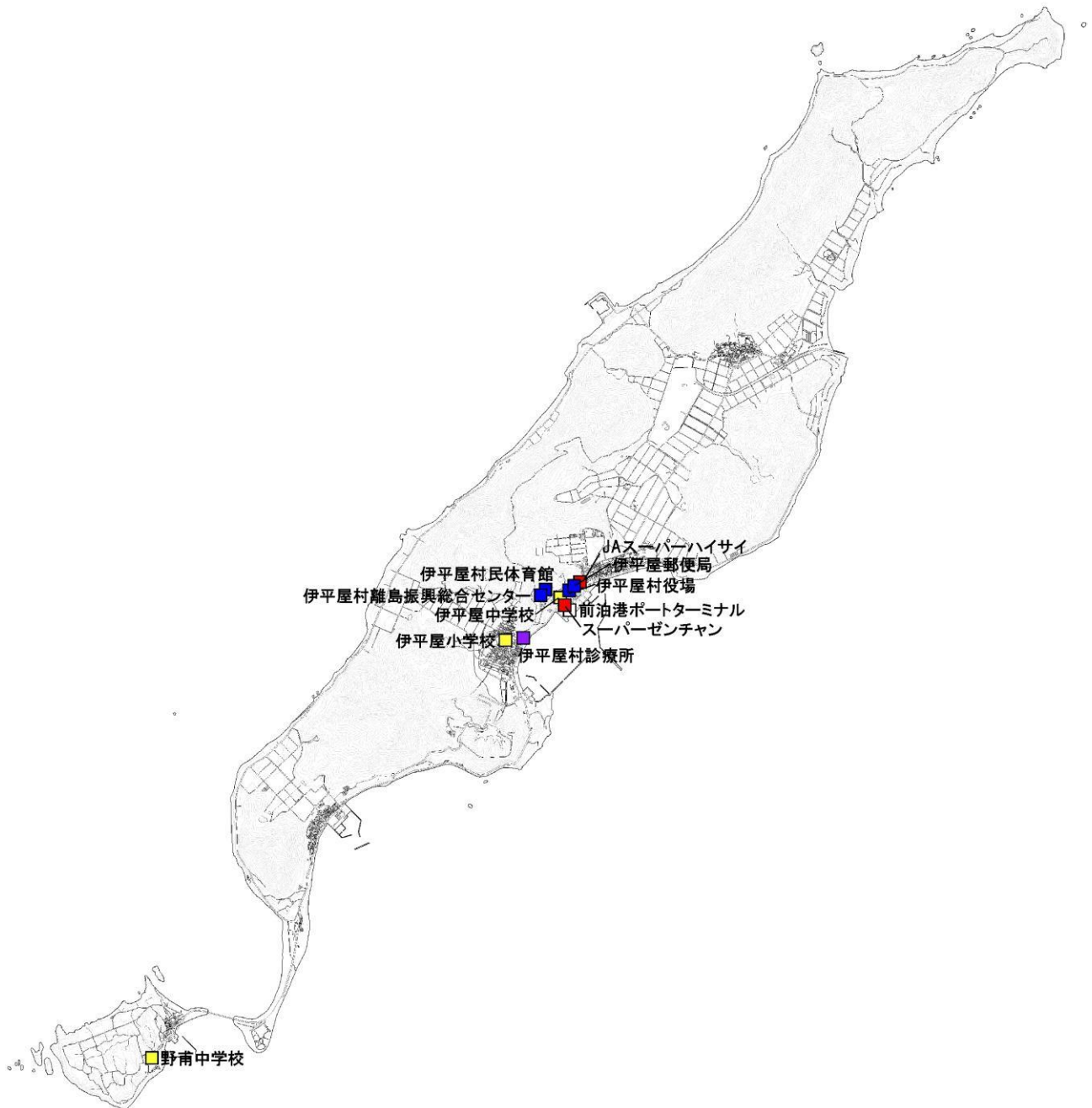


出典：国勢調査

(2) 主要施設分布状況

主要施設は、伊平屋村役場や伊平屋村離島振興総合センター、伊平屋村民体育館、伊平屋郵便局等行政機関、伊平屋小学校・伊平屋中学校、伊平屋村診療所など医療機関が我喜屋区を中心に、集中している。

■主要施設分布図

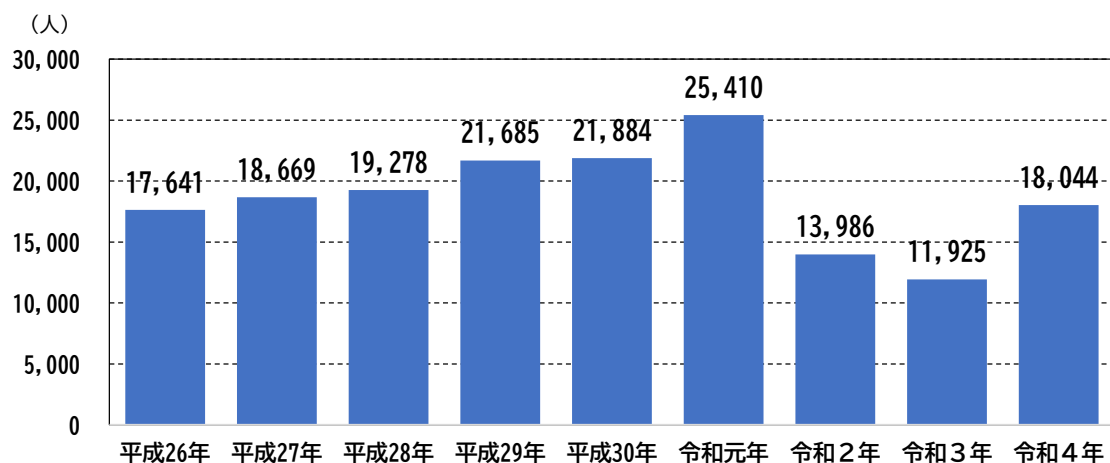


(3) 観光動向

伊平屋村の観光客数は、令和元年まで増加傾向であったものの、令和2年に新型コロナウイルス感染症の影響に伴い大幅に減少し、その後増加傾向となっているものの、令和4年が18,044人と新型コロナウイルス感染症前の水準までには回復していません。



■観光客数の推移



1-2 既存公共交通の現況把握

(1) フェリー

フェリーは沖縄本島北部の本部半島にある運天港と伊平屋を片道約 80 分、毎日 2 便運航している。旅客利用者は、令和元年度をピークに、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、民泊事業である修学旅行生誘致、村内イベントや事業等の中止により、減少傾向となっている。

航路補助金は、平成 29 年度から令和元年度にかけて減少したものの、その後、増加傾向となっており、令和 2 年度以降は当初欠損見込みよりも収益実績が悪化したため、国庫補助金だけでなく、県・村でも負担を行っている。

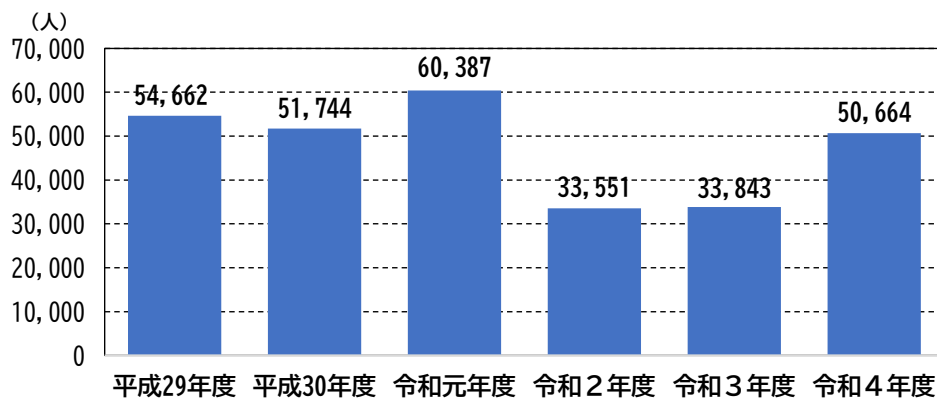
■フェリー時刻表

	伊平屋発	運天港着	運天港発	伊平屋着
1 便	9 時 00 分	10 時 20 分	11 時 00 分	12 時 20 分
2 便	13 時 00 分	14 時 20 分	15 時 00 分	16 : 20 分

■フェリー料金

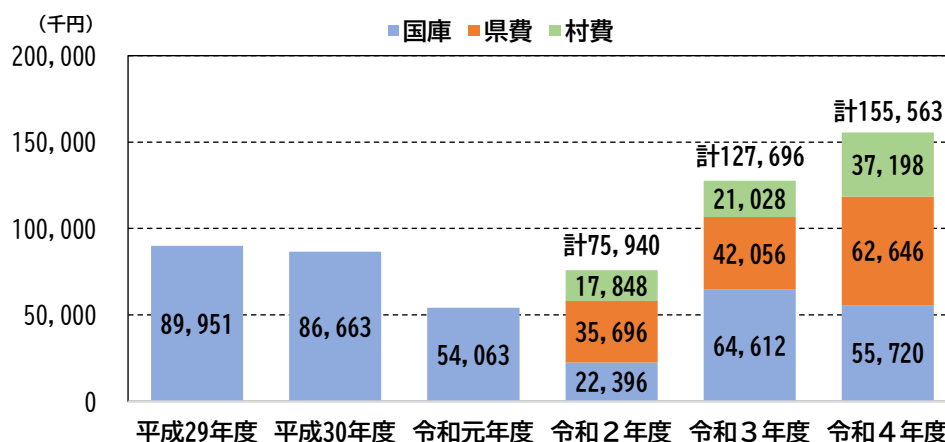
大人（12 歳以上）	片道	2,480 円
	往復	4,720 円 ※運天港より
小人 （6 歳から 12 歳未満）	片道	1,240 円
	往復	2,360 円 ※運天港より
障がい者	大人片道	1,240 円
	小人片道	620 円

■フェリー旅客利用者の推移



出典：伊平屋村船舶運航経営健全化計画書及び村提供資料

■フェリーの航路補助金の推移



出典：伊平屋村船舶運航経営健全化計画書及び村提供資料

(2) 伊平屋村コミュニティバス

①運行概要

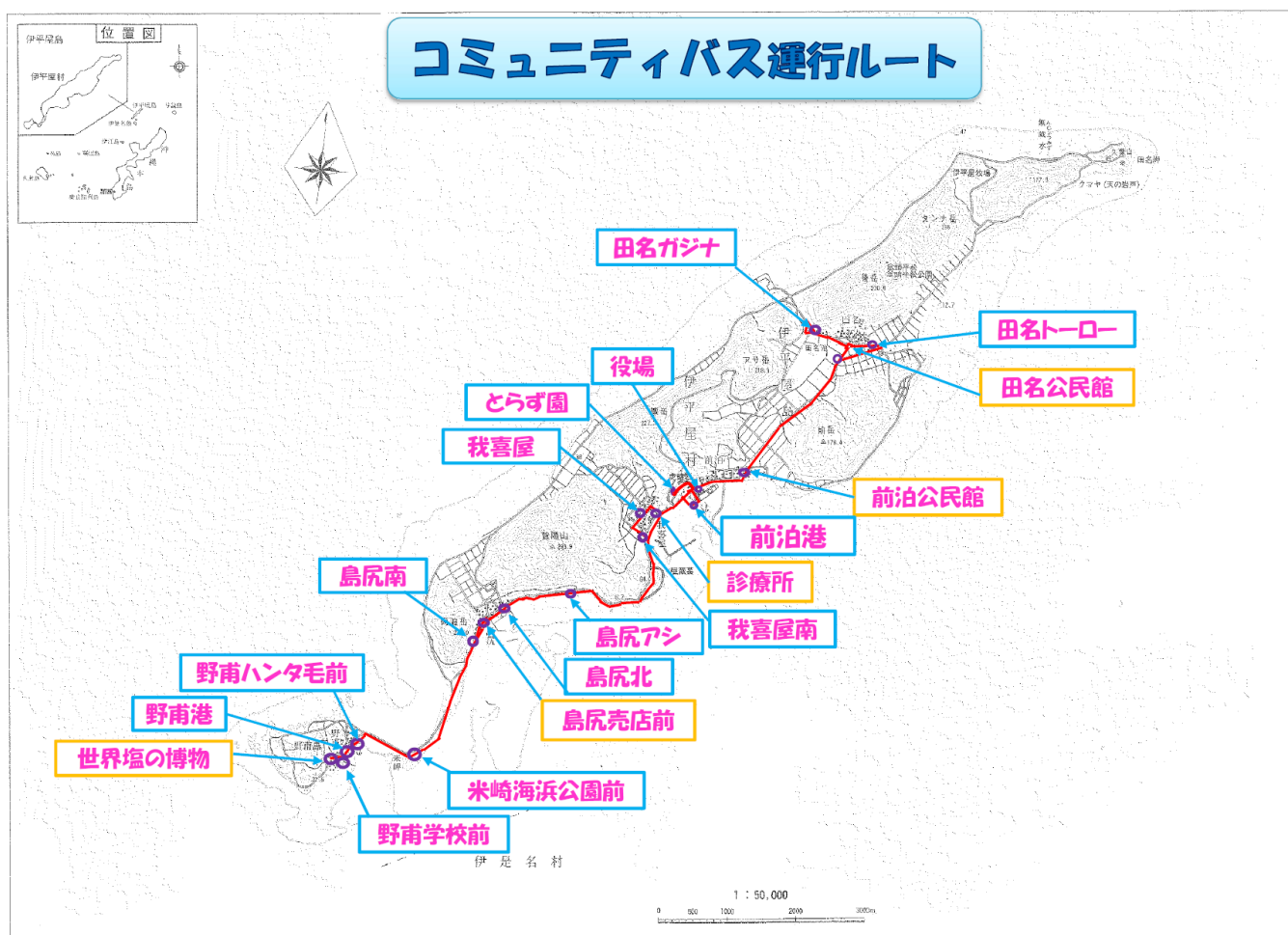
伊平屋村では、交通不便地域の解消や高齢化社会への対応、交通弱者対策等、村営フェリーや、伊是名村への渡船と連携した公共交通の確保等を目的とし、平成24年よりコミュニティバスを運行している。

コミュニティバス導入以降、高齢者をはじめ住民、島外来島者の移動手段として利用されており、バス購入費の一部に、中学生が体験学習でアイスを販売した収益が充てられるなど、地元民からも愛されている。



■伊平屋村コミュニティバスの運行概要

運行区間	前泊港～野甫港～前泊港～田名ガジナ～前泊港
運行日	毎日
運行便数	6 便
運賃	一律 100 円（小学生以上） ※障がい者手帳をお持ちの方は 50 円
事業主体	伊平屋村



伊平屋村コミュニティバス運行時刻表

令和2年10月1日から

期間・回数:毎日6便運行

利用運賃:一律100円(小学生以上) ※障がい者手帳をお持ちの方は50円

お問い合わせは役場 観光交通課まで

TEL:0980 - 46 - 2177

(平日 8:30~17:00 ※土日祝日を除く)

野甫(南)周り

バス停車場所	1 便	2 便	3 便
前泊港	7:00	11:10	16:30
↓			
とらず園	7:02	11:12	16:32
↓			
診療所前	7:04	11:14	16:34
↓			
島尻売店前	7:10	11:20	16:40
↓			
米崎海浜公園前	7:14	11:24	16:44
↓			
野甫港	7:17	11:27	16:47
↓			
野甫学校前	7:18	11:28	16:48
↓			
世界塩の博物館	7:19	11:29	16:49
↓			
野甫ハンタ毛前	7:21	11:31	16:51
↓			
米崎海浜公園前	7:23	11:33	16:53
↓			
島尻南	7:27	11:37	16:57
↓			
島尻売店前	7:28	11:38	16:58
↓			
島尻北	7:29	11:39	16:59
↓			
島尻アシチ	7:32	11:42	17:02
↓			
我喜屋南	7:37	11:47	17:07
↓			
我喜屋	7:39	11:49	17:09
↓			
診療所前	7:40	11:50	17:10
↓			
前泊港	7:42	11:52	17:12
↓			
とらず園	7:44	11:54	17:14
↓			
役場前	7:45	11:55	17:15
↓			
前泊公民館	7:48	11:58	17:18
↓			
田名トーロー	7:52	12:02	17:22
↓			
田名ガジナ	7:56	12:06	17:26
↓			
田名公民館	7:58	12:08	17:28
↓			
前泊公民館	8:03	12:13	17:33
↓			
役場前	8:05	12:15	17:35
↓			
診療所前	8:07	12:17	17:37
↓			
とらず園	8:09	12:19	17:39
↓			
前泊港	8:10	12:20	17:40

田名(北)周り

バス停車場所	1 便	2 便	3 便
前泊港	9:40	12:40	18:00
↓			
とらず園	9:42	12:42	18:02
↓			
診療所前	9:44	12:44	18:04
↓			
役場前	9:46	12:46	18:06
↓			
前泊公民館	9:48	12:48	18:08
↓			
田名トーロー	9:52	12:52	18:12
↓			
田名ガジナ	9:56	12:56	18:16
↓			
田名公民館	9:58	12:58	18:18
↓			
前泊公民館	10:03	13:03	18:23
↓			
役場前	10:06	13:06	18:26
↓			
とらず園	10:07	13:07	18:27
↓			
前泊港	10:09	13:09	18:29
↓			
診療所前	10:11	13:11	18:31
↓			
我喜屋	10:12	13:12	18:32
↓			
我喜屋南	10:14	13:14	18:34
↓			
島尻アシチ	10:19	13:19	18:39
↓			
島尻北	10:22	13:22	18:42
↓			
島尻売店前	10:23	13:23	18:43
↓			
島尻南	10:24	13:24	18:44
↓			
米崎海浜公園前	10:28	13:28	18:48
↓			
野甫港	10:31	13:31	18:51
↓			
野甫学校前	10:32	13:32	18:52
↓			
世界塩の博物館	10:33	13:33	18:53
↓			
野甫ハンタ毛前	10:35	13:35	18:55
↓			
米崎海浜公園前	10:37	13:37	18:57
↓			
島尻売店前	10:41	13:41	19:01
↓			
診療所前	10:47	13:47	19:07
↓			
とらず園	10:49	13:49	19:09
↓			
前泊港	10:50	13:50	19:10

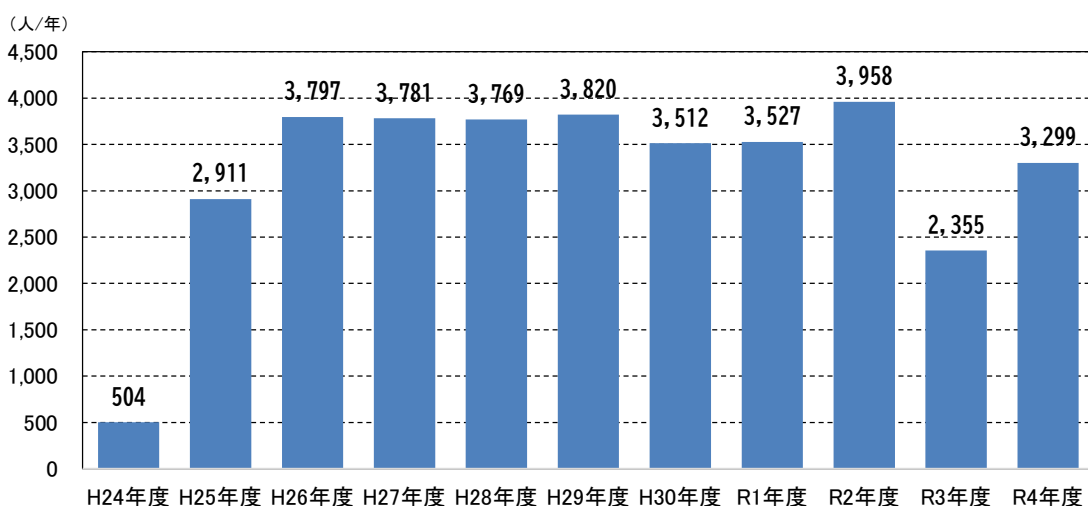
②利用実績

ア) 年間利用者数

年間利用者数平成 30 年度から令和 2 年度にかけて微増傾向であったものの、令和 3 年度は運転手確保の困難による運休及び新型コロナウイルス感染症を危惧した乗り控え等により減少し、令和 4 年度は 3,299 人となっている。

1 便平均利用者数は令和 2 年度が 1.89 人/便に対し、令和 4 年度が 1.53 人/便と減少している。

■年間利用者数の推移



年度	利用者数	一般	障がい者	無償
H24年度	504	441	28	35
H25年度	2,911	2,642	161	108
H26年度	3,797	3,575	138	84
H27年度	3,781	3,605	145	31
H28年度	3,769	3,582	173	14
H29年度	3,820	3,605	181	34
H30年度	3,512	3,042	444	26
R1年度	3,527	3,042	407	78
R2年度	3,958	2,826	843	289
R3年度	2,355	2,253	98	4
R4年度	3,299	2,860	368	71

※各年度 10 月 1 日～9 月 30 日。令和 3 年度は 10 月運転手の確保が困難となり運行計画変更したため、計画、実績減。

■直近 3 年間の運行状況及び利用者数

	運行日数	運行回数	運休回数	利用者数	日平均 (人/日)	便平均 (人/便)	運賃収入
令和2年度	351日	2,097回	27回	3,958人	11.28	1.89	324,750円
令和3年度	288日	1,726回	200回	2,355人	8.18	1.36	230,200円
令和4年度	359日	2,154回	18回	3,299人	9.19	1.53	304,400円

イ) 曜日別利用者数

曜日別利用者数は、月曜日から金曜日の平日で公共・金融・医療機関等への利用者が比較的多く、週末の利用者は少ない傾向となっている。

■曜日別利用者数

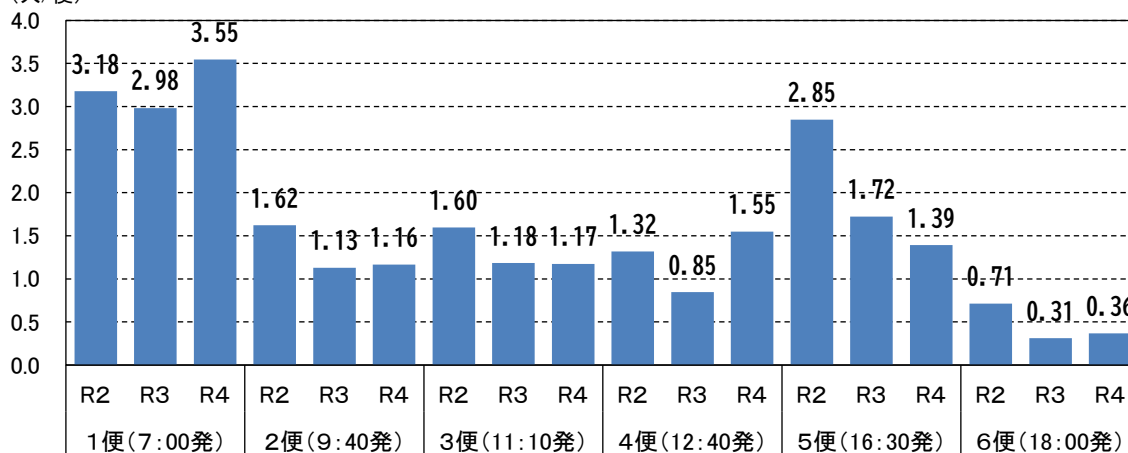
	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日	日曜日	合計
令和2年度	597	617	508	645	785	461	345	3,958
令和3年度	456	381	306	424	422	219	147	2,355
令和4年度	502	474	504	538	503	353	425	3,299

ウ) ダイヤ別利用者数

ダイヤ別利用者数は、1便（7：00 発）が最も多く、6便（18：00 発）が少なくなっており、1便の利用が多いのは、朝の出勤に利用されている。5便の利用は帰宅時、てるしの塾等の利用及びフェリーの出入港時に利用されていると考えられる。

■ダイヤ別利用者数

(人/便)

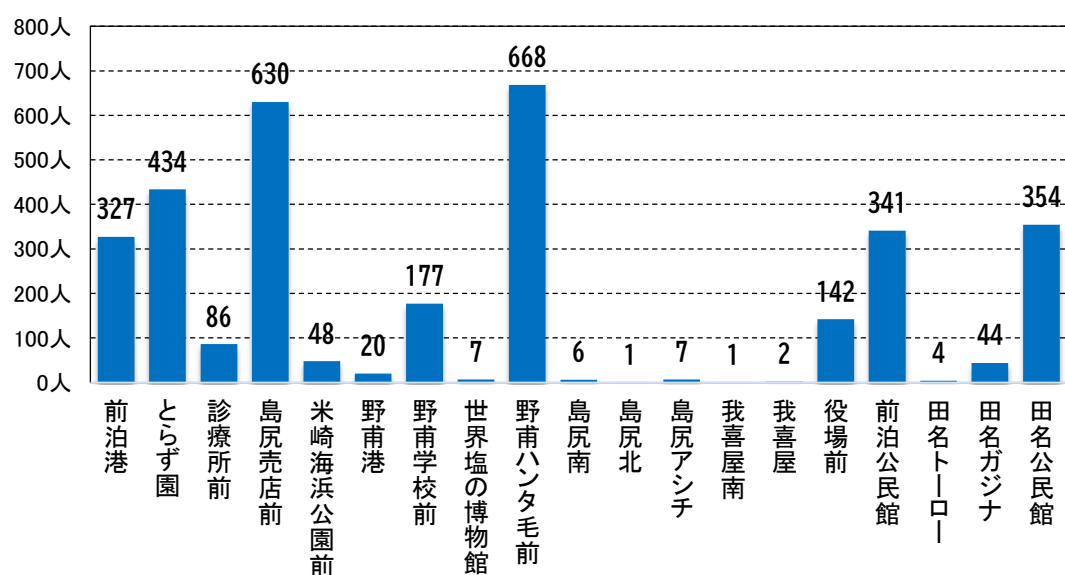


	1便(7:00発)		2便(9:40発)		3便(11:10発)		4便(12:40発)		5便(16:30発)		6便(18:00発)		合計	
	利用者数	1便平均	利用者数	1便平均	利用者数	1便平均	利用者数	1便平均	利用者数	1便平均	利用者数	1便平均	利用者数	1便平均
令和2年度	1,116	3.18	570	1.62	560	1.60	463	1.32	999	2.85	250	0.71	3,958	1.88
令和3年度	859	2.98	325	1.13	341	1.18	244	0.85	496	1.72	90	0.31	2,355	1.36
令和4年度	1,273	3.55	418	1.16	421	1.17	556	1.55	500	1.39	131	0.36	3,299	1.53

エ) バス停別利用者数

バス停別利用者数（令和4年度）は、野甫ハンタ毛前が最も多く、野甫区、島尻区、田名区と中央から遠い集落ほど多く利用されている。「野甫ハンタ毛前」は、事業所への出勤及び野甫区の児童生徒が、サークルや塾へ参加するため、利用が多い傾向となっている。

■バス停別利用者数（令和4年度）



オ) 運行収支

運行収支は、運行経費の増加と運賃収入の減少により、収支率が令和2年度が6.6%に対し、令和4年度が5.3%と減少している。

■直近3年間の運行状況及び利用者数

	運行経費	運賃収入	補助対象経費			収支率
			国補助	村補助	計	
令和2年度	4,940,513円	324,750円	2,307,000円	2,308,763円	4,615,763円	6.6%
令和3年度	4,292,818円	230,200円	2,031,000円	2,031,618円	4,062,618円	5.4%
令和4年度	5,778,971円	304,400円	2,101,000円	3,373,571円	5,474,571円	5.3%

(3) タクシー

村内に事業所を有するタクシー会社は、株式会社風希ネットワーク1社（住所：伊平屋村字我喜屋2136番地、1台）となっている。

(4) その他

レンタルいへや、そよかぜレンタカー（フェリー乗り場正面）で、レンタカー、レンタルバイク（原付）及びレンタサイクルを行っている。

レンタカー	【レンタルいへや】 ○小型・軽自動車…1時間：2,000円、6時間：4,000円、24時間：5,000円 ※追加1時間につき1,000円 ○普通車（ミニバン）…1時間：3,000円、6時間：5,000円、24時間：7,000円 ※追加1時間につき1,500円 【そよかぜレンタカー】 ○軽自動車…1時間：2,000円、6時間：4,000円、24時間：5,500円 ※追加1時間につき1,000円
レンタルバイク（原付）	【レンタルいへや】 1時間：1,000円、24時間：3,500円 ※追加1時間につき500円 【そよかぜレンタカー】 24時間：3,500円
レンタサイクル	【レンタルいへや】 1時間：500円、24時間：2,000円 ※追加1時間につき250円 【そよかぜレンタカー】 ※電動アシスト自転車 5時間：2,000円、24時間：3,000円
二人乗りモビリティ	【そよかぜレンタカー】 5時間4,000円、24時間：5,500円

(5) 送迎バス

伊平屋村小学校スクールバス（2台）や、松金ホテルやホテルにしえ、内間荘等で送迎バスを行っている。



▲伊平屋村小学校スクールバス



▲松金ホテル送迎バス



▲ホテルにしえ送迎バス

1-3 上位・関連計画における公共交通の位置付け

(1) 第5次伊平屋村総合計画（令和5年1月）

《基本構想（計画期間：令和4年度～令和13年度・10年間）》

【村の将来像】 輝く里山・里海 笑顔あふれる島人

～原風景と幸せが満ちた島 いへや～

【基本目標】 ①島の未来は、教育がつくる《ひと》

②女性と子どもが大切にされ、すべての住民が安心して暮らす島《くらし》

③里山・里海を活かした産業が息づく島《産業》

④安全安心、快適な暮らしを支えるしまづくり《社会基盤》

⑤豊かな自然と歩み続ける島《環境》

⑥共創・協働のむらづくり《行財政》



【基本方針（交通環境の整備）】

村民の生活航路、村の経済活動の基盤である船舶運航事業の安全と経営安定化に向けて取り組むとともに、島内交通の整備、港湾などの基盤整備にも取り組みます。

【施策（施策1 交通の整備の具体的な取り組み）】

①海上交通の整備

フェリーいへやⅢの就航により就航率の安定運航が確保され、旅客数、航送車両数、貨物量ともに向上していますが、今後も村民の生活航路、村経済活動の基盤である船舶運航事業の経営安定化に向けて取り組み、健全な運営を目指すとともに船舶運航の安定化、港湾利用の利便性を考慮し、安全に配慮した港湾整備の充実に努めます。また、乗船券発券システムの改善などによって乗船客のニーズへの対応を進めます。村民が沖縄本島へ移動しやすい環境を構築することで離島における定住環境の改善を図るため、自動車航送に係る運賃の支援を行います。

伊平屋・伊是名村間の海上交通については漁船等のチャーターに依存しているため運賃が割高となっていることや、団体観光に対応できないことなどから、伊是名村や関係機関と連携し改善に向けて検討します。

②港湾施設の整備

伊平屋村における港湾は、本村と本島を結ぶ唯一の交通拠点で、島の玄関口である前泊港ポートターミナルについては、その機能強化を行い、観光地にふさわしい景観および施設の利便性向上を図ります。また、船の乗降場所のユニバーサルデザインの推進など、快適に海上交通を利用できる環境づくりにも努めます。

③島内交通の整備

長年、公共交通機関が整備されていない本村では、島民の主な交通手段は徒歩や自家用車となっており、車を持たない高齢者等の交通弱者と呼ばれる住民や来島者等の移動手段の確保は必要不可欠であることから、早急に対策を進めます。

④空港の整備

伊平屋・伊是名両村ともに海上交通が唯一の交通手段であることから、台風時や冬の荒天時は欠航を余儀なくされており、特に台風停滞時等は物資の搬入も滞り村民生活に多大な支障をもたらしています。そのため、伊平屋空港の整備は、生活利便性の向上、島の発展の観点から是非必要な事業であり、早期建設が望まれます。

(2) 第4次伊平屋村観光振興計画（令和5年3月）

【計画の期間】 令和5年度から令和14年度（10年間）

【目指す姿】 島の価値を守り育む観光

【基本戦略】

- 《経済分野》島民の生活が豊かになる観光
- 《環境分野》島の自然資源を守り改善する観光
- 《社会文化分野》島の文化資源を維持・発展させる観光



【公共交通に関する施策・プロジェクト】

施策2 伊平屋－伊是名間のアクセス性向上

伊平屋・伊是名村間の海上交通については漁船等のチャーターに依存しているため運賃が割高となっていることや、団体観光に対応ができないことなどから、伊是名村や関係機関と連携し改善に向けて検討します。

2 村民等の意向把握調査

2-1 村民アンケート調査

村民の外出実態・移動ニーズや、将来の方向性、村民が求めている公共交通の利用促進方策などについて把握し、これからの公共交通のあり方を検討する上での基礎資料とするために、村民アンケート調査を行った。

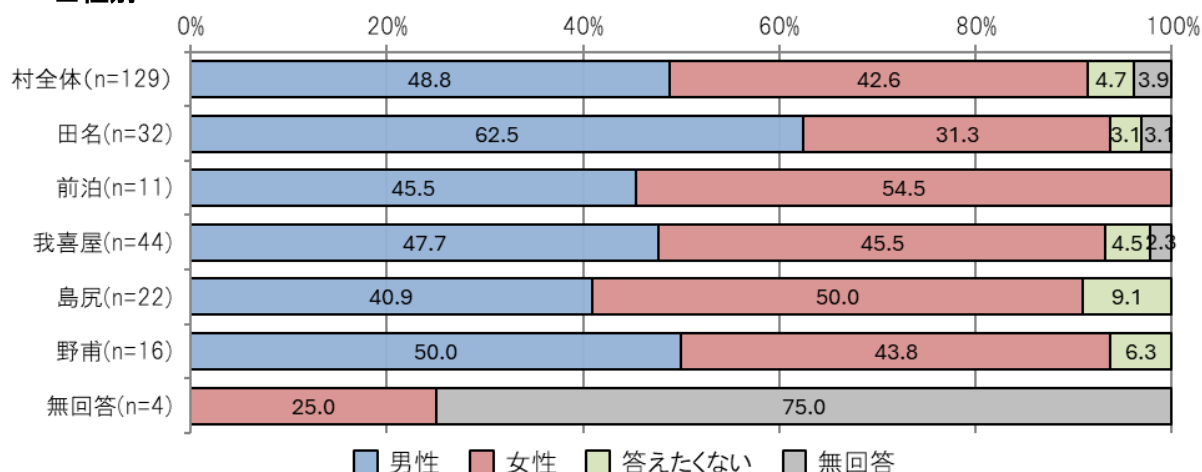
調査対象者	全村民（595 世帯、1,193 人）
調査方法	郵送配布、郵送回収 ※令和 5 年 10 月 6 日（金）発送～10 月 27 日（金）締切
調査項目	①回答者の属性 ：住まい、性別、年齢、職業、自動車運転免許、自動車の所有状況、最寄りバス停までの徒歩での所要時間 ②現在及び将来の移動【目的別】 ：現在の移動制約状況、将来の不安度 ③日常生活の移動実態【目的別（通勤・通学、買物、通院、遊び・趣味・習い事）】 ：行先、外出頻度、交通手段、曜日・時刻 ④日常の移動のしやすさ ：困り具合、困る時の目的・行き先・困っている時の対応 ⑤フェリーの利用実態と意識・要望 ：利用頻度、利用目的、交通手段、利用しない理由、運行サービス満足度 ⑥伊平屋村コミュニティバスの利用実態と意識・要望 ：利用頻度、利用目的、交通手段、利用しない理由、改善要望、運行サービス満足度 ⑦タクシーの利用実態と意識・要望 ：利用頻度、利用目的、サービス満足度 ⑧公共交通の今後のあり方 ：公共交通の必要性、今後の公共交通に組み込みの方向性や維持・充実の考え方、効果的な利用促進方策
回収状況	回収票数：129 票 （田名 32 票、前泊 11 票、我喜屋 44 票、島尻 22 票、野甫 16 票、無回答 4 票） 回収率：10.8%

(1) 回答者の属性

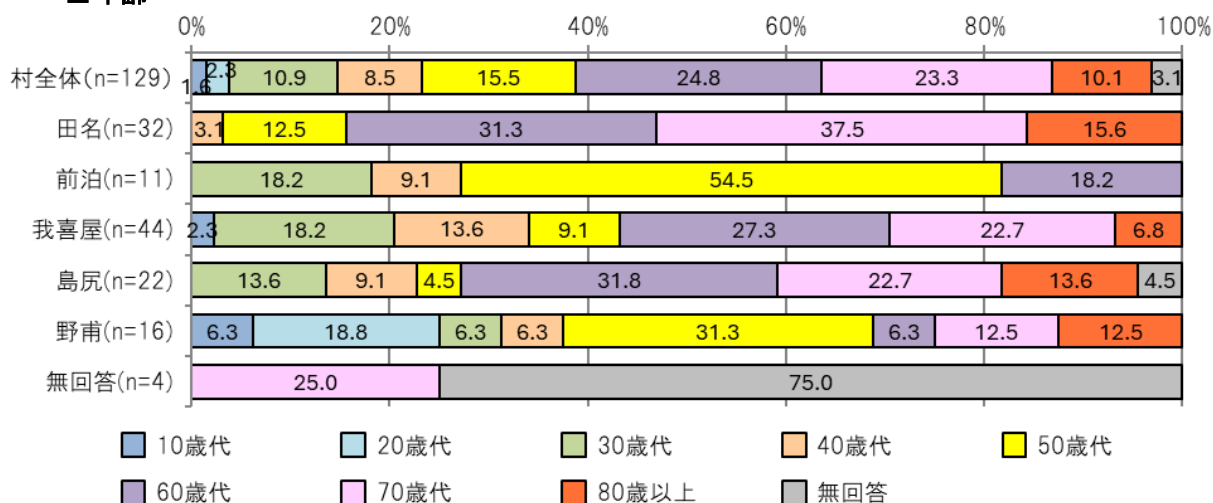
回答者の性別は「男性」の回答者が48.8%と女性よりも多く、年齢は60歳以上が約6割を占め、特に田名区と島尻区で7割以上となっている。職業は「会社員・公務員(24.8%)」、「無職(18.6%)」、「パート・アルバイト(15.5%)」の順が多い。

自動車運転免許の有無は、約8割が「持っている」と回答し、自動車の所有状況は「自分専用の車がある」が約5割を占めている。また、各世帯の最寄駅については「5分未満」が5割以上と多く、どの区でも10分未満には到着する距離である。

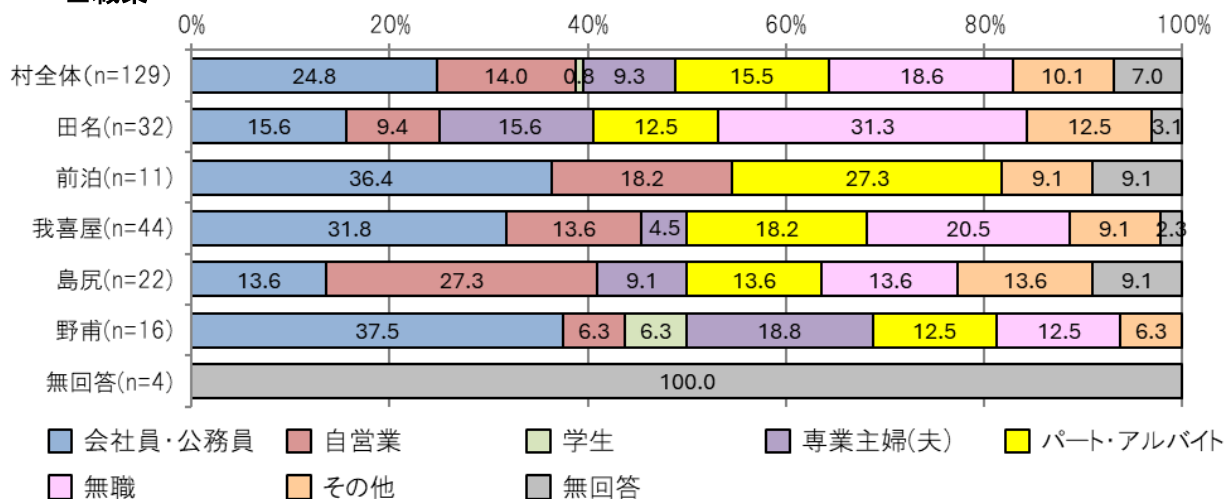
■性別



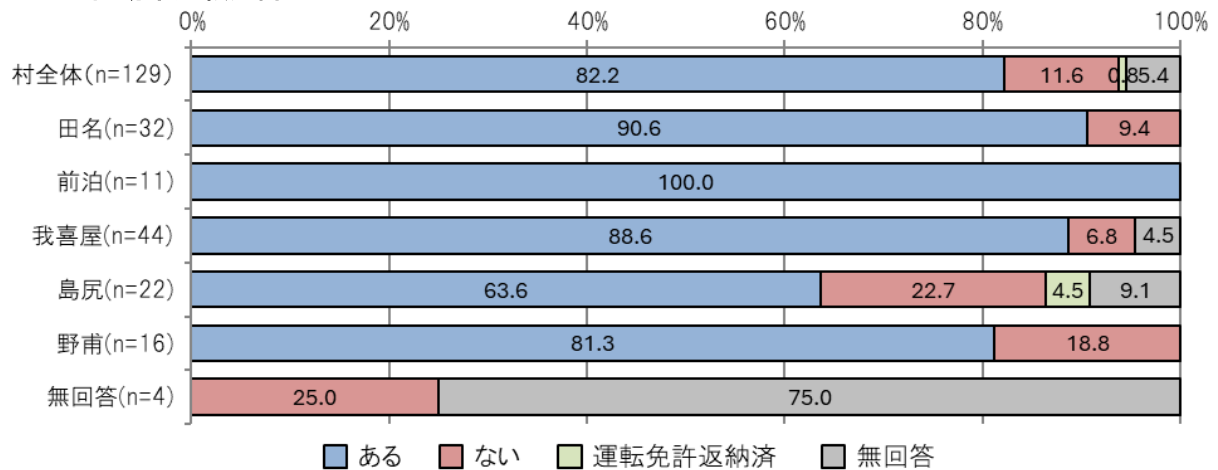
■年齢



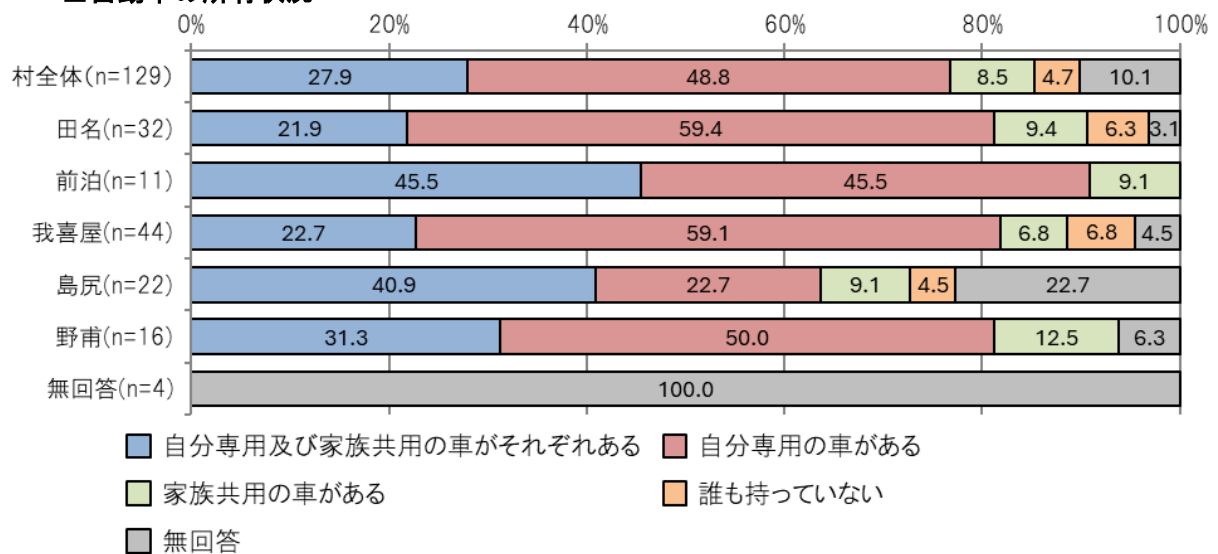
■職業



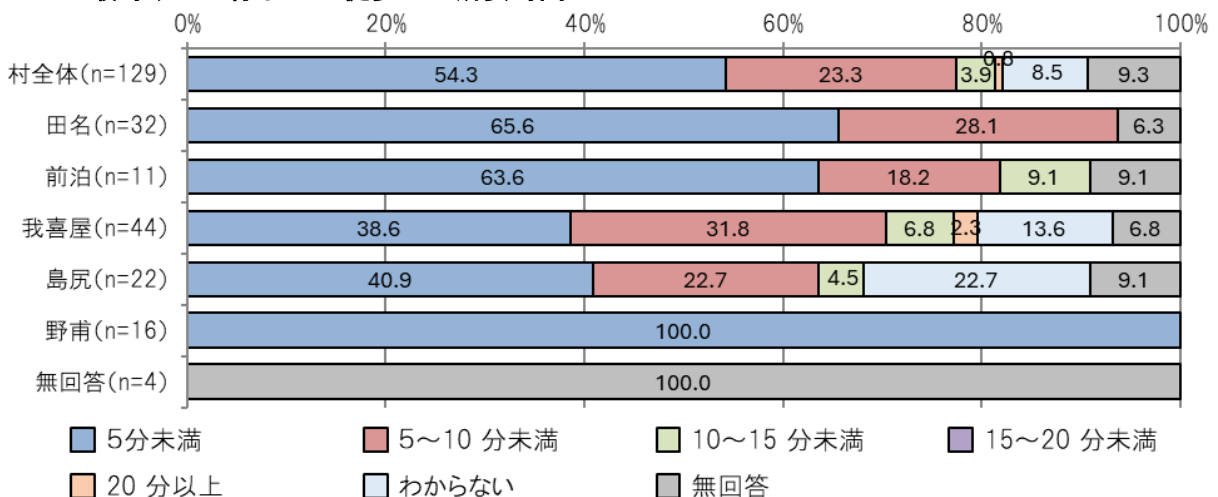
■自動車運転免許



■自動車の所有状況



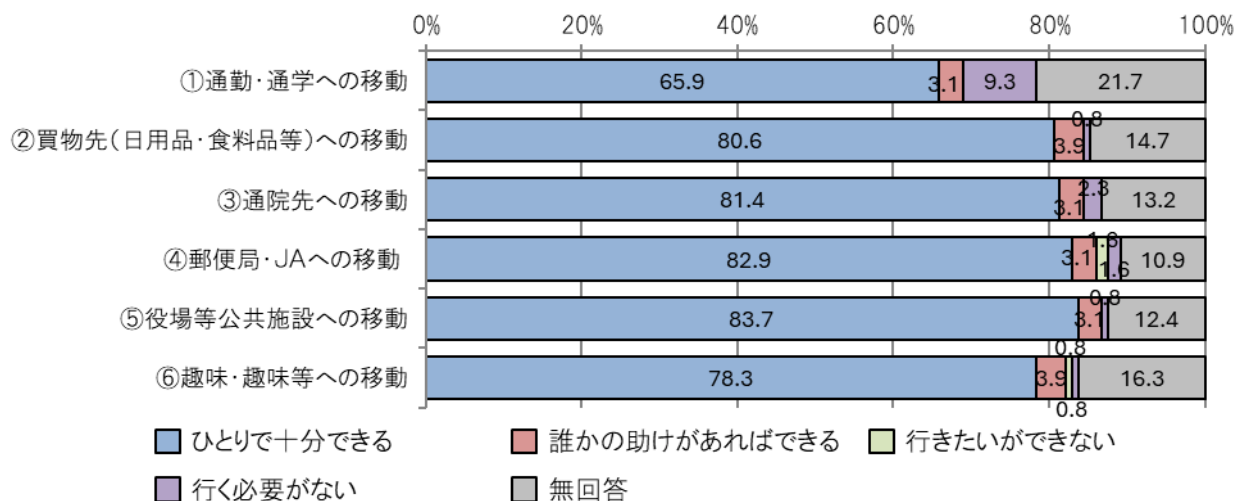
■最寄りバス停までの徒歩での所要時間



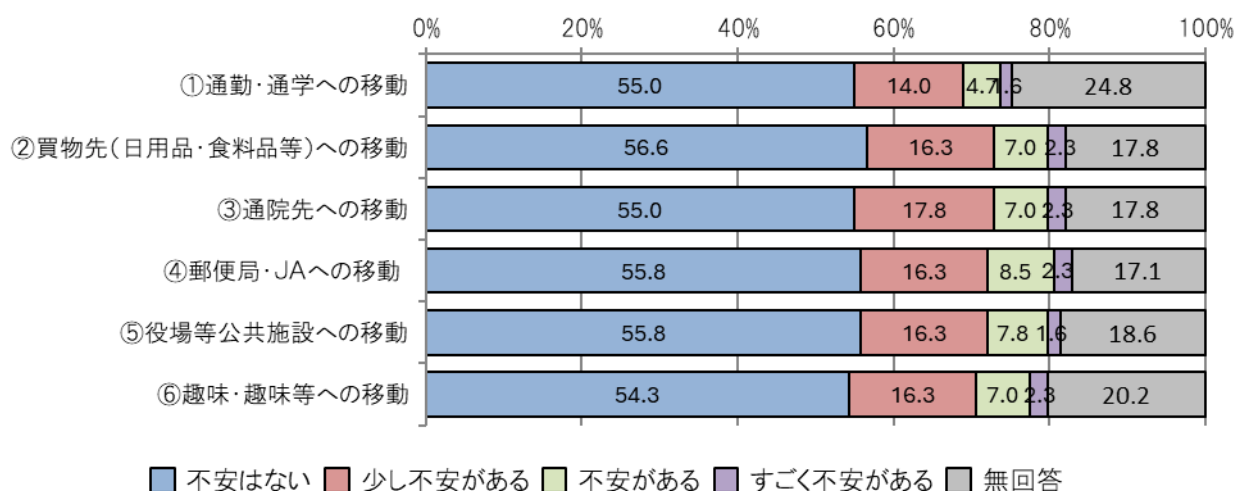
(2) 現在及び将来の移動について

現在の移動の制約状況は、各目的で「ひとりで十分できる」が約6～8割を占めており、将来（5年後）の移動の不安度で、「少し不安がある」「不安がある」「すごく不安がある」と回答した方は約2～3割を占めている。

■現在の移動の制約状況



■将来（5年後）の移動の不安度



(3) 日常の外出行動

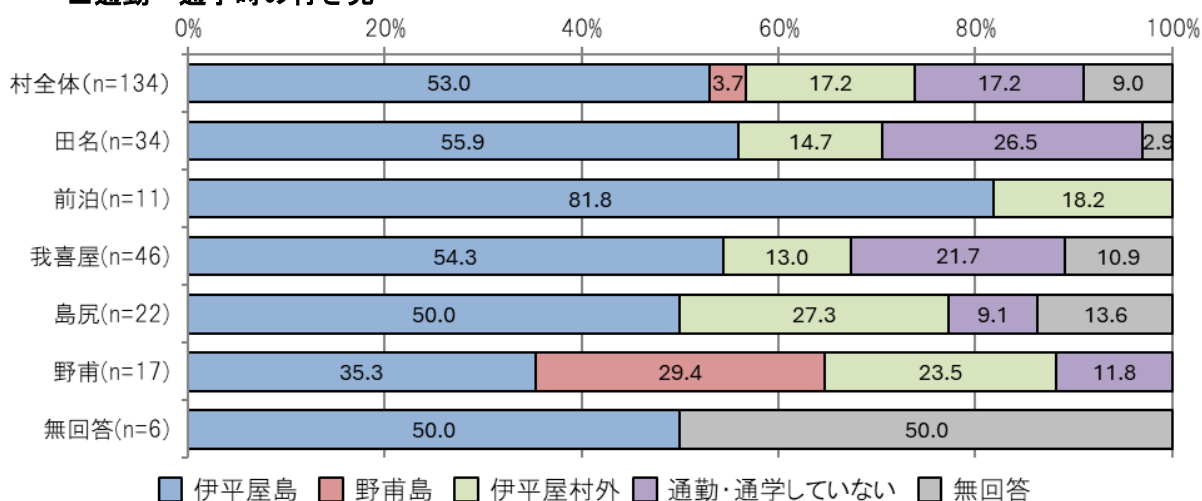
①通勤・通学の場合

通勤・通学時の行き先は「伊平屋島」が 53.0%と最も多く、「伊平屋村外」は約 2 割を占めており、頻度は「週に 5 日以上 (42.6%)」が最も多い。

利用交通手段は「自分で車を運転」が 61.2%と最多で、次いで「伊平屋村フェリー (17.8%)」となっており、港までの交通手段は「自分で車を運転」「家族等による送迎」と自家用車の移動が多く見られる。

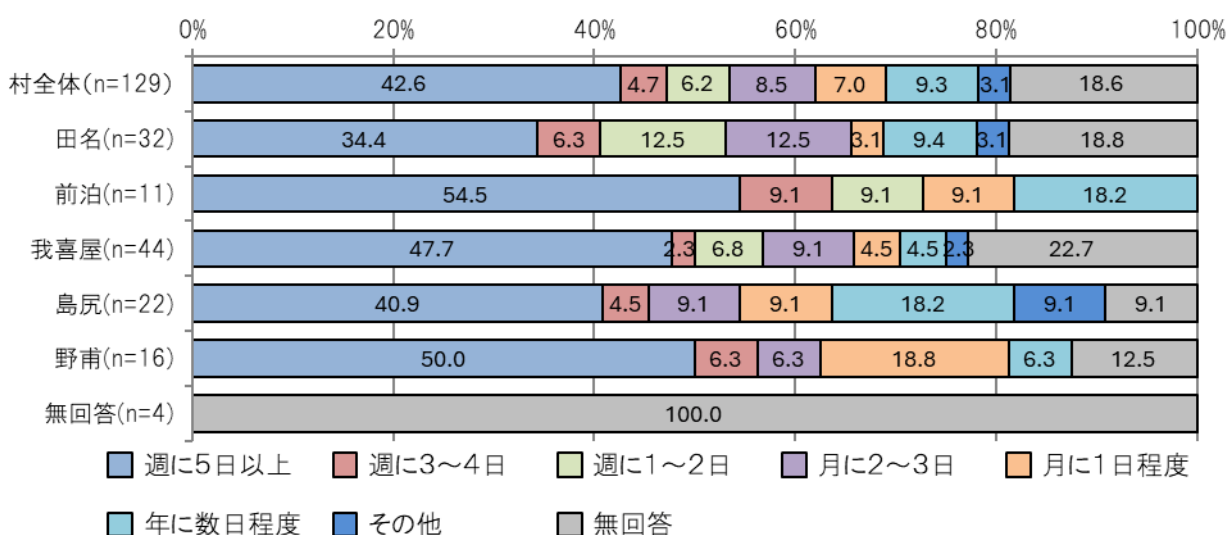
時刻は 7～9 時頃に出発し、17～19 時頃の帰宅が多い。

■通勤・通学時の行き先

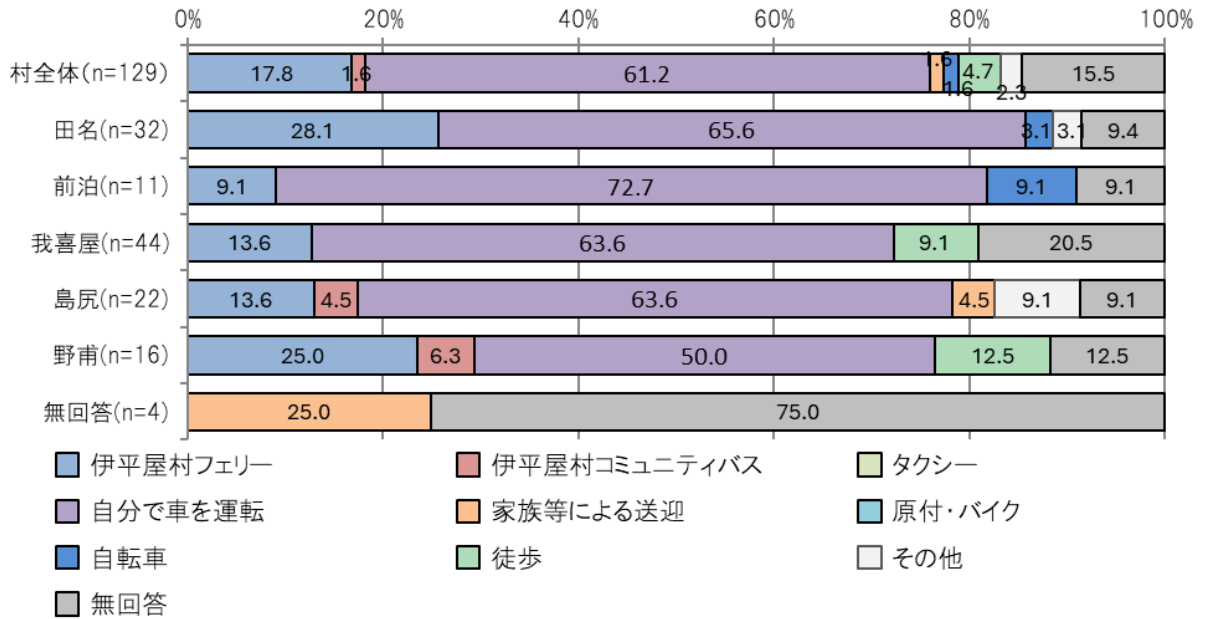


※伊平屋村外…名護市 6 票、那覇市 5 票、浦添市 4 票、うるま市 2 票、沖縄本島 2 票、沖縄市 1 票

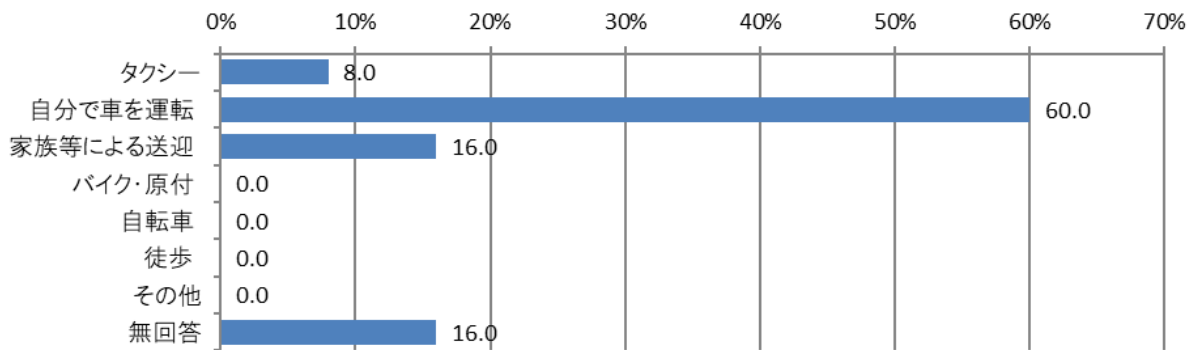
■通勤・通学時の頻度



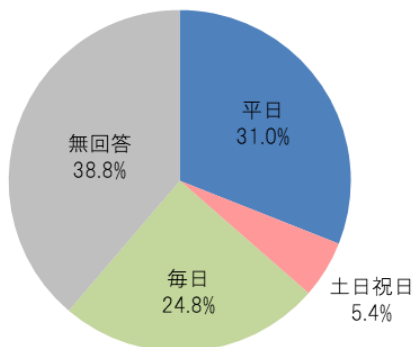
■通勤・通学時の利用交通手段



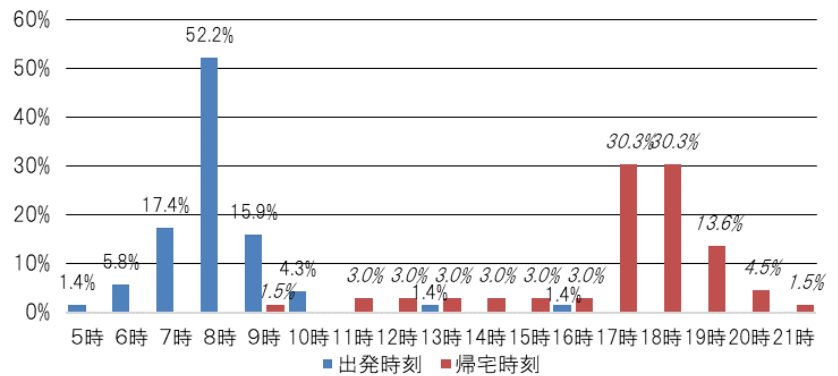
■バス停や港までの交通手段 (n=25)



■通勤・通学時の曜日



■通勤・通学時の時刻



②買い物の場合

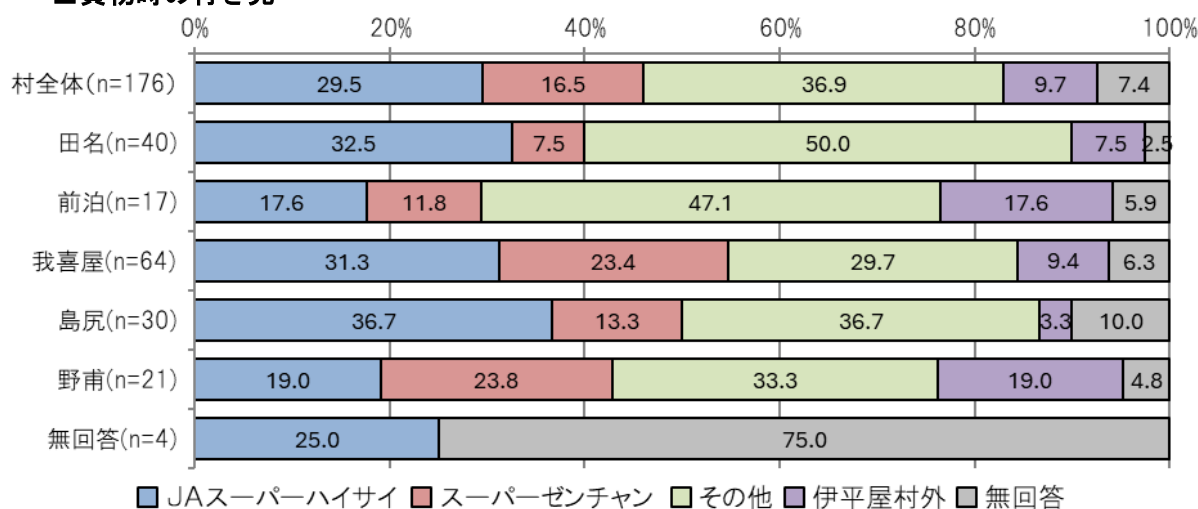
買い物の行き先は「その他」が 36.9%と最も多く、次いで「JA ハイサイスーパー (29.5%) 」となっており、その他の内訳は、各字の商店が中心となっている。

買物に行く頻度は「週に 3～4 日 (27.1%) 」と最も多く、次いで「週に 1～2 日 (20.2%) 」が多い。

利用交通手段は「自分で車を運転」が 69.0%と最多で、次いで「伊平屋村フェリー (14.7%) 」となっており、港までの交通手段は「自分で車を運転」が約 8 割を多い。

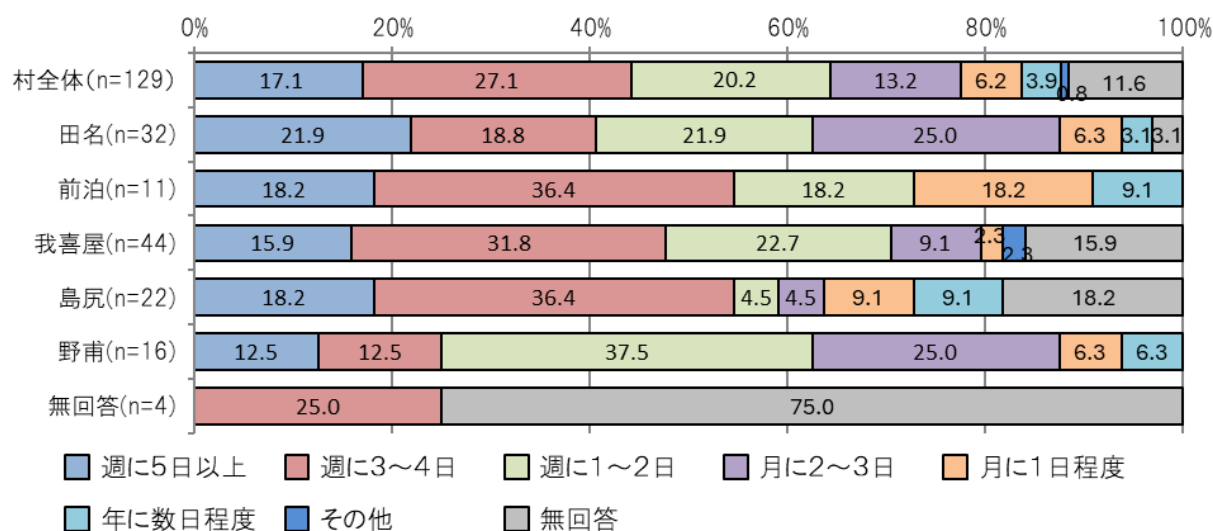
時刻は 8～10 時頃に出発し、17～18 時頃の帰宅が多い。

■買物時の行き先

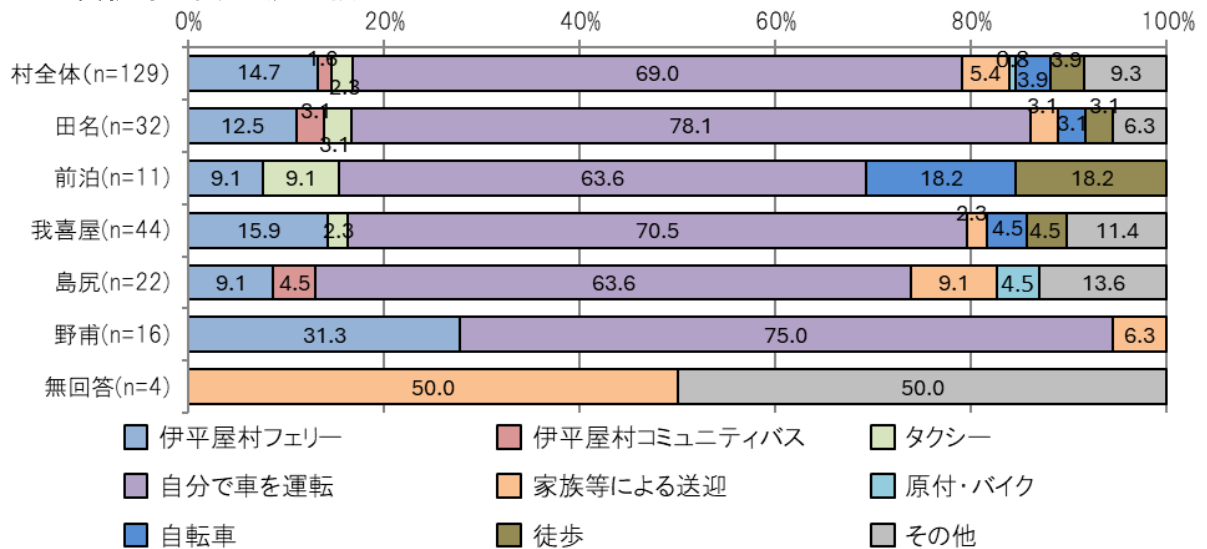


※その他…前泊スーパー13票、島尻スーパー6票、田名売店5票
伊平屋村外…名護市8票、那覇市1票

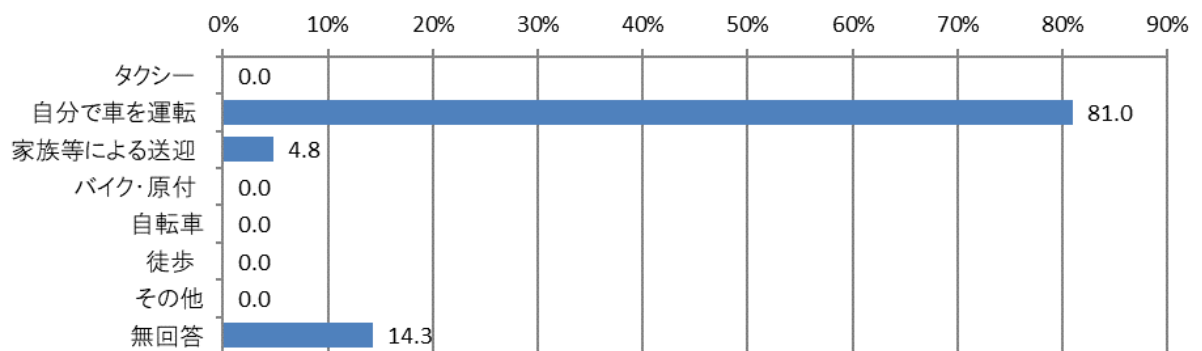
■買物時の外出頻度



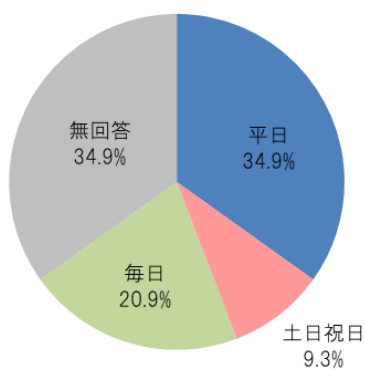
■買物時の利用交通手段



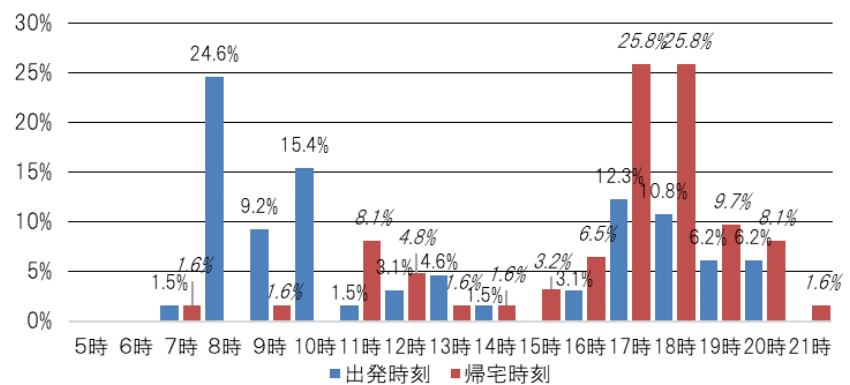
■バス停や港までの交通手段（n=21）



■曜日



■時刻



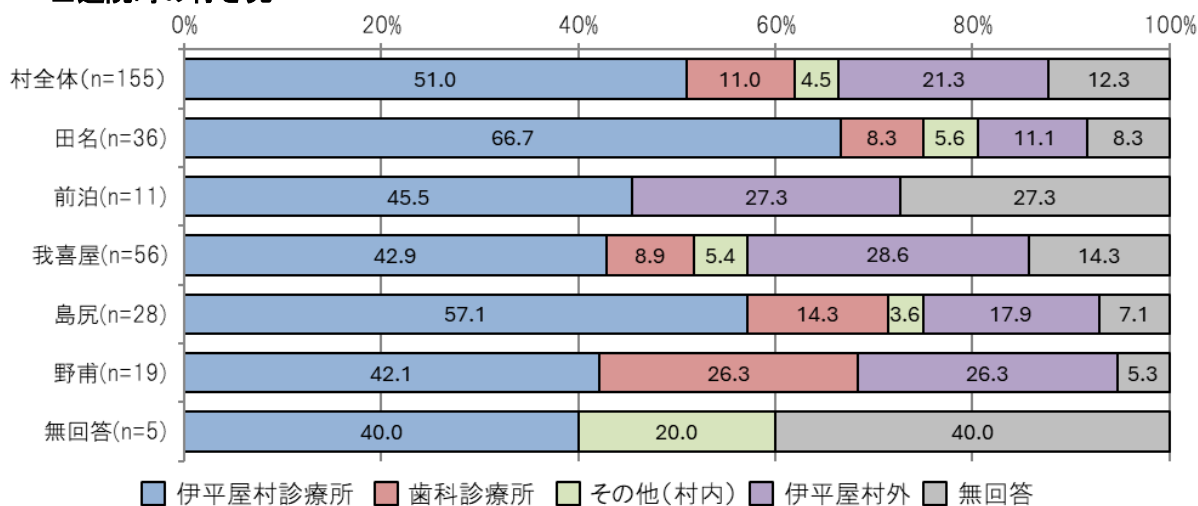
③通院の場合

通院時の行先は「伊平屋村診療所」が 51.0%と最も多く、次いで「伊平屋村外（21.3%）」となっており、頻度は「年に数日程度（39.5%）」、「月に1回程度（24.8%）」が多い。

利用交通手段は「自分で車を運転」が 58.3%と最多で、次いで「伊平屋村フェリー（18.8%）」となっており、港までの交通手段は「自分で車を運転」が約8割を多い。

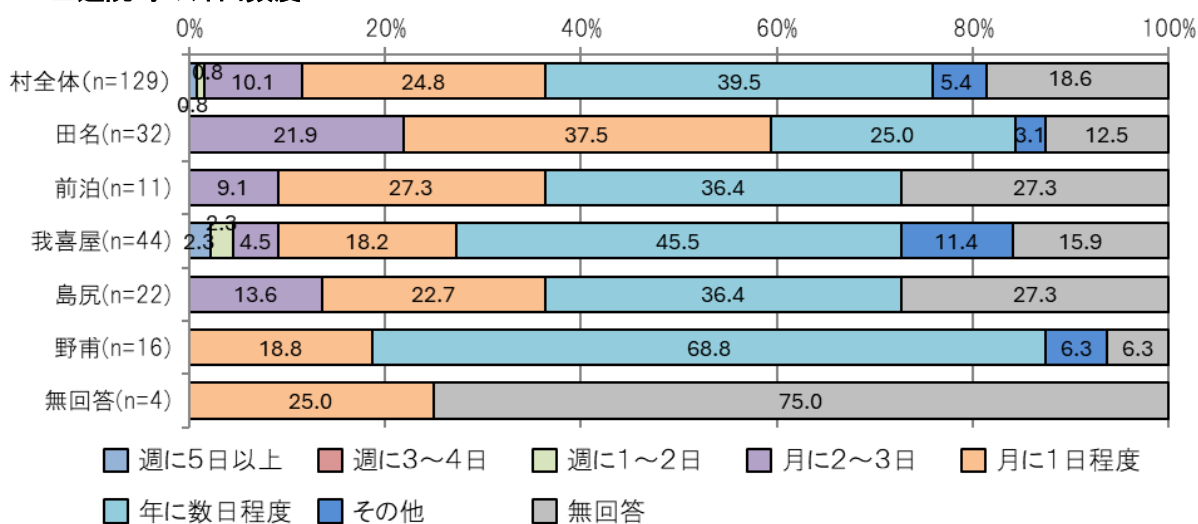
時刻は8～9時頃に出発し、11～12時頃と17時頃の帰宅が多い。

■通院時の行き先

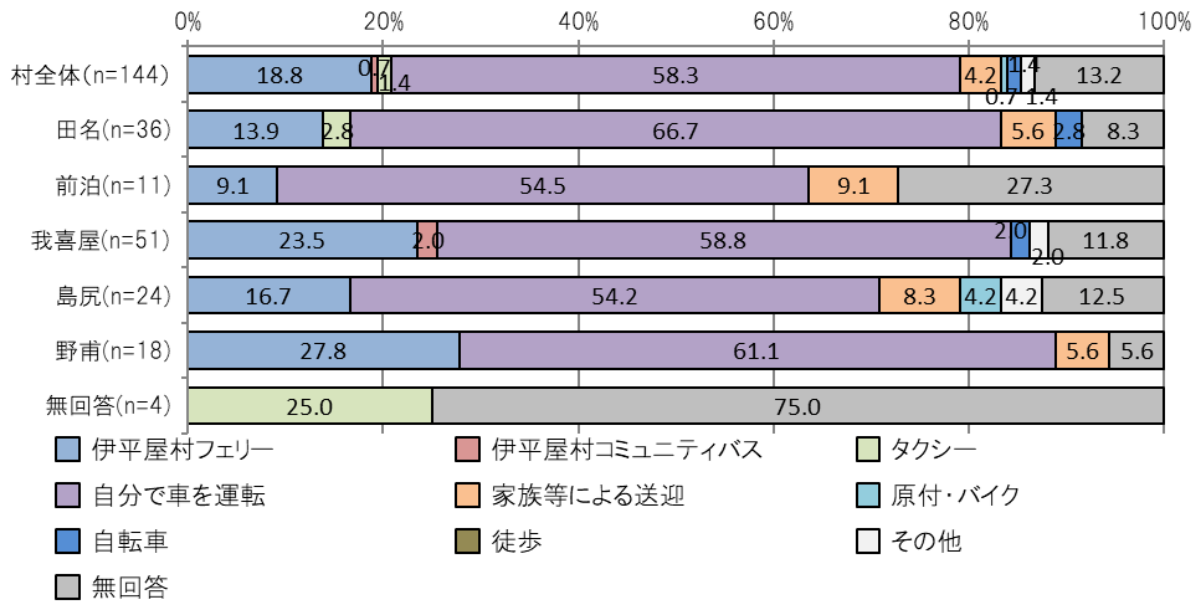


※伊平屋村外…名護市 16 票、那覇市 9 票、浦添市 4 票

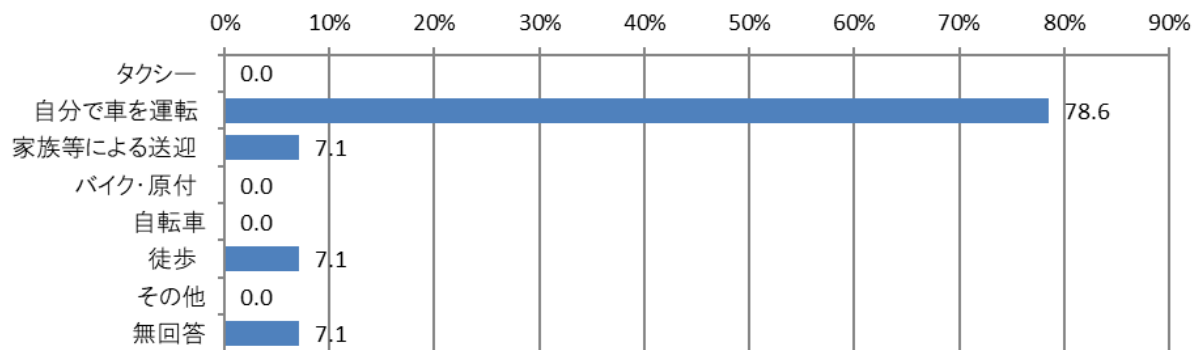
■通院時の外出頻度



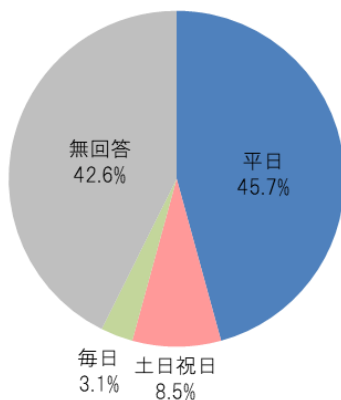
■通院時の利用交通手段



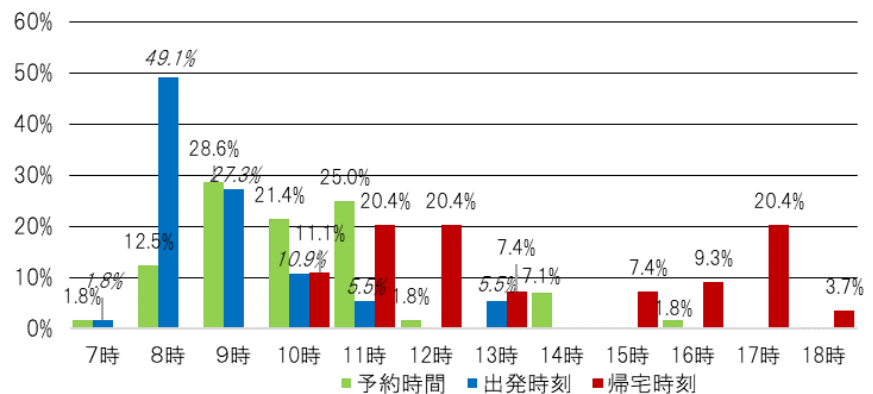
■バス停や港までの交通手段（n=28）



■通院の曜日



■時刻



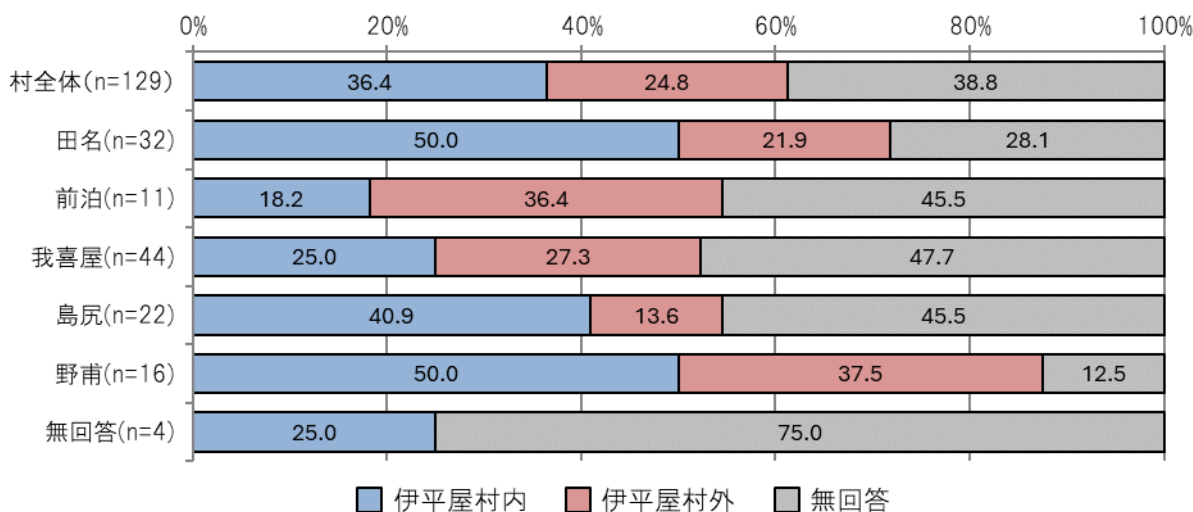
④遊び・趣味・習い事の場合

遊び・趣味・習い事の行先は「伊平屋村内」が 36.4%と最も多く、次いで「伊平屋村外」が 24.8%となっており、頻度は「月に2～3日（17.8%）」、「月に1回程度（14.0%）」が多い。

利用交通手段は「自分で車を運転」が 39.7%と最多で、次いで「伊平屋村フェリー（19.9%）」となっており、港までの交通手段は「自分で車を運転」が約8割を多い。

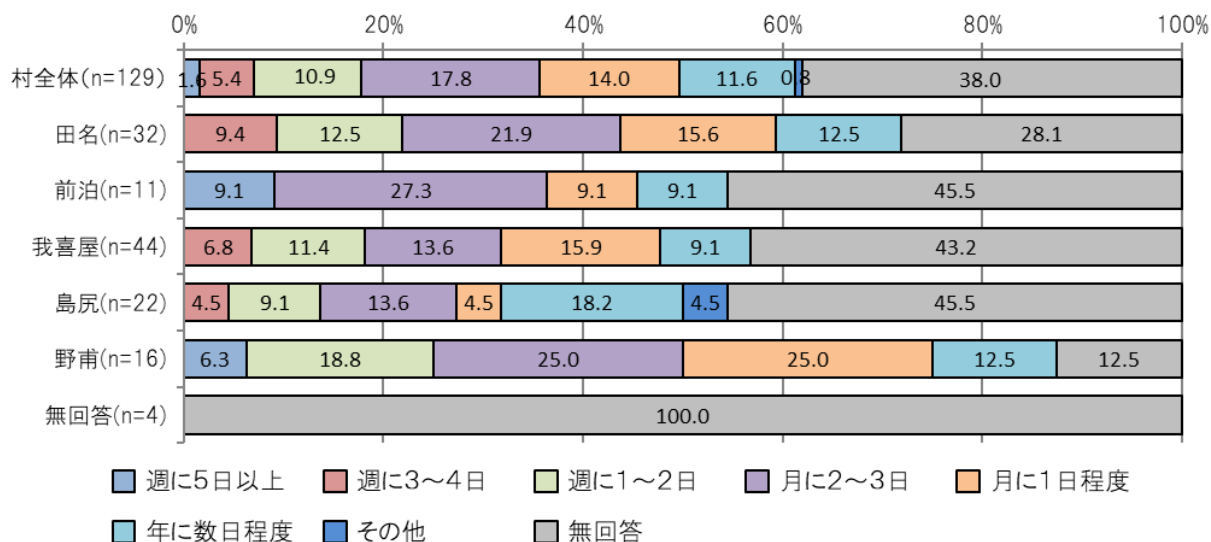
時刻は8～9時頃に出発し、17～18時頃の帰宅が多い。

■遊び・趣味・習い事時の行き先

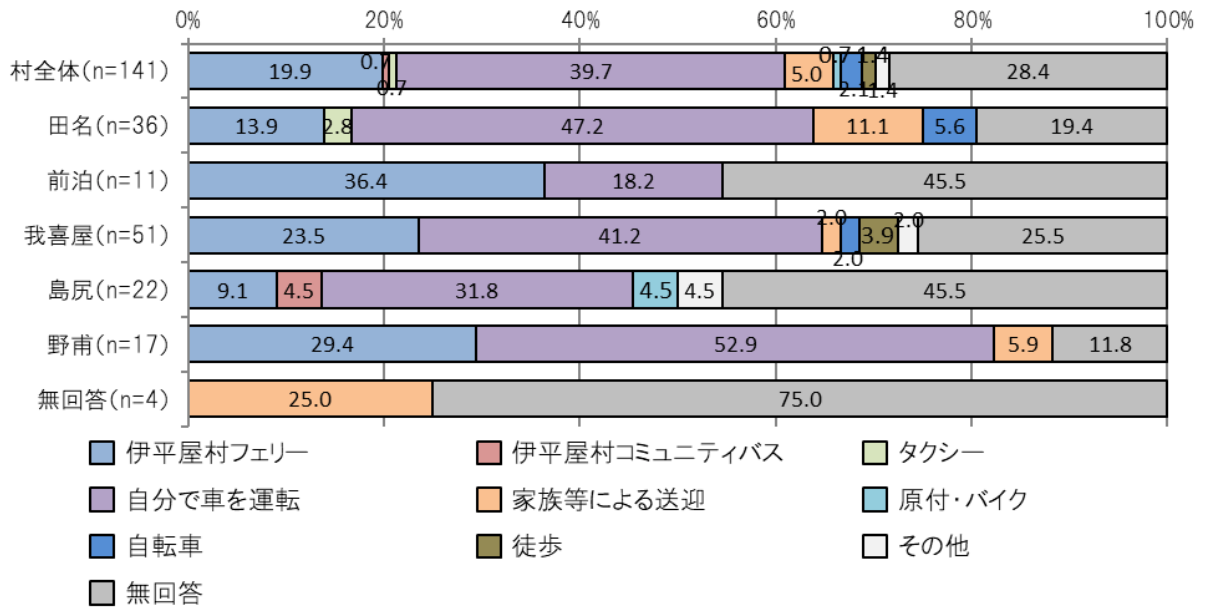


※伊平屋村内…産業連携拠点センター4票、海3票、フィットネス2票
伊平屋村外…名護市8票、那覇市3票、浦添市2票

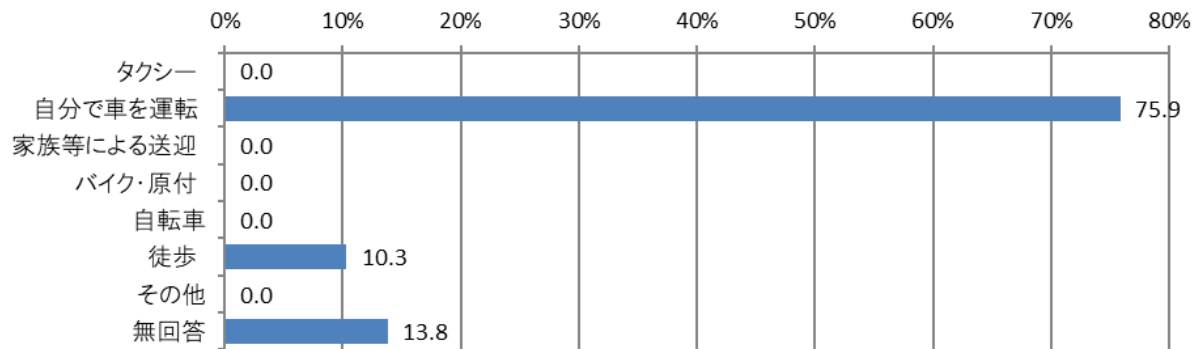
■遊び・趣味・習い事時の外出頻度



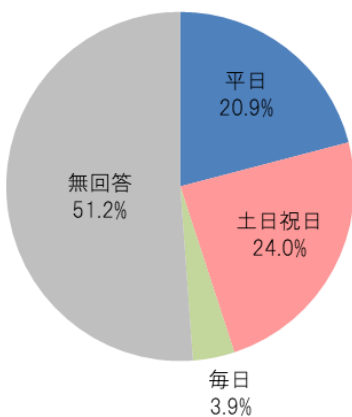
■遊び・趣味・習い事時の利用交通手段



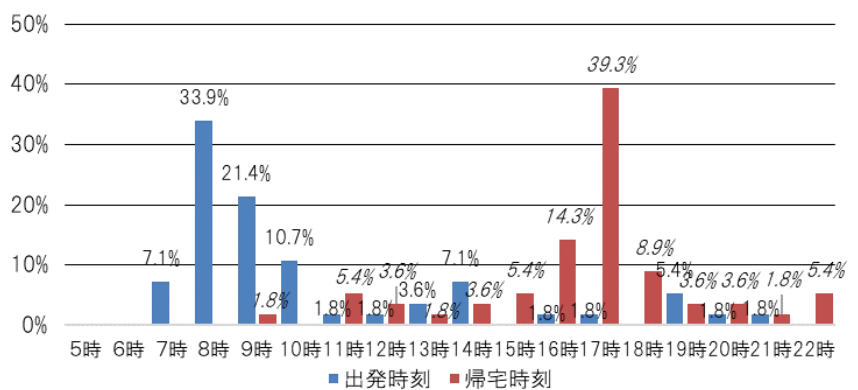
■バス停や港までの交通手段 (n=29)



■曜日



■時刻



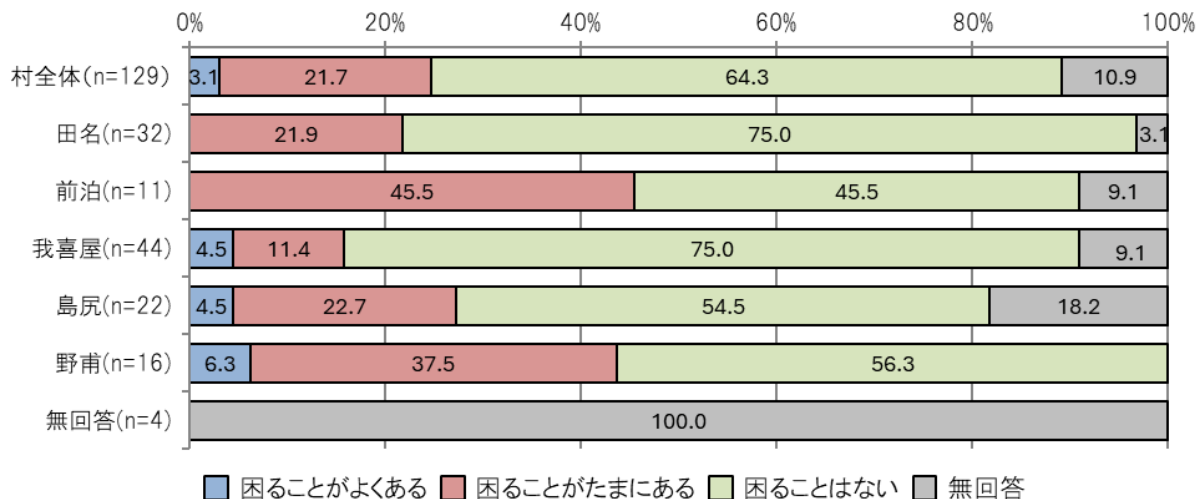
(4) 日常の移動のしやすさ

① 困り具合

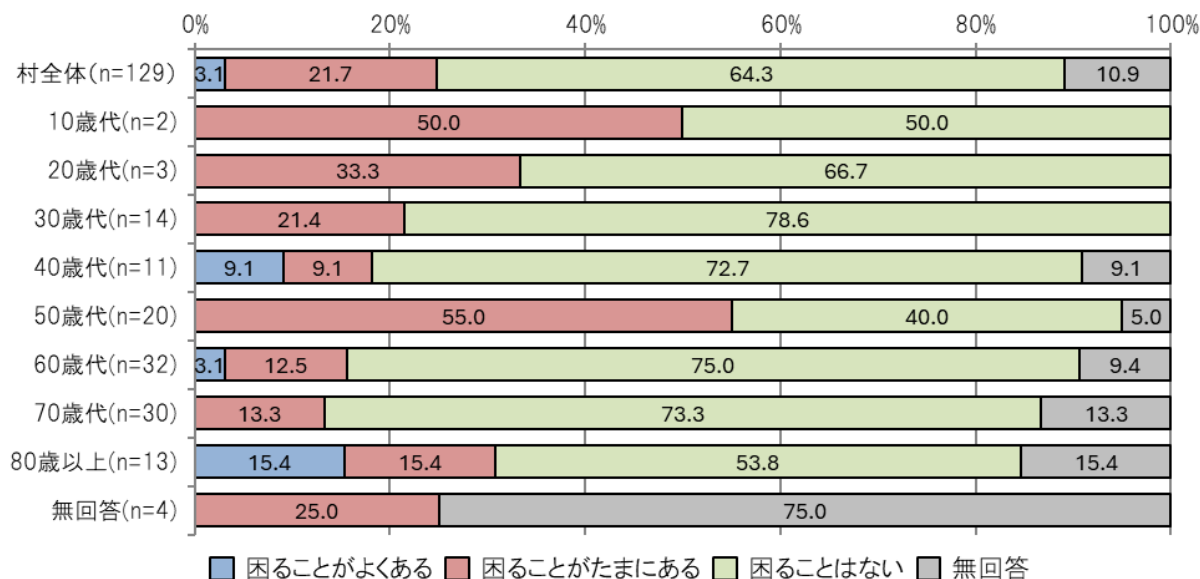
外出時に「困ることがよくある」と「困ることがたまにある」と回答した方の合計は 24.8% となっている。

自動車運転免許証有無別に見ると、無い方で困り具合の割合が高い。

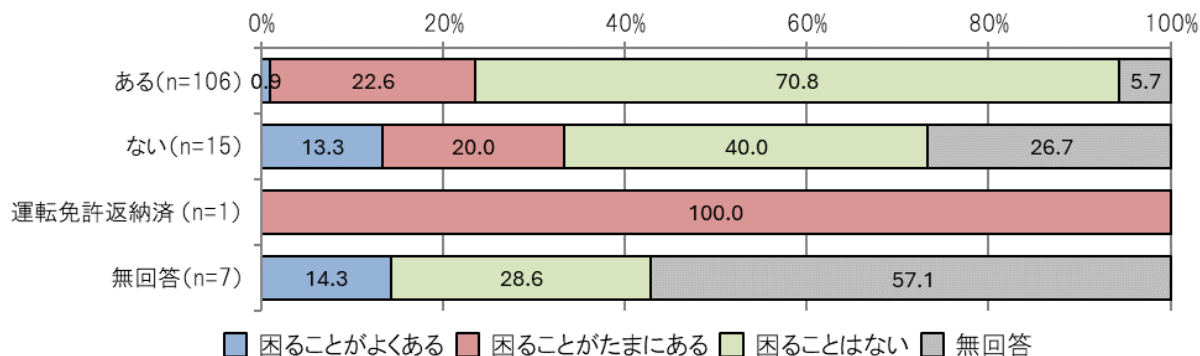
■ 外出する際の困るものの有無



(年齢別)



(自動車運転免許証有無別)



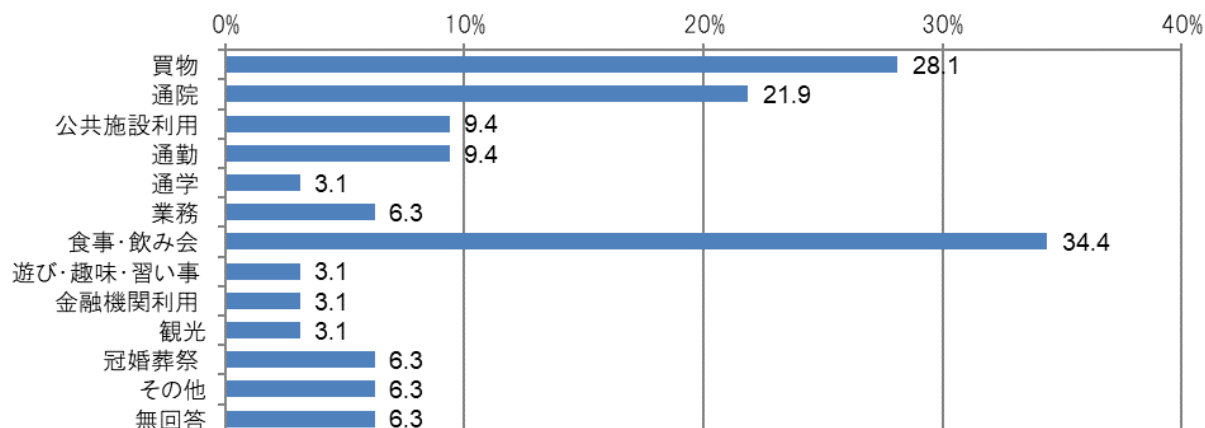
②困っている時の状況

困っている時の目的は、「食事・飲み会（34.4. %）」「買物（28.1%）」及び「通院（21.9%）」の順が多い。

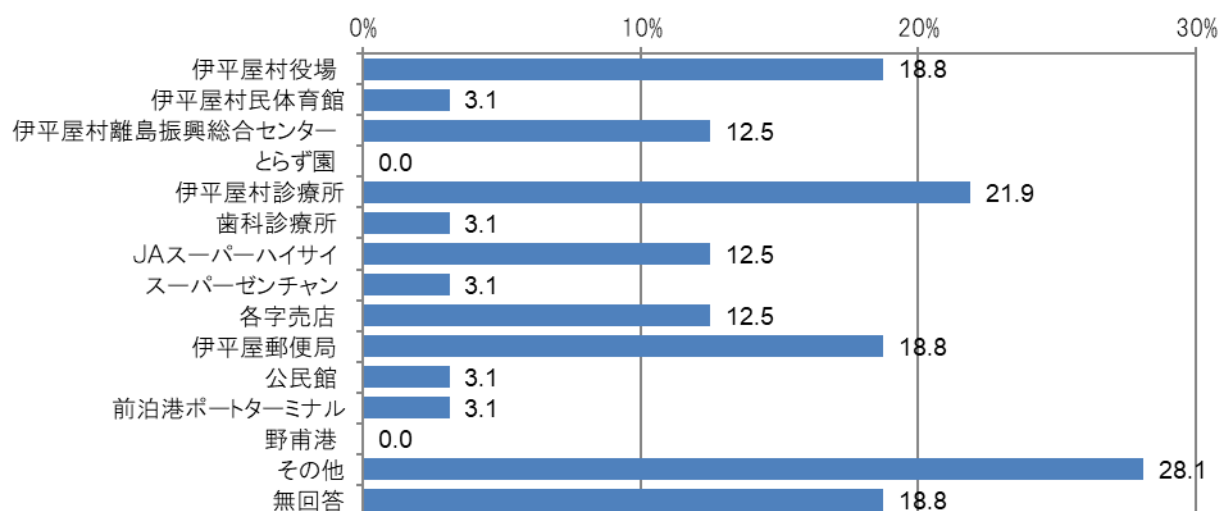
困ることが多い行き先は、「伊平屋村診療所（21.9%）」「伊平屋村役場（18.8%）」、「伊平屋村郵便局（18.8%）」となっている。

困っている時の対応は、「家族・友人・知人などに送迎してもらう」が 40/6%と最も多く、次いで「不便だけど伊平屋村コミュニティバスを利用する」が 21.9%を占めている。

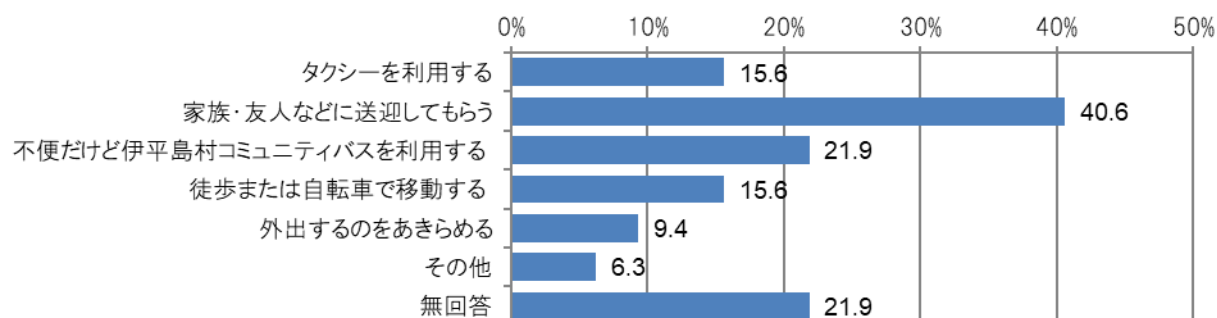
■困っている時の目的（n=32）



■困ることが多い行き先（n=32）



■困っている時の対応（n=32）



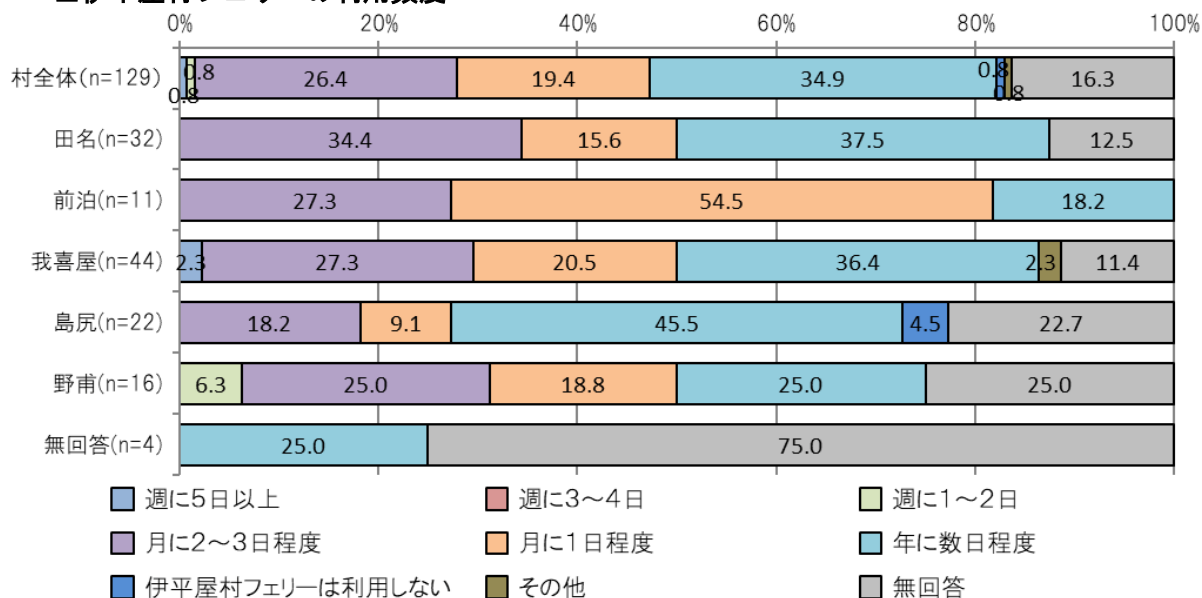
(5) 伊平屋村フェリーの利用実態と意識・要望

伊平屋村フェリーの利用頻度は「年に数日程度」が 34.9%で最多で、次いで「月に2～3日程度 (26.4%) 」となっており、利用目的は「通院 (45.3%) 」、「買物 (35.8%) 」が多い。

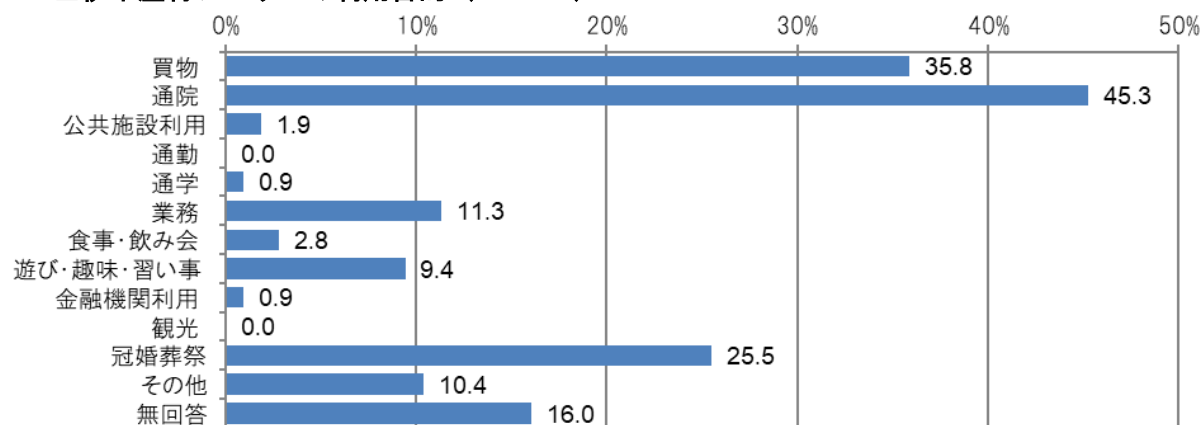
前泊港ポートターミナルまでの交通手段は「自分で車を運転 (78.3%) 」、「家族等による送迎 (8.5%) 」と自家用車が多い。

運航サービス満足度は、相対的に高く、総合的な満足度は 66.9%となっている。

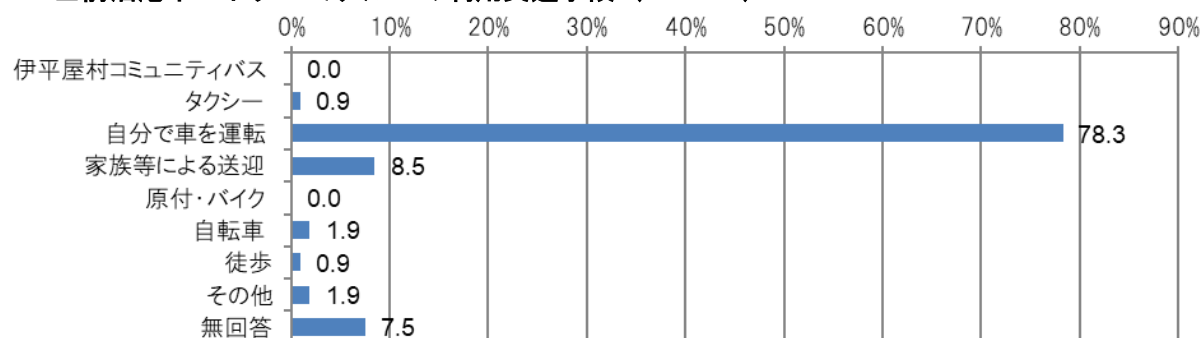
■伊平屋村フェリーの利用頻度



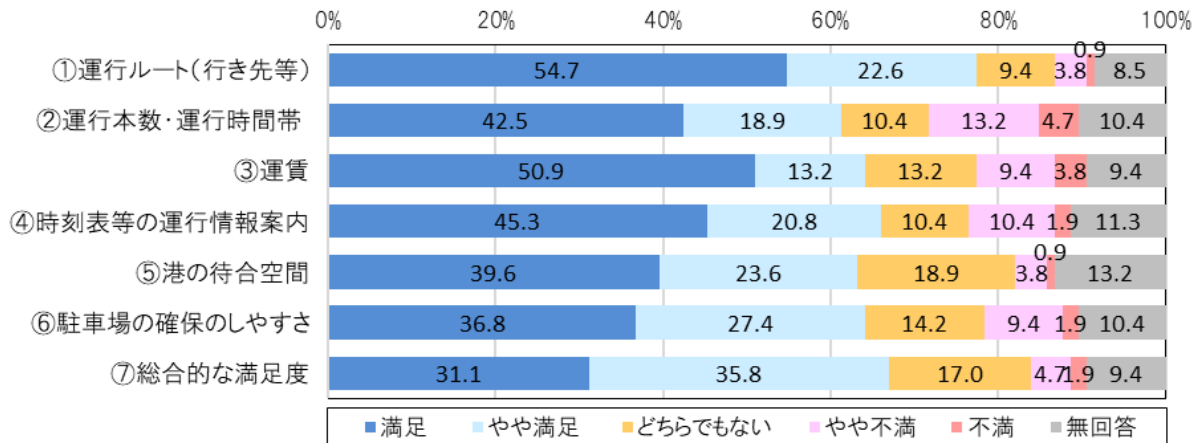
■伊平屋村フェリーの利用目的 (n=106)



■前泊港ポートターミナルへの利用交通手段 (n=106)



■伊平屋村フェリーの運航サービス満足度

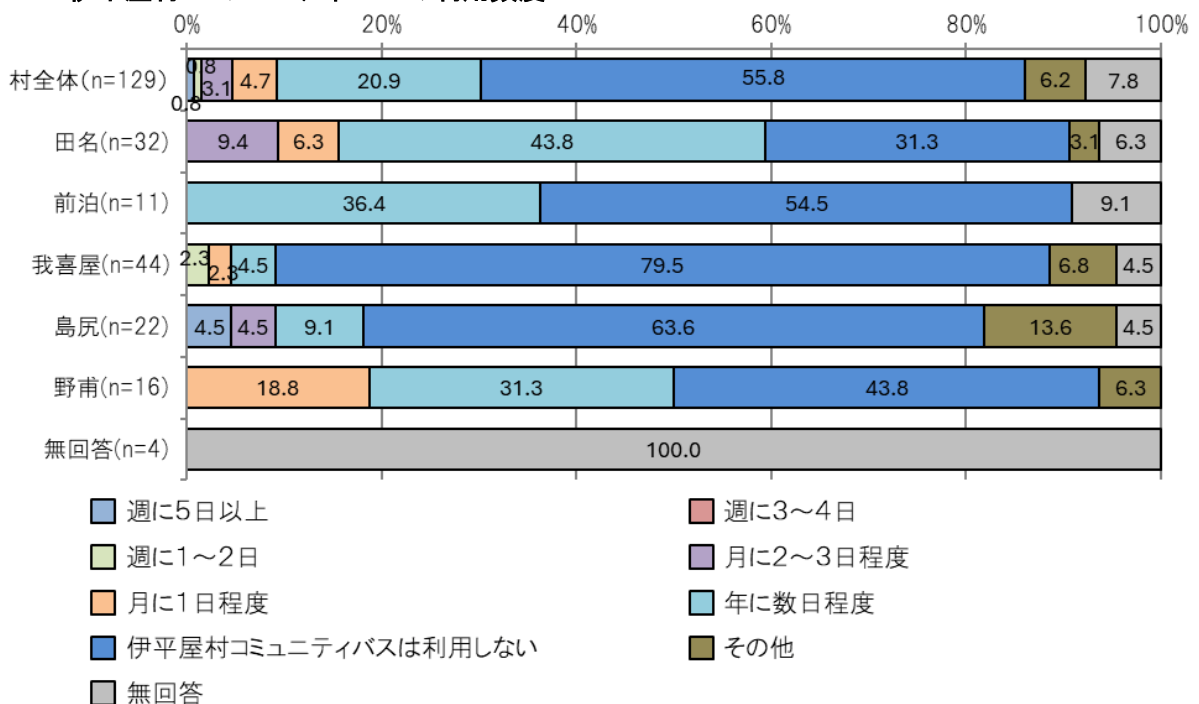


(6) 伊平屋村コミュニティバスの利用実態と意識・要望

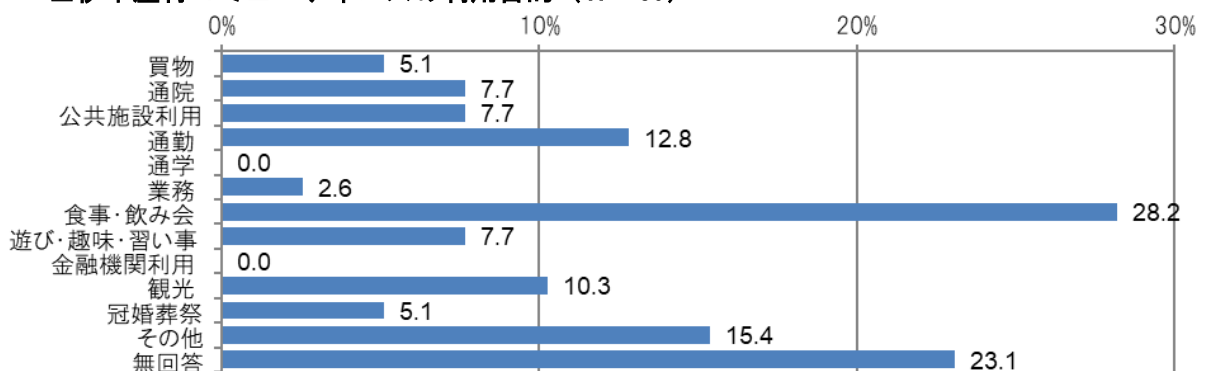
伊平屋村コミュニティバスの利用頻度は、月に1日程度以上利用している方が約1割となっており、利用目的は「食事・飲み会（28.2%）」、「通勤（12.8%）」、「観光（10.3%）」の順が多い。

伊平屋村コミュニティバスのサービス満足度は、運行ルート（行き先等）、運賃で高いものの、バス停の待合空間（屋根、ベンチ）で「やや不満」、「不満と回答した割合が約4割を占めている。

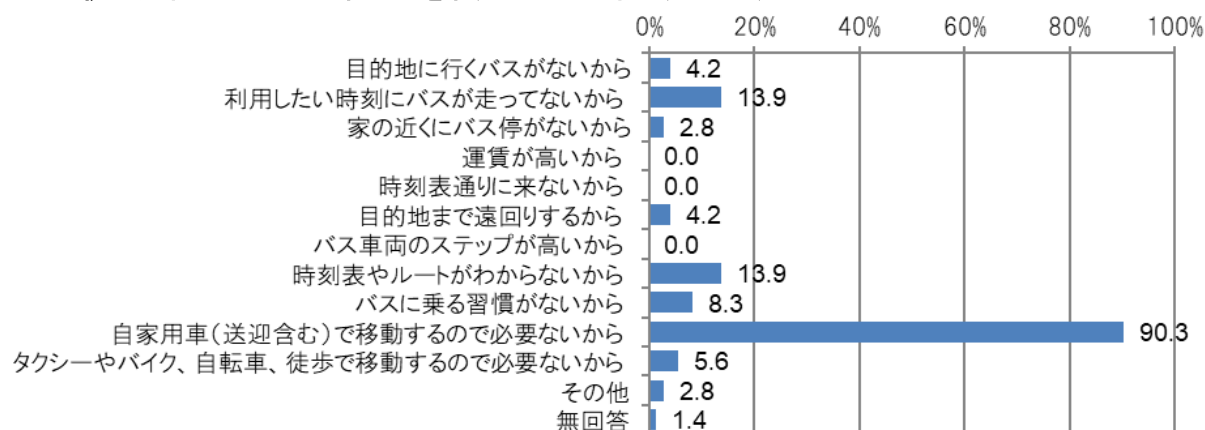
■伊平屋村コミュニティバスの利用頻度



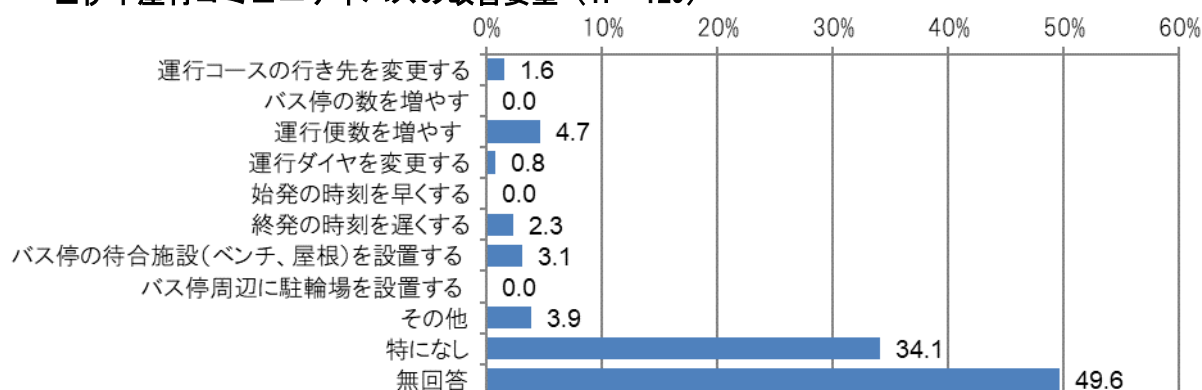
■伊平屋村コミュニティバスの利用目的（n=39）



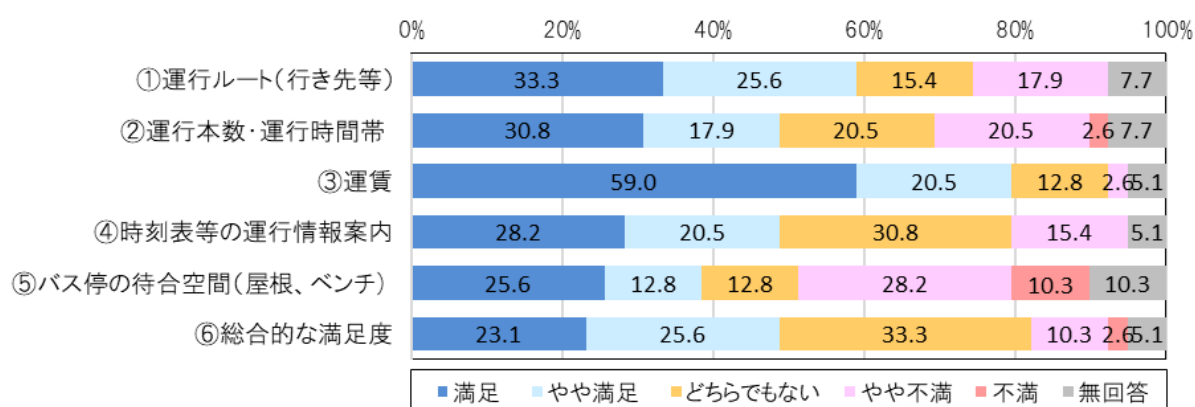
■伊平屋村コミュニティバスを利用しない理由（n=72）



■伊平屋村コミュニティバスの改善要望（n=129）



■伊平屋村コミュニティバスの運行サービス満足度（利用者のみ）

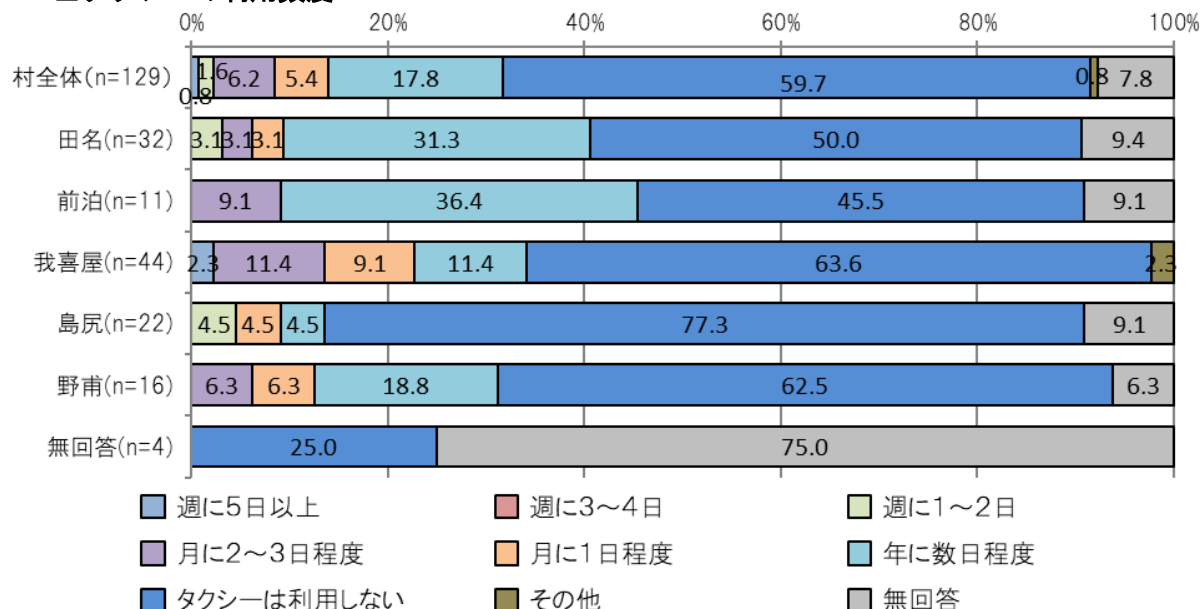


(7) タクシーの利用実態と意識・要望

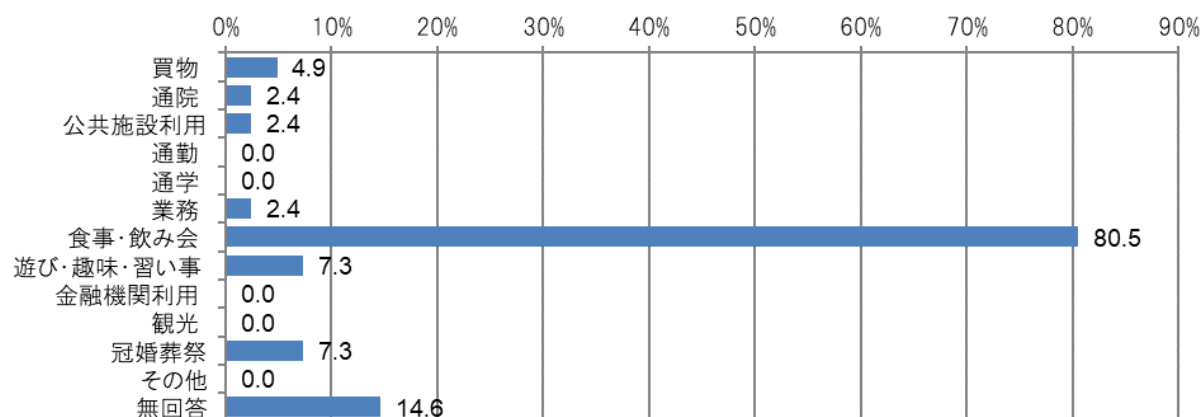
タクシーの利用頻度は、月に1日程度以上利用している方が14.0%となっており、利用目的は「食事・飲み会」が約8割と顕著に多い。

サービス満足度は、利用のしやすさ（電話での呼び出し等）と車両の乗り心地・乗りやすさで高く、運賃や料金・サービス等の運行情報案内で不満度が高くなっている。

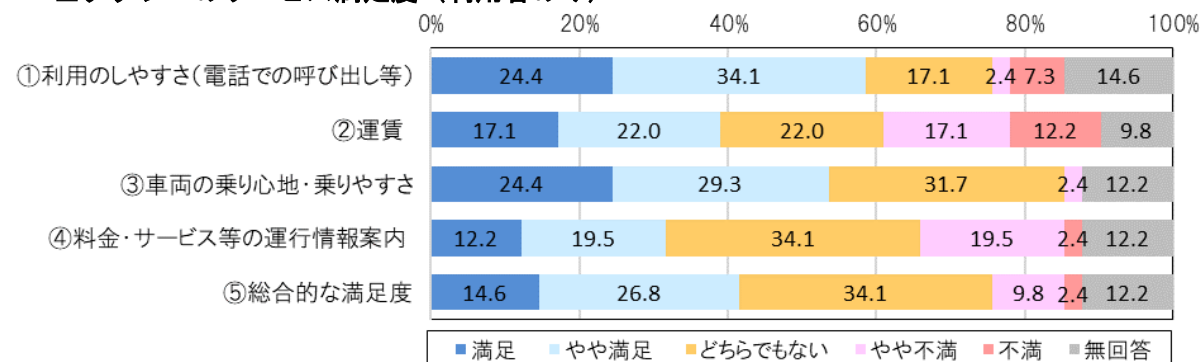
■タクシーの利用頻度



■利用目的 (n=41)



■タクシーのサービス満足度 (利用者のみ)



(8) 公共交通の今後のあり方

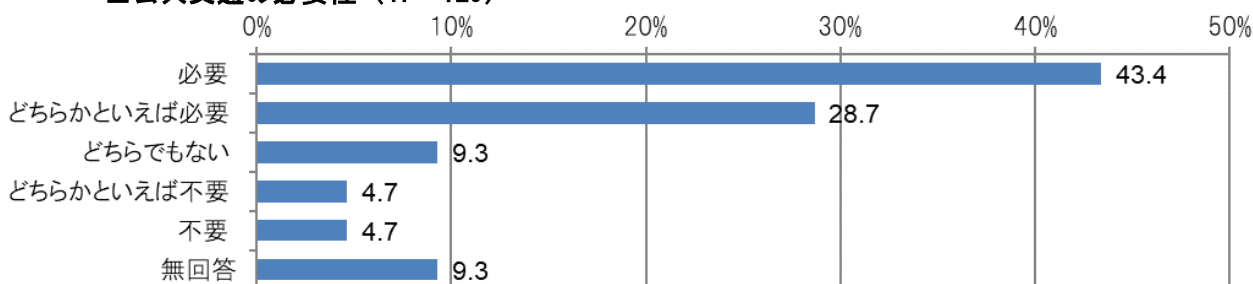
公共交通の必要性は、「必要」「どちらかといえば必要」と回答した方が約7割と多い。

今後の公共交通に対する考え方は「現状の公共交通を維持すべき（26.4%）」、「現状の公共交通を改善すべきだ（ルート・便数・時間帯の改善など）（25.6%）」、「別の移動手段を確保していくべきだ（21.7%）」の順で多い。

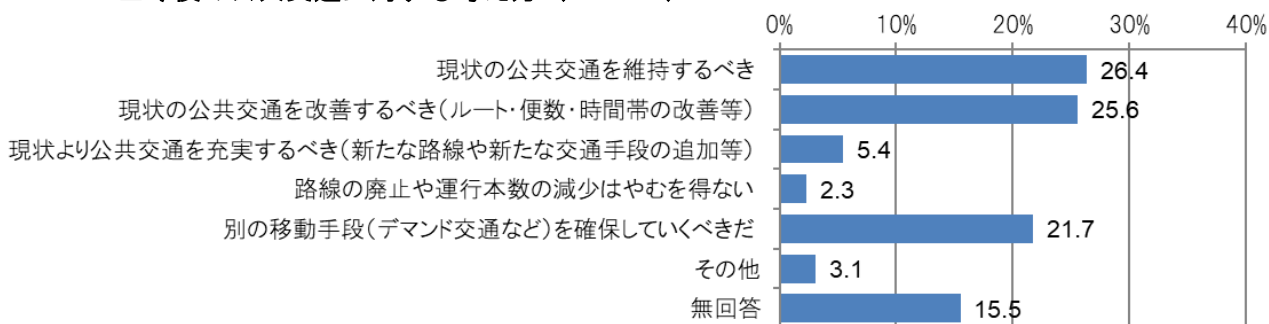
公共交通に対する財政負担の考え方は「行政（伊平屋村等）が補助金を使って、公共交通を維持・充実していくべきだ」が44.2%と最多で、次いで「行政（伊平屋村等）の補助金に加えて、住民、企業などが協力し合って公共交通を維持・充実していくべきだ（31.8%）」となっている。

効果的な公共交通の利用促進策は、「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（43.4%）」や「伊平屋村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（39.5%）」、「港やバス停の待合環境（ベンチ・屋根）の整備（36.4%）」の順で多い。

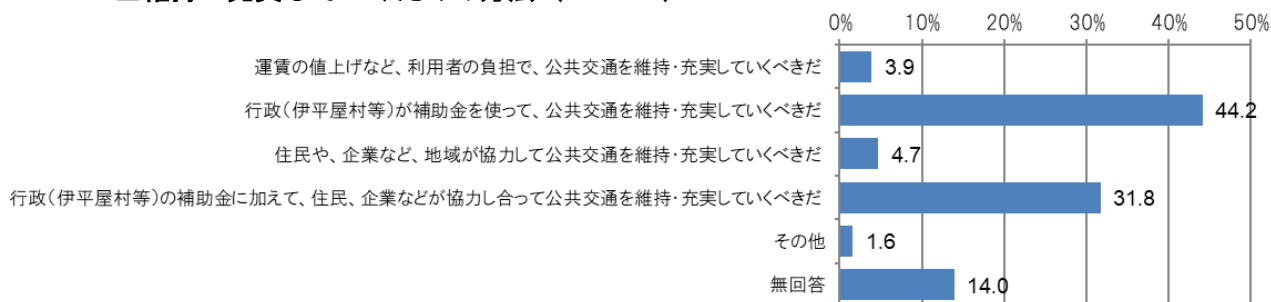
■公共交通の必要性（n=129）



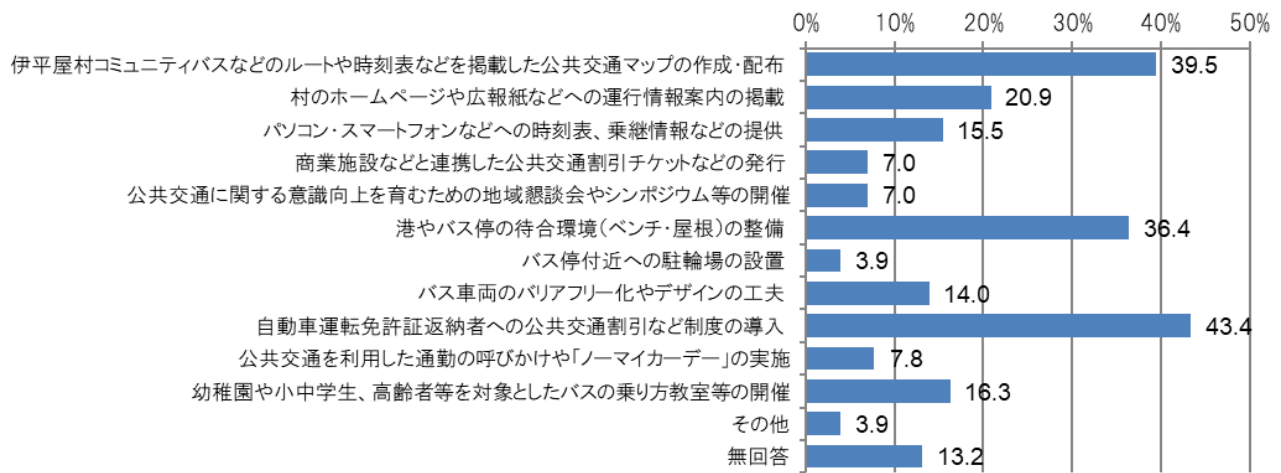
■今後の公共交通に対する考え方（n=129）



■維持・充実していくための方法（n=129）



■今後、公共交通の利用を促進するための効果的な取組み（n＝129）



2-2 伊平屋村コミュニティバス利用者アンケート調査

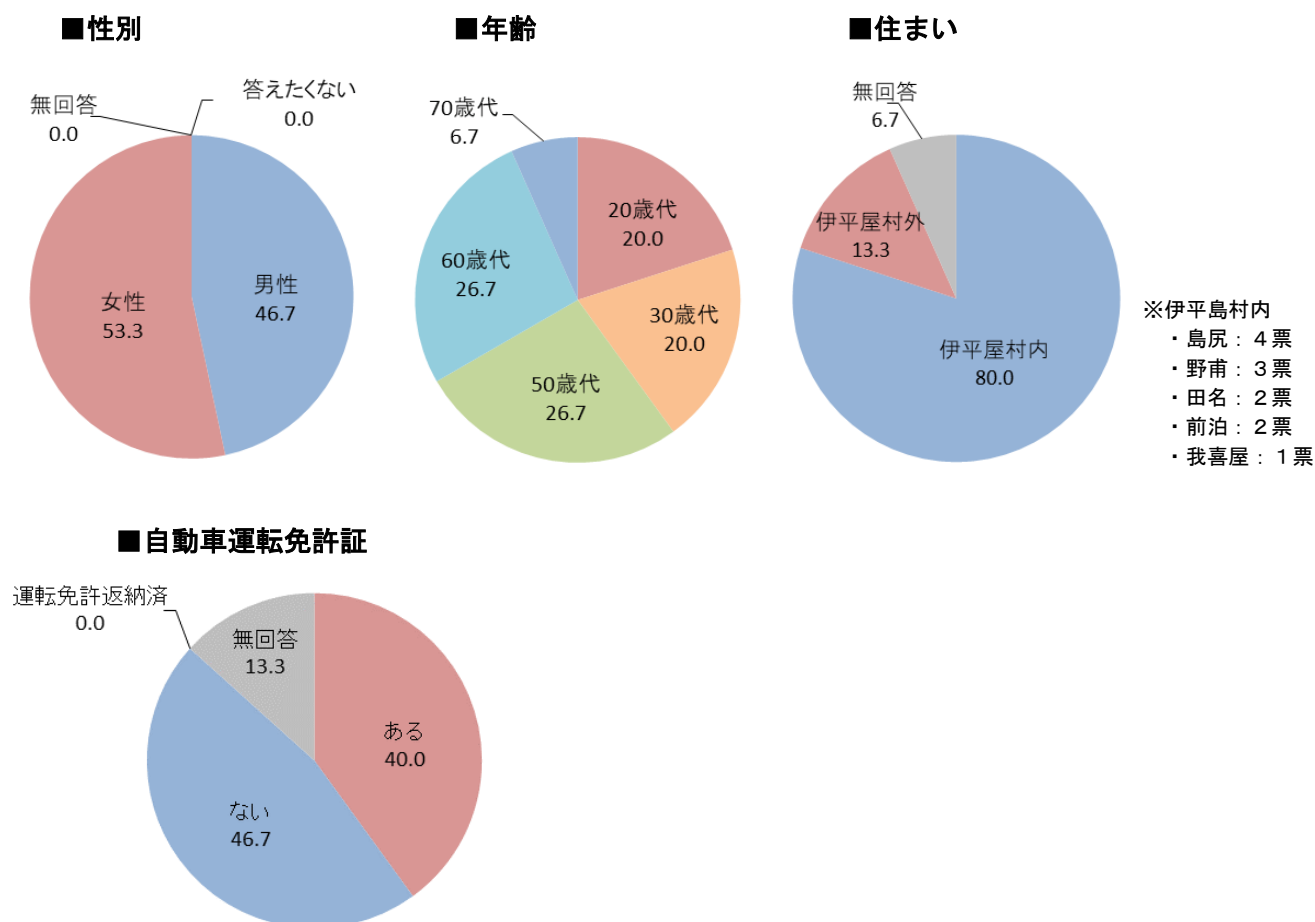
伊平屋村コミュニティバス利用者を対象に、利用実態や意識・要望などについて把握するため、アンケート調査を行った。

調査方法	運転手から手渡し配布・回収（1週間、全便対象） ※令和5年10月16日（月）～10月31日（火）
調査項目	・回答者の属性…性別、年齢、住まい、自動車運転免許証 ・利用特性…利用目的、主な目的地、利用頻度 ・伊平屋村コミュニティバスの運行サービス満足度 ・改善要望
回収票数	15票

（1）回答者の属性

利用者の性別は、「女性」が53.3%、「男性」が46.7%で、年齢は20歳代から70歳代と幅広い年代となっており、住まいは、「伊平屋村内」が大半を占めている。

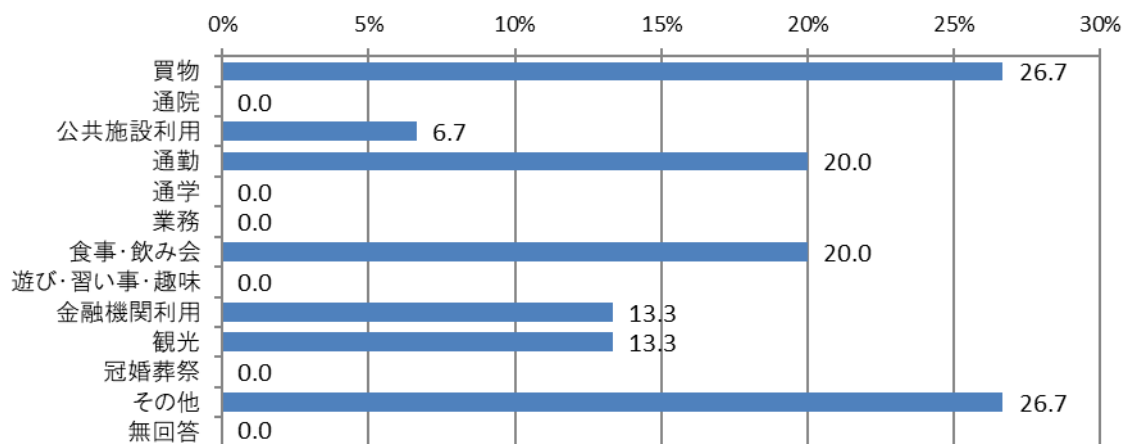
自動車運転免許証有無は、「ある」が40.0%、「ない」が46.7%と、免許が無い方の割合が多い。



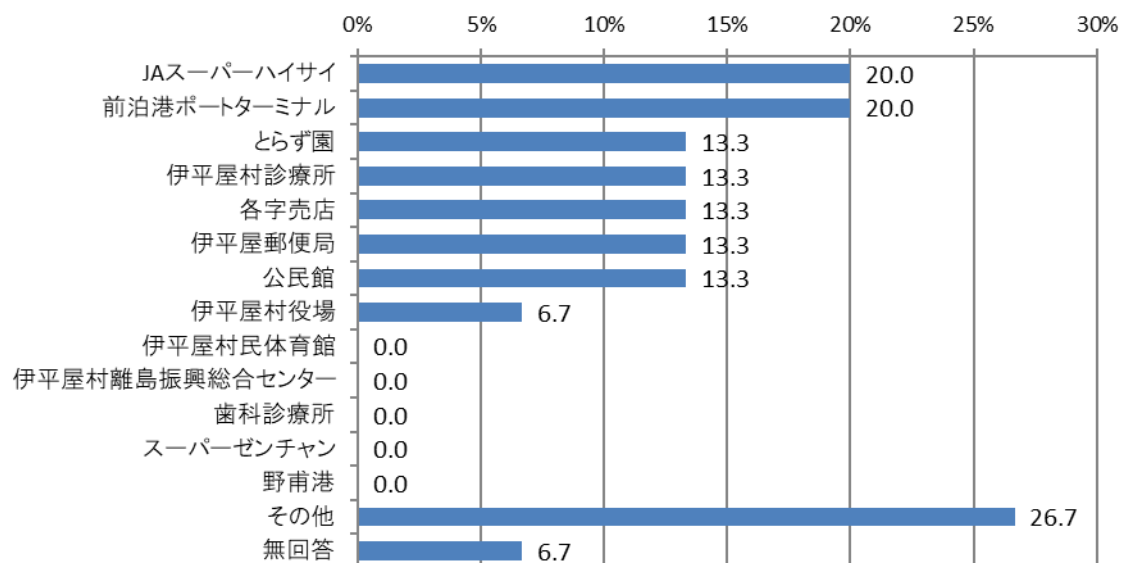
(2) 伊平屋村コミュニティバスの利用特性

利用目的は「買物（26.7%）」、「通勤（20.0%）」、「食事・飲み会（20.0%）」が、利用頻度は、「月に1日程度（26.7%）」、「週に5日以上（20.0%）」、「年に数日程度（20.0%）」の順が多い。

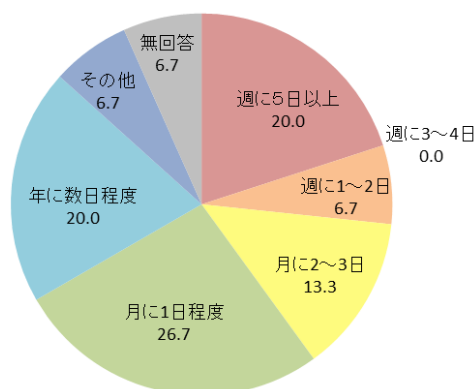
■利用目的



■主な目的地



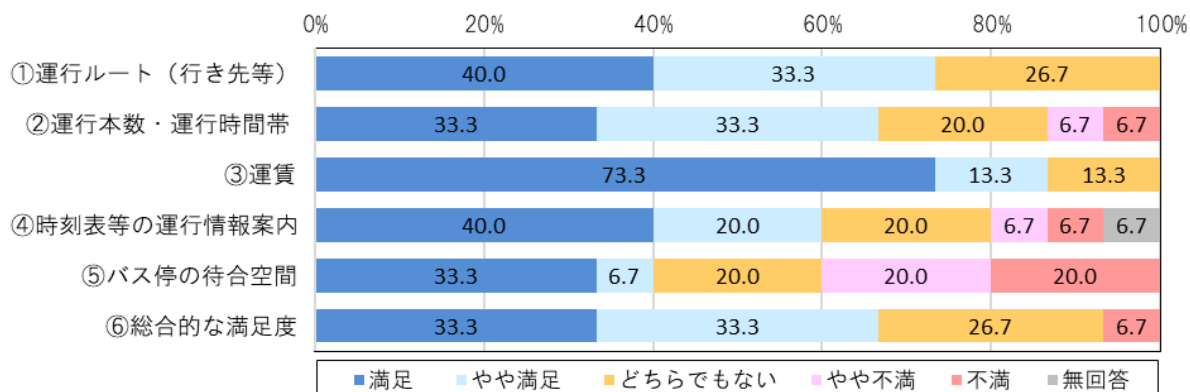
■利用頻度



(3) 伊平屋村コミュニティバスの運行サービス満足度

運行サービスの満足度は相対的に満足度が高い傾向であるものの、「バス停の待合環境」で「やや不満」「不満」と回答した割合が40.0%と多くなっている。

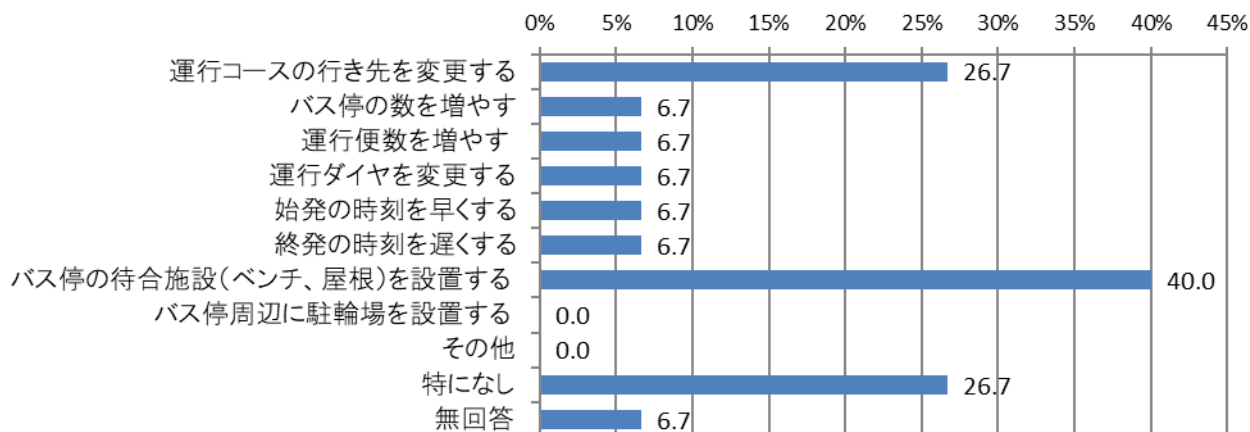
■伊平屋村コミュニティバスの運行サービス満足度



(4) 伊平屋村コミュニティバスの改善点

伊平屋村コミュニティバスの改善点は、「バス停の待合施設（ベンチ、屋根）を設置する（40.0%）」と「運行コースの行き先を変更する（26.7%）」が多い。

■伊平屋村コミュニティバスの改善点



2-3 主要施設ヒアリング調査

主要施設利用者を対象に、施設への移動実態や不便度、伊平屋村コミュニティバスの改善要望などについて把握するため、アンケート調査を行った。

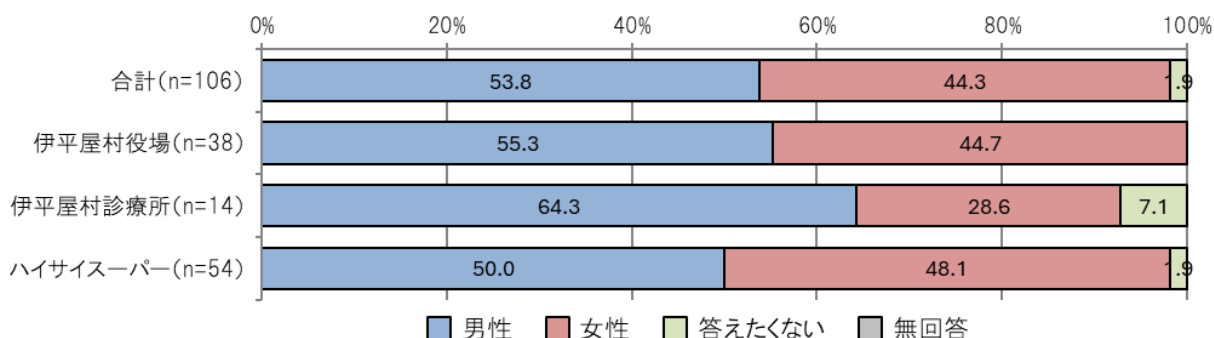
調査場所	伊平屋村役場、ハイサイスーパー、伊平屋村診療所
調査方法	- 調査方法：調査員による直接ヒアリング - 調査日時…令和5年10月5日（木）13：00～17：00 令和5年10月6日（金）9：00～12：00
調査項目	- 回答者の属性 - 施設までの利用頻度、利用交通手段 - 施設まで移動する際の不便度と不便な理由 - 伊平屋村コミュニティバスの改善要望
回収状況	106票（伊平屋村役場38票、ハイサイスーパー54票、伊平屋村診療所14票）

（1）回答者の属性

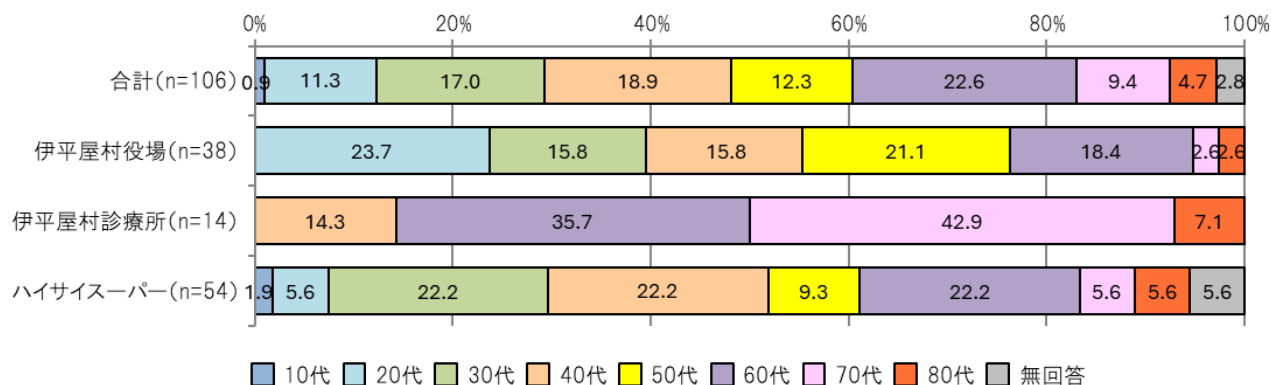
回答者の性別は、「女性」より「男性」の割合が多く、年齢は、伊平屋村役場とハイサイスーパーで20～80代と幅広い年代が利用しており、伊平屋村診療所で60代以上の割合が多くなっている。住まいは約9割が「伊平屋村内」となっている。

自動車運転免許証は、「有」が87.7%、「無」が12.3%を占めており、自動車保有状況は、「自分用の自動車を持っている」が45.3%、「自分専用及び家族共用の車がそれぞれある」が38.7%を占めている。

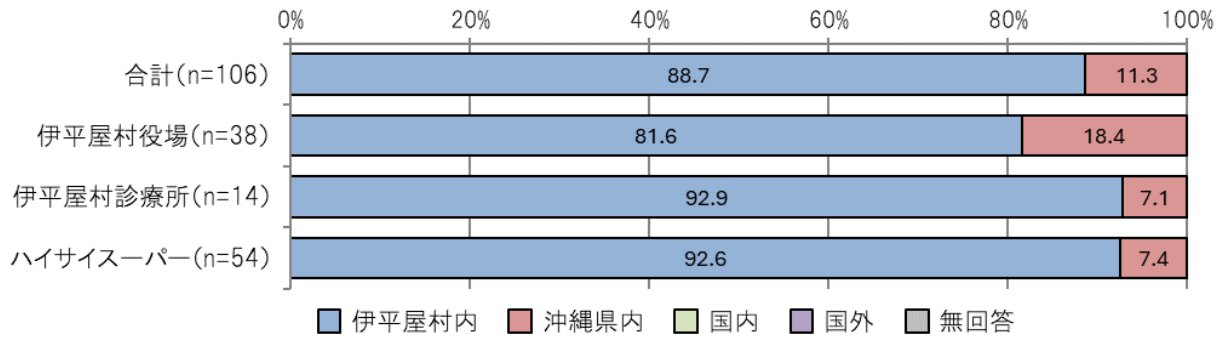
■性別



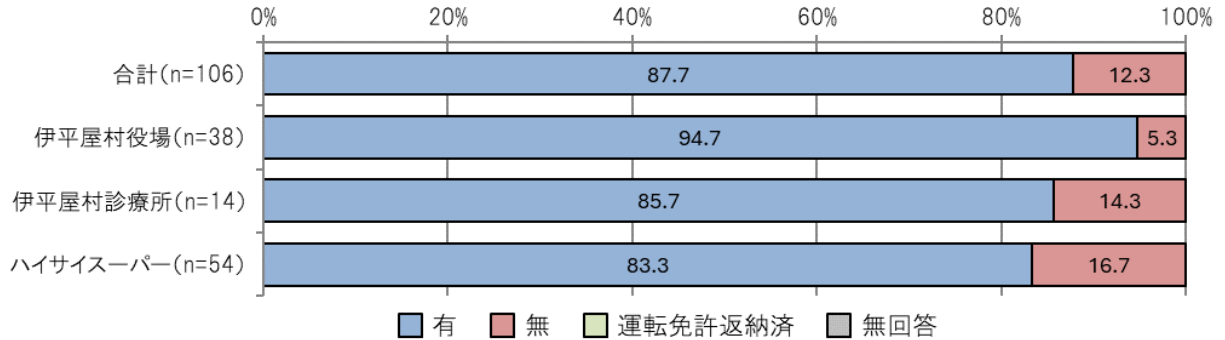
■年齢



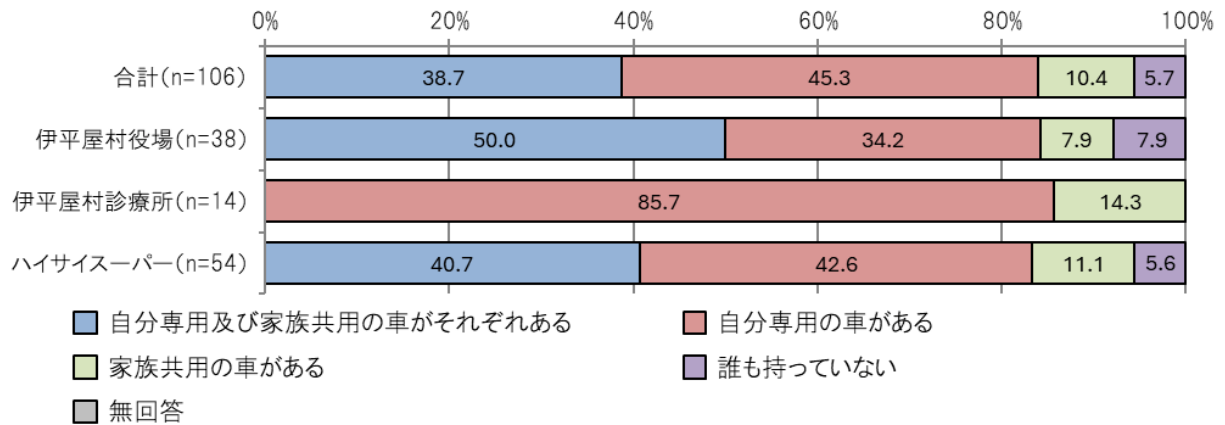
■住まい



■自動車運転免許証



■自動車所有状況

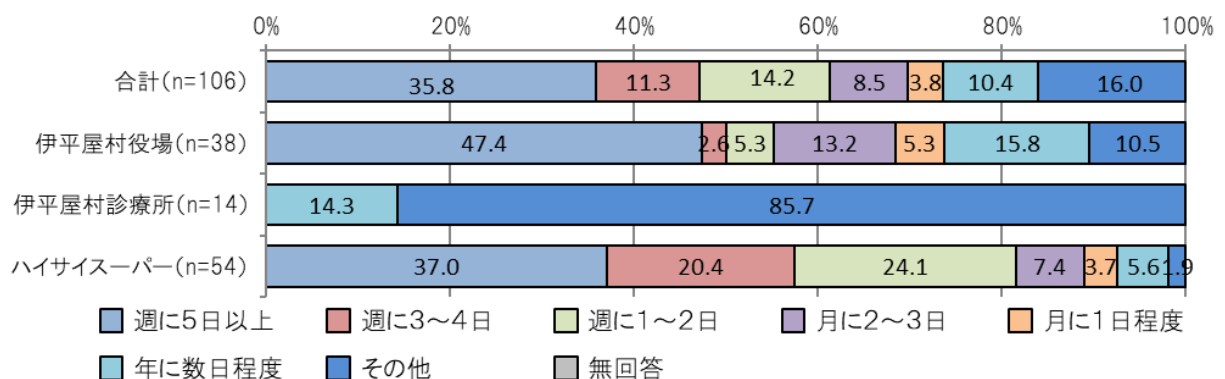


(2) 施設までの移動特性

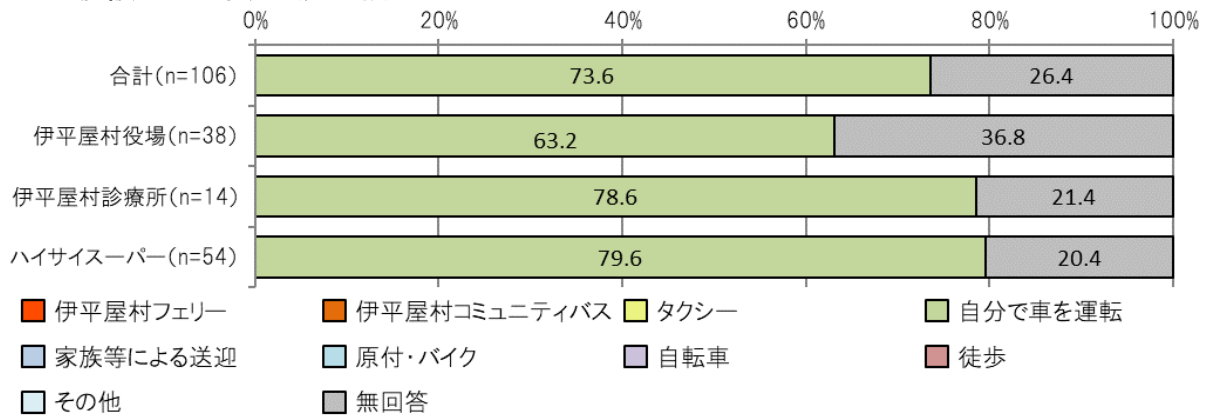
施設の利用頻度は、伊平屋村役場とハイスーパーが「週に5日以上」、伊平屋村診療所が「その他」が多い。

施設への利用交通手段は、無回答を除くと全て「自分で車を運転」となっている。

■施設の利用頻度



■施設までの利用交通手段

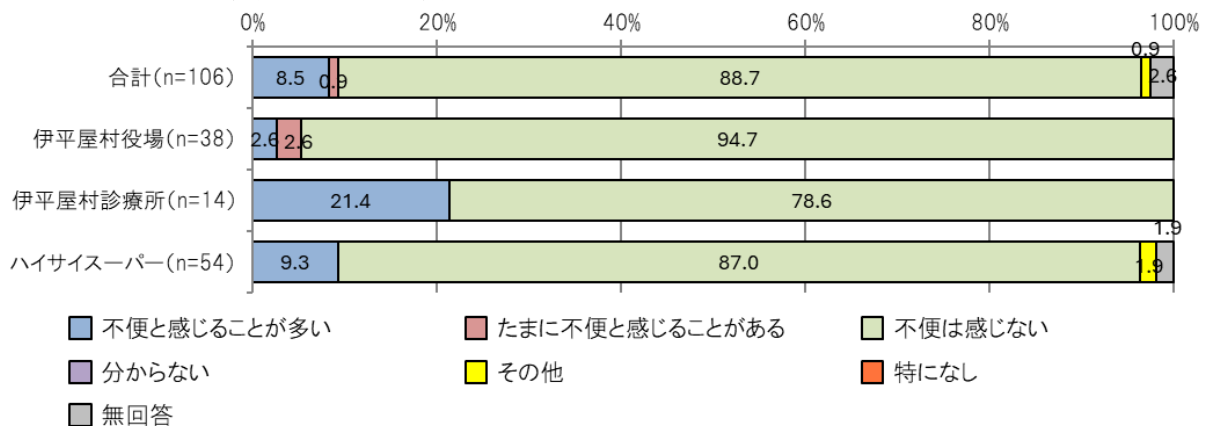


(3) 施設まで移動する際の不便状況と伊平屋村コミュニティバスの改善点

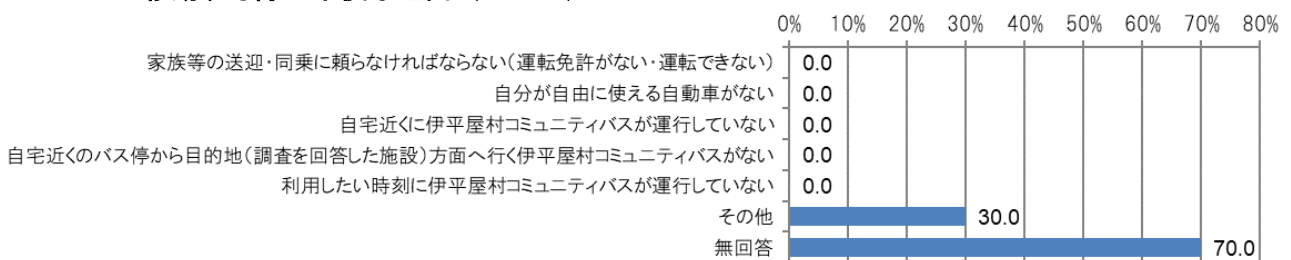
施設まで移動する際の不便度は、各施設とも「不便は感じない」と回答した方の割合が多いものの、「不便と覚ることが多い」と「たまに不便と覚ることがある」と回答した方は 9.4%を占めており、特に伊平屋村診療所で 21.4%と伊平屋村役場、ハイスーパーより多い。

伊平屋村コミュニティバスの改善点は「運行コースの行き先を変更する」が 19.8%、「バス停の数を増やす」が 11.3%と多い。

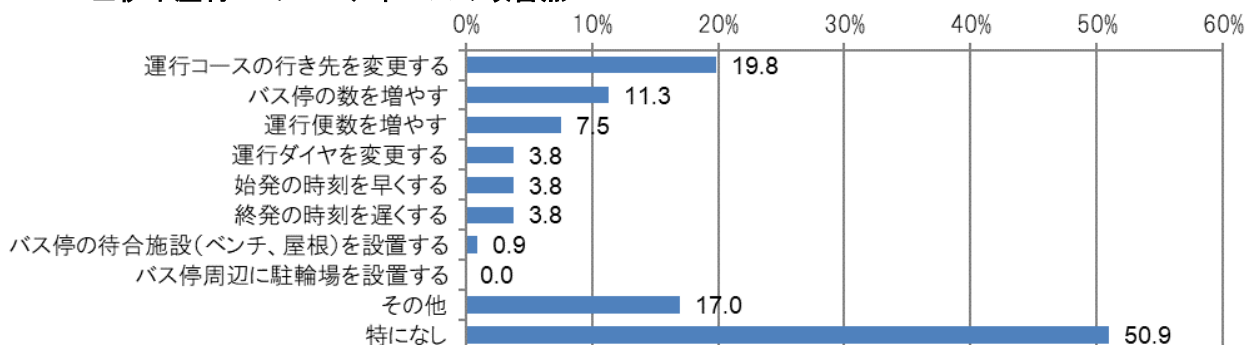
■施設まで移動する際の不便度



■移動する際に不便な理由 (n=10)



■伊平屋村コミュニティバスの改善点



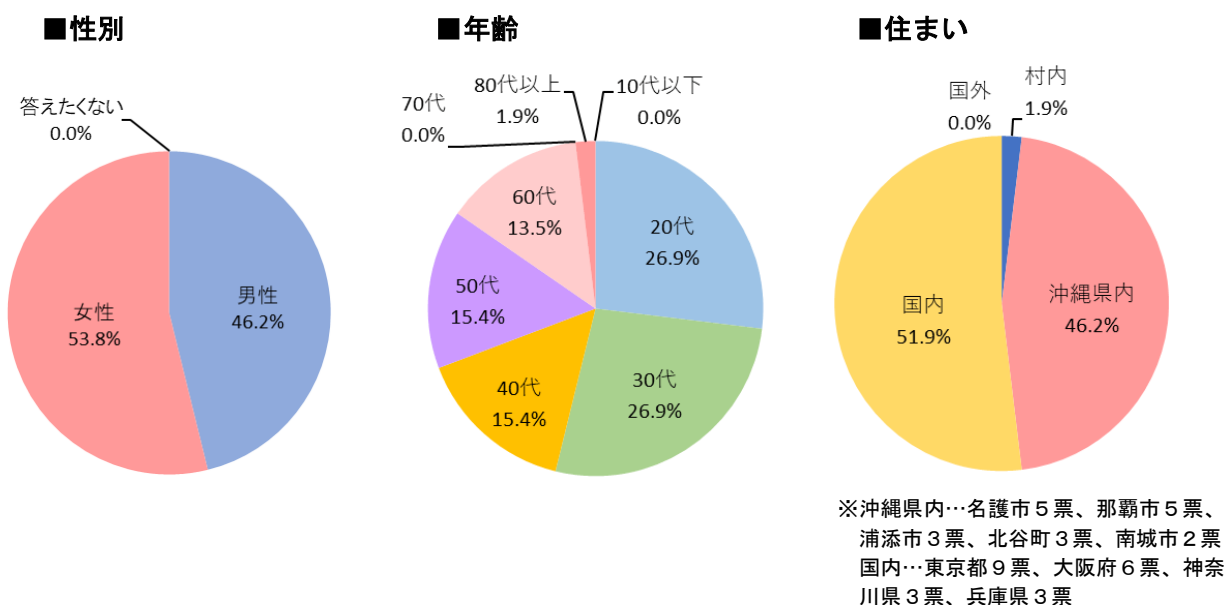
2-4 観光客ヒアリング調査

観光客を対象に、施設への移動実態や不便度、伊平屋村コミュニティバスの改善要望などについて把握するため、ヒアリング調査を行った。

調査場所	前泊港ポートターミナル
調査方法	- 調査方法：調査員による直接ヒアリング - 調査日時…令和5年10月7日（土）、9：00～17：00 ※前泊港発…9：00 発、13：00 発 前泊港着…12：20、16：20
調査項目	- 回答者の属性…性別、年齢、住まい - 来訪特性…来訪目的、来訪先、島内の利用交通手段、 - 伊平屋村コミュニティバスの認知度、周遊交通の利用意向 - 周遊する際の必要なサービスや観光情報
回収状況	52 票

（1）回答者の属性

性別は「男性」、「女性」が約5割で、年齢は20代～60代と幅広く年代が回答しており、住まいは、「沖縄県内」が46.2%、「国内」が51.9%と村外が大半を占めている。

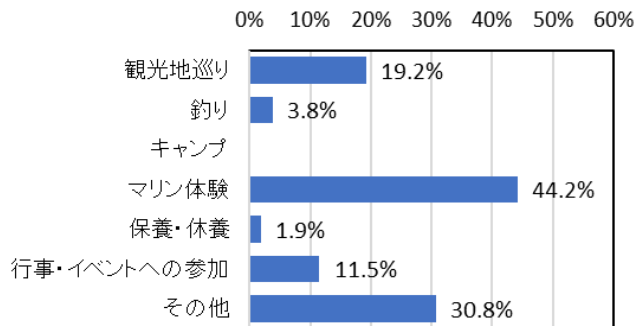


（2）来訪特性

来訪目的は、「マリン体験（40.4%）」、「その他（34.6%）」、「観光地巡り（19.2%）」が、来訪先は、その他を除くと、「野甫大橋」「野甫島」「クマヤ洞窟」の順で多い。

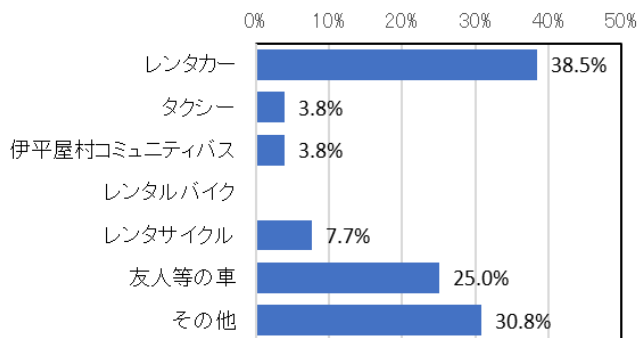
島内の利用交通手段は、「レンタカー（38.5%）」、「その他（30.8%）」、「友人等の車（25.0%）」と車移動が多い。

■来訪目的



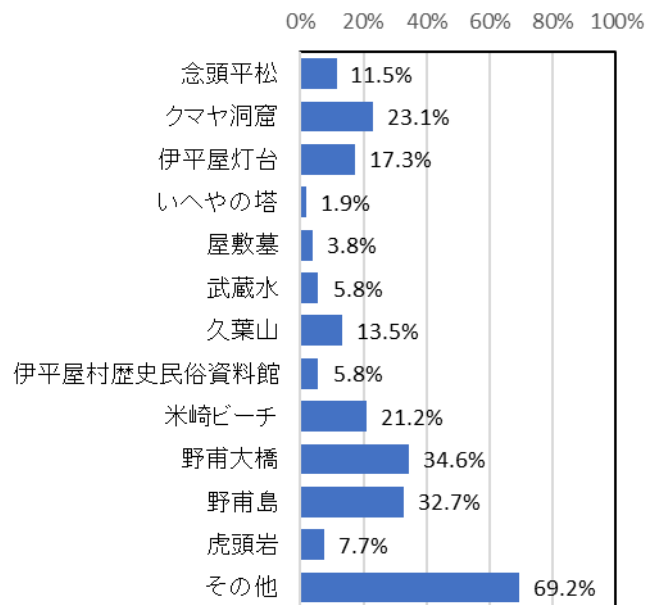
※その他…仕事 7 票、法事 3 票、里帰り 2 票

■交通手段



※その他…徒歩 7 票、自家用車 5 票、家族等の送迎 3 票

■来訪先



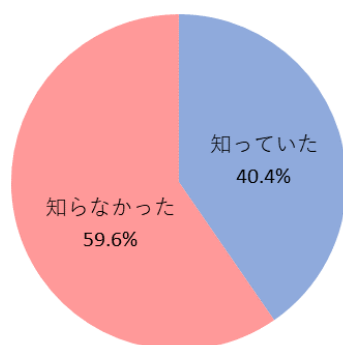
※その他…海 21 票（ダイビング、マリンスーツ含む）、産業連携拠点センター 5 票

（３）周遊交通の利用意向や必要なサービス等

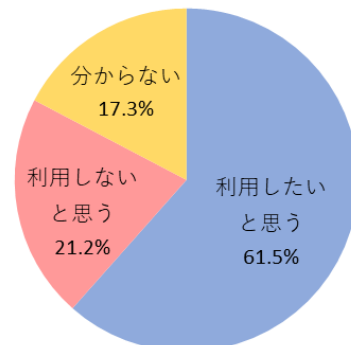
伊平屋村コミュニティバスの認知度は、「知っていた」が 40.4%、「知らなかった」が 59.6% となっている。

前泊港と観光地やホテル・民宿等を巡る周遊交通の利用意向は、「利用したいと思う」が約 6 割と多く、周遊する際の必要なサービスや観光情報等は、「観光地のモデルコースの紹介など情報案内等の充実（28.8%）」、「フェリー、公共交通、宿泊施設等と連携したサービス（情報・運賃等）の導入（25.0%）」が多くなっている。

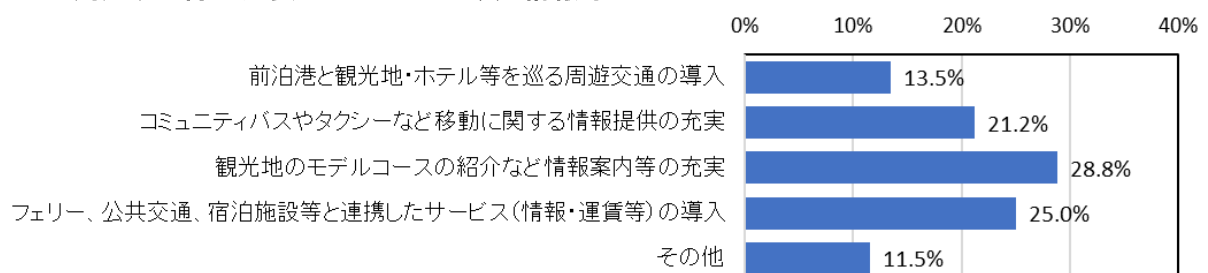
■伊平屋村コミュニティバスの認知度



■周遊交通の利用意向



■周遊する際の必要なサービスや観光情報等



2-5 交通事業者アンケート調査

交通事業者を対象に、定性的な利用特性や、現在抱えている課題、利用者などから寄せられている意見・要望などを把握するためのアンケート調査を行った。

調査対象事業者	・伊平屋村フェリー、伊平屋村コミュニティバス：村役場 ・タクシー：㈱風希ネットワーク
調査方法	・メールか郵送による配布、回収

①伊平屋村フェリー（村役場）

○フェリー利用者の利用特性や傾向

- ・土日が平日より利用者が多い。2便より1便が利用者が多い。

○運航上や経営上の問題点

- ・燃料費の高騰

○利用者や村民などから寄せられている意見・要望

- ・島外からの日帰りの時間が40分しかなく、日帰りが困難

②伊平屋村コミュニティバス（村役場）

○伊平屋村コミュニティバスの利用特性や傾向

- ・土日及び最終便の利用率が比較的少ない。

○最近の利用者層や動向の変化等

- ・令和3年度までは、コロナ感染症の影響により減っていたものの、令和4年度から戻りつつある。全体的に通勤での活用が多いと感じる。

○運行上や経営上の問題点

- ・1日の運転距離（約180km）を1人で運転しており、運転手の負担が大きい。

○利用者や村民などから寄せられている意見・要望

- ・北向き・南向きを2台で同時スタートして欲しい。
- ・運転手の身なり管理・マナーの向上
- ・主要バス停への上屋（雨除け）の設置

③タクシー（㈱風希ネットワーク）

○最近の利用者層や動向の変化等

- ・免許返納者（70代～90代）の通院や買い物等の日常利用

○利用者や村民などから寄せられている意見・要望

- ・通院・買物など日常利用が容易にできること
- ・営業時間を早めて欲しい。
- ・昇降しやすいように改善して欲しい。

○現在抱えている課題

- ・人材不足で、交代が難しいことや情報発信にも力を入れたい。

○利用促進・利便性向上・経営改善などのために行っている事業・計画している事業内容

- ・キャッシュレスの導入

3 地域公共交通を取り巻く課題整理

地域特性や公共交通の現状分析に加え、村民や観光客、交通事業者などへアンケート調査を実施し、地域公共交通を取り巻く課題について次のように整理する。

【村民等の意向把握調査】

《村民アンケート調査》

- 日常の外出行動として、行き先は伊平屋村内だけでなく、伊平屋村外への移動も多い。島内の移動は通院や遊び・趣味・習い事で多く、移動には自家用車が大半を占めている。
- 外出時に 24.8%の方が困っており、その目的は食事・飲み会、買物、通院が多い。
- サービス満足度で総合的な満足度に着目すると、伊平屋村フェリーが 66.9%と高いものの、伊平屋村コミュニティバスが 48.7%、タクシーが 41.8%とやや低い。
- 公共交通の必要性は「必要」＋「どちらかと言えば必要」を合わせると、約 7 割と高い。
- 効果的な公共交通の利用促進策は、「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（43.4%）」や「伊平屋村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（39.5%）」、「港やバス停の待合環境（ベンチ・屋根）の整備（36.4%）」の順で多い。

《伊平屋村コミュニティバス利用者アンケート調査》

- 利用目的は「買物（26.7%）」、「通勤（20.0%）」、「食事・飲み会（20.0%）」が多い。
- 運行サービスの満足度は相対的に満足度が高い傾向であるものの、「バス停の待合環境」で約 4 割と不満度が高い。
- 伊平屋村コミュニティバスの改善点は、「バス停の待合施設（ベンチ、屋根）を設置する（40.0%）」と「運行コースの行き先を変更する（26.7%）」が多い。

《主要施設ヒアリング調査》

- 施設の利用頻度は、伊平屋村役場とハイサイスーパーが「週に 5 日以上」、伊平屋村診療所が「その他」が多く、利用交通手段は、無回答を除くと全て「自分で車を運転」となっている。
- 施設まで移動する際の不便度は、「不便と感ずることが多い」と「たまに不便と感ずることがある」と回答した方は約 1 割を占めている。

《観光客ヒアリング調査（前泊港ポートターミナル）》

- 来訪目的は、「マリン体験（40.4%）」、「その他（34.6%）」、「観光地巡り（19.2%）」が大半で、島内の利用交通手段は、「レンタカー（38.5%）」、「その他（30.8%）」、「友人等の車（25.0%）」と車移動が多い。
- 伊平屋村コミュニティバスの認知度は、「知っていた」が約 4 割と低い。
- 周遊交通の利用意向は「利用したいと思う」が約 6 割と多く、周遊する際の必要なサービスや観光情報等は、「観光地のモデルコースの紹介など情報案内等の充実（28.8%）」、「フェリー、公共交通、宿泊施設等と連携したサービス（情報・運賃等）の導入（25.0%）」が多い。

《交通事業者アンケート調査》

- 伊平屋村フェリーは、経営上の問題点として燃料費の高騰があり、また、利用者等から運航ダイヤ上、日帰りが困難といった意見が寄せられている。
- 伊平屋村コミュニティバスは、運行上の問題点として走行距離の多さによる運転手の負担が寄せられている。また、利用者等からの要望として「2 台で北向け・南向け同時スタート」や「主要バス停の上屋設置」といった意見が寄せられている。
- タクシーは、運行上の課題として人材不足が、また、利用者等から「営業時間の拡大」や「乗降し易さの改善」といった意見が寄せられている。

【公共交通に関する現況把握】

《地域特性》

- 令和2年国勢調査での総人口は1,126人で、平成17年の1,547人をピークに減少傾向となっており、高齢化率は29.6%と、高齢化が進んでいる。
- 主要施設は行政機関、伊平屋小学校・伊平屋中学校、医療機関が我喜屋区を中心に集中。
- 念頭平松や伊平屋灯台などの観光資源や、グリーンツーリズムなど体験・交流型観光コンテンツなどを有している。観光客数は令和元年まで増加傾向であったものの、その後減少傾向。

《既存公共交通の現況把握》

- 地域公共交通は、フェリーや伊平屋村コミュニティバス、タクシーの他、スクールバスや民泊送迎バスが運行中。また、レンタカーやレンタルバイク、レンタサイクル、二人乗りモビリティがある。
- 伊平屋村フェリーの旅客利用者数は新型コロナウイルス感染症の影響により減少傾向であるが、令和4年度から回復傾向。
- 伊平屋村コミュニティバスの日平均利用者数は10人程度と少なく、曜日やダイヤにより偏りがある。

《上位・関連計画における公共交通の位置付け》

〔第5次伊平屋村総合計画〕

- 海上交通の整備（船舶運航の安定化、乗船客のニーズへの対応、伊平屋・伊是名村間の海上交通の検討）
- 港湾施設の整備（前泊港ポートターミナルの機能強化、ユニバーサルデザインの推進）
- 島内交通の整備
- 空港の整備（伊平屋空港の早期整備）

〔第4次伊平屋村観光振興計画〕

- 伊平屋－伊是名間のアクセス性向上（海上交通）



地域公共交通を取り巻く課題

①高齢者など交通弱者への対応

②伊平屋村コミュニティバスの見直しなど島内交通の充実

③観光振興との連携強化

④広域アクセス交通（フェリー、空港）の改善

⑤島の玄関口である前泊港の機能強化

⑥分かりやすい運行情報の提供や利用促進に向けた村民意識の醸成

⑦多様な主体の連携による持続可能性の確保

①高齢者など交通弱者への対応

伊平屋村の高齢者数は平成 22 年が 349 人に対し、令和 2 年が 333 人と減少傾向となっているが、「第 5 次伊平屋村総合計画」によると、令和 12 年には 396 人と増加することが予測されている。高齢化率は平成 22 年が 26.7%に対し、令和 2 年が 29.6%、令和 12 年が 38.6%と増加することが予測されており、今後も高い水準を維持していくことが見込まれる。

村民アンケート調査では、将来の移動に対する不安度が約 2～3 割を占めており、また、4 人に 1 人が困っていると回答し、特に運転免許証が無い方でその割合が高くなっている。

以上のことから、高齢者や児童・生徒などの交通弱者が、通勤・通学、通院、買い物及び遊び・趣味・習い事などといった日常生活及び社会生活に不可欠な移動手段を確保することが必要である。

②伊平屋村コミュニティバスの見直しなど島内交通の充実

伊平屋村コミュニティバスの利用者数は、日平均利用者数が 10 人程度と少なく、曜日やダイヤにより偏りが見受けられており、改めてターゲット層、担うべき役割及び導入目的について明確化しながら、運行サービスの改善が必要である。

村民アンケート調査では、今後の公共交通に対する考え方として「現状の公共交通を改善すべき」、「別の移動手段（デマンド交通など）を確保していくべきだ」と改善を求める声が約 5 割と多くなっている。

また、伊平屋村コミュニティバス利用者アンケート調査では、改善点として「運行コースの行き先を変更する」が 26.7%と 2 番目に高くなっている。

以上より、伊平屋村コミュニティバスが運行開始以降、約 10 年が経過している中で、これまでの利用実績や村民ニーズなどを踏まえ、現行の定期路線型だけでなく、ICT など新たな技術の開発状況に注視しながら、運行形態、運行システムについても検討が必要である。

③観光振興との連携強化

伊平屋村は、念頭平松や伊平屋灯台などの観光資源や、グリーンツーリズムなど体験・交流型観光コンテンツなどを有している。

観光客ヒアリング調査では、前泊港と観光地やホテル・民宿等を巡る周遊交通の利用意向で「利用したいと思う」が約 6 割と多い、また、周遊する際の必要なサービスや観光情報等として、「観光地のモデルコースの紹介など情報案内等の充実（28.8%）」、「フェリー、公共交通、宿泊施設等と連携したサービス（情報・運賃等）の導入（25.0%）」が多くなっている。

そのため、地域の観光資源を最大限に利活用し、交流の活性化を図るよう、レンタカーやレンタルバイク（原付）、レンタサイクル及び二人乗りモビリティなど多様な移動手段との組合せによる島内交通の充実や、情報発信の強化、観光施設や民泊等との連携サービスの充実など、観光客や来訪者の利便性の向上を目指すことが必要である。

④広域アクセス交通（フェリー、空港）の改善

伊平屋村フェリーは、利用者数が減少傾向で、事業収支が平成 30 年度以降赤字に転じているが、村民の生活航路の基盤だけでなく離島における定住環境の改善を図るためには、船舶運航の健全な運営が必要不可欠なため、乗船客のニーズに対応した利便性向上が必要である。

また、伊平屋・伊是名村間のアクセス性の向上について、海上交通の改善を図るとともに、台風など悪天候時でも村民生活に支障がないよう、伊平屋空港の整備など広域アクセス交通の改善が必要である。

⑤島の玄関口である前泊港の機能強化

伊平屋村と沖縄本島を結ぶ唯一の交通結節点で、島の玄関口である前泊港については、村民や観光客など来訪者が快適に利用できるよう、船の乗降場所のユニバーサルデザイン化や情報案内機能の充実などにより機能強化が必要である。

また、村民アンケート調査によると、村民の生活実態は通勤・通学、買物、通院及び遊び・趣味・習い事の行き先として、名護市、那覇市など広域的な移動も多い状況となっている。

このため、前泊港については、島外へスムーズな移動が可能となるよう、フェリーや伊平屋村コミュニティバス、タクシー、レンタカー及びレンタサイクルなど多様な交通手段同士の接続強化を図りながら、広域アクセスの改善が必要である。

⑥分かりやすい運行情報の提供や利用促進に向けた村民意識の醸成

村民アンケート調査によると、運行情報案内について伊平屋村フェリーで満足度が高いものの、タクシーでやや低く、観光客ヒアリング調査で、伊平屋村コミュニティバスの認知度が約4割と低い状況となっているため、伊平屋村コミュニティバスやタクシーなどの運行情報について周知・PRが必要である。

また、地域公共交通を今後も確保・維持するためには、村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、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

村民アンケート調査では、公共交通に対する維持・充実の考え方で「行政（伊平屋村等）の補助金に加えて、住民、企業などが協力し合って公共交通を維持・充実していくべきだ」が31.8%と2番目に高くなっている。

持続可能な公共交通を維持・確保するためには、課題①から⑥までの解決に取り組むとともに、村民（地域）、交通事業者、観光協会、商工会及び行政など様々な事業者・団体が協力・連携を図りながら、村内で運行中の多様な輸送資源や目的地となる施設（店舗、病院など）との連携といった地域資源の総動員により、持続性の確保が必要である。

4 地域公共交通に係る基本方針と目標

(1) 基本理念と基本方針

上位計画である「第5次伊平屋村総合計画」では、将来像として「輝く里山・里海 笑顔あふれる島人 ～原風景と幸せが満ちた島」と掲げ、基本目標の一つとして「安全・安心、快適な暮らしを支えるしまづくり（社会基盤）」を目指している。

本計画では、地域公共交通を取り巻く課題を解決し、村民や観光客などが利用しやすい地域公共交通を構築するため、次の基本理念及び基本方針を設定する。

【地域公共交通の基本理念】

村民の暮らしと地域活性化を支える 持続可能な公共交通網の構築

【地域公共交通を取り巻く課題】

①高齢者など交通弱者への対応

②伊平屋村コミュニティバスの見直しなど島内交通の充実

③観光振興との連携強化

④広域アクセス交通（フェリー、空港）の改善

⑤島の玄関口である前泊港の機能強化

⑥分かりやすい運行情報の提供や利用促進に向けた村民意識の醸成

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】

基本方針1
：村内を移動しやすい公共交通網の充実

基本方針2
：村外へ移動しやすく、乗り継ぎしやすい公共交通網の構築

基本方針3
：安心して公共交通を利用できる環境の整備

基本方針①：村内を移動しやすい公共交通網の充実

- 公共交通機関が整備されていない伊平屋村においては、車を持たない高齢者等の交通弱者や来訪者など観光客にとって移動手段の確保が必要不可欠なため、伊平屋村コミュニティバスなどの見直しや観光地・ホテル等を巡る周遊交通の導入により、村内を移動しやすい公共交通網の充実を図る。
- 地域公共交通以外の輸送資源として、スクールバスや民泊送迎バスの効果的な有効活用の可能性を調整・検討するとともに、レンタカーやレンタルバイク（原付）、レンタサイクル及び二人乗りモビリティなど多様な交通手段を組み合わせながら、島内交通を充実する。

基本方針②：村外へ移動しやすく、乗り継ぎしやすい公共交通網の構築

- 前泊港など村外へのスムーズな移動可能となるよう、伊平屋村フェリーの利便性向上を図りながら、伊是名村など関係機関との連携・協力により、村外へ移動しやすい公共交通網を構築する。
- 伊平屋村と伊是名村は極めて近い距離にあり、両村で連携を図りながら、海上交通や空港の整備などを検討する。
- 各公共交通機関同士の乗り継ぎに対する負担軽減や、自動車や自転車など他の交通手段からの乗換え利便性の向上に資するよう、交通結節点での乗継環境の整備を構築する。

基本方針③：安心して公共交通を利用できる環境の整備

- 公共交通利用に対する情報発信を行い、村民意識の醸成や、分かりにくさによる不安の解消により、利用促進を図る。
- 過度な自動車利用から、適度な自動車利用へと無理のない範囲での転換を促し、みんなの参画により公共交通を支え・育て・守る意識を啓発し、「乗って支える」仕組みを構築する。
- 村民や観光客などの目的地となる施設（店舗、医院など）や宿泊施設との連携により、持続性を確保する。

(2) 地域公共交通ネットワークの方向性

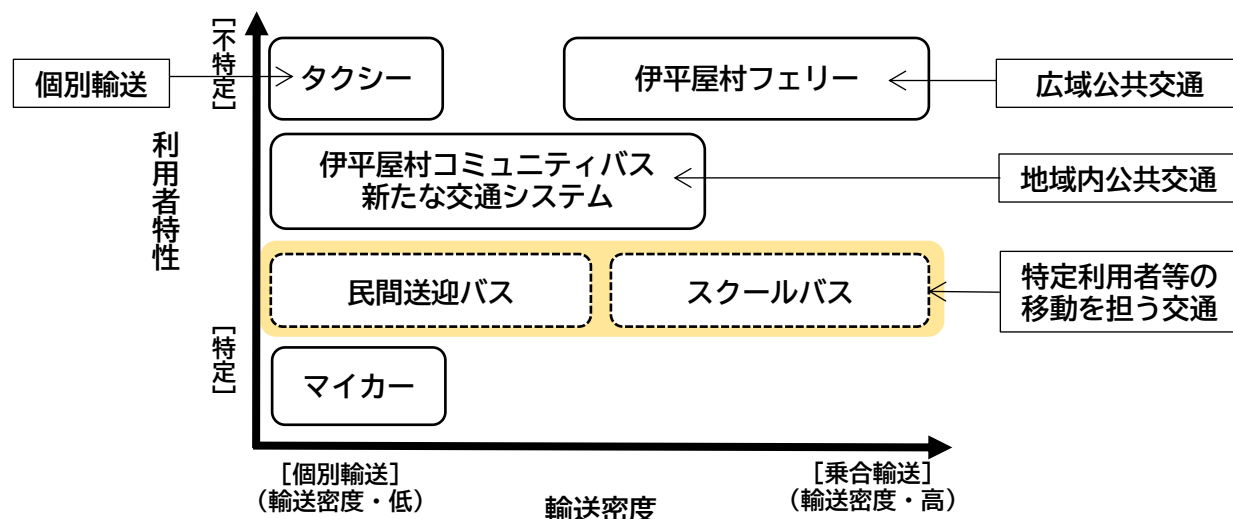
前項で掲げた基本方針の実現に向けて、伊平屋村の地域公共交通は「広域公共交通」、「地域内公共交通」、これらを利用できない個別ニーズに対応する「個別輸送」及び特定の利用者等の移動を担う交通により、体系的な地域公共交通ネットワークを構築する。

また、効率的で効果的な地域公共交通ネットワークを構築する上で、「広域公共交通」と「地域内公共交通」との乗り継ぎが可能な場所として「前泊港」を交通結節点とする。

■各公共交通機関の機能分担

分類	交通機関	位置付け	確保・維持策	主な対象者				
				児童・生徒	一般村民	高齢者	障害者	観光客
広域公共交通	フェリー	前泊港（伊平屋村）と運天港（今帰仁村）の移動を担う広域的な交通	地域公共交通確保維持改善事業（離島航路運営等補助事業）や県村補助を活用し持続可能な運行を目指す。	●	●	●	●	●
地域内公共交通	伊平屋村コミュニティバス、新たな交通システム	主に地域内の移動を担う交通	地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す。	●	●	●	●	●
個別輸送	タクシー	ドア・ツー・ドアの少量個別輸送を担う移動手段で、個別のニーズに機動的・柔軟に対応可能な交通			●	●	●	●
特定利用者等の移動を担う交通	スクールバス	児童の通学の移動手段を担う交通		●				
	民間送迎バス	ホテル等特定の利用者の移動を担う交通						●

■輸送密度と利用者特性による地域公共交通の分類



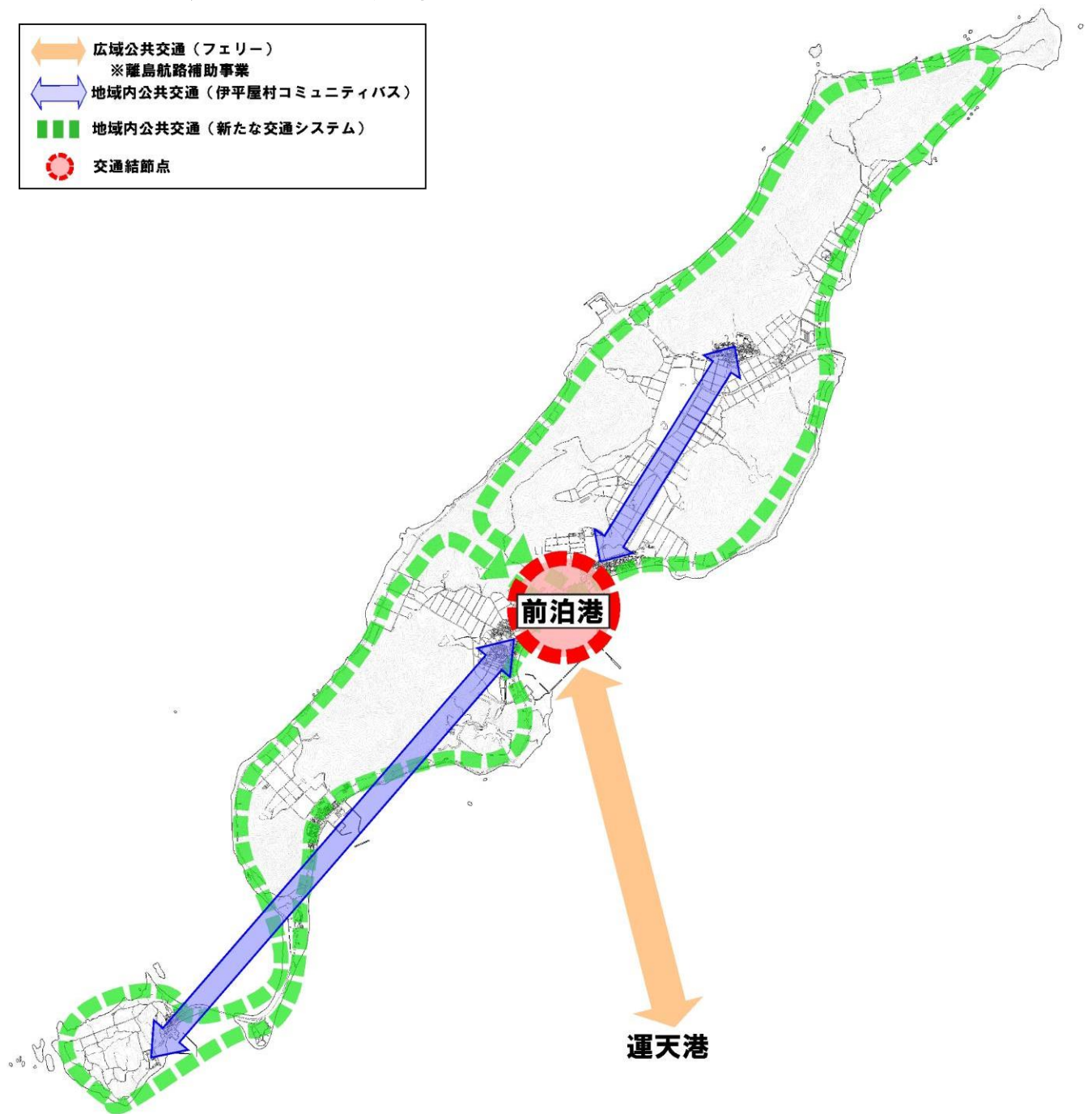
■地域公共交通確保維持事業（離島航路）を活用したフェリーの位置付け

役割	伊平屋村と沖縄本島への唯一の公共交通機関として、伊平屋～運天港を1日2便運航し、島民の生活航路として欠かすことのできない役割として重要な交通である。
維持・確保策	「地域公共交通確保維持改善事業（離島航路運営等補助事業）」を活用し、持続可能な運航を行う。
必要性	フェリーの維持・確保のため、村の財政負担だけでは運航の維持が難しく、引き続き「地域公共交通確保維持改善事業（離島航路運営等補助事業）」の活用により、地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組みを継続していくことが必要である。

■地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用した伊平屋村コミュニティバスの位置付け

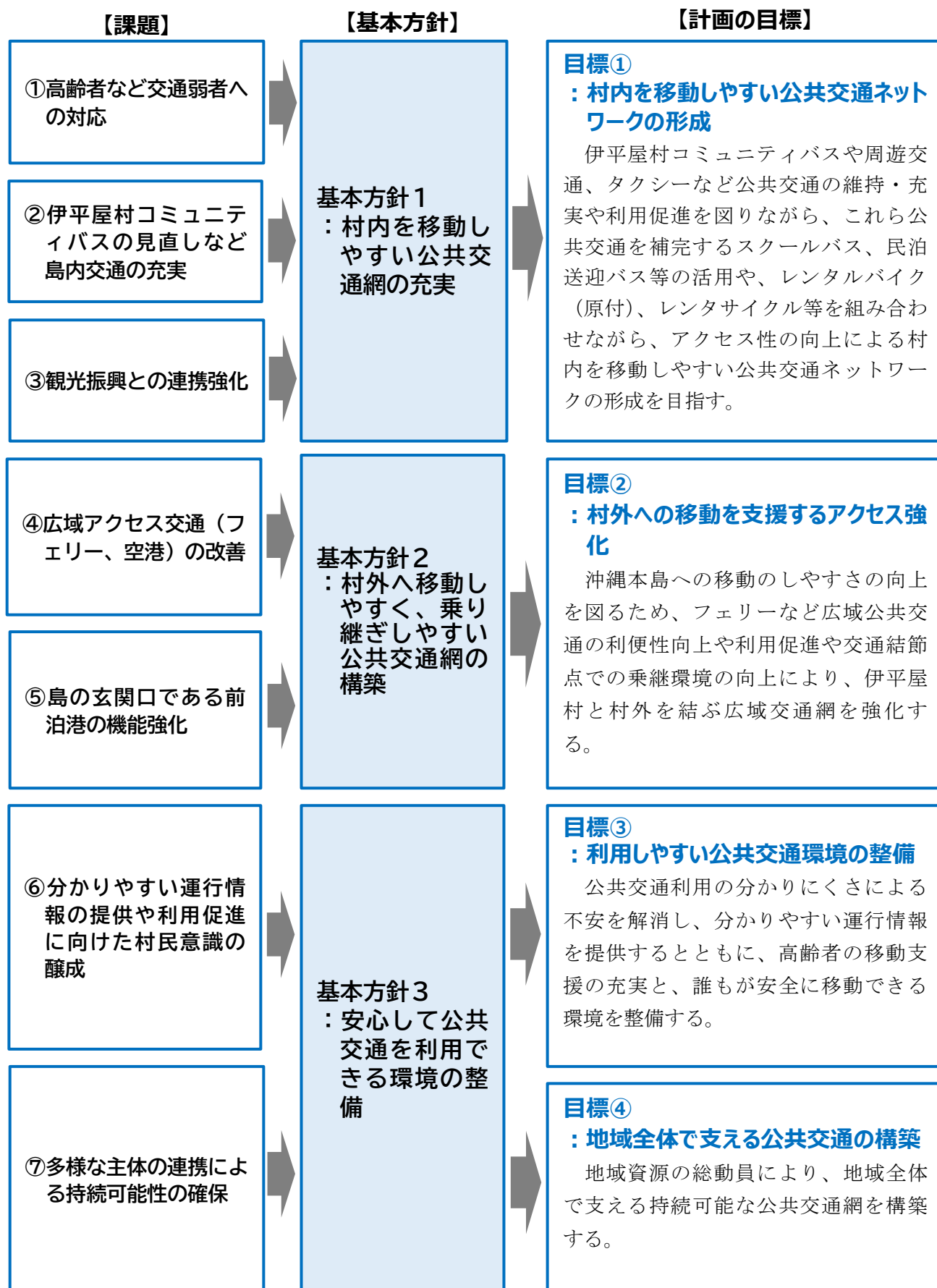
役割	伊平屋村内の唯一の公共交通機関として、村民の生活交通として欠かすことのできない役割として重要な交通である。
維持・確保策	伊平屋村フェリーとの接続を確保しながら、「地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）」を活用し、持続可能な運行を行う。
必要性	伊平屋村コミュニティバスの維持・確保のため、村の財政負担だけでは運行の維持が難しく、引き続き「地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）」の活用により、地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組みを継続していくことが必要である。

■公共交通ネットワークの方向性



(3) 計画の目標

3つの地域公共交通の基本方針を実現するため、達成すべき計画の目標を下記のとおり定める。



5 目標達成のための実施事業

(1) 実施事業の概要

実施事業について、目標ごとに事業概要や実施主体、実施スケジュールを整理する。

目標① 村内を移動しやすい公共交通ネットワークの形成

【事業1】伊平屋村コミュニティバスの再編

伊平屋村コミュニティバスについては、ターゲット層や役割分担などを改めて明確化しながら、利便性、利用のしやすさ等を考慮し、運行形態（定時定路線型→デマンド型など）や運行ルートの見直し（2台運行、伊平屋村フェリーの発着に合わせた北向き・南向き同時運行）の見直しを検討する。運行日や運行便数については、利用実績や運転手確保などの観点から、見直しを検討する（平日のみなど）。

また、高齢者の交通事故防止と公共交通の利用促進を図るため、村独自の運転免許証の自主返納を促進するための制度について、対象者や助成内容等を検討する。

さらに、各種アンケート調査で要望が多かったバス停の待合環境の整備について、売店や公民館など利用が多いバス停を中心に、計画的に整備を進める。

伊平屋村コミュニティバスについては、【事業9】地域との共創・協働による移動手段の確保検討の取り組み状況等を踏まえ、必要性や運行内容等について検討する。

なお、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、村民ニーズを把握しながら「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、安定的な確保・維持を目指す。

【実施主体】村

【実施スケジュール】

実施項目	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
伊平屋村コミュニティバスの再編	検討			実施	
運転免許自主返納制度の検討・実施	検討		実施		
バス停の待合環境の整備			順次整備		

■伊平屋村コミュニティバス事業及び実施主体の概要

路線名	伊平屋村コミュニティバス
起点～経由地～終点	前泊港～野甫港～前泊港～田名ガジナ～前泊港
事業許可区分	自家用車有償運送
運行態様	路線定期運行
実施主体	伊平屋村
補助事業の活用	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）

【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

【参考】沖縄県内の運転免許証自主返納者を対象とした主な優遇措置 出典：沖縄県警察HP

- ・バス会社（沖縄バス、琉球バス、東陽バス、那覇バス等）…運賃 50%割引
- ・沖縄市コミュニティバス…運転経歴証明書を提示すると 50 円（通常一律 100 円）
- ・北谷町コミュニティバス（デマンド）…150 円（通常一律 300 円）
- ・宮古タクシー…乗車料金 10%割引（65 歳以上の限る）

※その他、温泉施設、店舗、ガソリンスタンドなどの割引制度あり

【事業2】島内交通の利用促進及び充実

タクシーや、レンタルバイク（原付）、レンタサイクルなど民間事業者で実施中の島内交通について、伊平屋村コミュニティバスを補完する交通手段として、村・観光協会等のホームページや広報紙への掲載などにより、サービス概要などの周知・情報提供を行う。

また、周遊交通については、団体客などのニーズに応えつつ、宿泊事業者の送迎の負担軽減に資するよう、島内交通の充実に向けて導入を検討する。なお、運行に当たっては、伊平屋村フェリーとの発着ダイヤに合わせながら、前泊港と観光地・ホテル・民宿などを周遊するとともに、導入車両については、自動運転や、クリーンなエネルギーに配慮した電気自動車などの導入について検討する。

【実施主体】村、タクシー事業者、民間企業

【実施スケジュール】

実施項目	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
周知・PRの実施					
周遊交通の導入	検討		実証運行		

【事例】北谷町自動運転・ミハマシャトルカート

北谷町では、アメリカビレッジを対象に、将来的に自動運転レベル4の運用を目指すため、平成29年度から経済産業省及び国土交通省で進めている高度な自動走行システムの社会実装に向けた研究開発・実証事業に参画。



出典：チャタモビ合同会社ホームページ

【事業3】スクールバス・送迎バス等の有効活用

伊平屋村コミュニティバスやタクシーとの役割分担を踏まえ、スクールバス・送迎バスの利用実態（座席の空きスペースの有無など）や運用方法等を把握した上で、混乗化など効果的な有効活用方法について検討する。

【実施主体】村 【協力】教育委員会、宿泊施設

【実施スケジュール】

実施項目	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
スクールバス・送迎バス等の有効活用検討					→

目標② 村外への移動を支援するアクセス強化

【事業4】フェリーの利便性向上及び利用促進

伊平屋村フェリーについては、村民の生活航路、村経済活動の基盤及び観光客など来訪者の足として、健全な運営に向けて、乗船券発券システムの改善など乗船客のニーズへの対応など利便性向上及び利用促進を行う。

また、伊平屋・伊是名村間の海上交通の導入について、伊是名村や関係機関と連携しながら、検討する。

なお、離島航路を維持・確保するため、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金（離島航路運営等補助事業）」を活用し、安定的な確保・維持を目指す。

【実施主体】村、沖縄県、伊是名村

【実施スケジュール】

実施項目	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
フェリーの利便性向上及び利用促進					→
伊平屋・伊是名村間の海上交通の導入検討					→
補助金の活用					→

■フェリー事業及び実施主体の概要

航路名	起点	主な経過地	終点	実施主体
伊平屋～運天	前泊港	—	運天港	伊平屋村

【事業5】伊平屋空港の整備検討

伊平屋村は沖縄本島へアクセスする際、海上交通が唯一の交通手段で、台風時や冬の悪天時は欠航により、村民生活等で多大な支障を及ぼしているため、生活利便性の向上や島の発展の観点から伊平屋空港の早期整備を引き続き検討を行う。

なお、伊平屋空港の整備に当たっては、伊平屋・伊是名村間が往来しやすいよう、両村で連携を図りながら検討する。

【実施主体】 村、沖縄県、伊是名村、民間企業

【実施スケジュール】

実施項目	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
伊平屋空港の整備検討					→

【事業6】交通結節点（前泊港）の機能強化

伊平屋村と沖縄本島を結ぶ唯一の交通結節点で、島の玄関口である前泊港は、船の乗降場所のユニバーサルデザイン化や、各公共交通機関の乗り継ぎ案内や、レンタルバイク（原付）、レンタサイクルなど一元的な情報案内機能の充実などにより、機能強化に取り組む。

【実施主体】 村、タクシー事業者、民間企業

【実施スケジュール】

実施項目	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
前泊港の機能強化	検討			実施	
		→			→



目標③ 利用しやすい公共交通環境の整備

【事業7】公共交通マップの作成・配布

村民や観光客へ公共交通の運行内容を分かりやすく伝えて利用促進を図るため、フェリー、伊平屋村コミュニティバス、タクシー、宿泊施設で実施中の送迎バスの他、レンタカーやレンタルバイク（原付）、レンタサイクルなどの運行概要などの情報を網羅した「公共交通マップ」を作成・更新し、広く配布する。

なお、観光地のモデルコースなど情報案内や、目的地の施設概要（営業時間など）についても配慮しながら、作成する。

【実施主体】 村

【実施スケジュール】

実施項目	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
公共交通マップの作成・配布		作成	データ更新（随時）		

【事例】埼玉県飯能市公共交通マップ

鉄道や路線バス、乗合ワゴン、タクシー等の運行情報や、バスの利用方法、駅の乗り場案内、沿線観光スポット紹介等を掲載した公共交通マップを作成。市内の公共施設等で配布。



出典：飯能市ホームページ

【事業8】MaaSの取組み研究

国土交通省では、地域が抱える交通サービスの諸課題を解決することを目指し、MaaSの全国への早急な普及に取り組んでいる。

村民や観光客が、村内の移動サービスや宿泊施設等の情報について、施設の予約、支払いなどを一括してできるなど、利用しやすい地域公共交通とするためのMaaSの取組について導入可能性を検討し、推進する。

【実施主体】 村、交通事業者、施設など関係者

【実施スケジュール】

実施項目	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
MaaSの取組み研究					

目標④ 地域全体で支える公共交通の構築

【事業9】地域との共創・協働による移動手段の確保検討

国では、新型コロナウイルス感染症の5類移行後、社会経済活動の活性化やインバウンドの回復などに伴い、タクシー需要が増加する一方で、タクシー運転手の高齢化や不足が進んでいる中で、自家用有償旅客運送制度（ライドシェアなど）の見直しを行っている。

伊平屋村でも、少子高齢化・人口減少の進展により、今後、社会を支える人・地域の担い手の減少が予測される中で、伊平屋村コミュニティバスを始め、行政だけで村民などの移動を提供することは限界があるため、地域の助け合いによる輸送サービスを構築するための仕組みづくりを検討する。

また、「ゆんたく会」の開催による地域ニーズを把握し、地域住民自らが運営できるよう地域住民と協議を図りながら、村と地域との役割分担を明確にし、導入に向けた支援を行う。

【実施主体】村、地域

【実施スケジュール】

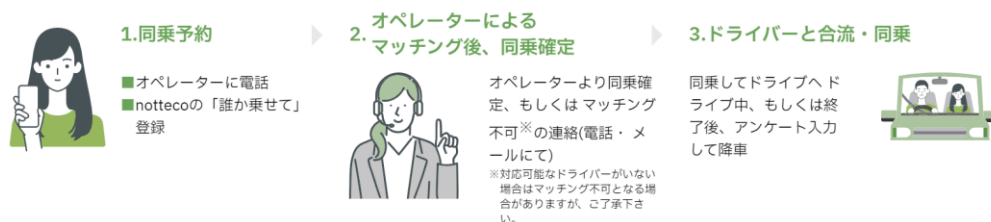
実施項目	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
地域との共創・協働による仕組みづくりの検討	→				
輸送サービスの導入			→		

【事例】マイカー相乗りマッチングサービス notteco やんばんる

やんばんる3村（国頭村・大宜味村・東村）の住民と観光客、または住民同士が住民のマイカー移動をシェアするサービスで、令和5年12月8日～12月22日までの実証実験。登録料・利用料金とも無料。予約は電話（8～24時）か notteco（WEB）から予約。運行範囲はやんばんる3村＋（名護市）。

高校生の方は保護者からの申請が必要。小中学生以下は、保護者からの申請で、保護者同伴のみ利用可能。

同乗までの流れ



出典：観光庁「第2のふるさとづくりプロジェクト」実証事業ホームページ

【事業 10】公共交通への利用転換の促進

将来的な利用者となる小・中学生や高齢者を対象に、地域公共交通に対する意識の醸成を促すため、伊平屋村コミュニティバスの車両を使用した乗車マナーやルール、車内における事故防止などを学習する乗り方教室を開催するとともに、二酸化炭素排出量の削減などにも配慮し、過度な自家用車利用から公共交通利用への転換を促進する。

【実施主体】 村、地域

【実施スケジュール】

実施項目	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
乗り方教室の開催	検討	実施			

【事例】豊見城市バスの乗り方教室

市内の小学校において、バスの乗り方の講習のほか、公共交通を利用することによる自由時間の確保、事故の軽減などのバス通学のメリットについて周知啓発するためのバス乗り方教室を実施。

出典：豊見城市地域公共交通計画（令和 5 年 3 月）



【事業 11】運転手の確保策の実施

タクシー事業者の運転手を確保するため、「広報誌」への掲載や高校・大学生などインターンシップによる働きかけなど多様な媒体を活用しながら、周知について検討し、実施する。

【実施主体】 村、タクシー事業者

【実施スケジュール】

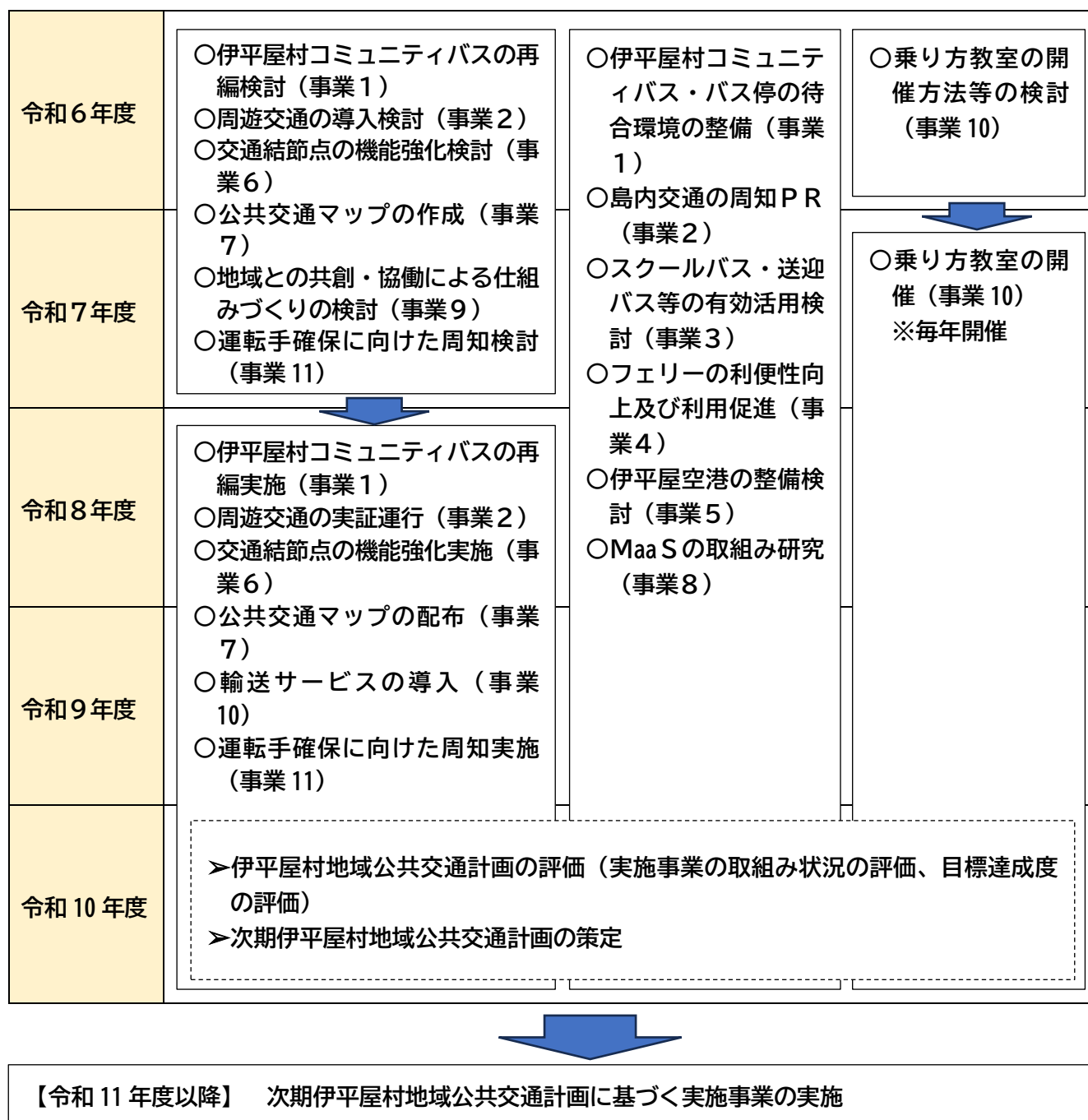
実施項目	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
運転手確保に向けた周知の実施	検討	実施			

(2) 実施スケジュールの考え方

令和6年度から令和7年度にかけては、伊平屋村コミュニティバスや周遊交通の導入、交通結節点の機能強化、地域との共創・協働による仕組みづくりについて検討を行い、令和8年度からの事業化を目指す。

また、伊平屋村コミュニティバスのバス停について、順次整備を進めるとともに、フェリーの利便性向上及び利用促進を行っていく。同時に、スクールバス・送迎バス等の有効活用や伊平屋空港の整備やMaaSの取組みについて検討・研究する。

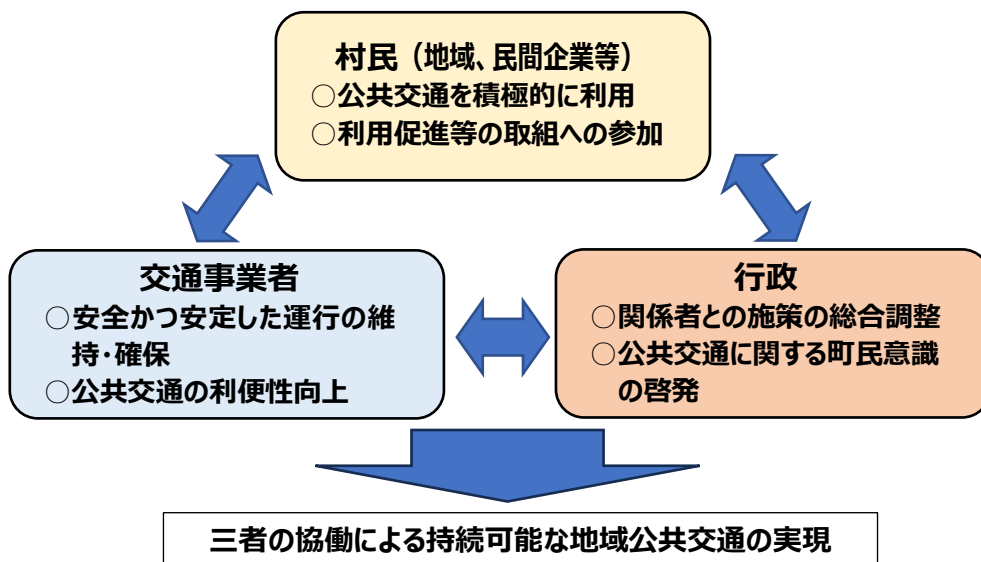
さらに、地域公共交通に対する意識の醸成を促すため、乗り方教室を令和7年度からの開催を目指す。



(3) 事業推進に向けた実施体制

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

■村民・交通事業者・行政の役割分担



【村民（地域、民間企業等）】

村民は地域公共交通の課題を共有するとともに、利用促進に関する取組への主体的な参画により、持続可能な地域公共交通の実現に努める。また、移動の目的地となる施設（民間企業等）は、地域公共交通の利用促進に協力する。

【交通事業者】

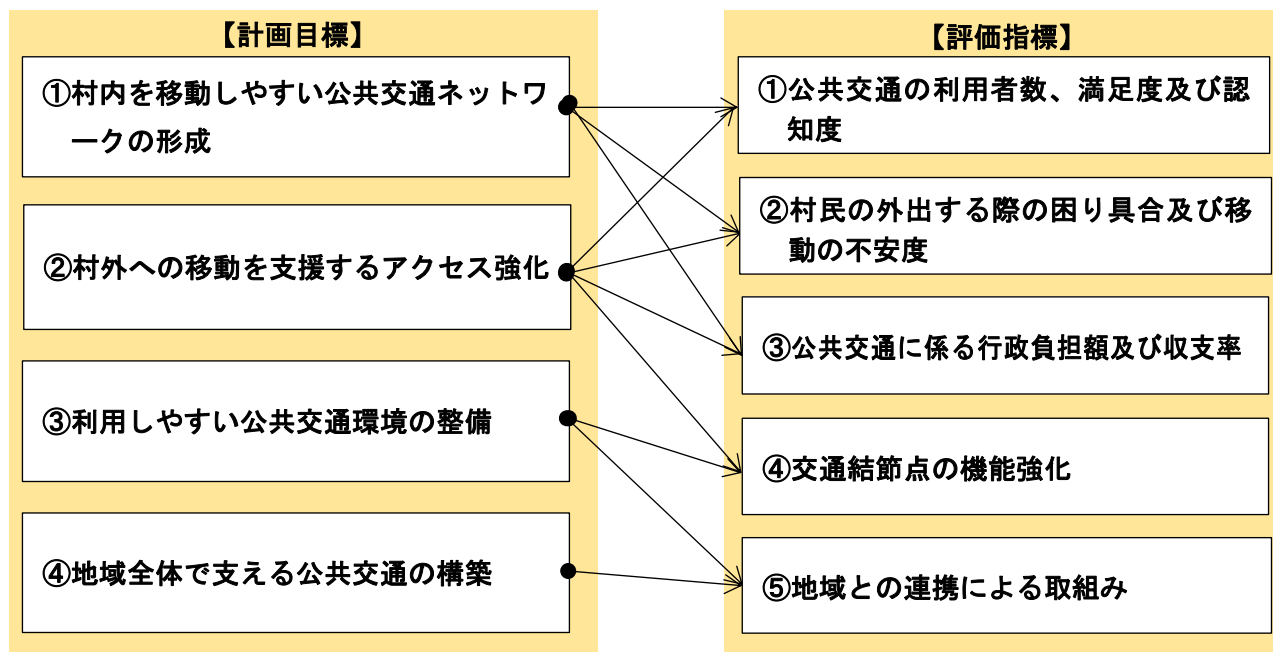
交通事業者は安全かつ安定した運行を維持・確保し、提供する旅客の運送に関するサービスの質の向上と利用を容易にするための情報の提供及びその充実に努める。

【行政】

行政は限られた輸送資源の中で効率的な運行となるように、公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ、主体的に持続可能な地域公共交通に取り組む。

(4) 計画目標の達成状況を評価するための評価指標

計画の達成状況を評価するため、各目標に対し、以下のように評価指標を設定する。



設定した評価指標に対する目標値は、以下のように設定する。

①公共交通の利用者数、満足度及び認知度

伊平屋村フェリーの利用者数は、人口減少や少子高齢化に加えて、新型コロナウイルス感染症の影響による生活様式の変化などもあり、新型コロナ前（令和元年度）と比較して減少しているが、利便性向上や利用促進策の実施などにより、新型コロナ前（令和元年度）の利用者数を目指す。

伊平屋村コミュニティバスの利用者数も同様の傾向となっているが、再編により運行の効率化を図るとともに、や利用促進策の実施などにより、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の補助要件である2人/回以上を目指す。

また、伊平屋村コミュニティバスの再編や公共交通マップの作成・配布など情報発信の強化により、満足度の向上や観光客の認知度向上を目指す。

②村民の外出する際の困り具合及び移動の不安度

伊平屋村コミュニティバスの再編や島内交通の充実などにより、村内を移動しやすい公共交通ネットワークの形成により、困り具合や将来（5年後）の移動の不安度の減少を目指す。

③公共交通に係る行政負担額及び収支率

伊平屋村コミュニティバスの再編や、フェリーの利便性向上及び利用促進により、公共交通に係る行政負担額や収支率について現状値の維持を目指す。

④交通結節点の機能強化

本村の玄関口である前泊港について、乗降場所のユニバーサルデザイン化や情報案内機能の充実などにより、交通結節点での機能強化を目指す。

⑤地域との連携による取組み

地域や商業施設などと連携し、地域公共交通と協働による取組みの向上を目指す。

■評価指標及び目標値

評価指標	指標の定義	現状値	目標値 (令和10年度)
①公共交通の利用者数、満足度及び認知度	フェリー利用者数 ※1	50,664人(R04)	61,000人
	伊平屋村コミュニティバス 1便平均利用者数 ※1	1.53人/便(R04)	2.0人/便
	伊平屋村コミュニティバス満足度 ※2	66.6%(R05)	70%
	伊平屋村コミュニティバスの認知度 (観光客) ※3	40.4%(R05)	50%
②村民の外出する際の困り具合及び移動の不安度	外出する際の困り具合割合 ※4	24.8%(R05)	20%
	将来(5年後)の移動の不安度 ※5	25.2%(R05)	20%
③公共交通に係る行政負担額及び収支率	伊平屋村コミュニティバス行政負担額	5,475千円(R04)	5,475千円
	伊平屋村コミュニティバスの収支率	5.3%(R04)	5.3%
	フェリー行政負担額	155,563千円(R04)	156,000千円
④交通結節点の機能強化	前泊港の整備箇所数	—	1箇所
⑤地域との連携による取組み	乗り方教室参加者数	—	延べ40人
	商業施設等との連携による導入件数	—	1件

※1 現状値の水準の維持

※2 伊平屋村コミュニティバス利用者アンケート調査で、各項目における「満足」＋「やや満足」の割合

※3 観光客アンケート調査で伊平屋村コミュニティバスの認知度として「知っていた」の割合

※4 村民アンケート調査で「困ることがよくある」と「困ることがたまにある」と回答した割合

※5 村民アンケート調査で「少し不安がある」と「不安がある」、「すごく不安がある」と回答した割合（各移動目的の平均）

6 計画の達成状況の評価

(1) 目標の達成状況や社会情勢の変化に伴う計画の見直し

「伊平屋村地域公共交通計画」の推進に当たり、交通事業者の運転手の高齢化や担い手の不足などにより、公共交通ネットワークの維持・確保が困難な状況にある中で、今後人口減少社会における交通事業者の生産性の向上へ向けた移動の仕組みや自動運転などの先進技術開発など「人の移動」に関する社会情勢は大きく変革することが予想される。

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

本計画のPDCAサイクルの実行は、「伊平屋村地域公共交通推進協議会」において実施し、施策に係る関係者（村民、交通事業者、行政など）が施策効果の検証結果を共有する。

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

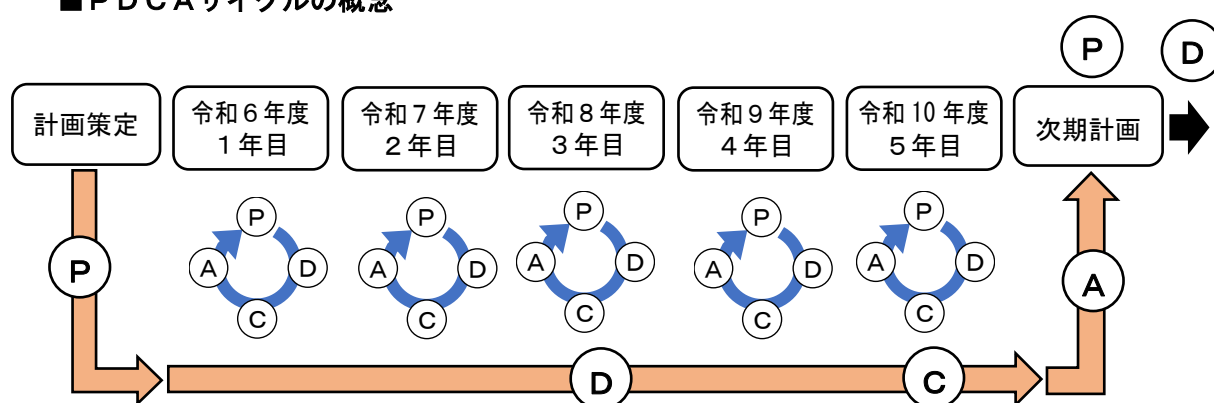
○事業実施状況の評価（年に1回実施）

公共交通への取組や運行状況について、事業の実施状況の評価を毎年度実施する。

○目標達成度の評価（計画期間最終年度に実施）

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

■PDCAサイクルの概念



■各PDCAサイクルの概要

項目	事業実施状況の評価	目標達成度の評価
P（計画）	各路線などの運行計画の策定 各種実施事業の検討	伊平屋村地域公共交通計画の策定
D（実行）	地域公共交通の運行 各種実施事業の実施	計画に掲げる実施事業の実施
C（評価）	運行・利用状況の評価 実施事業の実施効果の評価	実施事業の実行による効果（目標値の達成状況）の評価
A（改善）	運行の見直し 各種実施事業の見直し	伊平屋村地域公共交通計画の見直しの検討

(2) 評価の方法及びスケジュール

計画期間におけるP D C Aサイクルの具体的なスケジュールと、検証するための調査概要は次の通りとする。

本計画の評価は、最終年度（令和 10 年度）に事業者から提供された利用実績や各種アンケート調査などから、計画及び公共交通網の評価を実施し、実施事業の見直し及び新たな事業を追加し、次期計画を策定する。なお、中間年度の令和 8 年度は、実施事業の取組み状況等を踏まえ、必要に応じて、計画の見直しを行う。

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

■評価スケジュール

項目		令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
関連調査 評価方法	利用者数実績・整理	○	○	○	○	○
	村民アンケート調査					○
	伊平屋村コミュニティバス 利用者アンケート調査					○
事業実施状況の評価		○	○	○	○	○
目標達成度の評価						○
計画・目標値の見直し※				○		○
伊平屋村地域公共交通推進協議会の開催		○	○	○	○	○

※必要に応じて適宜計画・目標値の見直しを実施

■関連調査概要

種別	主な調査項目
村民アンケート調査	・回答者の属性 ・現在の移動制約状況、将来の不安度 ・日常生活の移動実態、日常の移動のしやすさ ・公共交通（フェリー、伊平屋村コミュニティバス、タクシー）の利用実態と意識・要望 ・公共交通の今後のあり方
伊平屋村コミュニティバス利用者アンケート調査	・回答者の属性、利用実態 ・伊平屋村コミュニティバスの運行サービス満足度 ・改善要望

付録１ 伊平屋村地域公共交通推進協議会

伊平屋村では、令和４年度に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定協議会として、「伊平屋村地域公共交通推進協議会」を設置し、地域公共交通計画の策定及び実施に関し必要な協議を行っている。

■伊平屋村地域公共交通推進協議会の開催概要

	開催日時	主な議題
第１回	(書面開催)	
第２回	令和５年９月７日(木) 午後１時３０分～	- 伊平屋村地域公共交通計画策定スケジュール(案)について - 伊平屋村地域公共交通に関する現況把握調査及び村民等の意向把握調査について - 各種意向把握調査票(案)について
第３回	令和５年１２月１５日(金) 午後１時３０分～	伊平屋村地域公共交通計画(素案)について
第４回	令和６年２月２７日(火) 午後２時００分～	伊平屋村地域公共交通計画(案)について

■伊平屋村地域公共交通推進協議会委員名簿

	区分	役職	氏名	団体名及び職名
１	関係する交通事業者	委員	伊豆 味 文 徳	(株)風希ネットワーク 代表者
２	道路管理者	委員	大 城 勉	沖縄県北部土木事務所 技術総括
３	公安委員会	委員	喜屋武 洸 平	沖縄県本部警察署 伊平屋駐在 巡査長
４	地域公共交通の利用者	委員	前 里 源 徳	伊平屋村老人クラブ連合会 会長
５		委員	山 内 進	伊平屋村区長会 会長
６		委員	伊 礼 春 樹	社会福祉法人 伊平屋村社会福祉協議会 局長
７		委員	野 甫 宇 恭	伊平屋村青年団協議会 会長
８		委員	不 在	伊平屋村婦人連合会 会長
９		委員	野 甫 英 芳	伊平屋村議会 総務文教民生常任委員会 委員長
１０	学識経験者	委員	大 谷 健 太 郎	公立大学法人 名城大学 国際学部国際観光産業学科 教授
１１	関係団体	委員	金 城 洋 子	(一社)伊平屋島観光協会 事務局長
１２		委員	玉 城 健 太	伊平屋村商工会 指導員
１３	行政機関(国)	委員	村 上 隼	内閣府沖縄総合事務局運輸部企画室 室長
１４		委員	伊 波 好 次	内閣府沖縄総合事務局運輸部 陸運事務所 所長
１５	行政機関(県)	委員	大 嶺 寛	沖縄県企画部 交通政策課 課長
１６	行政機関(村)	会 長	金 城 時 正	伊平屋村 副村長
１７		副 会 長	与 那 覇 了	伊平屋村教育委員会 教育長
１８		委 員	太 田 浩 一	伊平屋村移住定住促進室 室長
１９		委 員	東 江 輝 明	伊平屋村総務課 課長
２０		委 員	名 嘉 丈 祝	伊平屋村企画財政課 課長
２１		委 員	上 江 洲 清 彦	伊平屋村住民課 課長
２２		委 員	東 恩 納 厚	伊平屋村建設課 課長
２３		委 員	伊 礼 直 樹	伊平屋村教育委員会 教育課 課長

付録２ 用語説明

	用語	説明
か行	観光客数	日常生活圏以外の場所へ旅行し、そこでの滞在が報酬を得ることを目的としない者で、観光地点を訪れた観光入込客をカウントした値。例えば、1人の観光入込客が複数の観光地点を訪れたとしても、1人回と数える。
	国勢調査	国の最も基本的で重要な統計調査であり、「日本に居住している全ての人及び世帯」を対象に、5年に1度、統計法に基づき実施している。国勢調査では国内の人口、世帯、産業構造などについて調査が行われている。
	コミュニティバス	一般的に、交通事業者以外の市町村や自治会などが主体となり、地域住民の利便性向上などのため一定地域内を運行するバスで、車両使用、運賃、ダイヤ、バス停位置などを工夫したバス。法令で明確に定義されている運行形態ではなく、民営の路線バス（乗合バス）と同様、道路運送法などの規定に従う。
さ行	自家用有償旅客運送	バス、タクシーのみでは十分な移動サービスが提供されない過疎地域等において、住民等の日常生活における移動手段を確保するため、国土交通大臣の登録を受けた市町村、NPO等が自家用車を用いて有償で運送する仕組み。運送種別は、交通空白地有償運送と福祉有償運送の2種類がある。
	スクールバス	始業時刻と終業時刻に合わせて児童・生徒が居住している住宅地域と学校の間、学校最寄りの鉄道駅と学校の間などを結んで運行するバス。
た行	デマンド型交通	正式にはDRT（Demand Responsive Transport:需要応答型交通システム）と呼ばれ、事前予約により運行する。路線バスのように固定のダイヤ、固定の経路を予約があった時だけ運行する形態や、タクシーのように利用者を迎えに行き、目的地まで輸送する運行形態など、方式やダイヤ設定、さらには発着地の自由度の組み合わせにより、多様な運行方式が存在する。
は行	P D C Aサイクル	事業活動における生産管理や品質管理などの管理業務を円滑に進める手法の1つ。Plan（計画）→Do（実行）→Check（評価）→Action（改善）の4段階を繰り返すことによって、業務を継続的に改善する仕組み。
ま行	M a a S	Mobility as a Service の頭文字を取ったものであり、サービスとしての移動という意味を持つ。スマートフォン専用アプリなどにより、マイカー以外の複数の公共交通機関や移動手段を最適に組み合わせ、目的地までの移動に関して一括した検索・予約・決済などを提供するサービスのこと。
や行	ユニバーサルデザイン	「すべての人のためのデザイン」という意味。バリアを取り除くだけでなく、障害の有無に関わらず、はじめから誰もが（ユニバーサル）使いやすく利用できる施設・製品・情報を設計（デザイン）すること。バリアフリーを一步進めた考え方。

伊平屋村地域公共交通計画

発行：令和6年3月

発行者：伊平屋村地域公共交通推進協議会

事務局：伊平屋村役場観光交通課

〒905-0703 沖縄県島尻郡伊平屋村我喜屋 217-27

TEL：0980-46-2177 FAX：0980-46-2091