

本部町地域公共交通計画

(案)

令和8年3月

沖縄県本部町

目次

第1章 計画の概要	1
1 計画策定の背景と目的	1
2 計画の位置づけ	1
3 持続可能な開発目標(SDG _S)の達成に向けた施策の推進.....	2
4 計画の対象区域	3
5 計画の対象期間	3
第2章 地域と公共交通の現状	4
1 地域の現状	4
2 公共交通の現状	5
第3章 地域交通の課題	7
1 上位関連計画における公共交通の方向性	7
2 調査等で把握された問題点	8
3 地域交通の課題	10
第4章 公共交通が目指す姿	18
1 基本理念及び基本方針	18
2 将来ネットワークイメージ.....	20
3 交通手段の役割	22
第5章 施策と実施事業	23
1 施策メニュー	23
2 各施策の概要	24
第6章 計画の推進	40
1 PDCA サイクルによる進捗管理.....	40
2 マネジメントの推進体制	41
3 目標値の設定と評価.....	42

第1章 計画の概要

1 計画策定の背景と目的

地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域の交通サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」として役割を果たす計画であり、本町における公共交通に関する施策の方向性を示すものです。

我が国において持続可能な公共交通体系を民間、地域、行政が一体となり構築していくための法律である「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(以下「地域交通法」という)の改正(令和2年11月)により、地方公共団体が中心となって、交通事業者や住民などの地域の関係者と協議しながら、「地域公共交通計画」を作成することが求められています。

本計画は、この趣旨を踏まえ、本町における地域公共交通の現状と課題を整理し、今後5年間の取組を示しています。

2 計画の位置づけ

本計画は、「本部町総合計画」を上位計画として位置付けており、当該計画に定める基本的な考え方等に基づいて策定しています。また、町の他分野における各種計画を関連計画として位置付け、他の分野における取組との連携を行いながら、相互に補完し合っ、本町の将来都市像の実現に向けた取組を進めるものとしします。

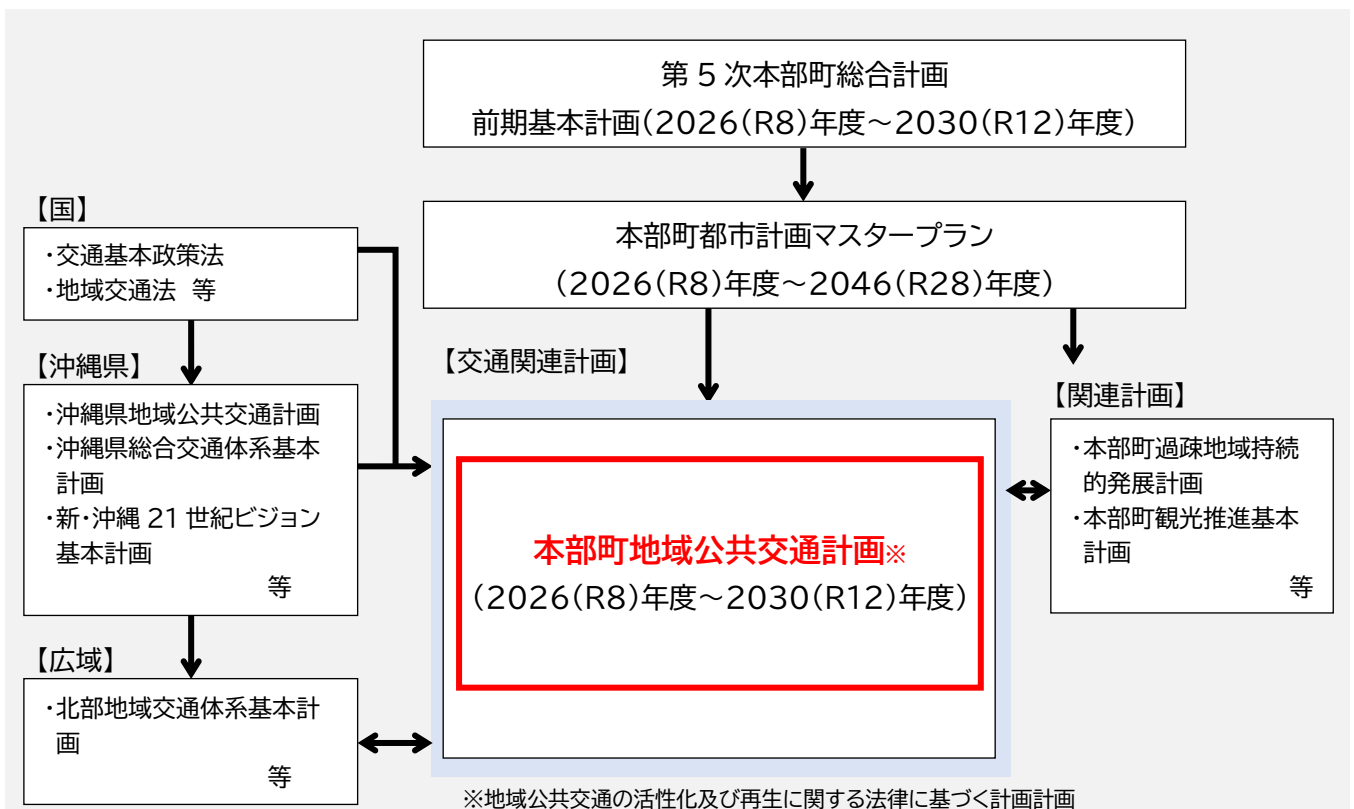


図 1-1.本計画の位置づけ

沖縄県地域公共交通計画では、本町は地域拠点に位置付けられ、北部圏域の中心となる拠点都市「名護」と「広域圏を連絡する利便性の高いバス」及び「1次生活圏間をサービスする公共交通(バス網等)」で連絡されています。また、今帰仁村とも「1次生活圏間をサービスする公共交通(バス網等)」で連絡されています。

さらに、本部港は国内外と連絡する「広域交通拠点」に位置付けられています。

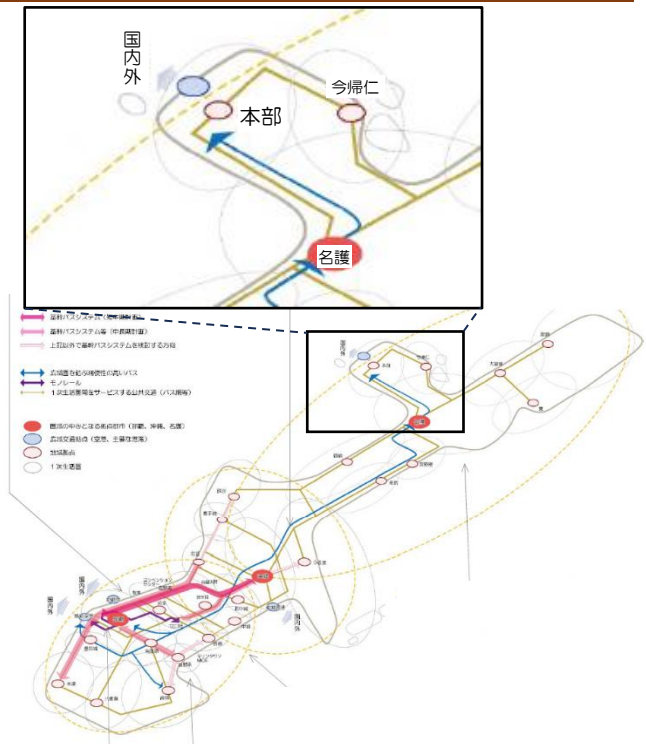


図 1-2.沖縄県地域公共交通計画における公共交通体系

3 持続可能な開発目標(SDGs)の達成に向けた施策の推進

2015(平成 27)年9月に国連で、「我々の世界を変革する:持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」が採択され、17 のゴール(目標)と 169 のターゲットからなる「SDGs (Sustainable Development Goals:持続可能な開発目標)」が掲げられました。

本計画では、以下の示す 3 つを中心に、開発目標達成に向けた交通分野における取組を推進します。



すべての人に健康と福祉を

⇒気軽に利用できる交通サービスを提供することで外出を促し、市民の健康や福祉の増進を図ります。



住み続けられるまちづくりを

⇒市民や来訪者のニーズに合った利便性の高い交通環境を整備することで住んで、働いて、観光する場としての魅力を高めます。



気候変動に具体的な対策を

⇒公共交通の利用を促進することで、地球温暖化排出ガスの削減抑制を図ります。

4 計画の対象区域

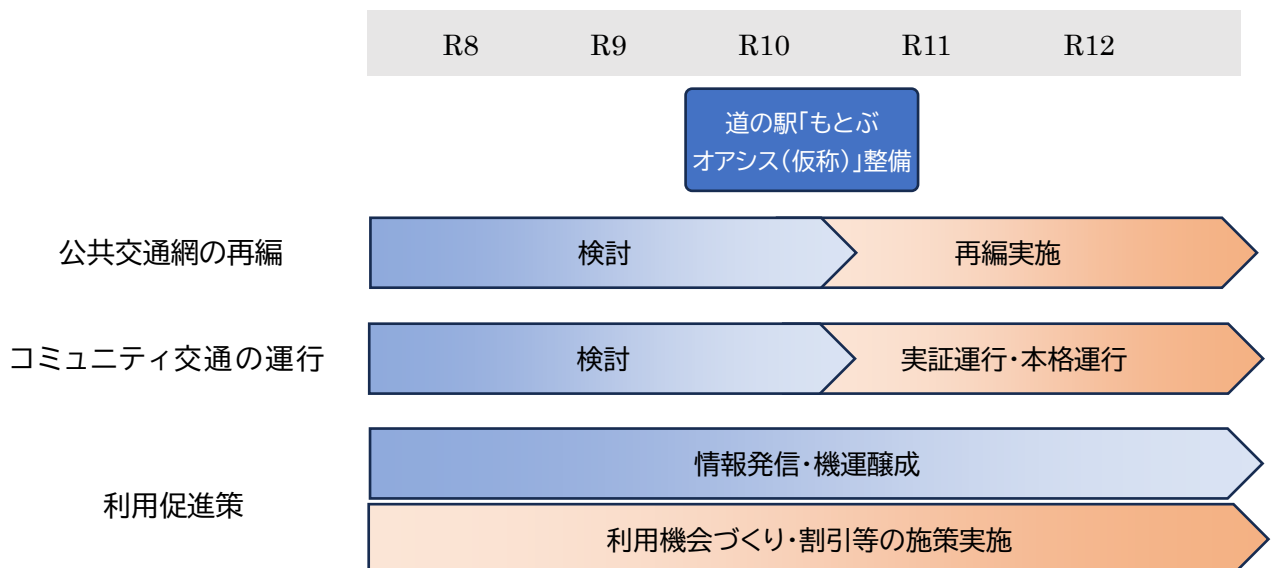
本計画は、**本部町全域**を対象とします。

なお、計画推進にあたっては、必要に応じて隣接する市町村と調整します。

5 計画の対象期間

本計画の対象期間は、**2026(令和8)年度から2030(令和12)年度の5年間**とします。

本町では、2028(令和10年)度に交通拠点となる道の駅「もとぶオアシス(仮称)」の整備が計画されています。道の駅整備にあわせて、計画期間の5年間は概ね以下に示すスケジュールで、施策を展開していきます。



第2章 地域と公共交通の現状

1 地域の現状

本町の人口や施設分布等の概要は、以下のとおりです。

表 2-1.地域の現状の概要

項目	内容
地勢	<ul style="list-style-type: none"> ●沿岸部に平地があるものの、台地、山地が多く、全般に傾斜のある地形となっています。 ●町域の大半が森林であり、沿岸部に市街地が、全域に農用地が点在しています。
人口	<ul style="list-style-type: none"> ●人口は減少傾向で推移しており、今後も減少が見込まれています。一方、世帯数は増加、65歳以上の単独世帯の割合は増加しています。 ●人口は、渡久地～大浜一带の中心部に集中していますが、沿岸部や山間部にも集落が点在しています。 ●高齢化率は2020年(令和2年)の32.9%から10年後の2030年(令和12年)には38.4%へと5.5ポイント増加すると推計されています。また、今後も高齢化が進むことが推計されており、山間部などではすでに高齢化率が50%を超えている地区もあります。
施設立地	<ul style="list-style-type: none"> ●中心部に多くの公共施設、スーパー、病院が立地しています。 ●小学校が4校、中学校が3校あり、そのうち1校は小中一貫校となっています。 ●観光施設は町内に広く点在し、特に、沖縄を代表する観光施設である海洋博記念公園周辺には、多くの宿泊施設が立地しています。
人の動き	<ul style="list-style-type: none"> ●住民の通勤通学先は、町内以外では、名護市、今帰仁村が多くなっています。 ●観光客の流動は、名護市、今帰仁村、恩納村の北部地域に加え、那覇市や北谷町が多くなっています。

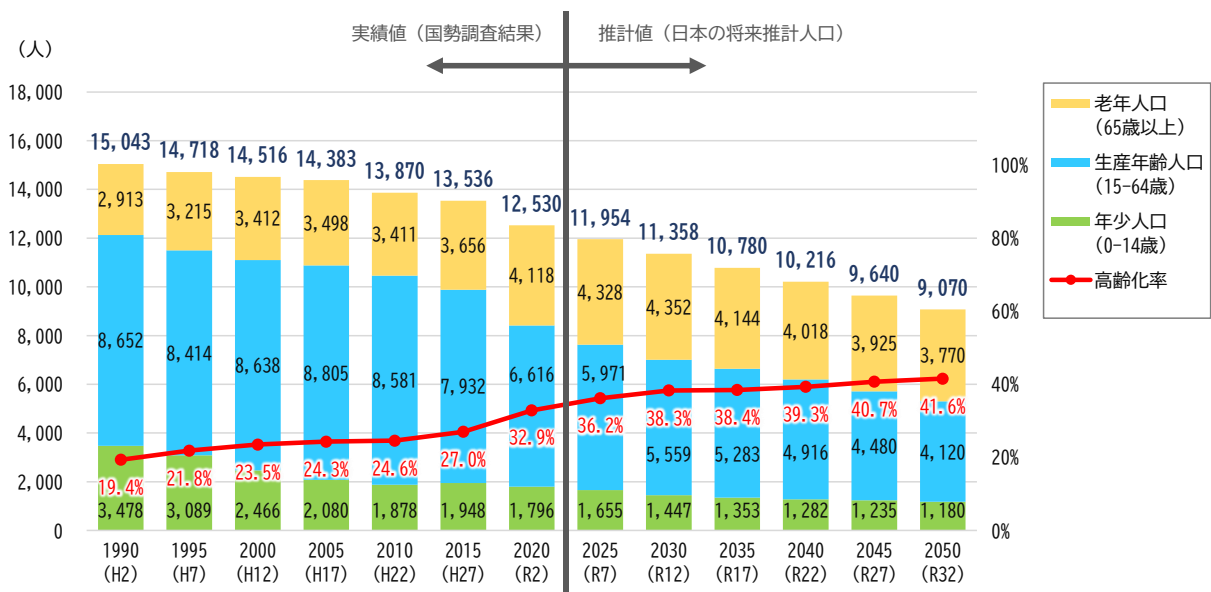


図 2-1.人口推移と将来推計人口

出典:【実績値】国勢調査(R2)
【推計値】社会保障・人口問題研究所※R5 推計(R2 国勢調査を基に推計)

2 公共交通の現状

本町の交通網や公共交通の利用状況の概要は、以下のとおりです。

表 2-2.公共交通の現状の概要

項目	内容
公共交通ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> ●本町の公共交通ネットワークは、路線バス、高速バス等の長距離バス、タクシー、航路で構成されています。また、「もとぶ町内観光周遊バス」の実証運行が実施されています。 ●路線バスは、系統 65・66 番を中心に系統 70 番、系統 76 番の 3 つの路線が運行し、名護バスターミナルまで連絡しています。 ●高速バスは、4 路線、平日 88 便が海洋博～名護～那覇・那覇空港を連絡しています。 ●航路は、本部港から伊江島、沖縄奄美航路、渡久地港から水納島航路が運航しています。 ●タクシーは、丸金交通、本部サンシー交通の 2 つのタクシー会社が営業しています。
公共交通の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ●路線バスの利用者数は、コロナ禍前より 1～2 割減少しましたが、インバウンドの増加により、高速バス、タクシーはほぼ回復しています。 ●タクシーは観光客の利用が多く、町民の利用は日中の高齢者の買物、通院が主となっています。 ●航路利用者の二次交通での公共交通利用は、本部港で 16%、渡久地港で 11%程度となっています。

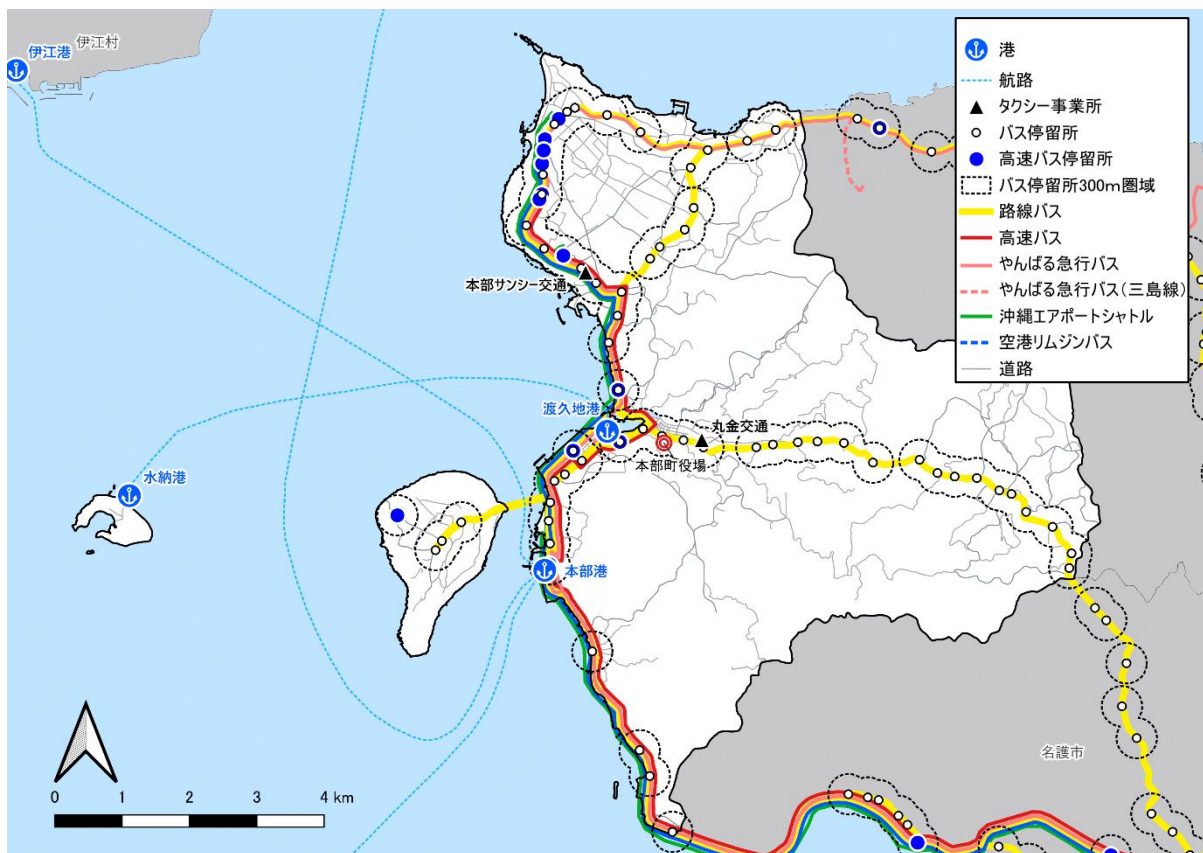


図 2.本部町の公共交通ネットワーク(R.8.3 時点)

表 2-3.公共交通空白地域

項目	内容
公共交通空白地域	<p>●本町の総人口(令和2年国勢調査)は12,530人で、そのうち路線バス及び高速バスのバス停から300m圏内に居住する人口は8,521人となっており、町民の68.0%が公共交通利用圏域に居住しています。</p> <p>●公共交通カバー圏と人口分布を見ると、西側の沿岸部の市街地は既存のバス路線でカバーできていますが、北部から東部にかけては人口20人未満の地域が広範囲に分布しており、これら地域がカバーできていません。特に北部の公共交通空白地域には人口50人以上の地域も存在しています。</p>

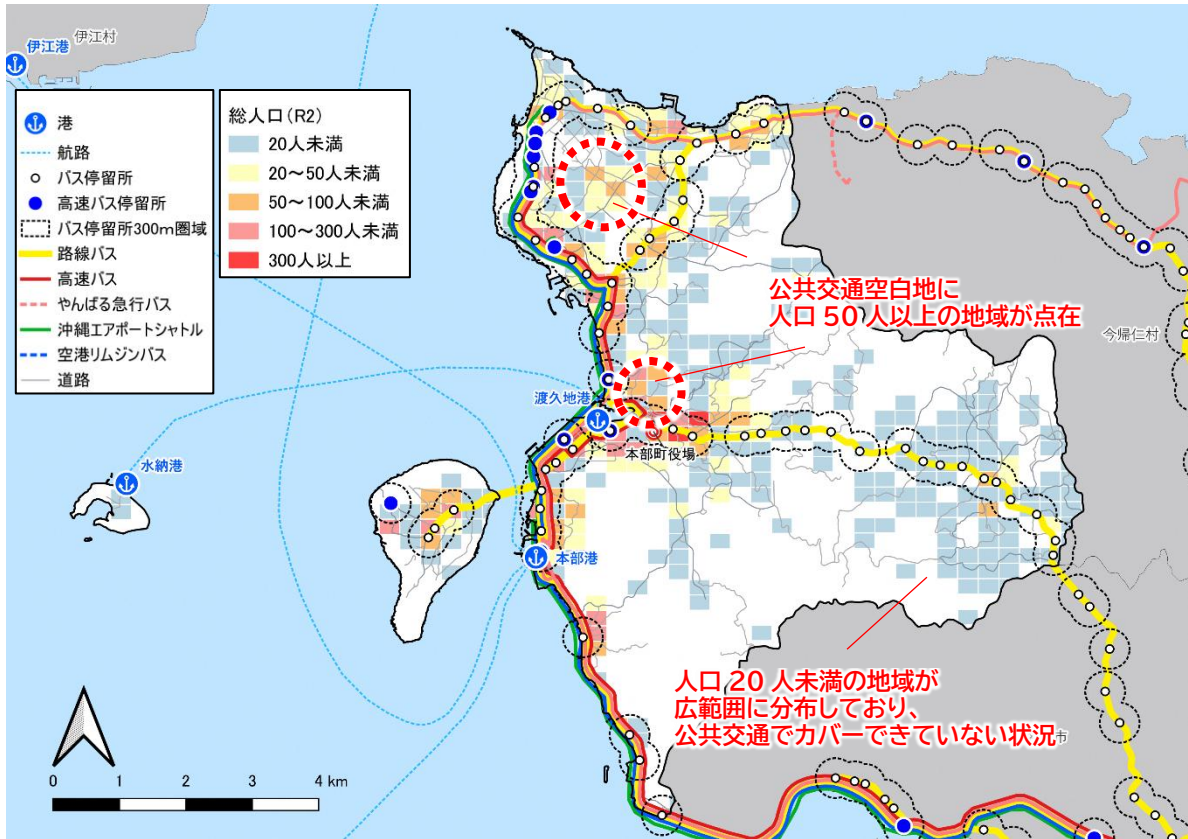


図 2-3.公共交通空白地域

第3章 地域交通の課題

第2章で示した地域の公共交通の現状や、本章で整理する上位関連計画における公共交通の位置づけ等を踏まえ、地域交通の課題を整理しました。

1 上位関連計画における公共交通の方向性

上位関連計画より、本町におけるまちづくりの方向性と交通に関する施策は、以下のように整理されます。ネットワークの確保・維持や、利用環境の整備、観光交通に関する記述が多くみられます。

表 3-1. 上位関連計画における公共交通に関する方向性等の記述

区分	内容
交通拠点	●中心部における交通まちづくりの重点的な検討[県交通計画]
ネットワークの確保・維持	<ul style="list-style-type: none"> ●持続可能な公共交通ネットワークの形成・整備[総合計画] ●名護中心部と北部各地を結ぶ幹線系統の公共交通手段のサービス水準の向上[北部交通計画] ●既存バス路線の維持[総合計画] ●生活交通の確保・維持[県総合交通計画] ●「交通空白」地域の利便性向上に向けた取り組み検討[総合計画] ●誰もが公共交通機関を利用できる移動の円滑化[都市マス] ●高齢者・障がい者等への移動支援策等の検討・拡充[県交通計画] ●高校通学のニーズ把握と支援事業の継続・拡充[県交通計画] ●水納島航路の維持[総合計画]
ネットワークの整備・再編	<ul style="list-style-type: none"> ●路線バス、送迎バス、デマンド型交通の組み合わせによる新たな仕組みの公共交通の運行[北部交通計画] ●自助や共創等による持続可能な地域公共交通サービスの検討・拡充[県交通計画]
公共交通の利用環境	<ul style="list-style-type: none"> ●誰もが安心して暮らせ、都市サービスを楽しみやすい交通環境の形成[都市マス] ●高速バスの利便性向上[県交通計画] ●渡久地での交通結節点の整備[北部交通計画]
観光交通	<ul style="list-style-type: none"> ●観光客の移動手段の確保・維持[県総合交通計画] ●本部港と名護中心部を結ぶシャトルバスの運行[北部交通計画] ●本部港における二次交通の整備[過疎計画、北部交通計画] ●海洋博公園等の観光拠点や本部半島周遊におけるバス交通の強化[都市マス] ●観光まちづくりを踏まえた周遊型交通システムの導入検討[県交通計画] ●みなとオアシス、海洋博公園からの2次交通の充実[観光計画] ●海洋博記念公園を中心とした円錐カルスト地域や備瀬集落等との観光拠点の交通ネットワークの確立[都市マス] ●クルーズ船の下船客が町内を周遊できる2次交通の整備[都市マス]

出典 県総合交通計画 : 沖縄県総合交通体系基本計画
 県交通計画 : 沖縄県地域公共交通計画
 北部交通計画 : 北部地域交通体系基本計画
 総合計画 : 第5次本部町総合計画
 都市マス : 本部町都市計画マスタープラン
 過疎計画 : 本部町過疎地域持続的発展計画
 観光計画 : 本部町観光推進基本計画

2 調査等で把握された問題点

計画策定にあたり、公共交通に関する実態や、問題点、施策に対する意向などを把握するため、以下の調査を実施しました。

表 3-2. 計画策定に向けた実施した調査の概要

調査名	項目	内容
住民調査	調査対象	本部町村内居住の15歳(高校生)以上の方
	調査方法	郵送による配布、郵送又はWEBによる回収
	配布・回収	2,360票配布、669票回収(回収率28.3%)
	調査実施時期	令和7年11月
	主な把握項目	<ul style="list-style-type: none"> ・属性 ・日常生活における移動実態 ・公共交通の利用状況 ・公共交通に対する考え
航路利用者アンケート	調査対象	渡久地港、本部港の利用者
	調査実施方法	渡久地港、本部港の待合所で乗船待ちをしている利用者に直接聞き取り
	調査日時	令和7年11月の平日・休日各1日
	取得票数	356票
	主な把握項目	<ul style="list-style-type: none"> ・属性 ・航路の利用状況 ・港からの移動状況
交通事業者・観光協会ヒアリング	調査対象	バス事業者、航路事業者、タクシー事業者、観光協会
	調査実施方法	各事業者に対し直接聞き取り
	調査実施時期	令和7年10月
	主な把握項目	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用状況、運営状況 ・運行や運営上の問題 ・公共交通の問題 ・公共交通の改善策

各種調査で把握された公共交通に関する問題や、意向は以下に示すとおりであり、ネットワークの確保・維持や、整備・再編、利用環境等について意見等があげられました。

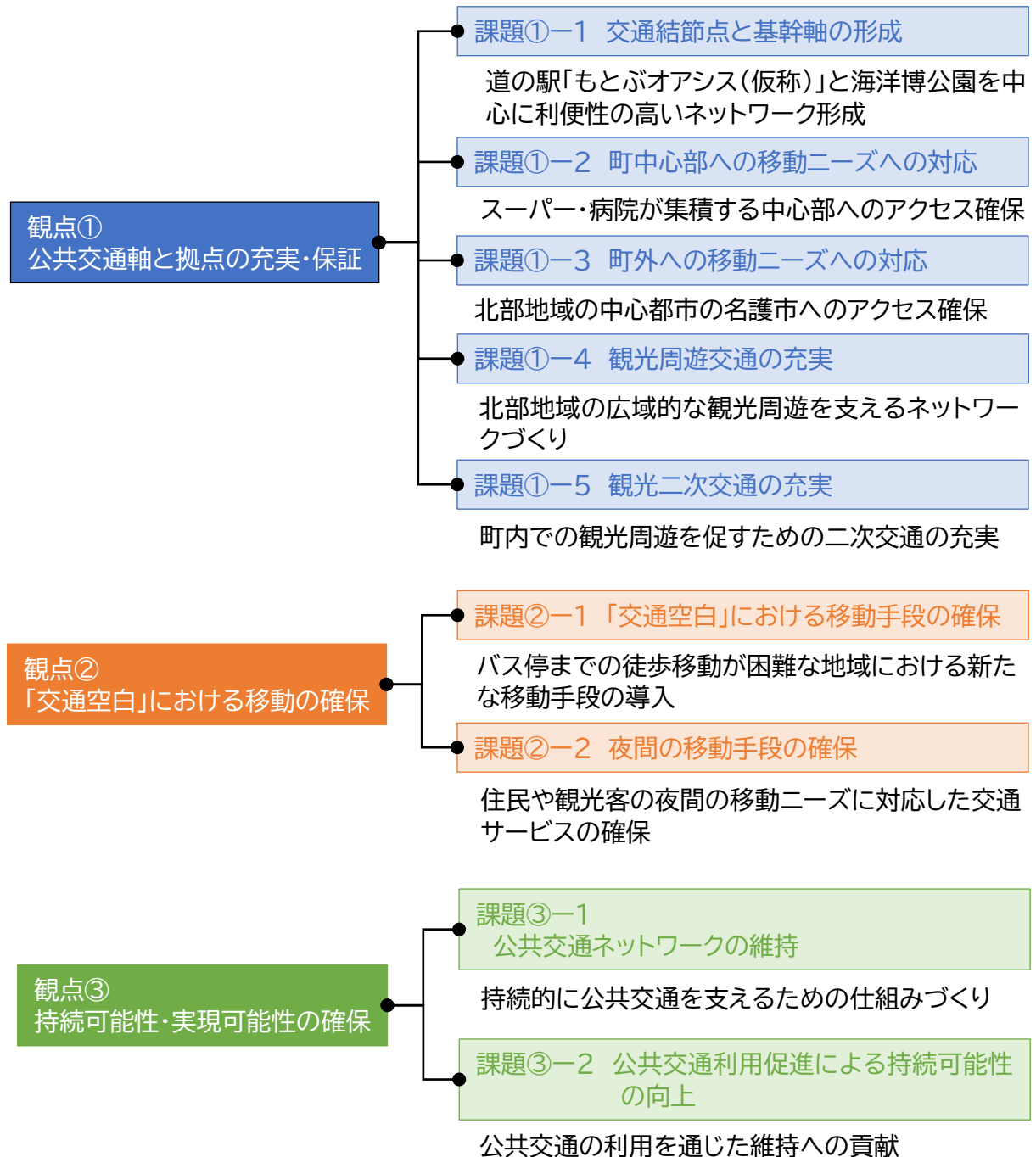
表 3-3. 各種調査で把握された公共交通に関する問題や意向

区分	内容
交通拠点	<ul style="list-style-type: none"> ●道の駅「もとぶオアシス(仮称)」での交通結節機能の強化と、タクシーやレンタサイクル、キックボード等の二次交通が整備されることで、道の駅を拠点に回遊することができるようになる。[ヒアリング]
ネットワークの確保・維持	<ul style="list-style-type: none"> ●住民は、1時間に1本程度の運行頻度の確保を望んでいる。[住民] ●財政支出と交通サービスの維持に関して、住民の過半数が「財政支出を抑えつつ、高齢者や学生などが利用しやすい公共交通をめざすべき」と回答。[住民] ●バス、航路、タクシーのいずれにおいても、運転手不足が大きな課題となっている。[ヒアリング] ●運転手不足の影響により、路線バスについては、現在の運行便数を維持することが困難な状況となっている。[ヒアリング] ●沖縄県での路線バス維持のための補助制度の検討[ヒアリング]
ネットワークの整備・再編	<ul style="list-style-type: none"> ●軸となる系統 65・66 番の活用が必要。[ヒアリング] ●海洋博公園と道の駅「もとぶオアシス(仮称)」の 2 拠点間の連絡強化を図ることで、ネットワークの利便性が高まる。[ヒアリング] ●町で路線バスまでのアクセスを確保することで、公共交通全体の利用者数の増加が図られる。[ヒアリング] ●集落と病院等を結ぶデマンド交通の導入[ヒアリング] ●町内の周回バスの導入に住民の高いニーズがある[住民]
公共交通の利用環境	<ul style="list-style-type: none"> ●主な不便な点として、バスの便数や移動手段の少なさ、バス停までの距離が遠いこと、待合環境が十分でないことがあげられている。[住民] ●バス待ち環境の向上に住民の高いニーズがある。[住民] ●将来的に自動車の運転ができなくなった場合、外出が不便になることを大きな不安として感じている住民が多い。[住民] ●本部港、渡久地港では駐車場不足に加え、バスの運行本数が少ないことが問題点としてあげられている。[航路]
運行上の問題	<ul style="list-style-type: none"> ●海洋博公園周辺では、右折渋滞の発生により、路線バスや高速バスに大幅な遅れが発生。[ヒアリング] ●海洋博公園前の路上において、路線バスや高速バス、タクシーの乗降が行われており、安全面や円滑な交通の確保が課題。[ヒアリング] ●一部地域では、道路幅員が狭く照明設備がない箇所が点在しており、タクシーの走行が厳しい状況にある。[ヒアリング]
観光交通	<ul style="list-style-type: none"> ●夜の観光周遊バスの運行[ヒアリング] ●広域観光周遊バスの運行[ヒアリング] ●備瀬地区でのオーバーツーリズム対策が必要。[ヒアリング] ●観光、宿泊施設でのシェアサイクルの導入。[ヒアリング]

出典 住 民 : 住民アンケート
 航 路 : 航路利用者アンケート
 ヒアリング : 交通事業者・観光協会ヒアリング

3 地域交通の課題

地域の現状や、公共交通の現状、上位関連計画における方向性、各種調査結果を踏まえ、ここでは、「地域公共交通計画の『アップデート・ガイダンス』」に示された3つの観点にしたがって、課題を整理しました。次ページ以降に各課題に関する実態を整理しています。



3-1 観点①公共交通軸と拠点の充実・保証

課題①-1:交通結節点と基幹軸の形成

- 本町のバス路線網は、系統 65・66 番を中心に系統 70 番、系統 76 番の 3 つのバス路線が運行、名護 BT まで連絡、加えて、長距離バス(高速バス、やんばる急行バス、沖縄エアポートシャトルバス)、航路で構成されています。
- 航路とバスが接続する本部港、渡久地港、路線バスと高速バス等が接続する本部博物館前バス停、記念公園前バス停が現状における交通結節点といえます。
- 中心部に位置し、道の駅「もとぶオアシス(仮称)」の建設予定地に接する本部博物館バス停は、長距離バスが接続するものの、路線バスの主要系統である 65・66 番系統が、国道ではなく、沿道にスーパー等が立地している町道を通行しているため、接続する路線が系統 70 番の 3 便のみとなっています。
- 今後、道の駅「もとぶオアシス(仮称)」を拠点に、公共交通ネットワークを再構築し、あわせて二次交通の充実を図っていくことが考えられますが、路線バスの接続については、既存ルートへの影響をみながら、検討が必要です。
- 海洋博公園から町の中心部の間は、路線バスに加え、多くの長距離バスが走行していることから、この区間の利便性の高さを基幹軸として活かし、この区間に接続することで、各方面への乗り継ぎができる交通体系づくりも考えられます。

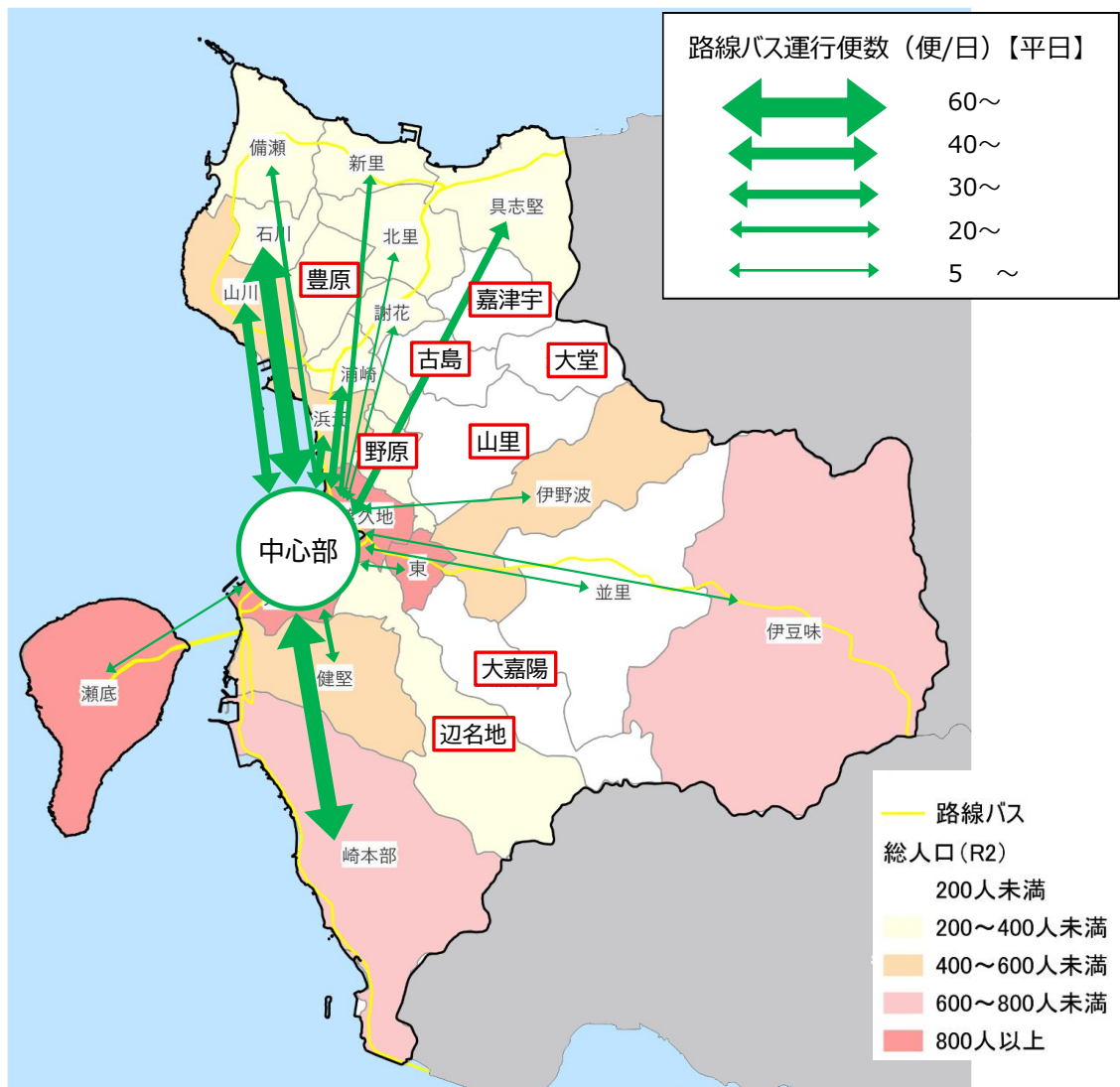
表 3-4. 交通結節点と交通手段の接続状況

区分	系統・路線	便数	本部港	本部博物館前	渡久地港	記念公園前
路線バス	65・66 番	27	●		△	○
	70 番	3		●		●
	76 番	4				
長距離バス	高速バス(117 番)	17	●	●	△	●
	やんばる急行	20	●	●		●
	エアポートシャトル	22	○			●
航路	水納島航路	6~12			●	
	沖縄奄美航路	2	●			
	伊江島航路	8~10	●			

- : 全便が当該バス停又は敷地に隣接するバス停に停車
- : 一部便が当該バス停又は敷地に隣接するバス停に停車
- △: 近隣(おおむね300m 以内)のバス停に停車

課題①-2:町中心部の移動ニーズへの対応

- 町民アンケートより、通勤通学先の 60%、買い物先の 94%、通院先の 50%が町内となっています。町内のスーパーや、病院などの主要施設は中心部に位置していることから、多くの住民が各地域から中心部に出かけている状況がうかがえます。
- 町内各地から、町中心部への高い移動ニーズがありますが、各地区から中心部(大浜・谷茶・渡久地)への路線バス等の運行便数を整理すると、海洋博公園がある石川地区、本部港がある崎本部地区は、多くの長距離バス等が運行しており、記念公園前では 82 便が運行され、そのうち 60 便が中心部に接続しています。
- 一方で、北部地域や、中北部地域は路線バス等が運行されていない地区も多くみられ、バスが運行しているものの、県道 84 号線沿線の伊豆味地区、並里地区などは便数が少なく、中心部にアクセスする便は 10 便未満となっています。
- 町中心部までの移動ニーズに対応するため、各地域から中心部までの移動手段の整備が求められます。



※赤囲みの地区は、路線バス等が運行されていない地区

図 3-1. 町内各地区と中心部(大浜・谷茶・渡久地)間の路線バス等の運行便数(平日)

課題①-3: 町外への移動ニーズへの対応

- 通勤通学や、通院では、町外への移動もあり、特に名護市まで移動ニーズが高くなっています。
- 町内を走行する路線バス、高速バス等はすべて名護市を經由していることから、課題①-2でみたように、路線バス等が運行されていない地区においては、中心部までのアクセスを確保することで、名護市をはじめとした町外に移動できる交通体系を整備する必要があります。

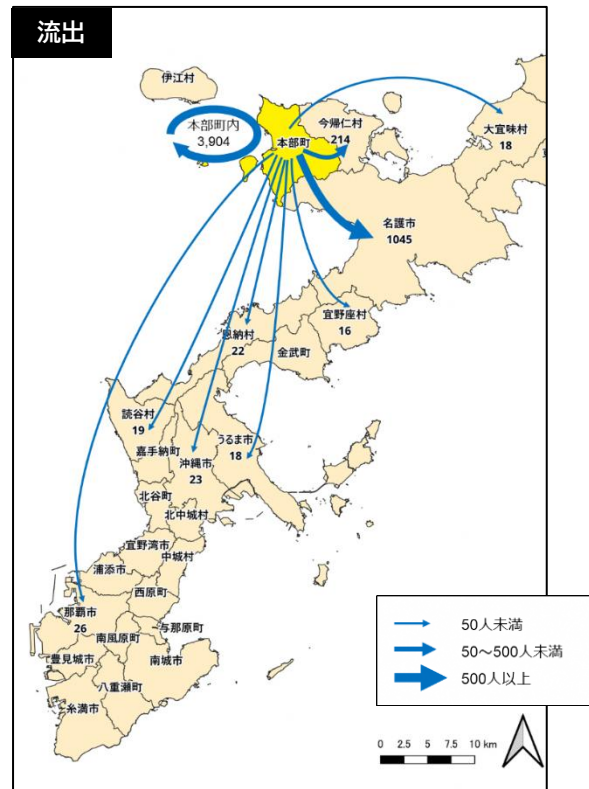


図 3-2. 町民の主な通勤先 (R2 国勢調査)

課題①-4: 観光周遊交通の充実

- おきなわ観光地域カルテ(沖縄コンベンションビューロー提供、2025年10月データ)より、本部町を訪れた観光客の周遊状況をみると、名護市が143千人/月と最も多く、次いで今帰仁村88千人/月、恩納村63千人/月と北部圏域での回遊が多くなっています。
- その他では、中南部の那覇市、北谷町との流動が多くなっています。
- 観光客の移動ニーズに合わせた、特に本部半島地区における観光周遊支援のための取組が求められます。

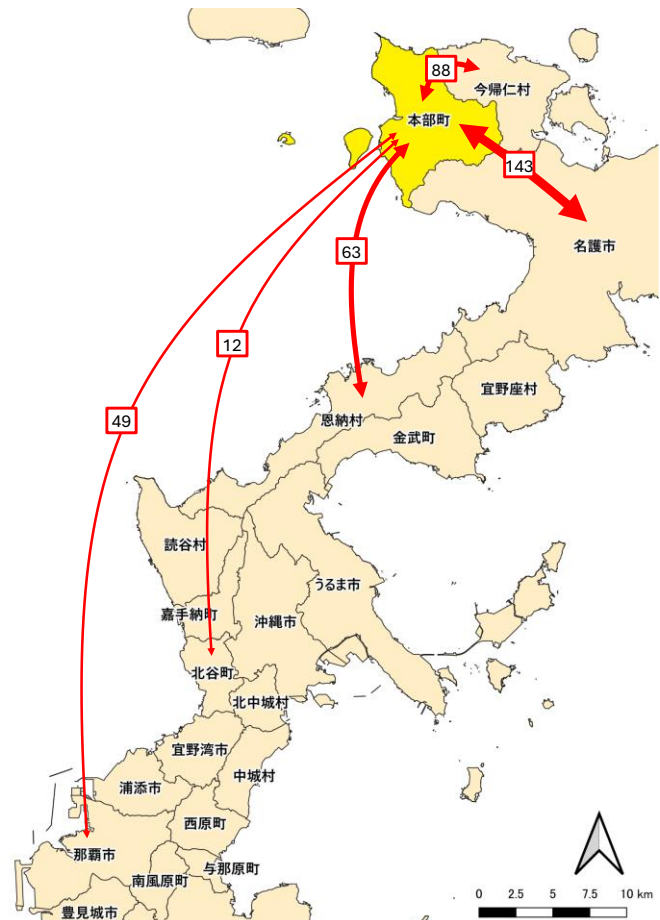


図 3-3. 本部町を訪れた観光客の移動状況

出典: おきなわ観光地域カルテ(沖縄コンベンションビューロー、2025年10月データ)

課題①-5:観光二次交通の充実

- 航路利用者の港からの二次交通の利用状況(複数回答)をみると、本部港、渡久地港ともに、自家用車又はレンタカーの利用割合が高く、本部港利用者の75%、渡久地港利用者の78%を占め、公共交通の利用は本部港は路線バス、高速バス等がそれぞれ6%、渡久地港はタクシーが5%と、自家用車・レンタカーと比べると非常に少なくなっています。
- 公共交通利用者の二次交通に対する不満として、バスの本数が少ないが60%と最も多くなっていますが、実際には、本部港のバス停には、1日80便運行されており、特定の系統の便のみの時刻をみている利用者が多いと思われます。また、本部港ターミナルでバスの時刻表は掲示されていますが、バス停までのサインがなく、特に名護向けのバス停は歩道が狭く、上屋もなく、バス待ち環境の向上が望まれます。
- 航路利用の観光客等の回遊性向上、公共交通利用促進に向けては、二次交通の充実が必要です。
- なお、本部町では令和6年の1年間でレンタカーの人身事故が14件発生、構成比が45.2%と県内では竹富町に次いで2番目に高くなっており、運転に不慣れな県外からのドライバーが公共交通を利用しやすい環境づくりも必要です。

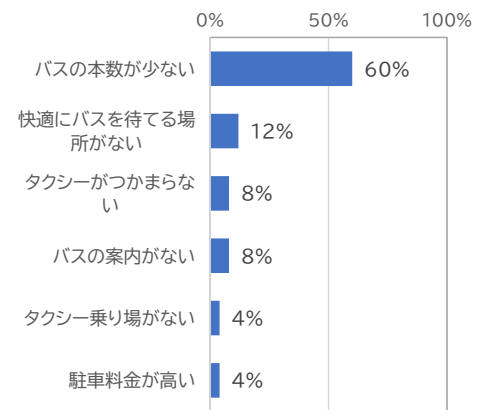


図3-4. 航路利用者の二次交通に対する問題指摘
出典:航路利用者アンケート

3-2 観点②「交通空白」における移動の確保

課題②-1:「交通空白」における移動手段の確保

- 本町の地形の特徴を踏まえ、傾斜と公共交通カバー圏との関係を整理しました。道路の移動等円滑化に関するガイドラインに示されている歩道の縦断勾配5%未満の地域で、バス停300m圏内の居住人口は6,150人でカバー人口の72.2%、総人口の49.1%を占めています。
- 残り50.9%がバス停から300m圏外又は、300m圏内でも勾配が5%以上あり、高齢者や障がい者の徒歩での移動が困難な地域となっています。

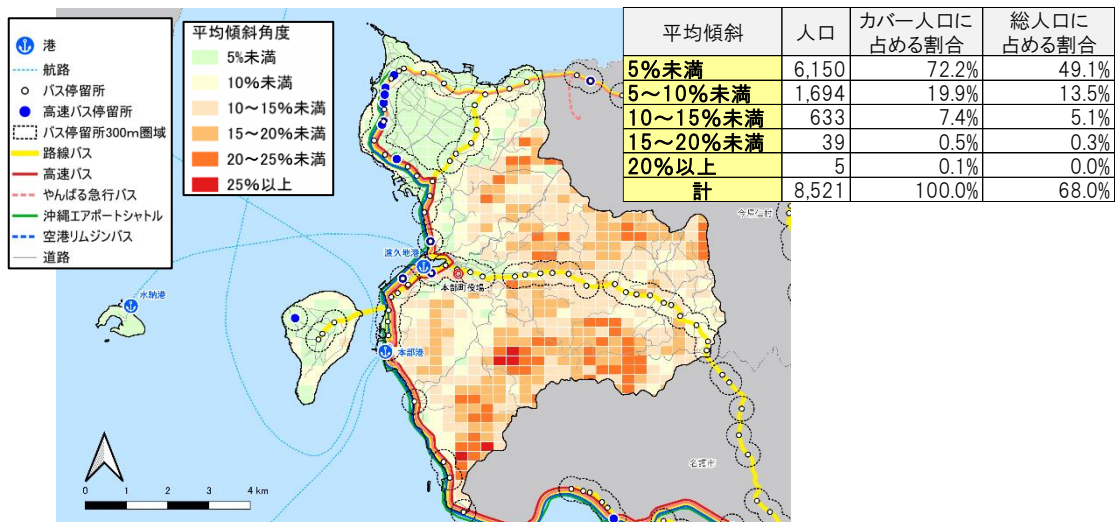


図3-5. 公共交通カバー圏と傾斜の関係

- さらに、人口分布と幅員 5.5m以上の道路(センターラインがある道路)との接続状況を整理すると、崎本部地区の国道449号から山側や、瀬底地区の集落内、新里地区の沿岸部など250mメッシュ当たり人口 50 人以上の比較的人口が多いところでも、幅員 5.5m 以上の道路に接していない地区が町内には点在していることがわかります。
- 特に、崎本部(北)、崎本部(南)、伊野波、野原は、傾斜が5%以上あることから、特に問題が大きい地区であり、新たな移動手段の導入が求められます。

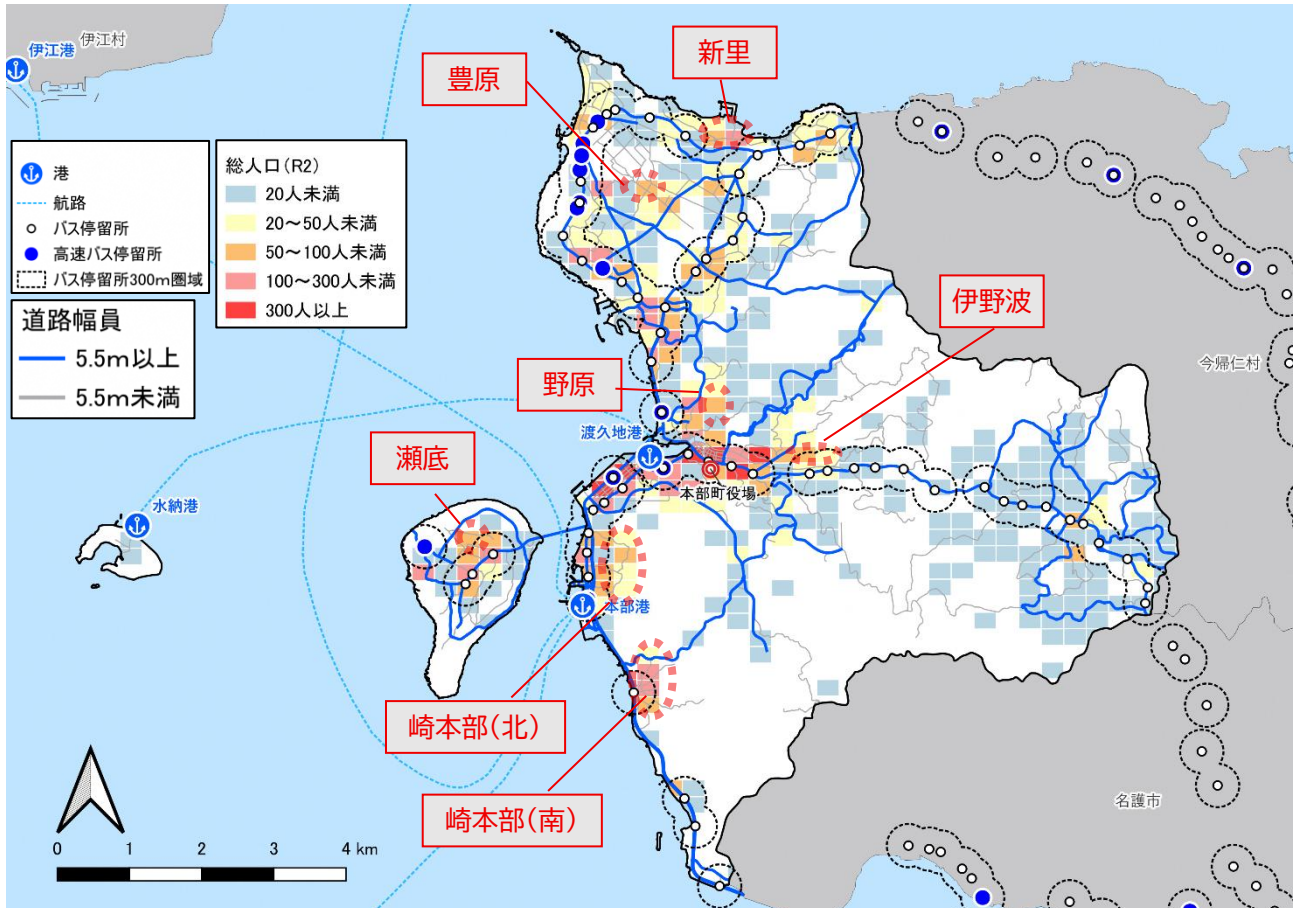


図 3-6. 人口分布と道路幅員の関係

出典: 人口は令和2年国勢調査結果、道路幅員は DRM(デジタルロードマップデータ)

課題②-2:夜間の移動手手段の確保

- 夜間の本部町宿泊客の移動状況を把握するため、中心部の大浜、谷茶、渡久地地区と主要観光施設である海洋博公園オーシャンックゾーン(美ら海水族館周辺エリア)の時間帯別の滞在人数を、おきなわ観光地域カルテより整理しました。
- 多くの本部町での宿泊客は、15 時頃に海洋博公園のオーシャンックゾーンに滞在していることがわかります。
- 中心部の 3 地区では、大浜地区での滞在が多くなっており、18 時台を中心に多くの宿泊客が訪れています。22 時以降、大浜地区の滞在者数が減少していることから、来訪者の多くが、飲食や買い物を目的に大浜地区に訪れていると考えられます。
- 交通事業者のヒアリングでは、夜は地元住民、観光客ともに、大浜地区への飲食目的でのタクシー利用の予約が入るが、台数が不足して対応できていない状況が把握されています。夜間の移動手手段を確保することで、住民や観光客のニーズに対応するとともに、大浜地区での買い物や飲食を促進することで、観光消費額の増加や地域活性化も期待されます。

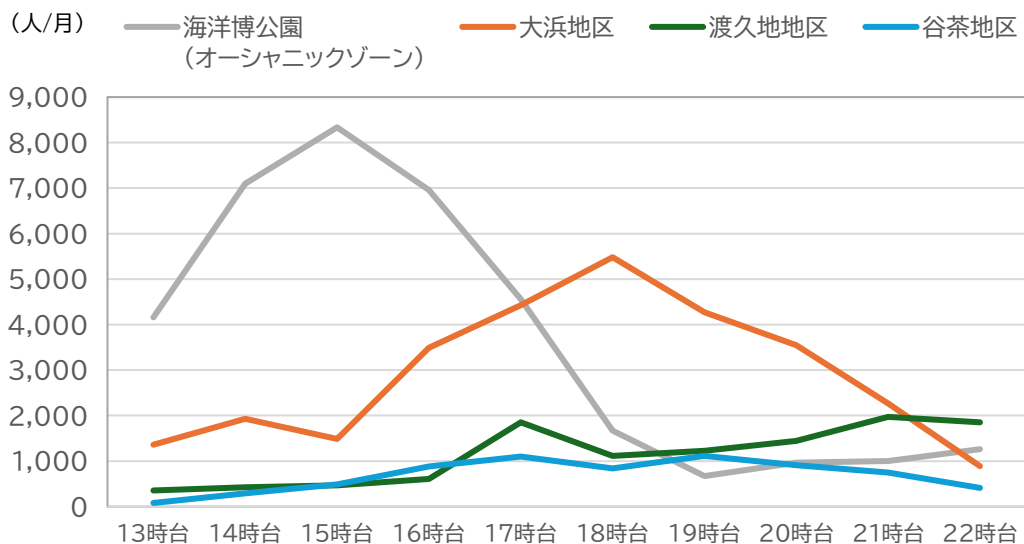


図 3-7. 本部町宿泊客の時間帯別滞在者数

出典:おきなわ観光地域カルテ(沖縄コンベンションビューロー、2025 年 10 月データ)

3-3 観点③持続可能性・実現可能性の確保

課題③-1:公共交通ネットワークの維持

- 交通事業者へのヒアリングでも把握されたように、バス、タクシー、航路では運転手の確保が大きな課題となっており、県内各地で運転手不足による路線バスの減便が相次いでいます。
- 運営面においても、採算を確保できる利用がなく、系統 65・66番は、国、県、沿線市町村の補助で事業費の一部を賄っています。
- 路線バスの運行維持は、非常に厳しい状況にはありますが、高校生の通学や、町外への通院等、観光客の来訪等に路線バスは必要であり、住民が安心して本部町に暮らし続け、運転できない観光客からも選ばれる観光地であるためにも、持続可能性が高い運営体制を築く必要があります。

課題③-2:公共交通の利用促進による持続可能性の向上

- 公共交通の維持を図っていくには、利用者を増やし、安定した収入を得ることも必要です。
- 住民アンケートでは、財政支出と公共交通サービスとの関係について、「財政支出を抑えつつ、高齢者や学生などが利用しやすい公共交通をめざすべき」と意見が過半数を超えており、利用者数を増やすためにも利便性の向上が欠かせません。
- また、交通事業者へのヒアリングでは、町で路線バスまでのアクセスを確保することで、公共交通全体の利用者数の増加が図られるとの意見もあげられており、公共交通全体が連携して利便性を高め、利用者数を増やしていくことが望まれます。
- 令和6年度に実施された沖縄県の高校生に対するアンケート調査によると、北部圏域の高校生は、登下校での送迎の割合が高く、また、送迎を始めた時期は「幼稚園や保育園など小学校入学前」が半数近くを占め、早くから送迎が習慣化されており、その結果、送迎に対して「当たり前になっているから違和感はない」という回答が最も多くなっています。バス運賃の高さが送迎等の理由の一つにはあげられていますが、幼い時期から、公共交通を利用する機会を積極的に設け、利用促進につなげていくことが重要です。

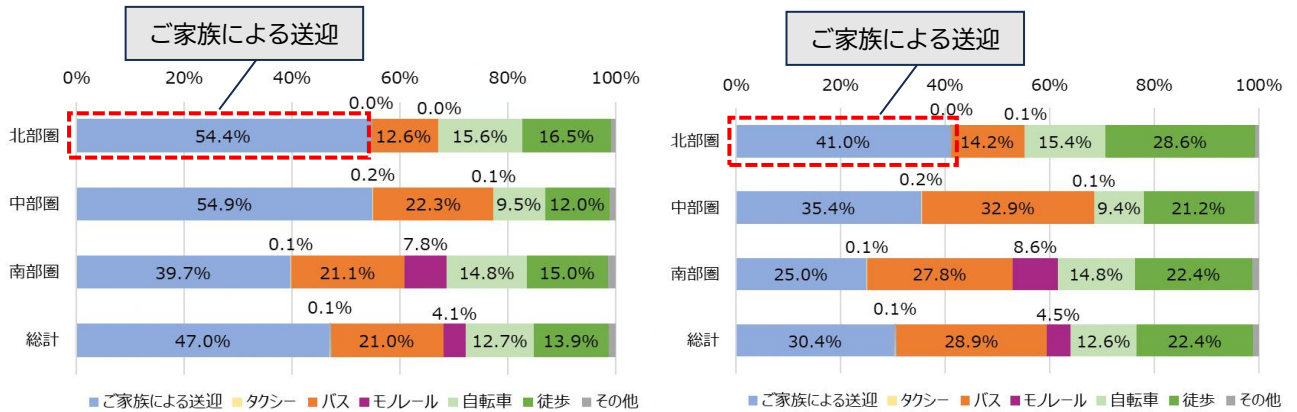


図 3-8. 圏域別の高校生の登下校手段(左:登校、右:下校)

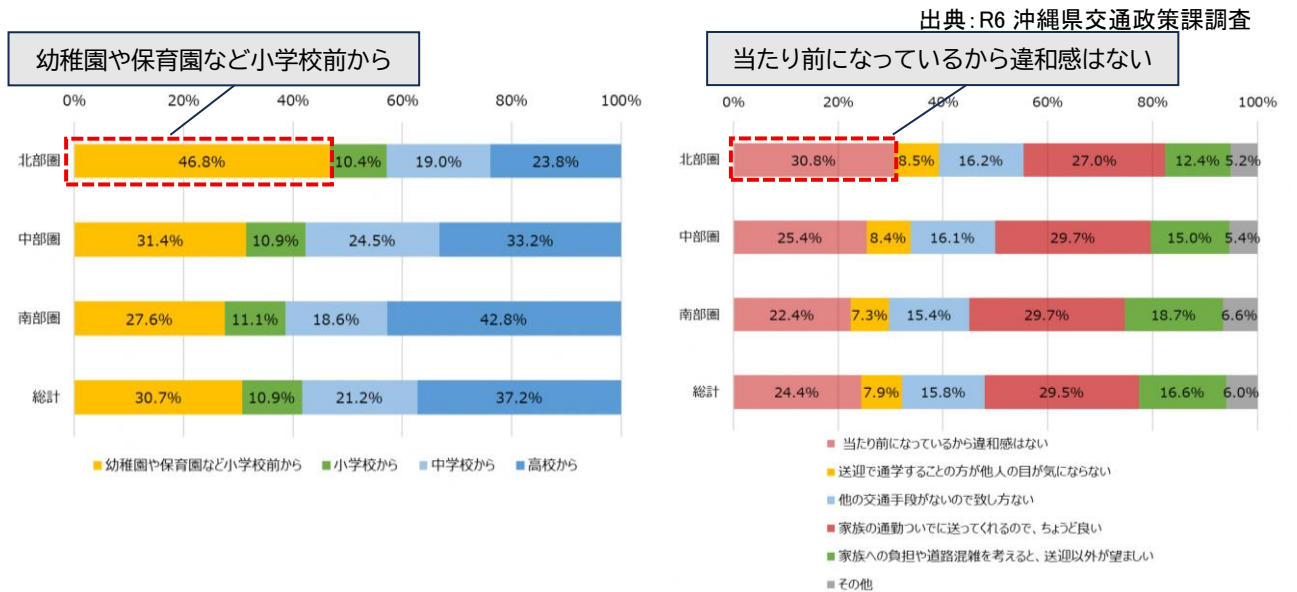


図 3-9. 圏域別の送迎を始めた時期

図 2.7. 圏域別の送迎に対する感覚

出典: R6 沖縄県交通政策課調査

第4章 公共交通が目指す姿

1 基本理念及び基本方針

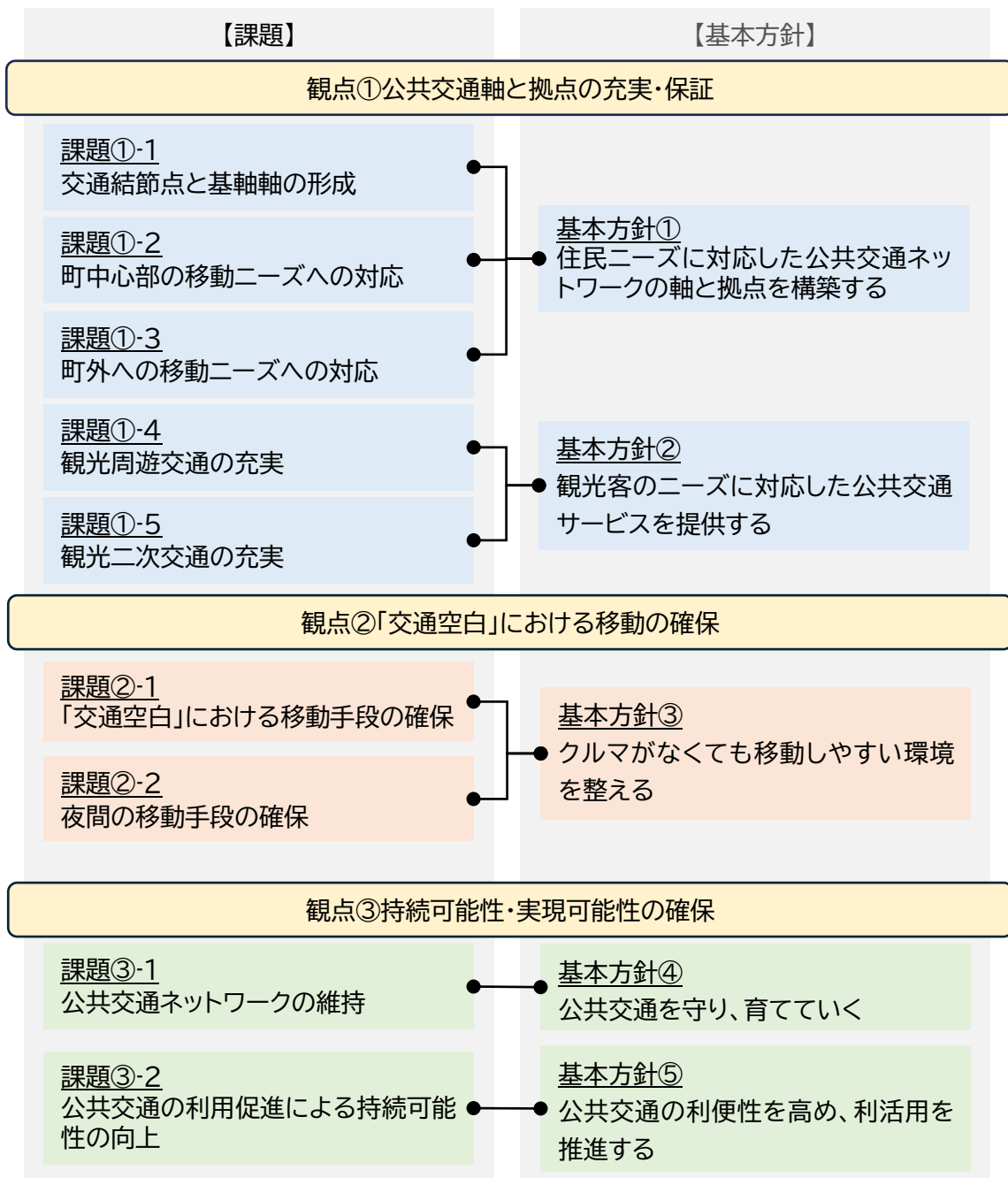
地域交通の課題を踏まえ、基本理念及び基本方針を設定しました。

総合計画の将来まちづくり像

「太陽と海と緑—観光文化のまち」

基本理念

住む人も訪れる人も安心して暮らし、過ごし、楽しめる移動環境づくり。



基本方針に対する評価指標は以下のとおりです。

表 4-1. 基本方針と評価指標

基本方針	評価指標	設定理由
基本方針① 住民ニーズに対応した公共交通ネットワークの軸と拠点を構築する	基幹軸(道の駅「もとぶオアシス(仮称)」～海洋博公園)における運行本数	ネットワークの軸の利便性を評価
	公共交通の利用率(目的別)	ネットワークの整備によるアウトカムとして、公共公共交通の利用率の向上を評価
基本方針② 観光客のニーズに対応した公共交通サービスを提供する	海洋博公園来園者の路線バス利用率	代表的な観光地であり、継続的にデータが取得されている海洋博公園への公共交通での来園状況を評価
	航路利用者の二次交通での公共交通の利用率	航路との接続向上による公共交通への転換状況を評価
	レンタカーの交通事故件数	公共交通の利用環境を整えることで、運転に不慣れな観光客の安全性の向上を間接的に評価
	シェアサイクル等の利用件数	二次交通の利用を促すことで観光客の回遊性向上を評価
基本方針③ クルマがなくても移動しやすい環境を整える	公共交通の人口カバー率	「交通空白」における公共交通サービスの整備を評価
	新たなコミュニティ交通の利用者数	新規の公共交通利用者数を評価
基本方針④ 公共交通を守り、育てていく	公共交通への財政負担額	持続可能性の観点から、一定の財政負担で維持できていることを評価
基本方針⑤ 公共交通の利便性を高め、利活用を推進する	年に1回以上公共交通を利用する町民の割合	公共交通の利用機会を創出することで、公共交通利用の裾野が広がることを評価

2 将来ネットワークイメージ

基本理念、基本方針をもとに、本町が目指す将来ネットワークイメージを設定しました。

新たに整備される道の駅「もとがオアシス(仮称)」を中心拠点に、「海洋博公園」を観光中心拠点と位置づけ、両拠点を結ぶ区間を基幹軸に設定し、町内各方面から基幹軸にアクセスできるように、ネットワーク整備を図ります。

生活交通軸は、主に住民の移動ニーズに対応する軸で、各地域から中心部(道の駅「もとがオアシス(仮称)」)を結ぶとともに、移動ニーズが高い名護市や今帰仁村とも連絡します。

観光交通軸は、主に観光客の移動ニーズに対応する軸で、海洋博公園を中心に、町内の瀬底島や、備瀬、水納島等の観光拠点に加え、町外の古宇利島や、ジャングリアなどの町外の主要な観光地とも連絡します。

コミュニティ交通は、路線バスが運行していない交通空白エリアから中心拠点の道の駅「もとがオアシス(仮称)」までにアクセスするための移動手段であり、新たに導入を検討します。

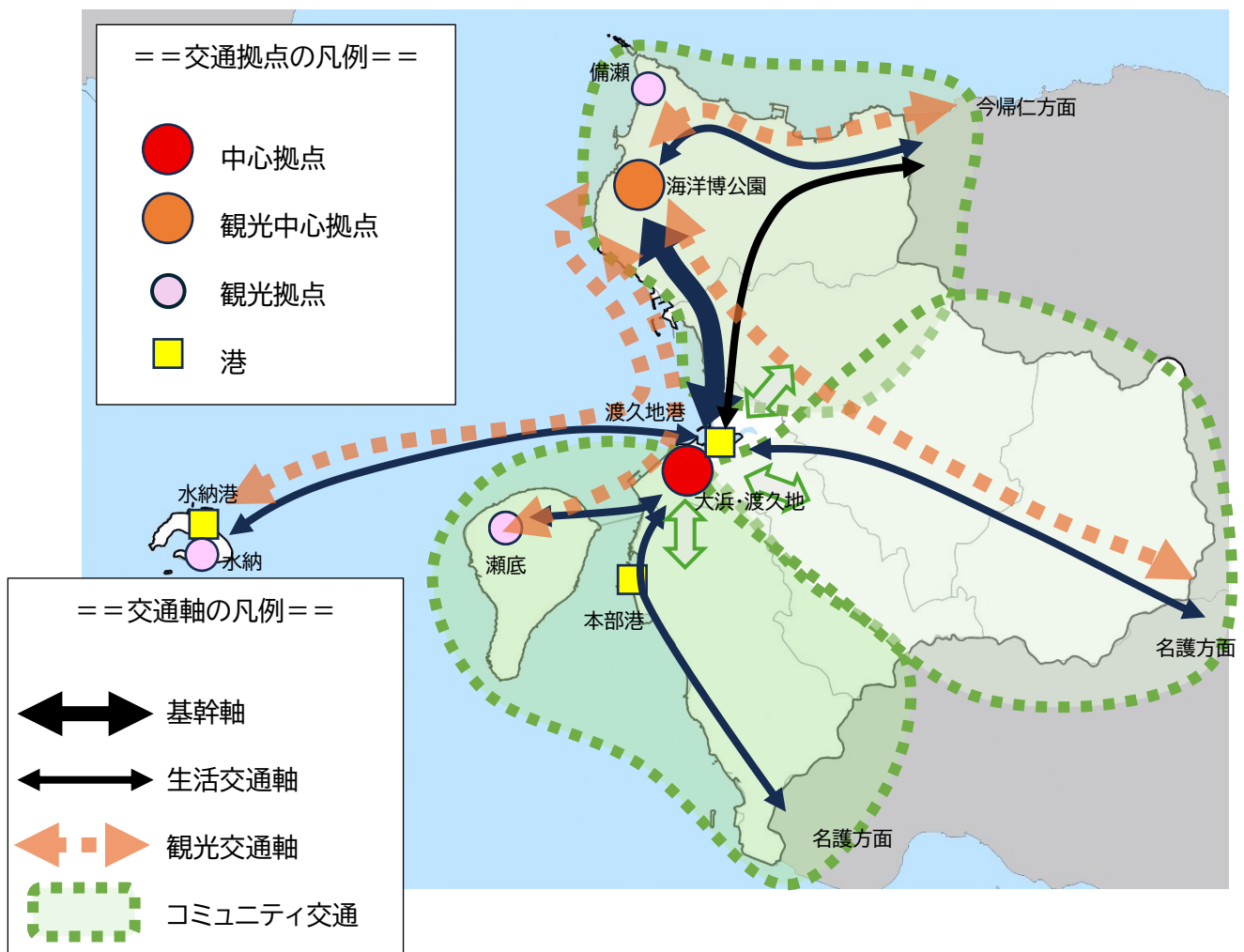


図 4-1.本部町の将来ネットワークイメージ

拠点と軸については、以下のように設定しました。

表 4-2. 拠点の位置づけ

種類	位置	役割
中心拠点	道の駅「もとぶオアシス(仮称)」	本町の公共交通ネットワークの要であり、多くの路線バスや長距離バスの交通手段や、周辺地域を回遊するための二次交通が結節する
観光中心拠点	海洋博公園	本町のみならず、北部圏域における観光客の交通拠点として、多くの長距離バス、路線バス等が結節し、町内の主要観光地や、北部圏域の主要な観光地と接続する。
観光拠点	備瀬、瀬底島、水納島	町内の主要な観光地のアクセスポイントであり、路線バスや航路で中心拠点や観光中心拠点と連絡する。
港	本部港、渡久地港、水納港	本町と那覇や奄美、鹿児島、伊江村、水納島を連絡する拠点であり、路線バス等の陸上交通と接続し、円滑な乗り継ぎを支える。

表 4-3. 公共交通軸等の役割と位置づけ

種類	役割と位置づけ
基幹軸	本町の公共交通ネットワークの骨格を形成する軸であり、高いサービス水準を保つことで、公共交通の利便性を高め、利用促進を図る。 道の駅「もとぶオアシス(仮称)」～海洋博公園の区間を基幹軸として位置付ける。
生活交通軸	町内の各地域と中心部を連絡する軸で、通勤通学や、買い物、通院など日常生活における移動を支える。 町内各地と中心部を連絡する路線バスや長距離バスが該当する。
観光交通軸	海洋博公園を中心に、町内外の観光地を連絡する軸であり、主に観光客の移動を支える。 海洋博公園と観光拠点を連絡する路線バスや、長距離バス、もとぶ町内観光周遊バス、水納島航路が該当する。
コミュニティ交通	各種軸から離れた地域から中心拠点までのアクセスを確保する。計画策定時にはタクシーが該当する。

3 交通手段の役割と確保維持策

各交通手段の特性を考慮し、本町における役割を以下のように設定するとともに、課題と確保維持策を整理しました。

表 4-4.交通手段の役割

区分	交通モード	役割	課題	確保維持策
地域間交通	路線バス (65・66番 70番 76番)	・町内や、本町と隣接市町村を連絡し、住民の日常的な移動や、観光客の移動を支える。	・運転手確保 ・利用促進、利活用 ・維持のための財政負担	・系統65・66番は地域間幹線系統補助を活用 ・系統70番、76番は沖縄県生活バス路線確保対策補助を活用
	長距離バス 117番 空港リムジンバス やんばる急行バス 沖縄エアポートシャトル	・本町と名護市、那覇市等を連絡し、北部圏域や中南部圏域など中長距離の移動を支える。	・名護市・今帰仁村への移動における活用	・民間事業者による収益事業として維持
	観光周遊バス (導入検討中)	・本部半島の主要な観光地を連絡し、北部地域での観光周遊を支える	・既存の路線バス等との役割分担	・沖縄やんばるDMOによる運営を検討
	航路 (水納島航路 沖縄奄美航路 伊江島航路)	・本町と那覇や奄美、伊江村など広域的な移動を支える。	・船員の確保 ・利用促進、利活用 ・維持のための財政負担	・水納島航路は離島航路確保維持改善事業費補助を活用 ・沖縄奄美航路、伊江島航路は本町の財政負担はなし
地域内交通	もとぶ町内観光周遊バス	・町内の主要な観光施設、宿泊施設を連絡し、町内の観光周遊を支える	・既存の路線バス等との役割分担と今後のありかた	・本部町による委託運行
	コミュニティ交通 (導入検討中)	・今後導入される交通モードであり、町内各地から中心部等への移動を支える。	・運行形態、運営体制等の検討	・導入後は地域内フィーダー系統補助の活用を想定
	タクシー (丸金交通 本部サンシー交通)	・ドア to ドアの利便性の高いサービスを提供することで、路線バス等では対応できない個々の移動を支える。	・運転手確保	・民間事業者による収益事業として維持
	シェアモビリティ等 (導入検討中)	・シェアサイクルや、グリーンスローモビリティ等により観光客の身近な移動を支える。	・導入箇所、導入する移動手段、導入手法等の検討	・実証事業を実施し、その後は民間事業者による収益事業として維持を想定

第5章 施策と実施事業

1 施策メニュー

基本方針に基づき、計画期間で、実施や検討を行う施策を設定しました。

基本方針	施策	計画期間での 取組	実施主体		
			本部 町	交通 事業者	他
基本方針① 住民ニーズに対応した公共交通ネットワークの軸と拠点を構築する	施策 1-1: 道の駅「もとぶオアシス(仮称)」での交通結節機能の整備	実施	●	●	
	施策 1-2: 海洋博公園での交通結節機能の強化	実施	●	●	●
	施策 1-3: 基幹軸の交通サービスの充実	実施	●	●	
	施策 1-4: 各地域から中心部へのアクセス確保	実施	●	●	
	施策 1-5: 周辺市町村への交通サービスの充実	検討	●	●	●
基本方針② 観光客のニーズに対応した公共交通サービスを提供する	施策 2-1: 観光周遊バスの運行	実施	●	●	●
	施策 2-2: 本部港・渡久地港における乗り継ぎ利便性の向上	検討	●	●	●
	施策 2-3: シェアサイクル等観光二次交通の充実	検討	●	●	●
基本方針③ クルマがなくても移動しやすい環境を整える	施策 3-1: 「交通空白」でのコミュニティ交通の導入	実施	●	●	
	施策 3-2: 夜の中心部までの交通サービスの充実	実施	●	●	●
基本方針④ 公共交通を守り、育てていく	施策 4-1: 路線バス等の運営支援策の検討	実施	●	●	●
	施策 4-2: 公共交通の担い手確保の支援	実施	●	●	
	施策 4-3: 他分野と連携した公共交通の利活用の推進	検討	●	●	●
基本方針⑤ 公共交通の利便性を高め、利活用を推進する	施策 5-1: 公共交通の待合環境の整備	実施	●	●	●
	施策 5-2: MaaS やタッチ決済など利便性向上策の推進	実施	●	●	●
	施策 5-3: モビリティ・マネジメントなど利用促進策の推進	実施	●	●	

2 各施策の概要

各施策の実施内容、事業主体、計画期間内での取組は以下の通りです。

2-1 基本方針①: 住民ニーズに対応した公共交通ネットワークの軸と拠点を構築する

施策 1-1 道の駅「もとぶオアシス(仮称)」での交通結節機能の整備

施策の目標

- ・道の駅「もとぶオアシス(仮称)」の整備と合わせて、交通拠点を整備することで、本町の公共交通ネットワークハブを形成します。

施策の概要

【道の駅「もとぶオアシス(仮称)」での交通結節機能の整備】

- ・本部町立博物館前バス停を道の駅「もとぶオアシス(仮称)」の敷地内又は隣接地に移設し、路線バス、長距離バス、コミュニティ交通等の乗降スペースを整備します。
- ・各種交通機関の案内や、サインを充実することで、乗継機能を高めます。
- ・施設内をバスの待合場所として活用し、快適な待合環境を提供します。
- ・道の駅「もとぶオアシス(仮称)」のアクセス性を高めるため、駐輪場や、タクシーの乗降場、一般車両の送迎スペースの整備などを検討します。
- ・来訪者の二次交通を確保するため、シェアサイクルのポートや、小型モビリティの貸出場所の設置などを検討します。

関連指標

- ・基幹軸における運行本数

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体 (関係団体)	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年 以降
道の駅「もとぶオアシス(仮称)」での交通結節機能の整備	本部町 〔交通事業者〕	検討・調整	整備	供用・改善		

施策 1-2 海洋博公園での交通結節機能の強化

施策の目標

- ・海洋博公園での交通結節機能を強化することで、観光客の公共交通での回遊利便性や、来訪促進を図ります。
- ・海洋博公園の北ゲート駐車場の右折交通による渋滞緩和により、路線バス等の定時性の向上を図ります。

施策の概要

- ・海洋博公園における交通結節機能の強化を図るため、国、県、海洋博公園、本部町、交通事業者等からなる協議体の設置を検討します。

【バス・タクシー乗り場の充実】

- ・観光客の乗降が多い記念公園前バス停では、長距離バスの乗降に長い時間を要しており、スムーズに路線バスや一般車両が通行できるようにするため、バス乗降場の延長や、公園内でのバス乗降場設置など利用者の利便性向上と、交通円滑化のための対策を検討します。
- ・タクシーについても路上での乗降となっており、タクシーベイの設置など安全で利便性の高い乗降場の設置を検討します。
- ・あわせてバスやタクシー利用者のための待合場所の整備や、事業者ごとに設置されているバス停の一本化、サイネージ等による公共交通に関する情報提供の充実等についても検討します。

【北ゲートの右折交通対策】

- ・北ゲートでの右折待ち車両による渋滞について、関係者で協議して対策を検討し、路線バス等の定時性を高めます。



図 5-1.海洋博公園前の県道でのバスの乗降状況

関連指標

- ・基幹軸における運行本数

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体 (関係団体)	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年 以降
バス・タクシー乗り場の充実	協議体	協議体 の設立	概略検討	概略設計等		
北ゲートの右折交通対策	協議体		概略検討	概略設計等		

施策 1-3 基幹軸の交通サービスの充実

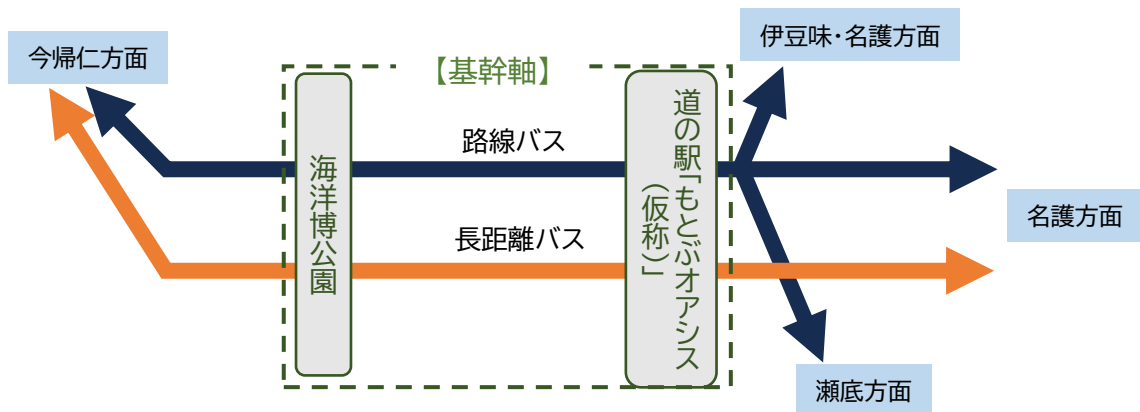
施策の目標

- ・本町の公共交通ネットワークの基幹軸となる道の駅もとぶオアシス～海洋博公園間の交通サービスの充実により、町内の公共交通利用者数を増やします。

施策の概要

【基幹軸の交通サービスの充実】

- ・路線バス、長距離バスにより、基幹軸での一定便数のバスを運行し、高頻度でバスを利用できる環境を整えます。
- ・利便性を高めるため、町で運行計画案を検討し、交通事業者との協議により、等間隔運行の導入可能性を検討します。
- ・高頻度のサービスを活用できるようにするため、町で共通乗車券の導入等も検討します。共通乗車券導入に伴う通常運賃との差額については、町と交通事業者との調整により、負担割合を検討します。
- ・「施策3-2.夜の中心部までの交通サービスの充実」と合わせて、夜の移動需要への対応も検討します。



関連指標

- ・基幹軸における運行本数
- ・公共交通の利用率

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体 (関係団体)	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年 以降
基幹軸の交通サービスの充実	本部町 〔交通事業者〕	検討・調整			実施	

施策 1-4 各地域から中心部へのアクセス確保

施策の目標

- ・町内の各地域から中心部にアクセスできるようにすることで、町民の外出促進や、定住意向の向上を図ります。

施策の概要

【各地域から中心部へのアクセス確保】

- ・「施策 3-1.『交通空白』でのコミュニティ交通の導入」と連携して、路線バスの便数が少ない東部地域や、中北部地域等と中心部を連絡するコミュニティ交通等の導入を検討します。
- ・中心部では道の駅「もとぶオアシス(仮称)」に結節することで、周辺地域から町外へもスムーズに移動できるようにします。
- ・コミュニティ交通等新たな移動手段の導入にあたっては、実証実験を実施するなど段階的な導入を検討します。
- ・本部町がコミュニティ交通の運行主体となり、交通事業者への委託による運営を想定しています。

関連指標

- ・公共交通の利用率

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体 (関係団体)	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年 以降
各地域から中心部へのアクセス確保	本部町 (交通事業者)	検討・調整		実証運行		本格運行

施策 1-5 周辺市町村への交通サービスの充実

施策の目標

- ・町民の移動ニーズが高い名護市や今帰仁村までの交通サービスを充実することで、公共交通の利用促進や生活利便性の向上を図ります。

施策の概要

【名護市方面の既存路線の利活用の検討】

- ・本町と名護市間は、複数の事業者が多くの系統を運行しています。長距離バス利用時の目的地は那覇市が大半を占めていますが、名護市など近隣市町村への移動における利活用も推進します。
- ・交通事業者により本部町～名護市間の運賃に差があるため、利用を促進するため、共通乗車券の導入を検討します。共通乗車券導入に伴う通常運賃との差額については、町と交通事業者との調整により、負担割合を検討します。

【本部半島における交通サービスの充実検討】

- ・名護市、今帰仁村と連携し、本部半島の公共交通網の幹線的な役割を果たしている系統 65・66 番を活用した高校や、商業施設、病院、観光施設等へのアクセス向上策や、系統 65・66 番を介した本部半島地域における一体的な公共交通ネットワーク形成などの交通サービス向上策を検討します。
- ・系統 70 番、76 番が運行している県道 84 号線を経由した名護市方面、今帰仁村方面への路線の充実や、既存路線の利便性向上策を関係市町村との連携のもと検討します。

※本施策は、名護市総合交通ターミナル整備に伴うバス路線再編も見据えながら実施します。

関連指標

- ・公共交通の利用率

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体 (関係団体)	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年 以降
名護市方面の既存路線の利活用の検討	本部町 〔交通事業者〕 名護市	検討・調整			実施	
本部半島における交通サービスの充実検討	本部町 名護市 今帰仁村 〔交通事業者〕	検討・調整			実施	

2-2 基本方針②：観光客のニーズに対応した公共交通サービスを提供する

施策 2-1 観光周遊バスの運行

施策の目標

- ・現在実施しているもとぶ町内観光周遊バスの実証事業を継続し、観光客の町内での移動利便性の向上を図るとともに、町民の移動利便性の向上もあわせて図ります。
- ・また、北部圏域の市町村と連携して、本部半島における観光周遊バスを運行することで、観光客の公共交通の利用を促進します。

施策の概要

【もとぶ町内観光周遊バス実証事業】

- ・これまでの実証結果を踏まえ、改善を図りながらもとぶ町内観光周遊バスの実証事業を継続的に実施します。実施にあたっては、既存の公共交通への影響に十分配慮しながら、関係者と調整の上、運行方法等について検討します。
- ・実証事業を通じて、観光客の回遊促進等の効果や既存交通への影響をみながら、本格運行に向けた検討を行い、状況によって本格運行に移行します。
- ・北部地域の市町村と連携しながら、もとぶ町内観光周遊バスや、既存の路線バス、長距離バスを活用したレンタカーから公共交通への転換策を検討、推進します。

【広域観光周遊バスの導入検討】

- ・沖縄やんばる DMO が導入を検討している本部半島における観光周遊バスについて、既存の路線バス等への影響を見極めながら、沖縄やんばる DMOと連携して導入を検討します。

関連指標

- ・海洋博公園来園者の路線バス利用率
- ・レンタカーの交通事故件数

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体 (関係団体)	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年 以降	
もとぶ町内観光周遊バス実証事業	本部町 観光協会 交通事業者	実証運行					
		検討・調整			本格運行		
広域観光周遊バスの導入検討	沖縄やんばる DMO 観光協会 本部町 交通事業者	検討・調整			実証運行		

施策 2-2 本部港・渡久地港における乗り継ぎ利便性の向上

施策の目標

- ・航路との乗り継ぎ利便性を高め、本部港・渡久地港までのアクセス交通や、二次交通として、公共交通の利用促進、伊江村民をはじめとする航路利用者の町内への立ち寄り促進を図ります。
- ・本部港と中心部との移動利便性を高めることで、伊江村民の本部町立ち寄りを促進します。

施策の概要

【わかりやすい案内への改善】

- ・交通事業者毎に設置されているバス停の統一や、時刻表の統一、運行状況がわかるサイネージの設置などを検討します。
- ・本部港ターミナルから本部港バス停や、渡久地港ターミナルから最寄りの谷茶バス停へのサインの充実などバス停までの案内の充実を検討します。

【待合環境の整備】

- ・本部港には、多くの路線バスや長距離バスが接続していますが、名護向けのバス停は歩道が狭く、十分な待合スペースが確保できていないことから、港の待合所の活用や、立体駐車場でのスペース確保などの待合環境の改善策を検討します。

【中心部への移動利便性の向上】

- ・伊江村民の本部町中心部への立ち寄りを促すため、夏季・冬季の航路のダイヤにあった便の情報提供や、伊江島航路と町内のバスがセットになったチケットの販売などを検討します。
- ・渡久地港については、近隣の谷茶バス停が最寄りバス停となりますが、四島線の廃止以降、接続する路線がないことから、既存路線のルート見直しや、新たに導入を検討するコミュニティ交通の立ち寄りなどのアクセス改善策を検討します。



図 5-2.本部港(名護方面)のバス停の設置状況

関連指標

- ・航路利用者の二次交通での公共交通利用率

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体 (関係団体)	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年 以降
わかりやすい案内への改善	本部町 (交通事業者 港湾管理者)	検討・調整		実施		
待合環境の整備	本部町 (交通事業者 港湾管理者)	検討・調整			実施	
中心部への移動利便性の向上	本部町 (交通事業者 伊江村)	検討・調整		実施		

施策 2-3 シェアサイクル等観光二次交通の充実

施策の目標

- 交通拠点からの回遊性を高めるため、シェアサイクル等を導入し、来訪者の公共交通利用促進を図ります。

施策の概要

【シェアサイクル等観光二次交通の充実】

- 施策 1-1 の道の駅「もとぶオアシス(仮称)」での交通結節点の整備と合わせて、シェアサイクル等観光二次交通の導入を検討します。
- 道の駅「もとぶオアシス(仮称)」以外にも、海洋博公園や、瀬底島、渡久地港など観光客の立ち寄りが多いと思われる交通拠点での導入を検討します。

関連指標

- レンタカーの交通事故件数
- シェアサイクル等の利用件数

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体 (関係団体)	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年 以降
シェアサイクル等観光二次交通の充実	観光協会 (民間事業者 観光事業者 本部町)	検討・調整			<div style="border: 1px dashed green; padding: 2px; display: inline-block;">実証実施</div> <div style="border: 1px dashed orange; padding: 2px; display: inline-block;">実施</div>	

2-3 基本方針③:クルマがなくても移動しやすい環境を整える

施策 3-1 「交通空白」でのコミュニティ交通の導入

施策の目標

- ・「交通空白」における中心部までの移動手段を導入することで、外出促進を図ります。

施策の概要

【「交通空白」でのコミュニティ交通の導入】

- ・「交通空白」となっている地区の移動手段を確保するため、「施策 1-4.各地域から中心部へのアクセス確保」と連携して、各地域と中心部を連絡するコミュニティ交通を導入します。
- ・地域の移動ニーズを踏まえ、定時定路線や区域運行などの運行形態を検討します。
- ・山間部については、道路幅員が狭い地区が多いことから、小型車両による運行を想定しています。
- ・一定の需要が見込める地域や時間帯においては、実証運行を行っている「もとぶ町内観光周遊バス」の本格運行時での対応も検討します。
- ・需要や地域の意向によっては、地域による自主運行バスや、公共ライドシェアの導入なども検討します。
- ・実証運行を行い需要や運営にあたっての課題を把握しながら、本格運行に移行する流れでの導入を想定しています。

関連指標

- ・公共交通の人口カバー率
- ・新たなコミュニティ交通の利用者数

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体 (関係団体)	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年 以降	
「交通空白」でのコミュニティ交通の導入	本部町 (交通事業者 地域団体等)	検討・調整			実証運行		本格運行

施策 3-2 夜の中心部までの交通サービスの充実

施策の目標

- ・住民及び観光客の夜の中心部までの移動ニーズに対応するため、交通手段を導入し、公共交通による夜間の外出促進や、観光消費額の拡大などを図ります。

施策の概要

【夜の中心部までの交通サービスの充実】

- ・夜は、住民、観光客の飲食目的での大浜地区への外出ニーズがありますが、タクシーが不足し、十分に対応できていない状況となっています。
- ・基幹軸を走行する路線バス等の周知や、ジャンボタクシーによるルート便の運行、新たに導入するコミュニティ交通の活用、ホテルなどの送迎車両の活用など様々な対応策を検討します。
- ・あわせて、受け入れ側の大浜地区の飲食店と営業時間等の調整も進めます。
- ・取組実施にあたっては、関係者間で、宿泊客のニーズやホテル等における送迎の実態等の情報共有を図りながら、既存の送迎サービスの活用や共同化等のサービス充実策を検討し、実証実験を経ての本格実施を想定しています。

関連指標

- ・新たなコミュニティ交通の利用者数

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体 (関係団体)	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年 以降
夜の中心部までの交通サービスの充実	観光協会 宿泊施設 交通事業者 本部町	検討・調整		実証運行		本格 運行

2-4 基本方針④：公共交通を守り、育てていく

施策 4-1 路線バス等の運営支援策の検討

施策の目標

- ・路線バス等の運営を支援するため、国、県の補助金の活用や、補助事業の活用等を促進し、交通事業者の収益性の向上を図ります。

施策の概要

【補助金の活用】

- ・系統 65・66 番については、地域公共交通確保維持改善事業費補助金の地域間幹線系統補助を、系統 70 番、76 番については、沖縄県生活バス路線確保対策補助を活用しており、引き続き、国、県と連携して補助金を活用した維持を図ります。

【新たな運営支援策の検討】

- ・路線バスの維持、利活用を図るため、国、県の制度変更等をみながら、新たな補助金や、補助事業の活用を検討します。
- ・「施策 1-5.周辺市町村への交通サービスの充実」とあわせて、隣接市町村と連携を図りながら、広域での路線バス等の運営支援策を検討します。
- ・町においても、利用促進策の実施や、利用者への補助を通じて、間接的に運営支援を検討します。

関連指標

- ・公共交通への財政負担額

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体 (関係団体)	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年 以降	
補助金の活用	国、沖縄県 本部町 沿線市町村 交通事業者	継続実施					
新たな運営支援策の検討	本部町 国、沖縄県 沿線市町村 〔交通事業者〕	新たな支援策の検討			実施		

施策 4-2 公共交通の担い手確保の支援

施策の目標

- ・公共交通の持続可能性を高めるため、担い手確保を支援します。

施策の概要

【求人募集等の実施】

- ・交通事業者において運転手募集等の広報を継続的に実施するとともに、町の広報誌等を活用して支援します。
- ・交通事業者が実施する運転体験会などを地域のイベントと連携した開催することで、多くの参加者が集まるように支援します。

【運転手の住環境の支援】

- ・運転手への就労支援とともに、空家や町営住宅を活用した住環境の支援策もあわせて検討します。

関連指標

—

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体 (関係団体)	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年 以降	
求人募集等の実施	交通事業者 〔本部町〕	実施					
運転手の住環境の支援	本部町 〔交通事業者〕	支援策の検討			実施		

施策4-3 他分野と連携した公共交通の利活用の推進

施策の目標

- ・さまざまな輸送資源を活用することで、地域に必要とされる移動を支えるようにします。

施策の概要

【他分野と連携した公共交通の利活用の推進】

- ・本町には、大規模な宿泊施設が多く立地し、個別に送迎サービスが実施されていますが、各施設の共同での送迎サービスの実施や、送迎車両への一般利用者の混乗などの活用策を検討します。
- ・社会福祉協議会では、高齢者の買物支援を行っており、支援の継続とともに、混乗化や、新たに導入するコミュニティ交通との兼用など連携方策を検討します。
- ・なお、本町ではスクールバスが4ルートで運行されていますが、現状では日中も含めて有効活用されており、運営において大きな問題はないため、当面の利活用は予定していませんが、状況が変化した場合に、あらためて、活用策について検討します。

関連指標

- ・年に1回公共交通を利用する町民の割合

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体 (関係団体)	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年 以降
他分野と連携した公共交通 の利活用の推進	本部町 (交通事業者 民間事業者 等)	検討・調整		実施		

2-5 基本方針⑤:公共交通の利便性を高め、利活用を推進する

施策 5-1 公共交通の待合環境の整備

施策の目標

・交通結節点等における待合環境を整備することで、公共交通利用の利便性を高め、利用促進につなげていきます。

施策の概要

【バス停の待合環境の整備】

・利用者が多いバス停や、乗継利用が行われるバス停等を対象に、道路条件をみながら、上屋やベンチ等の整備を検討します。
 ・待合場所の整備とともに、バス停での乗り継ぎ案内や、バスロケーションシステム※の QR コードの掲示などの情報提供の充実もあわせて行います。

【周辺施設と連携した待合環境の整備】

・バス停周辺のコンビニやスーパー、公共施設等と連携して、待合場所を確保できるように調整を進めていきます。

【バスベイ※等の整備】

・バスの乗降環境の向上を図るため、道路整備と合わせたバスベイ等の整備を行い、バス乗降時の安全性向上を図ります。
 ・特に観光客の利用が多く、乗降に多くの時間を要している記念公園バス停や、本部港バス停では、複数台のバスが乗降できるようにバスベイ等の整備を検討します。

※バスロケーションシステム:バスの位置を GPS などを利用して把握するシステムで、利用者はスマートフォンやパソコンを通してバスの位置を確認できる。

※バスベイ(Bus Bay):路線バスが乗降客の扱いを行う際に、走行車線から外れて停車できる、道路の側道に設けられたくぼみ(退避スペース)のこと。

関連指標

・年に1回公共交通を利用する町民の割合

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体 (関係団体)	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年 以降
バス停の待合環境の整備	本部町 (交通事業者 道路管理者)	検討・調整		実施		
周辺施設と連携した待合環境の整備	本部町 (民間施設 交通事業者)	検討・調整				
バスベイ等の整備	道路管理者 (交通事業者 本部町)	検討・調整				

施策 5-2 MaaS やタッチ決済など利便性向上策の推進

施策の目標

- ・MaaS やタッチ決済などを推進することで、主に来訪者の公共交通利用の利便性を高め、利用促進を図ります。

施策の概要

【MaaS※やタッチ決済など利便性向上策の推進】

- ・現在運用されている沖縄 MaaS や my route などの MaaS アプリ等の紹介を行い、来訪者等の円滑な移動を支援します。
- ・OKICA チャージ機の道の駅「もとぶオアシス(仮称)」への設置など町内の拠点施設への設置を検討します。

※MaaS(マース):Mobility as a Service の略で、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済などを一括で行うサービスのこと。

関連指標

- ・年に1回公共交通を利用する町民の割合

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体 (関係団体)	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年 以降	
MaaS やタッチ決済など利便性向上策の推進	本部町 (交通事業者) (民間事業者)						

施策 5-3 モビリティ・マネジメントなど利用促進策の推進

施策の目標

- ・コミュニケーションを通じた情報提供などにより、日常的に公共交通を利用していない方の利用機会づくりなどを行い、公共交通の利用促進を図ります。

施策の概要

【情報発信やモビリティ・マネジメント※の実施】

- ・公共交通マップ等の作成や、公共交通に関する特設サイトを設置するなど、情報発信の充実を図ります。
- ・小学生や、高齢者等の集まりの場を活用して、バスの乗り方教室を開催します。
- ・小中高生などに、モビリティ・マネジメント教育を推進し、若い年代から公共交通利用の習慣作りを進めるとともに、児童・生徒を通して保護者の公共交通機会づくりを進めていきます。

【高校生の通学でのバス利用の促進】

- ・本部高校生のバス通学の促進を図るため、高校と連携して通学の実態やバス通学の課題等を整理します。
- ・「施策 1-4.各地域から中心部へのアクセス確保」や「施策 3-1.『交通空白』でのコミュニティ交通の導入」等の検討とあわせて、本部高校へのアクセス向上策も検討します。
- ・中学生向けに、本部高校や、名護市や今帰仁村などの周辺市町村の高校までの公共交通のアクセスを整理したチラシを作成、配布し、高校進学時のバス通学を促します。
- ・町による通学定期券の購入補助や、中高生が町内を小人運賃で利用できる回数券の販売など、バス通学の費用負担軽減策を検討します。

※モビリティ・マネジメント：過度な自動車利用から、公共交通・自転車・徒歩などへ、一人一人の移動を自発的な「かしこい使い方」へ転換を促す、コミュニケーション中心の交通施策のこと。

関連指標

- ・年に1回公共交通を利用する町民の割合

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体 (関係団体)	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年 以降	
情報発信やモビリティ・マネジメントの実施	本部町 交通事業者 教育委員会	検討・調整		実施			
高校生の通学でのバス利用の促進	本部町 教育委員会 交通事業者	検討・調整				実施可能な施策から適宜実施	

第6章 計画の推進

1 PDCA サイクルによる進捗管理

5年の計画期間全体を対象とした「大きなPDCAサイクル」と、毎年のモニタリングを中心とした「小さなPDCAサイクル」を組み合わせることで、計画の達成に向けた継続的な改善を推進します。

表 6-1.PDCAサイクルによる継続的な改善

	対象期間	概要
大きなPDCAサイクル	計画期間(5年)	○対象期間全体を通じた事業の実施状況や数値目標の達成状況、事業の実施による効果、残された課題等を整理・分析し、次期計画に反映
小さなPDCAサイクル	毎年	○事業の実施状況等を整理するとともに、利用状況等を継続的にモニタリングし、事業内容の修正やスケジュールの見直し等を実施

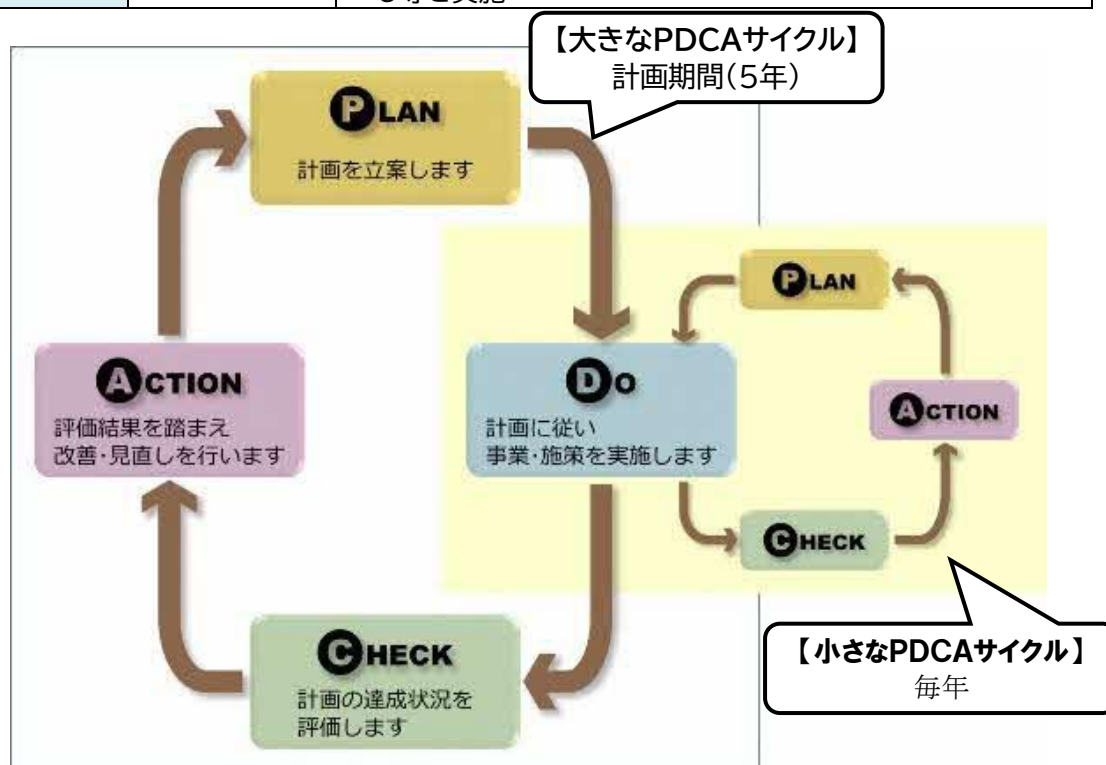


図 6-1.PDCAサイクルのイメージ

表 6-2.各PDCAサイクルの概要

項目	大きなPDCA	小さなPDCA
P(計画)	・地域公共交通計画の策定	・各路線の改善計画の策定 ・利用促進策等の実施計画の策定
D(実行)	・計画に掲げる各種施策の実行	・地域公共交通の運行 ・利用促進策等の展開
C(評価)	・各種施策の実行による、市民の移動への効果等の評価	・利用状況の評価 ・施策実施効果の評価
A(改善)	・地域公共交通計画の見直しの検討	・運行の見直し ・利用促進策の見直し

2 マネジメントの推進体制

本部町における計画の進捗をマネジメント(管理)する主体は、「本部町公共交通会議」です。

マネジメントにおいては、行政と住民がともに公共交通に対する意識を共有化し、単に評価をするにとどまらず、より良い地域公共交通への改善に向けて官民協働のもと取り組むことを目的とします。

また、行政と交通事業者のみならず、観光や福祉などの分野と情報共有・意見交換を行いつつ、官民が連携した公共交通の取組を推進します。

また、本部町交通会議の下部組織として、交通事業者からなる部会を設置し、マネジメント・モニタリングチームとしてデータをもとに課題や今後の取り組みを検討します。特に「施策 1-3.基幹軸の交通サービスの充実」や「施策 5-1.公共交通の待合環境の整備」など複数の交通事業者が関わる施策について、具体的な検討や調整を行います。

公共交通会議と、交通事業者による部会は以下のスケジュールでの開催を予定しています。

表 6-3.年間のマネジメントのスケジュール(案)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
本部町公共交通会議			●							●		
		・前年度の評価 ・今年度の取組の確認								・今年度の中間評価 ・次年度の取組メニュー		
交通事業者による部会		●					●				●	
		・前年度の評価 ・今年度の取組の確認				・今年度の中間評価 ・次年度の取組メニュー				・次年度の具体の取組と進め方		
申請等			●							●		
		フィーダー補助申請							自己評価			

3 目標値の設定と評価

施策の進捗管理とともに、計画を評価するため、目標値を設定します。

表 6-4. 評価指標

観点	基本方針	評価指標	現況値 (R6/R7)	目標値 (R12)	目標設定の考え方
観点① 公共交通 軸と拠点 の充実・ 保証	基本方針① 住民ニーズに対応した公共交通ネットワークの軸と拠点を構築する	基幹軸(道の駅「もとぶオアシス(仮称)」～海洋博公園)における運行本数	60 便	80 便	路線の再編により道の駅「もとぶオアシス(仮称)」への立ち寄りを増やす。
		公共交通の利用率(目的別)	通勤通学:3% 買物:4% 通院:5%	通勤通学:5% 買物:6% 通院:7%	現在より 2 ポイント増加を目指す。
	基本方針② 観光客のニーズに対応した公共交通サービスを提供する	海洋博公園来園者の路線バス利用率	2.5%	3.0%	5年間で 1 日約 50 人(0.5 ポイント)の増加を目指す。
		航路利用者の二次交通での公共交通の利用率	14%	20%	利便性向上により年約 1 ポイントの増加を目指す。
		レンタカーの交通事故件数	14 件	13 件以下	観光客が増加している中で減少を目指す。
シェアサイクル等の利用件数	調整中				
観点② 「交通空白」における移動の確保	基本方針③ クルマがなくても移動しやすい環境を整える	公共交通の人口カバー率	68%	80%	コミュニティ交通の導入等により約 10 ポイント増を目指す。
		新たなコミュニティ交通の利用者数	—	50 人/日	もとぶ町内観光周遊バスと同程度の利用を目指す。
観点③ 持続可能性・実現可能性の確保	基本方針④ 公共交通を守り、育てていく	公共交通への財政負担額	2,370 万円	2,370 万円	利用促進により、現状維持を目指す。
	基本方針⑤ 公共交通の利便性を高め、利活用を推進する	年に 1 回以上公共交通を利用する市民の割合	56%	70%	利用機会づくりを通じて、大幅増を目指す。

目標値の評価年度と評価方法は、以下の通りです。

表 6-5.目標値の評価年度と評価方法

目標値	評価年					把握方法
	R8	R9	R10	R11	R12	
基幹軸(道の駅「もとぶオアシス(仮称)」 ～海洋博公園)における運行本数	●	●	●	●	●	実績値
公共交通の利用率(目的別)		●			●	住民 アンケート
海洋博公園来園者の路線バス利用率	●	●	●	●	●	海洋博公園で 実施の アンケート
航路利用者の二次交通での公共交通の 利用率		●			●	航路利用者 アンケート
レンタカーの交通事故件数	●	●	●	●	●	沖縄県警 交通白書
シェアサイクル等の利用件数	●	●	●	●	●	観光協会
公共交通の人口カバー率(傾斜考慮)	●	●	●	●	●	実績値
新たなコミュニティ交通の利用者数	●	●	●	●	●	実績値
公共交通への財政負担額	●	●	●	●	●	実績値
年に1回以上公共交通を利用する町民 の割合		●			●	住民 アンケート