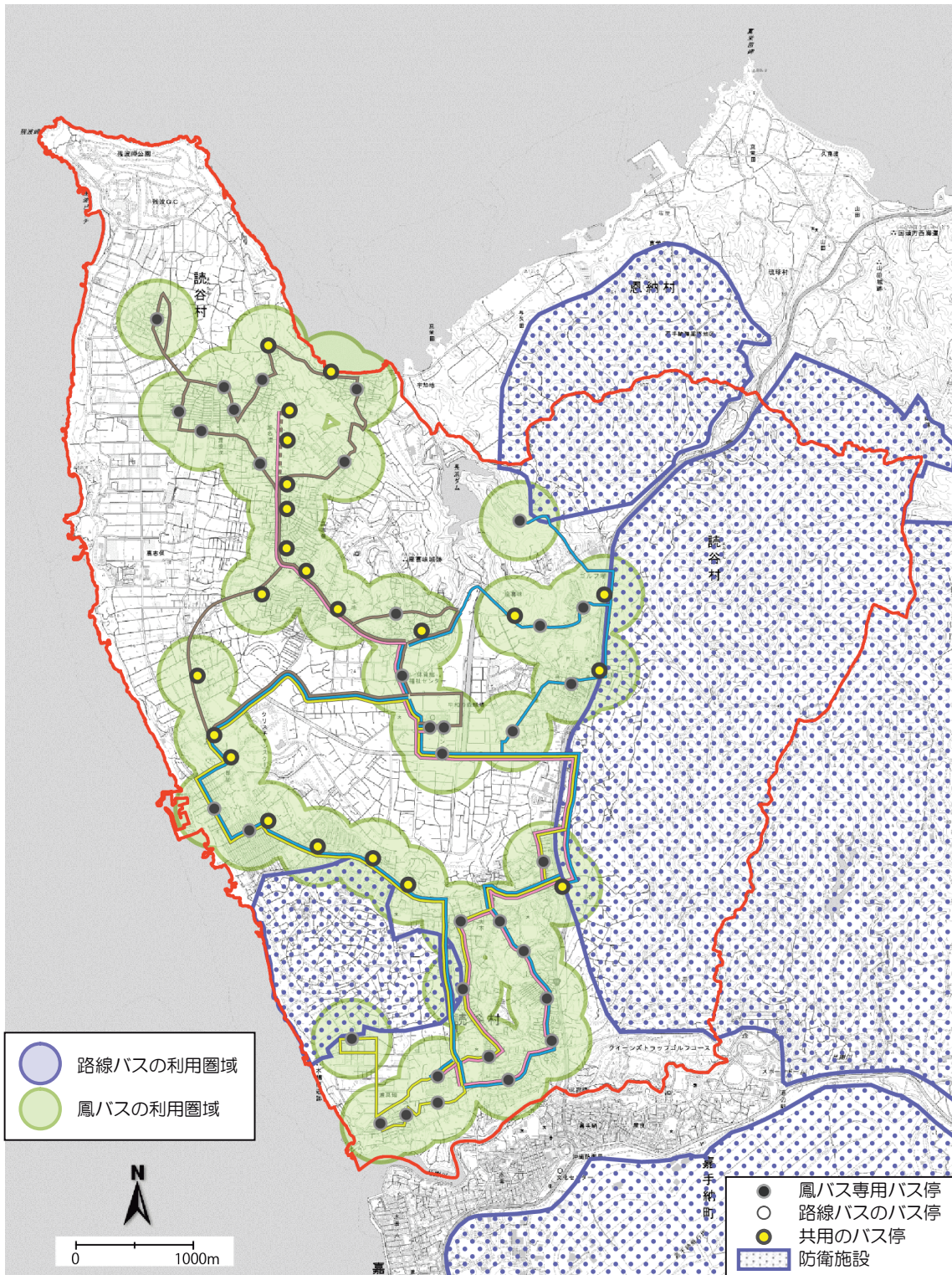


## X. 公共交通不便地域の状況

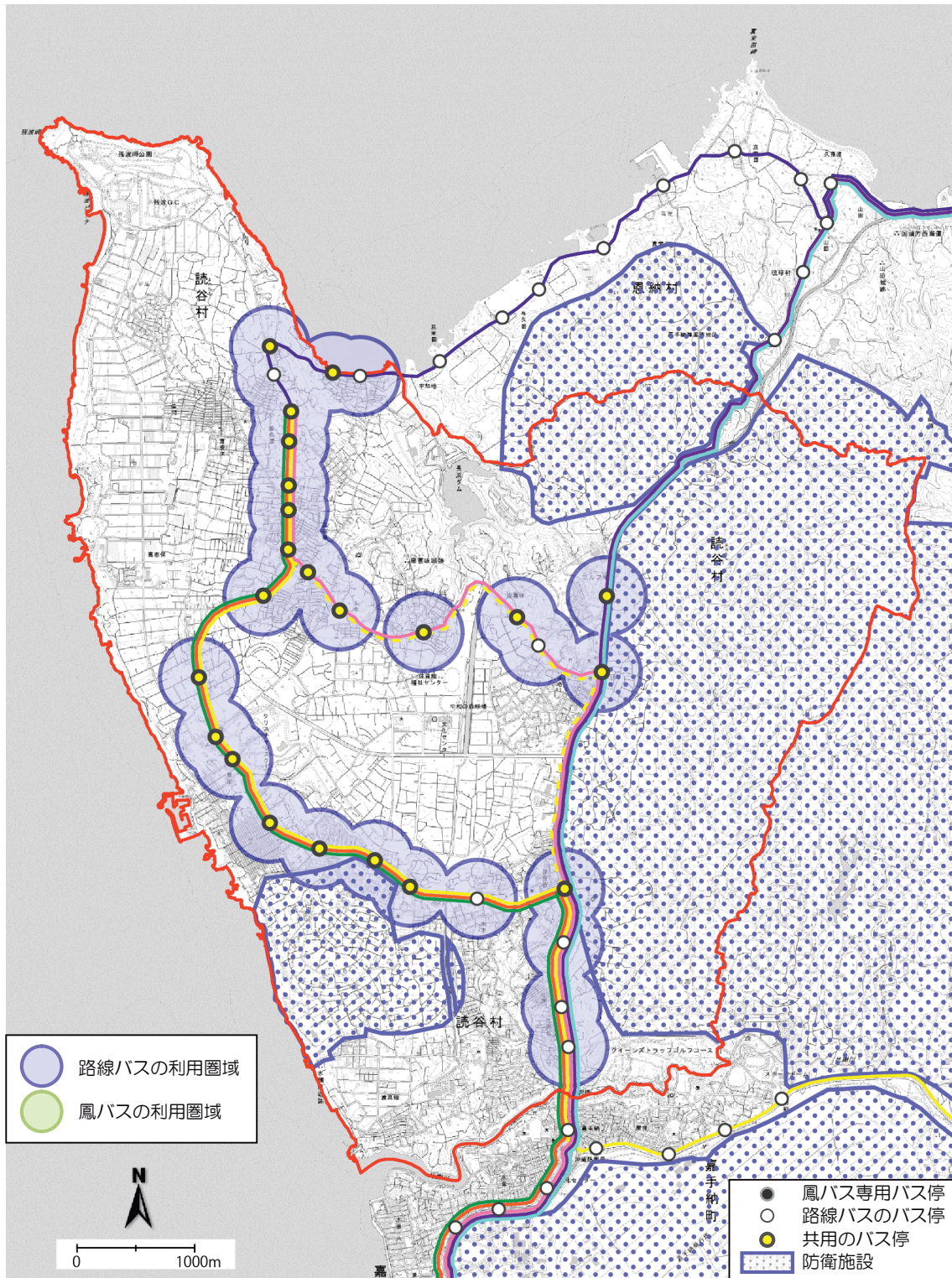
鳳バスや路線バスが経由するバス停を中心として、半径 300m 以内を「バスの利用圏域」、バスの利用圏域から外れた地域を「公共交通空白地域」として設定し、現況図等と重ね合わせを行う。さらに運行頻度や路線網の状況なども考慮し、図面から「公共交通不便地域」の状況を読み取る。

■バス路線網と公共交通空白地域（鳳バス）



鳳バスの路線網は、村内の主な集落を網羅したものとなっている。  
 幹線道路だけでなく、集落の中の道まで細かく路線を設定しており、バス停の間隔もほぼ500m以内となっているため、バスの利用圏域が連続している。

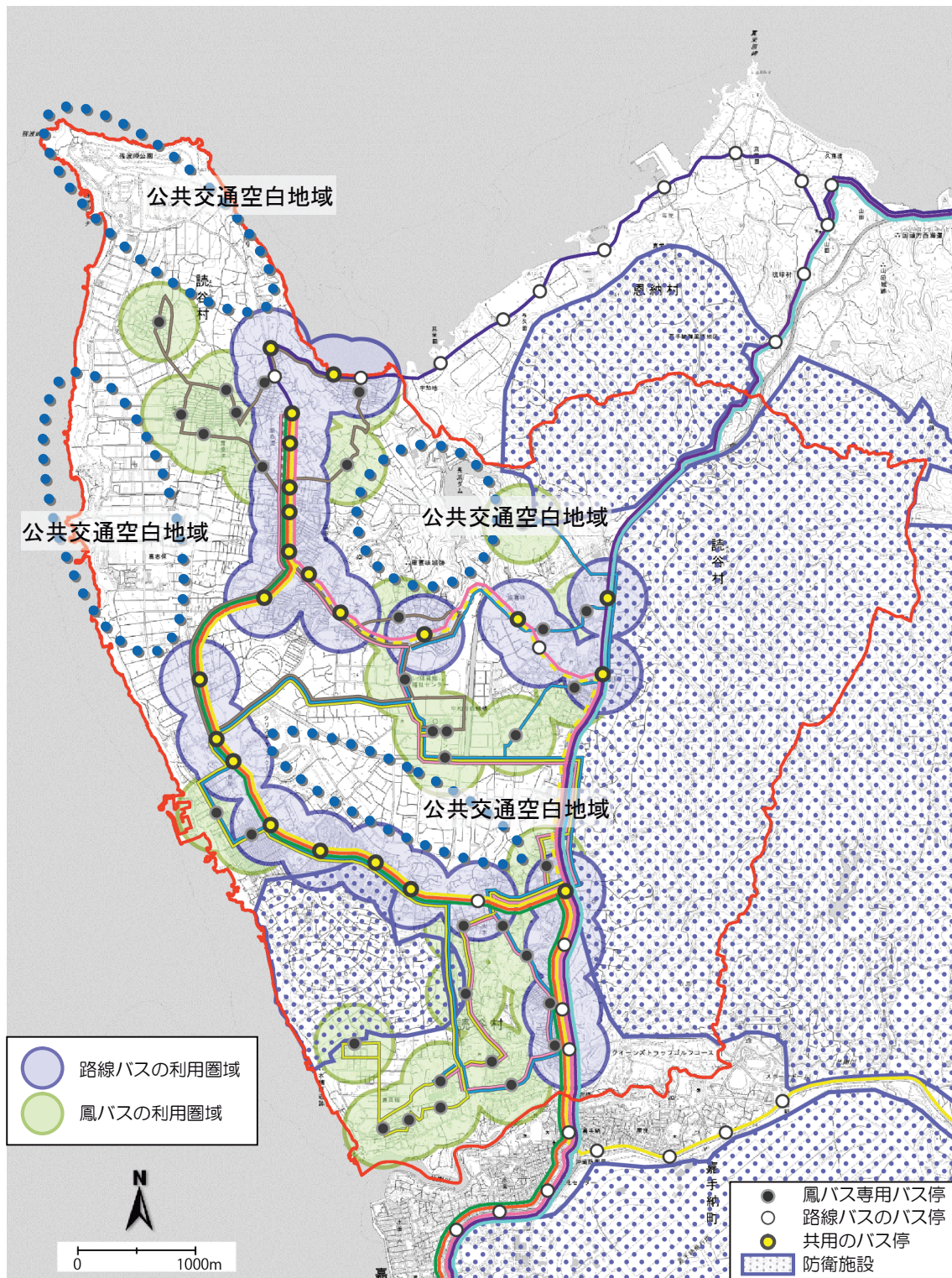
■バス路線網と公共交通空白地域（路線バス）



路線バス網は、国道と県道の沿道をほぼ網羅している。

集落の中まで入る路線がないため、路線バスだけでは、国道や県道の沿道から離れた地域をカバーできていない。

■バス路線網と公共交通空白地域（鳳バス+路線バス）

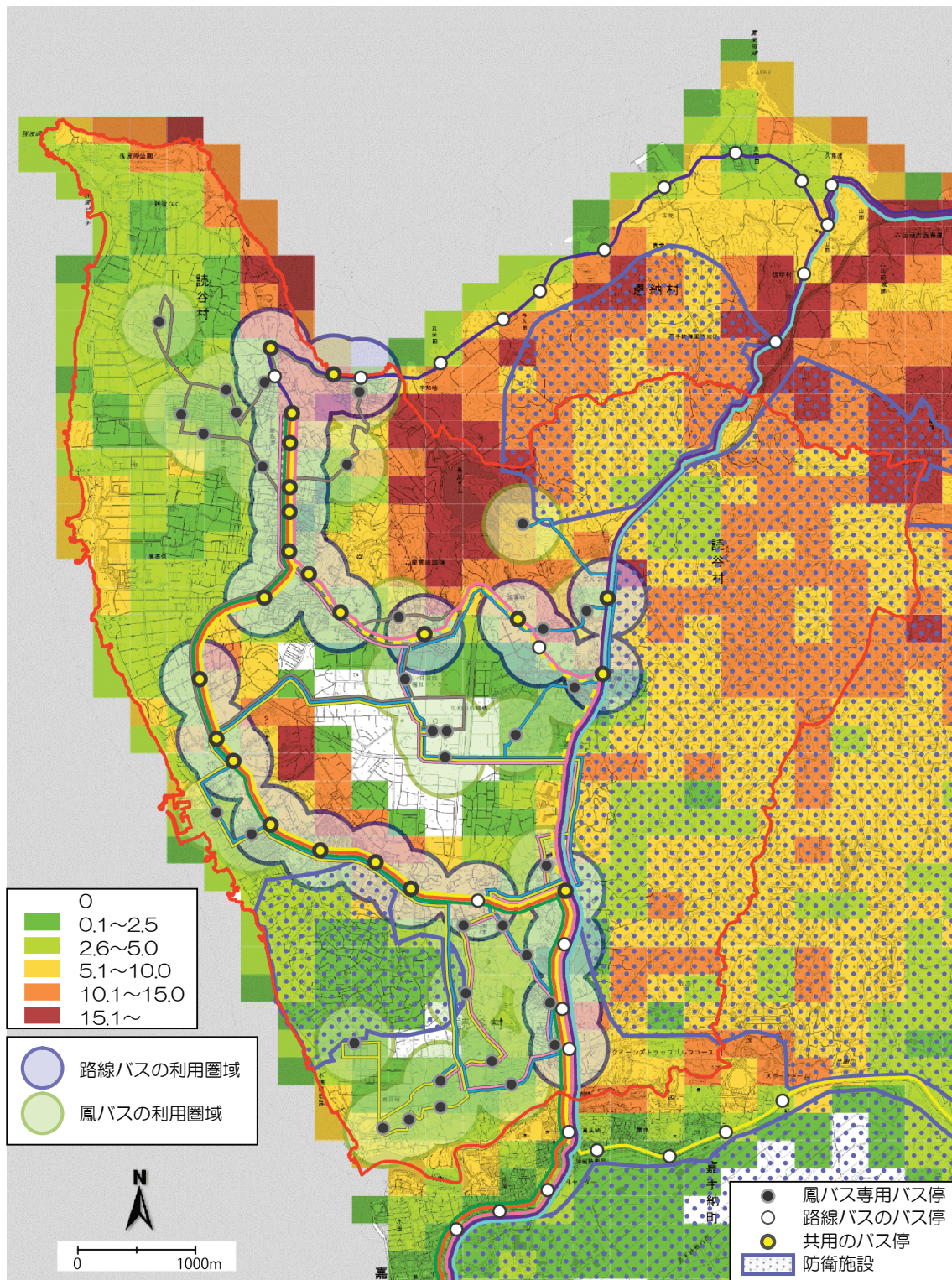


鳳バスと路線バスの利用圏域を重ねると、路線バスのバス停から離れた集落を鳳バスがカバーしている様子が見える。

幹線道路では、行き先等は異なるものの、鳳バスと路線バスとの共用バス停が多い。

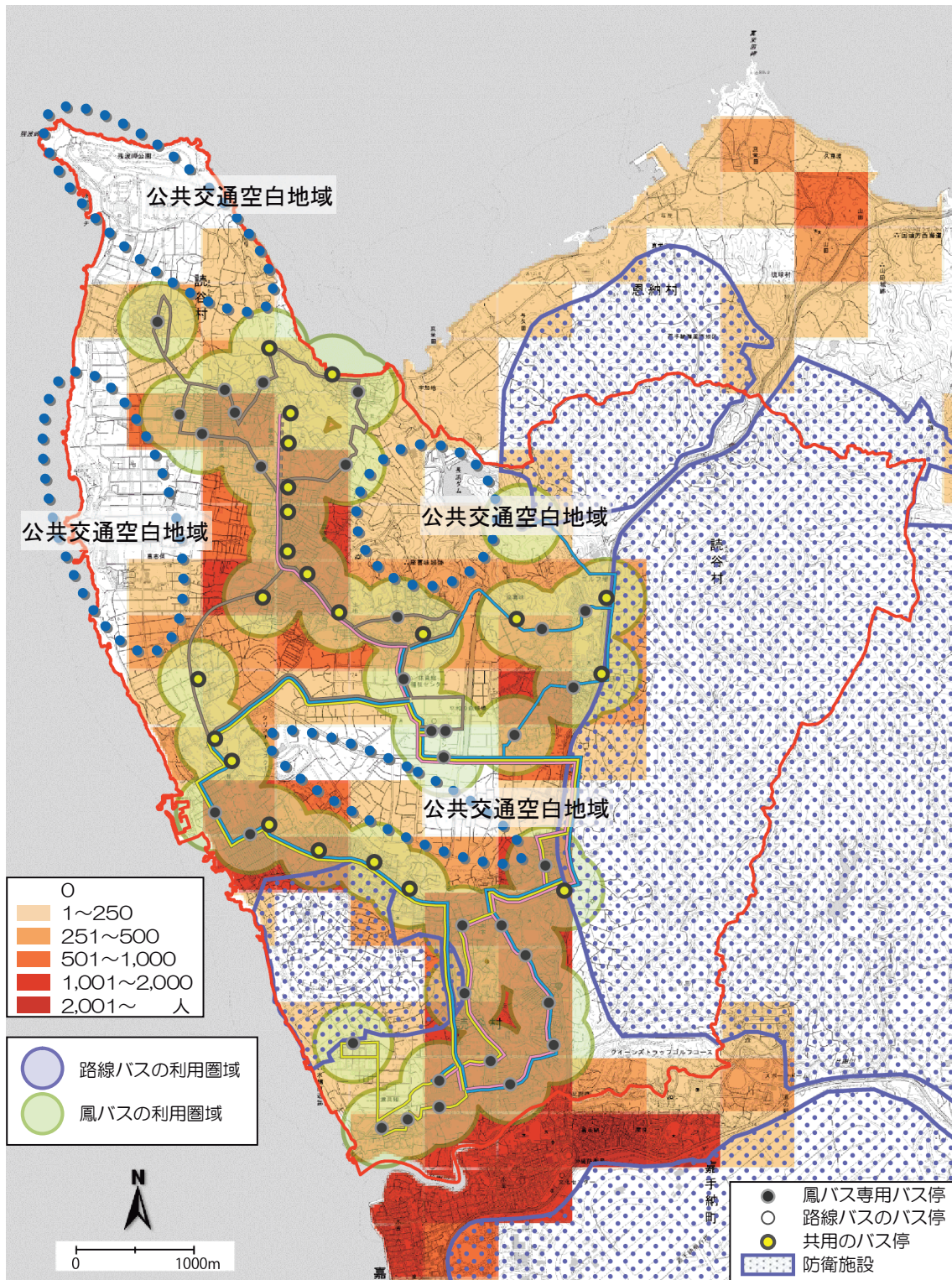
公共交通空白地域といえるのは、軍用地を除くと、西海岸沿い、残波岬周辺、村道残波中央線の国道58号—県道6号線間より南側、長浜ダム周辺の4エリアである。

■最大傾斜度と公共交通空白地域（鳳バス+路線バス）



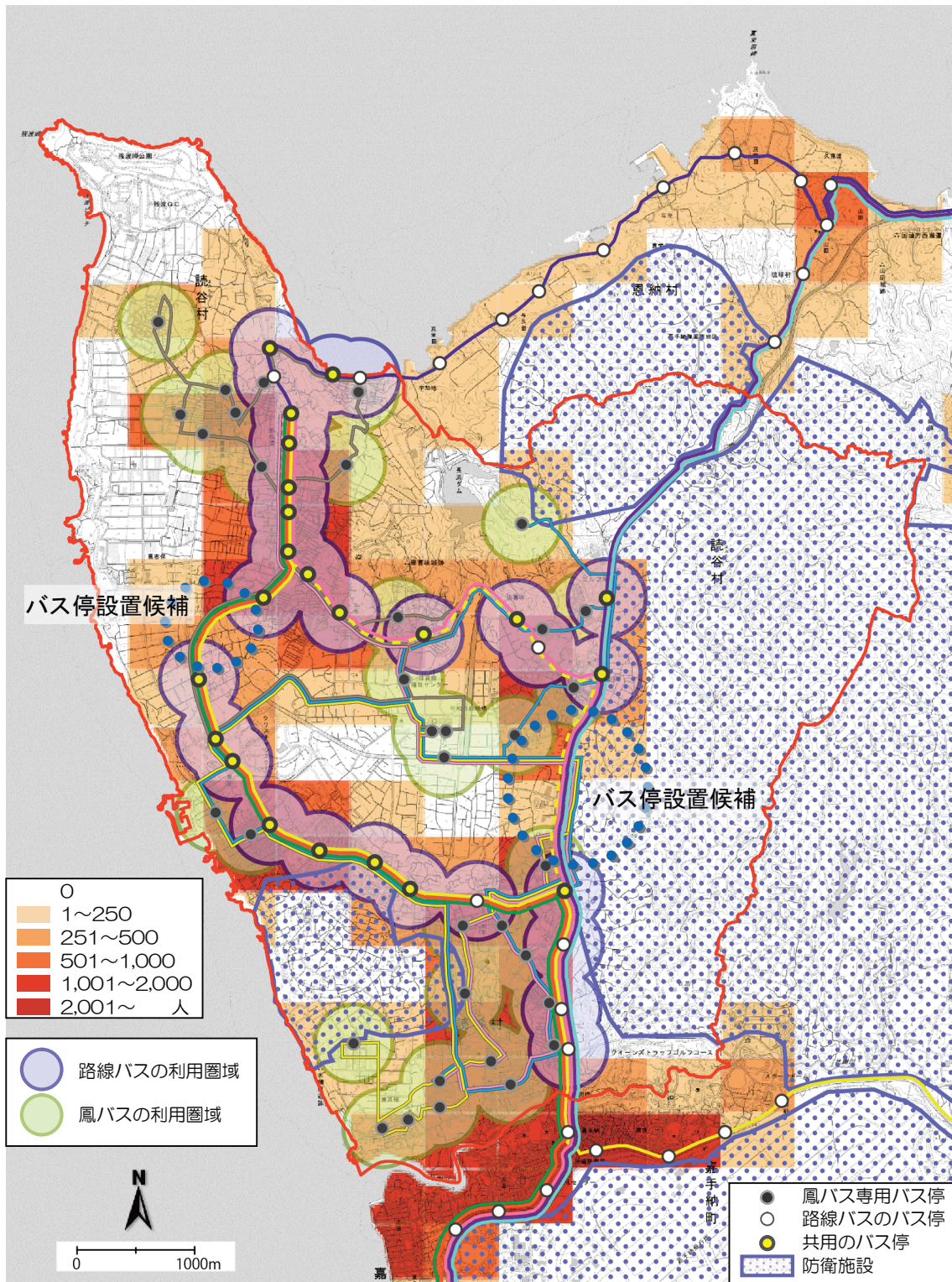
最大傾斜度との重ね合わせでは、幹線道路及び集落のあるエリアは比較的平坦となっており、移動のしやすさには問題が少ないといえる。傾斜地は軍用地内のほか、残波岬東側の海岸沿い、セーラの森公園周辺、長浜ダム周辺であり、いずれも公共交通空白地域となっている。

■居住人口と公共交通空白地域（鳳バス）



居住人口メッシュとの重ね合わせでは、鳳バスの利用圏域が、ほぼ人口が集中しているエリアと重なっていることがわかる。一方、公共交通空白地域は、人口の少ないエリアと一致しており、居住人口からみた場合、これ以上バスの利用圏域を拡大する必要性は低いと考えられる。

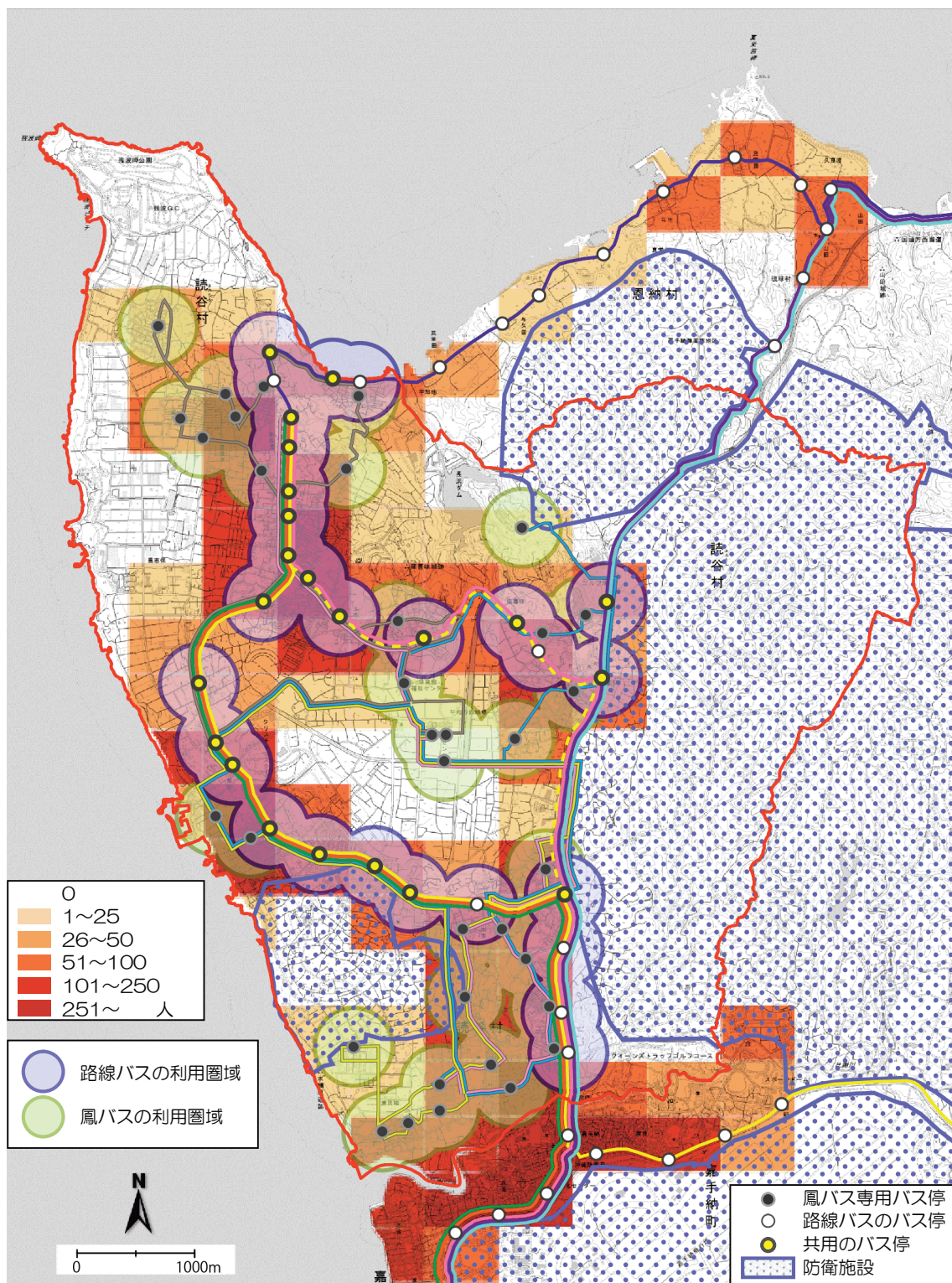
■居住人口と公共交通空白地域（鳳バス+路線バス）



鳳バスと路線バスの利用圏域を重ねると、路線バスから外れた人口集積エリアを鳳バスがカバーしている様子がわかる。

居住人口からみた場合、これ以上利用圏域を拡大する必要性は低いですが、一部、バス停の間隔が開いているため、公共交通空白地域となっているエリアがあり、新たなバス停の設定については検討の余地がある。

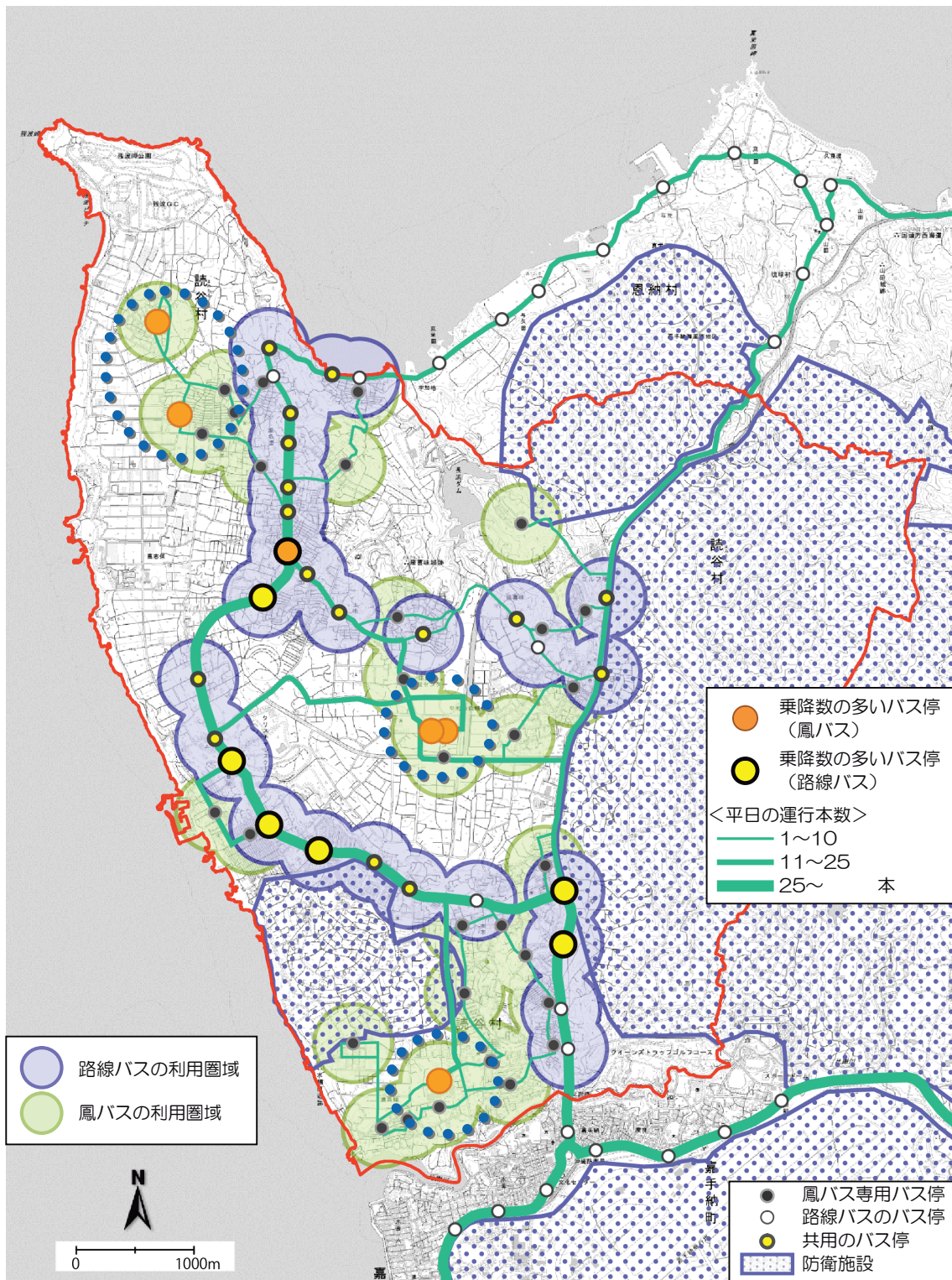
■ 老年人口と公共交通空白地域（鳳バス+路線バス）



老年人口メッシュとの重ね合わせでは、居住人口とほぼ同じ傾向となっており、老年人口の多いエリアは、現在の利用圏域でほぼカバーできていると言える。



■バスの頻度及びバス停の利用状況と公共交通空白地域（鳳バス+路線バス）



バスの利便性が確認できる「一日あたりの本数」と県 OD 調査及び今回の鳳バス実態調査で得られた乗降の多いバス停を利用圏域と重ねた図である。

ネットワークとしては、ほとんどの集落がカバーされているが、高頻度の「読谷バスターミナル～楚辺経由嘉手納方面」と比べると他の路線の利便性は大きく劣っている。

鳳バスは路線バスから離れた「村役場周辺」、「イオンタウン読谷」、「儀間・渡慶次地区」を經由しており、ここには他よりも利用が多いバス停が位置している。