

資料④：平成 27 年度上半期実証運行の評  
価と今後の対応について

平成 27 年 11 月

南 城 市

# 1 平成 27 年度上半期の評価

## 1.1 評価の概略

### (1) 評価の視点と把握方法

上半期における評価を把握するため、平成 24 年度の「デマンド運行実施計画（案）」に示されたデマンドに求められる役割、評価の視点に基づき、下表に示す項目で、調査、とりまとめを行いました。

表 1.平成 27 年度上半期実証運行の評価の視点と把握方法

区分	評価の視点	把握方法
公共交通空白・不便地域における路線バスの補完	公共交通空白・不便地域での利用	●システムデータによる利用実態
	交通不便地域への登下校支援	●学校アンケート（向陽高校）による登下校の実態把握
	交通不便地域から市外への移動支援	●登録者アンケート、利用者座談会による市外への移動ニーズの把握
既存の路線バス等と一体となった公共交通ネットワーク形成	市内の移動手段との連携	●登録者アンケートによる乗り継ぎ状況の把握 ●システムデータによる交通施設までの移動状況
	市外の移動手段との連携	●市民アンケートによる市外への移動実態、ニーズ、近隣市町村のバスの利用可能性の把握
持続可能な公共交通ネットワークの形成	採算性	●運行実績より経費、収入の把握
	運用改善	●登録者アンケートによる運賃制度、割引制度のニーズやおでかけなんじいの評価の把握 ●利用者座談会によるおでかけなんじいの評価の把握
	他の交通機関への影響低減	●登録者アンケート、利用者座談会による他の交通機関の利用状況の把握
南城市への観光需要の喚起	観光客の来訪・回遊促進	●観光客アンケートによる来訪手段、おでかけなんじいの利用状況、来訪促進・回遊促進の可能性の把握
南城市の活性化に向けた交通弱者の外出支援	交通弱者の外出促進	●登録者アンケートによる外出頻度、目的の変化の把握
	外出支援による副次的な効果	●登録者アンケート、利用者座談会によるその他効果の把握
	地域との連携によるさらなる外出支援	●主要施設ヒアリングによる連携の可能性の把握

(2) 評価把握のために実施した調査の概略

(1) で示した各調査は、以下の内容で実施しました。

表 2.評価把握のために実施した調査の概略

項目	登録者・市民アンケート	主要施設ヒアリング	観光客アンケート	利用者座談会
目的	年間を通じた利用状況を把握	立ち寄り先の効果等を把握	観光客の認知度、回遊状況等を把握	よく利用する方から生の声を把握
対象	登録者：デマンドに登録されている方から 1500 名を抽出 市民：住民基本台帳から 1,000 名を男女別、年齢別に均等に抽出	商業施設、医療施設、観光施設等の主な立ち寄り先 15 箇所程度	南城市の主な観光施設を訪れる観光客	デマンドをよく利用している方。4 地区で実施
調査方法	郵送配布・郵送回収	調査員が訪問するヒアリング方式	調査員による観光客へのアンケート記入依頼	1 回 5 名程度の座談会方式
調査時期	9 月	9 月	9 月	9 月
主な把握項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用頻度</li> <li>・外出頻度等の変化</li> <li>・デマンドと他の交通手段の選択状況</li> <li>・要望 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・来訪者の変化</li> <li>・連携の可能性</li> <li>・要望 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南城市へのアクセス状況</li> <li>・デマンドの認知度</li> <li>・回遊・宿泊状況</li> <li>・要望 等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用状況</li> <li>・外出状況の変化</li> <li>・要望 等</li> </ul>
サンプル数	登録者：469 票 市民：267 票 計：736 票	11 箇所	602 票	4 箇所、17 名

## 1.2 公共交通空白・不便地域における路線バスの補完に関する評価

### (1) 公共交通空白・不便地域

- 登録者、市民アンケートによると、路線バスを利用する条件は、バス停までの所要時間が登録者で平均 6.3 分、市民で平均 5.6 分となっています。運行頻度の条件は、登録者が平均 34.5 分間隔、市民が平均 29.7 分間隔となっています。
- 現状で、市民の路線バスの利用条件を満たすエリア（日中 1 時間に 2 本以上で、バス停から半径 340m 以内、分速 60m で計算）は、下図に示すように「津波古」、「新開」、「新里」の行政区であり、これら 3 地区の人口は 6,244 人と、市全体 42,462 人（H27.9）の 14.7% にとどまっています。
- なお、南側の百名～玉城の区間も条件を満たしますが、玉城・大里向けと八重瀬向けの路線が重複するため部分的に条件を満たしているだけであり、実質的な利便性は高くありません。

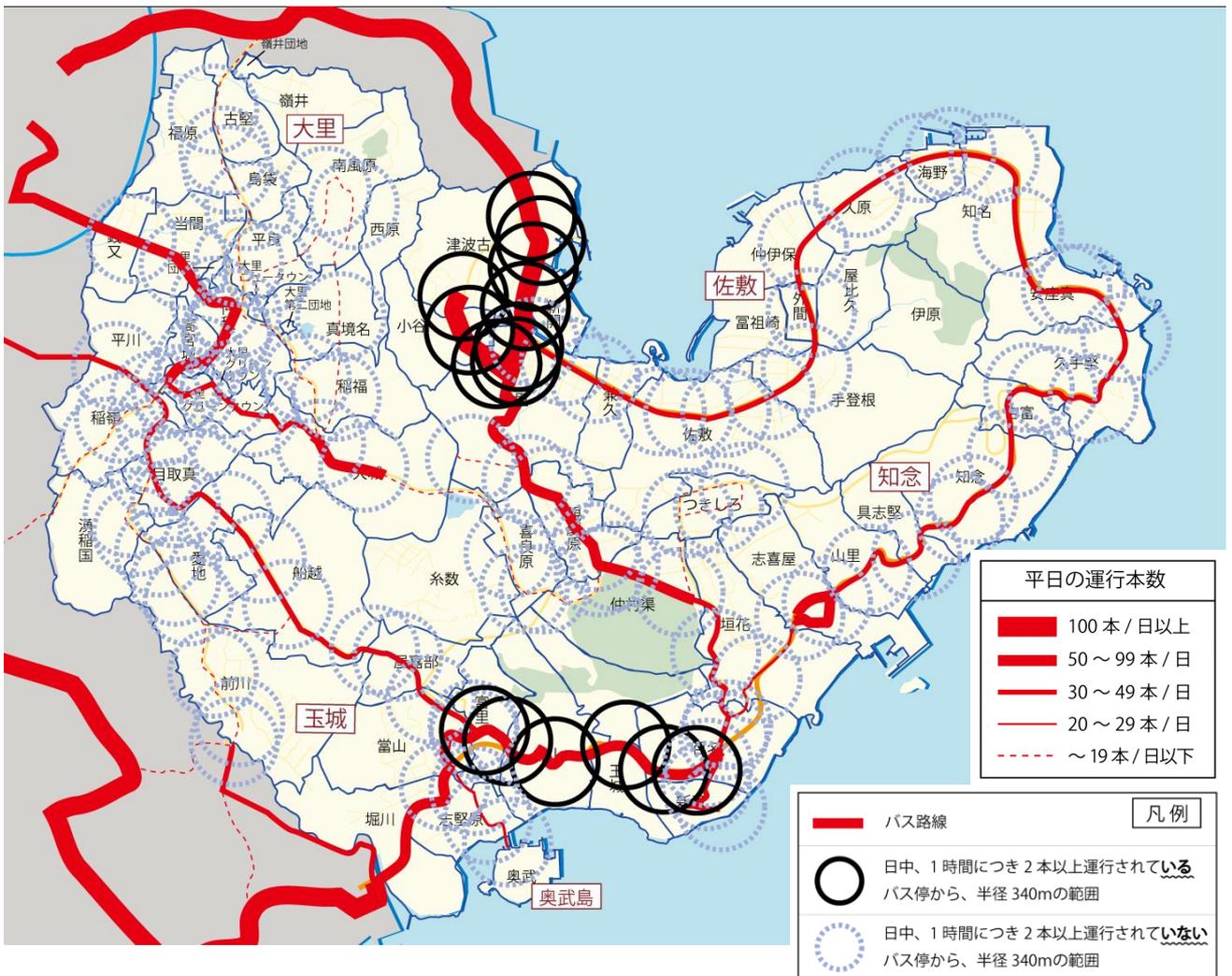


図-1.市民の路線バス利用条件を満たすエリア

(2) 公共交通不便・空白地域と「おでかけなんじい」の利用状況

- H27 年度上半期に、「おでかけなんじい」を自宅から出発した方の居住地をみると、公共交通の利便性が特に低い、南東部の「知念」、「具志堅」、「山里」、「志喜屋」、「百名」や内陸部の「つきしろ」、「仲村渠」などで多く利用されています。
- また、傾斜地に位置する「小谷」、「西原」の利用者数も多くなっています。
- 公共交通の利便性が高い「津波古」、「新里」の利用者数は少なく、1.0 人/100 人・月末満となっています。
- 公共交通の利便性が低いにもかかわらず、知念地域の「吉富」や、玉城地域の「志堅原」、「奥武」などはあまり利用されておらず、利用促進の余地があります。

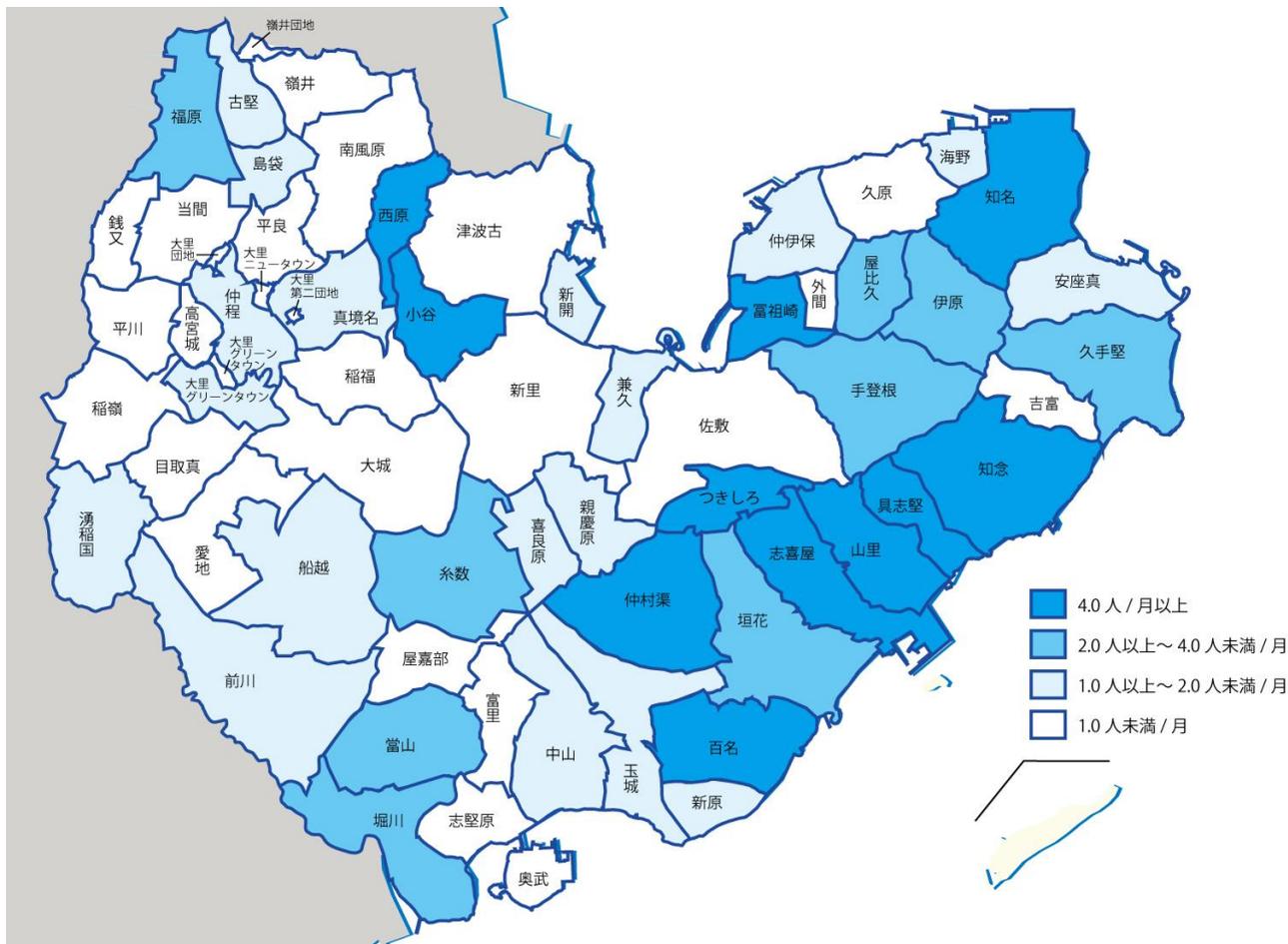


図-2.行政区別の「おでかけなんじい」の利用状況

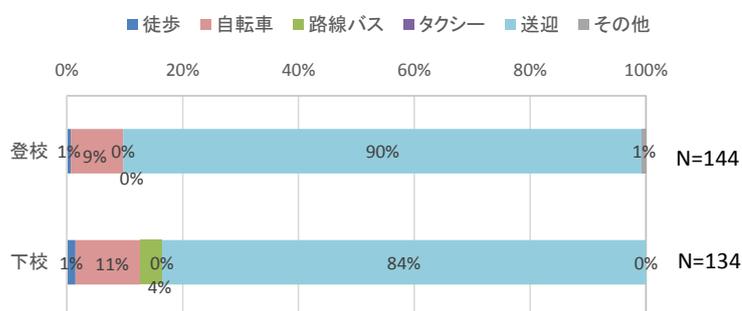
表 3.行政区別の「おでかけなんじい」で自宅を出発した利用者数

人口、利用者数、登録者数はH27.9

行政区	合計人口	登録者数	利用者数 (人/6ヶ月)	人口100人・月 あたり 利用者数	備考	行政区	合計人口	登録者数	利用者数 (人/6ヶ月)	人口100人・月 あたり 利用者数	備考		
玉城地域	親慶原	1,306	107	144	1.8		津波古	3,351	150	114	0.6		
	垣花	353	34	52	2.5		小谷	355	26	87	4.1		
	仲村渠	231	30	72	5.2		新里	948	42	45	0.8		
	百名	862	84	318	6.1		兼久	541	29	36	1.1		
	新原	237	14	24	1.7		佐敷	706	62	12	0.3	自衛隊含まず	
	玉城	207	11	17	1.4		手登根	870	72	125	2.4		
	中山	227	13	24	1.8		伊原	254	23	41	2.7		
	奥武	915	25	20	0.4		屋比久	324	32	46	2.4		
	志堅原	538	19	5	0.2		外間	172	5	0	0.0		
	堀川	573	50	84	2.4		富祖崎	349	43	75	3.6		
	富里	470	31	23	0.8		仲伊保	699	50	56	1.3		
	富山	433	23	97	3.7		新開	1,945	129	173	1.5		
	屋嘉部	583	13	33	0.9		小計	10,514	663	810	1.3		
	糸敷	490	47	74	2.5		西原	139	15	169	20.3		
	喜良原	391	16	24	1.0		南風原	321	12	5	0.3		
	船越	1,897	78	123	1.1		平良	548	3	0	0.0	島添の丘含む	
	愛地	1,103	26	40	0.6		嶺井	511	23	25	0.8		
	前川	1,087	35	64	1.0		嶺井団地	466	3	0	0.0		
	小計	11,903	656	1,238	1.7		古堅	258	21	21	1.4		
	知念地域	志喜屋	717	76	182	4.2		福原	493	5	85	2.9	
山里		238	28	241	16.9		島袋	692	37	46	1.1		
具志堅		208	25	70	5.6	刑務所含まず	当間	669	24	20	0.5		
知念		743	61	211	4.7	自衛隊含まず	仲程	860	34	93	1.8		
吉富		141	11	7	0.8	自衛隊含まず	高宮城	349	10	2	0.1		
久手堅		425	21	85	3.3		大里地域	銭又	176	3	0	0.0	
安座真		614	75	56	1.5		平川	477	4	1	0.0		
知名		660	76	193	4.9		稲嶺	1,143	44	13	0.2		
海野		441	41	30	1.1		大里グリーンタウン	1,939	90	179	1.5		
久原		535	29	27	0.8		目取真	800	29	12	0.3		
久高		251	65	0	0.0		湧稲国	448	28	27	1.0		
小計		4,973	508	1,102	3.7		大城	1,110	59	29	0.4	早雲の丘、鶴生の集含む	
							稲福	425	4	4	0.2		
							真境名	286	14	20	1.2		
						大里団地	334	3	0	0.0			
						大里第二団地	213	1	0	0.0			
						大里ニュータウン	768	12	4	0.1			
						第二グリーンタウン	460	3	0	0.0			
						小計	13,885	481	755	0.9			
						つきしろ	1,187	131	308	4.3			
						小計	1,187	131	308	4.3			
						計	42,462	2,439	4,213	1.7			

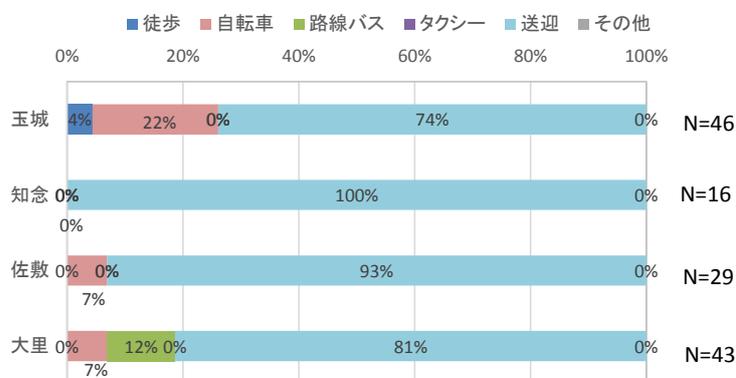
### (3) 高校生の登下校の実態

- 南城市内には高校はなく、市内の高校生は、市外の知念高校、南部工業高校、向陽高校などに通学していますが、特に、南城市から路線バスでのアクセスが不便な向陽高校を対象に、通学の実態を把握するためのアンケートを実施しました。
- その結果、登校の90%、下校の84%が「送迎」であり、その他では「自転車」が10%程度利用されているという実態が把握されました。
- なお、「路線バス」の利用は下校のみであり、利用者の居住地は大里地域に限られています。
- 保護者からは、登下校の送迎の負担軽減や、送迎交通の導入等を求める意見があげられています。



出典: 学校アンケート

図-3.登下校の交通手段(向陽高校)



出典: 登録者アンケート

#### ～向陽高校生保護者の登下校に関する要望等～

- 路線バスを利用したいが、朝1便、夕方は乗り換えが必要で利用できない。
- 知念～玉城間を路線バスで移動できるようにしてほしい。
- 高校の送迎をしてほしい。
- テストや行事の時は、早く学校が終わるので、迎えに行くのに苦労している。
- 「おでかけなんじい」の運行区間を向陽高校前までのばしてほしい。 等

### 1.3 既存の路線バス等と一体となった公共交通ネットワークの形成に関する評価

#### (1) 南城市の交通手段の利用状況

- H18 沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査によると、南城市関連の交通は、107,706 トリップ/日あり、そのうち南城市の内々交通が44%の46,896 トリップ、発着交通が、56%の60,810 トリップ/日となっています。
- 「おでかけなんじい」の利用対象である内々交通の交通手段の内訳をみると、「自家用車・二輪車」が73%と最も多く、次いで、「徒歩」24%、「自転車」1%と移動手段の98%を私的交通が占めています。
- 一方、公共交通の利用は「路線バス」の2%にとどまっています。
- なお、発着交通では、「路線バス」が4%、「タクシー・ハイヤー」が1%の計5%とわずかではありますが、公共交通の利用率が内々交通よりも高くなっています。

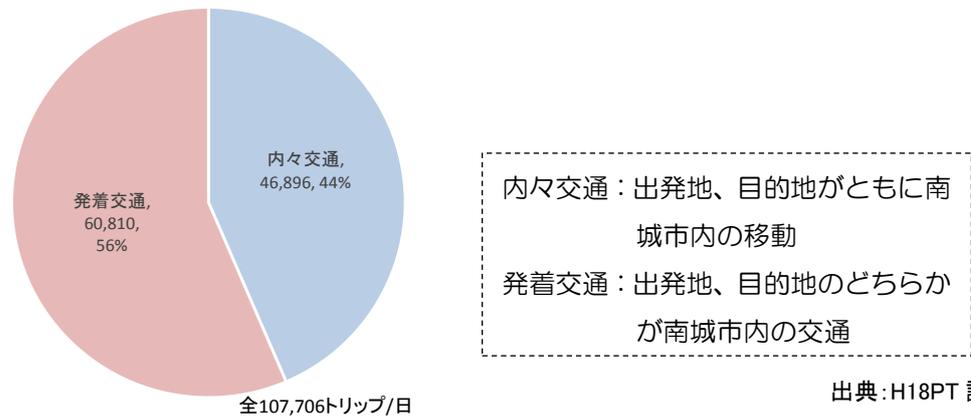


図-5.南城市関連のトリップ(移動)の内訳

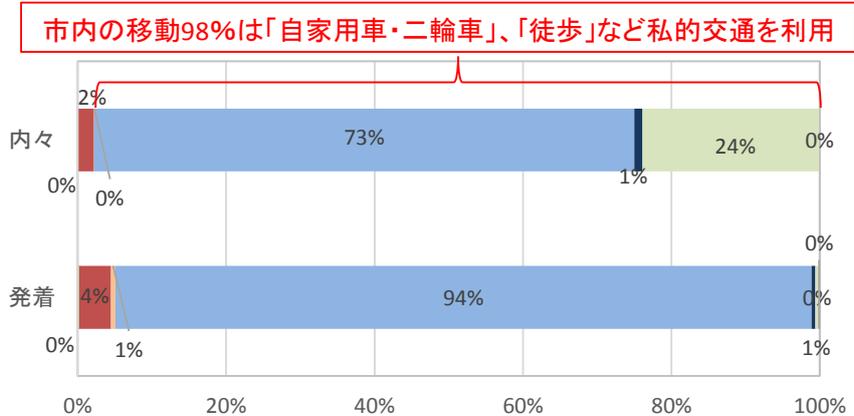


図-6.南城市関連交通の交通手段の分担率

(2) 「おでかけなんじい」と他の交通手段との乗り継ぎ状況利用状況

- 「おでかけなんじい」と他の交通との乗り継ぎ利用は、「片道は車（家族・知人等の送迎）」が47%と最も多く、次いで「片道はタクシー」27%、「片道は路線バス」23%と多くなっています。
- 平成27年度上半期の交通施設までの移動状況を見てみると、「馬天入口バス停」までが314人（1.74人/日）、「安座真船待合所」までが218人（1.21人/日）、「新開バス停」までが87人（0.48人/日）となっています。
- 利用者座談会では、市外に出かけるときは、市内で路線バスを乗り継ぐと待ち時間が長いので馬天入口まで「おでかけなんじい」を利用や、「おでかけなんじい」の運行が終わっている場合、帰りはタクシー利用、市の境界部からタクシーで市外へ移動といった他の交通手段と乗り継いでの利用方法があげられています。

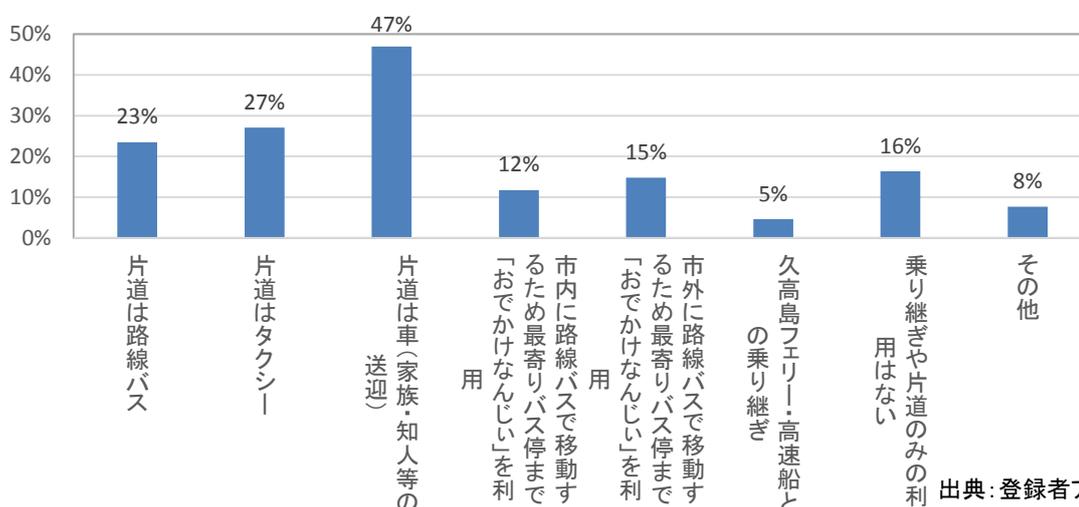


図-7.「おでかけなんじい」と他の交通手段の乗り継ぎ状況

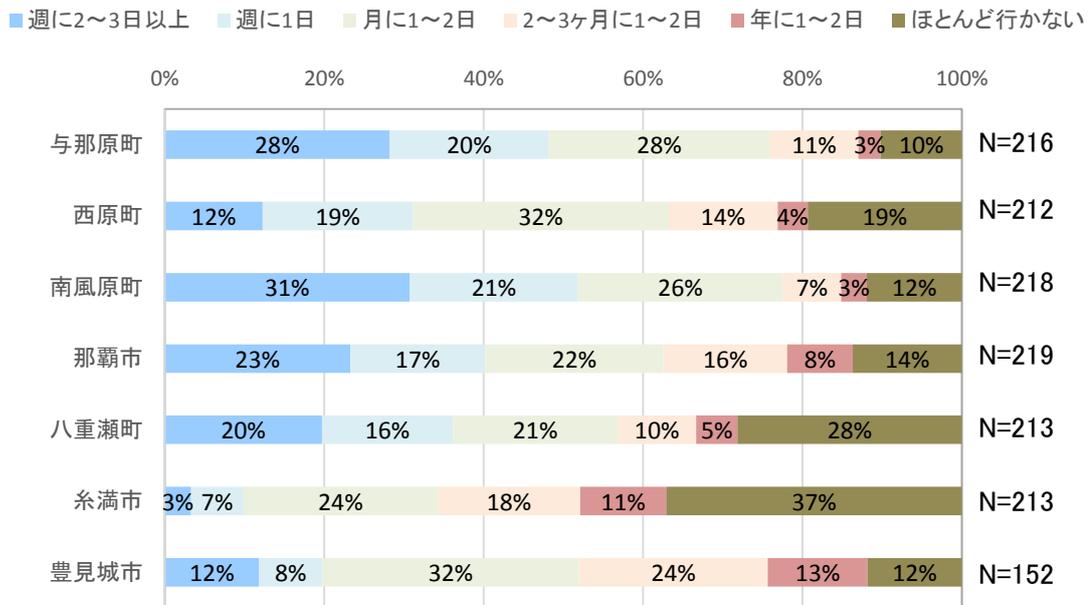
～ 「おでかけなんじい」と他の交通機関との乗り継ぎ状況（利用者座談会）～

- 市外へは馬天入口まで「おでかけなんじい」を利用し、そこから路線バスを利用している。(4)
- 路線バスだけで市外に行こうとすると、バスの待ち時間が長く、ロスがある。「おでかけなんじい」に乗って、馬天入口で路線バスに乗り換えた方が便利。
- かりゆし軽便駅まで「おでかけなんじい」で行き、そこから路線バスで津嘉山シティに行っている。
- 仲程まで「おでかけなんじい」で行き、那覇行きの路線バスを利用している。
- 久高島のフェリーの時間にあわせて、「おでかけなんじい」を往復利用している。
- 「おでかけなんじい」の運行が終わっていれば、帰りはタクシーを利用している。
- 市外の方も、南城市の入口まで路線バスで来て、そこから「おでかけなんじい」を利用する人もいる。 など

( )内は回答者数

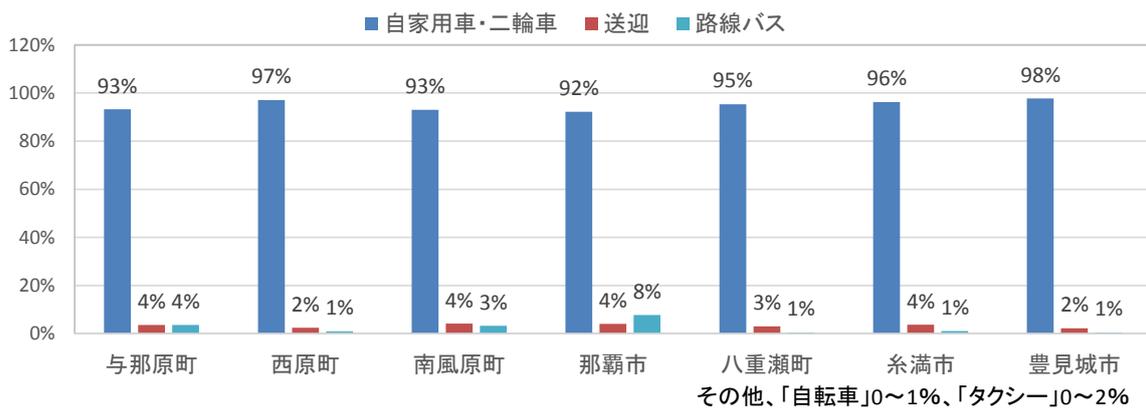
### (3) 市外への移動実態

●南城市外への移動ニーズとしては、隣接する「与那原町」、「南風原町」が「週に2～3日以上」出かけている方が28～31%を占めるなど高く、移動手段としては、各市町村ともに、「自家用車・二輪車」が9割以上を占めています。



出典：市民アンケート

図-8.周辺市町村への移動頻度



出典：市民アンケート

図-9.周辺市町村への移動交通手段(複数回答)

(4) 「おでかけなんじい」の市外への移動ニーズ

- 「おでかけなんじい」 利用による市外への立ち寄り要望が最も多いのは、「与那原中央病院」の193件であり、次いで「南部徳州会病院」143件、「南部医療センター・こども医療センター」130件と医療機関へのニーズが高くなっています。
- 利用者座談会では、運賃を上乗せしても市外まで運行して欲しい、大里入口バス停まで運行して欲しいと行った要望があげられています。



出典:登録者アンケート

図-10.「おでかけなんじい」による市外への移動ニーズ

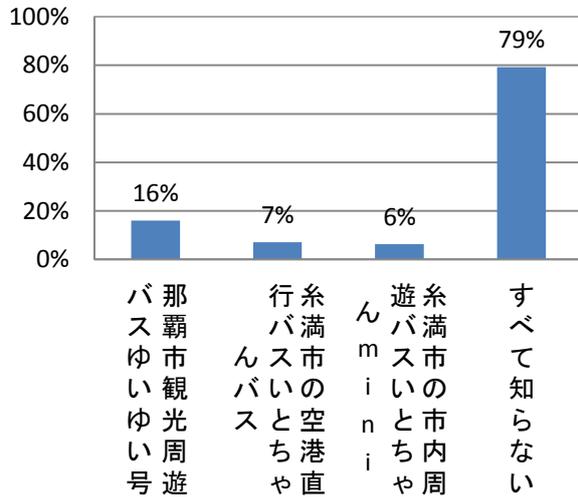
～ 「おでかけなんじい」 による市外への移動に関する要望（利用者座談会）～

- 多少、料金が上乗せになっても良いので、市外まで運行してほしい。(2)
- 大里入口バス停まで運行してもらえると便利。市境からバス停まで結構歩くが、暑い日や荷物が多いときは大変。
- 大里入口バス停まで行けると、大里から西原方面の東陽バスにも乗れる。
- 知念高校、南風原高校、南部農林高校、向陽高校など市外の高校まで行って欲しい。
- 市外に病院が多いので、病院までは運行してほしい。 など

( )内は回答者数

(5) 周辺市町村のバスとの連携

●那覇市で運行されていた「ゆいゆい号」、糸満市で運行されている「いとちゃんバス」、「いとちゃんバス mini」の認知度、利用意向は現状では低い状況です。



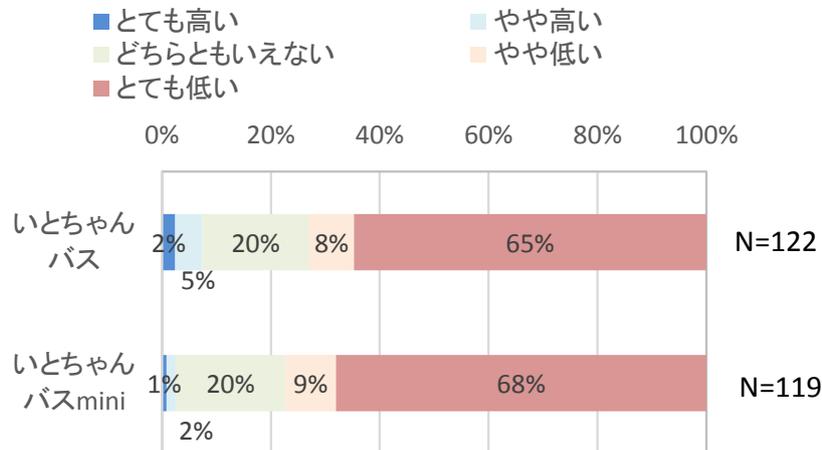
【那覇市内観光周遊バスゆいゆい号】  
那覇市内の主要な観光施設を周遊する路線バス。(H27.8.31 まで運行)

【いとちゃんバス】  
糸満市内の主要地点と那覇空港を結ぶ路線バス。

【いとちゃんバス mini】  
糸満市内 80 箇所の停留所を発着するデマンドバス。「おでかけなんじい」同様に要予約)。運賃は距離制。

出典：市民アンケート

図-11.周辺市町村のバスの認知度



出典：市民アンケート

図-12.周辺市町村のバスの認知度(左)と今後の利用可能性(右)

## 1.4 持続可能な公共交通ネットワークの形成に関する評価

### (1) 「おでかけなんじい」の採算性・効率性

- 「おでかけなんじい」の上半期における1ヶ月当たりの平均の経費は、通信運搬費、使用料及び賃借料等の固定費が61万円、燃料費、オペレート・運転業務の委託料の変動費が、260万円、計321万円となっています。
- 収入は、1ヶ月当たり平均59万円となることから、月額262万円、年間3,144万円の負担となっています。
- 負担額は、南城市の20歳以上人口(32,944人)一人当たりで、月額80円、年間960円の負担となります。

表 4.平成 27 年度上半期における「おでかけなんじい」の1ヶ月当たりの経費

区分	予算科目	項目	月別経費							単価		備考
			4月	5月	6月	7月	8月	9月	平均※2	単位	単位あたり	
固定費	通信運搬費※1	携帯電話料	16,584	14,977	17,793	14,441	20,164	19,490	17,000			
		光回線使用料	37,079	35,690	40,340	38,402	41,292		39,000			
		運行管理システム使用料(車載器)	6,667	6,667	6,667	6,667	6,667	6,667	7,000		年額80,000円	
		小計	60,330	57,334	64,800	59,510	68,123	26,157	63,000			
	使用料及び賃借料	クラウドシステム使用料	75,583	75,583	75,583	75,583	75,583	75,583	76,000		年額907,000	
		車両賃借料	414,720	414,720	414,720	414,720	414,720	414,720	415,000		5年契約、固定費扱い	
		HPサーバー使用料	2,700	2,700	2,700	2,700	2,700	2,700	3,000			
		小計	505,876	505,876	505,876	505,876	505,876	505,876	507,000			
	委託費	システム保守	41,667	41,667	41,667	41,667	41,667	41,667	42,000		年額500,000	
	固定費計		607,873	604,877	612,343	607,053	615,666	573,700	612,000			
変動費	燃料費	燃料費	465,613	492,195	604,705	560,265	548,912	545,187	536,000	1便あたり	458 3便/時×13時間/日×30日=1,170便/月	
	委託料	オペレーター、受付業務	666,058	697,694	676,026	669,959	676,026	676,026	677,000	時間あたり	1,736 13時間/日×30日=390時間	
		運転業務	1,423,267	1,446,080	1,370,075	1,382,192	1,359,802	1,314,026	1,383,000	1便あたり	1,182 3便/時×13時間/日×30日=1,170便/月	
	小計	2,089,325	2,143,774	2,046,101	2,052,151	2,035,828	1,990,052	2,060,000				
変動費計		2,554,938	2,635,969	2,650,806	2,612,416	2,584,740	2,535,239	2,596,000	1便あたり	2,219 オペレータは3便/時間で計算		
合計		3,162,811	3,240,846	3,263,149	3,219,469	3,200,406	3,108,939	3,208,000				

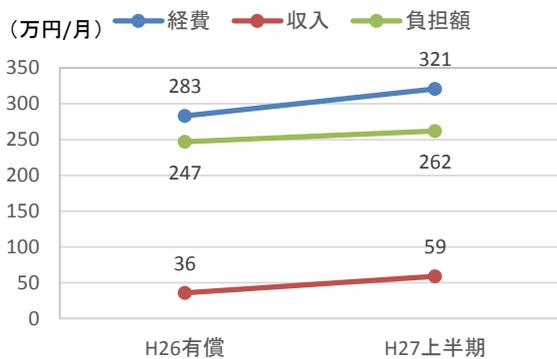
※1:通信運搬費は、1~2ヶ月の請求となるため、上記に反映されていない経費もある。  
 ※2:平均は、1000円で丸めて計算

表 5.平成 27 年度上半期の1ヶ月当たりの収入

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	平均
運賃収入	553,500	507,300	607,500	592,800	596,100	682,800	590,000

※平均は1000円で丸めて計算

- 利用者の増加に伴い、平成 26 年度有償実験に比べ、収入は 36 万円/月から 59 万円/月に増加しましたが、それ以上に支出が増加したため、負担額は 247 万円/月から 262 万円/月へと 15 万円/月増加しています。
- 今年度より、HP サーバ、ドライブレコーダーを導入したため通信運搬費、使用料及び賃借料などの固定費が増加しています。
- また、利用者数の増加により、燃料費等の変動費も増加しています。
- なお、実証実験前の平成 23 年度における南城市の公共交通に関する負担額（巡回バス、スクールバス、がんじゅうバス、路線バスへの補助金）は 241 万円/月であり、現在の負担額は同水準となっています。



単位:千円

		H26有償	H27上半期	増減	
変動費	通信運搬費	55	63	8	
	使用料及び賃借料	システム使用料	75	92	17
		車両賃借料	415	415	0
	小計		490	507	17
	委託料	システム保守		42	42
小計		545	612	67	
固定費	燃料費	361	536	175	
	委託料	オペレーター、受付業務	609	677	68
		運転業務	1,319	1,383	64
	小計		1,928	2,060	132
小計		2,289	2,596	307	
計		2,834	3,208	374	

図-13.「おでかけなんじい」の経費、収入、負担額の推移

- 上半期における平日・休日別時間帯別の利用状況をみると、平日・休日の 19 時台、20 時台、休日の 8 時台は利用者数が 1.1 人/時～2.5 人/時と 3.0 人/時を下回っており、3 台すべてが稼働していない非効率な状況となっています。

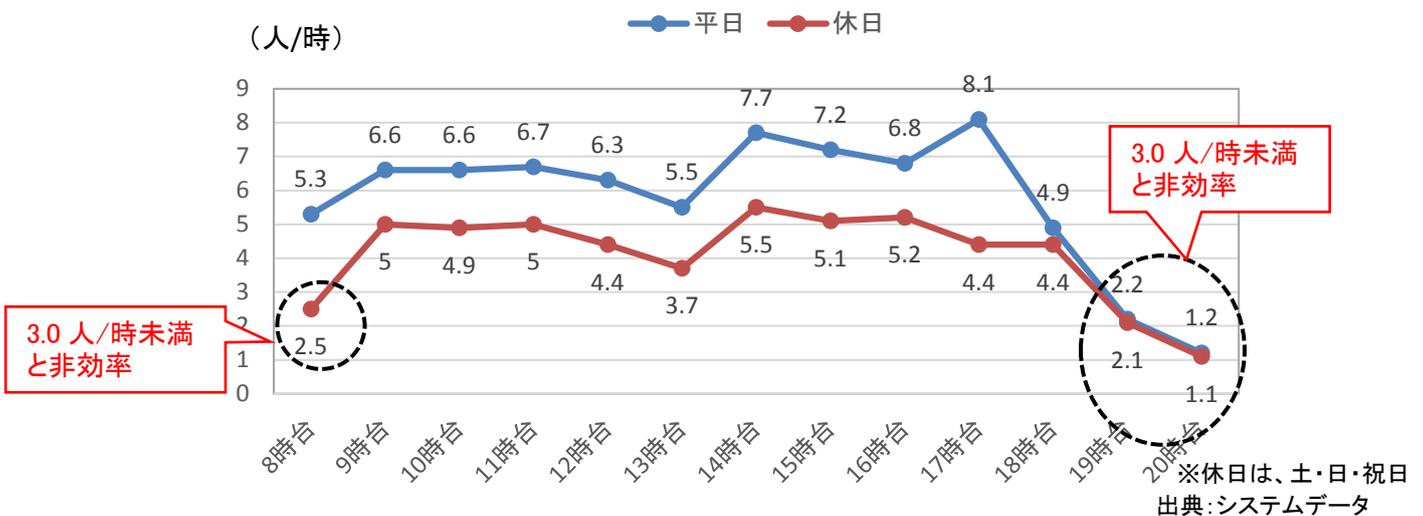
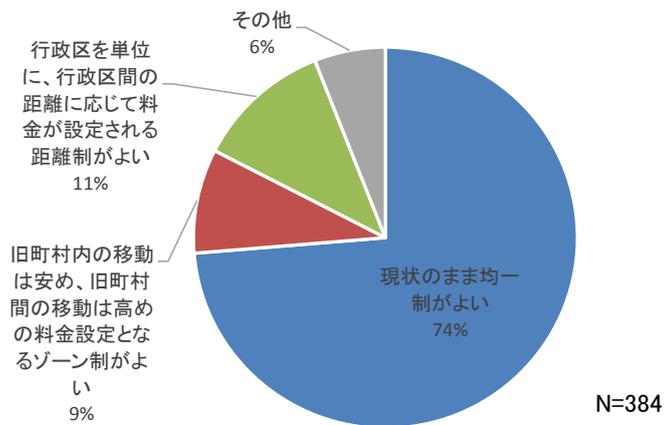


図-14.「おでかけなんじい」の平休別・時間帯別利用者数(再掲)

(2) 運賃設定に対する意向

- 「おでかけなんじい」の運賃の制度については、「現状の均一性がよい」という意見が登録者の3/4を占めています。
- 現状の均一制がよい理由としては「運賃の支払いが楽」、「運賃を変えると運転手の対応が大変」などがあげられています。



1.南城市内であれば、どこでも料金均一（現在と同じ）



2.同一旧町村内と、旧町村間の2つの料金設定



3.行政区間の距離に応じて細かく設定



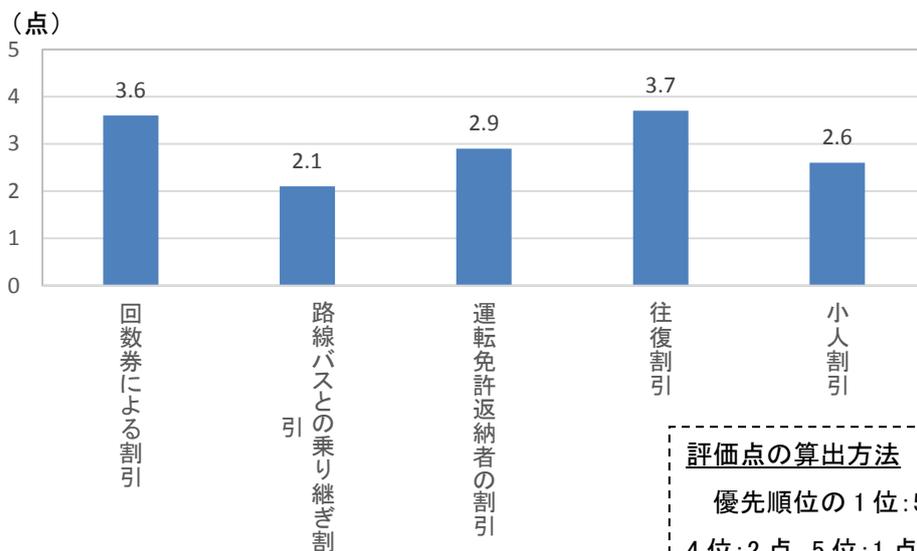
※矢印の線が細いほど料金が安く、太いほど料金が高くなることを示しています。  
安い → → 高い

出典：登録者アンケート

図-15.運賃制度に対する意向

### (3) 割引制度、運賃に対する意向

- 割引制度としては、「往復割引」、「回数券による割引」の意向が高くなっています。
- 運賃は現行の 300 円でよいという意見や、できれば安くして欲しいといった意見があり、利用者でも意見が分かれています。



#### 評価点の算出方法

優先順位の 1 位: 5 点、2 位: 4 点、3 位: 3 点  
4 位: 2 点、5 位: 1 点として、平均点を算出

出典: 登録者アンケート

図-16.割引制度に対する意向

### ～「おでかけなんじい」の運賃の希望～

#### ＝利用者座談会＝

- 300 円でよい。(3)
- 上限は 300 円まで。
- 出来たら安い方がよい。(4)
- 若い人は高いと感じると思う。
- 70 歳以上は無料にして欲しい。
- 学生は 100 円、150 円の設定に出来ないか。
- 料金を下げた後に、上げると不満が出ると思う。 など

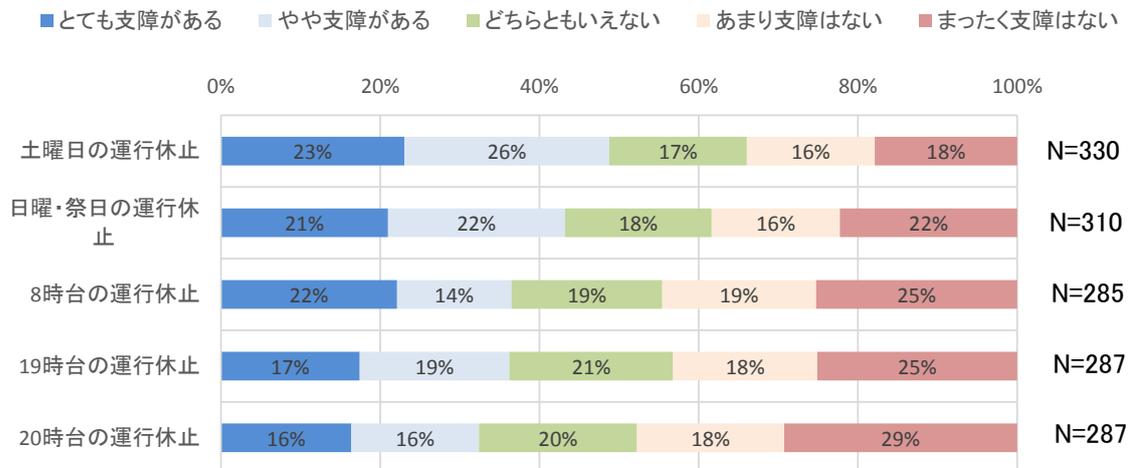
#### ＝主要施設ヒアリング＝

- 南城市内一律 500 円で良いと思う。300 円は安すぎる。
- 高齢化で買い物難民が増えている感じがする。生鮮食品は買い置きが効かないため商品頻度が高い。1 回の負担が少額でも回数が重なれば会計への影響は大きいので、「おでかけなんじい」の運賃はその点に考慮して欲しい。
- 路線バスの便が悪いためタクシーを利用せざるを得ない状況にあるが、路線バスの拡充が難しければ、「おでかけなんじい」の無料化等を検討して欲しい。 など

( )内は回答者数

(4) 運行曜日・時間削減への意向

- 経費削減を図るために運行時間の見直しが考えられますが、登録者アンケートでは、土曜日、日曜・祝日、8時台の運行休止については、支障があるという意見がやや多くあげられました。
- 「おでかけなんじい」の立ち寄り先からも、同様の意見がヒアリングで寄せられており、特に8時台の運行休止には、高齢者は朝から利用する方が多いので支障があるという意見が寄せられています。



出典：登録者アンケート

図-17. 曜日別・時間帯別の「おでかけなんじい」の運行休止による影響

～「おでかけなんじい」の運行曜日・時間帯の見直しについて～

＝利用者座談会＝

- 祝祭日は買い物で使う人がいると思う。
- 土日も運行してほしい。(3)
- 土曜日、祝日は仕事があるので運行して欲しい。
- 8時台は必要。
- 19～20時の利用はあまりない。
- 利用が少ない時間帯であれば、減らしても良いのではないかな。
- 今のままが良い。

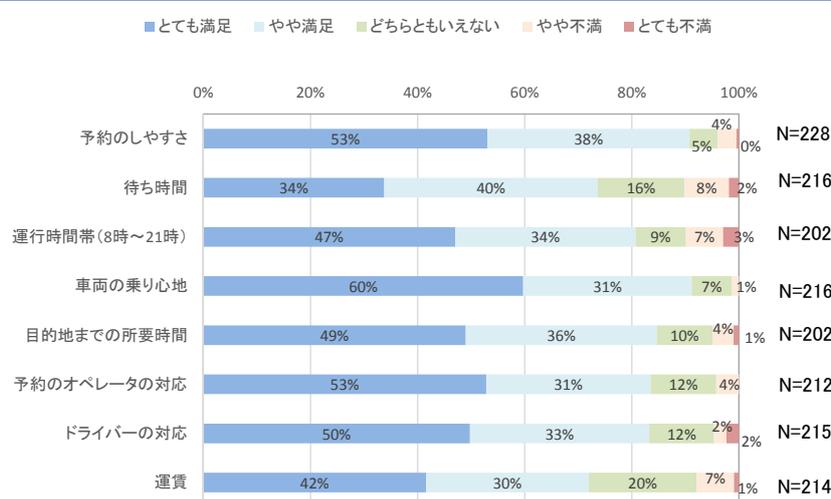
＝主要施設ヒアリング＝

- 高齢者は朝の利用が多いので、8時台の運行休止は支障が出る可能性がある。(5)
- 宿で夕食を提供しておらず、「おでかけなんじい」を利用して飲食店を紹介していることから、19時、20時台の運行休止はとても支障がある。
- ランチタイムや模様での利用客が多いため、8時台の休止は問題ないが、19時台、20時台の運行休止は支障がある。 など

( )内は回答者数

## (5) 利用者の評価

- 「おでかけなんじい」利用に対する評価は高く、すべての項目で7割以上の方が「満足」、「やや満足」と回答しています。
- 利用者座談会では、全般に、オペレータ、運転手の方も慣れてきて対応が良くなっているという声が寄せられています。
- 昨年度調査では、「待ち時間」に対する評価がやや低いという結果でしたが、利用者座談会によると、予定より早く「おでかけなんじい」が来て待たせてしまうことがあったり、家から出てくるのが遅い方がいるなど、利用者側の都合で待ち時間が長くなるケースがみられるようです。
- その他にも、利用者座談会では、良い点として、荷物があっても自宅まで送ってもらえる、乗り換えなしで移動できるといった点が、悪い点として、所要時間や待ち時間が長くなる場合があることなどがあげられています。



出典:登録者アンケート

図-18.「おでかけなんじい」の評価

### ～「おでかけなんじい」評価・利用しての感想（利用者座談会）～

#### 【良い点】

- 買い物して荷物があっても、自宅近くで降ろしてくれるので便利。
- 運転手が気をつけて運転してくれる。
- 待ち時間が長くなる時は、オペレータから遅れるとの連絡が入る。
- 乗り換えなしで市内を移動できるので便利になって助かる。
- イベント時は、駐車場にとめられないこともあるので、「おでかけなんじい」は便利。
- 路線バスはステップが高いが、「おでかけなんじい」は乗り降りしやすい。
- 「おでかけなんじい」がないと生きていけない。

#### 【悪い点】

- 色々立ち寄るので、家に帰るのに1時間かかったこともある。
- 時間通りに来ずに、30分待ったことがある。
- 病院や銀行には公衆電話がないところもあるので、携帯電話を持っていないと帰りの予約をするのも大変。 など

(6) 他の交通機関への影響

- 状況別の交通手段の利用意向をみると、市民は、「お酒を飲むとき」以外のすべての項目で「自分で運転」の割合が高くなっており、クルマの利用意向が非常に高いといえます。
- 交通手段別に、偏差値表示に置き換えてみると、「おでかけなんじい」は「時間に余裕があるとき」、「ひとりで出かけるとき」の利用意向が高いのに対し、「タクシー」は「時間に余裕がないとき」、「お酒を飲むとき」の利用意向が高く、「おでかけなんじい」とは使い分けされている状況がうかがえます。
- 一方、路線バスの利用意向は「おでかけなんじい」と似ており、「時間に余裕があるとき」、「ひとりで出かけるとき」の利用意向が高く、また、「おでかけなんじい」との相関係数も0.674～0.716と高く、アンケート結果からでは競合関係にあると考えられます。ただし、次ページのデータにも示すように、実際にはあまり競合していないと思われます。

表 6.状況別の交通手段の利用意向

	おでかけなんじい		路線バス		タクシー		家族・知人などの送迎		自分で運転	
	登録者	市民	登録者	市民	登録者	市民	登録者	市民	登録者	市民
時間に余裕があるとき	46%	4%	23%	13%	2%	1%	20%	14%	30%	78%
時間に余裕がないとき	15%	1%	7%	3%	24%	6%	22%	15%	34%	77%
荷物が多きとき	35%	1%	3%	0%	9%	3%	25%	18%	34%	80%
荷物が少ないとき	40%	1%	21%	7%	4%	1%	13%	10%	38%	81%
グループで出かけるとき	22%	1%	4%	2%	8%	1%	37%	33%	30%	67%
ひとりで出かけるとき	50%	4%	22%	12%	8%	2%	10%	6%	34%	80%
天気が良いとき	33%	1%	20%	8%	7%	0%	13%	10%	44%	81%
天気が悪いとき	27%	2%	8%	3%	13%	2%	17%	10%	39%	73%
体調が良いとき	31%	1%	19%	9%	6%	1%	19%	11%	46%	80%
体調が悪いとき	13%	1%	2%	2%	16%	7%	30%	38%	22%	37%
朝早く(日の出頃)出かけるとき	11%	0%	10%	1%	11%	1%	19%	15%	40%	77%
夕方遅く(日の入り頃)出かけるとき	15%	0%	8%	2%	10%	4%	23%	15%	37%	75%
お酒を飲みに出かけるとき	39%	1%	10%	15%	20%	20%	26%	36%	16%	32%

表 7.状況別の交通手段の利用意向(交通手段別の偏差値表示)

	おでかけなんじい		路線バス		タクシー		家族・知人などの送迎		自分で運転	
	登録者	市民	登録者	市民	登録者	市民	登録者	市民	登録者	市民
時間に余裕があるとき	63	73	64	64	36	45	49	47	45	54
時間に余裕がないとき	39	48	44	44	71	54	52	47	50	54
荷物が多きとき	54	44	38	39	47	49	55	50	50	56
荷物が少ないとき	58	48	61	53	39	45	40	43	55	56
グループで出かけるとき	44	48	40	42	46	45	72	65	46	48
ひとりで出かけるとき	66	69	63	61	45	46	35	39	49	56
天気が良いとき	53	48	60	54	45	44	39	43	62	56
天気が悪いとき	49	52	45	44	54	46	44	43	55	52
体調が良いとき	52	48	58	56	43	44	47	43	64	56
体調が悪いとき	38	44	37	43	59	56	62	69	35	30
朝早く(日の出頃)出かけるとき	36	40	47	40	51	44	47	48	56	54
夕方遅く(日の入り頃)出かけるとき	39	40	45	42	48	50	52	48	54	53
お酒を飲みに出かけるとき	57	48	47	68	65	81	57	67	28	27
「おでかけなんじい」との相関係数	—	—	0.716	0.674	-0.494	-0.149	-0.476	-0.313	-0.04	0.184

偏差値60以上  
偏差値40以下

相関係数とは

2つの変数の関係を表す値。-1～1の値をとり、正比例の関係であれば1、反比例の関係であれば-1に近い値を示す。両者の関係性が小さければ値が0に近くなる。

- H25 に実施された沖縄県の調査によると、南城市内を通行する路線バスは 18 系統あり、調査日で 6,983 人の利用がありました。
- そのうち、74%は、南城市外区間のみの利用であり、南城市内のバス停を乗降した方の割合は 26%になります。
- 「おでかけなんじい」と競合すると考えられる南城市内のみ路線バスの利用は、全体の 2%、142 人と少なく、多くは市外への移動に利用されています。
- 市内から市外へは 654 人、市外から市内へは 1,043 人が路線バスを利用していますが、「おでかけなんじい」の「馬天入口バス停」までの利用者数は、1.76 人/日、「馬天入口バス停」からの利用者は 0.16 人/日とわずかであり、既存の利用者数を考えると大きな影響はないと考えられます。
- また、後述（P23）するように、「おでかけなんじい」利用により 24%の方は外出回数が増加しており、全体の移動需要の増加を考慮すると、路線バスへの影響は小さいと考えられます。

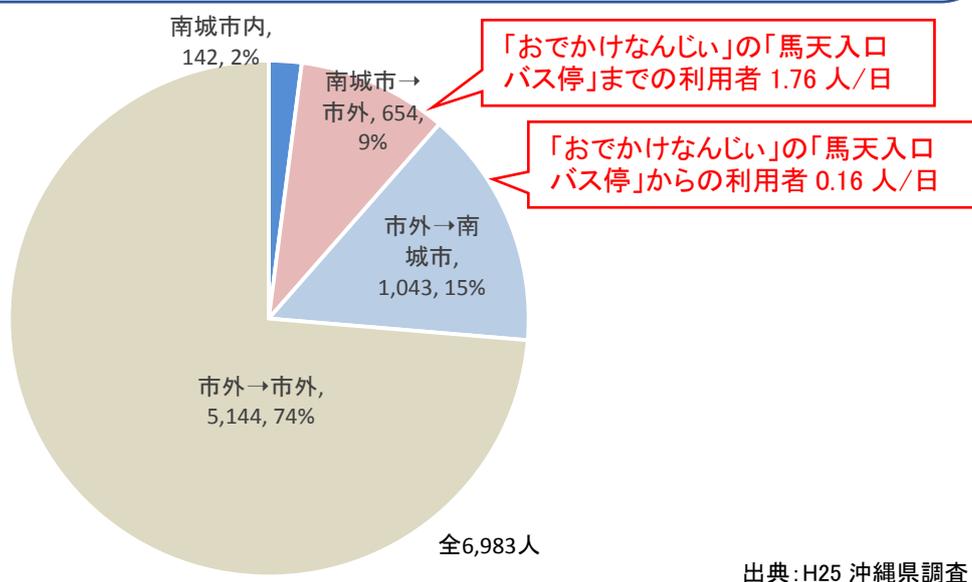


図-19.南城市内を通行する路線バスの利用状況の内訳

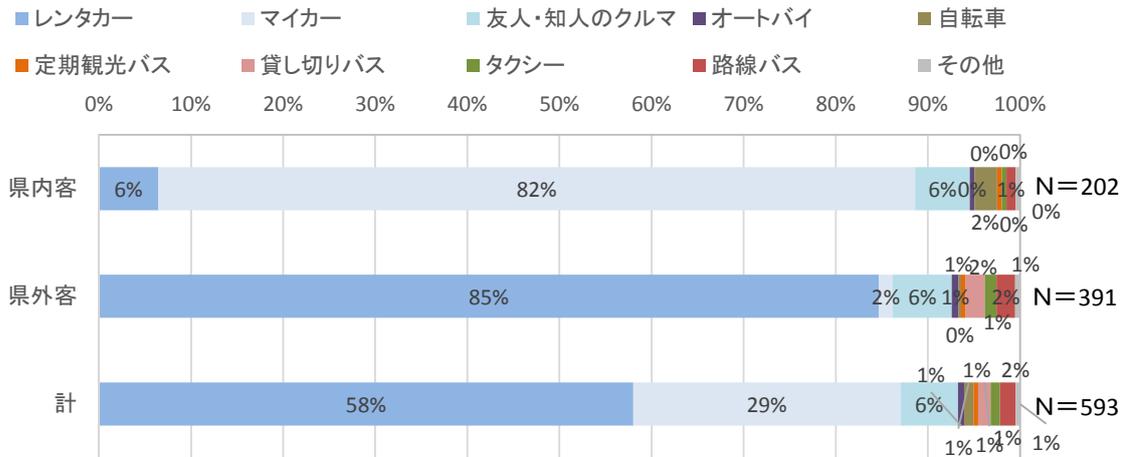
表 8.調査対象の 18 系統の概要 (H25 調査時点)

系統番号	起点	終点	系統番号	起点	終点
36 糸満～新里線	糸満 BT	親慶原出張所	54 前川線	那覇 BT	玉泉洞前
37 那覇新開線	那覇 BT	馬天営業所	57 那覇マツカウ線	那覇 BT	馬天営業所
38 志喜屋線	那覇 BT	志喜屋	58 馬天琉大泡瀬線	泡瀬営業所	馬天営業所
39 百名線	那覇 BT	親慶原出張所	81 西崎向陽高校線	糸満 BT	玉泉洞前
40 大里線	那覇 BT	親慶原出張所 /大城	82 玉泉洞糸満線	糸満 BT	玉泉洞前
41 つきしろの街線	那覇 BT	親慶原出張所	83 玉泉洞線	那覇 BT	玉泉洞前
50 百名線	那覇 BT	百名 BT	91 城間線	馬天営業所	屋富祖
51 百名線	那覇 BT	百名 BT	109 大里線	那覇 BT	大城
53 志喜屋線	那覇 BT	百名 BT	191 城間線	馬天営業所	屋富祖

## 1.5 南城市への観光需要の喚起に関する評価

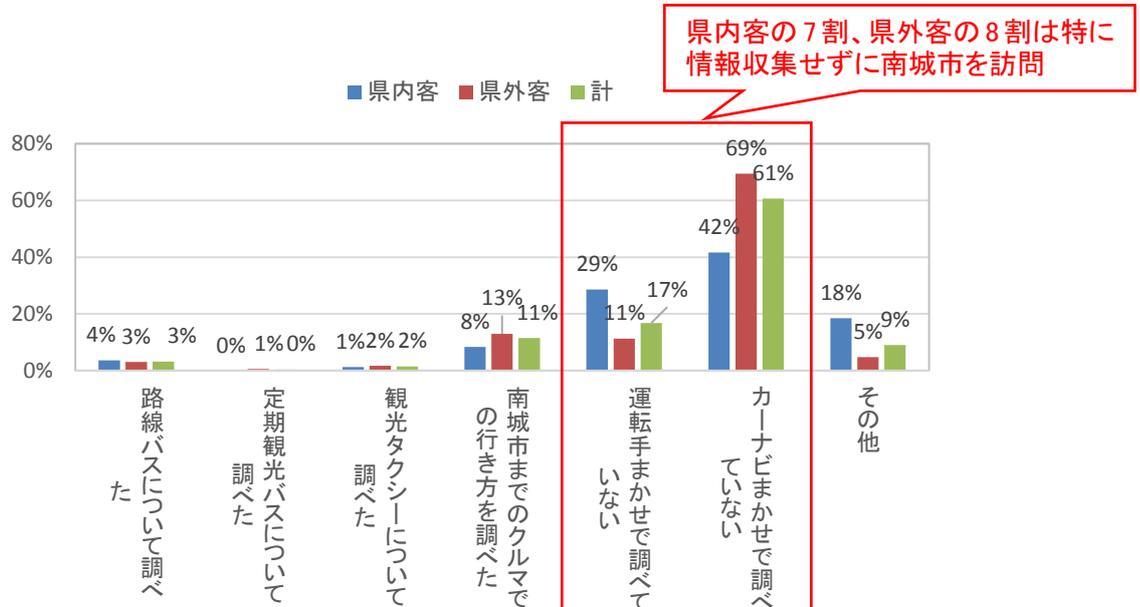
### (1) 南城市への観光客の来訪状況

- 南城市への観光客のアクセス手段は、県内客、県外客ともにクルマ（レンタカー・マイカー・友人知人のクルマ）での来訪が多く、県内客の94%、県外客93%を占めています。
- 交通手段についての情報収集状況をみると、県内客の7割、県外客の8割は特に情報収集をせずに訪れています。（多くの方が「カーナビ又は運転任せ」）



出典：観光客アンケート

図-20.観光客の南城市来訪手段



出典：観光客アンケート

図-21.観光客の交通情報の収集状況

(2) 「おでかけなんじい」の認知・利用状況

- 観光客の9割は、おでかけなんじいについて「知らなかった（この調査ではじめて知った）」と回答しており、あらかじめ「今回、南城市を訪れる前から知っていた」方は5%にとどまっています。
- 実際に、「おでかけなんじい」を利用した方は調査対象の0.3%（601人中2名）となっています。

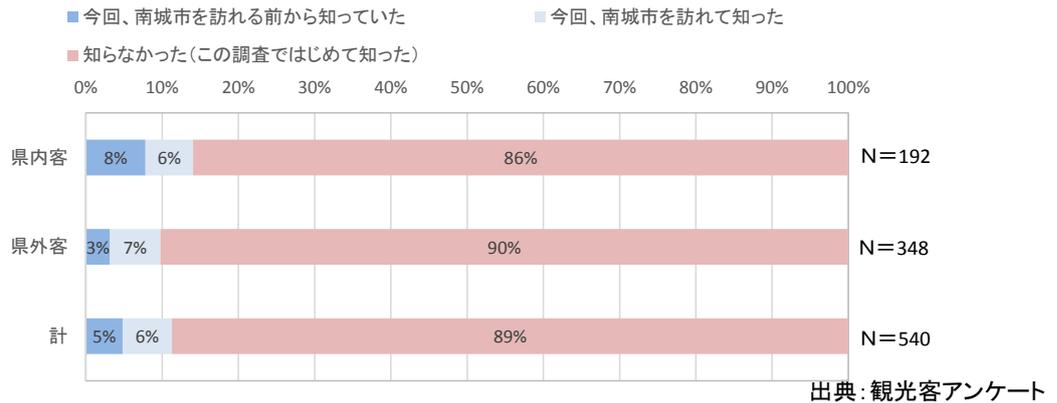


図-22.観光客の交通情報の収集状況

(3) 「おでかけなんじい」による来訪促進・回遊促進効果

- もし、「おでかけなんじい」がなければ南城市を訪れたかという問いに対し、8%は「訪問しなかった」と回答しており、一部ではありますが、南城市への来訪促進効果がうかがえます。
- 南城市来訪前に、「おでかけなんじい」を知っていた場合、今回の旅行の行程を見直した可能性はあるかという問いに対し、86%は「特に変更や見直しはしなかったと思う」と回答しているものの、12%は「少しは南城市での立ち寄りを増やしたと思う」、2%は「南城市での立ち寄りを大きく増やしたと思う」と回答しており、一部の方には、「おでかけなんじい」利用による市内の観光周遊拡大の可能性が期待されます。

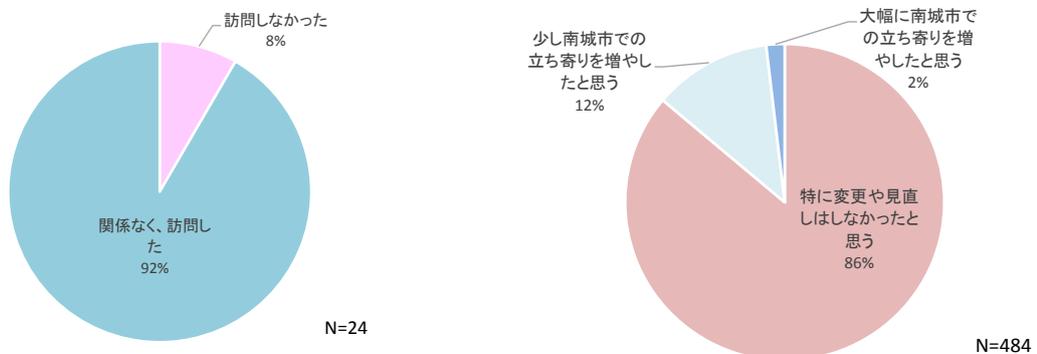


図-23.「おでかけなんじい」がなかった場合の南城市来訪の有無(左)と事前認知時の行程変更の可能性(右)

1.6 南城市の活性化に向けた交通弱者の外出支援に関する評価

(1) 「おでかけなんじい」の認知度・利用状況

- 市民の15%は「おでかけなんじい」について、「まったく知らない」、20%は「名前を聞いたことはあるが、詳しくは知らない」と回答しており、あわせて35%の方には十分に認識していただけていない状況となっています。
- 年代別では、10代、20代の若年層と、50代、60代の認知度が低くなっています。
- 登録者の45%は「おでかけなんじい」を利用しておらず、登録者でも半数近くが利用していない状況にあります。
- 向陽高校についてしてみると、認知度は保護者と生徒で、大きく変わりませんが、生徒は「知っており、利用したこともある」と回答した方の割合は、保護者の3%に対し、18%と高く、生徒の「おでかけなんじい」に対する認知度が高まれば、さらに利用する可能性があるといえます。

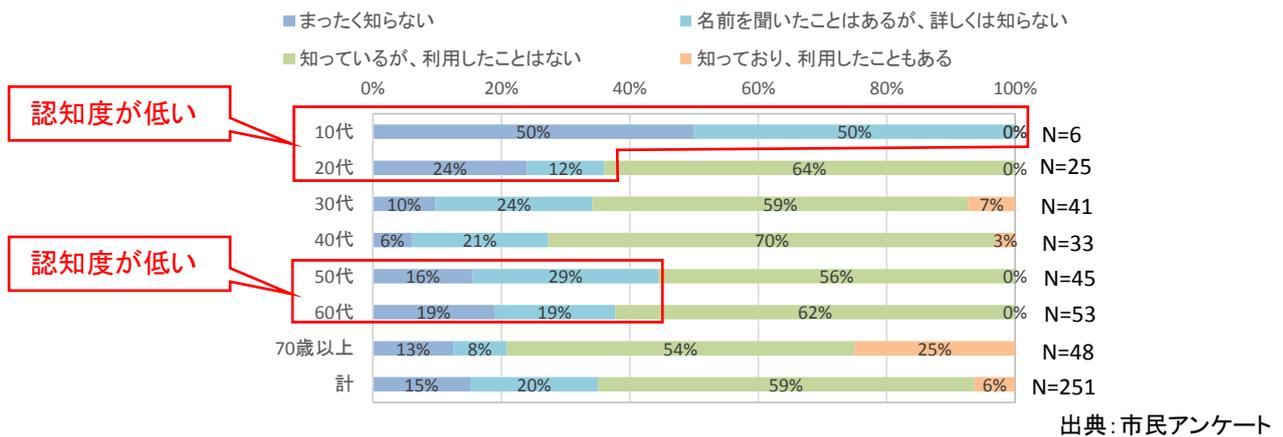


図-24.市民の年代別の「おでかけなんじい」の認知度・利用状況

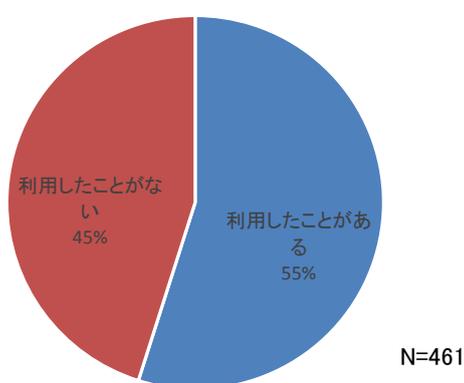


図-25.登録者の利用状況

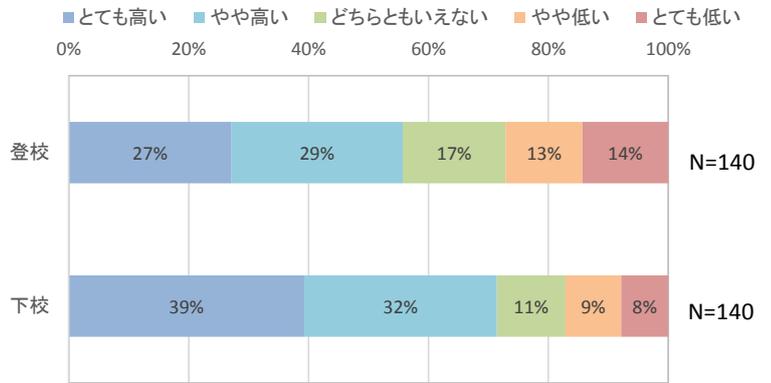


図-26.保護者及び生徒(向陽高校)の認知度・利用状況

(2) 「おでかけなんじい」 利用による効果

- 「おでかけなんじい」 導入前後の外出頻度の変化をみると、71%と多くの方は「あまり変わらない」と回答しているものの、24%の方は「増加した」と回答しており、一定の外出促進効果があるといえます。
- 効果があった方の外出頻度は、導入前の平均 2.2 回/月から、導入後は平均 4.8 回/月へと 2 倍以上に増加しています。なお、「あまり変わらない」と回答した方の平均外出回数は 7.9 回/月と、もともと外出回数が多い方となっています。
- 「おでかけなんじい」の導入により、登録者の 30%は「市内で買い物する機会が増えた」、27%は「ちょっとした用事でも出かけるようになった」といった外出状況の変化がみられます。

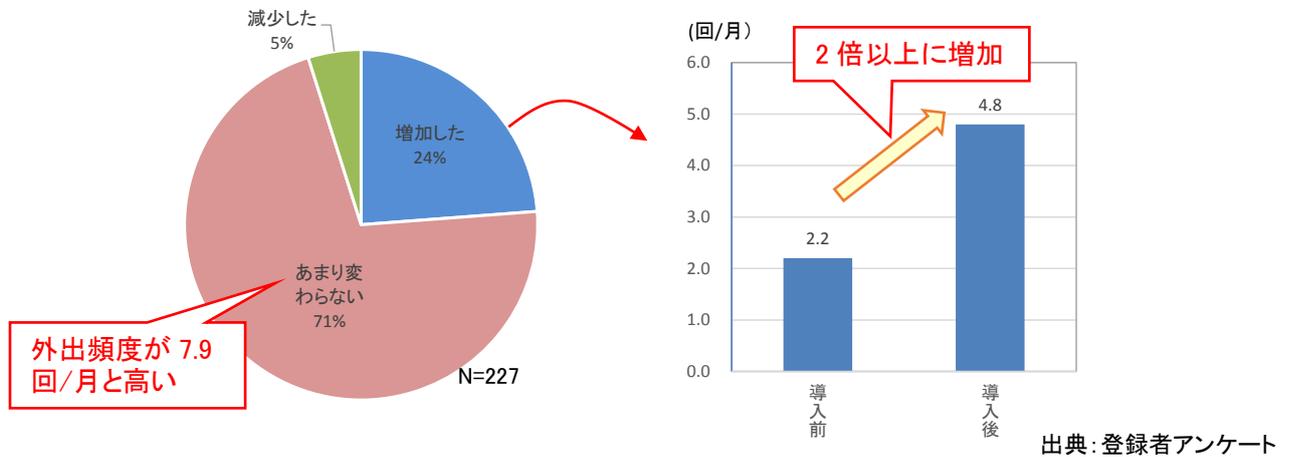


図-27.「おでかけなんじい」導入後の外出頻度の変化(左: 変化の有無、右: 増加した方の導入前後の外出頻度)

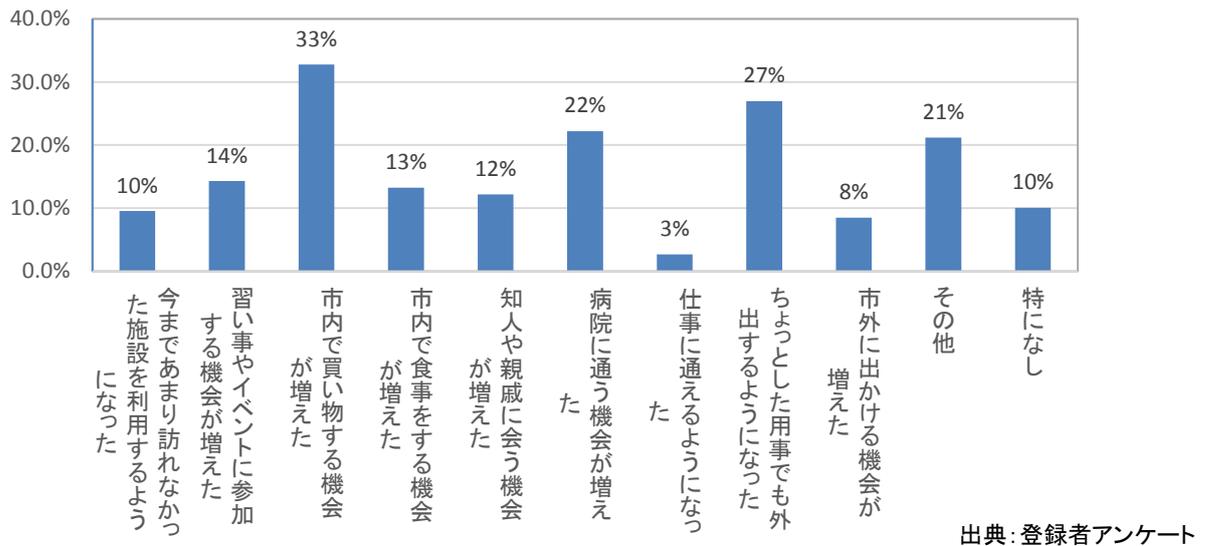
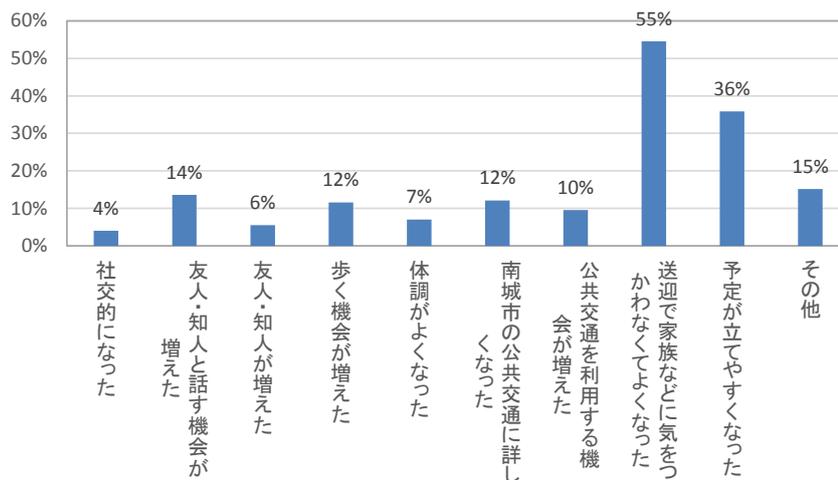


図-28.「おでかけなんじい」の導入後の外出状況の変化

- その他には、「おでかけなんじい」の導入により、日常生活において、「送迎で家族などに気をつかわなくてよくなった」が 55%、「予定が立てやすくなった」が 36%といった効果もみられます。
- また、利用者座談会では、「足が確保されたので仕事をできるようになった」、「家族の送迎が不要になり、自分で外出できるようになった」といった直接的な効果の他に、「車内で友達ができ、会話が弾む」、「市内の色々な地名を知るようになった」など間接的な効果も上げられています。



出典：登録者アンケート

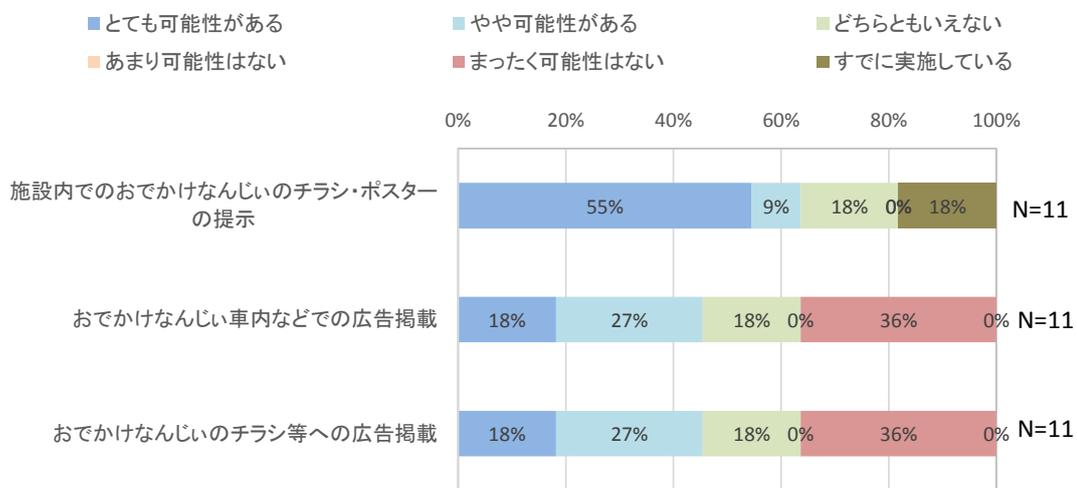
図-29.「おでかけなんじい」導入による外出状況の変化

### ～「おでかけなんじい」導入による効果（利用者座談会より）～

- 「おでかけなんじい」が運行されるようになったので、足が確保出来、仕事に行けるようになった。
- （佐敷小谷から）百名に行くのに助かっている。「おでかけなんじい」が運行するようになってから、仕事に行けるようになった。
- これまでは家族の都合で送迎をお願いできないこともあったが、「おでかけなんじい」ができたことで、出かけられるようになった。
- これまで送迎をお願いするのが負担であったが、300円かかってもそういう負担が解消され助かっている。
- 身内のところにも、気軽に行けるようになった。
- 乗合の方と顔見知りになれる。
- 車内で友達ができ、会話がはずむ。
- 「おでかけなんじい」のおかげで健康になる。あちこち出かけた。
- 乗合で遠回りになっても、行ったことがないところを行けるので楽しい。
- 「おでかけなんじい」を利用するようになって、南城市内の地名を色々知るようになった。 など

### (3)「おでかけなんじい」と事業者との連携

- 「施設内でのおでかけなんじいのチラシ・ポスターの掲示」については、ヒアリング対象の6割が「とても可能性がある」又は「やや可能性がある」と協力意向を示しています。
- 費用負担を伴う「おでかけなんじい車内などでの広告掲載」、「おでかけなんじいのチラシ等への広告掲載」については、45%の施設が「とても可能性がある」、「やや可能性がある」と回答している一方で、36%は「まったく可能性がない」と回答しています。
- また、事業者からは「おでかけなんじい」の広報について前向きな意見がある一方で、施設自体が「おでかけなんじい」についてよく理解していないので、広報活動を積極的に行って欲しいという意見もありました。



出典: 主要施設ヒアリング

図-30.「おでかけなんじい」の広報での連携の可能性

#### ～広報について～

＝主要施設ヒアリング＝

- 既に施設内でのポスター掲示、公衆電話への案内掲示などの広報を行っている。今後も積極的に連携していきたい。
- 「おでかけなんじい」の広報は検討課題としたい。(2)
- 施設内の公衆電話周辺での広報は積極的に行いたい、利用者の待ち時間がどのくらいになるのかが気になる。
- ポスター掲示やチラシ配布も積極的に協力したい。代行運転が飲食店で配布している名刺型の宣伝ツールも有効だと思う。
- 有償での広報の連携は難しい。(2)
- 来訪者への特典付与については、条件付きで検討する余地がある。(現状では「おでかけなんじい」での来訪を証明しづらい)
- 施設側の「おでかけなんじい」の理解が十分でないので、広報活動を積極的に行って欲しい。(4) など

## 1.7 評価と分析のまとめ

「1.2 公共交通空白・不便地域における路線バスの補完に関する評価」～「1.6 南城市の活性化に向けた交通弱者の外出支援に関する評価」より平成27年度上半期における「おでかけなんじい」の評価と分析は以下のように整理されます。

表 9.平成27年度上半期実証運行の評価と分析のまとめ

区分	評価の視点	評価・分析	対応策・実施(案)
公共交通空白・不便地域における路線バスの補完	公共交通空白・不便地域での利用	●公共交通空白・不便地域の利用が多くなっており、移動を支援している。	実施案①市民の登録・利用促進に向けた広報実施
	交通不便地域への登下校支援	●登下校で向陽高校近くの市境までの活用されている。	実施案②向陽高校までの運行
	交通不便地域から市外への移動支援	●市境界部までの移動に利用されている。(境界部からは路線バス、タクシー、徒歩等で移動)	実施案③市外の特定の目的地までの運行
既存の路線バス等と一体となった公共交通ネットワーク形成	市内の移動手段との連携	●タクシーや路線バスとの乗り継ぎ利用がみられ、具体的には馬天入口バス停、安座真船待合所での乗り継ぎ利用が多い。	実施案④乗り継ぎ促進に向けた情報提供
	市外の移動手段との連携	●現状では、市外の交通手段と連携していない。	実施案⑤市外の交通手段との連携促進
持続可能な公共交通ネットワークの形成	採算性・効率性	●概ね既存の公共交通関連の負担額に近い金額で推移している。	実施案⑥効率向上に向けた運行曜日・時間帯の削減
	運用改善	●すべての項目で7割の方が満足している。	実施案⑦回数券等の割引制度の導入
	他の交通機関への影響低減	●利用者は、タクシーとは使い分けをしており、あまり競合しないと考えられる。 ●路線バスとは、競合するが、既存の統計データでは影響が少ないと考えられる。	実施案⑧他の交通機関への影響の把握と連携策
南城市への観光需要の喚起	観光客の来訪・回遊促進	●「おでかけなんじい」の利用はわずかであるが、「おでかけなんじい」利用による来訪促進・回遊促進の可能性が確認された。	実施案⑨観光客向けの広報実施
南城市の活性化に向けた交通弱者の外出支援	交通弱者の外出促進	●「おでかけなんじい」導入により外出頻度が増加している。	実施案①市民の登録・利用促進に向けた広報実施
	外出支援による副次的な効果	●送迎の負担軽減、予定が立てやすくなるなどの効果が発現している。	
	地域との連携によるさらなる外出支援	●イオンタウン南城大里では既に連携した取組が実施されている。 ●主要施設ではおでかけなんじいの乗降スペースを準備してくれている。	実施案⑩施設向けの広報実施

## 2 本格運行に向けた対応

前ページで示された実施案は、以下のように整理されます。

### <利便性向上に関すること>

- 実施案②向陽高校までの運行
- 実施案③市外の特定の目的地までの運行
- 実施案⑤市外の交通手段との連携促進

### <利用促進に関すること>

- 実施案⑦回数券等の割引制度の導入

### <効率化に関すること>

- 実施案⑥効率性向上に向けた運行曜日・時間帯の削減

### <広報・情報提供に関すること>

- 実施案①利用率が低い空白・不便地域での広報の実施
- 実施案④乗り継ぎ促進に向けた情報提供
- 実施案⑨観光客向けの広報実施
- 実施案⑩施設向けの広報実施

### <実態把握に関すること>

- 実施案⑩他の交通機関への影響の把握と連携策



上記の実施案のうち、利用者のニーズ、実施の必要性が高いと考えられる下記の4つの対策案について概略を検討しました。

「実施案②：向陽高校までの運行」

「実施案③：市外の特定の目的地までの運行」

「実施案⑦：回数券等との割引制度の導入」

「実施案⑥：効率向上に向けた運行曜日・時間帯の削減」

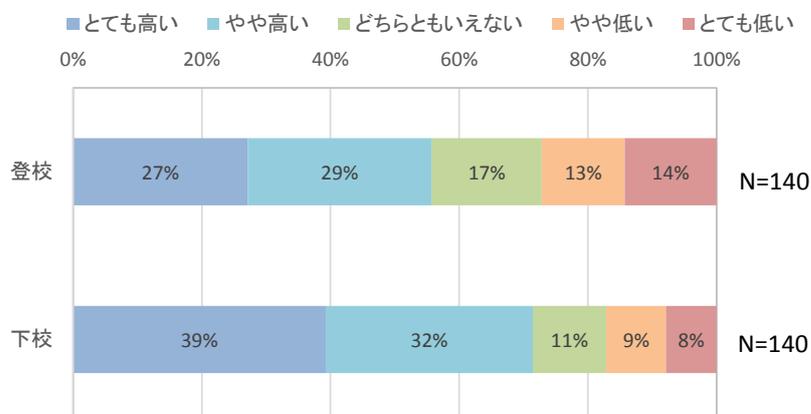
## 【分析からみた実態】

- 9割の生徒が「送迎」で登下校しており、保護者の負担となっています。
- 市境まで「おでかけなんじい」を利用し、そこから徒歩で登下校する例もみられます。



## 【対応の考え方】

- 市境（雄樋川大橋）から向陽高校までは、500m程であり、向陽高校まで運行しても、現在の運行便数を増やす必要性は小さいと考えられることから、向陽高校まで直接運行します。
- 既存の公共交通への影響も懸念されますが、公共交通の利用は下校時の「路線バス」4%のみであり、影響は限定的であると考えます。
- 学校アンケートでは、登校よりも下校の方がニーズは高く、また、向陽高校の始業が7:30で登校にあわせると6時台から運行する必要があるため、下校を対象とした運行とします。
- 運行は、下校を対象としますが、テストや行事で早く下校する場合は、病気等による早退時にも対応出来るようにするため、利用時間は、「おでかけなんじい」の運行時間であれば、制限を設けず、自由に利用できるようにします。
- 運賃は、アンケートで236円が支払意志額として示されていますが、市外への移動であることから、本来であれば加算運賃を求めるケース（別途、市外まで運行することになった際に、バランスがとれなくなる）であり、いったん、割引運賃を導入すると、もとの戻しにくいことから、現行の300円とします。
- なお、学生の割引運賃、定期券の導入については、本格運行時にあらためて検討いたしません。



出典：学校アンケート

図-31.登下校での「おでかけなんじい」の利用可能性

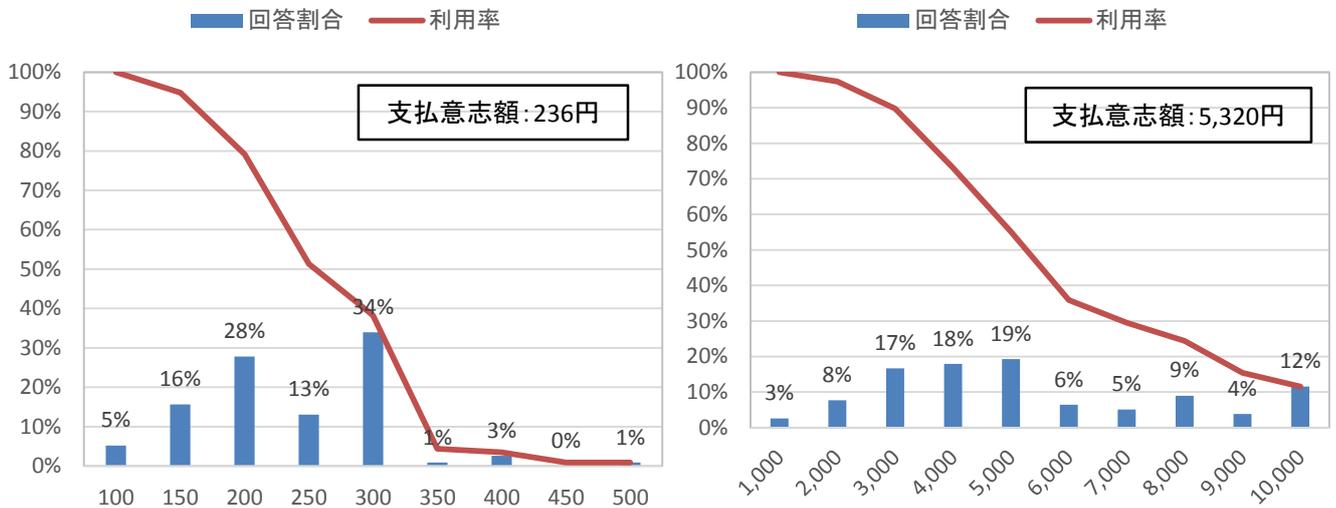


【収支予測】

- 向陽高校まで 500m 区間運行を延長しても、1 時間 3 便の運行でまかなえると想定すると、経費に変化はありません。
- 学校アンケートより、下校時の利用意向、運賃 300 円での利用意向等を考慮すると、1 ヶ月当たりの利用者数は 187 人/月、1 日当たり 9 人/日と予測されます。
- 1 ヶ月 187 人利用することで、 $187 \text{人} \times 300 \text{円} = 56,100 \text{円/月}$ の収入が期待されます。

表 1.向陽高校までの運行による利用者数の予測

項目	値	単位
回答者数(南城市からの通学者)	140	人
①アンケートでの利用可能性(とても高い)	39%	
②300円での利用率	38%	
③月あたりの支払意志額 (定期券の支払意志額5,320円/2(下校時分))	2660	円
④1ヶ月当たりの利用回数(③/300円)	9	
⑤1ヶ月当たり利用者数(140 × ① × ② × ④)	187	人/月
⑥1日当たり利用者数(⑤/21日)	9	



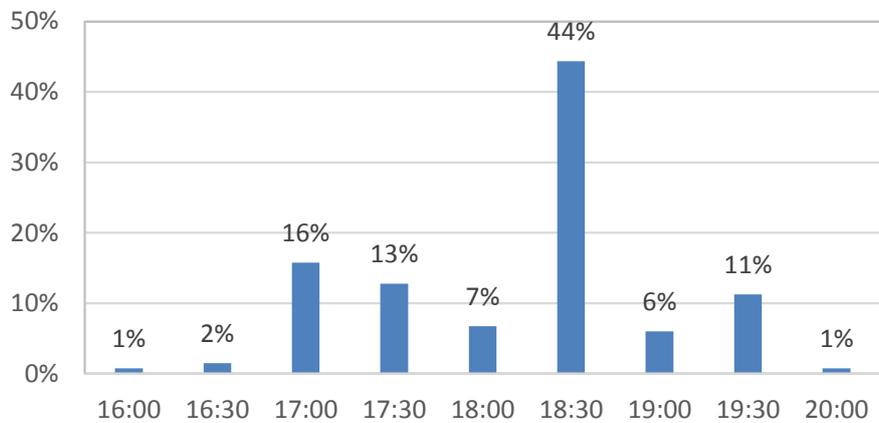
出典: 学校アンケート

図-32.登下校での「おでかけなんじい」利用の運賃の条件(左:1 回当たり、右:1 ヶ月当たり)



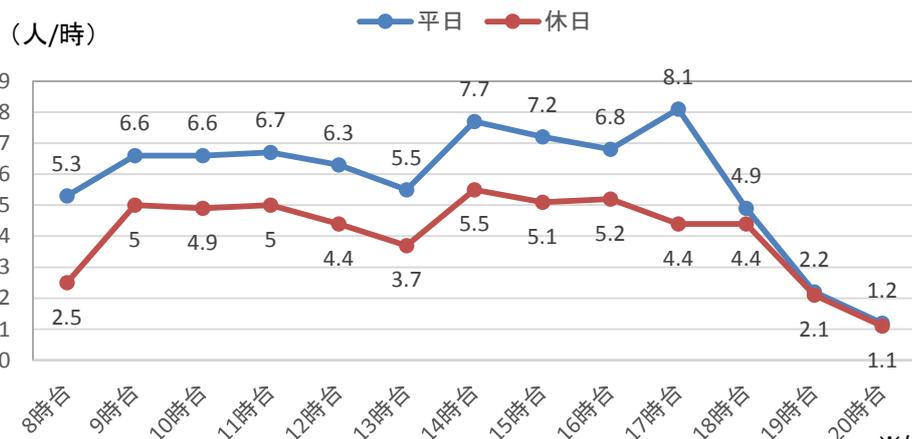
【今後の対応と留意事項】

- 新たな経費はほぼ不要であり、5万円/月の収入も見込めることから、今年度より実験的に3月まで実施します。
- 向陽高校生の下校時間は「18:30～18:59」に集中しており、18時台の「おでかけなんじ」の利用者数は、平日でも4.9人/時と余裕があることから、既存の利用者への影響は少ないと考えられます。
- 想定以上の利用により、現行の1時間3便体制で対応出来なくなる場合は、高校生の利用時間の制限や、将来的には別の交通手段による対応等を検討します。



出典：学校アンケート

図-33.向陽高校生の下校時間



※休日は、土・日・祝日  
出典：システムデータ

図-34.「おでかけなんじ」の平休別・時間帯別利用者数(再掲)

## 【分析からみた実態】

- 利用者には、回数券や往復割引等の割引策導入のニーズがあります。



## 【対応の考え方】

- 回数券等の割引策により、利用促進が期待されることから、導入します。
- 利用者のニーズは、往復割引、回数券の順にニーズが高いですが、往復割引は割引対象となる往復移動を定義できても、実際の運用で曖昧さが残り、料金収受も煩雑になることが想定されるため、回数券で対応します。
- 回数券（案）
  - 販売額：5,000円
  - 利用金額：6,000円分（20回利用）
  - 割引率：17%
  - 販売場所：車内のみ（販売手数料をかけないため）
  - 実施：本格運行の平成28年度～



## 【収支予測】

- 回数券導入時の収入は、605千円と予測され、これは平均利用者数から算出した収入611千円（67.9人/日×300円/人×30日）とほぼ同じとなります。
- ただし、回数券発行に当たっては、1,000枚当たり3～4万円程度の印刷費が必要となるため、この分の負担が増額となります。

表 2.回数券導入時の収入予測の結果

	構成比	①1日当たりの人数	②回数券による利用回数の増加率	③回数券導入時の利用者数	④運賃	⑤1日当たりの収入	⑥1ヶ月当たりの収入
				①+①*②		③×④	⑤×30
回数券利用	62%	42.1	18%	49.7	250	12,425	372,750
回数券非利用	38%	25.8	0%	25.8	300	7,740	232,200
計	100%	67.9				20,165	604,950

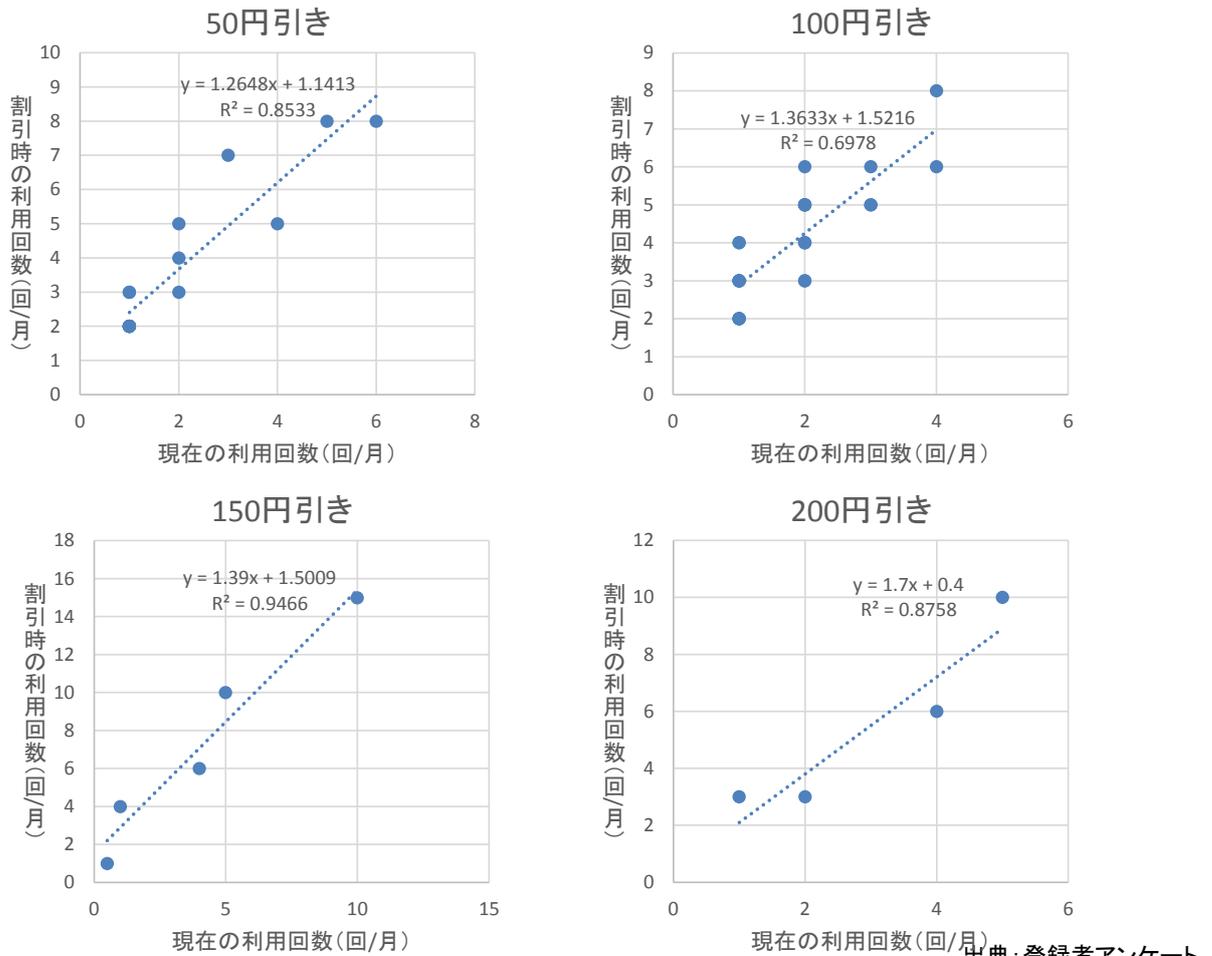


図-35.割引料金別の現在の利用回数と割引時の利用回数と関係

割引時の利用者数の予測は、登録者アンケートで把握した割引料金別の現在と割引時の利用回数の比(上記グラフの傾き)をもとに、現在を1.0とした場合の利用回数と運賃との関係を整理し、これに回数券導入時の割引率18%(250円)を当てはめることで行いました。

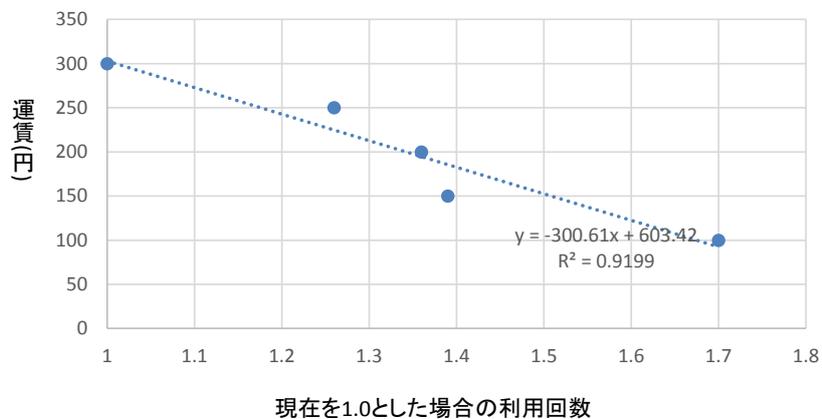


図-36.「おでかけなんじい」の運賃と現在の利用回数を1.0とした場合の利用回数との関係



【今後の対応と留意事項】

- 回数券を発行しても収入は同じで、印刷費分の経費がかかりますが、利用者の利便性向上、運転手の料金収受の負担軽減も図れることから、平成 28 年度の本格運用時から導入します。
- 今年度は導入に向け、回数券のデザイン、名称の検討を行うほか、別途、1 日乗車券等の導入も検討します。

2.3 効率向上に向けた運行曜日・時間帯の削減検討

…来年度実施に向け今年度検討

【分析からみた実態】

- 「おでかけなんじい」を運行するため 321 万円/月の経費がかかっており、収入を差し引くと 262 万円/月の負担が生じています。
- 平日・休日の 19 時台、20 時台、平日の 8 時台は平均利用者数が 3.0 人/時を下回っており、3 便のうち、1 便が使われていない不効率な状況となっています。
- その他、平日では 8 時台、18 時台の利用者数が 5.0 人/時前後と少なくなっています。
- また、休日は平日に比べ利用者数が少なく、日中は 5.0 人/時前後の利用となっています。  
※時間帯別の利用状況は P30 図-34 参照
- ただし、休日、8 時台については運行を希望する意見が多くあげられています。



【対応の考え方】

- 効率向上を図るため、利用が少ない曜日、時間帯での便の削減や運休を検討します。
- 検討ケースとしては、以下の 6 ケースを設定します。

表 3.運行曜日時間削減の検討ケース

ケース	削減曜日・時間帯							
	平日				休日			
	8 時台	18 時台	19 時台	20 時台	8 時台	9~18 時台	19 時台	20 時台
ケース 1	●	●	●	●	●	●	●	●
ケース 2	▲	▲	▲	●	▲	▲	●	●
ケース 3	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲
ケース 4					●	●	●	●
ケース 5			●	●			●	●
ケース 6			▲	▲			▲	▲

●全便削減 ▲1 便削減(2 便運行)



【収支予測】

- 現在の経費が収入に比べ大きいいため、削減する曜日、時間帯を多くするほど、削減効果は高くなります。
- 休日の運行をとりやめ、平日も8時台、18時台、19時台、20時台の運行をとりやめるケース1であれば、1ヶ月で116万円の節減が図れます。
- 一方、19時台、20時台の運行本数を1便減便するケース6では、1ヶ月10万円の削減となりますが、利用者は現在と同じ曜日・時間帯で利用できます。

表 4.運行曜日・時間削減の収支予測の結果

	①経費節減額	②減収額	③削減額 (①-②)
ケース1	1,397,760	241,500	1,156,260
ケース2	397,440	16,800	380,640
ケース3	196,800	0	196,800
ケース4	865,280	159,900	705,380
ケース5	399,360	30,000	369,360
ケース6	98,400	0	98,400

表 5.運行曜日・時間削減による経費節減額の予測

ケース名	区分	費目	経費の削減額					削減額	ケース名	区分	費目	経費の削減額					削減額
			削減量	単価	単価	日数	削減額					削減量	単価	単価	日数	削減額	
ケース1	平日	燃料費	12	便	458	20	109,920	ケース4	平日	燃料費	0	便	458	20	0		
		オペレータ	4	時間	1,736	20	138,880			オペレータ	0	時間	1,736	20	0		
		運転業務	12	便	1,182	20	283,680			運転業務	0	便	1,182	20	0		
	休日	燃料費	39	便	458	10	178,620		休日	燃料費	39	便	458	10	178,620		
		オペレータ	13	時間	1,736	10	225,680			オペレータ	13	時間	1,736	10	225,680		
		運転業務	39	便	1,182	10	460,980			運転業務	39	便	1,182	10	460,980		
計							1,397,760	計							865,280		
ケース2	平日	燃料費	6	便	458	20	54,960	ケース5	平日	燃料費	6	便	458	20	54,960		
		オペレータ	1	時間	1,736	20	34,720			オペレータ	2	時間	1,736	20	69,440		
		運転業務	6	便	1,182	20	141,840			運転業務	6	便	1,182	20	141,840		
	休日	燃料費	8	便	458	10	36,640		休日	燃料費	6	便	458	10	27,480		
		オペレータ	2	時間	1,736	10	34,720			オペレータ	2	時間	1,736	10	34,720		
		運転業務	8	便	1,182	10	94,560			運転業務	6	便	1,182	10	70,920		
計							397,440	計							399,360		
ケース3	平日	燃料費	4	便	458	20	36,640	ケース6	平日	燃料費	2	便	458	20	18,320		
		オペレータ	0	時間	1,736	20	0			オペレータ	0	時間	1,736	20	0		
		運転業務	4	便	1,182	20	94,560			運転業務	2	便	1,182	20	47,280		
	休日	燃料費	4	便	458	10	18,320		休日	燃料費	2	便	458	10	9,160		
		オペレータ	0	時間	1,736	10	0			オペレータ	0	時間	1,736	10	0		
		運転業務	4	便	1,182	10	47,280			運転業務	2	便	1,182	10	23,640		
計							196,800	計							98,400		

表 6.運行曜日・時間削減の減収額予測の結果

ケース名	利用者の減少															減収額
	平日							休日							計	
	8時台	18時台	19時台	20時台	小計	日数	延べ人数	8時台	9~18時台	19時台	20時台	小計	日数	延べ人数		
ケース1	5.3	4.9	2.2	1.2	13.6	20	272	2.5	47.6	2.1	1.1	53.3	10	533	805	241,500
ケース2				1.2	1.2	20	24			2.1	1.1	3.2	10	32	56	16,800
ケース3					0	20	0					0	10	0	0	0
ケース4					0	20	0	2.5	47.6	2.1	1.1	53.3	10	533	533	159,900
ケース5			2.2	1.2	3.4	20	68			2.1	1.1	53.3	10	32	100	30,000
ケース6					0	20	0					53.3	10	0	0	0



【今後の対応と留意事項】

- 経費節減効果を考えると、ケース 1 が最も有利ですが、休日や朝 8 時台の利用者のニーズを考慮すると、ケース 2、ケース 3、ケース 5、ケース 6 での対応が考えられます。
- また、継続的に運行効率の向上を図るため、減便、運休を検討する時間帯別の利用者数の目安を設置（3.0 人/時で減便、1.5 人/時で運休等）するとともに、利用者にもこの方針を周知することで、ルールの共有化を図ります。

2.4 市外の特定の目的までの運行

…来年度以降の実施に向け今年度検討

【分析からみた実態】

- 市外の「与那原中央病院」、「南部徳州会病院」、「南部医療センター・こども医療センター」などの医療機関を中心に、「おでかけなんじい」による送迎のニーズがあります。
- 医療機関以外にも「大里入口バス停」までのニーズもあります。



【対応の考え方】

- ニーズが高い「与那原中央病院」などの医療機関は、現在も「馬天入口バス停」などで乗り継いで移動している状況であり、「おでかけなんじい」で直接運行すると、既存の路線バスと競合するため、基本的には運行しないものとします。
- 大里入口バス停は、市境からの距離も約 550m と短いことから、運行に与える影響は小さく、また、路線バスの運行本数も多く、西原方面への移動も可能となる国道 329 号のバス停利用は、乗り継ぎ利便性の向上に大きく寄与することから、運行を検討します。



【今後の対応と留意事項】

- 本格運行時以降の大里バス停入口までの運行に向けての課題を整理し、対応策を検討、具体の協議等を進めていきます。
- 課題としては、既存の交通への影響（バス停付近での乗降による路線バスや後続車両への影響）、国道 329 号の渋滞時の対応などが考えられます。

2.5 その他実施案

その他の実施案については、来年度以降に向けて以下に示す考えのもと、進めていきます。

表 7.その他実施案への対応(1/2)

実施案	分析にからみた実態	対応の考え方
<p>実施案① 市民の登録・利用促進に向けた広報実施</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通空白・不便地域においても利用が低迷している地区がみられる。</li> <li>●外出促進効果や、「おでかけなんじい」利用による副次的な効果が発現されているが、64歳以下の男女や65歳以上では男性の登録率が低く、登録していても45%は利用していないなど、さらなる効果発現の余地が大いにある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●利用が低迷している地区を対象にした住民説明会や、体験乗車を実施。</li> <li>●12月から実施する広報誌での「おでかけなんじい」利用者の声の掲載などを通じて、登録や利用の呼びかけ、動機付けを図る。</li> </ul>
<p>実施案⑤ 市外の交通手段との連携促進</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●糸満市では、「いとちゃんバス」、「いとちゃんバス mini」が運行され、特に那覇空港に直結する「いとちゃんバス」は、「おでかけなんじい」との連携の可能性はあるが、現状の認知度、利用意向は低い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●糸満市までのアクセスが弱い現状では、連携が難しいことから、当面は、糸満市とのアクセス強化を図る。</li> <li>●また、連携の必要性、可能性についても把握、整理する。</li> <li>●なお、糸満市とのアクセス強化は、路線バスの拡充や、「いとちゃんバス」の南城市までの乗り入れ等での対応が考えられる。</li> </ul>
<p>実施案④ 乗り継ぎ促進に向けた情報提供の検討</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●「おでかけなんじい」は市外に移動する際、市外への路線バスまでのアクセス手段として機能している。</li> <li>●南風原、与那原、那覇方面へは路線バスを乗り継ぎで公共交通での移動も可能であるが、9割以上の方がクルマで移動している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●市境のバス停を通行する路線バスの経路、時刻や、安座真港の高速船・フェリーの時刻、市内のタクシー会社の問い合わせ先等の情報提供を行い、乗り継ぎ利用の促進を図る。</li> <li>●情報提供方法としては、「おでかけなんじい」のHPや、チラシ等が想定される。</li> </ul>

表 8.その他実施案への対応(2/2)

実施案	分析からみた実態	対応の考え方
<p>実施案⑨ 観光客向けの広報実施</p>	<p>●「おでかけなんじい」による南城市来訪促進効果や、回遊促進効果の発現が期待されることは、観光客アンケートで確認されたが、南城市来訪前からの「おでかけなんじい」の認知度が不足し、実際に利用している方は、まだまだ少ない状況となっている。</p>	<p>●観光客の認知度向上に向け、南城市の観光ポータルサイトを活用。 ●観光施設に設置している広報看板の拡充を図る。</p>
<p>実施案⑩ 施設向けの広報実施</p>	<p>●主要施設ヒアリングで、「おでかけなんじい」の立ち寄り先である施設側の認識、理解が不十分であることが把握された。</p>	<p>●事業所等の認識を高めるため、事業所向けのポスター・チラシの作成や、登録を呼びかけるための個別訪問を実施。</p>
<p>実施案⑧ 他の交通機関への影響の直接的な把握検討</p>	<p>●統計データや、アンケートでは他の交通機関との競合はあまりないと考えられるが、実態は把握できていない。</p>	<p>●本会議の場等を活用して、他の交通機関への影響を把握するとともに、影響緩和に向けた対策や、他の交通機関との連携を図る。 ●連携策としては、片道「おでかけなんじい」、片道「タクシー」を利用できる乗車券や、南城市内の公共交通共通券などが考えられる。</p>

## 2.6 本格運行に向けた実施案のまとめ

本格運行に向けた実施案は、以下のように整理されます。

表 9.実施案のまとめ

実施案	今年度の取組事項	今年度の検討事項	次年度の取組・検討事項
実施案② <u>向陽高校までの運行検討</u>	下校を対象に向陽高校までの実験運行を実施	想定以上の利用があった場合の対策案の検討	今年度の実施、検討結果を踏まえ本格実施に移行
実施案⑦ <u>回数券等の割引制度の導入検討</u>	—	販売価格、割引率、販売方法等の具体的検討、その他割引策の検討	回数券の販売実施
実施案⑥ <u>効率向上に向けた運行曜日・時間帯の削減検討</u>	—	具体的な効率向上策、減便・運休の基準の検討	今年度の検討結果を踏まえ実施
実施案③ <u>市外の特定の目的地までの運行検討</u>	—	大里入口バス停までの運行に向けた検討、協議	検討、協議の継続、進捗によっては実施
実施案① <u>市民の登録・利用促進に向けた広報実施</u>	市広報誌でのおでかけなんじいの広報実施（毎月）	体験乗車等その他の手法を検討	今年度の実施、検討結果を踏まえ実施
実施案⑤ <u>市外の交通手段との連携</u>	—	糸満市とのアクセス強化策、連携の必要性、可能性の検討	引き続き検討
実施案④ <u>乗り継ぎ支援に向けた路線バス情報の提供</u>	—	本格運行時の実施に向けた具体的手法の検討	今年度の検討結果を踏まえ実施
実施案⑨ <u>観光客の「おでかけなんじい」の利用促進に向けた広報の実施</u>	HP、看板等での広報を実施	観光客向け広報の具体的検討	今年度の検討結果を踏まえ実施
実施案⑩ <u>施設向け広報の実施</u>	—	施設向けの広報手法の検討	今年度の検討結果を踏まえ実施
実施案⑧ <u>他の交通機関への影響把握と連携策の検討</u>	—	影響把握と連携策の検討	今年度の検討結果を踏まえ実施

