

平成 27 年度

南城市デマンド交通導入効果検証委託業務

報 告 書



平成 28 年 3 月

沖縄県 南城市



# 目次

はじめに	業務概要	1
1	業務概要	1
1-1	業務目的	1
1-2	業務対象地区	1
2	実証実験の概要	2
2-1	デマンド運行実証実験について	2
2-2	実証実験と業務で実施する調査・検討スケジュール	3
3	業務フロー	12
4	業務内容	13
4-1	広報の実施	13
4-2	上半期運行・利用データ整理	13
4-3	上半期における課題把握	13
4-4	下半期見直し案の検討	13
4-5	下半期運行・利用データの整理	13
4-6	下半期見直し案の評価	13
4-7	平成28年度デマンド運行実施計画(案)の策定	13
4-8	南城市地域公共交通会議の運営	13
第1章	広報の実施	14
1	観光客向け看板の設置	14
1-1	概略	14
1-2	看板の設置状況	16
2	HPの拡充	17
3	システムデータ等の収集	20
第2章	上半期の運行・利用状況のデータ収集	21
1	システムデータ等の収集	21
1-1	登録状況	21
1-2	運行状況	22
1-3	利用状況	24
1-4	立ち寄り箇所	27
2	各種アンケート調査の実施	30
2-1	調査実施	30
2-2	回答者の属性	31
第3章	上半期における課題把握	35
1	公共交通空白地域・不便地域における路線バスの補完支援	36
1-1	空白・不便地域での利用	36

1-2 通学支援.....	43
2 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.....	46
2-1 公共交通の認識・利用実態.....	46
2-2 デマンドでの接続状況.....	53
2-3 市外への移動との連携.....	55
3 持続可能な公共交通ネットワークの形成.....	60
3-1 デマンドの収支・採算性.....	60
3-2 運用改善.....	70
3-3 他の交通機関への影響.....	73
3-4 今後の取組.....	76
4 南城市への観光需要の喚起.....	80
4-1 南城市の観光実態.....	80
4-2 観光客のデマンド利用状況と効果.....	89
5 南城市の活性化に向けた交通弱者の外出支援.....	92
5-1 デマンド利用実態.....	92
5-2 「おでかけなんじい」利用による効果.....	96
5-3 デマンド利用促進策.....	100
6.調査結果のとりまとめ.....	104
第4章 下半期見直し案の検討.....	105
1 本格運行に向けた検討.....	105
1-1 向陽高校までの運行.....	106
1-2 回数券等の割引制度の導入.....	109
1-3 効率向上に向けた運行曜日・時間帯の削減検討.....	111
1-4 市外の特定の目的までの運行.....	113
2 その他実施策.....	114
3 本格運行に向けた実施案のまとめ.....	116
第5章 下半期運行・利用データ等の整理.....	117
1 システムデータ等の収集.....	117
1-1 登録状況.....	117
1-2 運行状況.....	118
1-3 利用状況.....	121
1-4 立ち寄り箇所.....	126
1-5 イオンタウン南城大里利用者数の推移.....	129
2 アンケート調査の実施.....	130
2-1 調査概要.....	130
2-2 調査結果.....	131
3 収支.....	136
3-1 運行経費.....	136
3-2 収入.....	137

3-3 収支 .....	137
第6章 下半期見直し案の評価.....	138
1 利用者の属性.....	138
2 利用状況.....	139
第7章 平成28年度デマンド運行計画(案)の策定 .....	140
1 見直し案の検討.....	140
1-1 回数券の導入.....	140
1-2 減便・運行取り止め.....	142
2 平成28年度デマンド運行計画(案) の策定 .....	145
第8章 南城市地域公共交通会議の運営 .....	146
1 第1回会議.....	146
1-1 議事次第.....	146
1-2 出席者.....	147
1-3 議事要旨 .....	148
2 第2回会議.....	151
2-1 議事次第.....	151
2-2 出席者.....	152
2-3 議事要旨 .....	153
3 第3回会議.....	155
3-1 議事次第.....	155
3-2 出席者.....	156
3-3 議事要旨 .....	157
4 第4回会議.....	160
4-1 議事次第.....	160
4-2 出席者.....	161
4-3 議事要旨 .....	162
第9章 今後の課題.....	165
1 「おでかけなんじい」の運行計画に関する取組.....	165
2 公共交通網再編に向けた取組.....	166



# はじめに 業務概要

## 1.業務概要

### 1-1.業務目的

南城市では平成 24 年度に「デマンド運行実施計画 (案)」が策定され、平成 25 年度より、デマンド交通の本格運行に向けた実証運行が無償で実施されている。平成 26 年度には、無償と有償の実験が行われ、平成 27 年度も平成 26 年度に引き続き、有償での実験が行われている。また、平成 28 年度からは、本格運行への意向が計画されており、平成 27 年度での本格運行時の運行計画の策定が求められている。

このような背景を踏まえ、本業務は、平成 27 年度のデマンドバス実証運行の効果検証及び本格運行の運行計画案策定を目的に実施した。

### 1-2.業務対象地区

本業務は、デマンドバス実証運行が行われる南城市を対象に実施した。



図 1.業務対象地域

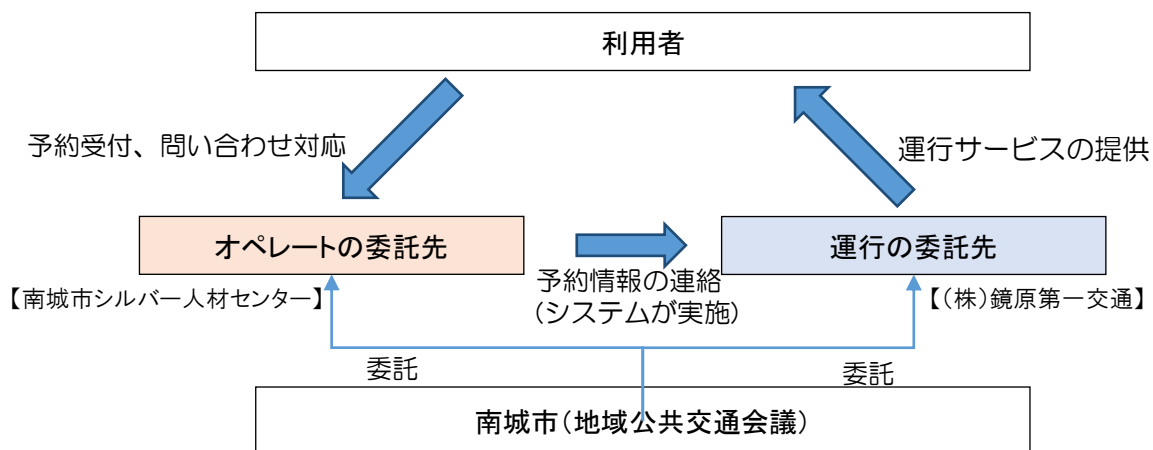
## 2 実証実験の概要

### 2-1 デマンド運行実証実験について

平成 27 年度の実証実験は平成 26 年度の後半同様に、運賃 300 円の有償で実施した。なお、下半期（11 月 12 日以降）からは、市外の向陽高校まで運行することとなった。

表 1.平成 27 年度実証運行の概略

項目	上半期(4/1~11/11)	下半期(11/12~3/31)
名称	おでかけなんじい	同左
デマンドバスの運行範囲	久高島を除く南城市全域	久高島を除く南城市全域及び沖縄県立向陽高等学校（八重瀬町字港川 150 番地）
利用対象	南城市を訪れる観光客及び南城市民（年齢制限なし）	同左
利用料金	一人一律、1 回 300 円（未就学児は無料）	同左
運行形態	区域運行（ドア to ドア）	同左
運行期間	平成 27 年 4 月 1 日（水）～ 平成 27 年 11 月 11 日（水）	平成 27 年 11 月 12 日（木）～ 平成 28 年 3 月 31 日（木）
運行曜日	平日・休日(土日祝) の毎日	同左
運行時間帯	8～21 時（8 時台～20 時台の 1 時間おきに運行）	同左
導入車両	10 人乗り 4 台（予備 1 台を含む）	同左
利用方法	観光客は登録不要。南城市民は登録制で、利用したい便の 30 分前までに電話にて予約。ただし、8 時台は前日までの予約が必要。	同左
運行者	運行業務は(株)鏡原第一交通、オペレートは南城市シルバー人材センター	同左





## 2-2 実証実験と業務で実施する調査・検討スケジュール

## (1)概略

平成 27 年度の実証実験は、下半期の実証運行見直しを図るため、上半期(4～10 月)に集中的に実施した。上半期に「利用者アンケート」、「登録者アンケート」、「主要施設ヒアリング」、「観光客アンケート」、「利用者座談会」、「学校アンケート」の調査を実施、下半期では、補足的に「利用者アンケート」を実施した。

また、実証運行の PR のための広報活動もあわせて実施した。

表 2.平成 27 年度の実証実験スケジュール

月	実証運行	交通会議	調査(案)	広報	
4月	実証運行(上半期)			ホームページの拡充	
5月					
6月					
7月		第1回	反映		
8月			利用者アンケート(夏期) 登録者アンケート 観光客アンケート 利用者座談会 学校アンケート 主要施設ヒアリング		
9月		中間報告			
10月		第2回			
11月		見直し案	反映		観光客向けの広報
12月		実証運行(下半期)	利用者アンケート(冬期)		
1月					
2月					
3月					
4月	本格運行				

## (2)調査での把握項目

本業務で実施した調査の把握項目は、「デマンド実証運行の検証」、「下半期・本格運行時の運行計画の検討」、「今後のデマンド運行の課題への対応」、「将来の公共交通体系のあり方の検討」の4つの目的のもと検討、設定した。

### 1)デマンド実証運行の検証に関する把握項目

平成24年度に作成された「デマンド運行実施計画(案)」に示されているデマンド交通の評価の視点と評価項目(案)にもとづき把握項目を設定した。

表 3. デマンド実証運行の検証に関する把握項目と対応する調査

把握項目		問番号	システムデータ等	利用者アンケート (市民)	利用者アンケート (観光客)	登録者アンケート	市民アンケート	観光客アンケート	利用者座談会	学校アンケート	主要施設ヒアリング
区分	内容										
公共交通空白・不便地域における路線バスの補完	乗降場所・利用時間帯	A-1-1	●								
	交通手段の選択状況	A-1-2				●	●		●		
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	馬天入口バス停など交通結節点までの利用者数	A-2-1	●								
	市外へのバス停までの利用や、片道路線バス、タクシーの利用状況	A-2-2				●			●		
	デマンド利用時の移動状況	A-2-3		●	●						
持続可能な公共交通ネットワークの形成	デマンド実証運行の採算性	A-3-1	●								
	既存の路線バス・タクシーへの影響	A-3-2				●			●		
南城市へ観光主要の喚起	観光客の属性	A-4-0						●			
	観光客のデマンドの認知度	A-4-1						●			
	デマンドがなかった場合の南城市来訪の有無	A-4-2			●			●			
	南城市来訪前のデマンド認知時の行程・手段の見直しの可能性	A-4-3						●			
	南城市までのアクセス手段	A-4-4						●			
	南城市の観光施設の情報収集	A-4-5						●			
	南城市の観光施設の認知度	A-4-6						●			
	南城市来訪理由	A-4-7						●			
	南城市観光の満足度	A-4-8			●			●			
	南城市への再来訪意向	A-4-9			●			●			
立ち寄り先の効果	A-4-10									●	
南城市の活性化に向けた交通弱者の外出支援	高齢者の利用状況	A-5-1	●								
	デマンドがなかった場合の外出の有無	A-5-2		●							
	外出頻度の変化	A-5-3				●			●		
	外出先・目的の変化	A-5-4				●			●		
	デマンド導入後の生活スタイル等の変化	A-5-5				●			●		
	立ち寄り先の効果	A-5-6									●

※「学校アンケート」はデマンド実証運行の検証に関する設問はない。

## 2) 下半期・本格運行時の運行計画の検討に関する把握項目

下半期、本格運行時の運行計画に向けては、利用促進、採算性向上に向け、「運賃」、「運行日・時間帯」、「商業者等の連携策」、「市外へのアクセス」に関する見直しが想定されることから、下表に示す把握項目を設定した。

表 4. 下半期・本格運行時の運行計画の検討に関する把握項目と対応する調査

把握項目		問番号	システムデータ等	利用者アンケート (市民)	利用者アンケート (観光客)	登録者アンケート	市民アンケート	観光客アンケート	利用者座談会	学校アンケート	主要施設ヒアリング
区分	内容										
運賃の見直し	運賃の設定区分	B-1-1		●	●	●			●		
	距離別の希望運賃	B-1-2				●		●			
	割引制度の意向	B-1-3		●		●			●		
	希望の割引額と利用意向	B-1-4				●					
運行日・時間帯の見直し	曜日・時間帯別の利用状況	B-2-1	●								
	運用曜日・時間帯削減への意向	B-2-2				●			●		●
商業者等との連携	イオンタウン南城大里の取組利用者数	B-3-1	●								
	イオンタウン南城大里の取組認知度とその他要望	B-3-2				●					
	おでかけなんじいとの連携の可能性(広報)	B-3-3	●								●
	おでかけなんじいとの連携の可能性(サービス)	B-3-4									●
市外へのアクセス	市外の立ち寄り要望	B-4-1				●		●			
運行形態の見直し	定路型運行時の利用意向	B-5-1				●					

※「市民アンケート」、「学校アンケート」は下半期・本格運行時の運行計画の検討に関する設問はない。

### 3)今後のデマンド運行の課題への対応に関する把握項目

平成 26 年度の南城市地域公共交通会議での検討結果より、平成 27 年度の実証運行や、平成 28 年度からの本格運行に関して、下記に示すような課題が整理されることから、本業務ではこれら課題に関する項目について把握した。

#### 【今後のデマンド運行の課題】

##### <周知・広報等について>

- ①市民・観光客へのさらなる周知
- ②体験乗車等によるデマンドバスの利用促進
- ③路線バスや周辺市町村のバスと連携した取組検討

##### <運営の改善・見直しについて>

- ④乗車効率の向上
- ⑤運賃の見直し
- ⑥通勤通学時間帯での運行
- ⑦待ち時間の短縮等の運用改善に向けた調査及び対策実施
- ⑧観光客を対象とした詳細な調査実施

##### <継続運行に向けた課題>

- ⑨PDCA 等のマネジメントシステムの導入
- ⑩地域公共交通網形成計画、地域公共交通再編実施計画等の策定

なお、継続運行に向けた課題（⑨、⑩）については、調査結果を踏まえて対策を検討する項目ではないため、調査での把握対象外とした。

表 5.今後のデマンド運行の課題への対応に関する把握項目と対応する調査

把握項目		問番号	システムデータ等	利用者アンケート (市民)	利用者アンケート (観光客)	登録者アンケート	市民アンケート	観光客アンケート	利用者座談会	学校アンケート	主要施設ヒアリング
区分	内容										
市民・観光客へのさらなる周知	デマンドの認知度と利用の有無	C-1-1					●			●	
	デマンド利用の有無	C-1-2						●			
体験乗車等による利用促進	デマンド予約方法の認知度	C-2-1					●			●	
	デマンドを利用しない理由	C-2-2				●					
路線バス、周辺市町村バスと連携した取組検討	周辺市町村への移動実態	C-3-1					●				
	周辺市町村バスの認知度	C-3-2					●	●			
	周辺市町村バスの利用の有無と今後の利用可能性	C-3-4					●	●			
運賃の見直し	運賃の設定区分	B-1-1		●	●	●			●	●	●
通勤通学時間帯での運行	通学の実態	C-5-1								●	
	通学での利用可能性と条件	C-5-2								●	
待ち時間の短縮等の運用改善	待ち時間等に対する評価	C-6-2				●			●		
観光客を対象とした詳細な調査実施	交通の情報収集状況	C-7-1						●			
	交通手段選択理由	C-7-2						●			
	観光客の回遊状況の把握	C-7-3						●			

## 4) 将来の公共交通体系のあり方の検討に関する課題

地域高規格道路である南部東道路や、新庁舎整備後の南城市公共交通体系のあり方、将来におけるおでかけなんじいの役割の検討の基礎データを収集するため、下表の把握項目を設定した。

表 6. 将来の公共交通体系のあり方の検討に関する把握項目と対応する調査

把握項目		問番号	システムデータ等	利用者アンケート (市民)	利用者アンケート (観光客)	登録者アンケート	市民アンケート	観光客アンケート	利用者座談会	学校アンケート	主要施設ヒアリング
区分	内容										
公共交通の 現状と課題	公共交通の認知度	D-1-1					●				
	公共交通利用環境への 評価	D-1-2					●		●		
	公共交通の利用頻度	D-1-3					●				
	業務での公共交通の 利用状況	D-1-4									●
	南城市内の移動で不便 を感じている点	D-1-5					●		●		
	南城市外への移動で不 便を感じている点	D-1-6					●		●		
	クルマ利用抑制のため の取組	D-1-7					●				
	今後の公共交通の利用 意向	D-1-8					●				
地域公共交 通の再構築	現在の公共交通ネット ワークの見直しの必要 性	D-2-1					●				●
	南部東道路の供用後 の公共交通網のあり 方	D-2-2					●				

※「利用者アンケート(市民)」、「利用者アンケート(観光客)」、「登録者アンケート」、「学校アンケート」は将来の公共交通体系のあり方の検討に関する設問はない。

## 5)把握項目のとりまとめ

前記2)～4)の把握項目は、デマンド実証運行の検証項目に対応可能であることから、対応関係を整理すると下記の通りとなる。

表 7.デマンド実証運行の検証項目と把握項目との対応関係(1/2)

区分	内容		問番号	
公共交通空白・不便地域における路線バスの補完	空白・不便地域での利用実態	交通手段の利用状況	PT調査	
		路線バスの利用条件	A-1-2	
		乗降場所・利用時間帯	A-1-1	
	通学支援	登下校の実態	C-5-1	
		登下校での利用可能性と条件(運賃)	C-5-2	
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	公共交通の認識・利用実態	公共交通の認知度	D-1-1	
		公共交通利用環境の評価	D-1-2	
		公共交通の利用頻度	D-1-3	
		業務での公共交通の利用状況	D-1-4	
		南城市内の移動で不便を感じている点	D-1-5	
	デマンドでの接続状況	交通結節点までの利用者数	A-2-1	
		デマンドと他の交通機関との乗り継ぎ状況	A-2-2	
		デマンド利用時の移動状況※	A-2-3	
	市外への移動と連携	周辺市町村への移動実態	C-3-1	
		南城市外への移動で不便を感じている点	D-1-6	
		市外の立ち寄り要望	B-4-1	
		周辺市町村バスの認知度	C-3-2	
		周辺市町村バスの利用の有無と今後の利用可能性	C-3-4	
	持続可能な公共交通ネットワークの形成	デマンドの収支・採算性	デマンド実証運行の採算性	A-3-1
			運賃の設定区分	B-1-1
距離別の希望運賃			B-1-2	
割引制度の意向			B-1-3	
希望の割引額と利用意向			B-1-4	
曜日・時間帯別の利用状況			B-2-1	
平日休日別・時間帯削減への意向			B-2-2	
運用改善		項目別の評価	C-6-2	
		定路型運行に対する利用意向	B-5-1	
他の交通機関への影響		交通手段の選択状況	A-1-2	
		既存の路線バス・タクシーへの影響	A-3-2	
今後の取組・公共交通網		クルマ利用抑制のための取組	D-1-7	
		今後の公共交通の利用意向	D-1-8	
		現在の公共交通ネットワークの見直しの必要性	D-2-1	
		南部東道路の供用後の公共交通網のあり方	D-2-2	

※下半期に調査実施



表 8. デマンド実証運行の検証項目と把握項目との対応関係(2/2)

区分	内容		問番号
南城市への観光需要の喚起	南城市来訪状況	沖縄・南城市来訪回数	A-4-0
		旅行形態	A-4-0
		グループ類型	A-4-0
		南城市までのアクセス手段	A-4-4
		交通情報の収集状況	C-7-1
		交通手段選択理由	C-7-2
	南城市内観光実態	南城市の観光施設の情報収集状況	A-4-5
		南城市の観光施設の認知度	A-4-6
		南城市来訪理由	A-4-7
		南城市滞在日数	A-4-0
		観光客の回遊状況	C-7-3
		南城市観光の満足度	A-4-8
		南城市への再来訪意向	A-4-9
	観光客のデマンド利用状況と効果	観光客のデマンドの認知度	A-4-1
		デマンド利用の有無	C-1-2
デマンドがなかった場合の南城市来訪の有無		A-4-2	
南城市来訪前のデマンド認知時の行程・手段の見直しの可能性		A-4-3	
立ち寄り先の効果		A-4-10	
南城市の活性化に向けた交通弱者の外出支援	デマンド利用実態	デマンドの認知度と利用の有無	C-1-1
		高齢者の利用状況	A-5-1
		デマンド予約方法の認知度	C-2-1
		デマンドを利用しない理由	C-2-2
	デマンド利用による効果	デマンドがなかった場合の外出の有無	A-5-2
		外出頻度の変化	A-5-3
		外出状況の変化	A-5-4
		日常生活における変化	A-5-5
		立ち寄り先の効果	A-5-6
	デマンド利用促進策	イオンタウン南城大里の取組利用者数	B-3-1
		イオンタウン南城大里の取組認知度とその他要望	B-3-2
		おでかけなんじいとの連携の可能性(広報)	B-3-3
		おでかけなんじいとの連携の可能性(サービス)	B-3-4

### 3.業務フロー

本業務は以下のフローにしたがって執り行った。

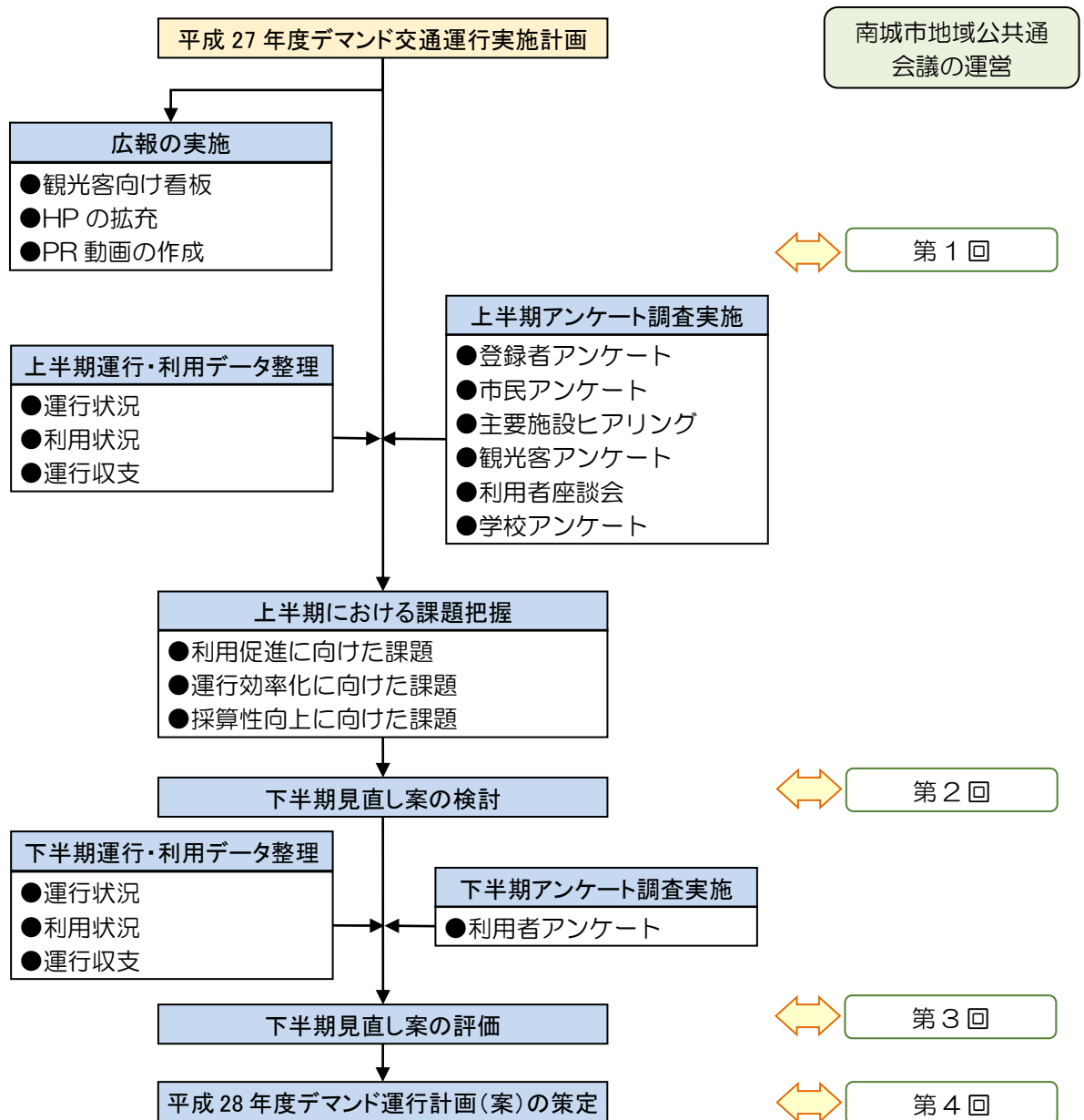


図 3.業務実施フロー

## 4.業務内容

### 4-1 広報の実施

デマンド実証運行の広報として、観光客向け看板の作成及び設置、「おでかけなんじい」ホームページの拡充、PR 動画の作成を行った。

### 4-2 上半期運行・利用データ整理

システムデータより上半期における運行・利用状況を整理するとともに、南城市提供データをもとに運行収支を整理した。

また、「登録者アンケート」、「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」、「学校アンケート」を実施し、「おでかけなんじい」の利用実態や要望等を把握した。

### 4-3 上半期における課題把握

4-2 で把握した利用実態や利用者のニーズをもとに上半期における課題を把握、整理した。

### 4-4 下半期見直し案の検討

4-3 で把握した課題解消に向けた下半期の見直し案を検討した。

### 4-5 下半期運行・利用データの整理

システムデータより下半期における運行・利用状況を整理し、4-2 のデータとあわせて年間の運行、利用状況、収支について整理した。

また、「利用者アンケート」を実施し、「おでかけなんじい」の利用実態等を把握した。

### 4-6 下半期見直し案の評価

4-5 のデータをもとに下半期に見直した運行計画の評価を行った。

### 4-7 平成 28 年度デマンド運行実施計画(案)の策定

これまでの検討結果を踏まえ、平成 28 年度デマンド運行実施計画（案）を策定した。

### 4-8 南城市地域公共交通会議の運営

デマンド実証運行計画の検討や評価を行うため、交通事業者、市民代表等からなる交通会議の運営を行った。

## 第1章 広報の実施

今年度は、「おでかけなんじい」の広報活動として、観光客向け看板の設置、HPの拡充、PR動画の作成を行った。今年度実施した広報の概要は下記の通りである。

表 1-1.今年度実施した広報の概要

広報媒体	実施内容
チラシ・ポスター等の作成と看板設置 (観光客向け)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●観光客に「おでかけなんじい」を周知する原稿・ポスターの作成</li> <li>●主要施設への看板設置</li> </ul>
ホームページの拡充 (市民・観光客向け広報)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●TOPページのデザイン更新</li> <li>●お知らせ欄の登録機能追加</li> <li>●新しいコンテンツの追加・差し替え等</li> </ul>
PR動画の作成 (市民・観光客向け広報)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●使い方等のPR動画を新たに作成</li> </ul>

### 1 観光客向け看板の設置

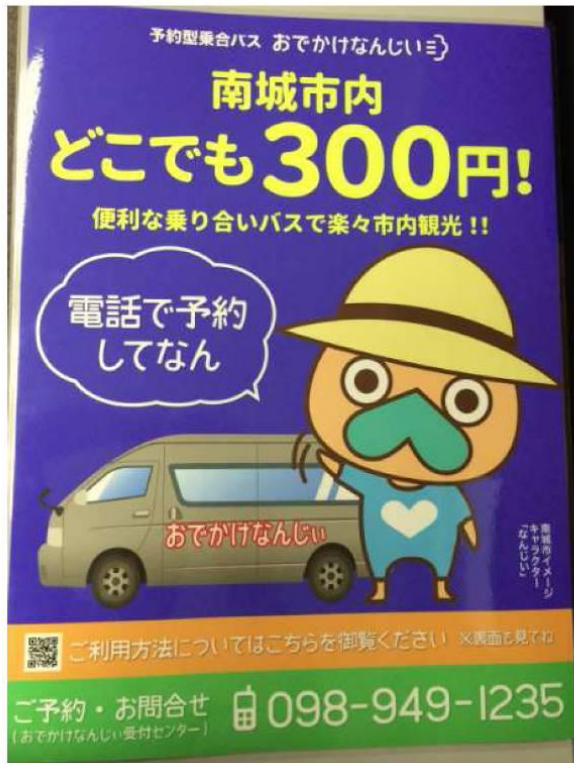
#### 1-1 概略

観光客への「おでかけなんじい」の周知を図るため、市内の主要観光地に利用を呼びかける看板を設置した。

表 1-2.観光客向け看板設置の概略

項目	内容
設置目的	主要な観光地にて看板を設置することで、観光客に「おでかけなんじい」の利用を呼びかける。
設置箇所	おきなわワールド、安座真船待合所、ユインチホテル南城、地域物産館の4箇所
記載内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・おでかけなんじいの利用方法</li> <li>・運賃</li> <li>・予約の連絡先</li> <li>・運行時間</li> <li>・市内の主なみどころ(地図で紹介) 等</li> </ul>
大きさ	縦60×横45cm、看板の両面にポスターを掲示
設置期間	シルバーウィーク(9/19~23の5連休)にあわせて、9/18(金)から設置。ただし、安座真船待合所は、管理者との調整により、9/22(火・祝)より設置。

表面



裏面

便名	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便	11便	12便	13便
乗車受付	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00
最終受付	前日 8:30	9:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30	

図 1-1.観光客向け看板のデザイン



図 1-2.設置した看板の大きさ

1-2 看板の設置状況



図 1-3.観光客向け看板の設置状況

## 2 HP の拡充

市民、観光客によりわかりやすく「おでかけなんじい」の情報を提供するため、ホームページのTOP ページデザインを更新した。

バスのイラストが数秒間隔で4色（赤、青、緑、黄）に切替わるようにデザインを更新。



図 1-4. トップページの見直し状況(上:従前、下:見直し後)

また、「お知らせ欄」の登録機能を追加した。



デマンドバス関連の情報を発信したい時に、任意に情報を登録・更新・削除したり出来るように「おしらせ欄」の機能を追加。  
※情報はCMSより登録



登録された情報を「クリック」すると詳細情報を表示



図 1-5.「お知らせ欄」の追加状況(上:従前、下:見直し後)



1-3 で作成した動画にコンテンツを差し替えた。



図 1-6.動画コンテンツの差し替え状況(上:従前、下:見直し後)

### 3 システムデータ等の収集

「おでかけなんじい」の多様な活用方法を紹介し、利用を呼びかけるため、観光施設やスーパー、高校等にて動画の撮影を行い、PR 動画を作成した。

表 1-3.PR 動画の撮影内容

日時		時間	撮影内容	場所		
3月12日	土	7:00	4台のバス撮影	がんじゅう駅		
			観光客 電話	がんじゅう駅		
			観光客 乗車	がんじゅう駅		
				8:00	エクストラカット	ニライ・カナイ橋
				9:00	オペレーター受付け撮影	シルバー人材センター
		10:00	買い物客 電話	自宅		
			買い物客 乗車	自宅前		
		11:00	買い物客 下車	大里イオン 新開丸大		
			買い物客の乗合い様子			
		12:00	観光客 下車	市内店舗		
3月16日	水	16:00	高校生 電話	向陽高校周辺		
			高校生 乗車	向陽高校周辺		
			高校生 下車	向陽高校周辺		

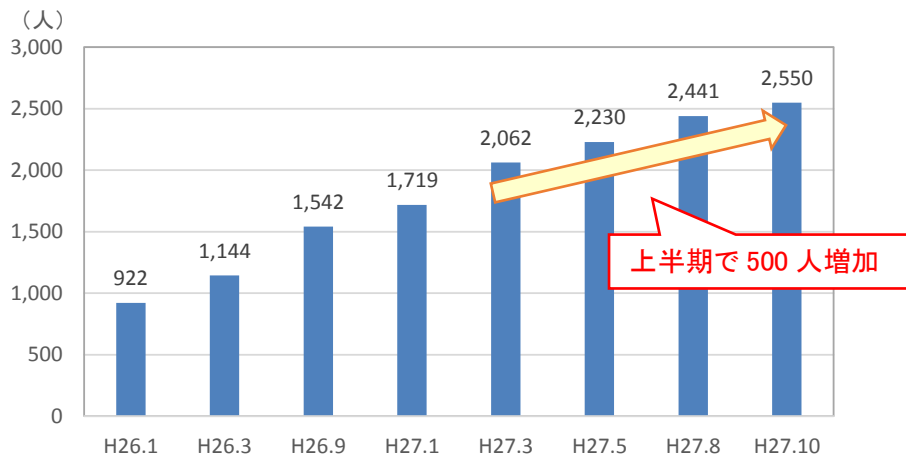
## 第2章 上半期の運行・利用状況のデータ収集

### 1 システムデータ等の収集

システムデータより、上半期における「おでかけなんじい」の利用状況整理した。

#### 1-1 登録状況

- 「おでかけなんじい」の登録者数は、順調に増加してきており、昨年度末の2,062人から、今年度10月には、2,550人と約500人増加した。
- 年代別の登録率は、男女ともに「75～79歳」が高く、男性の17.3%、女性の36.4%が登録した。
- 男女別では女性の登録率が高く、特に70歳以上になると、登録率に大きな差が出ている。



※登録者数は、一人で重複登録されている方も含まれます。

図 2-7.登録者数の推移

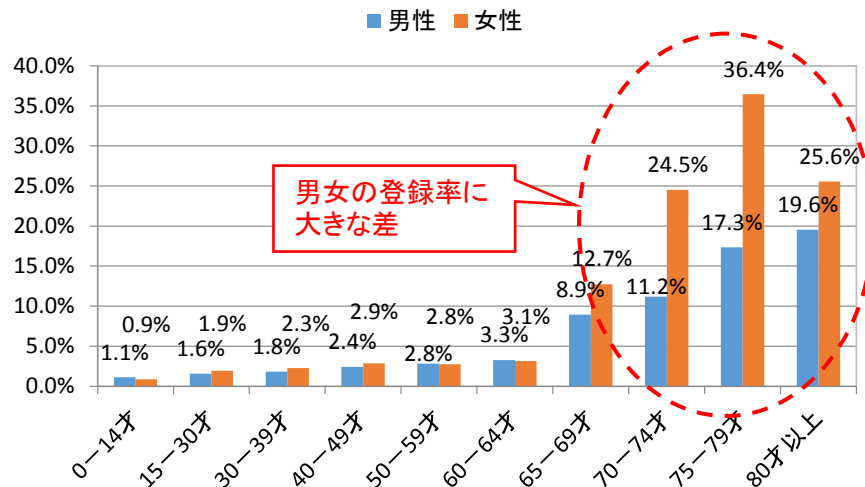


図 2-8.年代別の登録率

## 1-2 運行状況

### (1) 運行便数

- 平成27年度における「おでかけなんじい」の運行便数は、31便/日と平成26年度有償の29便/日をやや上回っているが、大幅な変動はなく、概ね30便/日前後で推移している。
- 時間帯別の運行便数は、9時台～18時台は2.5便/時運行されており、平成26年度に比べると、8時台、9時台、14時台、16時台以降の運行便数が増えている。

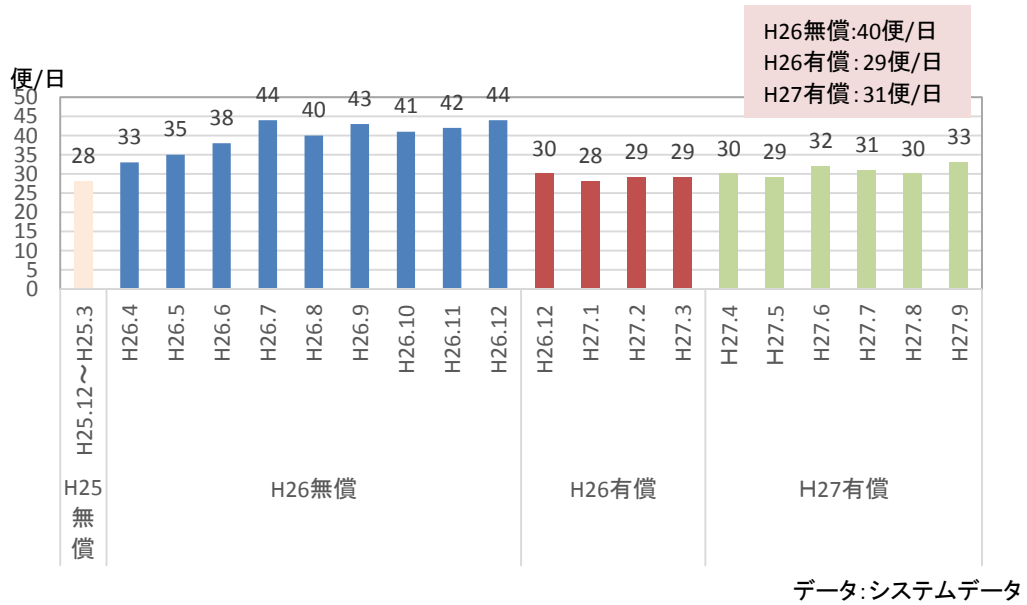


図 2-9.「おでかけなんじい」の日平均運行便数の推移

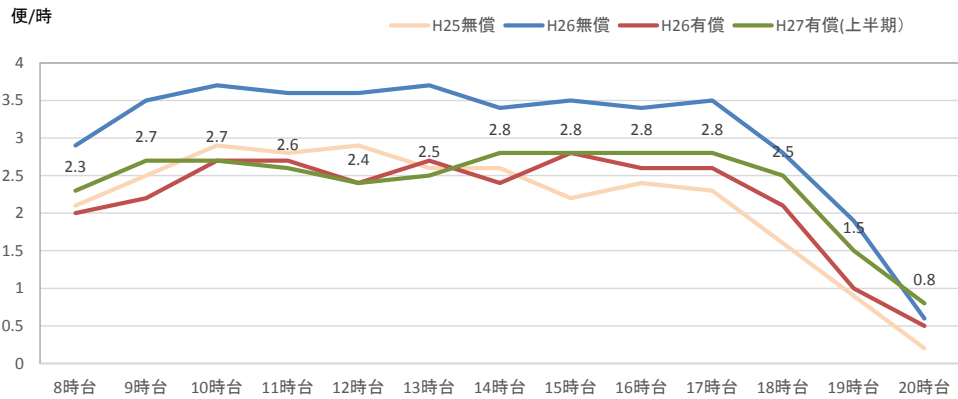
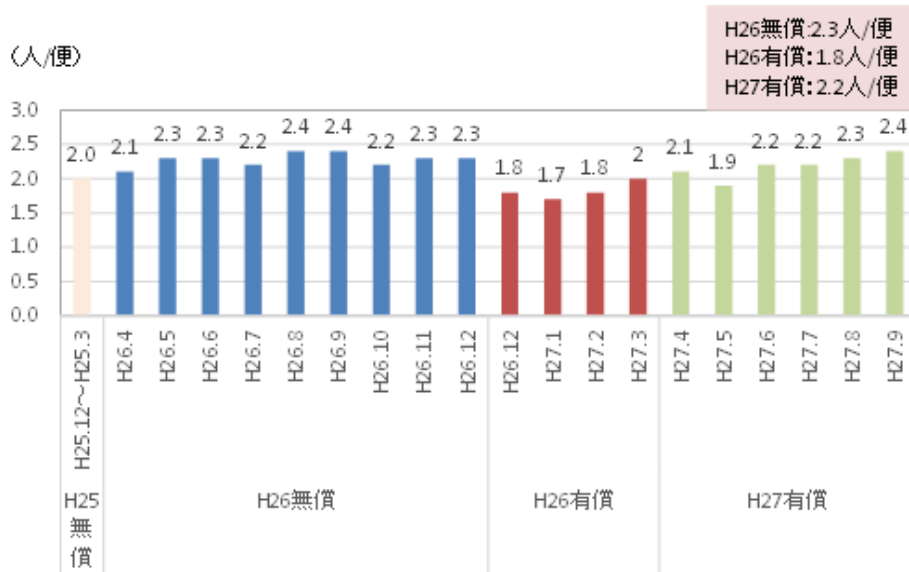


図 2-10.「おでかけなんじい」の時間帯別平均運行便数の推移

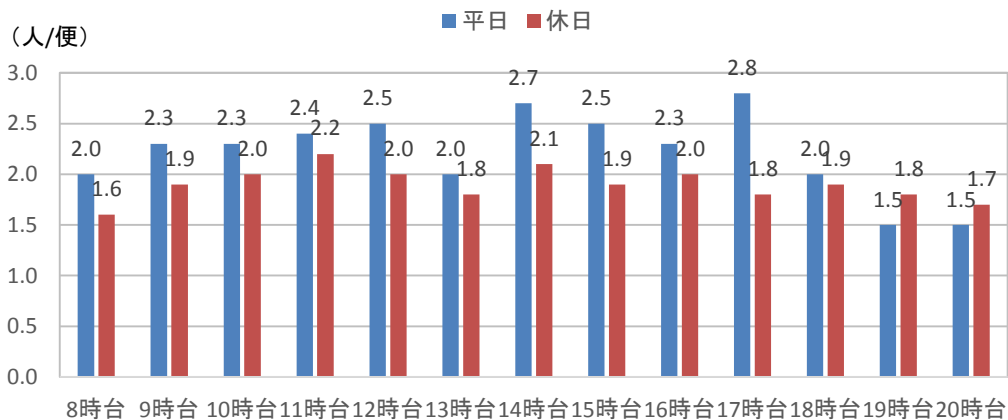
(2)1 便あたりの乗車人員

- 平成 27 年度における 1 便当たりの平均乗車人員は、2.2 人/便と、平成 26 年有償実験の 1.8 人/便から 0.4 人増加、利用者が最も多かったが平成 26 年度無償実験の 2.3 人/便とほぼ同じ水準になっており、乗車効率が高まってきている。
- 平成 27 年度は、平成 26 年度有償に比べ平均乗車人員は増加しているが、平日は 19 時台、20 時台、休日は 10～12 時台、14 時台、16 時台以外の時間帯で、平均乗車人員が 2.0 人/便を下回っており、乗車効率が低い時間帯がある。



データ:システムデータ

図 2-11.「おでかけなんじい」の平均乗車人員の推移



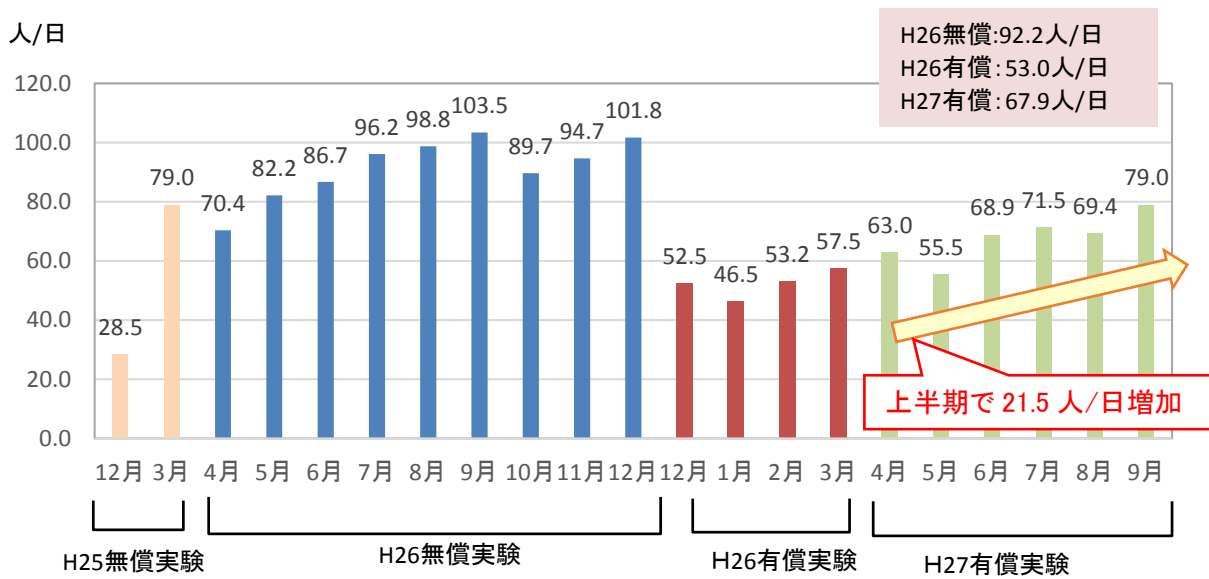
※休日は、土・日・祝日  
データ:システムデータ

図 2-12.「おでかけなんじい」の平日・休日別、時間帯別の平均乗車人員

### 1-3 利用状況

#### (1)概況

- 平成 27 年度の「おでかけなんじい」の利用者数は、概ね増加傾向を示しており、3月の57.5人/日から9月は79.0人/日へと21.5人/日増加、平成27年度上半期の平均利用者数は、67.9人/日と平成26年度有償実験の53.0人/日を14.9人/日、28%上回っている。
- なお、9月の平均利用者数79.0人/日は、H25年度無償実験の3月と同じ利用者数となっている。



データ:システムデータ

図 2-13.「おでかけなんじい」の平均利用者数(人/日)の推移

(2) 平日・休日別

- 平日、休日ともに、平成 25 年度無償実験、平成 26 年度の有償実験の利用者数を上回っており、特に平日は、H26 有償実験の 56.9 人/日から H27 上半期は、75.1 人/日へと 18.2 人/日、32%増加している。
- 平成 27 年度上半期における平日と休日の利用者数は、平日が 75.1 人/日、休日が 53.3 人/日と、平日が 21.8 人/日多くなっている。

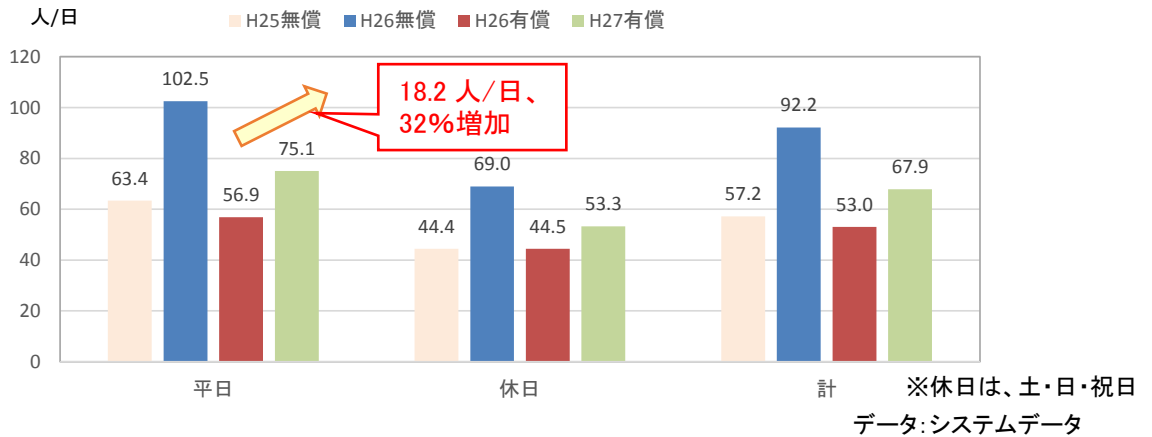


図 2-14.「おでかけなんじい」の平日・休日別の平均利用者数(人/日)の推移

(3) 時間帯別

- 平成 27 年度上半期では、13 時台以外で利用者数が平成 26 年度有償実験より増加しており、特に、14 時台は 4.0 人/時から 7.0 人/時へと大幅に増加している。

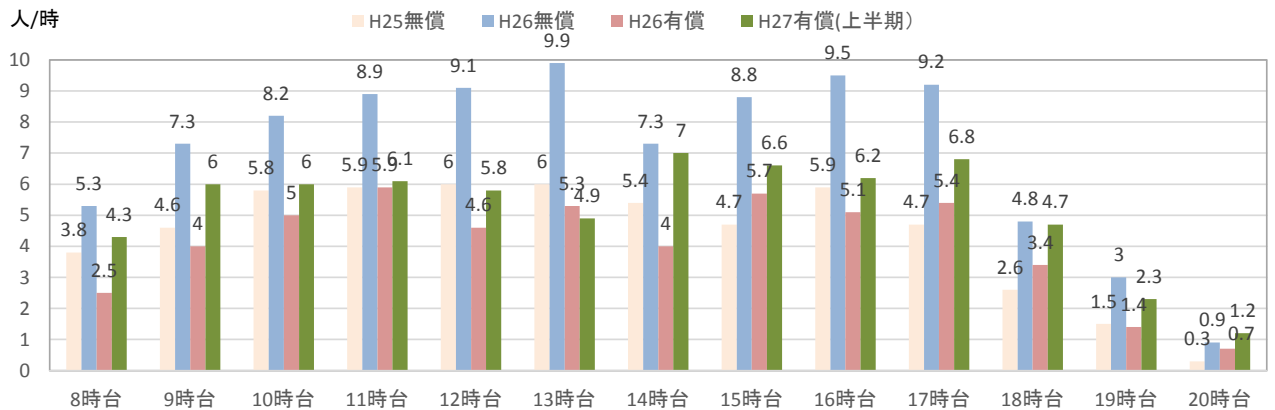
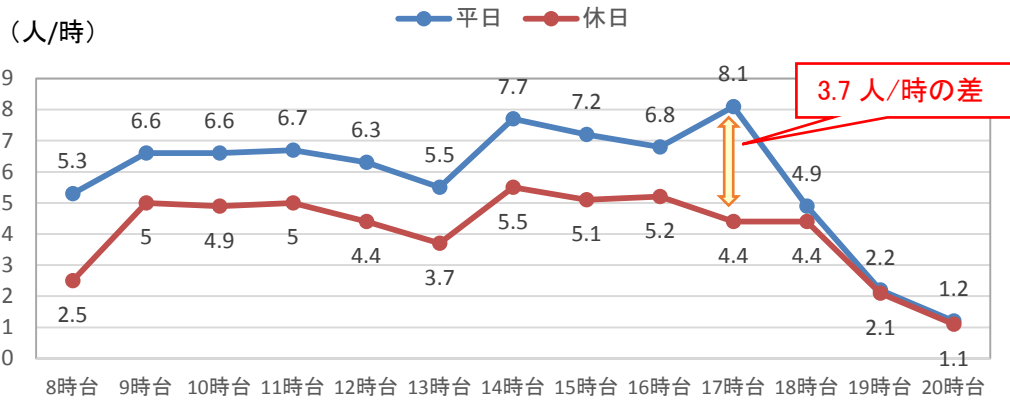


図 2-15.「おでかけなんじい」の時間帯別の利用者数の推移

- 平成 27 年度上半期における平日・休日別、時間帯別の利用者数をみると、すべての時間帯で平日の方が利用者は多く、8 時台～17 時台では、1.6～3.7 人/時と大きく休日の利用者数を上回っている。
- 平日・休日の 19 時台、20 時台及び休日の 8 時台は、平均利用者数が 3.0 人/時未満と少なく、3 便のうちどれかに空きがある状況となっている。



※休日は、土・日・祝日  
データ:システムデータ

図 2-16.平成 27 年度上半期における「おでけなんじい」の平日・休日別時間帯別の利用者数

#### (4)観光客

- 季節変動は大きいですが、観光客の利用者数の推移をみると、平成 26 年 12 月の有償化以降、概ね増加で推移しており、平成 27 年 9 月には 10.1 人/日と平成 26 年 12 月の 4.2 人から 2.4 倍に増加している。
- 8 月、9 月は観光シーズンということもあるが、「おでけなんじい」全利用者に占める観光客の割合は、約 13%に達した。

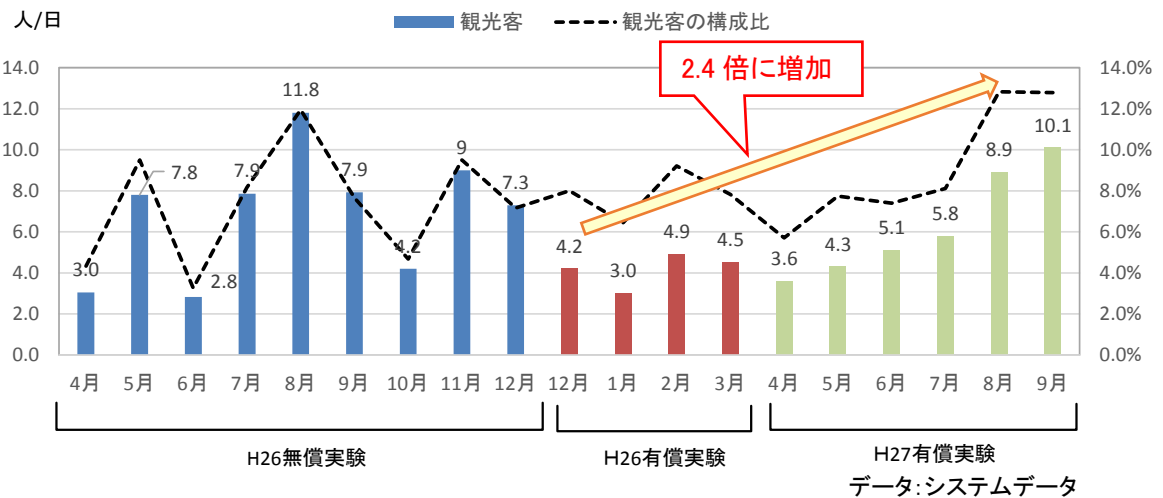


図 2-17.「おでけなんじい」利用の観光客数と観光客の構成比の推移



### 1-4 立ち寄り箇所

#### (1) 公共施設

- 公共施設への移動は、「市役所大里庁舎」への移動が1.32人/日と多く、H26有償から倍増、H26無償とほぼ同じ利用者数となっている。
- 「玉城中央公民館」は、H26無償からH26有償に1/10へと大幅に減少したが、H27有償では0.62人/日とH26有償から2.5倍に増えた。

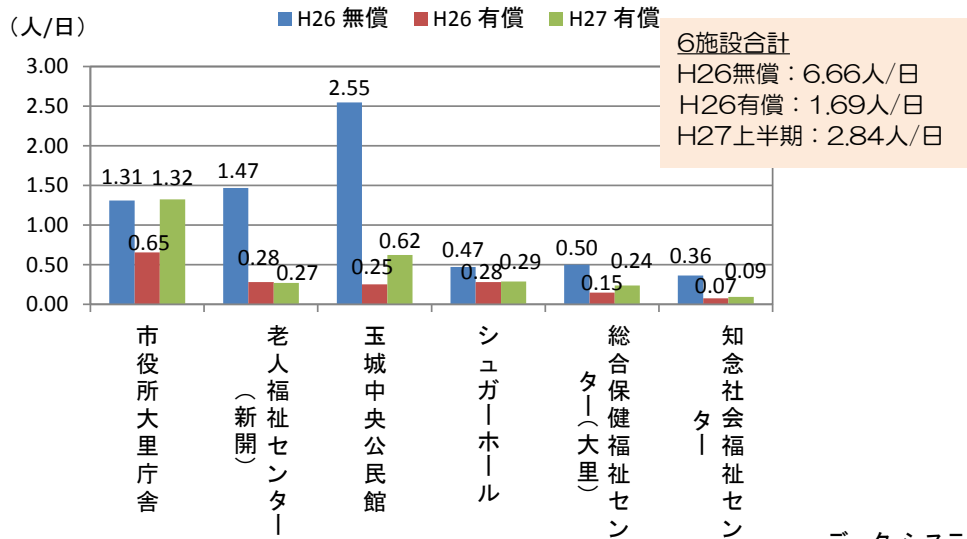


図 2-18.「おでかけなんじい」での市民の公共施設への立ち寄り状況

#### (2) 医療機関

- 医療機関への立ち寄り、H26有償から大きな変動はなく、立ち寄り先としては「沖縄メディカル病院」が1.88人/日と最も多くなっている。

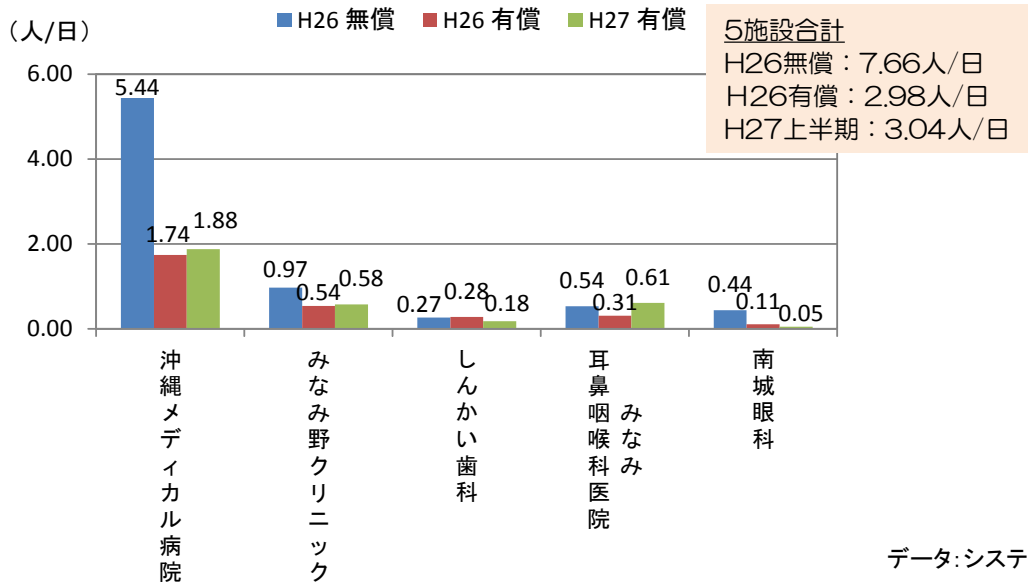
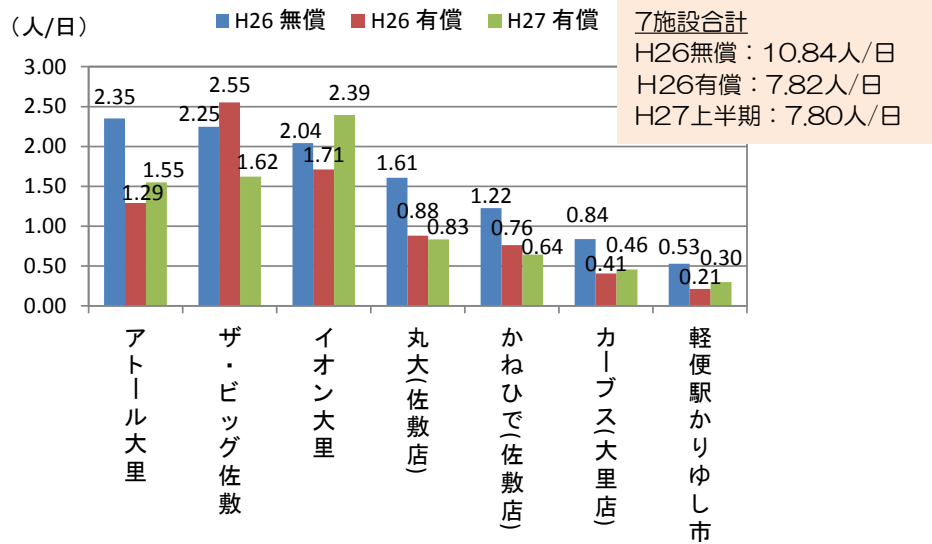


図 2-19.「おでかけなんじい」での市民の医療機関への立ち寄り状況

### (3) 商業施設

- 商業施設への立ち寄りには、5月から無料券の配布を行っている「イオン大里」が2.39人/日と最も多く、H26有償の1.71人/日から0.68人/日増加している。
- 一方、「ザ・ビッグ佐敷」は利用者が減少、その他の施設は概ね横這いで推移している。

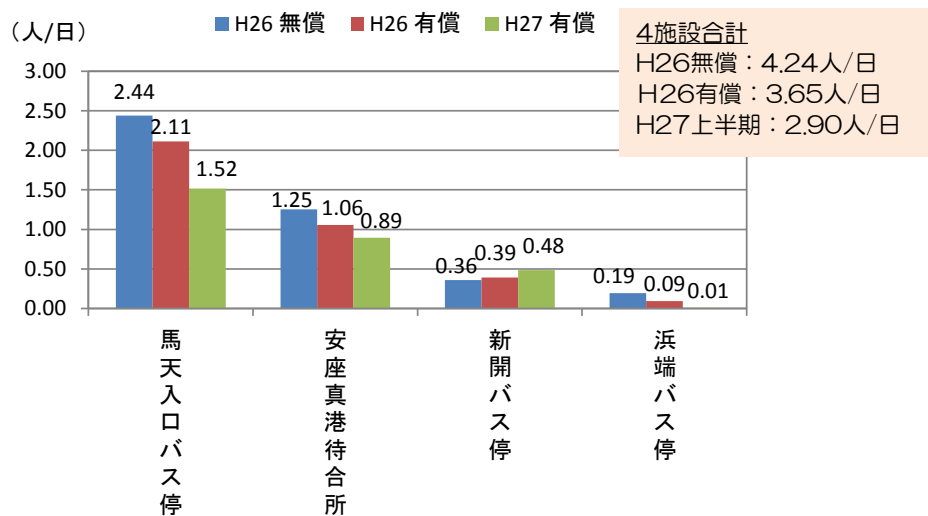


データ:システムデータ

図 2-20.「おでかけなんじい」での市民の商業施設への立ち寄り状況

### (4) 交通施設

- 交通施設への立ち寄りには、利用者数が減少しているものの、「馬天入口バス停」が1.52人/日と最も多くなっている。
- 利用者数は0.48人/日と「馬天入口バス停」に比べて少ないが、「新開バス停」は徐々に利用者数が増加している。

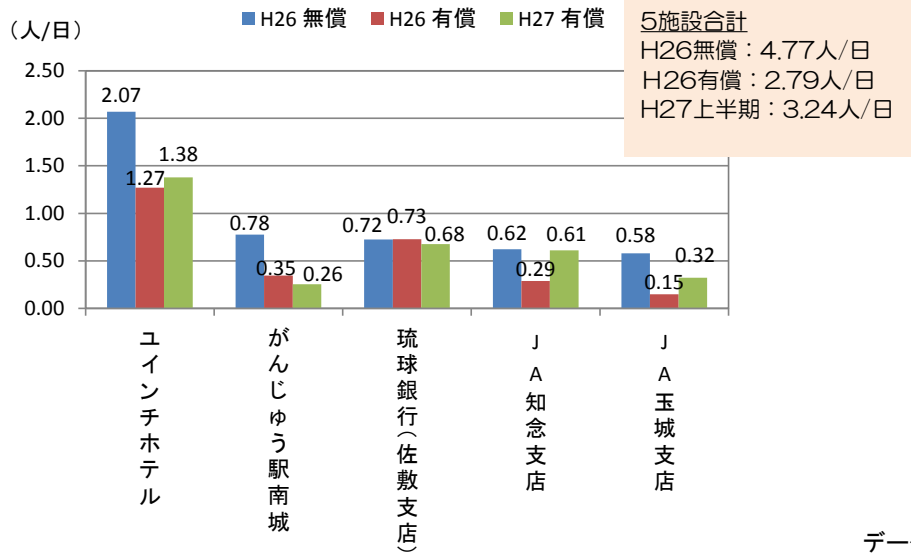


データ:システムデータ

図 2-21.「おでかけなんじい」での市民の交通施設への立ち寄り状況

(5)その他施設

●その他施設としては、「ユインチホテル」が1.38人/日と利用が多く、「JA 知念支店」、「JA 玉城支店」はH26有償より利用者が倍増している。



データ:システムデータ

図 2-22.「おでかけなんじい」での市民のその他の施設への立ち寄り状況

## 2 各種アンケート調査の実施

### 2-1 調査実施

デマンド交通に求められる 5 つの役割の視点から、上半期における利用実態や、課題を把握するため、以下の概要で、「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」、「学校アンケート」「利用者座談会」を実施した。

表 2-1.各調査の実施概要

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	学校アンケート	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	向陽高校生の通学実態等を把握	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 1,500 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	南城市在住の向陽高校の生徒及び保護者	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	学校を通じた調査票の配布、回収	1 回 5 名程度の座談会方式
調査時期	9 月	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>・通学時間帯</li> <li>・通学手段</li> <li>・通学での「おでかけなんじい」の利用意向と利用条件 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	144 票	4 箇所、17 名

## 2-2 回答者の属性

### (1) 登録者・市民アンケート

- 登録者アンケート、市民アンケート回答者の男女比は、ともに男性が35～38%と少なく、女性が62～65%と多い構成になっている。
- 登録者の年齢構成は高く、65歳以上が72%を占めている。
- 市民は、「60代」が23%、「50代」が18%と多く、「20代」から「40代」もそれぞれ10～15%を占めている。
- 居住地は、登録者、市民ともに「玉城」が最も多く、登録者は「大里」が14%、市民は「知念」が15%と少ない。

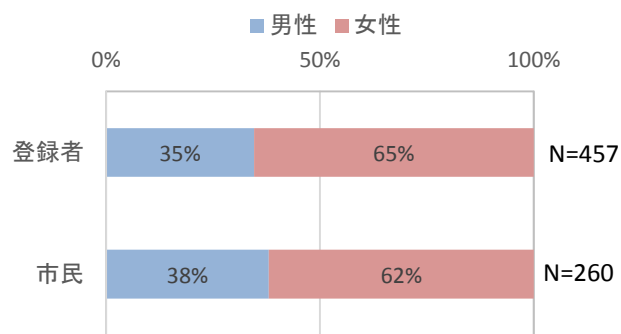


図 2-23.登録者・市民アンケート回答者の男女比

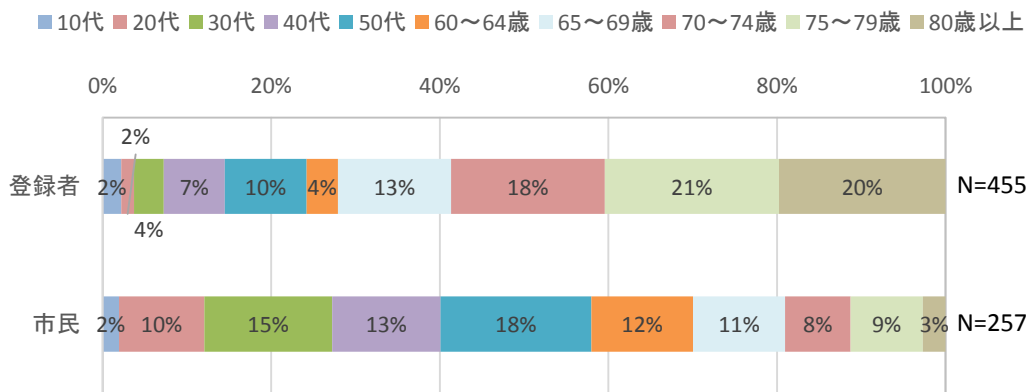


図 2-24.登録者・市民アンケート回答者の年齢構成

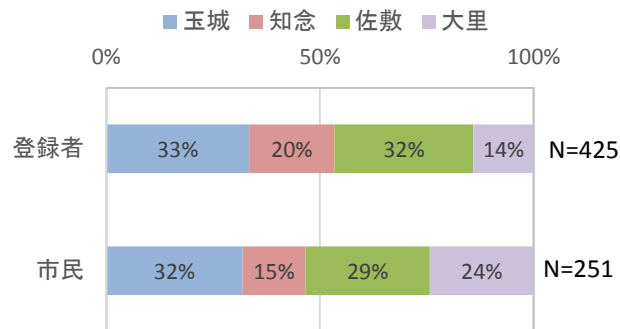


図 2-25.登録者・市民アンケート回答者の年齢構成

- 65歳以上の登録者の普段良く面倒みてくれる方は、「配偶者」が38%と最も多く、次いで「息子」29%、「娘」26%の順に多くなっている。
- 62%の方が普段良く面倒をみてくれる方と「住んでいる」、10%の方が「近所に住んでいる」と回答しており、7割の方が普段行き来できる状況となっている。
- 普段良く面倒をみてくれる方の91%は運転免許を保有している。

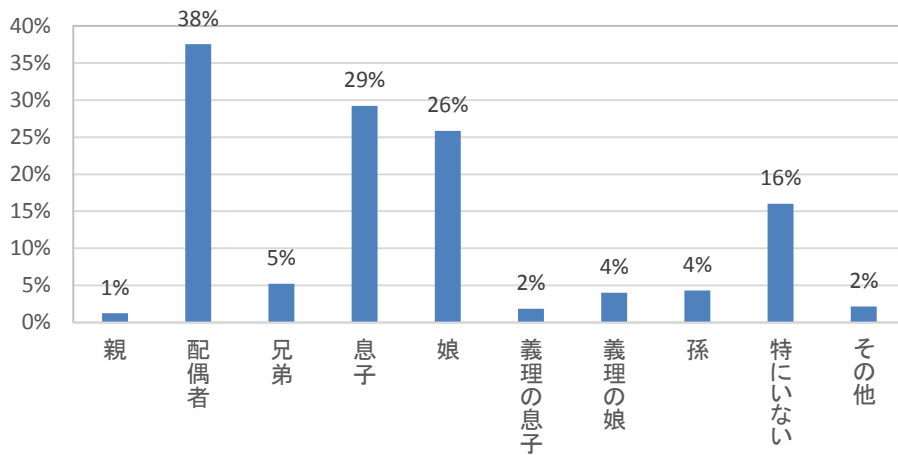


図 2-26.登録者(65歳以上)の普段よく面倒をみてくれる方

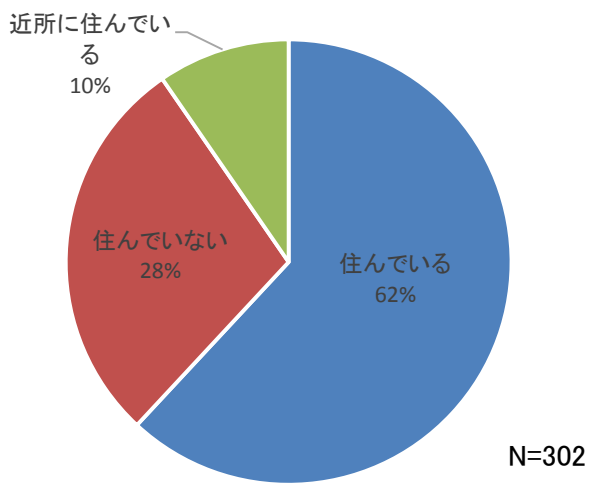


図 2-27.普段よく面倒をみてくれる方との同居の有無

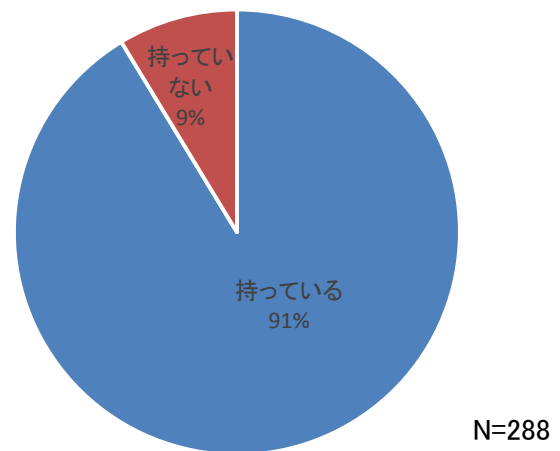


図 2-28.普段よく面倒をみてくれる方の免許の有無

(2)観光客アンケート

- 観光客アンケート回答者の男女比は、43：57 とやや女性が多い。
- 回答者の94%は運転免許を保有している。
- 回答者の居住地は、ブロック別では「沖縄」が35%と最も多く、沖縄以外では「関東」26%、「近畿」12%、「九州」8%の順に多くなっている。
- 沖縄県内からの観光客の居住地は、「那覇市」が32%ともっと多く、次いで、「宜野湾市」12%、「浦添市」、「糸満市」7%、「豊見城市」6%の順となっている。

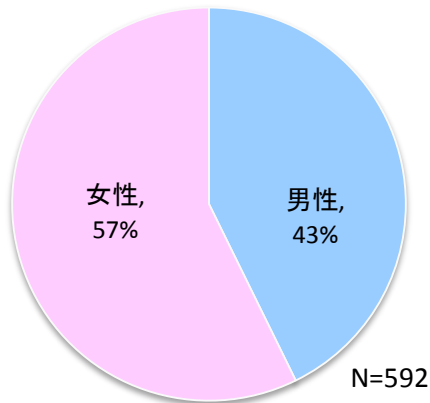


図 2-29.観光客アンケート回答者の男女比

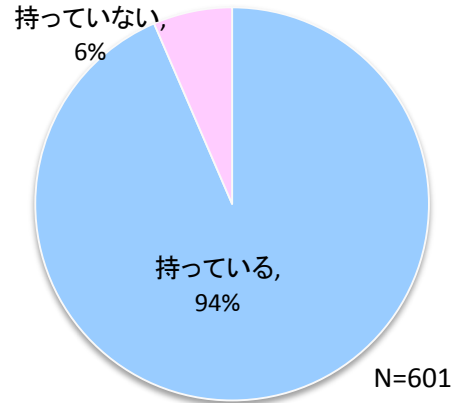


図 2-30.観光客アンケート回答者の運転免許の保有状況

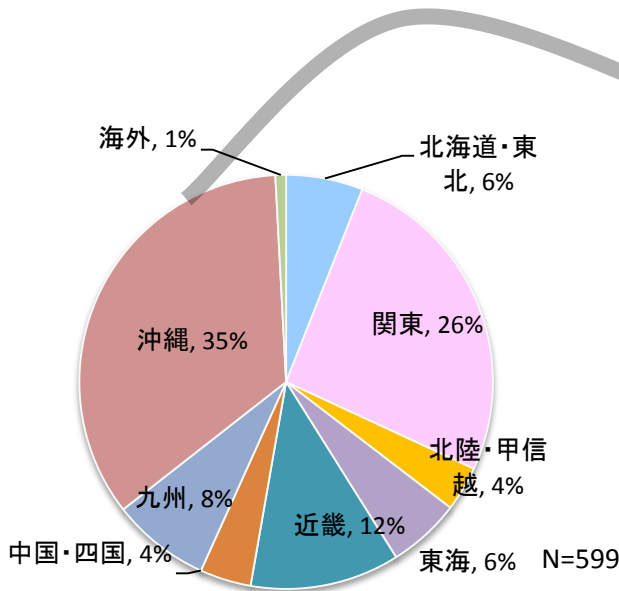


図 2-31.観光客アンケート回答者の居住地

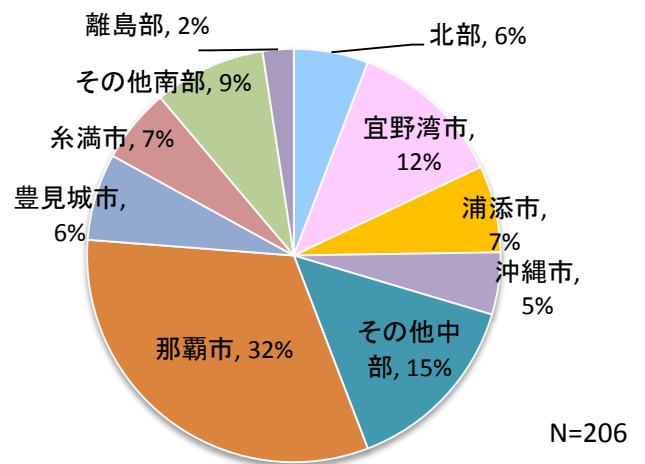


図 2-32.観光客アンケート回答者の沖縄県内の居住地

### (3)学校アンケート

- 学校アンケート回答者の生徒の属性をみると、学年は、「1年生」が38%とやや多く、「3年生」が30%とやや少ないものの、ほぼ1/3の構成比であり、また、男女比は49:51とほぼ半々になっている。
- 南城市内での居住地は、「玉城」が34%、「大里」が33%と多く、一方、「知念」は12%と少ない。

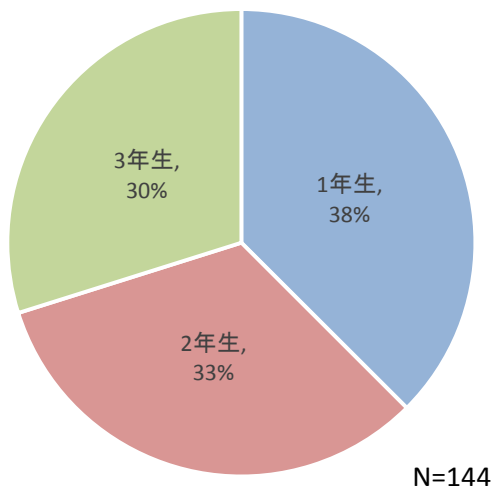


図 2-33.学校アンケート回答者の生徒の学年

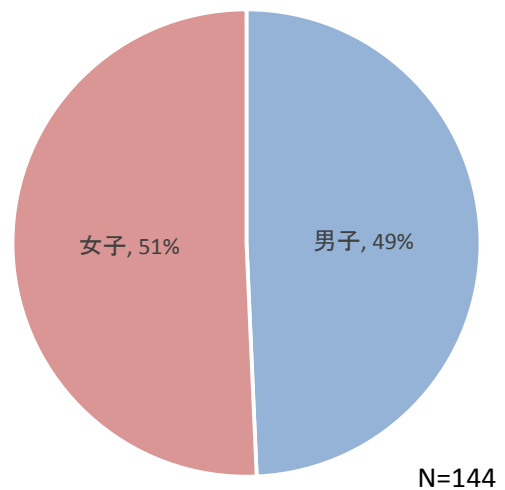


図 2-34.学校アンケート回答者の生徒の性別

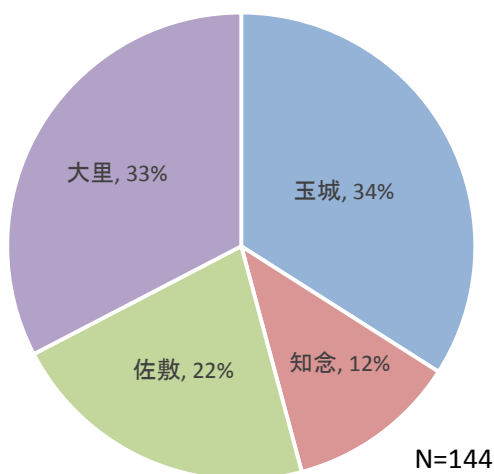


図 2-35.学校アンケート回答者の居住地



## 第3章 上半期における課題把握

デマンド交通に求められる5つの役割をもとに、上半期における課題を、下表に示す視点と項目で把握した。

表 3-1.上半期における課題把握の視点と把握項目

区分	課題把握の視点	把握項目
公共交通空白・不便地域における路線バスの補完	空白・不便地域での利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通手段の利用状況</li> <li>● 路線バスの利用条件</li> <li>● 空白地域での利用状況</li> </ul>
	通学支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 登下校の実態</li> <li>● 登下校での「おでかけなんじい」利用可能性と条件</li> </ul>
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	公共交通の認識・利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 公共交通の認知度</li> <li>● 公共交通利用環境の評価</li> <li>● 公共交通の利用頻度</li> <li>● 業務での公共交通の利用</li> <li>● 南城市の移動で不便を感じている点</li> </ul>
	デマンドでの接続状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通結節点までの利用者数</li> <li>● 「おでかけなんじい」と他の交通手段との乗り継ぎ</li> </ul>
	市外への移動との連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 周辺市町村への移動実態</li> <li>● 南城市議への移動で不便を感じている点</li> <li>● 「おでかけなんじい」の市外への移動ニーズ</li> <li>● 周辺市町村のバスとの連携</li> </ul>
持続可能な公共交通ネットワークの形成	デマンドの収支・採算性	<ul style="list-style-type: none"> <li>● デマンド実証運行の採算性</li> <li>● 運賃設定に対する意向</li> <li>● 距離別の希望運賃</li> <li>● 割引制度の意向</li> <li>● 希望の割引額と利用意向</li> <li>● 平日休日別・時間帯別の運行削減</li> </ul>
	運用改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 項目別の評価</li> <li>● 定路運行に対する利用意向</li> </ul>
	他の交通機関への影響低減	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通手段の選択状況</li> <li>● 路線バスの利用実態</li> <li>● 既存の路線バス・タクシー等への影響</li> </ul>
	今後の取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>● クルマ利用抑制のための取組</li> <li>● 今後の公共交通の利用意向</li> <li>● 現在の公共交通ネットワークの見直しの必要性</li> <li>● 南部東道路供用後の公共交通網のあり方</li> </ul>
南城市への観光需要の喚起	南城市の観光実態	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 観光客の南城市来訪状況</li> <li>● 南城市の観光実態</li> </ul>
	観光客のデマンド利用状況と効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 観光客のデマンド認知度</li> <li>● デマンド利用の有無</li> <li>● デマンドによる効果</li> </ul>
南城市の活性化に向けた交通弱者の外出支援	デマンド利用実態	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 「おでかけなんじい」の認知度・利用状況</li> <li>● 高齢者の利用状況</li> <li>● 「おでかけなんじい」の予約方法等の認知度</li> <li>● 「おでかけなんじい」を利用しない理由</li> <li>● 登録者アンケートによる外出頻度、目的の変化の把握</li> </ul>
	「おでかけなんじい」利用による効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 「おでかけなんじい」がなかった場合の外出の有無</li> <li>● 外出頻度・外出状況の変化</li> <li>● 日常生活における変化</li> <li>● 立ち寄り先の効果</li> </ul>
	デマンド利用促進策	<ul style="list-style-type: none"> <li>● イオンタウン南城大里の取組状況</li> <li>● 「おでかけなんじい」と事業者との連携可能性</li> </ul>

## 1 公共交通空白地域・不便地域における路線バスの補完支援

### 1-1 空白・不便地域での利用

#### (1) 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/日となっている。
- 「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る。
- 一方、公共交通の利用は「路線バス」の2%にとどまっている。
- 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%とわずかではあるが、公共交通の利用率が内々交通よりも高くなっている。

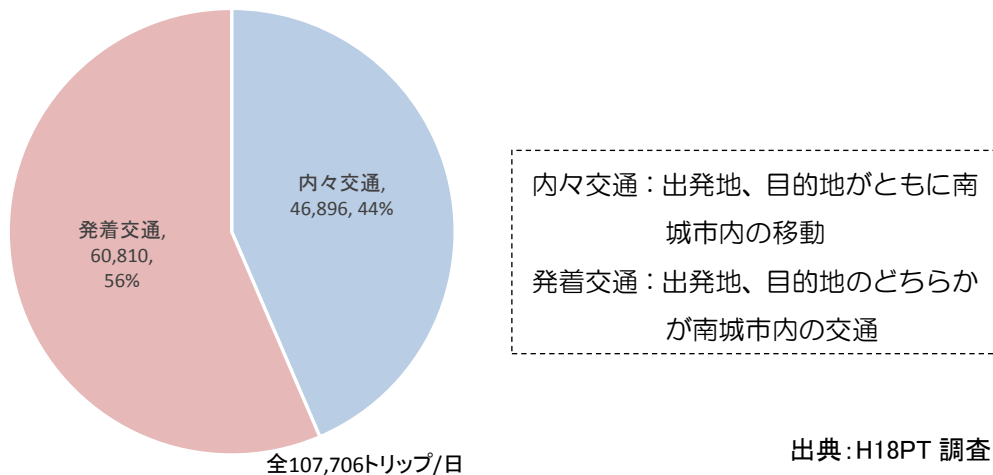


図 3-1.南城市関連のトリップ(移動)の内訳

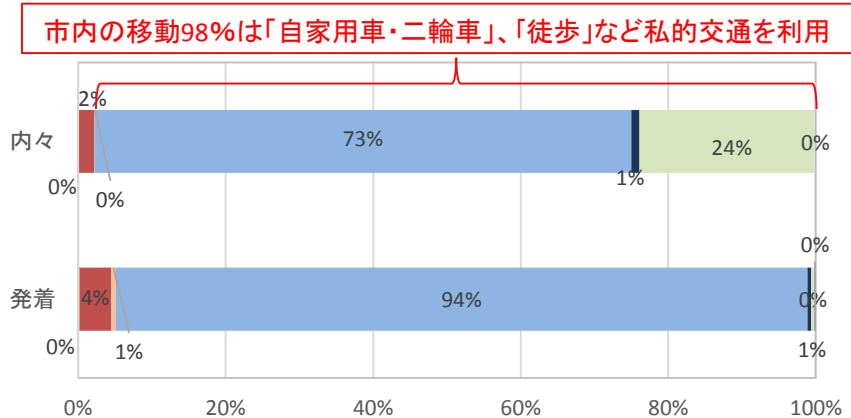
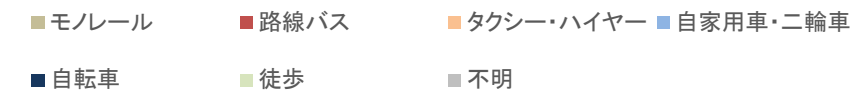
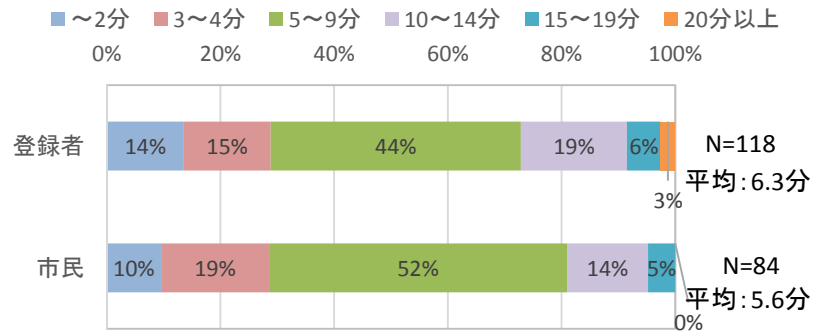


図 3-2.南城市関連交通の交通手段の分担率

(2)路線バスの利用条件

1)バス停までの徒歩での所要時間

- 路線バス利用のためのバス停までの徒歩での所要時間の条件は、登録者、市民とも「5～9分」をあげる方がそれぞれ44%、52%と多い。
- 平均のバス停までの徒歩での所要時間は、登録者が6.3分、市民が5.6分と市民の方がやや条件が厳しくなっている。

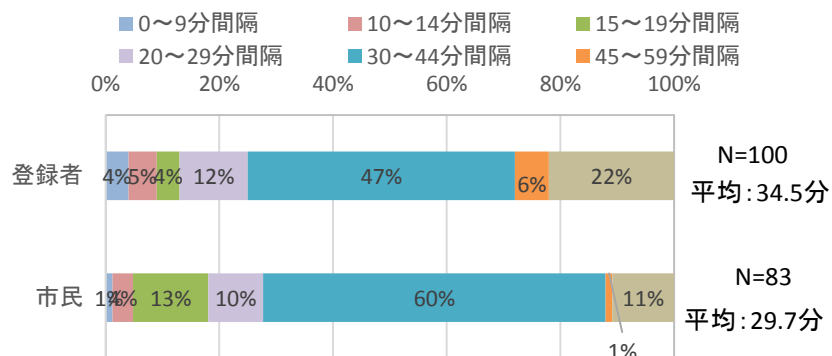


出典: 登録者・市民アンケート

図 3-3.路線バス利用のための条件(バス停まで徒歩での所要時間)

2)運行頻度

- 路線バス利用のための運行頻度の条件は、登録者、市民とも「30～44分間隔分」をあげる方がそれぞれ47%、60%と多い。
- 平均の運行頻度は、登録者が34.5分、市民が29.7分と市民の方がやや条件が厳しくなっている。

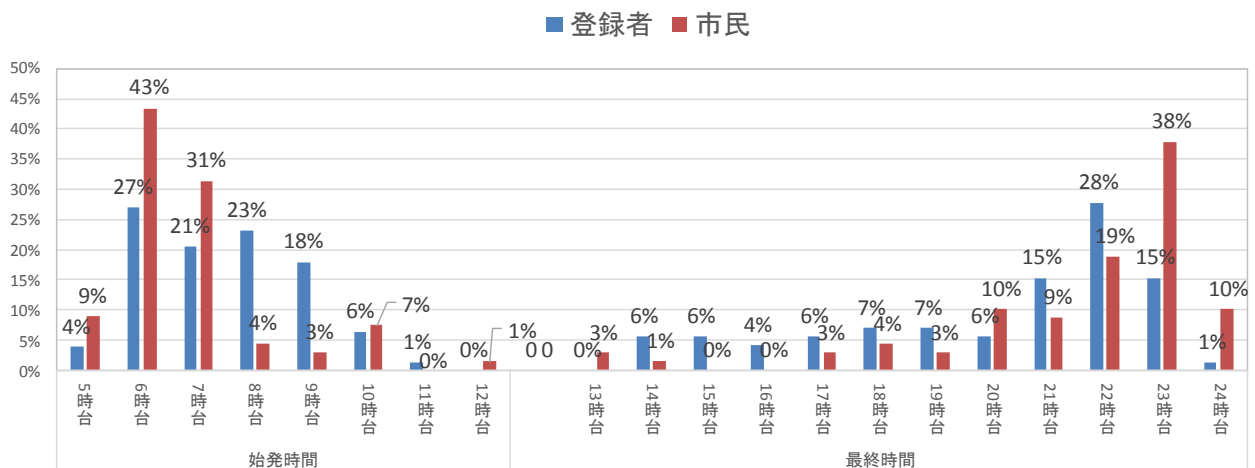


出典: 登録者・市民アンケート

図 3-4.路線バス利用のための条件(運行頻度)

### 3) 始発時間・最終時間

- 路線バス利用のための始発、最終の時間帯の条件をみると、市民は「6時台」43%、「7時台」31%とこの2時間帯で全体の74%を占めているのに対し、登録者は「6時台」～「9時台」がそれぞれ2割前後を占めるなどニーズが分散している。
- 最終の時間帯の条件をみると、市民は「23時台」が38%と4割近くを占めるのに対し、登録者は「22時台」が28%と最も多く、市民に比べ最終便が早い時間帯でも問題ないとする方が多い。

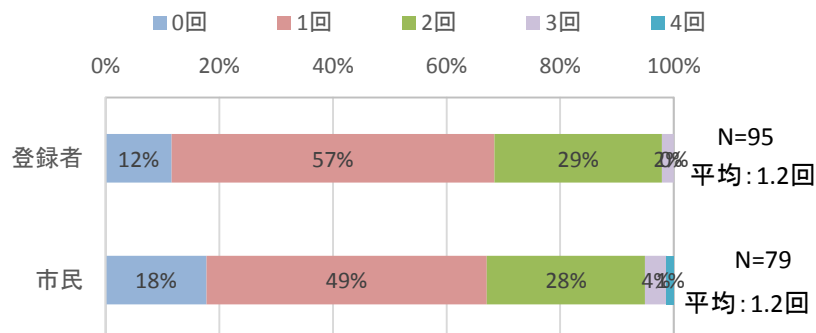


出典：登録者・市民アンケート

図 3-5.路線バス利用のための条件(始発・最終時間帯)

### 4) 乗り換え回数

- 路線バス利用のために許容できる乗り換え回数は、登録者、市民ともに「1回」がそれぞれ57%、49%と最も多く、平均の許容乗り換え回数は両者とも1.2回となっている。



出典：登録者・市民アンケート

図 3-6.路線バス利用のための条件(乗り換え回数)

(3)空白地域での利用状況

1)空白地域の分布状況

- 市民の路線バスの利用状況を満たすエリア（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%にとどまっている。
- なお、南側の百名～玉城の間も条件を満たすが、玉城・大里向けと八重瀬向けの路線の重複により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ない。

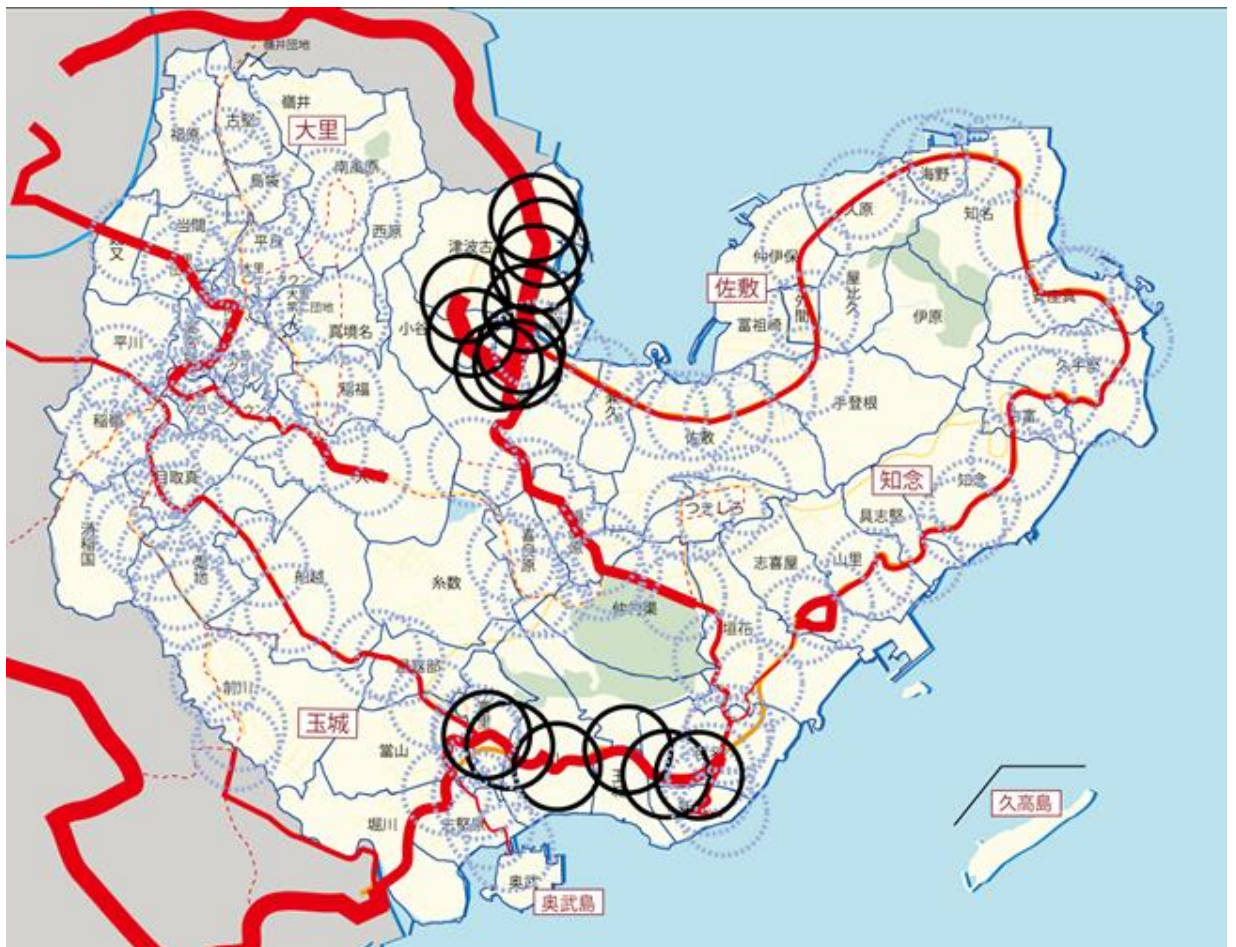


図 3-7.市民の路線バス利用条件を満たすエリア



表 3-2.上半期における行政区別の「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		
	當山	433	23	93	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		
	糸数	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		瀬井	511	23	25	0.8		
	前川	1,087	35	64	1.0		瀬井団地	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		
	眞志堅	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		湧福国	448	28	27	1.0		
	小計	4,973	508	1,102	3.7		大城	1,110	59	29	0.4	東雲の丘、養生の裏含む	
							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			
<b>計</b>							<b>42,462</b>	<b>2,439</b>	<b>4,213</b>	<b>1.7</b>			

### 3)利用時間帯

- 南城市を運行している路線バスは、平日の7時台の南城発が26本/時と多いが、その他の時間帯は、10~15本/時前後の本数となっている。
- 一方、「おでかけなんじい」の時間帯別の利用者数は、平日、休日ともに午後が多くなっている。
- 午後の時間帯の路線バスの運行本数が極端に少ないわけではないが、平日の南城市発では、ピークの7時台より10本/時程度少ない時間帯であり、路線バスの本数が少ない時間帯を補完している状況がうかがえる。
- なお、利用者座談会では、朝7時台は路線バスを利用している、午後はバスの便が少なく、2時間くらい待つといった意見もあげられている。

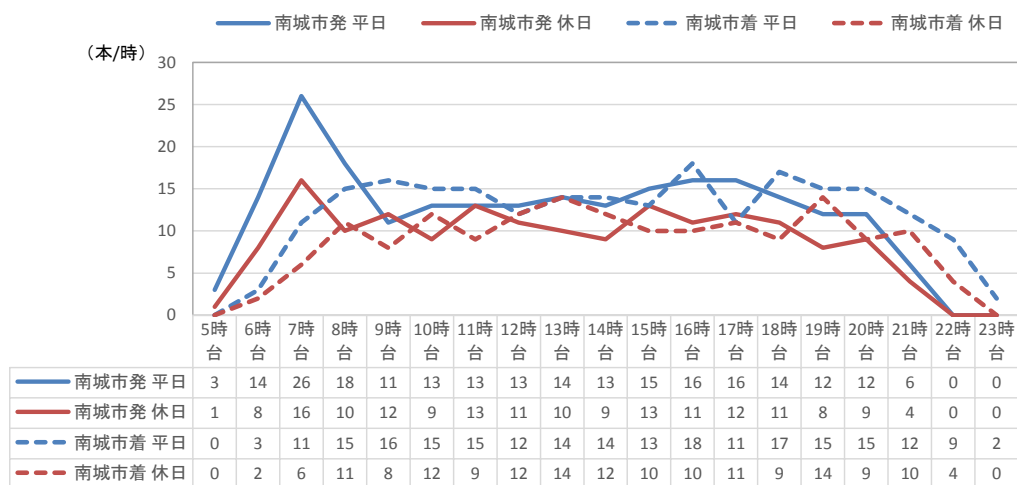


図 3-9.南城市発着の時間帯別路線バスの運行本数

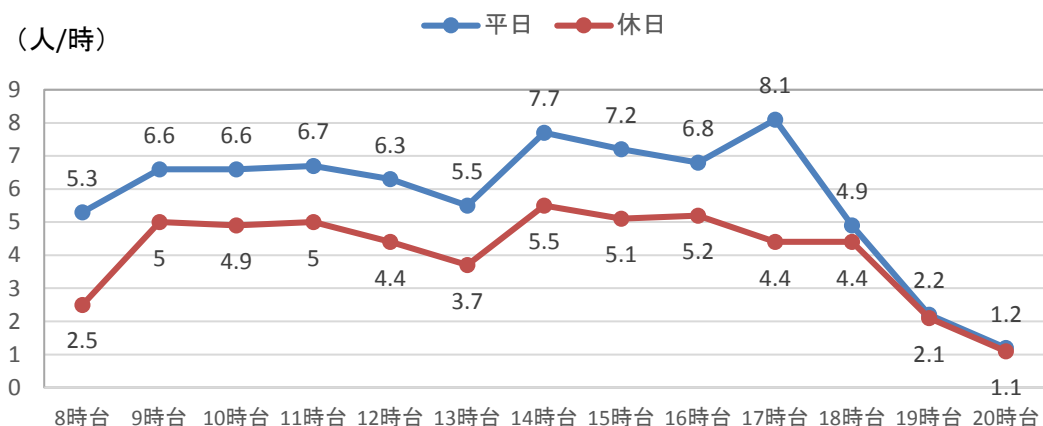


図 3-10.「おでかけなんじい」の時間帯別利用者数

#### ～路線バスの利用について～

＝利用者座談会＝

- 朝7時台は路線バスを利用している。それより早い時間帯はタクシーを利用している。
- 午後はバスの便がなく、2時間くらい待つ。
- 路線バスは運行間隔が長い。 等



1-2 通学支援

(1) 登下校の実態

- 登校、下校の交通手段は、ともに「送迎」が一番多く、登校の90%、下校の84%を占めている。
- 登校時の「路線バス」の利用率は、0%であるが、下校時は4%とわずかではあるが、利用されている。
- 男女で下校時の交通手段を比べてみると、男子がやや「自転車」の割合が高く、「送迎」の割合が低くなっている。
- 地区別の下校時の交通手段をみてみると、向陽高校から離れている「知念」は100%、佐敷は93%が「送迎」となっており、送迎の比重が高くなっている。
- 一方、向陽高校に近い「玉城」は、22%が「自転車」、4%が「徒歩」での下校となっており、送迎以外の交通も利用されているが、「路線バス」は利用されていない。
- 路線バスが利用されているのは、「大里」のみであり、12%の生徒が下校時に利用している。

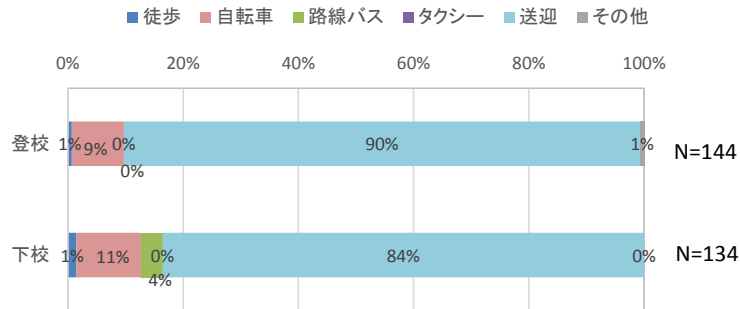


図 3-11. 登下校の交通手段

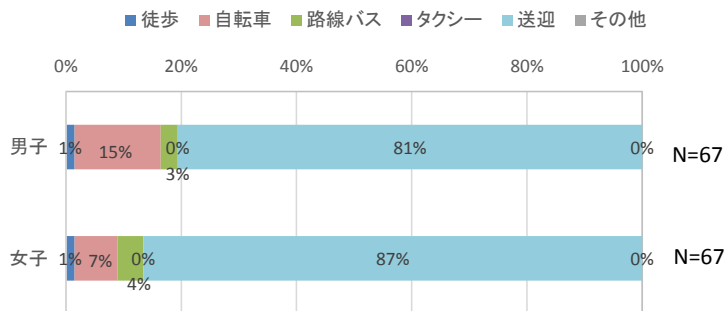


図 3-12. 男女別の下校時の交通手段

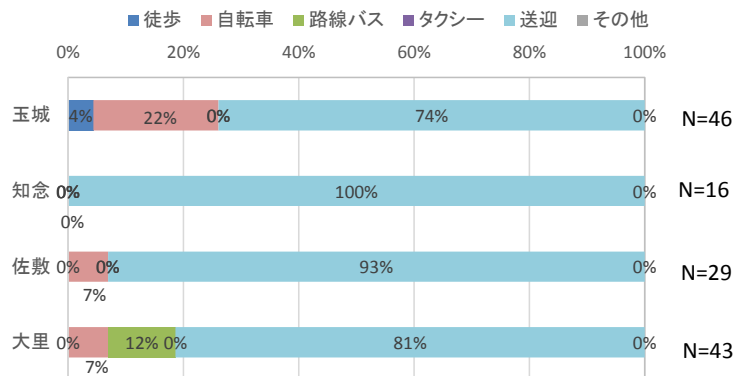


図 3-13. 地区別の下校時の交通手段

- 登校時の自宅出発時間は、6:00～7:30の1時間30分の間であるのに対し、下校時の学校出発時間は、16:00～20:00と4時間の開きがあり分散している。
- 登校時の自宅出発時間は、「7:00～7:14」が60%、「7:15～7:29」が24%と7:00～7:29に8割強が集中している。
- 下校時の学校出発時間は「18:30～18:59」が44%と最も多く、送迎による下校が大半を占めていることから、保護者の終業後の帰宅が多くなっていると思われる。
- 登校、下校ともに、所要時間は「15～19分」が最も多く、下校時は「路線バス」の利用がやや多くなることから、平均所要時間が18.7分と、登校時の15.2分より3.5分長くなっている。
- サンプル数は5と少なく、あくまで参考値ではあるが、登校時は送迎で、下校時は路線バスで帰宅している生徒の平均所要時間をみてみると、登校時の平均15分に下校時は、平均61分と大幅に増加しており、路線バスは乗り継ぎで多くの待ち時間を要している状況がうかがえる。

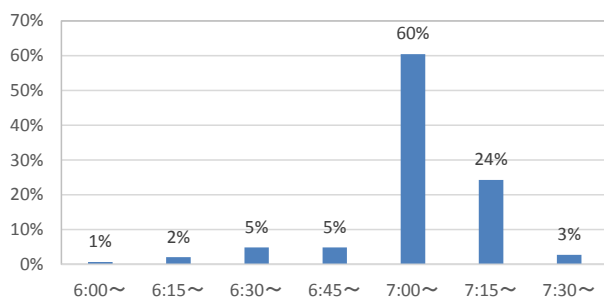


図 3-14.登校時の自宅出発時間

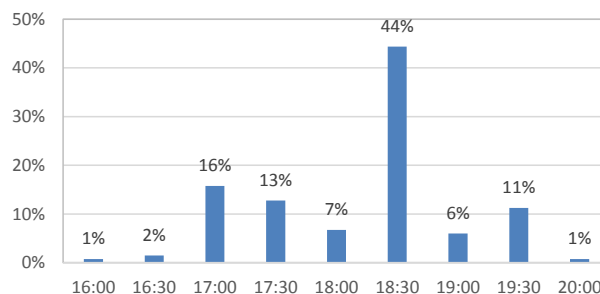


図 3-15.下校時の学校出発時間

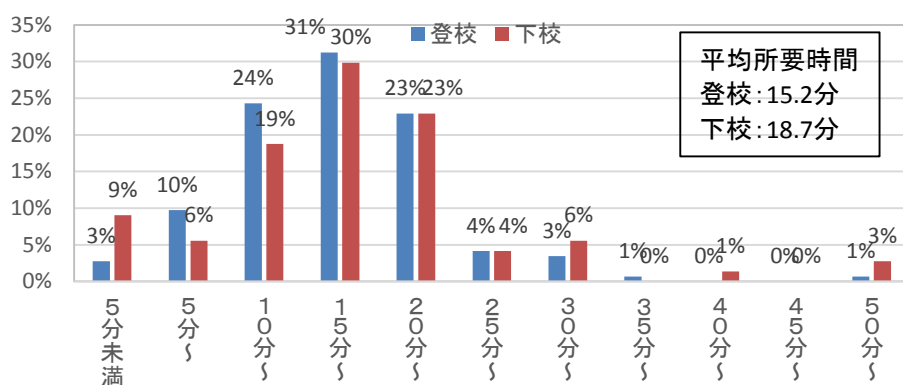


図 3-16.登下校の所要時間

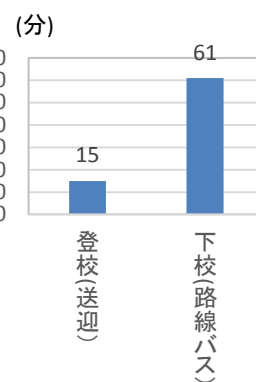


図 3-17.登校時に送迎、下校に路線バス利用者の平均所要時間(N=5)

(2) 登下校での「おでかけなんじい」の利用可能性と条件(運賃)

- 登下校での「おでかけなんじい」の利用可能性をみてみると、「とても高い」と回答した方の割合は、登校で 27%、下校で 39%と登下校とも一定の利用が見込めることが把握され、また、登校よりも下校の方が、利用可能性は高いことが判明した。
- 「やや高い」も含めると、登校の 5 割強、下校の 7 割は「おでかけなんじい」の利用可能性があると回答している。
- 利用のための 1 回当たりの運賃は、「300～349 円」を希望する方が 34%と最も多く、支払意志額は、236 円となっている。
- また、1 ヶ月当たりの定期運賃は、「5,000～5,999 円」を希望する方が 19%と最も多く、支払意志額は 5,320 円となっている。

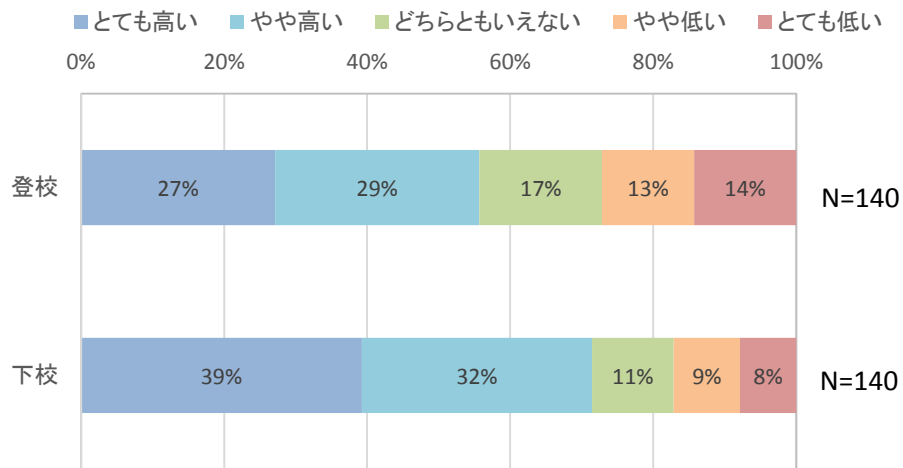


図 3-18.登下校での「おでかけなんじい」の利用可能性

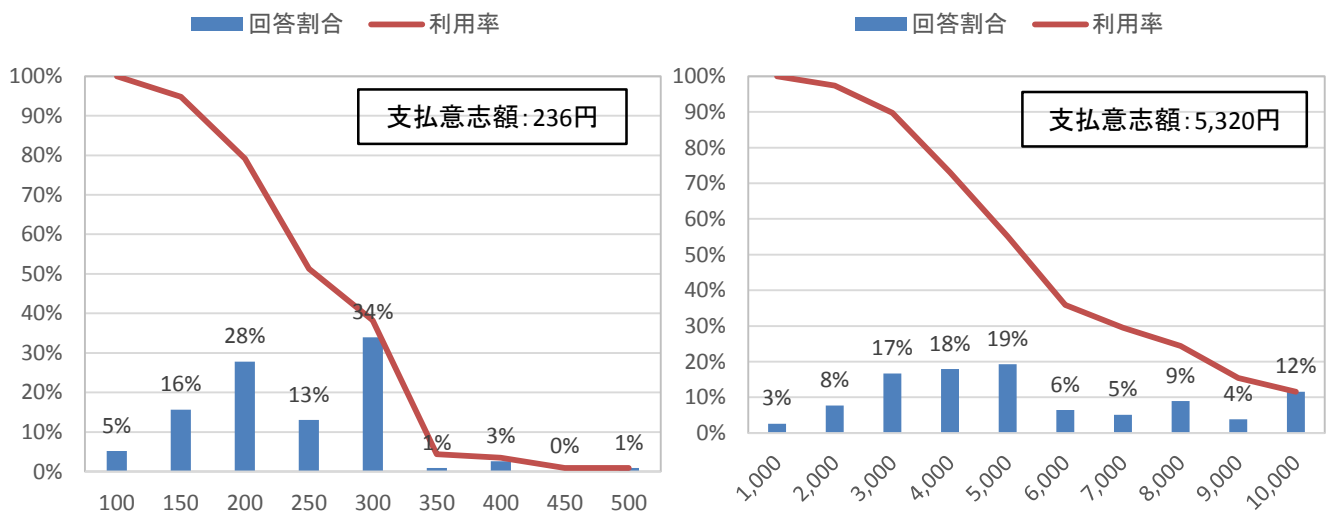


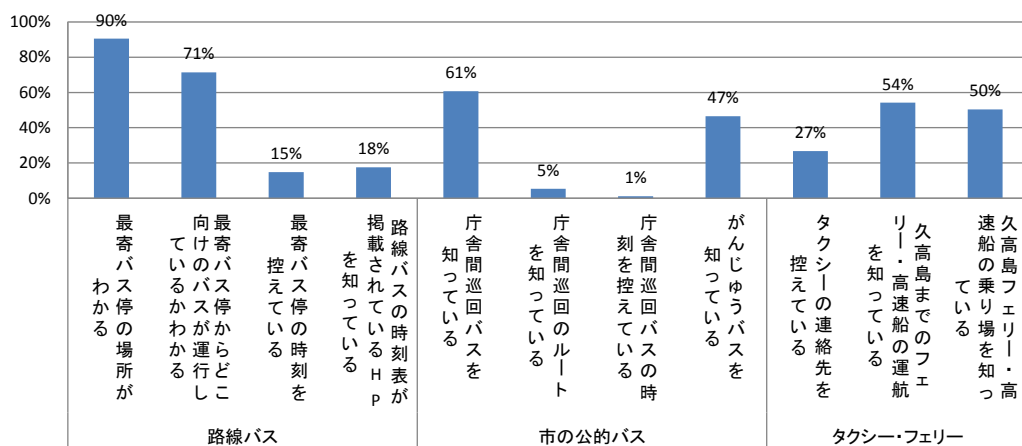
図 3-19.登下校での「おでかけなんじい」利用の運賃の条件(左:1 回当たり、右:1 ヶ月当たり)

## 2 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

### 2-1 公共交通の認識・利用実態

#### (1) 公共交通の認知度

- 市民の公共交通に対する認知度をみると、路線バスに関しては、「最寄りバス停の場所がわかる」が90%、「最寄りバス停からどこ向けのバスが運行されているかわかる」が71%と高い一方で、「最寄りバス停の時刻を控えている」、「路線バスの時刻表が掲載されているHPを知っている」は18%にすぎず、実際に利用する際に必要となる情報についてはあまり把握されていない。
- 同様に、市が運行している「庁舎間巡回バス」、「がんじゅうバス」の認知度はそれぞれ、61%、47%と半数前後あるが、具体的に「庁舎間巡回のルートを知っている」は5%、「庁舎間巡回バスの時刻を控えている」は1%と非常に低い。
- その他では、「タクシーの連絡先を控えている」は27%、「久高島までのフェリー・高速船の運賃を知っている」は54%、「久高島フェリー・高速船の乗り場を知っている」は50%となっている。

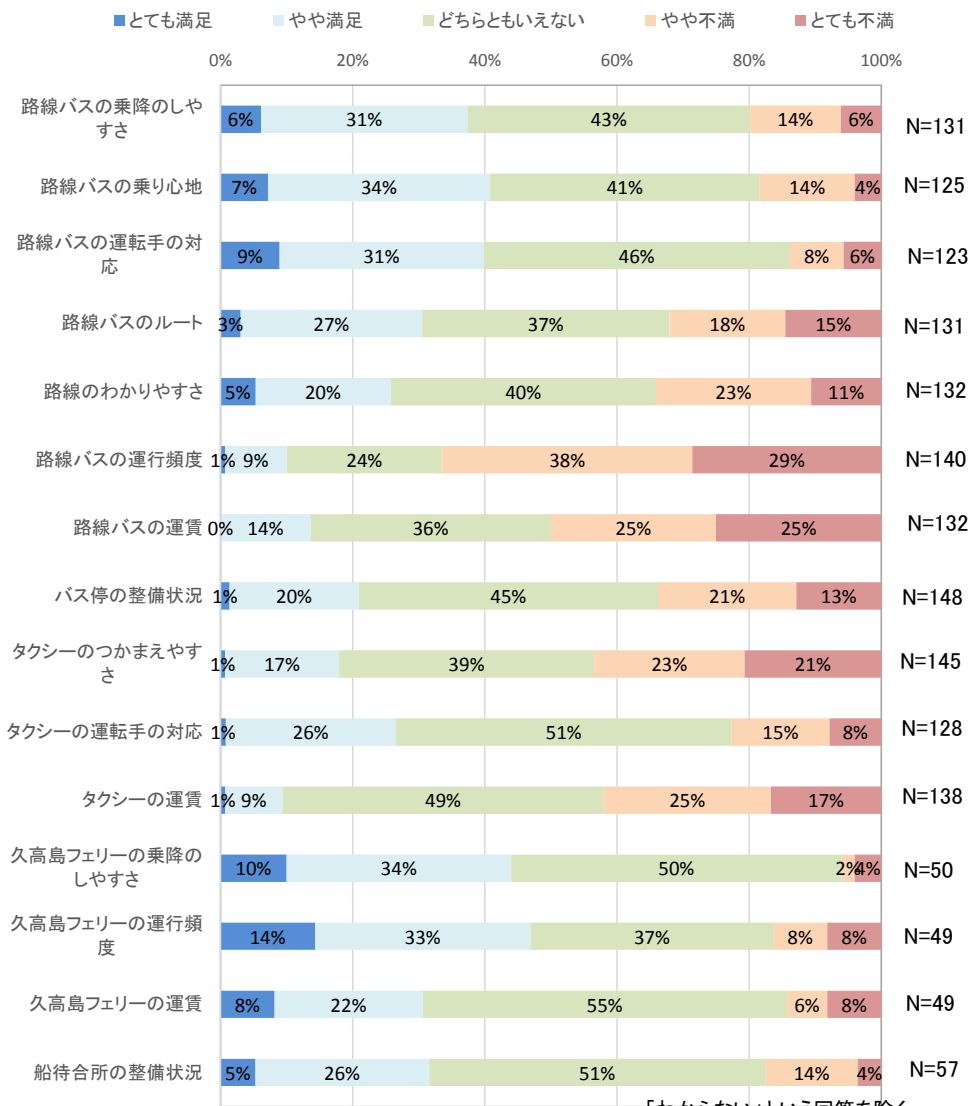


出典：市民アンケート

図 3-20.公共交通の認知度

(2)公共交通利用環境の評価

- 南城市内公共交通の満足度をみると、久高島フェリーについては満足度が高く、「乗降のしやすさ」、「運行頻度」については、4割以上の方が「とても満足」又は「やや満足」と回答している一方で、「とても不満」、「やや不満」は1割前後にとどまっている。
- 路線バスは、「運行頻度」、「運賃」に不満を感じている方が多く、特に「運行頻度」は29%の方が「とても不満」、38%の方が「やや不満」とあわせて67%の方が不満を感じている。
- その他では、「路線バスのルート」、「路線のわかりやすさ」、「バス停の整備状況」について3割以上の方が不満を感じている。
- タクシーは「つかまえやすさ」に不満を感じている方が多く、「とても不満」が21%、「やや不満」が23%と45%の方が不満を感じている。



「わからない」という回答を除く

出典：市民アンケート

図 3-21.南城市内の公共交通の満足度

- 利用者座談会では、バス停までの移動や、バス停の整備状況、時刻表などについての不満や要望があげられている。

～公共交通の利用環境について～

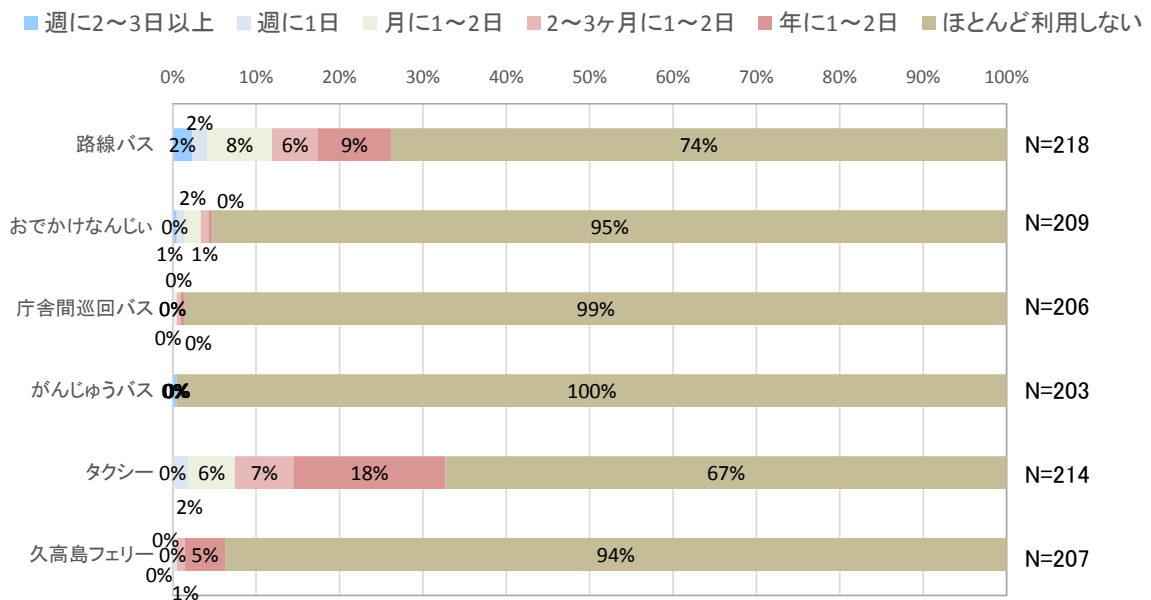
＝利用者座談会＝

- バス停まで遠いので、雨の日はつらい。
- バス停まで歩くのが大変。
- 台風等でバス停が壊れても、長く放置されていた。
- 馬天入口のバス停にベンチがない。
- バス停の時刻表は定期的に点検してほしい。ネットで調べたり、電話で問い合わせも出来るが、お年寄りには困ると思う。
- バス停は屋根付きがよい。
- 富里のバス停は屋根がない。雨の日はどうしても濡れてしまう。
- 路線バスの時刻表はよく変わる。バス会社の電話番号を登録して、その都度確認している。
- 路線バスの時刻表がはがれていることがよくある。(2)
- 高齢者には、バスのステップが高い。

( )内は回答者数

(3)公共交通の利用頻度

- 市民の公共交通の利用頻度は低く、「庁舎間巡回バス」、「がんじゅうバス」は「ほとんど利用しない」と回答した方の割合がそれぞれ99%、100%（99.5%、四捨五入で100%）であり、ほとんど市民に利用されていない状況である。
- 利用機会が最も多いのは、「タクシー」であり、「ほとんど利用しない」が67%を占めるものの、「年に1～2日」が18%、「2～3ヶ月に1日」が7%、「月に1～2日」が6%を占めている。
- 「路線バス」は「ほとんど利用しない」が74%とタクシーより多いものの、「週に2～3日以上」が2%、「週に1日」が2%、「月に1～2日」が8%とタクシーより高頻度で利用している方の割合が高い。



出典：市民アンケート

図 3-22.公共交通の利用頻度

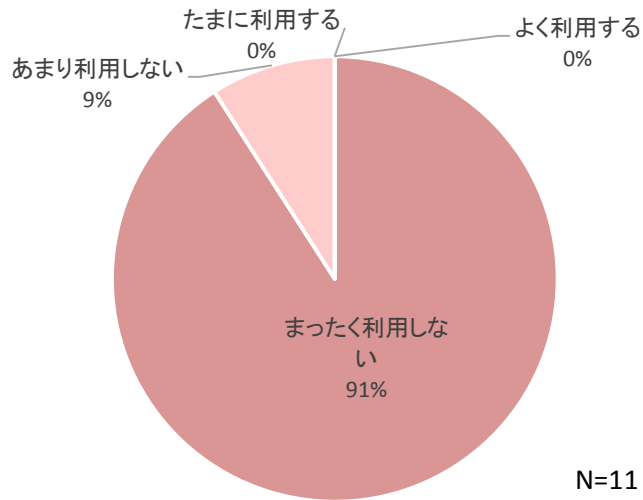
～公共交通の利用状況～

＝利用者座談会＝

- 朝7時台は路線バスを利用、もっと早い時間帯はタクシーを利用している。
- タクシーは、昼間はほとんど乗らない。

#### (4)業務での公共交通の利用

- 調査対象施設における業務での公共交通の利用は、「まったく利用しない」が91%、「あまり利用しない」が9%とほとんど利用されていない状況である。



出典:主要施設ヒアリング

図 3-23.主要施設の業務での公共交通の利用状況

#### ～業務での公共交通の利用～

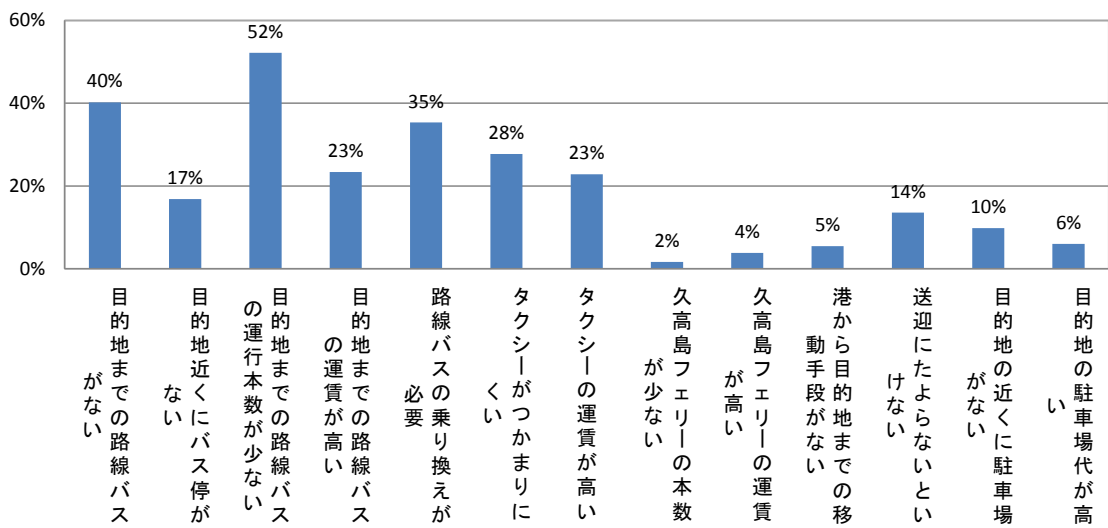
＝主要施設ヒアリング＝

- 社用車を利用している。
- 基本的に業務での公共交通利用はないが、他の病院に救急車で移送した帰りに、タクシーを利用するケースはある。



(5)南城市内の移動で不便を感じている点

- 南城市内の移動で不便を感じている点として、「目的地までの路線バスの運行本数が少ない」が52%と最も多く、次いで「目的地までの路線バスがない」40%、「路線バスの乗り換えが必要」35%の順で高くなっており、路線バスの運行頻度、ルートに関して不便を感じている方が多い。
- その他では、「タクシーがつかまりにくい」28%、「タクシーの運賃が高い」、「路線バスの運賃が高い」23%とタクシーや運賃に関する事項があげられている。



出典:市民アンケート

図 3-24.南城市内の移動で不便を感じる点

- 市内の移動に関して、バスの運行本数の少なさ、タクシーの利便性の低さ、庁舎間巡回バスの利便性の低さなどに関する意見が利用者座談会であげられている。
- 主要施設からは、大里中心部の県道 77 号の渋滞を指摘する意見が多い。

～市内の移動で不便を感じている点・要望～

＝利用者座談会＝

- 志喜屋線は 1 時間に 2 本、3 時間来ないこともある。
- バスは運行本数が少なく、運行間隔が長い。
- 斎場御嶽に行くには、2 回乗り換えが必要だが、バスの乗り継ぎ時間がまったく合わない。特に、土日、祝日は庁舎間巡回バスもないのでとても不便。
- 山里から JA までタクシーで 1,300 円かかるので、早番の時は大変。
- 日曜日、タクシーがつかまりにくい。
- イベント時にタクシーを呼んだら、タクシーの台数が少なかったのか、断れた。
- 路線バスは便がなく不便。(2)
- 路線バスで 2 時間待たされたことがある。
- 午後は路線バスの便がなく、2 時間ぐらい待つ。
- 路線バスで 2 時間待ったので、結局、知人に連絡して送迎してもらった。
- 路線バスはお客さんっていない。「おでかけなんじい」のように連絡を受けてから運行すればよいと思う。
- 庁舎間巡回バスは停まる場所が決まっているので利用しにくい。(4)
- 庁舎間巡回バスはたまに使うが、駐車場所が決まっているので結局歩く。夏場はきつい。
- 庁舎間巡回バスは移動時間が長く、1 日ばかりになる。
- 庁舎間巡回バスは、手を挙げたところで自由に乗り降りさせて欲しい。
- 庁舎間巡回バスの車両を新しくして欲しい。
- 庁舎間巡回バスは乗ったことがない。(2)

＝主要施設ヒアリング＝

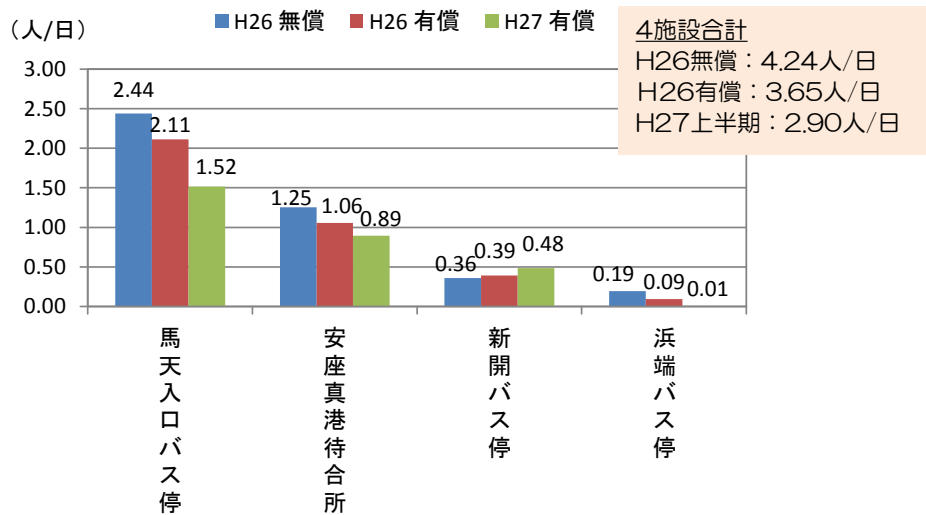
- 平日の朝夕は通学の送迎で県道 77 号は渋滞する。南部東道路の工事の影響でさらに渋滞が発生しないか心配だ。
- 仲程十字路～稲嶺十字路付近の県道 77 号はよく渋滞する。(3)
- 玉城入口バス停から、斎場御嶽まで直通的な路線バスがないので不便を感じる。
- 路線バスの便が少ないためタクシーを利用される方が多いが、経済的な負担が多い。

( )内は回答者数

## 2-2 デマンドでの接続状況

### (1)交通結節点までの利用者数

- 交通施設への立ち寄りには、利用者数が減少しているものの、「馬天入口バス停」が1.52人/日と最も多い。
- 利用者数は0.48人/日と「馬天入口バス停」に比べて少ないが、「新開バス停」は徐々に利用者数が増加している。

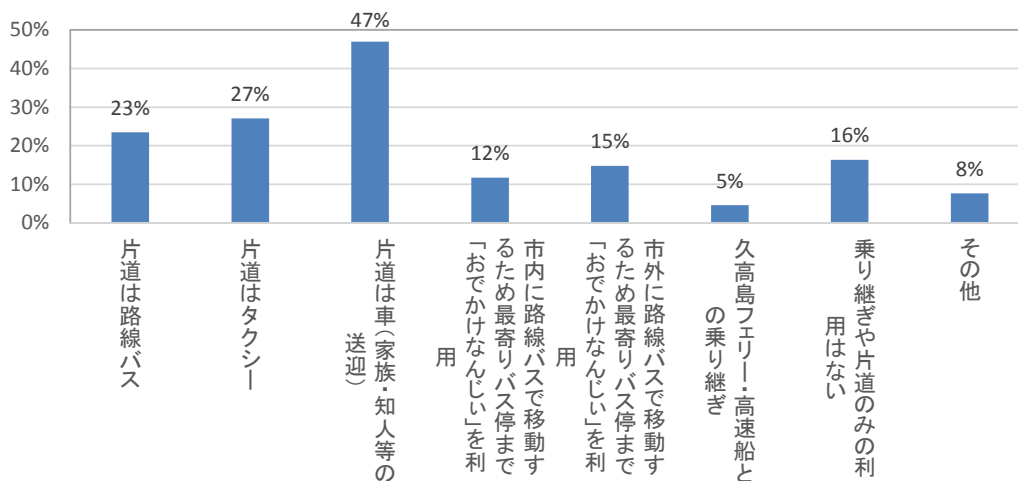


データ:システムデータ

図 3-23.「おでかけなんじい」での市民の交通施設への立ち寄り状況

(2)「おでかけなんじい」と他の交通手段との乗り継ぎ

- 「おでかけなんじい」と他の交通手段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%と多くなっている。
- 「おでかけなんじい」と「乗り継ぎや片道みの利用はない」という回答は16%であり、残り84%の方は何らかの交通手段と乗り継いで「おでかけなんじい」を利用している。
- 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での利用方法があげられている。



出典：登録者アンケート

図 3-25.「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）～

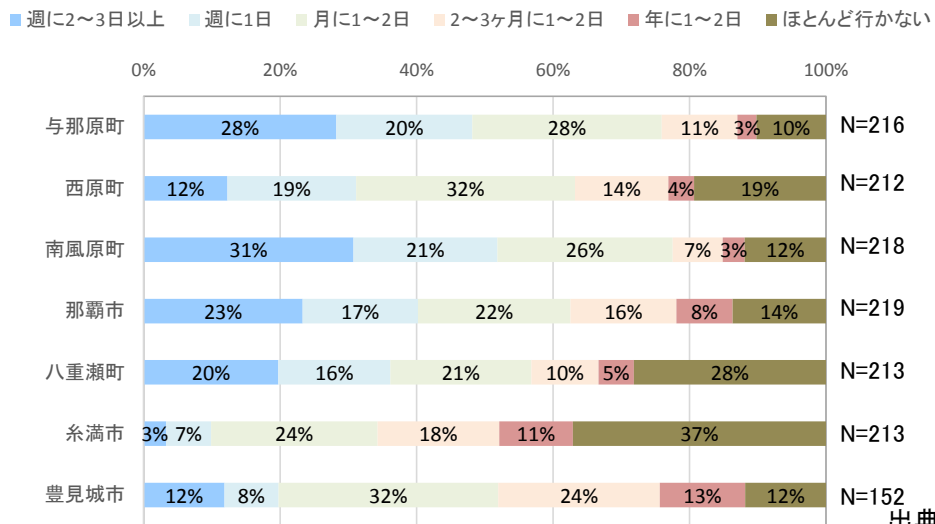
- 市外へは馬天入口まで「おでかけなんじい」を利用し、そこから路線バスを利用している。(4)
- 路線バスだけで市外に行こうとすると、バスの待ち時間が長く、ロスがある。「おでかけなんじい」に乗って、馬天入口で路線バスに乗り換えた方が便利。
- かりゆし軽便駅まで「おでかけなんじい」で行き、そこから路線バスで津嘉山シティに行っている。
- 仲程まで「おでかけなんじい」で行き、那覇行きの路線バスを利用している。
- 久高島のフェリーの時間にあわせて、「おでかけなんじい」を往復利用している。
- 「おでかけなんじい」の運行が終わってれば、帰りはタクシーを利用している。
- 市外の方も、南城市の入口ま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

## 2-3 市外への移動との連携

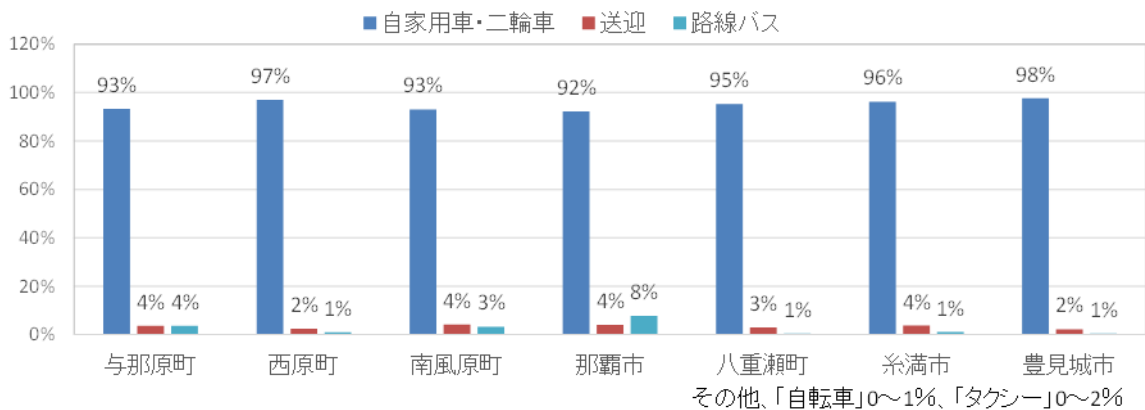
### (1) 周辺市町村への移動実態

- 周辺市町村への移動頻度は、隣接する「与那原町」、「南風原町」が高く、「週に 2～3 日以上」出かけている人の割合は、それぞれ 28%、31%となっている。
- 同じく南城市に隣接する「八重瀬町」への移動頻度は、「週に 2～3 日以上」が 20%と、那覇市の 23%よりも低く、また「ほとんど行かない」は 28%と、那覇市の 14%より高くなっている。さらに南城市の西側に位置する「糸満市」への移動頻度は低く、「ほとんど行かない」が 37%を占めており、南城市から西方面への移動頻度が北方面、北西方面に比べ低い。
- 周辺市町村への移動にはほぼ「自家用車」が利用されており、89%～94%の利用率となっている。(複数回答)
- 「路線バス」は、「那覇市」8%、「与那原町」4%、「南風原町」3%と南城市から直通の路線が多く運行されている国道 331 号、国道 329 号沿いの市町村への移動に利用されている。



出典：市民アンケート

図 3-26. 周辺市町村への移動頻度



出典：市民アンケート

図 3-27. 周辺市町村への移動交通手段(複数回答)

- 利用者座談会では、与那原、西原、那覇など市外への移動時のバス利用や、タクシー利用に関する意見があげられている。

～市外への移動状況～

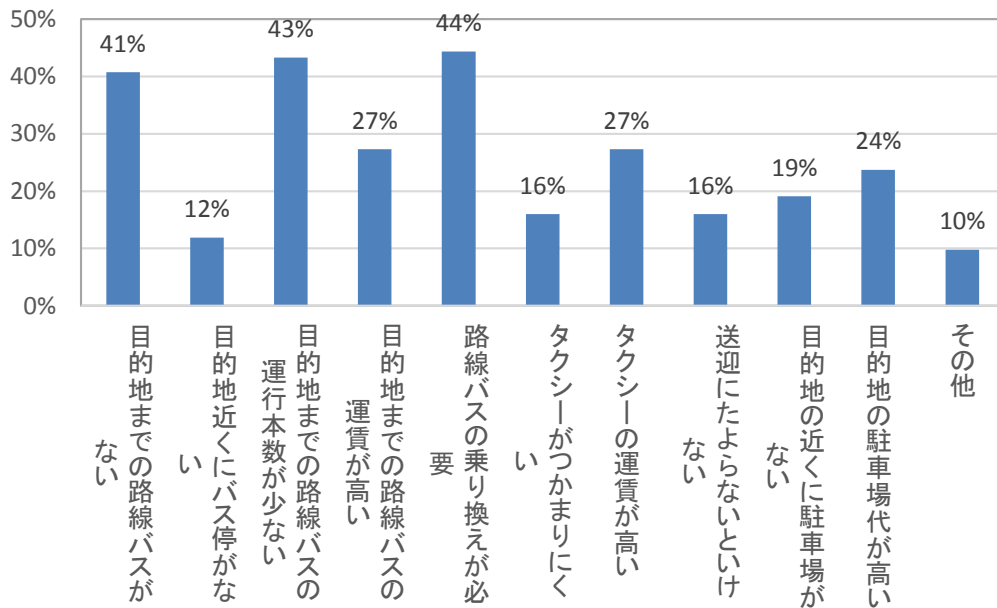
＝利用者座談会＝

- 与那原や西原に飲みに行くときは、往復路線バスを利用している。
- 那覇に行くときは、路線バスを利用している。乗り継ぎは時間がかかるので、直行バスを利用している。
- 市外には路線バスとタクシーを利用している。
- 市外にはタクシーを利用している。(2)
- 自宅最寄りのバス停まで10分歩いて、路線バスに乗る。

( )内は回答者数

(2)南城市外への移動で不便を感じている点

- 南城市外の移動で不便を感じている点として、「路線バスの乗り換えが必要」が44%、「目的地までの路線バスの運行本数が少ない」が43%、「目的地までの路線バスがない」41%と市外までの路線バスのルート、頻度に関して不便を感じている方が多い。
- その他では、「路線バスの運賃が高い」、「タクシーの運賃が高い」が27%、「目的地の駐車場代が高い」24%と運賃、費用に関する事項があげられている。
- 主要施設ヒアリングでは、通勤通学時の国道331号与那原向けの渋滞もあげられている。



出典：市民アンケート

図 3-28.南城市外の移動で不便を感じる点

～市外への移動で不便を感じている点～

＝利用者座談会＝

- 市外への路線バスは運行本数が少ない。

＝主要施設ヒアリング＝

- 通勤、通学時間帯は国道331号の与那原向きで渋滞する。(3)

( )内は回答者数

(3)「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る。
- 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た。



出典：登録者アンケート

図 3-29.「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)～

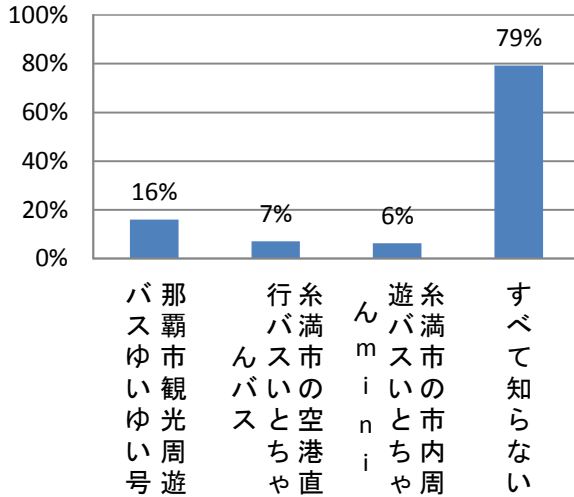
- 多少、料金が上乗せになっても良いので、市外まで運行してほしい。(2)
- 大里入口バス停まで運行してもらえると便利。市境からバス停まで結構歩くが、暑い日や荷物が多いときは大変。
- 大里入口バス停まで行けると、大里から西原方面の東陽バスにも乗れる。
- 知念高校、南風原高校、南部農林高校、向陽高校など市外の高校まで行って欲しい。
- 市外に病院が多いので、病院まで運行して欲しい。 など

( ) 内は回答者数



(4) 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た「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ある。
- 「いとちゃんバス」、「いとちゃんバス mini」の利用可能性は、「とても高い」、「やや高い」あわせて3~7%であり、現状での利用意向は低い。



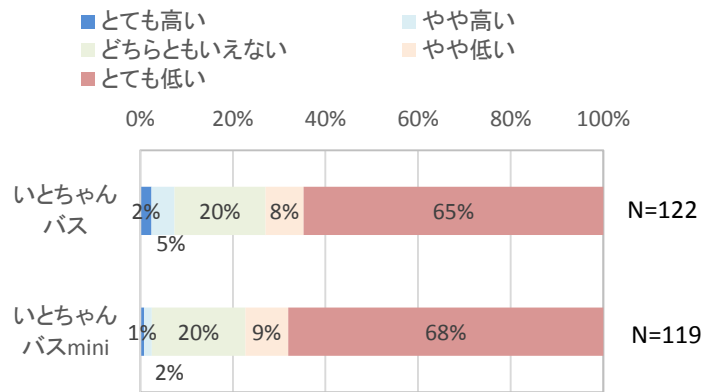
【那覇市内観光周遊バスゆいゆい号】  
那覇市内の主要な観光施設を周遊する路線バス。(H27.8.31 まで運行)

【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。(H28.1.3 まで運行)

【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。(H28.1.3 まで運行)

出典：市民アンケート

図 3-30. 周辺市町村のバスの認知度



出典：市民アンケート

図 3-31. 周辺市町村のバスの今後の利用可能性

### 3 持続可能な公共交通ネットワークの形成

#### 3-1 デマンドの収支・採算性

##### (1) デマンド実証運行の採算性

- 「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、319万円、計380万円となる。
- 収入は、1ヶ月当たり平均59万円となることから、月額321万円、年間3,852万円の負担となっている。
- 南城市の20歳以上人口(32,944人)一人当たりに換算した負担額は、月額97円、年間1,164円となる。

表 3-3.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

単位:円

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			
		ドライブレコーダー使用料	12,873	12,873	12,873	12,873	12,873	12,873	13,000			
	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	1,976,767	1,953,380	1,977,575	1,974,929	1,955,902	1,996,826	1,973,000	1便あたり	1,686	3便/時×13時間/日×30日=1,170便/月
		小計	2,642,825	2,651,074	2,653,601	2,644,888	2,631,928	2,672,852	2,650,000			
変動費計		3,108,438	3,143,269	3,258,306	3,205,153	3,180,840	3,218,039	3,186,000	1便あたり	2,723	オペレータは3便/時間で計算	
合計		3,716,311	3,748,146	3,870,649	3,812,206	3,796,506	3,791,739	3,798,000				

※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 3-4.平成 27 年度上半期の1ヶ月当たりの収入

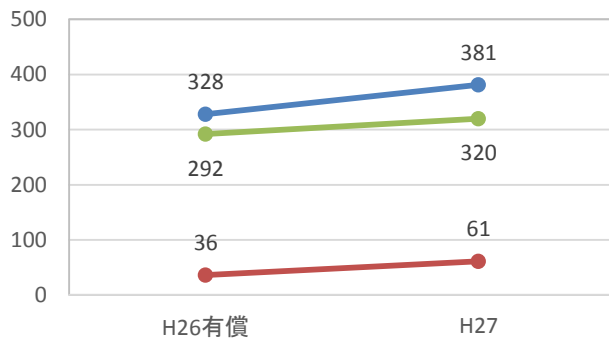
単位:円

	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61万円/月に増加したが、それ以上に支出が増加したため、負担額は292万円/月から320万円/月へと28万円/月増加した。
- 固定費については今年度より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、システム使用料、システム保守費の固定費が増加している。
- 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る。
- 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、現在の負担額はやや上回っている。

(万円/月) ●経費 ●収入 ●負担額



		単位:千円			
		H26有償	H27有償	増減	
変動費	通信運搬費	55	61	6	
	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	610	65	
固定費	燃料費	361	534	173	
	委託料	オペレーター、受付業務	609	680	71
		運転業務	1,766	1,988	222
		小計	2,375	2,668	293
	小計	2,736	3,202	466	
計		3,281	3,812	531	

図 3-30.「おでかけなんじい」の経費、収入、負担額の推移

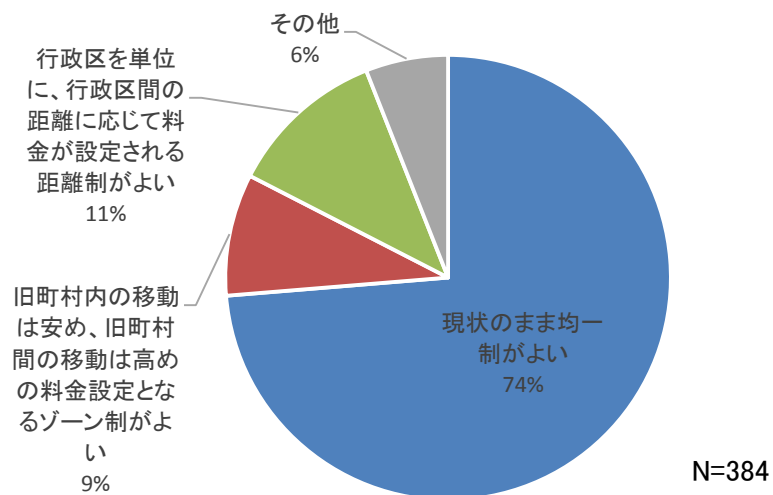
表 3-5.南城市の公共交通に関する支出額

		単位:千円			
区分	項目	H21	H22	H23	H24
運営費	巡回バス	4,560	4,560	5,808	5,215
	スクールバス	14,268	12,257	10,819	10,786
	がんじゅうバス	1,449	1,540	1,821	
	小計	20,277	18,357	18,448	
補助金	糸満新里線	2,445	1,870	2,005	1,865
	玉泉洞糸満線	17	24	29	30
	前川線	171	177	189	153
	百名線船越経由	5,636	6,683	6,495	6,134
	志喜屋線(琉球バス)	43	1,513	1,902	2,167
	小計	8,312	10,267	10,620	10,349
計		28,589	28,624	29,068	

※補助金は、歳出から歳入を差し引いた実質の市の負担分

(2) 運賃設定に対する意向

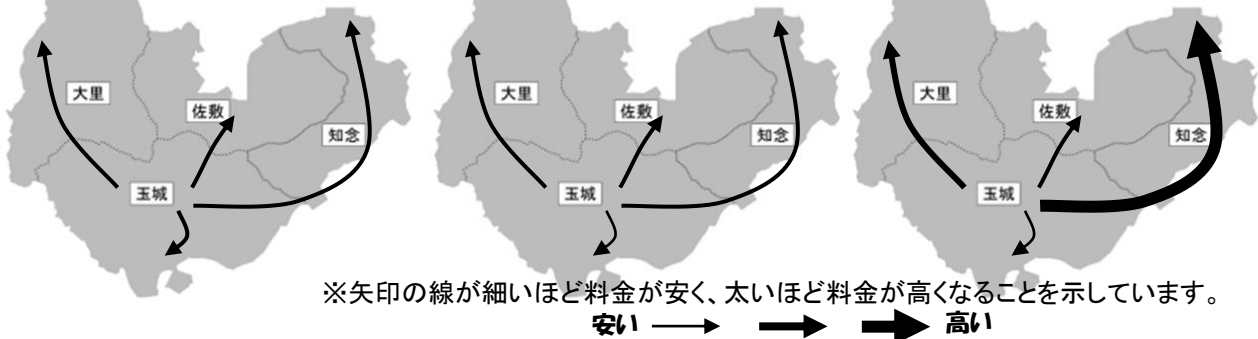
- 「おでけなんじい」の運賃の制度については、「現状の均一性がよい」という意見が登録者の3/4を占めている。
- 現状の均一制がよい理由としては「運賃の支払いが楽」、「運賃を変えると運転手の対応が大変」などがあげられている。



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

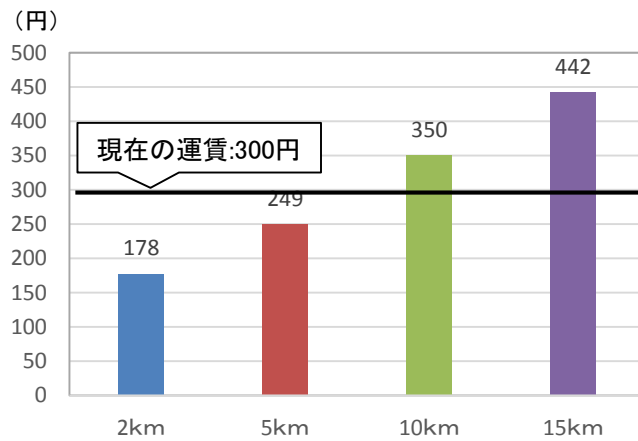


出典：登録者アンケート

図 3-32. 運賃制度に対する意向

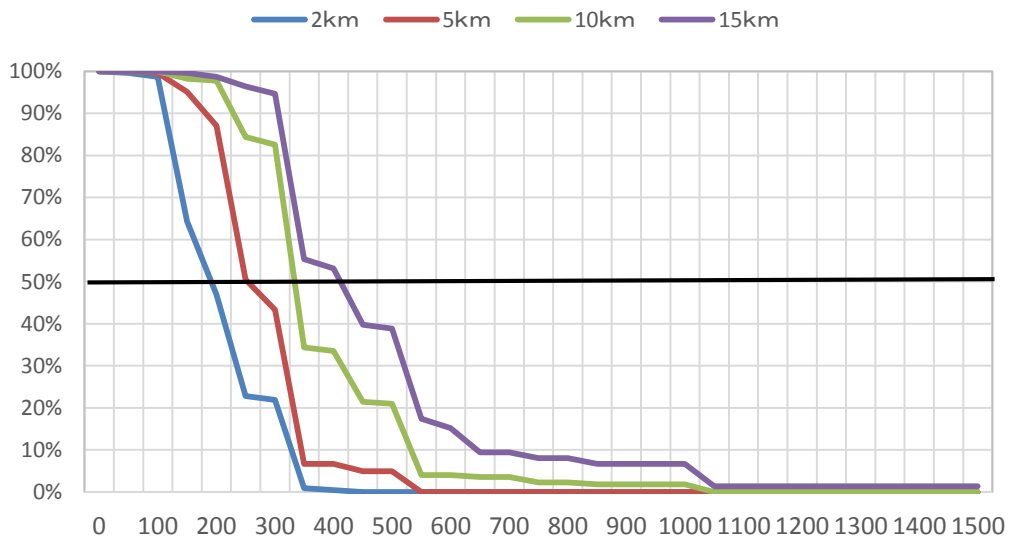
(3) 距離別の希望運賃

- 「おでかけなんじい」の距離別の支払意志額をみると、2kmでは178円、5kmでは249円、10kmでは350円、15kmでは442円となっている。
- 現行運賃が300円であることから、5km以下の移動であれば、利用者は割高に、10km以上の移動であれば割安に感じている方が多いといえる。



出典: 登録者アンケート

図 3-33.「おでかけなんじい」の距離別の支払意志額



出典: 登録者アンケート

図 3-34.「おでかけなんじい」の距離別の運賃の許容率

- 利用者座談会、主要施設ヒアリングでは、300円の運賃に対し、このままでよい、もっと安い方がよい、今が安すぎるといった多様な意見があげられた。

～「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。
- 料金を下げた後に、上げると不満が出ると思う。 など

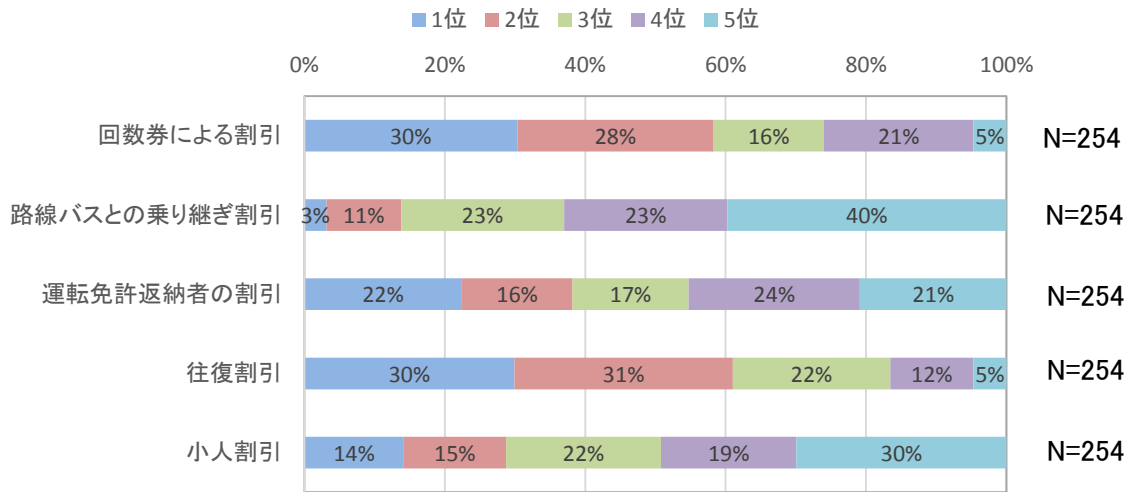
＝主要施設ヒアリング＝

- 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

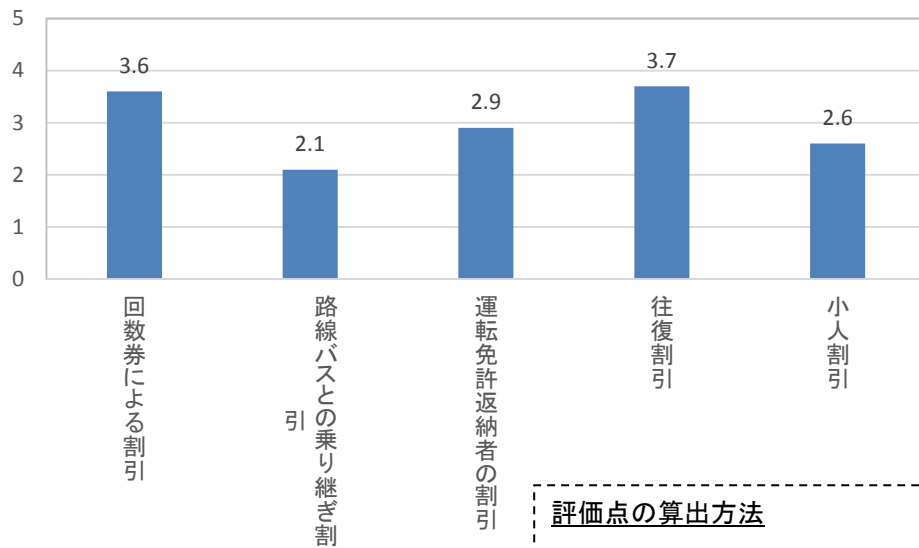
(4)割引制度の意向

●割引制度への意向は、「往復割引」、「回数券による割引」が高くなっている。



出典：登録者アンケート

図 3-35.「おでかけなんじい」の割引制度の優先度



評価点の算出方法

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 3-36.割引制度に対する意向

- 利用者座談会では、回数券に対する要望が多くあげられており、その他では定期券や往復割引、高齢者、学生などへの割引になどの意見があげられている。

～「おでかけなんじい」の割引制度～

＝利用者座談会＝

- 回数券があると便利 (3)
- 回数券があれば、乗る人が増えると思う。
- 小銭を出すのが大変なので、回数券があるとよい。
- 定期券があると便利。
- 往復割引があると良い。(2)
- 免許返納者に対する割引が欲しい。
- 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。

( )内は回答者数



(5)希望の割引額と利用意向

- 登録者アンケートによると、回数券等の利用意向がある方は全体の62%を占めており、そのうち、回数券等導入で利用回数の増加が期待されるのは、回数券の利用意向があり、かつ「おでかけなんじい」利用で外出頻度が増加している方と想定される。
- この条件に該当する方の割合は、258人中18人(7%)となっている。
- 登録者アンケートで把握した割引の希望金額と割引時に想定される利用回数の変化より、条件に該当する7%の方の割引率と利用回数の増加率の関係を示す「弾性値」は、1.84と推計される。

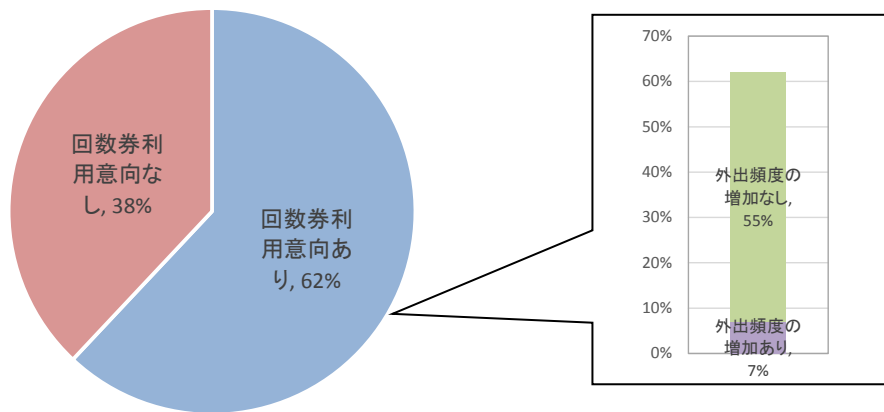
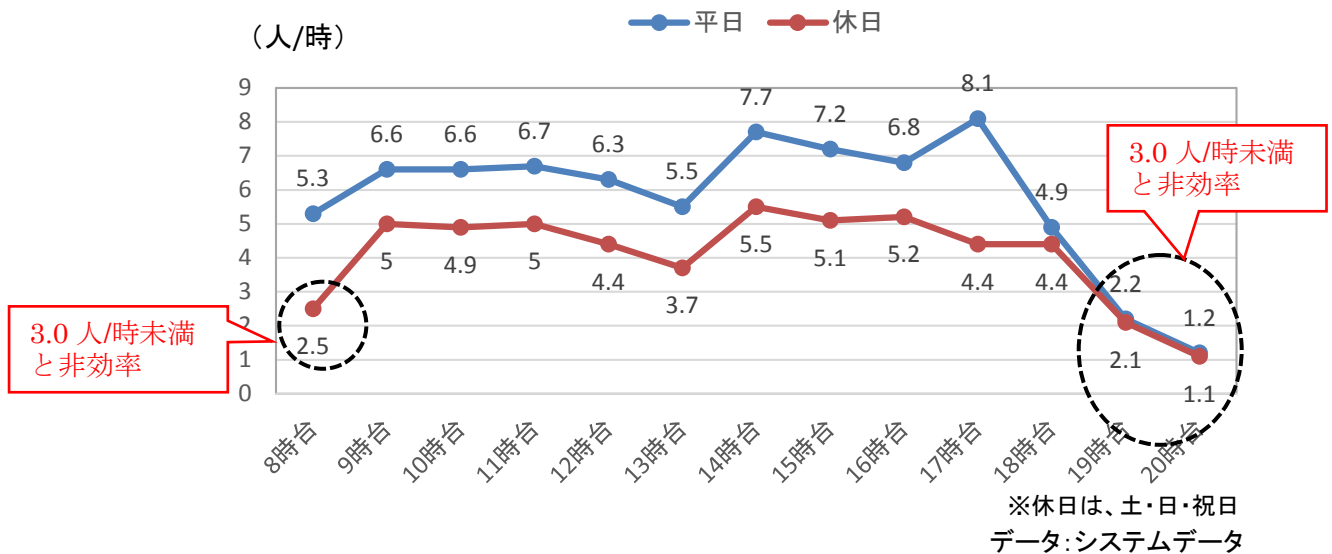


図 3-37.回数券等の割引利用意向

(6)平日休日別・時間帯別の運行削減

1)平日・休日別の利用状況

- 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る。

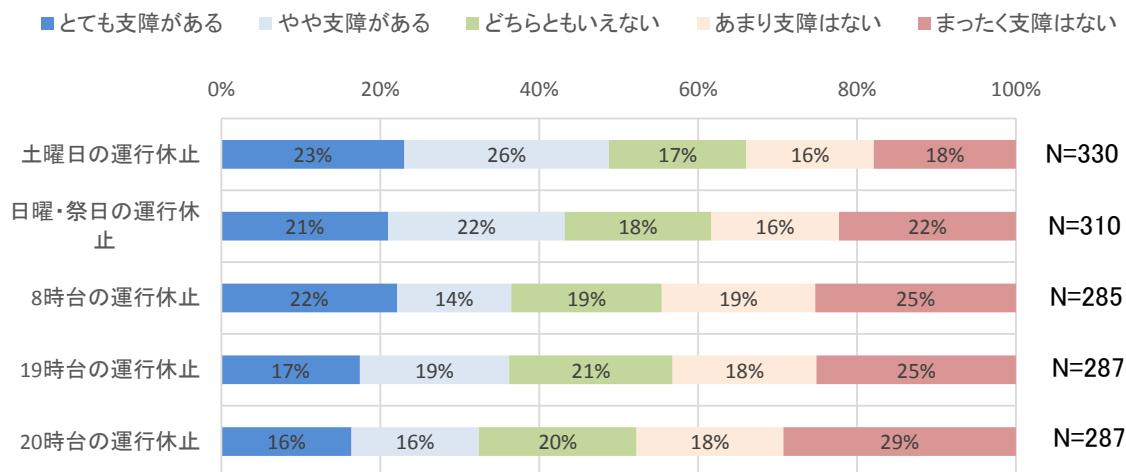


※休日は、土・日・祝日  
データ:システムデータ

図 3-38.平成27年度上半期における「おでかけなんじい」の平日・休日別時間帯別の利用者数(再掲)

## 2) 利用者の意向

- 経費削減を図るために運行時間の見直しが考えられるが、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る。



出典：登録者アンケート

図 3-39. 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。
- 土日でも運行してほしい。(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と。
- 今のままが良い。

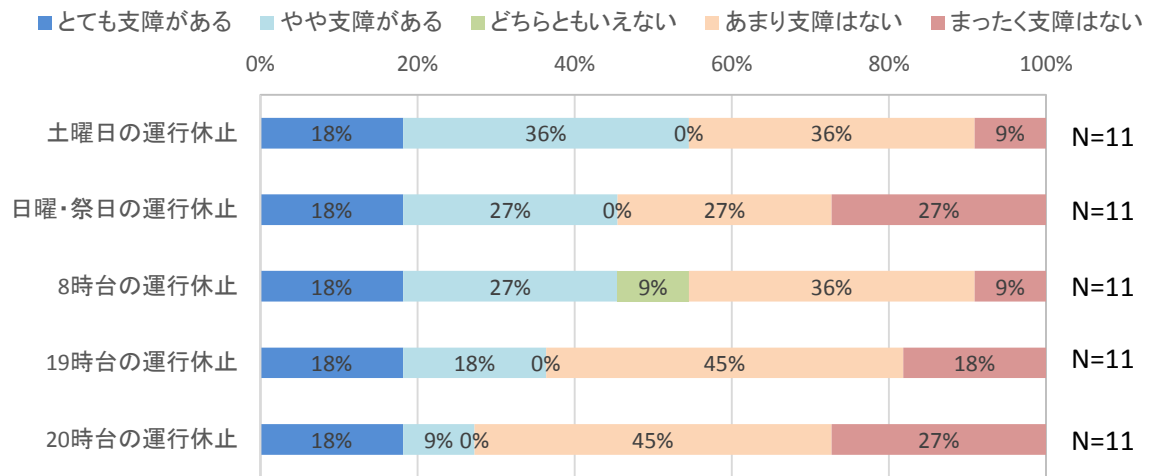
＝主要施設ヒアリング＝

- 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

3) 立ち寄り先の意向

- 土曜日、日曜・祭日の運行休止について、「とても支障がある」又は「やや支障がある」と回答した事業所の割合は、土曜日が54%、日曜・祝日、8時台が45%とやや多い。
- 一方、19時台、20時台の運行休止については、「とても支障がある」、「やや支障がある」をあわせて、それぞれ36%、27%であり、多くの立ち寄り先の施設は支障がないと考えている。
- 具体的には、年配の方は朝の利用が多いため、8時台の運行休止は影響が多いという意見が多くあげられている。



出典：主要施設ヒアリング

図 3-40. 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(立ち寄り先)

～「おでかけなんじい」の運行曜日・時間帯の見直しについて～

＝主要施設ヒアリング＝

- 年配の方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)
- 営業時間が24時間、一部、9～22時、23時の店舗もあり、運行時間の延長が要望されている。
- 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。
- ランチタイムや模合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。

( )内は回答者数

### 3-2 運用改善

#### (1)項目別の評価

- 「おでかけなんじい」に対する評価は高く、「予約のしやすさ」、「車両の乗り心地」、「予約のオペレーターの対応」、「ドライバーの対応」は、「とても満足」と回答している方の割合が50%以上となっている。
- 他の項目と比較すると、「待ち時間」、「運賃」は「とても満足」と回答している方の割合は低いものの、「とても不満」と回答している方はそれぞれ2%、1%と非常に少なく、「やや不満」と回答している方とあわせても不満を感じている方の割合は1割にとどまっている。

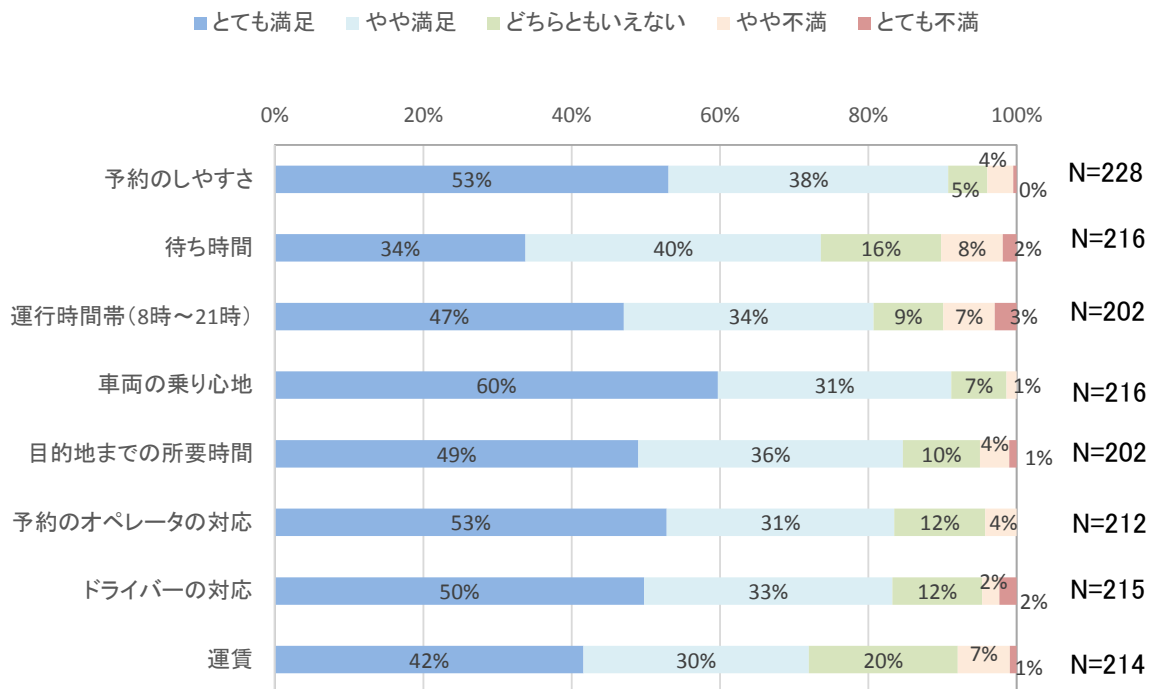


図 3-41.「おでかけなんじい」の評価

## ～「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】

- 路線バスで 270 円のところであっても、家まで送ってもらえ、荷物も運べるので 300 円の価値がある。
- 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。
- 家の前まで送ってくれるので、300 円出してもありがたい。
- 家まで送ってくれるので助かる。
- 運転手が気をつけて運転してくれる。
- 安心して乗れる。
- 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。
- 助かっている。
- 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。
- 公共施設への移動は非常に便利。
- 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】

- 色々と立ち寄るので、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。
- 乗合なので仕方ないが、30 分以上待ったことがある。
- 予定より早く来たりして準備が間に合わず、待たせてしまうこともある。
- 受付センターに電話をすると留守電になったことがある。
- 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。

## 【その他】

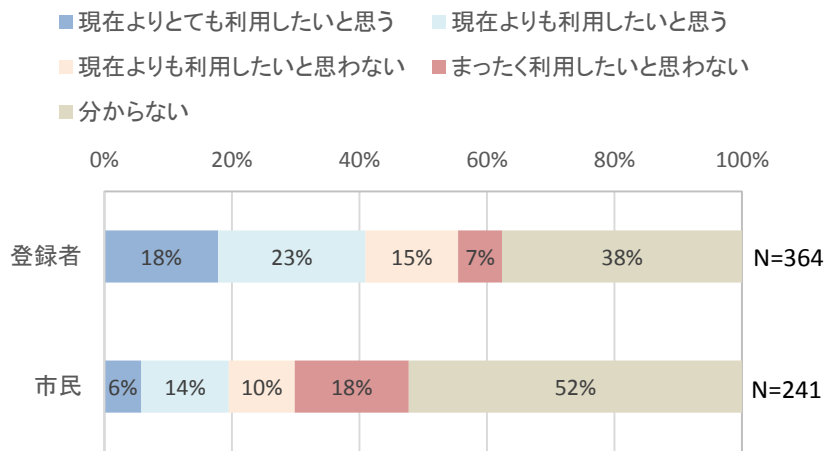
- お迎えの時間をお願いしても早く来ることがある。遅れるよりはよいが。
- 毎月 15 日前後は、年金の支給があるので運転手さんも忙しく、休憩も取りにくい。
- 年金支給日前後は、バスの便を増やして欲しいという人もいる。

＝主要施設ヒアリング＝

- 今後、利用が増えるようであれば、便数を増やして利便性を確保して欲しい。
- 電話のオペレータやバスの運転手のスキルアップを継続的に取り組んで欲しい。施設名や場所がわからない方がいる。

(2) 定路運行に対する利用意向

- 「おでかけなんじい」を定路型に変更した場合の利用意向は、「わからない」が登録者は38%、市民は52%と最も多い。
- 登録者は「現在よりとても利用したいと思う」が18%、「現在よりも利用したいと思う」が23%とあわせて41%の方が利用意向を示しているが、市民は「現在よりとても利用したいと思う」が6%、「現在よりも利用したいと思う」が14%とあわせて20%であり、「現在よりも利用したいと思わない」10%、「まったく利用したいと思わない」18%のあわせて28%を下回っている。



出典：登録者・市民アンケート

図 3-42.「おでかけなんじい」の定路運行に対する利用意向

### 3-3 他の交通機関への影響

#### (1) 交通手段の選択状況

- 状況別に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る。
- 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る。
- 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、競合関係にあるといえる。

表 3-6. 状況別の交通手段の選択意向

	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%
荷物が多いとき	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 3-7. 状況別の交通手段の選択意向(交通手段毎の偏差値表示)

	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
荷物が多いとき	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

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。

偏差値60以上  
偏差値40以下

出典: 登録者・市民アンケート

(2) 路線バスの利用実態

- 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 人の利用があった。
- そのうち、74%は、南城市外の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%になる。
- 「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している。
- 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るが、「おでかけなんじい」の「馬天入口バス停」までの利用者数は、1.52 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る。

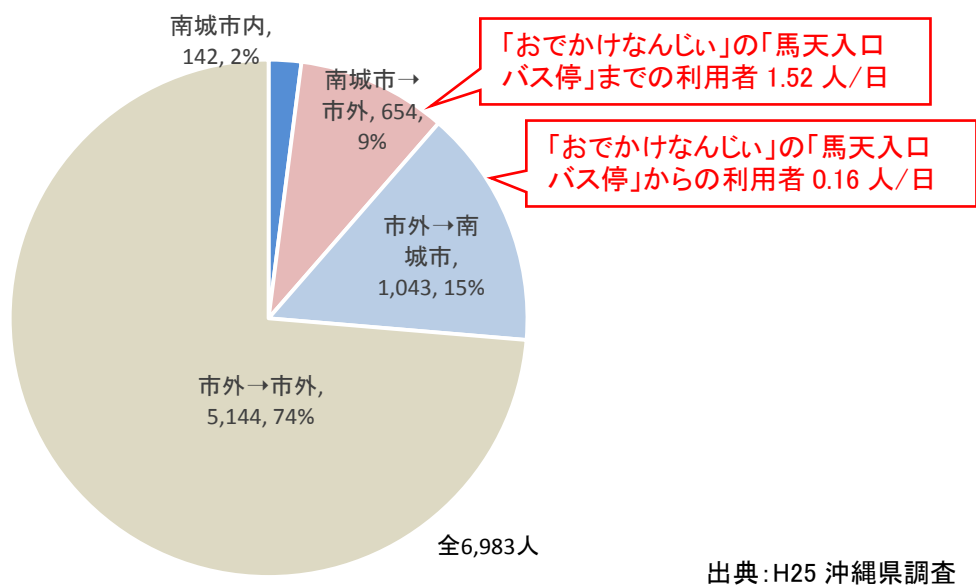


図 3-43.南城市内を通行する路線バスの利用状況の内訳

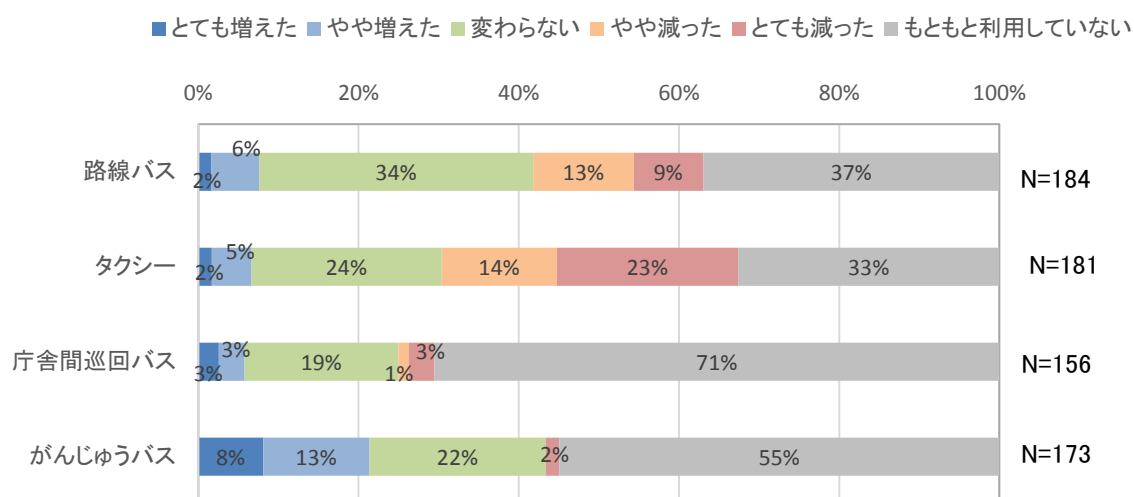
表 3-8.調査対象の 18 系統の概要(H25 調査時点)

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 那覇マリンワールド線	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



(3)既存の路線バス・タクシー等への影響

- デマンド導入により、路線バスの利用は、「とても増えた」2%、「やや増えた」6%の計8%に対し、「やや減った」13%、「とても減った」9%の計22%と、利用が減少した方が14ポイント上回っている。
- さらに、タクシーの利用は「とても増えた」、「やや増えた」の7%に対し、「やや減った」、「とても減った」が37%と30ポイントも減少した方が多くなっており、影響がうかがえる。
- がんじゅうバスは、「もともと利用していない」方が55%を占めてはいるが、「とても増えた」、「やや増えた」が21%と「やや減った」、「とても減った」の2%を19ポイント上回っており、利用が増えている状況がうかがえる。



出典：登録者アンケート

図 3-44.公共交通の認知度

～「おでかけなんじい」導入後の他の交通手段の利用状況～

＝利用者座談会＝

- バスに乗らなくなった。(2)
- 今もバスはたまに乗る。
- タクシーの利用が減った。(3)
- 市内は、タクシーか家族の送迎であったが、公共施設、病院、食事、買い物などは「おでかけなんじい」で出かけるようになった。
- 南城市内の移動は不便で、これまでは家族にクルマで送ってもらっていたが、「なんじい」ができてから自分で行けるようになった。
- 庁舎間巡回バス利用から「おでかけなんじい」利用に変わった。

( )内は回答者数

### 3-4 今後の取組

#### (1)クルマ利用抑制のための取組

- クルマ利用抑制のための取組に関して、市民アンケートでは、路線バスの運行本数の増加、市外へのミニバスの導入、バス利用者用の無料駐車場の整備、路線バスの運賃値下げ、「おでかけなんじい」の継続、モノレール・鉄軌道の導入など色々な意見があげられている。

#### ～クルマ利用抑制のための取組～

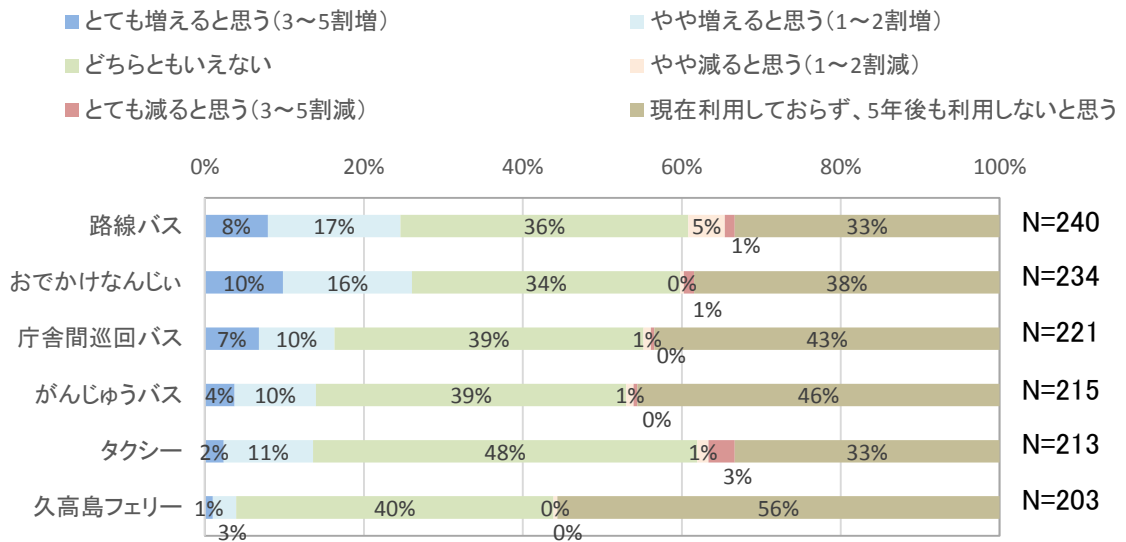
＝市民アンケート＝

- 路線バスの運行本数の増加。(27)
- 遅い時間の路線バスの運行。(3)
- 路線バスの定時性の向上。(2)
- 南城市内を循環するバスの運行。(8)
- 市外へのミニバスの導入。(12)
- 那覇までの特急バスの運行。(7)
- モノレール駅(壺川、首里など)までの路線バスの運行。(5)
- 通学用の路線バスの整備。(3)
- バス停でのベンチ、上屋の整備。(4)
- バス利用者用の無料駐車場の整備。(12)
- 路線バスの運賃値下げ。(10)
- 1日乗車券の導入(路線・「おでかけなんじい」共通)。(3)
- デマンド交通の充実。(4)
- 「おでかけなんじい」の継続。(17)
- モノレール・鉄軌道の導入。(12)
- 馬天港からの久高島便の復活。(2)

( )内は回答者数

(2)今後の公共交通の利用意向

- 5年後の公共交通の利用について、多くの方は「どちらともいえない」または「現在利用しておらず、5年後も利用しないと思う」と回答している。
- 「とても減ると思う」、「やや減ると思う」は各交通手段ともに数%程度と少ない。
- 「おでかけなんじい」は10%の方が「とても増えると思う」、16%の方が「やや増えると思う」とあわせて26%の方が、「路線バス」は8%の方が「とても増えると思う」、17%の方が「やや増えると思う」とあわせて25%の方は利用が増える可能性がある」と回答している。
- 「路線バス」、「おでかけなんじい」の利用が増える理由として、利用者座談会、登録者アンケートともに、高齢になり運転する機会が減るがあげられている。



出典：市民アンケート

図 3-45.今後(5年後)の公共交通の利用意向

～今後の交通手段の利用～

＝利用者座談会＝

- 今後も「おでかけなんじい」の利用が増えると思う。

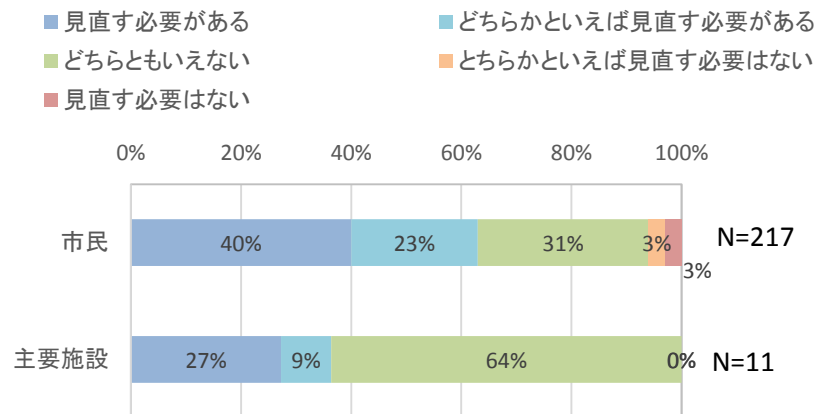
＝登録者アンケート＝

- 高齢になると運転する機会が減ると思う。(10)

( )内は回答者数

(3)現在の公共交通ネットワークの見直しの必要性

- 現在の公共交通ネットワークについて、市民の40%の方が「見直す必要がある」、23%の方が「どちらかといえば見直す必要がある」と回答しており、あわせて63%の方が見直しの必要性を感じている。
- また、主要施設は「どちらともいえない」が64%を占めるが、見直す必要がないという意見はなく、見直しを必要と考えているところが多い。

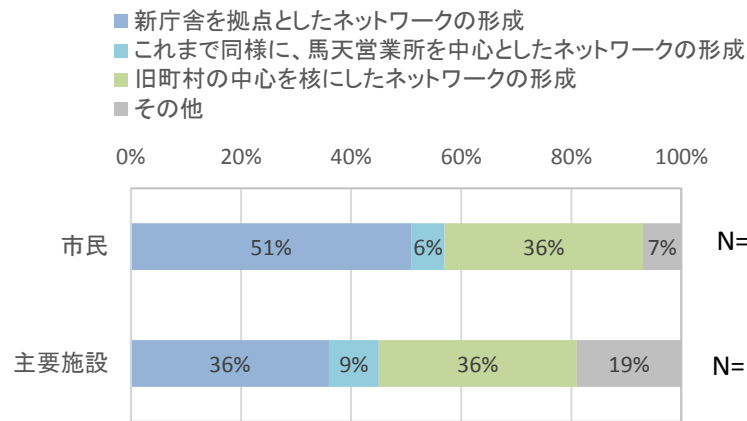


出典：市民アンケート、主要施設ヒアリング

図 3-46.現在の公共交通ネットワークの見直しの必要性

(4)南部東道路供用後の公共交通網のあり方

- 南部東道路供用後の公共交通網のあり方として、市民過半数の51%の方が「新庁舎を拠点としてネットワークの形成」と回答している。
- また、「旧町村の中心を核とするネットワーク」は36%の方が支持しているが、現状の「馬天営業所中心のネットワーク」は6%にとどまっている。
- 主要施設は「新庁舎を拠点としたネットワークの形成」、「旧町村を核としたネットワークの形成」が36%と意見が二分されている。



出典：市民アンケート

図 3-47.南部東道路供用後の公共交通ネットワークのあり方

～今後の交通手段の利用～

＝主要施設ヒアリング＝

- 玉城地域の交通の便が悪いので、改善して欲しい。
- 大里地域の公共交通を充実させて欲しい。
- 南城市は広域なので、路線バスを増やして欲しい。年配の方は交通手段が限られ、大変不便を感じている。

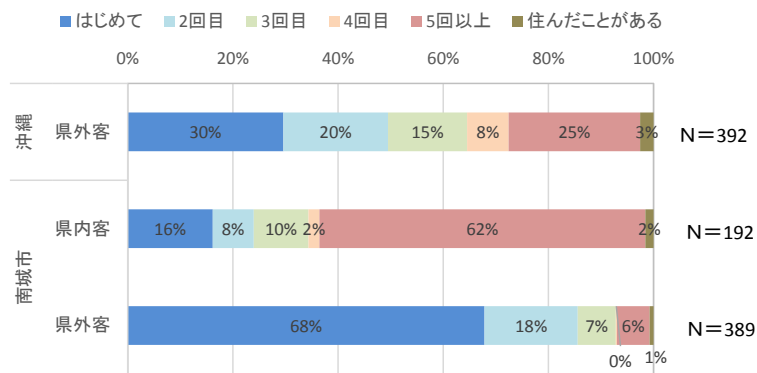
## 4 南城市への観光需要の喚起

### 4-1 南城市の観光実態

#### (1) 観光客の南城市来訪状況

##### 1) 沖縄・南城市来訪回数

- 県外からの観光客の沖縄来訪回数は、「はじめて」が30%、「2回目」が20%と半数が来訪回数2回以下ではある一方で、「5回以上」も25%を占めており、ビギナー、リピーターで2極化している。
- 南城市への来訪回数をみると、県内客は「5回以上」が62%を占めているのに対し、県外客は「はじめて」が68%、「2回目」が18%と86%を2回以下の来訪回数が浅い方が占めている。

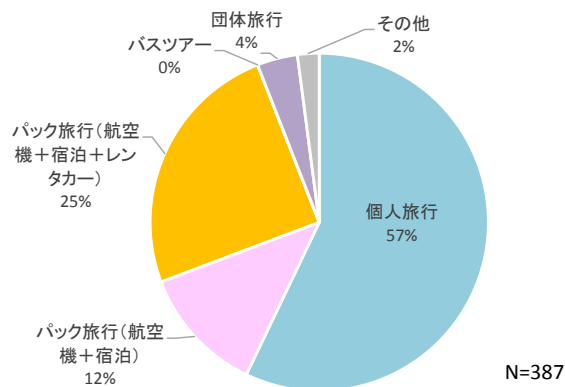


出典：観光客アンケート

図 3-48. 沖縄・南城市への来訪回数

##### 2) 旅行形態

- 県外客の沖縄旅行の形態は、「個人旅行」が57%と過半数を占め、その他では、「パック旅行（航空機+宿泊+レンタカー）」が25%、「パック旅行（航空機+宿泊）」が12%と多く、「団体客」は4%と少ない。

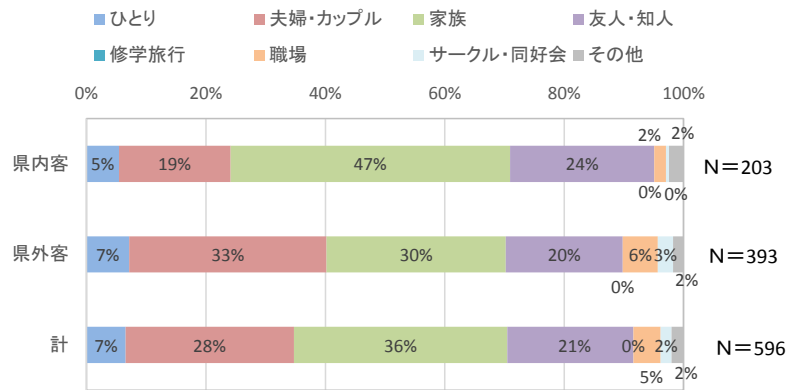


出典：観光客アンケート

図 3-49. 沖縄観光の旅行形態(県外客)

### 3) グループ類型

- 南城市を訪れる観光客のグループ類型は、「家族」が36%と最も多く、次いで「夫婦・カップル」28%、「友人・知人」21%の順に多くなっている。
- 県内客と県外客を比較すると、県内客は「家族」が、県外客は「夫婦・カップル」の構成比が比較的高くなっている。
- 調査をシルバーウィーク期間中に行ったこともあり、「修学旅行」はみられなかった。



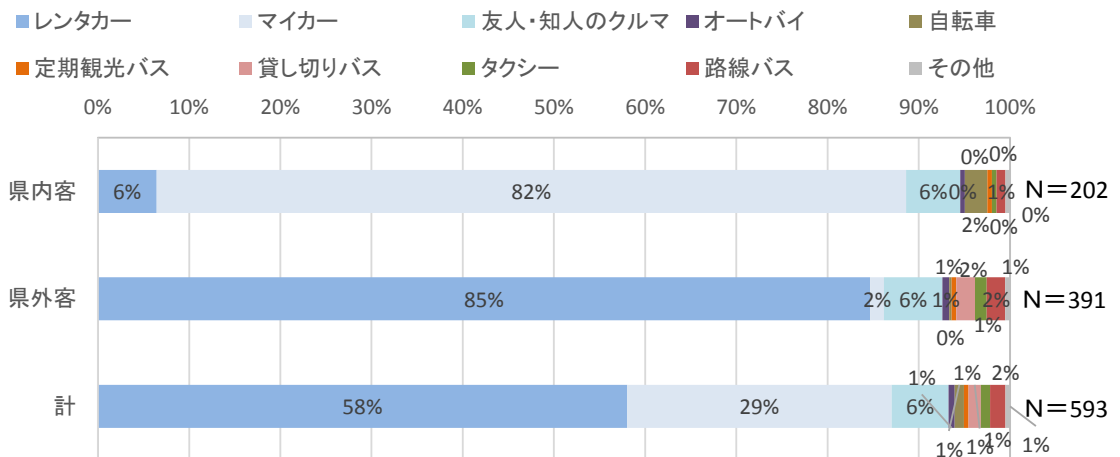
出典：観光客アンケート

図 3-50.観光客のグループ類型

### 4) 南城市までのアクセス手段

#### ① 利用交通手段

- 南城市までのアクセス手段の大半はクルマ利用であり、県内客は「レンタカー」6%、「マイカー」、82%、「友人・知人のクルマ」6%の計94%を、県外客は「レンタカー」85%、「マイカー」2%、「友人・知人のクルマ」6%の計93%を占めている。
- クルマ以外は、県内客の「自転車」、県外客の「定期観光バス」、「路線バス」が2%を占めている。

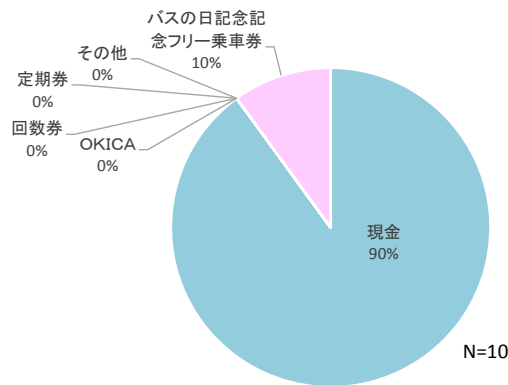


出典：観光客アンケート

図 3-51.観光客の南城市までのアクセス手段

②路線バスの利用状況

- 路線バス利用者の乗車場所は回答者全員が「上泉」（那覇バスターミナル建替中の代替）、利用路線は38番志喜屋線が8名、39番百名線が1名となっている。
- 路線バス利用者の運賃支払い方法は、「現金」が9名、「バスの日記念記念フリー乗車券」が1名となっている。

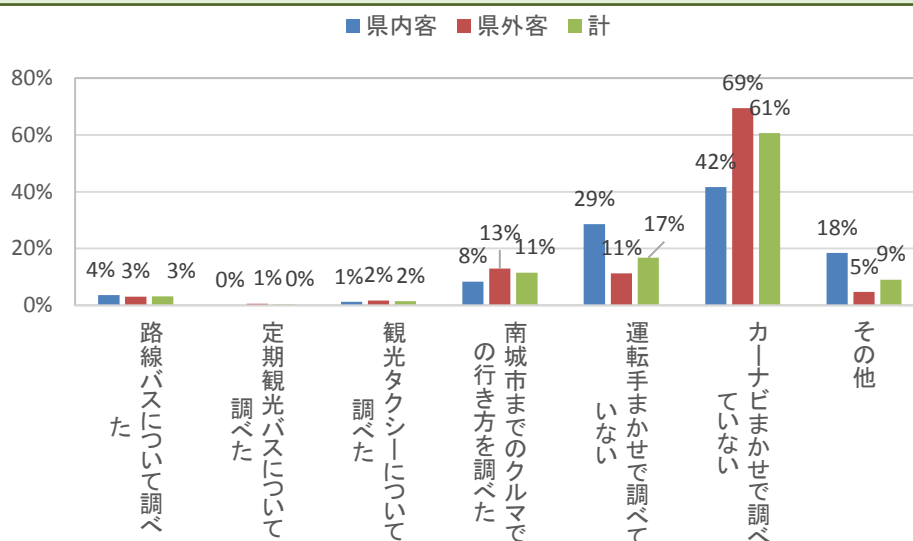


出典：観光客アンケート

図 3-52.路線バス利用者の運賃支払い方法

5)交通情報の収集状況

- 観光客の南城市までの交通情報の収集状況をみると、「カーナビまかせでしらべていない」が県内客の42%、県外客の69%を、「運転手任せで調べていない」が県内客の29%、県外客の11%を占めており、あわせて県内客の約7割、県外客約8割が交通情報を収集せずに、南城市を訪れている。
- その他では「南城市までのクルマでの行き方を調べた」は全体で11%を占めている。
- 「路線バスについて調べた」は県内客の4%、県外客3%に過ぎず、大半の観光客が公共交通について何も調べずに南城市を訪れている。



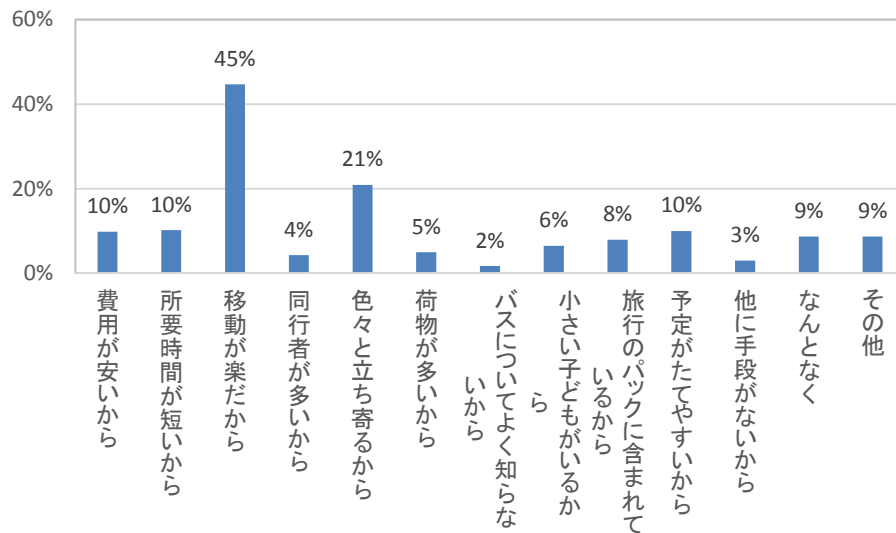
出典：観光客アンケート

図 3-53.南城市までの交通情報の収集状況



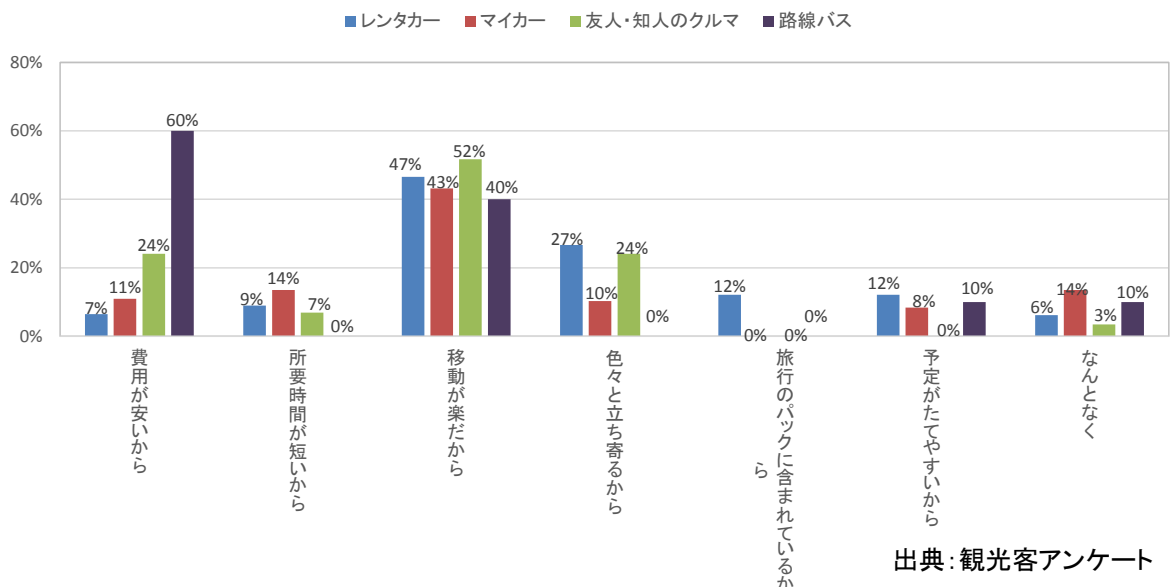
6)交通手段選択理由

- 南城市までの交通手段の選択理由として「移動が楽だから」が45%と最も多くあげられており、その他では「色々立ち寄るから」21%、「費用が安いから」、「所要時間が短いから」、「予定がたてやすいから」10%の順になっている。
- 主な交通手段別では、「レンタカー」、「マイカー」、「友人・知人のクルマ」のクルマ利用は「移動が楽だから」が43~52%と半数近くを占め、その他では「レンタカー」及び「友人・知人のクルマ」は、「色々立ち寄るから」が、「友人・知人のクルマ」は「費用が安いから」が20%以上となっている。
- 「路線バス」は、「費用が安いから」が60%と多く、次いで「移動が楽だから」40%の順になっている。



出典：観光客アンケート

図 3-54.南城市までの交通手段選択状況(複数回答)



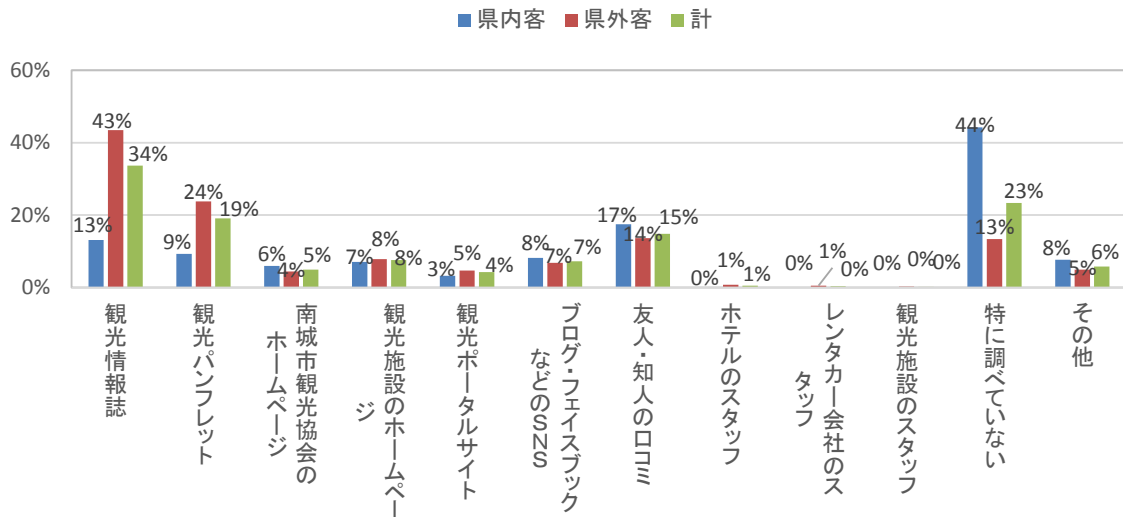
出典：観光客アンケート

図 3-55.主な交通手段別の主な交通手段選択理由(複数回答)

(2)南城市内の観光実態

1)南城市の観光施設の情報収集状況

- 南城市の観光情報の収集状況をみると、全体では「観光情報誌」が34%と最も多く、次いで「特に調べていない」23%、「観光パンフレット」19%、「友人・知人のクチコミ」15%と多くの方は、紙媒体や、クチコミのアナログ媒体で情報収集を行っている。
- 県内客は、44%が「特に調べていない」と回答、調べている方の中では「友人・知人のクチコミ」が17%、「観光情報誌」が13%と多い。
- 県外客は43%が「観光情報誌」、24%が「観光パンフレット」で情報収集を行っており、紙媒体を活用している。
- 利用率はそれぞれ10%未満と低いが、ホームページ、SNS等のデジタル媒体の活用は、県内客、県外客で差はみられない。

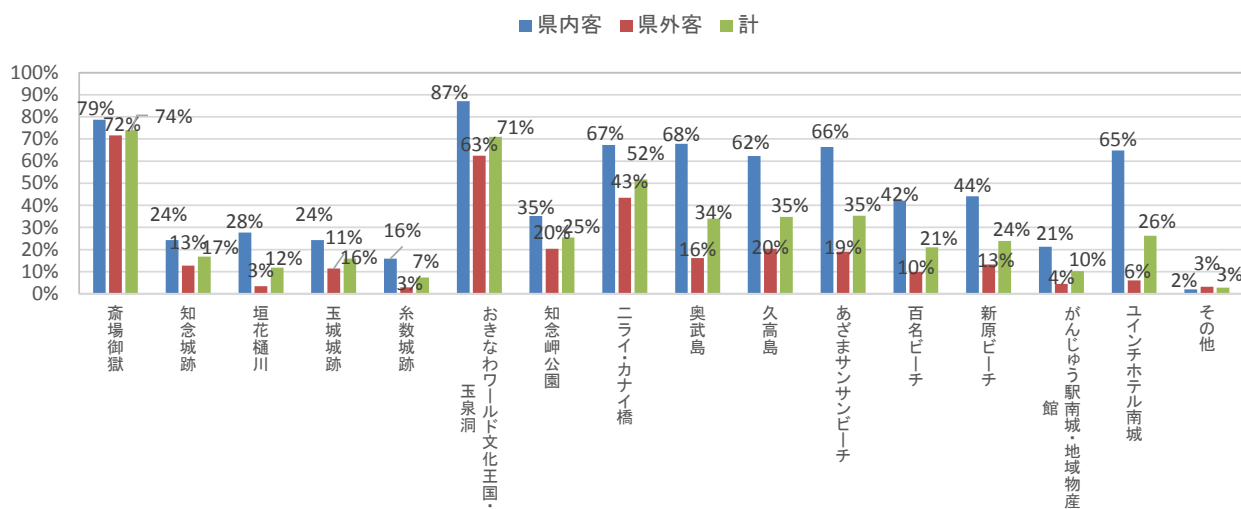


出典：観光客アンケート

図 3-56.南城市の観光施設の情報収集状況(複数回答)

## 2)南城市の観光施設の認知度

- 南城市の観光施設の認知度は、全体では「斎場御嶽」が74%、「おきなわワールド」71%と高く、次いで「ニライ・カナイ橋」52%、「久高島」、「あざまサンサンビーチ」35%、「奥武島」34%の順になっている。
- すべての観光施設の認知度は、県内客が県外客を上回っているが、特に「ユインチホテル南城」は59%、「奥武島」は52%、「あざまサンサンビーチ」は47%、「久高島」は42%と県内客の認知度が県外客を大きく上回っている。

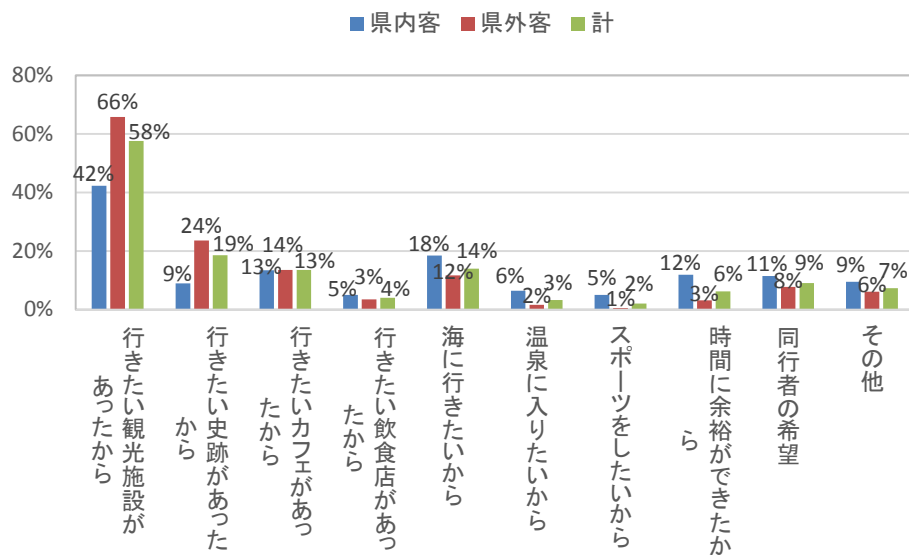


出典：観光客アンケート

図 3-57.南城市の観光施設の認知度

### 3)南城市来訪理由

- 南城市来訪理由は、全体では「行きたい観光施設があったから」が58%と最も多く、次いで、「行きたい史跡があったから」19%、「海に行きたいから」14%、「行きたいカフェがあったから」13%の順に多くなっている。
- 県内客と県外客を比べると、県外客は「行きたい観光施設があったから」、「行きたい史跡があったから」が県内客を15~24%も上回っており、特定の施設等の訪問を目的とした来訪が多くなっている。
- 一方、県内客は「海に行きたいから」、「時間に余裕が出来たから」などの比率が県外客より高くなっており、必ずしも南城市を訪れる必要がないなかで、南城市を選択して訪れている方が多い。

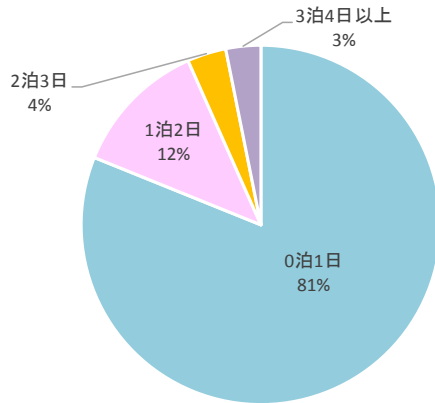


出典：観光客アンケート

図 3-58.南城市の来訪目的

#### 4)南城市滞在日数

●南城市の滞在日数は、「0泊1日（日帰り）」が81%と大半を占めており、それ以外では「1泊2日」が12%を占めている。



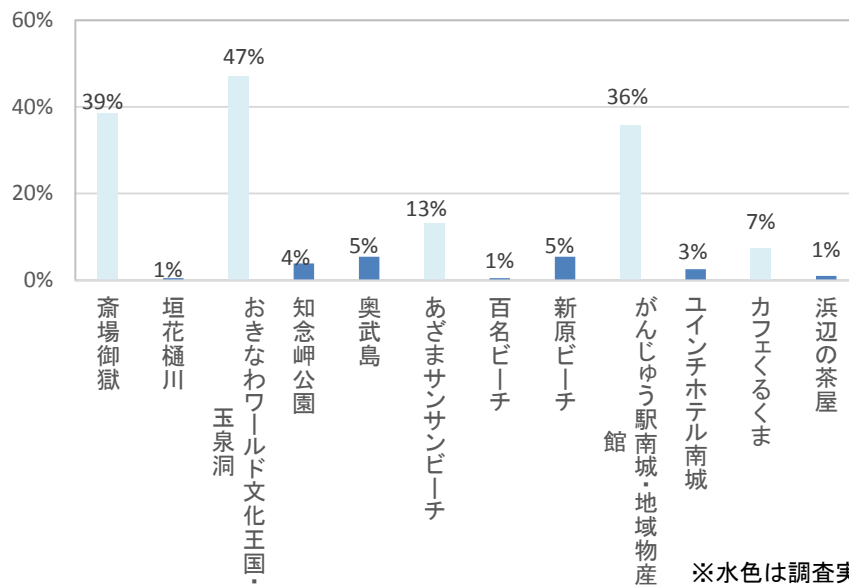
N=286

出典：観光客アンケート

図 3-59.南城市での滞在日数

#### 5)観光客の回遊状況

- 観光客の立ち寄り先は、調査箇所である「おきなわワールド」が47%、「斎場御嶽」39%、「がんじゅう駅・地域物産館」36%、「あざまサンサンビーチ」13%、「カフェくるくま」7%との順で高くなっている。
- 調査箇所以外では、「奥武島」、「新原ビーチ」が5%、「知念岬公園」が4%の立ち寄り率となっている。



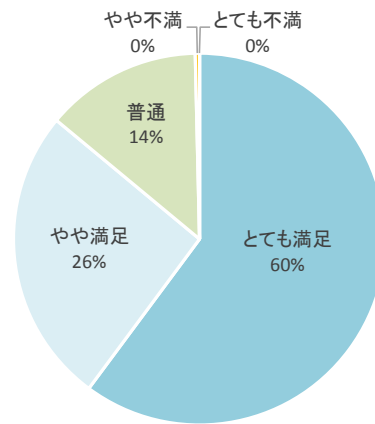
※水色は調査実施箇所

出典：観光客アンケート

図 3-60.南城市の観光地の立ち寄り

### 6)南城市観光の満足度

- 南城市観光の満足度は、60%が「とても満足」、26%が「やや満足」と回答しており、86%の方が概ね満足と回答している。
- なお、調査対象者で「おでかけなんじい」を利用した方は2名のみではあるが、ともに「とても満足」と回答している。



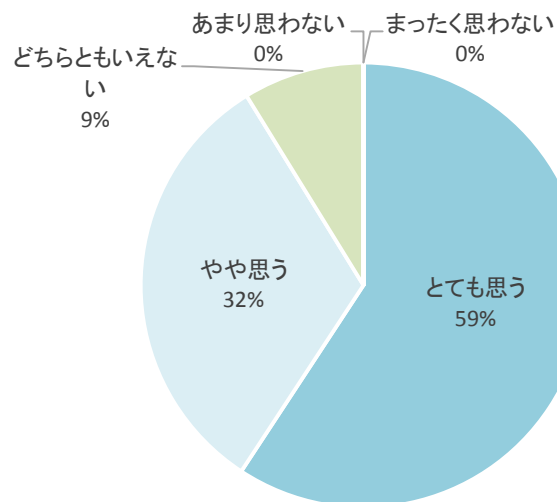
N=537

出典：観光客アンケート

図 3-61.南城市観光の満足度

### 7)南城市への再来訪意向

- 南城市への再来訪意向は、また来てみたいかという問に対し、59%が「とても思う」、32%が「やや思う満足」と回答しており、91%の方が再来訪意向を示している。
- なお、調査対象者で「おでかけなんじい」を利用した方は2名のみではあるが、ともに「とても思う」と回答している。



N=557

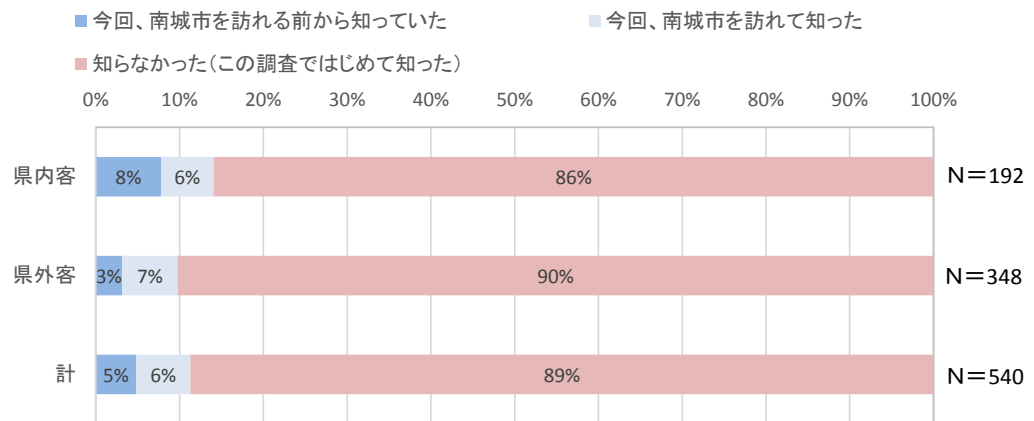
出典：観光客アンケート

図 3-62.南城市への再来訪意向

## 4-2 観光客のデマンド利用状況と効果

### (1) 観光客のデマンド認知度

- 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%と低い認知度となっている。
- 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）に過ぎない。

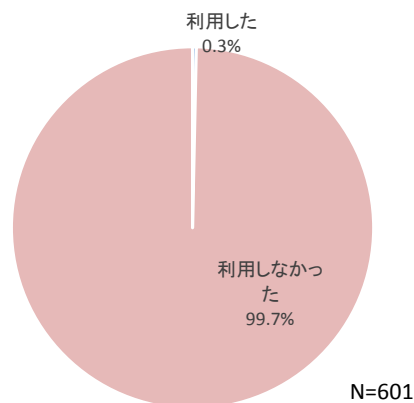


出典：観光客アンケート

図 3-63.観光客の交通情報の収集状況

### (2) デマンド利用の有無

- 観光客の「おでかけなんじい」利用率は、わずか0.3%（回答者の内2名）にとどまっている。
- なお、「おでかけなんじい」を利用した方の経路は、1名が沖縄ワールドからビーチ、1名が新原ビーチからがんじゅう駅となっている。



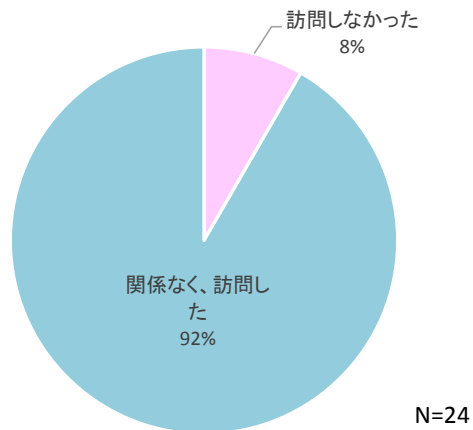
出典：観光客アンケート

図 3-64.「おでかけなんじい」の利用率

### (3) デマンドによる効果

#### 1) デマンドがなかった場合の南城市来訪の有無

●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た。



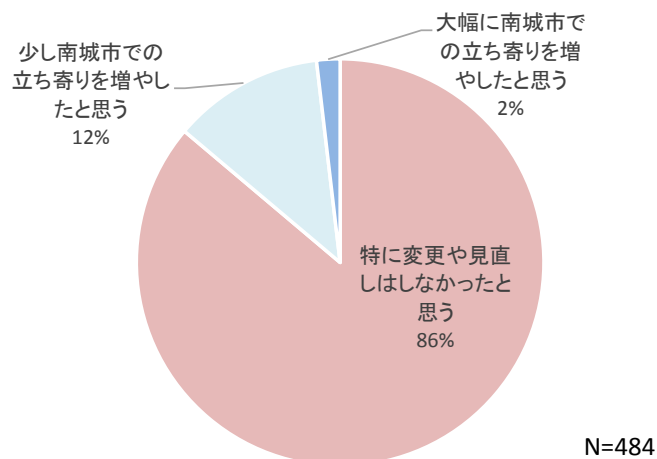
出典：観光客アンケート

図 3-65.「おでかけなんじい」がなかった場合の南城市来訪の有無

#### 2) 南城市来訪前のデマンド認知時の行程・手段の見直しの可能性

●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もある。

●具体的に追加したい立ち寄り場所として、「玉城城跡」、「知念城跡」、「ビーチ」、「おきなわワールド」、「お酒が飲める場所」などがあげられている。



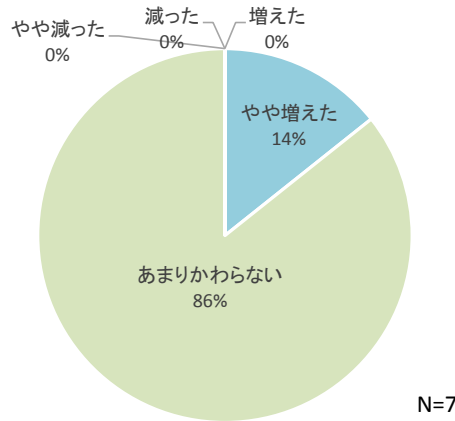
出典：観光客アンケート

図 3-66.「おでかけなんじい」事前認知時の行程変更の可能性



3) 立ち寄り施設への効果

● 「おでかけなんじい」運行以降、立ち寄り先へ観光客の来訪は、「あまり変わらない」が86%と大半を占めている。



出典：主要施設ヒアリング

図 3-67.「おでかけなんじい」導入以降の観光客の立ち寄り

～観光客の立ち寄りの変化～

＝主要施設ヒアリング＝

- 観光客の利用が増えた。
- 観光客の利用自体が少ないため、影響はない。(2)
- 当施設を起点としての「おでかけなんじい」の利用であるため、「おでかけなんじい」での来訪者はいない。
- 観光客の大半は、レンタカー利用者と認識している。
- 観光客の利用実態がわからないので、判断できない。(2)

( )内は回答者数

## 5 南城市の活性化に向けた交通弱者の外出支援

### 5-1 デマンド利用実態

#### (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である。
- 年代別の認知度・利用状況をみると、10代、20代、50代、60代の認知度が低くなっている。
- 向陽高校についてみると、「まったく知らない」、「名前を聞いたことあるが、詳しくは知らない」と回答した方の割合は、保護者の33%に対し、生徒は41%と高いものの、実際に「知っており、利用したこともある」と回答した方の割合は、保護者のわずか3%に対し、生徒は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る。
- 登録者の55%は「利用したことがある」と回答しているものの、45%は「利用したことがない」と回答しており、登録者でも半数近くが利用していない状況である。

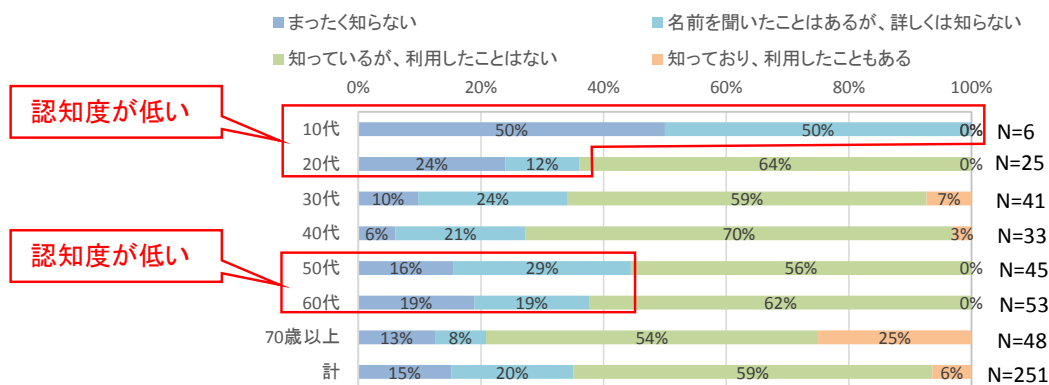


図 3-68.市民の年代別の「おでかけなんじい」の認知度・利用状況

出典：市民アンケート

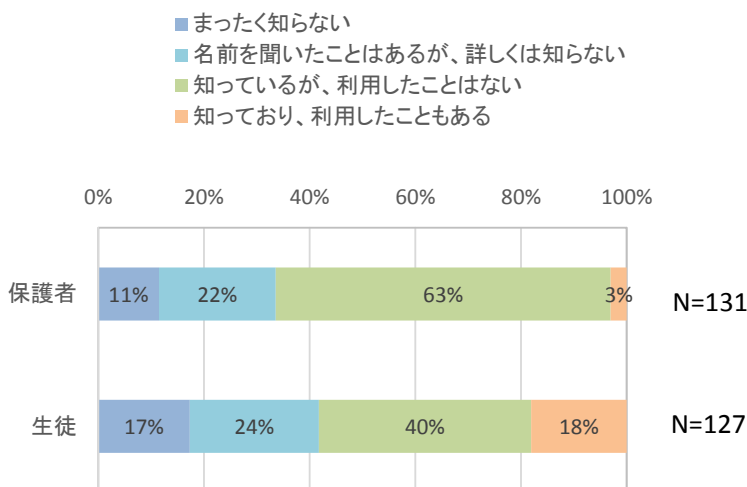


図 3-64.保護者及び生徒(向陽高校)の認知度・利用状況

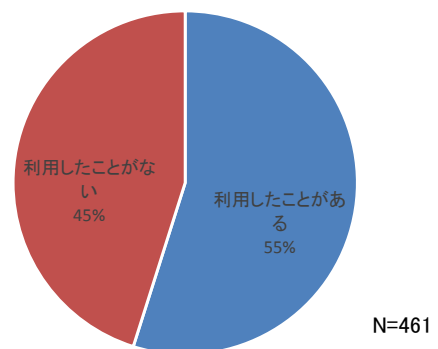


図 3-63.登録者の利用状況

表 3-9.利用者座談会で把握した「おでかけなんじい」の利用実態

移動目的	利用実態
通勤	<ul style="list-style-type: none"> <li>●毎日、仕事からの帰宅で利用している。</li> <li>●月に17回、往復利用している。</li> <li>●出勤に利用して、帰りは時間がはっきりしないため、知人に送ってもらっている。</li> </ul>
買い物	<ul style="list-style-type: none"> <li>●仕事以外にも役所や、買い物にも利用している。</li> <li>●買い物で週1回ほど利用している。</li> </ul>
通院	<ul style="list-style-type: none"> <li>●通院に利用している。</li> </ul>
レジャー・余暇活動	<ul style="list-style-type: none"> <li>●玉泉洞まで遊びに行った。(2)</li> <li>●奥武島まで遊びに行った</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>●300円払っても色々なところに出かけている。</li> <li>●日曜日は利用者が少ないので、荷物を持って「おでかけなんじい」を呼ぶのも悪いと思い、タクシーを利用することもある。</li> <li>●クルマを持っている人は、無償の時は利用していたが、有償になってからクルマの戻った。</li> <li>●生きている限り「おでかけなんじい」を利用したい。</li> <li>●無料のときは、1日なども利用していた人が、有料になってから乗らなくなった人もいる。</li> </ul>

( )内は回答者数

(2) 高齢者の利用状況

- 「おでかけなんじい」利用者の年齢構成は、「75～79歳」が22%、「70～74歳」が21%と70代の利用が4割と多く、65歳以上の高齢者が全体の79%と8割近くが高齢者の利用となっている。
- 「おでかけなんじい」利用の高齢者の男女比は21:79と女性の割合が高く、特に「75～79歳」、「80～84歳」は16:84と女性の割合が非常に高くなっている。

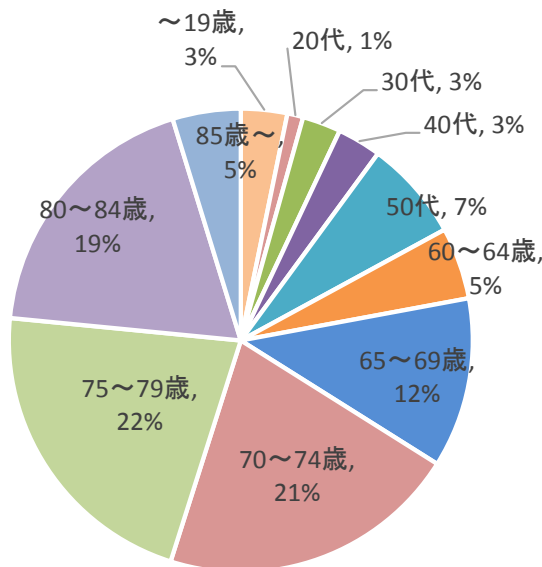


図 3-63.「おでかけなんじい」利用者の年齢構成(上半期)

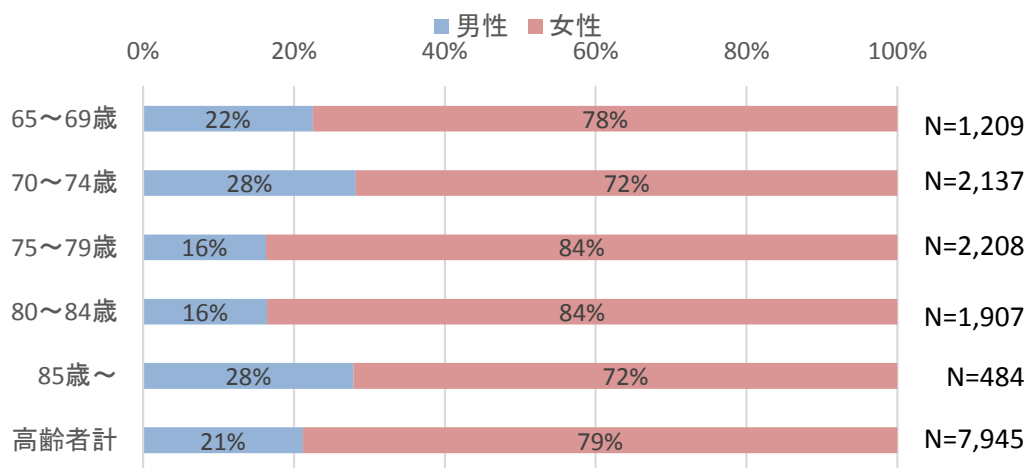
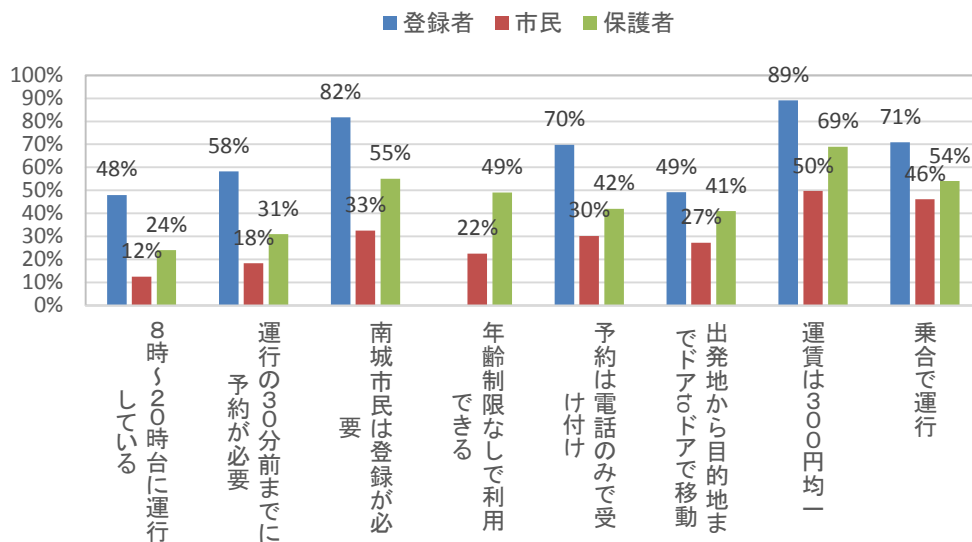


図 3-64.高齢者の性別(上半期)

(3)「おでかけなんじい」の予約方法等の認知度

- 「おでかけなんじい」を利用したことがない方の予約方法等の認知度をみると、すべての項目で、登録者、保護者、市民の順で認知度が高くなっている。
- 項目別では、「運賃は300円均一」が登録者89%、市民50%、保護者69%と最も高く、その他では、「乗合で運行」が登録者71%、市民46%、保護者54%、「南城市民は登録が必要」が登録者82%、市民33%、保護者55%と認知度が高い。
- 一方、運行・予約の詳細に関する「8時～20時台に運行している」、「運行の30分前までに予約が必要」は登録者、市民、保護者とも他の項目に比べ認知度が低い。
- 「おでかけなんじい」のサービスの“売り”である「出発地から目的地までドア to ドアで移動」の認知度は登録者が49%、市民が27%、保護者が41%にとどまっており、さらなる周知活動が必要と思われる。



出典：登録者・市民・学生アンケート

図 3-69.「おでかけなんじい」の予約方法等の認知度(非利用者)

(4)「おでかけなんじい」を利用しない理由

- 登録はしているが、「おでかけなんじい」を利用しない理由として、「自分で運転できる」が57%ともっとも多くあげられ、次いで「家族・知人が送迎してくれる」が42%と多い。
- その他では、「時間がよめずスケジュールが立てにくい」が19%、「予定通りに来るか不安」12%と「おでかけなんじい」の定時性の低さを利用しない要因として指摘する方もみられる。
- その他では「外出する機会があまりない」12%や、「タクシーを利用している」9%、「路線バスを利用している」8%と他の公共交通手段利用を理由にあげる方もいる。

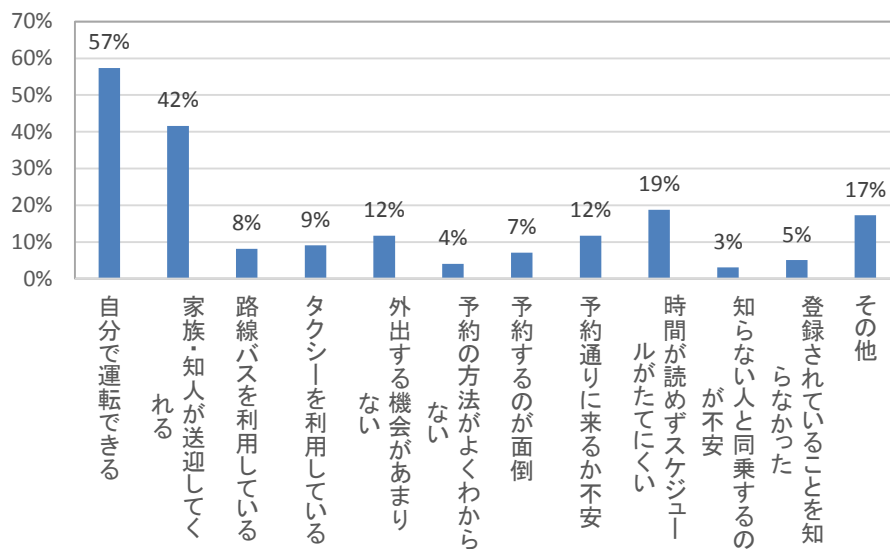


図 3-70.登録者で「おでかけなんじい」を利用しない理由(複数回答)

5-2 「おでかけなんじい」利用による効果

(1)「おでかけなんじい」がなかった場合の外出の有無

- 利用者座談会では、「おでかけなんじい」があることで、仕事にいけるようになった、外出できるようになったという意見があげられている。

～「おでかけなんじい」による外出の有無～

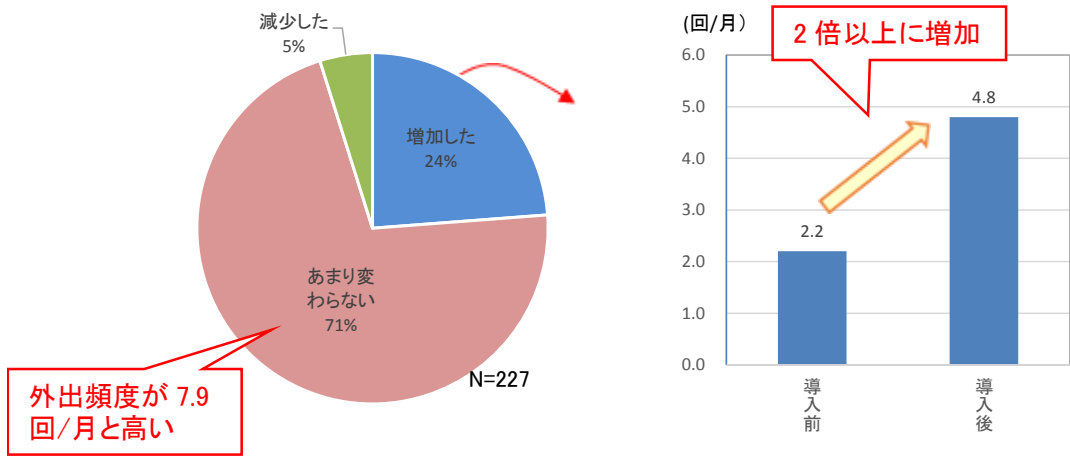
＝利用者座談会＝

- 「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。

( )内は回答者数

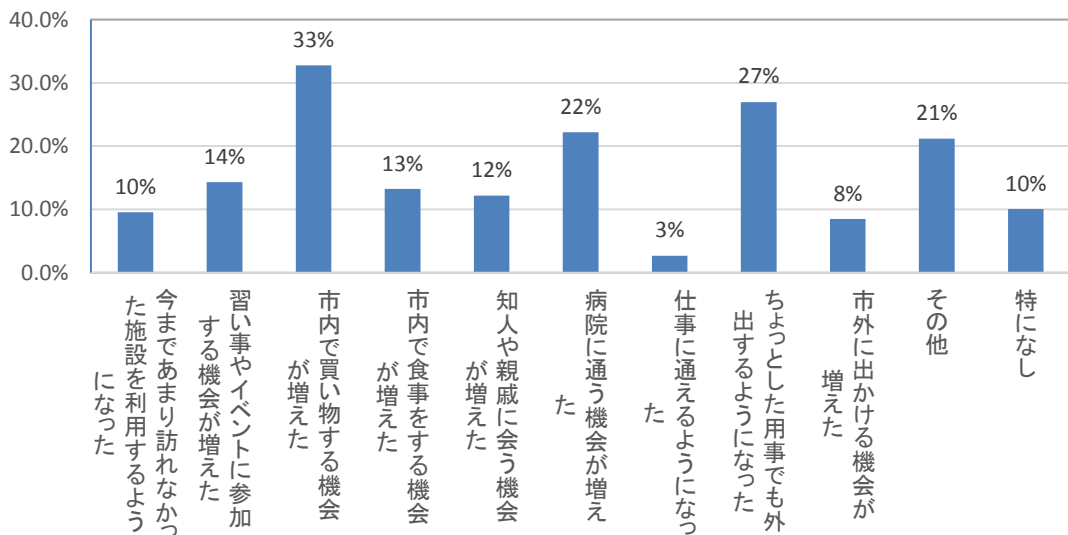
(2)外出頻度・外出状況の変化

- 「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る。
- 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る。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る。
- 「おでかけなんじい」の導入により、登録者の 33%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る。



出典：登録者アンケート

図 3-71.「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)

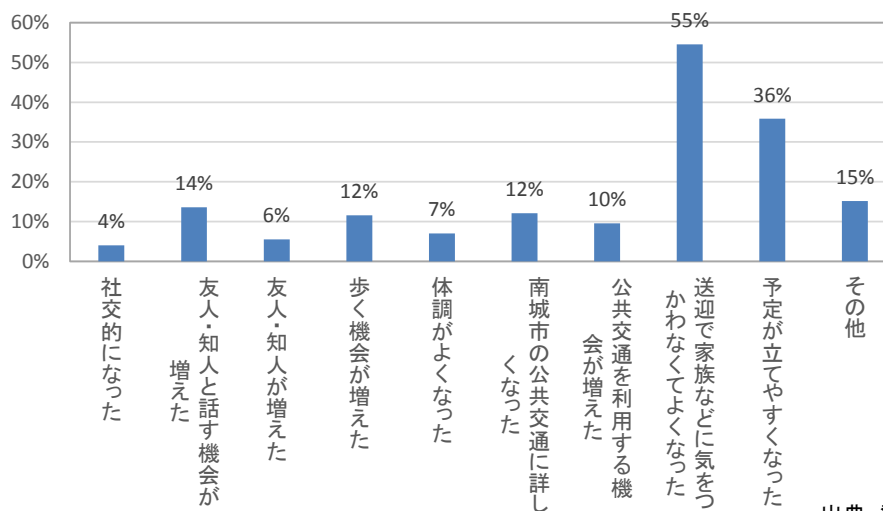


出典：登録者アンケート

図 3-72.「おでかけなんじい」の導入後の外出状況の変化

### (3)日常生活における変化

- 「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かった」が55%、「予定が立てやすくなった」が36%といった変化がみられる。
- 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ている。



出典：登録者アンケート

図 3-73.「おでかけなんじい」導入による日常生活における変化

#### ～「おでかけなんじい」導入による効果（利用者座談会より）～

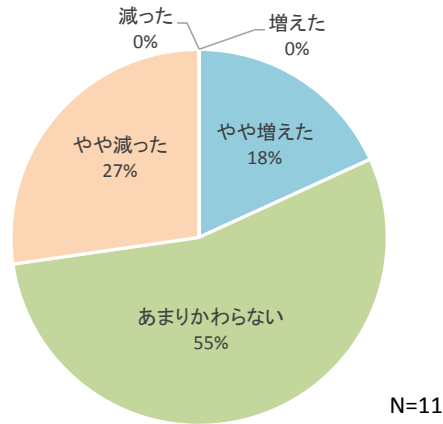
- 「おでかけなんじい」が運行されるようになったので、足が確保出来、仕事に行けるようになった。
- （佐敷小谷から）百名に行くのに助かっている。「おでかけなんじい」が運行するようになってから、仕事に行けるようになった。
- これまでは家族の都合で送迎をお願いできないこともあったが、「おでかけなんじい」ができたことで、出かけられるようになった。
- これまで送迎をお願いするのが負担であったが、300円かかってもそういう負担が解消され助かっている。
- 身内のところにも、気軽に行けるようになった。
- 乗合の方と顔見知りになれる。
- 車内で友達ができ、会話がはずむ。
- 「おでかけなんじい」のお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

( )内は回答者数



## (4) 立ち寄り先の効果

- 「おでかけなんじい」の導入により、立ち寄り先の利用者数の変化をみると、対象施設の55%が「あまりかわらない」と回答している。
- 「やや増えた」は18%、「やや減った」は27%であり、減ったという施設の方が多くなっている。



出典：主要施設ヒアリング

図 3-74.「おでかけなんじい」導入による立ち寄り先の利用者数の変化

## ～立ち寄り先の効果等～

＝主要施設ヒアリング＝

- 有償化により一時減少したが、最近「おでかけなんじい」で来店する利用者は増加傾向にある。
- 駐車場での「おでかけなんじい」のバスを見かけたり、お客様に「おでかけなんじい」の予約をお願いされることはあるが、どれくらいの方が利用しているかは把握していない。
- 利用実態がわからないので判断できない。(2)

( )内は回答者数

### 5-3 デマンド利用促進策

#### (1)イオンタウン南城大里の取組

##### 1)イオンタウン南城大里利用者数の推移

- イオンタウン南城大里では、平成27年5月1日より、2,000円以上購入した方を対象に、「おでかけなんじい」の無料券（当日限り有効）を進呈している。
- 開始直後の5月は利用者が伸びなかったが、6月以降は順調に増加しており、平成27年9月には乗車が199人と、開始直後5月の109人から倍増、連携による効果がうかがえる。
- 無料券進呈の対象である乗車客の内訳をみると、平成27年5月～平成27年9月の期間中、785人の利用があり、そのうち97%は市民であるが、残り3%、21人は観光客の利用と一部の観光客にも利用されている。

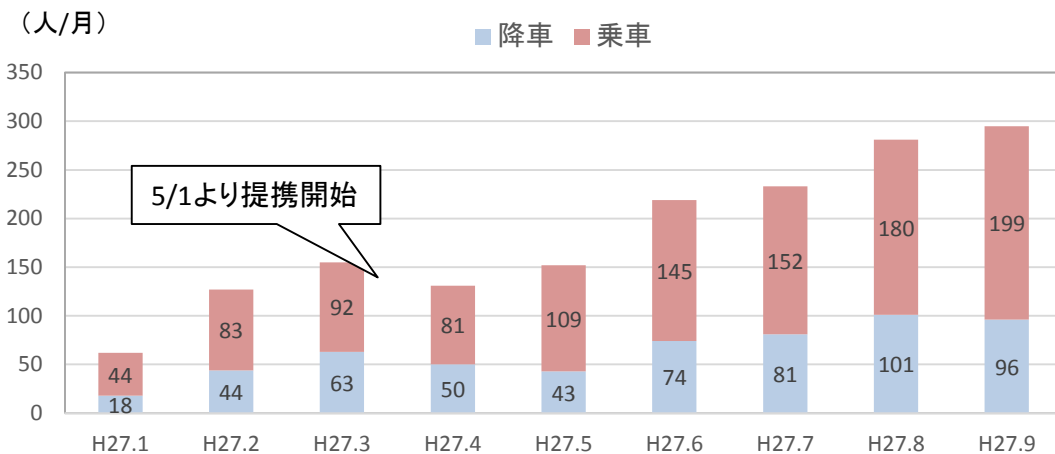


図 3-75.「おでかけなんじい」でのイオンタウン南城大里利用者数の推移(上半期)

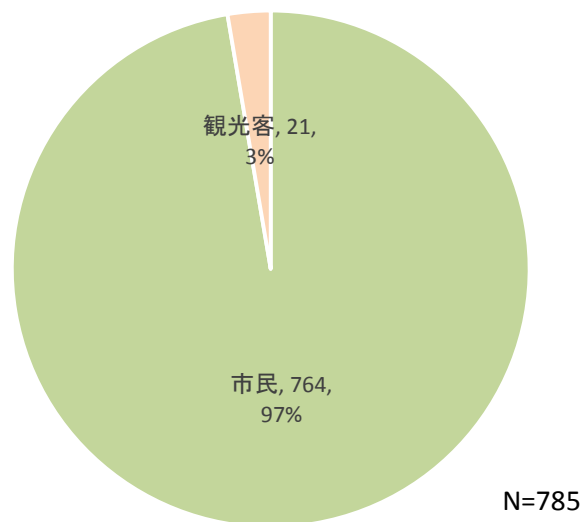
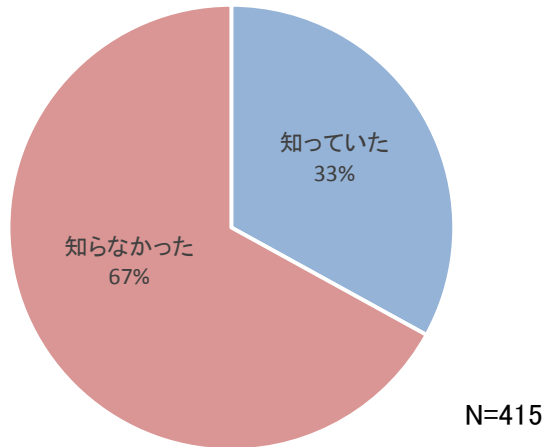


図 3-76.イオンタウン南城大里での乗車客の内訳(H27.5～H27.9)

2)イオンタウン南城大里の取組認知度とその他要望

- イオンタウン南城大里で行われている「おでかけなんじい無料券プレゼント」の認知度は、登録者においても33%にとどまっている。



出典：登録者アンケート

図 3-77.イオンタウン南城大里の「おでかけなんじい無料券プレゼント」の認知度

～商業施設等と「おでかけなんじい」の連携について～

＝利用者座談会＝

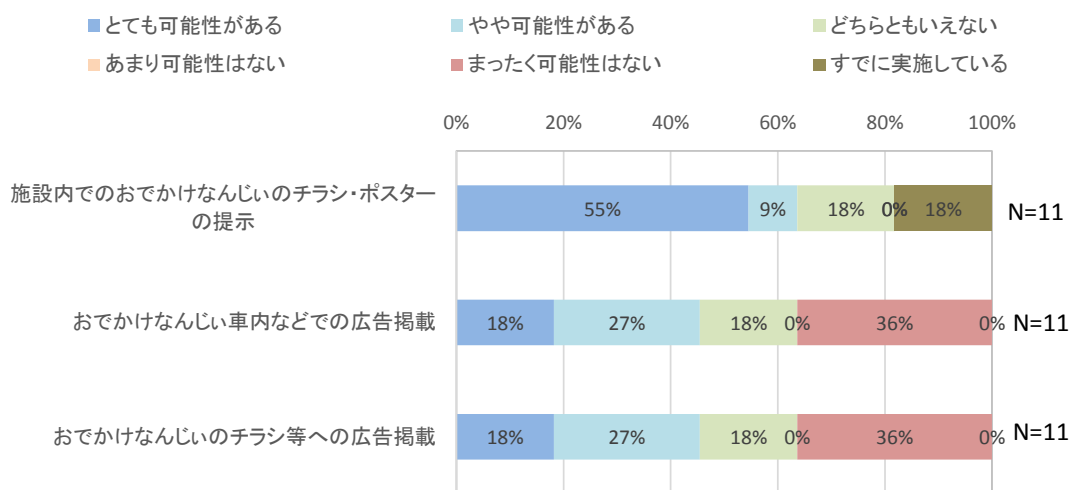
- 無料券のことは知らなかった。(3)
- サービスを知ってはいたが、利用したことはない。(3)
- 2,000 円の買い物で無料券ではなく、「おでかけなんじい」で買い物に行くと割引があるとよい。
- アトールは 2,000 円以上買うと無料で送迎してくれるが、16 時までなので利用できないときがある。 など

( )内は回答者数

(2)「おでかけなんじい」と事業者との連携可能性

1) 広報

- 「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」と協力意向を示した。
- 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、「とても可能性がある」、「やや可能性がある」があわせて45%ある一方で、36%は「まったく可能性がない」と回答している。
- 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った。



出典：主要施設ヒアリング

図 3-78. 「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～

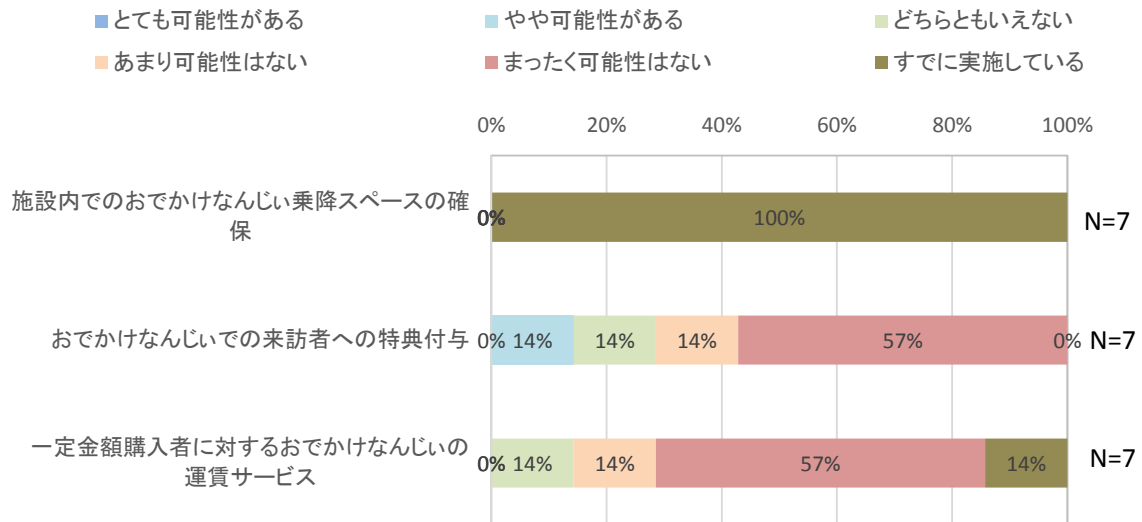
＝主要施設ヒアリング＝

- 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が、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

( )内は回答者数

2) サービス

- 「施設内でのおでかけなんじい乗降スペースの確保」については、すべての調査対象で既に実施していただいている。
- 「おでかけなんじいでの来訪者への特典付与」、「一定金額購入者に対するおでかけなんじいの運賃サービス」については6割の施設が「まったく可能性がない」と回答しており、連携は容易ではない。



出典: 主要施設ヒアリング

図 3-79. サービス付与における「おでかけなんじい」との連携の可能性

～サービス付与について～

＝主要施設ヒアリング＝

- 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)
- 店の活性化につながるのであれば、「おでかけなんじい」利用でのサービス付与について検討したい。
- 既にお客様の送迎サービスを独自に行っているため、新たにサービスを付与する可能性はあまりない。
- 「おでかけなんじい」利用へのサービス付与を広げるため、他の企業にも積極的に働きかけ、活性化に繋げて欲しい。
- 「おでかけなんじい」の有効利用に関する情報提供が、利用者に対する最大のサービスと考えている。
- 予算面で厳しい。

## 6. 調査結果のとりまとめ

「1.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」～「5.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る。

表3-10.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

## 第4章 下半期見直し案の検討

### 1 本格運行に向けた検討

第3章で整理した課題、課題をもとに検討した実施策は、その内容から以下のように整理される。

#### <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」

なお、実施案の実現可能性、関係者との協議、合意形成に要する期間等を考慮し、実施案②は今年度下半期での実施を、実施案③、⑦、⑥は、次年度の実施に向け検討した。

1-1 向陽高校までの運行

…今年度実験実施

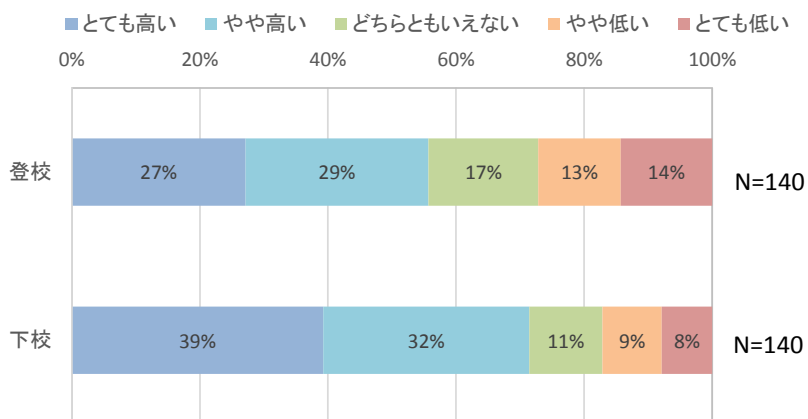
【分析からみた実態】

- 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る。
- 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る。



【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する。
- 既存の公共交通への影響も懸念されるが、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える。
- 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する。
- 運行は、下校を対象とするが、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する。
- 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るが、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、もとに戻しにくいことから、現行の300円とする。
- 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する。



出典：学校アンケート

図 3-78.登下校での「おでかけなんじい」の利用可能性



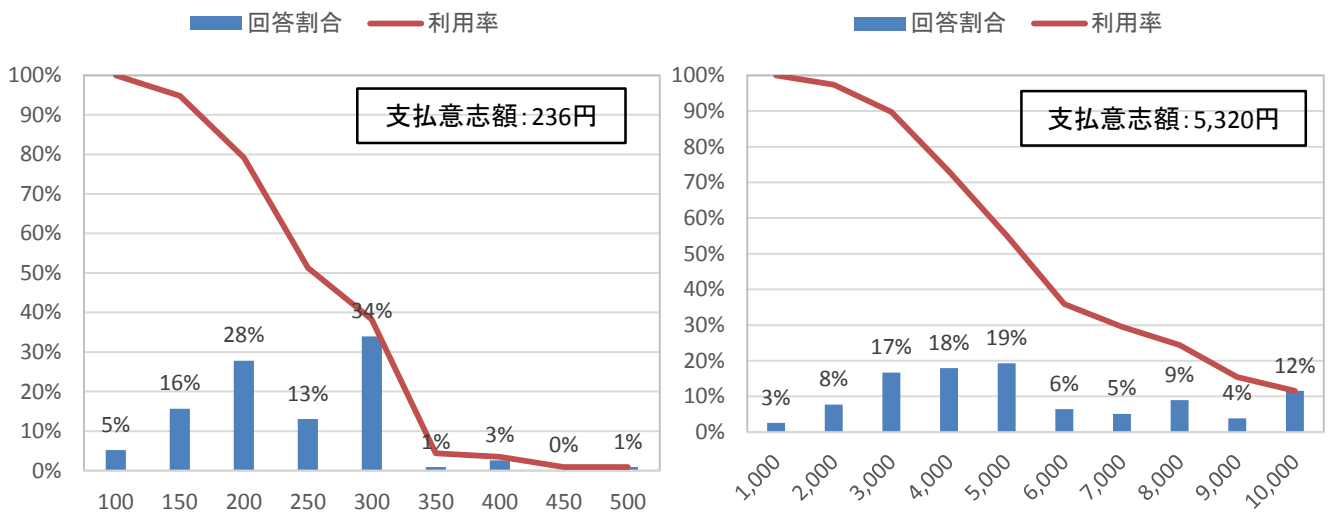


**【収支予測】**

- 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、経費に変化はない。
- 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/日と予測される。
- 1 ヶ月 187 人利用することで、187 人×300 円=56,100 円/月の収入が期待される。

表 3-11.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	



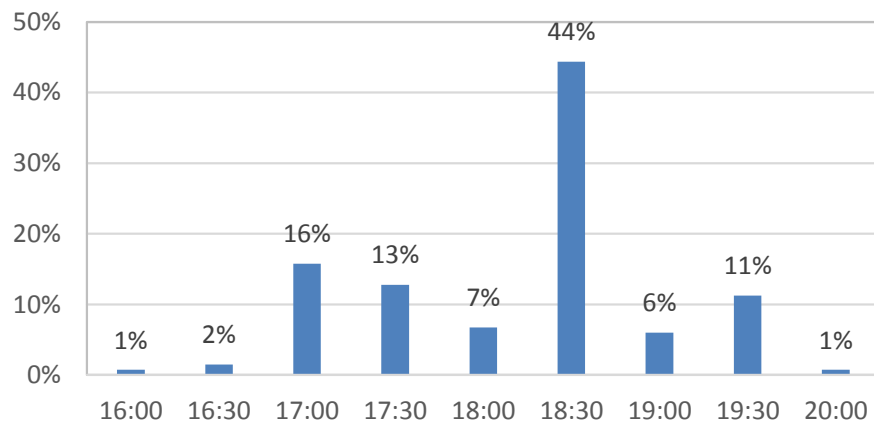
出典: 学校アンケート

図 3-79.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)



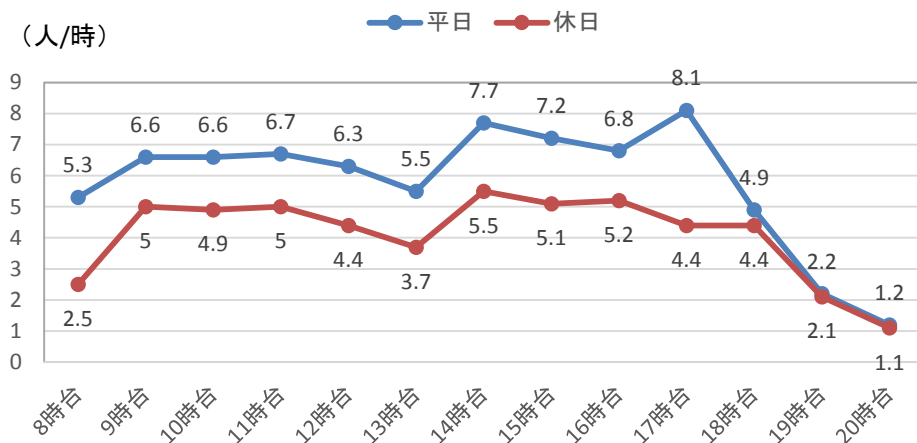
【今後の対応と留意事項】

- 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月まで実施する。
- 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「おでかけなんじい」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る。
- 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する。



出典:学校アンケート

図 3-80.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 3-81.「おでかけなんじい」の平休日・時間帯別利用者数(再掲)

## 1-2 回数券等の割引制度の導入

…来年度実施に向け今年度検討

## 【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る。



## 【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、導入する。
- 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、回数券で対応する。
- 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～

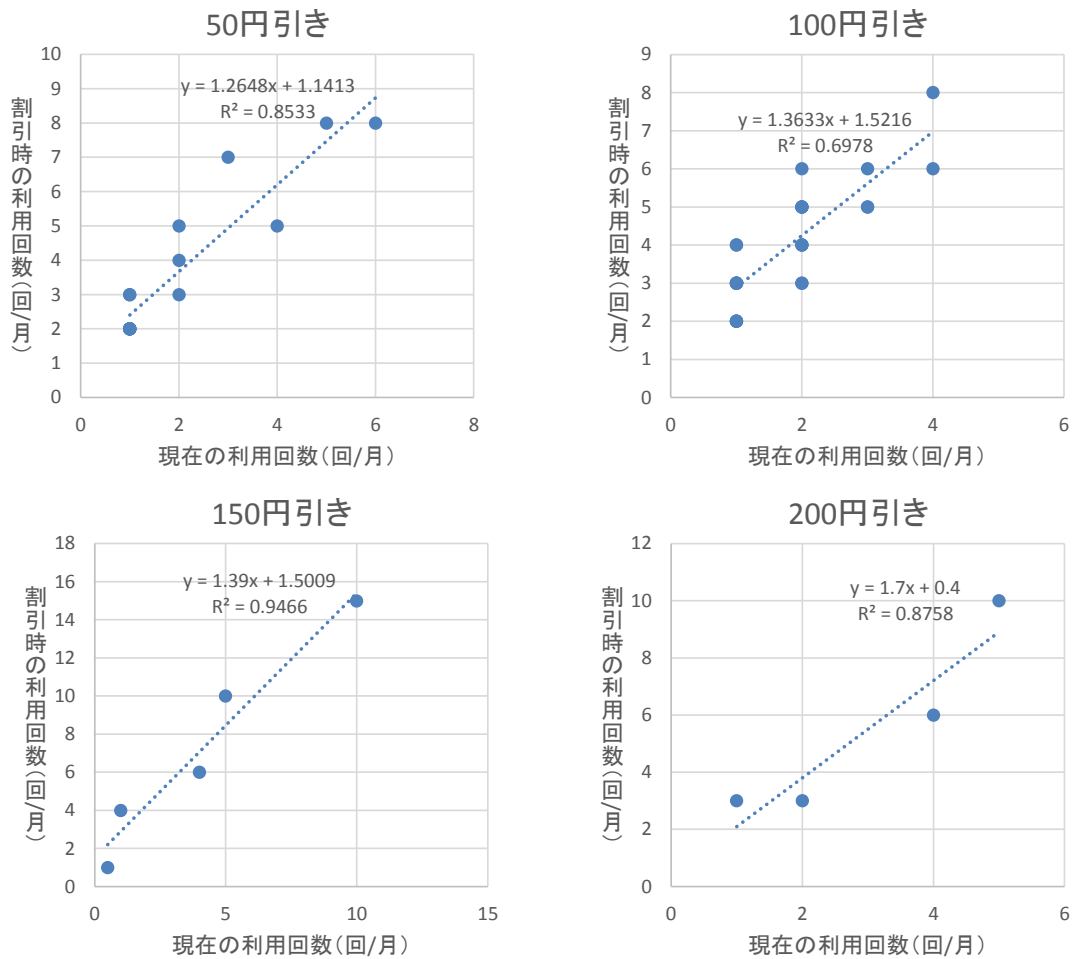


## 【収支予測】

- 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）とほぼ同じとなる。

表 3-12.回数券導入時の収入予測の結果

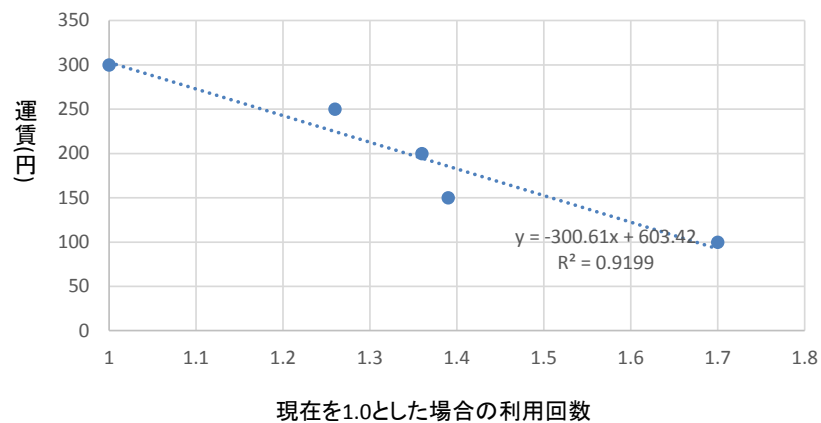
	構成比	①1日当たりの人数	②回数券による利用回数の増加率	③回数券導入時の利用者数	④運賃	⑤1日当たりの収入	⑥1ヶ月当たりの収入
				①+①*②		③×④	⑤×30
回数券利用	62%	42.1	18%	49.7	250	12,425	372,750
回数券非利用	38%	25.8	0%	25.8	300	7,740	232,200
計	100%	67.9				20,165	604,950



出典: 登録者アンケート

図 3-82.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った。



出典: 登録者アンケート

図 3-83.「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るが、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する。
- 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する。

1-3 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る。
- 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る。
- 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る。
- 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る。
- 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る。



**【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する。
- 検討ケースとしては、以下の6ケースを設定する。

表 3-13.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、削減効果は高くなる。
- 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る。
- 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10万円の削減となるが、利用者は現在と同じ曜日・時間帯で利用できる。

表 3-14.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 3-15.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					削減量	単価	単価	日数	
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 3-16.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														計	減収額	
	平日							休日									
	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	0
ケース4					0		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	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が最も有利だが、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る。
- 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、利用者にこの方針を周知することで、ルール共有化を図る。

## 1-4 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る。
- 医療機関の他にも「大里入口バス停」までのニーズもある。



## 【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する。
- 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、運行を検討する。



## 【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く。
- 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る。

## 2 その他実施策

…来年度以降の実施に向け検討

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、進めていく。

表 3-17. 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
実施案① 市民の登録・利用促進に向けた広報実施	<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>
実施案⑤ 市外の交通手段との連携促進	<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>
実施案④ 乗り継ぎ促進に向けた情報提供の検討	<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 3-18.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
実施案⑨ 観光客向けの広報実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>●「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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> <li>●観光施設に設置している広報看板の拡充を図る。</li> </ul>
実施案⑩ 施設向けの広報実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> </ul>
実施案⑪ 他の交通機関への影響の直接的な把握検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> <li>●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。</li> </ul>

### 3 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る。

表 3-19.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

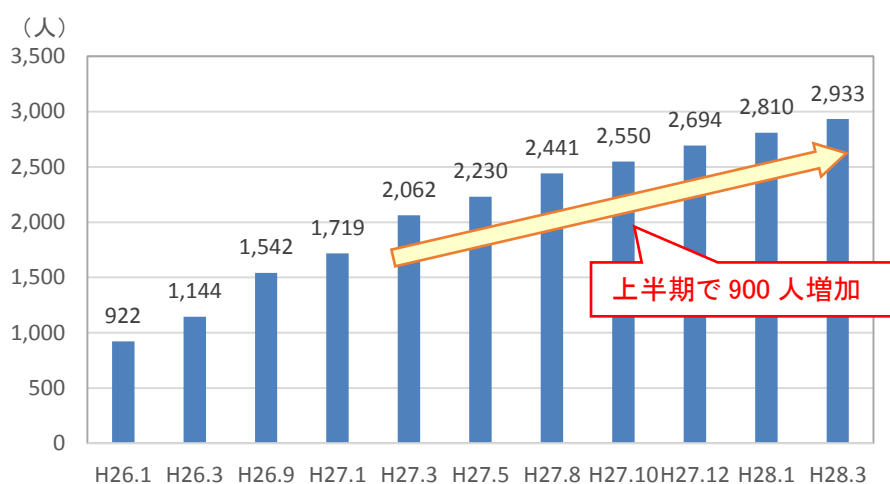
## 第5章 下半期運行・利用データ等の整理

### 1 システムデータ等の収集

上半期同様に、システムデータより、システムデータより、上半期における「おでかけなんじい」の利用状況整理した。

#### 1-1 登録状況

- 「おでかけなんじい」の登録者数は、順調に増加してきており、昨年度末の 2,062 人から、今年度 3 月には、2,933 人と約 900 人増加した。



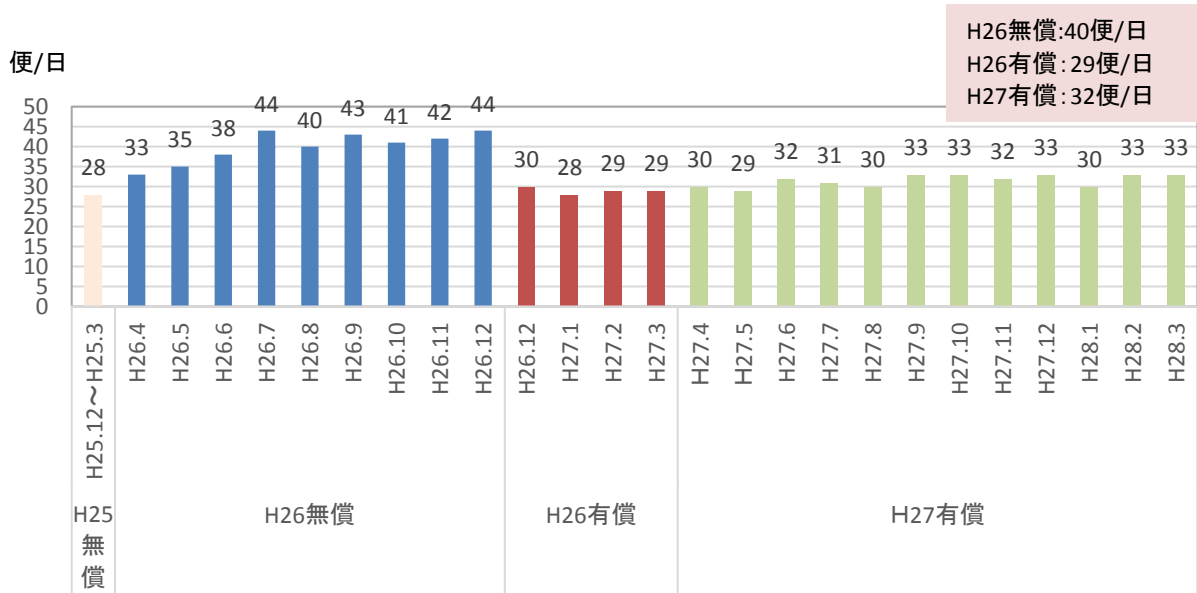
※登録者数は、一人で重複登録されている方も含まれます。

図 5-1.登録者数の推移

## 1-2 運行状況

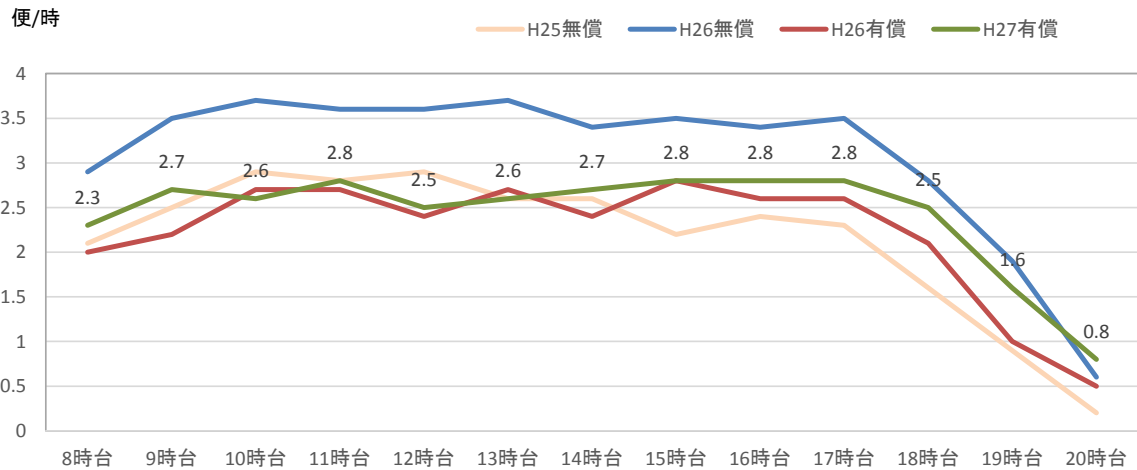
### (1) 運行便数

- 平成 27 年度における「おでかけなんじい」の運行便数は、32 便/日と平成 26 年度有償の 29 便/日をやや上回る水準で推移している。
- 時間帯別の運行便数は、9 時台～18 時台は 2.5 便/時運行されており、平成 26 年度に比べると、8 時台、9 時台、14 時台以降の運行便数が増えている。



データ:システムデータ

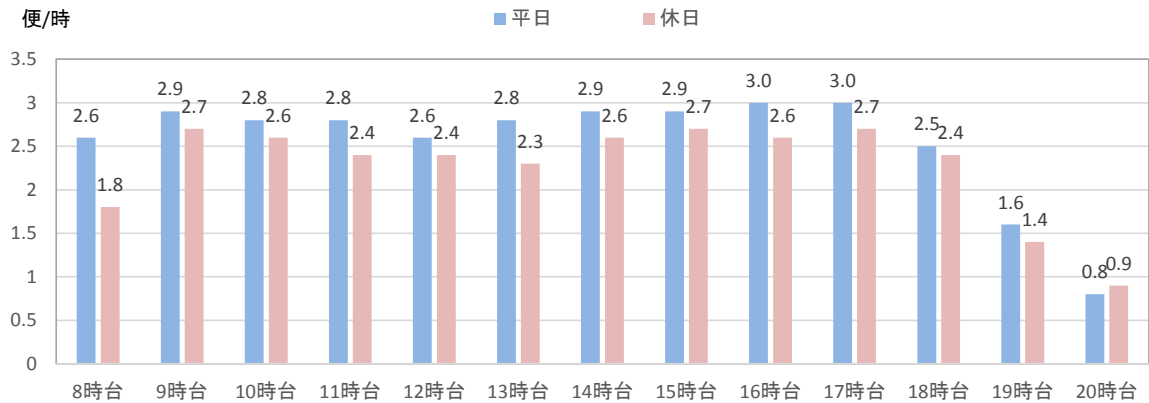
図 5-2.「おでかけなんじい」の日平均運行便数の推移



データ:システムデータ

図 5-3.「おでかけなんじい」の時間帯別平均運行便数の推移

- 平成 27 年度における平日・休日別の「おでかけなんじい」の時間帯別運行便数をみると、平日は 8～18 時台までの 11 時間帯で 2.5 便/時以上が稼働、特に 16 時台、17 時台は 3.0 便/時とほぼ全ての車両が稼働している状況である。
- 一方、休日は、全体的に平日より稼働が少なく、2.5 便/時以上となるのは 9～10 時台、14～17 時台の 6 時間帯にとどまっている。
- 平日の 19 時台、20 時台、休日の 8 時台、19 時台、20 時台の運行便数は、2.0 便/時を下回っており、稼働が低い状況である。



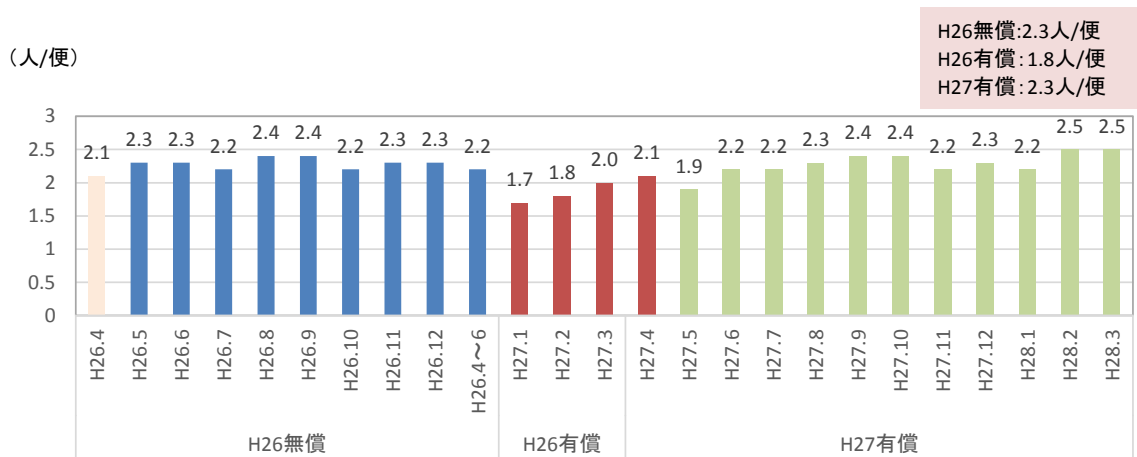
※休日は、土・日・祝日

データ:システムデータ

図 5-4.「おでかけなんじい」の平日・休日別の時間帯別平均運行便数

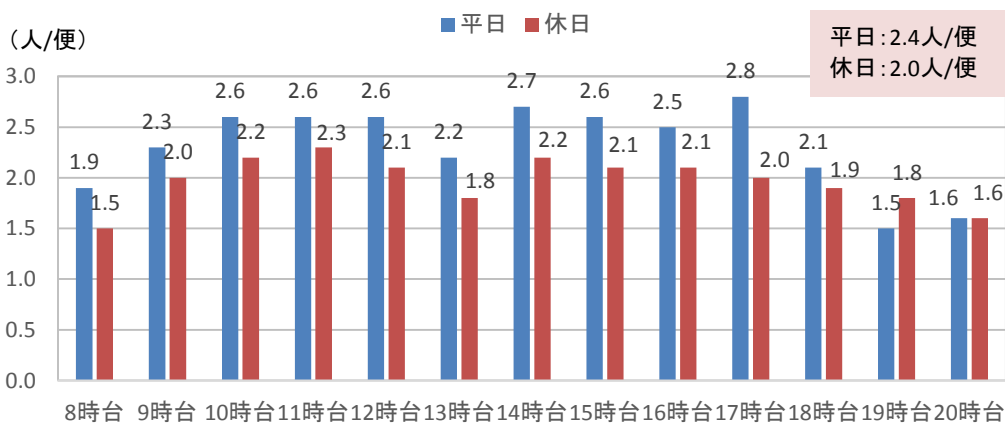
(2)1 便あたりの乗車人員

- 平成 27 年度における 1 便当たりの平均乗車人員は、2.3 人/便と、平成 26 年有償実験の 1.8 人/便から 0.5 人増加、平成 26 年度無償実験の 2.3 人/便と同じ水準になっており、乗車効率が高まってきている。
- 特に、平成 28 年 2 月、3 月は 2.5 人/便とこれまでで最も乗車効率が高くなっている。
- 平日の平均乗車人員は 2.4 人/便、休日は 2.0 人/便と平日が 0.4 人/便多い。
- 平日は 19 時台、20 時台が、休日は 8 時台、13 時台、15 時台、18 時台以降の時間帯で、平均乗車人員が 2.0 人/便を下回っており、乗車効率が低い時間帯がある。



データ:システムデータ

図 5-5.「おでかけなんじい」の平均乗車人員の推移



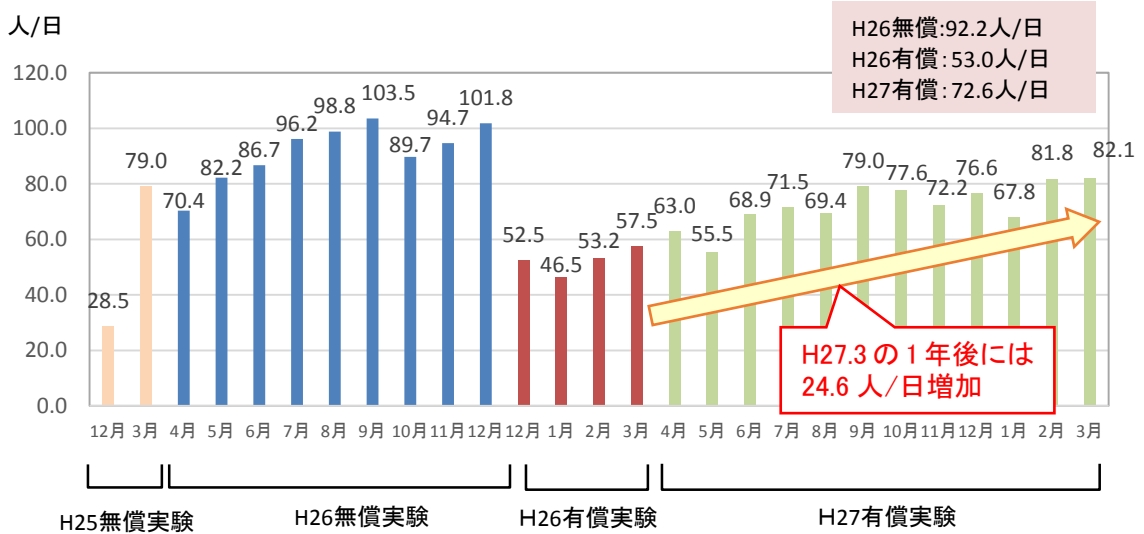
※休日は、土・日・祝日  
データ:システムデータ

図 5-6.「おでかけなんじい」の平日・休日別、時間帯別の平均乗車人員

### 1-3 利用状況

#### (1) 概況

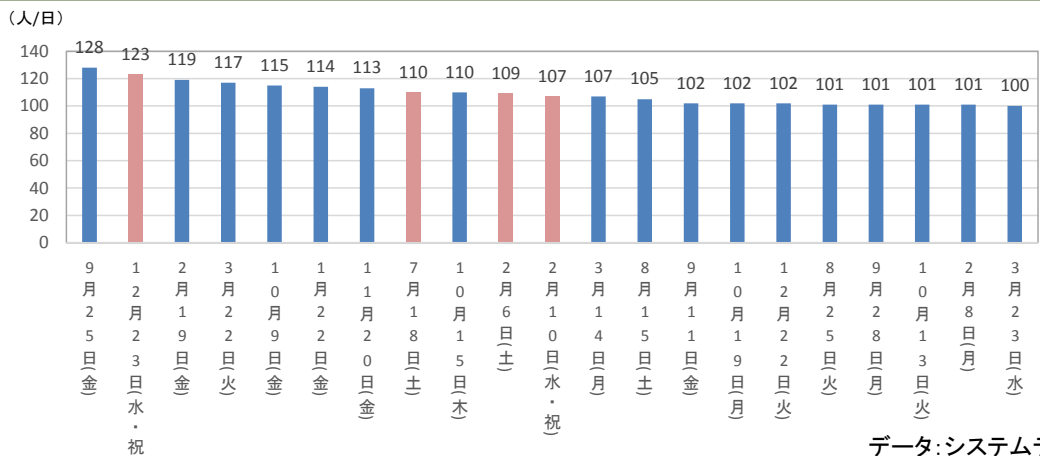
- 平成 27 年度の「おでかけなんじい」の利用者数は、概ね 9 月まで増加、10 月以降は横ばいで推移してきたが、2 月、3 月は、再び増加しており、3 月には 82.1 人/日と利用者数が大きく増えた。
- 平成 27 年度の 1 日あたりの利用者数は、72.6 人/日と平成 26 年度有償の 53.0 人/日から 19.6 人/日（37%）増加している。
- 平成 27 年 3 月の 57.5 人/日から、1 年後の平成 28 年 3 月には 82.1 人/日と 24.6 人/日（43%）も増加している。



データ:システムデータ

図 5-7.「おでかけなんじい」の平均利用者数(人/日)の推移

- 平成 27 年度で最も利用者数が多かった日は、9 月 25 日(金)の 128 人/日であり、年間 21 日間で利用者数が 100 人/日を超えている。
- 利用者数が多かった上位をみると、20 日前後の金曜日の利用が多くなっている。



データ:システムデータ

図 5-8.「おでかけなんじい」の利用者数上位の日(100人以上利用があった日)

(2)平日・休日別

- 平日、休日ともに、平成 25 年度無償実験、平成 26 年度の有償実験の利用者数を上回っており、特に平日は、H26 有償実験の 56.9 人/日から H27 は、78.7 人/日へと 21.8 人/日（38%）増加している。
- 平成 27 年度における平日と休日の利用者数は、平日が 78.7 人/日、休日が 58.8 人/日と、平日が 19.9 人/日多く、休日は利用促進の余地が大きい。

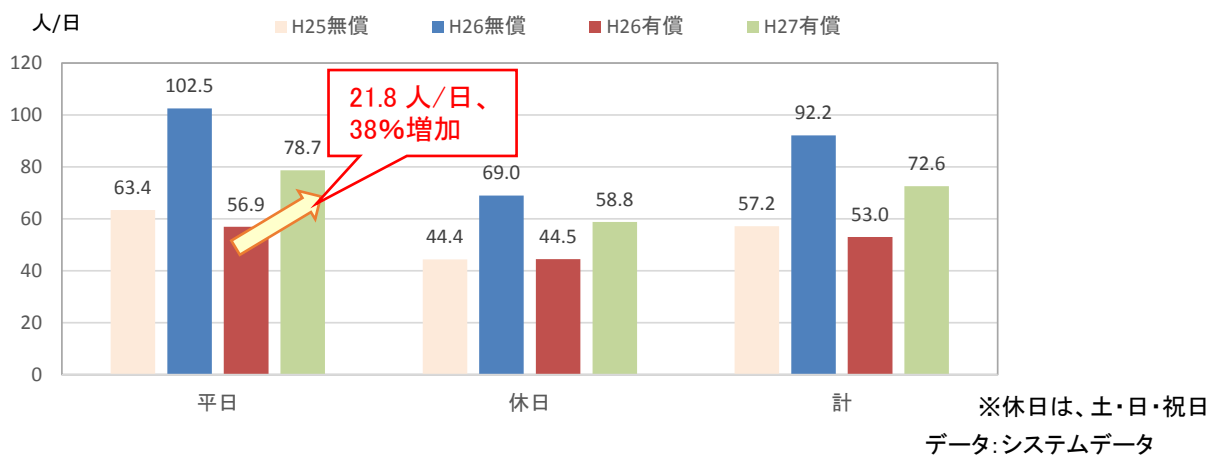


図 5-9.「おでかけなんじい」の平日・休日別の平均利用者数(人/日)の推移

- 曜日別の平均利用者数をみると、「金曜日」が 85.4 人/日と最も多く、次いで「火曜日」80.0 人/日、「月曜日」76.4 人/日の順に多くなっている。
- 土曜日、日曜日、祝日の利用はいずれも平日よりも少なく、特に「祝日」は 51.7 人/日と「金曜日」よりも 33.7 人/日（39%）も少ない。

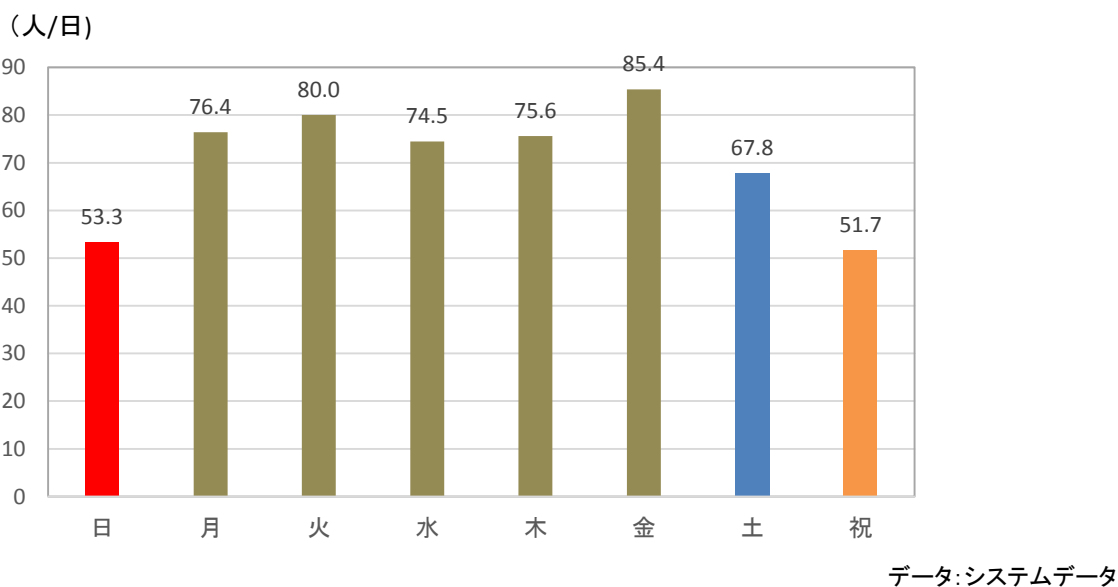
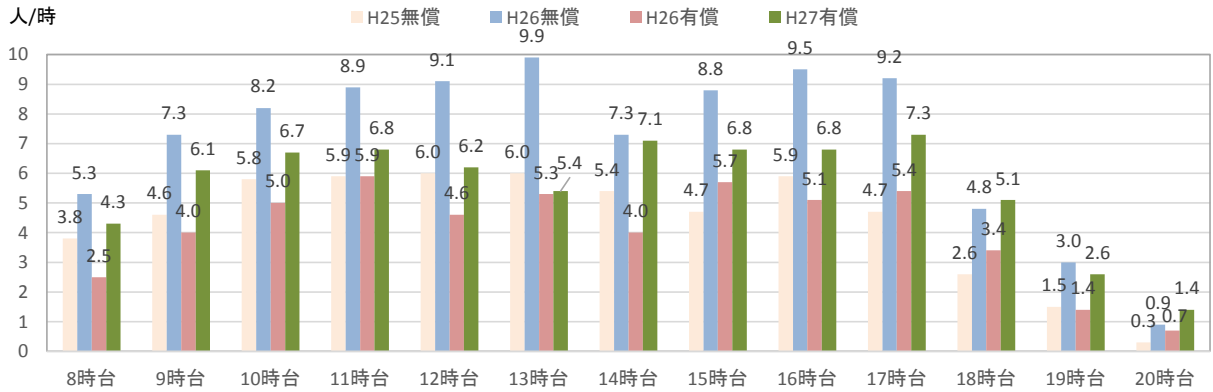


図 5-10.「おでかけなんじい」の曜日別の平均利用者数(人/日)



(3)時間帯別

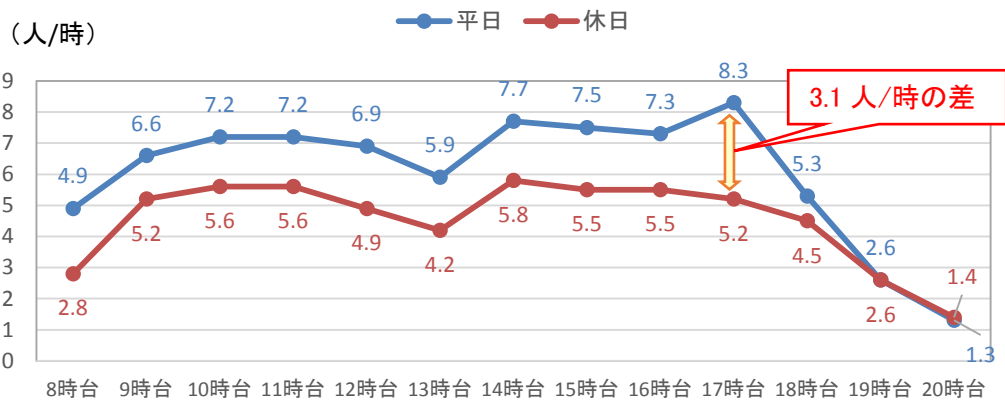
- 平成 26 年度有償に比べ、平成 27 年度は、すべての時間帯で利用者数が増加している。
- 特に運転手の交代を行っている 14 時台の利用者数が、4.0 人/時から 7.1 人/時へと大きく増加しており、配車効率が高まっているといえる。



データ:システムデータ

図 5-11.「おでかけなんじい」の時間帯別の利用者数の推移

- 平成 27 年度における平日・休日別、時間帯別の利用者数をみると、8 時台～18 時台で平日の方が利用者は多く、17 時台では 3.1 人/時の差がある。
- 平日・休日の 19 時台、20 時台及び休日の 8 時台は、平均利用者数が 3.0 人/時未満と少なく、3 便のうちどれかに空きがある状況となっている。



※休日は、土・日・祝日  
データ:システムデータ

図 5-12.平成 27 年度における「おでかけなんじい」の平日・休日別時間帯別の利用者数

(4)観光客

- 季節変動は大きいですが、観光客の利用者数の推移をみてみると、平成26年12月の有償化以降、概ね増加で推移しており、平成27年3月と平成28年3月を比べると、4.5人/日から9.3人/日へと2.1倍に増加している。
- 8月、9月は観光シーズンということもあるが、「おでかけなんじい」全利用者に占める観光客の割合は、約13%に達した。

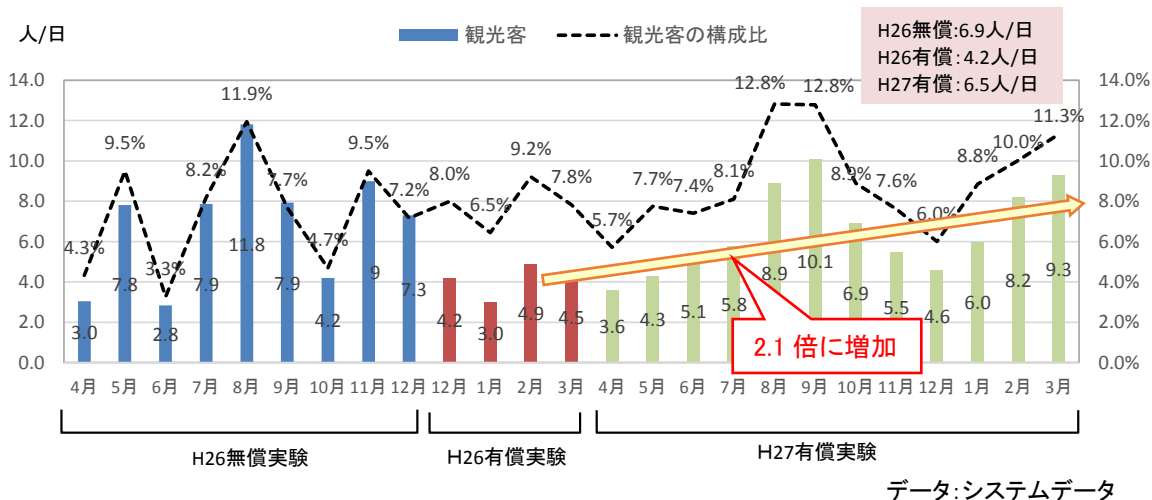


図 5-13.「おでかけなんじい」利用の観光客数と観光客の構成比の推移

- 曜日別の観光客の利用状況をみてみると、休日の「祝日」が8.3人、「日曜日」が7.3人/日と多く、平日の利用が全体的に少なくなっている。
- ただし、「土曜日」の利用は6.4人/日と平日とあまり変わらない状況である。

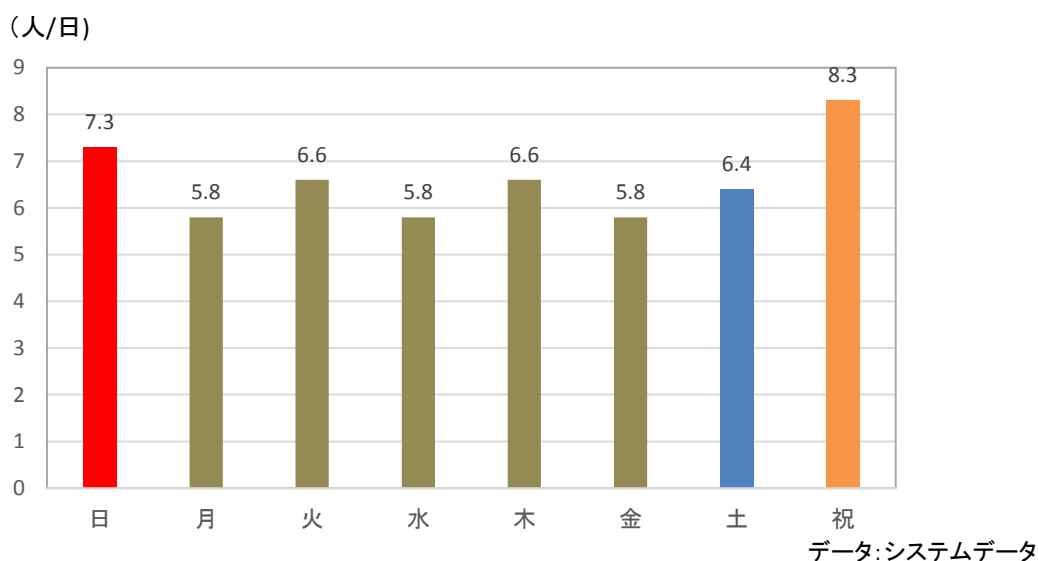


図 5-14.観光客の「おでかけなんじい」の曜日別の平均利用者数(人/日)

(5)高齢者(市民)

- 「おでかけなんじい」利用の市民の年齢構成は、「75～79歳」が21%、「70～74歳」が18%と70代の利用が約4割と多く、また、65歳以上の高齢者が全体の72%を占めている。
- 「おでかけなんじい」利用の高齢者の男女比は21：79と女性の割合が高く、特に「75～79歳」は14：86、「80～84歳」は16：84と女性の割合が非常に高くなっている。
- 高齢者の立ち寄り先をみると、市民全体同様に、「小売店」への立ち寄りが7.8人/日と最も多く、次いで「医療・福祉」6.0人/日、「交通施設」3.3人/日の順に多くなっている。
- また、「医療・福祉」は85%、「金融」は78%と高齢者の構成比が高く、一方、「保育・教育」、「飲食店」、「その他店舗」、「宿泊施設」は構成比が50%以下と高齢者が占める割合が低い。

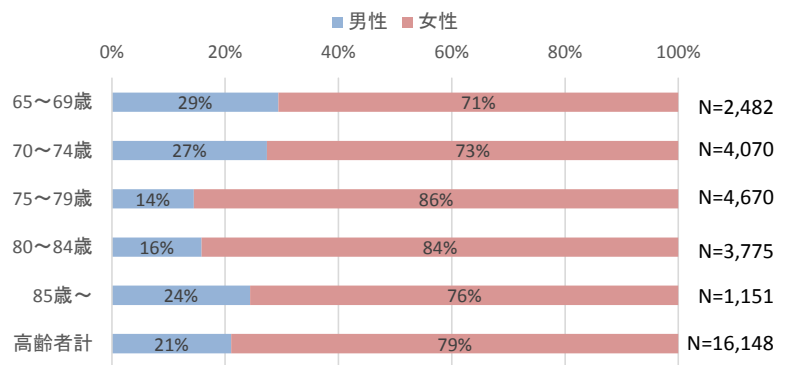
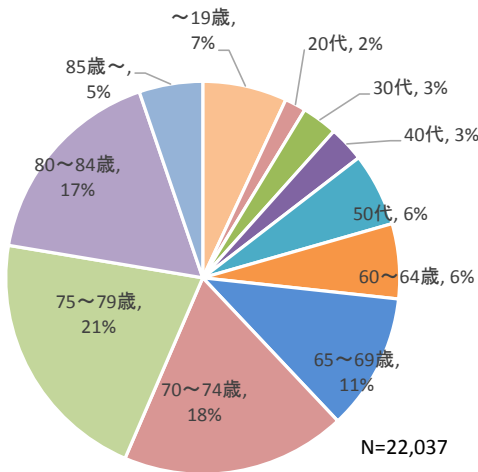


図 5-15.「おでかけなんじい」利用者の年齢構成

図 5-16.高齢者の性別

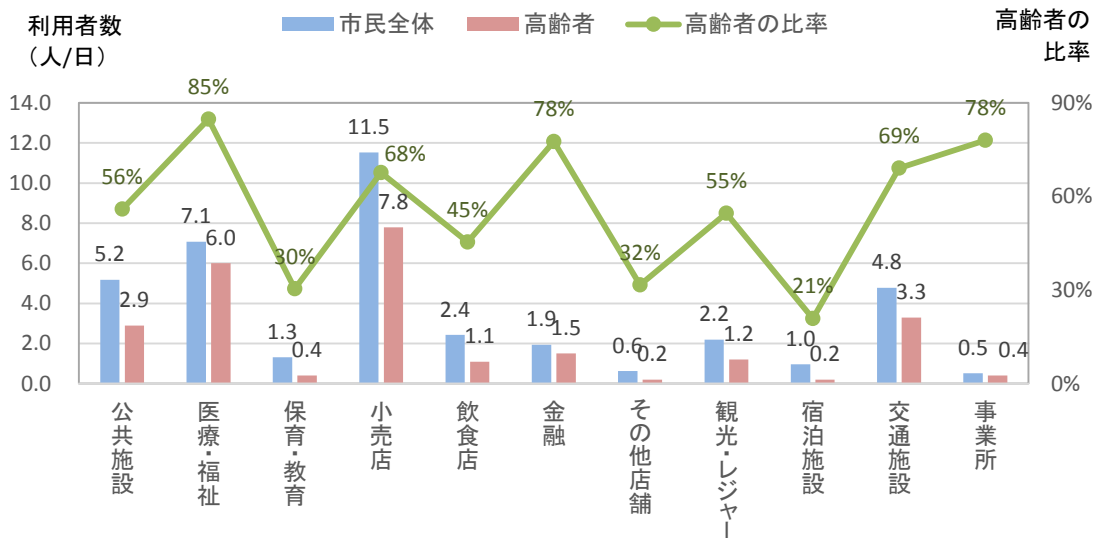


図 5-17.高齢者の「おでかけなんじい」での立ち寄り先

## 1-4 立ち寄り箇所

### (1)概略

- 市民と観光客の 카테고리別の立ち寄り状況をみると、市民は「小売店」への立ち寄りが11.5人/日と最も多く、その他では、「医療・福祉」7.1人/日、「公共施設」5.2人/日、「交通施設」4.8人/日の順で多くなっている。
- 一方、観光客は「観光施設」が2.7人/日で多く、その他には「交通施設」、「宿泊施設」、「飲食店」への立ち寄りがみられる。

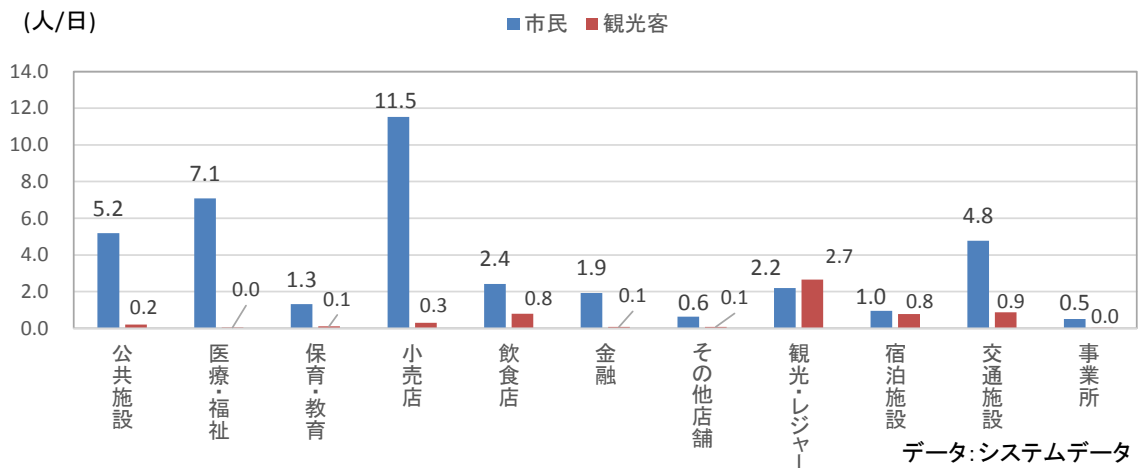


図 5-18.市民と観光客のカテゴリー別の立ち寄り状況

### (2)市民の立ち寄り先

- 市民の立ち寄り先は、「イオン大里」が2.9人/日と最も多く、その他にも「ザ・ビッグ佐敷店」、「アトール(マルエー)」1.7~1.8人/日とスーパーへの立ち寄りが多くなっている。
- 2番目に立ち寄りが多いのは「沖縄メディカル病院」の2.1人/日であり、スーパー、病院以外では、「馬天入口バス停」1.5人/日、「市役所大里庁舎」が1.4人/日と多く利用されている。

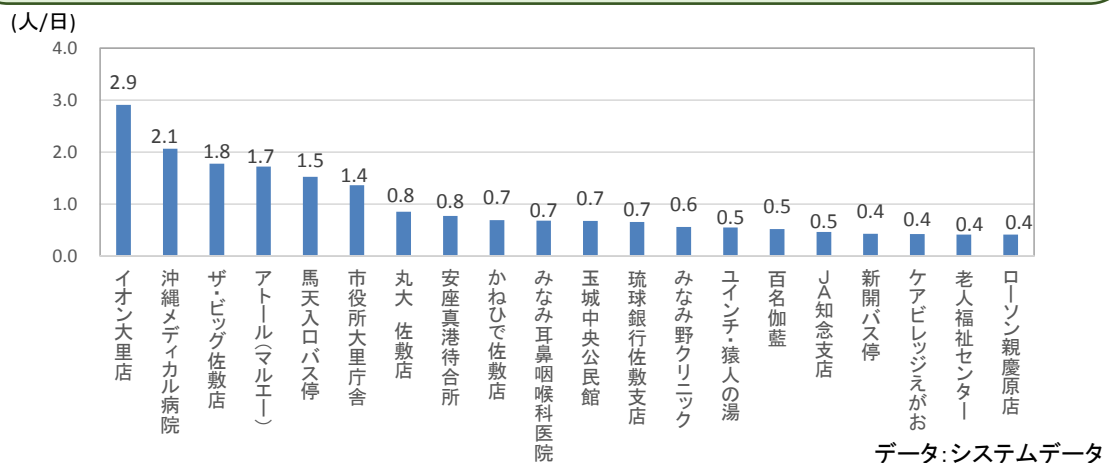


図 5-19.市民の主な立ち寄り先(上位 20 地点)

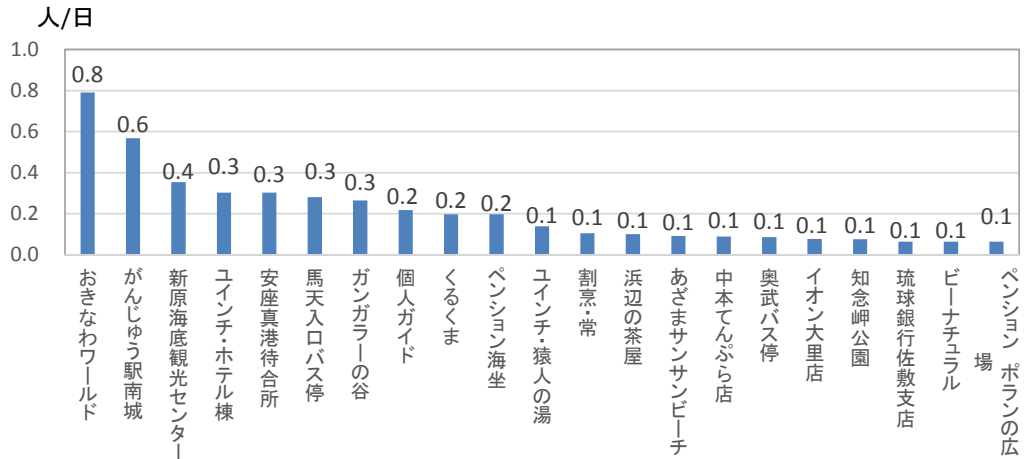
表 5-1.市民の主な立ち寄り箇所

公共施設			医療・福祉			保育・教育			小売店			飲食店			金融		
順位		人/日	順位		人/日	順位		人/日	順位		人/日	順位		人/日	順位		人/日
1	市役所大里庁舎	1.36	1	沖縄メディカル病院	2.06	1	玉城中学校	0.21	1	イオン大里店	2.91	1	カイヤン	0.26	1	琉球銀行佐敷支店	0.65
2	玉城中央公民館	0.67	2	みなみ耳鼻咽喉科 医院	0.68	2	向陽高校	0.16	2	アトール (マル エー)	1.83	2	チャーリー	0.25	2	JA知念支店	0.46
3	シュガーホール	0.33	3	みなみ野クリニック	0.56	3	小羊保育園	0.11	3	ザ・ビッグ佐敷店	1.77	3	居酒屋たまや	0.20	3	JA玉城支店	0.16
4	大里農村環境改善 センター	0.23	4	ケアビレッジえがお	0.42		第1みなみ学童ク ラブ	0.11	4	丸大 佐敷店	0.85	4	パープル	0.15	4	JA佐敷支店	0.15
5	小谷公民館	0.22	5	老人福祉センター (新開)	0.41	4	佐敷中学校	0.09	5	かねひで佐敷店	0.69	5	割烹・常	0.14	5	知念郵便局	0.15
5	市役所本庁舎	0.18	6	ふじた眼科	0.35	5	あおぞら保育園	0.09	6	ローソン親慶原店	0.41	6	ガスト佐敷店	0.13	6	佐敷郵便局	0.09
7	津波古公民館	0.18	7	東雲の丘	0.26	6	大里北小学校	0.07	7	軽便駅かりゆし市	0.32	7	久高島そば屋	0.09	7	大里郵便局	0.08
8	玉城青少年の家	0.17	8	平田内科医院	0.26	7	あさひ保育園	0.06	8	南城商会	0.30	8	割烹うしお	0.08	8	玉城郵便局	0.08
9	玉城陸上競技場	0.13	9	総合保健福祉セン ター(大里)	0.23		馬天自動車学校	0.06	9	ローソン大里グ リーン店	0.23	9	居酒屋たかふじ	0.08	9	百名簡易郵便局	0.04
10	仲伊保公民館	0.11	10	福祉センター(百 名)	0.22	8	馬天保育園	0.04	10	吉田商店	0.18		グリーンヒル	0.08	10	JA大里支店	0.03
						9	知念小学校	0.03				10	ラブラドル	0.07			
							知念児童館、図書 館	0.03									
						10	玉城幼稚園	0.03									
							船越小学校	0.03									

その他店舗			観光・レジャー			宿泊施設			交通施設			事業所		
順位		人/日	順位		人/日	順位		人/日	順位		人/日	順位		人/日
1	レイコ美容室	0.10	1	ユインチ・猿人の湯	0.55	1	百名伽藍	0.52	1	馬天入口バス停	1.52	1	琉球ゴルフ裏口	0.23
2	佐敷月代塾	0.09	2	カーブス大里店	0.28	2	ユインチ・ホテル棟	0.39	2	安座真港待合所	0.77	2	佐敷庁舎跡(空き 地)	0.06
3	キヨ子美容室	0.06	3	ユインチ・スポーツ 棟	0.26				3	新開バス停	0.43	3	なんじい	0.05
4	慶応会進学教室 ニュータウン校	0.04	4	がんじゅう駅南城	0.21				4	稲嶺バス停ローソ ン前(那覇向け)	0.32	4	おきなわワールド 職場裏口	0.03
5	JALしんかいSS	0.03	5	おきなわワールド	0.19				5	嶺井入口バス停 (ココマート前)	0.22			
6	知念の塾	0.03	6	いまいゆ市場	0.15				6	佐敷バス停	0.10			
			7	あざまサンサン ビーチ	0.14					前川バス停(赤瓦 屋根)	0.10			
			8	斎場御嶽(緑の 館)	0.11				7	仲程バス停	0.07			
			9	ガンガラーの谷	0.04				8	平川バス停	0.07			
				テダ大川	0.04					奥武(琉球バス)	0.07			

(3)観光客

- 観光客の立ち寄り先は、「おきなわワールド」が0.8人/日、「がんじゅう駅南城」0.6人/日、「新原改定観光センター」0.4人/日と観光関連の施設が上位にあがっている。
- 市民同様に、「馬天入口バス停」、「安座真港待合所」が0.3人/日と交通施設までの移動もみられ、既存の公共交通と一体的な利用がなされている状況がうかがえる。



データ:システムデータ

図 5-20.観光客の主な立ち寄り先(上位 20 地点)

表 5-2.観光客の主な立ち寄り箇所

公共施設		飲食店		金融		観光・レジャー		宿泊施設		交通施設							
順位	人/日	順位	人/日	順位	人/日	順位	人/日	順位	人/日	順位	人/日						
1	市役所本庁舎	0.04	1	くるくま	0.20	1	琉球銀行佐敷支店	0.06	1	おきなわワールド	0.79	1	ユインチ・ホテル棟	0.30	1	安座真港待合所	0.30
	市役所大里庁舎	0.04	2	浜辺の茶屋	0.10				2	がんじゅう駅南城	0.57	2	ペンション海坐	0.20	2	馬天入口バス停	0.28
	小売店		3	割烹・常	0.11				3	新原海底観光センター	0.35	3	ペンション ポランの広場	0.06	3	奥武(琉球バス)	0.09
				中本てんぷら店	0.09	その他店舗			4	ガンガラーの谷	0.26	4	民宿海野	0.06	4	新開バス停	0.05
1	イオン大里店	0.08	5	やぶさち	0.03	順位			5	ユインチ・猿人の湯	0.14	5	朝陽の宿 涼風	0.03			
2	ザ・ビッグ佐敷店	0.05		ビーナチュラル	0.06	1	75 レンタカー	0.04	6	あざまサンサンビーチ	0.11	6	ペンション栄クラブ	0.03			
4	多和田スーパー	0.04							7	知念岬公園	0.08		民宿おおしま	0.03			
5	新垣ちゃんすこう	0.03							8	ヤハラツカ	0.05						
6	アトール (マルエー)	0.03							8	地域物産館	0.04						

### 1-5 イオンタウン南城大里利用者数の推移

- イオンタウン南城大里では、平成27年5月1日より、2千円以上購入した方を対象に、「おでかけなんじい」の無料券（当日限り有効）を進呈している。
- 開始直後の5月は利用者が伸びなかったが、6月以降は順調に増加しており、平成28年3月には乗車が197人と、開始直後5月の109人から倍増している。
- 無料券進呈の対象である乗車客の内訳をみると、平成27年5月～平成28年3月の期間中、1,947人の利用があり、そのうち98%は市民の利用となっている。

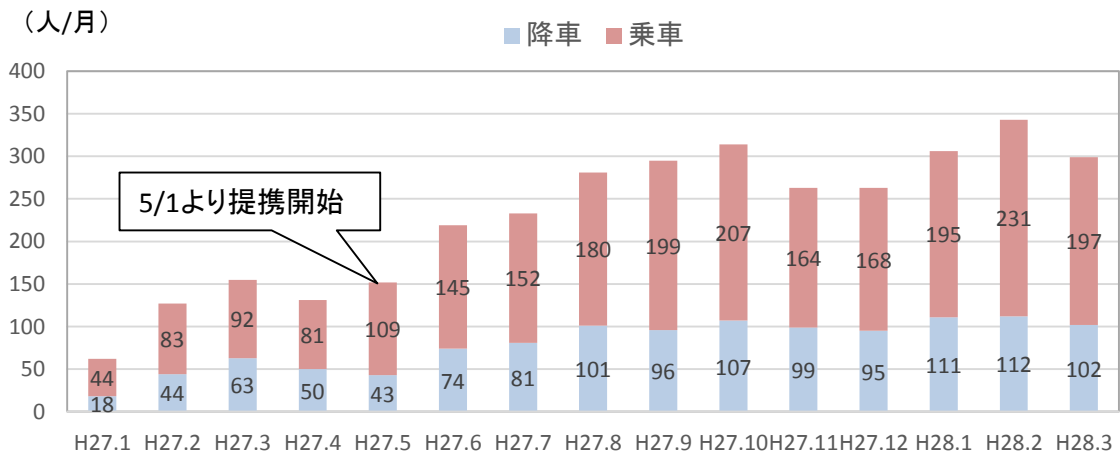


図 5-21.「おでかけなんじい」でのイオンタウン南城大里利用者数の推移

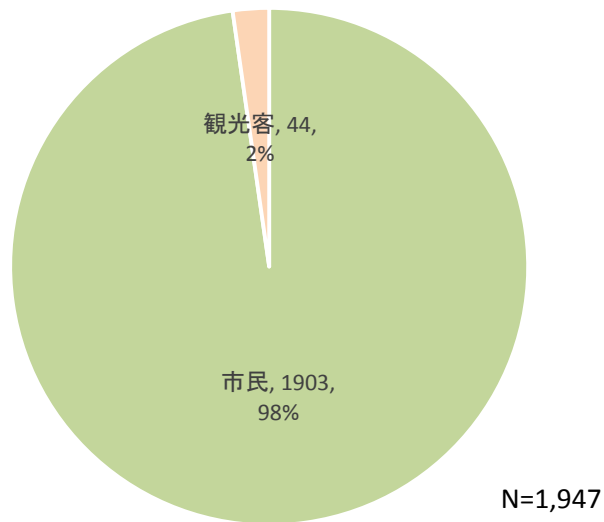


図 5-22.イオンタウン南城大里での乗車客の内訳

## 2 アンケート調査の実施

### 2-1 調査概要

下半期における「おでかけなんじい」の利用実態を把握するため、「おでかけなんじい」車内にて利用者に記入をお願いする利用者アンケートを実施した。

表 5-3.利用者アンケートの概要

項目	内容
実施目的	「おでかけなんじい」利用時の詳細な回遊状況の把握
把握項目	<p>&lt;市民&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・属性(性別、年齢等)</li> <li>・本日の移動先と移動手段</li> <li>・「おでかけなんじい」がなかった場合の外出の有無</li> <li>・運賃設定への意向</li> <li>・巡回型に対する意向</li> <li>・運賃割引策の意向 等</li> </ul> <p>&lt;観光客&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・属性(性別、年齢、居住地等)</li> <li>・本日の移動先と移動手段</li> <li>・「おでかけなんじい」がなかった場合の南城市来訪の有無</li> <li>・南城市までの移動手段</li> <li>・南城市観光の満足度</li> <li>・南城市への再来訪意向</li> <li>・運賃設定への意向</li> <li>・巡回型に対する意向 等</li> </ul>
調査方法	「おでかけなんじい」車内にて、運転手が配布・回収
サンプル数	市民：100、観光客：20



## 2-2 調査結果

### (1)属性

- 男女比は、市民が 22 : 78、観光客が 10 : 90 とどちらも女性に割合が非常に高くなっている。
- 年齢構成は、市民で 65 歳以上が 75%と高齢者の割合が高いのに対し、観光客は、20 代以下が 4 割と若年層の回答が多くなっている。
- 市民の居住地は「玉城」、「佐敷」がそれぞれ 31%と多くなっている。また、観光客は 9 割が県外居住者となっている。
- 運転免許の保有率は、市民は高齢者が多いこともあり 25%と低く、観光客も若年層が多いものの、保有率は 61%にとどまっている。

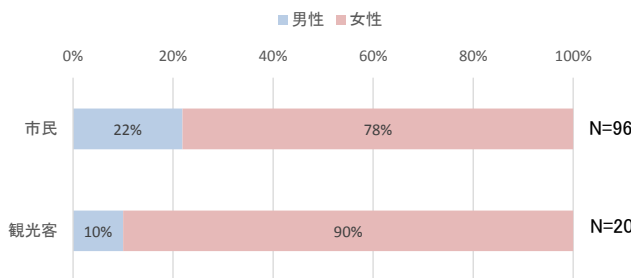


図 5-23.利用者アンケート回答者の性別

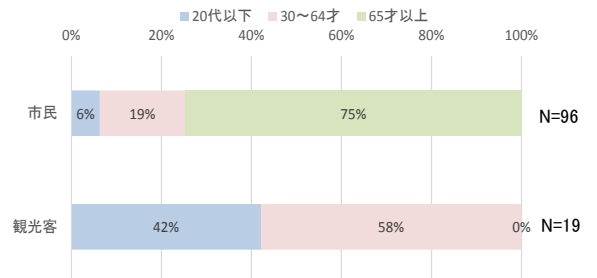


図 5-24.利用者アンケート回答者の年代

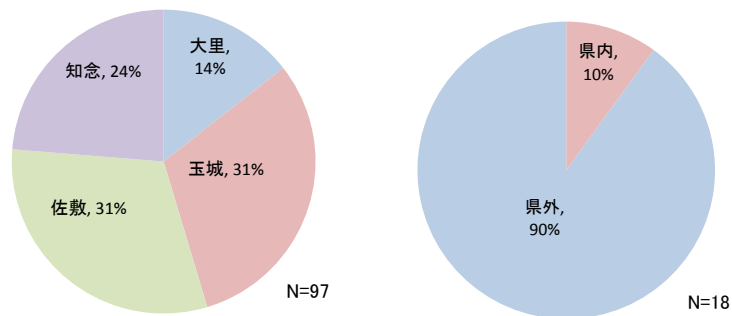


図 5-25.利用者アンケート回答者の居住地(左:市民、右:観光客)

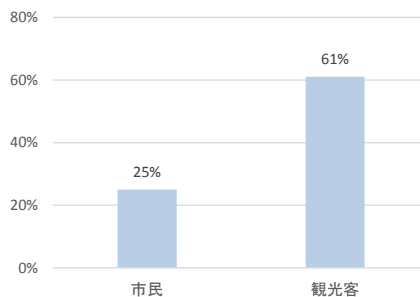


図 5-26.利用者アンケート回答者の運転免許の保有率

## (2)移動状況

### 1)市民

- 市民の「おでかけなんじい」利用時の移動状況をパターン化すると、市内のみの移動が82サンプル、市外の移動が11サンプルとなっている。
- 市内の移動先が1箇所は70サンプル、2箇所は10サンプル、3箇所以上は2サンプルとなっており、1箇所のみの立ち寄り先は、店舗27サンプル、医療機関18サンプル、市役所・金融機関等13サンプルとなっている。
- 市外への移動は、市外のみ立ち寄りが9サンプル、市外と市内の立ち寄りが2サンプルとなっている。

表 5-4.市民の「おでかけなんじい」の利用パターン

行き先	立ち寄り数	立ち寄り先	回答者数
市内	1	店舗	27
		医療機関	18
		市役所・金融機関等	13
		その他	12
		小計	70
	2	店舗・医療機関	5
		店舗・市役所等	3
		医療機関・市役所等	2
		小計	10
	3以上		2
	計	82	
市外	1	那覇市等	9
	2	市外+市内	2
		計	11

### 2)観光客

- サンプル数は少ないが、観光客の「おでかけなんじい」での移動先は、「斎場御嶽」、「ガンガラーの谷」、「玉城城址」などとなっている。

#### ～観光客の「おでかけなんじい」での立ち寄り先～

- 斎場御嶽 (3)
- ガンガラーの谷 (3) 遅い時間の路線バスの運行。(3)
- 玉城城址 (2)
- 垣花樋川 (2)
- 海坐 (2)
- 浜辺の茶屋 (2)

(3)「おでかけなんじい」がなかった場合の行動

- 「おでかけなんじい」がなければ「外出しなかった」と回答した市民は21%であり、一部の市民には「おでかけなんじい」が貴重な足として機能しているといえる。
- 一方、観光客は、「おでかけなんじい」がなければ、南城市を「訪問しなかった」と回答した方はなく、南城市への誘客効果については確認されなかった。

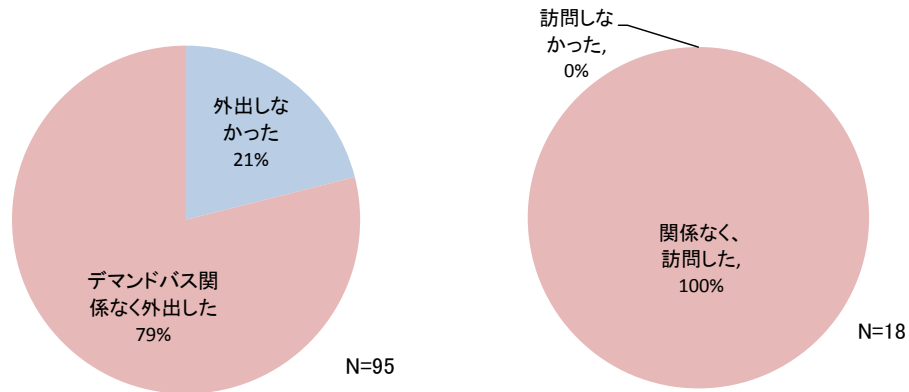


図 5-27.「おでかけなんじい」がなかった場合の行動(左:市民、右:観光客)

(4)南城市への移動手段

- 観光客の南城市への移動手段は「路線バス」が85%と大半を占めており、路線バスと組み合わせて「おでかけなんじい」が利用されている状況がうかがえる。

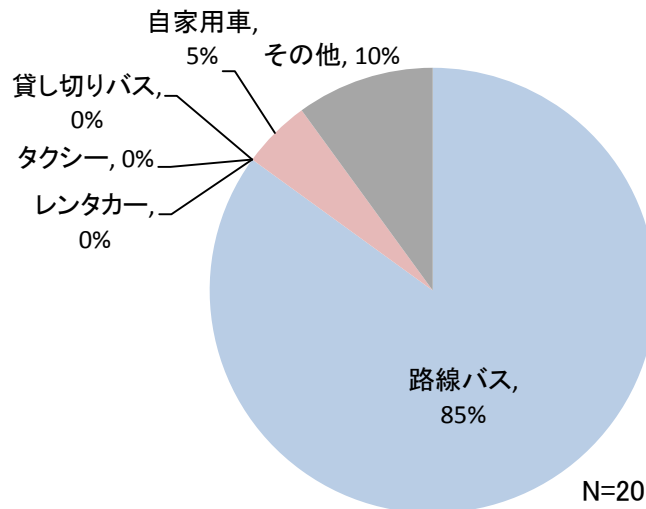


図 5-28.「おでかけなんじい」利用の観光客の南城市までの交通手段

(5)南城市観光の満足度・再来訪意向

●南城市観光について「とても満足」と回答した方は 65%、また、「また南城市に来たいと思いますか」という質問に対し、89%が「とても思う」と回答しており、南城市観光の満足度、再来訪意向は高い。

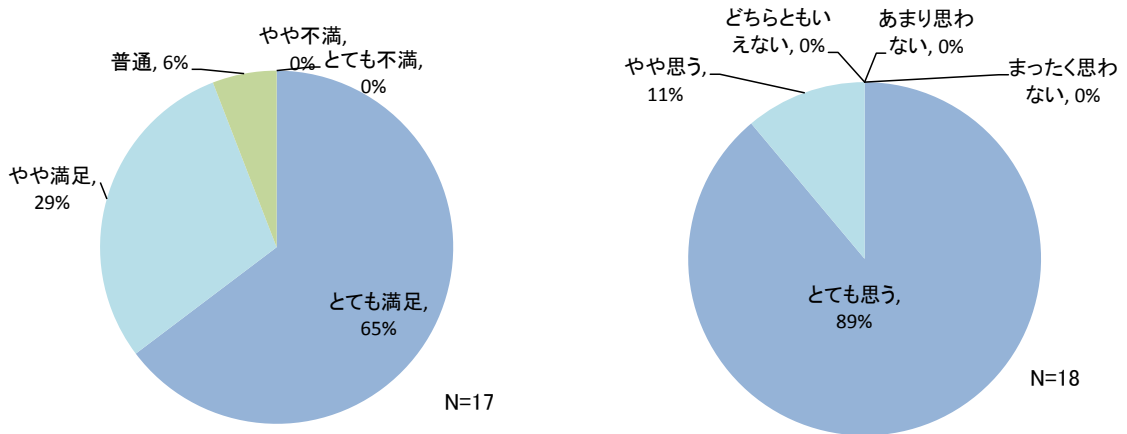


図 5-29.観光客の南城市観光の満足度(左)と南城市再来訪意向(右)

(6)「おでかけなんじい」の運賃設定に対する意向

●「おでかけなんじい」の運賃設定について、「現状のまま均一」は市民の 66%、観光客の 89%が支持しており、市民、観光客ともにニーズが高い。

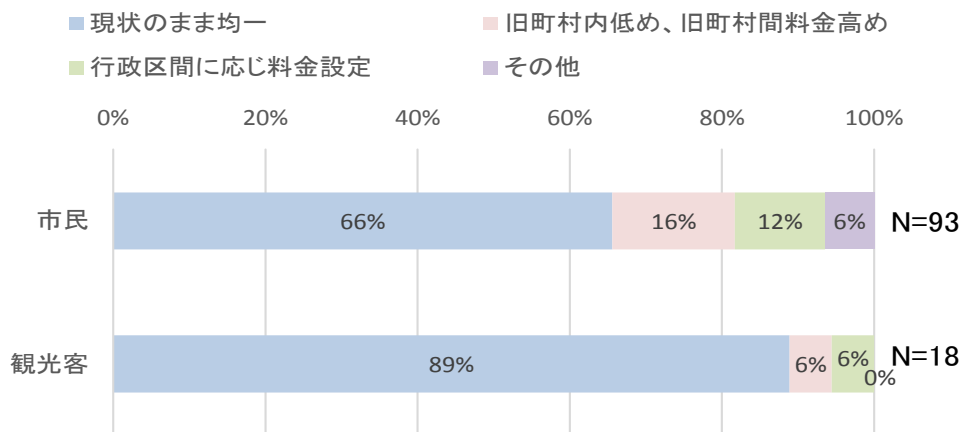


図 5-30.「おでかけなんじい」の運賃設定に対する意向

(7)巡回型運行に対する意向

●「おでかけなんじい」を現在のドア to ドアから一定のルート巡回する形態に変えた場合の利用意向は、市民は、「全く利用したいと思わない」が28%と最も多いのに対し、観光客は、現在よりも利用したいという方が多くなっており、運行形態については市民と観光客のニーズが異なっている。

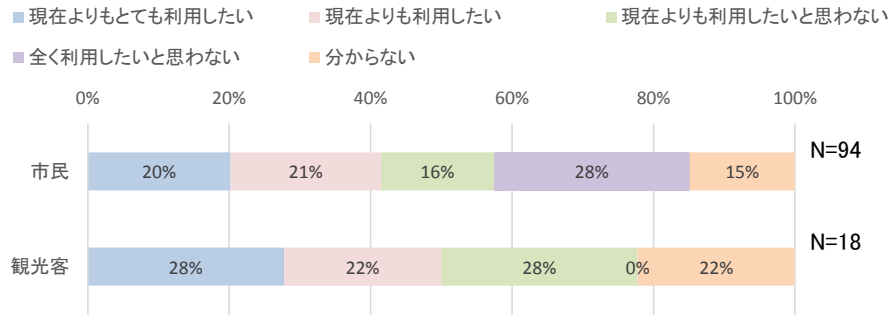


図 5-31.「おでかけなんじい」の巡回型運行に対する意向

(8)運賃割引策の意向

●運賃割引策に対し、最も望ましい取組として、「回数券による割引」が51票と非常に多く、その他では「往復割引」が14票と多かった。

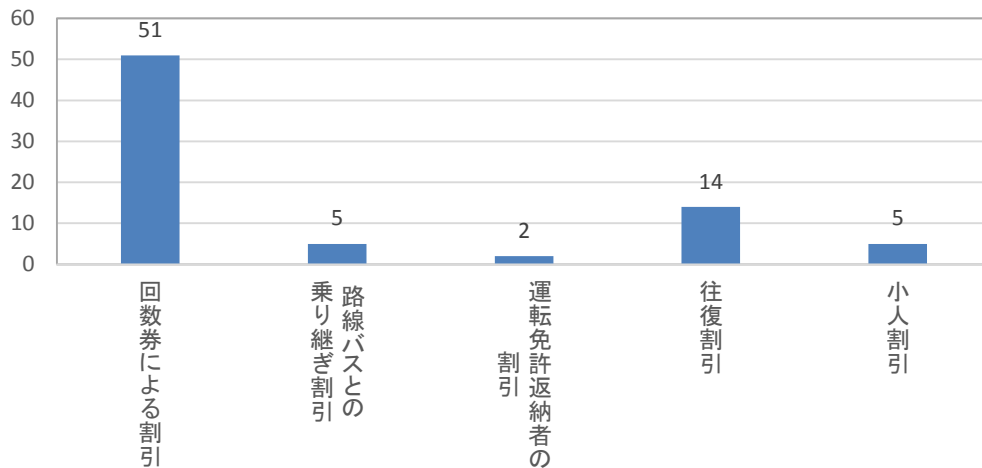


図 5-32.市民の利用者の「おでかけなんじい」の運賃割引策の意向

### 3 収支

#### 3-1 運行経費

- 平成 27 年度の運行実績より、「おでかけなんじい」の運行経費は、年間 4,570 万円となる。
- 運行経費の内訳は、通信運搬費、使用料及び賃料の固定費が 730 万円と全体の 16% を、また、燃料費、委託費の変動費が 3,840 万円と 84%を占めている。
- 固定費を除く「おでかけなんじい」1 便のあたりの運行経費は、2,736 円となっている。

表 5-5.「おでかけなんじい」の運行経費

単位:円

区分	予算科目	項目	経費		単価		備考
			年間	月額	単位	単位あたり	
固定費	通信運搬費	携帯電話料	199,000				
		光回線使用料	454,000				
		運行管理システム使用料(車載器)	80,000				年額80,000円
		小計	733,000	61,000			
	使用料及び賃借料	クラウドシステム使用料	907,000	76,000			年額907,000
		車両賃借料	4,977,000	415,000			5年契約、固定費扱い
		HPサーバー使用料	32,400	3,000			
		ドライブレコーダー使用料	155,600	13,000			
		小計	6,072,000	506,000			
	委託費	システム保守	498,000	42,000			
固定費計			7,303,000	609,000			
変動費	燃料費	燃料費	6,413,000	534,000	1便あたり	456	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	8,158,000	680,000	1時間あたり	1,744	13時間/日×30日=390時間
					1便あたり	581	3便/時×13時間/日×30日=1,170便/月
		運転業務	23,852,000	1,988,000	1便あたり	1,699	3便/時×13時間/日×30日=1,170便/月
	小計		32,010,000	2,668,000			
変動費計			38,423,000	3,202,000	1便あたり	2,736	オペレーターは3便/時間で計算
合計			45,726,000				

### 3-2 収入

●平成27年度の運賃収入は、年間約760万円、1ヶ月平均63万円となっている。

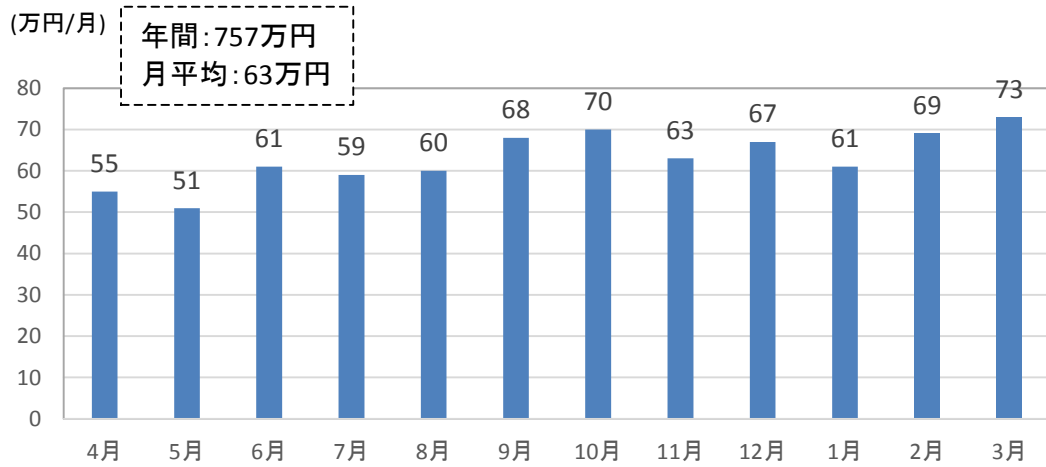


図 5-33.平成27年度の「おでかけなんじい」の運賃収入

### 3-3 収支

- 平成27年度の運行経費が4,570万円、収入が760万円であることから、欠損額が3,810万円、収支率は16.6%となる。
- 1ヶ月あたりの欠損額は、320万円であり、これを南城市民の成人(32,944人)一人あたりに換算すると、97円/月、1,164円/年となる。

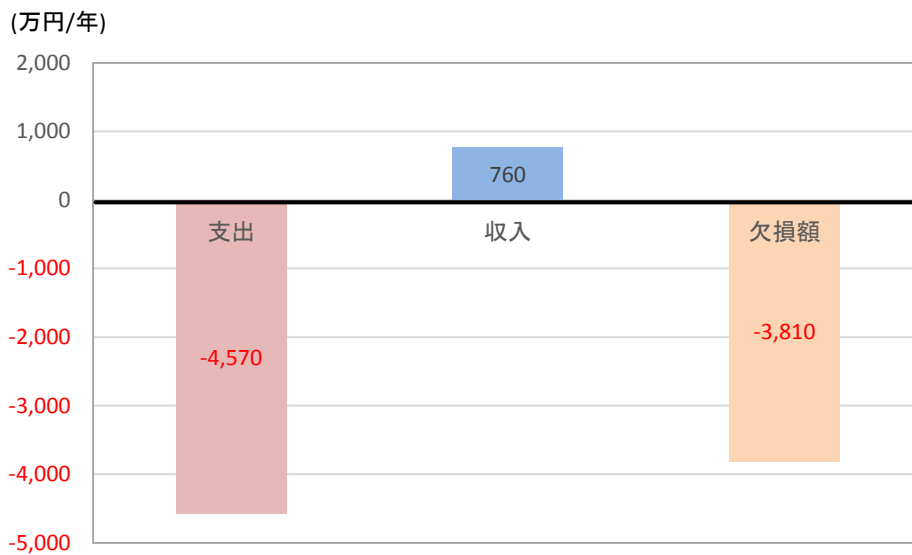


図 5-34.平成27年度の「おでかけなんじい」の収支

## 第6章 下半期見直し案の評価

平成 27 年度下半期に開始した向陽高校までの運行（平成 27 年 11 月 12 日(木) より実施）の評価を行うため、利用状況について整理した。

### 1 利用者の属性

- 向陽高校までの乗降者の内訳をみると、全体では生徒の利用が 87%と大半を占めている。
- 「おでかけなんじい」利用生徒の性別をみると、男性 30%、女性 70%と女子生徒の利用が多くなっている。（9 月に実施した学校アンケートの男女比は 49：51 とほぼ半々になっている）

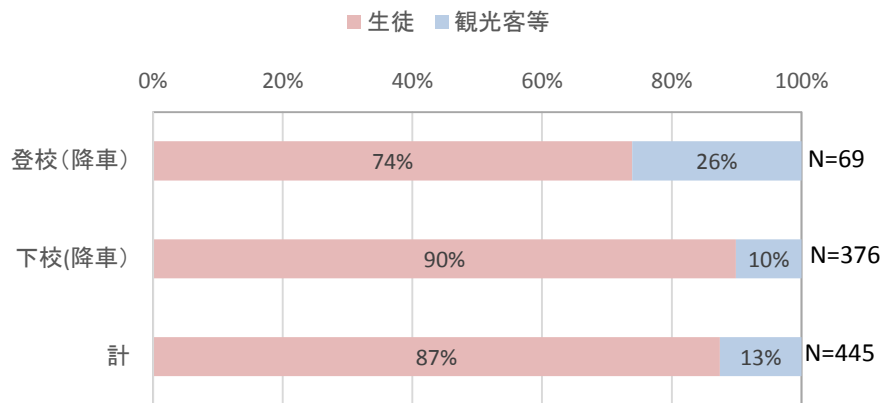


図 6-1.「おでかけなんじい」での向陽高校での乗降者数の内訳

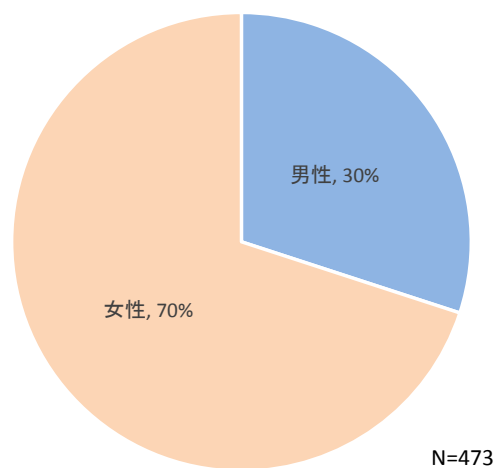


図 6-2.「おでかけなんじい」利用の向陽高校生の性別



## 2 利用状況

- 向陽高校での利用者数は、これまでは1ヶ月10人前後であったが、アンケートを実施した9月は42人と急増、運行を開始した11月には77人と利用が大幅に伸びている。
- 1月、2月は100人を超える利用となっているが、受験前のこの時期は授業が特別編成となるため、4月以降の状況のみで通常の利用状況を見極める必要がある。なお、3年生が卒業している3月は利用が66人と減少している。
- 下校での利用がほとんどであり、11月から3月までの向陽高校生の下校での利用時間帯をみると、17時台が89人、18時台が85人とこの2時間帯に集中している。
- また、12時台～19時台までは36～40人が利用するなど一定のニーズがある。

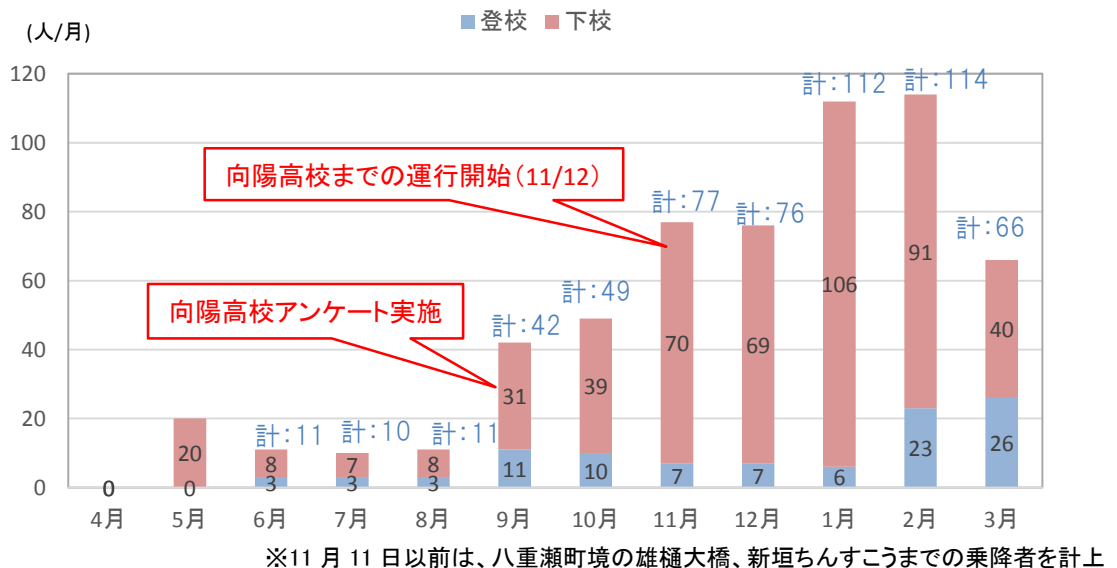


図 6-3.「おでかけなんじい」の向陽高校での乗降者数の推移

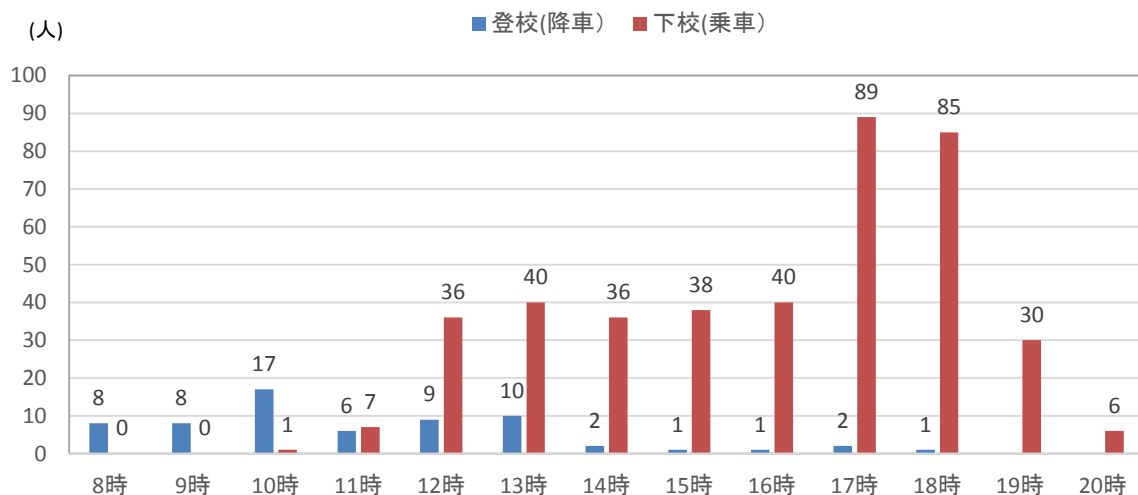


図 6-4.向陽高校生の「おでかけなんじい」の利用時間帯(H27.11～H28.3)

## 第7章 平成28年度デマンド運行計画(案)の策定

ここでは、上半期の利用状況を踏まえ、「南城市域公共交通会議」で平成28年4月からの実施を決定した「回数券の導入」と「減便・運行取り止め」について検討し、「平成28年度デマンド運行計画(案)」としてとりまとめた。

### 1 見直し案の検討

#### 1-1 回数券の導入

##### (1) 料金・割引率の設定

- 他のコミュニティバスでは2,000～4,000円での料金設定が多く、料金が高くなるほど割引率が高くなる傾向にあります。
- 利用者のニーズ（資料③、P6参照）を踏まえ、回数券の金額は3,000円とし、10回分の金額で、12回利用（割引率17%）できるようにします。

表 7-1.他地区での回数券の設定例

地域公共交通 の名称等	所在地	回数券の 料金	利用回数		1回あたりの料金		割引率
			通常	回数券	通常	回数券	
めぐりきらり 号	長野県千曲市	1,000円	10回	12回	100円	83円	17%
コミュニティ バスかっぱ号	茨城県牛久市	2,000円	20回	22回	100円	91円	9%
きんぎょタク シー	熊本県長洲町	2,000円	10回	11回	200円	182円	9%
デマンド（乗 合）タクシー	千葉県横芝光 町	3,000円	10回	11回	300円	273円	9%
めぐるくん	滋賀県湖南市	3,000円	12回	15回	250円	200円	20%
海老名市コミ ュニティバス	神奈川県 海老名市	3,000円	20回	21回	150円	143円	5%
スマイルバス	奈良県吉野町	2,000円	10回	11回	200円	182円	9%
		4,000円	20回	25回	200円	160円	20%
いなさみどり バス	静岡県浜松市	4,000円	10回	12回	400円	333円	17%

表 7-2.導入する回数券の設定(案)

回数券の 料金	利用回数		1回あたりの料金		割引率
	通常	回数券	通常	回数券	
3,000円	10回	12回	300円	250円	17%

(2)収支予測

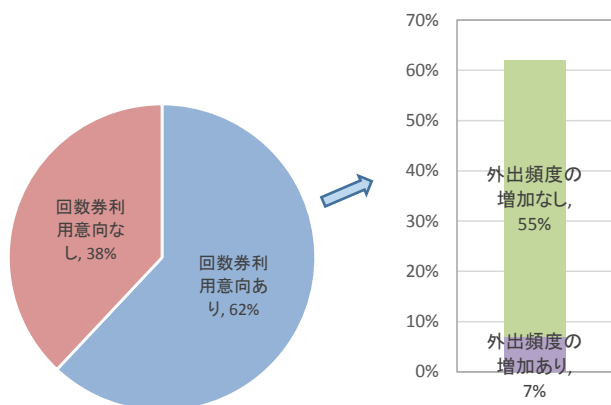
●料金 3,000 円の回数券を導入した場合の収支を、登録者アンケートで把握した回数券の利用意向、「おでかけなんじい」利用による外出頻度の変化の有無を考慮して試算すると、収入は、約 56 万円/月と、現在の約 61 万円/月より 5 万円/月減少すると予測されます。

表 7-3.回数券導入による収支の予測

区分		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 ①+①*②	④運賃	⑤1日当たりの収入 ③×④	⑥1ヶ月当たりの収入 ⑤×30	現況との差 (円/月)
回数券利用	外出頻度増加者	7%	4.8	31%	6.3	250	1,575	47,250	-51,900
	外出頻度非増加者	55%	37.3	0%	37.3	250	9,325	279,750	
回数券非利用		38%	25.8	0%	25.8	300	7,740	232,200	
計		100%	67.9		69.4		18,640	559,200	

～収支の予測について～

登録者アンケートによると、回数券の利用意向がある方が全体の 62%を占めています。回数券導入で利用回数の増加が期待されるのは、回数券の利用意向があり、かつ「おでかけなんじい」利用で外出頻度が増加している方と想定されますが、条件に該当する方の割合は、258人中 18人(7%)となっています。



登録者アンケートで把握した割引の希望金額と割引時に想定される利用回数の変化より、条件に該当する 7%の方の割引率と利用回数の増加率の関係を示す「弾性値」は、1.84 と推計されます。

$$\text{弾性値} = \frac{\text{需要の変化率}}{\text{価格の変化率}}$$

7%の方の回数券導入時の利用回数の増加率は、弾性値(1.84)に割引率(17%)を乗じて算出(31%増)しています。

図-7-5.回数券の利用意向と「おでかけなんじい」導入後の外出回数の増加の有無(登録者アンケート)

1-2 減便・運行取り止め

(1) 基準の設定

1) 現在の利用状況

● 平日、休日ともに、19時台、20時台の利用が1.0人/台以下と少なく、また、休日は8時台も0.8人/台と少なくなっています。

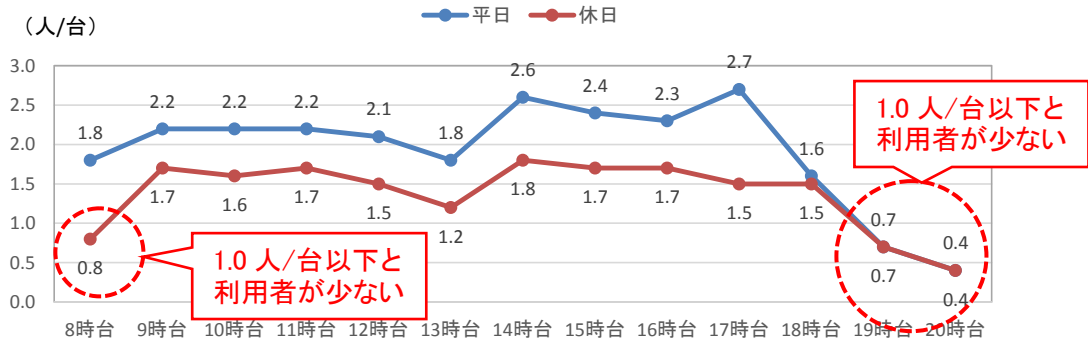


図 7-6. 「おでかけなんじい」の利用状況 (H27 上半期)

参考 属性別の「おでかけなんじい」の時間帯別利用状況

H27 上半期における観光客の利用状況をみると、特定の時間帯での偏った利用はみられず、いずれの時間帯も利用者数は 0.3 人/台以下となっています。

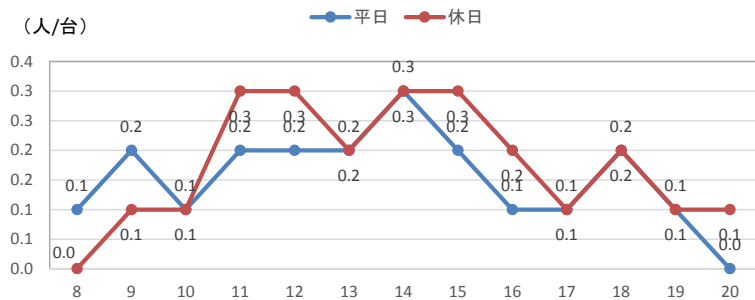


図 7-7. 観光客の「おでかけなんじい」の利用状況 (H27 上半期)

子ども (14 歳以下) と高齢者 (85 歳以上) の利用状況をみると、ともに平日よりも休日の利用が多くなっています。高齢者は 10 時台を中心とした午前の利用が多く、一方、子どもは、午前よりも午後の利用が多くなっています。

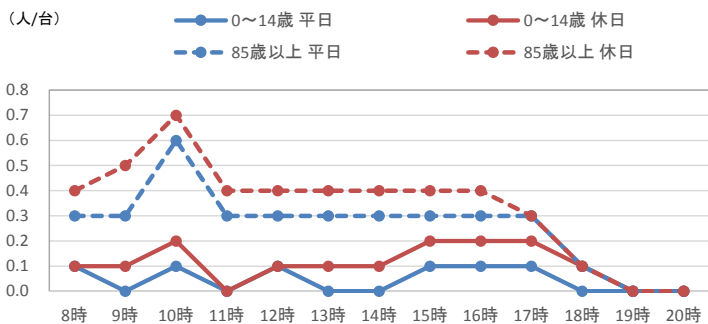


図 7-8. 子ども(14歳未満)と高齢者(85歳以上)の利用状況 (H27 上半期)

2)判断基準

- 減便（3便→2便）の基準を、1.0人/台～2.5人/台、運行取り止めの基準を0.5人/台～1.5人/台の範囲で、5つのケースを設定しました。
- 現在の利用状況を、設定したケースの基準に当てはめると、各ケースとも平日・休日(土日祝)の20時台の運行を取り止めるという判断となります。
- 減便の基準が2.0人/台以上（ケース1、ケース2、ケース5）であれば、休日(土日祝)はすべての時間帯で減便という判断になります。
- 運行取り止めの基準が1.0人/台以上（ケース1、ケース2、ケース3）であれば、平日・休日(土日祝)の19時台、20時台、休日の8時台は運行取り止めという判断になります。
- 利用者の移動手段を確保するため極力運行取り止めを避け、また、H27.11から向陽高校までの運行を開始したという状況を踏まえると、ケース4、又はケース5の基準の採用が考えられます。
- 平成28年4月以降の本格運行時からは、原則として半期毎に利用状況と減便・運行取り止めの基準を照らし合わせ、見直しを図ります。

表 7-4.減便・運行取り止めの基準と現状での適用した場合の運行状況

ケース名	基準		区分	時間帯																	運行便数
	減便	取り止め		8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20					
ケース1	2.5	1.5	平日	△	△	△	△	△	△	●	△	△	●	△	-	-	24				
			土日祝	-	△	△	△	△	△	-	△	△	△	△	△	-	-	18			
ケース2	2.0	1.0	平日	△	●	●	●	●	△	●	●	●	●	△	-	-	30				
			土日祝	-	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	-	-	20			
ケース3	1.5	1.0	平日	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	-	-	33				
			土日祝	-	●	●	●	●	△	●	●	●	●	●	-	-	29				
ケース4	1.0	0.5	平日	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	△	-	35				
			土日祝	△	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	△	-	34			
ケース5	2.0	0.5	平日	△	●	●	●	●	△	●	●	●	●	△	△	-	32				
			土日祝	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	-	-	24			

●:3便運行、△:減便(2便運行)、-:運行取り止め

減便・運行取り止めの1台あたりの利用者数の基準。基準を下回ると減便、又は運行取り止めを実施

なお、ケース5については、基準通りであれば13時台は減便という扱いになりますが、途中の1時間帯のみを減便するのは、運用上難しいため、実際には3便での運行となります。また、18時台については、向陽高校生の下校での利用を考慮し、3便で運行します(ケース5')。さらに、運行を取り止める20時台については、影響緩和を図るため、前日までに予約があれば運行という方法も考えられます(ケース6)。

表 7-5.ケース5の基準を採用した場合の平成28年4月からの運行計画(案)

ケース名	基準		区分	時間帯																	運行便数
	減便	取り止め		8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20					
ケース5'	2.0	0.5	平日	△	●	●	●	●	●	●	●	●	●	△	-	34.0					
			土日祝	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	-	24.0				
ケース6	2.0	0.5	平日	△	●	●	●	●	●	●	●	●	●	△	◇	34.5					
			土日祝	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	◇	24.5					

●:3便運行、△:減便(2便運行)、-:運行取り止め、◇:前日までの予約があれば運行

(2)収支予測

- 平成27年度上半期の実績から換算すると、「おでかけなんじい」の運行経費は約4,600万円/年、収入が約700万円/年あることから、欠損額は3,900万円/年となります。
- 利用者の利便性を考慮すると、ケース4、ケース5'、ケース6の減便・運行取り止めの基準の採用が考えられますが、収支の改善を考慮すると、ケース5'、ケース6の採用が考えられます。
- ケース5'、ケース6により年間670~710万円の収支の改善が図られます。

表 7-6.減便・運行取り止めによる収支改善の予測

ケース名	基準		区分	時間帯																	運行便数	運行経費削減額(万円/年)	減収額(万円/年)	計(万円/年)
	減便	取り止め		8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20								
ケース1	2.5	1.5	平日	△	△	△	△	△	△	●	△	△	●	△	-	-	24.0	1,360	-60	1,300				
			土日祝	-	△	△	△	△	-	△	△	△	△	△	-	-	18.0							
ケース2	2.0	1.0	平日	△	●	●	●	●	△	●	●	●	△	-	-	30.0	980	-50	930					
			土日祝	-	△	△	△	△	△	△	△	△	△	-	-	20.0								
ケース3	1.5	1.0	平日	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	-	-	33.0	610	-50	560					
			土日祝	-	●	●	●	●	△	●	●	●	●	-	-	29.0								
ケース4	1.0	0.5	平日	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	△	-	35.0	350	-10	340					
			土日祝	△	●	●	●	●	●	●	●	●	●	△	-	34.0								
ケース5'	2.0	0.5	平日	△	●	●	●	●	●	●	●	●	●	△	-	34.0	720	-10	710					
			土日祝	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	-	24.0								
ケース6	2.0	0.5	平日	△	●	●	●	●	●	●	●	●	●	△	◇	34.5	670	0	670					
			土日祝	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	△	◇	24.5								

●:3便運行、△:減便(2便運行)、-:運行取り止め、◇:前日までの予約があれば運行

1台あたりの利用者数。基準を下回ると減便、又は運行取り止めを実施

## 2 平成28年度デマンド運行計画(案)の策定

- 運行時間帯は、これまで通り8時台～20時台の13時間帯で運行します。(ケース6の場合)
- 基本的には、3便体制で運行しますが、利用者が少ない平日の8時台、19時台、休日は2便で運行します。
- 20時台は前日までの予約があれば、運行することとします。
- 平成28年4月以降は、平日・休日別時間帯別の利用者が2.0人/台未滿で減便、0.5人/台未滿で運行取り止めの基準にしたがって、半期毎に、減便・運行取り止めについて判断します。
- 減便・運行取り止めの基準とともに、利用状況や、運行経費に関する情報提供を適宜、車内等で実施し、利用が少ない時間帯の利用促進、運行効率の向上を図ります。
- また、平成28年度より、料金3,000円(12回利用、250円/回、17%割引)の回数券を発行します。

表 7-7.平成28年度の「おでかけなんじい」の運行計画(案)

項目	内容
名称	おでかけなんじい
デマンドバスの運行範囲	久高島を除く南城市全域及び沖縄県立向陽高等学校(八重瀬町字港川150番地)
利用対象	南城市を訪れる観光客及び南城市民(年齢制限なし)
利用料金	一人一律、1回300円(未就学児は無料) 12枚綴り3,000円の回数券を発行
運行形態	ドア to ドア方式で区域運行の「おでかけなんじい」
運行期間	平成28年4月1日(金)～平成29年3月31日(金)
運行曜日	平日・休日(土日祝)の毎日
運行時間帯	8～21時(8時台～20時台の1時間おきに運行) 平日9時台～18時台は3便/時運行、その他の時間帯は2便/時運行 ※南城市公共交通会議で決定された基準にしたがって、半期ごとに減便・運行取り止めなどの運行見直しを実施
導入車両	10人乗り4台(予備1台を含む)
利用方法	観光客は登録不要。南城市民は登録制で、利用したい便の30分前までに電話にて予約。ただし、8時台、20時台は前日までの予約が必要。
運行予定者	運行業務及びオペレート業務は、地方自治法に基づく随意契約で選定予定。

## 第8章 南城市地域公共交通会議の運営

### 1 第1回会議

#### 1-1 議事次第

日時：平成27年6月30日(火) 14:00～16:00

場所：南城市役所 2F 玉城農村改善センターホール

- |                             |        |
|-----------------------------|--------|
| 1. 会長あいさつ                   | 14:00～ |
| 2. 委嘱状交付                    | 14:05～ |
| 3. 委員自己紹介                   | 14:10～ |
| 4. 平成26年度第3回会議の議事録確認        | 14:25～ |
| 5. 平成26年度実証運行結果及び現在の運行状況の報告 | 14:35～ |

#### 議 事

- |                   |        |
|-------------------|--------|
| 1. 平成27年度の進め方について | 14:50～ |
| ・スケジュール           |        |
| ・運営体制             |        |
| ・調査及び広報計画         |        |
| ・今年度以降の検討課題       |        |
| 6. その他            | 15:50  |
| 7. 閉会             | 16:00  |



図 8-1.第1回交通会議の実施状況



## 1-2 出席者

団体名等	氏名	備考
南城市	座波 一	会長
琉球大学工学部環境建設工学科	神谷 大介	副会長
沖縄総合事務局 運輸部 企画室	山口 泰史	代理
沖縄総合事務局 運輸部 陸上交通課	古堅 宗安	
沖縄県 企画部 交通政策課	真栄里 嘉孝	
沖縄総合事務局 南部国道事務所	當山 全浩	
沖縄県（南部土木事務所）	玉城 守克	代理
一般社団法人 沖縄県バス協会	慶田 佳春	
一般社団法人 沖縄県ハイヤー・タクシー協会	津波古 修	
私鉄沖縄県労働組合連合会	喜屋武 悟	
沖縄バス株式会社	大城 勇人	
株式会社琉球バス交通	大城 幸和	
東陽バス株式会社	普久原 朝啓	
南城市老人クラブ連合会	金城 文雄	代理
南城市民生委員児童委員連絡協議会	大城 宏光	
南城市区長会	渡慶次 昇	
南城市商工会	津波古 孝弥	

(敬称略)

## 1-3 議事要旨

## (1)平成 26 年度実証運行結果及び現在の運行状況の報告について

発言者	発言
委員	登録者数で団体とは、イオンやユインチホテルなどが登録するのか。
事務局	区長さんやサークルの代表者が区民や会員の分をとりまとめて、人数分を登録しているものを団体として扱っている。施設からの登録はないが、観光客から依頼を受けて、施設の従業員が代行で、複数名の予約をすることがある。観光客は登録が不要で代表者と人数のみで予約が可能である。
委員	有償運行で月 50 万の収入だったと思うが、月当たりの収入と経費はどれぐらいなのか。
事務局	収入は約 50 万/月、支出は約 250 万/月だと思うが、確認して次回に報告する。
委員	有償化により高齢者の外出が減るのはいかなものか。原因は何か。300 円は高いのではないか。高齢者の運賃は検討してはどうか。
事務局	高いという声はあるが、多くはない。有償で利用しやすくなったという方もいるようだ。運賃については、今後、座談会やアンケートで意見を集めていく予定である。 高齢者の利用が減ったのは、無償時は、サークル団体での利用や、病院への見舞での利用が多かったが、有償で外出を控える方多くなったのではかと推測している。
委員	予約が重なって場所が同じ方向なら、一緒に乗せていくのか。
事務局	乗合を目的としているので、ルートをうまく設定しながら複数の方を乗せている。
委員	1 時間ごとに動く場合、出発地は全て同じか。
事務局	8 時の始発便は 3 台同じ場所から出発する。出発後は、それぞれ送迎し終わる時間、場所が異なるため、送迎し終わったところの最寄りの休憩所で休み、次の時間帯の出発に備えている。
委員	利用者の需要によって、1 便はイオンから出発などの工夫はあるか。
事務局	現在はないが、需要があれば検討する。
副会長	費用と収入については、月ごとの収支はまとめる必要がある。昨年度の収支と今回の収支の差があるが、何が増えたのか。また、平休の乗車人数の平均はわかるか。また、通勤通学や高齢者については、アンケートの結果を踏まえるとあるがいつのアンケートなのか。
事務局	収支については、正確な数値をとりまとめて次回報告する。利用者数は、平日が約 60 人、休日が約 40 人となっている。アンケートは、今年度、これから実施するアンケートを指しており、その結果を踏まえて検討する。

## (2)平成 27 年度の進め方について

発言者	発言
委員	<p>タクシーの利用状況もアンケートに組み入れ、デマンドと他の交通機関との連携についても調べて欲しい。有償後、市内の事業者ヒアリングをしてどんな影響があったか確認してはどうか。</p> <p>また、利用者の平均が 2.3 人/便なら、タクシーなど小型の車両で対応できるのではないかと。その際は、費用対効果など客観的な分析が必要とは思いますが。</p>
事務局	<p>登録者アンケートでデマンドやタクシーなどの利用状況、交通手段選択の背景を把握するようにしている。デマンドを遅くまで運行せずに、行きはデマンド、帰りはタクシー利用を促すといったことで連携を図れるのではないかと考えている。連携に向けて交通事業者へのヒアリングを検討している。車両については、経費がおさえられるコンパクトカーの導入を将来は検討していきたい。</p>
委員	<p>周辺市町村とあるが、連携先は糸満市や八重瀬町と考えて良いか。</p>
事務局	<p>南城市のみでなく、周辺市町村と連携を図るため、今後協議を行っていききたいと考えている。</p>
委員	<p>生活交通確保維持改善計画は、いつ策定する予定か。</p>
事務局	<p>これから公募を行い、今年度策定する。2 月中旬頃を目処に策定を終えて手続きをすすめたい。</p>
委員	<p>乗合事業の許可申請は、改めて行う必要があるのか。</p>
事務局	<p>免許の期限はないと聞いているが、確認しておく。</p>
委員	<p>利用者から運賃が高いといった指摘もあるようだが、既存のバス路線と重複するところもあるので、バス会社の運賃も考慮して料金を設定すべきだ。</p>
事務局	<p>もう少し利用者の声を把握して、料金見直しや割引制度について検討したい。</p>
委員	<p>バス停で乗り継ぎを呼びかけるステッカーを掲示するという案があるが、交通事業者と乗り継ぎ場所等の協議を行った上で、すすめて欲しい。</p> <p>高校生の通学に使われている糸満への路線には、補助をいただいて運行している路線もあるので、その点も考慮しながら検討してほしい。市を越える場合もバス会社と十分に協議をしてほしい。</p>
事務局	<p>バス停については、上屋の整備などもあわせて検討している。また、向陽高校の路線については、バス事業者と意見交換して進めていきたい。</p>
委員	<p>市外への路線の運行というのは、周辺市町村と協議をすれば無制限に路線を延長できるというものではない。既存の公共交通の利便性を高めるため、そこまで繋ぐという観点での延長は可能という趣旨である。</p>

発言者	発言
委員	<p>以前、向陽高校までは路線があったが、利用者が少なくなり廃線となった経緯がある。</p> <p>デマンドでの馬天入口までの利用者のデータがあるが、馬天営業所から遠いところは利用者が多く、近いところは利用者がいない状況となっており、路線バスの運賃よりもデマンド運賃300円が安いところの利用が多くなっているように見受けられる。デマンドの料金が安いとバス事業者は太刀打ちできない。なぜデマンドを利用したか尋ねると「運賃が安いから」という回答もあると思う。交通事業者への影響も考慮しつつ、高齢者の外出を促すという原点に戻って、検討してほしい。</p>
事務局	<p>町村合併で市内の移動が大変になり、若年人口の減少や、高齢者の増加でバス利用者が減少してきた。高齢者の外出や、外から観光客を呼び込むことで、市内を出歩く機会を増やすことを目的にデマンドを実施している。公共交通を利用しやすく、市内に訪れ、回りやすい環境をつくることで、公共交通全体の利用者を増やして、共存したいと考えている。</p> <p>また、南部東道路開通後の交通体系の検討も考える必要があり、デマンドは先行的な開通後の改善策とも考えている。</p>
副会長	<p>以前のアンケートで外出の機会が増えたとあったので、バスの利用がデマンドに変わったのではなく、外出の増加に伴い馬天営業所へ行くことが多くなったと捉えたほうが良い。</p> <p>高校へ送迎したい親はほぼゼロだと思う。学生がどのように通学しているのか、どれぐらいの料金までなら負担できるのか、往復利用か片道利用かなど、ターゲットを絞って、どのような調査票にするかを検討してアンケートを行うべきである。</p>
事務局	<p>ご指摘を踏まえアンケートを実施。</p>
副会長	<p>市町村の交通計画の最上位計画となる交通基本計画を策定し、全体の長期ビジョンをもっておいたほうが良いと思う。全体の計画があれば、既存のバス・タクシーやデマンドの役割も明確になる。</p> <p>また、ユインチホテルなどで団体客にデマンドを案内したり、店舗のHPなどにリンクを載せてもらったりしてデマンドを利用する仕組みづくりが必要である。また、滞在型観光を考えるなら1日乗車券も検討してはどうか。</p>
事務局	<p>交通のマスタープランとして、公共交通網形成計画の策定を検討している。</p> <p>広報の進め方や、1日乗車券等についてはアンケートの内容については、内部でも検討を進めているが、割引については次回委員会で案を提示したいと考えている。</p>

## 2 第2回会議

### 2-1 議事次第

日時：平成27年11月4日(水) 14:00～16:00

場所：南城市役所 2F 玉城農村改善センターホール

1. 開会	14:00～
2. 第1回会議の議事録確認	14:00～
3. 第1回で提示した課題への対応状況	14:10～
4. 平成27年度上半期の運行状況、利用状況の報告	14:20～
5. 平成27年度上半期の実証運行の評価について	14:40～
6. 今後の課題と対応策について	15:00～
<u>7. 議 事</u>	
平成27年度後半の運行計画（案）	15:45～
6. 閉会	16:00



図 8-2.第2回交通会議の実施状況

## 2-2 出席者

団体名等	氏名	備考
南城市	座波 一	会長
琉球大学工学部環境建設工学科	神谷 大介	副会長
沖縄総合事務局 運輸部 企画室	成田 佳奈子	
沖縄総合事務局 運輸部 陸上交通課	古堅 宗安	
沖縄県 企画部 交通政策課	下地 正人	代理
沖縄総合事務局 南部国道事務所	當山 全浩	
沖縄県（南部土木事務所）	當山 全浩	代理
一般社団法人 沖縄県バス協会	和宇慶 務	
与那原警察署	當間 淳史	
一般社団法人 沖縄県バス協会	慶田 佳春	
一般社団法人 沖縄県ハイヤー・タクシー協会	津波古 修	
私鉄沖縄県労働組合連合会	喜屋武 悟	
沖縄バス株式会社	大城 勇人	
株式会社琉球バス交通	大城 幸和	
東陽バス株式会社	普久原 朝啓	
南城市民生委員児童委員連絡協議会	金城 貞雄	代理
南城市区長会	渡慶次 昇	
南城市商工会	津波古 孝弥	
南城市観光協会	大城 繁	代理

(敬称略)

## 2-3 議事要旨

## (1)平成 27 年度上半期の実証運行の評価と今後の対応について

発言者	発言
委員	年間 3,000 万円の費用負担が生じていることから、今後、南城市がデマンドバスを継続的運行できるかという観点で、運行計画を検討して欲しい。
事務局	持続できる地域公共交通を第一に考えている。効率化とともに、デマンドバスの運営を通して、地元の経済に貢献する仕組みづくりも考えていきたい。平成 30 年度を目標に、市内で運行を担える組織づくりも検討したい。
委員	平成 23 年度の市内交通公共負担額 241 万円/月とデマンドの費用負担が同等と記載されているが、巡回バスやスクールバスの運行をとりやめているのか。
事務局	巡回バスやスクールバスは現在も運行している。ただし、将来的に「おでかけなんじい」が、庁舎間巡回バスを吸収する形での運行は視野に入れている。
委員	地方創生とデマンドバスの関係を教えて欲しい。
事務局	案の段階であるが、地方創生の計画に「デマンド」を盛り込んでいる。年明けの本会議(2/4 予定)にて提示したい。
副会長	向陽高校までの運行が検討されているが、校内で携帯電話は使用できるのか。また、向陽高校生の予約方法について教えて欲しい。
事務局	授業中以外であれば、携帯電話は使用できる。9 月に行った向陽高校でのアンケートでは、予約に関する要望等はないため、従来通りの電話のみでの対応を考えている。
副会長	削除案が示されているが、サービスを辞める又はサービスの水準を下げると判断するには期間が短すぎる。サービスの水準を下げるのであれば、1.5 人になれば辞めるといった基準を設け、利用者とのコミュニケーションを図りながら、検討すべきだ。
事務局	削除案については、今後、さらに検討を続けたい。利用者に基準を下回れば減便、運休することの周知を図りたい。
副会長	回数券利用者の試算は、既存利用者の利用回数の増加分を見込んでいるのであれば、アンケートで、もともとの外出頻度が高い方は利用回数が増えないという結果があるため、これとの整合をとる必要がある。
事務局	資料は既存利用者の利用回数の増加を見込んで試算している。現状の利用状況と導入時の利用意向などもう少し丁寧にデータをみて、試算の精度を高めた。

発言者	発言
副会長	ユインチホテルや病院の待合室でポスター掲示や、チラシ配布を行ってみてはどうか。市外の病院で「おでかけなんじい」と路線バスの乗り継ぎ情報を提供してもよいのでは。
事務局	病院での広報活動は行っていない。市外の病院での広報は、今後の課題としたい。 広報活動としては、観光客への利用促進に向け、観光地での看板設置を行った。また、市広報誌での広報も予定している。
委員	市外の向陽高校、大里入口バス停までの運行は、本協議会のみでの決定では不十分であり、関係市町村との合意が必要となるため、その点に留意して調整を進めて欲しい。
事務局	八重瀬町には事前説明を行い、本日、交通担当職員の方にも参加していただいている。
委員	市外まで運行すると路線バスに影響は出てこないか。
事務局	人口が一番密集している大里地域では那覇に繋がる路線がない、又は少ないため、デマンドバスで大里入口バス停まで運行し、那覇行きのバスとの連携を図りたい。市外の運行を検討する際は、既存の公共交通への影響を考慮する。

## (2)平成 27 年度後半の運行計画(案)について

発言者	発言
事務局	運行エリアに八重瀬町の向陽高校までを追加したい。本日は、八重瀬町の担当の方にも同席いただいている。
委員	向陽高校までの運行を行うにあたり、関係するバス会社との調整は行っているか。
事務局	事前にバス事業者との調整は行っていない。運輸局の指導を仰ぎ、八重瀬町への説明は行った。
委員代理	高校生がどのくらい利用するかはわからないが、一般利用者への影響は考えられるか。
事務局	向陽高校生の下校時間は、デマンドバスの利用者が少ない18~19時に集中していることから、一般利用者への影響は小さいと考えている。後半の実証運行の中で、高校生の利用時間帯を把握し、4月以降の本格運行の形態を検討していきたい。
会長	運行計画に、市を越えた向陽高校までを追加ということによろしいですか。
全委員	はい。
委員	バス事業者も合意と言うことでよいか。
委員	了解した。
委員長	バス事業者も合意ということで、平成 27 年度後半の運行計画に向陽高校までの運行を追加すると決定してよいか。
事務局	市外への運行の際の関係者との調整は、反省事項とする。 今後は、平成 28 年度本格運行へ向け、検討、準備を進めていきたい。



### 3 第3回会議

#### 3-1 議事次第

日時：平成27年12月24日(木) 15:00～17:00

場所：南城市役所 2F 玉城農村改善センター ホール

1. 開会	15:00～
2. 委嘱状交付	15:05～
3. 会長挨拶	15:15～
4. 第2回会議の議事録確認	15:20～
5. 10～11月の運行状況、利用状況の報告	15:30～
<u>6. 議 事</u>	
南城市生活交通確保維持改善計画（案）	15:40～
7. 閉会	17:00



図 8-3.第3回交通会議の実施状況

## 3-2 出席者

団体名等	氏名	備考
南城市	座波 一	会長
琉球大学工学部環境建設工学科	神谷 大介	副会長
沖縄総合事務局 運輸部 企画室	山口 泰史	代理
沖縄総合事務局 運輸部 陸上交通課	古堅 宗安	
沖縄県企画部交通政策課	阿波根 庸夫	代理
沖縄県南部土木事務所	和宇慶 務	
一般社団法人 沖縄県バス協会	慶田 佳春	
一般社団法人 沖縄県ハイヤー・タクシー協会	津波古 修	
私鉄沖縄県労働組合連合会	喜屋武 悟	
沖縄バス株式会社	名嘉山 敬雄	代理
東陽バス株式会社	普久原 朝啓	
南城市民生委員児童委員連絡協議会	大城 宏光	
南城市区長会	渡慶次 昇	
南城市商工会	津波古 孝弥	

(敬称略)

## 3-3 議事要旨

## (1)10月～11月の運行状況、利用状況の報告について

発言者	発言
委員代理	向陽高校の生徒がデマンドバスを登校時に利用する時間帯というのは、学校に着く時間か、それとも家を出発する時間か。
事務局	8時便であれば、8時台に家を出たという扱いになる。
委員代理	向陽高校は0校時を実施しているか。
事務局	7:30から実施している。
副会長	資料②の図4で平均乗車人員が整理しているが、車両の小型化検討の参考とするため、次回からでよいので最大乗車人数も記載して欲しい。
事務局	次回から、ご指摘のように対応する。(今回の資料には1便あたりの平均乗車人員の記載はなし)

## (2)南城市生活交通確保維持改善計画(案)について

発言者	発言
委員	計画案の目的は「おでかけなんじい」の財源を確保するためのものか。また、バス路線の再編は視野に入れているのか？
事務局	継続運行を図るための手段の一つとして、計画を策定している。計画を策定することで、数値目標を明確にし、運行状況をチェックすることもできる。 平成30年代前半の南部東道路供用、公共駐車場整備等を見据え、平成28年度以降、バス路線の再編に向けた考え方を整理する予定である。
会長	将来的にバス路線も再編していくという理解でよいか。
事務局	南部東道路の供用により、人、車の流れが大きく変わることから、そのための準備を進めたい。
委員	年間3,000万円の財政負担が生じていることを考えると、2.5人/便は少ないのでは？
事務局	南城市の地形、迂回が必要な道路ネットワークを考えると、大勢の人数を乗せて効率的に運行するのは困難である。今後はコンパクトカーの導入による効率化も図りたい。
委員	減便、運行取り止めの基準は、次回の第4回会議で決定し、市民に周知していくということによいか。
事務局	そのように考えている。
委員代理	運行予定便数の20%という国の補助金の足切りラインと減便、運行取り止めは合わせて検討するのか？
事務局	現在は、運行効率の面から減便等を検討している。国の足切りラインの考慮については、今後検討していきたい。

発言者	発言
委員代理	計画策定について補足すると、本来は、地域公共交通網形成計画を策定し、財源確保のために生活交通確保維持改善計画を策定するという流れになる。また、南部東道路供用等に伴う再編は、再編実施計画を策定し、その枠組で再編事業を進めるという仕組みとなっている。
副会長	パブリックコメントの資料をもっと簡略化し、利用者の意見を聞く必要がある。自治会へのヒアリングなどで、説明のプロセスを入れながら進めた方がよい。
事務局	減便については、利用者座談会の参加者等への意見聴取を検討する。
副会長	回数券 20 枚は多く、一度に 5,000 円の出費は負担が大きいと思う。観光客向けに 1 日周遊券もあるとよい。
委員代理	利用客が購入しやすいのは 2,000 円～3,000 円ぐらいではないか。観光客向けに 1 日周遊券もあるとよい。
事務局	OKICA 導入前の路線バスの回数券は 50 枚綴りであり、その半分以下なので多くはないと考えているが、利用者の意見を聞いて再検討していきたい。観光客の周遊券は、次年度の課題として考えている。
委員	減便、運行取り止めの基準は、1 台あたりの利用者数がわかりやすいと思う。
副会長	1 台あたりの表現がわかりやすいと思う。
事務局	1 台当たりの表現に見直す。
委員	減便等により、経費はだいぶ変わるのか。
事務局	色々なケースがあるが、減便で 1 ヶ月 30 万円程度、休日運行取り止めで 100 万円単位の効果がある。(第 2 回会議資料参照)
委員	向陽高校の生徒でも、割引率は一般の回数券利用者と同じ 17%なのか。路線バスの学生向けの回数券は 25%割引であったが、参考にしてはどうか。 乗務員による回数券販売は、負担軽減も考慮して、極力控えた方がよい。学校で委託販売する方法もある。
事務局	県外の事例では、市外に出ると追加料金をとるところもあるが、市外の向陽高校でも一律 300 円の料金設定をしており、割引の上乗せは考えていない。販売方法については参考にしたい。
委員	利用促進のため、糸満市の空港までの直行バス「いとちゃんバス」との連携を考えてみてはどうか。
事務局	バス事業者等と意見交換を行いながら、検討していきたい。

発言者	発言
委員代理	中学生などに交通授業を行い、市内のバスの運行状況や、「おでかけなんじい」の運行経費等を説明し、生徒から意見を吸い上げてみてはどうか。
事務局	今年度は準備が間に合わないが、検討していきたい。現在、向陽高校の校長先生が、市内の各中学校を回り、「おでかけなんじい」で登下校ができることをPRしている。
委員長	南城市内にはまだまだデマンドバスの需要があり、真の需要を掘り起こすのがデマンドバスの役目だと考えている。パブリックコメントの意見を反映して、2月の会議で最終確認をしていただくこととする。

## 4 第4回会議

### 4-1 議事次第

日時：平成28年2月4日(木) 14:00～16:00

場所：南城市文化センターシュガーホール2F（集会室）

1. 開会	14:00～
2. 会長挨拶	
3. 第3回会議の議事録確認	14:10～
4. 「おでかけなんじい」の12月までの運行状況、利用状況の報告	14:20～
5. 南城市生活交通確保維持改善計画(案)に係るパブリックコメントの結果報告	14:35～
<b>6. 議 事</b>	
平成28年度「おでかけなんじい」の運行計画について	14:45～
生活交通確保維持改善計画について	15:20～
7. その他	15:40～
8. 閉会	16:00



図 8-4.第4回交通会議の実施状況

## 4-2 出席者

団体名等	氏名	備考
琉球大学工学部環境建設工学科	神谷 大介	副会長
沖縄総合事務局 運輸部 企画室	成田 佳奈子	
沖縄総合事務局 運輸部 陸上交通課	古堅 宗安	
沖縄県企画部交通政策課	下地 正人	代理
沖縄総合事務局 南部国道事務所	當山 全浩	
沖縄県南部土木事務所	和宇慶 務	
一般社団法人 沖縄県バス協会	慶田 佳春	
私鉄沖縄県労働組合連合会	佐久川 正実	代理
沖縄バス株式会社	大城 勇人	
東陽バス株式会社	普久原 朝啓	
南城市老人クラブ連合会	金城 文雄	
南城市民生委員児童委員連絡協議会	大城 宏光	
南城市区長会	渡慶次 昇	
南城市商工会	津波古 孝弥	
南城市観光協会	大城 繁	代理

## 4-3 議事要旨

## (1)平成 28 年度「おでかけなんじい」の運行計画について

発言者	発言
委員	現在は、10 人乗り 3 台での運行とあるが、運行計画（案）では、4 台になっている。増便するのか。
事務局	現在と同じ台数である。資料で表現が違っているので統一する。運行は最大 3 台、予備車が 1 台ある。
委員	減便と運行取り止めは、1 回でも基準を下回ったら行うのか。あるいは一定期間状況をみるのか。
事務局	原則、半年毎に基準と照らし合わせて判断する。減便、運行取り止めの基準は示しているが、今後、増便のルールも決めていきたい。
委員	減便、運行取り止めについて利用者への説明方法は重要である。利用があつての地域公共交通であり、利用しないと減便や取り止めになることの周知をお願いしたい。
事務局	利用状況などを車内で示しながら、利用促進を図りたい。チラシ等のみでは味気ないため、運転手と利用者の会話を通じて周知を図りたい。
委員	以前、コンパクトカーも検討するという話があったが、どのくらいの車両を導入するのか。
事務局	今後の利用状況を見て、7 人乗りクラスか、セダンタイプかなどの判断を行う。ただし、現在使用している車両は、残り 4 年間のリース期間があるため、導入はその後になる。
会長代理	神戸の事例で、利用者数の実績を示しながら、今後、利用者が少ないと運行を取り止めるという周知を行ったところ、バスを存続させるためのサポーターのような組織が立ち上がり、運行を継続しているところがある。
会長代理	回数券は、アンケートで 3,000 円だと購入しやすいとあるが、委員の合意で、事務局案の 12 枚綴り、3,000 円とする。
委員	回数券の割引は、一般・中高生もすべて同じなのか。通学での利用や親子での利用もあるので、別に割引があると利用しやすくなるのでは。
事務局	子どもはまだ利用者数が少ない状況である。向陽高校とは意見交換を続けており、要望があれば学生料金や定期券を導入するなど、今後検討していきたい。



発言者	発言
委員	資料④6 ページ、減便・取り止めの判断基準について、ケース5'、ケース6を推奨しているが、ケース1~3を却下している理由を示した方が良いのではないか。
事務局	ケース1~3であると、19時台が運行取り止めとなる。ケース1~3を採用していない理由を明示する。
会長代理	ケース5'、6というのは、減便にはなるが取り止めはしにくい設定である。特にケース6は、前日までに予約があれば20時台も運行する。P6にあるように、ケース5'と6は、収支の改善が図られる。
委員	19時、20時台の利用者の年齢構成は分かるか。
事務局	時間帯別の利用者の属性をあらためて整理する。
会長代理	高齢の方は病院等で利用されるというイメージがあり、朝の利用が気になる。次回から参考のため、朝の時間帯も属性を確認してほしい。
会長代理	ケース5'で20時台の運行をなくすよりも、ニーズを把握するため、ケース6で前日までの予約があれば20時台も運行するという方法で4月以降運行することとする。

## (2)生活交通確保維持改善計画(案)について

発言者	発言
会長代理	一人あたりに換算した負担額、総事業費の計算の前提条件を教えてください。
事務局	収入は、目標の利用人数に回数券導入時の平均運賃を乗じて算出している。費用はケース6での経費を算出しており、費用と収入の差額を20歳以上の人口で割り、一人あたりに換算した負担額を算出している。
委員	前日までの予約は8時台の便は分かるが、20時台も必要なのか。当日でも良いのではないか。
会長代理	経費を削減するため、前日までの予約としている。
会長代理	交通施設までの利用者数は、バス停近くの商業施設などで降りた方も含まれるのか。
事務局	基本的にはバス停が対象となるが、オペレーターの方が、行き先がスーパーでも括弧書きでバス停名を記載している場合は、交通施設としてカウントしている。
委員	4月以降の運行は随意契約なのか。他社も参加する資格があるのか。
事務局	現在、区域乗り合いの免許を持っているのが、鏡原第一交通だけであるため、随意契約を予定しているが、他社が免許を取得し、運行する意思あれば契約方法を検討する。
会長代理	本計画は委員の合意で承認とする。

## (3)今後の進め方(案)について

発言者	発言
委員	「地域内フィーダー系確保維持国庫補助金」は、別途、協議会を設けて申請するのか。
事務局	本日承認いただいた本計画に基づき、補助の申請を行う。
委員	国庫補助額はどのくらいになるのか。
事務局	1年目は厳しく、試算では230万程度となる。2年目以降は1,000万～1,500万を見込んでいる。
委員	巡回バスは、「おでかけなんじい」と一体化しないのか。
事務局	庁舎間のみ移動であれば無料にすることを、本会議で決定すれば、そのような運行ができ、「おでかけなんじい」と一体化できると考えている。ただし、庁舎間巡回バスは担当部署が異なるため、内部で協議を経て、本会議に提示したい。
会長代理	巡回バスとの一体化の検討は、是非、進めていただきたい。 「おでかけなんじい」と事業者の連携にあたっては、連携の可能性が高いと考えられる駐車場がない又は少ない事業者を対象に、取組を進めてほしい。

## 第9章 今後の課題

### 1「おでかけなんじい」の運行計画に関する取組

今年度検討した「回数券の発行」、「減便・運行取り止め」以外にも、これまでの交通会議において、以下のような課題が示されており、引き続き検討する。

#### ■市外の特定の目的地までの運行

路線バスへのアクセス利便性を高めるため、与那原町の「大里入口バス停」までの運行を検討

#### ■市外の交通手段との連携

糸満市が運行している空港直行バス「いとちゃんバス」等の市外の交通手段との連携の可能性、連携方策を検討

#### ■観光客向けの周遊券等の発行

観光客の南城市内の観光利便性を高めるため、周遊券、1日乗車券の発行を検討

#### ■市内事業者との連携

現在実施されている「イオンタウン南城大里」の買い物金額に応じた「おでかけなんじい」の無料券進呈のような事業者と連携した新たな取り組みを検討

#### ■市民向けの広報の実施

「おでかけなんじい」の登録促進、利用促進に向けた新たな広報(案)を検討

#### ■市外での広報実施

路線バス等と「おでかけなんじい」の乗り継ぎ利用を促進するため、市外の病院や商業施設等での広報を検討

#### ■観光客向けの広報実施

観光客の利用促進を図るため、HP等での広報を検討

## 2 公共交通網再編に向けた取組

第3回公共交通会議で検討したように、南部東道路の供用や、南城市新庁舎、大規模駐車場の整備を見据えた「地域公共交通網形成計画」などの策定を進めていく。

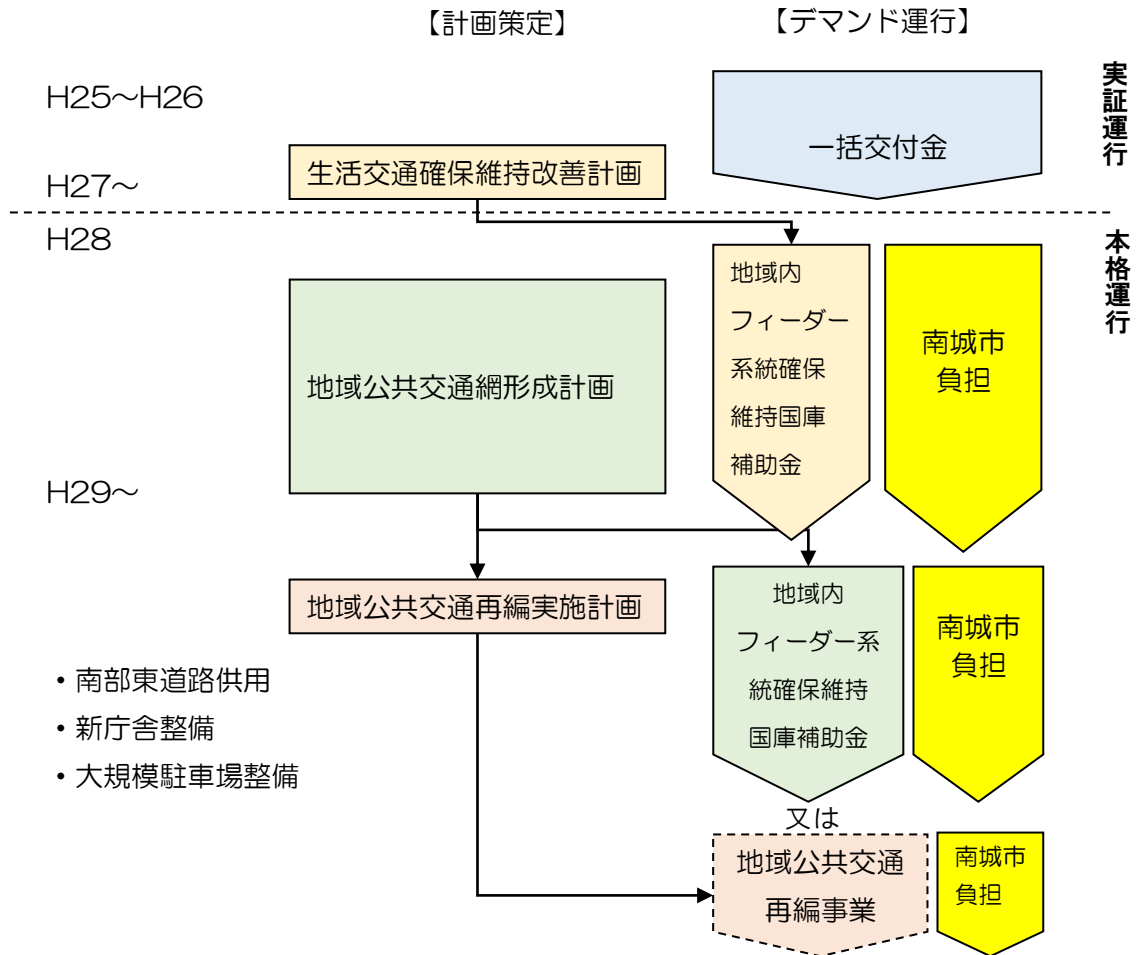
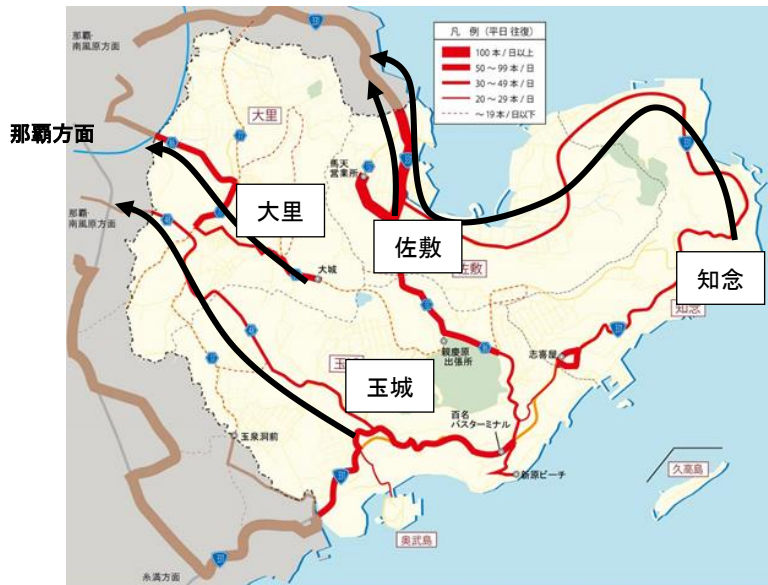


図 9-1.公共交通網再編に向けた今後の流れ

### <公共交通網再編のイメージ>

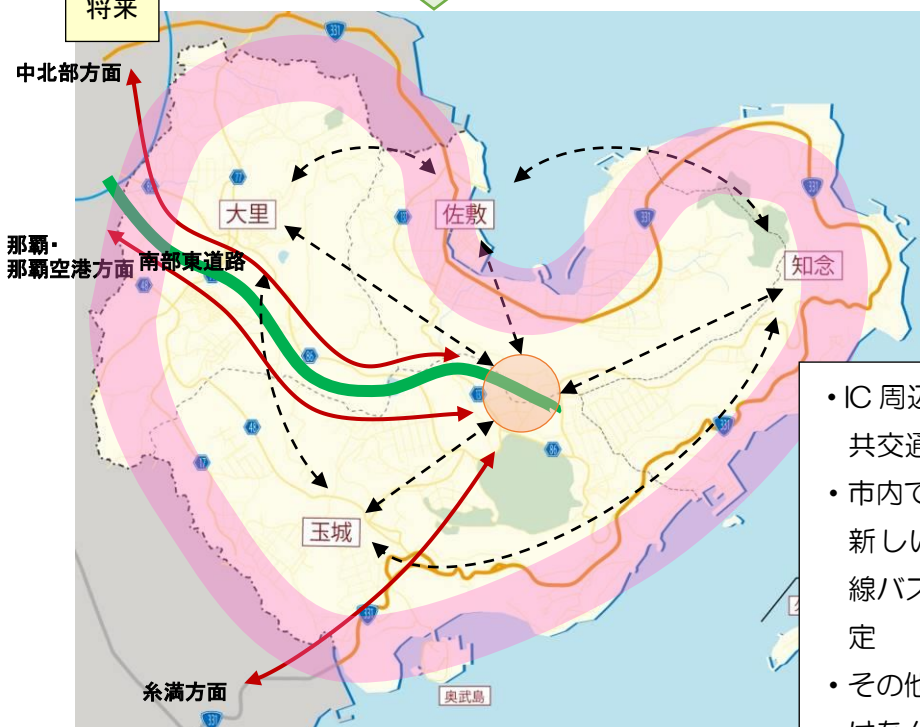
南部東道路や、新庁舎、大規模駐車場の整備を見据え、南城市外への移動を路線バス、市内の移動は「おでかけなんじい」という棲み分けを図り、新庁舎周辺に形成される新たな拠点を核とした交通体系の構築を目指す。

現状



- 各まちの拠点から那覇方面にアクセス
- まちの拠点間の結びつきは弱い

将来



- IC 周辺の新しい拠点を核に、公共交通網を形成
- 市内でも一定の需要が見込める新しい拠点～町の拠点間は路線バス（コミバス）の運行を想定
- その他の市内の移動は「おでかけなんじい」が担う。