

南城市生活交通確保維持改善計画 策定業務委託

報 告 書

平成 28 年 2 月

株式会社 ケー・シー・エス 沖縄支社

目次

第1章 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.実施の進め方	2
2-1 業務実施方針.....	2
2-2 業務実施フロー	4
3.業務内容.....	5
3-1.地域の現状把握.....	5
3-2.上位関連計画の整理	5
3-3.市民ニーズの把握	5
3-4.地域公共交通に関する課題整理	5
3-5.生活確保維持改善計画の策定.....	5
3-6.地域公共交通会議の開催	5
3-7.その他提案.....	5
第2章 地域の現状把握	6
1.地域特性の把握.....	7
1-1 地勢	7
1-2 人口	8
1-3 世帯	15
1-4 将来人口.....	17
1-5 土地利用.....	18
1-6 産業構造.....	20
1-7 施設分布.....	22
2.公共交通の状況.....	27
2-1 公共交通の概況	27
2-2 路線バスの概況	29
2-3 タクシーの概況	35
2-4 航路の概況	37
2-5 おでかけなんじいの概況	39
2-6 公共交通への支出	46
3.地域の現状把握のまとめ	47
第3章 上位関連計画の整理	48
1.都市構造に関する事項.....	48
2.開発計画に関する事項.....	49
3.交通に関する事項	50

第4章 市民ニーズの把握.....	52
1 移動需要.....	52
2 公共交通に求めるサービス.....	54
第5章 地域公共交通に関する課題.....	57
1 市外への移動.....	58
2 市内の拠点間の移動.....	59
3 周辺地区からの拠点までの移動.....	60
3-1 玉城地域.....	60
3-2 知念地区.....	61
3-3 佐敷地区.....	62
3-4 大里地区.....	63
第6章 生活交通確保維持改善計画の作成.....	64
1 素案の作成.....	64
1-1 地域公共交通の基本方針の検討.....	64
1-2 期待される効果と効果指標.....	65
1-3 目標値の設定.....	66
2 パブリックコメントの実施.....	75
2-1 パブリックコメントの実施状況.....	75
2-2 パブリックコメント等の結果.....	77
3 南城市生活交通確保維持改善計画の作成.....	81
第7章 地域公共交通会議の開催.....	89
1 第1回地域公共交通会議.....	89
1-1 議事次第.....	89
1-2 出席者.....	90
1-3 議事要旨.....	90
2 第2回地域公共交通会議.....	93
2-1 議事次第.....	93
2-2 出席者.....	94
2-3 議事要旨.....	94
第8章 その他提案.....	97
1 財源確保・地域公共交通再編に向けた流れ.....	97
2 地域公共交通網再編イメージ.....	98

第1章 業務概要

1.業務概要

1-1.業務目的

南城市では、交通弱者の移動支援や観光客の移動利便性向上等を目的に、平成 25 年度よりドア to ドアのフルデマンドバス「おでかけなんじい」の実証運行を行っており、平成 28 年 4 月から本格運行への移行を検討している。平成 28 年度以降も、継続的に「おでかけなんじい」を運行し、また、PDCA サイクルにもとづく運行改善を図るため、生活交通確保維持改善計画を策定することとなった。

このような状況をもとに、本業務は、「南城市生活交通確保維持改善計画」の策定を目的に実施される。なお、計画は、「南城市地域公共交通会議」での検討を経て策定される。

1-2.業務対象地区

本業務は、南城市全域を業務対象地区とする。



図 1-1.業務対象地域

2.実施の進め方

2-1 業務実施方針

方針1：「おでかけなんじい」を対象とした生活交通確保維持改善計画」の策定

今回作成する生活交通確保維持改善計画は、既に地域内公共交通として機能している「おでかけなんじい」を対象に策定することを基本に考える。

方針2：網形成計画策定を前提にした、生活交通確保維持改善計画の策定

今後、大きく交通をとりまく環境が変化する南城市においては、抜本的な公共交通体系の見直しに向けて網形成計画の策定が求められます。このため、本業務では以下の対応をとる。

- 次年度以降の網形成計画が策定されることを前提に、方針1に示したように「おでかけなんじい」に特化した検討を行うことで、効率的に進める。
- 網形成計画策定での活用を想定した成果のとりまとめを行う。

表 1-1.本業務の検討項目と網形成計画策定時での対応

本業務での検討項目	次年度以降の網形成計画策定時での対応
地域の現状	時点修正で対応
上位関連計画	時点修正で対応
市民ニーズ	おでかけなんじい利用者のデータは本業務で整理、次年度は市民全般の意向把握調査の追加実施を想定
評価項目	本業務で検討した評価項目をベースに、市外への移動、公共交通の乗り換え等に関する項目を追加

方針3：市民のニーズや南城市の上位関連計画等の整理を踏まえて、あらためて市内の公共交通のあり方を検討

「おでかけなんじい」を対象に生活交通確保維持改善計画を策定するが、本業務の調査結果を踏まえ、あらためて南城市における位置づけを明確にする。

表 1-2.地域内公共交通手段の適性と役割のイメージ

交通手段	運行形態	適性	役割
路線バス	大型バスでの乗合	需要が多い区間での運行	4 地域のまちの拠点間の移動
コミュニティバス	小型バスでの乗合	一定の需要が見込める区間での運行	周辺地域から 4 地域のまちの拠点までの移動
デマンドバス	ワンボックスカーやセダンでの乗合	需要が少ないエリアでの運行	ドア to ドアでの移動
タクシー（待機・流し）	セダンでの個別	一定の需要が見込める地点、区間を起点とした運行	バス営業所や商業施設、病院等の集客施設からの移動
タクシー（配車）	セダンでの個別	需要が少ないエリアでの運行	ドア to ドアでの移動

方針4：既存の調査を活用して、効率的に市民ニーズ等を把握

生活交通維持改善計画の対象である「おでかけなんじい」に関しては、平成 24 年度の導入検討時より、各種調査がなされていることから、これらを活用して市民ニーズを把握する。

2-2 業務実施フロー

本業務は以下の手順で進めた。

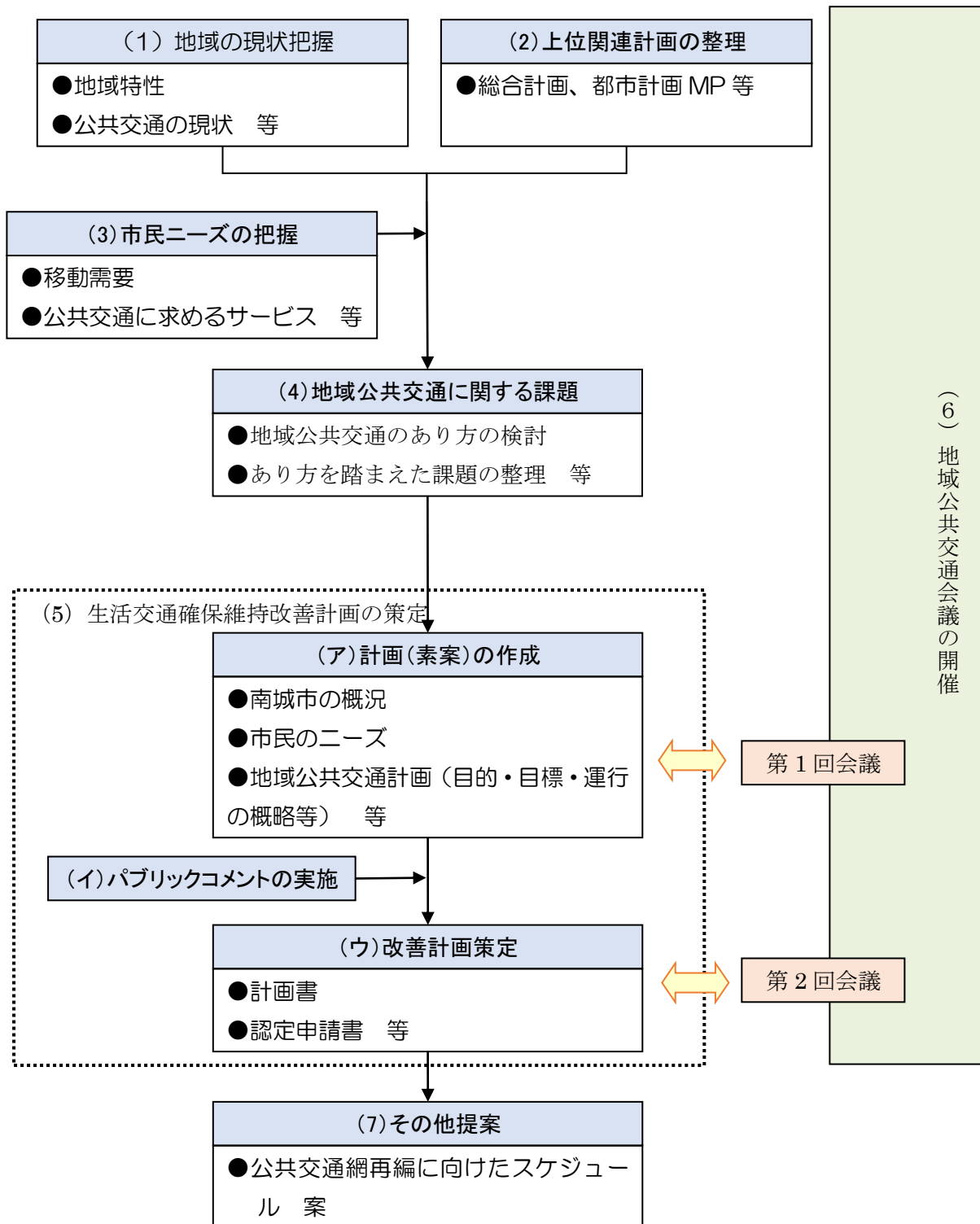


図 1-2.業務実施フロー

3.業務内容

3-1.地域の現状把握

南城市内の公共交通の課題把握に向け、既存資料により地域特性、公共交通の現状を把握、整理した。

3-2.上位関連計画の整理

地域公共交通のあり方を検討するとともに、「おでかけなんじい」の位置づけ・役割をあらためて整理するため、「南城市総合計画」、「都市計画マスタープラン」、「ちゃーGUNJU CITY 構想」、「南城市庁舎建設基本構想」を収集整理した。

3-3.市民ニーズの把握

市民からみた地域公共交通の課題を把握するため、既存のアンケート調査結果等を用いて市民ニーズを把握した。

3-4.地域公共交通に関する課題整理

地域公共交通のあり方について検討するとともに、あり方に対する現状の南城市の実態や市民ニーズを踏まえ、課題を整理した。

3-5.生活確保維持改善計画の策定

(1)素案の作成

3-1～3-4の結果をもとに、生活交通確保維持改善計画の素案を作成した。

(2)パブリックコメントの実施

作成した生活交通確保維持改善計画（素案）に対する市民の意向を把握するため、南城市HPを活用してパブリックコメントを実施した。

(3)計画策定

パブリックコメントの結果を踏まえ、計画素案の見直しを行い、「生活交通確保維持改善計画」としてとりまとめた。また、あわせて「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」の申請書も作成した。

3-6.地域公共交通会議の開催

生活交通確保維持改善計画を検討するため、地域公共交通会議を11月と2月の2回開催した。

3-7.その他提案

南部東道路の供用や南城市新庁舎の建設をにらみ、今後の南城市における公共交通のあり方検討に向けた提案を行った。

第2章 地域の現状把握

南城市の「地域特性」や「公共交通の状況」を把握するため、下表に示す内容で既存資料のとりまとめを行った。

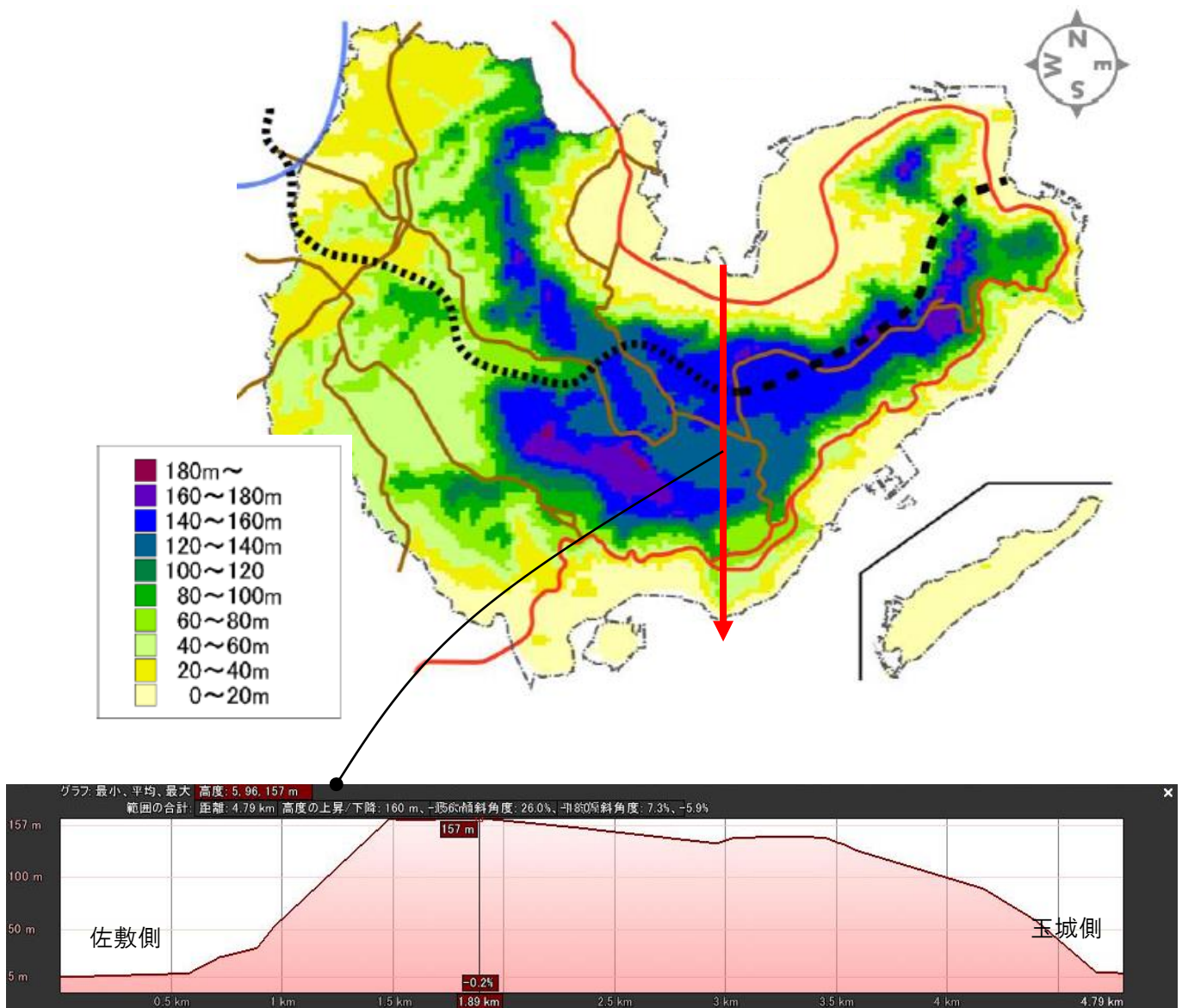
表 2-1.地域特性に関する把握項目

区分	把握項目	データのとりまとめ	データの出典	備考
地域特性	人口・世帯	<ul style="list-style-type: none"> 男女別・年代別の推移 高齢化率の推移 行政区別の人口推移 行政区別の年齢構成 	住民基本台帳	
		<ul style="list-style-type: none"> 将来人口推移 	社人研推計結果	総合戦略との整合
	土地利用	<ul style="list-style-type: none"> 用途別の土地利用の分布 都市計画等の法規制 	都市計画基礎調査	
	就業構造	<ul style="list-style-type: none"> 産業別従業・就業人口の推移 	国勢調査/経済センサス	
		<ul style="list-style-type: none"> 通勤状況 	国勢調査/PT	
施設分布	<ul style="list-style-type: none"> 公共施設の分布 医療・福祉施設の分布 商業・観光施設の分布 等 	地図等		
公共交通の状況	路線バスの概要	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスの運行系統 路線バスの運行頻度 	バス会社 HP 等	
	路線バスの利用状況	<ul style="list-style-type: none"> 利用者数 バス停間の OD 等 	PT/H25 沖縄県調査結果 等	
	タクシーの利用状況	<ul style="list-style-type: none"> 利用者数 地域間の OD 	PT	
	航路の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> 利用者数の推移 	運輸要覧	
	おでかけなんじいの状況	<ul style="list-style-type: none"> 利用者数の推移 利用者の属性 立ち寄り先 等 	おでかけなんじいシステムデータ	
	公共交通への支出	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の運行経費 公共交通への補助金 		

1. 地域特性の把握

1-1 地勢

- 南城市の東側半分は海岸線に面しているが、平地部や少なく、市域の大半は標高 20m以上の高台となっている。
- 特に、市中央部の標高は高く、玉城地域では、標高 180m以上のところもある。
- 沖縄本島側の地形は急峻であるが、久高島は比較的なだらかな地形となっている。



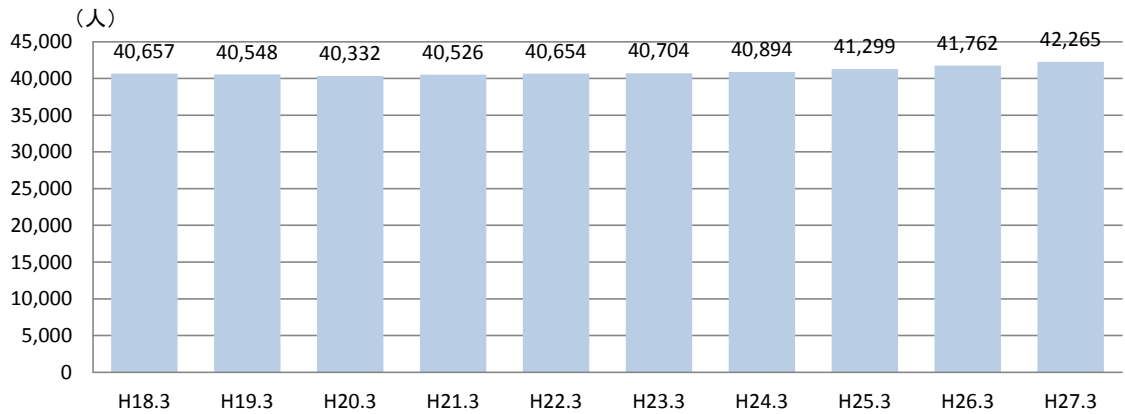
出典: 標高図は南城市都市計画マスタープラン
縦断面図は、Google Earth より作成

図 2-1.南城市の地勢

1-2 人口

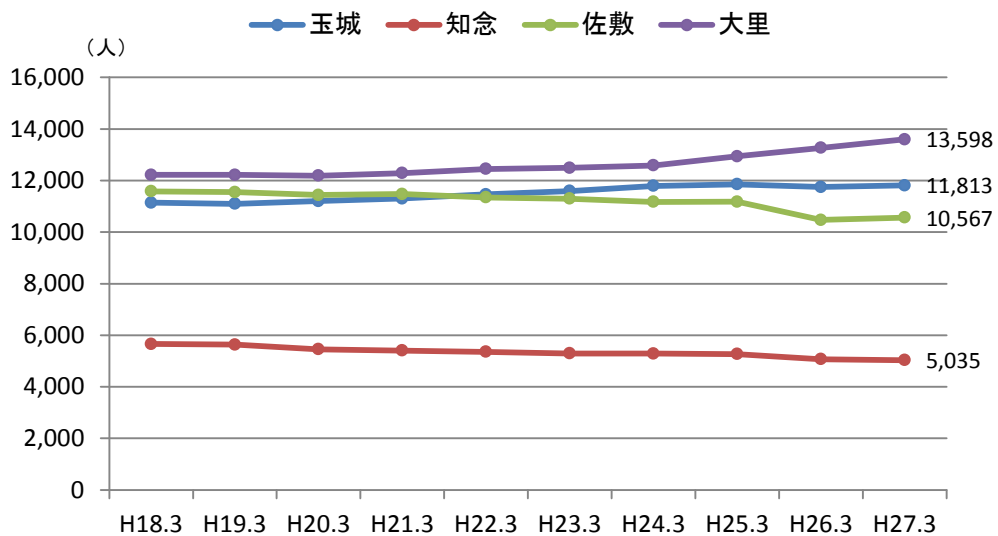
(1)人口推移

- 南城市の人口は、平成18年3月の合併当初の40,657人から平成27年3月には、42,265人へと1,608人、4.0%増加している。
- 地域別では、大里地域がH27.3時点で13,598人と多く、次いで玉城地域が11,813人と多くなっている。
- 大里地域、玉城地域は人口が増加傾向となっているが、佐敷地域、知念地域は減少傾向を示している。



出典：南城市人口統計HP

図 2-2.南城市の合併以降の人口推移

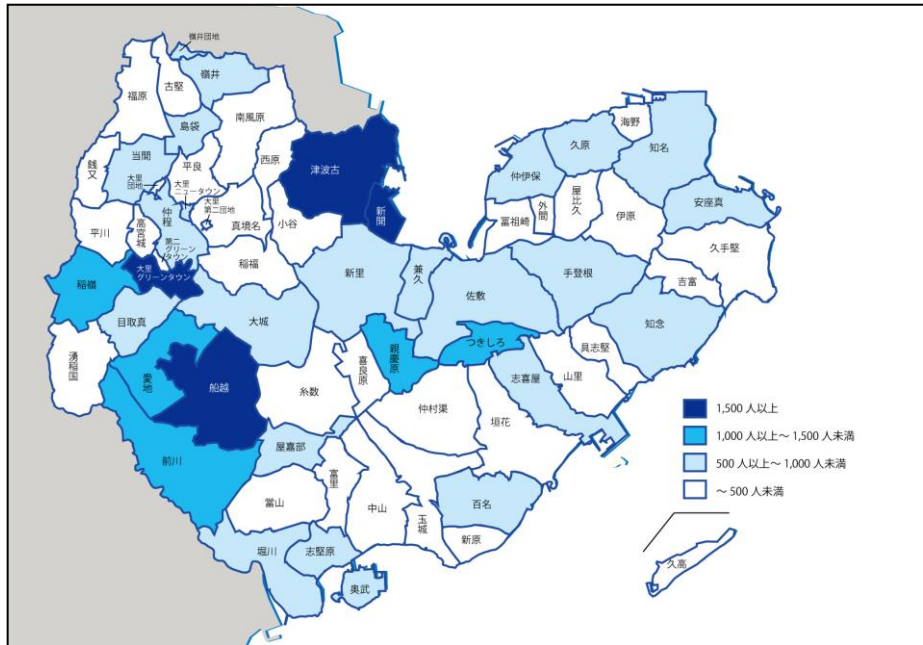


出典：南城市人口統計HP

図 2-3.南城市の地域別(旧町村別)の人口推移

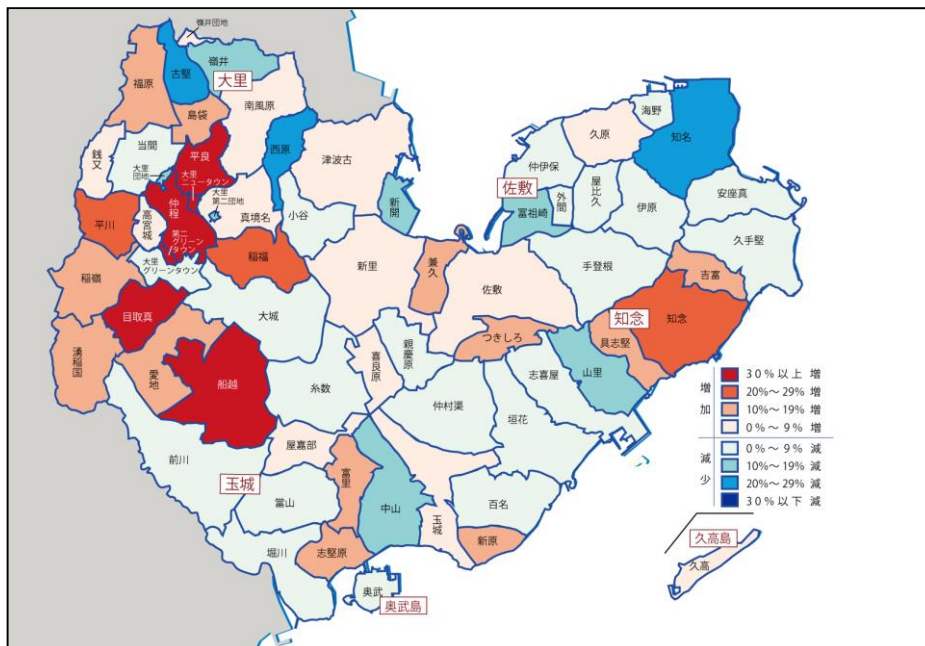
(2)行政区別人口

- 行政区別では、津波古が 3,254 人と最も多く、次いで新開 1,976 人、大里グリーンタウン 1,958 人、船越 1,837 人の順に多くなっている。(H27.3 時点)
- 過去 5 年間の推移をみてみると、平良、大里ニュータウン、仲程、第二グリーンタウン、目取真、船越で 30%以上増加しているのに対し、古堅、西原、知名では 30%以上減少と行政区により人口動態に大きな違いがみられる。



出典：南城市人口統計 HP

図 2-4.行政区別人口(H27.3)



出典：南城市人口統計 HP

図 2-5.行政区別の人口推移(H22→H27)

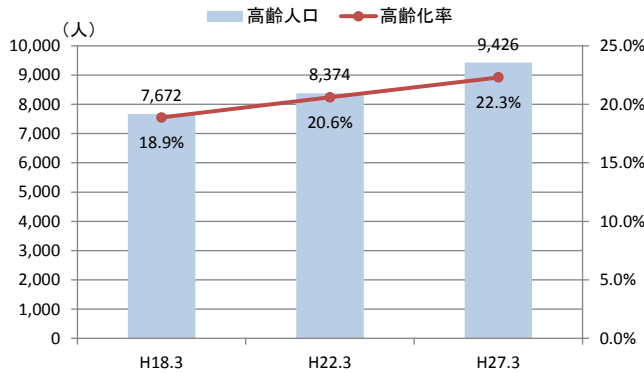
表 2-2.行政区別人口の推移

地域	行政区	人口			H22～H27の推移		地域	行政区	人口			H22～H27の推移	
		H18	H22	H27	増加量	増加率			H18	H22	H27	増加量	増加率
玉城	親慶原	1,376	1,380	1,301	-79	-5.7%	佐敷	津波古	3,032	3,035	3,254	219	7.2%
	垣花	485	381	350	-31	-8.1%		小谷	372	373	359	-14	-3.8%
	仲村渠	243	233	231	-2	-0.9%		新里	885	919	954	35	3.8%
	百名	896	867	852	-15	-1.7%		兼久	433	446	530	84	18.8%
	新原	216	204	236	32	15.7%		佐敷	660	659	702	43	6.5%
	玉城	183	206	207	1	0.5%		手登根	930	880	859	-21	-2.4%
	中山	241	251	226	-25	-10.0%		伊原	261	268	259	-9	-3.4%
	奥武	1,022	942	919	-23	-2.4%		屋比久	407	348	325	-23	-6.6%
	志堅原	456	464	534	70	15.1%		外間	182	184	172	-12	-6.5%
	堀川	601	605	568	-37	-6.1%		富祖崎	414	412	363	-49	-11.9%
	富里	365	414	463	49	11.8%		仲伊保	766	743	720	-23	-3.1%
	當山	445	462	439	-23	-5.0%		新開	2,351	2,222	1,976	-246	-11.1%
	屋嘉部	453	570	578	8	1.4%		小計	10,693	10,489	10,473	-16	-0.2%
	糸敷	530	533	493	-40	-7.5%		西原	159	178	138	-40	-22.5%
	喜良原	373	358	381	23	6.4%		南風原	329	307	321	14	4.6%
	船越	1,307	1,381	1,837	456	33.0%		平良	349	352	490	138	39.2%
	愛地	840	999	1,120	121	12.1%		嶺井	555	590	512	-78	-13.2%
前川	1,111	1,107	1,078	-29	-2.6%	嶺井団地	462	457	482	25	5.5%		
小計	11,143	11,357	11,813	456	4.0%	古堅	295	335	254	-81	-24.2%		
知念	志喜屋	845	792	723	-69	-8.7%	福原	493	433	481	48	11.1%	
	山里	294	269	242	-27	-10.0%	島袋	568	558	661	103	18.5%	
	具志堅	174	177	208	31	17.5%	当間	683	687	649	-38	-5.5%	
	知念	883	608	769	161	26.5%	仲程	543	566	832	266	47.0%	
	吉富	132	125	143	18	14.4%	高宮城	272	329	351	22	6.7%	
	久手堅	455	452	432	-20	-4.4%	銭又	188	174	183	9	5.2%	
	安座真	611	618	594	-24	-3.9%	平川	386	370	475	105	28.4%	
	知名	807	916	671	-245	-26.7%	稲嶺	882	952	1,095	143	15.0%	
	海野	482	492	451	-41	-8.3%	大里グリーンタウン	2,124	1,992	1,958	-34	-1.7%	
	久原	532	494	526	32	6.5%	目取真	691	658	784	126	19.1%	
	久高	282	249	251	2	0.8%	湧福国	429	397	442	45	11.3%	
	小計	5,497	5,192	5,010	-182	-3.5%	大城	885	899	889	-10	-1.1%	
	大里	稲福	349	321	392	71	22.1%	真境名	264	257	265	8	3.1%
大里団地		486	421	346	-75	-17.8%	大里第二団地	280	250	224	-26	-10.4%	
大里第二団地		280	250	224	-26	-10.4%	大里ニュータウン	318	474	713	239	50.4%	
大里ニュータウン		318	474	713	239	50.4%	第二グリーンタウン	31	275	448	173	62.9%	
第二グリーンタウン		31	275	448	173	62.9%	小計	12,021	12,232	13,385	1,153	9.4%	
つきしろ		つきしろ	944	1,020	1,176	156	15.3%	計	40,298	40,290	41,857	1,567	3.9%

(刑務所等は、控除)

(3)高齢化率

- 南城市における65歳以上の高齢化人口は、平成18年3月の7,672人から、年々増加し、平成27年3月では9,426人、1,754人、22.9%増加している。
- 全国の26.0%（H26 高齢社会白書、内閣府）に比べると、南城市の高齢化率は平成27年3月で22.3%と低いものの、沖縄県平均19.0%（H26 高齢社会白書）に比べると、やや高くなっている。
- 行政区別では、小谷、糸数、仲村渠などの内陸部の傾斜地や、知名、久手堅、吉富など知念半島の東端部で高齢化率が30%以上と高くなっている。



出典：南城市人口統計HP

図 2-6.南城市の高齢者数と高齢化率の推移

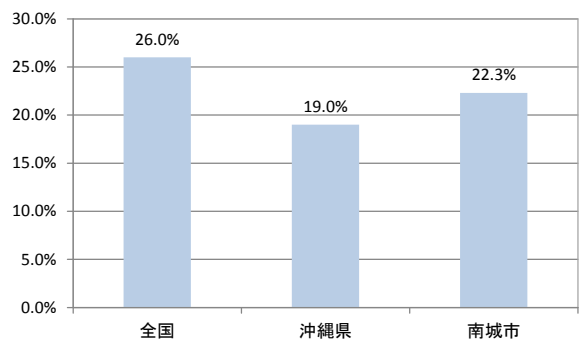
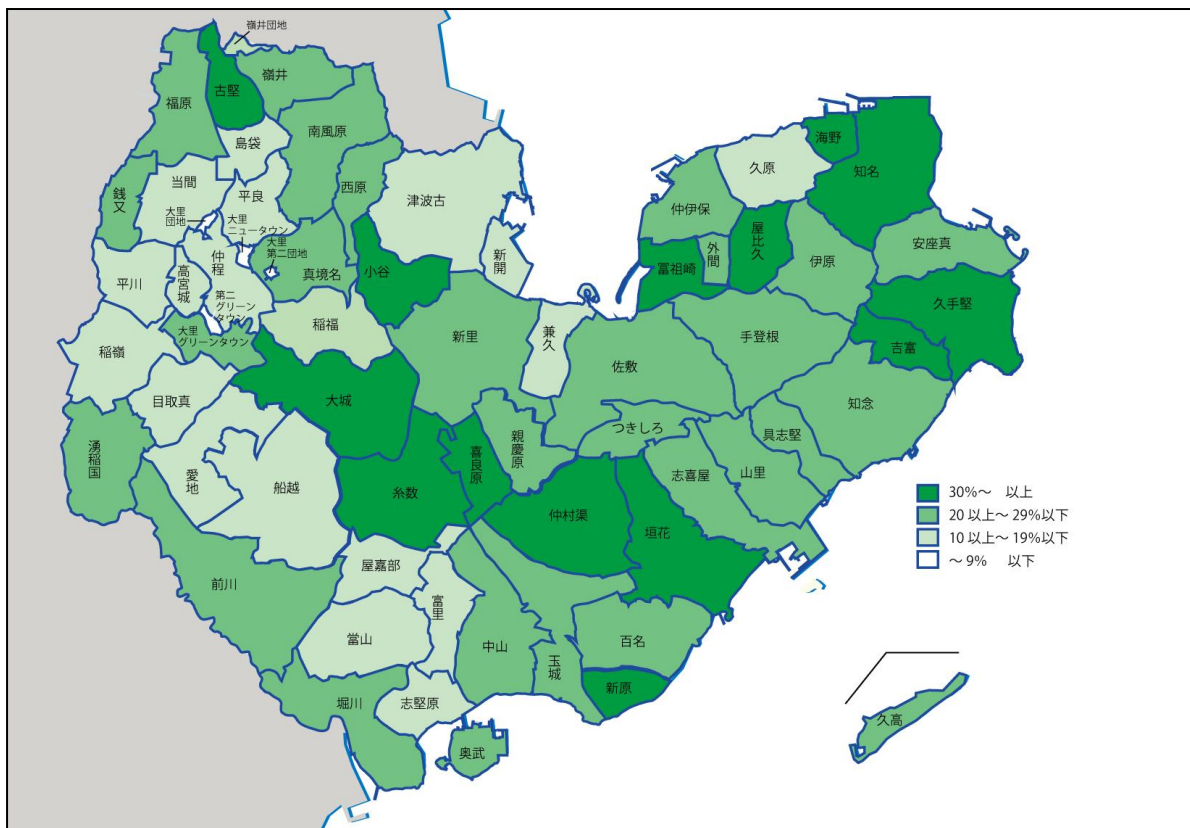


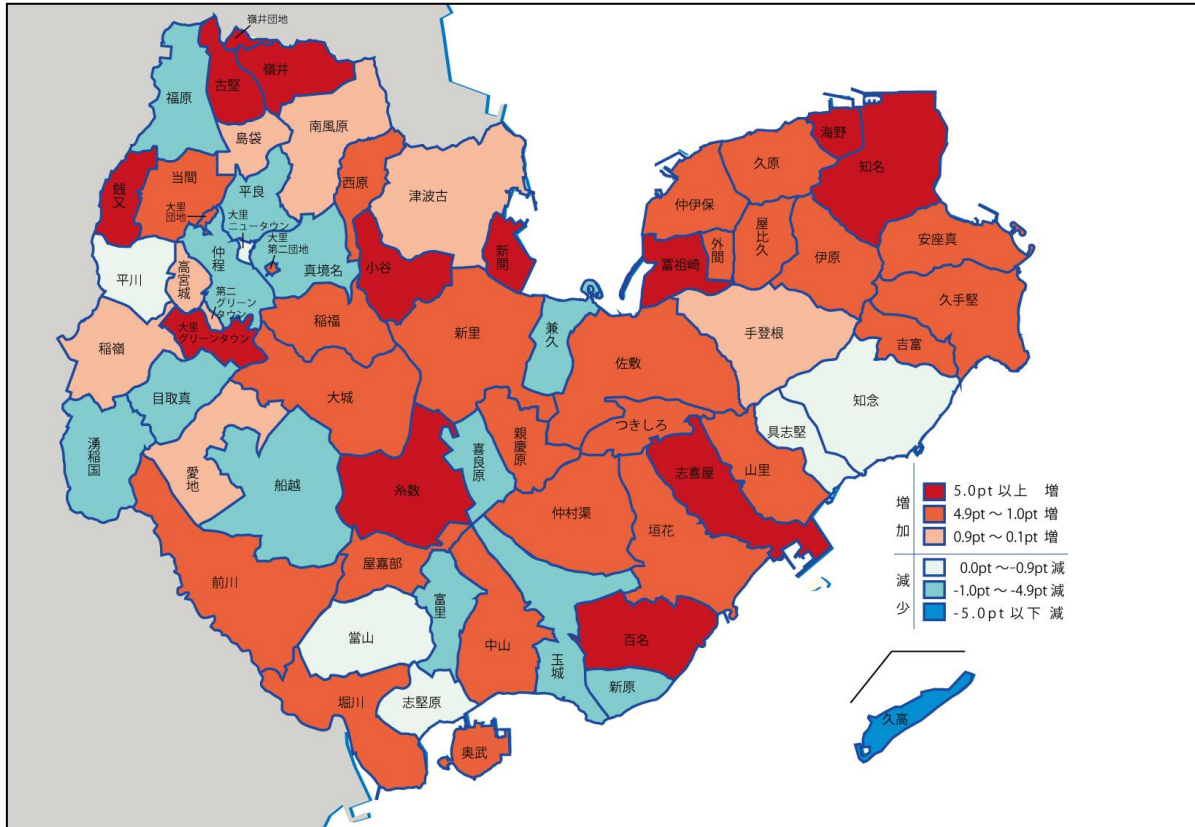
図 2-7.高齢化率の比較



出典：南城市人口統計HP

図 2-8.行政区別の高齢化率(H27.3)

- 過去5年間における行政区別に高齢化率の変化をみると、多くの行政区で高齢化率は増加している。
- 特に、古堅は26.6%から35.8%へと9.2ポイント増加と高齢化が著しく進行、その他でも知名が9.0ポイント、大里グリーンタウンが8.5ポイント、富祖先崎が7.9ポイントと高齢化が急速に進んでいる。



出典：南城市人口統計HP

図 2-9.行政区別の高齢化率の変化(H22→H27)

表 2-3.行政区別の高齢化率の推移(1/2)

地域	行政区	H22			H27			H22～H27の推移	
		人口	高齢人口	高齢化率(%)	人口	高齢人口	高齢化率(%)	高齢人口	高齢化率(ポイント)
玉城	親慶原	1,380	282	20.4%	1,301	303	23.3%	21	2.9
	垣花	381	114	29.9%	350	111	31.7%	-3	1.8
	仲村渠	233	62	26.6%	231	71	30.7%	9	4.1
	百名	867	163	18.8%	852	203	23.8%	40	5.0
	新原	204	66	32.4%	236	69	29.2%	3	-3.1
	玉城	206	56	27.2%	207	48	23.2%	-8	-4.0
	中山	251	67	26.7%	226	71	31.4%	4	4.7
	奥武	942	236	25.1%	919	266	28.9%	30	3.9
	志堅原	464	83	17.9%	534	95	17.8%	12	-0.1
	堀川	605	126	20.8%	568	135	23.8%	9	2.9
	富里	414	81	19.6%	463	84	18.1%	3	-1.4
	當山	462	94	20.3%	439	88	20.0%	-6	-0.3
	屋嘉部	570	76	13.3%	578	97	16.8%	21	3.4
	糸数	533	134	25.1%	493	150	30.4%	16	5.3
	喜良原	358	175	48.9%	381	173	45.4%	-2	-3.5
	船越	1,381	220	15.9%	1,837	246	13.4%	26	-2.5
	愛地	999	124	12.4%	1,120	144	12.9%	20	0.4
前川	1,107	241	21.8%	1,078	254	23.6%	13	1.8	
	小計	11,357	2,400	21.1%	11,813	2,608	22.1%	208	0.9
知念	志喜屋	792	188	23.7%	723	209	28.9%	21	5.2
	山里	269	67	24.9%	242	68	28.1%	1	3.2
	具志堅	177	51	28.8%	208	60	28.8%	9	0.0
	知念	608	166	27.3%	769	203	26.4%	37	-0.9
	吉富	125	41	32.8%	143	50	35.0%	9	2.2
	久手堅	452	152	33.6%	432	155	35.9%	3	2.3
	安座真	618	144	23.3%	594	150	25.3%	6	2.0
	知名	916	199	21.7%	671	206	30.7%	7	9.0
	海野	492	139	28.3%	451	154	34.1%	15	5.9
	久原	494	88	17.8%	526	99	18.8%	11	1.0
	久高	249	106	42.6%	251	90	35.9%	-16	-6.7
		小計	5,192	1,341	25.8%	5,010	1,444	28.8%	103

(刑務所等は、控除)

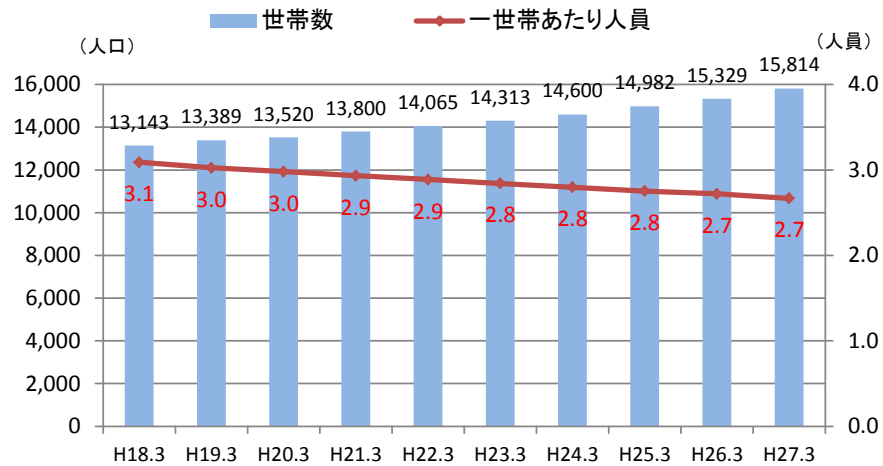
表 2-4.行政区別の高齢化率の推移(2/2)

地域	行政区	H22			H27			H22~H27の推移	
		人口	高齢人口	高齢化率(%)	人口	高齢人口	高齢化率(%)	増加量	高齢化率(ポイント)
佐敷	津波古	3,035	584	19.2%	3,254	649	19.9%	65	0.7
	小谷	373	143	38.3%	359	160	44.6%	17	6.2
	新里	919	187	20.3%	954	205	21.5%	18	1.1
	兼久	446	91	20.4%	530	102	19.2%	11	-1.2
	佐敷	659	173	26.3%	702	206	29.3%	33	3.1
	手登根	880	208	23.6%	859	206	24.0%	-2	0.3
	伊原	268	73	27.2%	259	77	29.7%	4	2.5
	屋比久	348	98	28.2%	325	103	31.7%	5	3.5
	外間	184	43	23.4%	172	46	26.7%	3	3.4
	富祖崎	412	108	26.2%	363	124	34.2%	16	7.9
	仲伊保	743	155	20.9%	720	167	23.2%	12	2.3
	新開	2,222	265	11.9%	1,976	357	18.1%	92	6.1
	小計	10,489	2,128	20.3%	10,473	2,402	22.9%	274	2.6
大里	西原	178	41	23.0%	138	35	25.4%	-6	2.3
	南風原	307	67	21.8%	321	72	22.4%	5	0.6
	平良	352	70	19.9%	490	78	15.9%	8	-4.0
	嶺井	590	121	20.5%	512	133	26.0%	12	5.5
	嶺井団地	457	60	13.1%	482	92	19.1%	32	6.0
	古堅	335	89	26.6%	254	91	35.8%	2	9.3
	福原	433	108	24.9%	481	106	22.0%	-2	-2.9
	島袋	558	87	15.6%	661	107	16.2%	20	0.6
	当間	687	121	17.6%	649	135	20.8%	14	3.2
	仲程	566	94	16.6%	832	120	14.4%	26	-2.2
	高宮城	329	59	17.9%	351	64	18.2%	5	0.3
	銭又	174	41	23.6%	183	54	29.5%	13	5.9
	平川	370	75	20.3%	475	93	19.6%	18	-0.7
	稲嶺	952	148	15.5%	1,095	172	15.7%	24	0.2
	大里グリーンタウン	1,992	417	20.9%	1,958	576	29.4%	159	8.5
	目取真	658	134	20.4%	784	150	19.1%	16	-1.2
	湧稲国	397	122	30.7%	442	130	29.4%	8	-1.3
	大城	899	262	29.1%	889	275	30.9%	13	1.8
	稲福	321	52	16.2%	392	75	19.1%	23	2.9
	真境名	257	59	23.0%	265	56	21.1%	-3	-1.8
大里団地	421	27	6.4%	346	29	8.4%	2	2.0	
大里第二団地	250	12	4.8%	224	13	5.8%	1	1.0	
大里ニュータウン	474	22	4.6%	713	29	4.1%	7	-0.6	
第二グリーンタウン	275	12	4.4%	448	23	5.1%	11	0.8	
小計	12,232	2,300	18.8%	13,385	2,708	20.2%	408	1.4	
つきしろ	つきしろ	1,020	205	20.1%	1,176	262	22.3%	57	2.2
計		40,290	21,182	52.6%	41,857	22,195	53.0%	1013	0.5

(刑務所等は、控除)

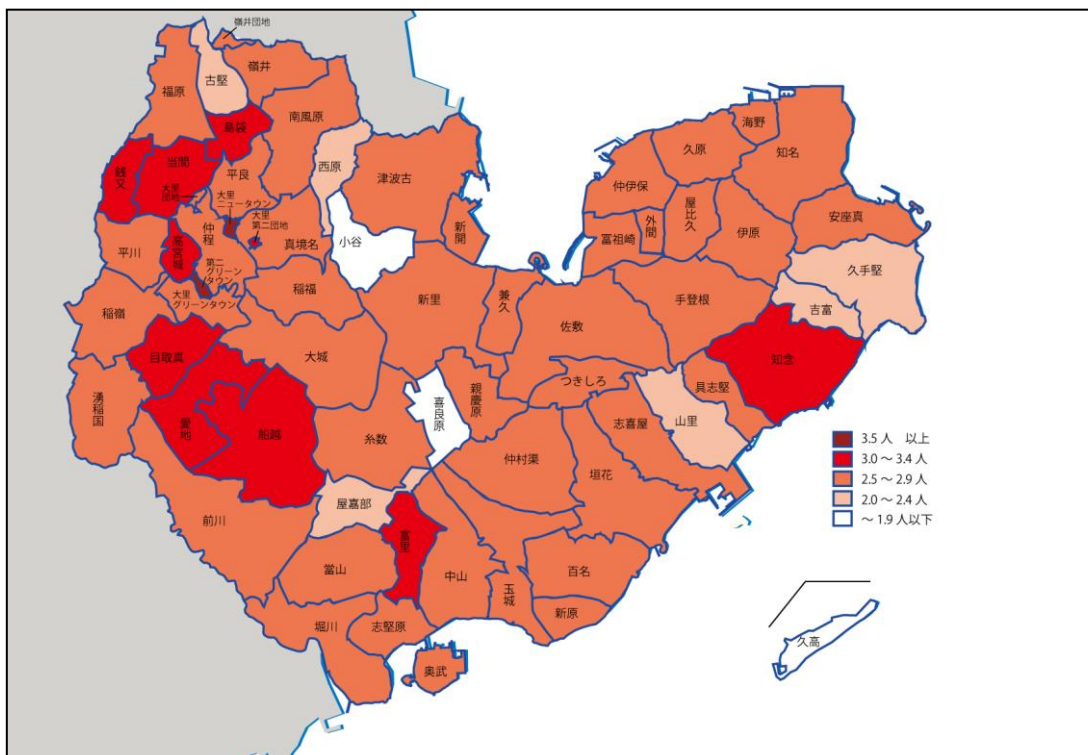
1-3 世帯

- 南城市全体の世帯数は、平成18年の13,143世帯から、平成27年は15,814世帯へと2,671世帯、20.3%増加している。
- 一方、世帯当たり人員は平成18年の3.1人から平成27年は2.7人へと0.4人増加しており、核家族化や独居者が増加している状況がうかがえる。
- 行政区別では、大里ニュータウンが3.7人、第二グリーンタウンが3.6人、知念が3.4人、大里第二団地が3.2人、船越が3.1人と多いのに対し、吉良原は1.8人、小谷は1.9人と2.0人を下回っており、単身世帯が多い状況がうかがえる。



出典：南城市HP

図 2-10.世帯数と世帯当たり人員の推移



出典：南城市HP

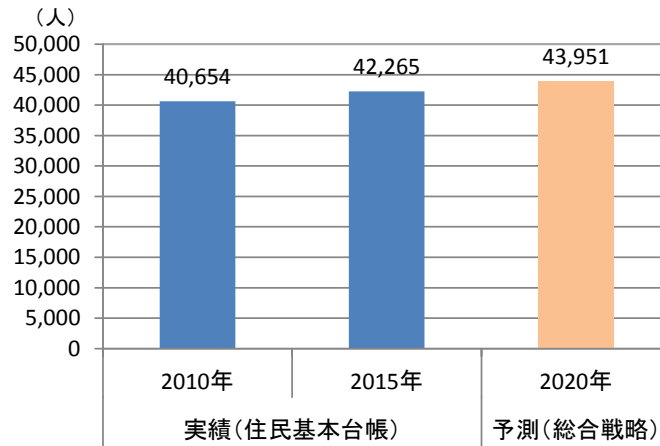
図 2-11.行政区別の世帯当たり人員

表 2-5 行政区別の世帯人員

地域	行政区	人口	世帯数	世帯人員	地域	行政区	人口	世帯数	世帯人員	
玉城	親慶原	1301	488	2.7	佐敷	津波古	3254	1170	2.8	
	垣花	350	140	2.5		小谷	359	192	1.9	
	仲村渠	231	94	2.5		新里	954	361	2.6	
	百名	852	331	2.6		兼久	530	196	2.7	
	新原	236	94	2.5		佐敷	702	258	2.7	
	玉城	207	82	2.5		手登根	859	314	2.7	
	中山	226	85	2.7		伊原	259	99	2.6	
	奥武	919	346	2.7		屋比久	325	130	2.5	
	志堅原	534	186	2.9		外間	172	68	2.5	
	堀川	568	225	2.5		富祖崎	363	146	2.5	
	富里	463	156	3.0		仲伊保	720	256	2.8	
	當山	439	152	2.9		新開	1976	761	2.6	
	屋嘉部	578	244	2.4		小計	10473	3951	2.7	
	糸数	493	191	2.6		大里	西原	138	57	2.4
	喜良原	381	211	1.8			南風原	321	124	2.6
	船越	1837	593	3.1			平良	490	171	2.9
	愛地	1120	374	3.0			嶺井	512	186	2.8
前川	1078	421	2.6	嶺井団地	482		166	2.9		
小計	11813	4413	2.7	古堅	254		108	2.4		
知念	志喜屋	723	262	2.8	福原		481	177	2.7	
	山里	242	99	2.4	島袋		661	221	3.0	
	具志堅	208	75	2.8	当間		649	217	3.0	
	知念	769	229	3.4	仲程		832	297	2.8	
	吉富	143	60	2.4	高宮城		351	117	3.0	
	久手堅	432	208	2.1	銭又		183	61	3.0	
	安座真	594	239	2.5	平川		475	171	2.8	
	知名	671	253	2.7	稲嶺		1095	379	2.9	
	海野	451	183	2.5	大里グリーンタウン		1958	712	2.8	
	久原	526	184	2.9	目取真		784	264	3.0	
	久高	251	141	1.8	湧稲国		442	171	2.6	
	小計	5010	1933	2.6	大城		889	312	2.8	
					稲福		392	158	2.5	
				真境名	265		91	2.9		
				大里団地	346	118	2.9			
				大里第二団地	224	70	3.2			
				大里ニュータウン	713	194	3.7			
				第二グリーンタウン	448	123	3.6			
				小計	13385	4665	2.9			
				つきしろ	つきしろ	1176	468	2.5		
				計		41857	15430	2.7		

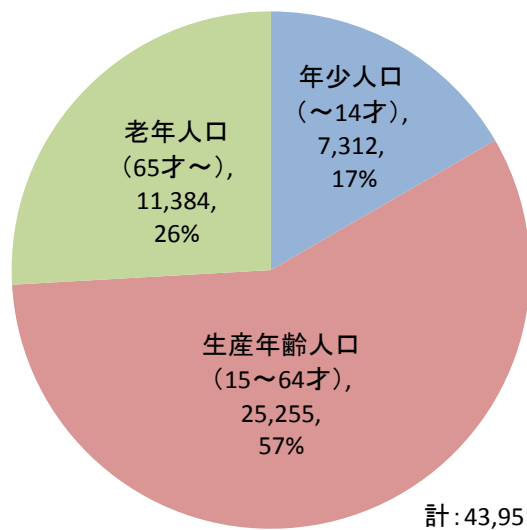
1-4 将来人口

- 南城市の総合戦略における2020年の将来人口予測は、43,951人であり、2015年の42,265人（住民基本台帳）より、1,686人（4.0%）増加すると推計されている。
- 総合戦略では、2020年の年齢3区分毎の人口は、年少人口（～14才）が7,312人、生産年齢人口（15～64才）が25,255人、老年人口（65才～）が11,384人、高齢化率は25.9%と推計されている。



出典: 住民基本台帳、総合戦略

図 2-12.南城市の人口推移と将来人口予測



出典: 総合戦略

図 2-13.2020年における年齢3区分毎の人口推計

1-5 土地利用

(1) 都市計画等の法規制

- 南城市は、久高島を除く全域が非線引きの「南城市都市計画区域」に指定されている。
- 平成18年の合併以前に、那覇広域都市計画区域に含まれていた佐敷地域、大里地域は、第1種低層住居専用地域、第1種中高層住居専用地域、第1種住居地域、第2種住居専用地域、工業地域の用途地域が指定されている。
- また、都市計画区域内は、広範囲にわたり建築物等の新築・増改築や、伐採、採石等を規制する風致地区に指定されており、無秩序な市街化の抑制が図られている。

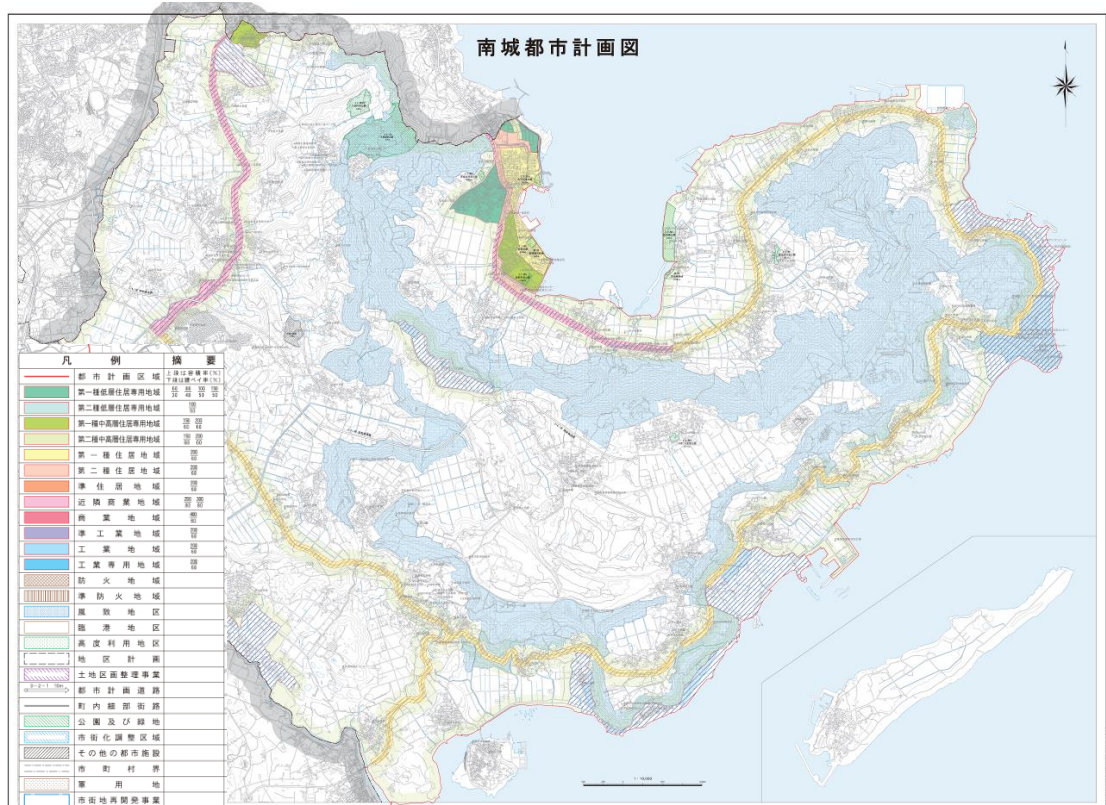

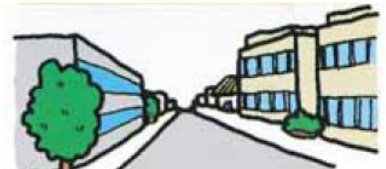





図 2-14.南城市都市計画図

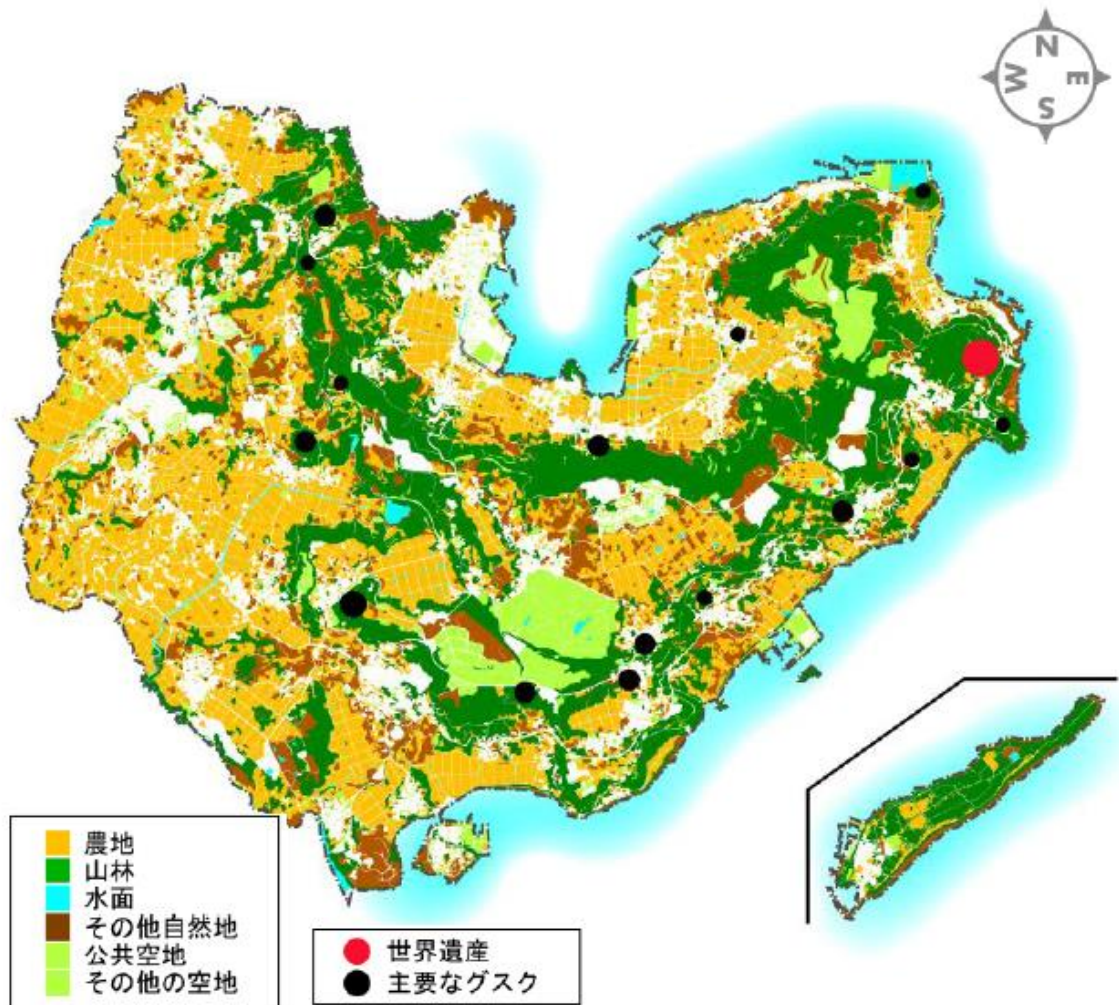
<p>第一種低層住居専用地域</p>  <p>低層住宅のための地域です。小規模なお店や事務所をかねた住宅や、小中学校などが建てられます。</p>	<p>第一種中高層住居専用地域</p>  <p>中高層住宅のための地域です。病院、大学、500㎡までの一定のお店などが建てられます。</p>	<p>第一種住居地域</p>  <p>住居の環境を守るための地域です。3,000㎡までの店舗、事務所、ホテルなどは建てられます。</p>
<p>第二種住居地域</p>  <p>主に住居の環境を守るための地域です。店舗、事務所、ホテル、カラオケボックスなどは建てられます。</p>	<p>工業地域</p>  <p>どんな工場でも建てられる地域です。住宅やお店は建てられますが、学校、病院、ホテルなどは建てられません。</p>	

出典：国土交通省HP

図 2-15.用途地域のイメージ

(2)土地利用

- 南城市内は、全域にわたり農地が広がっている。
- 丘陵地には帯状に緑地が連なっている。
- 都市的土地利用（白地の部分）は、津波古や、仲程など旧町村の中心部に多くみられる。



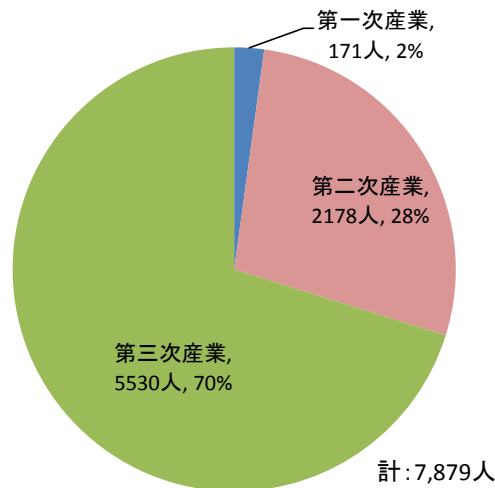
出典：都市計画マスタープラン

図 2-17 南城市の土地利用

1-6 産業構造

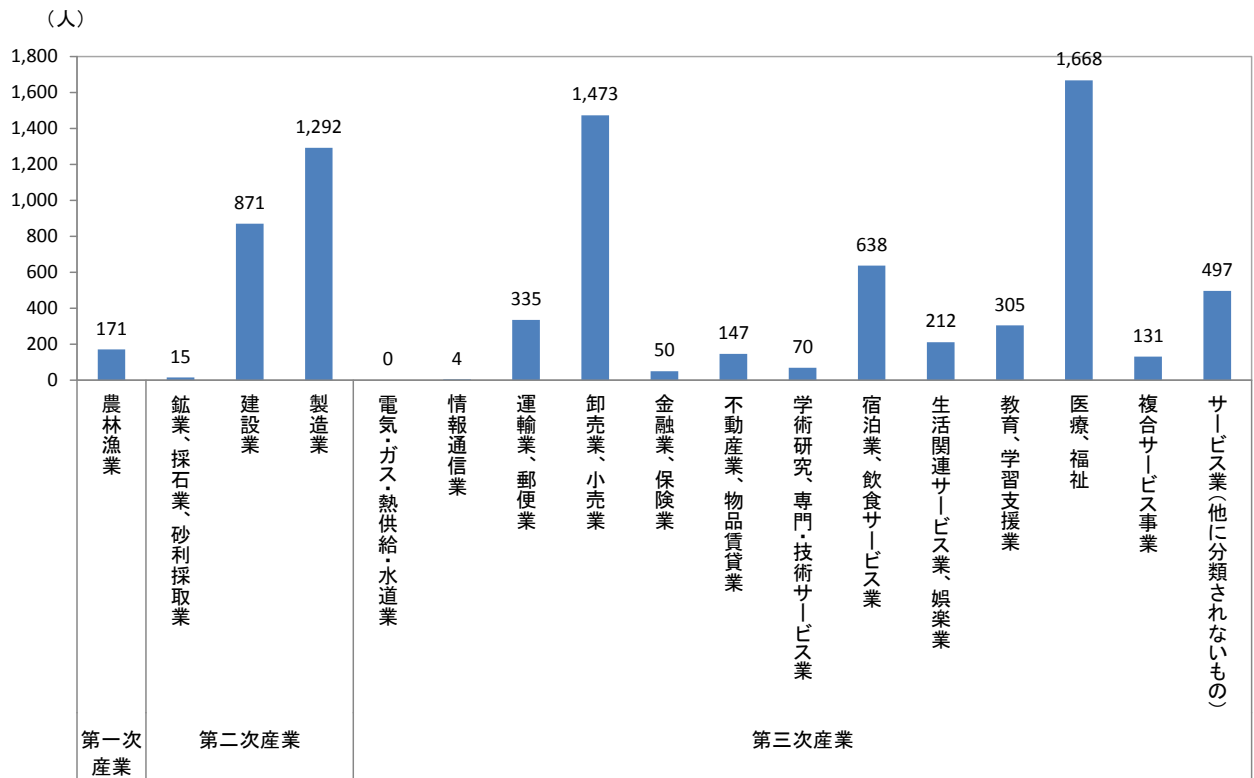
(1) 産業別従業人口

- 南城市の従業人口は、7,879人であり、その内訳は、第三次産業が5,530人と70.2%を占め、第二次産業が2,178人、27.6%、第一次産業が171人、2.2%となっている。
- 産業大分類別では、「医療・福祉」が1,668人と最も多く、次いで、「卸売業・小売業」1,473人、「製造業」1,292人、「建設業」871人、「宿泊業・飲食サービス業」638人の順に多くなっている。



出典：H25 南城市市勢要覧(元データは H24 経済センサス)

図 2-18.産業 3 部門別従業人口の構成

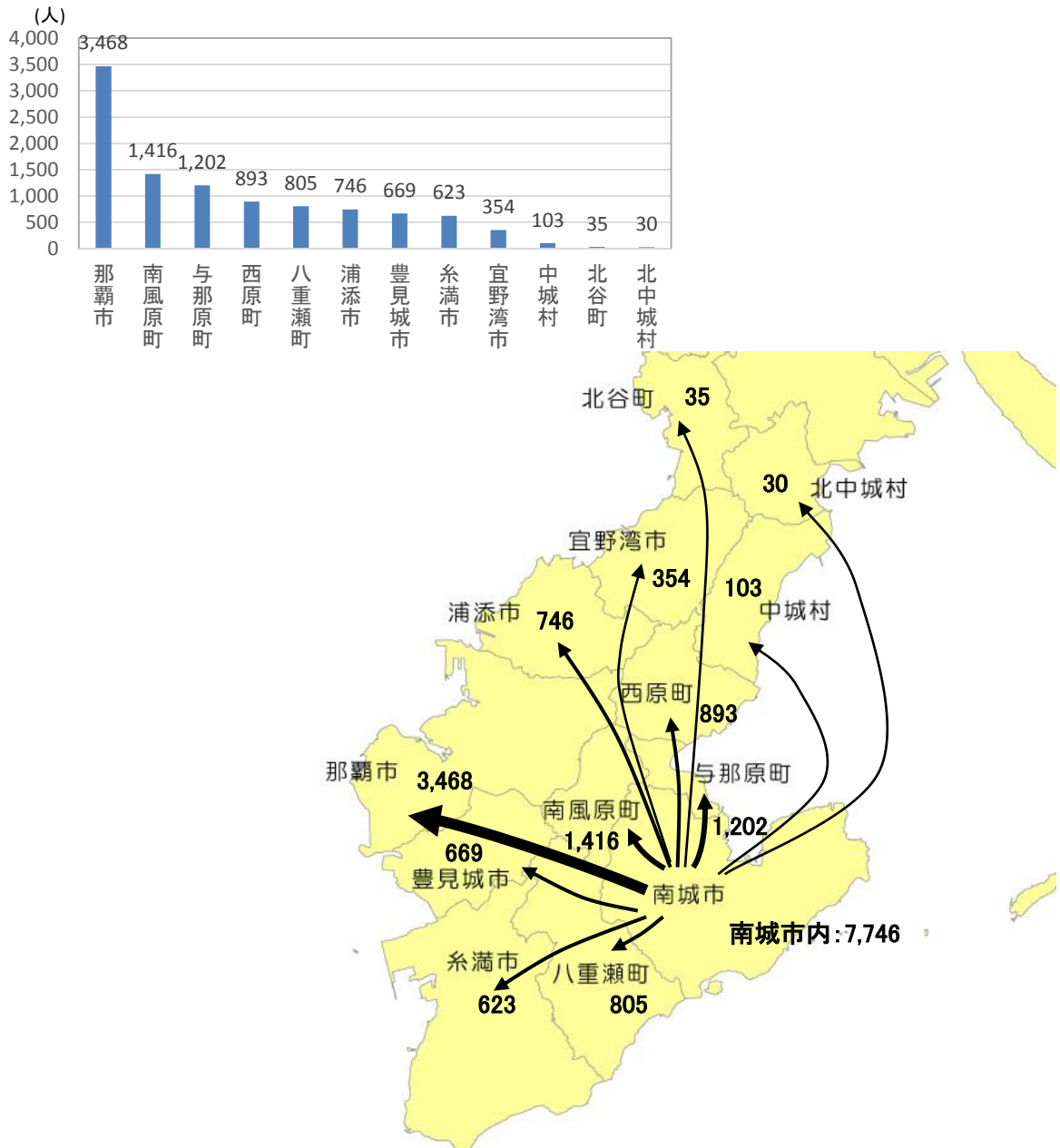


出典：H25 南城市市勢要覧(元データは H24 経済センサス)

図 2-19.産業別大分類別従業人口

(2)通勤・通学状況

- H22国勢調査で、15歳以上の南城市の通勤・通学状況をみると、南城市内で通勤・通学をしている方は、19,682人中、7,746人と39.4%であり、残り約6割の方は、市外に通勤通学している状況である。
- 南城市外の通勤・通学先としては、那覇市が3,468人と最も多く、次いで隣接する南風原町が1,416人、与那原町が1,202人、八重瀬町が805人と多くなっている。
- その他では、西原町、豊見城市、糸満市、浦添市には500人以上が通勤通学してる。



出典: H22 国勢調査

図 2-20.南城市民の通勤・通学状況

1-7 施設分布

(1) 公共施設

- 玉城、知念、佐敷、大里の各地域に、市役所庁舎又は出張所、図書館又は図書館分館が整備されている。
- 玉城地域、知念地域の中心部には、体育館、運動場などが一体的に整備され、佐敷地域には「新開球場」、「さしきスポ・レクセンター」が、大里地域には「体育センター」、「大里内原公園」が整備されており、市内には多くの体育施設が整備されている。
- 文化施設として佐敷地域に「南城市文化センター・シュガーホール」が整備されており、音楽や舞台等に関するイベントが開催されている。



出典：南城市 HP

図 2-21. 公共施設の立地状況

(2)医療・福祉施設

- 南城市内には、「沖縄県うちなあ医療機関ネット」に登録されている病院、診療所として、「沖縄メディカル病院」、「大里こどもクリニック」、「みなみ野クリニック」、「久高診療所」、「平田内科医院」、「南城つはこクリニック」の6つの医療機関がある。
- 多くの医療機関が佐敷、大里地区に集中しており、玉城地区、久高島を除く知念地区に病院はなく、地域により医療機関の整備状況に大きな差がある。
- 離島の久高島には、沖縄県立南部医療センター・こども医療センター病院附属の「久高診療所」が整備されている。
- なお、沖縄メディカル病院は、平成25年4月2日より、佐敷新開より佐敷津波古に移転する。



出典：医療施設は沖縄県うちなあ医療機関ネット」HP、福祉施設は南城市資料

図 2-22.医療・福祉施設の立地状況

(3)教育・保育施設

- 中学校は、各地域に1校ずつの計4校が整備されている。
- 小学校は、市内に8校が整備されている。
- 久高島には小中学校が1校整備されており、市内にはあわせて13の小学校、中学校、小中学校が整備されている。
- 市内に高校はなく、市内在住の高校生は近隣の向陽高校（八重瀬町）や、知念高校（与那原町）などに通学している。
- その他、6箇所の幼稚園と、14箇所の保育園が整備されている。



出典：南城市 HP

図 2-23.教育・保育施設の立地状況

(4) 商業施設

- 市内では、佐敷地区、大里地区にはショッピングセンターなど規模が大きい商業施設が立地している。
- 一方、知念地区は「Aコープ知念店」、「伊集スーパー」の2店、玉城地区は地区の南部の「Aコープ玉城店」と「多和田スーパー」の2店と少なく、知念地区の西側、玉城地区の東側、北側は最寄りにスーパーがない状況となっている。



出典：スーパーマーケットまっぷ HP

図 2-24. 商業施設の立地状況

(5)観光・レジャー施設

- 市内には、世界遺産である「斎場御嶽」をはじめ、「島添大里城跡」、「玉城城跡」、「知念城跡」、「仲村渠樋川」、「受水・走水」など琉球王朝時代の歴史的史跡が多く残されている。
- その他にも「おきなわワールド文化王国玉泉洞」といった観光施設や、「新原ビーチ」、「あざまサンサンビーチ」などのビーチ、「ニライ・カナイ橋」のような景観スポットと多様な観光資源がある。



出典: H26 南城市市勢要覧

図 2-25.観光の立地状況

2 公共交通の状況

2-1 公共交通の概況

(1) 公共交通ネットワークの概況

- 南城市内には、公共交通として、陸上では「路線バス」、「タクシー」、「おでかけなんじい」、「庁舎間巡回バス」が運行されている。
- また、海上では安座真港と久高島の徳仁港を結ぶフェリー、高速船が運航されている。

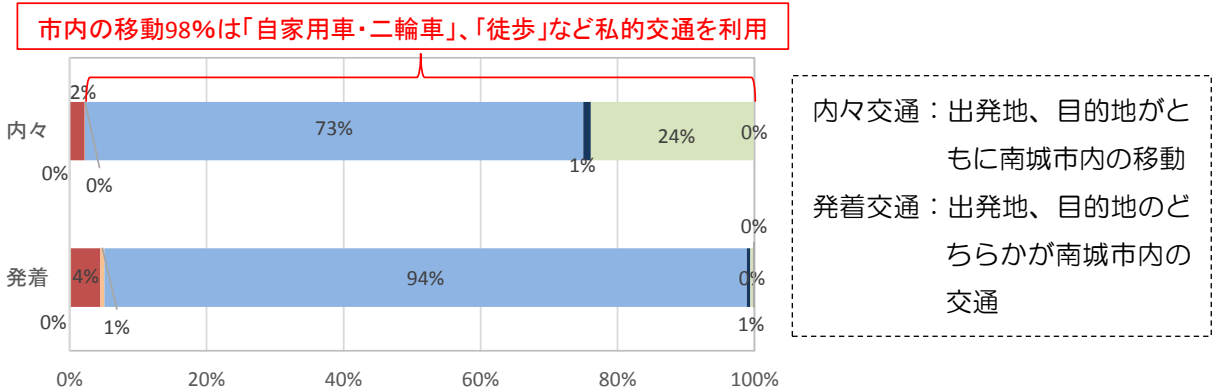


図 2-26.南城市の公共交通ネットワーク

(2)公共交通の利用状況の概況

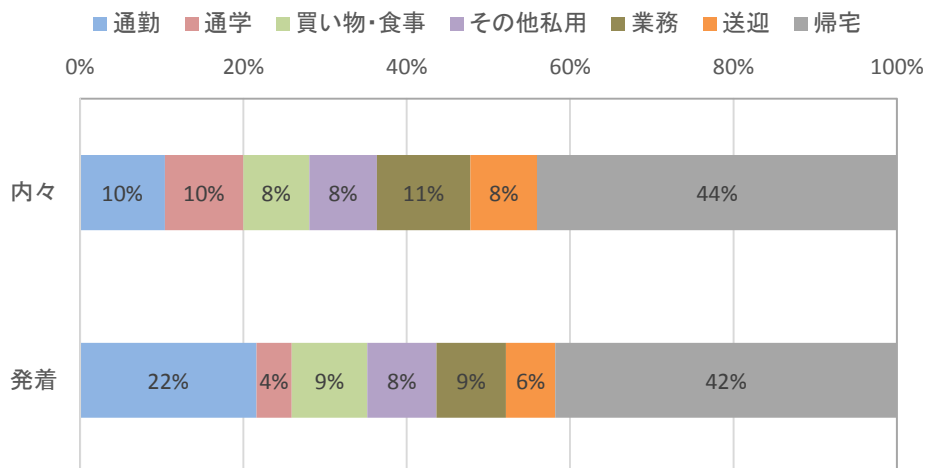
- H18 沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査によると、南城市内々の交通分担率は、「自家用車・二輪車」が73%、「徒歩」が24%、「自転車」が1%とあわせて98%が私的交通機関で示されており、路線バスの利用率は2%にとどまっている。
- 発着交通は、「自家用車・二輪車」の割合が94%と非常に高く、内々に比べれば「路線バス」の利用率は4%とやや高い。
- 内々、発着交通の移動目的をみても、発着交通は、「通勤」の割合が22%と、内々交通の10%を大きく上回っており、通勤での利用が目立っている。一方、内々交通は、発着交通に比べ、「通学」の割合が高くなっている。

■ モノレール ■ 路線バス ■ タクシー・ハイヤー ■ 自家用車・二輪車
■ 自転車 ■ 徒歩 ■ 不明



出典：H18 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査

図 2-27.南城市の交通分担率



出典：H18 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査

図 2-28.南城市関連交通の移動目的

2-2 路線バスの概況

(1) バス路線網

- 現在南城市内では、東陽バス、沖縄バス、琉球バス交通の3社が16系統、平日で南城市発が207本、休日(日曜日)が南城市発で157本運行されており、休日の運行本数は、平日に比べ52本、25%少なくなっている。
- 市内には、「馬天営業所」、「親慶原営業所」、「百名バスターミナル」があり、バス路線の終点となっている。
- バス路線は、国道331号の佐敷地区中心部(馬天営業所まで)や国道331号の玉城地区など幹線道路を中心とした路線形態となっている。
- 路線の多くは那覇バスターミナルを起点としており、路線バスによる市内の地域間の結びつきは弱い。



系統番号	路線名	起点	終点	運行本数				運行会社
				平日		休日		
				発	着	発	着	
36	糸満～新里線	糸満BT	親慶原出張所	4	4	3	3	沖縄バス
	糸満～新里線(富盛経由)			1	1	0	0	
37	那覇新開線	那覇BT	馬天営業所	0	23	0	20 (25)	東陽バス
	那覇新開線(壺屋経由)			2	1	1	1	
38	志喜屋線	那覇BT	志喜屋	20	22	16 (17)	16 (15)	東陽バス
39	百名線	那覇BT	親慶原出張所	10	8	11	9	沖縄バス
	百名線(つきしろの町経由)		11	14	6	9		
	百名線(つきしろの町・休暇センター経由)		7	6	6	5		
40	大里線(親慶原出張所)	那覇BT	親慶原出張所	5	5	4	4	沖縄バス
	大里線(大城)		19	19	12	12		
	大里線(親慶原出張所・第二団地経由)		1	1	0	0		
41	つきしろの街線	那覇BT	親慶原出張所	5	4	4	3	沖縄バス
	つきしろの街線(休暇センター経由)	親慶原出張所	那覇BT	1		1		沖縄バス
50	百名(東風平)線	那覇BT	百名BT	28	24	17	17	琉球バス
	百名線(壺川経由)	百名BT	琉銀本店前	1		0		琉球バス
51	百名線(船越)線	那覇BT	百名BT	4	14	2	8	琉球バス
	百名線(向陽高校前経由)			1		0		
53	志喜屋線	那覇BT	百名BT	14	8	9	3	琉球バス
54	前川線(東風平経由)	那覇BT	玉泉洞前	2	2	0	2	琉球バス
	前川線(目取真経由)			2	2	2	0	
81	西崎向陽高校線	糸満BT	玉泉洞前	2	2	0	0	琉球バス
82	玉泉洞糸満線	糸満BT	玉泉洞前	12	12	11	11	琉球バス
83	玉泉洞線	那覇BT	玉泉洞前	9	9	13	13	琉球バス
91	城間(南風原)線	馬天営業所	屋富祖	4	4	3	3	東陽バス
109	大里線	那覇BT	大城	3	3	1	1	沖縄バス
191	城間(一日橋)線	馬天営業所	屋富祖	39	39	27	27	東陽バス
計				207	227	149	167	

※休日は日曜日の運行本数、()内は土曜日の運行本数

出典:各バス会社のHP

図 2-29.南城市内のバス路線網

(2) 区間別の運行頻度

- 佐敷地区の馬天営業所からは、国道 331 号を經由して那覇・南風原方面に 100 本/日以上
のバスが運行されており、市外へのアクセス利便性は高い。
- その他では、玉城地区の百名ターミナルから糸満側の国道 331 号、大里地区の県道 86 号、
国道 331 号知念地区の志喜屋周辺で 30 本/日以上が目立つ程度で、多くの路線については、
運行頻度が 30 本/日未満（1 時間 2 本程度）となっている。



データ: 各バス会社 HP

図 2-30. 路線バスの運行本数

(3)路線別の時間帯別運行状況

●系統番号 37、39、50、191 など概ね 1 時間に 1~2 本程度運行されている路線がある一方で、系統番号 36、41、54、56、81、91、10 のように数時間間隔で運行されている路線もあり、路線による運行本数に大きな差がみられる。

表 2-6.路線バスの時間帯別の運行状況(平日)

1本 2本 3本以上

南城市からの流出方向(那覇・南風原・糸満方面)

バス路線			5時台	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	基準バス停	
36	糸満~新里線	親慶原出張所			1	1							1		1								新開バス停
	糸満~新里線(富盛経由)																						
37	那覇新聞線	馬天営業所	1	1	1	2	1	2	1	2	1	1	2	1	1	2	1	2	1				新開バス停
	那覇新聞線(壺川経由)			1																			
38	志喜屋線	志喜屋		2	3	3	1	1	1	1	2	1	2	1	1	1	2						久手堅バス停
39	百名線	親慶原出張所			1			1	1	1	1	1	1	1	1								新開バス停
	百名線(つきしろ町経由)																						
	百名線(つきしろ町・休暇センター経由)	新原ビーチ		1	3	1	1				1		1	1	1	1	1			1			
40	大里線(親慶原出張所)	親慶原出張所		1	2							1											高宮城バス停
	大里線(大城)	大城				1	1	1	2	2	1		1	2	2	2	1	2	1				仲程入口バス停
	大里線(親慶原出張所・第二団地経由)	親慶原出張所																					
41	つきしろの街線	親慶原出張所			1				1			1											新開バス停
	つきしろの街線(休暇センター経由)														1								
50	百名(東風平)線	百名バスターミナル		2	3	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	1			1			富里バス停
	百名線(壺川経由)	琉銀本店前		1																			
51	百名線(船越)線	百名バスターミナル					1		1	2	1	2		1	2	1	1	2					富里バス停
53	志喜屋線	百名バスターミナル		1	4	2		1															富里バス停
54	前川線(東風平経由)	玉泉洞前			1								1					1					玉泉洞前バス停
	前川線(自取真経由)				1			1															前川バス停
81	西崎向陽高校線	玉泉洞前				1								1									玉泉洞前バス停
82	玉泉洞糸満線	玉泉洞前			1	1	1		1	1		1	1	1	1	2	1	1					玉泉洞前バス停
83	玉泉洞糸満線	玉泉洞前				1		1	1		1	1	1	1	1	1		1	1				玉泉洞前バス停
91	城間(南風原)線	屋富祖	1		1									1									新開バス停
109	大里線	大城			1			1			1												南風原バス停
191	城間(一日橋)線	屋富祖	1	4	2	3	2	3	2	3	2	3	1	3	3	2	2	2	2	1			新開バス停

南城市への流入方向(南城市内方面)

バス路線			5時台	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	基準バス停	
36	糸満~新里線	親慶原出張所			1	1						1											新開バス停
	糸満~新里線(富盛経由)													1									
37	那覇新聞線	馬天営業所		1		2	1	2	1	1	1	2	1	1	1	1	1	2	2	1			新開バス停
	那覇新聞線(壺川経由)				1									1									
38	志喜屋線	志喜屋			1	1	2	1	1	1	1	2	1	2	1	2	1	2	1	1			久手堅バス停
39	百名線	親慶原出張所					1	1	1	1	1	1	2					1	1	1			新開バス停
	百名線(つきしろ町経由)																						
	百名線(つきしろ町・休暇センター経由)	新原ビーチ		1	1		1	1	1		1		1	1		1		2			1		
40	大里線(親慶原出張所)	親慶原出張所										1	1							2	1		高宮城バス停
	大里線(大城)	大城			1	1	1	2	2	2		1		2	2	2	2	1					
	大里線(親慶原出張所・第二団地経由)	親慶原出張所									1												
41	つきしろの街線	親慶原出張所					1					1		1			1		1				新開バス停
50	百名(東風平)線	百名バスターミナル			1	2	2	2	2	1	2	1	1	2	1	3	2	1	2	1	1		富里バス停
51	百名線(船越)線	百名バスターミナル					1	2	1														富里バス停
	百名線(向陽高校前経由)				1																		
53	志喜屋線	百名バスターミナル								1	2	1	1	1	2	1	1	1	2	1			富里バス停
54	前川線(東風平経由)	玉泉洞前		1																			玉泉洞前バス停
	前川線(自取真経由)												1				1						前川バス停
81	西崎向陽高校線	玉泉洞前			1																		玉泉洞前バス停
82	玉泉洞糸満線	玉泉洞前			1	1	1		1	1	1		1	1	1	1	1	1					玉泉洞前バス停
83	玉泉洞糸満線	玉泉洞前				1		1	1	1		1		1	1	1	1	1	1				玉泉洞前バス停
91	城間(南風原)線	屋富祖			1		1								1					1			新開バス停
109	大里線	大城							1				1						1				南風原バス停
191	城間(一日橋)線	屋富祖			1	4	3	2	3	2	3	2	3	2	1	3	2	4	1	2	1		新開バス停

●休日(日曜日)は、平日に比べ運行本数が少なく、特に、系統番号81は休日に運行されていない状況である。

表 2-7.路線バスの時間帯別の運行状況(休日)

1本 2本 3本以上

南城市からの流出方向(那覇・南風原・糸満方面)

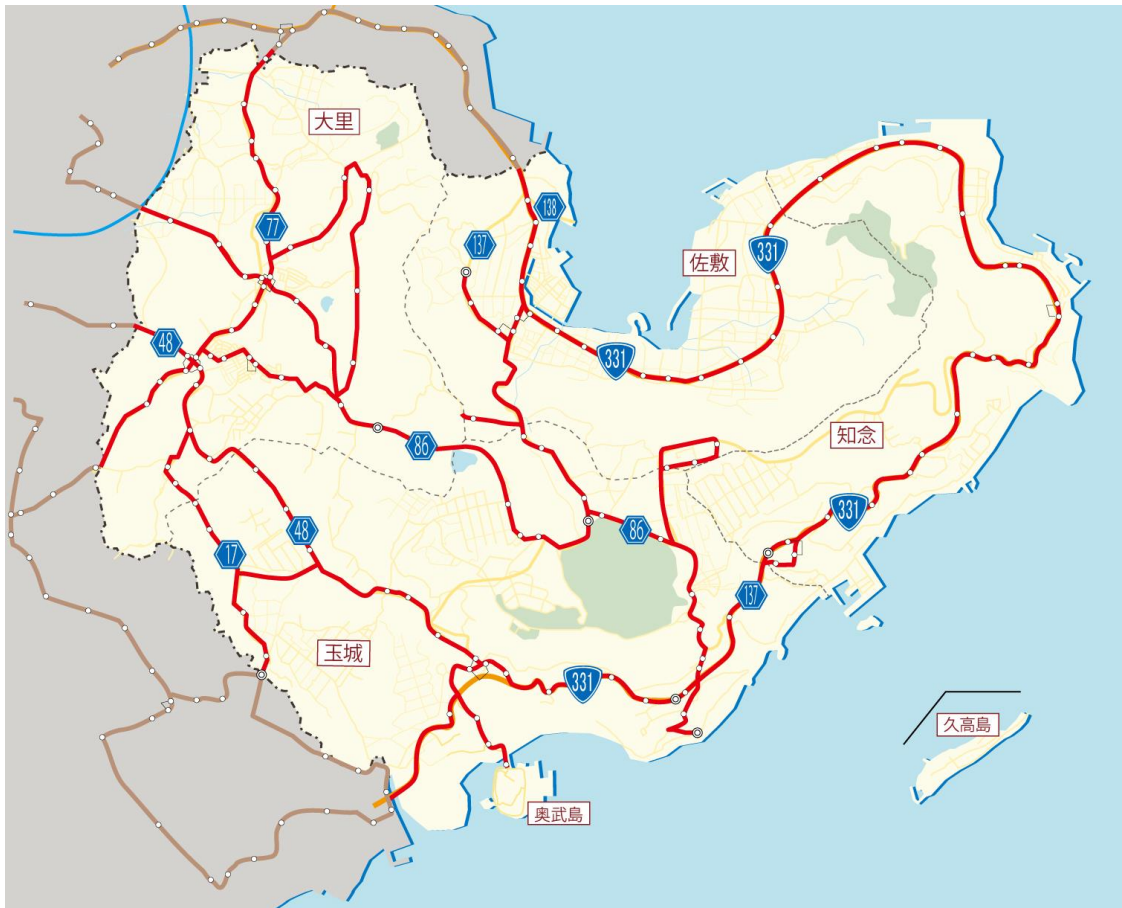
バス路線				5時台	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	基準バス停
36	糸満～新里線	親慶原出張所	糸満バスターミナル				1							1		1							新開バス停
	糸満～新里線(富盛経由)																						
37	那覇新聞線	馬天営業所	那覇バスターミナル	1	2	1	1	2		2	1	1	1	2	1	1	2		1	1			新開バス停
	那覇新聞線(壺川経由)				1																		
38	志喜屋線	志喜屋	那覇バスターミナル			2	1	2	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1					久手堅バス停
39	百名線	親慶原出張所			1		1			1	1	1			1	1	1	1	1				新開バス停
	百名線(つきしろ町経由)					2		1							1	1	1	1	1				
	百名線(つきしろ町・休暇センター経由)		新原ビーチ				1			1		1	1		1								
40	大里線(親慶原出張所)	親慶原出張所				2							1	1									高宮城バス停
	大里線(大城)		那覇バスターミナル					1	1	2	1	1				2	1		1	1			
	大里線(親慶原出張所・第二団地経由)		親慶原出張所													1	2	1		1	1		
41	つきしろの街線	親慶原出張所				1				1			1										新開バス停
	つきしろの街線(休暇センター経由)															1							
50	百名(東風平)線	百名バスターミナル	那覇バスターミナル		2	2		2	1	1	2	1	1	1	1		1	1			1		富里バス停
	百名線(壺川経由)		琉銀本店前																				
51	百名線(船越)線	百名バスターミナル	那覇バスターミナル							1	1		1	1	1	1		1	1			富里バス停	
53	志喜屋線	百名バスターミナル	那覇バスターミナル		1	1	1															富里バス停	
54	前川線(東風平経由)	玉泉洞前	那覇バスターミナル			1		1															玉泉洞前バス停
	前川線(目取真経由)																						前川バス停
81	西崎向陽高校線	玉泉洞前	糸満バスターミナル																			玉泉洞前バス停	
82	玉泉洞糸満線	玉泉洞前	糸満バスターミナル			1		1	1	1	1	1	1	1		1	1					玉泉洞前バス停	
83	玉泉洞糸満線	玉泉洞前	那覇バスターミナル				1		2	1		1	1	1	2	1	1	1	1			玉泉洞前バス停	
91	城間(南風原)線	屋富祖	馬天営業所					1			1										1	新開バス停	
109	大里線	大城	那覇バスターミナル				1															南風原バス停	
191	城間(一日橋)線	屋富祖	馬天営業所		1	3	2	1	2	2	1	2	1	2	2	2	2	2	1	1		新開バス停	

南城市への流出方向(南城市内方面)

バス路線				5時台	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	基準バス停
36	糸満～新里線	糸満バスターミナル	親慶原出張所				1						1										新開バス停
	糸満～新里線(富盛経由)														1								
37	那覇新聞線	那覇バスターミナル	馬天営業所		1	2	1	1	1	1	1	2	1	1		1	1	2	1	1			新開バス停
	那覇新聞線(壺川経由)																						
38	志喜屋線	那覇バスターミナル	志喜屋				2	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	2		1			久手堅バス停
39	百名線	那覇バスターミナル	親慶原出張所			1			1	1	1	1	1		1	1	1	1	1	1			新開バス停
	百名線(つきしろ町経由)		新原ビーチ			1							2		1			2					
	百名線(つきしろ町・休暇センター経由)						1	1		1	1				1								
40	大里線(親慶原出張所)	那覇バスターミナル	親慶原出張所										1	1							2		高宮城バス停
	大里線(大城)		大城			1	1	1		1	2				1	2	1	1	1				
	大里線(親慶原出張所・第二団地経由)		親慶原出張所																				
41	つきしろの街線	那覇バスターミナル	親慶原出張所					1				1								1		新開バス停	
50	百名(東風平)線	那覇バスターミナル	百名バスターミナル			1			2		2	2	1		1	1		2	1	1	1	1	富里バス停
51	百名線(船越)線	那覇バスターミナル	百名バスターミナル				1			1													富里バス停
	百名線(向陽高校前経由)																						
53	志喜屋線	那覇バスターミナル	百名バスターミナル						1			1	1	1	1		1	1		1	1		富里バス停
54	前川線(東風平経由)	那覇バスターミナル	玉泉洞前																				玉泉洞前バス停
	前川線(目取真経由)																						
81	西崎向陽高校線	糸満バスターミナル	玉泉洞前																				玉泉洞前バス停
82	玉泉洞糸満線	糸満バスターミナル	玉泉洞前			1		1	1	1	1	1	1	1		1	1					玉泉洞前バス停	
83	玉泉洞糸満線	那覇バスターミナル	玉泉洞前				1		2	1		1	1	1	2	1	1	1	1			玉泉洞前バス停	
91	城間(南風原)線	馬天営業所	屋富祖						1			1										1	新開バス停
109	大里線	那覇バスターミナル	大城											1									南風原バス停
191	城間(一日橋)線	馬天営業所	屋富祖				2	2	2	1	2	2	1	2	2	1	2	2	3	2	1		新開バス停

(4)バス停の設置状況

- 南城市内では、市内の至る所にバス停が設置されており、市内全体で 118 箇所設置されている。
- 路線別では、国道 331 号が 41 箇所と多く、その他では県道 77 号、県道 86 号、県道 48 号がそれぞれ 12 箇所と多くなっている。
- 地域別では、玉城地域が 40 箇所、大里地域が 36 箇所と多い。



データ:各バス会社 HP

図 2-31.バス停の整備状況

表 2-8.南城市を通行する路線バスの概況

路線	地区別設置箇所数				計
	玉城	知念	佐敷	大里	
国道 331 号	9	18	14	0	41
県道 77 号(主要地方道糸満与那原線)	0	0	0	12	12
県道 86 号(主要地方道南風原知念線)	6	0	0	6	12
県道 17 号	6	0	0	2	8
県道 48 号	7	0	0	5	12
県道 137 号	5	0	4	0	9
県道 138 号	0	0	0	0	0
市道	7	2	4	11	24
計	40	20	22	36	118

(5)路線バスの利用者数

- H25 沖縄県調査によると、南城市内を通行する路線バス 18 系統（H27 現在は、2 系統廃止され 16 系統）の調査日 1 日の利用者数は、6,983 人となっている。
- そのうち、2%にあたる 142 人が「南城市内々」の利用、9%にあたる 654 人が「南城市→市外」の利用、15%にあたる 1,043 人が「市外→南城市」への移動となっている。
- 全体で南城市関連の利用者数は 1,839 人になるが、そのうち 1,697 人(92%)は市外との往来で利用しており、路線バスは主に市外への移動手段として機能している。
- 18 系統の総延長 380.0km に対し、南城市通行区間は 110.5km と総延長の 29%を占めている。一方、南城市関連の利用者数は、1,877 人と総利用者 6,152 人の 27%を占めている。
- 系統番号 37 のように、南城市内の延長の比率よりも、全利用者に占める南城市関連の利用が多い路線もある一方で、系統番号 41 や系統番号 109 のように南城市内の通行区間が 4 割を占めるのに対し、南城市関連の利用者が 2 割程度少なく、南城市内の運行が非効率な路線もみられる。

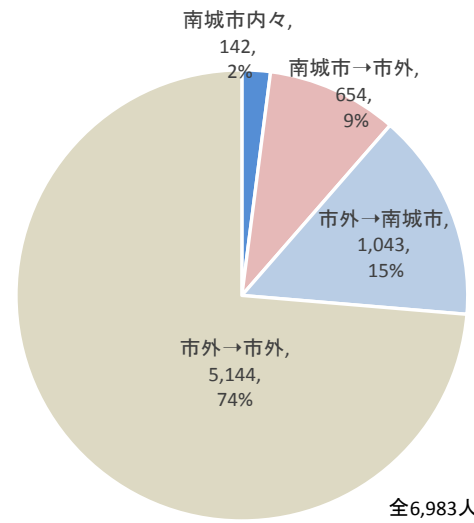


図 2-32.南城市を走行する路線バスの利用者の内訳

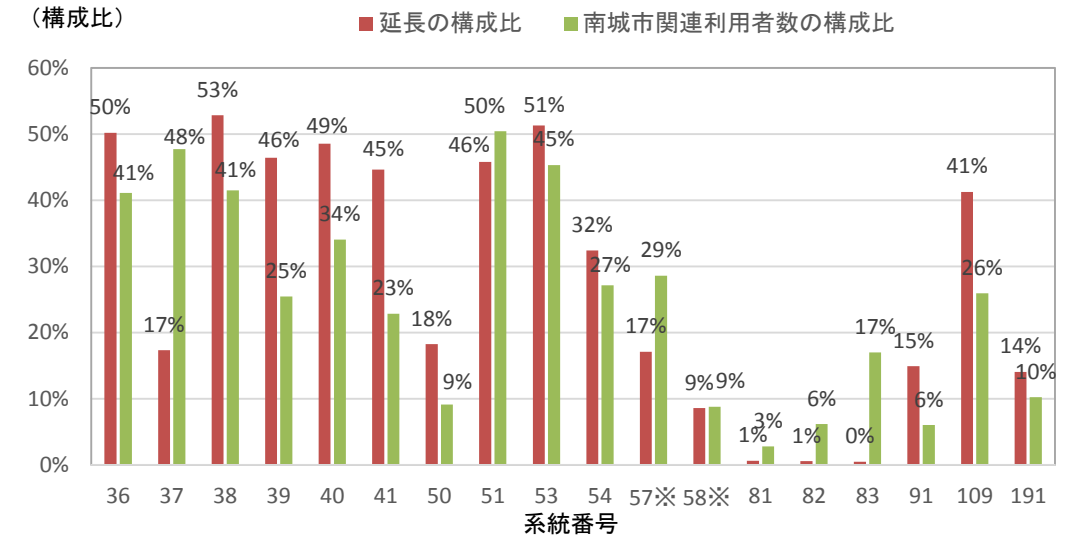


図 2-33.各系統の南城市が占める延長と利用者数の構成比

表 2-9.路線別の利用状況

系統番号	路線名	起点	終点	距離			利用者(H25県調査)											
				延長(km)		構成比	利用者数(人/日)					構成比						
				全線	南城市		南城市内々	市内→市外	市外→市内	小計	市外→市外	計	南城市内々	市内→市外	市外→市内	小計	市外→市外	計
36	糸満～新里線	糸満BT	親慶原出張所	25.1	12.6	50%	36	5	5	46	66	112	32%	4%	4%	41%	59%	100%
37	那覇新聞線	那覇BT	馬天営業所	15.6	2.7	17%	2	71	408	481	527	1,008	0%	7%	40%	48%	52%	100%
38	志喜屋線	那覇BT	志喜屋	28.0	14.8	53%	56	157	154	367	518	885	6%	18%	17%	41%	59%	100%
39	百名線	那覇BT	新原ビーチ	25.0	11.6	46%	41	98	106	245	718	963	4%	10%	11%	25%	75%	100%
40	大里線	那覇BT	親慶原出張所	16.9	8.2	49%	7	79	102	188	364	552	1%	14%	18%	34%	66%	100%
41	つきしろの街線	那覇BT	親慶原出張所	24.2	10.8	45%	4	9	16	29	98	127	3%	7%	13%	23%	77%	100%
50	百名線	那覇BT	百名BT	23.6	4.3	18%	5	29	51	85	849	934	1%	3%	5%	9%	91%	100%
51	百名線	那覇BT	百名BT	17.7	8.1	46%	6	35	22	63	62	125	5%	28%	18%	50%	50%	100%
53	志喜屋線	那覇BT	百名BT	19.7	10.1	51%	15	53	82	150	181	331	5%	16%	25%	45%	55%	100%
54	前川線	那覇BT	玉泉洞前	14.2	4.6	32%	0	7	9	16	43	59	0%	12%	15%	27%	73%	100%
57※	那覇マリタウツ線	那覇BT	馬天営業所	15.8	2.7	17%	0	4	2	6	15	21	0%	19%	10%	29%	71%	100%
58※	馬天琉大泡瀬線	泡瀬営業所	馬天営業所	31.5	2.7	9%	0	9	6	15	156	171	0%	5%	4%	9%	91%	100%
81	西崎向陽高校線	糸満BT	玉泉洞前	15.9	0.1	1%	0	0	1	1	35	36	0%	0%	3%	3%	97%	100%
82	玉泉洞糸満線	糸満BT	玉泉洞前	18.1	0.1	1%	0	2	3	5	76	81	0%	2%	4%	6%	94%	100%
83	玉泉洞線	那覇BT	玉泉洞前	21.7	0.1	0%	0	26	10	36	176	212	0%	12%	5%	17%	83%	100%
91	城間線	馬天営業所	屋富祖	18.1	2.7	15%	0	8	5	13	203	216	0%	4%	2%	6%	94%	100%
109	大里線	那覇BT	大城	16.0	6.6	41%	2	6	6	14	40	54	4%	11%	11%	26%	74%	100%
191	城間線	馬天営業所	屋富祖	19.2	2.7	14%	2	56	59	117	1,025	1,142	0%	5%	5%	10%	90%	100%
	計			366.3	105.5	29%	176	654	1,047	1,877	5,152	7,029	3%	9%	15%	27%	73%	100%

※各系統の延長は図測

※系統番号 57、系統番号 58 は、平成 27 年現在、廃止されている。

2-3 タクシーの概況

(1) タクシー事業者の概要

- 南城市内には「大里タクシー」、「山一交通」の2社が営業している。
- 2社は大里、玉城と市の西部に営業所を設けており、市東部の佐敷、知念はタクシーの営業所が近隣にない状況となっている。



図 2-34.南城市のタクシー会社の位置

(2) タクシー利用者の属性

- パーソントリップ調査によると、南城市でのタクシー利用者の男女比は 69：31 と男性の割合が高くなっている。
- 年齢構成をみると、30代が31%、50代が21%と多くなっているが、各年代での利用がみられる。

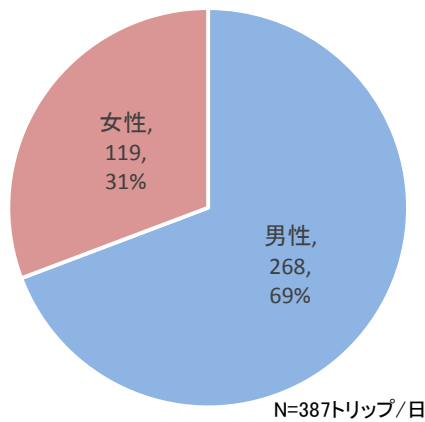
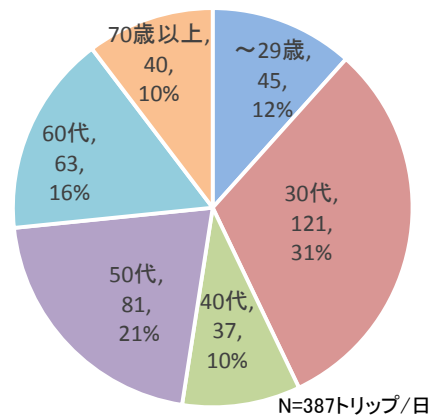


図 2-35.タクシー利用者の性別

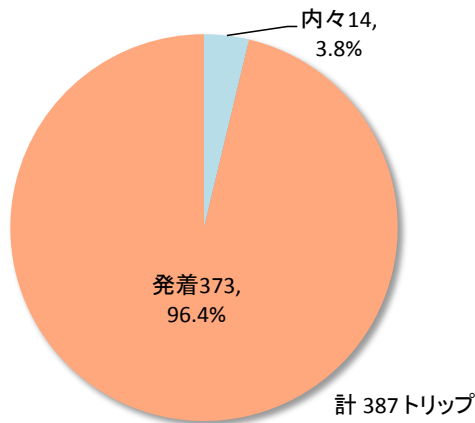


出典：沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査

図 2-36.タクシー利用者の年代

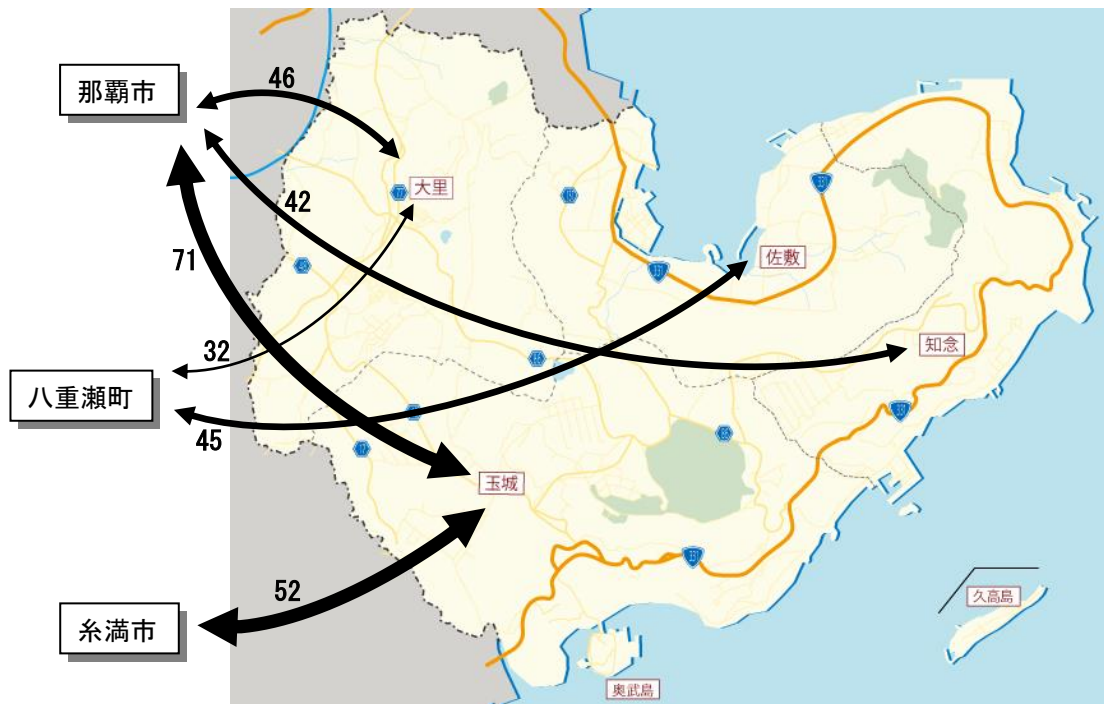
(3) タクシーの利用状況

- H18PT より、南城市関連のタクシーの利用状況をみると、全体で 387 トリップの利用がある。
- 内訳は、内々での利用が 14 トリップ/日、発着での利用が 373 トリップ/日と発着が内々での利用の 27 倍となっており、南城市でタクシーは主に市外への移動に利用されている。
- 利用 OD は、「玉城」～「那覇市」71 トリップ/日、「大里」～「那覇市」46 トリップ/日、「知念」～「那覇市」42 トリップ/日と那覇市との移動が多くなっている。
- その他では、「玉城」～「糸満市」が 52 トリップ/日、「佐敷」～「八重瀬町」が 45 トリップ/日と移動が多い。



出典：H18 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査

図 2-37. タクシー利用の内訳



出典：H18 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査

図 2-38. タクシー利用の主な OD

2-4 航路の概況

(1) 航路の運行状況

- 南城市内では、安座真港と久高島（徳仁港）を結ぶ航路(8.6km)が一日6往復運行されている。
- 高速船とフェリーの2種類が運行されており、それぞれ所要時間は12～15分、20～25分となっている。
- 利用料金は、高速船が大人片道760円、フェリーが670円であり、フェリーがやや安くなっている。



図 2-39.久高島への航路

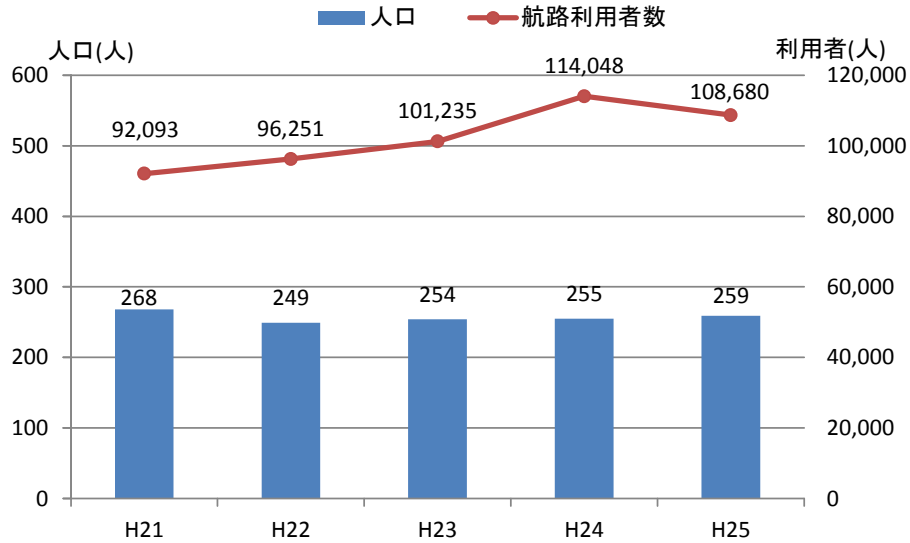
表 2-10.久高島航路の概要

項目		内容	
		高速船 ニューくたかⅢ	フェリーくたか
運行ダイヤ	安座真港発	1便 9:00 3便 11:30 5便 15:30	2便 10:00 4便 14:00 6便 17:30 (夏期) 17:00 (冬期)
	徳仁港	1便 8:00 3便 11:00 5便 15:00	2便 9:00 4便 13:00 6便 17:00 (夏期) 16:30 (冬期)
所要時間		12～15分	20～25分
運賃		大人 片道760円、往復1,460円 小人 片道390円、往復750円	大人 片道670円、往復1,280円 小人 片道340円、往復650円

資料:久高海運 HP

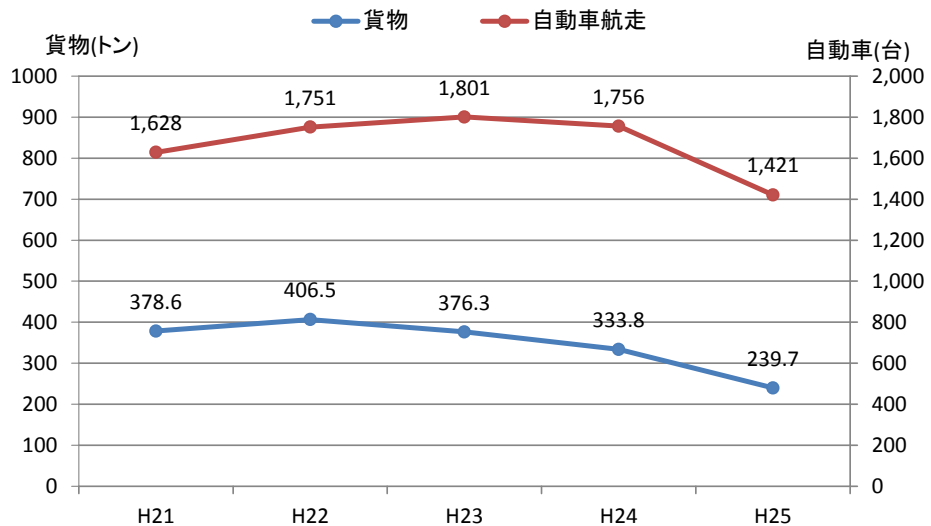
(2) 航路利用状況

- 航路の利用者数は、久高島の人口がほぼ横這いで推移しているにもかかわらず、平成 21 年度の約 92,000 人/年から、平成 25 年度は、約 109,000 人/年へと増加しており、観光客による利用が増えていると思われる。
- 一方、貨物輸送は、平成 21 年度の 378.6 トン/年から平成 25 年度は 239.7 トン/年へ、自動車航走は平成 21 年度の 1,628 台/年から平成 25 年度は 1,421 台/年に減少しており、島民の利用が減少しているものと思われる。



出典：人口は南城市、航路利用者数は H26 運輸要覧

図 2-40. 久高島の人口と久高島航路利用者数の推移



出典：H26 運輸要覧

図 2-41. 久高島航路の貨物輸送量と自動車航走の推移

2-5 おでかけなんじいの概況

(1)おでかけなんじいの運行状況

- 南城市では平成25年12月から無償で、久高島を除く南城市内全域を対象としたデマンド交通「おでかけなんじい」の実証運行が行われており、平成27年12月から平成28年3月までは有償で運行されている。
- 平成28年度から本格運行に移行する予定となっている。

表 2-11.「おでかけなんじい」の実証運行の概要

項目	無償実験	有償実験
デマンドバスの運行範囲	久高島を除く南城市全域	同左 ※H27.11.12より向陽高校までの運行を開始
利用対象	南城市を訪れる観光客及び65才以上の南城市民	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	無料	一人一律、1回300円（未就学児は無料）
運行形態	①ドア to ドア方式で区域運行の「おでかけなんじい」 ②路線定期運行の「観光おまかせなんじい」	①ドア to ドア方式で区域運行の「おでかけなんじい」
実験期間	平成25年12月9日（木） ～平成26年12月8日（月）	平成26年12月10日（水） ～平成28年3月31日（火）
運行曜日	平日・休日の毎日	同左
運行時間帯	8～21時	同左
導入車両	10人乗り2台、8人乗り3台の計5台	10人乗り4台（予備1台含む）
利用方法	観光客は登録なしで、南城市民は登録制で、利用したい便の1時間前までに電話にて予約	観光客は登録なしで、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

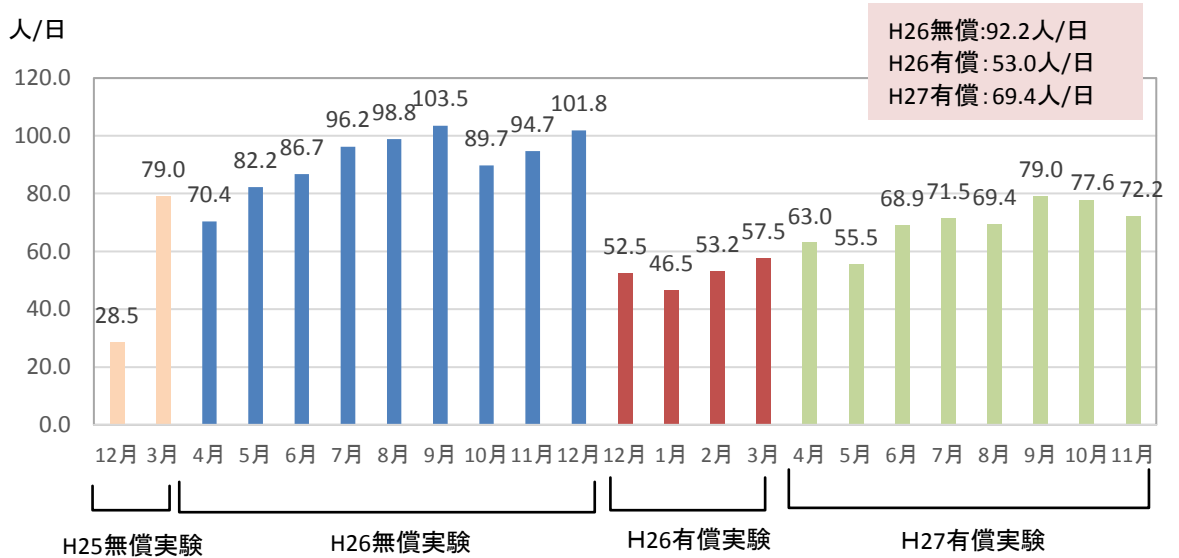
- 実証実験は、デマンド型の「おでかけなんじい」が運行されている。
- なお、平成25年度末～平成26年度9月までの約半年間、定ルートを定時に走行する「観光おまかせなんじい」の実証運行も行われたが、利用対象としていた観光客も「おでかけなんじい」を利用している状況が把握されたため、平成26年10月以降は運行をとりやめている。

表 2-12.実証運行での「おでかけなんじい」、「観光おまかせなんじい」の運行状況

時期		おでかけなんじい	観光おまかせなんじい
平成25年度	12月	↑ 12/9	
	3月		↑ 2/28
平成26年度	4月	無償運行	無償運行
	9月		↓ 9/30
	12月	↓ 12/8	
	3月	↑ 12/10 有償運行 (300円) ↓ 3/31	
平成27年度	4月	↑ 有償運行 (300円)	
	3月	↓	
平成28年度	4月	↓ 本格運行 (予定)	

(2)おでかけなんじいの利用者数の推移

●「おでかけなんじい」の利用者数は、H26 無償時は、92.2 人/日の利用があり、H26 有償移行で 53.0 人/日へと減少したが、H27 有償（H27.11 時点）では、69.4 人/日と利用者が増加している。

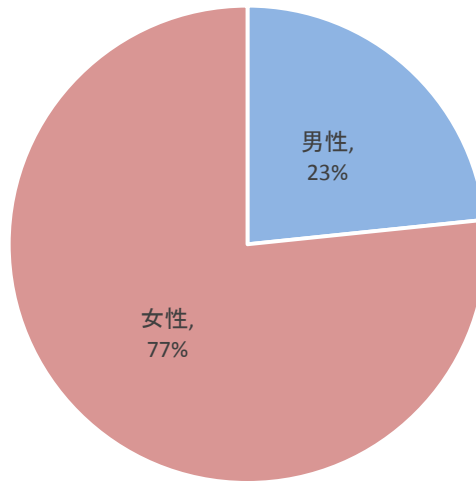


出典:おでかけなんじいシステムデータ

図 2-42.おでかけなんじいの利用者数の推移

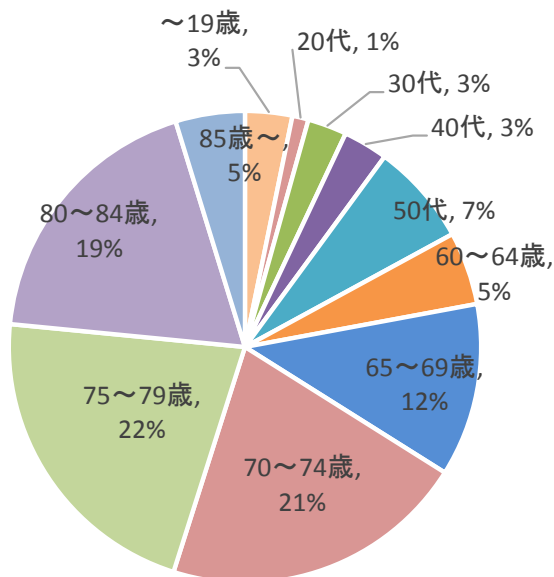
(3)おでかけなんじい利用者の属性

- H27 上半期における「おでかけなんじい」の利用者の男女比は、23：77 と女性が8割近くを占めている。
- 年齢構成は、「75～79歳」が22%、「70～74歳」が21%と70代があわせて43%を占め、その他でも「80～84歳」が19%「65～69歳」が12%と高齢者の利用が多くなっている。
- 全利用者に占める65歳以上の高齢者の割合は79%と高く、「～19歳」、「20代」、「30代」、「40代」の構成比は、それぞれ1～3%にとどまる。



出典：システムデータ

図 2-43.おでかけなんじいの利用者の性別(H27 上半期)



出典：システムデータ

図 2-44.おでかけなんじいの利用者の年齢構成

(4)おでかけなんじい利用者の主な立ち寄り先

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 へと大幅に減少しましたが、H27 有償では 0.62 人/日と H26 有償から 2.5 倍に増えている。

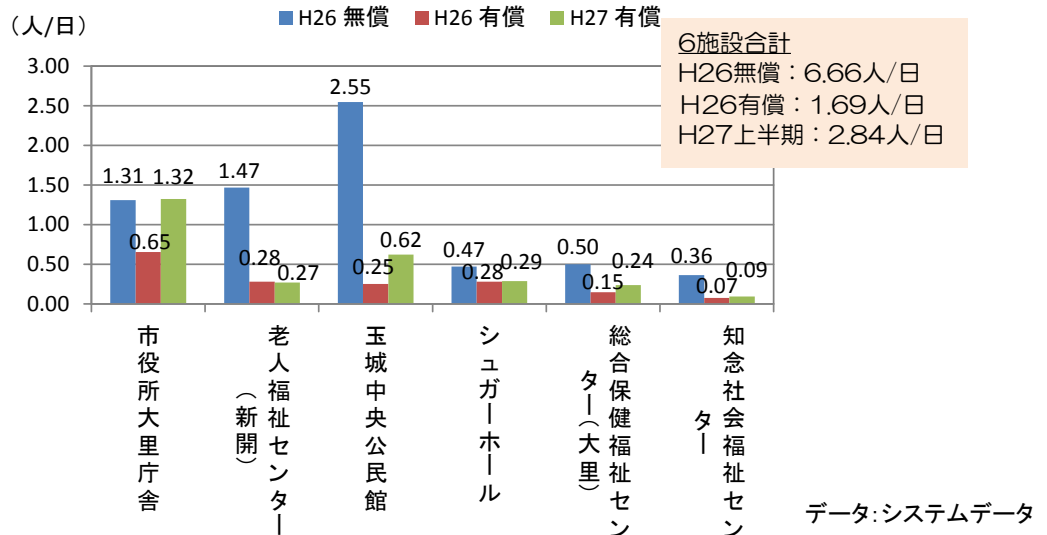


図 2-45.「おでかけなんじい」利用による市民の公共施設への立ち寄り状況

2) 医療機関

- 医療機関への立ち寄りは、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 1.85 人/日と最も多くなっている。

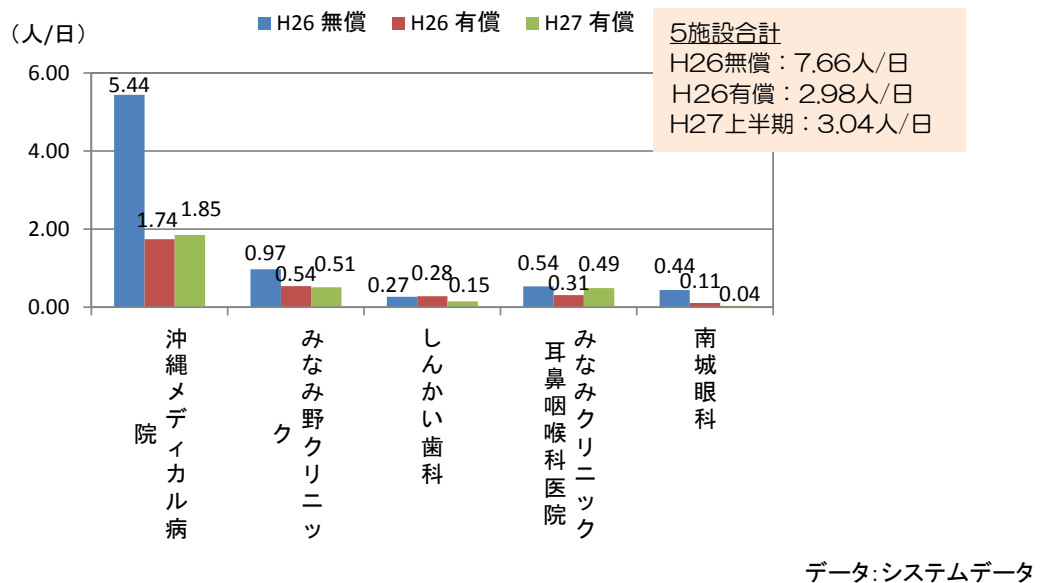
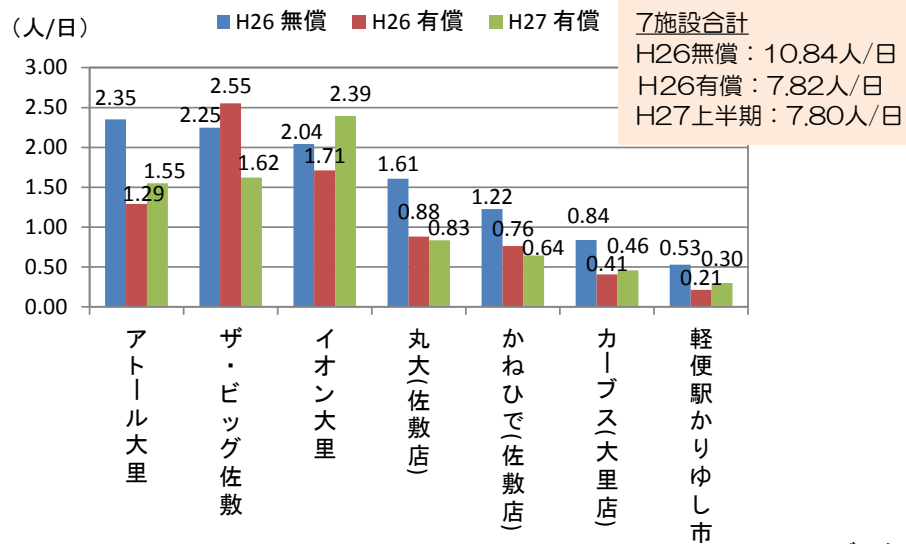


図 2-46.「おでかけなんじい」利用による市民の医療機関への立ち寄り状況

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・ビック佐敷」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。

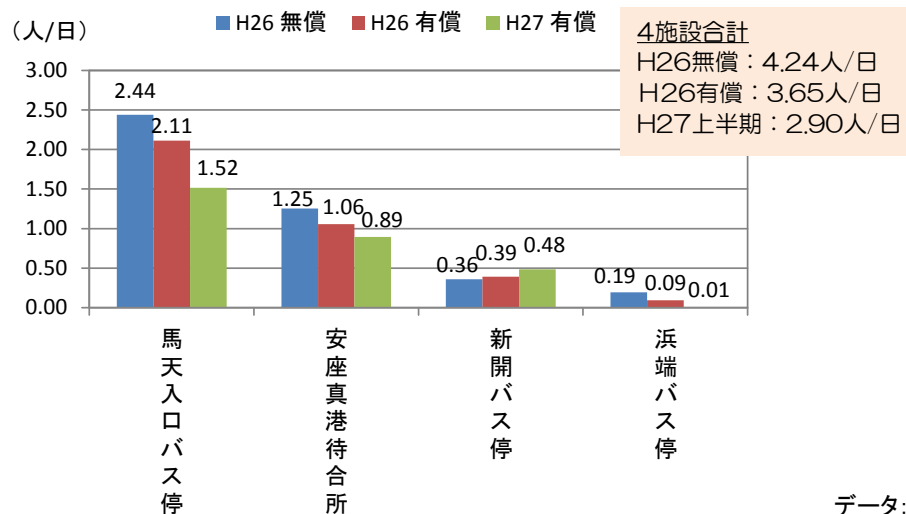


データ:システムデータ

図 2-47.「おでかけなんじい」利用による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。

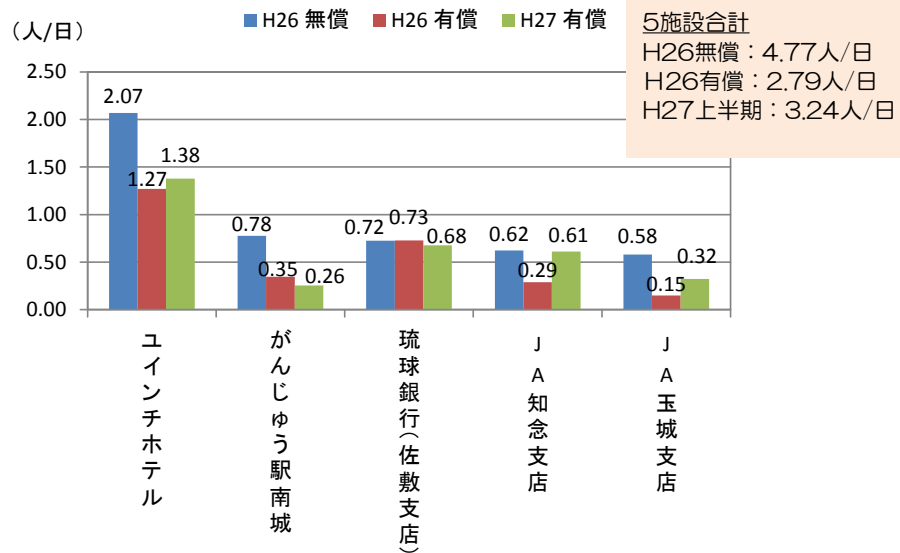


データ:システムデータ

図 2-48.「おでかけなんじい」利用による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 2-49.「おでかけなんじい」利用による市民のその他施設への立ち寄り状況

2-6 公共交通への支出

- 公共交通に対する南城市の財政負担は、年間 2,900 万円前後となっている。
- 財政負担の内訳は、「庁舎間巡回バス」、「スクールバス」、「がんじゅうバス」の南城市が直接運営している費用負担が年間 1,800 万円前後、路線バスへの補助金が年間 1,000 万円前後となっている。
- 「おでかけなんじい」の経費は 1 ヶ月約 320 万円、年間約 3,800 万円となっている。
- また、収入が 1 ヶ月約 60 万円、年間 500 万円あることから、経費から収入を差し引いた負担額は約 3,100 万円になる。

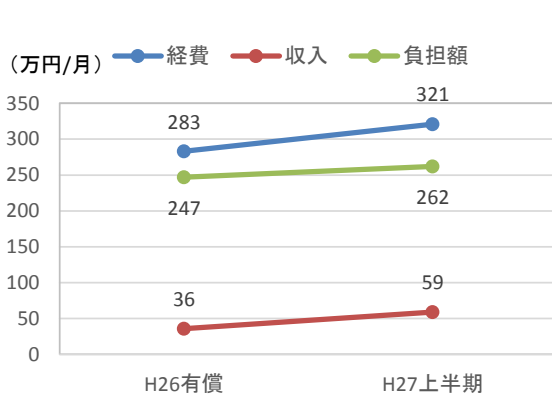
表 2-13.南城市の公共交通への支出額の推移

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

表 2-14.「おでかけなんじい」の経費の内訳



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

図 2-50.「おでかけなんじい」の経費、収入、負担額の推移

3.地域の現状把握のまとめ

地域の現状把握については、下表のように整理される。

表 2-15.地域の現状把握のまとめ

項目	内容
地勢	<ul style="list-style-type: none"> ・海岸に面してはいるが、平地が少なく、傾斜地が多い
人口	<ul style="list-style-type: none"> ・市西部の大里地域、玉城地域は増加、東部の佐敷地域、知念地域は減少、市全体では増加 ・高齢化率は 22.3%と全国平均 26.0%よりは低いが、沖縄県平均 19.0%よりは高い ・内陸の傾斜地や、知念半島東端部の行政区で高齢化率が 30%以上と高い
主要施設の分布	<ul style="list-style-type: none"> ・公共施設は玉城、知念、佐敷、大里の 4 地域に分散して立地 ・医療機関、商業施設は、市北部の佐敷地域、大里地域に集中して立地 ・観光・レジャー施設は 4 地域に分散しているが、著名な観光地は玉城、知念地域に立地
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・市内を 3 社、16 系統の路線バスが運行 ・市内には、「馬天営業所」、「親慶原営業所」、「百名バスターミナル」の 3 箇所のバスの営業拠点が立地 ・路線バスの多くは那覇バスターミナルを起点としており、市内の地域間の連絡が弱い ・路線バスの運行本数が 100 本/日以上と多いのは、馬天営業所～与那原町境までのわずかな区間であり、多くの区間は 30 本/日（1 時間 2 本程度） ・市内には 118 箇所のバス停が整備、そのうち 41 箇所は国道 331 号に集中 ・路線バス利用の 92%は市外への往来に利用 ・タクシーは、ほぼ市外への移動に利用、那覇市、八重瀬町などへの移動に多く利用 ・久高島航路の利用は増加傾向 ・「おでかけなんじい」の利用者数は、H27 有償で約 70 人/日 ・公共交通への財政負担は、巡回バス等の運行費、路線バスへの補助が 2,800 万円/年、「おでかけなんじい」の負担が 3,100 万円/年

第3章 上位関連計画の整理

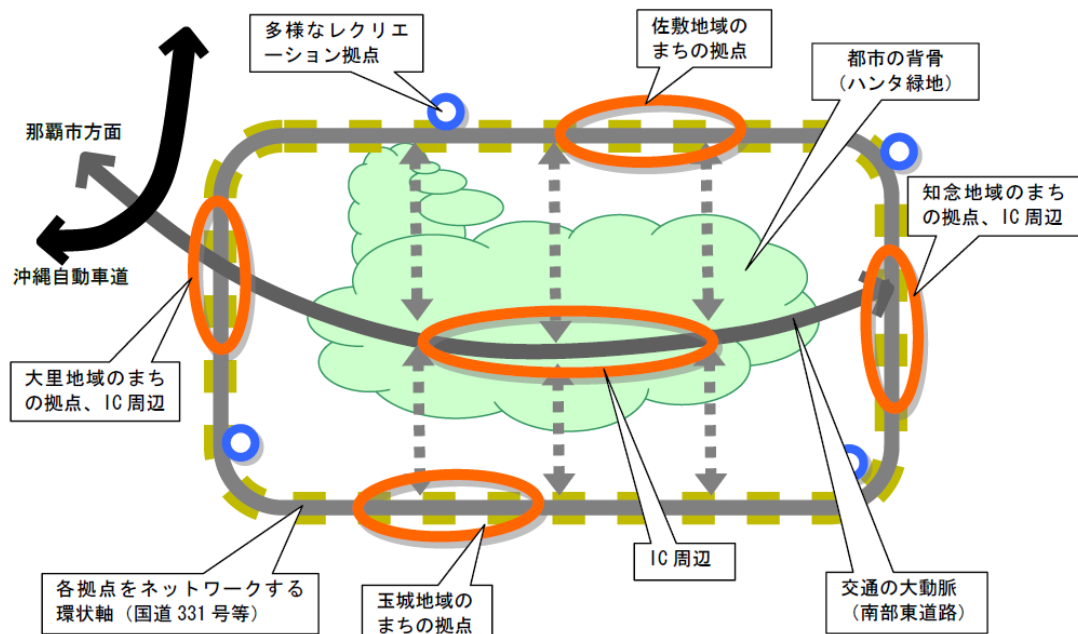
生活交通に係る南城市の上位関連計画を収集し、都市構造、開発計画、交通に関する事項を整理した。

表 3-1.収集整理した南城市の上位関連計画

計画名	策定年	計画の位置づけ・概要
第1次南城市総合計画 (改訂版)	平成25年6月	南城市の長期的かつ総合的なまちづくりの指針
南城市都市計画マスタープラン	平成21年11月	概ね20年後を見据えた都市計画の基本的方針、将来ビジョン
南城市ちゃーGANJU CITY 構想	平成25年6月	総合計画などの諸計画をベースとして具現化に向けた橋渡しの役割を担う構想
南城市庁舎建設基本構想	平成26年3月	庁舎建設の必要性、基本理念、庁舎に導入する機能等の庁舎建設にあたっての検討事項を示した構想

1.都市構造に関する事項

- 都市計画の将来ビジョンを示す「都市計画マスタープラン」では、「ハンタ緑地」を背骨に、4地域のまちの拠点と南部東道路のIC周辺（新庁舎周辺）をネットワーク化する都市構造が示されている。



出典：南城市都市計画マスタープラン

図 3-1.南城市の都市構造構築の基本的な考え方

2. 開発計画に関する事項

●都市計画マスタープランでは、概ね10年での市街地整備に関する整備目標として、「市役所一帯等での活動拠点整備」、「つきしろ地区での計画的な企業誘致の推進」、「佐敷馬天土地区画整理事業の早期完了、地区計画制度の活用」などが示されている。

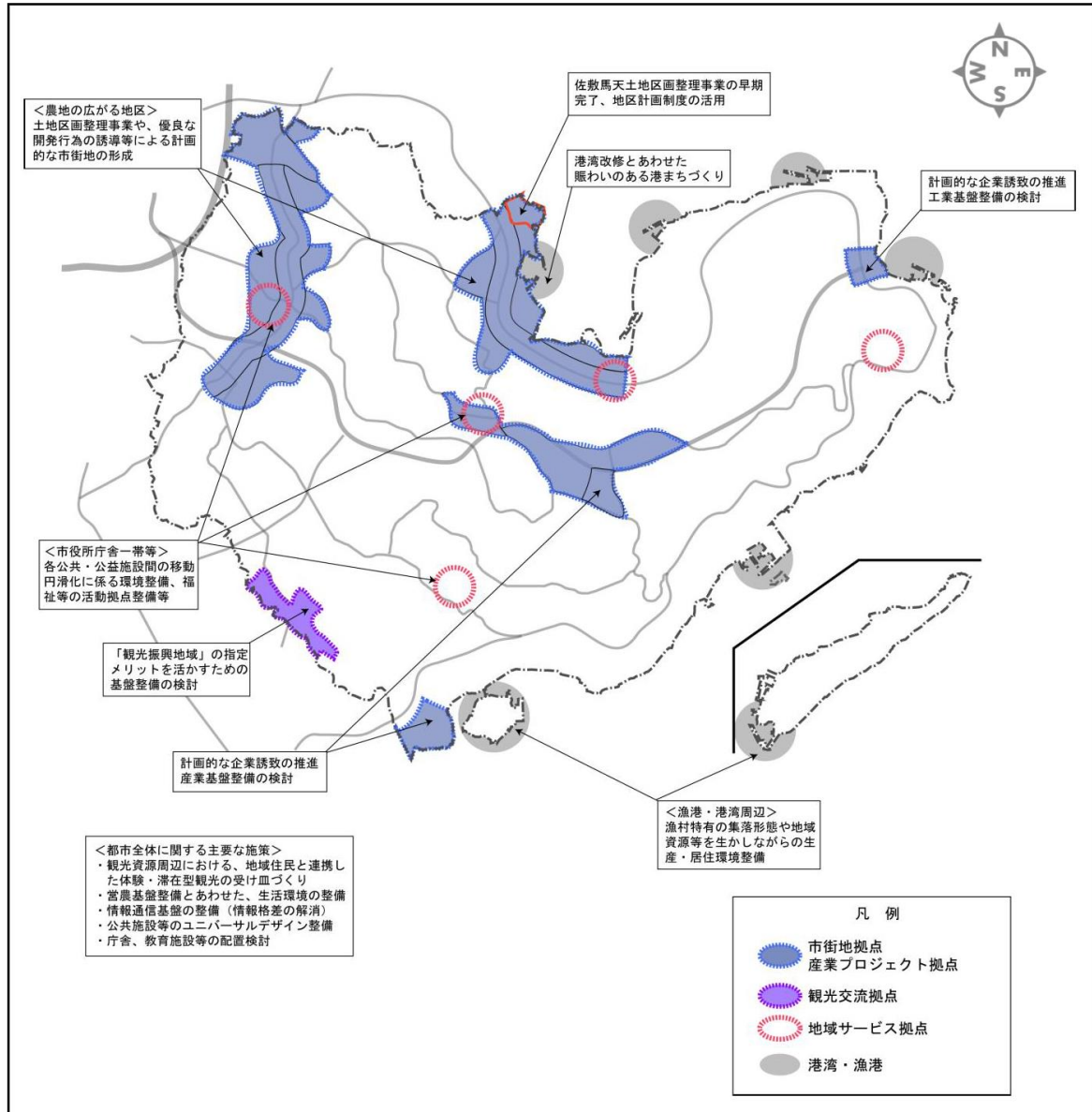


図 3-2.都市計画マスタープランにおける市街地整備に関する10年以内の整備目標

- 南城市庁舎建設基本構想では、市域のほぼ中心に位置するユインチホテル南城周辺に新庁舎を建設するとされている。
- 新庁舎に隣接して、大型駐車場の整備も検討が進められている。

3 交通に関する事項

- 総合計画では、「利便性の高い交通体系の整備」という方針のもと、ハード整備以外にも、離島航路やバス路線の確保、市内交通・公共交通機関のあり方の検討などのソフト施策がしめされている。
- ちゃーGUNJU CITY 構想では、オンデマンド交通システムによる高齢者の外出促進、観光地移動の支援などが示されている。



図 3-3.総合計画における交通施策の体系

●都市計画マスタープランでは、概ね10年での交通に関する整備目標として、「南部東道路の整備・計画延伸」、「将来都市構造に即した市内循環バスネットワークの構築」、「久高島航路の維持」等が示されている。

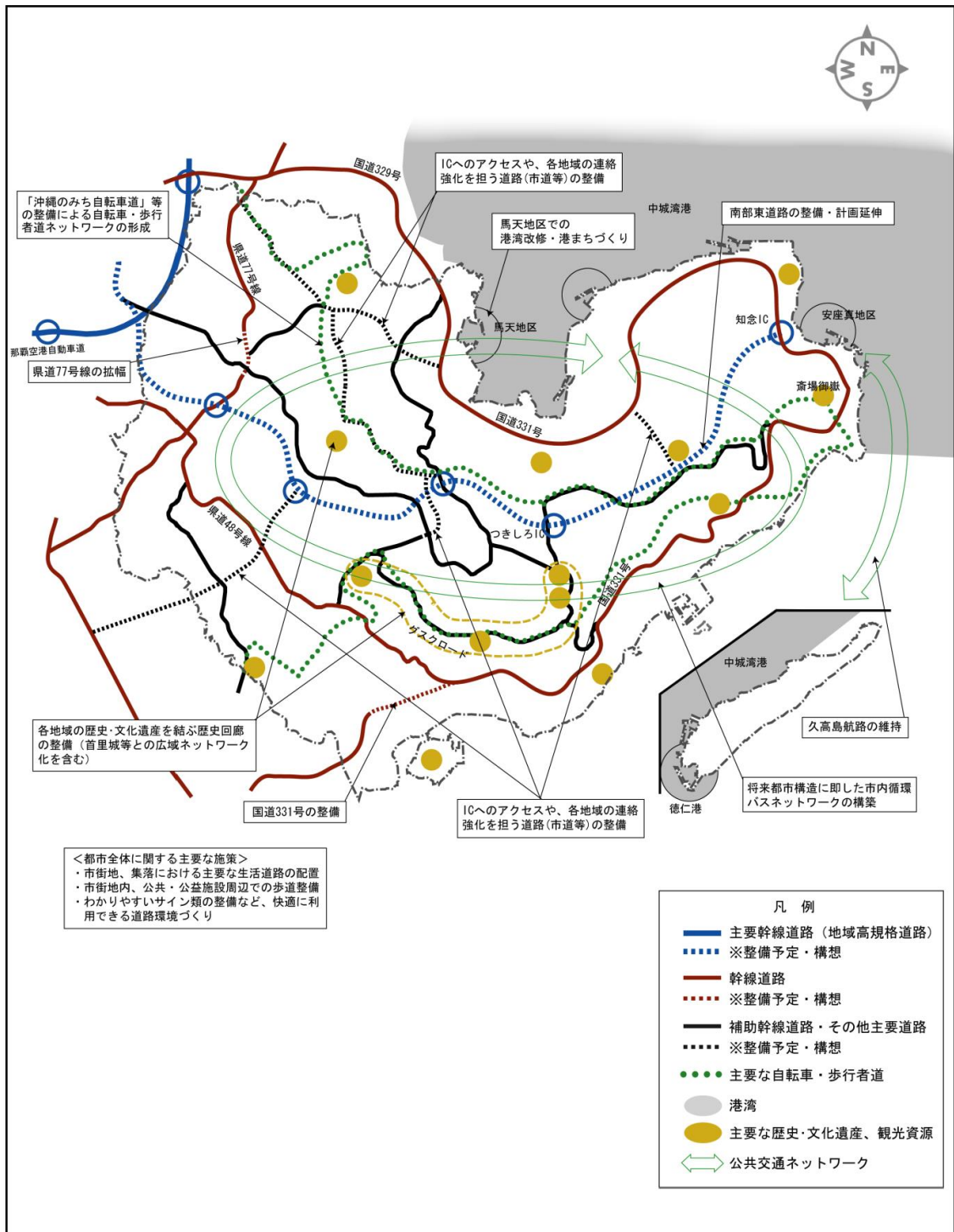
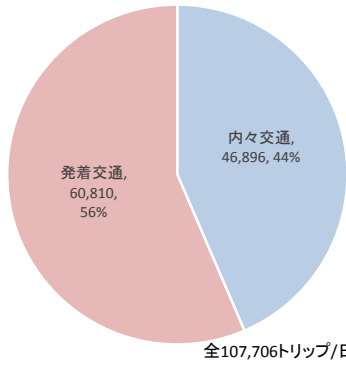


図 3-4.都市計画マスタープランにおける交通に関する概ね10年以内の整備目標

第4章 市民ニーズの把握

1. 移動需要

●第3回沖縄本島パーソントリップ調査(H18)によると、南城市関連の交通量は107,706トリップ/日あり、そのうち44%にあたる46,896トリップ/日が南城市内の内々交通となっている。

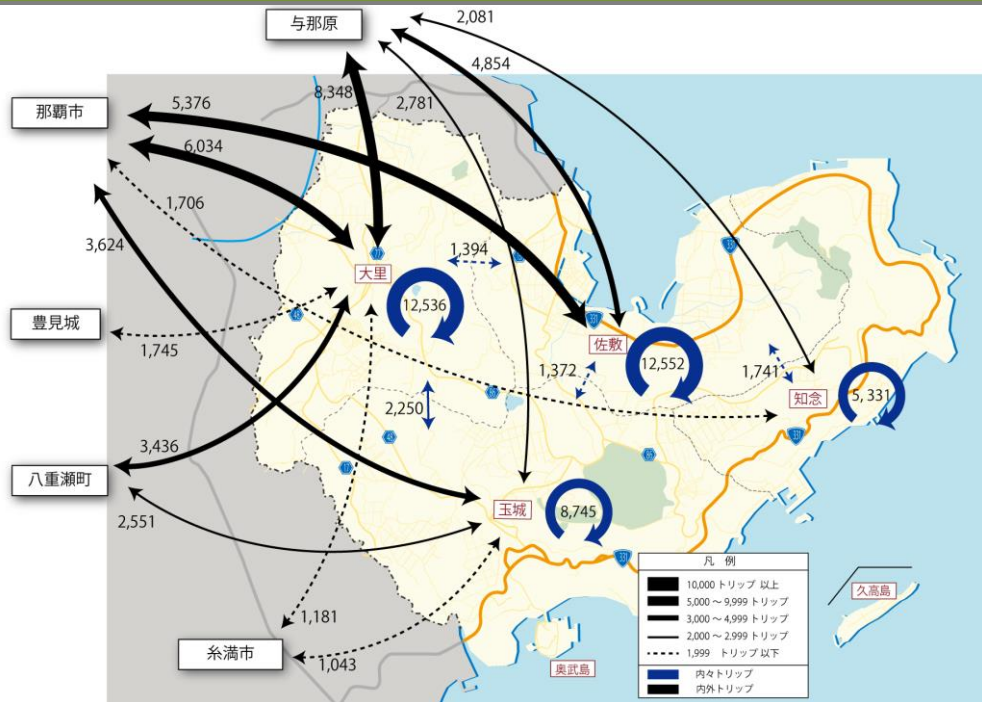


内々交通：出発地、目的地がともに南城市内の移動
 発着交通：出発地、目的地のどちらかが南城市内の交通

出典：H18 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査

図 4-1.南城市の交通需要

- 南城市内の地域間の移動は、玉城～大里が2,250トリップ/日、知念～佐敷が1,741トリップ/日、大里～佐敷が1,394トリップ/日、玉城～佐敷が1,372トリップ/日と多くなっている。
- 南城市と市外への移動は、「与那原町」が18,064トリップ/日、「那覇市」が16,740トリップ/日、「八重瀬町」が7,365トリップ/日と多くなっている。
- 南城市内の各地域間のトリップ数よりも、各地域から「与那原町」へのトリップ数の方が多くなっており、各地域と与那原町の結びつきが強いことがわかる。



出典：H18 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査

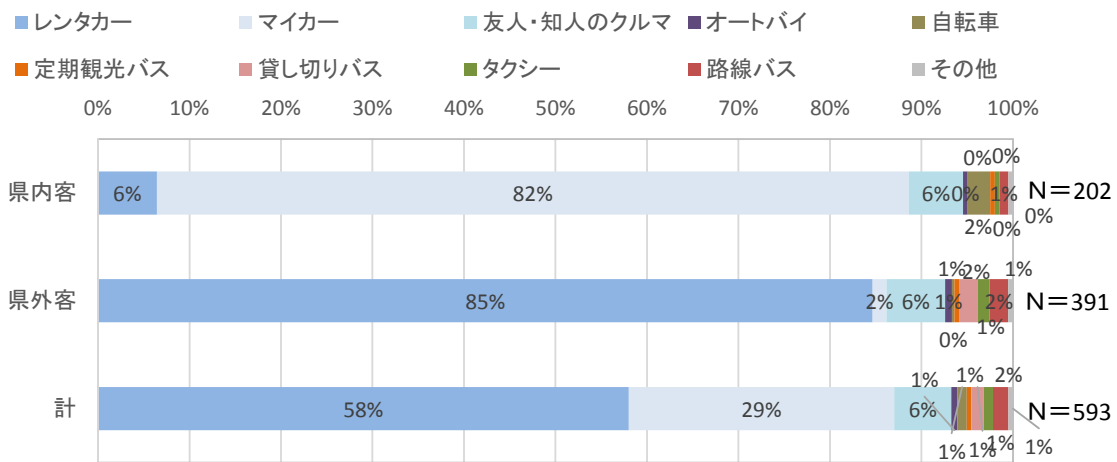
図 4-2.地域間の主な移動交通量

表 4-1.地域間の移動交通量

		目的地															計
		南城市内					南部地域					その他					
		玉城	佐敷	大里	知念	小計	那覇市	与那原町	八重瀬	豊見城	糸満	小計	中部	北部	小計		
出 発 地	南 城 市 内	玉城	8,745	631	1,122	370	10,868	1,872	1,325	1,308	474	500	5,479	1,063	17	1,080	17,427
		佐敷	741	12,552	694	904	14,891	2,696	2,410	436	403	127	6,072	1,722	47	1,769	22,732
		大里	1,128	700	12,536	138	14,502	2,957	4,226	1,795	900	586	10,464	2,061	64	2,125	27,091
		知念	316	837	151	5,331	6,635	878	1,067	296	253	147	2,641	876	36	912	10,188
		小計	10,930	14,720	14,503	6,743	46,896	8,403	9,028	3,835	2,030	1,360	24,656	5,722	164	5,886	77,438
	南 部 地 域	那覇市	1,752	2,680	3,077	828	8,337	578,242	24,807	5,835	31,321	14,312	654,517	113,225	2,559	115,784	778,638
		与那原町	1,456	2,444	4,122	1,014	9,036	24,719	58,111	4,074	3,948	2,600	93,452	16,017	308	16,325	118,813
		八重瀬	1,243	368	1,641	278	3,530	5,927	4,093	33,361	3,209	5,479	52,069	2,992	130	3,122	58,721
		豊見城	397	471	845	223	1,936	31,143	3,881	3,290	63,394	10,581	112,289	6,495	484	6,979	121,204
		糸満	543	160	595	185	1,483	14,789	2,471	5,403	10,211	89,035	121,909	6,158	313	6,471	129,863
	小計	4,848	5,963	9,685	2,343	22,839	640,031	90,892	46,560	101,872	32,972	912,327	138,729	3,481	142,210	1,077,376	
そ の 他	中部	1,084	1,771	2,072	838	5,765	113,595	16,163	2,848	6,517	6,139	145,262	1,175,188	16,601	1,191,789	1,342,816	
	北部	17	64	64	36	181	2,653	442	72	402	243	3,812	16,267	5,615	21,882	25,875	
	小計	1,101	1,835	2,136	874	5,946	116,248	16,605	2,920	6,919	6,382	149,074	1,191,455	22,216	1,213,671	1,368,691	
	計	16,879	22,518	26,324	9,960	75,681	764,682	116,525	53,315	110,821	40,714	1,086,057	1,335,906	25,861	1,361,767	2,523,505	

出典:H18 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査

- 平成 27 年に実施した観光客アンケートによると、南城市への観光客のアクセス手段は、県内客、県外客ともにクルマ（レンタカー・マイカー・友人知人のクルマ）での来訪が多く、県内客の 94%、県外客の 93%を占めている。
- 路線バスの利用は、県内客の 1%、県外客の 2%にとどまっている。

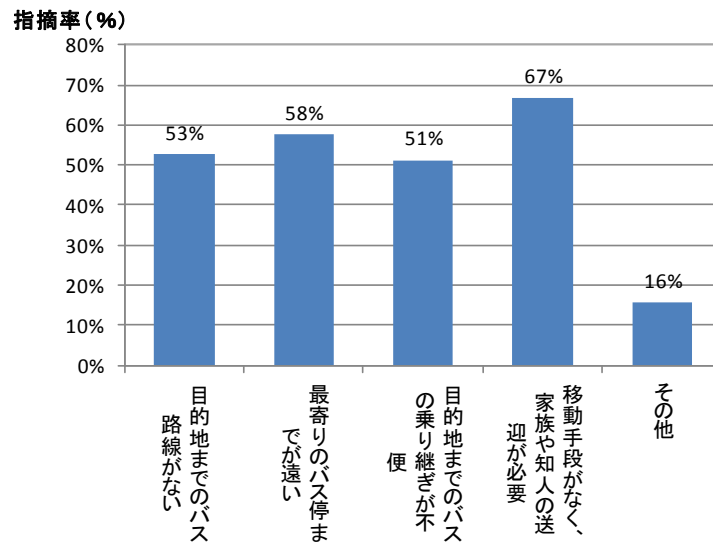


出典:H27 観光客アンケート査

図 4-3.観光客の南城市までの移動手段

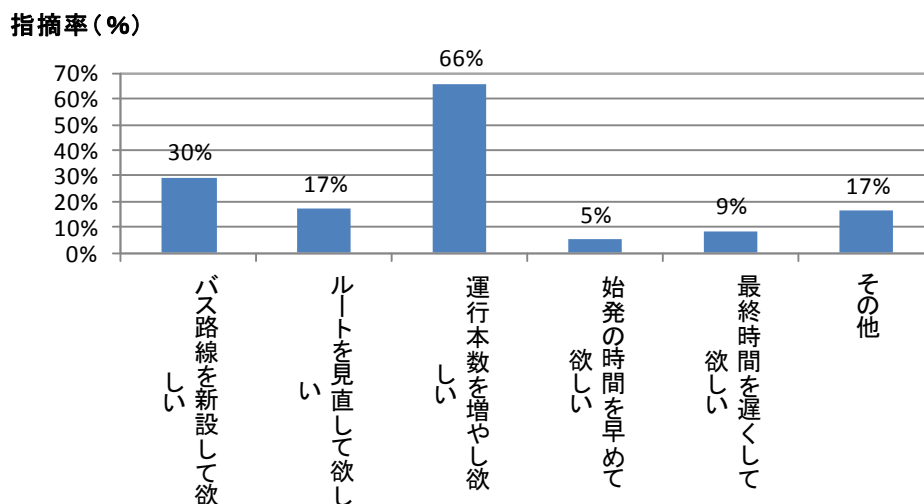
2 公共交通に求めるサービス

- 平成24年度に主に交通弱者を対象とした市民アンケートでは、普段の移動で困っている点として「移動手段がなく、家族や知人の送迎が必要」が67%と最も多く、その他では「最寄りもバス停までが遠い」、「目的地までのバス路線がない」、「目的地までのバスの乗り継ぎが不便」について過半数の方があげている。
- 同アンケートでは、公共交通に対する要望として「運行本数を増やして欲しい」が66%と最も多く、その他では「バス路線を新設して欲しい」30%、「ルートを見直して欲しい」が17%と多くなっている。
- 今年度、市民を対象としたアンケートでは路線バス利用の条件として、バス停までの所要時間が5.6分（半径340m）、待ち時間が29.7分（1時間に2本）となっている。



出典：H24 市民アンケート

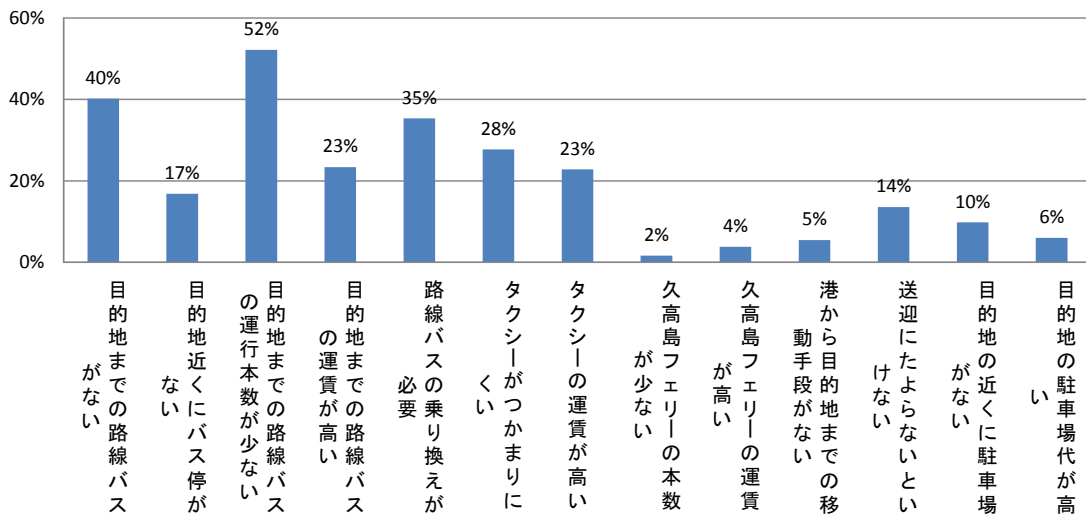
図 4-4.交通弱者が普段の移動で困っていること(複数回答、「おでかけなんじい」導入前)



出典：H24 市民アンケート

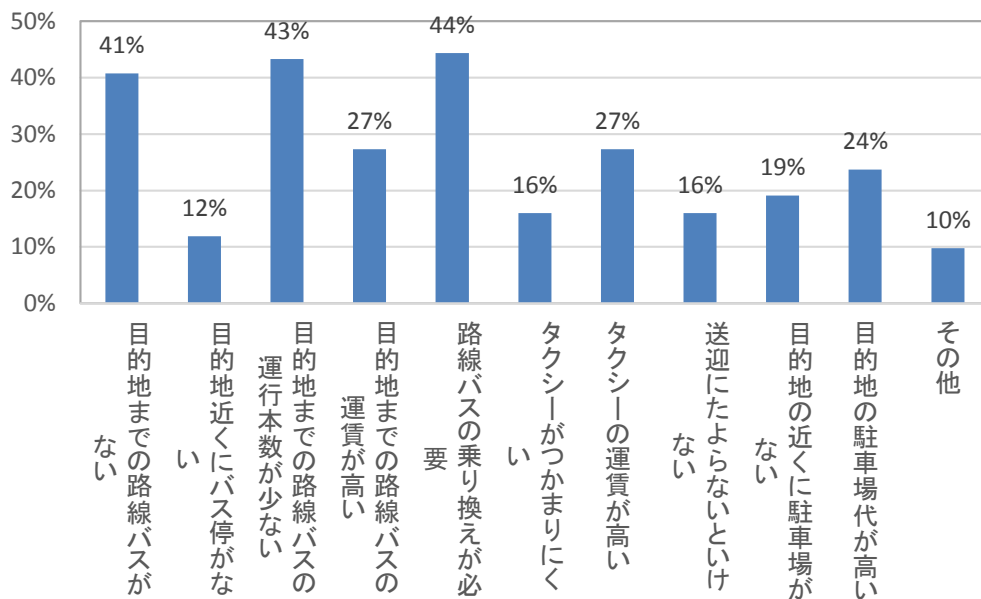
図 4-5.交通弱者の公共交通に対する要望(複数回答、「おでかけなんじい」導入前)

- 平成27年に実施した市民アンケートによると、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%の順で高くなっている。
- また、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」44%、「目的地までの路線バスの運行本数が少ない」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くなっている。
- 市内の移動と市外の移動を比較すると、市内の移動は運行本数の少なさに、市外への移動は乗り継ぎに対して不便を感じる方が多くなっている。



出典：H27 市民アンケート

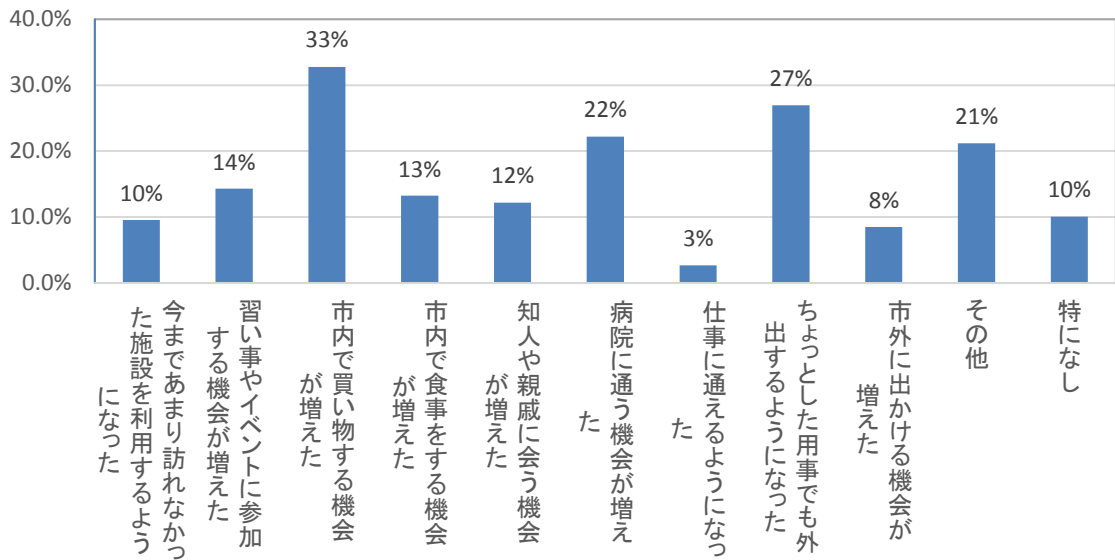
図 4-6.市内への移動で不便を感じる点



出典：H27 市民アンケート

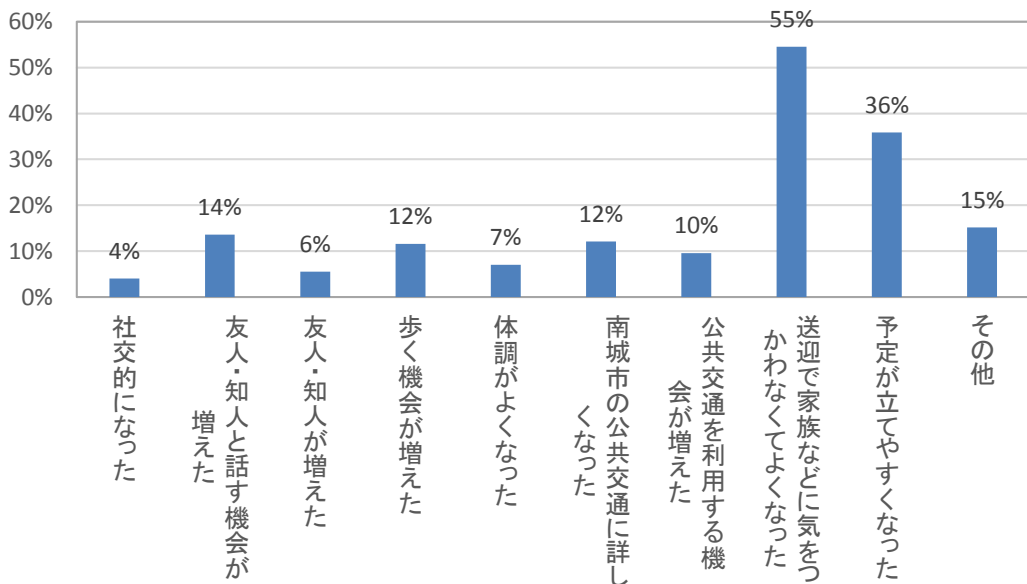
図 4-7.市外への移動で不便を感じる点

- 平成 27 年に実施したデマンド交通の登録者アンケートによると、「おでかけなんじい」利用により、33%の方は「市内で買い物する機会が増えた」、27%の方は「ちょっとした用事でも外出するようになった」と回答しており、市内の移動においてこのようなニーズが高いことがうかがえる。
- また、その他にも 55%の方は「送迎で家族などに気をつかわなくてよくなった」と回答しており、送迎による心理的負担の軽減へのニーズも高いことがうかがえる。



出典：H27 登録者アンケート

図 4-8.「おでかけなんじい」の導入後の外出状況の変化



出典：H27 登録者アンケート

図 4-9.「おでかけなんじい」導入によるその他の変化

第5章 地域公共交通に関する課題

本章では、地域公共交通（＝デマンド交通「おでかけなんじい」）に関する課題を「市外への移動」、「市内の拠点間の移動」、「周辺地区から市内の拠点までの移動」の3つの移動状況に区分して整理した。

なお、地域公共交通に関する課題整理に先立ち、ここでは、公共交通の運行状況、利用状況、等を踏まえ、南城市における各公共交通機関の位置づけを整理した。

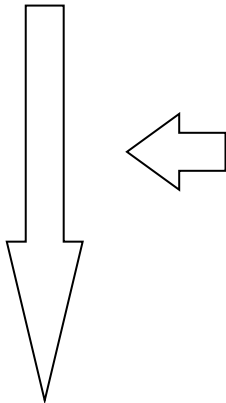
表 5-1.南城市における各公共交通機関の位置づけ

公共交通機関名	運行状況	利用状況・市民ニーズ	南城市における位置づけ
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ●那覇バスターミナルを拠点に、南城市の旧4町村の中心部を連絡 ●与那原町境～馬天営業所間以外は、運行頻度が低い 	<ul style="list-style-type: none"> ●路線バスの分担率は、内々交通で2%、発着交通で4% ●市内を通行する系統の2%は、南城市内区間のみ、24%は、南城市と市外区間を利用 ●交通弱者の2/3は運行頻度の増加を要望 	ほとんどが、南城市外への利用に移動されており、「南城市と市外を結ぶ基幹交通」と位置づけられる。
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ●市の西部に2つの事業者が営業、東部の佐敷、知念に事業者はいない 	<ul style="list-style-type: none"> ●タクシーの分担率は、内々交通で1%未満、発着交通で1% ●発着交通の利用が96%を占め、那覇市や八重瀬町などの移動に利用 	ほぼ南城市外への移動に利用されている、「南城市と市外を結ぶ補完交通」と位置づけられる。
航路	<ul style="list-style-type: none"> ●安座真港～久高島を連絡 ●1日6往復運行 	<ul style="list-style-type: none"> ●利用者数は増加傾向を示しており、観光客の利用が増えていると考えられる。 	「久高島への唯一の公共交通機関」と位置づけられる。
おでかけなんじい	<ul style="list-style-type: none"> ●久高島を除く南城市全域で、ドアtoドアで運行 ●30分前までの予約制 	<ul style="list-style-type: none"> ●利用者の約8割は高齢者が占める ●主に市内の公共施設や、医療機関、商業施設等への移動に利用 ●バス停等への移動もみられ、路線バスへの乗り継ぎ手段としても利用 	市内の公共施設や医療施設、商業施設への移動に利用されており、「南城市の地域公共交通」と位置づけられる。

1 市外への移動

【現状・公共交通の運行状況】

- 発着交通の分担率は、路線バスが4%、タクシーが1%を占める。
- 馬天入口バス停など津波古地区からは高頻度で那覇方面への路線バスが運行。
- 親慶原営業所、百名バスターミナルから、県道86号や県道46号を經由して那覇方面に向かう路線があるが、運行本数は、5~22本と少ない。
- 国道331号、県道77号経由で糸満方面へ向かう路線もあるが、本数は5~12本と少ない。



【ニーズ・公共交通の利用状況】

- 市外への移動は、与那原町、那覇市、八重瀬町が多い。
- 「おでかけなんじい」では市外への路線バスへの乗り継ぎのため、馬天入口バス停までの利用あり。
- 市外へ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」、「運行本数が少ない」、「目的地までの路線バスがない」という意見が多い。

【「おでかけなんじい」に関する課題】

- 与那原、那覇方面への路線が多い馬天入口バス停や、八重瀬、糸満方面への路線が多い堀川バス停までの移動手段として活用することで、本数が少ない地域、目的地までのバス路線がない地域の不便さの解消。
- 路線バスでは市内での複数回の乗り換えが必要となる佐敷~八重瀬方面、知念~八重瀬等の移動での乗り換えによる不便さの解消。

2 市内の拠点間の移動

【現状】

- 市内の4拠点を連絡する手段として、庁舎間巡回バスが運行（ただし、運行本数は両方向で午前4便、午後3便と少ない）。
- 玉城～大里、知念～佐敷の拠点間を連絡する路線バスはあるが、運行本数は20本程度と少ない。
- その他の玉城～知念、玉城～佐敷、知念～大里、佐敷～大里のまちの拠点間を連絡する路線バスはない。

表 5-2. 路線バスによるまちの拠点間の接続状況

	玉城	知念	佐敷	大里
玉城		×	×	○
知念	—		○	×
佐敷	—	—		×
大里	—	—	—	

【ニーズ】

- 医療施設、商業施設は北部の佐敷、大里地域の拠点に集中しており、玉城、知念地域からの移動ニーズが高い。
- 南城市内の路線バスについては、運行頻度に対する満足度が低い。

【「おでかけなんじい」に関する課題】

- ニーズが高い玉城～大里地域、知念～佐敷地域の移動における路線バスの補完
- 玉城～知念間など路線バスで結ばれていないまちの拠点間の移動手段として活用

3 周辺地区からの拠点までの移動

3-1 玉城地域

- 国道、県道沿い以外の地域は公共交通空白地域となっており、「おでかけなんじい」は、空白地域における移動手段として必要である。
- 付近に市役所本庁舎、中央公民館などが集積している「玉城中学校前」まで乗り換えなしで移動できるのが、県道 48 号、国道 331 号東側に限られており、県道 86 号沿線や、国道 331 号沿線西側沿線、県道 17 号沿線からの移動手段としての役割が求められる。



図 5-1.玉城地域の路線バス網

3-2 知念地区

- 路線バスが通行しているのは国道331号のみと利用できる範囲が限られており、「おでかけなんじい」は、公共交通空白地域の移動手段として必要である。
- 路線バスで付近に市役所庁舎などがある「知念小学校前バス停」まで乗り換えなしで移動できるが、運行本数が20本程度と少ないことから、路線バスを補完する役割が求められる。



図 5-2.知念地域の路線バス網

3-3 佐敷地区

- 国道 331 号沿線以外の公共交通空白地域の移動手段として、「おでかけなんじい」は必要である。
- 「老人福祉センター入り口バス停」から東側やつきしろ地区は路線バスの本数が少ないことから、路線バスを補完する役割が求められる。



図 5-3.佐敷地域の路線バス網

3-4 大里地区

- 県道から離れた公共交通空白地域の移動手段として、「おでかけなんじい」は必要である。
- バス路線網は、地域全体に広がり、公共施設や商業施設、医療施設が集積する「仲程バス停」～「稲嶺十字路」に乗り換えなしでアクセスできるが、運行本数が少ないことから、路線バスを補完する役割が求められる。



図 5-4.大里地域の路線バス網

第6章 生活交通確保維改善計画の作成

1. 素案の作成

1-1 地域公共交通の基本方針の検討

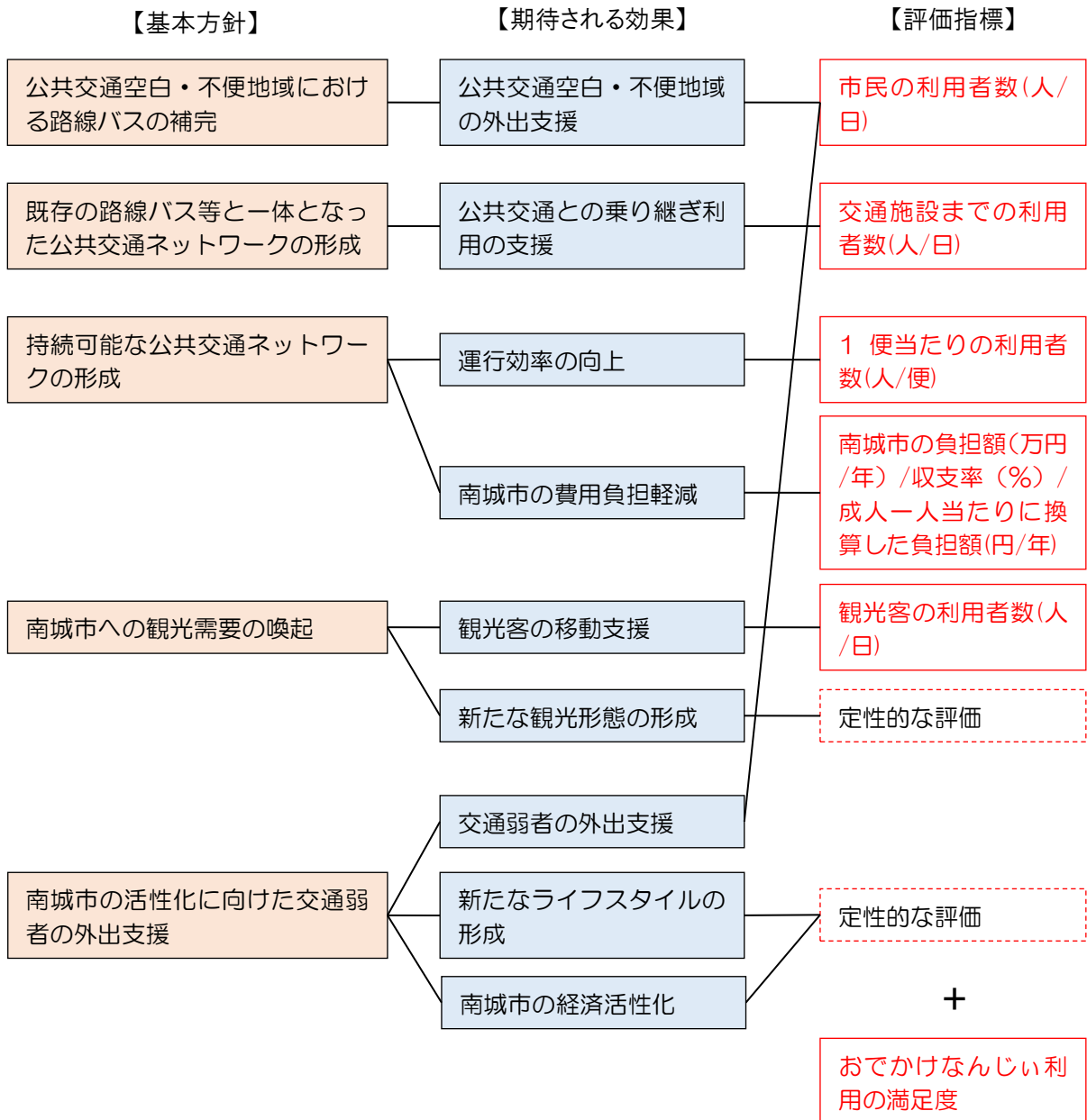
- 地域公共交通である「おでかけなんじい」の基本方針は、平成24年度に検討した5つの求められる役割を踏襲する。
- これまで行われたアンケート調査結果等より、関連する現状・問題点として、「路線バスの運行本数が少ない」、「まちの拠点間の移動が不便」、「交通弱者の7割が移動に不便を感じている」などがあげられる。

表 6-1. 地域公共交通の基本方針と関連する現状・問題点

基本方針	関連する現状・問題点	おでかけなんじいの利用状況
公共交通空白・不便地域における路線バスの補完	<ul style="list-style-type: none"> ●公共交通の空白地域が点在 ●路線バスの運行本数が少ない 	<ul style="list-style-type: none"> ●路線バスの運行本数が少ない 玉城、知念地域で多く利用 ●小谷、西原地区などの傾斜地でも利用率が高い
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	<ul style="list-style-type: none"> ●市外向けの路線バスは津波古地区からは多くの本数が出ているが、その他の地区は本数が少ない。 ●市外への移動に乗り継ぎを要するところが多い ●まちの拠点間の路線バスの運行本数が少ない、若しくは路線がない 	<ul style="list-style-type: none"> ●馬天入口バス停や、安座真船待合所までの移動手段として利用 ●主に市外への移動の際に乗り継ぎ利用されている
持続可能な公共交通ネットワークの形成	<ul style="list-style-type: none"> ●巡回バス等の運営に年間約1,800万円、路線バスの補助に約1,000万円を支出 	<ul style="list-style-type: none"> ●年間約3,800万円の支出、約3,100万円の負担(欠損額)が生じている ●平均乗車人員が2.2人/便と少なく運行効率改善の余地が大きい
南城市への観光需要の喚起	<ul style="list-style-type: none"> ●観光客の93%はクルマ利用、路線バスの利用はわずか2%にとどまる 	<ul style="list-style-type: none"> ●観光客の利用は徐々に増加
南城市の活性化に向けた交通弱者の外出支援	<ul style="list-style-type: none"> ●交通弱者の7割は移動手段がなく送迎に頼っている現状に不便を感じている ●交通弱者の66%は運行本数の増加を要望 	<ul style="list-style-type: none"> ●利用者の1/4は外出頻度が増加、外出回数は2倍以上になる ●「おでかけなんじい」利用により送迎での心理的負担が軽減

1-2 期待される効果と効果指標

- 期待される効果と評価指標は、5つの地域の公共交通の基本方針をもとに設定する。
- 設定した評価指標については、目標の達成状況をフォローする必要があることから、大規模な調査等を実施しなくても把握可能な項目とする。



1-3 目標値の設定

- 南現況値（H27 上半期）をベースに、これまでの傾向を参考に目標値を設定した。
- 目標値の設定にあたっては、現行の3便/時の運行体制で無理が生じない範囲で設定した。

表 6-2.地域公共交通（「おでかけなんじい」）の目標値

項目		現況値 (H27)	目標値 (H30)	目標値設定の考え方	把握方法	備考
利用者数	市民	61.9 人/日	66.0 人/日	将来人口から推計した利用者数に、登録未利用者、新規登録者の利用促進を上乗せ	システムデータ	
	観光客	6.1 人/日	10.3 人/日	トレンドより設定	//	
	計	68.0 人/日	76.3 人/日		//	
交通施設までの利用者数		5.0 人/日	7.5 人/日	情報提供、市外の最寄りバス停までの運行により50%の利用増を図る。	//	市民・観光客の交通施設(バス停・船待合所)までの移動が対象
1 便当たりの利用者数		2.2 人/便	2.5 人/便	減便等の運行効率化により0.3人/便の上乗せを図る。	//	
財政負担	市民一人当たり に換算した 負担額	81 円/月	61 円/月	利用者数と一便当たりの利用者数の目標値をもとに算定	収入と支出の実績	わかりやすさを考慮し、市民(20歳以上)一人当たり負担額を採用
	損失額	2,600 千円/月	2,000 千円/月	//	//	参考値
	収支率	17.1%	23.5%	//	//	//
利用満足度		4.7	4.7	現状でも項目別の満足度が高いことから、現状維持を目標に設定	利用者アンケート	

(1)利用者の目標設定

利用者数の目標は、市民と観光客それぞれで設定した。

1)市民の利用者数**【市民の目標設定の考え方】**

- 基準は、平成27年度上半期の市民の利用者数（61.9人/日）とする。
- 現状の男女別年齢別の利用率に、5年後の性別年齢別人口を乗じて、ベースとなる利用者数を予測する。
- さらに、現在登録しているものの、利用したことがない方の10%が、2ヶ月に1回利用することを目標に上乗せする。
- 登録率の向上も同時に図り、毎年非登録者の0.2%が登録し、新規に登録した方は、半年に1回利用することを目標値として上乗せする。

①将来人口の性別年齢別人口に応じた利用者数の予測

現在の性別年齢別の利用率は下表の通り。

表 6-3.現在の性別年齢別の利用率

年齢	人口			上半期利用者数 (180日間)			上半期利用率 (回/日・千人)		
	男性	女性	計	男性	女性	計	男性	女性	平均
0-14才	3,610	3,384	6,994	69	71	140	0.1	0.1	0.1
15-30才	3,482	3,332	6,814	112	190	302	0.2	0.3	0.2
30-39才	2,525	2,428	4,953	97	176	273	0.2	0.4	0.3
40-49才	2,679	2,445	5,124	99	213	312	0.2	0.5	0.3
50-59才	2,886	2,682	5,568	206	507	713	0.4	1.1	0.7
60-64才	1,829	1,557	3,386	116	395	511	0.4	1.4	0.8
65-69才	1,252	1,169	2,421	272	937	1,209	1.2	4.5	2.8
70-74才	1,047	991	2,038	603	1,534	2,137	3.2	8.6	5.8
75-79才	928	1,007	1,935	360	1,848	2,208	2.2	10.2	6.3
80才以上	1,053	1,979	3,032	448	1,943	2,391	2.4	5.5	4.4
計	21,291	20,974	42,265	2,382	7,814	10,196	0.6	2.1	1.3

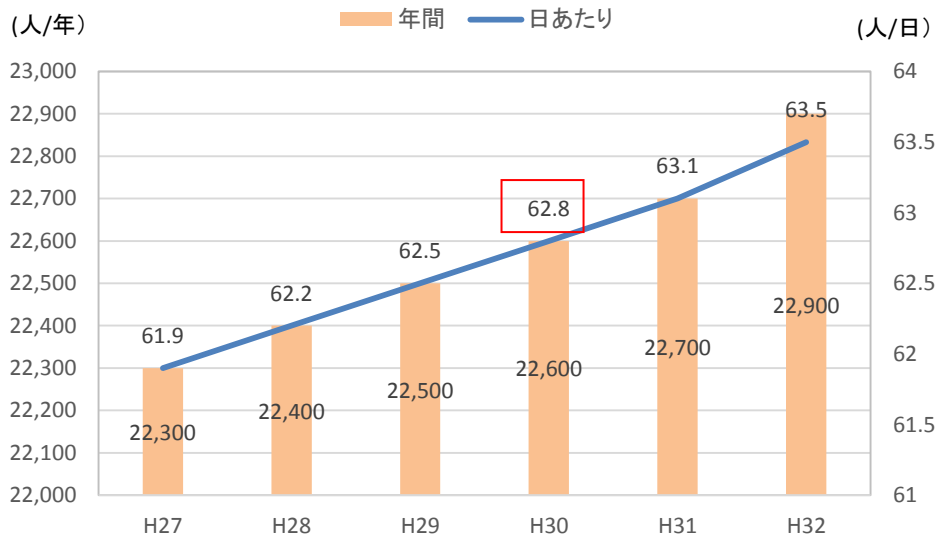
※上記に加え年齢・性別不明が939回、5.2回/日あり

総合戦略に示されている南城市のH32の将来人口推計を用いて、H32の利用者数を予測すると、1日あたりの利用回数は、男性15.4人/日、女性48.1人/日の計63.5人/日となる。

表 6-4.総合戦略のH32 将来人口推計を用いた市民の利用者数予測

年齢	上半期利用率 (回/日・千人)			H32将来人口			H32利用者数予測 (回/日)		
	男性	女性	平均	男性	女性	計	男性	女性	計
0-14才	0.1	0.1	0.1	3,744	3,568	7,312	0.4	0.4	0.8
15-30才	0.2	0.3	0.2	3,388	3,315	6,703	0.7	1.0	1.7
30-39才	0.2	0.4	0.3	2,565	2,527	5,092	0.5	1.0	1.5
40-49才	0.2	0.5	0.3	2,782	2,624	5,406	0.6	1.3	1.9
50-59才	0.4	1.1	0.7	2,613	2,447	5,059	1.0	2.7	3.7
60-64才	0.4	1.4	0.8	1,550	1,445	2,994	0.6	2.0	2.6
65-69才	1.2	4.5	2.8	1,745	1,515	3,260	2.1	6.8	8.9
70-74才	3.2	8.6	5.8	1,257	1,230	2,486	4.0	10.6	14.6
75-79才	2.2	10.2	6.3	928	932	1,860	2.0	9.5	11.5
80才以上	2.4	5.5	4.4	1,448	2,330	3,778	3.5	12.8	16.3
計	0.6	2.1	1.3	22,019	21,931	43,950	15.4	48.1	63.5

H27の現状とH32の予測結果をもとに、各年の利用者数を予測すると下記のようになり、H30の利用者数は62.8人/日となる。



※1年は年末年始、台風等を考慮して360日で計算

図 6-1.現状ベースの市民の利用者数の予測

②登録者で利用していない方の利用促進を考慮

現在の性別年代別の登録状況は下記の通り。

表 6-5.現在の性別年代別の登録率

年齢	人口			上半期登録者数			上半期登録率		
	男性	女性	計	男性	女性	計	男性	女性	平均
0-14才	3,610	3,384	6,994	41	30	71	1.1%	0.9%	1.0%
15-30才	3,482	3,332	6,814	54	64	118	1.6%	1.9%	1.7%
30-39才	2,525	2,428	4,953	46	55	101	1.8%	2.3%	2.0%
40-49才	2,679	2,445	5,124	65	70	135	2.4%	2.9%	2.6%
50-59才	2,886	2,682	5,568	81	74	155	2.8%	2.8%	2.8%
60-64才	1,829	1,557	3,386	60	49	109	3.3%	3.1%	3.2%
65-69才	1,252	1,169	2,421	112	149	261	8.9%	12.7%	10.8%
70-74才	1,047	991	2,038	117	243	360	11.2%	24.5%	17.7%
75-79才	928	1,007	1,935	161	367	528	17.3%	36.4%	27.3%
80才以上	1,053	1,979	3,032	206	506	712	19.6%	25.6%	23.5%
計	21,291	20,974	42,265	943	1,607	2,550	4.4%	7.7%	6.0%

登録者アンケートで得られた「おでかけなんじい」の利用実態より、現在登録して未利用と思われる方は、1,119人と推計される。

表 6-6.登録してはいるが未利用と思われる方の数

年齢	上半期登録者数			登録未利用率 (アンケート)			登録未利用者数		
	男性	女性	計	男性	女性	平均	男性	女性	平均
0-14才	41	30	71	0.0%	44.4%	40.0%	0	13	13
15-30才	54	64	118	25.0%	25.0%	25.0%	14	16	30
30-39才	46	55	101	0.0%	18.2%	12.5%	0	10	10
40-49才	65	70	135	35.0%	57.1%	44.1%	23	40	63
50-59才	81	74	155	29.6%	58.8%	40.9%	24	44	68
60-64才	60	49	109	53.8%	40.0%	50.0%	32	20	52
65-69才	112	149	261	50.0%	56.7%	53.3%	56	84	140
70-74才	117	243	360	60.9%	49.2%	52.4%	71	120	191
75-79才	161	367	528	68.4%	44.6%	49.5%	110	164	274
80才以上	206	506	712	58.8%	31.0%	36.4%	121	157	278
計	943	1,607	2,550	47.2%	43.6%	44.8%	451	668	1,119

これらの方の10%が3年後に、2ヶ月に1回利用するようになるという目標を設定すると、3年後の利用者数は、下記ようになる。なお、参考として対象を20%、30%としたケースも記載している。

表 6-7.3 年後(H30)における現在登録未利用者の利用目標

利用対象	対象者数 (人)	1日あたりの利 用者数(人/日)	年間利用者数 (人/年)
10%	112	1.9	700
20%	224	3.7	1,300
30%	336	5.6	2,000

H30における登録者の利用促進の目標は、1.9人/日となる。

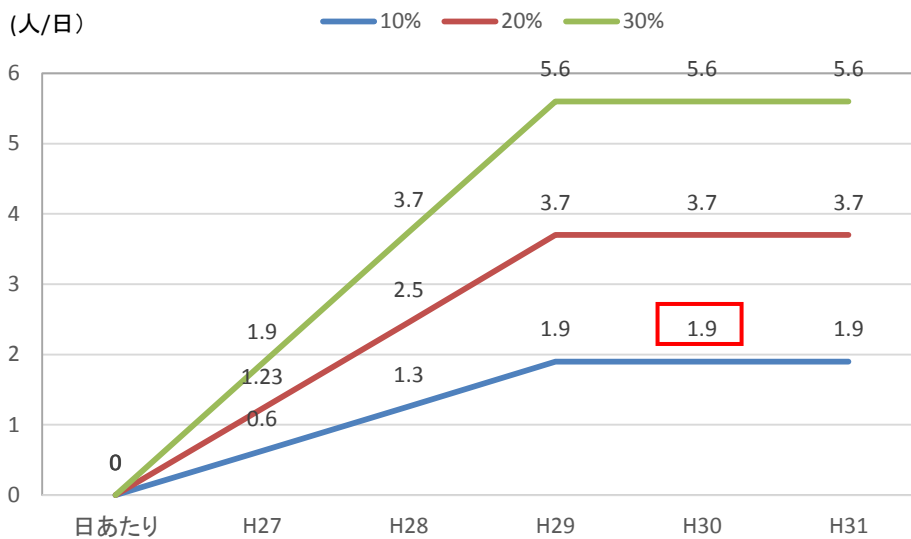


図 6-2.登録未利用者を取り込んだ場合に増加する利用者数

③新規登録による利用促進を考慮

非登録者に新規登録を促し、非登録者 39,715 人の 0.2%が毎年登録するとともに、半年に1回は利用するという目標を設定すると、各年における利用者数は下記の通りであり、H30の目標値は1.3人/日となる。なお、参考として目標を0.5%、1.0%としたケース、65歳以上を対象としたケースも記載している。

表 6-8 新規登録で増加する利用者数

区分	未登録者数	毎年の新規登録目標	新規登録者数					日あたり利用者数(人/日)					年間利用者数(人/年)				
			H28	H29	H30	H31	H32	H28	H29	H30	H31	H32	H28	H29	H30	H31	H32
全年齢	39,715	0.2%	80	160	240	320	400	0.4	0.9	1.3	1.8	2.2	100	300	500	600	800
		0.5%	200	400	600	800	990	1.1	2.2	3.3	4.4	5.5	400	800	1,200	1,600	2,000
		1.0%	400	790	1,180	1,570	1,950	2.2	4.4	6.6	8.7	10.8	800	1,600	2,400	3,100	3,900
65歳以上	7,565	1%	80	150	220	290	360	0.4	0.8	1.2	1.6	2.0	100	300	400	600	700
		2%	150	300	450	590	730	0.8	1.7	2.5	3.3	4.1	300	600	900	1,200	1,500
		3%	230	450	660	870	1,070	1.3	2.5	3.7	4.8	5.9	500	900	1,300	1,700	2,100

④市民の利用者数のまとめ

①～③より、市民の利用者数は、下記のように整理され、H30 における目標値は 66.0 人/日となる。

表 6-9.市民の利用者数のまとめ

区分	日利用者数(人/日)						年間利用者数(人/年)					
	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H27	H28	H29	H30	H31	H32
①既存利用者	61.9	62.2	62.5	62.8	63.1	63.5	22,300	22,400	22,500	22,600	22,700	22,900
②登録の未利用者	10.0%	0.0	0.6	1.3	1.9	1.9	0	200	500	700	700	700
	20.0%	0.0	1.2	2.5	3.7	3.7	0	400	900	1,300	1,300	1,300
	30.0%	0.0	1.9	3.7	5.6	5.6	0	700	1,300	2,000	2,000	2,000
③新規登録	0.2%	0.0	0.4	0.9	1.3	1.8	0	100	300	500	600	800
	0.5%	0.0	1.1	2.2	3.3	4.4	0	400	800	1,200	1,600	2,000
	1.0%	0.0	2.2	4.4	6.6	8.7	0	800	1600	2,400	3,100	3,900

区分	登録未利用	新規	日利用者数(人/日)						年間利用者数(人/年)					
			H27	H28	H29	H30	H31	H32	H27	H28	H29	H30	H31	H32
計 (①+②+③)	10%	0.2%	61.9	63.2	64.7	66.0	66.8	67.6	22,300	22,700	23300	23,800	24,000	24,400
		0.5%	61.9	63.9	66.0	68.0	69.4	70.9	22,300	23,000	23800	24,500	25,000	25,600
		1.0%	61.9	65.0	68.2	71.3	73.7	76.2	22,300	23,400	24600	25,700	26,500	27,500
	20%	0.2%	61.9	63.8	65.9	67.8	68.6	69.4	22,300	22,900	23700	24,400	24,600	25,000
		0.5%	61.9	64.5	67.2	69.8	71.2	72.7	22,300	23,200	24200	25,100	25,600	26,200
		1.0%	61.9	65.6	69.4	73.1	75.5	78.0	22,300	23,600	25000	26,300	27,100	28,100
	30%	0.2%	61.9	64.5	67.1	69.7	70.5	71.3	22,300	23,200	24,100	25,100	25,300	25,700
		0.5%	61.9	65.2	68.4	71.7	73.1	74.6	22,300	23,500	24,600	25,800	26,300	26,900
		1.0%	61.9	66.3	70.6	75.0	77.4	79.9	22,300	23,900	25,400	27,000	27,800	28,800

2)観光客の利用目標

【観光客の目標設定の考え方】

- 基準は、平成 27 年度上半期の観光客の利用者数（6.1 人/日）とする。
- 今後の利用者数は、過去のトレンドをベースに推計するが、有償実験のみであるとデータが少ないため、無償実験の利用者数を、有償実験と無償実験の利用者数の比で補正することで、無償実験も含めたトレンドを算出する。

無償実験の利用者数を、H26 における平均利用者数の比（52.6/91.9 人/日）で補正し、平成 25 年度 2 月からの利用実績を整理した。さらに、観光客については季節変動が大きいいため、過去 1 年間の移動平均をとることで、トレンドを整理した。

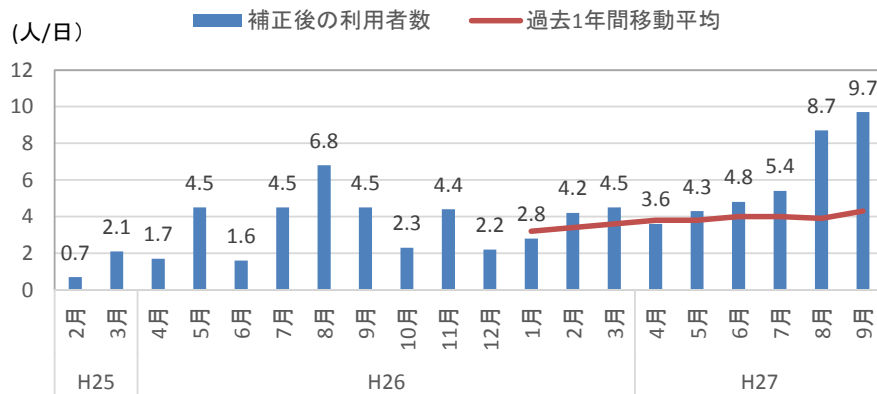


図 6-3.観光客の利用実績

平成 27 年 1 月～9 月まで移動平均を整理すると、下表のようになり、毎月 0.115 人/日増加している傾向が読み取れる。

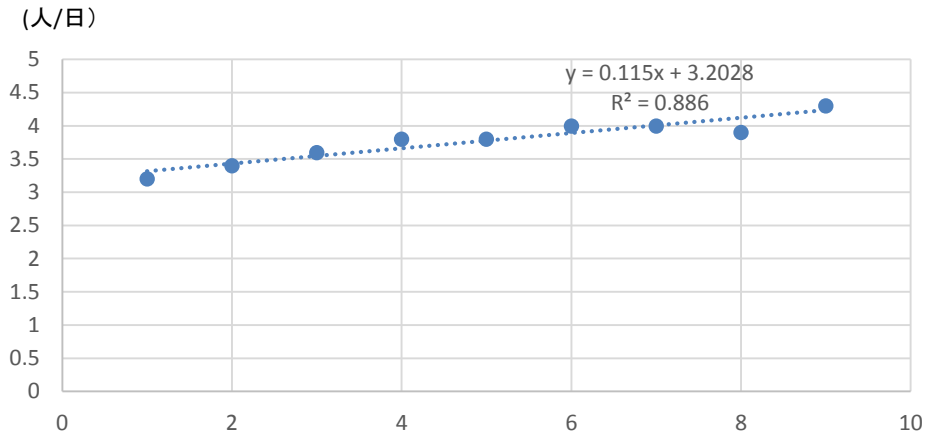


図 6-4.H27.1～9 の観光客の利用者数(過去 1 年間の移動平均)

毎月 0.115 人/日増えていることから、年間の利用者数の増加目標を 0.115 人/日×12 ヶ月=1.4 人/日とすると、各年次における観光客の利用目標は下記の通りであり、H30 では 10.3 人/日となる。

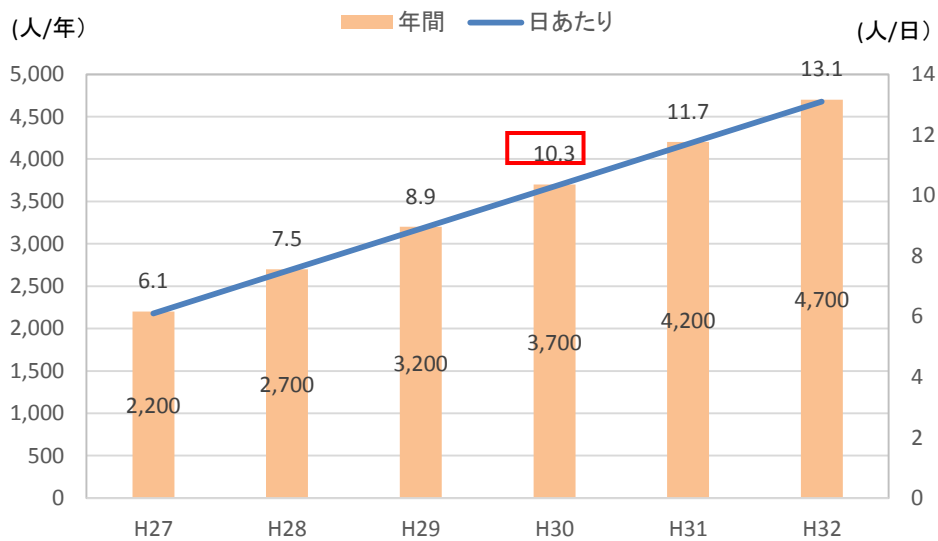


図 6-5.各年度の観光客の利用目標

3)利用者のまとめ

市民、観光客の目標を整理すると下表のようになり、H30 における目標は、76.3 人/日となる。

表 6-10.利用者数の予測結果のまとめ

区分		日利用者数(人/日)						年間利用者数(人/年)						
		H27	H28	H29	H30	H31	H32	H27	H28	H29	H30	H31	H32	
市民	①既存利用者	61.9	62.2	62.5	62.8	63.1	63.5	22,300	22,400	22,500	22,600	22,700	22,900	
	②登録の未利用者	10.0%	0.0	0.6	1.3	1.9	1.9	1.9	0	200	500	700	700	700
		20.0%	0.0	1.2	2.5	3.7	3.7	3.7	0	400	900	1,300	1,300	1,300
		30.0%	0.0	1.9	3.7	5.6	5.6	5.6	0	700	1,300	2,000	2,000	2,000
	③新規登録	0.2%	0.0	0.4	0.9	1.3	1.8	2.2	0	100	300	500	600	800
		0.5%	0.0	1.1	2.2	3.3	4.4	5.5	0	400	800	1,200	1,600	2,000
1.0%		0.0	2.2	4.4	6.6	8.7	10.8	0	800	1600	2,400	3,100	3,900	
観光客		6.1	7.5	8.9	10.3	11.7	13.1	2,200	2,700	3200	3,700	4,200	4,700	

区分	登録未利用	新規	ケース名	日利用者数(人/日)						年間利用者数(人/年)					
				H27	H28	H29	H30	H31	H32	H27	H28	H29	H30	H31	H32
合計	10%	0.2%	ケース1	68.0	70.7	73.6	76.3	78.5	80.7	24,500	25,400	26500	27,500	28,200	29,100
		0.5%	ケース2	68.0	71.4	74.9	78.3	81.1	84.0	24,500	25,700	27000	28,200	29,200	30,300
		1.0%	ケース3	68.0	72.5	77.1	81.6	85.4	89.3	24,500	26,100	27800	29,400	30,700	32,200
	20%	0.2%	ケース4	68.0	71.3	74.8	78.1	80.3	82.5	24,500	25,600	26900	28,100	28,800	29,700
		0.5%	ケース5	68.0	72.0	76.1	80.1	82.9	85.8	24,500	25,900	27400	28,800	29,800	30,900
		1.0%	ケース6	68.0	73.1	78.3	83.4	87.2	91.1	24,500	26,300	28200	30,000	31,300	32,800
	30%	0.2%	ケース7	68.0	72.0	76.0	80.0	82.2	84.4	24,500	25,900	27,300	28,800	29,500	30,400
		0.5%	ケース8	68.0	72.7	77.3	82.0	84.8	87.7	24,500	26,200	27,800	29,500	30,500	31,600
		1.0%	ケース9	68.0	73.8	79.5	85.3	89.1	93.0	24,500	26,600	28,600	30,700	32,000	33,500

(2)交通施設までの利用者数

【交通施設までの利用者数の目標設定の考え方】

- 基準は、平成 27 年度上半期の交通施設（馬天入口バス停、安座真船待合所等）までの利用者数 5.0 人/日とする。
- 現在の利用者数 5.0 人/日は、南城市から市外への移動者数 24,600 トリップ/日に対し、非常に小さいことから、市外の路線バスとの乗り継ぎ促進に向けた広報や、大里入口バス停までの運行等により、現在の 1.5 倍の 7.5 人/日を目標として設定する。

(3) 一便あたりの利用者数

【一便あたりの利用者数の目標設定の考え方】

- 基準は、平成27年度上半期の2.2人/便とする。
- 目標は、減便等で効率化を図ることで、これまで利用が最も多かったH27.9平日（利用者数87.3人/日）の2.5人/便を目標値として設定する。

(4) 市民(成人)一人あたりに換算した負担額

【市民(成人)一人あたりに換算した負担額の目標設定の考え方】

- 基準は、平成27年度上半期の81円/月とする。
- 目標は、各年における収入と費用を別々に算出し、その差額を20歳以上の成人人口で割って、算出する。
- 収入は、回数券の導入を考慮した一人あたりの平均運賃と利用者数の目標を乗じることで算出する。
- 費用は、減便2.0人/台未満、運行取り止め0.5人/台未満の基準にしたがって運行した場合の便数に1台あたりの運行経費を乗じて算出する。

収入、費用の試算の結果、市民(成人)一人あたりの負担額の目標は、下表の通りであり、H30における目標は、61円/月となる。

表 6-11.市民(成人)一人あたりに換算した負担額の目標

		1ヶ月あたり					
		単価	単位	H27	H28	H29	H30
利用者数(人/日)	市民			61.9	63.2	64.7	66.0
	観光客			6.1	7.5	8.9	10.3
	計			68.0	70.7	73.6	76.3
一便あたりの利用者数				2.2	2.3	2.4	2.5
運行便数				39.0	31.2	31.2	31.2
収入(千円/月)		269	円/人	550	570	590	620
支出(千円/月)	固定費			612	612	612	612
	変動費	2,218	円/台	2,600	2,080	2,080	2,080
	計			3,212	2,692	2,692	2,692
欠損額(千円/月)				2,662	2,122	2,102	2,072
収支率				17.1%	21.2%	21.9%	23.0%
市民一人当たり に換算した負担				81	64	63	61
20歳以上人口				32,944	33,236	33,528	33,820

(5) 利用満足度

【利用満足度の目標値設定の考え方】

- 基準は、平成27年度上半期の4.7点とする。
- 現状の満足度が5点満点で4.7点と非常に高いことから、目標値は現状維持の4.7点とする。

2. パブリックコメントの実施

2-1 パブリックコメントの実施状況

- 生活交通確保維持改善計画（案）に対する市民ニーズを把握するため、南城市 HP、南城市庁舎及び出張所で意見募集を行った。
- 実施期間は平成 28 年 1 月 12 日（火）～25 日（月）の 2 週間であり、期間中、1 件の意見が寄せられた。

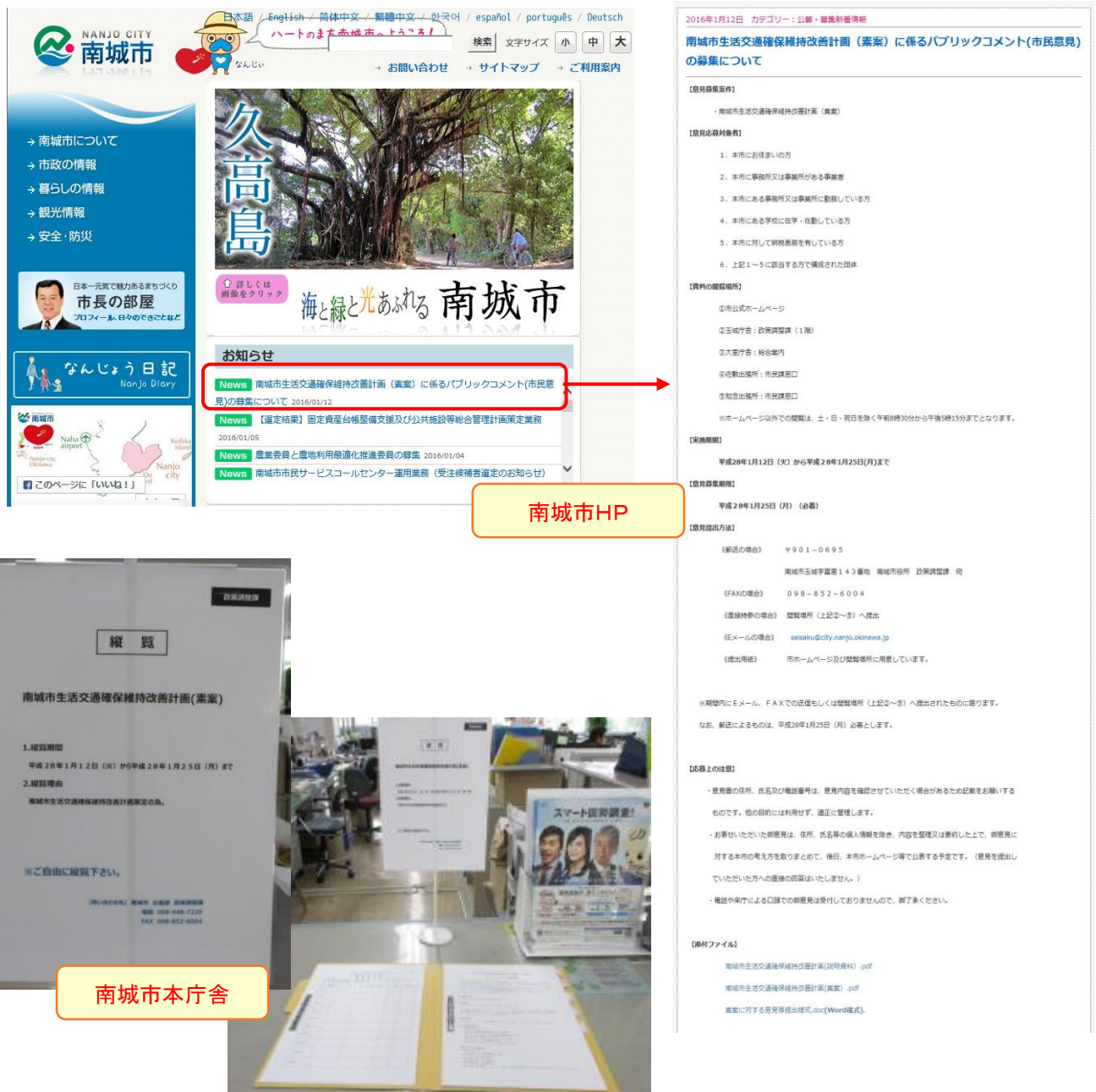


図 6-6.南城市HP及び本庁舎でのパブリックコメントの実施状況

- また、「おでかけなんじい」の車内では、生活確保維持改善計画（案）に示した目標や、回数券の購入金額、減便・運行取り止め等に関するアンケート調査を実施し、31票のサンプルを回収した。
- なお、車内アンケートでは、設問の他、「おでかけなんじい」の利用状況や、運行経費に関する情報提供もあわせて実施した。

< 「おでかけなんじい」の利用状況 >

- 「おでかけなんじい」は、1日平均68.0人、平日で75.1人、休日で53.3人と、平日のほうが多く利用されています。
- 時間帯別では、平日・休日ともに19時台、20時台の利用が、1時間あたり1.1人～2.2人と少なく、休日は8時台も2.5人と利用者数が少なくなっています。

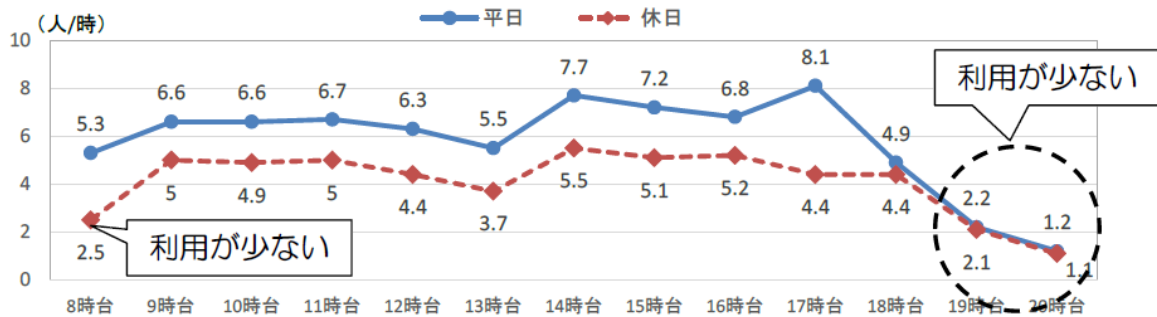


図. 平成 27 年度上半期の平日・休日別時間帯別の利用者数

< 「おでかけなんじい」の運行経費 >

- 平成 27 年度上半期の「おでかけなんじい」の運行経費は、1ヶ月約320万円、年間約3,800万円となっています。
- 収入が、1ヶ月約60万円、年間約700万円あることから、経費から収入を差し引いた欠損額(赤字)は、1ヶ月約260万円、年間約3,100万円となります。
- 南城市民(成人)一人あたりに換算すると、1ヶ月81円、年間972円の負担となります。

図 6-7.車内アンケートでの情報提供

2-2 パブリックコメント等の結果

(1)パブリックコメント

- パブリックコメントでは、1件、車両更新に関する意見が寄せられた。
- 今回の計画の対象期間内での車両の更新は予定していないが、将来的には、採算性も考慮しつつ、環境に配慮した車両の導入を検討する。

表 6-12.パブリックコメントの意見と対応

意見内容	理由	対応
車両について将来は、電気・水素・ハイブリッド車等を利用した方がよい。	地球温暖化対策(環境問題)のアピール	今回の生活交通確保維持改善計画の対象期間(H28~H30)での車両の更新は、予定していないが、将来的に車両の小型化も含め、購入補助事業等を活用した導入を検討する。

(2)利用者アンケート

1)属性

- 「おでかけなんじい」の車内で行った、利用者アンケート回答者の男女比は、16：84 で女性の割合が非常に高くなっている。
- 年代は、10代、70代がそれぞれ3割と多くなっている。

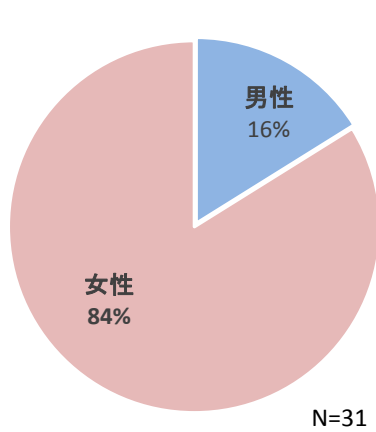


図 6-8.回答者の性別

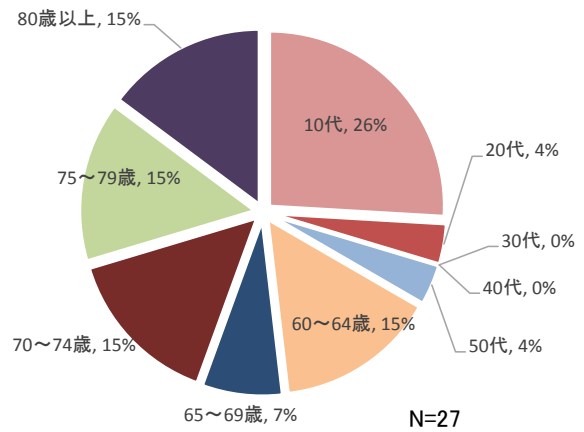


図 6-9.回答者の年齢構成

2)生活交通確保維持改善計画(案)の目標に関する意見

- 生活交通確保維持改善計画(案)の目標に関して、目標設定については賛成という意見や、数字を載せられてもピンとこないといった意見も寄せられている。

【生活交通確保維持改善計画(案)の目標に関する自由回答】

- 目標設定については、賛成
- 数字を載せられてもピンとこない。これからも交通弱者のためのデマンドバスであるべき。
- 当初の目的を忘れてはいけない。

3)減便・運行取り止めに対する意向

- 減便、運行取り止めともに、「しばらく様子を見て行うべき」が最も多くなっているが、減便に比べ、運行取り止めは、「行うべきではない」、「わからない」といった慎重な意見が多くなっている。
- 自由回答では、減便、運行取り止めに対する否定的な意見が多く寄せられている。

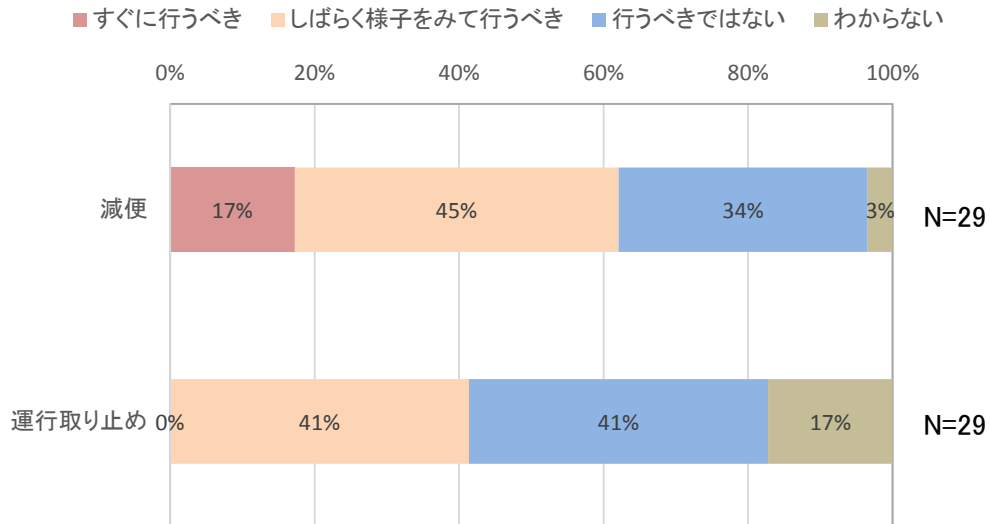


図 6-10.減便及び運行取り止めに対する意向

【減便・運行取り止めに関する自由回答】

- いつでも利用できるという利便性をやめてほしくない。
- 利用時間が決まっていないので、現在のまを希望する。
- 運行取り止めはしないでほしい。週に2、3日運休すれば良くなると思う。
- 交通弱者救済が目的のデマンドバスであれば、費用がかかるといって減便すべきではない。有効な税金の使い方だと思う。
- 高齢者の積極的な外出を促すというねらいがあるので、現行通りの運行がよい。
- 利用している人は交通弱者だけではなく、通勤時利用している人もいる。減便、取り止めは、本当に困る。
- 8時台は通勤等での利用があるので、19～20時台を減便してはどうか。など

4)回数券の購入金額

- 回数券を購入しやすい金額は、3,000円が20票と非常に多く、多くの方が3,000円が購入しやすいと回答している。
- 平均の金額は3,152円、最小が2,500円、最大が5,000円となっている。

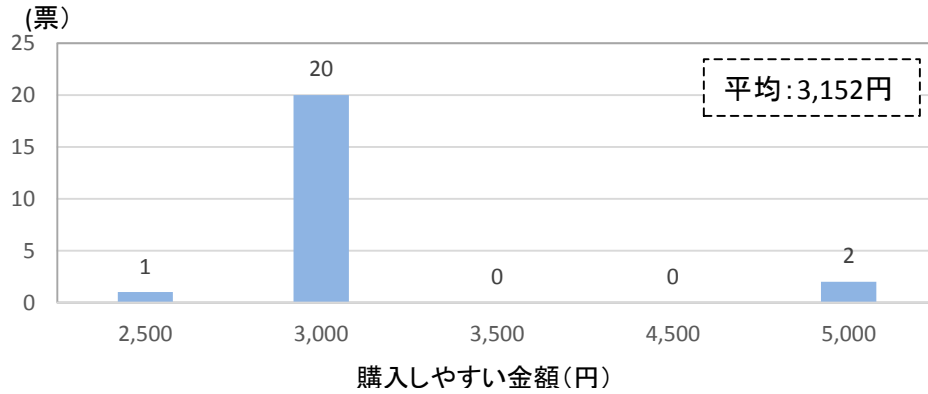
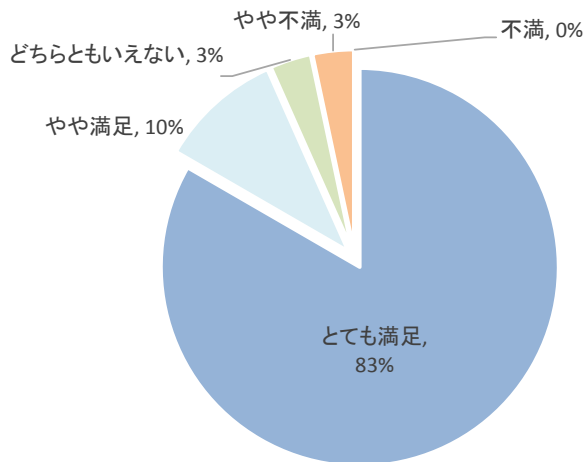


図 6-11.回数券を購入しやすい金額

5)「おでかけなんじい」利用の満足度

- 「おでかけなんじい」の利用について83%が「とても満足」、10%が「やや満足」と回答しており、あわせて93%の方に概ね満足していただいている。
- 「とても満足」を5点、「とても不満」を1点として点数化すると、満足度の平均は4.7点と非常に高くなっている。
- なお、自由回答ではいつでも利用できる利便性の高さ、移動時間の短縮について評価する意見がある一方で、遅れに対する苦情も寄せられている。



N=30

図 6-12.「おでかけなんじい」利用の満足度

【「おでかけなんじい」利用の感想等】

- 利用したいときに利用できるのが便利。
- 移動時間の短縮につながる。
- 車がないので助かる。
- 30分～1時間の遅れは困る。 など

3 南城市生活交通確保維持改善計画の作成

パブリックコメントの結果を踏まえ、南城市生活交通確保維持改善計画を作成した。

(1) 地域公共交通確保維持改善に係る目的・必要性

南城市は、平成 18 年 1 月 1 日に、1 町 3 村（佐敷町・知念村・玉城村・大里村）の合併により誕生しました。沖縄本島南部の東海岸、県都那覇市から南東へ約 12 km に位置し、静穏な中城湾と太平洋に面しています。東西 18 km、南北 8 km の広がりを持ち、面積は 49.70 km²、人口は 42,779 人(平成 27 年 11 月末)となっています。西側を除く三方が海岸線に接して、起伏に富んだ傾斜地が多い地形となっています。

バス路線網は、市内全域に整備されていますが、運行本数が少なく、また、那覇バスターミナルを起点に路線網が形成されていることから、まちの拠点と位置づけている旧 4 町村の中心部相互を結ぶバス路線が不十分であり、域内の移動の 98% は自家用車、二輪車、徒歩等の私的交通機関が担っています。バス停は市内全域に点在していますが、バス停から離れた地区や、バス停が近くにあっても傾斜が急なため、バス停までアクセスに不便を感じている方が多くいます。

このような状況を踏まえ、南城市では平成 25 年度からドア to ドアのフルデマンドバス「おでかけなんじい」の実証運行を行っており、平成 27 年度も利用者数が増加傾向で推移するなど、公共交通空白地域の移動支援や、交通弱者の外出促進等の効果が発現されています。

平成 28 年度からの本格運行を見据え、あらためて「おでかけなんじい」の役割を明確にするとともに、PDCA サイクルにもとづいた改善による継続的な運行を図るため、本計画を策定します。

(2) 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

1) 事業の目標

南城市では平成 25 年 12 月より久高島を除く市内全域を対象としたデマンドバス「おでかけなんじい」の実証運行を行っており、平成 28 年 4 月から本格運行に移行する予定です。これまでの実績を踏まえ目標を設定しました。

表 6-13.事業の目標値

項目		現況値 (H27)	目標値			把握方法	備考
			H28	H29	H30		
利用者数	市民	61.9 人/日	63.2 人/日	64.7 人/日	66.0 人/日	システム データ	
	観光客	6.1 人/日	7.5 人/日	8.9 人/日	10.3 人/日	〃	
	計	68.0 人/日	70.7 人/日	73.6 人/日	76.3 人/日	〃	80~90 人/日を利用者の上限と想定
交通施設までの利用者数		5.0 人/日	5.8 人/日	6.6 人/日	7.5 人/日	〃	市民・観光客の交通施設(バス停・船待合所)までの移動が対象
1 便当たりの利用者数		2.2 人/便	2.3 人/便	2.4 人/便	2.5 人/便	〃	
市民(成人)一人当たりに換算した負担額		81 円/月	64 円/月	63 円/月	61 円/月	収入と支出の実績	
利用満足度		4.7	現状維持	現状維持	現状維持	利用者アンケート	H28.1 の利用者アンケートで現況把握

2)事業の効果

5つの基本方針のもと、以下の効果を期待しています。

表 6-14.事業の効果

基本方針	期待する効果
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・不便地域の外出支援
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	●公共交通との乗り継ぎ利用の支援
持続可能な公共交通ネットワークの形成	●運行効率の向上
	●南城市の費用負担の軽減
南城市への観光需要の増加	●観光客の移動支援
	●新たな観光形態の形成
南城市の活性化に向けた交通弱者の外出支援	●交通弱者の外出支援
	●新たなライフスタイルの形成
	●南城市の経済活性化

(3)地域公共交通確保事業による運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者

運行系統の概要及び運行予定者は以下の通り。

表 6-15.運行系統の概要

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28年3月31日（木）までは実証運行
運行曜日	平日・休日の毎日
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	観光客は登録なしで、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。

※大里入口バス停など市外のバス停まで運行する可能性がある。

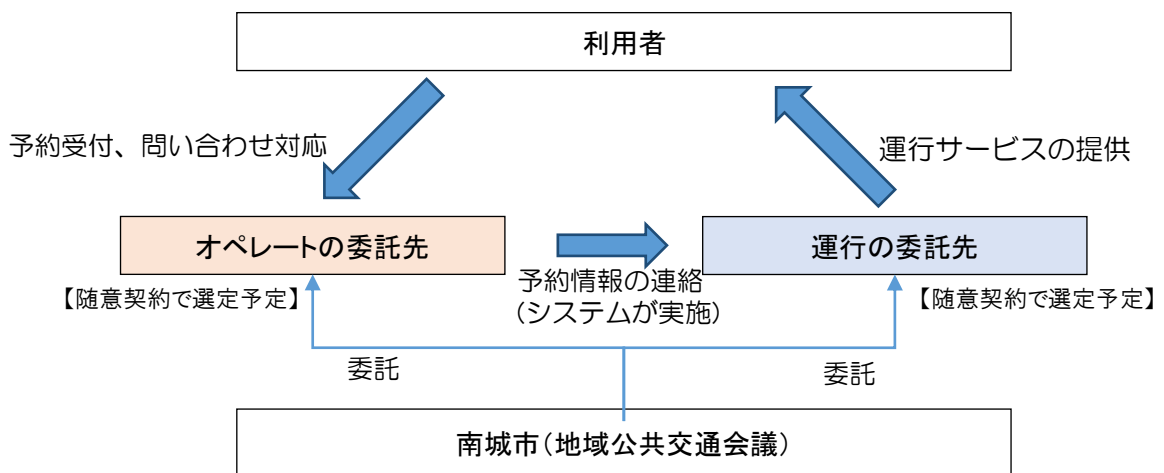


図 6-13.事業の運行体制

既存の公共交通とは、南城市境に近い「馬天入口バス停」、「新開入口バス停」、「安座真船待合所」等で接続。「おでかけなんじい」の運行エリアは久高島を除く南城市全域及び沖縄県立向陽高等学校)



図 6-14..既存の公共交通との接続

(4)地域公共交通確保事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

各年度における費用、収入、欠損額の予測は下表の通り。欠損額の最大 1/2 を地域公共交通確保維持改善事業による補助で負担、残りを南城市が負担する。

表 6-16.年度別の総事業費、収入、欠損額の見込み
単位:千円

	総事業費	収入	欠損額
平成28年度	32,304	6,840	25,464
平成29年度	32,304	7,080	25,224
平成30年度	32,304	7,440	24,864

※上記は目標値で推移した場合の概算

(5)補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称

株式会社鏡原第一交通

(6)補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定方法【活性化法法定協議会を補助対象とする場合のみ】

該当なし

(7)別表1の補助事業の基準二に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要【地域間幹線系統のみ】

該当なし

(8)別表1の補助事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」認めた市町村の一覧【地域間幹線系統のみ】

該当なし

(9)地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要【地域内フィーダーのみ】

表5 添付

(10)車両の取得に係る目的・必要性【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

該当なし

(11)車両の取得に係る定量的な目標・効果【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

該当なし

(12)車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者、要する費用の総額、負担者及びその負担額【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

該当なし

(13)老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画(車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策)【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

該当なし

(14)地域公共交通会議の開催状況と主な議論

平成 27 年度における地域公共交通会議の開催状況は下記の通りである。なお、地域公共交通会議は平成 25 年度から開催されており、実証運行の計画検討や評価が行われてきている。

表 6-17.協議会の開催状況

回数	開催日	主な議題
第 1 回	平成 27 年 12 月 24 日(木)	●南城市生活交通確保維持改善計画(素案) 等
第 2 回	平成 28 年 2 月 4 日(木)	●南城市生活交通確保維持改善計画(案) ●平成 28 年度運行計画(案) 等

(15)利用者等の意見反映状況

平成 27 年 9～10 月にアンケート調査等を実施、平成 28 年 1 月に南城市 HP、市役所庁舎・出張所にてパブリックコメントを実施。

表 6-18.各種調査の実施状況

項目	登録者・市民アンケート	主要施設 ヒアリング	観光客アンケート	利用者座談会
目的	年間を通じた利用状況を把握	立ち寄り先の効果等を把握	観光客の認知度、回遊状況等を把握	よく利用する方から生の声を把握
対象	登録者 1,500 名、市民 1,000 名を抽出	商業施設、医療施設等の主な立ち寄り先 15 箇所程度	南城市への観光客	デマンドをよく利用している方。4 地区で実施
調査方法	郵送配布・郵送回収	調査員が訪問するヒアリング方式	調査員による観光客へのアンケート記入依頼	1 回 5 名程度の座談会方式
調査時期	9 月	9 月	9 月	9 月
主な把握項目	<ul style="list-style-type: none"> ・利用頻度 ・外出頻度等の変化 ・デマンドと他の交通手段の選択状況 ・要望 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・来訪者の変化 ・連携の可能性 ・要望 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・南城市へのアクセス状況 ・デマンドの認知度 ・回遊・宿泊状況 ・要望 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用状況 ・外出状況の変化 ・要望 等
サンプル数	登録者 469 票、市民 267 票、計 736 票	11 箇所	602 票	4 箇所、17 名

(16)地域公共交通会議委員構成

表 6-19.地域公共交通会議構成員

区分	所属	役職等
市長又はその指名する者	南城市	副市長
学識者	琉球大学工学部	准教授
沖縄総合事務局が指名する者	運輸部企画室	室長
	運輸部陸上交通課	課長
沖縄県の公共交通を担当する部署の長	沖縄県企画部交通政策課	課長
道路管理者又はその指名する者	南部国道事務所	副所長
	南部土木事務所	技術総括
地元警察署において交通規制を担当する部署の長又はその指名する者	与那原警察署交通課	課長
一般旅客自動車運送事業者の組織する団体代表又はその指名する者	一般社団法人沖縄県バス協会	専務理事
	一般社団法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会	事務局長
一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体代表者又はその指名する者	私鉄沖縄県労働組合連合会	執行委員長
一般乗合自動車運送事業者の代表者又はその指名する者	沖縄バス株式会社運輸部	部長
	株式会社琉球バス交通業務課	次長
	東陽バス株式会社	常務取締役
一般乗用自動車運送事業者の代表者又はその指名する者	合名会社山一交通	代表者
市民又は利用者を代表する者	南城市老人クラブ連合会	副会長
	南城市民生委員児童委員連絡協議会	副会長
	南城市区長会	会長
	南城市商工会	副会長
	南城市観光協会	会長

第7章 地域公共交通会議の開催

生活交通確保維持改善計画案を検討するため、南城市地域公共交通会議を2回開催した。

表 7-1.南城市域公共交通会議の概要

回数	開催日時	開催場所	議題
第1回	平成27年12月24日(水) 15:00~17:00	玉城環境改善センター 2階(ホール)	●南城市生活交通確保維持改善計画(案)
第2回	平成28年2月4日(木) 14:00~16:00	南城市文化センター シュガーホール 2階(研修室)	●平成28年度「おでかけなんじい」の運行計画 ●南城市生活交通確保維持改善計画

1 第1回地域公共交通会議

1-1 議事次第

1. 開会	15:00~
2. 委嘱状交付	15:05~
3. 会長挨拶	15:15~
4. 前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~
6. 議 事 南城市生活交通確保維持改善計画(案)	15:40~
7. 閉会	17:00



図 7-1 第1回会議の開催状況

1-2 出席者

表 7-2.第 1 回会議の出席者

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	

1-3 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から授業を開始している。
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。

(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。 当面は、現行のバス路線を補完することを目的に計画を策定しているが、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/便は少なすぎるのではないか。
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、多くの方を乗せて効率的に運行するのが難しい状況になっている。今後はコンパクトな車両の導入による効率化も考える必要がある。
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がある。減便、運行取り止めは、国の補助金の足切りラインとあわせて検討するのか。
事務局	現在は、運行効率の面から検討している。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。
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ことは出来ないか。減便についても利用者とコミュニケーションをとりながら、検討を進めた方がよい。自治会へのヒアリングなど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に意見をうかがうようにする。利用者座談会に参加した方から意見をうかがう方法も考えたい。
副会長	回数券の20回は個人的に多いと思う。5,000円は負担が大きいとを感じる。
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。

発言者	発言
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、利用者に意向をきいて再検討する。観光客の周遊券については次年度の課題として考えている。
委員	減便、取り止めの基準は市民にわかりやすい方がよい。1 台あたり何名という表現にできないか。
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 台あ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	路線バスの学生向けの回数券は 25%割引であったが、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。学生は 25%割引にしてはどうか。
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、一律の 300 円の料金設定にしており、割引の上乗せは考えていない。回数券は運転手による販売を考えているが、金額の端数も含めて複雑にしたいくない。
委員	乗務員の販売は、負担軽減も考慮して、極力控えた方がよい。学校に販売を委託するという方法もある。
委員	利用促進の観点から、糸満市の空港までの直行バス「いとちゃんバス」との連携は考えられないか。
事務局	バス事業者等と意見交換を行いながら、検討を進めていきたい。
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、向陽高校の校長先生が、南城市の各中学校をまわり「おでかけなんじい」で登下校出来ることを PR していただいている。
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。

2 第2回地域公共交通会議

2-1 議事次第

1. 開会	14:00～
2. 会長挨拶	
3. 前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～
6. 議 事	
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 7-2.第2回会議の開催状況

2-2 出席者

表 7-3.第2回会議の出席者

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 雄人	
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

2-3 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、予備者が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。

発言者	発言
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	今後の利用状況をみて、7人乗りか、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、要望があれば定期券を導入するなど今後検討していきたい。
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のか。
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、運行する石が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ます。
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	庁舎間だけの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。 駐車場がない又は少ない事業者などは連携の可能性があると考えられるため、このような事業者を対象に連携を進めてほしい。

第8章 その他提案

ここでは、今後の「おでかけなんじい」の運行経費確保の考え方、南城市の公共交通網再編に向けた進め方について整理した。

1 財源確保・地域公共交通再編に向けた流れ

- 南城市では、平成 25 年度～平成 27 年度に一括交付金による「おでかけなんじい」の実証運行を行っており、実証運行では高齢者の外出支援や、公共交通空白地域の移動支援など効果が確認され、継続的な運行が望まれる。
- 平成 28 年度からは本格運行への移行を目指しており、継続的に運行財源を確保するため、国の補助制度の活用を予定している。
- 平成 28 年度からは、本業務で策定した「生活交通確保維持改善計画」にもとづく、「地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金」と南城市の負担による運行を予定している。
- 平成 30～31 年度以降は、「地域公共交通網形成計画」にもとづく「地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金」や南部東道路の開通を見据えた「地域公共交通網再編整備実施計画」にもとづく「地域公共交通再編事業」を活用した運行を想定し、段階的に南城市の負担を小さくしながら運行を継続していく。

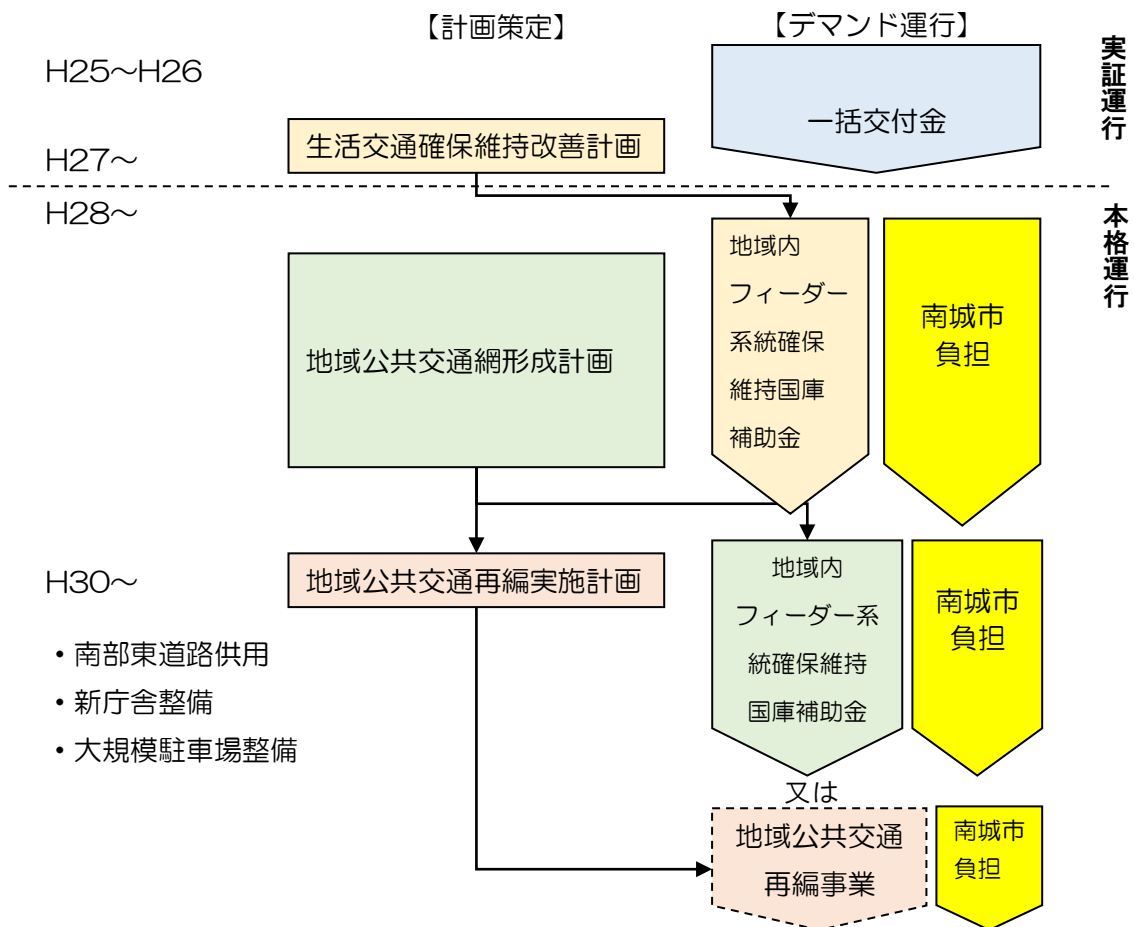


図 8-1.財源確保・地域公共交通再編に向けた流れ

2 地域公共交通網再編イメージ

●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。

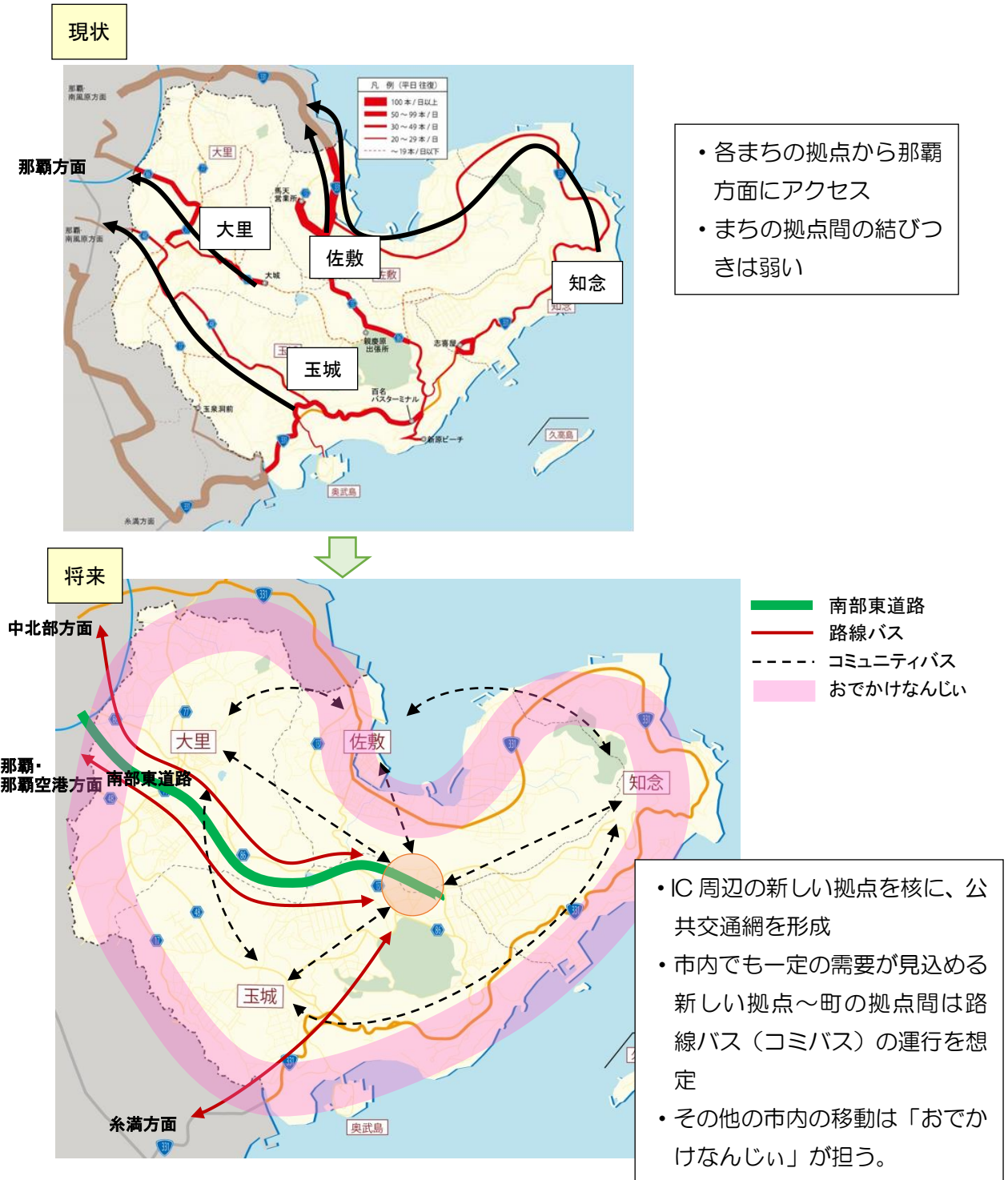


図 8-2.地域公共交通網再編のイメージ