

## 資料④：実証実験の評価(中間報告)

### 目 次

1.実証実験の効果把握 .....	1
1-1.公共交通空白地域・不便地域における路線バスの補完 .....	2
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.....	3
1-3.持続可能な公共交通ネットワークの形成.....	5
1-4.南城市への観光需要の喚起.....	6
1-5.南城市の活性化に向けた外出支援.....	8
1-6.実証実験の効果のまとめ .....	10
2.利用者の評価 .....	11
2-1.市民の評価 .....	11
2-2.観光客の評価 .....	13
3.実証実験の評価のまとめ .....	13

平成 27 年 3 月

南 城 市

# 1.実証実験の効果把握

実証実験の効果把握は、実験計画策定時に検討したデマンド交通の評価の視点と評価項目にもとづき実施しました。

表-1.評価の視点と評価項目

求められる役割	評価の視点	評価項目
公共交通空白・不便地域における路線バスの補完	公共交通の利用が不便な地域で利用されているか	●人口あたりのデマンド利用者数と路線バスの運行本数との関係
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	公共交通と連携した利用がなされているか	●交通結節点までの利用状況
持続可能な公共交通ネットワークの形成	効率的な運用形態となっているか	●デマンド交通の平均乗車人員
	南城市の公共交通に対する財政負担は減少しているか	●デマンド交通の運営コスト
南城市への観光需要の喚起	南城市への観光客の立ち寄りが増加しているか	●デマンドバスがなかった場合の南城市来訪の有無
	これまで南城市をあまり訪れることがない属性の方の来訪が増加しているか	●沖縄に初めて観光に来た方の割合
	通過型観光から滞在型観光への展開が図れているか	●南城市内での滞在状況
	南城市訪問の満足度、再来訪意向は高まっているか	●南城市観光の満足度 ●南城市への再来訪意向
南城市の活性化に向けた交通弱者の外出支援	交通弱者の外出機会は増加しているか	●デマンドバスがなかった場合の外出の有無 ●外出頻度の変化
	これまで移動手段がないためできなかった活動が行えているか	●外出目的の変化

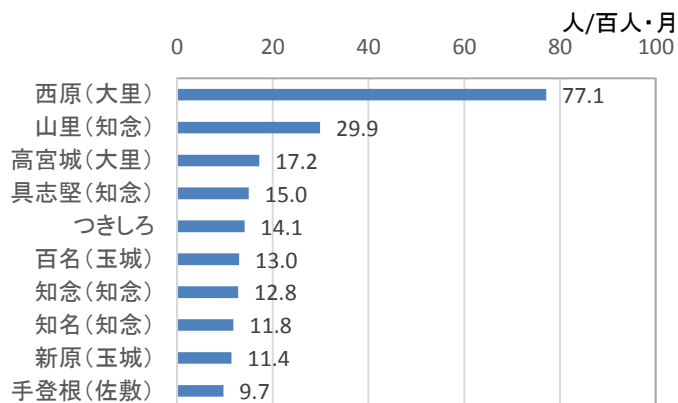
なお、「おでかけなんじい」登録者を対象とした「登録者アンケート」は現在実施中（本資料には3/4まで回収の106票の結果を反映）、有償実験中の利用者を対象とした車内での「利用者アンケート（市民・観光客）」は、これからの実施となります。

## 1-1.公共交通空白地域・不便地域における路線バスの補完

- 有償実験期間中（H25.2）における65歳以上人口百人あたりの「おでかけなんじい」の利用者数を行政区別にみても、最も利用者が多かったのは、「西原」の77.1人/月で、次いで「山里」、「高宮城」、「具志堅」、「つきしろ」の順となっています。
- 65歳以上人口あたりの「おでかけなんじい」の利用者数が多いのは、路線バスの運行本数が少ない知念半島や丘陵地に位置する行政区であり、公共交通の利便性が低い地域において、路線バスを補完する役割を果たしているといえます。



図-1.65 歳以上人口あたりの「おでかけなんじい」利用者数が多い行政区と路線バスの運行本数

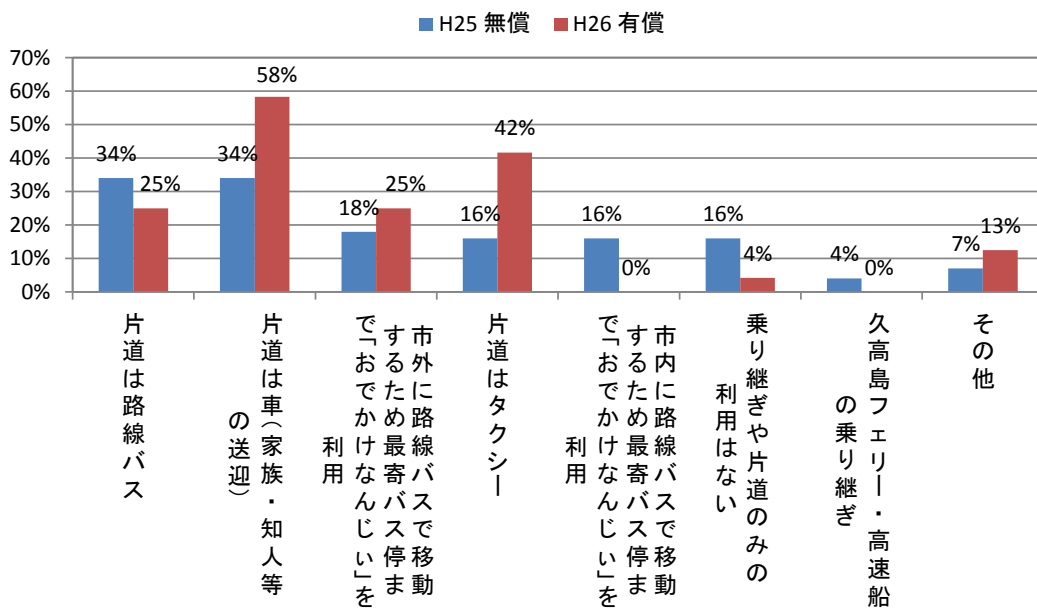


データ:システムデータ

図-2.65 歳以上人口百人あたりの「おでかけなんじい」利用者数の上位 10 行政区 (H27.2、自宅出発者のデータ)

## 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

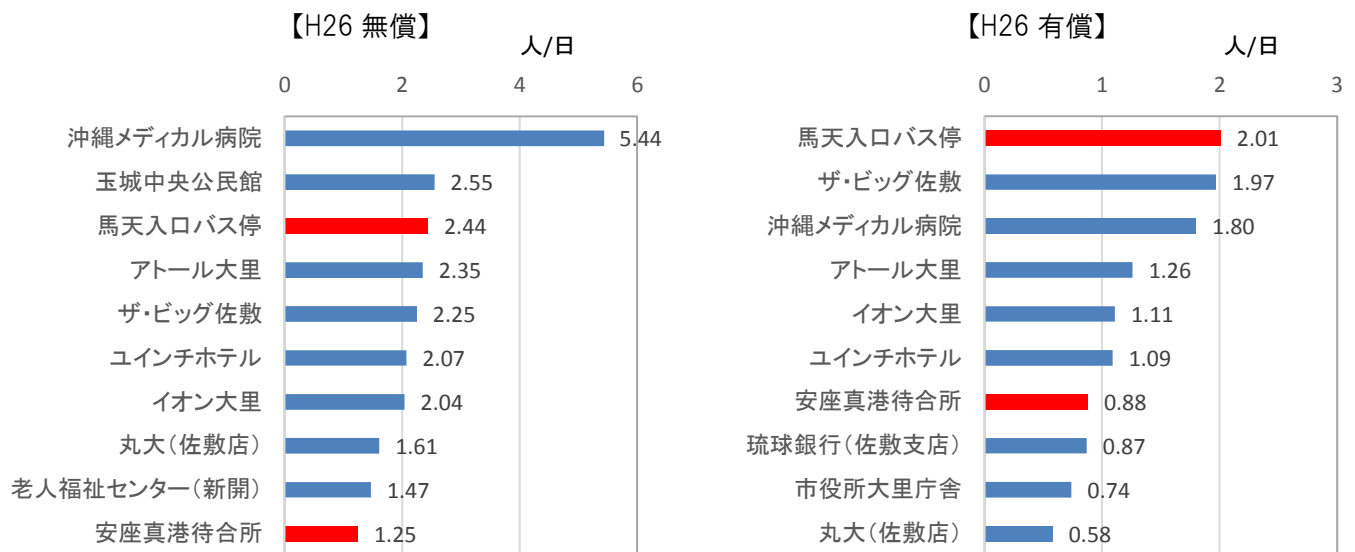
- 「おでかけなんじい」を「乗り継ぎや片道のみ利用はない」と回答した方の割合は、H25 無償実験の 16%から、H26 有償実験では 4%と非常に少なくなっており、ほとんどの方が有償実験中に「おでかけなんじい」と他の路線バス等の乗り継ぎ利用を行っています。
- 特に、「片道は車」がH25 無償実験の 34%からH26 有償実験では 58%と 24 ポイント増加、「片道はタクシー」がH25 無償実験の 16%からH26 有償実験では 42%と 26 ポイント増加しており、有償化に伴い往復とも「おでかけなんじい」利用ではなく、片道は送迎やタクシー利用が多くみられるようになっていきます。
- 市内への移動のために路線バスと乗り継ぎをする方は減っていますが、「市外に路線バスで移動するため最寄りバス停まで『おでかけなんじい』を利用」した方の割合は、H25 無償実験の 18%からH26 有償実験では 25%と 7 ポイント増加しており、有償化後も「おでかけなんじい」が市外への路線バスの乗り継ぎ手段として利用されている状況がうかがえます。



データ: H25、H26 登録者アンケート

図-3.「おでかけなんじい」と他の移動手段を組み合わせた移動の有無(複数回答)

- H26 無償実験、H26 有償実験における市民の「おでかけなんじい」利用での立ち寄り先をみると、H26 無償では「馬天入口バス停」が2.44 人/日で3位、「安座真港待合所」が1.25 人/日で10位と上位に位置しています。
- さらに、H26 有償実験時には、「馬天入口バス停」が2.01 人/日で1位、「安座真港待合所」が0.88 人/日で7位とそれぞれ順位をあげており、有償化により「おでかけなんじい」の交通結節点までのアクセス手段としての役割は強まっています。



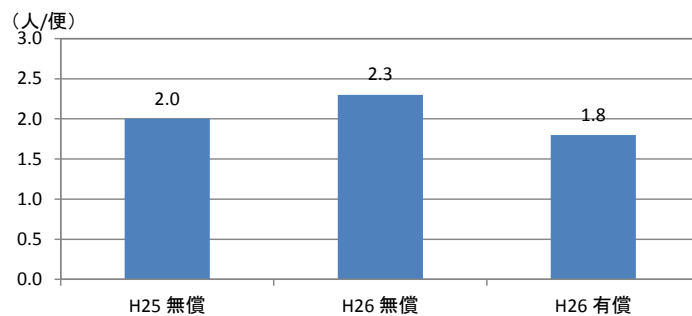
データ:システムデータ

図-4.市民の「おでかけなんじい」利用での立ち寄り先上位10箇所(左:H26 無償、右:H26 有償)

### 1-3.持続可能な公共交通ネットワークの形成

#### (1)効率的な運行

- 1 便あたりの利用者数は、H25 無償の 2.0 人/便から H26 無償では 2.3 人/便へと増加しましたが、H26 有償では利用者数の減少もあり 1.8 人/便まで減少しています。
- H26 無償時においても平均乗車人員は 2.3 人/便と、10 人乗り車両（運転手・助手席を除くと乗客は 8 人乗り）においては 5.7 人/便の余裕があり、乗車効率の向上に向けた改善の余地は大きいといえます。

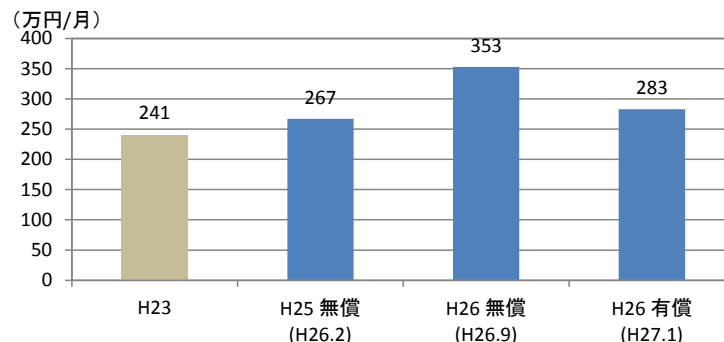


データ:システムデータ

図-5.「おでかけなんじい」の 1 便あたりの利用者数

#### (2)財政負担の軽減

- デマンド実証運行に運行経費は、H25 無償実験の 267 万円/月から H26 有償 (H26.9) では 353 万円/月へと増加しましたが、有償化による利用者数の減少により H27.1 には 283 万円に減少しています。
- 有償時は、1 人 300 円の運賃収入があり、1 月の利用者数が約 1,200 人であることから、収入は約 36 万円/月であり、これを控除すると 1 月は約 247 万円/月の支出となります。
- なお、実証運行前の H23 における南城市の公共交通に関する支出（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、H27.1 における「おでかけなんじい」の財政負担は、実証運行前とほぼ同じ水準となっています。



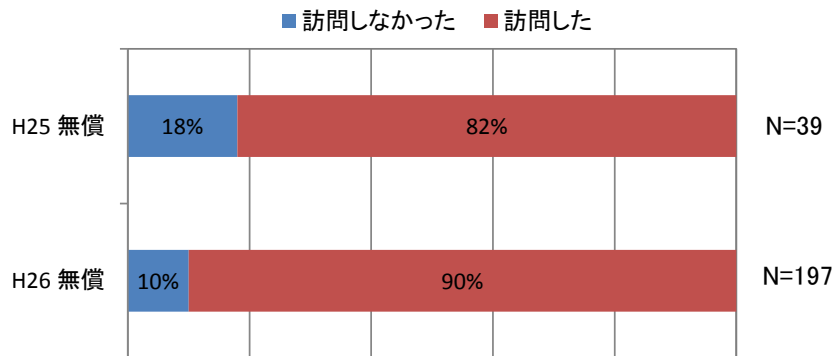
データ:南城市

※H23 は、巡回バス、スクールバス、がんじゅうバス、路線バス補助金の合計  
図-6.「おでかけなんじい」の運行経費

## 1-4.南城市への観光需要の喚起

### (1)観光客の来訪促進

- H25 無償、H26 無償の利用者アンケートによると、「おでかけなんじい」又は「観光おまかせなんじい」がなければ、10%~18%の方は南城市を訪問しなかったと回答しており、一定の南城市への来訪促進効果があるといえます。

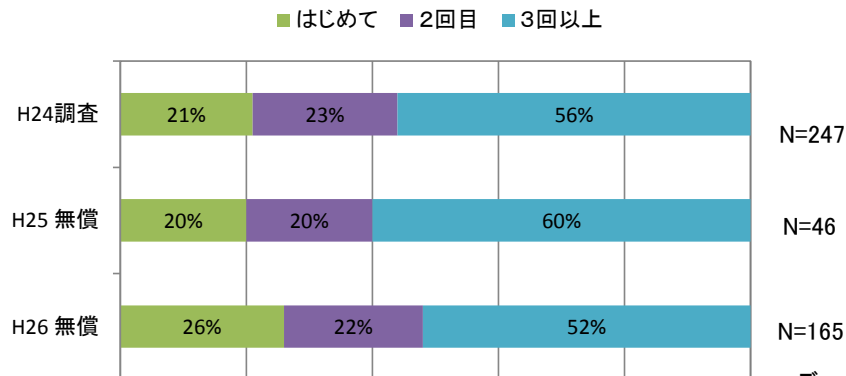


データ:利用者アンケート

図-7.「おでかけなんじい」等がなかった場合の南城市来訪意向

### (2)新たな観光客層の掘り起こし

- H24 に南城市内の観光施設で実施したアンケートでは、南城市への観光客の8割が沖縄観光のリピーターで、はじめて訪れる方は2割という結果になっており、デマンド導入にあたっては、沖縄をはじめて訪れる観光客の取り込みも目的の一つとしています。
- デマンド利用の観光客を対象としたH25 無償、H26 無償の利用者アンケートにおいても、沖縄にはじめて訪れる方の割合は2割程度であり、新たな観光客層の掘り起こしには至っていません。

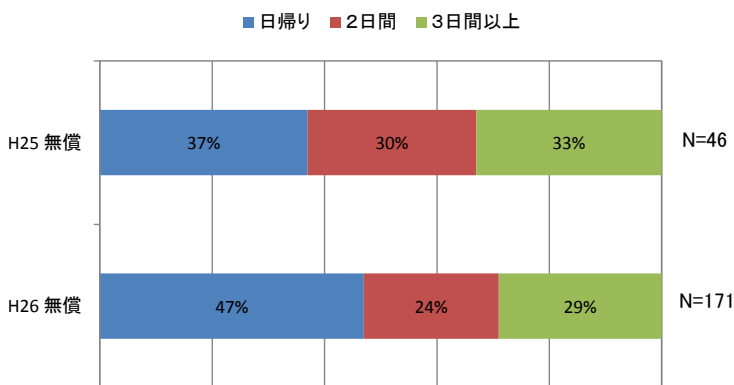


データ:利用者アンケート

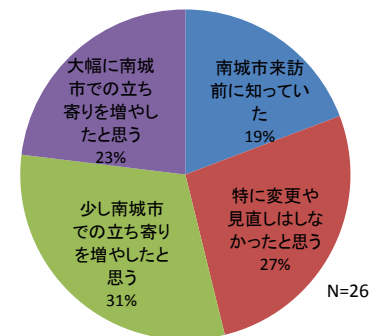
図-8.「おでかけなんじい」等の利用者の沖縄来訪回数

### (3) 滞在型観光への展開

- 「おでかけなんじい」、「観光おまかせなんじい」利用の観光客の南城市滞在日数は、「日帰り」がH25 無償実験で37%、H26 有償実験で47%と多くなっています。
- なお、H26 無償実験の利用者アンケートでは南城市来訪前に「おでかけなんじい」を知っていれば、31%の方は「少し南城市での立ち寄りを増やしたと思う」、23%の方は「大幅に南城市での立ち寄りを増やしたと思う」と回答しており、事前の情報提供による滞在型観光への展開可能性があることが把握されました。



データ: 利用者アンケート



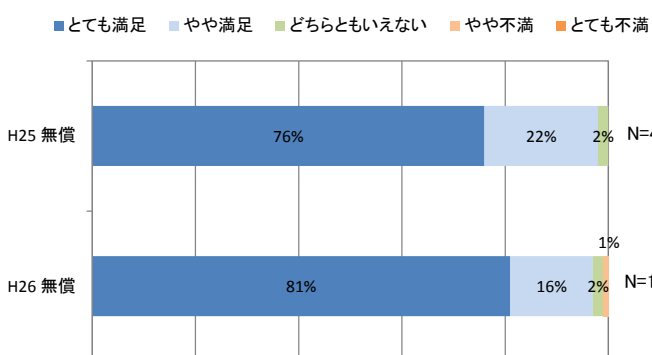
データ: 利用者アンケート(H26 無償)

図-9. 利用者の南城市滞在日数

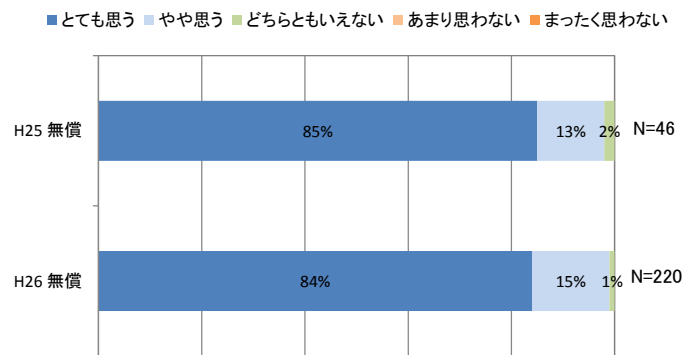
図-10. 南城市来訪前の「おでかけなんじい」認知時の行程見直しの可能性

### (4) 南城市観光の満足度・再来訪意向の向上

- H25 無償実験、H26 無償実験における利用者アンケートで、8割の方が南城市の観光に「とても満足」、同じく8割の方がまた南城市を訪れたいかという質問に「とても思う」と回答しており、高い満足度、再来訪意向が得られています。



データ: 利用者アンケート



データ: 利用者アンケート

図-11. 「おでかけなんじい」等利用者の南城市観光の満足度

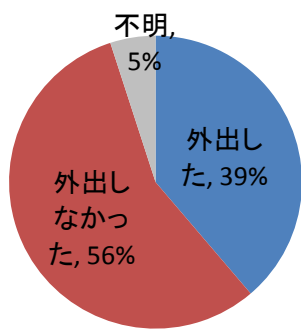
図-12. 「おでかけなんじい」等利用者の南城市再来訪意向



## 1-5.南城市の活性化に向けた外出支援

### (1)外出支援の状況

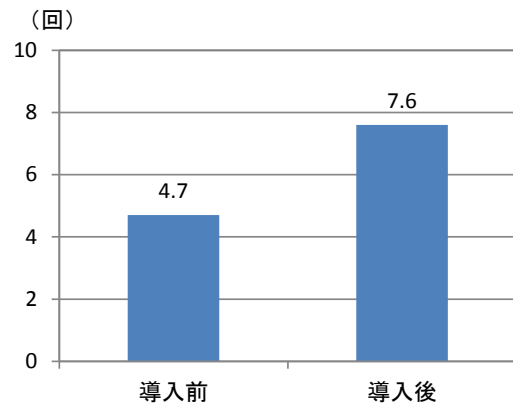
- H25 無償実験の利用者アンケートによると、「おでかけなんじい」がなければ56%の方は外出しなかったと回答しています。
- また「おでかけなんじい」導入後に外出回数が増えた方の外出頻度は、導入前の4.7回/月から導入後は7.6回/月へと2.9回/月増加しています。
- H26 有償実験時に、「おでかけなんじい」を利用した方の71%は有償後も外出回数は「変わっていない」と回答しており、「おでかけなんじい」による外出支援の効果が継続している状況がうかがえます。



(N=80)

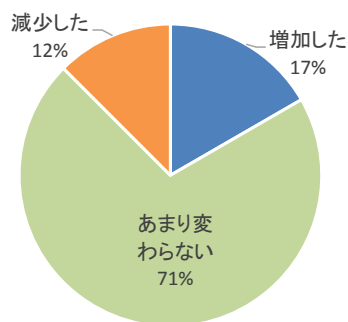
データ:利用者アンケート(H25 無償)

図-13.「おでかけなんじい」がなかった場合の外出の有無



データ:登録者アンケート(H25 無償)

図-14.「おでかけなんじい」導入後の外出頻度の変化



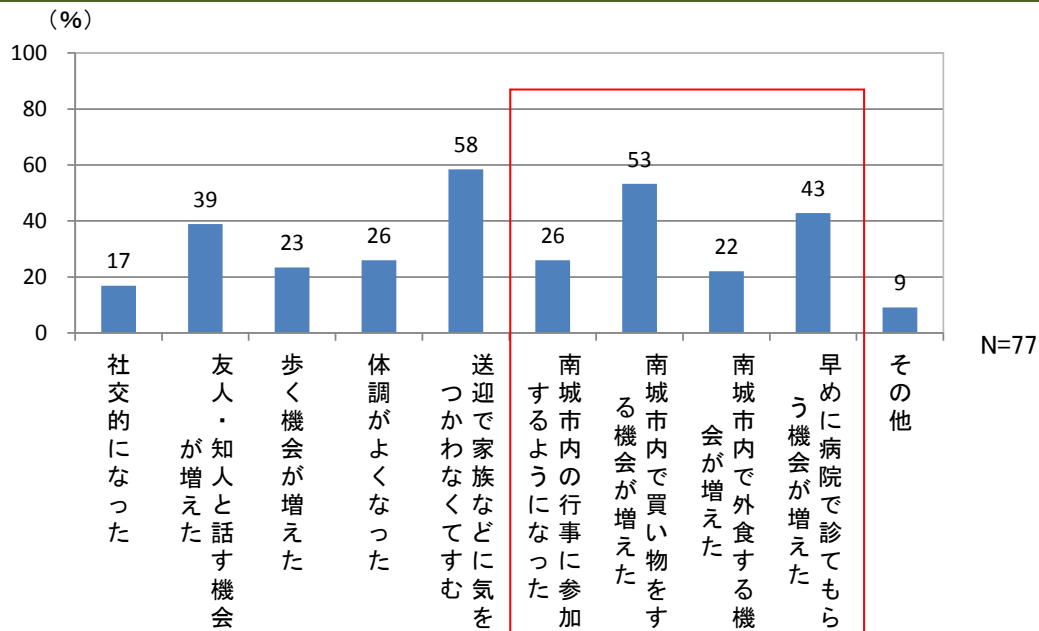
N=24

データ:登録者アンケート(H26 有償)

図-15.「おでかけなんじい」有償化後の外出頻度の変化(有償時の「おでかけなんじい」利用者)

## (2)外出機会の創出

●H26 無償時の利用者アンケートによると、「おでかけなんじい」導入により 53%の方は、「南城市内で買い物をする機会が増えた」、43%の方は「早めに病院で診てもらえる機会が増えた」、26%の方は「南城市内の行事に参加するようになった」、22%の方は「南城市内で買い物する機会が増えた」と回答しており、外出機会を創出している状況がうかがえます。



データ:利用者アンケート(H26 無償)

図-16.「おでかけなんじい」導入後の外出機会の変化

## 1-6.実証実験の効果のまとめ

表-2.実証実験の効果のまとめ

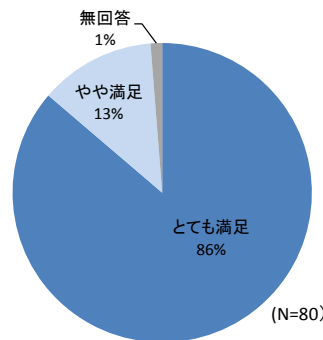
求められる役割	評価の視点	効果発現状況
公共交通空白・不便地域における路線バスの補完	公共交通の利用が不便な地域で利用されているか	●路線バスの運行本数が少ない行政区での利用が多く、公共交通不便地域で路線バスを補完
既存の路線バス等と一体となった公共交通ネットワークの形成	公共交通と連携した利用がなされているか	●実証実験中に多くの方が乗り継ぎ利用を経験 ●馬天入口バス停や、安座真船待合所まで多くの方が利用、市外への交通機関までのアクセス手段として機能
持続可能な公共交通ネットワークの形成	効率的な運用形態となっているか	●1便あたりの乗車人員がH26無償時においても2.3人/便と余裕があり、改善の余地が大きい。
	南城市の公共交通に対する財政負担は減少しているか	●H26有償時の支出は、H23の実証運行前の水準に低下
南城市への観光需要の喚起	南城市への観光客の立ち寄りが増加しているか	●デマンドバスがなかった場合、1～2割の方は南城市を訪れなかったと回答、一定の効果発現。
	これまで南城市をあまり訪れることがない属性の方の来訪が増加しているか	●沖縄に初めて観光に来た方の割合はH24とほぼ同じで効果発現に至っていない。
	通過型観光から滞在型観光への展開が図れているか	●日帰り客が多く、滞在型への展開に至っていない。
	南城市訪問の満足度、再来訪意向は高まっているか	●デマンド利用者の南城市観光の満足度、再来訪意向はともに高く、観光需要の喚起に寄与。
南城市の活性化に向けた交通弱者の外出支援	交通弱者の外出機会は増加しているか	●過半数の方はデマンドがなければ外出をしなかったと回答、外出促進効果を確認。
	これまで移動手段がないためできなかった活動が行えているか	●南城市内での買い物機会や、早めの診察機会の増加などを確認

## 2.利用者の評価

### 2-1.市民の評価

#### (1)満足度

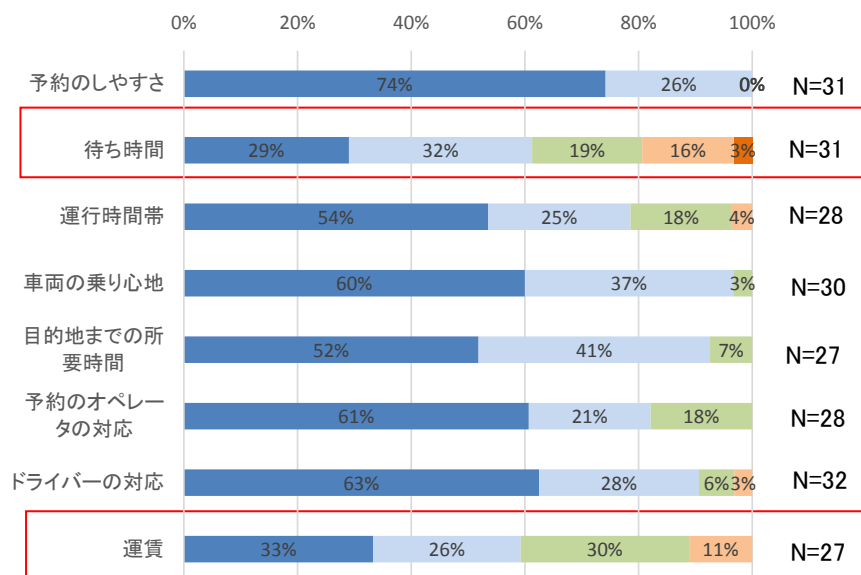
- H25 無償実験における利用者アンケートによると、利用者 86%が「おでかけなんじい」に対して「とても満足」と回答しており、高い満足度を得られています。
- H26 有償実験における登録者アンケートによると、満足度は概ね高いものの、「待ち時間」については 19%、「運賃」については 11%の方が「不満」又は「やや不満」と回答しており、改善の余地があると思われます。



データ: 利用者アンケート(H25 無償)

図-17.「おでかけなんじい」利用の満足度

■とても満足 ■やや満足 ■どちらともいえない ■やや不満 ■とても不満



データ: 登録者アンケート(H26 有償)

図-18.「おでかけなんじい」利用の項目別の満足度

## (2)今後の利用意向

- H26 有償実験時の登録者アンケートによると、今後の利用意向について「とても増えると思う」が13%、「やや増えると思う」が35%とあわせて48%の方が増加意向を示しています。
- 運賃については、「どちらともいえない」と回答した方が51%と半数を占め、「やや高いと思う」・「高いと思う」があわせて28%と、「安いと思う」・「やや安いと思う」の21%をやや上回っています。
- なお、運賃が「高いと思う」又は「やや高いと思う」と回答した方の適正と思われる運賃は平均199円となっています。

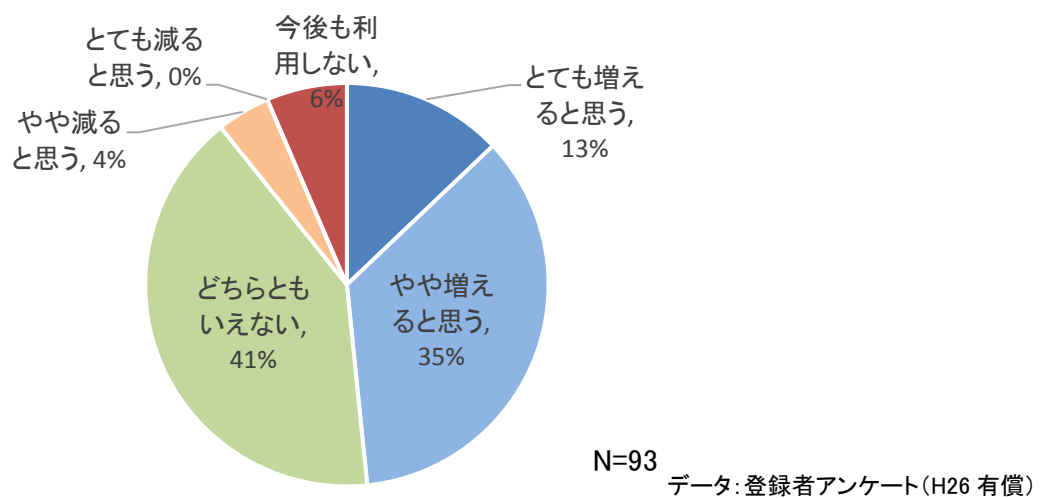


図-19.「おでかけなんじい」の今後の利用意向

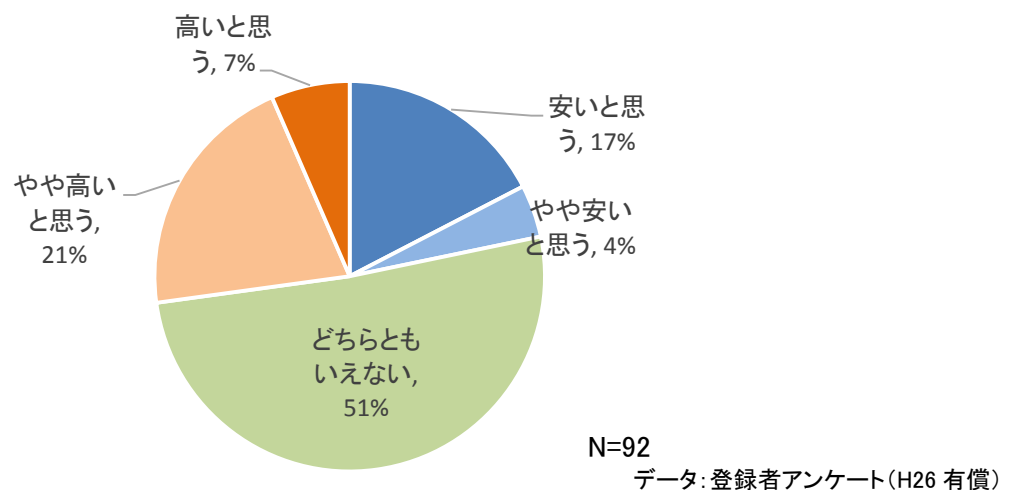
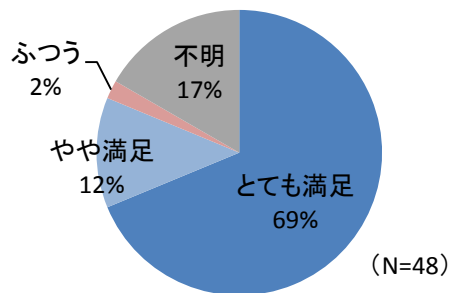


図-20.「おでかけなんじい」の料金に対する意向

## 2-2.観光客の評価

### (1)満足度

- H26 無償実験時の利用者アンケートによると、利用者の69%が「とても満足」と回答しており、高い満足度を得られています。



データ:利用者アンケート(H26 無償)

図-21.「おでかけなんじい」利用の満足度

## 3.実証実験の評価のまとめ

- 公共交通の利便性が低い地域で多く利用されており、「おでかけなんじい」は公共交通不便地域において路線バスを補完する交通手段として機能しているといえます。
- 有償化により、市民の「おでかけなんじい」利用による公共施設、医療機関、商業施設への立ち寄りには大幅に減少しましたが、馬天入口バス停をはじめとする交通施設への移動は大きく減少しておらず、交通結節点までのアクセス確保のニーズ・必要性の高さが確認されました。
- 「おでかけなんじい」の導入に伴い、南城市内での新たな外出機会が創出されるなど地域の活性化にもメリットがあることが確認されました。
- 「おでかけなんじい」等利用の観光客の利用満足度は高く、さらに「おでかけなんじい」の積極的なPR活動を行うことで観光誘客の可能性があると把握されました。
- 現時点では65歳未満の利用は、13%にすぎず、これらの方への周知を図るとともに、実験を継続することで65歳未満の方の移動ニーズを見極める必要があります。