

参考資料：南城市生活交通確保維持改善  
計画（素案）説明資料

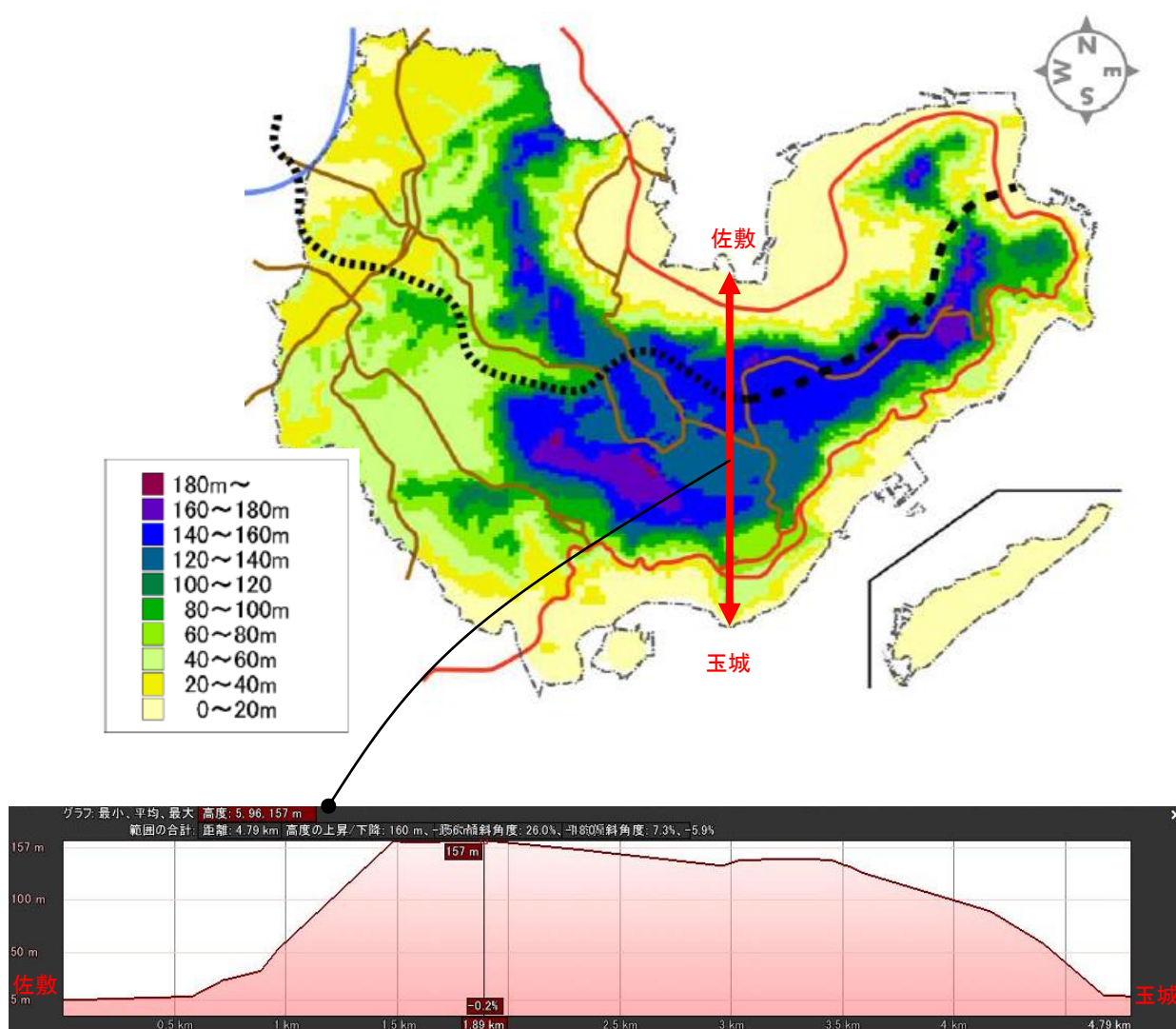
平成 27 年 12 月

南 城 市

# 1 南城市の現状

## 1.1 地勢

- 南城市の東側半分は海岸に面していますが、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ます。
- 特に、市中央部の標高は高く、玉城地域では、標高 180m以上のところもあります。
- 沖縄本島側の地形は急峻ですが、久高島は比較的なだらかな地形となっています。



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-1. 南城市の地勢

## 1.2 人口

### (1) 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%増加しています。
- 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人と多くなっています。
- 大里地域、玉城地域は人口が増加傾向となっていますが、佐敷地域、知念地域は減少傾向を示しています。

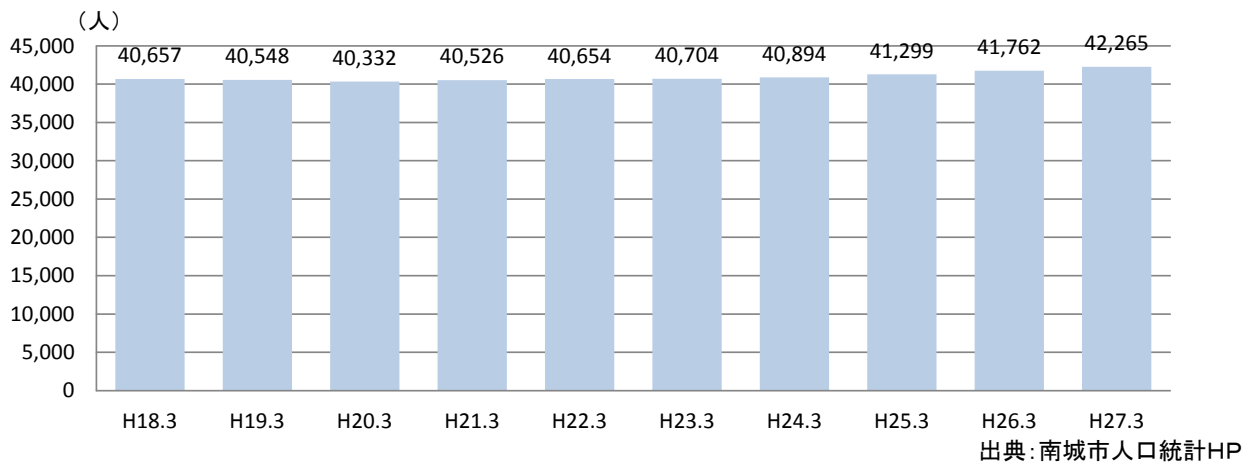


図-2. 南城市の合併以降の人口推移

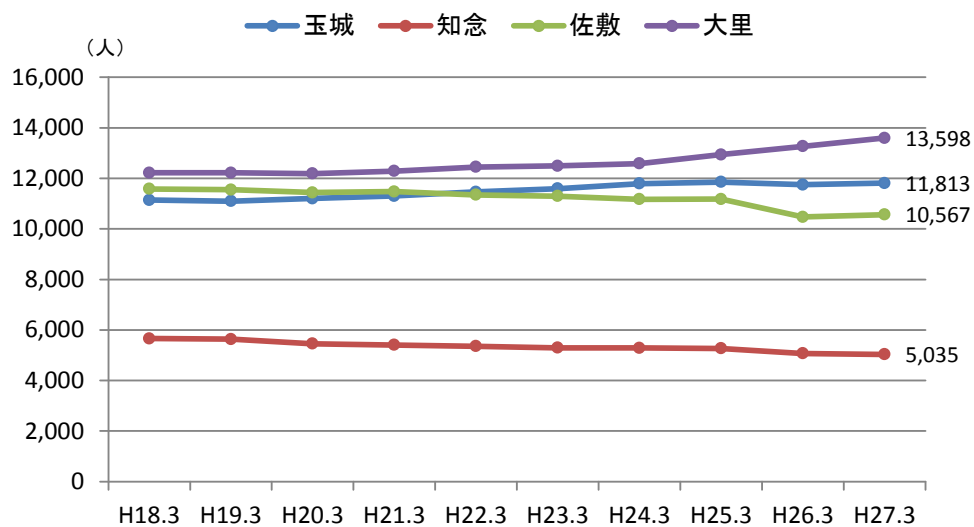


図-3. 南城市の地域別(旧町村別)の人口推移

## (2) 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人と、1,754人、22.9%増加しています。
- 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低いものの、平成27年3月には22.3%に達しており、沖縄県平均19.0%（H26 高齢社会白書、内閣府）に比べるとやや高くなっています。
- 行政区別では小谷、大城、糸数、仲村渠などの内陸の傾斜地や、知名、久手堅、吉富などの知念半島の東端部で高齢化率が30%以上と高くなっています。

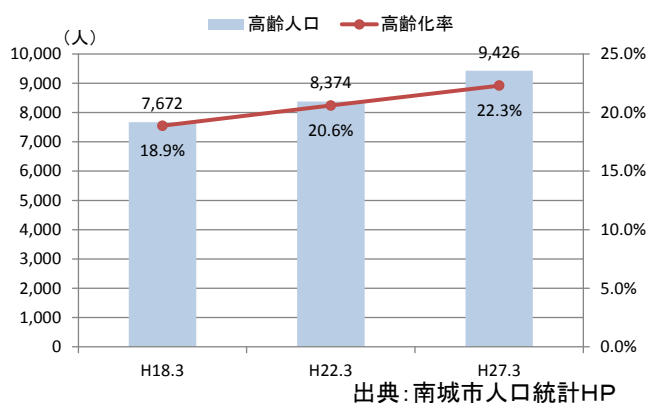


図-4. 南城市の高齢者数と高齢化率の推移

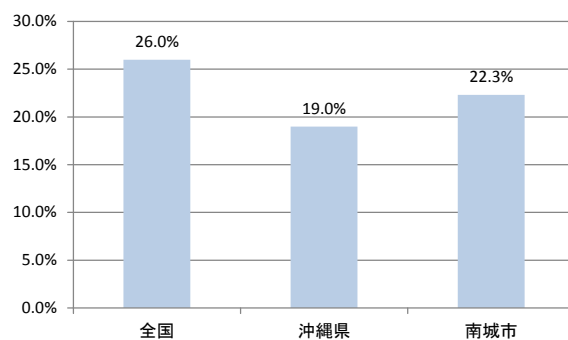
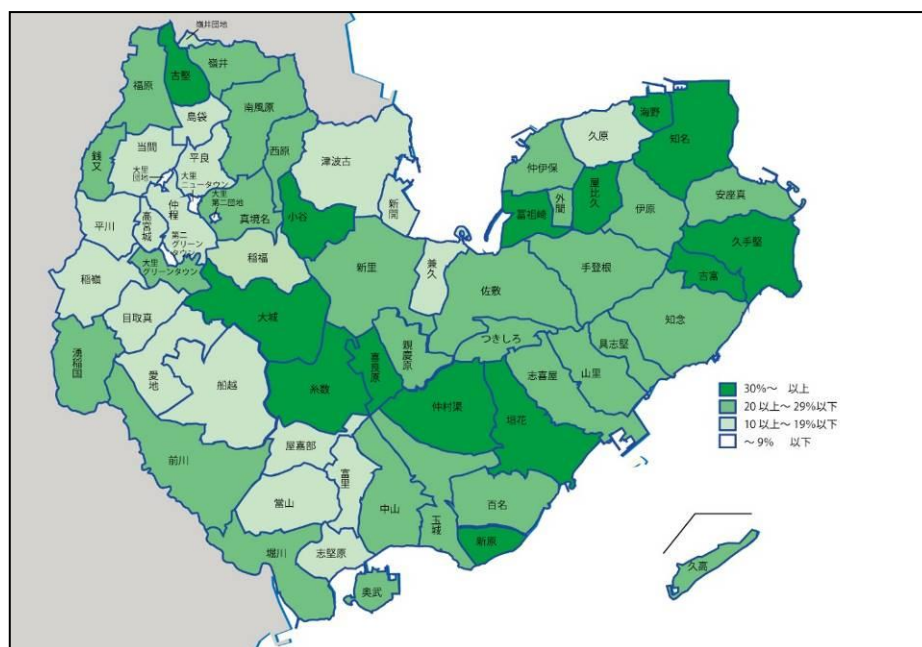


図-5. 高齢化率の比較



出典:南城市人口統計HP

図-6. 行政区別の高齢化率(H27.3)

### 1.3 主要施設の分布

#### (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ます。
- 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ます。
- 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ます。



出典:南城市 HP

図-7. 公共施設の立地状況

## (2) 医療・福祉施設

- 南城市内には、「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」などの医療機関があります。
- 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ります。
- 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」が整備されています。
- 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しています。



出典：沖縄県 HP

図-8. 医療・福祉施設の立地状況

### (3) 商業施設

- 佐敷地域、大里地域にはショッピングセンターやスーパーなどが点在しています。
- 一方、玉城地域、知念地域にはスーパー等の商業施設が少なく、市内の商業施設は北部に偏って立地しています。



出典：スーパーマーケットまっぷ HP

図-9. 商業施設の立地状況

#### (4) 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ます。
- 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ります。



出典：2014 年度沖縄県南城市市勢要覧

図-10. 観光施設の立地状況



## 1.1 公共交通

### (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149本運行されており、休日の運行本数は、平日に比べ58本、28%少なくなっています。
- 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ます。
- 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ます。
- 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状況です。



図 2-26.南城市内のバス路線網

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(土曜日)の運行本数 出典:各バス会社のHP

(2) バス路線の運行頻度

- 佐敷地区の馬天営業所からは、国道 331 号を経由して那覇・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くなっています。
- 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 号から  
77 号、玉城地区の親慶原から佐敷地区の馬天向けなど、30～99 本/日以上があるものの、  
運行頻度が 19 本/日未満の路線もあり、交通が不便な地域が多くあります。

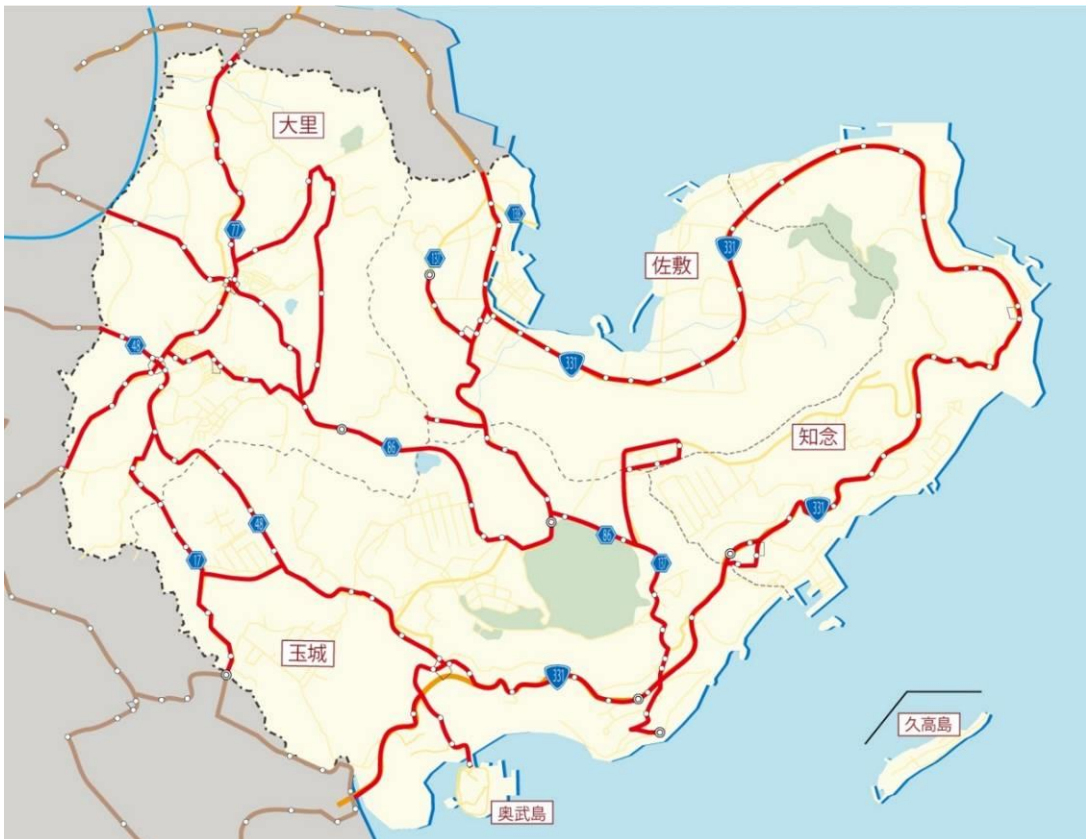


出典: 各バス会社 HP より作成

図-11. 路線バスの区間別運行本数

(3) バス停の整備状況

- 南城市内では、至る所にバス停が設置されており、全体で 118 箇所設置されています。
- 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ます。
- 地域別では、玉城地域が 40 箇所、大里地域が 36 箇所と多くなっています。



出典：各バス会社 HP

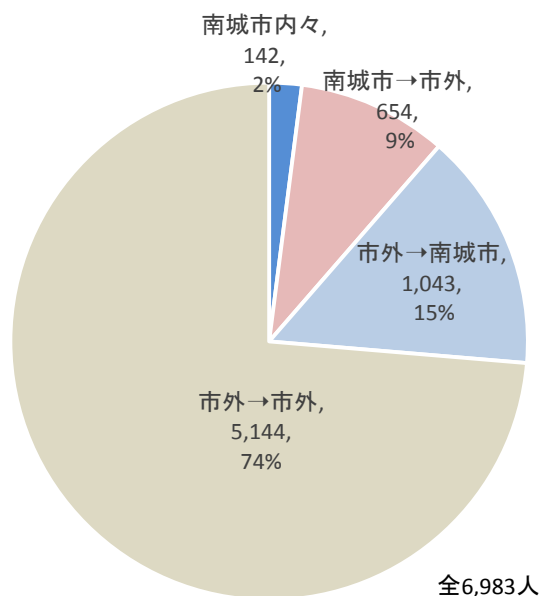
図-12. バス停の整備状況

表 1.地域別のバス停整備状況

路線	地域別設置箇所数				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

#### (4) 路線バスの利用状況

- 平成 25 年に実施された沖縄県の調査によると、南城市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 人となっています。
- 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」への移動に利用しています。
- 南城市関連で 1,839 人が利用していますが、そのうち 1,697 人（92%）は、市外との往來に利用しており、路線バスは主に市外への移動手段として機能しているといえます。

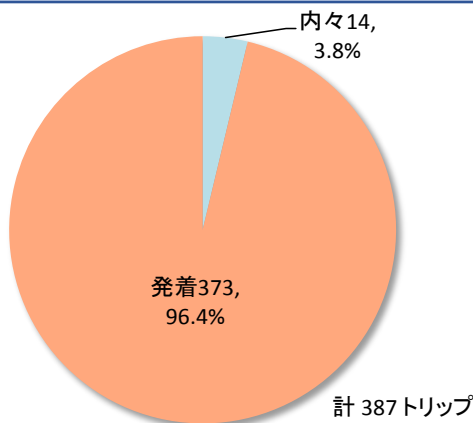


出典：H25 沖縄県調査

図-13. 南城市を通行する路線バス利用者の利用内訳

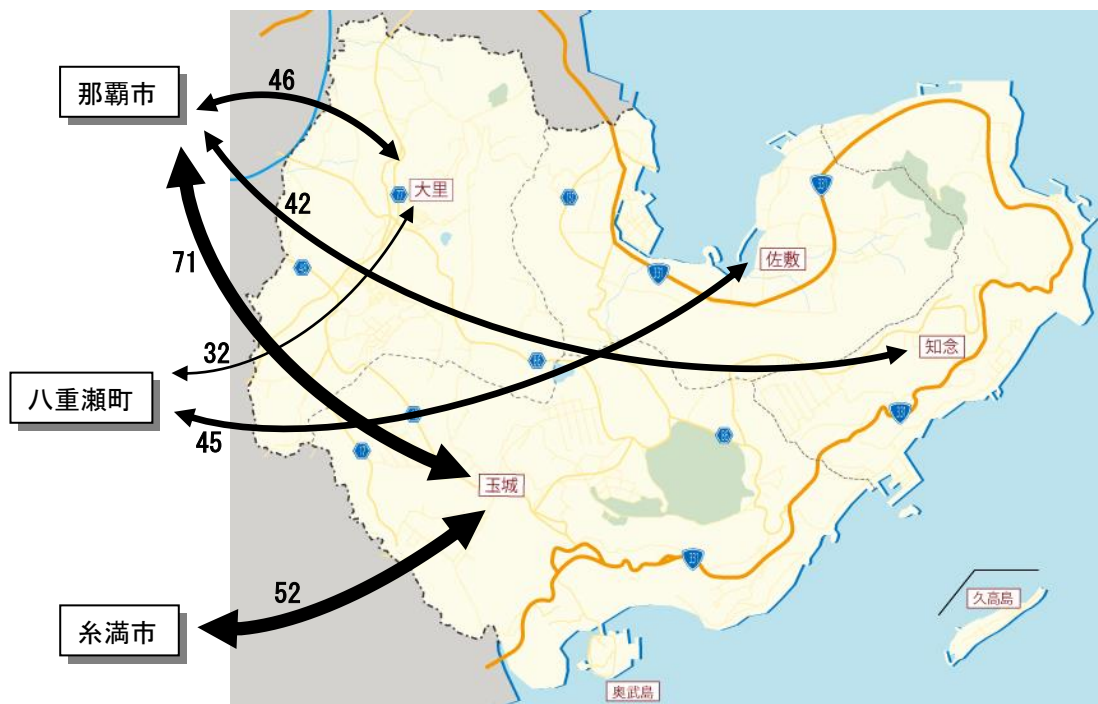
(5) タクシーの利用状況

- 南城市関連のタクシーの利用状況を見ても、全体で387トリップの利用があります。
- 内訳は、内々での利用が14トリップ/日、発着が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ます。
- タクシーの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ます。
- 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/日と移動が多くなっています。



出典:H18 沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査

図-14. タクシー利用の内訳

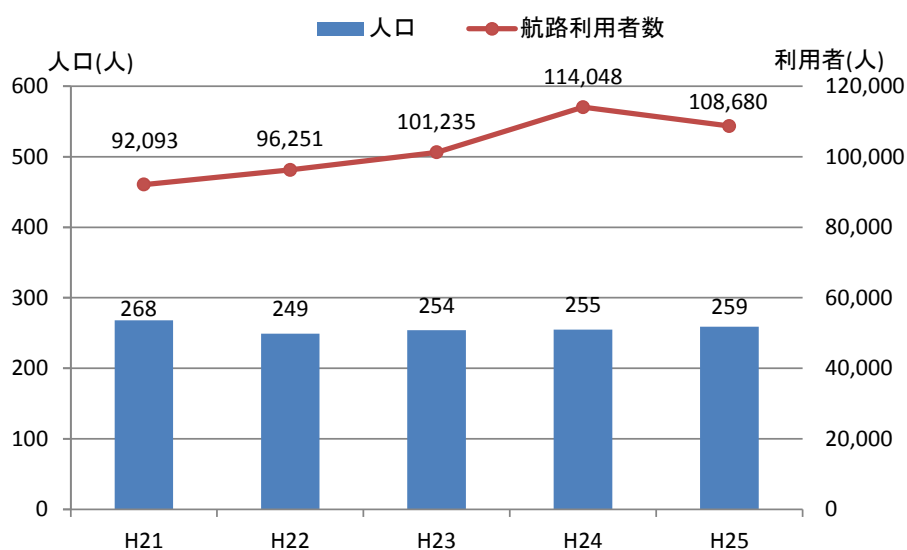


出典:H18 沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査

図-15. タクシー利用の主な OD

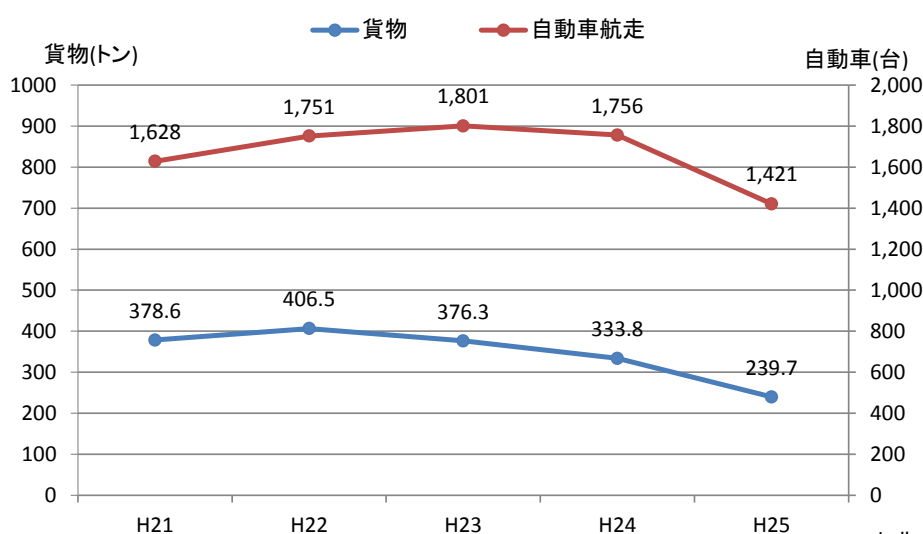
(6) 航路の利用状況

- 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ます。
- 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ます。



出典:人口は南城市、航路利用者数は H26 運輸要覧

図-16. 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

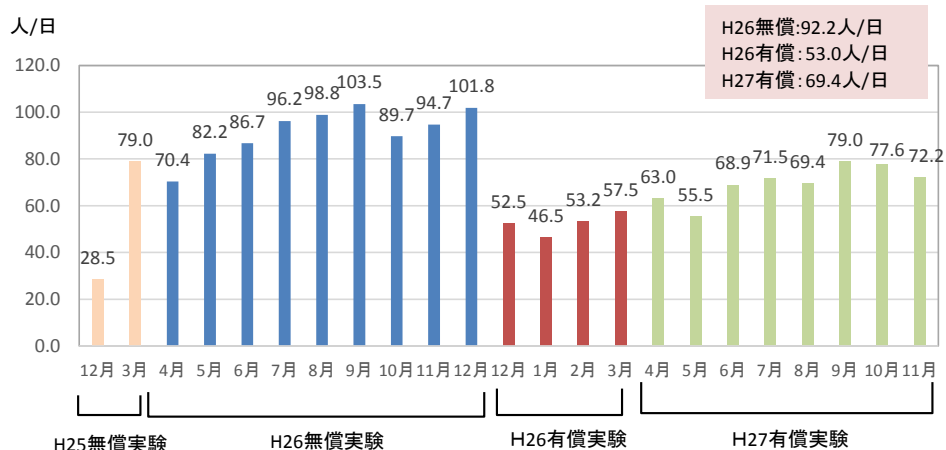
図-17. 久高島航路の貨物輸送量と自動車航走の推移

(7) おでかけなんじいの運行・利用状況

- 「おでかけなんじい」は、平成 25 年 12 月～平成 26 年 12 月の 1 年間は無償で、平成 26 年 12 月～平成 28 年 3 月の 1 年 4 ヶ月は有償での実証運行が行われています。
- H26の無償時は92.2人/日の利用があり、H26有償移行で53.0人/日へと減少しましたが、H27有償では69.4人/日へと利用が増えています。

表 2.「おでかけなんじい」の運行概要

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	同左に、平成 27 年 11 月 12 日より向陽高校を追加
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～平成 26 年 12 月 8 日	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 3 台
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



出典:システムデータ

図-18.「おでかけなんじい」の1日あたりの利用者数の推移

- 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倍に増加しています。
- 8月、9月は観光シーズンということもありますが、「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%に達しています。
- 「おでかけなんじい」の平均乗車人員は、平成27年度上半期で2.2人/便であり、改善の余地があります。

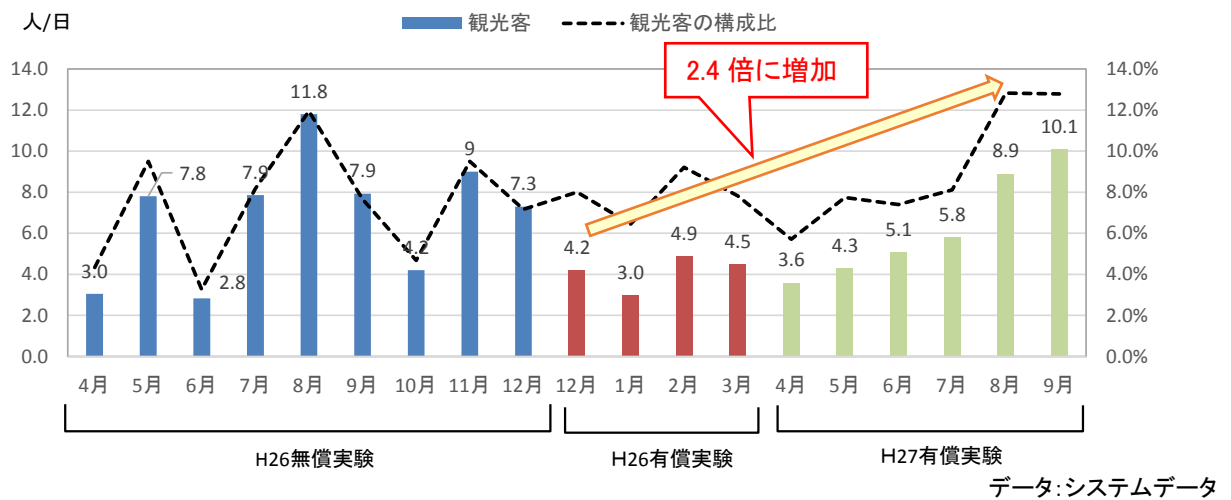


図-19.「おでかけなんじい」利用の観光客数と観光客の構成比の推移

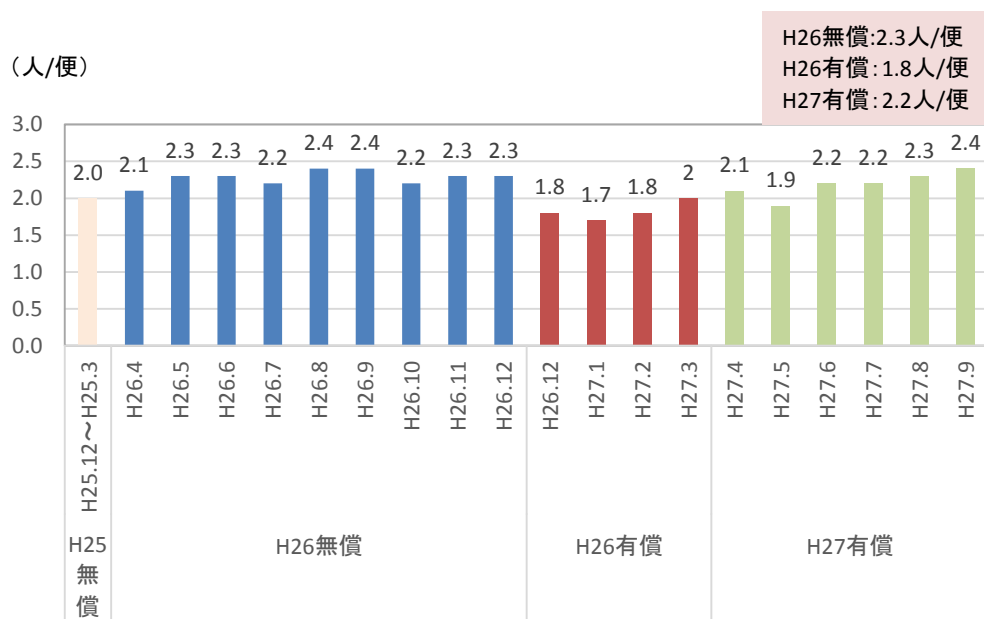


図-20.「おでかけなんじい」の平均乗車人員の推移



(8) 公共交通への支出

- 少し前のデータにはなりますが、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ます。
- 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ます。
- 「おでかけなんじい」の経費は 1 ヶ月約 320 万円、年間約 3,800 万円となっています。
- 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 万円になります。

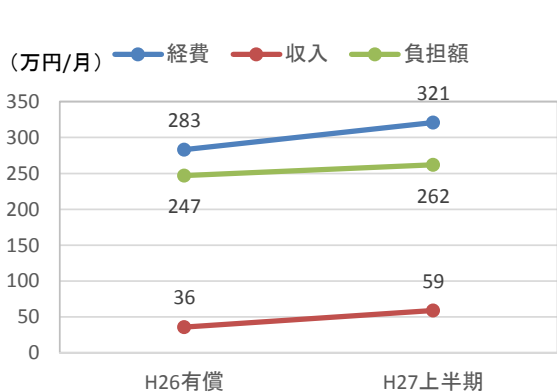
表 3.南城市の公共交通への支出

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 4.「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-21.「おでかけなんじい」の経費、収入、負担額の推移

## 1.2 南城市の現状のまとめ

南城市の現状は、以下のように整理されます。

表 5.南城市の現状のまとめ

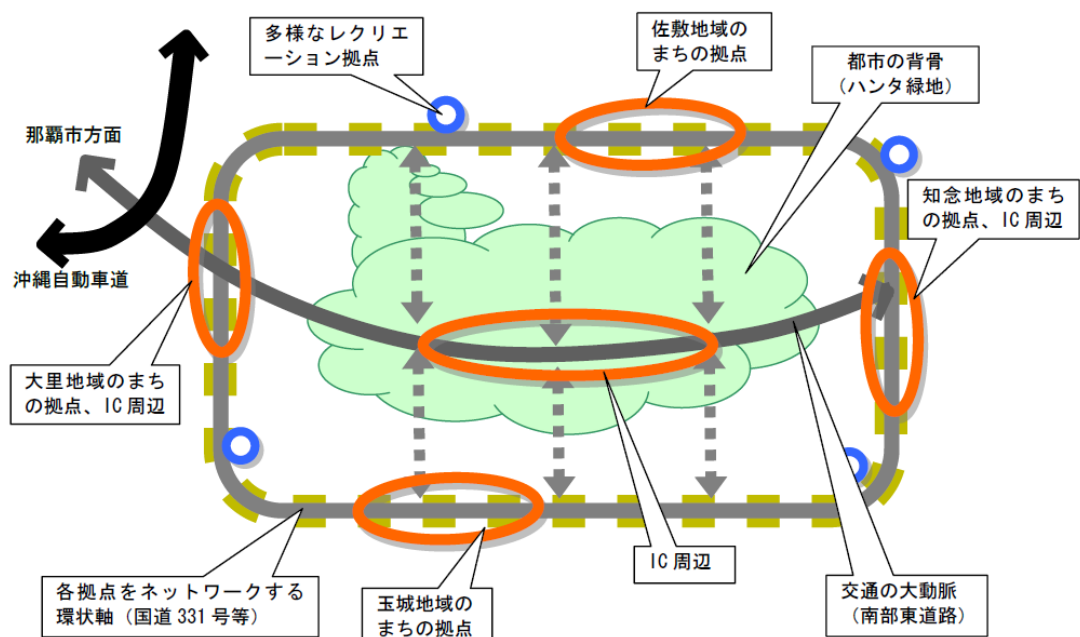
項目	内容
地勢	<ul style="list-style-type: none"> <li>・海岸に面してはいるが、平地が少なく、傾斜地が多い</li> </ul>
人口	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市西部の大里地域、玉城地域は増加、東部の佐敷地域、知念地域は減少、市全体では増加</li> <li>・高齢化率は 22.3%と全国平均 26.0%よりは低いが、沖縄県平均 19.0%よりは高い</li> <li>・内陸の傾斜地や、知念半島東端部の行政区で高齢化率が 30%以上と高い</li> </ul>
主要施設の分布	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共施設は玉城、知念、佐敷、大里の 4 地域に分散して立地</li> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内を 3 社、16 系統の路線バスが運行</li> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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）</li> <li>・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</li> <li>・路線バス利用の 92%は市外への往来に利用</li> <li>・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</li> <li>・久高島航路の利用は増加傾向</li> <li>・「おでかけなんじい」の利用者数は、H27 有償で約 70 人/日</li> <li>・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</li> </ul>

## 2 上位関連計画・開発計画

- 南城市では、地域高規格道路である南部東道路の供用、南城市役所新庁舎及び大規模駐車場の整備が進められています。
- 南城市のまちづくりの方向性を示す「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ます。



図-22. 南城市における主な開発計画



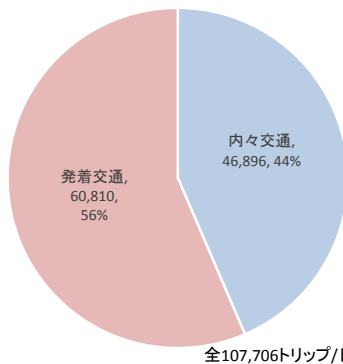
出典: 南城市都市計画マスタープラン

図-23. 南城市の都市構造構築の基本的な考え方

### 3 移動に関する市民ニーズ

#### 3.1 移動需要

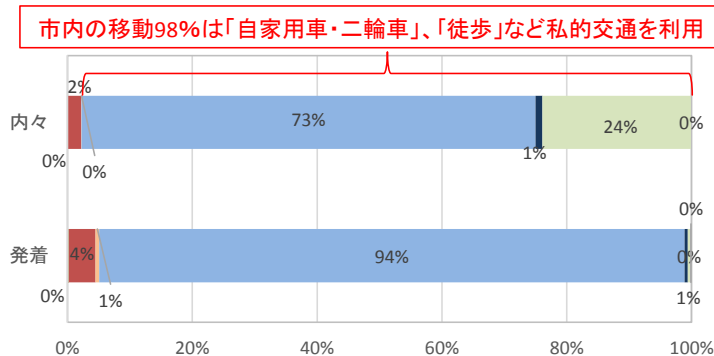
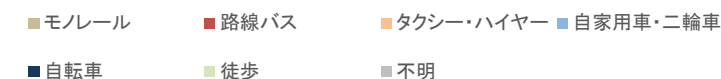
- 第3回沖縄本島パーソントリップ調査（H18）によると、南城市関連の交通量は 107,706 トリップ/日あり、そのうち 44%にあたる 46,896 トリップ/日が南城市内の内々交通となっています。
- 移動手段は内々、発着ともに「自家用車・二輪車」のニーズが高く、内々交通では他に「徒歩」での移動も 24%を占めています。
- 公共交通の利用は、南城市内々で「路線バス」が 2%、南城市発着で「路線バス」が 4%、「タクシー」が 1%の、計 5%と数%にとどまっています。



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：H18PT 調査

図-24.南城市関連のトリップ(移動)の内訳



出典：H18PT 調査

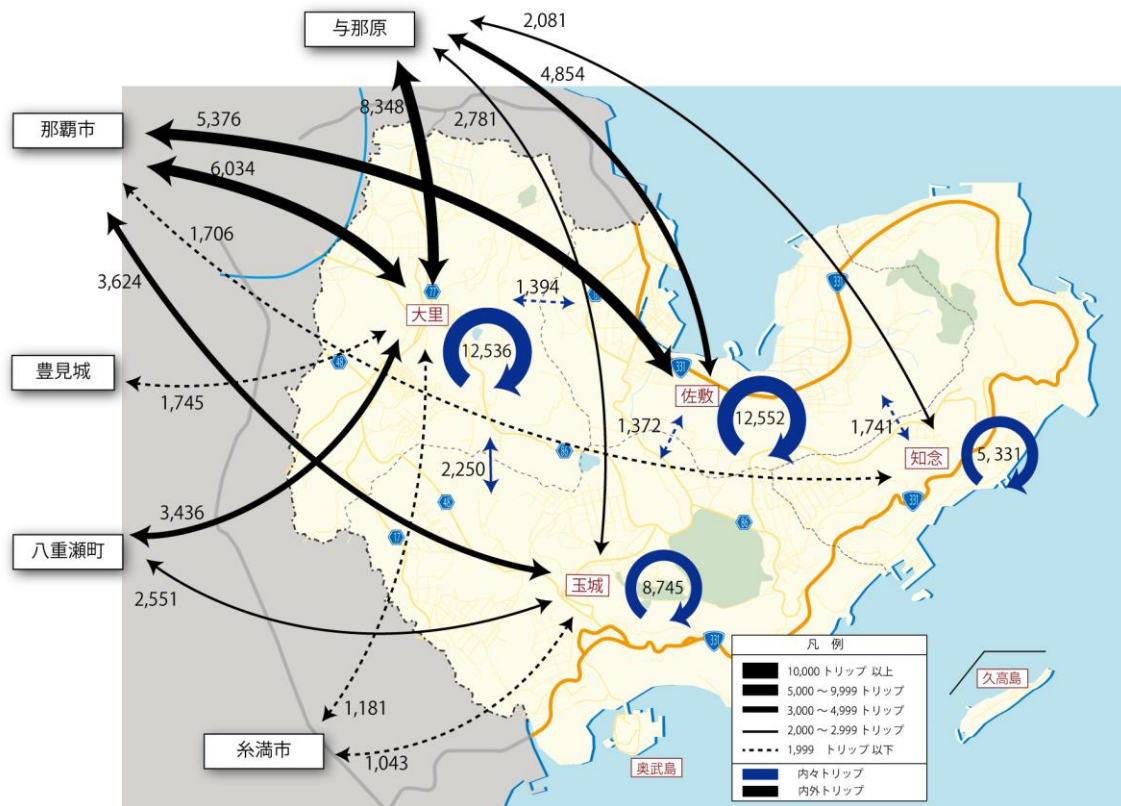
図-25.南城市関連交通の交通手段の分担率

- 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/日と多くなっています。
- 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/日と多くなっています。
- 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ります。

表 1.地域間のトリップ数

		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	
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

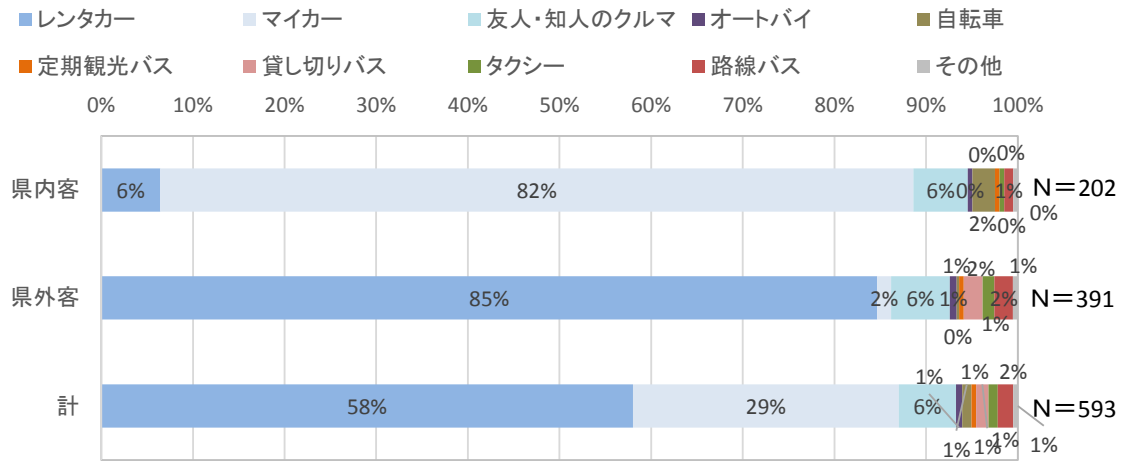
出典:H18PT調査



出典:H18PT調査

図-26.地域間の主な移動状況

- 南城市への観光客のアクセス手段は、県内客、県外客ともにクルマ（レンタカー・マイカー・友人知人のクルマ）での来訪が多く、県内客の94%、県外客の93%を占めています。
- 路線バスの利用は、県内客の1%、県外客の2%にとどまっています。

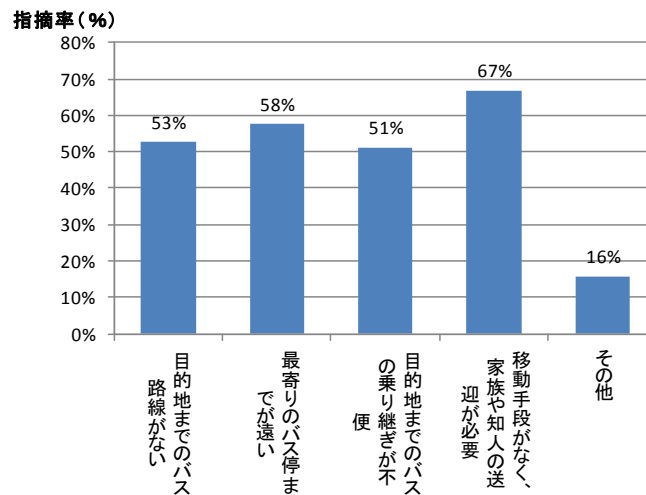


出典：H27 観光客アンケート

図-27.観光客の南城市までの移動手段

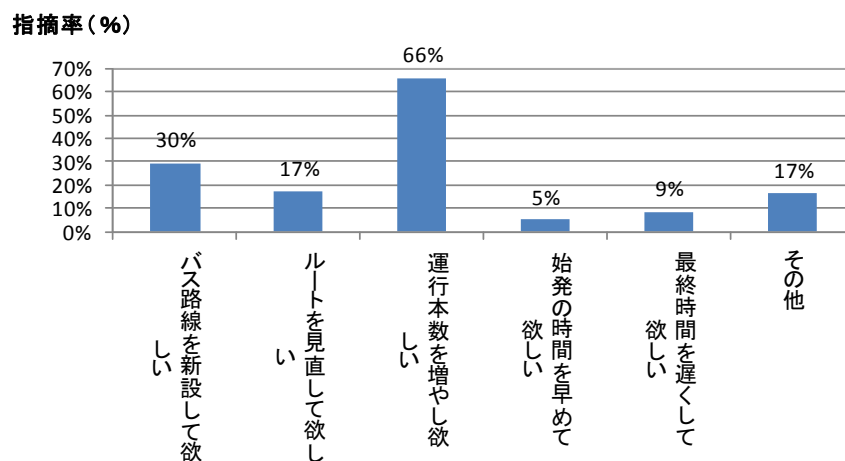
### 3.2 公共交通に求めるサービス

- 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ます。
- 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%と多くなっています。
- 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）となっています。



出典：H24 市民アンケート

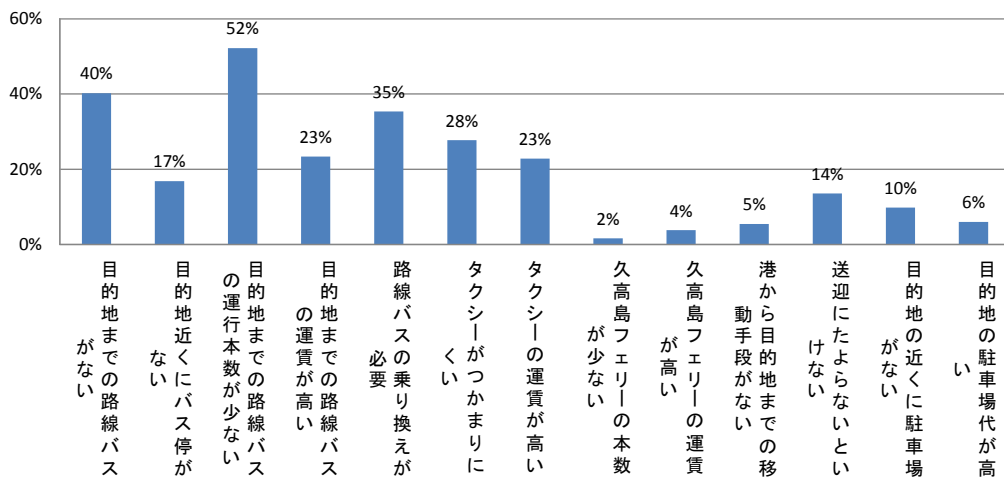
図-28.交通弱者が普段の移動で困っていること(複数回答、「おでかけなんじい」導入前)



出典：H24 市民アンケート

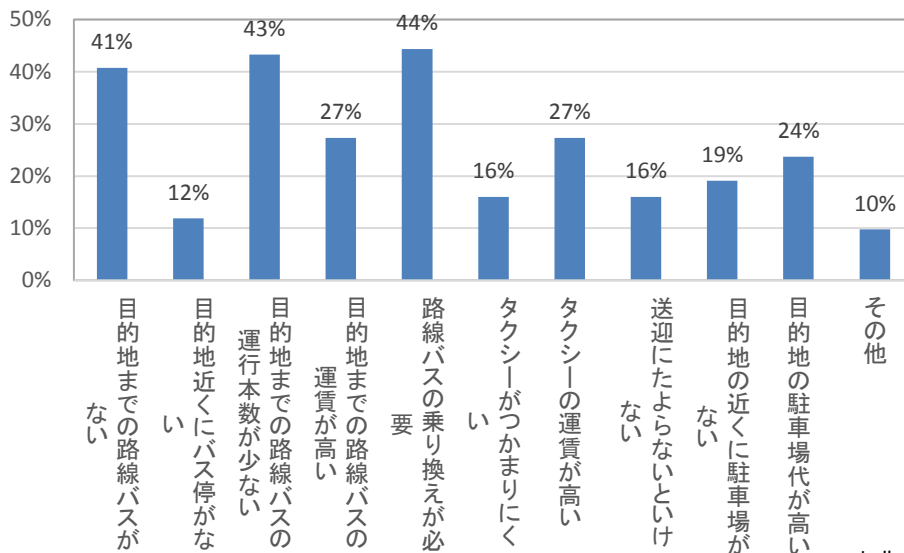
図-29.交通弱者の公共交通に対する要望(複数回答、「おでかけなんじい」導入前)

- H27 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ます。
- 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ます。
- 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ます。



出典：H27 市民アンケート

図-30.市内への移動で不便を感じる点

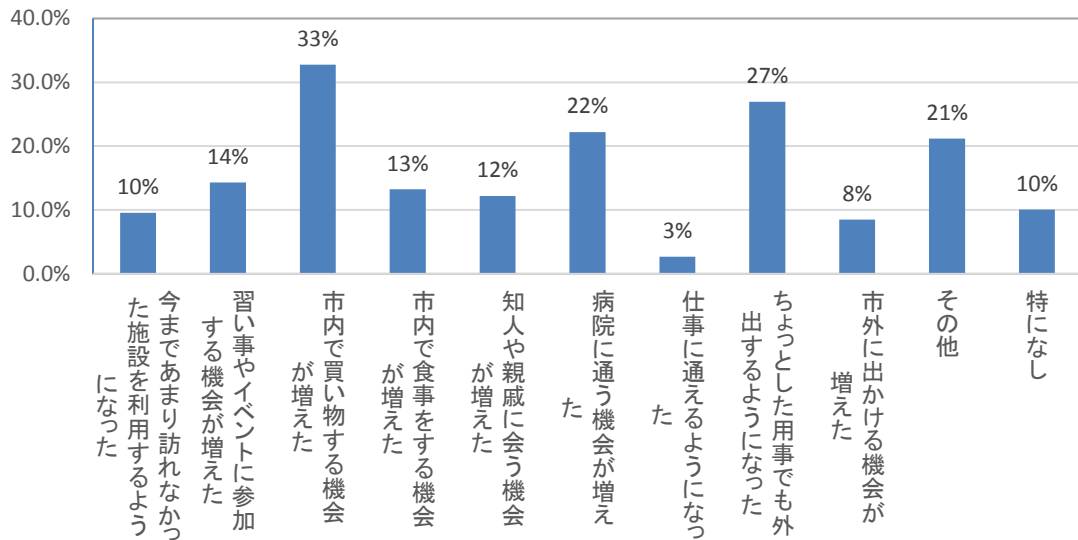


出典：H27 市民アンケート

図-31.市外への移動で不便を感じる点

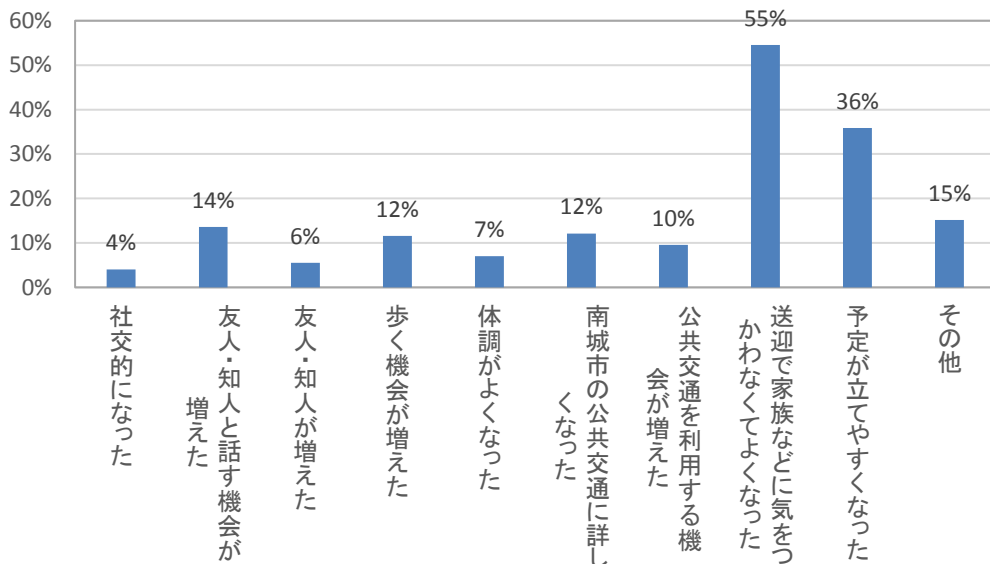


- H27 に実施した登録者アンケートによると、「おでかけなんじい」利用により、33%の方は「市内で買い物する機会が増えた」、27%の方は「ちょっとした用事でも外出するようになった」と回答しており、市内の移動においてこのようなニーズが高いことがうかがえます。
- また、その他にも55%の方は「送迎で家族などに気をつかわなくてよかった」と回答しており、送迎による心理的負担の軽減へのニーズも高いことがうかがえます。



出典：H27 登録者アンケート

図-32.「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-33.「おでかけなんじい」導入によるその他の変化

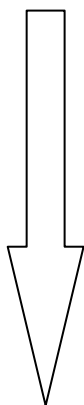
## 4 地域公共交通に関する課題

地域公共交通（＝「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ました。

### 4.1 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。
- 馬天入口バス停等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。

## 4.2 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-34. 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

### 4.3 周辺地区から拠点までの移動

#### (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す。
- 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ます。



図-35.玉城地域の路線バス網

(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す。
- 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ますが、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ます。



図-36.知念地域の路線バス網

(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」は必要です。
- 「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ます。



図-37.佐敷地域の路線バス網

(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」は必要です。
- 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ますが、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ます。

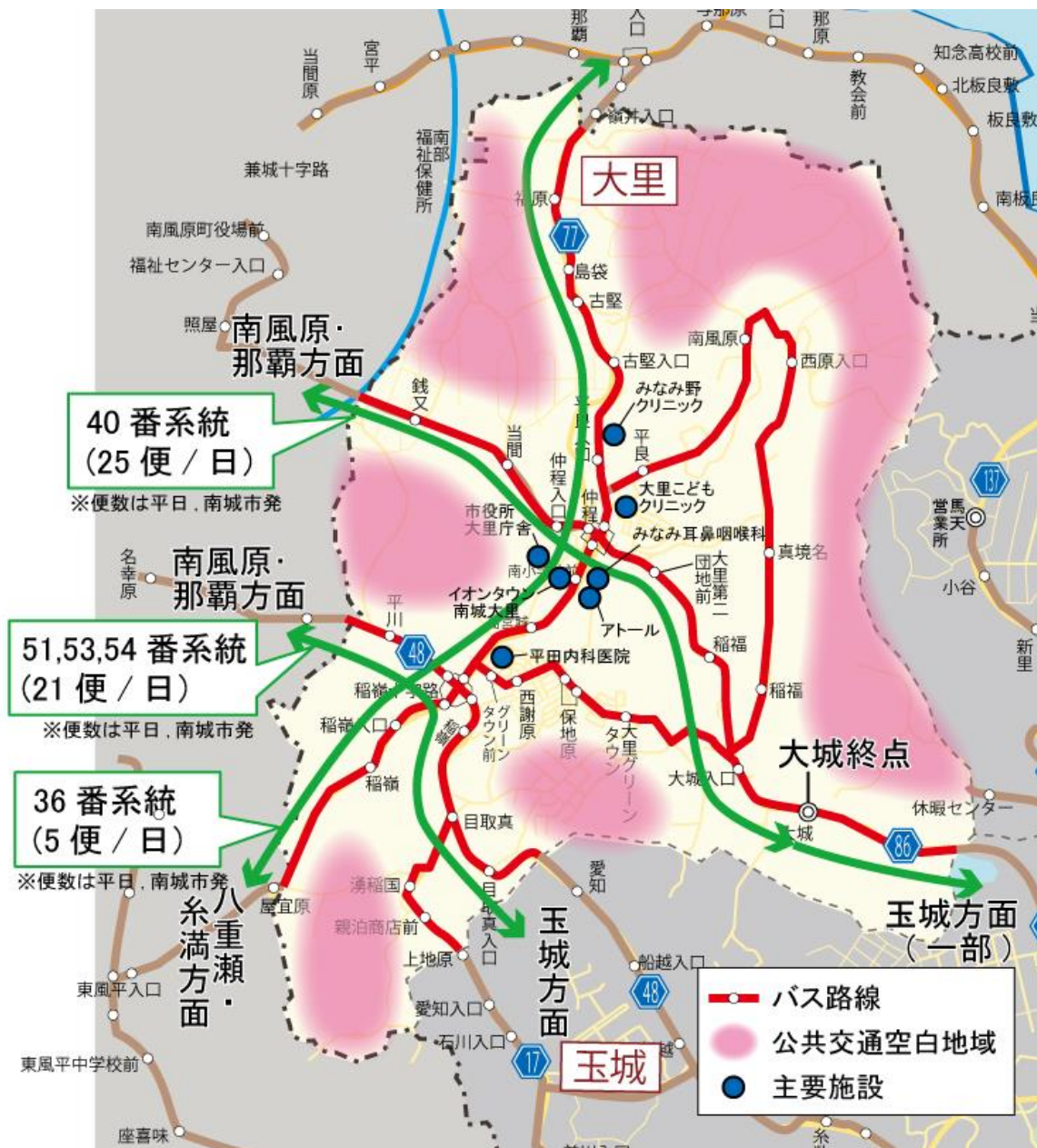


図-38.大里地域の路線バス網

## 5 地域公共交通の基本方針

- 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します。
- 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」などがあげられます。

表 1.地域公共交通の基本方針と関連する現状・問題点

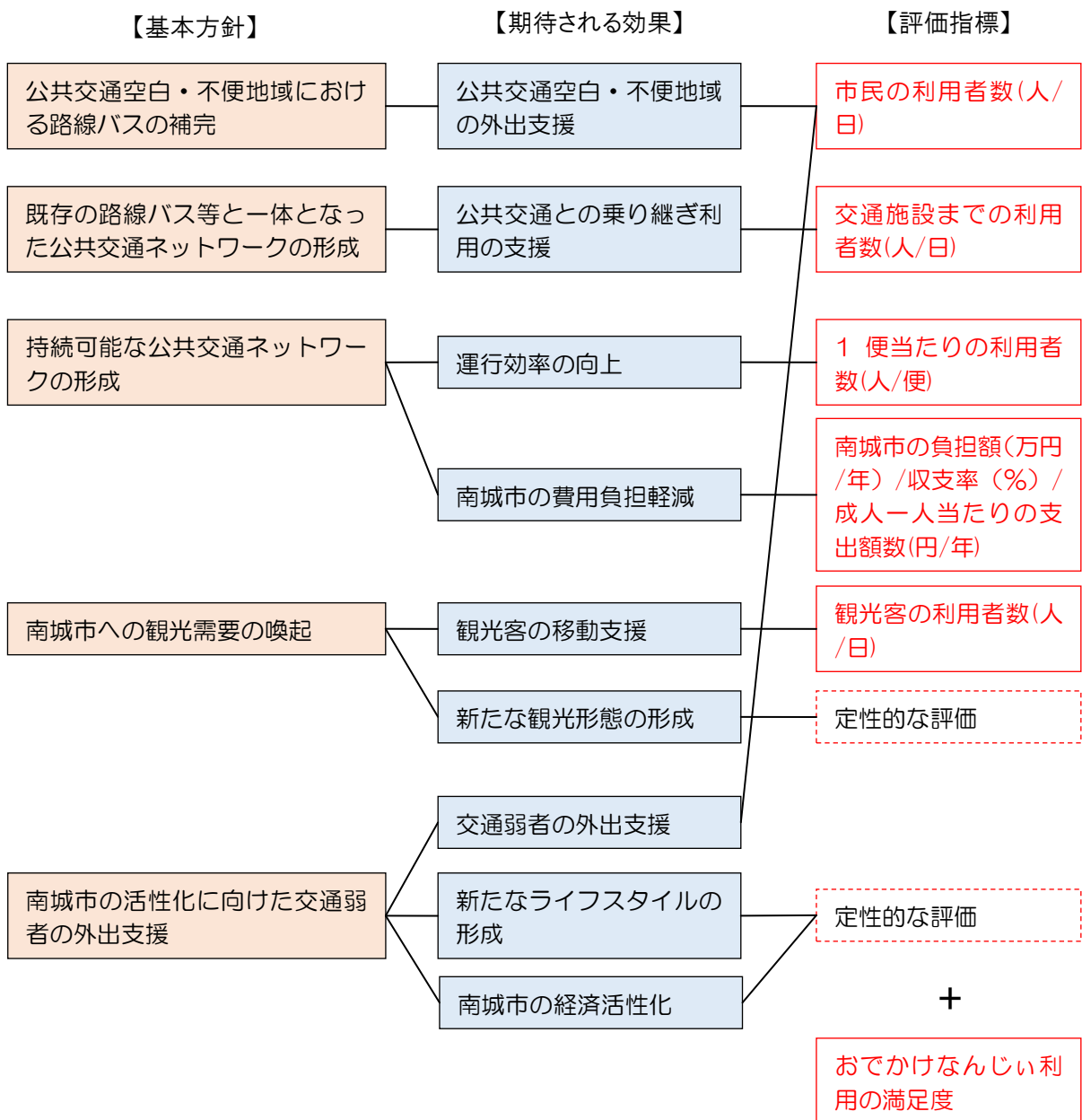
基本方針	関連する現状・問題点	おでかけなんじいの利用状況
公共交通空白・不便地域における路線バスの補完	<ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通の空白地域が点在</li> <li>●路線バスの運行本数が少ない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●路線バスの運行本数が少ない 玉城、知念地域で多く利用</li> <li>●小谷、西原地区などの傾斜地でも利用率が高い</li> </ul>
既存の路線バス等と一体となった公共交通ネットワークの形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> <li>●市外への移動に乗り継ぎを要するところが多い</li> <li>●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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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</li> <li>●主に市外への移動の際に乗り継ぎ利用されている</li> </ul>
持続可能な公共交通ネットワークの形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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</li> <li>●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</li> </ul>
南城市への観光需要の喚起	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●観光客の利用は徐々に増加</li> </ul>
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"> <li>●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</li> <li>●交通弱者の 66%は運行本数の増加を要望</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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</li> <li>●「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</li> </ul>



## 6 期待される効果と目標

### 6.1 期待される効果と評価指標

- 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します。
- 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します。



## 6.2 目標値の設定

- 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ます。
- 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ます。

表 1.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	<b>66.0人/日</b>	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	<b>10.3人/日</b>	トレンドより設定	〃	
	計	68.0人/日	<b>76.3人/日</b>		〃	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	<b>7.5人/日</b>	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	<b>2.5人/便</b>	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	市民一人当たりの負担額	80円/月	<b>75円/月</b>	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	2,560千円/月	〃	〃	参考値
	収支率	17.1%	19.5%	〃	〃	〃
利用満足度				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	H28.1の利用者アンケートで現状把握

※上記以外にも、「おでかけなんじい」利用による南城市観光や、市民の外出状況、ライフスタイルの変化などに関する定性的な効果を利用者アンケートで把握

各年次における目標値は下記のように計算、設定されます。

表 2.地域公共交通(「おでかけなんじい」)の年次別の目標値

		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
一便当たりの利用者数				2.2	2.3	2.4	2.5
運行便数				30.9	30.7	30.7	30.5
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	2,800	円/便	2,600	2,580	2,580	2,560
	計			3,212	3,192	3,192	3,172
欠損額(千円/月)				2,662	2,622	2,602	2,552
収支率				17.1%	17.9%	18.5%	19.5%
市民一人当たり の負担額				81	79	78	75
	20歳以上人口			32,944	33,236	33,528	33,820

### 利用者数の予測について

- 市民の利用者数は、現在の性別年齢別人口別の「おでかけなんじい」の利用回数に、総合戦略に示された将来推計人口(H32)を乗じることによって予測しています。
- 目標値は予測値に利用促進を上乗せして設定しています。
- なお、これまで利用が最も多かったのは平成27年9月の79.0人/日であり、現在の運行体制での利用者数の上限は、2.5人/便×39便/日÷100人/日、夕方以降や休日の利用を考慮すると80~90人/日が上限と想定しています。

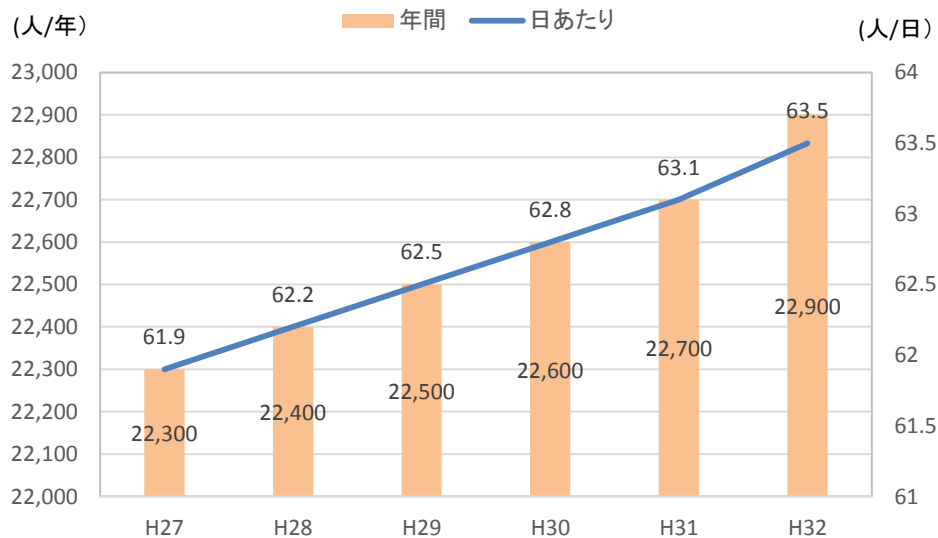


図-39.総合戦略の将来人口推計にもとづく市民の利用者数の予測結果

●観光客については、これまでの利用者数のトレンド（12ヶ月の移動平均値の伸び率）をもとに利用者数を予測、目標値として採用しています。

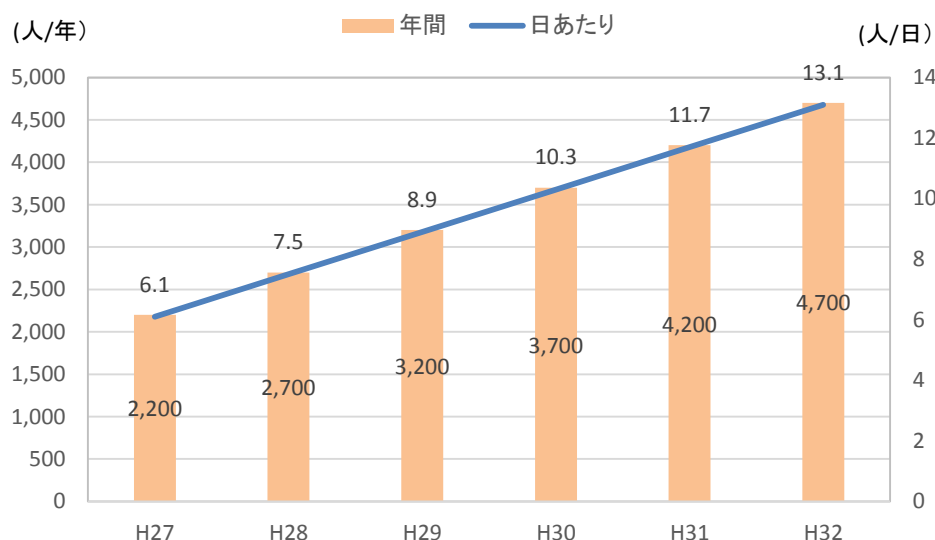
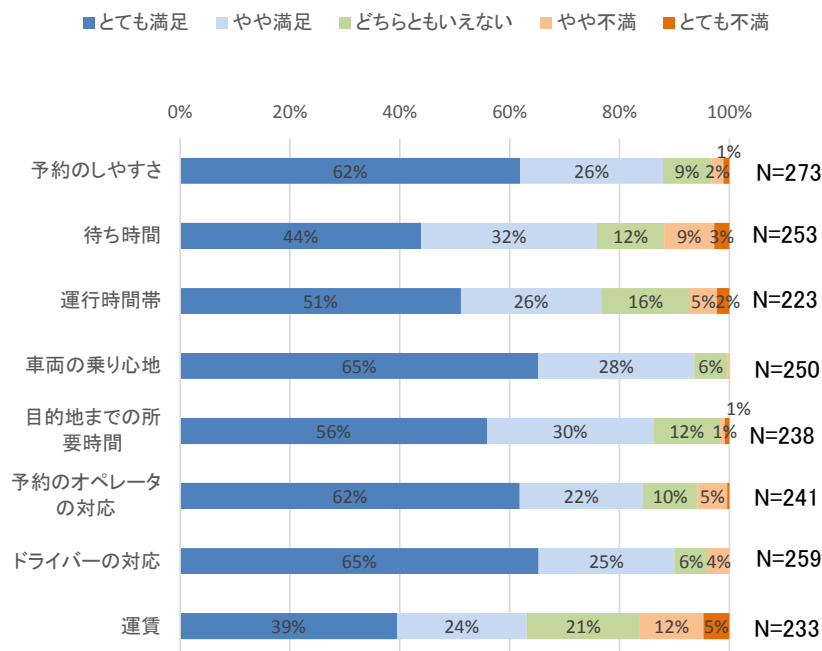


図-40.トレンドにもとづく観光客の利用者数の予測結果

### 満足度について

●昨年度の登録者アンケートによると、「とても満足」を5点～「とても不満」を1点と置き換え、5点満点で満足度を算出すると、満足度は4.3点となります。(H28.1の利用者アンケートであらためて把握)



データ：H26 登録者アンケート

図-41.トレンドにもとづく観光客の利用者数の予測結果