

資料⑤：地域公共交通再編の考え方について

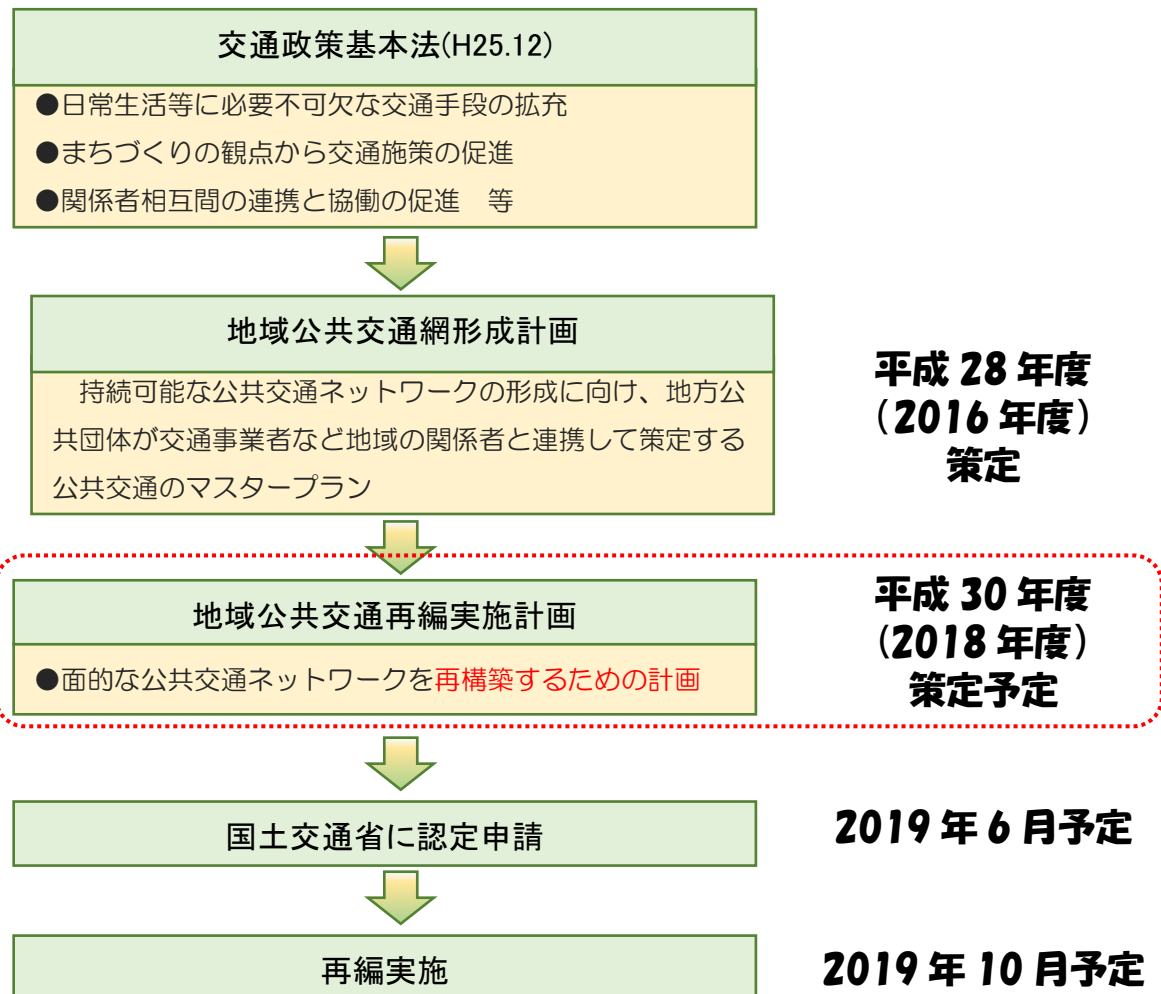
平成 30 年 1 月

南 城 市

1 地域公共交通再編実施計画の概要

1.1 地域公共交通再編実施計画位置づけと策定の流れ

- 平成 25 年 12 月に施行された「交通政策基本法」では、地方公共団体が中心となり、**まちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークを構築**することを求めており、そのためのマスタープランとして「地域公共交通網形成計画」が創設されました。
- 南城市では、昨年度、「南城市地域公共交通網形成計画」を策定しました。
- 同計画で検討した公共交通ネットワークの再構築を支援する事業として、「地域公共交通再編事業」があり、同事業を実施するための計画として「**地域公共交通再編実施計画**」があります。
- 網形成計画で検討した公共交通ネットワークの実現に向け、**平成 30 年度(2018 年度)**に「**南城市地域公共交通再編実施計画**」を策定し、翌 2019 年 6 月に国土交通省に認定申請、2019 年 10 月より再編実施のスケジュールですすめていきます。

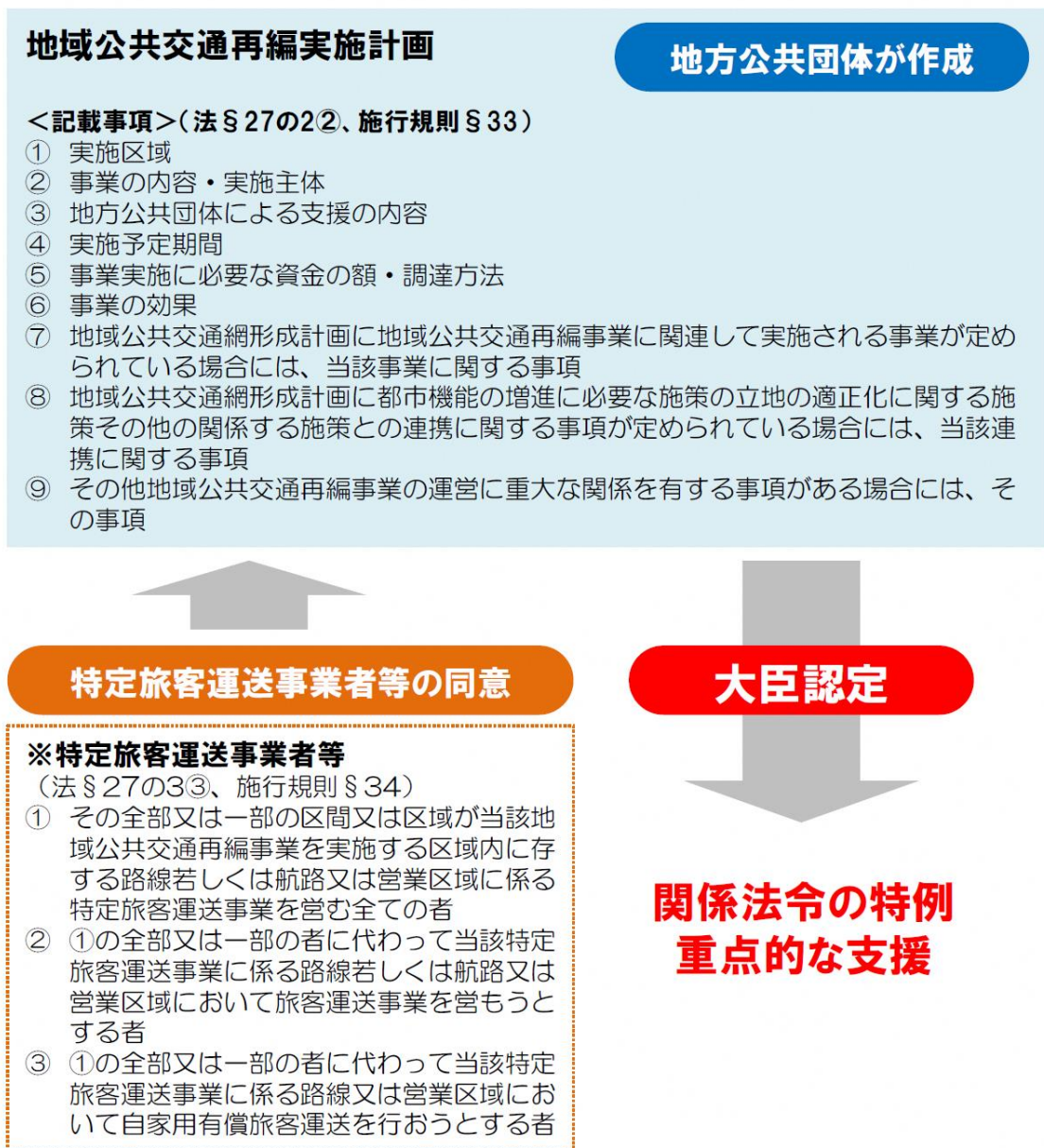


参考：地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き(国土交通省)

図-1.地域公共交通再編実施計画の位置づけ

1.2 地域公共交通再編実施計画の策定について

- 地域公共交通再編実施計画は、地方公共団体（南城市）が特定旅客運送事業者等の同意のもと作成します。
- 計画には具体的に再編後の経路や、ダイヤ（運行便数）、運行事業者等を記載します。
- 地域公共交通再編実施計画は、南城市地域公共交通網形成計画同様に、本会議で検討し、パブリックコメントを経て策定する予定です。



参考：地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き（国土交通省）

図-2.地域公共交通再編実施計画の概要

～参考 個別路線の再編内容（東広島市地域公共交通再編実施計画）～

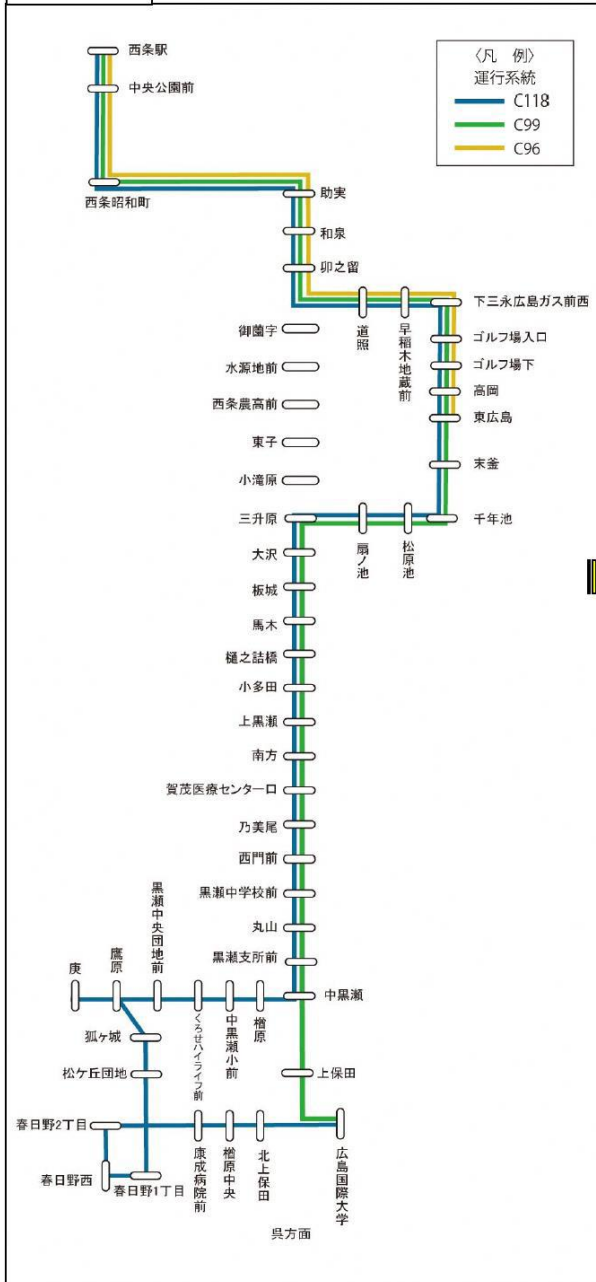
「東広島市地域公共交通再編実施計画」では、個別路線毎のルートや運行便数の変更内容が記載されています。

(2) 西条駅～広島国際大学（東広島駅経由）

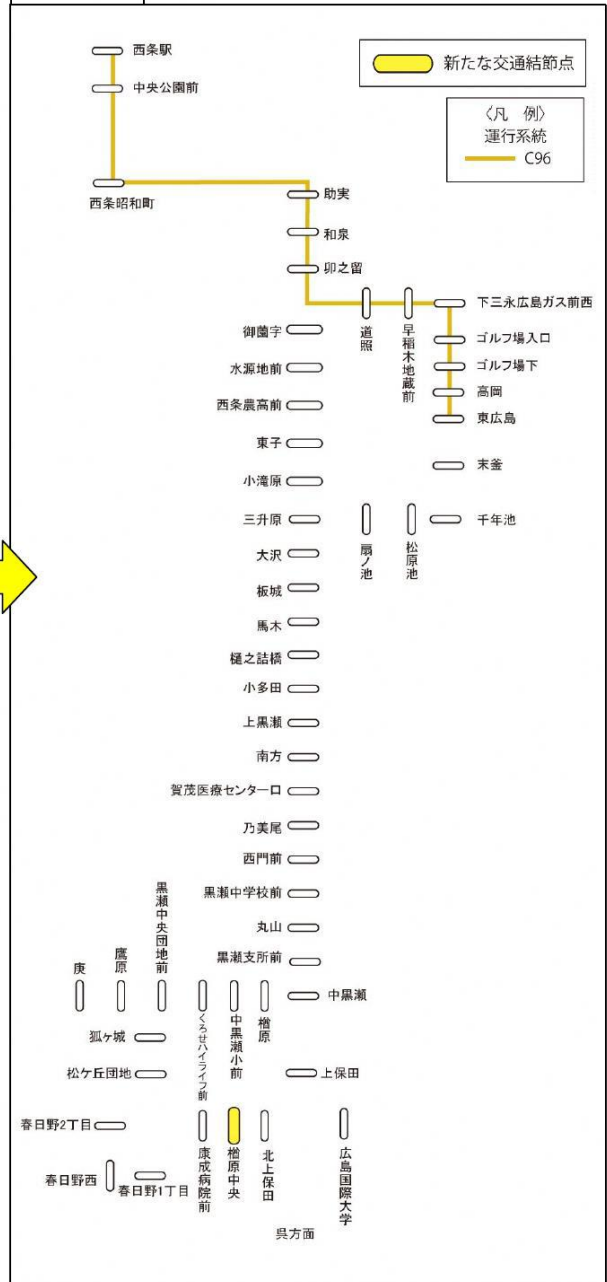
東広島駅での利用が少ないため、西条駅～広島国際大学の系統を廃止します。

項目		内容	
運行のねらい		西条中心部と東広島駅、地域拠点の中黒瀬地区を結ぶ系統	
運行事業者		中国 JR バス株式会社	
事業の種類		一般乗合旅客自動車運送事業	
運行の態様		路線定期運行	
		旧	新
系統①	系統番号	C118	
	起点	西条駅	
	主な経由地	助実、東広島駅、上黒瀬、庚	
	終点	広島国際大学	
系統②	系統番号	C99	
	起点	西条駅	
	主な経由地	助実、東広島駅、上黒瀬	
	終点	広島国際大学	
系統③	系統番号	C96	
	起点	西条駅	西条駅
	主な経由地	助実	助実
	終点	東広島駅	東広島駅
車両	大型バス		大型バス
運行日	通年運行		

旧系統



新系統



■再編前後のサービス水準の比較

■サービス水準の新旧比較 [運行系統廃止]

	系統 番号	区間			キロ 程	平日			土曜日			日祝		
		起点	経由地	終点		回数計	始発時刻	終発時刻	回数計	始発時刻	終発時刻	回数計	始発時刻	終発時刻
旧	C118	広島国際大学	庚 東広島駅	西条駅	28.1	1.0回	1805 745	—	0.0回	— —	— —	0.0回	— —	— —
新			(系統廃止)											

※始発時刻・終発時刻：上段は往路、下段は復路を示す

■サービス水準の新旧比較 [運行系統廃止]

	系統 番号	区間			キロ 程	平日			土曜日			日祝		
		起点	経由地	終点		回数計	始発時刻	終発時刻	回数計	始発時刻	終発時刻	回数計	始発時刻	終発時刻
旧	C99	広島国際大学	東広島駅	西条駅	21.8	0.5回	— 850	—	0.5回	— 850	—	0.5回	— 850	—
新			(系統廃止)											

※始発時刻・終発時刻：上段は往路、下段は復路を示す

■サービス水準の新旧比較

	系統 番号	区間			キロ 程	平日			土曜日			日祝		
		起点	経由地	終点		回数計	始発時刻	終発時刻	回数計	始発時刻	終発時刻	回数計	始発時刻	終発時刻
旧	C96	西条駅	西条昭和町 卯之留	東広島駅	7.3	1.0回	855 1710	—	0.0回	— —	— —	0.0回	— —	— —
新	C96	西条駅	西条昭和町 卯之留	東広島駅	7.3	1.0回	855 1710	—	0.0回	— —	— —	0.0回	— —	— —

※始発時刻・終発時刻：上段は往路、下段は復路を示す

～参考 乗り継ぎ拠点の整備（宇部市地域公共交通再編実施計画）～

「宇部市地域公共交通再編実施計画」（山口県）では、中心部の他にも、主要幹線バスと幹線バス、支線バスが接続する郊外部での乗り継ぎ拠点の整備が計画されています。

バス路線再編後の主要幹線、幹線、支線、地域内交通を円滑に接続するため宇部駅、宇部新川駅、山口宇部空港に加え、新たに東部及び中央部の2か所に乗継拠点を設置します。

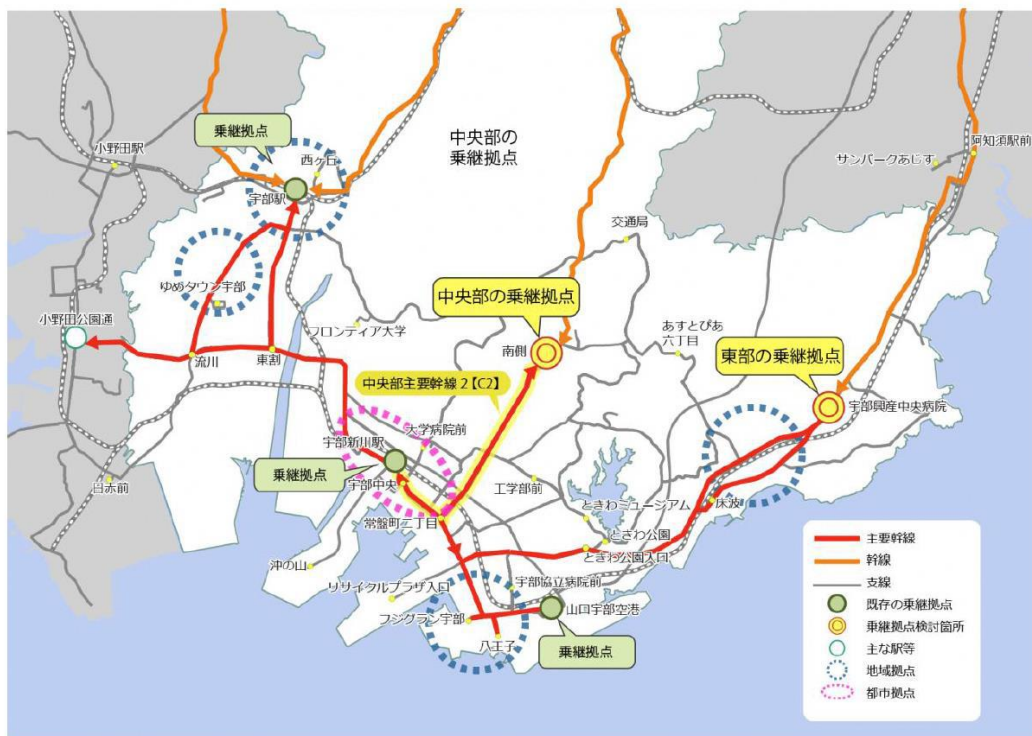
- 東部の乗継拠点
 - 位置・・・宇部興産中央病院
 - 事業内容・・・既存の施設を活用するとともに、バス待合所、地域内交通乗降所等の整備を行います。
 - 実施時期・・・平成30年度（2018年度）

▼宇部興産中央病院バス停



- 中央部の乗継拠点
 - 中央部主要幹線2【C2】において等間隔運行を図るとともに、他の交通機関等への円滑な乗継ができる乗継拠点の設置について、川上南側付近において検討します。

▼乗継拠点設置検討箇所



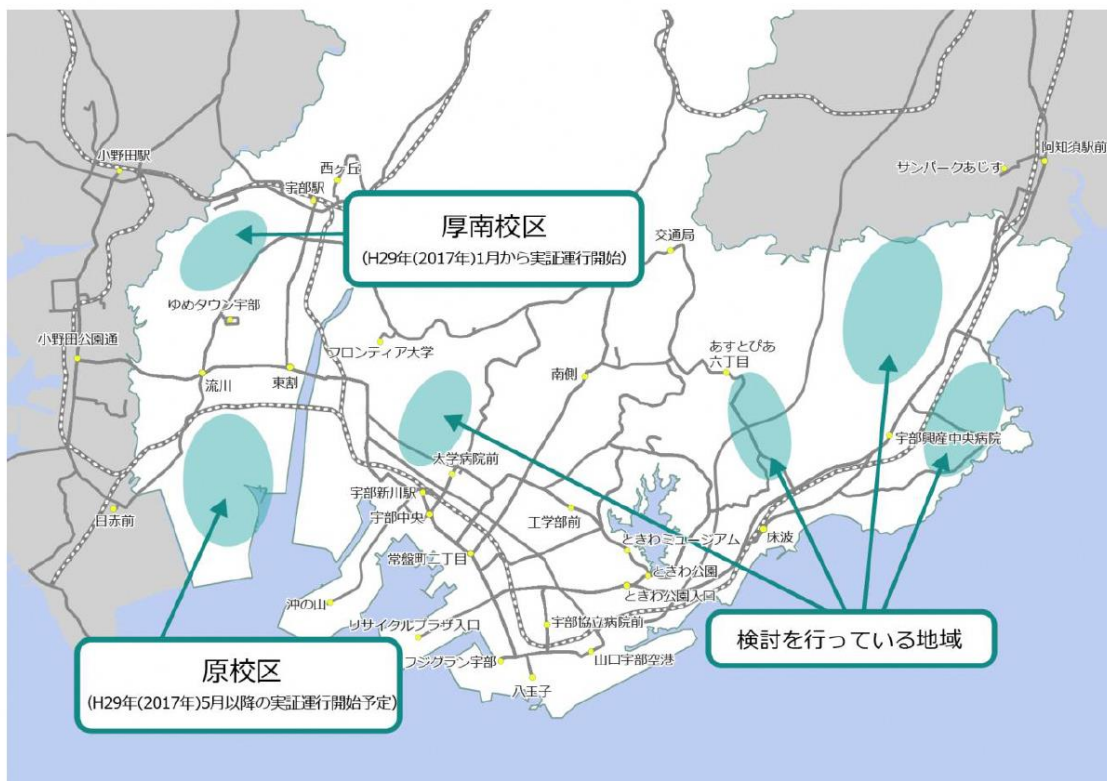
～参考 コミュニティ交通導入のイメージ（宇部市地域公共交通再編実施計画）～

「宇部市地域公共交通再編実施計画」では、郊外部でのコミュニティタクシーなどの地域内交通の導入が計画されている。

路線バスが運行していない地域や、これからバス路線の見直しが行われる区間等において、市民の日常生活の移動手段を確保するため、地域組織を支援し地域内交通を導入します。

- 厚南校区（事業主体：厚南校区コミュニティタクシー運営協議会）
平成 29 年（2017 年）1 月から実証運行を開始し、平成 29 年（2017 年）4 月から本格運行を行います。
- 原校区（事業主体：原コミタク運営協議会）
平成 29 年（2017 年）5 月以降の実証運行に向け、準備を進めています。
- その他地域（事業主体：地域組織）
新川校区、川上校区、東岐波校区等において、導入に向けた検討を行っています。

▼地域内交通導入検討箇所



2 南城市地域公共交通網形成計画における再編の考え方

2.1 再編の考え方

昨年度策定した「南城市地域公共交通網形成計画」では、3つの再編の考え方を整理しました。

再編の考え方1 公共交通網のハブの整備

南城市内には現在、馬天営業所、親慶原出張所、百名バスターミナル※と3つのバスターミナルが事業者毎に分散して整備されており、特に、異なる事業者間の乗り継ぎが非常に不便な状況となっています。このため、現在3箇所に分散しているバスターミナルを中核地の1箇所に集約することで、公共交通網のハブとし、乗り継ぎ利便性を高めます。

※本計画にて記載する「バスターミナル」という表記は、バスの乗降、旋回、駐機等を行う場所を指し、必ずしも自動車ターミナル法に基づくバスターミナルを指すものではありません。

再編の考え方2 定時・速達性の高い幹線バスの導入

現在、市外に向かう路線バスは、一般道を経由して那覇バスターミナルと結ばれていますが、渋滞により定時性・速達性が損なわれています。2022（平成34）年度前後には、地域高規格道路である南部東道路が供用予定であることから、南部東道路を経由して、中核地に整備するバスターミナルと、那覇市等の市外を結ぶバスを、定時・速達性の高い幹線バスとして整備します。また、あわせて既存の市外への路線バス系統の見直しも図ります。

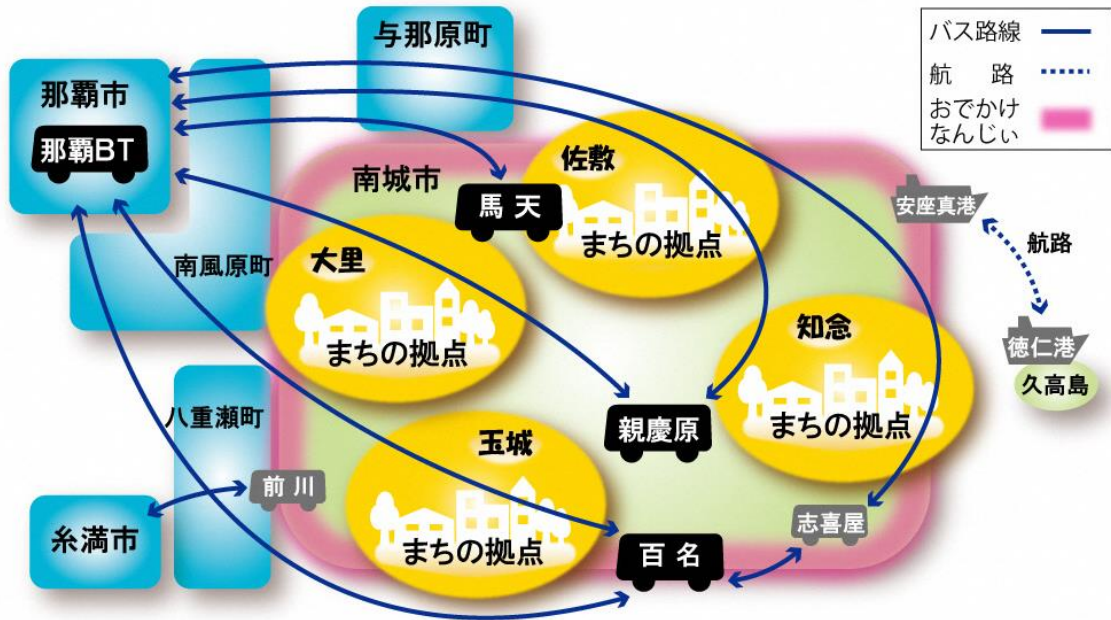
再編の考え方3 ハブとまちの拠点等を結ぶ支線バスの導入

市外への幹線バスへのアクセスをスムーズにするため、まちの拠点等とハブを結ぶ支線バスを導入し、幹線バスと一体となった公共交通網を形成します。なお、需要が見込めず、支線バスでの対応が難しいエリアについては、これまで通り、デマンドバス「おでかけなんじい」で対応します。

2.2 再編のイメージ

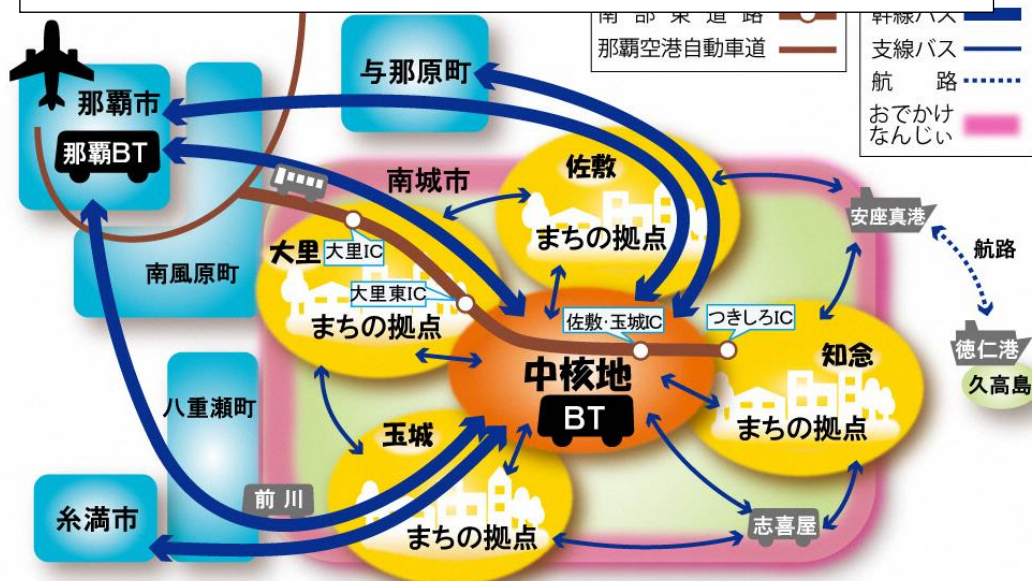
現状

- 3つのバスターミナルから各まちの拠点を經由して那覇方面にアクセス
- バス路線を束ねる交通拠点はなく、まちの拠点間の結びつきは弱い。



将来

- IC周辺の新しい拠点である中核地を核に、公共交通網を形成。
- 中核地と那覇市等の市外を幹線バスで結ぶ。
- 市内でも一定の需要が見込める中核地～まちの拠点間等は支線バスを運行。
- 支線バスでの対応が難しいエリアの移動は「おでかけなんじい」が担う。



2.3 再編に関する施策

施策 1-2. 市外への幹線バスの運行及び既存系統の見直し

施策目標 中核地と那覇市等の市外を公共交通で連絡する。

施策の概要 公共交通網再編の一環として、中核地と那覇空港、那覇市等の市外を結ぶ幹線バスを導入し、南城市と市外のアクセス利便性向上を図る。あわせて既存の市外への路線バスの見直しも図る。なお、ハブとなるバスターミナルは、2023（平成35）年度の供用予定であり、また、南部東道路の供用も2022（平成34）年度前後の予定となっていることから、2019（平成31）年度から2022（平成34）年度までは暫定ルートでの運行を予定している。

実施スケジュール及び実施主体

区分	2017 (H29)	2018 (H30)	2019 (H31)	2020 (H32)	2021 (H33)	2022 (H34)	2023 (H35)	2024 (H36)	2025 (H37)	2026 (H38)	実施主体
暫定 運行	検討		実施								南城市、 バス事業者
本格 運行			検討				実施				

上位関連計画との関係

- 那覇空港・周辺都市等とのネットワークを重視した利便性向上（都市計画マスタープラン）
- 公共交通の再編（都市計画マスタープラン）

施策 2-1. 市内の支線バスの運行

施策目標 中核地と市内の拠点間のアクセス性を高める。

施策の概要 公共交通再編の一環として、中核地と市内のまちなかの拠点等（佐敷、知念、玉城、大里）を結ぶ支線バスを導入し、市内と市外の移動利便性を高める。施策 1-2 「市外への幹線バスの運行及び既存系統の見直し」同様に、2023（平成35）年度のバスターミナル供用までは、暫定ルートでの運行を予定している。

実施スケジュール及び実施主体

区分	2017 (H29)	2018 (H30)	2019 (H31)	2020 (H32)	2021 (H33)	2022 (H34)	2023 (H35)	2024 (H36)	2025 (H37)	2026 (H38)	実施主体
暫定 運行	検討		実施								南城市、 バス事業者
本格 運行			検討				実施				

上位関連計画との関係性

- 公共交通の再編（都市計画マスタープラン）
- 路線バスとデマンドバスが一体となった公共交通ネットワークの構築（創生戦略）

施策 2-3. 安座真船待合所への路線バスの乗り入れ

施策目標 中核地と市内の拠点間のアクセス性を高める。

施策の概要 路線バスと久高島航路との乗り継ぎ利便性を高めるため、路線バスの安座真船待合所への乗り入れを行うとともに、船と路線バスのダイヤの調整を図る。

実施スケジュール及び実施主体

2017 (H29)	2018 (H30)	2019 (H31)	2020 (H32)	2021 (H33)	2022 (H34)	2023 (H35)	2024 (H36)	2025 (H37)	2026 (H38)	実施主体
検討		実施								南城市、バス事業者、航路事業者等

上位関連計画との関係性

- 交通結節点の整備（都市計画マスタープラン）

施策 2-4. 幹線バスと支線バスのダイヤの連携

施策目標 中核地と市内の拠点間のアクセス性を高める。

施策の概要 新たに導入を検討している幹線バスと支線バスのバスターミナル等での発着時間の連携をとり、待ち時間が少なくスムーズに移動できる利用環境づくりを図る。なお、現在、38番系統では、東陽バス本社敷地においてバスの車両の切り替えを行っているが、乗換車両の横に停車することでスムーズに車両の切り替え行われており、ダイヤに加え、乗り継ぎをスムーズにする方策についても検討する。

実施スケジュール及び実施主体

2017 (H29)	2018 (H30)	2019 (H31)	2020 (H32)	2021 (H33)	2022 (H34)	2023 (H35)	2024 (H36)	2025 (H37)	2026 (H38)	実施主体
検討		実施								南城市、バス事業者

上位関連計画との関係性

特になし

3 再編に関するデータ

3.1 路線バスの運行状況と利用状況

- 南城市内の平日の路線バスの運行便数は、平成19年から平成29年の10年間で、341便から207便へと134便、39%も減少しています。
- この10年間で58番系統馬天琉大泡瀬線が廃止されています。
- 便数の減少の背景には、利用者数の減少とともに、運転手不足があります。



図-3.南城市のバス路線

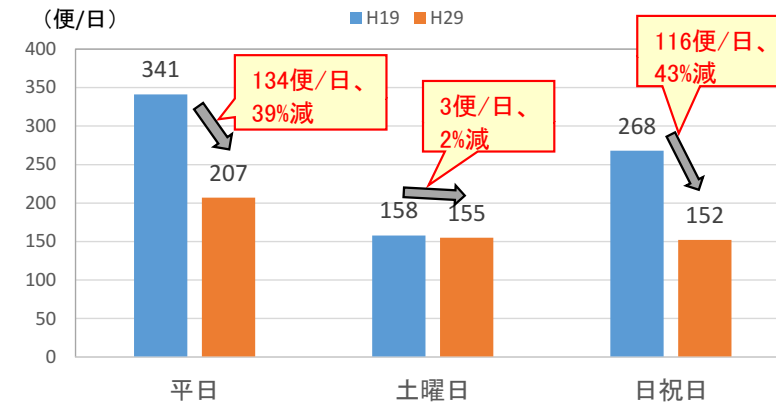


図-4.市内の路線バス運行便数の変化

表 1.南城市内のバス路線の運行状況

系統	系統名	起終点	平成19年運行本数			平成29年運行本数			増減			事業者
			平日	土曜日	日祝日	平日	土曜日	日祝日	平日	土曜日	日祝日	
36	糸満～新里線	糸満バスターミナル 親慶原出張所	8	0	7	3	2	2	▲5	2	▲5	沖縄バス
	糸満～新里線(富盛経由)	糸満バスターミナル 親慶原出張所	1	0	0	1	1	1	0	1	1	沖縄バス
37	那覇新聞線	那覇バスターミナル 馬天営業所	42	34	34	21	21	18	▲21	▲13	▲16	東陽バス
	那覇新聞線(壺屋経由)	那覇バスターミナル 馬天営業所	0	0	0	1	1	1	1	1	1	東陽バス
38	志喜屋線	那覇バスターミナル 志喜屋	29	21	21	16	13	13	▲13	▲8	▲8	東陽バス
39	百名線(親慶原出張所)	親慶原出張所	44	0	44	10	11	11	▲34	11	▲33	沖縄バス
	百名線(親慶原出張所)	那覇バスターミナル 新原ビーチ	21	0	21	11	6	6	▲10	6	▲15	沖縄バス
	百名線(休暇センター経由)	那覇バスターミナル 新原ビーチ	5	0	5	7	6	6	2	6	1	沖縄バス
40	大里線(親慶原出張所)	親慶原出張所	6	0	6	5	4	4	▲1	4	▲2	沖縄バス
	大里線(大城)	那覇バスターミナル 大城	36	0	24	19	12	12	▲17	12	▲12	沖縄バス
	大里線(大城・第二団地経由)	那覇バスターミナル 大城	4	0	2	2	1	1	▲2	1	▲1	沖縄バス
	大里線(親慶原出張所・第二団地経由)	親慶原出張所	2	0	0	1	0	0	▲1	0	0	沖縄バス
41	つきしろの街線	那覇バスターミナル 親慶原出張所	6	0	5	5	4	4	▲1	4	▲1	沖縄バス
	つきしろの街線(休暇センター)	親慶原出張所 那覇バスターミナル	1	0	1	1	1	1	0	1	0	沖縄バス
50	百名線(東風平)	那覇バスターミナル 百名バスターミナル	30	21	21	27	17	17	▲3	▲4	▲4	琉球バス交通
	百名線(壺川経由)	百名バスターミナル 琉銀本店前	0	0	0	1	0	0	1	0	0	琉球バス交通
51	百名線(船越)	那覇バスターミナル 百名バスターミナル	20	10	10	4	2	2	▲16	▲8	▲8	琉球バス交通
	百名線(向陽高校前経由)	那覇バスターミナル 百名バスターミナル	1	0	0	1	0	0	0	0	0	琉球バス交通
53	志喜屋線	那覇バスターミナル 百名バスターミナル	15	8	8	14	9	9	▲1	1	1	琉球バス交通
54	前川線(東風平経由)	那覇バスターミナル 玉泉洞前	2	2	2	2	2	2	0	0	0	琉球バス交通
	前川線(目取真経由)	那覇バスターミナル 玉泉洞前	2	2	2	2	0	0	0	▲2	▲2	琉球バス交通
58	馬天琉大泡瀬線	馬天営業所 泡瀬営業所	4	0	0				▲4	0	0	東陽バス
81	西崎向陽高校線	糸満バスターミナル 玉泉洞前	2	0	0	2	0	0	0	0	0	琉球バス交通
82	玉泉洞線	糸満バスターミナル 玉泉洞前	12	11	11	12	11	11	0	0	0	琉球バス交通
83	玉泉洞線	那覇バスターミナル 玉泉洞前	9	13	13	9	13	13	0	0	0	琉球バス交通
91	城間(南風原)線	馬天営業所 屋富祖	18	18	15	2	2	2	▲16	▲16	▲13	東陽バス
109	大里線(眞境名経由)	那覇バスターミナル 大城	3	0	1	3	1	1	0	1	0	沖縄バス
191	城間(一日橋)線	馬天営業所 屋富祖	18	18	15	25	15	15	7	▲3	0	東陽バス
計			341	158	268	207	155	152	▲134	▲3	▲116	

- 平成 25 年度に実施された「沖縄本島路線バス利用促進に向けた調査報告書」（沖縄県）によると、南城市を通行するバス路線 16 系統の利用者に占める南城市内々（南城市内の区間のみ利用）者数は、144 人、全利用者に 2%に過ぎず、また、南城市発着での利用者数は 1,333 人、20%となっています。

表 2.南城市内を通行する路線バスの利用状況

系統	36		37		38	
系統名	糸満～新里線		那覇新開線		志喜屋線	
会社	沖縄バス		東陽バス		東陽バス	
全利用者数	66 人		1,008 人		886 人	
南城市内々	6 人	9 %	2 人	0 %	56 人	6 %
南城市発着	42 人	64 %	136 人	13 %	312 人	35 %
南城市関連	48 人	73 %	138 人	14 %	368 人	42 %
上位区間	1 与那原町 - 大里中 17 人		1 那覇中心部 - 南風原中 164 人		1 那覇中心部 - 南風原中 105 人	
	2 東風平 - 糸満市 13 人		2 那覇中心部 - 与那原町 157 人		2 南風原中 - 与那原町 104 人	
	3 与那原町 - 大里西 11 人		3 那覇中心部 - 真和志 138 人		3 那覇中心部 - 与那原町 89 人	
	4 与那原町 - 大里東 7 人		4 南風原中 - 与那原町 136 人		4 那覇中心部 - 真和志 77 人	
	5 糸満市 - 大里中 4 人		5 真和志 - 南風原中 92 人		5 真和志 - 南風原中 52 人	
系統	39		40		41	
系統名	百名線		大里線		つきしろの街線	
会社	沖縄バス		沖縄バス		沖縄バス	
全利用者数	963 人		552 人		127 人	
南城市内々	41 人	4 %	7 人	1 %	4 人	3 %
南城市発着	204 人	21 %	181 人	33 %	25 人	20 %
南城市関連	245 人	25 %	188 人	34 %	29 人	23 %
上位区間	1 那覇中心部 - 南風原中 180 人		1 那覇中心部 - 真和志 146 人		1 那覇中心部 - 与那原町 20 人	
	2 那覇中心部 - 真和志 136 人		2 真和志 - 南風原中 73 人		2 那覇中心部 - 南風原中 17 人	
	3 南風原中 - 与那原町 111 人		3 那覇中心部 - 大里中 65 人		3 那覇中心部 - 真和志 14 人	
	4 真和志 - 南風原中 98 人		4 那覇中心部 - 南風原中 47 人		4 真和志 - 与那原町 12 人	
	5 那覇中心部 - 与那原町 68 人		5 南風原中 - 大里中 43 人		5 真和志 - 南風原中 11 人	
系統	50		51		53	
系統名	百名線		百名線		志喜屋線	
会社	琉球バス		琉球バス		琉球バス	
全利用者数	934 人		125 人		331 人	
南城市内々	4 人	0 %	5 人	4 %	15 人	5 %
南城市発着	68 人	7 %	43 人	34 %	135 人	41 %
南城市関連	72 人	8 %	48 人	38 %	150 人	45 %
上位区間	1 那覇中心部 - 東風平 104 人		1 那覇中心部 - 真和志 21 人		1 那覇中心部 - 真和志 63 人	
	2 東風平 - 具志頭 94 人		2 那覇中心部 - 南風原南 16 人		2 那覇中心部 - 南風原南 52 人	
	3 那覇中心部 - 具志頭 91 人		3 南風原南 - 具志頭 11 人		3 那覇中心部 - 東風平 19 人	
	4 那覇中心部 - 真和志 87 人		4 真和志 - 南風原南 9 人		4 真和志 - 南風原南 17 人	
	5 真和志 - 東風平 83 人		5 那覇中心部 - 那覇中心部 6 人		5 那覇中心部 - 玉城西 16 人	
系統	54		81		82	
系統名	前川線		西崎向陽高校線		玉泉洞糸満線	
会社	琉球バス		琉球バス		琉球バス	
全利用者数	59 人		36 人		89 人	
南城市内々	0 人	0 %	0 人	0 %	0 人	0 %
南城市発着	13 人	22 %	0 人	0 %	1 人	1 %
南城市関連	13 人	22 %	0 人	0 %	1 人	1 %
上位区間	1 那覇中心部 - 真和志 19 人		1 具志頭 - 糸満市 29 人		1 糸満市 - 糸満市 51 人	
	2 真和志 - 東風平 7 人		2 糸満市 - 糸満市 4 人		2 具志頭 - 糸満市 26 人	
	3 那覇中心部 - 東風平 6 人		3 具志頭 - 具志頭 3 人		3 具志頭 - 具志頭 11 人	
	4 那覇中心部 - 玉城西 5 人		4 - - 人		4 具志頭 - 玉城西 1 人	
	5 - - 人		5 - - 人		5 - - 人	
系統	83		91		109	
系統名	玉泉洞線		城間線		大里線	
会社	琉球バス		東陽バス		沖縄バス	
全利用者数	212 人		216 人		54 人	
南城市内々	0 人	0 %	0 人	0 %	2 人	4 %
南城市発着	33 人	16 %	13 人	6 %	12 人	22 %
南城市関連	33 人	16 %	13 人	6 %	14 人	26 %
上位区間	1 那覇中心部 - 玉城西 29 人		1 浦添市 - 首里 52 人		1 那覇中心部 - 真和志 12 人	
	2 那覇中心部 - 真和志 21 人		2 浦添市 - 浦添市 36 人		2 那覇中心部 - 南風原中 8 人	
	3 那覇中心部 - 南風原南 18 人		3 首里 - 南風原中 27 人		3 那覇中心部 - 南風原南 7 人	
	4 東風平 - 具志頭 17 人		4 南風原中 - 与那原町 22 人		4 真和志 - 南風原中 7 人	
	5 - - 人		5 浦添市 - 与那原町 16 人		5 真和志 - 大里中 6 人	
系統	191				全体	
系統名	城間線					
会社	東陽バス					
全利用者数	1,142 人				6,800 人	
南城市内々	2 人	0 %			144 人	2 %
南城市発着	115 人	10 %			1,333 人	20 %
南城市関連	117 人	10 %			1,477 人	22 %
上位区間	1 浦添市 - 首里 254 人				1 那覇中心部 - 真和志 734 人	
	2 浦添市 - 浦添市 162 人				2 那覇中心部 - 南風原南 521 人	
	3 南風原中 - 与那原町 114 人				3 南風原中 - 与那原町 495 人	
	4 首里 - 南風原中 103 人				4 真和志 - 南風原中 340 人	
	5 浦添市 - 南風原中 86 人				5 那覇中心部 - 与那原町 334 人	

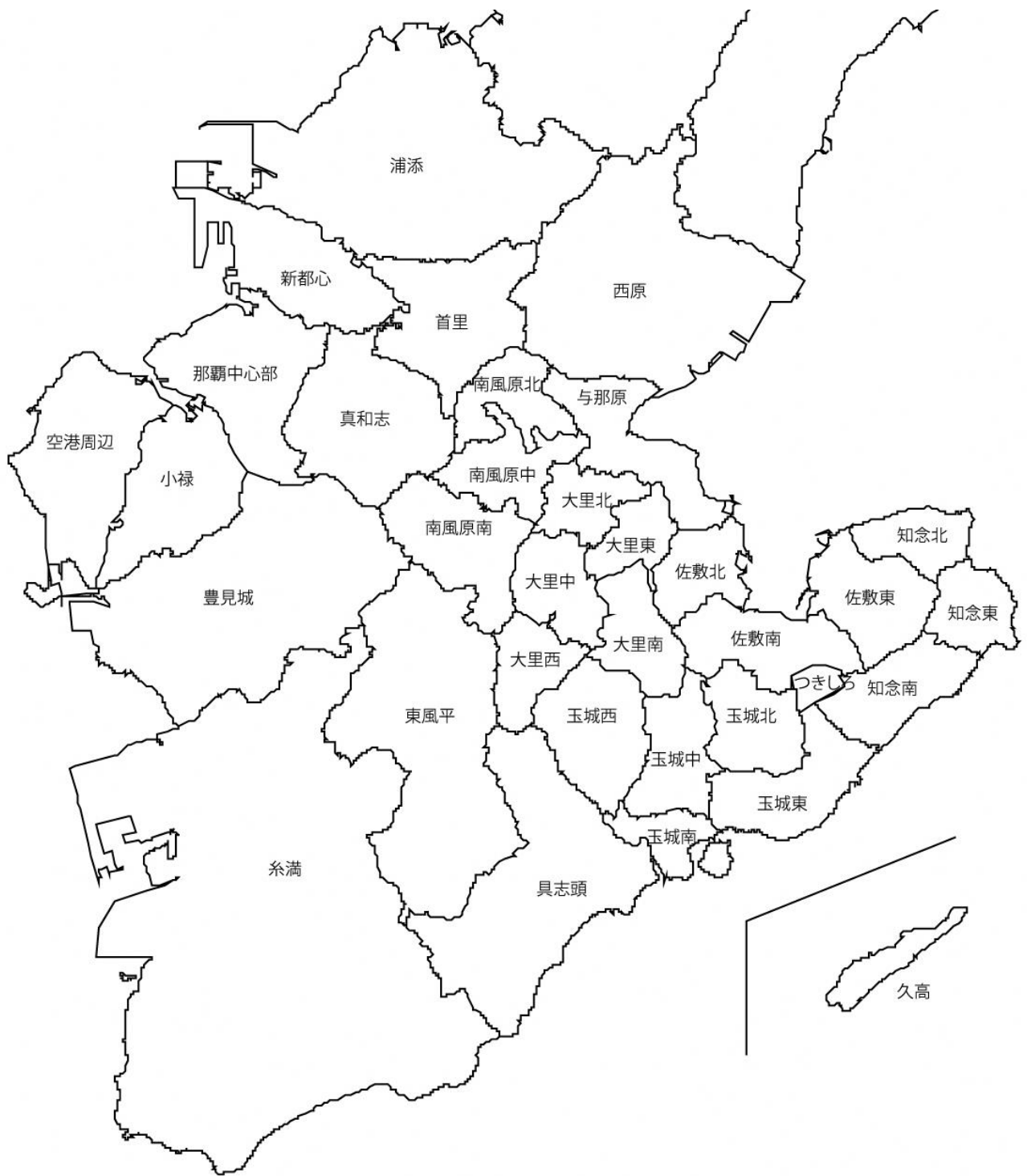


図-5.地区区分

- 南城市内を通行する路線バスは、那覇市内、南風原町内での利用が多くなっています。
- 南城市内を発着する区間では、佐敷北地区～南風原中地区（国道 329 号沿線）が 118 人、佐敷北地区～与那原町が 104 人と佐敷北地区での利用が多くなっています。
- 南城市内では、佐敷北地区～玉城北地区が 17 人、玉城北地区～玉城東地区が 13 人、知念北～知念東が 12 人と隣接する地区間の短距離での利用が多くなっています。

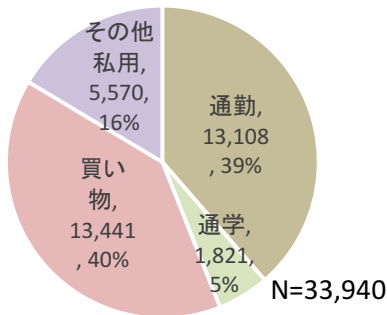
表 3.南城市内を通行する路線バスの地区間の利用者数

市町村	降車バス停																												計		
	浦添市	那覇市			南風原町			与那原町	八重瀬町		糸満市	南城市																			
		中心部	真和志	首里	南風原北	南風原中	南風原南		東風平	具志頭		佐敷北	佐敷南	佐敷東	知念北	知念東	知念南	玉城北	玉城東	玉城南	玉城西	玉城中	大里北	大里東	大里南	大里西	大里中	つきしろ			
浦添市	浦添市	198	0	55	306	16	99	0	53	0	0	0	26	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	758
那覇市	中心部		131	734	0	0	521	205	334	145	107	0	98	39	15	10	27	5	15	34	10	50	20	0	1	10	25	71	3	2,610	
	真和志			107	51	0	340	85	138	110	49	0	42	7	5	7	8	2	7	7	4	19	9	0	0	3	5	45	3	1,053	
	首里				21	17	130	0	54	0	0	0	13	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	240	
南風原町	南風原北					0	13	0	13	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31	
	南風原中						184	9	495	0	0	0	118	17	20	17	4	5	12	6	0	0	0	1	12	0	43	4	947		
	南風原南							16	0	82	63	0	0	0	0	0	2	0	11	10	13	14	0	0	2	17	14	0	244		
与那原町	与那原町								53	2	0	1	104	30	24	10	10	5	42	15	0	0	0	0	7	0	11	17	2	333	
八重瀬町	東風平									76	112	13	1	0	0	0	0	0	11	12	2	2	0	0	0	0	3	0	0	232	
	具志頭										74	55	0	0	0	0	0	0	8	4	2	3	0	0	0	0	0	1	0	147	
糸満市	糸満市										56	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	61	
南城市	佐敷北											3	4	9	6	3	3	17	8	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	56	
	佐敷南												0	6	1	2	0	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	
	佐敷東													0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	
	知念北														0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	
	知念東															3	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	
	知念南																1	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	4	
	玉城北																	1	13	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	15	
	玉城東																		2	0	0	3	0	0	0	0	2	0	0	7	
	玉城南																			0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	7
	玉城西																				0	1	0	0	0	0	3	0	0	0	4
	玉城中																					0	0	0	0	0	3	1	0	4	
	大里北																						0	0	0	0	0	0	0	0	0
	大里東																							0	0	0	0	0	0	0	0
	大里南																									1	0	4	0	5	
	大里西																										1	0	0	1	
大里中																											4	0	4		
つきしろ																													0	0	
計		198	131	896	378	33	1,287	315	1,140	415	405	125	411	107	79	51	69	31	95	120	40	86	61	0	9	28	72	205	13	6,800	

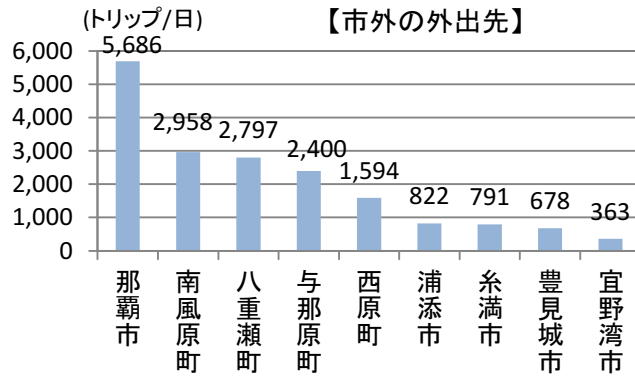
3.2 市民の移動実態（H28 市民アンケート）

- 平成 28 年度に実施した市民アンケートによると、南城市民の外出（帰宅を含まない）は、33,940 トリップ/日あり、外出目的は「買い物」が 40%、「通勤」が 39%と多く、「その他私用」が 16%、「通学」が 5%を占めています。
- 外出先は、市内が 38%、市外が 62%と市外への外出が多くなっています。
- 市外の外出先としては、「那覇市」が 5,686 トリップ/日と最も多く、その他では「南風原町」2,958 トリップ/日、「八重瀬町」2,797 トリップ/日、「与那原町」2,400 トリップ/日と隣接する 3 町への外出が多くなっています。
- 南城市内では、「大里中地区」が 2,979 トリップ/日、「佐敷北地区」が 2,546 トリップ/日と多く、大里地域、玉城地域は「大里中地区」へ、佐敷地域、知念地域は「佐敷北地区」への外出が多くなっています。

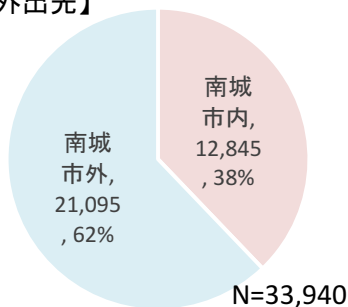
【外出目的】



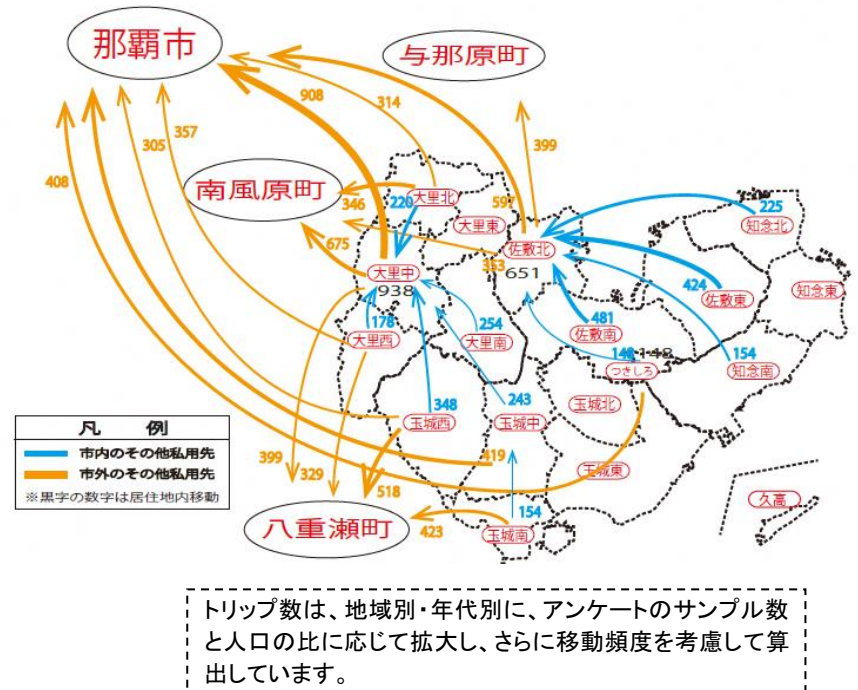
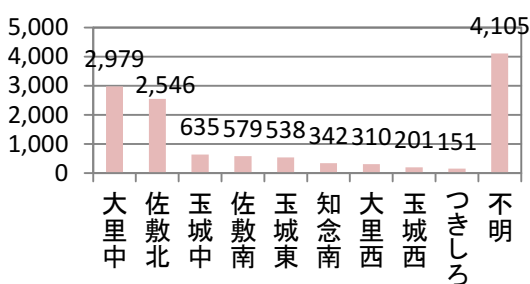
【市外の外出先】



【外出先】



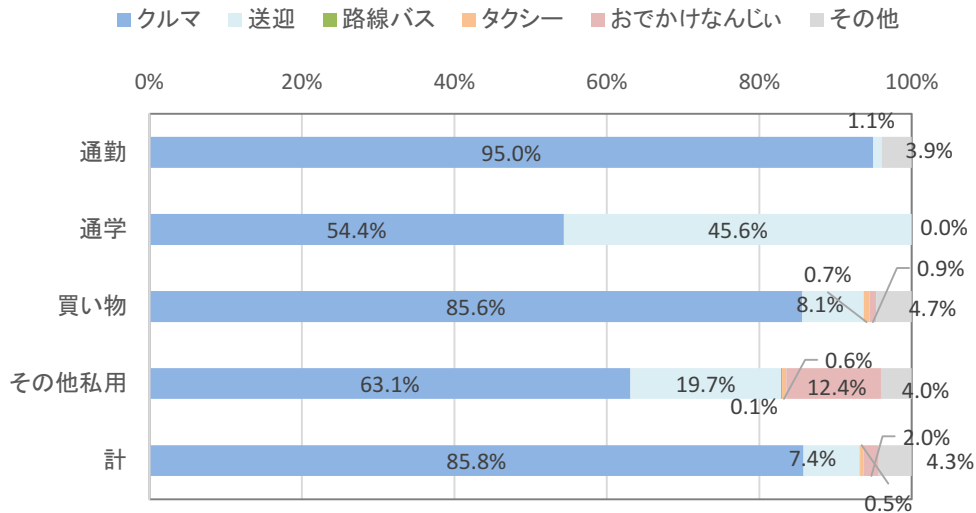
【市内の外出先】



出典：H28 市民アンケート

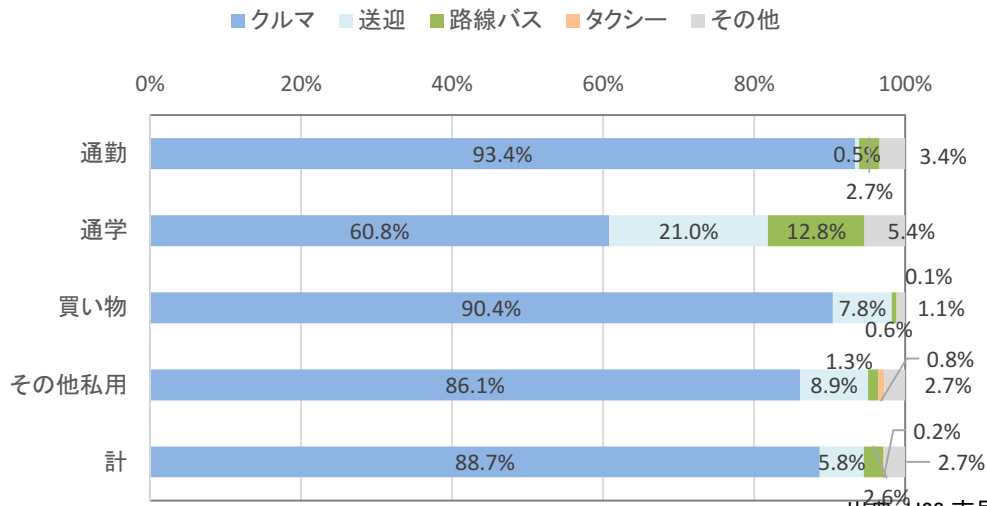
図-6.南城市民の外出先

- 市内、市外への移動ともに、移動手段の約9割は「クルマ」が占めています。
- 目的別では、通勤、買い物での「クルマ」の分担率が高くなっています。
- 公共交通の利用は、市内のその他私用目的で、「おでかけなんじい」の分担率が12.4%、市外の通学目的で「路線バス」の分担率が12.8%を占める程度であり、その他の目的ではあまり利用されていません。



出典：H28 市民アンケート

図-7.市内移動における交通分担率



出典：H28 市民アンケート

図-8.市外移動における交通分担率

- 交通弱者（自由に運転できるクルマを持っていない方）の外出状況を見てみると、外出目的は「買い物」36%と「通学」35%の2つが多く、この2つの目的で全体の7割を占めています。
- 外出先は、市内が833トリップ/日で32%、市外が1,772トリップ/日で68%を占め、市民全体よりもやや市外への外出割合が高くなっています。
- 市内の外出先は、「佐敷北地区」と「大里中地区」の2地区に集中しています。
- 市外の外出先は「与那原町」が491トリップ/日、「那覇市」が452トリップ/日と多く、その他では「八重瀬町」が268トリップ/日、「南風原町」が253トリップ/日となっています。
- 市内外に移動ニーズがあるものの、交通弱者の移動の多くは送迎に頼っている状況です。

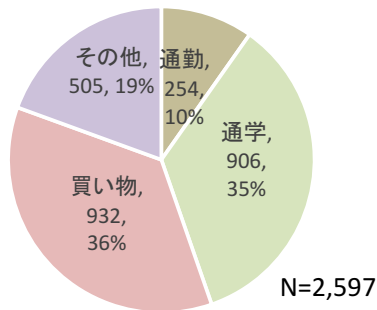


図-9.交通弱者の外出目的

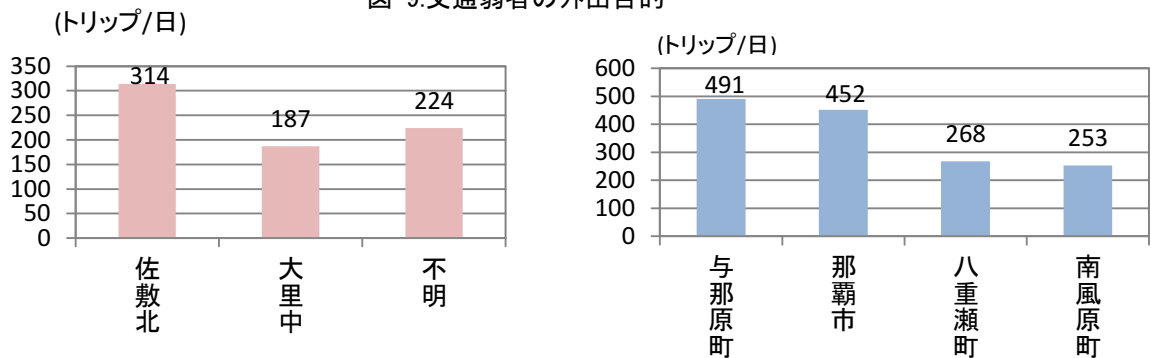


図-10.交通弱者の外出先(左:市内、右:市外)

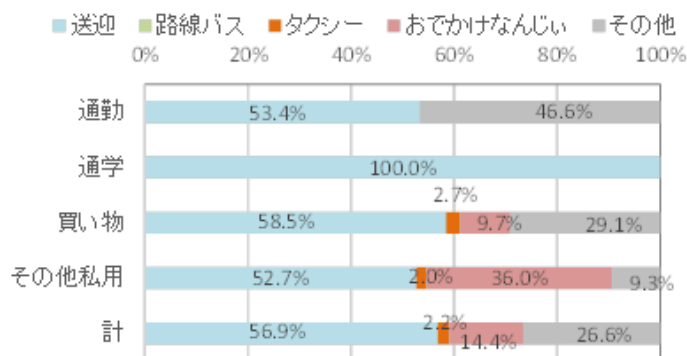


図-11.交通弱者の移動手段

3.3 市民及び来訪者等の移動実態

(1) 使用データ（ビッグデータ）の概要

- 南城市を 18 地区に、周辺市町村を 16 地域に区分し、南城市内を発着する人の移動をビッグデータにより把握しました。
- データは、KDDI が au スマートフォンユーザーから位置情報取得の同意を得て、個人が特定できないように加工した位置情報データおよび属性情報（性別・年齢層）等を使用しています。
- 今回の会議では、平日、休日別の地区間移動のサンプル数を整理していますが、今後、年齢等で補正することで 1 日当たりの移動者数を推計、時間帯別、年代別、居住地別（市民・県民・その他）に移動状況を整理し、既存の路線バスの運行状況と照らし合わせるなどして、バス網再編に向けた基礎資料として活用していきます。

表 4.ビッグデータの概要

項目	内容
データの出典	KDDI が au スマートフォンユーザーから位置情報取得の同意を得て、個人が特定できないように加工した位置情報データおよび属性情報（性別・年齢層）等
データの期間	H28 年 4 月～6 月
データの集計対象	地域間の移動者数（対象エリアに 30 分以上滞在した方が対象）
集計単位	南城市内 18 地区、周辺市町村 16 地区（P14 の地区区分と同じ） ※1 kmメッシュ単位で地区区分
属性	年代：19 歳以下、20 代、30 代、40 代、50 代、60 歳以上 居住地：南城市内、県内、その他
データ集計区分	<ul style="list-style-type: none"> ・平日休日別 ・時間帯（早朝：4 時-7 時、朝ピーク：7-9 時、午前：9-12 時、午後：12-16 時、夕ピーク：16-19 時、夜間：19-22 時、深夜：22-4 時）
留意事項	<ul style="list-style-type: none"> ・属性とデータ集計区分を掛け合わせての分析は可能（年代×居住地の分析は不可） ・10 人未満の集計項目はプライバシー保護のため秘匿処理となる。

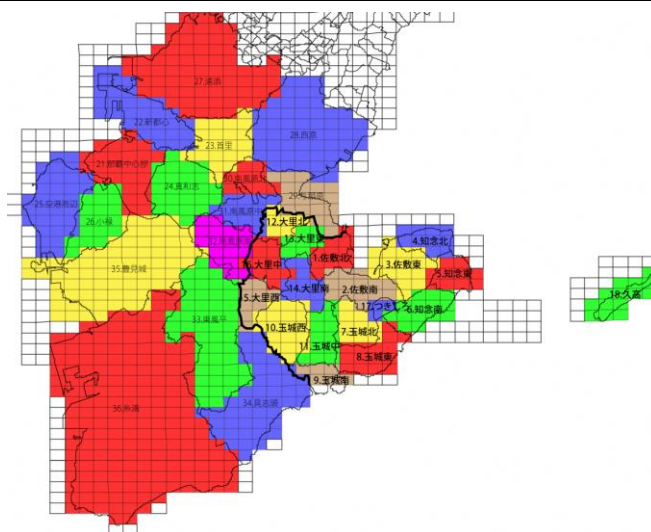


図-12.ビッグデータの集計地区

(3) 休日の移動状況

- 休日の移動状況をみると、自地区内の移動は「佐敷北地区」が 3,941 トリップ/3 ヶ月と多く、その他では、「玉城中地区」、「大里中地区」が多くなっています。
- 地区間の移動は、「佐敷北～佐敷南地区」が 4,656 と非常に多くなっています。その他は「佐敷北地区」、「大里北地区」、「大里中地区」など市境に位置する地区と隣接する「与那原地区」や「南風原北地区」、「東風平地区」などへの移動が多くなっており、買い物等で近隣市町村に外出している状況がうかがえます。

トリップ/3ヶ月

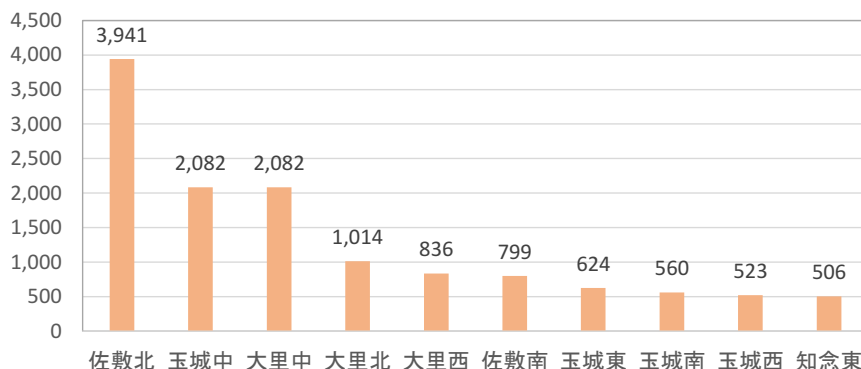


図-15.自地区内の移動者数(休日)

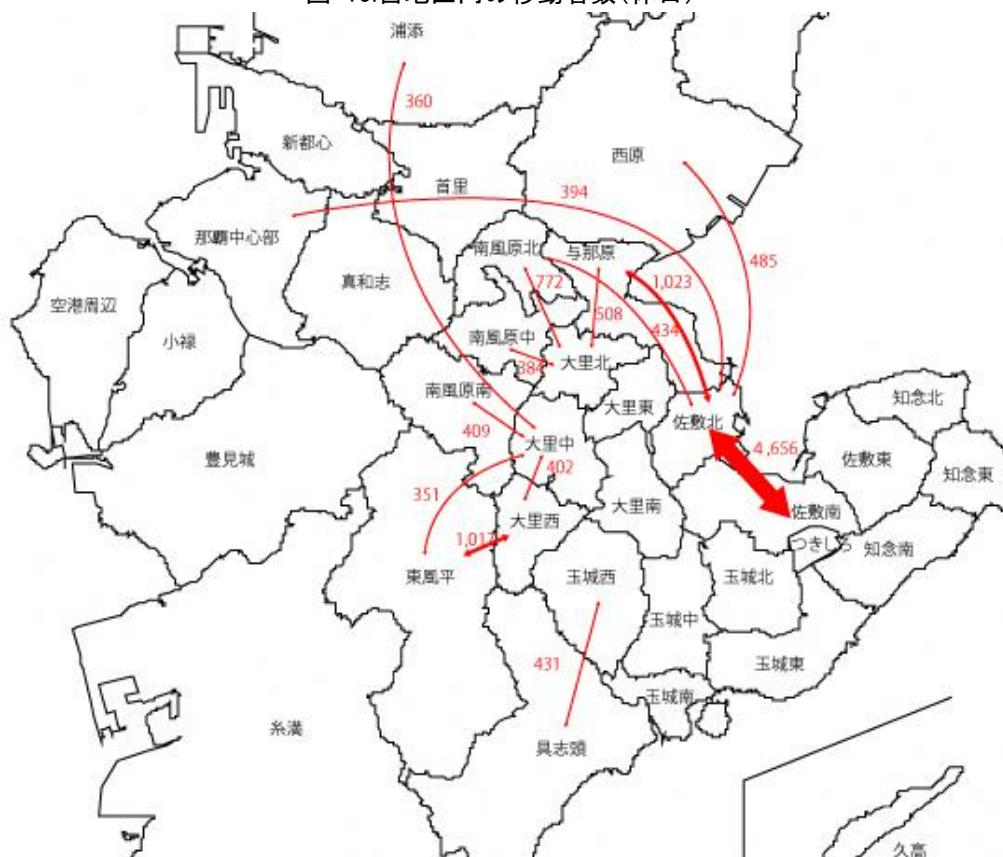


図-16.地区間の移動者数(休日)

4 具体的な再編案検討の考え方（案）

網形成計画における再編の考え方

再編の考え方 1：公共交通網のハブの整備

再編の考え方 2：定時・速達性の高い幹線バスの導入

再編の考え方 3：ハブとまちの拠点等を結ぶ支線バスの導入

移動に関する実態

- 市内外への移動ニーズがあるが、クルマの分担率が約9割と高い。
- 交通弱者は、買い物、通学目的等で移動ニーズが高いが、移動の多くを送迎に頼っている状況である。
- 平日は国道331号沿線地区の移動が、休日は市境の地区と隣接市町村への移動が多いなど平日と休日で交通流動が異なる。
- 路線バスは市外への移動に多く利用されており、市内の移動を担う公共交通は主に「おでかけなんじい」となっている。
- 路線バスは運転手不足もあり減便が続いている。また、「おでかけなんじい」は利用者がほぼ飽和状態となっている。

具体的な再編案検討の考え方（案）

- ①市外との移動は幹線バス（既存の路線バス）、市内の移動は支線バスが担い、幹線バスは市内での走行距離をできるだけ短くすることで効率化（運行に必要な人員、車両の削減）を図る。
- ②幹線バスと支線バスを中核地の交通結節点で接続させる。朝は南城市内各地から市外方面へ、夕方は市外から市内各方面にスムーズに乗り継ぎできるようにルート、ダイヤを工夫する。
- ③平日と休日の移動ニーズを考慮してルート、ダイヤの見直しを図る。
- ④高校の登下校時間に合わせて支線バスと高校にアクセスする幹線バスのダイヤを設定する。
- ⑤スクールバスの間合い運行や、混乗化を行い、運転手、車両を効率的に運用する。
- ⑥幹線バスと支線バスのルートの重複を極力避ける。
- ⑦支線バスのルートは、多くの箇所をまわりすぎて所要時間が長くなりすぎないように留意する。（1時間以内を目途に設定）
- ⑧再編による乗り継ぎが生じることから、乗り継ぎによる料金抵抗を低減するため、市内一律運賃や市内1日乗車券等の導入もあわせて検討する。
- ⑨「おでかけなんじい」から支線バスへの転換を段階的に取り組む。

