

地域公共交通再編の考え方について

平成30年12月

南 城 市

1 再編案検討の考え方

前回の平成 29 年度第 2 回交通会議において再編案検討の考え方が以下のように決定しました。

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



地域公共交通再編案の考え方

考え方①：幹線バス・支線バス・デマンドバスの役割分担の明確化

市外への移動は幹線バス（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。デマンドバスは支線バスで対応できないエリアを補完するものであり、市内の移動は基本的に支線バスが担う。

考え方②：幹線バスと支線バスの連携

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。なお、循環型の支線バスについては、利用者の利便性が低下しないようにするため、ルートが長くなりすぎないように留意する。（1 時間以内を目処に設定）

考え方③：交通弱者の移動需要への対応

高齢者の通院や買い物、高校生の登下校など公共交通を必要とする交通弱者のニーズにあったバス網を検討する。特に高校生の登下校については、市内に高校がないこともあり、支線バスと市外の高校にアクセスする幹線バスが登下校時に交通結節点で乗り継げるようにダイヤを設定する。また、支線バスについては、商業施設や病院、福祉施設等へのアクセスに留意してルートを検討し、高齢者ができるだけ送迎に頼らなくても移動できる環境を整える。

考え方④：周遊利便性の向上

市内には斎場御嶽や、おきなわワールドなど集客力の高い観光資源が点在しているが、公共交通で観光地相互が結ばれておらず、公共交通での観光が不便な状況になっている。沖縄を訪れる観光客数も年々増加しており、南部東道路の供用により那覇空港へのアクセス利便性も高まることから、観光客の周遊利便性を考慮した支線バス網を検討する。

考え方⑤：運行効率化

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。また、幹線バスと支線バスは極力ルートが重ならないように留意し、効率化を図る。

考え方⑥：利用しやすい料金体系の導入

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。

2 再編のイメージ

- 既存の路線バスは、幹線バスと位置づけ、南城市と市外を結ぶ役割を担います。
- 南城市を通行する路線バスの利用者数の内訳（H25 沖縄県調査）は、市内区間のみの利用が2%、南城市と市外の利用が20%となっており、現状でも市外への移動に利用されています。
- なお、既存の路線バスは市外区間の収益で利用者が少ない南城市内の運行経費を補填している面もあり、再編にあたっては、支線バスの維持に向けた検討も必要です。
- 上記でみたように、路線バスは市内での移動にほとんど利用されておらず、現状、市内の移動は「おでかけなんじい」が担っている状況であり、利用者が多く飽和状態になっています。合併や中核地におけるまちづくり、増加する観光客など新たな人の流れの変化に対応した支線バスの導入により、「おでかけなんじい」の役割は支線バスを補完する本来のデマンド交通の役割を果たせると考えます。

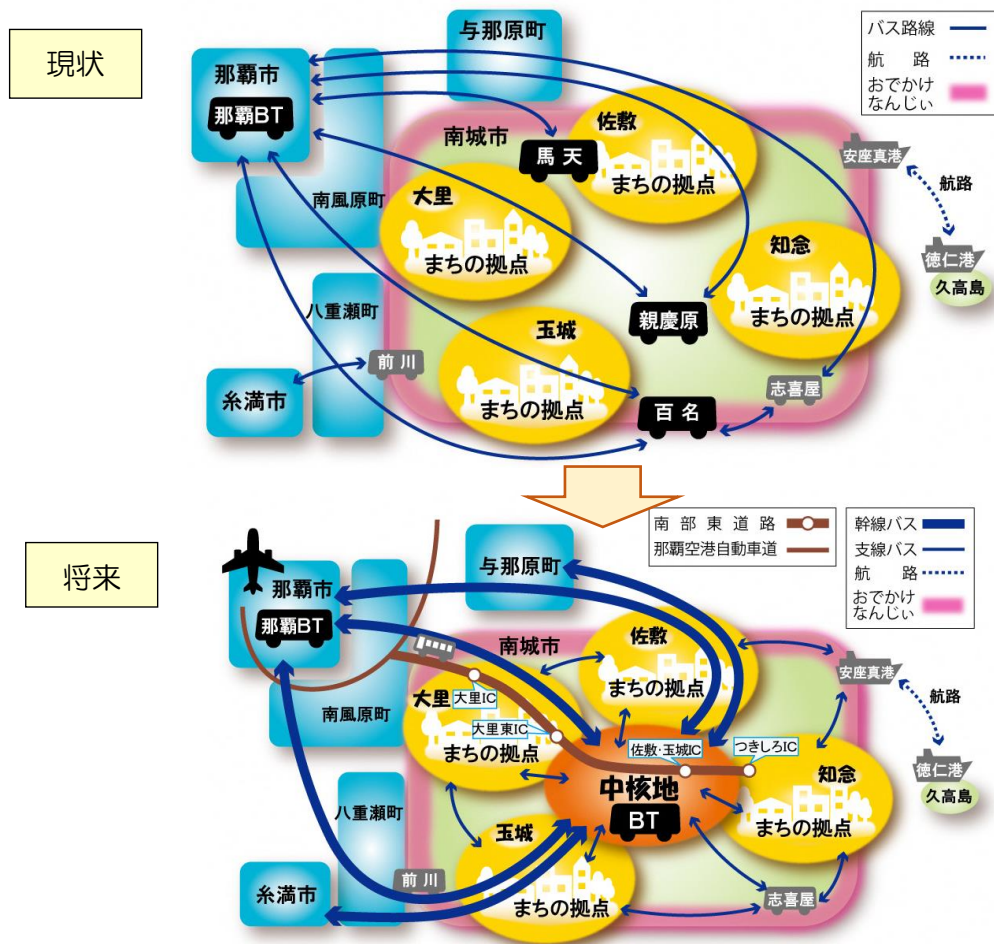


図-1.公共交通再編のイメージ