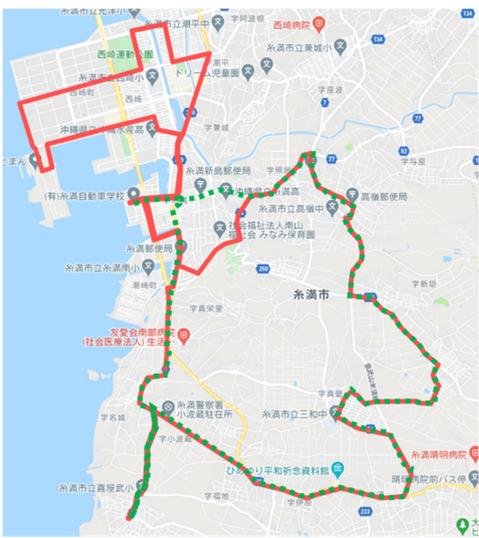


南部循環線再編の検討状況について

1. 運行ルートの検討

前回検討した A ルートを基本に、より効率の良い運行が可能となるルートについて検討を行った。3つの指標および運行コスト、既存路線バスとの重複率を比較した結果、A'ルートが A ルートと比較して高い評価結果となった。

| ルート名 | A ルート | | A'ルート | |
|---------------------------------------|--|---|---|---|
| ルート図 |  | |  | |
| 特徴 | ・南部循環線のルートを基本に、高校、病院、市役所、商業施設、西崎住宅地、西崎工業団地駅等、公共的施設、生活施設等を通過 | | ・A ルートより、西崎団工業地内と糸満地区の運行ルートを見直し、運行コストおよび速達性等を向上 | |
| 指標 1 南部循環線の 利用者カバー | ◎ | 南部循環線利用実績のほぼ 100%カバー | ◎ | 南部循環線利用実績のほぼ 100%カバー |
| 指標 2 いとちゃん mini デマンド 利用者のカバー | ○ | いとちゃん mini デマンド 利用実績の 43.8% | ○ | いとちゃん mini デマンド 利用実績の 44.6% |
| 指標 3 通勤・通学利 用者の見込み | ◎ | 糸満高校、沖縄水産高校、 西崎工業団地対応 | ◎ | 糸満高校、沖縄水産高校、 西崎工業団地対応 |
| 追加指標 1 運行コスト | ○ | ルート延長：33.0km 運行コスト：約 2,590 万円 (所要時間：96 分) | ◎ | ルート延長：30.1km 運行コスト：約 2,360 万円 (所要時間：88 分) |
| 追加指標 2 既存路線バスと の重複区間長 | ○ | 9.6km (ルート総延長にお ける重複率：29.1%) ※競合区間の輸送量が 150 人/日を 超える部分 | ◎ | 8.4km (ルート総延長にお ける重複率：27.8%) ※競合区間の輸送量が 150 人/日を 超える部分 |

1. 1 運行ルートの比較結果

【見直し①：西崎工業団地ルートの比較】

- ・ Aルートと A'ルートのいとちゃん mini デマンドバス停の利用 OD を比較すると、A'ルートの方が92人多い。
- ・ さらに、定期的ないとちゃん mini 利用者（1 回程/週 以上）が、サザンビーチホテル前および美々ビーチでは0名で、サンサンキッチン前では3人となっており、いとちゃん mini デマンドからの南部循環線への転換も期待できる。
- ・ ルート延長としては、A'ルートはAルートと比較して、2.0km 短くなり、所要時間は約6分短縮となる。



| Aルートにおけるいとちゃん mini デマンド利用者 | ルート沿線 200m 以内のいとちゃん mini デマンドバス停の利用 OD | 定期的な利用者（1 回程/週 以上） |
|----------------------------|--|--------------------|
| サザンビーチホテル前 | 238 人 | 0 人 |
| 美々ビーチ | 85 人 | 0 人 |
| 合計 | 323 人 | 0 人 |

| A'ルートにおけるいとちゃん mini デマンド利用者 | ルート沿線 200m 以内のいとちゃん mini デマンドバス停の利用 OD | 定期的な利用者（1 回程/週 以上） |
|-----------------------------|--|--------------------|
| サンサンキッチン前 | 415 人 | 3 人 |

【見直し②：糸満地区ルート（サンエーしおざきシティ～サンエー糸満食品館間）の比較】

- ・ AルートとA'ルートのいとちゃん mini デマンドバス停の利用 OD を比較すると、A'ルートの方が94人多い。
- ・ ルート延長としては、A'ルートはAルートと比較して、0.9km短くなり、所要時間は約3分短縮となる。



| A ルートにおけるいとちゃん mini デマンド利用者 | ルート沿線 200m 以内のいとちゃん mini デマンドバス停の利用 OD | 定期的な利用者 (1 回程/週 以上) |
|-----------------------------|--|---------------------|
| ファミリーマート糸満みなみ店 | 64 人 | 0 人 |
| 真謝原団地 | 19 人 | 0 人 |
| 合計 | 83 人 | 0 人 |

| A'ルートにおけるいとちゃん mini デマンド利用者 | ルート沿線 200m 以内のいとちゃん mini デマンドバス停の利用 OD | 定期的な利用者 (1 回程/週 以上) |
|-----------------------------|--|---------------------|
| 親田原団地 | 177 人 | 0 人 |

【いとちゃん mini デマンドバスの潜在需要の比較】

- ・ いとちゃん mini デマンド利用者のカバー率は A ルートと A'ルートはほぼ同等である。

| | A ルート | A'ルート |
|---|----------|----------|
| ルート沿線の 200m 以内のいとちゃん mini デマンドバス停の利用 OD | 10,342 人 | 10,541 人 |
| いとちゃん mini デマンド利用者のカバー率 | 43.8% | 44.6% |

※いとちゃん mini デマンドバスの全バス停における年間利用人数：23,620 人

【運行コストおよび競合区間の比較】

- ・ルート延長は A ルートと比較して A'ルートのほうが 2.9km 短くなり、所要時間も 8 分短縮となる。
- ・運行コストは A ルートと比較して A'ルートの方が 1 年あたり約 230 万円低くなる。
- ・既存路線バスとの競合区間は A ルートと比較して A'ルートの方が 1.2km 短くなり、重複率も 1.3%低下する。

| A ルート | A'ルート | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|-----------|------|---|----|----|------|---|--|--|------|----|---|-----|------------|------|--|------|------------|-------|-------|------|------|-----|-----|---|------------|--------|--|------|-------------|--------|--------|-----|---|-----|-----|-----|-------------|------------|-----------|-----|--|------------|--|-----|--|--|-------|--|---|----|----|------|---|--|--|------|----|---|-----|------------|------|--|------|------------|-------|-------|------|------|-----|-----|---|------------|--------|--|------|-------------|--------|--------|-----|---|-----|-----|-----|-------------|------------|-----------|-----|--|------------|--|-----|
|  <p data-bbox="244 1115 743 1182">：既存路線バスとの競合区間 ※競合区間の輸送量が 150 人/日を超える部分</p> |  <p data-bbox="837 1115 1337 1182">：既存路線バスとの競合区間 ※競合区間の輸送量が 150 人/日を超える部分</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p data-bbox="201 1227 400 1261">運行コスト試算</p> <table border="1" data-bbox="194 1267 791 1682"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">Aルート</th> <th rowspan="2">台</th> </tr> <tr> <th>平日</th> <th>休日</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>車両台数</td> <td colspan="2">2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>運行本数</td> <td>10</td> <td>8</td> <td>便/日</td> </tr> <tr> <td>1便あたりの運行距離</td> <td colspan="2">33.0</td> <td>km/便</td> </tr> <tr> <td>1日あたりの運行距離</td> <td>330.0</td> <td>264.0</td> <td>km/日</td> </tr> <tr> <td>運行日数</td> <td>245</td> <td>119</td> <td>日</td> </tr> <tr> <td>走行キロあたりの単価</td> <td colspan="2">230.67</td> <td>円/km</td> </tr> <tr> <td>1日あたりの運行コスト</td> <td>76,121</td> <td>60,897</td> <td>円/日</td> </tr> <tr> <td>1日あたりの採算乗客数 (現南部循環線の平均 運賃：316円/人)</td> <td>241</td> <td>193</td> <td>人/日</td> </tr> <tr> <td>1年あたりの運行コスト</td> <td>18,649,670</td> <td>7,246,729</td> <td>円/年</td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="2">25,896,398</td> <td>円/年</td> </tr> </tbody> </table> | | Aルート | | 台 | 平日 | 休日 | 車両台数 | 2 | | | 運行本数 | 10 | 8 | 便/日 | 1便あたりの運行距離 | 33.0 | | km/便 | 1日あたりの運行距離 | 330.0 | 264.0 | km/日 | 運行日数 | 245 | 119 | 日 | 走行キロあたりの単価 | 230.67 | | 円/km | 1日あたりの運行コスト | 76,121 | 60,897 | 円/日 | 1日あたりの採算乗客数 (現南部循環線の平均 運賃：316円/人) | 241 | 193 | 人/日 | 1年あたりの運行コスト | 18,649,670 | 7,246,729 | 円/年 | | 25,896,398 | | 円/年 | <p data-bbox="810 1227 1010 1261">運行コスト試算</p> <table border="1" data-bbox="804 1267 1401 1682"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">A'ルート</th> <th rowspan="2">台</th> </tr> <tr> <th>平日</th> <th>休日</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>車両台数</td> <td colspan="2">2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>運行本数</td> <td>10</td> <td>8</td> <td>便/日</td> </tr> <tr> <td>1便あたりの運行距離</td> <td colspan="2">30.1</td> <td>km/便</td> </tr> <tr> <td>1日あたりの運行距離</td> <td>301.0</td> <td>240.8</td> <td>km/日</td> </tr> <tr> <td>運行日数</td> <td>245</td> <td>119</td> <td>日</td> </tr> <tr> <td>走行キロあたりの単価</td> <td colspan="2">230.67</td> <td>円/km</td> </tr> <tr> <td>1日あたりの運行コスト</td> <td>69,432</td> <td>55,545</td> <td>円/日</td> </tr> <tr> <td>1日あたりの採算乗客数 (現南部循環線の平均 運賃：316円/人)</td> <td>220</td> <td>176</td> <td>人/日</td> </tr> <tr> <td>1年あたりの運行コスト</td> <td>17,010,759</td> <td>6,609,895</td> <td>円/年</td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="2">23,620,654</td> <td>円/年</td> </tr> </tbody> </table> | | A'ルート | | 台 | 平日 | 休日 | 車両台数 | 2 | | | 運行本数 | 10 | 8 | 便/日 | 1便あたりの運行距離 | 30.1 | | km/便 | 1日あたりの運行距離 | 301.0 | 240.8 | km/日 | 運行日数 | 245 | 119 | 日 | 走行キロあたりの単価 | 230.67 | | 円/km | 1日あたりの運行コスト | 69,432 | 55,545 | 円/日 | 1日あたりの採算乗客数 (現南部循環線の平均 運賃：316円/人) | 220 | 176 | 人/日 | 1年あたりの運行コスト | 17,010,759 | 6,609,895 | 円/年 | | 23,620,654 | | 円/年 |
| | | Aルート | | | 台 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 平日 | 休日 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 車両台数 | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 運行本数 | 10 | 8 | 便/日 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1便あたりの運行距離 | 33.0 | | km/便 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1日あたりの運行距離 | 330.0 | 264.0 | km/日 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 運行日数 | 245 | 119 | 日 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 走行キロあたりの単価 | 230.67 | | 円/km | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1日あたりの運行コスト | 76,121 | 60,897 | 円/日 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1日あたりの採算乗客数 (現南部循環線の平均 運賃：316円/人) | 241 | 193 | 人/日 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1年あたりの運行コスト | 18,649,670 | 7,246,729 | 円/年 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 25,896,398 | | 円/年 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | A'ルート | | 台 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 平日 | 休日 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 車両台数 | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 運行本数 | 10 | 8 | 便/日 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1便あたりの運行距離 | 30.1 | | km/便 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1日あたりの運行距離 | 301.0 | 240.8 | km/日 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 運行日数 | 245 | 119 | 日 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 走行キロあたりの単価 | 230.67 | | 円/km | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1日あたりの運行コスト | 69,432 | 55,545 | 円/日 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1日あたりの採算乗客数 (現南部循環線の平均 運賃：316円/人) | 220 | 176 | 人/日 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1年あたりの運行コスト | 17,010,759 | 6,609,895 | 円/年 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 23,620,654 | | 円/年 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・ルート延長：33.0km ・運行コスト：約 2,590 万円 ・所要時間：96 分 ※現行の南部循環線の通勤・通学時間帯の運行速度 (20.6km/h) より試算 ・既存路線バスとの競合区間：9.6km (ルート総延長における重複率：29.1%) | <ul style="list-style-type: none"> ・ルート延長：30.1km ・運行コスト：約 2,360 万円 ・所要時間：88 分 ※現行の南部循環線の通勤・通学時間帯の運行速度 (20.6km/h) より試算 ・既存路線バスとの競合区間：8.4km (ルート総延長における重複率：27.8%) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

2. 運行順路の検討

検討した運行ルートにおいて、各地域を巡回する順路について検討を行った。

今回、糸満バスターミナルを跨いだルート設定とすることで、三和・高嶺の沿線住民は糸満ロータリー以北の県道 256 号線沿線の商業施設や、西崎地区・道の駅いとまん方面への移動利便性が向上される。ただし、運行ルートの起終点が中間の糸満バスターミナルであることから、順路によっては南北移動における地域毎の利便性に差が生じてしまう。

■運行順路による利便性の違いイメージ

| 運行順路 イメージ | A → B → C → D | B → A → D → C | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------|--|---------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|--|--|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 順路 パターン | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 移動距離を基 にした移動利 便性の評価 | <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> <th>D</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <th>A</th> <td>—</td> <td>◎</td> <td>○</td> <td>△</td> </tr> <tr> <th>B</th> <td>◎</td> <td>—</td> <td>◎</td> <td>○</td> </tr> <tr> <th>C</th> <td>○</td> <td>◎</td> <td>—</td> <td>◎</td> </tr> <tr> <th>D</th> <td>△</td> <td>○</td> <td>◎</td> <td>—</td> </tr> </tbody> </table> | | A | B | C | D | A | — | ◎ | ○ | △ | B | ◎ | — | ◎ | ○ | C | ○ | ◎ | — | ◎ | D | △ | ○ | ◎ | — | <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> <th>D</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <th>A</th> <td>—</td> <td>◎</td> <td>○</td> <td>◎</td> </tr> <tr> <th>B</th> <td>◎</td> <td>—</td> <td>△</td> <td>○</td> </tr> <tr> <th>C</th> <td>○</td> <td>△</td> <td>—</td> <td>◎</td> </tr> <tr> <th>D</th> <td>◎</td> <td>○</td> <td>◎</td> <td>—</td> </tr> </tbody> </table> | | A | B | C | D | A | — | ◎ | ○ | ◎ | B | ◎ | — | △ | ○ | C | ○ | △ | — | ◎ | D | ◎ | ○ | ◎ | — |
| | A | B | C | D | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A | — | ◎ | ○ | △ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B | ◎ | — | ◎ | ○ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| C | ○ | ◎ | — | ◎ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| D | △ | ○ | ◎ | — | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | A | B | C | D | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| A | — | ◎ | ○ | ◎ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B | ◎ | — | △ | ○ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| C | ○ | △ | — | ◎ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| D | ◎ | ○ | ◎ | — | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

上記を踏まえ、運行順路の選定にあたっては下記に示す視点で評価検討を行った。

視点1 現在の南部循環線沿線住民の移動利便性をバランスよく向上させる

(理由) 現行で一定程度いる南部循環線の利用者を優先的にカバーする必要があるため

視点2 多くのいとちゃん mini デマンド利用者の移動需要をカバーする

(理由) 現在飽和状態にあるいとちゃん mini デマンド利用者の転換を促すと同時に、新たな南部循環線の生産性を向上させるため

視点3 通勤及び通学利用の利便性を向上させる

(理由) 今後も市民の足として定着するためには、朝夕に多くの需要が見込まれる通勤通学に対応する必要があるため

2. 1 現南部循環線の利用傾向

運行順路の検討に先立ち、本年7月に糸満市で実施された南部循環線の乗降調査の結果を基に、現在の利用傾向について整理を行った。

乗降調査実施日：令和2年7月9日（木）～10日（金）の間で各便の乗降を調査

107番 南部循環線 真壁・喜屋武 8名

108番 南部循環線 喜屋武・真壁 11名

| 107番 南部循環線 | | 1便 | 2便 | 3便 | 4便 | 5便 |
|--------------|-----------|------|-------|-------|-------|-------|
| 真壁・喜屋武（時計回り） | | 6:10 | 14:50 | 17:25 | 19:00 | 21:00 |
| 糸満 | 糸満バスターミナル | | | | | |
| | 糸満市役所入口 | | | | | |
| 潮崎 | 潮崎入口 | | | | | |
| | 潮崎二丁目 | | | | | |
| | 糸満市役所前 | | | | | |
| 糸満 | 糸満市場入口 | | | | | |
| | 糸満ロータリー | | | | | |
| | 新島 | | | | | |
| 糸満 | 糸満小学校前 | | | | | |
| | 照屋 | | | | | |
| 照屋 | 照屋入口 | | | | | |
| | 高嶺入口 | | | | | |
| 大里 | 大里 | | | | | |
| | 高嶺小学校前 | | | | | |
| 新垣 | 県営新垣団地入口 | | | | | |
| | 新垣 | | | | | |
| 真栄平 | 真栄平 | | | | | |
| 宇江城 | 宇江城 | | | | | |
| 真壁 | 真壁入口 | | | | | |
| | 北真壁 | | | | | |
| | 真壁 | | | | | |
| | 真壁小学校前 | | | | | |
| | 保育所前 | | | | | |
| 米須 | 南真壁 | | | | | |
| | 米須 | | | | | |
| | 米須農協前 | | | | | |
| | 米須入口 | | | | | |
| 伊原 | ひめゆりの塔前 | | | | | |
| | 伊原 | | | | | |
| | 伊原入口 | | | | | |
| 波平 | 山城入口 | | | | | |
| | 波平入口 | | | | | |
| 糸洲 | 糸洲 | | | | | |
| 小波蔵 | 小波蔵 | | | | | |
| 喜屋武 | 喜屋武小学校前 | | | | | |
| | 喜屋武 | | | | | |
| | 喜屋武小学校前 | | | | | |
| 小波蔵 | 小波蔵 | | | | | |
| 名城 | 名城 | | | | | |
| 真栄里 | 南部病院前 | | | | | |
| | 真栄里入口 | | | | | |
| 糸満 | 糸満郵便局前 | | | | | |
| | 双子橋 | | | | | |
| 潮崎 | 潮崎入口 | | | | | |
| | 糸満市役所前 | | | | | |
| | 潮崎二丁目 | | | | | |
| 糸満 | 糸満市場前 | | | | | |
| | 糸満ロータリー | | | | | |
| | 糸満市場入口 | | | | | |
| | 糸満市役所入口 | | | | | |
| 糸満 | 糸満バスターミナル | | | | | |

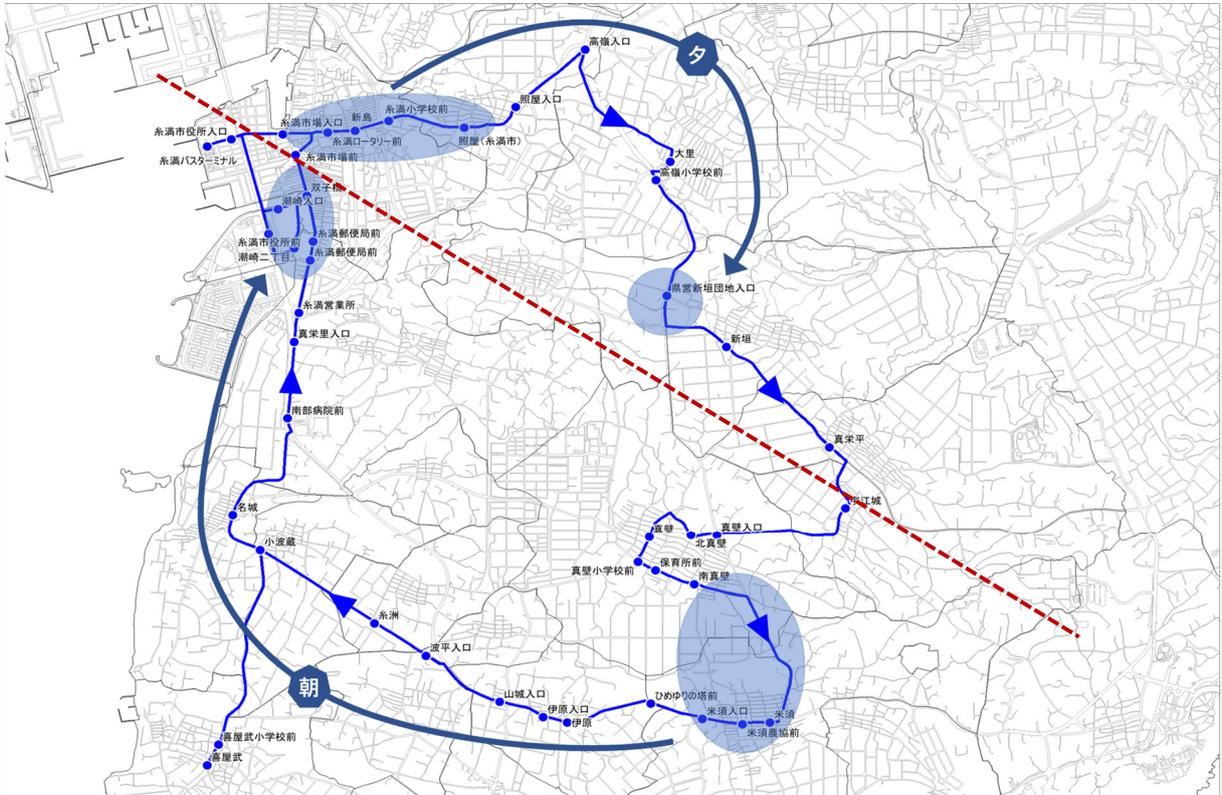
| 108番 南部循環線 | | 1便 | 2便 | 3便 | 4便 | 5便 |
|--------------|-----------|------|------|-------|-------|-------|
| 喜屋武・真壁（反時計回） | | 7:20 | 9:00 | 16:00 | 18:30 | 20:00 |
| 糸満 | 糸満バスターミナル | | | | | |
| | 糸満市役所入口 | | | | | |
| | 糸満市場入口 | | | | | |
| | 糸満ロータリー | | | | | |
| 潮崎 | 糸満市場前 | | | | | |
| | 潮崎二丁目 | | | | | |
| | 糸満市役所前 | | | | | |
| 潮崎 | 潮崎入口 | | | | | |
| | 糸満 | | | | | |
| 糸満 | 双子橋 | | | | | |
| | 糸満郵便局前 | | | | | |
| 真栄里 | 真栄里入口 | | | | | |
| | 南部病院前 | | | | | |
| 名城 | 名城 | | | | | |
| 小波蔵 | 小波蔵 | | | | | |
| 喜屋武 | 喜屋武小学校前 | | | | | |
| | 喜屋武 | | | | | |
| 喜屋武 | 喜屋武小学校前 | | | | | |
| | 小波蔵 | | | | | |
| 糸洲 | 糸洲 | | | | | |
| 波平 | 波平入口 | | | | | |
| 伊原 | 山城入口 | | | | | |
| | 伊原入口 | | | | | |
| | 伊原 | | | | | |
| 米須 | ひめゆりの塔前 | | | | | |
| | 米須 | | | | | |
| | 米須入口 | | | | | |
| | 米須農協前 | | | | | |
| 真壁 | 米須 | | | | | |
| | 南真壁 | | | | | |
| | 保育所前 | | | | | |
| | 真壁小学校前 | | | | | |
| | 真壁 | | | | | |
| 真壁 | 北真壁 | | | | | |
| | 真壁入口 | | | | | |
| 宇江城 | 宇江城 | | | | | |
| 真栄平 | 真栄平 | | | | | |
| 新垣 | 新垣 | | | | | |
| | 県営新垣団地入口 | | | | | |
| 大里 | 高嶺小学校前 | | | | | |
| | 大里 | | | | | |
| 照屋 | 高嶺入口 | | | | | |
| | 照屋入口 | | | | | |
| 照屋 | 照屋 | | | | | |
| | 糸満 | | | | | |
| 糸満 | 糸満小学校前 | | | | | |
| | 新島 | | | | | |
| | 糸満ロータリー | | | | | |
| 潮崎 | 糸満市場入口 | | | | | |
| | 糸満市役所前 | | | | | |
| | 潮崎二丁目 | | | | | |
| 潮崎 | 潮崎入口 | | | | | |
| | 糸満 | | | | | |
| 糸満 | 糸満市役所入口 | | | | | |
| | 糸満バスターミナル | | | | | |

- 107・108番ともに利用可能な区間であり効率的（最短）な乗車
- 107・108番ともに利用可能な区間であるが、非効率的（最長）な乗車
- 逆回りだと起終点を跨ぐ（要乗継）ため107あるいは108番でしか利用できない乗車
- 便によって経由しないバス停

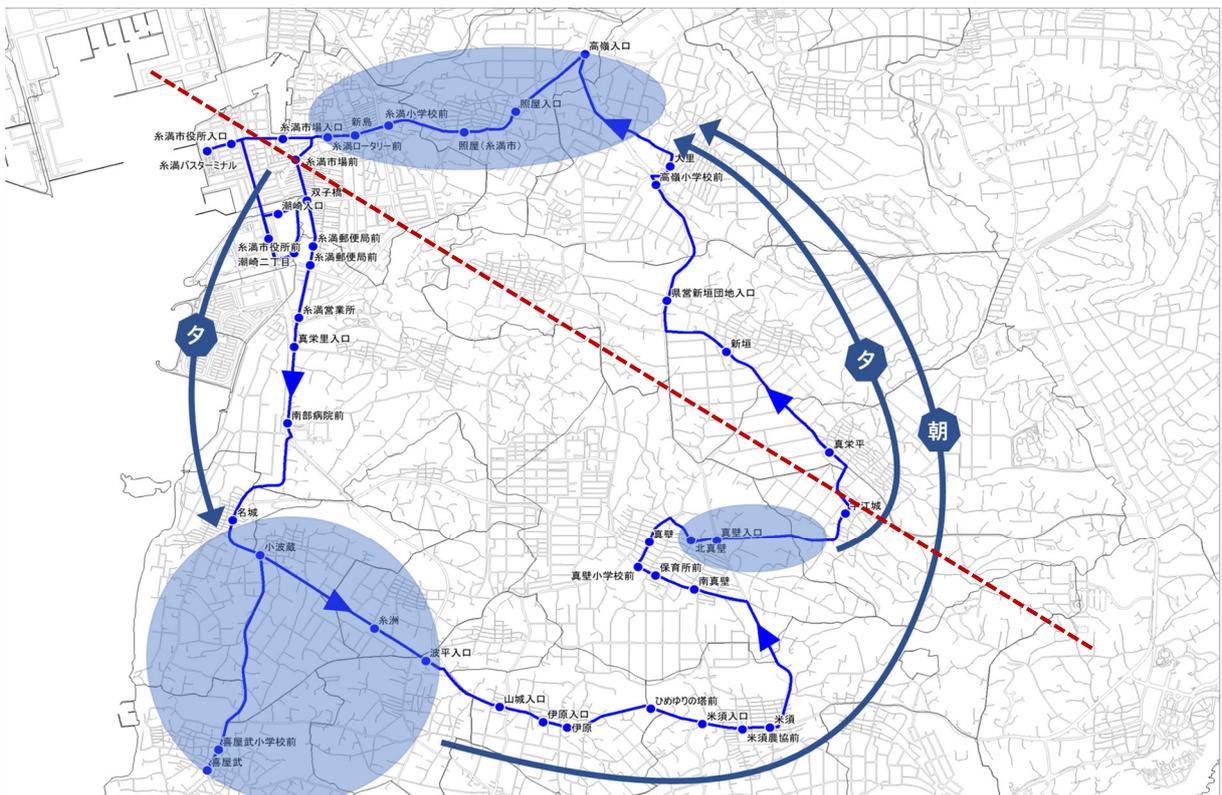
代表的な移動需要を図示してみると、糸満地区への移動について107番、108番ともに南部循環線の間地点である米須・真壁を中心に左右で利用傾向分かれていることが伺える。

そのため、以降の検討では三和地区と高嶺地区の境界から左右にブロックを分けつつ、西崎・兼城地区との移動利便性等について評価を行っていくこととした。

107番 南部循環線 真壁・喜屋武

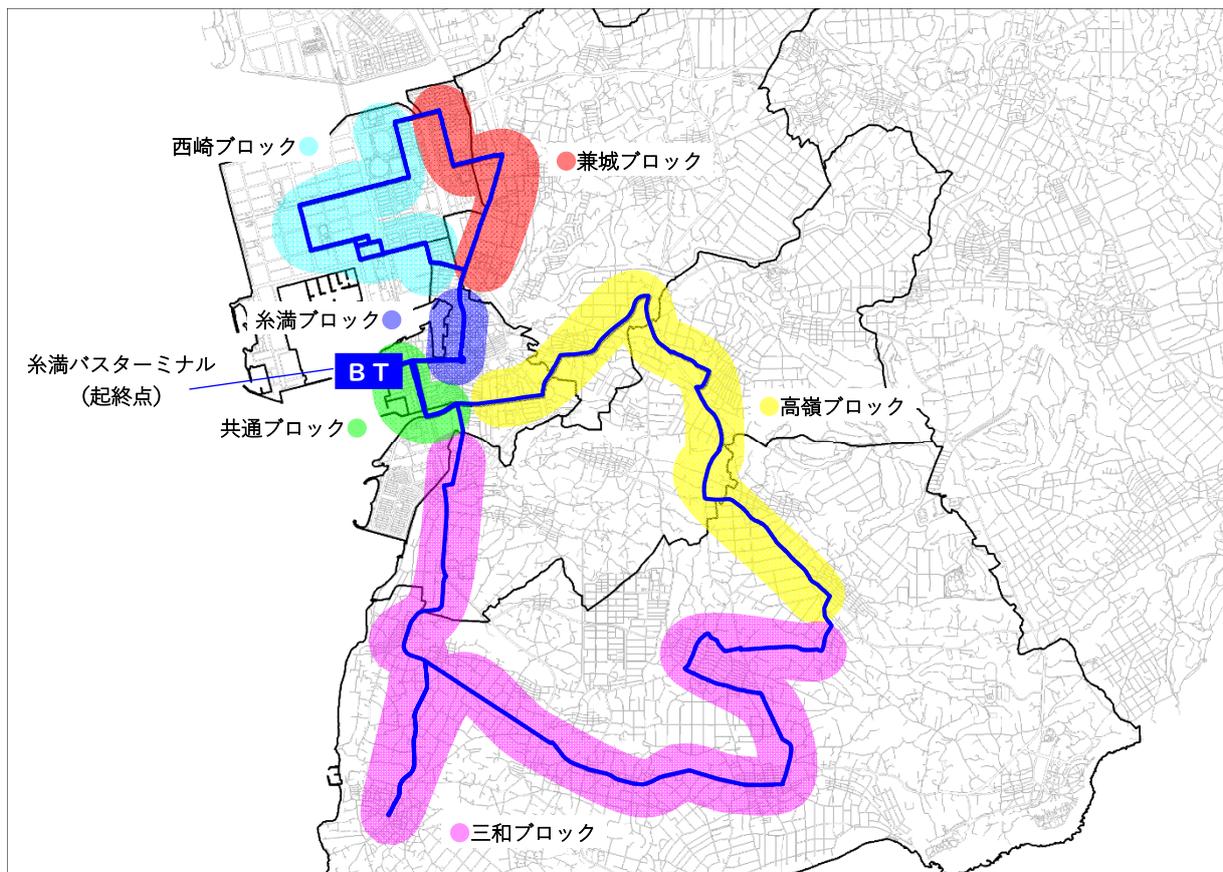


108番 南部循環線 喜屋武・真壁



2. 2 ブロックの設定

運行順路の検討に向けて、現在の南部循環線利用傾向と西崎・兼城地区の地域特性を踏まえて下記のとおり6ブロックに分割し移動利便性や潜在需要等について評価を行った。



| ブロック | 沿線集落 | 沿線の主要施設 |
|--------|--|--|
| 西崎ブロック | 西崎1丁目、西崎3丁目(一部)、西崎4丁目、西崎5丁目、西川町 | 道の駅いとまん、ファーマーズマーケット、西崎運動公園、西崎工業団地、水産高校 |
| 兼城ブロック | 字兼城、字潮平、西崎3丁目(一部)、西崎6丁目 | サンプラザいとまん、ドラッグイレブンなど商業施設多数 |
| 糸満ブロック | 字糸満(一部) | 糸満ロータリー、糸満市場 |
| 共通ブロック | 字糸満(一部)、潮崎町1丁目、潮崎町2丁目 | 糸満市役所、サンエーしおぎシティ、糸満バスターミナル |
| 高嶺ブロック | 字糸満(一部)、字照屋、字大里、字国吉(一部)、字新垣、字真栄平 | 生涯学習支援センター、南山城跡、糸満高校 |
| 三和ブロック | 字宇江城、字真壁、字米須、字伊原、字福地(一部)、字南波平、字糸洲、字小波蔵、字喜屋武、字名城、字真栄里(一部)、潮崎町4丁目、潮崎町3丁目 | 琉球ガラス村、ひめゆりの塔 |

※共通ブロック：高嶺・三和ブロックから見てどの順路でも最短距離で行けるブロック

2. 3 いとちゃん mini デマンド利用者におけるブロック間OD

現在の南部循環線沿線住民における移動ニーズや、転換可能ないとちゃん mini デマンド利用者の需要規模を把握するため、いとちゃん mini によるブロック間のODを整理した。

集計期間：2019年4月1日～2020年3月31日（令和元年度実績）

総乗車人数：23,620人

集計対象：検討された運行ルートから200m以内にあるいとちゃん mini バス停間の乗客

いとちゃん mini デマンド利用者におけるブロック間の延べ乗車人数（単位：人）

| 降車 乗車 | 西崎 ブロック | 兼城 ブロック | 糸満 ブロック | 共通 ブロック | 高嶺 ブロック | 三和 ブロック | 合計 |
|----------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------|
| 西崎ブロック | 43 | 548 | 115 | 550 | 257 | 481 | 1,994 |
| 兼城ブロック | 156 | 165 | 75 | 482 | 880 | 602 | 2,360 |
| 糸満ブロック | 97 | 69 | | 42 | 67 | 71 | 346 |
| 共通ブロック | 158 | 330 | 18 | 13 | 256 | 474 | 1,249 |
| 高嶺ブロック | 277 | 464 | 88 | 372 | 42 | 316 | 1,559 |
| 三和ブロック | 323 | 626 | 146 | 725 | 565 | 648 | 3,033 |
| 合計 | 1,054 | 2,202 | 442 | 2,184 | 2,067 | 2,592 | 10,541 |

いとちゃん mini デマンド利用者におけるブロック間の正味ユーザ数（単位：人）

| 降車 乗車 | 西崎 ブロック | 兼城 ブロック | 糸満 ブロック | 共通 ブロック | 高嶺 ブロック | 三和 ブロック | 合計 |
|----------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----|
| 西崎ブロック | 7 | 34 | 17 | 61 | 35 | 45 | 134 |
| 兼城ブロック | 32 | 16 | 12 | 109 | 65 | 85 | 220 |
| 糸満ブロック | 12 | 12 | | 12 | 19 | 31 | 63 |
| 共通ブロック | 44 | 92 | 12 | 8 | 54 | 76 | 239 |
| 高嶺ブロック | 30 | 60 | 20 | 54 | 13 | 60 | 138 |
| 三和ブロック | 42 | 121 | 42 | 118 | 53 | 88 | 264 |
| 合計 | 129 | 255 | 82 | 290 | 137 | 266 | 523 |

上記の表では、現在の南部循環線沿線である「高嶺ブロック」「三和ブロック」を比較した場合、いとちゃん mini の利用者は延べ乗降者数、正味ユーザ数ともに総数では「三和ブロック」が多い。また、新たに移動が可能となる「糸満ブロック」「兼城ブロック」「西崎ブロック」とのブロック間往来人数として集計した場合でも総数では「三和ブロック」が多い結果となった。

| ブロック間の 往来人数 | 西崎 ブロック | 兼城 ブロック | 糸満 ブロック | 合計 |
|----------------|------------|------------|------------|-------|
| 高嶺ブロック | 534 | 1,344 | 155 | 2,033 |
| 三和ブロック | 804 | 1,228 | 217 | 2,249 |

| ブロック間の 往来ユーザ数 | 西崎 ブロック | 兼城 ブロック | 糸満 ブロック | 合計 |
|------------------|------------|------------|------------|-----|
| 高嶺ブロック | 65 | 125 | 39 | 229 |
| 三和ブロック | 87 | 206 | 73 | 366 |

2. 4 高嶺・三和ブロックにおける既存路線バスサービスの状況

現在の南部循環線沿線である「高嶺ブロック」「三和ブロック」における既存路線バスのサービス水準について整理を行った結果、①照屋～高嶺入口間の水準が突出して高く、ブロック内でのバラつきはあるものの、高嶺ブロックの利便性が高い結果となった。

ブロック別既存路線バスの運行状況

| ブロック | 主要バス停区間 | 運行系統数 | 平日運行本数（上下） |
|------|--------------|-------|------------|
| 高嶺 | ①照屋～高嶺入口 | 10系統 | 168 |
| | ②大里～県営新垣団地入口 | 3系統 | 16 |
| | ③新垣～真栄平 | 2系統 | 14 |
| 三和 | ④宇江城～南真壁 | 1系統 | 10 |
| | ⑤米須～南部病院前 | 2系統 | 34 |
| | ⑥喜屋武 | 1系統 | 10 |

※南部循環線（107・108番）は1系統として記載



2. 5 運行順路パターンの評価

これまでに整理した結果等を踏まえて想定される運行順路毎に比較を行った結果、パターン B の運行順路が各視点の評価が高く、かつ高嶺・三和ブロックの移動利便性バランスが良い評価結果となった。

| | | パターン A | パターン B | パターン C | パターン D |
|---------|---------------------------------|--|---|--|---|
| | | BT BT | BT BT | BT BT | BT BT |
| 運行順路 | 往路 | | | | |
| | 復路 | | | | |
| 高嶺ブロック | 南部循環線沿線への利便性 | これまでの南部循環線沿線への利便性に大きな変化はない ○ | これまでの南部循環線沿線への利便性に大きな変化はない ○ | これまでの南部循環線沿線への利便性に大きな変化はない ○ | これまでの南部循環線沿線への利便性に大きな変化はない ○ |
| | 西崎・兼城ブロックへの移動利便性 | 西崎・兼城ブロックには大回りや乗継することなく比較的短距離で移動可能 ◎ | 西崎・兼城ブロックへの移動距離が比較的長い △ | 西崎・兼城ブロックには大回りや乗継することなく比較的短距離で移動可能 ◎ | 西崎・兼城ブロックへの移動距離が比較的長い △ |
| | いとちゃん mini の移動需要カバー | 最も延べ乗客数が多い高嶺⇄兼城ブロックの移動距離が比較的短い ○ | 最も延べ乗客数が多い高嶺⇄兼城ブロックの移動距離が比較的長い ○ | 最も延べ乗客数が多い高嶺⇄兼城ブロックの移動距離が最短となる ◎ | 最も延べ乗客数が多い高嶺⇄兼城ブロックの移動距離が最長となる △ |
| | 市内通勤・通学利用時の利便性 | 既存 81 番線等を含め、糸満・水産高校への移動利便性は更に高くなる ◎ 西崎・兼城ブロックへの市内通勤利便性が高まる | これまでどおり既存 81 番線等を用いて糸満・水産高校への通学が可能 ○ 市内通勤の利便性に大きな変化はない | 既存 81 番線等を含め、糸満・水産高校への移動利便性は更に高くなる ○ 西崎・兼城ブロックへの市内通勤利便性が高まる | これまでどおり既存 81 番線等を用いて糸満・水産高校への通学が可能 ○ 市内通勤の利便性に大きな変化はない |
| | 市外通勤・通学利用時の利便性 | これまでの高嶺入口に加え最北の潮平等からの乗換により更に利便性が高まる ○ | これまでどおり既存 81 番線等を用いて高嶺入口等からの乗継等により市外への通勤通学が可能 ○ | これまでの高嶺入口に加え最北の潮平等からの乗換により更に利便性が高まる ◎ | これまでどおり既存 81 番線等を用いて高嶺入口等からの乗継等により市外への通勤通学が可能 ○ |
| 三和ブロック | 南部循環線沿線への利便性 | これまでの南部循環線沿線への利便性に大きな変化はない ○ | これまでの南部循環線沿線への利便性に大きな変化はない ○ | これまでの南部循環線沿線への利便性に大きな変化はない ○ | これまでの南部循環線沿線への利便性に大きな変化はない ○ |
| | 西崎・兼城ブロックへの移動利便性 | 西崎・兼城ブロックへの移動距離が比較的長い △ | 西崎・兼城ブロックには大回りや乗継することなく比較的短距離で移動可能 ◎ | 西崎・兼城ブロックへの移動距離が比較的長い △ | 西崎・兼城ブロックには大回りや乗継することなく比較的短距離で移動可能 ◎ |
| | いとちゃん mini の移動需要カバー | 最も正味利用者数が多い三和⇄兼城ブロックの移動距離が最長となる △ | 最も正味利用者数が多い三和⇄兼城ブロックの移動距離が最短となる ◎ | 最も正味利用者数が多い三和⇄兼城ブロックの移動距離が比較的長い ○ | 最も正味利用者数が多い三和⇄兼城ブロックの移動距離が比較的短い ○ |
| | 市内通勤・通学利用時の利便性 | 水産高校最寄りへの移動は比較的大回りとなる △ 市内通勤の利便性に大きな変化はない | 水産高校最寄りへの移動が比較的短くなる ○ 西崎・兼城ブロックへの市内通勤利便性が高まる | 水産高校最寄りへの移動は比較的大回りとなる △ | 水産高校最寄りへの移動が最短となる ◎ 西崎・兼城ブロックへの市内通勤利便性が高まる |
| | 市外通勤・通学利用時の利便性 | これまでどおり糸満バスターミナル等での乗継等が可能 ○ | 最北の潮平等での乗換により運賃低減の可能性はある ◎ | これまでどおり糸満バスターミナル等での乗継等が可能 ○ | 最北の潮平等での乗換により運賃低減の可能性はある ○ |
| 備考・総合評価 | 高嶺と三和ブロックの利便性バランスが極端に悪くおそれがある △ | 比較的バランスが良く西崎・兼城から三和ブロックへの観光利用も期待できる ◎ | いとちゃん mini からの転換期第度は最も高いものの利便性バランスが悪くおそれがある ○ | 三和ブロックへの観光利用も期待できるものの利便性バランスが悪くおそれがある ○ | |

3. ダイヤの検討

指標 1～3 を基本として当初のダイヤ案を精査し、さらに、追加指標として通勤で那覇向けの他路線バスとの乗り継ぎの可否も考慮してダイヤの検討を行った。3つの指標および追加指標を比較した結果、A'ダイヤがAダイヤと比較して各指標を広くカバーしている。

※A'ダイヤ案については、現在、琉球バス交通と調整中であり、乗務員のシフト対応や試走による詳細な運行所要時間等も鑑み、決定することとなります。

| | | 現南部循環線 | | 新南部循環線 (真壁・喜屋武) 新南部循環線 (喜屋武・真壁) | | 新南部循環線 (真壁・喜屋武) 新南部循環線 (喜屋武・真壁) | |
|---------------------------------------|-----|------------------------------|-------------|------------------------------------|----------------|------------------------------------|----------------|
| | | 現行 | | A (部活考慮) | | A' (部活および通勤での他の路線バスとの乗り継ぎ考慮) | |
| | | 真壁・喜屋武 | 喜屋武・真壁 | 真壁・喜屋武 (西崎・三和) | 喜屋武・真壁 (三和・西崎) | 真壁・喜屋武 (三和・西崎) | 喜屋武・真壁 (西崎・三和) |
| 運行順路 | | 高嶺→三和 | 三和→高嶺 | 兼城→西崎→高嶺→三和 | 三和→高嶺→西崎→兼城 | 高嶺→三和→兼城→西崎 | 西崎→兼城→三和→高嶺 |
| 運行時間 | 5時 | | | | | | |
| | 6時 | 6:10～7:10 | | | | | |
| | 7時 | | 7:20～8:20 | | 7:20～8:55 | 6:45～8:13 | 6:25～7:51 |
| | 8時 | | | 7:50～9:25 | | | |
| | 9時 | | 9:00～9:54 | | 9:00～10:35 | 8:50～10:18 | |
| | 10時 | | | 9:30～11:05 | | | |
| | 11時 | | | | | | 11:00～12:26 |
| | 12時 | | | | | 12:30～13:58 | |
| | 13時 | | | | | | 13:30～14:56 |
| | 14時 | | | | | | |
| | 15時 | 14:50～15:44 | | | | | |
| | 16時 | | 16:00～16:54 | 15:55～17:30 | 15:30～17:05 | | |
| | 17時 | | | | | | |
| | 18時 | 17:25～18:25 | | 17:35～19:10 | 17:10～18:45 | 17:30～18:58 | 17:00～18:26 |
| | 19時 | 19:00～19:48 | 18:30～19:30 | | 18:50～20:25 | | |
| | 20時 | | 20:00～20:48 | 19:15～20:50 | | | 19:30～20:56 |
| | 21時 | 21:00～21:48 | | | | 19:30～20:58 | |
| 指標 1 南部循環線利用者の多くをカバーできること | — | 南部循環線利用者カバー率 100% | ◎ | 南部循環線利用者カバー率 93.8% | ○ | 南部循環線利用者カバー率 91.7% | |
| 指標 2 デマンド利用者の多くをカバーできること | × | デマンドカバー率 2.1% | ○ | デマンドカバー率 10.4% | ◎ | デマンドカバー率 14.1% | |
| 指標 3 通勤・通学の利用者が見込まれること | △ | 三和高嶺→糸満西崎 ○ 西崎→糸満 × | ◎ | 三和高嶺→糸満西崎 ◎ 西崎→糸満 ◎ | ◎ | 三和高嶺→糸満西崎 ◎ 西崎→糸満 ◎ | |
| 追加指標 1 通勤で那覇向けの他路線バスとの乗り継ぎが可能であること | — | — | △ | 帰宅時のみ乗り継ぎ可能 | ◎ | 出勤・帰宅のどちらとも乗り継ぎ可能 | |

・指標 1 の南部循環線利用者カバー率の試算について

新南部循環線のルートおよびダイヤにおいて現行南部循環線利用者の乗降をカバー可能な割合を算出した。なお、1便目は通勤・通学利用として現行南部循環線の運行時刻から前後30分をカバー許容時間として設定した。2便目以降は朝の通勤・通学と比較してゆとりを持った移動での利用が多いと考えられるため、前後1時間をカバー許容時間として設定した。

・指標 2 のデマンドカバー率の試算について

新南部循環線のルート及びダイヤにおいていとちゃん mini デマンドバスの乗降をカバー可能な割合を算出した。なお、いとちゃん mini デマンドバスは30分前の予約で利用されることから、乗降時刻から前後30分をカバー許容時間として設定した。

※指標 1 と指標 2 の検討において、南部循環線沿線のいとちゃん mini デマンドバス停の設定は、当初検討時より精査し、ルート沿線 200m (バス停から設定ルートまでの道のり) で設定しております。そのため、A案の指標で当初検討時のカバー率と異なる値となっております。

【A'ダイヤ案】

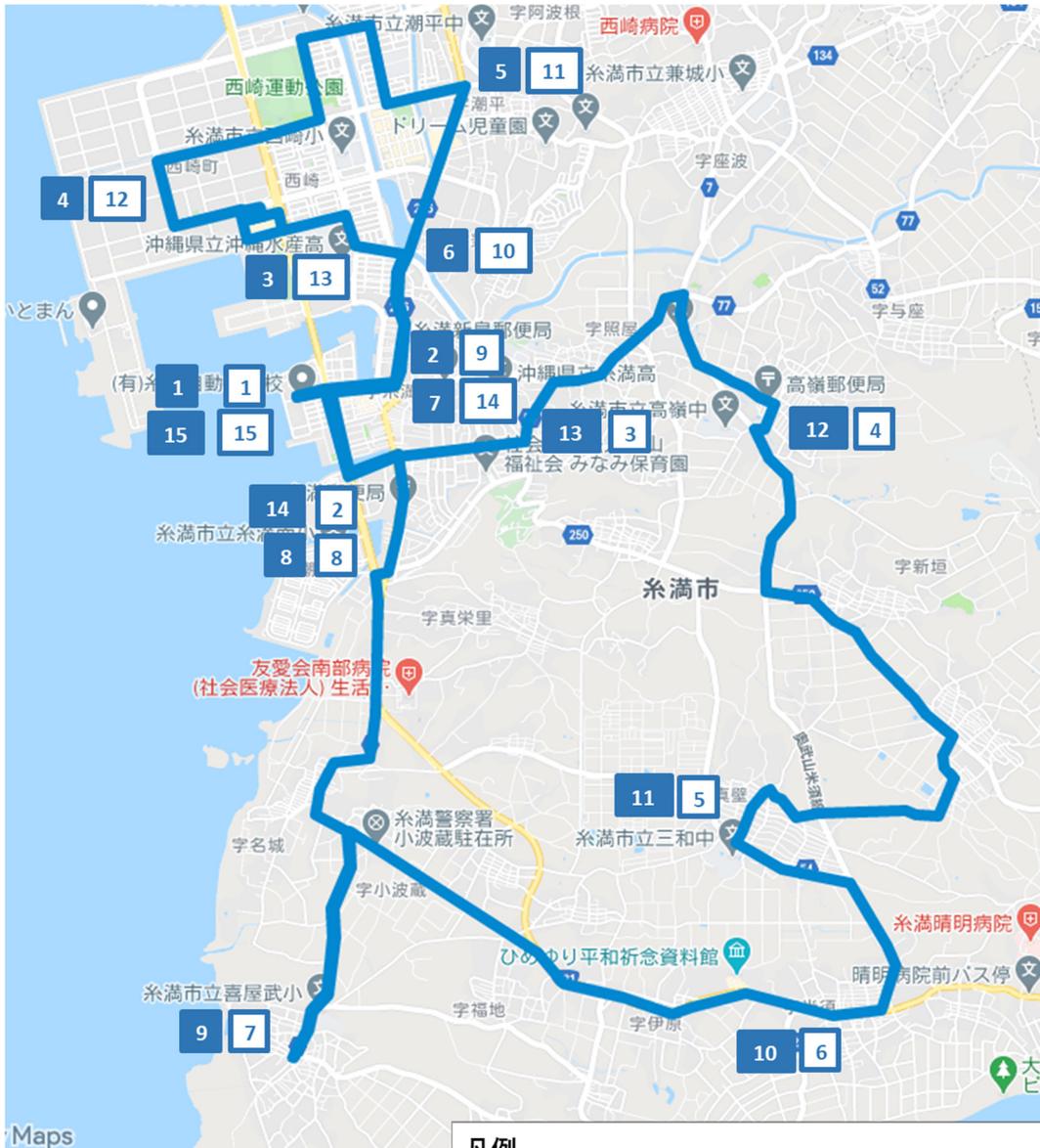
| A'ダイヤ | 名称 | 真壁・喜屋武回り (三和・西崎) | | | | |
|-------|-----------|------------------|-------|-------|-------|-------|
| | | 1便 | 2便 | 3便 | 4便 | 5便 |
| 1 | 糸満バスターミナル | 6:45 | 8:50 | 12:30 | 17:30 | 19:30 |
| 2 | 糸満市役所 | 6:47 | 8:52 | 12:32 | 17:32 | 19:32 |
| 3 | 糸満高校 | 6:50 | 8:55 | 12:35 | 17:35 | 19:35 |
| 4 | 大里 | 6:57 | 9:02 | 12:42 | 17:42 | 19:42 |
| 5 | 真壁 | 7:10 | 9:15 | 12:55 | 17:55 | 19:55 |
| 6 | 米須 | 7:16 | 9:21 | 13:01 | 18:01 | 20:01 |
| 7 | 喜屋武 | 7:31 | 9:36 | 13:16 | 18:16 | 20:16 |
| 8 | 糸満市役所 | 7:44 | 9:49 | 13:29 | 18:29 | 20:29 |
| 9 | 糸満ロータリー | 7:47 | 9:52 | 13:32 | 18:32 | 20:32 |
| 10 | サンプラザいとまん | 7:50 | 9:55 | 13:35 | 18:35 | 20:35 |
| 11 | 南部整形外科 | 7:52 | 9:57 | 13:37 | 18:37 | 20:37 |
| 12 | 西崎工業団地 | 8:02 | 10:07 | 13:47 | 18:47 | 20:47 |
| 13 | 水産高校前 | 8:07 | 10:12 | 13:52 | 18:52 | 20:52 |
| 14 | 糸満ロータリー | 8:08 | 10:13 | 13:53 | 18:53 | 20:53 |
| 15 | 糸満バスターミナル | 8:13 | 10:18 | 13:58 | 18:58 | 20:58 |

| A'ダイヤ | 名称 | 喜屋武・真壁回り (西崎・三和) | | | | |
|-------|-----------|------------------|-------|-------|-------|-------|
| | | 1便 | 2便 | 3便 | 4便 | 5便 |
| 1 | 糸満バスターミナル | 6:25 | 11:00 | 13:30 | 17:00 | 19:30 |
| 2 | 糸満ロータリー | 6:27 | 11:02 | 13:32 | 17:02 | 19:32 |
| 3 | 水産高校前 | 6:30 | 11:05 | 13:35 | 17:05 | 19:35 |
| 4 | 西崎工業団地 | 6:34 | 11:09 | 13:39 | 17:09 | 19:39 |
| 5 | 南部整形外科 | 6:43 | 11:18 | 13:48 | 17:18 | 19:48 |
| 6 | サンプラザいとまん | 6:46 | 11:21 | 13:51 | 17:21 | 19:51 |
| 7 | 糸満ロータリー | 6:49 | 11:24 | 13:54 | 17:24 | 19:54 |
| 8 | 糸満市役所 | 6:52 | 11:27 | 13:57 | 17:27 | 19:57 |
| 9 | 喜屋武 | 7:10 | 11:45 | 14:15 | 17:45 | 20:15 |
| 10 | 米須 | 7:19 | 11:54 | 14:24 | 17:54 | 20:24 |
| 11 | 真壁 | 7:25 | 12:00 | 14:30 | 18:00 | 20:30 |
| 12 | 大里 | 7:39 | 12:14 | 14:44 | 18:14 | 20:44 |
| 13 | 糸満高校 | 7:46 | 12:21 | 14:51 | 18:21 | 20:51 |
| 14 | 糸満市役所 | 7:49 | 12:24 | 14:54 | 18:24 | 20:54 |
| 15 | 糸満バスターミナル | 7:51 | 12:26 | 14:56 | 18:26 | 20:56 |

【A'ダイヤの順路図】

真壁・喜屋武回り (三和・西崎) : 高嶺 → 三和 → 兼城 → 西崎

喜屋武・真壁回り (西崎・三和) : 西崎 → 兼城 → 三和 → 高嶺



凡例
 — : A'ルート
 ① : 真壁・喜屋武回り (三和・西崎) の順路
 ② : 喜屋武・真壁回り (西崎・三和) の順路

A'ルートにおけるバス停（案）一覧表

| 真壁・喜屋武回り（三和・西崎） | | | | | |
|-----------------|------------|----------------|-----------------|--------------|---------------|
| 番号 | バス停名称（案） | バス停設置区分 | | ルート延長 (m) | バス停間距離 (m) |
| | | 既存路線バス のバス停 | 新規設置が必 要なバス停 | | |
| 1 | 糸満バスターミナル | ○ | | 0 | 0 |
| 2 | 糸満市役所入口 | ○ | | 0.1 | 0.1 |
| 3 | 南漁港入口 | | ○ | 0.5 | 0.4 |
| 4 | 潮崎入口 | ○ | | 0.8 | 0.3 |
| 5 | アサヒ歯科医院前 | | ○ | 1.1 | 0.3 |
| 6 | 親田原団地入口 | | ○ | 1.5 | 0.4 |
| 7 | サンエー糸満食品館前 | | ○ | 1.8 | 0.3 |
| 8 | 糸満高校前 | | ○ | 2 | 0.2 |
| 9 | 照屋 | ○ | | 2.3 | 0.3 |
| 10 | 照屋入口 | ○ | | 2.7 | 0.4 |
| 11 | 高嶺入口 | ○ | | 3.2 | 0.5 |
| 12 | 大里 | ○ | | 4.2 | 1 |
| 13 | 高嶺小学校前 | ○ | | 4.4 | 0.2 |
| 14 | 県営新垣団地入口 | ○ | | 5.4 | 1 |
| 15 | 新垣 | ○ | | 5.9 | 0.5 |
| 16 | 真栄平 | ○ | | 7 | 1.1 |
| 17 | 宇江城 | ○ | | 7.4 | 0.4 |
| 18 | 真壁入口 | ○ | | 8.4 | 1 |
| 19 | 北真壁 | ○ | | 8.5 | 0.1 |
| 20 | 真壁 | ○ | | 8.9 | 0.4 |
| 21 | 真壁小学校前 | ○ | | 9.1 | 0.2 |
| 22 | 保育所前 | ○ | | 9.3 | 0.2 |
| 23 | 南真壁 | ○ | | 9.6 | 0.3 |
| 24 | 米須 | ○ | | 10.8 | 1.2 |
| 25 | 米須農協前 | ○ | | 11 | 0.2 |
| 26 | 米須入口 | ○ | | 11.3 | 0.3 |
| 27 | ひめゆりの塔前 | ○ | | 11.6 | 0.3 |
| 28 | 伊原 | ○ | | 12.2 | 0.6 |
| 29 | 伊原入口 | ○ | | 12.4 | 0.2 |
| 30 | 山城入口 | ○ | | 12.7 | 0.3 |
| 31 | 波平入口 | ○ | | 13.3 | 0.6 |
| 32 | 糸洲 | ○ | | 13.7 | 0.4 |
| 33 | 小波蔵 | ○ | | 14.5 | 0.8 |
| 34 | 喜屋武小学校前 | ○ | | 15.9 | 1.4 |
| 35 | 喜屋武 | ○ | | 16 | 0.1 |
| 36 | 喜屋武小学校前 | ○ | | 16.1 | 0.1 |

※ : 新規での設置が必要となるバス停

| 真壁・喜屋武回り（三和・西崎） | | | | | |
|-----------------|-----------|----------------|-----------------|--------------|---------------|
| 番号 | バス停名称（案） | バス停設置区分 | | ルート延長 (m) | バス停間距離 (m) |
| | | 既存路線バス のバス停 | 新規設置が必 要なバス停 | | |
| 37 | 小波蔵 | ○ | | 17.5 | 1.4 |
| 38 | 名城 | ○ | | 17.8 | 0.3 |
| 39 | 南部病院前 | ○ | | 18.6 | 0.8 |
| 40 | 真栄里入口 | ○ | | 19.1 | 0.5 |
| 41 | 糸満郵便局前 | ○ | | 19.7 | 0.6 |
| 42 | 双子橋 | ○ | | 20 | 0.3 |
| 43 | 潮崎入口 | ○ | | 20.3 | 0.3 |
| 44 | 南漁港入口 | | ○ | 20.5 | 0.2 |
| 45 | 糸満市場入口 | ○ | | 21.1 | 0.6 |
| 46 | 糸満ロータリー | ○ | | 21.4 | 0.3 |
| 47 | 糸満西区 | ○ | | 21.6 | 0.2 |
| 48 | 白銀堂前 | ○ | | 21.8 | 0.2 |
| 49 | 糸満入口 | ○ | | 22.1 | 0.3 |
| 50 | 西崎入口 | ○ | | 22.8 | 0.7 |
| 51 | 潮平 | ○ | | 23.1 | 0.3 |
| 52 | 南部整形外科前 | | ○ | 23.4 | 0.3 |
| 53 | 西崎近隣公園前 | | ○ | 23.7 | 0.3 |
| 54 | 西崎中学校前 | | ○ | 24 | 0.3 |
| 55 | 西崎ニュータウン | | ○ | 24.2 | 0.2 |
| 56 | 光洋小学校入口 | | ○ | 24.8 | 0.6 |
| 57 | 親水公園前 | | ○ | 25.1 | 0.3 |
| 58 | 西崎団地入口 | | ○ | 25.3 | 0.2 |
| 59 | 工業団地入口 | | ○ | 25.6 | 0.3 |
| 60 | 沖縄大洋工芸前 | | ○ | 26.1 | 0.5 |
| 61 | サンサンキッチン前 | | ○ | 26.5 | 0.4 |
| 62 | 南風堂前 | | ○ | 26.9 | 0.4 |
| 63 | 道の駅いとまん前 | | ○ | 27.2 | 0.3 |
| 64 | 西崎特別支援学校前 | | ○ | 28 | 0.8 |
| 65 | 糸満球場前 | | ○ | 28.2 | 0.2 |
| 66 | 水産高校前 | | ○ | 28.4 | 0.2 |
| 67 | 糸満入口 | ○ | | 28.8 | 0.4 |
| 68 | 白銀堂前 | ○ | | 29.2 | 0.4 |
| 69 | 糸満西区 | ○ | | 29.4 | 0.2 |
| 70 | 糸満ロータリー | ○ | | 29.5 | 0.1 |
| 71 | 糸満市場入口 | ○ | | 29.7 | 0.2 |
| 72 | 糸満市役所入口 | ○ | | 30 | 0.3 |
| 73 | 糸満バスターミナル | ○ | | 30.1 | 0.1 |

※ : 新規での設置が必要となるバス停

4-1. 新規での設置が必要となるバス停位置について

新規での設置が必要となる 21 個所のバス停について、詳細な位置図及び概略の設置場所 (案) を以下に示す

新設バス停位置図 (詳細)



3、44. 南漁港入口

【糸満市役所向け】



バス停位置検討の視点、注意点等

- ・視点 2：いとちゃん mini デマンドバスのバス停「I-21 南漁港入口」を考慮して設定
- ・視点 4：バスベイあり

【糸満バスターミナル向け】



バス停位置検討の視点、注意点等

- ・視点 2：いとちゃん mini デマンドバスのバス停「I-21 南漁港入口」が設置済み

5. アサヒ歯科医院前

【真壁・喜屋武回り（三和・西崎）】



バス停位置検討の視点、注意点等

- ・視点2：いとちゃん mini デマンドバスのバス停「I-24 アサヒ歯科医院前」が設置済み

【喜屋武・真壁回り（西崎・三和）】



バス停位置検討の視点、注意点等

- ・視点2：いとちゃん mini デマンドバスのバス停「I-24 アサヒ歯科医院前」を考慮して設定
- ・視点4：交差点から15m以上の離隔を確保

6. 親田原団地入口

【真壁・喜屋武回り（三和・西崎）】



バス停位置検討の視点、注意点等

- ・ 視点 2：いとちゃん mini デマンドバスのバス停「I-16 親田原団地」を考慮して設定
- ・ 視点 4：交差点から 15m 以上の離隔を確保

【喜屋武・真壁回り（西崎・三和）】



バス停位置検討の視点、注意点等

- ・ 視点 2：いとちゃん mini デマンドバスのバス停「I-16 親田原団地」を考慮して設定
- ・ 視点 4：交差点から 15m 以上の離隔を確保

7. サンエー系満食品館前

【真壁・喜屋武回り（三和・西崎）】



バス停位置検討の視点、注意点等

- ・視点 2：いとちゃん mini デマンドバスのバス停「I-15 新屋敷区自治会館」、「I-25 サンエー系満食品館」を考慮して設定
- ・視点 4：交差点から 15m 以上の離隔を確保

【喜屋武・真壁回り（西崎・三和）】



バス停位置検討の視点、注意点等

- ・視点 2：いとちゃん mini デマンドバスのバス停「I-15 新屋敷区自治会館」、「I-25 サンエー系満食品館」を考慮して設定
- ・視点 4：交差点から 15m 以上の離隔を確保

8. 糸満高校前

【真壁・喜屋武回り（三和・西崎）】



バス停位置検討の視点、注意点等

- ・視点 2：いとちゃん mini デマンドバスのバス停「I-17 生涯学習支援センター」を考慮して設定
- ・視点 3：糸満高校の利用者を考慮して設定
- ・視点 4：交差点から 15m 以上の離隔を確保

【喜屋武・真壁回り（西崎・三和）】



バス停位置検討の視点、注意点等

- ・視点 2：いとちゃん mini デマンドバスのバス停「I-17 生涯学習支援センター」を考慮して設定
- ・視点 3：糸満高校の利用者を考慮して設定
- ・視点 4：交差点から 15m 以上の離隔を確保

52. 南部整形外科前

【真壁・喜屋武回り（三和・西崎）】



バス停位置検討の視点、注意点等

- ・視点 2：いとちゃん mini デマンドバスのバス停「K-39 南部整形外科」を考慮して設定
- ・視点 4：交差点から 15m 以上の離隔を確保

【喜屋武・真壁回り（西崎・三和）】



バス停位置検討の視点、注意点等

- ・視点 2：いとちゃん mini デマンドバスのバス停「K-39 南部整形外科」を考慮して設定
- ・視点 4：交差点から 15m 以上の離隔を確保

53. 西崎近隣公園前

【真壁・喜屋武回り（三和・西崎）】



バス停位置検討の視点、注意点等

- ・視点 2：いとちゃん mini デマンドバスのバス停「N-20 ファミリーマート西崎六丁目店」を考慮して設定
- ・視点 4：右折帯への移行距離を確保

【喜屋武・真壁回り（西崎・三和）】



バス停位置検討の視点、注意点等

- ・視点 2：いとちゃん mini デマンドバスのバス停「N-20 ファミリーマート西崎六丁目店」を考慮して設定

54. 西崎中学校前

【真壁・喜屋武回り（三和・西崎）】



バス停位置検討の視点、注意点等

- ・ 視点 3：西崎中学校の利用者を考慮して設定
- ・ 視点 4：交差点から 15m 以上の離隔を確保

【喜屋武・真壁回り（西崎・三和）】



バス停位置検討の視点、注意点等

- ・ 視点 3：西崎中学校の利用者を考慮して設定
- ・ 視点 4：交差点から 15m 以上の離隔を確保

55. 西崎ニュータウン

【真壁・喜屋武回り（三和・西崎）】



バス停位置検討の視点、注意点等

- ・視点 2：いとちゃん mini デマンドバスのバス停「N-14 西崎ニュータウン集会所」、「N-21 ファミリーマート糸満西崎三丁目」を考慮して設定
- ・視点 4：交差点から 15m 以上の離隔を確保

【喜屋武・真壁回り（西崎・三和）】



バス停位置検討の視点、注意点等

- ・視点 2：いとちゃん mini デマンドバスのバス停「N-14 西崎ニュータウン集会所」、「N-21 ファミリーマート糸満西崎三丁目」を考慮して設定
- ・視点 4：交差点から 15m 以上の離隔を確保

56. 光洋小学校入口

【真壁・喜屋武回り（三和・西崎）】



バス停位置検討の視点、注意点等

※反対方向の既存バス停へ対応するバス停として設定
・視点4：交差点から15m以上の離隔を確保

【喜屋武・真壁回り（西崎・三和）】



バス停位置検討の視点、注意点等

※喜屋武回り・真壁については、既存バス停あり

57. 親水公園前

【真壁・喜屋武回り（三和・西崎）】



バス停位置検討の視点、注意点等

※反対方向の既存バス停へ対応するバス停として設定

- ・視点4：交差点から15m以上の離隔を確保
- ・待合場所となりうる上屋やベンチ近くに設定

【喜屋武・真壁回り（西崎・三和）】



バス停位置検討の視点、注意点等

※喜屋武回り・真壁については、既存バス停あり

58. 西崎団地入口

【真壁・喜屋武回り（三和・西崎）】



バス停位置検討の視点、注意点等

- ・視点 3：西崎団地および西崎運動公園の利用者を考慮して設定
- ・視点 4：交差点から 15m 以上の離隔を確保

【喜屋武・真壁回り（西崎・三和）】



バス停位置検討の視点、注意点等

- ・視点 3：西崎団地および西崎運動公園の利用者を考慮して設定
 - ・視点 4：交差点から 15m 以上の離隔を確保
- ※路肩に既設ポールあり

59. 工業団地入口

【真壁・喜屋武回り（三和・西崎）】



バス停位置検討の視点、注意点等

- ・視点 2：いとちゃん mini デマンドバスのバス停「N-9 ファミリーマート西崎運動公園前」を考慮して設定
- ・視点 4：交差点から 15m 以上の離隔を確保

【喜屋武・真壁回り（西崎・三和）】



バス停位置検討の視点、注意点等

- ・視点 2：いとちゃん mini デマンドバスのバス停「N-9 ファミリーマート西崎運動公園前」を考慮して設定
- ※現況では植栽帯が連続しており、バス停設置スペースの確保が必要

60. 沖縄大洋工芸前

【真壁・喜屋武回り（三和・西崎）】



バス停位置検討の視点、注意点等

・視点2：いとちゃん mini デマンドバスのバス停「N-19 まさひろギャラリー」を考慮して設定

【喜屋武・真壁回り（西崎・三和）】



バス停位置検討の視点、注意点等

・視点2：いとちゃん mini デマンドバスのバス停「N-19 まさひろギャラリー」を考慮して設定

※現況では植栽帯が連続しており、バス停設置スペースの確保が必要

61. サンサンキッチン前

【真壁・喜屋武回り（三和・西崎）】



バス停位置検討の視点、注意点等

・視点 2：いとちゃん mini デマンドバスのバス停「N-16 サンサンキッチン前」を考慮して設定

【喜屋武・真壁回り（西崎・三和）】



バス停位置検討の視点、注意点等

・視点 2：いとちゃん mini デマンドバスのバス停「N-16 サンサンキッチン前」を考慮して設定

62. 南風堂前

【真壁・喜屋武回り（三和・西崎）】



バス停位置検討の視点、注意点等

- ・視点1：バス停間距離を考慮して設定

【喜屋武・真壁回り（西崎・三和）】



バス停位置検討の視点、注意点等

- ・視点1：バス停間距離を考慮して設定

63. 道の駅系満前

【真壁・喜屋武回り（三和・西崎）】



バス停位置検討の視点、注意点等

- ・視点2：いとちゃん mini デマンドバスのバス停「N-17 道の駅いとまん前」が設置済み
- ・待合場所となりうる上屋やベンチあり

【喜屋武・真壁回り（西崎・三和）】



バス停位置検討の視点、注意点等

- ・視点2：いとちゃん mini デマンドバスのバス停「N-17 道の駅いとまん前」を考慮して設定

64. 西崎特別支援学校前

【真壁・喜屋武回り（三和・西崎）】



バス停位置検討の視点、注意点等

- ・ 視点 3：西崎特別支援学校の利用者を考慮して設定
- ・ 視点 4：交差点から 15m 以上の離隔を確保

【喜屋武・真壁回り（西崎・三和）】



バス停位置検討の視点、注意点等

- ・ 視点 3：西崎特別支援学校の利用者を考慮して設定
- ・ 視点 4：交差点から 15m 以上の離隔を確保

65. 糸満球場前

【真壁・喜屋武回り（三和・西崎）】



バス停位置検討の視点、注意点等

- ・視点 2：いとちゃん mini デマンドバスのバス停「N-8 ファミリーマート西崎沖水前店」を考慮して設定
- ・視点 4：交差点から 15m 以上の離隔を確保

【喜屋武・真壁回り（西崎・三和）】



バス停位置検討の視点、注意点等

- ・視点 2：いとちゃん mini デマンドバスのバス停「N-8 ファミリーマート西崎沖水前店」を考慮して設定
- ・視点 4：交差点から 15m 以上の離隔を確保、右折帯への移行距離を確保

66. 水産高校前

【真壁・喜屋武回り（三和・西崎）】



既存バス停：水産高校前

バス停位置検討の視点、注意点等

※真壁・喜屋武回り（三和・西崎）については、既存バス停あり

【喜屋武・真壁回り（西崎・三和）】



バス停位置検討の視点、注意点等

※反対方向の既存バス停へ対応するバス停として設定

- ・視点3：沖繩水産高校の利用者を考慮して設定
- ・視点4：交差点から15m以上の離隔を確保

5. 運賃制度の検討

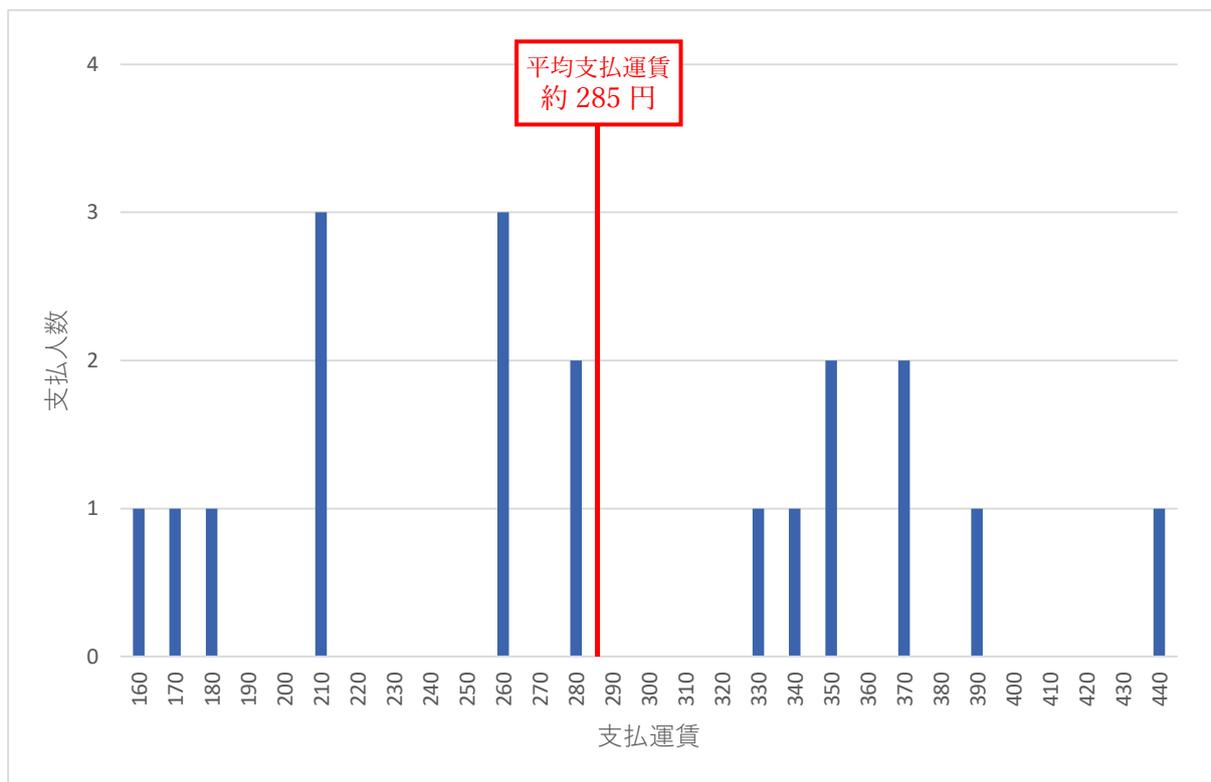
南部循環線を西崎地区へ延伸するにあたり、現行の対キロ区間制による運賃設定やその他考えられる運賃制度の適用について検討を行った。

5. 1 現南部循環線の支払い運賃

運賃制度の検討に先立ち、本年7月に糸満市で実施された南部循環線の乗降調査の結果を基に、現在の支払運賃の傾向について整理を行った。

乗降調査実施日：令和2年7月9日（木）～10日（金）の間で各便の乗降を調査

(南部循環線) 運賃別支払人数



上記のとおり、調査の結果では初乗運賃 160 円から最大運賃である 440 円（例：伊原入口→照屋）の範囲で利用者が分散している状況であり、平均支払運賃（総支払運賃÷総支払人数）は約 285 円であった。この傾向は平成 25 年度に沖縄県が実施したバス OD 調査結果でも同様であり、平均支払運賃も現在の運賃換算で約 286 円であった。

5. 2 対キロ区間制運賃

現在の南部循環線でも適用されている一定の距離を基準として区間を定め、乗った区間に応じて計算された運賃を支払う制度。乗車距離に応じて階段状に運賃が変化してゆくもので、乗車距離の長さによって階段の高さ（加算額）や、階段の奥行き（同一運賃で乗車できる区間の長さ）を変化させることで遠距離逡減が図られている。様々な面で合理的で簡明な制度であることから全国的にも広く適用されており、沖縄本島内でも那覇市や豊見城市などの一部市内線やコミュニティバス等を除き、多くの路線バスで適用されている。

対キロ区間制を用いた運賃設定のイメージ（大人運賃）

運賃の凡例

- 黒数字：現南部循環線の既存運賃
- 青数字：他系統（81番、89番）の既存運賃
- 赤数字：新たな設定が必要な区間

延伸区間

単位：円／人

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 糸満BT | 210 | 370 | 370 | 280 | 160 | 160 | 160 | 200 | 200 | 160 | 160 | 160 | 160 | | | | | |
| 大里 | | 250 | 330 | 390 | 380 | 210 | 260 | 310 | 310 | 280 | 260 | 210 | 240 | | | | | |
| 真壁 | | | 160 | 280 | 350 | 370 | 420 | 500 | 500 | 450 | 420 | 370 | 370 | | | | | |
| 米須 | | | | 280 | 300 | 370 | 420 | 500 | 500 | 450 | 420 | 370 | 370 | | | | | |
| 喜屋武 | | | | | 190 | 280 | 330 | 390 | 390 | 350 | 330 | 280 | 280 | | | | | |
| 真栄里入口 | | | | | | | 160 | 220 | 280 | 280 | 240 | 220 | 160 | | | | | |
| 糸満ロータリー | | | | | | | | | 160 | 200 | 200 | 160 | 160 | | | | | |
| 西崎入口 | | | | | | | | | | | 160 | 180 | 160 | | | | | |
| 西崎ニュータウン | | | | | | | | | | | | | 180 | | | | | |
| サンサンキッチン | | | | | | | | | | | | | | 160 | | | | |
| 道の駅いとまん | | | | | | | | | | | | | | | 160 | | | |
| 沖縄水産 | | | | | | | | | | | | | | | | 160 | | |
| 糸満ロータリー | | | | | | | | | | | | | | | | | 160 | |
| 糸満BT | | | | | | | | | | | | | | | | | | 160 |

※循環線のため、はじめは運賃が増加し中間地点（折返し）以降は運賃が減少する形態となる
 ※上記運賃表は既存運賃や乗継運賃等を参考に作成したものであり、一部対キロ区間制と異なる部分があることから実際の運賃設定にあたっては路線バス事業者や運輸部等への確認を行い、必要に応じて協議運賃とすることも考えられる

（参考）いとちゃん mini との運賃比較イメージ 単位：円／人

| | | | | | | | | | | |
|-----------|-----|-------|---------|------|----------|----------|---------|------|---------|------|
| 米須 発 → | 喜屋武 | 真栄里入口 | 糸満ロータリー | 西崎入口 | 西崎ニュータウン | サンサンキッチン | 道の駅いとまん | 沖縄水産 | 糸満ロータリー | 糸満BT |
| 南部循環線 | 280 | 300 | 370 | 420 | 500 | 500 | 450 | 420 | 370 | 370 |
| いとちゃんmini | 400 | | | 500 | | | 400 | | | |

既存の対キロ区間制や既存運賃を参考に運賃設定を行った場合、上記比較イメージに示すとおり「いとちゃん mini」の運賃（大人運賃）に比べて大きな優位性はなく、循環線への転換に向けた動機に結び付きにくい事も予想される。

5. 3 均一制運賃

乗車キロに関係なく運賃を均一とする制度。利用者にとっては単純でわかりやすく、運行事業者側でも運賃収受の簡素化、省力化が図れることなどのメリットがある。また、均一運賃の設定にあたっては都市部の多客区間における運賃収受を簡素化する目的などの場合は、対キロ区間制による初乗運賃より高めに設定する事が多く、交通弱者対策または近距離利用を喚起することによる地域活性化などを目的とする場合には 100 円、200 円など分かり易い運賃設定を行うケースが多くみられる。いずれも事業採算性に留意しつつ、路線バス事業者や運輸部との協議調整が必要となる。

(1) 運賃収受を簡素化する場合

運賃収受を簡素化するとともに減収とならない均一運賃設定を行う必要があることから、現在の南部循環線における平均支払額（285 円）をはじめ、延伸区間の運賃などを参考に概ね 300 円以上の設定にする事が考えられる。

(2) 交通弱者対策または近距離利用などの喚起を目的とする場合

分かり易い運賃設定として、100 円、200 円、300 円などが考えられるが、他路線バスの既存運賃との差による様々な影響等について留意する必要がある。

(3) 県内における均一運賃の事例

県内で均一運賃を適用している主な路線バス（路線定期運行）を下記に整理する。

| 路線名等 | 均一運賃 (大人) | 運行主体 |
|---------------------|--------------|----------------|
| 石垣空港～港路線バス | 500 円 | (民間) カリー観光 |
| 多良間村営バス | 400 円 | (自家用有償) 多良間村 |
| 座間味村営バス | 300 円 | (自家用有償) 座間味村 |
| N バス | 300 円 | (コミュニティバス) 南城市 |
| パルコシティシャトルバス | 300 円 | (民間) カリー観光 |
| 那覇市内線 (1～18 番、一部除く) | 240 円 | (民間) 那覇バス株式会社 |
| 沖縄市循環バス | 200 円 | (コミュニティバス) 沖縄市 |
| C-BUS | 200 円 | (コミュニティバス) 北谷町 |
| 護佐丸バス | 200 円 | (コミュニティバス) 中城村 |
| 鳳バス | 200 円 | (コミュニティバス) 読谷村 |
| 105 番 豊見城市内一周線 | 160 円 | (国協調補助路線) 豊見城市 |

5. 4 運賃制度の比較

各運賃制度における主なメリット・デメリット、および延伸後の運行コスト（約 2,360 万円）に対して収支均衡するために必要な乗車人数の目安、令和元年度と同程度の補助額（約 1,470 万円の損失）となるために必要な乗車人数の目安について整理する。

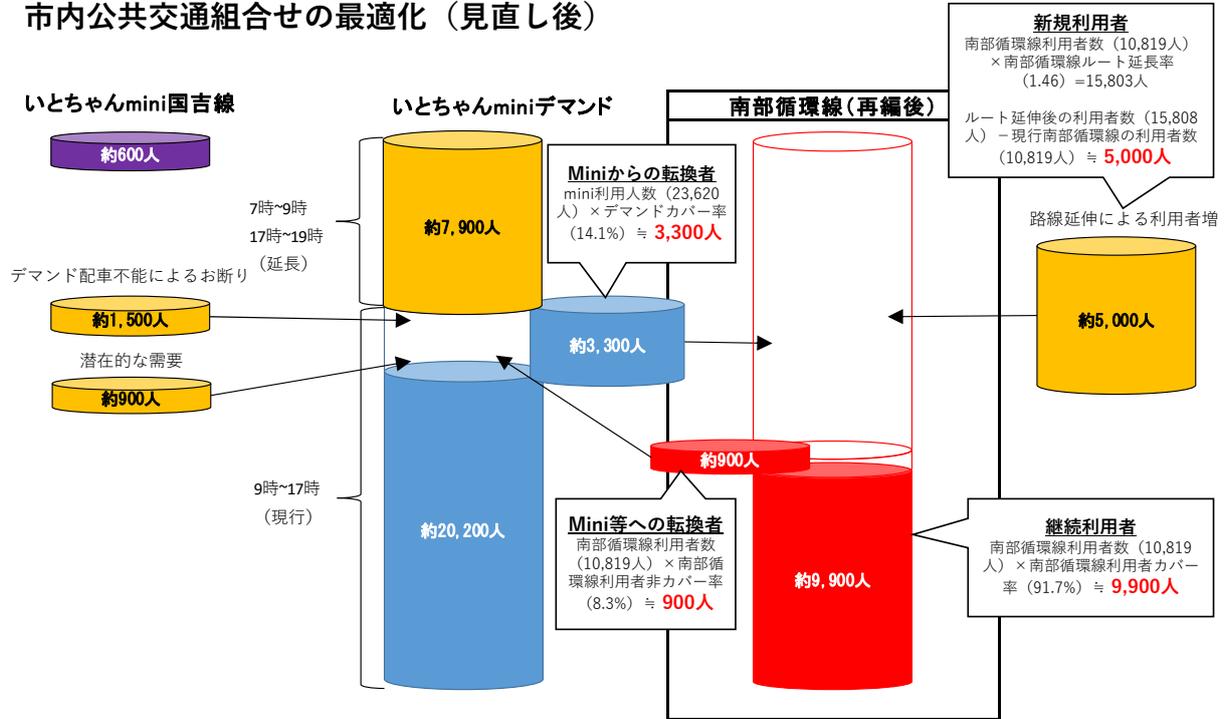
| 運賃制度 | 対キロ区間制 | 均一制 |
|-------|--|---|
| メリット | <ul style="list-style-type: none"> 乗車距離に応じて運賃が変化するため不公平感が少なく、既存路線バスと同じ運賃制度であることから、これまでの利用者にも受け入れられやすい | <ul style="list-style-type: none"> 利用者にとって分かり易い 比較的低額に設定した場合、いとちゃん mini に対する価格的な優位性が生まれ、多くの転換が見込めるとともに、新規需要の喚起にも期待できる |
| デメリット | <ul style="list-style-type: none"> 初めて利用する方には分かりにくい 一般的な対キロ区間制運賃とした場合、遠方からの利用者は運賃が高額になり、結果的に新規需要喚起や、いとちゃん mini に対する価格的な優位性の面で劣ってしまう恐れがある（協議運賃による低減に向けた調整が必要） | <ul style="list-style-type: none"> 現在の最低運賃を上回る均一運賃とした場合、近距離利用者にとっては割高となってしまうケースもある 他既存路線バスの運賃を下回る均一運賃とした場合、他事業への影響が懸念される 新規需要が期待値を下回った場合、事業採算性の低下を招く恐れがある 定期券発行を行う場合、運賃制度が異なるため、同一運行事業者のバスであっても併用できない（例：南部循環線の定期券で玉泉洞糸満線に乗車が出来なくなる） |

5. 5 各運賃制度における収支の試算比較

第1回委員会において配布した「市内公共交通組合せの最適化」イメージを用いて、これまでに検討された転換・利用者数見込の見直しを行うとともに、便宜上運賃制度によって利用者見込は変わらない前提で各運賃制度における収支の試算を行った。

その結果、対キロ区間制または400円均一運賃とした場合の収支率が他と比較して良い結果となった。

市内公共交通組合せの最適化（見直し後）



各運賃制度における収支の試算

| 運行経費見込 | 年間乗車人数 (概算) | | 運賃収入 | | | 収支見込 (概算) | 収支率 (概算) | |
|-------------|----------------|---------|--------|--------------|----------------|---------------|---------------|-------|
| | | | 運賃制度 | 推定平均 支払運賃 | 年間収入見込 (概算) | | | |
| 23,630,000円 | 継続利用者 | 9,900人 | 対キロ区間制 | 300円 | 5,460,000円 | ▲ 18,170,000円 | 23.1% | |
| | miniからの転換者 | 3,300人 | 均一運賃 | 200円 | 160円 | 2,912,000円 | ▲ 20,718,000円 | 12.3% |
| | 新規利用者 | 5,000人 | | 300円 | 240円 | 4,368,000円 | ▲ 19,262,000円 | 18.5% |
| | 合計 | 18,200人 | | 400円 | 320円 | 5,824,000円 | ▲ 17,806,000円 | 24.6% |

※運賃制度による転換者等の変化はないものとして試算

※令和元年度実績：運行経費 1,670 万円、運賃収入 190 万円（収支率：約 11.6%）