

4-1 本格運行に向けた課題

平成 27 年度に比べ運行回数を 12 回から 6 回へ減便（50%減）したが、一日あたりの運賃収入は 23%減に留まっているため、全体として乗車効率が向上したと思われる。

さらに、今回の実験では、南部病院前バス停～琉球ガラス村前バス停までの区間を住宅の多い旧国道（小波蔵～南波平）を運行するルートに変更したことにより、市民利用も増加したと推察される。

また、利用実態調査の結果から、利用者の 7 割～8 割が観光客に利用されている等、糸満市への観光誘客及び観光振興に大きく貢献している事が伺える。

しかしながら、運賃収入に対する運行経費の割合から算出する収支率は昨年度から約 13 ポイント向上して 38.6%となっているものの、依然、採算性は低いままである。

本格運行に向けた課題として、一定程度の速達性を保ちつつ観光客及び糸満市民の利用促進に向けた運行ルート及びダイヤの見直しや他市町村へのバス停の追加検討、運行形態の見直しが必要であると考えられる。

4-2 課題解決に向けた検討

本実験時における区間乗車人数と運行距離を勘案し、入域観光客の利用者数が多く事業効果の最も高いと考えられるサザンビーチ・道の駅いとまん～那覇空港間の本格運行について、路線バス事業者、沿線事業者との協議を進める。将来的には名城地区に立地予定の大型ホテル等からの協力も視野に入れ、事業効果を勘案しつつ段階的に本格運行路線の延長を目指して行く。

4-2-1 本格運行時の経路検討

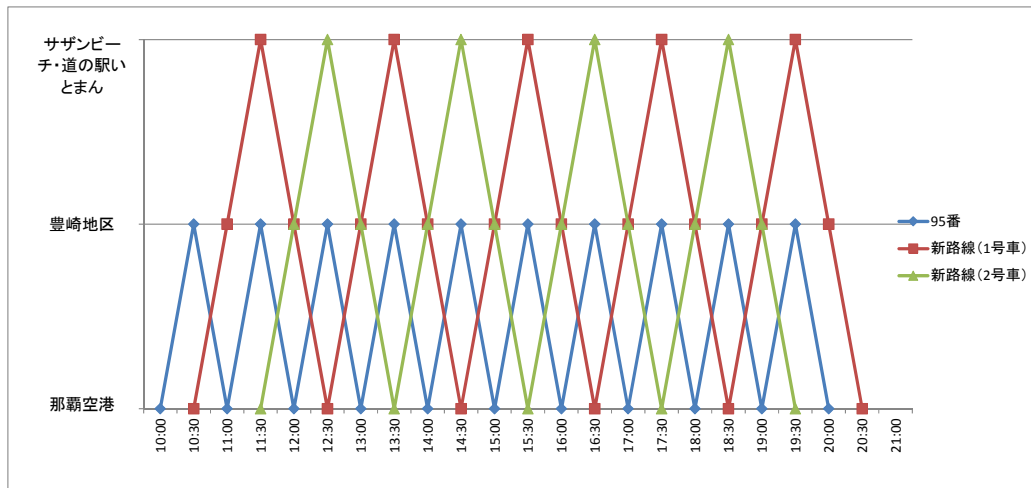
現在、那覇空港から豊見城市豊崎地区を結ぶ路線として那覇バスが運行している系統 95 番線が現存し、1 時間に 1 本（1 往復）の頻度で運行している。本実験結果から事業効果が高いと考えられる区間と 95 番線の経路が豊崎地区まで重なっていることから、本格運行の経路案として 95 番線と連携した新路線の運行時刻表を検討した。

95 番線の便数を倍増し、1 時間に 1 本豊崎地区を経由した便を糸満市まで延長した場合、上下線でそれぞれ 9 本運行することができる。さらに、豊崎地区を経由することで、豊見城市の大型商業施設を利用する観光客を糸満市へ引き込む導線となることが期待される。

下り 停車バス停		
那覇空港	豊崎地区	道の駅 サザンビーチ
10:30		
	11:00	
11:30		11:30
	12:00	
12:30		12:30
	13:00	
13:30		13:30
	14:00	
14:30		14:30
	15:00	
15:30		15:30
	16:00	
16:30		16:30
	17:00	
17:30		17:30
	18:00	
18:30		18:30
	19:00	
		19:30

上り 停車バス停		
道の駅 サザンビーチ	豊崎地区	那覇空港
11:30		
	12:00	
12:30		12:30
	13:00	
13:30		13:30
	14:00	
14:30		14:30
	15:00	
15:30		15:30
	16:00	
16:30		16:30
	17:00	
17:30		17:30
	18:00	
18:30		18:30
	19:00	
19:30		19:30
	20:00	
		20:30

▲95 番線と連携した新路線の運行時刻表（案）



▲95 番線と連携した新路線のダイヤ（案）

4-2-2 貨客混載の可能性（参考事例）

近年、北海道や岩手、愛知、京都、宮崎などで路線バスに貨物を載せて運行する「貨客混載」により、路線バスの増収ひいては地方路線の維持、物流の効率化に向けた取り組み事例が増えている。※下記イメージ図参照（出典：平成28年度地域公共交通シンポジウム in 中部）

取組の主体は路線バス事業者と佐川急便やヤマト運輸などの貨物自動車運行事業者（物流業者）となっており、現在は道路運送法第82条に基づき、路線バス（旅客車両）に少量の貨物を混載する形で実施されている。今後は、過疎地等に限りトラック（貨物車両）に旅客を混載できるような制度改正も検討されている。

これらを踏まえ、糸満市西崎（道の駅とまん北側）にも沖縄ヤマト運輸サービスセンターが立地し、那覇空港（沖縄ヤマト運輸国内貨物支店）間をコンテナ輸送していることから、将来的には同区間の運行を検討していた「いとちゃんバス」による貨客混載、さらには市内配送を「いとちゃん mini」で行い、得られた運送収入により運行を維持していく事も考えられる。

3. 直面している課題③ 課題への施策

各々の業種における地方部（中山間地域や沿岸地域）における課題と施策

過疎化・少子化・高齢化の進行

バス業界

・輸送人員の減少による収支の悪化
・運転士不足
⇒路線網の維持が困難になる

物流業界

・物量減による積載効率の悪化
・運転士不足
⇒物流網維持への負担が大

相互連携を図ることにより、長距離バスや一般路線バスのトランクや空席部分を活用した荷物輸送（貨客混載）を行い、**バス路線の生産性を向上**させ、同時に**物流網の効率化**を実現する。

◎新たな収入機会の創出
◎収入UPによる地方路線の維持

環境にも優しい

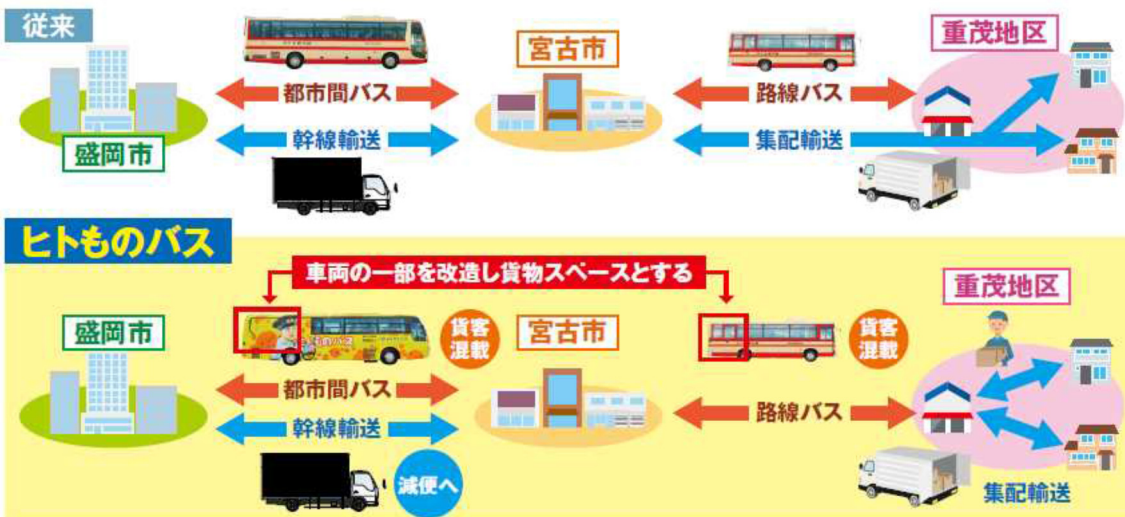
◎サービスレベルの維持
◎走行距離・労働時間の削減

Northern Iwate Transportation Inc. All Rights Reserved

5. 貨客混載の運用



従来、県内の物流ベースから宮古市へ大型トラックによって幹線輸送を行い、さらに宮古市内から約20キロある重茂半島まで集配輸送を行っていたものを、盛岡～宮古間を一部「都市間路線バス」に積み替えて宮古まで輸送し、宮古市内から重茂半島までを「一般路線バス」で輸送する。
これにより路線バスの生産性の向上と物流の効率化が同時に図られる。



6. 運用にあたり ①



◆道路運送法の適用について

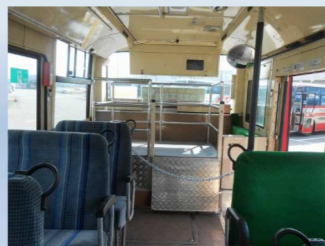
【道路運送法第82条】一般乗合旅客自動車運送事業者は、旅客の運送に付随して、少量の郵便物、新聞紙その他の貨物を運送することができる。

※旅客の運送に付随→旅客の運行に支障がない範囲で、運行中は常時可能（不定期・区域でも可）
※少量の貨物 →乗車を希望 & 乗車中の旅客・手荷物のスペースを損なわない範囲のもの

◆貨物の積載量について

一般乗合旅客自動車運送事業での使用車両には「最大積載量」の規定がない。規定は「軸重」のみ
但し、車両の設計自体「軸重」の制限一杯に製作されている場合が多く、その場合既存の荷物スペース以外には貨物を積載することができない。

⇒そのため利用客に支障がでない範囲で座席を撤去し、その部分を貨物スペースとした。
(一席あたり重量55kgが目安。) ※改造の際、旅客の安全性は最優先！



【解釈】
「貨物事業の妨げにならないこと」
↓
重量が350kgを超えない範囲

Northern Iwate Transportation Inc. All Rights Reserved - 13

出典：平成28年度地域公共交通シンポジウム in 中部
「貨客混載による地域交通の維持について」 岩手県北自動車株式会社

4-3 観光プログラム（＝ガイド）の有償化を視野に入れた検討

今年度の観光プログラムは、平成 27 年度に実施した観光プログラムの内容を見直し、今年度新たに運行区域に追加した兼城地区の観光資源をコースに加えた計 11 コースを企画・実施した。なお、前年度同様、実証実験としての取り組みであるため、観光プログラムの参加料金（ガイド料金）は無料とした。

実施結果とて、平成 27 年度前回に比べて観光プログラムの実験実施期間は 203 日間から 131 日間と減少したが、稼働率は 60.3%と 5.6 ポイント上昇、満足度も高く、さらに、観光プログラムの実験終了後もいとちゃん予約センターや糸満市観光協会へ観光客から問い合わせがあり、糸満市観光協会としてコース案内を実施するなど、一定の需要はあったと推察される。

その理由として、利用者アンケート結果より「自由にコースを選択できること」「地元の人のガイド付きであること」「いとちゃん mini で効率よく周遊できること」の 3 点があげられる。特に、満足度に関しては「まあまあ満足した」「満足した」を合わせると 98%と高く、「ガイドの対応が良かった」との自由意見が多かったことから、ガイドの貢献度は高かったと思われる。

ガイドが付くことで、ガイドブックに載っていないこと、地元の人しかわからないことなど「地域性の高い情報を得ることができる」ことや、「地元の人との交流が体験できる」など観光客にとって付加価値が高くなる。事実、利用者アンケートではガイド料をとるべきなどの意見もあった。

以上のことから、いとちゃん mini を利用した観光プログラムの本格実施に向けては、観光協会が独自で実施している観光プログラム「あ・るっく糸満」（参加料一人 1,500 円）として実施することが考えられる。

▲「あ・るっく糸満」パンフレット

▲現在の「あ・るっく糸満」全 6 コース