

4. 利用者ニーズ調査

4-1 観光客ヒアリング調査

糸満市内の周遊観光において、観光客の公共交通に対するニーズ把握を目的にヒアリング調査を実施する。

4-4-1 観光客ヒアリングの概要

直行バスにおいて検討が進められている観光企画プログラム（案）に対するマーケティングを目的に実施された下記観光客ヒアリング調査において、併せて周遊観光に望ましい公共交通の運行形態についてお聞きした。

表 4-1 観光客ヒアリング

調査日時	平成 26 年 10 月 3 日（金）～5 日（日）の 3 日間、12 時～18 時
調査場所	那覇空港ビルディング内（2 階出発ロビー）
調査方法	個別ヒアリング形式
調査項目	<ul style="list-style-type: none">・観光客の属性・観光体験プログラム企画案の購入(参加)意欲・支払意志額・許容できる所要時間・公共交通に対するニーズ
調査体制	アンケート実施の主旨から、糸満市を知っている方、今後観光プログラムのガイドとなる可能性の高い方をアンケート調査員とした方が良いとの考えから、糸満市観光協会を通して、観光ガイドの方（7 人）をアンケート調査員とした。
その他	アンケートにご協力頂いた観光客の方へは下記粗品をお渡しした。 <ul style="list-style-type: none">・糸満市ガイドブック・糸満市 PR 用団扇・ちんすこう（南風堂）・実証実験のご案内 

4-4-2 サンプル数

上記内容により 154 組の観光客より有効回答を頂いた。

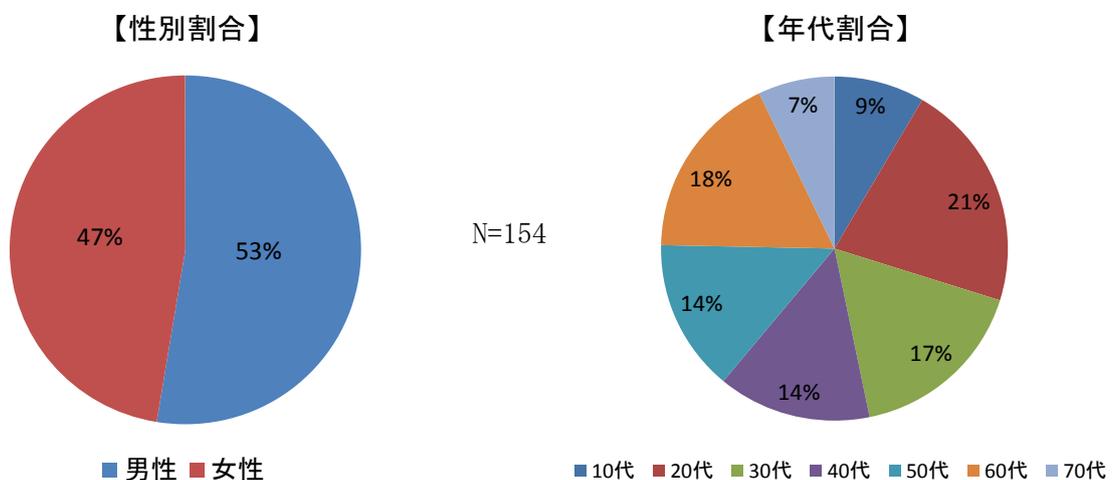


図 4-1 回答者の基本属性

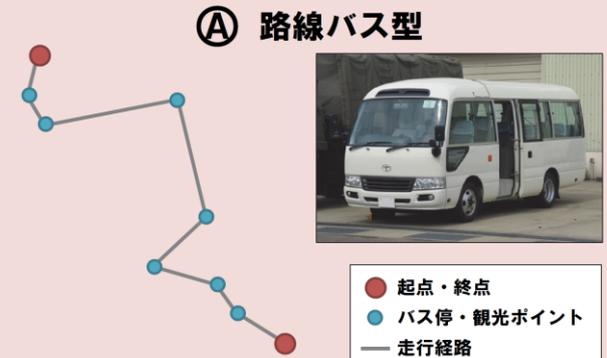
4-4-3 公共交通二ーズに関する設問

下記設問パネル(A3版)を用意し、アンケート調査員による特徴説明を行ったうえで回答頂いた。

Q. 糸満市内を周遊観光する際に利用しやすいと思う公共交通はどちらですか？

運賃はどちらも大人 230 円/回、運行間隔は 1 時間程度とします（市内のみ）

① 路線バス型



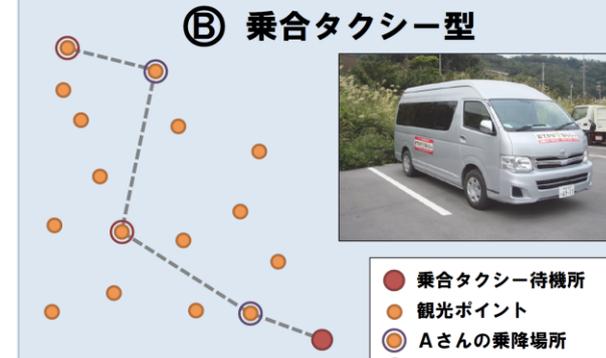
◎ 良いところ

- 予め決められた時間と経路（ダイヤ）で走っているため**事前予約が不要**
- ダイヤが決まっているため**目的地への到着時間が分かりやすい**

× 悪いところ

- 経路上の**決められた場所（バス停・観光ポイント）**にしか行くことができない
- 目的地まで決まった経路で走るため**迂回が多い**など**余計な時間がかかる**ことがある

② 乗合タクシー型



◎ 良いところ

- 予約した出発地から**行きたい場所まで柔軟に連れて行ってくれる**
- 予約に応じて経路を決めるため**比較的**に最短時間で目的地へ行ける

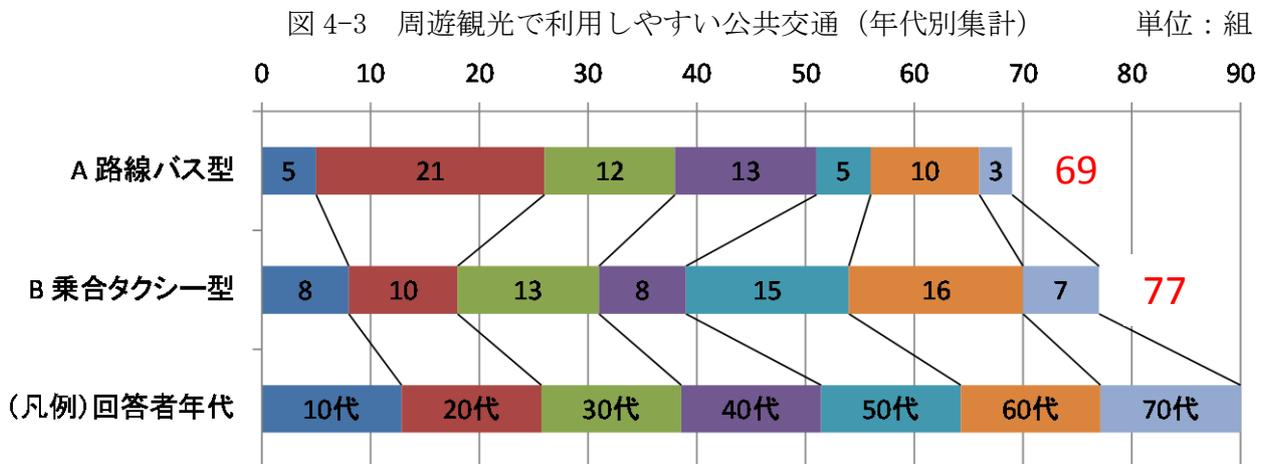
× 悪いところ

- 電話などで乗降場所・人数などを伝え **30 分前に予約する必要がある**
- 一緒に乗り合う人数（予約件数）によっては**目的地への到着時間が変わる**ことがある

図 4-2 設問パネル

4-4-4 調査結果

全体では僅かではあるが「B乗合タクシー型」が良いとする意見が 77 組と多かった。回答者の年代別では「20代・40代」のみ「A路線バス型」が良いとする意見が「B乗合タクシー型」よりも多い。年代別集計の全体的な傾向として、若者は「所要時間が読めるA路線バス型」、高齢者は「比較的歩かなくてすむB乗合タクシー型」を好む傾向にあると考えられる。

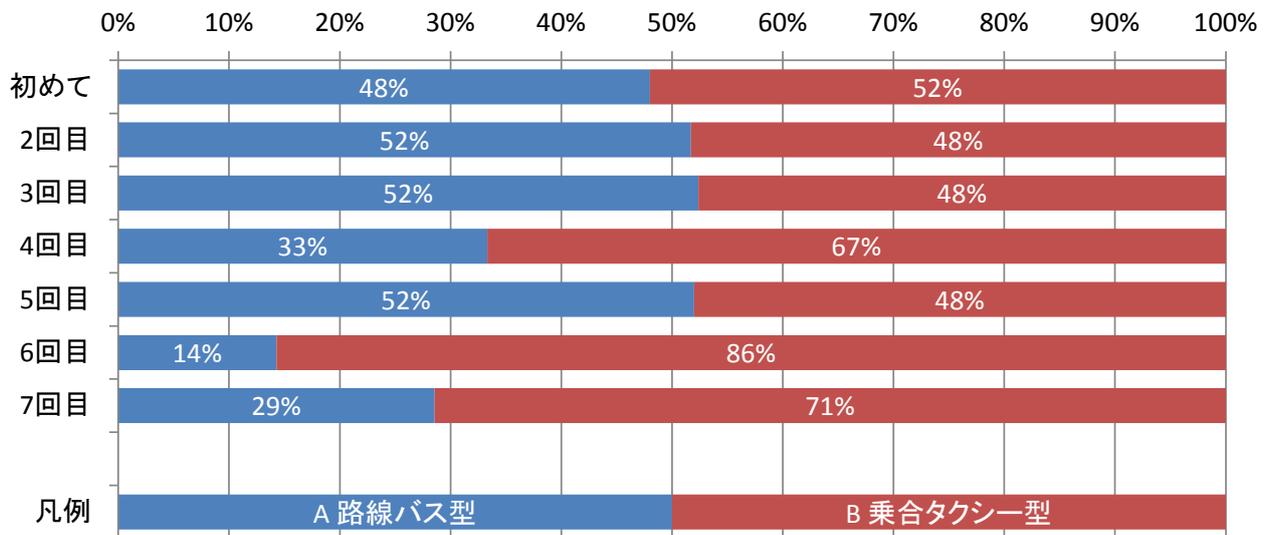


※全回答者 154 組のうち、「乗らない・無回答」など 8 組を除いた回答結果 (N=146)

また、沖縄への訪問回数別集計では概ね訪問回数が4回目を超えるリピーターから「B乗合タクシー型」が支持されている傾向にある。

図 4-4 周遊観光で利用しやすい公共交通（沖縄訪問回数別集計）

単位：%

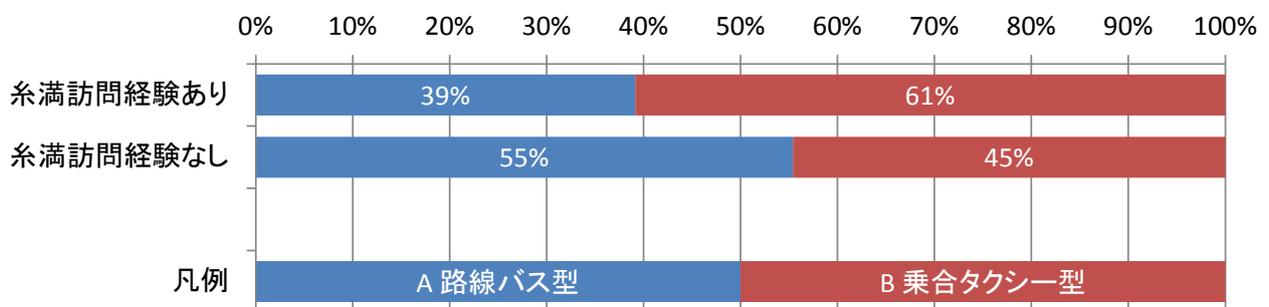


※全回答者 154 組のうち、「乗らない・無回答、訪問回数不明」など 9 組を除いた回答結果 (N=145)

さらに、糸満市への訪問経験別集計では僅かではあるが糸満市への訪問経験がある観光客から「B乗合タクシー型」が支持されている傾向にある。

図 4-5 周遊観光で利用しやすい公共交通（糸満訪問経験別集計）

単位：%



※全回答者 154 組のうち、「乗らない・無回答、訪問経験不明」など 11 組を除いた回答結果 (N=143)

4-2 施設事業者ヒアリング

三和地区に立地する下記施設事業者に対して、公共交通機関との連携及びニーズの把握などを目的にヒアリング調査を実施した。

表 4-2 施設事業者ヒアリング一覧

No	ジャンル	施設名
■1	観光施設等（工芸・お土産・体験）	琉球ガラス村
■2	観光施設等（工芸・お土産・食事）	ひめゆり会館
■3	観光施設等（資料館・平和学習）	平和祈念公園
■4	飲食店（沖縄料理）	百美
■5	飲食店（沖縄料理）	真壁ちなー（古民家）
■6	飲食店（カフェ）	ユーカリまえひら
■7	宿泊施設	ペンション南の楽園
■8	宿泊施設	民宿糸満ガリガリーおおしろ
■9	宿泊施設	みんな宿ヤボネシア
■10	宿泊施設	プチホテルC I M A
■11	宿泊施設	民宿よんなー
■12	公園・ゴルフ場	パームヒルズゴルフリゾートクラブ



4-2-1 調査結果

No	事業者名	調査結果
1	琉球ガラス村 (観光施設等) (工芸・お土産・体験)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 営業時間：9:00～18:00（年中無休） ・ グラス、お皿作り体験（完全予約制）11:00、14:00、16:00 ・ 既存バス停（波平入口）からの距離10m ・ 空港等からの行き方について問い合わせが多く、ホームページでも那覇バスターミナルからの乗継案内を掲載している ・ 今後は「免許を持っていない」「レンタカーでの移動ができない」高齢者や外国人観光客が増加すると予想されるので、南部観光の移動手段として継続できるようにしてほしい ・ 公共交通との連携について <ul style="list-style-type: none"> ➤ 待合所としての利用：可 ➤ トイレ利用：可 ➤ 手荷物預かり：可 ➤ 多言語対応：英語 ➤ Wi-Fi 設備：有 ➤ バス到着案内等：対応可
2	ひめゆり会館 (観光施設等) (工芸・お土産・食事)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 営業時間：8:30～17:30（年中無休） ・ 既存バス停（ひめゆりの塔前）からの距離100m ・ ホームページ等では「ひめゆりの塔近く」と案内しており、バスによるアクセス案内は特に行っていない ・ 公共交通との連携について <ul style="list-style-type: none"> ➤ 待合所としての利用：可 ➤ トイレ利用：可 ➤ 手荷物預かり：不可 ➤ 多言語対応：不可 ➤ Wi-Fi 設備：有（au） ➤ バス到着案内等：対応可

No	事業者名	調査結果
3	平和祈念公園 (観光施設等) (資料館・平和学習)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 営業時間：資料館 9:00～17:00 (年末年始休館あり) ・ 既存バス停 (平和祈念堂入口) からの距離 50m ・ ホームページ (アクセス、良くある質問) で那覇バスターミナルからの乗継案内を掲載 ・ 那覇方面からでは、糸満バスターミナル経由 (1,050 円) より東風平経由 (890 円) を乗り継いだ方が運賃が安い ・ 外国人接客研修、広報連携をやりたいが人員不足等で困難な状況にある ・ 本地は、いわゆる観光地ではなく祈りの場、平和学習の場であるため、単なる広報ではなく適切な内容を維持する必要がある ・ 公共交通との連携について <ul style="list-style-type: none"> ➤ 待合所としての利用：可 ➤ トイレ利用：可 ➤ 手荷物預かり：可 ➤ 多言語対応：可 (英語・韓国語) ➤ Wi-Fi 設備：有 ➤ バス到着案内等：対応可
4	百美 (飲食店)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 27 年に閉店予定のため未調査
5	真壁ちなー (飲食店) (沖縄料理)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 営業時間：11:00～16:00 (水曜定休日、不定休あり) ・ 既存バス停 (真壁) からの距離 60m ・ 那覇方面からバスを乗り継いで来る高齢者もいる ・ ホームページではバスによるアクセス案内は特に行っていない ・ 公共交通との連携について <ul style="list-style-type: none"> ➤ 待合所としての利用：可 (利用者のみ) ➤ トイレ利用：可 (利用者のみ) ➤ 手荷物預かり：不可 ➤ 多言語対応：可 (英語) ➤ Wi-Fi 設備：無 ➤ バス到着案内等：対応可

No	事業者名	調査結果
6	ユーカリまえひら (飲食店) (カフェ)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 営業時間：11:30～18:00（火・水曜定休日） ・ 既存バス停（真栄平）からの距離 200m ・ 那覇方面からバスを乗り継いで来る高齢者もいる ・ ホームページではバスによるアクセス案内は特に行っていない ・ 公共交通との連携について <ul style="list-style-type: none"> ➤ 待合所としての利用：可（テラス） ➤ トイレ利用：可 ➤ 手荷物預かり：不可 ➤ 多言語対応：可（英語） ➤ Wi-Fi 設備：無 ➤ バス到着案内等：対応不可
7	ペンション南の楽園 (宿泊施設)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 宿泊施設：5 部屋 15 人程度 ・ 既存バス停（小波蔵）からの距離 300m ・ 那覇空港からなどバスを乗り継いで来る利用者や問合せもある ・ ホームページではバスによるアクセス案内は特に行っていない ・ 公共交通との連携について <ul style="list-style-type: none"> ➤ 待合所としての利用：可（宿泊者のみ） ➤ トイレ利用：可（宿泊者のみ） ➤ 手荷物預かり：可（宿泊者のみ） ➤ 多言語対応：可（英語） ➤ Wi-Fi 設備：無 ➤ バス到着案内等：対応可
8	民宿糸満ガリガリー おおしろ (宿泊施設)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 宿泊施設：4 部屋各 10 人まで ・ 既存バス停（小波蔵）からの距離 200m ・ ホームページではバスによるアクセス案内は特に行っていない ・ 公共交通との連携について <ul style="list-style-type: none"> ➤ 待合所としての利用：不可 ➤ トイレ利用：不可 ➤ 手荷物預かり：不可 ➤ 多言語対応：不可 ➤ Wi-Fi 設備：無 ➤ バス到着案内等：対応可

No	事業者名	調査結果
9	みんな宿ヤポネシア (宿泊施設)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 宿泊施設：4 部屋程度 ・ 既存バス停（晴明病院前）からの距離 500m ・ ホームページでは那覇空港・那覇市内・玉泉洞方面からそれぞれ晴明病院前バス停までの乗継案内を掲載 ・ 公共交通との連携について <ul style="list-style-type: none"> ➤ 待合所としての利用：可（宿泊者のみ） ➤ トイレ利用：可（宿泊者のみ） ➤ 手荷物預かり：可（宿泊者のみ） ➤ 多言語対応：可（英語・タイ語） ➤ Wi-Fi 設備：有 ➤ バス到着案内等：対応可
10	プチホテルC I MA (宿泊施設)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 26 年度現在で営業していないため未調査
11	民宿よんなー (宿泊施設)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 宿泊施設：3 部屋程度 ・ 既存バス停（晴明病院前）からの距離 700m ・ ホームページでは那覇方面から乗継案内を掲載 ・ 晴明病院前バス停までの送迎をしている ・ 公共交通との連携について <ul style="list-style-type: none"> ➤ 待合所としての利用：不可 ➤ トイレ利用：不可 ➤ 手荷物預かり：不可 ➤ 多言語対応：不可 ➤ Wi-Fi 設備：- ➤ バス到着案内等：対応不可
12	パームヒルズゴルフ リゾートクラブ (公園・ゴルフ場)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 既存バス停（県営新垣団地入口）からの距離 1.7km ・ クラブバスは運行しておらず、バスによるアクセス案内も行っていない ・ 公共交通との連携について <ul style="list-style-type: none"> ➤ 待合所としての利用：不可 ➤ トイレ利用：可 ➤ 手荷物預かり：不可 ➤ 多言語対応：不可 ➤ Wi-Fi 設備：無 ➤ バス到着案内等：対応不可

4-3 交通事業者ヒアリング

観光客や市民の公共交通利用実態および地域観光交通の運行主体としての可能性等を把握するため、現在地域交通を支えている交通事業者に対するヒアリング調査を実施した。

4-3-1 調査結果

表 4-1 交通事業者ヒアリング結果

業種	事業者名・実施日	ヒアリング内容
路線バス事業者	琉球バス 那覇バス 平成 27 年 1 月 9 日	<ul style="list-style-type: none"> 糸満市内を循環する国吉線や南部循環線の利用者は少なく、このままでは国や県の補助対象要件から外れてしまい、糸満市の単独補助に頼らざるを得ない状況も考えられる 観光コースを検討する際は、バスの待ち時間、休憩場所の確保、食事の時間等も踏まえた総合的な時間設定が重要だと思う 区域運行の実績はないものの、運行主体としての参画は可能と考えている 糸満市～那覇空港直行バスを含め既存路線バスへの影響は少なからずあると考えられるため、同じく補助対象路線を支えている近隣市町村に対する事前の連絡調整が重要である
	沖縄バス 平成 27 年 1 月 8 日	<ul style="list-style-type: none"> 現在の観光の主流が美ら海水族館に代表されるように北部エリアが中心であり、糸満市を含む南部エリアへの定期観光バス利用者は年々減少している様に感じる 地域観光交通については修学旅行の班別行動で利用するなど一定のニーズがあるのではないかと 路線バスには各社得意とするエリアがあり、地域観光交通を検討しているエリアの既存路線バス運行主体が全て琉球バスであることから、沖縄バスに直接的な影響は無く、運行主体として積極的に参画することも無いと考えている 本格運行時の委託方法としては運転手の派遣（運行主体は糸満市）や、運行そのものを委託する（運行主体はバス事業者等）など、様々なケースが考えられる
タクシー事業者	沖縄県ハイヤー・タクシー協会 平成 27 年 1 月 8 日	<ul style="list-style-type: none"> タクシー事業者としては観光ガイドタクシーの資格取得や修学旅行への対応など、沖縄県やOCVBとも連携しながら積極的に取り組んでいる 将来的にはタクシー事業も何らかの工夫を行う必要があると考えており、デマンド交通もタクシーとバスの中に位置付けられる事から可能性はあると考えている ただし、現状では単独のタクシー事業者が乗合免許を取得し、運行主体として参画するのはハードルが高すぎる 南城市で実施していた「おでかけなんじい」では無償運行ということもあり、地元タクシー事業者の売上げが減少したとの声が聞かれたことから、運賃設定を含め地元タクシー事業者との調整は十分に行って頂きたい

業種	事業者名	ヒアリング内容
タクシー事業者	<p>ときわ交通 ラッキー交通 (市内事業者)</p> <p>平成 26 年 11 月 21 日 平成 27 年 1 月 9 日 平成 27 年 1 月 28 日</p>	<ul style="list-style-type: none"> これまで糸満市内のタクシー事業者が那覇空港からの観光客を乗せることは殆ど無かったため、糸満市～那覇空港直行バスで来訪した観光客が糸満市内でタクシーを利用して頂ければ有り難いと考えている 地域観光交通について、南城市のデマンドバスでは無償実験期間中、固定的なタクシー利用者が減少するなど明らかに影響が出ているとの話を聞いた 南城市の様なドアツードアサービスでは無く、指定乗降所間のみを運行する区域運行であればタクシーとの住み分けは可能と考えられるが、指定乗降所以外での乗降を許せばタクシーと同程度のサービスとなるため絶対にやめてほしい 糸満市の実験では有償運行との事だが、運賃設定もタクシーの初乗り運賃を考慮して 500 円程度に設定して欲しいのが本音である ただし、糸満市が市民のために実証実験し、タクシーと同じサービスを行わない様、しっかりと運行も監視できるのであれば、最終的に住民意見を踏まえて考えて頂ければ良い 地域観光交通の運行主体としての参画や、乗合免許の取得については実証実験の結果を見てから考えたい 日頃から利用頂いている糸満市民へのサービスとして、タクシー事業者も出来る限り協力して行きたい
ブーゲンビレア号運行事業者	<p>糸満自動車学校</p> <p>平成 27 年 1 月 14 日</p>	<ul style="list-style-type: none"> ブーゲンビレア号 (65 歳以上の高齢者限定) としては三和地区からの利用が最も多く 30 人/月程度 一方、三和地区からの教習生利用はほぼ 0 人となっているため過去に運行回数を 6→4 回/日に削減しているが、ブーゲンビレア号としての役割もあるためこれ以上の減便は行っていない 将来的にブーゲンビレア号と新しい公共交通との住み分けが必要と考えられる 空港直行バス、地域観光交通ともにとっても良い取り組みだと思う。特に本土から来る教習生に対しては空港までの送迎を行っているがコストがかかっているため、直行バスによる案内が出来れば合理的と考えられる 糸満自動車学校には合宿所 (年間 200 人程度利用) があり、本土からの利用者が 2/3 を占めることから、10 年ほど前に送迎バスを使った観光プログラムを試験運行したものの、定期観光バス扱いになるとの指摘があり取りやめた経緯がある 自動車学校の合宿所を利用する教習生へ地域観光交通等を活用した観光提案は一定の需要があると考えられる 地域観光交通の運行主体として参画する事は考えておらず、むしろ教習所の送迎車運行を他事業者に委託したいと考えている

4-4 地域観光交通会議

地域住民からの具体的な意見及びニーズを収集するため、地域観光交通会議ではこれまでの検討結果に基づいて作成した区域運行を基本とする地域観光交通運行計画（素案）を説明のうえ、意見を伺った。

4-4-1 開催概要

表 4-2 地域観光交通開催概要

開催日	対象地区	参加人数
平成 27 年 1 月 22 日	米須小学校区域（米須、伊原、大度、摩文仁）	8 人
平成 27 年 1 月 26 日	喜屋武小学校区域（喜屋武、福地、山城、東辺名、上里）	12 人
平成 27 年 1 月 28 日	高嶺小学校区域（豊原、与座、大里、真栄里、国吉）	7 人
平成 27 年 1 月 29 日	真壁小学校区域（真壁、宇江城、真栄平、新垣、伊敷、南波平、名城、小波蔵、糸州）	10 人

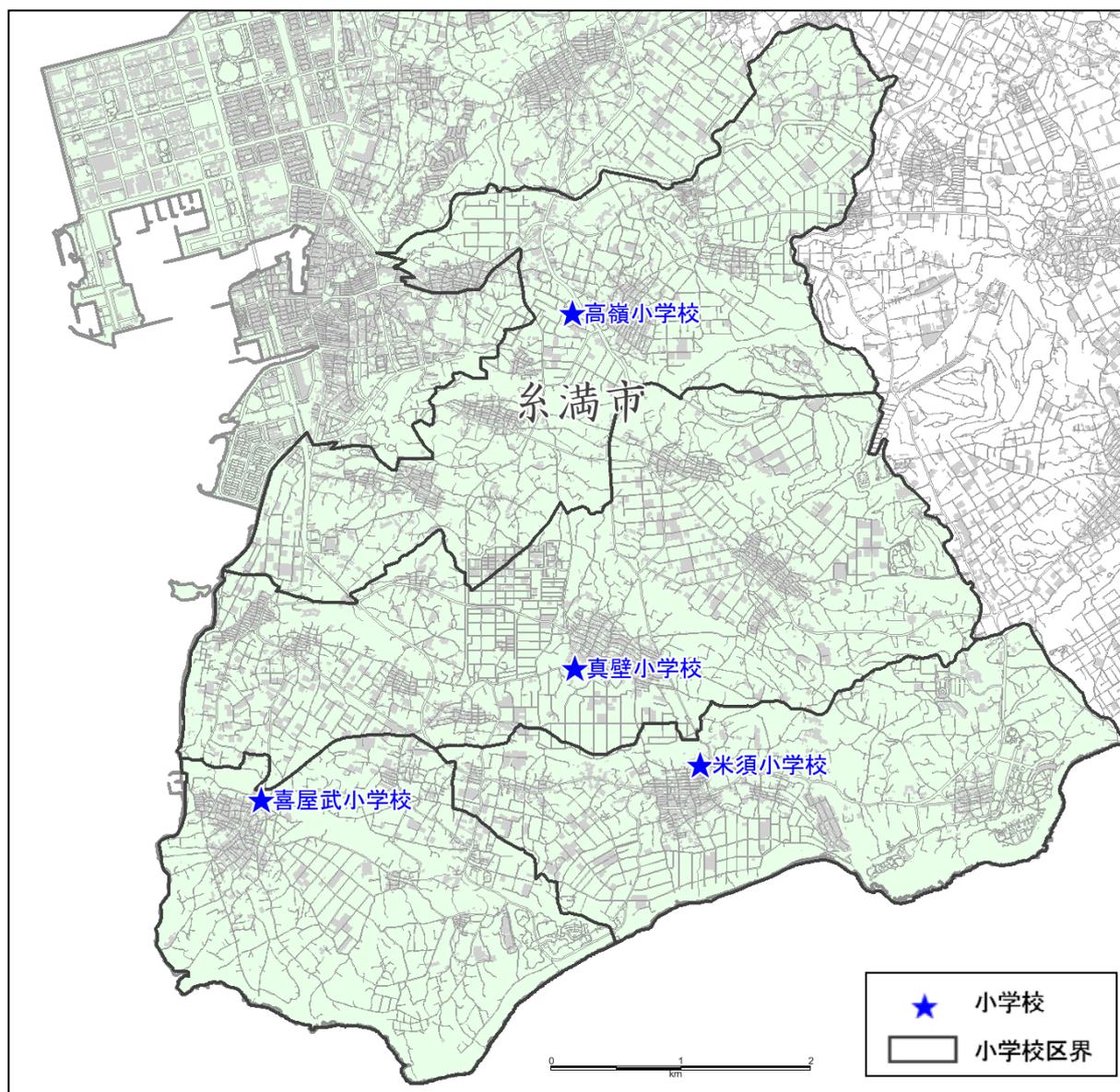


図 4-6 地域観光交通会議の開催地区（小学校区）

4-4-2 住民意見及びニーズを集約するにあたって提示した運行計画（素案）

地域観光交通（素案）

糸満市内を移動する観光客・地域住民の方々の交通手段として運行するもので、新しい公共交通の「団子」に該当します。路線バスとタクシーの間に位置するもので「デマンド交通」や「乗合タクシー」「区域運行」とも呼ばれます。利用者は事前の予約が必要となりますが、運行区域内であれば希望する指定乗降所から目的地付近の指定乗降所まで乗合で送迎してくれるものです。

表 4-2 地域観光交通運行計画（素案）

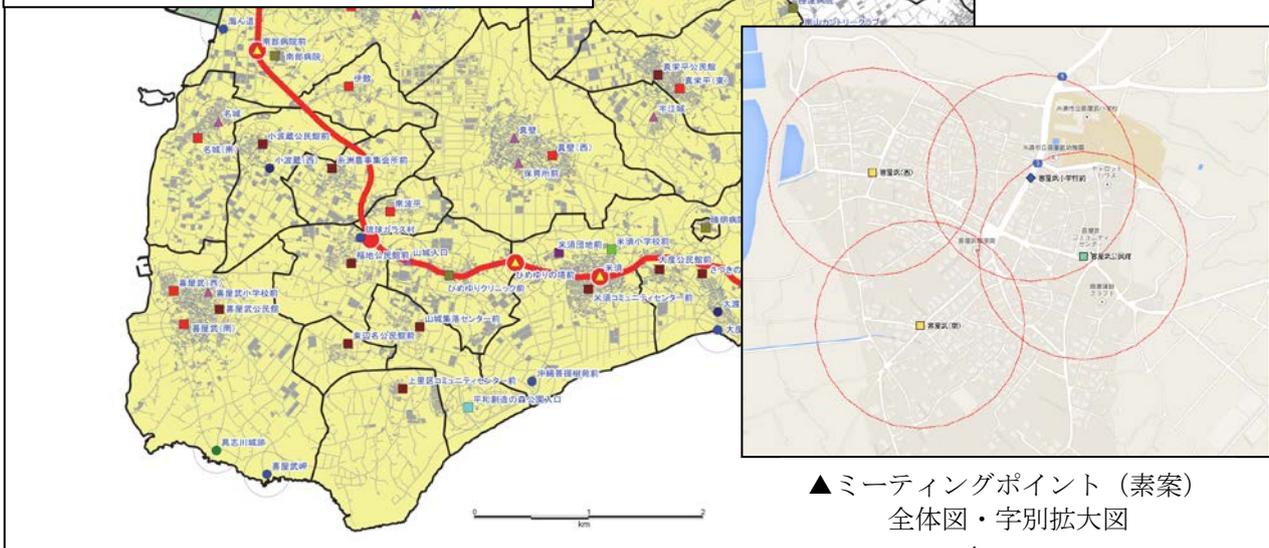
項目	概要
運行期間	平成 27 年 5 月 1 日～平成 27 年 12 月 31 日（8 カ月間）
運行形態	区域運行 指定乗降所・出発時間が定められている
運行区域	三和地区・高嶺地区・糸満地区・西崎地区
運行回数	12 回／日（基本的に直行バスに合わせた運行を予定）
運賃	運賃設定例 均一運賃、ゾーン制運賃（2 ゾーン、3 ゾーン）、距離制運賃 大人 300～500 円程度 小人・障がい者は半額、一日乗車券：1000 円程度
運行車両	大型ワゴン（乗車定員 10 名）

地域観光交通会議 全配布資料

- ・ 糸満市における公共交通の現状
- ・ 地域活性化・観光振興に向けた取り組み
- ・ 新しい公共交通のイメージ
- ・ 糸満市～那覇空港直行バス実験計画
- ・ 地域観光交通運行計画（素案）
- ・ 区域運行の乗り方（6-16P 参照 図・動画）
- ・ ミーティングポイント（素案）
- ・ 運賃設定例（4-13P 参照）
- ・ 運賃区分例
- ・ 運賃に関するアンケート調査（4-14P 参照）

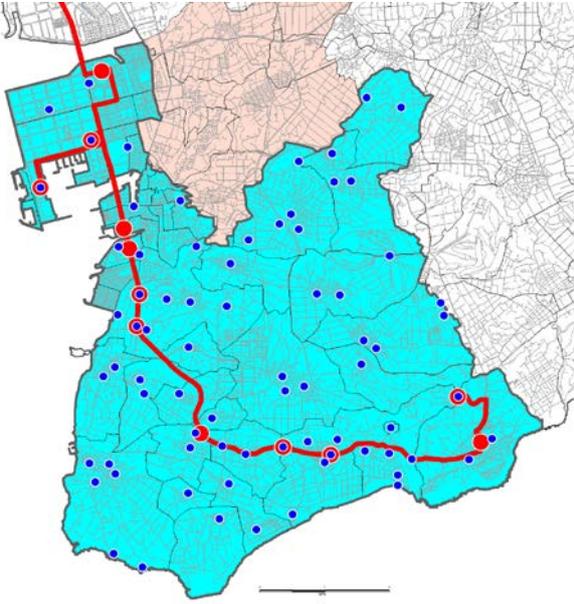
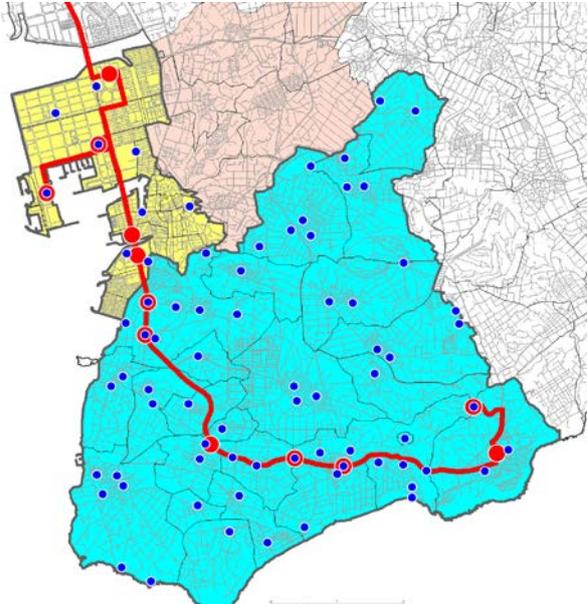
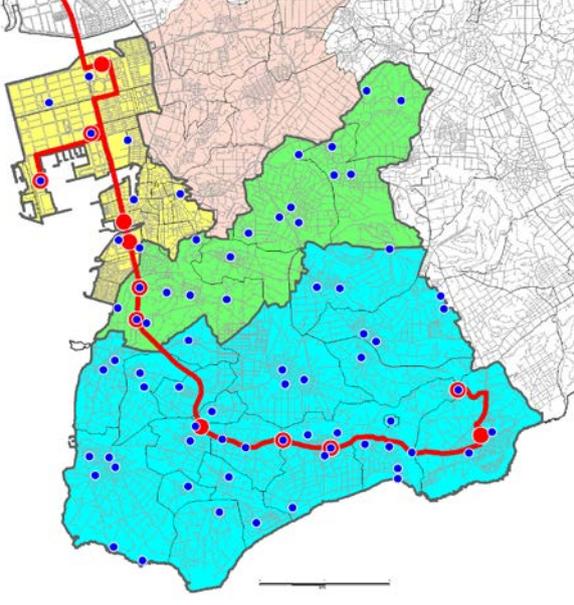
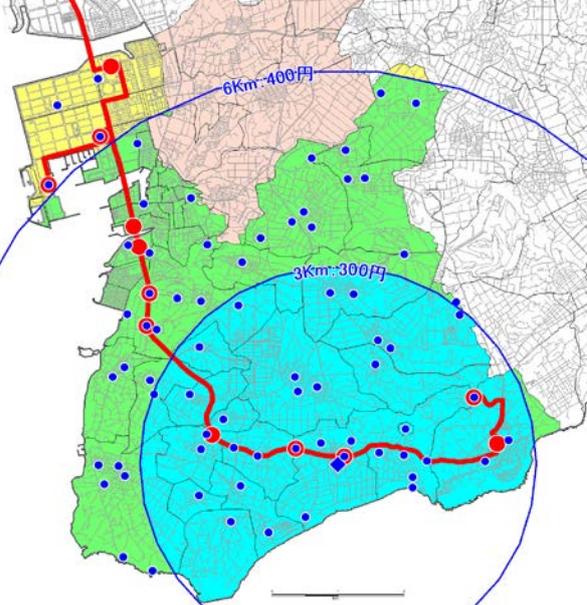


▲車両イメージ



▲ミーティングポイント（素案）
全体図・字別拡大図

運賃設定例（地域観光交通会議配布資料）

①均一運賃 どこまで乗っても同じ運賃	②ゾーン制運賃（2ゾーン） ゾーン毎に違う運賃
<ul style="list-style-type: none"> ● 全エリア（三和・高嶺・糸満・西崎地区）であればどこまで乗っても300～500円の均一運賃 	<ul style="list-style-type: none"> ● 青ゾーン内（三和・高嶺地区）は300円均一 ● 黄ゾーン内（糸満・西崎地区）は400円均一 ● 両ゾーンを跨ぐ場合は400円均一
	
③ゾーン制運賃（3ゾーン） ゾーンを跨ぐ度に運賃が上がる	④距離制運賃 乗降所毎に違う運賃
<ul style="list-style-type: none"> ● 各ゾーン（三和、高嶺、糸満・西崎地区）内は300均一 ● ゾーンを跨いで利用する場合はゾーンを跨ぐ度に100円加算される 例：米須から西崎に行く場合 計500円 ● 300円 → +100円 → +100円 	<ul style="list-style-type: none"> ● 出発する乗降所から目的地の各乗降所までの運賃が直線距離によって決まっている 例：米須から糸満市役所へ行く場合 3km以上6km未満なので400円 真壁から糸満市役所へ行く場合 3km未満なので300円
	

地域観光交通アンケート

※最もあてはまるものにを付けてください。

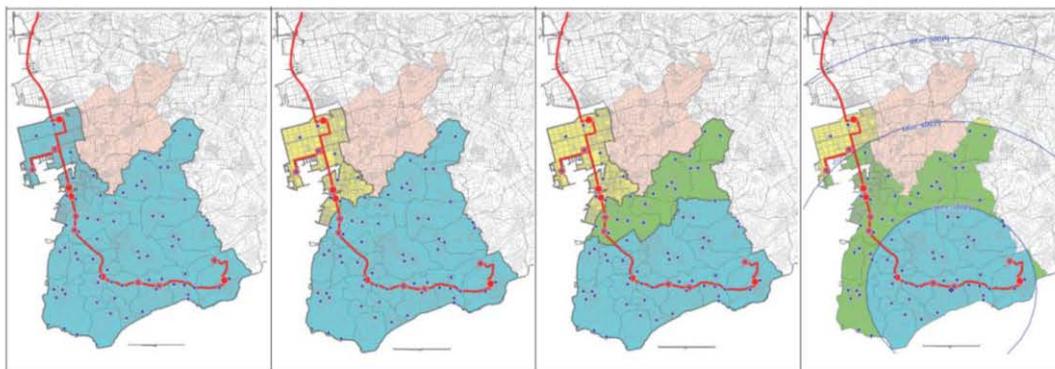
Q 1：最も分かり易かった運賃形態はどれですか？

均一運賃

2ゾーン制運賃

3ゾーン制運賃

距離制運賃



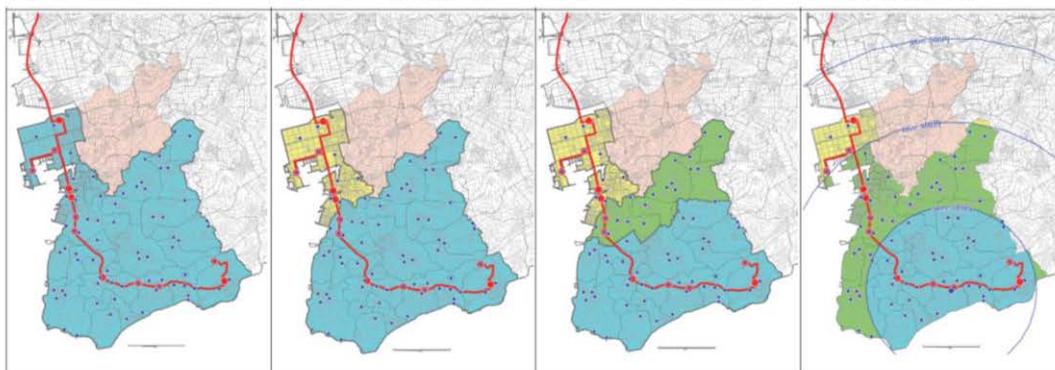
Q 2：一番適正（公平）と思われる運賃形態はどれですか？

均一運賃

2ゾーン制運賃

3ゾーン制運賃

距離制運賃



Q 3：どの程度の運賃（片道）なら利用してみたいと思いますか？

※金額をご自由にお書きください

米須 → 三和中学校（三和地区）	2.0km	:	_____	円
米須 → 南部病院（高嶺地区）	4.2km	:	_____	円
米須 → 道の駅いとまん（西崎地区）	7.2km	:	_____	円

運賃額にかかわらず私は利用しない

以上で終了です、ご協力ありがとうございました。

4-4-3 住民意見及び質問内容

表 4-3 米須小学校区 (参加者 8 人)

No	住民意見及び質問	事務局の回答
1	予約していなくても、乗降所にバスが来た場合は乗れるのか？	○予約していないと停留所に来ることはない。別の予約者がおり、停留所で止まった場合でも、運行経路が変わるため乗車出来ない。
2	本格運用になった場合は、路線変更はかなりあるのか？	○路線の増減はあると思うが、大きく変わることはないと考えている。
3	地域観光交通の乗降所は各部落に一つしかないのか？	○住民が集中している場所において半径 200m 徒歩圏内のほとんどの場所をカバーできているので、必要があれば増やしていく。
4	地域観光交通は何台で回していくのか？	○糸満市では 4 台購入する予定であるが、運行は 3 台で回していく。一台は予備で確保している。定員数は 10 名乗りを検討している。
5	運転手にはどのように乗車ポイントと乗車時間を連絡するのか？	○タブレットなどの携帯端末を配布し、そこに情報を配信していく。
6	予約した人が、予約時間に遅れた場合どうなるのか？	○1、2 分は待つかもしれないが、乗り合いなので、基本的には予約時間になってもいない場合は、キャンセルとみなし次の乗車ポイントに移動する。予約者が一人の場合は、もう少し待てる可能性もある。
7	乗車する人によっては、割引サービスなどはあるのか？	○中学生までは半額、高齢者で免許を返却した証明書がある場合も半額とすることを検討している。
8	乗降所の場所は住民へも周知するのか？	○最終決定すれば、住民の方も含め、広く告知していく。
9	運賃設定の距離制運賃において、乗り合いでいろいろな場所を経由した場合、料金は変わってくるのか？	○乗ったバス停から降りたバス停までの直線距離なので、他のバス停を経由しても料金は変動しない。
10	かねひでなどのショッピングセンターを乗降所とすることはできないのか？	○一部のショッピングセンターからは利用客は自家用車で来るため、バス停等に駐車スペースを割きたくないとの回答があった。
11	タクシー事業者を気にせずに、利用者にとって分かりやすい均一料金にしてはどうか？	○均一料金にしたことによって、タクシー運転手を廃業に追い込むことまでしていいのかという問題がある。
12	平等性を考慮すると、距離制運賃でも良いのではないか。	-
13	近距離移動でも乗降所に設定されていれば、予約できるのか？	○バス停に設定されていれば運行する。ただし、乗り合いであるので、バス停以外の場所で降ろすことはできない。
14	事業主体と運行は誰になるのか。また、バス停の設置や車両も糸満市が費用を出すのか？	○事業主体は糸満市であるが、運行はバス事業者を検討している。 ○糸満市が費用を出す。
15	通学でも利用できるのか？	○若干割高になるかもしれないが可能である。

表 4-4 喜屋武小学校区(1/2) (参加者 12 人)

No	住民意見及び質問	事務局の回答
1	東辺名では、集落が公民館よりもかなり離れた位置にあるため、できることならもう少し集落よりに配置してもらいたい。	○休憩場所がある位置がベストであるため、そこも考慮して再検討していきたい。
2	実験開始はもっと早めて実験期間を長くできないのか？	○国から予算をもらうのが4月になるため、どんなに急いでも5月になってしまう。また、次年度も継続運行するか検討する時間も必要なため、12月までの期間としている。
3	地域観光交通は補助をしなくても運行できるのか？ 喜屋武まで走っている路線バスを東辺名（つかへな）や上里まで延長してもらえないか検討して頂きたい？	○地域観光交通を運行しても赤字は避けられないため補助を出すことになる。既存路線バスをルート延長することは難しいと思う。 ○実証実験を通して、将来的に直行バスの方で東辺名や上里の人たちの足をフォローできるように考えている。
4	バスの運行はタクシー会社が行うのか？	○運行には乗り合い免許が必要であり、タクシー会社は現時点で乗り合い免許を持っていない。そのため、実験中はバス事業者に運行してもらう予定である。
5	地域観光交通を運行した場合、バス事業者と競合し、バス利用者が減ってしまうと思う。その場合、路線廃止の声が余計高まってくると思うがどのように考えているのか？	○公共交通事業の場合、民間事業者への影響は避けられないと思う。なるべく影響を最小限にするために、料金設定で調整していきたいと考えている。また、実験開始前には事業者と協議していきたいと思う。
6	他の市町村の場合と同様に民間事業者を気にせずに運賃設定をしてもよいのではないのか？ 雨天時など天候が悪い場合は、決まった乗降所ではなく、自宅の近くまで送ってもらうことはできないか？	○南城市が行っているおでかけなんじいでは運行後、タクシー事業者の固定客が激減したとの声もある。行政として、民間事業者の生活を圧迫してまで事業を行ってもよいのかという問題がある。 ○本事業はタクシーとは異なり乗合い運行であるため、悪天候の場合でも乗降所以外で降ろすことはできない。
7	運行時間帯は決まっているのか？ 運行時間が20時までとあったが、21時まで延ばすことはできないか？	○8時～20時までを検討している。 ○21時まで延ばすとタクシー事業者への影響も懸念されるため難しいと考えている。
8	豊見城の一周バスが通っており、住民にとってはかなり便利だと思うが、糸満市では考えていないのか？	○南部循環線でも、年間2千万円以上の赤字となっている。赤字が出る路線バスの運行依頼を新たに行うことは考えていない。
9	現在、琉球ガラス村を乗降所としているが、住民の立場からすると遠いので、南波平の停留所に変更して頂けないか？	○この事業の目的の1つが観光客の誘致であることから、住民に配慮しつつも観光客の誘致を考えると琉球ガラス村とさせて頂きたい。
10	実験を行いどの程度の利用があれば継続運行ということになるのか？	○現在の路線バスに行っている補助額よりも小さくなれば、十分継続できると考えている。
11	地域観光交通を定着させるためには、市民に一度利用してもらう必要がある。そのために、無料券を市民全員に配るなどの工夫や、乗ってもらうために周知徹底を行ってもらいたい。	○利用してもらうための工夫は検討していく。周知徹底についても徹底していく。

表 4-4 喜屋武小学校区(2/2) (参加者 12 人)

No	住民意見及び質問	事務局の回答
12	予約しなければ来ないとあったが、予約せずにバス停で待っていても来ないのか？予約のシステムを知らない人がいた場合どうなるのか？	○予約しなければバス停で待っていても乗れない。予約システムを広く知ってもらうために周知を徹底していきたい。
13	乗るときは 3 人同じ乗降所で乗り、降りる時は場所が違う場合は、予約の際にそれぞれが降りる場所を伝える必要があるのか？	○降りる場所が違う場合は、ルートや時間が変わってくるので、それぞれが降りる場所を伝えて予約してもらう必要がある。
14	5 月から実施ということか？その場合、意外に時間がないので、予約の方法などの周知は早めにしてもらいたい。	○早めに行っていく。
15	周知の徹底と運賃の適正化をしっかりとこなしてもらいたい。また、国が行っている福祉有償運行などとの連携も前向きに検討してもらいたい。	—

表 4-5 高嶺小学校区 (参加者 7 人)

No	住民意見及び質問	事務局の回答
1	指定乗降所はまだ変更可能なのか？	○変更可能である。住民の方の意見も考慮した上で決定していく。本格運用ではないため、実験中でも途中で変更することはできる。
2	地域観光交通を予約するための連絡先などはまだ決まっていないのか？	○予約における詳細については、現在検討中である。決まり次第、周知していく。
3	国吉に指定乗降所をもう一か所増やしてもらいたい。県道沿いにある翁長三味線店前に、スペースがあるのでそこを検討して頂きたい。	○検討していく。
4	乗降所から乗降所だけの移動であるのか？他の場所では降りることができないのか？	○バス停からバス停までの移動である。本事業はタクシーとはサービスが異なることをご理解頂きたい。
5	予約していなくても、先に予約した人が乗降所において、行き先が同じ場合は乗車できるのか？	○基本は予約していなければ乗車できない。しかし、行き先が同じであるならば、空き状況によっては乗車できる可能性もある。確実なのは、予約してもらうことである。
6	障がい者も乗車できるのか？	○車いす対応の車両を一台用意する予定であるので、障がい者の方も利用できるように検討している。
7	距離制運賃の場合、直線距離で運賃が決定するとあるが、他の人を迎えるために回り道をした場合どうなるのか？	○乗降所間を直線で結んだ距離から計算されるため、どんなに回り道をしたとしても加算されない。
8	各自治会で別途説明はするのか？	○市役所として各自治会で説明をすることは考えていない。しかし、自治会から区民への説明を求め、独自に声をかけてもらえれば、説明しに行くことはできる。

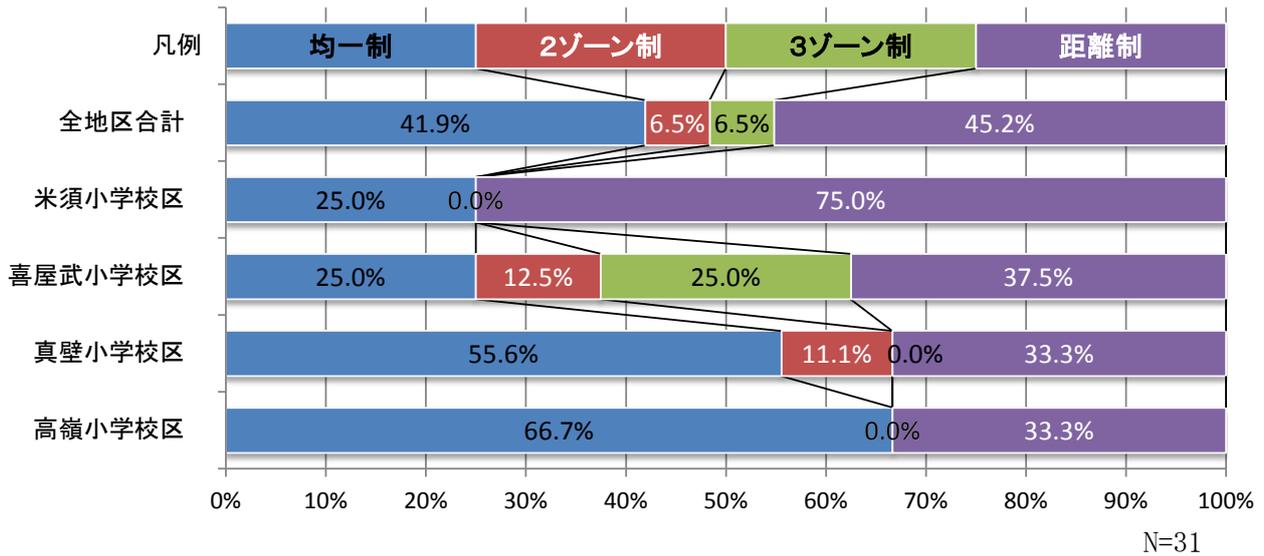
表 4-6 真壁小学校区 (参加者 10 人)

No	住民意見及び質問	事務局の回答
1	<p>地域観光バスにおいて、乗車人数が 10 名とあるが、団体客で同じ目的地に行きたいが定員をオーバーした場合はどうなるのか？ 同じグループでも到着する時間が遅れることになるのか？</p>	<p>○地域観光バスは 3 台で運行を検討しているため、定員オーバーの場合、残りの車両で対応していくことになる。団体客の場合、2 グループに分かれて乗車してもらうことになり、到着時間にズレが生じる可能性はある。ただ、団体客の場合、タクシーで移動した方が安くなる可能性もあるため、本事業のサービスをご理解頂いたうえで、どの公共交通を利用するか判断して頂く必要もある。</p>
2	<p>将来的には地域観光バスを既存路線バスの代替としていくのか？ 乗降所の設置については、新たに設置していくのか？又は既存バス停も供用していくのか？</p>	<p>○本実験には、既存路線バス廃止の危機がすぐそこまで迫っていることから、赤字が出ている既存路線の代替として成り立つかどうかを検証する役割がある。 ○乗降所については、新たに設置する箇所もあるが、既存バス停を活用する箇所もある。設置する乗降所は簡易な物であるため移動・撤去もできる。</p>
3	<p>実験中も既存路線バスは運行しているのか？ 既存路線バスも運行する場合、利用者に混乱を招くことにならないか？市民への周知はどのように行っていくのか？</p>	<p>○実験中も既存バスは運行している。 ○利用者の混乱を避けるため、市民への周知を住民説明会や糸満市の広報誌、FM たまんなどを活用して行っていく。</p>
4	<p>市民へ地域観光交通の乗車方法などを伝えることは次のステップであり、まずはこのような実験をすることを広く伝えるべきではないのか。</p>	<p>○本実験を行うことについては、アンケートや新聞のチラシなどを通して市民の方へ伝えていたため、ある程度の認知はされているのではないかと考えている。現在は利用方法など中身の部分を説明していく段階だと認識している。</p>
5	<p>運行時間帯はどうなっているのか？ 朝一の便に乗りたい場合、予約は何時までにとればいいのか？</p>	<p>○始発が 7 時台、最終が 20 時台を検討している。 ○朝一の便の場合に限り、前日までの予約を考えている。</p>
6	<p>2 人しか乗っていないから料金が上がることはないということではいいか。</p>	<p>○上がることはない。</p>
7	<p>事業として考えた場合、採算性を考慮した運賃設定にしなければならないと思うが、利用者としてはできる限り安い運賃にしてもらいたいという要望がある。今回のアンケートで安い運賃を要望して、その要望がどこまで反映されるのか？ 仮に実験当初の運賃設定で利用状況が悪かった場合、途中で運賃を下げるような対応もできるのか？</p>	<p>○本事業の委員会には、バス事業者やタクシー事業者も委員として参加頂いているので、民間事業者の意見と住民の意見、他事例での設定額などを総合的に考慮しながら決定していきたい。 ○今回は実験運行なので、途中で運賃を変更することは検討可能と考えられる。</p>
8	<p>今年実験をするとあるが、本格運用は来年 4 月からということになるのか？</p>	<p>○実験結果を踏まえ本格運用をするかどうか検討していくことになる。現段階では、いつから本格運用するかは決定していない。</p>

4-4-4 運賃に関するアンケート調査結果

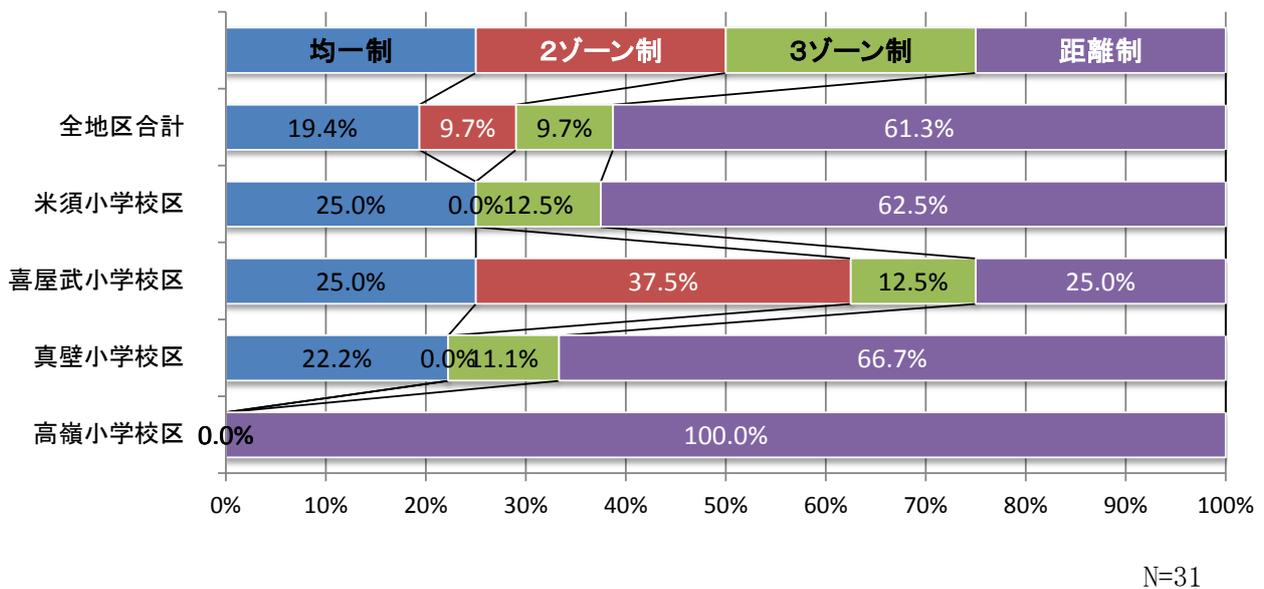
Q1 最も分かり易かった運賃形態はどれですか？

利用者が最も理解しやすい運賃形態は、地区毎にばらつきがあるものの全地区合計では「均一制」と「距離制」に大きく回答が分かれている。傾向としては中心地（糸満地区）から離れた地区ほど「距離制」と回答する割合が多い。



Q2 一番適正（公平）だと思われる運賃体系はどれですか？

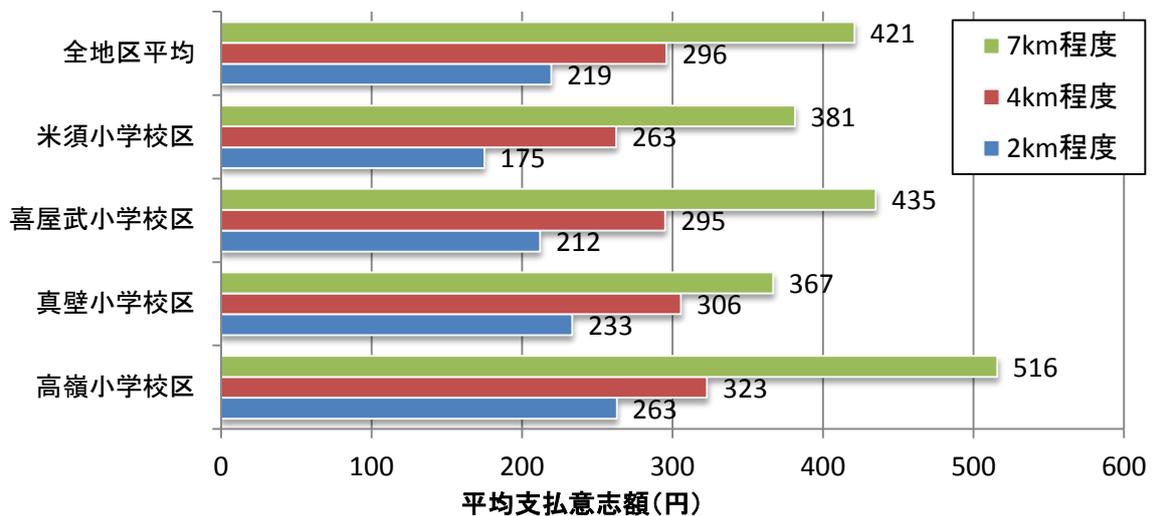
適正だと思われる運賃については、最も南に位置する喜屋武小学校区のみ「2ゾーン制」の意見が多いものの、その他の地区や全地区合計では「距離制」と回答する割合が最も多く全体の61%を占めている。



Q 3 どの程度の運賃（片道）なら利用してみたいと思いますか？

各地区から概ね直線距離で2km、4km、7kmに位置する代表的な施設を提示し、そこまでの片道運賃に関する支払意志額を聞いたところ、全地区平均でそれぞれ約200円、300円、400円との結果になった。

地区別では市の中心に位置する高嶺小学校区の平均支払意志額が高く、南に位置する米須や喜屋武小学校区の支払意志額が低い傾向となっている。



距離毎に提示した代表的な施設

米須小学校区

- 米須公民館 → 三和中学校（三和地区） 2.0km
- 米須公民館 → 南部病院（高嶺地区） 4.2km
- 米須公民館 → 道の駅いとまん（西崎地区） 7.2km

喜屋武小学校区

- 喜屋武小学校 → 南部病院（高嶺地区） 2.5km
- 喜屋武小学校 → 糸満ロータリー（糸満地区） 4.3km
- 喜屋武小学校 → 西崎運動公園（西崎地区） 6.7km

真壁小学校区

- 真壁小学校 → 南部病院（高嶺地区） 2.6km
- 真壁小学校 → 糸満市役所（糸満地区） 4.5km
- 真壁小学校 → 西崎運動公園（西崎地区） 6.7km

高嶺小学校区

- 高嶺小学校 → 糸満高校（糸満地区） 2.5km
- 高嶺小学校 → 糸満市役所（糸満地区） 4.1km
- 高嶺小学校 → 平和祈念公園（三和地区） 6.2km

5. 事例調査

表 5-1 県内事例調査一覧

No	地域・名称	人口密度 人/km ²	運営主体	運行主体	運行形態
5-1-1	(沖縄県石垣市) まちなかじゅんかんバス	205	【市町村】 石垣市※	【交通事業者】 東運輸	路線定期運行 コミュニティバス
5-1-2	(沖縄県読谷村) 鳳バス	1,110	【市町村】 読谷村	【交通事業者】 沖縄バス	路線定期運行 コミュニティバス
5-1-3	(沖縄県国頭村) 国頭村営バス	25	【市町村】 国頭村	【交通事業者】 国頭村	路線定期運行 コミュニティバス
5-1-4	(沖縄県南城市) おでかけなんじい おまかせなんじい	822	【市町村】 南城市	【NPO 等】 シルバー人材セ ンター	路線・区域運行 乗合タクシー 観光乗合タクシー
5-1-5	(沖縄県那覇市) 那覇まーい ゆいゆい号	8,160	【その他】 那覇市・観光協 会	【交通事業者】 那覇バス	路線定期運行 路線バス (観光周遊バス)

表 5-2 県外事例調査一覧

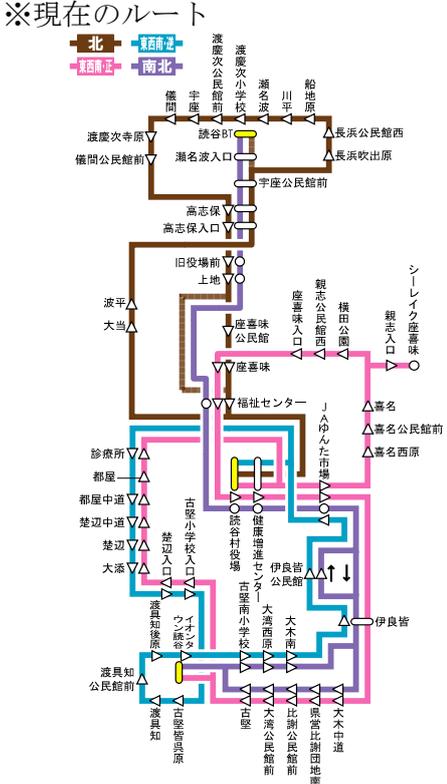
No	地域・名称	人口密度 人/km ²	運営主体	運行主体	運行形態
5-2-1	(北海道ニセコ町) にこっと BUS	25	【市町村】 ニセコ町	【交通事業者】 ニセコバス	区域運行 乗合タクシー
5-2-2	(秋田県) あきたエアポートライナー	—	【その他】 秋田二次アクセ スを進める会	【交通事業者】 地元タクシー事 業者(複数)	区域運行 乗合タクシー
5-2-3	(滋賀県東近江市) ちょこっとタクシー	389	【市町村】 東近江市	【交通事業者】 地元タクシー事 業者	路線不定期運行 区域運行
5-2-4	(広島県安芸太田町) あなたく	21	【市町村】 安芸太田町	【交通事業者】 —	区域運行 乗合タクシー

5-1 県内事例

5-1-1 まちなかじゅんかんバス

実施地域	石垣市内	運行形態	路線定期運行
実施時期	2012年2月の2週間、2013年10月より一般の乗合バスとしての運行に移行		
運営主体	【市町村】 実証実験時は石垣市地域公共交通協議会（本格運行後は東運輸）		
運行主体	【交通事業者】 東運輸（株）		
路線数	バスターミナル発着、東ルート、西ルートの2路線各両周り循環。西ルートが本格運行に至っている。		
運賃	実証実験時は無料。本格運行後は200円均一。		
運行目的	市街地の一部や周辺部に点在する公共交通空白地域の解消と、新空港や石垣港との交通結節機能の強化を図るため。		
運行頻度	東ルート、西ルートそれぞれ両回りとも1時間間隔で1日10周ずつ計40便運行。		
特徴	<p>高齢者を中心とする移動制約者の利便性向上を目的として導入された。わずか2週間の実験ではあったものの、一定の利用があり、本格運行を求める声も多かったことから、実証実験業務受託者の東運輸が自主的に翌年(2013年)秋より運行を再開した。</p> <p>現在、1日あたり両回りとも平日12便、土休日8便を運行している。</p>		
自治体の関与	実証実験時は国土交通省「地域公共交通調査事業」の補助金を活用。本格運行後は、自治体は特に運行には関与していない。		
運行経路	<p>※実証実験時のルート</p>		
画像			

5-1-2 読谷村コミュニティバス「鳳バス」

実施地域	読谷村内	運行形態	路線定期運行
実施時期	2009年4月～		
運営主体	【市町村】読谷村		
運行主体	【交通事業者】沖縄バス(株)		
路線数	北ルート、東西・南ルート、南北ルートの3路線(循環型)		
運賃	200円均一。1日券は400円。		
運行目的	読谷村では、既存公共交通の利用が難しい、村役場までのアクセスの利便性を保つため、クルマを利用しないで訪れる来庁者(村民のみ)に対し、片道分のタクシー代を補助していた。また、役場周辺の基地跡地の返還、再開発の一環として、健康増進センター、読谷中学校等の建設が進められ、役場周辺地域へ訪れる人が増加することも見込まれた。そのような背景のもと、役場周辺地域へのアクセスをより容易にすること等を目的として、2009年4月よりコミュニティバスの運行が開始された。		
運行頻度	循環ルート両周りとも平日8周、土休日4周。		
自治体の関与	運行開始初年度は、使用するバス車両の購入やその他の支出のため、防衛省「特定防衛施設周辺整備事業」を活用した。		
特徴	<p>当初から本格運行が行われているほか、1日券の設定があること、中学生も子ども料金で乗車できるなどの意欲的な取り組みも見られる。</p> <p>2010年9月 以前は回送していた、各路線の出入庫便を、営業運行に変更。 2013年7月 各路線の大幅なルート改編。</p> <p>現在は、北ルートは平日のみ10周(片周りのみ)、東西・南ルートは平日のみ両周り計15周、南北ルートは土休日のみ4往復運行されている。 車両は読谷村が保有しており、運行主体へ貸与する形で事業用登録(緑ナンバー)している。</p>		
運行経路	<p>※現在のルート</p> 		
画像			

5-1-3 国頭村営バス

実施地域	国頭村内	運行形態	路線定期運行
実施時期	東線：1987年～ 奥線：2004年10月～		
運営主体	【市町村】国頭村		
運行主体	【市町村】国頭村 市町村運営有償運送：自家用白ナンバー		
路線数	東線、奥線の2路線。		
運賃	100円～600円の区間運賃。通学定期券あり。		
運行目的	国頭村の中北部地域は、道路沿線人口も少なく交通事業者の採算運行が厳しい地域であることから、廃止代替バスとして村民の生活交通確保を目的に運行されているものである。		
運行頻度	東線：2往復／日 奥線：3往復／日		
自治体の関与	バスの運営・運行を行っている。		
特徴	<p>東線：東海岸側にはもともと路線バスは無く、安波・安田など集落ごとに保有するマイクロバスが運行されていたが1987年に現道路運送法第79条の「自家用有償旅客運送」として国頭村が運営・運行を開始した。</p> <p>奥線：奥線の運行する西海岸側は、国・県・村による補助を活用して路線バス（69番奥線）が運行していたものの、補助制度の変更や乗車密度の低下に伴い、国からの補助が打ち切られた。その結果、県・村の負担が大きくなったことから東線同様に村営バスとして2004年から運行を開始している。</p> <p>※2004年の奥線運行開始に伴い、新たに比地線（辺士名～比地）を追加して運行を始めたが2006年に廃止されている。</p>		
運行経路	<p>※現在のルート</p> <p>奥線ルート：辺士名(へんとな) → 辺士名バスターミナル → 宇良(うら) → 伊地(いぢ) → 奥(おく)</p> <p>東線ルート：安田(あだ) → 伊部(いぶ) → 楚洲(そす) → 安波(あは) → 与那(よな) → 謝敷(じゃしき) → 佐手(さて) → 辺野喜(へのき) → 宇嘉(うか) → 宜名真(ぎなま) → 北国(きたくに)小学校 → 辺戸岬(へどみさき) → 辺戸 → 奥(おく)</p>	画像	

5-1-4 南城市おでかけなんじい・おまかせなんじい

実施地域	南城市内	運行形態	区域運行
実施時期	2013年12月～2014年3月末 2014年4月～2014年9月末 ※おまかせなんじいを新たに運行		
運営主体	【市町村】南城市		
運行主体	【NPO等】南城市シルバー人材センター（有償時：鏡原第一交通）		
路線数	おでかけなんじい：路線型では無く区域運行（ドアツードア） おまかせなんじい：路線型（一部デマンド）		
運賃	実験期間中は無料（65歳以上の会員、観光客限定）。 2014年12月10日より300円均一による有償運行開始。		
運行目的	4町村の合併に伴い、未だ行政サービスの窓口やイベント開催地等が分散されたままであることから、交通弱者（とりわけ高齢者）に対する移動手段の確保を大きな目的として実験を行っている。また、観光産業振興の観点から利用対象者に観光客が加えられている。		
運行頻度	おでかけなんじい：10人乗りハイエース4台で区域運行（市民向けフルデマンド） おまかせなんじい：10人乗りハイエース1台で区域運行（観光客向けセミデマンド）		
自治体の関与	沖縄振興特別推進交付金事業（市町村）を活用。 事業名：デマンド交通実証実験事業（H24～H27）		
特徴	南城市内であればドアツードアで利用できる。利用には事前に会員登録が必要（観光客は不要）であり、当日なら1時間前までに電話で予約すれば利用可能。デマンドに必要な予約システムはNTT東日本のクラウド型システムを採用しており、予約・運行管理をシルバー人材センターに委託するなど様々な運行コスト削減策が取り入れられている。2014年2月時点では市民向けサービスは日あたり約80人の利用があり今後も増加傾向にあるなど好評である。実験終了後は数百円程度の有料化を目指している。 2014年4月からは新たに「おまかせなんじい」として周遊観光客に特化したセミデマンド型の交通サービスを実施中。2014年12月10日より有償運行開始。		
おでかけなんじい	<div data-bbox="331 1240 887 2029" data-label="Complex-Block"> <p>南城市デマンドバス実証運行のお知らせ</p> <p>おでかけ なんじい スタート!</p> <p>会員大募集</p> <p>南城市デマンドバス「おでかけなんじい」とは？</p> <p>事前の電話予約に応じて、利用者の自宅まで乗り合い小型バスが迎えに行き、目的地までお送りします。買い物、外食、通院などにご利用下さい。移動は市内に限ります。</p> <p>▼対象▼ 南城市にお住いの65歳以上の方 ※1人で乗り降り出来る方</p> <p>▼料金▼ 無料 詳しくは裏面へ!</p> <p>お問い合わせ お申込み 098-949-1235 イチニサンゴー!</p> <p><small>（受付時間）午前8時～午後9時 年末年始（12月31日～1月3日）を除く毎日 おでかけなんじい受付センター（公益社団法人南城市シルバー人材センター内）</small></p> </div> <div data-bbox="911 1671 1401 2024" data-label="Image"> </div>		

観光! おまかせなんじい

南城市観光周遊型デマンドバス

実証実験運行期間
平成26年
9月30日(火)まで

アンケートにご協力下さい

ご利用無料



※南城市を訪れる観光客のみみなさまが対象です。
 ※移動は「南城市内」に限ります。
 ※寄り道ポイントで降車希望の方は、お乗りの際に運転手へお伝え下さい。

ご利用方法

30分前までの電話での予約が必要です

- 1 メインポイントから乗車(定時で出発)
- 2 寄り道ポイントで下車したい場合は、乗車時に運転手に申告
- 3 寄り道ポイントから次の目的地までは、「おまかせなんじい」で移動

予約先 ☎098-949-1235

※混雑等により、時刻どおりに出発できない場合がございます。

乗降場所	出発時間				
	始発便	2便	3便	4便	最終便
1 ユインチホテル南城	9:00	11:00	13:00	15:00	17:00
2 安座真船待合施設	9:25	11:25	13:25	15:25	17:25
3 あざまサンサンビーチ	9:30	11:30	13:30	15:30	17:30
4 地域物産館/がんじゅう駅	9:40	11:40	13:40	15:40	17:40

☆ ユインチホテル南城	到着予定時刻				
	11:00	13:00	15:00	17:00	18:00

お問合せ 予約先 ☎098-949-1235

受付時間 毎日 午前8時～午後9時

おまかせなんじい受付センター(公益社団法人南城市シルバー人材センター内)

おまかせ
なんじい

南城市内乗合バス

「おでかけなんじい」 変更のおしらせ



「利用料金」・「利用対象者」が変わります！

【利用料金】無償での実証運行は、平成26年12月8日をもって終了しました。

12月10日からは、**有償(300円、1人/1回の利用)**でのご案内になります。

【利用対象者】有償運行開始後は、1人で乗降できる方であれば**年齢に関係なく**
ご利用できます。(未就学児のみでの乗車は出来ません)



ご利用は
事前登録が
必要なん!!

【運行時間】8時台～20時台(1時間間隔便の計13便)

【予約方法】30分前までに電話にて予約してください

※8時台の便は、前日予約が必要です

南城市内乗合バス「おでかけなんじい」とは？

市内の乗合バス「おでかけなんじい」が、実証運行中です!!
事前の電話予約に応じて、利用者の自宅まで乗合小型バスが
迎えに行き、目的地までお送りします(市内に限る)。買い物、外食、
イベントなどにご利用ください。(※ 貸切ではなく乗り合いです)



無償実証運行期限 平成26年12月8日(月)まで《運行終了しました》

有償実証運行期間 平成26年12月10日(水)～平成27年3月31日(火)まで

お問合せ
お申込み

098-949-1235

(受付時間) 午前8時～午後9時 年末年始(12月31日～1月3日)を除く毎日

おでかけなんじい受付センター (公益社団法人南城市シルバー人材センター内)

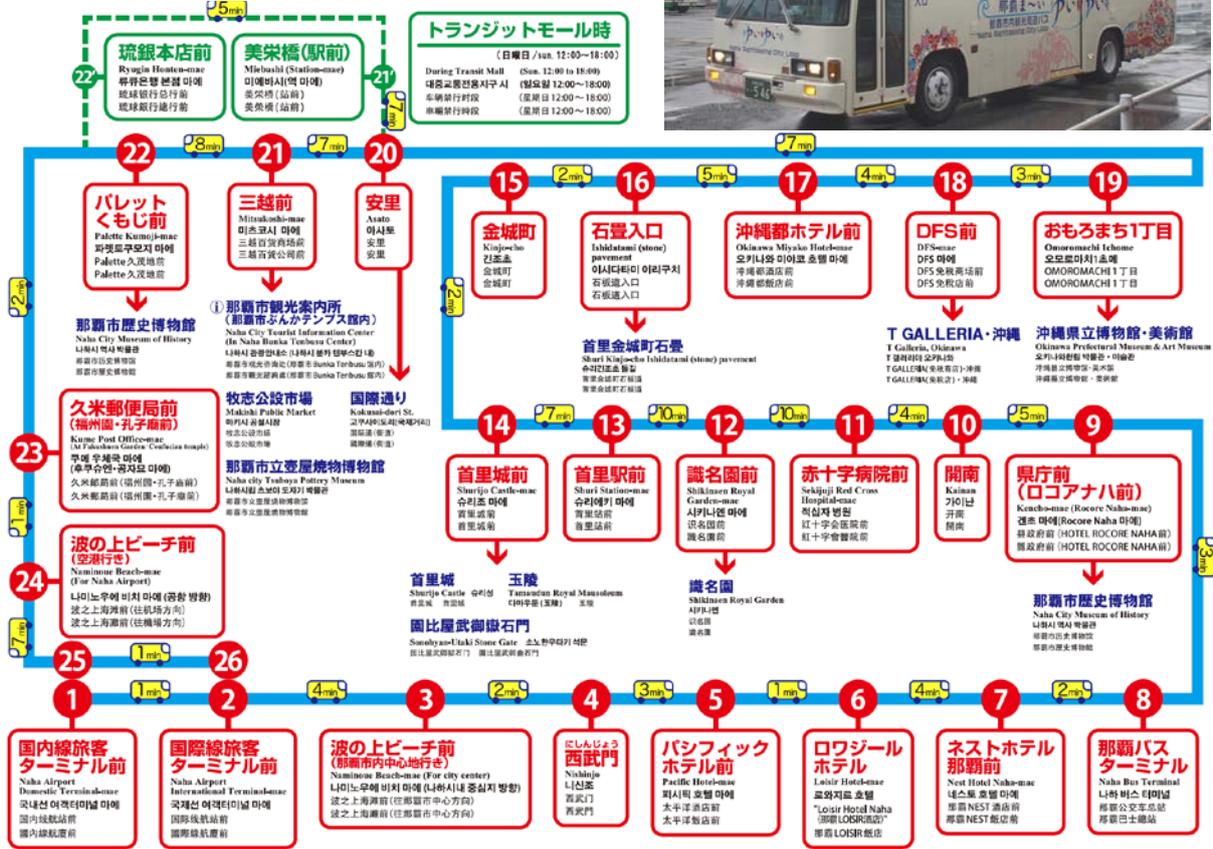
おでかけ
なんじい
有償運行

5-1-5 那覇まーい ゆいゆい号

実施地域	那覇市内	運行形態	路線定期運行
実施時期	2013年6月～		
運営主体	【その他】那覇市観光協会 ※那覇市からの運営委託		
運行主体	【交通事業者】那覇バス(株)		
路線数	1路線(片廻り循環型)		
運賃	大人:230円、小児120円均一 一日乗車券:大人660円、小児330円 バスモノパス:大人1,000円、小児500円(那覇バスとモノレール共通一日乗車券)		
運行目的	那覇まちま～い事業(観光地元ガイド)と連携した観光周遊バス実証実験で、観光客に市内を周遊してもらうことで着地型観光のモデルとし、将来的にはバス会社の自主運行を目指している。		
運行頻度	2014年8月より平休日とも18周/日(9:00～17:30発、30分間隔、片廻りのみ)		
自治体の関与	実証実験期間はバス運行に要する経費及び運賃収入見込み額と実収入との差額について補助している。		
特徴	<p>那覇市内の観光地、名所、商業施設等を循環する観光周遊バスとして2013年6月より実験運行を開始。企画、運営は那覇市観光協会(那覇市より委託)が行い、運行は那覇バスが行っている。</p> <p>2014年8月からは運行回数(25便→18便)、運行ルートを変更し、クルーズ船ターミナルや那覇空港まで利用できるようになっている。</p> <p>2014年10月まで午前の便には那覇まちま～いガイドが同乗案内を行っていた。</p> <p>2015年3月まで実証実験として運行を行い、実験後はバス事業者単独による運営・運行を目指している。</p>		

那覇まーい ゆいゆい号

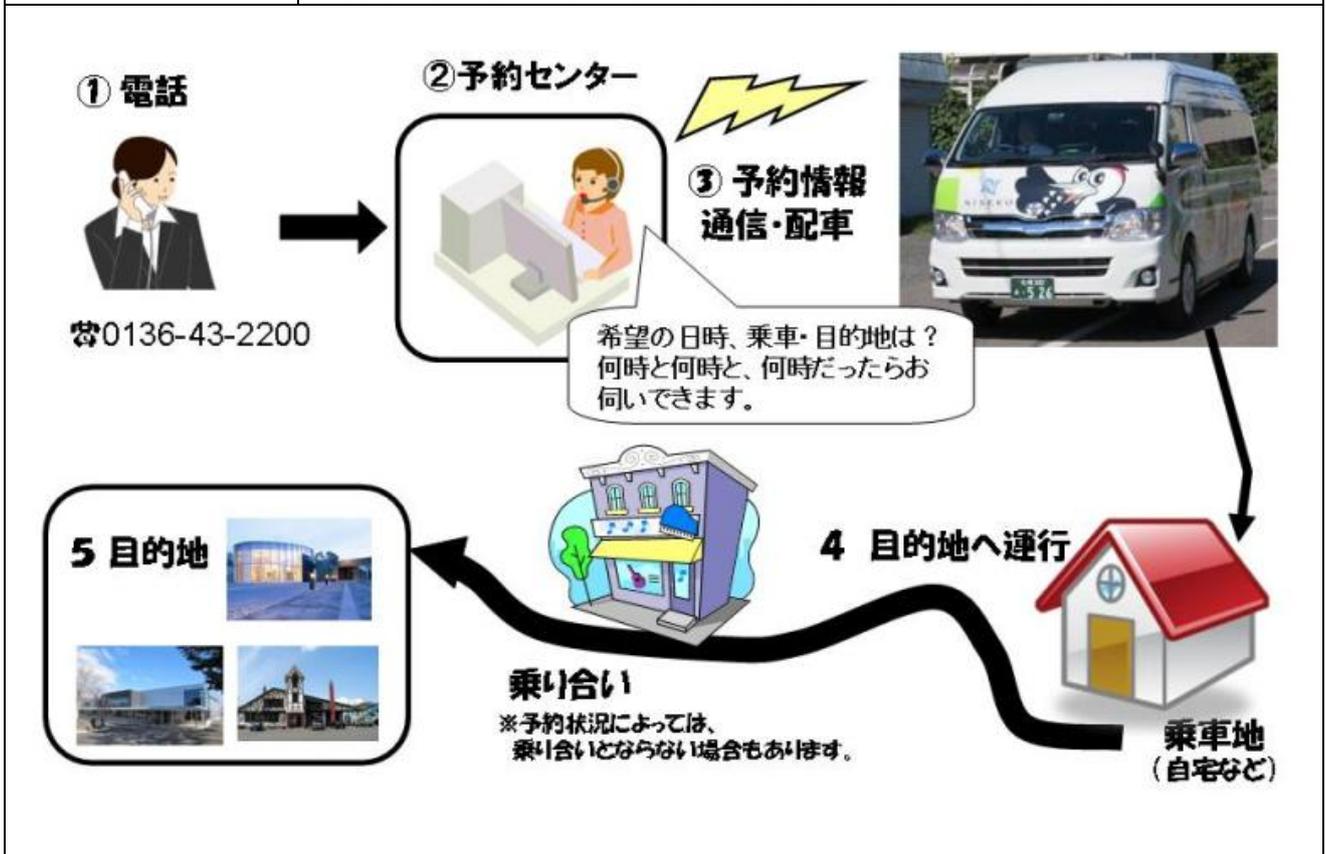
那覇市内観光周遊バス
Naha Sightseeing City Loop



5-2 県外事例

5-2-1 にこっとBUS

実施地域	北海道 ニセコ町	運行形態	区域運行 乗合タクシー
実施時期	2012年10月～		
運営主体	【市町村】ニセコ町		
運行主体	【交通事業者】ニセコバス株式会社		
路線数	区域運行（ドアツードア）		
運賃	大人200円、中学生以下100円、就学前児童 無料、		
運行目的	スクールバス、福祉バス、一部の路線バスを統合した町内循環バス「ふれあいシャトル（路線定期）」を運行していたが、人口減少・少子高齢化の進展、利用者の減少を受けて廃止し、代替交通手段として「にこっとBUS」を運行開始。		
運行頻度	午前8時から午後7時まで 平休日とも毎日運行		
自治体の関与	総務省の過疎地域等自立活性化推進交付金事業を活用して実験を開始し、現在はニセコ町からバス事業者へ運行を委託。		
特徴	<p>運行時刻表は無く、予約時に希望に近い時間帯の利用が可能。利用対象は町民に限らず、町外、観光客も対象としている。運行車両は10人乗りワゴン車2台。</p> <p>実験時は住民向けとは別に観光客向けに特化したエリア・コースを設定していたが、実験で終了している。</p> <p>平成25年度の事業評価では月間利用者数が目標25,200人に対し、実績では16,497人となっている。</p> <p>また、ニセコ町では別途学校生徒（小中高）向けにバス車両を使ったスクールバスを6系統運行しており、旧来どおり学生以外も混乗化にて利用する事が出来る。登校時（7時台1便）、下校時（14～18時台3便）</p>		



5-2-2 あきたエアポートライナー

実施地域	秋田県	運行形態	区域運行 乗合タクシー
実施時期	2002年～		
運営主体	【その他】秋田空港からの二次アクセスを高める会		
運行主体	【交通事業者】地元タクシー事業者（7社）		
路線数	乗合タクシー		
運賃	大人片道1,500～10,000円、小学生以下半額		
運行目的	秋田空港は、最寄りの新幹線駅であるJR秋田駅から24kmも離れており、多くの観光客にとって目的地までスムーズにアクセスできる手段が極めて乏しいものとなっていた。そのため、秋田空港から主な観光地まで乗合による安価なジャンボタクシーを運行して、費用や時間の軽減を図り、空港を利用する観光客の利便性を向上させ、レンタカーや自家用車などの個別輸送からの利用転換を目的としている。		
運行頻度	秋田空港を起点に終点が8ゾーン（8路線） 路線により1～11往復／日		
自治体の関与	運営主体に対し、秋田県、市町村らが補助金を支出。 運行事業費に対する補助金の割合は35%（平成18年当時）		
特徴	運営主体の「秋田空港からの二次アクセスを高める会」は地元の観光協会、交通事業者、空港関係者、観光業者など14団体を中心とする任意団体であり、直接の運行は終点ゾーン毎に賛同してくれる交通事業者（計5社）が行っている。 乗降場所は地区（交通事業者）によって異なり、自宅等の指定した場所で乗れる地区もあれば乗降所が定められている地区もある。 2015年3月20日（金）には利用者20万人達成記念セレモニーが秋田空港で開催された。		

路線／行き先	運行会社	大人運賃	往復／日
速籠便 （秋田市内）	キングタクシー	1,500～2,500円	11
男鹿半島号 （船越・男鹿駅・男鹿温泉郷方面）	キングタクシー 秋田中央トランスポート	1,500～4,000円	3
男鹿西海岸号 （船越・男鹿駅・門前・戸賀・男鹿温泉郷方面）	キングタクシー 秋田中央トランスポート	1,500～4,600円	3
玉川号 （角館・田沢湖・玉川温泉方面）	キングタクシー	2,600～6,000円	1
乳頭号 （角館・田沢湖・乳頭温泉）	キングタクシー	2,600～4,000円	4
栗駒号 （横手・湯沢・羽後・小安郷・秋の宮・栗駒方面）	湯沢タクシー マルトタクシー	5,200～10,000円	5
本荘・象潟号 （本荘・西目・仁賀保・象潟方面）	象潟合同タクシー	5,000～6,000円	4
大仙・美郷号 （刈和野・大曲・中仙・六郷方面）	中仙タクシー	3,000～4,000円	9



5-2-3 ちょこっとタクシー

実施地域	滋賀県東近江市	運行形態	路線不定期・区域運行
実施時期	2007年4月～		
運営主体	【市町村】東近江市		
運行主体	【交通事業者】湖国バス株式会社、株式会社近江タクシー湖東 他2社		
路線数	乗合タクシー		
運賃	大人200円、小学生以下100円、就学前児童 無料 一般回数券、中学生～大学生回数券、子供回数券、1日乗車券500円 一か月乗車券 大人6,000円 中学生～大学生4,500円 小人2,200円		
運行目的	平成17年2月に近隣市町村が合併し東近江市となる。合併後に生活交通路線の継続的な維持・確保を目的に運行。		
運行頻度	路線により 2～12往復/日		
自治体の関与	実験時には国土交通省の公共交通移動円滑化設備整備費補助、運行後は滋賀県のコミュニティバス運行対策補助金や市財源を活用している。		
特徴	<p>従来運行していたちょこっとバス（路線定期運行）の路線削減（12→8）を行い新たにちょこっとタクシー（路線不定期・区域運行）を導入。 ちょこっとタクシーは予約に応じて決まったダイヤ・ルートを運行する路線不定期運行型が13路線、区域内の指定乗降所間を運行する区域運行型が1区域ある。 ちょこっとタクシーの利用者数は全体では年々増加傾向にあるものの、年間利用者数が10名に満たない路線も一部ある。また、路線削減したちょこっとバスの利用者が増加し、ちょこっとタクシーの利用者が減少する地区などもあり、現在も継続的な見直しが図られている。</p> <p>年間乗客数 ちょこっとバス H23：147,865人（8路線合計） ちょこっとタクシー H22：19,278人、H23：29,393人、H24：32,994人 出典：東近江市コミュニティバス第3次再編計画 平成25年5月</p>		

	路線・区域名	往復/日
1	湖東東循環線	5
2	湖東西循環線	5
3	愛東北線	4
4	愛東南線	4
5	甲津畑線	2
6	小脇循環線	6
7	建部循環線	6
8	五個荘循環線	6
9	市辺線	8
10	平田線	8
11	神郷線	12
12	ドリーム城東線	12
13	新宮須田線	12
14	蒲生エリア	区域運行 7時～18時 毎時1便

- ・30分前までに予約
- ・早朝7時8時の便は前日までに予約
- ・バス停/乗降所が指定されている
- ・区域運行は5つのエリアに分かれており、同一エリア内か共通エリア間のみ利用可能



5-2-4 あなたく

実施地域	広島県安芸太田町	運行形態	区域運行 乗合タクシー
実施時期	2004年～		
運営主体	【市町村】安芸太田町		
運行主体	【交通事業者】地元タクシー事業者（複数）		
路線数	乗合タクシー		
運賃	200円均一（一部500円）		
運行目的	平成15年10月のJR可部線（三段峡～可部区間）の廃止により、公共交通体系の見直しと生活交通路線の確保を目的としている。		
運行頻度	8路線、2～5便/日、概ね8:00～18:00		
自治体の関与	運賃収入見込等を含め安芸太田町と委託先のタクシー事業者が協議し、固定の委託料を算出、契約している。運賃収入はタクシー事業者の収入としている。		
特徴	<p>平成16年に合併前旧加計町穴地区でデマンド運行の試験導入において、利用者より高い満足度が得られたことを背景に取り組みされている。</p> <p>運行委託は本来のタクシー事業者の営業エリアを考慮して複数事業者に分割されており、地域住民の事業者に対する信頼度向上等に寄与している。</p> <p>固定の委託料に対して、運賃収入はそのまま委託先のタクシー事業者の収入となるため、各事業者の主体性が上がると同時に、本来のタクシー事業との住み分けを事業者自身が考え、実行する事ができるとしている。</p> <p>また、利用促進として各運行区域で、ダイヤ設定・利用方法の住民説明会を開催、さらに高齢者向けに乗降介助を行うあなたく特別便を試験運行するなど、様々な取り組みを行っている。</p> <p>年間利用者数：19,753人（平成24年度）</p>		

