

新しい公共交通検討事業調査報告書

(概要版)

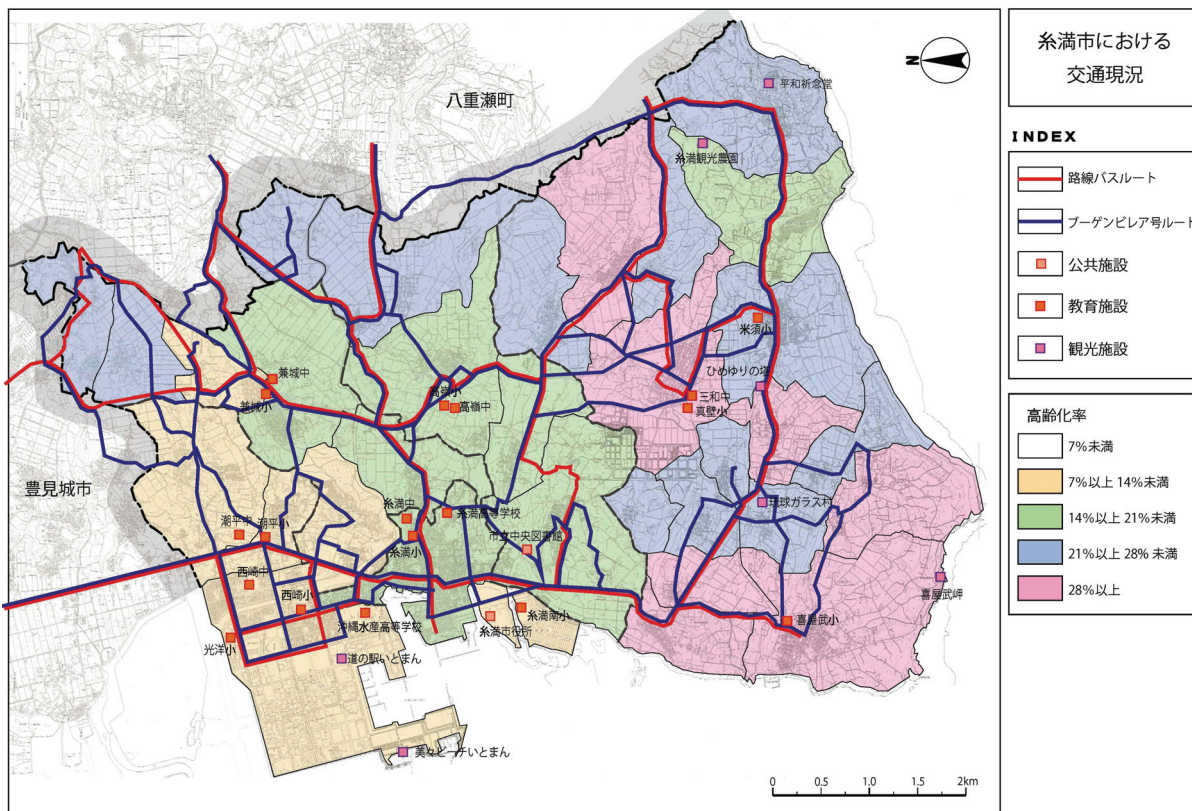
平成25年2月

沖縄県 糸満市

目次

1	調査の背景と目的	1
2	糸満市の公共交通を取り巻く現況	2
3	市民等ニーズの把握	5
4	公共交通に関する現状と課題の整理	8
5	今後の糸満市公共交通の基本方針	9
6	既存バス路線の見直し	14
7	実証実験に向けて	16

＜糸満市における交通現況＞



1 調査の背景と目的

本事業は、公共交通の維持・活性化に向け、行政と事業者だけでなく、利用者である住民や企業などが連携・協働する持続的な仕組みを検討する。また、路線バスの利用促進、コミュニティバス・タクシー、乗合タクシー等の導入など、地域の実情にあった新たな公共交通の可能性・方向性を示すこととあわせて、今後予定している実証実験に向けての基礎資料とすることを目的とする。

■糸満市の市民の足の状況

- ◆市民のバス離れが進行し、バス利用者が減少
⇒赤字路線の運行を維持するため、バス事業者に補助金を支出
- ◆企業（民間）送迎バスの高齢者利用制度（ブーゲンビリア号）導入により、バス利用者の減少

■観光振興の取り組み

- ◆『糸満市誰もが訪れたくなるまちづくり事業』の推進
⇒魅力的な農村漁村（ムラ）へ観光客を誘導
- ◆空港から観光宿泊施設への送迎バスの独自運行

■課題

- ◆公共交通問題は、行政とバス事業者の赤字補てんの議論に終始していた。公共交通をまちづくりの原動力として捉えた議論に転換する必要がある。

- ◇ 脆弱な公共交通の中にある農村漁村（ムラ）を観光資源化する取り組みとの関係
- ◇ 観光宿泊施設独自の送迎バス運行との関係
- ◇ ブーゲンビリア号の運行による高齢者の交通確保とバス利用減少の関係
- ◇ 拡大する公共交通空白地帯と公共交通存続のための赤字補てんの存在
- ◇ 那覇市への交通網が整備されたが、公共交通が連動していないこと

■本調査の目的

本市公共交通に横たわる課題を踏まえ、観光の視点や公共交通の支え手の発掘など公共交通の可能性・方向性を検討する。

調査の成果は、今後の実証実験等具体的な取組みに展開する
市民及び観光客の足を確保（利便性向上）し、公共交通の利用促進を目指す。

2 糸満市の公共交通を取り巻く現況

(1) 人口及び高齢化率

① 人口

糸満市全体の人口は 58,940 人（平成 24 年 3 月末日現在）である。字別にみると、西崎町が 10,706 人（18.2%）で最も多く、次いで字糸満が 10,236 人（17.4%）、字兼城が 5,206 人（8.8%）となっており、市北部に人口が集中している。

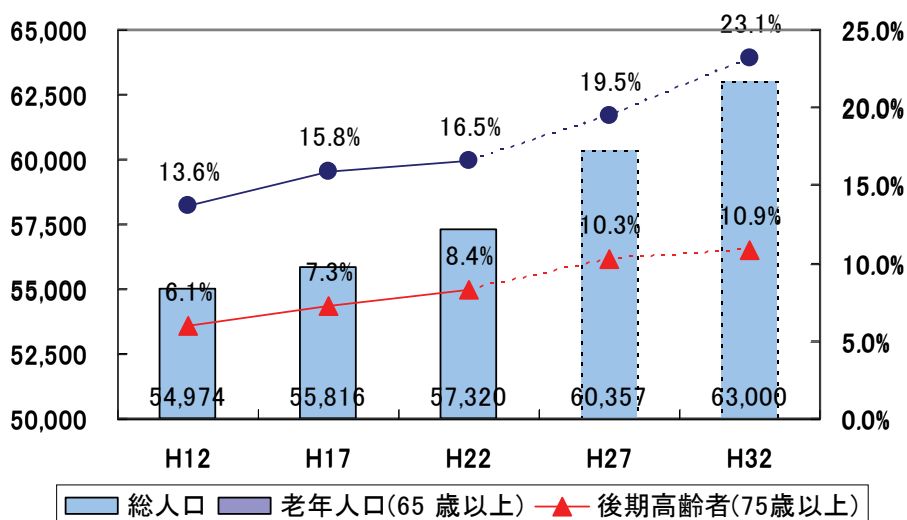
また、平成 32 年の人口は、第 4 次糸満市総合計画では 63,000 人になることが見込まれている。

② 高齢化率

糸満市全体の高齢者率は 15.6%（平成 24 年 3 月末日現在）であり、市南部で高齢化率が高い。（字小波蔵には老人ホームがあるため、高齢化率が高い数値を示している。）

また、国立社会保障・人口問題研究所の調査によると、平成 32 年の高齢化率が 23.1%となり、高齢化の進展を予想している。

糸満市の人口及び高齢化率の推移



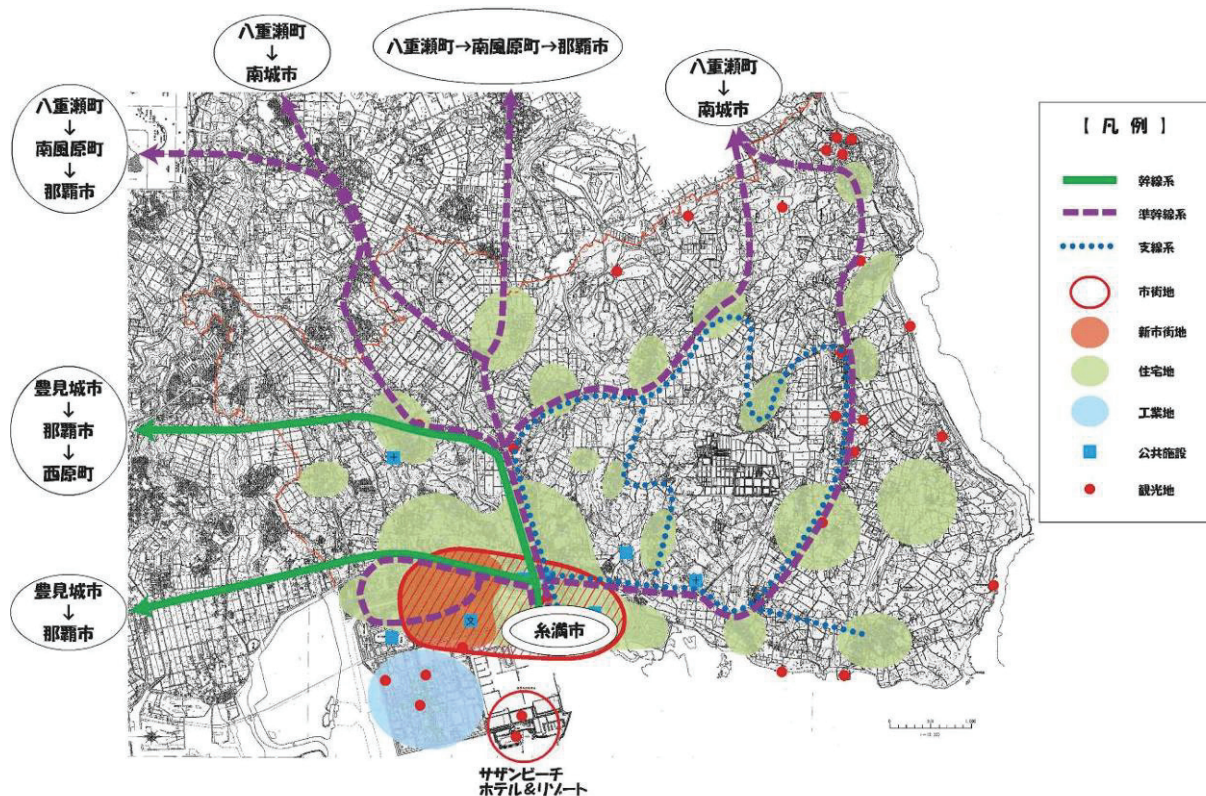
資料：平成 27 年、平成 32 年高齢化率：国立社会保障・人口問題研究所
 平成 27 年人口：糸満市老人福祉計画及び介護保険事業計画（第 5 期）
 平成 32 年人口：第 4 次糸満市総合計画

(2) 路線バスの状況

① ネットワークの状況

現在、糸満市には、琉球バス交通・沖縄バス・那覇バスによる路線バスが運行されており、市内循環線2路線を含む16路線が糸満市内を通過・循環している。

図. 路線バスのネットワーク

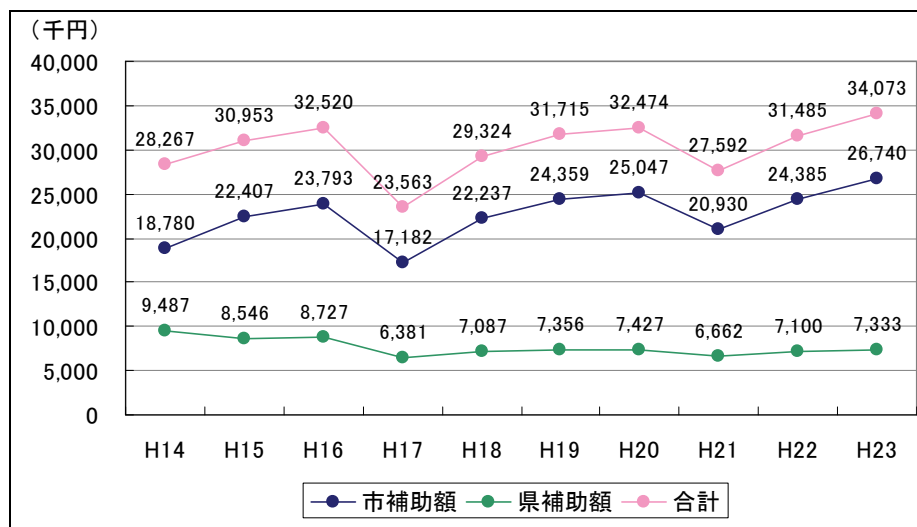


② 不採算路線への補助金拠出状況

糸満市では、市内を通過・循環しているバス路線のうち、不採算路線の4路線に対して赤字を補填するための補助金を拠出し市内の公共交通網を維持している状況である。

赤字路線バス事業費の推移は、平成20年度路線バスの運行本数の見直し等により、補助金額の減少がみられるが、その後は増加傾向にある。

▼補助金拠出額の推移状況

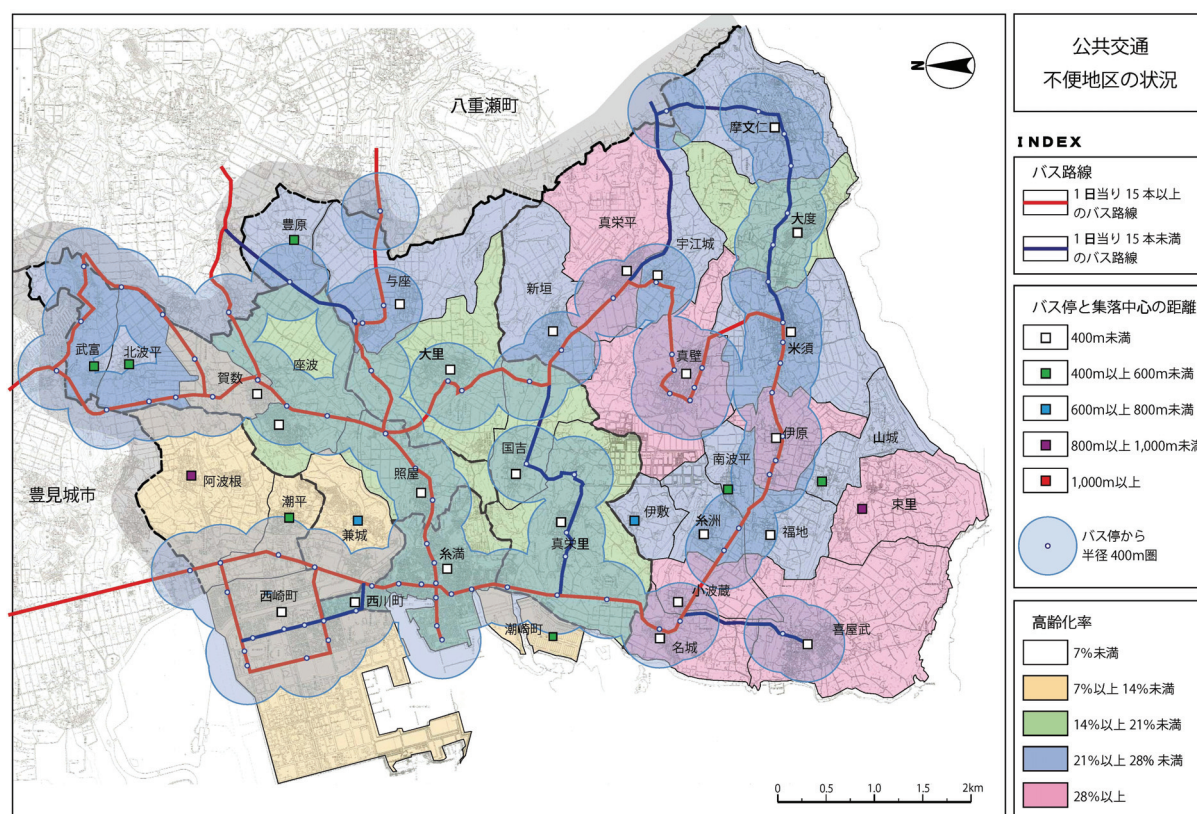


平成21年度より送迎バス活用モデル事業（ブーゲンビレア号）開始

③ 公共交通空白地域の状況

現在、糸満市内を走る路線バスのバス停から 400mの距離をプロットし、バス停までの利用限界距離（400m）を超えたエリアと字との関係を確認すると、糸満市の大部分の字は、バス停までの利用限界距離（400m）内に収まっているが、三和地区の字束里・字山城や、兼城地区の字阿波根・字兼城等でバスの大規模な空白地帯がみられる。

また、南部地域では路線バスは運行されているものの、運行本数が1日15本以下の路線が多く、公共交通が利用しづらい状況にある。



(3) その他公共交通機関の状況

① 民間施設送迎バスの状況

民間事業者の協力により運行する送迎バスの空席を活用して、高齢者の外出支援や交通不便地域の改善を図ることを目的として、市は送迎バス活用モデル事業（ブーゲンビレア号）を平成20年5月から実施している。

ブーゲンビレア号の年間利用者数は、平成23年度は13,459人である。また、申込者数の累計は630人となっている。

ブーゲンビレア号利用者数等（人）

	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度
利用者数	6,177	12,937	13,558	13,459
月平均利用者数	562	1,078	1,130	1,122
申込者数	373	108	89	60
申込者数累計	373	481	570	630

3 市民等ニーズの把握

(1) アンケート調査について

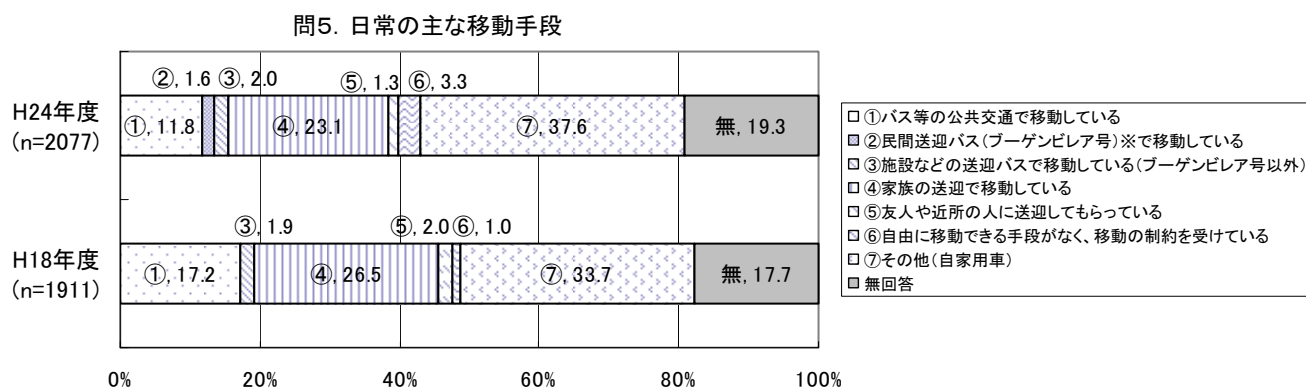
- ① 全世帯アンケート（糸満市全世帯：19,652 世帯）
- ② 高齢者アンケート（ブーゲンビリア号に関するアンケート）
- ③ 学生アンケート（小・中・高校生）
- ④ 観光客アンケート（琉球ガラス村、道の駅いとまん、糸満観光農園）

(2) アンケート結果（抜粋）

① 交通弱者の存在について

「公共交通がないと困る人」は、西崎地区が 19%と最も多く、次いで三和地区が 16%とである。また、普段の移動において「自由に移動できる手段がなく、移動の制約を受けている」割合は、高嶺地区では7%と最も高く、市全体では3%である。

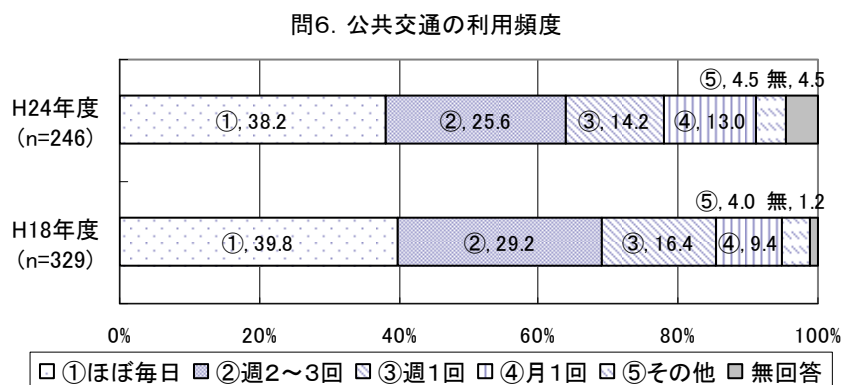
⇒市全体として交通弱者となっている方の割合は3%程度であるものの、公共交通空白地域や交通不便地域となっている地区が一部存在する。



② 路線バスの利用について

普段の移動において、「バス等の公共交通で移動している」人は12%であり、平成18年の17%から減少傾向にある。そのうち、日常的に利用（週に1回以上）している割合は、18歳未満の学生や高齢者を中心に78%である。

⇒路線バスの利用は減少傾向にあるが、糸満市民の重要な交通手段となっている。



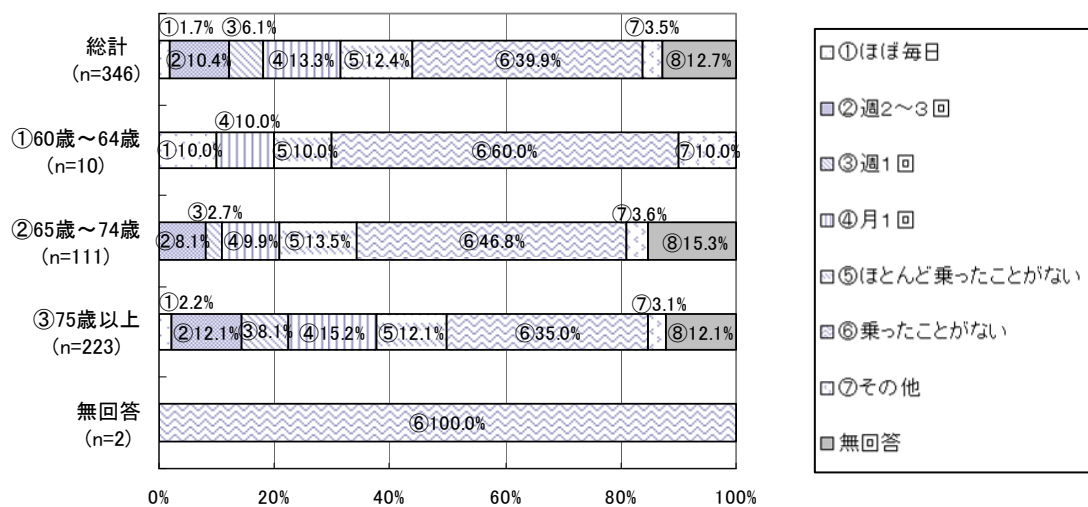
③ ブーゲンビリア号について

高齢者の 67%の方がブーゲンビリア号を「知っている」と回答しており、そのうちの 2 割が、日常的に利用（週に 1 回以上）していると回答している。また、ブーゲンビリア号の利用実態アンケートでは、41%の方が外出機会が増えたと回答している。

「公共交通がないと困る人」の割合は 12%と、平成 18 年度の 16%と比較し、4%減少している。（平成 20 年よりブーゲンビリア号が運行開始）

⇒ブーゲンビリア号の運行により、高齢者の交通手段の確保と交通弱者の減少につながったと考えられる。

問6. ブーゲンビリア号の利用頻度

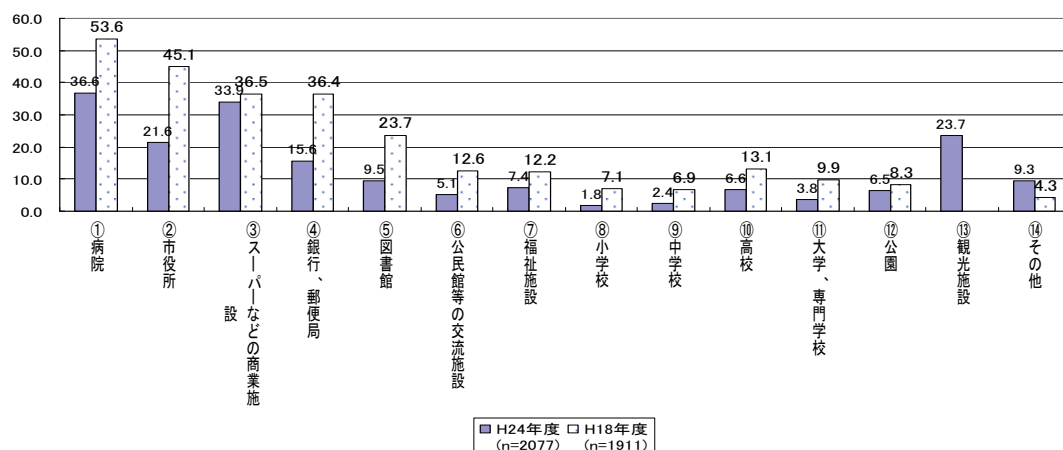


④ 公共交通の経由地について

公共交通を利用して行きたい場所は、「病院」が 37%と最も多く、「スーパーなどの商業施設」34%、「観光施設」23%と続いている。

⇒「病院」は各施設送迎バスにより、交通手段は一定確保されている。今後、「商業施設」や「観光施設」を経由する公共交通が望まれている。

問10. 公共交通を利用して行きたい場所

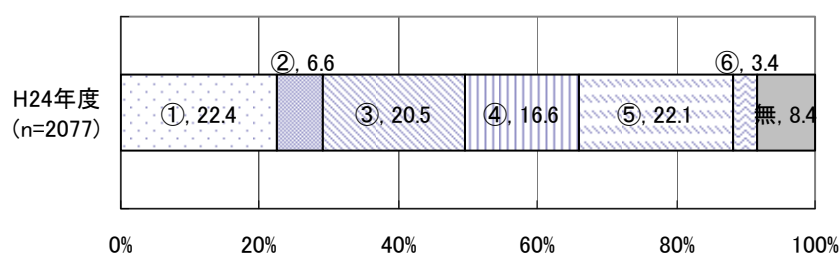


⑤ 公共交通の維持について

バス路線の将来に対する意向は、「わからない」が23%と最も高く、次いで「公的支援（補助金）が多額でも、引き続き現在のバス路線を維持して欲しい」22%となっている。「既存路線を維持（29.0%）」を支持する回答よりも「公共交通の見直し（37.1%）」を支持する回答が多い。

⇒公共交通機関の維持に向けては、より効率的な公共交通であるとともに、新たな需要（顧客）の掘り起こし、利用者の意向に沿った経由地の見直し等が必要である。

問12. バス路線の将来に対する意向



- ☐ ① 公的支援(補助金)が多額でも、引き続き現在のバス路線を維持して欲しい
- ☒ ② 国、県及び市の補助金以外に、自治会や地域がそれなりの負担をしてでも、現在のバス路線を維持して欲しい
- ☒ ③ 利用の少ないバス路線を廃止し、乗合いタクシーなどの市の経費の安い公共交通に見直しをして欲しい
- ☐ ④ 利用の少ないバス路線の廃止や減便は、仕方ない
- ☐ ⑤ わからない
- ☐ ⑥ その他
- ☐ 無回答

4 公共交通に関する現状と課題の整理

（１）人口及び高齢化率、公共交通空白地帯の状況から見た課題

- ・糸満市全体の高齢化率は 15.6%であり、今後も高齢化が進展することが予想されるなか、高齢者等の交通弱者が増加していくことが見込まれ、市民の日常生活に密着した移動手段を確保していく必要性は高まっている。そのため、需要や住民ニーズに応じた新たな交通システムについて検討する必要がある。

（２）公共交通のネットワーク形成に向けた課題

- ・現在のバス路線は、糸満バスターミナル及び糸満営業所を起終点とした放射状の基幹路線と、市内の循環路線で形成されている。糸満市中央市場や大規模商業施設、道の駅いとまん等の商業・観光拠点においては、バスの待ち時間を快適に過ごせる施設の整備が必要である。
- ・糸満市民がビジネスや旅行で県外に出ようとする際に、直接那覇空港と結ぶバス路線がなく不便を強いられている状況にあり、空港へのアクセス向上が必要である。

（３）既存バス路線に対する評価からみた課題

- ・市内を走る赤字４路線に対し、通過している他自治体と共同で補助金を拠出しており、そのうちの市内を循環する２路線について糸満市は、年間約 16,600 千円の補助金を拠出している状況にある。そのため、路線バスの利用促進を図りつつ、利用実態に即した公共交通体系を構築する必要がある。赤字路線改善のため市民の理解と利用促進を図り、路線の統合や交通モードの見直しが必要であるとともに、その目安となる基準を設定する必要がある。

（４）市民ニーズから見た課題

- ・「病院」は、各施設の送迎により交通手段はある程度確保されているが、今後は、「商業施設」や「観光施設」を経由する新たな公共交通が求められている。
- ・公共交通の維持に向けては「既存路線を維持」を支持する意見よりも「公共交通の見直し」を支持する回答が多く、より効率的な公共交通であるとともに、新たな需要（顧客）の掘り起こし、利用者意向に沿った経由地の見直し等が必要である。
- ・公共交通の利用について広報活動は少なく、買い物や通勤・通学にバスを利用することによる、環境やコスト等のメリットを、市民に周知することが必要である。

5 今後の糸満市公共交通の基本方針

(1) 基本理念

いきいきとした暮らしと人をつなぐ
新しい公共交通

(2) 基本目標

- ① いきいきとした暮らしを支える公共交通
- ② 暮らす人、訪れる人ともに利用しやすい公共交通
- ③ 持続可能な新しい公共交通

(3) 基本方針と実現策

方針1 市民生活の足を担う路線バスの維持・活性化

バス交通は、これからの糸満市の交通ネットワークを形成するうえでも、公共交通として重要な役割を担うものであることから、路線の維持存続に努める。

併せて、運行効率化による経費削減や路線、運行計画（ダイヤ）の見直しなどに努めるとともに、モビリティマネジメント等の新たな取組みを実施し、行政との連携のなかで公共交通利用に対する意識の醸成に努める。

方針2 地域、事業者、行政の協働による公共交通を支える体制づくり

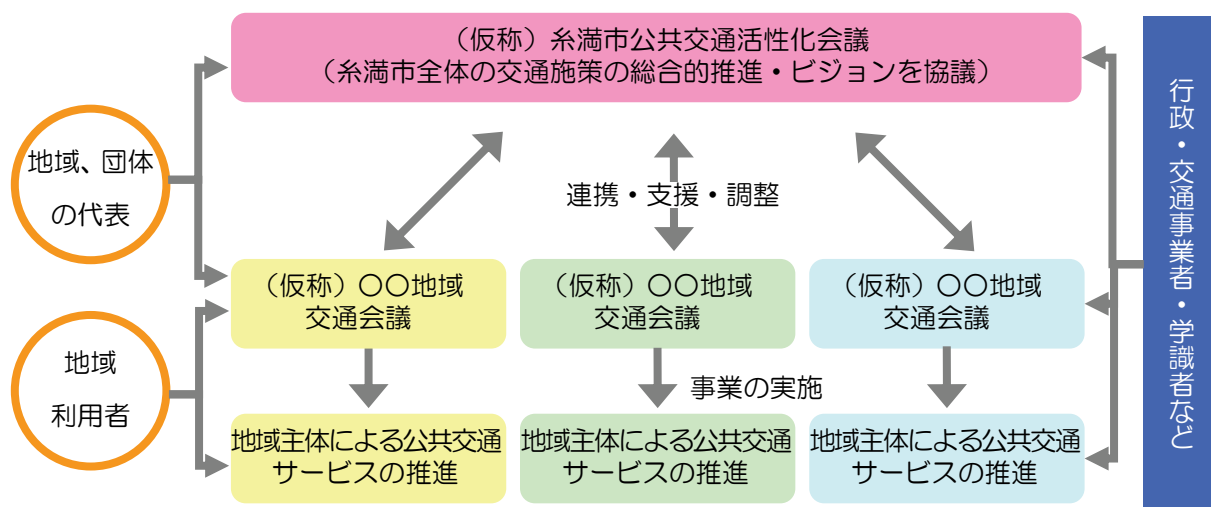
市役所内に、都市基盤整備における公共交通施策を所管する部署と、現行の市民生活を支える公共交通を支援する部署の設置を図る。

公共交通の維持や利用促進にあたっては、交通事業者と行政が主体となって取り組むだけでなく、それぞれの地域が「地域の足を守る」という共通認識のもと、地域に暮らす住民や企業などが積極的関与（協働・連携）による体制へ転換を図る。

また、市全体の公共交通に取り組むための組織として、地域や住民の代表、交通事業者、行政、学識者などからなる（仮称）糸満市公共交通活性化会議を設置する。

その下に、新たに導入を検討する地域公共交通サービスの検討、実施、検証、評価、改善等を実質的に進める為に、住民、交通事業者、市などが参加する（仮称）〇〇地域交通会議を設置することで、地域公共交通サービスの確保に取り組む。

▼ 推進体制の役割分担

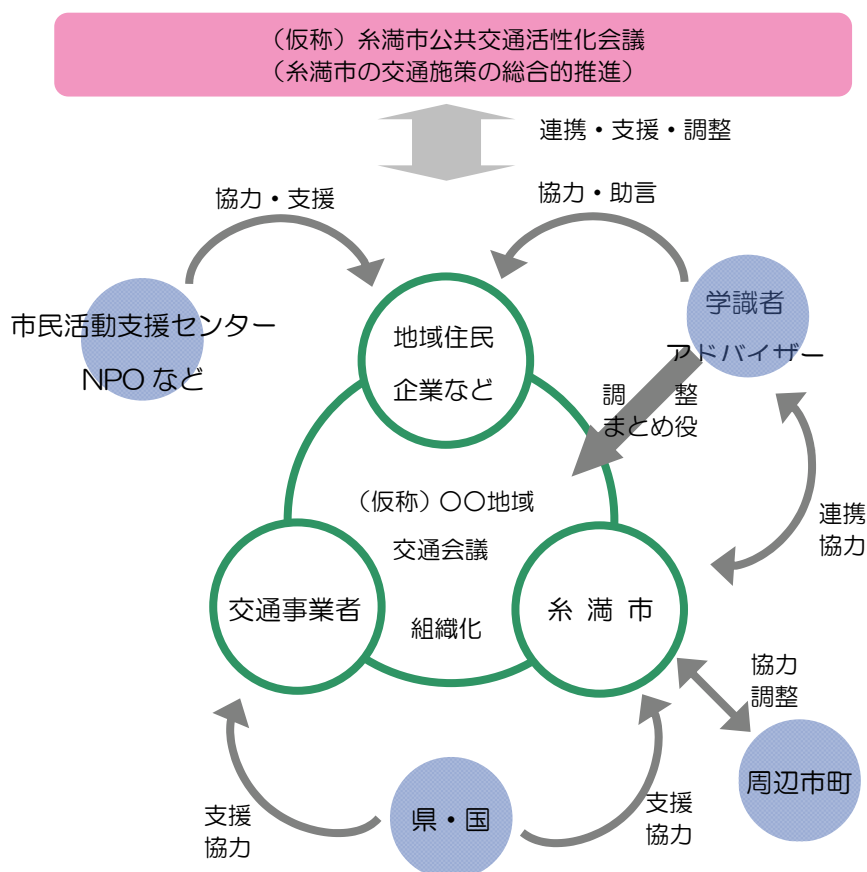


○地域内交通の検討体制の推進

検討の段階から運行実施にいたるまで、地域、事業者、行政の三者が連携を図りながら、それぞれの役割分担のもと推進していく。

また、地域によっては、既存の交通（民間施設送迎バスなど）を活用できる場合もあることから、具体的な確保策の選択については、それぞれの地域の実情に応じた検討を行っていく。

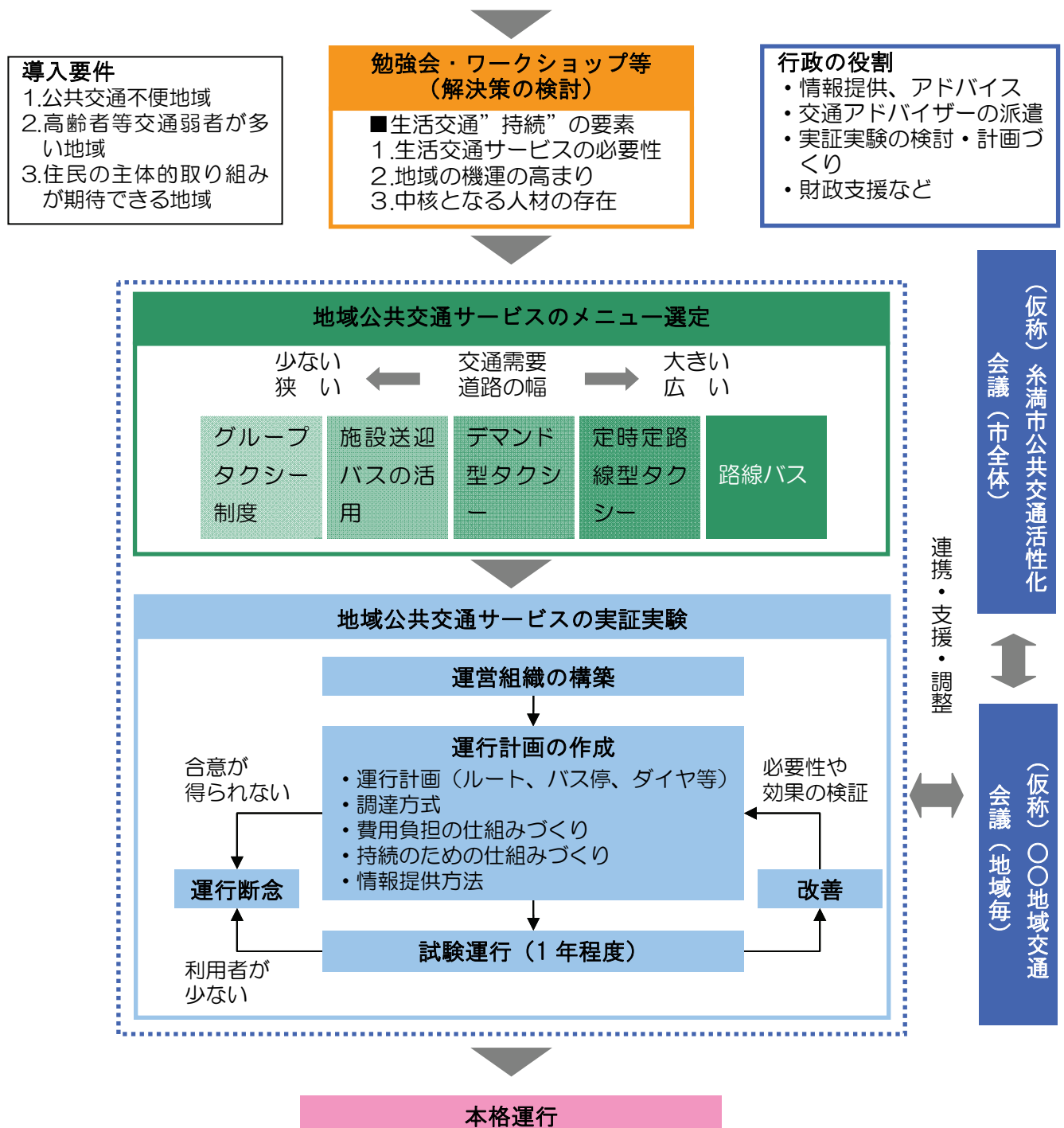
▼（仮称）○○○地域交通会議のイメージ ＜地域主体による地域公共交通サービスの推進＞



方針3 交通不便地域等における移動手段の確保

公共交通不便地域や低利用の状態が続くバス路線においては、地域・交通事業者・行政等が相互に連携を図り、地域特性に応じた運行形態を工夫をした交通サービス、例えば「フリー乗降が可能な地域バス」「デマンド型の乗り合いタクシー」「施設送迎サービスと地域内交通サービスの統合」「グループタクシー制度」などの地域公共交通サービスの導入を図る。

▼ 地域主体による地域公共交通サービスの推進の流れ



方針4 幅広い利用者にとって利便性の高い広域交通路線の新設

那覇空港から糸満市の主要な施設や観光地などを直結するバス路線を、実証実験を経て拡充することにより、糸満市から那覇市や県外に出かける市民や通勤・通学者及び観光客などの来訪者に対して、速達性と利便性の高い公共交通サービスを実現します。

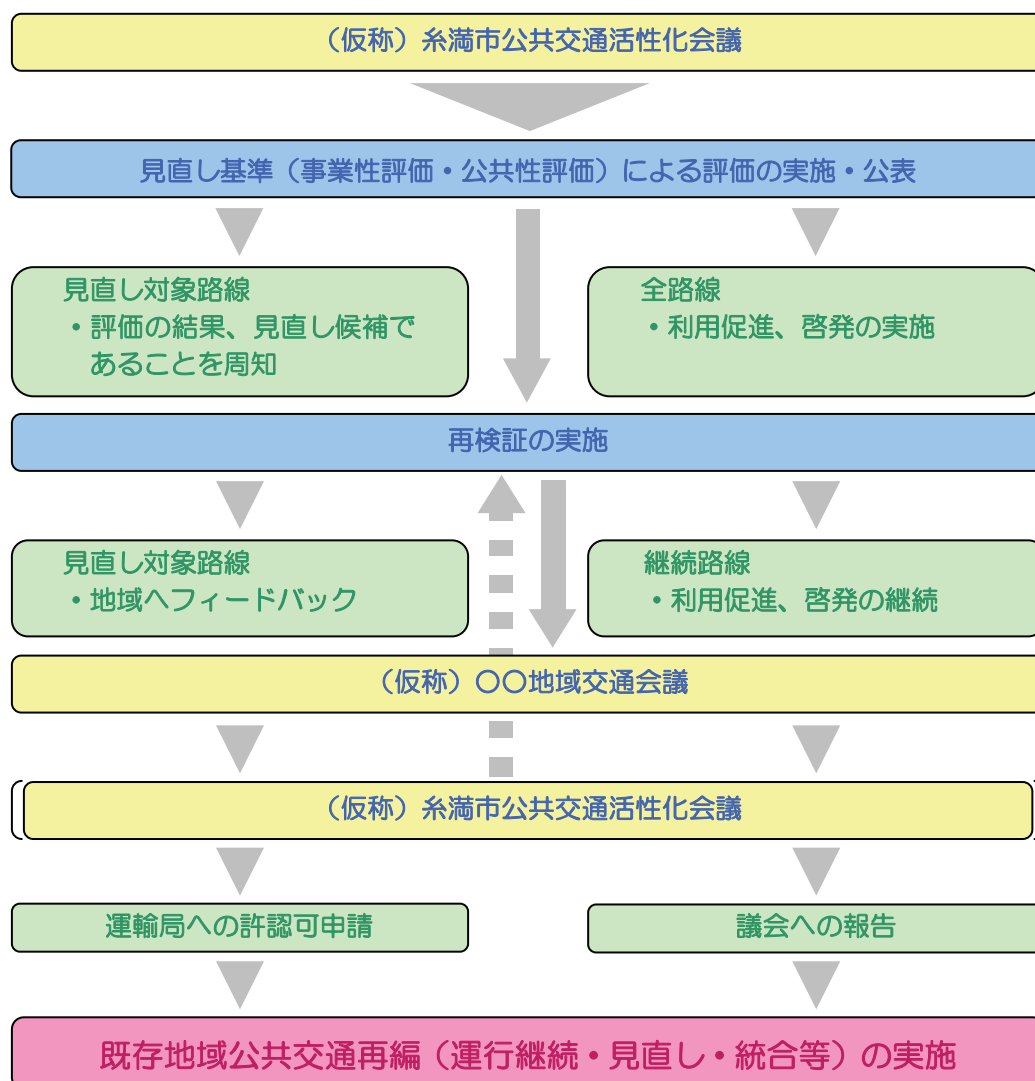
また、広域交通のネットワークを強化するとともに、新たな乗換拠点を検討し、待合機能の強化を図る。

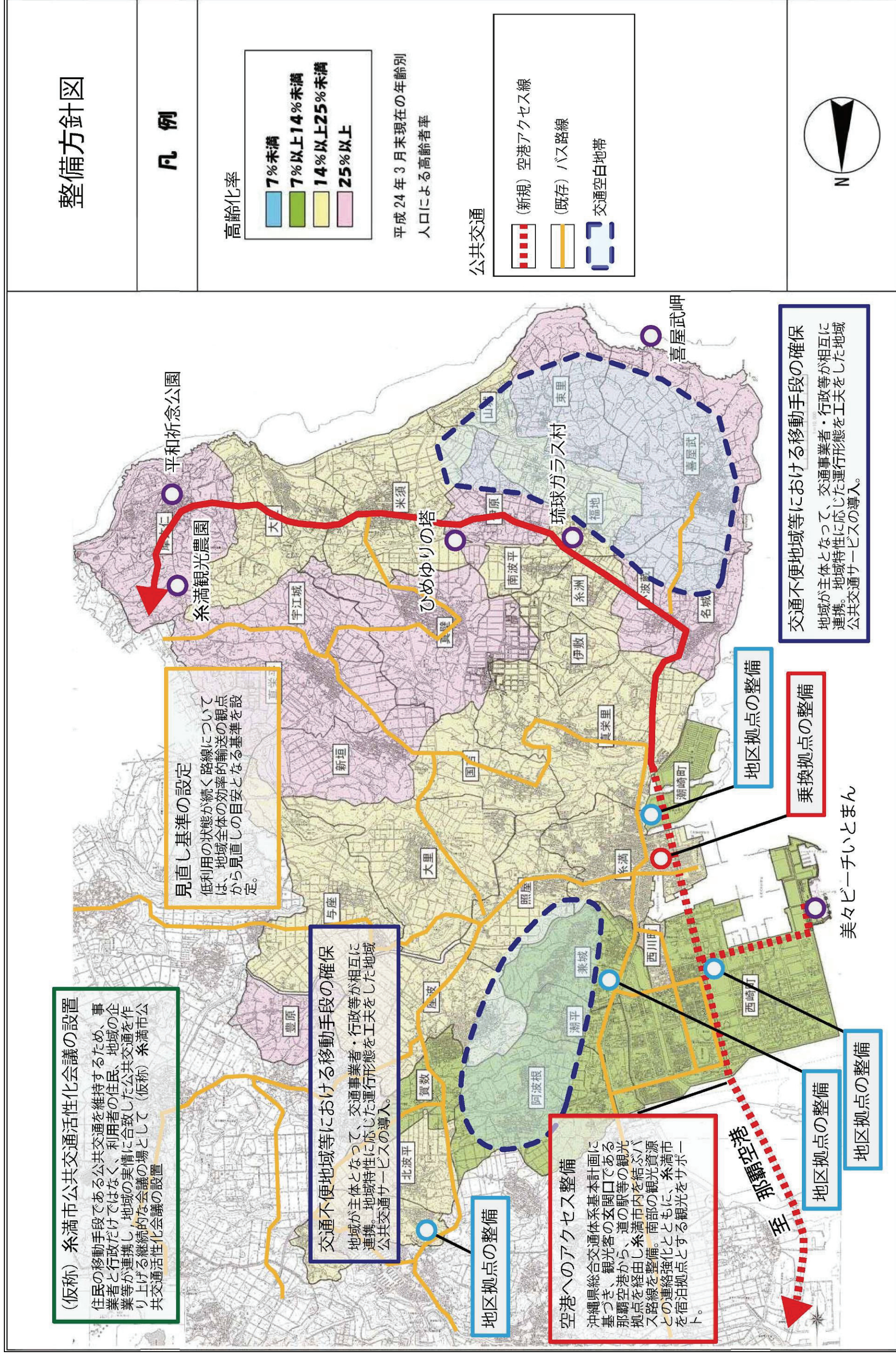
方針5 事業採算性及び公共性を踏まえた見直し基準の設定

低利用の状態が続くバス路線については、赤字バス路線に対する補助金拠出への住民の理解と利用促進を図るため、運行の見直し基準を設定し、住民に周知することが必要です。特に低利用路線においては、行政と住民が危機意識をもって利用促進に取り組む。

見直し基準と評価結果を公表し、1年若しくは2年程度見直し対象路線とすることを周知するとともに、利用促進・啓発活動に取り組む。

図. 見直し基準の運用のフロー（案）





6 既存バス路線の見直し

(1) 見直し基準（試案）

①評価の必要性

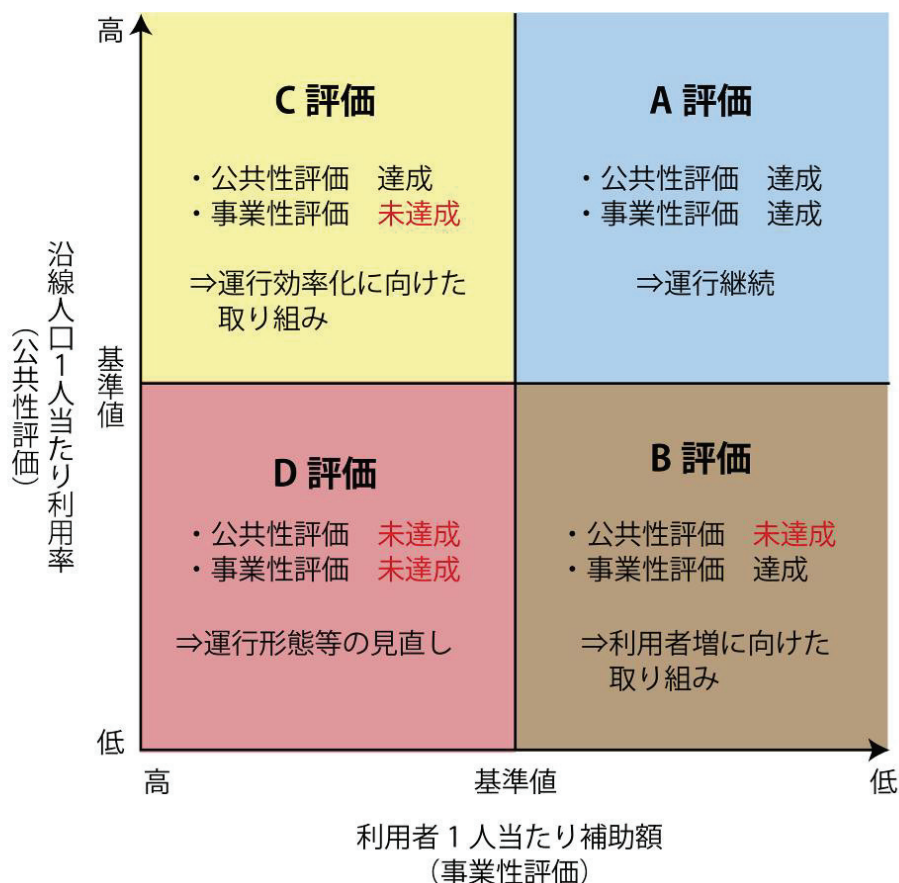
糸満市で運行されているバス路線のうち、赤字となっている路線の沿線は、人口密度が低いことから利用者が少なく、バス利用の低下が続いている。今後も市の財政負担の増加が想定され、公共交通を維持していくことが難しくなっていく事が考えられる。

そのため、赤字となっている路線を無条件で維持するのではなく、バス路線としてサービスを継続すべきかどうか、あるいは他のモードに転換すべきか等を評価し、新しい公共交通の構築に向けた課題を整理する必要がある。

②評価指標（評価の考え方）

既存路線バス等の評価手法は、「公共性評価（沿線人口1人当たり利用率）」と「事業性評価（利用者1人当たり補助額）」の2つの指標から、既存路線バス等のサービスレベルを4つに分類し、客観的に評価する。

具体的には、下記のとおり、既存の交通モード（路線バス等）を存続していくのか、他のモードへの転換、他路線への統合、サービスの見直しが必要なのか等を評価した。

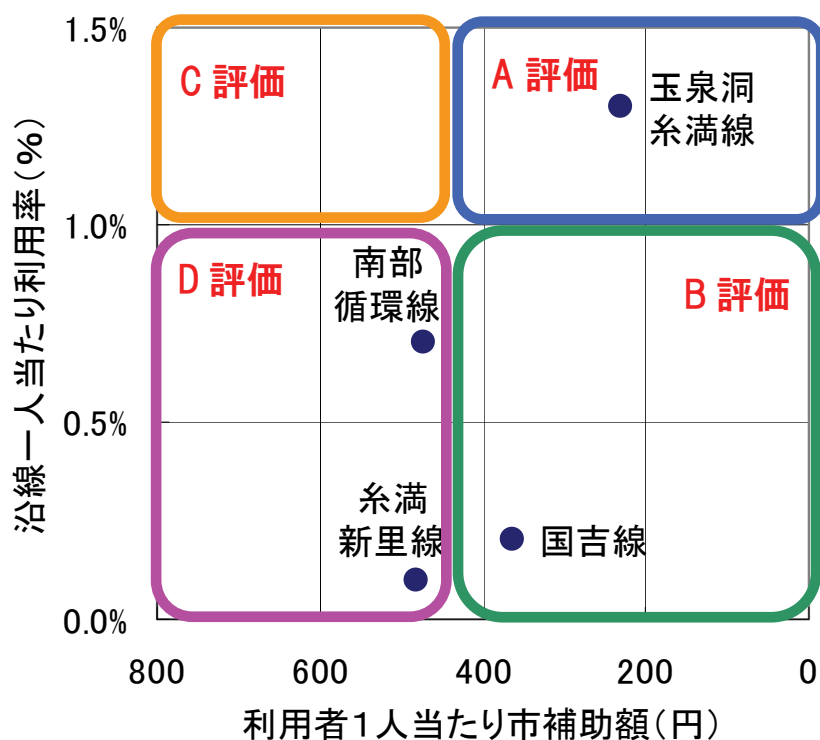


(2) 指標に基づく評価

既存の赤字バス路線について、公共性評価（沿線人口1人当り利用率）及び事業性評価（利用者1人当り補助額）に基づき算定を行った。評価及び算定結果は以下のとおり。

評 価	公共性評価	事業性評価	路線名
A 評価 路線バスとして存続が必要	高 (利用率が高い)	高 (補助額が少ない)	玉泉洞糸満線
B 評価 利用者増に向けた取り組みが必要	低 (利用率が低い)	高 (補助額が少ない)	国吉線
C 評価 運行効率化へ向けた取り組みが必要	高 (利用率が高い)	低 (補助額が多い)	該当なし
D 評価 他の路線への統合、モードの見直し等が必要	低 (利用率が低い)	低 (補助額が多い)	南部循環線 糸満新里線

既存バス路線の算定結果



7 実証実験に向けて

本調査を基に、平成 25 年度に実証運行計画の作成を行うとともに、各種施策の実施検討を行います。また、平成 26 年度以降に実証運行及び評価検討を実施し、利用促進策等の各種施策を実践します。ただし、利用者ニーズの多様化等、状況の変化に柔軟に対応できるよう、必要に応じて見直しを行う。

実証実験の基本的な流れは以下のとおり。

交通不便地域等における 実証実験の流れ 《市民生活の活性化策》

ステップ1. 調査・検証・検討

- ①公共交通全般の調査
- ②地域の足を考える機会の実践
- ③対象路線（地域）の決定

ステップ2. 運行計画等の作成

- ①(仮称)糸満市公共交通活性化会議の設立
- ②(仮称)〇〇地域交通会議設立
- ③運行ルート案の検討、道路条件の調査
- ④地域交通会議における協議
- ⑤需要予測の実施・分析・事業採算性の検討
- ⑥交通事業者との協議
- ⑦「運行計画」の作成
- ⑧活性化会議における協議

ステップ3. 実証実験

- ①実証実験の準備
- ②実証実験の実施
- ③実証実験中の調査・分析
- ④調査結果に基づく運行計画見直し
- ⑤実証実験結果の検討
- ⑥活性化会議における協議

ステップ4. 本格運行検討(継続・廃止)

- ①本格運行の準備
- ②本格運行の実施検討

糸満市～空港線における 実証実験の流れ 《地域振興策》

ステップ1. 調査・検討

- ①公共交通全般の調査
- ②対象路線（地域）の決定

ステップ2. 運行計画等の作成

- ①(仮称)糸満市公共交通活性化会議の設立
- ②運行ルート案の検討、道路条件の調査
- ③需要予測の実施・分析・事業採算性の検討
- ④交通事業者との協議
- ⑤「運行計画」の作成
- ⑥活性化会議における協議

ステップ3. 実証実験

- ①実証実験の準備
- ②実証実験の実施
- ③実証実験中の調査・分析
- ④調査結果に基づく運行計画見直し
- ⑤実証実験結果の検討
- ⑥活性化会議における協議

ステップ4. 本格運行検討(継続・廃止)

- ①本格運行の準備
- ②本格運行の実施検討

新しい公共交通検討事業調査報告書（概要版）

発行 平成 25 年 2 月

発行者 沖縄県糸満市

糸満市企画開発部政策推進課

〒901-0392 沖縄県糸満市潮崎町 1 丁目 1 番地

電話（098）840-8122 FAX（098）840-8157