

5. 今後の糸満市公共交通の基本方針

5-1. 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

糸満市民がいきいきと暮らせる地域を目指し、買い物や通勤・通学、余暇活動などの生活移動、観光やビジネスでの来訪者の移動を支える公共交通を目指します。

5-2. 基本目標

基本目標は、本計画で目指す公共交通の将来像を示すものであり、基本理念を踏まえて以下の3つの目標を設定します。

(1) いきいきとした暮らしを支える公共交通

公共交通の利用が不便な地域における移動手段を確保するとともに、市内移動の円滑化を図ることで、買い物や通院など日常移動において利便性の高い公共交通を目指します。これにより高齢者等の利便性を向上させ、外出機会を拡大し、健康で安心して暮らせる糸満市を目指します。

(2) 暮らす人、訪れる人ともに利用しやすい公共交通

通勤などで都市間の移動が多い糸満市と那覇市を結ぶ広域交通路線のサービスレベルを確保するとともに、移動の円滑化を目指します。これにより買物や通院といった目的以外の外出機会を拡大する公共交通を目指します。

さらに、糸満市に暮らす人の交通手段だけでなく、糸満市を訪れる人を対象とした観光スポット等への移動手段を提供し、糸満市の魅力の向上を目指します。

(3) 持続可能な新しい公共交通

持続可能で使いやすい公共交通を目指し、地元企業も含めた地域・交通事業者・行政が協力しながら、地域資源を活用して地域公共交通の確保維持や活性化に取り組めます。

また、待合環境の向上や誰もが利用しやすい情報提供など、利便性の向上や利用促進により公共交通の利用者数の増加を図るとともに、過度なクルマ利用を抑制し、環境にやさしいまちづくりを推進します。

5-3. 基本方針

公共交通の基本理念、基本目標に基づいた公共交通施策を実施するために、本計画では、以下に示す「基本方針」を設定します。

方針1 市民生活の足を担う路線バスの維持・活性化

市民の通院や買物、通学など日常的な生活の足を担う路線バスを公共交通の軸としてとらえ、路線の維持に努めるとともに、利用の促進を図ります。

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ります。

地域、事業者、行政の役割と責任を明確にするとともに、地域の住民や企業等の積極的関与（協働・連携）による持続可能な公共交通の体制作りを進めます。

方針3 交通不便地域等における移動手段の確保

公共交通の利用が不便な地域等に対して移動手段の確保に向けた検討を進めるとともに、公共交通の利便性を高めることで、自家用車を利用できない高齢者などの外出機会を増やします。

また、当面の期間、民間の施設バスを活用した「送迎バス活用モデル事業」を継続し行います。今後の方向性は、具体的な移動手段の確保策と併せて、それぞれの地域の実情に応じて検討を進めます。

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拡充

都市間を結ぶ基幹となる路線を充実させるとともに、新たな乗り換え拠点を検討し、市民と来訪者など幅広い利用者にとって利便性の高い公共交通の実現に取り組みます。

また、糸満市の観光スポットへの移動手段を提供し、観光客にとっても魅力ある地域作りを目指します。

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路線については、地域全体の効率的輸送の観点から見直しの目安となる基準を設定します。特に低利用路線においては、行政と住民が危機感をもって利用促進に取り組みます。

事業方針図

5-4. 基本方針の実現策

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ます。

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ます。

①公共交通利用に対する意識の醸成

- 公共交通に関する積極的な広報活動
- 通勤・通学における公共交通の利用
- 小学生等を対象とした、バスの乗り方教室の推進
- 修学旅行への路線バス利用の提案
- 環境や健康などの側面から、公共交通利用のメリットを周知
- モビリティマネジメントの実施

②公共交通の利便性向上

- 事業者共通のバスマップの企画・発行
- 施設内へ路線バス乗り入れ、バス停位置・名称の工夫
- 路線バスへ自転車持込の可能性調査

③バス待合所の機能向上の検討

- 糸満市中央市場の空き店舗を活用したバス待合所の整備
- バス待合所に近隣施設やイベントの案内を掲示
- バス待合所の周辺に駐輪場、レンタル電動自転車等の停留場を設置

※) モビリティマネジメント

一人一人の移動や地域の交通流動を改善していくために行う一連の取組み。渋滞や環境問題、あるいは個人の健康に配慮しつつ、過度に自家用車に頼る状態から公共交通などを合理的に使う方向へと自発的に転換していくことを促すもの。

＜参考事例＞

▼他都市における地域公共交通の利用促進策

1.積極的な情報発信・広報活動		事例内容
1-1	新しいバスマップの作成・配布	事例多数 ・主要な施設を図示して分かりやすく紹介 ・イラスト等を入れて親しみやすくする。 ・イベントやキャンペーンに関する情報を告知して、バスを利用するきっかけづくりを促す。
1-2	バスに関する利用状況等の定期的な広報・状況提供	事例多数 ・公共交通に関する「お得」に利用する方法を紹介（乗車券、キャンペーン、利用方法）
1-3	車両のラッピングアート塗装	兵庫県神戸市 ・「市バス総合環境改善キャンペーン」の一環で、造形大学の学生のサポートを受けながら地元の幼稚園児や小学生が路線バスの車体へペイントを実施 ・キャンペーン期間中、市内の路線を走行
1-4	ノーマイカーデーの実施	熊本県 ・県、市町村、地元企業など 55 事業所、団体に協力を呼びかけ、環境月間に合わせて実施するノーマイカー通勤デーには、トップが率先する形で公共交通や徒歩を利用した通勤を実施。
1-5	モビリティマネジメントの実施	茨城県龍ヶ崎市 ・市役所の転入者窓口において、公共交通に対する態度や転入前・転出後の交通行動を尋ねるための調査票を配布し、その場で記入してもらうとともに、「コミュニティバスの路線図や時刻表」や「バスの乗り方パンフレット」など公共交通に関する情報を組んだツールを提供。 ・事後の調査の結果、自動車利用の利用関するが2割削減したのに対し、バスが8割、鉄道が2割それぞれ利用回数が増加した。
2.魅力的な利用促進イベント等		事例内容
2-1	クイズやスタンプラリーなどの開催	株式会社スルッと KANSAI ・加盟社各局の鉄道・バスを利用して駅や営業所等に設置してあるスタンプを押印して、目標達成者に景品を進呈

2-2	ウォークラリーや社会見学など参加型イベントの実施	京都府京都市 ・地元有志や NPO が主催して、地元小学校の児童を対象に、コミュニティバスに乗って街を子供達が探検する機会を実施。
3.住民との連携		事例内容
3-1	住民主体の公共交通への利用啓発活動	兵庫県神戸市 ・バス不便地区の住民が中心となって市民会議を発足させ、実証運行から本格運行へ結びつける。 ・運行開始後も NPO の支援を受けながら地元のバスを守る意識を高める活動を展開。
3-2	サポーター制度（バス乗車会員制度）	鹿児島県霧島市 ・サポーターを募集し、会員が会費を支払うことによりバス乗車時の運賃が無料となる。 ・会費が3ヶ月分の一括払いで大人 2000 円/月、小児 1000 円/月、家族割引 700 円/月。
3-3	アテンダントによる案内・誘導サービス	IGR いわて銀河鉄道株式会社 ・通院の高齢者の鉄道利用促進のため、指定列車による乗車～降車、乗り換え時のサポートを実施。
3-4	バス車内でのミニパブリックスペースの設置	京都府京都市（醍醐コミュニティバス） ・沿線の学校や住民から募集した絵画作品等を車内広告枠等で展示
4.情報サービスや設備の充実等		事例内容
4-1	来訪者用の観光バスマップの作成・配布	三岐鉄道株式会社 ・沿線の観光、イベントみどころを紹介した「来訪者用の観光マップ」を配布。 ・利便性向上のため、乗降り自由となる「一日乗り放題パス」を発売。
4-2	まちの魅力を発信する情報誌とのタイアップ	地元タウン誌 ・おすすめデートコースを紹介する記事の中で、アクセスとしてコミュニティバスを利用していることを紹介。 ・体験者（モニター）がコミュニティバスを利用してデートスポットを巡る。
5.商業施設等との連携		事例内容
5-1	エコ・ショッピング制度の導入	兵庫県神戸市 ・百貨店・商店・施設などへ市バス・地下鉄で来店の利用者を対象に、復路運賃の負担や景品の進呈や商品・飲食代の割引などのサービスを実施。

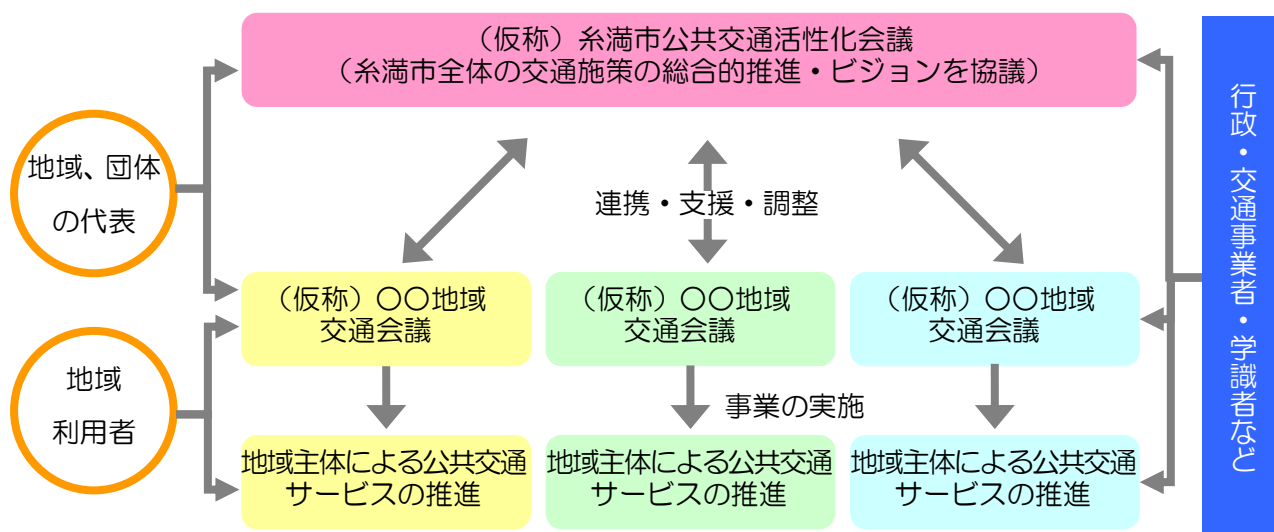
5-2	商業施設等とタイアップしたクーポン付き乗車券の発売	兵庫県三木市 ・コミュニティバスを利用したクーポン付き乗車券を発売。 ・温泉施設への往復乗車券と入浴施設の入場券がセット。
5-3	ポイントサービス	神姫バス株式会社 ・IC カードの利用者が会員登録を行うと、提携店舗への来店やショッピング等で利用可能なポイントがもらえる。
6.他の交通機関との連携		事例内容
6-1	鉄道との乗り継ぎ改善	岩手県交通株式会社、IGR いわて銀河鉄道株式会社 ・鉄道とバスの乗継割引（最大 20%引き）を行う企画乗車券を販売。 ・市内バスと鉄道を料金面でサポートすることで、公共交通の利用を促進させるとともに、利用者を増加させることによる収益改善を期待。
6-2	自転車駐輪場の整備	事例多数 ・広幅員の道路や河川敷、用水に蓋がけなどの方法を用いて、自転車とバスの乗り換えを図り、公共交通の利便性向上を図っている。
7.その他		事例内容
7-1	市民や地元ゆかりの有名人による車内の放送案内	四国旅客鉄道株式会社（特急「南風」号） ・アニメの主人公の声で車内放送を実施。

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

現在のバス交通は、交通事業者がルートや時刻表を定め、運行に伴う「赤字」を糸満市等の行政が補助金を拠出することで、地域の公共交通を維持してきました。しかし、単なる赤字補填では、現在の「利用者の減少→バス路線の減便・廃止→さらなる利用者の減少」といった流れを変えることが出来ず、運行の維持さえも難しくなる可能性があります。

そのため、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ります。

▼ 推進体制の役割分担



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します。

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）○○地域交通会議を設置することで、それぞれの地域に合った公共交通サービスの確保に取り組めます。

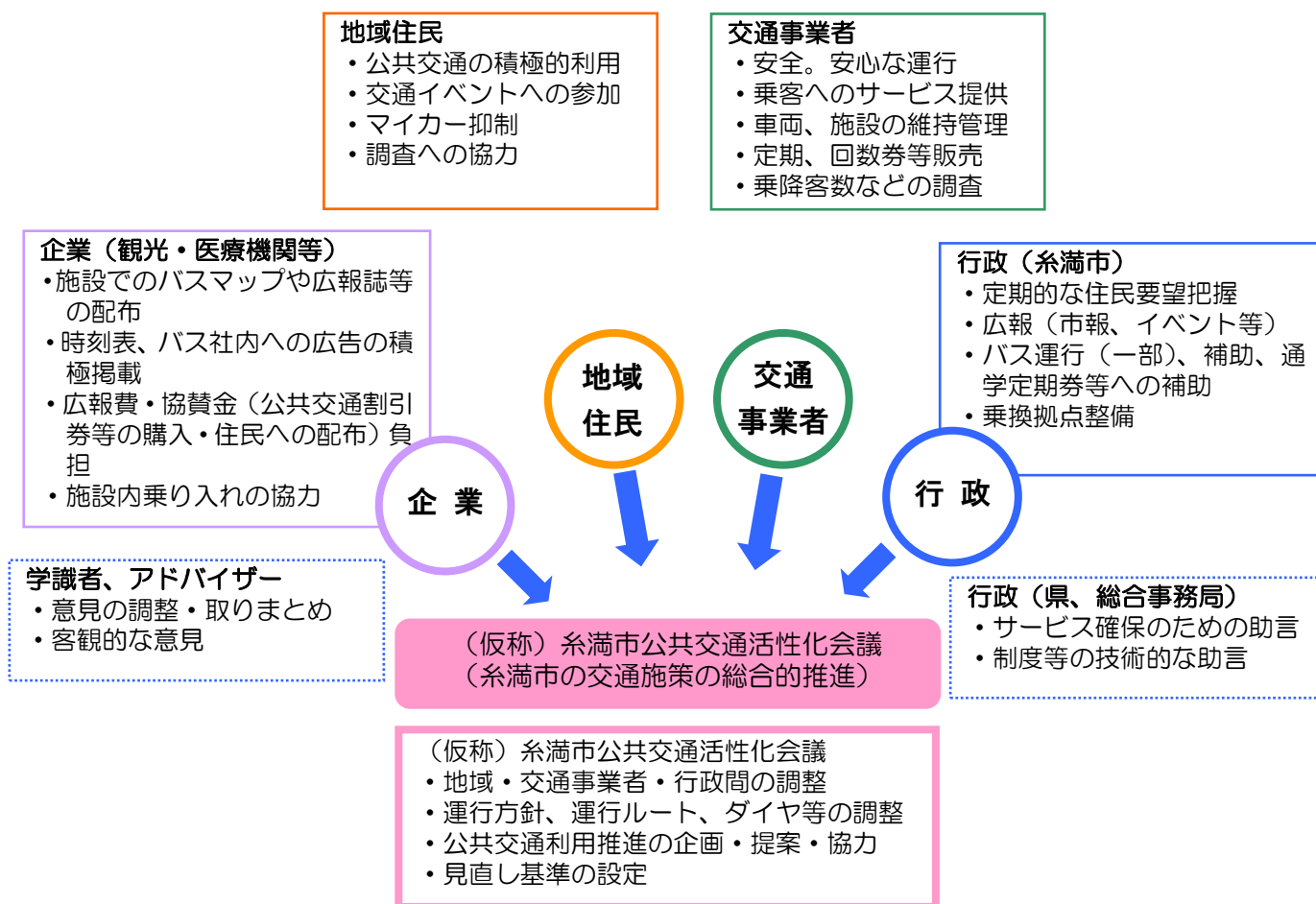
公共交通問題は、まちづくり計画とも密接な関係にあり、多岐に亘る専門知識が求められます。地域、事業者、行政による協働体制を整えるため、まずは、行政の中に政策実現を目的とした専門部署を設置し、対処する窓口を一元化します。

○(仮称)系満市公共交通活性化会議の設置

住民の移動手段である公共交通を維持するためには、事業者と行政だけではなく、利用者の住民、地域の企業等が連携して地域の実情に合致した公共交通を作り上げる継続的な取り組みが必要となります。

そのため、(仮称)系満市公共交通活性化会議の設置し、関係者がそれぞれの役割を分担しながら具体的な協議を行い、連携を図ります。

▼(仮称)系満市公共交通活性化会議のイメージ ＜系満市全体の交通施策の総合的推進＞

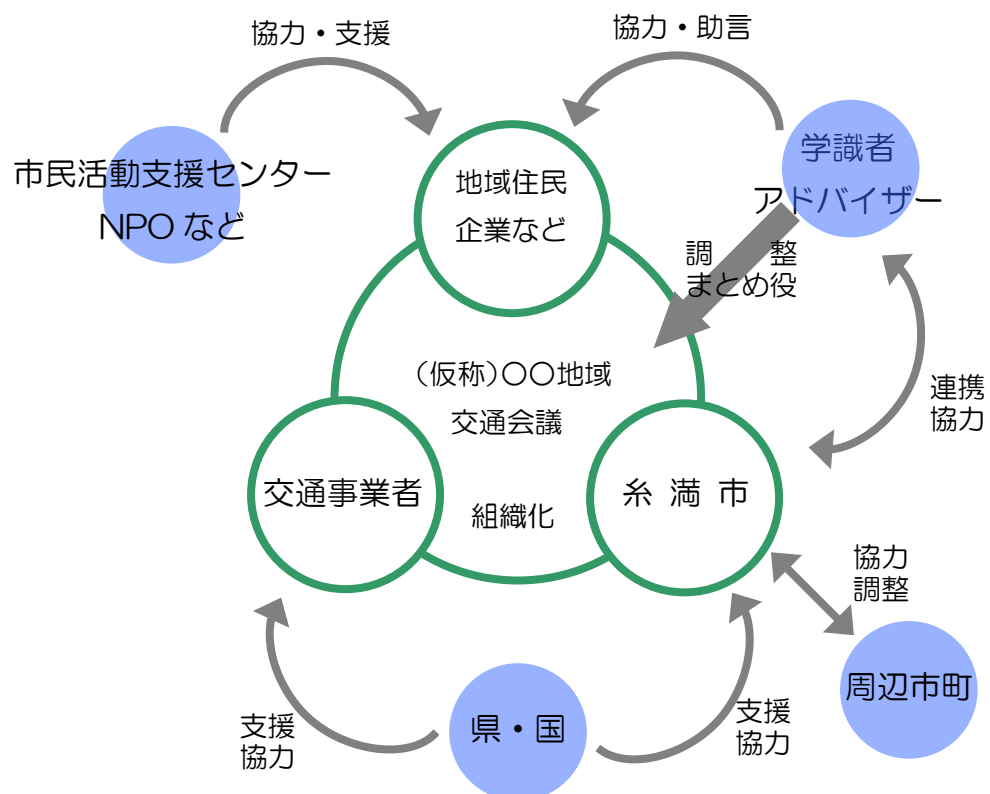


○（仮称）〇〇地域交通会議の設置

交通不便地域などにおいて、新たな公共交通の手段を確保にあたっては、地域自らが支えていくといった意識や、事業者による運行サービスの改善、それらを行政が支えていくといった体制が必要であることから、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きます。

また、地域によっては、既存の交通（民間の施設送迎バスなど）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きます。

▼（仮称）〇〇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

公共交通不便地域などにおいては、当面の期間、民間の施設バスを活用した「送迎バス活用モデル事業」を継続し行います。

今後の方向性は、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を検討します。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ります。

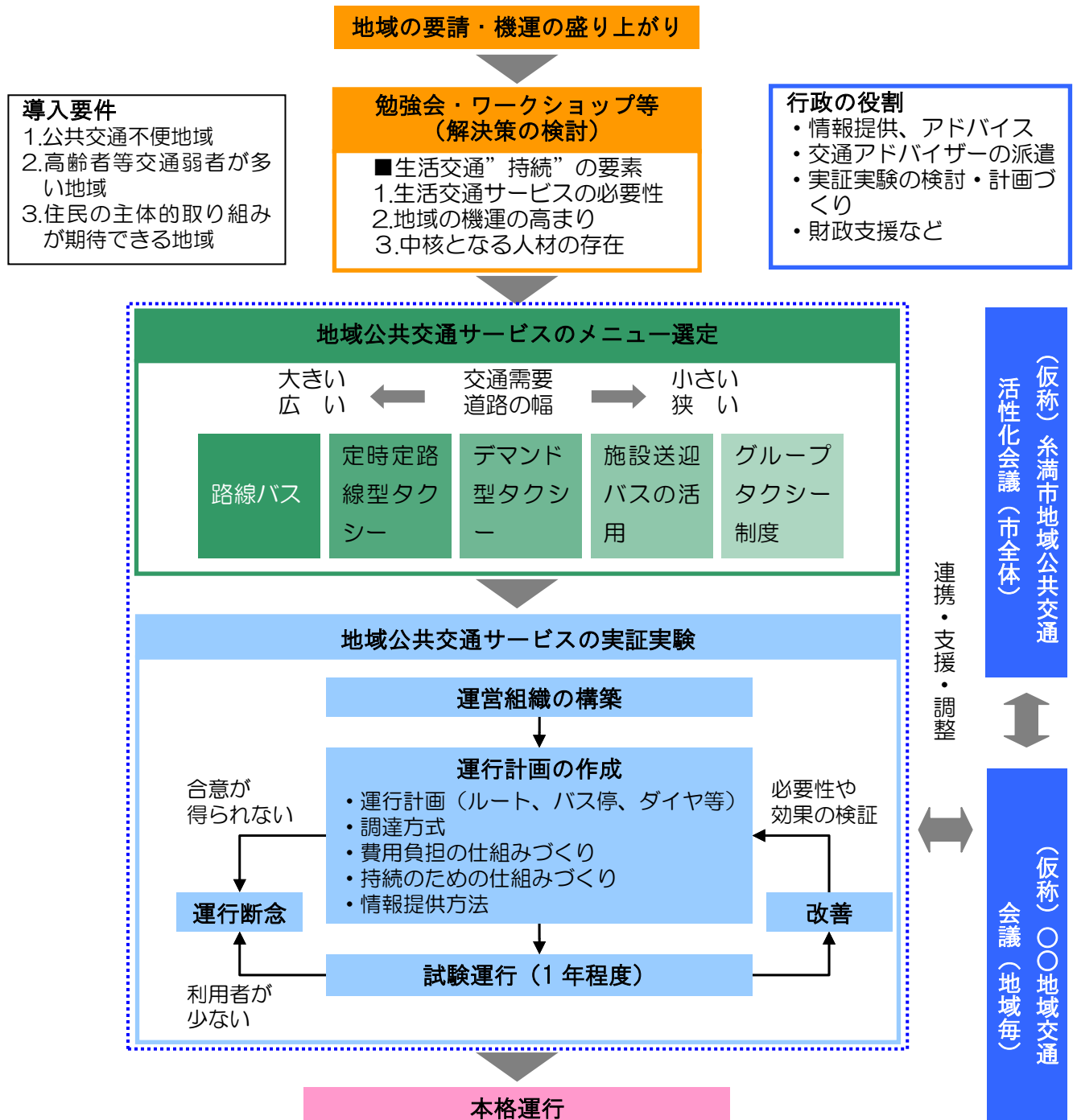
①公共交通施策に対する住民参画の推進

- ニーズ調査、地域の機運の醸成（情報発信、勉強会等）
- 勉強会・ワークショップ等（解決策の検討）の実施
- 利用者自身の問題として捉える機会の実践（市による働きかけ）

②交通不便地域等における実証実験

- 導入要件、評価基準等の制度設計
 - 運営組織（（仮）〇〇地域交通会議）の構築
 - 運行計画の検討
 - 試験運行（１年程度）
 - 試験運行結果に基づく必要性・事業効果の評価検証
-

▼ 地域主体による地域公共交通サービスの推進の流れ



参考資料：公共交通の運行形態の例

区分	路線バス	コミュニティバス	コミュニティタクシー		市町村運営有償運送	過疎地有償運送	施設送迎バス
運賃	有 料						無 料
区分	自家用（白ナンバー：自家用）				事業用（緑ナンバー：営業用）		事業用（緑ナンバー：営業用）
監督省庁	国土交通省 陸運局	国土交通省 陸運局	-	-	国土交通省 運輸局	国土交通省 運輸局	（国土交通省 運輸局）
道路運送法上の区分	一般乗合旅客自動車運送 （路線定期運行）	一般乗合旅客自動車運送 （路線定期運行）	一般乗合旅客自動車運送 （路線定期運行）	一般乗合旅客自動車運送 （路線不定期/区域運行）	市町村運営有償運送	過疎地有償運送	—
特徴や運行範囲	・鉄道と比較すると狭い範囲での運行であるものの、高速バスや基幹バスとして比較的長距離輸送が可能であり、あらかじめ設定された経路を定期的に運行するバス。	・地方公共団体が何らかの形で運行に関与しているのが一般的であり、路線バスと比較し短距離輸送が主体である。	・コミュニティバスと同じく地方公共団体が何らかの形で運行に関与しているのが一般的で短距離輸送が主体である。 ・輸送定員は 9 人以下。	・左同	市町村が市町村の区域内において、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため運送	交通会議協議が調った市町村内で、旅客の発地又は着地のいずれかが運送の区域内にあることが条件。	観光施設や商業施設などが施設の最寄り交通機関と施設の間で利用客や従業員を送迎する目的で乗客から運賃徴収を行わないで運行されるバス便。
運行形態	定時定路線 （デマンド型）	定時定路線 （デマンド型）	定時定路線	デマンド型	定時定路線・デマンド型	定時定路線・デマンド型	定時定路線
主な運営/ 運行主体	乗り合いバス事業者が運営・運行	行政が運営/乗り合いバス事業者が運行	行政または自治組織が運営／タクシー事業者が運行	行政または自治組織が運営／タクシー事業者が運行	行政が運営／交通事業者政が運行	NPOなどが運営／交通事業者政または住民ボランティアが運行	施設事業者が運営/運送
利用者	誰でも利用可能 （制限なし）	誰でも利用可能 （制限なし）	誰でも利用可能 （制限なし）	誰でも利用可能 （登録制の場合あり）	自治体住民	過疎地の住民で 事前に登録した会員	登録した会員 （65 歳以上）
メリット	・バス停に行けば時刻表に定められた時刻に乗ることが出来る。 ・バス停間の距離が鉄道の駅間距離に比べて短かく近距離移動に適す。	・運賃や経路などを行政が設定でき、一般的に短距離、小輸送力で安価。 ・小型バスの利用により、道路の狭い地域にも入り込みやすい。	・バス車両の通れない地域へも入り込みやすく、自宅近くへの停留所設置やドア・ツー・ドアの運行も可能になる。	・予約が入った停留所のみを経由する為、需要を面的にカバーできる。 ・事前予約により、利用者がいる場合のみ運行する。	・生活交通の事業性が低い地域の移動手段として有効 ・自家用自動車による有償運送が可能	・生活交通の事業性が低い地域の移動手段として有効 ・自家用自動車による有償運送が可能 ・運賃は概ねタクシー料金の二分の一程度	・利用者にとって無料で利用できる。
デメリット	・鉄道と比較し、大量輸送、高速輸送が困難である。 ・バスレーンのない道路では渋滞の原因となる ・一定の需要がないと、事業性は低下する。 ・利用者減少により行政の財政負担が増加傾向。	・形態により毎日運行でないケースもある。 ・一定の需要がないと、事業性は低下する ・利用者の減少により、行政の財政負担が増加している。	・車両が小さいことから一度に乗車できる人員が制限される場合がある。（旅客定員 9 人）	・利用者にとって予約が必要である。 ・乗降地の異なる利用者を輸送することから、停車地の到達時間が変化することがある。	・自治体住民のみしか利用が出来ない。 ・事前の会員登録、組織・管理体制、運転協力者の人材確保が必要となる。	・利用者の予約が必要な運行形態もある。 ・事前の会員登録、組織・管理体制、運転協力者の人材確保が必要となる。	・既存の路線バスとの整合性が考慮されないと、既存の路線バスの利用者が減少する。 ・利用者にとって、利用しやすい時間、ルートとは限らない。 ・乗車できる人員が制限される場合がある。
車両	事業用自動車 （バス型）	事業用自動車 （バス型）	事業用自動車 （10 人乗り以下）	事業用自動車 （10 人乗り以下）	行政の自家用車	NPOなどの自家用車	施設事業者の送迎バス

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拡充

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ります。

①広域交通ネットワークの強化

- 那覇空港～糸満市（糸満バイパス経由）の新設

②新たな乗換拠点の検討

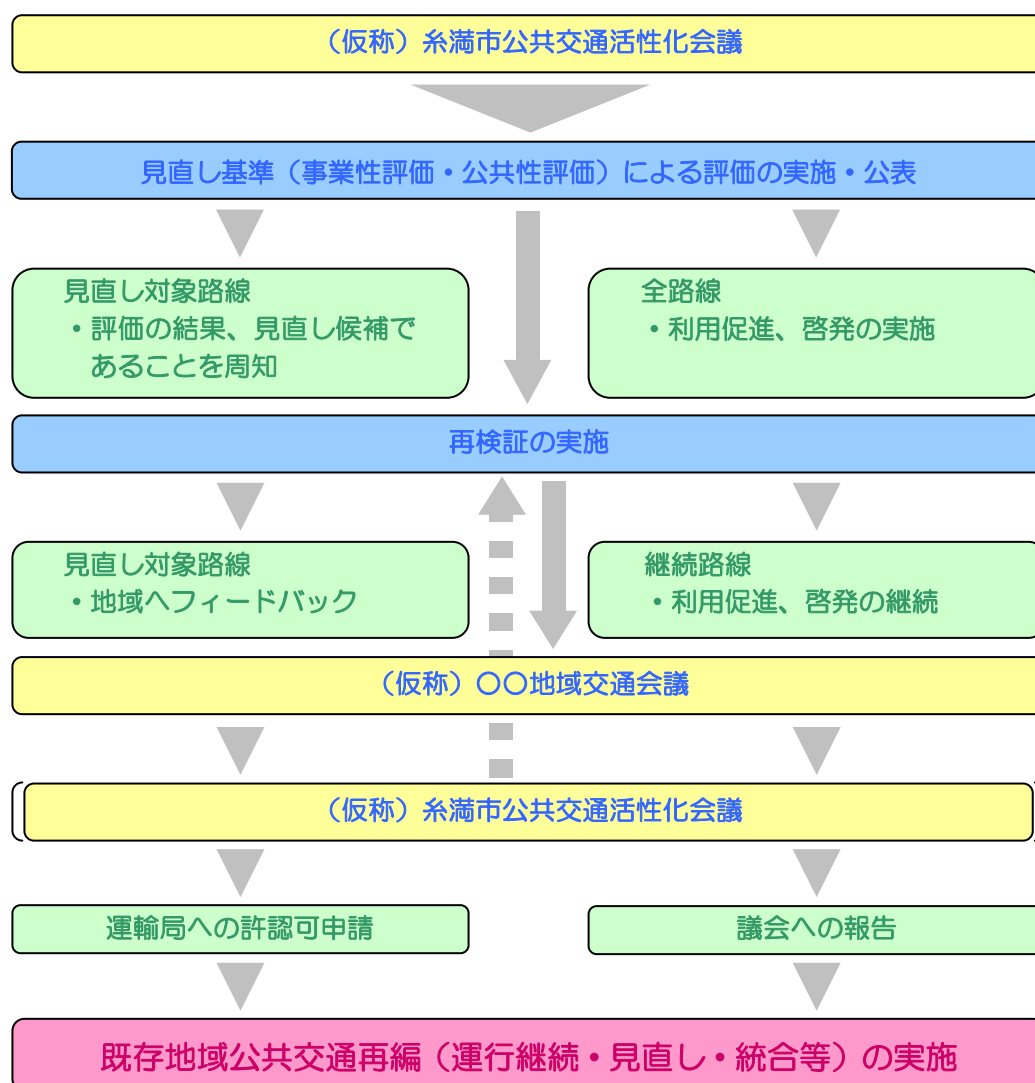
- 乗換拠点の提供（商業施設、コンビニ、医療施設、公共施設等の活用）
 - バス停にシェルター、ベンチ等を設置
 - 案内表示（乗り継ぎ情報など）の充実
-

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抛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になります。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んでいきます。

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・啓発活動に取り組めます。

▼ 見直し基準の運用のフロー



6. 既存バス路線の見直しシミュレーション

本項では、「5. 今後の糸満市公共交通の基本方針」において示された「方針5 事業性採算性及び公共性を踏まえた見直し基準の設定」について試案を検討するとともに、見直し基準（試案）の結果をもとに、既存地域公共交通再編について事業収支のシミュレーションを行う。

なお、実際の見直し基準の設定や既存地域公共交通再編にあたっては、（仮称）糸満市公共交通活性化会議及び（仮称）〇〇地域交通会議において検討を進める。

検討スケジュール（案）

	H25年度	H26年度	H27年度	H28年以降	実施主体
①見直し基準の設定					（仮称）糸満市 活性化会議
②見直し基準による 評価の実施・公表					（仮称）糸満市 活性化会議
③利用促進、 啓発を実施					（仮称）糸満市 活性化会議
④再度、見直し基準に よる評価の実施公表					（仮称）糸満市 活性化会議
⑤運行計画の作成など					（仮称）糸満市 活性化会議 （仮称）〇〇地域 交通会議
⑥試験運行					（仮称）糸満市 活性化会議 （仮称）〇〇地域 交通会議
⑦本格運行					（仮称）糸満市 活性化会議 （仮称）〇〇地域 交通会議

6-1. 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。

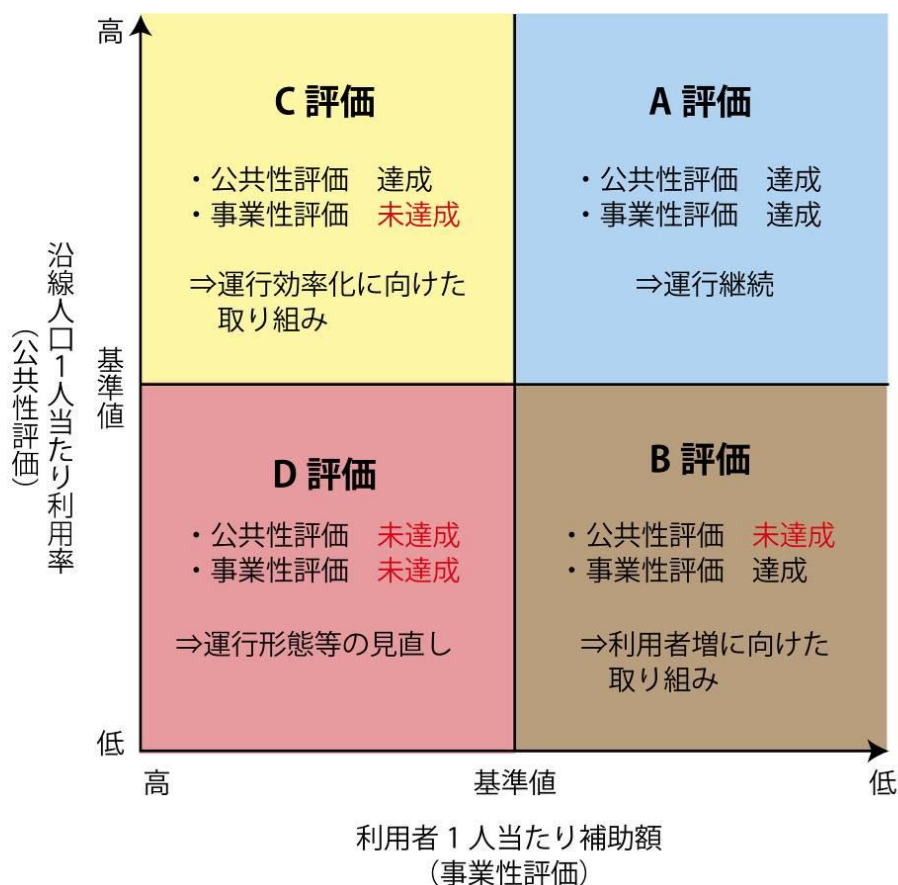
そのため、赤字となっている路線を無条件で維持するのではなく、バス路線としてサービスを継続すべきかどうか、あるいは他のモードに転換すべきか等を評価し、新しい公共交通の構築に向けた課題を整理する必要がある。

（2）評価指標

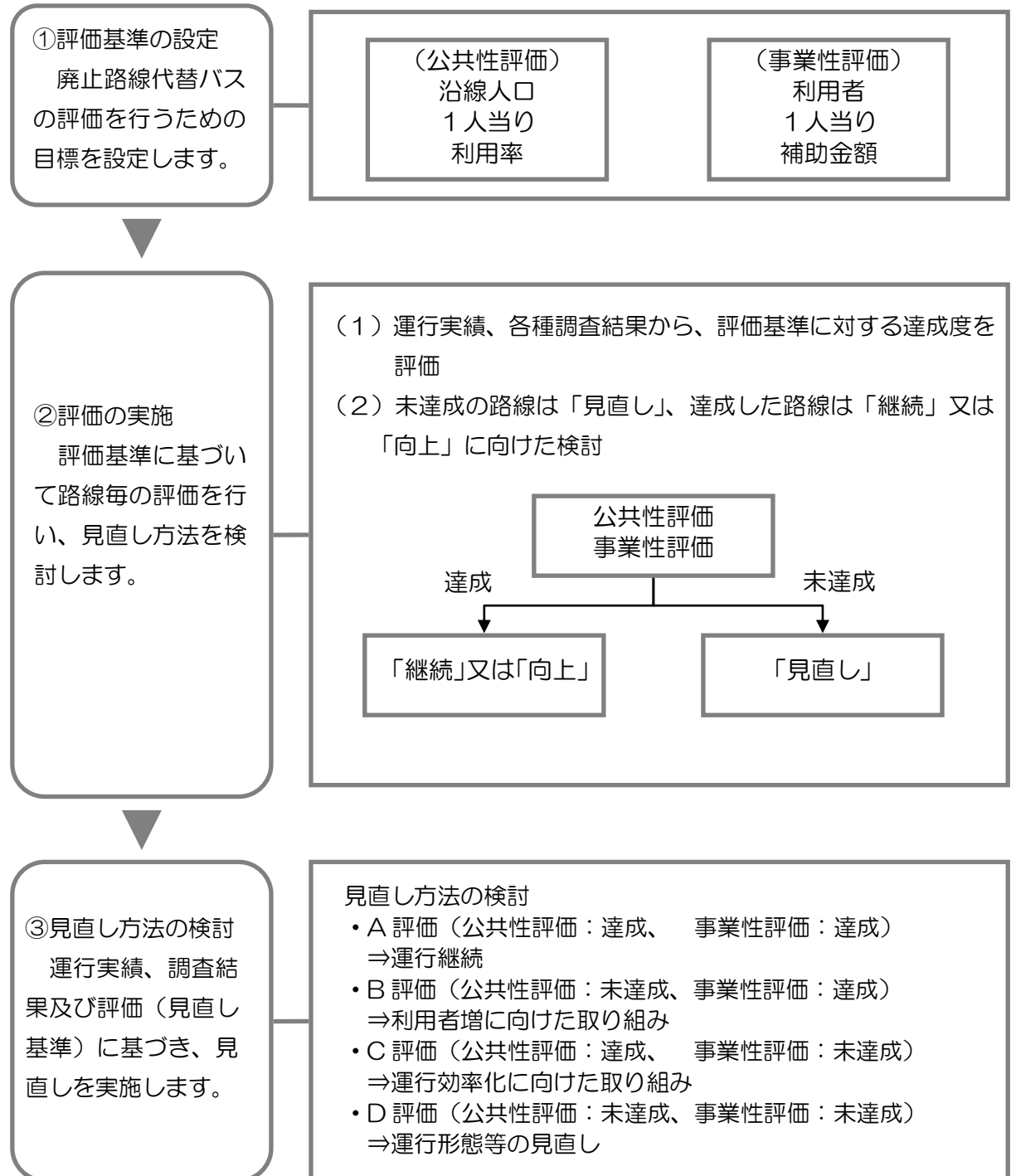
①評価の考え方

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。



▼ 評価フロー（案）



②公共性評価

赤字バス路線を対象に、沿線 1 人当りの利用率（＝ 1 日当り利用者数（人）÷沿線人口（人））について確認し、対象路線が地域住民に利用されているかどうかを評価する。

「利用者数」は沿線人口に制約され、沿線人口が少なければ、利便性を高めても利用者数の増加には限界がある。沿線地域の人口密度等に左右されない指標として、評価基準を用いた。

＜公共性評価による算定式＞

路線 1 人当りの利用率 ＝ ① 1 日当り利用者数（人）÷ ② 沿線人口（人）

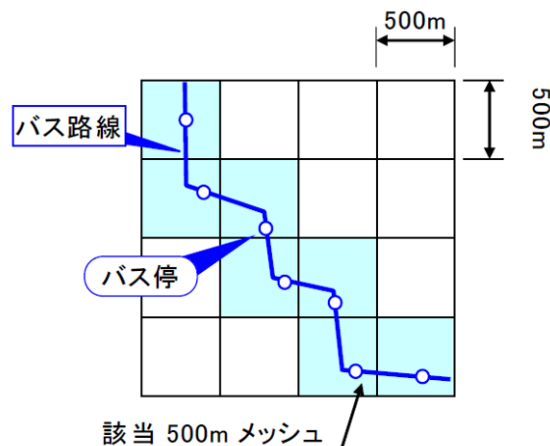
（使用するデータ）

② 1 日あたり利用者数（人）：

糸満市バス対策会議による赤字路線の旅客人員実態調査資料（平成 23 年 6 月調査）を基に算定

③ 沿線人口（人）：

平成 17 年国政調査による 500m メッシュ人口を基に、平成 24 年 3 月末現在の人口を換算し、沿線人口を算出



③事業性評価

運行の見直し等を行う為の最も基本的な事業性評価の指標として利用者1人当り補助額（1日当たり市補助総額（円）÷1日当り利用者数（人））について確認し、公費投入に比べ利用者が著しく少ない状況が生じていないかを評価します。

＜事業性評価による算定式＞

$$\text{利用者1人当り補助額} = \frac{\text{①1日当たり市補助金額（円）}}{\text{②1日当り利用者数（人）}}$$

（使用するデータ）

① 1日あたり市補助金額（人）：

糸満市補助金拠出額÷路線バスの運行日数より算出

② 1日あたり利用者数（人）：

糸満市バス対策会議による赤字路線の旅客人員実態調査資料（平成23年6月調査）を基に算定

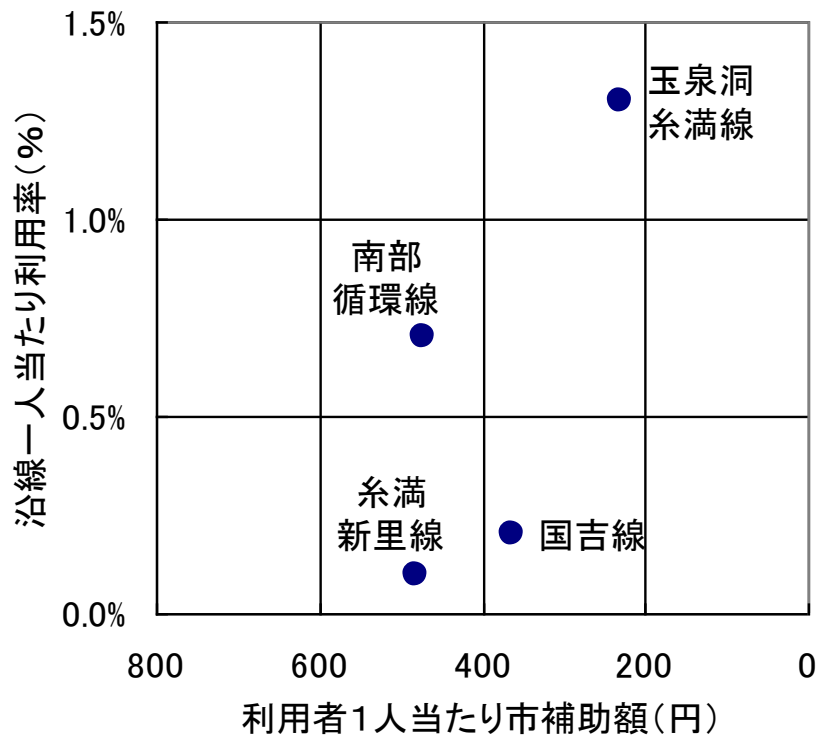
(3) 指標の算定結果

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）に基づく、算定結果は以下の通り。

指標の算定結果

	①糸満市 年間補助額	②運行日	③1日当たり 利用者数	④沿線人口	沿線 1人当り 利用率	利用者 1人当り 補助額
国吉線	1,779 千円	245 日	20 人	約 9,100 人	0.2%	363 円
南部循環線	14,798 千円	365 日	86 人	約 11,800 人	0.7%	471 円
玉泉洞糸満線	9,107 千円	365 日	109 人	約 8,500 人	1.3%	229 円
糸満新里線	1,056 千円	365 日	6 人	約 7,100 人	0.1%	482 円

既存バス路線の算定結果



（４）評価基準値

①公共性評価

平成18年中南部パーソントリップ調査における糸満市の路線バス分担率2.0%の半分を目標とし、沿線1人当り利用率1.0%を基準値と設定。

全国的な成功事例の利用率

路線名称	運行市町	利用者数	沿線人口	利用率
長沢地区コミュニティバス	淡路市	約 15 人	約 300 人	5.0%
C-BUS	鈴鹿市	約 650 人	約 28,000 人	2.3%
生活バスよっかいち	四日市市	約 100 人	約 1,700 人	5.9%
住吉台くるくるバス	神戸市灘区	約 800 人	約 4,000 人	20.0%
おさんぽバス	浦安市	約 1,600 人	約 33,000 人	4.8%

※沿線人口の定義が一定でないため、厳密には利用率は異なる。

②事業性評価

運行経費の半分程度を利用者に負担していただくことを目標とし、利用者1人当たり市補助額の基準値は450 円と設定。

$1,285\text{円}(\text{路線バス運行経費平均}) \times 0.5(\text{利用者負担分}) \times 0.71(\text{平成23年国吉線・南部循環線の赤字路線バス拠出金のうち糸満市拠出分の比率}) = 456\text{円}$

	路線バス 平均乗車距離	路線バス運行経費
国吉線	3.1km	613 円
南部循環線	5.7km	1,127 円
玉泉洞糸満線	9.4km	1,859 円
糸満新里線	7.8km	1,542 円
平 均	6.5km	1,285 円

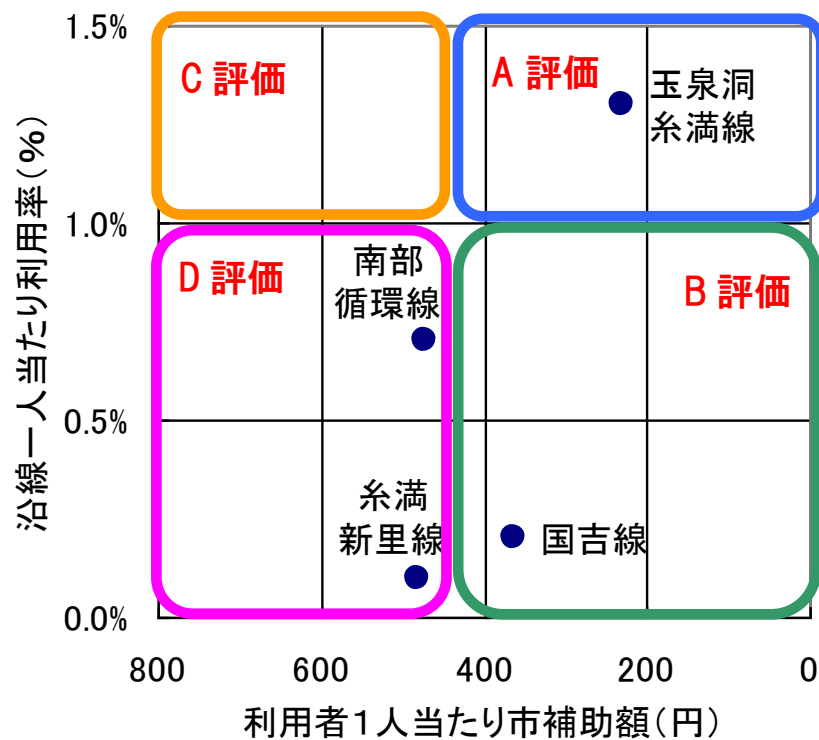
路線バス運行経費は、「平成 23 年度乗合バス事業の収支状況について（国土交通省）」の沖縄ブロック民間事業者データの運送原価 197.79 円/km を基に算出。

(5) 指標に基づく評価

算定結果を基に既存バス路線について、以下の通り評価を行います。

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



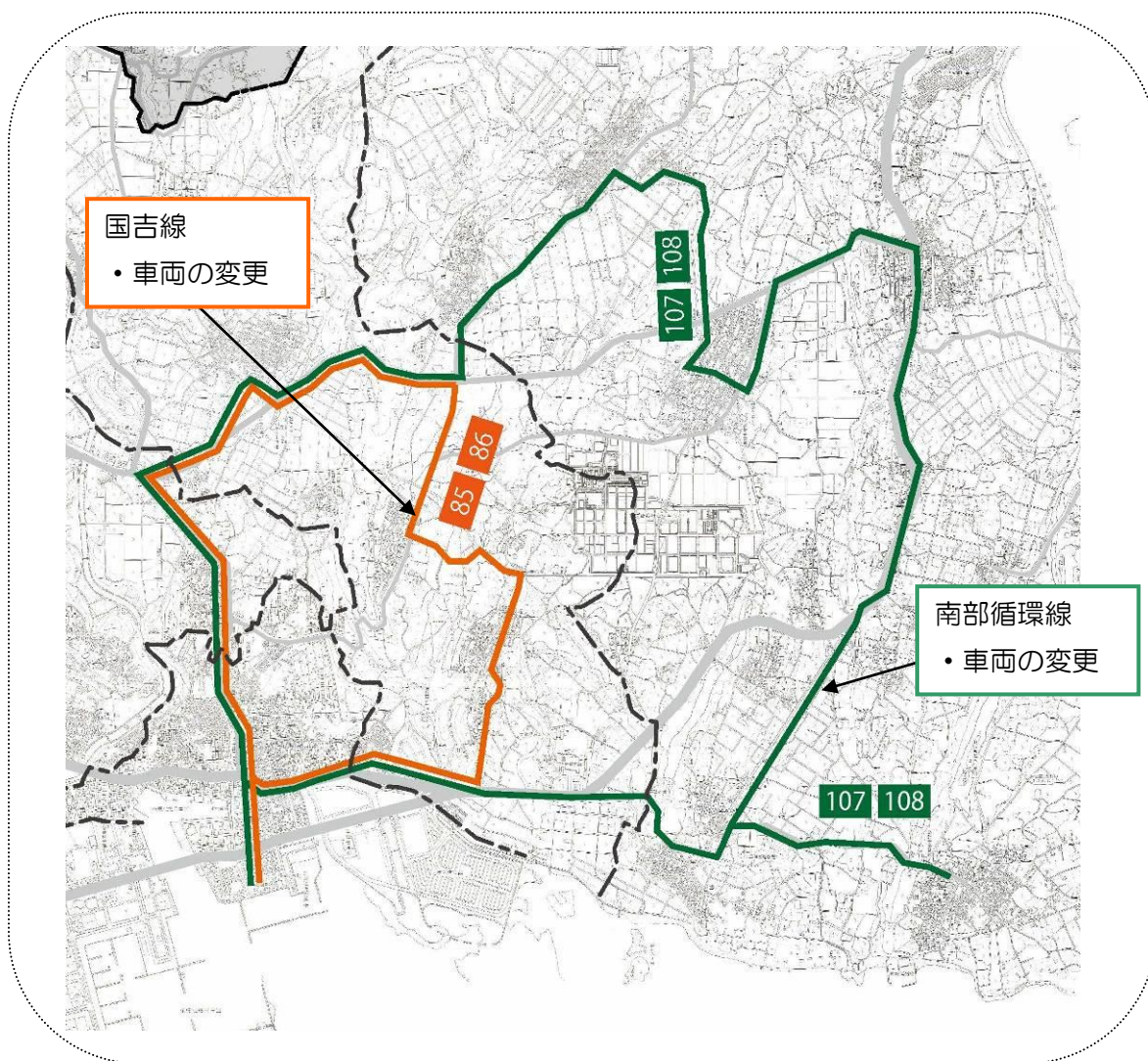
6-2. 既存地域公共交通再編（試案）

見直し基準（試案）の結果を基に、「南部循環線」の見直しを検討する。併せて「南部循環線」と路線が重複する「国吉線」についても検討を行い、地域公共交通再編（試案）のシミュレーションを行う。

（１）公共交通の見直し（試案）

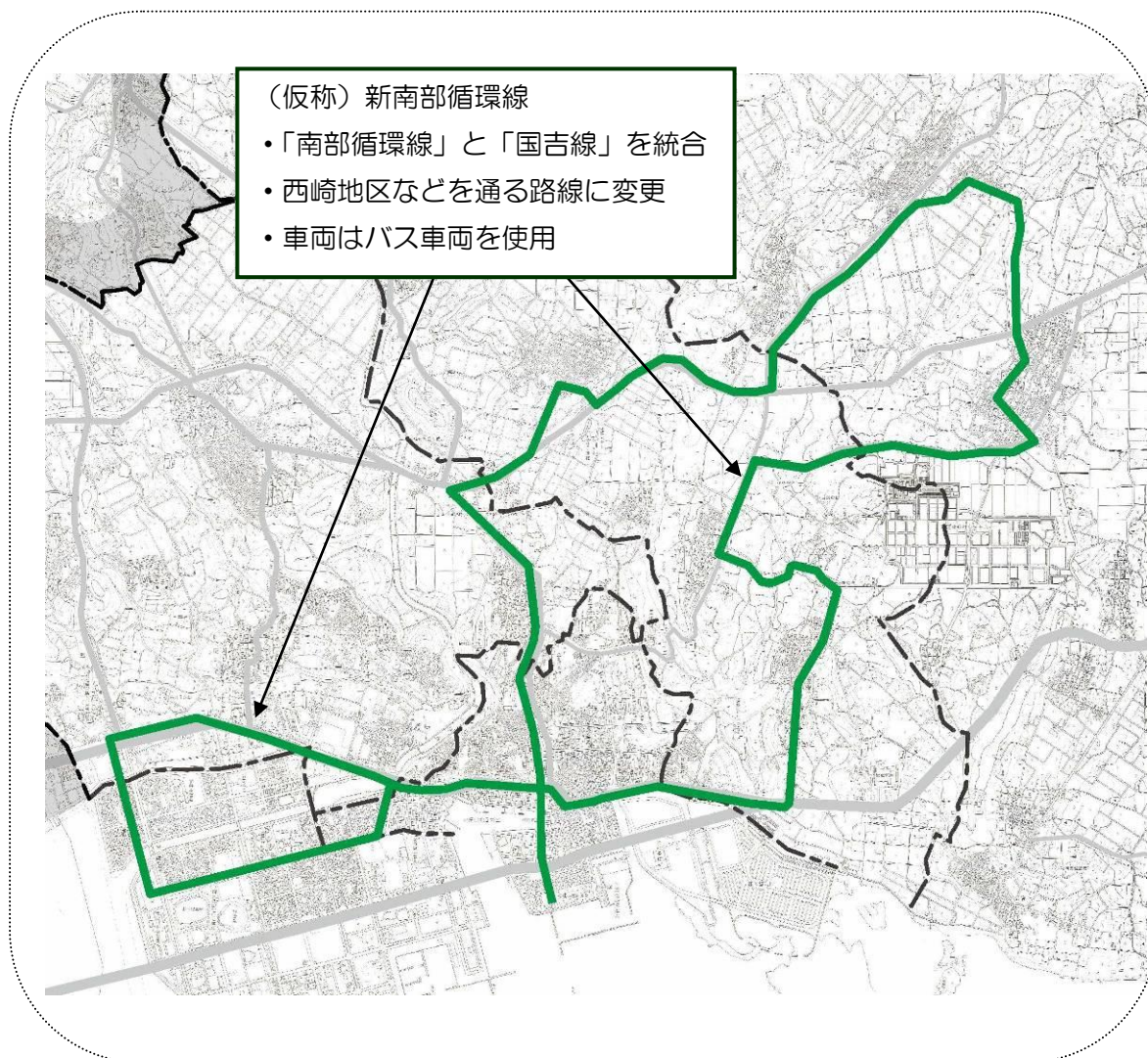
■ケース１

現在の運行計画（ルート、運行回数）のまま、車両をジャンボタクシーに変更



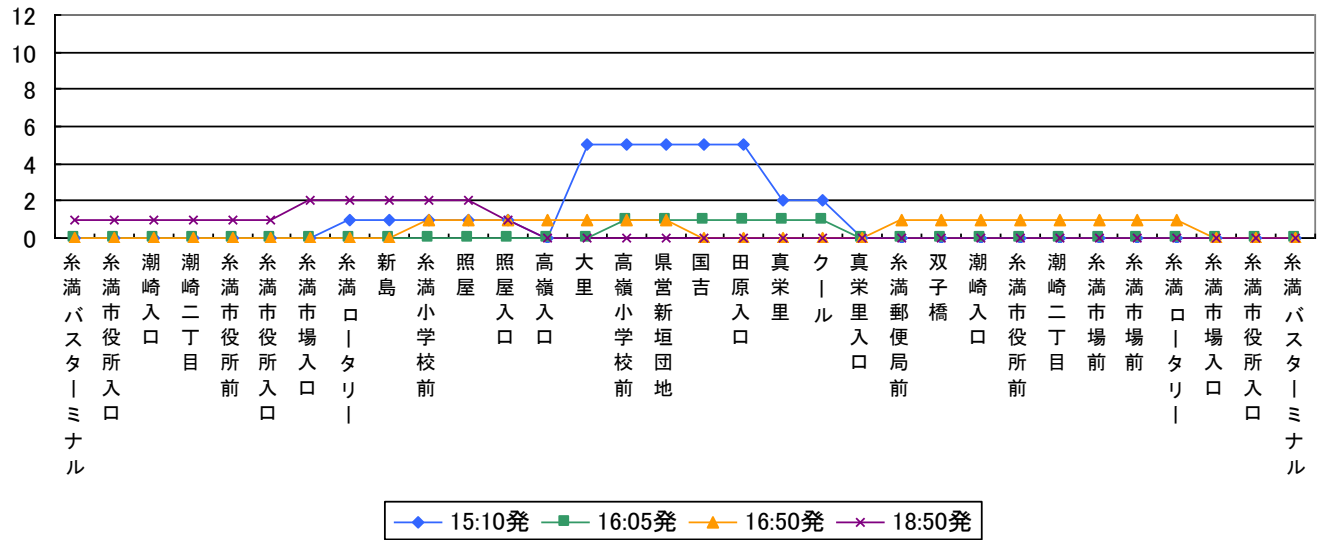
■ケース 2

「南部循環線」と「国吉線」を統合したうえで、西崎地区などを通る路線（（仮称）新南部循環線）へ変更



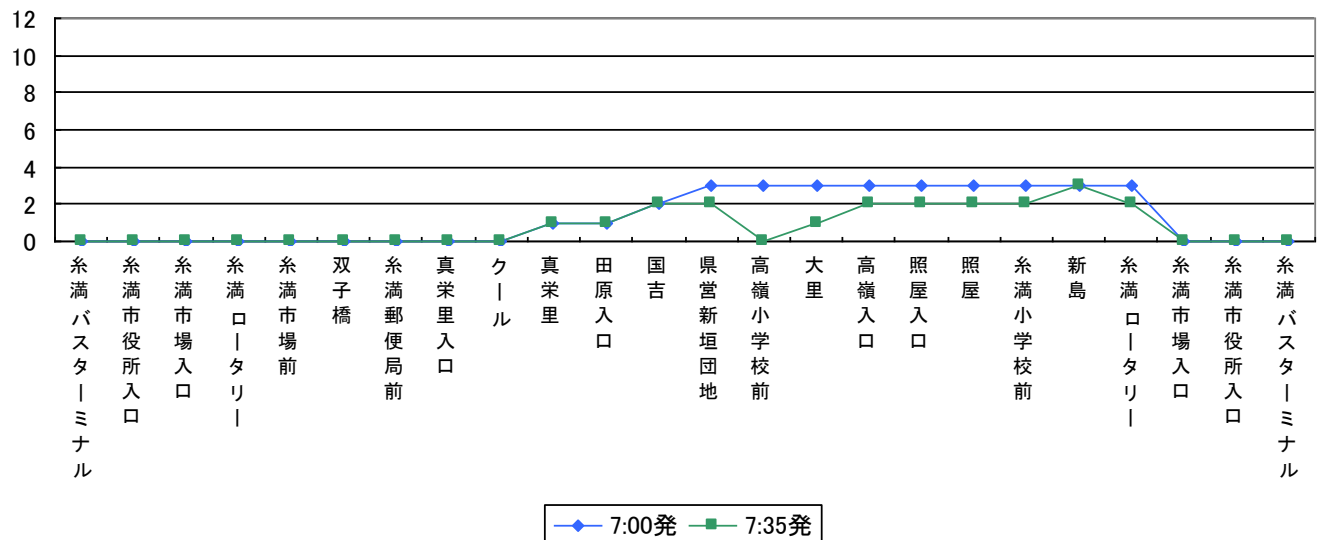
国吉線(大里廻り)
利用実態調査(H24.6.7)

最大乗車数：5人



国吉線(真栄里廻り)
利用実態調査(H24.6.7)

最大乗車数：3人



(2) 事業収支の試算

■ケース 1

現在の運行計画（ルート、運行回数）のまま、車両をジャンボタクシーに変更

事業収支の試算条件

項 目	南部循環線	国吉線	単 位
年間運行日	365	245	日
運行形態	定時定路線型	定時定路線型	-
運行時間	15 時間 (6:30~21:30)	12.5 時間 (7:00~19:30)	-
稼働率	100	30	%
乗車見込数(日)	86	20	人
乗車見込数(年間)	31,390	4,900	人
運賃収入	6,131,079	538,385	円
一人当たり平均運賃	195	110	円
車両	10 人乗り	10 人乗り	-
車両使用料	2,500	2,500	円/時間

1) 南部循環線

南部循環線の事業収支

収 入		支 出	
①運賃収入	6,121,050 円	②車両使用料	13,687,500 円
③補助金等	7,566,450 円		
収入計	13,687,500 円	支出計	13,687,500 円

※平成 23 年度南部循環線補助金拠出額(バス対策会議資料より)

糸満市 14,798,000 円	沖縄県 6,076,000 円	合計 20,874,000 円
------------------	-----------------	-----------------

①運賃収入

既存バスの利用実態調査より乗車見込を 86 人/日、一人当たり平均運賃を 195 円として、年間の運賃収入を算出。

$$\text{乗車見込 86 人/日} \times \text{運行日数 365 日} \times \text{一人当たり平均運賃 195 円} = 6,121,050 \text{ 円}$$

②車両使用料

車両使用料の算出にあたっては、他都市の事例から 2,500 円/時間とし、既存バスと運行計画を参考に、運行時間 15 時間（6:30~21:30）、稼働率 100%を想定し、車両使用料を算出。

$$\begin{aligned} &\text{運行日数 365 日} \times \text{運行時間 15 時間} \times \text{車両使用料 2,500 円/時間} \times \text{稼働率 100\%} \\ &= 13,687,500 \text{ 円} \end{aligned}$$

2) 国吉線

国吉線の事業収支

収 入		支 出	
①運賃収入	539,000 円	①車両使用料	2,296,875 円
②補助金等	1,757,875 円		
収入計	2,296,875 円	支出計	2,296,875 円

※平成 23 年度国吉線補助金拠出額(バス対策会議資料より)

糸満市 1,779,000 円	沖縄県 672,000 円	合計 2,451,000 円
-----------------	---------------	----------------

①運賃収入

既存バスの利用実態調査より乗車見込を 20 人/日、一人当たり平均運賃を 110 円として、年間の運賃収入を算出

$$\text{乗車見込 20 人/日} \times \text{運行日数 245 日} \times \text{一人当たり平均運賃 110 円} = 539,000 \text{ 円}$$

②車両使用料

車両使用料の算出にあたっては、他都市の事例から 2,500 円/時間とし、既存バスと運行計画を参考に、運行時間 12.5 時間(7:00~19:30)、稼働率 30%をとる。

$$\begin{aligned} \text{運行日数 245 日} \times \text{運行時間 12.5 時間} \times \text{車両使用料 2,500 円/時間} \times \text{稼働率 30\%} \\ = 2,296,875 \text{ 円} \end{aligned}$$

■ケース 2

「南部循環線」と「国吉線」を統合したうえで、西崎地区などを通る路線（（仮称）新南部循環線）へ変更

事業収支の試算条件

項 目	新南部循環線	単 位
年間運行日	365	日
運行形態	定時定路線型	-
運行距離(片道)	19.5	Km
運行回数	20	回
乗車見込数(日)	109	人
乗車見込数(年間)	39,785	人
一人当たり平均運賃	184	円
車両	バス型	-
車両使用料	197.79	円/km

1) 南部循環線

南部循環線の事業収支

収 入		支 出	
①運賃収入	7,320,440 円	②車両使用料	28,155,406 円
③補助金等	20,834,966 円		
収入計	28,155,406 円	支出計	28,155,406 円

※平成 23 年度南部循環線、国吉線補助金拠出額(バス対策会議資料より)

	糸満市	沖縄県	合 計
南部循環線	14,798,000 円	6,076,000 円	20,874,000 円
国吉線	1,779,000 円	672,000 円	2,451,000 円
合 計	16,577,000 円	6,748,000 円	23,325,000 円

①運賃収入

既存バス路線の利用状況及びアンケート調査を基に乗車見込を 109 人/日と想定。また、一人当たり平均運賃を 184 円として、年間の運賃収入を算出。

$$\text{乗車見込 } 109 \text{ 人/日} \times \text{運行日数 } 365 \text{ 日} \times \text{一人当たり平均運賃 } 184 \text{ 円} = 7,320,440 \text{ 円}$$

②車両使用料

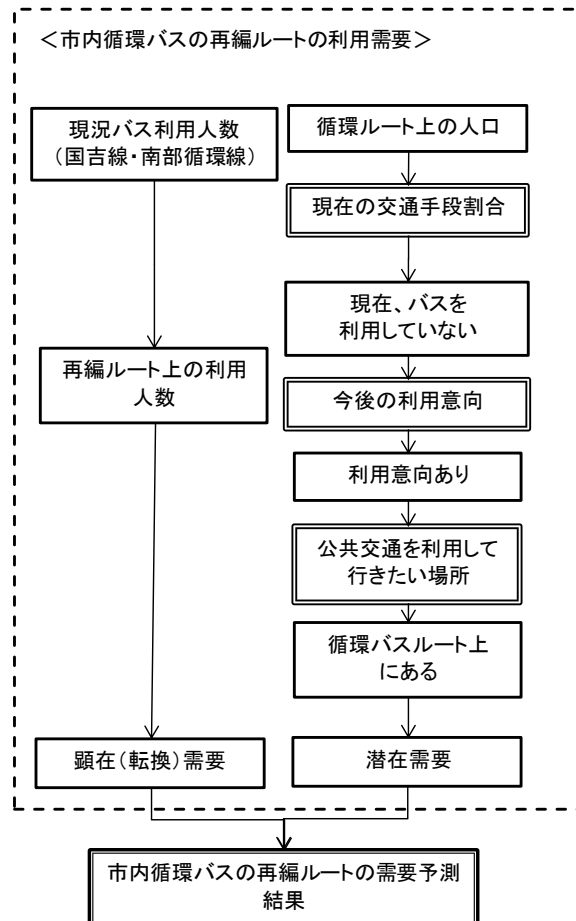
車両使用料の算出にあたっては、「平成 23 年度乗合バス事業の収支状況について（国土交通省）」の沖縄ブロック民間事業者データ（197.79 円/km）を基に算出することとし、運行回数 20 回/日（南部循環線と同程度）を想定する。

$$\text{運行日数 } 365 \text{ 日} \times \text{運行距離 } 19.5\text{km} \times \text{車両使用料 } 197.79 \text{ 円/km} \times \text{運行回数 } 20 \text{ 回/日} \\ = 28,155,406 \text{ 円}$$

（３）潜在需要の算出

ケース２（仮称）新南部循環線へ変更した場合の潜在需要を算出する。

潜在需要の算出フロー



1) 顕在需要の算出

①現況のバス利用人数

現況のバス利用人数を以下に示す。

現況バス利用人数

	乗車人数 [人/日]
国吉線（大里廻り）	12
国吉線（真栄里廻り）	8
南部循環線（真壁・喜屋武廻り）	53
南部循環線（喜屋武・真壁廻り）	33
国吉線+南部循環線	106

※平成 24 年度糸満市バス対策会議資料

②再編ルートと利用者数

国吉線と南部循環線を再編、統合した場合のルートは図 3-1 に示すとおりであり、南真壁のバス停、南部循環線の南部病院前～米須は再編ルート上から離れるため、このバス停利用者は再編後のバスを利用できない可能性がある。なお、南真壁の利用者は 1 人（H24.6.7 調査）であり、南部病院前～米須は 26 人（H24.6.7 調査）であった。したがって、再編ルート後には、現況の利用者 106 人より 27 人を減じた 79 名とする。

再編ルート



③対象範囲内人口の整理

ここでは、再編後のバスへの潜在需要として、ルート上の人口より、現況交通手段、今後の利用意向および目的地の意向を踏まえて潜在需要を算出した。

以下に対象ルート上の人口を示す。

対象ルート上の人口

字名	面積(可住 地面積) (ha)	人口(人)		高齢化率	公共交通の人口カバー率			
		平成17年 人口	平成24年		バス停数	平成17年 バス停300m 圏内人口 500m メッシュ	平成24年 バス停300m 圏内人口 500m メッシュ	バス 人口カバー率
照屋	110.8	1,681	2,143	15.2	4	1,397	1,781	83.1
大里	216.1	2,016	1,995	19.8	5	790	782	39.2
国吉	91.8	410	624	20.2	1	240	365	58.5
真栄里	260.0	2,222	2,389	17.8	7	1,824	1,961	82.1
真壁	210.5	1,039	1,006	29.8	6	1,030	997	99.1
宇江城	88.8	137	128	25.0	1	100	93	73.0
新垣	137.6	616	387	25.8	1	190	119	30.8
計	1,115.6	8,121	8,672	-	25	5,571	6,098	70.3

④現況交通手段

現況交通手段、転換可能性のある交通手段を以下に示す。これによると、転換可能性のある交通手段の割合は 7.6% である。

現況交通手段

自治会名	バス等の 公共交通	民間 送迎バス	施設 送迎バス	家族の 送迎	知人や近所 の送迎	移動の 制約あり	自家用車	無回答	総計
21. 照屋	7	0	1	13	0	0	46	20	87
22. 照屋東	3	0	0	0	0	0	0	1	4
44. 大里	5	0	0	11	1	2	9	9	37
45. 大里市営住宅	1	0	0	1	0	1	2	2	7
46. 桃原ニュータウン	1	0	0	2	0	6	0	0	9
47. 高嶺団地	0	0	0	2	0	0	2	2	6
48. 国吉	6	0	0	12	1	0	1	0	20
49. 新垣団地	8	0	0	8	0	0	20	5	41
50. 真栄里	6	2	0	10	0	7	22	13	60
52. 真栄里団地	2	0	0	2	0	0	3	0	7
54. 真壁	3	0	1	5	2	0	12	7	30
55. 宇江城	3	0	1	6	0	1	5	1	17
57. 新垣	4	0	0	1	1	0	1	23	30
合計	49	2	3	73	5	17	123	83	355
比率[%]	13.8	0.6	0.8	20.6	1.4	4.8	34.6	23.4	100.0

転換可能性のある交通手段

[%]

	バス等の 公共交通	民間 送迎バス	施設 送迎バス	家族の 送迎	知人や近所 の送迎	移動の 制約あり	自家用車	無回答	総計
現況の交通手段割合	13.8	0.6	0.8	20.6	1.4	4.8	34.6	23.4	100.0
今後のバスへの転換可能性	維持	○	○	×	○	○	×	○	7.6

⑤今後の利用意向

公共交通手段の利用意向を示す。これによると、今後の利用意向について、「利用する」の回答者は16.3%であった。

公共交通手段の利用意向

自治会名	利用する	時々利用する	利用しない	その他	無回答	総計
21. 照屋	10	25	26	5	21	87
22. 照屋東	3	0	1	0	0	4
44. 大里	7	5	4	1	20	37
45. 大里市営住宅	4	2	0	0	1	7
46. 桃原ニュータウン	1	3	4	0	1	9
47. 高嶺団地	2	3	1	0	0	6
48. 国吉	4	9	3	0	4	20
49. 新垣団地	7	12	11	2	9	41
50. 真栄里	6	13	6	1	34	60
52. 真栄里団地	4	1	1	0	1	7
54. 真壁	7	15	5	0	3	30
55. 字江城	2	3	2	0	10	17
57. 新垣	1	1	26	0	2	30
合計	58	92	90	9	106	355
比率	16.3	25.9	25.4	2.5	29.9	100.0

⑥公共交通で行きたい場所

公共交通を利用して行きたい場所を示す。再編ルートของバスにより、西崎町方面と直接結ばれることにより、大型商業施設や公園また、高校や交流施設、社会福祉施設および観光施設にも直接行くことができる。そのため、商業施設 17.8%、交流施設 2.2%、福祉施設 4.7%、高校 3.4%、公園 2.7%、観光施設 9.4%を合わせた 40.2%が公共交通を利用するものと判断した。

公共交通で行きたい場所

自治会名	病院	市役所	商業施設	銀行郵便局	図書館	交流施設	福祉施設	小学校	中学校	高校	大学 専門学校	公園	観光施設	その他	総計 (無回答除く)
21. 照屋	23	11	15	10	3	4	1	0	0	1	2	1	11	13	95
22. 照屋東	3	2	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10
44. 大里	14	6	12	4	3	1	1	0	0	1	1	2	5	2	52
45. 大里市営住宅	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	5	1	8
46. 桃原ニュータウン	2	1	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	9
47. 高嶺団地	4	2	1	1	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	11
48. 国吉	12	3	15	3	3	1	6	1	2	3	0	4	0	0	53
49. 新垣団地	8	6	10	4	7	1	3	4	4	5	3	4	12	5	76
50. 真栄里	23	23	21	24	1	0	10	0	0	2	3	1	7	11	126
52. 真栄里団地	4	1	1	1	0	0	2	1	0	0	0	1	4	0	15
54. 真壁	12	7	13	2	2	4	2	2	2	4	4	2	6	3	65
55. 字江城	6	5	4	3	1	1	1	1	3	2	0	0	0	0	27
57. 新垣	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	8
合計	114	69	99	56	22	12	26	9	11	19	16	15	52	35	555
比率[%]	20.5	12.4	17.8	10.1	4.0	2.2	4.7	1.6	2.0	3.4	2.9	2.7	9.4	6.3	100.0

⑦潜在需要の算出

ここまでの指標を乗じることで、潜在需要を算出した。

対象範囲内人口 6,098 人×転換可能性交通手段割合 7.6%×利用意向 16.3%×公共交通で行きたい場所の割合 40.2%=30 人

需要の算出結果

これまで算出された既存需要と、潜在需要を加算し、運行ルート再編後の需要について整理した。

需要の算出結果

	1 日当り利用人数
顕在需要	79 人/日
潜在需要	30 人/日
需要計	109 人/日

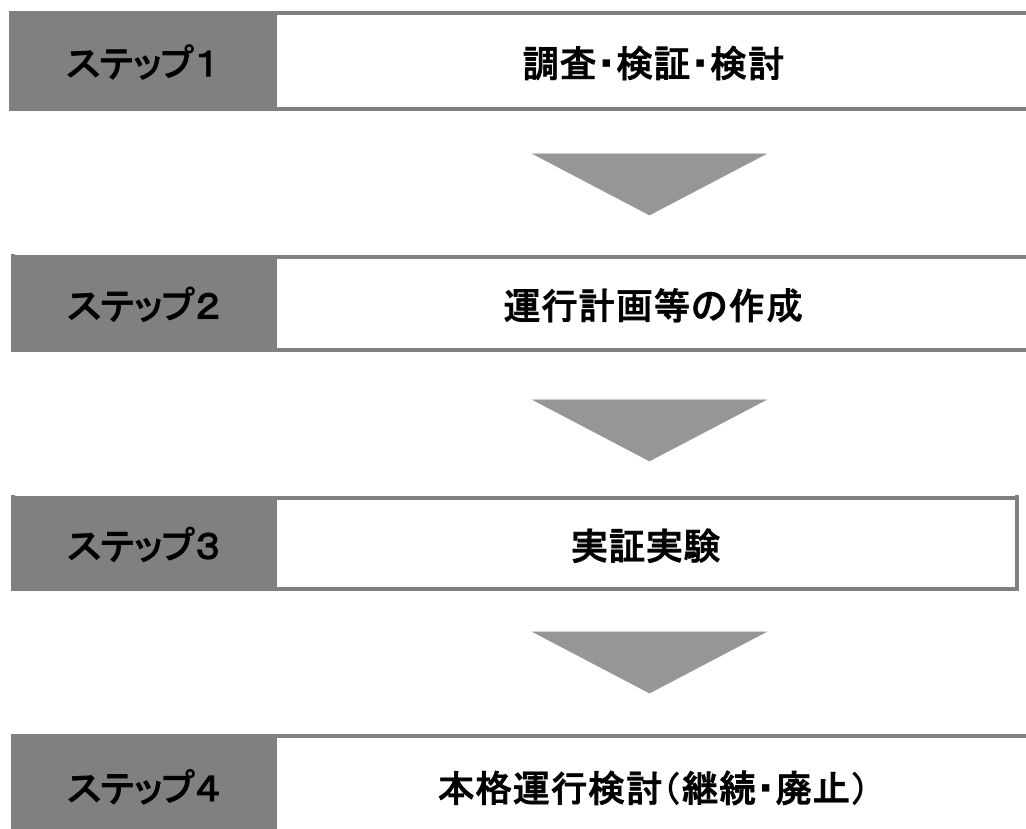
(4) ケース毎のメリットとデメリットの整理

	メリット	デメリット
ケース1：現在の運行計画（ルート、運行回数）のまま、車両をジャンボタクシーに変更	・現状よりも補助金拠出額を大きく削減可能。 ・既存のバスルートを利用するため、地元との調整が容易。	・路線バス事業者との調整が必要。 ・車両に乗れる人数が10人未満となる。
ケース2：「南部循環線」と「国吉線」を統合したうえで、西崎地区などを通る路線（仮称）新南部循環線へ変更	・現状よりも補助金拠出額の削減が可能。 ・路線バス事業者との調整が容易。	・ケース1に比べると補助金拠出の縮減額が小さい。 ・路線の一部が廃止となるため、代替案の検討が必要。

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います。

実証実験の基本的な流れは、次の 4 つのステップを基本とします。



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)系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

＜(仮称)系満市公共交通活性化会議＞

—主な役割—

- ・系満市全体の交通施策の総合的推進
- ・運行計画や実証実験の精査
- ・改善・廃止などの評価 等

＜地 域＞

—主な役割—

- ・(仮称) 〇〇地域交通会議設立
- ・地域全体による交通サービスの推進
- ・実証実験の検討・計画づくり
- ・利用促進策の実施

＜系満市＞

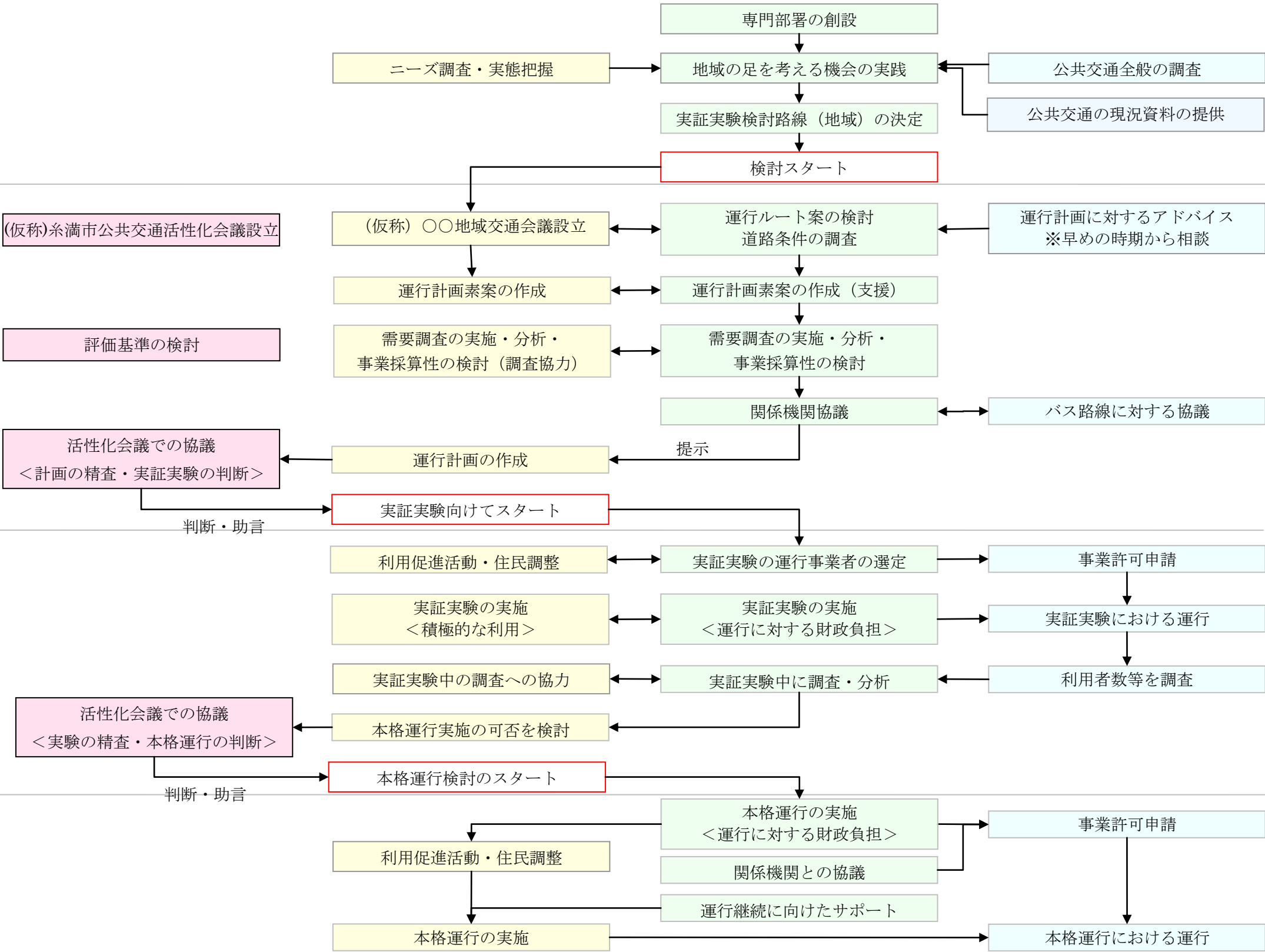
—主な役割—

- ・実証実験の検討・計画づくり
- ・利用促進策の実施
- ・実証運行の財政的支援 等

＜交通事業者＞

—主な役割—

- ・運行計画に対するアドバイス
- ・実証実験における運行
- ・事業者による本格運行 等



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

＜(仮称)糸満市公共交通活性化会議＞

—主な役割—

- ・運行計画や実証実験の精査
- ・道路・改善・廃止などの評価 等

<地 域>

—主な役割—

- ・ニーズ調査等への協力
- ・路線バスの積極利用
- ・バス停設置等への協力 等

＜糸満市＞

—主な役割—

- ・実証実験の検討・計画づくり
- ・利用促進策の実施
- ・実証運行の財政的支援 等

<交通事業者>

—主な役割—

- ・ 運行計画に対するアドバイス
- ・ 実証実験における運行
- ・ 事業者による本格運行 等

