

---

# 沖縄市地域公共交通再編実施計画

---

平成 31 年 2 月

沖 縄 市

# 目次

第1章 沖縄市地域公共交通再編実施計画について.....	1
1. 計画策定の目的 .....	1
2. 計画対象区域 .....	2
3. 計画期間 .....	2
第2章 再編の考え方.....	3
1. 網形成計画における再編の考え方.....	3
2. 再編に関する現状と再編の進め方.....	5
3. 公共交通空白地域の現状.....	6
4. 再編に対するバス事業者の意向.....	28
5. 2019年度における再編の方針 .....	29
第3章 再編事業の内容.....	31
1. 沖縄市地域公共交通網形成計画における再編に関する施策の概要.....	31
2. 2019年度実施施策の概要 .....	32
3. 2019年度検討施策の概要 .....	37
4. 再編スケジュール.....	47
第4章 事業実施の収支及び評価.....	48
1. 事業実施に係る費用.....	48
2. 増収策について .....	49
3. 事業による収支 .....	50
4. 網形成計画の目標値の達成見込み.....	56

# 第1章 沖縄市地域公共交通再編実施計画について

## 1. 計画策定の目的

本市における公共交通の多くは、那覇市方面からうるま市、名護市方面へ運行する路線バスが多く、特に国道330号のコザー胡屋間では多くの系統が運行されています。

一方で、本市に関するすべての移動手段の中では自家用車による移動が主体となっており、公共交通の利用者は少ない状況となっています。

そうした中で、自家用車を運転できない子どもや高齢者などの移動手段を公共交通に頼らざるを得ない方々にとって、路線バス等の公共交通は身近で重要な移動手段となっていますが、一部の地域では路線バスのサービスが十分に提供できていない公共交通空白地域が存在しています。

このような状況を踏まえ、平成29年度に、本市の持続可能な公共交通ネットワークを形成するため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「沖縄市地域公共交通網形成計画」（以下「網形成計画」という。）を策定しました。

同計画では、「人・文化・環境を大切にする交通まちづくり」を基本理念とし、公共交通空白地域の解消、路線バスやコミュニティバス等の運行効率の向上や利用促進策等の施策を整理しています。

本計画では、網形成計画において整理された施策のうち、計画期間の2025年度までに具体的な検討を行うべき施策を整理し、「沖縄市地域公共交通再編実施計画」として、とりまとめました。

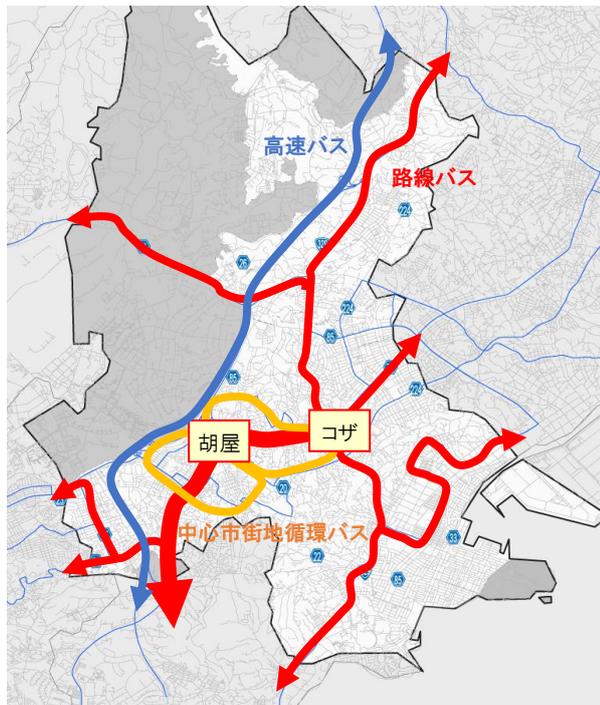


図 1-1. 沖縄市の公共交通ネットワークの概況

## 2. 計画対象区域

本計画は、沖縄市全域を対象とします。

計画の対象区域  
沖縄市全域



図 1-2. 沖縄市の位置

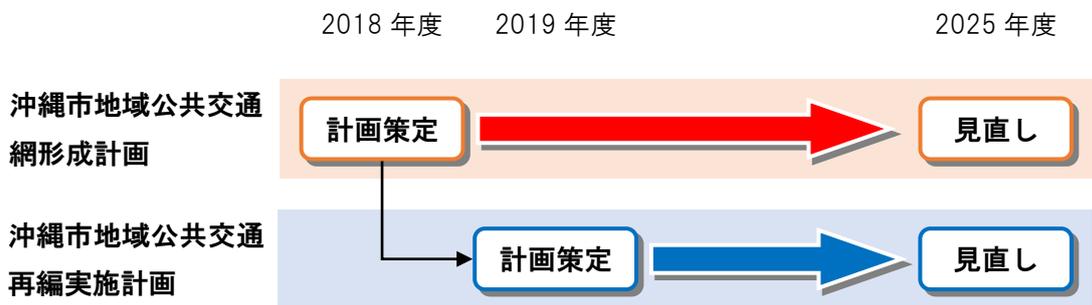
## 3. 計画期間

計画の対象期間は、網形成計画と同じ 2025 年度までとします。ただし、施策の具体的な検討は、2019 年度に実施可能な施策に限定し、2020 年度以降に実施が見込まれる施策については、施策の内容が具体化した段階で、本計画に反映していきます。

計画の対象期間

2019 年度（平成 31 年度）～2025 年度

※具体的な検討は 2019 年度実施施策に限定



なお、沖縄県を中心に検討を進めている基幹バスや、本島中部におけるバス網再編に関する計画が具体化した際は、本計画の見直しを行うとともに、再編の実現を担保するため国への認定申請も検討します。

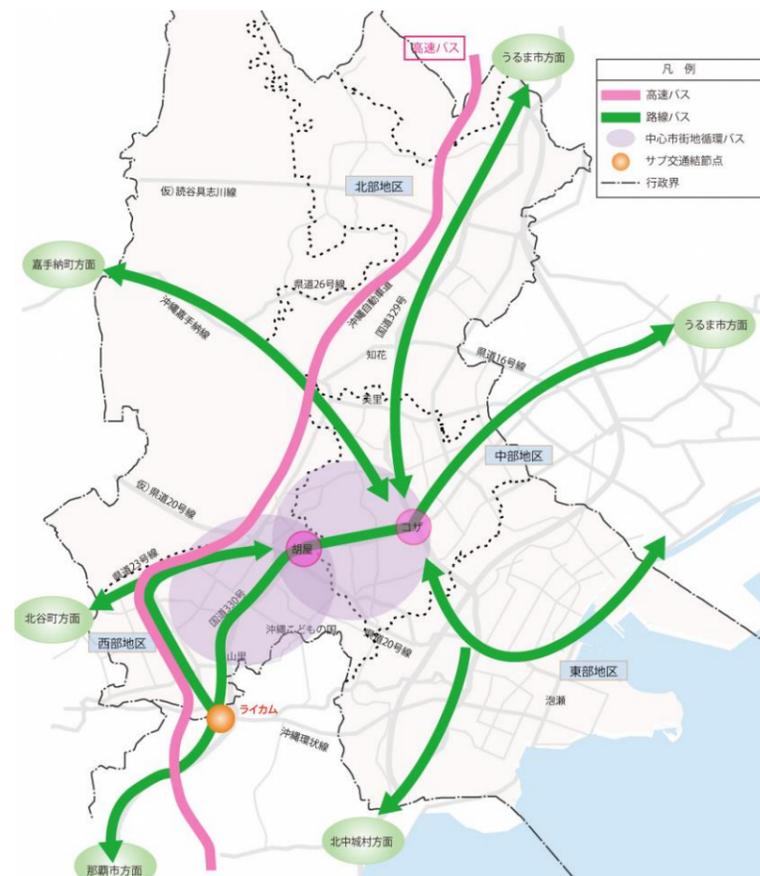
## 第2章 再編の考え方

### 1. 網形成計画における再編の考え方

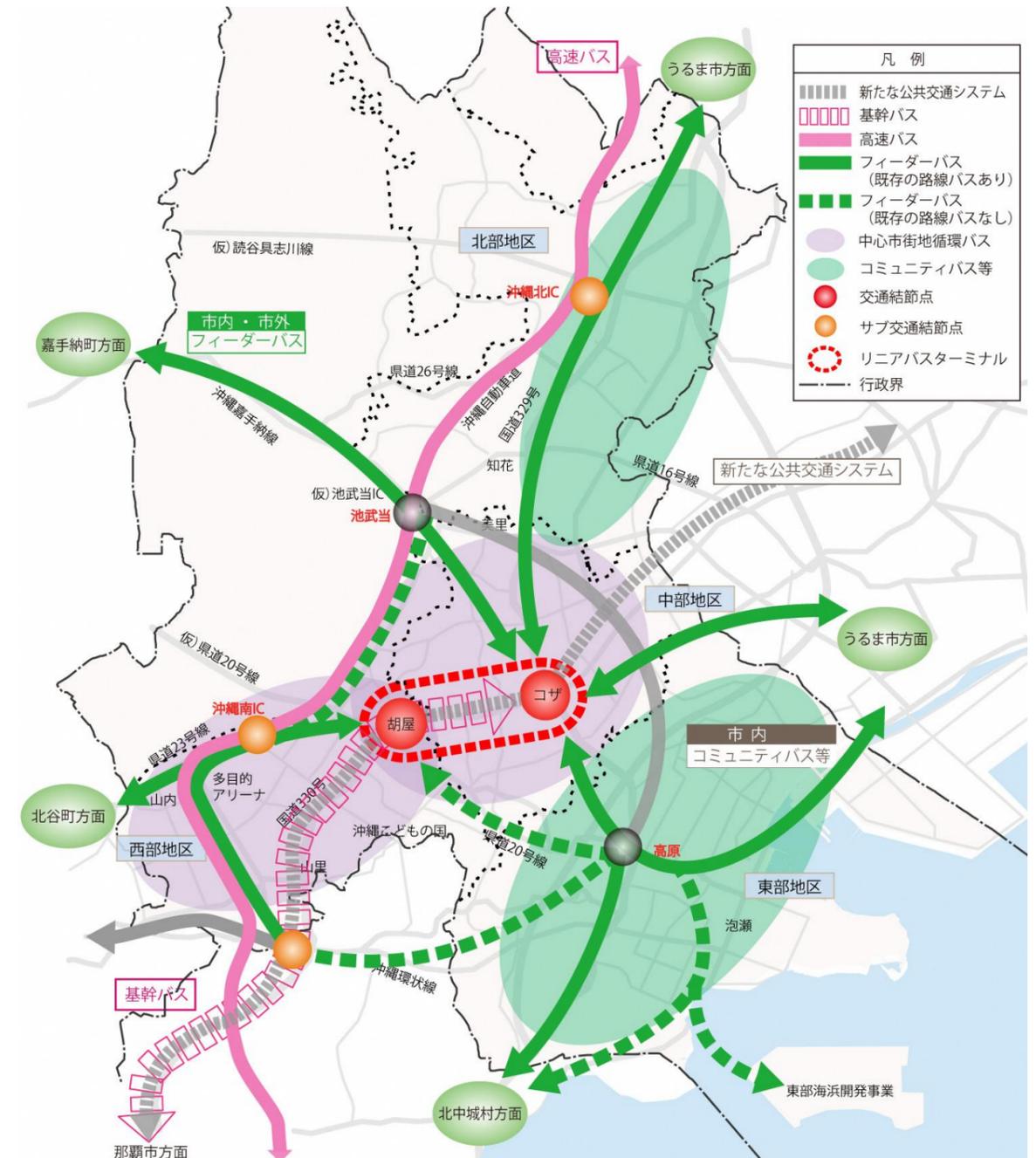
網形成計画では、以下の考えのもと公共交通の再編をすすめていくことを示しています。

- 既存の公共交通の活用を基本に、空白地域や空白時間帯の解消を図ります。
- 市の中心部に、交通結節点（リニアバスターミナル含む）を整備することを基本とし、長大路線の分割、フィーダー化等により効率性を高めます。
- 既存バス路線のコザ那覇バスターミナル間結ぶ「基幹バス」を基軸に交通ネットワークを再編します。（再編時は、交通結節点～那覇バスターミナルを基幹バスで結びます）
- 交通結節点に基幹バス他、高速バス、周辺市町村を結ぶ路線バス、コミュニティバス等を発着させ、乗り継ぎ利便性を高めます。
- 再編にあたっては、各系統の役割を明確にし、役割に応じたルートやダイヤの見直しを行います。

現状



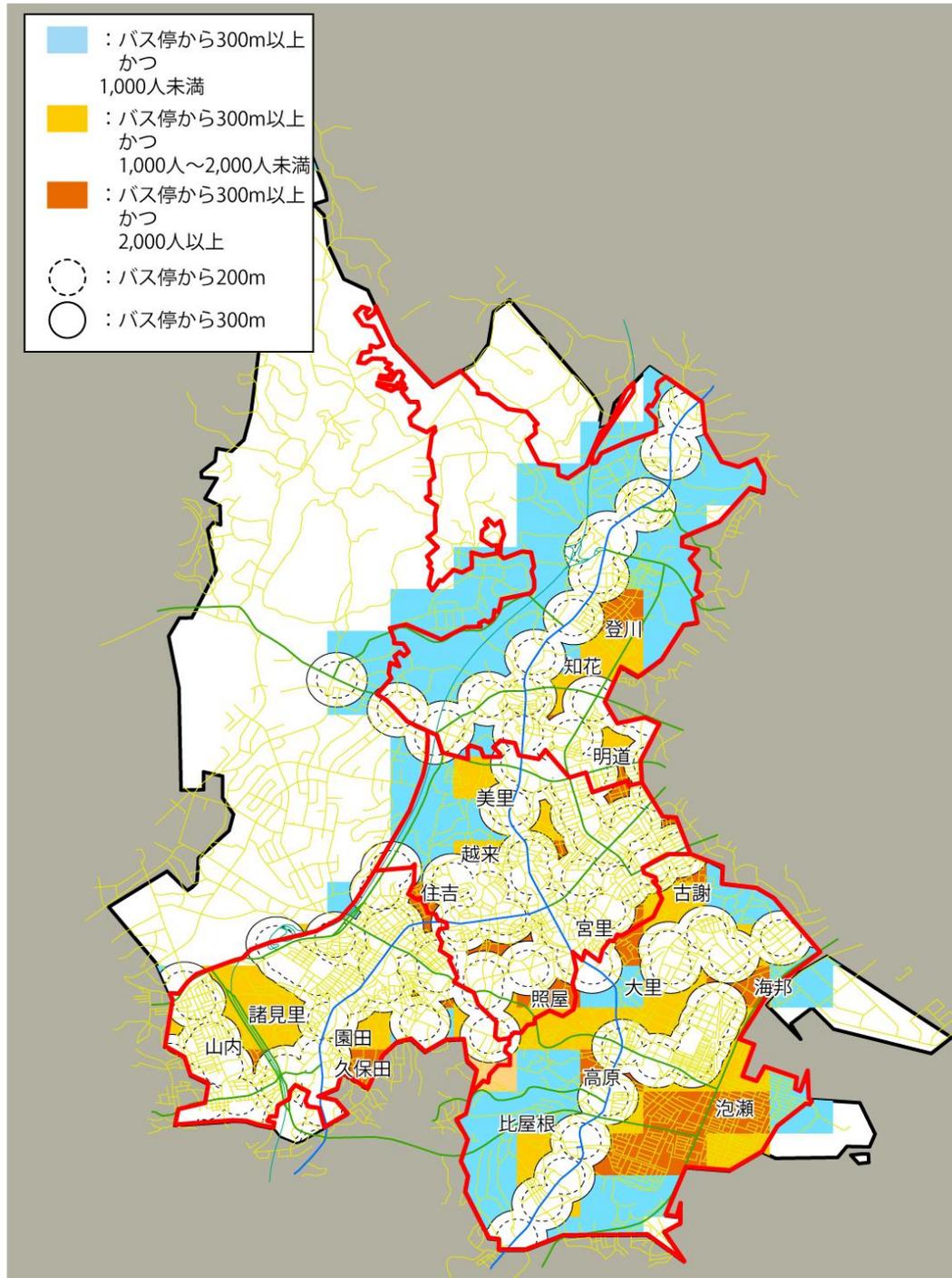
将来



※本図は沖縄市交通基本計画に示されている20年後のイメージをもとに作成している。着色した取組は、本計画の対象期間である2025年度までの着手を、グレーの取組はそれ以降での着手を想定している。なお、緑の破線で示したフィーダーバスは、現在路線バスが運行されていない路線を示す。

== 参考 沖縄市における公共交通空白地域 ==

沖縄市には、北部地区の登川・知花や、東部地区の泡瀬などの人口密集地においても公共交通空白地域となっているエリアがあります。



※H27 国勢調査での人口を元に人口を 500m メッシュで表示

図 2-1. 沖縄市における公共交通空白地域

## 2. 再編に関する現状と再編の進め方

●網形成計画策定後、公共交通空白地域での公共交通の導入や、交通結節点、基幹バスの検討は進められているものの、具体化していないことから、本市における再編は、公共交通空白地域の解消に主眼をおいて、実施可能な取組から順次進めていきます。

### 【網形成計画の再編の考え方】

### 【現状】

既存の公共交通の活用を基本に空白地域や空白時間帯の解消を図ります。	⇒	公共交通空白地域での公共交通の導入は行われておらず、対応が必要である。
市の中心部に、交通結節点(リニアバスターミナルを含む)を整備することを基本とし、長大路線の分割、フィーダー化等により効率性を高めます。	⇒	交通結節点の検討は進められているが、位置、規模等は決定しておらず、公共交通ネットワークの核が具体化していない。
既存バス路線のコザ～那覇バスターミナル間を結ぶ「基幹バス」を基軸に交通ネットワークを再編します。	⇒	県を中心に基幹バスの検討が進められているが、検討に時間を要する見込みであり、公共交通ネットワークの軸が具体化していない。
交通結節点に基幹バスの他、高速バス、周辺市町村を結ぶ路線バス、コミュニティバス等を発着させ、乗り継ぎ利便性を高めます。	⇒	交通結節点、基幹バスが確定していない状況であり、乗り継ぎの検討に着手できない状況である。
再編にあたっては、各系統の役割を明確にし、役割に応じたルートやダイヤの見直しを行います。	⇒	市内のみで完結する中心市街地循環バスについては、移動ニーズに応じた見直しが行いやすい状況にある。

再編の核となる「交通結節点」や「基幹バス」が具体化していないことから、実施可能な取組から、以下の考えにもとづき順次進めていく。

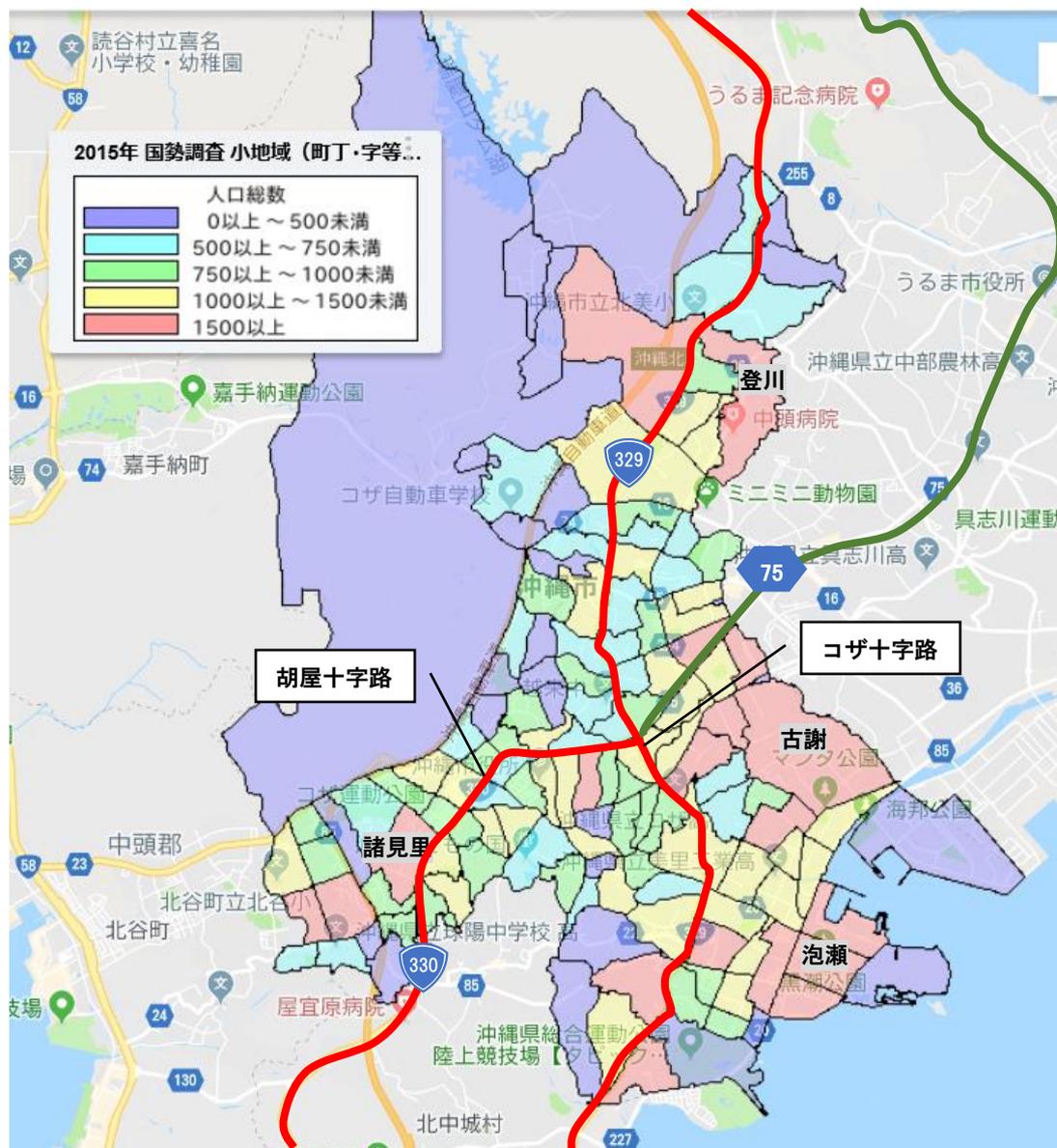
- ①公共交通空白地域における公共交通の導入は、可能な限り既存の路線バスのルート変更での対応を検討する。
- ②路線バスのルート変更により公共交通空白地域の縮小が図られない地域については、コミュニティバスやデマンド交通の導入を検討する。
- ③登下校時間や、主要な医療施設、商業施設、事業所の開業・始業時間にあわせたダイヤの見直しなどを検討し、提示する。

### 3. 公共交通空白地域の現状

#### 3-1. 公共交通空白地域の概況

##### (1)人口分布

- 沖縄市の字別の人口をみると、人口 1,500 人以上の地区は、基地を除く市内全域に広がっています。
- 公共交通空白地域となっている登川、古謝、泡瀬、諸見里地域などにも 1,500 人以上の方が居住しています。

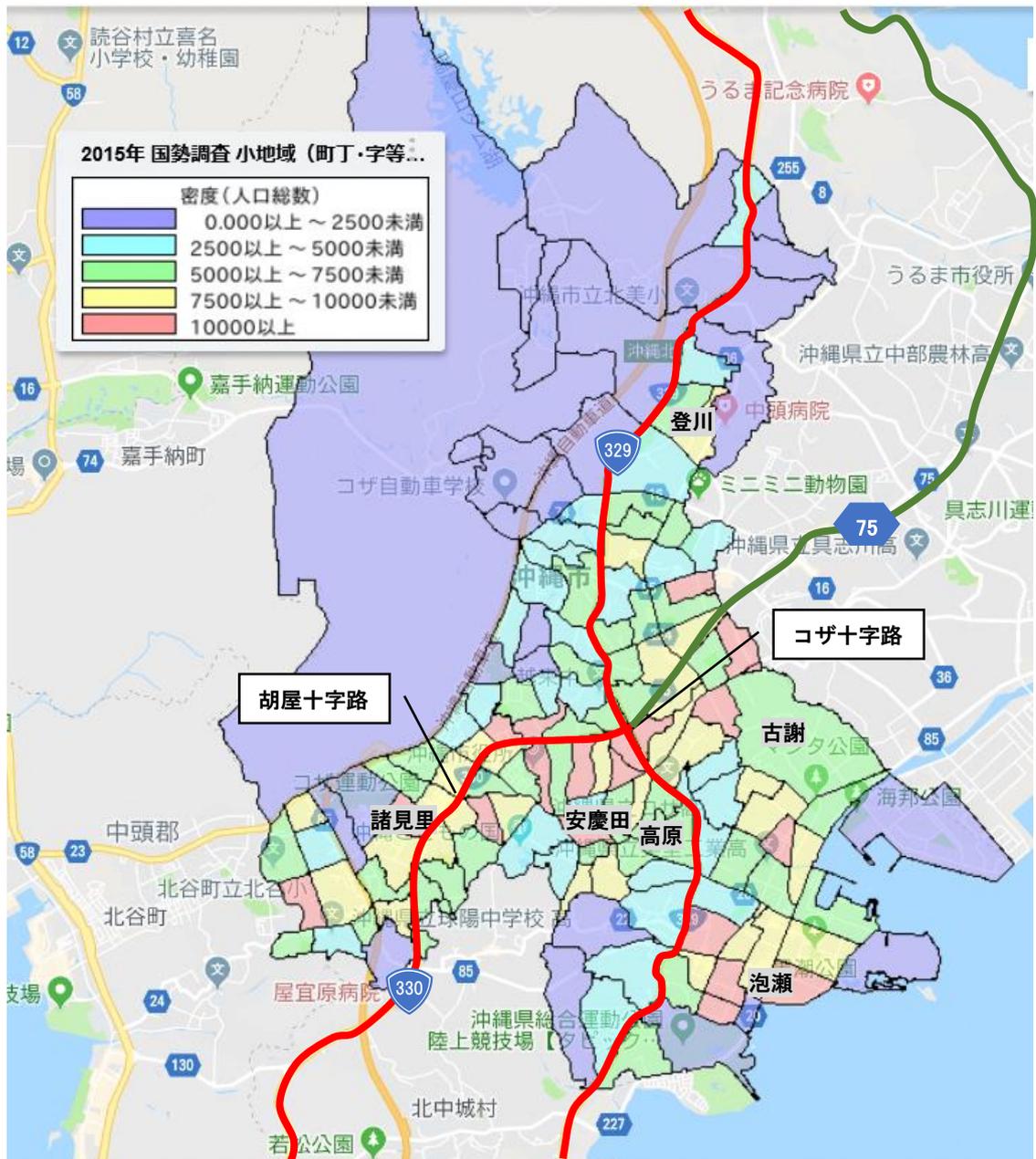


出典：政府統計の総合窓口(e-Stat)(<https://www.e-stat.go.jp/>)

図 2-2. 沖縄市における字別の人口分布(2015 年国勢調査)

(2)人口密度

- 国道 330 号・県道 75 号線沿線や、東部地区に人口密度 10,000 人/km<sup>2</sup> 以上の人口密集地域が広がっています。
- 公共交通空白地域となっている泡瀬地域や、安慶田、諸見里の一部地域は人口密度が 10,000 人/km<sup>2</sup> と非常に高く、登川、古謝、泡瀬、高原の一部地域なども人口密度が 7,500 人以上/km<sup>2</sup> と高くなっています。

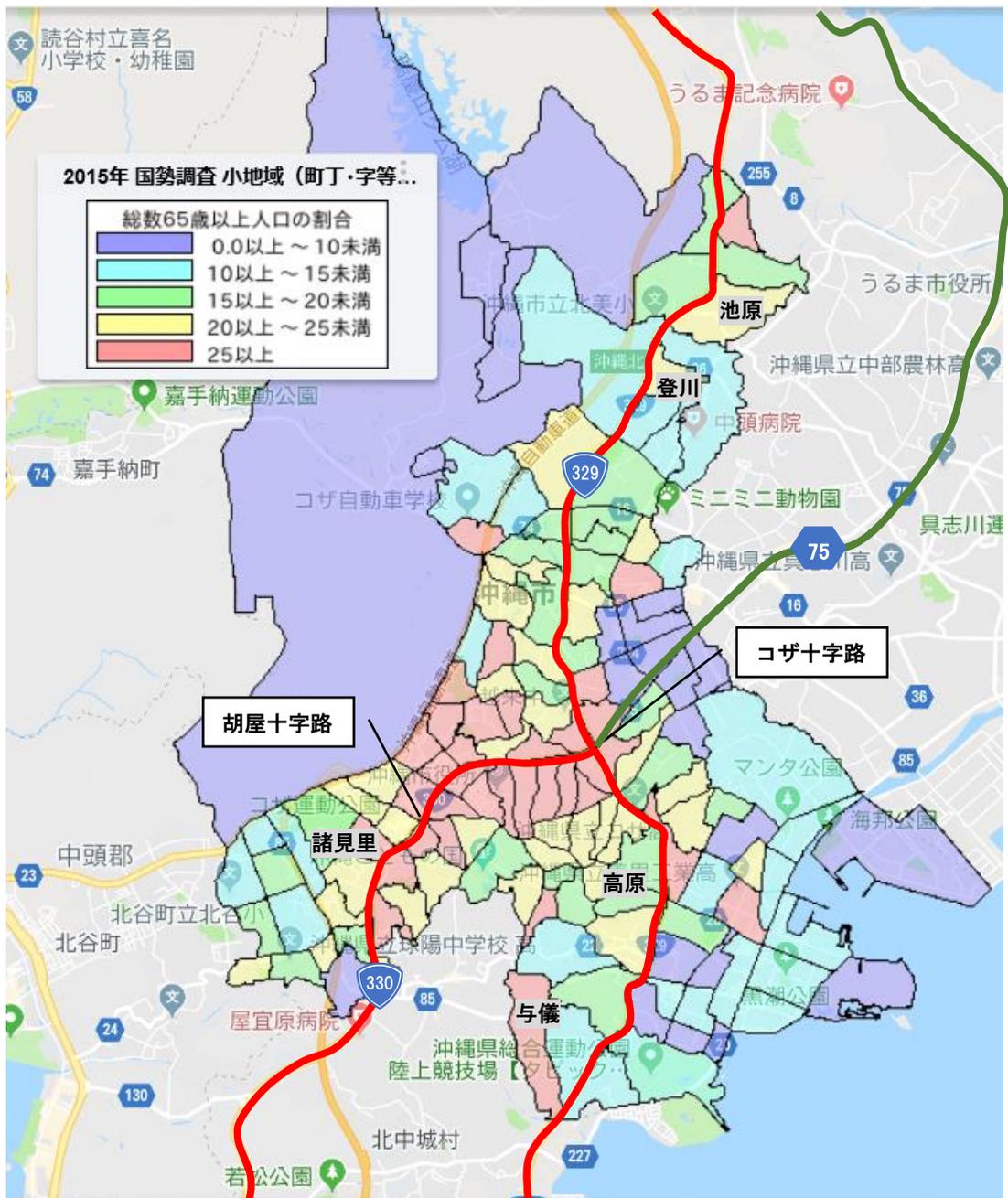


出典：政府統計の総合窓口(e-Stat)(<https://www.e-stat.go.jp/>)

図 2-3. 沖縄市における字別の人口密度(2015 年国勢調査)

## (3)高齢化率

- コザ・胡屋の中心市街地のまわりに、高齢化率 25%以上と高齢化が進んだ地域が広がっています。
- 公共交通空白地域となっている与儀や、諸見里の一部地域は高齢化率が 25%以上と高く、その他にも、池原、登川、高原の一部地域でも高齢化率が 20%以上と高齢化が進んでいます。



出典：政府統計の総合窓口(e-Stat)(<https://www.e-stat.go.jp/>)

図 2-4. 沖縄市における字別の高齢化率(2015 年国勢調査)

(4)施設分布

- 路線バスが運行していない県道 20 号線沿線には市役所が、県道 224 号線沿線には、中頭病院が、県道 227 号線沿線には県総合運動公園などといった集客施設が立地しています。
- その他にも、公共交通空白地域には沖縄市 IT ワークプラザや、沖縄市体育館などの集客施設が立地しています。

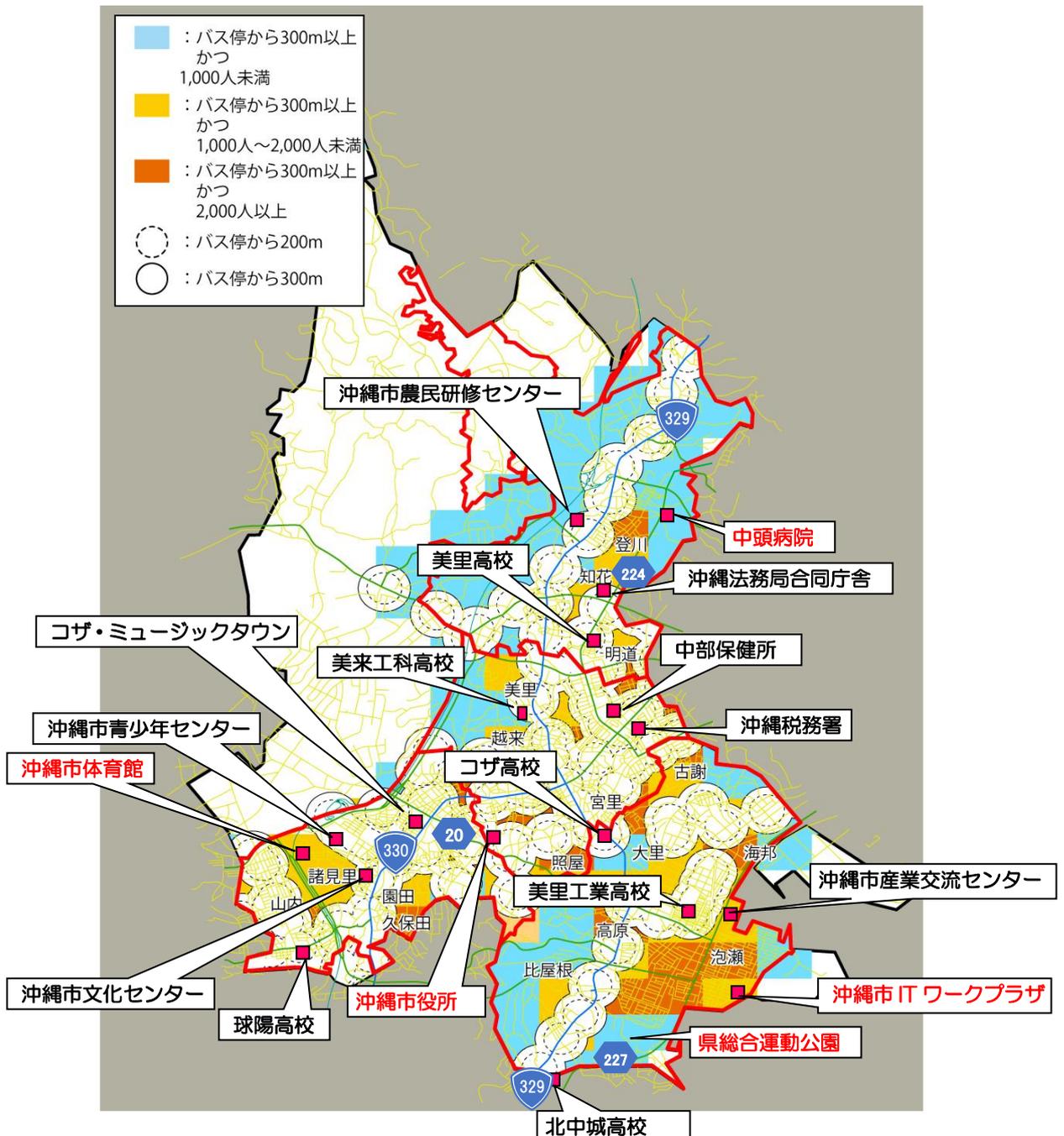


図 2-5.沖縄市の主な集客施設

### 3-2. 公共交通空白地域の移動ニーズ

#### (1) 中心市街地循環バスでの移動の希望先

- 平成29年度に実施された中心市街地循環バス利用者アンケート調査によると、東部地区では泡瀬への移動ニーズが高く、県総合運動公園、泡瀬漁港・パヤオ等の施設への移動ニーズが高いことが確認されました。
- 北部地区では公共交通空白地域に立地する中頭病院に多くの移動ニーズがあることが確認されました。

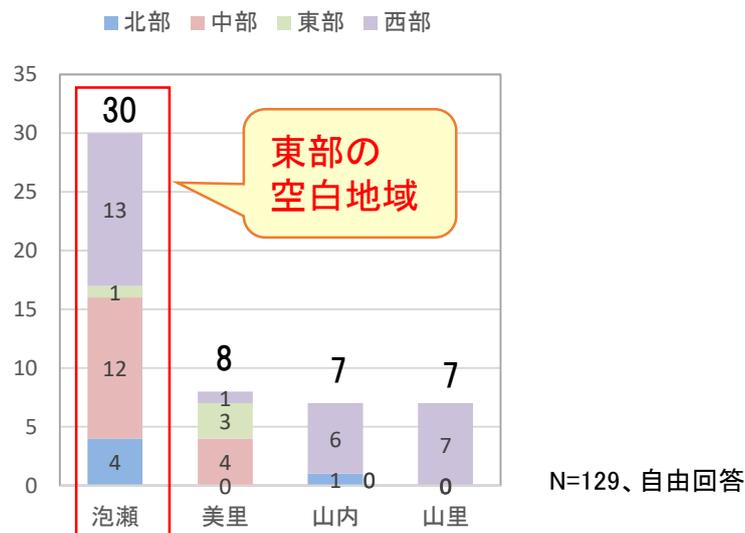


図 2-6. 居住地別の市街地循環バスで移動ニーズが高いエリア

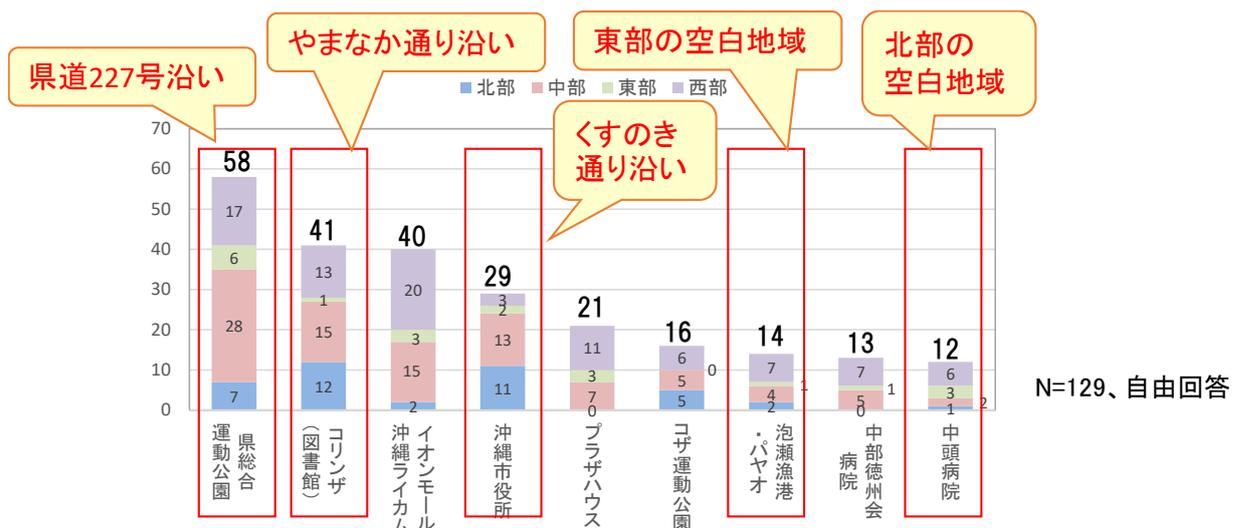


図 2-7. 居住地別の市街地循環バスで移動ニーズが高い施設

## 3-3. ビッグデータによる移動ニーズの把握

## (1) ビッグデータの概要

ビッグデータ（KDDIがauスマートフォンユーザーから位置情報取得の同意を得て、個人が特定できないように加工した位置情報データ及び属性情報（性別・年齢層）等）を用いて、公共交通空白地域における移動実態を把握しました。

表 2-1. ビッグデータの概要

項目	内容	
使用データ	KDDIがauスマートフォンユーザーから位置情報取得の同意を得て、個人が特定できないように加工した位置情報データ及び属性情報（性別・年齢層）等	
データ取得期間	2017年9月～11月の3ヶ月間	
対象エリア	沖縄市及び周辺市町村。沖縄市17ゾーン、周辺市町村12ゾーン	
集計区分	時間帯 (7区分)	早朝(4～7時)、朝ピーク(7～9時)、午前(9～12時)、午後(12～16時)、夕ピーク(16～19時)、夜間(19～22時)、深夜(22～4時)
	年代 (6区分)	19歳以下、20代、30代、40代、50代、60歳以上
	居住地	沖縄市内、沖縄県内、その他
抽出データ	500mメッシュに30分以上滞在し、2時間後以内に別のメッシュに移動し、30分以上滞在した端末のデータを抽出。	

(2) 市域での移動ニーズ

1) 平日

- 平日は沖縄市関連で約 35 万トリップ/日の移動があり、そのうち沖縄市内での移動が約 16 万トリップと 47%を、残り 53%の約 19 万トリップ/日を市外との移動（市内から市外への移動及び市外から市内への移動）が占めています。
- 市外との広域での流動をみると、山内～北谷町、美里～具志川、登川～具志川など隣接市町村との動きが多くなっています。
- 市内では、胡屋～中央、胡屋～照屋といった中心市街地内での動きや、高原～泡瀬、泡瀬～比屋根の東部地区内での動き、美里～宮里の中部地区内での動きが多くなっています。
- 休日に比べると市外との広域での流動が多くなっており、通勤通学で沖縄市をまたぐ移動が多いことがうかがえます。

	トリップ数	構成比
沖縄市内々	163,000	47%
沖縄市内外	185,000	53%
計	348,000	100%

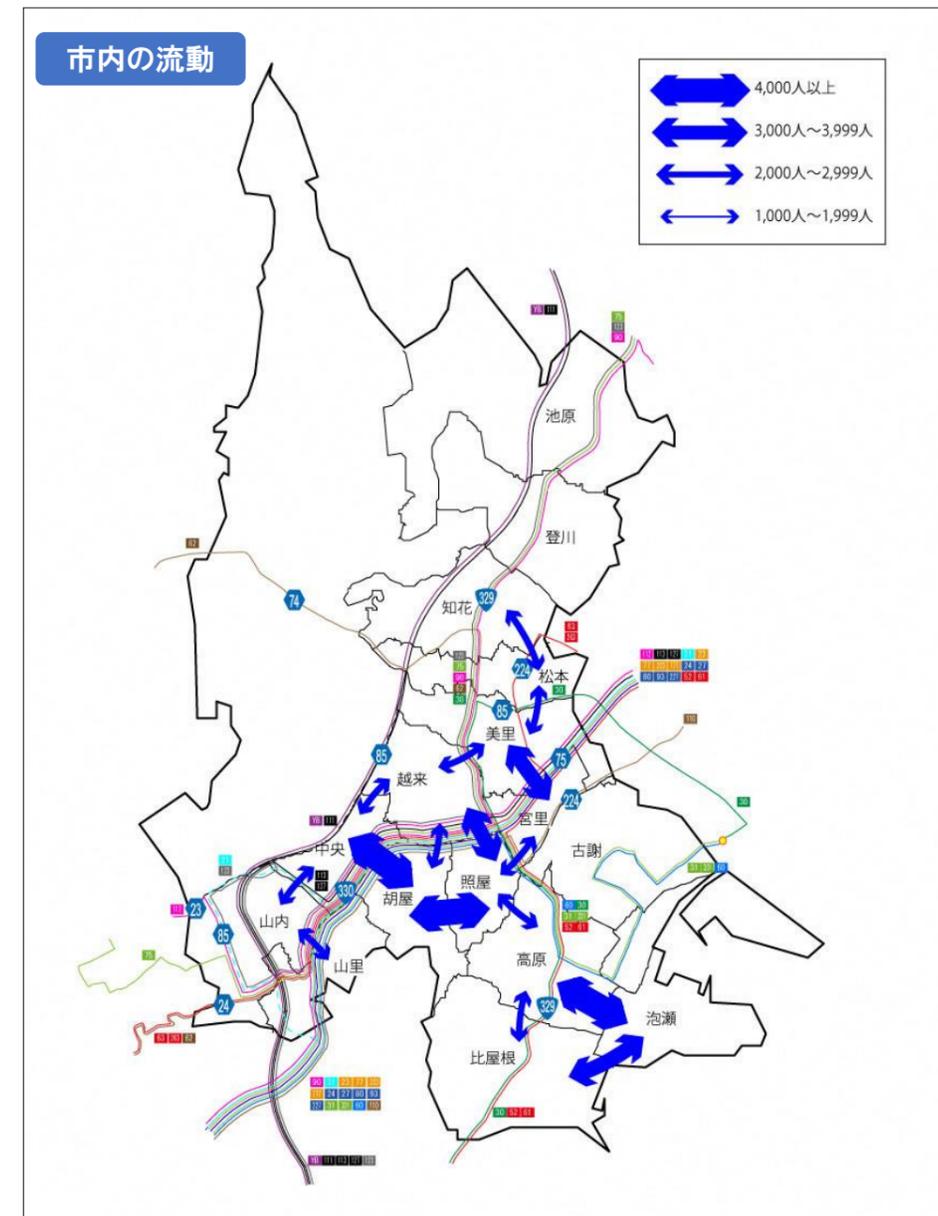
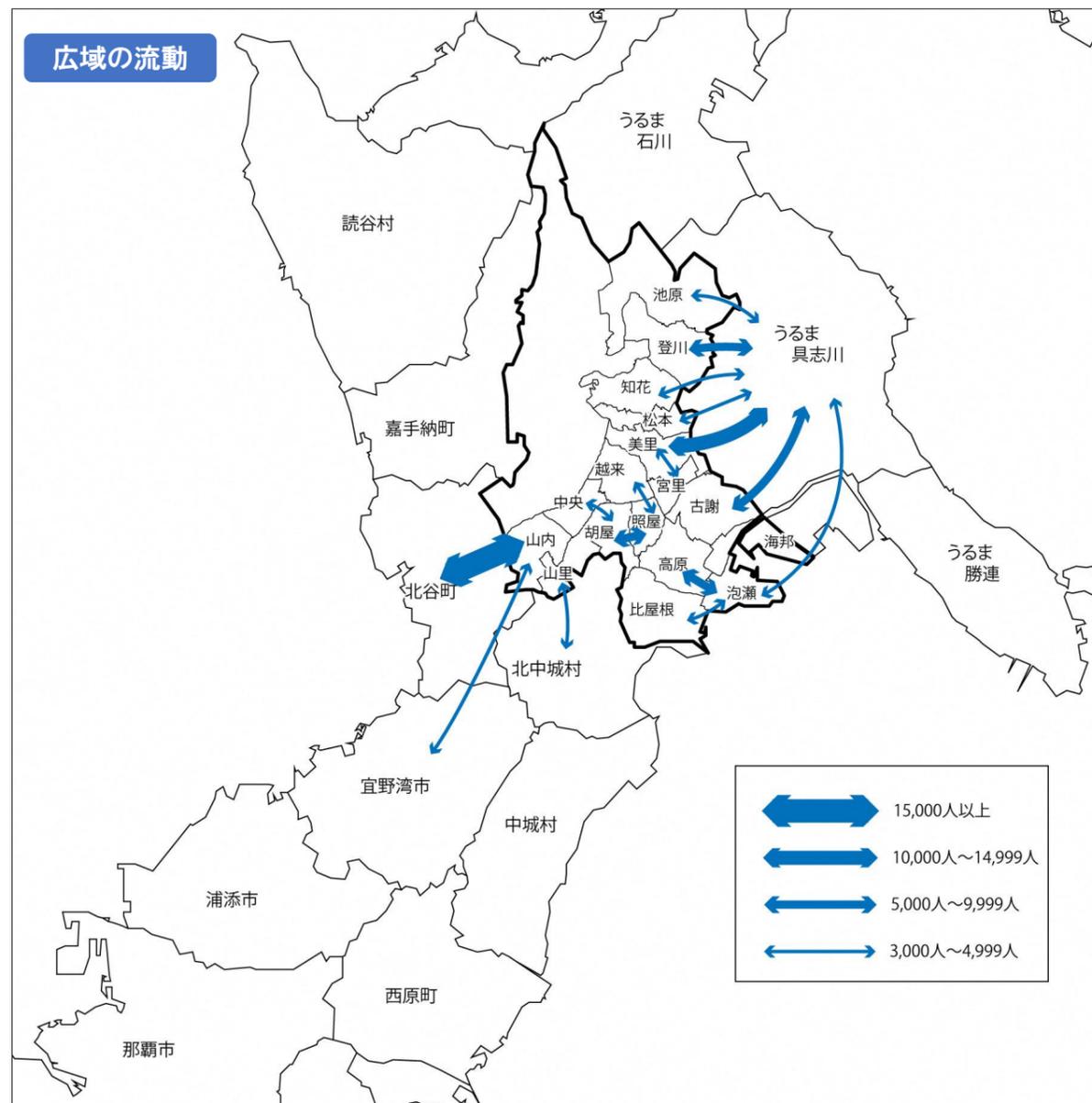


図 2-8. 平日の交通流動(24 時間)

2)休日

- 休日は平日より約7万トリップ少ない約28万トリップ/日の沖縄市関連の移動があり、そのうち沖縄市内での移動が約22万トリップと79%と多く、残り21%の約6万トリップ/日を市外との移動が占めています。
- 休日においても、山内～北谷町、山里～北中城村、美里～具志川、古謝～具志川など隣接市町村との動きが多くなっています。
- 市内では、中央～胡屋、中央～山内といった中心市街地内での動きや、高原～泡瀬の東部地区内での動き、美里～宮里、美里～松本、松本～知花の中部・北部地区内での動きが多くなっています。
- 平日に比べると市内での流動が多くなっており、休日は買い物等で市内に出かける方が多くなっている状況がうかがえます。

	トリップ数	構成比
沖縄市内々	216,000	79%
沖縄市内外	59,000	21%
計	275,000	100%

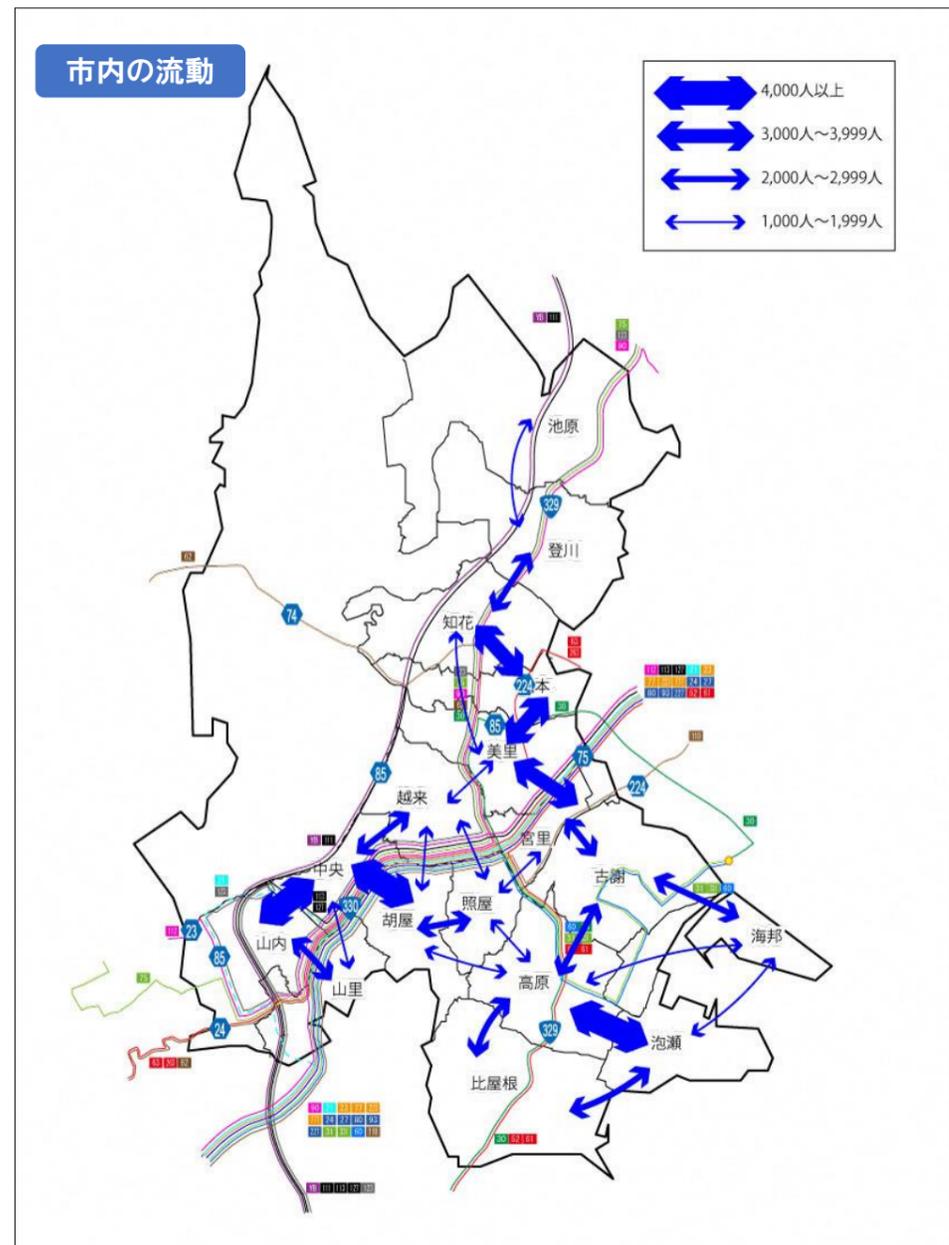
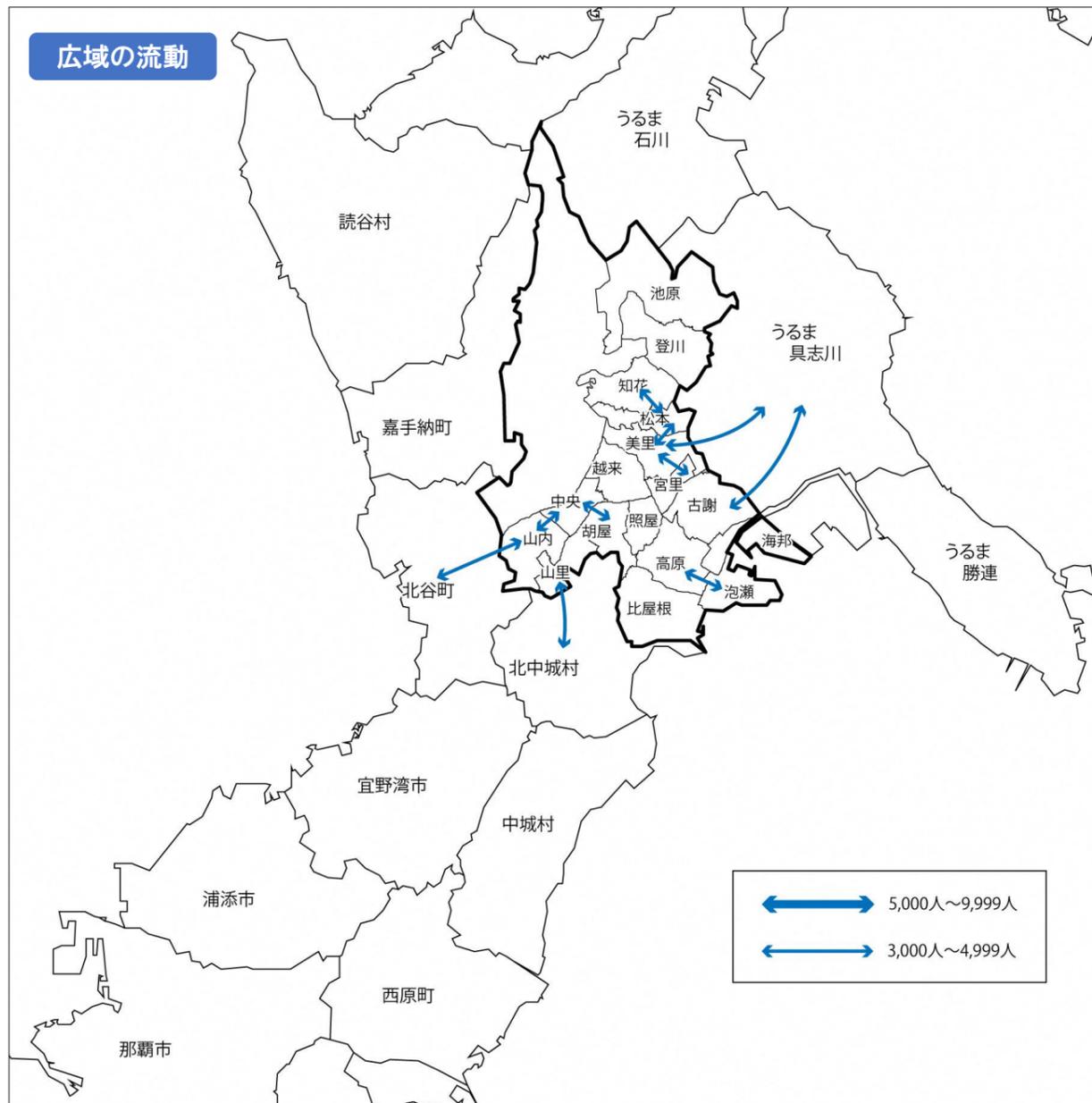


図 2-9.休日の交通流動(24 時間)

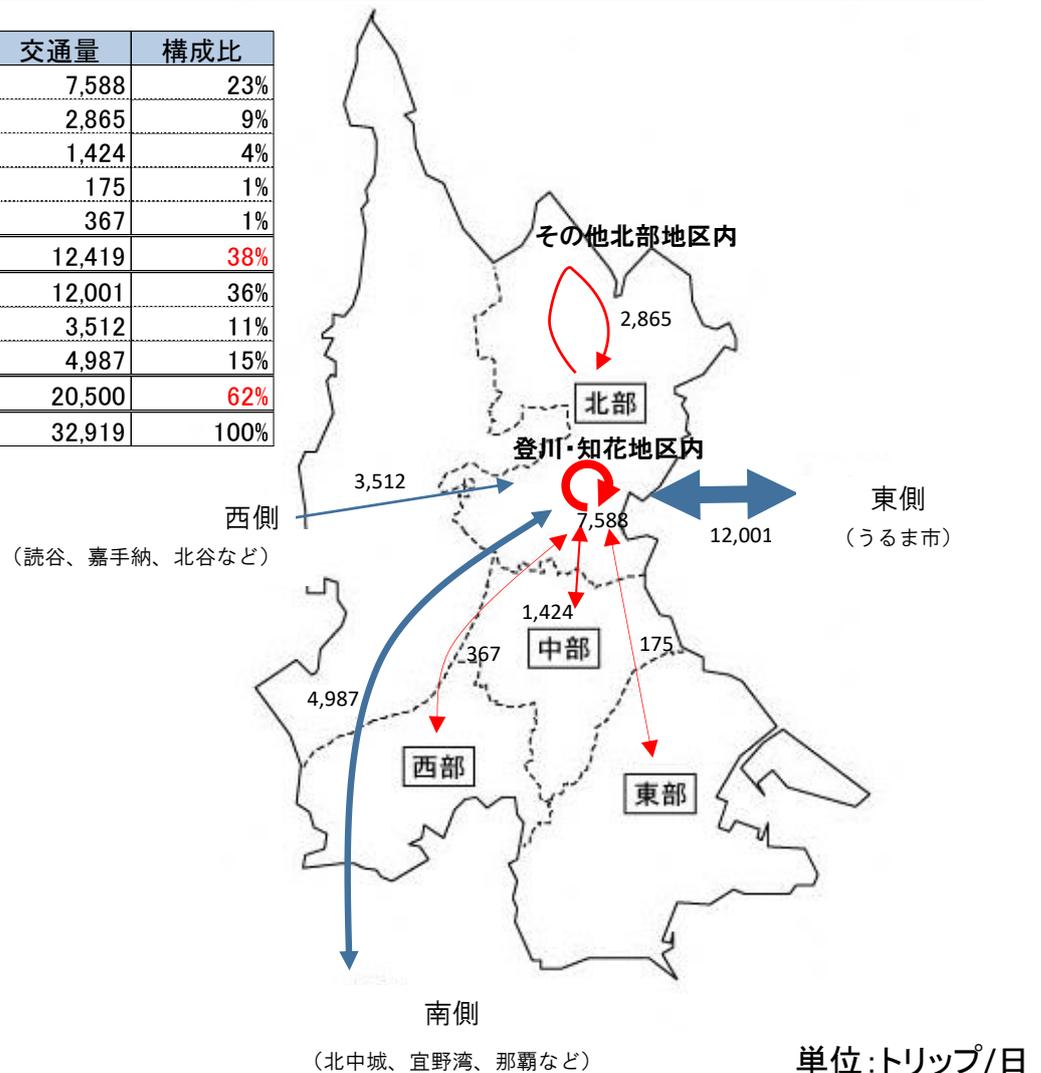
(3)公共交通空白地域における移動ニーズ

1)北部地区(登川・知花)

①平日1日における移動ニーズ

- 北部地区の公共交通空白地域である登川・知花関連の移動状況を見てみると、登川・知花関連の交通量は約33,000トリップ/日あり、沖縄市関連交通の9%を占めています。
- 市内と市外の交通量の構成比は **38：62** と市外への移動が多くなっています。
- 市外では隣接する東側（うるま市）への移動が約12,000トリップ/日と多く、36%を占めています。
- 市内では、登川・知花の内々が約7,600トリップ/日、その他北部地区が約2,900トリップ/日と多く、北部地区内の移動が32%を占めています。
- 市内の他地区への移動は少なく、構成比は中部が4%、東部、西部が1%と低くなっています。

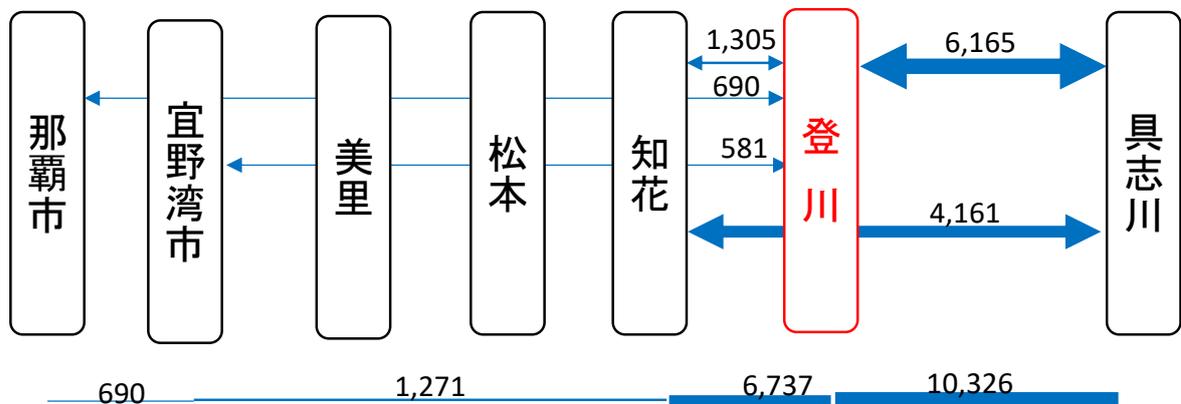
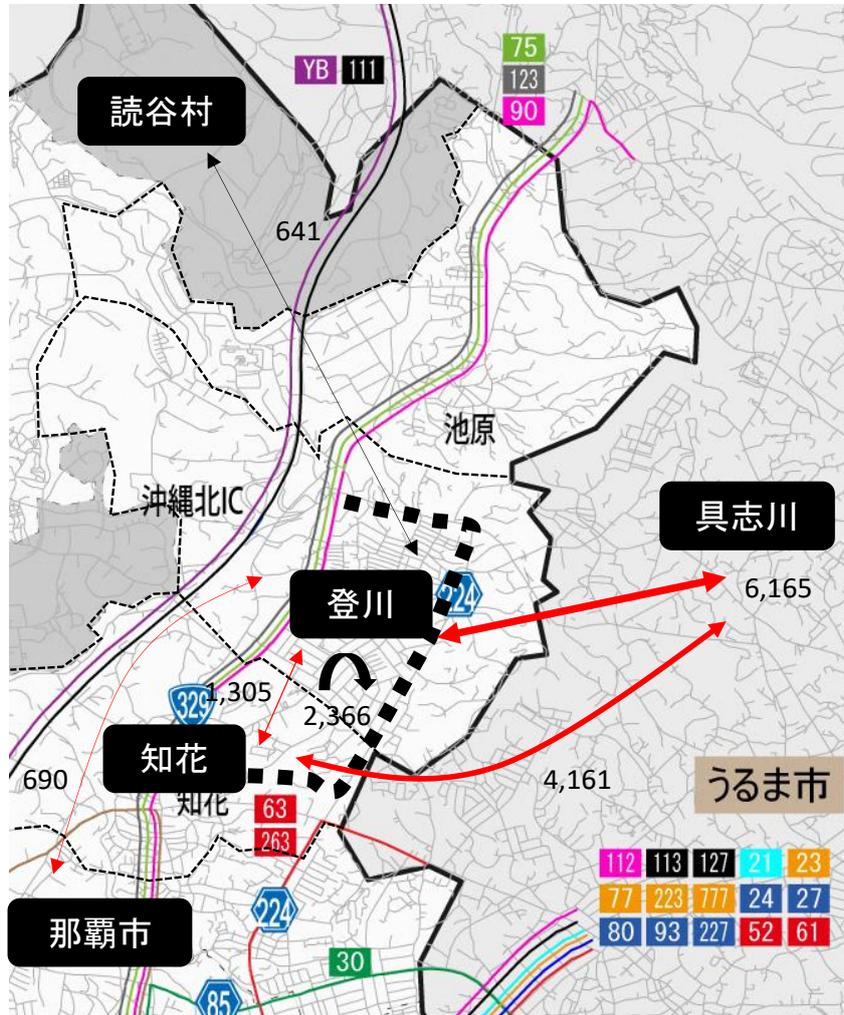
	移動先	交通量	構成比
市内	登川・知花	7,588	23%
	その他北部	2,865	9%
	中部	1,424	4%
	東部	175	1%
	西部	367	1%
	小計	12,419	38%
市外	東側	12,001	36%
	西側	3,512	11%
	南側	4,987	15%
	小計	20,500	62%
計		32,919	100%



データ:au 端末で収集したビッグデータで整理した OD 交通量

図 2-10.北部地区(登川・知花)における交通流動

●路線バス等の運行が考えられる登川周辺の交通量をみてみると、登川～具志川、知花～具志川間の移動が多く、知花～具志川間では約 6,700～約 10,300 トリップ／日の移動があります。



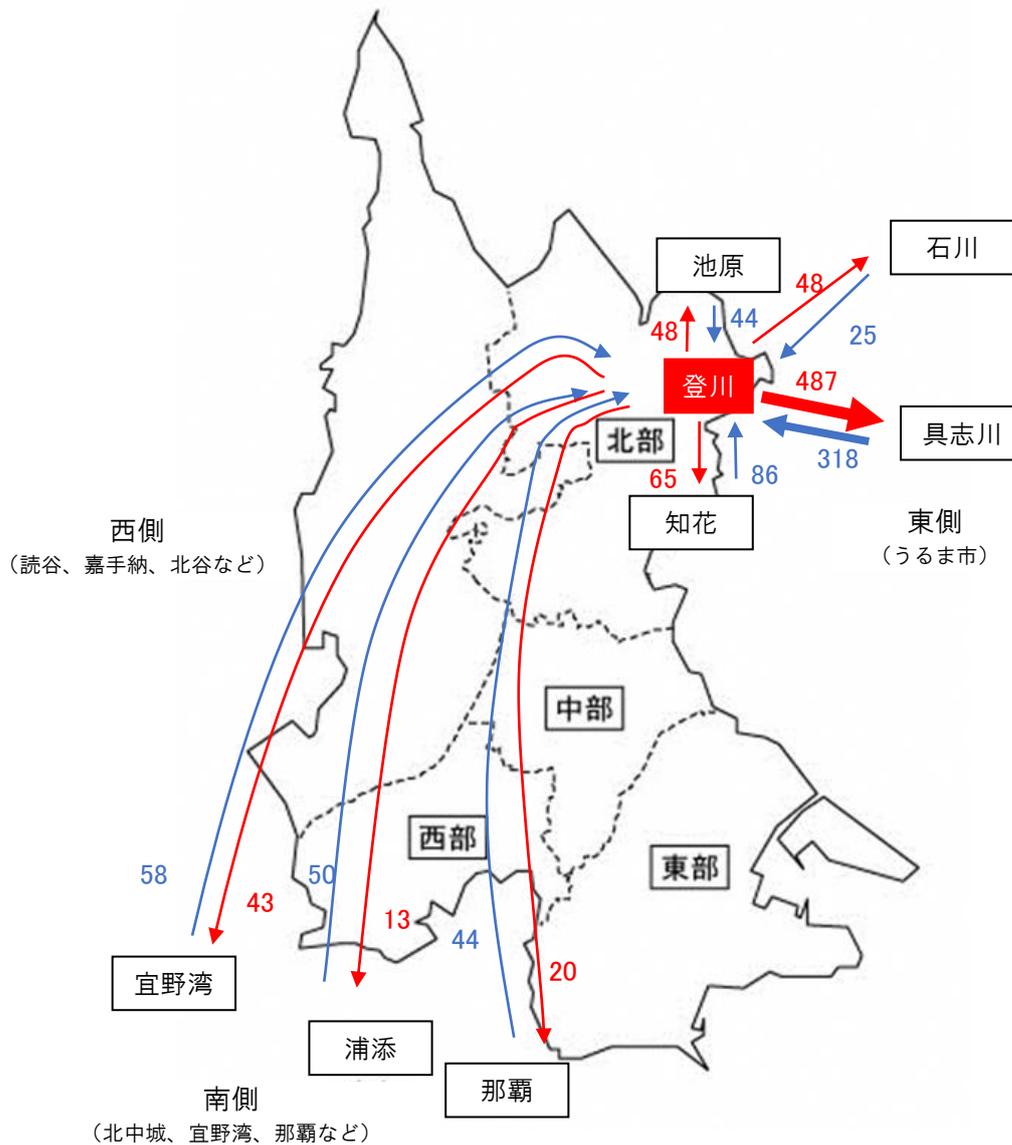
データ: au 端末で収集したビッグデータで整理した OD 交通量

図 2-11. 県道 224 号線に沿った北部地区(登川・知花)における交通流動

②平日の時間帯別の移動ニーズ

朝ピーク（7～9時）

●朝ピークの登川の移動ニーズをみると、宜野湾から58トリップの流入は見られるものの、多くは隣接地区への流動であり、特に具志川への移動が流出入ともに多くなっています。

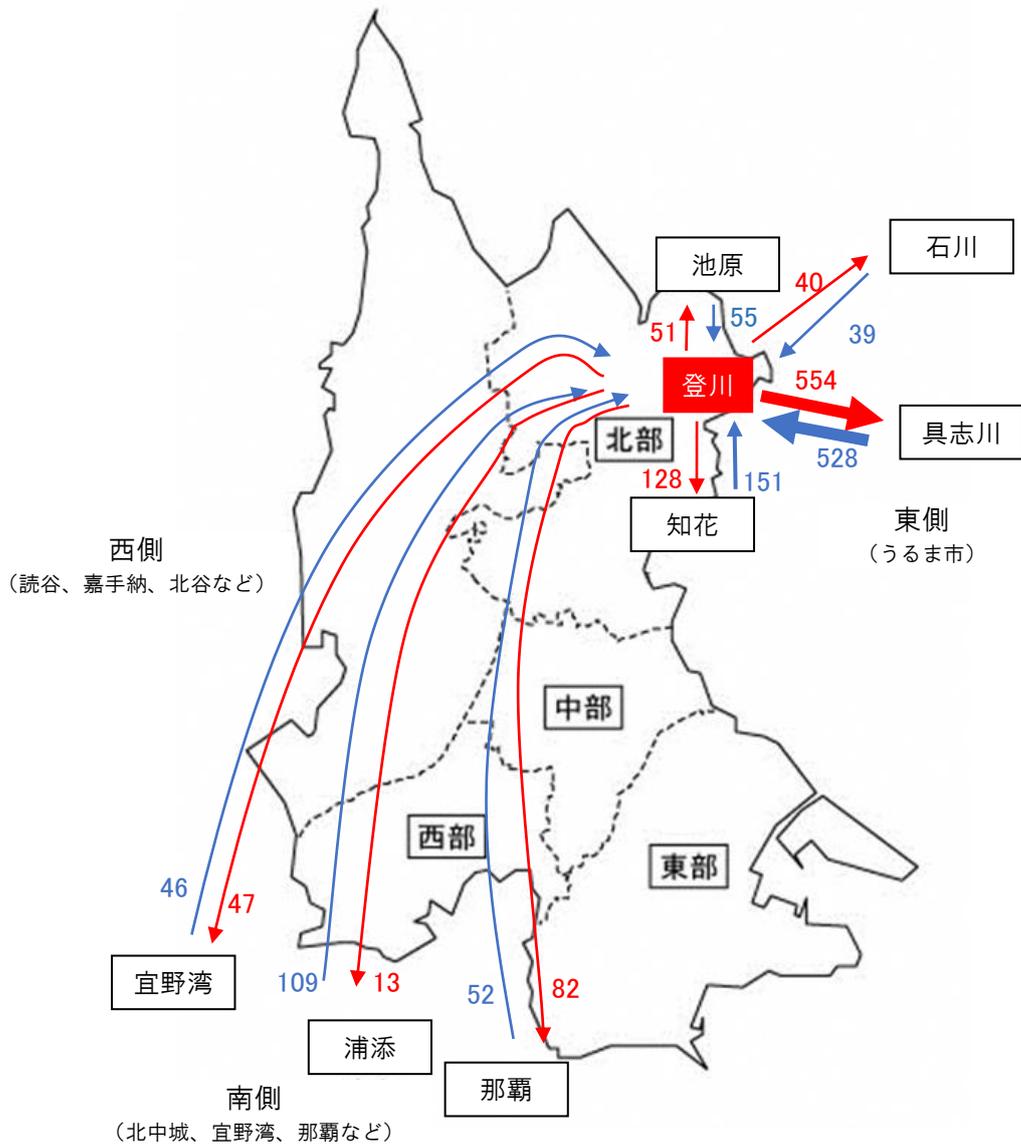


データ: au 端末で収集したビッグデータで整理した OD 交通量

図 2-12.朝ピークにおける登川の主な移動先

午前 (9~12時)

●午前の登川の移動ニーズをみてみると、具志川との流動が流出入ともに多くなっています。

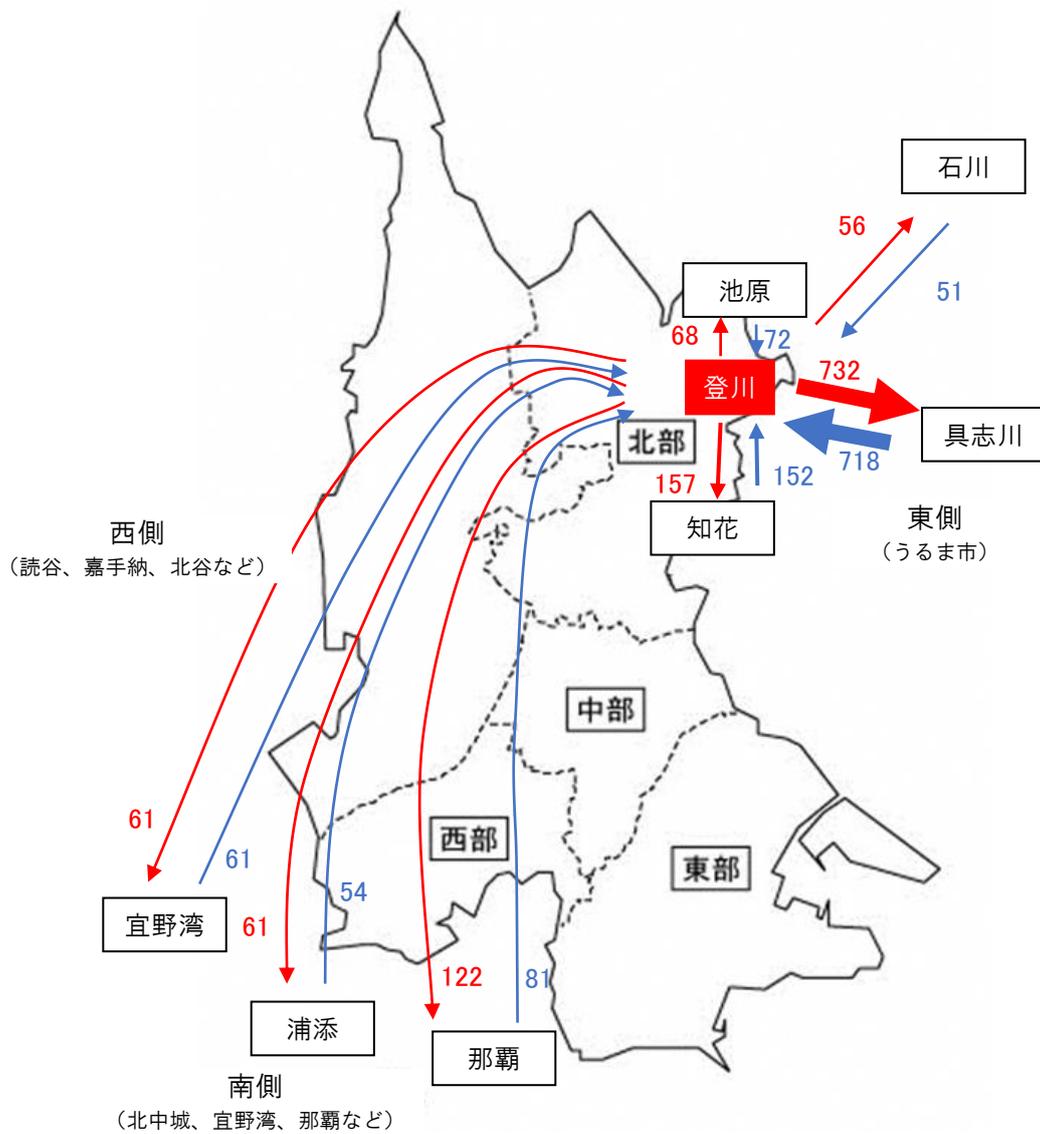


データ: au 端末で収集したビッグデータで整理した OD 交通量

図 2-13. 午前における登川の主な移動先

午後（12～16時）

●午後の登川の移動ニーズをみてみると、隣接地区に加えて、那覇市への移動も活発になっています。

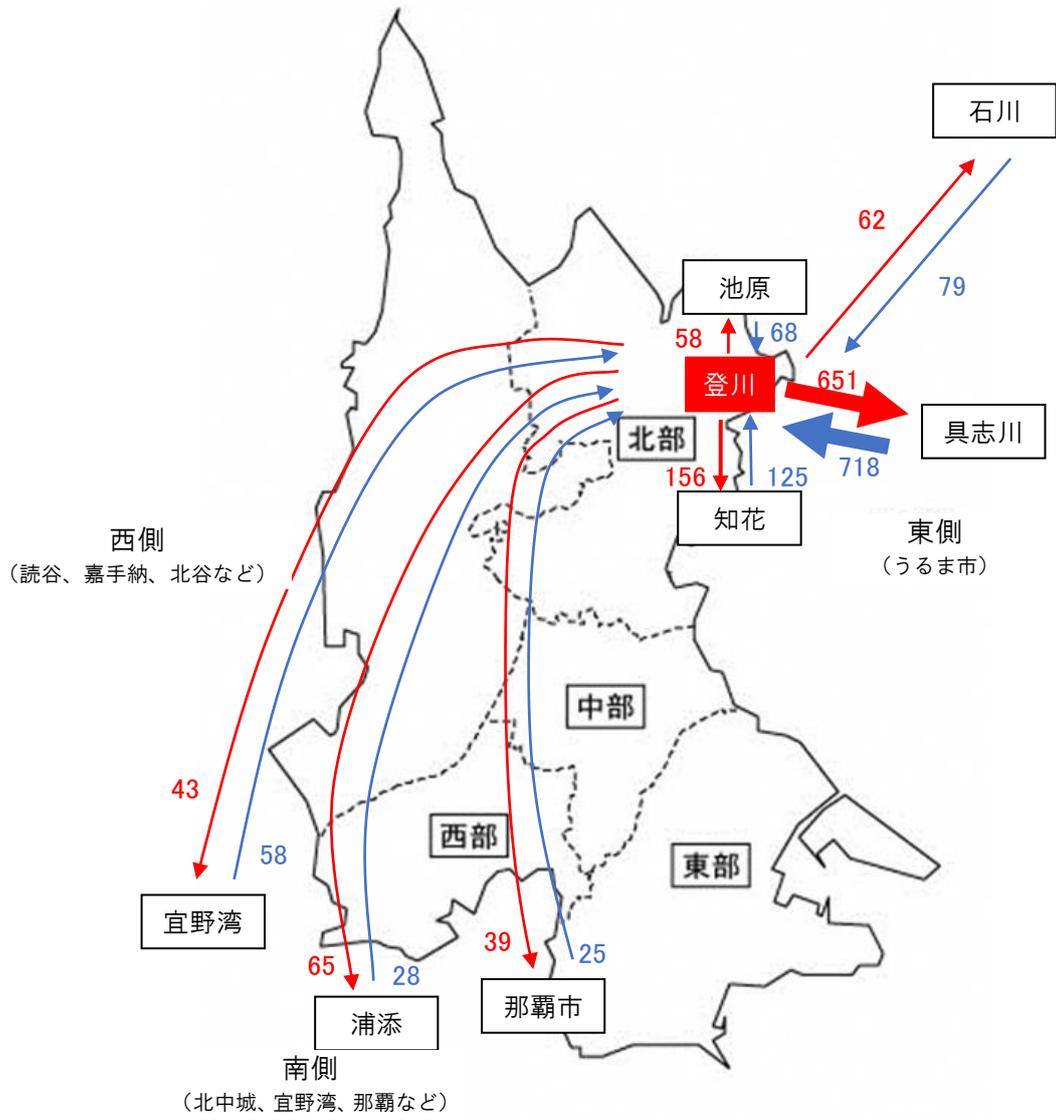


データ: au 端末で収集したビッグデータで整理した OD 交通量

図 2-14. 午後における登川の名な移動先

タピーク（16～19時）

●タピークの登川の移動ニーズをみると、うるま市の具志川、石川との移動が活発になっています。



データ: au 端末で収集したビッグデータで整理した OD 交通量

図 2-15.タピークにおける登川の主な移動先

## 登川関連の交通流動のまとめ

- 登川関連の交通流動をみると、1日を通じて具志川との流動が活発であり、朝ピークは85トリップ/hの流出超過、夕ピークは17トリップ/hの流入超過となっていることから、通勤通学で具志川に往来している方が多いことがうかがえます。
- 具志川に次いで、知花との流動も多く、午前の流動が多いことから通院による往来があることがうかがえます。

表 2-2. 登川関連の交通流動のまとめ

単位:トリップ/h

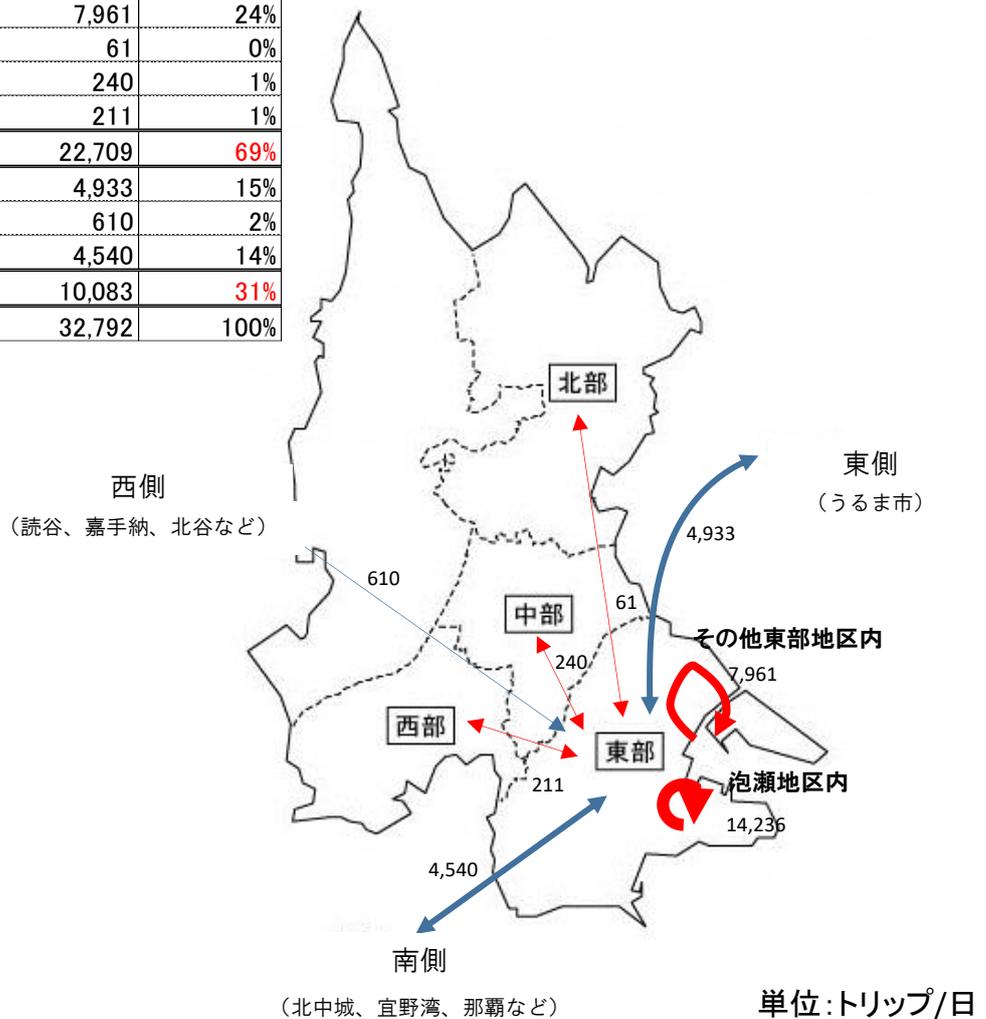
地区	方向	朝ピーク (7時-9時)	午前 (9時-12時)	午後 (12時-16時)	夕ピーク (16時-19時)	計
池原	流入	22	18	18	17	75
	流出	24	17	17	15	73
	計	46	35	35	32	148
	差	-2	1	1	2	2
知花	流入	43	50	38	31	162
	流出	33	43	39	39	154
	計	76	93	77	70	316
	差	10	7	-1	-8	8
具志川	流入	159	176	180	180	695
	流出	244	185	183	163	775
	計	403	361	363	343	1,470
	差	-85	-9	-3	17	-80
石川	流入	13	13	13	20	59
	流出	24	13	14	16	67
	計	37	26	27	36	126
	差	-11	0	-1	4	-8
宜野湾	流入	29	15	15	15	74
	流出	22	16	15	11	64
	計	51	31	30	26	138
	差	7	-1	0	4	10
浦添	流入	25	36	14	7	82
	流出	7	4	15	16	42
	計	32	40	29	23	124
	差	18	32	-1	-9	40
那覇	流入	22	17	20	6	65
	流出	10	27	31	10	78
	計	32	44	51	16	143
	差	12	-10	-11	-4	-13

2) 東部地区

① 平日 1 日における移動ニーズ

- 東部地区の公共交通空白地域である泡瀬関連の移動状況をみてみると、泡瀬関連の交通量は約 33,000 トリップ/日あり、沖縄市関連交通の 9%を占めています。
- 市内と市外の交通量の構成比は **69 : 31** と市内への移動が多くなっています。
- 市内での泡瀬の内々の移動が約 14,200 トリップと多く、その他東部地区内の移動も約 8,000 トリップあり、あわせて東部地区内の移動が約 26,200 トリップ/日、67%と7割近くを占めています。
- 市内の他地区への移動は少なく、構成比は北部 0%、中部、西部が 1%と低くなっています。
- 市外は東側（うるま市）への移動が約 4,900 トリップ、15%、南側（宜野湾市・北中城村以南）への移動が約 4,500 トリップ/日、14%と多くなっています。

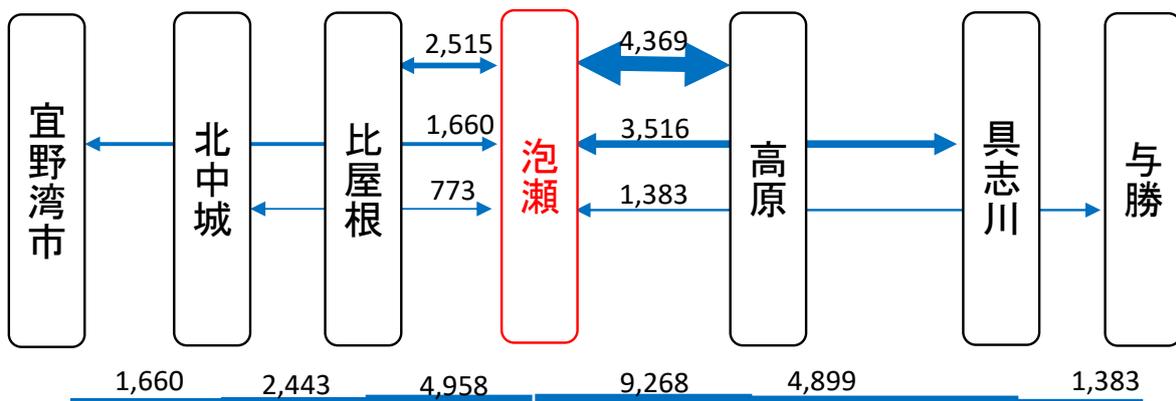
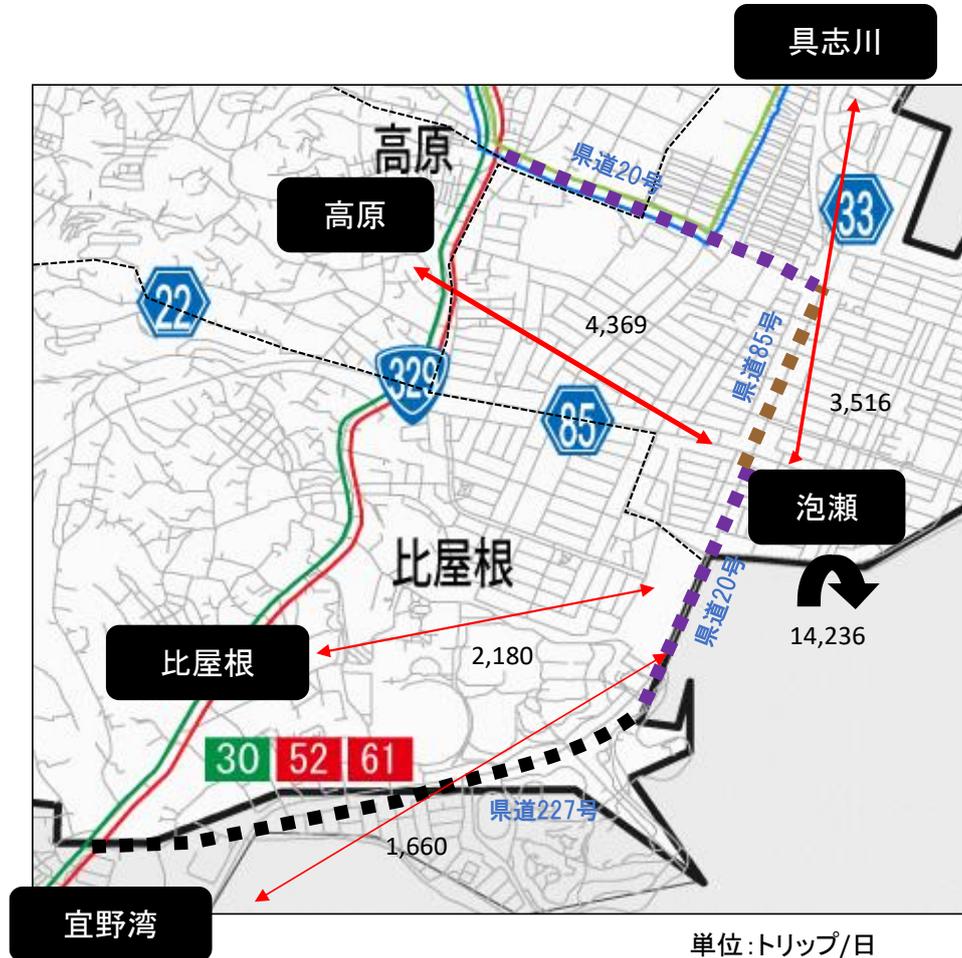
	移動先	交通量	構成比
市内	泡瀬	14,236	43%
	その他東部	7,961	24%
	北部	61	0%
	中部	240	1%
	西部	211	1%
	小計	22,709	69%
市外	東側	4,933	15%
	西側	610	2%
	南側	4,540	14%
	小計	10,083	31%
計		32,792	100%



データ：au 端末で収集したビッグデータで整理した OD 交通量

図 2-16. 東部地区（泡瀬）における交通流動

●路線バス等の運行が考えられる県道20号線等泡瀬沿線の交通量をみてみると、泡瀬～高原、泡瀬～具志川間、泡瀬～比屋根間の移動が多く、比屋根～高原間では約5,000～約9,200トリップ/日の移動があります。



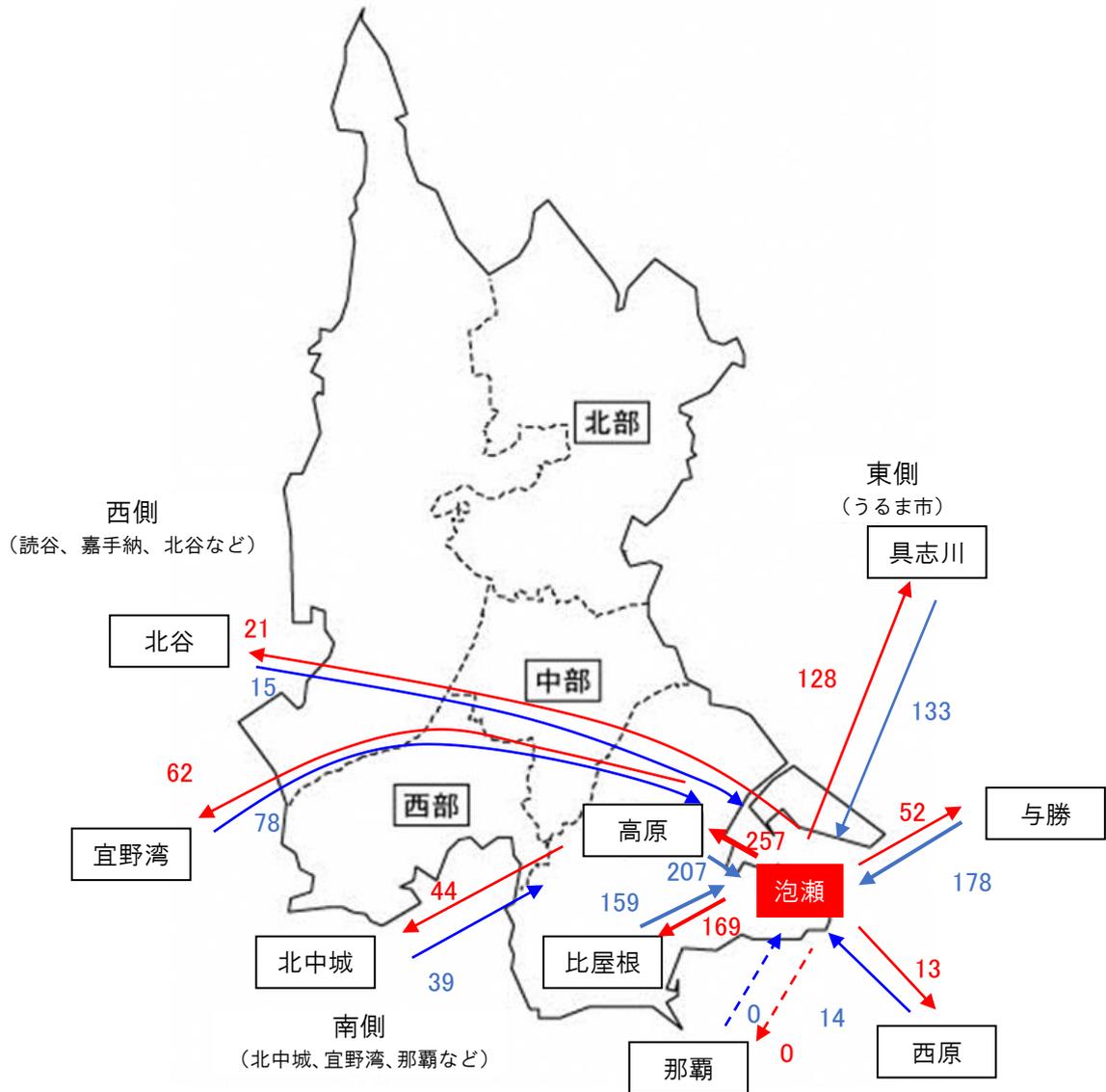
データ: au 端末で収集したビッグデータで整理した OD 交通量

図 2-17. 県道 20 号線等に沿った東部地区(泡瀬)における交通流動

②平日の時間帯別の移動ニーズ

朝ピーク（7～9時）

- 朝ピークの泡瀬の移動ニーズをみると、隣接する高原、比屋根、具志川からの流入が多くなっています。
- また、うるま市の与勝からの流入も 178 トリップあり、泡瀬が本島中部地区における就業の場となっている状況がうかがえます。

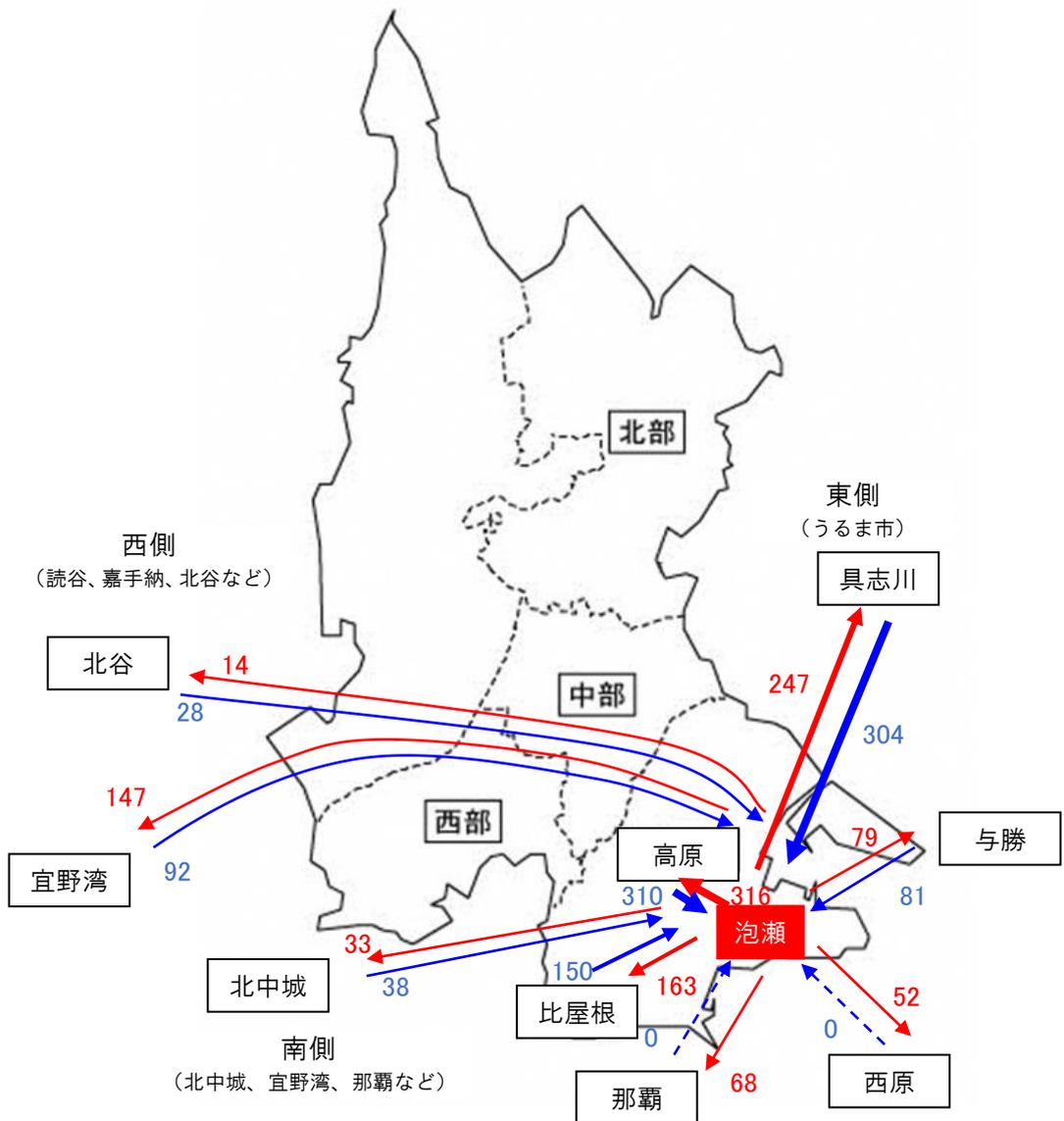


データ: au 端末で収集したビッグデータで整理した OD 交通量

図 2-18. 朝ピークにおける泡瀬の主な移動先

午前 (9~12時)

- 午前の泡瀬の移動ニーズをみてみると、高原、具志川との流動が多く、具志川からは約60トリップ/3hの流入超過となっています。
- 一方、宜野湾、西原、那覇などの南側の市町村へは50トリップ/3h前後の流出超過となっています。

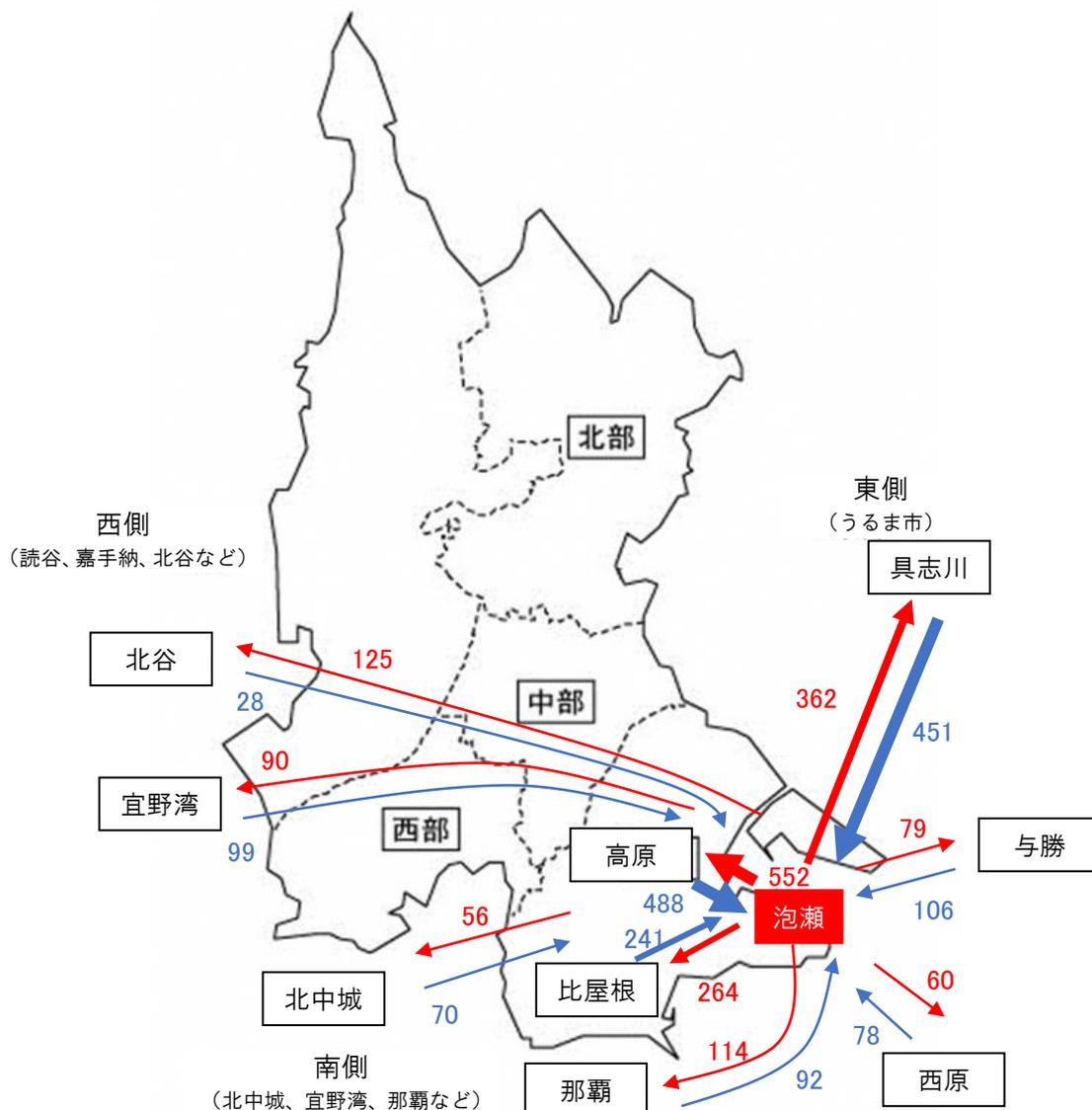


データ: au 端末で収集したビッグデータで整理した OD 交通量

図 2-19. 午前における泡瀬の主な移動先

午後（12～16時）

●午後の泡瀬の移動ニーズをみると、朝ピーク同様に高原、比屋根、具志川への移動に加え、北谷や、那覇、与勝など遠方への移動も多くなっています。



データ: au 端末で収集したビッグデータで整理した OD 交通量

図 2-20. 午後における泡瀬の主な移動先



## 泡瀬関連の交通流動のまとめ

- 泡瀬関連の交通流動をみてみると、高原、具志川、比屋根との流動が多くなっています。
- 高原との流動は、朝ピーク、午後で流出超過が多くなっています。
- 具志川との移動は、午前、午後が流入超過、夕ピークが流出超過となっており、買い物等で泡瀬に訪れている方が多いと思われます。
- 比屋根との流動は、朝ピーク、夕ピークでやや多くなっており、通勤通学での流動が多いことがうかがえます。

表 2-3.泡瀬関連の交通流動のまとめ

単位:トリップ/h

地区	方向	朝ピーク (7時-9時)	午前 (9時-12時)	午後 (12時-16時)	夕ピーク (16時-19時)	計
高原	流入	104	103	122	130	459
	流出	129	105	138	129	501
	計	233	208	260	259	960
	差	-25	-2	-16	1	-42
比屋根	流入	80	50	60	83	273
	流出	85	54	66	69	274
	計	165	104	126	152	547
	差	-5	-4	-6	14	-1
具志川	流入	67	101	113	99	380
	流出	64	82	91	120	357
	計	131	183	204	219	737
	差	3	19	22	-21	23
与勝	流入	89	27	27	20	163
	流出	26	26	20	16	88
	計	115	53	47	36	251
	差	63	1	7	4	75
北谷	流入	8	9	7	21	45
	流出	11	5	32	6	54
	計	19	14	39	27	99
	差	-3	4	-25	15	-9
北中城	流入	20	13	18	42	93
	流出	22	11	14	13	60
	計	42	24	32	55	153
	差	-2	2	4	29	33
宜野湾	流入	39	31	25	102	2
	流出	31	49	23	25	128
	計	70	80	48	127	325
	差	8	-18	2	77	69
那覇	流入	0	0	23	0	23
	流出	0	23	29	12	64
	計	0	23	52	12	87
	差	0	-23	-6	-12	-41
西原	流入	7	0	20	9	36
	流出	7	17	15	41	80
	計	14	17	35	50	116
	差	0	-17	5	-32	-44

## 4. 再編に対するバス事業者の意向

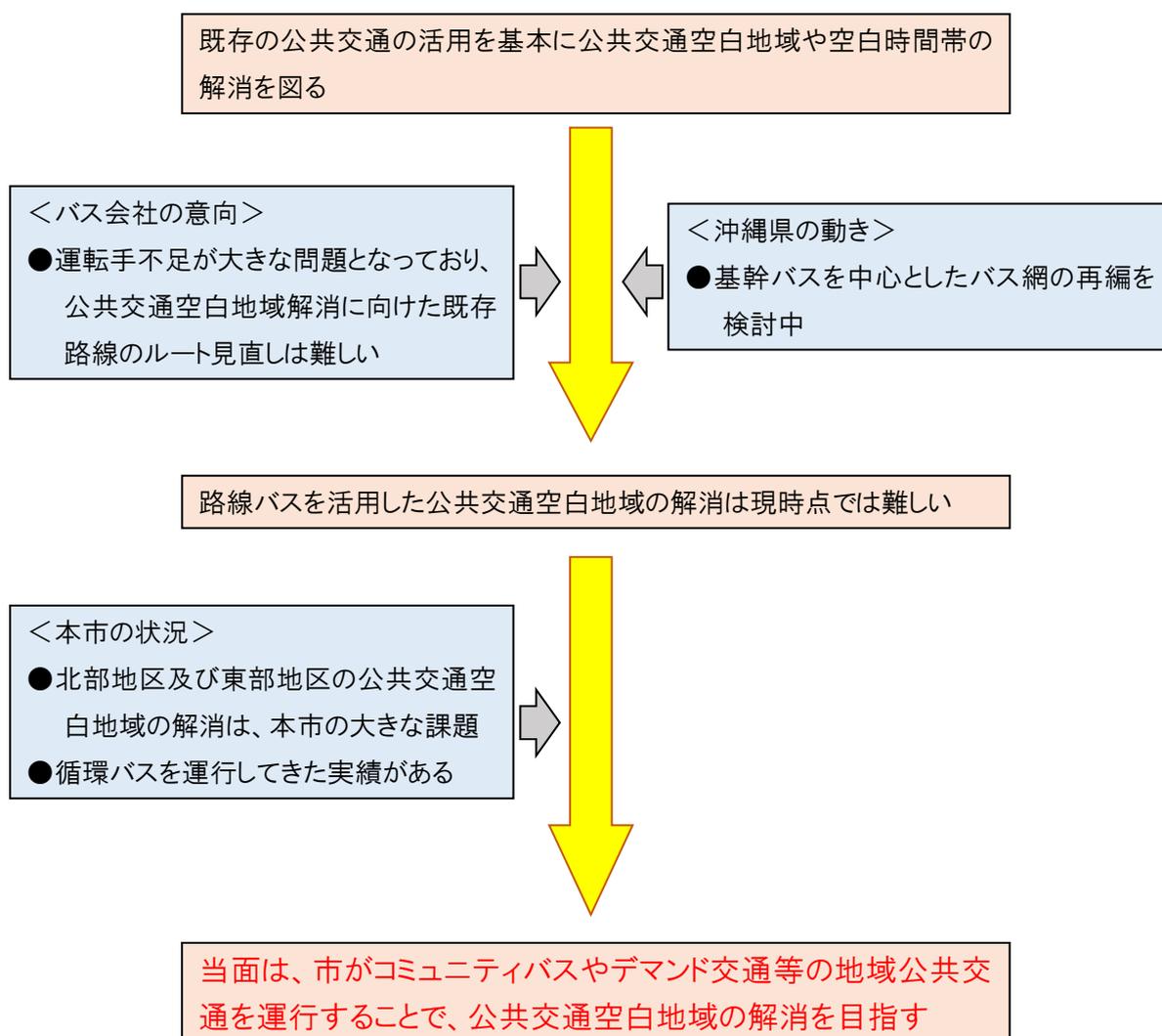
沖縄市内で運行している路線バス事業者3社にヒアリングを実施したところ、各社とも運転手不足のため路線の維持に苦勞している状況が把握されました。

表 2-4.バス事業者へのヒアリング調査結果の概要

項目	内容
既存の路線バスのダイヤ見直しについて	<ul style="list-style-type: none"> <li>●沖縄市の通勤通学にあわせてダイヤの見直しを行うと、沖縄市以南の区間での利用者が減少することが想定されるため、難しい。</li> <li>●沖縄市の通勤通学にあわせて運行するためには、沖縄市周辺でバスを折り返すことができる場所が必要。</li> <li>●人手不足の中でダイヤの見直しは厳しい。運転手不足で生活路線も守れない状況になっている。</li> <li>●朝夕は沖縄市の通勤通学にあわせて運行しても、日中は利用が見込める那覇市周辺で車両を運用しないと収入は上げられない。</li> </ul>
公共交通空白地域への路線バスの運行について	<ul style="list-style-type: none"> <li>●既存の路線バスの経路変更は、現在利用している方の利便性を損なうため難しい。</li> <li>●運転手不足に加え、これ以上、既存路線の減便を行うと路線としての維持が厳しくなる。</li> <li>●新規のバス路線運行は、運転手不足もあり、対応が難しい。</li> <li>●那覇市周辺の収入で、路線全体の収入をまかっている状況であり、既存路線の見直しは難しい。</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>●運転手の労働環境が厳しくなっており、運転手の待遇改善を行わないとバス路線の維持は厳しくなっている。</li> </ul>

## 5. 2019 年度における再編の方針

- バス事業者の意向、本島中部における基幹バスの進捗状況を考慮すると、現時点で既存の路線バスを活用した公共交通空白地域の解消は難しいことから、当面は市が主体となってコミュニティバス等を運行することで公共交通空白地域の解消を目指します。



## == 参考 本島中部における基幹バスの検討 ==

沖縄県が中心となり、那覇～コザ間を結ぶ「基幹バス」の検討がすすめられています。

### 3系統を基幹バスとして再編 沖縄県素案 久茂地・牧志経由統合は再検討

2018年7月25日 06:15

沖縄県交通政策課は24日までに、2019年度から国道58号を中心に那覇～沖縄市間で運行する「基幹バス」の素案を固めた。沖縄バスの77番、琉球バス交通の23番、東陽バスの331番の3系統を基幹バスに位置付け、運行ダイヤやデザインを再編する。久茂地経由と牧志経由で運行している2ルートを経由に統合する案も盛り込んだが、「乗客の利便性を損なう」といったバス会社の反発があり、再検討となった。

定時・定速の基幹バスシステム導入に向けて有識者や利用者、バス会社などでつくる県公共交通活性化推進協議会（会長・池田孝之琉球大名誉教授）が18日県庁で開かれ、素案が示された。

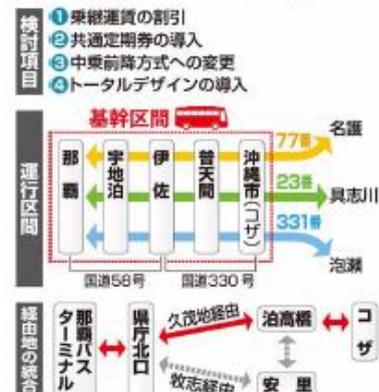
素案では、那覇バスターミナルからコザ十字路までバス専用・優先レーンを伸ばして基幹区間とし、特急・急行・各駅停車などの運行パターンを導入して多頻度でピストン運行する。ただし当面は、23番は具志川バスターミナル、77番は名護バスターミナル、331番は泡瀬営業所までの直通運行を継続する。

基幹バスシステムは、現行の複雑なバス路線網を再編して公共交通の利用増につなげる構想で、基幹バスを那覇・中部都市圏の“背骨”に位置付け、本島各地に向かう支線バスに連結させる。利用を高めるための検討項目として（1）基幹から支線への乗り継ぎが運賃の上昇とならないような「乗継運賃の割引」（2）バス3社の基幹バスに円滑に乗車できる「共通定期券の購入」（3）乗降時間を短縮する「中乗前降方式への変更」（4）イメージカラーを赤に統一するなどの「トータルデザインの導入」一を挙げた。



2019年度からの運行を計画する基幹バスの素案が示された県公共交通活性化推進協議会＝18日、県庁

#### 基幹バス(那覇～コザ間)の素案



出典：琉球新報 HP(2018.7.25)

図 2-22.基幹バスに関する新聞記事

## 第3章 再編事業の内容

### 1. 沖縄市地域公共交通網形成計画における再編に関する施策の概要

網形成計画では、再編に関する 10 の施策が示されており、以下の施策の概略を整理しました。

表 3-1.再編に関する施策の概要

施策名	概要	実施時期
中心市街地循環バスの運行改善	山内地区など中心市街地周辺で利便性が低い地域を運行するルートに見直す。	○
モビリティマネジメントの実施	公共交通の利用促進を図るため、公共交通に関する出前講座や、モビリティ・マネジメント、イベントを実施する。	○
割引制度の導入検討	運転免許証返納者の移動支援を図るため、割引制度の導入を検討する。	○
情報発信・提供情報の充実	公共交通の利用促進、利便性向上を図るため、路線案内板の設置や、公共交通マップの作成などによる情報の充実・発信を図る。	○
通学や買い物等に適した既存路線のダイヤ見直し	高校や大規模な事業所、スーパー、病院等の始業・開業時間にあわせたダイヤの見直しを行う。	○
北部地区、東部地区等の公共交通空白地域における路線バスの経路の見直し	既存の路線バスの運行ルートの見直しにより、公共交通空白地域となっている北部地区の県道 224 号線や東部地区の県道 85 号線などでの路線バスの運行を図る。	△
コミュニティバス等の導入検討	北部地区、東部地区での路線バスの経路見直しが難しい場合に、コミュニティバスやデマンド交通の導入を検討する。	△
IC カードの導入検討	既存の循環バスや新たに導入が考えられるコミュニティバス等に IC カードを導入する。	△
新たな開発地区における路線バスの運行経路の見直し	東部海浜開発地区や多目的アリーナなどアクセスするように路線バスのルート見直しなどを検討する。	△
西海岸のリゾート地やうるま市などの観光地と結ぶバスの導入検討	アメリカンビレッジや勝連城跡などの本島中部の観光地と沖縄市を連絡するバスの導入を検討する。	△

○2019 年度で実施予定、△2020 年度以降での実施に向け 2019 年度に検討

## 2. 2019 年度実施施策の概要

### 2-1. 中心市街地循環バスの運行改善

- 中心市街地周辺で公共交通空白地域の多い山内地区、美里地区等の移動利便性を高めるため、中心市街地循環バスの運行エリアの拡大、ルート、運賃等の見直しを行います。
- 運行エリアの拡大に伴い、名称を「中心市街地循環バス」から「循環バス」に、さらに、「胡屋ルート」は「西部ルート」、「コザルート」は「中部ルート」に改称します。
- 新たなルート、ダイヤ、運賃での運行は、2019年4月より行います。

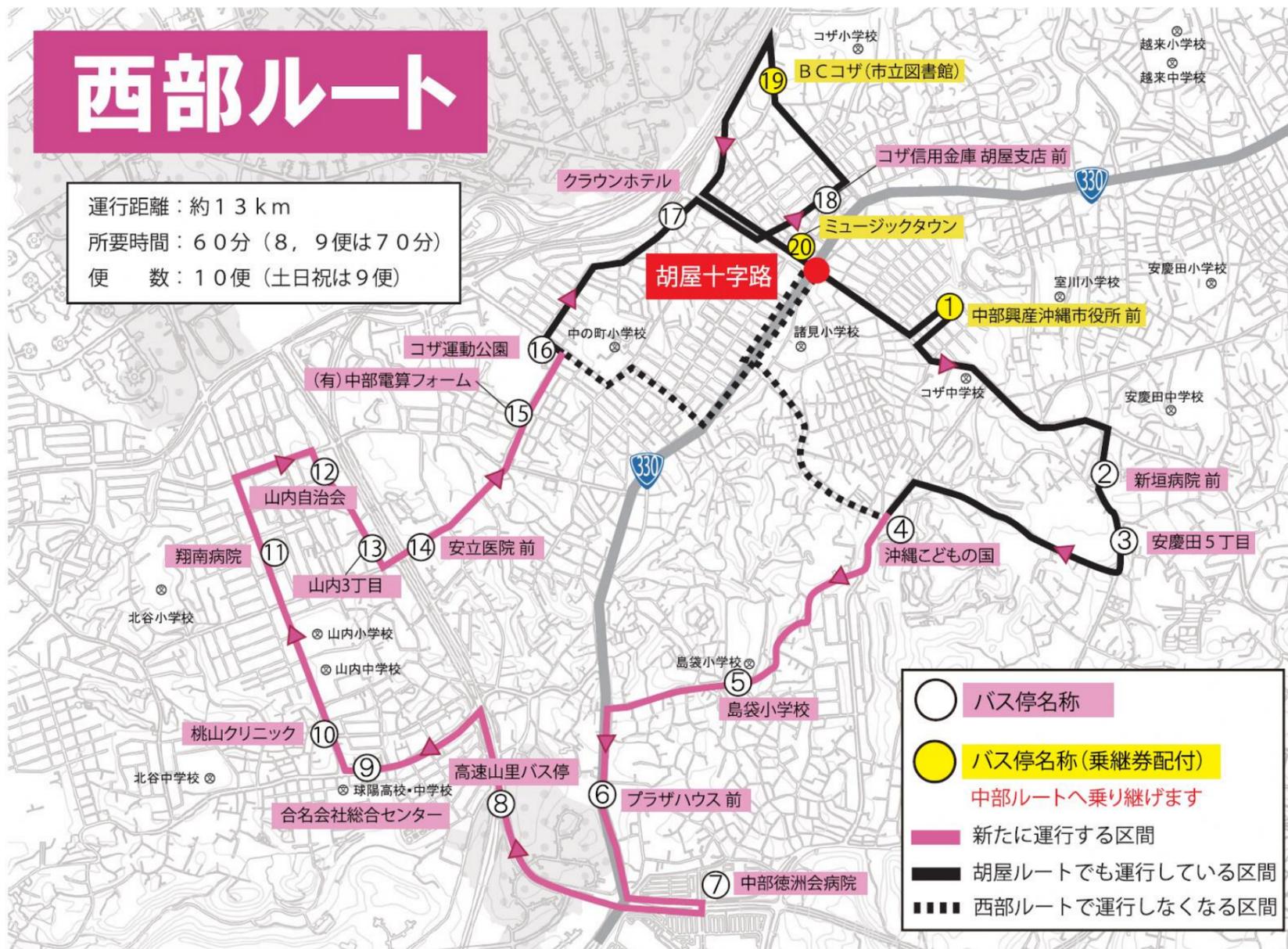


図 3-1.西部ルート(現胡屋ルートの見直し)

No	バス停名称	1便	2便	3便	4便	5便
① (発)	中部興産 沖縄市役所 前	7:20	8:40	10:00	11:20	12:40
②	新垣病院前	7:22	8:42	10:02	11:22	12:42
③	安慶田5丁目	7:23	8:43	10:03	11:23	12:43
④	沖縄こどもの国	7:28	8:48	10:08	11:28	12:48
⑤	島袋小学校	7:31	8:51	10:11	11:31	12:51
⑥	プラザハウス 前	7:34	8:54	10:14	11:34	12:54
⑦	中部徳洲会病院	7:40	9:00	10:20	11:40	13:00
⑧	高速山里バス停	7:45	9:05	10:25	11:45	13:05
⑨	合名会社総合センター	7:47	9:07	10:27	11:47	13:07
⑩	桃山クリニック	7:48	9:08	10:28	11:48	13:08
⑪	翔南病院	7:51	9:11	10:31	11:51	13:11
⑫	山内自治会	7:54	9:14	10:34	11:54	13:14
⑬	山内3丁目	7:55	9:15	10:35	11:55	13:15
⑭	安立医院 前	7:57	9:17	10:37	11:57	13:17
⑮	(有)中部電算フォーム	7:58	9:18	10:38	11:58	13:18
⑯	コザ運動公園	7:59	9:19	10:39	11:59	13:19
⑰	クラウンホテル	8:02	9:22	10:42	12:02	13:22
⑱	コザ信用金庫 胡屋支店 前	8:05	9:25	10:45	12:05	13:25
⑲	BCコザ(市立図書館)	8:10	9:30	10:50	12:10	13:30
⑳	ミュージックタウン	8:14	9:34	10:54	12:14	13:34
① (着)	中部興産 沖縄市役所 前	8:20	9:40	11:00	12:20	13:40

※1便は土日祝日の運行なし

No	バス停名称	6便	7便	8便	9便	10便
① (発)	中部興産 沖縄市役所 前	14:00	15:20	16:40	18:10	19:40
②	新垣病院前	14:02	15:22	16:42	18:12	19:42
③	安慶田5丁目	14:03	15:23	16:43	18:13	19:43
④	沖縄こどもの国	14:08	15:28	16:48	18:18	19:48
⑤	島袋小学校	14:11	15:31	16:51	18:21	19:51
⑥	プラザハウス 前	14:14	15:34	16:56	18:26	19:54
⑦	中部徳洲会病院	14:20	15:40	17:02	18:32	20:00
⑧	高速山里バス停	14:25	15:45	17:08	18:38	20:05
⑨	合名会社総合センター	14:27	15:47	17:10	18:40	20:07
⑩	桃山クリニック	14:28	15:48	17:11	18:41	20:08
⑪	翔南病院	14:31	15:51	17:14	18:44	20:11
⑫	山内自治会	14:34	15:54	17:17	18:47	20:14
⑬	山内3丁目	14:35	15:55	17:18	18:48	20:15
⑭	安立医院 前	14:37	15:57	17:20	18:50	20:17
⑮	(有)中部電算フォーム	14:38	15:58	17:21	18:51	20:18
⑯	コザ運動公園	14:39	15:59	17:22	18:52	20:19
⑰	クラウンホテル	14:42	16:02	17:25	18:55	20:22
⑱	コザ信用金庫 胡屋支店 前	14:45	16:05	17:28	18:58	20:25
⑲	BCコザ(市立図書館)	14:50	16:10	17:35	19:05	20:30
⑳	ミュージックタウン	14:54	16:14	17:43	19:13	20:34
① (着)	中部興産 沖縄市役所 前	15:00	16:20	17:50	19:20	20:40



図 3-2.中部ルート(現コザルートの見直し)

No	バス停名称	1便	2便	3便	4便	5便
① (発)	中部興産 沖縄市役所 前	7:20	8:40	10:00	11:20	12:40
②	安慶田バイパス(安室橋)	7:23	8:43	10:03	11:23	12:43
③	安慶田バイパス	7:24	8:44	10:04	11:24	12:44
④	わしみ橋	7:28	8:48	10:08	11:28	12:48
⑤	メガネバスター宮里店 前	7:29	8:49	10:09	11:29	12:49
⑥	ユニオン 宮里店	7:31	8:51	10:11	11:31	12:51
⑦	古謝津嘉山町	7:35	8:55	10:15	11:35	12:55
⑧	美里ヒフ科 前	7:38	8:58	10:18	11:38	12:58
⑨	字松本	7:41	9:01	10:21	11:41	13:01
⑩	永山脳神経クリニック 前	7:43	9:03	10:23	11:43	13:03
⑪	美里公園	7:46	9:06	10:26	11:46	13:06
⑫	ひが薬局 美里店	7:47	9:07	10:27	11:47	13:07
⑬	美里公民館	7:48	9:08	10:28	11:48	13:08
⑭	銀天街(コザ十字路)	7:54	9:14	10:34	11:54	13:14
⑮	社会福祉センター	7:56	9:16	10:36	11:56	13:16
⑯	仲松商事 前	7:57	9:17	10:37	11:57	13:17
⑰	嘉間良2丁目	7:59	9:19	10:39	11:59	13:19
⑱	八重島公園	8:01	9:21	10:41	12:01	13:21
⑳	沖縄市民会館	8:05	9:25	10:45	12:05	13:25
㉑	BCコザ(市立図書館)	8:09	9:29	10:49	12:09	13:29
㉒	一番街・サンシティ	8:11	9:31	10:51	12:11	13:31
㉓	ミュージックタウン	8:15	9:35	10:55	12:15	13:35
① (着)	中部興産 沖縄市役所 前	8:20	9:40	11:00	12:20	13:40

※1便は土日祝日の運行なし

No	バス停名称	6便	7便	8便	9便	10便
① (発)	中部興産 沖縄市役所 前	14:00	15:20	16:40	18:10	19:40
②	安慶田バイパス(安室橋)	14:03	15:23	16:43	18:13	19:43
③	安慶田バイパス	14:04	15:24	16:44	18:14	19:44
④	わしみ橋	14:08	15:28	16:49	18:19	19:48
⑤	メガネバスター宮里店 前	14:09	15:29	16:51	18:21	19:49
⑥	ユニオン 宮里店	14:11	15:31	16:53	18:23	19:51
⑦	古謝津嘉山町	14:15	15:35	16:57	18:27	19:55
⑧	美里ヒフ科 前	14:18	15:38	17:00	18:30	19:58
⑨	字松本	14:21	15:41	17:05	18:35	20:01
⑩	永山脳神経クリニック 前	14:23	15:43	17:08	18:38	20:03
⑪	美里公園	14:26	15:46	17:12	18:42	20:06
⑫	ひが薬局 美里店	14:27	15:47	17:13	18:43	20:07
⑬	美里公民館	14:28	15:48	17:14	18:44	20:08
⑭	銀天街(コザ十字路)	14:34	15:54	17:20	18:50	20:14
⑮	社会福祉センター	14:36	15:56	17:22	18:52	20:16
⑯	仲松商事 前	14:37	15:57	17:23	18:53	20:17
⑰	嘉間良2丁目	14:39	15:59	17:25	18:55	20:19
⑱	八重島公園	14:41	16:01	17:27	18:57	20:21
⑳	沖縄市民会館	14:45	16:05	17:31	19:01	20:25
㉑	BCコザ(市立図書館)	14:49	16:09	17:35	19:05	20:29
㉒	一番街・サンシティ	14:51	16:11	17:37	19:07	20:31
㉓	ミュージックタウン	14:55	16:15	17:44	19:14	20:35
① (着)	中部興産 沖縄市役所 前	15:00	16:20	17:50	19:20	20:40

## 2-2. モビリティマネジメントの実施

- 公共交通の利用促進を図るため、地域からの要望に応じて、循環バスを中心とした公共交通に関する「出前講座」を実施します。



図 3-3.2018 年度出前講座パンフレット

## 出前講座とは？

市内に在住、在学、在勤の方概ね10名以上から受講できる、市民の生涯学習の支援を目的に実施。

料金は無料、原則として平日9時～17時の間の2時間以内で市職員を派遣します。

沖縄市のまちづくりや、歴史・文化、健康、子育てなどについてのメニューがあります。

## 2-3. 割引制度の導入

- 運転に不安のある高齢者等の運転免許証自主返納を促進する観点から、運転免許証自主返納者の循環バス運賃を50円にする割引を導入します。
- 民間の路線バスや周辺市町村のコミュニティバスとの均衡を図る観点から、一部値上げを実施します。しかし、学生や高齢者等の外出を支援する観点から、以下の通り弾力的な価格設定とします。

表 3-2.循環バスの運賃の見直し内容

区分	現行運賃	新運賃
一般	100円	200円
中学生・高校生	100円	100円
小学生	無料	100円
未就学児(1~5歳)	無料	一般1人につき未就学児1人目は無料、2人目からは100円
乳児	無料	無料
障がい者手帳所持者	無料	100円
運転免許証自主返納者	100円	50円

## 2-4. 情報発信・提供情報の充実

- 2019年4月1日からの循環バスの運行ルートの拡充運行をPRするため、市内全世帯を対象に循環バスマップを配布します。



沖縄市内全世帯への配布及び、主要な公共施設などにも配布。  
外国人観光客用に英語、中国語（繁体）版も製作。

図 3-4. 配布する循環バスマップ

2-5. 通学や買い物等に適した既存路線のダイヤ見直し

●これまで9時から運行していた循環バスを、7時20分発に変更し、通勤・通学の利用を促進します。

西部ルート											
No	バス停名称	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便
①	(※)中部興産 沖縄市役所 前	7:20	8:40	10:00	11:20	12:40	14:00	15:20	16:40	18:10	19:40
②	新垣病院 前	7:22	8:42	10:02	11:22	12:42	14:02	15:22	16:42	18:12	19:42
③	安慶田5丁目	7:23	8:43	10:03	11:23	12:43	14:03	15:23	16:43	18:13	19:43
④	沖縄こどもの国	7:28	8:48	10:08	11:28	12:48	14:08	15:28	16:48	18:18	19:48
⑤	島袋小学校	7:31	8:51	10:11	11:31	12:51	14:11	15:31	16:51	18:21	19:51
⑥	プラザハウス 前	7:34	8:54	10:14	11:34	12:54	14:14	15:34	16:56	18:26	19:54
⑦	中部徳洲会病院	7:40	9:00	10:20	11:40	13:00	14:20	15:40	17:02	18:32	20:00
⑧	高速山里バス停	7:45	9:05	10:25	11:45	13:05	14:25	15:45	17:08	18:38	20:05
⑨	合名会社総合センター	7:47	9:07	10:27	11:47	13:07	14:27	15:47	17:10	18:40	20:07
⑩	桃山クリニック	7:48	9:08	10:28	11:48	13:08	14:28	15:48	17:11	18:41	20:08
⑪	翔南病院	7:51	9:11	10:31	11:51	13:11	14:31	15:51	17:14	18:44	20:11
⑫	山内自治会	7:54	9:14	10:34	11:54	13:14	14:34	15:54	17:17	18:47	20:14
⑬	山内3丁目	7:55	9:15	10:35	11:55	13:15	14:35	15:55	17:18	18:48	20:15
⑭	安立医院 前	7:57	9:17	10:37	11:57	13:17	14:37	15:57	17:20	18:50	20:17
⑮	(有) 中部電算フォーム	7:58	9:18	10:38	11:58	13:18	14:38	15:58	17:21	18:51	20:18
⑯	コザ運動公園	7:59	9:19	10:39	11:59	13:19	14:39	15:59	17:22	18:52	20:19
⑰	クラウンホテル	8:02	9:22	10:42	12:02	13:22	14:42	16:02	17:25	18:55	20:22
⑱	コザ信用金庫 胡屋支店 前	8:05	9:25	10:45	12:05	13:25	14:45	16:05	17:28	18:58	20:25
⑲	BCコザ (市立図書館)	8:10	9:30	10:50	12:10	13:30	14:50	16:10	17:35	19:05	20:30
⑳	ミュージックタウン	8:14	9:34	10:54	12:14	13:34	14:54	16:14	17:43	19:13	20:34
①	(※)中部興産 沖縄市役所 前	8:20	9:40	11:00	12:20	13:40	15:00	16:20	17:50	19:20	20:40

中部ルート											
No	バス停名称	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便
①	(※)中部興産 沖縄市役所 前	7:20	8:40	10:00	11:20	12:40	14:00	15:20	16:40	18:10	19:40
②	安慶田バイパス (安室橋)	7:23	8:43	10:03	11:23	12:43	14:03	15:23	16:43	18:13	19:43
③	安慶田バイパス	7:24	8:44	10:04	11:24	12:44	14:04	15:24	16:44	18:14	19:44
④	わしみ橋	7:28	8:48	10:08	11:28	12:48	14:08	15:28	16:49	18:19	19:48
⑤	メガネバスター 宮里店 前	7:29	8:49	10:09	11:29	12:49	14:09	15:29	16:51	18:21	19:49
⑥	ユニオン 宮里店	7:31	8:51	10:11	11:31	12:51	14:11	15:31	16:53	18:23	19:51
⑦	古謝津嘉山町	7:35	8:55	10:15	11:35	12:55	14:15	15:35	16:57	18:27	19:55
⑧	美里ヒフ科 前	7:38	8:58	10:18	11:38	12:58	14:18	15:38	17:00	18:30	19:58
⑨	字松本	7:41	9:01	10:21	11:41	13:01	14:21	15:41	17:05	18:35	20:01
⑩	永山脳神経クリニック 前	7:43	9:03	10:23	11:43	13:03	14:23	15:43	17:08	18:38	20:03
⑪	美里公園	7:46	9:06	10:26	11:46	13:06	14:26	15:46	17:12	18:42	20:06
⑫	ひが薬局 美里店	7:47	9:07	10:27	11:47	13:07	14:27	15:47	17:13	18:43	20:07
⑬	美里公民館	7:48	9:08	10:28	11:48	13:08	14:28	15:48	17:14	18:44	20:08
⑭	銀天街 (コザ十字路)	7:54	9:14	10:34	11:54	13:14	14:34	15:54	17:20	18:50	20:14
⑮	社会福祉センター	7:56	9:16	10:36	11:56	13:16	14:36	15:56	17:22	18:52	20:16
⑯	仲松商事 前	7:57	9:17	10:37	11:57	13:17	14:37	15:57	17:23	18:53	20:17
⑰	嘉間良2丁目	7:59	9:19	10:39	11:59	13:19	14:39	15:59	17:25	18:55	20:19
⑱	八重島公園	8:01	9:21	10:41	12:01	13:21	14:41	16:01	17:27	18:57	20:21
⑲	沖縄市民会館	8:05	9:25	10:45	12:05	13:25	14:45	16:05	17:31	19:01	20:25
⑳	BCコザ (市立図書館)	8:09	9:29	10:49	12:09	13:29	14:49	16:09	17:35	19:05	20:29
㉑	一番街・サンシティ	8:11	9:31	10:51	12:11	13:31	14:51	16:11	17:37	19:07	20:31
㉒	ミュージックタウン	8:15	9:35	10:55	12:15	13:35	14:55	16:15	17:44	19:14	20:35
①	(※)中部興産 沖縄市役所 前	8:20	9:40	11:00	12:20	13:40	15:00	16:20	17:50	19:20	20:40

※中部興産沖縄市役所前では運転手の交代・休憩のため20分間停車

図3-5.循環バスのダイヤ見直し

### 3. 2019 年度検討施策の概要

#### 3-1. 北部地区・東部地区での路線バスの運行ルートの見直し

##### (1) 北部地区

##### 1) 運行ルート見直しの概要

- 北部地区では県道 224 号線沿線が公共交通空白地域となっています。
- 県道 224 号線の公共交通空白地域解消に向けては、並行する国道 329 号を運行する路線バスのルート見直しが考えられ、具体的には 90 番系統等があげられます。

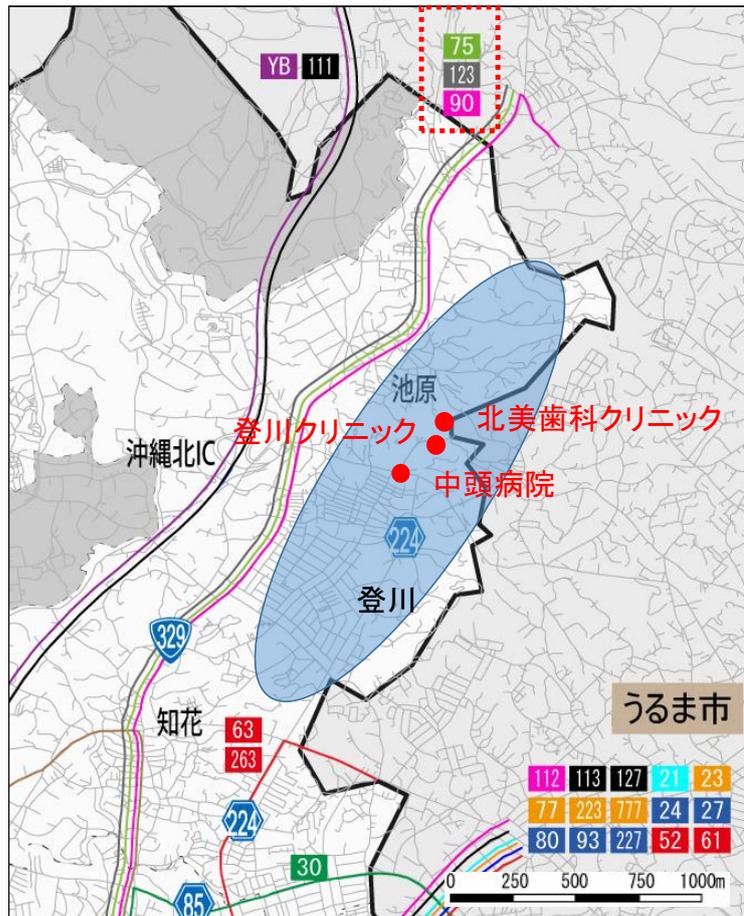


図 3-6. 北部地区の公共交通空白地域

表 3-3. 国道 329 号を運行する既存路線の概要

系統番号	路線名	起点	終点	便数
90	知花線	那覇バスターミナル	具志川バスターミナル	97
75	石川北谷線	東山駐車場	北谷町老人福祉センター前	75
123	石川空港線	那覇空港	東山駐車場	2

※便数は H30.10 の平日

2)導入が考えられるルートと沿道の状況

- 導入ルートとしては、知花交差点～県道224号線～沖縄北ICを結ぶ3.0kmの区間を想定しています。
- 導入ルートの延長は現状の1.8kmから1.2km長くなります。
- 沿線には、中頭病院や、北美歯科クリニック、登川クリニックといった医療施設が立地しており、通院目的での利用が見込まれます。
- また、沿道には建物が建ち並んでおり、通院目的以外にも住民の通勤・通学目的等でのバス利用も期待されます。

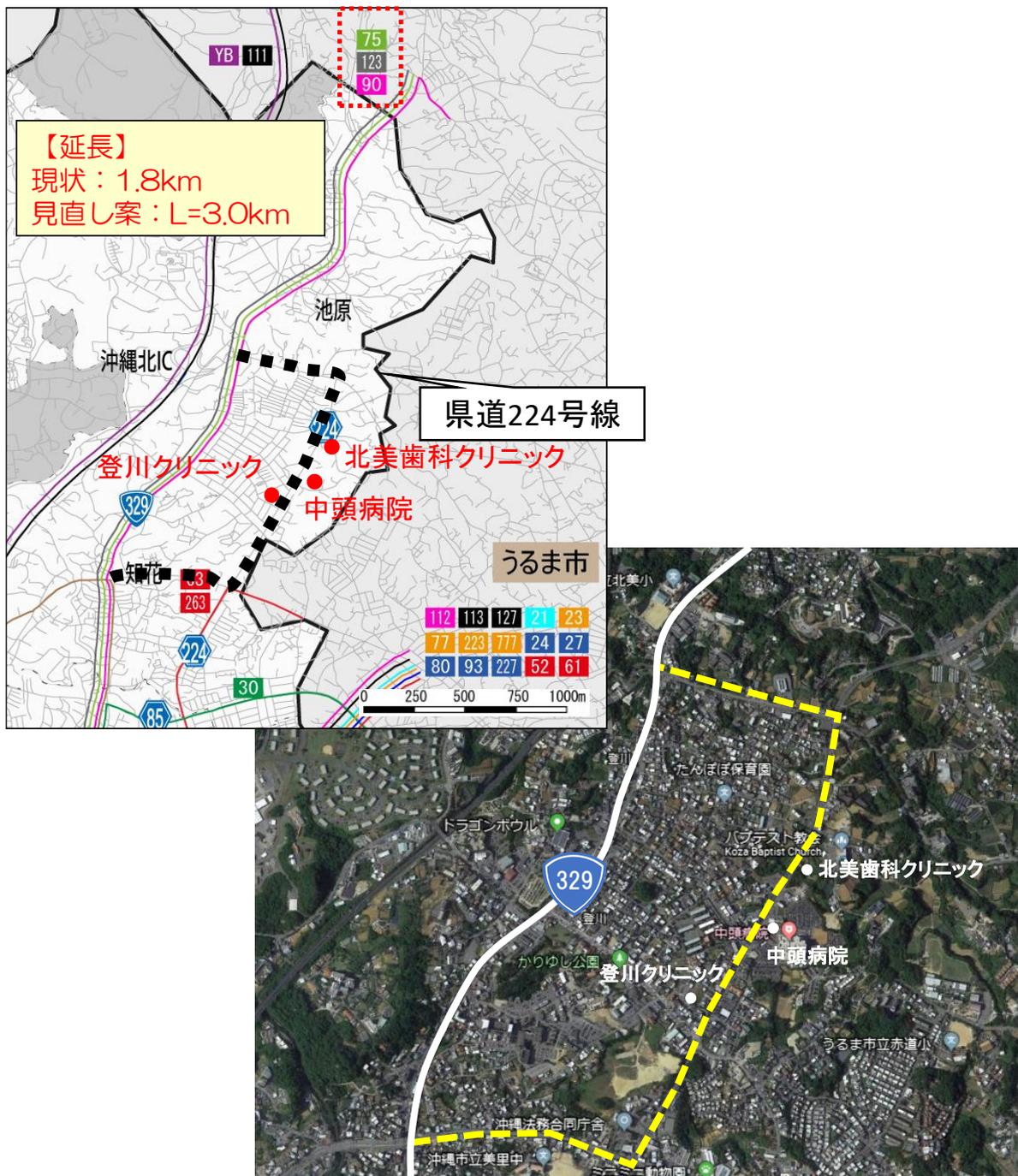


図 3-7.導入を検討しているルートと沿道状況

(2) 東部地区

1) 運行ルート見直しの概要

- 東部地区では県道 20 号線沿線などが公共交通空白地域となっています。
- 県道 85 号線等沿線の公共交通空白地域解消に向けては、並行する国道 329 号を運行する路線バスのルート見直しが考えられ、具体的には 30 番系統等があげられます。

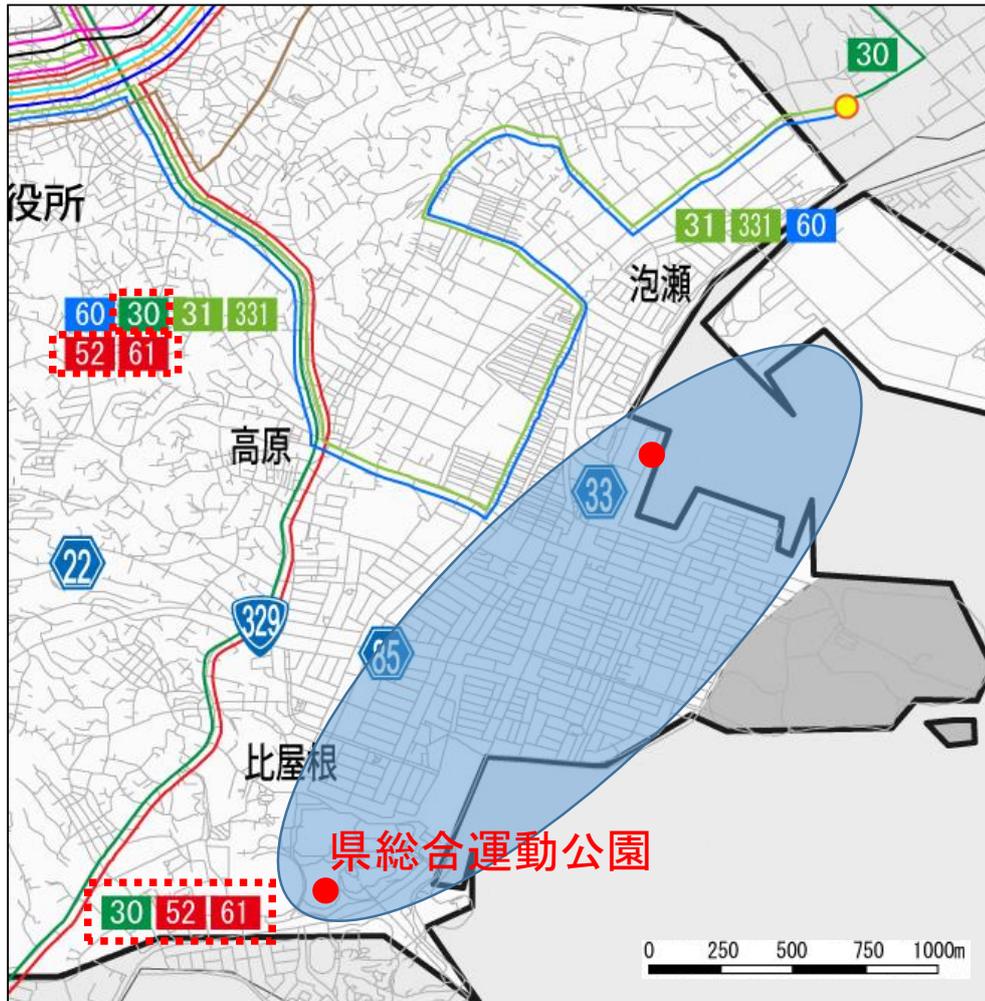


図 3-8. 東部地区の公共交通空白地域

表 3-4. 国道 329 号を運行する既存路線の概要

系統番号	路線名	起点	終点	便数
30	泡瀬東線	バスターミナル前	泡瀬営業所	66
52	与勝線	バスターミナル前	屋慶名バスターミナル	44
61	前原線	真志喜駐車場	屋慶名バスターミナル	10

※便数は H30.10 の平日

2)導入が考えられるルートと沿道の状況

- 導入ルートとしては、渡口交差点～県道227号線～県道20号線～県道85号線～県道20号線～高原交差点を結ぶ4.7kmの区間を想定しています。
- 導入ルートの延長は現状の2.9kmから1.8km長くなります。
- 沿線には、県総合運動公園、サンエーなどの集客施設が立地しており、休日におけるこれら施設利用者のバス利用が期待されます。
- 既存の路線の区間から北中城高校にアクセスできますが、見直し区間でも同校へのアクセスは確保できます。



図 3-9.導入を検討しているルートと沿道状況

## 3-2. コミュニティバス等の導入検討

### (1) 自家用有償での運行可能性の整理

- 「白ナンバー」での運行が可能な市町村運営有償運送については、沖縄市内にバス事業者、タクシー事業者が営業しており、本市自らが有償で運行する優先度が低いため、バス事業者への運行委託「緑ナンバー」を基本とします。

#### 自家用有償について

有償での旅客運送は事業許可を受けた運送事業者が行うことが原則ですが、過疎地など地域によっては旅客自動車運送事業者が存在しなかったり、対応できなかつたりする場合もあります。そのようなときは、「地域公共交通会議」や「運営協議会」で関係者が合意することにより、自家用車による有償での運送（自家用有償旅客運送）を行うことが認められています。

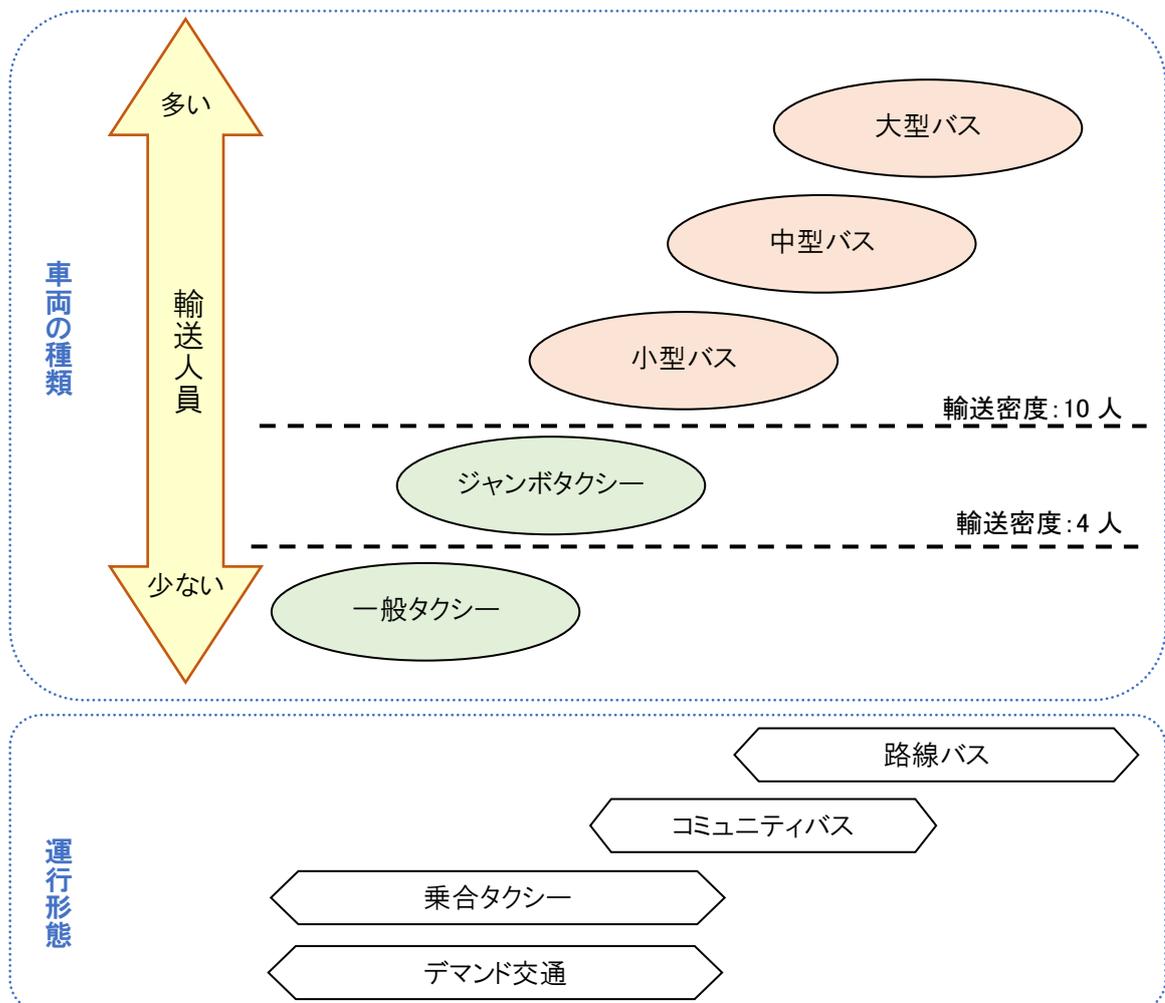


出典：公共交通の勘どころ（九州運輸局）

沖縄市では市町村自家用有償を行う優先度が低い

(2)車両の種類と整理

- 路線バスには「大型バス」、「中型バス」が一般的に多く利用されていますが、北部地区及び東部地区で導入する地域公共交通の車両としては、幅員が狭い道路を通行することが想定されるため「小型バス」、「ジャンボタクシー」、「一般タクシー」などが考えられます。
- 「小型バス」と「ジャンボタクシー」は、輸送密度が10人以上となるかで判断されるますが、これまでの中心市街地循環バスの利用者実績等を考慮し、「小型バス」を基本に考えます。
- 「小型バス」を使用する場合は、現行の中心市街地循環バスのような定時定路線での「コミュニティバス」としての運行が考えられます。
- 「小型バス」を使用することで、既存の循環バスとの予備車の共有や、一括での運行委託などの効率化も図られます。



※高齢者、車いすの方が利用しやすいようにするため、導入する車両は、低床を基本に考えます。 参考：公共交通の勘どころ(九州運輸局)

図 3-10.車両の種類と運行形態のイメージ

(3) 運行形態のまとめ

- 両地区とも、有料、緑ナンバー（市が事業者へ委託）での運行、運行ルートは「路線定期」、運行形態は「コミュニティバス」、運行車両は「小型バス」を基本に考えます。

表 3-5. 北部及び東部地区におけるコミュニティバス等の運行形態のまとめ

施策名	北部地区	東部地区
運賃	有料	同左
ナンバー	緑ナンバー (市が事業者へ委託)	同左
運行ルート	路線定期	同左
運行形態	コミュニティバス	同左
運行車両	小型バス	同左

(4)コミュニティバス等のルート(案)

1)北部地区

- 公共交通空白地域である県道 224 号線沿線を中心に、高齢者等の利用が期待される中頭病院、ちばなクリニック、かりゆし園等を循環するルートでの運行を考えます。
- 循環バスとは中部ルートの「永山脳神経クリニック前」バス停周辺で、路線バスとは国道 329 号等のバス停での接続を検討します。



図 3-11.北部地区のルート案

2) 東部地区

- 公共交通空白地域である県道 20 号線等沿線を中心に、地区内外からの立ち寄りが期待される沖縄県総合運動公園、パヤオ直売店等を循環するルートでの運行を考えます。
- 路線バスとは国道 329 号高原十字路等での接続を検討します。



図 3-12. 東部地区のルート案

### 3-3 . IC カードの導入検討

- 循環バスへの交通系 IC カード（OKICA 等）の導入を検討します。

### 3-4 . 新たな開発地区における路線バスの運行経路の見直し

- 開発が進められている東部海浜開発地区や、（仮称）多目的アリーナにアクセスする路線バスの導入を検討します。
- 東部海浜開発地区へのアクセスについては、北谷町のアメリカンビレッジと北中城村のイオンモール沖縄ライカムを結ぶ 96 番系統の延伸が想定されます。

### 3-5 . 西海岸のリゾート地やうるま市などの観光地と結ぶバスの導入検討

- 北谷町のアメリカンビレッジや、うるま市の勝連城跡など本島中部の観光地と沖縄市を結ぶバスの導入を検討します。



## 第4章 事業実施の収支及び評価

### 1. 事業実施に係る費用

- 中心市街地循環バスの事業費は、増加傾向で推移しており、2017年度の事業費は39,500千円となっています。
- 2019年度から始発の時間が繰り上がり、運行時間が長くなることから、事業費は41,000千円と見込んでいます。

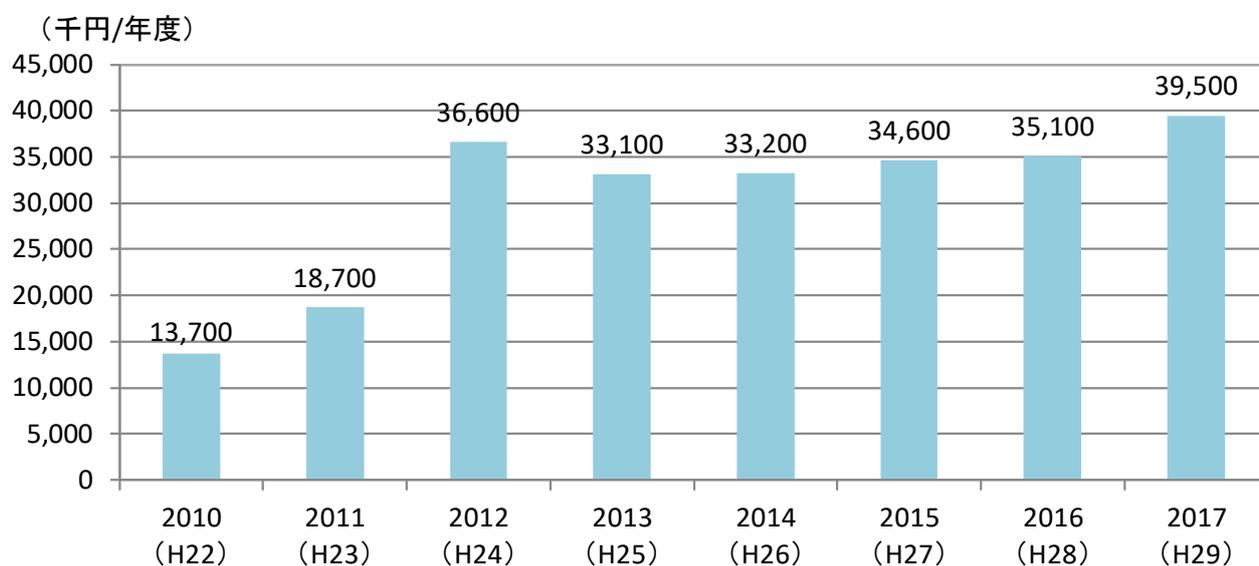


図 4-1. 中心市街地循環バスの事業費の推移

## 2. 増収策について

- バス停オーナー等制度を設け、運賃外収入を運行経費に充てます。
- バス停オーナーで年間 18 万円/基×17 基=306 万円、車外広告で年間 12 万円/枠×39 枠=468 万円の最大で計 774 万円の収入を見込んでいます。

### 【バス停オーナー等制度】

バス停のネーミングライツやバス車体への広告掲載に対する協力金というかたちで地域の企業・事業所等に地域貢献をお願いし、頂いた協力金を循環バスの運行経費に充てて、運行の継続を図ります。



図 4-2.オーナーバス停のイメージ



図 4-3.車外広告のイメージ

## 3. 事業による収支

### 3-1. 利用者数算定の考え方

●循環バスの利用圏人口と、これまでの利用者数実績をもとに、段階的に循環バスの利用者数を算定しました。

#### 考え方①

現行の循環バスのバス停から半径300m圏人口の和を利用圏人口と定める。



#### 考え方②

利用圏人口と利用者数（実績）との関係から、算出係数を求める。



#### 考え方③

それぞれのルートを伸ばした西部ルート、中部ルートにおいて、利用圏人口を求める。



#### 考え方④

考え方③で求めた利用圏人口に、考え方②で求めた算出係数をかけて、利用者数見込を試算する。（バス停周辺の市民属性や、集客施設等は考慮しない。）



#### 考え方⑤

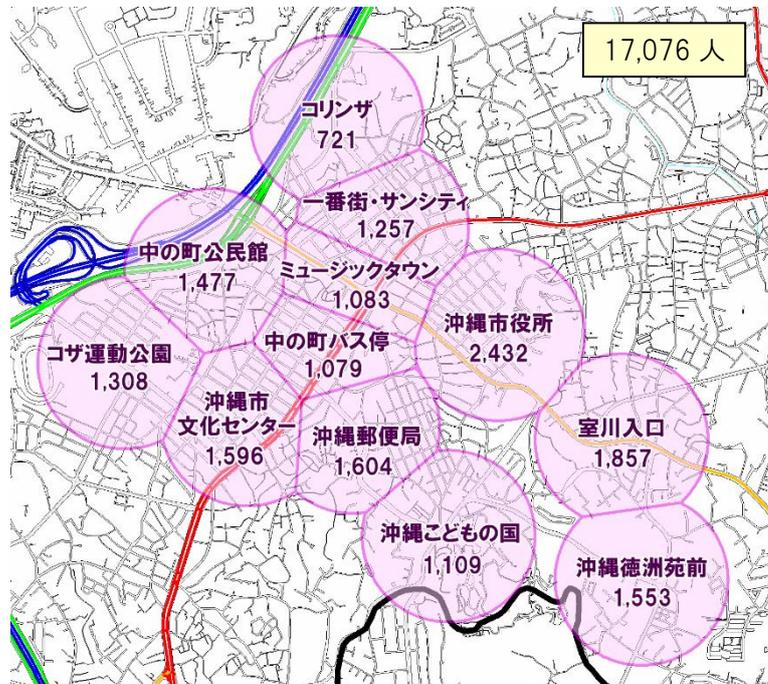
一部利用料金の値上げに伴う利用者数の減少を想定。

図 4-4.利用者数算定の考え方

### 3-2. 利用者数の算定

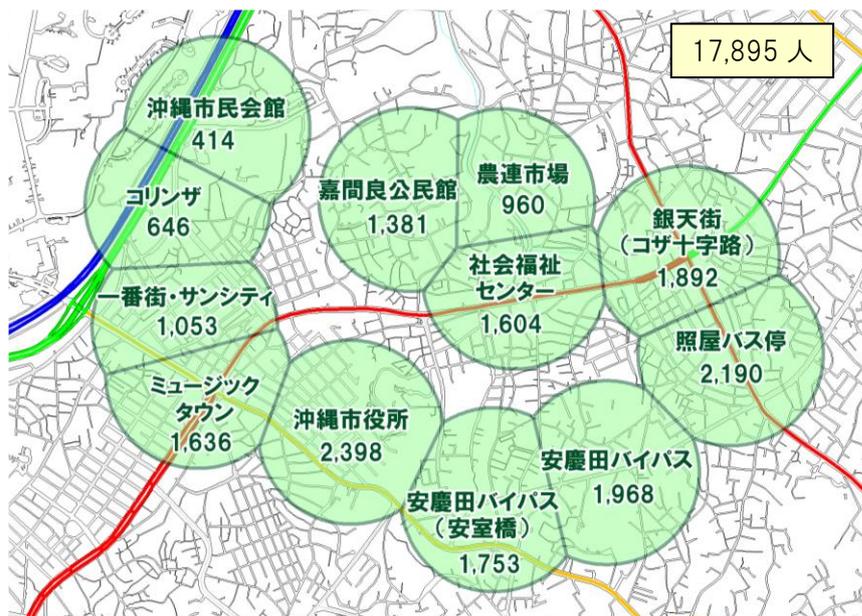
#### (1)考え方①:現在の利用圏人口の算出

●現在の胡屋ルートの利用圏人口が 17,076 人、コザルートの利用圏人口が 17,895 人と算出されました。



※利用圏人口はバス停から半径 300m圏内の人口。データは網形成計画策定時の H29.11

図 4-5.現在の胡屋ルートの利用圏人口



※利用圏人口はバス停から半径 300m圏内の人口。データは網形成計画策定時の H29.11

図 4-6.現在のコザルートの利用圏人口

## (2)考え方②:算出計数の算定

●利用圏人口と利用者数実績から、算出計数を算定しました。

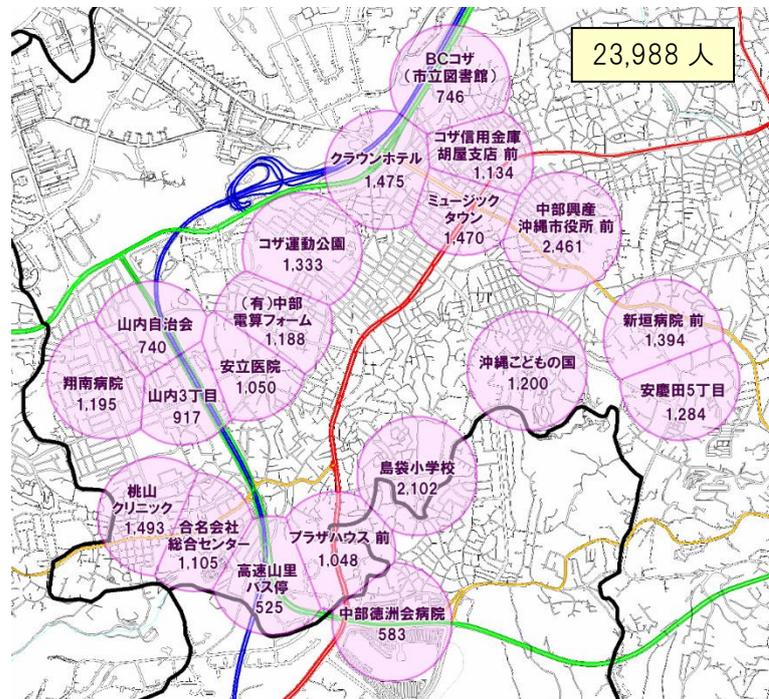
ルート名称	利用圏人口	利用者数実績	算出係数
胡屋ルート	17,076 人	54,891 人	3.2
コザルート	17,895 人	47,842 人	2.7

注: 胡屋ルートの算出係数は約3.2倍、コザルートの算出係数は約2.7倍と表示されています。

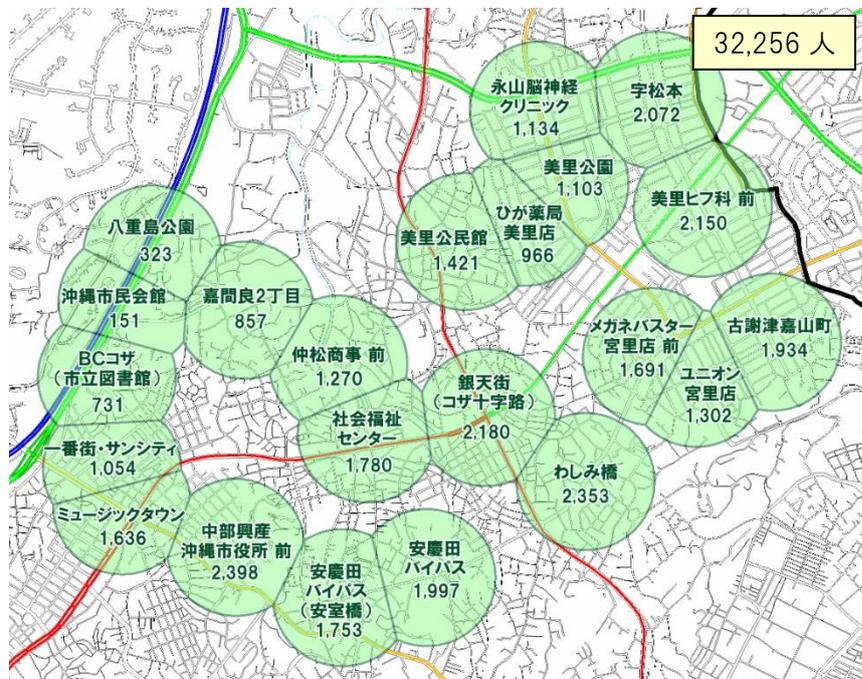
※利用者数の実績は平成29年度

(3)考え方③:見直し時の利用圏人口の算出

●見直しルートでの利用圏人口を算出しました。



※利用圏人口はバス停から半径 300m圏内の人口。データは網形成計画策定時の H29.11  
 図 4-7.見直し後の西部ルート(現胡屋ルート)の利用圏人口



※利用圏人口はバス停から半径 300m圏内の人口。データは網形成計画策定時の H29.11  
 図 4-8.見直し後の中部ルート(現コザルート)の利用圏人口

(4)考え方④:現運賃での利用者数の推計

●見直し後の利用者数と算出計数を乗じて利用者数見込を推計しました。

ルート名称	利用圏人口	利用者数見込
西部ルート	23,988 人	76,762 人
中部ルート	32,256 人	87,091 人

注: 西部ルートは約3.2倍、中部ルートは約2.7倍の乗数を用いて推計された。

(5)考え方⑤:運賃値上げによる補正

●運賃値上げによる利用者数の減を、20%と40%のケースを設定し補正しました。

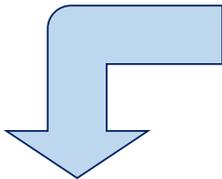
利用者数（補正前）		利用者数（補正後）		
ルート名称	利用者数見込	ルート名称	利用者数 20%減の場合	利用者数 40%減の場合
西部ルート	76,762 人	西部ルート	67,934 人	59,107 人
中部ルート	87,091 人	中部ルート	69,673 人	64,813 人

※実質的に利用料金が上がる一般、小学生以下、障がい者手帳所持者の割合を減少の対象とした。  
 ※20%減は、100円から200円への値上げを行った東京都立川市の事例を、40%減は、本市の中心市街地循環バスを無料から有料に変更した際の実績から設定。

### 3-3. 収支見込み

●現状の運行経費をもとに、収支を予測すると、西部ルートは収支率が55～61%、中部ルートは57～65%と試算されました。

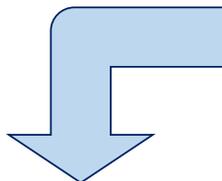
#### 西部ルート H31見込



胡屋ルート	平成29年度実績
利用者数	約55,000人
運賃収入	約350万円
運賃外収入	—
運行経費	約1,900万円
収支合計	約▲1,550万円
収支率	18%

西部ルート	利用者数20%減の場合	利用者数40%減の場合
利用者数	約68,000人	約59,000
運賃収入	約850万円	約720万円
運賃外収入	420万円	
運行経費	約2,080万円	
収支合計	約▲810万円 (運賃のみ約▲1,230万円)	約▲940万円 (運賃のみ約▲1,360万円)
収支率	61% (運賃のみ41%)	55% (運賃のみ35%)

#### 中部ルート H31見込



コザルート	平成29年度実績
利用者数	約48,000人
運賃収入	約300万円
運賃外収入	—
運行経費	約2,000万円
収支合計	約▲1,700万円
収支率	15%

中部ルート	利用者数20%減の場合	利用者数40%減の場合
利用者数	約76,000人	約65,000人
運賃収入	約990万円	約820万円
運賃外収入	350万円	
運行経費	約2,050万円	
収支合計	約▲710万円 (運賃のみ約▲1,060万円)	約▲880万円 (運賃のみ約▲1,230万円)
収支率	65% (運賃のみ48%)	57% (運賃のみ40%)

## 4. 網形成計画の目標値の達成見込み

- 網形成計画の目標値となっている公共交通カバー人口の割合をみると、循環バスのルート見直しにより、59%から63%へ向上し、目標の62%を上回るようになります。
- 利用者一人あたりの財政負担は、現況の301円から147円へと大幅に低下し、目標の減少（301円以下）を達成する見込みです。

公共交通カバー人口の割合 …… バス停から半径300m圏人口

現況値	拡充運行後
59%	63%

コミュニティバス等の利用者一人あたりの財政負担 …… 財政負担額 ÷ 利用者数

	現況値	拡充運行後
運賃のみ	301円/年	209円/年
運賃外収入込み	—	147円/年

(両ルートとも利用者が40%減少した場合)

※現況値は網形成計画に示されている値



沖繩市  
地域公共交通再編実施計画

