５－５．バス事業者ヒアリングの結果

町内に運行している路線バスの事業者２社に対して、路線バスの運行状況や町民からの疑問や質問および今後の対応などについてヒアリング調査を実施した。

実施期間	令和 2 年 12 月 23 日～12 月 25 日まで
調査目的	各バス事業者の路線バスの運行状況の確認やヒアリングによる意見交換など
調査対象	・沖縄バス株式会社 ・琉球バス交通株式会社
実施方法	各企業に訪問し担当者に対してヒアリングを実施

八重瀬町内を運行する路線バス（系統順）

沖縄バス株式会社

系統	路線名	区間	補助路線
34	東風平線	那覇BT～糸満BT	
35	志多伯線	那覇BT～糸満BT	
36	糸満新里線	親慶原出張所～糸満BT	補助路線
200	糸満おもろまち線	おもろまち駅前広場～糸満BT	
235	志多伯おもろまち線	おもろまち駅前広場～糸満BT	
334	国立劇場おきなわ線	国立劇場おきなわ～糸満BT	

琉球バス交通株式会社

系統	路線名	起点	補助路線
50	百名線　東風平経由	那覇BT～百名BT	
51	百名線　船越経由	那覇BT～百名BT	補助路線
54	前川線	那覇BT～那覇BT	
81	西崎・向陽高校線	糸満BT～玉泉洞駐車場	
82	玉泉洞糸満線	糸満BT～玉泉洞駐車場	補助路線
83	玉泉洞線　東風平経由	那覇BT～玉泉洞駐車場	

５－５－１．沖縄バス株式会社

①八重瀬町（以下：町内という）のバス利用者数の推移について

回答）全体的に利用者は減少傾向にある。（コロナ過では更に減少：休校や移動自粛など）

- バス事業は、貸切バスなどの兼業により事業全体を支えている状況である。
- 生活路線の維持は、バス事業者単体での取り組みだけでは困難である。

②町内のバス利用者が「最も多い路線」、「最も少ない路線」について

回答）路線ごとに乗降数を統計していないので、路線ごとに詳しく分からないが、

- 国場バス停～東風平バス停間を通過する区間が最も多い
- ３６番糸満新里線が最も少ない。

（関連）

〇乗車数の統計は、機械的な方法では行っておらず、定期（不定期）にバス運転手からの「聞き取り」によって行われている。

〇ICカード「オキカ：OKICA」では、電子データによって統計がなされているが、別会社であるので、運営会社に問合せを要する。

会社名：沖縄 IC カード株式会社

所在地：沖縄県那覇市久米 2-4-13　明治安田生命沖縄ビル4階

〇オキカの利用者は、およそ5割（残りの5割は現金払いの利用者など）

③バス利用者で最も多い世代について

回答）中学生や高校生、通勤者が多い。

- 観光客が利用する観光路線は、利用者が増加傾向にあった。
- 生活路線のほぼ９割は赤字路線である。

④バス利用者が最も多い時間帯について

回答）朝・夕に利用者が多い（中休ダイヤと呼ぶ）

- 朝の時間帯は利用者が集中（７時～９時）
- 夕方の時間帯は帰宅時間が分散

⑤八重瀬町の補助路線である「３６番」の運行状況について

回答）赤字路線である。糸満から観光を目的とした利用者が一定数あったが、
現在では、コロナの影響が加わり観光客の利用は減少した。

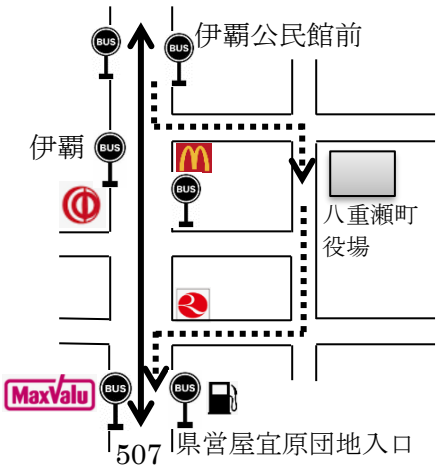
⑥路線ルートや時間帯などの変更に関する要望について

回答）要望があった場合には検討することは可能である。
例として「八重瀬町役場を経由してほしい」という要望に対して
次のことを検討することが必要となる。

※公共交通計画の策定をせずとも変更の検討は可能である。

例示）
伊覇公民館から八重瀬町役場を経由して県営屋宜原団地入口へ行くルートに変更

バスルート変更図



以下はルートを変更することに対する内容
①現在ルートの利用者の利便性が損なわれる
②新たなルートでどの程度利用者が見込まれるか

着眼点：利用者
1)伊覇バス停の現在の利用者が、利用できなくなること。
2)八重瀬町役場を利用する方がどのくらい想定できるか。
3)時間帯による八重瀬町役場経由の本数が組めるか。
4)507号を通過する全てのバスのダイヤに影響すること。
5)迂回することにより、移動時間が増えて現在の利用者の利便性に影響すること。

留意事項
・ルート変更により、バス運転手の乗車勤務帯の影響度
・ダイヤ情報の変更及びルート変更申請などの手続き
・新たなルートの乗降者数の見込み

伊覇公民館前から八重瀬町役場まで約300m（徒歩約3～4分）
伊覇から八重瀬町役場まで約400m（徒歩約5～6分）

その他検討を要するルート（アンケート要望からの一部抜粋）
・サンエー八重瀬シティ：最寄りバス停　屋宜原バス停
・八重瀬町が計画を進める複合施設（図書館：屋宜原）：最寄りバス停なし　など。

（関連）
□糸満おもろまち線（系統 200）の廃止について
・当線は、白川小学校を経由するバスであるが、白川小学校にはスクールバスが運行しており、よって乗降者数がとても少ない状況にあるため、乗降者数の多いルートに変更。
□南風原町や与那原町と、八重瀬町を繋ぐルートについて
・これまで、幾度と検討されてきたが、実現には至っていない。
※乗降見込みの検討など、およそ3年をかけて動向を検討する必要がある。

⑦バス停留所の移動や増設などの変更に関する要望について

回答）要望があった場合は検討することは可能である。

ただし移動や増設には以下のことを留意することが必要である。

※移動や増設およびルート変更などの検討は、実施することを前提にすることはできない。

- 移動や増設によりバス停を設置する地主などの権利者の合意が必要になる。
- 移動や増設による運行ダイヤの影響を考慮する必要がある。
- 道路管理者（南部土木事務所：国道、県土木建築部：県道）の承諾が必要。
- 移動や増設に伴う費用負担が必要。（バス停の管理は道路管理者及びバス協会）

（関連）

□バス停に屋根を設置してほしい

・バス停の破損や屋根の設置などは、道路管理者に町民からの要望により検討が可能。

※地域から要望書を役場を通じて「道路管理者」に申請するなど。（直接も可能）

□バス停の掲示されている時刻表の剥がれなど

・バス事業者では定期（不定期）に、見回りなどにより時刻表の修復（張り替え）などを行っているが、行き届いていない場合など、利用者からのご連絡を受けて即日対応している。

□例示）南部工業高校前バス停（撮影：令和2年12月22日）

・町内3高校のバス停の中で、南部工業高校前のバス停は、下記の状況である。

回答）前述の通り、地域からの要望によって道路管理者により要望を受け付けている。

例示の場合は、学校長から道路管理者に申請することが必要

南部工業高校前バス停　那覇向け

屋根なし（鉄柱のみ）

南部工業高校前バス停　糸満向け

屋根なし

（追加内容）

運行ルートの変更

□運行ルートを変更する際には、前述⑥のことを検討することに加えて、バス事業者では次のことも検討される。

・利用者の多い時間帯（朝・夕）の出発地（営業所など）の所在する位置によっても、運行上の検討が必要である。

・バス乗務員の早朝勤務から労働時間内での、運行ダイヤの人員配置や車両配置など。

⑧各市町村が行っているコミュニティバスやデマンドバスとの連携状況について

回答）沖縄バスが運行委託を受けている「南城市」と「糸満市」を基にお聞きした。

・コミュニティバスの運行は、どちらも事業主体は行政で、運行委託により沖縄バスが運行を実施している。
運行委託の主な範囲（バス車両の整備、人材の訓練、運行管理、安全管理など全般）
行政側のご負担として（車両の提供、人材募集の協力、運行予算など）

（関連）

□コミュニティバスのほとんどは赤字運営であるが、バス事業者としては運行委託であるため赤字とはならない。

□主な課題は「人材の募集」である。

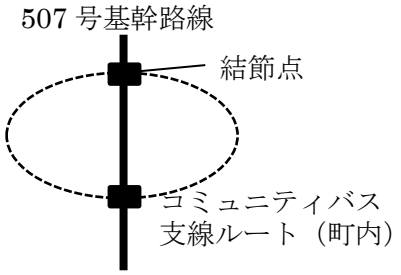
・南城市の場合はシルバー人材センターのご協力を得た。

・応募いただいた運転乗務員の教育（免許の取得や安全教育、健康管理など）は、事業者で行っている。

⑨運行を維持するにあたって求められること

回答）運行計画の段階で具体的な計画と次のことに考慮する必要がある。

・利用者目線（不便地域や交通空白地域など）の運行を重視すると採算はとれない。
・採算性を重視すると既存路線と競合して共に乗車数分散などにより悪影響となる。
・バス路線は、基幹道路を運行し、コミュニティバスは町内の支線道路を運行することが望ましい。



バス事業者として

・運行委託を受ける際には、運転主の確保が最大の課題で地域や行政側の協力が必要。
※バス事業者の運転手の OB の復帰もあるが足りない。
・人材確保の問題などにより運行委託を受けられない場合もある。

その他の事例として

・北谷町では当初コミュニティバスを運行しデマンドバスに切り替える計画がある。
・東村では、北部観光バスなど路線バス事業者以外の参入もある。
・浦添市のうらちゃん mini は、沖東交通（タクシー会社）が参入している。
・運行委託事業者を競合させることで、行政側の運行コストの軽減にもなるので、事業者側から見た場合、各市町村での運行委託の計画時期をズラしてほしい。

※沖縄バスでは、コミュニティバスの運行委託を歓迎している。

５－５－２．琉球バス交通株式会社

①八重瀬町（以下：町内という）のバス利用者数の推移について

回答）全体的に利用者は減少傾向にある。（コロナ過では更に減少：休校や移動自粛など）

- 県内の路線の６～７割は赤字路線（補助路線を含む）
- バスの定期無償化によって利用者は増加した。（以下）

（参考）

〇沖縄県高校生バス通学費支援事業（沖縄県教育委員会）

対象世帯（次の①～②の要件をすべて満たしている方が対象となります）

①次のア～エのいずれかに該当する世帯

ア 令和2年度高等学校等奨学のための給付金受給世帯（一部給付を除く）

イ 令和2年度道府県民税及び市町村民税所得割非課税世帯

ウ 令和元年度高等学校等奨学のための給付金受給世帯

エ 児童扶養手当または母子及び父子家庭等医療費助成受給世帯

②県内の高等学校（全日制・定時制）、国立高等専門学校（1年～3年）に在学している高校生等

※ただし、ほかの制度で通学費の支弁対象となっている場合は対象外となります。

（例）生活保護（生業扶助）受給世帯

詳細：https://www.pref.okinawa.jp/site/kyoikucho/shien/faq/kyoiku/kyoiku/007.html

専用OKICAで利用が可能

利用できるバス会社：琉球バス交通、那覇バス、沖縄バス、東陽バス

②町内のバス利用者が「最も多い路線」、「最も少ない路線」について

回答）路線ごとに乗降数を統計していないので、路線ごとに詳しく分からない。

系統	路線名	回答内容
50	百名線　東風平経由	赤字が続く（補助路線にしてほしい思いがある）
51	百名線　船越経由	国庫補助路線（八重瀬町も一部負担）
54	前川線	国庫補助路線（かつて廃止の予定があったが維持するため南城市が一部負担している）
81	西崎・向陽高校線	補助金路線（補助要件）に該当しない路線
82	玉泉洞糸満線	国庫補助路線（八重瀬町と南城市が一部負担）
83	玉泉洞線　東風平経由	観光客の利用が増加していたがコロナ過により減少。

③バス利用者で最も多い世代について

回答）中学生や高校生、通勤者（一般）が多い。　*コロナ禍の前

- 観光客が利用する観光路線は、利用者が増加傾向にあった。
- 高齢者や障害者の利用は増加傾向にある（OKICA の効果を含む）

④バス利用者が最も多い時間帯について

回答）朝・夕に利用者が多い（通勤と通学がメイン）

・朝の時間帯は利用者が集中（７時～９時）

・夕方の時間帯は帰宅時間が分散

（関連）

□通勤と通学で、全体の６割を占める。（学校休学の際には大幅に減少する）

□通勤や通学の時間帯に本数を増やすことは可能であるか。

・バスの台数や乗務員不足などにより増やすのは、なかなか難しい。

・1人の乗務員が違う系統のバスを運行するなどをして工夫し運行している。

⑤八重瀬町の補助路線である「５１番」と「８２番」の運行状況について

回答）赤字路線である。八重瀬町の補助路線。

５１番百名線 船越経由と 81 番西崎・向陽高校線

※南城市の公共交通の再編計画に便数やルートが変更になった。（53 番志喜屋線含む）

82 番 玉泉洞糸満線

※糸満の観光者向けとして必要な路線として位置づけ（糸満高校と向陽高校を通過）

※１時間に１本あれば利用しようと思うが、それより減ると逆効果となる。

時間帯によって運行があったり、無かったりでは利用者離れを進む傾向がある。

（関連）

□補助路線は、乗車密度によって大きく影響する。

（乗車密度とは）

・平均乗車密度は、1 便あたりのバスに乗った乗客数を全線で平均したもの

□各系統ごとの乗車密度は事業者では分かっている。

・乗車密度は一般的に開示されることはない。（町の補助路線は除く）

□乗降データなど次のステップに入るために必要と思われますが、補助路線について は提供も可能であるが、事業者による自主路線については難しい。

・OKICAでは、データ提供を他の市町村からも要望されたが、現在は対応できておらず、今後検討していく状況である。

・OKICA の利用者は全体の6割から7割で、利用頻度の高い利用者である。

□運賃改定は赤字にならないとできない。

その他の琉球バス交通様からのご提供された情報

□平均乗車密度がが　５人を切ると補助額が減額される。
※実務的には、平均乗車密度は以下の方法で算出されています。

運賃収入（円）÷実車走行キロ（km）÷平均賃率（円/km・人）

この情報をもとに、詳しい内容が以下に掲載されている。
「地域公共交通確保維持改善事業における乗合バス事業生産性向上策の評価・検証に関する調査」 平成 31 年 3 月　国土交通省　中部運輸局
https://wwwtb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/library/pdf/h30_houkokusyo.pdf

一部抜粋

輸送量・平均乗車密度とは？

- 地域間幹線系統補助の受給のためには、「輸送量」が 15～150 人である必要があります。また、「平均乗車密度」が 5 人を切ると補助額が減額されます。このように「輸送量」「平均乗車密度」は大変重要な指標ですが、これらはいったいどういう指標なのでしょうか？

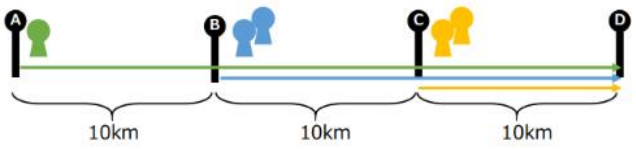
平均乗車密度　（単位：人）

- 平均乗車密度は、1 便あたりのバスに乗った乗客数を全線で平均したものです。

算出式　輸送人キロ（人・km）÷実車走行キロ（km）

【用語解説】
- 輸送人キロとは、輸送の規模を表すために、それぞれの利用者が乗車した距離をすべて積み上げたものです（単位：人・km）。例えば、1 人の利用者を 5km 輸送した場合には、5 人・km、3 人の利用者をそれぞれ 2km 輸送した場合には、6 人・km となります。
  よって、それぞれの利用者の平均乗車距離がわかっている場合には、輸送人員に平均乗車距離を掛け合わせることでも算出することができます（輸送人員（人）×平均乗車距離（km））。
- 実車走行キロとは、バスが実際に営業走行をした距離のことです（単位：km）

- 例えば、下図のような A～D 間の 30km の路線の路線があり、A→D 間の利用者が 1 人、B→D 間の利用者が 2 人、C→D 間の利用者が 2 人いた場合を考えてみます。



利用者の平均乗車距離は、
（1 人×30km＋2 人×20km＋2 人×10km）÷5 人＝18km
これに輸送人員である 5 人を掛け合わせると輸送人キロが求められますから、
5 人×18km＝90 人・km
これをバスの実車走行キロである 30km で割ると
90 人・km÷30km＝3 人
となり、平均乗車密度は 3 人ということが求められます。

- 単に便ごとの平均利用者数を算出しているのではなく、利用者の乗車した距離を考慮している点がこの指標の特徴です。

参考）路線バスのサービス

①通常の割引

引用：一般社団法人 沖縄県バス協会ホームページ

定期券

30%（学生は40%）の割引があります。**1か月と3か月の2種類の販売です。**

市内フリー定期券（那覇バス　那覇市内）

那覇バスの市内定期券は**市内区間共通のフリー券**となっており、
那覇バスの**市内線と市外線の市内区間が乗り放題と**なります。
1か月定期（一般）で**8，400円**となっております。

回数券（本島内一部路線及び離島バス会社）

15%（学生は25%）の割引があります。**10枚綴り**などで販売しております。

お子様への割引

年齢などにより設定されております。（小児運賃は大人運賃の半額（5円は切り上げ））
小児運賃については、年齢により下記のとおりとなります。

1. 1歳未満の乳児は**無賃**となります。
2. **小児（6歳～小学6年生）**は小児運賃
3. 1歳以上5歳までの**幼児**は、単独での乗車は小児運賃、同伴者（大人・小児）1人につき、幼児1人までは無賃扱い2人目からは小児運賃
4. 中学生からは大人運賃

バス運賃の適用例

例	適　　用
大人１人と幼児１人	大人運賃１人分
大人１人と幼児２人	大人運賃１人分と小児運賃１人分
大人２人と小児１人と幼児３人	大人運賃２人分と小児運賃１人分
大人１人と幼児１人と乳児１人	大人運賃１人分
小児１人と幼児１人	小児運賃１人分
小児１人と幼児２人	小児運賃２人分

②高齢者割引制度

かりゆし得パス65（那覇バス　那覇市内）

那覇バスの市内フリー定期券を**高齢者割引料金（6,000 円）**で販売。
満65歳から適用されます。

かりゆしチケット（東運輸　石垣島）

石垣島の路線バスが全線乗り放題です。
3ヶ月 15,000 円、6月 20,000 円で販売。
満55歳から適用されます。65歳以上の方については石垣市の補助もあります。

③一日乗車券等

市内線1日乗車券（那覇バス　那覇市内）

那覇バスの市内線と市外線の市内区間が1日乗り放題の券です。660 円での販売。

ぐるっと那覇　バスモノパス（那覇バス　那覇市内）

市内線1日乗車券をゆいレールと共通使用できるようにした券です。**1,000 円**で販売。

みちくさフリーパス（東運輸　石垣島）

空港線と川平リゾート線が5日間乗り放題となる券です。**2,000 円**で販売。

④休日限定の割引

日祝ファミリー割引（沖縄本島4社）

日曜日と祝祭日に限り、大人（中学生以上）一人につき、 小学生以下のお子様3人までを無料といたします。現金・OKICA 及び定期券でご利用のお客様に適用されます。 なお、高速バスとリムジンバスには適用されません。

土日祝1日限定フリー乗車券（琉球バス交通・那覇バス　本島内）

土日祝限定ですが、琉球バス交通と那覇バスの路線が一日乗り放題となります。

高速バスはご利用できませんのでご注意ください。**大人 2,000 円、子供 1,000 円**での販売。

⑤その他の割引制度

免許返納者割引制度（琉球バス交通、沖縄バス、那覇バス、東陽バス）

公安委員会発行の運転経歴証明書の提示を条件にバス運賃を半額とします。

現金または OKICA でのお支払いのお客様に限り適用されます。年齢制限はありません。

なお、運転経歴証明書については各警察へお問い合わせください。

沖縄県（沖縄県警察　運転免許センター　TEL:098-851-1000

⑥沖縄 IC カード（OKIKA）

学生用 OKICA

※カードのデザインはサンプルイメージです。

割引運賃なし（ポイント還元）

免許返納者用 OKICA

※カードのデザインはサンプルイメージです。

割引運賃あり

OKICA 定期券

※カードのデザインはサンプルイメージです。

割引運賃なし

⑦券売所

□（定期券の販売や OKICA 取扱事業所）

那覇バスターミナル	宜次簡易郵便局 （八重瀬町内）
名護出張所	
読谷出張所	
愛知販売所	
糸満出張所	
金武販売所	
屋慶名出張所	
百名郵便局	

〒901-0416 八重瀬町宜次664−1

電話　098-998-2069

■平日　8:30～17:30

■土曜・日曜・祝祭日休み

12/31～1/3 まで休み

券種 OKICA カード　市外定期券　定期券

OKICA カード払い戻し対応

⑧その他

（関連）

□バス停への遅延が発生する要因。

バスの乗務員は、時刻表通りにバス停での発着努力をしているが、那覇から市外（郊外）へ向かうバス（下り）は、那覇市内の渋滞にあい、目的地までの後順位のバス停に到着する頃には、遅延時間が増えることになる。（上りの発生頻度は低い）

□沖縄 IC カード（OKICA）の普及率

回答）OKICA の普及率はおよそ５割

沖縄バス株式会社様、琉球バス交通株式会社様

□ご提供

- 本調査の趣旨をご理解いただき、さまざまな情報のご提供（前述）があり、また、各系統の運行ダイヤ（時刻表）、運賃表のご提供を受けました。
- 提供頂いた運行データは、本調査の検証および報告書の添付記録の活用としてご承諾を頂きました。