沖縄振興特別推進交付金活用事業

糸満市地域観光交通運行計画策定業務
報告書（概要版）

糸満市～那覇空港直行バス路線実証実験準備・実証実験業務
及び地域観光交通運行計画策定業務

平成 27 年 2 月

沖縄県糸満市

糸満市地域観光交通運行計画策定業務報告書（概要版）　目次

１．本事業の背景と目的 1

２．地域及び公共交通の概況 2

３．利用者ニーズ調査 5

４．糸満市における地域観光交通運行計画 8

５．実証実験運行計画.....16

１．本事業の背景と目的

糸満市と那覇市を結ぶ既存路線バスが市への最短経路となる国道 331 号バイパス（豊見城糸満道路）を経由しておらず、市内に立地する沖縄県を代表する観光資源や大型宿泊施設との結節も弱いなど、公共交通利用を希望する観光客のニーズに対応できていない状況にあった。

そのため、平成 24 年度には新たな公共交通の可能性・方向性を示すとともに、平成 25 年度には先行的に地域の骨格となる公共交通として、那覇空港から大型宿泊施設や観光地を経由するバス路線（以下、「糸満市～那覇空港直行バス路線」という。）の運行計画および実証実験計画を策定し、平成 26 年度に実証実験運行に向けた準備業務を進めているところである。

一方、糸満市～那覇空港直行バス路線を利用して糸満市へ訪れた観光客に対し、さらに国道 331 号から離れた場所への周遊観光を促すにあたっては、既存の市内循環路線バス（南部循環線・国吉線）では運行頻度が低く、沿線の観光資源も少ないなど十分な効果が期待できない。加えて市民による既存循環路線バスの利用も年々減少し、市による赤字補填額も増加傾向にある事などから、運行頻度を上げるのはおろか近い将来路線バスを維持する事が困難になる状況も予想される。

これらの状況を踏まえ、本事業は糸満市～那覇空港直行バスと連携し「地域に点在する観光資源を活用した周遊型観光の実現」や「来訪者の滞在時間を増加させることによる地域活性化」、「地域住民を含む滞在者の移動手段確保」の実現に向けた地域観光交通の運行計画を策定することを目的とする。

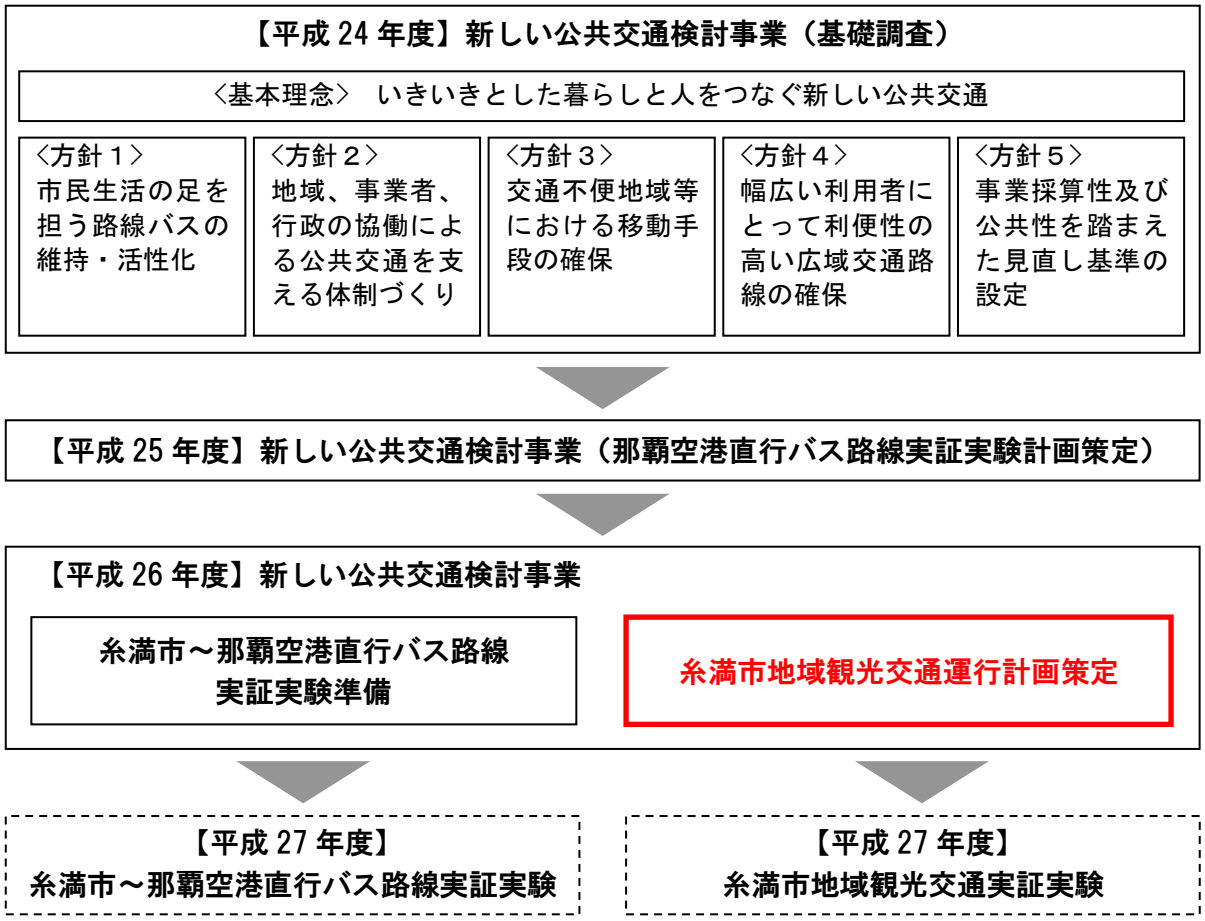


図１　本事業の位置づけ（赤字が本報告書の範囲）

２．地域及び公共交通の概況

（１）主要観光資源と住宅街の分布状況

糸満市における主要観光資源や住宅街は、糸満・西崎・兼城地区においては一定の集積が見られるものの、三和・高嶺地区においては面的に分散しており国道から離れた場所も多い。また、三和地区の南部海岸沿いなどにおいては観光資源と住宅街が一致しない箇所も多く存在しており、これら全てをカバーする公共交通の検討にあたっては留意する必要がある。

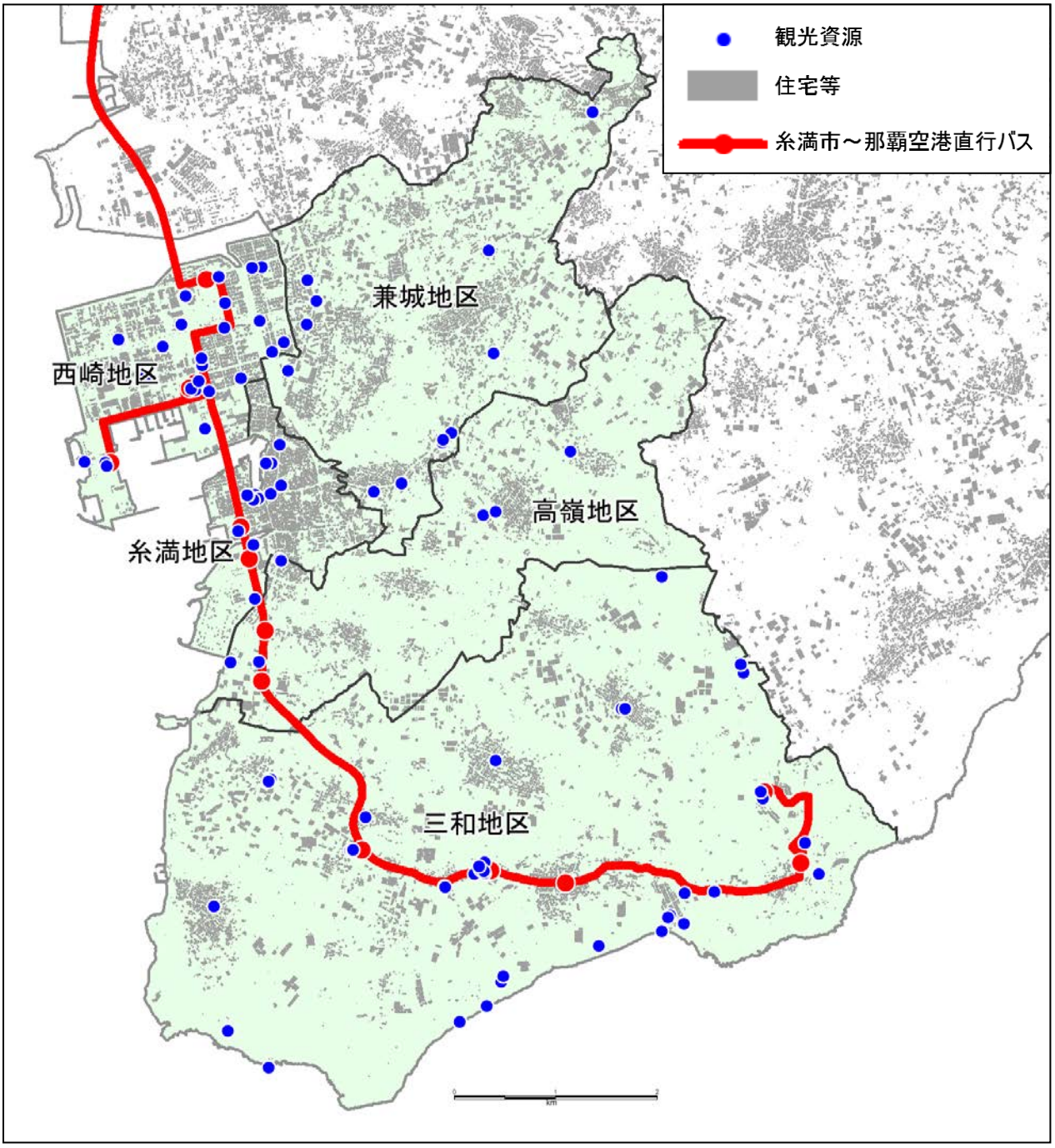


図２　観光資源と住宅街の分布状況

（２）既存路線バスの状況

糸満市内を通過・循環している全 16 路線のうち、国吉線、南部循環線、玉泉洞糸満線、新里線の 4 路線が補助対象路線となっており、市の補助負担額も増加傾向にある。

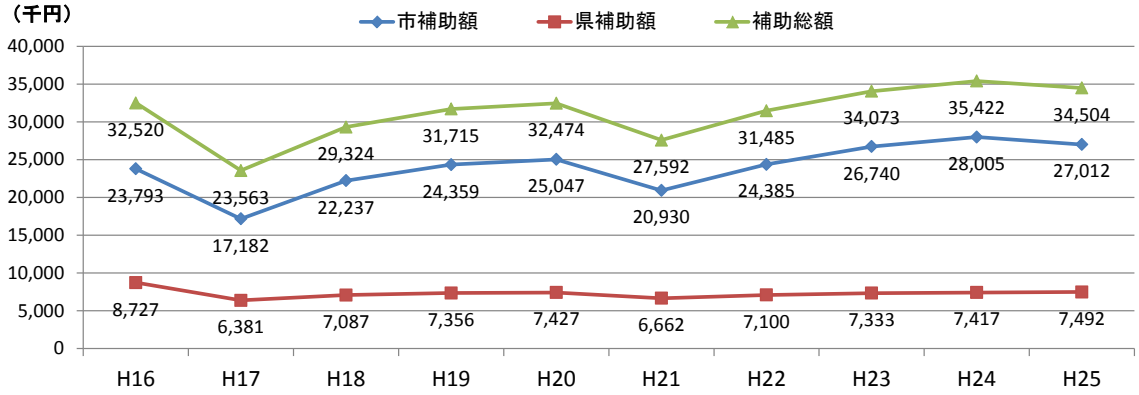


図 3　補助対象路線に対する補助金拠出額の推移

補助対象路線は観光資源が多く立地する三和・高嶺地区を中心に運行する系統であり、特に三和地区においては殆どが補助対象路線のみの運行となっている。そのため、市財政負担の増加などにより当該路線が維持困難となった場合の滞在者（観光客・地域住民）に与える影響は大きく、将来に渡って安定的かつ低コストな移動手段の確保が望まれている。

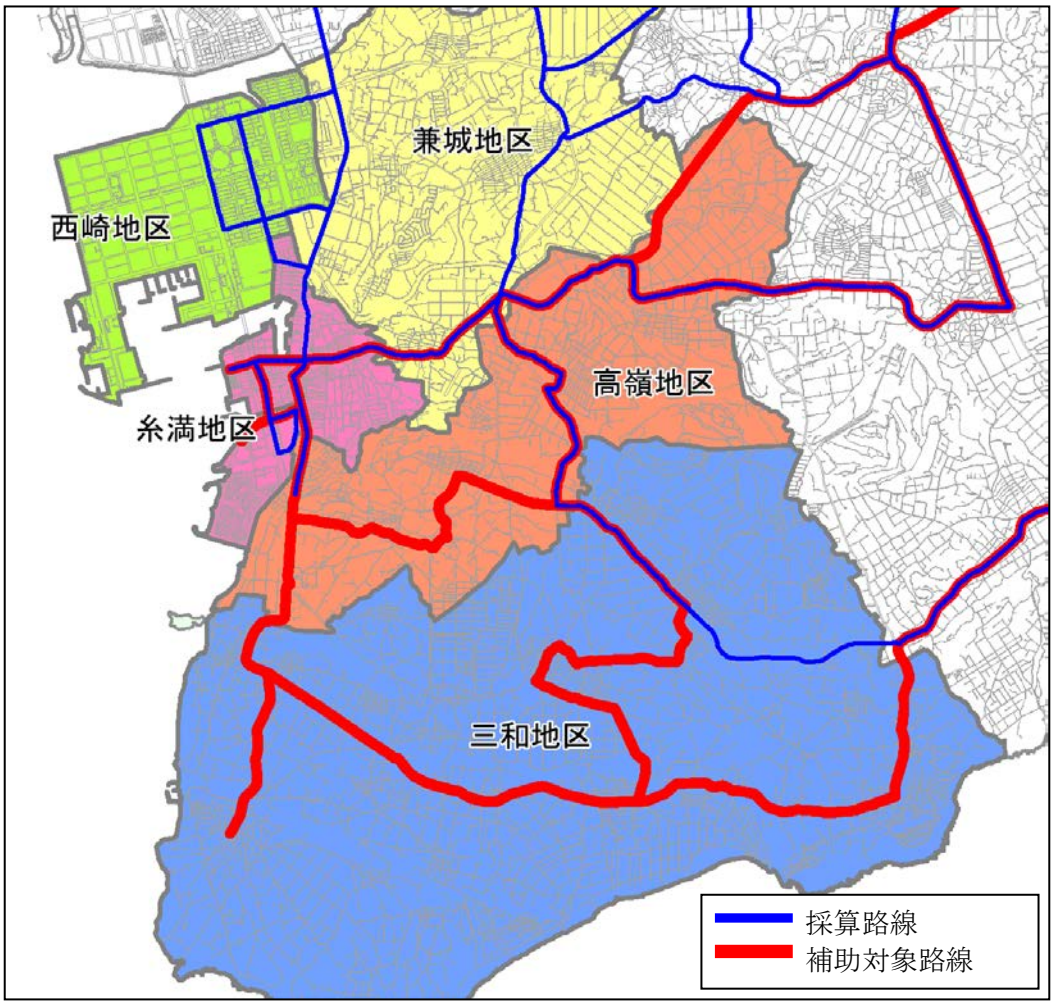


図 4　糸満市内の補助対象路線

また、補助対象路線の時間別区間最大乗車人数では玉泉洞糸満線の 16 時・18 時台を除いてピークが無く、4 人前後の利用者が全時間帯において分散している傾向にある。

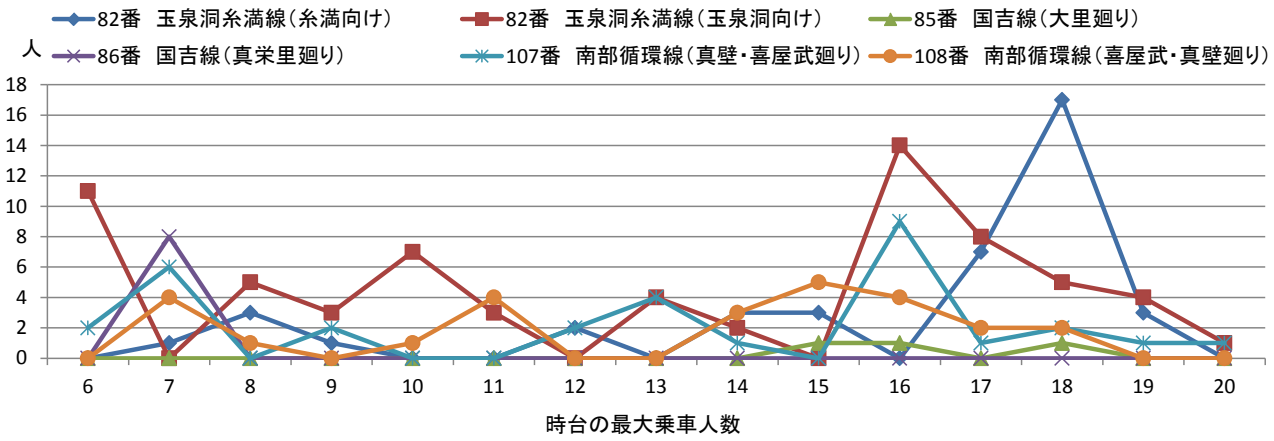


図 5　補助対象路線における平日時間別区間最大乗車人数
（平成 26 年 6 月 4 日水曜日、資料提供：株式会社琉球バス交通）

（3）糸満市民の移動特性

糸満市民の交通移動特性として「糸満地区」「兼城地区」「西崎地区」間の往来が多く、どの地区からみても「糸満地区」との往来が最も多い傾向にある。

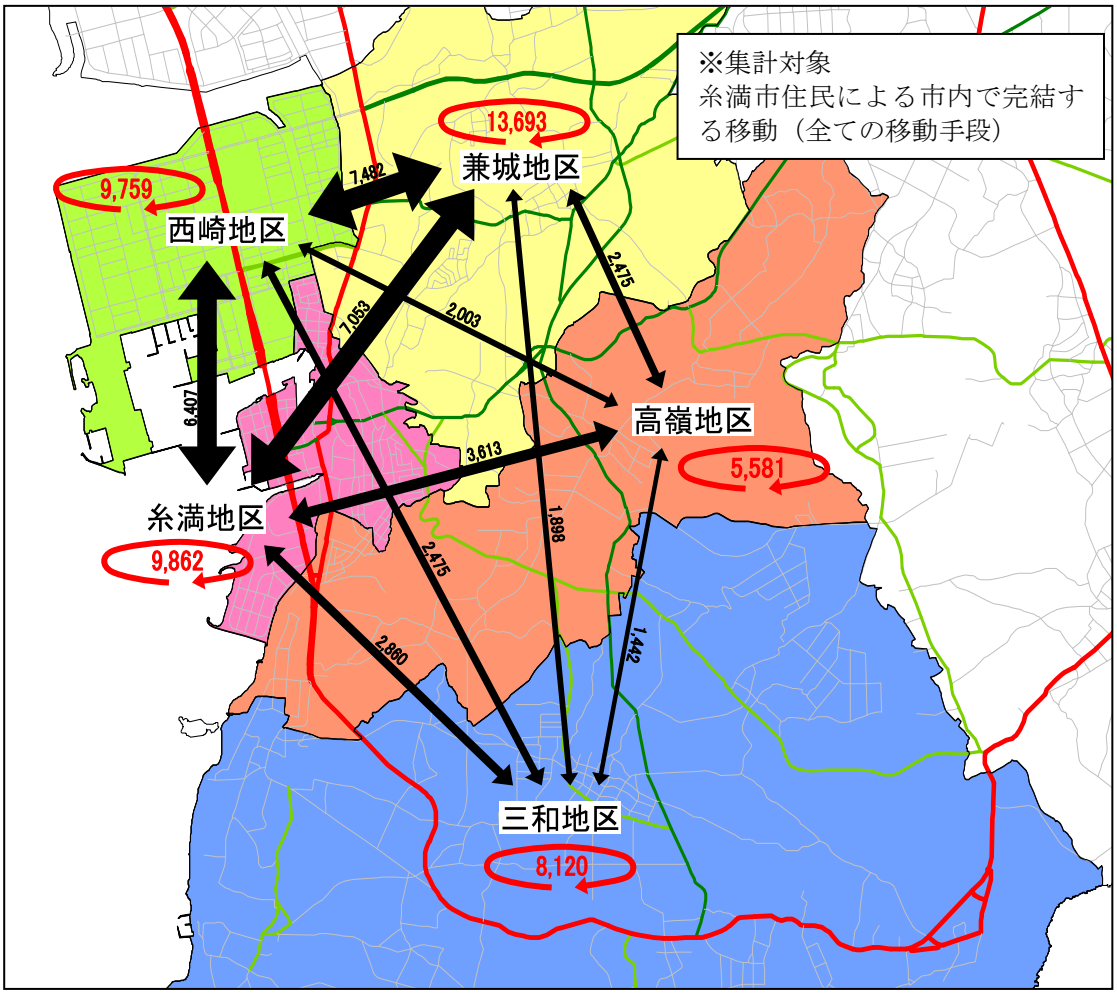


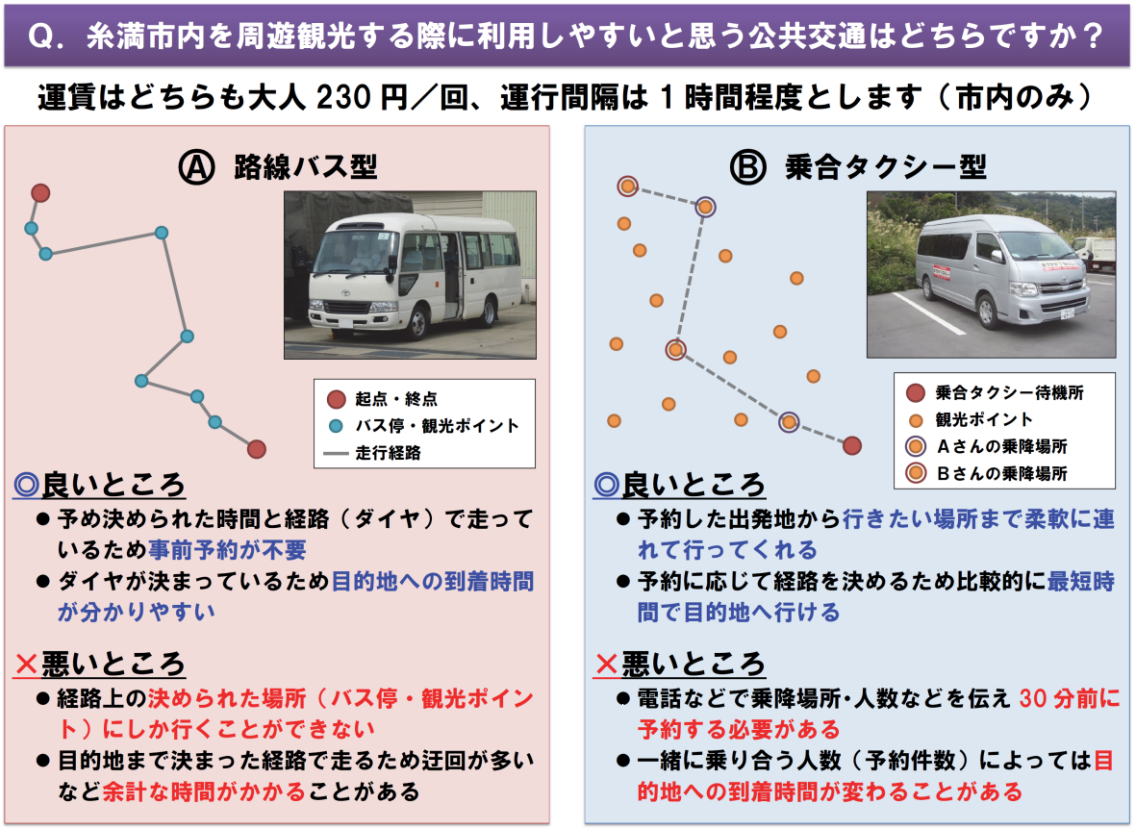
図 6　糸満市民における域内移動状況（単位：トリップ／平日）
（平成 18 年度沖縄本島中南部都市圏 PT 調査　沖縄県）

3．利用者ニーズ調査

（1）観光客ニーズ

沖縄に訪れた観光客に対し、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の運行形態について代表的な 2 つのケースを提示し意見を聴取した。その結果、図 7 に示す通り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 組と多く、年代別集計では 20 代以下の若者は「所要時間が読める A 路線バス型」を、高齢になるにつれ「比較的歩かなくてすむ B 乗合タクシー型」を好む傾向にある事が伺えた。

【調 査 日】平成 26 年 10 月 3 日（金）～5 日（日）
【調査場所】那覇空港内（2 階出発ロビー）　【調査方法】個別ヒアリング形式
【サンプル数】154 組



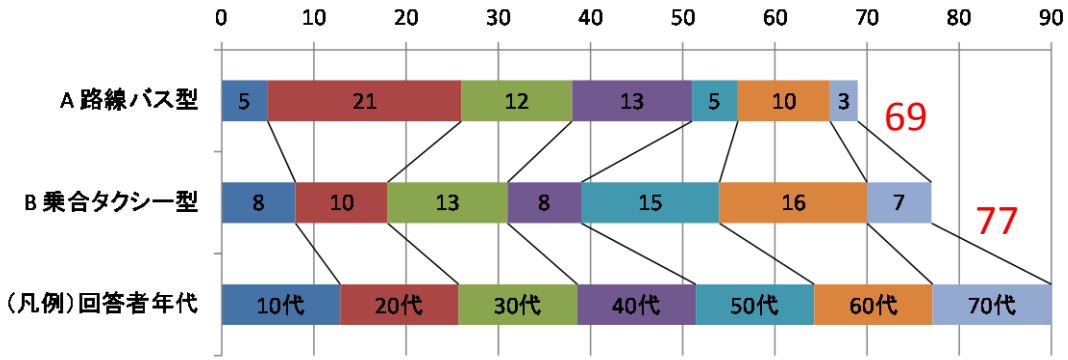


図 7　周遊観光で利用しやすいと思う公共交通（年代別集計結果）　単位：組
※観光客 154 組のうち、「乗らない・無回答」など 8 組を除いた集計結果（N=146）

（2）地域住民ニーズ

観光客ニーズの結果を踏まえ、乗合型タクシー（区域運行）による運行計画案を基に、表 1 に示す 4 地区で「地域観光交通会議」を開催し、地域住民との意見交換及び望ましいと思われる運賃体系や支払意志額について意見を伺った。

表 1　地域観光交通会議の開催結果

日付	対象地区	参加人数 （自治連絡員ほか）
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、束辺名、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

表 2　代表的な運賃体系とその特徴

体系	概　要	長　所	短　所
均一制	距離や時間に関係なく均一の運賃 県内では路線バス事業者が市内線で採用 乗車時に先払いが基本となっている	●利用者にとって最も分かり易い ●管理者（運転手等）にとって支払額の確認などの作業コストが低い	●長距離・短距離でも同一運賃なので不公平感が生じることもある ●距離が長くなると採算性が悪くなる ●糸満・西崎地区におけるタクシー事業者や直行バスとの競合回避を考慮した運賃設定が困難
対キロ区間制	運送距離に応じて運賃が加算されてゆく制度。運送開始に「初乗り」と呼ばれる距離に応じた最低運賃が設定され、その「初乗り」を超過すると一定区間ごとに一定額が加算されてゆく県内の路線バス事業者が市外線で採用	●どこから乗っても乗車距離によって運賃が異なるため、不公平感が生じにくい ●最も採算性を考慮した運賃設定が可能	●運行ルートが定まっていない区域運行型では乗降所間の直線距離などによる適用のみ ●乗降所毎に運賃が異なるため分かりにくい
ゾーン制	市をいくつかのゾーン（学校区や大字などの生活圏域）に分け、横切るゾーンの数によって運賃を定めるもの	●均一運賃に比べ採算性を考慮した運賃設定が可能 ●糸満・西崎地区などゾーンによって既存交通事業者との競合回避を考慮した運賃設定が可能 ●多くのゾーンを設定することにより、距離による運賃差をより具体的に実現できる	●ゾーンが多いと分かりにくい運賃体系となる ●ゾーン境界付近での乗車時には短距離でも運賃が上がる事があるため不公平感が生じることもある

※上記の他、時間制なども存在するが乗合旅客には向かないため割愛する

①最も適正（公平）だと思う運賃体系

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「対キロ区間制」が適正とする意見が最も多く 61.3%を占めていた。

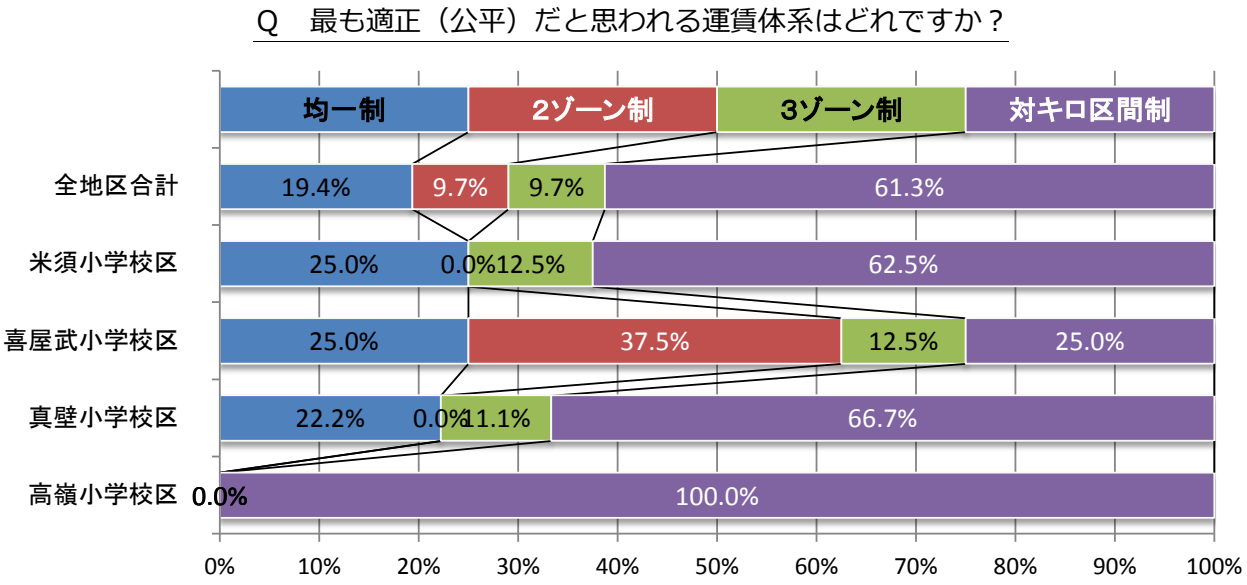


図 8　望ましい運賃体系に関する意見（N=31）

②運賃支払意志額

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対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。

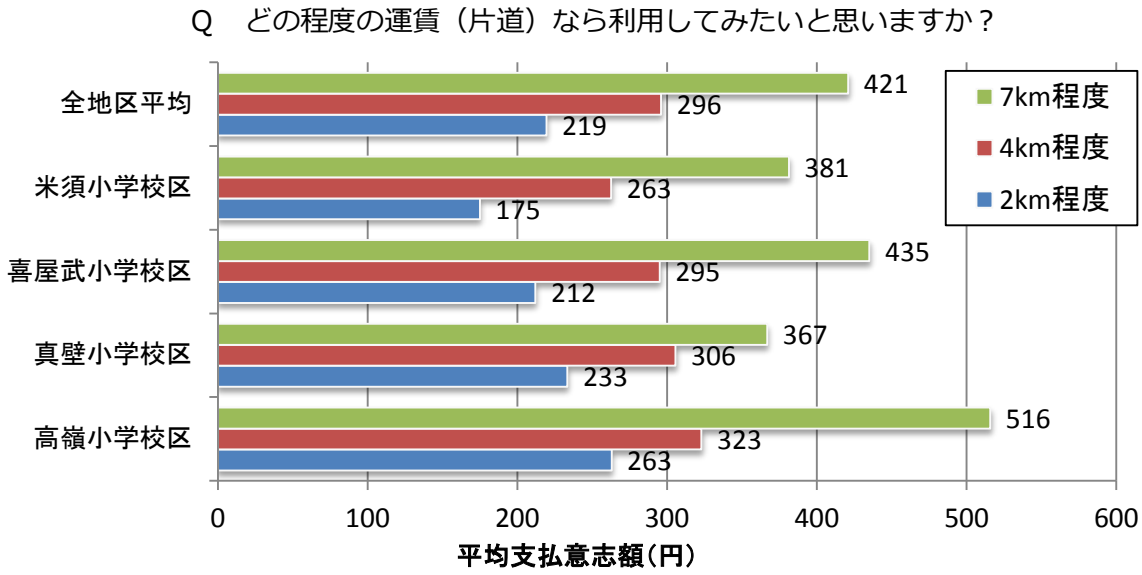


図 9　距離別平均支払意志額（N=35）

４．糸満市における地域観光交通運行計画

（１）運行エリア

糸満市の各地区を表３に示す項目で比較検証した結果、優先的に地域観光交通を運行する基本運行地区として「三和・高嶺」を位置付け、「糸満・西崎地区」を連携地区とした。

表１　地区別優先度の検証結果

地区名	糸満地区	西崎地区	兼城地区	高嶺地区	三和地区
国調人口 面　　積 人口密度	11,800 人 2.07 ㎢ 5,700 人/㎢	10,550 人 3.49 ㎢ 3,023 人/㎢	21,665 人 9.50 ㎢ 2,281 人/㎢	5,792 人 8.61 ㎢ 673 人/㎢	7,513 人 22.96 ㎢ 327 人/㎢
周辺観光資源	観光施設 2 史跡等 2 宿泊施設 2 合計 6	観光施設 5 宿泊施設 3 合計 8 ○	史跡等 1 合計 1	史跡等 4 合計 4	観光施設 13 史跡等 2 宿泊施設 5 合計 20 ◎
公共交通空白地域 面積・人口	面積 0.4 ㎢ 人口 1,324 人	面積 1.7 ㎢ 人口 311 人	面積 3.6 ㎢ 人口 8,344 人	面積 3.6 ㎢ 人口 2,113 人	面積 14.6 ㎢ 人口 4,874 人
高齢者人口 高齢化率	2,285 人 19.4%	724 人 6.9%	2,824 人 13.0%	1,162 人 20.1% ○	2,485 人 33.1% ◎
既存道路網 公共交通網	◎	○	○		
観光企画 プログラム	3	5	0	2	7 ◎
総合評価	糸満バスターミナルを中心とする広域交通連携地区	観光・宿泊施設を中心とする観光連携地区	次年度以降の検討を予定する地区	基本運行地区	基本運行地区

（２）車両タイプ

図５（P4 参照）に示す既存路線バスにおける平日時間別最大乗車人数では、三和地区を中心に運行する「85/86 番国吉線」「107/108 番　南部循環線」において最大９名（16 時台）となっていることから、複数台の運行を前提に乗車定員 10 名程度の大型ワゴンによる運行とする。

▲南城市デマンドの例（定員 10 名）

なお、修学旅行を含めた団体旅行客への対応については現在の修学旅行等における多くの移動方法が貸切バスである事や、近年高校生の修学旅行で増加している班別行動においても生徒の安全性・時間管理、およびコストの面から貸切タクシーが活用されている。そのため、乗合型の地域観光交通では概ね 1～3 人程度の少人数旅行に活用される事を前提とする。

（3）運行形態

図 10 に示す交通サービスにおける輸送形態や利用者特性、表 2 に示す一般的な運行形態適用条件の該当項目数、及び図 7 に示した観光客ニーズ等を踏まえ、糸満市における地域観光交通の運行形態を「区域運行（ミーティングポイント型）」とする。

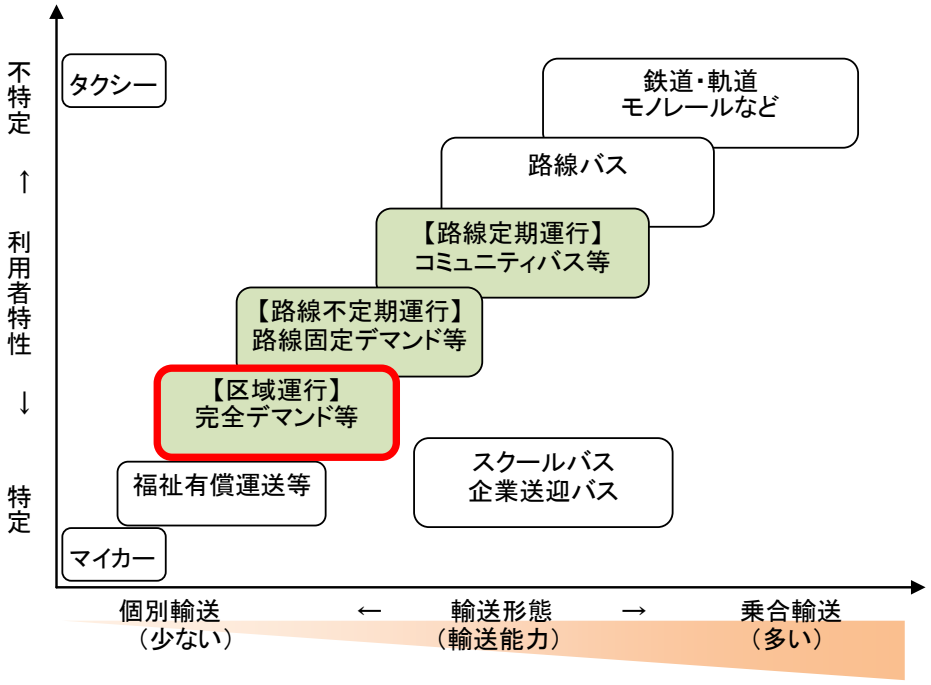


図 10　様々な交通サービスの類型

表 2　一般的な運行形態適用の条件

運行形態	一般的な適用条件の考え方と検証結果
①路線定期運行型 または路線不定期運行（迂回型含む） ※コミュニティバスなど運行ルートやバス停が決まっている	□一定の時間帯において需要が見込める □居住地／観光資源が線的に分散している ■目的地がある程度集約されている（図 6 参照） ■不特定の利用者を対象とする（市内滞在者）
②区域運行（ミーティングポイント型） ※デマンドバスなど指定乗降所間であれば自由に運行	■時間的に需要が分散している（図 5 参照） ■居住地／観光資源が面的に分散している（図 2 参照） ■目的地がある程度集約されている（図 6 参照） ■不特定の利用者を対象とする（市内滞在者）
③区域運行（ドアツードア型） ※デマンドタクシーなど自宅等どこでも自由に送迎	■時間的に需要が分散している（図 5 参照） ■居住地／観光資源が面的に分散している（図 2 参照） □目的地が面的に分散している □高齢者など特定された利用者向け

■：調査結果から糸満市（三和地区等）が該当していると考えられる適用条件

（4）運行区域と指定乗降所（ミーティングポイント）

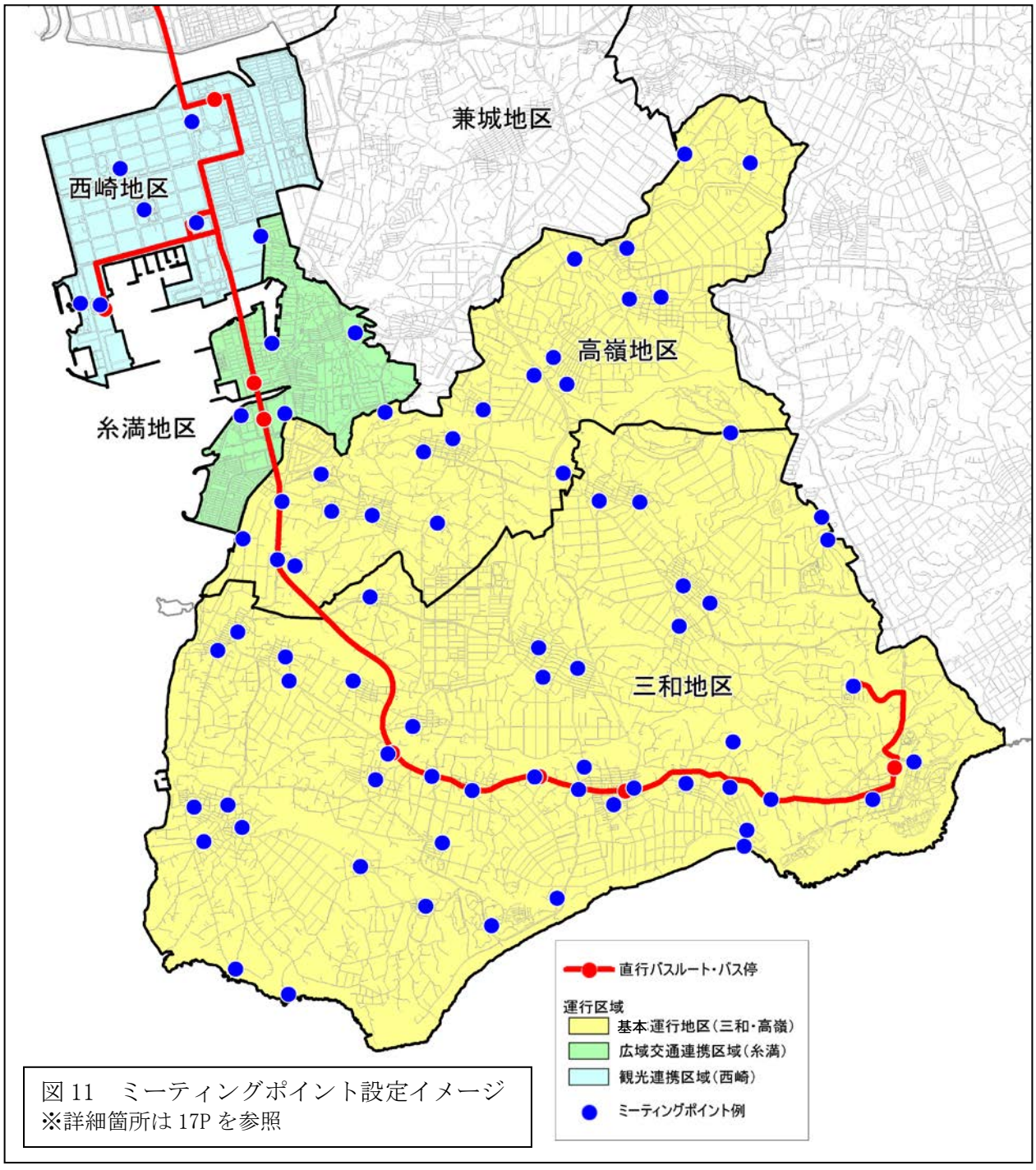


図 11　ミーティングポイント設定イメージ
※詳細箇所は 17P を参照

運行区域と指定乗降箇所（ミーティングポイント）設定にあたっての考え方

- **【三和・高嶺地区】**（基本運行区域）では主要観光資源に加え、病院／学校／コミュニティセンター／既存バス停に設定
- **【糸満地区】**（広域交通連携区域）では、糸満バスターミナルを発着する既存路線バスとの連結に配慮するほか、市役所、高等学校に設定
- **【西崎地区】**（観光連携区域）では、道の駅いとまんや比嘉酒造付近、観光センター（事業中）等に設定
- タクシー事業との競合を回避する観点から、糸満・西崎地区間の移動利便性を上げすぎないよう両地区のミーティングポイントは最小限の設定とする

■区域運行（ミーティングポイント型）のイメージ

予め市内の指定乗降所（ミーティングポイント）と便数・発時刻を定め、毎便予約内容に応じた運行ルートを適宜設定して運行する形態。

予約運行の例（１号車による１０時便の運送）

時　刻	予約センターの対応
７：００	Ａさんより１０時便「⑲米須 → ⑧糸満市場入口」の予約を受付
９：０８	Ｂさんより１０時便「⑮真壁小学校前 → ⑦高嶺中前」の予約を受付
９：２３	Ｃさんより１０時便「⑧糸満市場入口 → ⑪名城」の予約を受付
９：３０	１０時便の予約締切 → 運行ルートの決定 → １号車へ指示
１０：００	１号車の１０時便運行開始

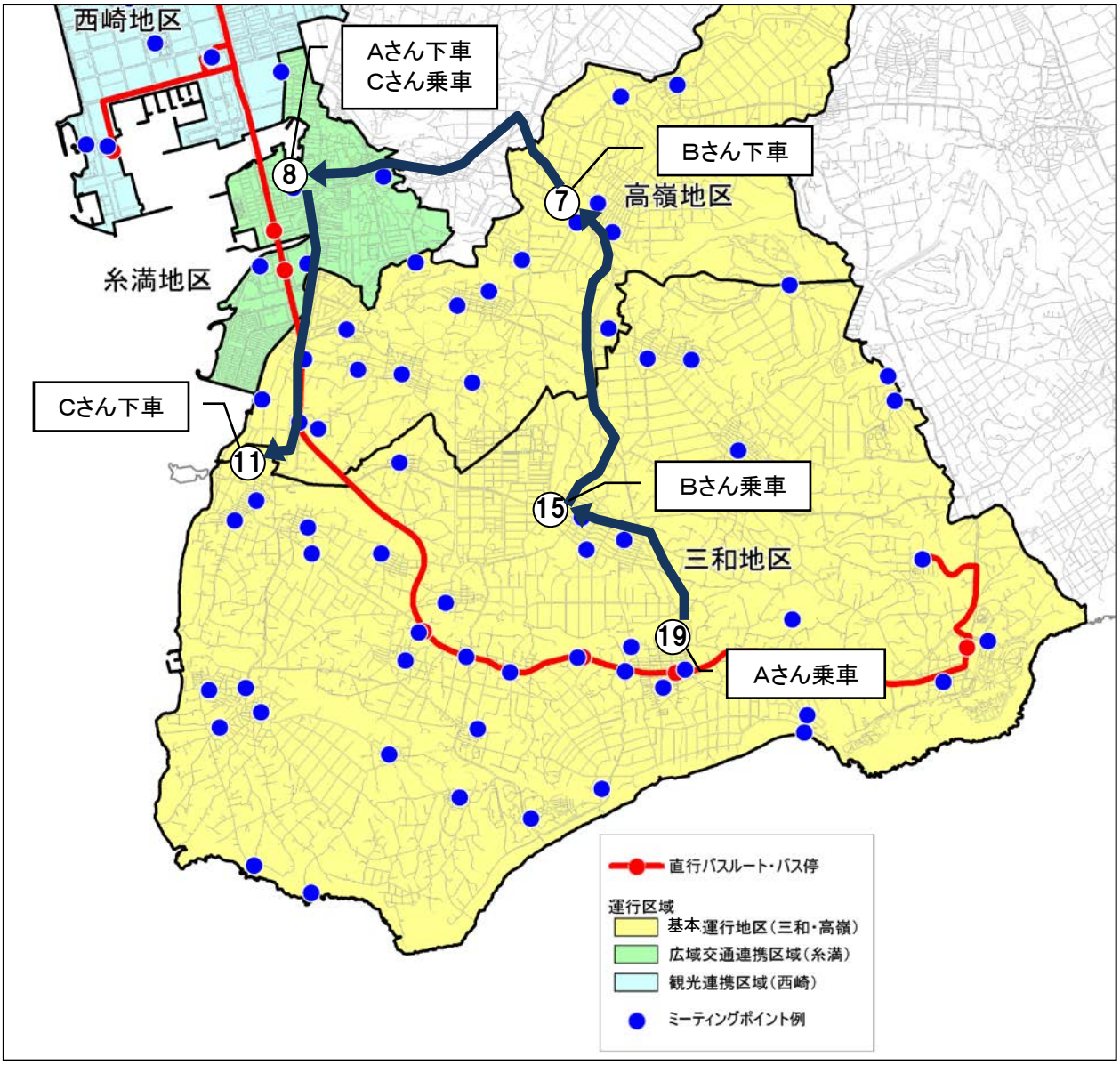


図 12　「10 時便」の運行ルートイメージ

（5）運行頻度

下記①～⑤の事項を考慮し１時間に１便（毎時正時発）の運行とする。

始発便 7:00　～　終発便 20：00　計 14 便

① 糸満市～那覇空港直行バスにおける運行間隔との整合性
② 既存タクシー事業との競合回避
③ 利用者が理解しやすい時刻設定
④ 最大区間（平和祈念公園～西崎：約 12km）の所要時間が 25 分程度と見込まれるため、30 分間隔の運行では運転手の休憩時間や次発便に向けた移動時間が取れない
⑤ 乗合率（乗合となる割合）と稼働率（予約が入る便の割合）の向上

（6）運賃

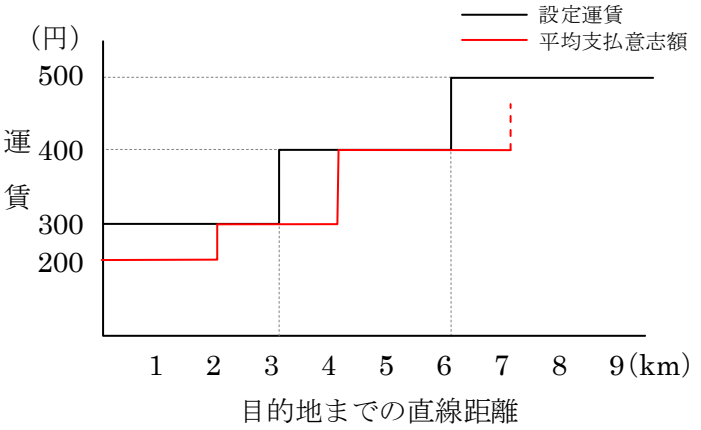
運賃の設定にあたっては表 3 に示す各運賃体系の特徴を踏まえ、地域住民ニーズ（図 8、図 9 参照）やタクシー事業者など既存交通事業者との意見交換結果を考慮して、対キロ区間制（3km 毎、3 段階運賃）によるものとし、県内事例を参考に表 4 に示す区分とする。

表 3　運賃体系の特徴

体系	概　要	長　所	短　所
均一制	距離や時間に関係なく金額が変わらない運賃 県内では路線バス事業者が市内線で採用 先払いが基本となっている	●利用者にとって最も分かり易い ●管理者（運転手等）にとって支払額の確認などの作業コストが低い	●長距離・短距離でも同一運賃なので不公平感が生じることもある ●距離が長くなると採算性が悪くなる ●糸満・西崎地区におけるタクシー事業者や直行バスとの競合回避を考慮した運賃設定が困難
対キロ区間制	運送距離に応じて運賃が加算されてゆく制度。運送開始に「初乗り」と呼ばれる距離に応じた最低運賃が設定され、その「初乗り」を超過すると一定区間ごとに一定額が加算されてゆく県内の路線バス事業者が市外線で採用	●乗車距離によって運賃が異なるため、不公平感が生じにくい ●最も採算性を考慮した運賃設定が可能	●運行ルートが定まっていない区域運行型では乗降所間の直線距離などによる適用のみ ●乗降所毎に運賃が異なるため分かりにくい
ゾーン制	市をいくつかのゾーン（学校区や大字などの生活圏域）に分け、横切るゾーンの数によって運賃を定めるもの	●均一運賃に比べ採算性を考慮した運賃設定が可能 ●糸満・西崎地区などゾーンによって既存交通事業者との競合回避を考慮した運賃設定が可能	●ゾーンが多いと分かりにくい運賃体系となる ●ゾーン境界付近での乗車時には短距離でも運賃が上がるため不公平感が生じることもある

※上記の他、時間制なども存在するが乗合旅客運送には不向きであるため割愛する

表 4　地域観光交通における運賃区分

区　　分	運　　賃
大人（普通運賃） ：高校生以上	対キロ区間制　下記 3 段階の運賃 0～3km まで：300 円　（初乗運賃） 3～6km まで：400 円　（加算運賃 100 円） 6km 以上　：500 円　（加算運賃 100 円） ※参考　設定運賃と平均支払意志額（図 9 参照）の比較 
小人 ：小学 1 年から中学 3 年生まで	普通運賃の半額（150、200、250 円）
幼児 ：1 歳以上から小学生未満	保護者同伴で 2 人まで無料 ※3 人目からは 1 人につき小人運賃 ※単独での乗車は不可
乳児 ：0 歳	無料 ※単独での乗車は不可
高齢者運転免許自主返納者割引	運転経歴証明書の提示により普通運賃の半額（150、200、250 円） ※ただし年齢 65 歳以上に限る ※運転経歴証明書（沖縄県警）
障がい者等割引	身体･知的･精神障害者手帳の提示により本人と付添人 1 人まで半額 （大人の場合：150、200、250 円） （小人の場合：80 円、100 円、130 円） ※10 円未満切り上げ ※身体障害者手帳（沖縄県） ※精神障害者保健福祉手帳（沖縄県） ※単独での乗車は不可
一日乗車券	大人：1,000 円 小人：500 円 高齢者：500 円 障がい者：500 円 ※適用は上記区分に準じる

※県内事例を基に最も利用しやすいと考えられる区分を採用

（7）年間運行コスト

年間運行コストの試算にあたっては、国土交通省から発表される地域標準経常費用（全国平均の区域運送原価）を用いて算出した。

年間運行コスト試算の条件
- 運行日数　：365 日
- 運行台数　：常用車 3 台、予備車 1 台
- 運行時間　：14 時間／日（回送時間を含む）
- 標準経常費用（H27 年版）：2,714.33 円／時間（区域運行）
  ※予約運行管理システム経費やオペレーター人件費等を含む
  ※ただし原価であるため利潤は含まれていない
  ※予備車は常用車の車検や定期点検等の際に使用するほか、常用車が満席となった際に、増車対応を行うために使用

①365 日×3 台×14 時間運行×標準経常費用 2,714.33 円　≒　42,000,000 円

※上記①にワゴン車両を使用する事による車両経費・燃費の補正を行った場合
②365 日×3 台×14 時間運行×標準経常費用 2,714.33 円×0.79　≒　33,000,000 円

※上記②にさらに 10%程度の利潤（運行委託先の利益）を考慮した場合
③365 日×3 台×14 時間運行×標準経常費用 2,144.32 円×0.79×1.1　≒　36,000,000 円

（8）運賃収入と収支予測

運賃収入と収支の予測にあたり、先ず下記に示す条件に基づき地域観光交通の日需要（一日当たりの乗客数）を算出し、それを用いて年間の運賃収入及び年間運行コストの試算にあたっては、国土交通省から発表される地域標準経常費用（全国平均の区域運送原価）を用いて算出した。

需要予測の主な条件
- 糸満市における既存路線バス停圏域（バス停から 400m 以内）のバス利用率（人口の 0.5～1.0%）および区域運行により新たに利用可能となる圏域の人口により「新たな需要」の予測を行う
- 平成 25 年度に沖縄県が実施したバスＯＤ調査データを用いる
- 既存路線バスの直接運行が無い三和～西崎地区間の需要は、平成 18 年度に沖縄県が実施したパーソントリップ調査データ（糸満市バス分担率 0.8～1.2%）を用いて予測を行う
- 観光客の需要は平成 25 年度に予測された直行バス乗車人数（26 人／日）を基に、本年度の観光客ニーズ調査において区域運行を支持した観光客が約半数（図 7 参照）であったことから（12 人／日）とした
- 平日：休日比は糸満市における既存路線バスの運行便数比を採用した

表 5　需要予測結果（単位：人／日）

平　日	111 人
休　日	79 人

運賃収入予測の主な条件
・小人運賃の比率は他公共交通（バス・モノレール等）の実績より 7.5%とした
・県内他路線バスの乗車実績より月毎の季節変動（乗客数の増減）を考慮した
・対キロ区間制は 3km 毎で 300、400、500 円とし、パーソントリップ調査データによる三和・高嶺地区住民のタクシー／バス移動距離割合よりそれぞれ 47%、46%、7%とした
・運賃等により需要が変化しないものとして試算

収支予測の条件
・前述の（６）年間運行コスト③36,000,000 円との差額により算出

表６　運賃収入・収支予測結果

運賃収入予測	約　11,500,000 円／年
収支予測	約 -24,500,000 円／年

（９）運行委託先

有償による乗合運送のため、沖縄本島に営業所を持つ一般乗合旅客自動車運送事業者（第４条乗合許可）とする。

なお、委託先の選定にあたっては営業所からの回送距離も経費となるため、コスト縮減の観点から糸満市内またはその周辺に拠点をもつ事業者が望ましいと考えられる。

5．実証実験運行計画

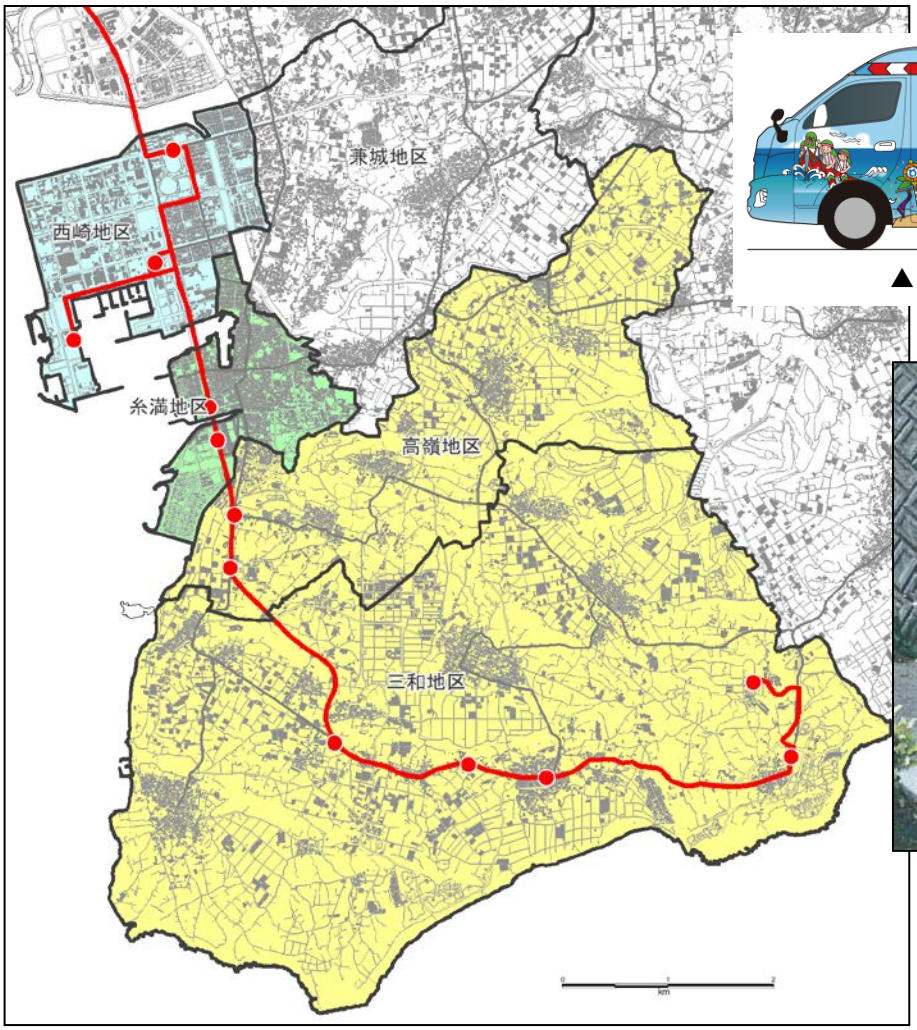
平成 27 年度に実施予定の「糸満市～那覇空港直行バス実証実験」に併せ、地域観光交通の実証実験運行を下記の内容で行う。

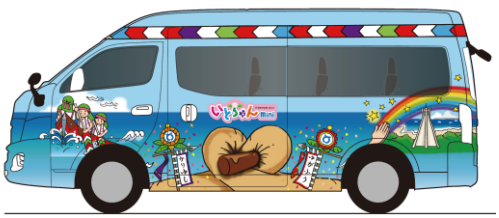
（1）実証実験内容

表 7　地域観光交通運行計画

項　　目	概　　要
運行期間	平成 27 年 5 月 1 日～平成 27 年 12 月 31 日（245 日：8 カ月間）
運行形態	区域運行（ミーティングポイント型：乗降場所・出発時間が定められている） ※乗降場所は各地域のコミュニティセンターや観光資源を想定（次頁参照）
運行区域	三和・高嶺・糸満・西崎　4 地区
運行回数	7:00 ～ 20:00　毎時 1 便（14 便／日）
運　　賃	対キロ区間制：～3km まで 300 円、3～6km まで 400 円、6km 以上 500 円 小人（小学生～中学生）・免許返納者・障がい者は半額、一日乗車券：1,000 円
運行主体	一般乗合旅客自動車運送事業者（第 4 条乗合許可）への委託
運行車両	大型ワゴン（乗車定員 10 名）　※糸満市からの車両貸与
留意事項	・既存の国吉線／南部循環線は同時運行（影響市町村：糸満市のみ）

図 13　運行エリア（三和・高嶺・糸満・西崎地区）





▲車両イメージ

▲ミーティングポイント仮設イメージ

※地点名称のほか、観光客／外国人等に配慮して記号や番号による表記・案内を行う

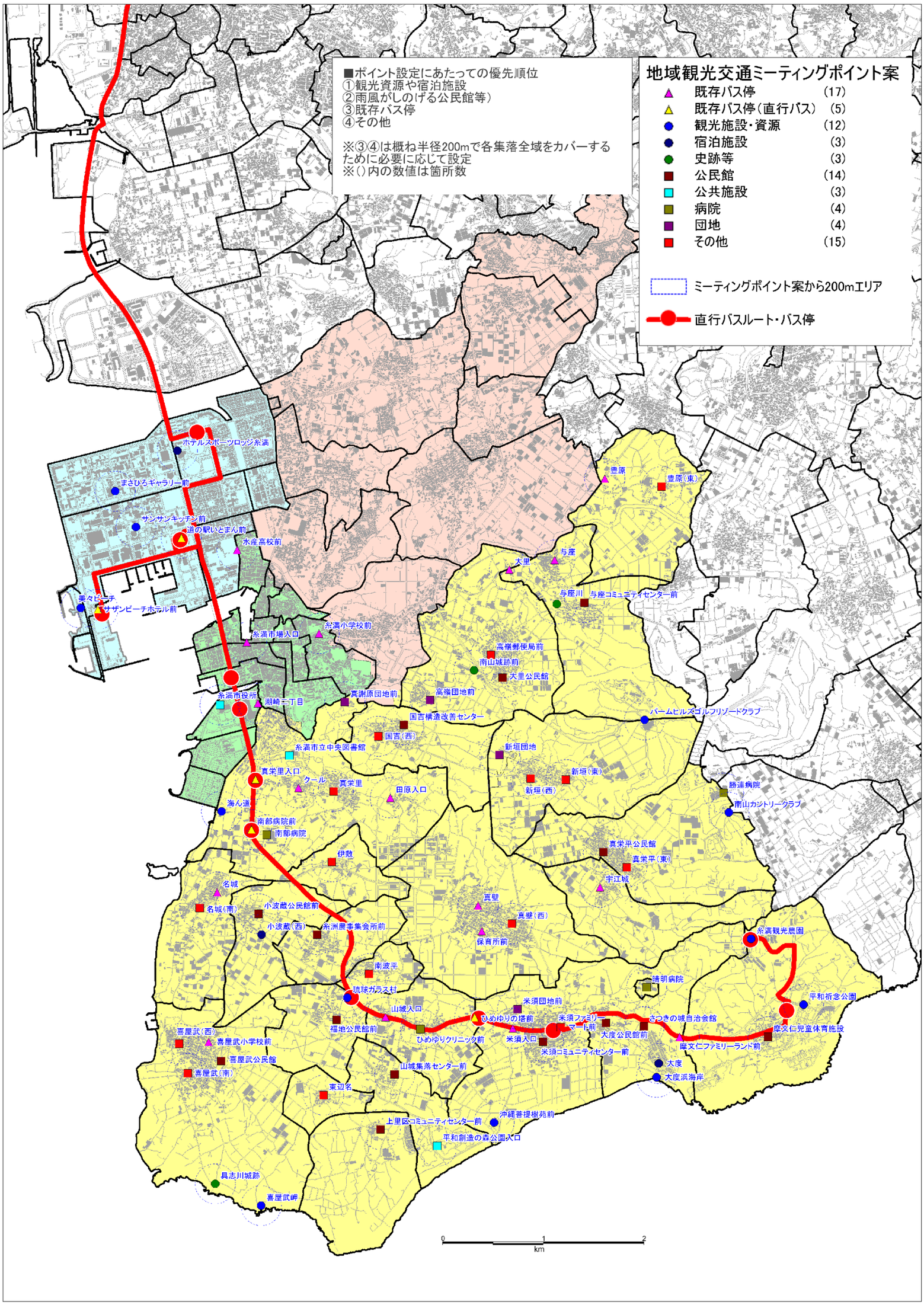


図 14　ミーティングポイント位置図

表８　ミーティングポイント一覧

通番	地　区	地　域	名　称	種　別	対　象	備考
1	西崎地区	西崎４丁目	道の駅いとまん前	既存バス停（直行バス）	観光客	
2	西崎地区	西崎１丁目	水産高校前	既存バス停	住民	
3	西崎地区	西崎４丁目	サンサンキッチン前	観光施設・資源	観光客	
4	西崎地区	西崎５丁目	まさひろギャラリー前	観光施設・資源	観光客	
5	西崎地区	西崎３丁目	ホテルスポーツロッジ糸満	宿泊施設	観光客	
6	西崎地区	西崎町１丁目	美々ビーチ	観光施設・資源	観光客	
7	西崎地区	西崎１丁目	サザンビーチホテル前	既存バス停（直行バス）	観光客	
8	糸満地区	潮崎町一丁目	糸満市役所	公共施設	住民	
9	糸満地区	潮崎町二丁目	潮崎二丁目	既存バス停	観光客	
10	糸満地区	字糸満町端区	糸満市場入口	既存バス停	住民	
11	糸満地区	字糸満新屋敷区	糸満小学校前	既存バス停	観光客	
12	高嶺地区	字真栄里	真栄里入口	既存バス停（直行バス）	観光客	
13	高嶺地区	字真栄里	南部病院	病院	住民	
14	高嶺地区	字真栄里	南部病院前	既存バス停（直行バス）	観光客	
15	高嶺地区	字真栄里	海ん道	観光施設・資源	観光客	
16	高嶺地区	字真栄里	糸満市立中央図書館	公共施設	住民	
17	高嶺地区	字真栄里	クール	既存バス停	住民	
18	高嶺地区	字真栄里	真栄里	その他	住民	
19	高嶺地区	字真栄里	田原入口	既存バス停	住民	
20	高嶺地区	字真栄里	真謝原団地前	団地	住民	
21	高嶺地区	字国吉	国吉（西）	その他	住民	
22	高嶺地区	字国吉	国吉構造改善センター	公民館	住民	
23	高嶺地区	字国吉	新垣団地	団地	住民	50世帯
24	高嶺地区	字大里	高嶺団地前	団地	住民	94戸
25	高嶺地区	字大里	南山城跡前	史跡等	観光客	
26	高嶺地区	字大里	大里公民館	公民館	住民	
27	高嶺地区	字大里	高嶺郵便局前	その他	観光客	
28	高嶺地区	字与座	与座川	史跡等	観光客	
29	高嶺地区	字与座	与座コミュニティセンター前	公民館	住民	
30	高嶺地区	字与座	大里	既存バス停	住民	
31	高嶺地区	字与座	与座	既存バス停	住民	
32	高嶺地区	字豊原	豊原（東）	その他	住民	
33	高嶺地区	字豊原	豊原	既存バス停	住民	
34	三和地区	字名城	名城	既存バス停	住民	
35	三和地区	字名城	名城（南）	その他	住民	
36	三和地区	字小波蔵	小波蔵公民館前	公民館	住民	
37	三和地区	字小波蔵	小波蔵（西）	宿泊施設	観光客	ペンション南の楽園、民宿糸満ガリガリ―おおしろ
38	三和地区	字喜屋武	喜屋武小学校前	既存バス停	住民	
39	三和地区	字喜屋武	喜屋武（西）	その他	住民	
40	三和地区	字喜屋武	喜屋武公民館	公民館	住民	
41	三和地区	字喜屋武	喜屋武（南）	その他	住民	
42	三和地区	字喜屋武	具志川城跡	史跡等	観光客	
43	三和地区	字喜屋武	喜屋武岬	観光施設・資源	観光客	
44	三和地区	字伊敷	伊敷	その他	住民	
45	三和地区	字糸洲	糸洲農事集会所前	公民館	住民	
46	三和地区	字南波平	南波平	その他	住民	
47	三和地区	字福地	琉球ガラス村	観光施設・資源	観光客	
48	三和地区	字福地	福地公民館前	公民館	住民	
49	三和地区	字東里旧東辺名区	東辺名	その他	住民	
50	三和地区	字伊原	山城入口	既存バス停	住民	
51	三和地区	字伊原	ひめゆりクリニック前	病院	住民	
52	三和地区	字山城	山城集落センター前	公民館	住民	※住宅街から離れている
53	三和地区	字山城	平和創造の森公園入口	公共施設	観光客	
54	三和地区	字東里旧上里区	上里区コミュニティセンター前	公民館	住民	
55	三和地区	字真壁	真壁	既存バス停	観光客	
56	三和地区	字真壁	保育所前	既存バス停	住民	
57	三和地区	字真壁	真壁（西）	その他	住民	
58	三和地区	字米須	ひめゆりの塔前	既存バス停（直行バス）	観光客	
59	三和地区	字米須	沖縄菩提樹苑前	観光施設・資源	観光客	
60	三和地区	字米須	米須団地前	団地	住民	50世帯
61	三和地区	字米須	米須コミュニティセンター前	公民館	観光客	
62	三和地区	字米須	米須入口	既存バス停	観光客	
63	三和地区	字米須	米須ファミリーマート前	その他	観光客	
64	三和地区	字新垣	新垣（西）	その他	住民	
65	三和地区	字新垣	新垣（東）	その他	住民	
66	三和地区	字新垣	パームヒルズゴルフリゾートクラブ	観光施設・資源	観光客	
67	三和地区	字真栄平	勝連病院	病院	住民	
68	三和地区	字真栄平	南山カントリークラブ	観光施設・資源	観光客	
69	三和地区	字真栄平	真栄平公民館	公民館	住民	
70	三和地区	字真栄平	真栄平（東）	その他	住民	
71	三和地区	字宇江城	宇江城	既存バス停	住民	
72	三和地区	字大度	晴明病院	病院	住民	
73	三和地区	字大度	大度公民館前	公民館	住民	
74	三和地区	字大度	さつきの城自治会館	公民館	住民	
75	三和地区	字米須	摩文仁ファミリーランド前	既存バス停	観光客	
76	三和地区	字大度	大度	宿泊施設	観光客	みん宿ヤポネシア、プチホテルCIMA、民宿よんなー
77	三和地区	字大度	大度浜海岸	観光施設・資源	観光客	
78	三和地区	字摩文仁	摩文仁児童体育施設	公民館	住民	
79	三和地区	字摩文仁	平和祈念公園	観光施設・資源	観光客	案内所前
80	三和地区	字摩文仁	糸満観光農園	観光施設・資源	観光客	

表 9　ミーティングポイント案の分類別設定数

分類	観光客向け	観光客＋住民向け	計
既存バス停	5	12	17
既存バス停（直行バス）	5		5
観光施設・資源	12		12
史跡等	3		3
宿泊施設	3		3
公共施設	1	2	3
公民館等	1	13	14
団地		4	4
病院		4	4
その他	2	13	15
総計	32	48	80

表 10　地区別ミーティングポイント案数

分類	観光客向け	観光客＋住民向け	計
西崎地区	6	1	7
糸満地区	2	2	4
高嶺地区	6	16	22
三和地区	18	29	47
総計	32	48	80

（２）実験調査、評価・検証項目

①乗車実績等調査

調査項目

・集計単位：日別／月別／曜日別／地域別
・予約管理システムの履歴データによる乗車人数、ＯＤ調査（乗車箇所→降車箇所）
・タクシー配車実績（実験前中後）
・既存路線バス乗車実績（対象路線：国吉線・南部循環線・玉泉洞糸満線）

評価・検証項目

・事業採算性の検証
・他交通事業者への影響
・利用頻度によるサービス水準の評価／見直し（運行回数、ミーティングポイント数等）
・観光プログラム等への反映

②地域観光交通利用者アンケート（車内アンケート）

調査項目

・利用者属性：居住地域／年齢／性別／職業／同乗者人数
・利用目的／頻度／時間帯／乗降場所
・自宅／目的地からミーティングポイントまでのおおよその距離
・他交通手段との組み合わせ利用状況に関すること
・従前利用交通機関に関すること（地域観光交通が無い場合の手段）
・利用満足度（併せて不満な点）
・地域観光交通を使って便利になった点
・地域観光交通を知ったきっかけ
・今後の利用可能性
・観光客向け：宿泊先、訪問先、消費活動に関すること

評価・検証項目

・満足度等によるサービス水準の評価／見直し（運行回数、ミーティングポイント箇所等）
・告知方法の評価／見直し
・波及効果（経済／地域活性化等）の検証
・観光プログラム等への反映

③住民／事業者アンケート（郵送配布・回収）

調査項目

・利用者属性：居住地域／年齢／性別／職業（職種）
・地域観光交通の利用状況（認知度、知ったきっかけを含む）
・主な利用目的／利用しない理由
・よく利用するミーティングポイントと自宅／店舗等からの距離
・利用満足度（併せて不満な点）
・地域観光交通を使って便利になった点
・今後の利用可能性
・本格運行の必要性
・事業者向け：来店者等における利用状況、来店者数の変化、売上への影響など

評価・検証項目

・満足度等によるサービス水準の評価／見直し（運行回数、ミーティングポイント箇所等）
・告知方法の評価／見直し
・波及効果（経済／地域活性化等）の検証
・観光プログラム等への反映

（３）期待される波及効果

①周遊観光促進による波及効果

・糸満市訪問における満足度向上
・再来訪意向（リピート率）の向上
・新たな雇用効果（参考：実験時ガイド人件費　８名×8ヶ月間＝約 1,300 万円）
・訪問数、滞在時間の増加による消費額の増加
　実験期間中に行うアンケート調査による、１人あたりの平均滞在時間・消費額より算出
　（参考）下記に示す既存調査結果を基に、地域観光交通を用いた周遊観光により新たに半日の観光消費活動（宿泊費以外）が行われた場合の試算

観光客一人当たり県内消費額	：68,062 円／人
宿泊費を除く県内消費額	：49,715 円／人
消費日額（÷平均滞在日数 3.83 日）	：12,980 円／人
半日の消費額（÷2）	：　6,490 円／人
観光客の日利用予測	：6 人（予想乗客数 12 人が全て折返し利用だとして）
年間消費額（6,490 円×6 人×365 日）	：約 1,400 万円／年

表 9　平成 25 年度観光客一人当たり県内消費額（出典：沖縄県文化観光スポーツ部観光政策課）

	金額（円）		前年度差（円）	前年度比(%)	構成比(%)	
	H25年度(A)	H24年度(B)	(C)=(A)-(B)	(C)／(B)	H25年度	H24年度
宿泊費	18,347	18,310	37	0.2%	27.0%	27.1%
交通費	9,922	9,847	75	0.8%	14.6%	14.6%
土産・買物費	16,079	16,002	77	0.5%	23.6%	23.7%
飲食費	15,626	14,336	1,290	9.0%	23.0%	21.3%
娯楽・入場費	6,647	7,206	▲ 559	▲7.7%	9.8%	10.7%
その他	1,441	1,757	▲ 316	▲18.0%	2.1%	2.6%
総額	68,062	67,459	603	0.9%	100.0%	100.0%

※　四捨五入のため総額が一致しない場合がある。
※　「交通費」とは、県内交通費（バス・タクシー・モノレール・船舶・航空機等）
※　「娯楽・入場費」とは、観光施設入場料、ダイビングやスパ・エステ等の体験料
※　「その他」とは、宿泊費、交通費、土産・買物費、飲食費、娯楽・入場費に含まれないもの

表 10　平成 25 年度平均滞在日数・リピーター率（出典：沖縄県文化観光スポーツ部観光政策課）

	平均滞在日数（日）	リピーター率（%）
平成 25 年度	3.83	81.0%
平成 24 年度	3.75	81.8%
前年度比（日、ポイント）	0.08	▲ 0.8

※国内客のみ

②その他波及効果

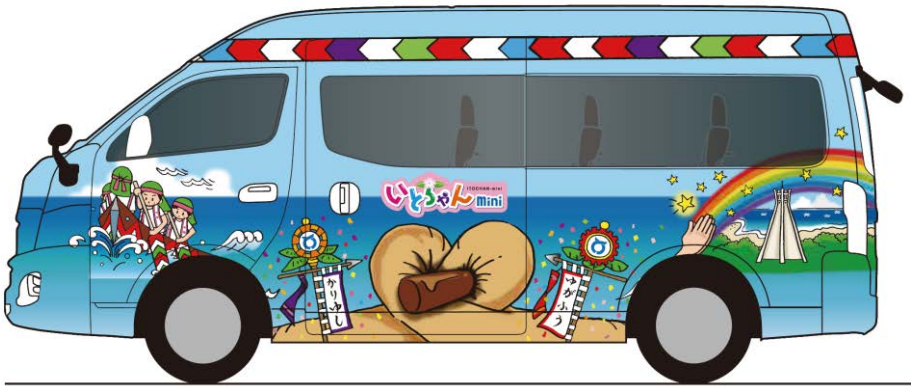
・糸満市の認知度／付加価値／ブランド力などの向上
・CO_2排出削減効果（市民によるマイカーからの転換）
・公共交通空白地域の減少による市民満足度
・交通弱者の外出支援による健康増進

（４）その他利用促進策

①地域観光交通の愛称・ロゴ・車両ラッピング

平成 27 年度に実験運行が予定されている「糸満市～那覇空港直行バス（愛称：いとちゃんバス）」と同様、利用者からの親しみ易さ、認知度の向上等を目的に地域観光交通の愛称を「いとちゃん mini」とし、実験運行車両には糸満市をイメージしたラッピング装飾を行うと共に、連携した広報・プロモーション活動を行うものとする。

▼糸満市地域観光交通　愛称・ロゴ・ラッピングデザイン



いとちゃん mini（ITOCHAN-mini）

キャラクター：いとちゃん
※ 商工会により糸満の特産品をＰＲするために設定
※ 現在商工観光課にて同キャラクターを使ったブランディングの検討が進められている

（５）実証実験スケジュール

	平成27年度											
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
地域観光交通実証実験運行		―	―	―	―	―	―	―	―			
利用者アンケート			●		●		●		●			
住民／事業者アンケート							●					
課題整理／まとめ									―	―	―	
委員会／幹事会	○				○			○		○		

※運行期間は運行申請手続きや認可時期／委託先調整等により変動も考えられる
※利用者アンケート（車内）は随時実施するものとし季節毎に集計を行う
※委員会／幹事会の日程は素案である
※実験運行の事前告知等は「糸満市～那覇空港直行バス運行実験」との連携により 4 月頃から開始する
（市広報紙／パンフレット／ポスター／ウェブ／記者発表等）

糸満市地域観光交通運行計画策定業務報告書

糸満市～那覇空港直行バス路線実証実験準備・実証実験業務
及び地域観光交通運行計画策定業務

発　行：平成 27 年 2 月
発行者：沖縄県糸満市
〒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
編　集：企画開発部政策推進課