

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

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 目次

1. はじめに	1-1
1-1 本事業の背景と目的	1-1
1-2 検討の進め方	1-3
2. 上位・関連計画の整理	2-1
2-1 沖縄振興基本方針（平成 24 年度 内閣府）	2-2
2-2 観光立国推進基本計画（平成 23 年度 閣議決定）	2-2
2-3 沖縄 21 世紀ビジョン基本計画（沖縄振興計画）（平成 24 年度 沖縄県）	2-3
2-4 沖縄県観光振興基本計画（第 5 次 平成 24 年度 沖縄県）	2-4
2-5 沖縄県総合交通体系基本計画（平成 24 年度 沖縄県）	2-5
2-6 那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市地域公共交通総合連携計画 （平成 23 年度 那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市）	2-7
2-7 第 4 次糸満市総合計画（平成 22 年度 糸満市）	2-8
2-8 糸満市都市計画マスタープラン（平成 15 年度 糸満市）	2-8
2-9 糸満市誰もが訪れたいまちづくり事業（糸満市）	2-9
2-10 糸満市風景づくり計画（平成 25 年度 糸満市）	2-11
3. 地域及び公共交通の概況	3-1
3-1 地域の特徴	3-1
3-2 公共交通の状況把握	3-23
3-3 公共交通の課題整理	3-31
4. 利用者ニーズ調査	4-1
4-1 観光客ヒアリング調査	4-1
4-2 施設・交通事業者ヒアリング	4-4
4-3 地域観光交通会議	4-11
5. 事例調査	5-1
5-1 県内事例	5-2
5-2 県外事例	5-9
6. 糸満市における地域観光交通運行計画	6-1
6-1 運行目的	6-1
6-2 検討項目一覧	6-1
6-3 運行エリア	6-2
6-4 車両タイプ	6-3

6-5 運行形態	6-7
6-6 運行区域と指定乗降場所（ミーティングポイント）	6-15
6-7 運行頻度	6-17
6-8 年間運行コスト	6-17
6-9 運賃	6-18
6-10 運賃収入と収支予測	6-24
6-11 運行委託先.....	6-25
6-12 観光プログラムとの連携イメージ	6-26
6-13 予約管理システムイメージ.....	6-27
6-14 期待される波及効果	6-28
7. その他利用促進策等について	7-1
7-1 地域観光交通の愛称（ネーミング）	7-1
7-2 いとちゃん mini のロゴ化・ラッピングデザイン.....	7-2
7-3 その他糸満市公共交通の活性化等に資する事業計画（素案）	7-5
8. 実証実験運行計画.....	8-1
8-1 実証実験内容.....	8-1
8-2 予約受付・運行管理体制	8-4
8-3 実験調査、評価・検証項目	8-5
8-4 実証実験スケジュール	8-6
9. 参考資料.....	9-1
9-1 糸満市地域観光交通運行計画検討委員会及び幹事会.....	9-1
9-2 糸満市「新しい公共交通検討事業」合同委員会	9-6

1. はじめに

1-1 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」、「地域住民を含む市内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。

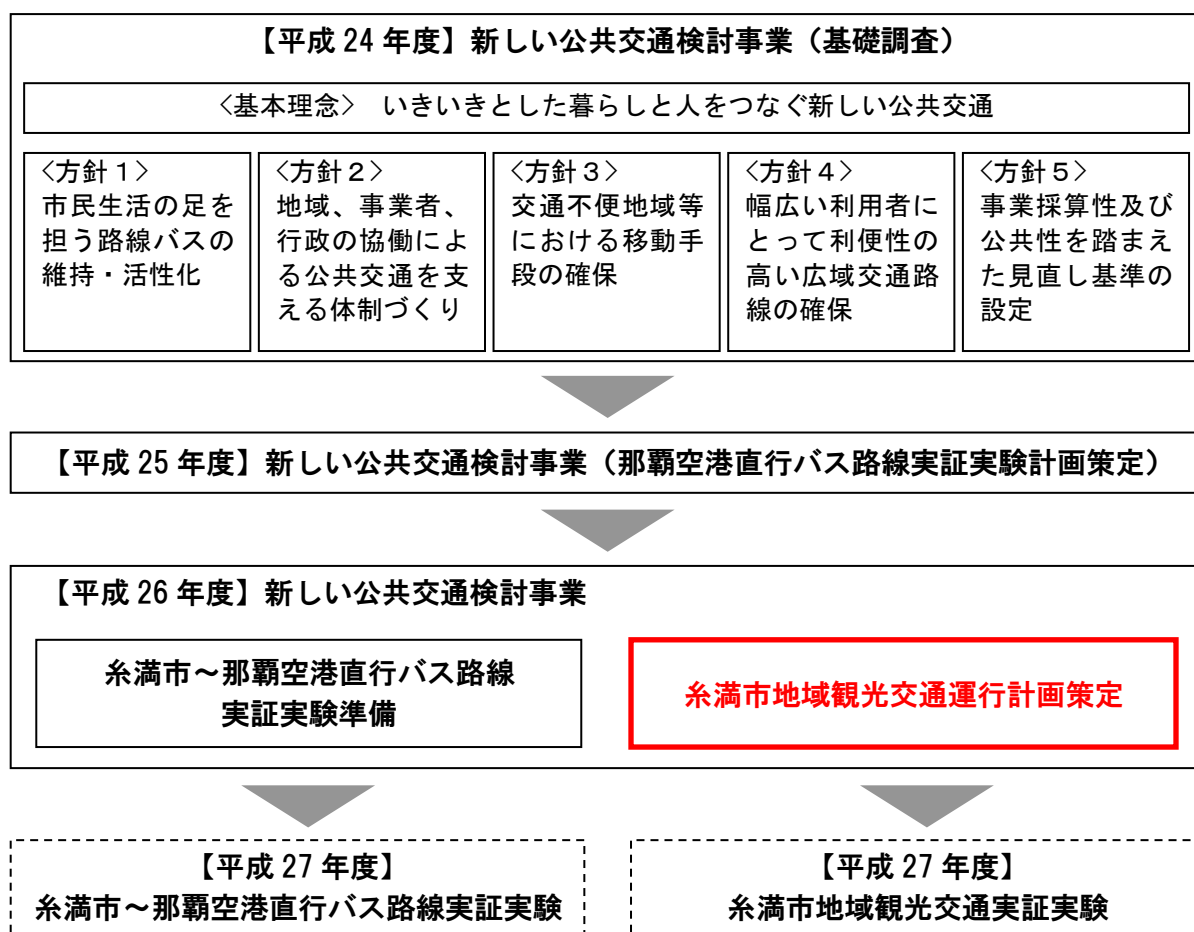


図 1-1 本事業の位置づけ（赤字が本報告書の範囲）

-  糸満市～那覇空港直行バス（串）・・・ 糸満市への行き易さ向上等
 地域観光交通（団子）・・・ 周辺観光資源の活用・移動手段の確保等

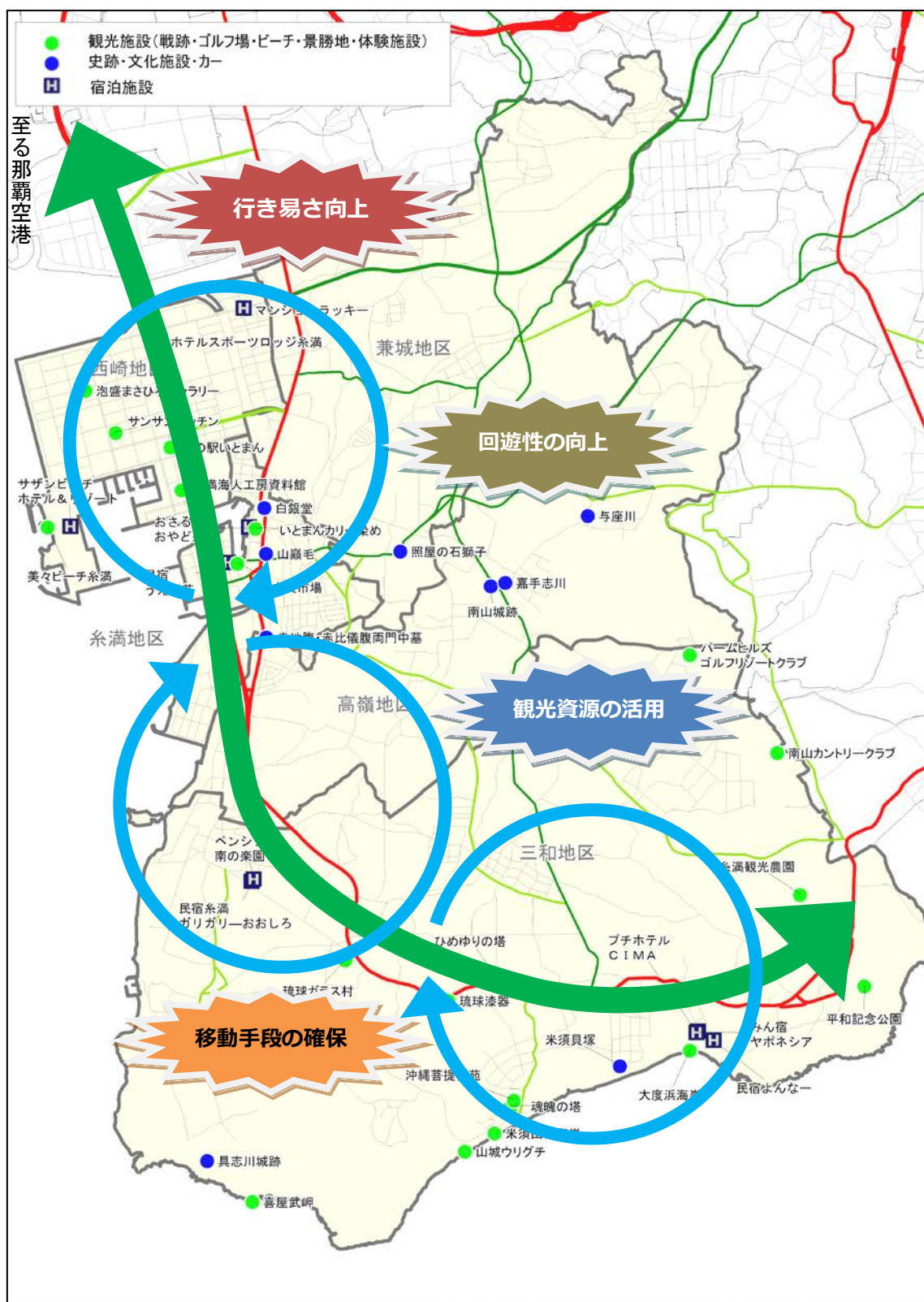
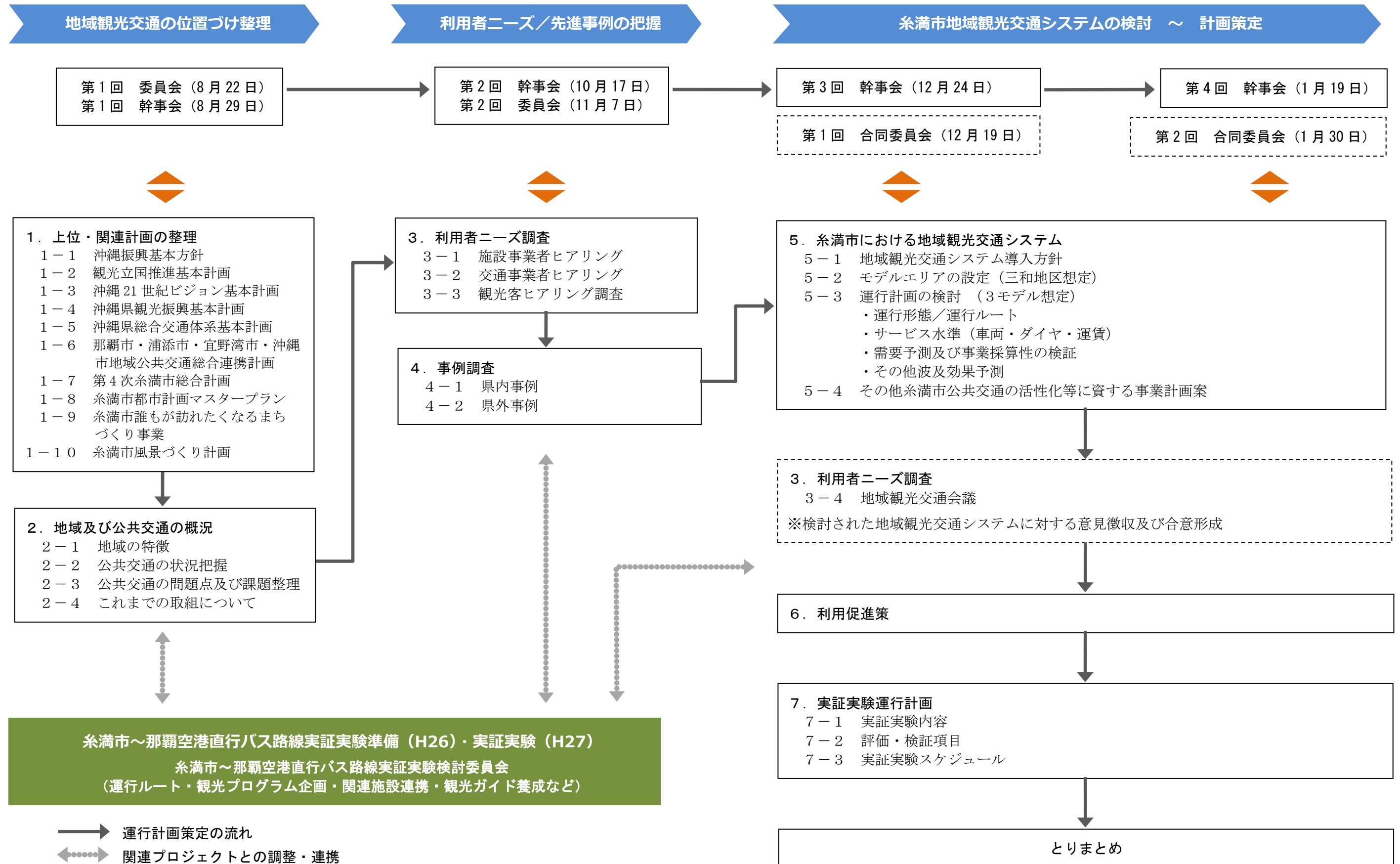


図 1-2 新しい公共交通の全体イメージ

1-2 検討の進め方

本事業では以下に示す流れで各種調査・検討を行い、幹事会・委員会・合同委員会の意見等を踏まえ「糸満市地域観光交通運行計画」を策定する。



2. 上位・関連計画の整理

本事業は、「第4次糸満市総合計画」をはじめとする糸満市の上位計画、および国・沖縄県などで推進される各種関連計画を踏まえ、地域の実情にあった新たな公共交通の実現に向けて取り組むものである。

ここでは、主な上位・関連計画の概要および公共交通・観光振興等に関する記述内容について整理し、本事業の位置づけを図2-1に示すとおり整理した。

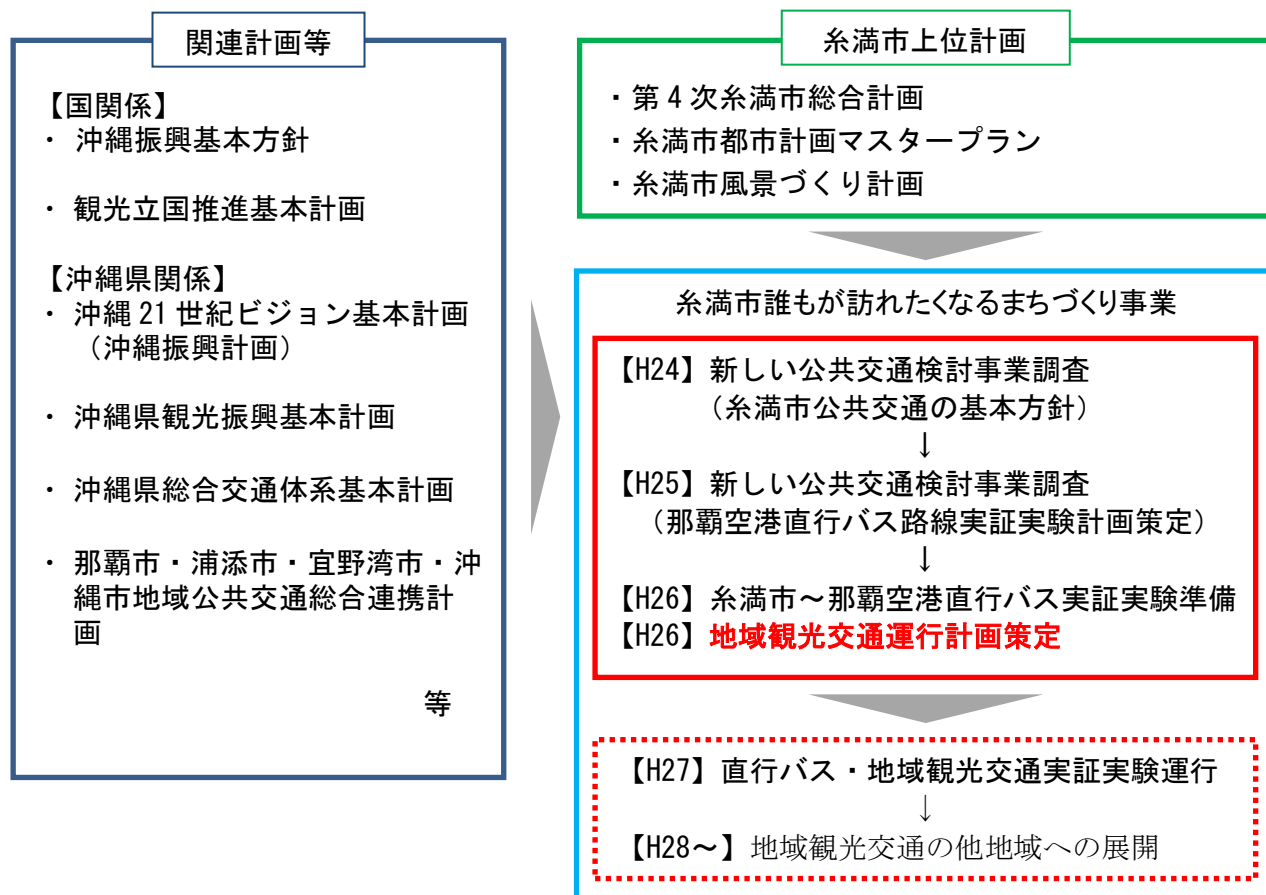


図2-1 本事業の位置づけ

2-1 沖縄振興基本方針（平成 24 年度 内閣府）

【概略】国が考える沖縄の振興の意義や方向、振興に当たっての基本的な視点を示すとともに、沖縄県が沖縄振興計画を策定する際の指針となるべき基本的事項や計画の推進に関する基本的事項

【沖縄の振興に関する基本的な事項】

- ① 観光・リゾート産業の持続的な発展に向けて、観光の高付加価値化を推進
- ② 観光関連施設の集積や公共施設の一体的・重点的な整備を促進
- ③ 沖縄独自の地域資源を活用した滞在型観光の推進
- ④ スポーツ、健康、農業等の他の分野・産業と観光との連携促進
- ⑤ 浸水被害や土砂災害のリスクの増大に対するハード・ソフト面の予防対策やライフラインの確保
- ⑥ 環状道路、放射道路等の体系的な幹線道路ネットワークの整備の推進
- ⑦ 幹線道路や生活道路における交通安全施設の整備の推進
- ⑧ 鉄道、軌道その他の公共交通機関の整備の在り方についての調査及び検討の実施

2-2 観光立国推進基本計画（平成 23 年度 閣議決定）

【概略】観光を 21 世紀における日本の重要な政策の柱として明確に位置付けた観光立国推進基本法（平成 19 年 1 月施行）に基づいた、観光立国の実現に関する基本的な計画

【基本的な方針】

- | | |
|-------------|----------------------|
| ① 震災からの復興 | -観光が、復興を支え、日本を元気づける- |
| ② 国民経済の発展 | -観光が、日本経済と地域を再生する- |
| ③ 国際相互理解の増進 | -観光が、世界を惹きつける- |
| ④ 国民生活の安定向上 | -観光が、人生を楽しく豊かにする- |

【H28 目標】

- ① 国内における旅行消費額 （30 兆円）
- ② 訪日外国人旅行者数 （1,800 万人）
- ③ 訪日外国人旅行者の満足度 （「大変満足 45%」「必ず再訪したい 60%」）
- ④ 国際会議の開催件数 （5 割以上増）
- ⑤ 日本人の海外旅行者数 （2,000 万人）
- ⑥ 日本人の国内観光旅行による 1 人当たりの宿泊数 （年間 2.5 泊）
- ⑦ 観光地域の旅行者満足度 （「大変満足・再来訪意向 25%程度」）

【観光庁が主導的な役割を果たすべき主な施策＞

- ① 国内外から選好される魅力ある観光地域づくり（観光地域のブランド化・複数地域間の広域連携等）
- ② オールジャパンによる訪日プロモーションの実施
- ③ 国際会議等の M I C E 分野の国際競争力強化
- ④ 休暇改革の推進

2-3 沖縄 21 世紀ビジョン基本計画（沖縄振興計画）（平成 24 年度 沖縄県）

【概略】“時代を切り拓き、世界と交流し、ともに支え合う平和で豊かな「美ら島」おきなわ”を基本理念とし、沖縄の将来像実現に向けた取り組みや県政運営の為の基本的指針

【将来像】

- ① 沖縄らしい自然と歴史、伝統、文化を大切にする島
- ② 心豊かで、安全・安心に暮らせる島
- ③ 希望と活力にあふれる豊かな島
- ④ 世界に開かれた交流と共生の島
- ⑤ 多様な能力を発揮し、未来を拓く島

【克服すべき沖縄の固有課題】

- ① 大規模な基地返還とそれに伴う県土の再編
- ② 離島の新たな展開
- ③ 海洋島しょ圏 沖縄を結ぶ交通ネットワークの構築
- ④ 沖縄における地域主権と道州制のあり方

【圏域別展開の基本方向：南部圏域】

（人的・物的交流拠点の機能強化）

沖縄都市モノレールを沖縄自動車道（西原入口）まで延長するとともに、自動車から公共交通への転換を促すパークアンドライド駐車場等を整備します。あわせて、鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に向けた取組を推進するとともに時差出勤、公共交通の利用促進等によるTDM（交通需要マネジメント）施策を推進します。

（観光リゾート産業の振興）

糸満市から浦添市に至る西海岸地域においては、リゾート及び都市型ホテルや飲食・ショッピング、コンベンション、マリーナ・人工ビーチ、レクリエーション等施設の集積を生かしつつ、アジアをはじめとする諸外国や県内外との交流拠点の形成を目指し、施設の充実及び受入体制の強化を促進します。また、良好な景観の形成、環境保全活動と経済活動が共存するルールづくり等、魅力ある風景づくり等を推進し、豊かで美しい観光・都市空間の創出を図ります。

世界遺産の所在地（那覇市、南城市）を中心として、他圏域との連携のもと、琉球王国のグスク及び関連遺産群や自然及び文化を生かした体験・滞在型観光等、地域産業と密接に連携した新たな観光スタイルの創出を図るとともに、歴史的景観の保全に配慮しつつ、当該景観に調和したまちなみ等の周辺整備や歴史的遺産群等を結ぶ観光ルートの整備を促進し、琉球歴史回廊の形成を図ります。

さらに、豊見城市、南城市などにおける沖縄に適合した医療ツーリズム等、地域における取組を基礎とした沖縄独自の観光を推進するとともに、農業や水産業と連携したグリーン・ツーリズムやブルー・ツーリズム、生活体験等の体験・滞在型観光を促進します。

あわせて、NAHAマラソンなど南部各地で開催されるスポーツ大会、大綱ひき、ハーリー（ハーレー）等の各種イベントの充実を図り、観光客増大に向けた誘客活動を促進します。

2-4 沖縄県観光振興基本計画（第5次 平成24年度 沖縄県）

【概略】沖縄全体の今後の目指すべき姿を指し示す沖縄21世紀ビジョンで掲げる「世界水準の観光リゾート地」の実現に向けて、沖縄観光が国内外に広く認知される基盤を構築することを目的としている

【目標フレーム H33】

- ① 観光収入： 1兆円
- ② 観光客1人当たり県内消費額： 10万円
- ③ 平均滞在日数： 5日
- ④ 人泊数： 4,027万人泊（うち国内客3,152万人泊、外国空路客875万人泊）
- ⑤ 入域観光客数： 1,000万人（うち国内客800万人、外国客200万人）

【施策の基本方向及び施策の展開】

- ① 多様で魅力ある観光体験の提供
沖縄版自然観光の推進、沖縄版文化観光の推進、多様なツーリズムの展開、品質保証、地域の特色づけ
- ② 基盤となる旅行環境の整備
交通網の整備、情報インフラの整備拡充、観光産業にかかわる人材育成、観光地としての景観形成、ユニバーサルデザインの推進、緊急時の対応強化
- ③ 観光産業の安定性確保
観光収入の確保、関連産業への波及効果の増大、雇用の維持・確保、責任ある産業体形成
- ④ 効果的なマーケティング
迅速性の高い市場調査と適切な分析、戦略的な市場開拓、沖縄観光のブランド構築、実効性のあるプロモーション
- ⑤ 推進体制の再構築
協働の場づくり、県民との共創による観光まちづくり、客観指標に基づいた政策決定

【圏域別の基本方向：南部圏域】

※前頁で示した「沖縄21世紀ビジョン基本計画」【圏域別展開の基本方向：南部圏域】に準じた（同じ）内容

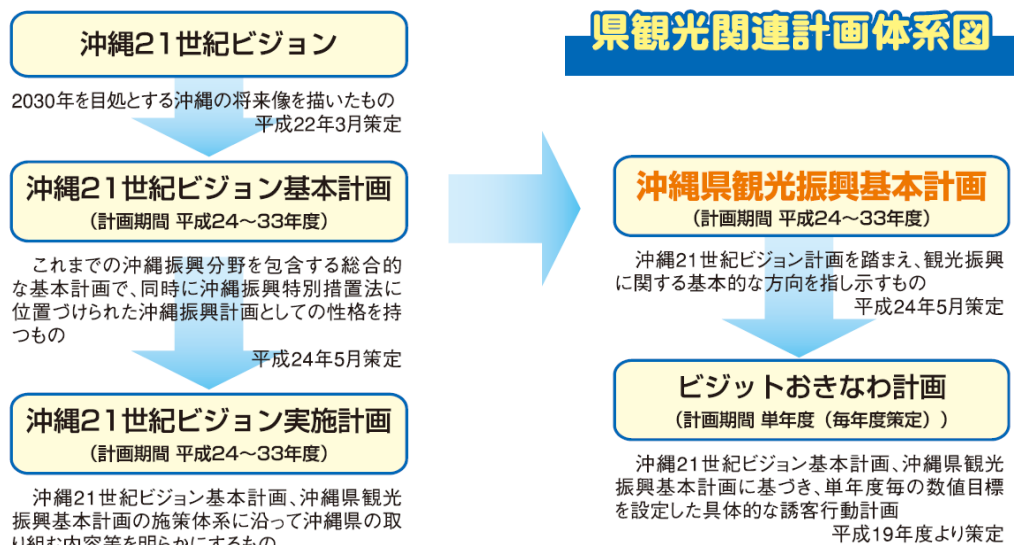


図 2-2 県観光関連計画体系図

出典：沖縄県観光振興基本計画概要版（沖縄県 HP）

2-5 沖縄県総合交通体系基本計画（平成 24 年度 沖縄県）

【概略】“沖縄 21 世紀ビジョン基本計画”で示された交通分野に関する基本政策の具体的な構想

【計画の目標】

- ① 強くしなやかな自立型経済の構築を支える交通体系の確立
- ② 沖縄らしい優しい社会を支える交通体系の確立

【計画の施策分野】

- ① 国内外との交流及び沖縄観光の魅力向上を支える交通体系
- ② 沖縄の産業振興を支える交通体系
- ③ 人及び環境に優しい都市構造を支える交通体系
- ④ 離島地域の支える交通体系
- ⑤ 災害に強く安全、安心、快適な暮らしを支える交通体系

【分野別の施策体系：国内外との交流及び沖縄観光の魅力向上を支える交通体系】

・観光拠点へのアクセス交通網の強化（図 2 参照）

（本島観光拠点への観光客のニーズに合ったアクセス交通網の構築）

- ② 広域交流拠点と観光拠点とのアクセス性を向上させる規格の高い道路の整備及び幹線道路網の整備（那覇空港自動車道、名護東道路、沖縄西海岸道路、恩納バイパス・恩納南バイパス等）
- ③ 需要の規模や特性を踏まえた観光地への鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入
- ④ 都市モノレール延長に併せた沖縄自動車道を活用した北部圏域までの高速バスシステムの拡充
- ⑤ 都心部におけるレンタカー交通の適正化（経路誘導、駐車場案内等）



図 2-3 沖縄本島における観光拠点へのアクセス交通網（公共交通）の強化
出典：沖縄県総合交通体系基本計画（平成 24 年度 沖縄県）

2-6 那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市地域公共交通総合連携計画（平成 23 年度 那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市）

【概略】 中南部都市圏におけるバス網の再構築計画

【基本方針】

- ① 基幹バス網（H29～）の明確化により、わかりやすいバス網構築
- ② 高頻度の利用しやすいダイヤ
- ③ 基幹バス、支線バスに分けることによる効率的な運航
- ④ バスレーン拡充や I C 乗車券導入（H27～）による確実な走行性
- ⑤ 基幹バスと支線バスのシームレスな乗継
- ⑥ 公共交通の利便性改善により過度な自家用車利用抑制

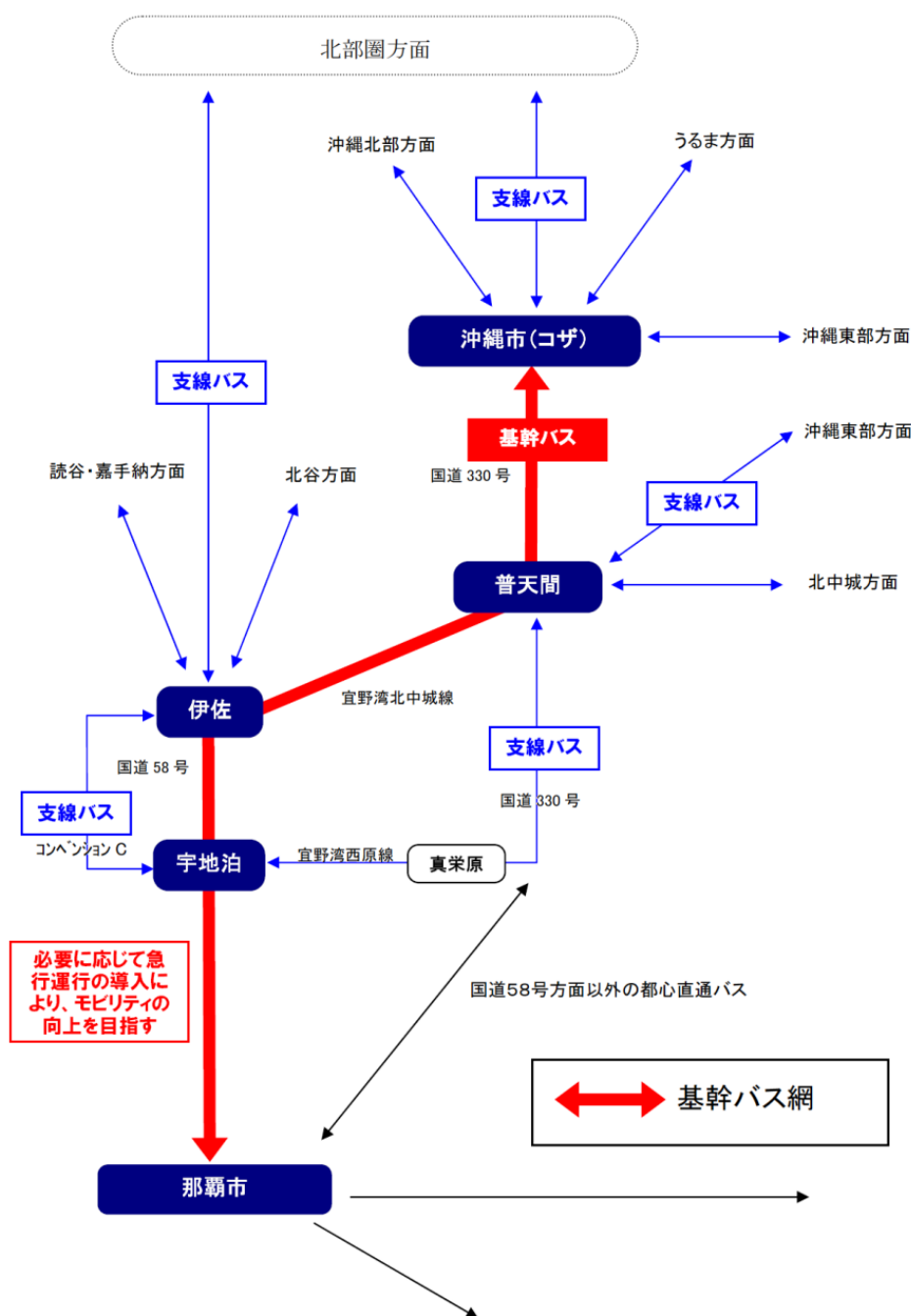


図 2-4 国道 58 号を中心とした基幹バスシステムのイメージ
出典：那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市地域公共交通総合連携計画

2-7 第4次糸満市総合計画（平成22年度 糸満市）

【概略】平成23年度から平成32年度までの10年間を計画期間として、「つながりの豊かなまち」の実現に向けた基本構想・基本計画・実施計画

【基本理念】 「ひかりとみどりといのりのまち」

【将来像】 「つながりの豊かなまち」

【施策の大綱】

- ① 人や文化のつながるまち（教育と文化）
- ② 安全のつながるまち（防災）
- ③ 元気のつながるまち（健康・医療・福祉）
- ④ 生命（いのち）のつながるまち（環境）
- ⑤ 暮らしのつながるまち（まちの基盤）
- ⑥ 働きのつながるまち（産業）
- ⑦ 喜びのつながるまち（平和・交流）
- ⑧ 信頼のつながるまち（協働）

【基本計画：暮らしのつながるまち まちのつながりと賑わいの創出 ※抜粋】

- ① 公共交通網などの検討等を行い農村部の交通利便性を高めていきます

【基本計画：暮らしのつながるまち 交通・通信ネットワークの整備 ※抜粋】

- ① 公共交通網の整備を国、県と連携して進めていきます
- ② 弱者にも優しい交通手段の整備を国、県と連携して進めます
- ③ コミュニティーバスの運行の研究に取り組み本格的運行を目指します
- ④ よりよい地域公共交通を実現するために関係機関で地域公共交通会議を設けることを検討していきます

【基本計画：働きのつながるまち 観光の振興 ※抜粋】

- ① 身近な生活空間にあるカー（湧泉）、ウタキ（御嶽）、拝所等の地域の個性を表現する「もの」を磨きだし、活用します
- ② 南部広域観光の受入れ体制づくりとして、南部広域での観光の振興を目指し、拠点となる観光組織を充実させます
- ③ 広域観光圏内の観光ルートの商品化や南部観光のコーディネートなどを南部観光協会等と連携して行い、県内外からの誘客をはかります

2-8 糸満市都市計画マスタープラン（平成15年度 糸満市）

【概略】都市基盤のまちづくり目標である「魅力都市づくり」の実現に向けた、都市計画に関する基本的な方針

【将来像】 「歴史と文化豊かなまちづくり」

【市街地開発事業 整備方針―道路・交通】

- ① 公共交通機関の定時、定速、大量輸送を実現するために、バス交通については路線網及び運航回数の充実を促進します
- ② 新交通システムとして、モノレールや路線電車等の導入についても今後検討します
- ③ 新交通システムの検討により、渋滞の緩和、環境保全、安全性の確保、インフラの有効活用等、安全で環境にやさしい交通社会の構築を図ります。
- ④ 各種道路整備と連携して、自転車や歩行者が安心して移動できる交通網の整備を促進します。

2-9 糸満市誰もが訪れたくなるまちづくり事業（糸満市）

【概略】 自然・歴史・文化の地域資源、クリーンエネルギー利用施設、スポーツ施設の利用の活性化、及び観光客の安全性確保などを一体的に進める総合事業

糸満市誰もが訪れたくなるまちづくり事業

糸満市まるごと博物館事業	沖縄らしい風景づくり事業 昔ながらの原風景写真デジタル保存事業 新しい公共交通検討事業 生活感幸（観光）環境づくり事業 地域散策道路整備事業 高嶺間切番所跡公園整備事業 ハーリー・ハーレー舟造船事業
糸満市まるごとスマート化	省エネ設備化推進事業
アマチュアスポーツのメッカ事業	スポーツ観光分野開拓事業 運動公園・体育施設機能強化事業
観光客が安心して訪れるまち事業	海拔表示委託事業 避難誘導標識整備事業 学校校舎緊急避難施設整備事業 観光地危険生物駆除事業
誘客宣伝・受入体制の整備事業	多言語観光マップ作成事業 糸満ふるさと祭推進事業 平和の光イベント推進事業 体験交流促進事業 接客スキルアップ事業 伝統行事観光化事業 民泊受入強化事業 地域の祭りの観光資源化事業 道の駅いとまんアーケード上屋建築事業 文化交流・情報発信拠点施設整備事業 農園観光拠点事業 糸満漁港整備事業
海幸振興事業	糸満市水産振興センター設置事業
陸幸振興事業	
海幸・陸幸連携事業	報得川タマン祭・西崎フェスタ事業 糸満フェア開催事業
固有な歴史的経緯対応事業	平和の語り部育成事業

図 2-5 関連事業一覧図

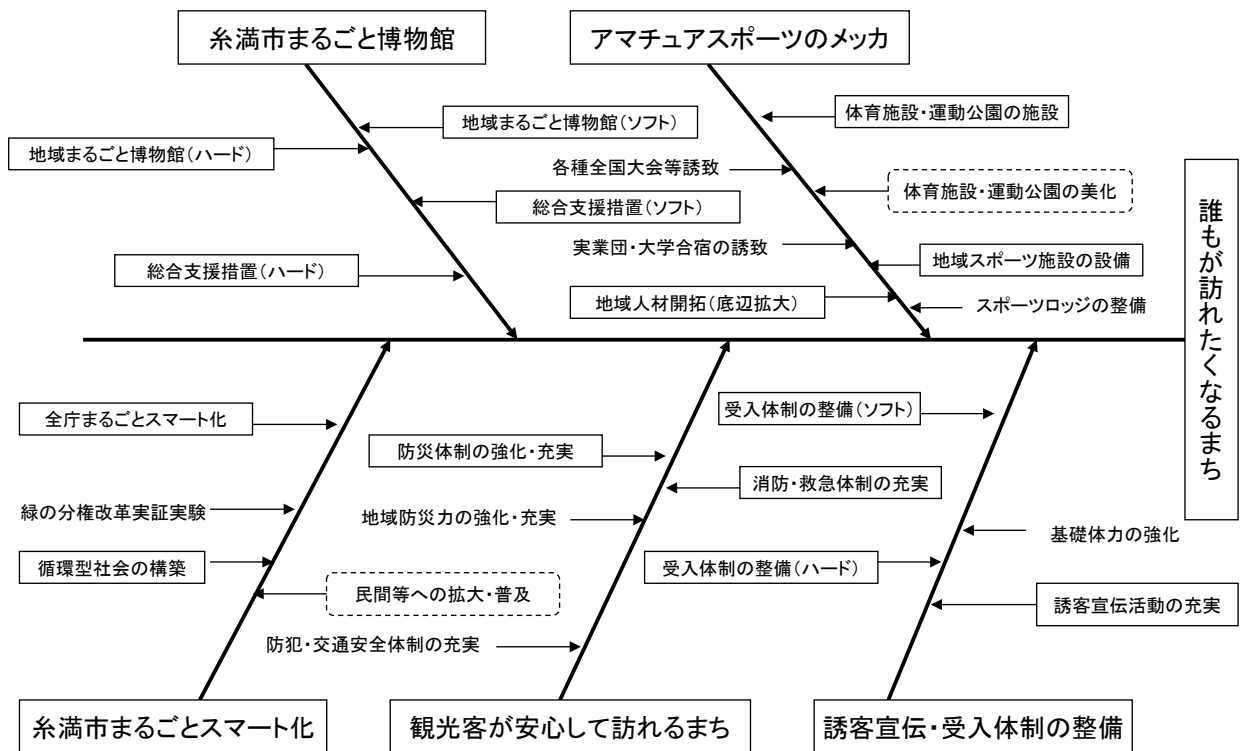


図 2-6 「誰もが訪れたくなるまち」の実現に向けた事業の構成

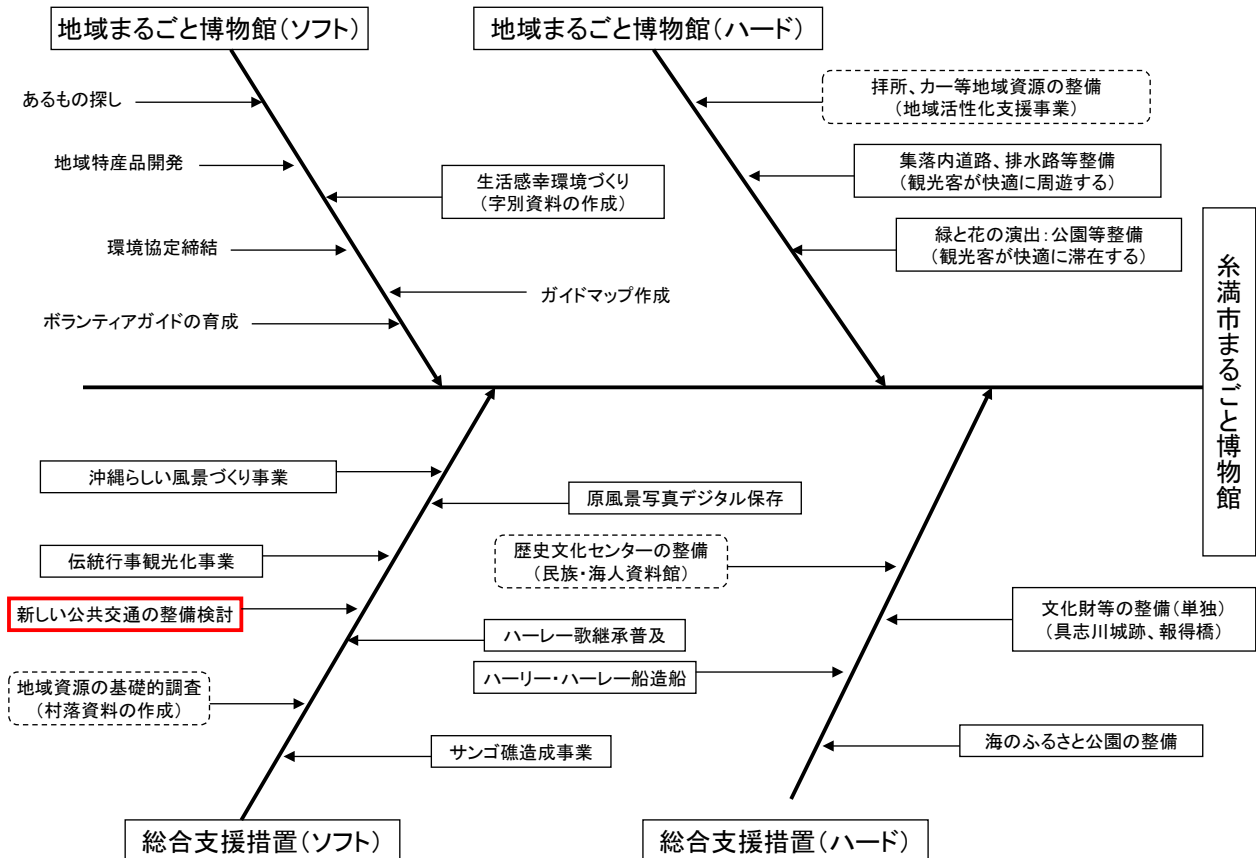


図 2-7 「糸満まるごと博物館」の実現に向けた事業の構成

2-10 糸満市風景づくり計画（平成 25 年度 糸満市）

【概略】糸満市における今後の風景づくり施策を実現していくための基本的方向や、風景づくり面からのまちづくりのルールを明確に位置づけるため、「糸満市風景づくり条例」とともに策定された景観計画

【基本理念】

糸満人の誇りとともに「ひかりとみどりといのりのまち」をつなぐ風景づくり

【基本方針】

- | | |
|-----------|-----------------------|
| ① 風景に気づく | －糸満市の風景の再認識 |
| ② 風景を守る | －糸満市の風景の保全 |
| ③ 風景をつくる | －糸満らしいの風景との調和 |
| ④ 風景をそだてる | －糸満市の風景づくり活動の育成 |
| ⑤ 風景をいかす | －風景づくりによる地域振興・活性化への展開 |

【拠点ごとの景観形成方針】

- ① 糸満漁港と周辺
 - ・ 護岸などの漁港施設の整備については、風景に配慮するとともに親水性の高いデザインとする
 - ・ 公設市場の整備と連携し、市民、事業者、行政などの協働による取り組みによる魅力的な拠点形成を図っていきます
- ② 南山城跡と周辺
 - ・ 南山城跡の適切な保全・管理などを行いつつ、魅力的な拠点形成を図っていきます
 - ・ 史跡地周辺の地域特性に応じた建築物などの高さ・形態・配置などの規制・誘導により、良好な史跡地の風景の保全を図っていきます
 - ・ 周辺環境と一体となった史跡地の風景の創出を図り、本市における観光の重要拠点として活用を図ります
- ③ 具志川城跡と周辺
 - ・ 具志川城跡の適切な保全・管理などを行いつつ、魅力的な拠点形成を図っていきます
 - ・ 公開活用に向けたガイダンス施設などの整備に際しては、建築物などの高さ・形態・配置などの規制・誘導により、良好な史跡地の風景の保全を図っていきます
 - ・ 周辺環境と一体となった史跡地の風景の創出を図り、本市における観光の重要拠点として活用を図ります
- ④ ひめゆりの塔と周辺
 - ・ 戦跡地周辺の地域特性に応じた建築物などの高さ・形態・配置などの規制・誘導により、良好な戦跡地の風景の保全を図っていきます
 - ・ 戦跡地周辺の地域特性に応じた屋外広告物の規制・誘導により、良好な戦跡地の風景の保全を図っていきます
 - ・ 慰霊塔・碑などの現状把握に努め、適切な維持管理による保全施策の検討を行います
 - ・ 米須集落においては、集落形態の保存などこれまで地域が取り組んできた村丸ごと生活博物館の取り組みを発展継続させながら、沖縄まちなみミュージアムとしての認定に向けて風景づくりに取り組んでいきます
- ⑤ 平和祈念公園と周辺
 - ・ 戦跡地周辺の地域特性に応じた建築物などの高さ・形態・配置などの規制・誘導により、良好な戦跡地の風景の保全を図っていきます
 - ・ 戦跡地周辺の地域特性に応じた屋外広告物の規制・誘導により、良好な戦跡地の風景の保全を図っていきます
 - ・ 慰霊塔・碑などの現状把握に努め、適切な維持管理による保全施策の検討を行います

糸満市風景づくり計画（平成 25 年度 糸満市）

【風景づくり重点地区】

- ① 市街地エリア：ジョーグラー景観形成重点地区
- ② 市街地エリア：国道 331 号沿道景観形成重点地区

【重点地区の目指す風景】

作家：司馬遼太郎が沖縄の中で一番美しいと評したかつての赤瓦の屋根が並ぶ風景の再生を目指していきます

写真：かつての重点地区の様子
（左：1958 年、右：1960 年代、撮影：東風平朝正氏）



現在の重点地区の様子



図 2-8 かつての重点地区の様子
出典：糸満市風景づくり計画（平成 26 年 3 月 糸満市）

3. 地域及び公共交通の概況

3-1 地域の特徴

3-1-1 糸満市の地区区分

糸満市は 35 の字に区分されており、表 3-1 に示す糸満・西崎・兼城・高嶺・三和の 5 つの地区に大別されている。

表 3-1 糸満市地区区分

糸満地区	糸満、西川町、潮崎町
西崎地区	西崎町
兼城地区	照屋、兼城、潮平、阿波根、座波、賀数、北波平、武富
高嶺地区	豊原、与座、大里、国吉、真栄里
三和地区	真壁、宇江城、真栄平、新垣、伊敷、名城、小波蔵、糸洲、南波平、喜屋武、束里、福地、山城、伊原、米須、大度、摩文仁

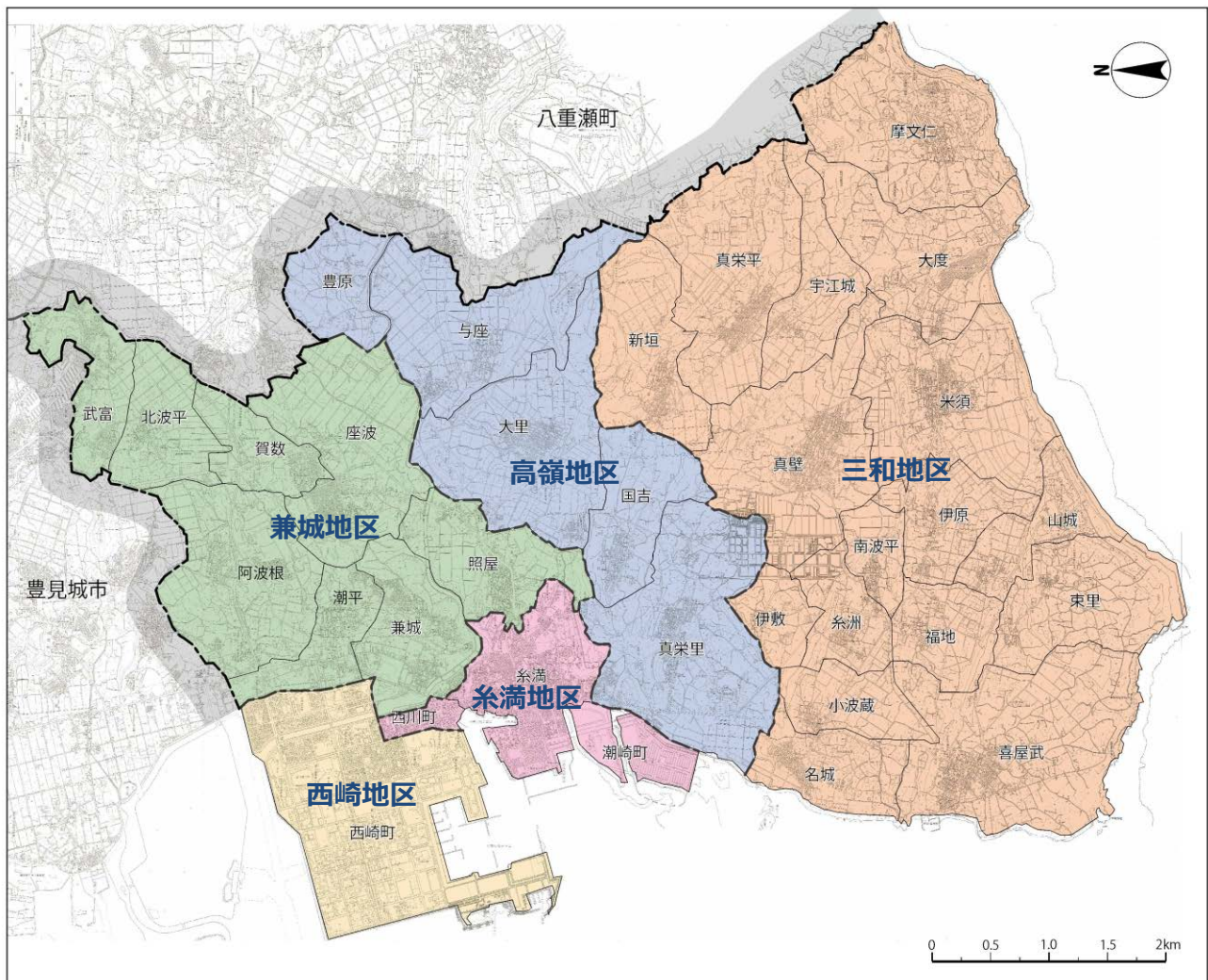


図 3-1 地区区分図

3-1-2 人口及び高齢化率

糸満市全体の人口は 59,805 人(平成 26 年 7 月末日現在)であり、うち 65 歳以上の高齢者は 17.1% となっている。(表 3-2 参照)

また、糸満市の人口は 2030 年(平成 42 年)頃まで増加する見込みであり、その後も高齢化は進展し 2040 年(平成 52 年)頃には高齢者の割合が 28.3%に達すると予測されている。(図 3-1 参照)

表 3-2 糸満市の人口及び高齢化率

	男性		女性		合計	
総人口	30,121	100.0%	29,683	100.0%	59,805	100.0%
年少人口 (0～14歳)	5,657	18.8%	5,397	18.2%	11,054	18.5%
生産年齢人口 (15～64歳)	19,845	65.9%	18,693	63.0%	38,539	64.4%
高齢人口 (65歳以上)	4,619	15.3%	5,593	18.8%	10,212	17.1%
前期高齢者 (65～74歳)	2,585	8.6%	2,355	7.9%	4,940	8.3%
後期高齢者 (75歳以上)	2,034	6.8%	3,238	10.9%	5,272	8.8%

出典：糸満市人口統計 平成 26 年 7 月末日現在(住民基本台帳調べ)

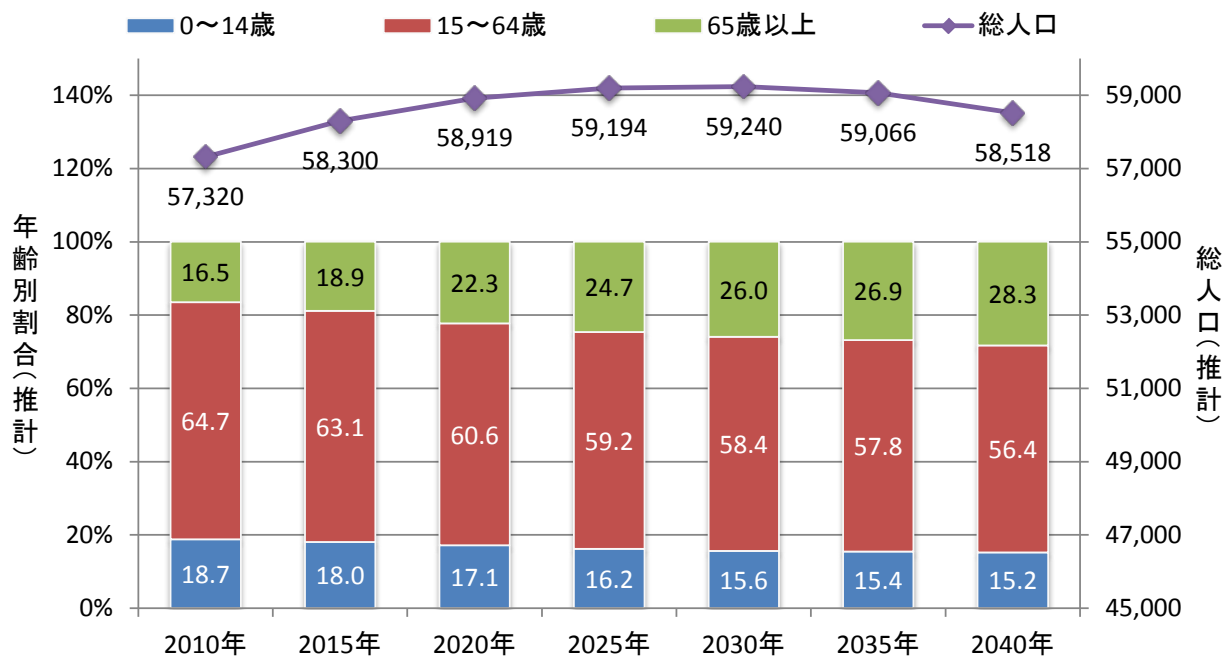


図 3-2 糸満市の人口・高齢化の推移

出典：日本の地域別将来推計人口
(国立社会保障・人口問題研究所 平成 25 年 3 月推計)

平成 22 年国勢調査による小地域別高齢化率では、30%を超える地域が全て三和地区に集中していることがわかる。

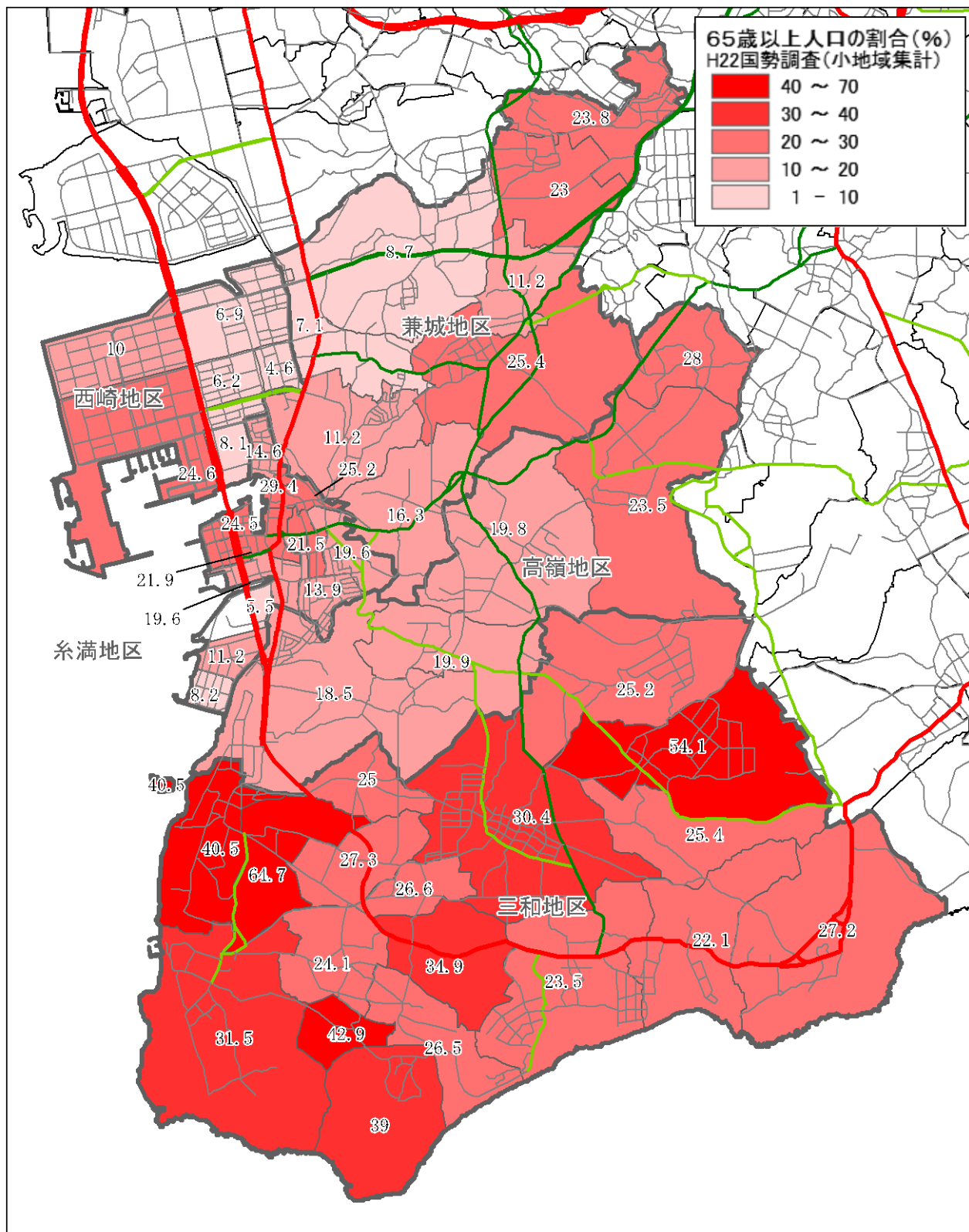


図 3-3 糸満市小地域別高齢化率（資料：平成 22 年国勢調査）

3-1-3 夜間人口分布

夜間人口（定住人口）は糸満地区を中心に、国道 331 号（旧道）沿線で密度が高い。

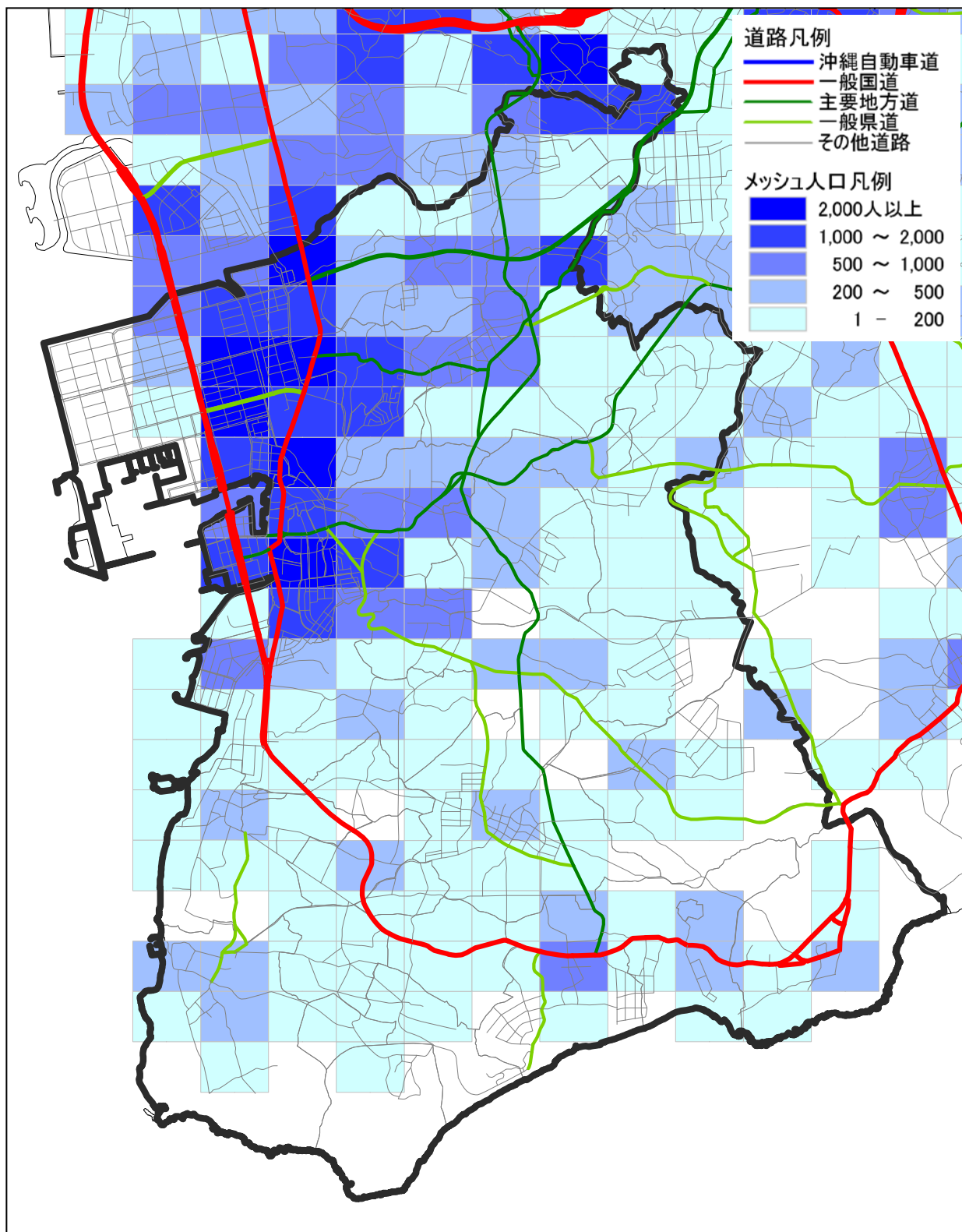


図 3-4 夜間人口分布
出典：平成 22 年国勢調査

3-1-4 推計昼間人口分布

推計昼間人口においても糸満地区を中心に人口密度が高くなっており、さらに西崎地区の工業団地へ人口が集中する傾向が伺える。

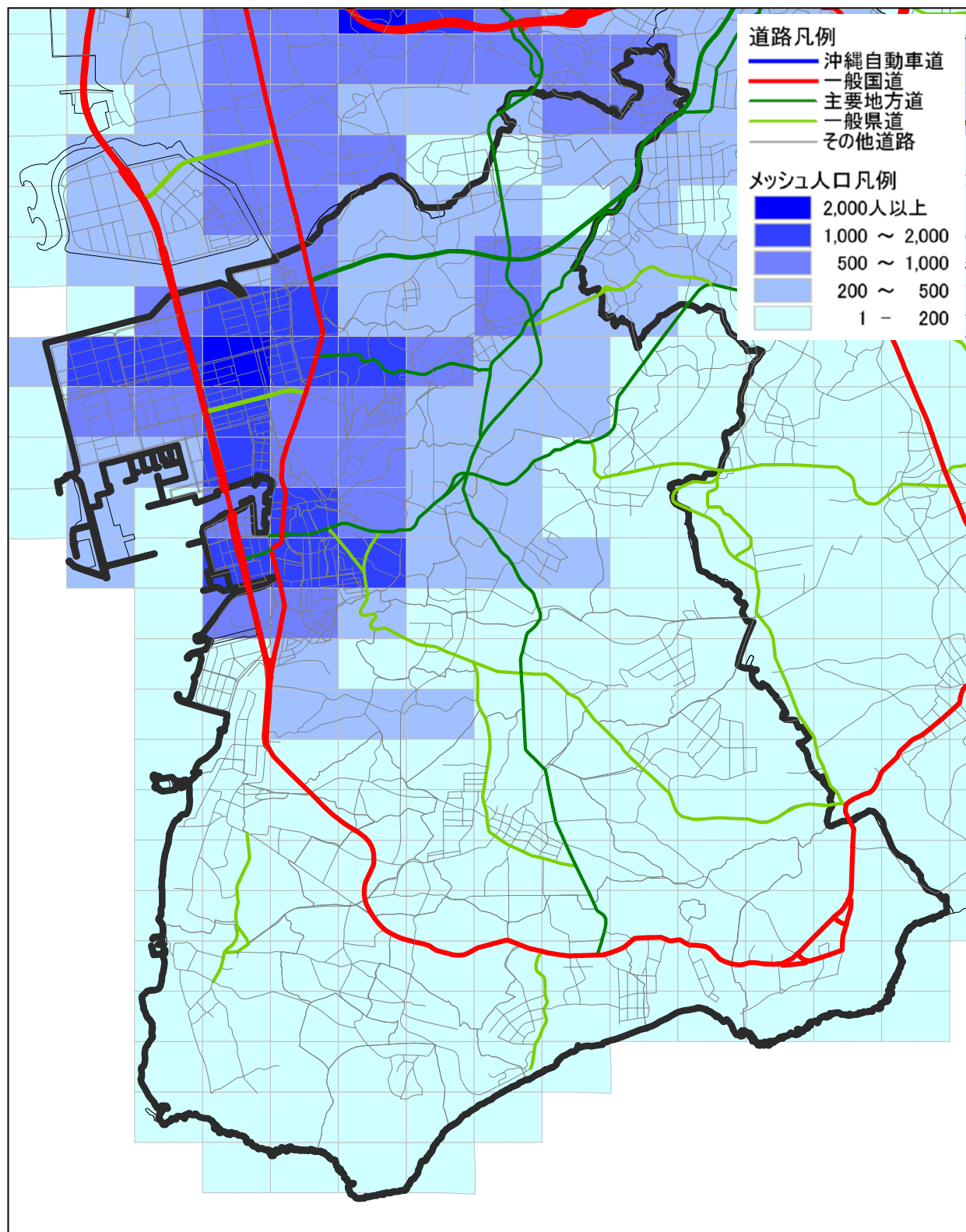


図 3-5 推計昼間人口分布

出典：株式会社日本統計センター（平成 22 年国勢調査、勤務地、通学地）



图 3-6 主要觀光資源分布

3-1-6 糸満市民における生活移動の概要

日常的な一般食料品における地元購買率は82.9%と高い一方、買回品（婦人服）の地元購買率は49.8%と低く、那覇市へ27.4%、豊見城市へ15.3%の流出がみられる。（図3-7 参照）

また、買物時の移動手段としては、「自家用車」が88.6%と最も利用されており、「バス・タクシー」の利用は1.6%である。（表3-3 参照）

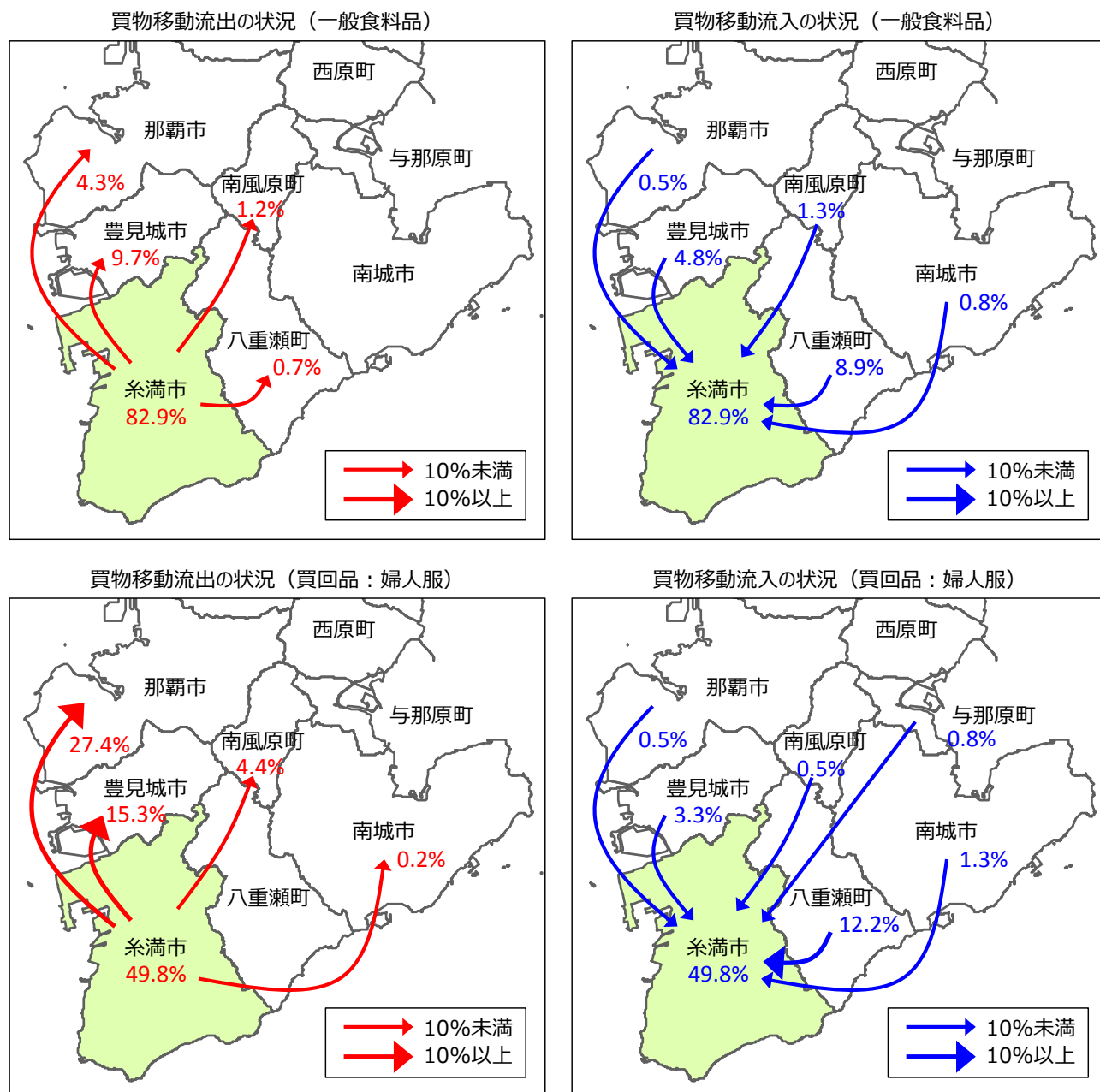


図3-7 買物移動における流出・流入状況

出典：平成22年度 沖縄県買物動向調査報告書（平成23年3月）

表3-3 買い物時の移動手段割合

		徒歩	バス・タクシー	自家用車	自転車・バイク	モノレール	その他	合計
人数	糸満市	25	6	325	9	0	2	367
構成比	糸満市	6.8%	1.6%	88.6%	2.5%	0.0%	0.5%	100.0%
	県平均	12.1%	3.4%	81.2%	2.4%	0.2%	0.7%	100.0%

出典：平成22年度 沖縄県買物動向調査報告書（平成23年3月）

3-1-7 通勤通学流動の概要

通勤の状況は、糸満市内への就業が 12,860 人（52.9%）と最も多く、次いで那覇市が 5,188 人（21.4%）、豊見城市が 1,934 人（8.0%）と続いている。

通学の状況は、糸満市内の通学が 1,579 人（43.9%）と最も多く、次いで那覇市が 634 人（17.6%）、八重瀬町が 302 人（8.4%）と続いている。

また、通勤・通学の移動手段としては、糸満市内への通勤・通学、他市町村への通勤・通学ともに「自家用車」が最も利用されている。「乗合バス」の利用は、糸満市内へ通勤・通学者のうち 300 人（2.5%）、他市町村への通勤・通学者のうち 1,040 人（8.2%）である。

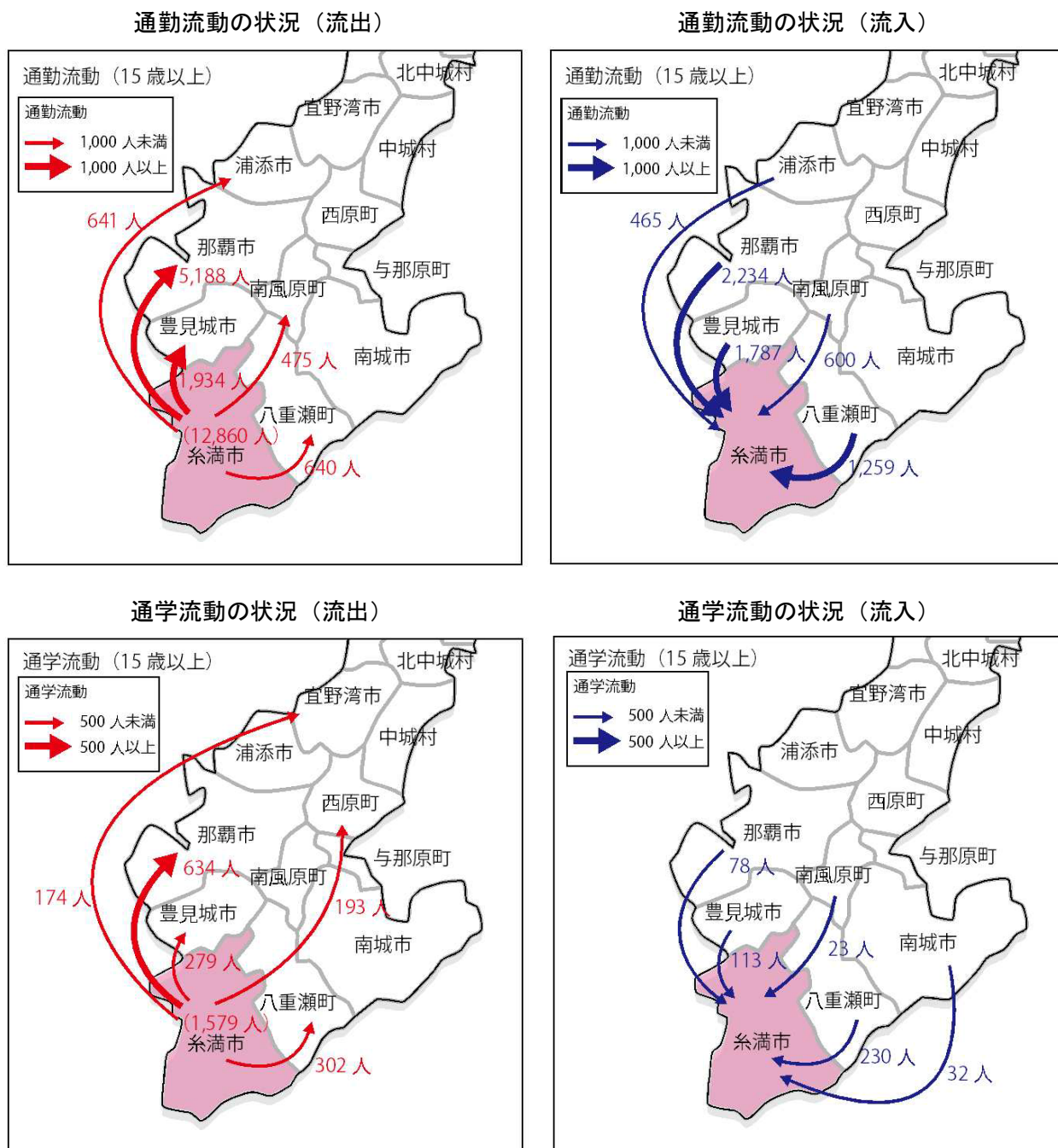


図 3-8 通勤通学流動図
出典：平成 22 年国勢調査

表 3-4 通勤・通学時の移動手段割合（流出のみ）

	通勤・通学者数		構成比	
	糸満市内 に通勤・通学	他市町村 に通勤・通学	糸満市内 に通勤・通学	他市町村 に通勤・通学
徒歩だけ	1,875	85	15.6%	0.7%
鉄道・電車	1	107	0.0%	0.8%
乗合バス	300	1,040	2.5%	8.2%
勤め先・学校のバス	85	107	0.7%	0.8%
自家用車	8,165	9,697	67.9%	76.8%
ハイヤー・タクシー	65	47	0.5%	0.4%
オートバイ	685	1,465	5.7%	11.6%
自転車	609	239	5.1%	1.9%
その他	288	252	2.4%	2.0%
不詳	273	293	2.3%	2.3%
全 体	12,031	12,626	100.0%	100.0%

出典：平成 22 年国勢調査

3-1-8 糸満市民の移動分析（沖縄本島中南部都市圏 PT 調査）

①糸満市民は「いつ」「何のために」移動しているのか？

通勤・通学を目的とした移動交通量が最も多く、朝は7時台、夕方はPT調査で18時台、バスOD調査で16時台にピークがある。

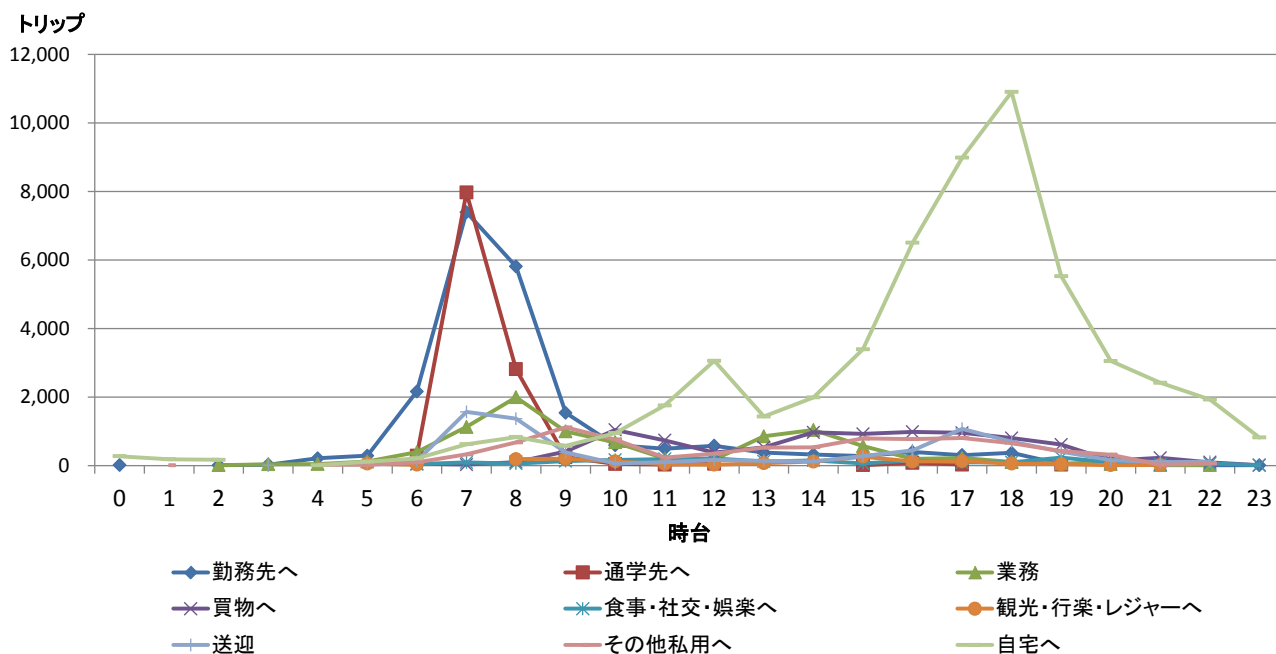


図 3-9 糸満市における時間別・目的別トリップ※数
出典：平成 18 年度沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（沖縄県）
集計対象：糸満市を離れたまたは着地、糸満市住民、全移動手段

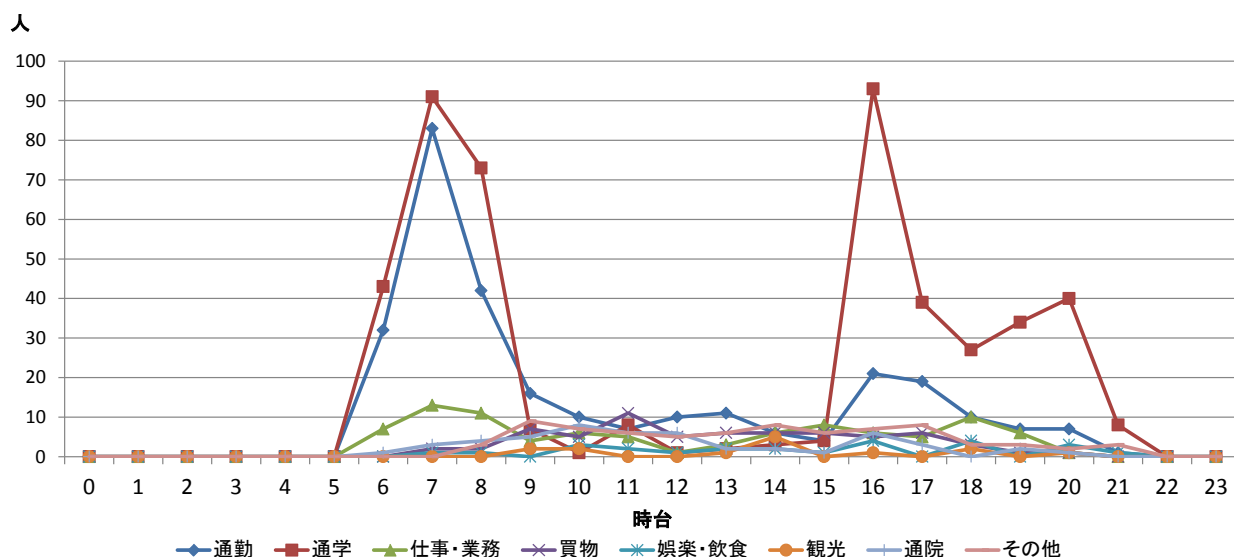


図 3-10 糸満市における時間別・目的別バス乗降者数
出典：平成 25 年度バス OD 調査（沖縄県）
集計対象：糸満市内のバス停における乗降者数（全 16 系統）

※トリップ：人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1 回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても 1 トリップと数える。

②糸満市民は「どこに」「何のために」移動しているのか？

PT 調査（全移動手段）では糸満市内への通勤・通学を目的とした内々移動が最も多く、次いで那覇市への通勤目的が多い。また、バス OD 調査では那覇市への移動が最も多く、通勤・通学が過半数を占める。

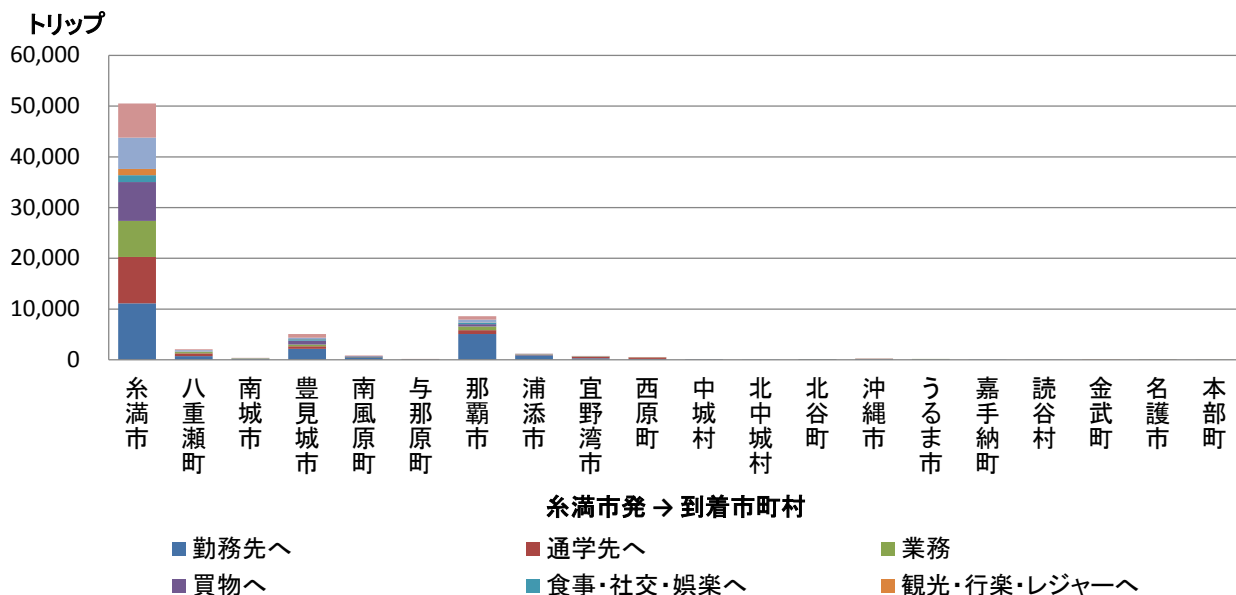


図 3-11 到着市町村別・目的別トリップ数

出典：平成 18 年度沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（沖縄県）

集計対象：糸満市内を発、糸満市住民、全移動手段

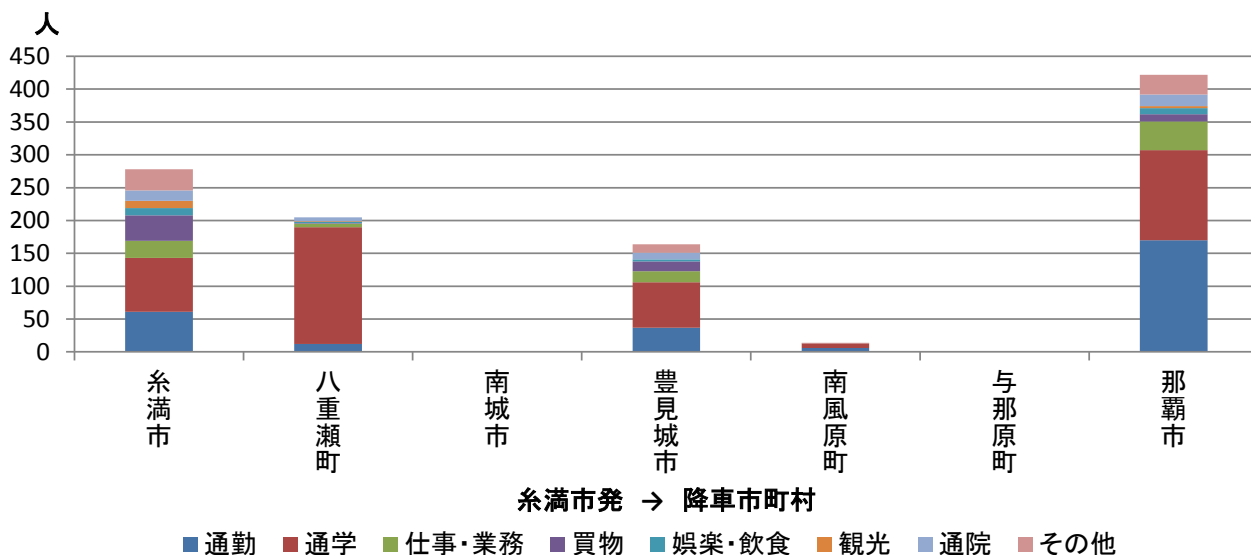


図 3-12 到着市町村別・目的別バス降者数

出典：平成 25 年度バス OD 調査（沖縄県）

集計対象：糸満市内のバス停から乗車したもの（全 16 系統）

③糸満市民の動きは？

糸満市民の移動特性として「糸満地区」「兼城地区」「西崎地区」間を往来する移動が多い。また、全地区とも糸満市役所や糸満バスターミナルなどが立地する「糸満地区」との往来が最も多い傾向にあり、市民生活の中心地として位置づけられている事が伺える。

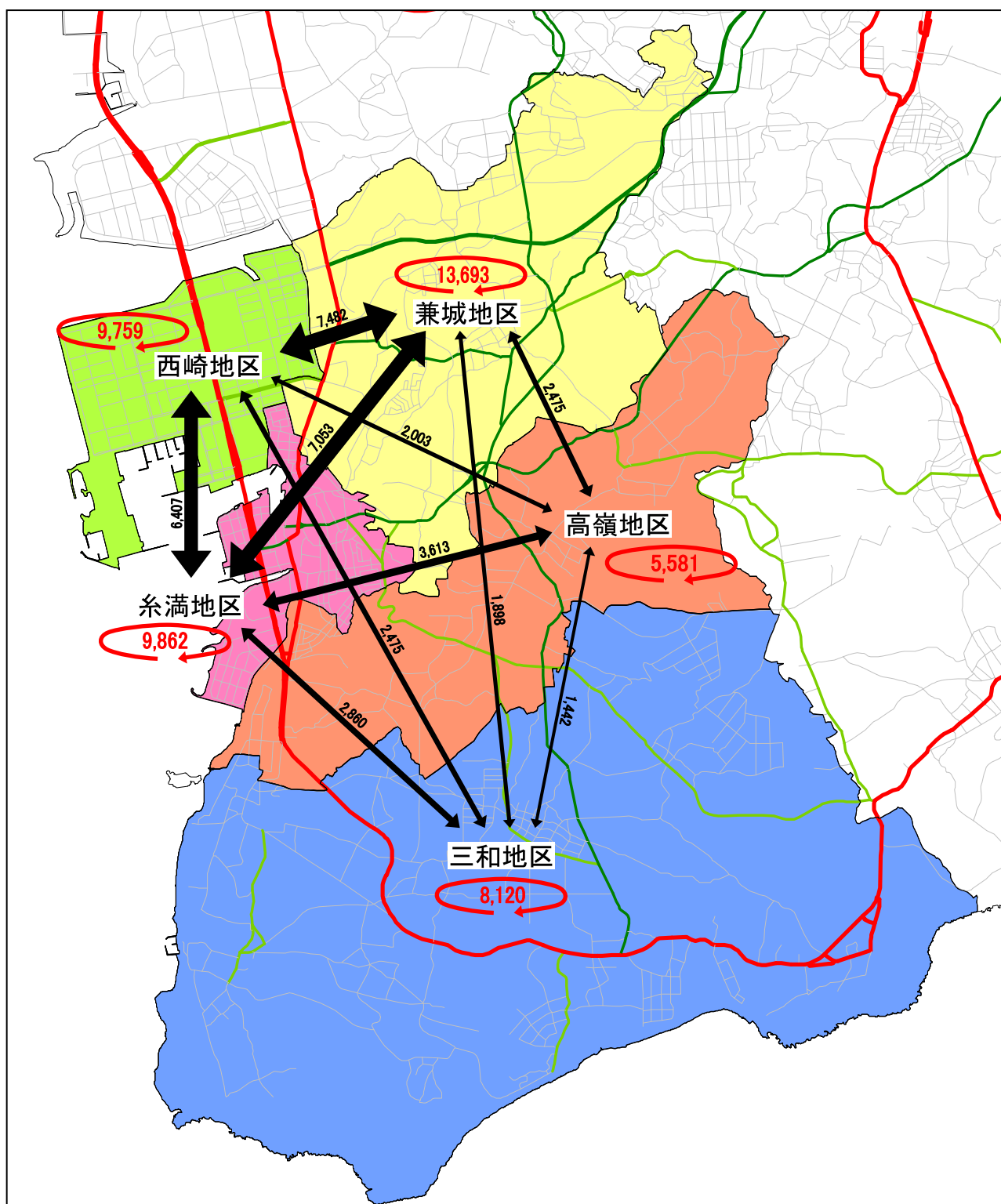


図 3-13 糸満市民における域内移動状況（単位：トリップ／平日）
 （平成 18 年度沖縄本島中南部都市圏 PT 調査 沖縄県）
 集計対象：糸満市内で完結する発着、糸満市住民、全移動手段

④小地域毎の交通量は？

「字糸満」を発着する交通量が最も多く、三和地区では「字真壁」が最も多い。

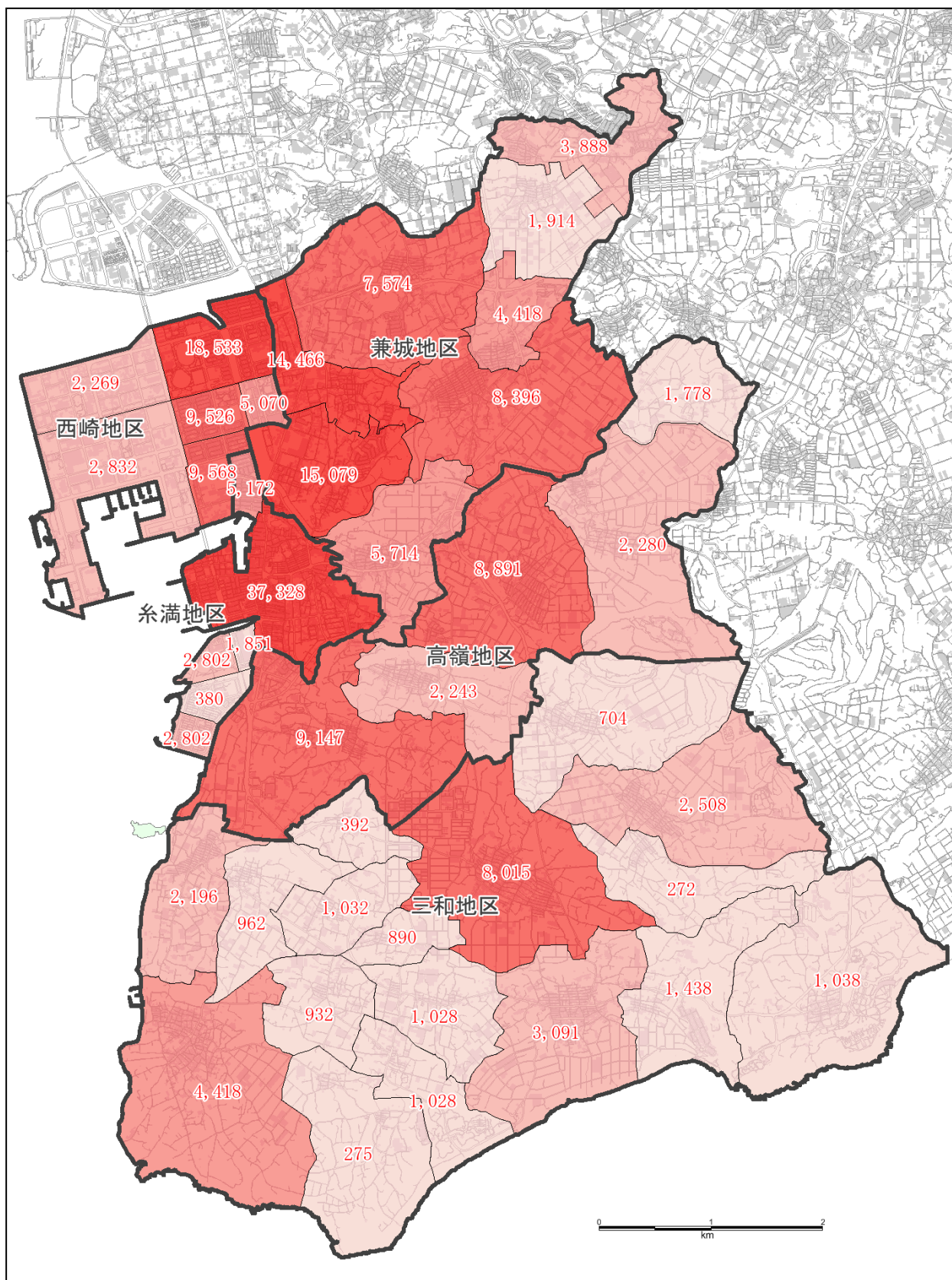


図 3-14 小地域毎の発生集中交通量（単位：トリップ／平日）
 （平成 18 年度沖縄本島中南部都市圏 PT 調査 沖縄県）
 集計対象：糸満市に関連するトリップ、全移動手段

⑤糸満市内々・内外交通量の比率は？

「兼城」「西崎」「糸満」地区では糸満市外との交通量比が高い傾向にあり、「三和」「高嶺」地区では比較的糸満市内で完結する交通量が多い傾向にある。

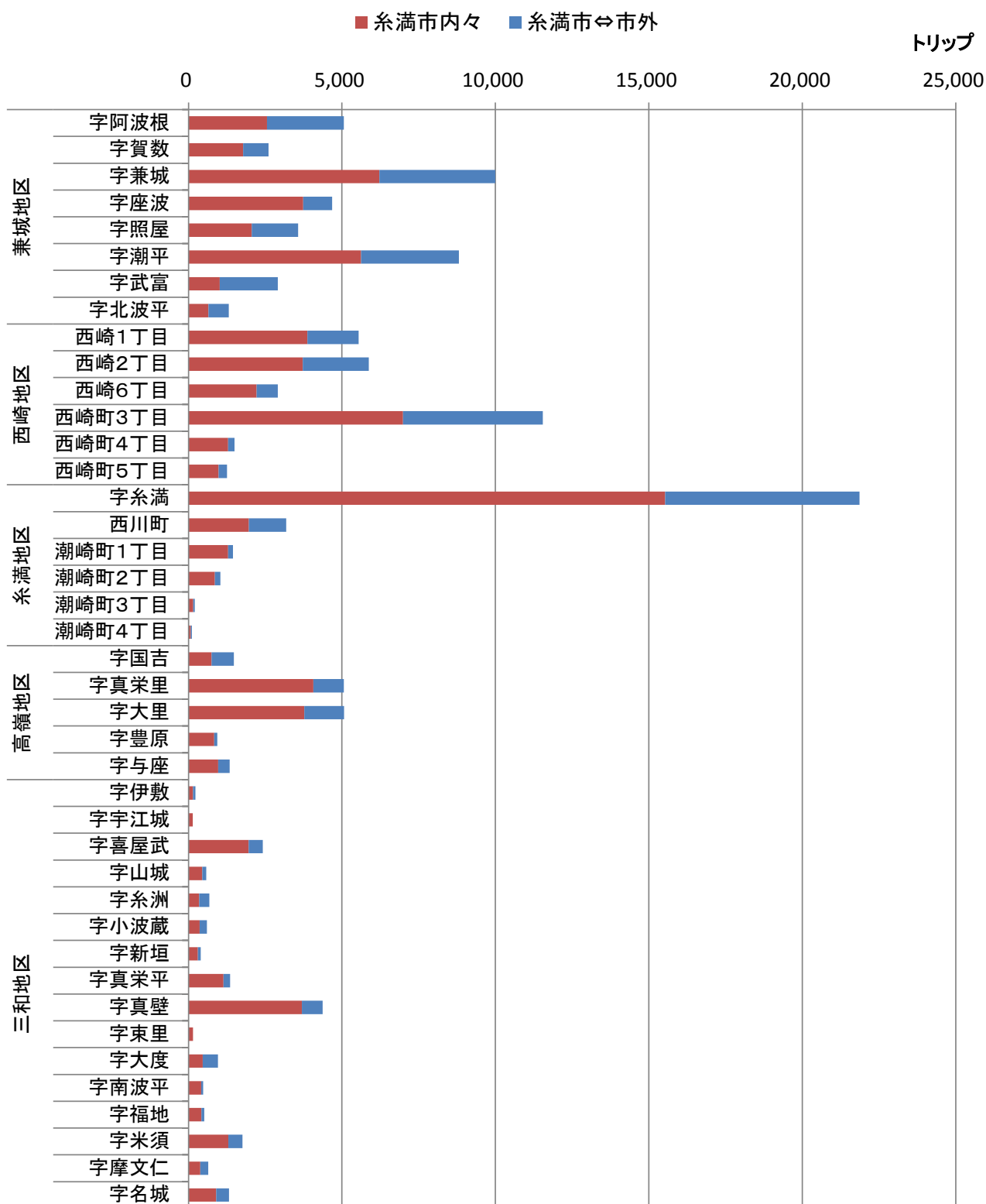


図 3-15 小地域毎の内々・内外交通量（単位：トリップ／平日）
 （平成 18 年度沖縄本島中南部都市圏 PT 調査 沖縄県）
 集計対象：糸満市に関連するトリップ、全移動手段

3-1-9 観光客の移動手段

沖縄県が実施したアンケート調査結果によると、観光客の移動手段では「レンタカー」が62.0%と最も高く、「路線バス」の利用は5.1%と低い。

一方、訪問回数別の移動手段からは、訪問回数が多いほど「観光バス」の利用が減少し「路線バス」や「自転車」などの利用率が高くなる傾向も伺える。

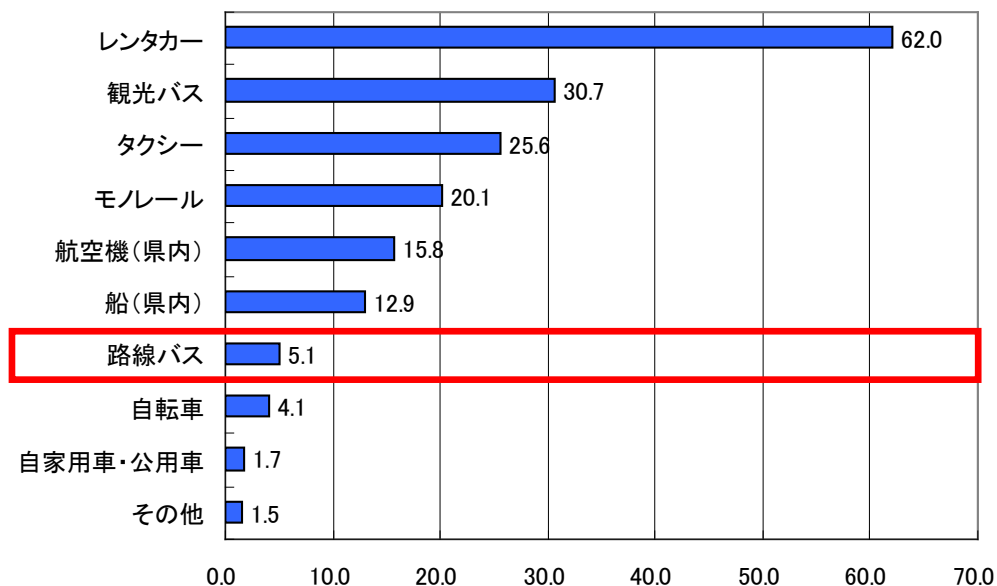


図 3-16 「観光地めぐり」の移動手段割合（複数回答）

出典：平成 23 年度観光統計実態調査アンケート（平成 24 年 3 月 沖縄県）

表 3-5 訪問回数別移動手段割合

		訪問回数							全体
		初めて	2回目	3回目	4回目	5～9回目	10～19回目	20回以上	
交通機関	レンタカー	58.0	56.9	64.3	67.7	69.5	64.7	67.6	62.0
	観光バス	38.1	37.1	31.9	23.2	19.8	15.1	10.3	30.7
	タクシー	24.4	22.8	25.1	24.7	27.4	36.1	35.3	25.6
	モノレール	24.2	17.0	16.7	17.7	19.8	21.8	27.9	20.1
	航空機(県内)	9.3	15.5	21.3	21.7	18.6	15.1	22.1	15.8
	船(県内)	7.3	11.6	17.0	19.2	16.4	14.3	17.6	12.9
	路線バス	5.3	2.6	3.8	5.6	7.6	8.4	10.3	5.1
	自転車	1.2	2.8	6.1	7.1	6.2	5.9	10.3	4.1
	自家用車・公用車	0.6	1.9	1.5	2.5	1.7	4.2	5.9	1.7
合計		110.7	113.0	124.6	122.7	120.0	124.3	144.1	117.5

出典：平成 23 年度観光統計実態調査アンケート（平成 24 年 3 月 沖縄県）

沖縄県が調査した結果では、平日のある 1 日に路線バスを利用して糸満市に訪れた観光客は 20 人、降車バス停別集計では「糸満バスターミナル」での降車が 11 人と最も多い。

表 3-6 糸満市観光目的における乗車バス停別OD集計

単位：人／日

乗車市町村	乗車地区	乗車バス停名	降車地区	降車バス停名	人数
糸満市	糸満地区	糸満市役所入口	兼城地区	西崎入口	1
		糸満バスターミナル	三和地区	ひめゆりの塔前	3
				平和祈念堂入口	2
	三和地区	ひめゆりの塔前	糸満地区	糸満バスターミナル	1
		伊原	糸満地区	双子橋	1
		波平入口	糸満地区	糸満バスターミナル	3
那覇市	おもろまち駅前広場	糸満地区	糸満バスターミナル	2	
	旭橋・那覇バスターミナル	兼城地区	潮平	1	
		糸満地区	糸満バスターミナル	3	
	旭町	糸満地区	糸満バスターミナル	1	
	開南	糸満地区	糸満市場入口	1	
	赤嶺駅前	糸満地区	糸満バスターミナル	1	
	総計				

出典：平成 25 年度バスOD調査（沖縄県）
集計対象：観光目的による糸満市内降車のみ

表 3-7 糸満市観光目的における降車バス停別集計

単位：人／日

降車市町村	降車地区	降車バス停名	人数
糸満市	兼城地区	西崎入口	1
		潮平	1
	糸満地区	糸満バスターミナル	11
		糸満市場入口	1
		双子橋	1
	三和地区	ひめゆりの塔前	3
		平和祈念堂入口	2
総計			20

出典：平成 25 年度バスOD調査（沖縄県）
集計対象：観光目的による糸満市内降車のみ

3-1-10 観光客の旅行日程と訪問エリア

沖縄県に訪れる観光客の滞在日数は、平成 24 年では、2 泊 3 日（3 日）が 38.4%と最も多く、次いで 3 泊 4 日（4 日）が 28.3%であり、その合計が全体の 6 割を超えている。（表 6 参照）

また、どの滞在日数においても旅行最終日に南部地域を多く訪れる傾向が伺える。（図 8 参照）

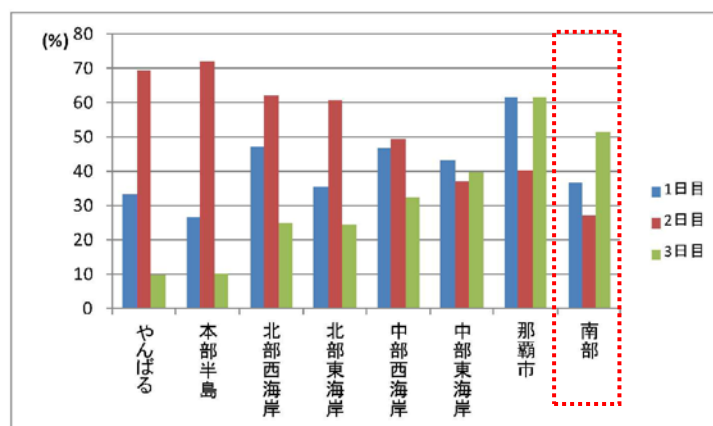
表 3-8 平均滞在日数別内訳

	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度
日帰り(1日)	1.2%	0.0%	0.7%	0.6%	0.4%	0.7%	0.5%
1泊2日(2日)	12.1%	11.1%	11.3%	11.6%	9.1%	12.2%	13.8%
2泊3日(3日)	41.3%	43.0%	41.2%	40.7%	39.1%	37.1%	38.4%
3泊4日(4日)	29.3%	31.4%	30.5%	30.7%	31.9%	29.7%	28.3%
4泊5日(5日)	9.2%	8.7%	9.6%	9.8%	13.0%	12.2%	11.1%
5泊6日(6日)	2.3%	2.0%	2.7%	2.8%	3.0%	3.2%	3.5%
6泊7日(7日)	1.2%	1.1%	1.8%	1.2%	1.3%	1.5%	1.4%
7泊以上(8日以上)	3.4%	2.6%	2.3%	2.5%	2.2%	3.4%	2.9%

※出所：沖縄県「観光統計実態調査」（H18年度は航空機内で行った大規模調査による数値）

資料：平成 24 年版観光要覧 平成 25 年 9 月（沖縄県）

図表 VI-2-109 各エリアを訪れた日数に（2泊3日）



図表 VI-2-110 各エリアを訪れた日数に（3泊4日）

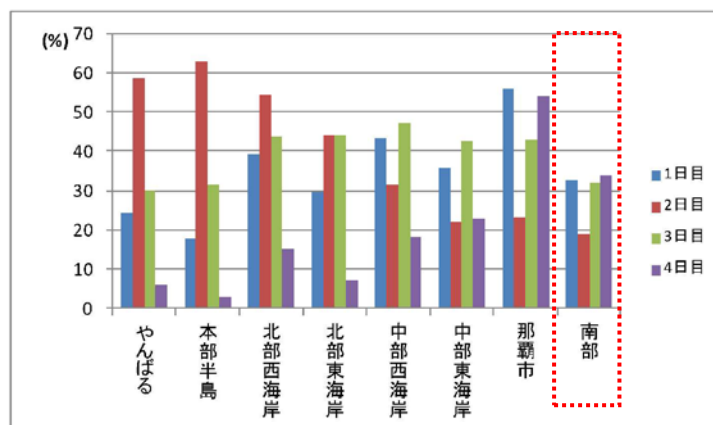


図 3-17 滞在日数別各エリアを訪れた日数に

資料：平成 24 年度戦略的リピーター創造事業報告書 平成 25 年 3 月（沖縄県）

3-1-11 糸満市における入域観光客数の時間推移（推計値）

沖縄県が実施した既往調査の結果では、糸満市に訪れる観光客は夜間に比べ昼間の観光客が大きく増加する。特に 10 月の平日は極めて高く、修学旅行の影響が強く出ているものと推測される。また、10 月平日は午前中にピークを迎えるのも特徴的である。1 月は平休日でありあまり差はなく、ピークも正午過ぎとなっている。

表 3-9 沖縄県市町村観光客数調査概要

調査項目	10 月・1 月の市町村における県外観光客数
調査時期	平成 24 年 10 月および平成 25 年 1 月
調査対象	平成 24 年 10 月および平成 25 年 1 月の水曜日(平日)・土曜日(休日)に各市町村にいた県外観光客数
調査方法	モバイル空間統計

出典：平成 24 年度戦略的リピーター創造事業報告書（沖縄県）

【モバイル空間統計】携帯電話ネットワーク（株式会社 NTT ドコモ）の運用データを活用し、ある時、ある場所の現在人口を推計した統計情報である。

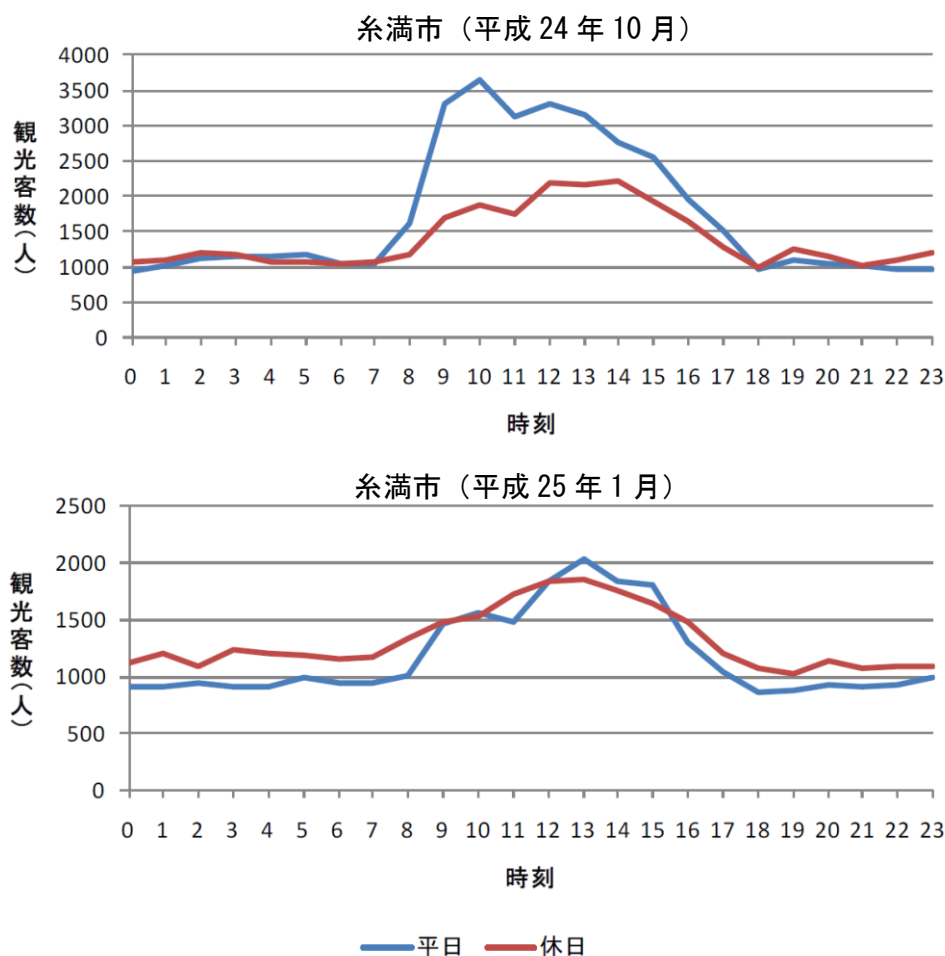


図 3-18 県外観光客数の時間推移（糸満市）

出典：平成 24 年度戦略的リピーター創造事業報告書（沖縄県）

3-1-12 糸満市におけるレンタカー観光客の動向

糸満市内におけるレンタカー観光客の訪問箇所（エンジンを切り一定時間停車した場所）では、平和祈念公園をはじめとする主要観光施設周辺への訪問が多い。一方、主要幹線道路を離れ集落地域内まで訪れるレンタカー観光客は少なく、周遊観光を促進させる必要性が伺える。

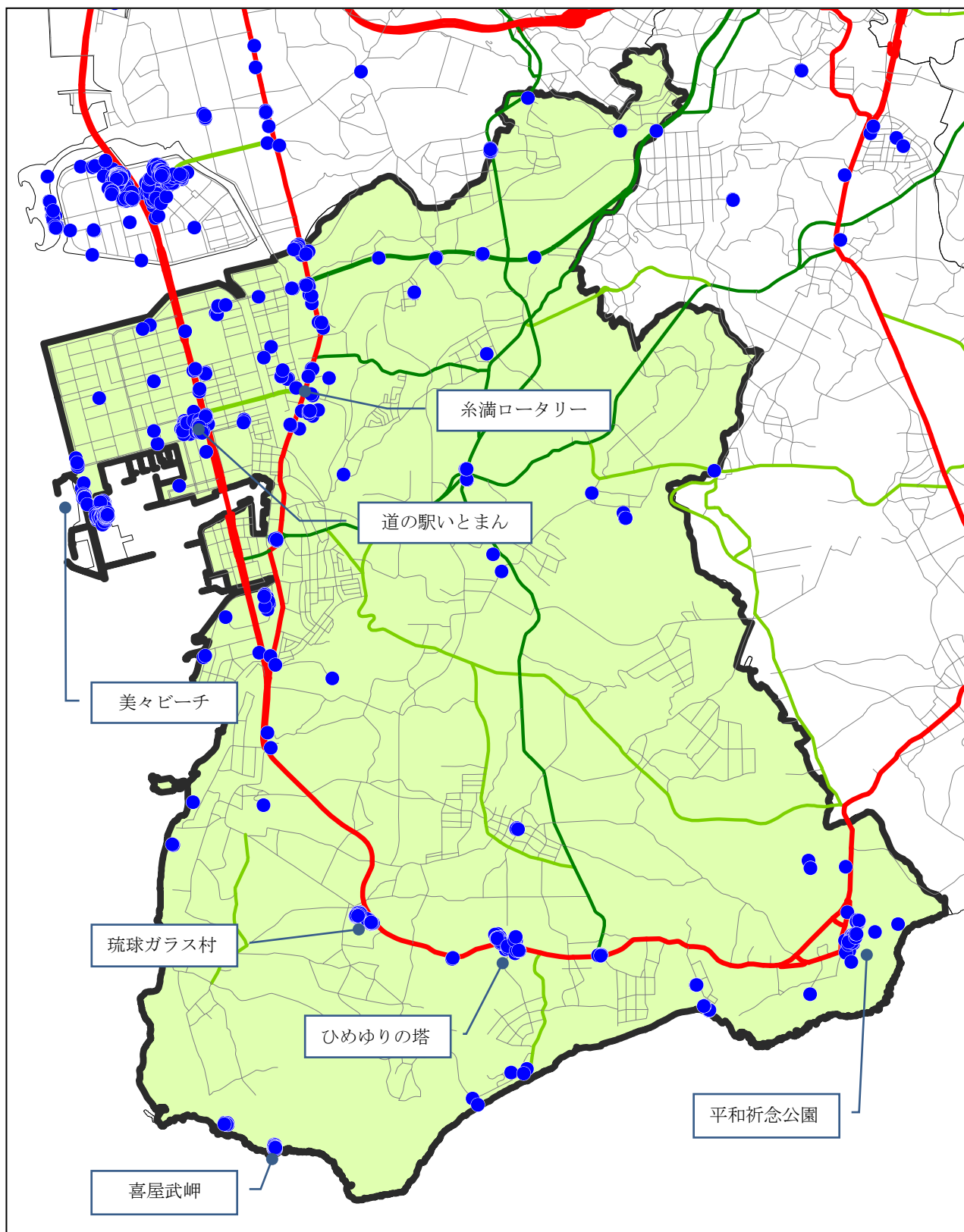


図 3-19 レンタカー観光客の訪問箇所（対象 592 組、H23～H25 年）
出典：レンタカープローブデータ（一般社団法人沖縄しまて協会）

表 3-10 市町村別基本集計

市町村名	訪問者数・率 (全592組)		宿泊 件数	平均滞在時間 (h)	
				宿泊含む	宿泊除く
国頭村	43	7%	23	10.5	1.7
大宜味村	25	4%	2	2.1	0.6
東村	23	4%	0	1.4	1.4
今帰仁村	167	28%	15	2.8	1.5
本部町	350	59%	87	6.9	3.5
名護市	368	62%	168	8.9	2.4
恩納村	312	53%	275	16.1	2.9
宜野座村	11	2%	4	8.8	1.1
金武町	81	14%	2	0.9	0.5
うるま市	146	25%	22	4.1	2.2
読谷村	179	30%	82	8.6	2.0
嘉手納町	42	7%	2	1.7	0.8
沖縄市	81	14%	51	11.8	3.7
北谷町	194	33%	31	4.4	2.2
北中城村	38	6%	2	1.8	1.0
宜野湾市	98	17%	46	8.8	2.0
中城村	61	10%	2	1.1	0.4
浦添市	98	17%	6	2.5	1.6
西原町	21	4%	8	10.6	5.3
那覇市	529	89%	483	16.2	3.5
与那原町	14	2%	0	1.4	1.4
南風原町	35	6%	2	1.7	0.9
豊見城市	510	86%	5	0.8	0.7
糸満市	186	31%	98	9.9	2.1
南城市	190	32%	5	2.7	2.2
八重瀬町	23	4%	4	3.9	0.8

出典：レンタカープロープデータ
(一般社団法人沖縄しまて協会)

レンタカー観光客の動向として、糸満市を訪れる観光客は31%と、南城市・北谷町・読谷村などと同程度である。また、南部圏域における宿泊件数では那覇市に次いで多く、宿泊を含めた滞在時間でも9.9時間と近隣市町村を大きく上回っている。(表8参照)

さらに、沖縄本島内の主要観光施設における訪問者数の順位では「ひめゆりの塔」が11位に入っており、次いで「道の駅 いとまん」「平和祈念公園」が同率で20・21位に入っている。

主要観光施設における滞在時間では「美々ビーチいとまん」を除いて概ね1時間以内となっている。(表9参照)

表 3-11 主要観光施設別訪問者数順位

順位	主要観光施設・観光地名	利用者数 (全592組)		平均滞在時間 (分)
1	海洋博公園	292	49%	155
2	国際通り周辺	247	42%	121
3	那覇新都心地区	199	34%	93
4	首里城公園・玉陵	161	27%	74
5	美浜地区	157	27%	111
6	古宇利島	144	24%	59
7	アウトレットモールあしびなー	139	23%	75
8	万座毛	117	20%	24
9	道の駅許田	116	20%	30
10	斎場御嶽	80	14%	40
11	ひめゆりの塔	76	13%	53
12	ナゴパイナッブルパーク	75	13%	52
13	道の駅豊崎	70	12%	25
14	おきなわワールド(玉泉洞)	69	12%	125
15	沖縄自動車道(伊芸SA)	67	11%	14
16	海中道路(うるま市)	67	11%	29
17	残波岬	67	11%	28
18	OKINAWAフルーツランド	55	9%	50
19	おんなの駅なかゆくい市場	54	9%	42
20	道の駅いとまん	52	9%	39
21	平和祈念公園	52	9%	41
22	瀬底島	51	9%	105
23	沖縄自動車道(中城PA)	48	8%	10
24	真栄田岬	45	8%	93
25	琉球村	43	7%	80
26	今帰仁城跡	40	7%	47
27	備瀬フクギ並木	40	7%	81
28	森のガラス館(名護)	39	7%	45
29	ジャスコ名護店	38	6%	75
30	伊計島	33	6%	74
31	やんばる海の駅	31	5%	58
32	琉球ガラス村(糸満)	29	5%	60
33	本部町営市場周辺	28	5%	34
34	沖縄市中心市街地区	27	5%	112
35	がんじゅう駅・知念岬公園	26	4%	18
36	やちむんの里(読谷)	26	4%	54
37	道の駅かでな	25	4%	30
38	道の駅ゆいゆい国頭	24	4%	32
39	豊崎海浜公園	24	4%	30
40	座喜味城跡	22	4%	25
41	勝連城跡	22	4%	31
42	浜比嘉島	22	4%	41
43	辺戸岬	22	4%	18
44	奥武島	19	3%	35
45	カフェくるくま(南城)	18	3%	58
46	中城城跡	18	3%	44
47	むら咲むら(読谷)	17	3%	133
48	新原ビーチ	17	3%	70
49	瀬長島	17	3%	24
50	ビオスの丘	16	3%	94
51	名護自然動植物公園	15	3%	74
52	美々ビーチいとまん	13	2%	93
53	ピザ喫茶花人逢	12	2%	58
54	道の駅おおきみ	12	2%	14
55	ジャスコ具志川店	11	2%	86
56	あざまサンサンビーチ	9	2%	47
57	久高島定期船のりば	9	2%	203
58	中村家	9	2%	43
59	トロピカルビーチ	8	1%	127
60	識名園	7	1%	68
61	西原マリンパーク	3	1%	28

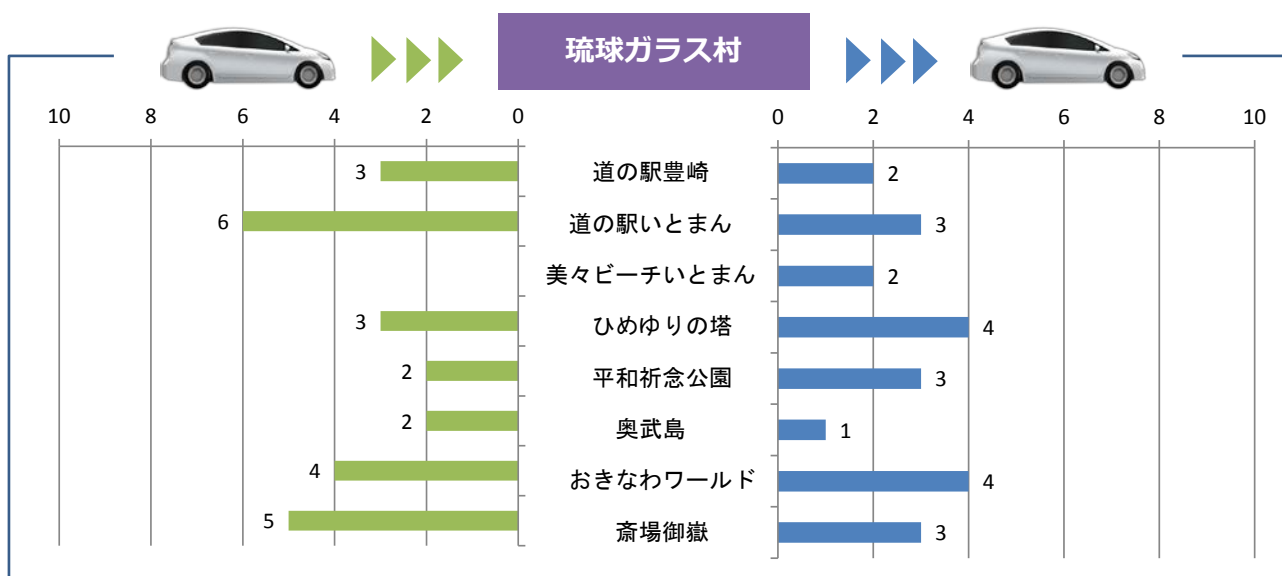
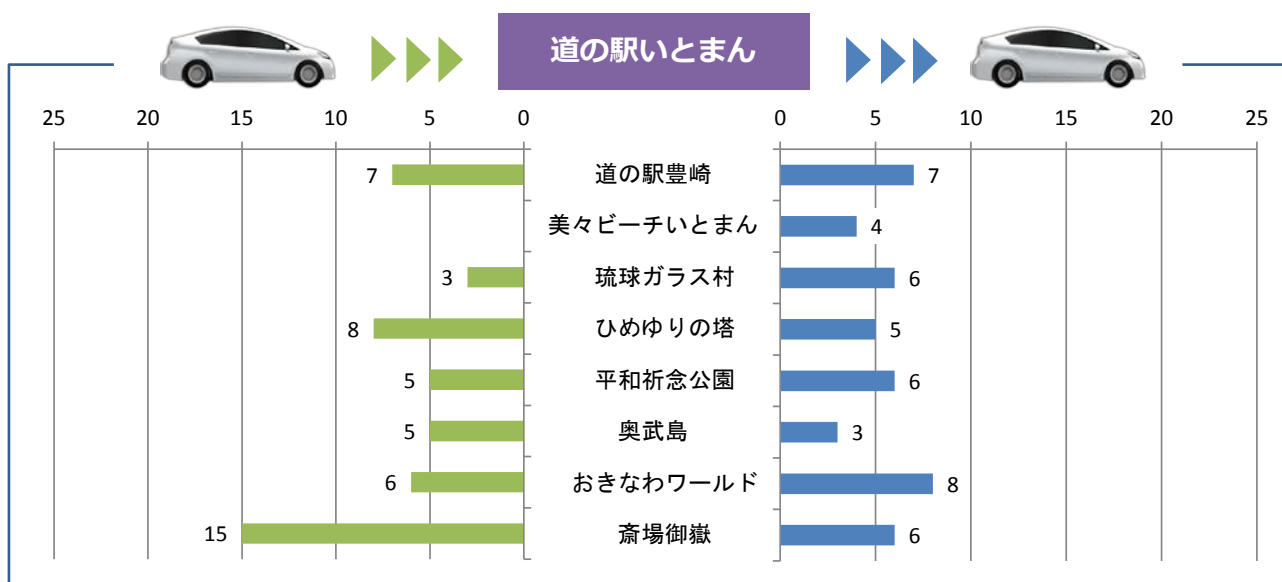
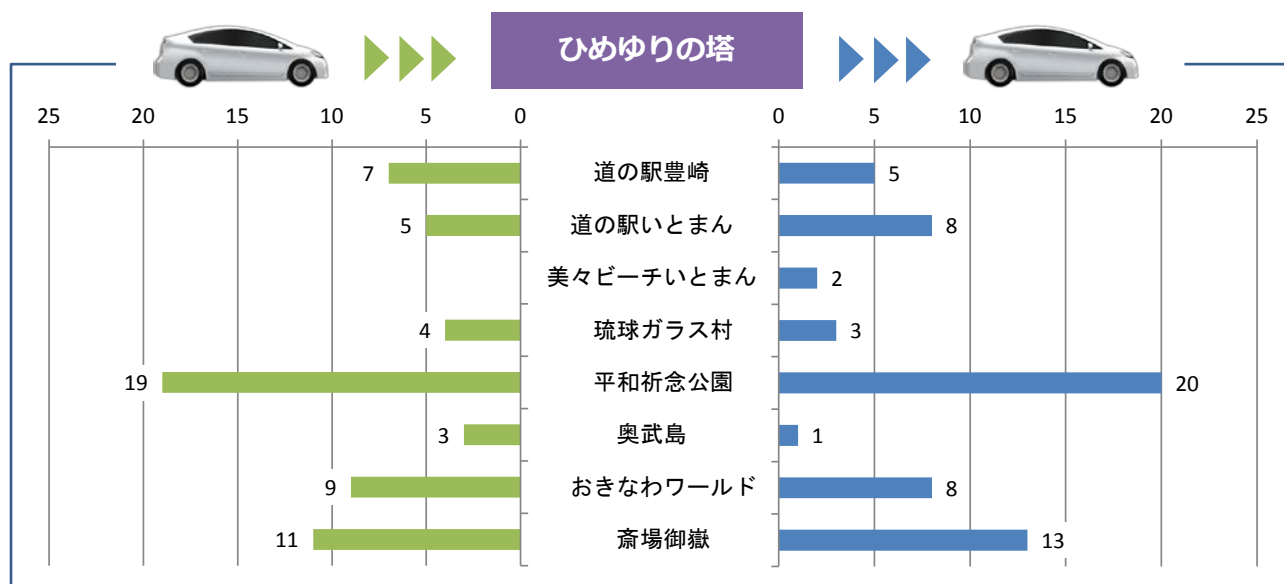


図 3-20 主要観光施設における前後の訪問箇所
出典：レンタカープロブデータ（一般社団法人沖縄しまて協会）

3-1-13 道路整備状況

糸満市内における道路整備状況では、西崎・糸満地区で幅員 5.5m 以上の整備済み道路が多く、大型バス等による公共交通の運行に適している。一方、その他の地区では国道・県道を除く地区内道路において幅員 5.5m 未満の道路が多くみられ、大型車両による公共交通の運行が困難であることが予想される。

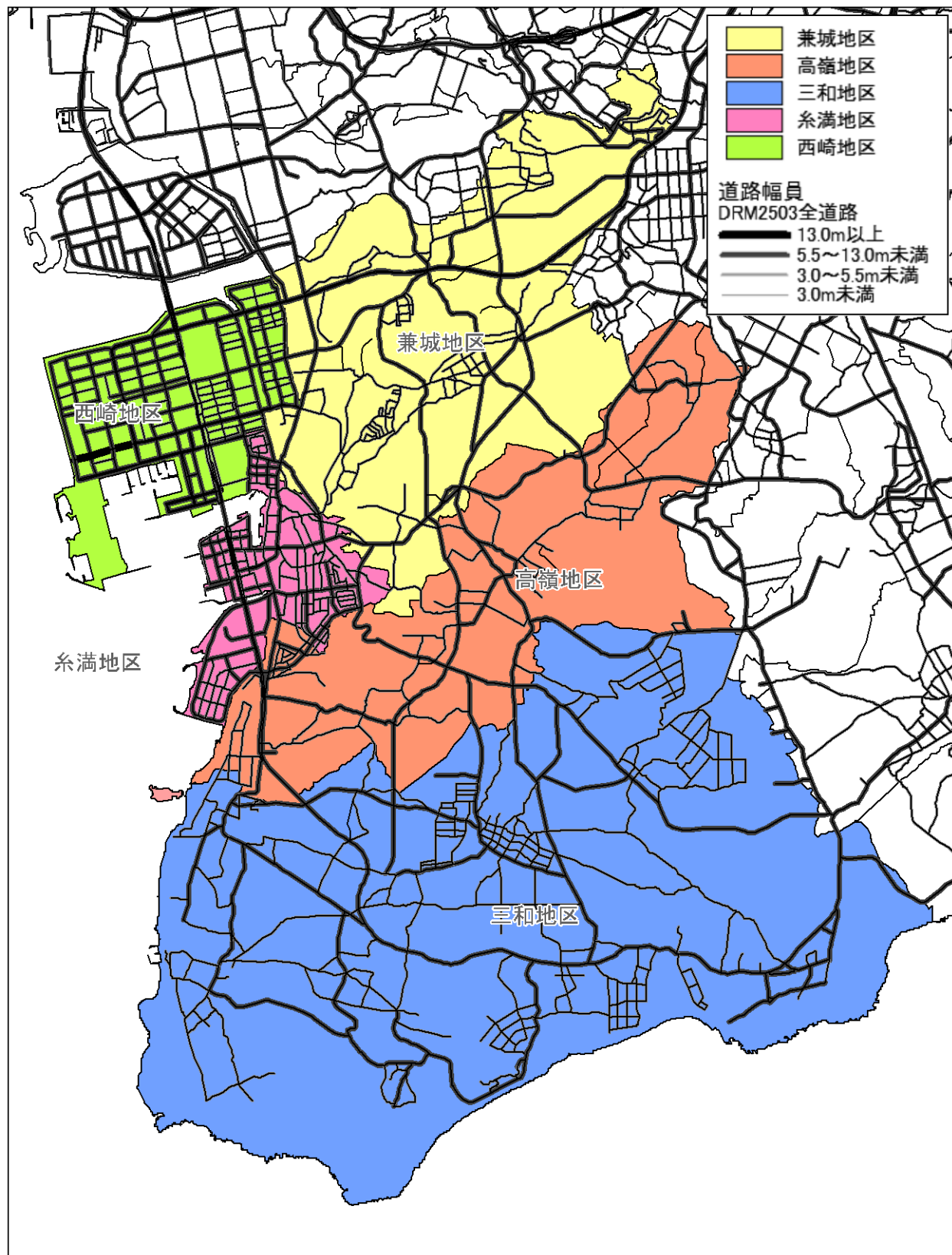


図 3-21 道路幅員図（資料：デジタル道路地図 2015 年 3 月版）

3-2 公共交通の状況把握

3-2-1 路線バス運行系統

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。

琉球バス交通と沖縄バスは、糸満バスターミナルを中心に豊見城市や八重瀬町を經由して那覇バスターミナル（沖縄バスの一部路線は那覇新都心）方面へ行く路線と、南部支線（ほとんど糸満市内線のようなルートの路線）に大きく分かれるが、中には与那原町や南城市方面に行く路線もある。那覇バスは、2社とは別のところにある糸満営業所から豊見城市や那覇市を經由して西原町への路線バスが運行されている。

表 3-12 糸満市内を通過する路線バス一覧

■糸満市内の路線バスの運行状況

※()内数字は市役所経由、市役所行きの本数

系統番号	系統名	運行系統			運行本数 (平日)		運行本数 (土日祝日)		社別
		起点	主たる経過地	終点	上り	下り	上り	下り	
33	糸満西原線	糸満営	小那覇・安里・小禄・豊見城	西原営	9	9	8	8	那
34	糸満(東風平)線	那覇	開南・国場・東風平・富盛	糸満バ	20 (4)	24 (7)	15 (5)	16 (5)	沖
234	糸満(東風平おもろまち)線	おもろまち駅前広場	開南・国場・東風平・富盛	糸満バ	3	3	6	4	沖
35	糸満(志多伯)線	那覇	開南・寄宮・国場・志多伯・座波	糸満バ	22 (6)	18 (4)	16 (4)	15 (6)	沖
235	糸満(志多伯おもろまち)線	おもろまち駅前広場	開南・寄宮・国場・志多伯・座波	糸満バ	4 (1)	6 (1)	4 (1)	6 (1)	沖
36	糸満新里線	糸満バ	志多伯(富盛)・東風平・仲程・与那原・新里	休暇センター	4	4	3	3	沖
46	糸満西原線(保栄茂廻り)	西原営	小那覇・首里駅前・小禄・豊見城・保栄茂	糸満営	19	19	16	16	那
	糸満西原線(団地廻り)		小那覇・首里駅前・小禄・豊見城・武富ハイツ		16	16	12	12	
81	西崎・向陽高校線	糸満バ	水産高校・高嶺・具志頭・向陽高校前	玉泉洞	2	2	—	—	琉
82	玉泉洞糸満線	糸満バ	名城・ひめゆりの塔前・具志頭	玉泉洞	12 (4)	12 (3)	11	11	琉
85	国吉(大里廻り)線	糸満バ	高嶺・国吉・真栄里	糸満バ	4 (1)	—	—	—	琉
86	国吉(真栄里廻り)線	糸満バ	真栄里・国吉・高嶺	糸満バ	2	—	—	—	琉
89	糸満(西高校)線	那覇	開南・旭橋・那覇西高校前・高良・潮平	糸満バ	96	96	66	66	沖・琉
	糸満(西高校・西崎)線		開南・旭橋・那覇西高校前・高良・西崎		10	10	10	8	
	糸満(航空隊)線		開南・旭橋・航空隊前・高良・潮平		9	9	7	7	
100	白川線	那覇	開南・寄宮・国場・徳洲会病院・志多伯・座波	糸満バ	3 (2)	3 (1)	—	—	沖
200	白川(糸満おもろまち)線	那覇	開南・寄宮・国場・徳洲会病院・志多伯・座波	糸満バ	4	2	1	1 (1)	沖
107	南部循環線(真壁・喜屋武廻り)	糸満バ	高嶺・真壁・米須・喜屋武	糸満バ	11 (1)	—	9	—	琉
108	南部循環線(喜屋武・真壁廻り)	糸満バ	喜屋武・米須・真壁・高嶺	糸満バ	9 (2)	—	6	—	琉

那覇：那覇バスターミナル、糸満バ：バスターミナル、糸満営：糸満営業所、西原営：西原営業所

資料：各バス交通会社時刻表(平成24年9月4日現在)

※平成22年3月1日実施の新ダイヤより、【糸満市役所前】経由は廃止

※表中の網掛けはH18年より増えた路線である。

3-2-2 時間別運行便数と最大乗車人数

既存路線バスにおける時間別運行便数では、沿線住民の生活パターンに合わせて朝7時台と夕方16～18時台に最も多くなり、観光客が最も活動的になる昼間は国吉線が両廻りとも運行されていないなど、路線バスの運行便数は少ない。(図3-22 参照)

また、各路線バスの時間別区間最大乗車人数では、玉泉洞系満線のみが6時・16時・18時にそれぞれ普通自動車の最大定員である10人を超えている。(図3-23 参照)

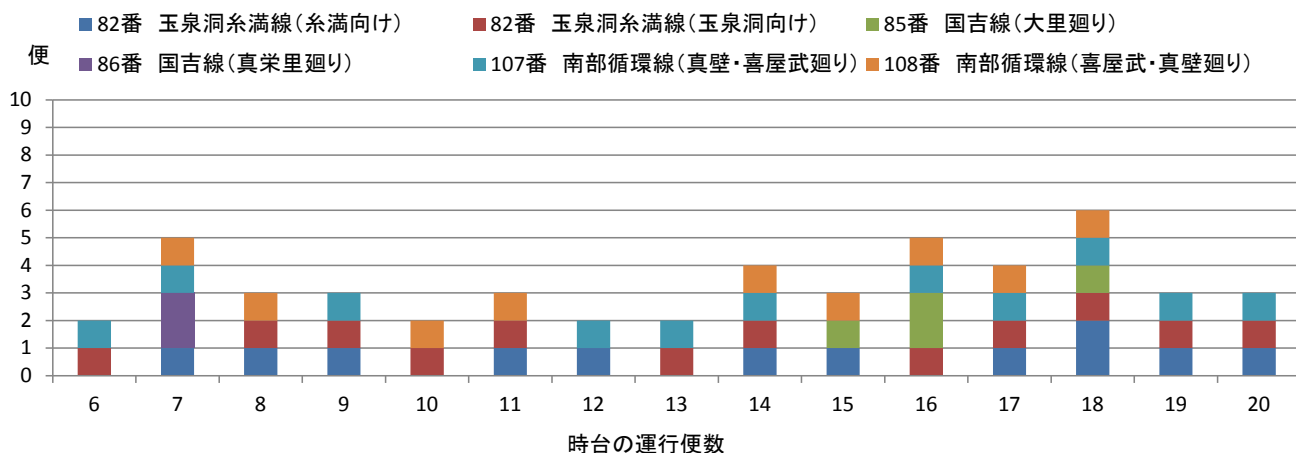


図3-22 既存路線バスの平日時間別運行便数 (平成26年6月)

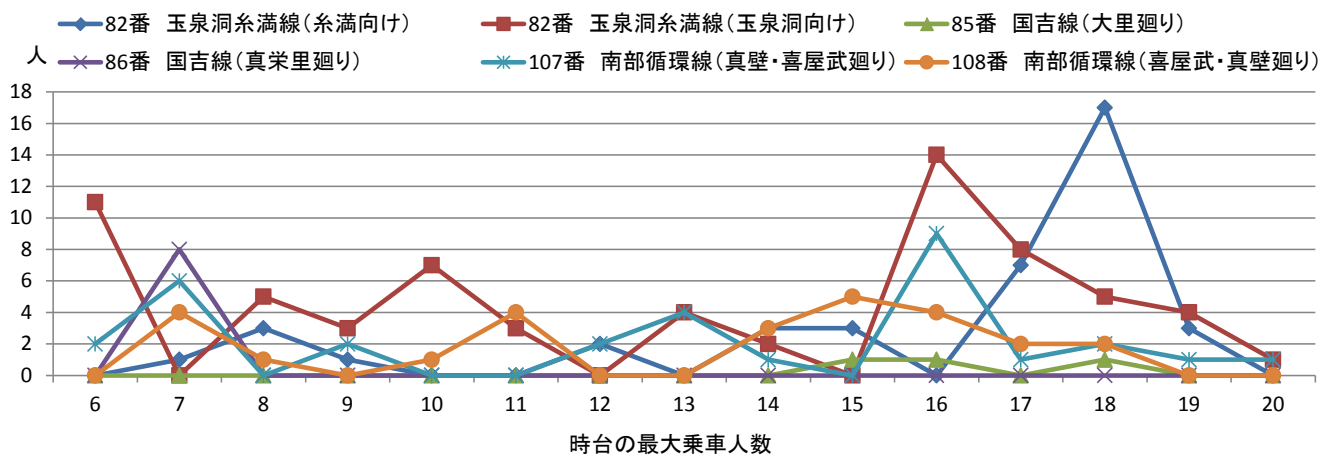


図3-23 平日時間別区間最大乗車人数 (平成26年6月4日水曜日)
(資料提供：株式会社琉球バス交通)



3-2-4 補助対象路線への補助金拠出状況

市内を通過・循環しているバス路線 16 路線のうち、那覇市へ向かう路線は採算性が確保されているものの、国吉線、南部循環線、玉泉洞糸満線、新里線の 4 路線は補助対象路線となっている。

糸満市では、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。平成 21 年度に路線バスの運行本数等を見直したことにより、一時的な補助金額の減少がみられるが、その後は再び増加傾向に転じている。

表 3-13 補助金拠出額の推移

単位:千円

路線名	財源内訳	平成 16年度	平成 17年度	平成 18年度	平成 19年度	平成 20年度	平成 21年度	平成 22年度	平成 23年度	平成 24年度	平成 25年度	合計
国吉線 (琉球バス)	市補助額	1,473	847	1,466	1,540	1,732	1,476	1,672	1,779	1,756	1,739	15,480
	県補助額	1,006	594	655	672	696	628	645	672	696	701	6,965
	合計	2,479	1,441	2,121	2,212	2,428	2,104	2,317	2,451	2,452	2,440	22,445
南部循環線 (琉球バス)	市補助額	12,488	9,176	12,873	13,590	14,753	12,679	14,244	14,798	15,907	16,460	136,968
	県補助額	7,182	5,213	5,864	6,096	6,296	5,730	5,848	6,076	6,149	6,202	60,656
	合計	19,670	14,389	18,737	19,686	21,049	18,409	20,092	20,874	22,056	22,662	197,624
玉泉洞糸満線 (琉球バス)	市補助額	7,050	3,887	4,536	5,710	6,590	5,391	7,418	9,107	9,360	7,789	66,838
	県補助額	直接バス会社に補助される										
	合計	7,050	3,887	4,536	5,710	6,590	5,391	7,418	9,107	9,360	7,789	66,838
新里線 (沖縄バス)	市補助額	2,782	3,272	3,362	3,519	1,972	1,384	1,051	1,056	982	1,024	20,404
	県補助額	539	574	568	588	435	304	607	585	572	589	5,361
	合計	3,321	3,846	3,930	4,107	2,407	1,688	1,658	1,641	1,554	1,613	24,152
合計	市補助額	23,793	17,182	22,237	24,359	25,047	20,930	24,385	26,740	28,005	27,012	212,678
	県補助額	8,727	6,381	7,087	7,356	7,427	6,662	7,100	7,333	7,417	7,492	65,490
	合計	32,520	23,563	29,324	31,715	32,474	27,592	31,485	34,073	35,422	34,504	278,168

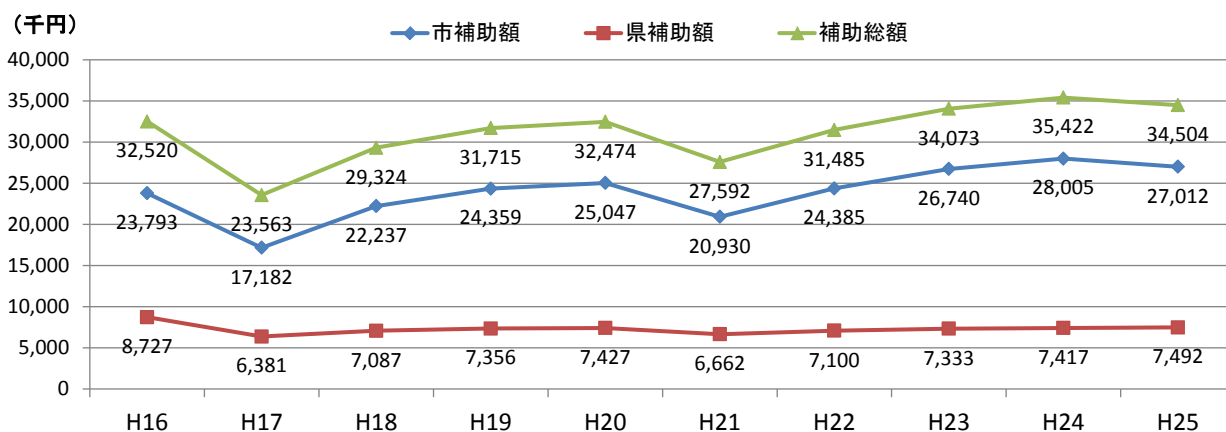
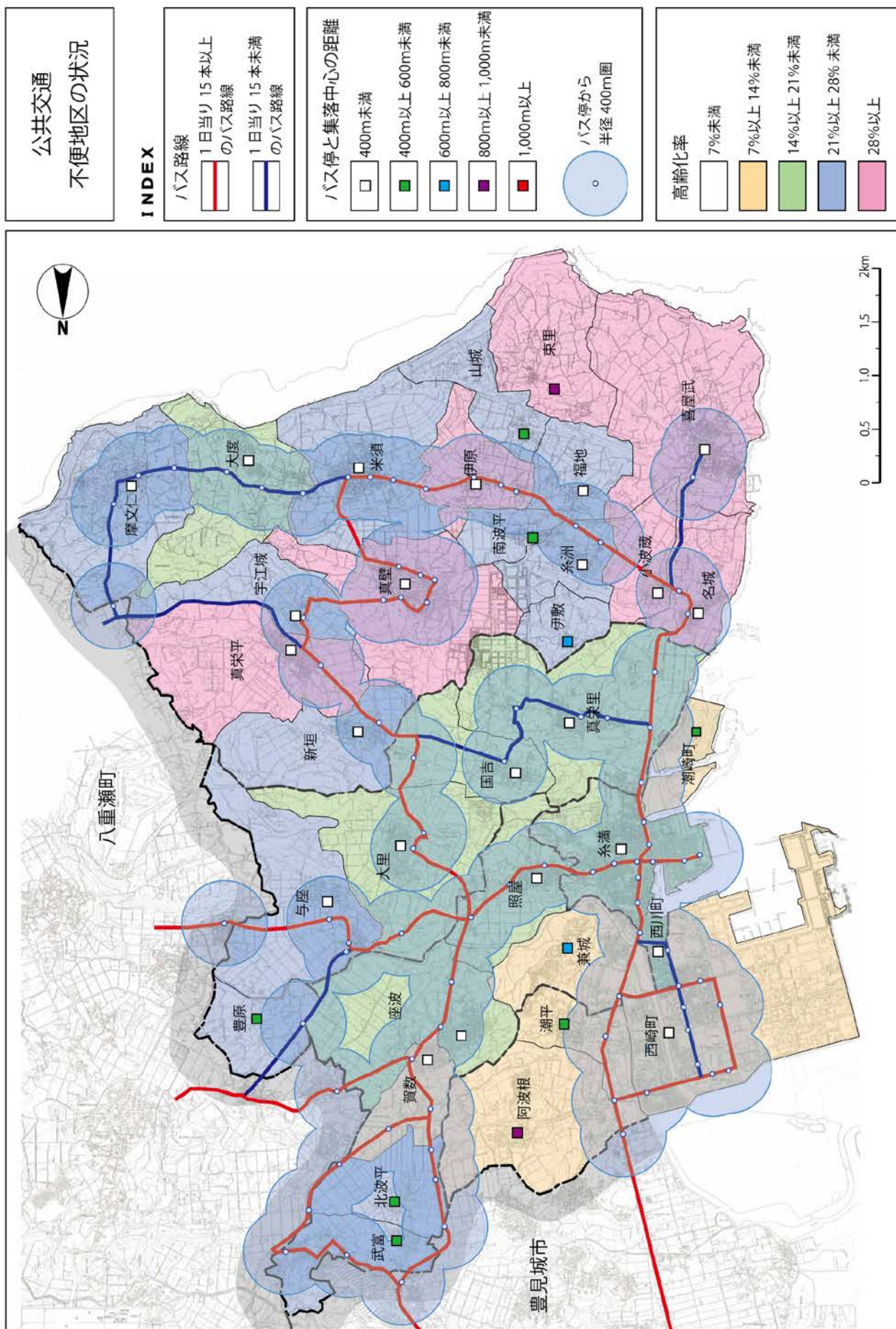


図 3-24 補助金拠出額の推移

3-2-5 公共交通空白地域の状況



3-2-6 ブーゲンビレア号の運行（民間送迎バス活用）

糸満市では平成 18 年度の「糸満市新公共交通体系導入可能性調査」結果を踏まえ、平成 20 年 5 月より民間事業者の運行する送迎バスの空席を活用した送迎バス活用モデル事業を実施している。

ブーゲンビレア号は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おり、年間利用者数は、平成 25 年度時点で 14,207 人／年、累計申込者数は 773 人となっている。

【事業の概要】

- ・協力事業者：糸満自動車学校、南部病院、西崎病院、ソフィア
- ・利用対象者：市内在住の満 65 歳以上で送迎バスに一人で乗降できる者。
- ・利用方法：事前申請後に乗車証交付後に利用可能。（利用料金は無料）
- ・運行コース：11 コース
- ・定員数：176 人（バス 14 台の総席数）

表 3-14 運行コース一覧

協力事業者	コース数	コース名	送迎便数	
			月～金	土
糸満自動車学校	5コース	喜屋武・米須方面	4	3
		具志頭方面	6	6
		西崎・豊見城方面	6	6
		東風平方面	6	6
		小禄方面	6	6
南部病院	4コース	豊見城線	12	2
		糸満南部線	8	0
		具志頭線	7	0
		西崎線	6	0
西崎病院	2コース	市内巡回線A	12	12
		市内巡回線B	12	12

表 3-15 ブーゲンビレア号利用者数の推移（人）

	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度
利用者数	6,177	12,937	13,558	13,459	13,648	14,207
月平均利用者数	562	1,078	1,130	1,122	1,137	1,184
申込者数	373	108	89	60	65	78
累計申込者数	373	481	570	630	695	773

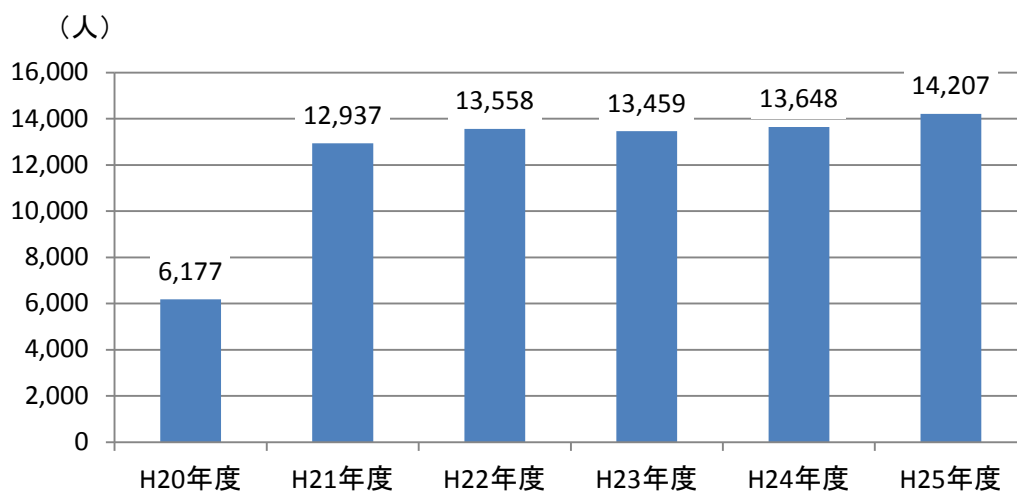


図 3-25 ブーゲンビレア号年間利用者数の推移（人／年）

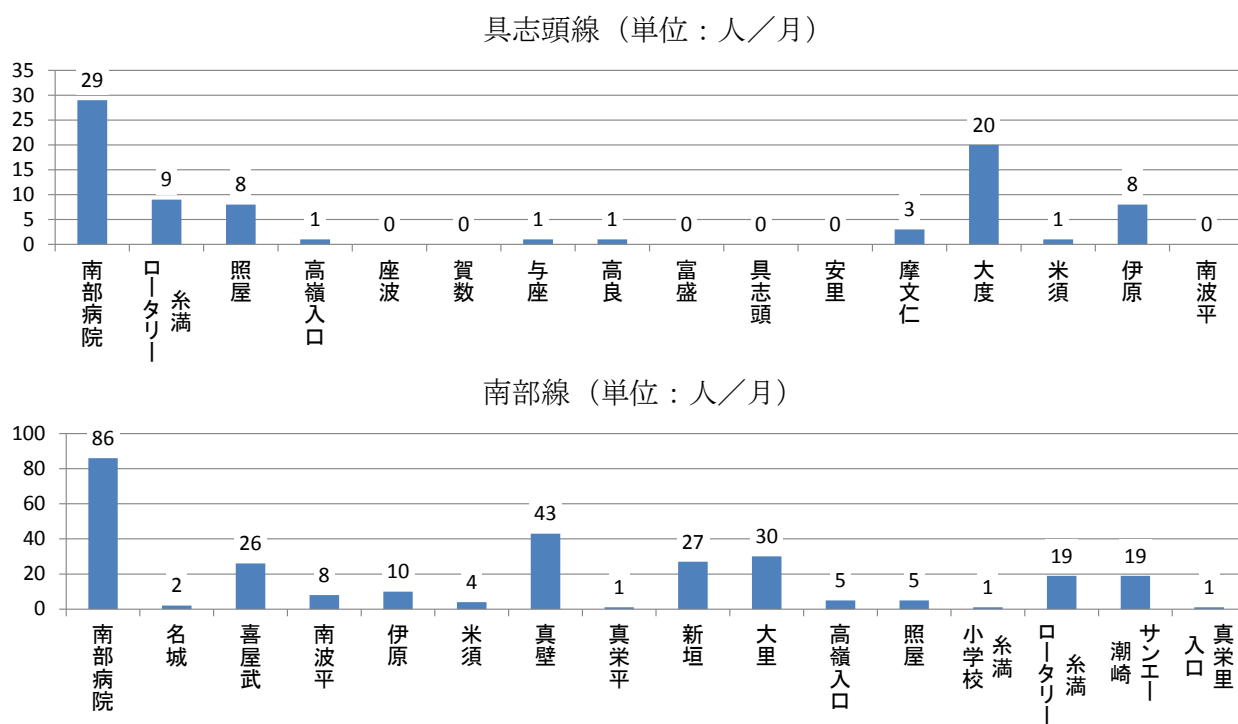


図 3-26 ブーゲンビレア号（南部病院）乗降場所別・月間利用者数
（平成 26 年 4 月～6 月平均）

INDEX

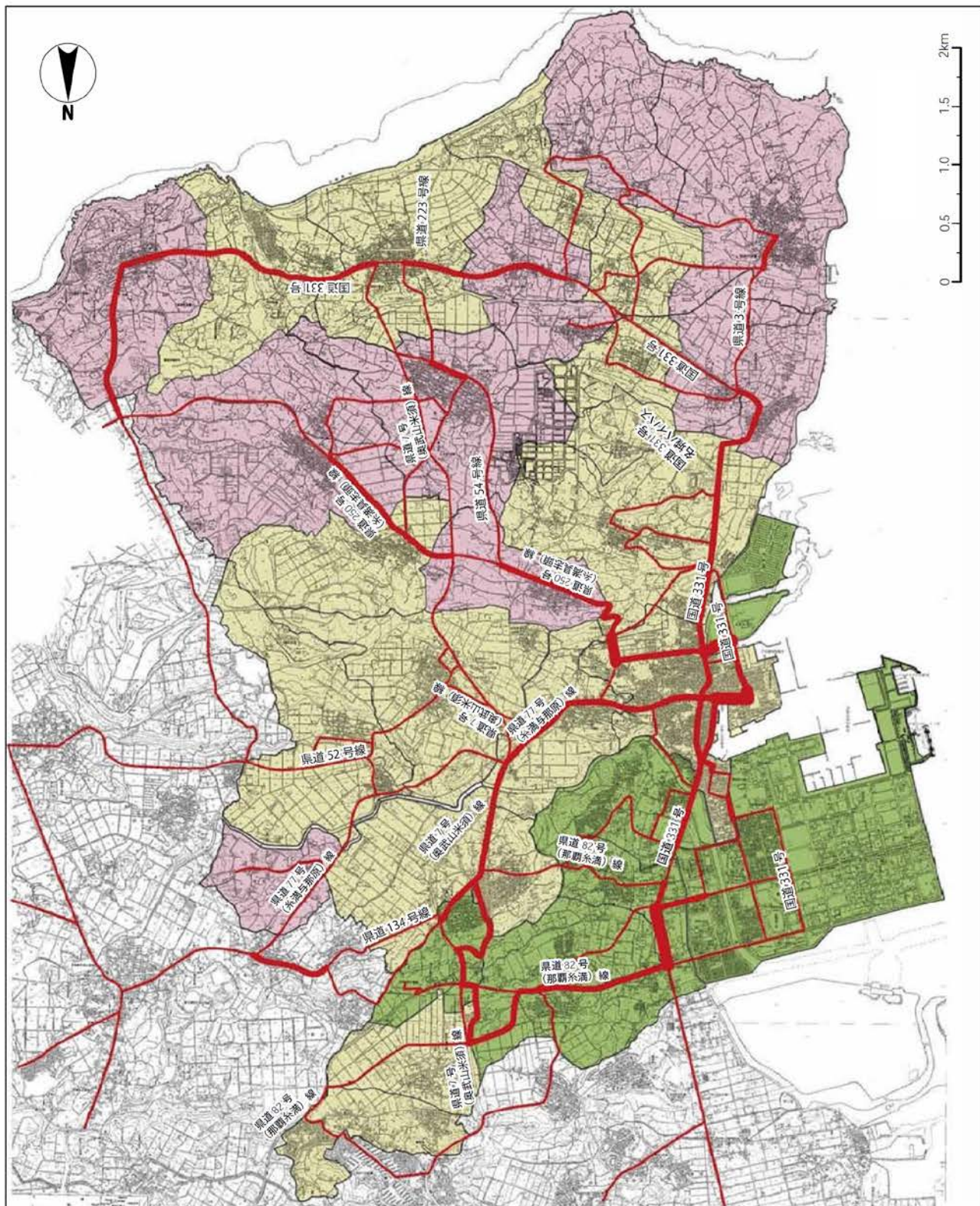
運行本数

20本

21 ~ 40 本

41 ~ 60 本

※運行本数は平日往復数



3-3 公共交通の課題整理

平成 24 年度に策定された「糸満市公共交通の基本方針」における課題等を含め、本調査による公共交通の課題を下記に整理する。

①上位関連計画からみた課題

- 沖縄県総合交通体系基本計画に示される沖縄県南部地域の観光地等を連携する新たな公共交通の整備が必要である。
- 沖縄県観光振興基本計画等に示される地域資源を活かした体験・滞在型観光の促進に向け、基盤となる旅行環境の整備が必要である。
- 第 4 次糸満市総合計画に示された弱者にも優しい交通手段の整備を進める必要がある。
- 糸満市誰もが訪れたいくなるまちづくり事業を踏まえ、誰でも訪れやすい移動手段の確保が必要である。

②人口及び高齢化率、公共交通空白地域の状況から見た課題

- 三和地区等の糸満市南部の高齢化率の高い地域に公共交通空白地域が広く存在しているため、高齢者の利便性の向上や外出促進に資する公共交通体系整備が必要である。
- これら高齢化率の高い地域は人口密度も低く、まとまったバス利用等は見込みづらいことから、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。
- 公共交通空白地域や集落外に位置する観光資源も多く、公共交通を用いた周遊観光を促進するうえでは、需要に応じてこれらのエリアを柔軟にカバーできる交通システムについて検討する必要がある。

③既存バス路線に対する評価からみた課題

- 平成 25 年度時点で年間約 2,700 万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。補助対象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。
- 糸満地区に位置する糸満バスターミナルを境に路線バスが南北に分断されているため、三和～西崎地区など糸満地区を跨ぐ移動ではバスの乗継が必須となり、利便性やコスト面において大きな障害となっている。

④市民ニーズ等から見た課題

- 「公共交通がないと困る人」は、西崎地区が 16.7%と最も高い。次いで「三和地区」が 15.7%、「糸満地区」が 15.1%となっている。また、「西崎地区」は、H18 年度調査と比べ「公共交通がないと困る」と回答している人が 4.8%増加している。
- 国吉線や南部循環線では面的に広がる三和・高嶺地区の需要に対して、円形の循環型路線バスで対応しているものの、定期運行に見合う需要が無いことから過去数度に渡り運行回数の削減を行っている。その結果、利用できる機会の減少や循環型路線バスの特徴である逆方向への行き難さ等を要因に、利用者の更なる減少が起こっている事が予想される。

⑤観光客ニーズ等から見た課題

- 糸満市を訪れる観光客は季節的な変動はあるものの、10 時～13 時台など日中にピークを迎える傾向にある。一方、既存の路線バスは市民の移動ニーズに合わせて朝夕に便を集中させ日中は減便するなど、観光客の移動ニーズに合致していない。

4. 利用者ニーズ調査

4-1 観光客ヒアリング調査

糸満市内の周遊観光において、観光客の公共交通に対するニーズ把握を目的にヒアリング調査を実施する。

4-4-1 観光客ヒアリングの概要

直行バスにおいて検討が進められている観光企画プログラム（案）に対するマーケティングを目的に実施された下記観光客ヒアリング調査において、併せて周遊観光に望ましい公共交通の運行形態についてお聞きした。

表 4-1 観光客ヒアリング

調査日時	平成 26 年 10 月 3 日（金）～5 日（日）の 3 日間、12 時～18 時
調査場所	那覇空港ビルディング内（2 階出発ロビー）
調査方法	個別ヒアリング形式
調査項目	・観光客の属性 ・観光体験プログラム企画案の購入(参加)意欲 ・支払意志額 ・許容できる所要時間 ・公共交通に対するニーズ
調査体制	アンケート実施の主旨から、糸満市を知っている方、今後観光プログラムのガイドとなる可能性の高い方をアンケート調査員とした方が良いとの考えから、糸満市観光協会を通して、観光ガイドの方（7 人）をアンケート調査員とした。
その他	アンケートにご協力頂いた観光客の方へは下記粗品をお渡しした。 ・糸満市ガイドブック ・糸満市 PR 用団扇 ・ちんすこう（南風堂） ・実証実験のご案内



4-4-2 サンプル数

上記内容により 154 組の観光客より有効回答を頂いた。

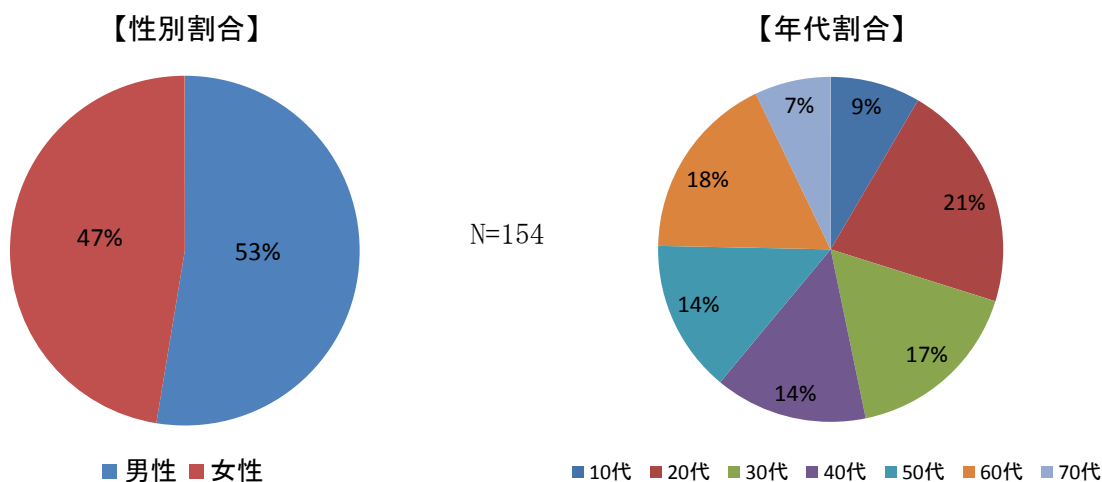


図 4-1 回答者の基本属性

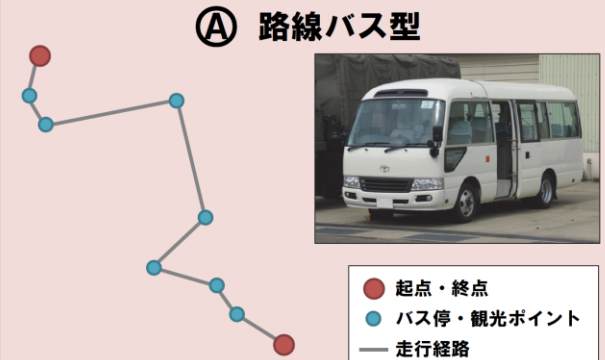
4-4-3 公共交通二ースに関する設問

下記設問パネル(A3版)を用意し、アンケート調査員による特徴説明を行ったうえで回答頂いた。

Q. 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はどちらですか？

運賃はどちらも大人 230 円／回、運行間隔は 1 時間程度とします（市内のみ）

① 路線バス型



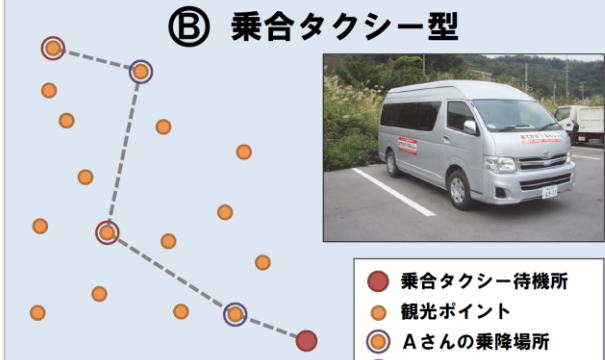
◎ 良いところ

- 予め決められた時間と経路（ダイヤ）で走っているため**事前予約が不要**
- ダイヤが決まっているため**目的地への到着時間が分かりやすい**

× 悪いところ

- 経路上の**決められた場所（バス停・観光ポイント）**にしか行くことができない
- 目的地まで決まった経路で走るため迂回が多いなど**余計な時間がかかることがある**

② 乗合タクシー型



◎ 良いところ

- 予約した出発地から**行きたい場所まで柔軟に連れて行ってくれる**
- 予約に応じて経路を決めるため比較的**最短時間で目的地へ行ける**

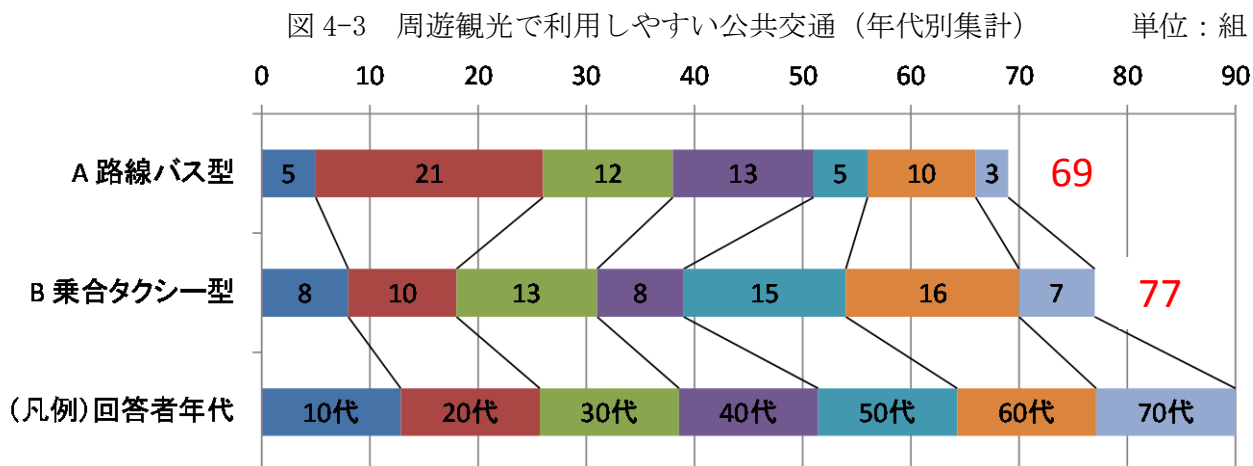
× 悪いところ

- 電話などで乗降場所・人数などを伝え **30 分前に予約する必要がある**
- 一緒に乗り合う人数（予約件数）によっては**目的地への到着時間が変わることがある**

図 4-2 設問パネル

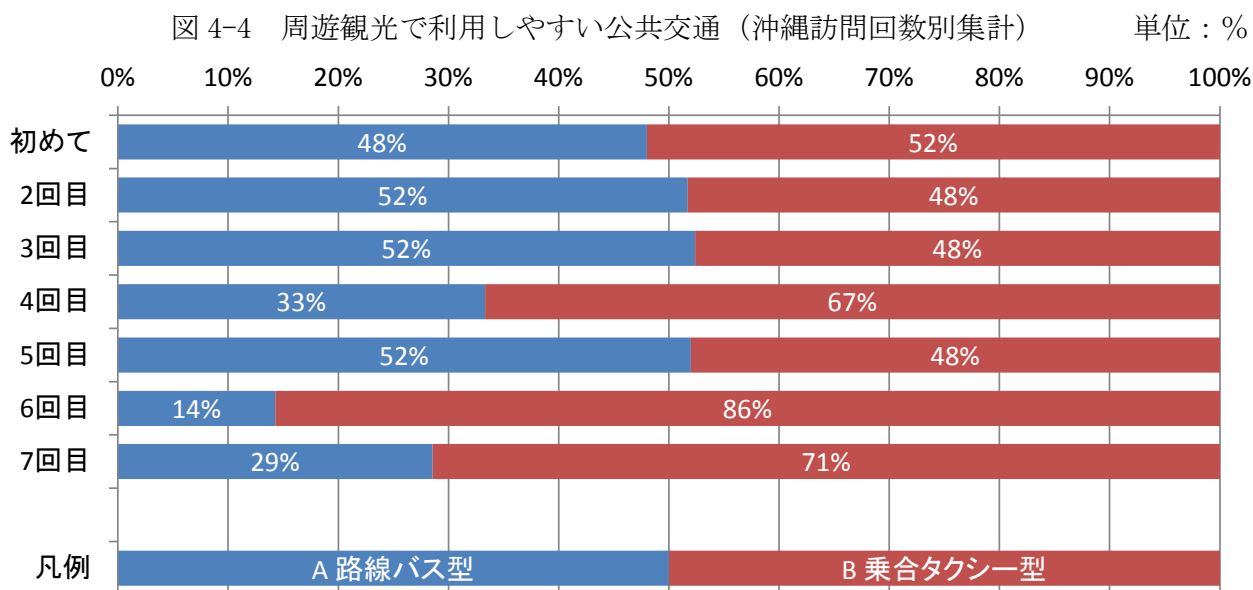
4-4-4 調査結果

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 組と多かった。回答者の年代別では「20 代・40 代」のみ「A路線バス型」が良いとする意見が「B乗合タクシー型」よりも多い。年代別集計の全体的な傾向として、若者は「所要時間が読めるA路線バス型」、高齢者は「比較的歩かなくてすむB乗合タクシー型」を好む傾向にあると考えられる。



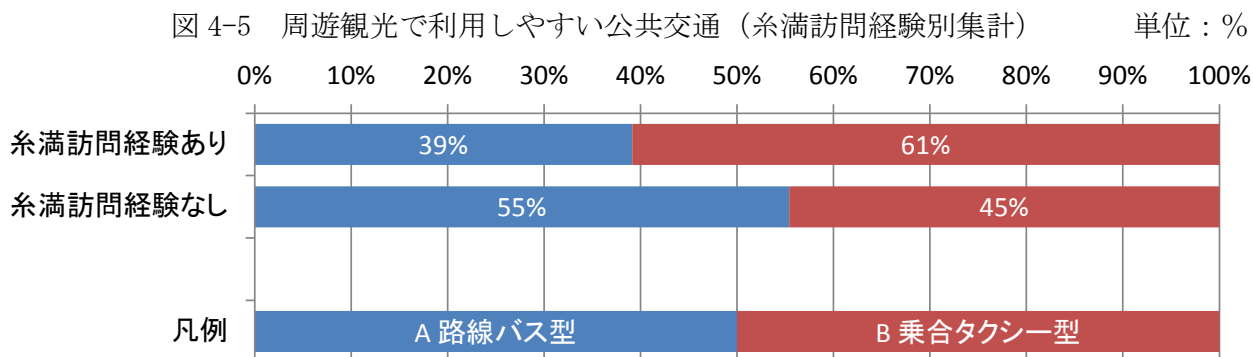
※全回答者 154 組のうち、「乗らない・無回答」など 8 組を除いた回答結果 (N=146)

また、沖縄への訪問回数別集計では概ね訪問回数が4回目を超えるリピーターから「B乗合タクシー型」が支持されている傾向にある。



※全回答者 154 組のうち、「乗らない・無回答、訪問回数不明」など 9 組を除いた回答結果 (N=145)

さらに、糸満市への訪問経験別集計では僅かではあるが糸満市への訪問経験がある観光客から「B乗合タクシー型」が支持されている傾向にある。



※全回答者 154 組のうち、「乗らない・無回答、訪問経験不明」など 11 組を除いた回答結果 (N=143)

4-2 施設事業者ヒアリング

三和地区に立地する下記施設事業者に対して、公共交通機関との連携及びニーズの把握などを目的にヒアリング調査を実施した。

表 4-2 施設事業者ヒアリング一覧

No	ジャンル	施設名
■1	観光施設等（工芸・お土産・体験）	琉球ガラス村
■2	観光施設等（工芸・お土産・食事）	ひめゆり会館
■3	観光施設等（資料館・平和学習）	平和祈念公園
■4	飲食店（沖縄料理）	百美
■5	飲食店（沖縄料理）	真壁ちなー（古民家）
■6	飲食店（カフェ）	ユーカリまえひら
■7	宿泊施設	ペンション南の楽園
■8	宿泊施設	民宿糸満ガリガリーおおしろ
■9	宿泊施設	みんな宿ヤボネシア
■10	宿泊施設	プチホテルC I MA
■11	宿泊施設	民宿よんなー
■12	公園・ゴルフ場	パームヒルズゴルフリゾートクラブ



4-2-1 調査結果

No	事業者名	調査結果
1	琉球ガラス村 (観光施設等) (工芸・お土産・体験)	・ 営業時間：9:00～18:00（年中無休） ・ グラス、お皿作り体験（完全予約制）11:00、14:00、16:00 ・ 既存バス停（波平入口）からの距離 10m ・ 空港等からの行き方について問い合わせが多く、ホームページでも那覇バスターミナルからの乗継案内を掲載している ・ 今後は「免許を持っていない」「レンタカーでの移動ができない」高齢者や外国人観光客が増加すると予想されるので、南部観光の移動手段として継続できるようにしてほしい ・ 公共交通との連携について ➤ 待合所としての利用：可 ➤ トイレ利用：可 ➤ 手荷物預かり：可 ➤ 多言語対応：英語 ➤ Wi-Fi 設備：有 ➤ バス到着案内等：対応可
2	ひめゆり会館 (観光施設等) (工芸・お土産・食事)	・ 営業時間：8:30～17:30（年中無休） ・ 既存バス停（ひめゆりの塔前）からの距離 100m ・ ホームページ等では「ひめゆりの塔近く」と案内しており、バスによるアクセス案内は特に行っていない ・ 公共交通との連携について ➤ 待合所としての利用：可 ➤ トイレ利用：可 ➤ 手荷物預かり：不可 ➤ 多言語対応：不可 ➤ Wi-Fi 設備：有（au） ➤ バス到着案内等：対応可

No	事業者名	調査結果
3	平和祈念公園 (観光施設等) (資料館・平和学習)	・ 営業時間：資料館 9:00～17:00（年末年始休館あり） ・ 既存バス停（平和祈念堂入口）からの距離 50m ・ ホームページ（アクセス、良くある質問）で那覇バスターミナルからの乗継案内を掲載 ・ 那覇方面からでは、糸満バスターミナル経由（1,050 円）より東風平経由（890 円）を乗り継いだ方が運賃が安い ・ 外国人接客研修、広報連携をやりたいが人員不足等で困難な状況にある ・ 本地は、いわゆる観光地ではなく祈りの場、平和学習の場であるため、単なる広報ではなく適切な内容を維持する必要がある ・ 公共交通との連携について ➤ 待合所としての利用：可 ➤ トイレ利用：可 ➤ 手荷物預かり：可 ➤ 多言語対応：可（英語・韓国語） ➤ Wi-Fi 設備：有 ➤ バス到着案内等：対応可
4	百美 (飲食店)	・ 平成 27 年に閉店予定のため未調査
5	真壁ちなー (飲食店) (沖縄料理)	・ 営業時間：11:00～16:00（水曜定休日、不定休あり） ・ 既存バス停（真壁）からの距離 60m ・ 那覇方面からバスを乗り継いで来る高齢者もいる ・ ホームページではバスによるアクセス案内は特に行っていない ・ 公共交通との連携について ➤ 待合所としての利用：可（利用者のみ） ➤ トイレ利用：可（利用者のみ） ➤ 手荷物預かり：不可 ➤ 多言語対応：可（英語） ➤ Wi-Fi 設備：無 ➤ バス到着案内等：対応可

No	事業者名	調査結果
6	ユーカリまえひら (飲食店) (カフェ)	・ 営業時間：11:30～18:00（火・水曜定休日） ・ 既存バス停（真栄平）からの距離 200m ・ 那覇方面からバスを乗り継いで来る高齢者もいる ・ ホームページではバスによるアクセス案内は特に行っていない ・ 公共交通との連携について ➤ 待合所としての利用：可（テラス） ➤ トイレ利用：可 ➤ 手荷物預かり：不可 ➤ 多言語対応：可（英語） ➤ Wi-Fi 設備：無 ➤ バス到着案内等：対応不可
7	ペンション南の楽園 (宿泊施設)	・ 宿泊施設：5 部屋 15 人程度 ・ 既存バス停（小波蔵）からの距離 300m ・ 那覇空港からなどバスを乗り継いで来る利用者や問合せもある ・ ホームページではバスによるアクセス案内は特に行っていない ・ 公共交通との連携について ➤ 待合所としての利用：可（宿泊者のみ） ➤ トイレ利用：可（宿泊者のみ） ➤ 手荷物預かり：可（宿泊者のみ） ➤ 多言語対応：可（英語） ➤ Wi-Fi 設備：無 ➤ バス到着案内等：対応可
8	民宿糸満ガリガリー おおしろ (宿泊施設)	・ 宿泊施設：4 部屋各 10 人まで ・ 既存バス停（小波蔵）からの距離 200m ・ ホームページではバスによるアクセス案内は特に行っていない ・ 公共交通との連携について ➤ 待合所としての利用：不可 ➤ トイレ利用：不可 ➤ 手荷物預かり：不可 ➤ 多言語対応：不可 ➤ Wi-Fi 設備：無 ➤ バス到着案内等：対応可

No	事業者名	調査結果
9	みんな宿ヤポネシア (宿泊施設)	・ 宿泊施設：4 部屋程度 ・ 既存バス停（晴明病院前）からの距離 500m ・ ホームページでは那覇空港・那覇市内・玉泉洞方面からそれぞれ晴明病院前バス停までの乗継案内を掲載 ・ 公共交通との連携について ➤ 待合所としての利用：可（宿泊者のみ） ➤ トイレ利用：可（宿泊者のみ） ➤ 手荷物預かり：可（宿泊者のみ） ➤ 多言語対応：可（英語・タイ語） ➤ Wi-Fi 設備：有 ➤ バス到着案内等：対応可
10	プチホテルC I MA (宿泊施設)	・ 平成 26 年度現在で営業していないため未調査
11	民宿よんなー (宿泊施設)	・ 宿泊施設：3 部屋程度 ・ 既存バス停（晴明病院前）からの距離 700m ・ ホームページでは那覇方面から乗継案内を掲載 ・ 晴明病院前バス停までの送迎をしている ・ 公共交通との連携について ➤ 待合所としての利用：不可 ➤ トイレ利用：不可 ➤ 手荷物預かり：不可 ➤ 多言語対応：不可 ➤ Wi-Fi 設備：- ➤ バス到着案内等：対応不可
12	パームヒルズゴルフ リゾートクラブ (公園・ゴルフ場)	・ 既存バス停（県営新垣団地入口）からの距離 1.7km ・ クラブバスは運行しておらず、バスによるアクセス案内も行っていない ・ 公共交通との連携について ➤ 待合所としての利用：不可 ➤ トイレ利用：可 ➤ 手荷物預かり：不可 ➤ 多言語対応：不可 ➤ Wi-Fi 設備：無 ➤ バス到着案内等：対応不可

4-3 交通事業者ヒアリング

観光客や市民の公共交通利用実態および地域観光交通の運行主体としての可能性等を把握するため、現在地域交通を支えている交通事業者に対するヒアリング調査を実施した。

4-3-1 調査結果

表 4-1 交通事業者ヒアリング結果

業種	事業者名・実施日	ヒアリング内容
路線バス事業者	琉球バス 那覇バス 平成 27 年 1 月 9 日	- 糸満市内を循環する国吉線や南部循環線の利用者は少なく、このままでは国や県の補助対象要件から外れてしまい、糸満市の単独補助に頼らざるを得ない状況も考えられる - 観光コースを検討する際は、バスの待ち時間、休憩場所の確保、食事の時間等も踏まえた総合的な時間設定が重要だと思う - 区域運行の実績はないものの、運行主体としての参画は可能と考えている - 糸満市～那覇空港直行バスを含め既存路線バスへの影響は少なからずあると考えられるため、同じく補助対象路線を支えている近隣市町村に対する事前の連絡調整が重要である
	沖縄バス 平成 27 年 1 月 8 日	- 現在の観光の主流が美ら海水族館に代表されるように北部エリアが中心であり、糸満市を含む南部エリアへの定期観光バス利用者は年々減少している様に感じる - 地域観光交通については修学旅行の班別行動で利用するなど一定のニーズがあるのではないかと - 路線バスには各社得意とするエリアがあり、地域観光交通を検討しているエリアの既存路線バス運行主体が全て琉球バスであることから、沖縄バスに直接的な影響は無く、運行主体として積極的に参画することも無いと考えている - 本格運行時の委託方法としては運転手の派遣（運行主体は糸満市）や、運行そのものを委託する（運行主体はバス事業者等）など、様々なケースが考えられる
タクシー事業者	沖縄県ハイヤー・タクシー協会 平成 27 年 1 月 8 日	- タクシー事業者としては観光ガイドタクシーの資格取得や修学旅行への対応など、沖縄県やOCVBとも連携しながら積極的に取り組んでいる - 将来的にはタクシー事業も何らかの工夫を行う必要があると考えており、デマンド交通もタクシーとバスの中間に位置付けられる事から可能性はあると考えている - ただし、現状では単独のタクシー事業者が乗合免許を取得し、運行主体として参画するのはハードルが高すぎる - 南城市で実施していた「おでかけなんじい」では無償運行ということもあり、地元タクシー事業者の売り上げが減少したとの声が聞かれたことから、運賃設定を含め地元タクシー事業者との調整は十分に行って頂きたい

業種	事業者名	ヒアリング内容
タクシー事業者	ときわ交通 ラッキー交通 (市内事業者) 平成 26 年 11 月 21 日 平成 27 年 1 月 9 日 平成 27 年 1 月 28 日	・ これまで糸満市内のタクシー事業者が那覇空港からの観光客を乗せることは殆ど無かったため、糸満市～那覇空港直行バスで来訪した観光客が糸満市内でタクシーを利用して頂ければ有り難いと考えている ・ 地域観光交通について、南城市のデマンドバスでは無償実験期間中、固定的なタクシー利用者が減少するなど明らかに影響が出ているとの話を聞いた ・ 南城市の様なドアツードアサービスでは無く、指定乗降所間のみを運行する区域運行であればタクシーとの住み分けは可能と考えられるが、指定乗降所以外での乗降を許せばタクシーと同程度のサービスとなるため絶対にやめてほしい ・ 糸満市の実験では有償運行との事だが、運賃設定もタクシーの初乗り運賃を考慮して 500 円程度に設定して欲しいのが本音である ・ ただし、糸満市が市民のために実証実験し、タクシーと同じサービスを行わない様、しっかりと運行も監視できるのであれば、最終的に住民意見を踏まえて考えて頂ければ良い ・ 地域観光交通の運行主体としての参画や、乗合免許の取得については実証実験の結果を見てから考えたい ・ 日頃から利用頂いている糸満市民へのサービスとして、タクシー事業者も出来る限り協力して行きたい
ブーゲンビレア号運行事業者	糸満自動車学校 平成 27 年 1 月 14 日	・ ブーゲンビレア号（65 歳以上の高齢者限定）としては三和地区からの利用が最も多く 30 人／月程度 ・ 一方、三和地区からの教習生利用はほぼ 0 人となっているため過去に運行回数を 6→4 回／日に削減しているが、ブーゲンビレア号としての役割もあるためこれ以上の減便は行っていない ・ 将来的にブーゲンビレア号と新しい公共交通との住み分けが必要と考えられる ・ 空港直行バス、地域観光交通ともにとても良い取り組みだと思う。特に本土から来る教習生に対しては空港までの送迎を行っているがコストがかかっているため、直行バスによる案内が出来れば合理的と考えられる ・ 糸満自動車学校には合宿所（年間 200 人程度利用）があり、本土からの利用者が 2/3 を占めることから、10 年ほど前に送迎バスを使った観光プログラムを試験運行したものの、定期観光バス扱いになるとの指摘があり取りやめた経緯がある ・ 自動車学校の合宿所を利用する教習生へ地域観光交通等を活用した観光提案は一定の需要があると考えられる ・ 地域観光交通の運行主体として参画する事は考えておらず、むしろ教習所の送迎車運行を他事業者に委託したいと考えている

4-4 地域観光交通会議

地域住民からの具体的な意見及びニーズを収集するため、地域観光交通会議ではこれまでの検討結果に基づいて作成した区域運行を基本とする地域観光交通運行計画（素案）を説明のうえ、意見を伺った。

4-4-1 開催概要

表 4-2 地域観光交通開催概要

開催日	対象地区	参加人数
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、東辺名、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

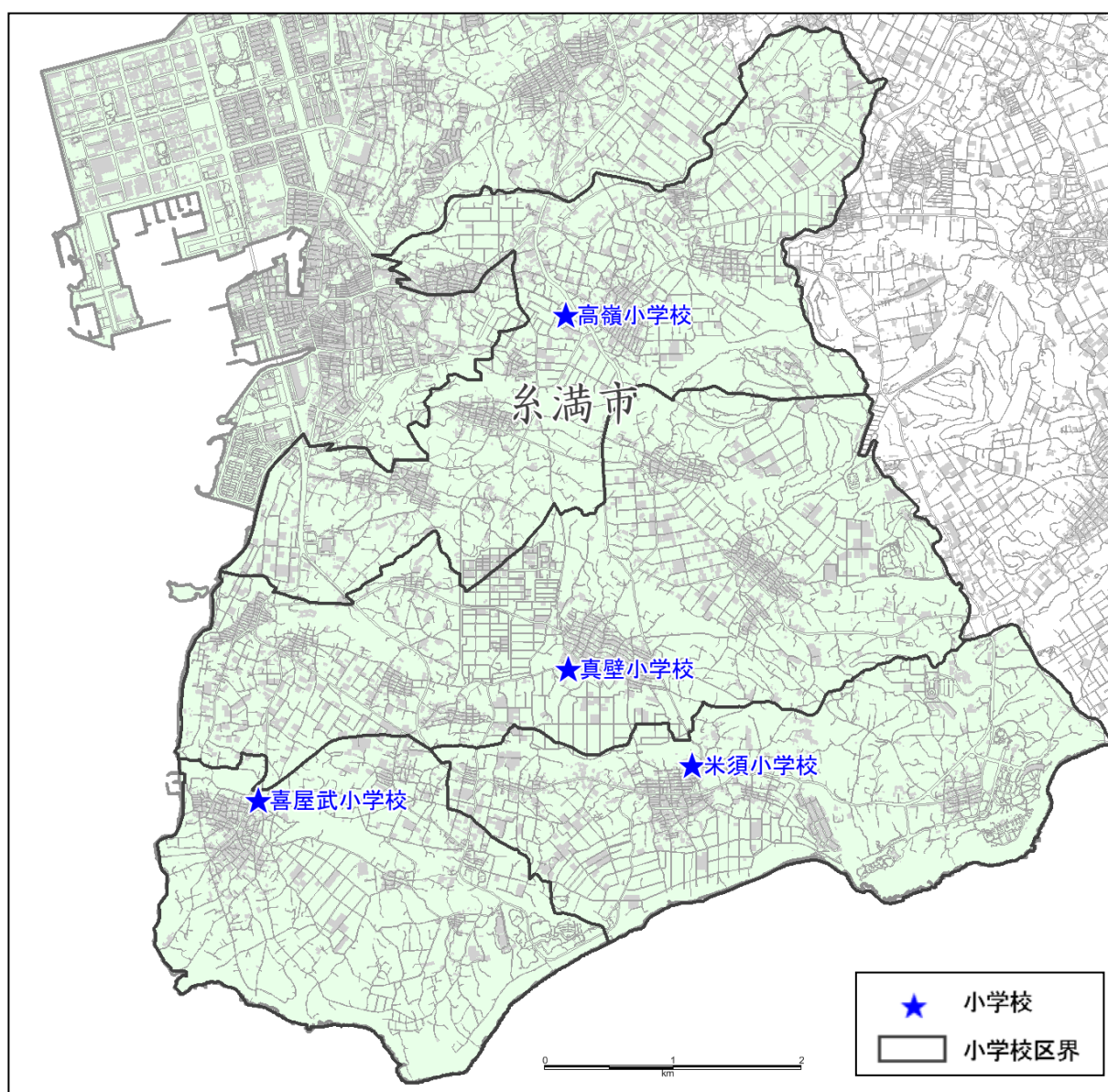


図 4-6 地域観光交通会議の開催地区（小学校区）

4-4-2 住民意見及びニーズを集約するにあたって提示した運行計画（素案）

地域観光交通（素案）

糸満市内を移動する観光客・地域住民の方々の交通手段として運行するもので、新しい公共交通の「団子」に該当します。路線バスとタクシーの間に位置するもので「デマンド交通」や「乗合タクシー」「区域運行」とも呼ばれます。

利用者は事前の予約が必要となりますが、運行区域内であれば希望する指定乗降所から目的地付近の指定乗降所まで乗合で送迎してくれるものです。

表 4-2 地域観光交通運行計画（素案）

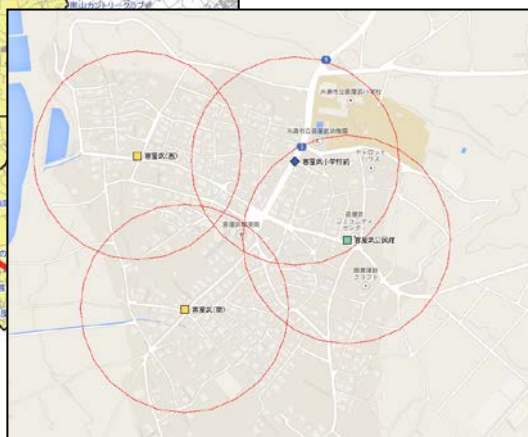
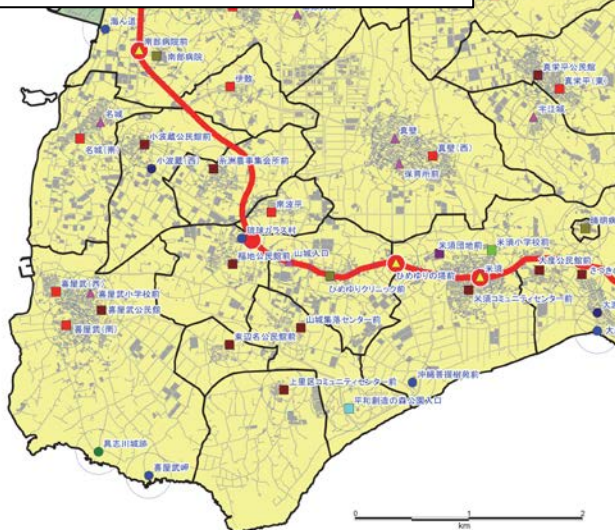
項 目	概 要
運行期間	平成 27 年 5 月 1 日～平成 27 年 12 月 31 日（8 カ月間）
運行形態	区域運行 指定乗降所・出発時間が定められている
運行区域	三和地区・高嶺地区・糸満地区・西崎地区
運行回数	12 回／日 （基本的に直行バスに合わせた運行を予定）
運 賃	運賃設定例 均一運賃、ゾーン制運賃（2 ゾーン、3 ゾーン）、距離制運賃 大人 300～500 円程度 小人・障がい者は半額、一日乗車券：1000 円程度
運行車両	大型ワゴン（乗車定員 10 名）

地域観光交通会議 全配布資料

- ・ 糸満市における公共交通の現状
- ・ 地域活性化・観光振興に向けた取り組み
- ・ 新しい公共交通のイメージ
- ・ 糸満市～那覇空港直行バス実験計画
- ・ 地域観光交通運行計画（素案）
- ・ 区域運行の乗り方（6-16P 参照 図・動画）
- ・ ミーティングポイント（素案）
- ・ 運賃設定例（4-13P 参照）
- ・ 運賃区分例
- ・ 運賃に関するアンケート調査（4-14P 参照）

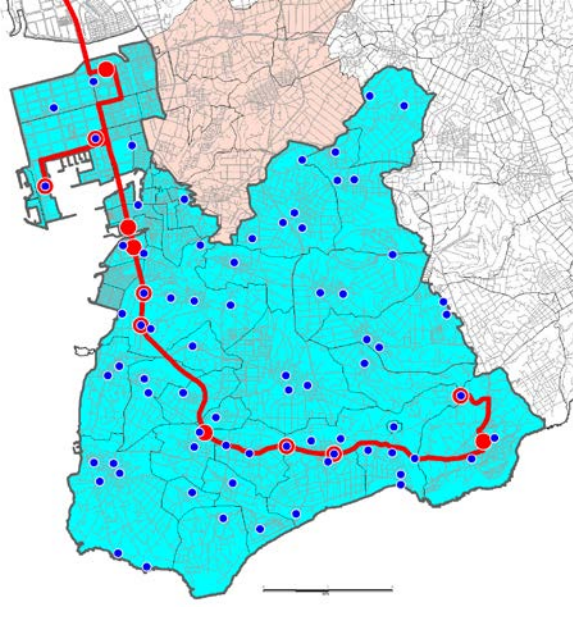
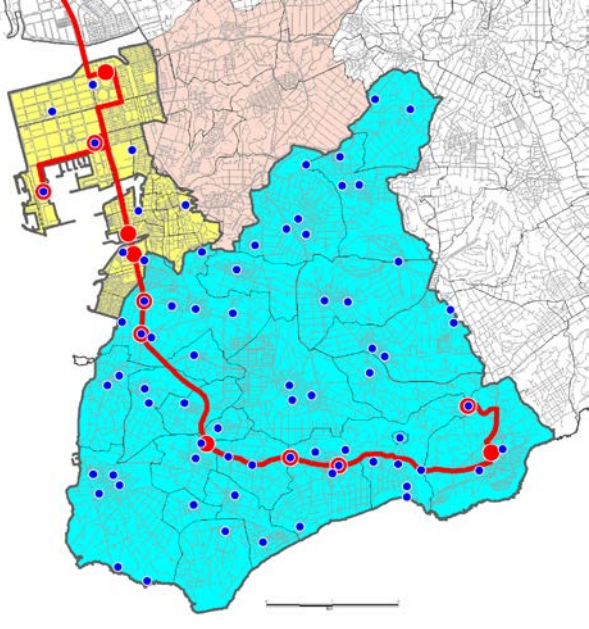
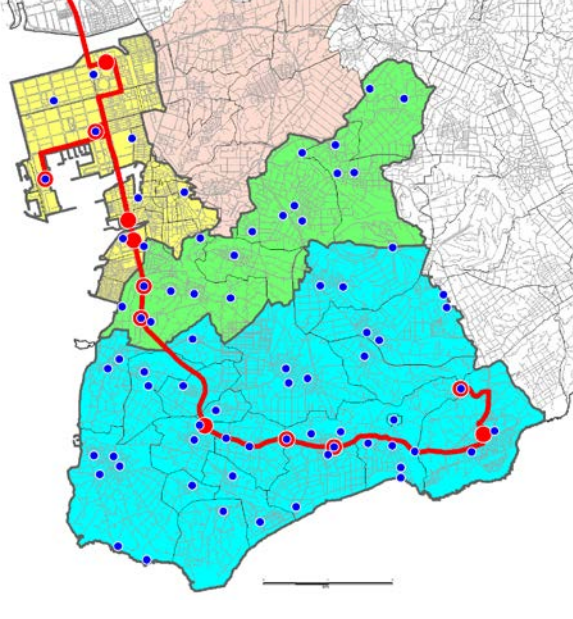
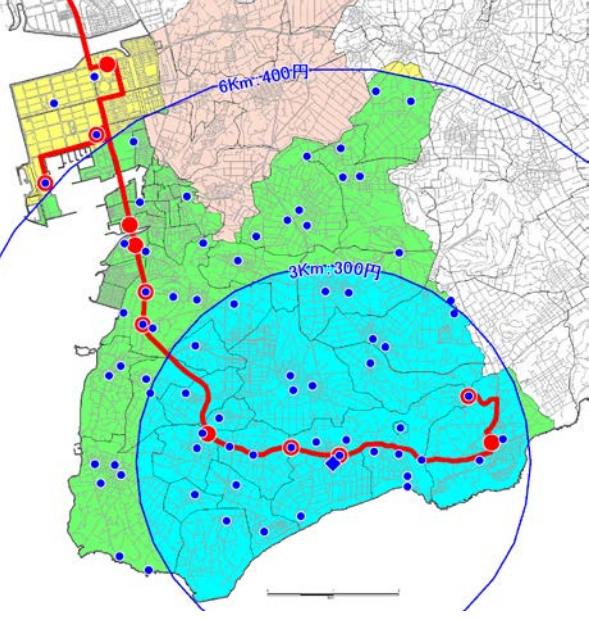


▲車両イメージ



▲ミーティングポイント（素案）
全体図・字別拡大図

運賃設定例（地域観光交通会議配布資料）

①均一運賃 どこまで乗っても同じ運賃	②ゾーン制運賃（2ゾーン） ゾーン毎に違う運賃
● 全エリア（三和・高嶺・糸満・西崎地区）であればどこまで乗っても 300～500 円の均一運賃	● 青ゾーン内（三和・高嶺地区）は 300 円均一 ● 黄ゾーン内（糸満・西崎地区）は 400 円均一 ● 両ゾーンを跨ぐ場合は 400 円均一
	
③ゾーン制運賃（3ゾーン） ゾーンを跨ぐ度に運賃が上がる	④距離制運賃 乗降所毎に違う運賃
● 各ゾーン（三和、高嶺、糸満・西崎地区）内は 300 均一 ● ゾーンを跨いで利用する場合はゾーンを跨ぐ度に 100 円加算される 例：米須から西崎に行く場合 計 500 円 ● 300 円 → +100 円 → +100 円	● 出発する乗降所から目的地の各乗降所までの運賃が直線距離によって決まっている 例：米須から糸満市役所へ行く場合 3km 以上 6km 未満なので 400 円 真壁から糸満市役所へ行く場合 3km 未満なので 300 円
	

地域観光交通アンケート

※最もあてはまるものに☑を付けてください。

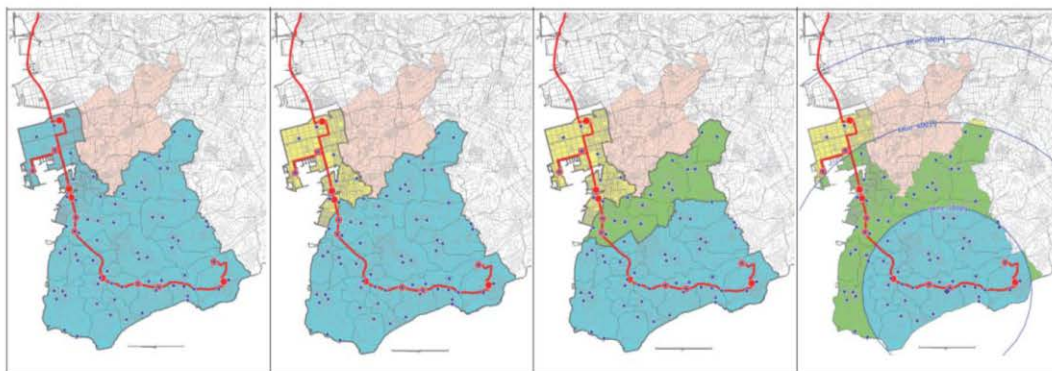
Q 1：最も分かり易かった運賃形態はどれですか？

☐ 均一運賃

☐ 2ゾーン制運賃

☐ 3ゾーン制運賃

☐ 距離制運賃



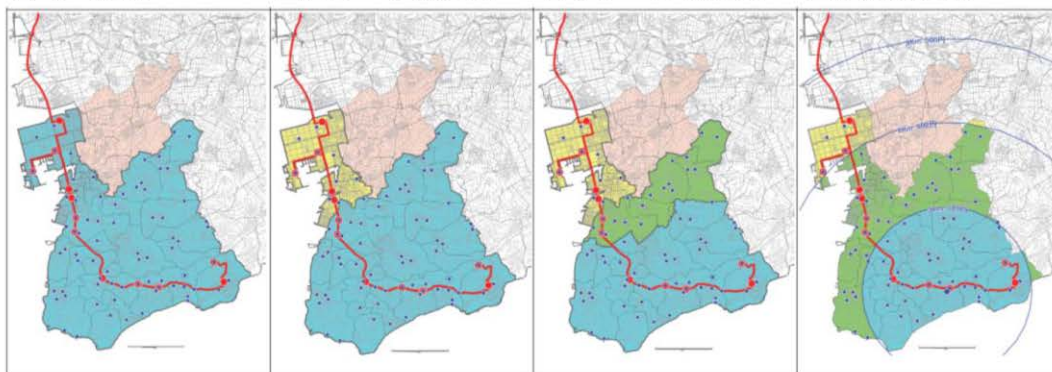
Q 2：一番適正（公平）と思われる運賃形態はどれですか？

☐ 均一運賃

☐ 2ゾーン制運賃

☐ 3ゾーン制運賃

☐ 距離制運賃



Q 3：どの程度の運賃（片道）なら利用してみたいと思いますか？

※金額をご自由にお書きください

米須 → 三和中学校（三和地区）	2.0km	:	_____ 円
米須 → 南部病院（高嶺地区）	4.2km	:	_____ 円
米須 → 道の駅いとまん（西崎地区）	7.2km	:	_____ 円

☐ 運賃額にかかわらず私は利用しない

以上で終了です、ご協力ありがとうございました。

4-4-3 住民意見及び質問内容

表 4-3 米須小学校区（参加者 8 人）

No	住民意見及び質問	事務局の回答
1	予約していなくても、乗降所にバスが来た場合は乗れるのか？	○予約していないと停留所に来ることはない。別の予約者がおり、停留所で止まった場合でも、運行経路が変わるため乗車出来ない。
2	本格運用になった場合は、路線変更はかなりあるのか？	○路線の増減はあると思うが、大きく変わることはないと考えている。
3	地域観光交通の乗降所は各部落に一つしかないのか？	○住民が集中している場所において半径 200m 徒歩圏内のほとんどの場所をカバーできているので、必要があれば増やしていく。
4	地域観光交通は何台で回していくのか？	○糸満市では 4 台購入する予定であるが、運行は 3 台で回していく。一台は予備で確保している。定員数は 10 名乗りを検討している。
5	運転手にはどのように乗車ポイントと乗車時間を連絡するのか？	○タブレットなどの携帯端末を配布し、そこに情報を配信していく。
6	予約した人が、予約時間に遅れた場合どうなるのか？	○1、2 分は待つかもしれないが、乗り合いなので、基本的には予約時間になってもいない場合は、キャンセルとみなし次の乗車ポイントに移動する。予約者が一人の場合は、もう少し待てる可能性もある。
7	乗車する人によっては、割引サービスなどはあるのか？	○中学生までは半額、高齢者で免許を返却した証明書がある場合も半額とすることを検討している。
8	乗降所の場所は住民へも周知するのか？	○最終決定すれば、住民の方も含め、広く告知していく。
9	運賃設定の距離制運賃において、乗り合いでいろいろな場所を経由した場合、料金は変わってくるのか？	○乗ったバス停から降りたバス停までの直線距離なので、他のバス停を経由しても料金は変動しない。
10	かねひでなどのショッピングセンターを乗降所とすることはできないのか？	○一部のショッピングセンターからは利用客は自家用車で来るため、バス停等に駐車スペースを割きたくないとの回答があった。
11	タクシー事業者を気にせずに、利用者にとって分かりやすい均一料金にしてはどうか？	○均一料金にしたことによって、タクシー運転手を廃業に追い込むことまでしていいのかという問題がある。
12	平等性を考慮すると、距離制運賃でも良いのではないか。	-
13	近距離移動でも乗降所に設定されていれば、予約できるのか？	○バス停に設定されていれば運行する。ただし、乗り合いであるので、バス停以外の場所で降ろすことはできない。
14	事業主体と運行は誰になるのか。 また、バス停の設置や車両も糸満市が費用を出すのか？	○事業主体は糸満市であるが、運行はバス事業者を検討している。 ○糸満市が費用を出す。
15	通学でも利用できるのか？	○若干割高になるかもしれないが可能である。

表 4-4 喜屋武小学校区(1/2) (参加者 12 人)

No	住民意見及び質問	事務局の回答
1	東辺名では、集落が公民館よりもかなり離れた位置にあるため、できることならもう少し集落よりに配置してもらいたい。	○休憩場所がある位置がベストであるため、そこも考慮して再検討していきたい。
2	実験開始はもっと早めて実験期間を長くできないのか？	○国から予算をもらうのが 4 月になるため、どんなに急いでも 5 月になってしまう。また、次年度も継続運行するか検討する時間も必要なため、12 月までの期間としている。
3	地域観光交通は補助をしなくても運行できるのか？ 喜屋武まで走っている路線バスを東辺名（つかへな）や上里まで延長してもらえないか検討して頂きたい？	○地域観光交通を運行しても赤字は避けられないため補助を出すことになる。既存路線バスをルート延長することは難しいと思う。 ○実証実験を通して、将来的に直行バスの方で東辺名や上里の人たちの足をフォローできるように考えている。
4	バスの運行はタクシー会社が行うのか？	○運行には乗り合い免許が必要であり、タクシー会社は現時点で乗り合い免許を持っていない。そのため、実験中はバス事業者に運行してもらう予定である。
5	地域観光交通を運行した場合、バス事業者と競合し、バス利用者が減ってしまうと思う。その場合、路線廃止の声が余計高まってくると思うがどのように考えているのか？	○公共交通事業の場合、民間事業者への影響は避けられないと思う。なるべく影響を最小限にするために、料金設定で調整していきたいと考えている。また、実験開始前には事業者と協議していきたいと思う。
6	他の市町村の場合と同様に民間事業者を気にせずに運賃設定をしてもよいのではないのか？ 雨天時など天候が悪い場合は、決まった乗降所ではなく、自宅の近くまで送ってもらうことはできないか？	○南城市が行っているおでかけなんじいでは運行後、タクシー事業者の固定客が激減したとの声もある。行政として、民間事業者の生活を圧迫してまで事業を行ってもよいのかという問題がある。 ○本事業はタクシーとは異なり乗合い運行であるため、悪天候の場合でも乗降所以外で降ろすことはできない。
7	運行時間帯は決まっているのか？ 運行時間が 20 時までとあったが、21 時まで延ばすことはできないか？	○8 時～20 時までを検討している。 ○21 時まで延ばすとタクシー事業者への影響も懸念されるため難しいと考えている。
8	豊見城の一周バスが通っており、住民にとってはかなり便利だと思うが、糸満市では考えていないのか？	○南部循環線でも、年間 2 千万円以上の赤字となっている。赤字が出る路線バスの運行依頼を新たに行うことは考えていない。
9	現在、琉球ガラス村を乗降所としているが、住民の立場からすると遠いので、南波平の停留所に変更して頂けないか？	○この事業の目的の 1 つが観光客の誘致であることから、住民に配慮しつつも観光客の誘致を考えると琉球ガラス村とさせて頂きたい。
10	実験を行いどの程度の利用があれば継続運行ということになるのか？	○現在の路線バスに行っている補助額よりも小さくなれば、十分継続できると考えている。
11	地域観光交通を定着させるためには、市民に一度利用してもらう必要がある。そのために、無料券を市民全員に配るなどの工夫や、乗ってもらうために周知徹底を行ってもらいたい。	○利用してもらうための工夫は検討していく。周知徹底についても徹底していく。

表 4-4 喜屋武小学校区(2/2) (参加者 12 人)

No	住民意見及び質問	事務局の回答
12	予約しなければ来ないとあったが、予約せずにバス停で待っていても来ないのか？予約のシステムを知らない人がいた場合どうなるのか？	○予約しなければバス停で待っていても乗れない。予約システムを広く知ってもらうために周知を徹底していきたい。
13	乗るときは3人同じ乗降所で乗り、降りる時は場所が違う場合は、予約の際にそれぞれが降りる場所を伝える必要があるのか？	○降りる場所が違う場合は、ルートや時間が変わってくるので、それぞれが降りる場所を伝えて予約してもらう必要がある。
14	5月から実施ということか？その場合、意外に時間がないので、予約の方法などの周知は早めにしてもらいたい。	○早めに行っていく。
15	周知の徹底と運賃の適正化をしっかりとこなってもらいたい。また、国が行っている福祉有償運行などとの連携も前向きに検討してもらいたい。	—

表 4-5 高嶺小学校区 (参加者 7 人)

No	住民意見及び質問	事務局の回答
1	指定乗降所はまだ変更可能なのか？	○変更可能である。住民の方の意見も考慮した上で決定していく。本格運用ではないため、実験中でも途中で変更することはできる。
2	地域観光交通を予約するための連絡先などはまだ決まっていないのか？	○予約における詳細については、現在検討中である。決まり次第、周知していく。
3	国吉に指定乗降所をもう一か所増やしてもらいたい。県道沿いにある翁長三味線店前に、スペースがあるのでそこを検討して頂きたい。	○検討していく。
4	乗降所から乗降所だけの移動であるのか？他の場所では降りることができないのか？	○バス停からバス停までの移動である。本事業はタクシーとはサービスが異なることをご理解頂きたい。
5	予約していなくても、先に予約した人が乗降所にいて、行き先が同じ場合は乗車できるのか？	○基本は予約していなければ乗車できない。しかし、行き先が同じであるならば、空き状況によっては乗車できる可能性もある。確実なのは、予約してもらうことである。
6	障がい者も乗車できるのか？	○車いす対応の車両を一台用意する予定であるので、障がい者の方も利用できるように検討している。
7	距離制運賃の場合、直線距離で運賃が決定するとあるが、他の人を迎えるために回り道をした場合どうなるのか？	○乗降所間を直線で結んだ距離から計算されるため、どんなに回り道をしたとしても加算されない。
8	各自治会で別途説明はするのか？	○市役所として各自治会で説明をすることは考えていない。しかし、自治会から区民への説明を求め、独自に声をかけてもらえれば、説明しに行くことはできる。

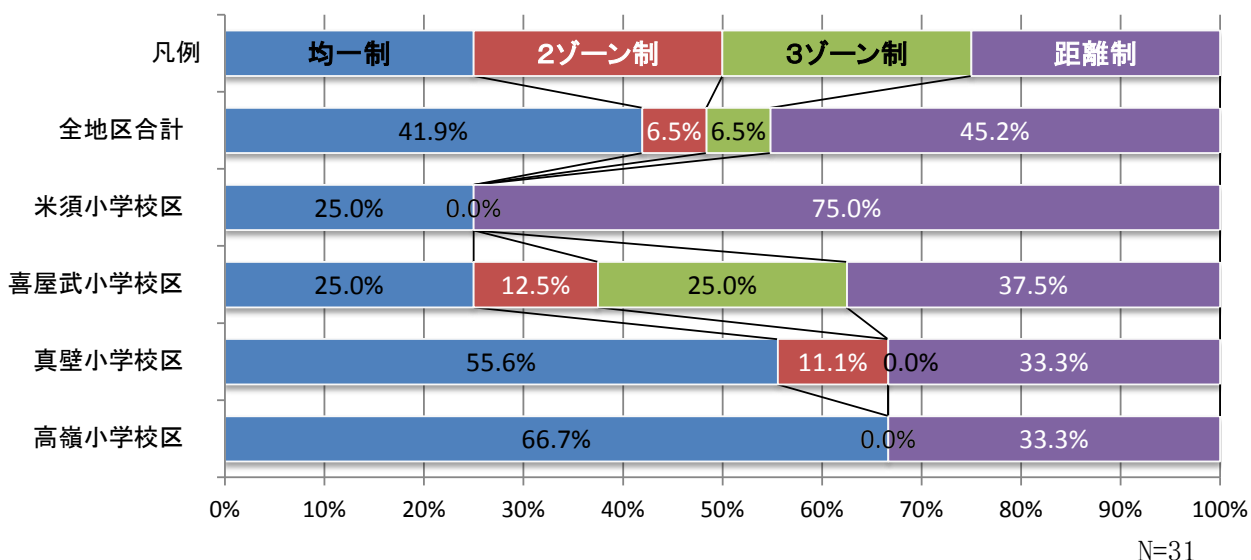
表 4-6 真壁小学校区 (参加者 10 人)

No	住民意見及び質問	事務局の回答
1	地域観光バスにおいて、乗車人数が 10 名とあるが、団体客で同じ目的地に行きたいが定員をオーバーした場合はどうなるのか？ 同じグループでも到着する時間が遅れることになるのか？	○地域観光バスは 3 台で運行を検討しているため、定員オーバーの場合、残りの車両で対応していくことになる。団体客の場合、2 グループに分かれて乗車してもらうことになり、到着時間にズレが生じる可能性はある。ただ、団体客の場合、タクシーで移動した方が安くなる可能性もあるため、本事業のサービスをご理解頂いたうえで、どの公共交通を利用するか判断して頂く必要もある。
2	将来的には地域観光バスを既存路線バスの代替としていくのか？ 乗降所の設置については、新たに設置していくのか？又は既存バス停も供用していくのか？	○本実験には、既存路線バス廃止の危機がすぐそこまで迫っていることから、赤字が出ている既存路線の代替として成り立つかどうかを検証する役割がある。 ○乗降所については、新たに設置する箇所もあるが、既存バス停を活用する箇所もある。設置する乗降所は簡易な物であるため移動・撤去もできる。
3	実験中も既存路線バスは運行しているのか？ 既存路線バスも運行する場合、利用者に混乱を招くことにならないか？市民への周知はどのように行っていくのか？	○実験中も既存バスは運行している。 ○利用者の混乱を避けるため、市民への周知を住民説明会や糸満市の広報誌、FM たまんなどを活用して行っていく。
4	市民へ地域観光交通の乗車方法などを伝えることは次のステップであり、まずはこのような実験をすることを広く伝えるべきではないのか。	○本実験を行うことについては、アンケートや新聞のチラシなどを通して市民の方へ伝えていたため、ある程度の認知はされているのではないかと考えている。現在は利用方法など中身の部分を説明していく段階だと認識している。
5	運行時間帯はどうなっているのか？ 朝一の便に乗りたい場合、予約は何時までにとればいいのか？	○始発が 7 時台、最終が 20 時台を検討している。 ○朝一の便の場合に限り、前日までの予約を考えている。
6	2 人しか乗っていないから料金が上がることはないということではいいか。	○上がることはない。
7	事業として考えた場合、採算性を考慮した運賃設定にしなければならないと思うが、利用者としてはできる限り安い運賃にしてもらいたいという要望がある。今回のアンケートで安い運賃を要望して、その要望がどこまで反映されるのか？ 仮に実験当初の運賃設定で利用状況が悪かった場合、途中で運賃を下げるような対応もできるのか？	○本事業の委員会には、バス事業者やタクシー事業者も委員として参加頂いているので、民間事業者の意見と住民の意見、他事例での設定額などを総合的に考慮しながら決定していきたい。 ○今回は実験運行なので、途中で運賃を変更することは検討可能と考えられる。
8	今年実験をするとあるが、本格運用は来年 4 月からということになるのか？	○実験結果を踏まえ本格運用をするかどうか検討していくことになる。現段階では、いつから本格運用するかは決定していない。

4-4-4 運賃に関するアンケート調査結果

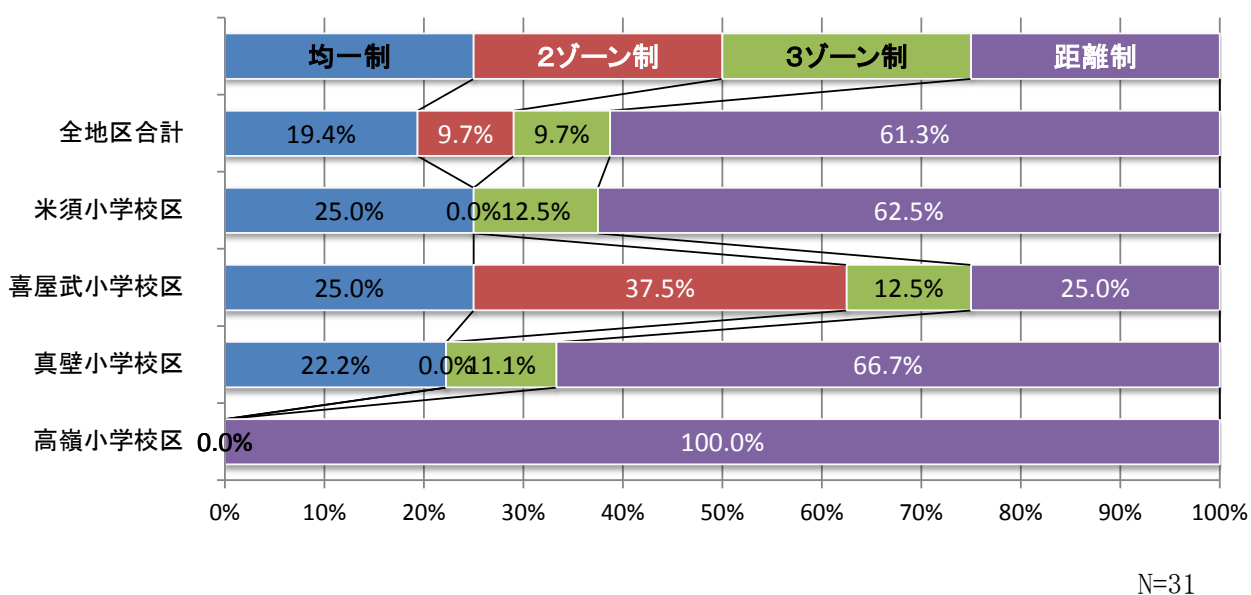
Q 1 最も分かり易かった運賃形態はどれですか？

利用者が最も理解しやすい運賃形態は、地区毎にばらつきがあるものの全地区合計では「均一制」と「距離制」に大きく回答が分かれている。傾向としては中心地（糸満地区）から離れた地区ほど「距離制」と回答する割合が多い。



Q 2 一番適正（公平）だと思われる運賃体系はどれですか？

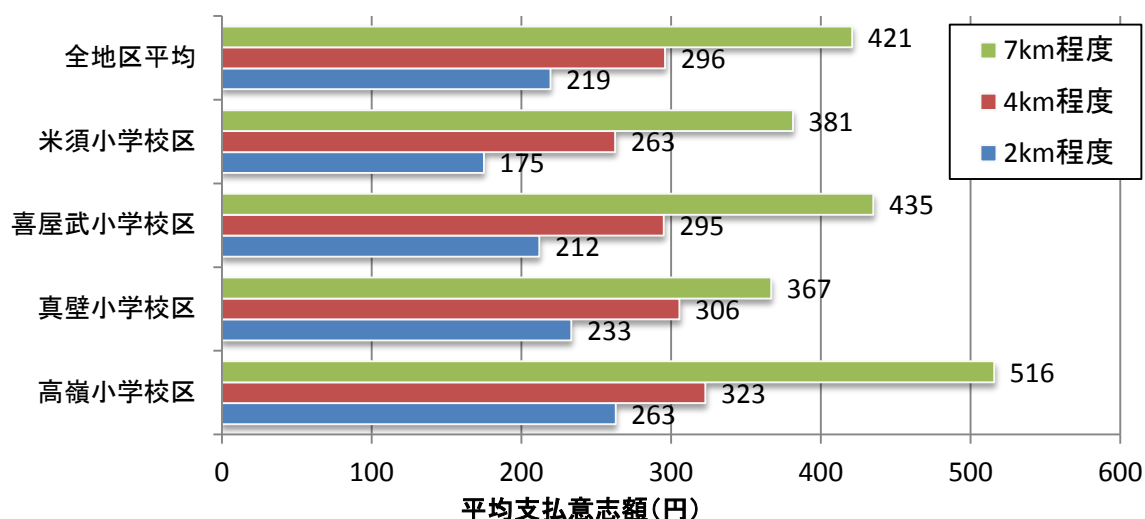
適正だと思われる運賃については、最も南に位置する喜屋武小学校区のみ「2ゾーン制」の意見が多いものの、その他の地区や全地区合計では「距離制」と回答する割合が最も多く全体の61%を占めている。



Q 3 どの程度の運賃（片道）なら利用してみたいと思いますか？

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関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。



距離毎に提示した代表的な施設

米須小学校区

米須公民館	→	三和中学校（三和地区）	2.0km
米須公民館	→	南部病院（高嶺地区）	4.2km
米須公民館	→	道の駅いとまん（西崎地区）	7.2km

喜屋武小学校区

喜屋武小学校	→	南部病院（高嶺地区）	2.5km
喜屋武小学校	→	糸満ロータリー（糸満地区）	4.3km
喜屋武小学校	→	西崎運動公園（西崎地区）	6.7km

真壁小学校区

真壁小学校	→	南部病院（高嶺地区）	2.6km
真壁小学校	→	糸満市役所（糸満地区）	4.5km
真壁小学校	→	西崎運動公園（西崎地区）	6.7km

高嶺小学校区

高嶺小学校	→	糸満高校（糸満地区）	2.5km
高嶺小学校	→	糸満市役所（糸満地区）	4.1km
高嶺小学校	→	平和祈念公園（三和地区）	6.2km

5. 事例調査

表 5-1 県内事例調査一覧

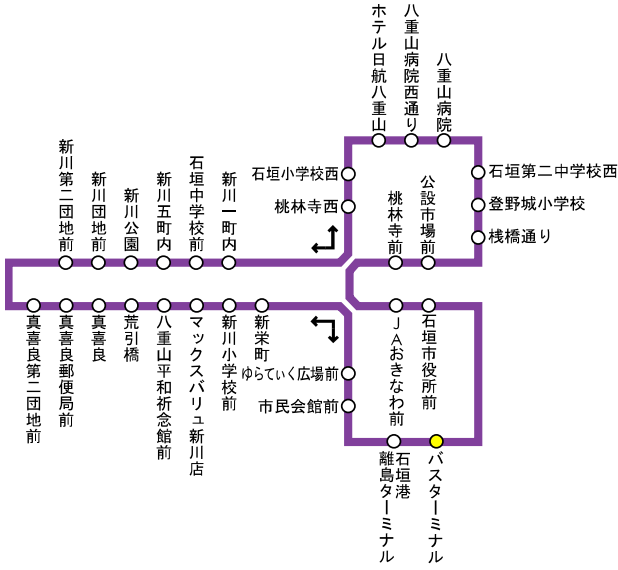
No	地域・名称	人口密度 人/km ²	運営主体	運行主体	運行形態
5-1-1	(沖縄県石垣市) まちなかじゅんかんバス	205	【市町村】 石垣市※	【交通事業者】 東運輸	路線定期運行 コミュニティバス
5-1-2	(沖縄県読谷村) 鳳バス	1,110	【市町村】 読谷村	【交通事業者】 沖縄バス	路線定期運行 コミュニティバス
5-1-3	(沖縄県国頭村) 国頭村営バス	25	【市町村】 国頭村	【交通事業者】 国頭村	路線定期運行 コミュニティバス
5-1-4	(沖縄県南城市) おでかけなんじい おまかせなんじい	822	【市町村】 南城市	【NPO 等】 シルバー人材セ ンター	路線・区域運行 乗合タクシー 観光乗合タクシー
5-1-5	(沖縄県那覇市) 那覇まーい ゆいゆい号	8,160	【その他】 那覇市・観光協 会	【交通事業者】 那覇バス	路線定期運行 路線バス (観光周遊バス)

表 5-2 県外事例調査一覧

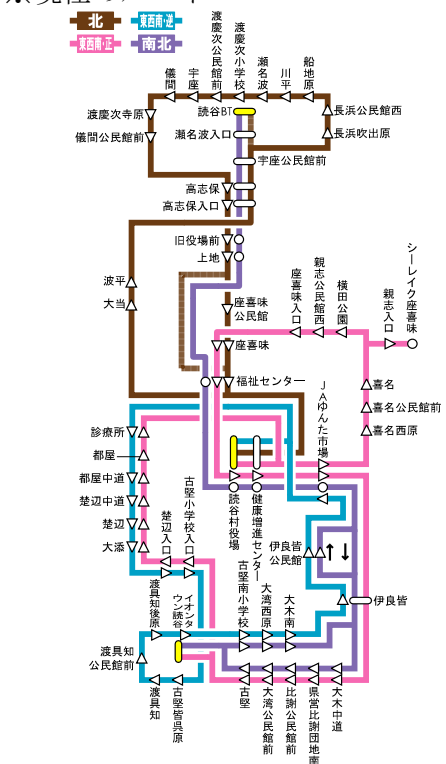
No	地域・名称	人口密度 人/km ²	運営主体	運行主体	運行形態
5-2-1	(北海道ニセコ町) にこっと BUS	25	【市町村】 ニセコ町	【交通事業者】 ニセコバス	区域運行 乗合タクシー
5-2-2	(秋田県) あきたエアポートライナー	—	【その他】 秋田二次アクセ スを進める会	【交通事業者】 地元タクシー事 業者(複数)	区域運行 乗合タクシー
5-2-3	(滋賀県東近江市) ちょこっとタクシー	389	【市町村】 東近江市	【交通事業者】 地元タクシー事 業者	路線不定期運行 区域運行
5-2-4	(広島県安芸太田町) あなたく	21	【市町村】 安芸太田町	【交通事業者】 —	区域運行 乗合タクシー

5-1 県内事例

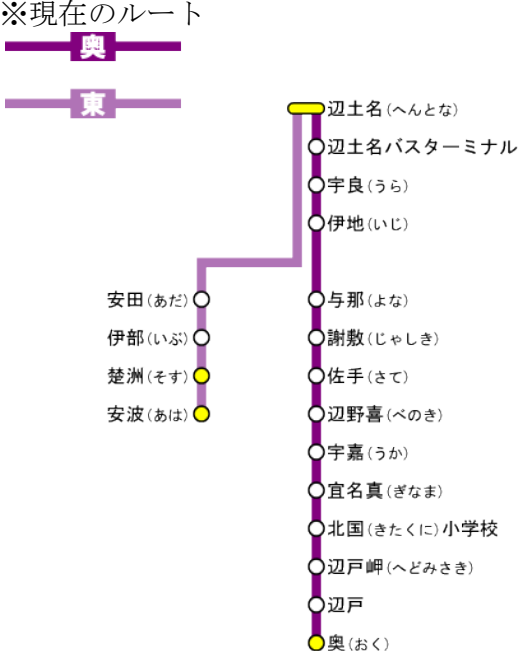
5-1-1 まちなかじゅんかんバス

実施地域	石垣市内	運行形態	路線定期運行
実施時期	2012年2月の2週間、2013年10月より一般の乗合バスとしての運行に移行		
運営主体	【市町村】実証実験時は石垣市地域公共交通協議会（本格運行後は東運輸）		
運行主体	【交通事業者】東運輸（株）		
路線数	バスターミナル発着、東ルート、西ルートの2路線各両周り循環。西ルートが本格運行に至っている。		
運賃	実証実験時は無料。本格運行後は200円均一。		
運行目的	市街地の一部や周辺部に点在する公共交通空白地域の解消と、新空港や石垣港との交通結節機能の強化を図るため。		
運行頻度	東ルート、西ルートそれぞれ両回りとも1時間間隔で1日10周ずつ計40便運行。		
特徴	高齢者を中心とする移動制約者の利便性向上を目的として導入された。わずか2週間の実験ではあったものの、一定の利用があり、本格運行を求める声も多かったことから、実証実験業務受託者の東運輸が自主的に翌年(2013年)秋より運行を再開した。 現在、1日あたり両回りとも平日12便、土休日8便を運行している。		
自治体の関与	実証実験時は国土交通省「地域公共交通調査事業」の補助金を活用。本格運行後は、自治体は特に運行には関与していない。		
運行経路	※実証実験時のルート 		
画像			

5-1-2 読谷村コミュニティバス「鳳バス」

実施地域	読谷村内	運行形態	路線定期運行
実施時期	2009 年 4 月～		
運営主体	【市町村】読谷村		
運行主体	【交通事業者】沖縄バス（株）		
路線数	北ルート、東西・南ルート、南北ルートの 3 路線（循環型）		
運賃	200 円均一。1 日券は 400 円。		
運行目的	読谷村では、既存公共交通の利用が難しい、村役場までのアクセスの利便性を保つため、クルマを利用しないで訪れる来庁者(村民のみ)に対し、片道分のタクシー代を補助していた。また、役場周辺の基地跡地の返還、再開発の一環として、健康増進センター、読谷中学校等の建設が進められ、役場周辺地域へ訪れる人が増加することも見込まれた。そのような背景のもと、役場周辺地域へのアクセスをより容易にすること等を目的として、2009 年 4 月よりコミュニティバスの運行が開始された。		
運行頻度	循環ルート両周りとも平日 8 周、土休日 4 周。		
自治体の関与	運行開始初年度は、使用するバス車両の購入やその他の支出のため、防衛省「特定防衛施設周辺整備事業」を活用した。		
特徴	当初から本格運行が行われているほか、1 日券の設定があること、中学生も子ども料金で乗車できるなどの意欲的な取り組みも見られる。 2010 年 9 月 以前は回送していた、各路線の出入庫便を、営業運行に変更。 2013 年 7 月 各路線の大幅なルート改編。 現在は、北ルートは平日のみ 10 周(片周りのみ)、東西・南ルートは平日のみ両周り計 15 周、南北ルートは土休日のみ 4 往復運行されている。 車両は読谷村が保有しており、運行主体へ貸与する形で事業用登録（緑ナンバー）している。		
運行経路	※現在のルート 		
画像			

5-1-3 国頭村営バス

実施地域	国頭村内	運行形態	路線定期運行
実施時期	東線：1987年～ 奥線：2004年10月～		
運営主体	【市町村】国頭村		
運行主体	【市町村】国頭村 市町村運営有償運送：自家用白ナンバー		
路線数	東線、奥線の2路線。		
運賃	100円～600円の区間運賃。通学定期券あり。		
運行目的	国頭村の中北部地域は、道路沿線人口も少なく交通事業者の採算運行が厳しい地域であることから、廃止代替バスとして村民の生活交通確保を目的に運行されているものである。		
運行頻度	東線：2往復／日 奥線：3往復／日		
自治体の関与	バスの運営・運行を行っている。		
特徴	東線：東海岸側にはもともと路線バスは無く、安波・安田など集落ごとに保有するマイクロバスが運行されていたが1987年に現道路運送法第79条の「自家用有償旅客運送」として国頭村が運営・運行を開始した。 奥線：奥線の運行する西海岸側は、国・県・村による補助を活用して路線バス（69番奥線）が運行していたものの、補助制度の変更や乗車密度の低下に伴い、国からの補助が打ち切られた。その結果、県・村の負担が大きくなったことから東線同様に村営バスとして2004年から運行を開始している。 ※2004年の奥線運行開始に伴い、新たに比地線（辺士名～比地）を追加して運行を始めたが2006年に廃止されている。		
運行経路	※現在のルート  東線（東）のルート（西から東へ）： 安田（あだ） 伊部（いぶ） 楚洲（そす） 安波（あは） 奥線（奥）のルート（北から南へ）： 辺士名（へんとな） 辺士名バスターミナル 宇良（うら） 伊地（いじ） 与那（よな） 謝敷（じゃしき） 佐手（さて） 辺野喜（べのき） 宇嘉（うか） 宜名真（ぎなま） 北国（きたくに）小学校 辺戸岬（へどみさき） 辺戸 奥（おく）		
画像	 		

5-1-4 南城市おでかけなんじい・おまかせなんじい

実施地域	南城市内	運行形態	区域運行
実施時期	2013 年 12 月～2014 年 3 月末 2014 年 4 月～2014 年 9 月末 ※おまかせなんじいを新たに運行		
運営主体	【市町村】南城市		
運行主体	【NPO等】南城市シルバー人材センター（有償時：鏡原第一交通）		
路線数	おでかけなんじい： 路線型では無く区域運行（ドアツードア） おまかせなんじい： 路線型（一部デマンド）		
運賃	実験期間中は無料（65 歳以上の会員、観光客限定）。 2014 年 12 月 10 日より 300 円均一による有償運行開始。		
運行目的	4 町村の合併に伴い、未だ行政サービスの窓口やイベント開催地等が分散されたままであることから、交通弱者（とりわけ高齢者）に対する移動手段の確保を大きな目的として実験を行っている。また、観光産業振興の観点から利用対象者に観光客が加えられている。		
運行頻度	おでかけなんじい： 10 人乗りハイエース4 台で区域運行（市民向けフルデマンド） おまかせなんじい： 10 人乗りハイエース1 台で区域運行（観光客向けセミデマンド）		
自治体の関与	沖縄振興特別推進交付金事業（市町村）を活用。 事業名：デマンド交通実証実験事業（H24～H27）		
特徴	南城市内であればドアツードアで利用できる。利用には事前に会員登録が必要（観光客は不要）であり、当日なら 1 時間前までに電話で予約すれば利用可能。デマンドに必要な予約システムは NTT 東日本のクラウド型システムを採用しており、予約・運行管理をシルバー人材センターに委託するなど様々な運行コスト削減策が取り入れられている。2014 年 2 月時点では市民向けサービスは日あたり約 80 人の利用があり今後も増加傾向にあるなど好評である。実験終了後は数百円程度の有料化を目指している。 2014 年 4 月からは新たに「おまかせなんじい」として周遊観光客に特化したセミデマンド型の交通サービスを実施中。2014 年 12 月 10 日より有償運行開始。		
おでかけなんじい	南城市デマンドバス実証運行のお知らせ おでかけ なんじい スタート! 会員大募集 南城市デマンドバス「おでかけなんじい」とは？ 事前の電話予約に応じて、利用者の自宅まで乗り合い小型バスが迎えに行き、目的地までお送りします。 買い物、外食、通院などにご利用下さい。 移動は市内に限ります。 ▼ 対象 ▼ ▼ 料金 ▼ 南城市にお住いの 65 歳以上の方 ※ 1 人で乗り降り出来る方 無料 詳しくは裏面へ! お問合せ お申込み 098-949-1235 イチニサンゴー! (受付時間) 午前8時～午後9時 年末年始(12月31日～1月3日)を除く毎日 おでかけなんじい受付センター（公益社団法人南城市シルバー人材センター内） 		

観光! おまかせなんじい

南城市観光周遊型デマンドバス

実証実験運行期間
平成26年
9月30日(火)まで

アンケートに
ご協力下さい

ご利用
無料

- 寄り道ポイント**
- ・ニライカナイ橋
 - ・カフェくるくま
 - ・知念城跡、八風畑
 - ・つきしろカフェストリート
 - ・カフェやぶさち
 - ・新原ビーチ
 - ・百名バスターミナル
 - ・浜辺の茶屋、奥武島
 - ・たまぐすく花野果村
 - ・カフェゆーゆーらーさん
 - ・カルカフェ
 - ・南部観光案内センター
 - ・玉城城跡
 - ・沖縄バス親睦会出張所
 - ・チャリーレストラン
 - ・おきなわワールド
 - ・文化王国 玉泉洞

①ユインチ
ホテル南城

- 寄り道ポイント**
- ・新開バス停
 - ・cafe 椰子並木
 - ・cafe BE NATURAL
 - ・沖縄長生薬草本社

②安座真船
待合施設
(久高島1-1乗場)



④がんじゅう駅
南城市地域物産館
(斎場跡近く)

- 寄り道ポイント**
- ・知念海洋レジャーセンター
 - ・知念岬公園

③あさま
サンサンビーチ

南城市デマンドバス
「観光おまかせなんじい」とは?

「ユインチホテル南城」、「安座真船待合施設」、「あさまサンサンビーチ」、「がんじゅう駅・南城市地域物産館(斎場跡)」の4箇所(メインポイント)を周遊するバスで、南城市内観光を満喫してください。メインポイント以外にも、「寄り道ポイント(その他観光施設やカフェなど)」でも降りることができます。

※寄り道ポイントから乗車する場合は、「おでかけなんじい(予約型)」で移動できます。

※南城市を訪れる観光客のみなさまが対象です。
※移動は「南城市内」に限ります。
※寄り道ポイントで降車希望の方は、お乗りの際に運転手へお伝え下さい。

ご利用方法

① メインポイントから
乗車(定時で出発)



② 寄り道ポイントで
下車したい場合は、
乗車時に運転手に申告



③ 寄り道ポイントから
次の目的地までは、
「おでかけなんじい」
で移動

〇〇へ行きたいので、
〇〇時に△△に、
お迎えをお願いします

予約先 ☎098-949-1235

30分前までの
電話での予約が
必要です

※混雑等により、時刻どおりに出発できない場合がございます。

	乗 降 場 所	出 発 時 間				
		始発便	2 便	3 便	4 便	最終便
1	ユインチホテル南城	9:00	11:00	13:00	15:00	17:00
2	安座真船待合施設	9:25	11:25	13:25	15:25	17:25
3	あさまサンサンビーチ	9:30	11:30	13:30	15:30	17:30
4	地域物産館／がんじゅう駅	9:40	11:40	13:40	15:40	17:40

☆	ユインチホテル南城	到 着 予 定 時 刻				
		11:00	13:00	15:00	17:00	18:00



お問合せ
予 約 先

☎098-949-1235

受付時間 毎日 午前8時～午後9時

おでかけなんじい受付センター(公益社団法人南城市シルバー人材センター内)

おまかせ
なんじい

おでかけ
なんじい
有償運行

南城市内乗合バス 「おでかけなんじい」 変更のお知らせ



「利用料金」「利用対象者」が変わります!



【利用料金】無償での実証運行は、平成26年12月8日をもって終了しました。
12月10日からは、**有償(300円、1人/1回の利用)**でのご案内になります。

【利用対象者】有償運行開始後は、1人で乗降できる方であれば**年齢に関係なく**
ご利用できます。(未就学児のみでの乗車は出来ません)

12/8	12/10	3/31
無償運行 65歳以上のご利用	運休 移行期間	有償運行(300円) 年齢制限なし

ご利用は
事前登録が
必要なん!!



【運行時間】8時台～20時台(1時間間隔便の計13便)
【予約方法】30分前までに電話にて予約してください
※8時台の便は、前日予約が必要です

南城市内乗合バス「おでかけなんじい」とは?

市内の乗合バス「おでかけなんじい」が、実証運行中です!!
事前の電話予約に応じて、利用者の自宅まで乗合小型バスが
迎えに行き、目的地までお送りします(市内に限る)。買い物、外食、
イベントなどにご利用ください。(※ 貸切ではなく乗り合いです)

無償実証運行期限 平成26年12月 8日(月)まで《運行終了しました》

有償実証運行期間 平成26年12月10日(水)～平成27年3月31日(火)まで

お問合せ お申込み

098-949-1235

(受付時間) 午前8時～午後9時 年末年始(12月31日～1月3日)を除く毎日

おでかけなんじい受付センター (公益社団法人南城市シルバー人材センター内)

実施地域	那覇市内	運行形態	路線定期運行
実施時期	2013 年 6 月～		
運営主体	【その他】那覇市観光協会 ※那覇市からの運営委託		
運行主体	【交通事業者】那覇バス（株）		
路線数	1 路線（片廻り循環型）		
運賃	大人：230 円、小児 120 円均一 一日乗車券：大人 660 円、小児 330 円 バスモノパス：大人 1,000 円、小児 500 円（那覇バスとモノレール共通一日乗車券）		
運行目的	那覇まちま～い事業（観光地元ガイド）と連携した観光周遊バス実証実験で、観光客に市内を周遊してもらうことで着地型観光のモデルとし、将来的にはバス会社の自主運行を目指している。		
運行頻度	2014 年 8 月より平休日とも 18 周／日（9:00～17:30 発、30 分間隔、片廻りのみ）		
自治体の関与	実証実験期間はバス運行に要する経費及び運賃収入見込み額と実収入との差額について補助している。		
特徴	那覇市内の観光地、名所、商業施設等を循環する観光周遊バスとして 2013 年 6 月より実験運行を開始。企画、運営は那覇市観光協会（那覇市より委託）が行い、運行は那覇バスが行っている。 2014 年 8 月からは運行回数（25 便→18 便）、運行ルートを変更し、クルーズ船ターミナルや那覇空港まで利用できるようになっている。 2014 年 10 月まで午前の便には那覇まちま～いガイドが同乗案内を行っていた。 2015 年 3 月まで実証実験として運行を行い、実験後はバス事業者単独による運営・運行を目指している。		

5-8

5-2 県外事例

5-2-1 にこっとBUS

実施地域	北海道 ニセコ町	運行形態	区域運行 乗合タクシー
実施時期	2012 年 10 月～		
運営主体	【市町村】ニセコ町		
運行主体	【交通事業者】ニセコバス株式会社		
路線数	区域運行（ドアツードア）		
運賃	大人 200 円、中学生以下 100 円、就学前児童 無料、		
運行目的	スクールバス、福祉バス、一部の路線バスを統合した町内循環バス「ふれあいシャトル（路線定期）」を運行していたが、人口減少・少子高齢化の進展、利用者の減少を受けて廃止し、代替交通手段として「にこっと BUS」を運行開始。		
運行頻度	午前 8 時から午後 7 時まで 平休日とも毎日運行		
自治体の関与	総務省の過疎地域等自立活性化推進交付金事業を活用して実験を開始し、現在はニセコ町からバス事業者へ運行を委託。		
特徴	運行時刻表は無く、予約時に希望に近い時間帯の利用が可能。利用対象は町民に限らず、町外、観光客も対象としている。運行車両は 10 人乗りワゴン車 2 台。 実験時は住民向けとは別に観光客向けに特化したエリア・コースを設定していたが、実験で終了している。 平成 25 年度の事業評価では月間利用者数が目標 25,200 人に対し、実績では 16,497 人となっている。 また、ニセコ町では別途学校生徒（小中高）向けにバス車両を使ったスクールバスを 6 系統運行しており、旧来どおり学生以外も混乗化にて利用する事が出来る。登校時（7 時台 1 便）、下校時（14～18 時台 3 便）		

① 電話



☎0136-43-2200

② 予約センター



③ 予約情報 通信・配車

希望の日時、乗車・目的地は？
何時と何時と、何時だったらお伺いできます。



5 目的地



4 目的地へ運行

乗り合い

※予約状況によっては、
乗り合いとならない場合もあります。

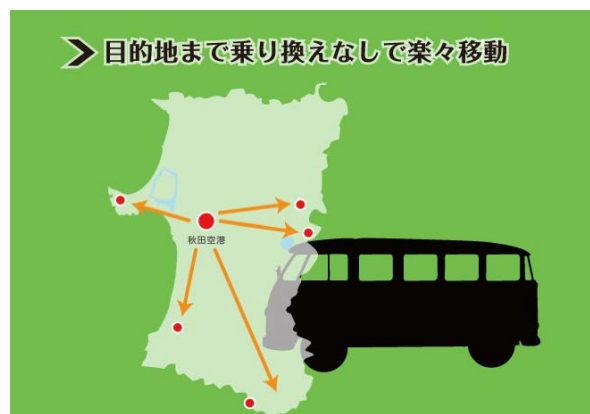


乗車地
(自宅など)

5-2-2 あきたエアポートライナー

実施地域	秋田県	運行形態	区域運行 乗合タクシー
実施時期	2002 年～		
運営主体	【その他】秋田空港からの二次アクセスを高める会		
運行主体	【交通事業者】地元タクシー事業者（7 社）		
路線数	乗合タクシー		
運賃	大人片道 1,500～10,000 円、小学生以下半額		
運行目的	秋田空港は、最寄りの新幹線駅である JR 秋田駅から 24km も離れており、多くの観光客にとって目的地までスムーズにアクセスできる手段が極めて乏しいものとなっていた。そのため、秋田空港から主な観光地まで乗合による安価なジャンボタクシーを運行して、費用や時間の軽減を図り、空港を利用する観光客の利便性を向上させ、レンタカーや自家用車などの個別輸送からの利用転換を目的としている。		
運行頻度	秋田空港を起点に終点が 8 ゾーン（8 路線） 路線により 1～11 往復／日		
自治体の関与	運営主体に対し、秋田県、市町村らが補助金を支出。 運行事業費に対する補助金の割合は 35%（平成 18 年当時）		
特徴	運営主体の「秋田空港からの二次アクセスを高める会」は地元の観光協会、交通事業者、空港関係者、観光業者など 14 団体を中心とする任意団体であり、直接の運行は終点ゾーン毎に賛同してくれる交通事業者（計 5 社）が行っている。 乗降場所は地区（交通事業者）によって異なり、自宅等の指定した場所で乗れる地区もあれば乗降所が定められている地区もある。 2015 年 3 月 20 日（金）には利用者 20 万人達成記念セレモニーが秋田空港で開催された。		

路線／行き先	運行会社	大人運賃	往復／日
速籠便 （秋田市内）	キングタクシー	1,500～2,500 円	11
男鹿半島号 （船越・男鹿駅・男鹿温泉郷方面）	キングタクシー 秋田中央トランスポート	1,500～4,000 円	3
男鹿西海岸号 （船越・男鹿駅・門前・戸賀・男鹿温泉郷方面）	キングタクシー 秋田中央トランスポート	1,500～4,600 円	3
玉川号 （角館・田沢湖・玉川温泉方面）	キングタクシー	2,600～6,000 円	1
乳頭号 （角館・田沢湖・乳頭温泉）	キングタクシー	2,600～4,000 円	4
栗駒号 （横手・湯沢・羽後・小安郷・秋の宮・栗駒方面）	湯沢タクシー マルトタクシー	5,200～10,000 円	5
本荘・象潟号 （本荘・西目・仁賀保・象潟方面）	象潟合同タクシー	5,000～6,000 円	4
大仙・美郷号 （刈和野・大曲・中仙・六郷方面）	中仙タクシー	3,000～4,000 円	9



5-2-3 ちょこっとタクシー

実施地域	滋賀県東近江市	運行形態	路線不定期・区域運行
実施時期	2007 年 4 月～		
運営主体	【市町村】東近江市		
運行主体	【交通事業者】湖国バス株式会社、株式会社近江タクシー湖東 他 2 社		
路線数	乗合タクシー		
運賃	大人 200 円、小学生以下 100 円、就学前児童 無料 一般回数券、中学生～大学生回数券、子供回数券、1 日乗車券 500 円 一か月乗車券 大人 6,000 円 中学生～大学生 4,500 円 小人 2,200 円		
運行目的	平成 17 年 2 月に近隣市町村が合併し東近江市となる。合併後に生活交通路線の継続的な維持・確保を目的に運行。		
運行頻度	路線により 2～12 往復／日		
自治体の関与	実験時には国土交通省の公共交通移動円滑化設備整備費補助、運行後は滋賀県のコミュニティバス運行対策補助金や市財源を活用している。		
特徴	従来運行していたちょこっとバス（路線定期運行）の路線削減（12→8）を行い新たにちょこっとタクシー（路線不定期・区域運行）を導入。 ちょこっとタクシーは予約に応じて決まったダイヤ・ルートを実行する路線不定期運行型が 13 路線、区域内の指定乗降所間を実行する区域運行型が 1 区域ある。 ちょこっとタクシーの利用者数は全体では年々増加傾向にあるものの、年間利用者が 10 名に満たない路線も一部ある。また、路線削減したちょこっとバスの利用者が増加し、ちょこっとタクシーの利用者が減少する地区などもあり、現在も継続的な見直しが図られている。 年間乗客数 ちょこっとバス H23：147,865 人（8 路線合計） ちょこっとタクシー H22：19,278 人、H23：29,393 人、H24：32,994 人 出典：東近江市コミュニティバス第 3 次再編計画 平成 25 年 5 月		

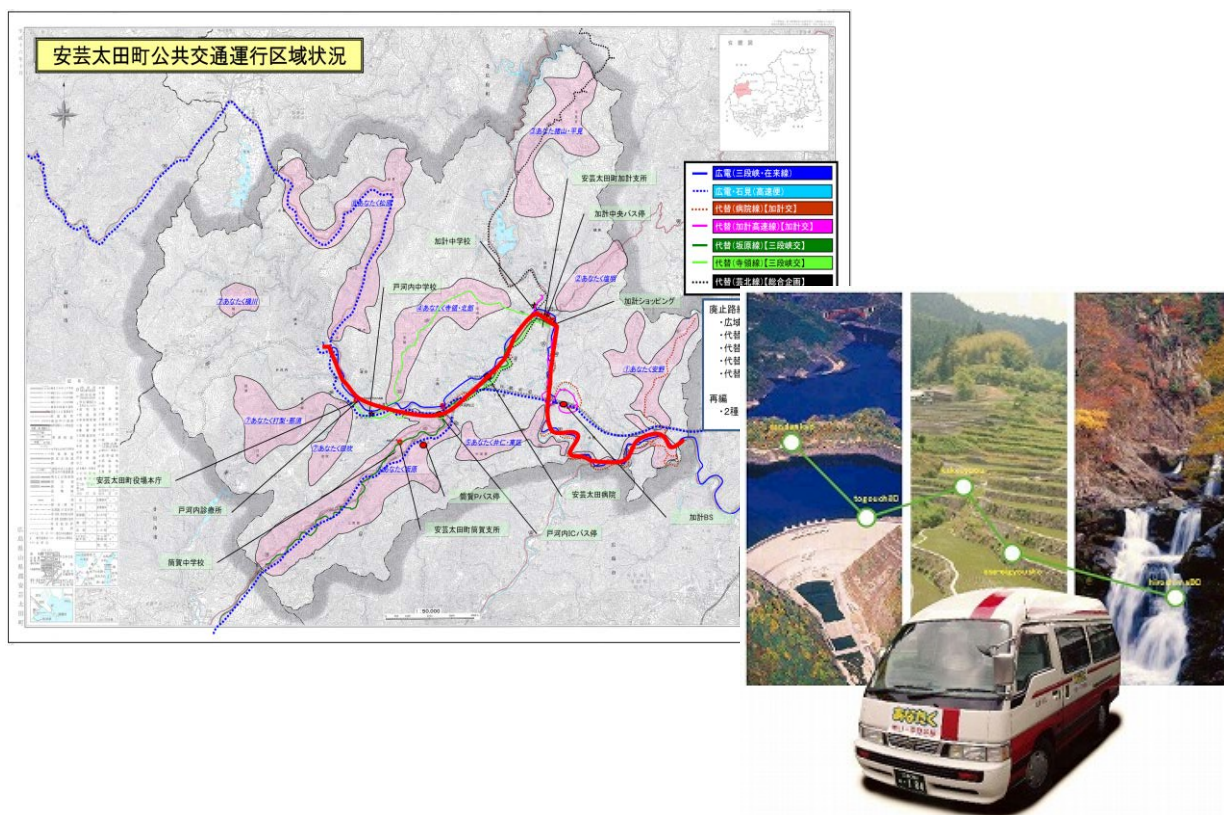
	路線・区域名	往復／日
1	湖東東循環線	5
2	湖東西循環線	5
3	愛東北線	4
4	愛東南線	4
5	甲津畑線	2
6	小脇循環線	6
7	建部循環線	6
8	五個荘循環線	6
9	市辺線	8
10	平田線	8
11	神郷線	12
12	ドリーム城東線	12
13	新宮須田線	12
14	蒲生エリア	区域運行 7時～18時 毎時1便

- ・ 30 分前までに予約
- ・ 早朝 7 時 8 時の便は前日までに予約
- ・ バス停／乗降所が指定されている
- ・ 区域運行は 5 つのエリアに分かれており、同一エリア内か共通エリア間のみ利用可能



5-2-4 あなたく

実施地域	広島県安芸太田町	運行形態	区域運行 乗合タクシー
実施時期	2004 年～		
運営主体	【市町村】安芸太田町		
運行主体	【交通事業者】地元タクシー事業者（複数）		
路線数	乗合タクシー		
運賃	200 円均一（一部 500 円）		
運行目的	平成 15 年 10 月の JR 可部線（三段峡～可部区間）の廃止により、公共交通体系の見直しと生活交通路線の確保を目的としている。		
運行頻度	8 路線、2～5 便/日、概ね 8:00～18:00		
自治体の関与	運賃収入見込等を含め安芸太田町と委託先のタクシー事業者が協議し、固定の委託料を算出、契約している。運賃収入はタクシー事業者の収入としている。		
特徴	平成 16 年に合併前旧加計町穴地区でデマンド運行の試験導入において、利用者より高い満足度が得られたことを背景に取り組まれている。 運行委託は本来のタクシー事業者の営業エリアを考慮して複数事業者に分割されており、地域住民の事業者に対する信頼度向上等に寄与している。 固定の委託料に対して、運賃収入はそのまま委託先のタクシー事業者の収入となるため、各事業者の主体性が上がると同時に、本来のタクシー事業との住み分けを事業者自身が考え、実行する事ができるとしている。 また、利用促進として各運行区域で、ダイヤ設定・利用方法の住民説明会を開催、さらに高齢者向けに乗降介助を行うあなたく特別便を試験運行するなど、様々な取り組みを行っている。 年間利用者数：19,753 人（平成 24 年度）		



6. 糸満市における地域観光交通運行計画

6-1 運行目的

運行計画の策定に先立ち、これまで整理した地域概況や課題、調査結果等を踏まえ地域観光交通の運行目的を下記に整理する。

「地域観光交通」は別途検討が進められている「糸満市～那覇空港直行バス」と連携する事により、下記項目の実現を目的として運行する。

- ① 地域に点在する観光資源を活用した周遊型観光の実現
- ② 来訪者の滞在時間を増加させることによる地域活性化
- ③ 地域住民を含む市内滞在者※の移動手段確保

※市内滞在者：県内外から糸満市に訪れる観光客をはじめそこで生活する地域住民も含む

6-2 検討項目一覧

糸満市の新たな公共交通として地域観光交通の検討を進めるにあたり、検討及び考慮すべき点を下記の通りとした。

表 6-1 検討項目一覧

検討項目	検討の視点
①運行エリア	・周辺観光資源 ・公共交通空白／脆弱地区 ・高齢化率 ・道路整備状況 ・広域交通機関等との結節 ・直行バスにおける観光企画プログラム内容
②車両タイプ	・乗客数 ・運行地区における道路幅員 ・車両手配（予備車含む）の容易さ ・運転手手配（免許保持者）の容易さ ・県内／県外事例調査結果
③運行形態	・周辺観光資源の分布状況 ・観光客の周遊状況（観光資源の関連性含む） ・利用者ニーズ（観光客・地域住民） ・タクシー事業者等との利害調整 ・県内／県外事例調査結果 ・直行バスにおける観光企画プログラム内容
④運行ルート または乗降場所	・観光客周遊状況（レンタカープロンプ） ・市民移動状況（PT 調査） ・周辺観光資源の分布状況 ・その他施設の分布状況 ・道路整備状況 ・空港直行バスとの結節ポイント ・直行バスにおける観光企画プログラム内容
⑤運行頻度	・時間別バス利用者数（実績） ・県内／県外事例調査結果 ・直行バスのダイヤ ・直行バスにおける観光企画プログラム内容
⑥運行コスト	・運行委託費（予測）：約 3,600 万円／年
⑦運賃	・運賃体系毎の特徴 ・利用者ニーズ（地域住民）
⑧運賃収入	・PT 調査データ等による予測
⑨運行委託先	・道路運送法第 4 条の規定に基づく「一般旅客自動車運送事業」経営許可を得た事業者への委託 ・道路運送法第 79 条の規定に基づく「自家用有償旅客運送」の申請

6-3 運行エリア

糸満市の各地区を表 6-2 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 6-2 地区別比較検証結果

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 km ² 5,700 人/km ²	10,550 人 3.49 km ² 3,023 人/km ²	21,665 人 9.50 km ² 2,281 人/km ²	5,792 人 8.61 km ² 673 人/km ²	7,513 人 22.96 km ² 327 人/km ²
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 km ² 人口 1,324 人	面積 1.7 km ² 人口 311 人	面積 3.6 km ² 人口 8,344 人	面積 3.6 km ² 人口 2,113 人	面積 14.6 km ² 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% ◎
道路整備状況	◎	○	○		
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

※ 周辺観光資源の種別

観光施設：戦跡・ゴルフ場・ビーチ・景勝地・体験施設

史跡文化：史跡・文化施設・カー

宿泊施設：ホテル・民宿

※ 観光企画プログラムは平成 26 年 12 月 19 日時点の検討内容に基づき、複数地区を巡るものは地区毎にカウント。

6-4 車両タイプ

6-4-1 車両事例

公共交通として使用される車両タイプの事例と、一般的な運行形態別適性を下記に示す。

<table border="1"> <tr><td>分 類</td><td>大型バス</td></tr> <tr><td>長 さ × 幅</td><td>11m×2.5m</td></tr> <tr><td>乗 車 定 員</td><td>約 75 人</td></tr> <tr><td>最小道路幅員</td><td>5.5m</td></tr> <tr><td>価 格 (目 安)</td><td>2,200 万円～</td></tr> <tr><td>燃 費</td><td>約 4.5 km/ℓ</td></tr> <tr><td>特徴</td><td>最大クラスの車両であり、路線バスとしても最も需要の多い路線等で使用されている車両。運転には大型免許が必要。</td></tr> </table>	分 類	大型バス	長 さ × 幅	11m×2.5m	乗 車 定 員	約 75 人	最小道路幅員	5.5m	価 格 (目 安)	2,200 万円～	燃 費	約 4.5 km/ℓ	特徴	最大クラスの車両であり、路線バスとしても最も需要の多い路線等で使用されている車両。運転には大型免許が必要。	画像：写真左が大型バス、右は中型バス 
分 類	大型バス														
長 さ × 幅	11m×2.5m														
乗 車 定 員	約 75 人														
最小道路幅員	5.5m														
価 格 (目 安)	2,200 万円～														
燃 費	約 4.5 km/ℓ														
特徴	最大クラスの車両であり、路線バスとしても最も需要の多い路線等で使用されている車両。運転には大型免許が必要。														
<table border="1"> <tr><td>分 類</td><td>中型バス</td></tr> <tr><td>長 さ × 幅</td><td>9m×2.3m</td></tr> <tr><td>乗 車 定 員</td><td>約 55 人</td></tr> <tr><td>最小道路幅員</td><td>5.5m</td></tr> <tr><td>価 格 (目 安)</td><td>1,900 万円～</td></tr> <tr><td>燃 費</td><td>約 5.0 km/ℓ</td></tr> <tr><td>特徴</td><td>県内では路線バスとして数多く導入されている車両。那覇市観光周遊バスゆいゆい号などでも使用されている。運転には大型免許が必要。</td></tr> </table>	分 類	中型バス	長 さ × 幅	9m×2.3m	乗 車 定 員	約 55 人	最小道路幅員	5.5m	価 格 (目 安)	1,900 万円～	燃 費	約 5.0 km/ℓ	特徴	県内では路線バスとして数多く導入されている車両。那覇市観光周遊バスゆいゆい号などでも使用されている。運転には大型免許が必要。	画像：中型バス 
分 類	中型バス														
長 さ × 幅	9m×2.3m														
乗 車 定 員	約 55 人														
最小道路幅員	5.5m														
価 格 (目 安)	1,900 万円～														
燃 費	約 5.0 km/ℓ														
特徴	県内では路線バスとして数多く導入されている車両。那覇市観光周遊バスゆいゆい号などでも使用されている。運転には大型免許が必要。														
<table border="1"> <tr><td>分 類</td><td>小型バス</td></tr> <tr><td>長 さ × 幅</td><td>7m×2.1m</td></tr> <tr><td>乗 車 定 員</td><td>約 35 人</td></tr> <tr><td>最小道路幅員</td><td>4.7m</td></tr> <tr><td>価 格 (目 安)</td><td>1,500 万円～</td></tr> <tr><td>燃 費</td><td>6.4 km/ℓ</td></tr> <tr><td>特徴</td><td>読谷村の鳳バスや新都心牧志線等で導入されており、全国的にもコミュニティバス（主に路線定期運行）として数多く導入されている車両。運転には大型免許が必要。</td></tr> </table>	分 類	小型バス	長 さ × 幅	7m×2.1m	乗 車 定 員	約 35 人	最小道路幅員	4.7m	価 格 (目 安)	1,500 万円～	燃 費	6.4 km/ℓ	特徴	読谷村の鳳バスや新都心牧志線等で導入されており、全国的にもコミュニティバス（主に路線定期運行）として数多く導入されている車両。運転には大型免許が必要。	画像：日野 ポンチョ  (画像・諸元・価格等はロングタイプ)
分 類	小型バス														
長 さ × 幅	7m×2.1m														
乗 車 定 員	約 35 人														
最小道路幅員	4.7m														
価 格 (目 安)	1,500 万円～														
燃 費	6.4 km/ℓ														
特徴	読谷村の鳳バスや新都心牧志線等で導入されており、全国的にもコミュニティバス（主に路線定期運行）として数多く導入されている車両。運転には大型免許が必要。														

分 類	小型バス (マイクロバス)	画像：トヨタ コースター
長 さ × 幅	7m×2.1m	
乗 車 定 員	～29 人	
最小道路幅員	4.7m	
価 格 (目 安)	440 万円～	
燃 費	8.6 km/ℓ	
特徴	需要規模の小さい過疎地でのコミュニティバス（路線定期・不定期運行）として使用される事が多い。 運転には中型免許が必要。	
分 類	大型ワゴン	画像：トヨタ ハイエースコミュニーター ※「おでかけなんじい」で使用している車両
長 さ × 幅	5.4m×1.9m	
乗 車 定 員	～14 人	
最小道路幅員	4.5m	
価 格 (目 安)	280 万円～	
燃 費	10.2km/ℓ	
特徴	比較的小回りが利き狭隘な道路でも通行可能。 定員数が多いことからバスと称して使用される事が多い。 定員が 11 名以上なら運転には中型免許が必要。	
分 類	ワゴン	画像：日産 キャラバン ワゴン
長 さ × 幅	4.7m×1.7m	
乗 車 定 員	～10 人	
最小道路幅員	4.5m	
価 格 (目 安)	244 万円～	
燃 費	9.1km/ℓ ガソリン	
特徴	比較的小回りが利き狭隘な道路でも通行可能。 過疎地での乗合タクシーとして使用される。 運転には普通免許が必要。	

分 類	普通車	画像：トヨタ コンフォート 
長さ × 幅	4.7m × 1.7m	
乗 車 定 員	5 人	
最小道路幅員	4.0m	
価格(目安)	171 万円～	
燃 費	9.8km/ℓ LP ガス	
特徴 タクシーで多く利用されている車両であり、最も小回りが利き狭隘な道路でも通行可能。過疎地での乗合タクシーとしても使用される。 運転には普通免許が必要。		

表 6-3 一般的な車両種別の運行形態適性

車両種別	乗車定員 (人)	運行形態		
		路線定期運行	路線不定期運行	区域運行
大型バス	75	○	×	×
中型バス	55	○	△	×
小型バス	35	○	○	△
マイクロバス	29	○	○	△
大型ワゴン	14	△	○	○
ワゴン	10	×	△	○
普通車	5	×	×	○

※○：適している △：需要規模等によっては過剰・過小となる ×：適していない

(参考) 自動車免許区分 ※有償運行時はそれぞれ第二種免許が必要

大型：定員 30 人以上、11t 以上

中型：定員 29 人以下、11t 未満

普通：定員 10 人以下、5t 未満

6-4-2 車両別比較検証結果

既存路線バスにおける平日時間別最大乗車人数（3-24P、図 3-23 参照）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）となっていること等や下記の比較検証結果から、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。

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。

表 6-4 車両別比較検証結果

車両タイプ	路線バス			マイクロバス	大型ワゴン	セダン
	大型	中型	小型			
乗車定員 (人)	～75	～55	～35	～29	10～14	5
必要最少 道路幅員	5.5m	5.5m	4.7m	4.7m	4.5m	4.0m
既存路線バスの区間最大乗車人数 (9 名)	過剰	過剰	過剰	やや過剰	適正	やや不足
車両手配 (価格)	2,200 万円 ～	1,900 万円 ～	1,500 万円 ～	440 万円 ～	280 万円 ～	171 万円 ～
運転免許	大型自動車			中型自動車	中型自動車 普通自動車	普通 自動車
観光企画 プログラム	糸満市～那覇空港直行バスの検討委員会より、修学旅行への対応について検討が必要との意見があったものの、現在の修学旅行形態等を勘案して地域観光交通は概ね 1～3 人程度の少人数旅行に活用される事を見込む					
県内／県外 事例		○	○	○	◎	○
総合評価					◎	

6-5 運行形態

6-5-1 運行形態の特徴

様々な運行形態毎の概要とその特徴について下記に整理する。

表6-5 道路運送法と運行形態との関係
(出典：九州運輸局自動車交通部旅客第一課「道路運送法の事業区分とコミュニティバス導入のポイント」を一部改変)

運賃	車両	利用者	運行主体	道路運送法の区分		運行の形態	車両種別	市町村の関与	県内例
				乗合バス事業	貸切バス事業				
有償	事業用	無制限	運送事業者	路線定期運行	路線を定めて定時に運行	路線を定めて、予約に応じて運行(予約制)	事業用自動車(バス型、または定員10人以下)	- 運行委託または運行費補助 - 地域公共交通会議を主宰	(一般の路線バス)
				路線不定期運行	路線を定めて、予約に応じて運行(予約制)	一定の区域内を予約に応じて運行(予約制)	事業用自動車(定員10人以下が基本)		
				区域運行	一定の区域内を予約に応じて運行(予約制)	市町村の住民やその親族などを自治体の車両で運送。乗合バスのような運送形態	市町村の自家用自動車		
	自家用	住民等	市町村	市町村運営有償運送	市町村の住民やその親族などを自治体の車両で運送。乗合バスのような運送形態	運営協議会で合意された地区内の移動制約者全員を輸送。原則として、1両の車両で運べるのは会員1名および付添い人のみ	市町村の自家用自動車	- 地域公共交通会議を主宰 - 運行後は運行責任を負う	久米島町営バス、国頭村営バス等
		登録した会員(移動制約者)	NPO等	福祉有償運送	福祉有償運送	福祉有償運送	NPO等の自家用自動車(定員10人以下に限る)	- 運営協議会を主宰 - 運行後は、NPO等に指導・助言を行なう	(福祉タクシー等)
無償	事業用	市町村の住民等	貸切バスまたはタクシー事業者	貸切バス・タクシー事業者に対する規制あり	貸切バス・タクシーによる借り上げによる無償住民輸送	貸切バス・タクシーによる借り上げによる無償住民輸送	事業用自動車	(貸切バスまたはタクシー事業者とチャーター契約)	無料運行時の沖縄市中心市街地循環バス
無償	自家用	住民等	市町村	道路運送法の規制対象外	道路運送法の規制対象外	市町村の車両による無償住民輸送	市町村の自家用自動車	市町村が自ら運行し、運行責任を負う	与那国町営バス

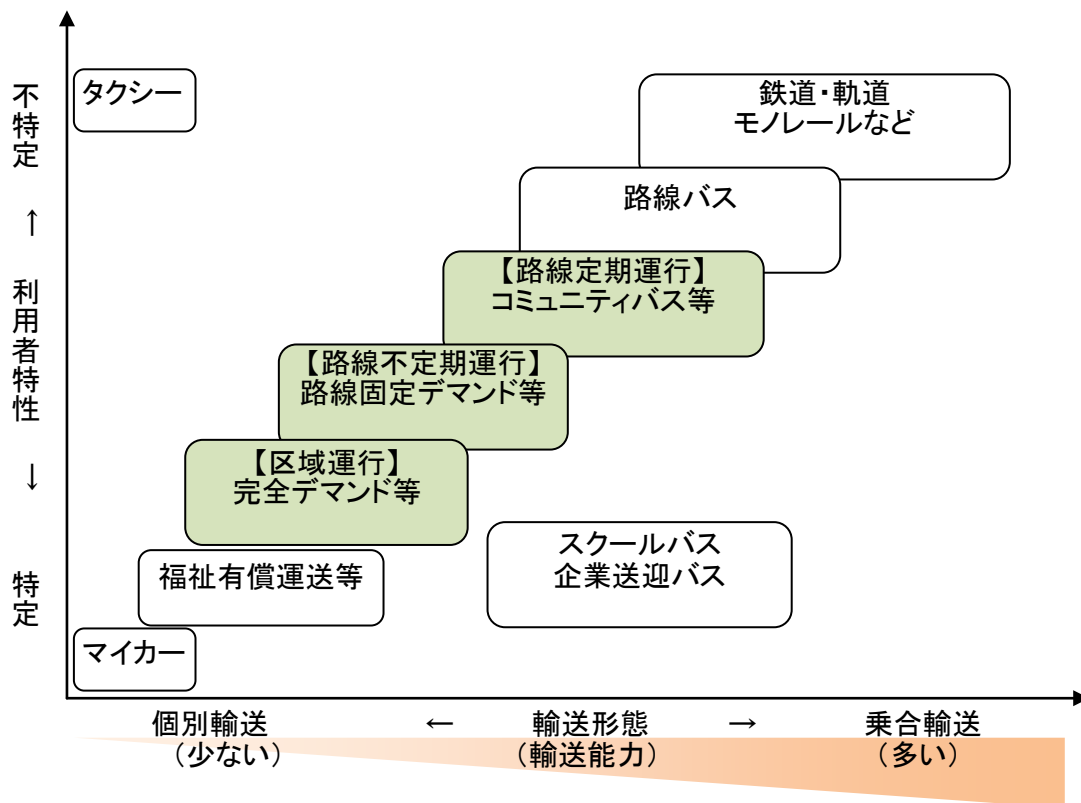
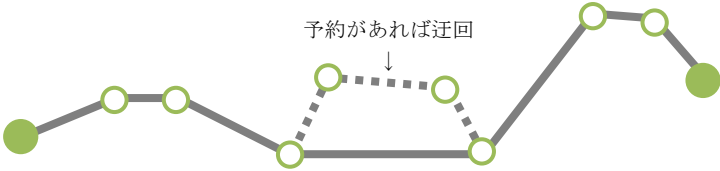


図 6-1 様々な交通サービスの類型

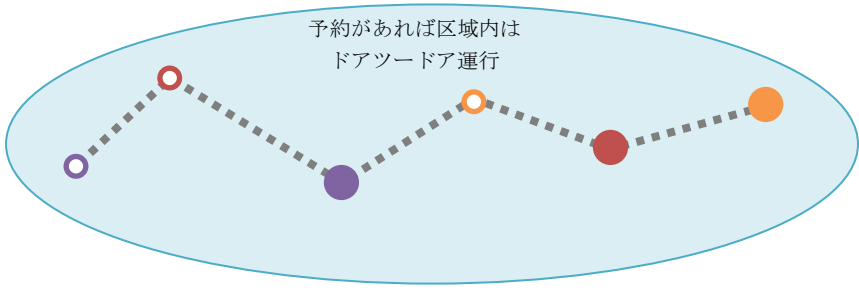
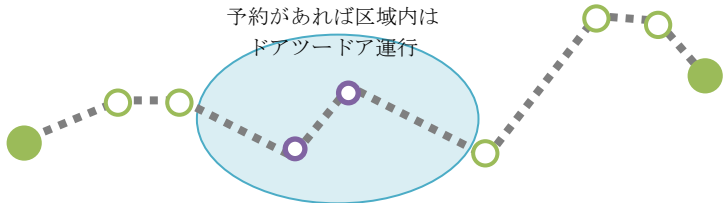
①路線定期運行の特徴

運行イメージ ● 起終点 ○ バス停 — 固定ルート（予約不要）	
特 徴	固定されたルート（路線）で運行するものであって、起点からの出発時刻が決まっており、同じく経路する各バス停および終点への到着時刻も決まっている運行形態。需要規模に対するサービス水準の調整方法は便数の増減が主体となる。 【具体例】 ・ 一般の路線バス ・ 従来型の路線的運行型のコミュニティバス ・ 路線定期運行型の乗合タクシー 【長所】 ・ 最も一般的なバスの運行形態であるため理解しやすい ・ 一定の需要が見込める都市部に適しており最も効率よく運行可能 【短所】 ・ 需要規模の少ない過疎地や時間帯でも全てのバス停を経由する必要があり非効率になりやすい

②路線不定期運行の特徴

運行イメージ ● 起終点 ○ バス停 — 固定ルート （予約不要） ... 固定ルート （要予約）	【路線固定型の例】  【路線定期運行と組合せた迂回型の例】 
特 徴	デマンド（需要）型交通のひとつ。固定されたルート（路線）で運行する点は従来の路線バスと同じだが、起点からの出発時刻や各バス停、終点への到着時刻が決まっていない運行形態。基本的に予約（需要）があった場合だけ運行するが、運行する場合の時刻を定めておく場合もある。 【具体例】 ・ 路線固定型のコミュニティバス ・ 路線固定型の乗合タクシー 【長所】 ・ 需要に応じて運行するため需要のピークがある程度決まっている場合や、過疎地などでは効率よく運行可能 ・ 路線定期運行と組み合わせれば都市部～過疎地など地域特性に合わせて柔軟な対応が可能 【短所】 ・ 利用する人が予め予約する必要があるため利便性が低くなる ・ 予約受付のためのコストが別途かかる（人件費・予約管理・配車システム、車載装置の導入維持費など） ・ 需要のピークが無い場合などは、少ない需要でも設定されたルートを運行する必要があるためコスト削減効果は薄くなる ・ 迂回型の場合、予約の有無によって終点までの到着時間が異なるためあまり大きな迂回は注意が必要

③区域運行の特徴

運行イメージ  区域運行  目的地  利用者 色は利用者とその目的地の組合せ ... 予約毎の最短ルート (不定)  起終点  バス停  利用者  区域運行 ... 固定ルート (要予約)	【フルデマンドの例】  【路線不定期運行と組合せた起終点固定型の例】 
特 徴	デマンド（需要）型交通のひとつ。路線及び運行時刻を定めず、運行する区域のみを決めて事前予約に応じて運行するもの。運行ルートは予約状況（各利用者とその目的地）に応じて毎回最短ルートとなるよう設定される。 一般的にドアツードアで交通サービスを提供する点ではタクシーと類似するが、複数の利用者が乗り合う点で異なる。また、エリア毎に所定の乗降所が設けられたものや、予め運行時間が決められている（毎時1便など）ものなど様々な運行形態がある。 【具体例】 ・ 区域運行型のコミュニティバス ・ 区域運行型の乗合タクシー 【長所】 ・ フルデマンドの場合、ドアツードアであるため高齢者等にとっては最も利便性が高い ・ 乗降場所（ミーティングポイント）を予め決めておくセミデマンドの場合、予約・運行管理の効率がよく比較的低コストで運行可能 ・ 需要に応じて運行するため需要が散在する過疎地などでは効率よく運行可能 ・ 路線不定期運行と組み合わせるなど地域特性に合わせて柔軟なバリエーションが考えられる 【短所】 ・ 利用する人が予め予約する必要がある利便性が低くなる ・ 予約受付のためのコストが別途かかる（人件費・予約管理・配車システム、車載装置の導入維持費など） ・ 利用者が複数になると目的地への到着時間予測が困難になる ・ 一般的に運行エリア（区域）を広くするほど採算性が悪くなる

6-5-2 運行形態別検証結果

交通サービスにおける輸送形態や利用者特性、下記に示す一般的な運行形態適用の条件、観光客のニーズ等を踏まえ、基本運行地区（三和・高嶺地区）に適した運行形態を「区域運行（ミーティングポイント型）」とする。

表 6-6 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（検証 2） ☒ 不特定の利用者を対象とする（運行目的）
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（検証 1） ☒ 居住地／観光資源が面的に分散している（検証 2） ☒ 目的地がある程度集約されている（検証 3） ☒ 不特定の利用者を対象とする（運行目的）
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（検証 1） ☒ 居住地／観光資源が面的に分散している（検証 2） ☐ 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

青字：下記検証 1～3 により基本運行地区が該当していると考えられる条件

検証 1：時間的に需要が分散している

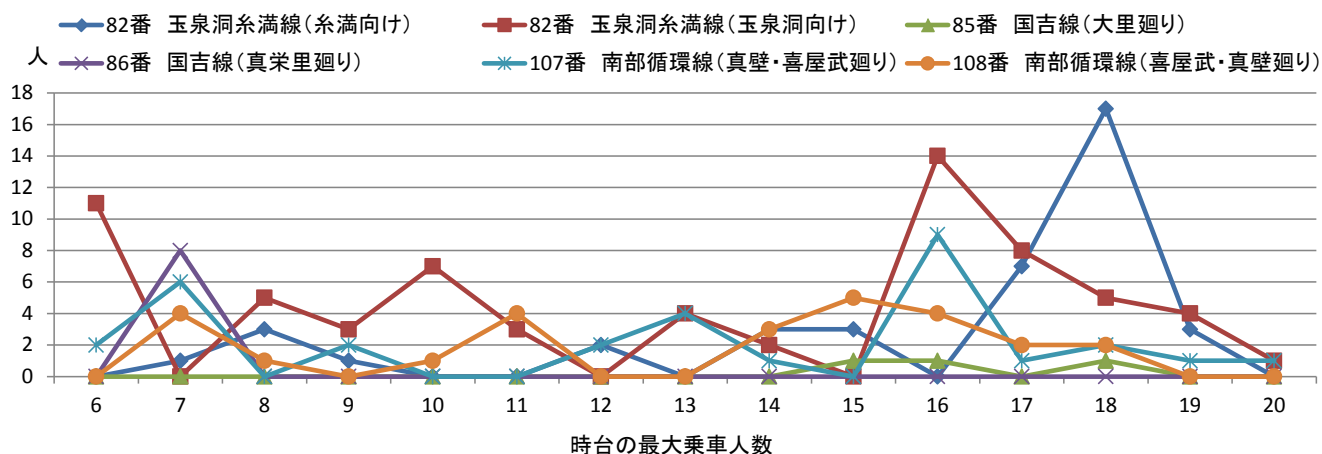


図 6-2 再掲：平日時間別区間最大乗車人数（平成 26 年 6 月 4 日水曜日）
（資料提供：株式会社琉球バス交通）

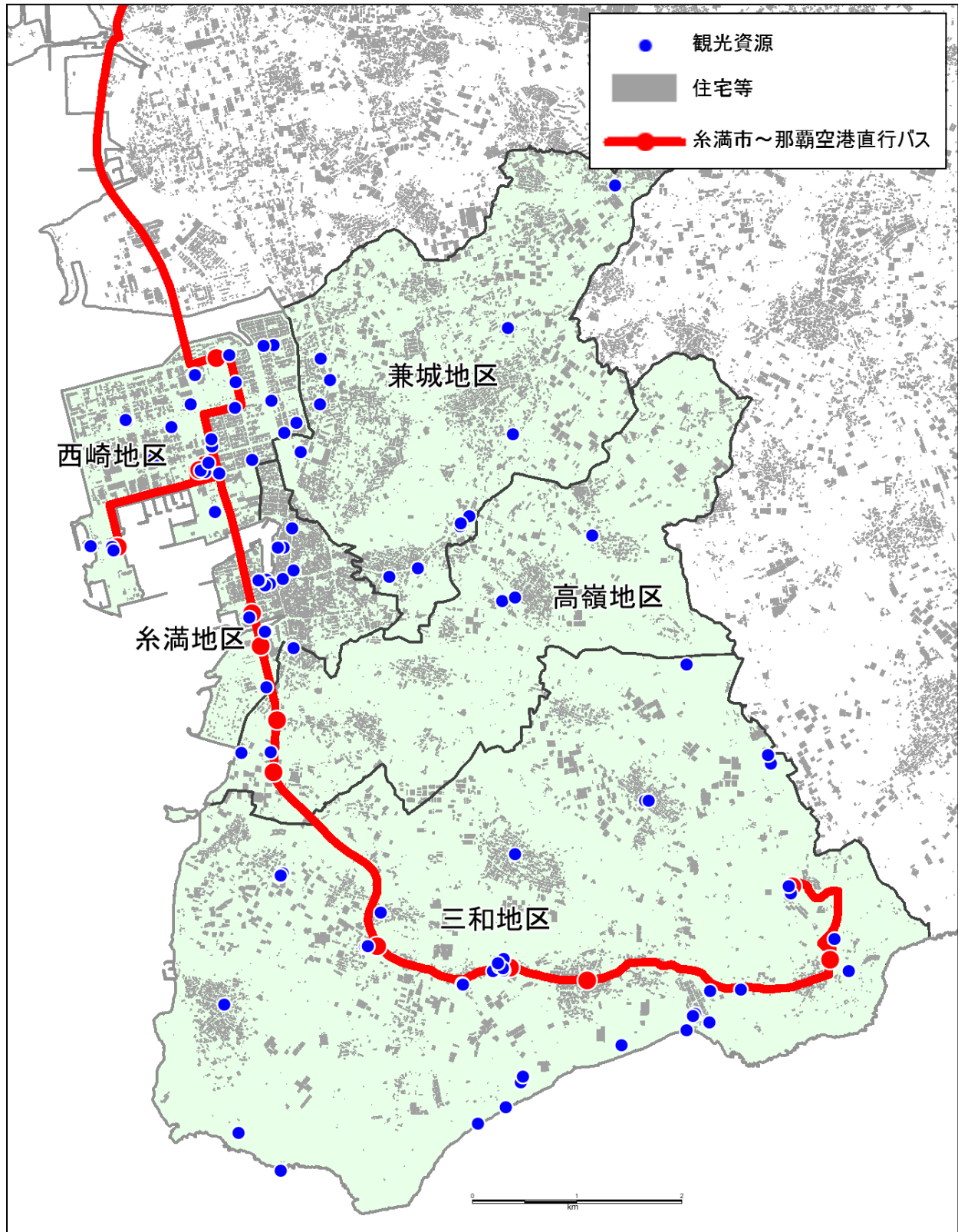


図 6-3 観光資源と住宅等の分布状況

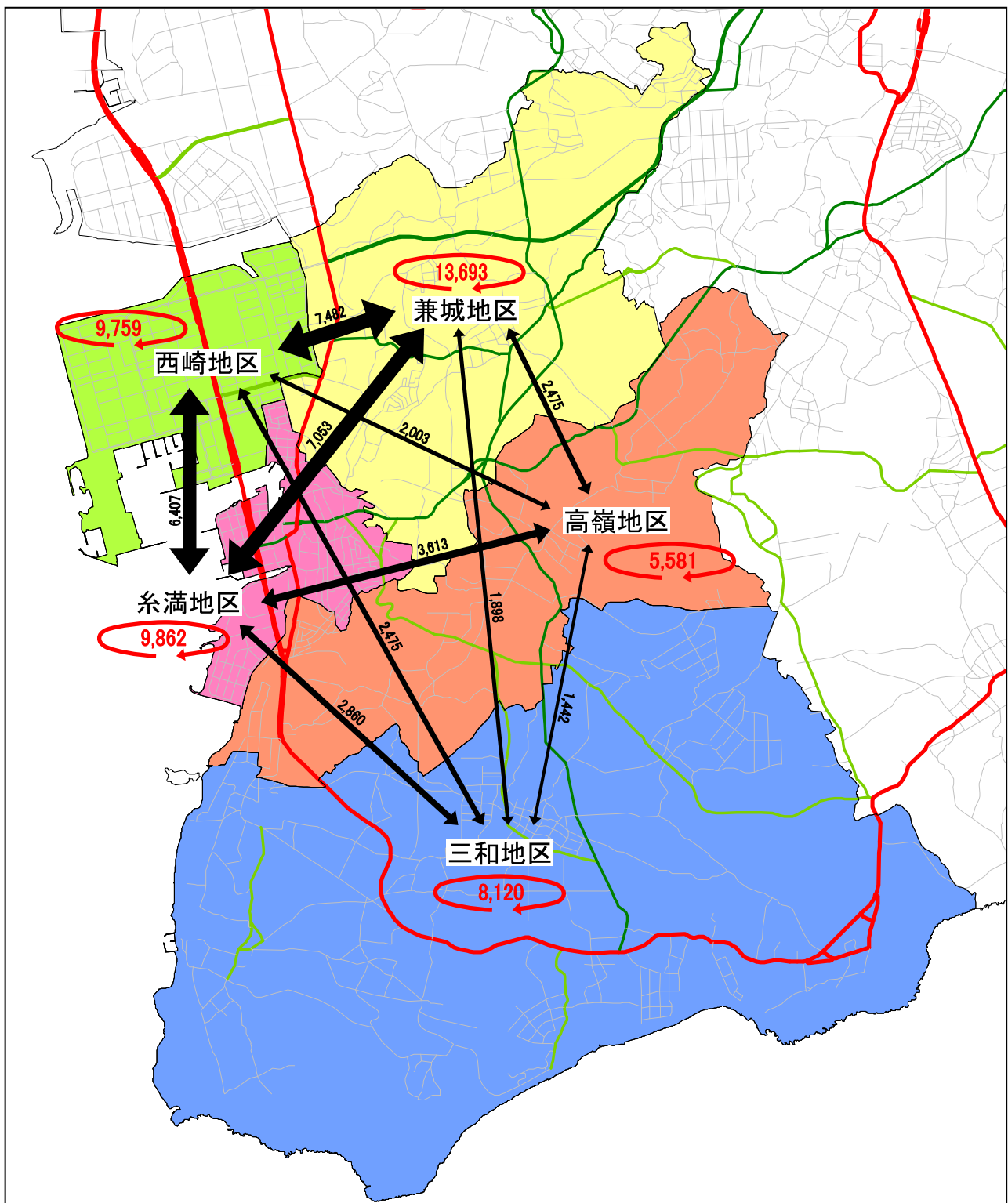


図 6-4 再掲：糸満市民における域内移動状況（単位：トリップ／平日）
（平成 18 年度沖縄本島中南部都市圏 PT 調査 沖縄県）
集計対象：糸満市内で完結する発着、糸満市住民、全移動手段

Q. 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はどちらですか？

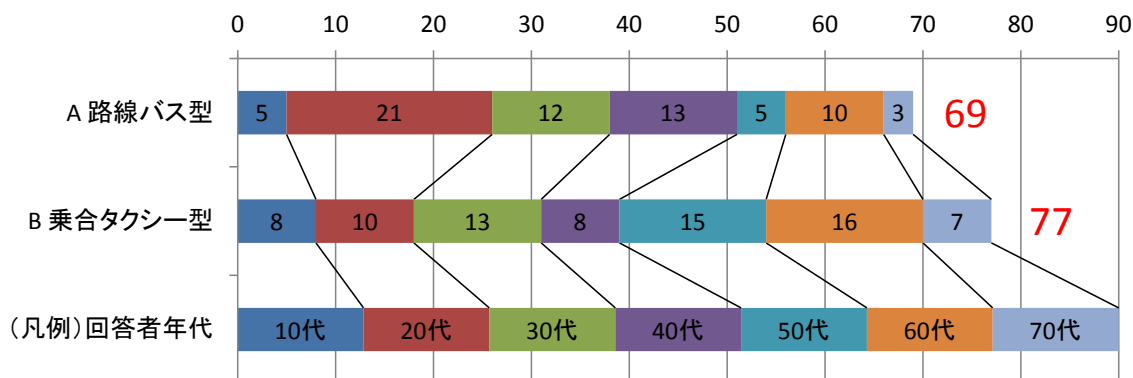


図 6-5 再掲：那覇空港における観光客ヒアリング（平成 26 年 10 月：146 組）

運行形態に関する検討内容

■観光客向け

- ① 観光客の場合、居住地（観光資源）は面的に分散がみられ、目的地（乗継ポイント）を集約可能とすると、終日区域運行（ミーティングポイント型）が適している
※線的かつ一定程度の需要は直行バスの分担
- ② ミーティングポイント（指定乗降場所）は直行バス停や観光企画プログラム集合場所等、主要観光資源付近とし、可能な限り待合所が設置可能な場所・施設が望ましい（コンビニ、コミュニティセンター等）

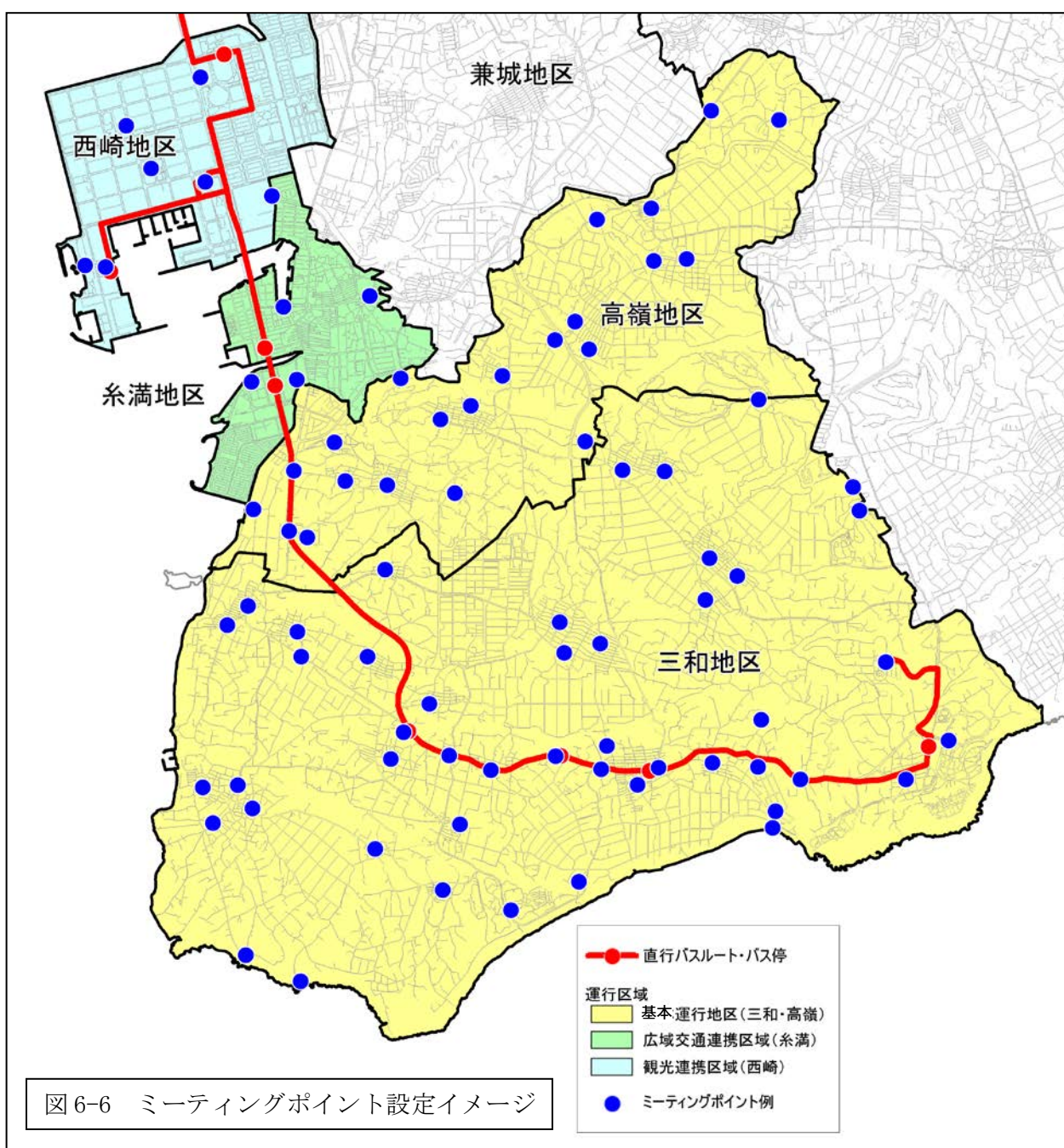
■市民向け

- ① 昼間時は観光客と同様、需要に面的な分散がみられるため自由経路ミーティングポイント型が適している
- ② 一方、朝・夕のピーク時には僅かではあるが一定の需要が見込め、目的地も糸満地区に概ね集約されているため、路線定期運行型（いわゆる予約不要な路線バス）の適用も考えられる
- ③ 目的地を最寄の直行バス停とするか直接糸満地区へ乗り入れるかが利便性・需要喚起に大きく影響するものの、後者は直行バスとの競合が避けられないため検討が必要

6-6 運行区域と指定乗降場所（ミーティングポイント）

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箇所（ミーティングポイント）と便数・発時刻を定め、毎便予約に応じた運行ルートを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「①⑮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 → ①⑪名城」の予約を受付
9:30 10時便の予約を締切 → 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

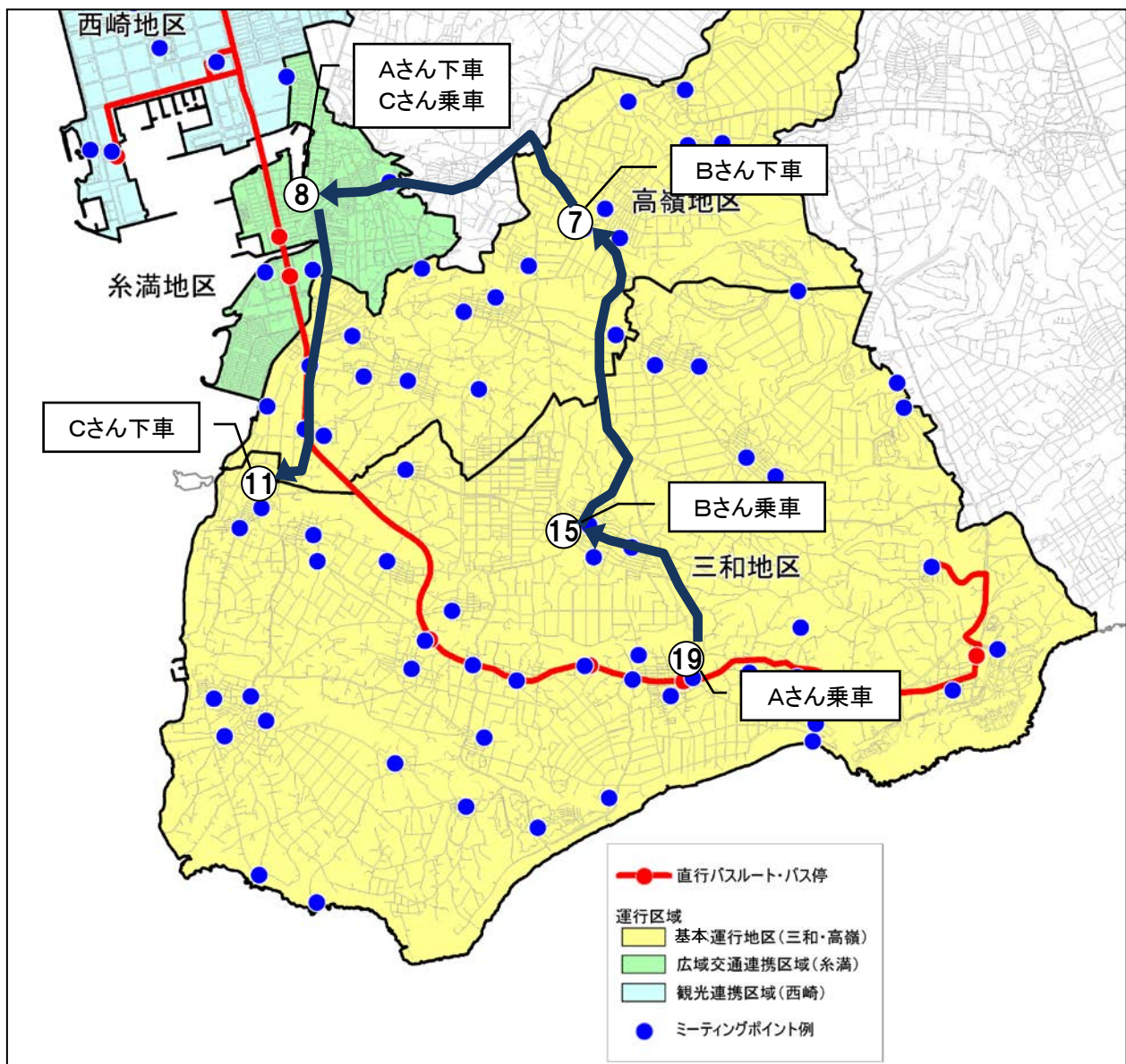


図 6-7 「10時便」の運行ルートイメージ

6-7 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

6-8 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。

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

$$\text{①} 365 \text{ 日} \times 3 \text{ 台} \times 14 \text{ 時間} \times 2,714.33 \text{ 円} \quad \div \quad \underline{42,000,000 \text{ 円}}$$

※上記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

$$\text{②} 365 \text{ 日} \times 3 \text{ 台} \times 14 \text{ 時間} \times 2,714.33 \text{ 円} \times 0.79 \quad \div \quad \underline{33,000,000 \text{ 円}}$$

※上記に 10%程度の利潤（運行委託先の利益）を考慮した場合

$$\text{③} 365 \text{ 日} \times 3 \text{ 台} \times 14 \text{ 時間} \times 2,144.32 \text{ 円} \times 0.79 \times 1.1 \quad \div \quad \underline{36,000,000 \text{ 円}}$$

6-9 運賃

区域運行の場合、運行区域内に他の競合する民間交通事業者が存在する場合にはそれら民間事業者への影響を最小限とするような配慮が不可欠である。一般的に路線バスと同様な乗合旅客運送である区域運行の運賃は、民間事業者との競合を回避するため「路線バス運賃より僅かに高値」で「タクシーより安値」な設定が行われており、糸満市内では表 7 に示す運賃例から概ね「300～400 円」の範囲が目安として考えられる。

表 6-7 糸満市内における既存交通事業者の運賃例（平成 26 年 12 月時点）

地区間設定	乗車区間例（代表バス停間）	路線バス	タクシー
三和⇄高嶺地区	米須～南部病院前（4.2km）	270 円	980 円
三和⇄糸満地区	米須～糸満ロータリー（6.3km）	360 円	1,340 円
三和⇄西崎地区	米須～道の駅いとまん（7.2km）	現況乗継 520 円 直行バス 320 円	1,460 円
糸満⇄西崎地区	西崎運動公園前～糸満市場入口（2.8km）	160 円	740 円

※タクシーは小型初乗り 500 円で算出

また、乗合旅客運送を行う際の運賃体系には一般的に「均一制」「対キロ区間制」「ゾーン制」運賃などがあり、それぞれ下表に示すような特徴がある。

表 6-8 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向かないため割愛する

前述の既存交通事業者の運賃例や運賃体系の特徴を基に、下記に示す4ケースを想定したうえでそれぞれの利点・課題を整理する。

表 6-9 運賃設定ケース毎の利点と課題

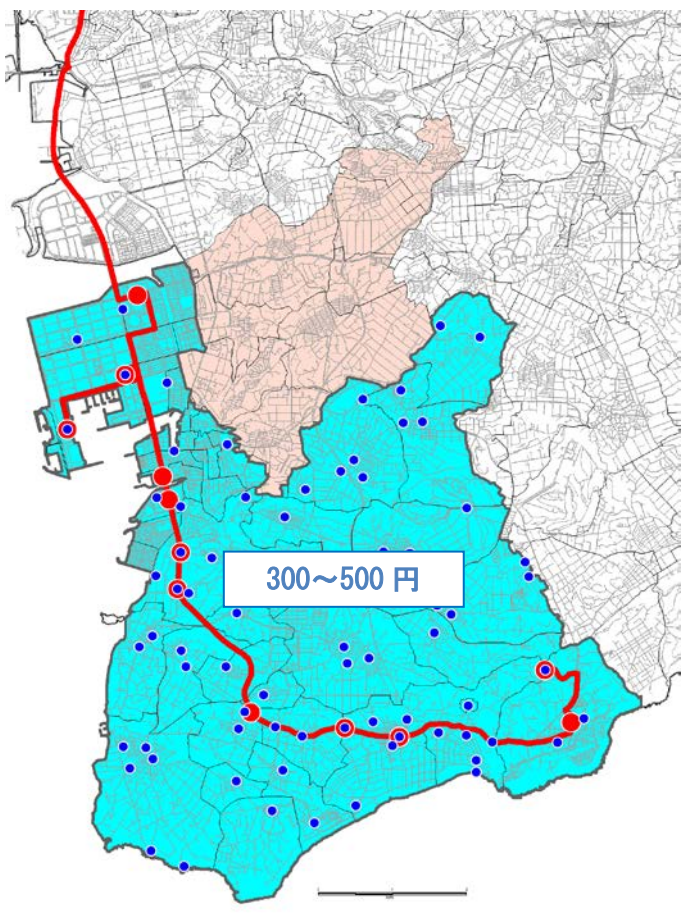
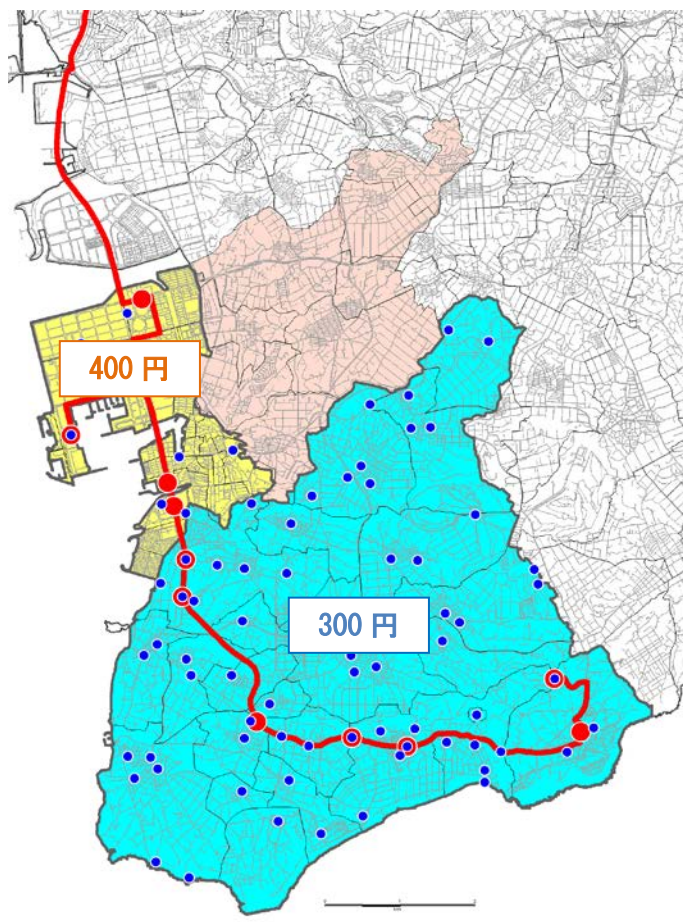
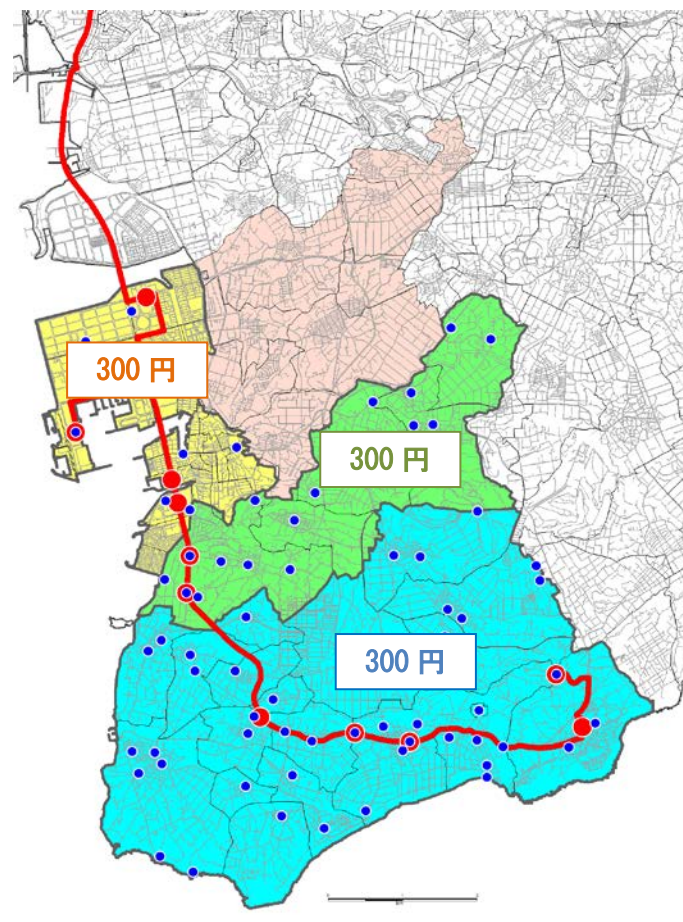
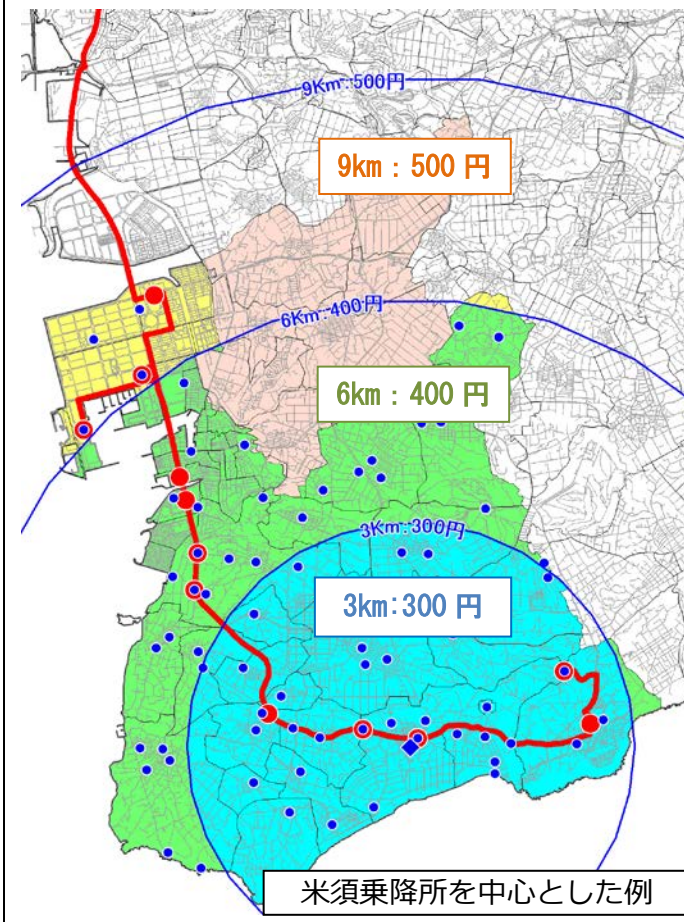
	①均一運賃 どこまで乗っても同じ運賃	②ゾーン制運賃（2ゾーン） ゾーン毎に違う運賃	③ゾーン制運賃（3ゾーン） ゾーンを跨ぐ度に運賃が上がる	④対キロ区間制 乗降所毎に違う運賃
具体例	全エリア（三和・高嶺・糸満・西崎地区）であればどこまで乗っても300～500円程度の均一運賃	- 青ゾーン内（三和・高嶺地区）は300円均一 - 黄ゾーン内（糸満・西崎地区）は400円均一 - 両ゾーンを跨ぐ場合は400円均一	- 各ゾーン（三和、高嶺、糸満・西崎地区）内は300円均一 - ゾーンを跨いで利用する場合はゾーンを跨ぐ度に100円加算される 例：米須から西崎に行く場合 計500円 300円 → +100円 → +100円	出発する乗降所から目的地の各乗降所までの運賃が直線距離によって決まっている 例：米須から糸満市役所へ行く場合 3km以上6km未満なので400円 真壁から糸満市役所へ行く場合 3km未満なので300円
イメージ図				
長所	4ケースのうち最も運賃が分かり易い - 三和⇄糸満地区など既存路線バス運賃より安価なケースが多くなり、かつ行き先の自由度も上がる事などから、一定程度の利用喚起に繋がる事が期待できる	- ゾーンの設定により一定程度の距離による運賃差を実現できる - ゾーン毎にタクシーや路線バスなど既存公共交通との競合を考慮したゾーン内運賃設定が可能となる	多くのゾーンを設定することにより、②2ゾーンに比べ、距離による運賃差をより具体的に実現できる	- 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 - 最も距離による運賃差を実現できるため、運行経費に比例した運賃収入が見込める
短所	300円均一の場合、糸満・西崎地区においてはタクシー利用者が多いことから、既存の路線バス以上の影響を与える可能性が高い - 同じく300円均一の場合、三和⇄糸満・西崎地区では既存路線バスのほか糸満市～那覇空港直行バスとの競合も懸念される	①均一運賃に比べ運賃が分かり難い - 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	①均一運賃に比べ運賃が分かり難い - 糸満・西崎地区においてはタクシー利用者が多いことから、既存の路線バス以上の影響を与える可能性が高い	- 乗車場所によって運賃が異なるため4ケースのうち最も運賃が分かり難い - 糸満・西崎地区においてはタクシー利用者が多いことから、既存の路線バス以上の影響を与える可能性が高い

表 6-10 ゾーン制運賃（2 ゾーン）設定例における考慮事項

地区間設定	考慮事項	路線バス	地域観光交通	タクシー
三和⇄高嶺地区	既存路線バスの完全代替を視野に入れる	270 円	300 円	980 円
三和⇄糸満地区	既存路線バス、直行バスとの競合回避	360 円	400 円	1,340 円
三和⇄西崎地区		現況乗継 520 円 直行バス 320 円		1,460 円
糸満⇄西崎地区		160 円		740 円

さらに、大人運賃・小人運賃などの運賃区分や一日乗車券の設定を行うにあたり、県内の既存交通事業における事例を表 8、表 9 に整理する。

表 6-11 県内における運賃区分事例

運賃区分	路線バス (本島内)	ゆいレール	鳳バス (読谷村)	おでかけなんじい (南城市)
大人	12 歳以上 市内線 230 円～ 市外線 160 円～ ※例外あり	12 歳以上 230 円～	高校生以上 200 円	6 歳以上 300 円
小人	6～12 歳未満 市内線 120 円～ 市外線 80 円～ ※例外あり	6～12 歳未満 半額 120 円～	小中学生 半額 100 円	設定無し
幼児 1～6 歳未 満	1～6 歳未満 保護者同伴で 1 名 まで無料 ※0 歳無料 ※限定割引あり	1～6 歳未満 保護者同伴で 2 名 まで無料 ※0 歳無料	1～6 歳未満 保護者同伴で 2 名 まで無料 ※0 歳無料	0～6 歳未満 無料
高齢者割引	運転経歴証明書の 提示により半額	運転経歴証明書の 提示により半額	満 65 歳以上 半額 100 円	設定無し
障がい者等 割引	身体・知的・精神障 害者手帳の提示に より半額 100 円 ※詳細は各社異な る	身体・知的・精神障 害者手帳の提示に より本人と同伴者 1 名まで半額	身体・知的・精神障 害者手帳の提示に より半額 100 円	設定無し

※路線バスにおける例外運賃（大人運賃のみ掲載）

8 番：150 円区間あり、10 番：100 円区間あり、95 番：250 円、105 番：160 円

沖縄市中心市街地循環バス：100 円

※タクシーにおける割引制度

身体障害者、知的障害者、精神障害者はそれぞれ手帳を提示する事で 1 割引となる

表 6-12 県内におけるその他運賃割引サービス事例

事業者	名称	金額	概要
ゆいレール	一日乗車券	700円	モノレールが24時間～48時間乗り放題。一部の観光施設等でも割引などのサービスが受けられる。8番のバスが、片道20円引き。
	二日乗車券	1,200円	
	がんじゅう一日乗車券	300円	満70歳以上の那覇市民の方は、土休日・慰霊の日は1日乗車券を半額で利用できる。
	おとなりきっぷ	100円	隣の駅までの運賃は、大人100円、こども50円。
	“はんぶん”で“じんぶん”をつけよう”企画	－	県庁前駅・美栄橋駅・牧志駅の3駅で降り、美栄橋駅徒歩1分の「ジュンク堂書店」で5000円以上書籍を購入すると、ジュンク堂書店のカウンターでモノレールの復路分のチケットがもらえる。
那覇バス	1日乗り放題パスポート	660円	那覇バスの那覇市内区間が1日乗り放題。
	バスモノパス	1,000円	那覇バスの那覇市内区間とモノレール全線が1日乗り放題。
	かりゆし得パス65	6,900円	沖縄県内在住の満65歳以上の方は、那覇バスの那覇市内区間が1ヶ月間乗り放題。
那覇バス・琉球バス交通	土日祝1日限定フリー乗車券	2,000円	土・日・祝日に限り、那覇バス、琉球バス交通が全線乗り放題（111番高速バスを除く）。琉球バス交通と沖縄バスが共同運行している路線では、沖縄バスの便も利用可能。 利用日の1ヶ月前より購入可。
琉球バス交通 沖縄バス 東陽バス 那覇バス	日祝ファミリー割引	－	沖縄本島の系統番号のついた路線（111番高速バスを除く）は、日曜日・祝日に大人と小学生以下のこどもが一緒にバスに乗り、運賃を現金で支払う場合、大人1人につきこども3人まで、こども運賃が無料。
	ゴールデンウィークフリー乗車券	1,000円	例年、ゴールデンウィークと秋のバスの日（9月20日）頃限定で、沖縄本島の系統番号のついたバス路線（111番高速バスを除く）が2～3日間、全線乗り放題のチケットが発売される。
	バスの日フリー乗車券	2,000円	
読谷村コミュニティバス	1日乗車券	400円	読谷村コミュニティバス「鳳バス」が全線乗り放題。

※一日乗車券は概ね 3～4 回目の乗車時からお得になる価格設定が行われており、基本運賃の 2.5～3 倍程度となっているケースが多い。

前述の運賃体系例や県内における運賃区分例を踏まえ、さらに交通事業者ヒアリング、地域観光交通会議におけるアンケート調査結果を加味して検討した、地域観光交通における運賃設定を表 6-13、表 6-14 に整理する。

表 6-13 地域観光交通における運賃体系

区 分	内 容
大人 (普通運賃)	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 設定運賃と地域観光交通会議における平均支払意志額の比較

■検討のポイント

- ※対キロ区間制：住民意見で最も適正との意見が多かった点を考慮した。(図 8 参照)
既存交通事業者との協議において長距離利用でも安価となる「低額な均一運賃」の設定は避けて欲しいとの意見を考慮した。
- ※区間距離：糸満市内の最大直線距離が摩文仁～西崎の約 9km であることから、等距離 3 段階 (3km 毎) の運賃設定とし、乗合による迂回距離の影響を受けない直線距離による算出とした。
- ※初乗・上限額：南城市など他地区での運賃例を踏まえるとともに、図 9 に示す平均支払意志額では 2km で 200 円、4km で 300 円、7km で 400 円であった事を参考に、初乗 3km 以内を 300 円、6km までを 400 円、9km までを 500 円とした。

表 6-14 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	300 円、400 円、500 円の 3 段階の運賃
小人 ：小学 1 年生から中学 3 年生まで	普通運賃の半額（150 円、200 円、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 円、200 円、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 円、200 円、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

6-10 運賃収入と収支予測

需要予測の主な条件

- 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
- 既存路線バス停圏域（バス停から 400m 以内）のバス利用率（人口の 0.98～2.06%）、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「新たな潜在需要」の予測を行う
- 集落がまばらに点在しているため、各圏域人口は面積比ではなく建物件数比率により算出

表 6-15 バス OD データによる沿線住民のバス利用率

基本運行 地区	①バス停か ら400m以内 の沿線人口	既存路線バスの日乗客数				③沿線住民 の利用率 (①/②)
		玉泉洞糸満線	国吉線	南部循環線	②合計	
高嶺地区	4,797	15	15	17	47	0.98%
三和地区	5,238	38	0	70	108	2.06%

表 6-16 新たな潜在需要（住民：既存路線バス沿線）

基本運行 地区	④区域運行により新たに 利用可能となる圏域人口	⑤新たな潜在需要 (④×③)
高嶺地区	1,258	12
三和地区	2,059	42
合 計	3,317	54

- 既存路線バスの直接運行が無い三和・高嶺～西崎地区間の需要は、バス OD 調査データが存在しないため、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（バス分担率 1.35～1.86%）を用いて予測を行う
- 平成 18 年度のパーソントリップ調査データではサンプル数が少なく、かつ西崎地区の開発状況を反映出来ないため、既知点間における平成 25 年度のバス OD 調査結果との差を補正率として使用する

表 6-17 新たな潜在需要（住民：既存路線バス沿線以外）

予測する 地区間	⑥地区間 総トリップ 数	⑦各地区を発着 するトリップの バス分担率	⑧算出人数 (⑥×⑦)	⑨補正率	⑩新たな潜在需要 (⑧×⑨)
三和⇄西崎	2,475	1.35%	33	0.923	30
高嶺⇄西崎	2,003	1.86%	37	0.426	15
	4,478		70		45

- 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、本年度の観光客ヒアリング調査において区域運行を支持した観光客が約半数であったことから、 $26 \text{ 人} \times 50\% = 12 \text{ 人／日}$ とした（⑪）
- 平日：休日比は既存路線バスの運行便数比（1：0.68）を採用した

表 6-18 需要予測結果

平日	(⑤+⑩+⑪)	111 人／日
休日	(⑤+⑩+⑪×0.68)	79 人／日

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値より月毎の季節変動（乗客数の増減）を考慮した

表 6-19 乗客数の季節変動

1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
0.78	0.82	0.82	1.00	0.86	0.95	0.94	0.82	0.91	0.90	0.88	0.81

※県内他 3 路線の月別利用者数により算出

※最も乗客の多い 4 月を 1 とした値

- 対キロ区間制は 3km 毎で 300 円、400 円、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
- 参考値として 2 ゾーン制運賃の場合は 300 円となる比率をパーソントリップ調査データによるタクシー／バスを利用した地区間トリップ割合により 15%とした
- 参考値として 3 ゾーン制運賃の場合は 300 円、400 円、500 円となる比率はパーソントリップ調査データによるタクシー／バスを利用した地区間トリップ割合によりそれぞれ 37%、30%、33%とした
- ただし、運賃等により需要が変化しないものとして試算

表 6-20 運賃収入予測結果

対キロ区間制運賃の場合：		約 11,500,000 円／年
※参考値	300 円均一運賃の場合：	約 10,000,000 円／年
	400 円均一運賃の場合：	約 12,500,000 円／年
	500 円均一運賃の場合：	約 15,500,000 円／年
	2 ゾーン制運賃の場合：	約 12,000,000 円／年
	3 ゾーン制運賃の場合：	約 12,000,000 円／年

表 6-21 収支予測結果

対キロ区間制運賃の場合：		約 ▲ 24,500,000 円／年
※参考値	300 円均一運賃の場合：	約 ▲ 26,000,000 円／年
	400 円均一運賃の場合：	約 ▲ 23,500,000 円／年
	500 円均一運賃の場合：	約 ▲ 20,500,000 円／年
	2 ゾーン制運賃の場合：	約 ▲ 24,000,000 円／年
	3 ゾーン制運賃の場合：	約 ▲ 24,000,000 円／年

※6-8 年間運行コスト試算、③36,000,000 円との差額

6-11 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、運行コスト縮減の観点から糸満市内またはその周辺に営業拠点をもつ事業者が望ましいと考えられる。

6-12 観光プログラムとの連携イメージ

別途検討されている観光プログラムへ参加申し込みがあった場合、希望の参加日時をもとにプログラム行程に合わせた地域観光交通（区域運行）の一括乗車予約を行う。

表 6-22 観光プログラム：本島最南端の景色を満喫コース（11 時出発の例）

観光プログラム行程		所要時間	地域観光交通の予約	
			指定乗降場所番号	予約便
集合場所	直行バス停：琉球ガラス村	11:00 出発	⑪	11:00 発便
訪問先	喜屋武岬	11:30～12:00	⑫	12:00 発便
訪問先	真壁ちなー	12:30～14:00	⑬	14:00 発便
解散場所	直行バス停：琉球ガラス村	14:20 到着	⑪	

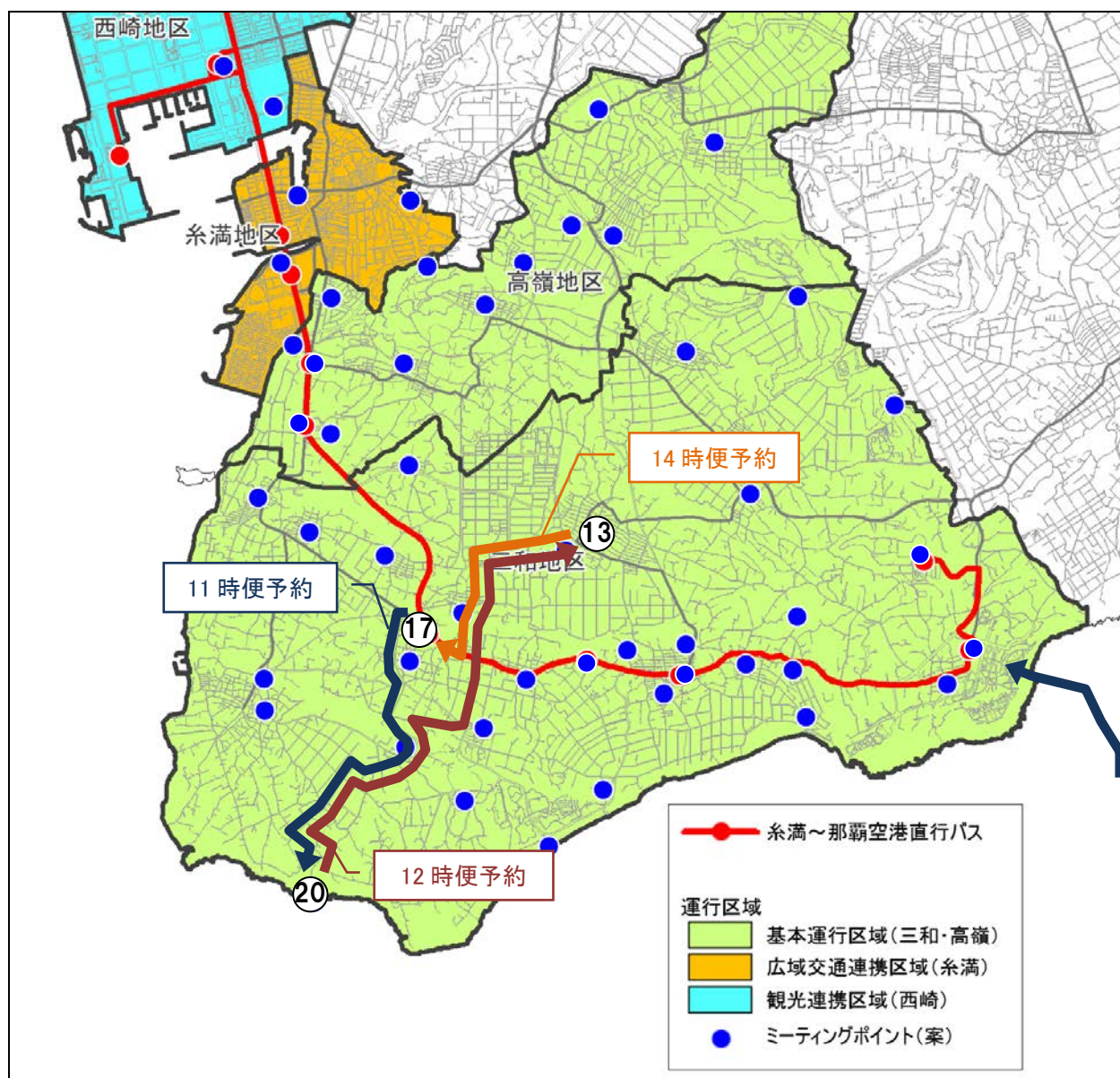


図 6-8 地域観光交通の予約イメージ

6-13 予約管理システムイメージ

区域運行を行う場合、予約を受け付けその内容に応じた最適な運行ルートへの検討、運転手への指示等を行う必要がある。近年、全国各地で区域運行が導入された事により、それまで約1千万円程度を費やして構築されていた予約管理システムが、月額固定で10万円以下でも利用可能なサービスが充実してきている。

また、電話によるオペレーター受付のほか、インターネットやスマートフォン向けの予約システム等も利用できるようになり、予約に伴う利用者の抵抗感も低くなりつつある。

※資料出典：コンビニクル（順風路 株式会社）



6-14 期待される波及効果

6-14-1 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（÷3.83 日）	: 12,980 円／人
半日の消費額	: 6,490 円／人
観光客の日利用予測	: 6 人（折返し利用 12 人）
年間消費額（6 人×365 日）	: 約 1,400 万円／年

表 18 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 19 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

6-14-2 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
- ・CO₂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

7. その他利用促進等について

7-1 地域観光交通の愛称（ネーミング）

平成 27 年度に予定されている地域観光交通の実証実験運行時に、糸満市～那覇空港直行バスと同様に、利用者からの親しみ易さ、認知度の向上などを目的にネーミングを行う。

「糸満市～那覇空港直行バス」ネーミング募集結果 応募件数：1,535 件（658 人）

糸満市～那覇空港直行バスの愛称：いとちゃんバス

「地域観光交通」のネーミング検討結果

地域観光交通の愛称：いとちゃん 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

表 7-1 ネーミングにあたって特徴毎に抽出されたキーワード

小 型	ぐなー（方言）、くーてん（方言）、ちび（方言）、ミニ、スモール、リトル（英語）、プチ（フランス語）、ピックル（イタリア語）
区 域	まーい（方言） エリア、ゾーン、ラウンド（英語）
乗 合	まじゅん（方言）、まんちゃー（方言）、やーにんじゅ（方言）、ゆんたく（方言）、うまんちゅ（方言）
行 く	りっか（方言）、いくんどー（方言）、いちゅん（方言）、あっちゃー（方言）、よんなー（方言）、あしび（方言）、なーひん（方言）、すーじー（方言） ゴー（英語）
予 約	リザーブ（英語）
その他	あるつく（糸満市観光協会による散策型観光商品の名称）、 循環バス、ラウンドバス、ミニバス

表 7-2 ネーミング候補案（地域観光交通幹事会・合同委員会の選考結果）

No	ネーミング候補	幹事会	合同委員会
1	いとちゃん mini（ミニ） ※mini いとちゃん	4	10
2	ピックルー いとちゃん	0	8
3	あるつく いとちゃん ※あ・るつく いとちゃん	2	0
4	プチ いとちゃん ※プチバス いとちゃん	1	0
5	いくんどー いとちゃん	1	0
6	ゆんたくバス	1	0
7	いとちゃんチビバス	1	0

7-2 いとちゃん mini のロゴ化・ラッピングデザイン

糸満市～那覇空港直行バスにおいては1月5日～1月31日にかけてデザインの一般募集が行われ70点を超える応募があった。その後、糸満市役所における選定作業を経てラッピングデザイン及びネーミングのロゴ化が行われている。

地域観光交通においては糸満市～那覇空港直行バスと連携した実験運行、プロモーション（広報活動）を実施するため、ネーミング同様に直行バスの各種デザインを活用し、ポスター／チラシ／ホームページ等でも共通したデザイン（トータルデザイン）を採用する。

なお、ラッピングに関しては運行上の安全や、乗客席から車外（景色）の視認性に配慮して窓へのラッピングは最大限控えるようにしている。



図 7-1 いとちゃんバス、いとちゃん mini ロゴ化デザイン

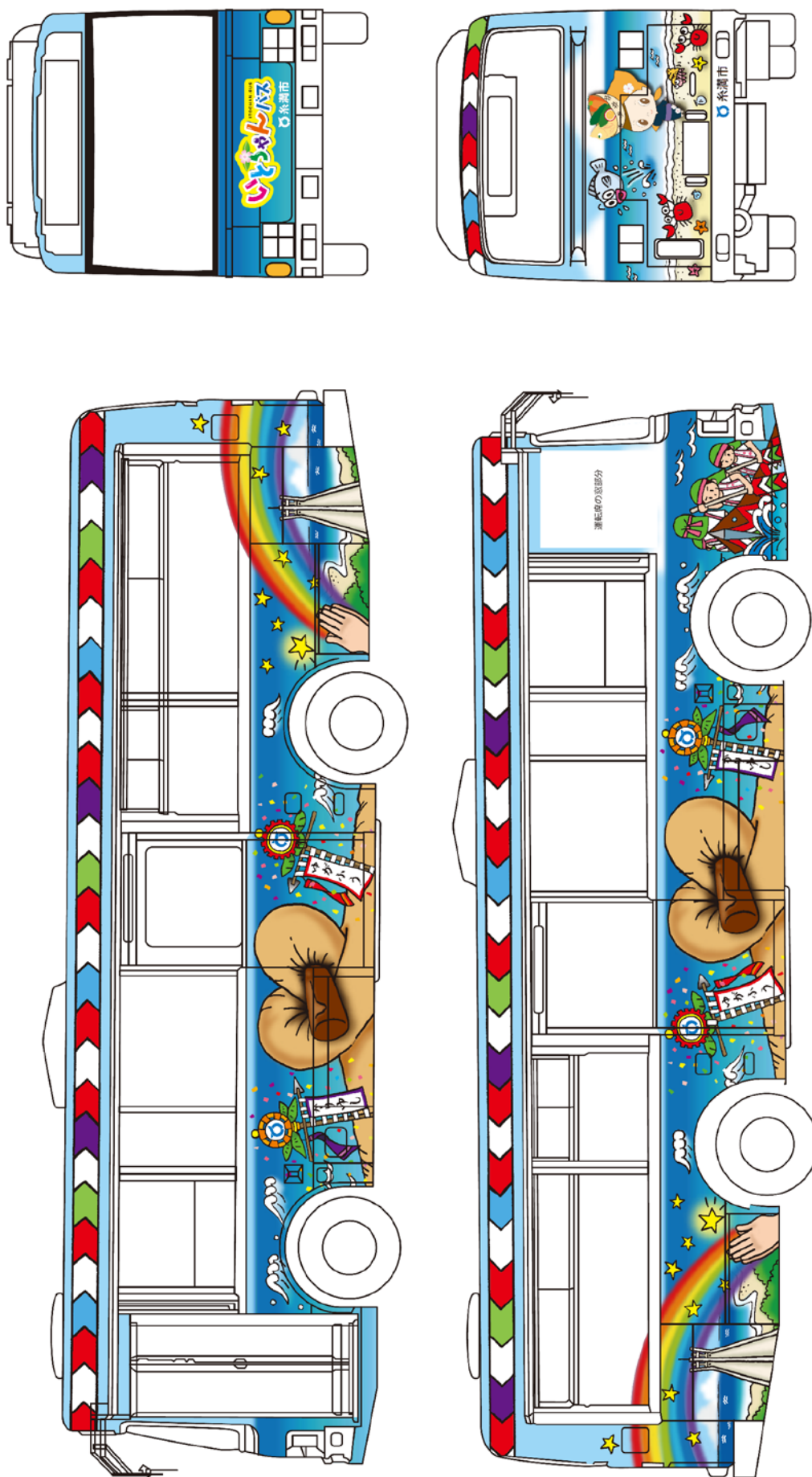
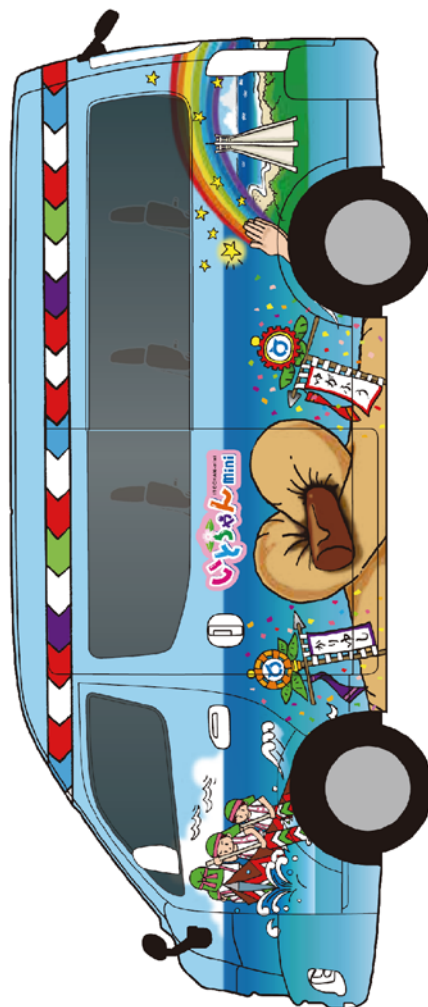
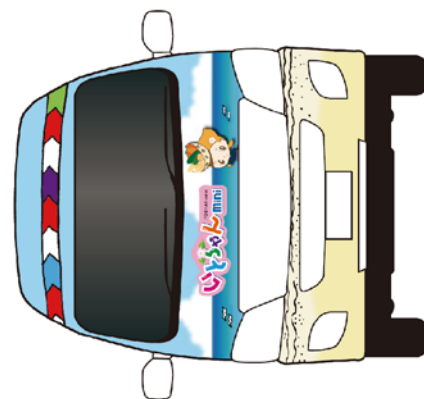
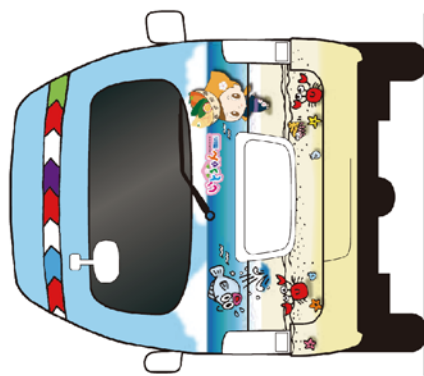


図 7-2 いとちゃんバス ラッピングデザイン



アンシャント送迎タイプマイクログバス GX ワイド幅 スーパーロングボディ ハイルーフ 2WD

図 7-3 いとちゃん mini ラッピングデザイン

7-3 その他糸満市公共交通の活性化等に資する事業計画（素案）

7-3-1 モビリティ・マネジメントの実施

モビリティ・マネジメント（MM:Mobility Management）により、渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを「かしこく」使う方向へと自発的に転換することを促す。

具体的には、地域住民・児童・企業・転入者等を対象にコミュニケーション施策を中心として、様々な運用施策、システムの導入や改善、それらを実施主体の組織の改変や新たな組織の創出などを実施しつつ、持続的に展開していく。

沖縄県が2012年から実施している「わった〜バス党」キャンペーンもモビリティ・マネジメントの一環であり、これら全県的な取り組みとの連携・協働も効果的であると考えられる。

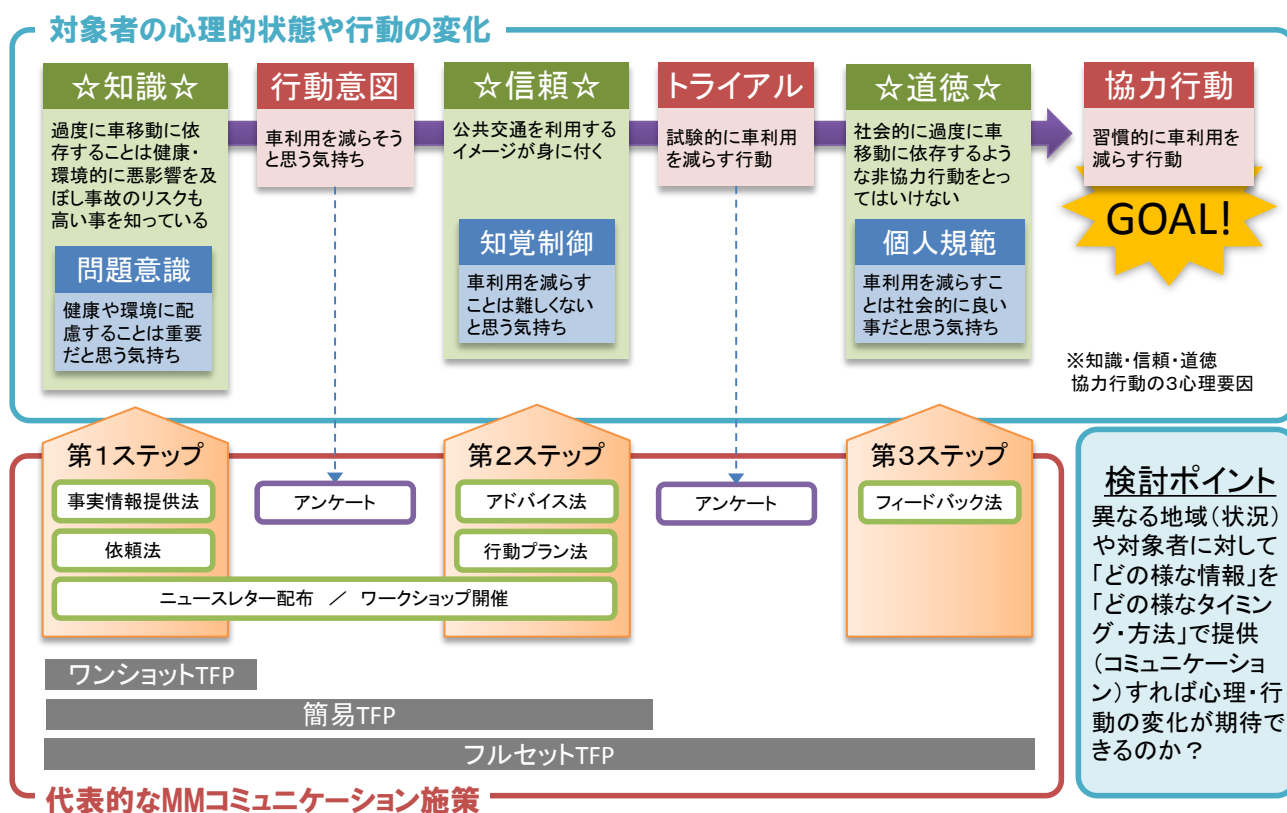
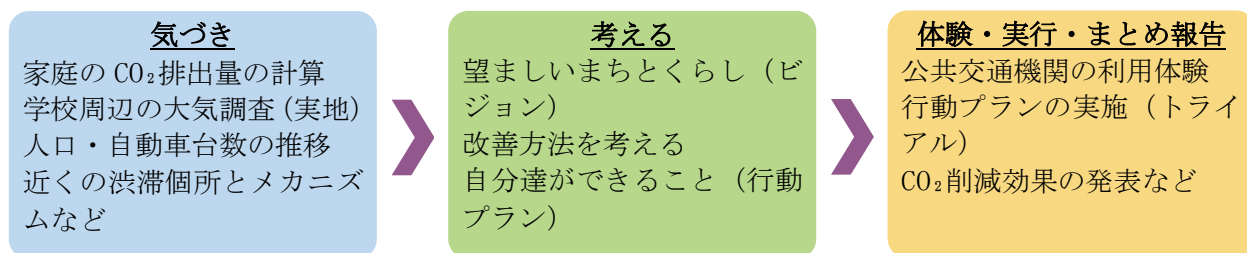


図 7-4 モビリティ・マネジメントのフロー図

■学校教育におけるMM実施例



■転入者MM実施例

市役所へ「転入届」を提出する際、受付窓口で公共交通マップや意識の変化を促す動機付けチラシなどを配布する。

7-3-2 IC乗車券（OKICA：オキカ）の導入

平成 26 年 10 月より沖縄都市モノレールで導入され、平成 27 年度より県内路線バスへの導入が予定されている IC 乗車券「OKICA：オキカ（沖縄 IC カード株式会社）」を導入する事により運賃支払・乗継利便性の向上を図る。

なお、導入にあたっては簡易型精算機（カードリーダータイプ等）の開発・提供を待つ必要がある。



図 7-5 OKICA デザイン

OKICA:オキカの主な特徴

- ・SF（ストアードフェア式）
IC カードにチャージ（入金、最高 3 万円）し、運賃として利用できる
- ・デポジット
IC カード初回購入時に保証金として 500 円を預かり、カードを解約する際に返金する
- ・ポイントサービス
IC カードで支払った運賃に対して、毎月一定額以上利用した場合にたまる特典
1P=1 円換算で、100P 以上たまるとチャージ金として利用できる
- ・地域独立型カード

8. 実証実験運行計画

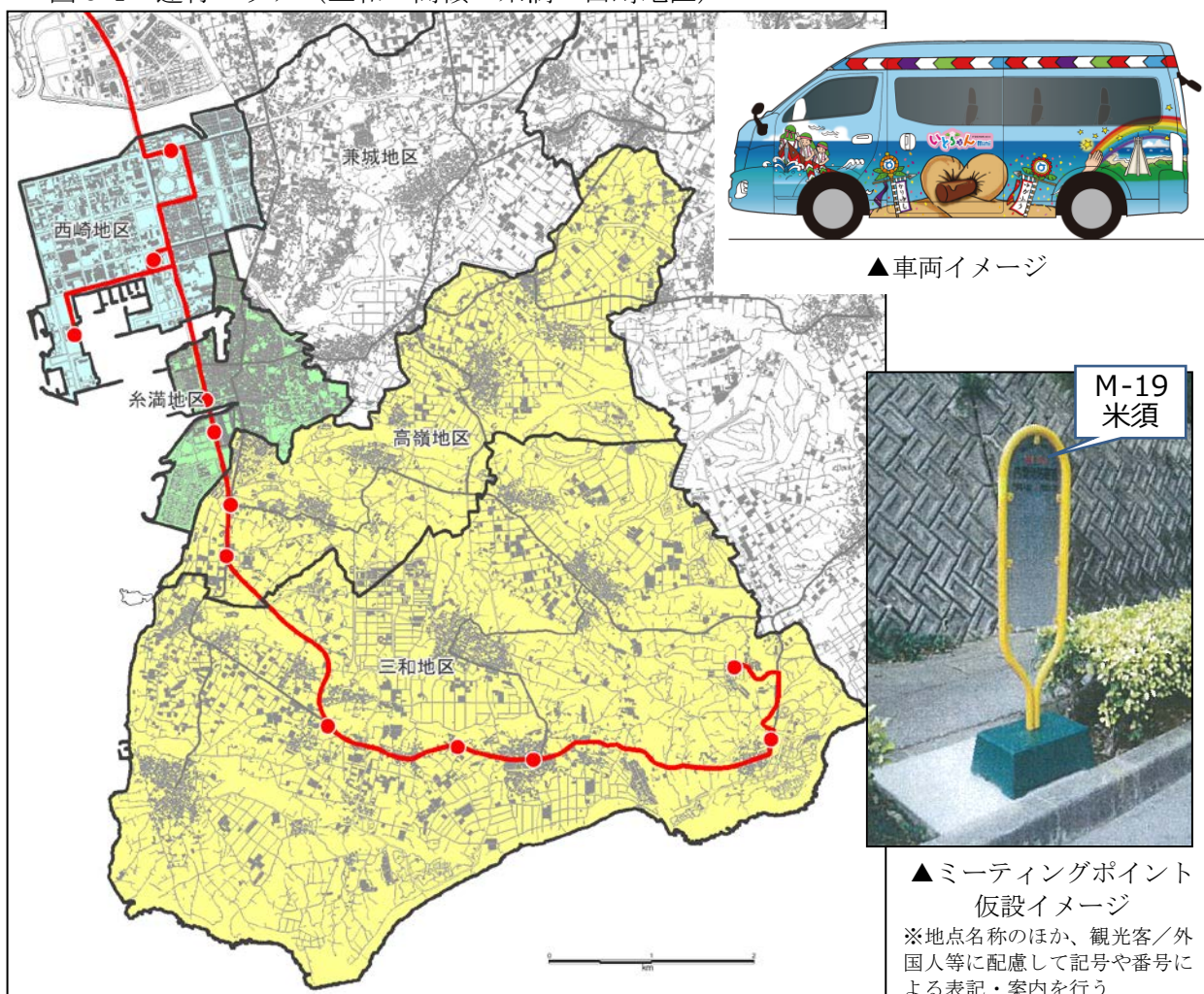
平成 27 年度に実施予定の「糸満市～那覇空港直行バス実証実験」に併せ、地域観光交通の実証実験運行を下記内容で行う。

8-1 実証実験内容

表 8-1 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 8-1 運行エリア（三和・高嶺・糸満・西崎地区）



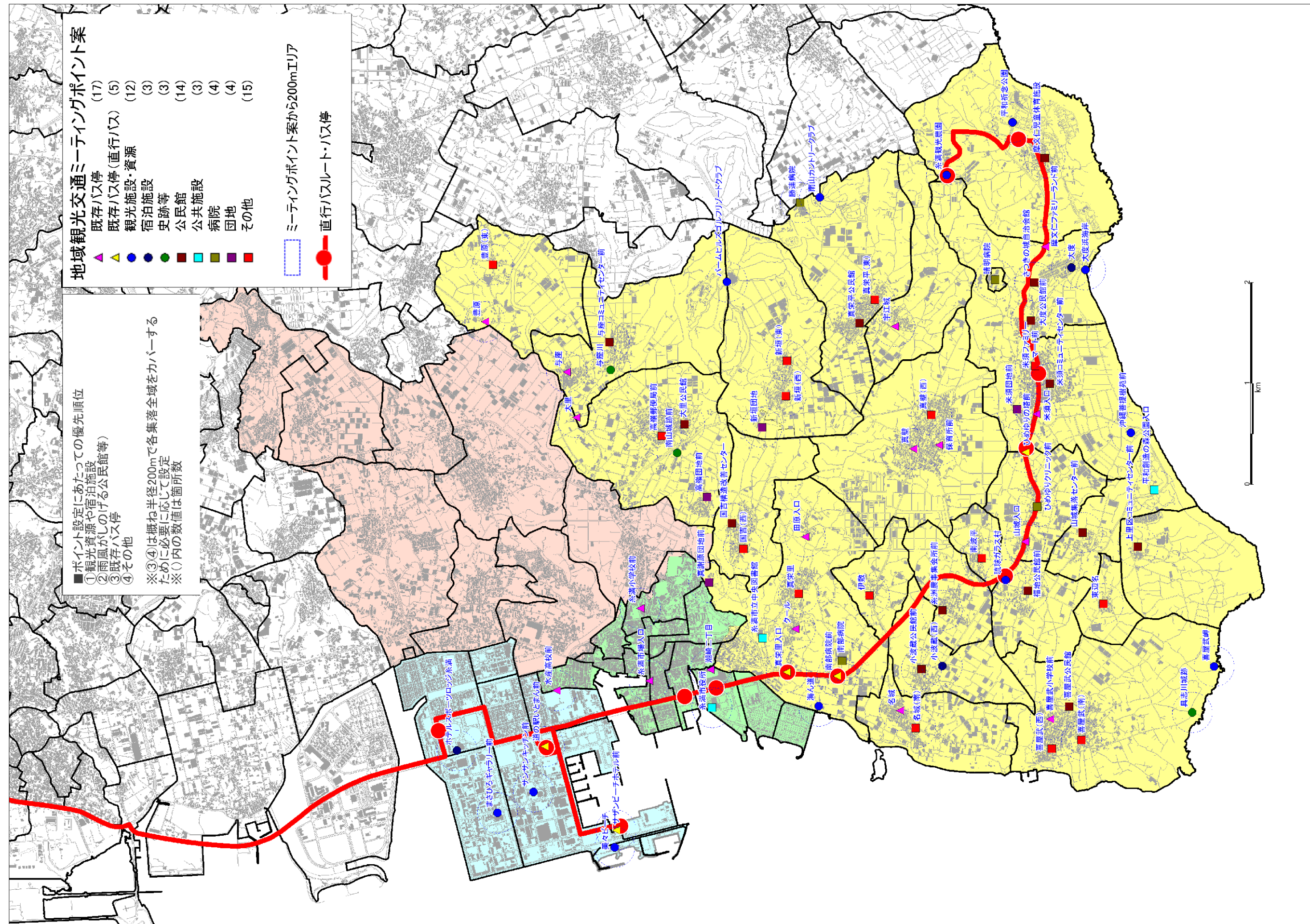


表8-2 ミーディングポイント案内一覧

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	海人道	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、民宿糸満ガリガリーおもしろ
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	字東里旧東辺各区	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	バ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、ブチホテル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 8-3 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 8-4 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

8-2 予約受付・運行管理体制

実験期間中は、予約受付及び運行管理を目的として、下記に示す予約センター（仮称）を設置する。設置場所は運行車両の待機場所を兼ねる方が合理的であるため、糸満市内が望ましい。

表 8-5 予約センター（仮称）の概要

運営期間	地域観光交通の運行期間中は毎日運営
運営時間	6:30～20:30（14 時間程度） ※当日受付について、7 時台の便は前日までに予約して頂くものとし、運行時間帯は 8 時台の便から予約受付を開始する事を想定している。
人員体制	オペレーター 2 名程度
運営設備	・ 予約受付／運行管理システム（クラウド型サービス）及び車載器 ・ 電話回線（2 回線程度） ・ インターネット回線 ・ パソコン（2 台程度） 等

8-3 実験調査、評価・検証項目

実験期間中に調査及び評価・検証すべき項目について下記に整理する。

8-2-1 乗車実績等調査

①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）
- ・市内タクシー事業者における配車実績（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）

②評価・検証項目

- ・事業採算性の検証
- ・他交通事業者への影響評価
- ・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）
- ・評価結果に基づく観光プログラム等の改善等

8-2-2 地域観光交通利用者アンケート（車内アンケート）

①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（利用頻度／利用時間帯／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
- ・その他観光客の動向（宿泊先、訪問先、消費活動に関すること）

②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
- ・評価結果に基づく観光プログラム等の改善等

8-2-3 住民／事業者アンケート（郵送配布・回収）

①調査項目

- ・利用者属性（居住地域／年齢／性別／職業）
- ・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
- ・その他事業者向け（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）

②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
- ・評価結果に基づく観光プログラム等の改善等

8-4 実証実験スケジュール

実証実験期間は糸満市～那覇空港直行バスと連携したサービス提供を前提とし、同じく5月～12月の8カ月間運行とする。

	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）

9. 参考資料

9-1 糸満市地域観光交通運行計画検討委員会及び幹事会

検討委員会及び幹事を下記のとおり開催した。

表 9-1 委員会及び幹事会開催一覧

会議名称	開催日時・場所	内容
第1回 糸満市地域観光交通運行計画検討 委員会	平成26年8月22日 14：00～16：00 市役所3-A会議室	本事業の背景と目的について 1. 上位・関連計画の整理 2. 地域及び公共交通の概況 今後の検討項目について
第1回 糸満市地域観光交通運行計画検討 幹事会	平成26年8月29日 14：00～16：00 市役所3-A会議室	本事業の背景と目的について 1. 上位・関連計画の整理 2. 地域及び公共交通の概況 今後の検討項目について
第2回 糸満市地域観光交通運行計画検討 幹事会	平成26年10月17日 14：00～16：00 市役所3-A会議室	3. 利用者ニーズ調査 4. 事例調査 5. 糸満市における地域観光交通システム
第2回 糸満市地域観光交通運行計画検討 委員会	平成26年11月7日 14：00～16：00 市役所4-b会議室	3. 利用者ニーズ調査 4. 事例調査 5. 糸満市における地域観光交通システム
第3回 糸満市地域観光交通運行計画検討 幹事会	平成26年12月24日 14：00～16：00 市役所土地開発公社会議室	5. 糸満市における地域観光交通システム 6. その他利用促進等について
第4回 糸満市地域観光交通運行計画検討 幹事会	平成27年1月19日 14：00～16：00 市役所3-C会議室	5. 糸満市における地域観光交通システム 6. その他利用促進等について 7. 実証実験運行計画

平成 26 年 8 月 20 日 制定

(趣旨)

第 1 条 「新しい公共交通検討事業調査報告書(那覇空港直行バス路線実証実験計画策定)」で示された糸満市～那覇空港直行バス路線実証実験事業に併せて、本市中南部地域（県道 77 号・糸満与那原線以南の地域）に点在する観光資源を活用した周遊型観光の実現、来訪者の滞在時間を増加及び地域活性化を図り、地域観光交通運行計画策定に向け、総合的な見地から必要な検討及び助言等を行うために、糸満市地域観光交通運行計画検討委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

(所掌事務)

第 2 条 委員会の所掌事務は次に掲げるとおりとする。

- (1) 周遊型観光交通の運行計画策定に関すること
- (2) 糸満市～那覇空港直行バス路線実証実験事業との連携に関すること
- (3) その他、地域観光交通運行計画策定に関すること

(組織)

第 3 条 委員会は、17 人以下で組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱又は任命する。

- (1) 学識経験者
- (2) 有識者
- (3) 各種団体の代表者
- (4) 交通及び観光等の専門家
- (5) 行政職職員
- (6) その他市長が必要と認める者

(委員の任期)

第 4 条 委員の任期は、平成 28 年 3 月 31 日までとする。

2 補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(委員長及び副委員長)

第 5 条 委員会に委員長及び副委員長 1 人を置く。

2 委員長及び副委員長は、委員会において互選する。

3 委員長は、会務を総理し、会議の議長となる。

4 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故があるとき又はかけたときは、その職務を代理する。

(会議)

第 6 条 委員会は、委員長が招集する。

2 委員会は、委員の半数以上の出席がなければ会議を開くことができない。

3 国、県及び市職員は課員をもって代理出席させることができる。

4 委員長が必要と認めるときは、関係者の出席を求め、その説明又は意見を聞くことができる。

(庶務)

第7条 委員会の庶務は、糸満市企画開発部政策推進課が処理する。

(その他)

第8条 この要領に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は委員長が別に定める。

附 則

- 1 この要領は、平成26年8月20日から施行する。
- 2 この要領は、平成28年3月31日限り、その効力を失う。

【委員会名簿】

	氏 名	所属・役職
委員 (11人)	島田 勝也	沖縄大学 地域研究所 特別研究員
	金城 哲	ときわ交通合資会社 運行管理者
	仲里 隆	有限会社美ら島 代表取締役
	源河 浩次	結株式会社 代表取締役社長
	山城 茂	米須自治会 会長
	屋嘉比康人	真栄里自治会 会長
	上原 匡雄	社会医療法人 友愛会 南部病院 事務部 総務課長
	野原 哲	糸満市 市民健康部長
	金城 靖	糸満市 経済観光部長
	玉城 隆光	糸満市教育委員会 総務部長
	上原 司	糸満市 企画開発部長

糸満市地域観光交通運行計画検討幹事会設置要領

平成 26 年 8 月 22 日 制定

(趣旨)

第 1 条 糸満市中南部地域（県道 77 号・糸満与那原線以南）に点在する観光資源を活用した周遊型観光交通の実現、来訪者の滞在時間を増加及び地域活性化を図り、地域観光交通運行計画（以下「計画」という。）策定にあたり、事業実施の受託機関である「一般社団法人沖縄しまたて協会」に、糸満市地域観光交通運行計画検討幹事会（以下「幹事会」という。）を設置する。

2 幹事会は、糸満市～那覇空港直行バス路線実証実験事業利用者の利便性や社会の実態に即した新しい地域観光交通のあり方、事業手法や収支計画などの事項に関し、計画策定について総合的な見地から協議することを目的とする。

(所掌事務)

第 2 条 幹事会の所掌事務は次に掲げるとおりとする。

- (1) 周遊型観光交通の運行計画策定に関すること
- (2) 糸満市～那覇空港直行バス路線実証実験事業との連携に関すること
- (3) その他、地域観光交通運行計画策定に関すること

(組織)

第 3 条 幹事会は、8 人以下で組織する。

- 2 幹事会に幹事長及び副幹事長 1 人を置く。
- 3 幹事長及び副幹事長は、幹事会において互選する。
- 4 幹事長は、会務を総理し、幹事会の議長となる。
- 5 副幹事長は、幹事長を補佐し、幹事長に事故があるとき又はかけたときは、その職務を代理する。

(会議)

第 4 条 幹事会は必要に応じて「一般社団法人沖縄しまたて協会」が招集する。

- 2 国、県及び市職員は課員をもって代理出席させることができる。
- 3 幹事長が必要と認めるときは、関係者の出席を求め、その説明又は意見を聞くことができる。

(庶務)

第 5 条 幹事会の庶務は、「一般社団法人沖縄しまたて協会」が処理する。

(その他)

第 6 条 この要領に定めるもののほか、幹事会の運営に関し必要な事項は幹事長が別に定める。

附 則

- 1 この要領は、平成 26 年 8 月 22 日から施行する。
- 2 この要領は、平成 28 年 3 月 31 日限り、その効力を失う。

【幹事会名簿】

	氏 名	所属・役職
幹事 (7人)	島田 勝也	沖縄大学 地域研究所 特別研究員
	吉野 達治	サザンビーチホテル&リゾート 営業部 営業支配人
	上原 慎平	道の駅いとまん管理組合（糸満漁協職員）
	仲吉 正弘	糸満市 市民健康部 市民生活環境課 参事兼課長
	福元 毅	糸満市 経済観光部 商工観光課 参事兼課長
	湖城 清	糸満市教育委員会 総務部 生涯学習課 参事兼課長
	神谷 和男	糸満市 企画開発部 政策推進課 参事兼課長

9-2 糸満市「新しい公共交通検討事業」合同委員会

合同委員会を下記のとおり開催した。

表 9-1 合同委員会開催一覧

会議名称	開催日時・場所	内容
第1回 糸満市「新しい公共交通検討事業」合同委員会	平成26年12月19日 10：00～12：00 市役所3-C会議室	進捗報告 糸満市～那覇空港直行バス 地域観光交通
第2回 糸満市「新しい公共交通検討事業」合同委員会	平成27年1月30日 10：00～12：00 市役所3-C会議室	検討結果報告 糸満市～那覇空港直行バス 地域観光交通

平成 26 年 12 月 19 日

(設置)

第 1 条 糸満市「新しい公共交通検討事業」合同委員会(以下「委員会」という。)は、糸満市～那覇空港直行バス路線実証実験検討委員会及び糸満市地域観光交通運行計画検討委員会の連携を図るとともに、道路運送法(昭和 26 年法律第 183 号)の規定に基づき、地域における需要に応じた市内滞在者の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項を協議するため設置する。

(協議事項)

第 2 条 委員会は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項
- (2) 本市運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (3) 委員会の運営方法その他委員会が必要と認める事項

(組織)

第 3 条 委員会の委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱又は任命する。

- (1) 市長又はその指名する者
- (2) 糸満市～那覇空港直行バス路線実証実験検討委員会委員
- (3) 糸満市地域観光交通運行計画検討委員会委員
- (4) その他の市長が必要と認める者

(任期)

第 4 条 委員の任期は平成 28 年 3 月 31 日までとする。ただし、委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任されることができる。

(会長及び副会長)

第 5 条 委員会に委員長及び副委員長 1 人を置く。

2 委員長及び副委員長は、合同委員会において互選する。

3 委員長は、委員会を代表し、会務を総括する。

4 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故があるとき、又は委員長が欠けたときは、その職務を代理する。

(運営)

第 6 条 委員会は委員長が招集し、委員長はその議長となる。

2 委員会は、委員の半数以上の出席がなければ会議を開くことができない。

3 会議の議事は、全会一致を原則とするが、成立しない場合においては出席委員(代理出席の者を含む。)の 3 分の 2 以上の同意により決する。

4 委員会は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

5 委員は所属する行政機関、関係団体等の者をもって代理出席させることができる。

6 委員長が必要と認めるときは、関係者の出席を求め、その説明又は意見を聞くことができる。

(傍聴)

第7条 傍聴席で委員会を傍聴しようとする者は、自己の住所及び氏名を傍聴人受付簿に記入しなければならない。

2 委員長は、必要と認めるときは、傍聴人の数を制限することができる。

3 傍聴人は、議場に入ることができない。

4 傍聴人は、傍聴席にあるときは、静粛を旨とし、次の事項を守らなければならない。

(1) 議場における言論に対して拍手その他の方法により公然と可否を表明しないこと。

(2) 談論し、放歌し、高笑し、その他騒ぎ立てないこと。

(3) はち巻、腕章、たすき、リボン、ゼッケン、ヘルメットの類を着用し、又は張り紙、旗、垂れ幕の類を掲げる等示威的行為をしないこと。

(4) 飲食又は喫煙しないこと。

(5) みだりに席を離れないこと。

(6) 不体裁な行為又は他人の迷惑となる行為をしないこと。

(7) その他議場の秩序を乱し、又は議事の妨害となるような行為をしないこと。

5 傍聴人がこの規則に違反するときは、委員長はこれを制止し、その命令に従わないときは、これを退場させることができる。

(協議結果の取扱い)

第8条 委員会において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(報償費)

第9条 委員が会議に出席した場合は報償費を支給する。

2 前項に規定する報償費は、出席に応じてその都度支給する。

3 委員のうち、国及び地方公共団体に属する常勤の職員である者又はこれに準ずる者に対しては、報償費を支給しない。

4 委員の報償費の支給額は、本市が定める講師等謝礼金支払基準表の規定に準ずる。

(庶務)

第10条 委員会の庶務は、糸満市企画開発部政策推進課において処理する。

(補則)

第11条 この訓令に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、委員長が別に定める。

附 則

この訓令は、平成26年12月19日から施行する。

様式（第7条関係）

糸満市「新しい公共交通検討事業」合同委員会 傍聴人受付簿

番号	氏 名	住 所

糸満市「新しい公共交通検討事業」合同委員会 委員名簿

氏 名	所属・役職
大城 郁寛	【学識経験者】琉球大学法文学部 教授
島田 勝也	【学識経験者】沖縄大学 地域研究所 特別研究員
真栄城朝雄	【一般乗合旅客自動車運送事業者及びその団体】 株式会社 琉球バス交通 業務部長
金城 哲	【一般乗用旅客自動車運送事業者及びその団体】 ときわ交通合資会社 運行管理者
慶田 佳春	【一般乗合旅客自動車運送事業者及びその団体】 一般社団法人 沖縄県バス協会 専務理事
仲里 隆	【一般貸切旅客自動車運送事業者及びその団体】 有限会社美ら島 代表取締役
源河 浩次	【一般貸切旅客自動車運送事業者及びその団体】 結株式会社 代表取締役社長
根保 裕次	【一般乗合旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体】沖交労・琉球バス組合 書記長
伊敷 幸栄	【住民代表・利用者代表】糸満市自治連絡員会 会長
大城 栄子	【住民代表・利用者代表】 糸満市女性団体連絡協議会 更生保護女性会
山城 茂	【住民代表・利用者代表】米須自治会 会長
屋嘉比康人	【住民代表・利用者代表】真栄里自治会 会長
成田佳奈子	【運輸支局】内閣府 沖縄総合事務局 運輸部 企画室長
古堅 宗安	【運輸支局】内閣府 沖縄総合事務局 運輸部 陸上交通課長
照屋 悟	【道路管理者】 内閣府 沖縄総合事務局 南部国道事務所 副所長
又吉 長賢	【都道府県警察】沖縄県 糸満警察署 交通課長
嘉数 登	【地方公共団体】沖縄県 企画部 交通政策課長
目島 憲弘	【観光関係者】 一般財団法人 沖縄観光コンベンションビューロー 国内事業部長
松茂良英次	【観光事業者】株式会社 南都 常務取締役
上原 匡雄	【福祉自動車運送事業者】 社会医療法人 友愛会 南部病院 事務部 総務課長
金城 寛	【地方公共団体・道路管理者】糸満市 建設部長
野原 哲	【地方公共団体】糸満市 市民健康部長
金城 靖	【地方公共団体】糸満市 経済観光部長
玉城 隆光	【地方公共団体】糸満市教育委員会 総務部長
上原 司	【地方公共団体】糸満市 企画開発部長

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