

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

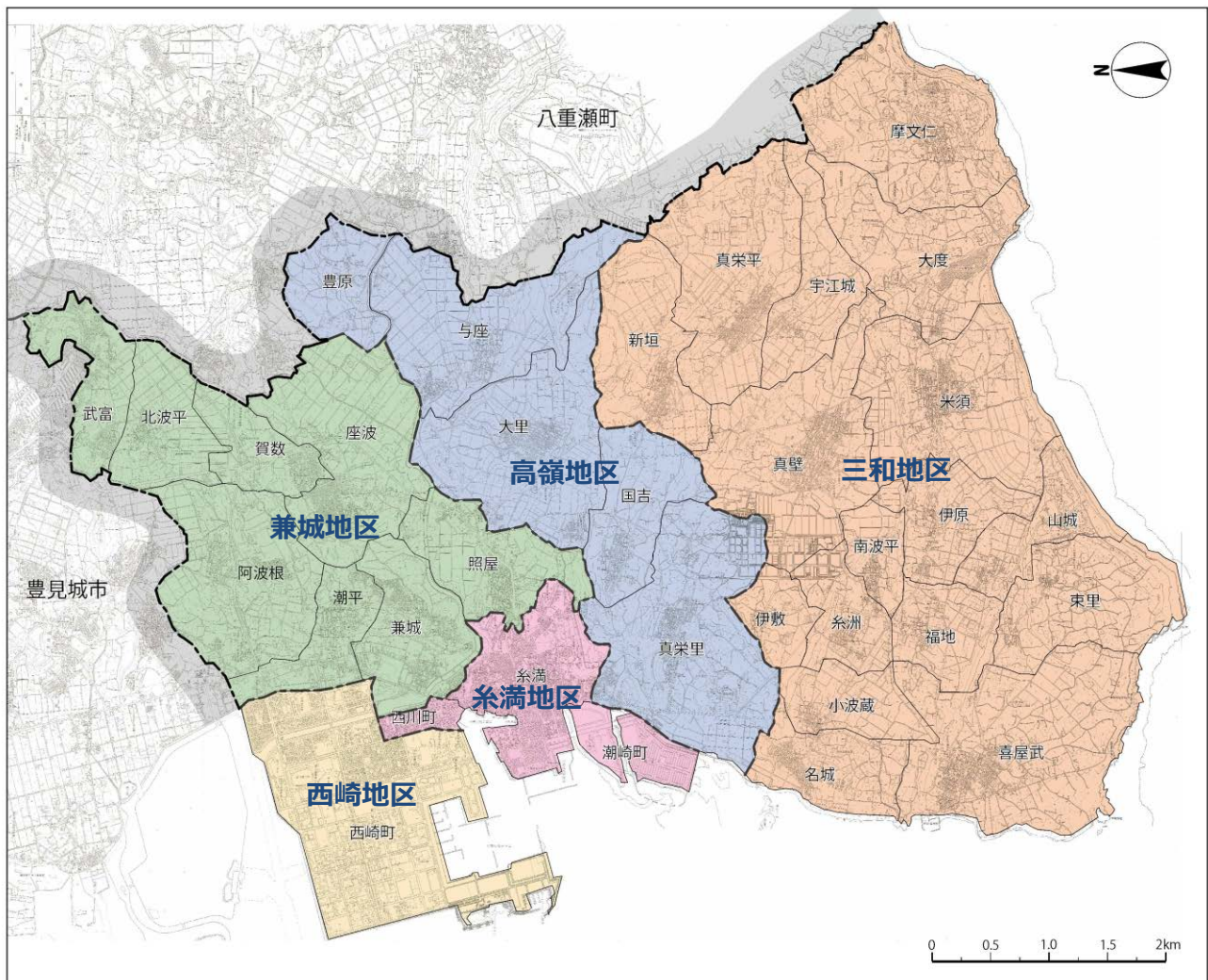


図 3-1 地区区分図

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)

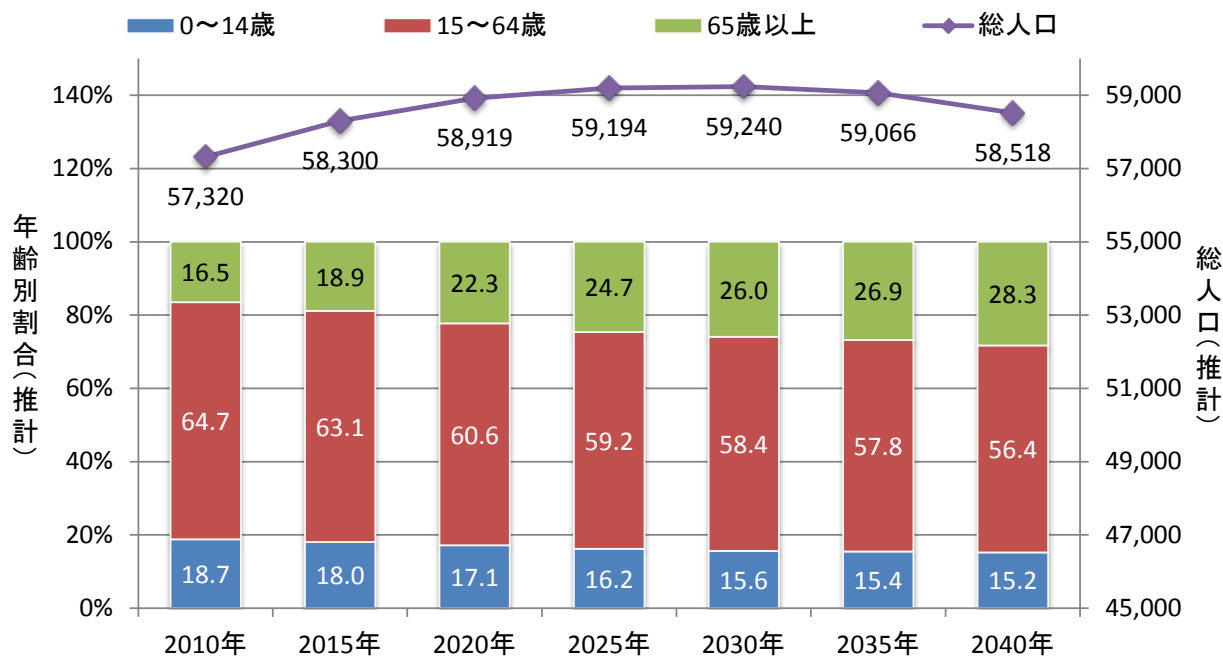


図3-2 糸満市の人口・高齢化の推移

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。

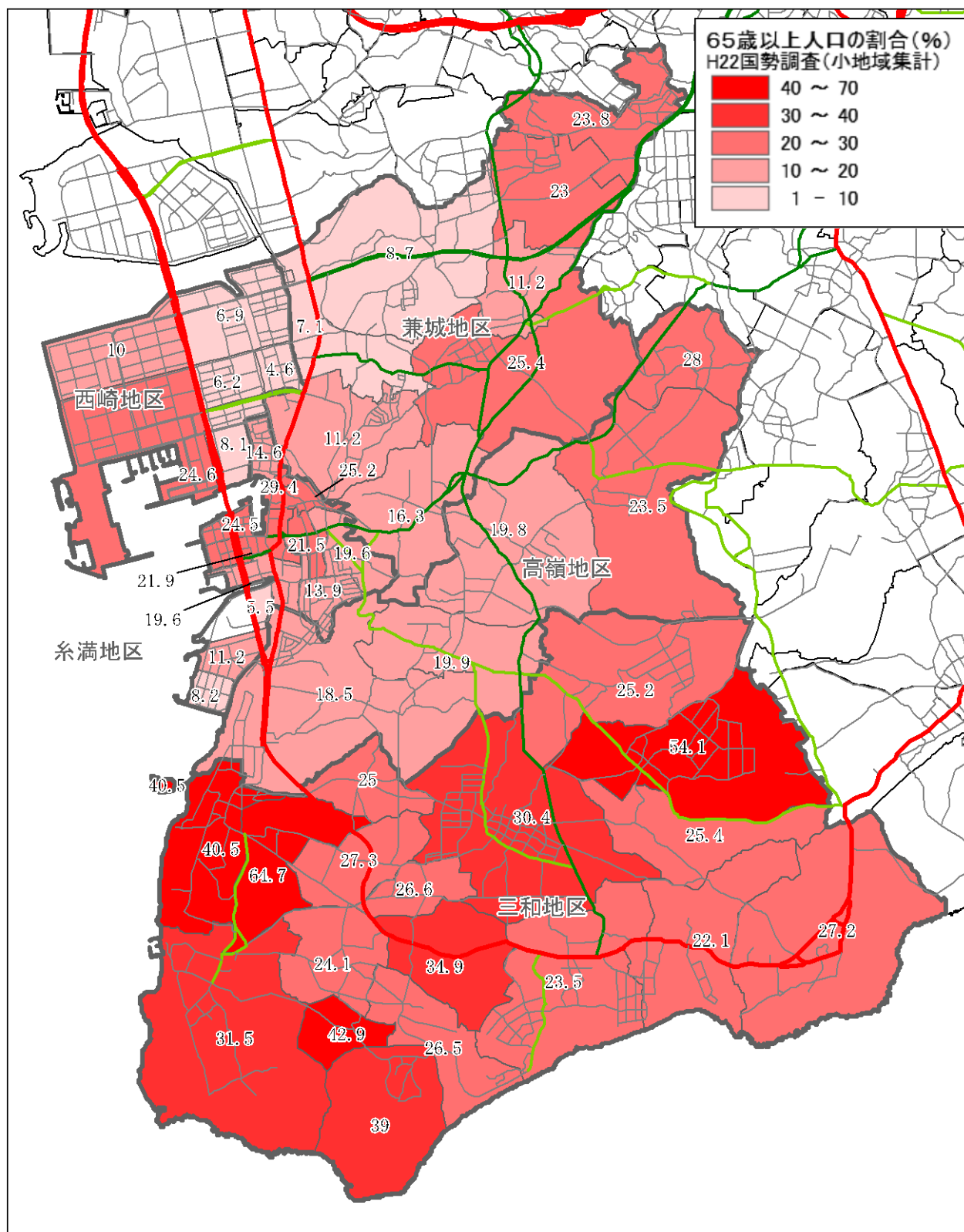


図 3-3 糸満市小地域別高齢化率（資料：平成 22 年国勢調査）

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。

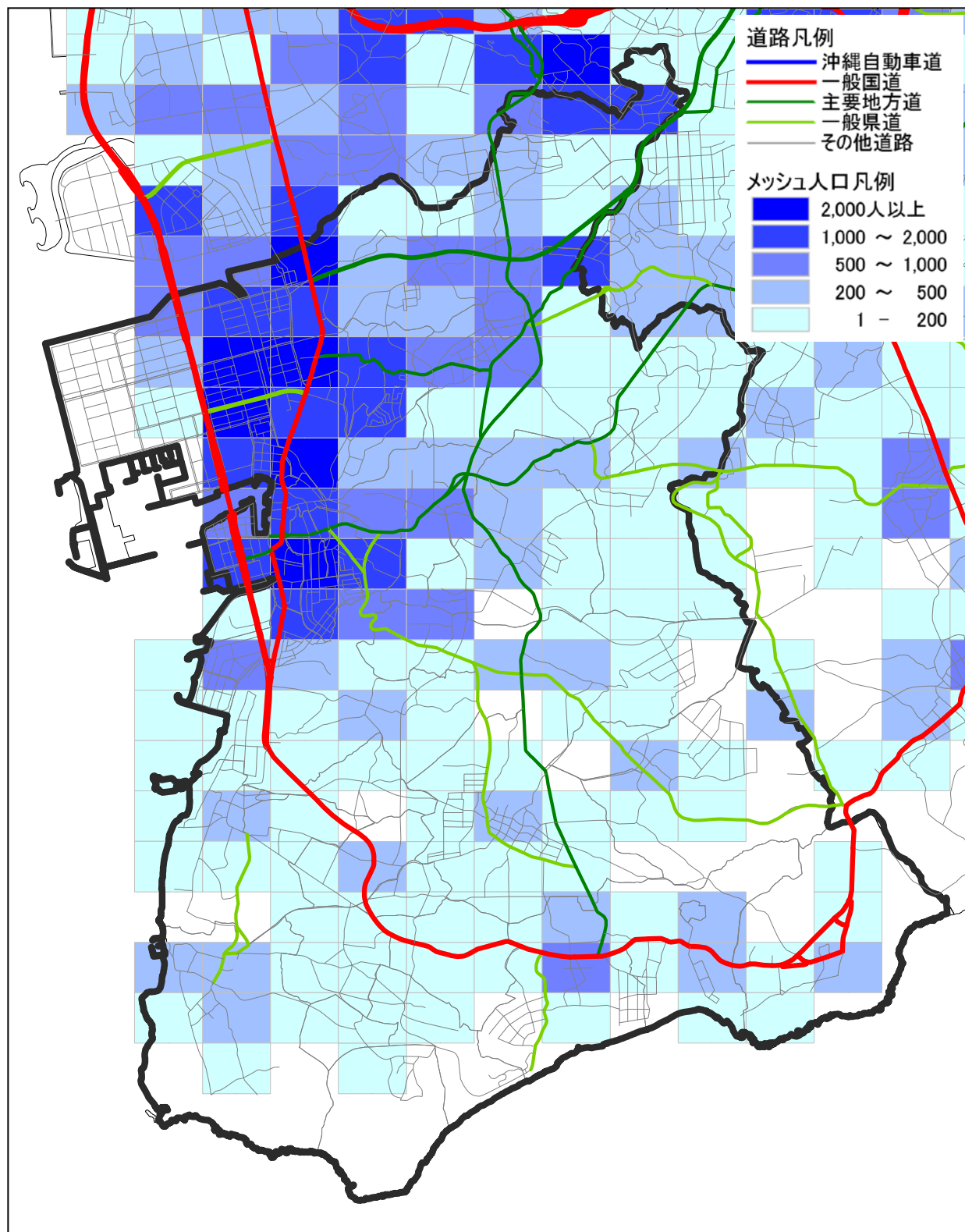


図 3-4 夜間人口分布
出典：平成 22 年国勢調査

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。

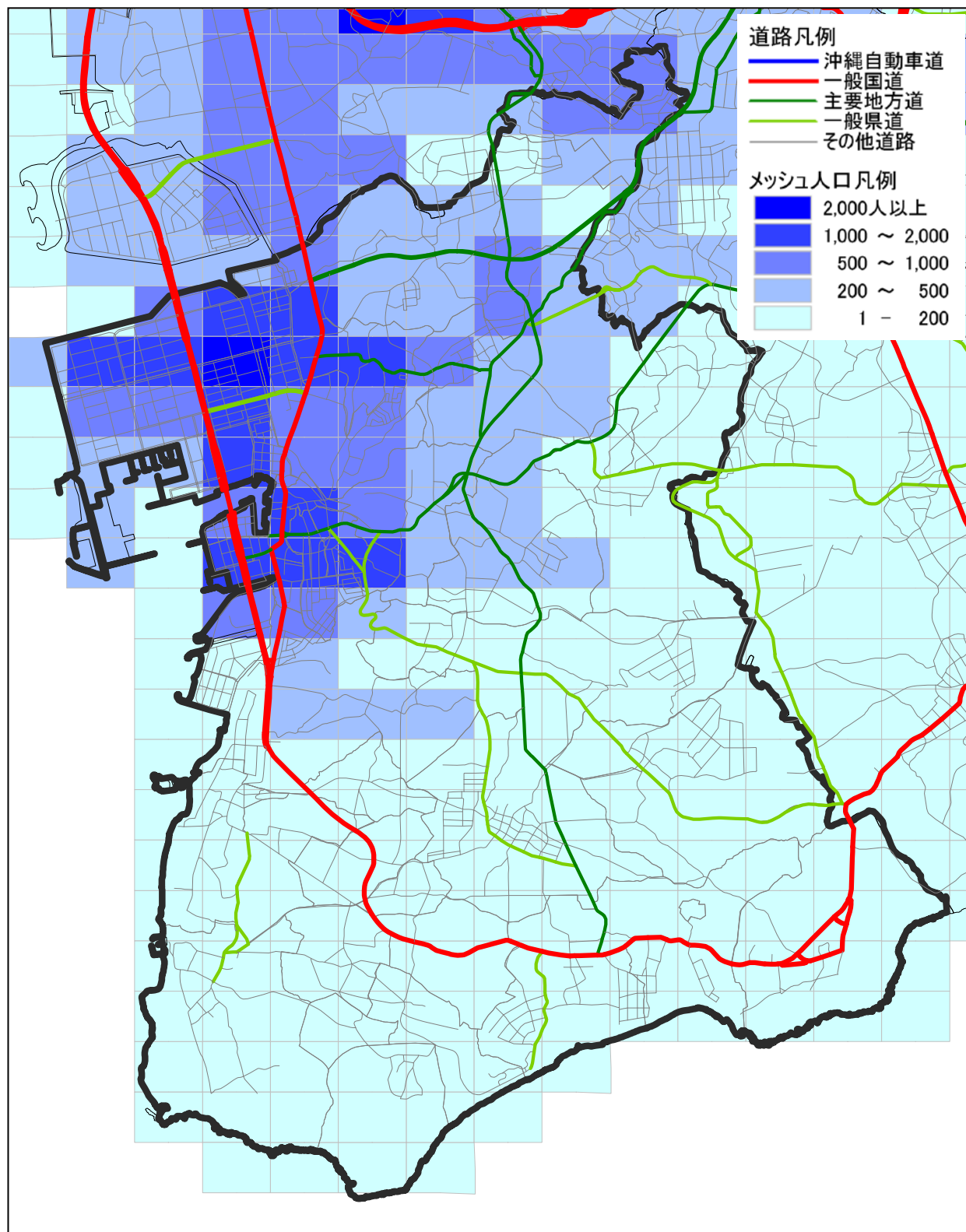


図 3-5 推計昼間人口分布

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）

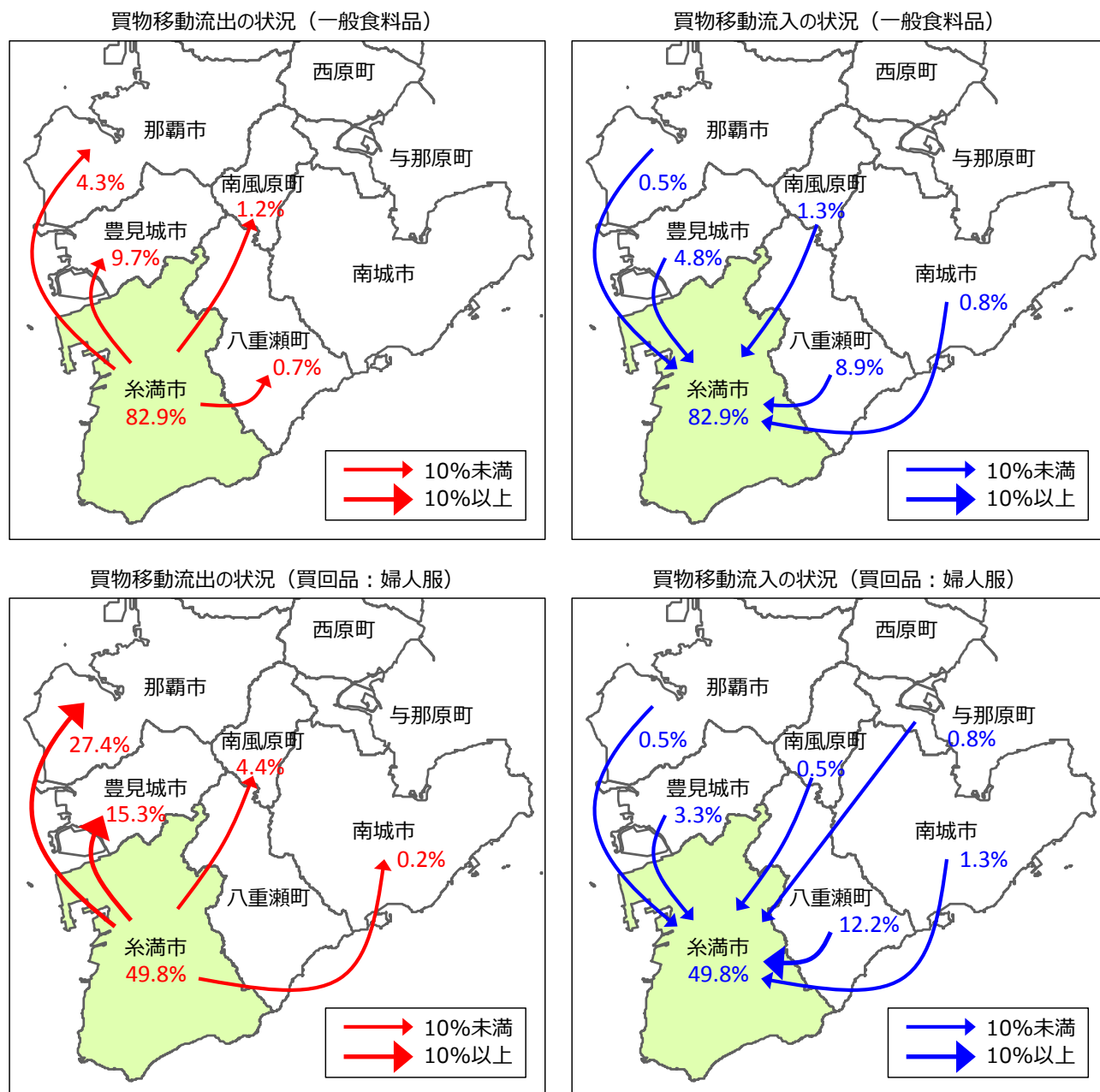


図3-7 買物移動における流出・流入状況

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。

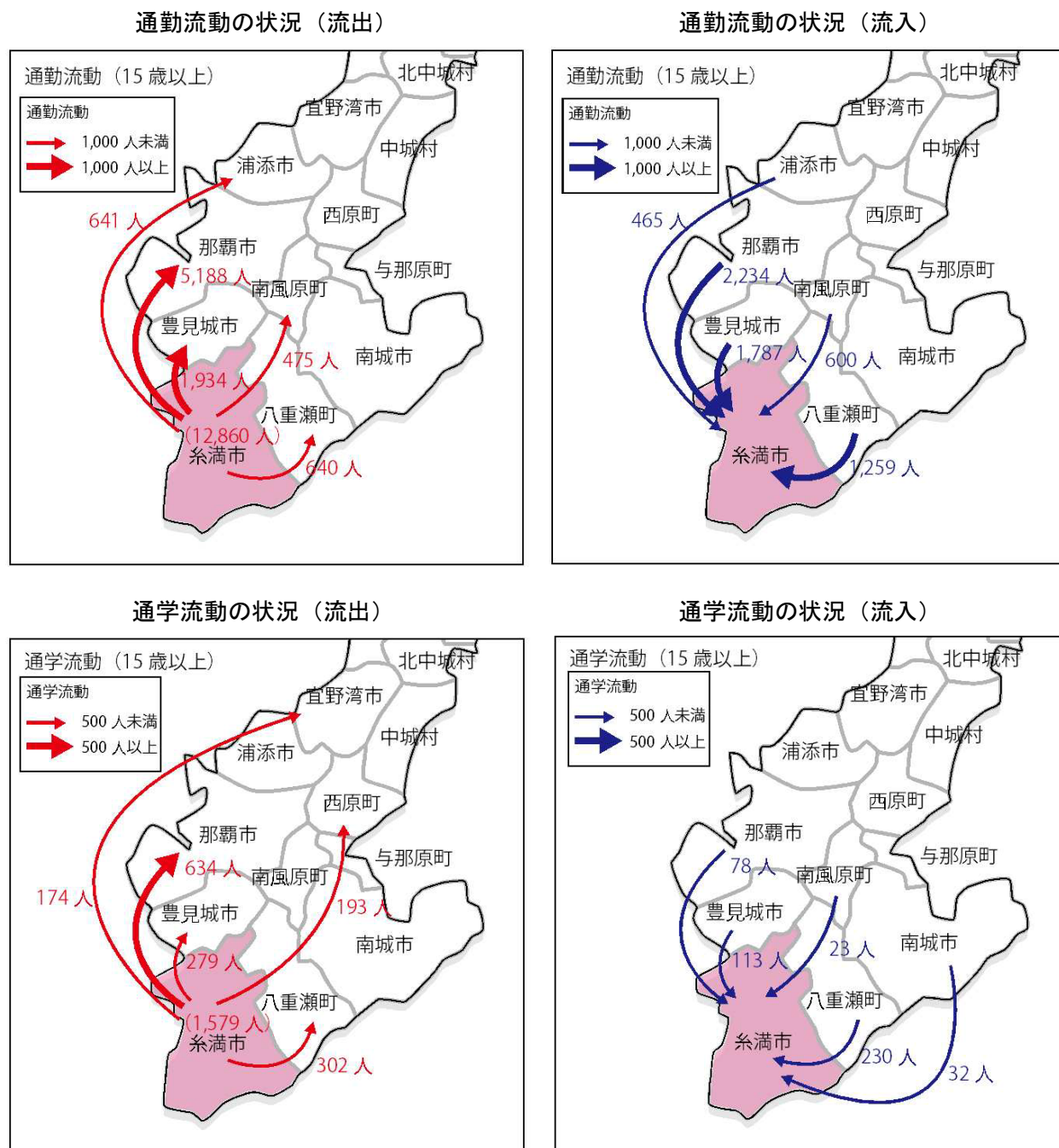


図 3-8 通勤通学流動図
出典：平成 22 年国勢調査

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。

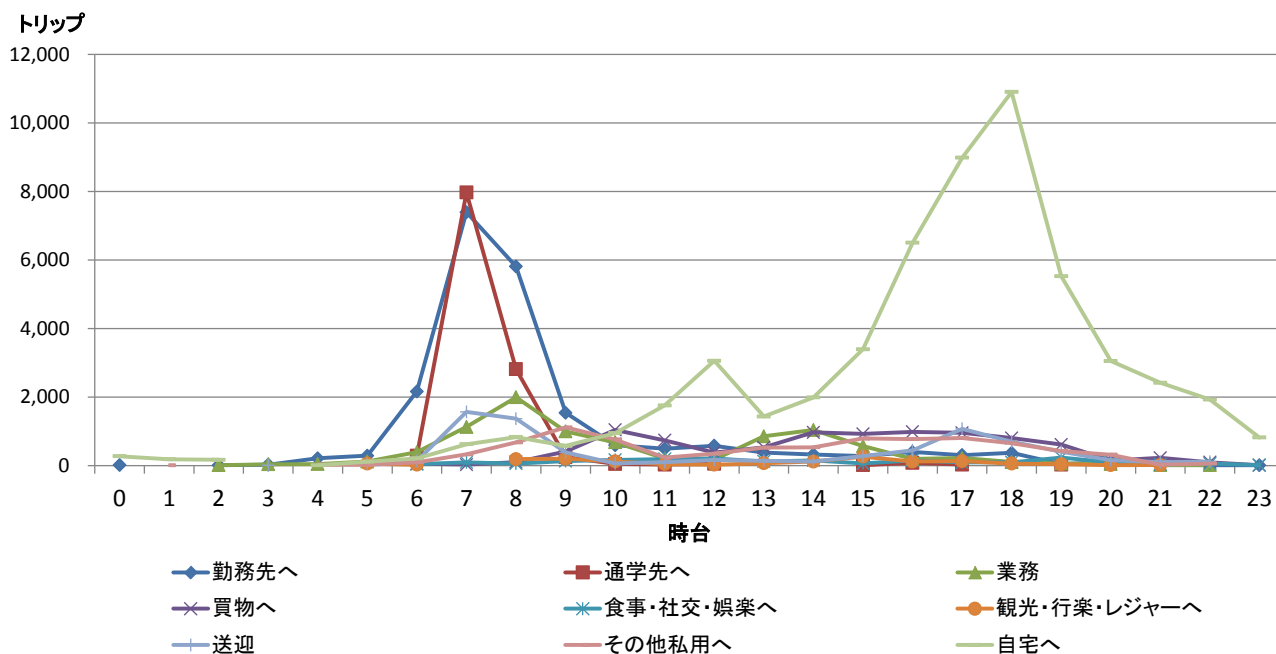


図 3-9 糸満市における時間別・目的別トリップ※数
出典：平成 18 年度沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（沖縄県）
集計対象：糸満市を離れた着地、糸満市住民、全移動手段

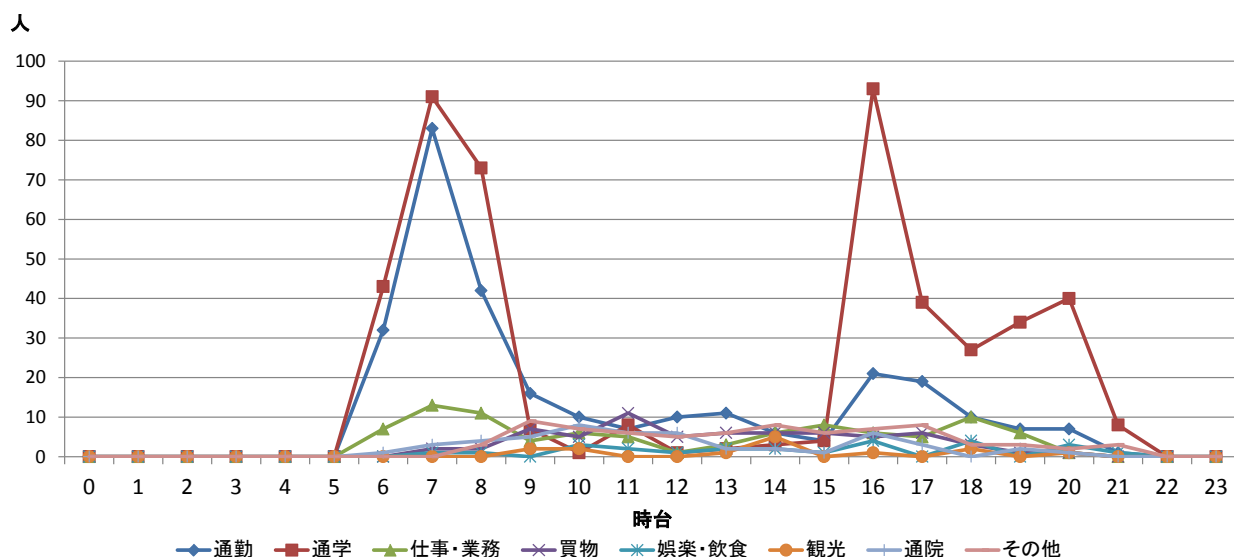


図 3-10 糸満市における時間別・目的別バス乗降者数
出典：平成 25 年度バス OD 調査（沖縄県）
集計対象：糸満市内のバス停における乗降者数（全 16 系統）

※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。

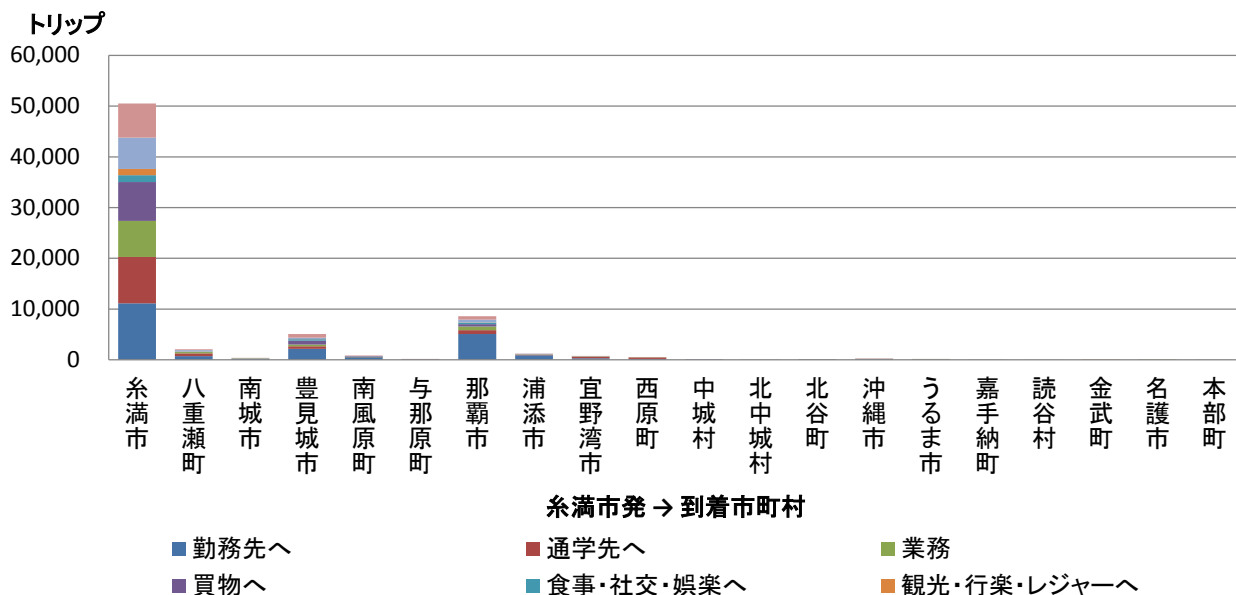


図 3-11 到着市町村別・目的別トリップ数

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

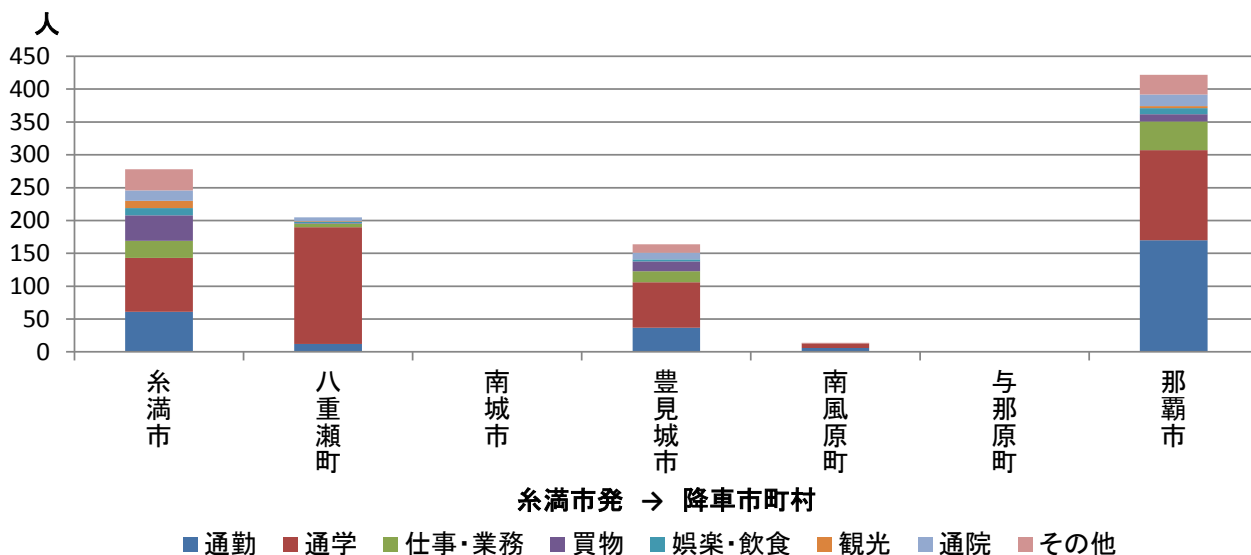


図 3-12 到着市町村別・目的別バス降者数

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。

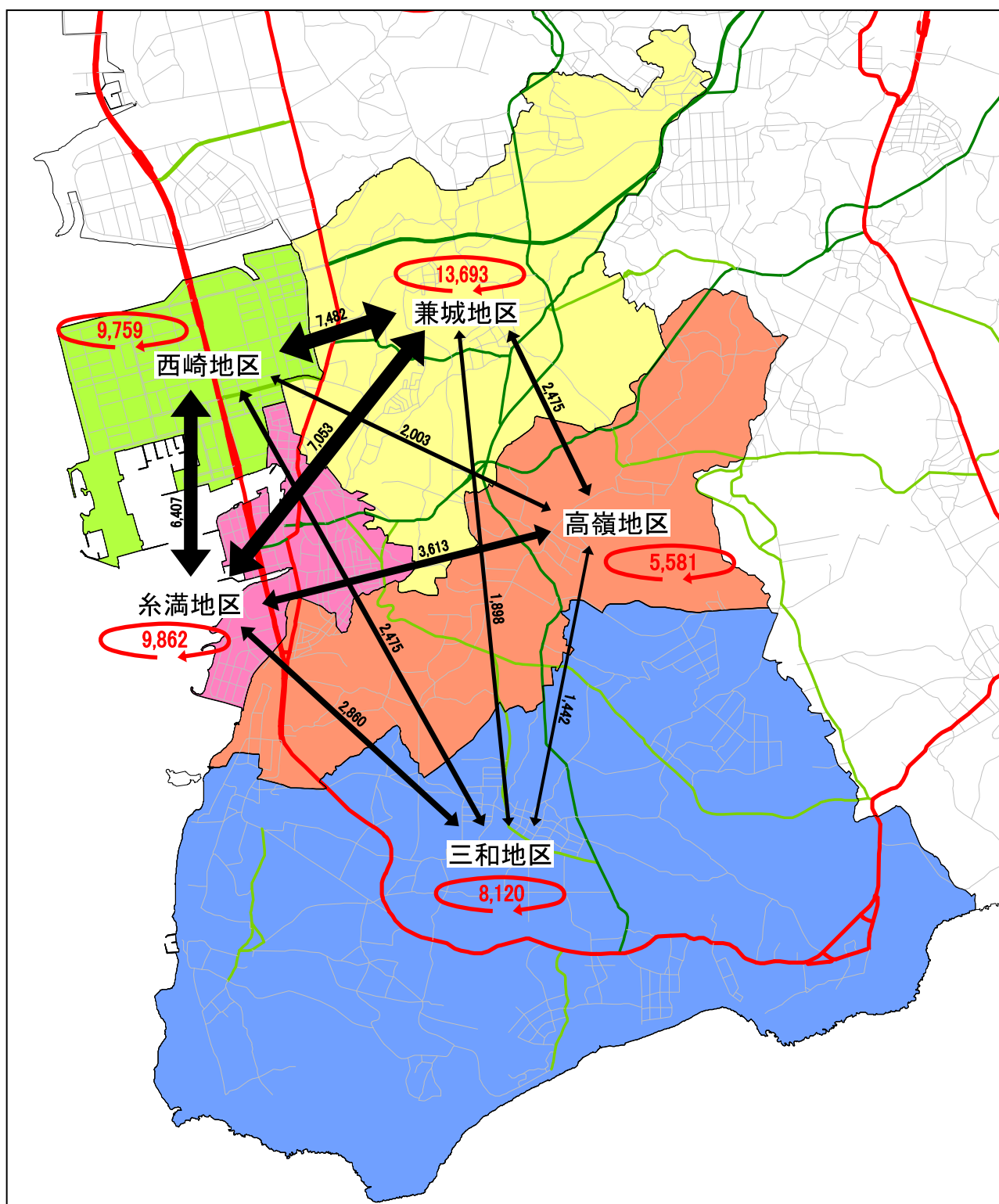


図 3-13 糸満市民における域内移動状況（単位：トリップ／平日）

（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。

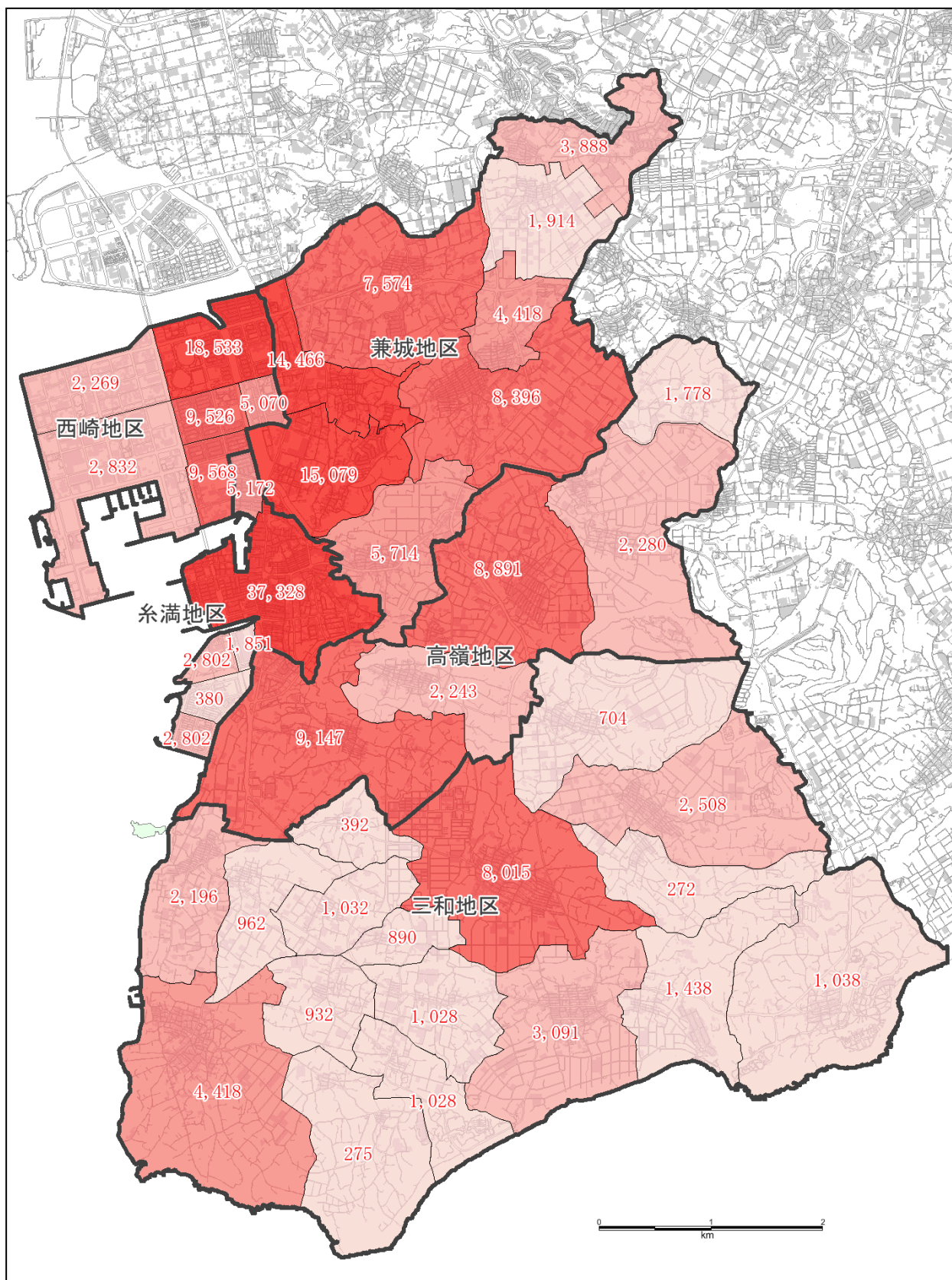


図 3-14 小地域毎の発生集中交通量（単位：トリップ／平日）
（平成 18 年度沖縄本島中南部都市圏 PT 調査 沖縄県）
集計対象：糸満市に関連するトリップ、全移動手段

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。

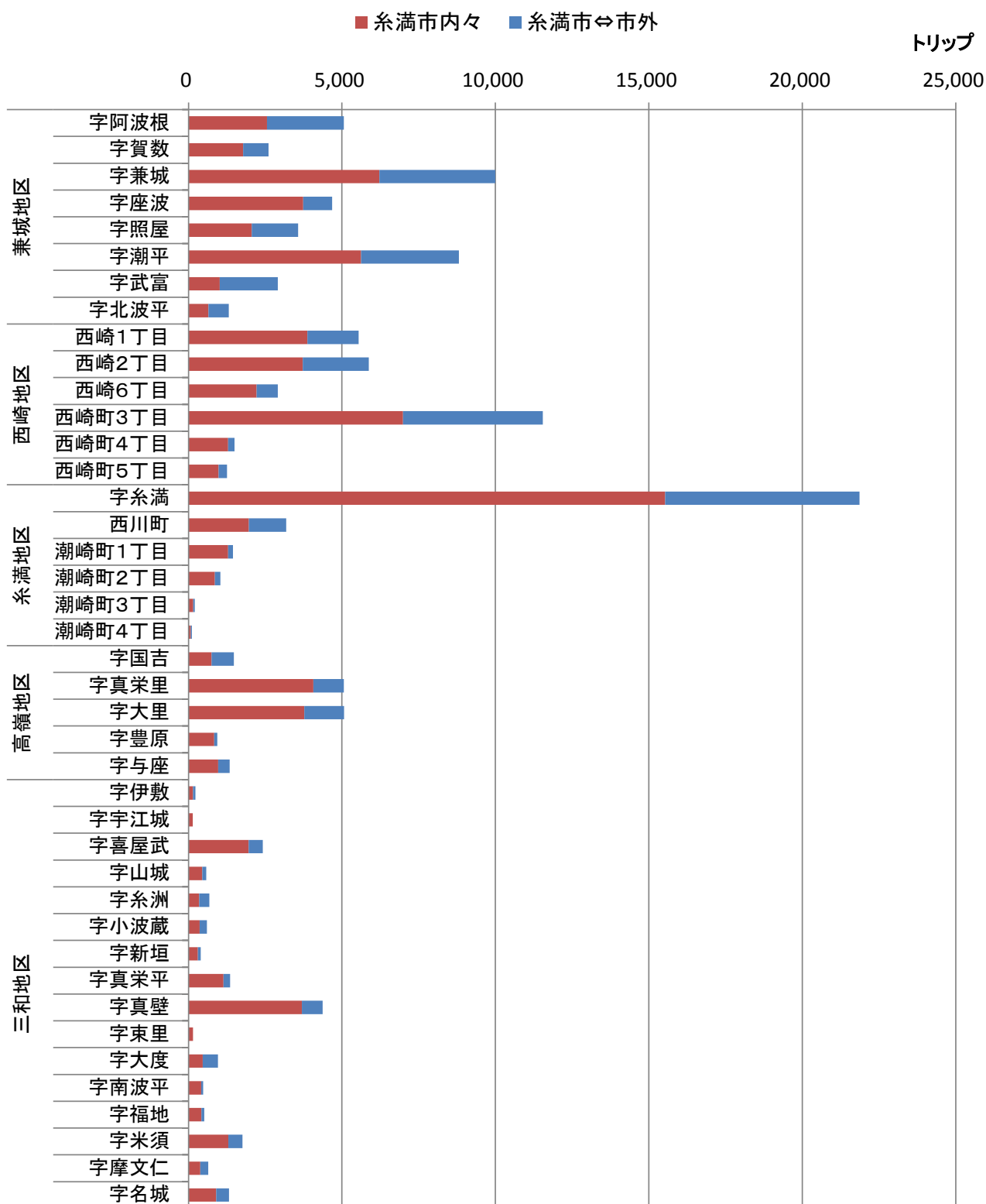


図 3-15 小地域毎の内々・内外交通量 (単位: トリップ/平日)
 (平成 18 年度沖縄本島中南部都市圏 PT 調査 沖縄県)
 集計対象: 糸満市に関連するトリップ、全移動手段

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。

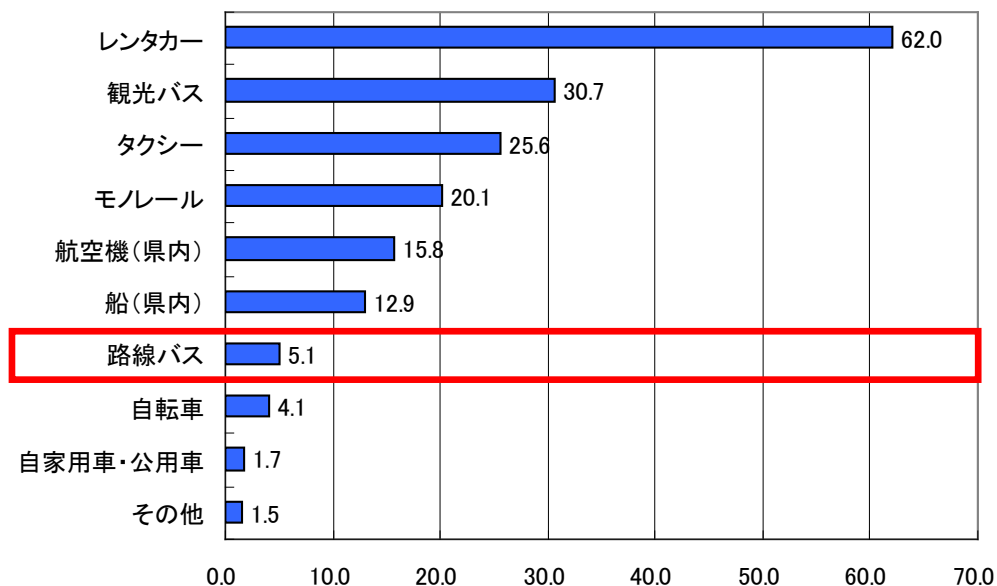


図 3-16 「観光地めぐり」の移動手段割合（複数回答）

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）

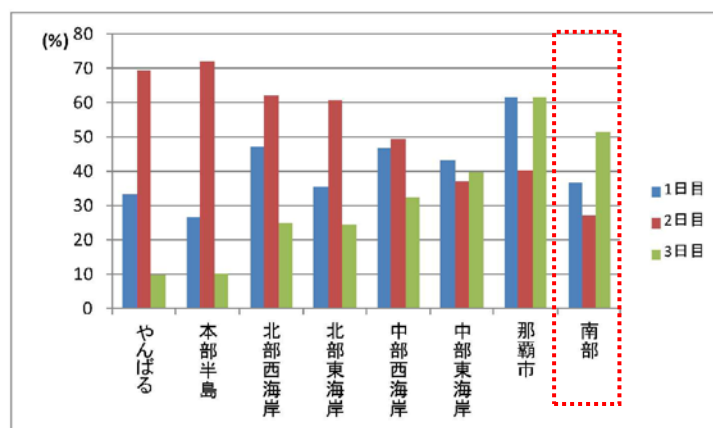
表 3-8 平均滞在日数別内訳

	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ち（2泊3日）



図表 VI-2-110 各エリアを訪れた日数にち（3泊4日）

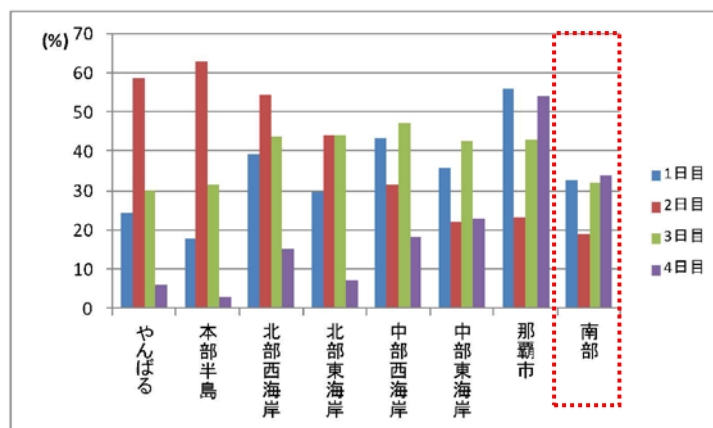


図 3-17 滞在日数別各エリアを訪れた日数にち

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。

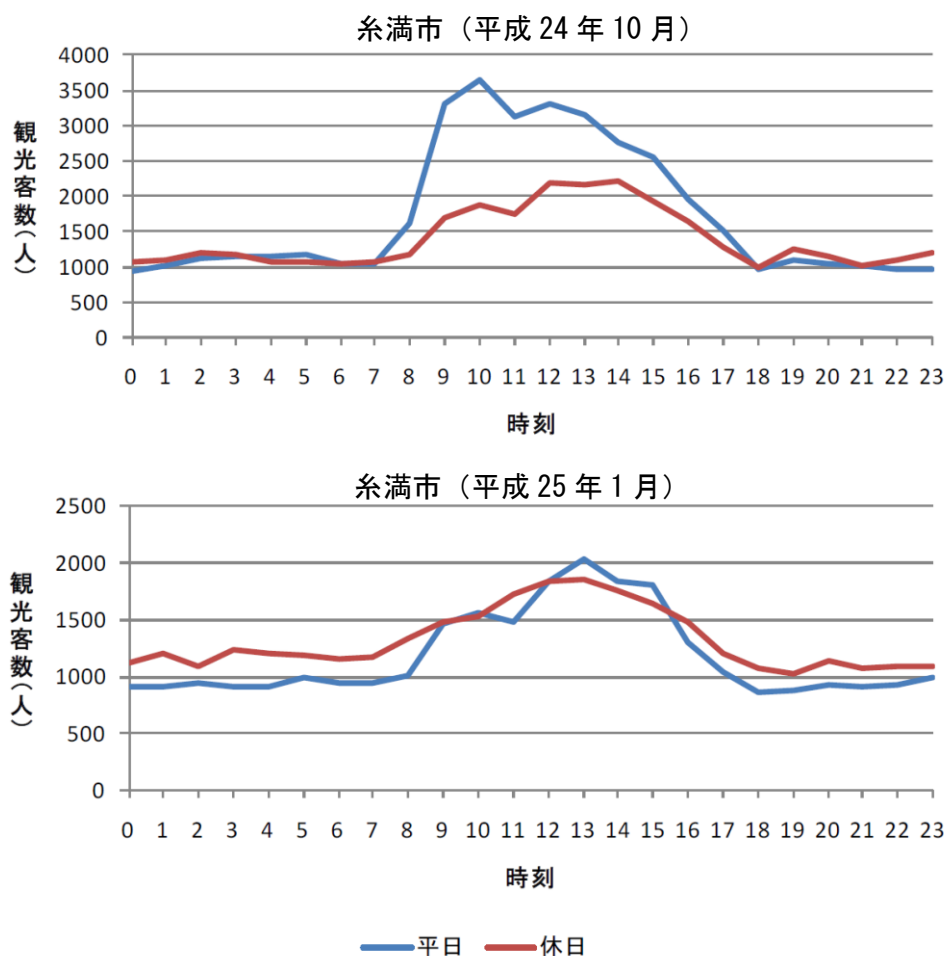


図 3-18 県外観光客数の時間推移（糸満市）

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。

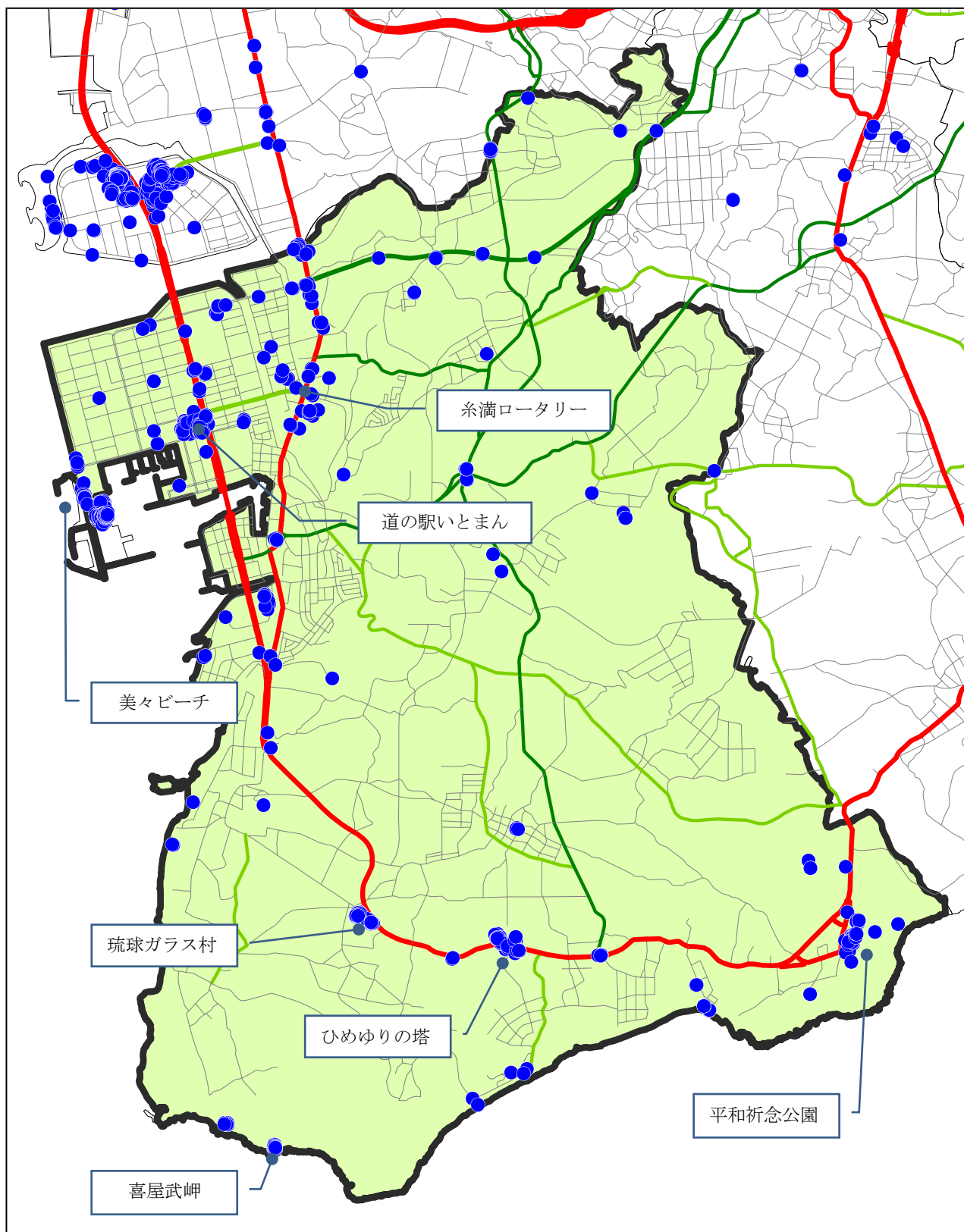


図 3-19 レンタカー観光客の訪問箇所（対象 592 組、H23～H25 年）
出典：レンタカープローブデータ（一般社団法人沖縄しまて協会）

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

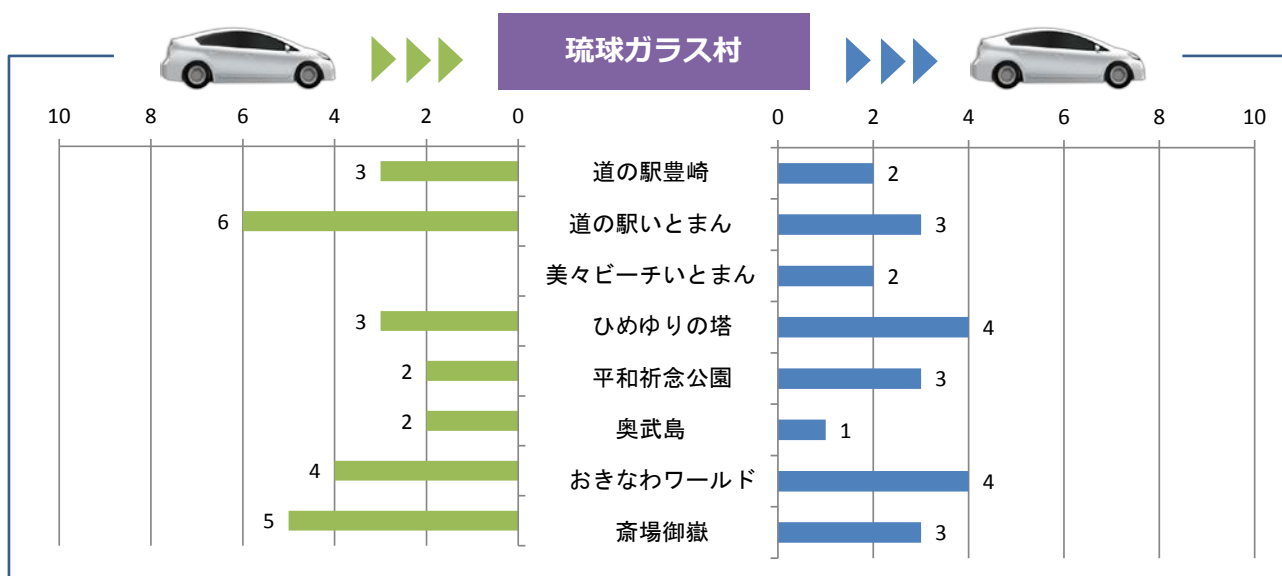
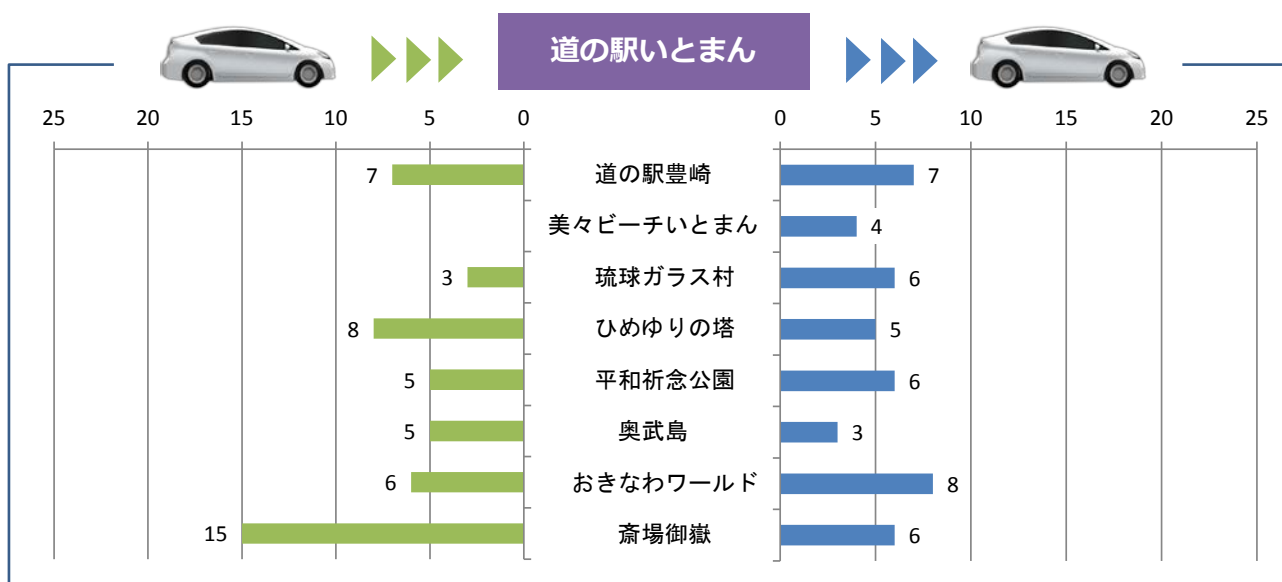
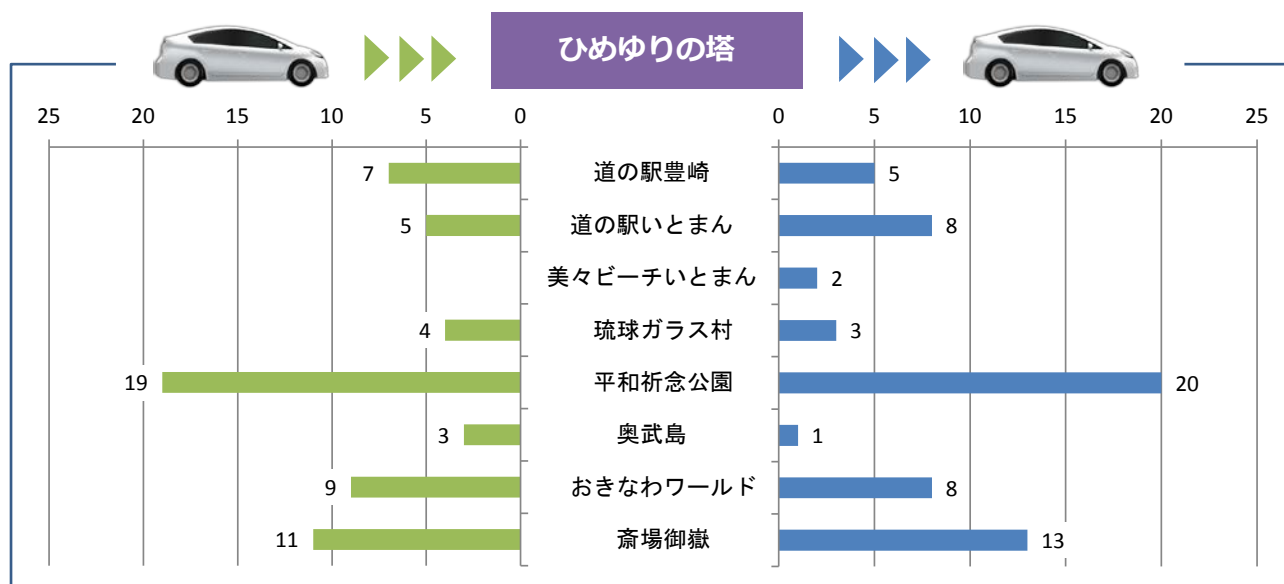


図 3-20 主要観光施設における前後の訪問箇所
出典：レンタカープロブデータ（一般社団法人沖縄しまて協会）

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。

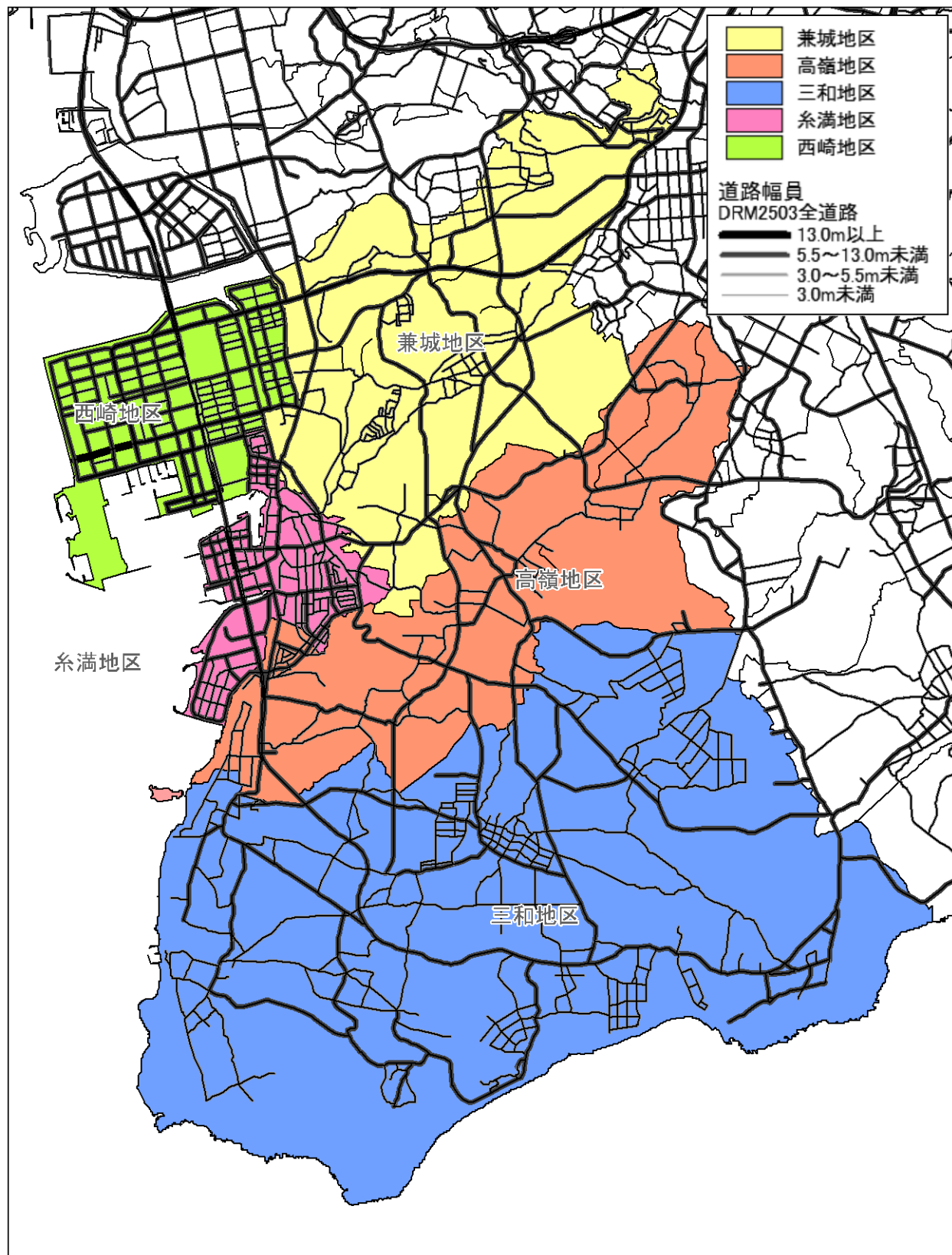


図 3-21 道路幅員図（資料：デジタル道路地図 2015 年 3 月版）

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)

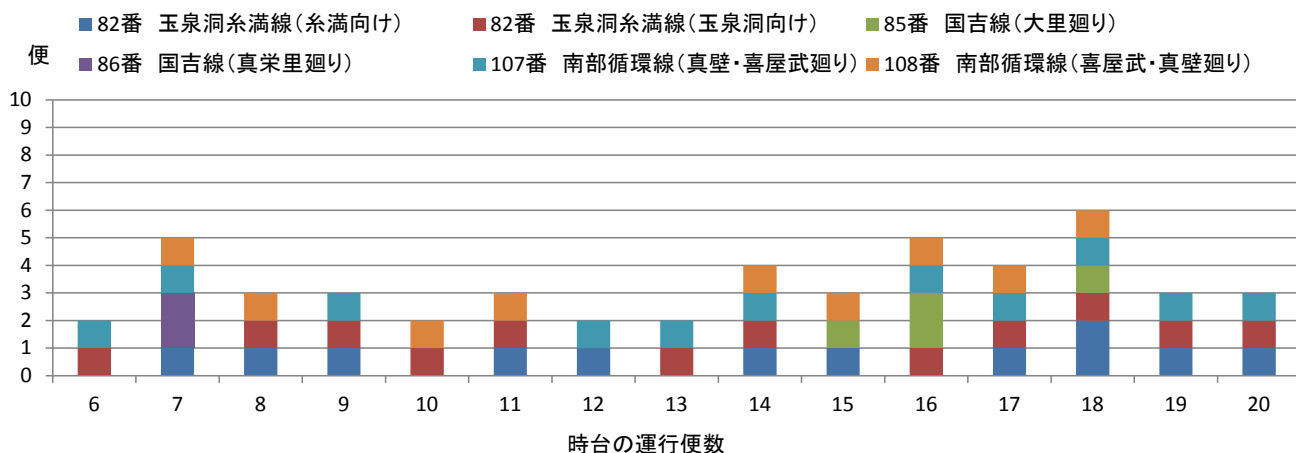


図3-22 既存路線バスの平日時間別運行便数 (平成26年6月)

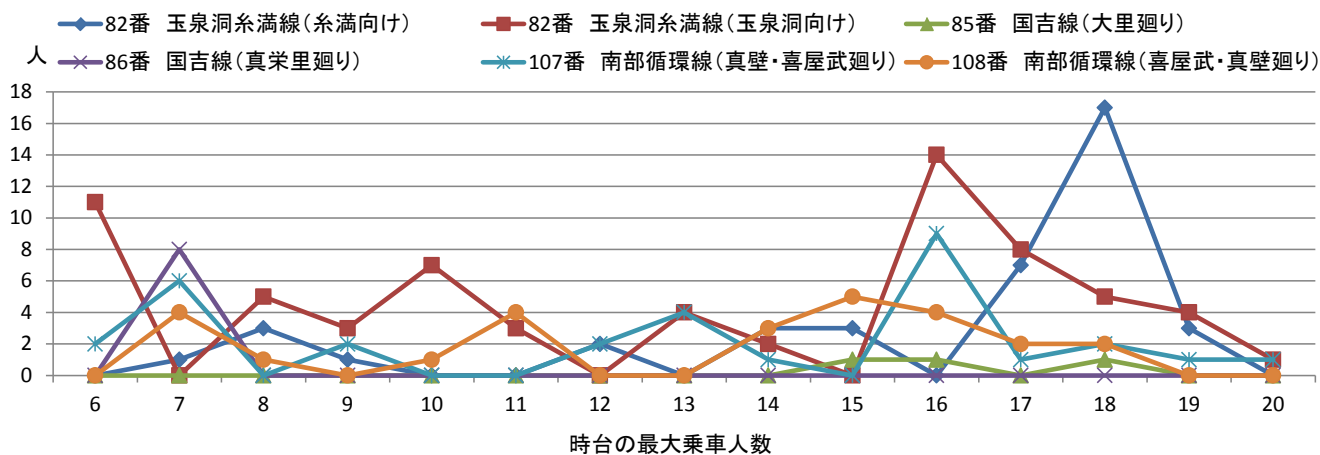


図3-23 平日時間別区間最大乗車人数 (平成26年6月4日水曜日)
(資料提供：株式会社琉球バス交通)



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

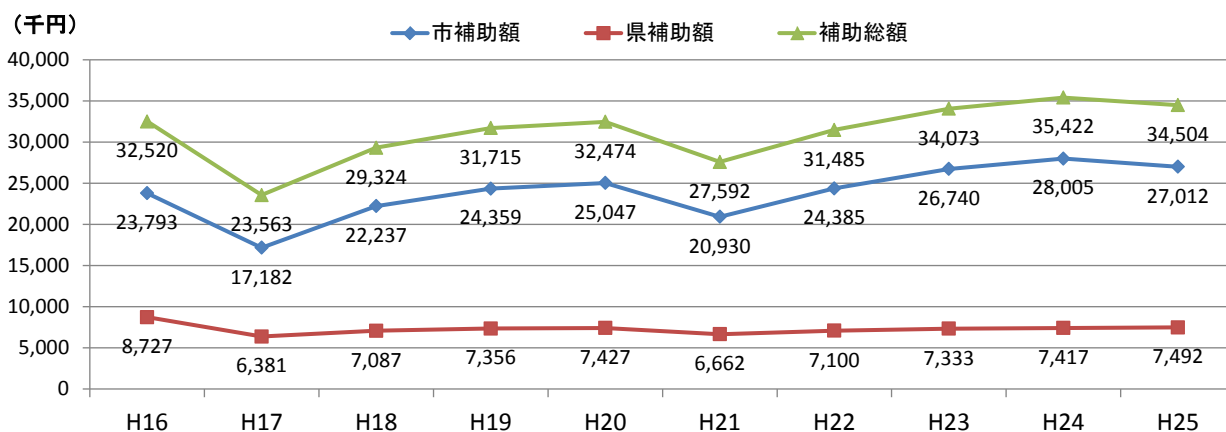
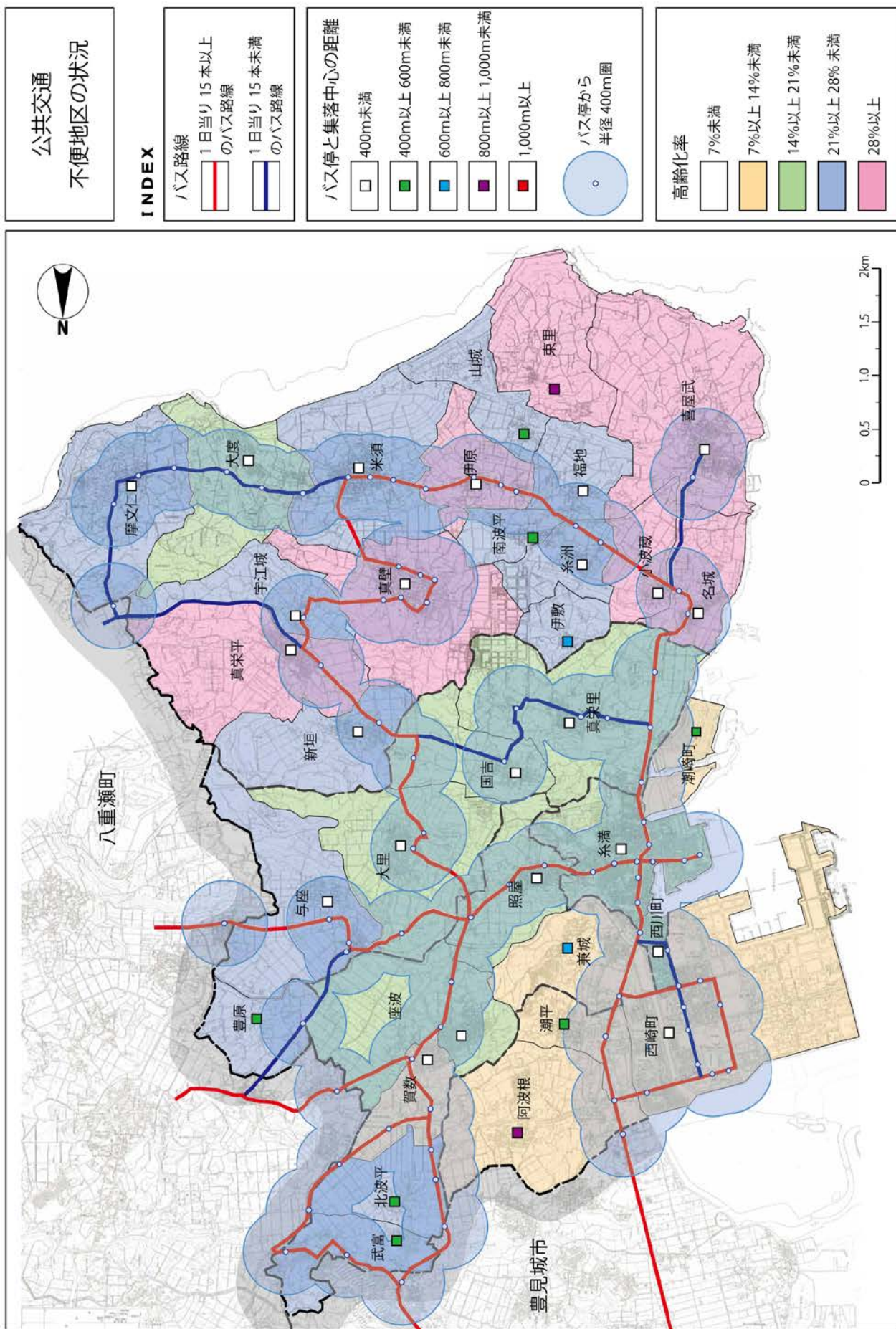


図 3-24 補助金拠出額の推移

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

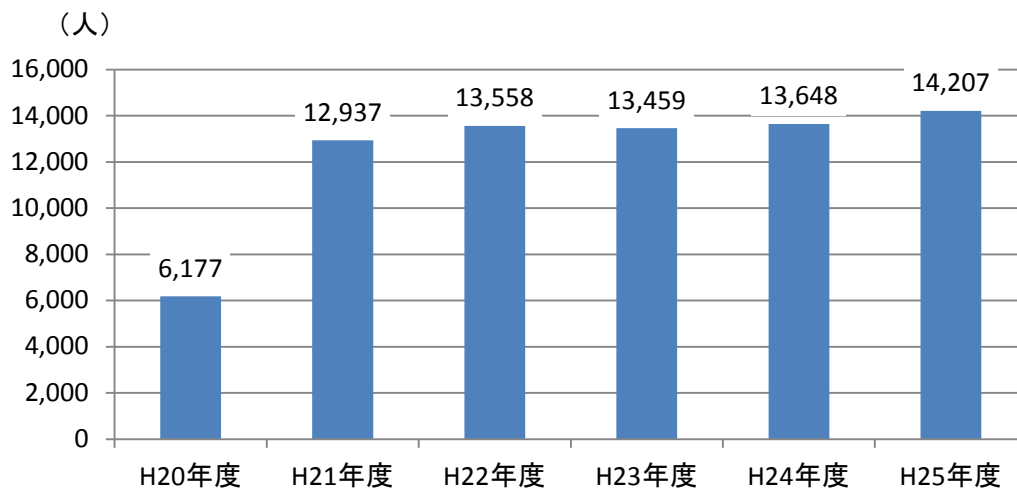


図 3-25 ブーゲンビレア号年間利用者数の推移（人／年）

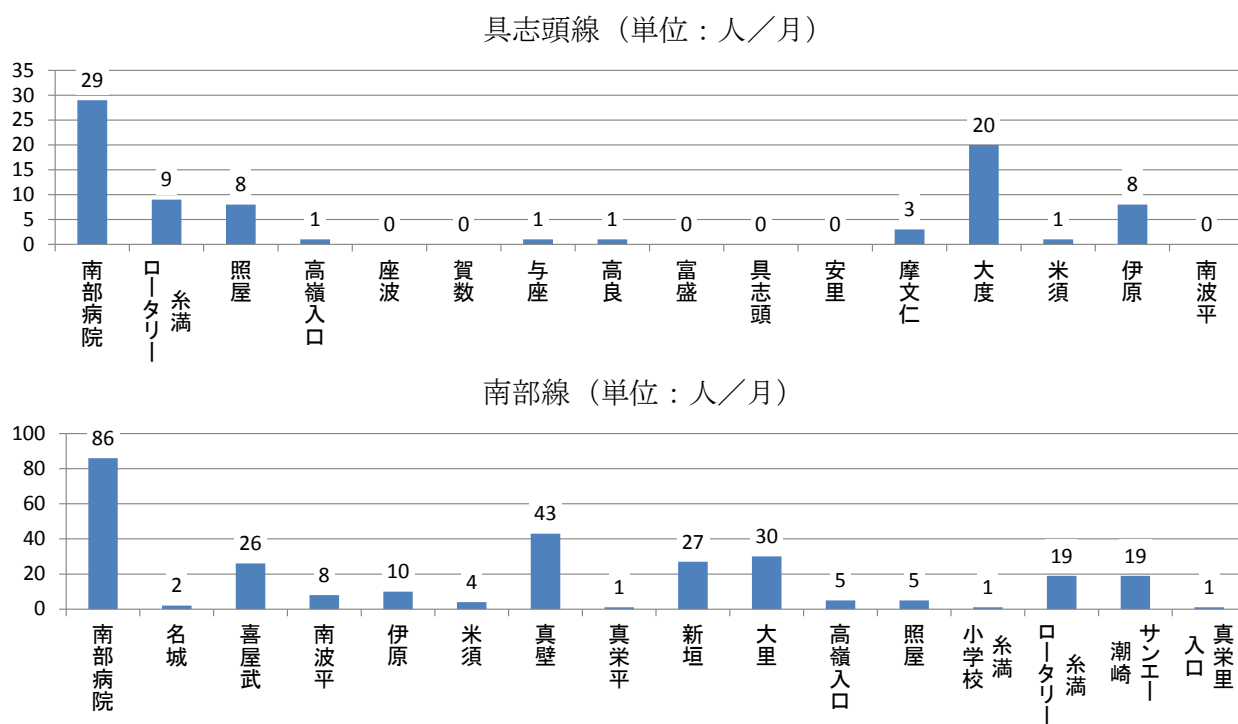


図 3-26 ブーゲンビレア号（南部病院）乗降場所別・月間利用者数
（平成 26 年 4 月～6 月平均）

INDEX

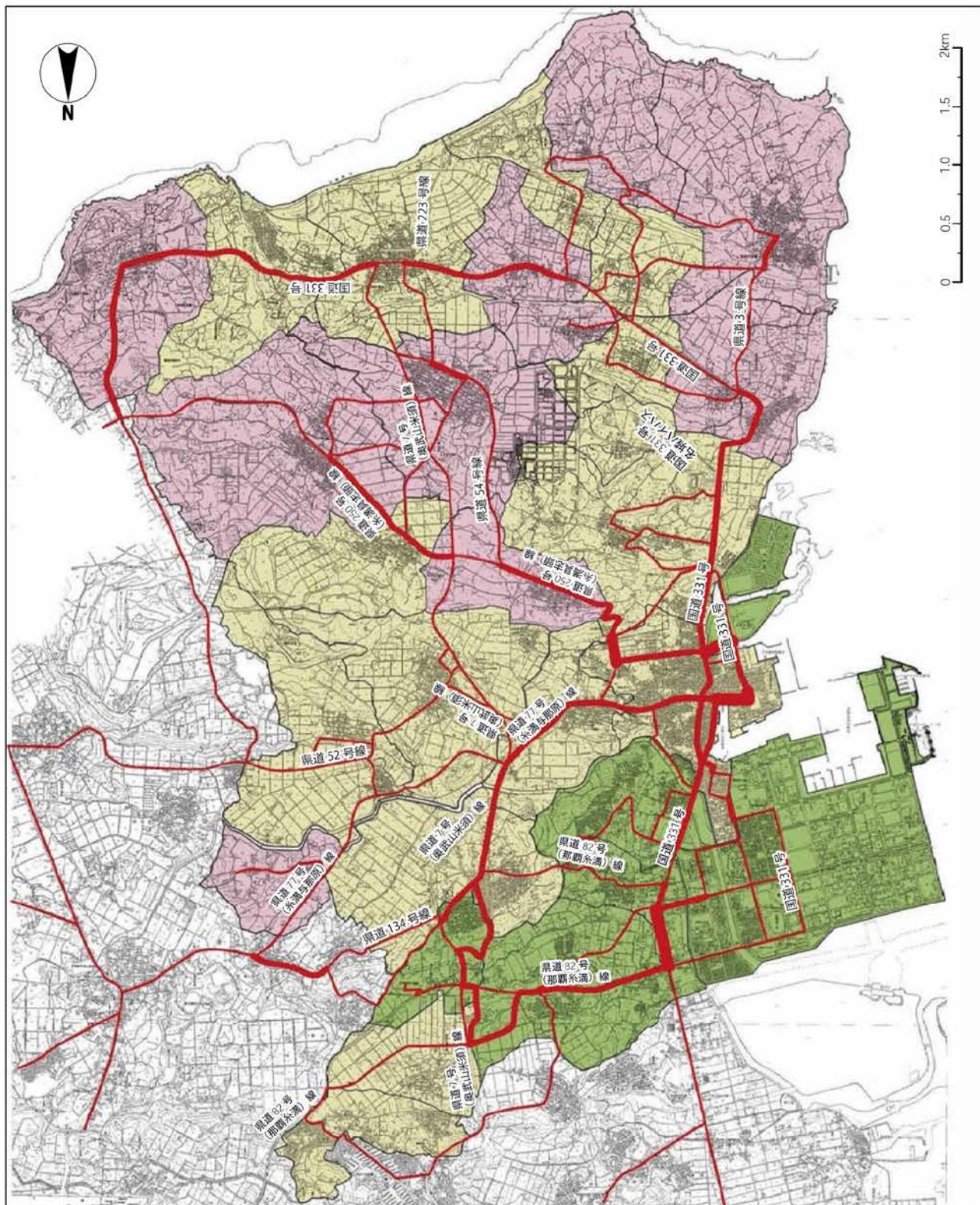
運行本数

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。