

**新しい公共交通検討事業
調査報告書（概要版）
（那覇空港直行バス路線実証実験計画策定）**

平成26年3月

沖縄県 糸満市

< 目 次 >

1. はじめに	1
2. 運行計画	3
2－1. 利用者像（ターゲット）	3
2－2. 運行計画	4
2－3. 運行日	5
2－4. 運行間隔及び運行時間帯	6
2－5. 料金	7
2－6. 車両	8
3. 事業収支	9
3－1. 実証実験運行経費の試算	9
3－2. 需要予測	10
3－3. 事業収支の試算	11
4. 成果指標・見直し基準（案）	13
4－1. 成果指標（案）	13
4－2. 本格運行時における見直し基準（案）	14
5. 実証実験に向けて	18
5－1. 事業スキーム	18
5－2. 事業スケジュール	19

1. はじめに

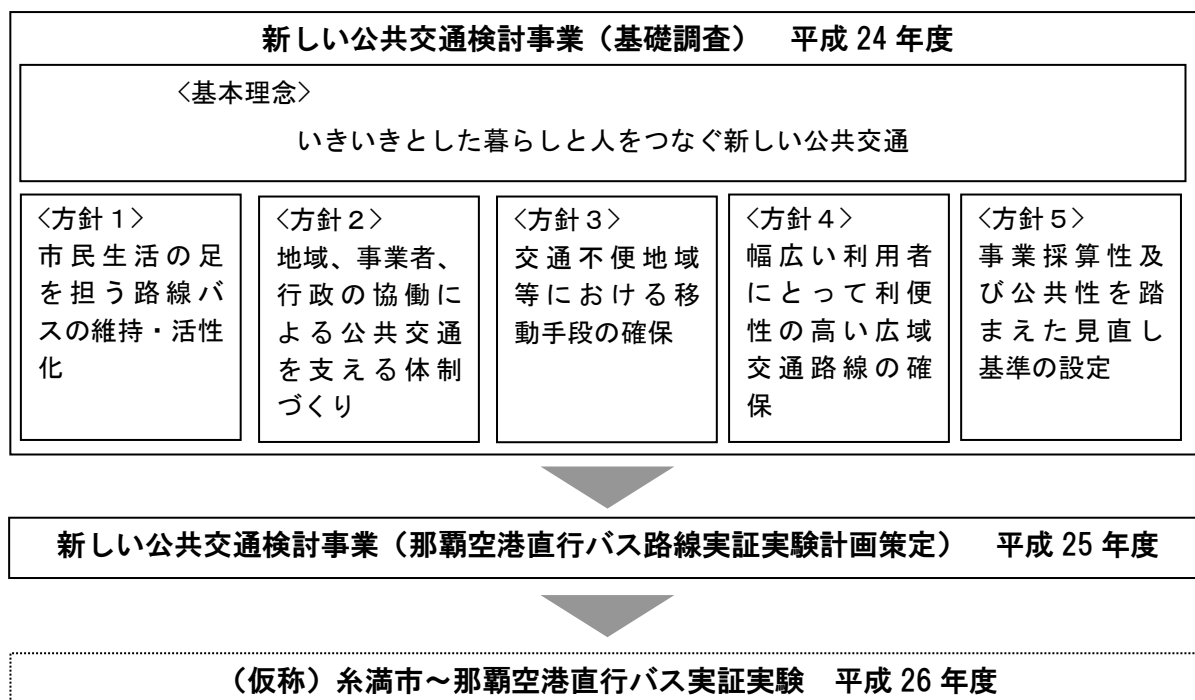
調査の背景と目的

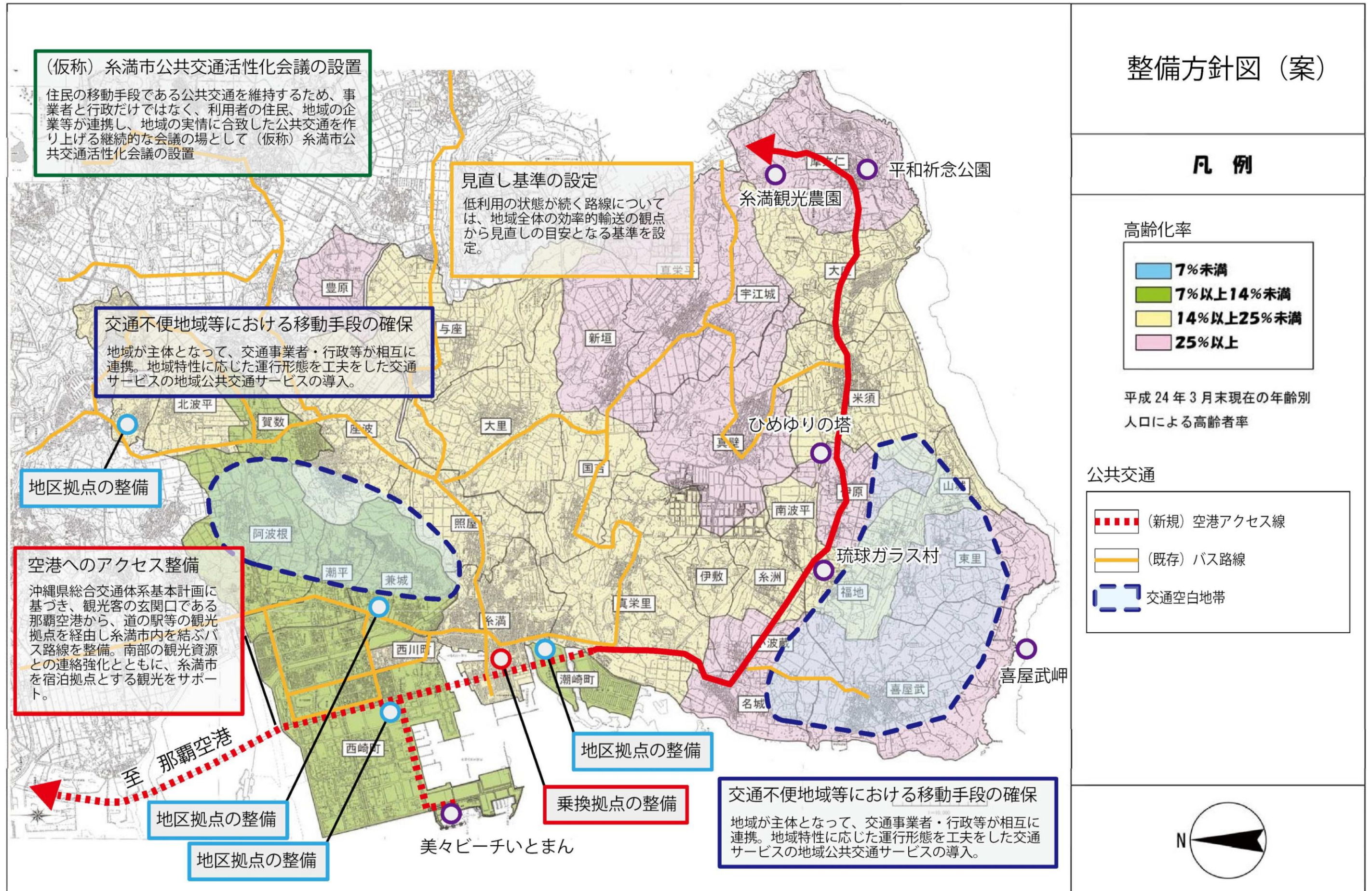
糸満市では、観光資源を有する地域（ムラ）において公共交通手段の確保が課題となっており、糸満市全体を博物館と見立てた「糸満市まるごと博物館事業」を具体化するため、平成24年度には、新たな公共交通の可能性・方向性を示すこととあわせて、今後予定している実証実験に向けた基礎調査を行った。

本市の公共交通は、国道331号バイパスの開通により那覇空港や那覇市への交通アクセスが飛躍的に向上したが、バス路線がバイパスを経由しないなど、十分にメリットを得られていない。また、市内には沖縄県を代表する観光資源や大型宿泊施設がありながら公共交通との連動が弱く、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る。

そのため、地域公共交通の再編・見直しにあたっては、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」）を構築し、段階的に公共交通の空白地域の解消や不採算路線の見直し等に取り組むこととした。糸満市～那覇空港直行バスの構築により、本県観光に訪れるリピーター層の希望するバス移動の手段が確保され、観光施策の充実につながることを期待される。

以上を踏まえ、本業務は糸満市～那覇空港直行バスの実証実験に向けて、沿道住民や観光客の利用意向を問うアンケート調査や、主要な観光施設・商業施設等に対して、実証実験バスとの連携・協働可能性等に関するヒアリング調査を行い、実証実験や本格運行を見据えた実証実験バス運行計画案について検討することを目的とする。





2. 運行計画

2-1. 利用者像（ターゲット）

新しい公共交通の運行は、沖縄における県外来訪者の主要な交通施設である「那覇空港」と「糸満市」を結び、糸満市南部に点在する観光資源へのアクセス性および周遊性を高めることで、観光客の糸満市内に滞在する時間の増大化を図り、観光による地域活性化を達成させることを目的とする。観光ニーズが多様化し、繰り返し沖縄県に訪れるリピーター観光客や海外から訪れる観光客などへの対応が求められるなか、那覇空港から糸満市への直行バス路線は、沿線施設への経済効果も期待できる。

また、沿線地域住民にとってこの直行バス路線は、糸満市と県の玄関口とをつなぐ幹線路線にも位置付けることができ、市民の公共交通の充実を図る効果も期待できる。幹線となるバス路線を充実させることでバスを利用する機会が増え、既存のバス路線を利用する頻度も高まる。バスに乗ることの習慣を高めることで、既存路線との相乗効果や二酸化炭素の削減に期待することができる。

▼ 実証実験のターゲットニーズ

	観光客のニーズ	地域住民のニーズ
①路線	公共交通での観光地間の移動が容易に 目的地まで速く、渋滞の少ないルート 病院・商業施設など、生活施設	
②運行頻度など	観光シーズン、土日の昼間のニーズ	平日の朝夕通勤・通学のニーズ
③運賃・料金	運賃・料金は安いほど利用しやすい 分かり易い運賃・料金体系	
④情報提供	初めての利用者や外国人観光客にも 分かりやすい経路案内・乗り換え案内 環境負荷の低減、渋滞緩和などへの効果周知	

2-2. 運行計画

糸満～那覇空港直行バス路線運行計画（案）

バス停名称	主要周辺施設
那覇空港 国内線ターミナル	・那覇空港 国内線ターミナル ・沖縄都市モノレール「那覇空港駅」(6時～23時30分)
那覇空港 国際線ターミナル	・那覇空港 新 国際線ターミナル
西崎運動公園前	・西崎運動公園 ・県営西崎第2団地
道の駅いとまん前	・糸満物産センター(10時～20時) ・JA ファーマーズマーケットいとまん(9時～19時) ・糸満漁港協同組合 お魚センター(10時～19時)
サザンビーチホテル前	・サザンビーチホテル&リゾート ・美々ビーチいとまん
糸満漁港入口	・糸満漁港 ・糸満市公設市場 【あるつく糸満(漁港コース)】
糸満市役所前	・糸満市役所 ・サンエーしおざきシティ(9時～24時)
真米里入口	【あるつく糸満(真米里コース)】
南部病院前	・南部病院
琉球ガラス村前	・琉球ガラス村(9時～18時)
ひめゆりの塔前	・ひめゆり平和祈念資料館(9時～17時)
米須	【米須村丸ごと生活博物館】
平和祈念堂入口	・平和祈念堂(9時～17時) 【あるつく糸満(平和祈念堂コース)】
糸満観光農園前	・糸満観光農園(9時～18時)

◆運行計画（案）の概要

①運行日：平成26年8月～12月の毎日

②運行間隔：1時間に1本

③運行時間帯：午前8時～午後8時（那覇空港を基準）

④料金：距離制（一日フリー乗車券1,500円を検討）

例1 那覇空港→糸満観光農園（約70分）：790円程度

例2 那覇空港→道の駅いとまん（約30分）：490円程度

凡例

- 運行ルート
- バス停

※バス停名は仮称です

0 2 4km

2-3. 運行日

糸満市～那覇空港直行バスは、観光客の利用を中心に地域住民も利用できる公共交通機関として、平日・休日問わず需要が発生する見込みがあるため、平日・休日ともに運行する。

実証実験は、平成26年度に実施することを目標に、準備期間や実証実験結果の取りまとめ等を考慮し、運行期間は、平成26年8月～12月の5ヶ月間とする。

糸満市～那覇空港直行バス 運行日（案）

- 運行日は、「平日・休日」とも運行する。
- 実証実験の運行期間は、8月～12月の5ヶ月間とする。

実証実験期間中（8月～12月）の糸満市主要イベント

8月

○獅子舞・エイサー・角力（沖縄すもう）

旧暦7月15日・旧盆

会場／市内各地域

9月

○糸満大綱引き

旧暦8月15日

会場／国道331号（白銀堂～糸満ロータリー間）

○真栄里大綱引

旧暦8月16日

会場／真栄里メーミチ広場

10月

○南部豊かな海づくり大会

会場／沖縄県水産公社（糸満漁港 北区）

12月

○平和の光・ピースフルイルミネーション（平和の光事業）

会場／糸満観光農園

2-4. 運行間隔及び運行時間帯

那覇空港直行路線バスの運行間隔は、観光に必要な運行間隔として、1時間に1本を基本とする。また、運行時間帯は那覇空港発着便及び観光施設の運営時間帯から、午前8時～午後8時とする。

糸満市～那覇空港直行バス 運行間隔及び運行時間帯（案）

○運行間隔は「1時間に1本」を基本とする。

○運行時間帯は、那覇空港を基準に午前8時～午後8時とする。

※運行間隔及び運行時間帯は、実証実験において利用者ニーズや交通状況等を踏まえ、見直す場合もある。

糸満市～那覇空港直行バス 運行ダイヤ（案）

【下り】	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫
国内線	8:30	9:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30
国際線	8:31	9:31	10:31	11:31	12:31	13:31	14:31	15:31	16:31	17:31	18:31	19:31
西崎運動公園前	9:04	10:04	11:04	11:54	12:54	13:54	14:54	16:04	17:04	18:04	19:04	20:04
道の駅いとまん	9:09	10:09	11:09	11:59	12:59	13:59	14:59	16:09	17:09	18:09	19:09	20:09
サザンビーチホテル	9:11	10:11	11:11	12:01	13:01	14:01	15:01	16:11	17:11	18:11	19:11	20:11
美々ビーチ	9:12	10:12	11:12	12:02	13:02	14:02	15:02	16:12	17:12	18:12	19:12	20:12
道の駅いとまん	9:14	10:14	11:14	12:04	13:04	14:04	15:04	16:14	17:14	18:14	19:14	20:14
糸満漁港入口	9:17	10:17	11:17	12:07	13:07	14:07	15:07	16:17	17:17	18:17	19:17	20:17
糸満市役所前	9:19	10:19	11:19	12:09	13:09	14:09	15:09	16:19	17:19	18:19	19:19	20:19
真栄里入口	9:29	10:29	11:29	12:19	13:19	14:19	15:19	16:29	17:29	18:29	19:29	20:29
南部病院前	9:30	10:30	11:30	12:20	13:20	14:20	15:20	16:30	17:30	18:30	19:30	20:30
琉球ガラス村	9:35	10:35	11:35	12:25	13:25	14:25	15:25	16:35	17:35	18:35	19:35	20:35
ひめゆりの塔	9:39	10:39	11:39	12:29	13:29	14:29	15:29	16:39	17:39	18:39	19:39	20:39
米須	9:41	10:41	11:41	12:31	13:31	14:31	15:31	16:41	17:41	18:41	19:41	20:41
平和祈念堂入口	9:46	10:46	11:46	12:36	13:36	14:36	15:36	16:46	17:46	18:46	19:46	20:46
糸満観光農園	9:50	10:50	11:50	12:40	13:40	14:40	15:40	16:50	17:50	—	—	—

【上り】	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫
糸満観光農園	—	—	—	9:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40
平和祈念堂入口	6:44	7:44	8:44	9:44	10:44	11:44	12:44	13:44	14:44	15:44	16:44	17:44
米須	6:49	7:49	8:49	9:49	10:49	11:49	12:49	13:49	14:49	15:49	16:49	17:49
ひめゆりの塔	6:51	7:51	8:51	9:51	10:51	11:51	12:51	13:51	14:51	15:51	16:51	17:51
琉球ガラス村	6:55	7:55	8:55	9:55	10:55	11:55	12:55	13:55	14:55	15:55	16:55	17:55
南部病院前	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00
真栄里入口	7:01	8:01	9:01	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01	16:01	17:01	18:01
糸満市役所前	7:11	8:11	9:11	10:11	11:11	12:11	13:11	14:11	15:11	16:11	17:11	18:11
糸満漁港入口	7:13	8:13	9:13	10:13	11:13	12:13	13:13	14:13	15:13	16:13	17:13	18:13
道の駅いとまん	7:16	8:16	9:16	10:16	11:16	12:16	13:16	14:16	15:16	16:16	17:16	18:16
美々ビーチ	7:18	8:18	9:18	10:18	11:18	12:18	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	18:18
サザンビーチホテル	7:19	8:19	9:19	10:19	11:19	12:19	13:19	14:19	15:19	16:19	17:19	18:19
道の駅いとまん	7:21	8:21	9:21	10:21	11:21	12:21	13:21	14:21	15:21	16:21	17:21	18:21
西崎運動公園前	7:26	8:26	9:26	10:26	11:26	12:26	13:26	14:26	15:26	16:26	17:26	18:26
国内線	7:59	8:59	9:59	10:49	11:49	12:49	13:49	14:59	15:59	16:59	17:59	18:59
国際線	8:00	9:00	10:00	10:50	11:50	12:50	13:50	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00

2-6. 車両

実証実験において利用する車両は、バス事業者からのリースを想定し、中型バス（25～28人乗り程度）とする。今後、本格運行に移行した段階で、専用車両の購入等を検討する。

また、車両の利便性を高めるため、車両デザイン・愛称の検討、車内での観光案内、公衆無線 LAN（Wi-Fi）接続サービスの実施を行う。

①車両デザイン・愛称

- ・糸満市の観光イメージにあった愛称とバス車体のデザインを新たに施す。
- ・利用者に親しみや愛着を持ってもらうと伴に、バスが運行されていることを広く周知されるようなデザインとする。

②観光案内

- ・車内では、音声だけでなく観光案内映像も流し、糸満市の魅力や観光施設の情報を伝える。
- ・アナウンス及びサインは、外国人観光客のためにも多言語（日本語、英語、韓国語、中国語（繁体字・簡体字））とする。

③公衆無線 LAN（Wi-Fi）接続サービス

- ・国内外の観光客のニーズに応えるために、車内での公衆無線 LAN（Wi-Fi）接続サービスを提供する。

▼玉泉洞糸満線（中型バス）



▼那覇市「ゆいゆい号」（中型バス）



3. 事業収支

3-1. 実証実験運行経費の試算

実証実験（運行期間5ヶ月）では、以下の経費が想定される。

ただし、本格運行を開始する際の経費は、運行経費（18,854,035円）程度となる。

表 平成26年度実証実験運行経費

項 目	概 要	金 額（円）
1. 糸満市～那覇空港直行バス運行経費 （1）運行経費 （2）施設整備費	・バス運行経費（153日＋1日） ・車両・設備等リース ・車両改造費 ・車両デザイン費 ・仮設バス停設置費 ・バス停サイン ・一日フリー乗車券印刷費	27,709,035 ※内運行経費 18,854,035
2. 観光プログラム企画・提案 （1）観光プログラムの企画等 （2）ボランティアガイドの養成 （3）関連施設との連携	・観光プログラム企画 ・ボランティアガイド養成・人件費 ・ガイド資料印刷費 ・関連施設との連携	6,542,075
3. プロモーション活動等 （1）ポスター・チラシデザイン製作 （2）WEBサイト、PR動画製作 （3）県外旅行イベント等への参加	・ポスター・チラシ印刷費 ・県外旅行イベント参加等 ・Wi-Fi（無線LAN）構築 ・広告掲載料	16,874,138
4. 利用実態調査 （1）利用実態調査 （2）運行計画の見直し検討 ①中間見直し（案）の検討 ②本格運行の検討 （3）地域路線の方向性検討	・地域住民に対するアンケート調査 ・観光客に対するアンケート調査 ・乗り込み実態調査 ・見直し運行計画 ・本格運行（案） ・地域路線への影響等の整理	4,301,171
5. 実証実験の運営補助 （1）実証実験運営に関する事務 （2）委員会等の運営補助 ①委員会（4回） ②幹事会（4回） ③庁議等報告（2回）	・実証実験運営に関する事務 ・委員会等の運営補助	3,249,306
計		58,675,725
改 め		58,680,000
消費税相当額		4,694,400
合 計		63,374,400

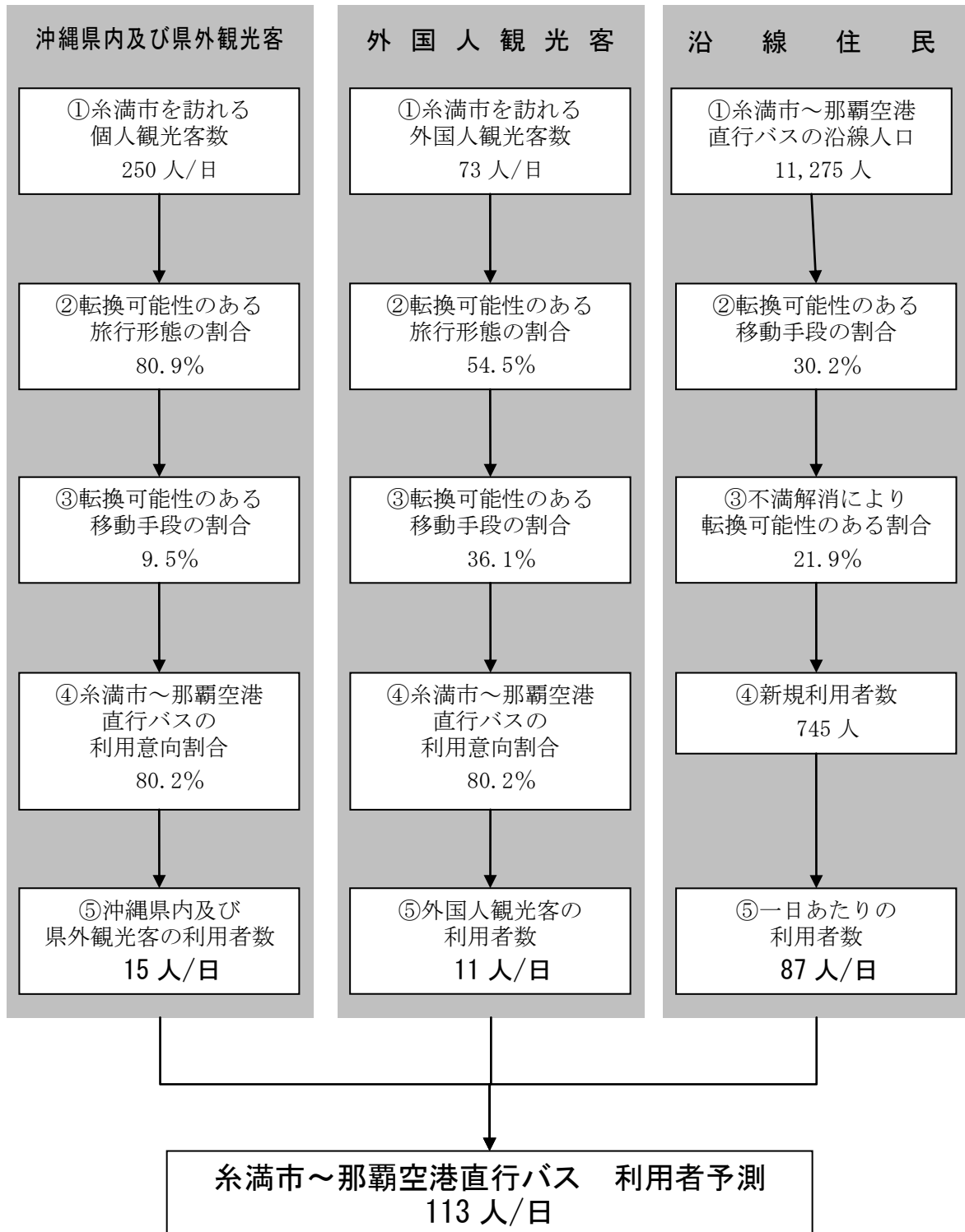
（参考）

事業費		63,374,400
運賃収入（見込み）	需要予測結果より	15,540,000
補助相当額	事業費－運賃収入（見込み）	47,834,400

3-2. 需要予測

需要予測としては、主なターゲットとなる①沖縄県内及び県外からの観光客、②外国人観光客、③沿線住民に対し、以下の手順で利用者予測を行う。

需要予測の結果、一日平均 113 人/日の利用が見込まれる。



3-3. 事業収支の試算

(1) 事業収支の試算条件

事業収支の試算条件

項 目	糸満市～那覇空港直行バス	単 位
実証実験運行期間	5	ヶ月
運行距離（片道）	26.0	Km
運行回数	12	往復
乗車見込数（日）	①沖縄県内及び県外観光客：15 人/日 ②外国人観光客：11 人/日 ③沿線住民：87 人/日	人
想定運賃	①沖縄県内及び県外観光客及び②外国人観光客は、 一日フリー乗車券 1,500 円を利用することも想定 ③沿線住民は、平均運賃 480 円を想定 （道の駅～那覇空港の利用で 480 円）	円
車両使用料	196.20	円/km

(2) 運行経費

1 ヶ月あたりの運行経費は、「平成 24 年度乗合バス事業の収支状況について（国土交通省）」の沖縄ブロック民間事業者の運送原価 196.20 円/km を基に算出する。

$\text{運行日数 30 日} \times \text{運行距離 26.0km} \times \text{車両使用料 196.20 円/km} \times \text{運行回数 12 往復/日}$ $= 3,673 \text{ 千円}$
--

(3) 運賃収入

1 ヶ月あたりの運行収入は、需要予測より①沖縄県内及び県外観光客 15 人/日と②外国人観光客 11 人/日を加えた観光客 26 人/日は、沖縄モノレール実績より 16.8%が一日フリー乗車券 1,500 円を利用、残り 83.2%は平均運賃 960 円（道の駅～那覇空港：480 円×往復）と想定。

また、沿線住民 87 人/日は、85.0%が 960 円（480 円×往復）、7.3%が子供料金 480 円（240 円×往復）として運賃収入を算出する。

<①沖縄県内及び県外観光客 15 人/日、②外国人観光客 11 人/日> $\begin{aligned} &\text{運行日数 30 日} \times \text{観光客 26 人/日} \times 16.8\% \times \text{一日フリー乗車券 1,500 円} \\ &+ \text{運行日数 30 日} \times \text{観光客 26 人/日} \times 83.2\% \times \text{平均運賃 960 円} \\ &= 197 \text{ 千円} + 623 \text{ 千円} \\ &= 820 \text{ 千円} \end{aligned}$ <③沿線住民 87 人/日> $\begin{aligned} &\text{運行日数 30 日} \times \text{沿線住民 87 人/日} \times 85.0\% \times \text{平均運賃 960 円} \\ &+ \text{運行日数 30 日} \times \text{沿線住民 87 人/日} \times 7.3\% \times \text{平均運賃 480 円} \\ &= 2,130 \text{ 千円} + 91 \text{ 千円} \\ &= 2,221 \text{ 千円} \end{aligned}$

平成 24 年度ゆいレール年間旅客輸送量（沖縄モノレール株資料より）

	定期等	定期等以外	合計
輸送距離（人×km）	10,757,595	53,450,973	64,208,568
割合	16.8%	83.2%	100.0%

輸送距離：輸送した旅客(人)数にそれぞれが乗車した距離を乗じたものの累計であり
交通機関別の輸送分担率(交通機関を利用して行われた全ての移動を輸送
機関ごとに分けた割合)などの指標として用いられる。

糸満市年齢別人口（平成 24 年度末）

	12 歳以上	11 歳～6 歳	6 歳未満	合計
人口	50,439	4,328	4,582	59,349
割合	85.0%	7.3%	7.7%	100.0%

（４）事業収支

１ヶ月（30 日）あたり事業収支

収 入		支 出	
①運賃収入（観光客）	820 千円	①運行経費	3,673 千円
（沿線住民）	2,220 千円		
②補助金等	633 千円		
収入計	3,673 千円	支出計	3,673 千円

５ヶ月（153 日）あたり事業収支（実証実験期間）

収 入		支 出	
①運賃収入（観光客）	4,182 千円	①運行経費	18,732 千円
（沿線住民）	11,322 千円		
②補助金等	3,228 千円		
収入計	18,732 千円	支出計	18,732 千円

１２ヶ月（365 日）あたり事業収支

収 入		支 出	
①運賃収入（観光客）	9,977 千円	① 運行経費	44,687 千円
（沿線住民）	27,010 千円		
②補助金等	7,700 千円		
収入計	44,687 千円	支出計	44,687 千円

4. 成果指標・見直し基準（案）

4-1. 成果指標（案）

事業を実施するに当たって「何が達成できたら成功と言えるのか」が分からなければ、評価することが出来ない。また、何を目標に活動して良いのか分からないといった問題が生じる。この問題を回避するために、目的の達成度を測る物差しとして「成果指標」を設定する必要がある。

糸満市～那覇空港直行バス路線を評価する指標として、以下の「サービス評価」、「事業評価」、「政策評価」を想定する。

糸満市～那覇空港直行バス路線 評価指標（案）

評価項目	サービス評価	事業評価	政策評価
評価指標 （案）	（１）速達性の向上 ①「那覇空港」から「平和祈念公園前」までの所要時間の短縮 ＜現況＞ 平均 9 3 分 （モノレール+路線バス） ↓ ＜実験期間＞ 平均 7 3 分 （糸満市～那覇空港直行バス） ②「道の駅」から「県庁前」までの所要時間の短縮 ＜現況＞ 平均 7 3 分 （徒歩+路線バス） ↓ ＜実験期間＞ 平均 5 6 分 （糸満市～那覇空港直行バス+モノレール）	（２）利用者数の増加 ①糸満市～那覇空港直行バスの利用者数 ＜現況＞ 0 人/日 ↓ ＜実験期間＞ 平均 1 1 3 人/日 （需要予測より） ②糸満市主要施設の入込み客数（推計） ＜現況＞ 平成 25 年 8～12 月： 731,000 人 ↓ ＜実験期間＞ 平成 26 年 8～12 月： 735,000 人 （需要予測より）	（３）新規利用者の拡大 ①観光客の「観光移動」について「路線バス等」で移動した割合 ＜現況＞ 平均 0. 7 % ↓ ＜実験期間＞ 平均 1. 2 % （9,095 人/735,000 人） （需要予測より） ②沿線地区の「日常的な主な移動手段」について「バスなど公共交通で移動している」割合 ＜現況＞ 平均 1 1. 8 % ↓ ＜実験期間＞ 平均 1 3. 0 % （7,807 人/59,851 人） （需要予測より）
評価に用いるデータ	・遅延状況	・利用者数	・公共交通の利用割合
必要な調査	・所要時間調査	・利用実態調査	・沿線地区アンケート調査 ・観光客アンケート調査

4-2. 本格運行時における見直し基準（案）

（１）評価の必要性

新たに糸満市～那覇空港直行バスを運行するにあたり、補助金等に過度に依存しない持続可能なバス交通体系を構築するためには、現行のバス路線網の評価を行い、必要な見直しを行うことが求められる。

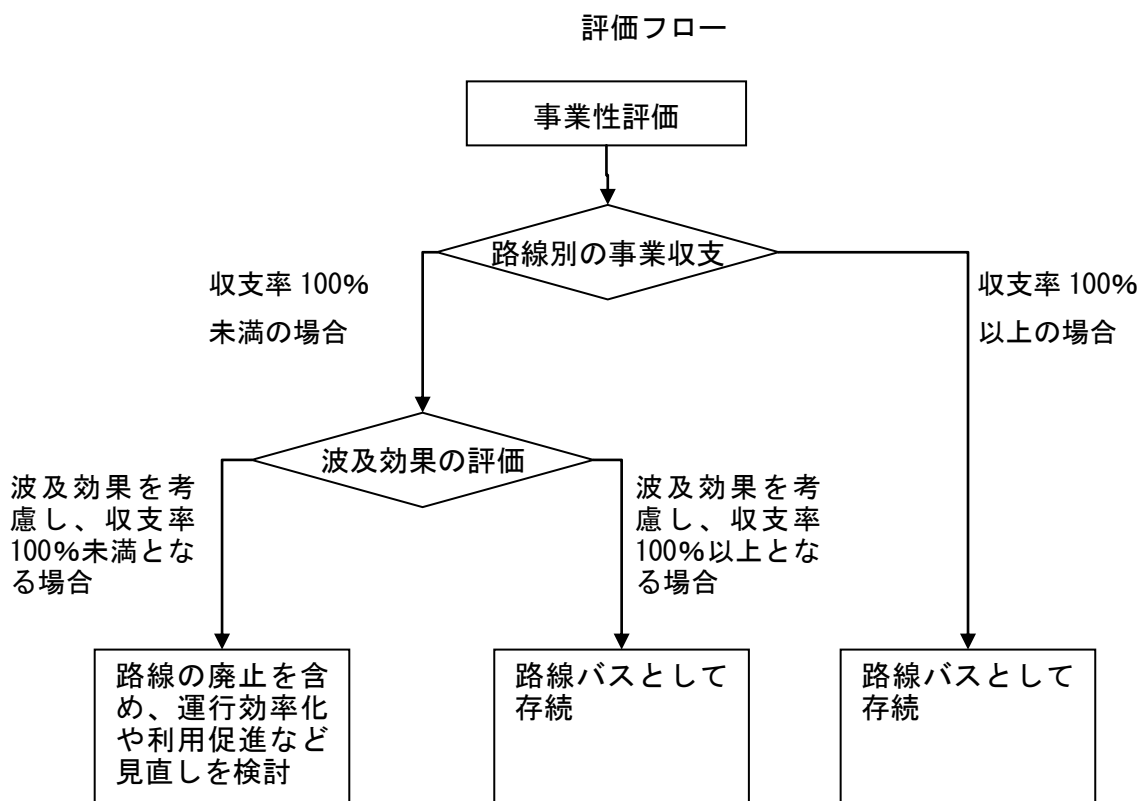
今後、糸満市の公共交通全体を継続的に検証し、かつ適切に実施していく上で、バス路線を交通ネットワークとして評価できる仕組みが必要であり、この点からも現行のバス路線網の評価が求められる。

そのため、糸満市～那覇空港直行バス路線が、不採算となった場合、無条件で維持するのではなく、バス路線としてサービスを継続すべきかどうか等を評価する基準が必要である。

（２）評価指標

糸満市～那覇空港直行バス路線の評価は、事業性の視点から「路線別の事業収支」を評価する。

また、糸満市～那覇空港直行バスは、観光客の増加による経済波及効果が期待されることから、「波及効果の評価」を加え評価を行い、路線バスとして存続していくのか、見直しが必要なのか等を評価する。



（３）路線別の事業収支の評価

需要予測より糸満市～那覇空港直行バス路線は、年間 7,700 千円の補助が必要と見込まれ、収支率 100%未満となることが想定される。ただし、このバス路線は、公共交通であるので、波及効果の評価と合わせて評価すべきである。

需要予測に基く試算結果（12 ヶ月）

路線名	年間補助額	運行日	1日利用者数
糸満市～那覇空港 直行バス	7,700 千円	365 日	113 人

（参考）H24 年度 既存路線バスの状況

路線名	年間補助額		運行日	1日利用者数
		市負担額		
国吉線	2,452 千円	1,756 千円	245 日	22 人
南部循環線	22,056 千円	15,907 千円	365 日	76 人
玉泉洞糸満線	9,360 千円	9,360 千円	365 日	119 人
糸満新里線	1,554 千円	982 千円	365 日	106 人
計	35,422 千円	28,005 千円	－	－

（４）波及効果の評価

平成 22 年度観光統計実態調査（観光消費による経済波及効果の推計）をもとに、糸満市那覇空港直行バス路線の運行により観光客が増加した場合に発生する最大経済波及効果（直接効果）を以下の通り試算する。

①観光消費額

平成 24 年度観光要覧によると、沖縄県における観光消費額は、66,923 円（平均滞在日数 3.75 日）である。観光客アンケートによると、糸満市での滞在日数は半日が最も多い。

よって、糸満市での滞在日数を 0.5 日と仮定し、観光消費額を 5,200 円と設定する。需要予測の平均観光客数 26 人/日より年間観光消費は、49,348 千円（5,200 円×26 人/日×365 日）の増加が見込まれる。

②経済波及効果

平成 22 年度観光統計実態調査（観光消費による経済波及効果の推計）によると、沖縄県の観光消費額 441,789 百万円から、生じる直接効果は 381,447 百万円である。そのうち、雇用者所得誘発額は 104,682 百万円と推計される。

よって、簡易的に経済波及効果を把握するため、観光消費から生じる直接効果係数を 0.86（直接効果 381,447 百万円÷観光消費額 441,789 百万円）、雇用者所得係数を 0.24（雇用者所得誘発額 104,682 百万円÷観光消費額 441,789 百万円）とし、経済波及効果を算出する。

糸満市年間観光消費が 49,348 千円発生した場合、直接効果は最大で 42,439 千円（49,348 千円×0.86）、雇用者所得は、最大 11,844 千円（49,348 千円×0.24）と推計される。

したがって、直接効果から発生する雇用者所得 11,844 千円を糸満市～那覇空港直行バス路線による経済波及効果と想定する。

図表 88 観光消費による経済波及効果(総合効果)

	経済波及効果 (生産誘発額) (百万円)	付加価値効果 (百万円)	雇用者所得 誘発額 (百万円)	雇用効果 (人)
直 接 効 果	381,447	185,782	104,682	52,581
1 次 間 接 波 及 効 果	178,323	91,584	43,069	17,236
2 次 間 接 波 及 効 果	101,790	60,864	25,844	9,654
経済波及効果(総合効果)	661,560	338,230	173,595	79,471
観 光 消 費 額	441,789			
(誘 発 倍 率)	(1.5 倍) = 経済波及効果/観光消費額			

	(百万円)
観光消費額	441,789
経済波及効果	661,560
(誘発倍率)	1.50倍

※ 平成 22 年度観光統計実態調査（観光消費による経済波及効果の推計） 報告書より

(5) 事業収支と波及効果による評価

事業性を評価するためには、事業収支の評価と波及効果の評価の 2 つから評価するものとする。

事業収支の評価が赤字になったとしても経済的波及効果がそれを上回るならば、その路線は『存続』と評価できる。

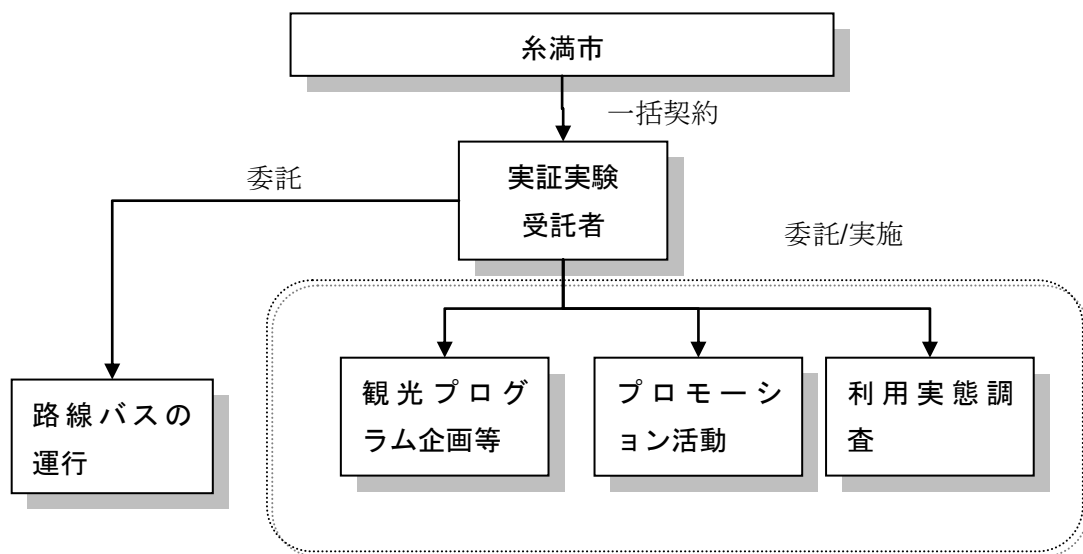
経済効果 > 赤字額・・・存続

5. 実証実験に向けて

5-1. 事業スキーム

実証実験においては、実証実験実施に対する企画を提案してもらい、その中から優れた提案を行った者を選定するプロポーザル形式による受注企業を決定し、受注企業から実証実験に係る各種事業の実施や契約等を行う。

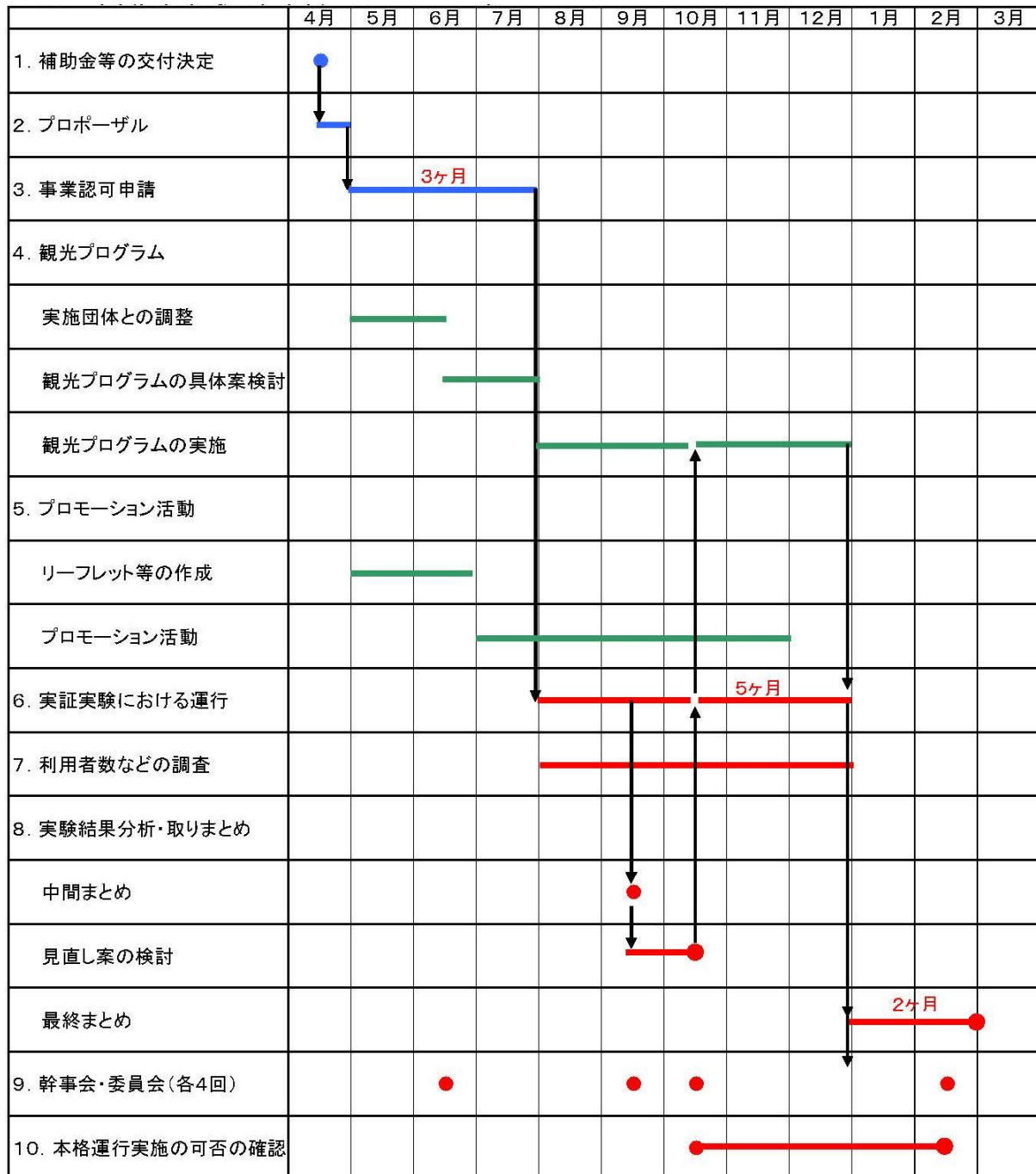
▼実証実験の実施体制イメージ



５－２．事業スケジュール

実証実験期間は、準備期間３ヶ月、運行期間５ヶ月、成果のとりまとめ等２ヶ月の合計１０ヶ月程度を想定する。

▼事業スケジュール



新しい公共交通検討事業調査報告書（概要版）

（那覇空港直行バス路線実証実験計画策定）

発 行 平成 26 年 3 月

発行者 沖縄県糸満市

糸満市企画開発部政策推進課

〒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