

1章 糸満市の交通体系に関する現況等

1-1 上位関連計画における交通体系に関わる施策の整理

上位関連計画における都市づくりの目標と公共交通の方向性に関する記述について整理する。

(1) 那覇広域都市計画「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」

(平成 16 年 3 月 沖縄県、目標年次：平成 32 年)

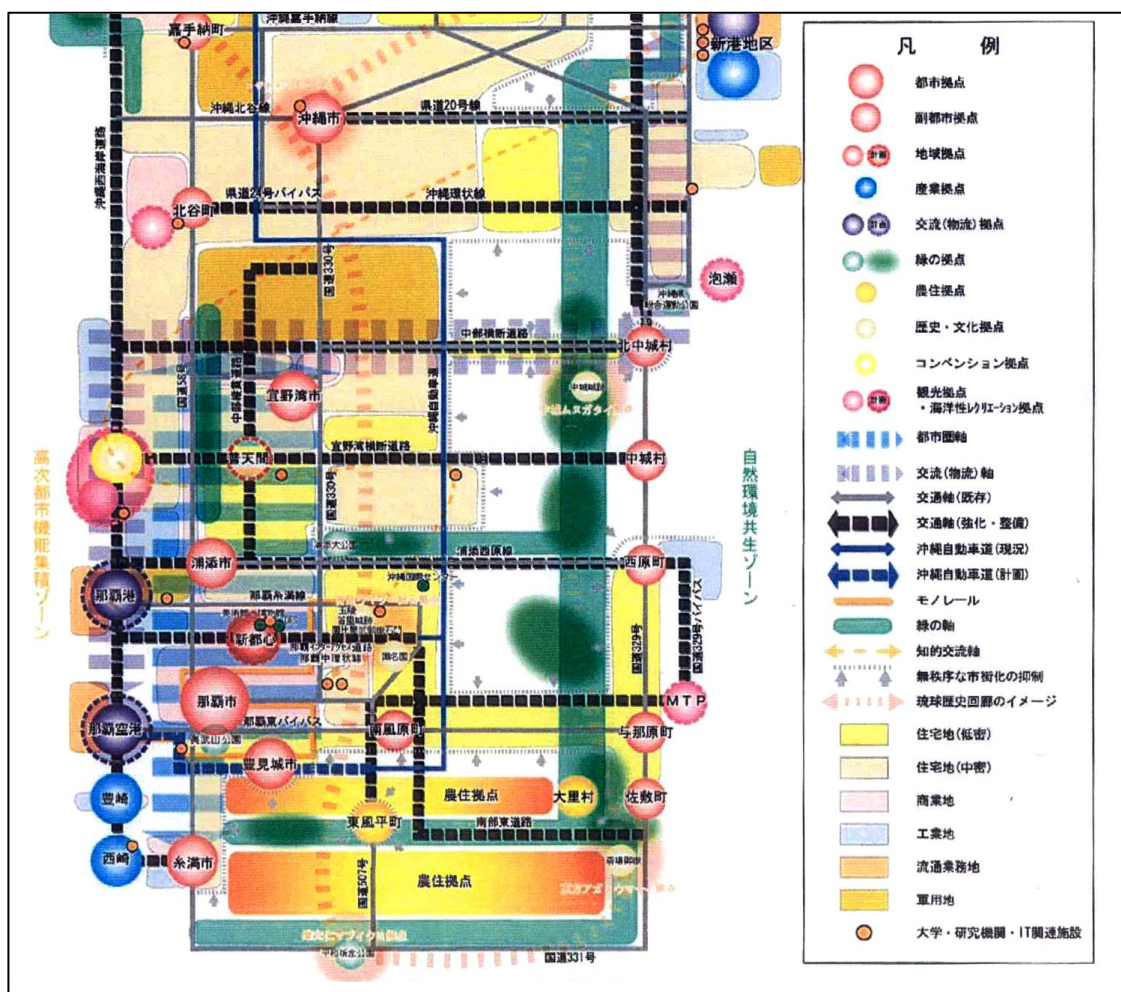
◆基本方針・将来都市構造

本区域においての広域的な都市づくりの位置づけを「歴史交流都市圏・ウフマチ(連携し、大きく発展する街)」とし、以下の3つの基本方針を掲げている。

将来都市構造については図のような内容が示されており、糸満市街地と西崎を結ぶ交通軸の強化・整備が方向性として示されている。

(基本方針)

- ①地域の歴史・自然・文化をいかし、住民主体の都市づくり
- ②重点的・戦略的な施策を推進し、快適で潤いのある都市づくり
- ③都市機能相互の連携を重視し、交流を促進する都市づくり

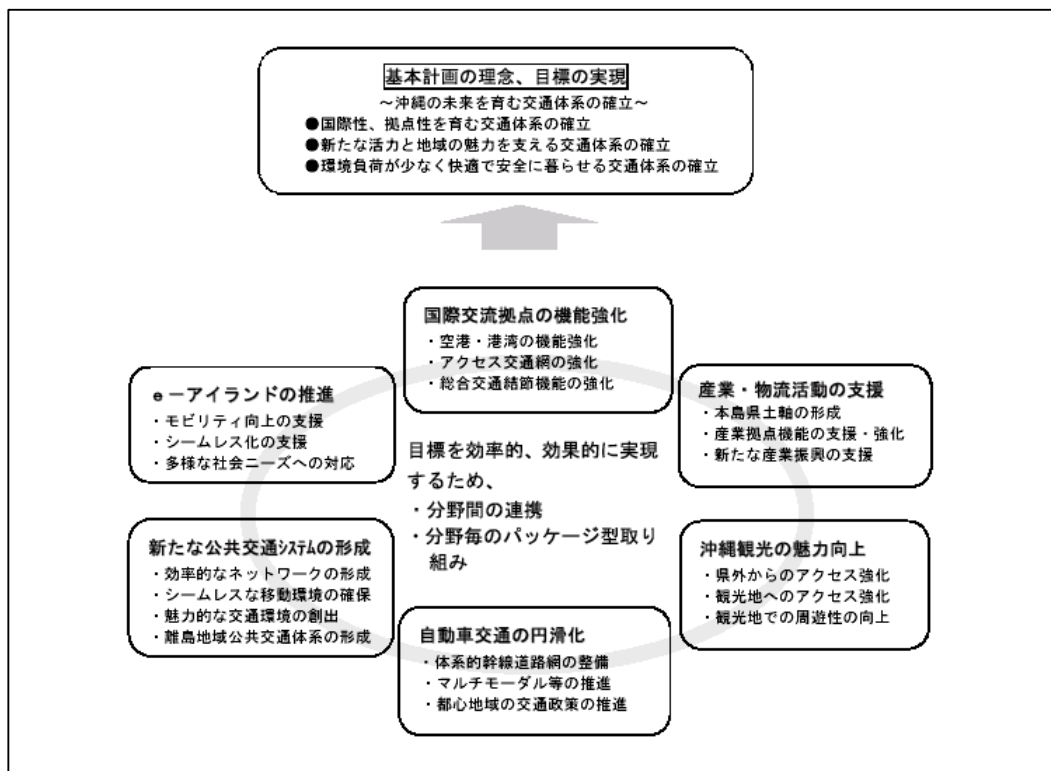


(2) 沖縄県総合交通体系基本計画（平成14年 沖縄県、目標年次：平成32年）

① 基本理念と施策

計画理念を「沖縄の未来を育む交通体系の確立」と掲げ、それを支える3つの基本目標を設定している。さらに、その目標実現に向けた戦略として以下の6つの分野を推進することとしている。

【計画目標と施策の関係】



② 施策の具体化に向けた方策

- ・公共交通や交通結節点整備は、多くの戦略的推進分野で重要となる施策であるため、比較的小規模な基盤整備で実施可能なものから、随時取り組みを図る。
- ・その際は、関連施策との連携、地域の交通ニーズ、実現化手法等の検討を図り、長期的な施策展開方向も見据えた効率的な実施を展開する。

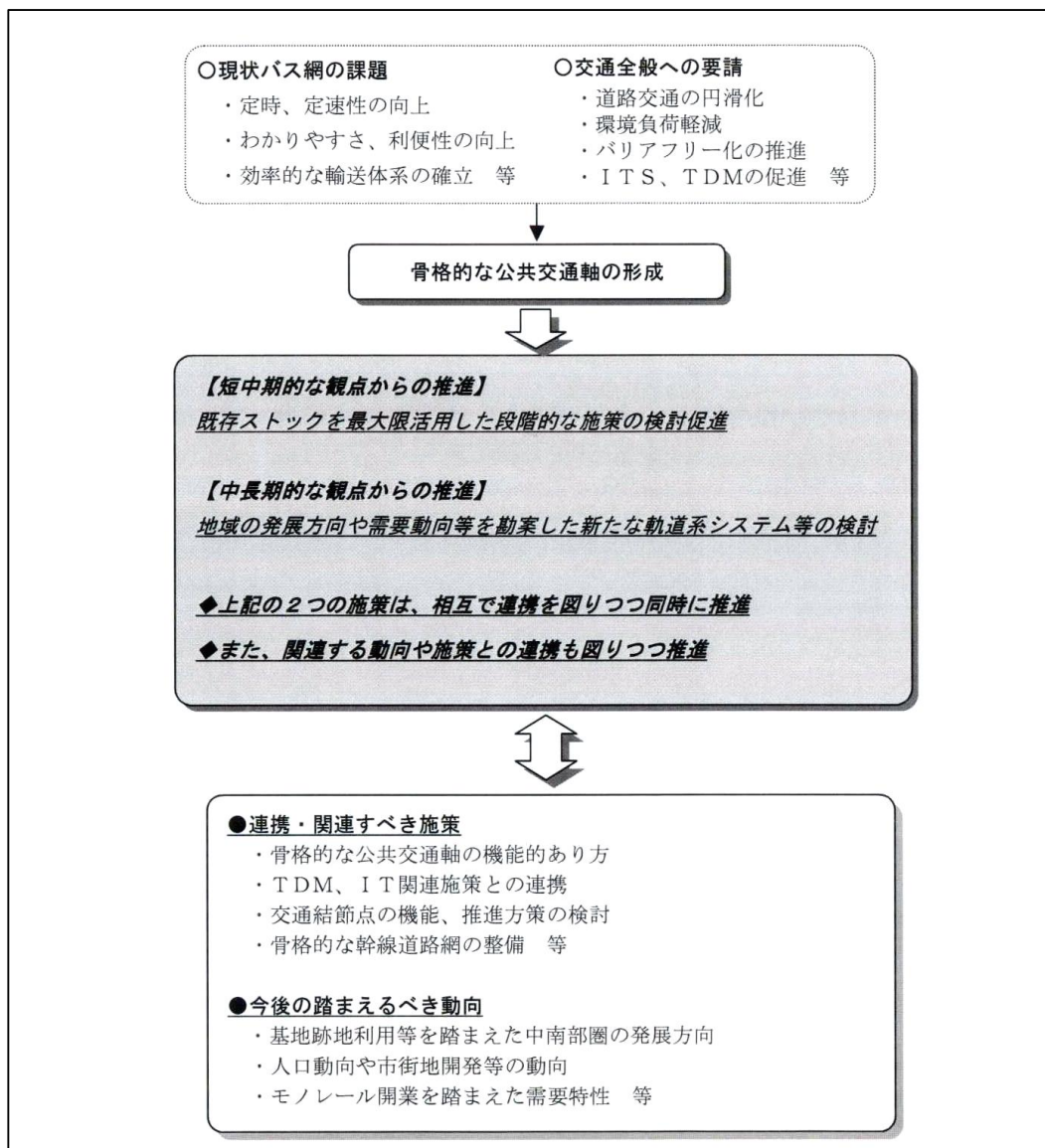
短期～中期で取り組む施策

- ・基幹バスや新たな高速バスシステムの導入促進

中期～長期で取り組む施策

- ・新たな軌道系交通システム導入やモノレール延伸の検討
- ・地域公共交通網の形成（郊外フィーダ型バス、デマンド型バスシステム、短距離移動システム等）
- ・リゾート型公共交通システムの導入促進

【公共交通に関する施策の展開方針】



③計画推進に向けて

計画、事業の円滑且つ効率的な推進のための新たな手法等の検討

- ・ 積極的 PR、PI 活動の推進（計画段階からの意見・ニーズの反映、情報公開等）
- ・ 総合交通体系のモニタリング（施策進捗の評価等）とメンテナンスの実施
- ・ 費用対効果等の把握、官、民、地域等の役割分担や運営方策等の検討（PFI などの新たな整備手法、交通を地域で支えるための仕組み）等

新たな公共交通システム導入に向けた継続的且つ重点的な検討

- ・ 基幹バスシステムなど段階的なシステムの早期実現化方策の検討
- ・ 地域レベルの公共交通網や交通結節点の実現化に向けた具体的検討
- ・ TDM 施策及び関連する各種社会実験の実施・検討 等

(3) 第3次糸満市総合計画 後期基本計画

(平成18年 糸満市、目標年次：平成22年)

①まちづくりの将来像

「海幸・陸幸の史都 糸満市をめざして」

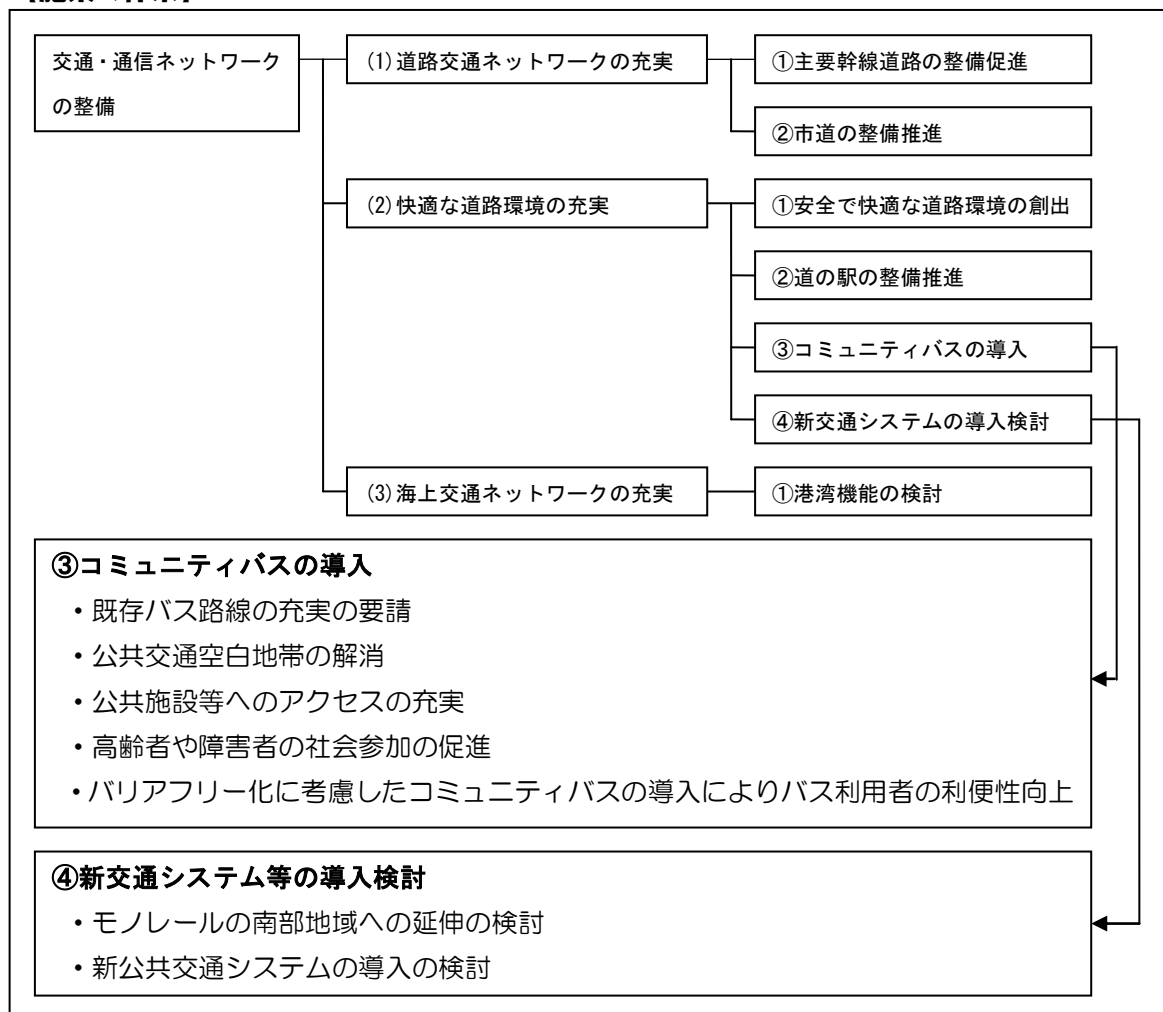
②まちづくりの目標（将来像実現に向けた都市像）

- ・ 風格都市づくり（教育と文化）
- ・ 安心都市づくり（保健医療・福祉・防災）
- ・ 潤い都市づくり（環境）
- ・ 魅力都市づくり（都市基盤）
- ・ 活力都市づくり（産業）
- ・ 平和都市づくり（平和・交流）
- ・ 協働都市づくり（まちづくり基盤）

③公共交通に関する記述 ～交通・通信ネットワークの整備～

公共交通に関しては、まちづくりの目標の1つである「魅力都市づくり」のうちの「交通・通信ネットワークの整備」の中で、以下のような施策が位置づけられている。

【施策の体系】



(4) 糸満市都市マスタープラン（平成16年 糸満市、目標年次：平成23年）

①都市マスタープランの将来像

将来像

「歴史と文化豊かなまちづくり」

具体的な整備方向

「ふるさと薫るまちづくり」

- ・糸満市の豊かな歴史と文化のある地域資源を再生し、大人にふるさとを体感させる。
- ・これまでの新たなまちづくりを継承、創造し、今の子どもたちが誇れるふるさとをつくる。

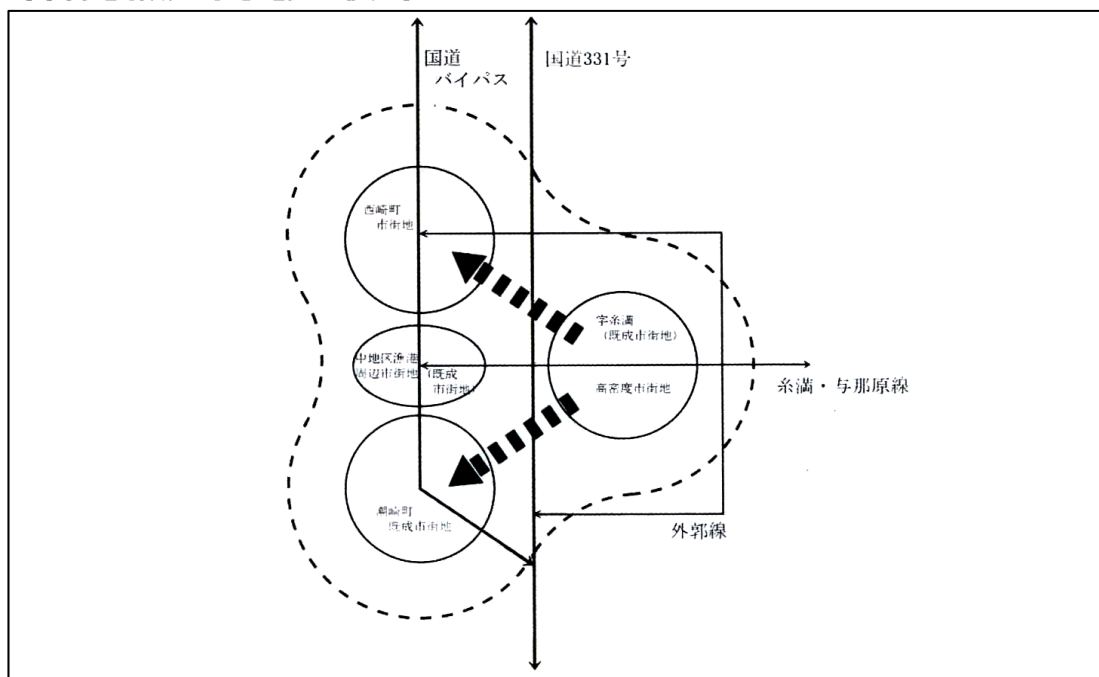
②将来の都市構造

将来の都市構造として、「市街地の形成過程に沿った住環境の整備」、「個性ある市街地の整備と中心地区の創造」、「歴史ある緑豊かな街づくり」、「小丘陵を活かした農村集落の保持」の4つが掲げられており、「個性ある市街地の整備と中心市街地の創造」において、交通ネットワーク形成に関わる記述がなされている。

（個性ある市街地の整備と中心市街地の創造（ハーレー・パーク整備構想））

糸満市の市街地は字糸満・西崎町・潮崎町に分極し、立地要因が異なるため、それぞれの地域に合った市街地整備が必要であり、またそれぞれの市街地の一本化を図り、統合する地域としての既成市街地の整備が求められる。

【市街地構成と中心地区の位置】



③都市整備の方針

都市整備の方針では以下の記述がなされている。

公共交通機関

公共輸送機関の定時、定速、大量輸送を実現するために、バス交通については、路線網及び運行回数の充実を促進する。

新交通システムとしてモノレールや路面電車等の導入についても今後検討する。

環境や健康への配慮

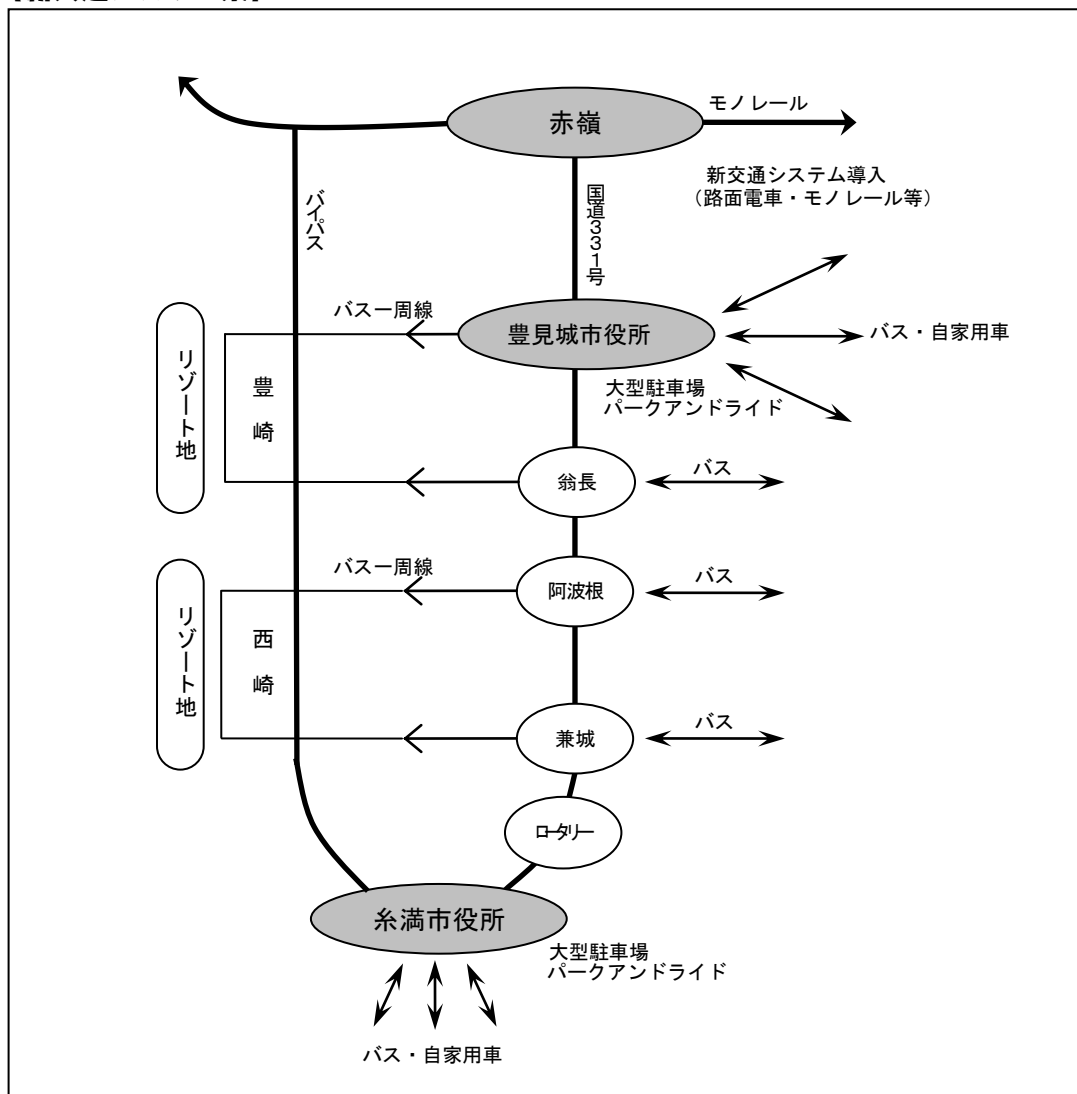
新交通システムの検討により、渋滞の緩和、環境保全、安全性の確保、インフラの有効活用等、安全で環境にやさしい交通社会の構築を図る。

④これからの課題と実現に向けて

新公共交通システムの検討

「新交通システムには環境にも配慮したガイドウェイバス、モノレール、簡便な軌道電車等があり、今後検討を行いながら将来の新交通システムの導入実現を図る。」こととされている。

【新交通システム案】



(5) 糸満市中心市街地活性化基本計画（平成16年3月 糸満市）

① 中心市街地活性化のための目標、整備方針

目標

「海街いとまんを体感できる街づくり」

整備方針

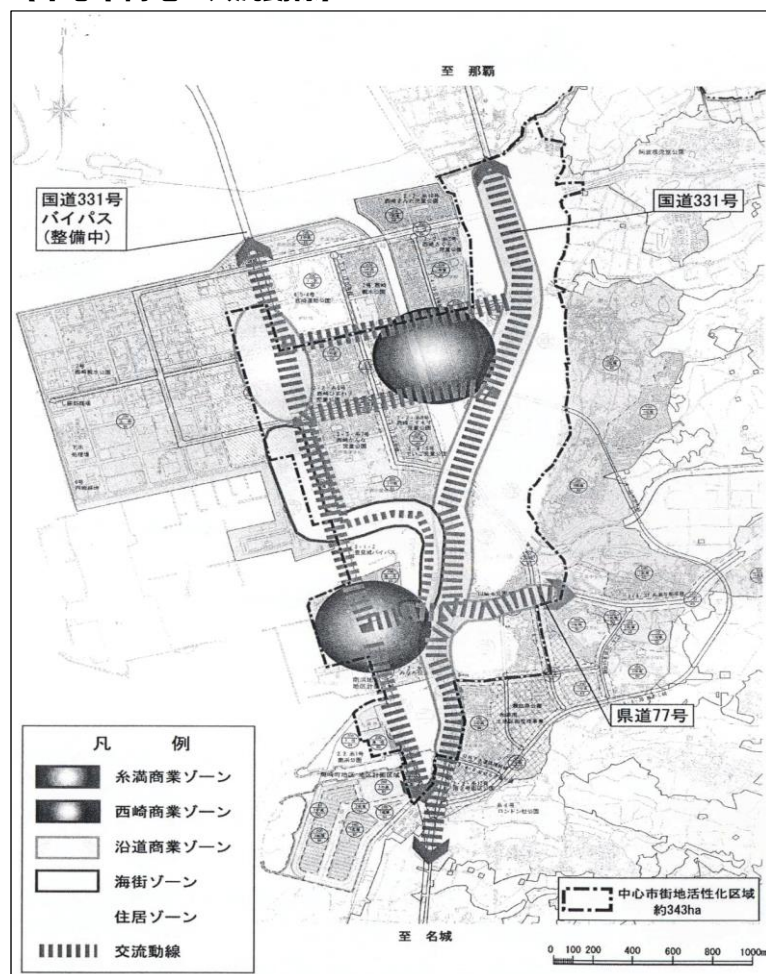
- 1) 体験できるイユマチ、海街
海を中心に考え、海を感じ取れ、体感できるまちづくりに努める。
- 2) 旧暦文化にふれあう街
旧暦の生活リズムや文化等にふれられ、交流できる空間形成を図る。
- 3) 活気あるあきねーの街
地域特産物を活かし、活気ある商売が営めるように創意工夫した取り組みを図る。

② 中心市街地活性化のための事業内容

街めぐりバス運行事業の検討

中心市街地を巡り、買物等の利便性を向上させるためタウンバスの運行を検討する。実施については長期的な視点で糸満市、TMO、商業者を実施予定者として検討する。

【中心市街地の交流動線】



(6) 糸満市観光振興実行計画（平成11年 糸満市）

①基本理念・目標

基本理念：1) ひかりのまち 2) みどりのまち 3) いのりのまち

基本目標：1) 史跡にルーツを、戦跡に平和を学ぶ糸満観光

2) 海を活かし、海に活かされる糸満観光

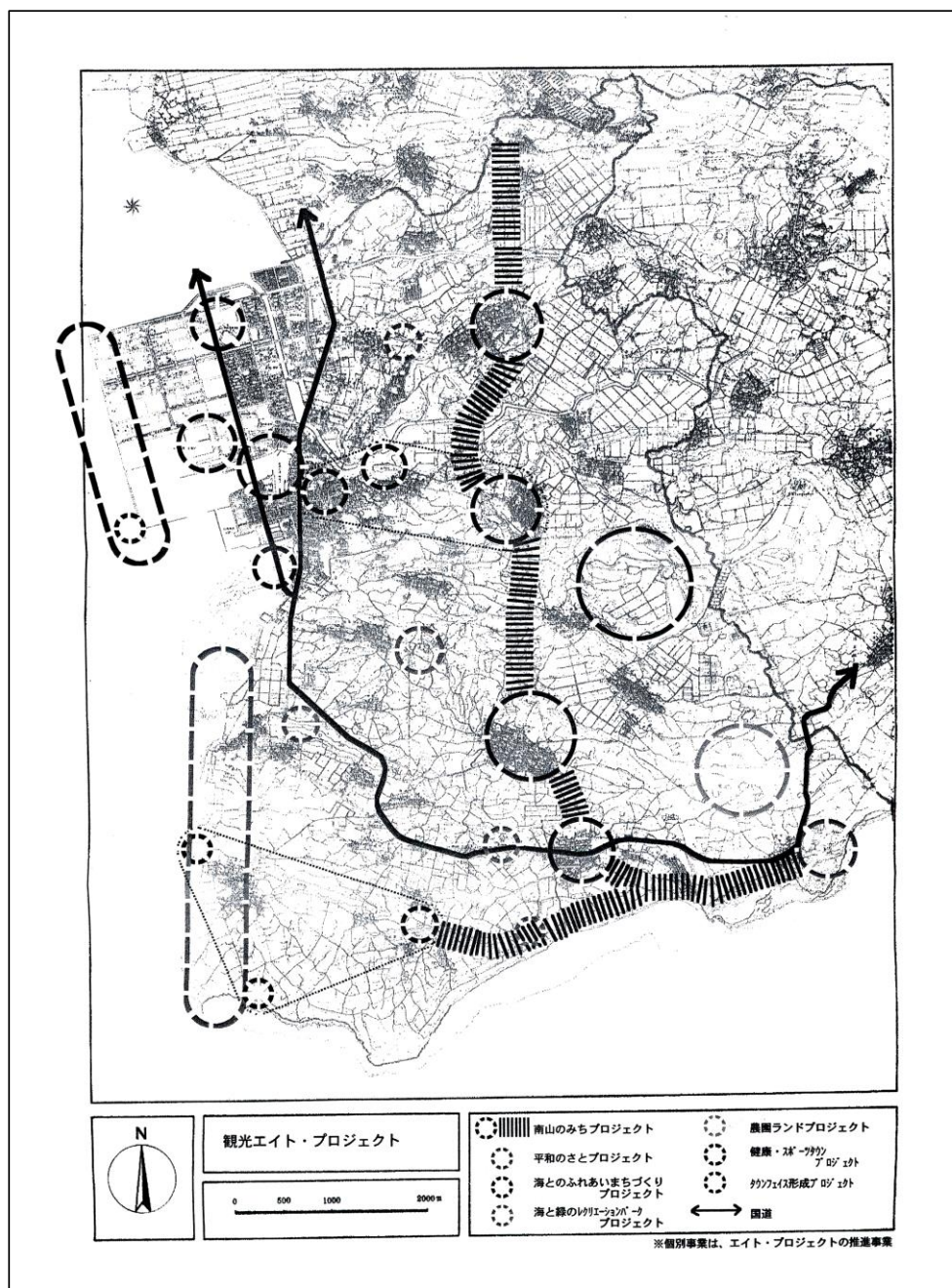
3) 緑を育み、健康をみがく糸満観光

4) まちぐるみで支え、育てる糸満観光

②基本方針・施策

基本理念と基本目標を具現化するため、8つの個別プロジェクトからなる「観光エイト・プロジェクト」が位置づけられている。

【観光エイト・プロジェクトによる糸満市内のネットワーク】



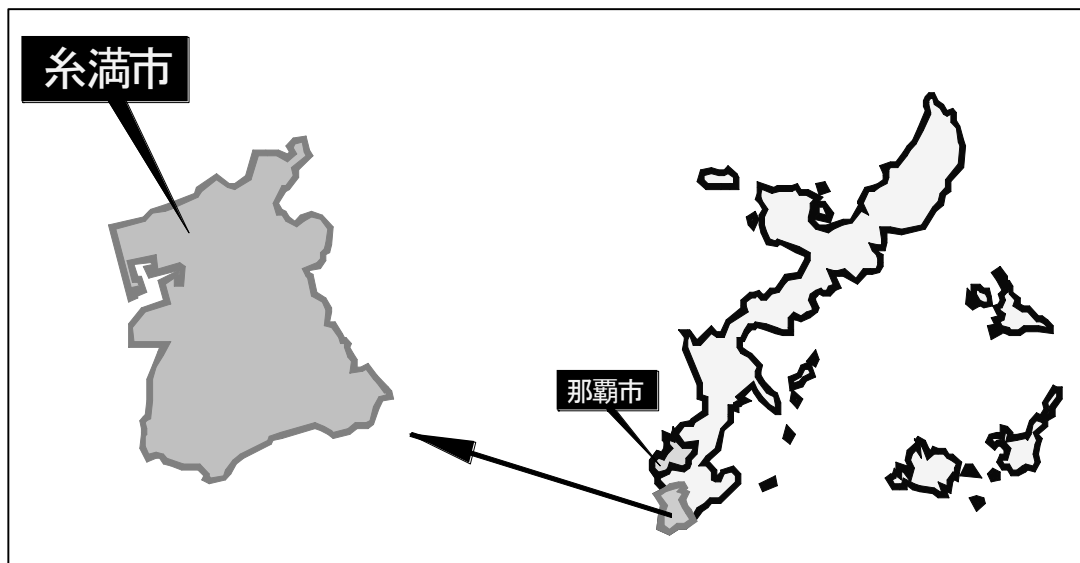
1-2 糸満市の現況

(1) 糸満市の広域的位置

糸満市は沖縄本島の最南端、北緯 26 度 8 分・東経 127 度 40 分に位置し、東側は太平洋、西側は東シナ海に面しており、北側を豊見城市、東側を八重瀬町に接している。

県都那覇市からの距離は約 12km で、国道 331 号等によって結ばれており、沖縄の玄関口である那覇空港からは約 30 分の距離にある。

総面積は 46.63 km²（平成 15 年 10 月 1 日現在）で、東西に 8km、南北に 20km の広がりを見せている。



(2) 地域区分

糸満市は 34 の字に区分されており、糸満・西崎・兼城・高嶺・三和の 5 つの地域に分かれている。この地域区分を本調査にあたっての前提とし、区分ごとに人口分布状況や交通の状況等を整理することとする。

糸満地域：糸満、潮崎、西川町

西崎地域：西崎町

兼城地域：照屋、兼城、阿波根、潮平、座波、賀数、北波平、武富

高嶺地域：豊原、与座、大里、国吉、真栄里、新垣

三和地域：真壁、宇江城、真栄平、伊敷、名城、小波蔵、糸洲、南波平、喜屋武、東里、福地、山城、伊原、米須、大度、摩文仁

(3) 人口特性

①人口

平成 18 年 7 月 31 日時点の糸満市全体の人口は 57,340 人である。字別に見ると、西崎町が 10,739 人(18.7%)で最も多く、次いで糸満が 10,361(18.1%)人、兼城が 4,305 人(7.5%)、となっている。

②高齢化率

平成 18 年 7 月 31 日時点での糸満市全体の高齢化率は 14.9%であり、字別に見ると、小波蔵が最も高く 63.2%、次いで束里が 35.3%、名城が 34.7%となっている。また、高齢化率 14.0%以上を 8 割以上の字が、超高齢社会の高齢化率（25%以上）を 3 割以上の字が上回っている状況である。

（高齢化率 25%以上の字）

豊原、国吉、真壁、真栄平、伊敷、名城、小波蔵、喜屋武、束里、山城、伊原、摩文仁

③人口密度

平成 18 年度 7 月 31 日時点の、糸満市全体の人口密度は 13.2 人/ha である。字別に見ると、西川町が最も高く 145.2 人/ha、次いで糸満が 83.9 人/ha、潮平が 58.7 人/ha となっている。市街地の字では高い値となっているが、農村部の人口密度は非常に低い。

【地区別人口・高齢化率・人口密度の状況】

地域区分		面積（可住地面積）（ha）	人口（人）	高齢化率	人口密度（人/ha）
地域名	字名				
糸満地域	糸満	123.5	10,361	19.7	83.9
	潮崎町	49.7	167	9.6	3.4
	西川町	14.1	2,047	14.6	145.2
西崎地域	西崎町	314.1	10,739	5.3	34.2
兼城地域	照屋	110.8	1,934	14.7	17.5
	兼城	92.4	4,305	11.2	46.6
	阿波根	189.1	3,400	8.4	18.0
	潮平	71.8	4,217	7.2	58.7
	座波	189.9	1,733	18.7	9.1
	賀数	51.9	1,705	8.9	32.9
	北波平	85.2	569	21.1	6.7
	武富	92.7	1,941	17.3	20.9
	豊原	70.2	284	26.8	4.0
高嶺地域	与座	202.9	779	24.4	3.8
	大里	216.1	2,080	17.8	9.6
	国吉	91.8	443	28.2	4.8
	真栄里	260.0	2,319	16.1	8.9
	新垣	137.6	660	16.7	4.8
	真壁	210.5	1,130	27.3	5.4
三和地域	宇江城	88.8	139	23.7	1.6
	真栄平	200.2	674	31.3	3.4
	伊敷	46.4	90	25.6	1.9
	名城	84.7	424	34.7	5.0
	小波蔵	66.4	340	63.2	5.1
	糸洲	60.0	207	24.2	3.5
	南波平	37.9	288	23.6	7.6
	喜屋武	253.4	1,239	29.1	4.9
	束里	141.3	139	35.3	1.0
	福地	71.4	230	24.8	3.2
	山城	78.9	129	26.4	1.6
	伊原	83.8	242	26.9	2.9
	米須	199.6	1,186	20.7	5.9
	大度	163.7	761	17.6	4.6
	摩文仁	193.7	439	26.0	2.3
合計		4344.5	57,340	14.9	13.2

人口：市提供資料、面積：統計いとまん より

(4) 道路現況

糸満市では国道 331 号と県道 9 路線により幹線道路網が形成されている。

平成 11 年度道路交通センサスによると、平日 12 時間交通量が最も多い観測地点は兼城で、次いで照屋、阿波根となっている。休日も兼城が最も多く、次いで真栄里、照屋となっている。混雑度が最も高いのも兼城であり、次いで照屋、座波となっているがほとんどの区間は混雑度 1.0 未満である。

(5) 施設分布状況

糸満市内の主要な施設の分布状況は図―5 のとおりである。

No.	名称	No.	名称	No.	名称
公共施設		34	糸満市立図書館	64	ひめゆりパーク
1	糸満市役所	35	糸満青年の家	65	サラバンダ
2	糸満市立中央公民館	36	西崎球場	66	おきなわファミリーランド
3	糸満消防署	37	西崎総合体育館	67	琉球ガラス村
4	糸満市がじゅまる児童センター	38	西崎陸上競技場	68	名城ビーチ
5	糸満高等学校	39	西崎運動公園プール	69	琉球の館
6	沖縄水産高等学校	40	スポーツロッジ糸満	70	琉球漆器
7	沖縄県立西崎養護学校	公園・緑地		71	比嘉酒造
8	糸満中学校	41	高瀬緑地	72	上原酒造所
9	三和中学校	42	西崎親水公園	73	糸満工芸陶苑
10	高嶺中学校	43	真壁公園	74	木彫館
11	兼城中学校	44	ロンドン杜公園	75	糸満市公設市場
12	西崎中学校	45	山巔毛公園	76	糸満市観光農園
13	潮平中学校	46	西崎近隣公園	77	沖縄平和祈念堂
14	糸満小学校	47	みなと公園	78	沖縄県立平和祈念資料館
15	糸満南小学校	48	西崎運動公園	79	ひめゆり平和祈念資料館
16	喜屋武小学校	49	南浜公園	80	南山カントリークラブ
17	米須小学校	50	平和祈念公園	81	パームヒルズゴルフリゾート
18	真壁小学校	51	糸満海のふるさと公園	82	糸満漁港
19	高嶺小学校	史跡・文化施設		83	喜屋武漁港
20	兼城小学校	52	白銀堂	病院・福祉施設	
21	西崎小学校	53	山巔毛	84	南山病院
22	潮平小学校	54	幸地腹門の墓	85	白銀病院
23	光洋小学校	55	南山城跡	86	勝連病院
24	糸満警察署	56	具志川城跡	87	南部病院
25	那覇地方法務局糸満出張所	57	米須貝塚	88	介護老人保健施設サクラピア
26	糸満郵便局	景観・景勝地		89	糸満清明病院
27	糸満新島郵便局	58	喜屋武岬	90	糸満市社会福祉協議会
28	兼城郵便局	59	米須海岸	91	沖縄偕生園
29	喜屋武郵便局	60	大度浜	92	白寿会
30	高嶺郵便局	61	摩文仁展望台	93	糸満市高齢者健康づくりセンター願寿館
31	三和郵便局	観光施設			
32	米須簡易郵便局	62	ひめゆりの塔		
33	糸満西崎郵便局	63	平和創造の森公園		

資料： 施設番号1～61：統計いとまん
62～83：糸満市観光振興実行計画策定調査報告書
84～92：沖縄県南部地区医師会ホームページ

1-3 既存路線バスの現況

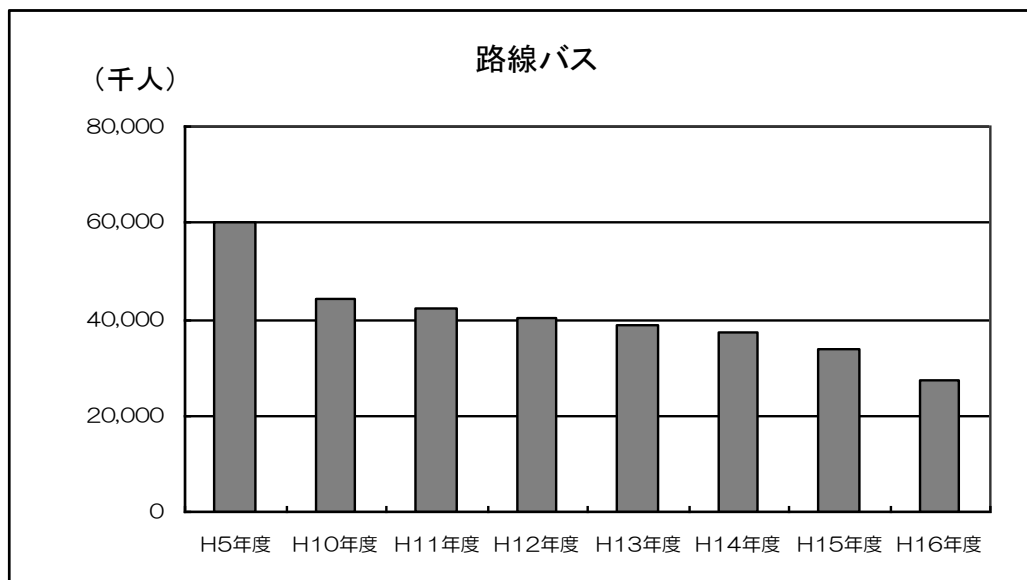
(1) 運行状況

沖縄本島の乗合バス輸送人員の状況は以下のとおりであり、平成5年から平成16年にかけて55%減少しており、年々減少傾向にある。

糸満市内のバス路線の状況は、次頁の表及び図-6のとおりである。沖縄本島には91系統の路線があり、そのうちの市内循環線2路線を含む13路線が糸満市内を通過している。起終点として11路線が糸満バスターミナル、2路線が糸満営業所に乗り入れている（平成18年3月社団法人沖縄県バス協会 バス運行時刻表より）。

県道77号線を境に南北で路線の整備状況に大きな差があり、北側地域は1日に相当数の運行があるのに対して、南側地域の運行は非常に少なくなっている。バス路線運行回数の状況は図-7のとおりである。

	平成5年度	平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度
沖縄本島	60,370	44,378	42,008	40,302	38,905	37,328	33,858	27,166



資料：「平成17年度運輸要覧」沖縄総合事務局運輸部

(2) 赤字路線への補助金拠出の状況

糸満市では、市内を通過・循環しているバス路線のうち、赤字の4路線（6系統）に対して赤字を補填するための補助金を拠出し、市内の公共交通網を維持している状況である。

特に、市内を循環している2路線（国吉線・南部循環線）については、市の負担も大きく、改善すべき路線である。赤字路線バス事業費の推移は次頁のとおりである。

【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	10	10	8	8	那
34	糸満 (東風平) 線	那覇	開南・国場・東風平・富盛	糸満バ	35 (4)	37 (4)	16 (-)	17 (-)	沖
35	糸満 (志多伯) 線	那覇	開南・寄宮・国場・志多伯・ 座波	糸満バ	26 (2)	24 (1)	20 (2)	18 (-)	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	8	8	7	7	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	24	24	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	12	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 (2)		—	—	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	85	84	62	60	琉・ 沖
	糸満(西高校・ 西崎)線		開南・旭橋・那覇西高校前・ 高良・西崎		6	6	10	10	
	糸満(航空隊) 線		開南・旭橋・航空隊前・高良・ 潮平		9	10	6	8	
	糸満(航空・西崎・ 市役所) 線		開南・旭橋・航空隊前・高良・ 西崎・市役所	糸満 市役所	10	10	—	—	
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	13 (2)	13 (3)	11 (2)	11 (3)	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		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		6		琉

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

資料：「バス運行時刻表」(社) 沖縄県バス協会

【糸満市赤字路線バス事業費の推移】

単位：千円

路線名	平成15年度			平成16年度			平成17年度		
国吉線 (琉球バス)	2,442	補助額	1,047	2,479	補助額	1,006	1,441	補助額	594
		市負担	1,395		市負担	1,473		市負担	847
南部循環線 (琉球バス)	19,893	補助額	7,499	19,670	補助額	7,182	14,389	補助額	5,213
		市負担	12,394		市負担	12,488		市負担	9,176
玉泉洞糸満線 (琉球バス)	6,130	補助額	2,504	7,050	補助額	3,358	312	補助額	2,425
		市負担	3,626		市負担	3,692		市負担	3,887
糸満新里線 (沖縄バス)	3,901	補助額	550	3,321	補助額	539	3,846	補助額	574
		市負担	3,351		市負担	2,782		市負担	3,272
合計	31,816	補助額	11,050	32,520	補助額	12,085	25,988	補助額	880
		市負担	20,766		市負担	20,435		市負担	17,182

(3) バス利用不便地域の分布状況

以下の基準でバス利用不便地域を抽出すると P37 の図のようになり、市内の広い範囲で不便地域が分布している。

バス路線の整備状況は、県道 77 号線を境に大きな差があり、北部の国道・主要地方道沿いの地域は徒歩利用圏域の割合が大きく、公共交通が利用しやすい状況にあるが、南部地域ではバス路線は通っているものの、運行本数が 1 時間に約 1 本程度の路線が多く、公共交通が利用しづらい状況にある。

【バス利用不便地域抽出にあたっての基準】

公共交通空白地域

バス停留所から半径 300m 以内を、停留所まで徒歩で移動できる「徒歩利用圏域」とし、それを超える区域を公共交通が存在しない「公共交通空白地域」とした。

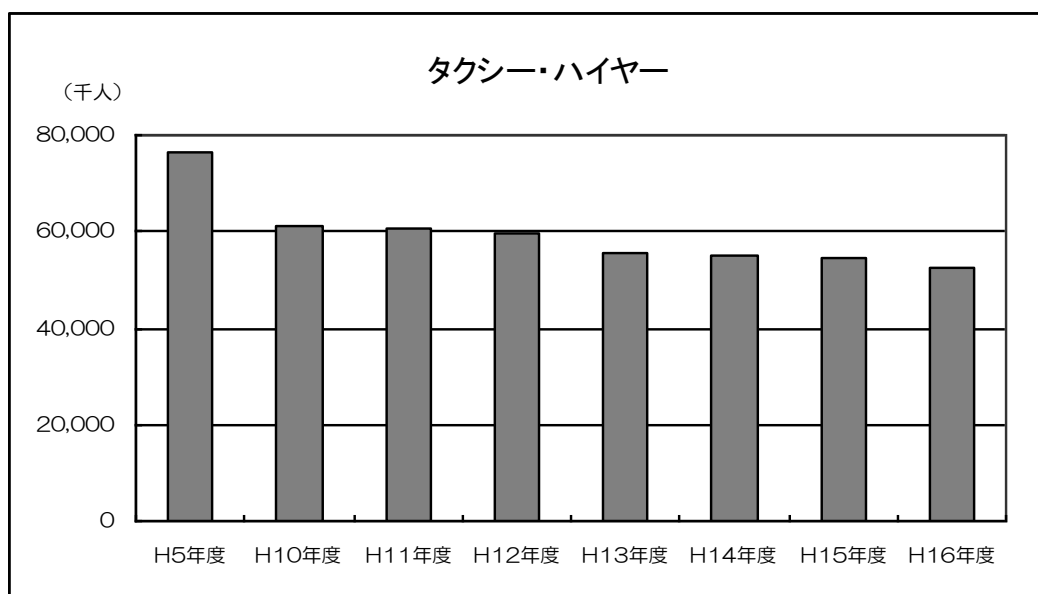
公共交通不便地域

路線バスは運行しているものの、運行回数が少なく利便性が高くない地域を「公共交通不便地域」とした（1 日の運行回数が 15 本未満と設定した）。

1-4 タクシーの現況

沖縄本島のタクシー・ハイヤー輸送人員の状況は以下のとおりであり、平成5年が76,518人であるのに対し、平成16年は52,640人と31%減少している。路線バスと同様年々減少傾向にある。

	平成5年度	平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度
沖縄本島(法人)	71,777	57,127	55,339	54,970	51,672	51,558	50,764	49,318
沖縄本島(個人)	4,741	4,186	5,401	4,743	3,765	3,602	3,671	3,322
計	76,518	61,313	60,740	59,713	55,437	55,160	54,435	52,640



資料：「平成17年度運輸要覧」沖縄総合事務局運輸部

糸満市には以下のタクシー事業者があり、それぞれの車両保有台数は次のとおりである。(平成17年版 沖縄総合事務局陸運事務所 業務概況より)

- ・糸満タクシー (42台)
- ・共和交通 (35台)
- ・南光タクシー (11台)
- ・西宮タクシー (9台)
- ・ときわ交通 (42台)
- ・国際タクシー (16台)
- ・ラッキー交通 (22台)

1-5 施設送迎バスの運行状況

糸満市内の施設送迎バスの運行実態を把握するため、次頁に示す事業者を対象にFAX又はヒアリングにより「所有車両」、「運行ルート」、「運行回数」、「運行時間」、「空席数」、「乗降形式」、「運休日」についての調査を行った。

調査結果は以下のとおりである。

【施設送迎バスの運行状況】

事業者名	糸満自動車学校	糸満市社会福祉協議会	以和貴会(介護老人保健施設サクラビア)	沖縄借生会(沖縄借生園)	白寿会(白寿園)	勝連病院	南部病院
所有車両数	・10人乗り1台 ・15人乗り4台 ・マイクロバス1台	・29人乗り1台	・5人乗り1台 ・7人乗り1台 ・8人乗り5台 ・15人乗り2台 ・25人乗り1台	・中型車1台(その他に障害者リフト車が4台あるが、常時満席)	・バス1台(26人) ・ワゴン(9人)2台 ・リフト車1台	・バス1台(28人) ・大型ワゴン2台(15人) ・ワゴン2台(9人) ・リフト車4台	・バス1台(26人) ・ワゴン(9人)2台 ・リフト車1台
運行ルート	・1：喜屋武・米須方面 ・2：具志頭方面 ・3：西崎・豊見城団地方面 ・4：東風平方面 ・5：小禄方面	・福祉団体等へ貸し出ししているため把握できない。(到着地までのルートが確認できない。)	・運行コースは特に無く、利用者の数や方向によって毎回決定。	・月、土：喜屋武方面 ・火：西川・西崎方面 ・水：旧役所・西崎方面 ・木：米須・大渡方面 ・金：真栄里方面(利用者ごとの自宅送迎)	・各車両1日1ルートで、その日の利用者の状況によってルートが変わる。 ・新規施設利用者が増えれば、その都度ルート変更を行う。	・ワゴン：各車両1日1ルートで、その日の利用者の状況によってルートが変わる。 ・バス：外来患者・従業員・面会者のためのもので、国場十字路と病院間を往復するルート。	・豊見城コース ・具志頭コース *ともに、既存路線バスと同様のコース。(国道331号)
運行回数及び運行時間	・1：4便(9：20～16：30) ・2：7便(9：20～16：30) ・3：7便(9：20～16：30) ・4：7便(9：20～16：30) ・5：7便(9：20～16：20)	・不定期	・朝、夕1回	・朝、夕1回(8：30、16：10)	・朝、夕1回(8：30、16：20)	・ワゴン：1日1往復(利用者が多い場合2往復) ・バス：1日3往復(病院⇄国場十字路)	・豊見城コース：午前5便、午後6便 ・具志頭コース：午前1便
空席数	・15：00コースは混雑しているが、その他の時間帯は70%程度の空席あり。	・借用者の状況によるため把握できていない。	・満席(利用者の数で配車するため空席はない。)	・平均的に5～6席の空席あり	・バス 10～15席 ・ワゴン 3～5席 ※バスは9人以下の場合はワゴン車に変更して運行。	・ワゴン 3～5席(人数が少ない場合は2ルートまでとめて運行することがある。)	・7割空席。
乗降形式	・コース上のどこでも乗車可	・コース上のどこでも乗車可	・自宅のみ	・原則として停留所には停車しないが、コース上であれば乗車可能。	・自宅前まで送迎。新規施設利用者が出れば、ルート内に乗降地を追加。	・ワゴン：自宅前まで送迎。新規施設利用者が出れば、ルート内に乗降地を追加。 ・バス：病院～国場十字路間で原則的には停車しないが、あらかじめ運転手に伝えておけば乗降可。	・決まった停留所で乗降。
運休日	・日曜日、祝日、社内研修日、大綱引き・ハーレー等のイベント時、年末5日、年始3日	・不定期	・日曜日 ・年末年始(12/31～1/2)	・日曜日	・日曜日	・9人・15人乗りは日曜と祝日	・土、日、祝祭日

- ・上記送迎バスのうち、糸満自動車学校のバスは定期・定路線できめ細かく市内を運行しており、空席数もある。
- ・その他の送迎バスは、運行ルートが定まったものではない、空席数が少ない、運行便数が少ない等のことから、市民の生活交通として活用するのは現状においては困難である。

2 章 糸満市の公共交通に関する課題

上位関連計画、既存バス路線等の現況、公共交通利用不便地域の分布状況等から、糸満市の公共交通に関する課題として以下のような事項があげられる。

2-1 目指すべき地域間ネットワークの形成に向けた課題

- ◆上位・関連計画（都市計画区域の整備・開発及び保全の方針、都市計画マスタープラン、中心市街地活性化基本計画）に示される交通軸形成の考え方を踏まえ、下記地域間の連携を強化するような公共交通体系を整備する必要がある。
 - ・字糸満周辺の市街地⇄西崎町
 - ・字糸満周辺の市街地⇄潮崎町
 - ・中心市街地内の施設間

2-2 人口密度及び高齢化率の状況から見た課題

- ◆まとまった居住地が形成されている潮平・兼城・阿波根等の地域が、バス利用不便地域となっており、居住者の利便性向上に向けた公共交通体系整備が必要である。
- ◆喜屋武や東里等市南部の高齢化率の高い地域に公共交通空白地域が多く存在しているため、高齢者の利便向上及び外出促進に資する公共交通体系整備が必要である。
- ◆一方で、これらの地域は人口密度が低く、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も検討する必要がある。

2-3 バス利用不便地域の分布状況から見た課題

- ◆既存のバス路線は、国道 331 号、県道 7 号・77 号に集中しており、阿波根・兼城・潮平のまとまった市街地では、既存のバス路線から遠い状況にあるため対策が必要である。
- ◆各バス路線は糸満バスターミナル及び糸満営業所を起終点としており、主要な公共公益施設が集中している字糸満市街地を通るようになっているが、字糸満市街地と同様に公共公益施設が集積する西崎町とのアクセス性が十分ではないため、結びつきを強化する必要がある。
- ◆主要な公共公益施設に直接乗り入れているバス路線は少なく、各施設間の結びつきが十分確保されていないため、複数の用を足そうとする際には利用しづらい状況にある。そのため、市内の主要な施設を直接結ぶような路線の確保を検討する必要がある。

◆バス停留所の徒歩利用圏内においても、市民の移動ニーズを踏まえ、より多くの目的を満たせるような体系整備を検討する必要がある。

2-4 財政上の視点から見た課題

◆市内を走る赤字 4 路線に対し、通過している他自治体と共同で補助金を拠出しており、そのうちの市内循環線 2 路線については運行を維持するために糸満市が単独で年間約 1,000 万円の補助金を拠出している状況である。そのため、路線バスの利用促進を図りつつ、一方で利用実態に即した公共交通体系として、民間の送迎バスの活用も含めた新たなシステムの構築を検討する必要がある。

