

1. 糸満市の持続可能な地域公共交通の形成に向けた基本的な方針

1-1 地域公共交通の必要性

沖縄県では、日常生活において自動車の利用が普及する「車社会化」が進む一方で、ながらく公共交通の利用者は減少傾向にありました。そのため、多くの交通事業者が赤字経営に苦しみ、運転手など公共交通を支える人材の不足も深刻化しています。加えてコロナウィルス感染症の流行により公共交通の利用者が大幅に減少したことで、近年では路線バスの大幅な減便や路線廃止、タクシーの不足などが起こっています。

一方で、公共交通は生活の質向上や地域活性化、環境負荷低減などの面から、地域社会の維持と発展に不可欠な基盤的サービスとも言えます。特に高齢化が進む現代社会において、自動車免許返納者をはじめとする交通弱者の移動手段としての役割は大きく、将来に向けて公共交通を地域の足として確保していく事が重要となります。

①生活の不安解消と質の向上

高齢化の進展に伴い、運転免許証を自主返納する高齢者が増加しています。公共交通は自動車を運転できない高齢者をはじめ若者など、すべての人々に移動の自由を提供することで、生活の不安を解消し、暮らしやすい地域社会の実現に貢献します。

②地域活性化

地域間の人の流れを創出し、観光客や交流人口の増加を促進することで、地域経済の活性化に寄与します。また、公共交通はコンパクトシティの実現など、まちづくり政策とも密接に連携しています。公共交通網を整備することで、都市機能へのアクセスを向上させ、魅力的な都市空間を創造することができます。

③環境負荷の軽減

自動車利用を抑制し、公共交通利用を促進することで、CO2 排出量の削減など環境負荷の軽減に貢献します。

今後は、行政や交通事業者だけではなく、民間企業やNPO、地域住民などの多様な主体が公共交通の必要性と重要性を共通認識し、皆で連携しながら公共交通の維持・活性化に取り組んでいく事が地域社会の発展にとって必要不可欠です。

(1) これまでの取り組み

糸満市では平成 24 年度から新しい公共交通の検討事業を開始し、住民代表者や有識者、市内民間事業者等で構成する地域公共交通会議を組織し、市内の公共交通のあり方について議論を重ねてきました。また、平成 27 年度以降には住民、事業者向けアンケート調査の結果をもとに那覇や空港への直行バスや、市内を運行するデマンド交通いとちゃん mini の実証運行を実施するとともに、補助対象路線バスを中心に一部再編などを行ってきました。

また、平成 26 年に改定された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、地域公共交通活性化再生法という）」を踏まえ、令和元年度には同法に基づく「糸満市地域公共交通網形成計画」を策定しました。

その後も地域公共交通活性化再生法は数回改正され、その度に目的や対象とすべき交通サービスなどが拡充されるとともに、社会資本整備総合交付金をはじめ財政・税制特例措置なども数多く創設されてきました。また、令和 6 年 5 月には沖縄県全域の上位計画となる「沖縄県地域公共交通計画」が策定され、基本方針である「マイカーに依存しなくても、安心・快適で活力ある沖縄を築く交通社会の実現（クルマから人中心の社会へ）」に向けて動き出しています。

関連法・計画と糸満市のこれまでの主な取り組み

年度	概要
H19	地域公共交通活性化再生法の施行 ✓ 地方公共団体は「 地域公共交通総合連携計画 」の作成が可能となり、国の認定を受けた場合には法律・予算の特例措置で支援
H20	送迎バス活用モデル事業「ブーゲンビリア号」の運行開始
H24	糸満市地域公共交通会議の発足
H25	交通政策基本法の施行 ✓ 交通に関する施策についての基本理念、国及び地方公共団体の責務を定める
H26	地域公共交通活性化再生法の改正 ✓ 地方公共団体は「 地域公共交通網形成計画 」「 再編実施計画 」の作成が可能となり、国の認定を受けた場合には法律・予算の特例措置で支援
H27	糸満～那覇空港直行バス、いとちゃん mini（三和・高嶺地区）実証運行
H28	糸満～那覇空港直行バス、いとちゃん mini（全域）実証運行
H30	いとちゃん mini 試験運行開始 国吉線代替運行、玉泉洞糸満線や南部循環線のサービス水準を見直し
R1	糸満市地域公共交通網形成計画の策定（計画期間：R2～R6）
R2	地域公共交通活性化再生法の改正 ✓ 地方公共団体が「 地域公共交通計画 」（旧網形成計画）を作成することを努力義務化 ✓ 従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）を位置付け、地域の移動ニーズにきめ細かに対応 ✓ 定量的な目標（利用者数等）の設定、毎年度の評価等により、データに基づくPDCAを強化 ✓ 地域公共交通利便増進事業（旧再編実施計画）等の地域公共交通特定事業（新規3分野を含む計8分野）を記載し、地域公共交通利便増進実施計画等について、国の認定を受けた場合には、法律の特例措置で支援 ✓ 地域公共交通計画の策定と補助制度の連動化 交通事業者による那覇空港直行バスの運行開始（ハーレーエクスプレス、189番糸満空港線）
R3	南部循環線（107・108）延伸と上限運賃を設定（玉泉洞糸満線の一部区間運賃も改定） いとちゃん mini の最大運賃変更、バス停見直し、最短予約時間短縮、運行時間拡大、台数見直し いとちゃん mini 本格運行へ移行
R4	新・沖縄 21 世紀ビジョン基本計画 ✓ 公共交通の持続可能性の確保 沖縄県総合交通体系基本計画の改正 ✓ 県土の均衡ある発展を支え 120 万都市の生産性を高める骨格的な公共交通システムの導入 ✓ 公共交通の持続可能性の確保 いとちゃん mini のバス停見直し
R5	地域公共交通活性化再生法の改正（リ・デザイン） ✓ 目的規定に多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」と、国の努力義務として関係者相互間の連携と協働の促進を追加 ✓ 地域公共交通利便増進事業においてエリア一括協定運行事業を創設 ✓ その他、社会資本整備総合交付金を含め財政・税制特例措置を数多く創設
R6	沖縄県地域公共交通計画の策定（計画期間：R6～R11） ✓ 「葉の交通」を担う1次生活圈（市町村）では地域自らが交通をリ・デザインする意識を一層高めつつ中心的な役割を果たす ✓ 「枝や幹の交通」にあたる広域圏（県、国）はリーダーシップを持ち、市町村を支援しつつ広域的な視点から計画の推進を担う重要な役割を果たす ✓ 全ての交通事業者や関係者がこれまで以上に相互協力・連携しながら、地域公共交通が抱える現状の局面打開と持続性のある地域社会づくりに向けエネルギーを持って取り組むことが重要 糸満市地域公共交通計画の策定（計画期間：R7～R11） ※前網形成計画の見直し

青字：国や県における関連法・計画の動向 赤字：糸満市の主な取組

(2) 計画の見直し

令和2年に改正された地域公共交通活性化再生法では、これまでの「網形成計画」から「地域公共交通計画」と計画名称が変更になるとともに、地方公共団体による作成を法的に努力義務化されました。

また、地域公共交通計画は従来の計画から更に対象や内容、位置づけ、実効性確保のそれぞれの面が拡充された新たな計画とすることで、地域交通に関する各種の取組を更に促進していくことを目的としています。

地域公共交通計画と従来の計画との違い

	地域公共交通計画（令和2年～）	網形成計画（平成26年～）
計画の対象	<ul style="list-style-type: none">ネットワークの確保・充実に加え、ダイヤや運賃などの面からもサービスを総合的に捉え改善や充実に取り組む地域の輸送資源を総動員する具体策を盛り込むことができる	<ul style="list-style-type: none">バス路線などの専ら公共交通のネットワークの確保・充実（主に路線の再編や新規整備）を対象
位置づけ	<ul style="list-style-type: none">地方公共団体による作成を法的に努力義務化基本的に全ての地方公共団体において計画の作成や実施に取り組む	<ul style="list-style-type: none">地方公共団体による作成が可能
実効性確保	<ul style="list-style-type: none">定量的な目標の設定や毎年度の評価などの仕組みを制度化定量的なデータに基づくPDCAの取組を強化	<ul style="list-style-type: none">可能な限り具体的な数値指標を明示原則、計画終了時・見直し時に達成状況进行评估

出典：「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（入門編）」

(3) 糸満市における「地域公共交通計画」の位置づけ

地域公共交通活性化再生法（第5条）では、「地域公共交通計画」とは、当該市町村の区域内について、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画とされており、いわば地域にとって望ましい旅客サービスの姿を明らかにするマスタープランと言えます。

糸満市では、目指すまちの姿と将来像を示した上位計画である「糸満市総合計画」の実現に向けて、将来の都市構造を示した「糸満市都市マスタープラン」と綿密に連携を図りながら取り組む事が重要であることから、地域公共交通計画を「地域にとって望ましい交通の姿を明らかにするマスタープラン」として位置づけます。

第5次糸満市総合計画（令和3年3月）

〈基本理念〉

- ・ 光のまち 果てしない希望を抱き飛躍的前進をめざすまち
- ・ 緑のまち 自然を保護し健康で快適な住みよいまち
- ・ 心のまち 平和を願い情操性豊かな明るいまち

〈将来像〉 **つながり**を深めチャレンジするまち糸満市

〈目指すまちの姿〉



実現

糸満市都市マスタープラン（令和6年6月）

つながりが生み出す新しいまちのカたち
〈将来の都市構造イメージ〉



糸満市地域公共交通計画（令和7年2月）

つながりを生み出す新しい移動サービス
〈将来公共交通ネットワークイメージ〉



連携

今回策定する計画

▲糸満市における地域公共交通計画の位置付け

1-2 公共交通をとりまく現状

(1) 地域特性

①糸満市の地区区分

糸満市都市マスタープランでは下記に示す通り、基本的に市街地に該当する3地区と、農村地域に該当する5地区の8つの地区に区分されています。なお本計画では、必要に応じて5つの地区区分を用いて対策等に取り組んでいきます。

都市マスタープラン 地区区分	事項	対策区分
糸満地区	市庁舎があり、市の行政の中心を担う地区です。	糸満地区
西崎・西川地区	住宅地、商業地、工業地、公共施設用地などの用途が明確に区分された地区です。	西崎地区
潮平地区	国道沿いの平坦地、丘陵斜面部の集落、大規模団地開発地域の異なる地域特性を有する市街地が進行する地区です。	兼城地区
兼城地区	比較的变化のある丘陵地地形と報得川が流れ肥沃な農地を有していますが、近年は那覇近郊地として都市化の進展も見られる地区です。	
高嶺地区	市街地に近接する真棠里地区では、物流・交通等の拠点整備が進行している地区です。	高嶺地区
真壁地区	土地利用は、農地、石灰岩堤の丘陵地、農村集落に大別され、田園的農村景観を醸し出しています。	三和地区
喜屋武地区	喜屋武漁港を有し、農業も盛んな独特な農村風土を持ち、具志川城跡をはじめ、遺跡、貝塚も数多く分布する地区です。	
米須地区	摩文仁の平和祈念公園を中心に全国唯一の戦跡国定公園地域に指定された地区です。	



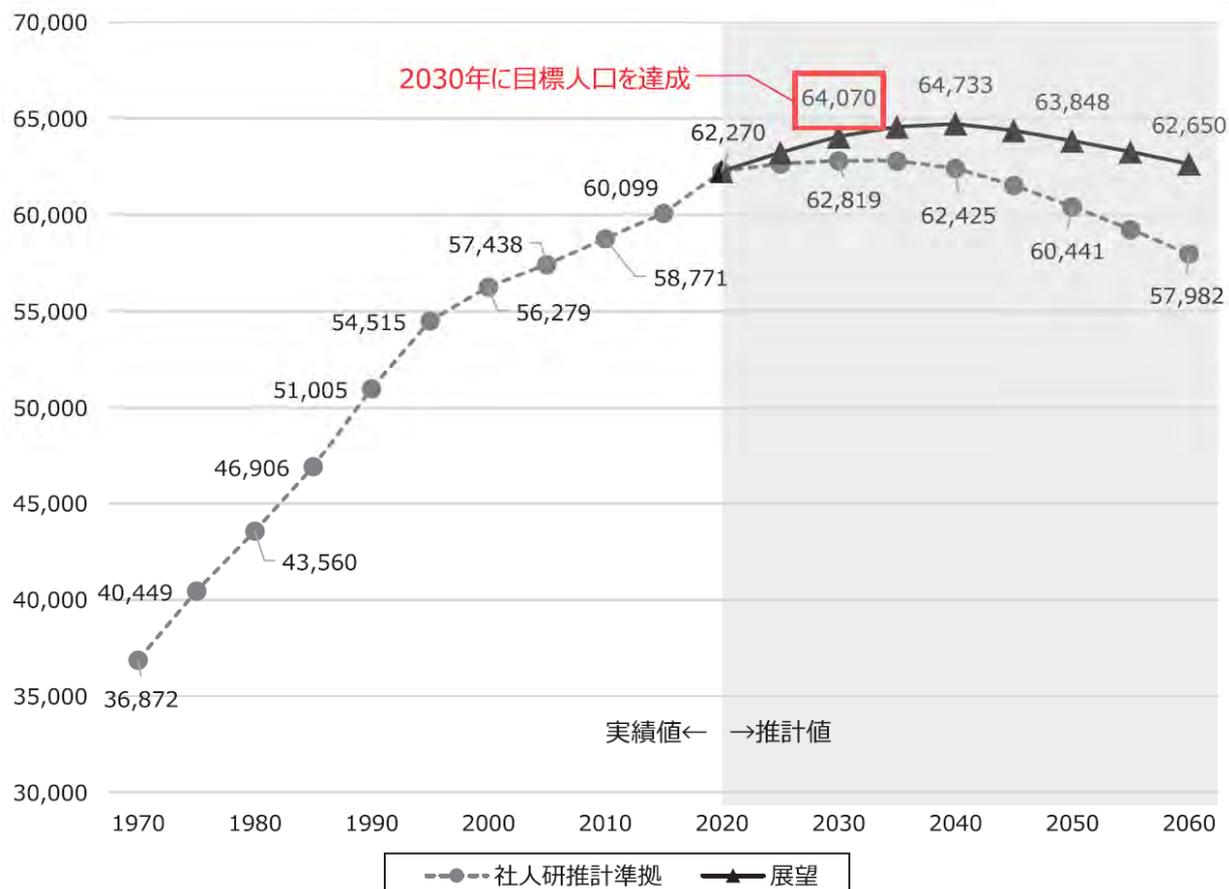
②人口及び高齢化率（令和6年）

糸満市全体の人口は62,281人（令和6年6月末時点）であり、うち65歳以上の高齢者は、23.5%となっています。

		男性		女性		合計	
人口	総人口	31,545	-	30,736	-	62,281	-
	年少人口（0～14歳）	5,454	8.8%	5,261	8.4%	10,715	17.2%
	生産年齢人口（15～64歳）	19,141	30.7%	17,811	28.6%	36,952	59.3%
	老人人口（65歳以上）	6,950	11.2%	7,664	12.3%	14,614	23.5%
	前期高齢者（65～74歳）	4,134	6.6%	4,044	6.5%	8,178	13.1%
	後期高齢者（75歳以上）	2,816	4.5%	3,620	5.8%	6,436	10.3%

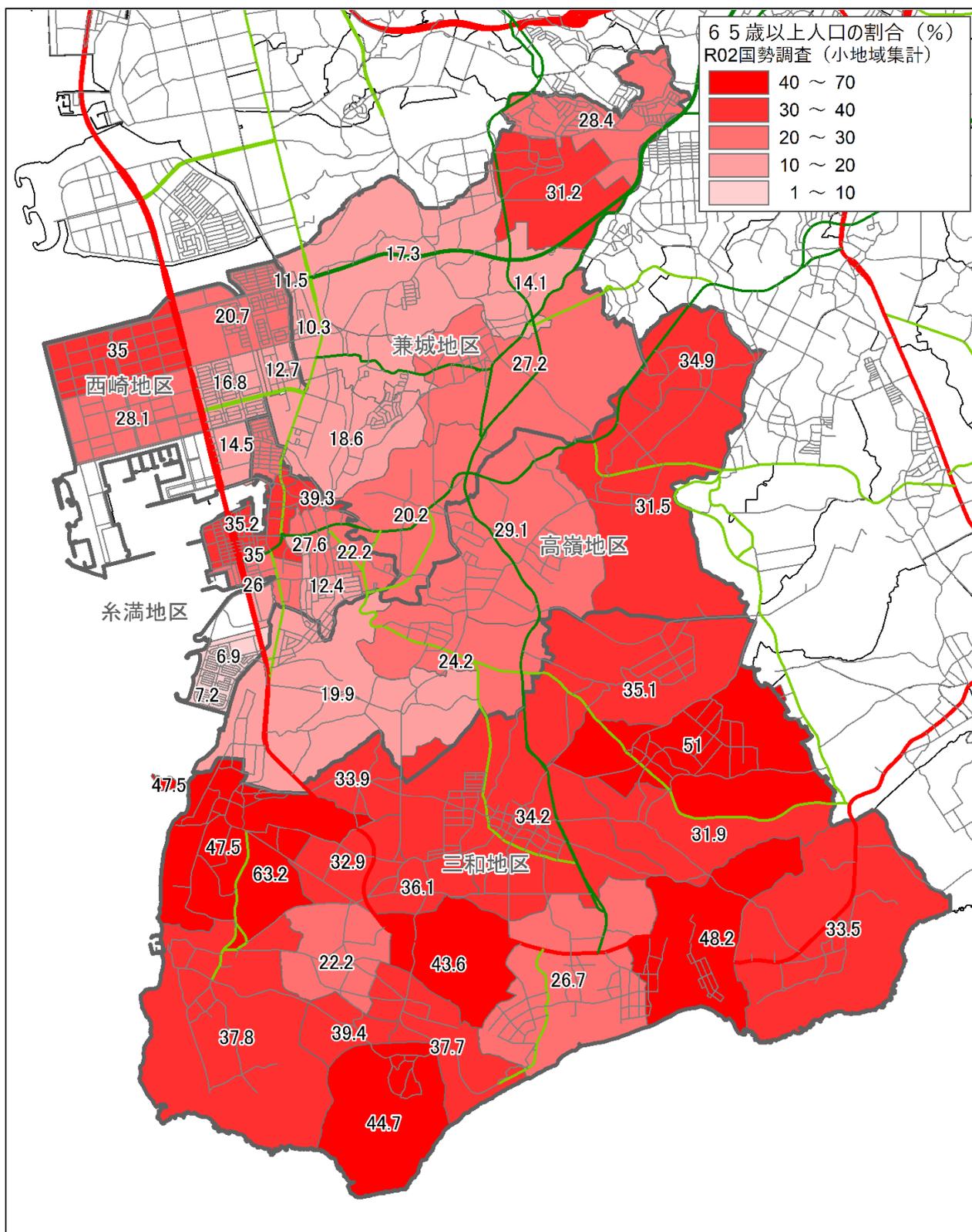
③将来の人口総数

「糸満市人口ビジョン（令和2年修正）」では、これまでの国勢調査人口による推計から、令和2年9月末時点の住民基本台帳人口を基準年人口とした将来人口推計を行っており、併せて社人研推計値の補正も行っています。その結果、当該計画に示される取り組みを実施することにより、将来の人口総数は、2030年に計画の目標人口である63,000人を達成し、2060年には2020年と同程度の人口を維持する事を目指すとしています。



④小地域別高齢化率（令和2年）

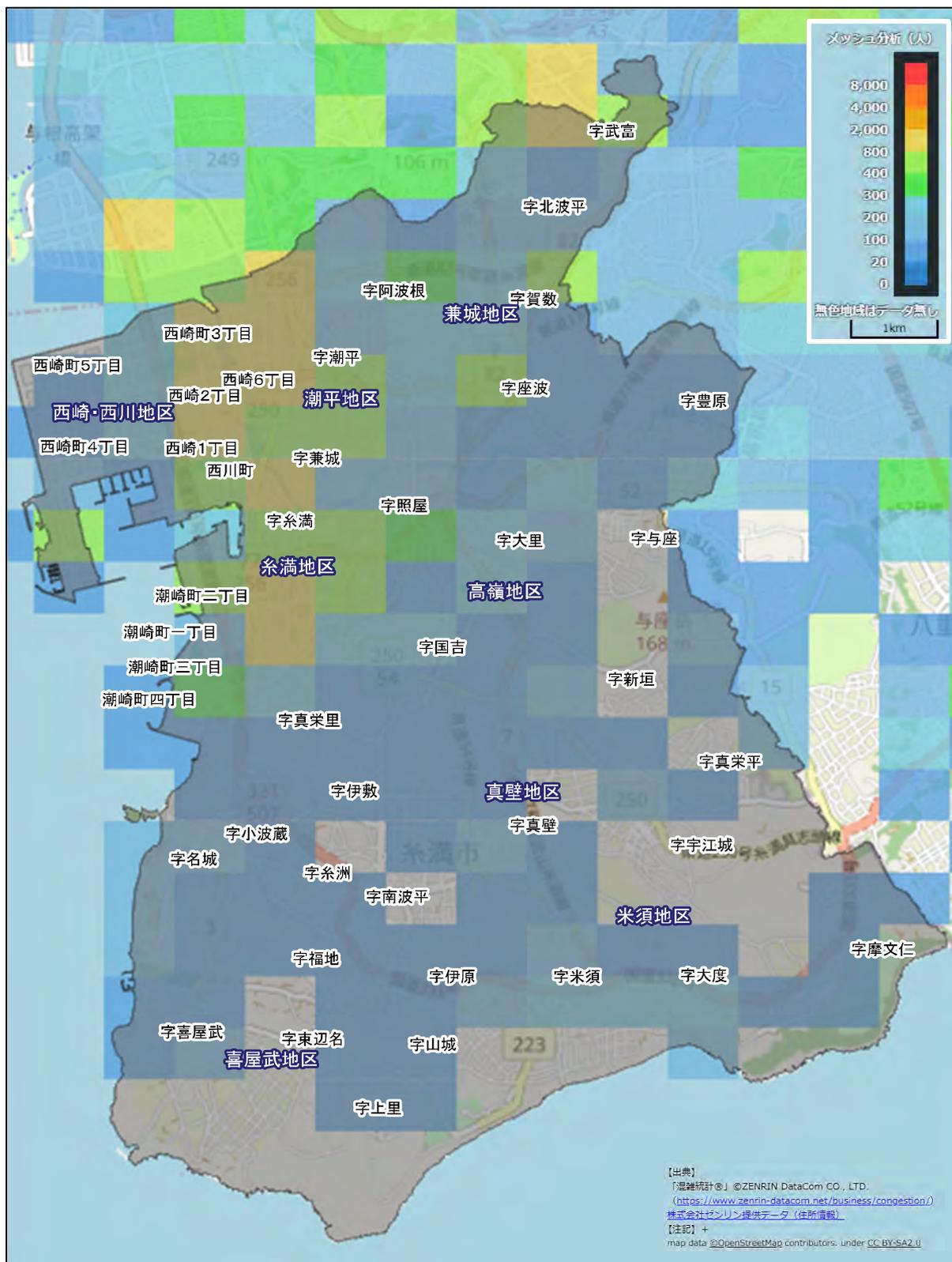
R2 国勢調査による小地域別高齢化率では、高嶺地区、兼城地区でも 30%を超える地域が見られるようになっており、市全域で高齢化が進行していることがわかります。



▲糸満市小地域別高齢化率 ※R2(2020年)国勢調査より

⑤夜間人口分布（令和 5 年）

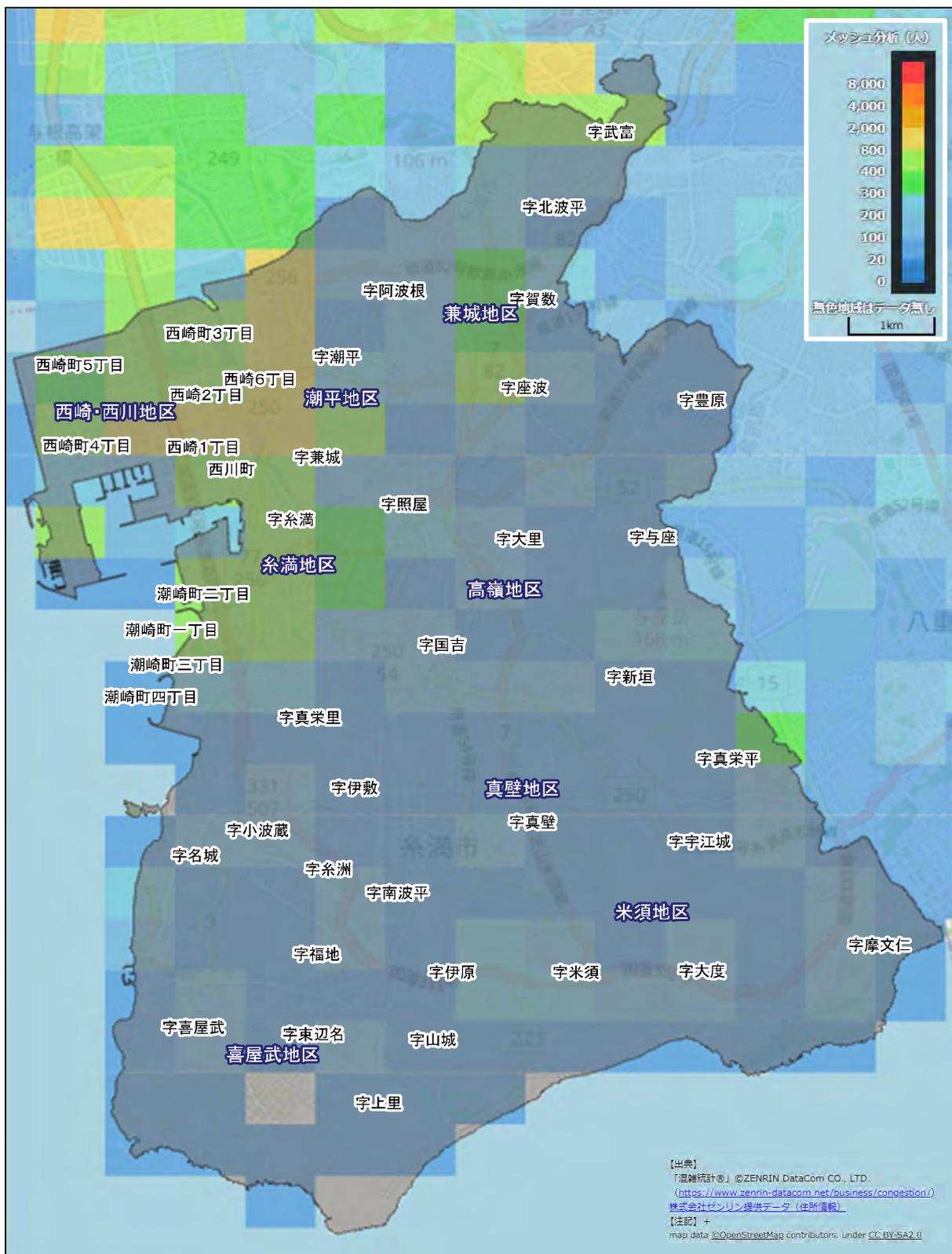
夜間人口（定住人口）は糸満地区を中心に、国道 331 号や県道 256 号線（旧国道）沿線で密度が高い傾向となっています。



▲推計夜間人口分布 ※RESAS（流動人口メッシュ）2023年4月平日0時

⑥ 推計昼間人口分布（令和5年）

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ます。

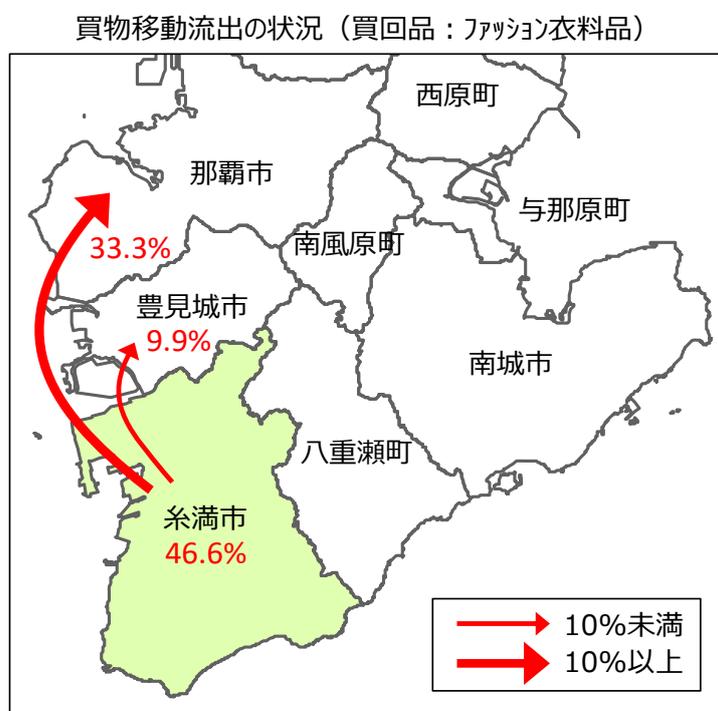
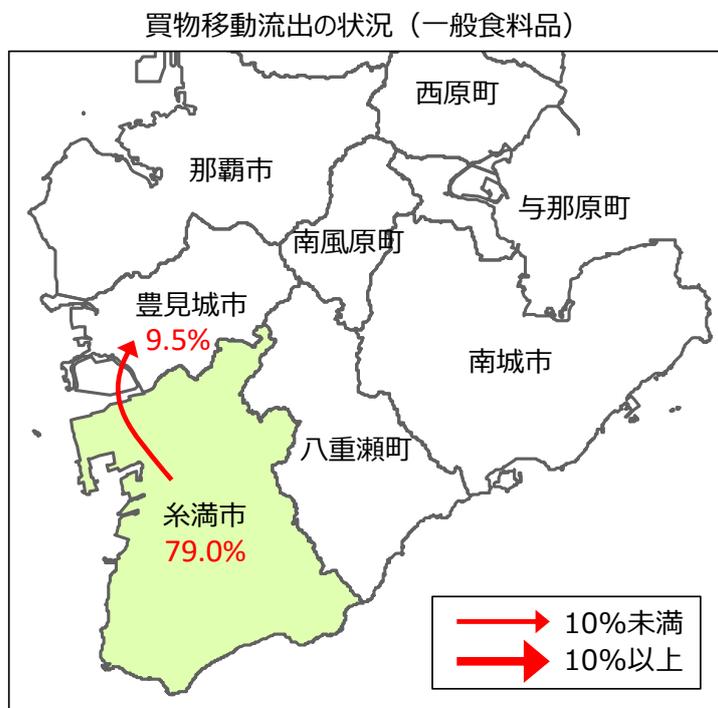


▲推計昼間人口分布 ※RESAS（流動人口メッシュ）2023年4月平日12時

(2) 市民の移動動向

①生活移動の概要（H30 沖縄県買物動向調査）

日常的な一般食料品における地元購買率は79.0%とH22調査に比べて僅かに減少。買回品（ファッション衣料品）の地元購買率は46.6%と低く、那覇市への流出が33.3%と増加しています。



▲買物移動における流出・流入状況

※出典：平成30年度 沖縄県買物動向調査報告書（平成31年3月）

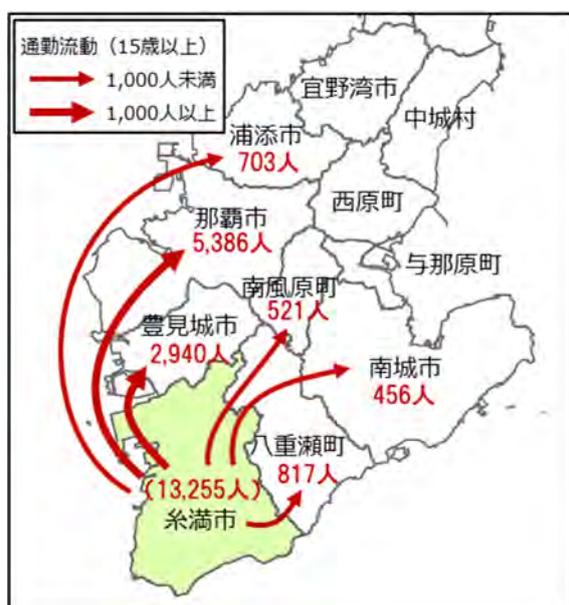
②通勤通学流動の概要 (R2 国勢調査)

通勤流動では糸満市内への就業が13,255人(50.6%)と最も多く、流出先では那覇市が5,386人(20.6%)、豊見城市が2,940人(11.2%)と続いており、いずれもH22調査より増加しています。

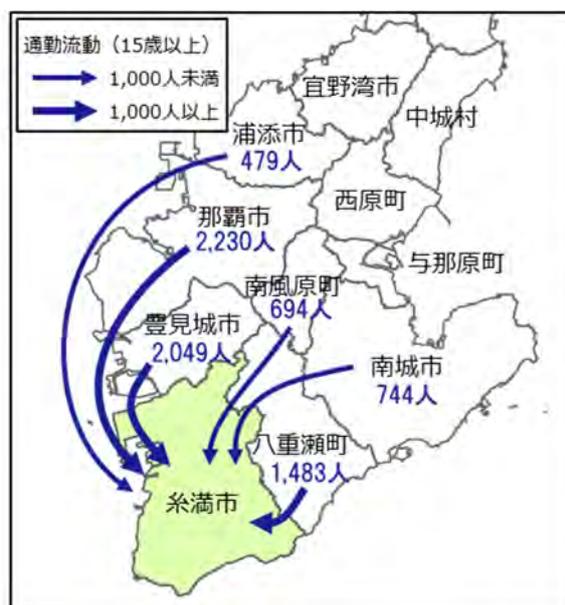
通学流動では糸満市内への通学が1,231人(46.2%)と最も多く、流出先では那覇市が544人(20.4%)、八重瀬町が204人(7.7%)と続いており、いずれもH22調査より減少しています。

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ます。「乗合バス」の利用は、糸満市内へ通勤・通学者のうち201人(1.6%)、他市町村への通勤・通学者のうち838人(5.8%)で、コロナウィルス感染症の流行の影響もありともにH22調査から減少しています。

通勤流動の状況(流出)



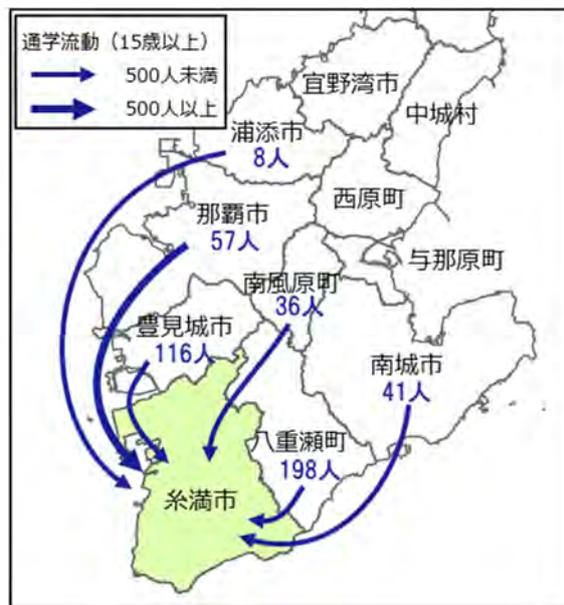
通勤流動の状況(流入)



通学流動の状況(流出)



通学流動の状況(流入)



▲通勤通学流動図 ※令和2年国勢調査

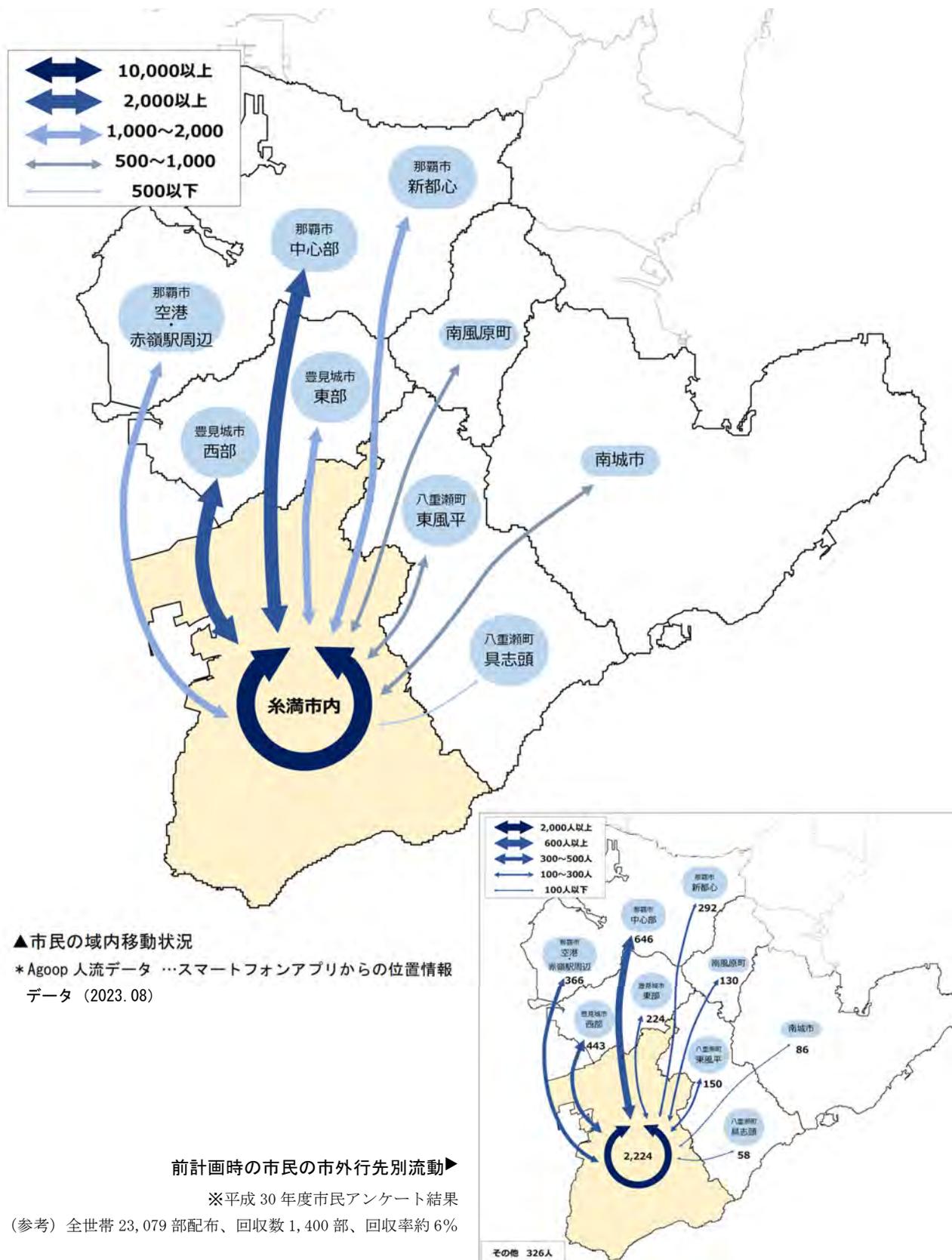
市内から →		通勤通学者数		構成比	
		糸満市内 に通勤・通学	他市町村 に通勤・通学	糸満市内 に通勤・通学	他市町村 に通勤・通学
1	徒歩だけ	1,821	54	14.2%	0.4%
2	鉄道・電車	6	138	0.0%	1.0%
3	乗合バス	201	838	1.6%	5.8%
4	勤め先・学校のバス	132	110	1.0%	0.8%
5	自家用車	8,793	11,232	68.4%	78.1%
6	ハイヤー・タクシー	55	44	0.4%	0.3%
7	オートバイ	631	1,241	4.9%	8.6%
8	自転車	830	329	6.5%	2.3%
9	その他	265	288	2.1%	2.0%
10	不詳	115	101	0.9%	0.7%
全体		12,849	14,375	100.0%	100.0%

▲通勤・通学時の移動手段割合（流出のみ）※令和2年国勢調査

③市外行先別流動 (Agoop 人流データ)

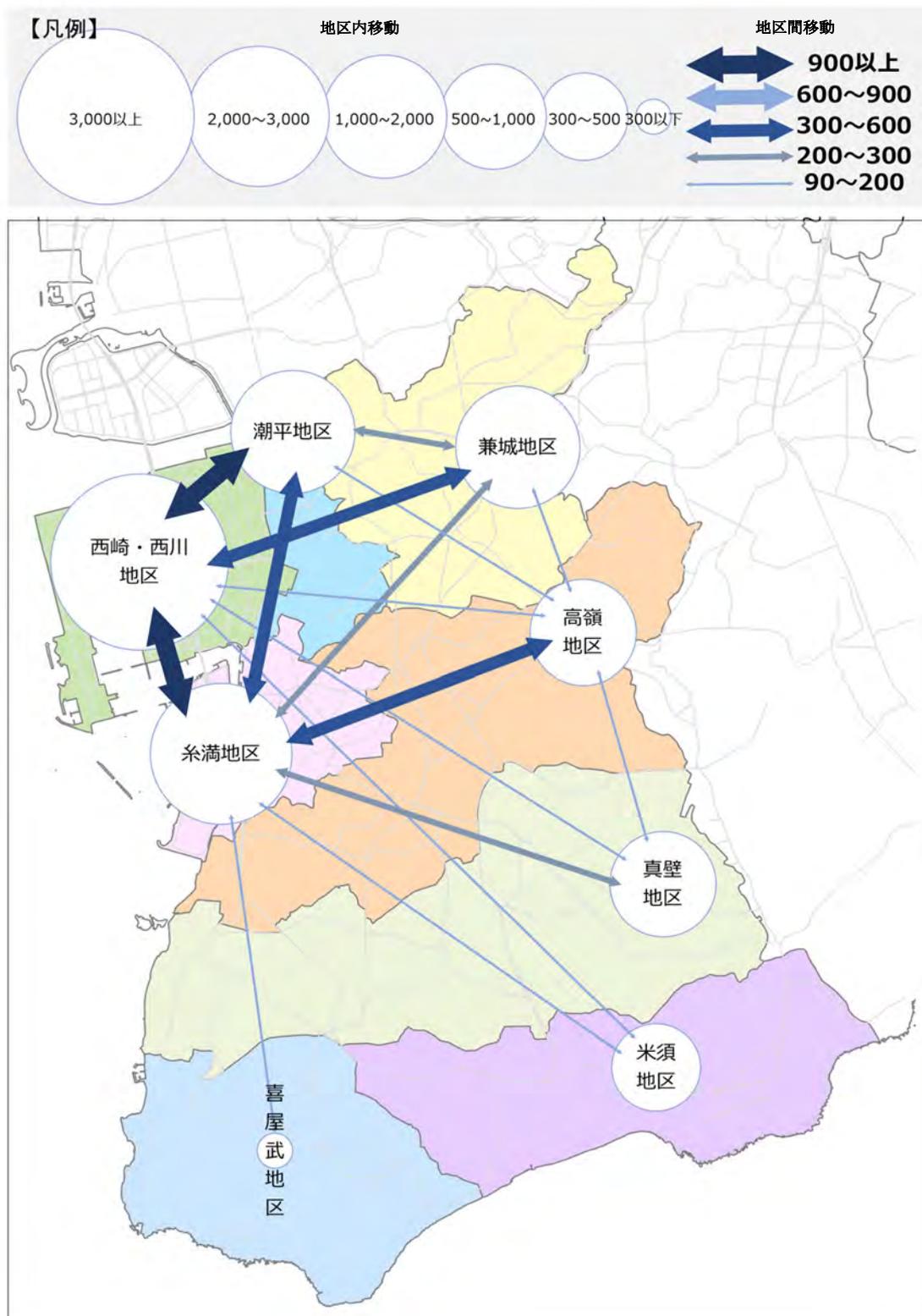
1ヶ月間のAgoop人流データ* (2023年8月)を基に、市外行先別の移動パターンを矢印で表していますが、隣接する豊見城市西部や那覇市中心部への移動が多くみられます。

特に、前計画時の流動 (右下図) と比較すると、豊見城市西部への移動が増加している傾向が見られます。



④市内地区間移動動向（Agoop 人流データ）

市外行先別流動と同様に Agoop 人流データ*（2023 年 8 月）を基に、市民の各地区内での移動を円で、各地区間の往来移動を矢印で表していますが、地区内・地区間ともに市北部での移動が活発であることが分かります。



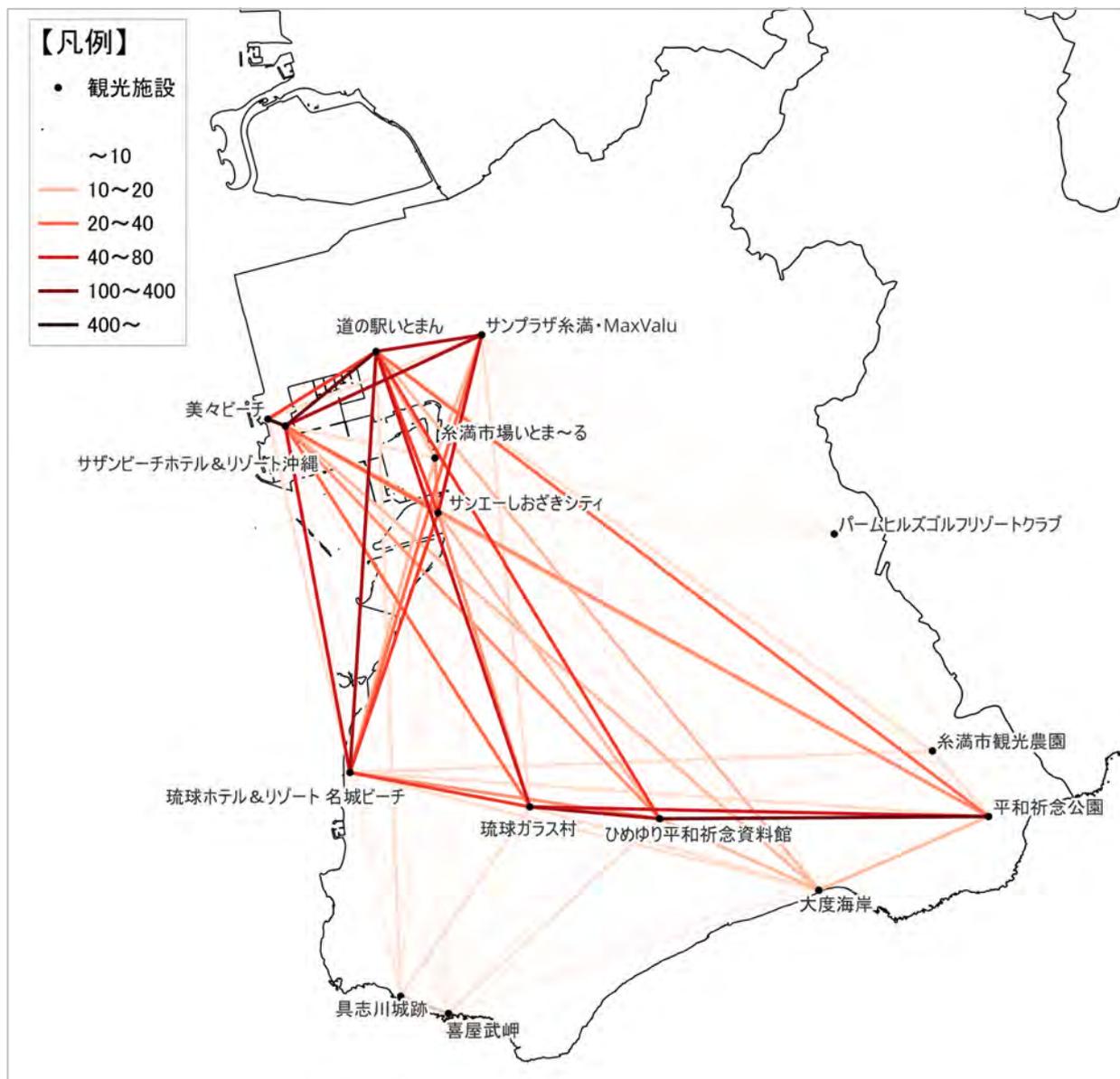
* Agoop 人流データ…スマートフォンアプリからの位置情報データ（2023. 08）

⑤観光客周遊動向（Agoop 人流データ）

Agoop 人流データ*（2023年8月）を基に、観光客の周遊動向を表しています。

南部の主要観光施設を巡る周遊がみられる他、道の駅いとまんは他施設との周遊が満遍なくみられ、市内観光の起点となっていることが伺えます。

また、「市街地」宿泊施設 A と「郊外」宿泊施設 B に宿泊したと推定される観光客を分析した結果、交通利便性が比較的高い「市街地」宿泊施設 A の宿泊者の方が、周遊割合が高い傾向が示されました。



▲観光客の周遊動向

* Agoop 人流データ …スマートフォンアプリからの位置情報データ（2023.08）

宿泊施設立地	主要観光施設 訪問箇所数		
	周遊割合		
	0箇所	1箇所	2箇所以上
「市街地」宿泊施設A	54.5%	27.8%	17.8%
「郊外」宿泊施設B	68.5%	22.0%	9.5%

◀ 宿泊施設立地別 周遊割合

※ 2箇所以上の訪問を周遊割合とする

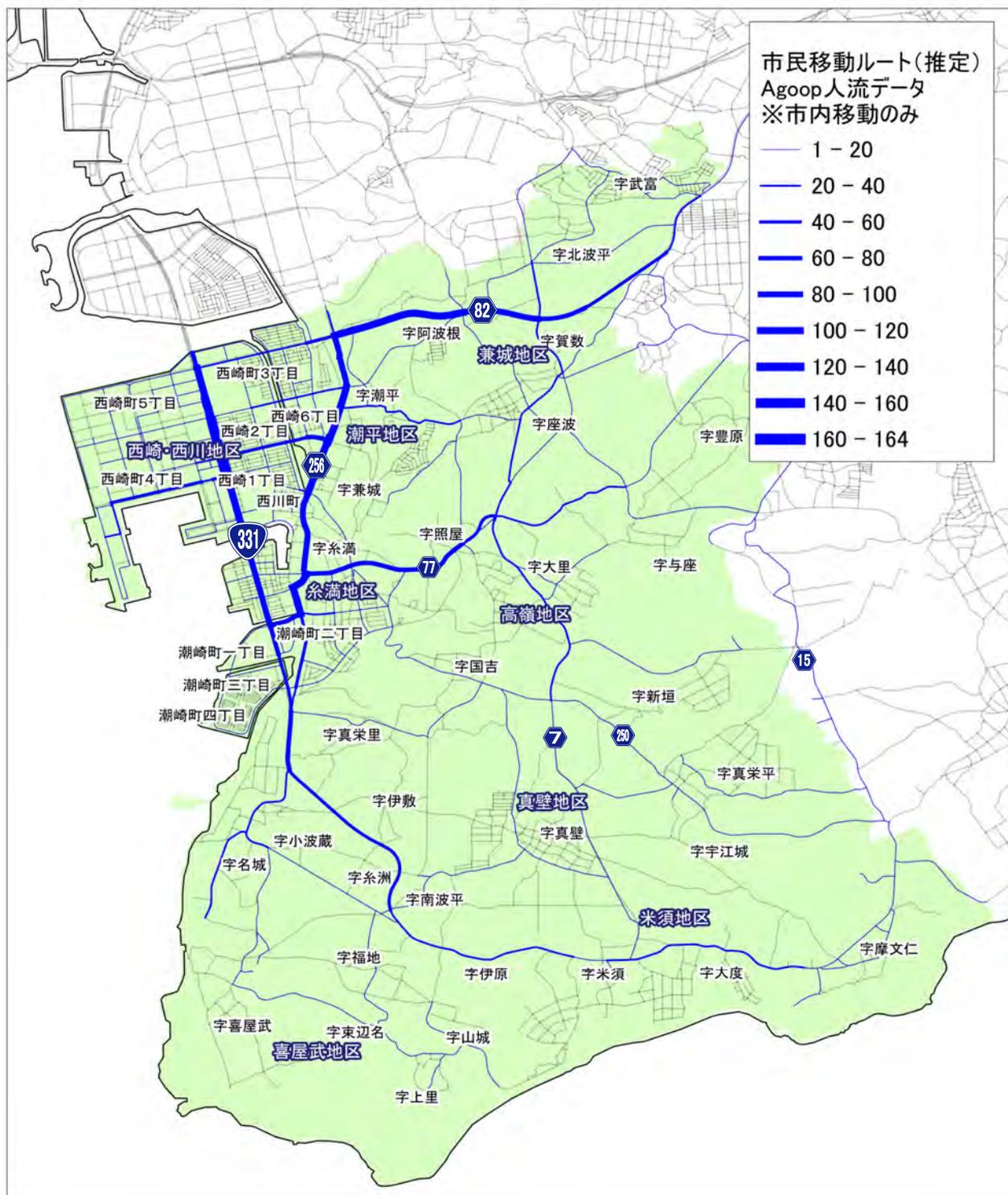
* Agoop 人流データ …スマートフォンアプリからの位置情報データ（2023.08）

⑥市民の移動ルート推定 (Agoop 人流データ)

Agoop 人流データ* (2023年8月) を基に市民の移動ルート推定を行いました。

移動ルートの特定では最短時間経路を用いており、所要時間の算出においては道路種別毎に下記速度を設定のうえ試算したところ、国道331号、県道256号線(旧国道)、県道82号線を使った移動が多く見られました。

※国道・主要地方道：50km/h、一般県道：40km/h、その他市町村道等：30km/h

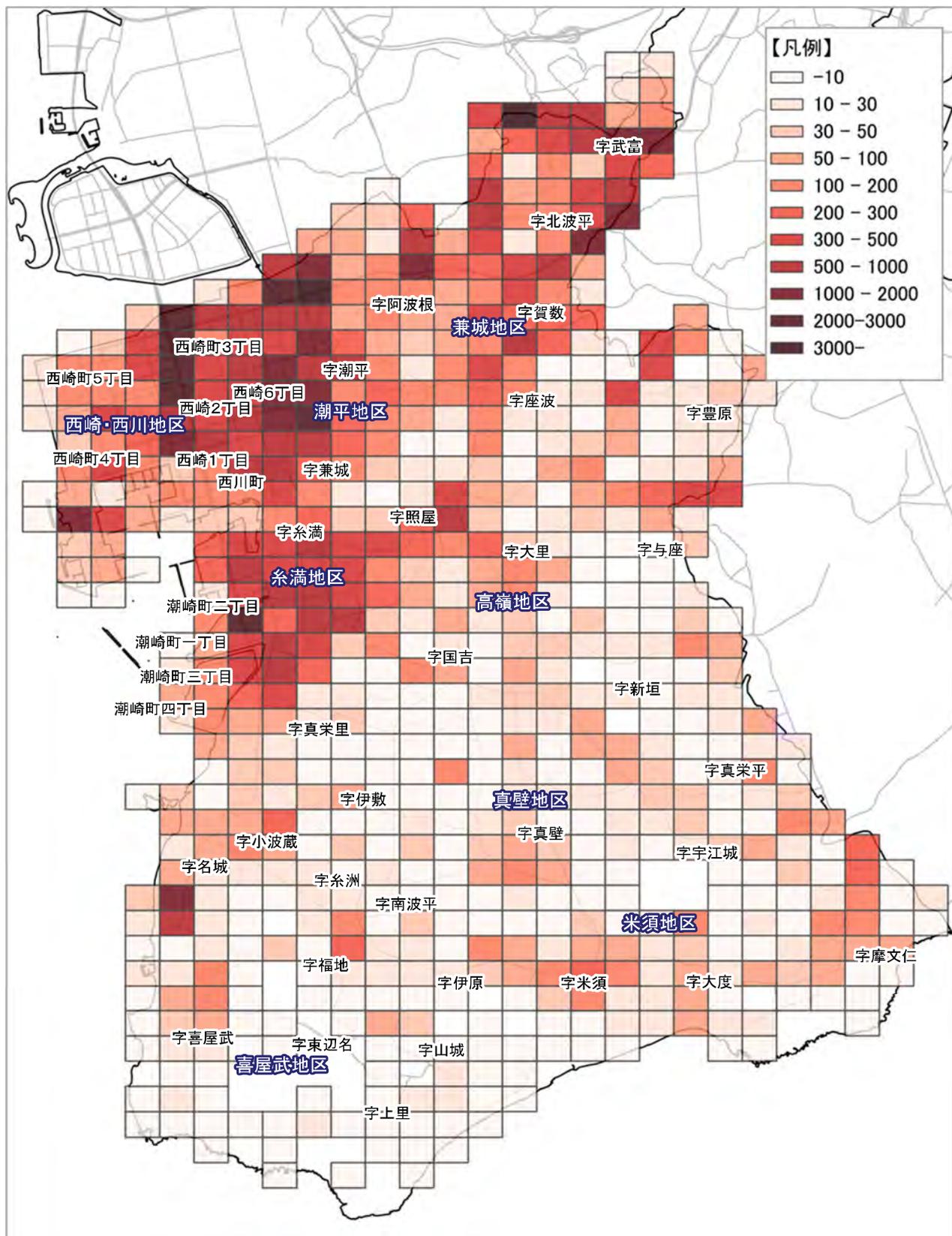


▲市民の移動ルート推定図 (※2023.08.22の一日間)

* Agoop 人流データ …スマートフォンアプリからの位置情報データ (2023.08)

⑦市内における人流状況（Agoop 人流データ）

Agoop 人流データ*（2023年8月）を基に、市内における人の集中状況をメッシュで表していますが、市北部地域に多くの人々が集中していることが伺えます。

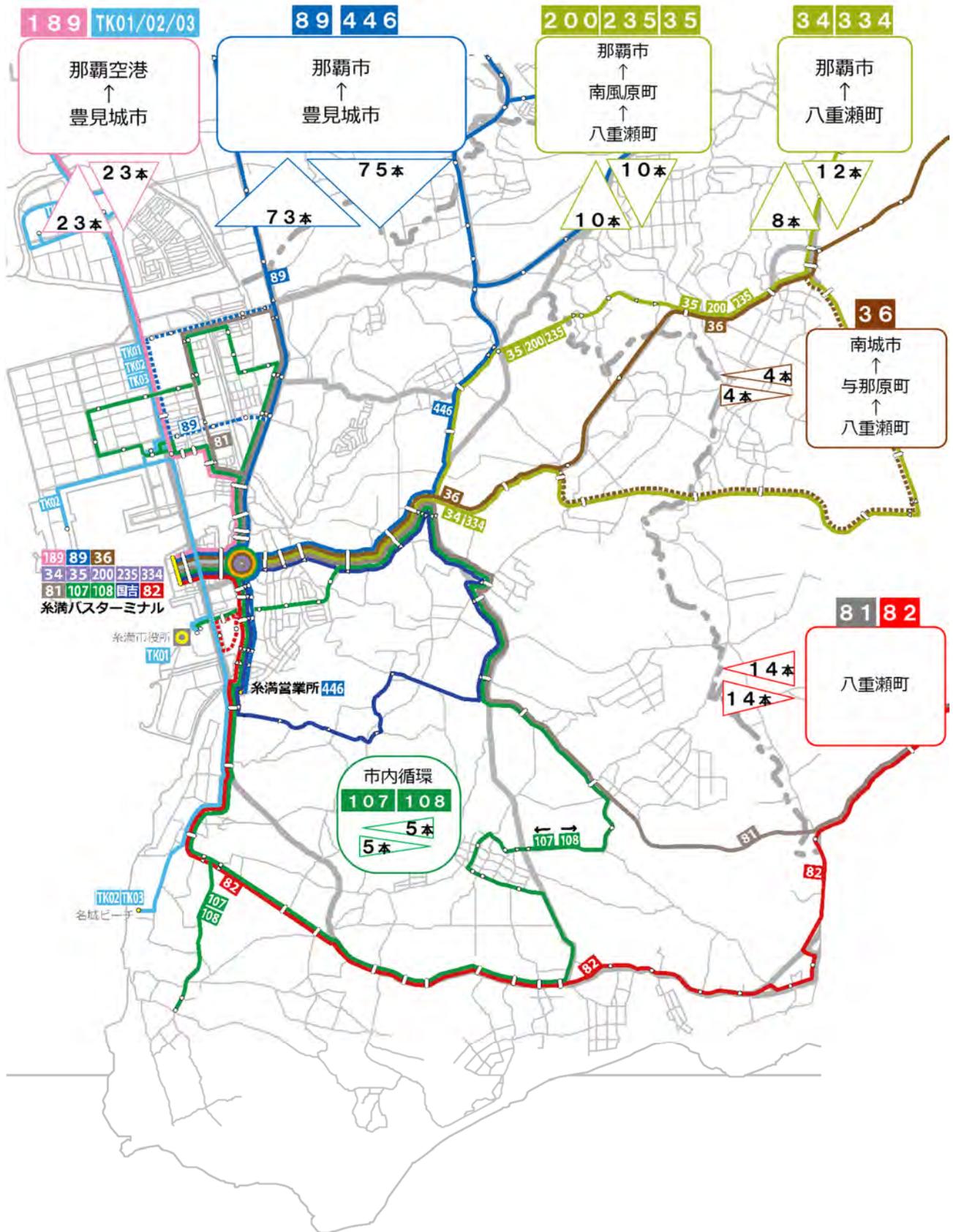


* Agoop 人流データ…スマートフォンアプリからの位置情報データ（2023.08）

(3) 公共交通の現状（令和6年）

① 民営路線バスの近隣市町村への運行状況

系統番号	路線	運行会社	主な経由地 ※経由しない便もあり	行き先
34	東風平線	沖縄バス	与座・富盛・東風平・津嘉山・国場・真玉橋・古波蔵・開南	
35	志多伯線		座波・志多伯・東風平・津嘉山・国場・沖縄大学前・与儀十字路・開南	
89	糸満線	琉球バス交通 沖縄バス	潮平・豊見城南高校前・我那覇・高良・赤嶺駅前・那覇西高校前・軍棧橋・旭橋・壺川・開南 ※一部西崎・航空隊を経由する便あり	那覇バスターミナル
446	那覇糸満線	那覇バス	座波・北波平・保栄茂・小禄・旭橋・開南・旭橋	
200	糸満おもろまち線	沖縄バス	座波・志多伯・徳洲会病院前・津嘉山・国場・壺川・バスターミナル前・泊高橋	おもろまち駅前 広場
235	志多伯おもろまち線		座波・志多伯・東風平・津嘉山・国場・沖縄大学前・与儀十字路・開南・バスターミナル前・泊高橋	
334	国立劇場おきなわ線		富盛・東風平・徳洲会病院入口・国場・古波蔵・開南・バスターミナル前・泊高橋・天久・勢理客	
107	南部循環線 (真壁廻り)	琉球バス交通	高嶺入口・真壁・米須・喜屋武・糸満市役所前・潮平・道の駅いとまん前	糸満バスターミナル
108	南部循環線 (喜屋武廻り)		道の駅いとまん前・潮平・糸満市役所前・喜屋武・米須・真壁・高嶺入口	
36	糸満新里線	沖縄バス	与座・志多伯入口・東風平・稲嶺十字路・仲程・大里入口・与那原・馬天・新里	南城市役所
81	西崎・向陽高校線	琉球バス交通	水産高校前・高嶺入口・具志頭・向陽高校前	玉泉洞
82	玉泉洞糸満線		名城・姫百合の塔前・向陽高校前	玉泉洞
189	糸満空港線	琉球バス交通	糸満入口・水産高校前・道の駅いとまん前	那覇空港
TK01	ハーレーエクスプレス	東京バス	名城ビーチ・糸満市役所・那覇空港	国際通り入口
TK02	ウミカジライナー	東京バス	名城ビーチ・糸満市役所・あしびなー・瀬長島ホテル・那覇空港	国際通り入口
TK03	琉球ホテルエアポートリムジン	東京バス	名城ビーチ	那覇空港



②補助対象路線の状況

市内を運行している路線バスのうち、那覇市へ向かう路線は一定程度採算性が確保されているものの、南部循環線、新里線、玉泉洞糸満線の3路線は補助対象路線となっています。

糸満市では、「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」及び「沖縄県生活バス路線確保対策補助金」を活用し、引き続き運行を維持できるように、サービス水準を確保するとともに、沿線市町村、沖縄県及びバス事業者と連携し、利用促進に向けた取り組みを行っています。

系統番号	路線	運行会社	主な経由地	行き先
107	南部循環線 (真壁廻り)	琉球バス交通	高嶺入口・真壁・米須・喜屋武・糸満 市役所前・潮平・道の駅いとまん前	糸満バスターミナル
108	南部循環線 (喜屋武廻り)		道の駅いとまん前・潮平・糸満市役所 前・喜屋武・米須・真壁・高嶺入口	
36	糸満新里線	沖縄バス	与座・志多伯入口・東風平・稲嶺十字 路・仲程・大里入口・与那原・馬天・ 新里	南城市役所
82	玉泉洞糸満線	琉球バス交通	名城・姫百合の塔前・向陽高校前	玉泉洞



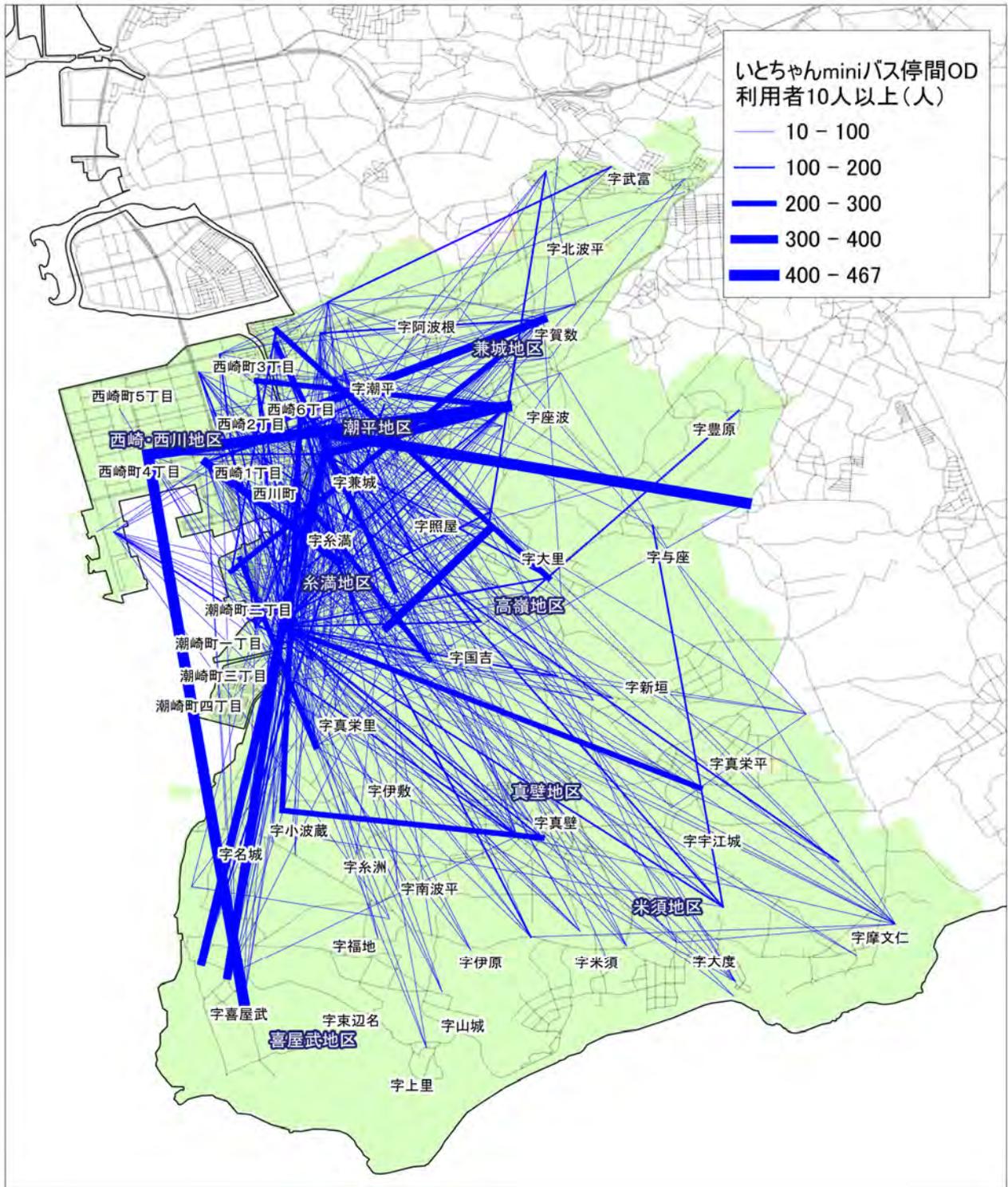
③デマンドバス（いとちゃん mini）の運行状況

糸満市では、平成 27～28 年度に糸満市地域観光交通（愛称：いとちゃん mini）としてデマンドバスの実証実験を実施した以降、試験運行を経て令和 3 年 10 月より本格運行を開始しました。60 代以上の女性や免許返納者、障がい者などを中心に市民の日常的な移動手段として定着していることから、現在は地域公共交通確保維持改善事業費（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）により、運行の確保・維持を行っています。

		令和 2 年度 試験運行	令和 3 年度 実証→本格運行	令和 4 年度 本格運行	令和 5 年度 本格運行
運行 条件	運行期間	令和 2 年 4 月 1 日 ～ 令和 3 年 3 月 31 日 (365 日間)	令和 3 年 4 月 1 日 ～ 令和 4 年 3 月 31 日 (365 日間)	令和 4 年 4 月 1 日 ～ 令和 5 年 3 月 31 日 (365 日間)	令和 5 年 4 月 1 日 ～ 令和 6 年 3 月 31 日 (363 日間)
	バス停数	165 箇所	168 箇所	171 箇所	
	予約締切 時間	乗車希望時間の 30 分前	乗車希望時間の 15 分前		
	運行時間	9 時～17 時	9 時～17 時	7 時～19 時	
	大人運賃	バス停間の直線距離にて 300円～600円	バス停間の直線距離にて ～3km：300円、3～6km：400円、6km～：500円 ※9km超を廃止		
比較 項目	①累計予約 件数	18,066件	21,921件	24,444件	24,535件
	②累計乗車 人数	20,223人	24,048人	27,608人	27,190人
	③平均予約 件数(日)	49.6件/日	60.1件/日	67.0件/日	67.6件/日
	④平均乗車 人数(日)	55.6人/日	65.9人/日	75.6人/日	74.9人/日
	⑤平均予約 件数(h)	6.2件/h	6.0件/h	5.6件/h	5.6件/h
	⑥平均乗車 人数(h)	6.9人/h	6.6人/h	6.3人/h	6.2人/h
	⑦乗合発生 件数	8,293/18,066 件 乗合発生率 45.9%	10,408/21,921 件 乗合発生率 47.5%	11,960/24,444 件 乗合発生率 48.9%	12,257/24,535 件 乗合発生率 49.9%
	⑧累計登録 者数	2,751 人	3,570 人	4,579 人	5,525 人
	⑨障がい者・ 免許返納割引 利用者の割合	44.0%	45.6%	44.2%	49.2%
	⑩累計お断り 件数	864 件 お断り率 4.1%	1,119 件 お断り率 4.9%	1,976 件 お断り率 7.5%	2,226 件 お断り率 8.3%

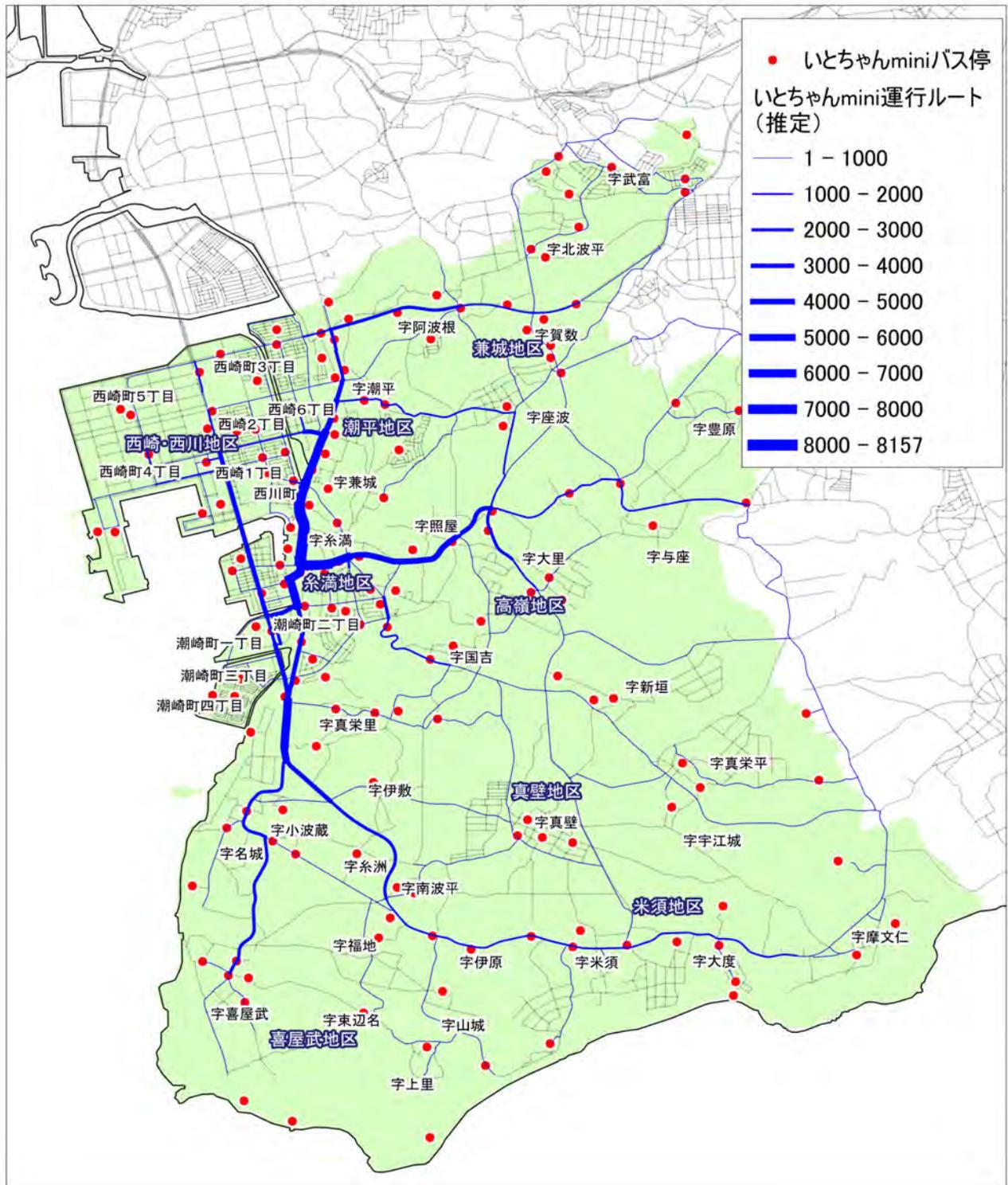
▲デマンドバス（いとちゃん mini）の運行実績推移

■ デマンドバス (いとちゃん mini) 利用者のバス停間 OD



▲ 利用者のバス停間 OD スパイダ図 (集計期間: R05年4月1日~R06年3月31日)

■ デマンドバス（いとちゃん mini）の運行ルート（推定）

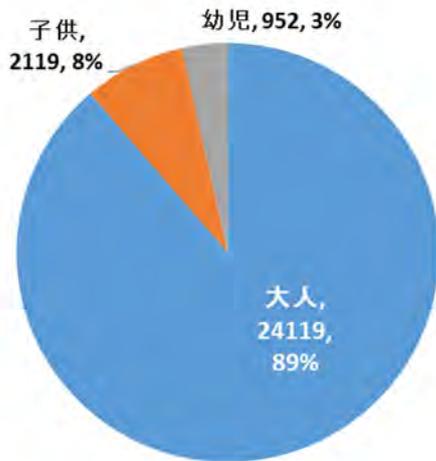


▲ 運行ルート推定図（集計期間：R05年4月1日～R06年3月31日）

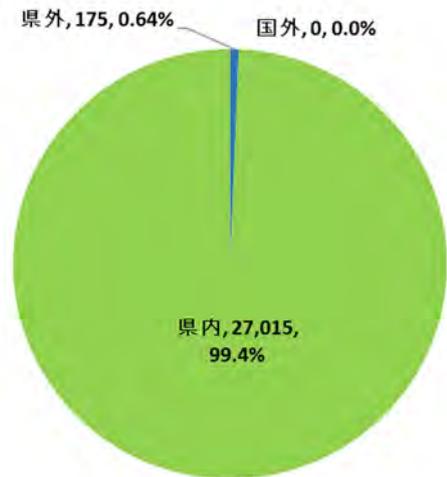
(TRIP 数)

■ デマンドバス（いとちゃん mini）の利用者の概況（R5）

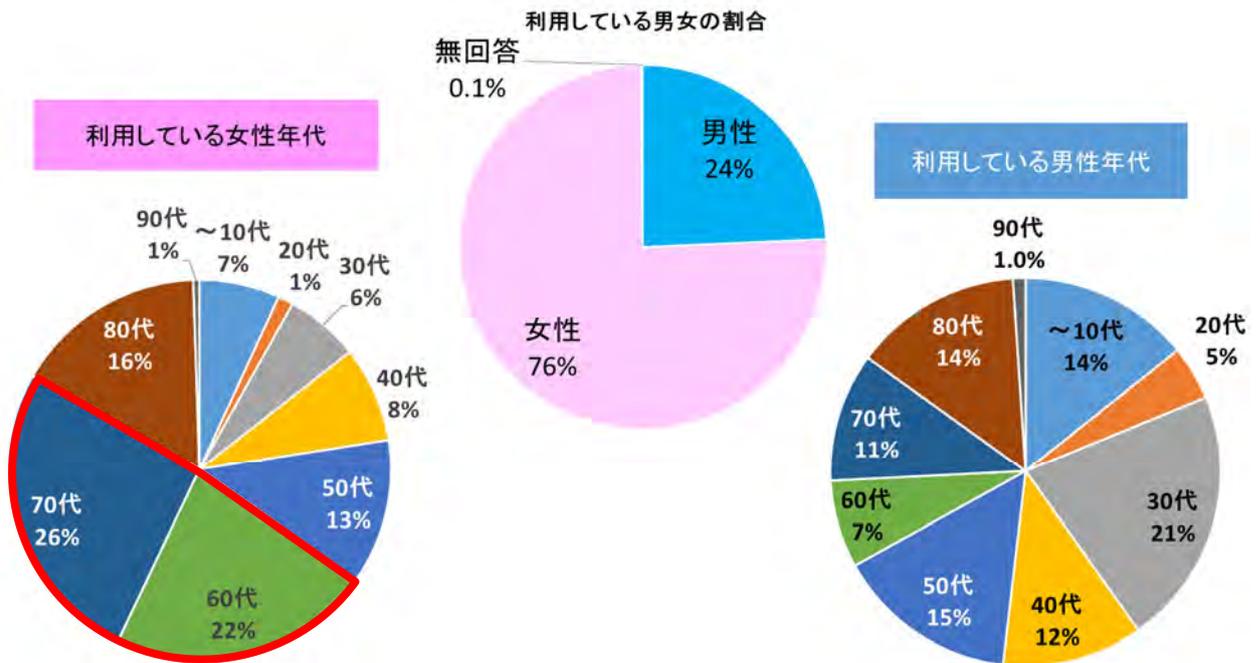
1) 乗車人数割合（大人・子供・幼児別）



2) 延べ乗車人数割合（県内外別）



3) 利用者の性別・年代



4) 割引運賃による延べ乗車人数

割引運賃の種類	平成30年度		令和5年度	
	人数	全乗車人数に対する割合	人数	全乗車人数に対する割合
障害者割引	3,983	21.3%	8,018	29.5%
高齢免許返納者割引	1,992	10.7%	5,365	19.7%
	合計	32.0%	合計	49.2%

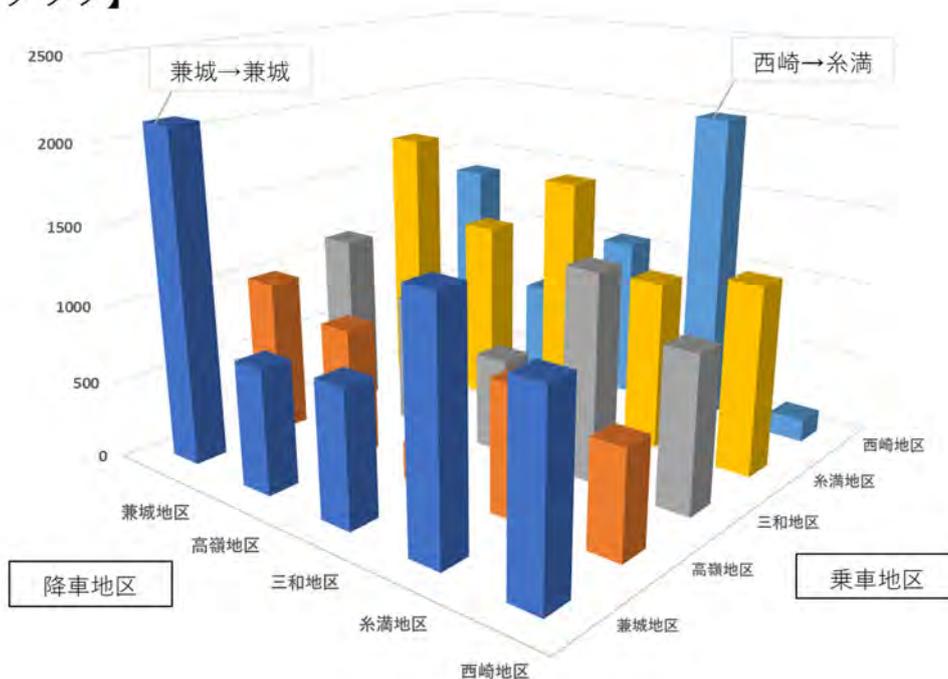
5) 地区別乗降者数

	乗車人数	降車人数	合計	バス停数	1バス停あたり
兼城地区	6,599	7352	13,951	43	324
高嶺地区	3,619	4296	7,915	26	304
三和地区	4,923	4412	9,335	52	180
糸満地区	6,849	6829	13,678	29	472
西崎地区	5,200	4301	9,501	21	452
総計	27,190	27,190	54,380	171	318

6) 地区別往来人数

		降車地区					総計
		兼城地区	高嶺地区	三和地区	糸満地区	西崎地区	
乗車地区	兼城地区	2,117	802	869	1,558	1,253	6,599
	高嶺地区	1,005	846	245	840	683	3,619
	三和地区	1,135	842	613	1,331	1,002	4,923
	糸満地区	1,718	1,207	1,614	1,092	1,218	6,849
	西崎地区	1,377	599	1,071	2,008	145	5,200
総計		7,352	4,296	4,412	6,829	4,301	27,190

【ODグラフ】



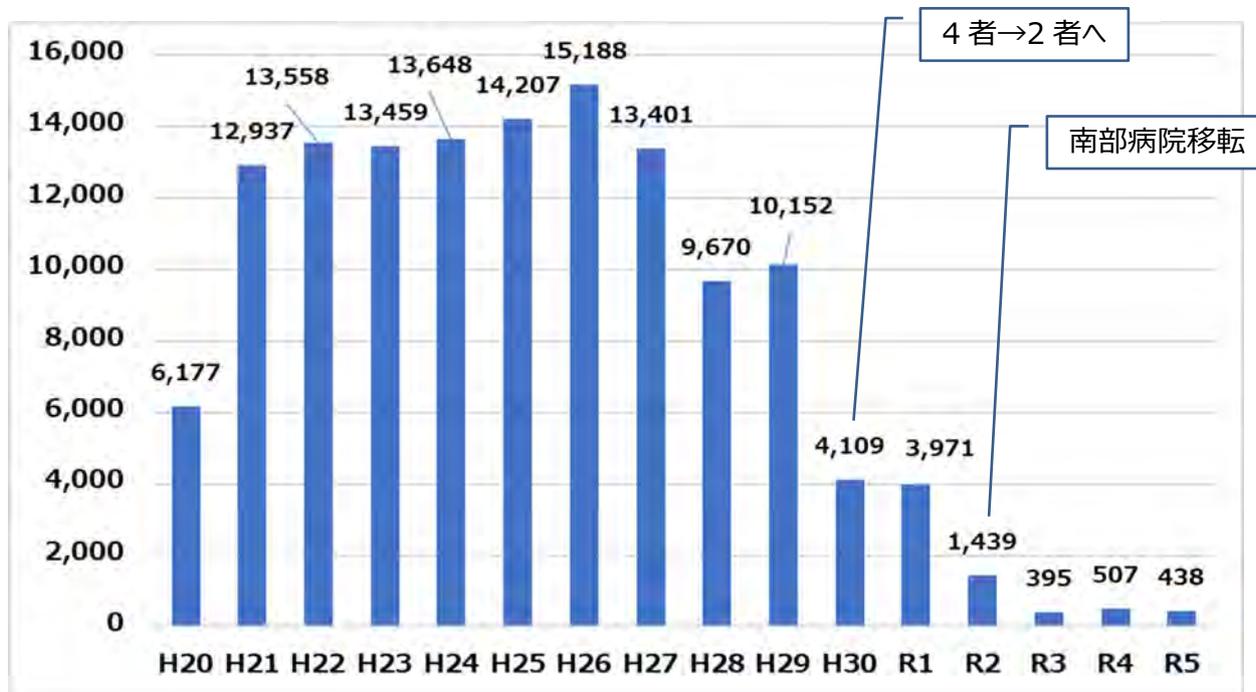
④民間送迎バス「ブーゲンビレア号」事業概要（令和5年度）

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ます。

利用対象者は、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で、市役所窓口にて事前申請後、乗車証交付を受けることで利用が可能となります。（利用料金は無料）

平成30年度に西崎病院とソフィアが送迎を取りやめ、2者による運行となったことから利用者が減少していましたが、令和2年に南部病院が豊見城市字上田に移転（豊見城中央病院へ名称変更）したことに加え、コロナウィルス感染症の流行、いとちゃんminiの本格運行などを背景に、大幅に利用者が減少しています。

現在は、豊見城中央病院が豊見城市字上田と糸満市内を巡回する4コース、糸満自動車学校が5コース運行しています。



▲ブーゲンビレア号利用者数の推移

H30年度 利用者数内訳

事業者名	利用者数
南部病院	4,037
糸満自動車学校	72
計	4,109

R5年度 利用者数内訳

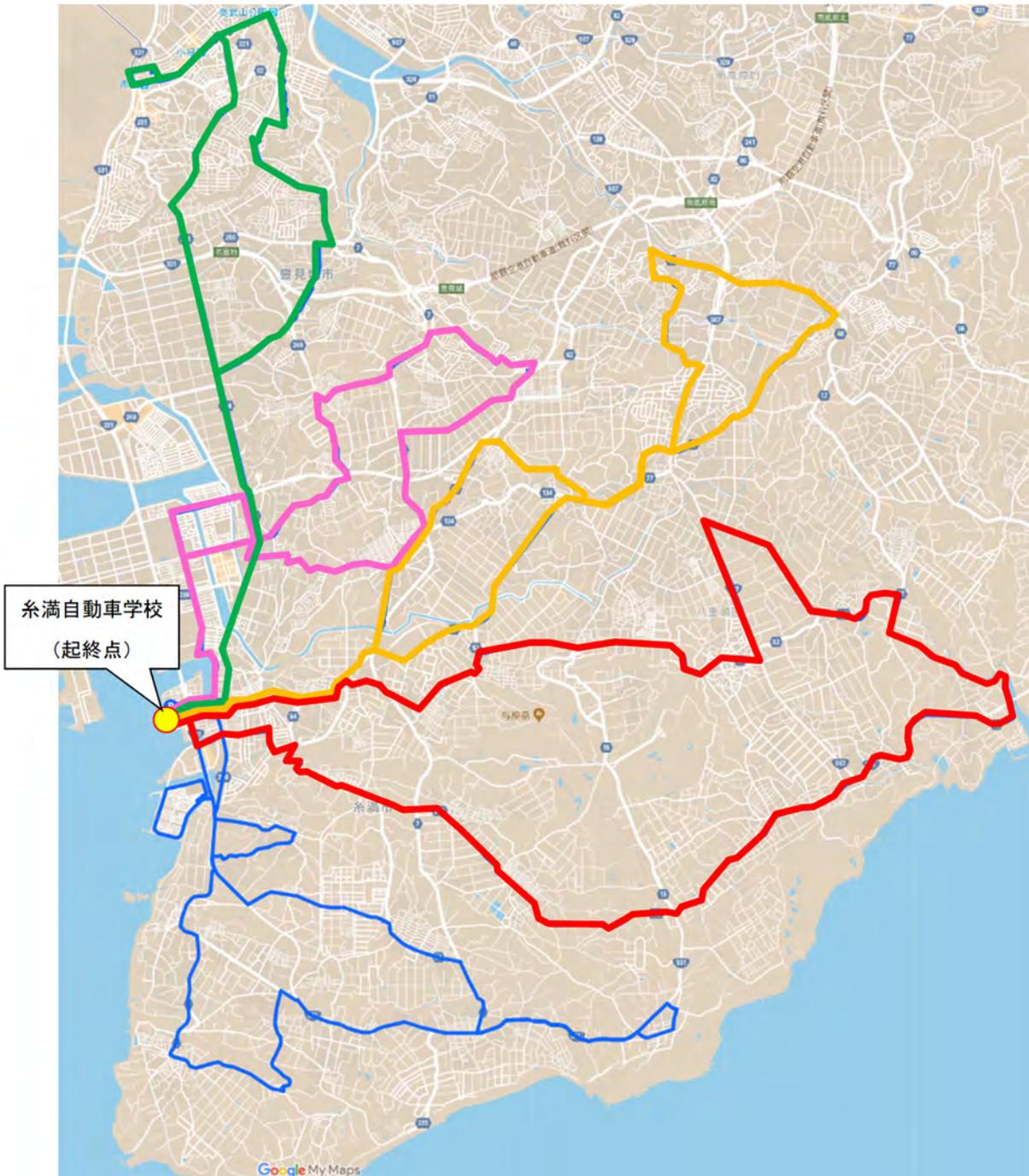
事業者名	利用者数
豊見城中央病院	248
糸満自動車学校	190
計	438

▲事業者別利用者数の比較

■ 豊見城中央病院（4コース）運行ルート



■糸満自動車学校（5コース）運行ルート



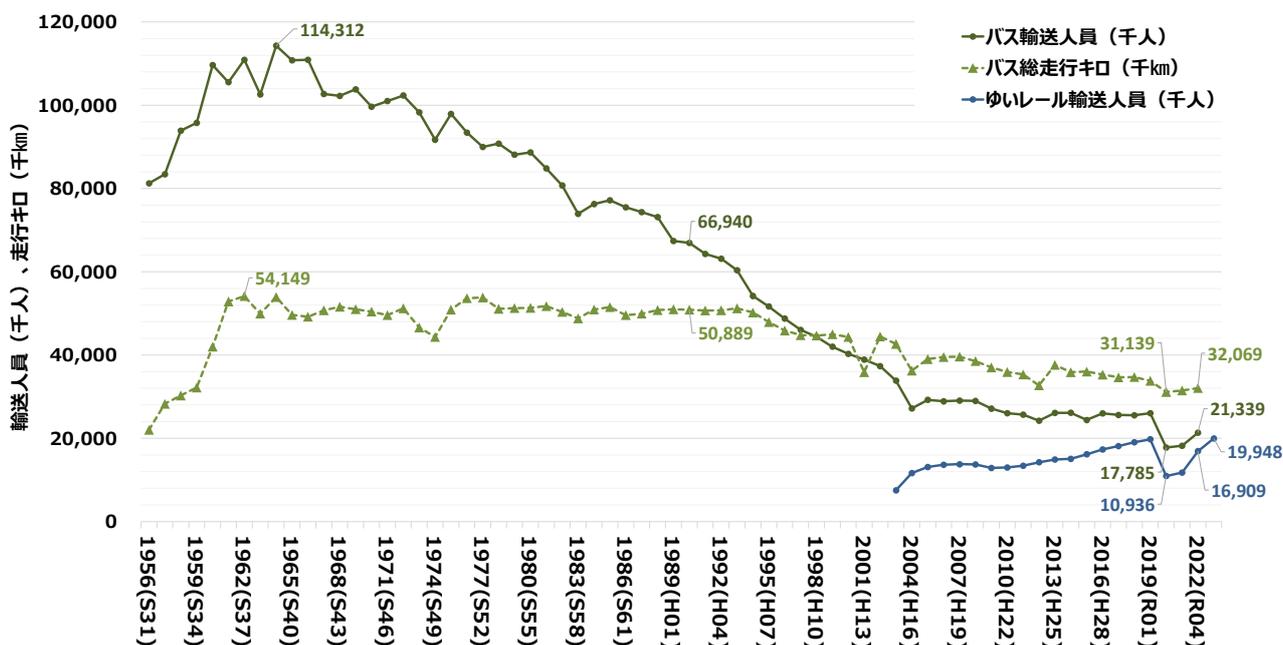
(4) 公共交通の現状（その他動向）

① 路線バスの状況

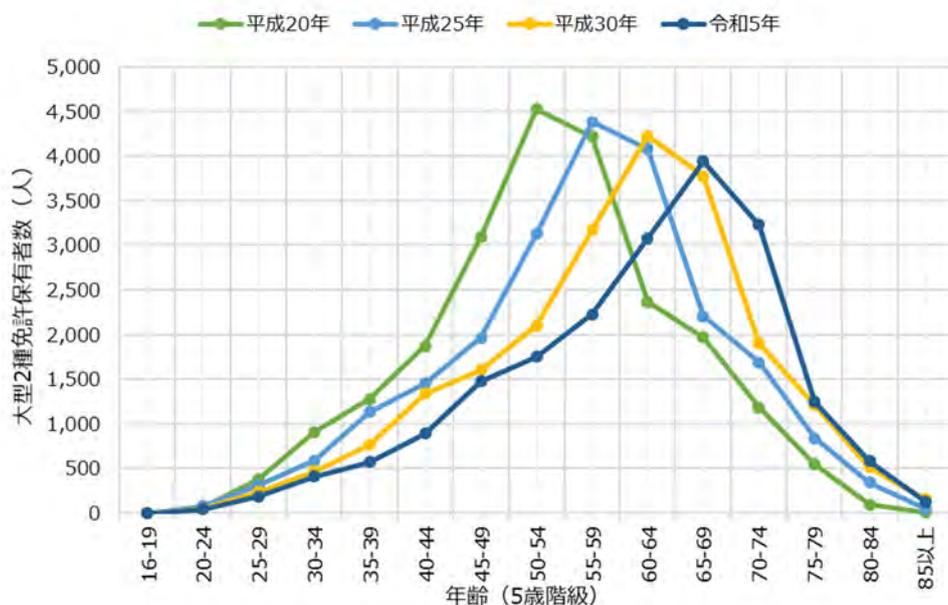
路線バスの利用者（バス輸送人員）は昭和39年（1964年）をピークに長期間に渡って減少していましたが、平成16年（2004年）以降は横ばいの傾向でした。また、モノレールの利用者は運行開始から一貫して増加傾向にありましたが、令和2年（2020年）に新型コロナウイルス感染症の拡大に伴いバス・モノレールともに利用者は大幅に減少しました。

近年では徐々に利用者が増加している事が伺えますが、路線バスを運転可能な大型2種免許の保有者は高齢化が進み、現在は最も保有人口が多い世代は65～69歳となっています。

▼ 沖縄本島路線バスの輸送人員、走行キロ、実車キロの推移 出典：運輸要覧（沖縄総合事務局）



▼ 年齢別大型2種免許保有者数の推移（沖縄県） 出典：運転免許統計（警察庁）



②タクシーの状況

沖縄本島におけるタクシー輸送人員も路線バス同様に長期間に渡って減少を続けており、令和2年（2020年）以降は新型コロナウイルス感染症の拡大を受けて大幅に減少していました。その後、令和4年には増加する観光客やレンタカー不足などを背景に増加に転じています。

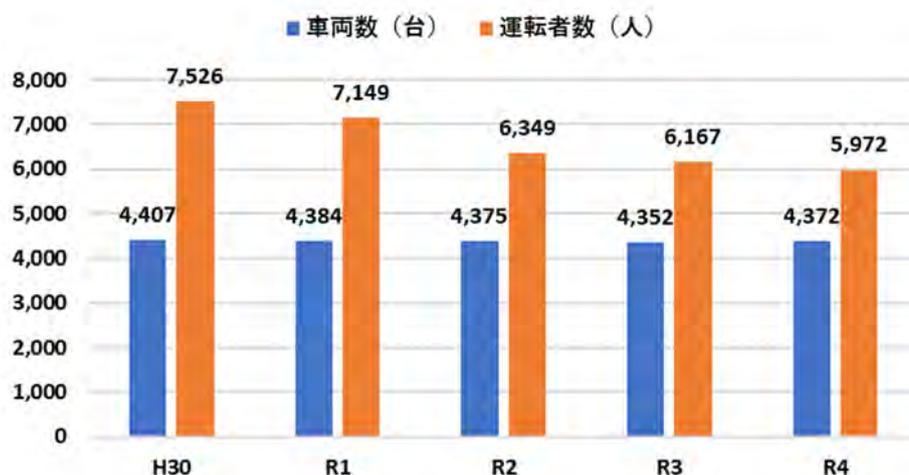
一方、近年のタクシー車両台数や運転者数の推移では、車両数は横ばいであるもののコロナ過中に運転者数が大きく減少しており、輸送実績が増加した令和4年でも減少傾向にあることから、需要に対してタクシーの供給が不足している事が伺えます。

なお、運賃面では燃料費の高騰などを背景に、中型初乗り運賃で令和元年に10円増（560円）、令和5年に40円増（600円）と段階的に引き上げられており、事業採算性の向上が図られています。

▼沖縄本島タクシーの輸送人員、走行キロ、実車キロの推移 出典：運輸要覧（沖縄総合事務局）



▼沖縄本島タクシー車両数・運転者数の推移 出典：運輸要覧（沖縄総合事務局）



③新たな移動手段の創出に向けた取組み

人口減少及び高齢化が全国的に進む中、免許返納した高齢者をはじめ移動手段の確保に対する不安が高まっています。一方、路線バスの減便・廃止やバス・タクシードライバーの減少が進み、公共交通の確保は危機的な状況にあることを受け、国土交通省に「交通空白」解消本部が設置され地域の足を確保するための様々な対策例が示されています。

■対策例（地域の足）

▼出典：国土交通省「交通空白」解消本部（「地域の足」「観光の足」の現状と対策）より

対策例 01 乗合タクシー

セダンやワゴンといった小型車両（乗車定員11人未満）による乗合旅客運送サービス

・車両のダウンサイジングにより、大型のバス車両による運行が困難な地域での旅客運送サービスの維持が可能
 ・輸送需要に見合う小型車両による乗合旅客運送サービスの提供が可能



対策例 02 AIオンデマンド

利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステム。人工知能（AI）による最適な運行ルートが決定可能

・任意に乗降ポイントを設定できるため、地域内移動を面的にカバー可能
 ・個々の移動ニーズに対応しつつ、低コストで一定数の人が同時に移動可能

AIによるルート決定



対策例 03 公共ライドシェア

導入事例	神奈川県三浦市
導入経緯	バス運行本数やタクシー稼働台数が大幅に減少する夜間に市民の移動の足として導入
運送主体	神奈川県三浦市
運賃	タクシーと同額
その他	運行時間：19時～25時 GOアプリによるキャッシュレス決済 ▲「かなライド」



道路運送法 4 条
区域運行
(デマンドバス)

- バス事業者等が自治体からの委託を受けて提供する、有償の旅客運送
- 導入に向けては既存交通事業者などを含めた協議会等での合意形成が必要
- 車両の配車システムを AI により効率化を図る取組が進められている

道路運送法 78 条 2 号関係
自家用有償旅客運送
(公共ライドシェア)

- 市町村や NPO、商工会などが自家用車を活用して提供する有償旅客運送
- 導入に向けては既存交通事業者などを含めた協議会等での合意形成が必要
- 省令において「交通空白地有償運送」及び「福祉有償運送」が規定されている

対策例
04

日本版ライドシェア

導入事例	石川県金沢市
導入経緯	タクシー事業者の申出により、担い手確保や新しい地域交通の仕組みへの足がかりとするべく導入
運行エリア	金沢交通圏
タクシー会社	6社
稼働時間曜日	金土曜午後4時～翌午前6時
車両数	27台



道路運送法 78 条 3 号関係
自家用車活用事業
(日本版ライドシェア)

- タクシー事業者の管理の下で、地域の自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービス（令和6年3月創設）
- タクシー配車アプリデータ等を活用して、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定

■ 対策例（観光の足）

対策例
01

MaaS
(鉄道会社とタクシー会社の連携等)

実施事例	JR四国予讃線特急停車駅6駅
概要	特急列車内から乗客がQRコードを読み込み、到着時間に合わせて降車駅にタクシー手配できるサービスを期間限定で提供。



- MaaS (Mobility as a Service) は、複数の交通手段を一つのサービスとして統合し、移動の利便性を向上させる次世代の交通サービスです
- 利用者はバス、タクシーなどの公共交通機関を一括で検索、予約、決済できるため、スムーズな移動が可能になります
- 観光や医療などの分野と連携することで地域の課題解決にも寄与することが期待されています。

対策例
02

地方ゲートウェイの刷新

概要	タクシー乗り場・待合所の利便性向上、監視カメラ・サイネージの設置など、交通結節点の安全性・利便性の向上
----	---



出典：大日本印刷株式会社「モビリティポート」※より ※DNP大日本印刷の登録商標

- ゲートウェイ戦略とは、地域への入り口となる交通結節点等へのアクセスを強化し、その地域の魅力を効果的に発信することで観光客を誘致する戦略です
- アクセスの強化にあたってはバス、タクシーなど様々な移動サービス事業者間の連携が求められます

④ その他新たな車両など

▼自動運転バス（上：北海道岩見沢市 HP より 下：長野県塩尻市 HP より）



- 緊急時対応のための運転者同乗タイプから遠隔監視、車両も小型から中型バスまで様々な内容の実証運行が行われています
- 実証運行では、沿線住民のニーズ調査をはじめ、システムの安全性、定時性、事業性、社会受容性などについて様々な検証が行われています



▼特定小型原動機付自転車（左：2輪タイプ LUUP HP より 右：4輪タイプ スズキ HP より）



- 定格出力 0.6kW 以下の電動機を搭載し、最高速度が 20km/h 以下の車両です
- 車体の大きさは 190cm×幅 60cm 以下、運転免許不要で 16 歳以上なら運転が可能です
- 原則車道を走りますが、基準を満たした歩道走行モードを備えた車両であれば「普通自転車等及び歩行者等専用」の標識がある歩道を走行することが可能で、環境に優しい移動手段として注目されています

▼グリーンスローモビリティ

(上：小型タイプ 環境省 HP より 下：普通自動車タイプ 日光市 HP より)



- グリーンスローモビリティは、時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称です
- 導入により、高齢者の移動手段や、観光客の利便性の高い周遊手段の確保など地域が抱える様々な交通課題の解決や低炭素型交通の確立が期待されます

1-3 公共交通の役割と課題

(1) 関連計画からみた公共交通に求められる役割

糸満市における関連計画においては、各施策の推進や実現に向けた方針や取組として公共交通が位置付けられています。

関連計画からみた公共交通の機能や果たすべき役割を下記のとおり整理しました。

関連計画における公共交通の位置づけ

総合交通体系	<ul style="list-style-type: none"> ● 沖縄らしい優しい社会、強くしなやかな自立型経済を構築していくために必要不可欠なもの 沖縄県総合交通体系基本計画（R4.10月）
広域公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ● マイカーに依存しなくても、安心・快適で活力ある沖縄を築く交通社会の実現 沖縄県地域公共交通計画（R6.5月）
まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> ● 集落間ネットワークの強化・活用による、すべての人にやさしい公共交通網の形成 糸満市都市マスタープラン（R6.6月）
地域福祉	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通弱者の移動手段確保 第3次糸満市地域福祉計画 第5次糸満市地域福祉活動計画（R5.7月）
介護医療	<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢者の移動手段 高齢者福祉計画及び介護保険事業計画（R6.3月）
総合計画	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域の暮らしを支える手段 第5次糸満市総合計画（R3.3月）
少子高齢化対策	<ul style="list-style-type: none"> ● 安全元気暮らしやすい地域づくりに必要 第2期糸満市まち・ひと・しごと創生総合戦略（R3.3月）
観光経済	<ul style="list-style-type: none"> ● 観光客の受け入れ環境の改善 糸満市観光振興基本計画（H28.3月）

求められる機能・役割

都市間連携

本市と周辺市町村間の移動を支援

地域間連携

市内の各集落と拠点間の移動を支援

交通弱者の移動手段

高齢者や児童など交通弱者の移動を支援

観光客の移動手段

市内来訪者の移動を支援

(2) 公共交通に求められる役割に対する問題点と課題

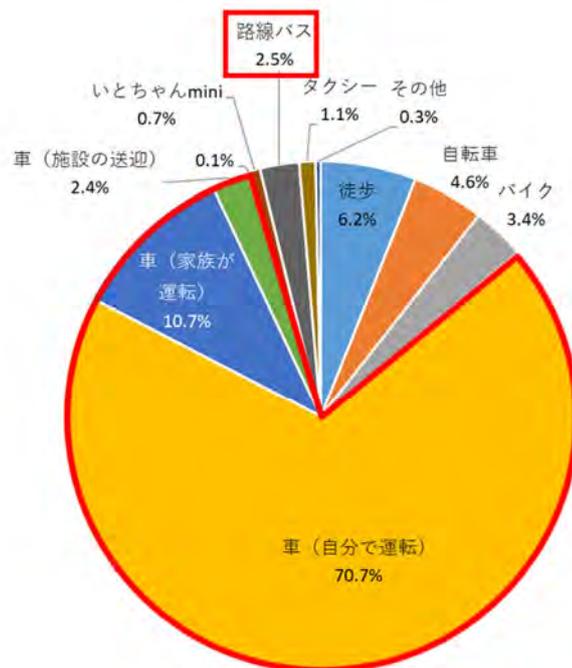
①「都市間連携（本市と周辺市町村を結ぶ幹線交通）」に対する現状と問題点やニーズ

(現状)

- ・現在のバス路線は、糸満バスターミナル及び糸満営業所を起終点とした放射状の基幹路線と、市内の循環路線で形成されています（糸満バスターミナルから南北に路線が分かれています）
- ・糸満バスターミナルを中心に近隣市町村へ路線が結節しているほか、空港から市役所やホテル等を直結する路線が運行されています
- ・アンケートの結果では市民の83%が車を利用しており、路線バス利用率は2.5%です



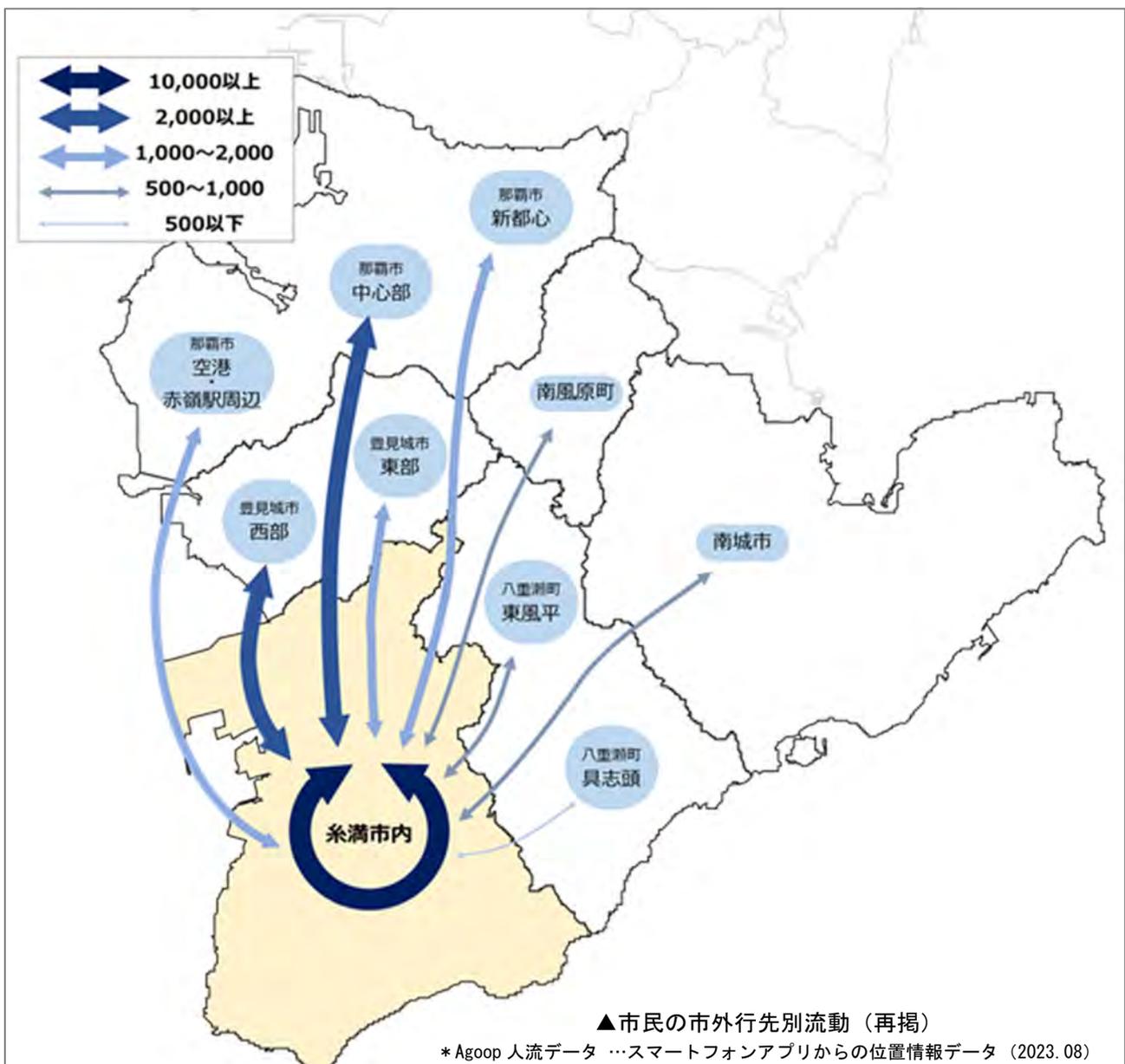
▲民営路線バスの近隣市町村への運行状況

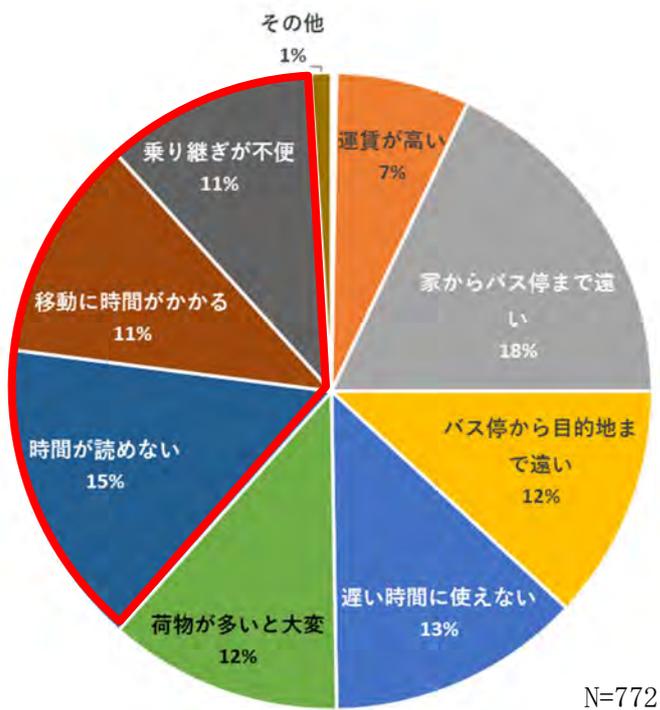
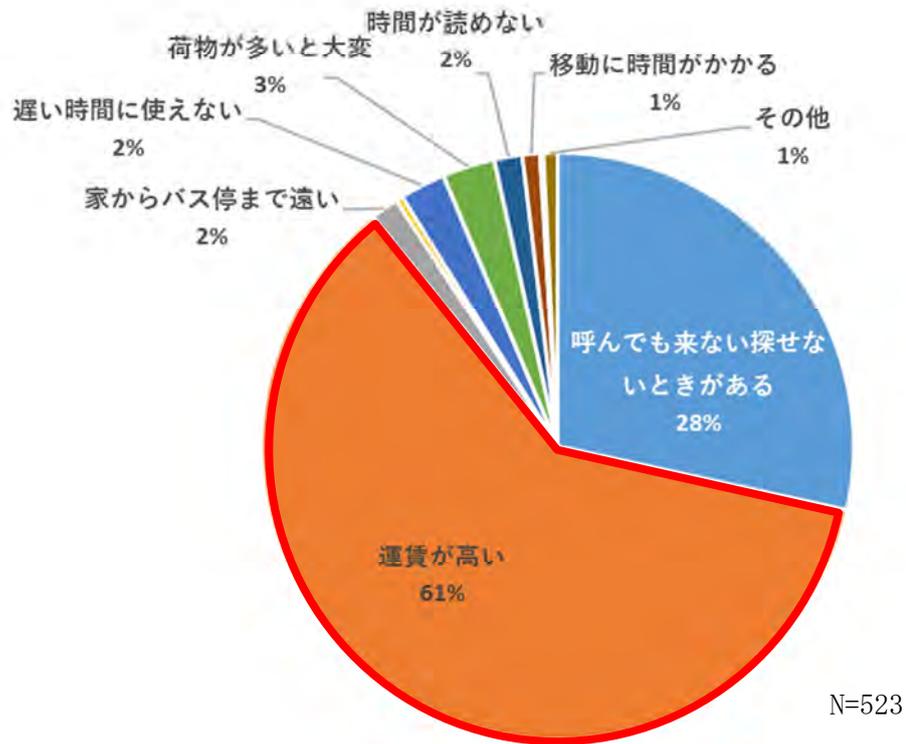


▲市民の主な移動手段 (R6 市民アンケート)

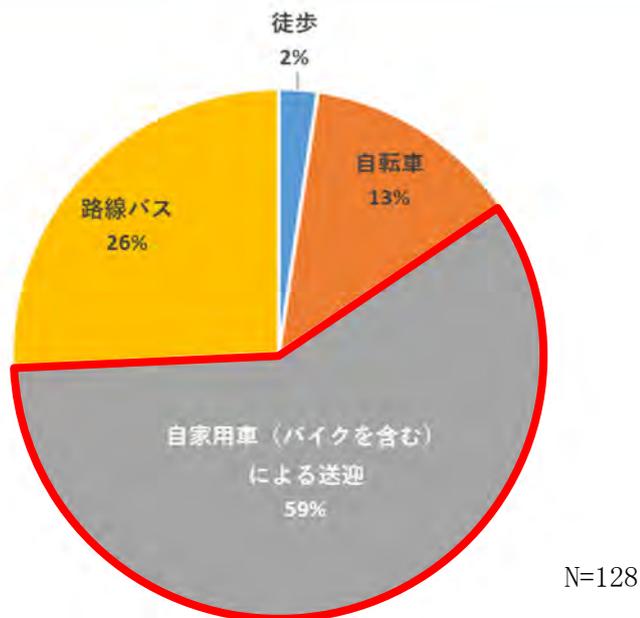
(問題点やニーズ)

- ・市民の市外行先別流動をみると、隣接する豊見城市西部や那覇市中心部への移動ニーズが多いことが伺えます
- ・国道 331 号バイパスの開通により那覇市への交通アクセスが飛躍的に向上し、新たに那覇空港まで乗換無しで行く事ができる路線バスも運行されていますが、その一部は事業者が異なる事から他の路線バス（82 玉泉洞糸満線等）との結節点が極端に少なく、乗継利便性の向上を図る取組みが求められています
- ・市外に移動する市民が感じているタクシーの課題として「運賃が高い」が約 6 割以上挙げられている一方、路線バスの課題として「家からバス停まで遠い」のほか、「時間が読めない」「移動に時間がかかる」「乗り継ぎが不便」が挙げられています
- ・市外通学の高校生の約 6 割が登校時、自家用車やバイクで日常的に送迎されており、送迎経験のある保護者の約 4 割が負担を感じる中、送迎通学の決定では「所要時間が短い」「コストが安い」が重視されています
- ・市外に移動する市民や学生が感じる問題点を踏まえ、運行効率がよく定時性の高い幹線への新公共交通システム導入が求められています





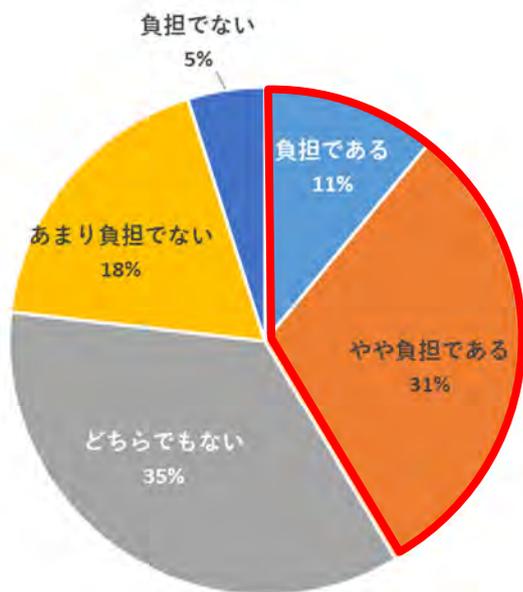
▲各移動手段に感じている課題 (R6 市民アンケート)
 ※市外移動者のみ



登校時

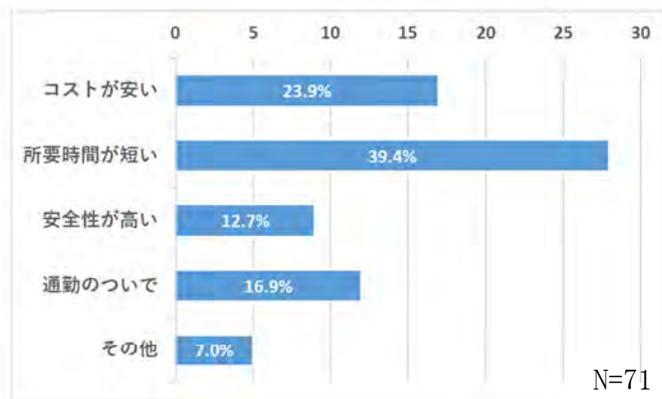
▲通学交通手段（R6 高校生アンケート）

※市外高校通学者のみ



▲送迎負担感（R6 高校生保護者アンケート）

※市外高校通学保護者のみ



▲送迎通学において、通学方法を決定する際に重要視される項目（R6 高校生保護者アンケート）

※登校時「乗用車（バイクを含む）による送迎」と回答した学生回答した学生のうち、市外高校通学保護者のみ

②「地域間連携（中心市街地と各集落間を結ぶ支線交通）」に対する現状と問題点やニーズ

（現状）

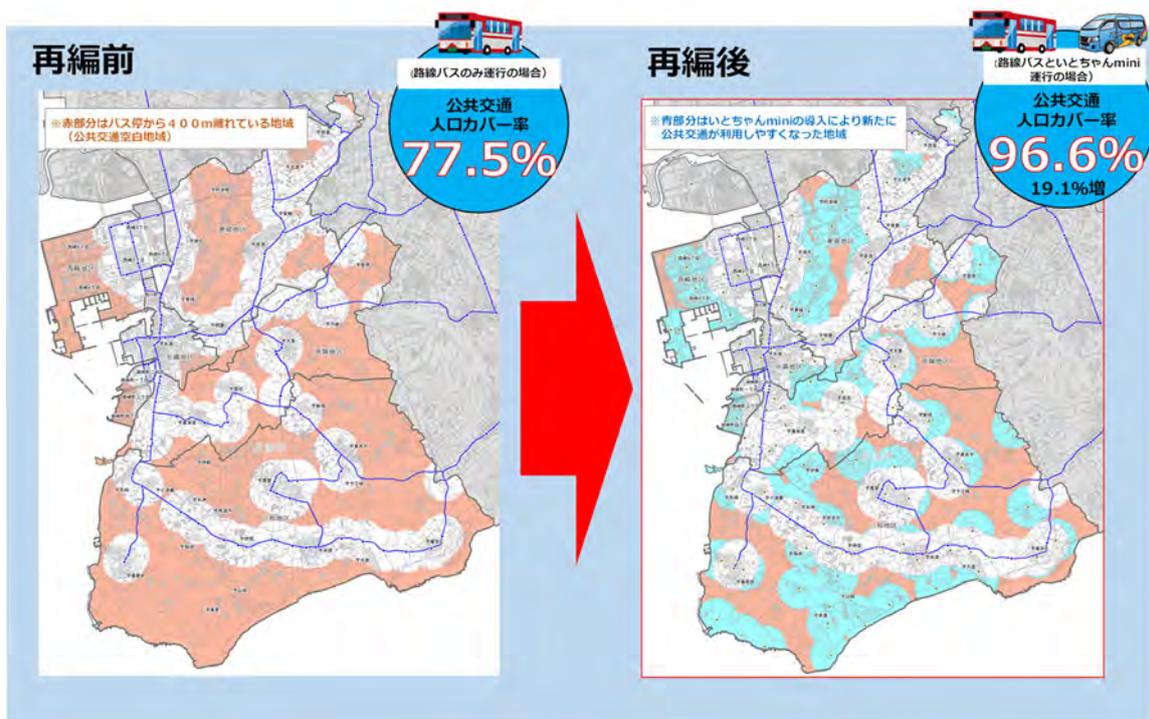
- ・路線バス利用者数の減少、赤字路線への補助額増加を背景に、平成30年10月に市内公共交通の一部が再編され、いとちゃんmini（デマンド交通）が公共交通空白地帯をカバーしています
- ・市内路線バスの運行効率の向上の取組として令和3年10月1日から「南部循環線」（107番、108番）の運行ルートを西崎・潮平地域へ延長しています

発時	南部循環線		国古線	
	真壁廻り(107) ⑩本/日 (夜:役所廻り)	喜屋武廻り(108) ⑨本/日 (夜:役所廻り)	真米里廻り(86) ②本/日	大里廻り(85) ④本/日 (夜:役所廻り)
6	① 30			
7	② 25	① 30(夜)	① 00 ② 35	
8		② 30(夜)		
9	③ 10(夜)			
10		③ 05(夜)		
11		④ 05		
12	④ 35			
13	⑤ 20(夜)			
14	⑥ 15(夜)	⑤ 05(夜)		
15		⑥ 20(夜)		① 10(夜)
16	⑦ 15	⑦ 30		② 05(夜) ③ 50
17	⑧ 30	⑧ 40		
18	⑨ 20	⑨ 30		④ 50
19	⑩ 20			
20	⑪ 30			

発時	南部循環線		いとちゃんmini	
	真壁廻り(107) ⑤本/日 (夜:役所廻り)	喜屋武廻り(108) ⑤本/日 (夜:役所廻り)	国古線代替路線 真米里廻り ②本/日	デマンド運行 (30分前予約で利用可能)
6	① 10(夜)			
7		① 20(夜)	① 00 ② 35	
8				
9		② 00		9:00~ 17:00
10				8時間運行
11				市内164箇所の 主要施設に設置 しているバス停 間であれば、乗 りたい時間を予 約して利用可能
12				
13				
14	② 50			
15				
16		③ 00		
17	③ 25(夜)			
18		④ 30(夜)		
19	④ 00(夜)			
20		⑤ 00(夜)		
21	⑤ 00(夜)			

※上記ダイヤは一部変更になる可能性があります（平成30年6月30日現在）

▲平成30年10月に実施された再編の概要（H30.10月時点）



▲デマンド交通導入による公共交通人口カバー率の増加（H30.10月時点）

令和3年10月1日から

通院 通勤 通学
買い物 道の駅 イベント
西崎運動公園スポーツキャンプ

三和高嶺地区からも市街地へ楽に移動!

南部循環線が 西崎・潮平地区へルート

便利

市街地内の移動が
より便利に!

107番 三和・西崎
ルート
高嶺▶三和▶兼城▶西崎

108番 西崎・三和
ルート
西崎▶兼城▶三和▶高嶺

2023
バス停
MAP



予約が不要で
便利に通学、通院、
買物等ができます♪

普通運賃
160円～**300円**

*子供運賃、障がい者割引運賃等は
発行要領や路線に準じます。



南部循環線定期運賃 (普通運賃 300 円の場合)

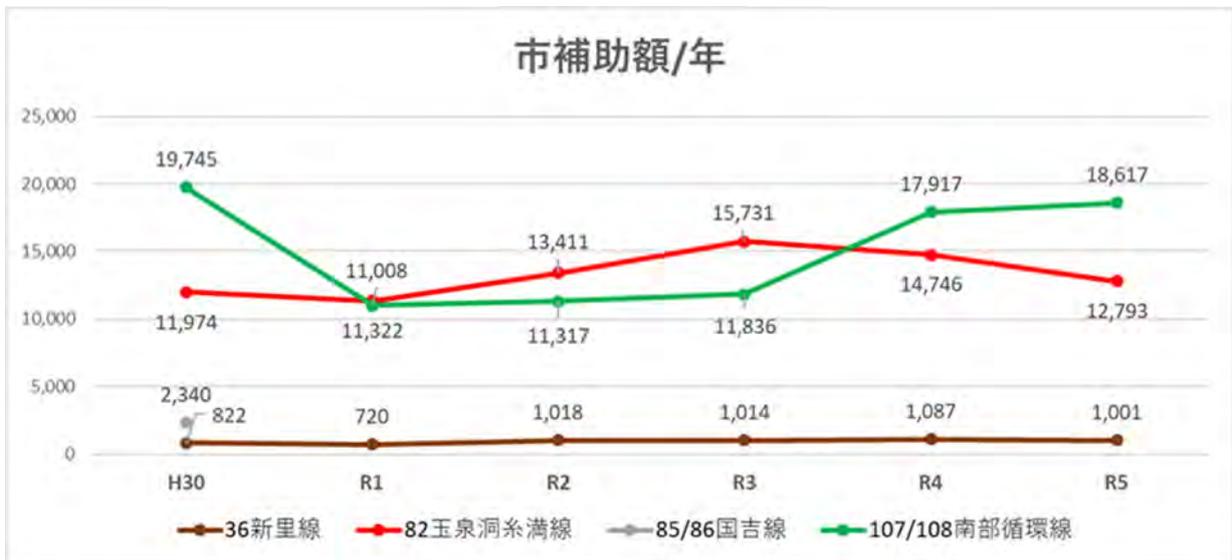
区分	期間	一般	身体障がい者 割引
		金額	金額
普通	1ヶ月	12,600円	8,820円
	3ヶ月	35,910円	25,140円
通学	1ヶ月	10,620円	7,430円
	3ヶ月	30,270円	21,180円
小人	1ヶ月	5,310円	
	3ヶ月	15,130円	

運行に関する問い合わせ先▶ 株式会社琉球バス交通 糸満営業所連絡先 TEL.098-992-2017

▲南部循環線運行ルート図 (R6)

(問題点やニーズ)

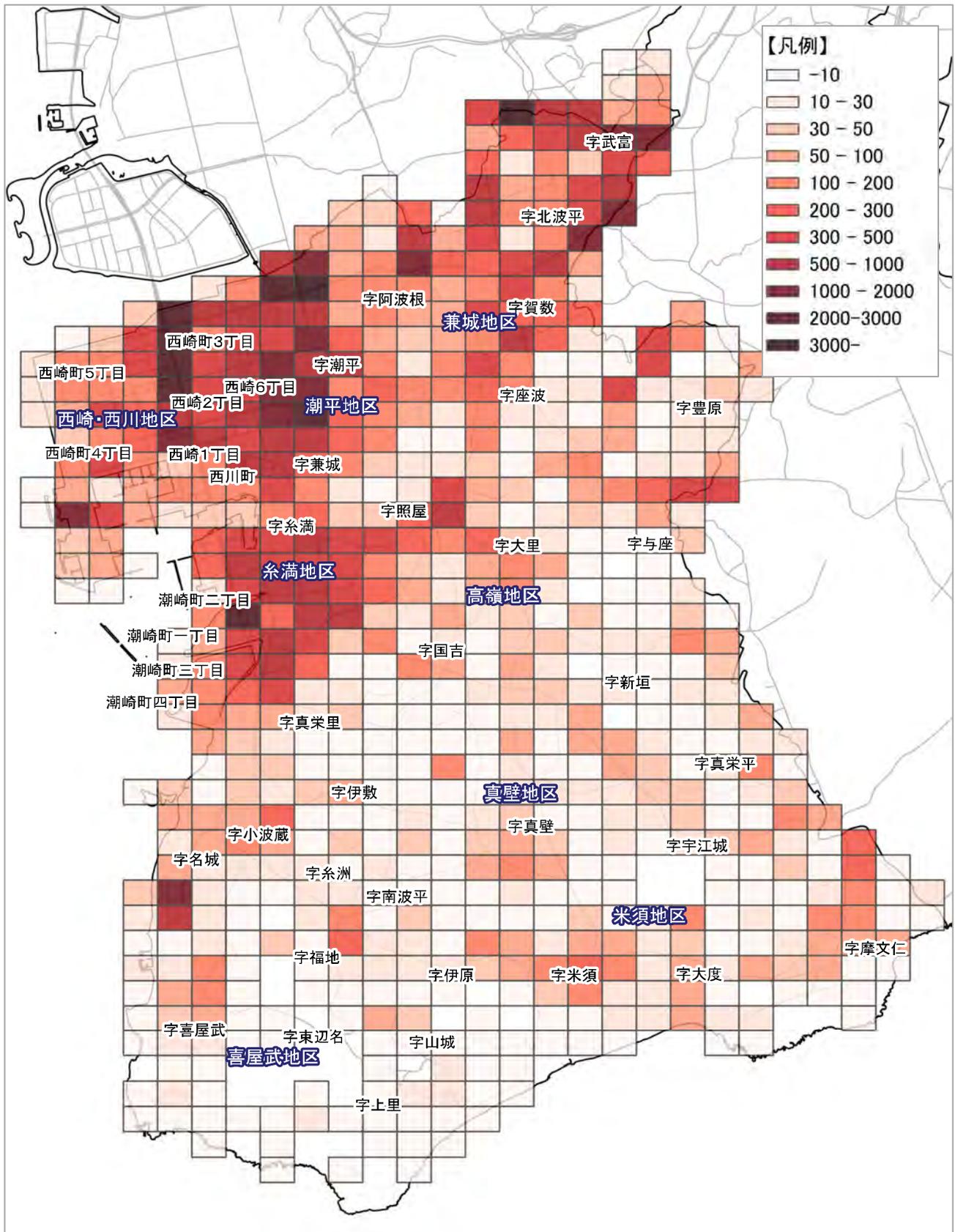
- ・物価高や人件費の増加といった社会情勢を背景に、公共交通維持のための市の負担額は増加傾向にあります
- ・市内の人流をみると、主に北部地域に集中しています
- ・いとちゃん mini (デマンド交通) は、利用者増加に伴い、予約をお断りするケースが増えています
- ・新たな移動手段についての利用意向では「自動運転バス」に対し、全世代で比較的前向きな意向が示されています
- ・市民全体では行きたいところに「ほとんど行けている」と回答した割合は77%ですが、日常的に公共交通を利用している人に限ると35%にとどまり、42%の差が見られます



▲路線バスへの補助額の推移 (H30~R5) (再掲)

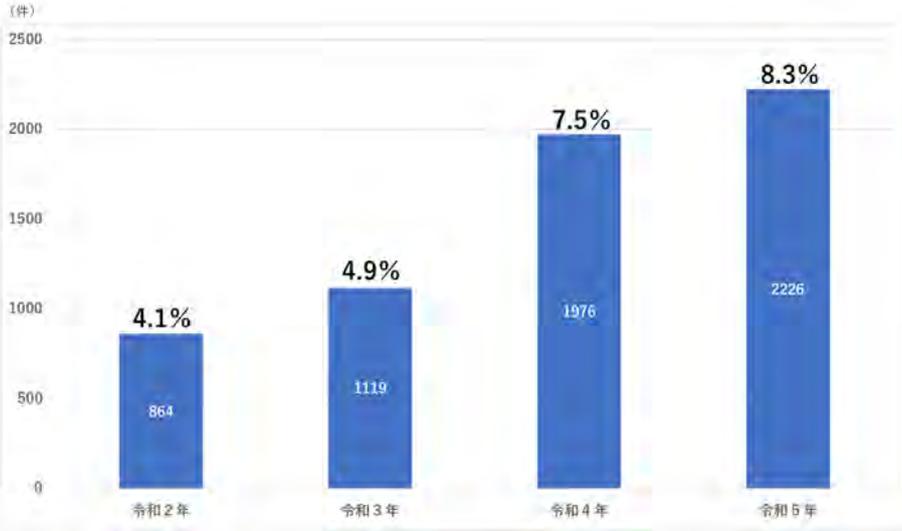


▲路線バスの年間輸送人員の推移 (H30~R5) (再掲)

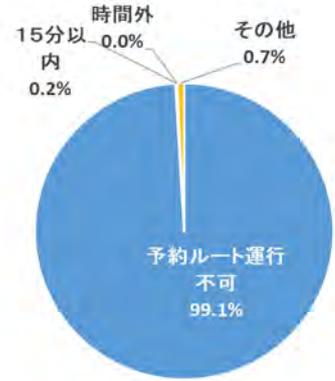


▲市内集中の状況（250mメッシュ）（再掲）

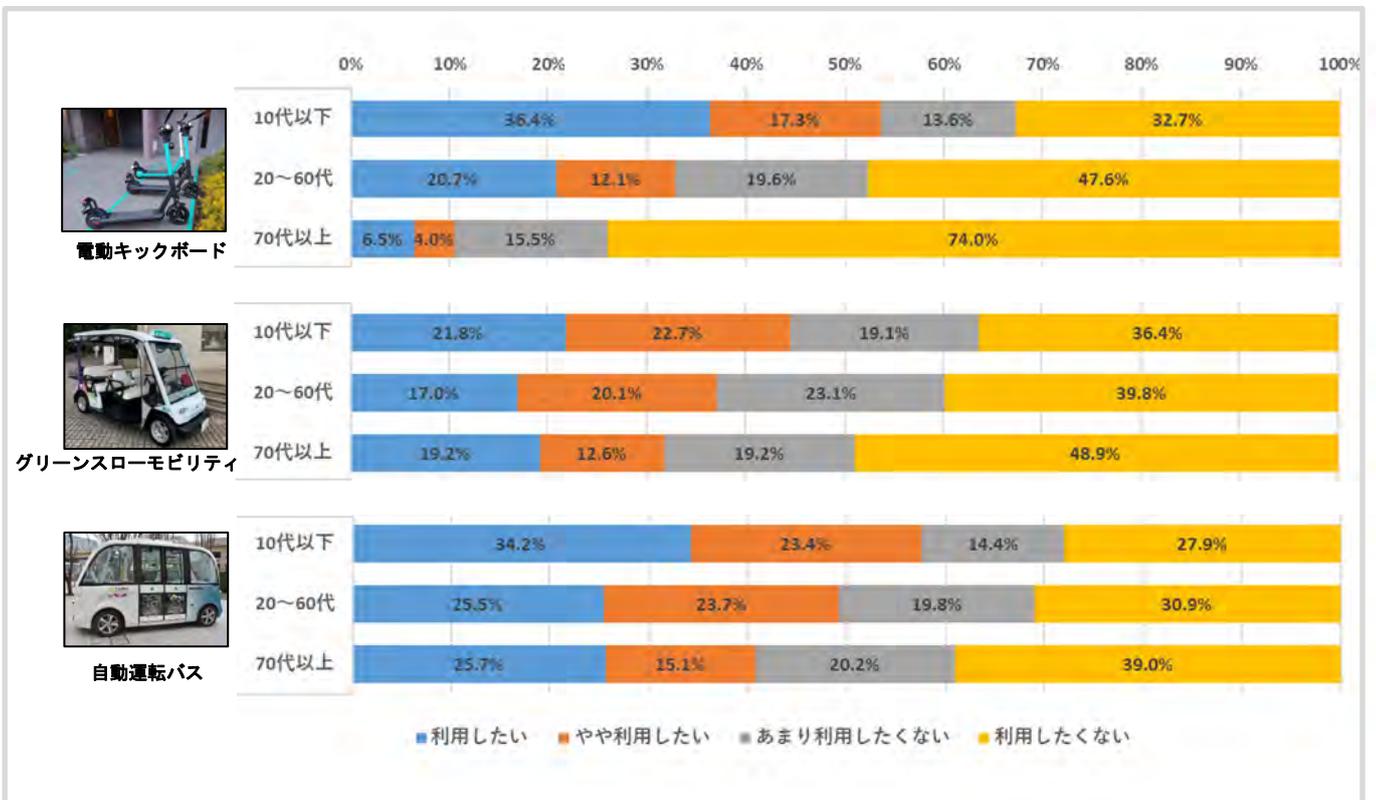
* Ageoop 人流データ…スマートフォンアプリからの位置情報データ（2023.08）



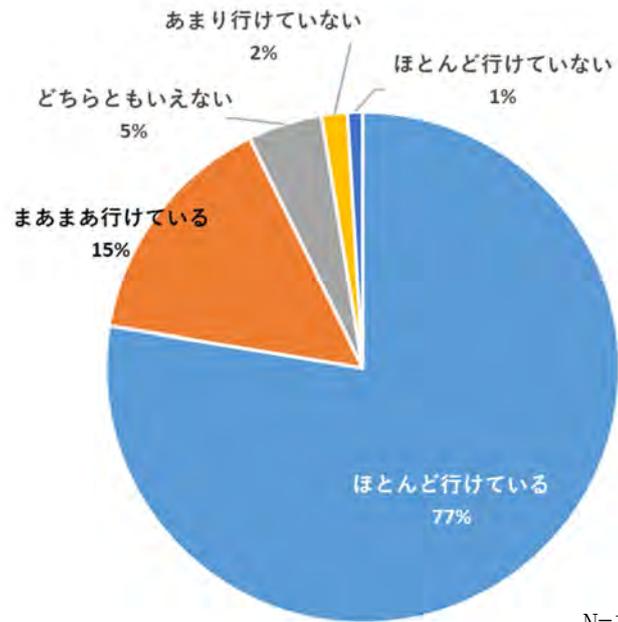
▲いとちゃんminiのお断り件数とお断り率の推移 (R2~R5)



▲いとちゃんminiのお断り理由 (R5)

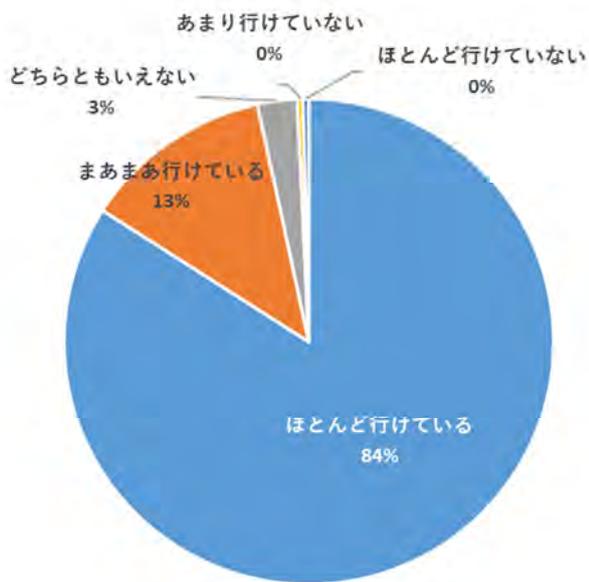


▲新たな移動手段についての利用意向 (R6 市民アンケート)



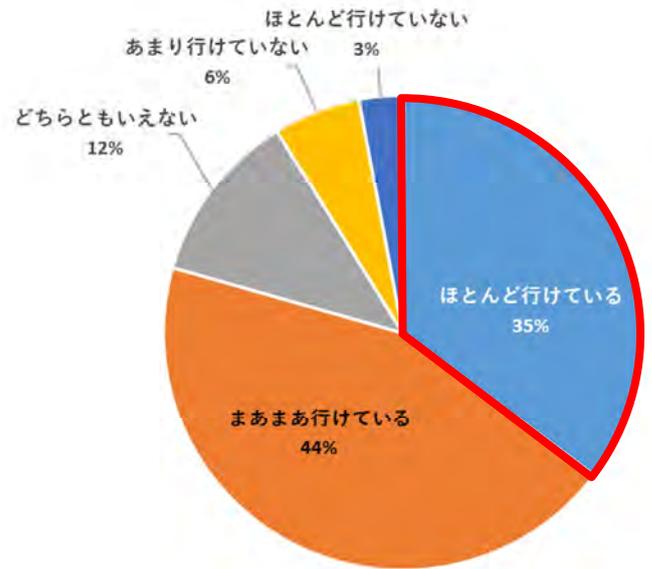
N=1903

全体



N=1335

車（自分で運転）



N=34

公共交通利用者
(いとちゃんmini、路線バス、タクシー)

▲移動したい場所へは希望通りに移動できているか（R6 市民アンケート）

③「交通弱者の移動手段」に対する現状と問題点やニーズ

(現状)

- ・糸満市全体の老年人口は23.5%と、前計画を策定した令和元年当時からの約5年間で約3ポイント増加しています
- ・平成20年度より開始した施設バスを利用したブーゲンビレア号は、65歳以上の高齢者の生活の足として一定の役割を担っています
- ・平成30年度より試験運行をしているいとちゃんmini（デマンド交通）は、市内の交通弱者の生活の足として一定の役割を担っています
- ・10代以下における各移動手段の課題では、車（家族が運転）「家族に負担がかかる」、タクシー「運賃が高い」、路線バス「家からバス停まで遠い」といった回答が特に多く見られました
- ・70代以上における各移動手段の課題では、車（自分で運転）「近い将来運転できなくなる」「交通事故が不安」、タクシー「運賃が高い」、路線バス「家からバス停まで遠い」、いとちゃんmini「遅い時間に使えない」といった回答が特に多く見られました

		男性		女性		合計	
人 口	総人口	31,545	-	30,736	-	62,281	-
	年少人口（0～14歳）	5,454	8.8%	5,261	8.4%	10,715	17.2%
	生産年齢人口（15～64歳）	19,141	30.7%	17,811	28.6%	36,952	59.3%
	老人人口（65歳以上）	6,950	11.2%	7,664	12.3%	14,614	23.5%
	前期高齢者（65～74歳）	4,134	6.6%	4,044	6.5%	8,178	13.1%
	後期高齢者（75歳以上）	2,816	4.5%	3,620	5.8%	6,436	10.3%

▲糸満市の人口分布（R6.6月時点）

割引運賃の種類	令和4年度		令和5年度	
	人数	全乗車人数に対する割合	人数	全乗車人数に対する割合
障害者割引	7,886	28.6%	8,018	29.5%
高齢免許返納者割引	4,312	15.6%	5,365	19.7%
	合計	44.2%	合計	49.2%

▲いとちゃんmini利用者のうち、障がい者または高齢免許返納者割引を適用した人数（R4、R5）

移動手段	移動手段別の課題	回答者年齢区分			統計
		10代以下	20～60代	70代以上	
路線バス	移動手段として選択しない	37	456	141	634
	呼んでも来ない探せないときがある		4		4
	運賃が高い	13	88	11	112
	家からバス停まで遠い	29	236	105	370
	バス停から目的地まで遠い	12	153	37	202
	遅い時間に使えない	10	159	22	191
	荷物が多くと大変	7	155	44	206
	時間が読めない	11	183	40	234
	移動に時間がかかる	11	153	35	199
	乗り継ぎが不便	11	126	26	163
	タクシー	移動手段として選択しない	53	438	140
呼んでも来ない探せないときがある		10	284	66	360
運賃が高い		48	504	121	673
家からバス停まで遠い		2	8	6	16
バス停から目的地まで遠い			2	1	3
遅い時間に使えない		1	9	3	13
荷物が多くと大変			12	9	21
時間が読めない		1	12	3	16
移動に時間がかかる			3	4	7
乗り継ぎが不便			1	2	3
いとちゃんmini		移動手段として選択しない	78	759	189
	呼んでも来ない探せないときがある	1	39	11	51
	運賃が高い	2	29	6	37
	家からバス停まで遠い	2	39	21	62
	バス停から目的地まで遠い	1	24	11	36
	遅い時間に使えない	7	80	31	118
	荷物が多くと大変	2	42	13	57
	時間が読めない	3	78	22	103
	移動に時間がかかる	2	40	14	56
	乗り継ぎが不便	1	30	14	45
	ブーゲンビリア号	移動手段として選択しない		837	220
呼んでも来ない探せないときがある			8		8
運賃が高い			6	2	8
家からバス停まで遠い			21	7	28
バス停から目的地まで遠い			14	2	16
遅い時間に使えない			29	11	40
荷物が多くと大変			20	3	23
時間が読めない			50	15	65
移動に時間がかかる			25	2	27
乗り継ぎが不便			18	3	21
徒歩		歩かない	22	500	131
	自転車を所有していない	6	51	29	86
	自転車に乗れない	3	12	13	28
	移動範囲が狭い	26	180	56	262
	天候に左右される	34	309	63	406
	交通事故が不安	10	26	16	52
	近い将来体力的に困難になる	2	37	54	93
	荷物が多くと大変	17	271	48	336
	自転車購入費が高い	1	2	7	10
	歩道・自転車専用道路がない	4	42	3	49
	お酒が飲めない	1	4		5
	駐輪場がない	0	2		2

移動手段	移動手段別の課題	回答者年齢区分			統計	
		10代以下	20～60代	70代以上		
車(自分)	バイク・自動車を所有していない	23	48	37	108	
	免許を持っていない	60	21	39	120	
	近い将来運転ができなくなる		113	117	230	
	購入費、維持管理費が高い	3	375	54	432	
	交通事故が不安	3	250	103	356	
	お酒が飲めない	2	187	28	217	
	目的地付近で駐車場を探すのが大変	1	186	46	233	
	天候に左右される	4	54	8	66	
	渋滞で時間が読めない	1	280	35	316	
	家族に負担がかかる		10	1	11	
	車(家族)	バイク・自動車を所有していない	12	47	22	81
		免許を持っていない	18	15	7	40
		近い将来運転ができなくなる		30	11	41
購入費、維持管理費が高い			96	11	107	
交通事故が不安		8	122	35	165	
お酒が飲めない		1	17	4	22	
目的地付近で駐車場を探すのが大変		4	52	7	63	
天候に左右される		2	8	1	11	
渋滞で時間が読めない		5	85	4	94	
家族に負担がかかる		24	153	47	224	
車(施設)		バイク・自動車を所有していない	10	76	31	117
		免許を持っていない	10	7	1	18
		近い将来運転ができなくなる	1	9	1	11
	購入費、維持管理費が高い	2	18	1	21	
	交通事故が不安	7	37	5	49	
	お酒が飲めない		4	1	5	
	目的地付近で駐車場を探すのが大変	5	45	1	51	
	天候に左右される	3	12	4	19	
	渋滞で時間が読めない	7	87	2	96	
	家族に負担がかかる	4	37	4	45	
	バイク	バイク・自動車を所有していない	46	618	166	830
		免許を持っていない	51	60	35	146
		近い将来運転ができなくなる		14	14	28
購入費、維持管理費が高い		1	43	2	46	
交通事故が不安		3	134	23	160	
お酒が飲めない		1	33	3	37	
目的地付近で駐車場を探すのが大変		4	17	4	25	
天候に左右される		2	148	16	166	
渋滞で時間が読めない			15	1	16	
家族に負担がかかる			5		5	
自転車		歩かない	4	26	10	40
		自転車を所有していない	36	629	165	830
		自転車に乗れない	9	79	56	144
	移動範囲が狭い	8	64	18	90	
	天候に左右される	26	233	31	290	
	交通事故が不安	17	74	23	114	
	近い将来体力的に困難になる	1	21	25	47	
	荷物が多くと大変	9	167	27	203	
	自転車購入費が高い	4	35	6	45	
	歩道・自転車専用道路がない	11	120	31	162	
	お酒が飲めない		23	4	27	
	駐輪場がない	4	38	8	50	

グラフの見方

移動範囲が狭い 3
荷物が多くと大変 14
近い将来移動が困難になる 28

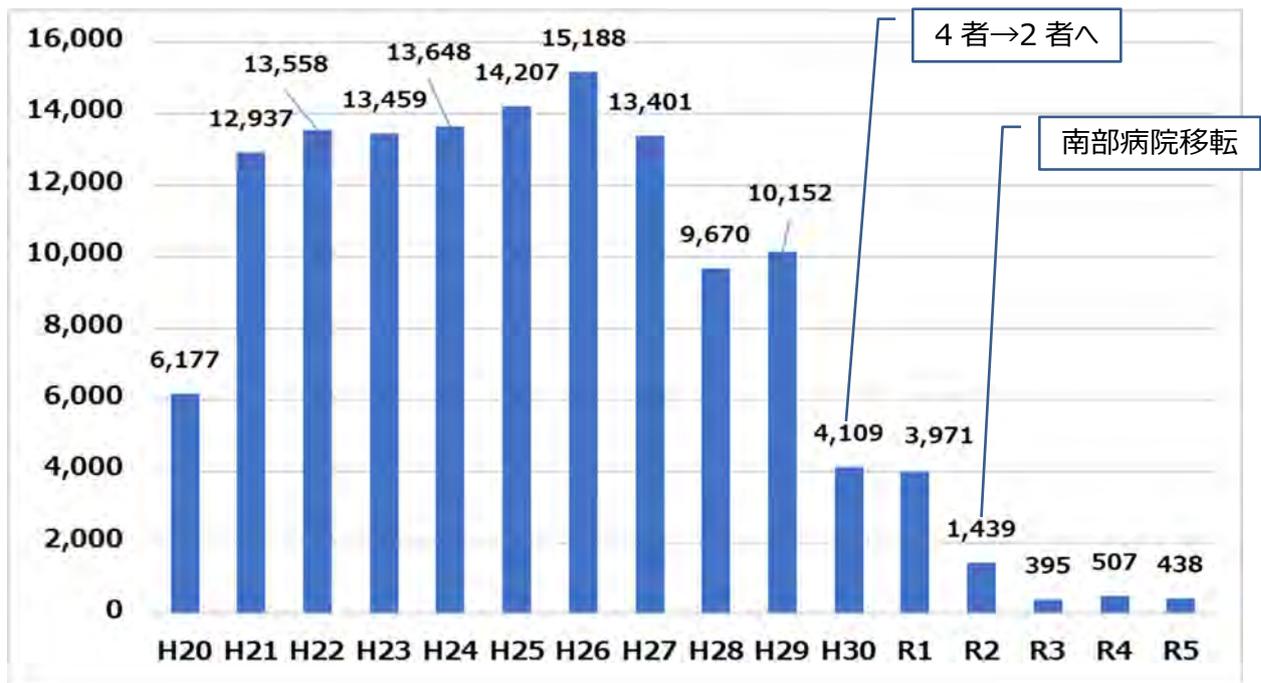
表中の色付きバー(水色、黄、緑、青)は、回答者の割合を示しています。左の例では、上からそれぞれ約10%、50%、100%の70代以上の方が課題として挙げていることを意味します。

▲それぞれの移動手段に対する課題 (R6 市民アンケート)

※ブーゲンビリア号は65歳以上の登録者のみ利用可能であるため「10代以下」の回答は除外

(問題点やニーズ)

- ・今後も高齢化の進展が予想されるなか、高齢者等の交通弱者が増加していくことが見込まれ、市民の日常生活に密着した移動手段を確保していく必要性は高まっています
- ・ブーゲンビリア号を運行する協力企業が減り、併せて利用者が減少しています
- ・いとちゃん mini (デマンド交通) は、利用者増加に伴い、予約をお断りするケースが増えています
- ・三和地区等の市南部の地域は、比較的狭隘道路が多い事などから路線バスがカバーするエリアが狭く、運行頻度も低い状況です



▲ブーゲンビリア号の年間利用者数推移 (H20～R5) (再掲)

H30年度 利用者数内訳

事業者名	利用者数
南部病院	4,037
糸満自動車学校	72
計	4,109

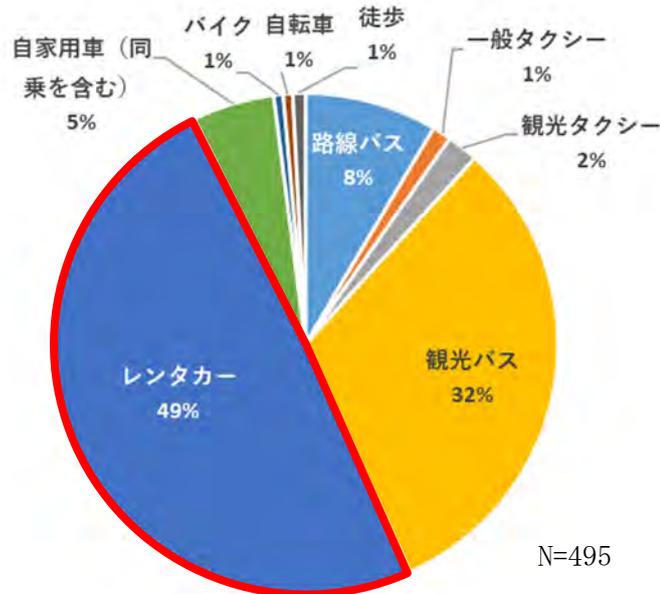
R5年度 利用者数内訳

事業者名	利用者数
豊見城中央病院	248
糸満自動車学校	190
計	438

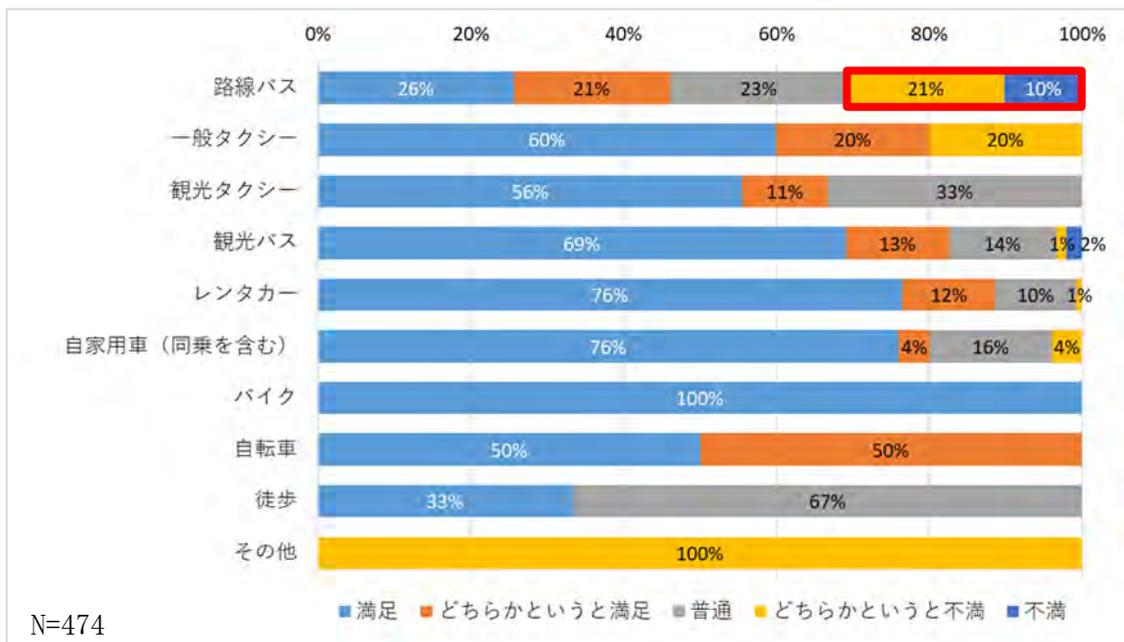
▲事業者別利用者数の比較 (再掲)

(問題点やニーズ)

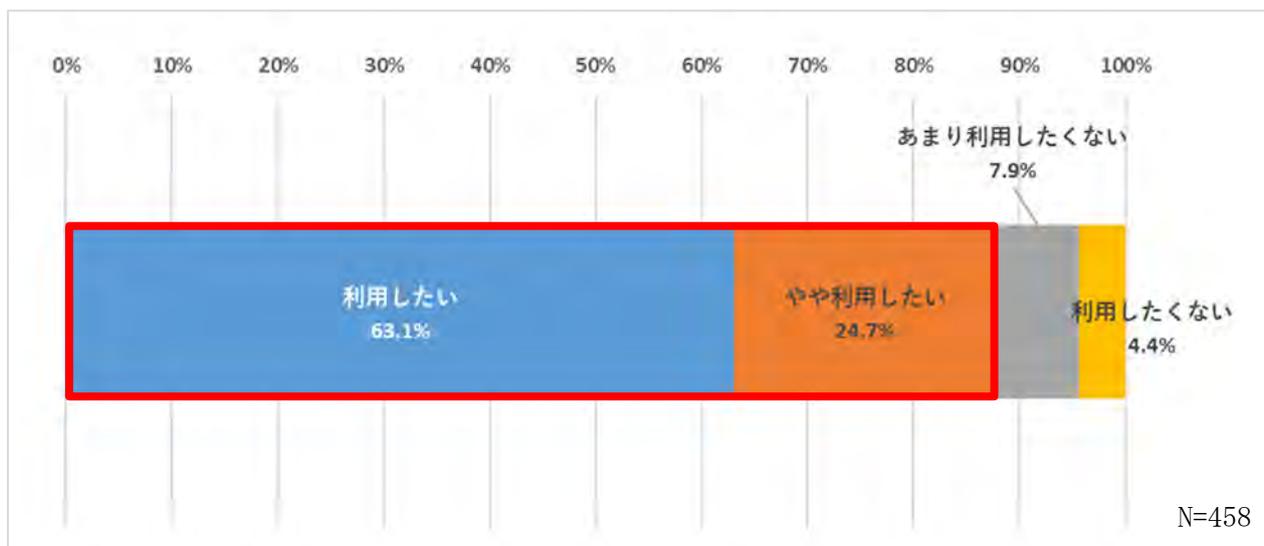
- ・糸満市に訪れている観光客の約5割はレンタカー利用です
- ・観光客のうち路線バスを利用しているのは8%である一方、約3割が不満を感じています
- ・糸満市を訪れる観光客の87.8%が主要観光施設を周遊する公共交通の利用意向を示しているものの、周遊路線は整備されていません
- ・那覇空港等、糸満バスターミナル以北を訪れる観光客が南部観光資源を周遊する場合、一度乗り換えとなることから、待合環境が整った結節点の整備が求められています



▲観光移動手段 (R6 観光客アンケート)



▲観光移動手段別満足度 (R6 観光客アンケート)



▲糸満市の主要観光施設を周遊する公共交通が整備されていた場合、
利用したいと思いますか？（R6 観光客アンケート）

上述した4つの「公共交通に求められる役割に対する問題点やニーズ」を踏まえ、公共交通の課題を抽出しました。

公共交通の役割と問題点やニーズ

課題

都市間連携（本市と周辺市町村を結ぶ幹線交通）

- 市民の市外行先別流動をみると、隣接する豊見城市西部や那覇市中心部への移動ニーズが多いことが伺えます
- 国道331号バイパスの開通により那覇市への交通アクセスが飛躍的に向上し、新たに那覇空港まで乗換無しで行く事ができる路線バスも運行されていますが、その一部は事業者が異なる事から他の路線バス（82玉泉洞系満線等）との結節点が極端に少なく、乗継利便性の向上を図る取組みが求められています
- 市外に移動する市民が感じているタクシーの課題として「運賃が高い」が約6割以上挙げられている一方、路線バスの課題として「家からバス停まで遠い」のほか、「時間が読めない」「移動に時間がかかる」「乗り継ぎが不便」が挙げられています
- 市外通学の高校生の約6割が登校時、自家用車やバイクで日常的に送迎されており、送迎経験のある保護者の約4割が負担を感じる中、送迎通学の決定では「所要時間が短い」「コストが安い」が重視されています
- 市外に移動する市民や学生が感じる問題点を踏まえ、運行効率がよく定時性の高い幹線への新公共交通システム導入が求められています

市民の移動需要に沿った幹線公共交通網の形成と交通拠点の整備

中心市街地と拠点集落、および拠点集落と周辺集落を結ぶ持続可能な支線公共交通網の整備

地域間連携（中心市街地と各集落間を結ぶ支線交通）

- 物価高や人件費の増加といった社会情勢を背景に、公共交通維持のための市の負担額は増加傾向にあります
- 市内の人流をみると、主に北部地域に集中しています
- いとちゃんmini（デマンド交通）は、利用者増加に伴い、予約をお断りするケースが増えています
- 新たな移動手段についての利用意向では「自動運転バス」に対し、全世代で比較的前向きな意向が示されています
- 市民全体では行きたいところに「ほとんど行けている」と回答した割合は77%ですが、日常的に公共交通を利用している人に限ると35%にとどまり、42%の差が見られます

交通弱者にとって利便性の高い移動手段の確保と維持

地域、事業者、行政の協働による体制づくりと共創による新たな移動サービスの創出

交通弱者の移動手段

- 今後も高齢化の進展が予想されるなか、高齢者等の交通弱者が増加していくことが見込まれ、市民の日常生活に密着した移動手段を確保していく必要性は高まっています
- ブーゲンビリア号を運行する協力企業が減り、併せて利用者が減少しています
- いとちゃんmini（デマンド交通）は、利用者増加に伴い、予約をお断りするケースが増えています
- 三和地区等の市南部の地域は、比較的狭隘道路が多い事などから路線バスがカバーするエリアが狭く、運行頻度も低い状況です

観光客のニーズにあった多様な移動サービスの創出

観光客の移動手段

- 糸満市に訪れている観光客の約5割はレンタカー利用です
- 観光客のうち路線バスを利用しているのは8%である一方、約3割が不満を感じています
- 糸満市を訪れる観光客の87.8%が主要観光施設を周遊する公共交通の利用意向を示しているものの、周遊路線は整備されていません
- 那覇空港等、糸満バスターミナル以北を訪れる観光客が南部観光資源を周遊する場合、一度乗り換えとなることから、待合環境が整った結節点の整備が求められています

まちづくりと連携し、移動需要の変化を踏まえた公共交通網の形成

1-4 地域公共交通計画に関する基本方針

(1) 糸満市都市マスタープランとの整合

①公共交通の位置付け

〈糸満市の将来像〉

つながりが生み出す新しいまちのカタチ

～ネットワークによる都市機能の再編に向けて～

〈市全域に関わるその他の主要課題〉 ※一部抜粋

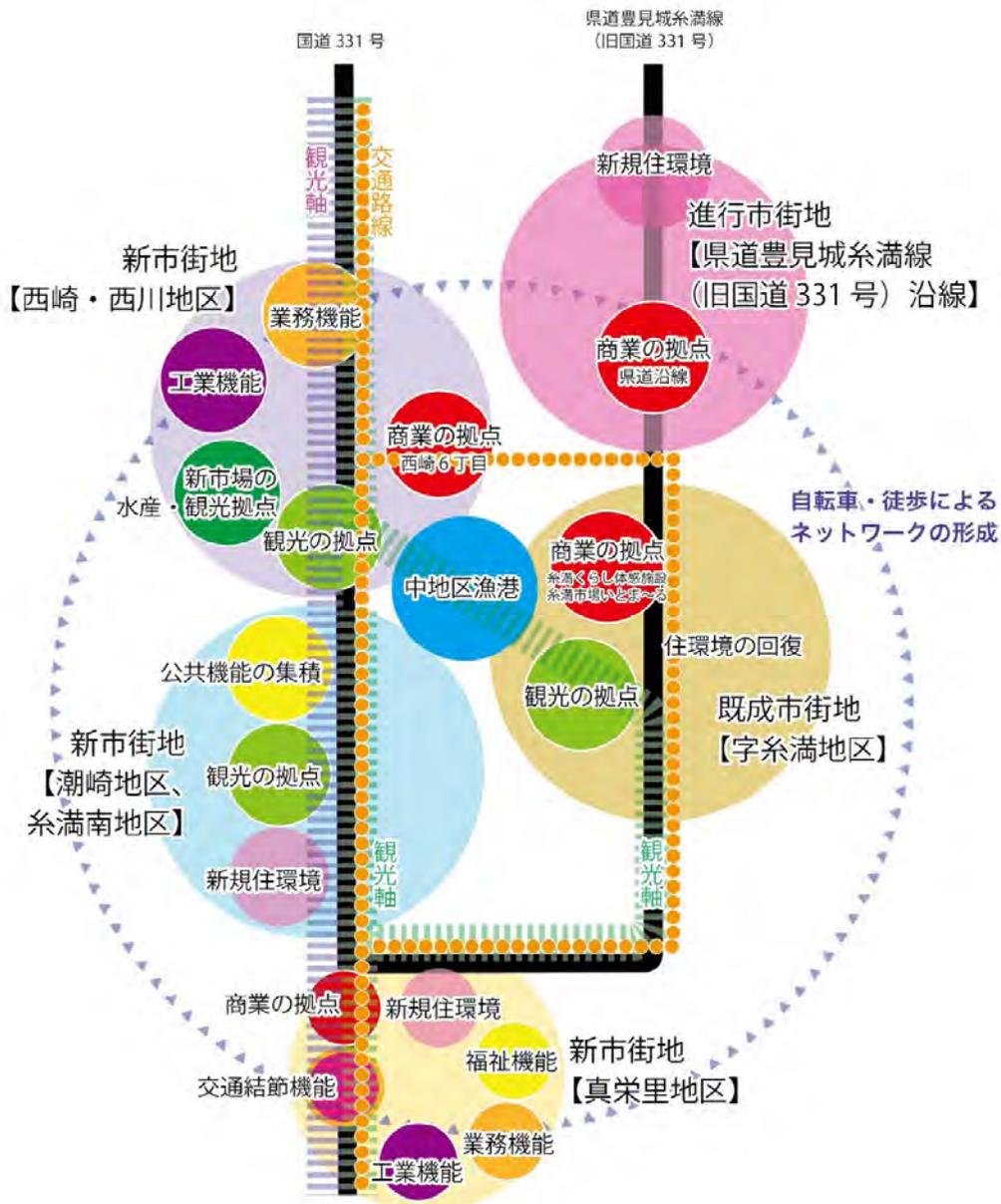
(1) 高齢化に備えた福祉のまちづくりの推進

・ 移動しやすい交通環境の確保

(2) 脱炭素に向けた取組の推進

・ 脱炭素型ライフスタイルの実践

②将来の都市構造イメージ



③都市整備の方針と将来都市構造図

Ⅲ.将来の都市構造と都市像－ 2. 将来の都市像－ (2) 将来の都市像 ※一部抜粋

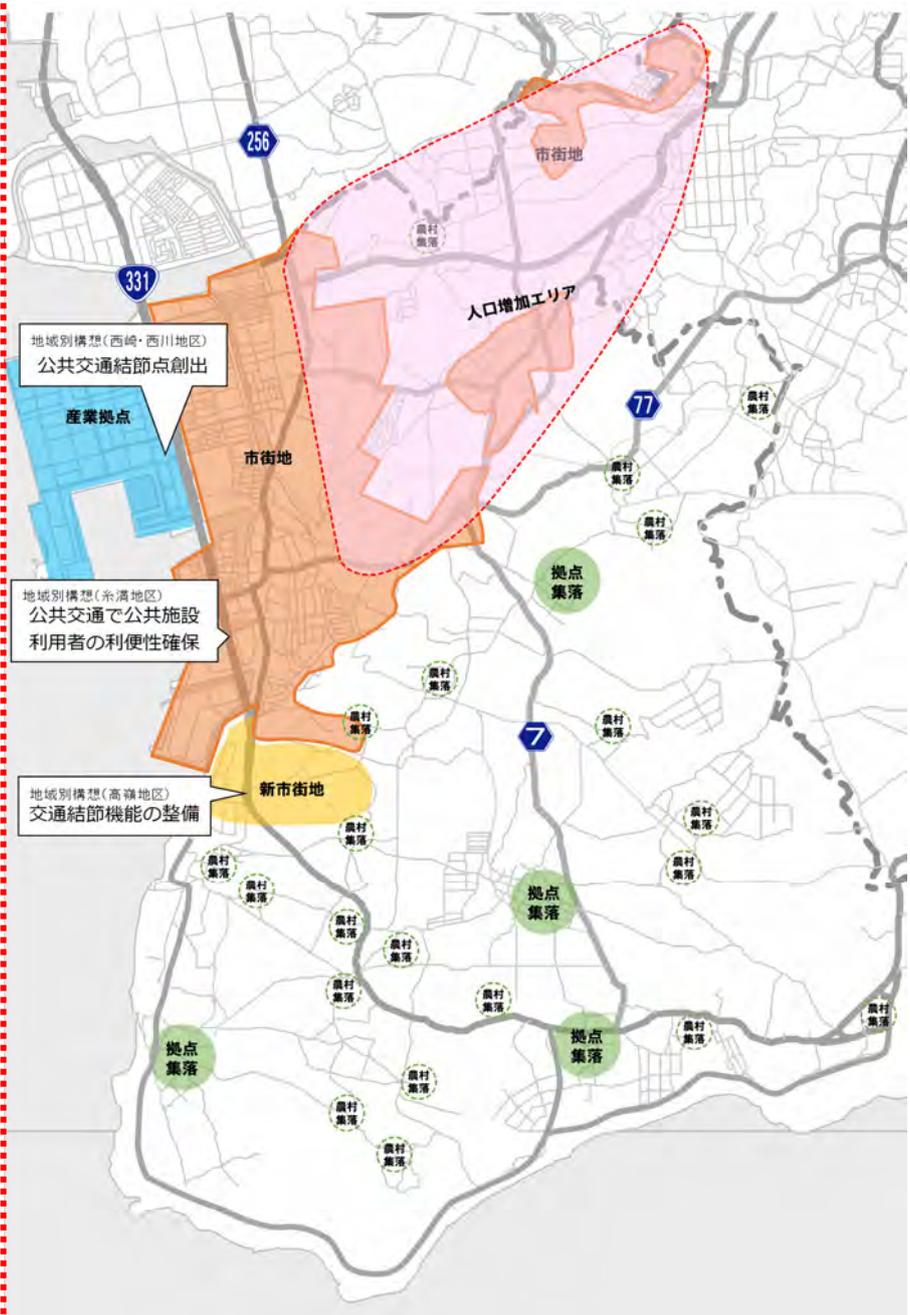
- ・ **農村部においても、既存集落の全てに対して、一律の施策展開を図るのではなく、整備済みの集落間幹線道や新しい公共交通の導入を駆使し**、地区計画等を活用した拠点集落への機能集約を行うことで、ネットワーク強化による生活利便性の向上を目指すといった視点が必要になってきていると考えられます

Ⅳ.全体構想 都市整備の方針－ 3. 道路・交通〈基本的考え方〉※一部抜粋

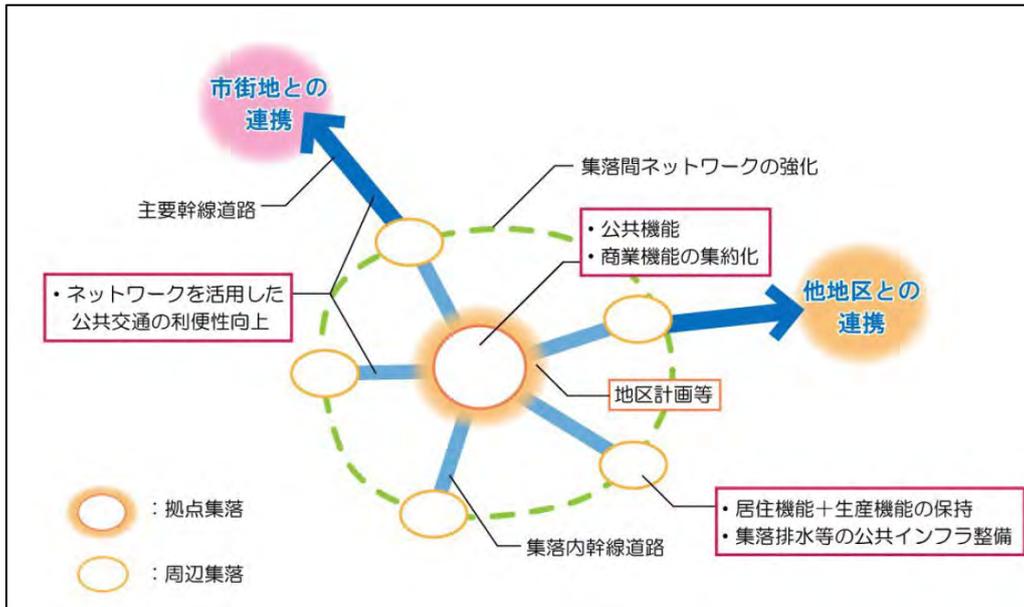
- ・ 少子高齢化社会への対応、交通渋滞の緩和、交通に起因する環境負荷の低減等を目的として、自動車交通への依存を軽減するためにも、**長期的には那覇から豊見城そして糸満に至る南部の新交通システムの導入を検討**する必要があります

〈整備の方針〉

- **公共交通機関**
 - ・ 既存のバス交通やデマンドバスなど公共交通網の再編により、利便性・移動満足度の向上、公共交通空白地域の減少に向けた取組みを推進します
 - ・ 公共交通機能やパークアンドライド、ライドシェアなど交通結節点の検討を行います
 - ・ 市内交通に関しては、実証実験・試験運行を踏まえた交通ネットワークの構築を目指します
 - ・ ICTを活用したシームレスな移動環境の構築を目指します
 - ・ 公共輸送機関の定時、定速、大量輸送を実現するために、鉄軌道やモノレールからのフィーダー交通システムとなるBRTやLRT等の新交通システムの導入についても今後検討します
- **環境や健康への配慮**
 - ※一部抜粋
 - ・ 新交通システムの検討や信号へのギャップ感応制御等の導入により、渋滞の緩和、環境保全、安全性の確保、インフラの有効活用、さらには個人への電気自動車の普及支援等により安全で環境にやさしい交通社会の構築を図ります
 - ・ 自転車交通の役割拡大により、良好な都市環境の形成、脱炭素社会の実現、観光振興、健康長寿社会の実現が期待されるため、安全で快適な自転車通行空間の整備に向けた自転車活用推進計画や自転車ネットワーク計画の策定をはじめ、サイクリングロードの整備やシェアサイクル等のサービス推進を図ります



⑤都市マスタープランと連動した交通結節点整備イメージ



農村集落維持のためのネットワーク（都市マスタープラン）

将来イメージ 出典：「2040年、道路の景色が変わる」国土交通省R2.6	想定される交通手段	結節点機能 (交通ターミナル)	交流・防災機能 (中心市街地)
	BRT・LRT 路線バス タクシー デマンド交通 クルマ レンタカー 小型モビリティ 自転車 徒歩	<ul style="list-style-type: none"> 多様な交通手段間の接続（バス停、停車帯、駐輪場等） カーシェア、サイクルシェアなどのポート機能 生活支援機能と連携した待合環境 バス運行情報、タクシー・デマンド配車予約サービス 	<ul style="list-style-type: none"> 地域のゲートウェイ機能（玄関口） にぎわい創出（複合施設、広場空間等） 各種サービスの提供（トイレ、飲食・物販、コインロッカー） 各種サービスの提供（公共サービス、EV充電、宅配ボックス、コインロッカー、観光案内等）
将来イメージ 出典：「2040年、道路の景色が変わる」国土交通省R2.6	想定される交通手段	結節点機能 (モビリティハブ)	生活支援機能 (拠点集落)
	路線バス タクシー デマンド交通 クルマ 小型モビリティ 自転車 徒歩	<ul style="list-style-type: none"> 多様な交通手段間の接続（バス停、停車帯、駐輪場等） カーシェア、サイクルシェアなどのポート機能 生活支援機能と連携した待合環境 バス運行情報、タクシー・デマンド配車予約サービス 	<ul style="list-style-type: none"> 生活支援機能の集約（小中学校、保育所、郵便局、ATM、診療所、ガソリンスタンド、スーパー、商店等） にぎわい創出（交流ひろば等） 各種サービスの提供（トイレ、宅配ボックス、EV充電設備等）
将来イメージ	想定される交通手段	結節点機能 (地域のバス停)	生活支援機能 (周辺集落)
	路線バス デマンド交通 自転車 徒歩	<ul style="list-style-type: none"> 交通手段間の接続（バス停、駐輪施設等） サイクルシェアポート機能 ベンチ・上屋 バス運行情報 	<ul style="list-style-type: none"> 照明、掲示板等

都市マスタープランを踏まえた交通結節点の整備イメージ

（２）地域が目指すべき将来像と取組の方向性

糸満市における公共交通に求められる役割と現状の問題点や課題、まちづくりの方向性と目標を踏まえ、都市計画マスタープランにおける将来像「つながりが生み出す新しいまちのカタチ」との連携を意識した「つながりを生み出す新しい移動サービス」を基本方針とし、「取組の方向性」を下記のとおり設定しました。

【 地域が目指すべき将来像 】（糸満市都市マスタープランより）

つながりが生み出す新しいまちのカタチ

【 目指すべき将来ネットワーク像 】

つながりを生み出す新しい移動サービス

【 取組の方向性 】

- ・すべての人が使いやすい公共交通の整備
- ・地域特性と移動需要に応じた多様な移動交通手段の整備
- ・まちづくりと整合性のとれた公共交通の形成と活性化
- ・市の活力向上及び持続的発展に資する公共交通の整備
- ・地域、事業者、行政の協働による、効率的で持続可能な移動交通手段の実現

(3) 他分野との共創による相乗効果

都市マスタープランと連携した地域公共交通の将来像の実現に向け、その他分野との共創を強化していく事で、様々な相乗効果を高めていきます。

分野例	公共交通分野との共創による相乗効果の例
福祉	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や障がい者が外出しやすくなり、社会参加の機会が増えます ・福祉関連施設へのアクセスが向上し、必要なサービスを受けやすくなります ・公共交通の充実が地域間の結びつきを強化し、コミュニティ活動への参加が促進されます ・地域イベントやボランティア活動に参加しやすくなることで、孤立感の軽減や地域の連帯感が向上します 
教育	<ul style="list-style-type: none"> ・学生がより安全かつ効率的に通学できるようになります ・放課後の活動や地域イベントへの参加が促進され、総合的な教育効果が高まります ・環境に配慮した交通手段の利用が奨励され、持続可能な社会の実現に向けた教育が進みます 
子育て	<ul style="list-style-type: none"> ・保護者が送り迎えをする際の負担が軽減され、特に働く親にとっては時間と労力の節約となります ・地域の育児支援サービスを活用しやすくなり、育児の孤立感が軽減されます ・親子での外出がしやすくなり、社会参加の機会が増えます 
医療介護	<ul style="list-style-type: none"> ・医療機関や介護施設にアクセスしやすくなり、適切なサービスを受ける機会が増えます ・歩行数の増加により健康増進、介護予防が期待されます 
買物商業	<ul style="list-style-type: none"> ・日常的な買物に必要な移動手段の選択肢が増えます ・商業施設やショッピングモールへのアクセス性が向上し、来店客数が増えることが期待できます ・交通結節点周辺では店舗やサービスの集中が進みやすく、商業活動が活発化します 
観光	<ul style="list-style-type: none"> ・観光客が効率的に複数の観光地を巡ることができ、旅行の満足度が向上します ・観光地へのアクセス性が向上することで、周遊観光客の増加や市内滞在時間が増え、市内消費額の増加が期待できます 
農業漁業	<ul style="list-style-type: none"> ・交流人口の増加により地元の農水産物を広く販売する機会が増え、収益の向上が期待されます ・周遊観光客の増加により地域資源がより活用されやすくなります 
環境	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用が進むことで車の利用が減り、渋滞が緩和され環境負荷も軽減されます ・駐車場などの自動車専用の土地利用が減少し、緑地や公園、商業施設などの有効利用が進みます 
安全	<ul style="list-style-type: none"> ・自家用車の利用が減り、交通事故の発生率が低下します ・安心して免許を返納できることで、高齢者による自動車事故が減少します 

体系図

