

5. 目標達成のための事業と実施主体

(1) 糸満市地域公共交通網形成計画における事業及び取組の検証と課題整理

糸満市地域公共交通網形成計画（令和2年～令和6年）			令和6年度 取組状況	糸満市地域公共交通計画（令和7年～令和11年） に向けた課題と事業項目の整理
取組の方向性	事業実施方針	具体的な事業及び取組		
すべての人にやさしい公共交通網の形成	すべての人にやさしい移動手段を確保する	(1) 高齢者・障がい者等の生活移動に対する支援策の実施	実施	サービスの維持と利用促進の継続
		(2) 学生の通学移動に対する支援策の実施	実施	サービスの維持と利用促進の継続
	すべての人に馴染む公共交通を目指す	(3) 啓発活動の実施	一部実施（公共交通マップの配布）	乗り方教室の単独開催は効率的ではないため、イベント等と連携した取り組みが必要 → 新計画の取組(4)で検討実施
		(4) 市内イベント等と連携した公共交通利用促進策の実施	実施	イベントと連携した乗り方教室の開催など幅広い世代に対する利用促進が必要
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	地域特性や移動需要に応じた移動手段を整備する	(5) 通勤、通学しやすい公共交通の検討・整備	未実施	コミュニティバスなどの新たな移動需要に即した公共交通の導入に対する乗務員不足や運行経費の高騰による財政負担の増加
		(6) 市内公共交通網再編に向けた検討・実施	実施	引き続き利便性向上にむけた取り組みが必要
	多様な移動交通手段との連携策を検討、整備する	(7) パークアンドライド駐車場、カーシェア、サイクルシェア等の連携、整備に向けた検討	一部実施（サイクルシェア）	民間事業者との積極的な連携が必要
		(8) 新交通ターミナルへのレンタカーステーション導入に向けた検討	未実施	整備方針の変更により民間事業者との積極的な連携が必要 → 新計画の取組(7)で検討協議
まちづくりと整合性のとれた公共交通の形成と活性化	新交通ターミナルを中心とした利便性の高い公共交通を整備する	(9) 市民や観光客が集まる機能を備えた新交通ターミナルを整備	未実施	整備方針の変更により民間事業者との積極的な連携が必要
		(10) 新交通ターミナルをすべての支線と幹線の起終点とし、あらゆる移動手段を結節	未実施	整備方針の変更により民間事業者との積極的な連携が必要 → 新計画の取組(8)で整備検討
	まちづくりと整合性のとれた公共交通網を形成する	(11) 都市整備事業（シンボルロード整備、小さな拠点創出）と連動した交通結節点の整備	未実施	都市マスタープランと整合した長期的な取組が必要
		(12) 他施策と連動した新たな公共交通網の整備の検討	未実施	積極的な他分野との連携・共創が必要 → 新計画の取組(14)で検討
関連計画や国、県、周辺市町村と協調し、整合した公共交通を検討する		(13) 都市マスタープラン等の関連計画と整合のとれた公共交通の整備	実施	引き続き効果的な連携が必要
		(14) 国、県、周辺市町村との公共交通施策の協調・整合	実施	引き続き国、県、周辺市町村との広域的な連携が必要
市の活力向上及び持続的発展に資する公共交通の整備	市外とのアクセス性を高める公共交通を整備する	(15) 空港に直接アクセスできる公共交通の導入検討	実施	既存路線バスとの結節強化 → 新計画の取組(6)で検討協議
		(16) 周辺市町村とのアクセス性向上に向けた公共交通の見直し	実施	引き続き周辺市町村との連携が必要 → 新計画の取組(11)で協調整合
		(17) 軌道系公共交通の導入検討	一部実施	国、県に対する要望の継続が必要
	市内の回遊性を高める公共交通を整備する	(18) 周遊観光に利用できる公共交通の検討	一部実施（南部循環線延伸）	観光施設など民間事業者との積極的な連携が必要
(19) 市内主要拠点を繋ぐコミュニティバスの導入検討		未実施	交通事業者との調整および財源確保 → 新計画の取組(6)で検討協議	
地域、事業者、行政の協働による、効率的で持続可能な公共交通の実現	地域、事業者、行政の協働を推進する	(20) 公共交通に対する企業協賛金制度の導入検討	未実施	企業からの賛同が得にくい → 新計画の取組(14)で検討
		(21) 事業者との協働による公共交通施策の実施	一部実施（ブーゲンビリア号）	協力事業との連携による更なる周知・利用促進が必要 → 新計画の取組(1)で実施
		(22) 地域主体の交通づくり支援制度の導入検討	未実施	支援に必要な財源の確保と支援制度の確立
		(23) 市役所来庁者、市職員の公共交通利用促進	実施	市役所来庁者および市職員に対するより積極的な周知
	効率的で持続可能な公共交通を検討する	(24) デマンドバスの本格運行	実施	お断り件数の削減と収支率の改善
(25) 補助路線の効率化に向けた取組		実施	運行事業者との連携による乗車人数の増加や収支率の改善	

(2) 本計画における事業及び取組の概要

糸満市地域公共交通網形成計画における事業及び取組の検証と課題整理の結果を踏まえ、本計画では下記に示す事業及び取組を進めていきます。

取組の方向性	事業実施方針	具体的な事業及び取組	事業化期間の目安	主要事業及び取組
すべての人が使いやすい公共交通の整備	すべての人にやさしい移動手段を確保する	(1)高齢者・障がい者等の生活移動に対する支援策の実施	実施	
		(2)学生の通学移動に対する支援策の実施	実施	
	すべての人に馴染む公共交通を目指す	(3)啓発活動の検討・実施	短期	
		(4)市内イベント等と連携した公共交通利用促進策等の検討・実施	短期	
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	地域特性や移動需要に応じた移動手段を整備する	(5)通勤、通学しやすい公共交通の検討・協議	中期	
		(6)市内公共交通網再編に向けた検討・協議	中期	★
	多様な移動交通手段との連携策を検討、整備する	(7)多様な移動交通手段の連携、整備に向けた検討・協議	短期	
まちづくりと整合性のとれた公共交通の形成と活性化	新交通ターミナルを中心とした利便性の高い公共交通を整備する	(8)市民や観光客が集まる機能を備えた新交通ターミナルの整備検討	中期	★
	まちづくりと整合性のとれた公共交通網を形成する	(9)都市整備事業（シンボルロード整備、小さな拠点創出）と連動した交通結節点の整備検討	長期	
	関連計画や国、県、周辺市町村と協調し、整合した公共交通を検討する	(10)都市マスタープラン等の関連計画と整合のとれた公共交通事業の推進	短期	
		(11)国、県、周辺市町村との公共交通施策の協調・整合	実施	
市の活力向上及び持続的発展に資する公共交通の整備	市外とのアクセス性を高める公共交通を整備する	(12)軌道系を含む新しい公共交通システムの導入検討	長期	
	市内の回遊性を高める公共交通を整備する	(13)周遊観光に利用できる公共交通の導入検討	中期	
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	地域、事業者、行政の協働を推進する	(14)地域主体の交通まちづくり支援制度の検討	中期	
		(15)市役所来庁者、市職員に対する公共交通利用促進等の取組	短期	
	効率的で持続可能な公共交通を検討する	(16)デマンドバス（いとちゃんmini）の維持と効率化に向けた取組	実施	★
		(17)補助対象路線の維持と効率化に向けた取組	実施	★

事業化期間の目安

実施：事業化済み（継続事業）
 短期：概ね5年以内に実施（本計画期間で実現）
 中期：概ね10年以内に実施（次期計画期間で実現）
 長期：10年超に実施

(3) 事業及び取組の内容と実施主体・スケジュール

取組の方向性：すべての人が使いやすい公共交通の整備

事業実施方針：すべての人にやさしい移動手段を確保する

事業及び取組	(1) 高齢者・障がい者等の生活移動に対する支援策の実施				
<div style="background-color: #0056b3; color: white; padding: 5px; text-align: center;">共創分野 介護 医療</div> <div style="background-color: #0056b3; color: white; padding: 5px; text-align: center;">関連指標 ① ④ ⑥ ⑬ ⑭</div> <div style="background-color: #f4a460; color: white; padding: 5px; text-align: center;">事業化期間 実施</div>	<p>糸満市では、65歳以上の高齢者を対象とした介護保険によるサービスのほか、在宅の高齢者を対象とする外出支援サービス事業、障がい者・児を対象とする移動支援事業等を実施しており、引き続きサービスの維持と利用促進を図っていきます。</p>				
	A) 外出支援サービス事業（高齢者）				
	内容	車いす対応移送車両により、居宅と医療機関等との間を送迎します。			
	対象者	糸満市内に居住する在宅の65歳以上の高齢者で、老衰、心身の障害、傷病等の理由により寝たきりの状態もしくは常時車いすを利用している方で、一般の交通機関を利用することが困難な方。			
	利用料	市内片道 300 円、市外片道 500 円 ※ひと月の利用回数は片道 4 回まで			
	その他	利用申請書の提出と内容の審査が必要です。			
	B) 障害者等移動支援事業（障害者・児）				
	内容	屋外での移動に困難がある障害者・児について、外出のための支援を行います。			
	対象者	障害者・児であって外出等に支援が必要と認められた人 ア 屋外での移動に際し、ヘルパーによる全体的又は部分的な支援を必要とする人 イ 外出目的が「社会生活上必要不可欠な外出」及び「余暇活動等社会参加のための外出」であること（通勤・通学などは除く） ウ 移動に際し適切な介護者を得ることができない場合であること			
	利用料	身体介護の有無、利用時間数や時間帯によって変動 例：身体介護有で、日中帯の 2 時間の移動の場合には自己負担が 520 円 ひと月に利用できる総時間は、障害等級、世帯状況により変動 例：身体障害者手帳 1 級で、介護力が弱い世帯の場合は 32 時間/月			
	その他	利用申請書の提出と内容の審査が必要です。			
	C) 送迎バス活用事業（高齢者、ブーゲンビリア号）				
	内容	事業の趣旨に賛同する事業者の協力により、民間の送迎バスを活用した高齢者の移動支援サービスです。あらかじめ決められた送迎バスの時刻と運行ルート内に設けられた停留所間を送迎します。			
	対象者	65歳以上で送迎バスに1人で乗り降りできる方。			
	利用料	無料（但し、前提として協力事業者の厚意に基づく事業です）			
その他	利用申請書兼同意書の提出と内容の審査が必要です。				
D) いとちゃん mini の運行継続と運賃割引（高齢免許返納者・障がい者割引）					
内容	デマンド交通であるいとちゃん mini を継続的に運行するとともに、高齢免許返納者や障害手帳をお持ちの方は運賃を半額としています。				
対象者	65歳以上の運転免許返納者、障害者手帳をお持ちの方。				
実施効果	高齢者・障がい者等の移動満足度向上 高齢者の交通事故抑制				
市担当課 ●:主体 その他は連携	●市民生活環境課 (D)、●介護長寿課 (A・C)、●障害福祉課 (B)、国民健康保険課、健康推進課	関連機関	施設送迎事業者、交通事業者、社会福祉協議会、国、県		
スケジュール	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
	継続				

事業及び取組		(2) 学生の通学移動に対する支援策の実施				
共創分野 教育 福祉 関連指標 ⑥ ⑮ ⑰ ⑱ 事業化期間 実施 事業内容	家庭の経済的環境にかかわらず、安心して学業に励むことができる環境を整備するため、必要な支援を実施します。					
	A) 沖縄県バス通学費等支援事業（中高生通学バス利用の無料化）の周知					
	内容	沖縄県教育委員会が実施する「沖縄県バス通学費等支援事業」では、対象者世帯の意欲ある生徒が安心して教育を受けられるよう、自宅から学校までの区間のバス利用が無料となる支援制度です。 糸満市では、関連する窓口等で支援対象となる市民に対して活用に向けた周知活動を行います。				
	対象者	次の1～2の要件をすべて満たしている方が対象となります。 1. 次のア～オのいずれかに該当する世帯 ア 当年度の「高等学校等奨学のための給付金」受給世帯（一部給付を除く） イ 最新年度の道府県民税及び市町村民税所得割非課税世帯 ウ 前年度の「高等学校等奨学のための給付金」受給世帯（一部給付を除く） エ 児童扶養手当または母子及び父子家庭等医療費助成受給世帯 オ 離職等の家計急変により、ア、イと同程度の収入状況と見込まれる世帯 2. 県内の高等学校（全日制・定時制）、国立高等専門学校（1年～3年）に在学している高校生、県立中学生 ※ただし、ほかの制度で通学費の支弁対象となっている場合は対象外となります。 （例）生活保護（生業扶助）受給世帯				
B) いとちゃん mini の運行継続と運賃割引（小中学生の運賃割引）						
内容	デマンド交通であるいとちゃん mini を継続的に運行するとともに、小中学生の運賃を半額としています。また、令和3年度の本格運行移行の際には、9時～17時の運行時間を7時～19時に拡大することで、通学にも利用しやすい様、見直しを行っています。					
対象者	小中学生：3kmまで150円、6kmまで200円、6km超250円 ※乳児（0歳）は無料、幼児（1歳以上から小学生未満）は保護者同伴で2人まで無料					
実施効果	保護者の送迎負担軽減 渋滞緩和 市民の移動満足度向上 公共交通の学生利用増加					
市担当課 ●:主体 その他は連携	●市民生活環境課（A・B）、学校教育課、社会福祉課、子ども未来課			関連機関	国、県、交通事業者	
スケジュール	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	
継続						

事業実施方針：すべての人に馴染む公共交通を目指す

事業及び取組	(3) 啓発活動の検討・実施				
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> 共創分野 教育 安全 </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> 関連指標 ② ⑤ ⑥ ⑭ ⑯ </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> 事業化期間 短期 </div> <div style="text-align: center; font-weight: bold;"> 事業内容 </div>	市民が自発的に公共交通を利用してもらえるよう、周知や啓発活動を実施します。また、特定小型原付などの新たな移動手段については正しい利用方法について理解頂くよう啓蒙活動を行います。				
	A) 公共交通マップ等の配布				
	内容	市内を運行する路線バス、タクシー、いとちゃん mini、ブーゲンビリア号などの利用方法やルート等を示したマップを作成し、定期的に市広報誌等を通じて広く市民へ配布します。 また、今後利用可能となった新たな移動サービスについても適宜追加することで周知・利用促進を図っていきます。			
	対象者	全世帯			
B) 小学校向け交通環境学習の実施検討（モビリティ・マネジメント教育）					
内容	交通環境学習とは、地球温暖化や空気汚染等の「環境問題」、慢性的な交通渋滞、高齢者で増加している交通事故等の「社会問題」、公共交通の利用者数減少に伴う「地域交通の衰退問題」などについて学ぶと同時に、「人や社会、環境にやさしい」という観点から改善していくために自発的な行動を取れるような人間を育てていくことを目指した教育活動です。 市内の小学校における交通環境学習の導入・実施に向け、関係機関と協議するなど検討を進めていきます。				
対象者	小学生				
C) 小型・パーソナルモビリティに関する安全のしおり配布（特定小型原付など）					
内容	令和5年7月1日より道路交通法の改正により新たに利用が可能となった「特定小型原動機付自転車」ですが、移動利便性の向上が期待されている反面、守るべき車両の保安基準や走行ルールなどを知らずに乗っていると重大な事故に繋がりがかねません。そのため、特定小型原付に必要なナンバープレートの交付時などに交通安全啓発のリーフレットを併せて配布するなど、安全で快適な移動手段となるよう啓蒙活動を実施します。				
対象者	ナンバープレート申請者等				
実施効果	公共交通利用者の増加 将来の公共交通利用促進 新たな移動手段の啓蒙普及				
市担当課 ●:主体 その他は連携	●市民生活環境課（A・B・C）、学校教育課（B）、税務課（C）		関連機関	地域住民、県、警察	
スケジュール	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
検討・実施					



▲交通安全啓発リーフレット 出典：警察庁

事業及び取組		(4) 市内イベント等と連携した公共交通利用促進策等の検討・実施				
<p>共創分野 教育 安全</p> <p>関連指標 ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑭ ⑯</p> <p>事業化期間 短期</p>	<p>市内で開かれる地域行事や市主催イベント等において、公共交通の利用促進および新たな交通サービスに対する正しい知識を養うため、各種乗り方教室を開催します。</p>					
	A) イベント来場者への公共交通利用促進					
	内容	公共交通の利用促進や、駐車場不足によるイベント会場周辺の渋滞緩和などを目的に、引き続き市内で開催されるイベントの告知においては、会場まで利用できる公共交通に関する情報を加えて発信していきます。また、今後は更なる利用促進を目指して公共交通を利用して来場頂いた方を対象とした特典等についても検討していきます。				
	対象者	イベント主催者、参加者				
B) 路線バス・いとちゃん mini の乗り方教室						
内容	<p>過年度の市民アンケート調査では、公共交通機関を利用しない理由として「乗り方が分からない・乗った事が無い」とする自由意見も多く見られました。そのため、市内で開催される各種イベント時に併せて、公共交通の利用方法や大切さを知ってもらう活動として、高齢者や子供たちを中心に「路線バス」「いとちゃん mini」の乗り方教室を開催します。</p> <p>実施にあたっては、交通事業者と連携することで実車両を用い、OKICA（交通系 IC 乗車券）を使った具体的な運賃支払いなどの乗車体験ができるのと同時に、車内でのマナー、車椅子による乗降、運転席から見たバスの死角や飛び出しの危険性などを楽しく学べるよう工夫することで、交通ルールを守ることの大切さや公共交通を身近な乗り物として理解を深めて頂きます。</p>			<p>▲実車両による乗り方教室 出典：沖縄バス HP</p>		
対象者	イベント参加者					
C) 公共交通を補完する小型・パーソナルモビリティの乗り方教室						
内容	<p>最寄りの交通結節点までの小さな移動など、公共交通を補完する新たな交通サービスとして期待されている電動アシスト自転車や特定小型原付について、市民向けの乗り方教室や交通ルール講習会を開催します。</p> <p>開催にあたっては、警察等の関係機関と連携することで守るべき交通ルールを正しく認識して頂くとともに、市内の様々な道路環境に合わせた走行方法について学びます。また、シェアサービス等を手掛ける民間事業者との連携により実車両を用いる事で速度や安全性について体験できるようにします。</p>			<p>▲愛知県警による乗り方教室 出典：愛知学院大学 HP</p>		
対象者	イベント参加者					
実施効果	公共交通利用者の増加 小型・パーソナルモビリティの安全対策					
市担当課 ●:主体 その他は連携	●市民生活環境課（A・B・C）、商工水産課（A）、観光・スポーツ振興課（A）、生涯学習課（A）、学校教育課、秘書防災課		関連機関	交通事業者、地域住民、観光協会、警察		
スケジュール	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	
	検討・実施					

取組の方向性：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

事業実施方針：地域特性や移動需要に応じた移動手段を整備する

<p>事業及び取組</p>	<p>(5) 通勤、通学しやすい公共交通の検討・協議</p>				
<p>共創分野 教育 就業</p> <p>関連指標 ⑥ ⑩</p> <p>事業化期間 中期</p> <p>事業内容</p>	<p>交通事業者と連携し、市民の移動需要に応じた新たな交通サービスの導入について検討します。</p> <p>A) 子育てサポートタクシーの導入検討</p> <div data-bbox="379 436 1425 1153"> <p>内容</p> <p>子育てサポートタクシーとは、一定の養成講座課程を修了した専属ドライバーが乗務し、協会等において優良会社として認定されるなど高い安全性が認められた事業者のみが運営する、様々な子育て支援に特化した民間タクシーサービスのことです。</p> <p>そのなかでも子供ひとりだけでも送迎するサービスは、学校への通学や習い事へ保護者に代わってタクシーが送迎するもので、一般的に事前にタクシー事業者、送迎先施設、保護者の間で打ち合わせを行ったうえで提供されます。さらに、利用頻度や運賃の支払方法など多くの選択肢が用意されている事が多く、行先が固定されてさえいれば日常的な移動にも活用する事ができます。</p> <p>また、道路運送法的には保護者間で事前調整することで、複数の子供をグループとして送迎することも可能なため、学校までの距離が長い、公共交通の利用が難しい、単独ではタクシー運賃の負担が大きい、といった地域での共同利用など、導入に向けてタクシー事業者との協議調整を図っていきます。</p> <p>対象者 小学生、保護者</p> <div data-bbox="949 448 1396 907"> <p>かんがるーコース (保護者と一緒に) ●ベビーカーの収納などもお手伝い ●玄関先まで荷物を運搬</p> <p>ひよこコース (子ども一人で) ●指定の場所に安全に確実に送迎 ●終了後、電話で報告があるので安心</p> <p>ふくろうコース (夜中の移動など) ●夜間救急病院や当番医へご案内</p> <p>こうのとりにコース (陣痛や妊婦健診) ●荷物の積み降ろしや受付もサポート</p> <p>※こうのとりにコースは、タクシー会社により運行状況が異なりますので、ご確認ください。</p> <p>▲子育てサポートタクシーの事例 出典：やまがた子育て応援サイト HP</p> </div> </div> <p>B) 日本版ライドシェアの拡大検討 (自家用車活用事業)</p> <div data-bbox="379 1220 1425 1736"> <p>内容</p> <p>日本版ライドシェアとは、タクシーが不足する地域・時期・時間帯において、タクシー事業者が運送主体となり、地域の遊休タクシーや自家用車、ドライバーを活用し、タクシーが不足する分の運送サービスを提供するものです。</p> <p>現在、沖縄本島では毎週金・土の16時台～翌5時台のみがタクシーが不足している時間帯とされていますが、営業区域内の自治体が特別な理由により陸運事務所へ申し出た場合には、曜日・時間帯・台数を拡大する事が可能です。そのため、タクシー乗務員が不足している状況を鑑み、通勤・通学利用など新たなタクシーサービスの創出検討に向けては、市内タクシー事業者と協議調整を行うことで必要に応じて曜日・時間帯等の拡大に向けた検討も進めていきます。</p> <p>対象者 市内タクシー事業者</p> <div data-bbox="965 1220 1396 1512"> <p>▲日本版ライドシェアの事業スキーム 出典：沖縄総合事務局運輸部 HP</p> </div> </div>				
<p>実施効果</p>	<p>市民の移動満足度向上 通勤通学に伴う市街地の渋滞解消</p>				
<p>市担当課 ●:主体 その他は連携</p>	<p>●市民生活環境課 (A・B)、学校教育課 (A)、 こども未来課 (A)</p>		<p>関連機関</p>	<p>国、交通事業者、地域住民</p>	
<p>スケジュール</p>	<p>令和7年度</p>	<p>令和8年度</p>	<p>令和9年度</p>	<p>令和10年度</p>	<p>令和11年度</p>
<p>検討・協議</p>					

事業及び取組	(6) 市内公共交通網再編に向けた検討・協議 (★：主要事業及び取組)													
<div style="background-color: #e0f0e0; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> 共創分野 まちづくり 商業 </div> <div style="background-color: #c0d0c0; padding: 5px; margin-bottom: 5px;"> 関連指標 ⑦ ⑨ ⑩ ⑪ ⑭ ⑮ </div> <div style="background-color: #ffcc99; padding: 5px;"> 事業化期間 中期 </div> 事業内容	<p>地域特性や移動特性に対応し、かつ都市マスタープランにおける将来の都市構造にも対応した公共交通サービスを目指して、幹線・支線の公共交通再編に向けて検討し、関係機関と協議を進めます。</p>													
	<p>A) 既存路線バスの再編検討 (幹線、支線)</p> <table border="1" data-bbox="373 439 1420 904"> <tr> <td data-bbox="373 439 488 864"> 内容 </td> <td colspan="4" data-bbox="488 439 1420 864"> <p>市内を運行する路線バスの多くは県道 256 号線の糸満ロータリー付近で相互接続されていますが、国道 331 号を運行する比較的新しい路線バスでは他の既存路線バスとの結節箇所が少ない状況です。例えば那覇空港から平和祈念公園（摩文仁）まで路線バスで移動する場合には、一度糸満市内でバスを乗り継ぐ必要がありますが、乗継利用する路線バスの事業者が異なると相互接続しているバス停が極端に少なくなります。</p> <p>そのため、市民のみならず観光客の移動利便性の向上にむけて、交通結節点の整備を進めると同時に、異なる事業者間の相互接続等による乗継利便性の向上策について検討・協議を進めます。具体的には、民間交通事業者としての営業的な戦略の側面も踏まえつつ、都市マスタープランに位置付けられた真栄里地区の交通結節点など市が取組む交通結節点での相互接続や、バス停の集約、OKICA 等（交通系 IC 乗車券）を用いた一体となった継ぎ目の無い運賃支払い環境の整備など、乗継利便性の向上にむけて各交通事業者や関係機関との協議調整を図っていきます。</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="373 864 488 904"> 対象者 </td> <td colspan="4" data-bbox="488 864 1420 904"> 市民、観光客、交通事業者 </td> </tr> </table>					内容	<p>市内を運行する路線バスの多くは県道 256 号線の糸満ロータリー付近で相互接続されていますが、国道 331 号を運行する比較的新しい路線バスでは他の既存路線バスとの結節箇所が少ない状況です。例えば那覇空港から平和祈念公園（摩文仁）まで路線バスで移動する場合には、一度糸満市内でバスを乗り継ぐ必要がありますが、乗継利用する路線バスの事業者が異なると相互接続しているバス停が極端に少なくなります。</p> <p>そのため、市民のみならず観光客の移動利便性の向上にむけて、交通結節点の整備を進めると同時に、異なる事業者間の相互接続等による乗継利便性の向上策について検討・協議を進めます。具体的には、民間交通事業者としての営業的な戦略の側面も踏まえつつ、都市マスタープランに位置付けられた真栄里地区の交通結節点など市が取組む交通結節点での相互接続や、バス停の集約、OKICA 等（交通系 IC 乗車券）を用いた一体となった継ぎ目の無い運賃支払い環境の整備など、乗継利便性の向上にむけて各交通事業者や関係機関との協議調整を図っていきます。</p>				対象者	市民、観光客、交通事業者		
内容	<p>市内を運行する路線バスの多くは県道 256 号線の糸満ロータリー付近で相互接続されていますが、国道 331 号を運行する比較的新しい路線バスでは他の既存路線バスとの結節箇所が少ない状況です。例えば那覇空港から平和祈念公園（摩文仁）まで路線バスで移動する場合には、一度糸満市内でバスを乗り継ぐ必要がありますが、乗継利用する路線バスの事業者が異なると相互接続しているバス停が極端に少なくなります。</p> <p>そのため、市民のみならず観光客の移動利便性の向上にむけて、交通結節点の整備を進めると同時に、異なる事業者間の相互接続等による乗継利便性の向上策について検討・協議を進めます。具体的には、民間交通事業者としての営業的な戦略の側面も踏まえつつ、都市マスタープランに位置付けられた真栄里地区の交通結節点など市が取組む交通結節点での相互接続や、バス停の集約、OKICA 等（交通系 IC 乗車券）を用いた一体となった継ぎ目の無い運賃支払い環境の整備など、乗継利便性の向上にむけて各交通事業者や関係機関との協議調整を図っていきます。</p>													
対象者	市民、観光客、交通事業者													
<p>B) 支線交通の更なる利便性向上検討 (支線)</p>														
<table border="1" data-bbox="373 999 1420 1809"> <tr> <td data-bbox="373 999 488 1760"> 内容 </td> <td colspan="4" data-bbox="488 999 1420 1760"> <p>中心市街地と拠点集落を結ぶ支線交通として位置付けている 107・108 南部循環線について、デマンド交通であるいちゃん mini の利用傾向と照らし合わせると、西崎地区⇔喜屋武地区の往来が多いにも拘わらず、より安い運賃で移動できる南部循環線への転換が進んでいませんでした。これは喜屋武地区を起点とすると現在の南部循環線の巡回ルートは西崎地区に行く前に兼城地区（潮平）を経由することから速達性が低下し、結果的に南部循環線への転</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="501 1478 855 1715"> <p>▲南部循環線の順路（往路）</p> </div> <div data-bbox="893 999 1382 1545"> <p>▲いちゃん mini 利用傾向(青)と南部循環線(赤) 換者数が期待より少なくなっている可能性が考えられます。 そのため、通勤利用など改めて市内移動のニーズを踏まえ、巡回ルートを見直すなど改善すべき点について引き続き検討を進めていきます。</p> </div> </div> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="373 1760 488 1809"> 対象者 </td> <td colspan="4" data-bbox="488 1760 1420 1809"> 市民、交通事業者 </td> </tr> </table>					内容	<p>中心市街地と拠点集落を結ぶ支線交通として位置付けている 107・108 南部循環線について、デマンド交通であるいちゃん mini の利用傾向と照らし合わせると、西崎地区⇔喜屋武地区の往来が多いにも拘わらず、より安い運賃で移動できる南部循環線への転換が進んでいませんでした。これは喜屋武地区を起点とすると現在の南部循環線の巡回ルートは西崎地区に行く前に兼城地区（潮平）を経由することから速達性が低下し、結果的に南部循環線への転</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="501 1478 855 1715"> <p>▲南部循環線の順路（往路）</p> </div> <div data-bbox="893 999 1382 1545"> <p>▲いちゃん mini 利用傾向(青)と南部循環線(赤) 換者数が期待より少なくなっている可能性が考えられます。 そのため、通勤利用など改めて市内移動のニーズを踏まえ、巡回ルートを見直すなど改善すべき点について引き続き検討を進めていきます。</p> </div> </div>				対象者	市民、交通事業者			
内容	<p>中心市街地と拠点集落を結ぶ支線交通として位置付けている 107・108 南部循環線について、デマンド交通であるいちゃん mini の利用傾向と照らし合わせると、西崎地区⇔喜屋武地区の往来が多いにも拘わらず、より安い運賃で移動できる南部循環線への転換が進んでいませんでした。これは喜屋武地区を起点とすると現在の南部循環線の巡回ルートは西崎地区に行く前に兼城地区（潮平）を経由することから速達性が低下し、結果的に南部循環線への転</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="501 1478 855 1715"> <p>▲南部循環線の順路（往路）</p> </div> <div data-bbox="893 999 1382 1545"> <p>▲いちゃん mini 利用傾向(青)と南部循環線(赤) 換者数が期待より少なくなっている可能性が考えられます。 そのため、通勤利用など改めて市内移動のニーズを踏まえ、巡回ルートを見直すなど改善すべき点について引き続き検討を進めていきます。</p> </div> </div>													
対象者	市民、交通事業者													
実施効果	公共交通の利便性向上 収支改善による継続的な運行													
市担当課 ●:主体 その他は連携	●市民生活環境課 (A・B)、まちづくり課、学校教育課			関連機関	交通事業者、商工会、自治会									
スケジュール	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度									
検討・協議														

事業実施方針：多様な移動交通手段との連携策を検討、整備する

事業及び取組	(7) 多様な移動交通手段の連携、整備に向けた検討・協議				
<p>共創分野 まちづくり 商業 観光</p> <p>関連指標 ⑤ ⑥ ⑪</p> <p>事業化期間 短期</p> <p>事業内容</p>	<p>公共交通を補完し、組み合わせて利用できる様々な交通手段の可能性や環境整備について検討し、関係機関と協議を進めます。</p>				
	A) カーシェア、シェアサイクル等の導入検討				
	内容	<p>これまでの自家用車の様に、移動手段を自ら所有する形態から皆でシェア（共有）する形態の移動サービスが広まりつつあります。代表的なものにはカーシェア、シェアサイクルなどがあり、会員登録すれば所定の場所（ポート）から車両を利用する事ができます。また、利用料金も低額な時間制から月額乗り放題制など幅が広く、借りたポート以外でも返却可能など様々な付加サービスも存在しています。さらに、近年では特定小型原付のシェアサービスも広まりつつあり、自宅周辺から最寄りの交通結节点までの末端移動のみならず、観光客の周遊観光における移動手段としての活用が期待されています。</p> <p>糸満市ではこれらシェアサービスを展開する事業者や主要観光施設、大型商業施設等と協力しながら、市内で利用できる環境の整備に向けて検討を進めて行きます。</p>			
	対象者	市民、観光客			
B) パークアンドライド駐車場等の整備検討（新交通ターミナル、道の駅等）					
内容	<p>パークアンドライド駐車場とは郊外や都心周辺部のバスターミナルやバス停周辺などに専用駐車場を整備し、そこで自家用車から路線バス等への乗り継ぎ利用を促すものです。都心部への交通手段として路線バス等が利用されることで公共交通の活性化が期待されると同時に、環境負荷の低減、交通混雑の緩和、事故防止、都心部の駐車需要の抑制などに役立ちます。</p> <p>糸満市では広域交通の拠点と位置付けている真栄里地区の交通結节点（新交通ターミナル）、および都市軸交通結节点（道の駅等）の周辺において、将来的な那覇市～糸満市間のB R TやL R T等の新たな交通システムの導入等を見据えつつ、パークアンドライド駐車場の整備導入に向けた検討を進めて行きます。</p>				
対象者	市民				
C) レンタカーステーションの導入可能性検討					
内容	<p>将来的な那覇市～糸満市間のB R TやL R T等の新たな交通システムの導入等を見据えつつ、主に糸満市に滞在する入域観光客の移動利便性向上を目的に、真栄里地区の交通結节点（新交通ターミナル）へのレンタカーステーション導入可能性について検討を行います。</p> <p>交通結节点を地域のゲートウェイ（玄関口）として位置づけ、那覇空港から同結节点までは公共交通で移動し、そこからレンタカーに乗り換えて頂く事で空港周辺の渋滞を避け、レンタカー受渡の時間も短縮される事が期待されます。</p>				
対象者	観光客				
実施効果	公共交通の利便性向上 市民の移動満足度向上 他交通手段との接続性向上				
市担当課 ●:主体 その他は連携	●市民生活環境課（A・B・C）、真栄里地区事業推進課、観光・スポーツ振興課		関連機関	シェアサービス事業者、レンタカー事業者、観光協会、商工会、国、警察	
スケジュール	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
検討・協議					



▲シェアバイクポートの例
(サザビーチホテル&リゾート)



取組の方向性：まちづくりと整合性のとれた公共交通の形成と活性化

事業実施方針：新交通ターミナルを中心とした利便性の高い公共交通を整備する

事業及び取組	(8) 市民や観光客が集まる機能を備えた新交通ターミナルの整備検討 (★：主要事業及び取組)				
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> 共創分野 まちづくり 商業 </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> 関連指標 ⑦ ⑨ ⑩ ⑪ ⑭ ⑮ ⑯ ⑰ </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> 事業化期間 中期 </div> 事業内容	糸満市土地利用（真栄里地区）実施計画に基づき、国道 331 号西側エリアへ人とまちの情報が集まり、暮らしの拠点機能を備えた新交通ターミナルの整備に向けて取組んでいきます。				
	A) 新交通ターミナル整備事業者の募集				
	内容	<p>真栄里地区事業において交通ターミナルの整備事業者を募集するとともに、具体的なニーズの把握、導入機能や規模・配置、整備手法の検討、広域調整等を進めていきます。</p> <p>【西側エリアのコンセプト】</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 公共交通の利便性向上による地域のゲートウェイ（玄関口）となる空間の創出 ✓ 地域の賑わいや観光振興に寄与する観光関連機能の導入 ✓ 地域の愛着の醸成に寄与する誰もが憩い集える空間の創出 ✓ 海への眺望を生かした魅力ある居住空間の形成 <div style="text-align: center;">  <p>▲空間構成のイメージ 出典：真栄里地区事業推進課</p> </div>			
対象者	整備事業者				
実施効果	公共交通の利便性向上 市民・観光客の移動満足度向上 他交通手段との接続性向上				
市担当課 ●:主体 その他は連携	●真栄里地区事業推進課、市民生活環境課		民間事業者、交通事業者 関連機関		
スケジュール	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度
	募集・選定	計画・設計		建築工事	

事業実施方針：まちづくりと整合性のとれた公共交通網を形成する

事業及び取組	(9) 都市整備事業（シンボルロード整備、小さな拠点創出）と連動した交通結節点の整備検討				
<p>共創分野 まちづくり</p> <p>関連指標 ⑧ ⑭ ⑮ ⑯ ⑰</p> <p>事業化期間 長期</p> <p>事業内容</p>	都市マスタープランに基づく都市整備事業と連動した交通結節点の整備検討を進めていきます。				
	A) シンボルロード整備と都市軸交通結節点の整備検討				
	内容	<p>都市マスタープランにおける糸満地区の将来構想において位置付けられた、市道 C3 号線、C11 号線の街路（シンボルロード）整備について検討します。また、同地区における地域密着型の商業地区（糸満市場）の再生に向け、都市軸交通結節点としての再整備について検討を進めていきます。</p>  <p>▲現在の糸満市場入口バス停</p> <p>▲糸満市場いとま〜る</p>			
	対象者	市民、観光客			
B) 小さな拠点創出と連動した交通結節点の整備検討					
内容	<p>都市マスタープランにおいて位置付けられた拠点集落（小さな拠点）に対し、公共や商業など生活関連サービスの集約化を図っていくと同時に、集落間道路や主要幹線道路によるネットワークの整備、既存公共施設や商業施設等を活用した周辺集落の中心となる交通結節点の整備、その他周辺集落のバス停環境整備などに向けて検討を行なっていきます。</p>  <p>▲拠点集落の結節点（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</p>				
対象者	市民、観光客				
実施効果	公共交通の利便性向上 市民の移動満足度向上 他交通手段との接続性向上				
市担当課 ●:主体 その他は連携	●まちづくり課（A・B）、市民生活環境課（B）			関連機関	国、県、交通事業者
スケジュール	令和7年度	令和8年度	令和9年度 整備検討	令和10年度	令和11年度

事業実施方針：関連計画や国、県、周辺市町村と協調し、統合した公共交通を検討する

事業及び取組	(10) 都市マスタープラン等の関連計画と整合のとれた公共交通事業の推進																														
<p>共創分野 全分野</p> <p>関連指標 ④ ⑥ ⑭ ⑯</p> <p>事業化期間 短期</p> <p>事業内容</p>	<p>都市マスタープランをはじめとする様々な関連計画との整合性を図りつつ、無駄の無い効果的な公共交通の整備を進めて行くため、本計画で設定された各事業及び取組の進捗状況を踏まえて、それぞれの分野（医療、商業、教育、観光、福祉、防災など）や業界等が連携・共創し合うことで生まれる経済的な相乗効果、その他波及効果等について評価検証していきます。</p> <p>A) クロスセクター効果等による評価検証</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div data-bbox="375 504 965 952" style="width: 45%;"> <p>地域公共交通におけるクロスセクター効果とは、ある交通サービスを導入または廃止しようとする場合、その結果が他の分野に与える影響や相互作用を費用として算出することで、サービスの必要性確認や市の財政支出の最適化を図るものです。例えば、いとちゃん mini は高齢者の買物移動に多く利用されていますが、仮に他の代替交通を検討しようとする場合、新たに必要となる移動支援サービスとしてタクシー券の配布、移動販売の実施などの事業費を試算し、従来の財政支出額と比較することで費用対効果等を検証することができます。</p> <p>また、公共交通の運行は、地域経済をはじめ様々な形で波及効果をもたらします。例えば、公共交通の整備により、地域内の移動が便利になり、住民の生活の質が向上します。これにより、地域への定住促進や人口増加が期待されます。また、公共交通の利用が増えることで、自動車の利用が減少し、交通渋滞や環境負荷の軽減にも寄与します。さらに、公共交通の運行に伴う運転手や整備士などの雇用創出効果、観光客の利便性が向上することで観光収入の増加も期待されます。今後検討される様々な移動サービスに対しても、これら波及効果等による評価検証を行いつつ、効果的な公共交通の拡充に取り組んでいきます。</p> </div> <div data-bbox="973 504 1428 952" style="width: 45%;"> <p>▲クロスセクターの効果イメージ 参考：国土交通省近畿運輸局資料を基に作成</p> <p>▼個別分野毎の費用算出イメージ 参考：本道に適した公共交通のクロスセクター効果の分析手法の構築（R5.3 北海道）を基に作成</p> </div> </div> <table border="1" data-bbox="813 1108 1420 1691" style="width: 100%; margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th>分野</th> <th>個別分野事業の例</th> <th>費用計算式の例</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">医療</td> <td>病院送迎貸切バスの運行費用</td> <td>(貸切バス利用料金×必要台数－利用料金×利用者数) × 運行日数</td> </tr> <tr> <td>通院のためのタクシー券配布</td> <td>利用者数×1人1回当たりのタクシー券配布費用×2(1往復)×運行日数</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">産業</td> <td>買い物バスの運行費用</td> <td>(貸切バス利用料金×必要台数－利用料金×利用者数) × 運行日数</td> </tr> <tr> <td>移動販売実施費用</td> <td>(移動販売車リース料金+ 移動販売員人件費) × 必要台数×実施日数</td> </tr> <tr> <td>教育</td> <td>貸切スクールバスの運行費用</td> <td>貸切バス利用料金×必要台数×運行日数</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">観光</td> <td>観光地送迎貸切バスの運行費用</td> <td>(貸切バス利用料金×必要台数－利用料金×利用者数) × 運行日数</td> </tr> <tr> <td>観光地送迎のためのタクシー券配布</td> <td>利用者数×1人1回当たりのタクシー券配布費用×2(1往復)×運行日数</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">福祉</td> <td>その他の目的のための貸切バスの運行費用</td> <td>(貸切バス利用料金×必要台数－利用料金×利用者数) × 運行日数</td> </tr> <tr> <td>その他の目的のためのタクシー券配布</td> <td>利用者数×1人1回当たりのタクシー券配布費用×2(1往復)×運行日数</td> </tr> </tbody> </table> <p>対象者 関係各課</p>					分野	個別分野事業の例	費用計算式の例	医療	病院送迎貸切バスの運行費用	(貸切バス利用料金×必要台数－利用料金×利用者数) × 運行日数	通院のためのタクシー券配布	利用者数×1人1回当たりのタクシー券配布費用×2(1往復)×運行日数	産業	買い物バスの運行費用	(貸切バス利用料金×必要台数－利用料金×利用者数) × 運行日数	移動販売実施費用	(移動販売車リース料金+ 移動販売員人件費) × 必要台数×実施日数	教育	貸切スクールバスの運行費用	貸切バス利用料金×必要台数×運行日数	観光	観光地送迎貸切バスの運行費用	(貸切バス利用料金×必要台数－利用料金×利用者数) × 運行日数	観光地送迎のためのタクシー券配布	利用者数×1人1回当たりのタクシー券配布費用×2(1往復)×運行日数	福祉	その他の目的のための貸切バスの運行費用	(貸切バス利用料金×必要台数－利用料金×利用者数) × 運行日数	その他の目的のためのタクシー券配布	利用者数×1人1回当たりのタクシー券配布費用×2(1往復)×運行日数
	分野	個別分野事業の例	費用計算式の例																												
	医療	病院送迎貸切バスの運行費用	(貸切バス利用料金×必要台数－利用料金×利用者数) × 運行日数																												
通院のためのタクシー券配布		利用者数×1人1回当たりのタクシー券配布費用×2(1往復)×運行日数																													
産業	買い物バスの運行費用	(貸切バス利用料金×必要台数－利用料金×利用者数) × 運行日数																													
	移動販売実施費用	(移動販売車リース料金+ 移動販売員人件費) × 必要台数×実施日数																													
教育	貸切スクールバスの運行費用	貸切バス利用料金×必要台数×運行日数																													
観光	観光地送迎貸切バスの運行費用	(貸切バス利用料金×必要台数－利用料金×利用者数) × 運行日数																													
	観光地送迎のためのタクシー券配布	利用者数×1人1回当たりのタクシー券配布費用×2(1往復)×運行日数																													
福祉	その他の目的のための貸切バスの運行費用	(貸切バス利用料金×必要台数－利用料金×利用者数) × 運行日数																													
	その他の目的のためのタクシー券配布	利用者数×1人1回当たりのタクシー券配布費用×2(1往復)×運行日数																													
実施効果	他関連計画との整合性確保 公共交通の持続可能性向上																														
市担当課	●市民生活環境課、関係各課		関連機関																												
スケジュール	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度																										
随時実施																															

事業及び取組

(11) 国、県、周辺市町村との公共交通施策の協調・整合

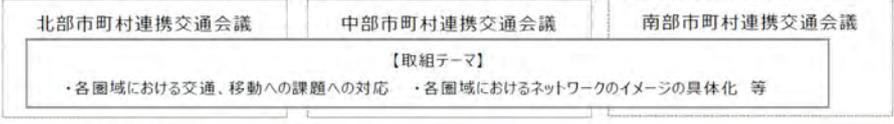
- 共創分野
広域
- 関連指標
⑥ ⑨
- 事業化期間
実施

広域的な公共交通の維持・整備に向けて、国、県、周辺市町村と情報交換を密にし、協調・整合した公共交通施策を推進します。

A) 南部市町村連携交通会議

地域が主体となり関係者で各圏域での隣接市町村や拠点都市を結ぶ公共交通サービスのあり方について検討する事を目的に開催されている「市町村連携交通会議」へ引き続き参加するとともに、国、県、周辺市町村と協調・整合した公共交通施策を実施していきます。

<連携交通会議（北部、中部、南部）における取組>



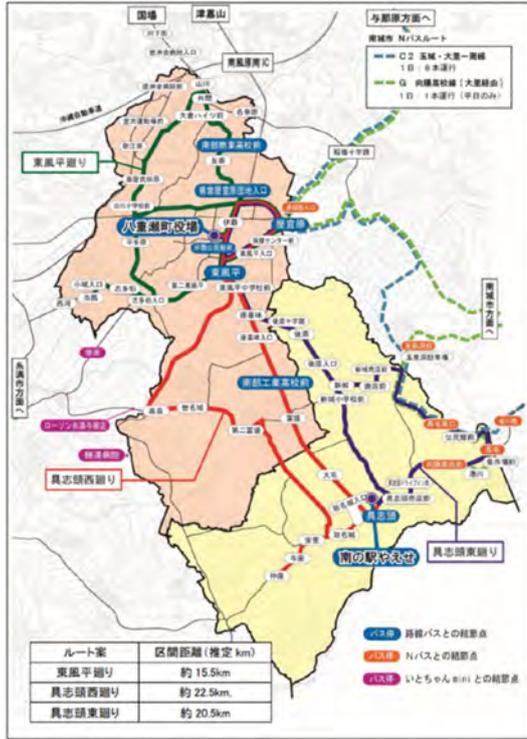
実施主体・スケジュール（施策3等とも連携）

施策・事業	実施主体	R6	R7	R8	R9	R10~
施策 6 各圏域での隣接市町村や拠点都市を結ぶ公共交通サービスのあり方検討	県、市町村、バス事業者				検討	
※R7年度に各圏域のネットワークワークイメージを具体化						

▲連携交通会議（北部、中部、南部）における取組
出典：沖縄県地域公共交通計画（沖縄県地域公共交通協議会）

事業内容

内容



また、周辺市町村の取組む個別の公共交通関連施策を踏まえつつ、共通のバス停設置による相互接続、共同運行による経費削減など、行政界を越えた移動の利便性向上や生産性向上に向けて協議調整を図っていきます。

◀八重瀬町コミュニティバスの導入イメージ図
出典：八重瀬町地域公共交通導入基礎調査業務

対象者 国、県、周辺市町村

実施効果

公共交通の利便性向上 市民の移動満足度向上 他交通手段との接続性向上

市担当課
●:主体
その他は連携

●市民生活環境課、まちづくり課

関連機関

国、県、周辺市町村、交通事業者

スケジュール

令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
協調・整合				

取組の方向性：市の活力向上及び持続的発展に資する公共交通の整備

事業実施方針：市外とのアクセス性を高める公共交通を整備する

<p>事業及び取組</p>	<p>(12) 軌道系を含む新しい公共交通システムの導入検討</p>				
<p>共創分野 広域</p> <p>関連指標 ④ ⑥ ⑪</p> <p>事業化期間 長期</p> <p>事業内容</p>	<p>市外とのアクセス性を高め、都市マスタープランに示された将来の都市構造を実現する事を目的に、移動ニーズの高い那覇市中心部や空港方面から真栄里地区の新交通ターミナルに至る国道 331 号、県道 251 号線を軸に、運行効率が高く定時定時性にも優れた、新しい交通システムの導入に向けて、他沿線自治体と連携しつつ検討を進めていきます。</p>				
	<p>A) BRT (バス高速輸送システム)</p>				
	<p>内容</p>	<p>BRT は、バス専用レーンや優先レーン、またはバス専用道路をはじめ、優先信号システム、専用停留所などを使用することで、通常の路線バスよりも速達性に優れ、効率的に運行できる公共交通システムです。BRT は、交通渋滞を避け、定時運行を確保するために設計されるため、都市圏の交通問題を解決する手段として注目されています。また、BRT は道路空間を活用することから、例えば道路の整備状況、街の広がりや分散、利用者数などの状況に合わせて連節バスを導入して輸送力を約 2 倍に高めていくなど、状況に合わせて比較的柔軟に展開していく事も可能です。そのため、広域的なまちづくりと一体となった公共交通の確保や、持続可能な地域社会の形成、都市や移動全体の低炭素化を図っていくことが可能であると期待されています。</p>			
	<p>対象者</p>	<p>市民、観光客</p>			
<p>B) LRT (ライトレールトランジット)</p>					
<p>内容</p>	<p>LRT とは、路面電車の様に道路空間に敷設されたレール上を走ったり、ゆいレールの様に高架上のレールの上を走る「軌道交通システム」に分類されますが、路面電車よりも走行空間、車両等の機能を向上させたもので、高い速達性、定時性、輸送力等を持ち、人や環境に優しい都市公共交通システムとして注目されています。</p> <p>鉄道等比べて整備費用が安価であることに加え、2023 年 8 月に運行を開始した芳賀・宇都宮 LRT「ライトライン」では、沿線人口の増加、建築物の増加、地価の向上など、地域の活性化やまちの魅力向上といった様々な導入効果が確認されています。</p>				
<p>対象者</p>	<p>市民、観光客</p>				
<p>実施効果</p>	<p>公共交通の利便性向上 市民の移動満足度向上 地域経済の活性化</p>				
<p>市担当課 ●:主体 その他は連携</p>	<p>●政策推進課 (A・B)、市民生活環境課</p>		<p>関連機関</p>	<p>国、県、周辺市町村、交通事業者</p>	
<p>スケジュール</p>	<p>令和 7 年度</p>	<p>令和 8 年度</p>	<p>令和 9 年度</p>	<p>令和 10 年度</p>	<p>令和 11 年度</p>
<p>導入検討</p>					



▲岐阜市型 BRT「清流ライナー」連節バス
出典：岐阜市 HP



▲芳賀・宇都宮 LRT「ライトライン」
出典：宇都宮市オフィシャルポータルサイト

事業実施方針：市内の回遊性を高める公共交通を整備する

事業及び取組	(13) 周遊観光に利用できる公共交通の導入検討				
事業内容 共創分野 観光商業 関連指標 ⑩ ⑪ 事業化期間 中期	市内の観光資源を効果的に活用し、複数の観光スポットを効率よく巡ることができる公共交通を導入することで、観光客の満足度が向上するとともに滞在時間が延び、地域経済の活性化が期待されます。また、公共交通の利用促進により、観光スポット周辺の渋滞緩和や環境負荷の軽減も図られます。 糸満市では従来の公共交通を補完し、周遊観光の利用に特化した新たな移動サービスの導入について検討します。				
	A) グリーンスローモビリティ等の活用				
	内容	グリーンスローモビリティとは、主に電動車両を用いた環境に優しい低速移動手段を指します。この移動手段は、近年都市部や観光地での小さな移動手段として注目されており、各地で導入が進められています。また、グリーンスローモビリティは、地域経済の活性化や観光振興にも寄与し、持続可能な社会の実現に向けた重要な取り組みと期待されています。 <div style="text-align: right;">  <p>▲観光地での活用（広島県福山市） 出典：グリーンスローモビリティの導入と活用のための手引き（国土交通省総合政策局環境政策課）</p> </div>			
	対象者	観光客、市民			
B) MaaS 事業者との連携に向けた検討					
内容	MaaS（Mobility as a Service の略）は、交通サービスの利便性を向上を目的に、電車や路線バス、タクシー、レンタカー、シェアリングサービス、船舶などの異なる交通手段を一つのアプリ等で統合して提供するサービスの考え方です。代表的な例では、利用者は複数の交通手段を使った移動の計画や予約、支払いなどを一つのスマートフォンアプリで簡単に行う事ができるようになります。 現在、全国各地の自治体や交通事業者等を主体に様々な実証検証や本格運用が行われています。糸満市でもこれら MaaS 事業者や地元交通事業者らとの連携をはじめ、新交通ターミナルを中心とした情報発信など、観光客の移動利便性向上に向けた検討を行ってまいります。 <div style="text-align: right;">  <p>▲広域的な MaaS の事例 出典：一般社団法人九州 MaaS 協議会 HP</p> </div>				
対象者	観光客、市民				
実施効果	公共交通の利便性向上 観光振興 観光客の移動満足度向上				
市担当課 ●:主体 その他は連携	●市民生活環境課（A・B）、●観光・スポーツ振興課（A）			関連機関	国、県、交通事業者、観光協会、観光施設等
スケジュール	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
導入検討					

取組の方向性：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

事業実施方針：地域、事業者、行政の協働を推進する

事業及び取組	(14) 地域主体の交通まちづくり支援制度の検討				
<div style="background-color: #0056b3; color: white; padding: 5px; text-align: center;">共創分野</div> <div style="background-color: #0056b3; color: white; padding: 5px; text-align: center;">福祉 健康 地域</div> <div style="background-color: #0056b3; color: white; padding: 5px; text-align: center; margin-top: 10px;">関連指標</div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; font-size: small;"> 6 10 </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; font-size: small; margin-top: 5px;"> 14 16 </div> <div style="background-color: #f96; color: white; padding: 5px; text-align: center; margin-top: 10px;">事業化期間 中期</div> <div style="background-color: #f96; padding: 5px; text-align: center; font-weight: bold; margin-top: 10px;">事業内容</div>	交通に関する課題を自らが主体となって解決しようとする自治会などに対する行政支援制度について検討します。				
	内容	A) 末端交通手段等の確保に向けた支援制度の検討（拠点集落～周辺集落）			
主体となる自治会などからの要請により各計画段階に応じた様々な支援制度について検討します。 【想定される支援制度の例】 - 地域公共交通に関する出前講座の実施 - 企画立案 - 各種合意形成 - 事業化計画 - 運行に必要な車両の貸与等 【想定される交通手段の例】 - 住民自らのボランティア輸送（互助） - 自家用有償運送（公共ライドシェアの活用）					
対象者	自治会等				
実施効果	公共交通の補完 市民の移動満足度向上 持続可能性の向上				
市担当課 ●：主体 その他は連携	●市民生活環境課、介護長寿課		関連機関	地域住民、商工会、交通事業者、国、県	
スケジュール	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
	検討・協議				

事業及び取組

(15) 市役所来庁者、市職員に対する公共交通利用促進等の取組

共創分野
地域
安全
環境

関連指標
12 14
16

事業化期間
短期

市役所来庁者に対する公共交通利用の呼び掛けや、市役所職員における環境に優しいエコ通勤の促進を通じて、公共交通の利用促進、環境負荷の低減に関する意識醸成を図ります。

A) 市役所来庁者に対する公共交通利用の呼びかけ

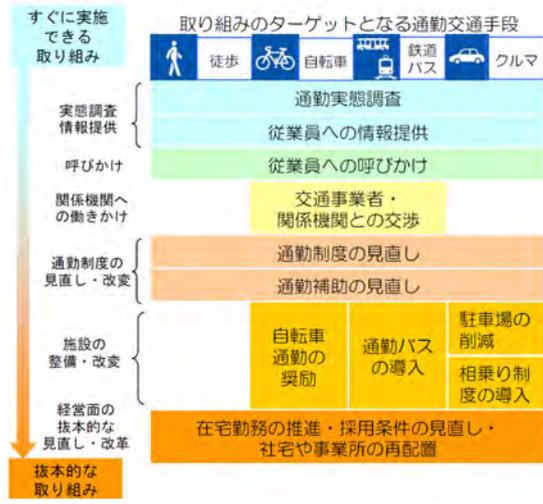
内容	<p>市民ひとりひとりが意識的に公共交通を利用することで、環境負荷の低減、健康増進、地域公共交通の持続可能性の向上、交通弱者支援、地域活性化など様々なメリットが得られることを、掲示物などを通じて積極的に情報提供していきます。</p>
対象者	市民



▲啓発ポスターの例
出典：わった〜バス党 HP（沖縄県）

B) 市職員によるエコ通勤の促進

内容	<p>日本は 2050 年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする「カーボンニュートラル」、脱炭素社会の実現を目指すことを 2020 年 10 月に宣言しました。カーボンニュートラルを達成するためには、温室効果ガスの排出量の削減が重要であり、その方策のひとつとして「エコ通勤」に関する取組が全国的に広がりつつあります。</p> <p>「エコ通勤」とは、クルマから環境にやさしいエコな通勤手段に転換する取組で、路線バス、自転車、徒歩など環境負荷の小さい移動手段で通勤することをいいます。</p> <p>自治体が率先して「エコ通勤」に取組み、地域の事業所や住民などへの普及を進めることで、温室効果ガス排出量の削減のみならず、地域における「公共交通の維持」や「環境に対する意識」が醸成され、地域環境の改善、公共交通のサービス水準向上、市街地の活性化等のメリットも期待されます。</p>
対象者	市職員



▲エコ通勤の具体的な取組例
出典：国土交通省 HP

実施効果

公共交通の利用促進 環境負荷の低減

市担当課
●：主体
その他は連携

●全課（A・B）

関連機関

地域住民、交通事業者

スケジュール

令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度
実施				

事業及び取組		(16) デマンドバス (いとちゃん mini) の維持と効率化に向けた取組 (★:主要事業及び取組)																		
共創分野 福祉 商業 地域	関連指標 ① 16 17 18	市内を運行するデマンドバス (いとちゃん mini) を引き続き維持していくとともに、都市マスタープランと連動した将来ネットワークの実現に向けた見直しや、生産性の向上に取り組んでいきます。																		
		A) 地域公共交通確保維持改善事業 (フィーダー補助) を活用した運行の維持																		
事業化期間 実施	事業内容	<p>いとちゃん mini は、幹線・支線バスが運行されていない公共交通空白地域を補完し、主に高齢者・障がい者等の交通弱者の買い物や通院手段等として多く利用されています。また、これら公共交通空白地域は高齢化が進み、交通弱者が多い市南東側に大きく分布しており、空白地帯の解消、市全域の公共交通体系の均衡ある維持・確保において、いとちゃん mini は大きな役割を果たしています。</p> <p>一方で、事業採算性の面において市の財政負担だけではサービス維持が難しいことから、地域公共交通確保維持改善事業 (フィーダー補助) を活用して運行を確保・維持しています。</p> <p>引き続き、同補助を活用しながら運行を維持するとともに、適宜都市マスタープランと連動した将来ネットワークの実現に向けた見直しや、生産性の向上に取り組んでいきます。</p>																		
		内容	<p>【維持・効率化等に向けた取組み例】</p> <ul style="list-style-type: none"> - 未乗者にむけたチラシや広報誌等を活用した周知活動 - 利用者の動向やニーズ等を踏まえ、適宜運行内や乗降所等を見直し - 利用者の分散や運行の効率化に向けた検討 <ul style="list-style-type: none"> ・ 最寄り拠点集落までの運行と乗継割引等による支線交通への誘導 ・ 地区ごとに車両台数を固定 など - 拠点集落を中心とした貨客混載の導入検討 (高齢者単独世帯への宅配など) - 自動運転技術に関する最新動向に留意し、将来的に自動運転バスの導入に向けて検討 																	
		<table border="1"> <tr> <td>路線名</td> <td>いとちゃん mini</td> </tr> <tr> <td>運行地区</td> <td>糸満市全域</td> </tr> <tr> <td>運行形態</td> <td>区域運行 (予約制・乗合)</td> </tr> <tr> <td>バス停数</td> <td>171カ所 (R5実績)</td> </tr> <tr> <td>乗車人数</td> <td>27,190人/年 (R5実績)</td> </tr> <tr> <td>事業主体</td> <td>糸満市 (運行は民間事業者へ委託)</td> </tr> <tr> <td>活用補助</td> <td>地域公共交通確保維持改善事業 (フィーダー補助)</td> </tr> </table>					路線名	いとちゃん mini	運行地区	糸満市全域	運行形態	区域運行 (予約制・乗合)	バス停数	171カ所 (R5実績)	乗車人数	27,190人/年 (R5実績)	事業主体	糸満市 (運行は民間事業者へ委託)	活用補助	地域公共交通確保維持改善事業 (フィーダー補助)
路線名	いとちゃん mini																			
運行地区	糸満市全域																			
運行形態	区域運行 (予約制・乗合)																			
バス停数	171カ所 (R5実績)																			
乗車人数	27,190人/年 (R5実績)																			
事業主体	糸満市 (運行は民間事業者へ委託)																			
活用補助	地域公共交通確保維持改善事業 (フィーダー補助)																			
	対象者	市民、観光客																		
実施効果	公共交通空白地域の解消 交通弱者の移動支援 市民の移動満足度向上																			
市担当課 ●:主体 その他は連携	●市民生活環境課、まちづくり課			関連機関	国、県、交通事業者															
スケジュール	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度															
	継続																			

事業及び取組	(17) 補助対象路線の維持と効率化に向けた取組 (★：主要事業及び取組)																
<div style="background-color: #f0f0f0; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">共創分野</div> <div style="background-color: #0056b3; color: white; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">教育 就業 観光</div> <div style="background-color: #0056b3; color: white; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">関連指標</div> <div style="background-color: #0056b3; color: white; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">④ ⑥ ⑪ ⑭ ⑮</div> <div style="background-color: #e67e22; color: white; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">事業化期間 実施</div> <div style="background-color: #f0f0f0; padding: 5px; margin-top: 10px;">事業内容</div>	<p>既存路線バス事業者と連携しながら、補助対象となっている路線バスを維持していくとともに、都市マスタープランと連動した将来ネットワークの実現に向けた見直しや、生産性の向上に取り組んでいきます。</p>																
	<p>A) 「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」の補助を活用した運行の維持</p>																
	内容	<p>市内を運行する既存路線バスでは、那覇市へ向かう路線を除いた 107・108 南部循環線、36 糸満新里線、82 玉泉洞糸満線の 4 路線が補助対象路線となっています。</p> <p>そのうち、107・108 南部循環線は市内で完結する路線であり、市内の支線公共交通として位置付け、拠点集落と中心市街地を結ぶ役割を担っています。また、36 糸満新里線は与那原、南城市方面との通勤・通学移動など、生活路線として活用されています。しかし、事業採算性の面において市の財政負担だけではサービス維持が難しいことから、沖縄県生活バス路線確保対策補助金を活用して運行を確保・維持しています。</p> <p>82 玉泉洞糸満線は八重瀬町、南城市方面に向かう幹線公共交通として位置付けており、沿線に観光施設も点在していることから通勤・通学をはじめ観光客の移動手段としての役割も担っています。そのため、沿線市町村と連携しながら地域間幹線系統確保維持費国庫補助金を活用して確保・維持しています。</p> <p>引き続き、同補助を活用しながら運行を担う路線バス事業者、および周辺市町村と連携しつつ運行を維持するとともに、適宜都市マスタープランと連動した将来ネットワークの実現に向けた見直しや、生産性の向上に取り組んでいきます。</p>															
		<p>【維持・効率化等に向けた取組み例】</p> <ul style="list-style-type: none"> - バス対策会議を通じたバス事業者の現状や課題の把握と対策 - 未乗者にむけたチラシや広報誌等を活用した周知活動 - 利用者の動向やニーズ等を踏まえた運行見直し - 自動運転技術に関する最新動向に留意し、将来的に自動運転バスの導入に向けて協議 															
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 25%;">路線名</th> <th style="width: 45%;">主な経路</th> <th style="width: 30%;">活用補助</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>107 南部循環線 真壁廻り</td> <td>糸満バスターミナル、真壁、米須、喜屋武、市役所、潮平、道の駅いとまん</td> <td rowspan="3" style="text-align: center; vertical-align: middle;">沖縄県生活バス路線確保対策補助金</td> </tr> <tr> <td>108 南部循環線 喜屋武廻り</td> <td>糸満バスターミナル、道の駅いとまん、潮平、市役所、喜屋武、米須、真壁</td> </tr> <tr> <td>36 糸満新里線</td> <td>糸満バスターミナル、与座、東風平、大里入り縁、与那原、馬天、南城市役所</td> </tr> <tr> <td>82 玉泉洞糸満線</td> <td>糸満バスターミナル、名城、ひめゆりの塔前、平和祈念公園前、向陽高校、玉泉洞</td> <td style="text-align: center; vertical-align: middle;">地域間幹線系統確保維持費国庫補助金</td> </tr> </tbody> </table>				路線名	主な経路	活用補助	107 南部循環線 真壁廻り	糸満バスターミナル、真壁、米須、喜屋武、市役所、潮平、道の駅いとまん	沖縄県生活バス路線確保対策補助金	108 南部循環線 喜屋武廻り	糸満バスターミナル、道の駅いとまん、潮平、市役所、喜屋武、米須、真壁	36 糸満新里線	糸満バスターミナル、与座、東風平、大里入り縁、与那原、馬天、南城市役所	82 玉泉洞糸満線	糸満バスターミナル、名城、ひめゆりの塔前、平和祈念公園前、向陽高校、玉泉洞	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金
路線名	主な経路	活用補助															
107 南部循環線 真壁廻り	糸満バスターミナル、真壁、米須、喜屋武、市役所、潮平、道の駅いとまん	沖縄県生活バス路線確保対策補助金															
108 南部循環線 喜屋武廻り	糸満バスターミナル、道の駅いとまん、潮平、市役所、喜屋武、米須、真壁																
36 糸満新里線	糸満バスターミナル、与座、東風平、大里入り縁、与那原、馬天、南城市役所																
82 玉泉洞糸満線	糸満バスターミナル、名城、ひめゆりの塔前、平和祈念公園前、向陽高校、玉泉洞	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金															
対象者	市民、観光客																
実施効果	公共交通の確保維持 市民の移動満足度向上 観光客の移動利便性向上																
市担当課 ●:主体 その他は連携	●市民生活環境課、まちづくり課		関連機関	国、県、周辺市町村、交通事業者													
スケジュール	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度												
継続																	

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

【計画の区域】 本計画の対象区域は、市全体とします
【計画の期間】 令和7年度～令和11年度とします

