

糸満市地域公共交通計画

(案)



前回協議会からの主な修正箇所	
第5回協議会による指摘	63P、69P、71P、74P、75P、76P
庁議（各部局間総合調整）による指摘	64P、66～82P 市担当課の見直し
パブリックコメントによる指摘	無し

令和7年3月

糸満市地域公共交通協議会

目 次

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
1-1 地域公共交通の必要性	1
（1）これまでの取り組み	1
（2）計画の見直し	3
（3）糸満市における「地域公共交通計画」の位置づけ	3
（4）本計画策定の経緯	5
1-2 公共交通をとりまく現状	6
（1）地域特性	6
（2）市民の移動動向	11
（3）公共交通の現状	19
1-3 公共交通の役割と課題	37
（1）関連計画からみた公共交通に求められる役割	37
（2）公共交通に求められる役割に対する問題点と課題	38
1-4 地域公共交通計画に関する基本方針	55
（1）糸満市都市マスタープランとの整合	55
（2）地域が目指すべき将来像と取組の方向性	59
（3）他分野との共創による相乗効果	60
2. 計画の区域	62
3. 計画の期間	62
4. 計画の目標	63
5. 目標達成のための事業と実施主体	64
（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	64
（2）本計画における事業及び取組の概要	65
（3）事業及び取組の内容と実施主体・スケジュール	66
6. 達成状況の評価	84
（1）計画の推進体制	84
（2）評価方法（PDCAサイクルの実行）	84
（3）各事業及び取組のスケジュール	84

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和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	- 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	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	- 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	地方公共団体による作成が可能
実効性確保	- 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	- 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〉

- ・ ひかりのまち 果てしない希望を抱き飛躍的前進をめざすまち
- ・ みどりのまち 自然を保護し健康で快適な住みよいまち
- ・ いのりのまち 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〉

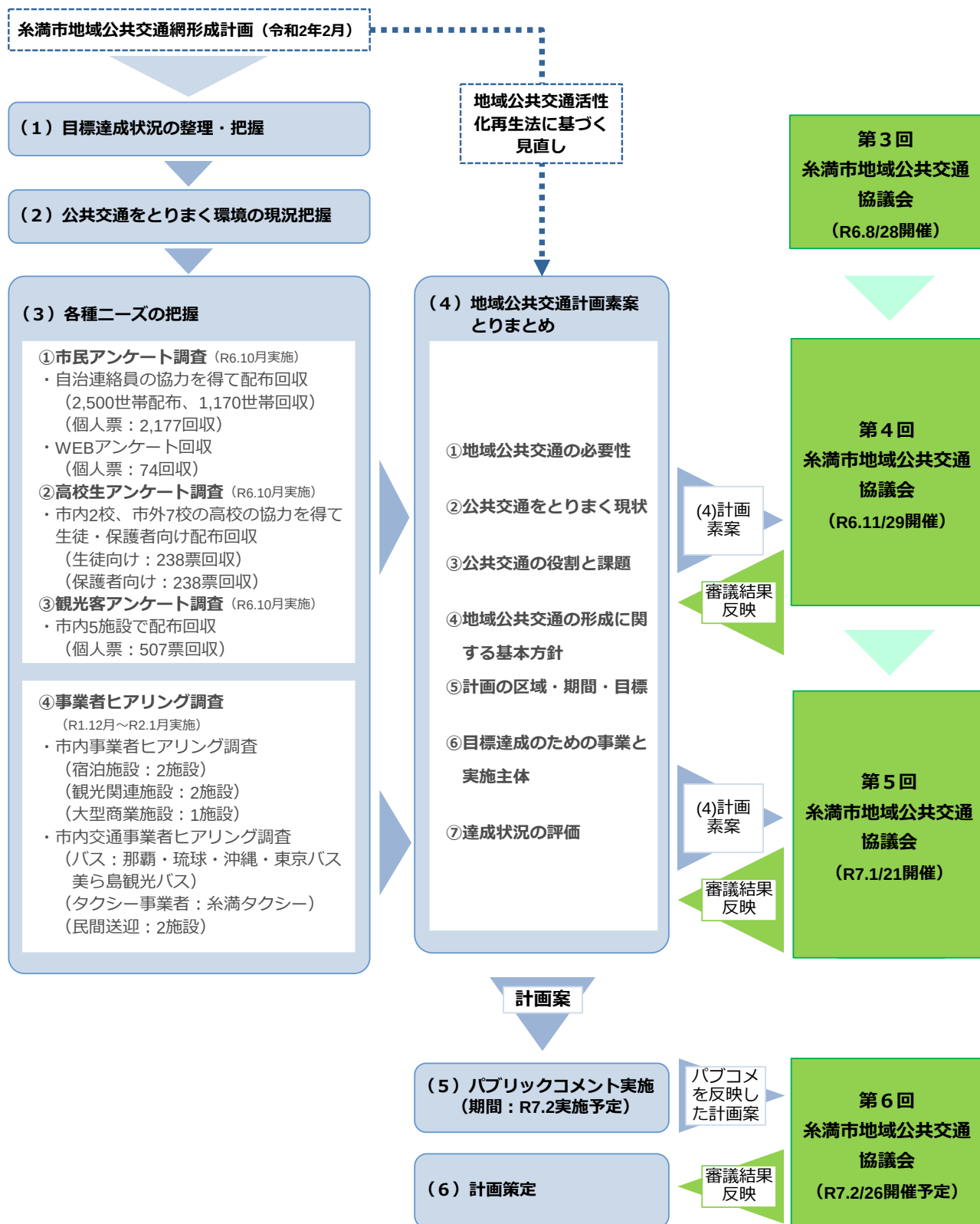


連携

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

(4) 本計画策定の経緯



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栄里地区では、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。	



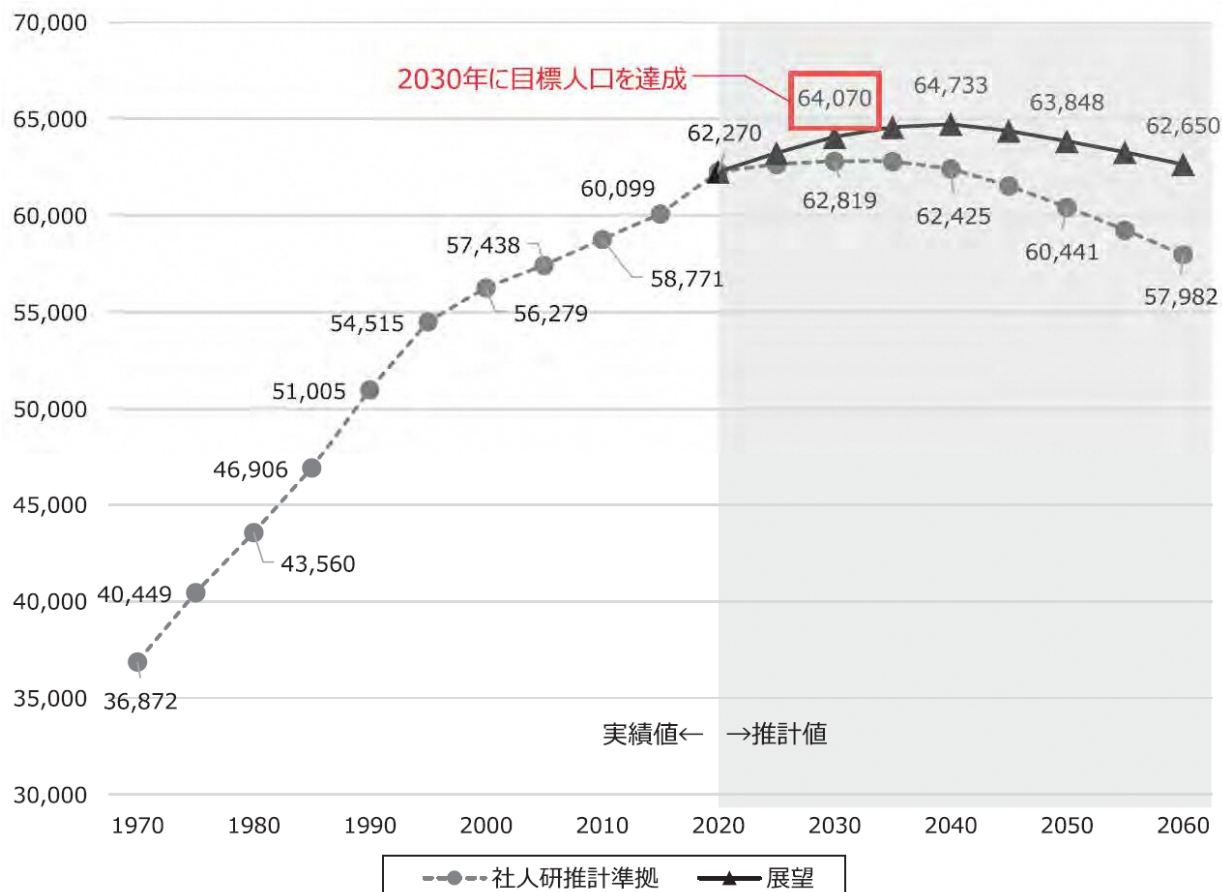
②人口及び高齢化率（令和 6 年）

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。

人 口		男性		女性		合計	
	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%

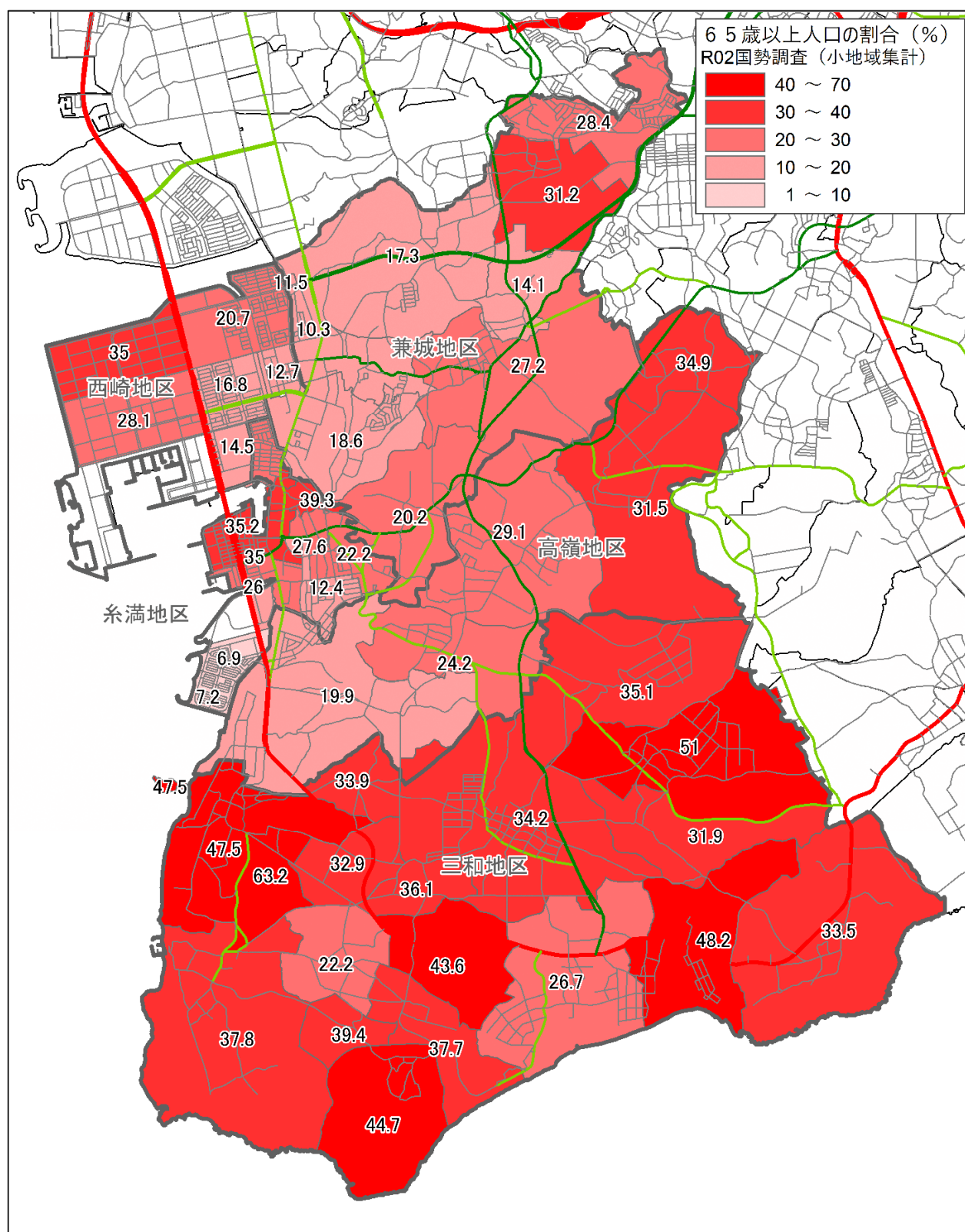
③将来の人口総数

「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）

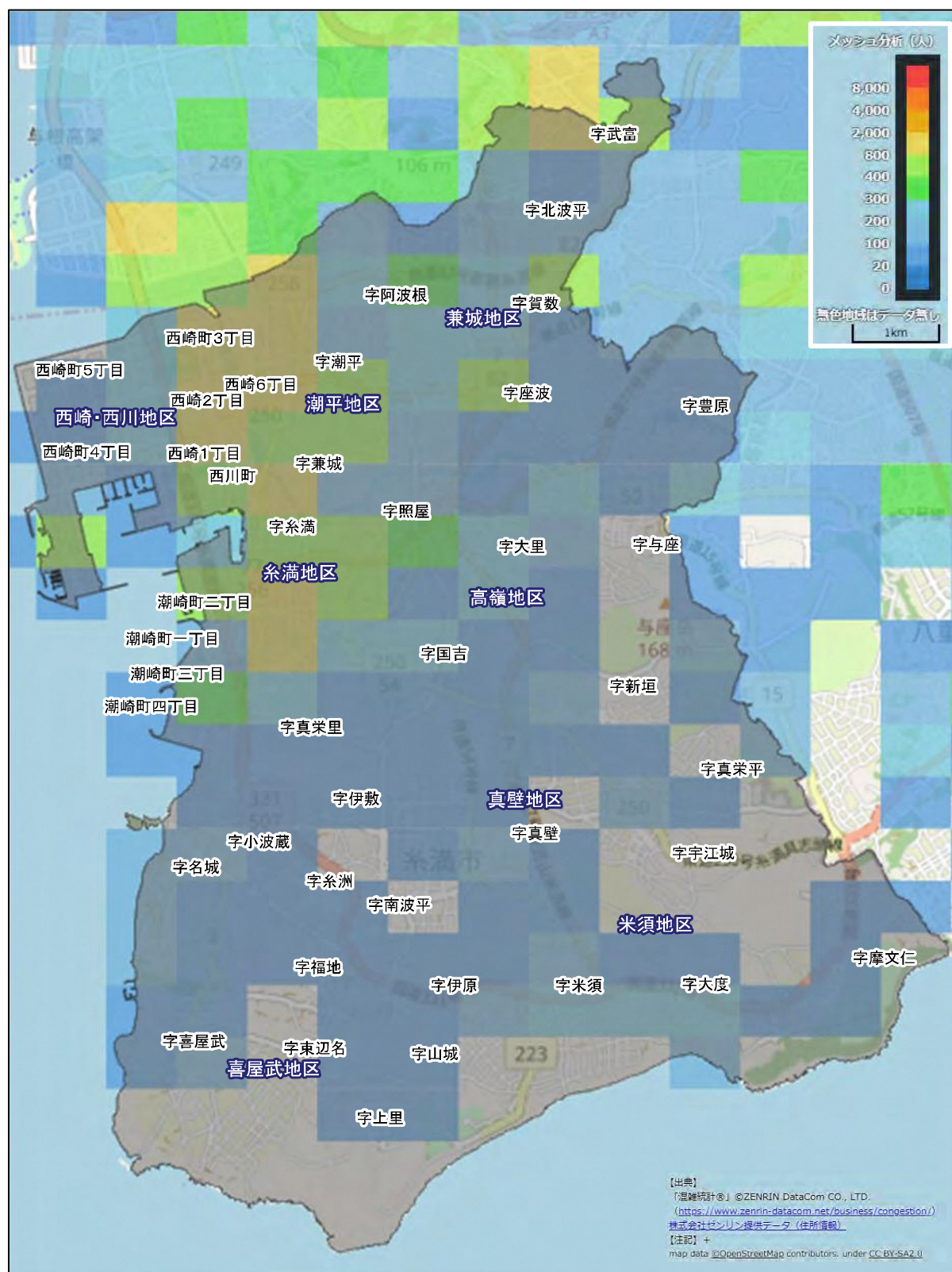
R2 国勢調査による小地域別高齢化率では、高嶺地区、兼城地区でも 30%を超える地域が見られるようになっており、市全域で高齢化が進行していることがわかります。



▲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）

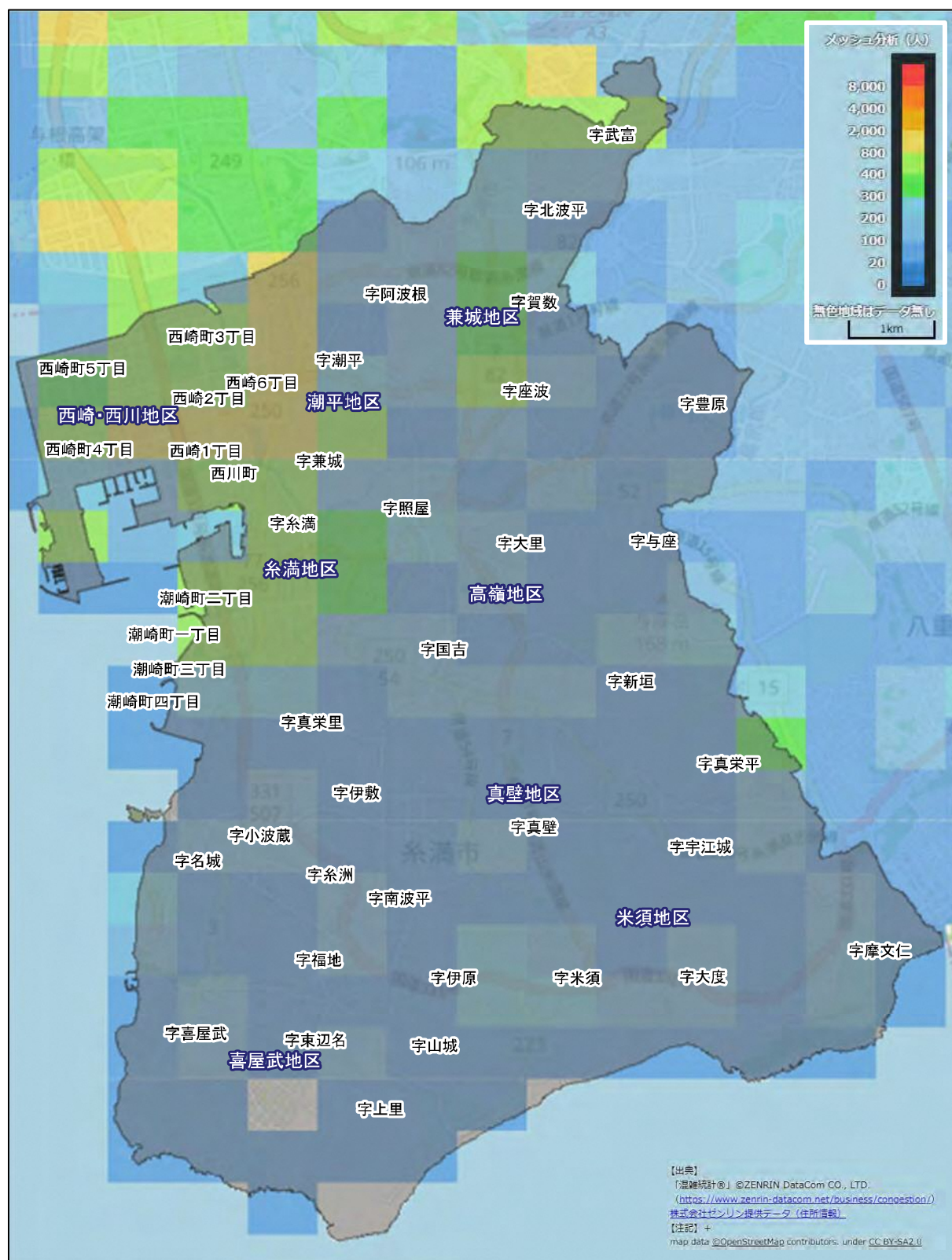
夜間人口（定住人口）は糸満地区を中心に、国道 331 号や県道 256 号線（旧国道）沿線で密度が高い傾向となっています。



▲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。



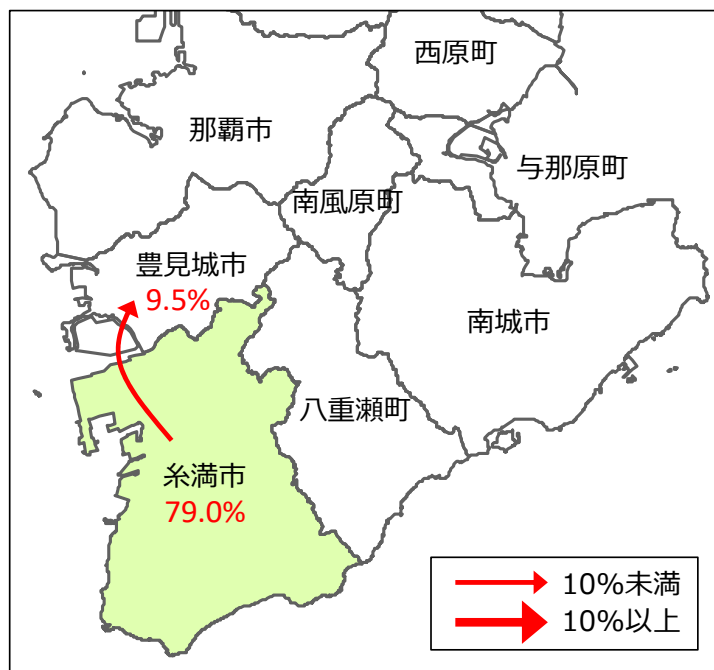
▲推計昼間人口分布 ※RESAS（流動人口メッシュ）2023 年 4 月平日 12 時

(2) 市民の移動動向

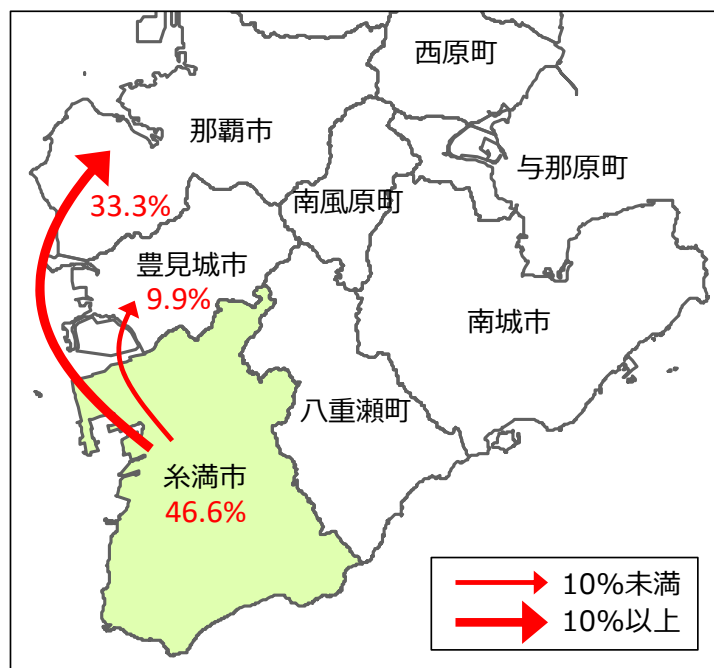
①生活移動の概要（H30 沖縄県買物動向調査）

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。

買物移動流出の状況（一般食料品）



買物移動流出の状況（買回品：ファッション衣料品）



▲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。

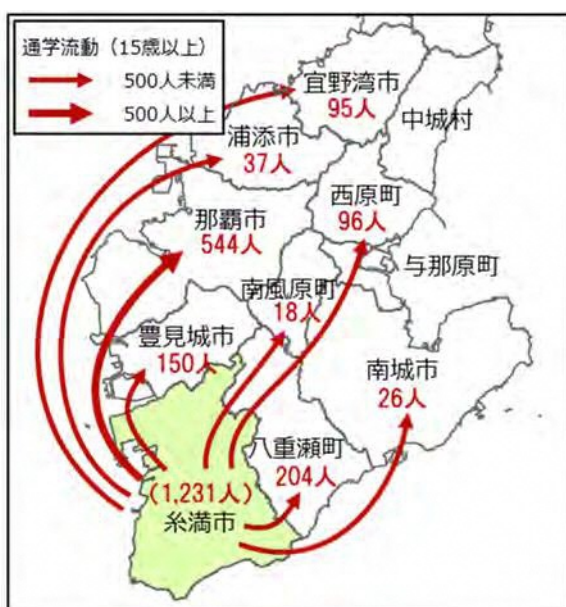
通勤流動の状況（流出）



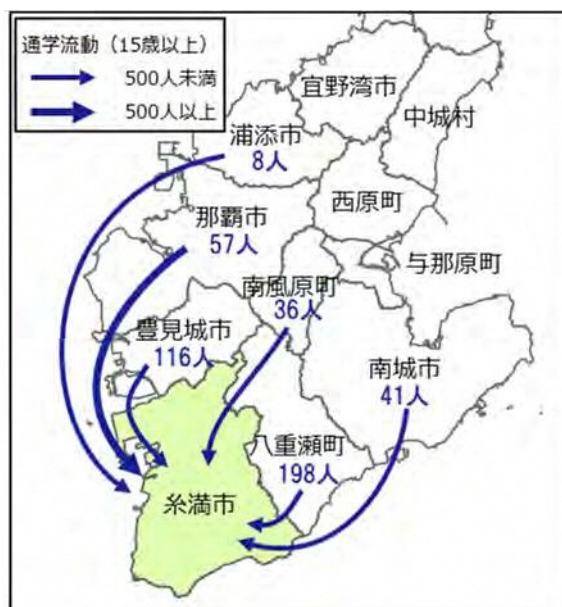
通勤流動の状況（流入）



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

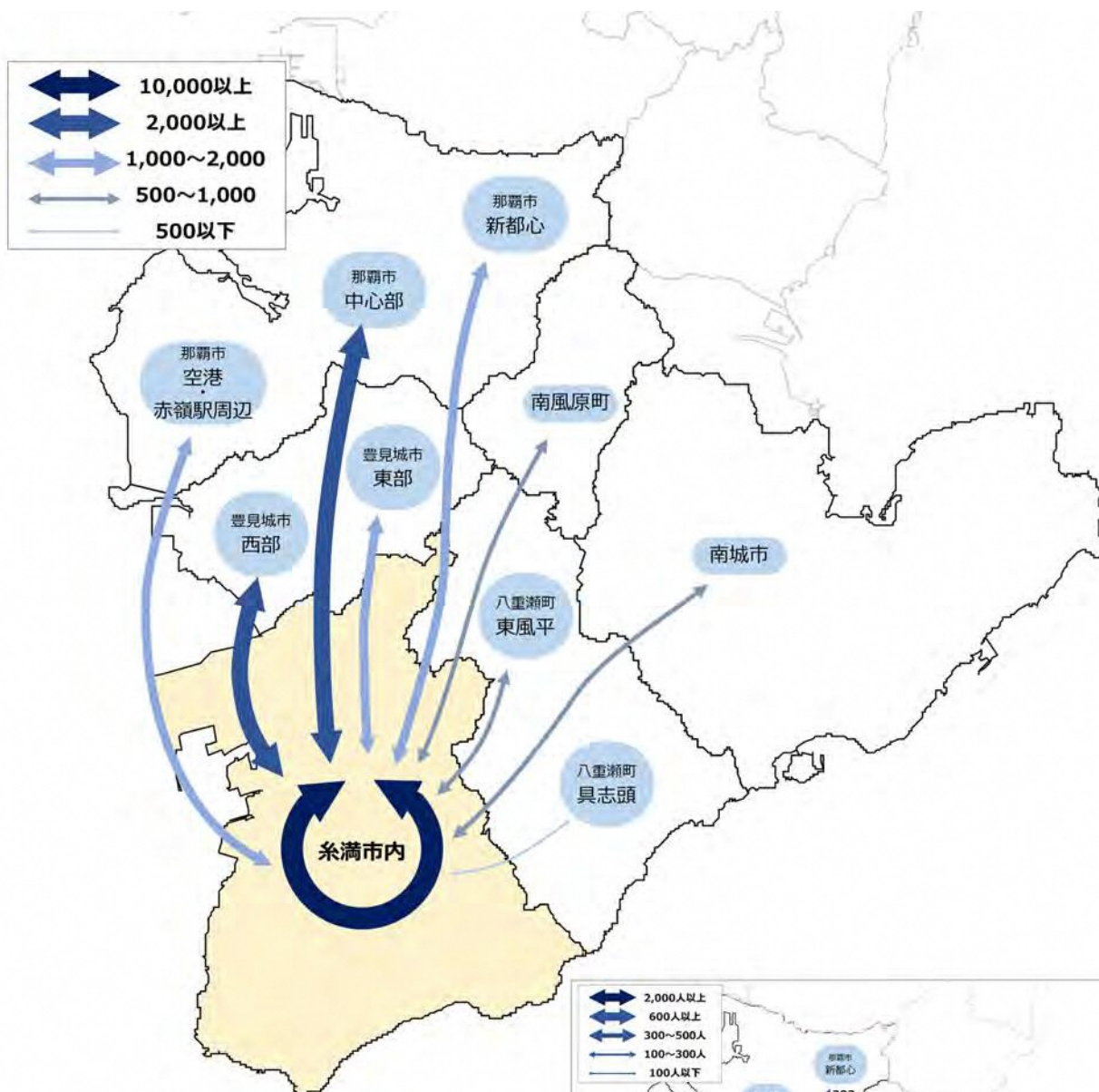
市内から →		通勤通学者数		構成比	
		糸満市内 に通勤・通学	他市町村 に通勤・通学	糸満市内 に通勤・通学	他市町村 に通勤・通学
1	徒歩だけ	1,821	54	14.2%	0.4%
2	鉄道・電車	6	138	0.0%	1.0%
3	乗合バス	201	838	1.6%	5.8%
4	勤め先・学校のバス	132	110	1.0%	0.8%
5	自家用車	8,793	11,232	68.4%	78.1%
6	ハイヤー・タクシー	55	44	0.4%	0.3%
7	オートバイ	631	1,241	4.9%	8.6%
8	自転車	830	329	6.5%	2.3%
9	その他	265	288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

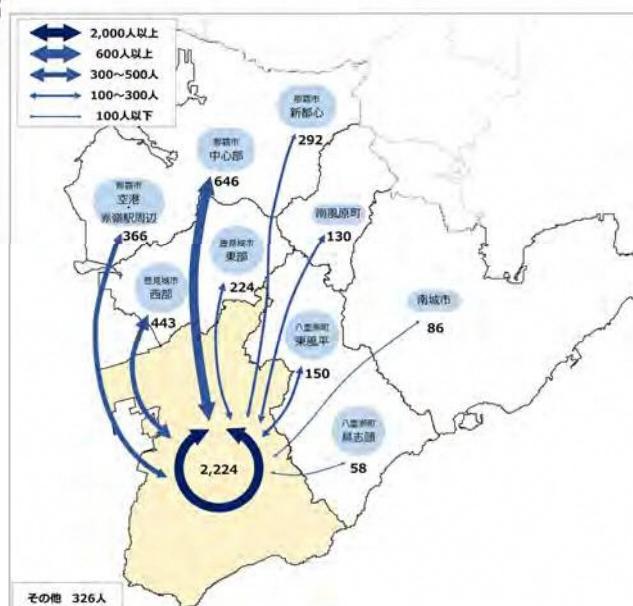


▲市民の域内移動状況

* 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）

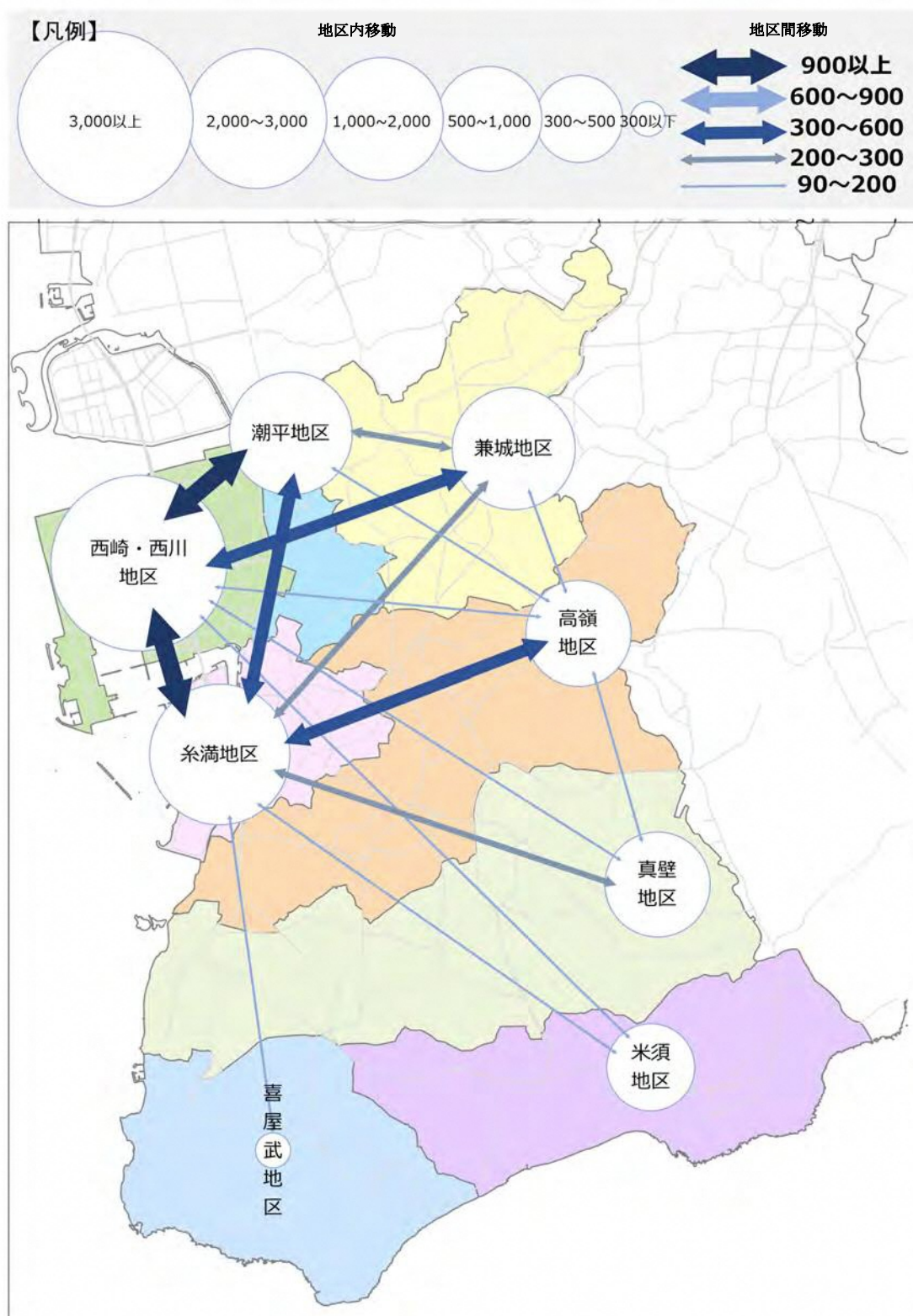
前計画時の市民の市外行先別流動▶

※平成30年度市民アンケート結果
（参考）全世帯 23,079 部配布、回収数 1,400 部、回収率約 6%



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。



▲市民の域内移動状況

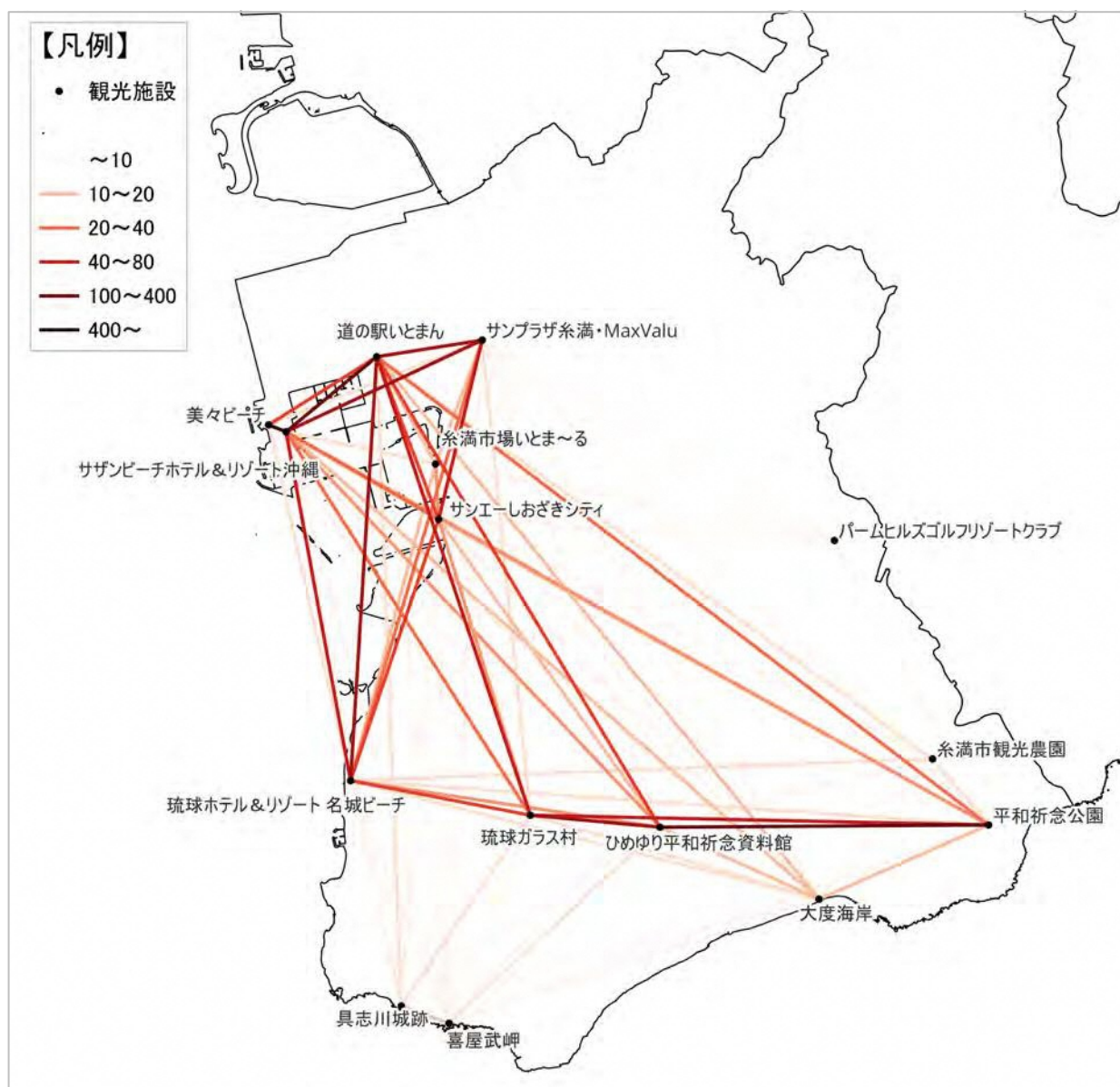
* Agoop 人流データ…スマートフォンアプリからの位置情報データ（2023. 08）

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		
	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%

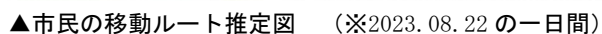
◀ 宿泊施設立地別 周遊割合

※ 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）

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。

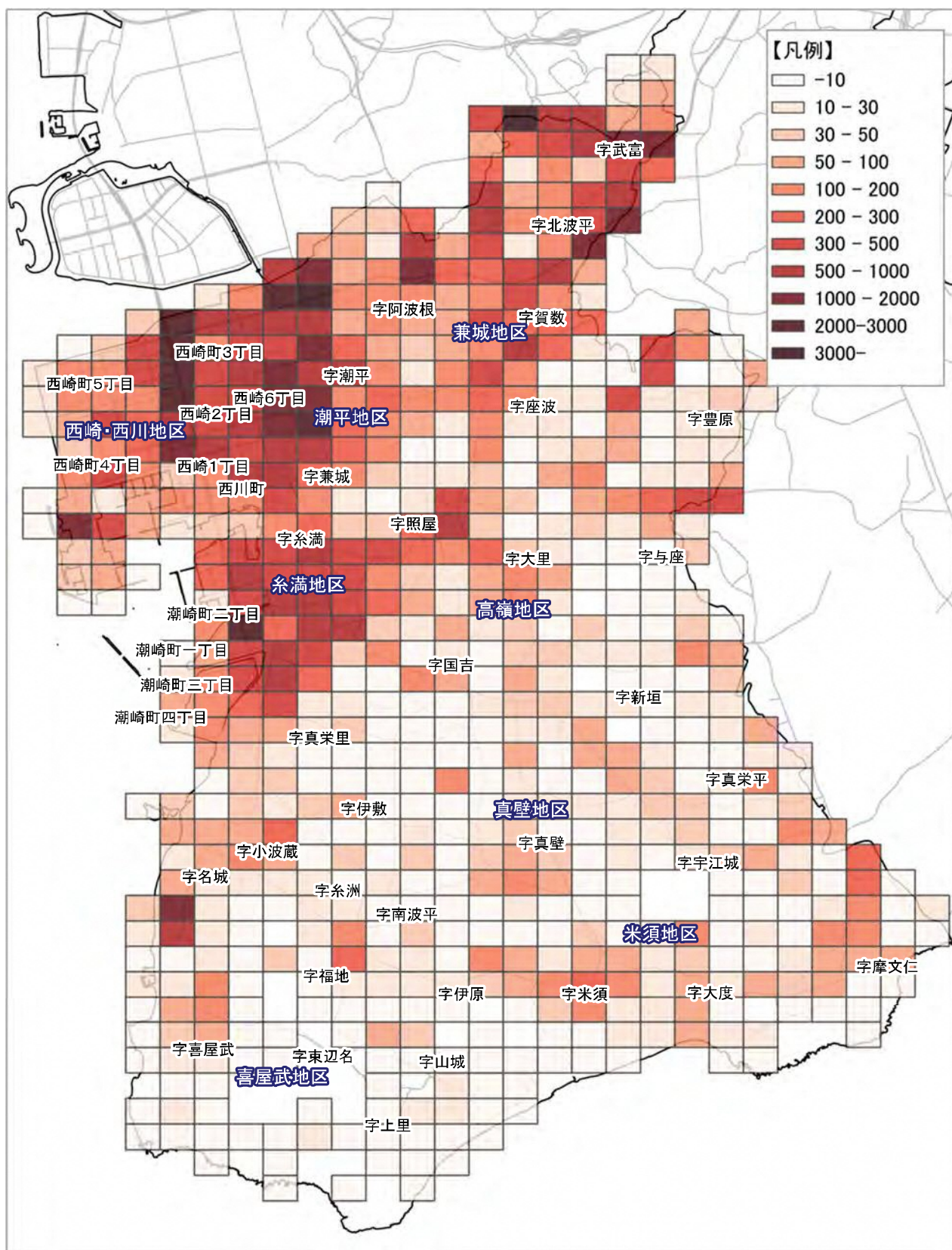
※国道・主要地方道：50km/h、一般県道：40km/h、その他市町村道等：30km/h



- 17 -

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が集中していることが伺えます。



▲市内集中の状況（250mメッシュ）

* 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	那覇バスターミナル
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	
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	サンエーパルコ シティ
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、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



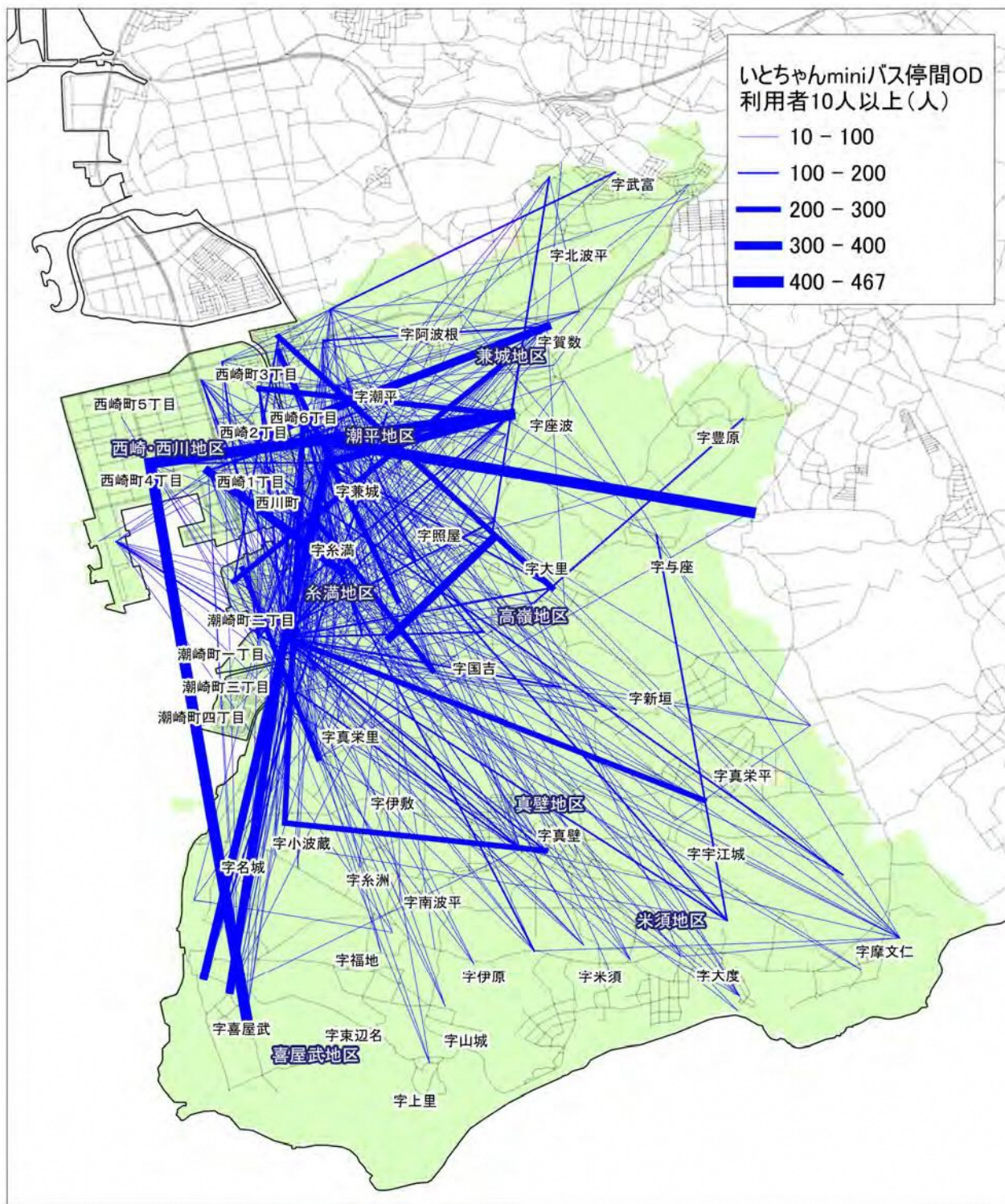
③デマンドバス（いとちゃん mini）の運行状況

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	1 8 , 0 6 6 件	2 1 , 9 2 1 件	2 4 , 4 4 4 件	2 4 , 5 3 5 件
	②累計乗車 人数	2 0 , 2 2 3 人	2 4 , 0 4 8 人	2 7 , 6 0 8 人	2 7 , 1 9 0 人
	③平均予約 件数（日）	4 9 . 6 件/日	6 0 . 1 件/日	6 7 . 0 件/日	6 7 . 6 件/日
	④平均乗車 人数（日）	5 5 . 6 人/日	6 5 . 9 人/日	7 5 . 6 人/日	7 4 . 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%

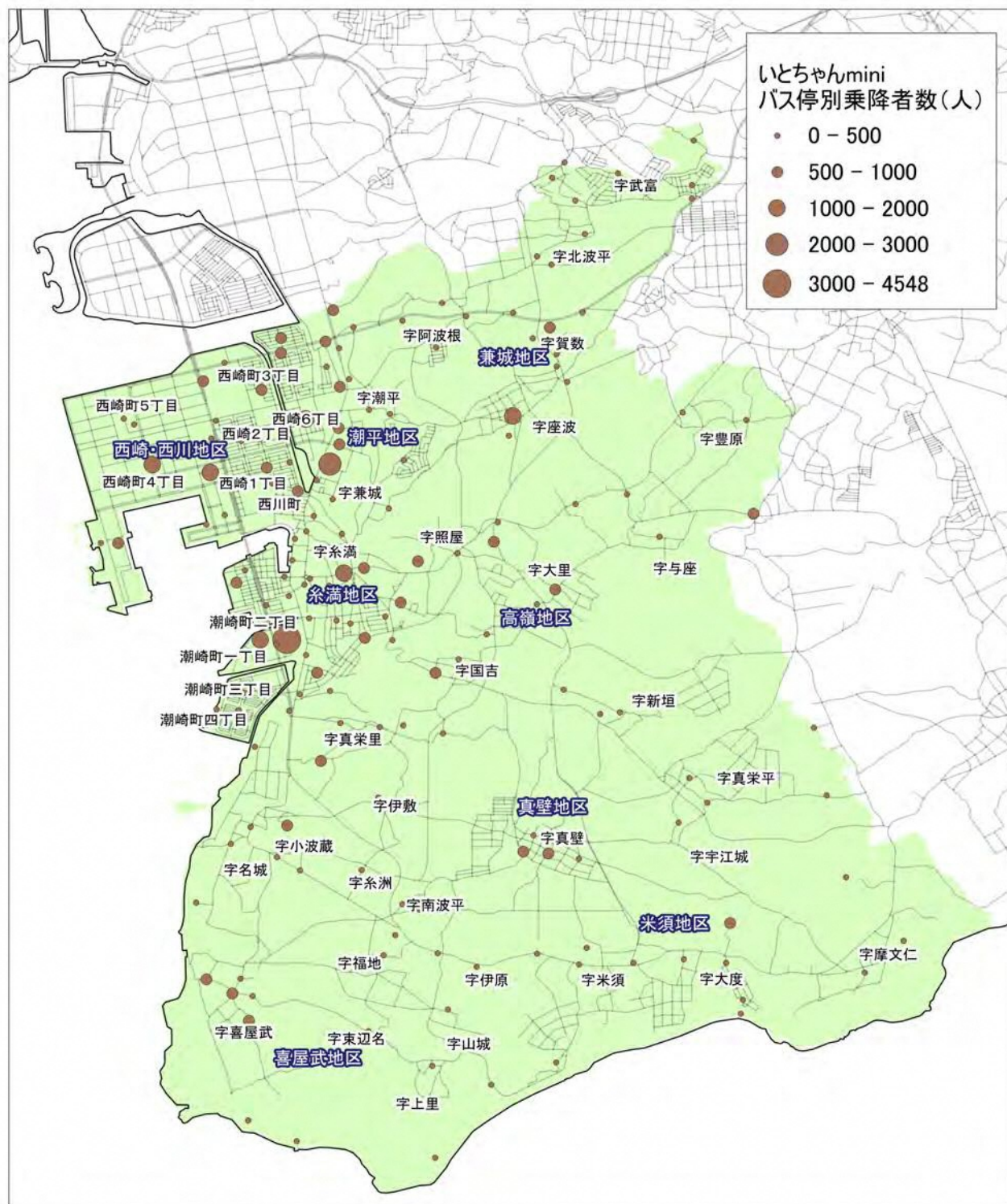
▲デマンドバス（いとちゃん mini）の運行実績推移

■デマンドバス（いとちゃん mini）利用者のバス停間 OD

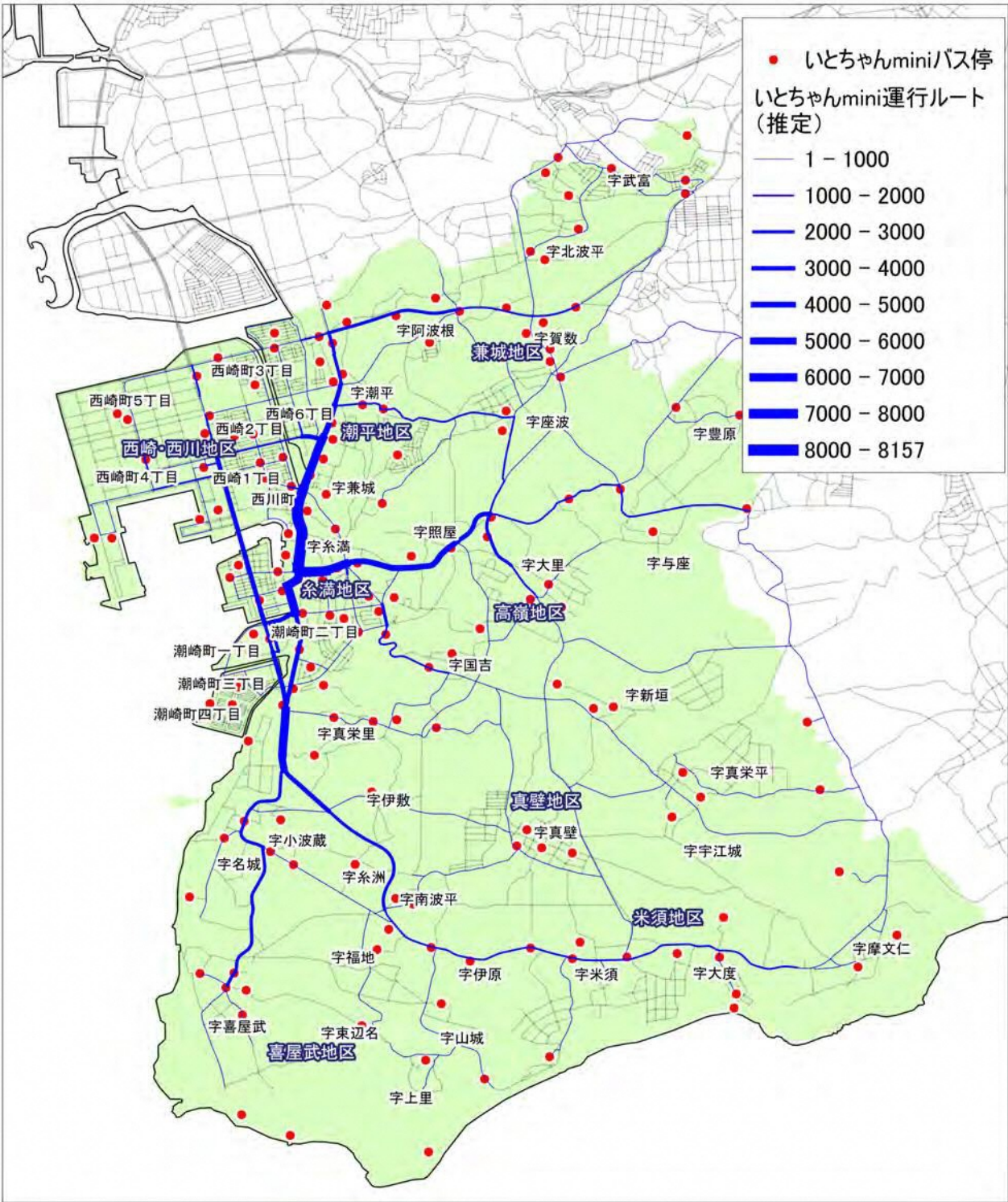


▲利用者のバス停間 OD スパイダ図（集計期間：R05 年 4 月 1 日～R06 年 3 月 31 日）

■デマンドバス（いとちゃん mini）のバス停利用数



▲バス停利用者数の可変シンボル図（集計期間：R05年4月1日～R06年3月31日）

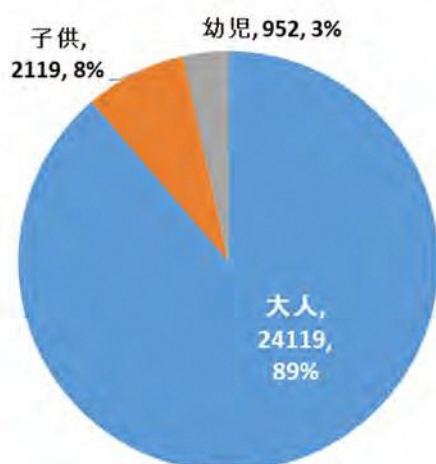


▲運行ルート推定図（集計期間：R05年4月1日～R06年3月31日）

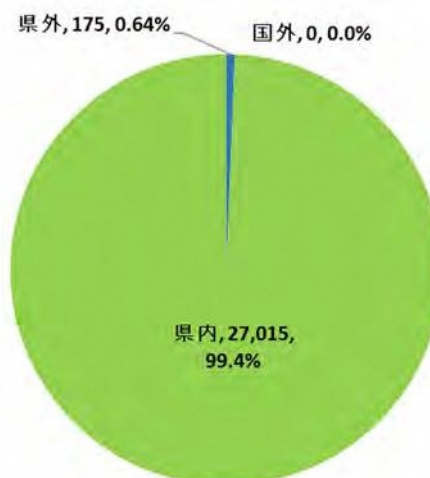
(TRIP 数)

■デマンドバス（いとちゃん mini）の利用者の概況（R5）

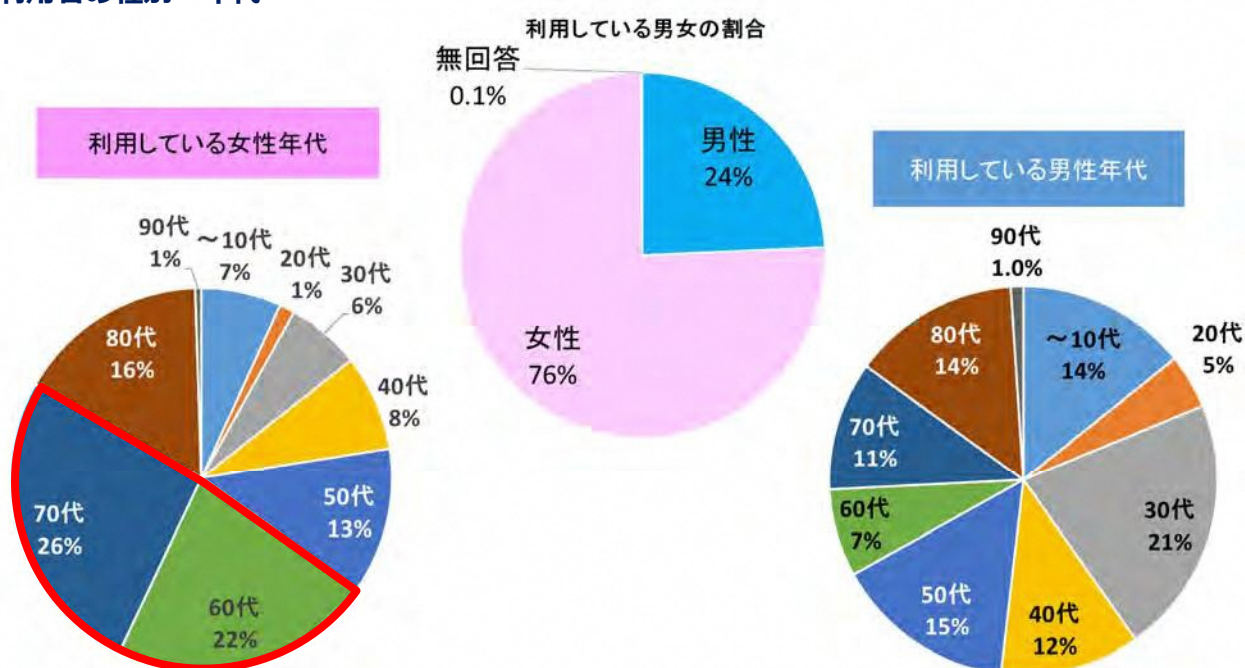
1) 乗車人数割合（大人・子供・幼児別）



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%

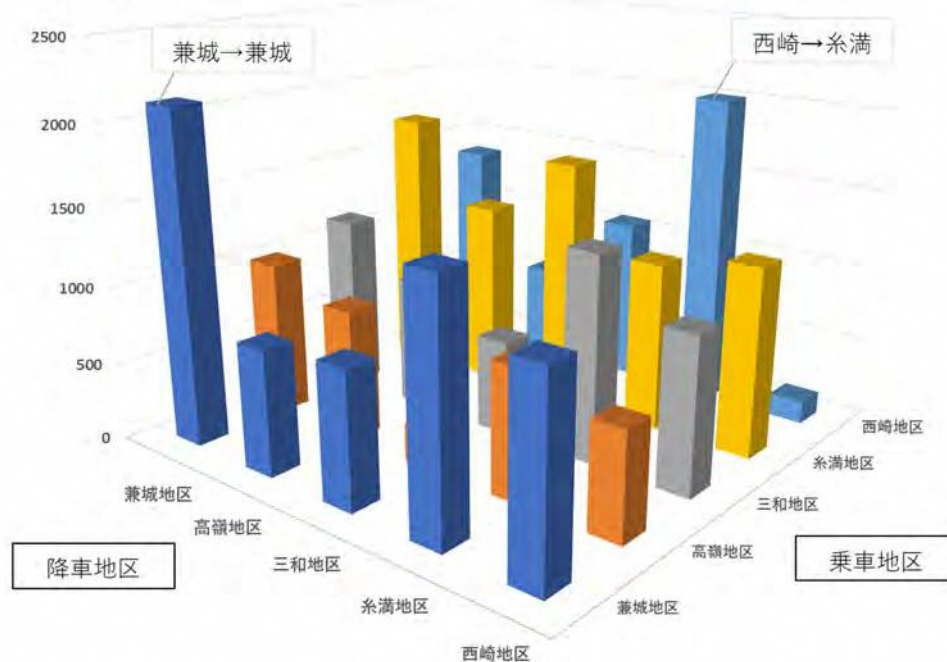
5) 地区別乗降者数

	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】



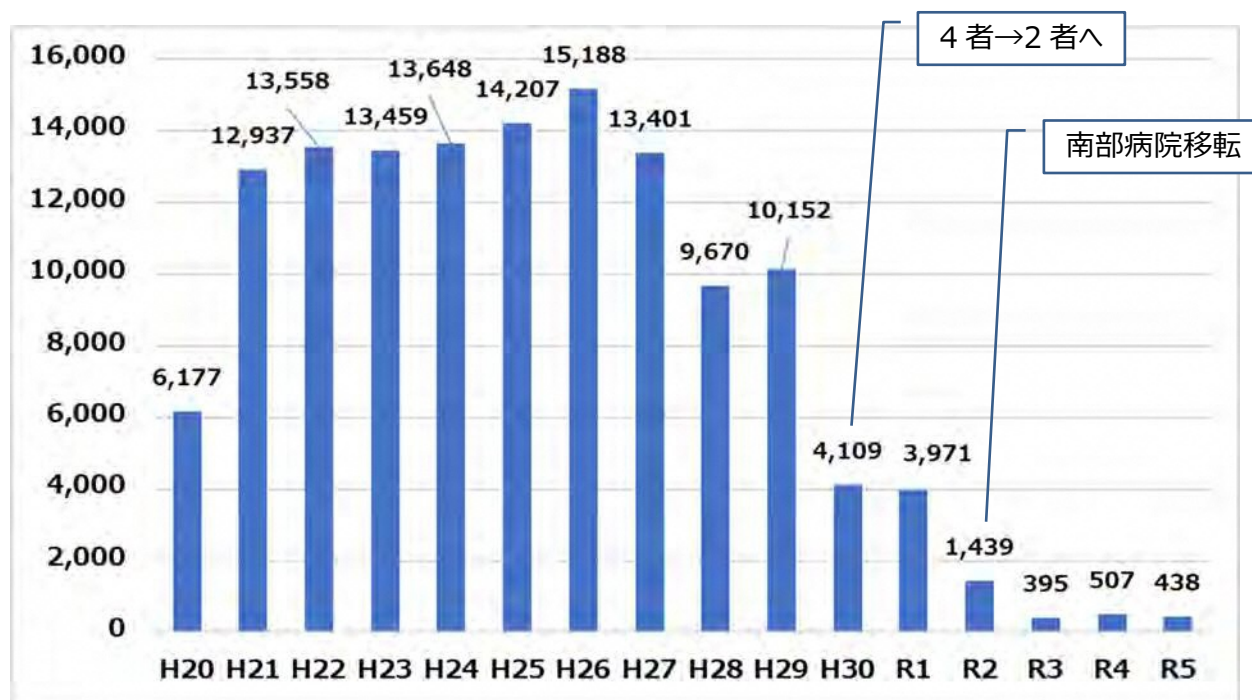
④民間送迎バス「ブーゲンビレア号」事業概要（令和5年度）

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

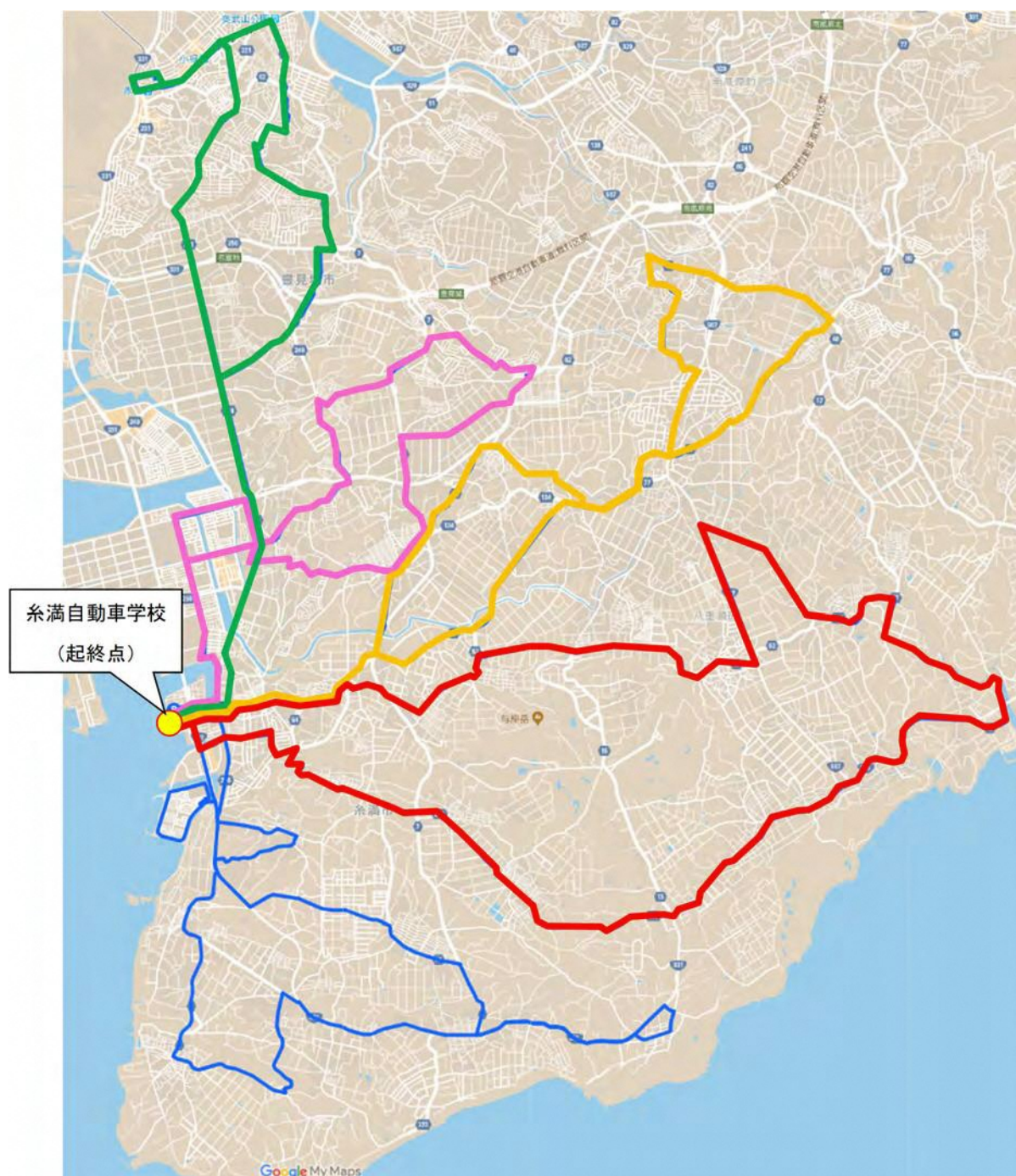
事業者名	利用者数
豊見城中央病院	248
糸満自動車学校	190
計	438

▲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



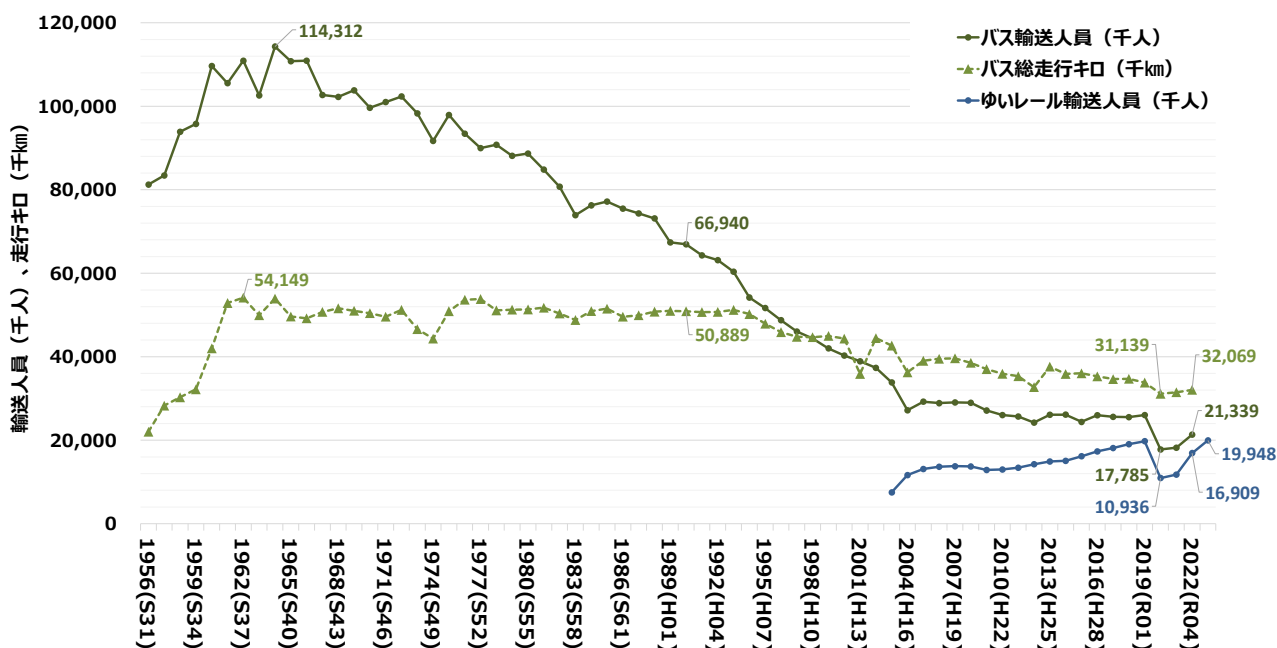
(4) 公共交通の現状（その他動向）

① 路線バスの状況

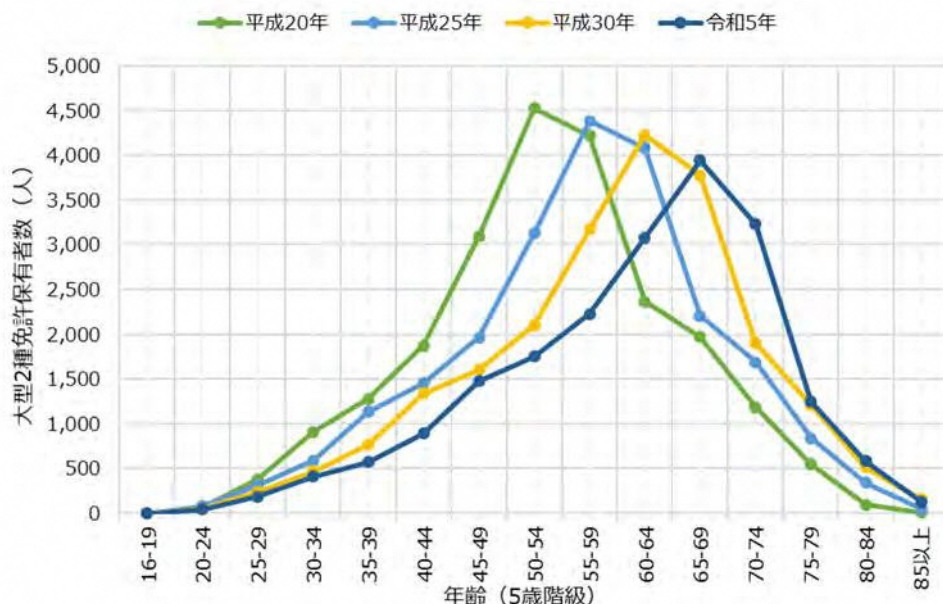
路線バスの利用者（バス輸送人員）は昭和39年（1964年）をピークに長期間に渡って減少していましたが、平成16年（2004年）以降は横ばいの傾向でした。また、モノレールの利用者は運行開始から一貫して増加傾向にありましたが、令和2年（2020年）に新型コロナウイルス感染症の拡大に伴いバス・モノレールともに利用者は大幅に減少しました。

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）



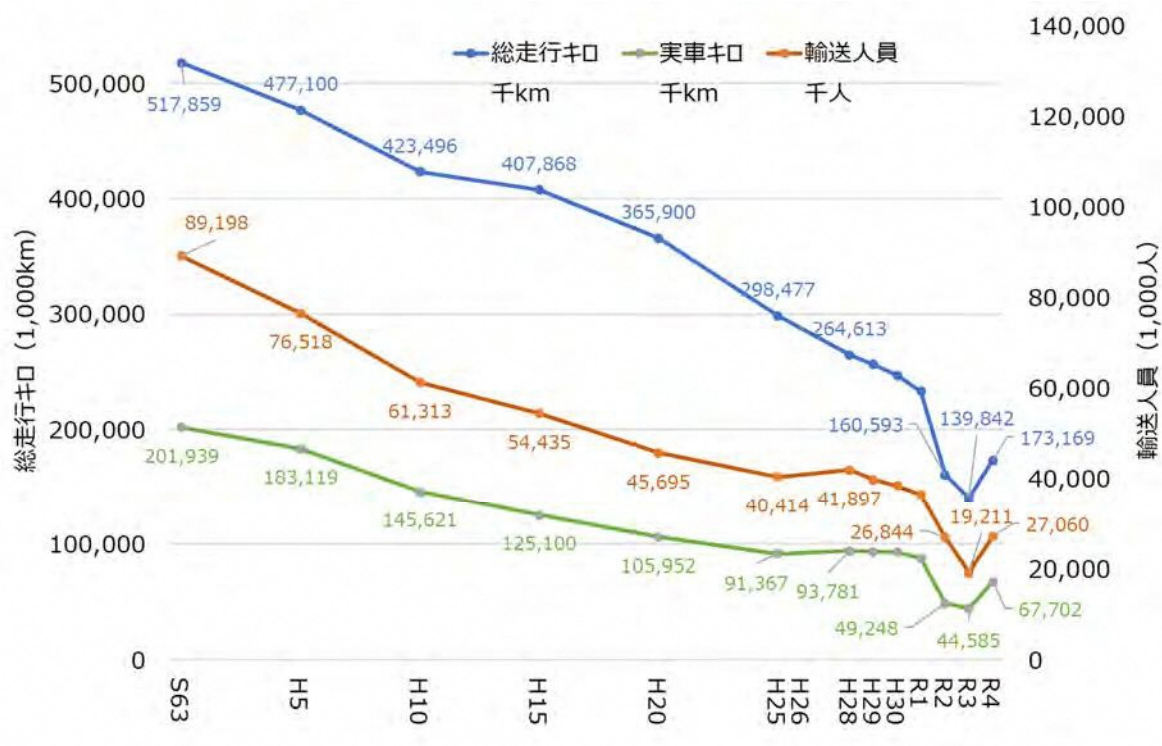
②タクシーの状況

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。

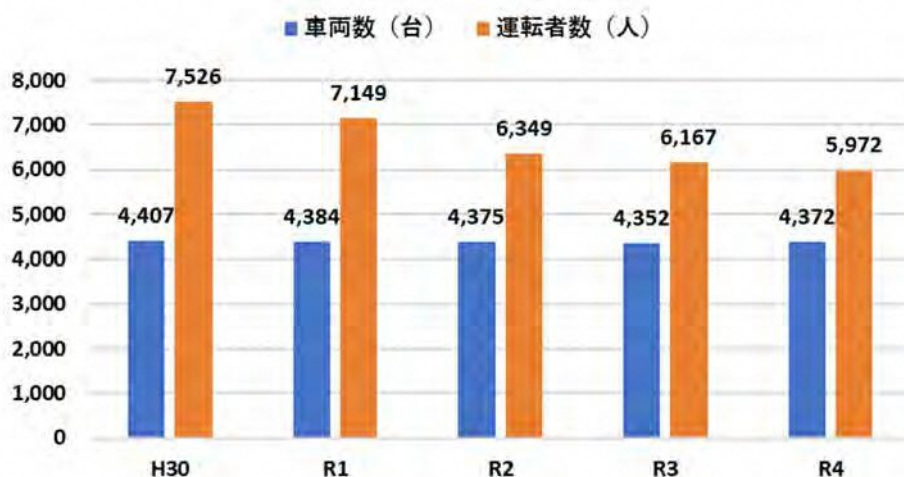
一方、近年のタクシー車両台数や運転者数の推移では、車両数は横ばいであるもののコロナ過中に運転者数が大きく減少しており、輸送実績が増加した令和4年でも減少傾向にあることから、需要に対してタクシーの供給が不足している事が伺えます。

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



▲石川交通（株）

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。



出典：四国旅客鉄道株式会社資料より



- 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



※イメージ図

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

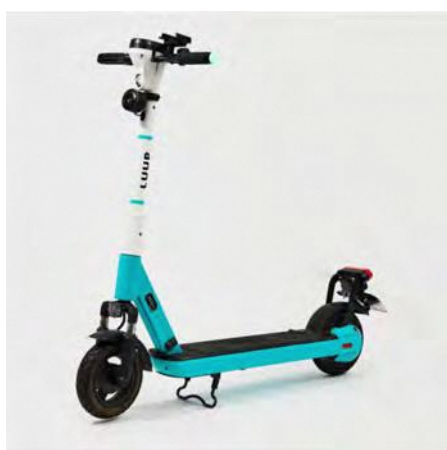
▼自動運転バス（上：北海道岩見沢市 HP より 下：長野県塩尻市 HP より）



- 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	● 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	● 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	● 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	● 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	● 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	● 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	● 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	● 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

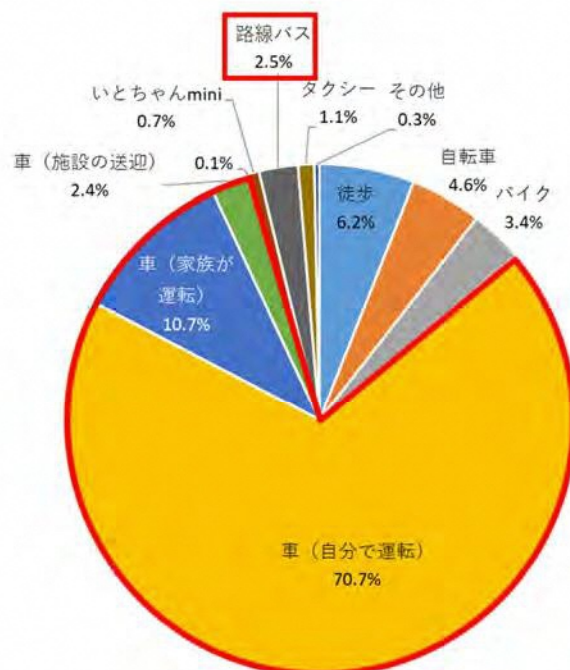
①「都市間連携（本市と周辺市町村を結ぶ幹線交通）」に対する現状と問題点やニーズ

（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



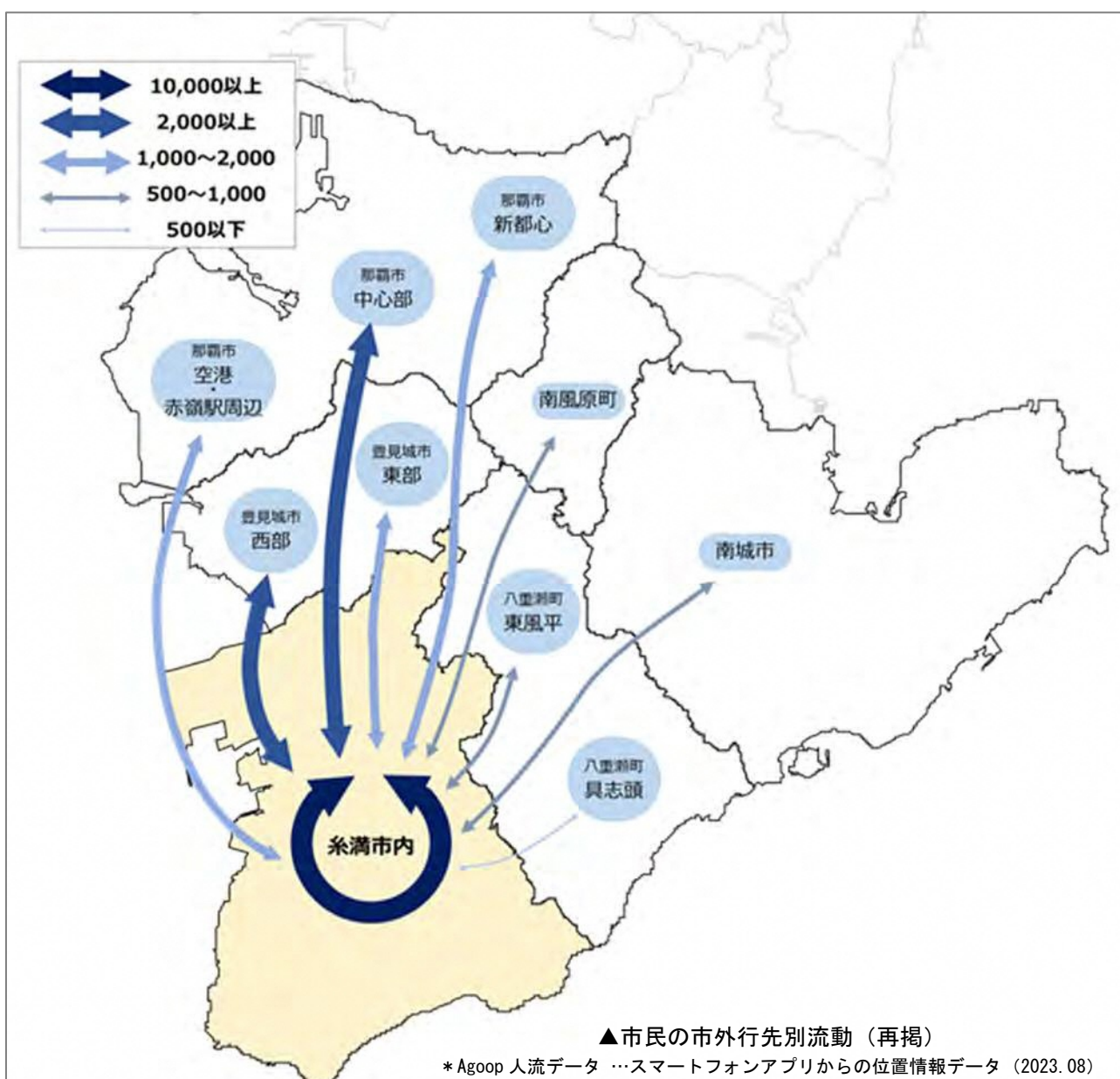
▲民営路線バスの近隣市町村への運行状況

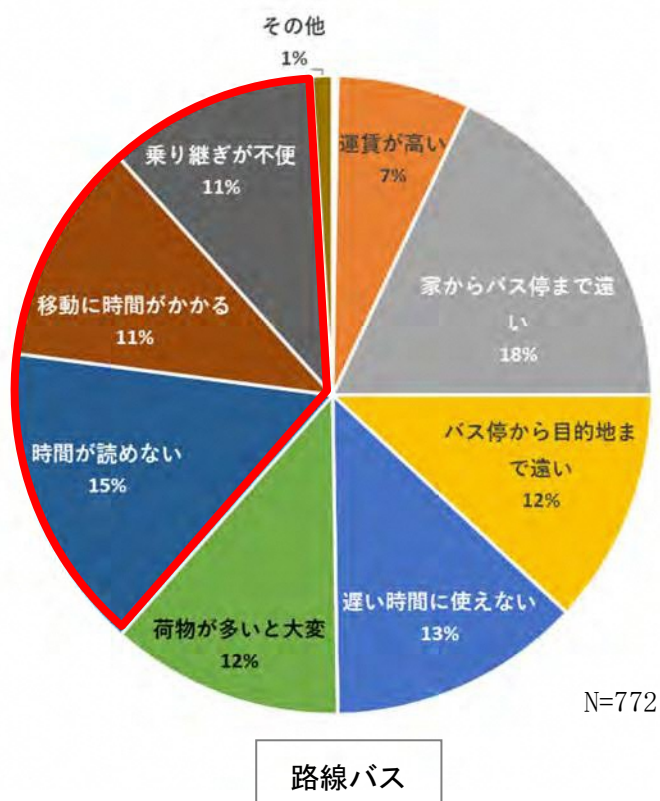
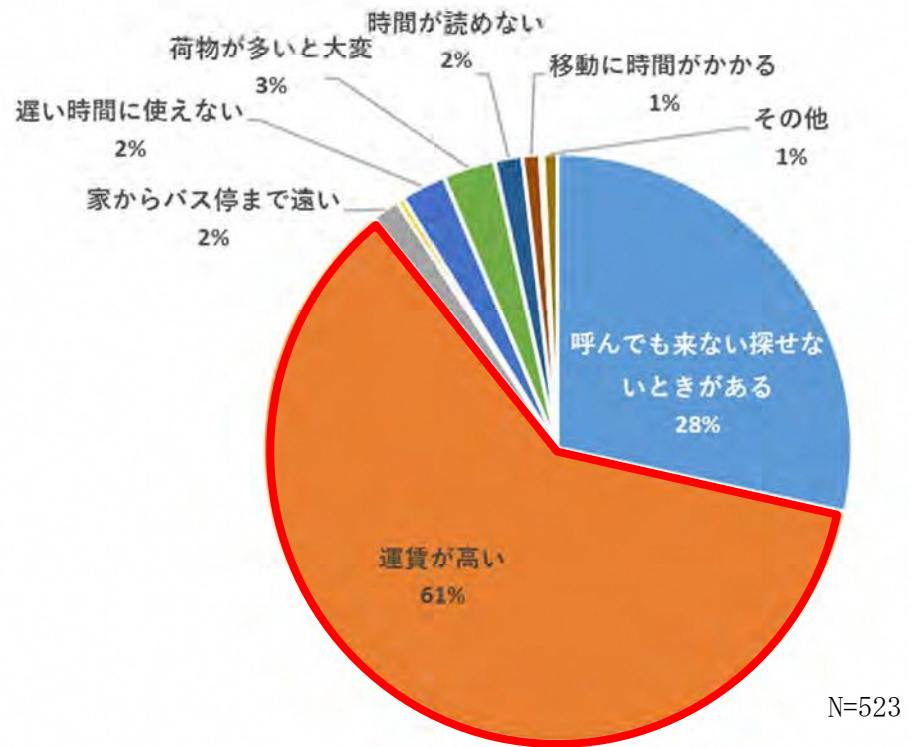


▲市民の主な移動手段
(R6 市民アンケート)

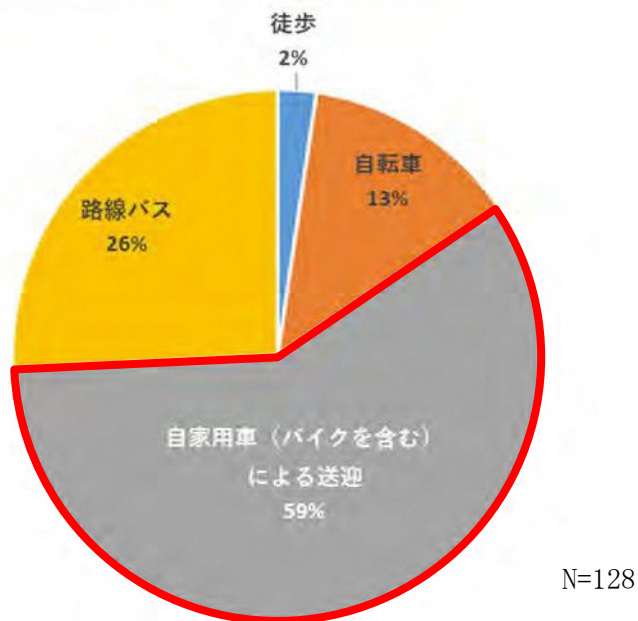
(問題点やニーズ)

- ・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





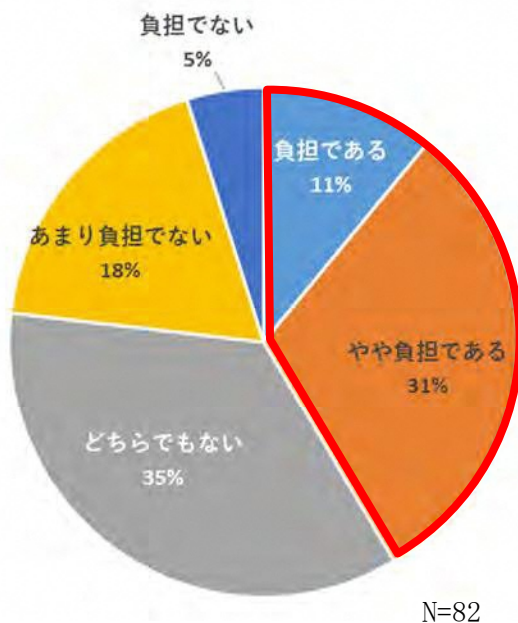
▲各移動手段に感じている課題（R6 市民アンケート）
※市外移動者のみ



登校時

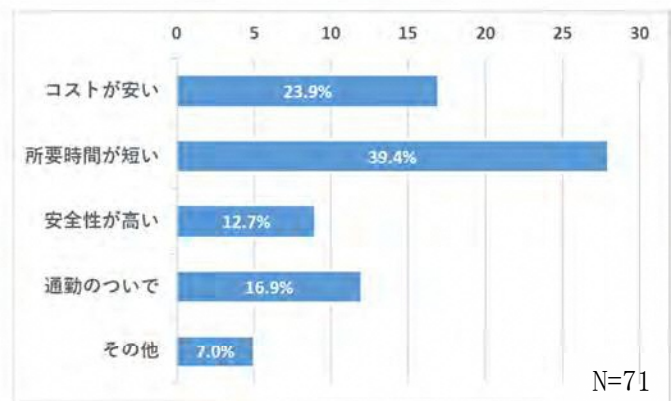
▲通学交通手段（R6 高校生アンケート）

※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「自家用車（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

再編対象となる路線バス(2系統)

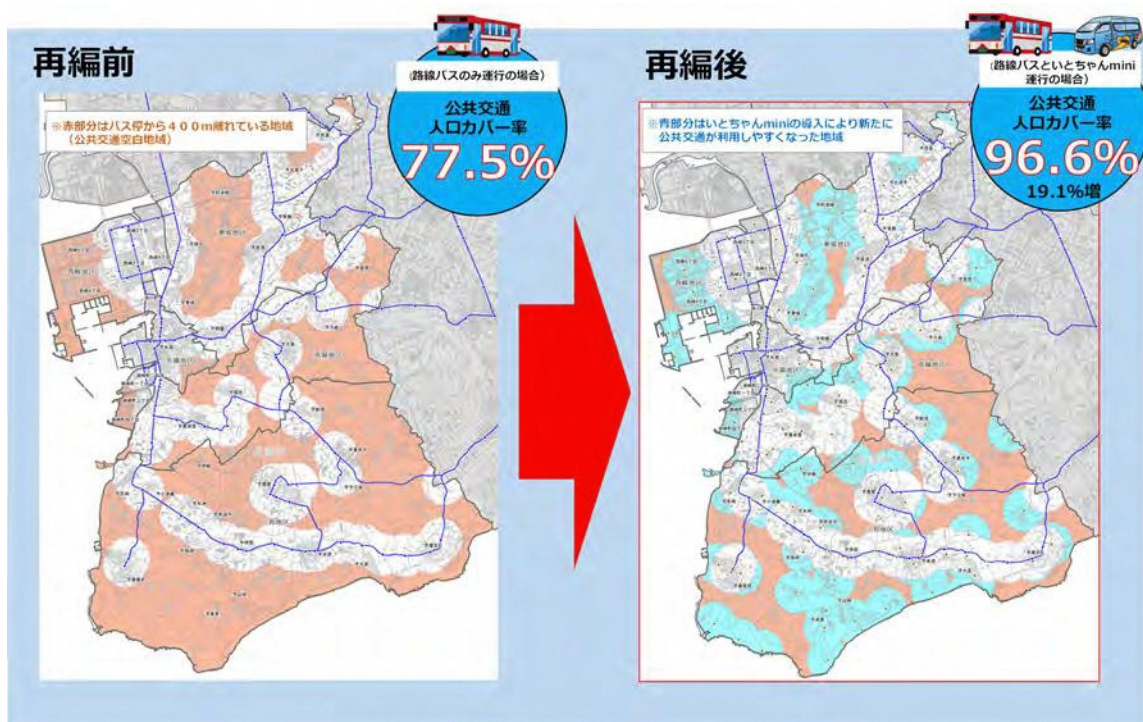
発時	南部循環線	国古線
	真壁廻り(107) ⑤本/日 (夜:役所廻り)	真米里廻り(86) ②本/日
6	① 30	
7	② 25	① 00 ② 35
8		② 30(夜)
9	③ 10(夜)	
10		③ 05(夜)
11		④ 05
12	④ 35	
13	⑤ 20(夜)	
14	⑥ 15(夜)	
15		① 10(夜)
16	⑦ 15	② 05(夜) ③ 50
17	⑧ 30	
18	⑨ 20	④ 50
19	⑩ 20	
20	⑪ 30	

平成30年10月1日以降の運行内容

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)	国古線代替路線 真米里廻り ②本/日
6	① 10(夜)	
7		① 00 ② 35
8		
9		② 00
10		
11		
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

南部循環線が 西崎・潮平地区へルート

便利

三和高嶺地区からも市街地へ楽に移動！

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、
買い物等ができます♪

普通運賃
160円～**300円**

※子供運賃、緑がしきり運賃等は
乗行額引上げ率に準じます。



南部循環線定期運賃 (普通運賃 300 円の場合)

区分	期間	一般 金額	身体障がい者 割引 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)

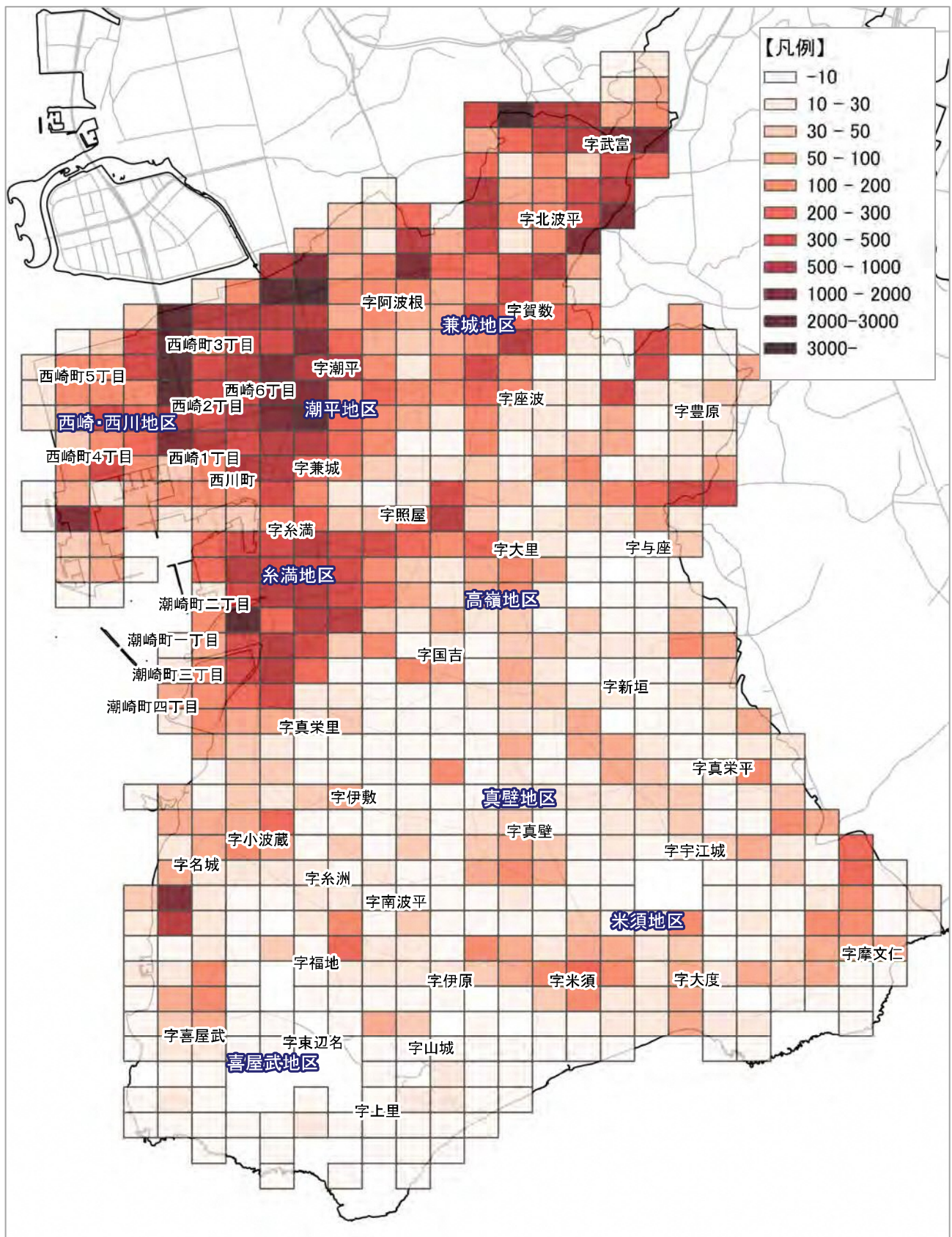
- ・物価高や人件費の増加といった社会情勢を背景に、公共交通維持のための市の負担額は増加傾向にあります
- ・市内の人流をみると、主に北部地域に集中しています
- ・いとちゃん mini（デマンド交通）は、利用者増加に伴い、予約をお断りするケースが増えています
- ・新たな移動手段についての利用意向では「自動運転バス」に対し、全世代で比較的前向きな意向が示されています
- ・市民全体では行きたいところに「ほとんど行けている」と回答した割合は77%ですが、日常的に公共交通を利用している人に限ると35%にとどまり、42%の差が見られます



▲路線バスへの補助額の推移（H30～R5）（再掲）

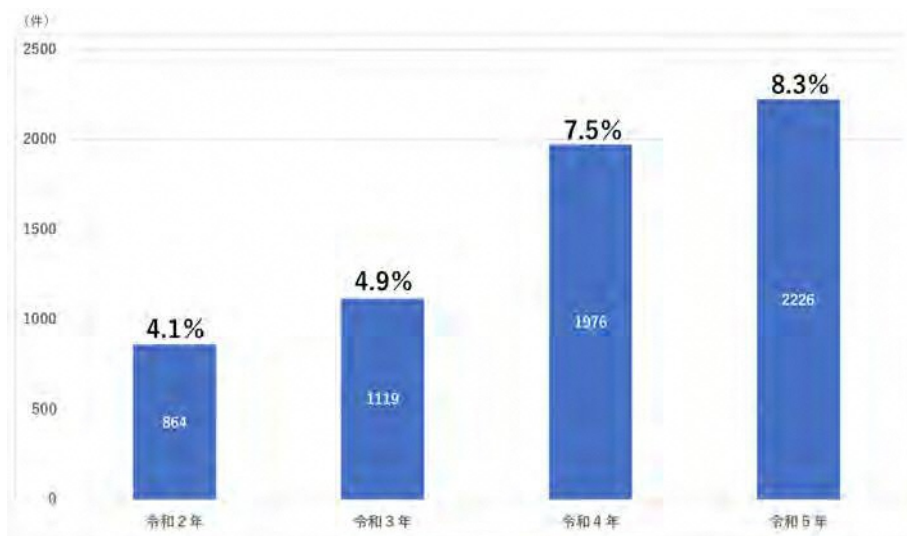


▲路線バスの年間輸送人員の推移（H30～R5）（再掲）

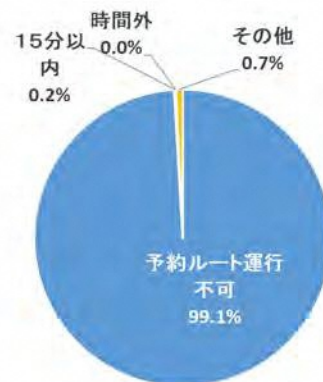


▲市内集中の状況（250mメッシュ）（再掲）

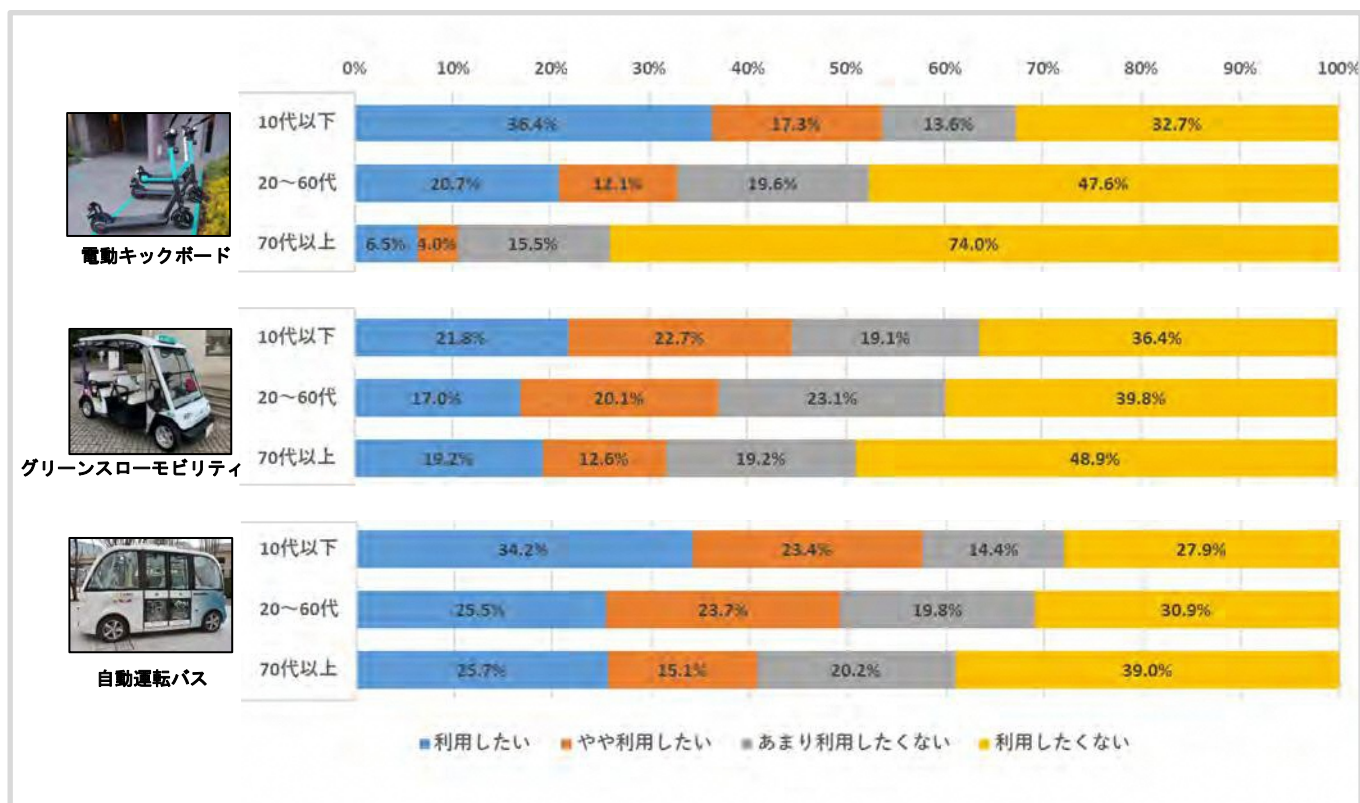
* Agoop 人流データ…スマートフォンアプリからの位置情報データ（2023. 08）



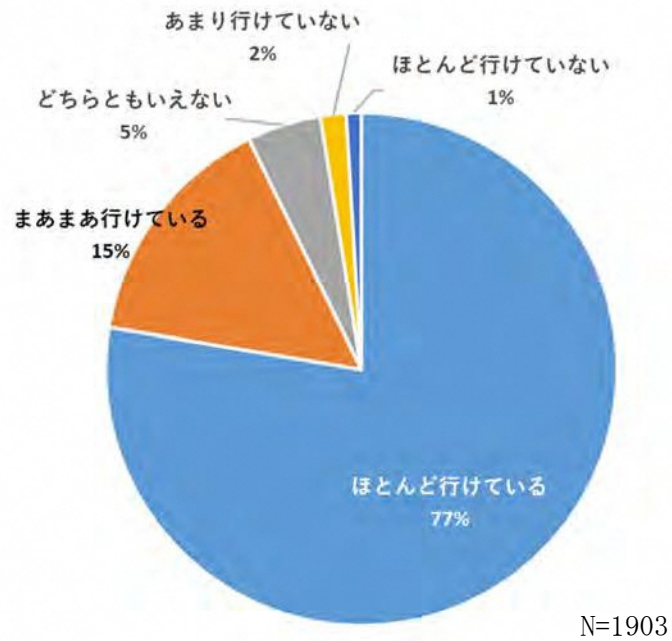
▲いとちゃん mini のお断り件数とお断り率の推移 (R2～R5)



▲いとちゃん mini のお断り理由 (R5)



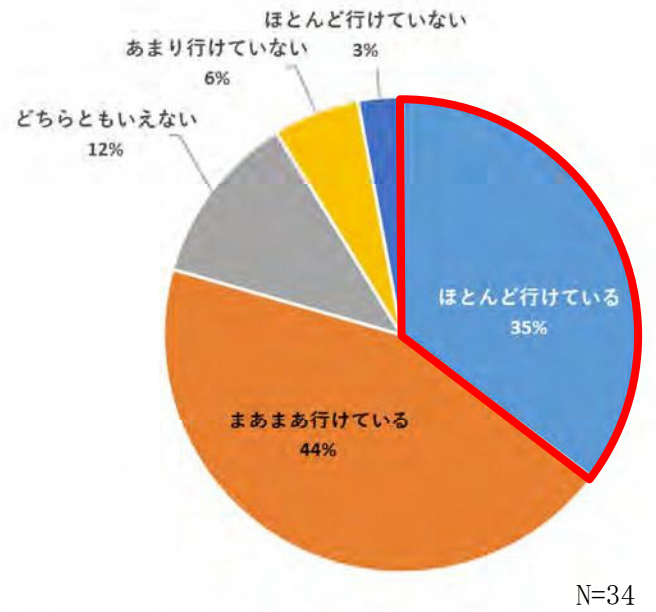
▲新たな移動手段についての利用意向 (R6 市民アンケート)



全体



車（自分で運転）



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ヵ年間で約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

人 口		男性		女性		合計	
	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
	荷物が多いと大変	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	631
	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
	荷物が多いと大変		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	1026
	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
	荷物が多いと大変	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	1057
	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
	荷物が多いと大変		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	653
	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
	荷物が多いと大変	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
	荷物が多いと大変	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
荷物が多いと大変 14
近い将来移動が困難になる 28

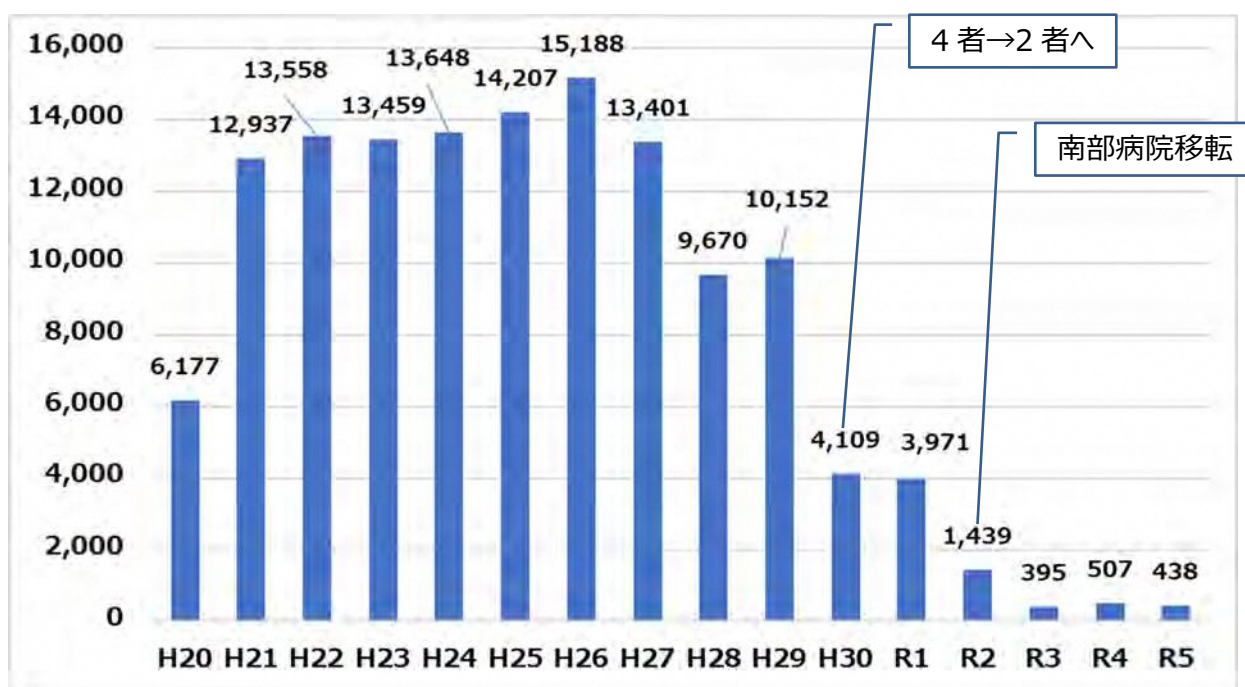
表中の色付きバー（水色、黄、緑、青）は、回答者の割合を示しています。左の例では、上からそれぞれ約10%、50%、100%の70代以上の方が課題として挙げていることを意味します。

▲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

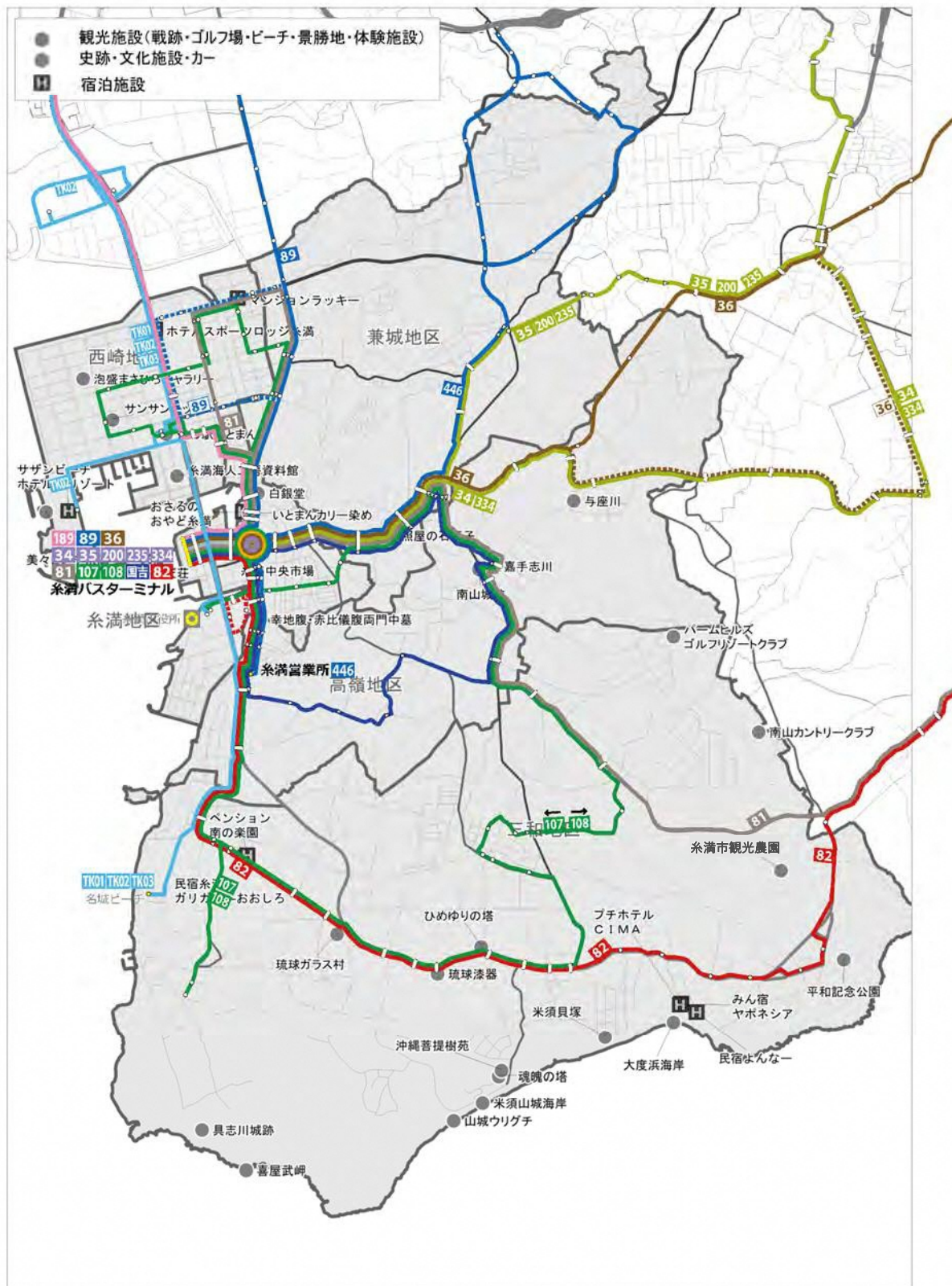
事業者名	利用者数
豊見城中央病院	248
糸満自動車学校	190
計	438

▲事業者別利用者数の比較（再掲）

④「観光客の移動手段」に対する現状と問題点やニーズ

(現状)

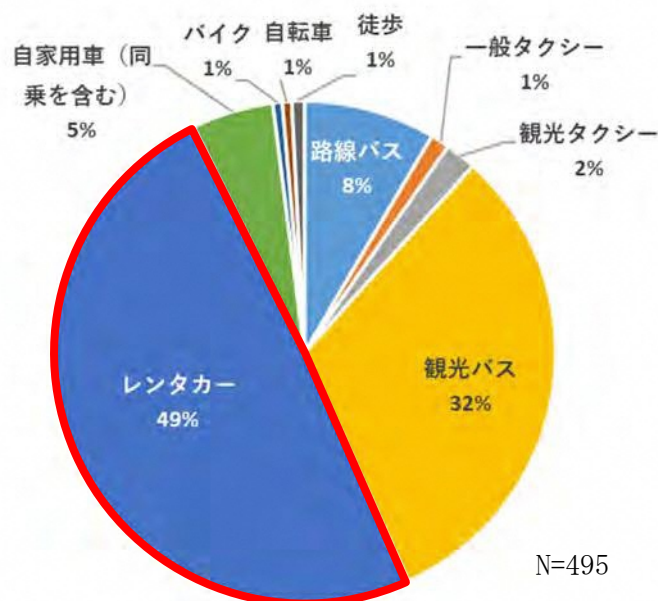
- ・糸満バスターミナルを起点に南部地区の主要観光施設に向けた路線バスが運行されています
- ・いとちゃん mini (デマンド交通) は、市内の主要観光施設に乗降所が設定されています



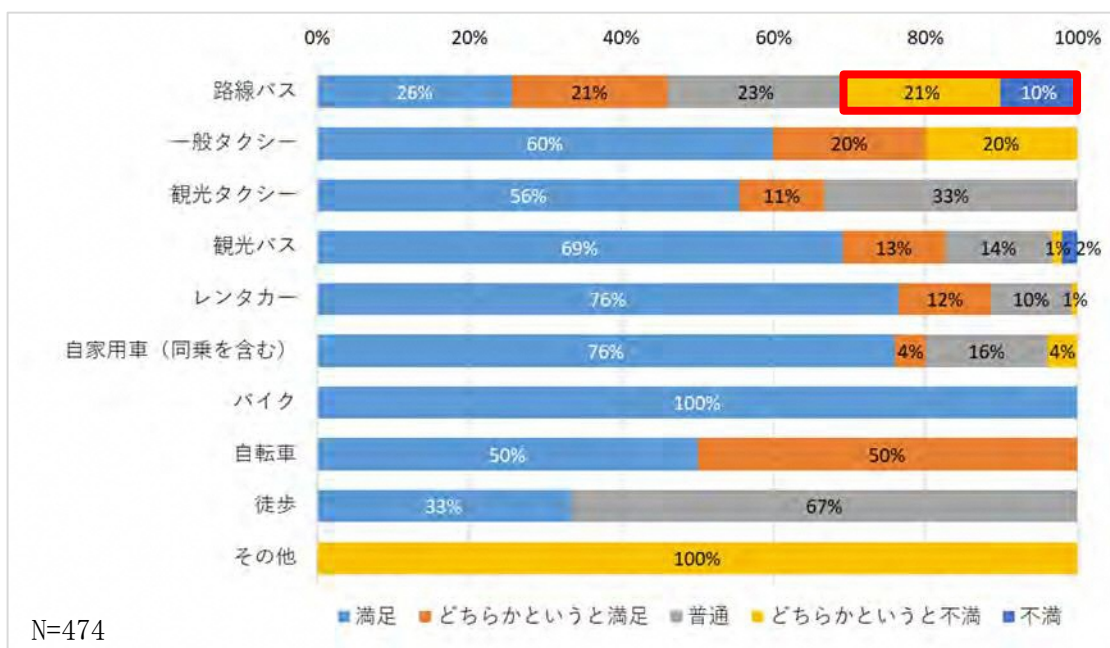
▲市内主要観光施設と路線バス運行ルート

(問題点やニーズ)

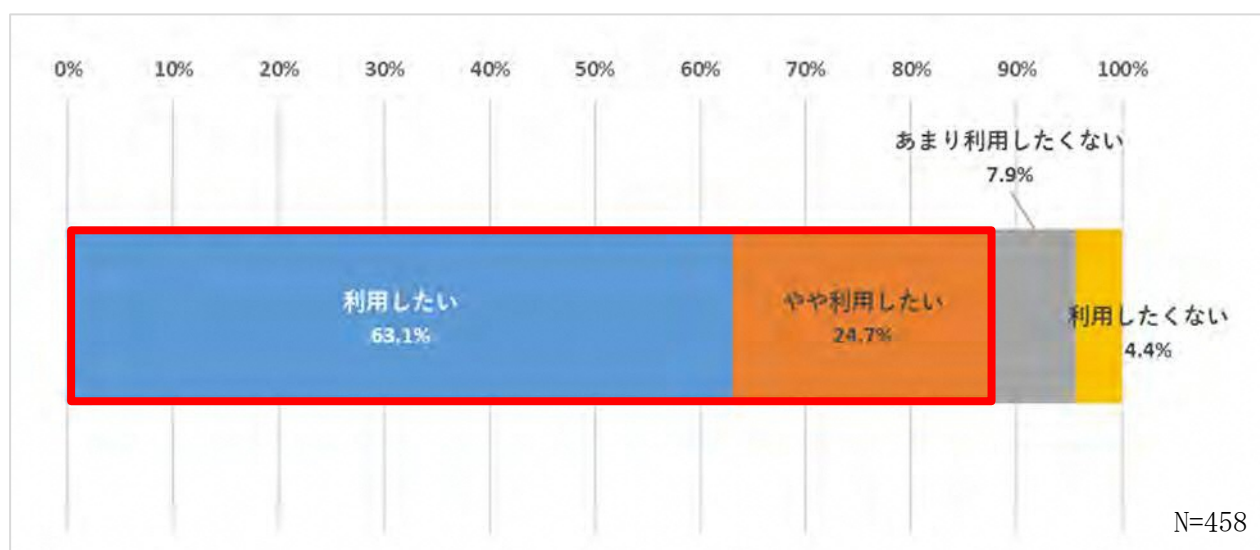
- ・糸満市に訪れている観光客の約5割はレンタカー利用です
- ・観光客のうち路線バスを利用しているのは8%である一方、約3割が不満を感じています
- ・糸満市を訪れる観光客の87.8%が主要観光施設を周遊する公共交通の利用意向を示しているものの、周遊路線は整備されていません
- ・那覇空港等、糸満バスターミナル以北を訪れる観光客が南部観光資源を周遊する場合、一度乗り換えとなることから、待合環境が整った結節点の整備が求められています



▲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

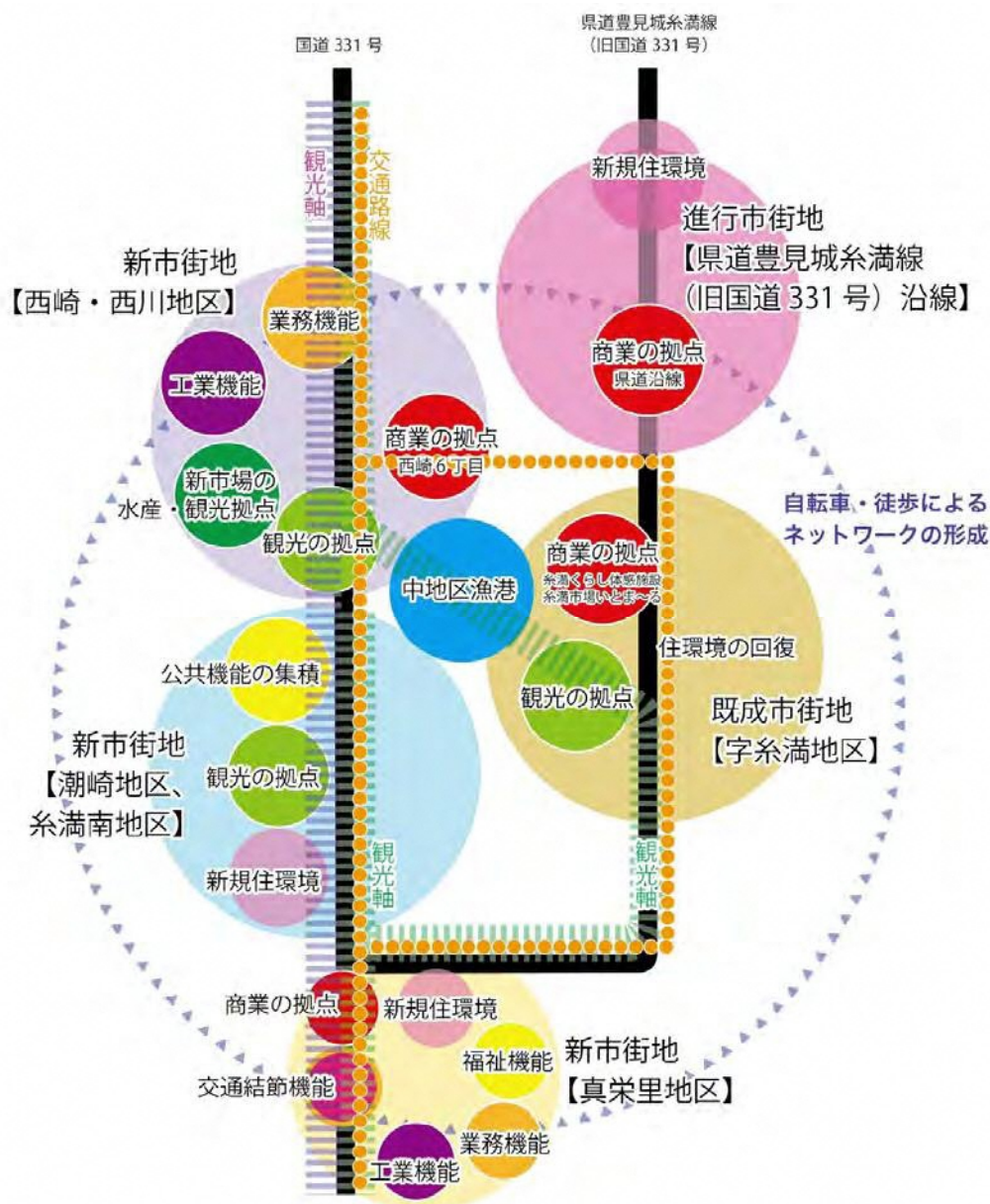
(1) 高齢化に備えた福祉のまちづくりの推進

・ **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たな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〉

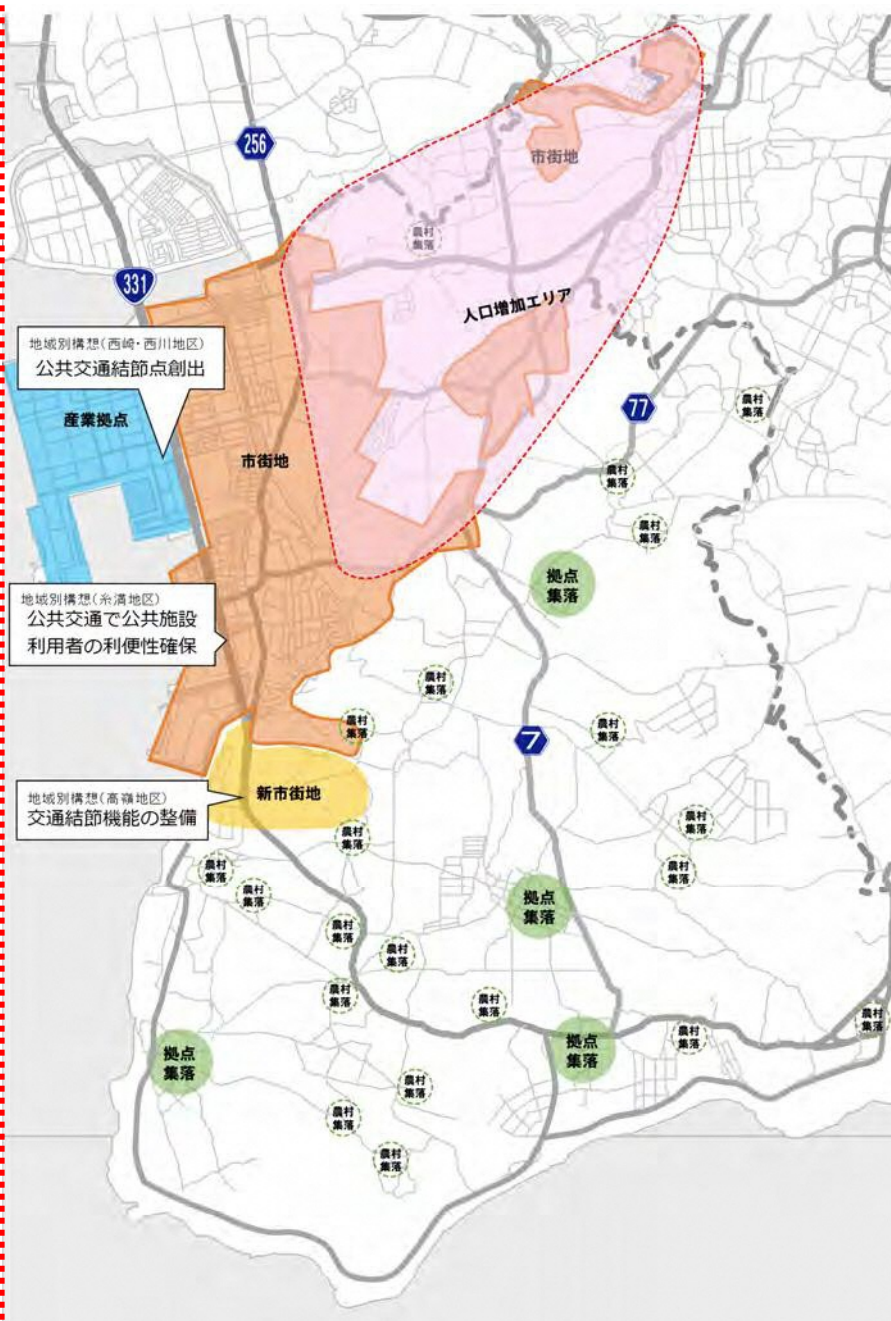
●公共交通機関

- ・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り組みを推進します
- ・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

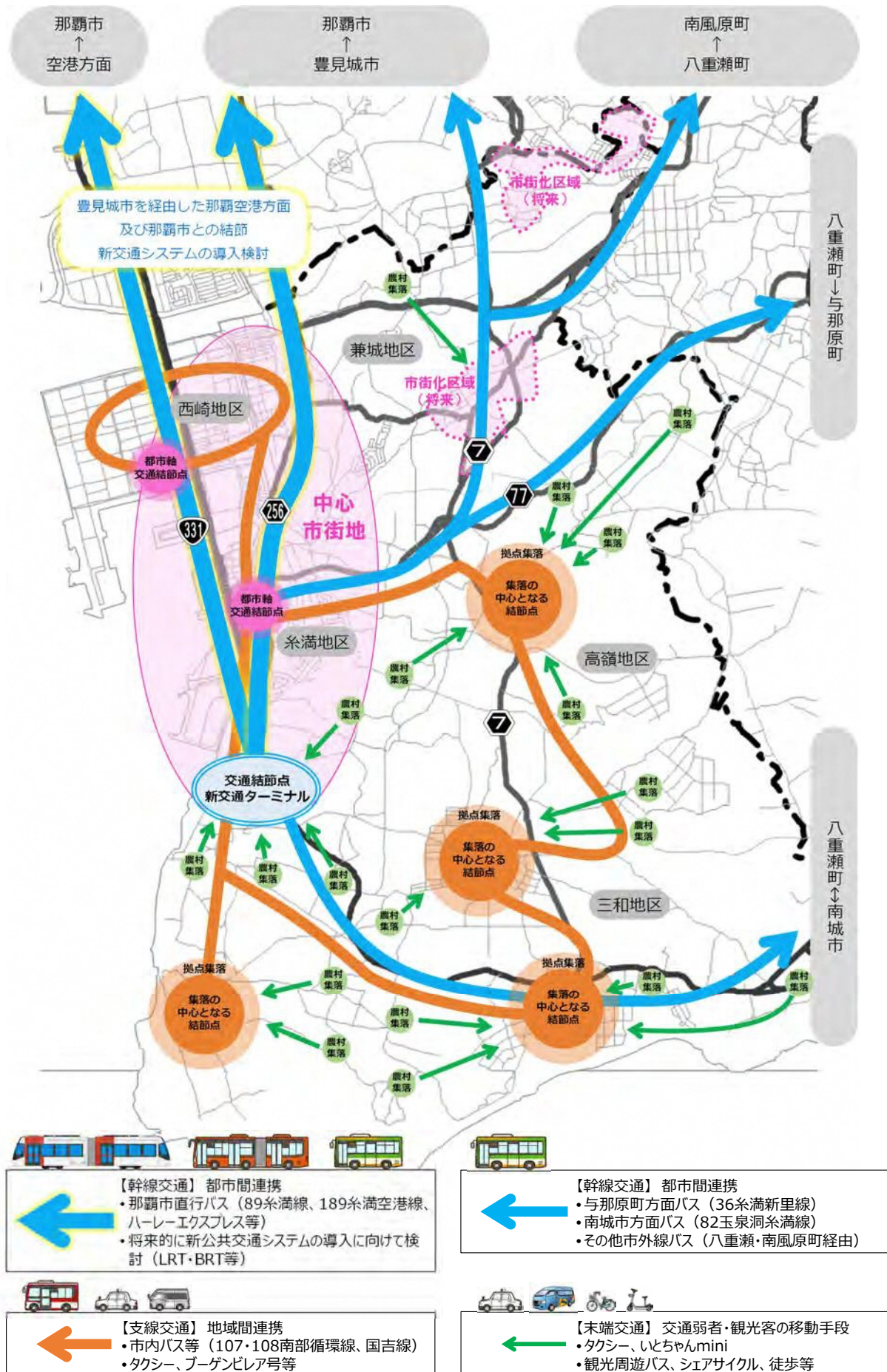
●環境や健康への配慮

※一部抜粋

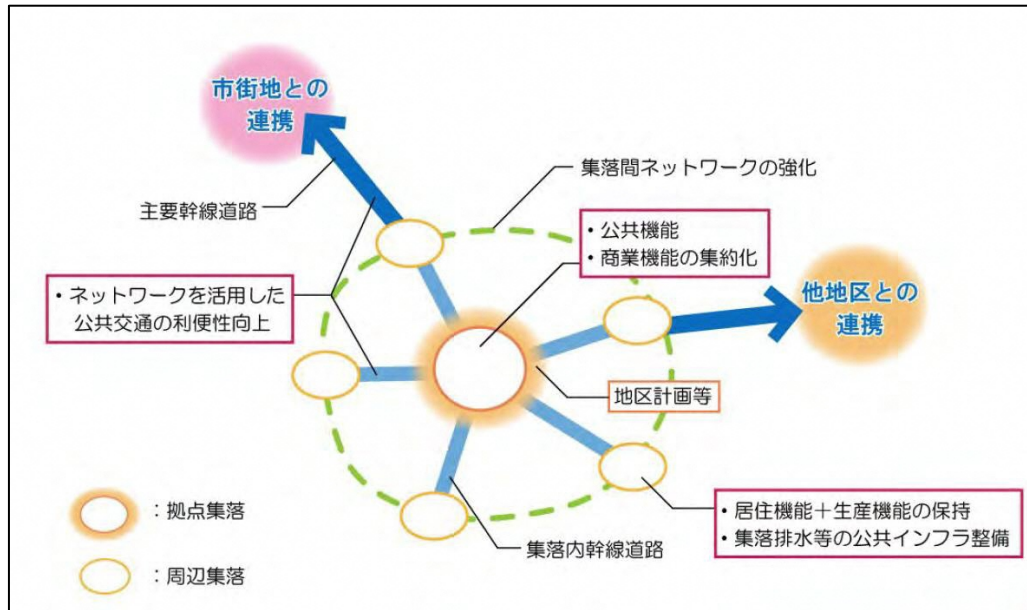
- ・新交通システムの検討や信号へのギャップ感応制御等の導入により、渋滞の緩和、環境保全、安全性の確保、インフラの有効活用、さらには個人への電気自動車の普及支援等により安全で環境にやさしい交通社会の構築を図ります
- ・自転車交通の役割拡大により、良好な都市環境の形成、脱炭素社会の実現、観光振興、健康長寿社会の実現が期待されるため、安全で快適な自転車通行空間の整備に向けた自転車活用推進計画や自転車ネットワーク計画の策定をはじめ、サイクリングロードの整備やシェアサイクル等のサービス推進を図ります



④都市マスタープランと連動した将来ネットワーク形成イメージ



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)
交通結節点 新交通ターミナル	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	- 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	- 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)
拠点集落 集落の中心となる結節点	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	- 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	- 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)
農村集落	路線バス デマンド交通 自転車 徒歩	- 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	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 】

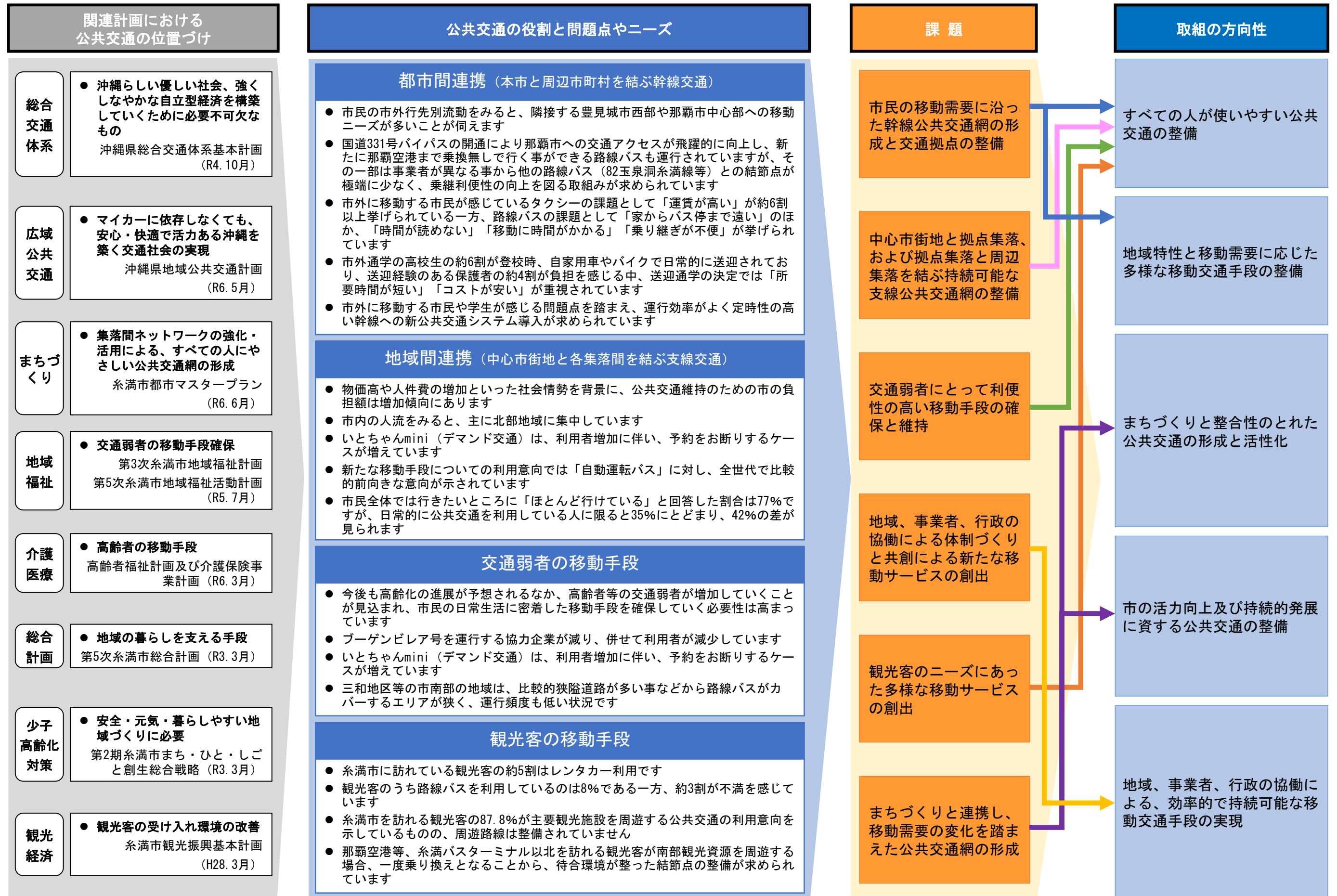
- ・すべての人が使いやすい公共交通の整備
- ・地域特性と移動需要に応じた多様な移動交通手段の整備
- ・まちづくりと整合性のとれた公共交通の形成と活性化
- ・市の活力向上及び持続的発展に資する公共交通の整備
- ・地域、事業者、行政の協働による、効率的で持続可能な移動交通手段の実現

(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。

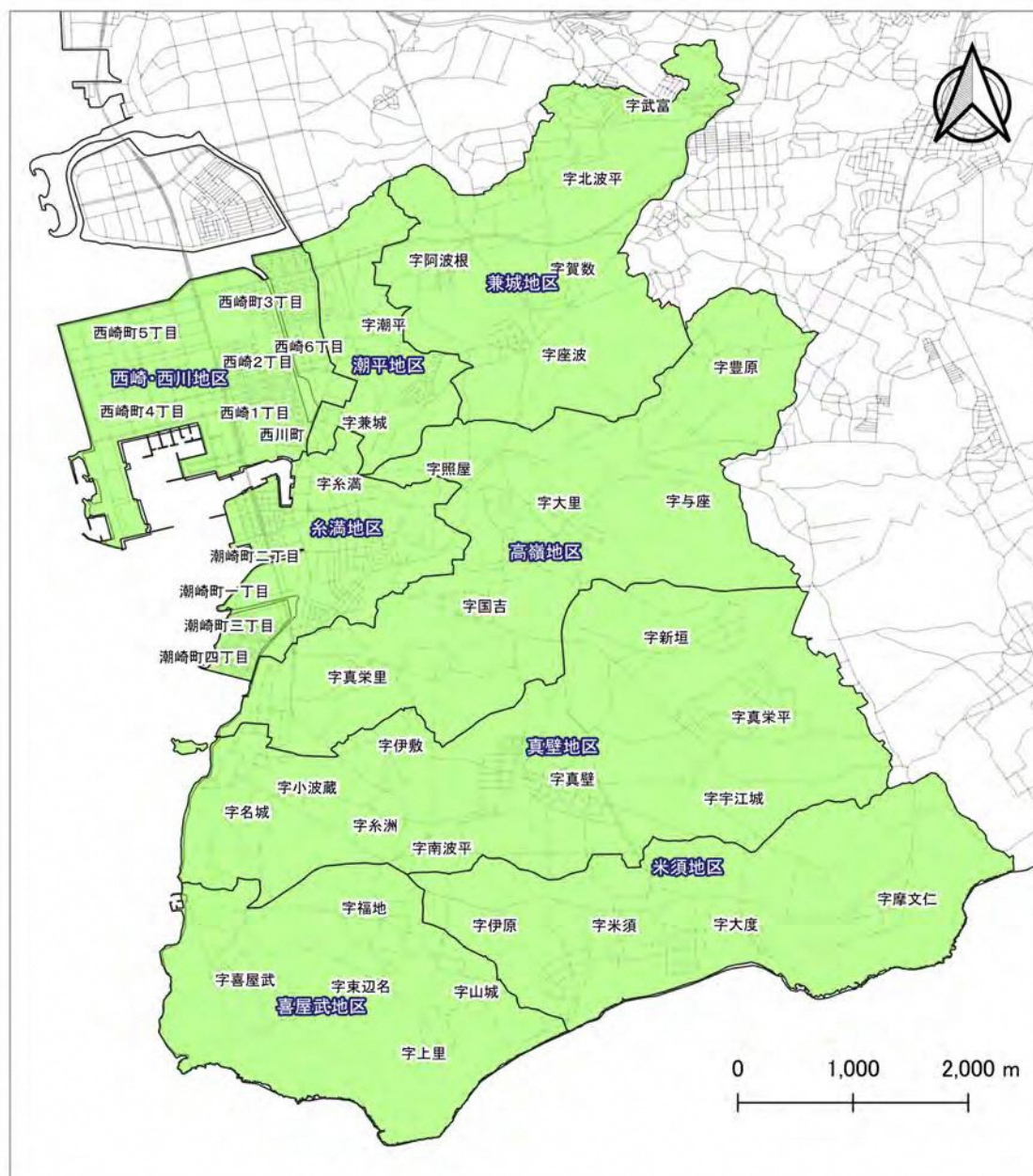
分野例	公共交通分野との共創による相乗効果の例
福祉	・高齢者や障がい者が外出しやすくなり、社会参加の機会が増えます ・福祉関連施設へのアクセスが向上し、必要なサービスを受けやすくなります ・公共交通の充実が地域間の結びつきを強化し、コミュニティ活動への参加が促進されます ・地域イベントやボランティア活動に参加しやすくなることで、孤立感の軽減や地域の連帯感が向上します 
教育	・学生がより安全かつ効率的に通学できるようになります ・放課後の活動や地域イベントへの参加が促進され、総合的な教育効果が高まります ・環境に配慮した交通手段の利用が奨励され、持続可能な社会の実現に向けた教育が進みます 
子育て	・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	・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	・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	・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	・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	・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	・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



2. 計画の区域

本計画の対象区域は、糸満市全域とします。



3. 計画の期間

計画期間は、

令和7年度～令和11年度 とします。

4. 計画の目標

取組の方向性それぞれについて、本計画における目標を設定しました。

取組の方向性	目標値			備考
	評価指標	現状値 (令和5年度)	目標 (令和11年度)	
すべての人が使いやすい 公共交通の整備	①いとちゃんminiの免許返納者割引・障がい者割引の利用割合	49%	50%程度	運行ログより集計
	②啓発活動の実施件数	6件/年	8件/年	6月、9月、12月、3月に広報、HPIにて実施
	③市内行事での公共交通利用促進告知回数	8回/年	8回/年	糸満ハーレー、糸満大綱引き、糸満ふるさと祭り、糸満フェア、平和トリムマラソン等
	④日常的な移動手段が車（自分で運転）以外の65歳以上の市民が希望通りに移動できていないと感じている割合	令和6年 13.7%	減少	市民アンケートにて「あまり行けていない」「ほとんど行けていない」の回答割合（無回答を除く）
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	⑤市内のシェアサイクルポート数	2	増加	一般ポートのみ
	⑥公共交通に対して不満と感じている市民の割合	令和6年 10.9%	減少	市民アンケートにてタクシー、路線バス、いとちゃんmini、ブーゲンビリア号に「やや不満」「不満」とする回答（無回答を除く）
まちづくりと整合性のとれた公共交通の形成と活性化	⑦真栄里地区区画整理事業の推進	R5糸満市土地利用（真栄里地区）実施計画 策定	整備事業者の選定	R14事業完了予定
	⑧シンボルロード周辺市街地整備事業の都市計画手続き	未実施	整備検討	
市の活力向上及び持続的発展に資する公共交通の整備	⑨空港直行バスと他市内路線バス等の結節箇所	12カ所	増加	ハーレーエクスプレス：1カ所 189 糸満空港線：11カ所
	⑩市内主要拠点を繋ぐ移動サービスの構築	継続	継続	南部循環線の見直し、生産性向上に向けた取組み、周遊観光に利用できる公共交通検討
	⑪路線バスで来訪した観光客が不満と感じている割合	31%	減少	観光客アンケートにて移動満足度が不満、どちらかという不満の回答割合
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	⑫市職員のエコ通勤者数の割合	—	5%	年に1%ずつ増加
	⑬ブーゲンビリア号利用者数	438人/年	増加	協力事業者との連携により取組んで行く
	⑭補助対象路線の収支率	29.3%	改善	運行事業者との連携により取組んで行く
	⑮補助対象路線の乗車人数	91,892人/年	増加	89 玉泉洞糸満線 107・108 南部循環線 36 新里線
	⑯いとちゃんminiの収支率（国補助除く）	16.0%	16.5%	年に0.1%ずつ改善
	⑰いとちゃんminiの1時間1台あたりの乗車人数	2.1人/時	2.7人/時	年に0.1人ずつ増加
	⑱いとちゃんminiの乗合発生率	49.9%	50.5%	年に0.1%ずつ増加

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行きます。

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												
事業内容	共創分野 介護 医療	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。												
	関連指標 ① ④ ⑥ ⑬ ⑭	A) 外出支援サービス事業（高齢者）												
	事業化期間 実施	<table><tr><td>内 容</td><td>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。</td></tr><tr><td>対象者</td><td>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。</td></tr><tr><td>利用料</td><td>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</td></tr><tr><td>その他</td><td>利用申請書の提出と内容の審査が必要です。</td></tr></table>					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。
	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）													
	<table><tr><td>内 容</td><td>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。</td></tr><tr><td>対象者</td><td>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、ヘルパーによる全面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</td></tr><tr><td>利用料</td><td>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</td></tr><tr><td>その他</td><td>利用申請書の提出と内容の審査が必要です。</td></tr></table>					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、ヘルパーによる全面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。	
	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、ヘルパーによる全面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）														
<table><tr><td>内 容</td><td>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。</td></tr><tr><td>対象者</td><td>65 歳以上で送迎バスに 1 人で乗り降りできる方。</td></tr><tr><td>利用料</td><td>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）</td></tr><tr><td>その他</td><td>利用申請書兼同意書の提出と内容の審査が必要です。</td></tr></table>					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。		
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）														
<table><tr><td>内 容</td><td>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。</td></tr><tr><td>対象者</td><td>65 歳以上の運転免許返納者、障害者手帳をお持ちの方。</td></tr></table>					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。						
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				
事業内容	共創分野 教育 福祉	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。				
	関連指標 ⑥ ⑮ ⑰ ⑱	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				
	事業化期間 実施	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 当該度の「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		●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

共創分野

教育

安全

関連指標

② ⑤

⑥ ⑭

⑯

事業化期間

短期

事業内容

(3) 啓発活動の検討・実施

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行きます。



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。



▲交通安全啓発リーフレット 出典：警察庁

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

●市民生活環境課（A・B・C）、学校教育課（B）、税務課（C）

●:主体
その他は連携

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

共創分野

教育安全

関連指標

②③④⑤⑥⑭⑯

事業化期間短期

事業内容

(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

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。

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

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。

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。

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

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。

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んで頂きます。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。

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

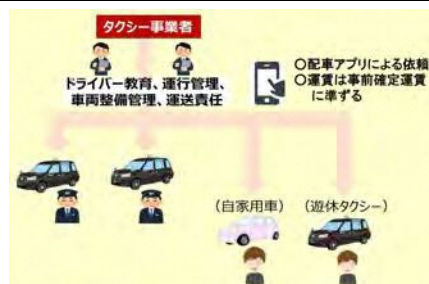
取組の方向性：地域特性と移動需要に応じた多様な移動交通手段の整備

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

事業及び取組		(5) 通勤、通学しやすい公共交通の検討・協議					
共創分野 教育 就業 関連指標 ⑥ ⑩ 事業化期間 中期	事業内容	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。					
		A) 子育てサポートタクシーの導入検討					
		内容	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。 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。 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。				
		対象者	小学生、保護者				
		B) 日本版ライドシェアの拡大検討（自家用車活用事業）					
		内容	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供給するものです。 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。				
		対象者	市内タクシー事業者				
		実施効果					
		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					
		市担当課		●市民生活環境課（A・B）、学校教育課（A）、こども未来課（A）		関連機関	国、交通事業者、地域住民
		その他は連携					
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							



▲ 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



▲ 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

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）																
事業内容	共創分野 まちづくり 商業	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。																
	関連指標 ⑦ ⑨ ⑩ ⑪ ⑭ ⑮	A) 既存路線バスの再編検討（幹線、支線）																
	事業化期間 中期	<table><tr><td>内 容</td><td colspan="5">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。 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。</td></tr><tr><td>対象者</td><td colspan="5">市民、観光客、交通事業者</td></tr></table>					内 容	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。 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。					対象者	市民、観光客、交通事業者				
内 容	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。 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。																	
対象者	市民、観光客、交通事業者																	
		B) 支線交通の更なる利便性向上検討（支線）																
		<table><tr><td>内 容</td><td colspan="5">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</td></tr><tr><td>対象者</td><td colspan="5">市民、交通事業者</td></tr></table>					内 容	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					対象者	市民、交通事業者				
内 容	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																	
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	●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

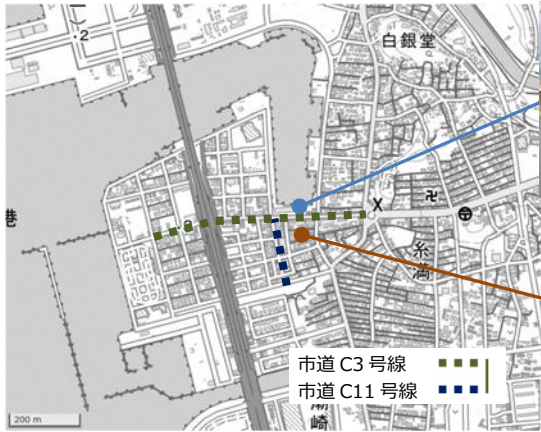
事業及び取組	(7) 多様な移動交通手段の連携、整備に向けた検討・協議				
共創分野 まちづくり 商業 観光 関連指標 ⑤ ⑥ ⑪ 事業化期間 短期 事業内容	公共交通を補完し、組み合わせて利用できる様々な交通手段の可能性や環境整備について検討し、関係機関と協議を進めます。 A) カーシェア、シェアサイクル等の導入検討 内 容 これまでの自家用車の様に、移動手段を自ら所有する形態から皆でシェア（共有）する形態の移動サービスが広まりつつあります。代表的なものにはカーシェア、シェアサイクルなどがあり、会員登録すれば所定の場所（ポート）から車両を利用する事ができます。また、利用料金も低額な時間制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。 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。  ▲シェアサイクルポートの例 (サザンビーチホテル&リゾート) 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 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。 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BRTやLRT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。 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 将来的な那覇市～糸満市間のBRTやLRT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。 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等も短縮される事が期待されます。  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				

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）				
共創分野 まちづくり 商業 関連指標 ⑦⑨ ⑩⑪ ⑭⑮ ⑯⑰ 事業化期間 中期	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	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行きます。			
			【西側エリアのコンセプト】			
			✓ 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			
		▲空間構成のイメージ 出典：真栄里地区事業推進課				
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		●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	
●:主体 その他は連携						
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				
共創分野 まちづくり 関連指標 ⑧ ⑭ ⑮ ⑯ ⑰ 事業化期間 長期		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 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行きます。  ▲現在の糸満市場入口バス停  ▲糸満市場いとま〜る				
		対 象 者 市民、観光客				
事業内容		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 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。  ▲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				
		対 象 者 市民、観光客				
		実施効果				
市担当課		●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
●:主体 その他は連携						
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
	整備検討					

事業実施方針：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

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				
共創分野 全分野 関連指標 ④ ⑥ ⑭ ⑮ 事業化期間 短期	事業内容	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。				
		A) クロスセクター効果等による評価検証				
		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。 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。				
		対象者 関係各課				
		実施効果				
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> 北部市町村連携交通会議 中部市町村連携交通会議 南部市町村連携交通会議 【取組テーマ】 ・各圏域における交通、移動への課題への対応 ・各圏域におけるネットワークのイメージの具体化 等																									
	実施主体・スケジュール（施策3等とも連携） <table><tr><th>施策・事業</th><th>実施主体</th><th>R6</th><th>R7</th><th>R8</th><th>R9</th><th>R10～</th></tr><tr><td>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</td><td>県、市町村、バス事業者</td><td></td><td></td><td>検討</td><td></td><td></td></tr><tr><td colspan="2"></td><td colspan="5">※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</td></tr></table>						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			
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。																				
		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

事業及び取組		(12) 軌道系を含む新しい公共交通システムの導入検討																								
事業内容	共創分野 広域	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行きます。 A) BRT（バス高速輸送システム） <table><tr><td>内 容</td><td colspan="4"> 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。 </td></tr><tr><td>対象者</td><td colspan="4">市民、観光客</td></tr></table> B) LRT（ライトレールランジット） <table><tr><td>内 容</td><td colspan="4"> 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。 鉄道等に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。 </td></tr><tr><td>対象者</td><td colspan="4">市民、観光客</td></tr></table>					内 容	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。				対象者	市民、観光客				内 容	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。 鉄道等に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。				対象者	市民、観光客			
	内 容						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。																			
	対象者						市民、観光客																			
	内 容						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。 鉄道等に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。																			
	対象者						市民、観光客																			
関連指標	④ ⑥ ⑪																									
事業化期間	長期																									
実施効果	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																									
市担当課	●政策推進課（A・B）、市民生活環境課		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																					
	導入検討																									

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

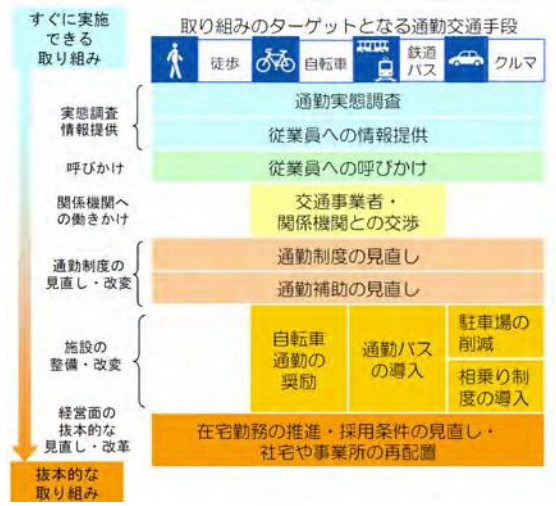
事業及び取組		(13) 周遊観光に利用できる公共交通の導入検討			
事業内容	共創分野 観光 商業	市内の観光資源を効果的に活用し、複数の観光スポットを効率よく巡ることができる公共交通を導入することで、観光客の満足度が向上するとともに滞在時間が延び、地域経済の活性化が期待されます。また、公共交通の利用促進により、観光スポット周辺の渋滞緩和や環境負荷の軽減も図られます。 糸満市では従来の公共交通を補完し、周遊観光の利用に特化した新たな移動サービスの導入について検討します。			
	関連指標 ⑩ ⑪				
	事業化期間 中期				
		A) グリーンスローモビリティ等の活用			
		内容 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。	 ▲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）	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いきます。	 ▲広域的な MaaS の事例 出典：一般社団法人九州 MaaS 協議会 HP	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				
共創分野 福祉 健康 地域 関連指標 ⑥ ⑩ ⑭ ⑯ 事業化期間 中期 事業内容	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。					
	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）					
	内 容	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		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。  ▲啓発ポスターの例 出典：わった〜バス党 HP（沖縄県）			
対象者		市民				
事業内容		B) 市職員によるエコ通勤の促進				
内 容		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。 「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。 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。  ▲エコ通勤の具体的な取組例 出典：国土交通省 HP				
対象者		市職員				
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 ⑬ ⑬ ⑮ 事業化期間 実施	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																		
	内 容	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。																	
		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。																	
		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。																	
【維持・効率化等に向けた取組み例】																			
	- 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 ・ 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><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 か所（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 か所（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 か所（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		●市民生活環境課、まちづくり課		関連機関	国、県、交通事業者														
●:主体 その他は連携																			
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）				
共創分野 教育 就業 観光 関連指標 ④⑥ ⑪⑭ ⑮ 事業化期間 実施	事業内容	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。				
		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				
		内 容	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。 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。 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。 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。			
			【維持・効率化等に向けた取組み例】			
			- 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			
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		●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



6. 達成状況の評価

(1) 計画の推進体制

本計画は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、糸満市地域公共交通協議が推進し、各事業や取組は先に示した各事業の主体を中心に関係機関らと連携しながら実施していきます。

(2) 評価方法（PDCAサイクルの実行）

本計画で掲げた事業及び取組を着実にかつ計画的に実行し、設定した目標を達成するため、実行に移し(Do)、結果・成果を評価し(Check)、改善・改良を加え(Action)、次の計画(Plan)へと繋げる、PDCAサイクルを実行します。

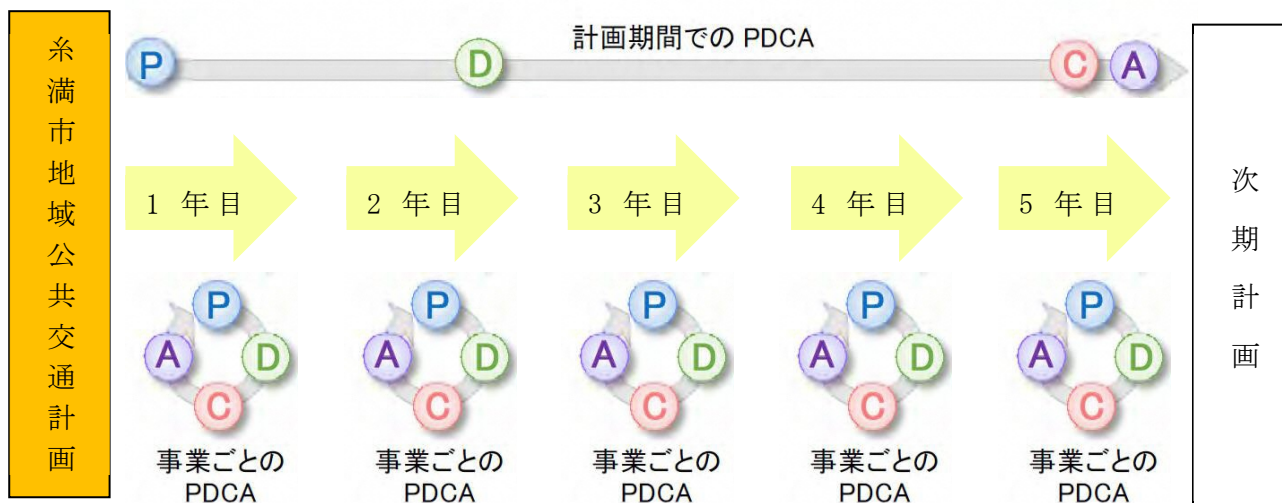
市民の生活や地域公共交通を取り巻く環境の変化が早い現代にあっては、推進事業の不断の見直しが求められます。また、市民の実感できる計画や事業及び取組の推進を図ることが重要であることから、市民との協働により計画や事業及び取組の推進を図ります。



(3) 各事業及び取組のスケジュール

事業及び取組ごとの5年間のスケジュールと計画期間以降の事業及び取組の継続について下記に示します。

なお、PDCAサイクルの実行については、進捗状況を勘案しながら事業及び取組ごとに行うこととします。



糸満市地域公共交通計画

【発行】令和7年3月

【発行者】糸満市地域公共交通協議会

【問合せ先】糸満市 市民健康部 市民生活環境課

〒901-0392 沖縄県糸満市潮崎町1丁目1番地

電話 (098) 840-8123 FAX (098) 840-8155