

糸満市地域公共交通計画

【概要版】

(計画期間：令和 7 年度～令和 11 年度)



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）公共交通の現状	6
1-3 公共交通の役割と課題	13
（1）公共交通に求められる役割に対する問題点と課題	13
1-4 地域公共交通計画に関する基本方針	18
（1）糸満市都市マスタープランとの整合	18
（2）地域が目指すべき将来像と取組の方向性	20
2. 計画の区域	20
3. 計画の期間	20
4. 計画の目標	22
5. 目標達成のための事業と実施主体	23
（1）本計画における事業及び取組の概要	23
（2）事業及び取組の内容と実施主体・スケジュール（主要事業のみ掲載）	24
6. 達成状況の評価	28
（1）計画の推進体制	28
（2）評価方法（PDCAサイクルの実行）	28
（3）各事業及び取組のスケジュール	28

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を評価

出典：「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（入門編）」

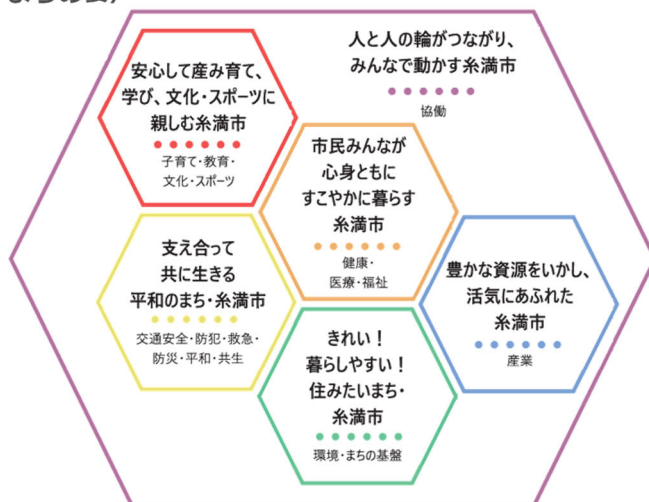
(3) 糸満市における「地域公共交通計画」の位置づけ

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。

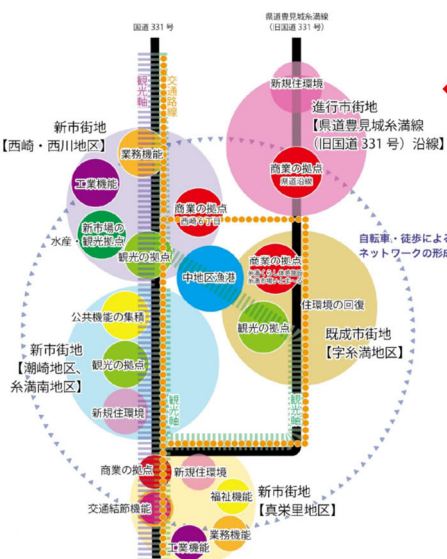
- ・ひかりのまち 果てしない希望を抱き飛躍的前進をめざすまち
- ・みどりのまち 自然を保護し健康で快適な住みよいまち
- ・いのりのまち 平和を願い情操性豊かな明るいまち

〈目指すまちの姿〉

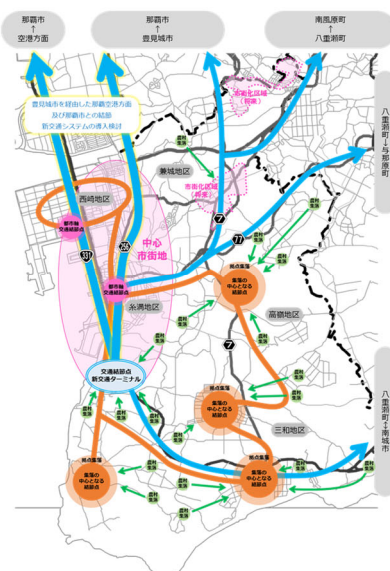


實現

つながりが生み出す新しいまちのカタチ
〈将来の都市構造イメージ〉



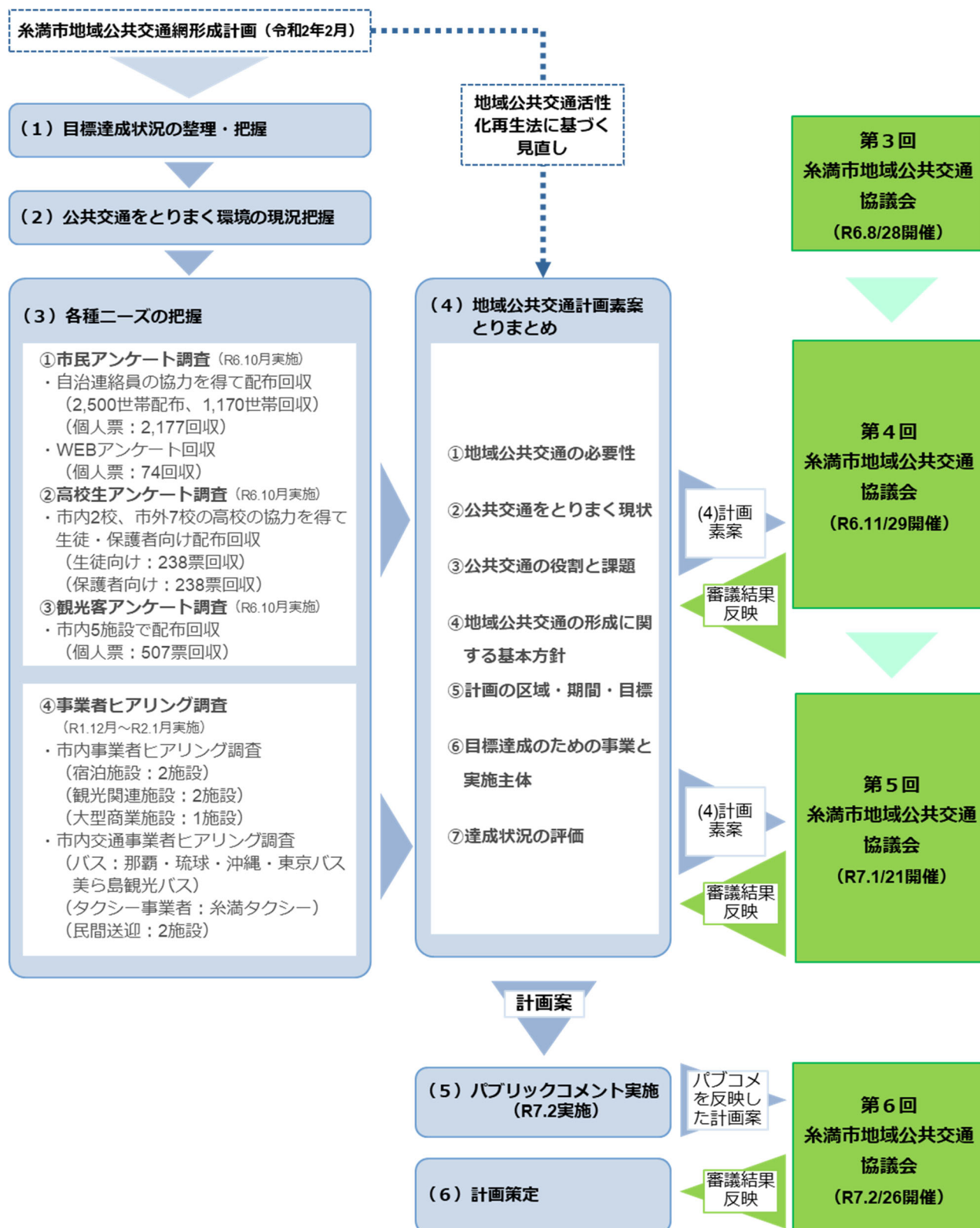
つながりを生み出す新しい移動サービス
〈将来公共交通ネットワークイメージ〉



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

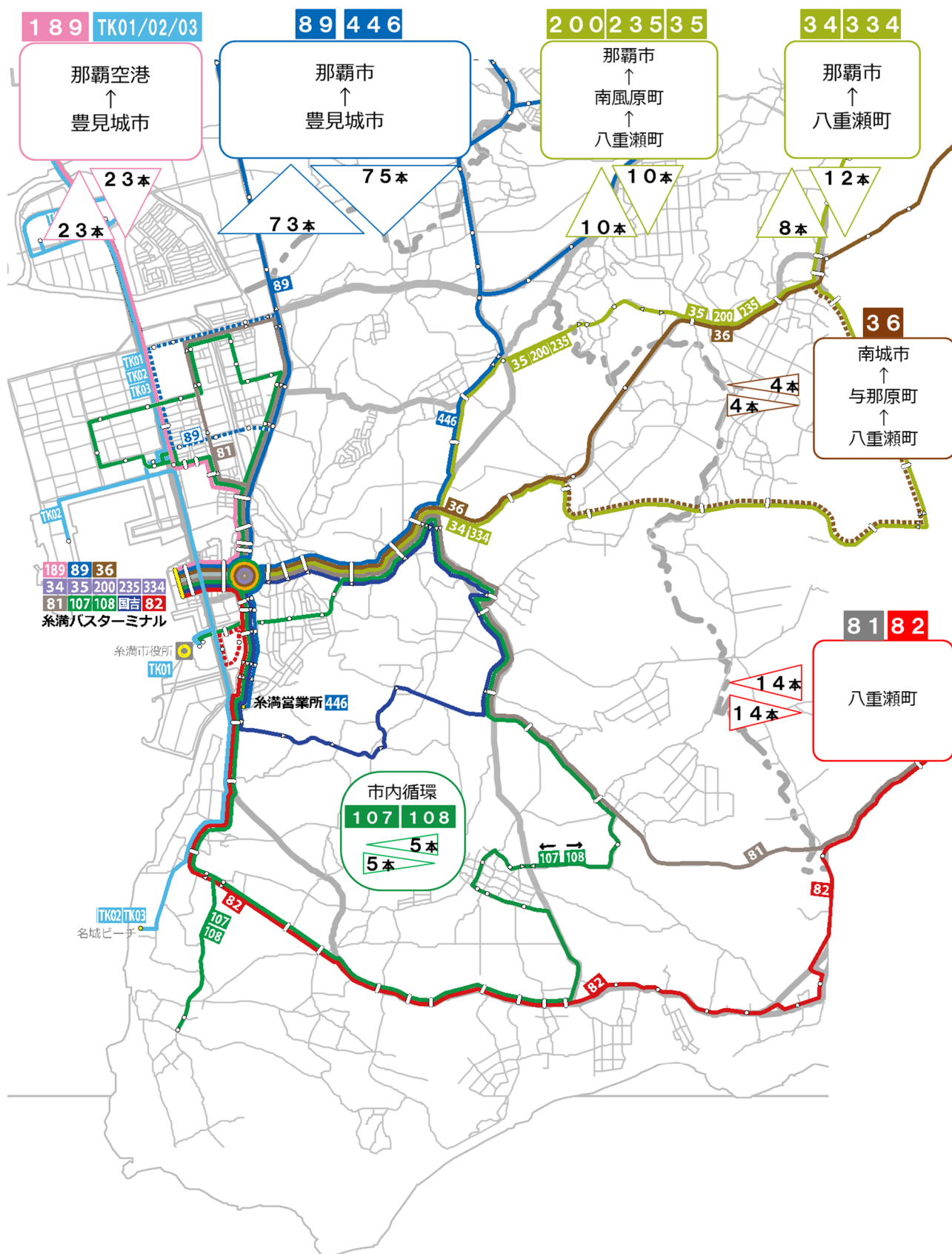
(4) 本計画策定の経緯



1-2 公共交通をとりまく現状

(1) 公共交通の現状

① 民営路線バスの近隣市町村への運行状況

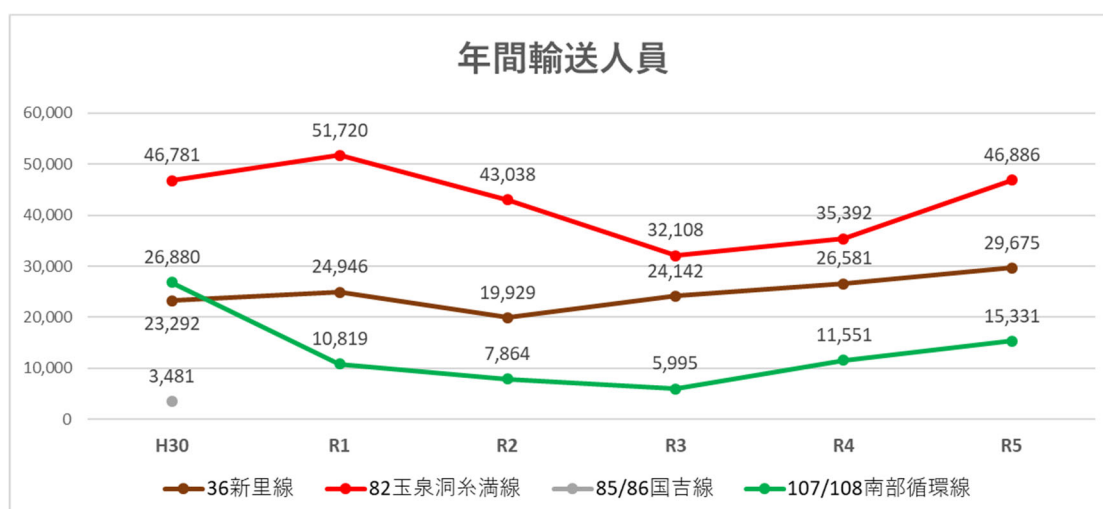
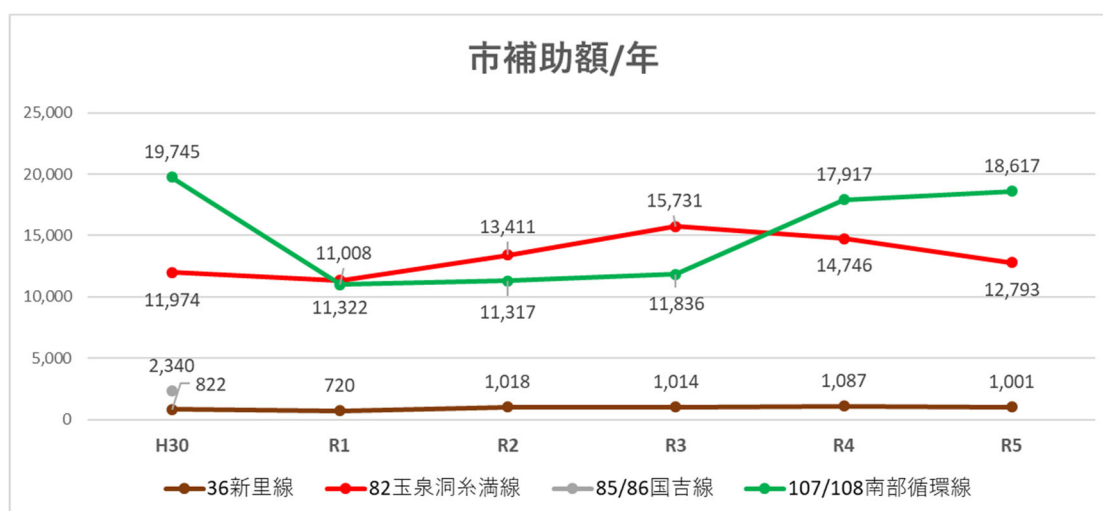


②補助対象路線の状況

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

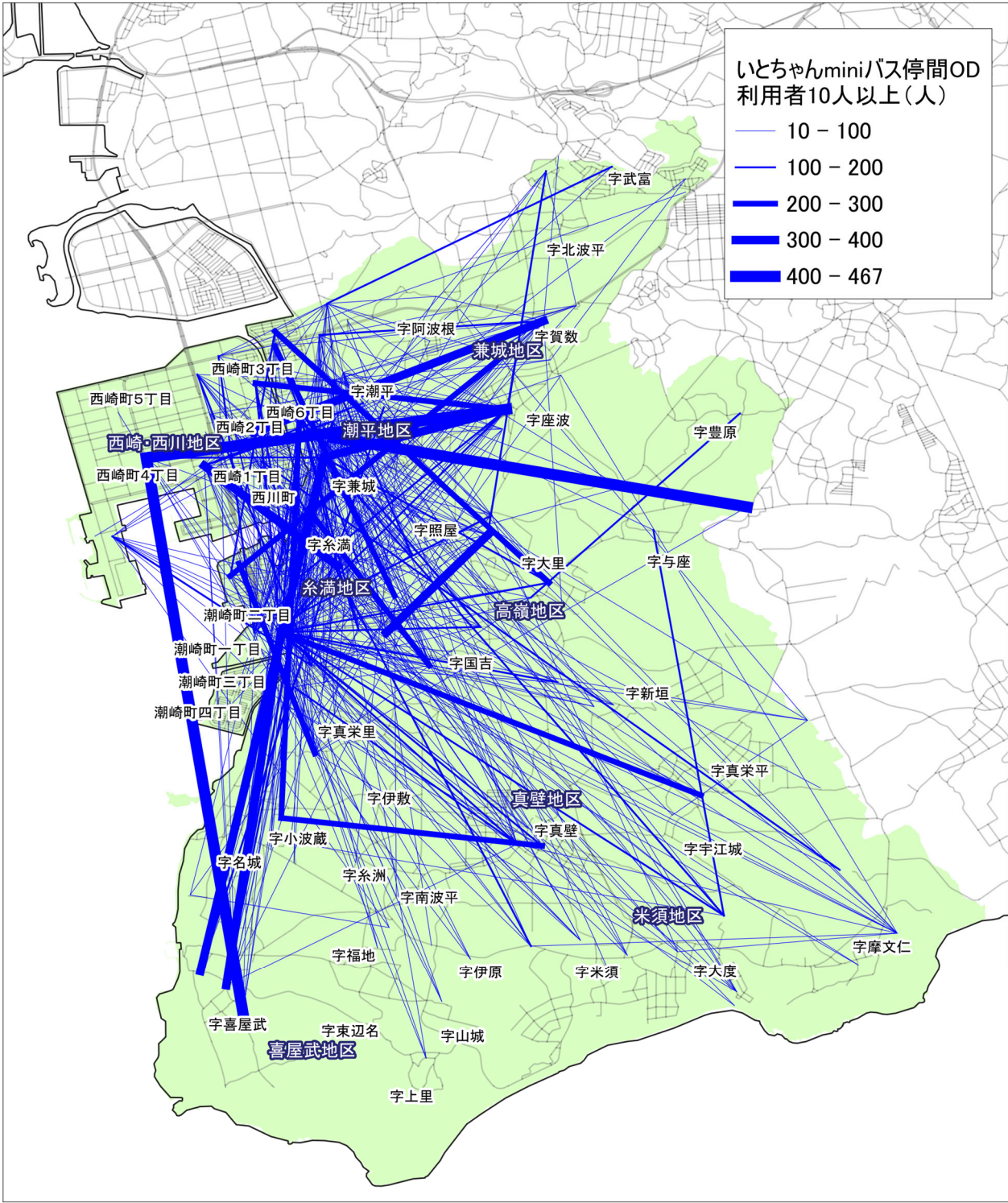


③デマンドバス（いとちゃん mini）の運行状況

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	18,066件	21,921件	24,444件	24,535件
	②累計乗車 人数	20,223人	24,048人	27,608人	27,190人
	③平均予約 件数（日）	49.6件/日	60.1件/日	67.0件/日	67.6件/日
	④平均乗車 人数（日）	55.6人/日	65.9人/日	75.6人/日	74.9人/日
	⑤平均予約 件数（h）	6.2件/h	6.0件/h	5.6件/h	5.6件/h
	⑥平均乗車 人数（h）	6.9人/h	6.6人/h	6.3人/h	6.2人/h
	⑦乗合発生 件数	8,293/18,066 件 乗合発生率 45.9%	10,408/21,921 件 乗合発生率 47.5%	11,960/24,444 件 乗合発生率 48.9%	12,257/24,535 件 乗合発生率 49.9%
	⑧累計登録 者数	2,751 人	3,570 人	4,579 人	5,525 人
	⑨障がい者・ 免許返納割引 利用者の割合	44.0%	45.6%	44.2%	49.2%
	⑩累計お断り 件数	864 件 お断り率 4.1%	1,119 件 お断り率 4.9%	1,976 件 お断り率 7.5%	2,226 件 お断り率 8.3%

▲デマンドバス（いとちゃん mini）の運行実績推移



▲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）

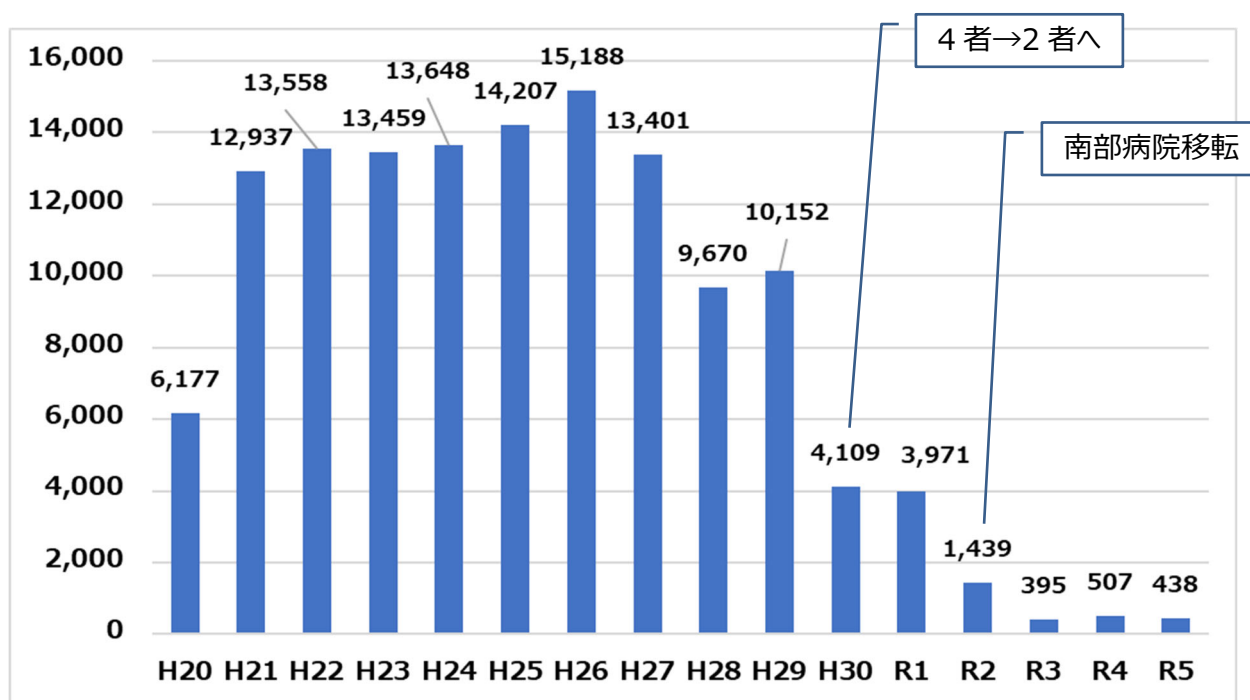
④民間送迎バス「ブーゲンビレア号」事業概要（令和5年度）

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

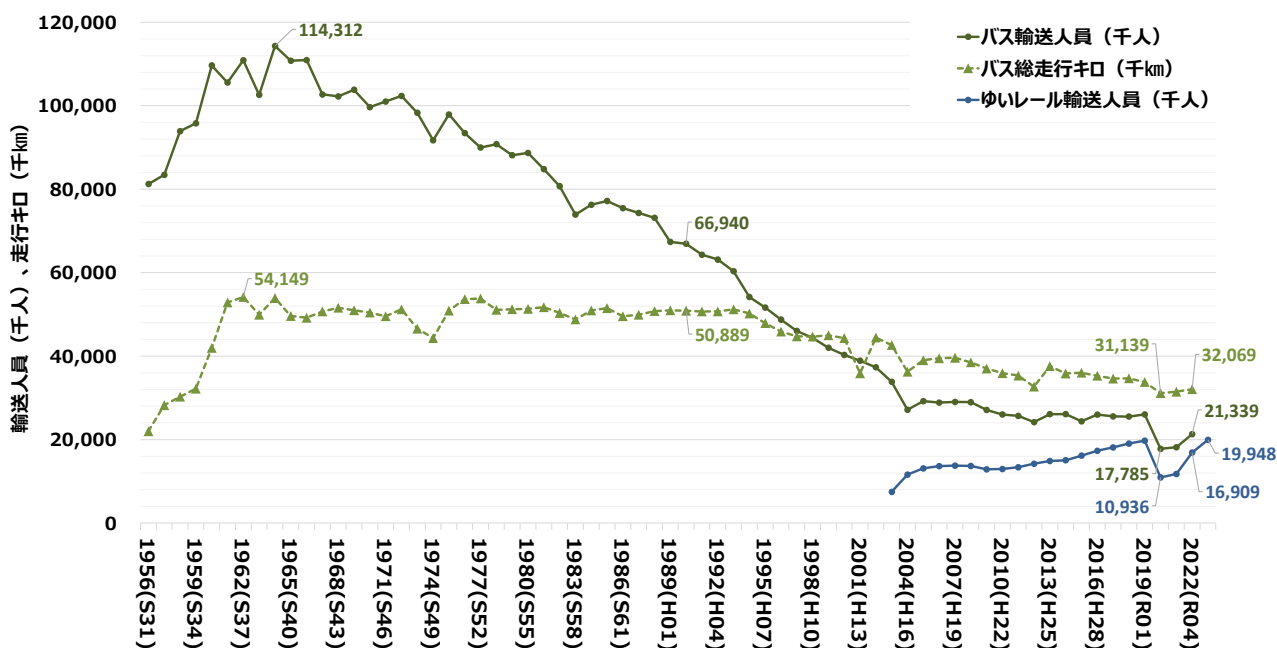
▲事業者別利用者数の比較

⑤路線バスの状況（沖縄本島）

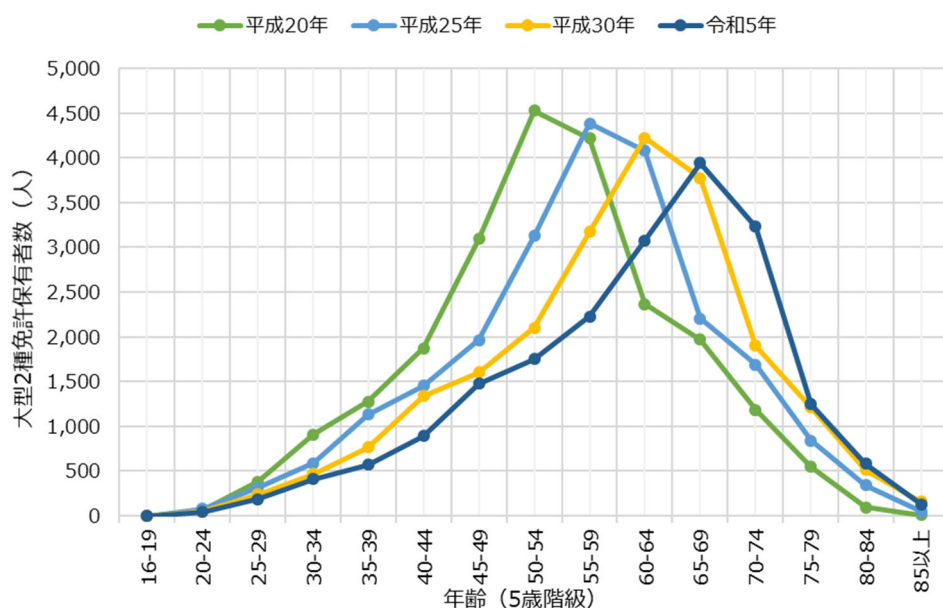
路線バスの利用者（バス輸送人員）は昭和39年（1964年）をピークに長期間に渡って減少していましたが、平成16年（2004年）以降は横ばいの傾向でした。また、モノレールの利用者は運行開始から一貫して増加傾向にありましたが、令和2年（2020年）に新型コロナウイルス感染症の拡大に伴いバス・モノレールともに利用者は大幅に減少しました。

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）



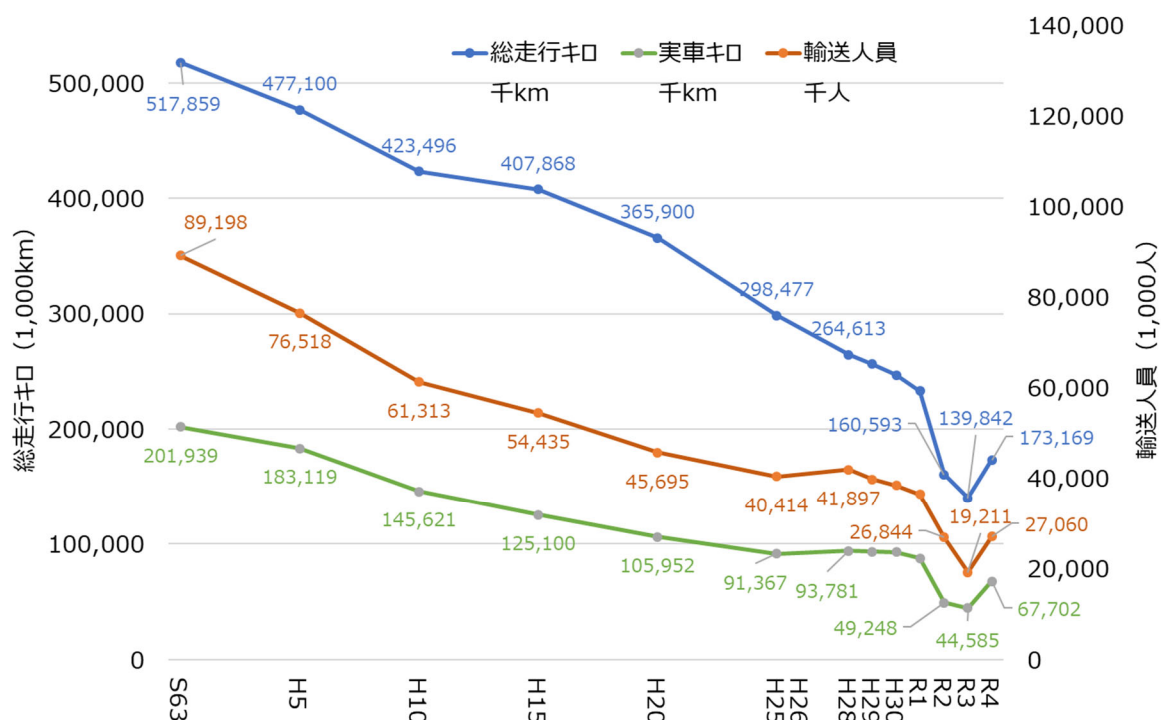
⑥ タクシーの状況（沖縄本島）

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。

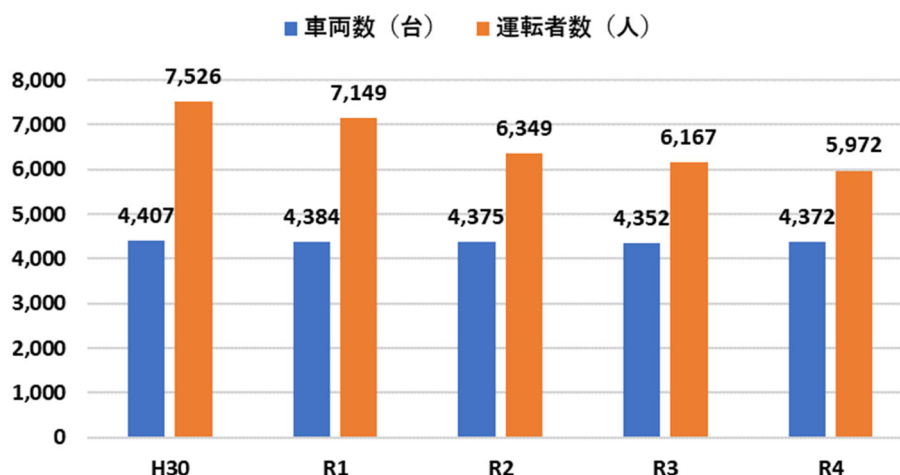
一方、近年のタクシー車両台数や運転者数の推移では、車両数は横ばいであるもののコロナ過中に運転者数が大きく減少しており、輸送実績が増加した令和4年でも減少傾向にあることから、需要に対してタクシーの供給が不足している事が伺えます。

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）



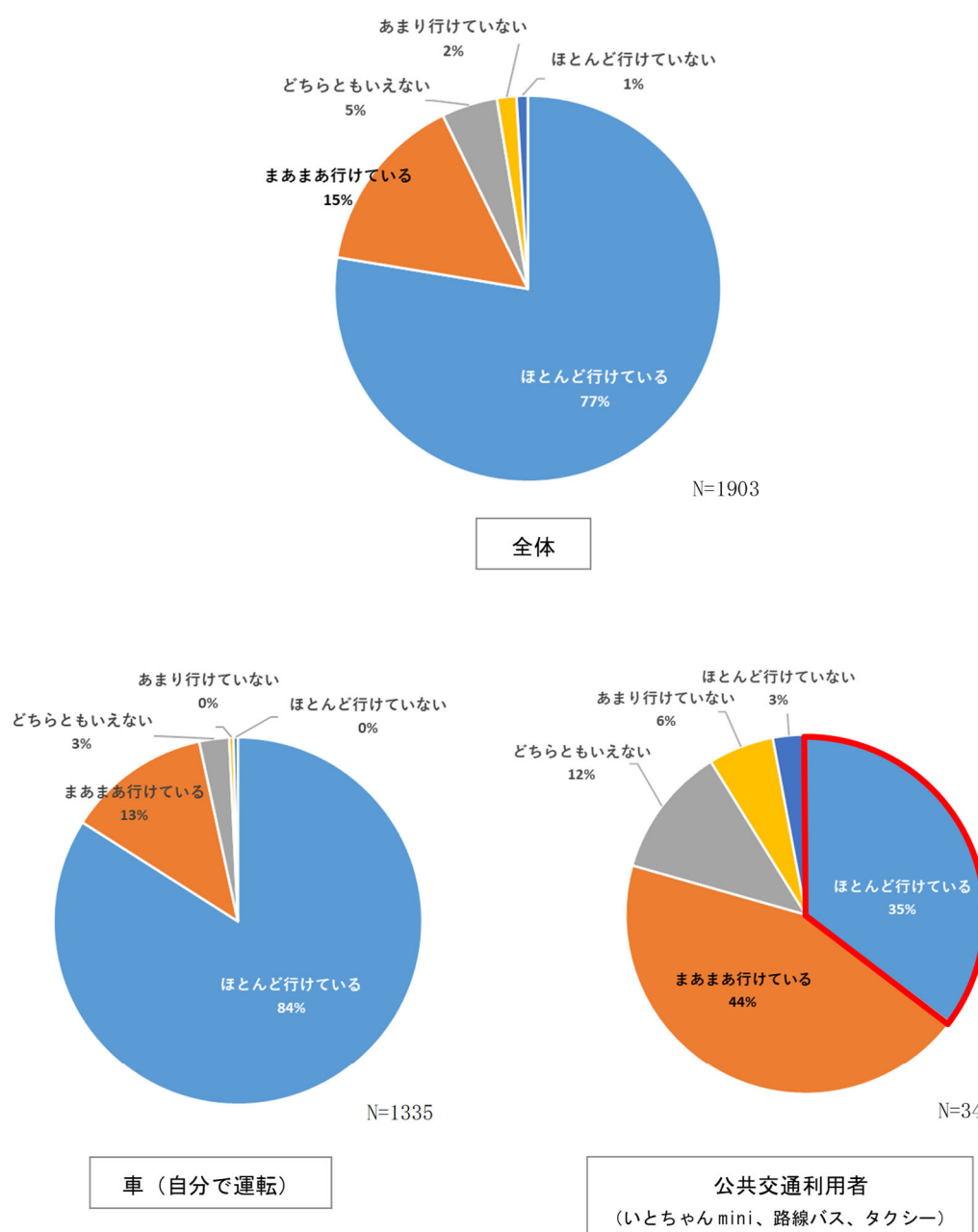
▼沖縄本島タクシー車両数・運転者数の推移 出典：運輸要覧（沖縄総合事務局）



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

（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



▲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

(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
- ・ブーゲンビレ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

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

▲糸満市の人口分布（R6. 6 月時点）

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

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

移動手段	移動手段別の課題	回答者年齢区分			統計
		10代以下	20～60代	70代以上	
路線バス	移動手段として選択しない	37	456	141	634
	呼んでも来ない探せないときがある		4		4
	運賃が高い	13	88	11	112
	家からバス停まで遠い	29	236	105	370
	バス停から目的地まで遠い	12	153	37	202
	遅い時間に使えない	10	159	22	191
	荷物が多いと大変	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
	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

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。

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

駐輪場がない	4
お酒が飲めない	23
歩道・自転車専用道路がない	38
自転車購入費が高い	8
荷物が多いと大変	50

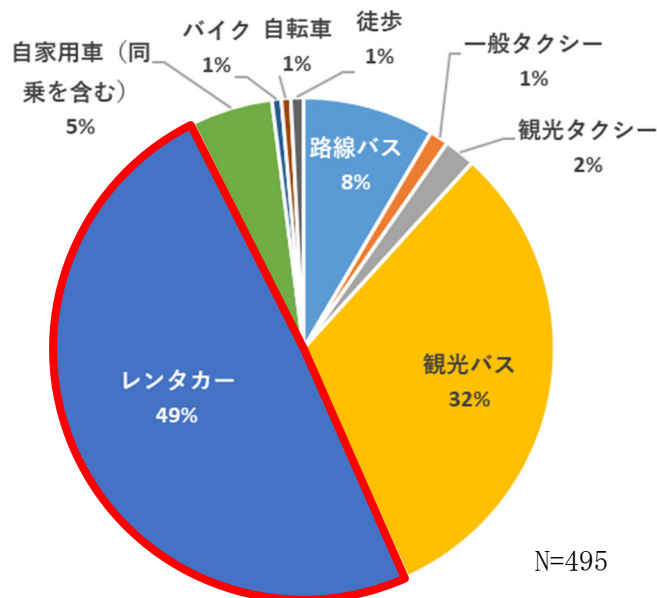
▲それぞれの移動手段に対する課題（R6 市民アンケート）

※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

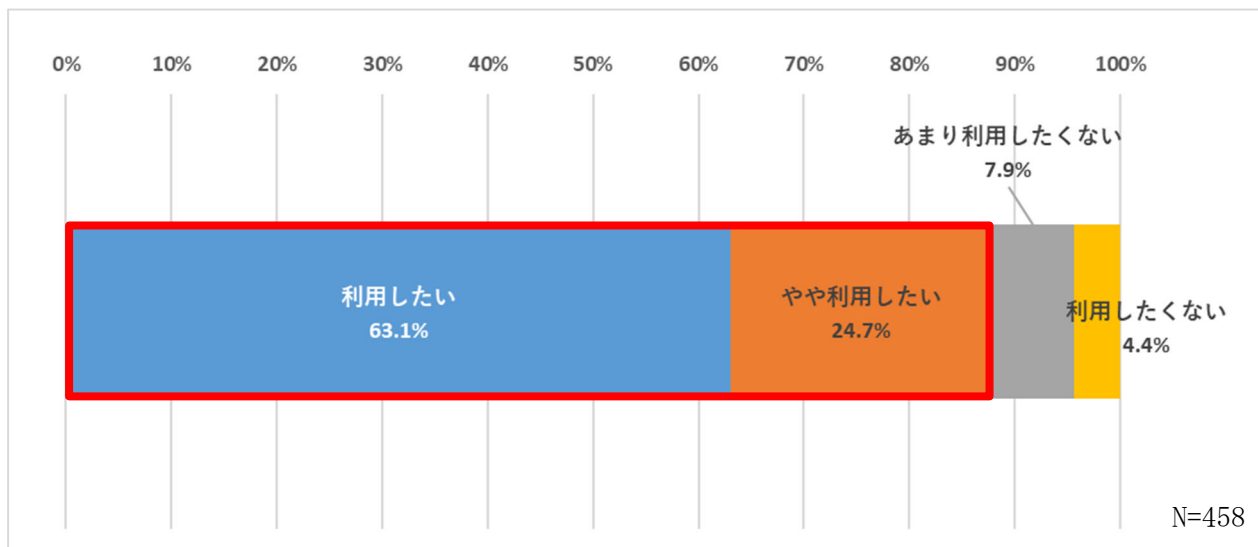
④「観光客の移動手段」に対する現状と問題点やニーズ

(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

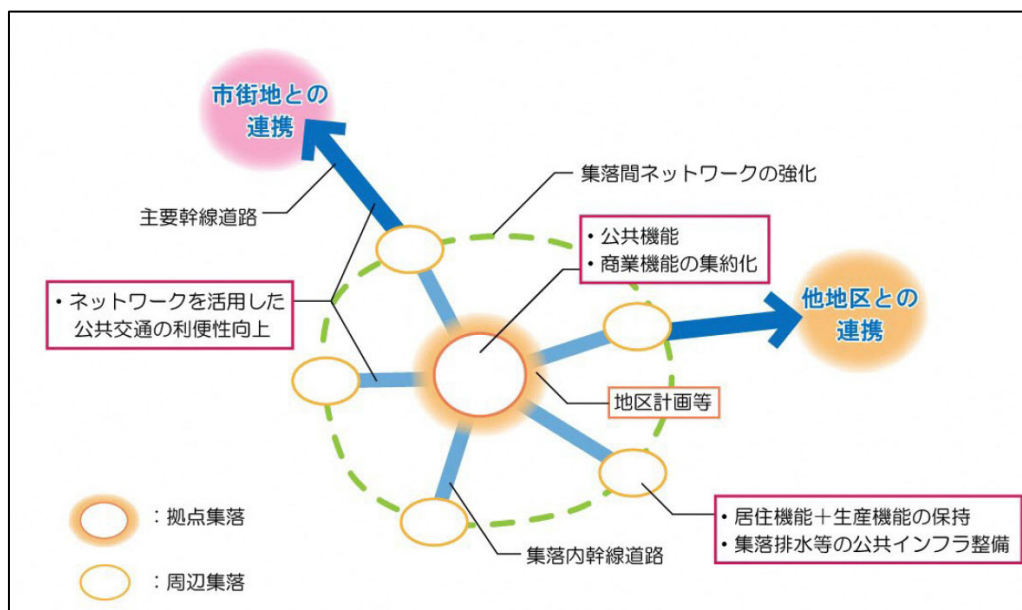


▲観光移動手段（R6 観光客アンケート）



▲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）

②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

2. 計画の区域

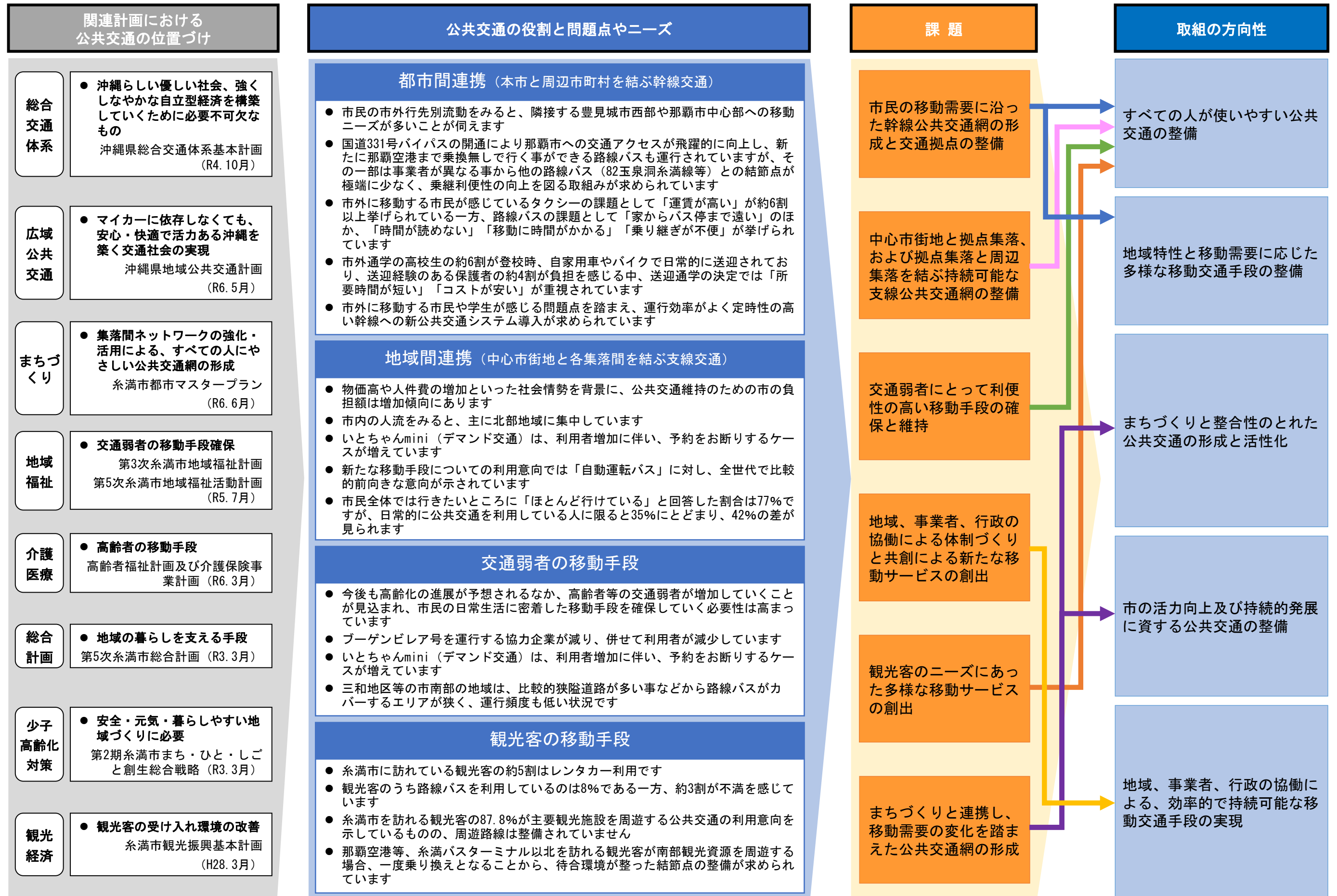
本計画の対象区域は、糸満市全域とします。

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。

体系図



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、HP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) 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。

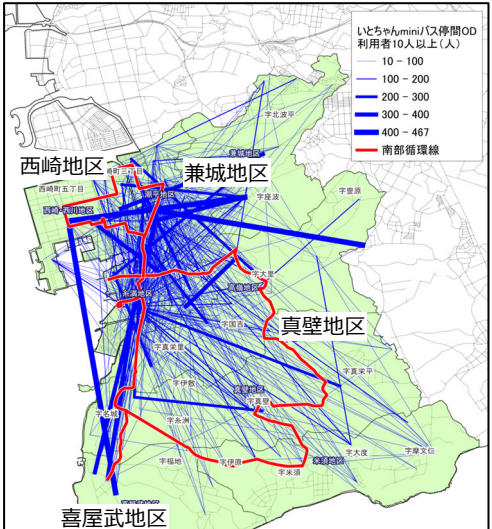
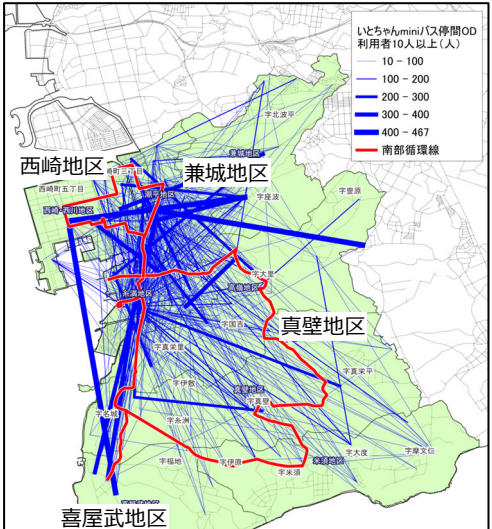
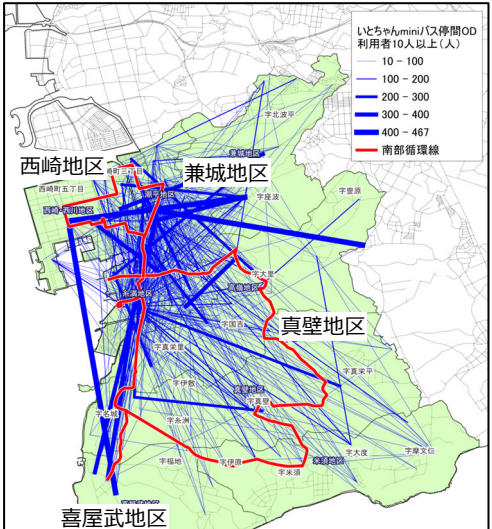
取組の方向性	事業実施方針	具体的な事業及び取組	事業化期間の目安	主要事業及び取組
すべての人が使いやすい公共交通の整備	すべての人にやさしい移動手段を確保する	(1)高齢者・障がい者等の生活移動に対する支援策の実施	実施	
		(2)学生の通学移動に対する支援策の実施	実施	
	すべての人に馴染む公共交通を目指す	(3)啓発活動の検討・実施	短期	
		(4)市内イベント等と連携した公共交通利用促進策等の検討・実施	短期	
地域特性と移動需要に応じた多様な移動交通手段の整備	地域特性や移動需要に応じた移動手段を整備する	(5)通勤、通学しやすい公共交通の検討・協議	中期	
		(6)市内公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

(2) 事業及び取組の内容と実施主体・スケジュール（主要事業のみ掲載）

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		(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）												
共創分野 まちづくり 商業	関連指標 ⑦ ⑨ ⑩ ⑪ ⑭ ⑮	事業化期間 中期	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。											
			A) 既存路線バスの再編検討（幹線、支線）											
			<table><tr><td>内 容</td><td colspan="4">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、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をはじめ、国・県・その他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="4">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、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をはじめ、国・県・その他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、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をはじめ、国・県・その他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）														
事業内容	内 容	<table><tr><td>中心市街地と拠点集落を結び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><td colspan="3"></td></tr><tr><td>▲いちゃん mini 利用傾向（青）と南部循環線（赤）換乗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。</td><td colspan="3"></td></tr></table>				中心市街地と拠点集落を結び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				▲いちゃん mini 利用傾向（青）と南部循環線（赤）換乗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。				
		中心市街地と拠点集落を結び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												
▲いちゃん mini 利用傾向（青）と南部循環線（赤）換乗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。														
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	国、県、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													

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				
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	
●:主体 その他は連携		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	

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		(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	事業内容	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
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 ●: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）															
共創分野 教育 就業 観光 関連指標 ④ ⑥ ⑪ ⑭ ⑮ 事業化期間 実施	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															
<table><tr><th>路線名</th><th>主な経路</th><th>活用補助</th></tr><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">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、大里入り緑、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>地域間幹線系統確保 維持費国庫補助金</td></tr></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、大里入り緑、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、大里入り緑、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	●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												
●: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																

6. 達成状況の評価

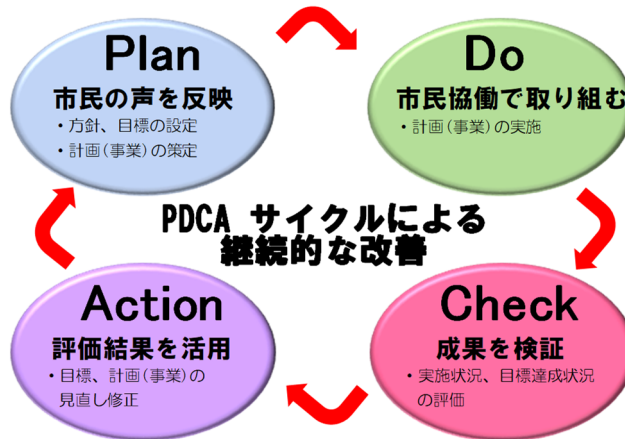
(1) 計画の推進体制

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。

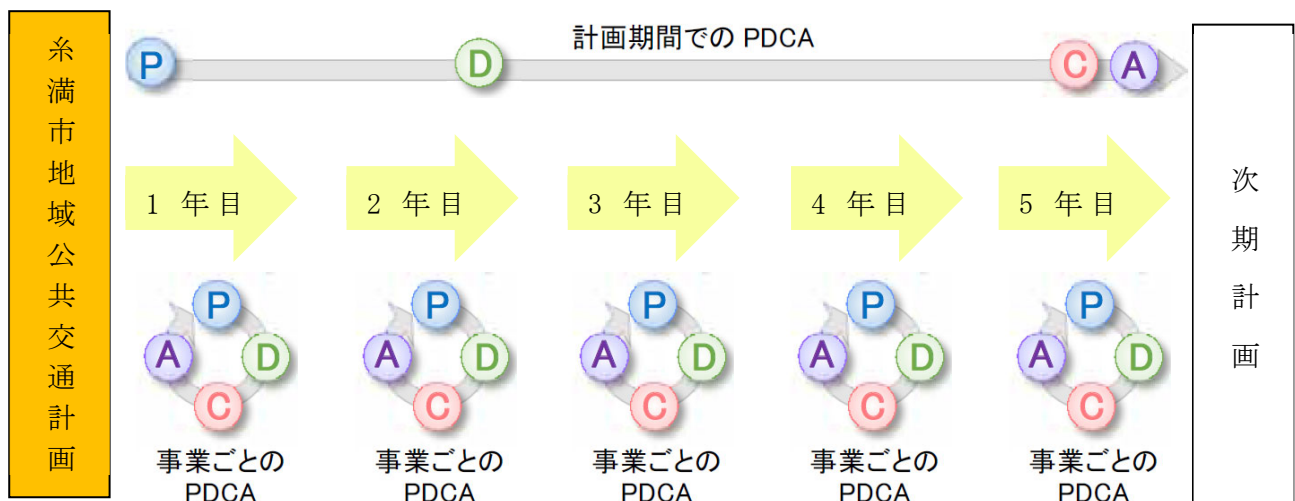
市民の生活や地域公共交通を取り巻く環境の変化が早い現代にあっては、推進事業の不断の見直しが求められます。また、市民の実感できる計画や事業及び取組の推進を図ることが重要であることから、市民との協働により計画や事業及び取組の推進を図ります。



(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 概要版

【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