

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

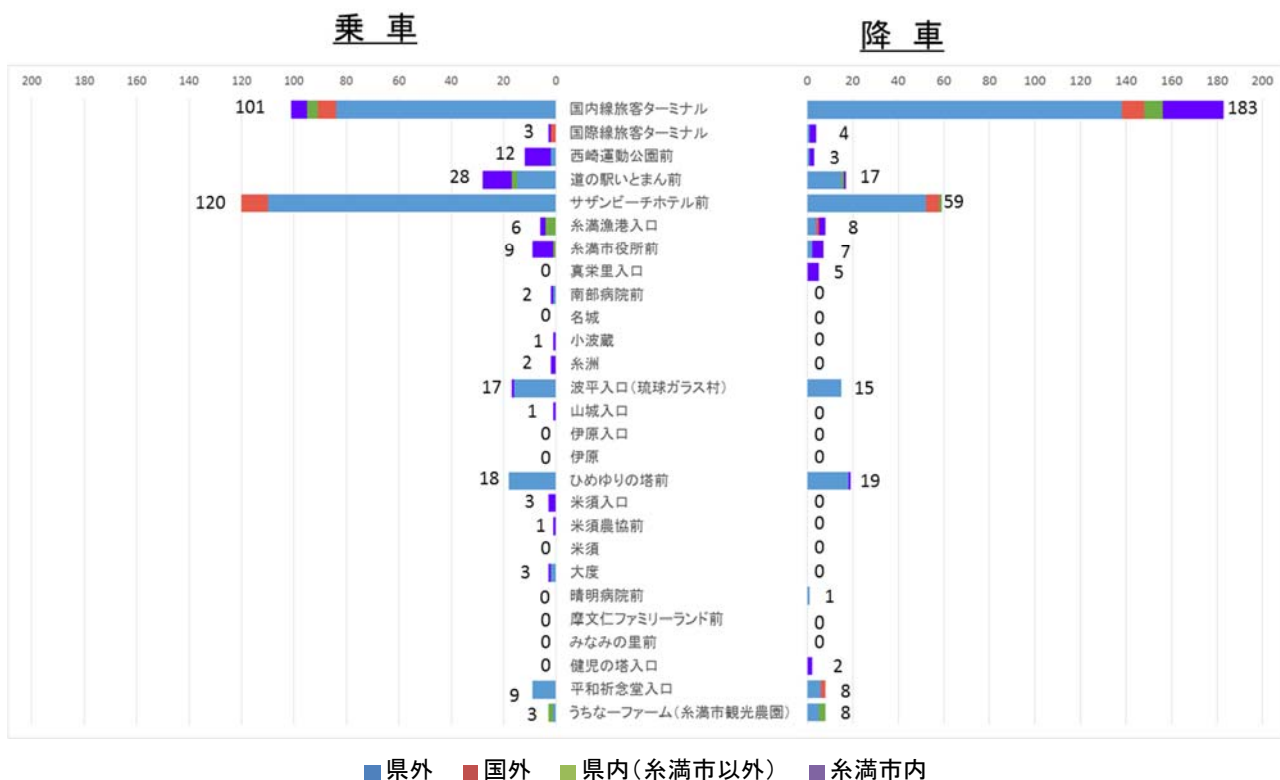
事業実施方針：市外とのアクセス性を高める公共交通を整備する

(15) 空港に直接アクセスできる公共交通の導入検討（主要事業）

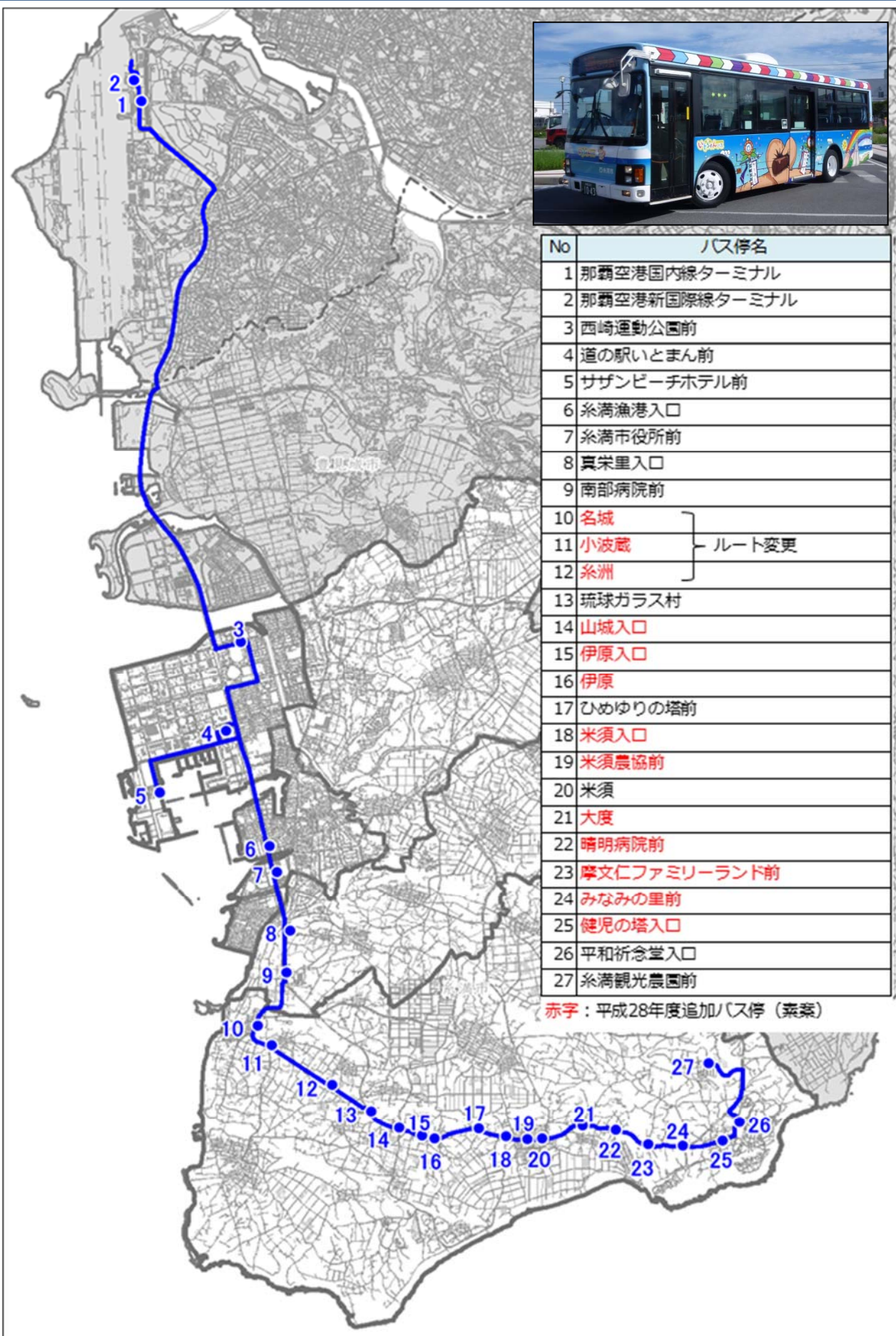
事業内容	○那覇空港直行線の導入検討 ・国道 331 号の地域高規格道路の役割（定時定速）を活かし、那覇空港へ直接結節する公共交通を検討します
実施効果	・市民の市外への移動満足度向上 ・観光客の移動利便性の向上 ・観光客増加によるにまちの活性化
実施主体	糸満市、交通事業者＜関係団体：沖縄県、周辺市町村、地域住民、観光協会、その他（運行が想定される沿線の事業者等）＞

【糸満市～那覇空港直行線の実証実験を踏まえた本格運行時の経路等】※H28 年度報告書より

- ・平成 27～28 年度の実証実験時における区間乗車人数と運行距離を勘案し、入域観光客の利用者数が多く事業効果の最も高いと考えられるのは、サザンビーチ・道の駅いとまん～那覇空港間でした
- ・さらに、豊崎地区を経由することで、豊見城市の大型商業施設を利用する観光客を糸満市へ引き込む導線となることが期待されます



▲平成 28 年度実証実験時のバス停乗降者数



▲平成28年度実証実験時の運行ルート

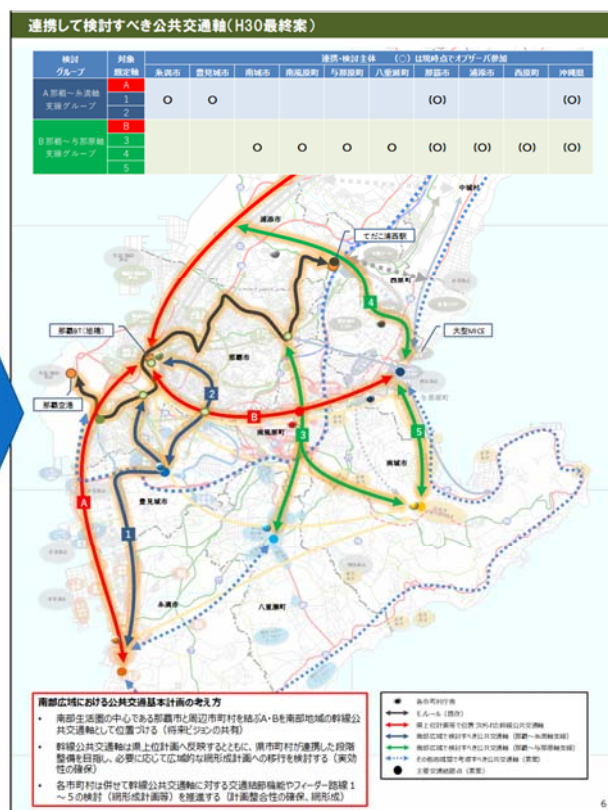
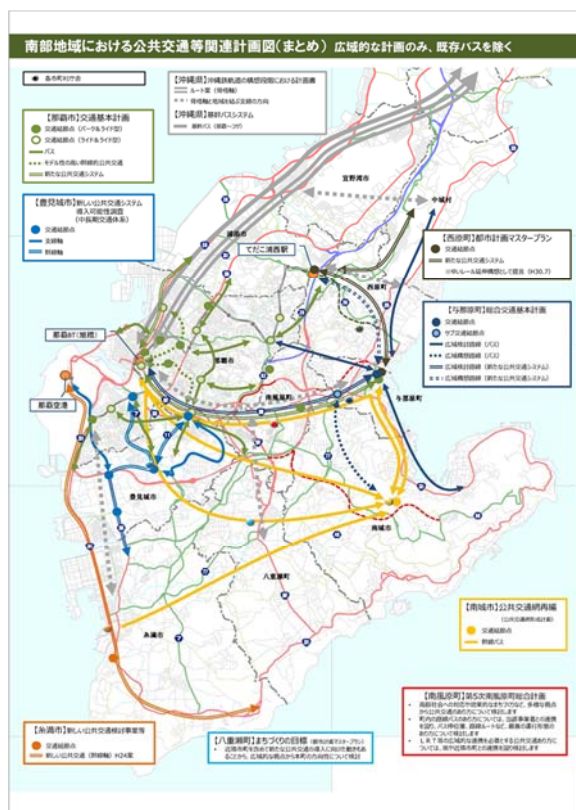
(16) 周辺市町村とのアクセス性向上に向けた公共交通の見直し

事業内容	○周辺市町村への接続性の向上 ・周辺市町村と連携し、現在の路線の運行サービス（運行ダイヤ、乗り継ぎ等）について見直します
実施効果	・市民の市外への移動満足度向上 ・市外から通勤通学する方の移動利便性の向上
実施主体	糸満市、周辺市町村、交通事業者

(17) 軌道系公共交通の導入検討

事業内容	○軌道系公共交通の導入検討 ・豊見城市を經由した那覇空港方面及び那覇市との結節を基幹軸とし、那覇から豊見城そして糸満に至る南部への軌道系公共交通の導入を検討します
実施効果	・公共交通の利便性向上 ・市民の市外への移動満足度向上 ・市外から通勤通学する方の移動利便性の向上 ・観光客の移動利便性の向上 ・観光客増加によるにまちの活性化 ・定住人口の確保、人口流出の抑制
実施主体	糸満市、周辺市町村＜関係団体：国、沖縄県、交通事業者、警察＞

【南部地域全体で連携を検討している公共交通軸】 ※H30 年度島尻地域振興開発推進協議会専門委員会資料より



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

(18) 周遊観光に利用できる公共交通の検討

事業内容	○周遊観光できる公共交通の検討 ・市内の主要観光拠点を周遊できる公共交通を検討します
実施効果	・観光客の移動利便性の向上 ・観光客増加によるまちの活性化
実施主体	糸満市＜関係団体：交通事業者、観光協会、その他（市内観光関連事業者等）＞

(19) 市内主要拠点を繋ぐコミュニティバスの導入検討（主要事業）

事業内容	○市内施設を連絡するコミュニティバスの導入検討 ・市内の一部路線バスの需要もカバーしたうえで、公共施設・生活拠点等を結ぶコミュニティバスの導入を検討します
実施効果	・市民の移動利便性の向上 ・回遊性向上によるまちの活性化
実施主体	糸満市、交通事業者＜関係団体：糸満市教育委員会、地域住民、社会福祉協議会、観光協会、商工会、その他（市内事業者等）＞

【導入の必要性】

- ・現在のデマンドバス（いとちゃん mini）だけでは、今後増加が見込まれる市民の公共交通を使った移動需要に対応するのは非効率と考えられます
- ・市内を運行する一部の路線バスは、利用者の減少に伴う市の財政負担が増加していることが課題となっているが、現在の利用者の移動手段は確保する必要があります
- ・また、市内の公共施設や、生活拠点等を結ぶ公共交通の導入が市民から求められています
- ・さらに、高齢者・障がい者・小中高生は、自分で予約行為を行うことが困難な方も多く、現在の予約制のデマンドバスを利用したくても、利用できない市民がいます
- ・上記の観点から、市内の一部路線バスの需要をカバーしたうえで、公共施設・生活拠点等を結ぶ公共交通の導入が必要となっています

※しかし、当該路線については、運賃収入のみでの黒字化は難しいことが予想されることから、地域公共交通確保維持改善事業の活用が必要不可欠だと考えられます

■想定される車両タイプ

- ・市民の移動需要を十分に満足するには、集落内の狭小な道路を走行できる必要があり、小型の車両が望ましいと考えられます
- ・さらに、市内一部路線バスの需要と、デマンドバスの需要をカバーする必要があり、一定の定員が確保できる車両が望まれます
- ・上記の観点から、以下のような車両の取得が必要と考えられます

※運行経費同様、運賃収入のみでは車両取得費用を回収することは難しく、地域公共交通確保維持改善事業の活用が必要不可欠だと考えられます

分 類	小型バス
長 さ × 幅	7m×2.1m
乗 車 定 員	約 35 人
最小道路幅員	4.7m
価 格 (目 安)	1,468 万円～ (税抜)
燃 費	6.5 km/ℓ

特徴

- ・ 読谷村の鳳バスや新都心牧志線等で導入されており、全国的にもコミュニティバス（主に路線定期運行）として数多く導入されている車両
- ・ 運転には大型免許が必要

画像：日野 ポンチョ

※日野自動車株式会社 HP より引用

※画像・諸元・価格等はグレードロング



分 類	小型バス (マイクロバス)
長 さ × 幅	7m×2.1m
乗 車 定 員	29 人
最小道路幅員	4.7m
価 格 (目 安)	678 万円～ (税抜)
燃 費	9.2 km/ℓ

特徴

- ・ 需要規模の小さい過疎地でのコミュニティバス（路線定期・不定期運行）として使用される事が多い
- ・ 運転には中型免許が必要

画像：トヨタ コースター

※トヨタ自動車株式会社 HP より引用

※画像・諸元・価格はグレード LX ロングボディ



分 類	大型ワゴン
長 さ × 幅	5.4m×1.9m
乗 車 定 員	～14 人
最小道路幅員	4.5m
価 格 (目 安)	291 万円～ (税抜)
燃 費	11.8km/ℓ

特徴

- ・ 比較的小回りが利き狭隘な道路でも通行可能
- ・ 定員数が多いことからバスと称して使用される事が多い
- ・ 定員が 11 名以上なら運転には中型免許が必要

画像：トヨタ ハイエースコミュニーター

※トヨタ自動車株式会社 HP より引用

※画像・諸元・価格はグレード DX



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公共交通の実現

事業実施方針：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

事業内容	○企業協賛金制度の導入検討 ・今後導入を想定している那覇空港直行バスやデマンドバス・コミュニティバスの運行を支える企業協賛金制度の導入を検討します
実施効果	・協働による地域公共交通の維持・活性化
実施主体	糸満市、その他（市内事業者等）＜関係団体：商工会＞

【バス停オーナー及びバス車外広告の募集事例】 ※沖縄市 HP より

- ・沖縄市では、交通弱者の増加と生産年齢層の減少による税収の減少を見据え、市民生活の足となる「沖縄市循環バス」を官民協働により安定的、持続的に運行していくため、企業、団体等によるバス停オーナー及び循環バス車外広告を募集している

■協力金と広告媒体内容一覧表

	協力金の額	広告媒体内容
バス停オーナー	180,000 円／1 基	オーナーの名称を付したバス停の設置及び管理 市内全世帯に配布するバスマップにオーナー名称を掲出 市のホームページにバス停オーナーの紹介ページを掲出 車内放送でオーナーバス停名称及びPRのアナウンス
循環バス車外広告	120,000 円／1 枠	循環バス車外に企業等名称を掲出（200 mm×600 mmを基本とした 1 枠 0.12 m ² ） 市内全世帯に配布するバスマップに企業等名称を掲出

※平成 30 年 7 月 2 日から施行

■車外広告が掲示されている例



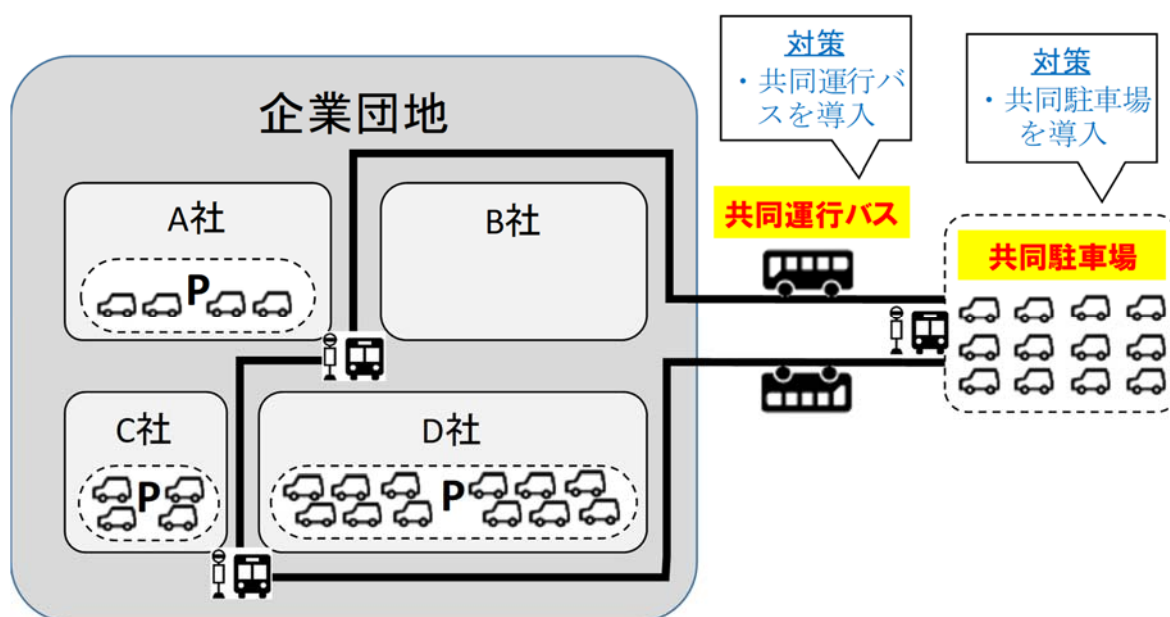
(21) 事業者との協働による公共交通施策の実施

事業内容	○企業共同バス等の導入検討 ・駐車場用地が不足している企業団地等に対し、共同バス等の導入検討を促します ○ブーゲンビリア号の利用促進 ・民間事業者と協働で運行している送迎バス活用モデル事業（ブーゲンビリア号）の利用を促進します
実施効果	・公共交通の利便性向上 ・市民の移動満足度向上 ・通勤に伴う市街地の渋滞解消 ・高齢者の交通事故抑制
実施主体	糸満市、その他（市内事業者）＜関係団体：交通事業者、商工会＞

【共同による課題解決策の実施イメージ】※県外の事例を参考

- ・駐車場用地が不足している企業団地等における課題解決策の一つとして、従業員専用の共同駐車場及び共同運行バスの導入が有効と考えられます

■実施イメージ図



(22) 地域主体の交通づくり支援制度の導入検討

事業内容	○地域が主体となって交通づくり支援制度の導入検討 ・各地区の交通に関する課題を地域が主体となって解決できるよう、行政による地域支援の仕組みや財政支援の基準等を検討します
実施効果	・公共交通の利便性向上 ・市民の移動満足度向上 ・高齢者の交通事故抑制 ・市民が公共交通を考えるきっかけづくり
実施主体	糸満市、地域住民＜関係団体：交通事業者＞

【地域住民が予約受付・運行全てを行う予約型乗合タクシー】※茨城県日立市 HP より

- ・もともとは、社会福祉協議会が運行していたが、地域住民の間で、地域における移動手段確保についての意識が高まり、自らが運行することとなった事例

■市町村：茨城県日立市

■事業名称：中里地区乗合タクシー「なかさと号」

■導入の目的・背景

日立市西部の中里地区は、当初、公共交通空白地域で、高齢者の足を確保するために、日立市社会福祉協議会が実施主体となってデマンド型乗合タクシーを運行していました。

その後、懇談会やシンポジウムを開催し、「責任と費用の分担」について議論を高め、利用者からの声によって、地域の自分たちで考え、判断することとなり、地域が乗合タクシーを運行するためのNPO法人（助け合いなかさと）を平成21年5月に設立されました。

■運行概要

利用対象者：事前利用者登録をした町内在住者

運行時間帯：8:30～15:30

運行便数：1日4便

乗降場所：とくに指定なし

運賃：高校生以上300円、小中学生150円

予約方法：NPO内の予約センターに電話連絡

運行主体：NPO法人「助け合いなかさと」

運行従事者：地域住民などが運転手を担当

その他：運行に際して、全住民から会費（1世帯1,500円/年）を徴収し、オペレーターや運転手も地域住民が行っています。



▲使用している車両



▲地域住民がオペレーターを担当

【地域住民が主体となって、コミュニティバスを運行した事例】※千葉県市原市 HP より

- ・地域が主体となって、市からの支援（技術的・経済的）を受けながら、コミュニティバスの運行及び運行後においても維持に向けて周知活動等を継続的に実施していた事例

※平成 30 年 10 月 1 日小湊鉄道株式会社により一般路線化

■市町村：千葉県市原市

■事業名称：コミュニティバス「あおバス」

■導入の目的・背景

- ・地元自治会は、平成 8 年からバス事業者に運行を要望してきたが、実現には至りませんでした
- ・平成 15 年度に、市原市が「バス交通調査」を実施し、公共交通空白地域における住民主体のバス等の運行を検討するとし、市内の町会などに説明を行いました
- ・当初は、運行の要望にとどまっており、自らの熱意で運行を実現させようという意識は少なかったが、市役所からの働きもあり、平成 16 年 8 月に、地元 3 町会が「青葉台に市民バスを走らせる研究会」が発足しました
- ・その後、住民自ら主体となって、「バスが必要」「バスを走らせたい」という強い思いから、市の支援を受けながら、住民自ら地元住民アンケート調査の実施、ルート・運営形態・運行ダイヤ・運賃・収支等の検討を行いました
- ・その後、バス事業者及び市役所と協議調整を重ね、平成 17 年 11 月に「あおバス」として運行が開始されました
- ・また、地元組織も、各町会の代表で構成される「青葉台コミュニティバス運営協議会」を設置し、協議会からバス事業者に運行委託を行っています

■運行概要

利用対象者：地区居住者以外も利用可能

運行開始日：平成 17 年 11 月 1 日

運行エリア：区域限定（区域外に共通乗降場所の指定有）

運行日：月～土曜日（祝日、12/29～1/3 を除く）

運行時間帯：6 時～23 時

運行便数：平日上り 21 本/日（内、急行 13 本/日）下り 17 本/日（内、急行 9 本/日）

乗降場所：バス停 16 ヶ所

運賃：100 円～220 円（路線バスに準ずる）

運行車両：小型バス（路線バス仕様：32 人乗り）

運営主体：青葉台コミュニティバス運営協議会（町会の組織）

運行主体：小湊鉄道株式会社



▲使用している車両

(23) 市役所来庁者、市職員の公共交通利用促進

事業内容	○市役所来庁者、市職員に対する公共交通利用の促進 ・市役所来庁者への公共交通利用を呼び掛ける他、市職員に対するノーマイカー月間導入等、公共交通利用を促進します
実施効果	・市民が公共交通を考えるきっかけづくり ・中心市街地の渋滞解消
実施主体	糸満市、地域住民＜関係団体：国、交通事業者＞

【市職員公共交通通勤の事例】※兵庫県豊岡市資料より

■きっかけ：市民説明会で厳しい声

- ・市職員は公共交通で通勤しているのか
- ・過疎地の進む地域だけでは支えきれない
- ・一人しか乗らない公用車は無駄ではないか

■ e 通勤プロジェクトの推進方策

- ・通勤・通学定期券所有者の「コバス」無料化
- ・「コバスエクスプレス」の運行
- ・ＪＲ、ＫＴＲ、全但バスの運行ダイヤの改善
- ・パーク＆ライド駐車場の確保
- ・市役所時差出勤制度（早出・遅出）の導入
- ・バス定期券購入手続きの簡素化
- ・公共交通情報誌「足ナビ」の作成
- ・豊岡ノーマイカーデーの創設
- ・健康ポイント付与 など

■ 実施結果

- ・豊岡市職員の公共交通による通勤者数
平成 21 年 6 人
→ 平成 27 年 147 人

市役所e通勤チャレンジ

参加者募集

だれでも簡単に参加できる/バス等公共交通による通勤実験を実施します。

みなさんが毎日何気なく利用している便利で快適なクルマ!

好きな時間に、重い荷物を持つこともなく、エアコンの効いた車内で、必ず席に座って、自由に目的地に到着することができます。

でも、みなさん一人ひとりがクルマの便利さを求めた結果、社会全体として様々な問題を引き起こしています。

バスなどの公共交通の衰退のほか、地球の温暖化、市街地の郊外化、交通事故の増加、どれも問題のクルマ社会の進展がもたらした結果です。これらの問題は、一人ひとりがクルマの利用を控えることでしか解消できません。

そこで、まず私たち市職員が問題意識を持ち、ちよつとした日常生活の工夫によって、バスなど公共交通による通勤にチャレンジしてみませんか。

実施
時期

平成20年1月7日(月)～2月15日(金)の間で都合の良い日1日
(申込は、平成12月26日(水)まで)

参加
方法

最も簡単です。職場を通じて参加者登録票を都市整備課に提出してください。
「最寄り駅」のバス停の発着時刻がわからない・・・」
「最寄りのバス停までかなり距離がある・・・」
といった方には、モデルプランを事務局で作成します。

対象
職种

本庁、総合支所等に勤務し、通常自動車通勤している全ての職員が対象です。

交通
機関

全但バス、コ/バス、竹野/バス、但東/バス、JR、KTRのいずれかをご利用ください。
(徒歩、自転車又は自動車などと組み合わせて利用することも可能です。)

実験
結果

職場ごとの参加人数や割合、二酸化炭素排出抑制量を試算し公表する予定です。

中興市長も参加します。

地球の環境保全や公共交通の維持、とりわけ路線バスの撤退が大きな社会問題となっているのときに、市役所職員による率先した取組みは、大変意義深いものです。

私も下宮口朝7:40/バスの登庁にチャレンジ

する予定です。
1人でも多くの職員のみなさんの参加を期待しています。

ご存知でしたか?

車泊1リットル＝CO₂削減効果約1.5トン、ガソリン1リットル＝CO₂削減効果約2.5トン

CO₂の削減に貢献できることを

豊岡市都市整備課内

豊岡市地域交通検討プロジェクトチーム TEL 0796-23-1111(内線2494)

(プロジェクトチームと都市整備課では公共交通による通勤実験を先行実施しています。)

みんなで止めよう温暖化

チーム・マイナス6%

【社会実験への糸満市役所職員の参加人数】

■平成30年度わたた一バス大実験への参加人数

- ・糸満市役所職員： 21 人
※全体参加者：2,476 人

わった～バス大実験

～ 一人ひとりの少しの工夫で渋滞をなくそう!! ～

参加事業所
募集中!!

実験期間：平成**30**年**10**月**15**日～**10**月**31**日

わった～バス大実験は、実験期間中に参加頂いた企業や事業所等の皆様に、ノーマイカー通勤や時差出勤などに取組んで頂くことで「かしこいクルマの使い方」について考えて頂くとともに、道路渋滞の減少効果について検証を行うものです。

事業実施方針：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（主要事業）

事業内容	○デマンドバスの運行内容見直しを踏まえた本格運行 ・試験運行結果を踏まえ、持続可能性のある運行内容に見直したうえで本格運行します
実施効果	・デマンドバスの採算性の向上 ・デマンドバスの乗合率の向上
実施主体	糸満市、交通事業者＜関係団体：地域住民＞

【導入の必要性】

- ・現在、デマンドバスは市民の利用の増加により、お断りするケースが増えており、現在のサービス水準では需要に対応できていません
 - ・しかし、お断りするほどの需要があるにも関わらず、運賃収入だけでは運行経費は賄えていません
 - ・現在のサービス水準を見直さず、増え続ける需要に対応するには、デマンドバスの運行台数を増やす案が想定されますが、その場合、市の財政負担は際限なく大きくなります
 - ・また、現在デマンドバスが運行していない時間帯である朝・夕の通勤通学時間帯の運行の要望が市民から多く挙がっています
 - ・上記の観点から、試験運行結果を踏まえ、一定の移動需要が見込めるルートは路線化（コミュニティバス等）に向けた検討をする等、持続可能性のある運行内容に見直したうえで本格運行し、維持する必要があります
- ※しかし、運賃収入のみでの黒字化は難しいことが予想されることから、地域公共交通確保維持改善事業の活用が必要不可欠だと考えられます

■想定される車両タイプ

- ・市民の移動需要を十分に満足するには、集落内の狭小な道路を走行できる必要があり、小型の車両が望ましいと考えられます
 - ・さらに、市内一部路線バスの需要と、デマンドバスの需要をカバーする必要があり、一定の定員が確保できる車両が望まれます
 - ・上記の観点から、以下のような車両の取得が必要と考えられます
- ※運行経費同様、運賃収入のみでは車両取得費用を回収することは難しく、地域公共交通確保維持改善事業の活用が必要不可欠だと考えられます

分	類	大型ワゴン	画像：トヨタ ハイエースコンピューター ※トヨタ自動車株式会社 HP より引用 ※画像・諸元・価格はグレード DX
長	さ × 幅	5.4m×1.9m	
乗	車 定 員	～14 人	
最	小 道 路 幅 員	4.5m	
価	格（目 安）	291 万円～（税抜）	
燃	費	11.8km/ℓ	
特徴			
・比較的小回りが利き狭隘な道路でも通行可能			
・定員数が多いことからバスと称して使用される事が多い			
・定員が 11 名以上なら運転には中型免許が必要			

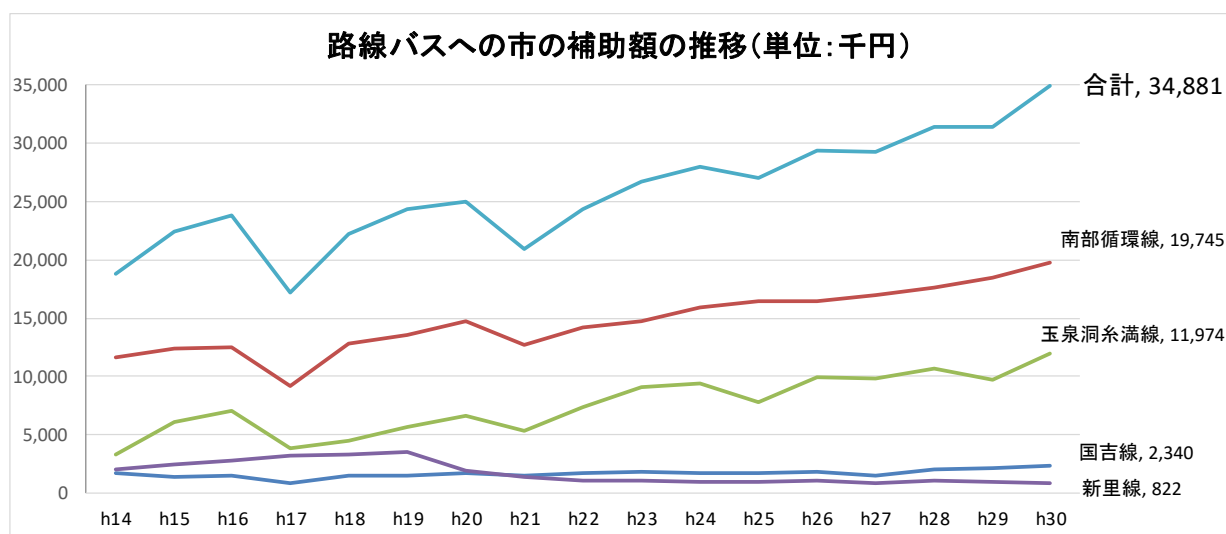


(25) 補助路線の効率化に向けた取組（主要事業）

事業内容	○バス事業者と連携した持続可能なバス路線の検討 ・バス事業者と連携し、補助対象となっているバス路線について持続可能な運行に向けて検討します
実施効果	・継続的な地域公共交通の維持
実施主体	糸満市、交通事業者＜関係団体：国、沖縄県、周辺市町村、地域住民＞

【検討の必要性】

- ・市内を通過・循環している路線バスのうち、那覇市へ向かう路線は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路線は不採算路線となっており、補助金を拠出して路線を維持しています
- ・平成30年10月には、市内公共交通網を一部再編し、補助対象路線だった国吉線を廃止、運行頻度を下げデマンドバス車両（10人乗り）を使った代替運行を実施しています
- ・しかし、いとしちゃんmini（デマンド交通）の利用状況や市民アンケート結果から市内の移動需要をみると、人の動き（時間、場所、目的、同行人数）が分散しており、路線バスのルートでは、移動需要をカバーできていません
- ・さらに、このまま路線やサービス水準を見直さず、利用者が減り続けると、国、県の補助要件から外れる可能性があります
- ・上記の観点から、デマンドバスやコミュニティバスとの組み合わせの最適化を図り、バス事業者と連携して持続可能な運行に向けて補助路線の効率化を検討する必要があります



▲路線バスへの補助額の推移 (H14～H30)