

糸満市地域公共交通網形成計画 (案)

令和 2 年 3 月
糸 満 市

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) 国の動向	2
(3) 地域公共交通に関する計画	2
(4) 糸満市における「地域公共交通網形成計画」の位置づけ	3
(5) 本計画策定の経緯	4
1－2 公共交通をとりまく現状	5
(1) 地域特性	5
(2) 市民の移動動向	12
(3) 公共交通の現状	26
1－3 公共交通の役割と課題	41
(1) 上位関連計画からみた公共交通に求められる役割	41
(2) 公共交通に求められる役割に対する問題点と課題	42
1－4 地域公共交通網の形成に関する基本方針	61
(1) 糸満市都市マスタープランとの整合	61
(2) 地域が目指すべき将来像と取組の方向性	64
2. 計画の区域	66
3. 計画の期間	66
4. 計画の目標	66
5. 目標達成のための事業と実施主体	67
(1) 事業及び取組の概要	67
(2) 事業及び取組の内容と実施主体	68
6. 達成状況の評価	94
(1) 評価方法（PDCAサイクルの実行）	94
(2) 各事業及び取組のスケジュール	94

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

(1) これまでの取り組み

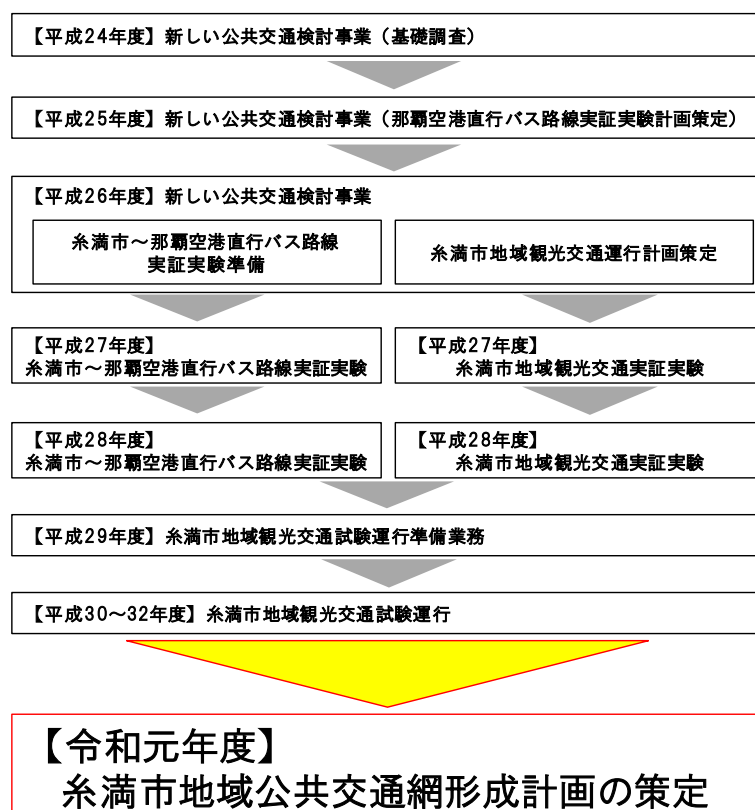
糸満市では平成24年度から新しい公共交通の検討事業を開始し、住民代表者や有識者、市内民間事業者等を委員とした地域公共交通会議を組織し、市内の公共交通のあり方について議論を重ねてきました。

平成27～28年度には糸満市～那覇空港直行バス（愛称：いとちゃんバス）及び糸満市地域観光交通（愛称：いとちゃんmini）の実証実験を実施し、利用者や住民、事業者向けにアンケート調査を行いました。

実証実験の検証結果を基に、平成30～32年度にかけて本格運行に向けた課題整理を行うことを目的に、地域観光交通（いとちゃんmini）の試験運行を開始し、平成30年10月には市内公共交通の一部再編を実施してきました。

今後、持続的な糸満市の公共交通を検討するにあたっては、市の現状や問題点、交通課題等を踏まえた上で、中長期的視点で様々な公共交通を網羅したネットワークを面的に形成することが重要です。

そこで、糸満市では地域全体の公共交通のあり方や課題を整理し、公共交通の役割と目標を定め、目標達成に向けた住民・交通事業者・行政等の役割を明確にすることを目的に「糸満市地域公共交通網形成計画」を策定しました。



▲「糸満市地域公共交通会議」開催の様子



▲「実証実験住民説明会」開催の様子（H26）

▲これまでの糸満市の取り組み

(2) 国の動向

近年の自動車社会の進展や人口減少、少子高齢化など、公共交通をとりまく状況は厳しさを増しており、全国的にも公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下が地域公共交通利用者の減少につながるなど、「負の連鎖」に陥っている状況です。

一方、地域公共交通の維持・改善は交通分野だけにとどまらず、まちづくり、観光、更には健康、福祉、教育、環境等の様々な分野に大きな効果をもたらします。しかし、地域によって抱えている課題は多様であり、解決すべき課題が異なれば地域における公共交通の必要性やあり方も異なってきます。

平成 25 年 12 月に施行された「交通政策基本法」では、地方公共団体が中心となってまちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークを再構築することが求められています。

さらに、地域戦略の一環として、持続可能な公共交通ネットワークの形成を進めるには、地域の総合行政である地方公共団体（市町村）が主体となって検討をする必要があるとされています。

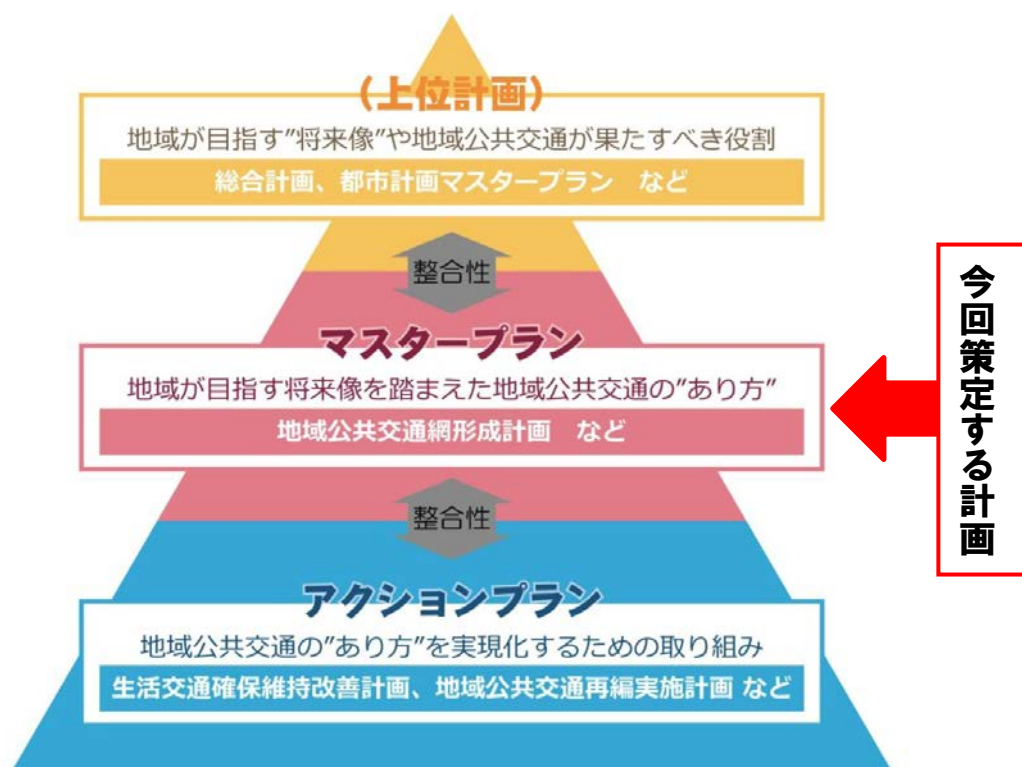
以上の背景を踏まえ、国が「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以降、活性化再生法とする）」を平成 26 年 11 月に改正したことにより、地方公共団体等が主体となって「地域公共交通網形成計画」が策定できるようになりました。

(3) 地域公共交通に関する計画

法律や制度などに基いた地域の公共交通に関する計画としては、「地域公共交通網形成計画」や「地域公共交通再編実施計画」「生活交通確保維持改善計画」などがあります。

「地域公共交通網形成計画」は、地域公共交通の“あり方”などを示す『マスタープラン』的な役割を持った計画として位置付けられます。一方で、「地域公共交通再編実施計画」や「生活交通確保維持改善計画」などは、マスタープランで示された“あり方”を実現化していくための『アクションプラン』のようなものにあたります。

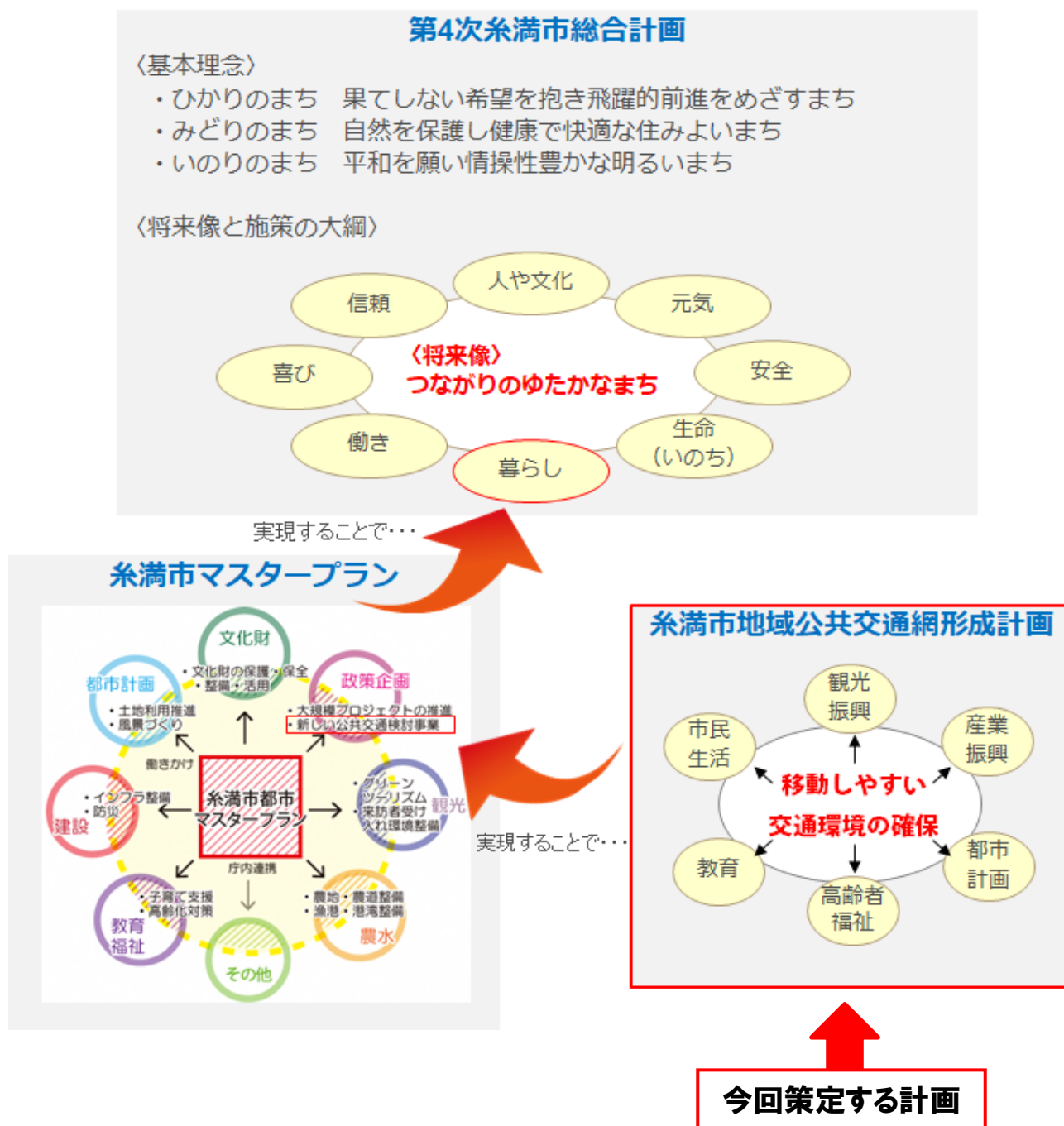
これらの計画は、市の「総合計画」や「都市計画マスタープラン」などの『上位計画』で示されている「地域が目指す将来像」などと整合が図られることはもちろん、計画相互の整合性にも十分に配慮しながら策定していく必要があります。



（４）糸満市における「地域公共交通網形成計画」の位置づけ

活性化再生法（第５条）では、「地域公共交通網形成計画」とは、地域にとって望ましい公共交通網の姿を明らかにするマスタープランとしての役割を果たすものとされています。この計画を策定することで、地域の取組が計画的に進められ、持続可能な地域公共交通網の形成が図られることを目的としています。

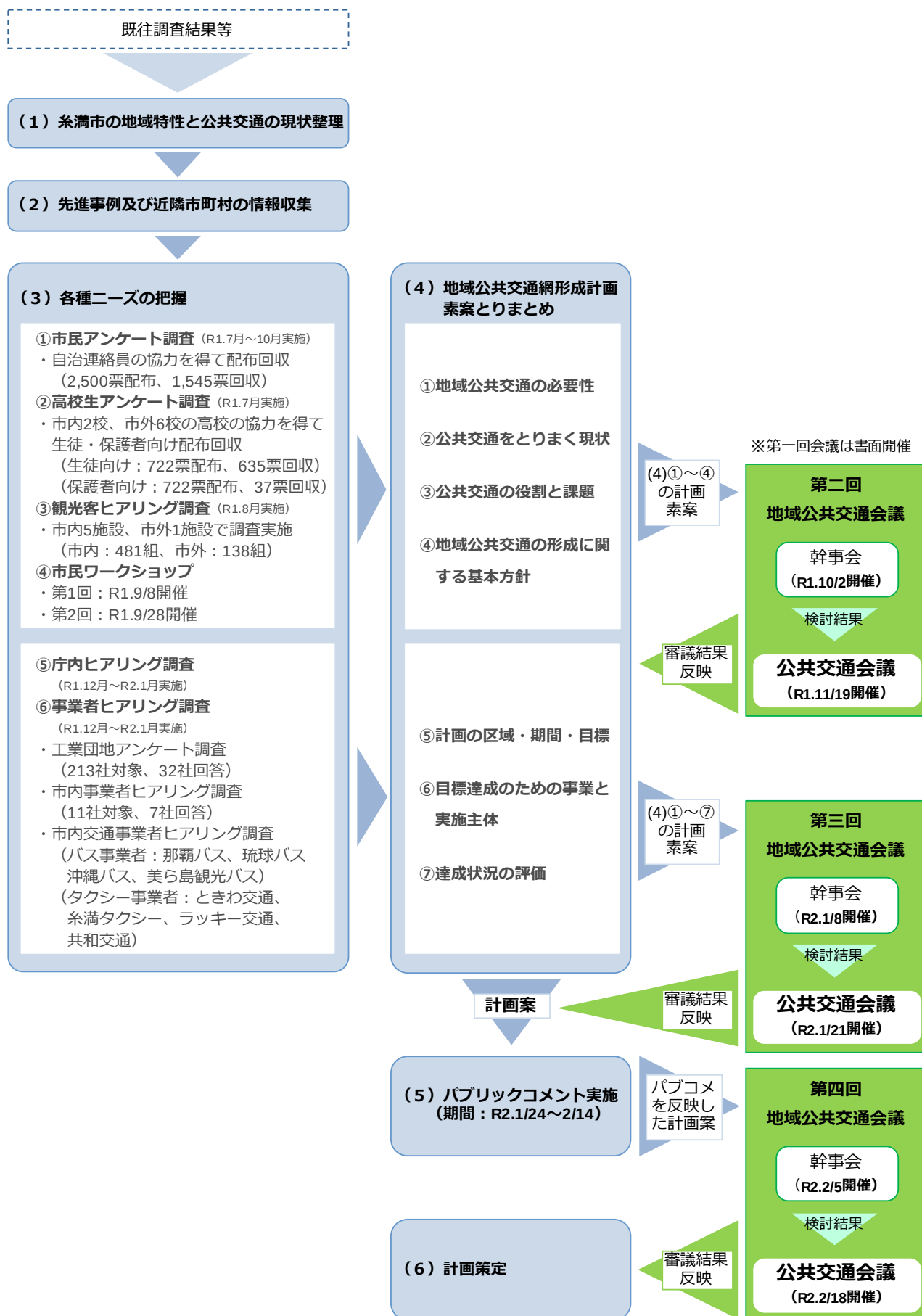
糸満市では、「地域公共交通網形成計画」を上位計画である糸満市マスタープラン（H30年８月）の将来像である「つながりが生み出す新しいまちのカタチ～ネットワークによる都市機能の再編に向けて～」を実現するために、地域にとって望ましい公共交通の姿を明らかにするマスタープランとして位置づけます。



▲糸満市の上位計画における網形成計画の位置付け

(5) 本計画策定の経緯

本計画は、下記の経緯で策定しました。



（1）地域特性

糸満市は 35 の字に区分されており、下記に示す糸満・西崎・兼城・高嶺・三和の 5 つの地区に大別されています。

糸満地区	糸満、西川町、潮崎町
西崎地区	西崎町
兼城地区	照屋、兼城、潮平、阿波根、座波、賀数、北波平、武富
高嶺地区	豊原、与座、大里、国吉、真栄里
三和地区	真壁、宇江城、真栄平、新垣、伊敷、名城、小波蔵、糸洲、南波平、喜屋武、束里、福地、山城、伊原、米須、大度、摩文仁



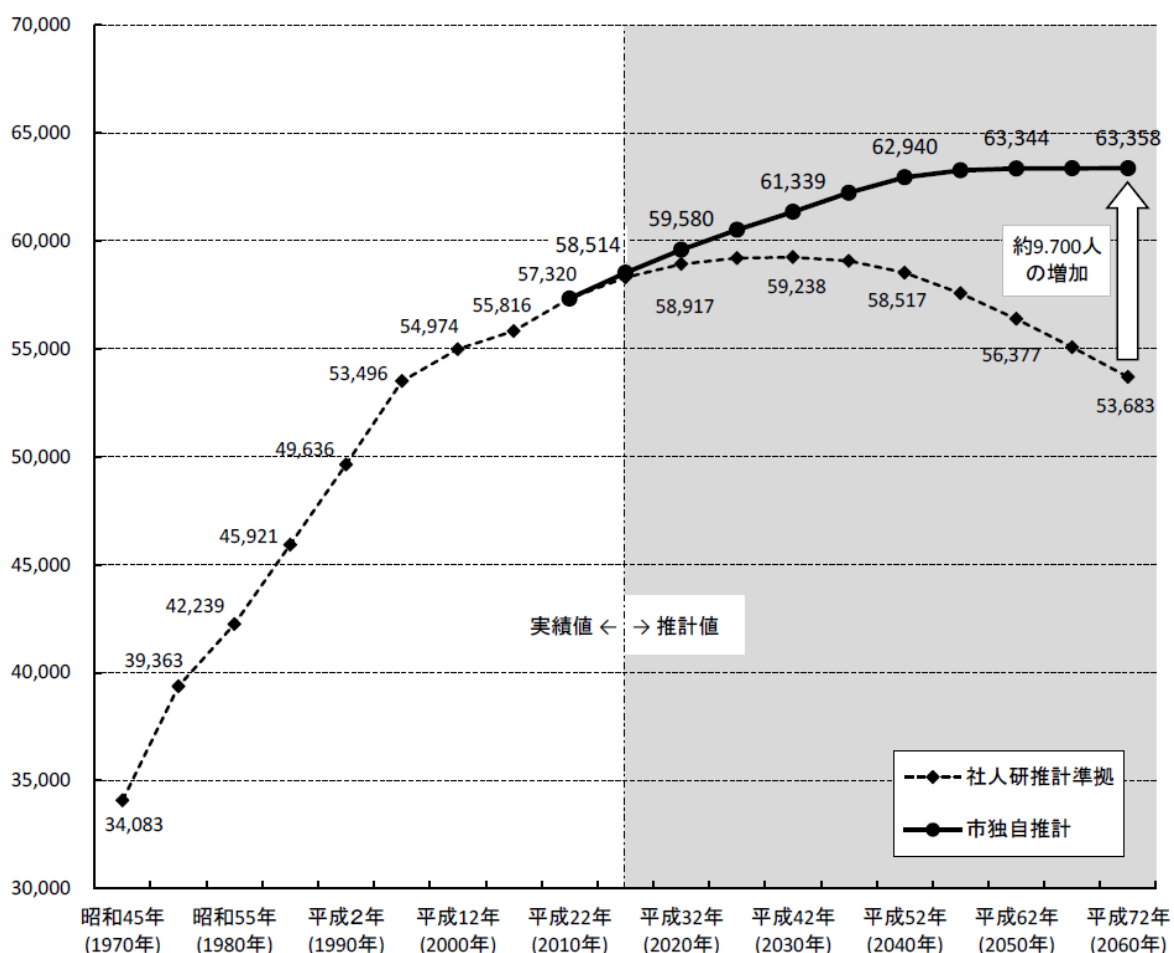
②人口及び高齢化率

糸満市全体の人口は 62,099 人（令和元年 9 月時点）であり、うち 65 歳以上の高齢者は、20.6%となっています。

		男性		女性		合計	
人 口	総人口	31,437	-	30,662	-	62,099	-
	年少人口□(0～14歳)	5,729	9.2%	5,539	8.9%	11,268	18.1%
	生産年齢人口□(15～64歳)	19,681	31.7%	18,334	29.5%	38,015	61.2%
	老人人口□(65歳以上)	6,027	9.7%	6,789	10.9%	12,816	20.6%
	前期高齢者□(65～74歳)	3,619	5.8%	3,343	5.4%	6,962	11.2%
	後期高齢者□(75歳以上)	2,408	3.9%	3,446	5.5%	5,854	9.4%

③将来の人口総数

「糸満市人口ビジョン（平成 28 年 3 月）」の調査によると、社人研の推計では、市の人口は 2030 年の 59,238 人をピークに減少する傾向となっています。ただし、当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、計画の目標人口である 63,000 人を達成・維持し、社人研推計と比較して、2060 年時点で約 9,700 人の増加が見込まれます。

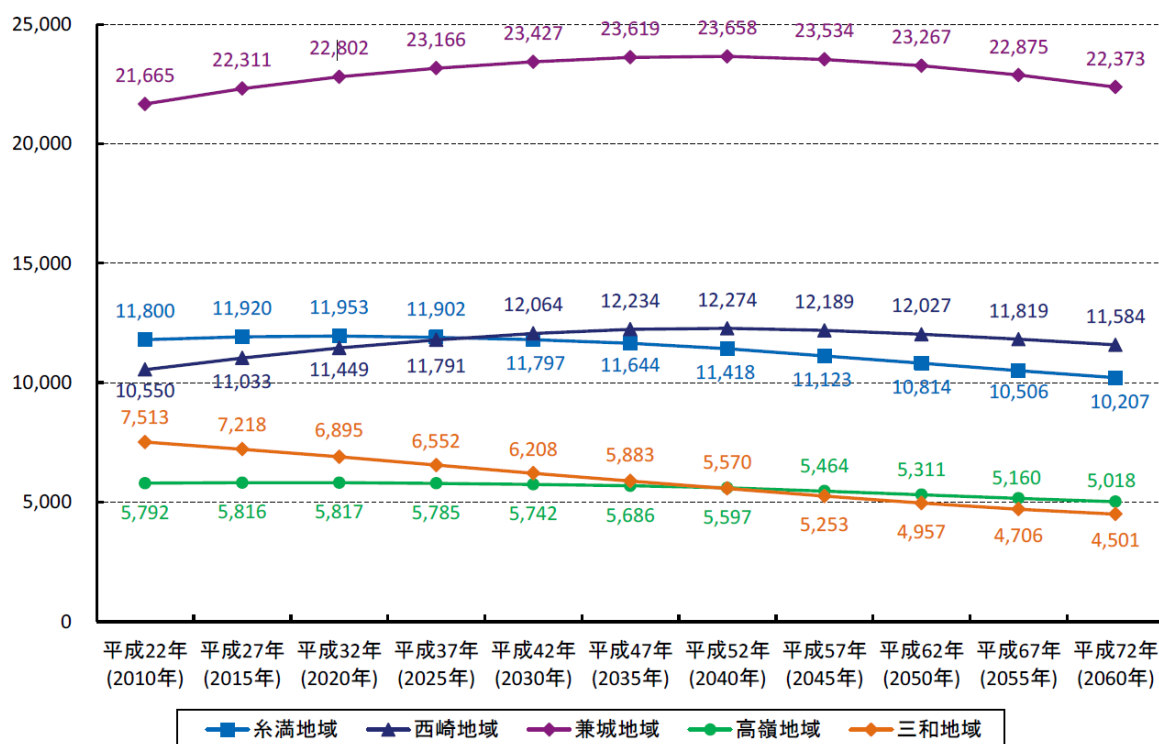


▲糸満市人口ビジョンに示されている人口推計

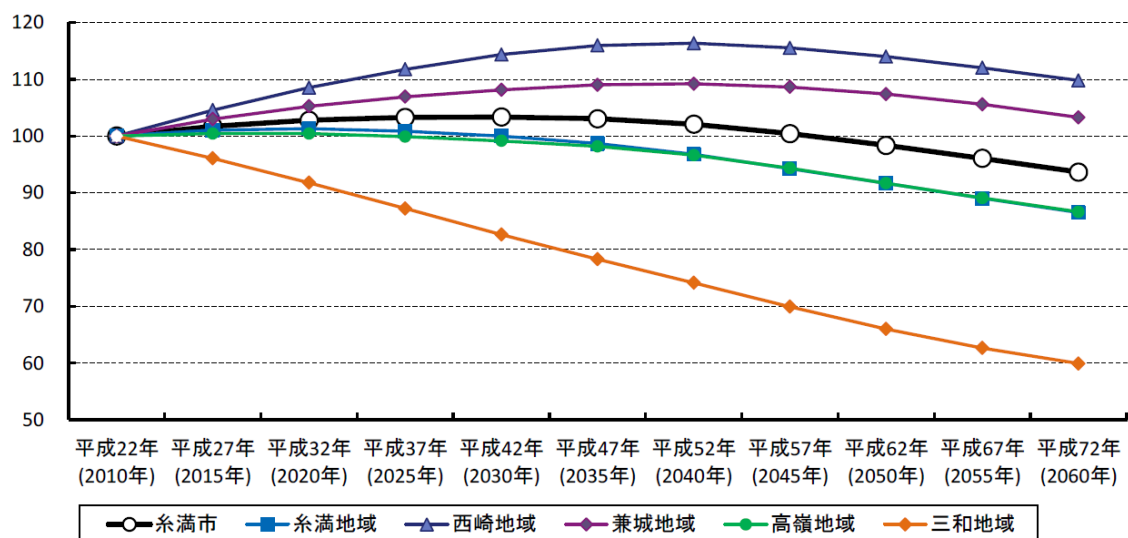
④地域別の将来人口

また、「糸満市人口ビジョン（平成 28 年 3 月）」の調査によると、「兼城地域」や「西崎地域」では平成 52(2040)年ごろまで増加すると見込まれますが、「三和地域」では既に減少傾向が続いており、「糸満地域」や「高嶺地域」も平成 32(2020)年以降は減少に転じると見込まれます。平成 22(2010)年を 100 とした場合の指数をみると、とりわけ「三和地域」の減少が著しい結果となっています。

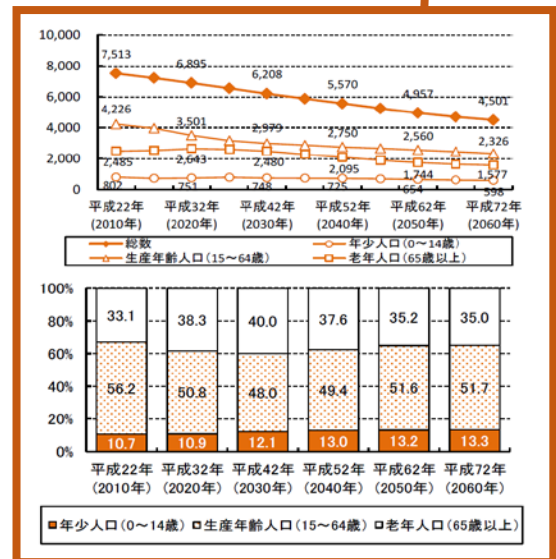
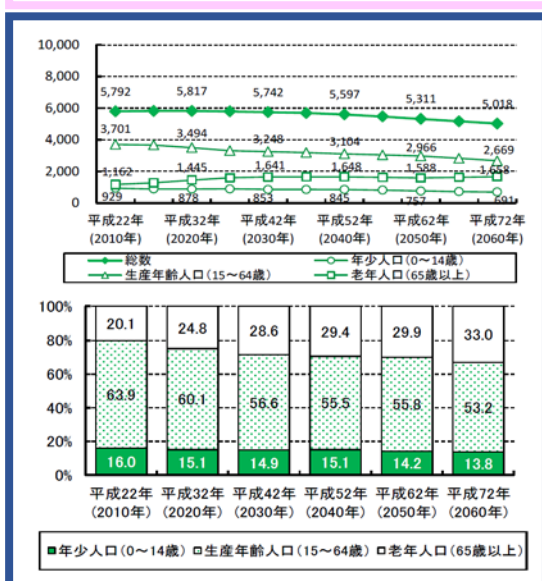
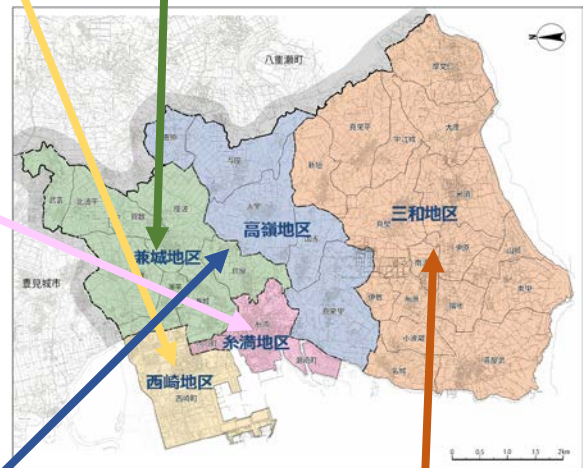
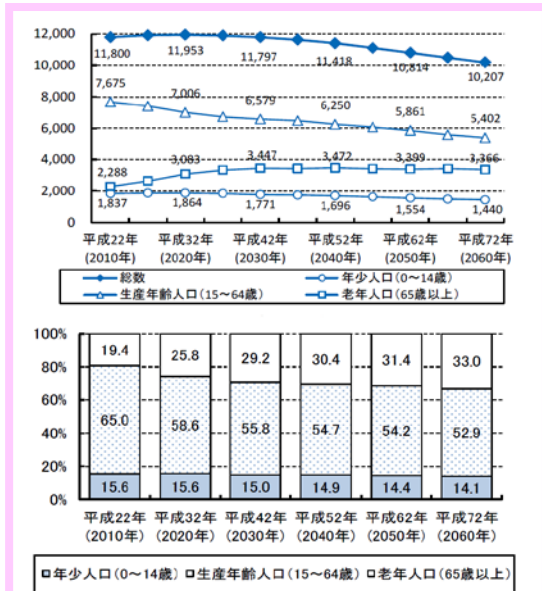
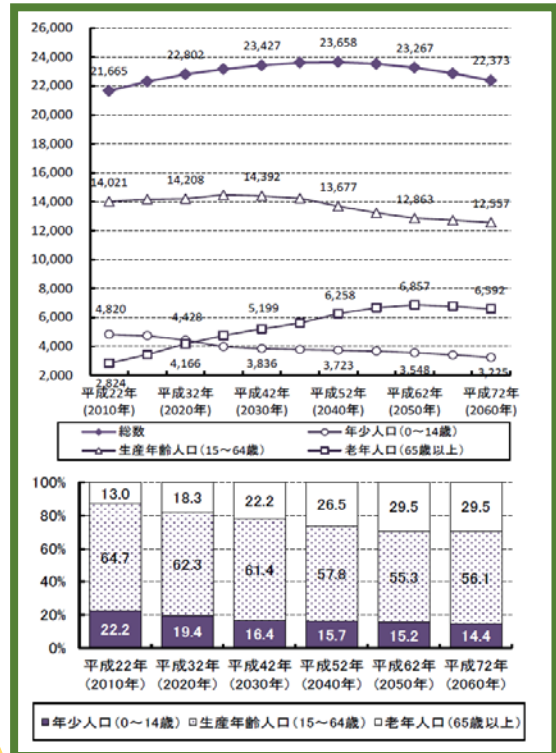
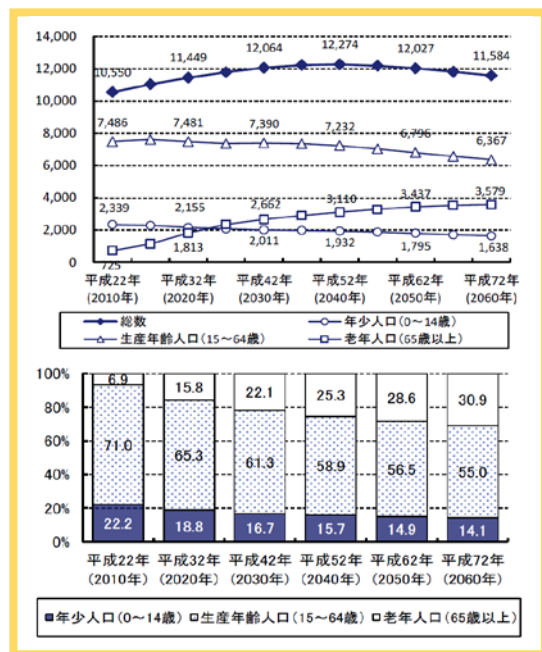
また、年齢 3 区分別の推計人口をみると、「西崎地域」や「兼城地域」での著しい少子化・高齢化が推測されます。また、先の人口の減少段階でみると、「三和地域」では平成 32(2020)年ごろ、「糸満地域」や「高嶺地域」では平成 42(2030)年ごろから「第 2 段階：老年人口の維持・微減」に入ると推測されます。



▲地域別人口推計（2010 年を 100 とした場合の指数）※糸満市人口ビジョン調査より



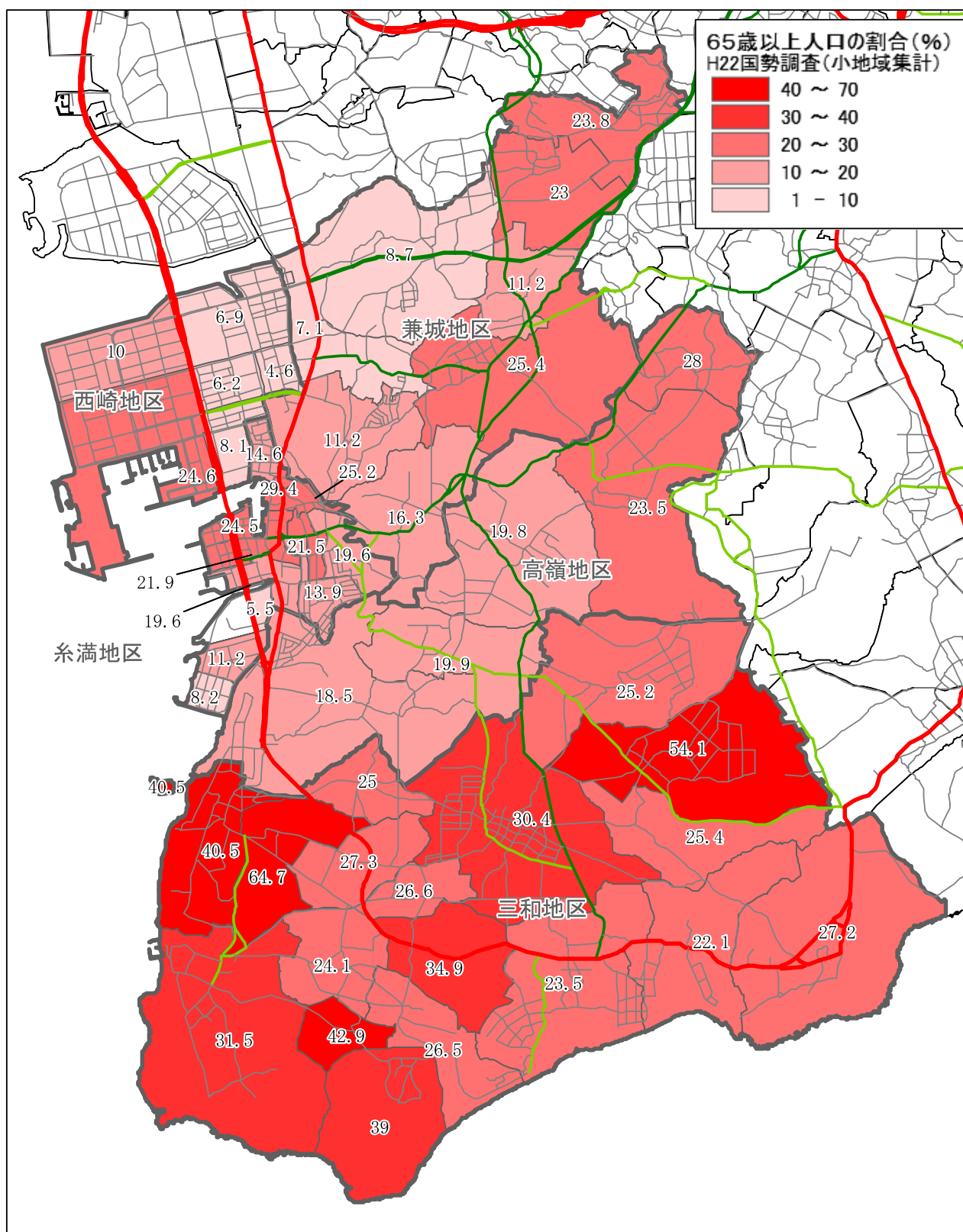
▲地域別人口推計（2010 年を 100 とした場合の指数）※糸満市人口ビジョン調査より



▲地域別人口推計 (2010 年を 100 とした場合の指数) ※糸満市人口ビジョン調査より

⑤小地域別高齢化率

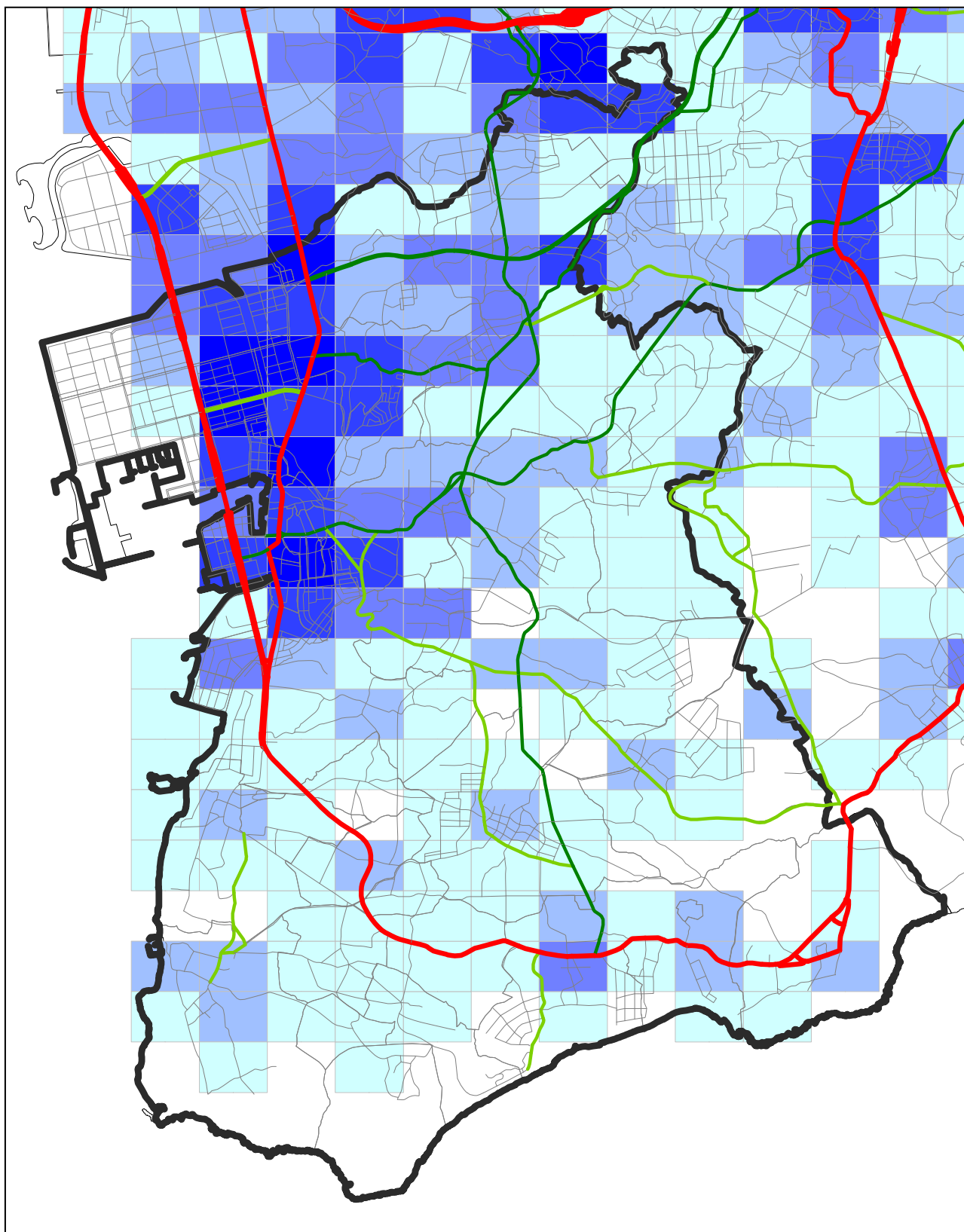
H22 国勢調査による小地域別高齢化率では、30%を超える地域がすべて三和地区に集中していることがわかります。



▲糸満市小地域別高齢化率※H22 国勢調査より

⑥夜間人口分布

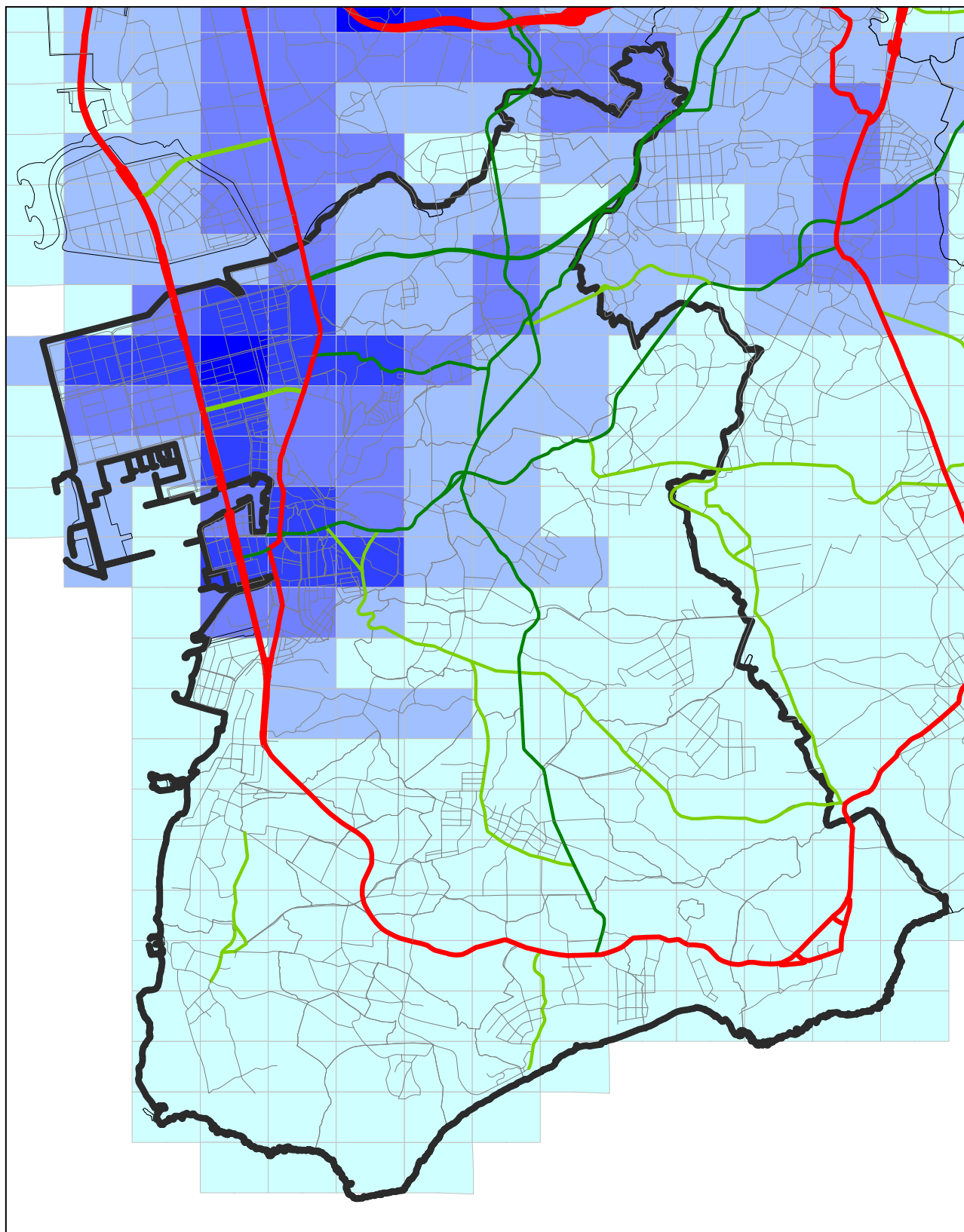
夜間人口（定住人口）は糸満地区を中心に、国道 331 号（旧道）沿線で密度が高い傾向となっています。



▲夜間人口分布※H22 国勢調査より

⑦推計昼間人口分布

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。



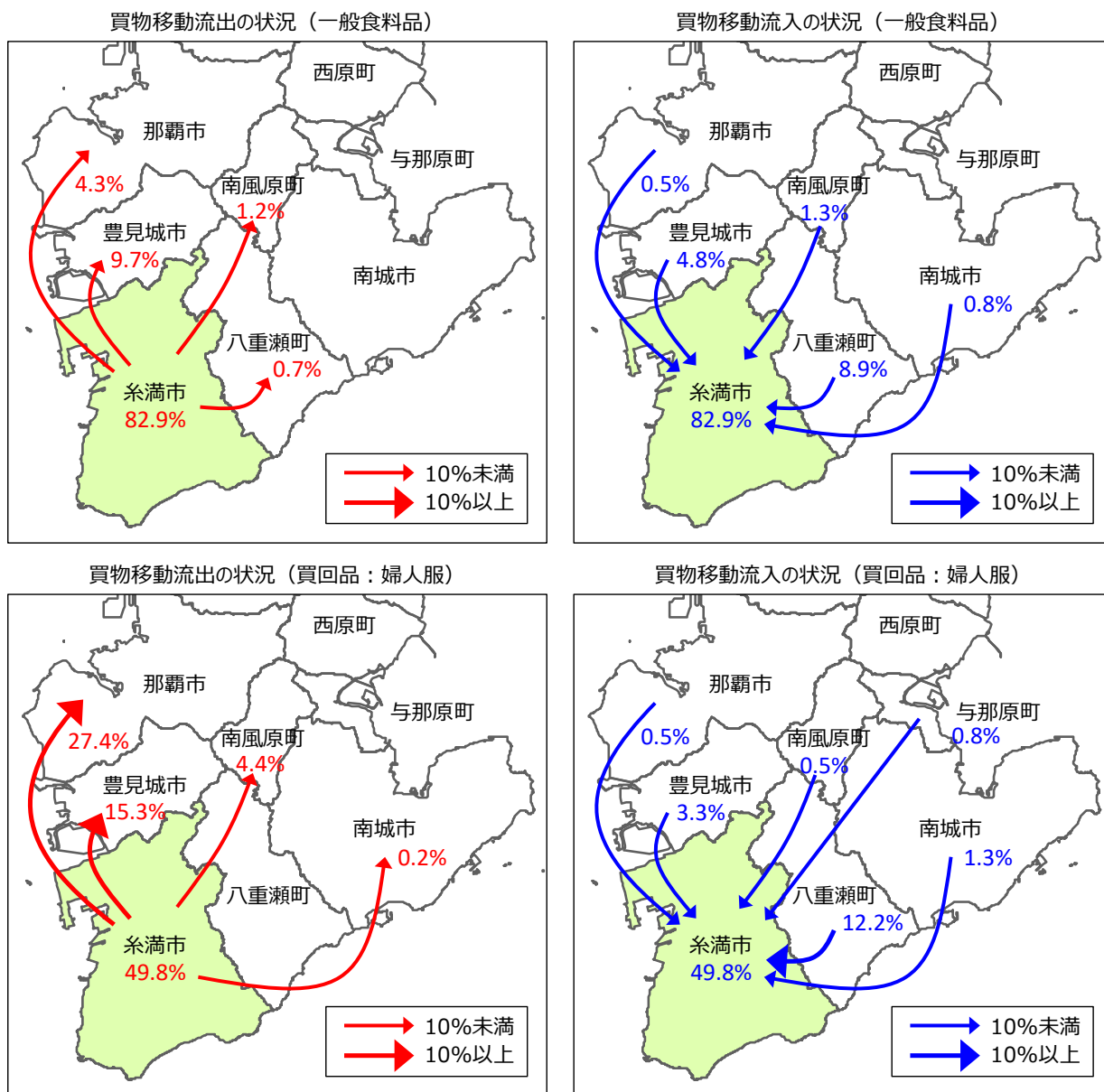
▲推計昼間人口分布※株式会社日本統計センター（平成 22 年国勢調査、勤務地、通学地）

(2) 市民の移動動向

①生活移動の概要（H22 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82.9%と高い一方、買回品（婦人服）の地元購買率は49.8%と低く、那覇市へ27.4%、豊見城市へ15.3%の流出がみられます。（下図参照）

また、買物時の移動手段としては、「自家用車」が88.6%と最も利用されており、「バス・タクシー」の利用は1.6%です。（下表参照）



▲買物移動における流出・流入状況

※出典：平成22年度 沖縄県買物動向調査報告書（平成23年3月）

		徒歩	バス・タクシー	自家用車	自転車・バイク	モノレール	その他	合計
人数	糸満市	25	6	325	9	0	2	367
構成比	糸満市	6.8%	1.6%	88.6%	2.5%	0.0%	0.5%	100.0%
	県平均	12.1%	3.4%	81.2%	2.4%	0.2%	0.7%	100.0%

▲買い物時の移動手段割合

出典：平成22年度 沖縄県買物動向調査報告書（平成23年3月）

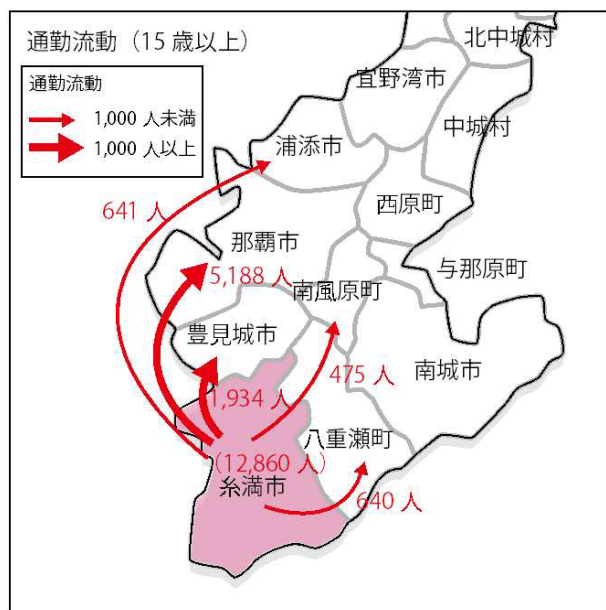
②通勤通学流動の概要（H22 国勢調査）

通勤の状況は、糸満市内への就業が12,860人（52.9%）と最も多く、次いで那覇市が5,188人（21.4%）、豊見城市が1,934人（8.0%）と続いています。

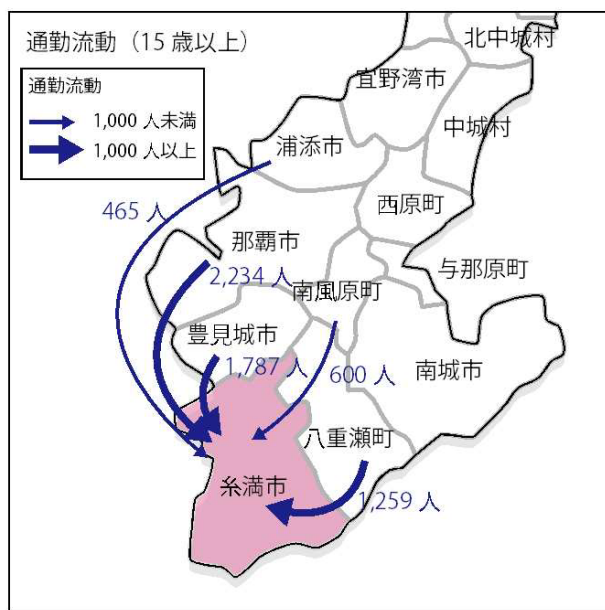
通学の状況は、糸満市内の通学が1,579人（43.9%）と最も多く、次いで那覇市が634人（17.6%）、八重瀬町が302人（8.4%）と続いています。

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300人（2.5%）、他市町村への通勤・通学者のうち1,040人（8.2%）でした。

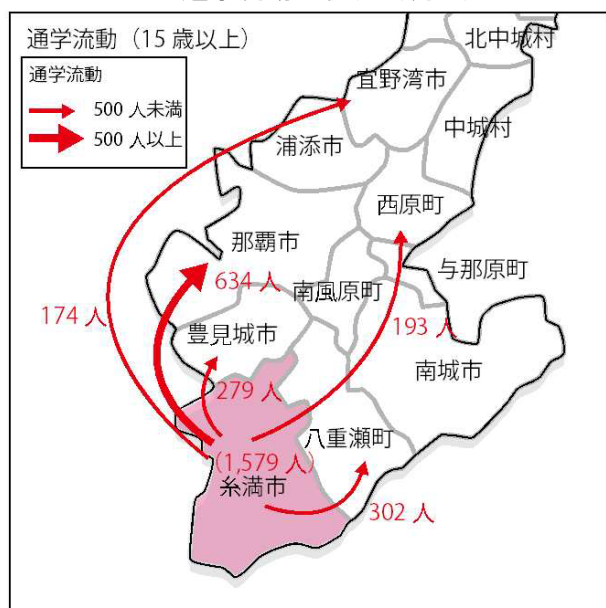
通勤流動の状況（流出）



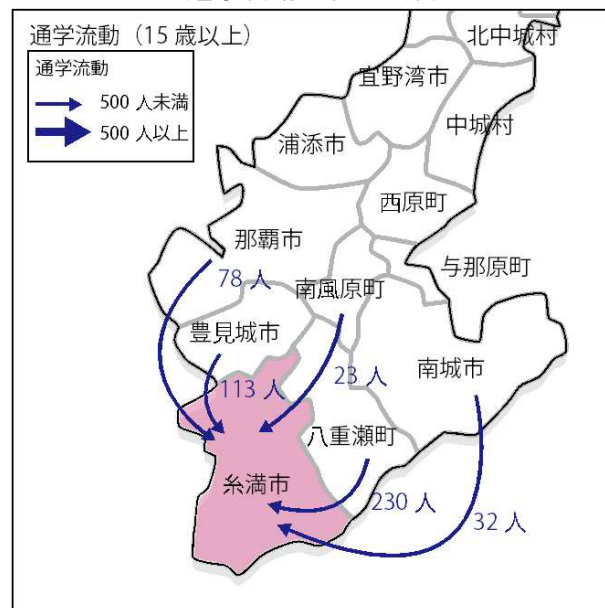
通勤流動の状況（流入）



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※平成22年国勢調査

	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
徒歩だけ	1,875	85	15.6%	0.7%
鉄道・電車	1	107	0.0%	0.8%
乗合バス	300	1,040	2.5%	8.2%
勤め先・学校のバス	85	107	0.7%	0.8%
自家用車	8,165	9,697	67.9%	76.8%
ハイヤー・タクシー	65	47	0.5%	0.4%
オートバイ	685	1,465	5.7%	11.6%
自転車	609	239	5.1%	1.9%
その他	288	252	2.4%	2.0%
不詳	273	293	2.3%	2.3%
全 体	12,031	12,626	100.0%	100.0%

▲通勤・通学時の移動手段割合（流出のみ） ※平成 22 年国勢調査

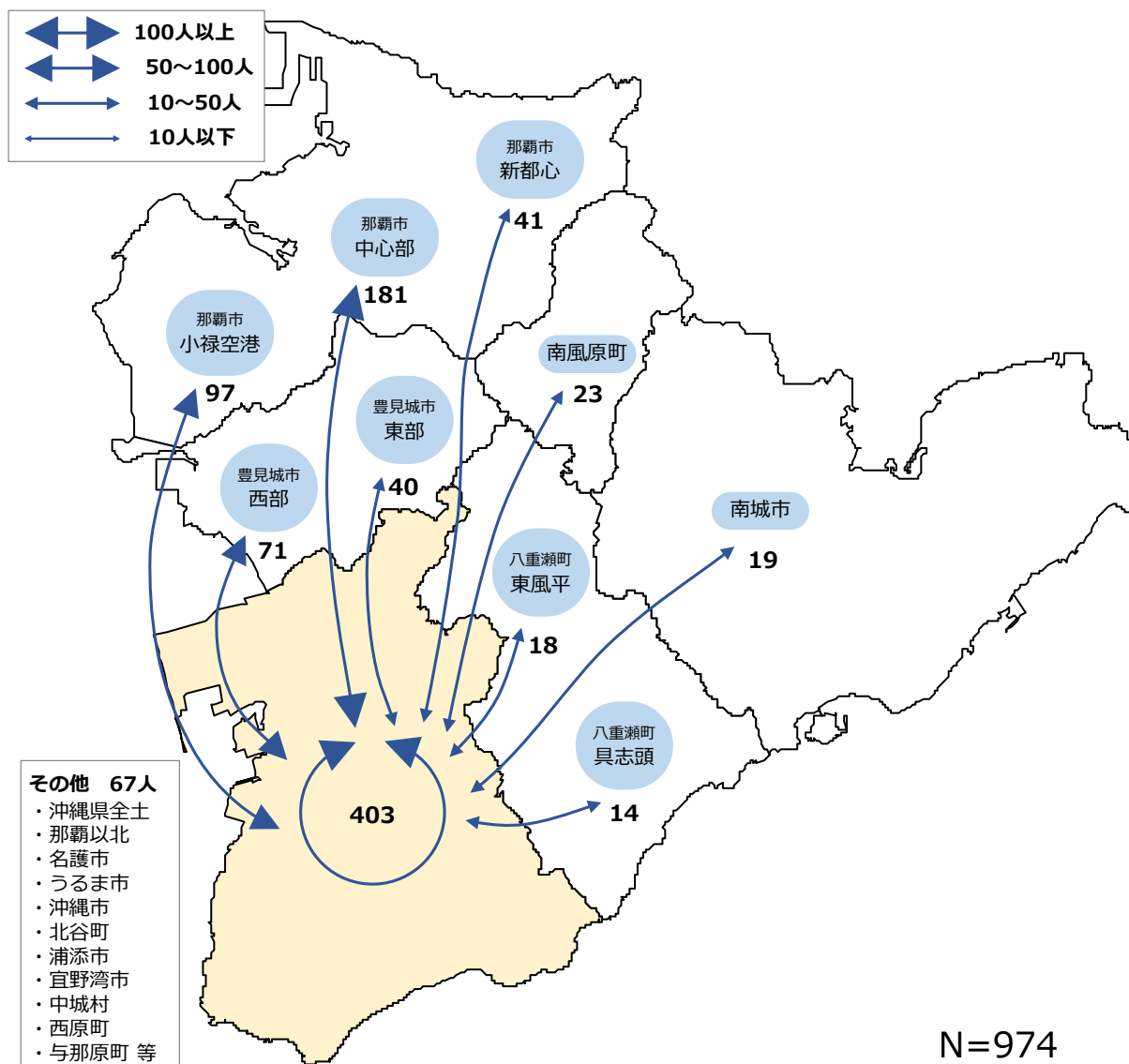
③市外行先別流動（H30 公共交通に係る市民アンケート調査）

平成 30 年度に実施した市民アンケート結果から市民の動向を行先別で整理しました。

（参考）全世帯 23,079 部配布、回収数 1,400 部、回収率約 6%

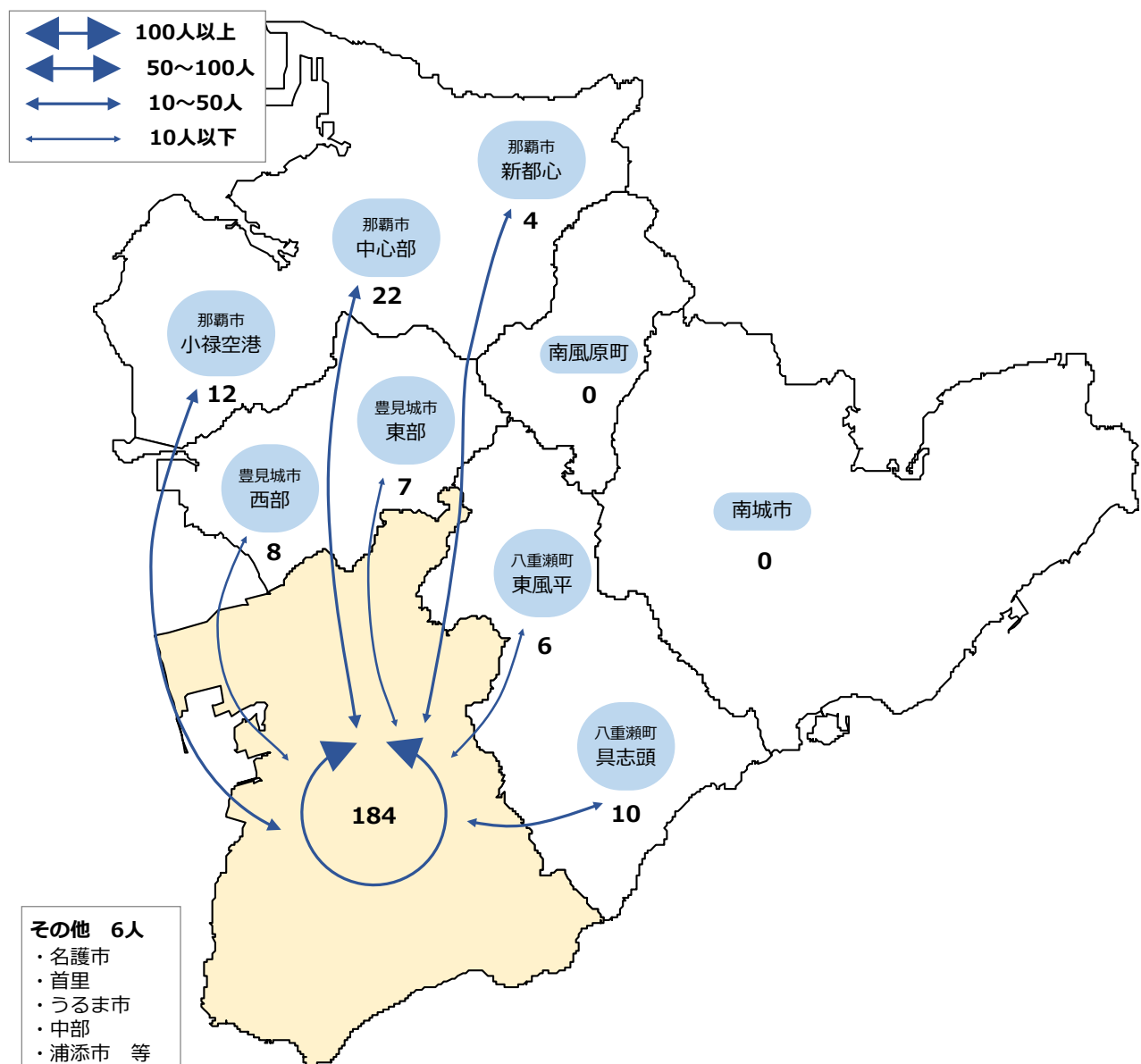
【通勤流動】 複数選択可

方面	糸満地区	兼城地区	西崎地区	高嶺地区	三和地区	合計
糸満市内	100	151	66	39	47	403
那覇市中心部	47	71	31	12	20	181
新都心方面	8	18	6	3	6	41
小禄・空港方面	28	38	17	9	5	97
豊見城市西部	16	33	10	5	7	71
豊見城市東部	10	18	7	2	3	40
八重瀬町東風平	2	10	4	0	2	18
八重瀬町具志頭	4	6	2	1	1	14
南風原町	7	10	4	2	0	23
南城市	6	9	4	0	0	19
その他	10	30	13	6	8	67



【通学流動】 複数選択可

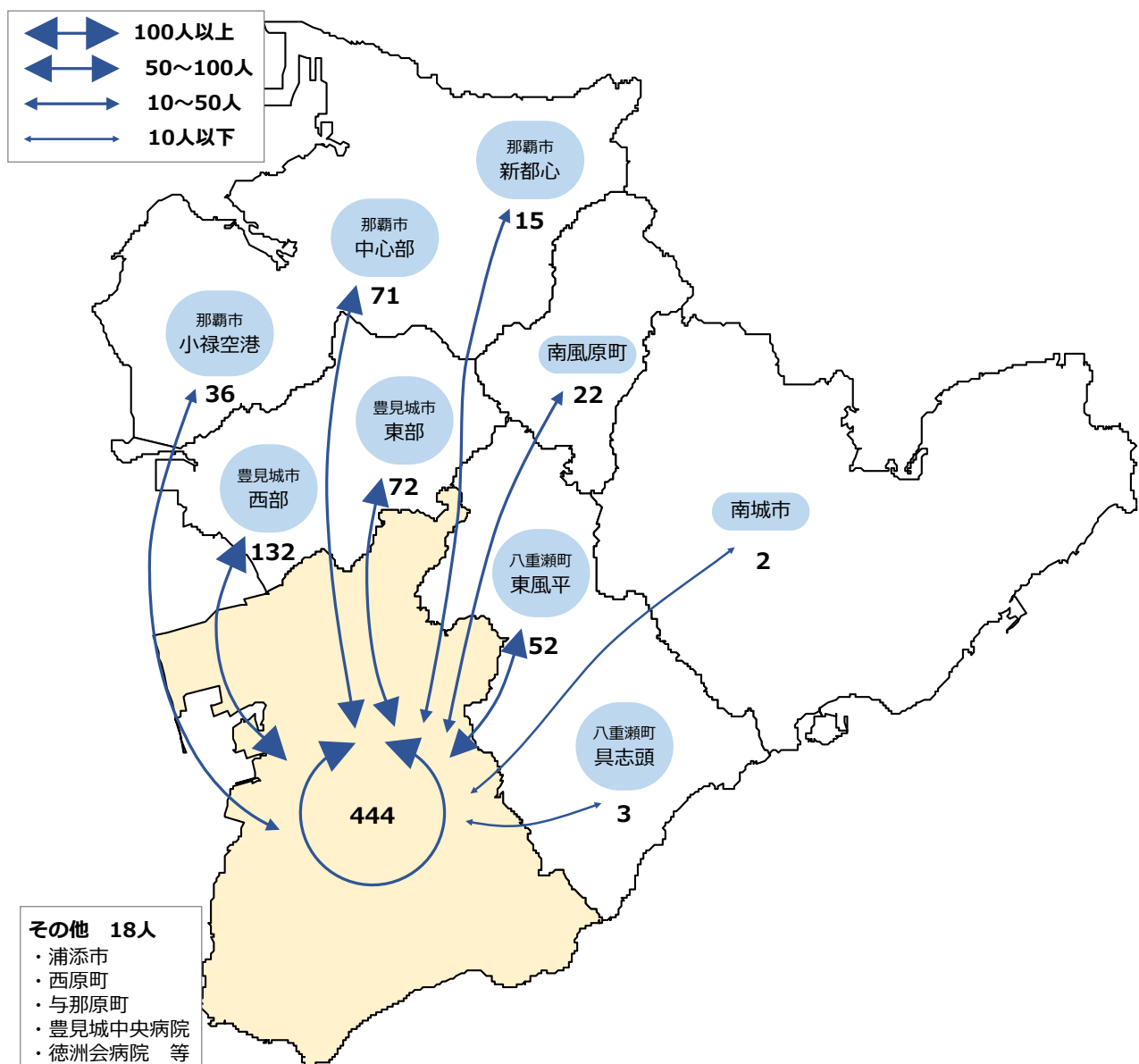
方面	糸満地区	兼城地区	西崎地区	高嶺地区	三和地区	合計
糸満市内	42	71	31	21	19	184
那覇市中心部	4	8	3	2	5	22
新都心方面	1	1	2	0	0	4
小禄・空港方面	0	5	6	1	0	12
豊見城市西部	1	5	2	0	0	8
豊見城市東部	1	3	1	0	2	7
八重瀬町東風平	1	3	1	1	0	6
八重瀬町具志頭	3	5	0	2	0	10
南風原町	0	0	0	0	0	0
南城市	0	0	0	0	0	0
その他	1	3	1	0	1	6



N=259

【通院流動】 複数選択可

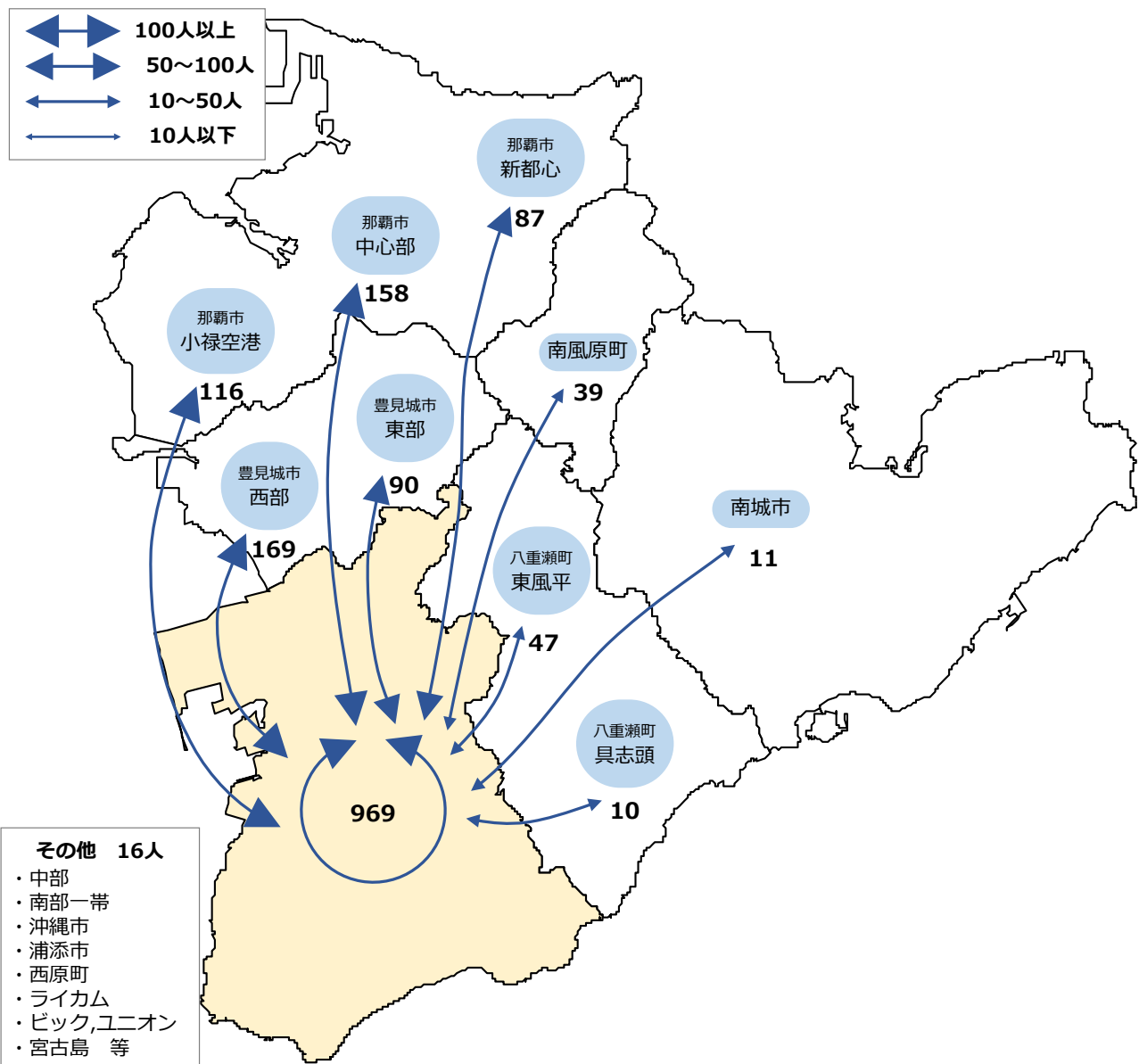
方面	糸満地区	兼城地区	西崎地区	高嶺地区	三和地区	合計
糸満市内	99	161	78	46	60	444
那覇市中心部	14	33	11	4	9	71
新都心方面	3	7	2	0	3	15
小禄・空港方面	10	14	7	2	3	36
豊見城市西部	22	55	26	11	18	132
豊見城市東部	11	26	16	6	13	72
八重瀬町東風平	11	17	10	6	8	52
八重瀬町具志頭	2	1	0	0	0	3
南風原町	3	6	3	5	5	22
南城市	1	0	1	0	0	2
その他	5	8	1	2	2	18



N=867

【買物流動】 複数選択可

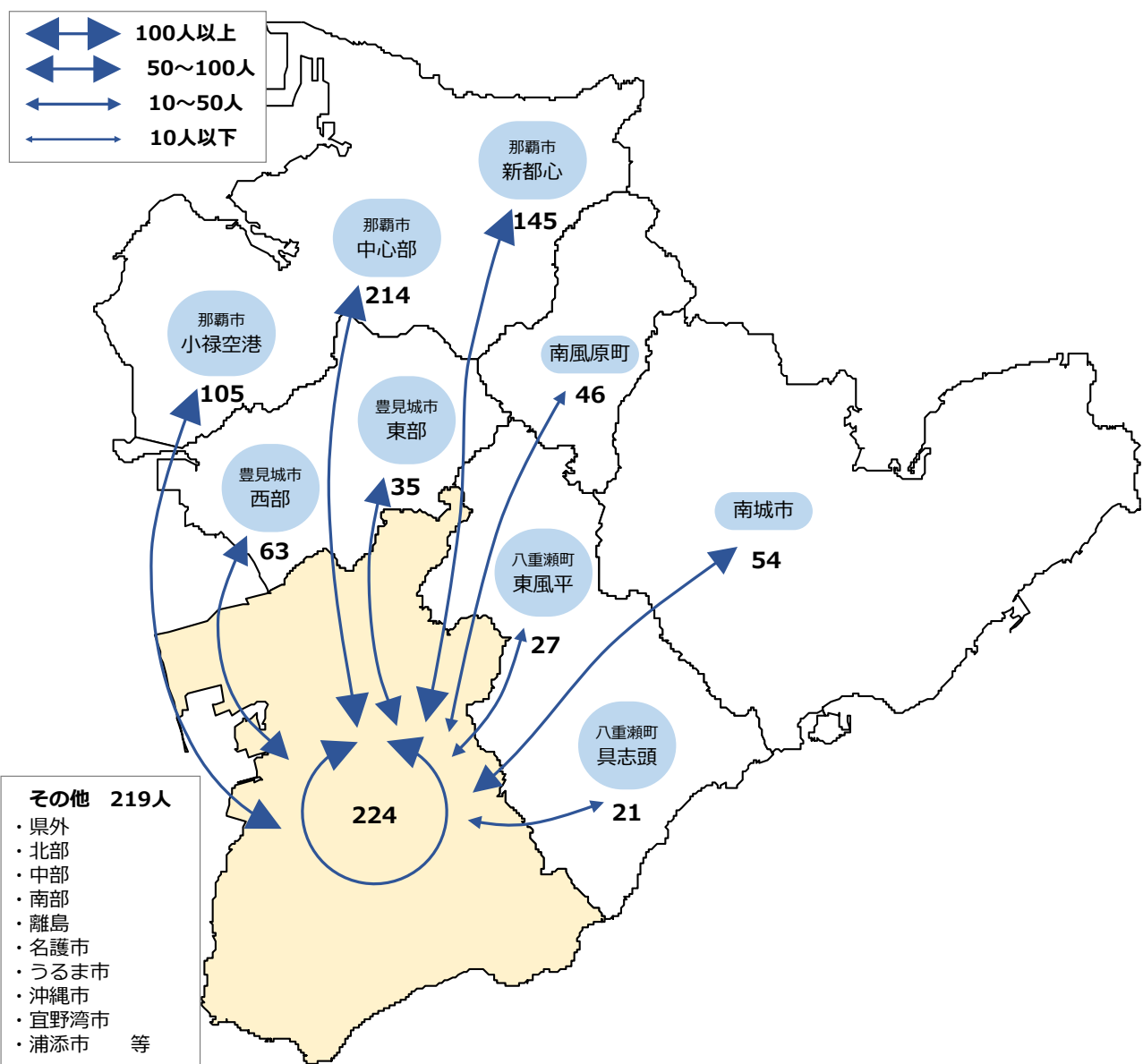
方面	糸満地区	兼城地区	西崎地区	高嶺地区	三和地区	合計
糸満市内	216	364	158	109	122	969
那覇市中心部	37	69	21	12	19	158
新都心方面	24	34	11	10	8	87
小禄・空港方面	24	51	15	14	12	116
豊見城市西部	35	68	29	16	21	169
豊見城市東部	23	37	13	8	9	90
八重瀬町東風平	7	17	7	7	9	47
八重瀬町具志頭	3	3	3	1	0	10
南風原町	8	18	6	2	5	39
南城市	1	5	4	1	0	11
その他	1	7	4	1	3	16



N=1,712

【レジャーと観光流動】 複数選択可

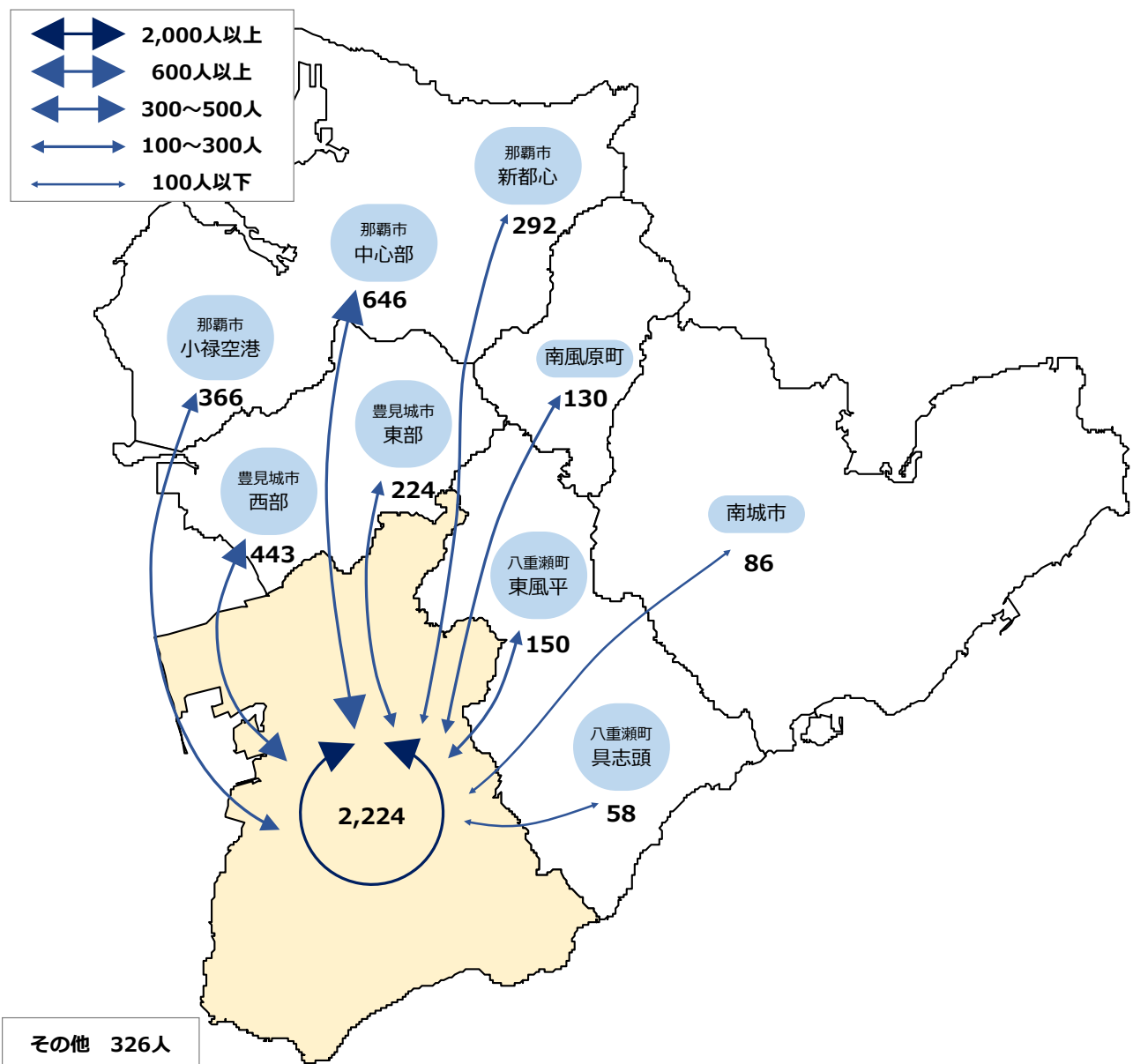
方面	糸満地区	兼城地区	西崎地区	高嶺地区	三和地区	合計
糸満市内	60	77	33	28	26	224
那覇市中心部	51	90	29	20	24	214
新都心方面	34	55	25	19	12	145
小禄・空港方面	26	44	13	11	11	105
豊見城市西部	15	24	11	7	6	63
豊見城市東部	7	18	5	3	2	35
八重瀬町東風平	7	12	3	4	1	27
八重瀬町具志頭	6	7	3	4	1	21
南風原町	8	20	9	5	4	46
南城市	13	25	8	3	5	54
その他	56	81	33	23	26	219



N=1,153

【すべての流動まとめ】 複数選択可

方面	通勤	通学	通院	買物	レジャー	合計
糸満市内	403	184	444	969	224	2,224
那覇市中心部	181	22	71	158	214	646
新都心方面	41	4	15	87	145	292
小禄・空港方面	97	12	36	116	105	366
豊見城市西部	71	8	132	169	63	443
豊見城市東部	40	7	72	90	35	244
八重瀬町東風平	18	6	52	47	27	150
八重瀬町具志頭	14	10	3	10	21	58
南風原町	23	0	22	39	46	130
南城市	19	0	2	11	54	86
その他	67	6	18	16	219	326

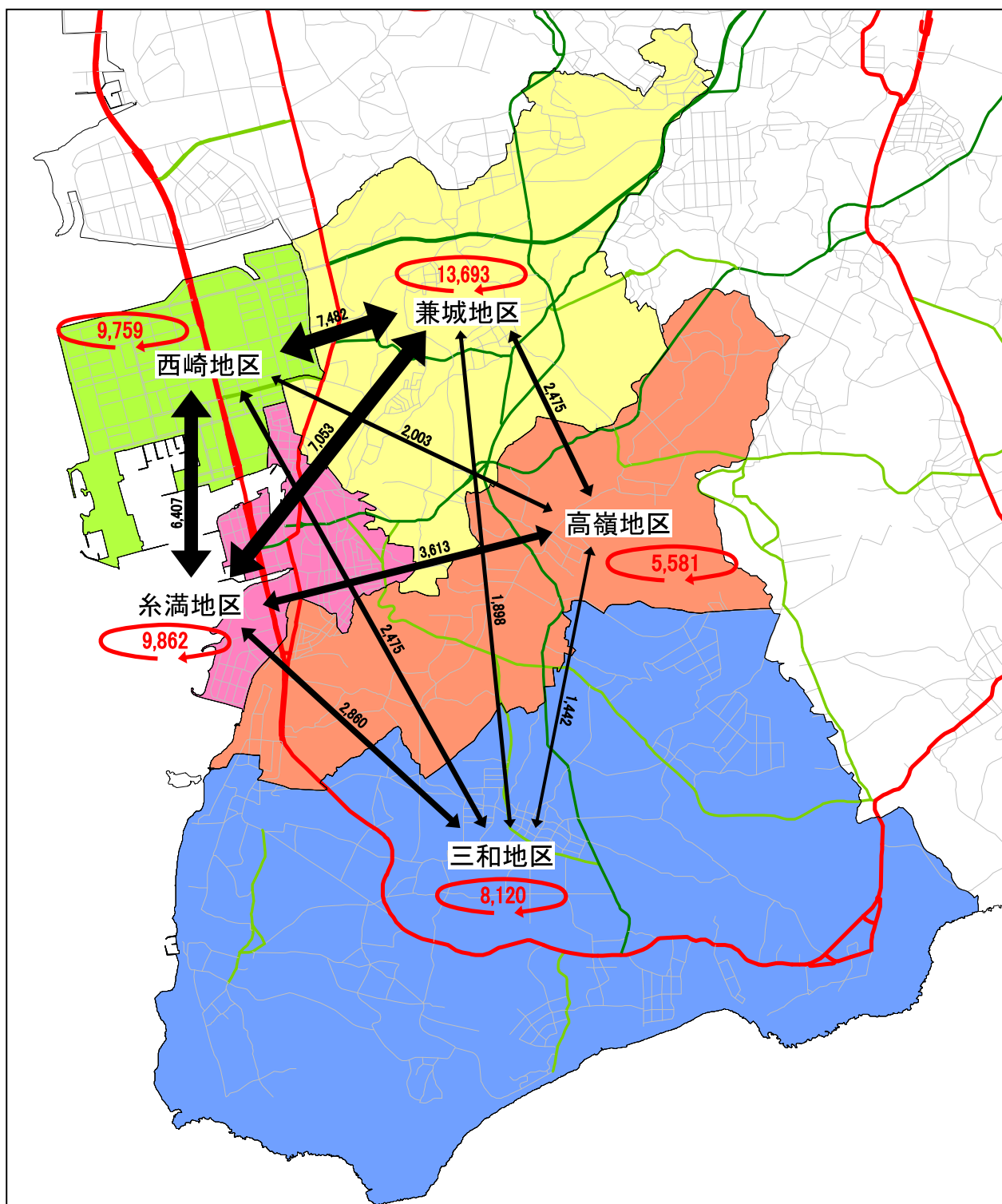


N=4,965

④市内地区間移動動向（H18 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査）

糸満市民の移動特性として「糸満地区」「兼城地区」「西崎地区」間を往来する移動が多くみられます。

また、全地区とも糸満市役所や糸満バスターミナルなどが立地する「糸満地区」との往来が最も多い傾向で、市民生活の中心地として位置づけられている事が伺えます。



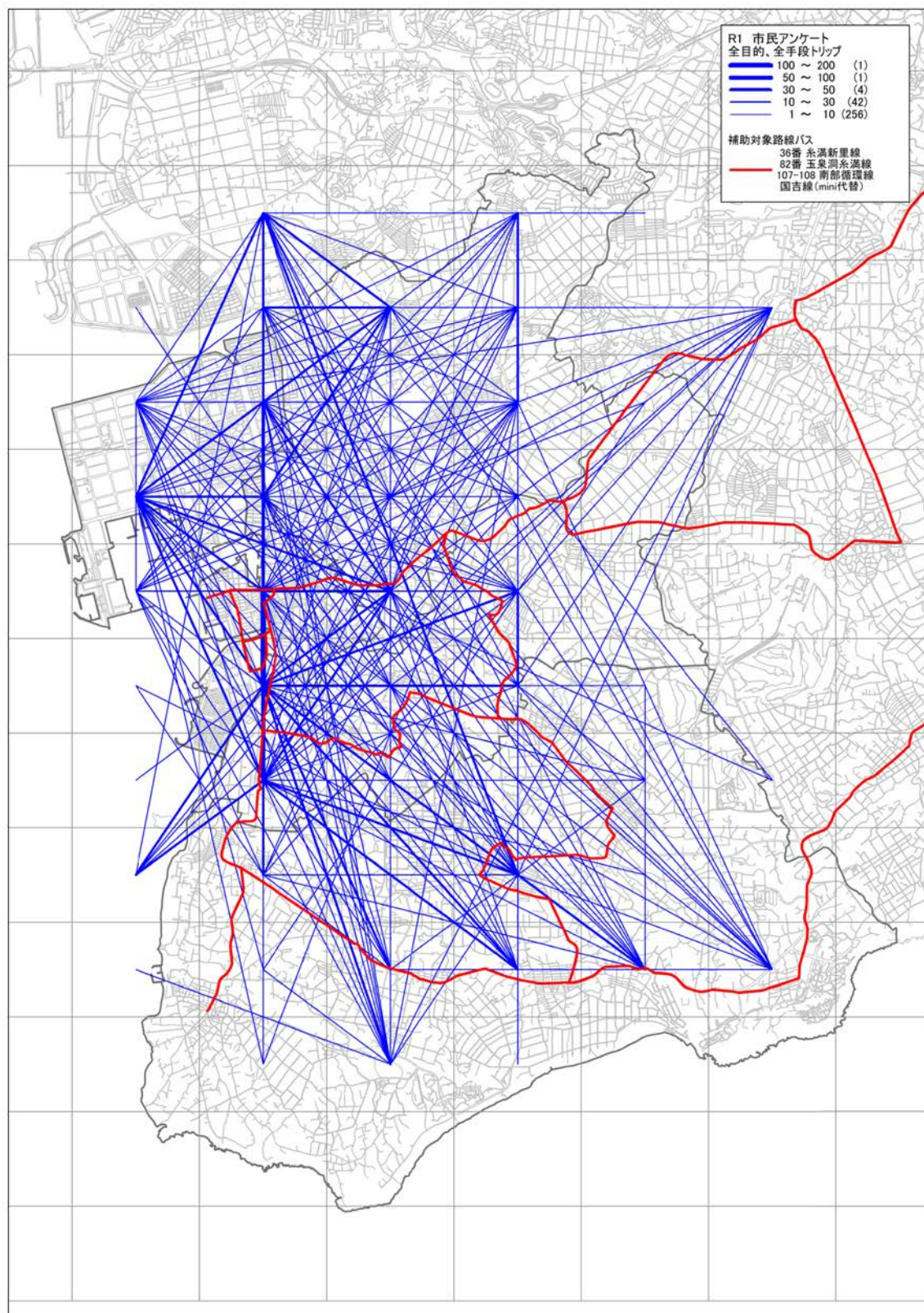
▲市民の域内移動状況（単位：トリップ／平日）

※H18 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（調査時期：H18 年 10 月、11 月平日 1 日）

⑤市内行先別流動（H31 公共交通に係る市民アンケート調査）

市民アンケートで、通勤・通学・通院・買い物・レジャーの目的で移動する施設を伺い、該当する施設と居住地との流動を分析しました。

全地区とも前述した H18PT 調査と同様、市の中心市街地への移動需要が多い傾向であるが、市内の各地区をまたぐ移動需要も多いことから、現在の路線バスルートと移動需要がマッチしていないことが伺えます。



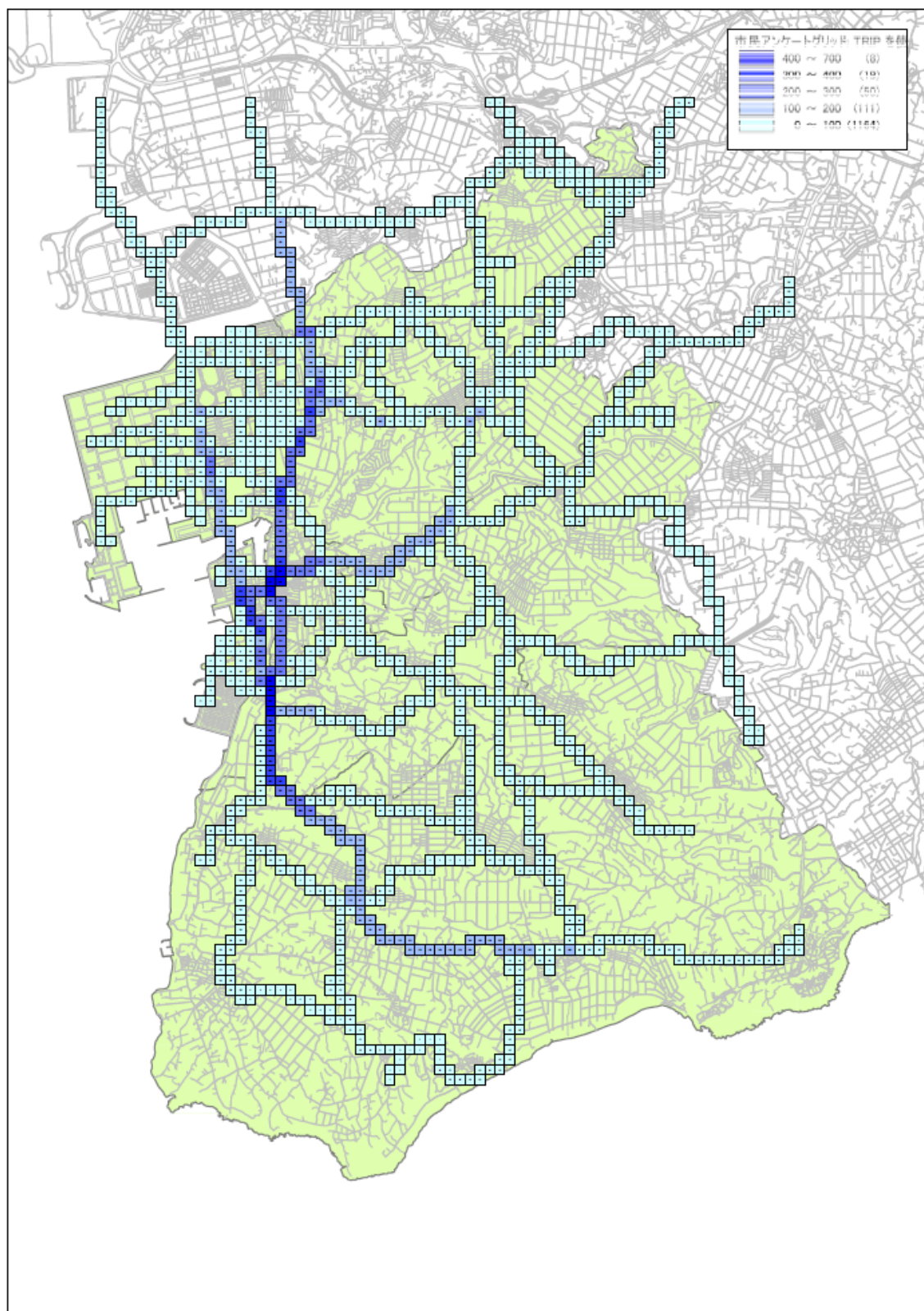
▲糸満市民の域内移動状況（1km メッシュ）

⑥市民の移動ルート推定（H31 公共交通に係る市民アンケート調査）

前述した H31 市民アンケートによる主な移動（全目的）を、起終点を元に移動ルートを特定し、100m メッシュで集計を行いました。

移動特定には最短時間経路を用いており、所要時間の算出においては道路種別毎に下記速度を設定のうえ試算しました。

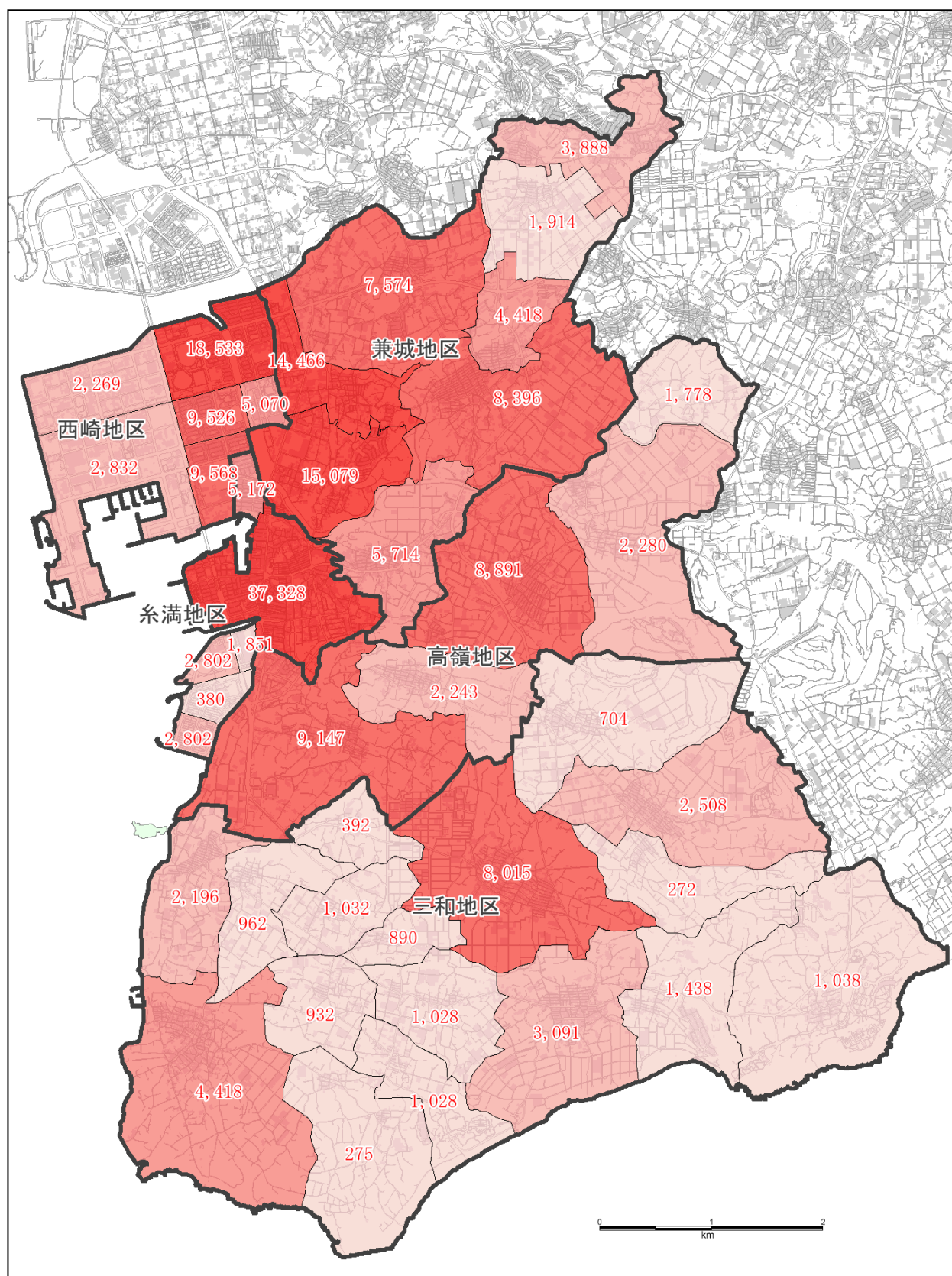
※国道・主要地方道：50km/h、一般県道：40km/h、その他市町村道等：30km/h



▲市民の移動ルート推定図

⑦小地域毎の交通量（H18 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査）

「字糸満」を発着する交通量が最も多く、三和地区では「字真壁」が最も多い傾向です。

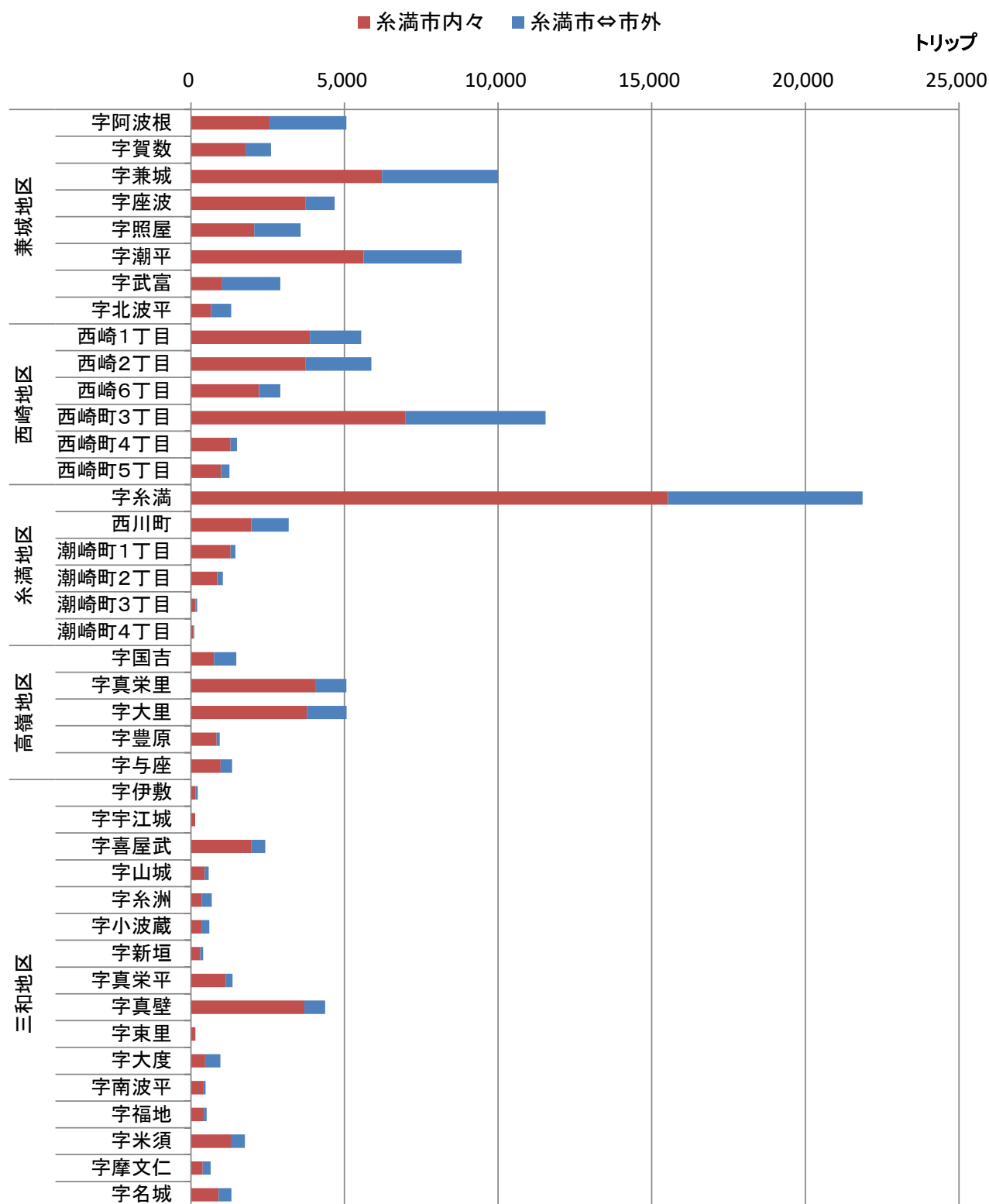


▲小地域毎の発生集中交通量（単位：トリップ／平日）

※H18 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（調査時期：H18 年 10 月、11 月平日 1 日）

⑧市内々・内外交通量の比率（H18 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査）

「兼城」「西崎」「糸満」地区では糸満市外との交通量比が高い傾向にあり、「三和」「高嶺」地区では比較的糸満市内で完結する交通量が多い傾向です。



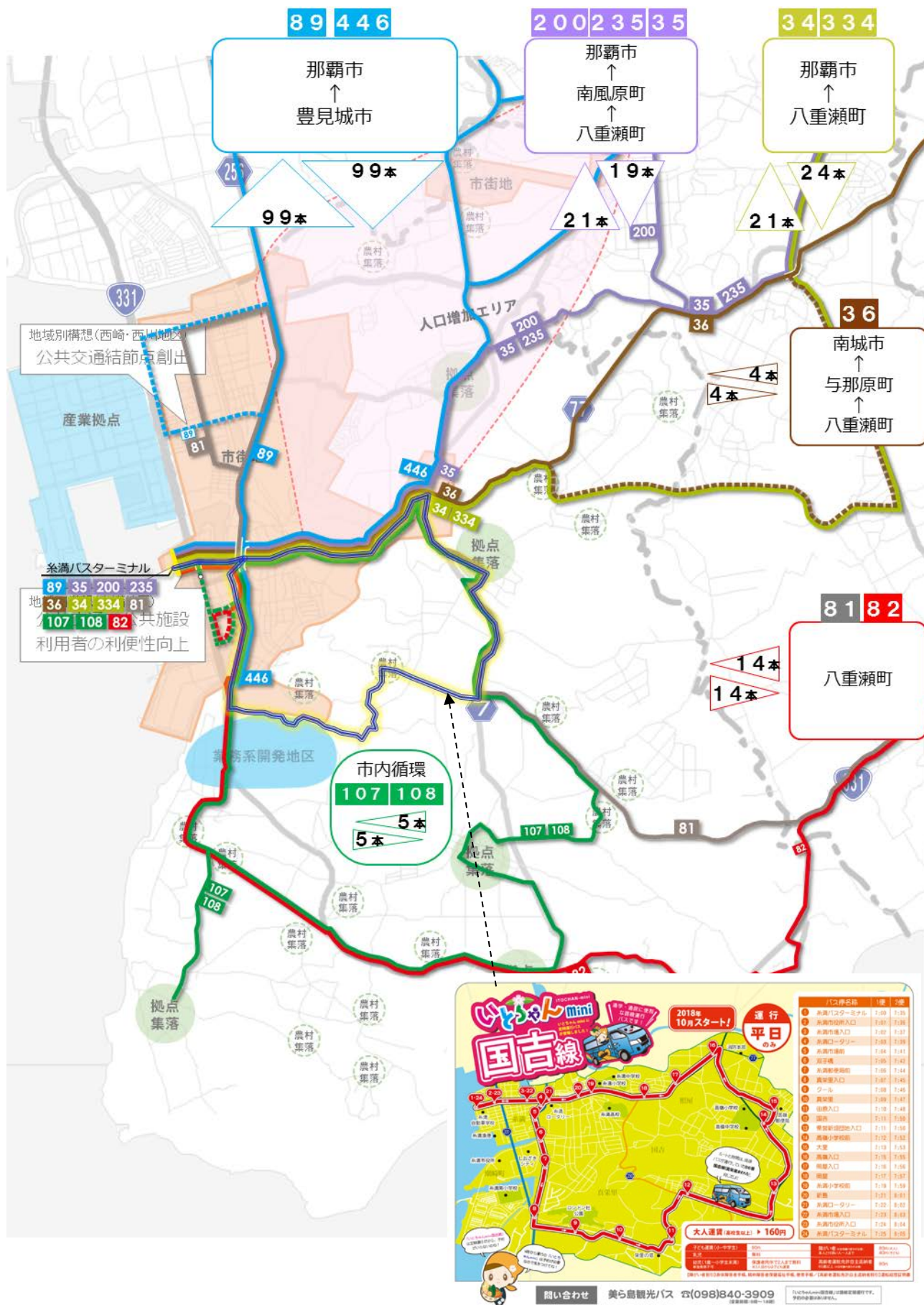
▲小地域毎の内々・内外交通量（単位：トリップ／平日）

※H18 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（調査時期：H18 年 10 月、11 月平日 1 日）

(3) 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 (H30 公共交通利用実態調査)

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・軍機橋・旭橋・壺川・開南 ※一部に西崎・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・白川小学校前・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	国立劇場おきなわ (結の街)
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	糸満バスターミナル
108	南部循環線 (喜屋武廻り)		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	親慶原出張所
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

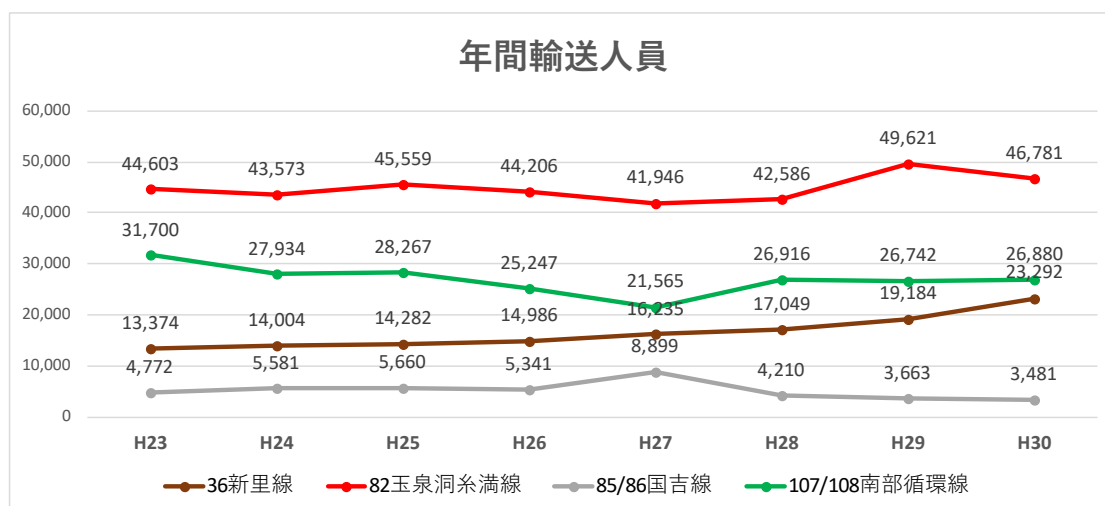
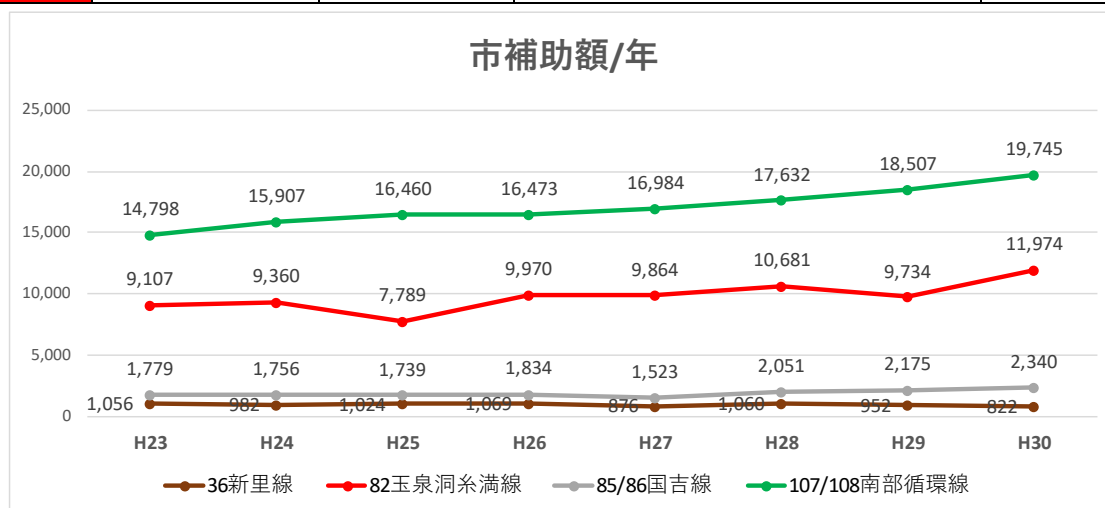


②補助対象路線の状況

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います。

糸満市では、補助金を拠出し、糸満市の公共交通網を維持している状況です。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。

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	糸満バスターミナル
108	南部循環線 (喜屋武廻り)		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	親慶原出張所
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、平成 30～32 年度にかけて試験運行を開始しました。

今回の試験運行は、「糸満市地域観光交通実証実験」では解決できなかった、本格運行に向けた各種課題を再整理することを目的に行っています。

また、本格運行を行う際、国土交通省「地域公共交通確保維持改善事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）」の活用を視野に入れた「実証運行」と位置付けています。



▲デマンドバス（いとちゃん mini）バス停マップ

■デマンドバス（いとちゃん mini）利用状況

【運行条件】

	平成28年度実験	平成30年度試験運行
運行期間	平成28年5月23日～平成29年1月31日 (254日間)	平成30年4月1日～平成31年3月31日 (365日間)
運行時間	7:00～21:00 (14時間運行)	9:00～17:00 (8時間運行)
割引	一日乗車券を販売 大人:1,000円 子供:500円	回数券を販売 3,000円 回数券(300円×12枚) 1,000円 回数券(100円×12枚) 500円 回数券(50円×12枚)
バス停数	157箇所	165箇所
運賃	300円～600円までの段階運賃	
運行区域	糸満全域	

【比較項目】

	平成28年度実験結果	平成30年度試験運行結果
①平均予約件数(時間)	2.7件/時 増 2.0倍	5.5件/時
②平均乗車人数(時間)	3.6人/時 増 1.8倍	6.4人/時
③平均予約件数(日)	37件/日 条件補正後:25件/日 増 1.8倍	44件/日
④平均乗車人数(日)	50人/日 条件補正※後:34人/日 増 1.5倍	51人/日
⑤平均運賃収入(日)	総収入:3,364,012円 内一日乗車券売上:525,500円(15.6%) 条件補正後:9,019円/日 増 1.5倍	総収入:4,948,230円 内回数券売上:1,873,800円(37.9%) 13,557円/日
⑥収支率	9.9% 増 1.7倍	16.5%
⑦乗合発生件数	1,828件/9,620件 乗合発生率 19% 増 2.1倍	6,340件/15,972件 乗合発生率 39.7%

※H28年度実験時は運行時間が14時間だが、試験運行は8時間運行と条件が異なる。

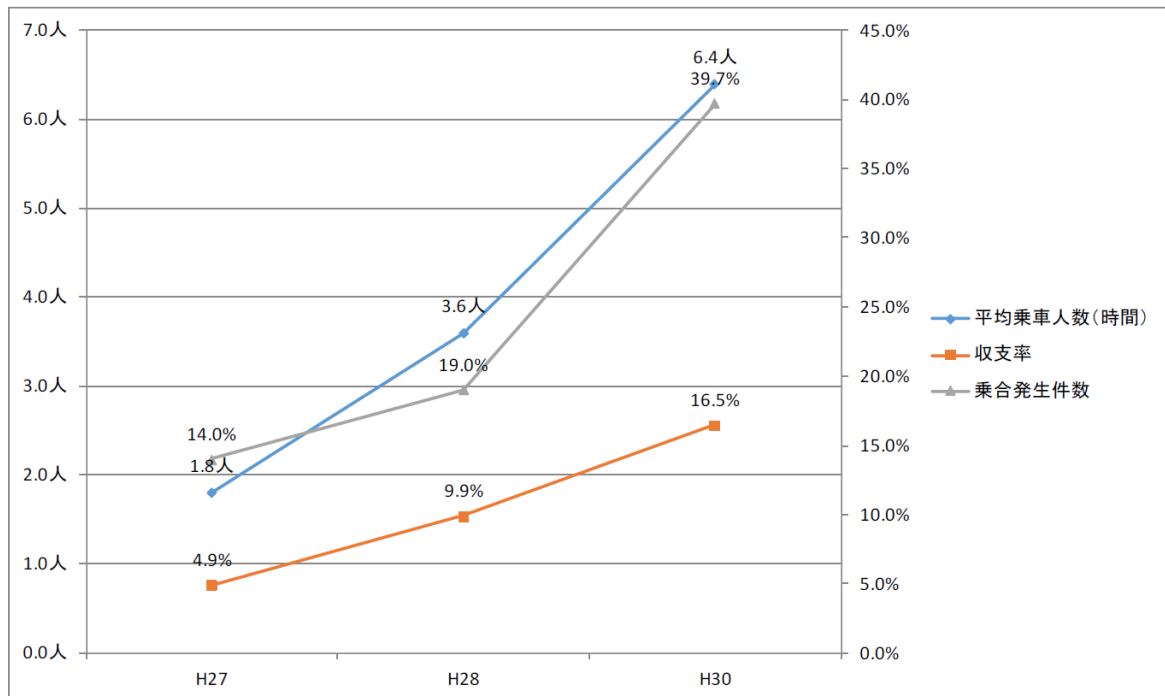
※結果、比較のためJ28年度実験結果を補正した。

補正方法は、H28年度乗車の総人数12,861人を時間帯割合に分け、今年度の運行時間の9時～16時台に利用した8,722人の割合値「68.1%」を利用総人数及び件数に乗じた。

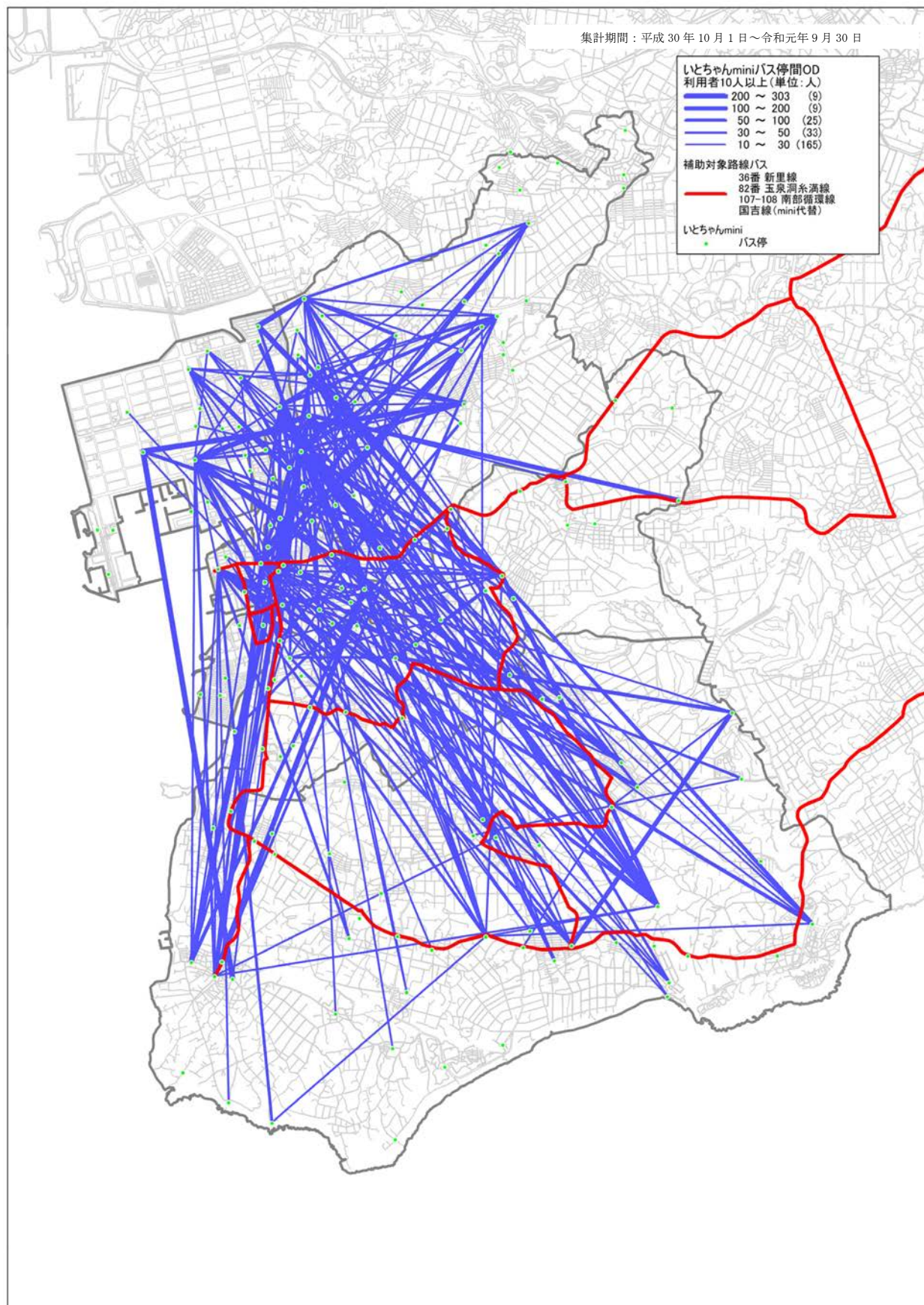
【参考数値】

	平成28年度実験	平成30年度試験運行
①累計予約件数	延べ9,620件	延べ15,972件
②累計乗車人数	延べ12,861人	延べ18,672人
③運行経費	総経費：33,952,180円 133,670円/日	総経費：29,902,961円 81,926円/日
④最大日乗車人数	152人/日 (1月15日)	115人/日 (3月11日)
⑤最小日乗車人数	9人/日 (5月23日、29日)	7人/日 (6月16日、7月21日台風の影響)
⑥平均別乗車人数	平日：51人/日 休日：50人/日	平日：54人/日 休日：45人/日

【参考数値】平成27年度（実証実験初年度）以降推移

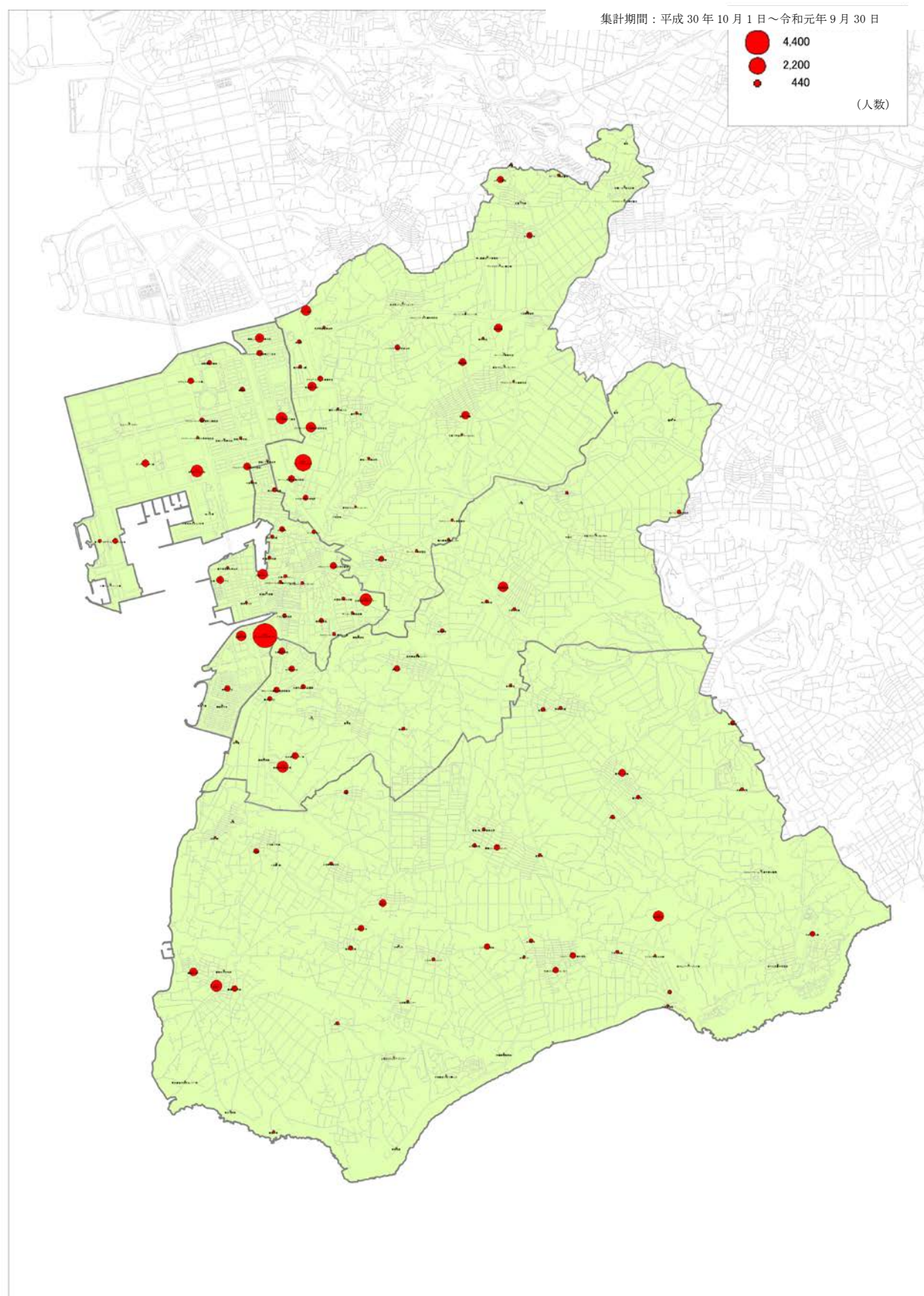


■デマンドバス（いとちゃん mini）利用者のバス停間 OD



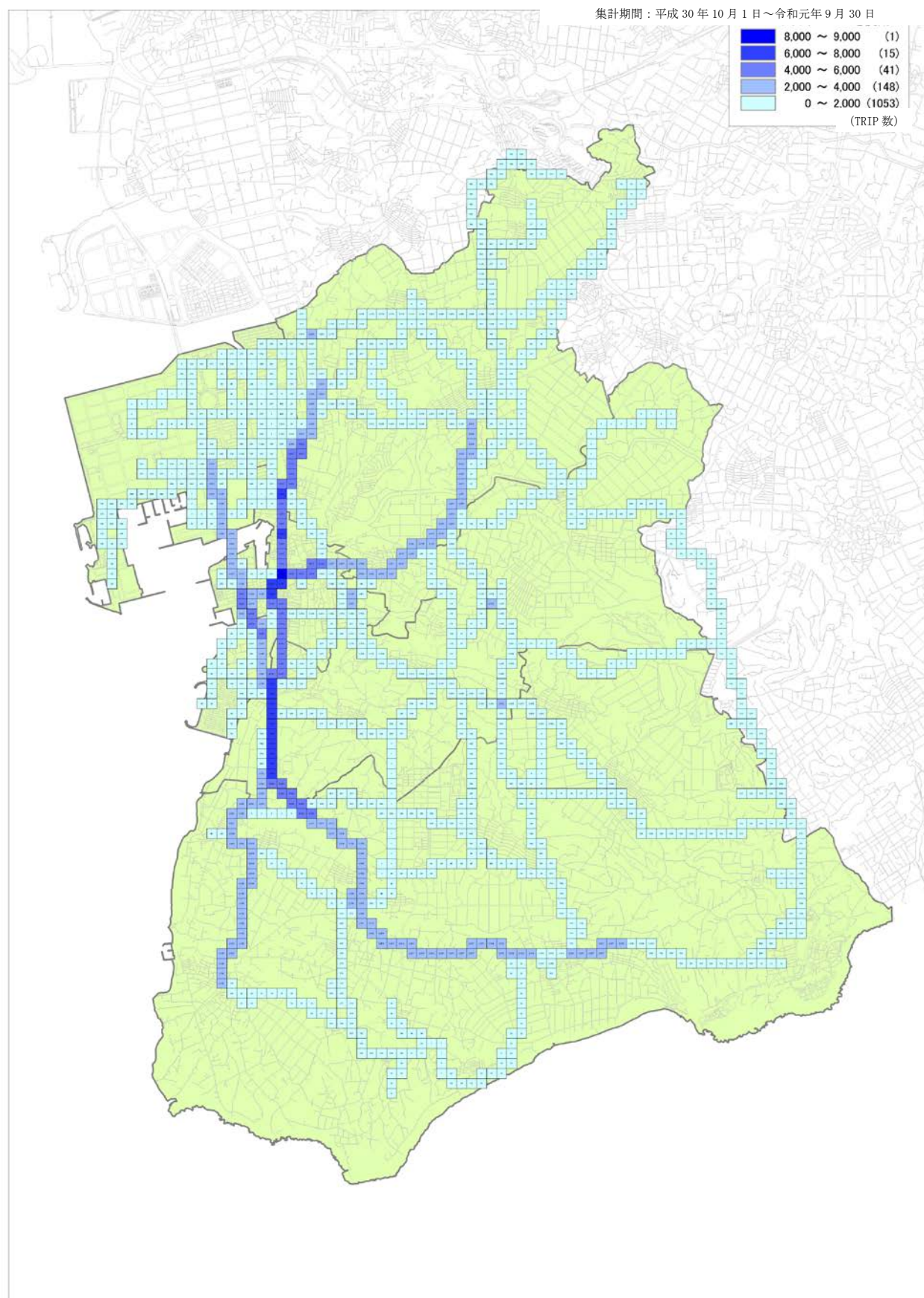
▲利用者のバス停間 OD スパイダ図 (集計期間：H30 年 10 月 1 日～R1 年 9 月 30 日)

■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

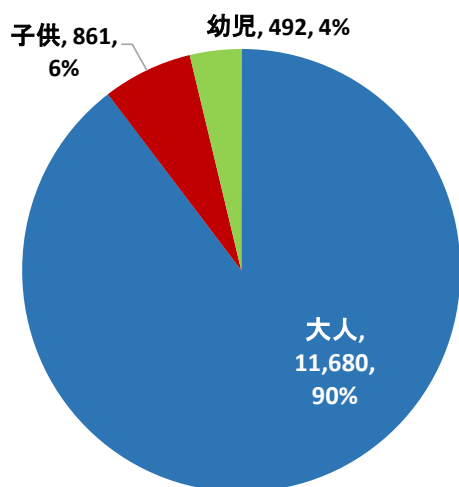
■デマンドバス（いとちゃん mini）の運行ルート（推定）



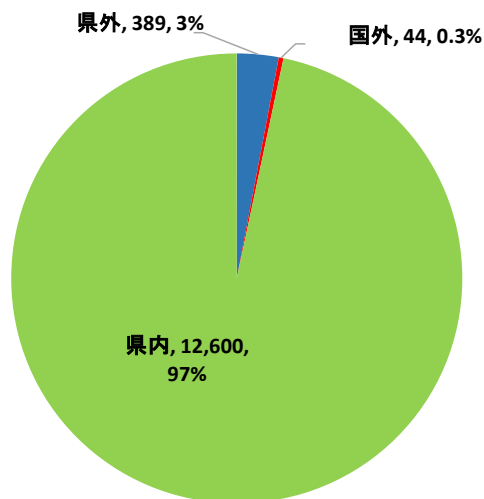
▲運行ルート推定図

■デマンドバス（いとちゃん mini）の利用者の概況

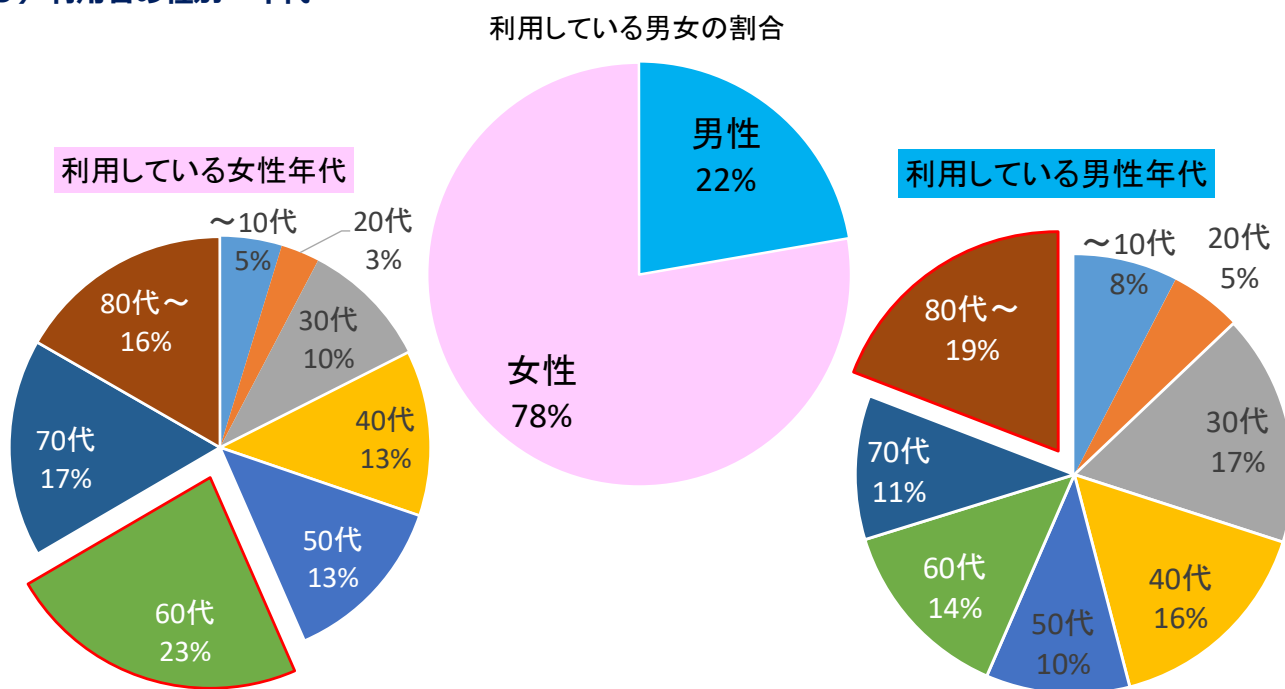
1) 乗車人数割合（大人・子供・幼児別）



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28年度		平成30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	1,127	12.2%	3,983	21.3%
高齢免許返納者割引	53	0.6%	1,992	10.7%
合計			32.0%	

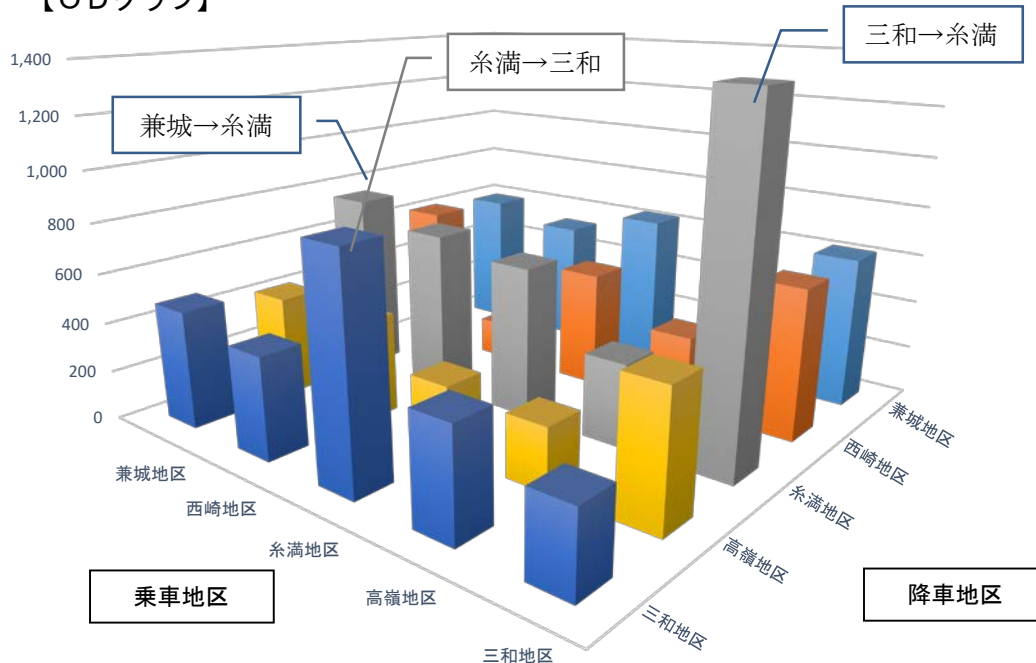
5) 地区別乗降者数

	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	2,846	2,717	5,563	41	136
西崎地区	2,170	2,171	4,341	21	207
糸満地区	2,894	3,736	6,630	25	265
高嶺地区	1,684	1,882	3,566	28	127
三和地区	3,439	2,527	5,966	50	119
総計	13,033	13,033	26,066	165	158

6) 地区別往来人数

		降車地区					総計
		兼城地区	西崎地区	糸満地区	高嶺地区	三和地区	
乗車地区	兼城地区	591	612	750	416	477	2,846
	西崎地区	525	156	668	410	411	2,170
	糸満地区	629	483	615	275	892	2,894
	高嶺地区	354	311	338	252	429	1,684
	三和地区	618	609	1,365	529	318	3,439
総計		2,717	2,171	3,736	1,882	2,527	13,033

【ODグラフ】



④民間送迎バス「ブーゲンビレア号」事業概要（平成30年度現在）

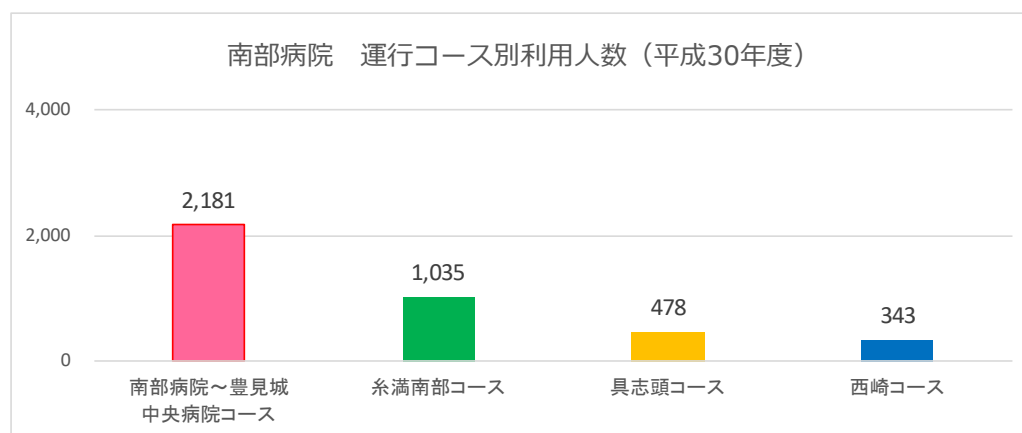
糸満市では平成18年度の「糸満市新公共交通体系導入可能性調査」結果を踏まえ、平成20年5月より民間事業者の運行する送迎バスの空席を活用した送迎バス活用モデル事業を実施しています。

平成20～29年度までは南部病院、糸満自動車学校に加え、西崎病院とソフィアの送迎バスもブーゲンビレア号として運行していたが、平成30年度からは2者となりました。

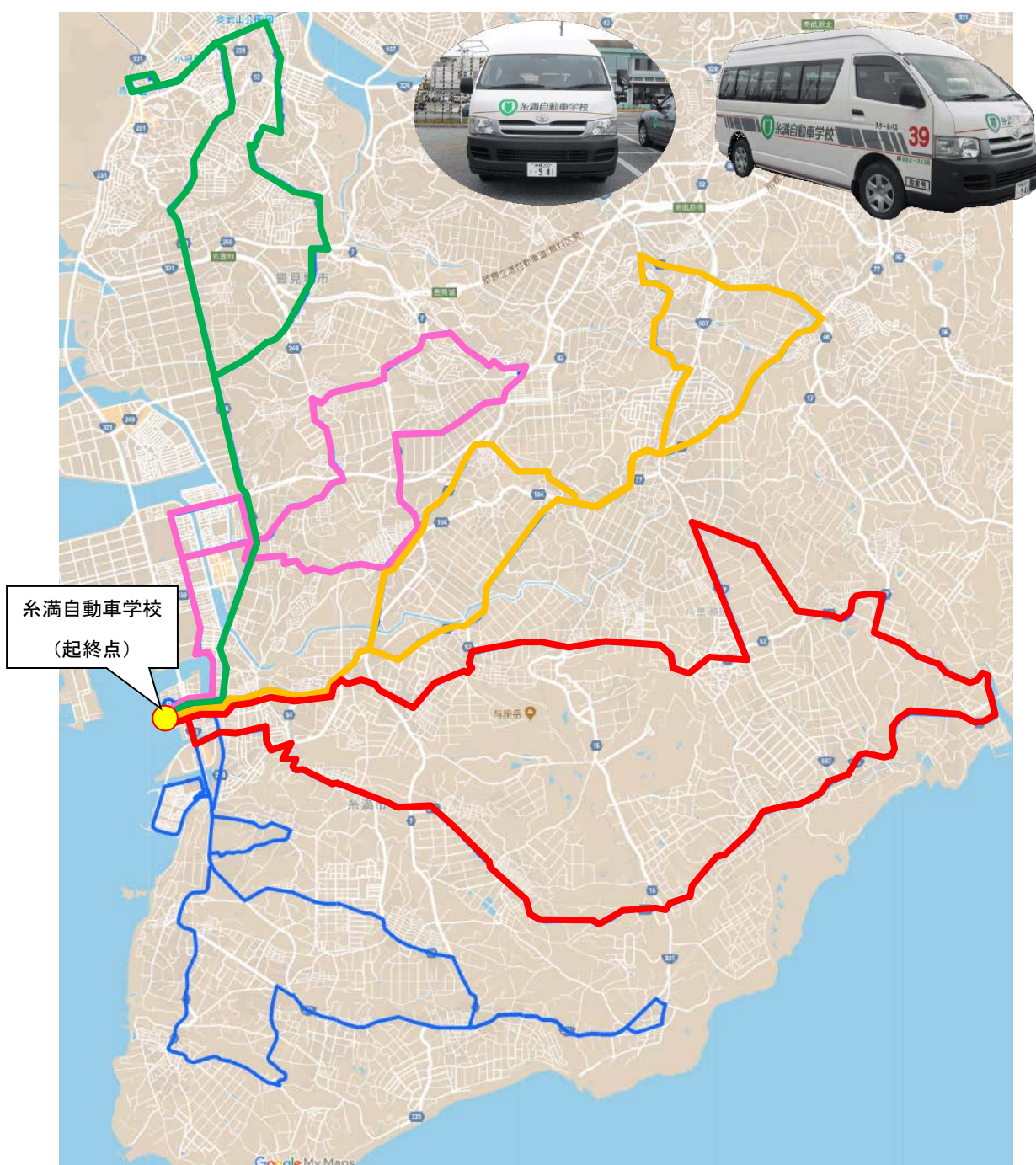
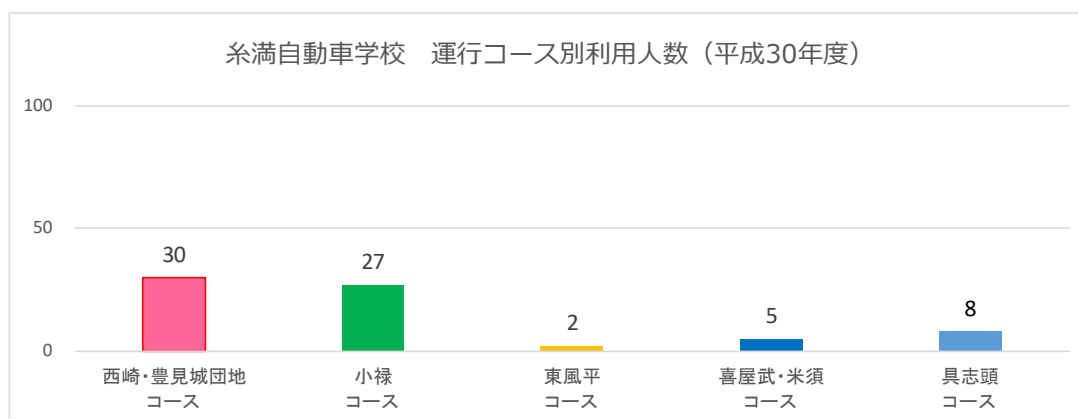
利用対象者は、市内在住の満65歳以上で送迎バスに一人で乗降できる者で、市役所窓口にて事前申請後、乗車証交付を受けることで利用が可能となります。（利用料金は無料）

運行ルートは、南部病院が4コース、糸満自動車学校が5コース運行しています。利用状況を運行ルート別に整理したものを次頁から示します。

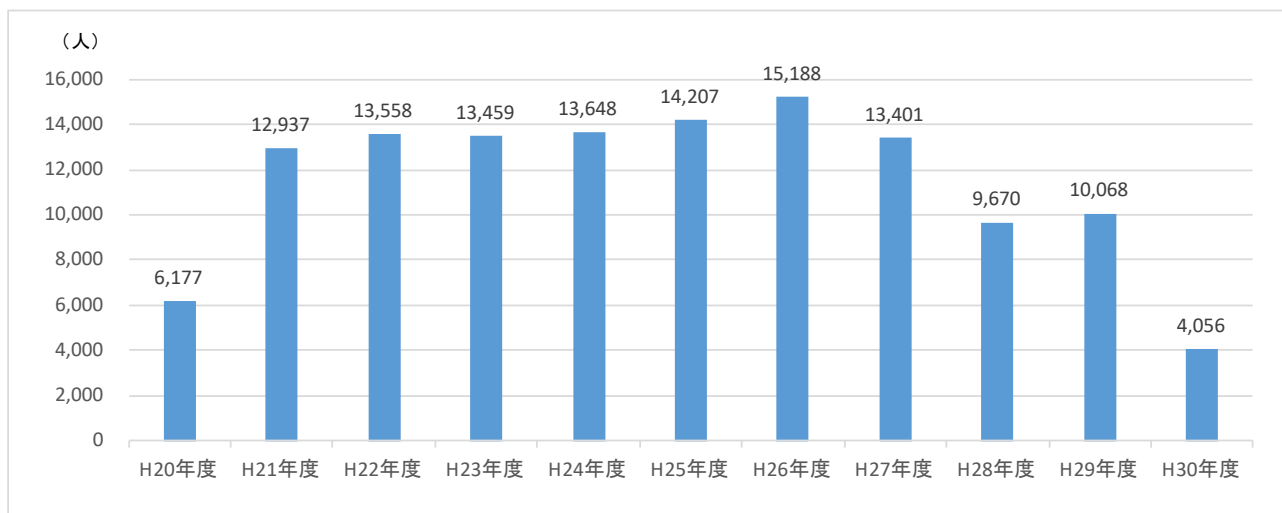
■南部病院（４コース）利用人数及び運行ルート、使用車両



■糸満自動車学校（5コース）利用人数及び運行ルート、使用車両

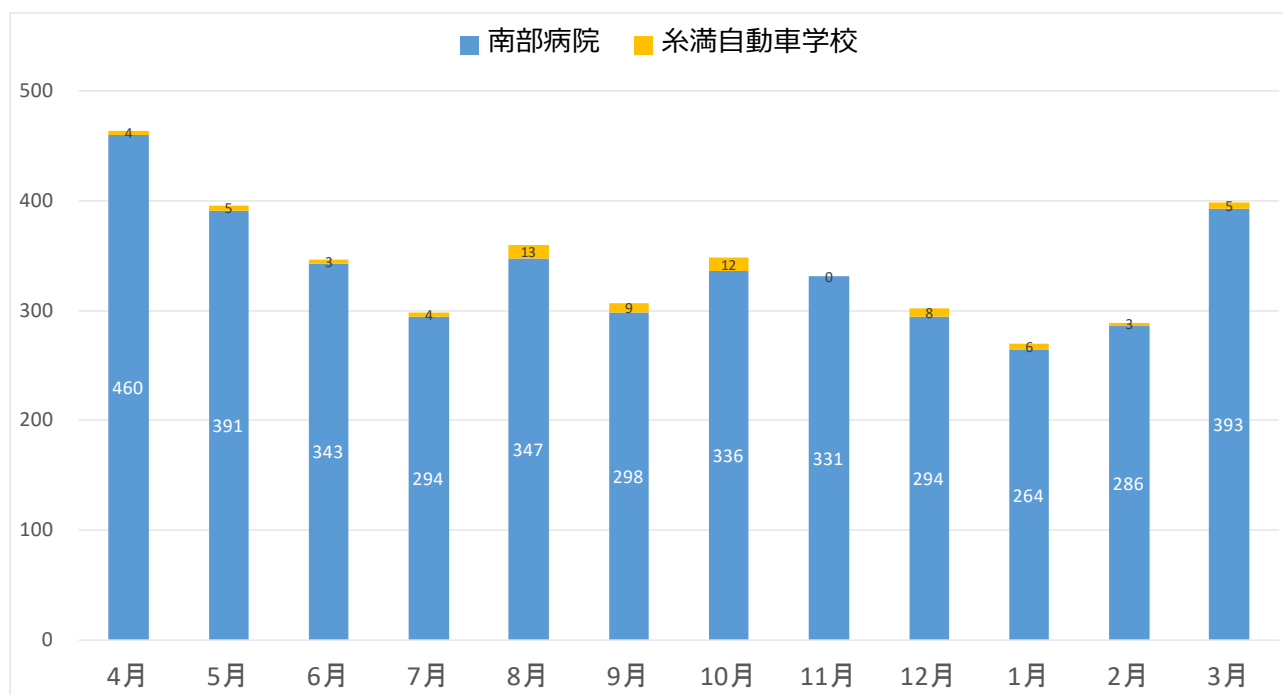


■利用者推移



■平成30年度利用者数

	平成30年									平成31年			
施設名称	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	施設毎 利用者数
南部病院	460	391	343	294	347	298	336	331	294	264	286	393	4,037
糸満自動車学校	4	5	3	4	13	9	12	0	8	6	3	5	72
総利用者数	464	396	346	298	360	307	348	331	302	270	289	398	4,109



1-3 公共交通の役割と課題

(1) 上位関連計画からみた公共交通に求められる役割

糸満市における上位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。

上位関連計画における公共交通の位置づけ

- 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（H24.6月）

- ネットワーク強化による生活利便性の向上

糸満市都市マスタープラン（H30.9月）

- 地域の移動手段の確保

第2次糸満市地域福祉計画

第4次糸満市地域福祉活動計画（H30.3月）

- 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（H30.3月）

- 地域の暮らしを支える手段

第4次糸満市総合計画後期基本計画（H28.3月）

- 交通ネットワークを充実し通勤事情のハンデ解消による移住・定住の促進

糸満市人口ビジョン・総合戦略（H28.3月）

- 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

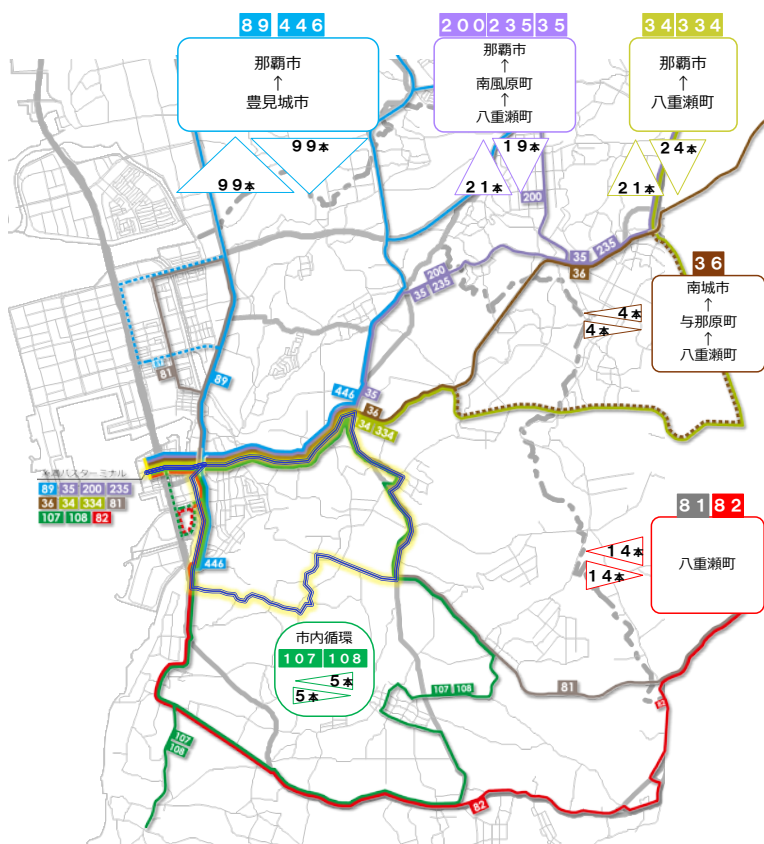
市内来訪者の移動を支援

（２）公共交通に求められる役割に対する問題点と課題

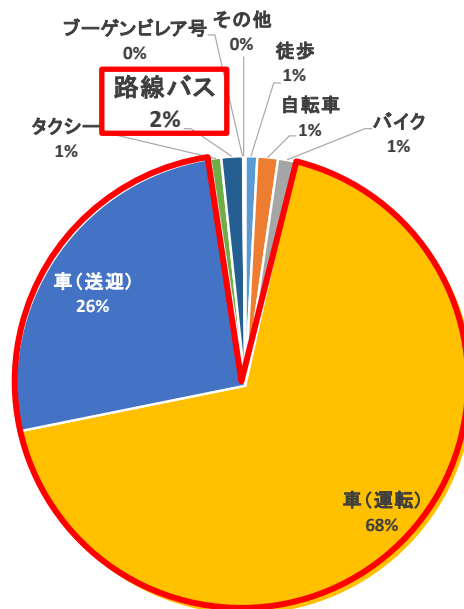
①「都市間連携」に対する現状と問題点やニーズ

（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おり、特に那覇市向けの路線の運行頻度が高くなっています
- ・ 市外に移動する市民の94%が車を利用しており、路線バス利用率は2%です



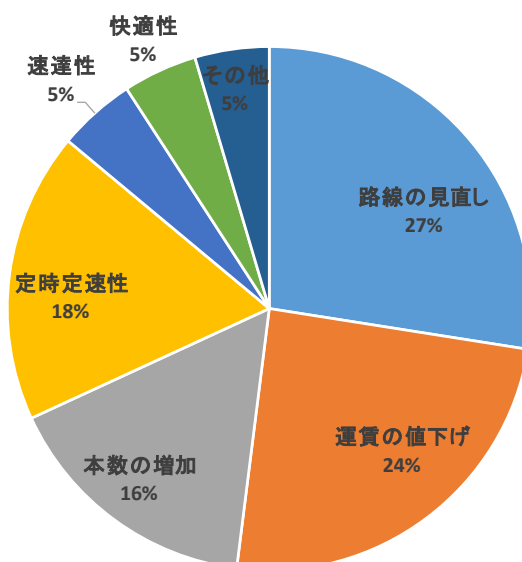
▲民営路線バスの近隣市町村への運行状況



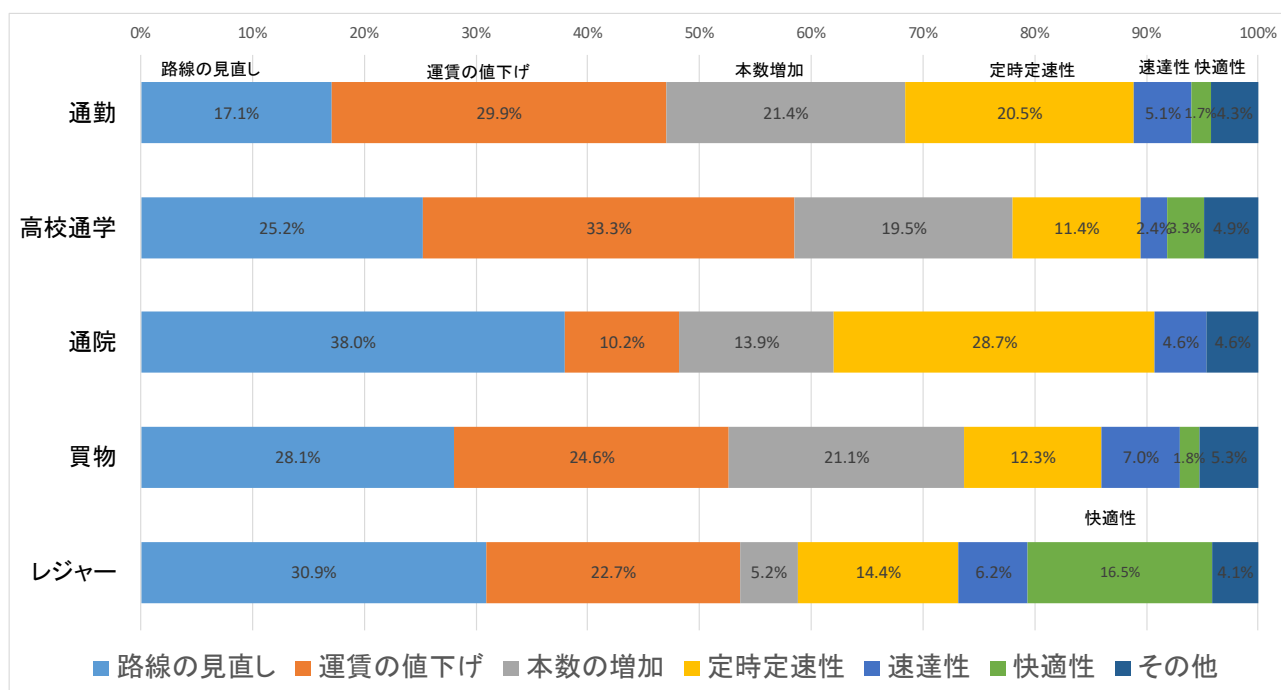
▲市内から市外へ移動する市民の主な移動手段（R1 市民アンケート）

(問題点やニーズ)

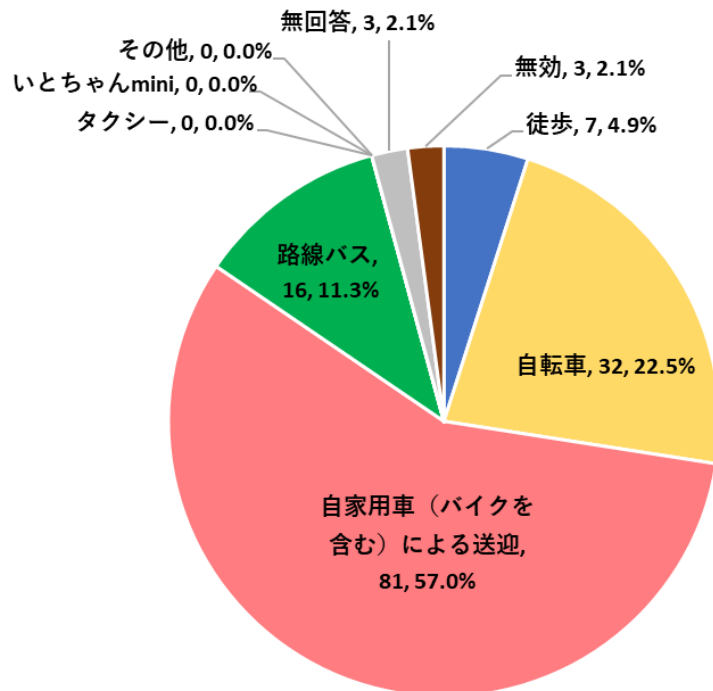
- ・ 国道 331 号バイパスの開通により那覇市への交通アクセスが飛躍的に向上したが、バス路線化がされていない為、十分な利便性向上が図られていません
- ・ 市外に移動する市民ニーズとして「路線の見直し」「運賃の値下げ」「増便」「定時・定速性」が挙げられており、幹線への新公共交通システム導入が求められています
- ・ 市内から市外へ通学する高校生は、学校の登下校の時間に合わせた増便を望んでいます
- ・ バスの待ち時間を快適に過ごせる乗り継ぎ拠点等の環境整備が求められています



▲市内から市外へ移動する市民が公共交通に求めること（R1 市民アンケート）



▲市内から市外へ移動する市民が公共交通に求めること（移動目的別）（R1 市民アンケート）



▲市内から市外に通学する高校生の交通手段（R1 高校生アンケート）

市内から市外に通学している高校生ニーズ	意見数
路線バス本数の増便	19
学生に対する運賃割引策の導入	8
学生に合わせたダイヤの設定	5

▲市内から市外に通学する高校生の声（自由意見を分類）（R1 高校生アンケート）

幹線に関するニーズ	意見数
新交通システムの導入	74
周辺市町村との接続	7
那覇空港との接続	6
高規格道路との接続	2

幹線に関するニーズ
89 個の内
83%（67 個）
が新交通システム
導入ニーズ

▲公共交通に対する市民ニーズ（自由意見を分類）（R1 市民アンケート）

②「地域間連携」に対する現状と問題点やニーズ

(現状)

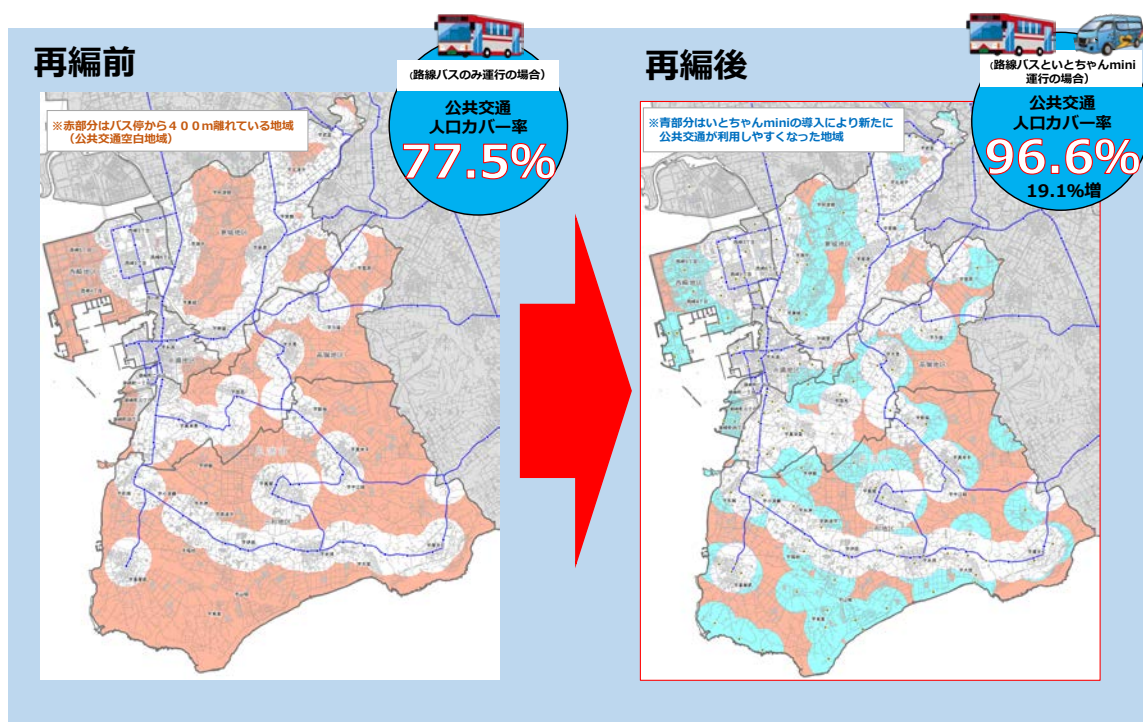
- ・路線バス利用者数の減少、赤字路線への補助額増加を背景に、平成30年10月に市内公共交通の一部が再編され、いとちゃんmini（デマンド交通）が公共交通空白地帯をカバーしています
- ・いとちゃんmini（デマンド交通）の利用状況や市民アンケート結果をみると、市民の移動需要は、特定の商業、医療施設等に集中しています

発時	南部循環線	国吉線
	真壁廻り(107) ⑩本/日 (役:役所廻り)	喜屋武廻り(108) ⑨本/日 (役:役所廻り)
6	① 30	真栄里廻り(86) ②本/日
7	② 25	大里廻り(85) ④本/日 (役:役所廻り)
8		
9	③ 10(夜)	
10		
11		
12	④ 35	
13	⑤ 20(夜)	
14	⑥ 15(夜)	
15		
16	⑦ 15	
17	⑧ 30	
18	⑨ 20	
19	⑩ 20	
20	⑪ 30	

発時	南部循環線	いとちゃんmini
	真壁廻り(107) ⑤本/日 (役:役所廻り)	国吉線代替路線 真栄里廻り 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)

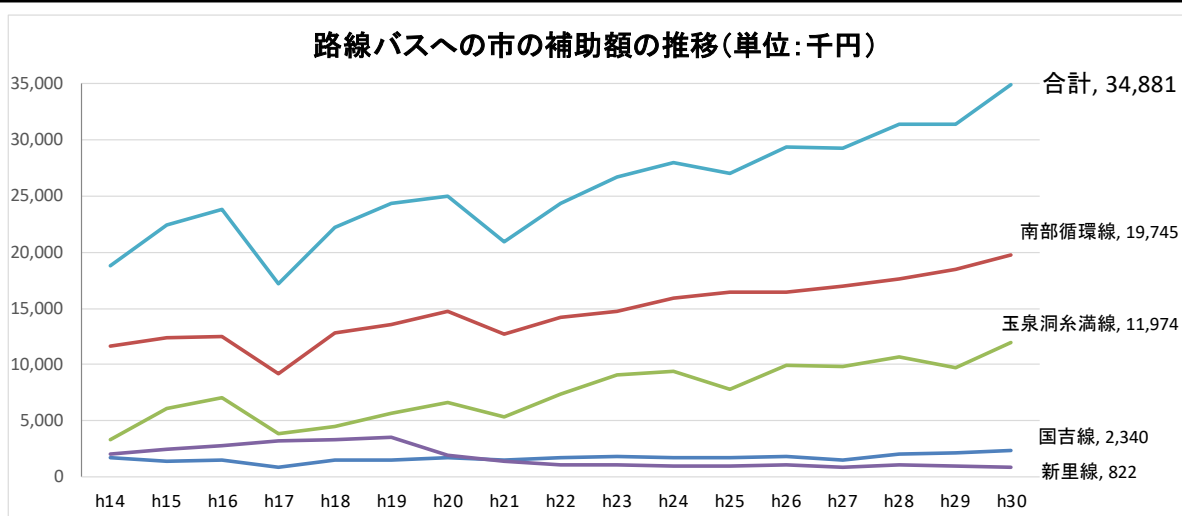
▲平成30年10月に実施された再編の概要(H30.10月時点)



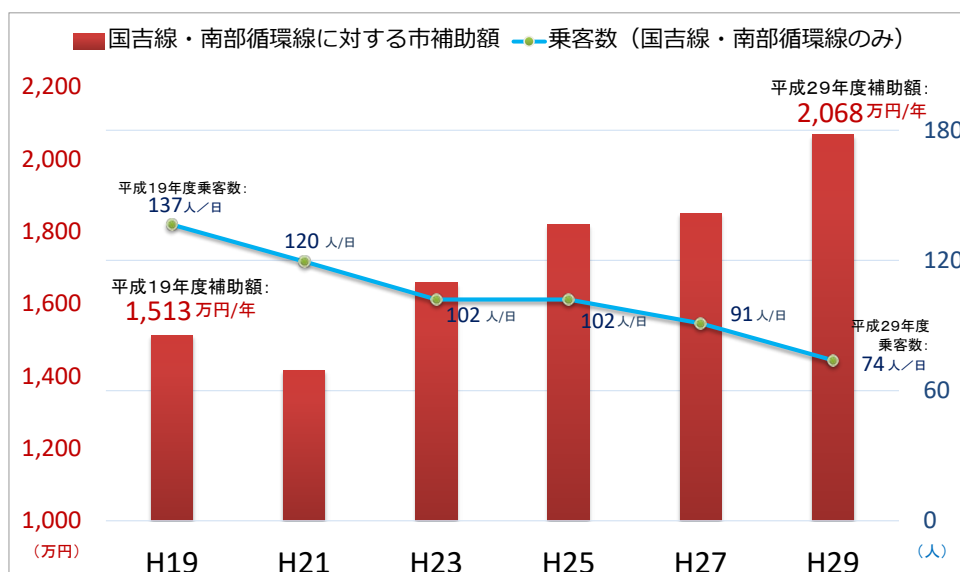
▲デマンド交通導入による公共交通人口カバー率の増加(H30.10月時点)

(問題点やニーズ)

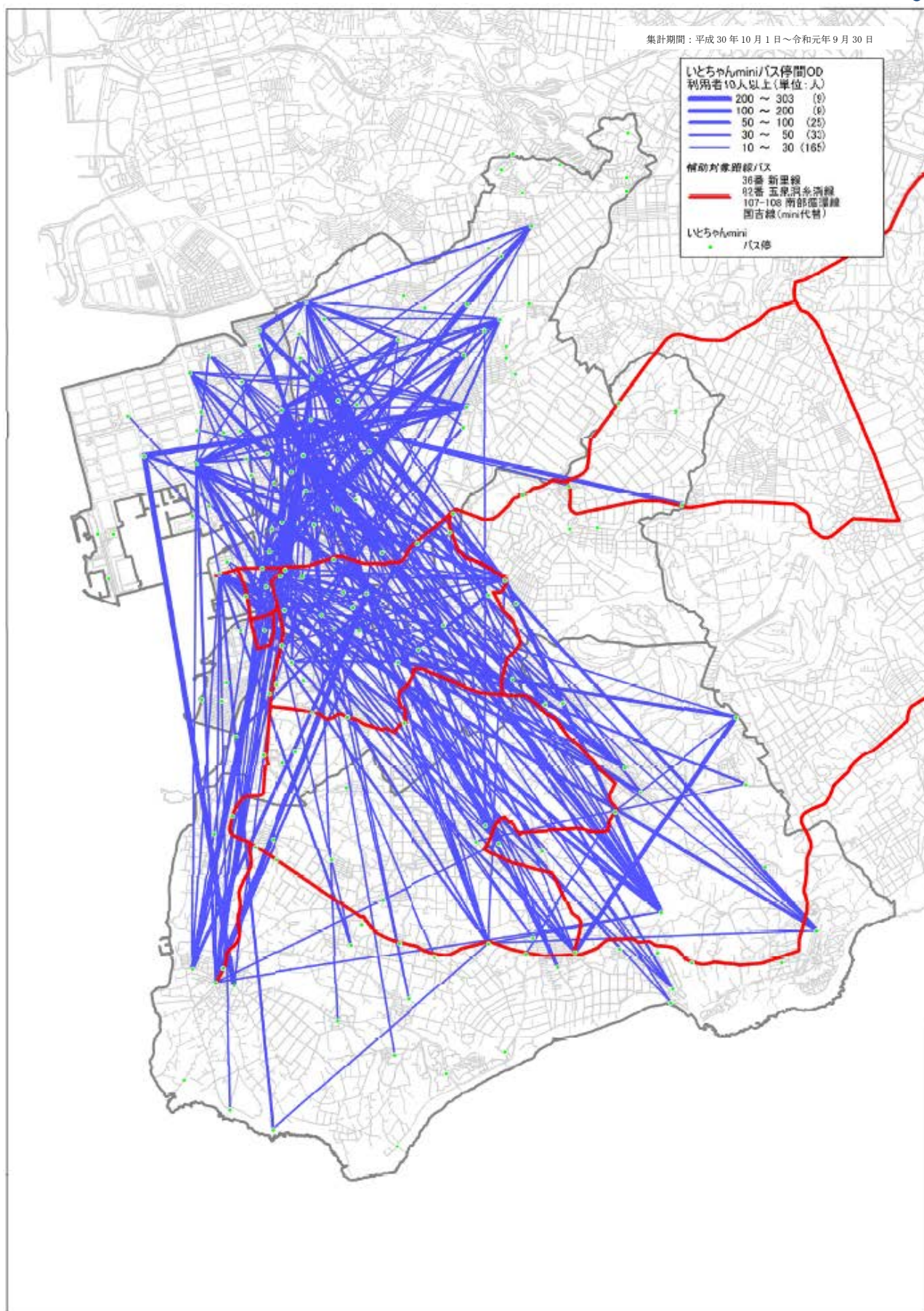
- ・公共交通を維持するための市の負担額が増加傾向となっています
- ・いとちゃん mini (デマンド交通) の利用状況や市民アンケート結果から市内の移動需要をみると、人の動き(時間、場所、目的、同行人数)が分散しており、路線バスのルートでは、移動需要をカバーできていません
- ・いとちゃん mini (デマンド交通) のバス停(市内 165 箇所)増加により、運行効率が低下しています
- ・地域内を移動する際の路線バスのサービス水準が低い状況です
- ・いとちゃん mini (デマンド交通) は、利用者増加に伴い、予約をお断りするケースが増えています
- ・市民全体では、移動したいときに移動ができない割合は5%ですが、公共交通を利用して人に限ると、27%が移動できていません
- ・市民アンケートを見ると、地域間連携強化を求める声が多くなっています



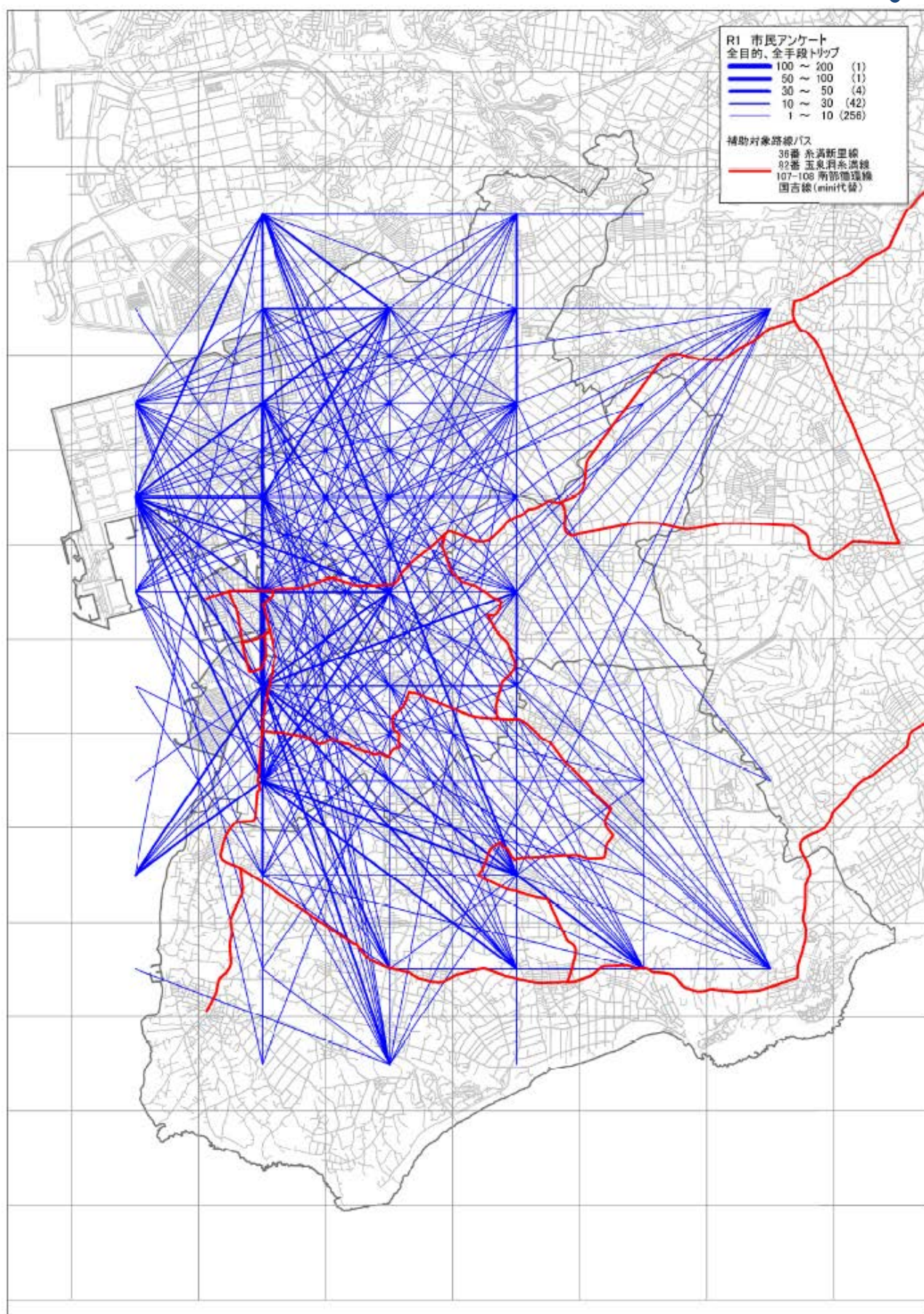
▲路線バスへの補助額の推移 (H14~H30)



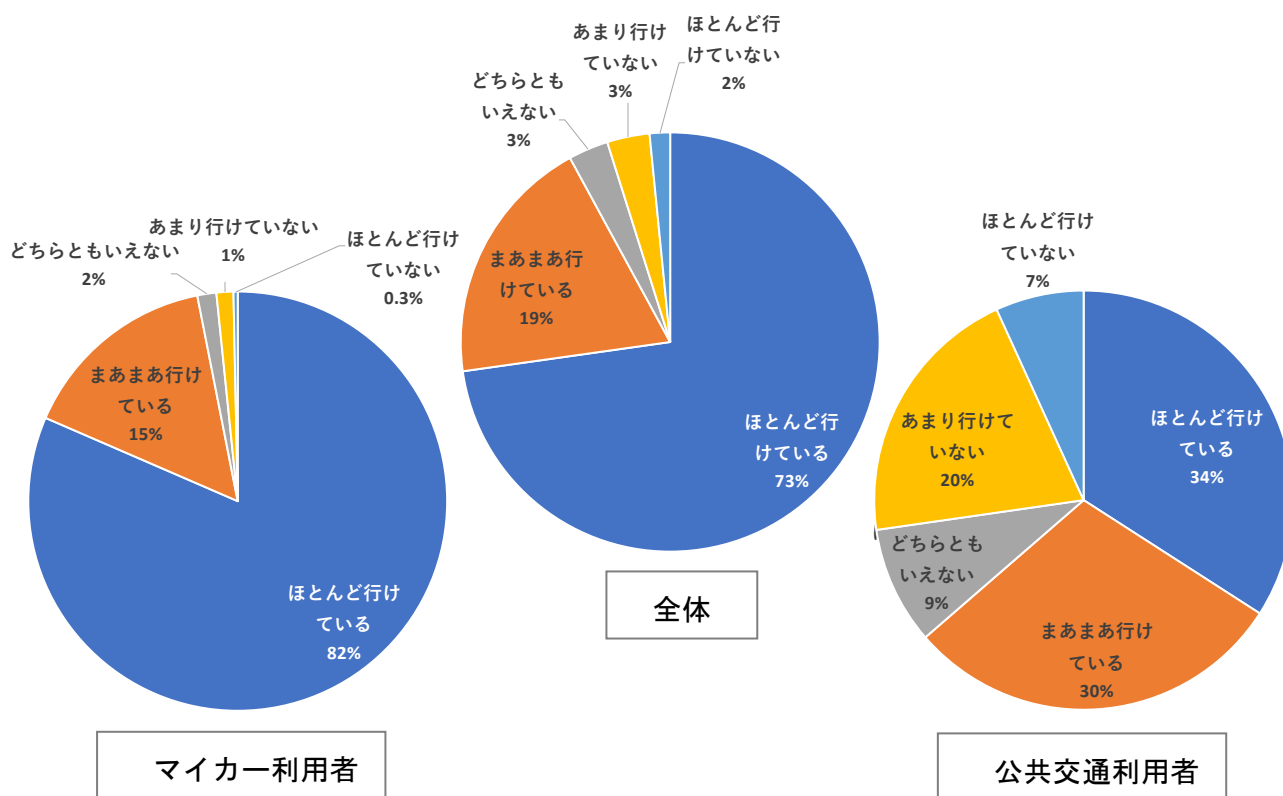
▲市内を循環する路線バスへの補助額と利用者推移 (H29 年度作成)



▲いとちゃん mini の全利用乗降スパイダ図 (H30.10月～R1.9月期間集計)
※赤線は市内を運行する補助対象路線



▲市民アンケートで回答された市民の全移動（字単位）スパイダ図（R1 市民アンケート）
※赤線は市内を運行する補助対象路線



▲行きたい場所へ行きたいときに行けているか（R1 市民アンケート）

支線に関するニーズ	意見数
域内交通網の強化	22
運賃体系・運行頻度の見直し	7

▲公共交通に対する市民ニーズ（自由意見を分類）（R1 市民アンケート）

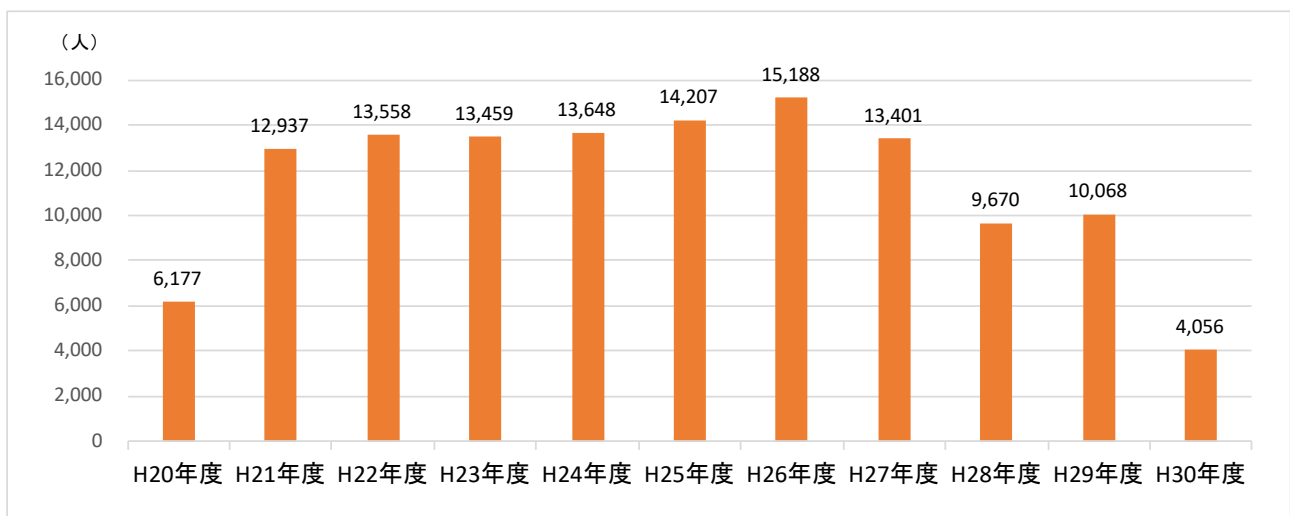
③「交通弱者の移動手段」に対する現状と問題点やニーズ

(現状)

- ・糸満市全体の老年人口は 20.6%（H24 調査時は 15.6%）、年少人口は 18.1%（H24 調査時は 18.6%）と高齢化率、単身世帯率が増加しています
- ・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
- ・市民の 60%が、将来運転できなくなったら公共交通機関に転換する傾向が見られます
- ・60 代以上の約 3 割が自身で運転することに不安を感じています
- ・高校生の 29%が、自身が利用できるバス系統を把握していない状況です

		男性		女性		合計	
人 口	総人口	31,437	-	30,662	-	62,099	-
	年少人口□(0～14歳)	5,729	9.2%	5,539	8.9%	11,268	18.1%
	生産年齢人口□(15～64歳)	19,681	31.7%	18,334	29.5%	38,015	61.2%
	老人人口□(65歳以上)	6,027	9.7%	6,789	10.9%	12,816	20.6%
	前期高齢者□(65～74歳)	3,619	5.8%	3,343	5.4%	6,962	11.2%
	後期高齢者□(75歳以上)	2,408	3.9%	3,446	5.5%	5,854	9.4%

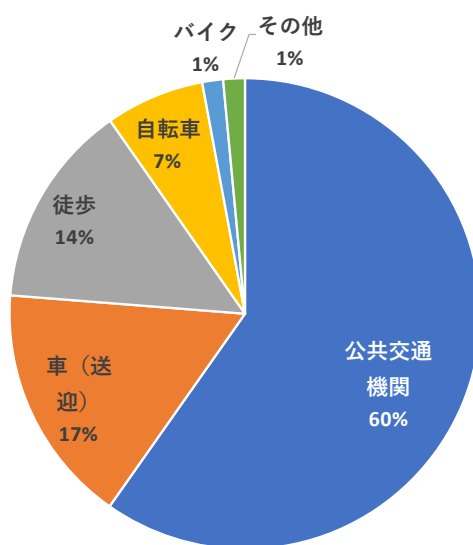
▲糸満市の人口分布（R1.9月時点）



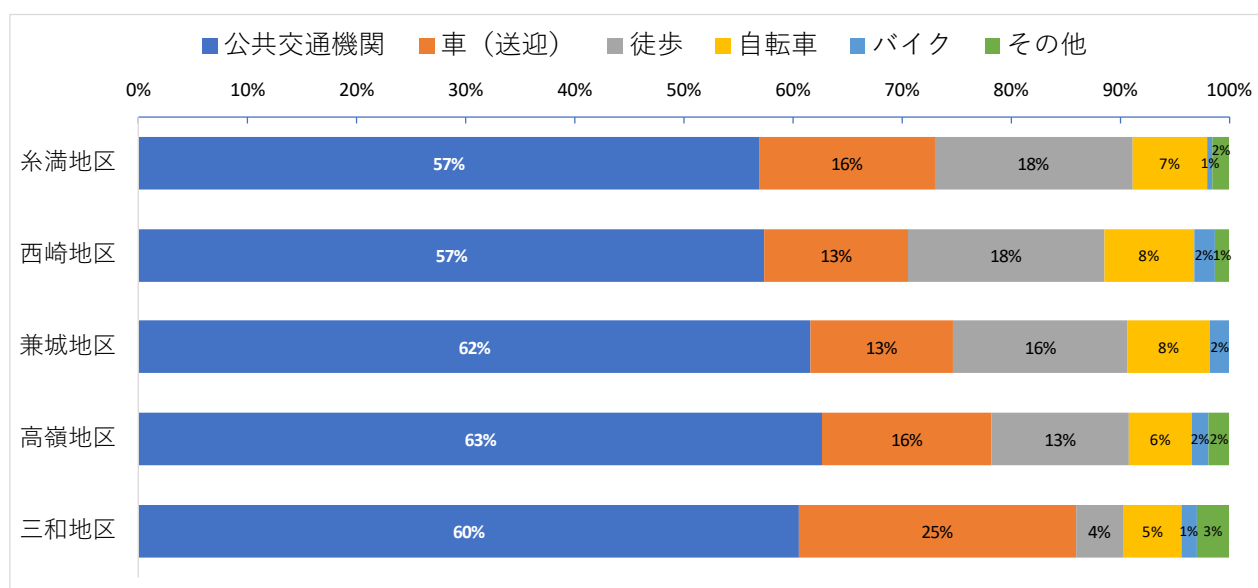
▲ブーゲンビレア号の利用者推移（平成 20～30 年度）

	平成28年度		平成30年度	
割引運賃の種類	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	1,127	12.2%	3,983	21.3%
高齢免許返納者割引	53	0.6%	1,992	10.7%
	合計		32.0%	

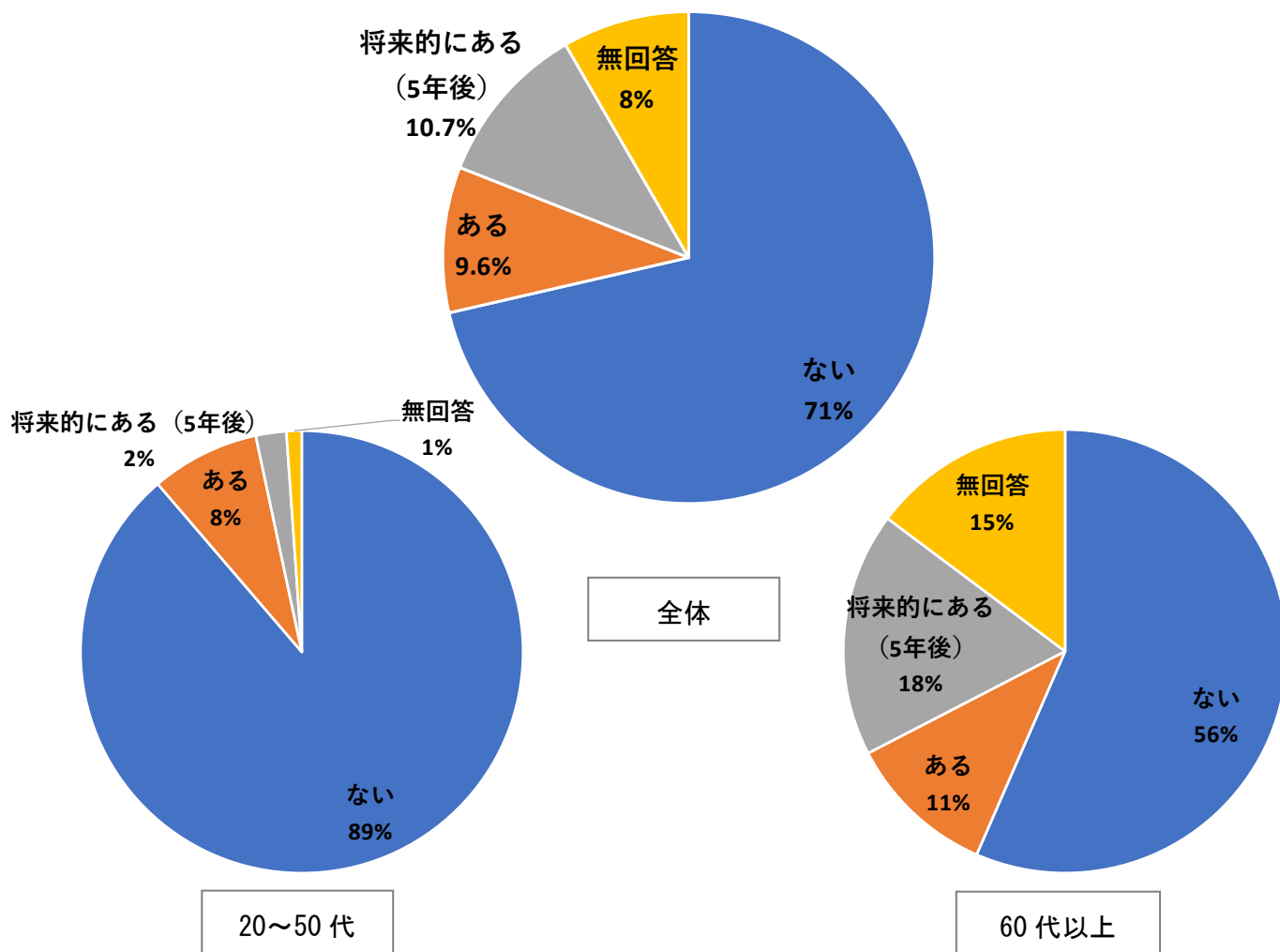
▲いとちゃん mini 利用者のうち、障がい者または高齢免許返納者割引を適用した人数



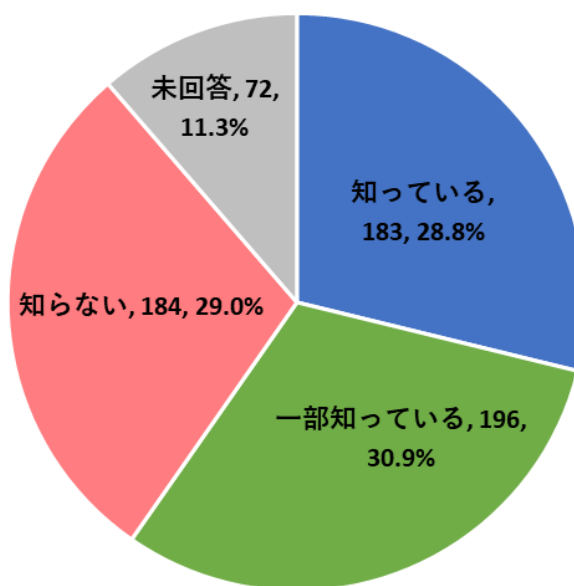
▲将来運転できなくなった場合の移動手段（R1 市民アンケート）



▲将来運転できなくなった場合の移動手段（地区別）（R1 市民アンケート）



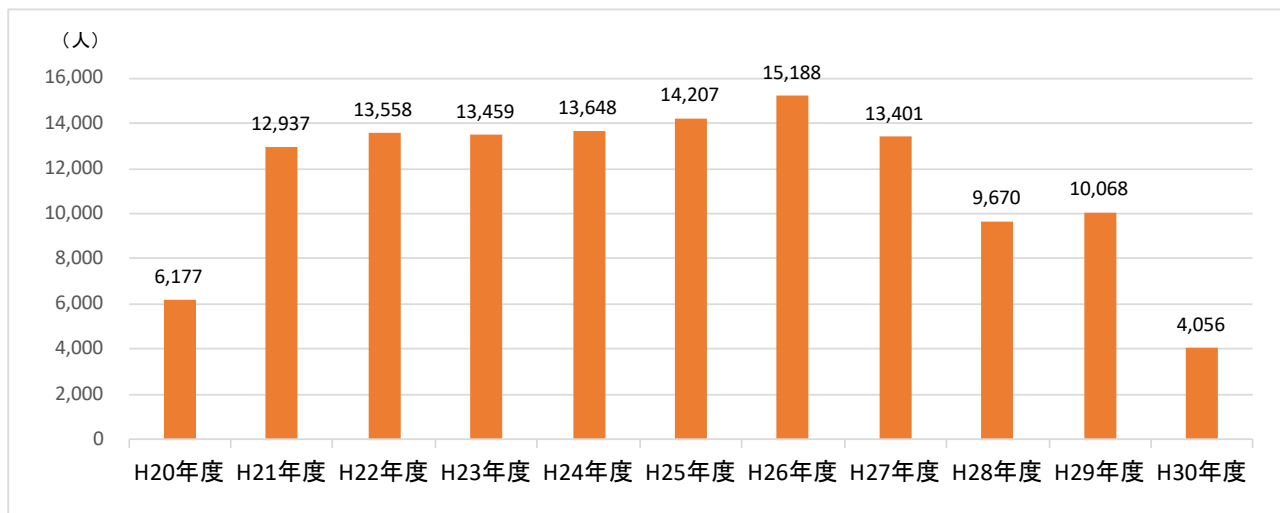
▲自分で運転することに対する不安（R1 市内アンケート）



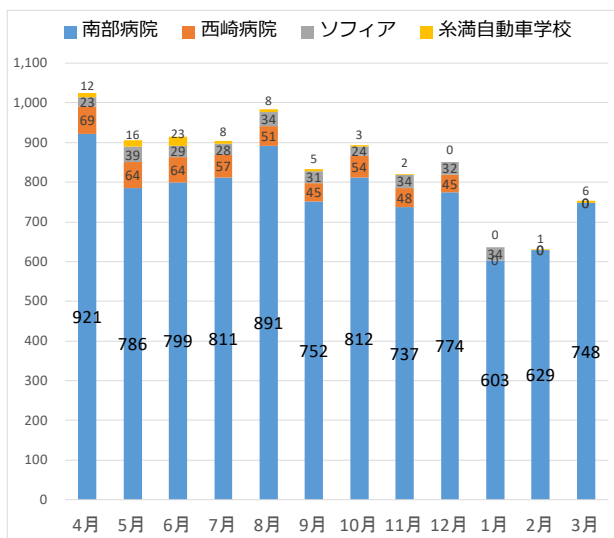
▲自身が利用できるバスの系統を知っているか（R1 高校生アンケート）

(問題点やニーズ)

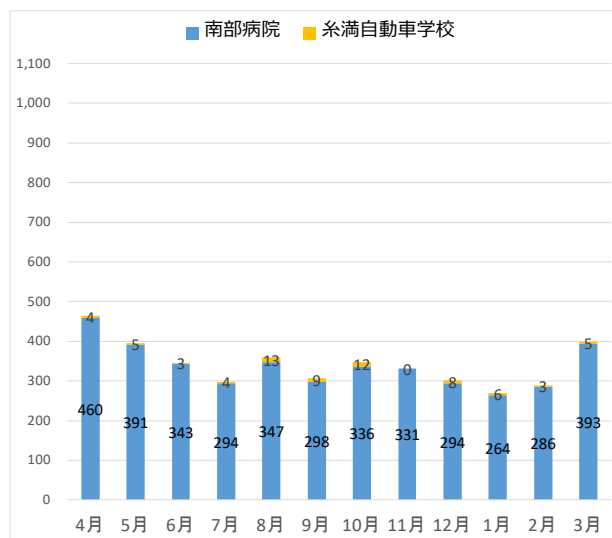
- ・今後も高齢化の進展が予想されるなか、高齢者等の交通弱者が増加していくことが見込まれ、市民の日常生活に密着した移動手段を確保していく必要性は高まっています
- ・他地域に比べて、三和地区等の市南部の地域は、路線バスのサービス水準が低い状況です
- ・ブーゲンビレア号を運行する協力企業が減り、持続可能性に懸念があります
- ・いとちゃん mini（デマンド交通）は、利用者増加に伴い、予約をお断りするケースが増えています



▲ブーゲンビレア号の年間利用者数推移（再掲）



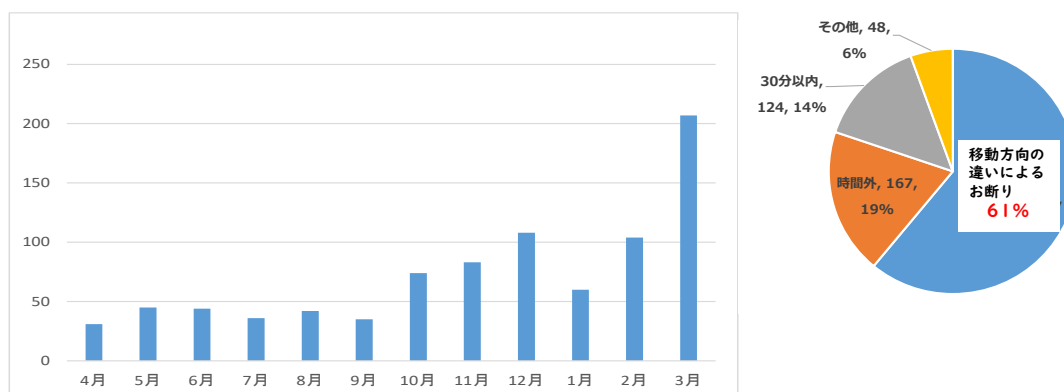
（平成29年度）



（平成30年度）

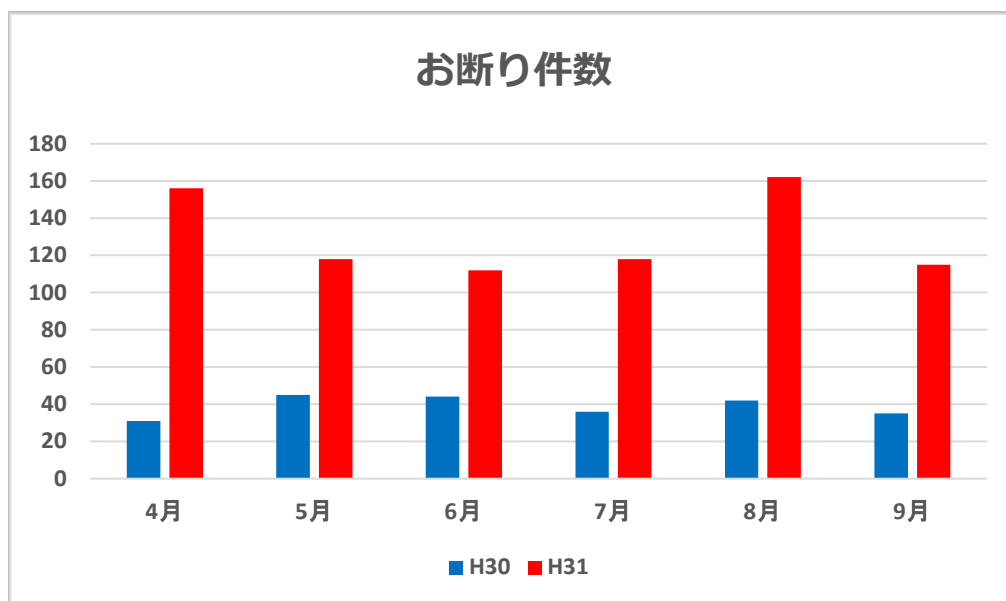
▲運行事業者が4者から2者に減少したことに伴う利用者の減少状況

いとちゃんmini予約お断り発生数

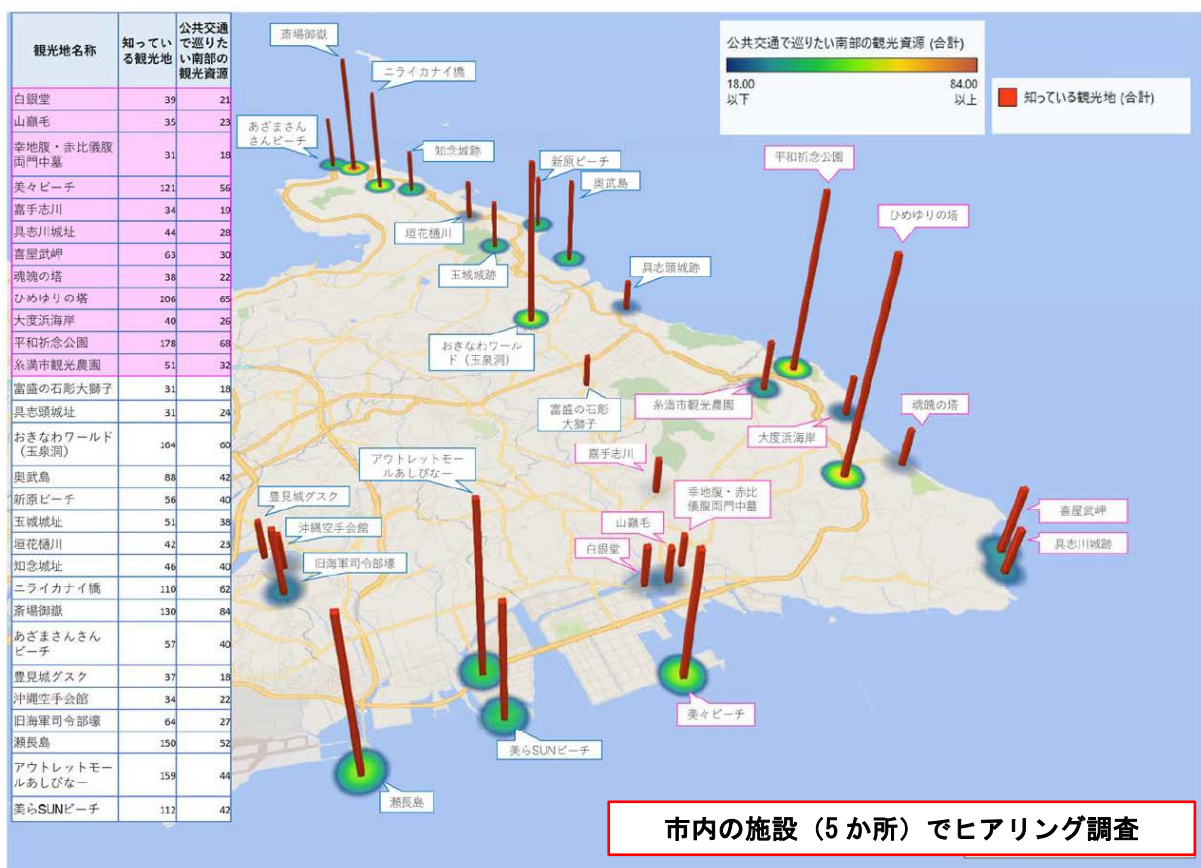
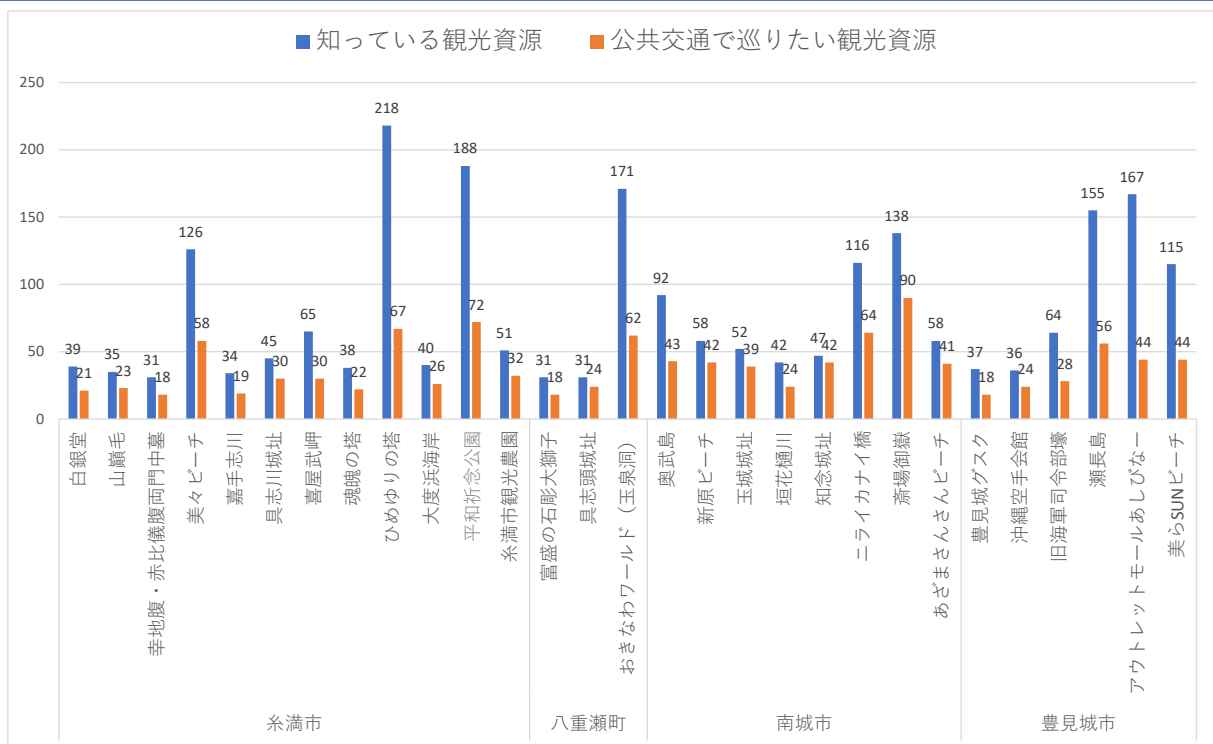


●利用者増加に伴い、いとちゃんmini（デマンド交通）の予約をお断りするケースが増えてきている

▲いとちゃんminiのお断り発生数の推移（H30年度集計）

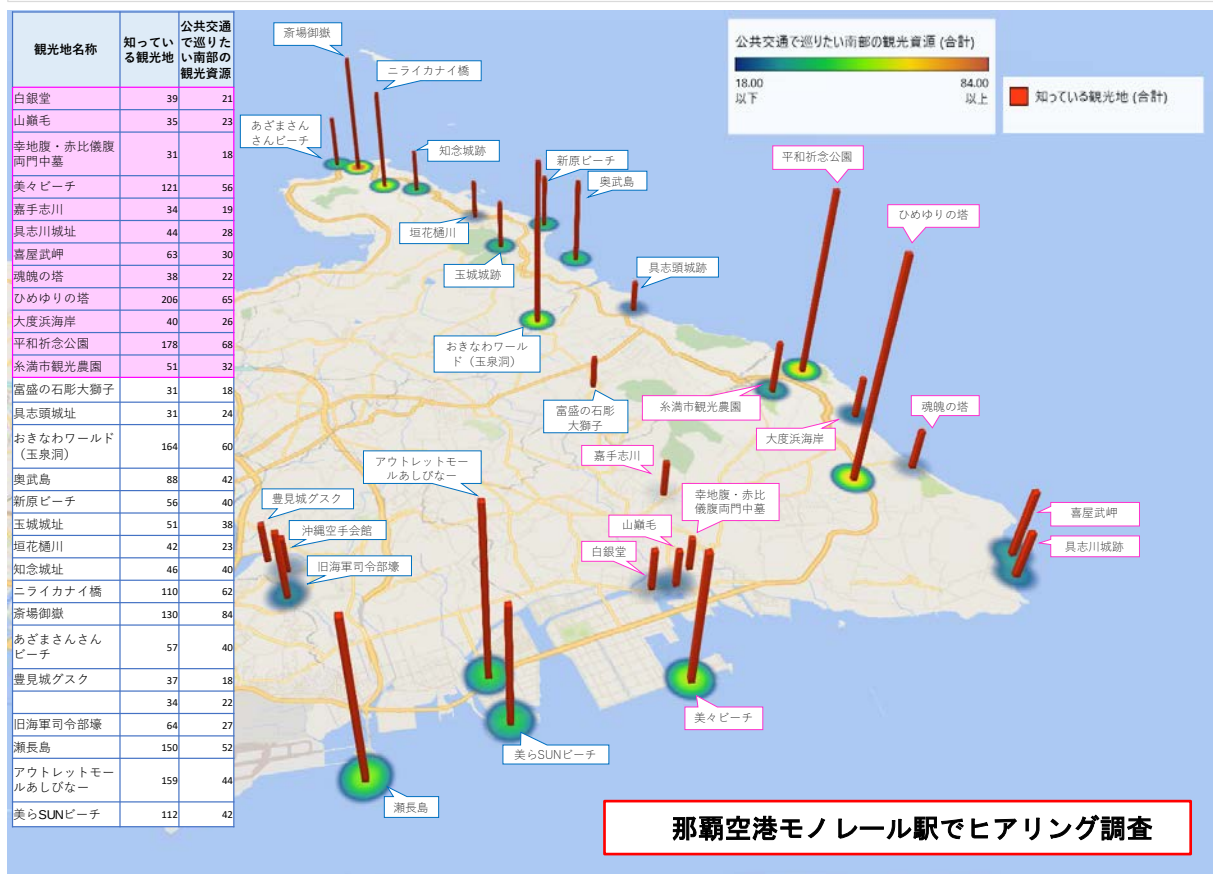
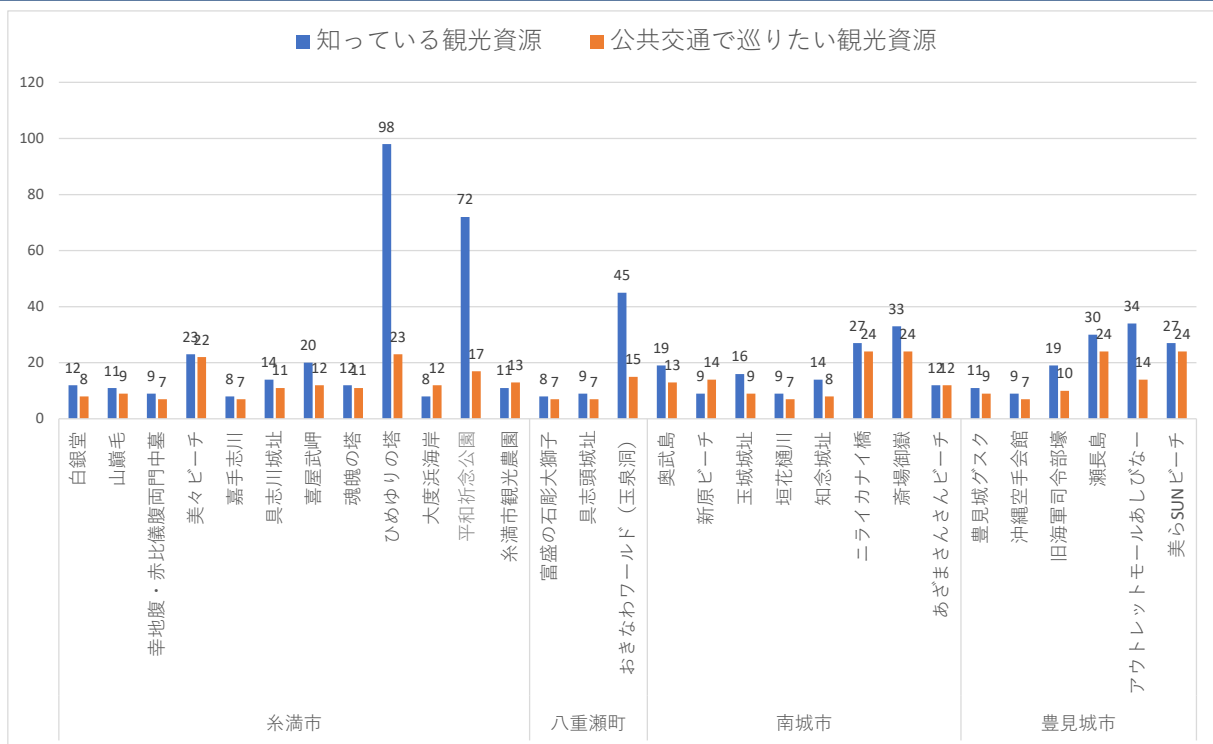


▲お断り件数の増加状況（H30とH31の4～9月比較）



▲南部観光資源の認知度、公共交通で巡りたい拠点 (R1 観光客ヒアリング)

	29箇所のうち、知っている 観光資源 (平均)	うち、公共交通で便が整ったら 巡ってみたい観光資源 (平均)	割合	回答者
市内観光施設での ヒアリング	2.9箇所	1.9箇所	66%	364組

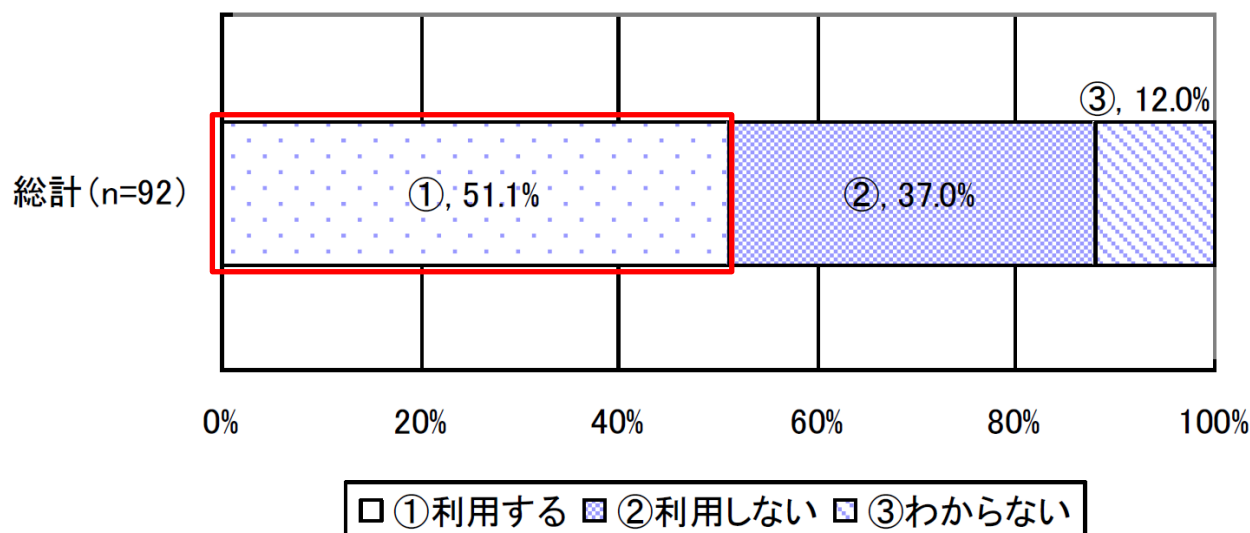


▲南部観光資源の認知度、公共交通で巡りたい拠点 (R1 観光客ヒアリング)

	29箇所のうち、知っている観光資源 (平均)	うち、公共交通で便が整ったら巡ってみたい観光資源 (平均)	割合	回答者
市外観光施設でのヒアリング	3.8箇所	2.8箇所	74%	110組

(問題点やニーズ)

- ・糸満市を訪れる観光客の公共交通利用意向は51.1%あるものの、利用率が低い状況です
- ・那覇空港等、糸満バスターミナル以北から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、待合環境の整備が求められています
- ・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きます



▲観光客の公共交通利用意向（H24 観光客アンケート）

移動手段	割合
レンタカー	70.7%
自家用車	21.7%
一般タクシー	2.6%
観光バス	1.5%
路線バス	1.1%
モノレール	0.7%
徒歩	0.7%
観光タクシー	0.2%
自転車	0.2%
バイク	0.2%
その他	0.4%

糸満市に訪れている観光客の**路線バス利用率は1.1%**

▲観光客の公共交通利用率（R1 観光客ヒアリング）※県外出身者のみ

新交通ターミナルにあったら良い機能案 (Aグループ)

避難所	本屋さん	スーパー	ATM コーナー	ネット カフェ	建設施設	ジム
ビジネス ホテル	親子が遊べる場所 (Like a ぎのわん道の駅)	地元の人が 働く場所	周遊バス (買い物出張バス)	民間による トータルデザイン	環境負担軽減を 数値化	コンビニ
モノレール						

新交通ターミナルにあったら良い機能案 (Bグループ)

資料館 ジョン万次郎 南山城	屋上活用	イベント広場 (例 バレット前 福岡の…)	かわいいバス 二階建てバス	診療所 病院	ショッピング モール	サンセット カフェなど
モノレールの 停留所	バスターミ ナル 屋根	企業施設 ホテル ラウンジ	映画館	ジム シャワー ルーム	橋を架ける	川を渡る 水上バス
サンセット が見える 配置	子供の為 の施設 保育園	高齢者 施設	役所 銀行	会議室を 作る	多目的に する	展望ス ペースが ほしい
露店用 水道設置	自転車 ロード設置	糸満らしい オブジェ・サ パニ・エーク	避難所 社協等 (5F以上?)	防災 と 福祉	建物を 今風に!	北谷の市 民駐車場 みたいに
ホテル						

▲交通ターミナルに必要な機能 (R1 市民ワークショップ)

公共交通の役割と問題点やニーズ

課題

都市間連携

- ・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たが、バス路線化がされていない為、十分な利便性向上が図られていません
- ・市外に移動する市民ニーズとして「路線の見直し」「運賃の値下げ」「増便」「定時・定速性」が挙げられており、幹線への新公共交通システム導入が求められています
- ・市内から市外へ通学する高校生は、学校の登下校の時間に合わせた増便を望んでいます
- ・バスの待ち時間を快適に過ごせる乗り継ぎ拠点等の環境整備が求められています

市民の移動需要に沿った公共交通網の形成と交通拠点の整備

地域間移動

- ・公共交通を維持するための市の負担額が増加傾向となっています
- ・いとちゃん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
- ・いとちゃんmini（デマンド交通）のバス停（市内165箇所）増加により、運行効率が低下しています
- ・地域内を移動する際の路線バスのサービス水準が低い状況です
- ・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
- ・市民全体では、移動したいときに移動ができない割合は5%ですが、公共交通を利用している人に限ると、27%が移動できていません
- ・市民アンケートを見ると、地域間連携強化を求める声が多くなっています

中心市街地と集落を結ぶ持続可能な公共交通網の整備

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
- ・他地域に比べて、三和地区等の市南部の地域は、路線バスのサービス水準が低い状況です
- ・ブーゲンビレア号を運行する協力企業が減り、持続可能性に懸念があります
- ・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

交通弱者にやさしい移動手段の確保

地域、事業者、行政の協働による公共交通を支える体制づくり

観光客の移動手段

- ・糸満市を訪れる観光客の公共交通利用意向は51.1%あるものの、利用率が低い状況です
- ・那覇空港等、糸満バスターミナル以北から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、待合環境の整備が求められています
- ・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

観光客にやさしい公共交通と結節点の整備

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 地域公共交通網の形成に関する基本方針

(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～

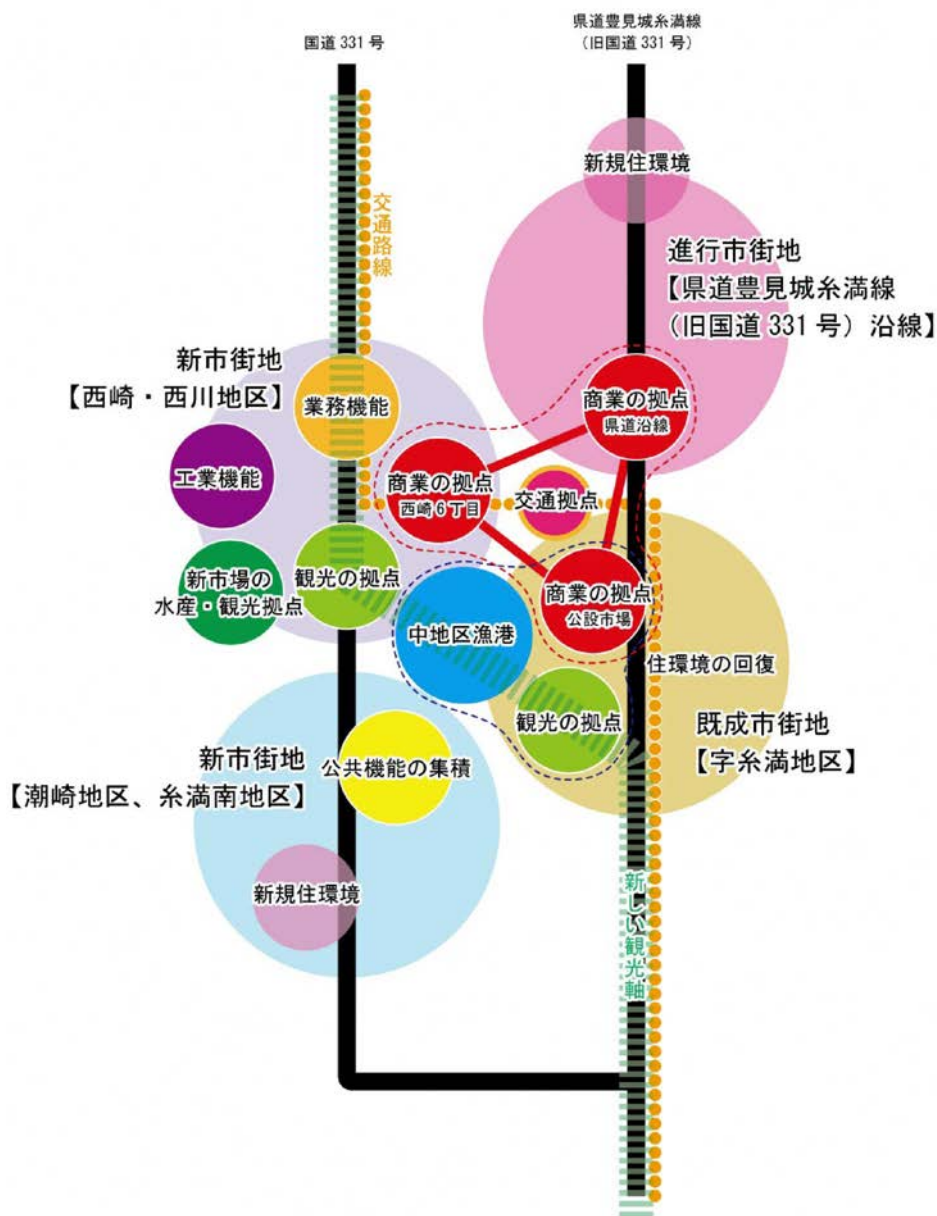
〈市全域に関わるその他の主要課題〉

(1) 高齢化に備えた福祉のまちづくりの推進

・ 公共施設のユニバーサルデザイン化

・ **移動しやすい交通環境の確保**

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、拠点集落への機能集約を行うことで、ネットワーク強化による生活利便性の向上を目指すといった視点が必要になってきていると考えられます

Ⅳ.全体構想 都市整備の方針－ 3. 道路・交通〈基本的考え方〉※一部抜粋

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

〈整備の方針〉

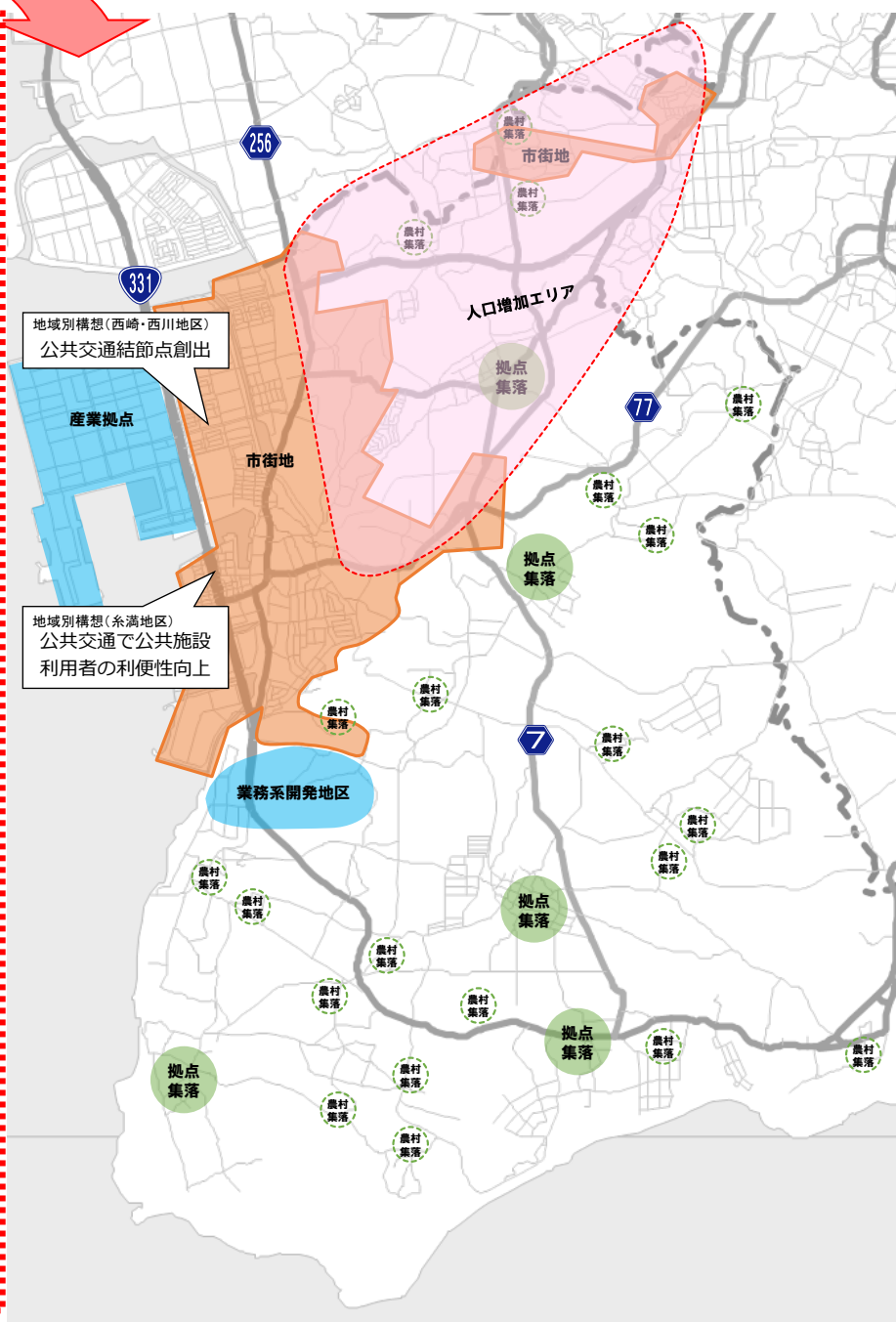
●公共交通機関

- ・既存のバス交通の路線網及び運行回数の充実及び見直しを促進します
- ・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
- ・公共交通機能やパークアンドライドなどの交通結節点の検討を行います
- ・市域内交通に関しては、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

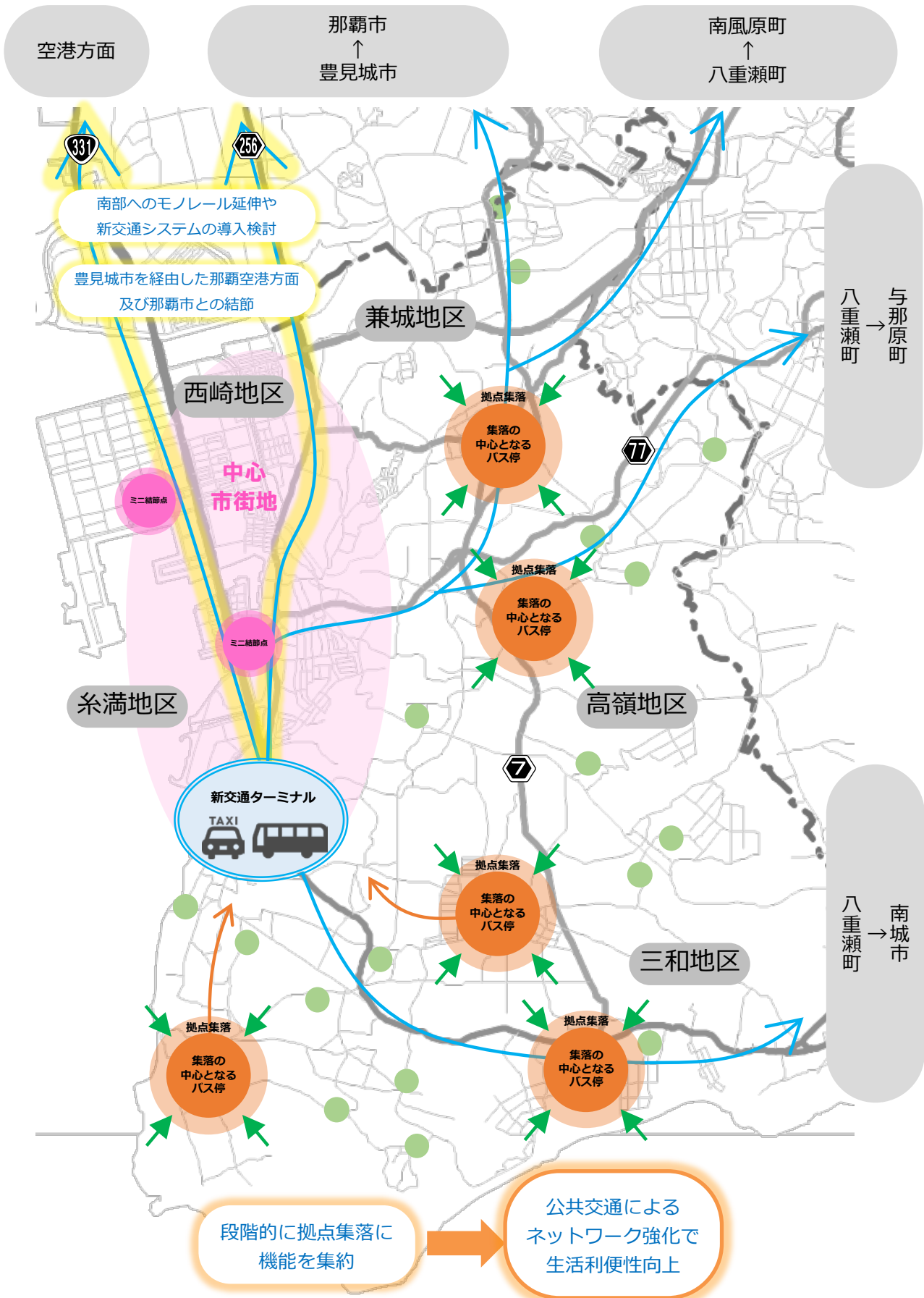
●環境や健康への配慮

※一部抜粋

- ・新交通システムの検討により、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



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



（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、基本方針として、「地域が目指すべき将来像」と「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

【 取組の方向性 】

- ① すべての人にやさしい公共交通網の形成
- ② 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
- ③ まちづくりと整合性のとれた公共交通の形成と活性化
- ④ 市の活力向上及び持続的発展に資する公共交通の整備
- ⑤ 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



2. 計画の区域

本計画の対象区域は、市全域とします。

3. 計画の期間

計画期間は、令和2年度～令和6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	評価指標	目標値		備考
		現状値 (令和元年度)	目標 (令和6年度)	
1 すべての人にやさしい公共交通網の形成	・市営バスの免許返納者割引・障がい者割引の利用割合	32%	38%	年に1%ずつ増加
	・啓蒙啓発活動の実施件数	1件/年	8件/年	6月、9月、12月、3月に広報、HPにて実施
	・市内行事での公共交通利用促進告知回数	1回/年	5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にて実施
2 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	・市内公共交通網の再編	-	実施	
3 まちづくりと整合性のとれた公共交通の形成と活性化	・真栄里地区区画整理事業の都市計画手続き	-	事業着手	
	・シンボルロード周辺市街地整備事業の都市計画手続き	-	事業着手	
4 市の活力向上及び持続的発展に資する公共交通の整備	・空港直行バスの運行	-	運行実施	
	・市内主要拠点を繋ぐコミュニティバスの運行	-	運行実施	
5 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	・市職員の公共交通通勤者数	8人/年	20人/年	年に2名ずつ増加
	・ブーゲンビレア号協力事業者数	2者	3者	現在より1者増加
	・市営バスの収支率	16.5%	増加	
	・補助対象市内線と市営バス運行に対する行政負担額	35,963千円/年	減額	
	・補助対象市内線と市営バス運行の利用者数	29,491人/年	増加	

5. 目標達成のための事業と実施主体

(1) 事業及び取組の概要

取組の方向性	事業実施方針	具体的な事業及び取組（★：主要事業及び取組）
1 すべての人にやさしい公共交通網の形成	(1)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
		②学生の通学移動に対する支援策の実施
	(2)すべての人に馴染む公共交通を目指す	①啓蒙啓発活動の実施
		②市内イベント等と連携した公共交通利用促進策の実施
2 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	(1)地域特性や移動需要に応じた移動手段を整備する	①通勤、通学しやすい公共交通の検討・整備
		②市内公共交通網再編に向けた検討・実施
	(2)多様な移動交通手段との連携策を検討、整備する	①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
		②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
3 まちづくりと整合性のとれた公共交通の形成と活性化	(1)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	①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（★）
		②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
	(2)まちづくりと整合性のとれた公共交通網を形成する	①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
		②他施策と連動した新たな公共交通網の整備の検討
	(3)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	①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
		②国、県、周辺市町村との公共交通施策の協調・整合
4 市の活力向上及び持続的発展に資する公共交通の整備	(1)市外とのアクセス性を高める公共交通を整備する	①空港に直接アクセスできる公共交通の導入検討（★）
		②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
		③軌道系公共交通の導入検討
	(2)市内の回遊性を高める公共交通を整備する	①周遊観光に利用できる交通交通の検討
		②市内主要拠点を繋ぐコミュニティバスの導入検討（★）
5 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	(1)地域、事業者、行政の協働を推進する	①公共交通に対する企業協賛金制度の導入検討
		②事業者との協働による公共交通施策の実施
		③地域主体の交通づくり支援制度の導入検討
		④市役所来庁者、市職員の公共交通利用促進
	(2)効率的で持続可能な公共交通を検討する	①デマンドバスの本格運行（★）
		②市内補助路線の効率化に向けた取組（★）

（２）事業及び取組の内容と実施主体

1 すべての人にやさしい公共交通網の形成

（1）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

事業内容	○生活移動困難者に対する支援策等の検討 ・生活に最低限必要な移動が困難な市民に対する割引や支援策等を検討します ○福祉施策等、既存事業との連携 ・障害福祉サービスや地域生活支援事業等、既存事業との連携を図ります
実施効果	・市民の移動満足度向上 ・高齢者の交通事故抑制
実施主体	糸満市、交通事業者＜関係団体：社会福祉協議会、警察＞

【いとちゃん mini で実施している割引策】

- ・いとちゃん mini では、障がい者、65 歳以上の高齢免許返納者、子ども（小中学生）に対して、割引運賃を適用しています

区 分	運 賃
大人（普通運賃）：高校生以上	300 円、400 円、500 円、600 円の 3 段階の運賃
小人：小学 1 年生から中学 3 年生まで	普通運賃の半額（150 円、200 円、250 円、300 円）
幼児：1 歳以上から小学生未満	保護者同伴で 2 人まで無料 ※3 人目からは 1 人につき小人運賃 ※単独での乗車は不可
乳児：0 歳	無料 ※単独での乗車は不可
高齢者運転免許自主返納者割引	運転経歴証明書の提示により普通運賃の半額 （150 円、200 円、250 円、300 円） ※ただし年齢 65 歳以上に限る ※運転経歴証明書（沖縄県警）
障がい者等割引	身体・知的・精神障害者手帳の提示により本人と付添人 1 人まで半額 （大人の場合：150 円、200 円、250 円、300 円） （小人の場合：80 円、100 円、130 円、150 円） ※10 円未満切り上げ ※身体障害者手帳（沖縄県） ※精神障害者保健福祉手帳（沖縄県） ※療育手帳（沖縄県） ※乗車の際に補助が必要な方は単独乗車不可

▲いとちゃん mini（デマンドバス）の運賃表

区 分	運賃
大人（普通運賃）：高校生以上	均一運賃 160 円
小人：小学 1 年生から中学 3 年生まで	普通運賃の半額 80 円
幼児：1 歳以上から小学生未満	保護者同伴で 2 人まで無料 ※3 人目からは 1 人につき小人運賃 ※単独での乗車は不可
乳児：0 歳	無料 ※単独での乗車は不可
高齢者運転免許自主返納者割引	運転経歴証明書の提示により普通運賃の半額 (80 円) ※ただし年齢 65 歳以上に限る ※運転経歴証明書（沖縄県警）
障がい者等割引	身体・知的・精神障害者手帳の提示により本人と付添人 1 人まで半額 (大人の場合： 80 円) (小人の場合： 40 円) ※身体障害者手帳（沖縄県） ※精神障害者保健福祉手帳（沖縄県） ※療育手帳（沖縄県） ※乗車の際に補助が必要な方は単独乗車不可

▲いとちゃん mini（路線定期運行）の運賃表

②学生の通学移動に対する支援策の実施

事業内容	○通学移動困難者に対する支援策等の検討 ・通学に最低限必要な移動が困難な市民に対する割引や支援策等を検討します ○教育施策等、既存事業との連携 ・県が実施している支援事業等、既存事業との連携を図ります
実施効果	・市民の移動満足度向上 ・公共交通の学生利用増加
実施主体	糸満市、糸満市教育委員会、交通事業者＜関係団体：沖縄県＞

【沖縄県が実施しているひとり親家庭高校生等通学サポート実証事業】※沖縄県 HP より

- ・ひとり親世帯の高校生の通学を支援する福祉事業で、県が発行する「バス通学サポート割引カード」をバス会社の販売窓口に表示すると、バス通学定期券（離島は回数券）が割引料金で購入することができる制度

■事業名称：ひとり親家庭高校生等通学サポート実証事業

■事業目的：

平成28年度に県が実施した「沖縄県高校生調査」によると、困窮世帯の約4人に1人がアルバイト収入を通学費にあてており、困窮世帯における通学費負担が大きな課題となっています。

このため、県では、生活面や経済面での負担が特に大きいひとり親家庭の生活の安定と、子どもの教育環境の充実を図るため、高校生を対象にバス通学費の負担軽減を行うこととしました。

■対象者：

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の高校生

※生活保護法（生業扶助）受給世帯は対象外

■実施内容：

（沖縄本島）通学定期券の半額 オキカのチャージ利用や現金は、割引になりません

（宮古・石垣）通学回数券の3分の1割引（普通運賃の半額）

（久米島）普通運賃の半額

沖縄県 ひとり親家庭高校生等通学サポート実証事業

宮古・石垣・久米島でも割引を実施中です

ひとり親家庭の
高校生の通学をサポート!

**バス通学定期券
さらに! 半額になります。**

ご利用条件 事業効果を把握するためのアンケートへのご協力

**2019年度は4月から
割引販売スタート!**

申請期間 **2020年1月31日まで!**

※事前申請が必要です。
割引カードの発行には
約1ヶ月かかります。

バス通学だと
送り迎えの負担が
減って助かる!

おトクにバスが
利用できるなら
もっと乗って
みようかな!

アルバイトの時間が
減らせるから
放課後に自分の時間
ができる!

割引対象者 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の高校生
※高等学校（国立・私立）、沖縄工業高等専門学校（1学年～3学年）、専門学校（高等課程）、
通信制高校（通学コース）、沖縄タリスキャンステールインターナショナル（高等部）
※生活保護法（生業扶助）による通学費用助成は対象外です。

割引対象金額 認定を受けた日から、2020年3月2日までに購入する通学定期券（1ヶ月・3ヶ月）
※認定後に購入した定期券は割引の対象外です。
まずはお気軽にお問い合わせください!

申請先・お問合せ／（公社）沖縄県母子家庭福祉連合会 沖縄県担当／子ども生活福祉部 青少年・子ども家庭課
TEL 098-887-4099 | **TEL 098-866-2174**

ご利用いただけるバス会社
（株）琉球バス交通 / 新嘉バス（株） / 沖縄バス（株） / 東陽バス（株） / やんばる急行バス / 平安楽総合開発（株） / 琉球村営バス

申請書の
ダウンロードは、
コチラ

QRコード

【いとちゃん mini で実施している割引策】

- ・いとちゃん mini では、子ども（小中学生）利用者に対しても、運賃を半額にする割引策を実施しています

(2)すべての人に馴染む公共交通を目指す

①啓蒙啓発活動の実施

事業内容	○学校教育等と連携した利用促進 ・市民が自発的に公共交通を利用してもらえるよう、周知活動（公共交通マップの配布やバスの乗り方教室等）を実施します
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
実施主体	糸満市、糸満市教育委員会、交通事業者＜関係団体：地域住民、社会福祉協議会＞

【浦添市宮城小学校での啓蒙啓発活動（モビリティマネジメント）実施事例】※浦添市 HP より

■授業内容

1. 講義 (15-20分程度)

- 公共交通の必要性に関する資料（小学生用パンフレット、浦添市作成のスライド）を用いて講義を行った。



図1 小学生用パンフレット



図2 スライド

2. 交通すごろく (20分程度×2回)

- 交通すごろくのツールを用いて授業を行った。今回は20分×2回実施した。
- ゲームの1回目においては、出した交通手段回数事に排気ガスの排出量を計算。
- ゲームの2回目においては、バスカードの使用は3回までと制限し、渋滞状況の疑似体験。



交通手段学習 すごろくゲーム

$$50g \times \text{回数} = \text{排出量}$$

$$200g \times \text{回数} = \text{排出量}$$

$$\text{排出量} + \text{排出量} = \text{合計排出量}$$

配布するツール一覧

- ※各チームに、1枚ずつ配布するもの
- ・浦添市学校MMすごろくボード
- ※児童1人ずつ、配布するもの（各1枚）
- ・バスカード
- ・クルマカード
- ・乗り物結果シート
- ・乗り物カード枚数の記録票

【座席レイアウト】



3. まとめ (10分程度)

- 交通手段の選択が社会に与える影響について、スライドを用いて説明し、車利用について考えてもらう。



図1 スライド

4. バス利用マナー (15分程度)

- 路線バスの乗り方やバスの車内でのマナーについて知ってもらう。



図1 スライド

■ 授業の様子



※平成 28 年度に実施した例

②市内イベント等と連携した公共交通利用促進策の実施

事業内容	○地域、他施策等と連携した利用促進 ・地域行事や市主催イベント等で公共交通の利用促進を図ります
実施効果	・公共交通利用者の増加 ・市民や従業者が公共交通を考えるきっかけづくり ・イベント会場周辺の渋滞解消
実施主体	糸満市、糸満市教育委員会、その他（イベント主催者等）＜関係団体：社会福祉協議会、観光協会、商工会＞

【公共交通の利用促進を図った過去の市内イベントの広告事例】※2016年開催糸満フェア

ITOMAN FAIR
糸満の産業まつり

生放送 ラジオ公開
21日 13:30-15:30
大人気ラジオ番組「チャット de DO-YO!」あのスクイズサリミットが生放送します！
出演：玉置、川瀬、小橋、北山、山手、山手

好評につき クイズラリーも開催!!
100名に当たる

汁の駅 いとまん
糸満フェアに期間限定でオープン。新鮮な海の幸やお肉で作った汁の旨さをぜひ！味わってみて。

新糸満グルメ完成 発表&無料試食
「いとまんまぐろだレメ」糸満くわつちレシ」など新しい糸満グルメついに完成。みんなで食べてみよう。

宮城県から緊急出店
チャリティ物産展
一度食べたならやみつきの旨さ「宮城県産市から名物「牛タン」と笹かまぼこ」の出店が決定。

糸満の物産 ここに集結
うまいよ！安いよ！
3日間だけの特別企画。うまみちゅ市場では新鮮野菜の特価販売、お得なタイムセールを開催！
試食販売に特価品も！

ステージ イベント
22日 11:30-16:00
23日 11:30-16:00
人気サークル「きらきら」のミュージカルや、糸満高校ダンス部によるストリートダンス、本格的な琉球民謡からエイサー、格闘技など多彩なパフォーマンスが楽しめる。

本気の大抽選会
22日 11:00-16:00
23日 11:00-16:00
ヤギ一頭・お米150キロ相当が当たる1時間ごとに当たる抽選会とWチャンスでヤギ一頭がお米ももらえる抽選会も開催。
※2日間だけ開催
抽選時間：11:00、12:00、13:00、14:00、15:00、16:00
抽選場所：糸満市役所1階大会場

手加減しない 本気の3日間! 11月21日 22日 23日

ご来場はなるべく公共交通機関をご利用ください。
なお、「いとちゃんバス」をご利用の方にも抽選会応募券を無料配布します。

糸満フェアへのご来場は
糸満臨時駐車場をご利用下さい。

臨時駐車場に駐車すると
抽選会応募券を無料配布

臨時駐車場をご利用下さい。

TEL.098-840-8137
受付：平日8:30～17:00(土日・祭日を除く)
●営業時間：9:00～19:00
●営業時間：9:30～19:00
●営業時間：10:00～19:00
●営業時間：11:00～22:00

主催：糸満市 共催：JAファーマーズマーケットいとまん、糸満市物産センター、糸満漁業協同組合、お魚センター、トムメイ福祉会、糸満市観光協会 後援：糸満市商工会

公共交通で来場した
方へ抽選会の応募券
を配布

2 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

(1) 地域特性や移動需要に応じた移動手段を整備する

①通勤、通学しやすい公共交通の検討・整備

事業内容	○通勤通学需要に即した公共交通の検討 ・交通事業者と連携し、市民の移動需要に即した公共交通を検討します
実施効果	・公共交通の利便性向上 ・市民の移動満足度向上 ・通勤通学に伴う市街地の渋滞解消
実施主体	糸満市、糸満市教育委員会、交通事業者

②市内公共交通網再編に向けた検討・実施

事業内容	○地域公共交通網の再編検討 ・地域特性や移動特性に対応した公共交通サービスを目指し、地域公共交通再編に向けて検討します
実施効果	・公共交通の利便性向上 ・市民の移動満足度向上 ・他交通手段との接続性向上 ・収支改善による継続的な運行
実施主体	糸満市、糸満市教育委員会、交通事業者＜関係団体：国、沖縄県、周辺市町村、地域住民、社会福祉協議会、観光協会、商工会＞

【検討の必要性】

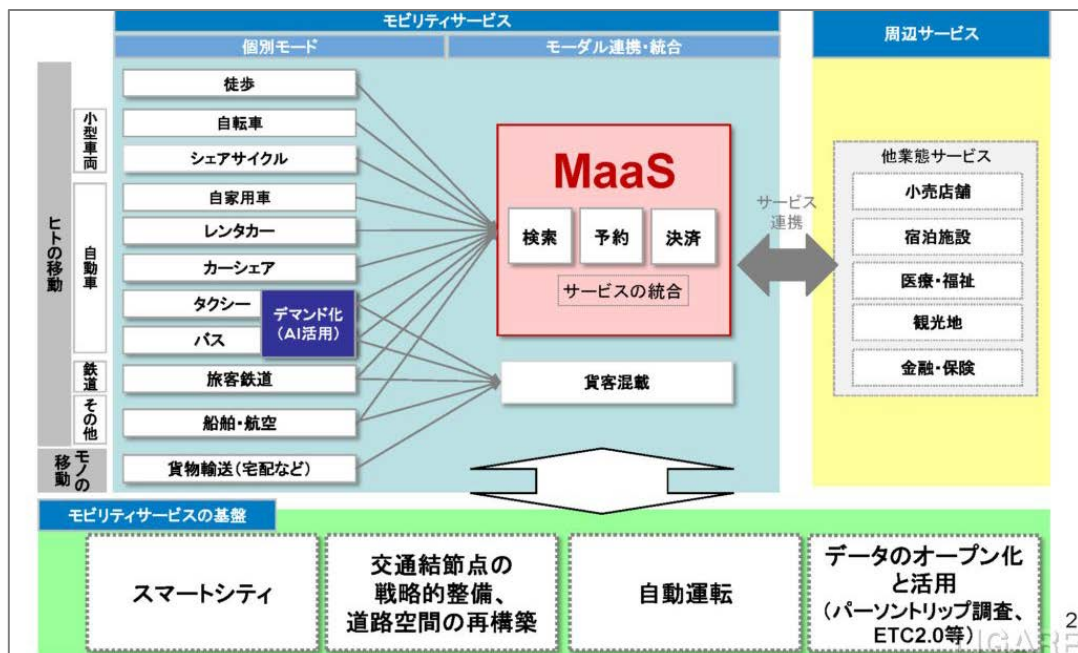
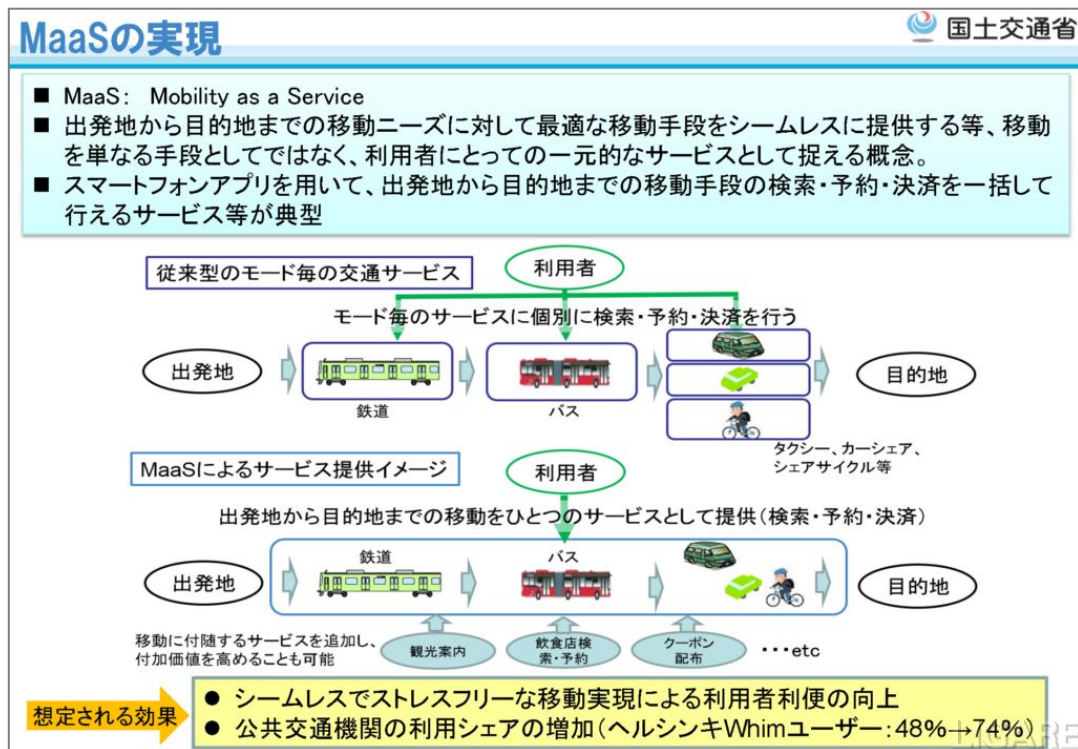
- ・平成30年10月に、市内公共交通網を一部再編し、補助対象路線だった国吉線を廃止、南部循環線の運行頻度を下げ、デマンドバス車両（10人乗り）を使った代替運行を実施しています
- ・いとちゃんmini（デマンド交通）の利用状況や市民・観光客調査から市内の移動需要をみると、人の動き（時間、場所、目的、同行人数）が分散しています
- ・現在の公共交通網では、糸満市の地域特性や移動需要を十分にカバーできていません
- ・そこで、地域特性や移動特性を踏まえたうえで、市内を運行するそれぞれの公共交通の役割や利用対象者を明確にし、市内の公共交通網の再編をすることが必要です

(2) 多様な移動交通手段との連携策を検討、整備する

①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

事業内容	○公共交通と連携できる交通手段の検討 ・公共交通と組み合わせて利用できる交通手段の整備可能性について検討します
実施効果	・公共交通の利便性向上 ・市民の移動満足度向上 ・他交通手段との接続性向上
実施主体	糸満市＜関係団体：交通事業者、地域住民、観光協会、商工会、その他（カーシェア、レンタサイクル等あらゆる移動手段の交通事業者）＞

【国土交通省が推進している MaaS のサービスイメージ】※国土交通省 HP より

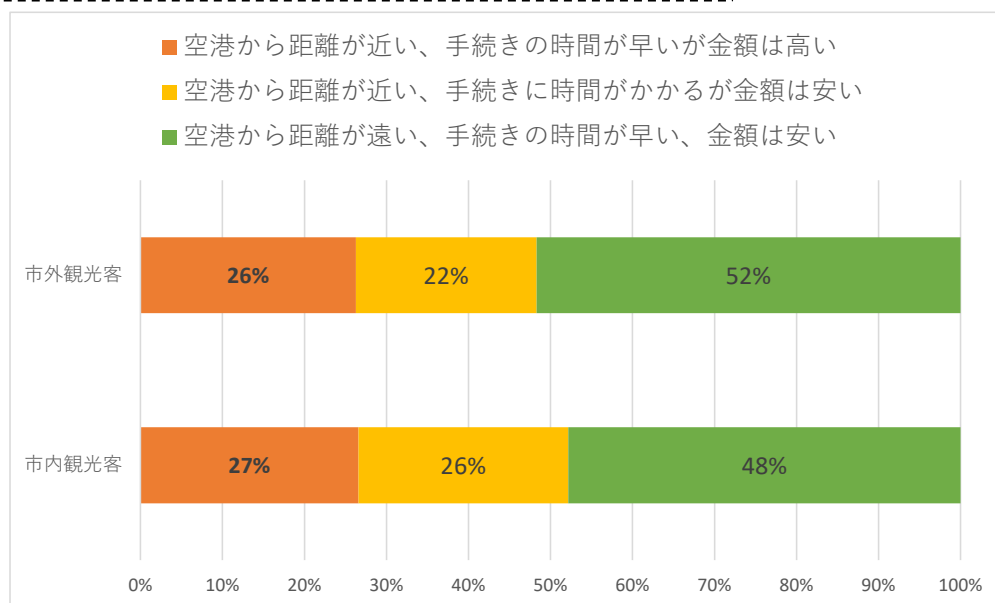
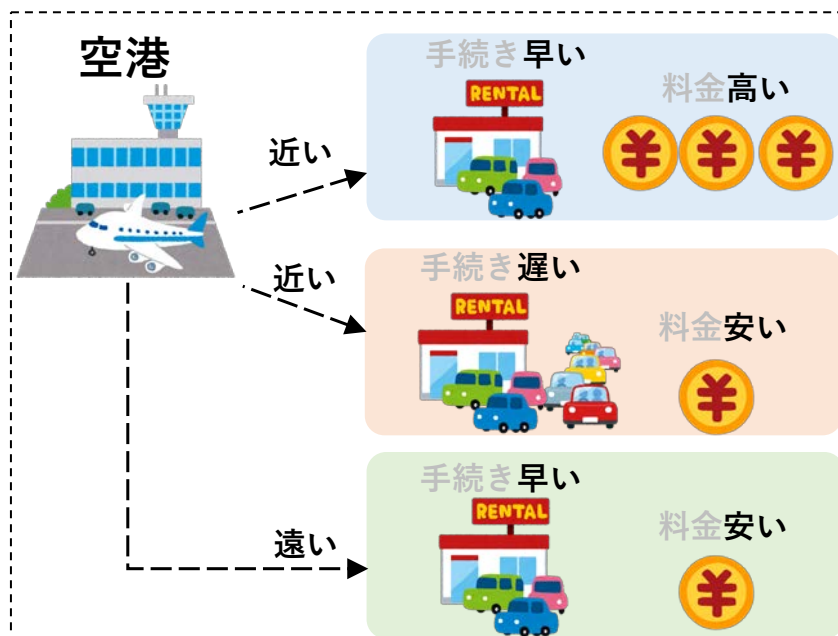


②新交通ターミナルへのレンタカーステーション導入に向けた検討

事業内容	○レンタカーステーション導入可能性の検討 ・真栄里地区に整備する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 ・他交通手段との接続性向上
実施主体	糸満市＜関係団体：観光協会、その他（レンタカー事業者等）＞

【観光客がレンタカーを借りる際の優先度】 ※観光客ヒアリング調査より

- ・市内外観光客へ、レンタカーを借用する際に優先する視点を下記のパネルの3つの営業所のタイプ案から選択してもらいました
- ・両者とも空港から距離は遠いのですが、手続きが早く利用金額が安いことを優先したいと回答した方が最も多い結果となりました



▲ヒアリング時に提示したイメージ図と回答結果

3 まちづくりと整合性のとれた公共交通の形成と活性化

(1) 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

① 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（主要事業）

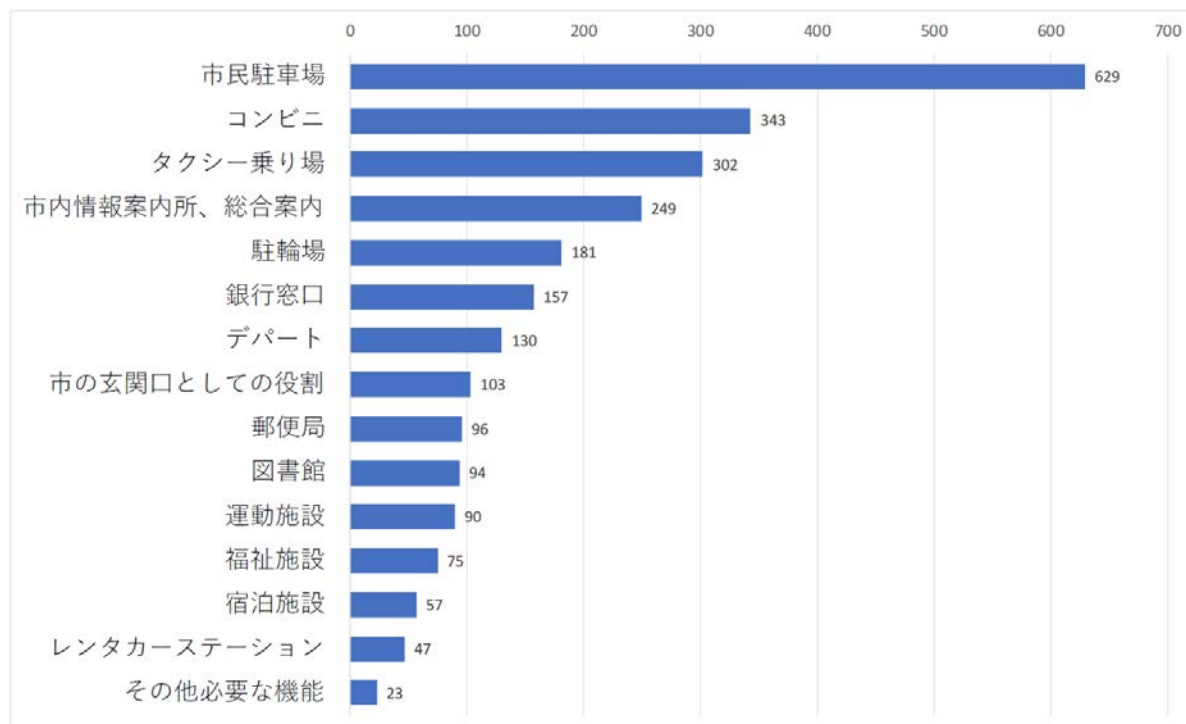
事業内容	○多機能複合施設の整備 ・人とまちの情報が集まり、暮らしの拠点となる多機能複合施設を整備します
実施効果	・公共交通の利便性向上 ・地域活性化
実施主体	糸満市、交通事業者＜関係団体：沖縄県、地域住民、観光協会、商工会、その他（ターミナル入居事業者等）＞

② 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

事業内容	○交通結節点の創出 ・すべての交通との乗継利便性を考慮した公共交通結節点を創出します
実施効果	・公共交通の利便性向上 ・市民の移動満足度向上 ・他交通手段との接続性向上
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、観光協会＞

【市民が新交通ターミナルに求める機能】

※R1 市民アンケート調査より



※R1 市民ワークショップより

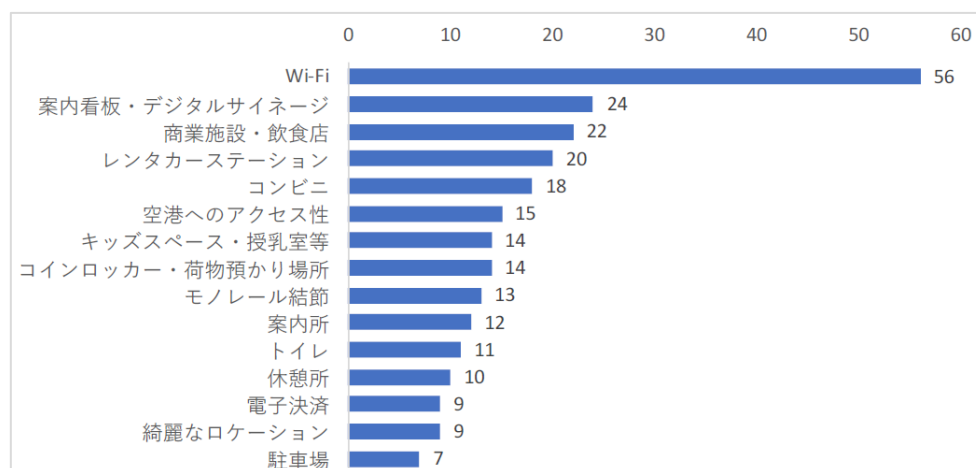
新交通ターミナルにあったら良い機能案 (Aグループ)

避難所	本屋さん	スーパー	ATM コーナー	ネット カフェ	建設施設	ジム
ビジネス ホテル	親子が遊べる 場所 (like a ぎのわん達の駅)	地元の人が 働く場所	周遊バス (買い物出張バス)	民間による トータルデザイン	環境負担軽減を 数値化	コンビニ
モノレール						

新交通ターミナルにあったら良い機能案 (Bグループ)

資料館 シェンカ次郎 南山城	屋上活用	イベント広場 (例: レンタカー 待合の...)	かわねバス 二階建てバス	診療所 病院	ショッピング モール	サンセット カフェなど
モノレールの 停留所	バスターミ ナル 屋根	企業施設 ホテル ラウンジ	映画館	ジム シャワー ルーム	橋を架ける	川を渡る 水上バス
サンセット が見える 配置	子供の為 の施設 保育園	高齢者 施設	役所 銀行	会議室を 作る	多目的に する	展望ス ペースが ほしい
露店用 水道設置	自転車 ロード設置	永遠らしい オブジェ・サ パニ・エーク	避難所 社協等 (SF以上?)	防災 と 福祉	建物を 今風に!	北谷の市 民駐車場 みたいにい
ホテル						

【観光客が便利だと感じる交通結節点の機能】 ※R1 観光客ヒアリング調査より上位 15 位迄



【真栄里地区に計画されている新交通ターミナルの整備イメージ】



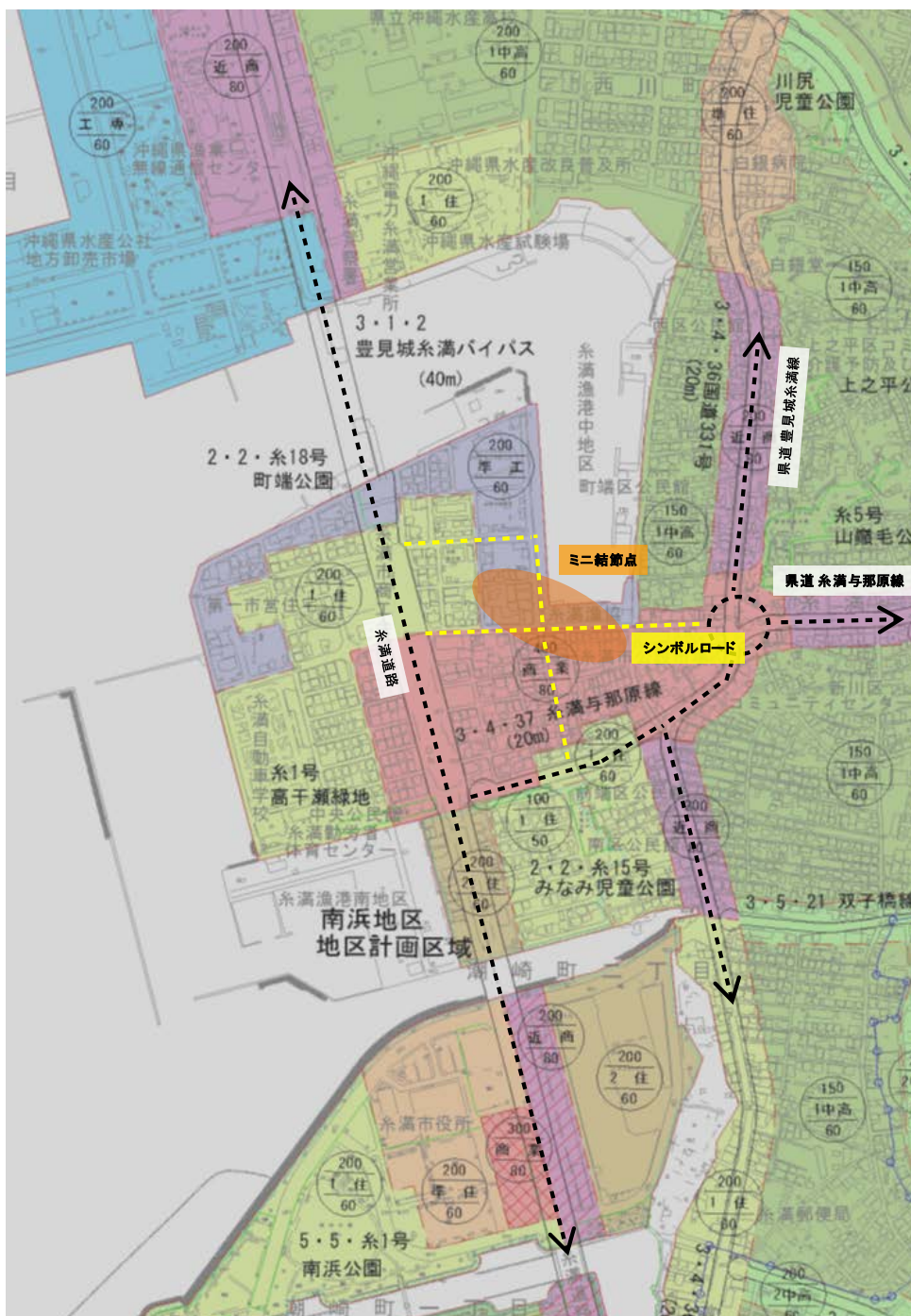
※本計画にて記載する「交通ターミナル」「バスターミナル」という表記は、バスの乗降、旋回、駐機等を行う場所を指し、必ずしも自動車ターミナル法に基づくバスターミナルを指すものではありません

(2)まちづくりと整合性のとれた公共交通網を形成する

①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

事業内容	○都市整備と連携した交通結節点の整備 ・都市整備事業と連携を図り、まちづくりに重要な拠点に交通結節点を整備します
実施効果	・公共交通の利便性向上 ・市民の移動満足度向上 ・他交通手段との接続性向上
実施主体	糸満市、交通事業者＜関係団体：地域住民、警察＞

【シンボルロード周辺市街地整備事業の整備イメージ】



②他施策と連動した新たな公共交通網の整備の検討

事業内容	○他施策と連動した公共交通網の整備の検討 ・小中一貫校の設立に合わせたスクールバスの導入など、他施策と連動した新たな公共交通網の整備に向けて検討します
実施効果	・公共交通の利便性向上 ・市民の移動満足度向上
実施主体	糸満市、糸満市教育委員会＜関係団体：交通事業者、社会福祉協議会、観光協会、商工会＞

(3)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

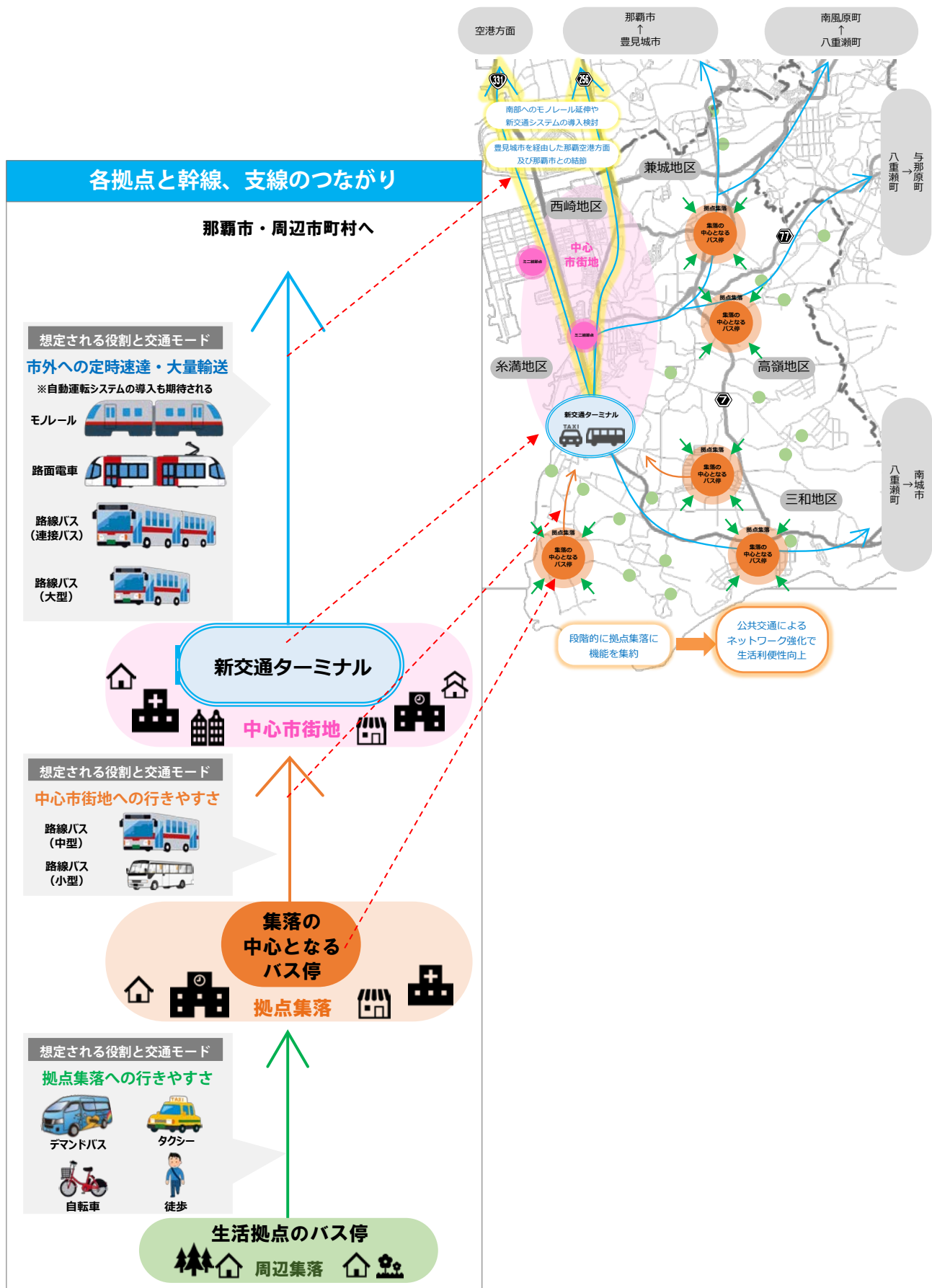
①都市マスタープラン等の関連計画と整合のとれた公共交通の整備

事業内容	○都市マスタープランの進捗に合わせた交通網の整備 ・都市マスタープラン等の関連計画との有機的連携を図るため、段階的に公共交通網を整備します
実施効果	・公共交通の利便性向上 ・市民の移動満足度向上 ・他交通手段との接続性向上 ・地域公共交通の維持・活性化
実施主体	糸満市、交通事業者

②国、県、周辺市町村との公共交通施策の協調・整合

事業内容	○他行政機関と協調・整合した公共交通策の実施 ・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実施します
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
実施主体	糸満市、国、沖縄県、周辺市町村、交通事業者＜関係団体：地域住民＞

【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】



4 市の活力向上及び持続的发展に資する公共交通の整備

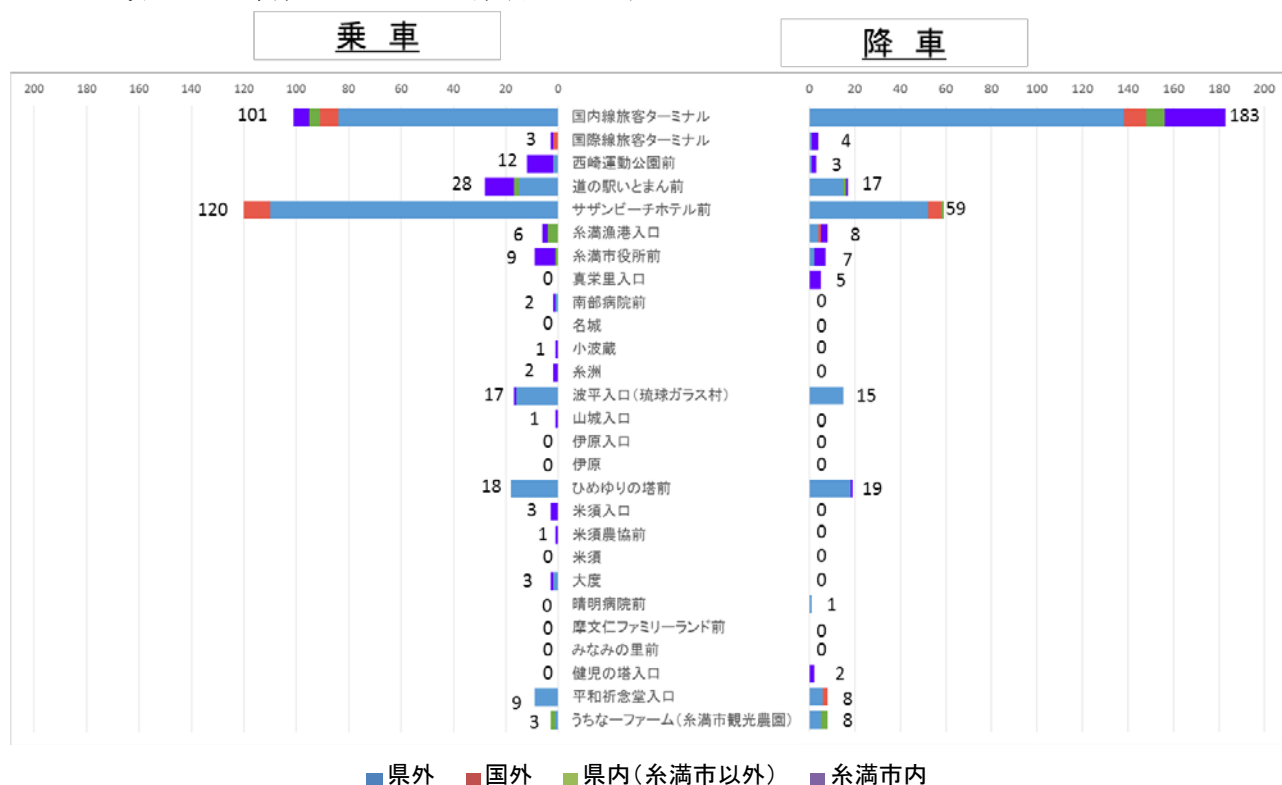
(1)市外とのアクセス性を高める公共交通を整備する

①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）

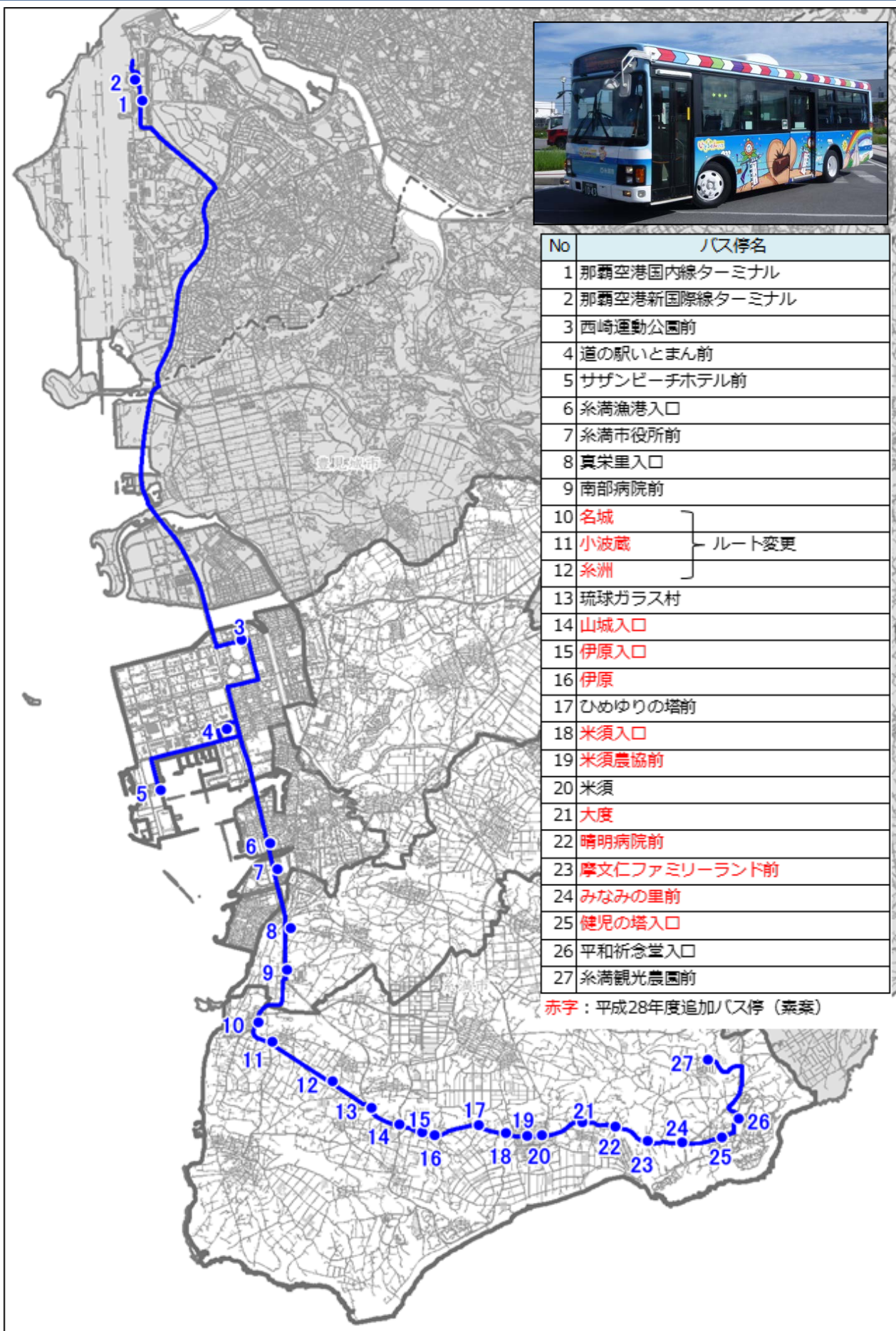
事業内容	○那覇空港直行線の導入検討 ・国道 331 号の地域高規格道路の役割（定時定速）を活かし、那覇空港へ直接結節する公共交通を検討します
実施効果	・市民の市外への移動満足度向上 ・観光客の移動利便性の向上 ・観光客増加によるにまちの活性化
実施主体	糸満市、交通事業者＜関係団体：沖縄県、周辺市町村、地域住民、観光協会、その他（運行が想定される沿線の事業者等）＞

【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

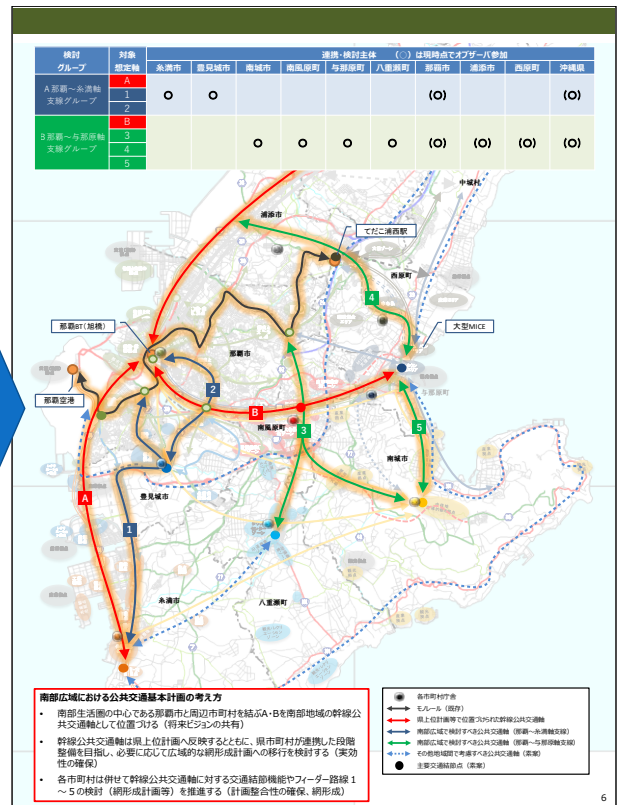
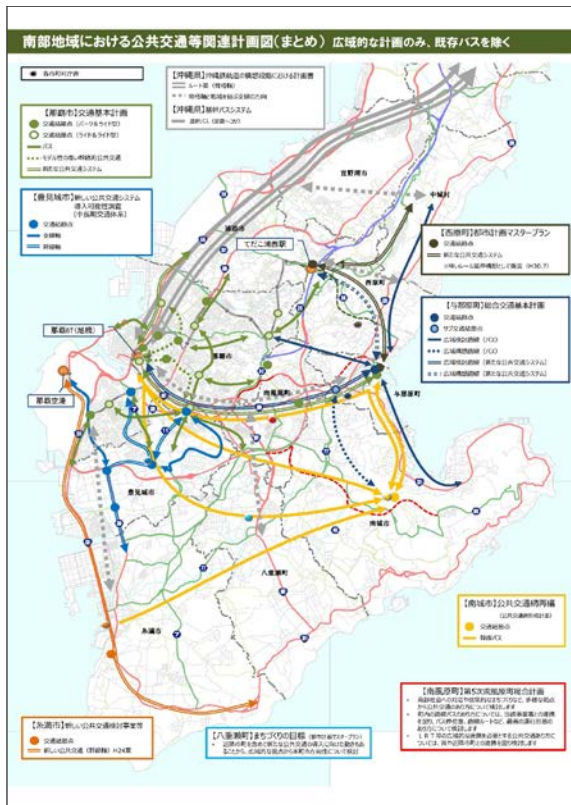
②周辺市町村とのアクセス性向上に向けた公共交通の見直し

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

③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



(2)市内の回遊性を高める公共交通を整備する

①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 ・観光客増加によるにまちの活性化
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）＞

②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



5 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

(1) 地域、事業者、行政の協働を推進する

① 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



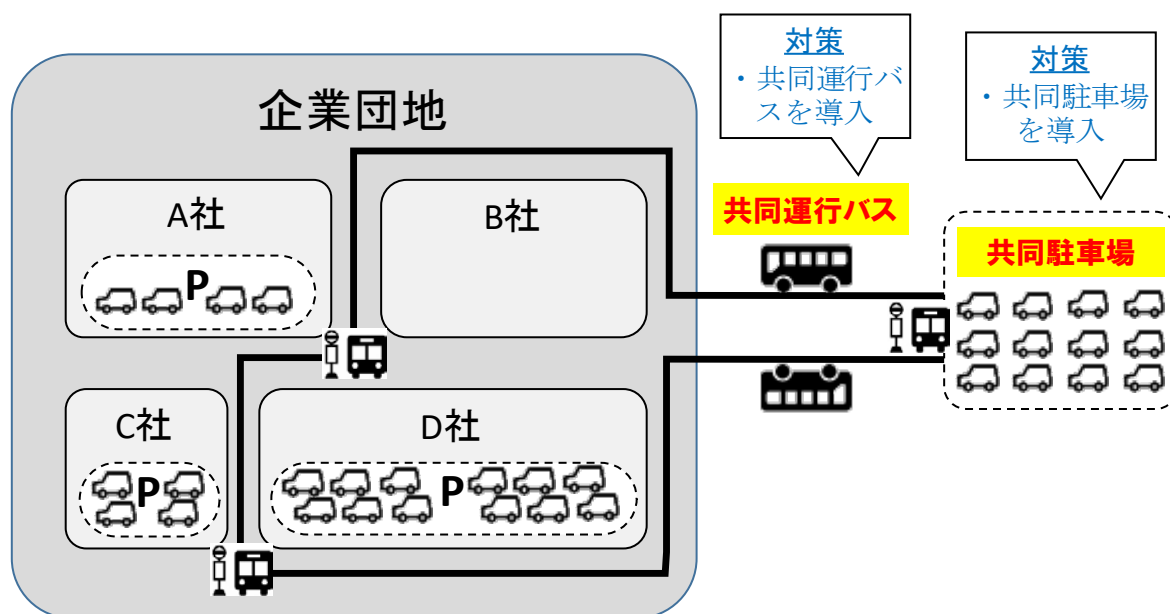
②事業者との協働による公共交通施策の実施

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



③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

④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

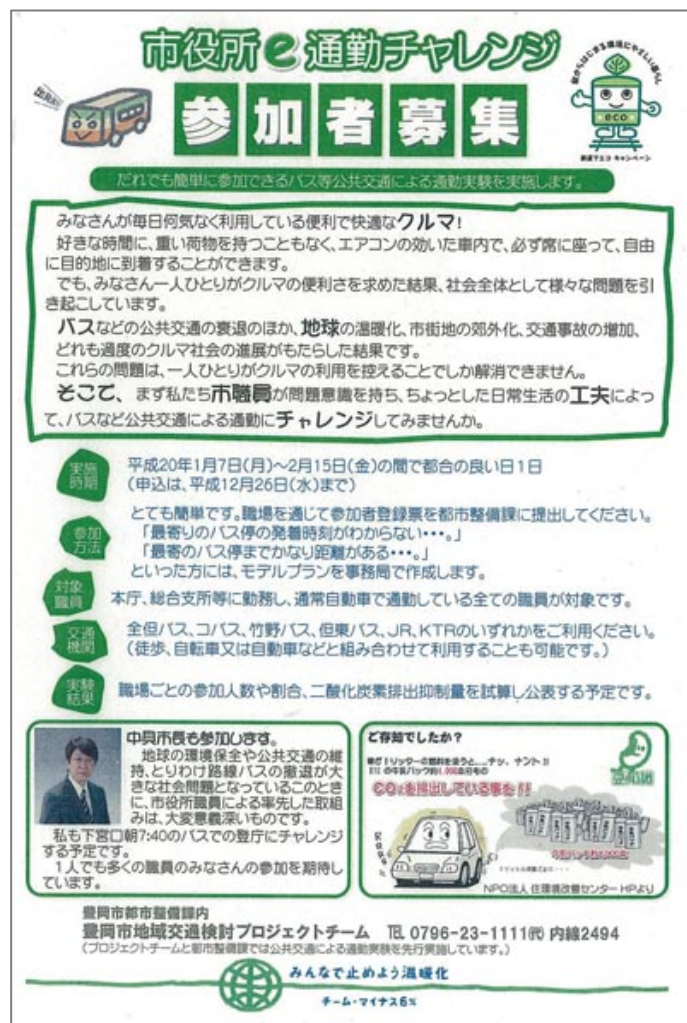
- きっかけ：市民説明会で厳しい声
- ・市職員は公共交通で通勤しているのか
- ・過疎地の進む地域だけでは支えきれない
- ・一人しか乗らない公用車は無駄ではないか

■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、どれも過度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。

実験時期 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 とても簡単です。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。

対象職員 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このときに、市役所職員による率先した取り組みは、大変意義深いものです。

私も下宮口朝7:40のバスでの登り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。

ご存続でしたか？ 朝7:15から8:15の間にバスに乗る。11:00から12:00の間にバスに乗る。CO2を削減している事を！

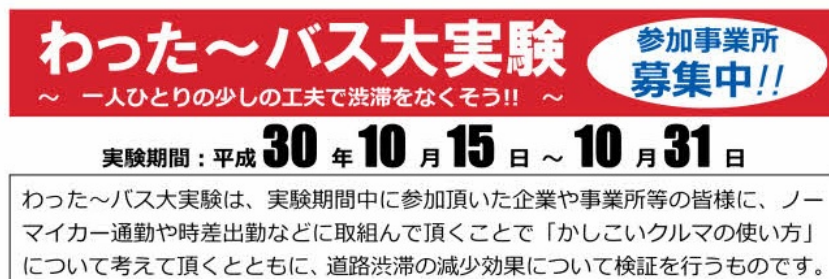
豊岡市都市整備課内
豊岡市地域交通検討プロジェクトチーム TEL 0796-23-1111(内線2494)
(プロジェクトチームと都市整備課では公共交通による通勤実験を先行実施しています。)

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 年度わったー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



わったーバス大実験
～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

わったーバス大実験は、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。

(2)効率的で持続可能な公共交通を検討する

①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		

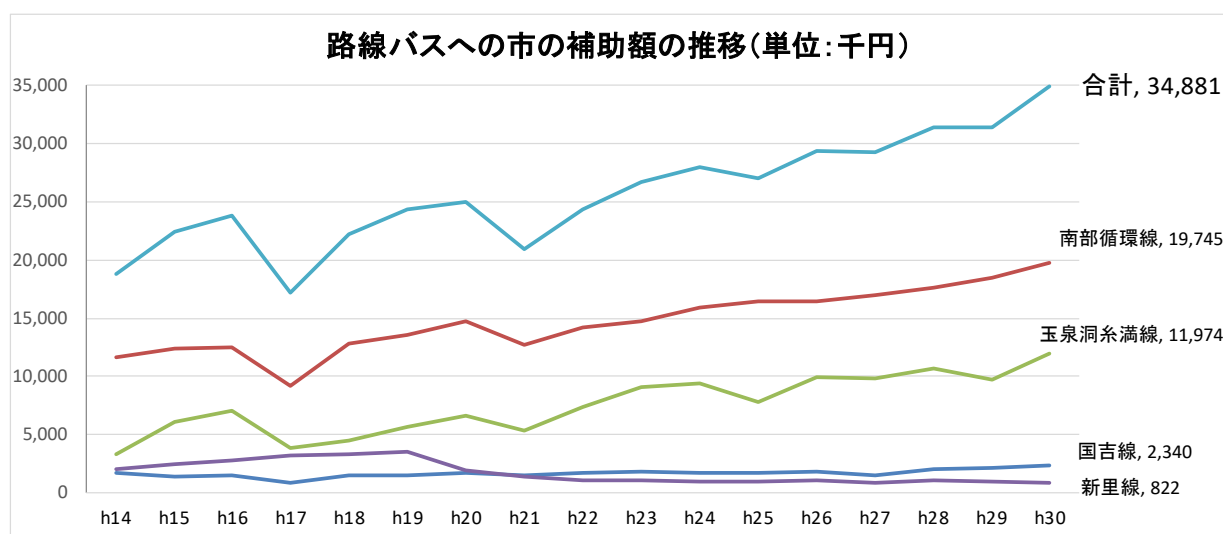


②市内補助路線の効率化に向けた取組（主要事業）

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



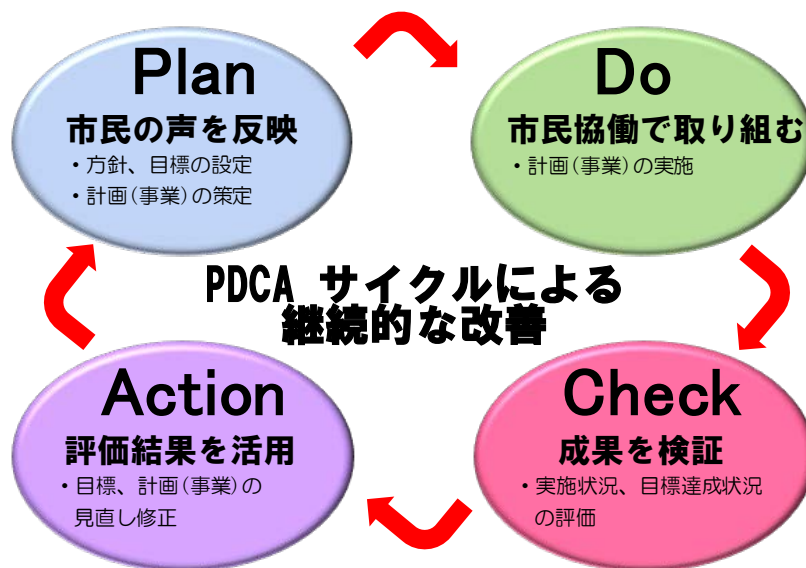
▲路線バスへの補助額の推移（H14～H30）

6. 達成状況の評価

(1) 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つては、推進事業の不断の見直しが求められています。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。

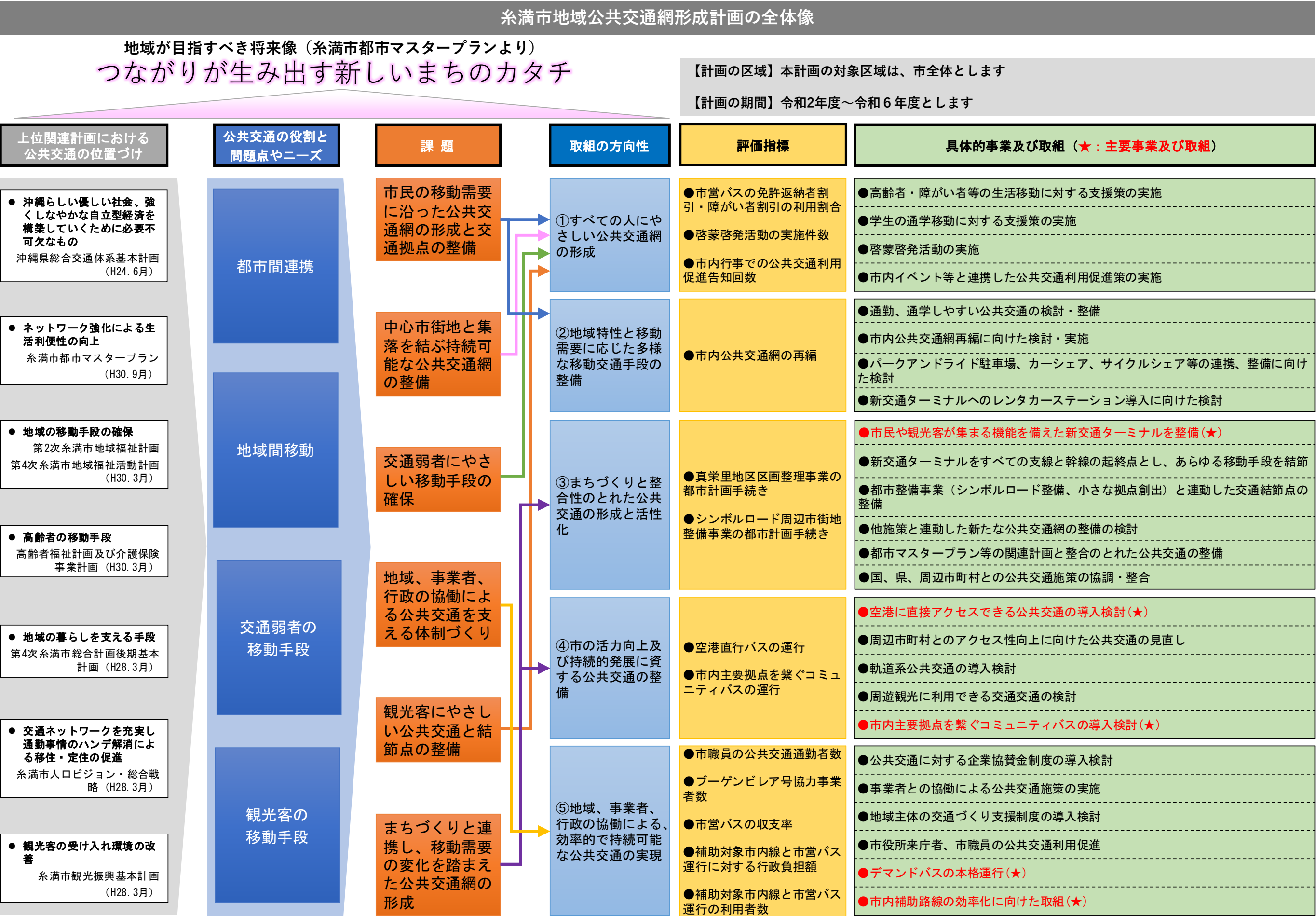


(2) 各事業及び取組のスケジュール

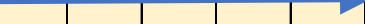
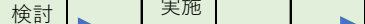
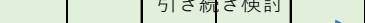
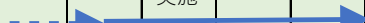
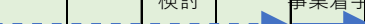
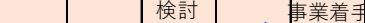
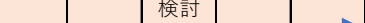
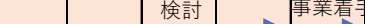
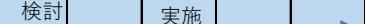
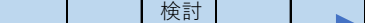
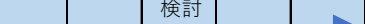
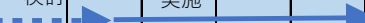
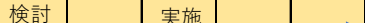
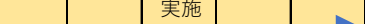
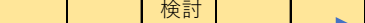
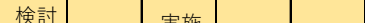
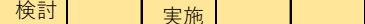
事業及び取組ごとの5年間のスケジュールと計画期間以降の事業及び取組の継続について下記に示します。

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。





■各事業及び取組のスケジュールと実施主体

取組の方向性	事業実施方針	具体的な事業及び取組	実施主体（●）関係団体（○）												期間					
			糸満市	糸満市委員会	国	沖縄県	周辺市町村	交通事業者	地域住民	社会福祉協議会	観光協会	警察	商工会	その他	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度以降
1 すべての人にやさしい公共交通網の形成	(1)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	●					●		○		○								継続
		②学生の通学移動に対する支援策の実施	●	●		○		●												継続
	(2)すべての人に馴染む公共交通を目指す	①啓蒙啓発活動の実施	●	●				●	○	○										継続
		②市内イベント等と連携した公共交通利用促進策の実施	●	●						○	○		○	●						継続
2 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	(1)地域特性や移動需要に応じた移動手段を整備する	①通勤、通学しやすい公共交通の検討・整備	●	●				●							検討		実施			継続
		②市内公共交通網再編に向けた検討・実施	●	●	○	○	○	●	○	○	○		○		検討		引き続き検討 実施			継続
	(2)多様な移動交通手段との連携策を検討、整備する	①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	●					○	○		○		○	○			検討		事業着手	継続
		②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	●								○			○			検討			継続
3 まちづくりと整合性のとれた公共交通の形成と活性化	(1)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	①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	●			○		●	○		○		○	○			検討		事業着手	継続
		②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	●		○	○	○	●	○		○						検討			継続
	(2)まちづくりと整合性のとれた公共交通網を形成する	①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		事業着手	継続
		②他施策と連動した新たな公共交通網の整備の検討	●	●				○		○	○		○				検討			継続
	(3)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	①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	●					●												継続
		②国、県、周辺市町村との公共交通施策の協調・整合	●		●	●	●	●	○											継続
4 市の活力向上及び持続的発展に資する公共交通の整備	(1)市外とのアクセス性を高める公共交通を整備する	①空港に直接アクセスできる公共交通の導入検討	●			○	○	●	○		○			○	検討		実施			継続
		②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	●				●	●									検討			継続
		③軌道系公共交通の導入検討	●		○	○	●	○				○					検討			継続
	(2)市内の回遊性を高める公共交通を整備する	①周遊観光に利用できる交通交通の検討	●					○			○			○			検討			継続
		②市内主要拠点を繋ぐコミュニティバスの導入検討	●	○				●	○	○	○		○	○	検討		実施			継続
5 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	(1)地域、事業者、行政の協働を推進する	①公共交通に対する企業協賛金制度の導入検討	●										○	●	検討		実施			継続
		②事業者との協働による公共交通施策の実施	●					○					○	●			実施			継続
		③地域主体の交通づくり支援制度の導入検討	●					○	●								検討			継続
		④市役所来庁者、市職員の公共交通利用促進	●		○			○	●											継続
	(2)効率的で持続可能な公共交通を検討する	①デマンドバスの本格運行	●					●	○						検討		実施			継続
		②市内補助路線の効率化に向けた取組	●		○	○	○	●	○						検討		実施			継続