

糸満市地域公共交通網形成計画 (素案)

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) 地域公共交通網形成計画の位置づけ（活性化再生法第5条）	2
1－2 公共交通をとりまく現状	3
(1) 地域特性	3
(2) 市民の移動動向	10
(3) 公共交通の現状	24
1－3 公共交通の役割と課題	39
(1) 上位関連計画からみた公共交通に求められる役割	39
(2) 公共交通に求められる役割に対する問題点と課題	40
1－4 地域公共交通網の形成に関する基本方針	59
(1) 糸満市都市マスタープランとの整合	59
(2) 地域が目指すべき将来像と取組の方向性	62
 2. 計画の区域	64
 3. 計画の期間	64
 4. 計画の目標	64
 5. 目標達成のための事業と実施主体	65
(1) 事業の概要	65
(2) 事業の内容と実施主体	66
 6. 達成状況の評価	92
(1) 評価方法（PDCAサイクルの実行）	92
(2) 各事業のスケジュール	92

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年度から新たな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。

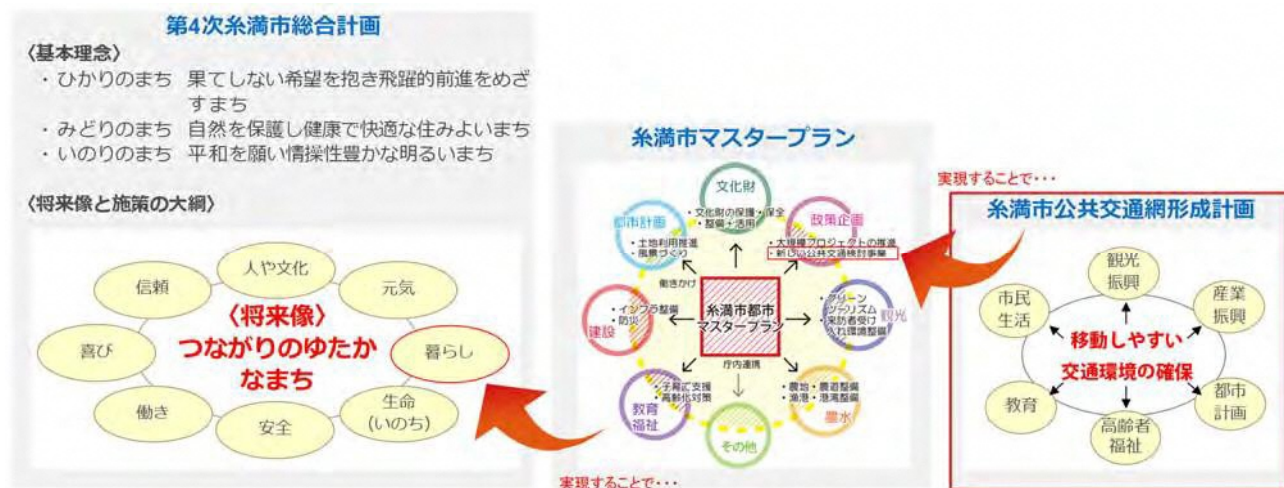
さらに、地域戦略の一環として、持続可能な公共交通ネットワークの形成を進めるには、地域の総合行政である地方公共団体（市町村）が主体となって検討をする必要があるとされています。

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) 地域公共交通網形成計画の位置づけ（活性化再生法第 5 条）

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、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

1-2 公共交通をとりまく現状

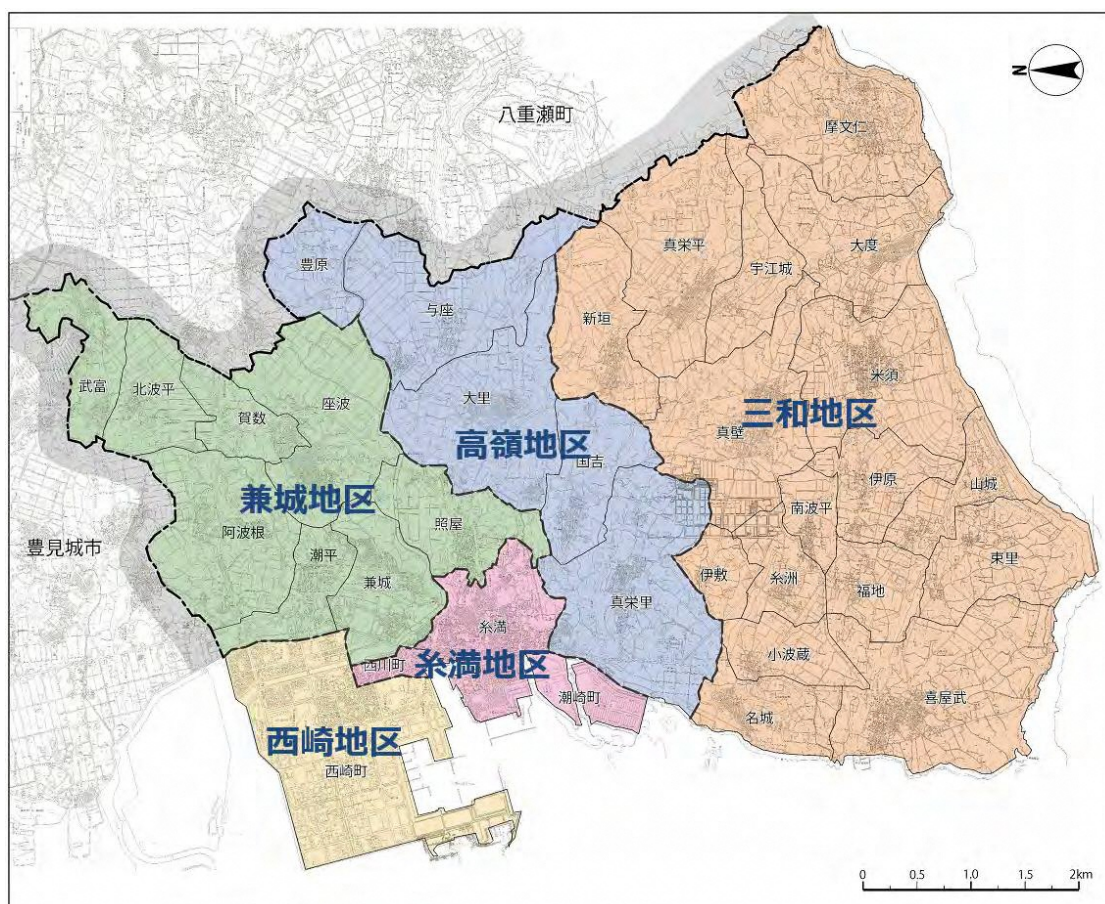
(1) 地域特性

①糸満市の地区区分

糸満市は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。

(糸満市地区区分)

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



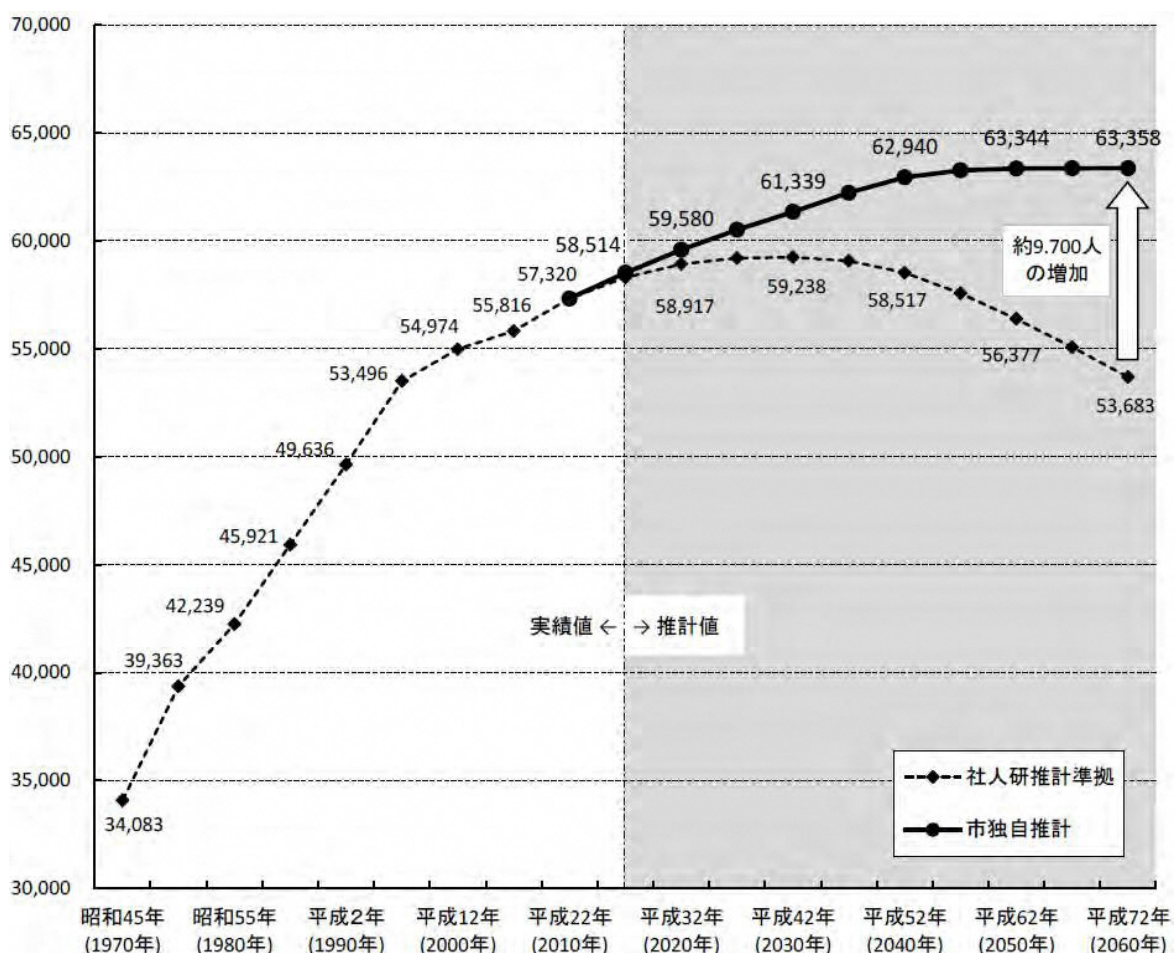
②人口及び高齢化率

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。

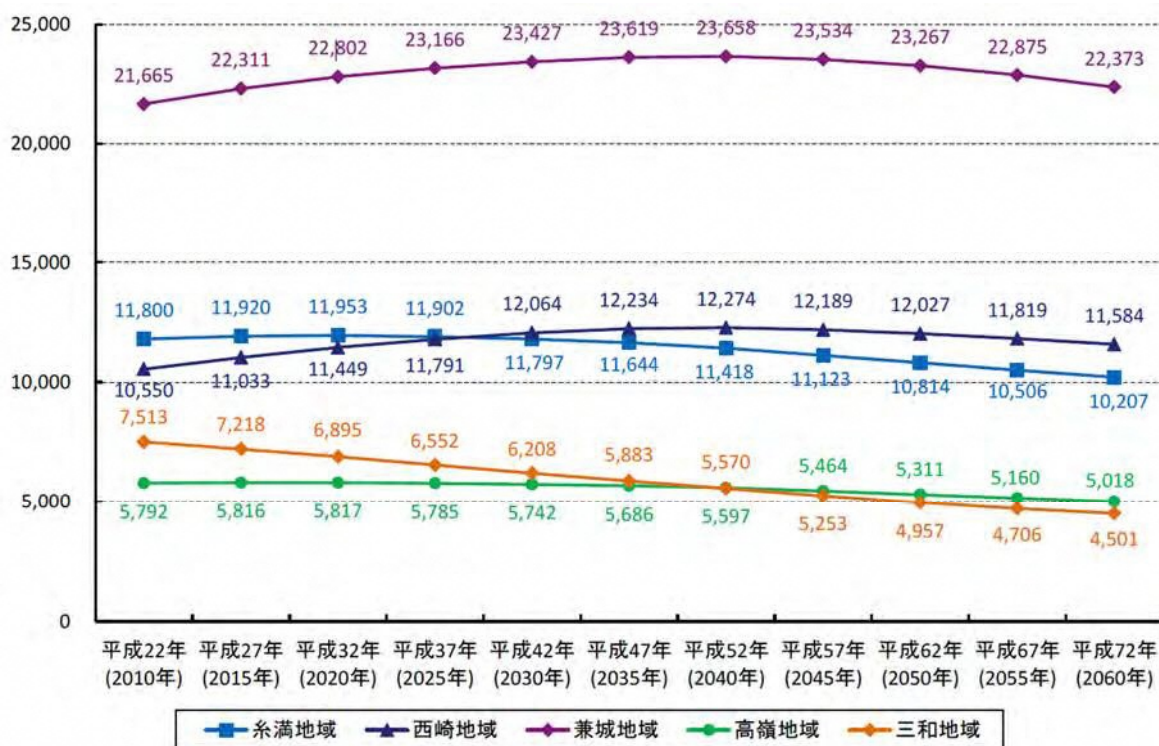


▲糸満市人口ビジョンに示されている人口推計

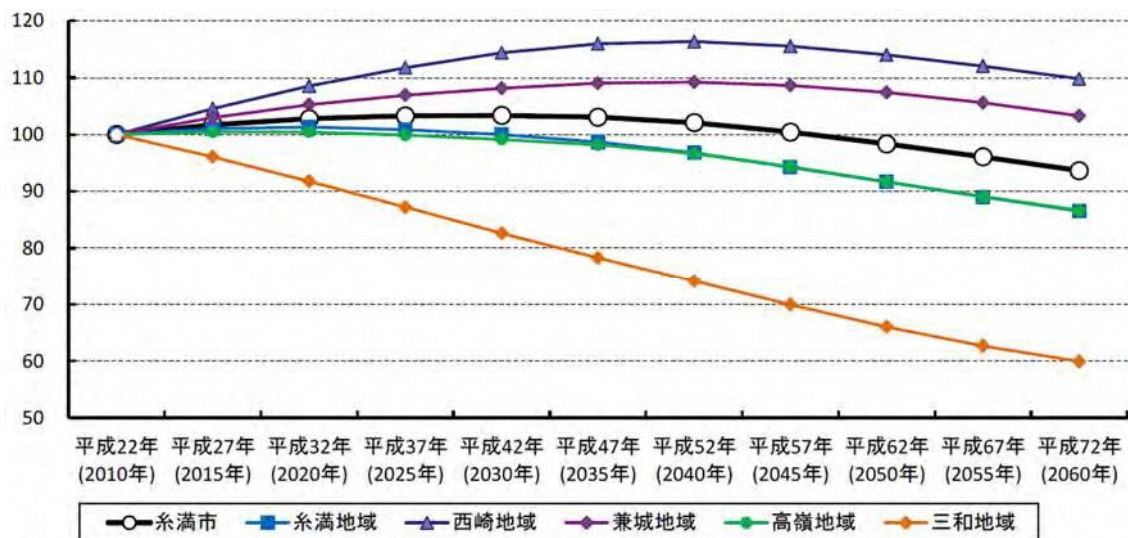
④地域別の将来人口

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。

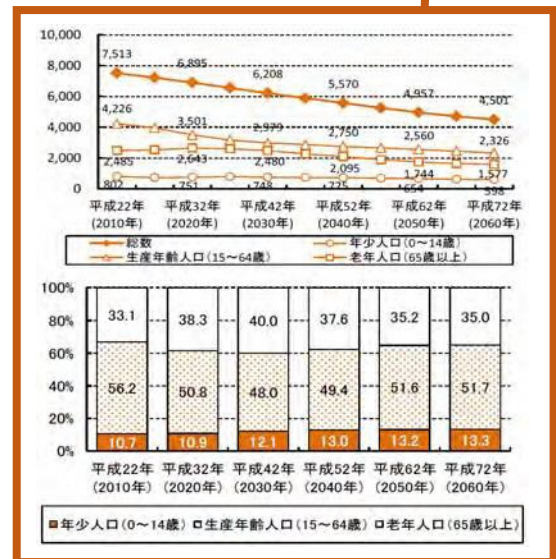
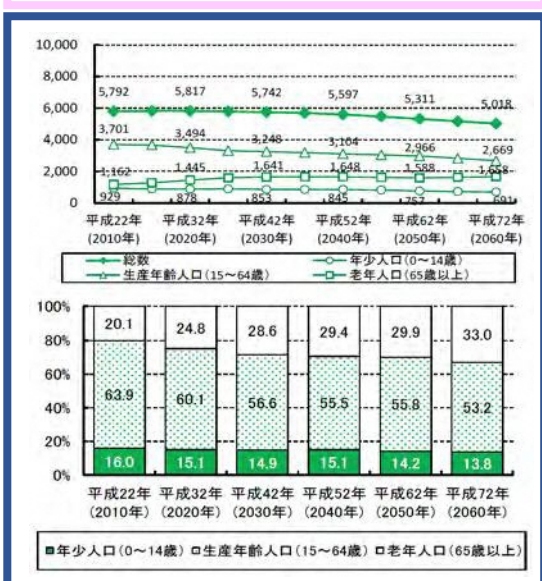
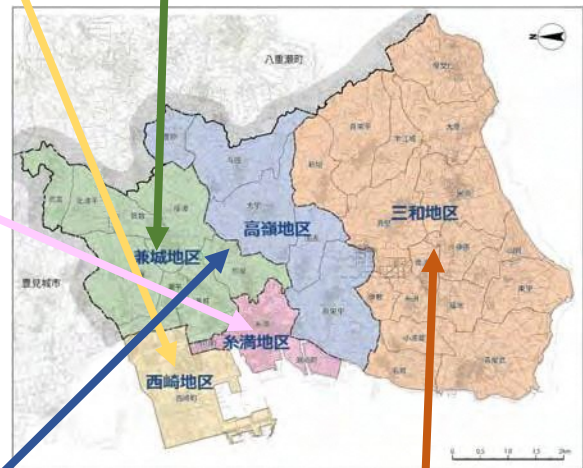
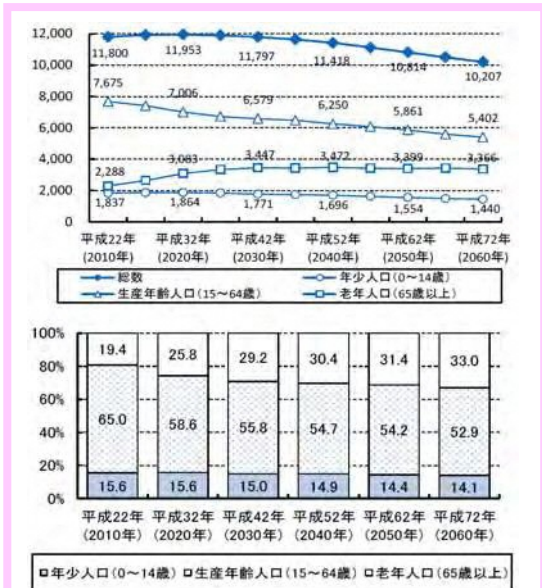
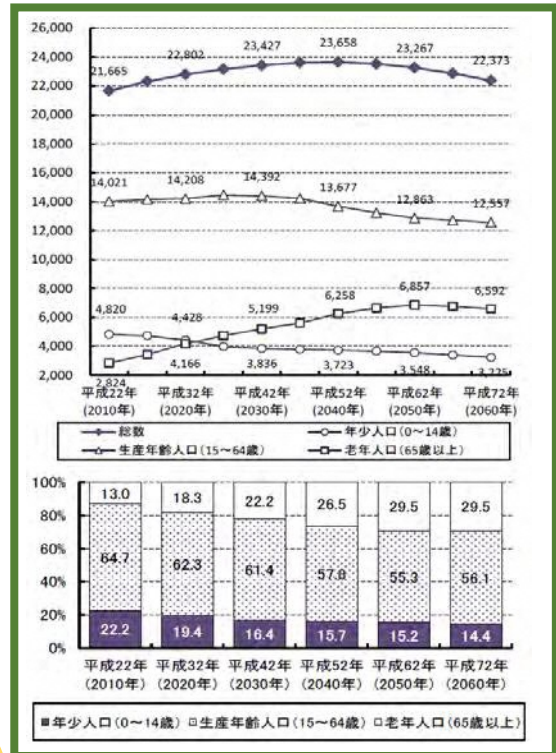
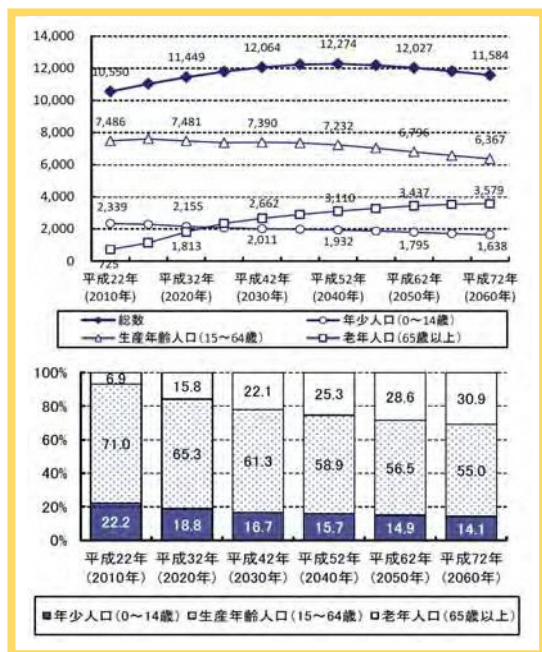
また、年齢 3 区分別の推計人口をみると、「西崎地域」や「兼城地域」での著しい少子化・高齢化が推測されます。また、先の人口の減少段階でみると、「三和地域」では平成 32(2020)年ごろ、「糸満地域」や「高嶺地域」では平成 42(2030)年ごろから「第 2 段階：老年人口の維持・微減」に入ると推測されます。



▲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



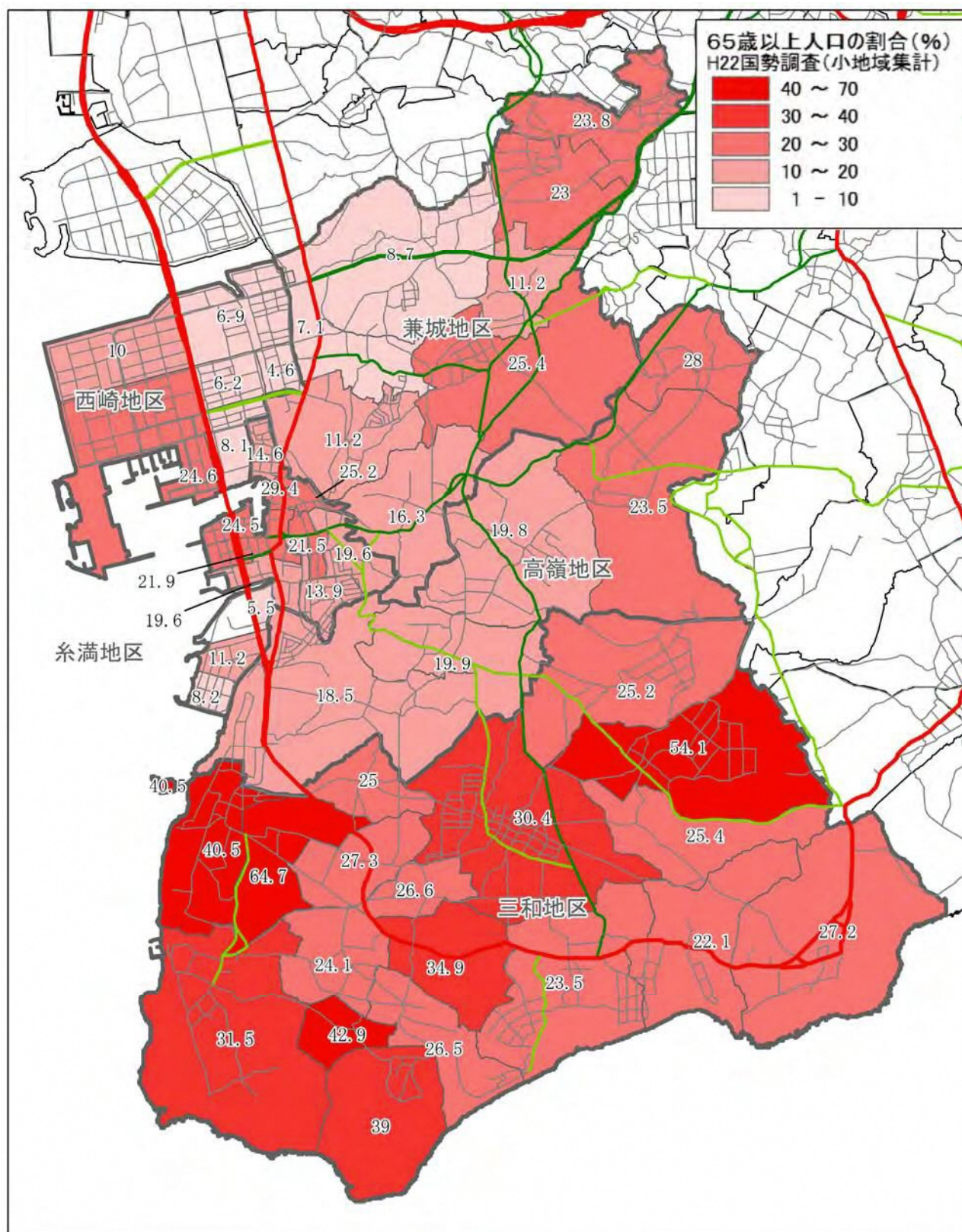
▲地域別人口推計（2010 年を 100 とした場合の指数）※糸満市人口ビジョン調査より



▲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

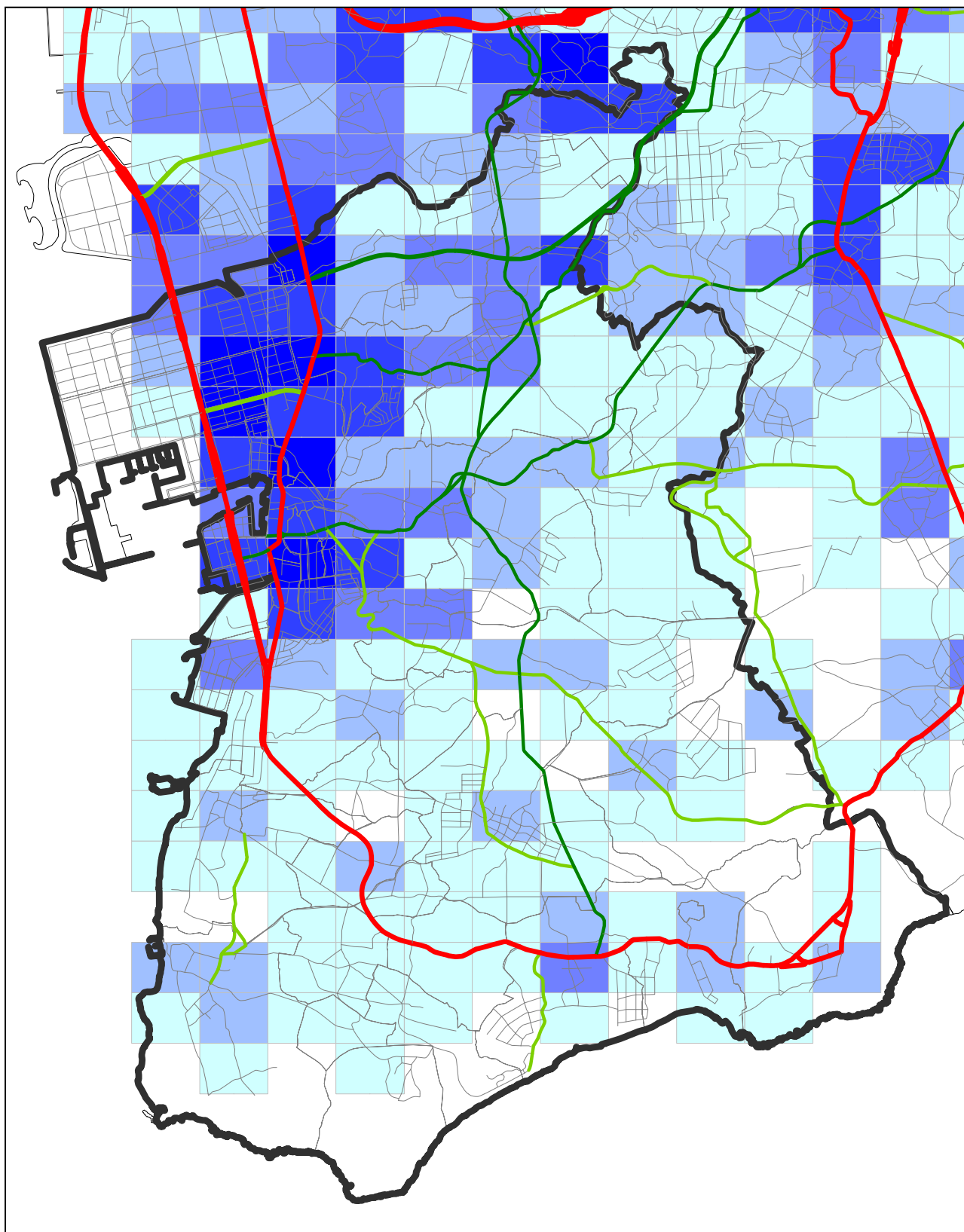
H22 国勢調査による小地域別高齢化率では、30%を超える地域がすべて三和地区に集中していることがわかります。



▲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

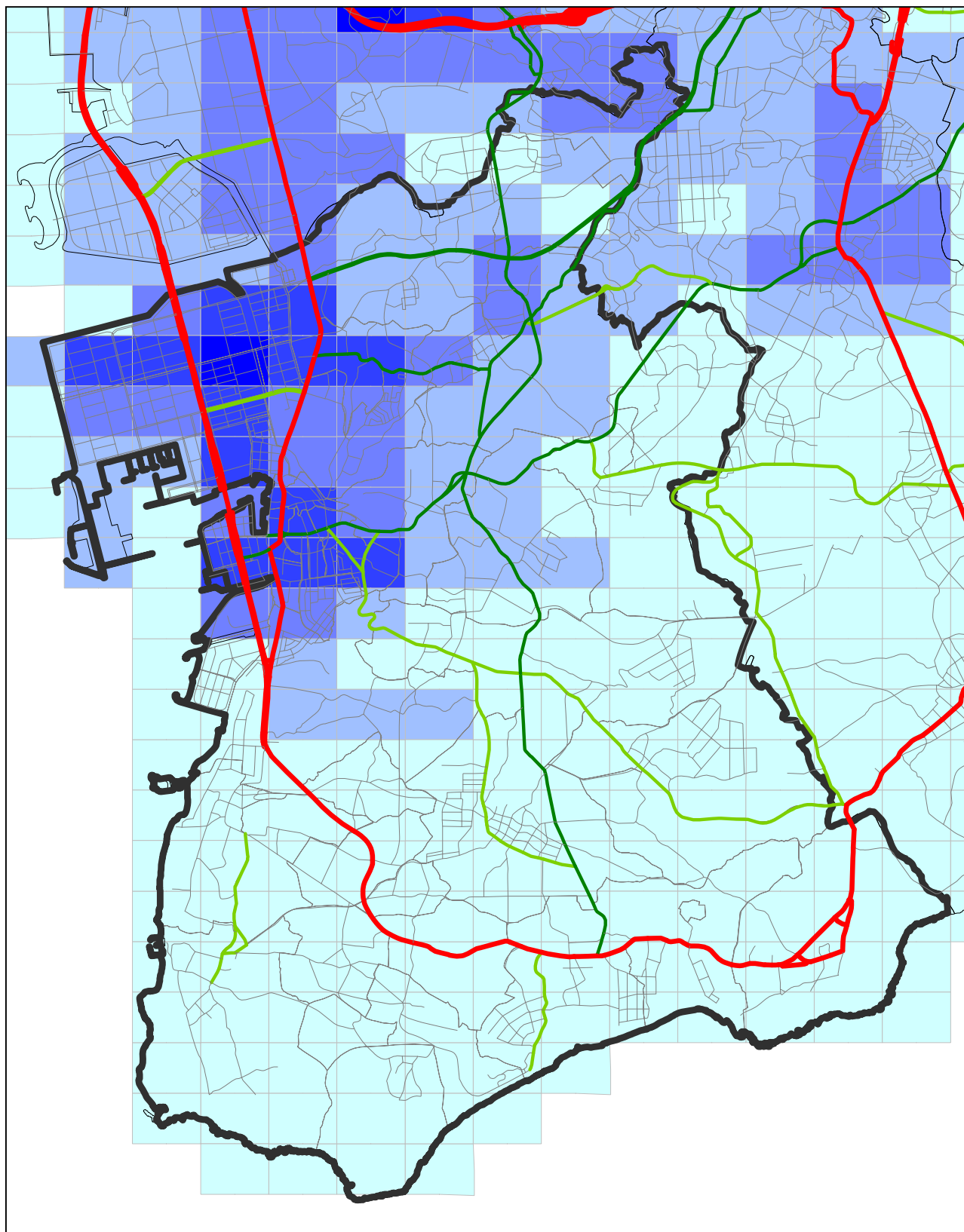
夜間人口（定住人口）は糸満地区を中心に、国道 331 号（旧道）沿線で密度が高い傾向となっています。



▲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。



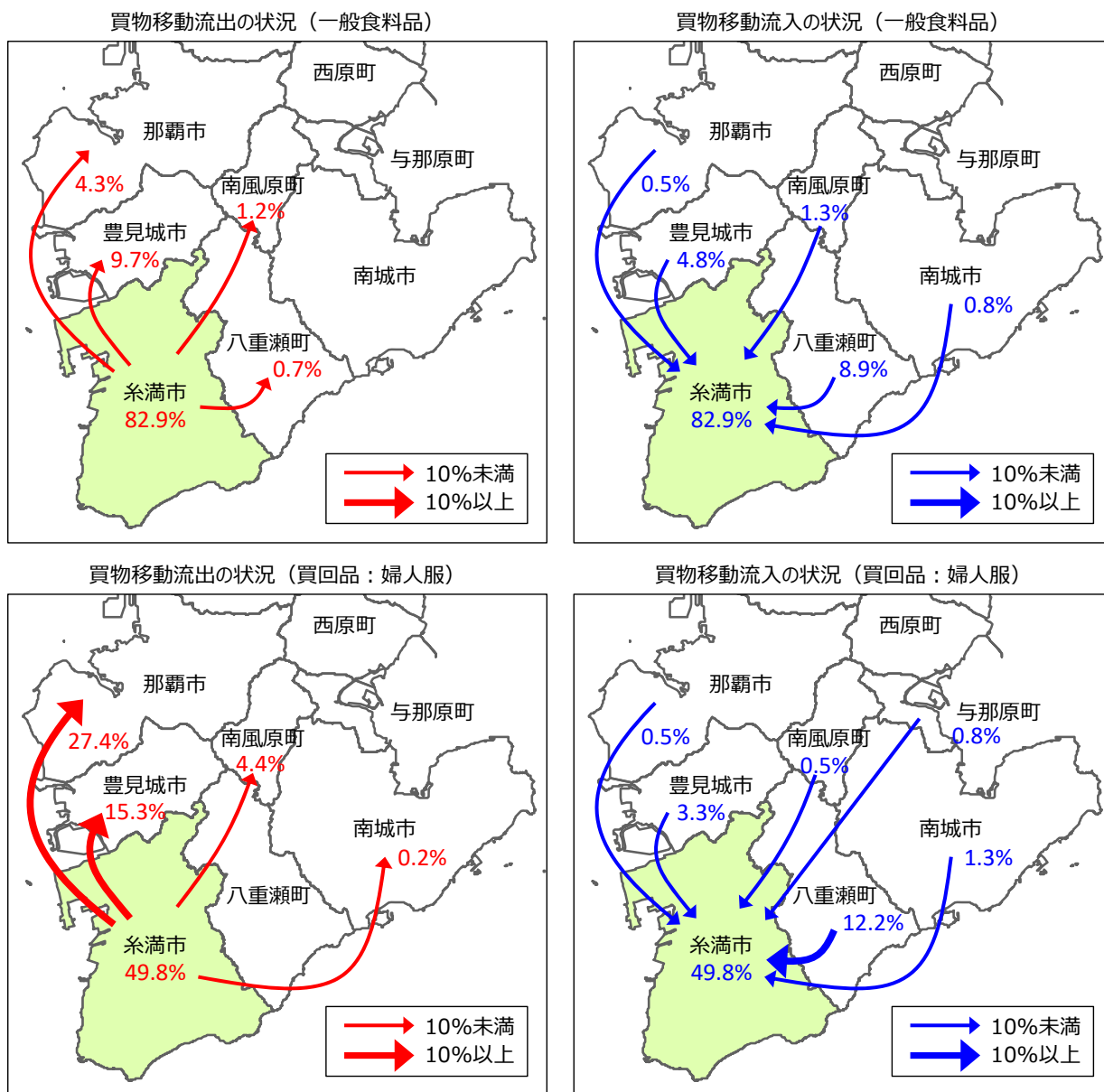
▲推計昼間人口分布※株式会社日本統計センター（平成 22 年国勢調査、勤務地、通学地）

(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）

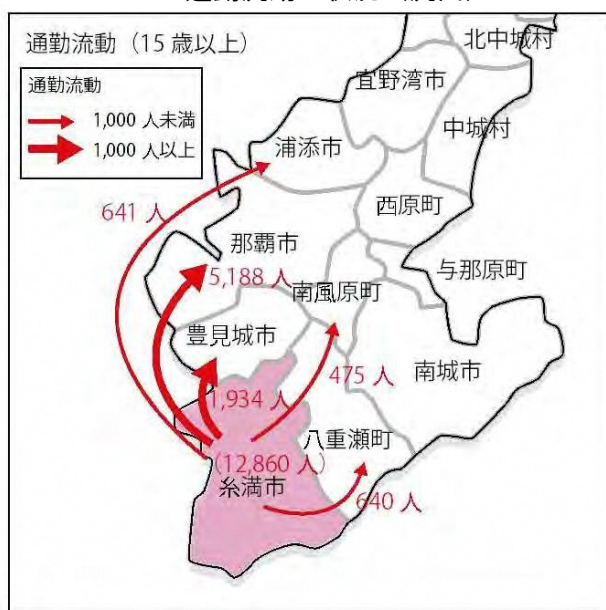
②通勤通学流動の概要（H22 国勢調査）

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。

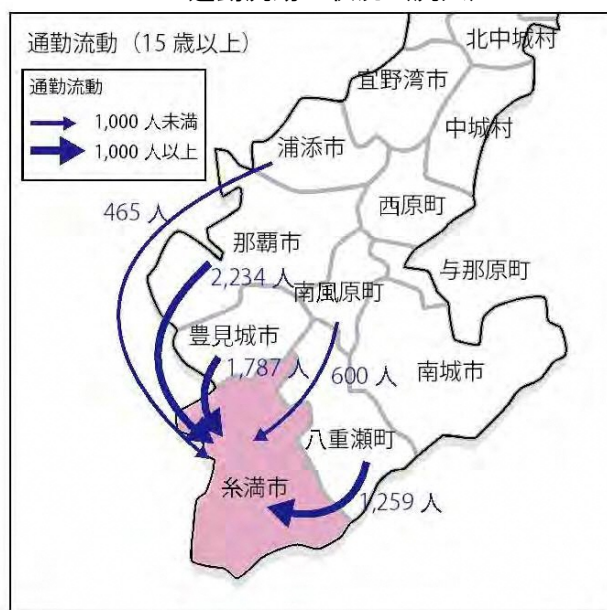
通学の状況は、糸満市内の通学が1,579人（43.9%）と最も多く、次いで那覇市が634人（17.6%）、八重瀬町が302人（8.4%）と続いています。

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。

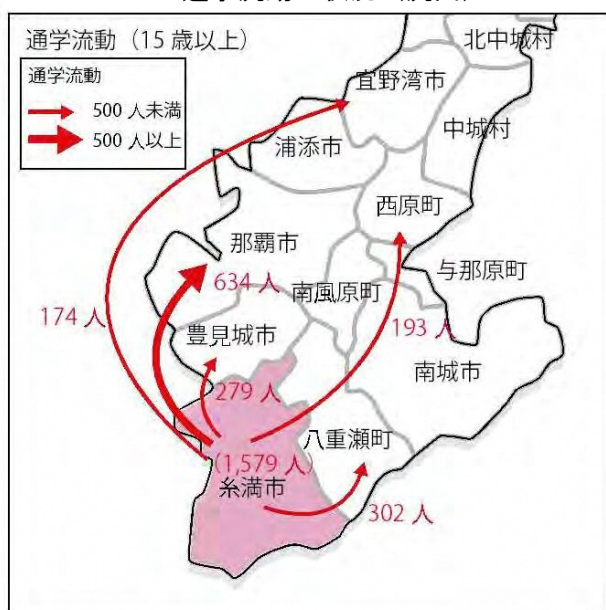
通勤流動の状況（流出）



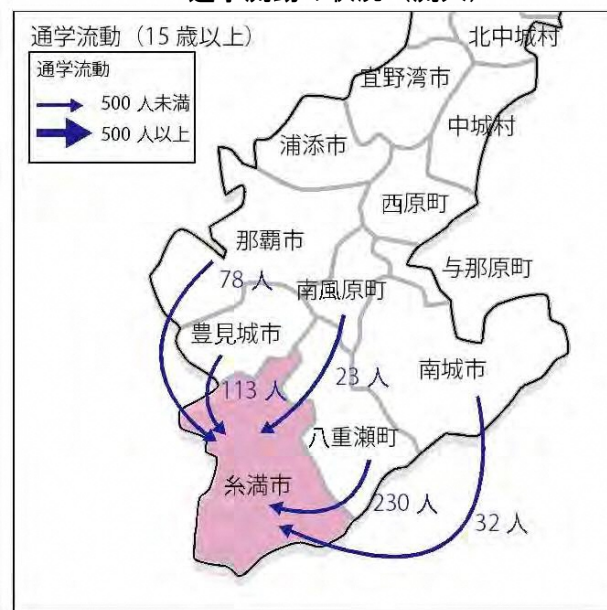
通勤流動の状況（流入）



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

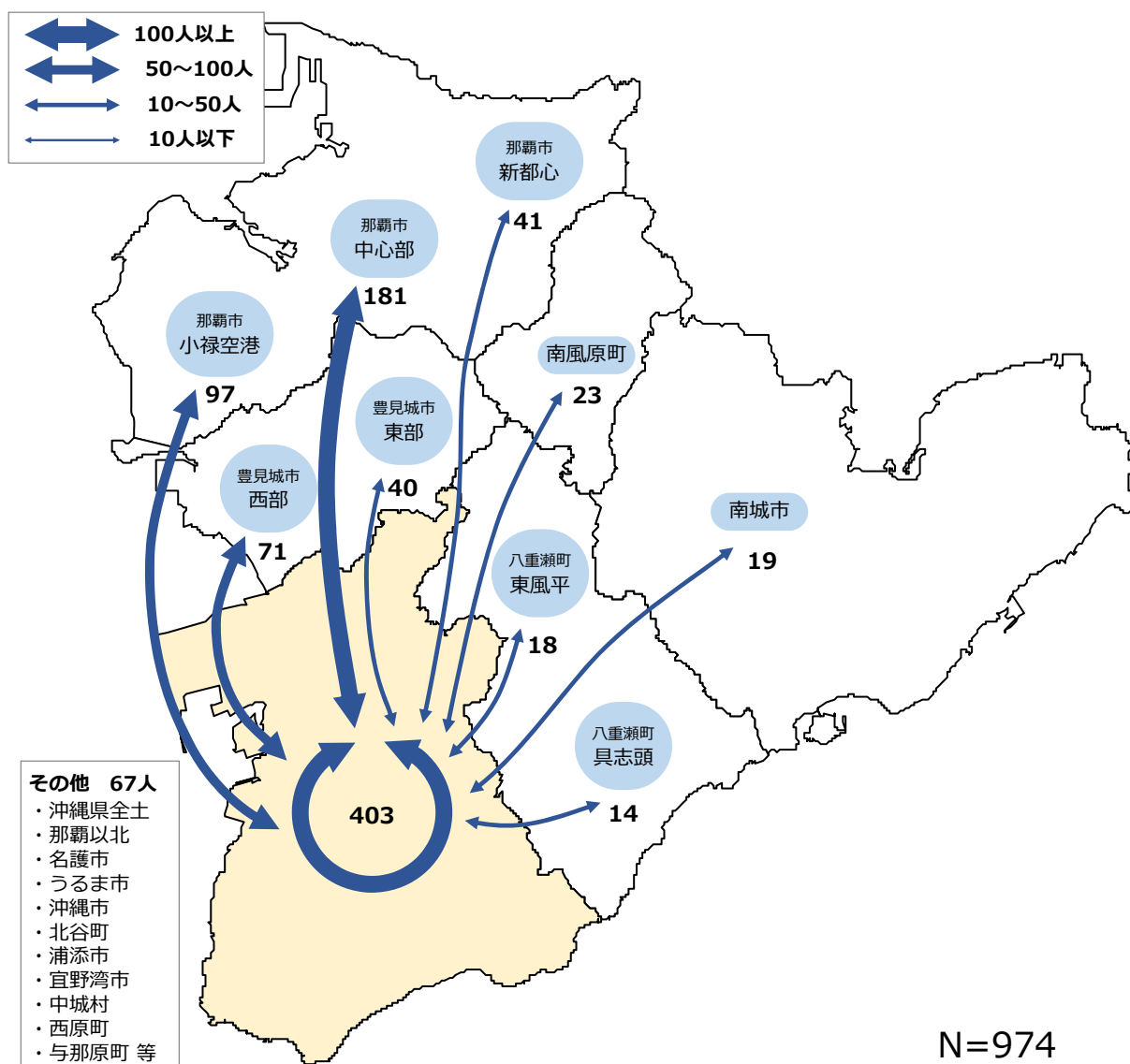
③市外行先別流動（H30 公共交通に係る市民アンケート調査）

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%

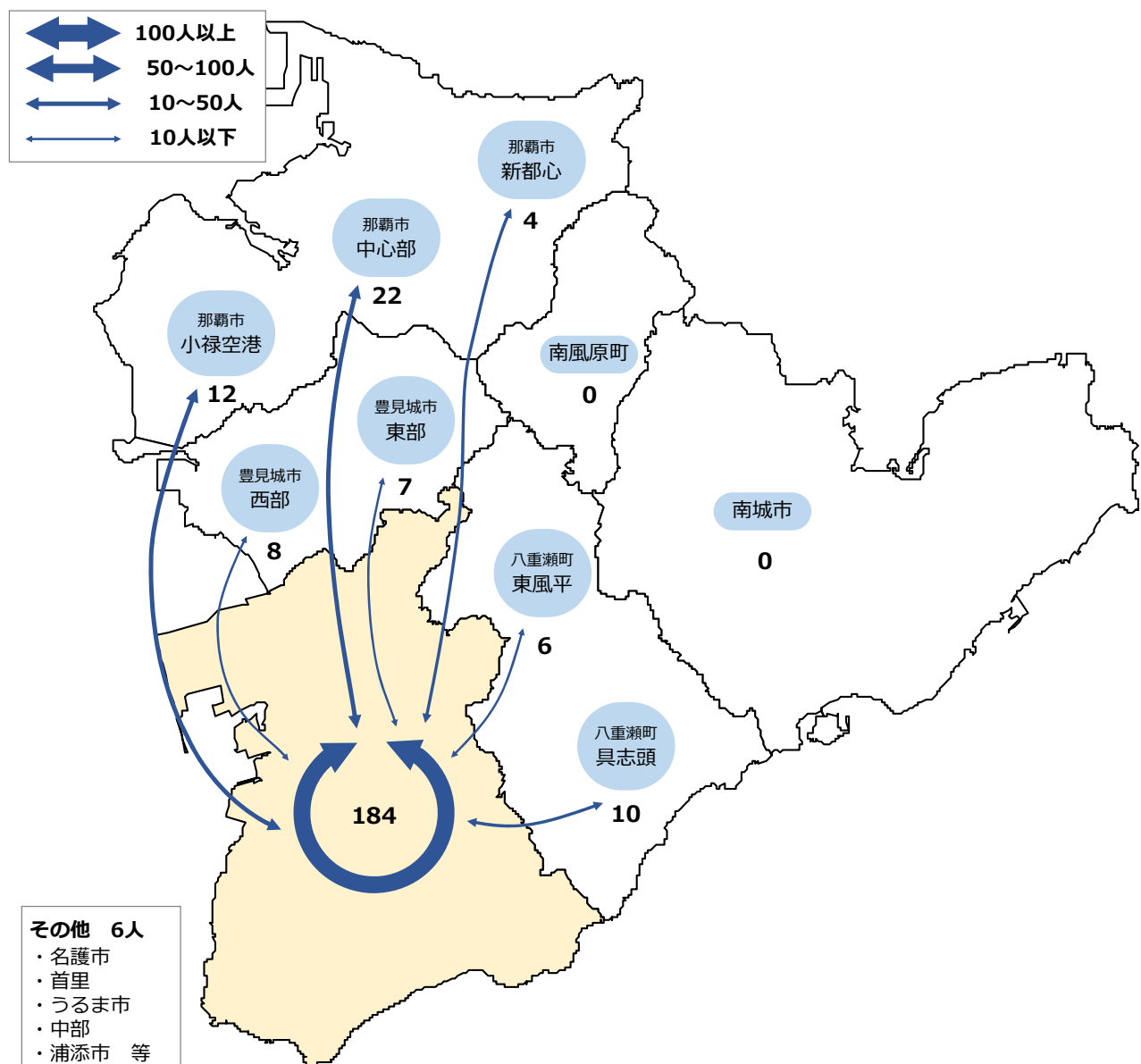
【通勤流動】 複数選択可

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

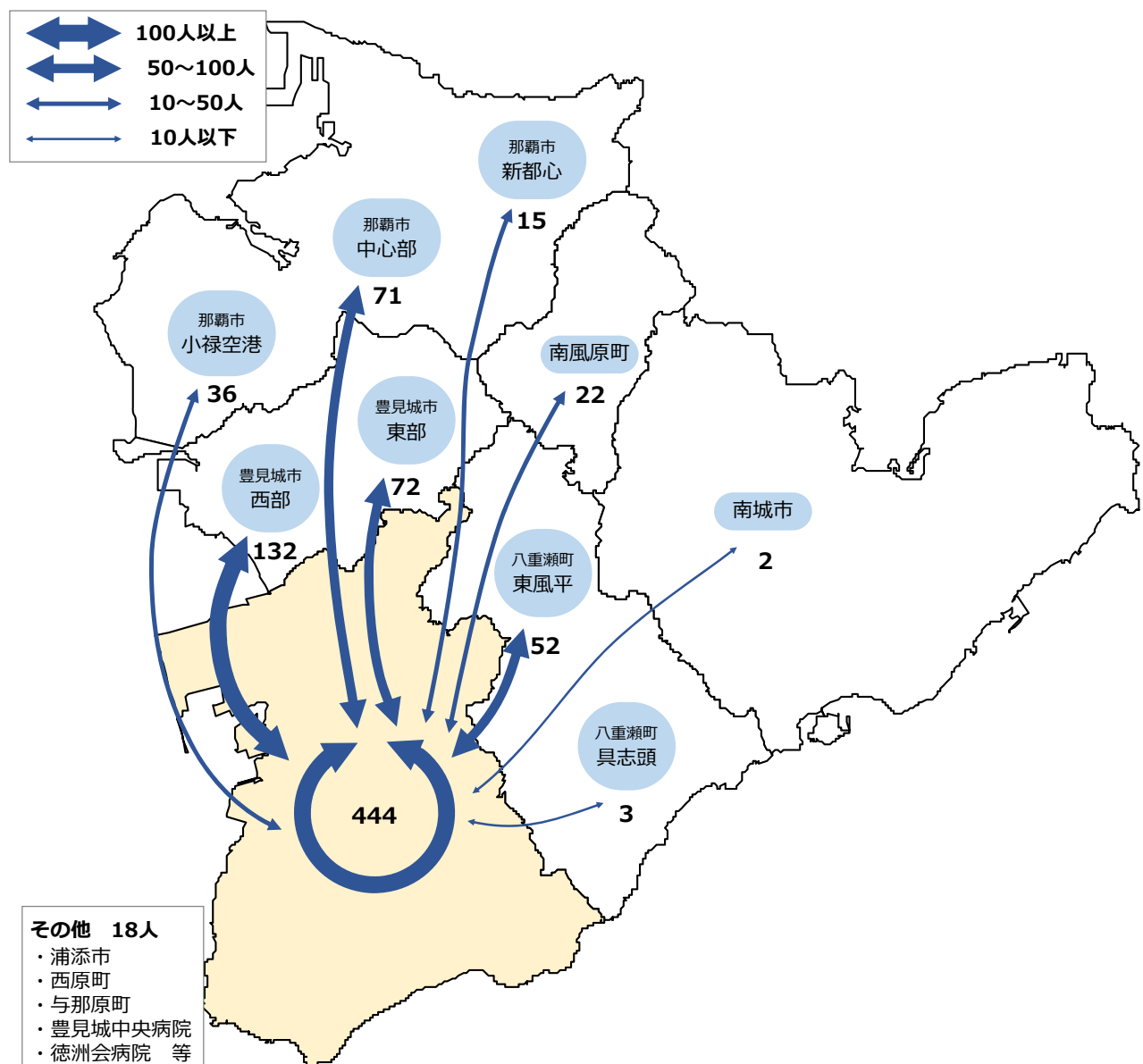
方面	糸満地区	兼城地区	西崎地区	高嶺地区	三和地区	合計
糸満市内	42	71	31	21	19	184
那覇市中心部	4	8	3	2	5	22
新都心方面	1	1	2	0	0	4
小禄・空港方面	0	5	6	1	0	12
豊見城市西部	1	5	2	0	0	8
豊見城市東部	1	3	1	0	2	7
八重瀬町東風平	1	3	1	1	0	6
八重瀬町具志頭	3	5	0	2	0	10
南風原町	0	0	0	0	0	0
南城市	0	0	0	0	0	0
その他	1	3	1	0	1	6



N=259

【通院流動】 複数選択可

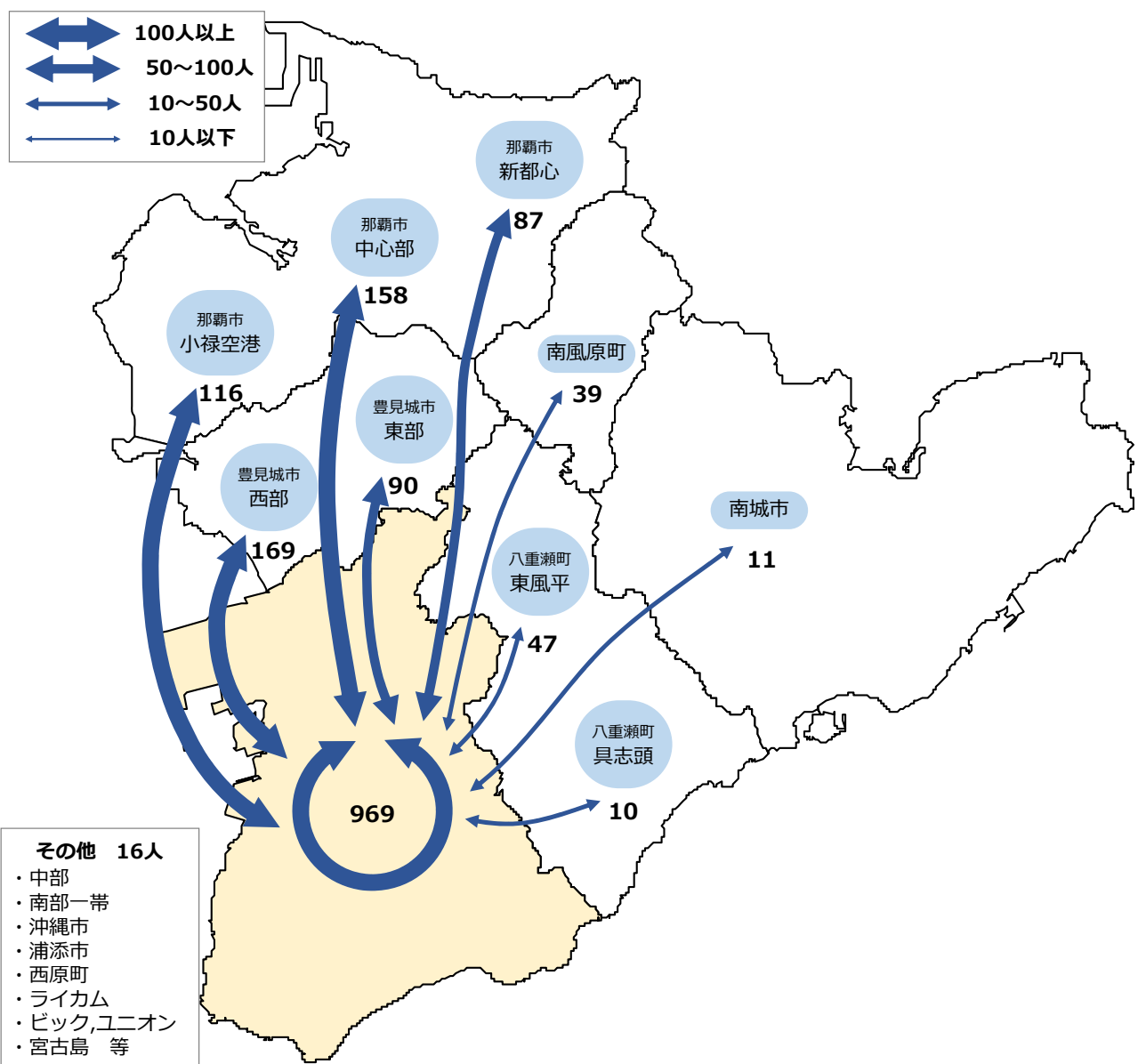
方面	糸満地区	兼城地区	西崎地区	高嶺地区	三和地区	合計
糸満市内	99	161	78	46	60	444
那覇市中心部	14	33	11	4	9	71
新都心方面	3	7	2	0	3	15
小禄・空港方面	10	14	7	2	3	36
豊見城市西部	22	55	26	11	18	132
豊見城市東部	11	26	16	6	13	72
八重瀬町東風平	11	17	10	6	8	52
八重瀬町具志頭	2	1	0	0	0	3
南風原町	3	6	3	5	5	22
南城市	1	0	1	0	0	2
その他	5	8	1	2	2	18



N=867

【買物流動】 複数選択可

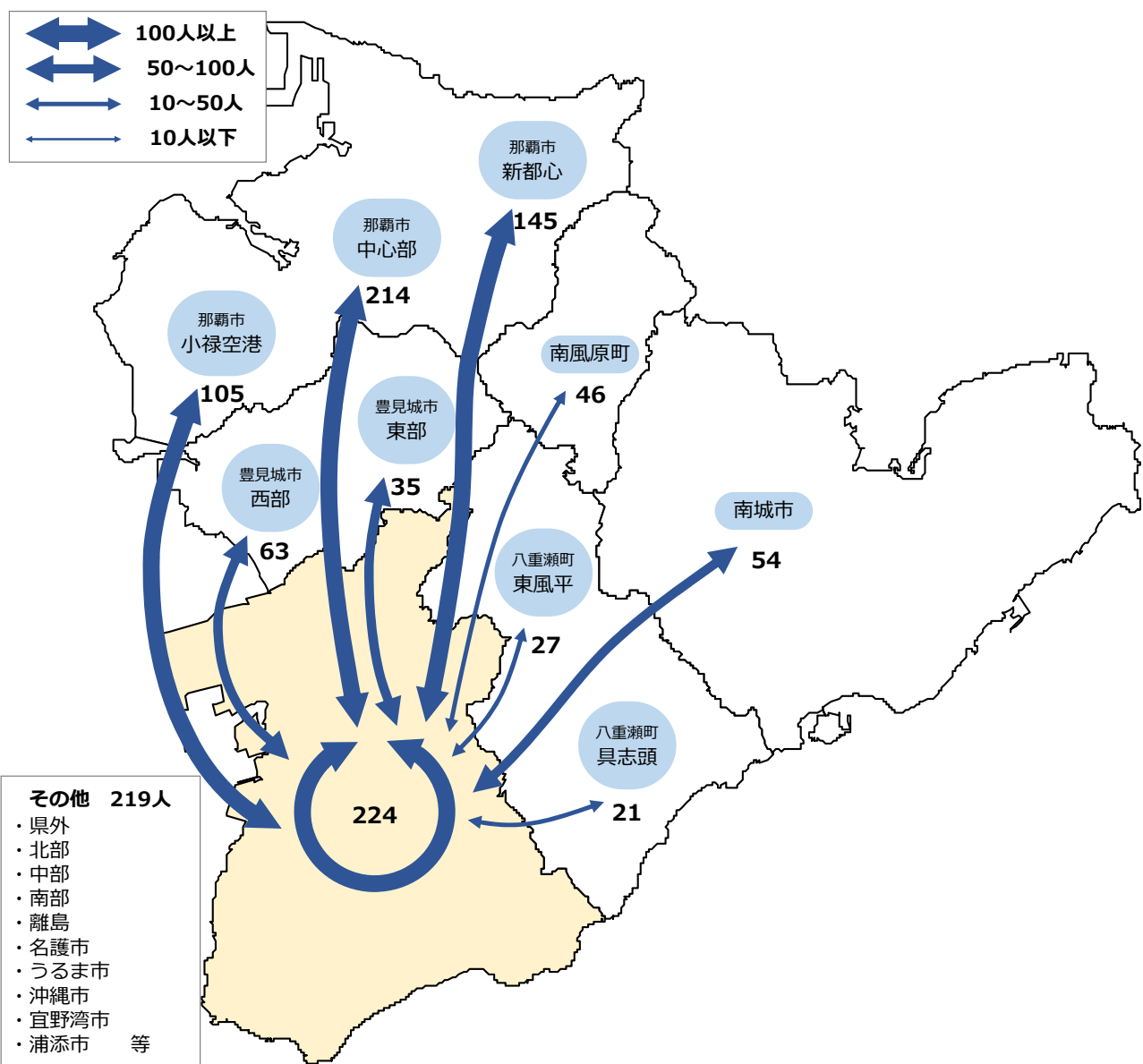
方面	糸満地区	兼城地区	西崎地区	高嶺地区	三和地区	合計
糸満市内	216	364	158	109	122	969
那覇市中心部	37	69	21	12	19	158
新都心方面	24	34	11	10	8	87
小禄・空港方面	24	51	15	14	12	116
豊見城市西部	35	68	29	16	21	169
豊見城市東部	23	37	13	8	9	90
八重瀬町東風平	7	17	7	7	9	47
八重瀬町具志頭	3	3	3	1	0	10
南風原町	8	18	6	2	5	39
南城市	1	5	4	1	0	11
その他	1	7	4	1	3	16



N=1,712

【レジャーと観光流動】 複数選択可

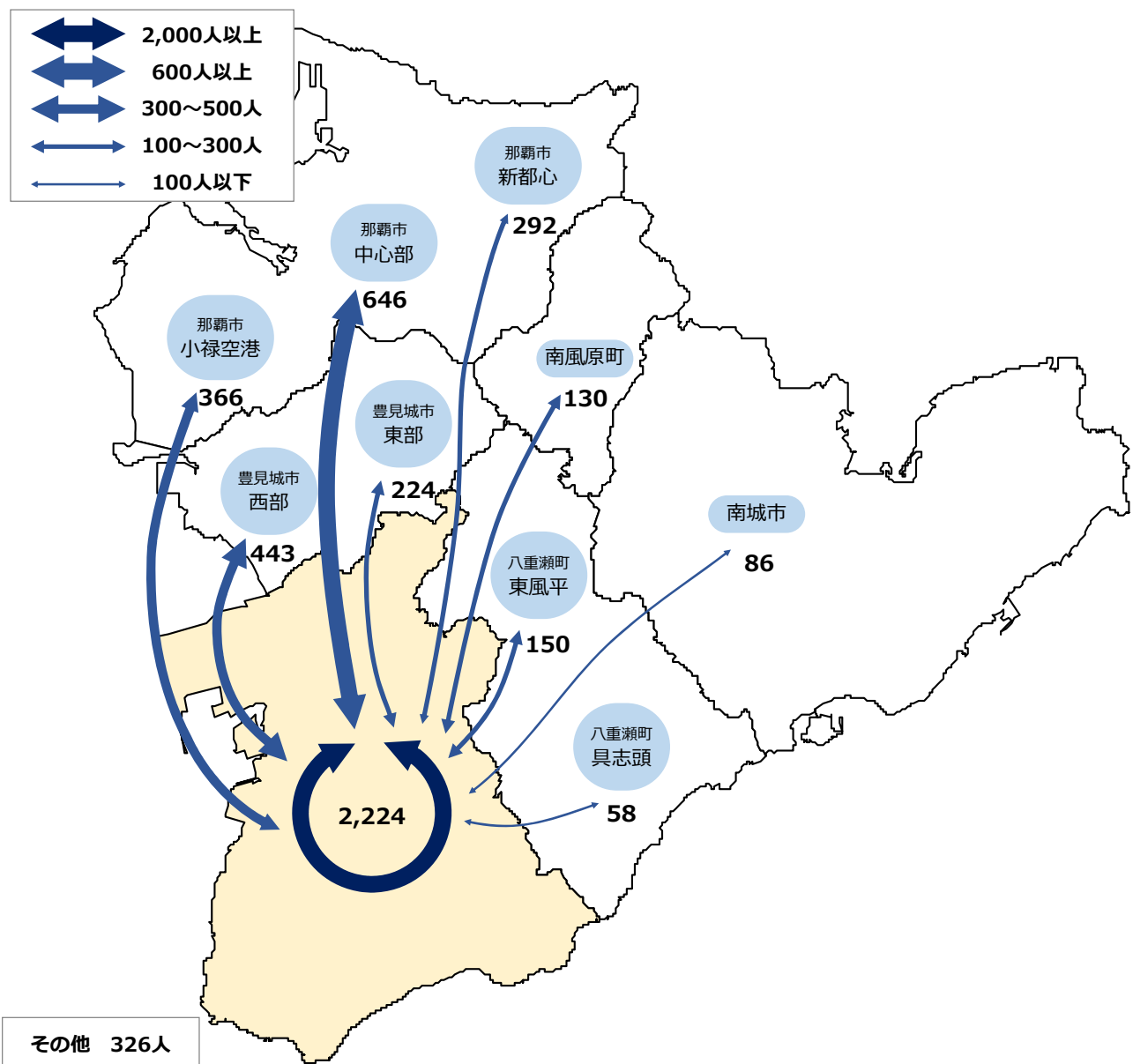
方面	糸満地区	兼城地区	西崎地区	高嶺地区	三和地区	合計
糸満市内	60	77	33	28	26	224
那覇市中心部	51	90	29	20	24	214
新都心方面	34	55	25	19	12	145
小禄・空港方面	26	44	13	11	11	105
豊見城市西部	15	24	11	7	6	63
豊見城市東部	7	18	5	3	2	35
八重瀬町東風平	7	12	3	4	1	27
八重瀬町具志頭	6	7	3	4	1	21
南風原町	8	20	9	5	4	46
南城市	13	25	8	3	5	54
その他	56	81	33	23	26	219



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

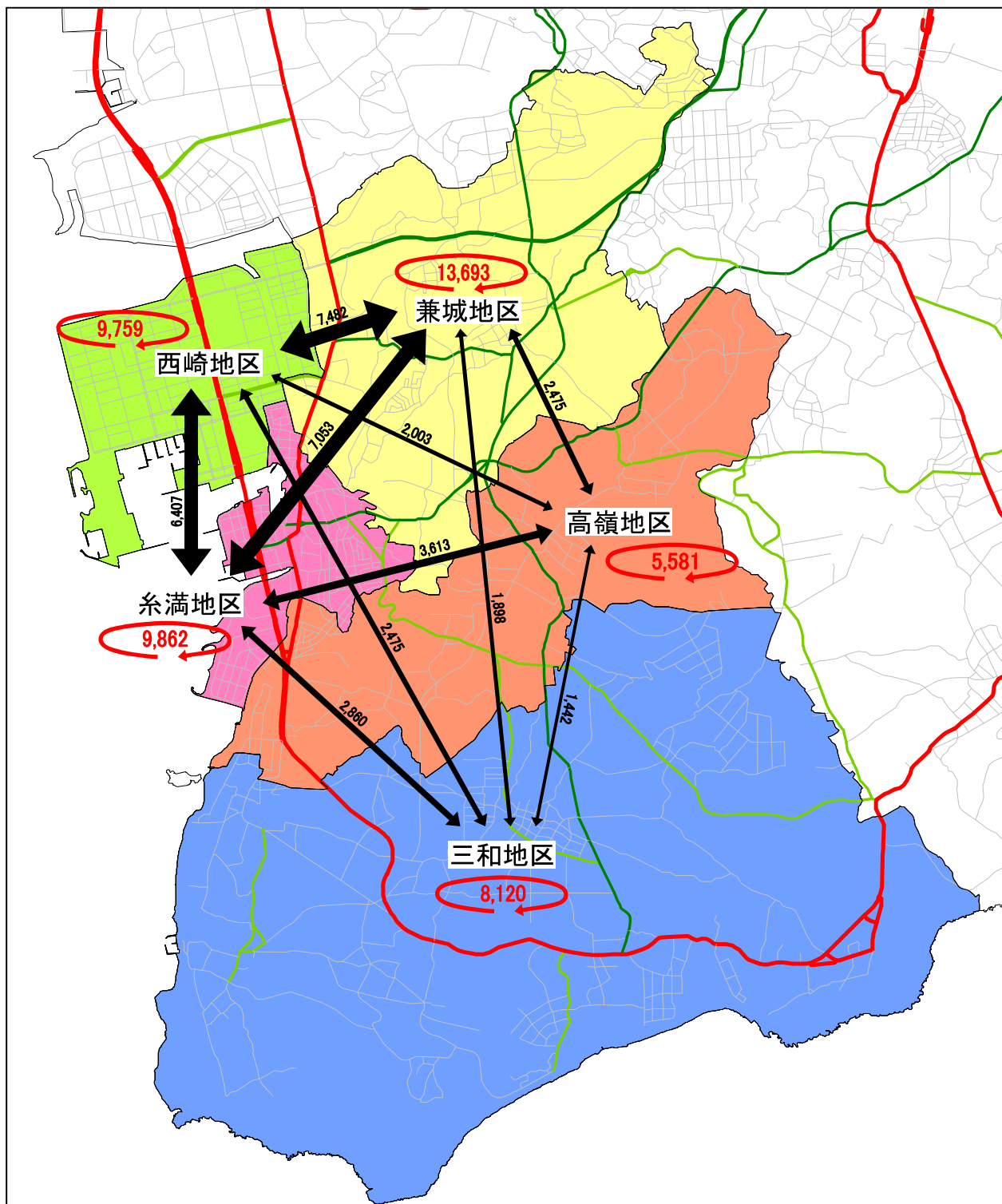


N=4,965

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。



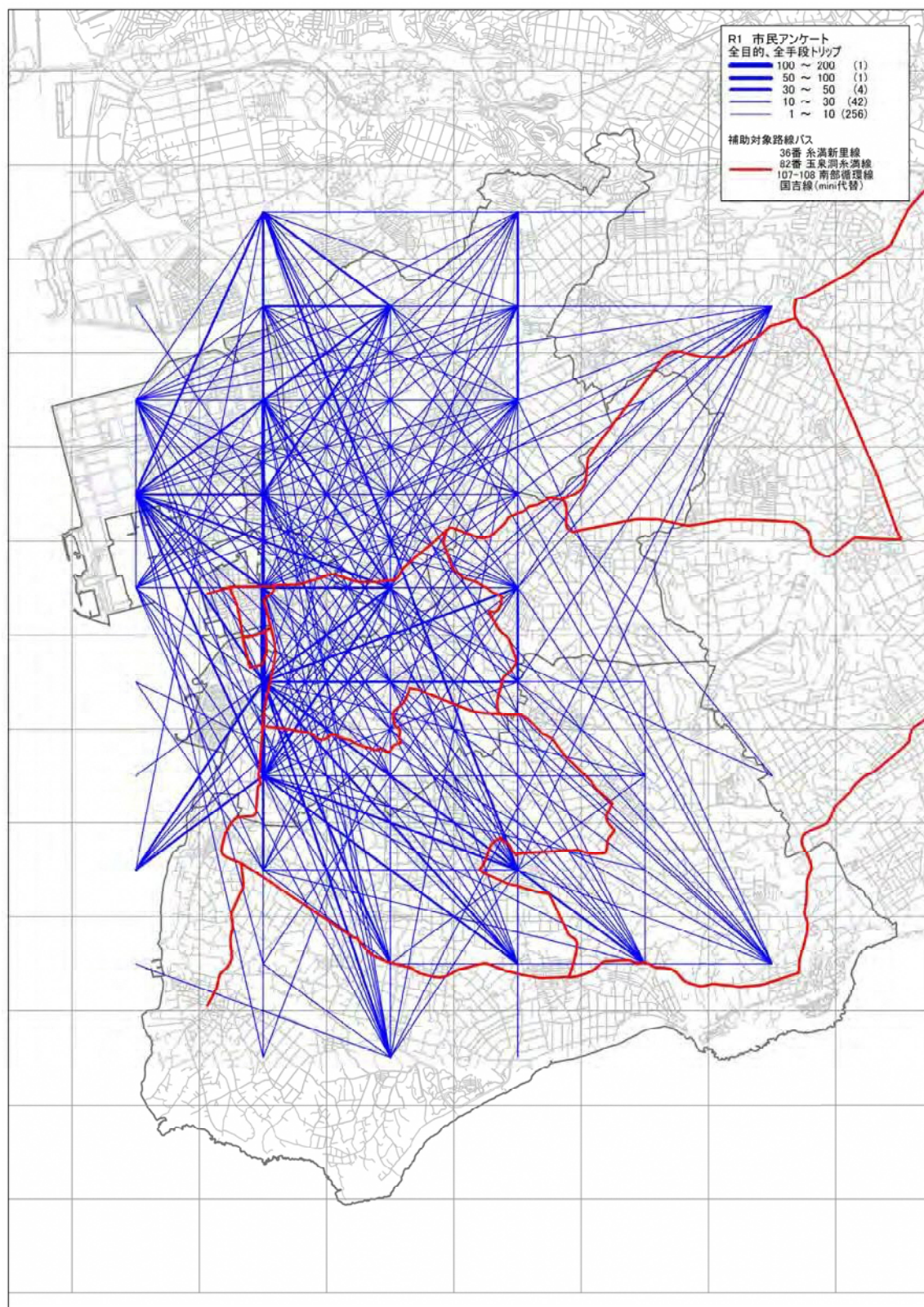
▲市民の域内移動状況（単位：トリップ／平日）

※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。



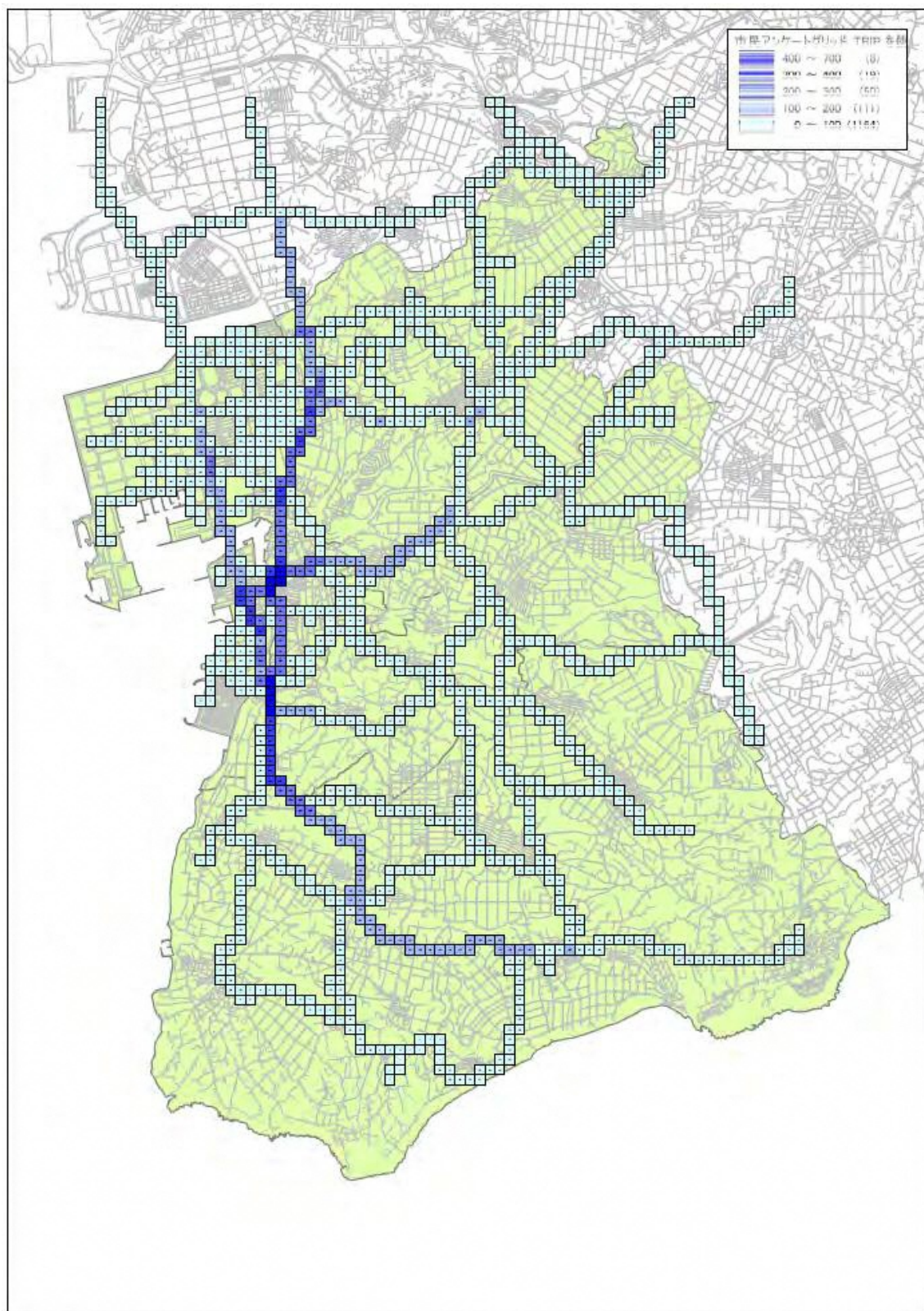
▲糸満市民の域内移動状況（1km メッシュ）

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进行特定し、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。

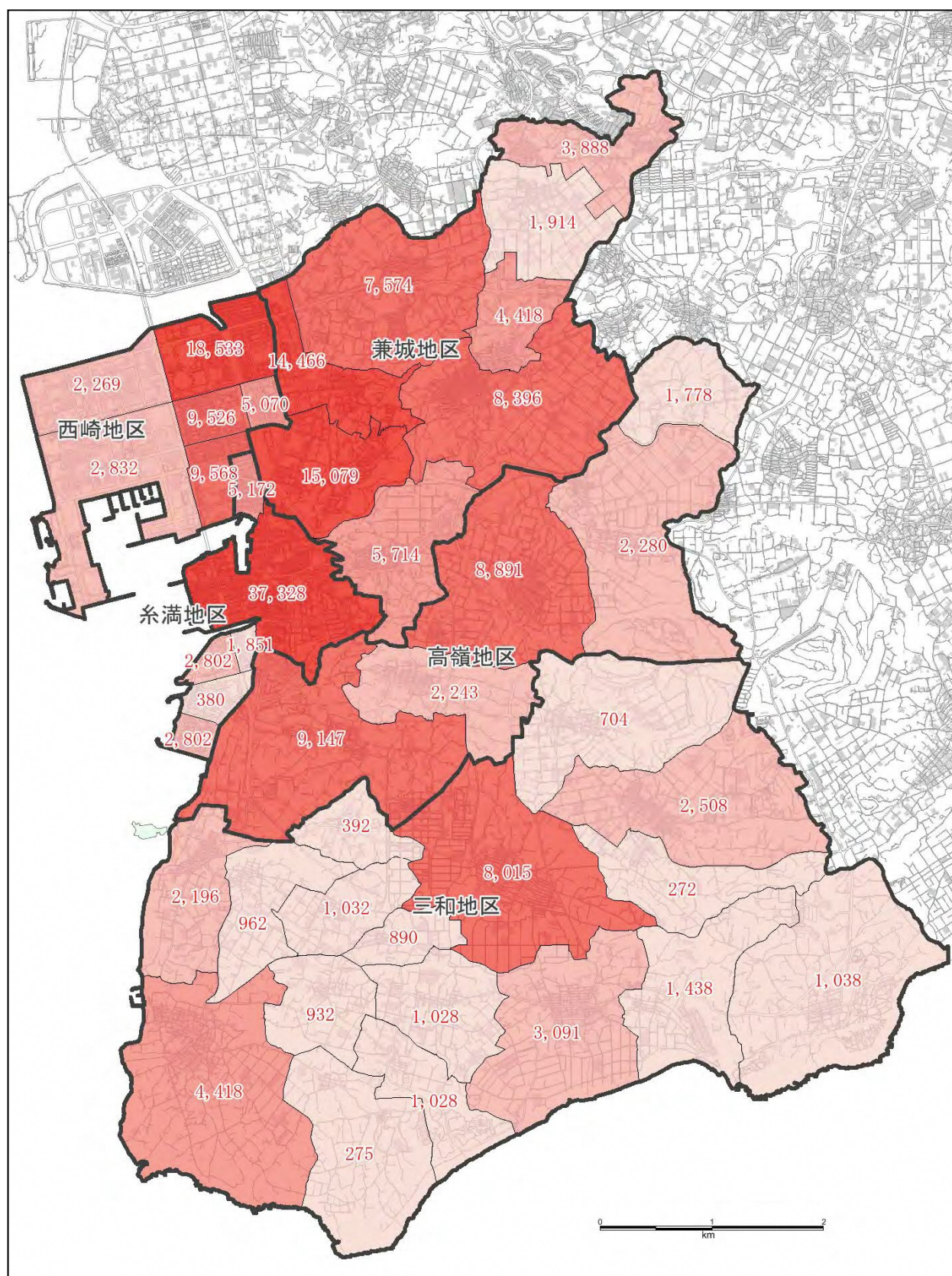
※国道・主要地方道：50km/h、一般県道：40km/h、その他市町村道等：30km/h



▲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。

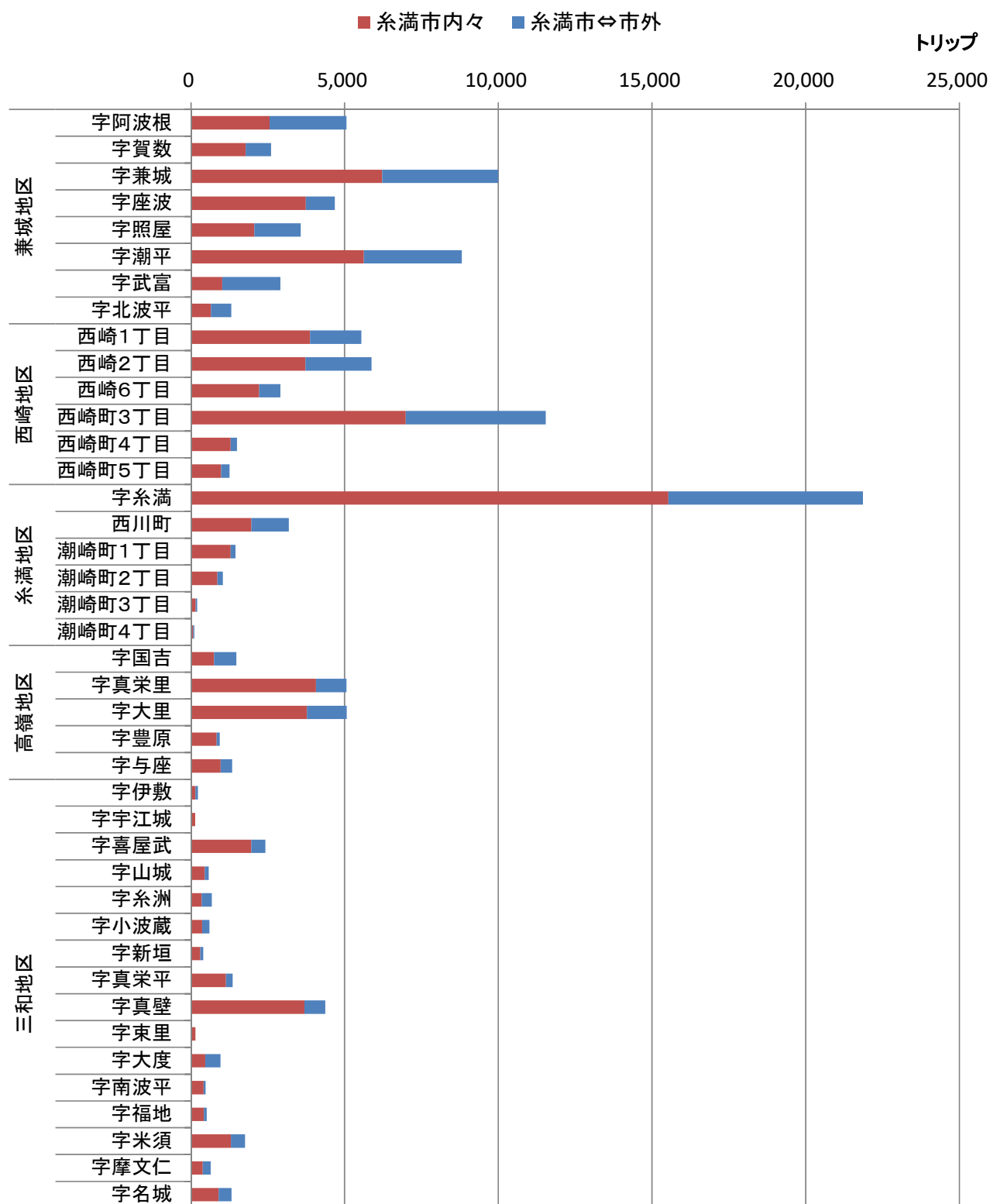


▲小地域毎の発生集中交通量（単位：トリップ／平日）

※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」地区では比較的に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)

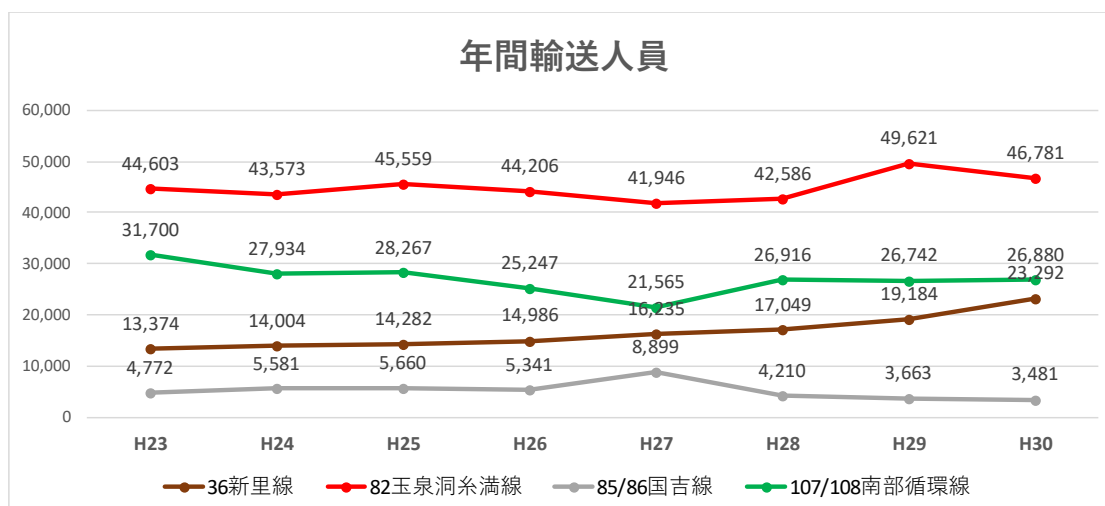
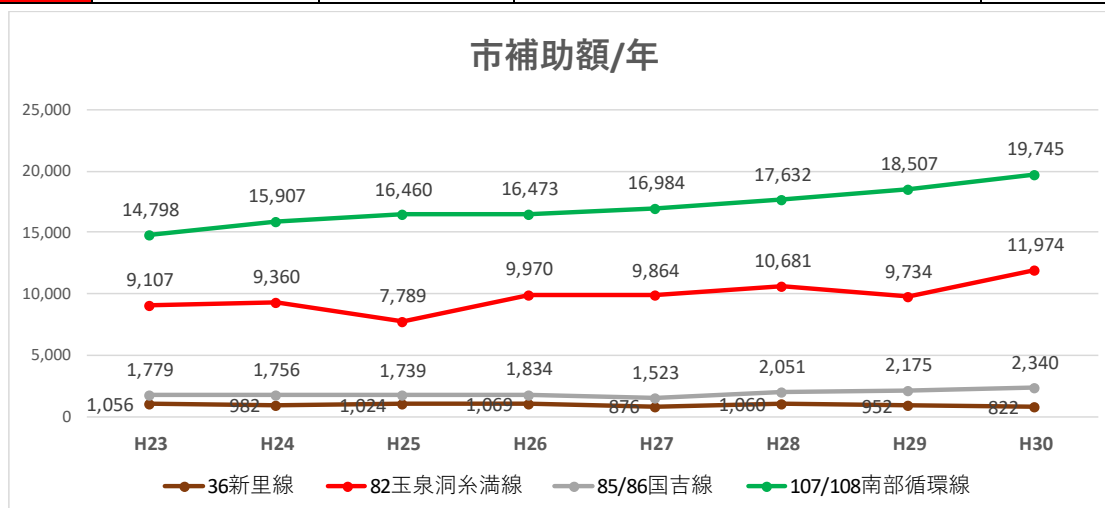
系統 番号	路線	運行会社	主な経由地 ※経由しない便もあり	行き先
34	東風平線	沖縄バス	与座・富盛・東風平・津嘉山・国場・真玉橋・古波蔵・開南	那覇バスターミナル
35	志多伯線		座波・志多伯・東風平・津嘉山・国場・沖縄大学前・与儀十字路・開南	
89	糸満線	琉球バス交通 沖縄バス	潮平・豊見城南高校前・我那覇・高良・赤嶺駅前・那覇西高校前・軍機橋・旭橋・壺川・開南 ※一部に西崎・航空隊を経由する便あり	
446	那覇糸満線	那覇バス	座波・北波平・保栄茂・小禄・旭橋・開南・旭橋	
200	糸満おもろまち線	沖縄バス	座波・志多伯・白川小学校前・徳洲会病院前・津嘉山・国場・壺川・バスターミナル前・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（4月～9月中間集計）

【運行条件】

	平成30年度試験運行（4月～9月）	令和元年度試験運行（4月～9月）
運行期間	平成30年4月1日～平成30年9月30日 （183日間）	平成31年4月1日～令和元年9月30日 （183日間）
運行時間	9：00～17：00 （8時間運行）	9：00～17：00 （8時間運行）
割引	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）	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	165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	

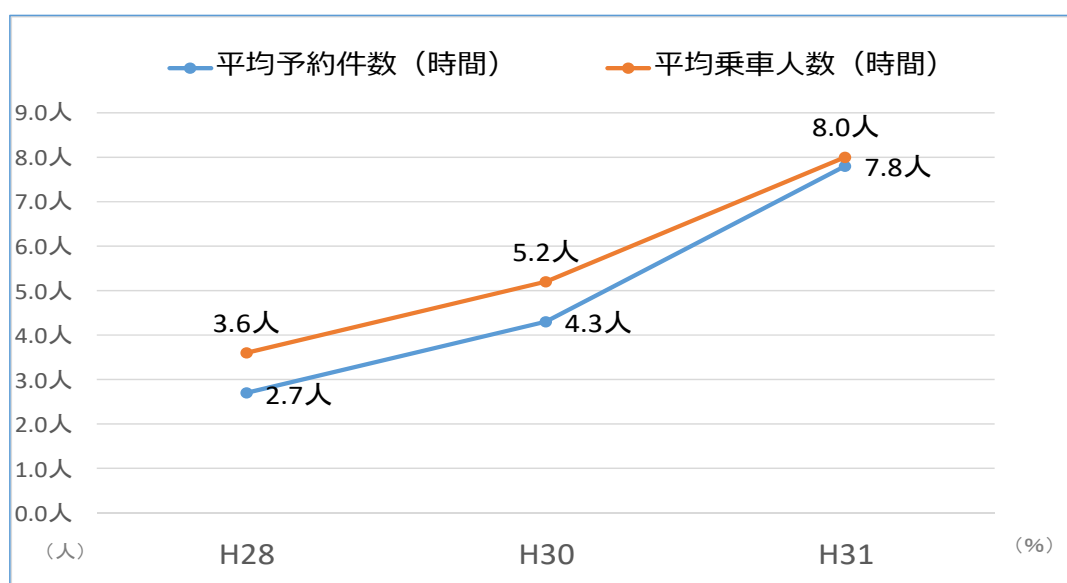
【比較項目】

	平成30年度試験運行（4月～9月）	令和元年度試験運行（4月～9月）
①平均予約件数（時間）	4.3件/時	7.8件/時
②平均乗車人数（時間）	5.2人/時	8.0人/時
③平均予約件数（日）	35.1件/日	44件/日
④平均乗車人数（日）	41.6人/日	64.2人/日
⑤乗合発生件数	1,614件/6,427件 乗合発生率 25.1%	6,064件/10,507件 乗合発生率 57.7%

【参考数値】

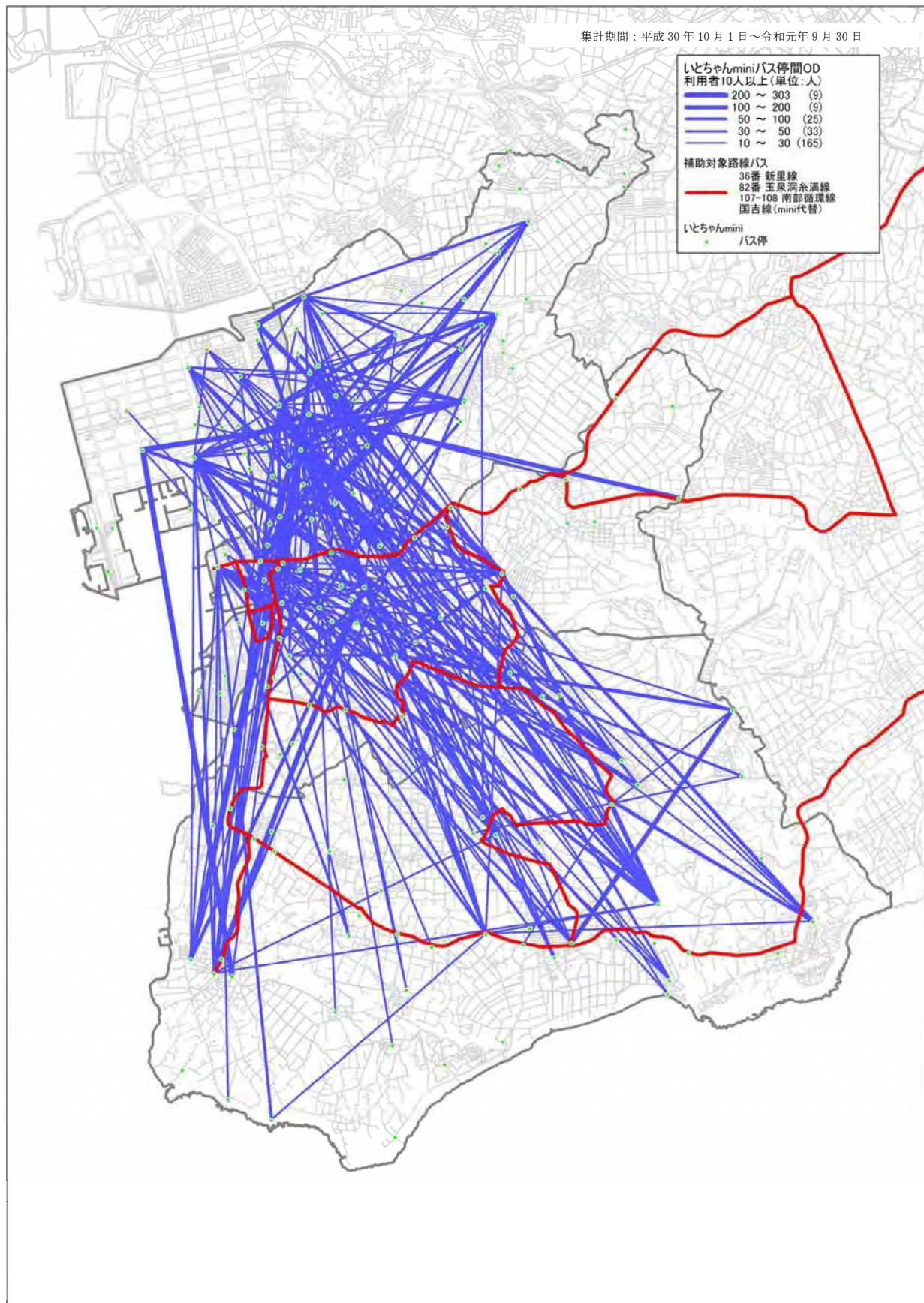
	平成30年度試験運行（4月～9月）	令和元年度試験運行（4月～9月）
①累計予約件数	延べ6,427件	延べ10,507件
②累計乗車人数	延べ7,611人	延べ11,748人
③最大日乗車人数	81人／日 (8月14日)	101人／日 (8月1日)
④最小日乗車人数	7人／日 (6月16日、7月21日台風の影響)	36人／日 (台風は除く9/21)
⑤平均別乗車人数	平日：45人／日 休日：35人／日	平日：70人／日 休日：54人／日

【参考数値】平成28年度、平成30年度、平成31年度 平均予約件数及び平均乗車乗車人数推移



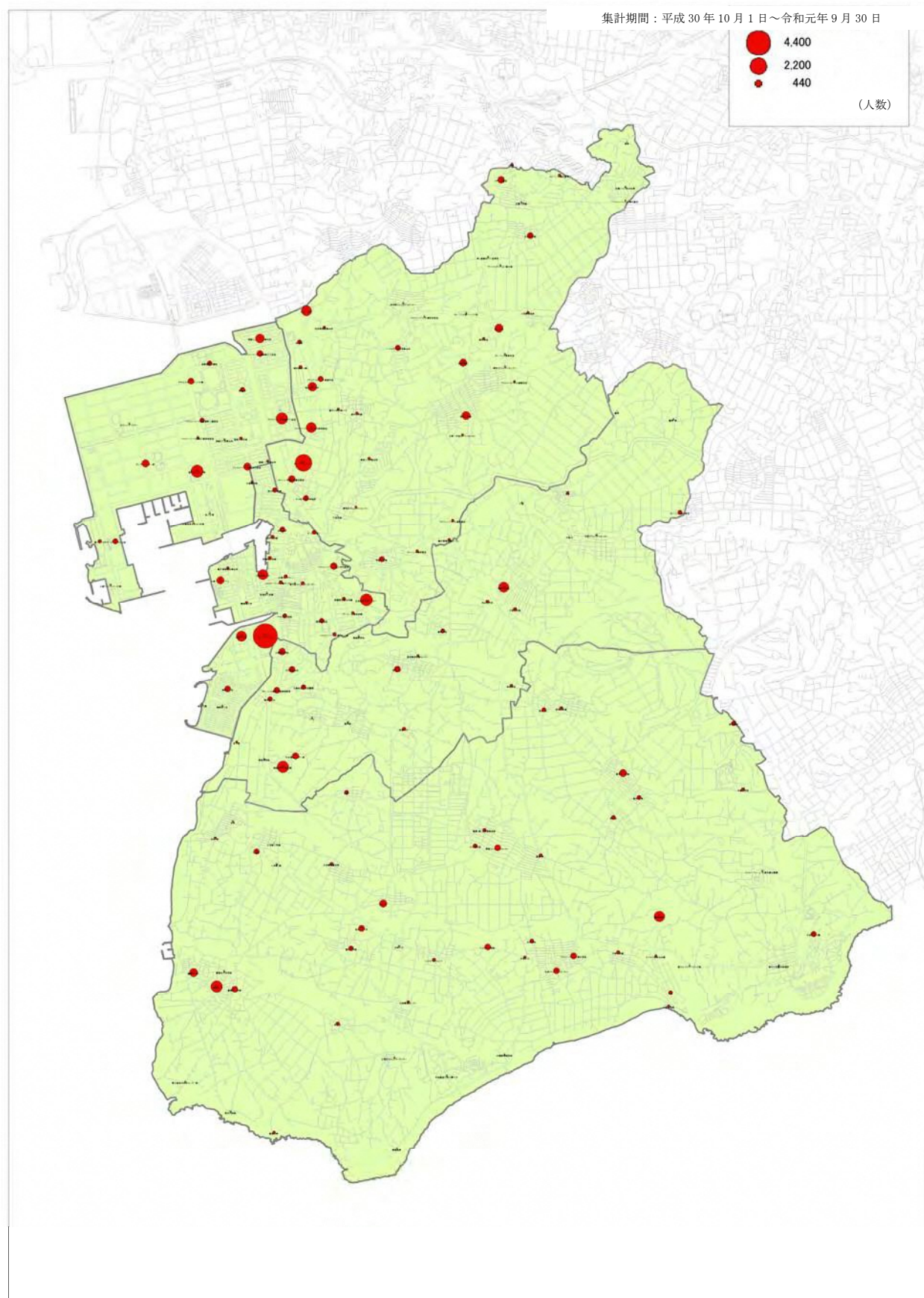
※期間：H28年度（4月～3月） H30年度（4月～9月） H31年度（4月～9月）

■デマンドバス（いとちゃん mini）利用者のバス停間 OD



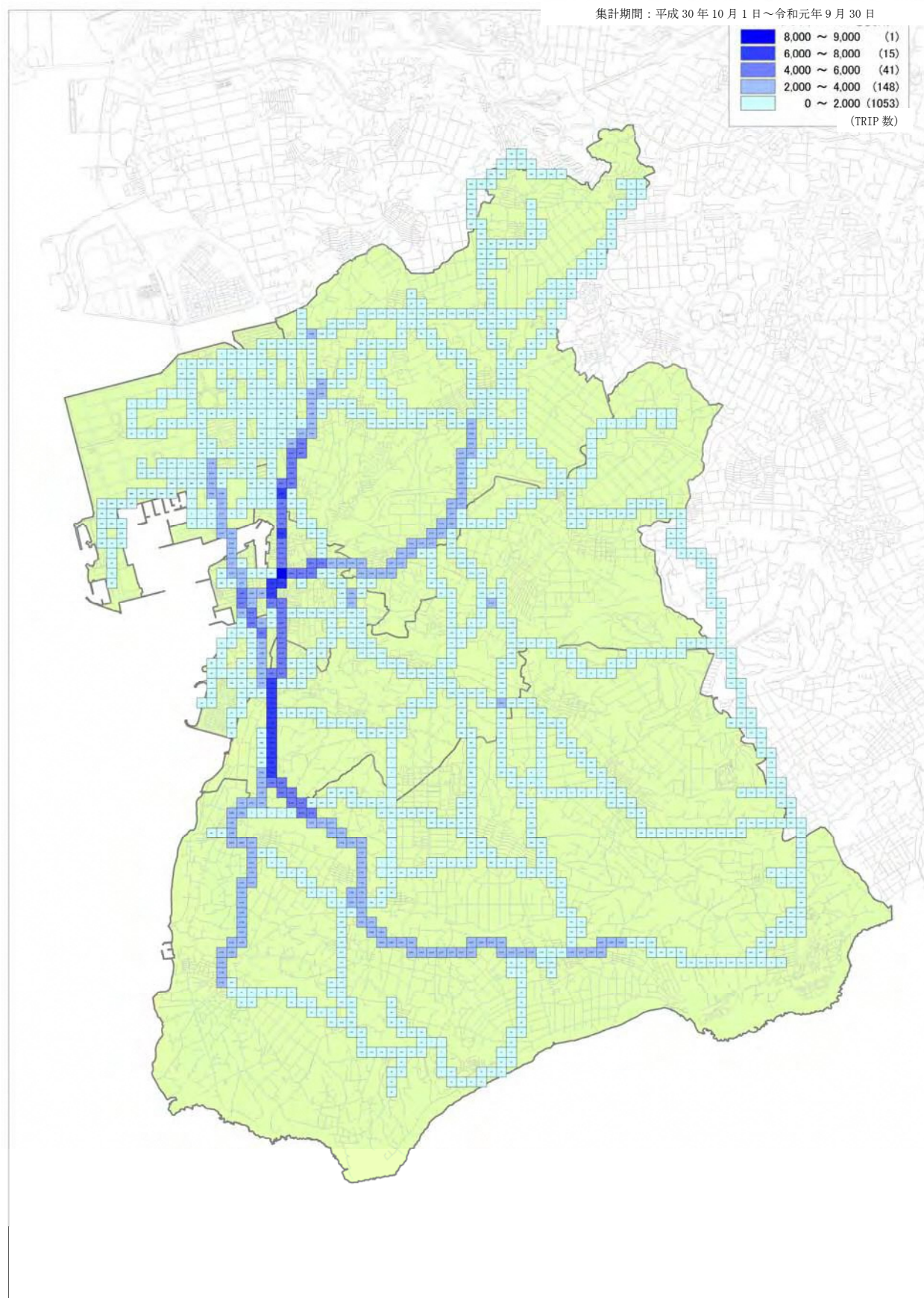
▲利用者のバス停間 OD スパイダ図 (集計期間：H30 年 10 月 1 日～R1 年 9 月 30 日)

■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

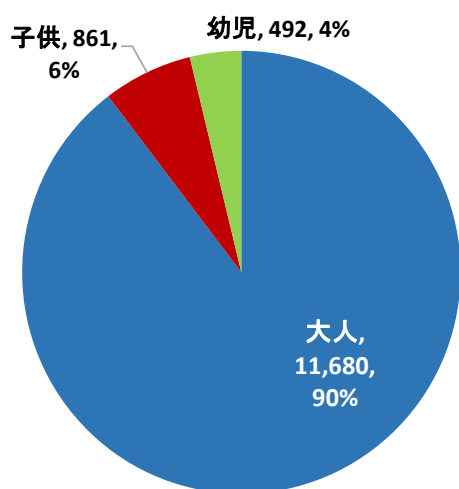
■デマンドバス（いとちゃん mini）の運行ルート（推定）



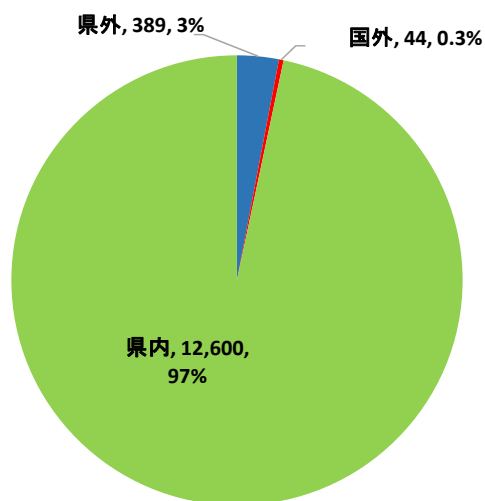
▲運行ルート推定図

■デマンドバス（いとちゃん mini）の利用者の概況

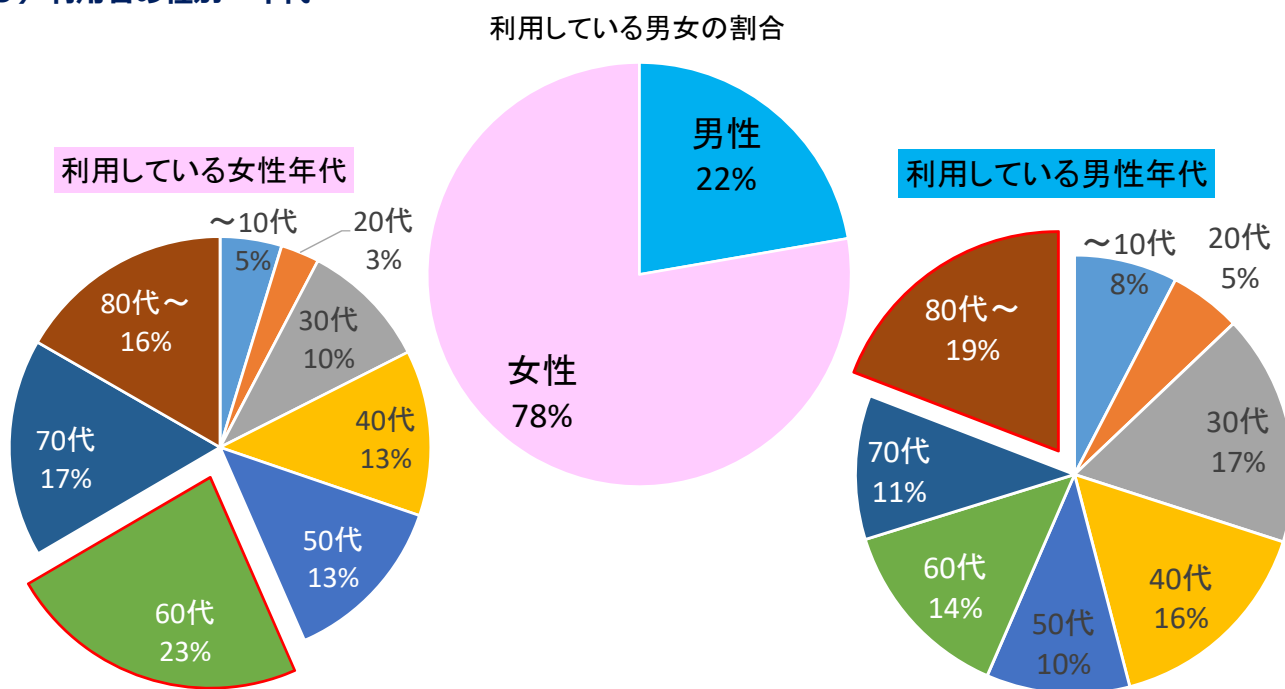
1) 乗車人数割合（大人・子供・幼児別）



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(中間)	
	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%	3,605	27.7%
高齢免許返納者割引	53	0.6%	1,290	9.9%
			合計	37.6%

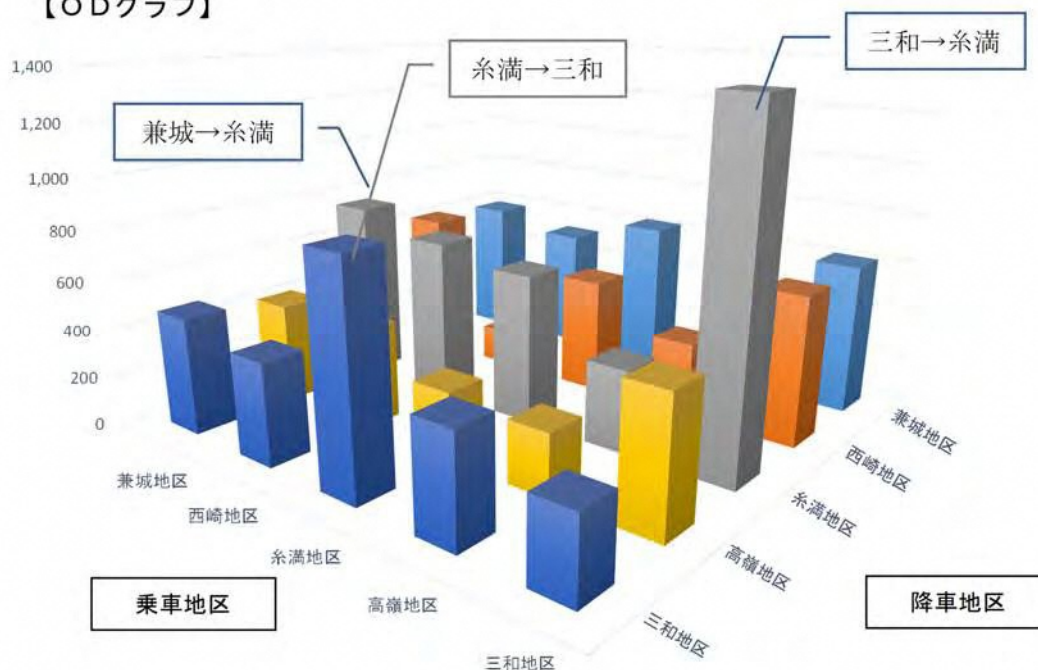
5) 地区別乗降者数

	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）

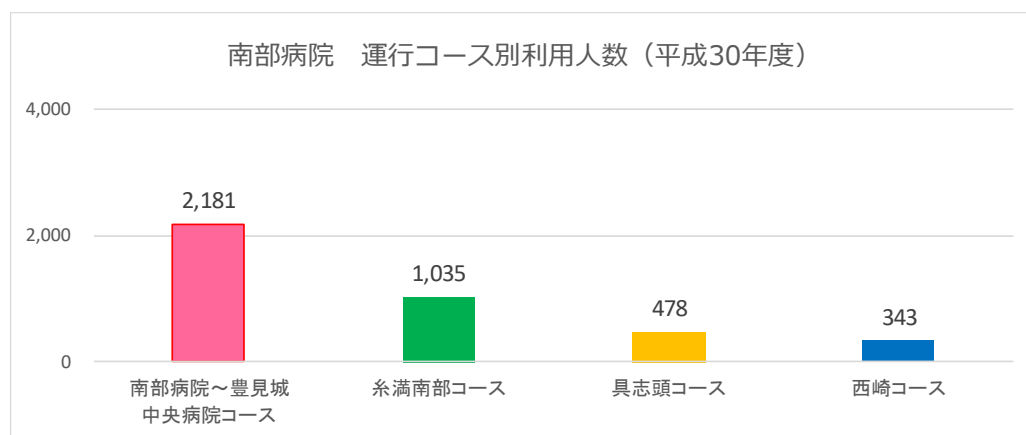
糸満市では平成18年度の「糸満市新公共交通体系導入可能性調査」結果を踏まえ、平成20年5月より民間事業者の運行する送迎バスの空席を活用した送迎バス活用モデル事業を実施しています。

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。

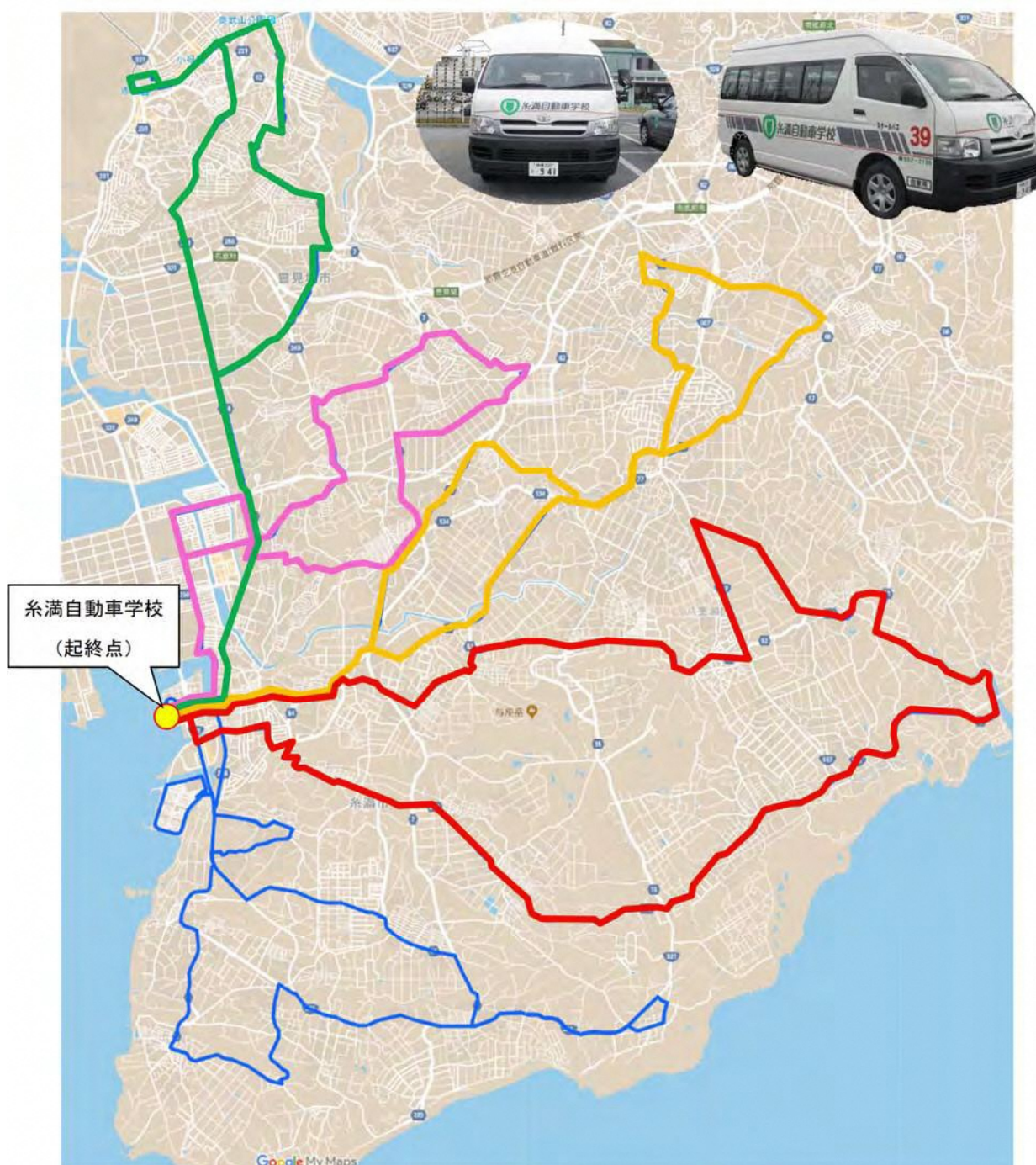
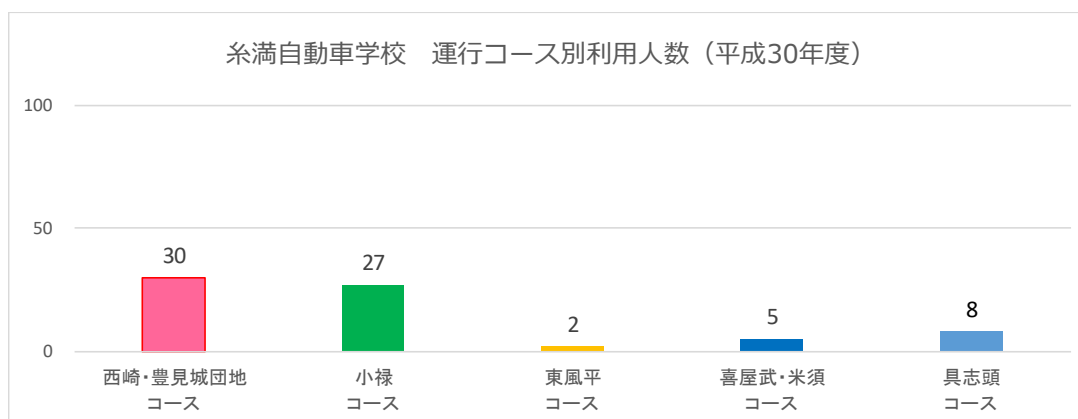
利用対象者は、市内在住の満65歳以上で送迎バスに一人で乗降できる者で、市役所窓口にて事前申請後、乗車証交付を受けることで利用が可能となります。（利用料金は無料）

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。

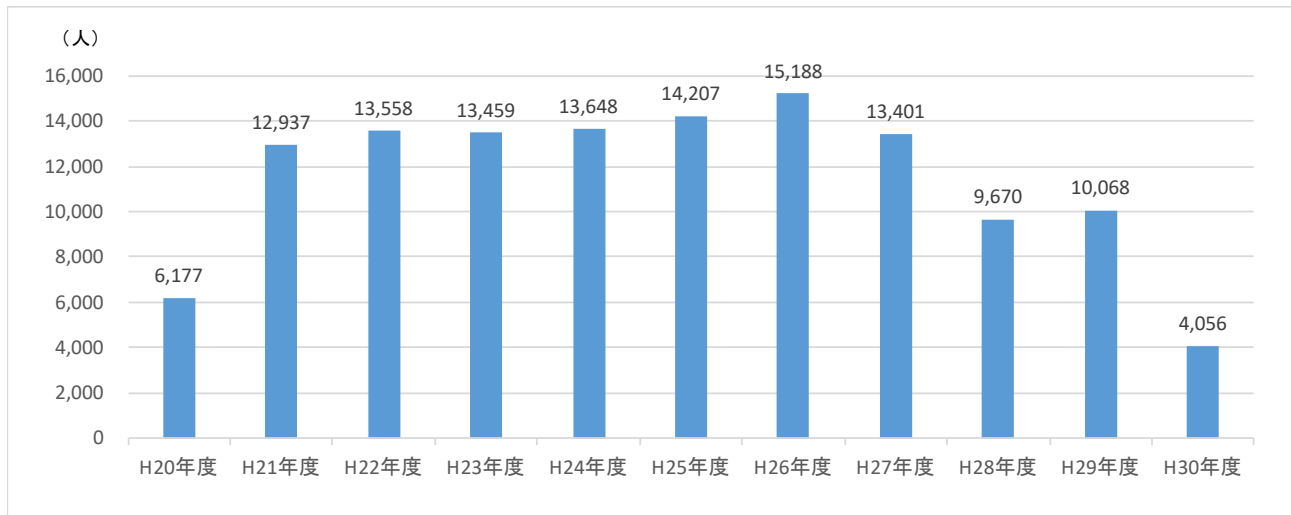
■南部病院（４コース）利用人数及び運行ルート、使用車両



■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

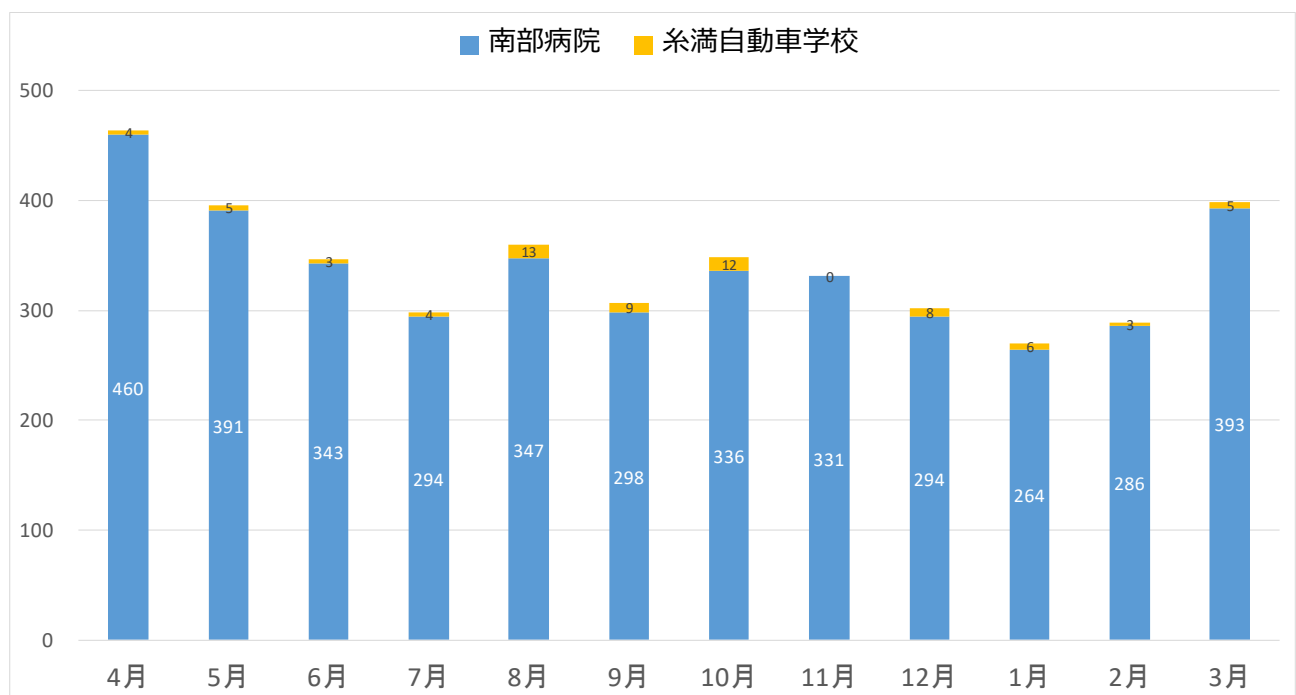


■利用者推移



■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

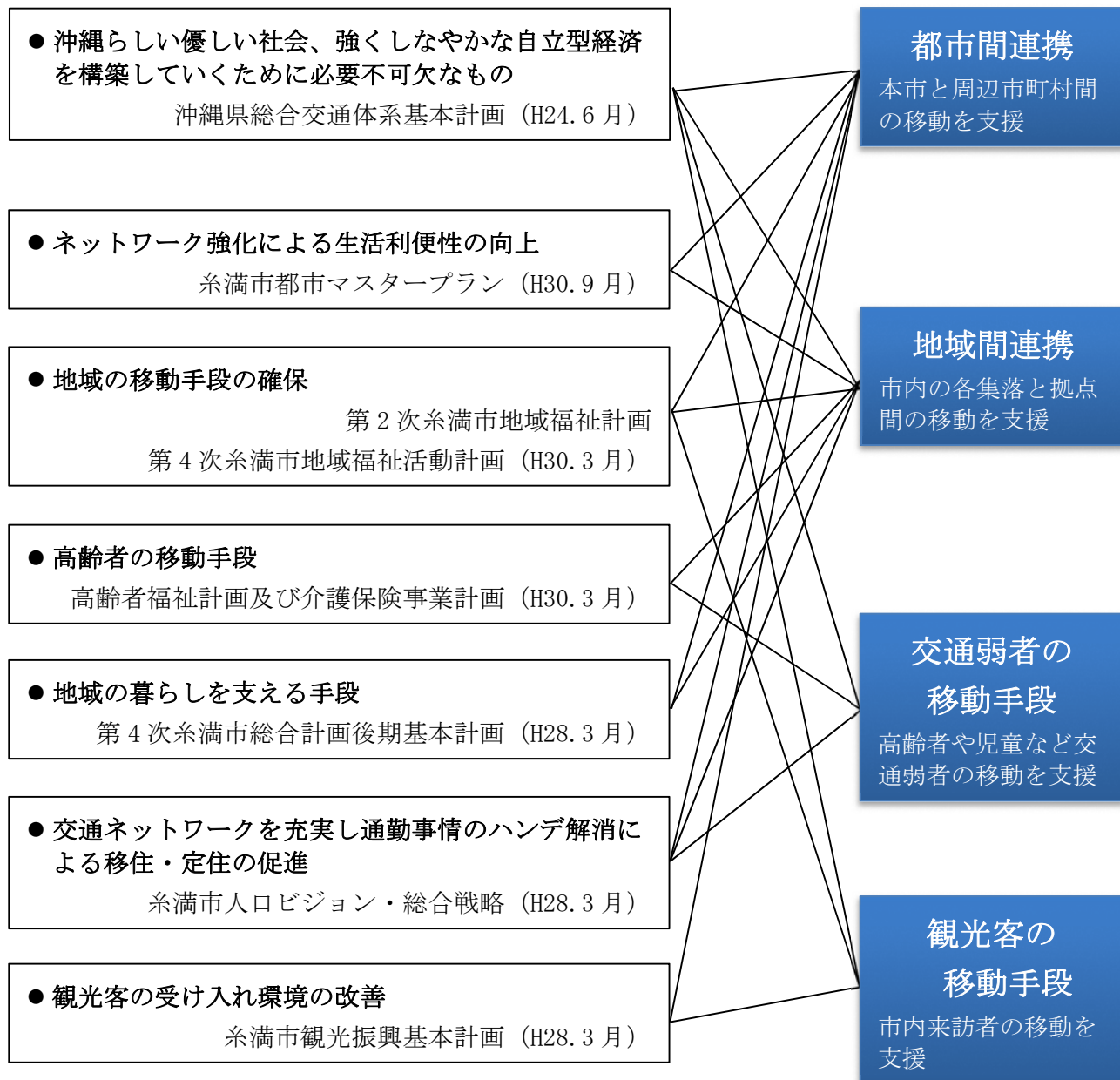
(1) 上位関連計画からみた公共交通に求められる役割

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

求められる機能・役割



（２）公共交通に求められる役割に対する問題点と課題

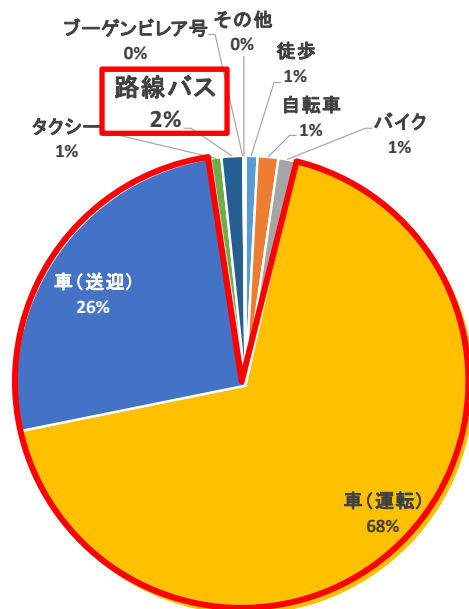
①「都市間連携」に対する現状と問題点やニーズ

（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



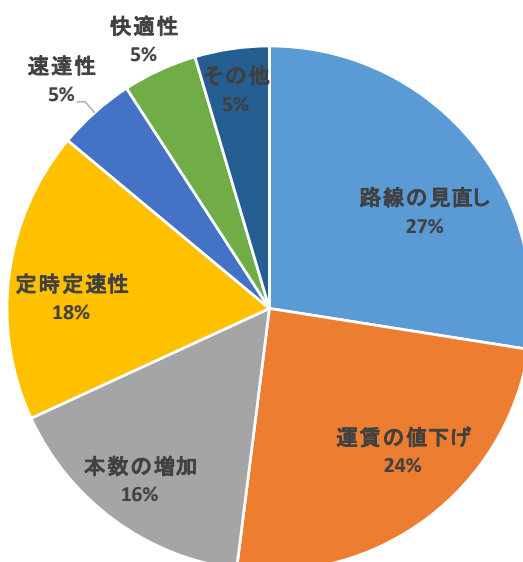
▲民営路線バスの近隣市町村への運行状況



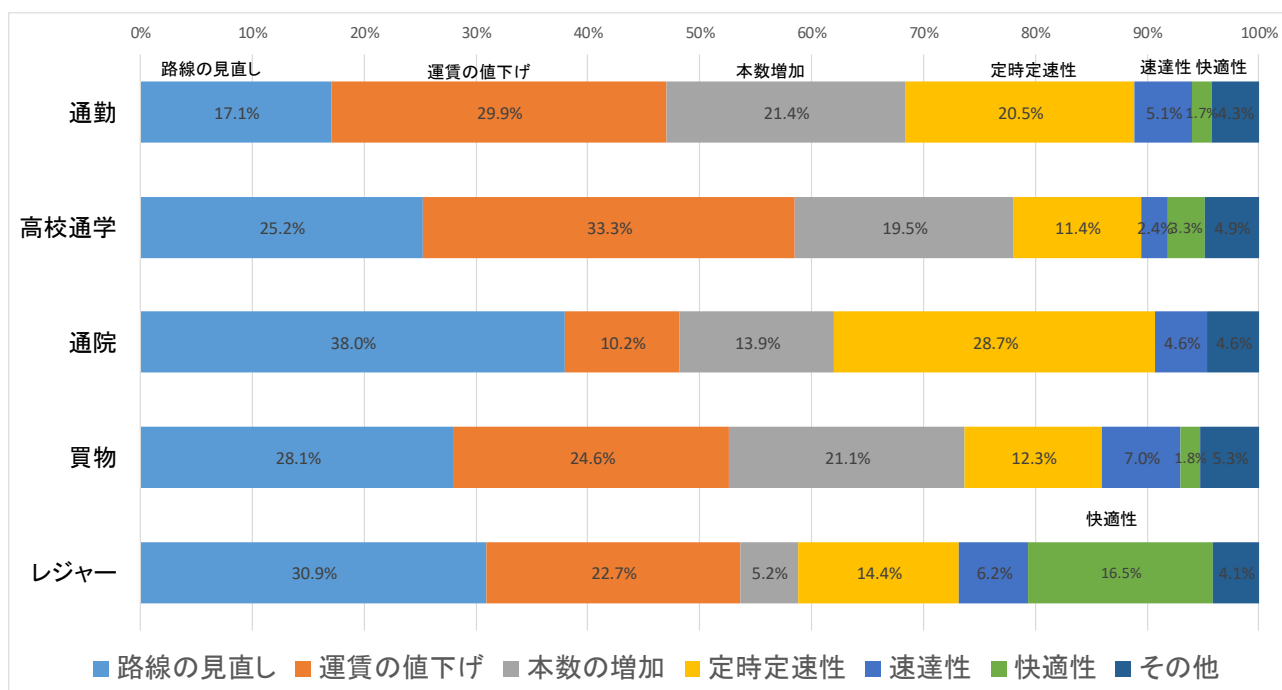
▲市内から市外へ移動する市民の主な移動手段（R1 市民アンケート）

(問題点やニーズ)

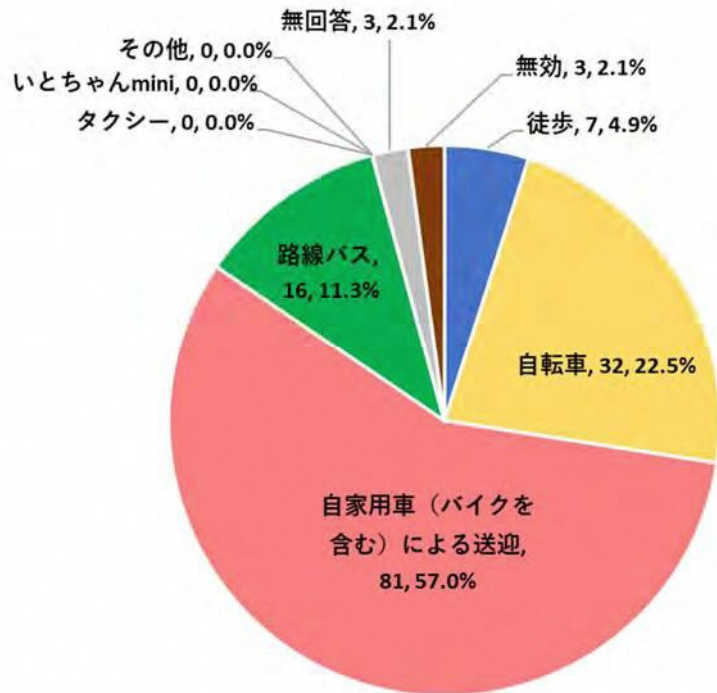
- ・ 国道 331 号バイパスの開通により那覇市への交通アクセスが飛躍的に向上したが、バス路線化がされていない為、十分な利便性向上が図られていません
- ・ 市外に移動する市民ニーズとして「路線の見直し」「運賃の値下げ」「増便」「定時・定速性」が挙げられており、幹線への新公共交通システム導入が求められています
- ・ 市内から市外へ通学する高校生は、学校の登下校の時間に合わせた増便を望んでいます
- ・ バスの待ち時間を快適に過ごせる乗り継ぎ拠点等の環境整備が求められています



▲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）

※具体的な意見は、参考資料2 参照

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）

※具体的な意見は、参考資料2 参照

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

再編対象となる路線バス(2系統)

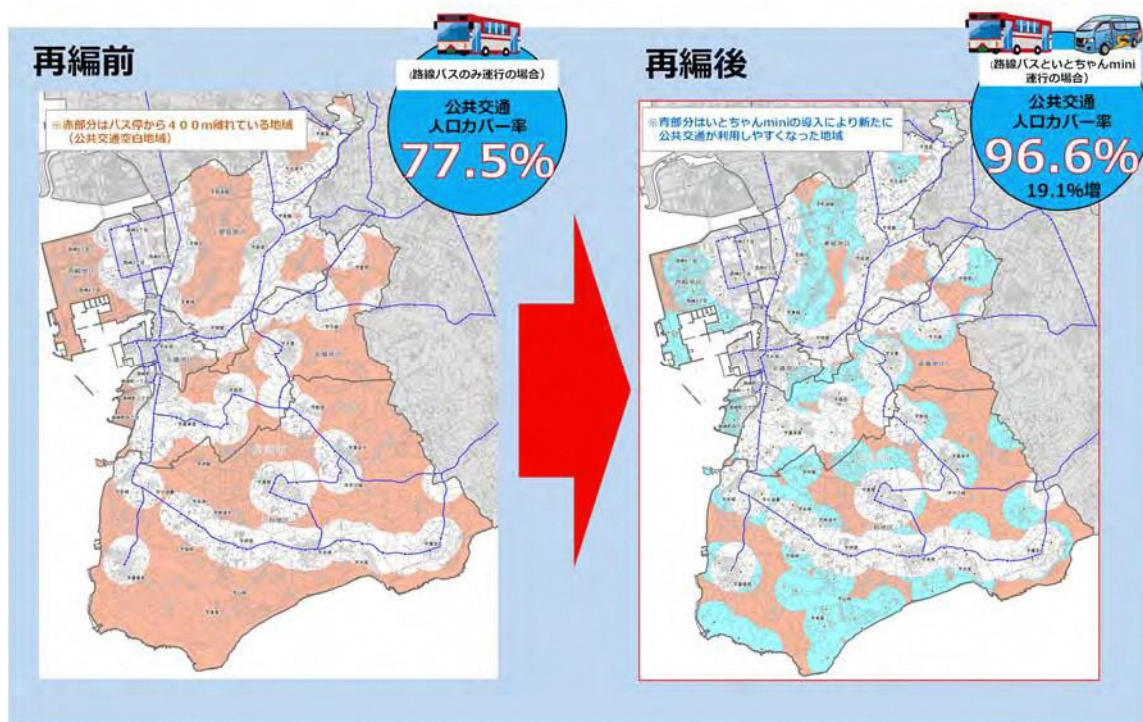
発時	南部循環線	国吉線
	真壁通り(107) ⑤本/日 (役・役所通り)	喜屋武通り(108) ⑤本/日 (役・役所通り)
6	① 30	真米里通り(86) ②本/日
7	② 25	大里通り(85) ④本/日 (役・役所通り)
8		
9	③ 10(夜)	
10		
11		
12	④ 35	
13	⑤ 20(夜)	
14	⑥ 15(夜)	
15		
16	⑦ 15	
17	⑧ 30	
18	⑨ 20	
19	⑩ 20	
20	⑪ 30	

平成30年10月1日以降の運行内容

発時	南部循環線	いとちゃんmini
	真壁通り(107) ⑤本/日 (役・役所通り)	国吉線代替路線 真米里通り ②本/日
6	① 10(夜)	デマンド運行 (30分前予約で利用可能)
7		
8		
9		
10		
11		
12		
13		
14	② 50	
15		
16		
17	③ 25(夜)	
18		
19	④ 00(夜)	
20		
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)

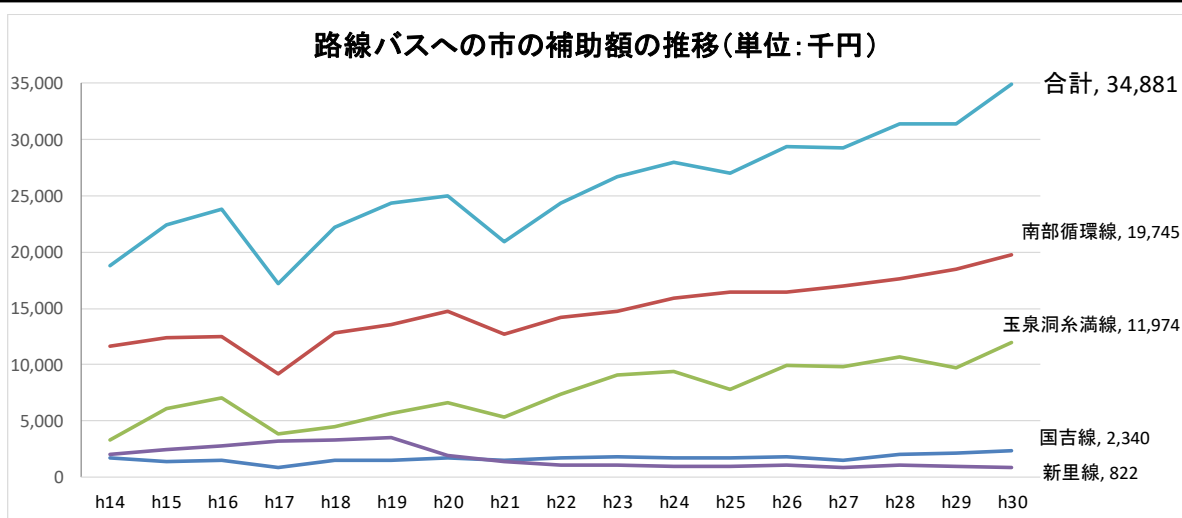
▲平成30年10月に実施された再編の概要(H30.10月時点)



▲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)

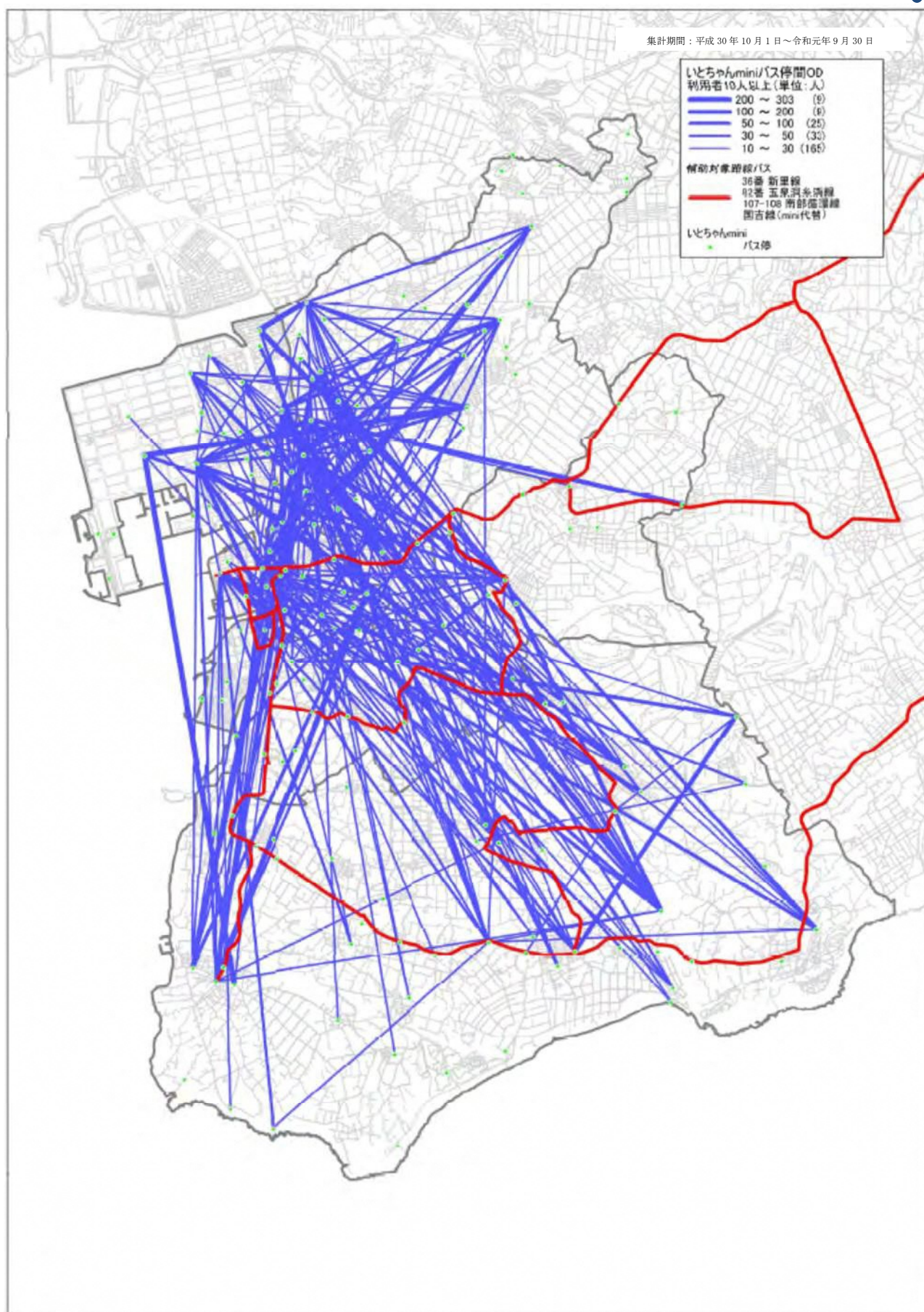
- ・公共交通を維持するための市の負担額が増加傾向となっています
- ・いとちゃん mini (デマンド交通) の利用状況や市民アンケート結果から市内の移動需要をみると、人の動き(時間、場所、目的、同行人数)が分散しており、路線バスのルートでは、移動需要をカバーできていません
- ・いとちゃん mini (デマンド交通) のバス停(市内 165 箇所)増加により、運行効率が低下しています
- ・地域内を移動する際の路線バスのサービス水準が低い状況です
- ・いとちゃん mini (デマンド交通) は、利用者増加に伴い、予約をお断りするケースが増えています
- ・市民全体では、移動したいときに移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



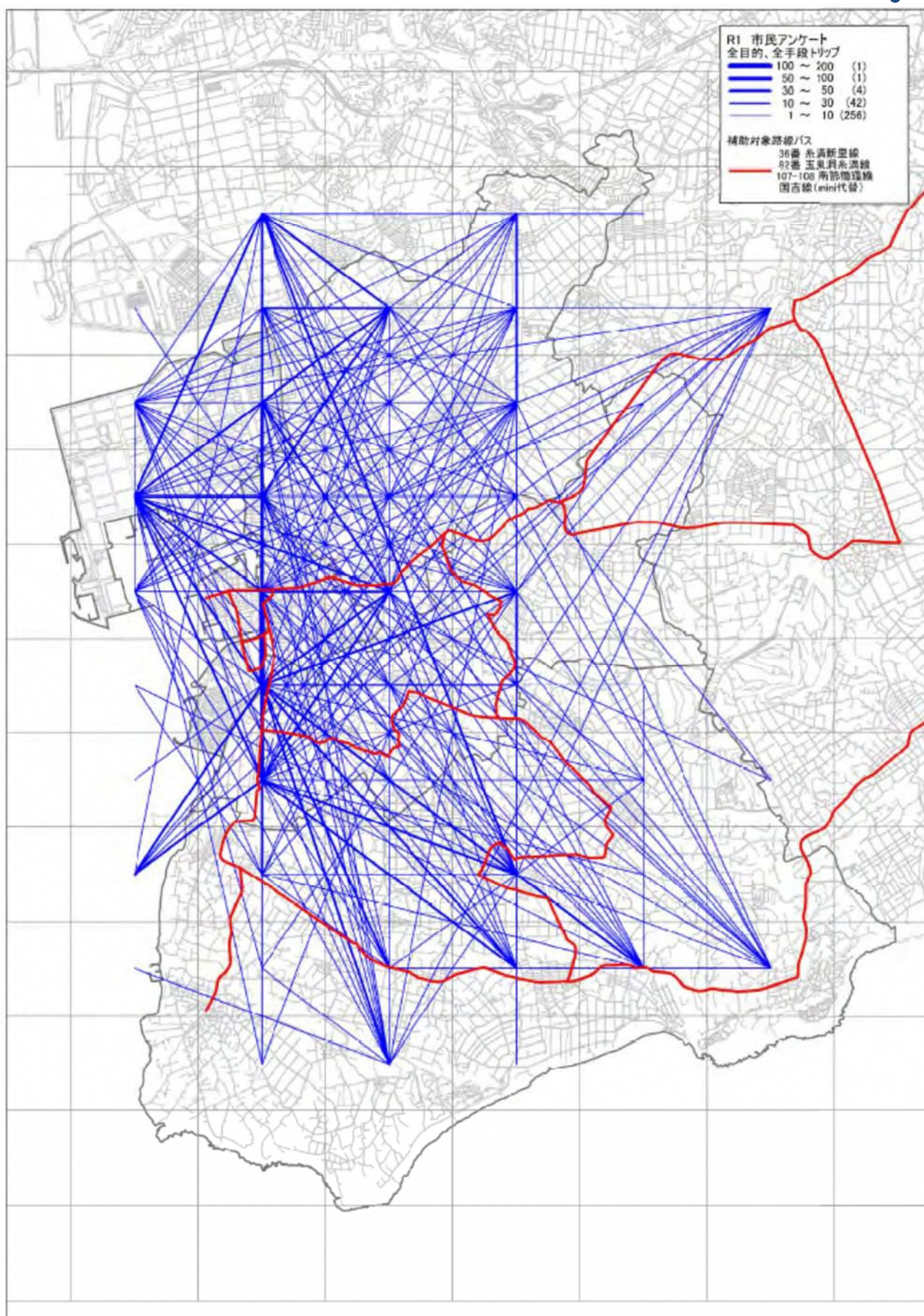
▲路線バスへの補助額の推移 (H14~H30)



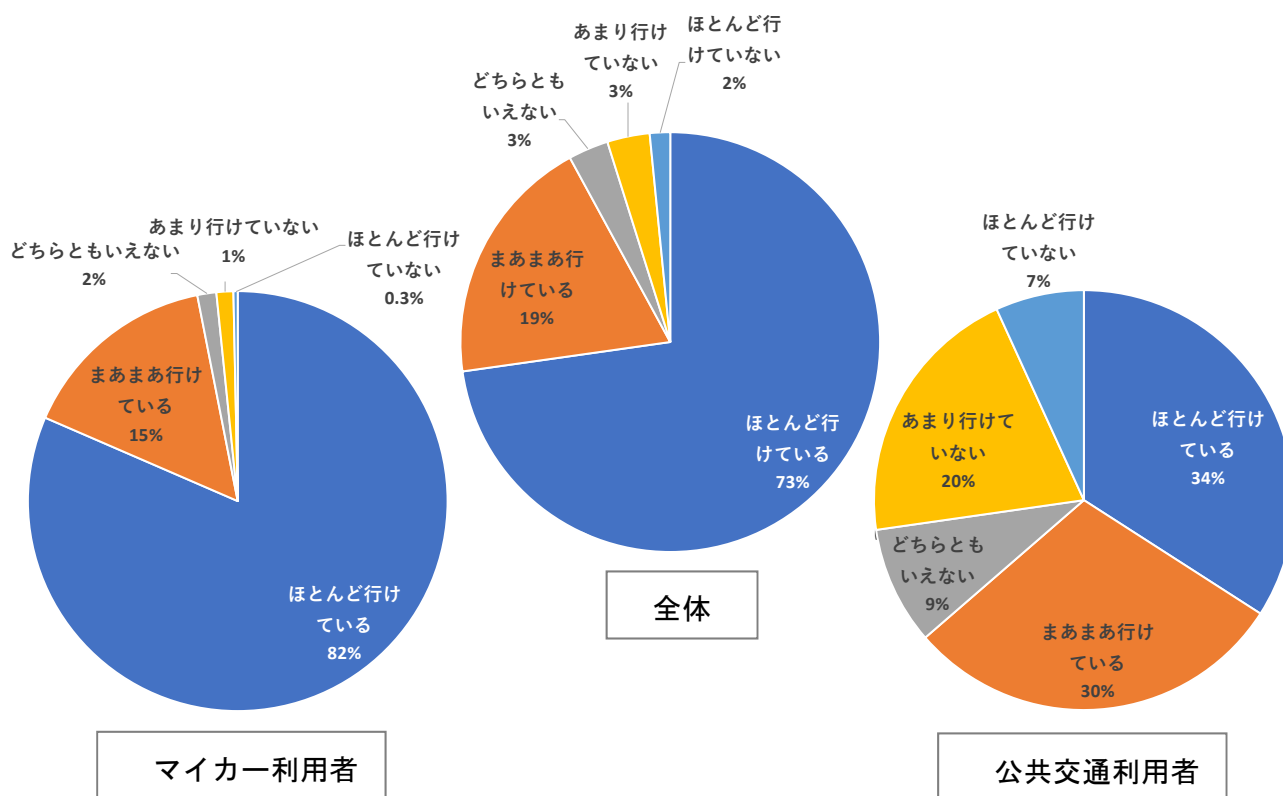
▲市内を循環する路線バスへの補助額と利用者推移 (H29 年度作成)



▲itchan 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）

※具体的な意見は、参考資料2 参照

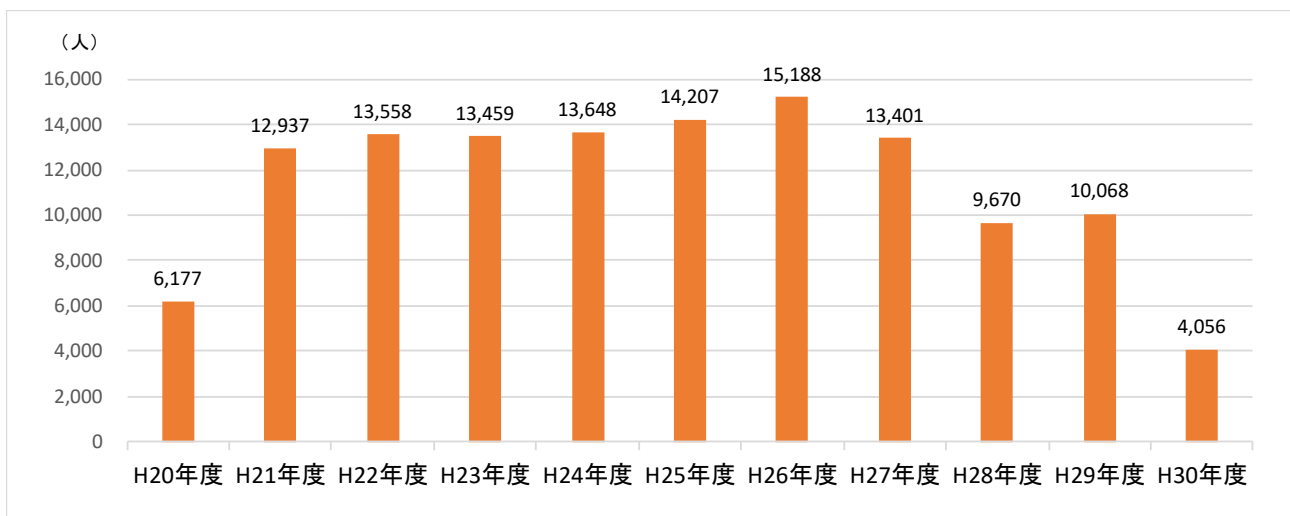
③「交通弱者の移動手段」に対する現状と問題点やニーズ

(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%

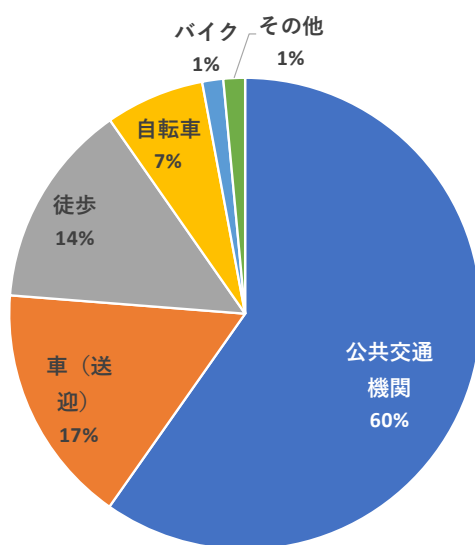
▲糸満市の人口分布（R1.9月時点）



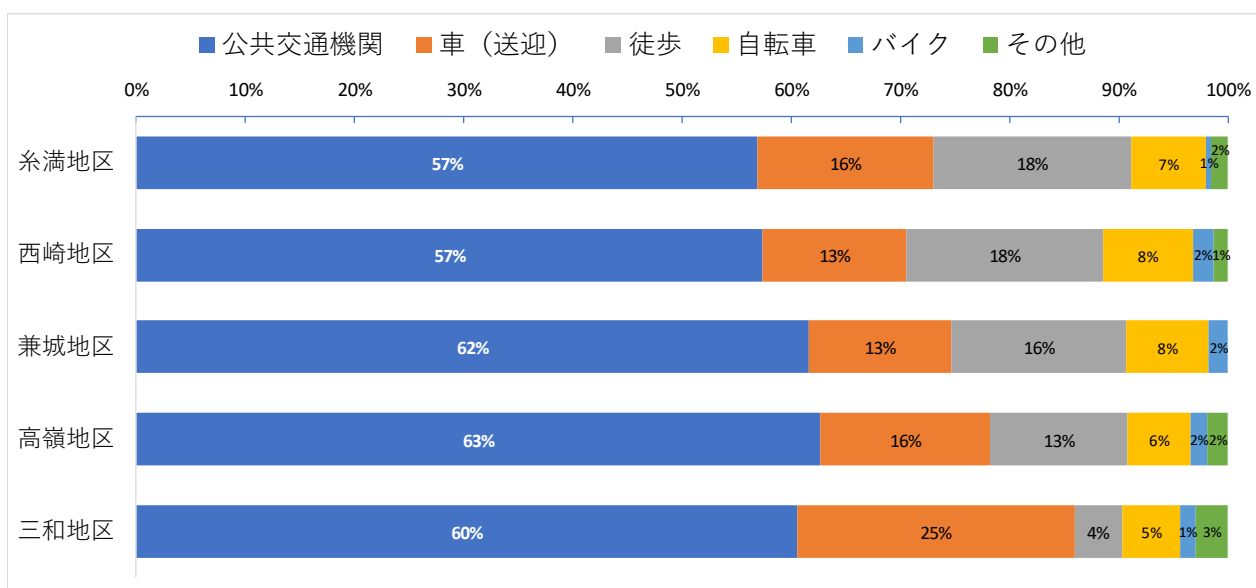
▲ブーゲンビレア号の利用者推移（平成 20～30 年度）

	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%	

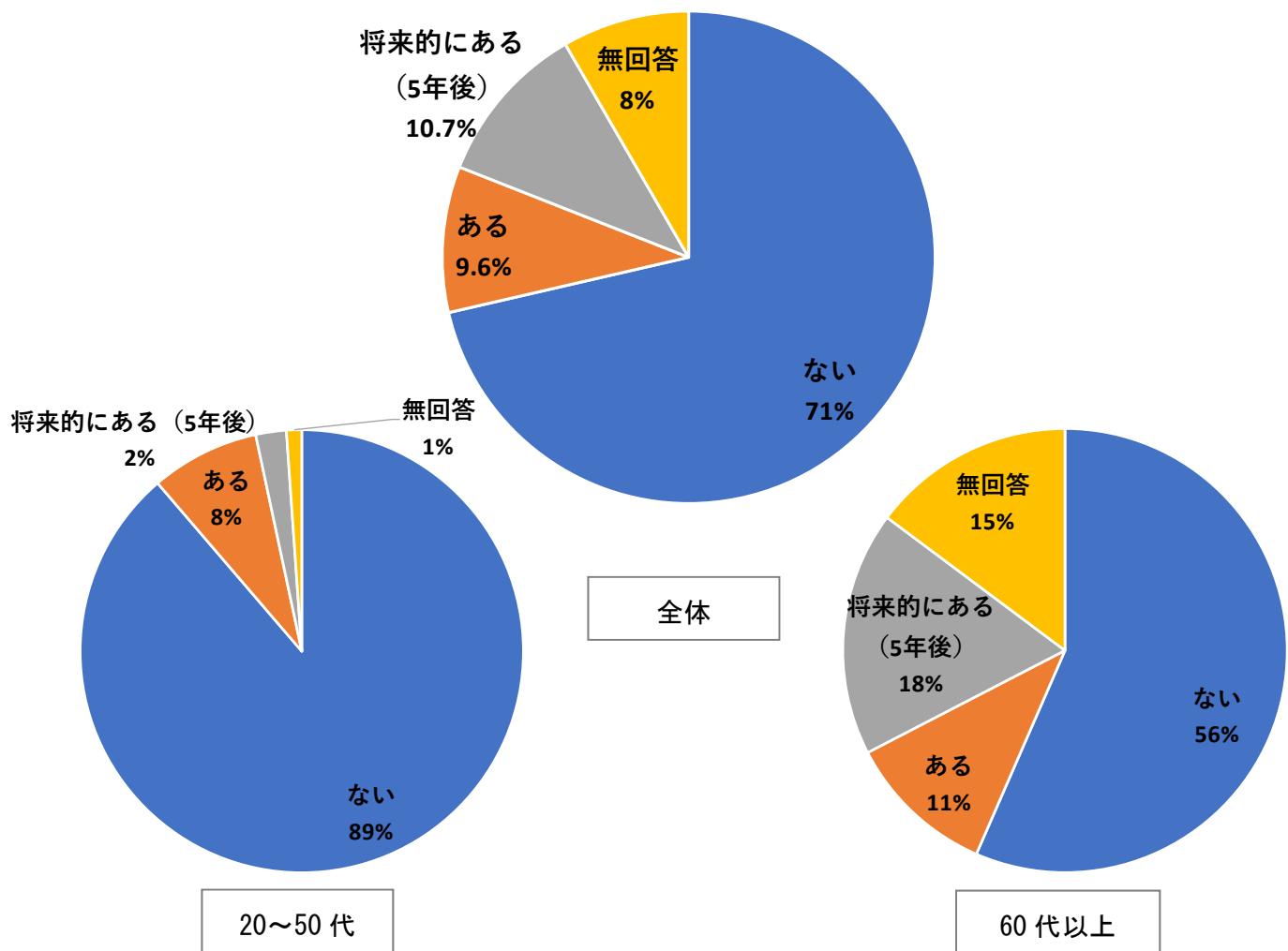
▲いとちゃん mini 利用者のうち、障がい者または高齢免許返納者割引を適用した人数



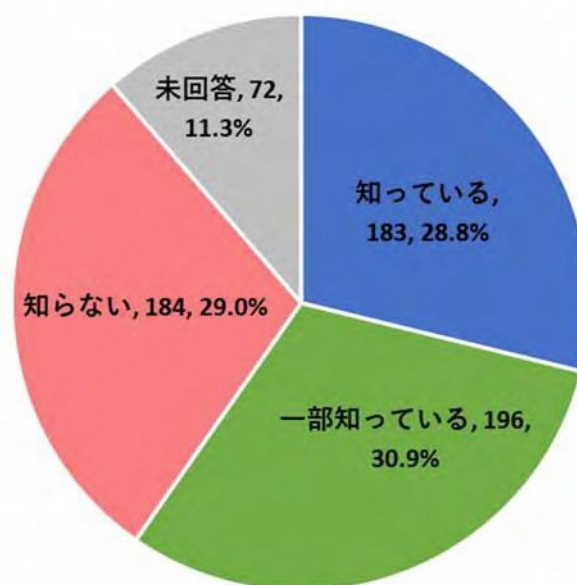
▲将来運転できなくなった場合の移動手段（R1 市民アンケート）



▲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）



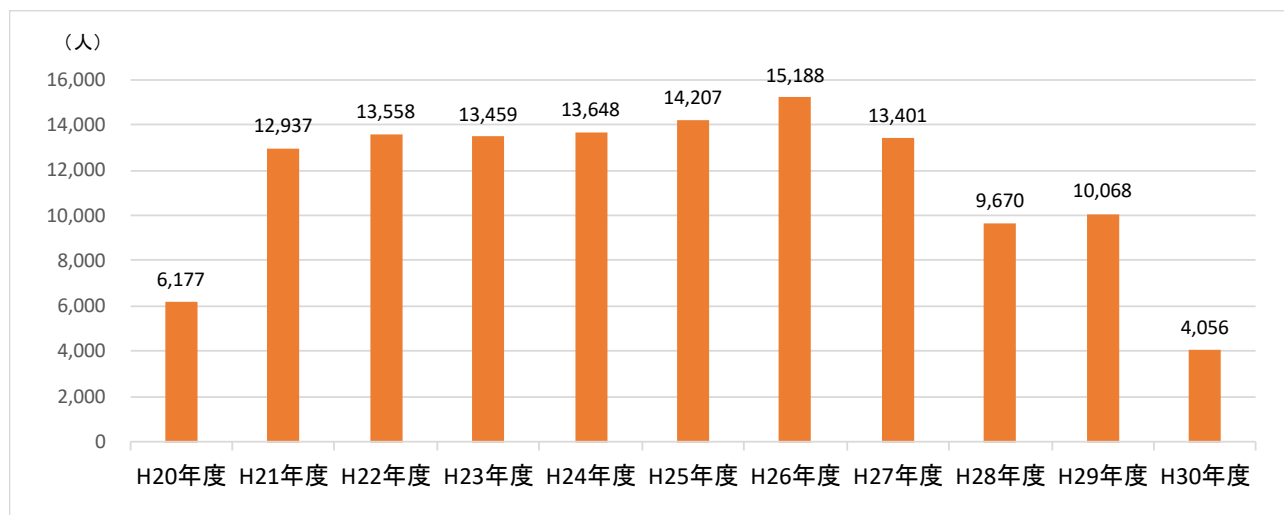
▲自分で運転することに対する不安（R1 市内アンケート）



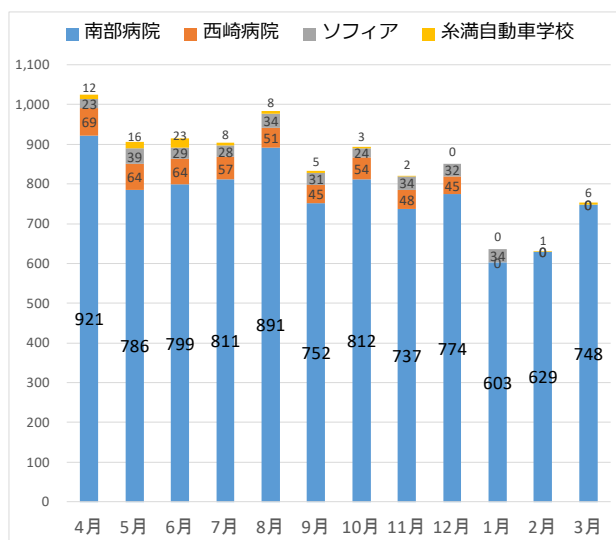
▲自身が利用できるバスの系統を知っているか（R1 高校生アンケート）

(問題点やニーズ)

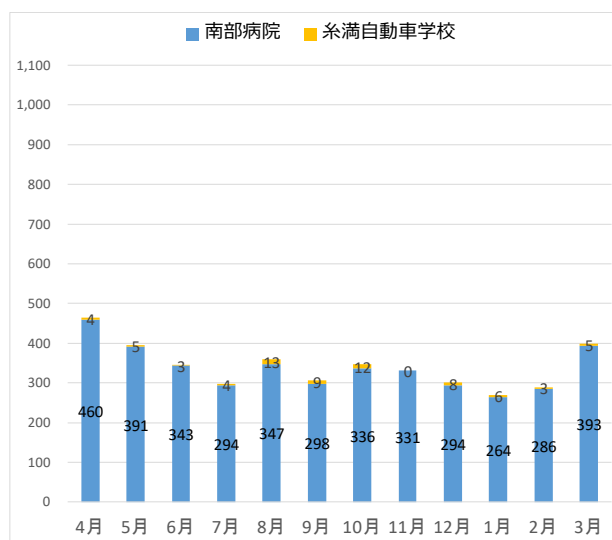
- ・今後も高齢化の進展が予想されるなか、高齢者等の交通弱者が増加していくことが見込まれ、市民の日常生活に密着した移動手段を確保していく必要性は高まっています
- ・他地域に比べて、三和地区等の市南部の地域は、路線バスのサービス水準が低い状況です
- ・ブーゲンビレア号を運行する協力企業が減り、持続可能性に懸念があります
- ・いとちゃん mini（デマンド交通）は、利用者増加に伴い、予約をお断りするケースが増えています



▲ブーゲンビレア号の年間利用者数推移（再掲）



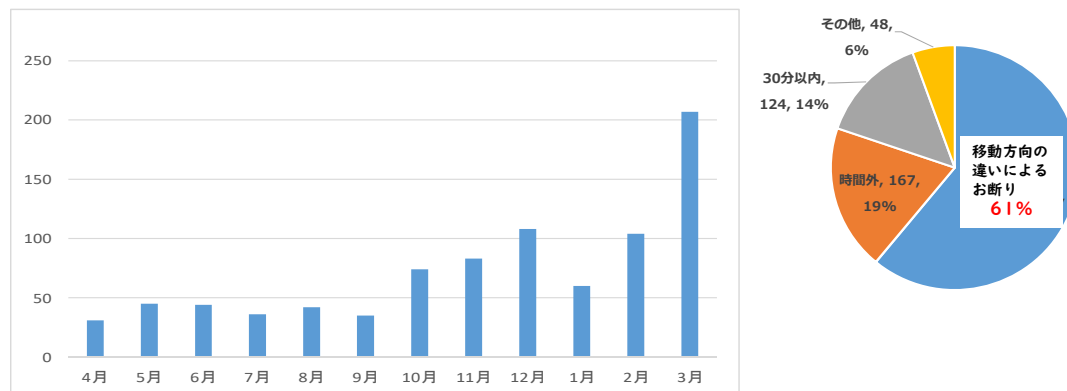
(平成29年度)



(平成30年度)

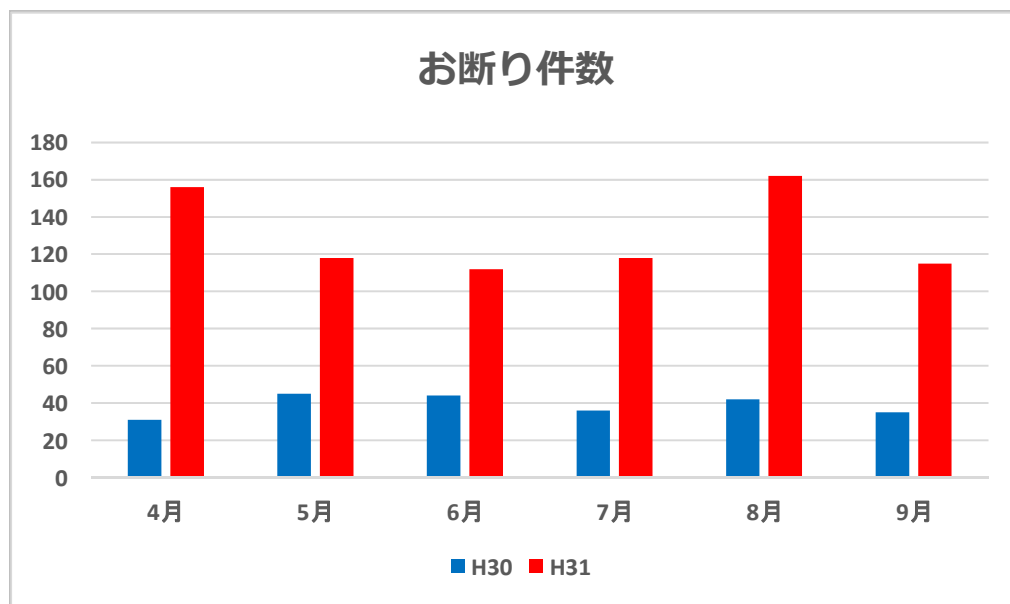
▲運行事業者が4者から2者に減少したことに伴う利用者の減少状況

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

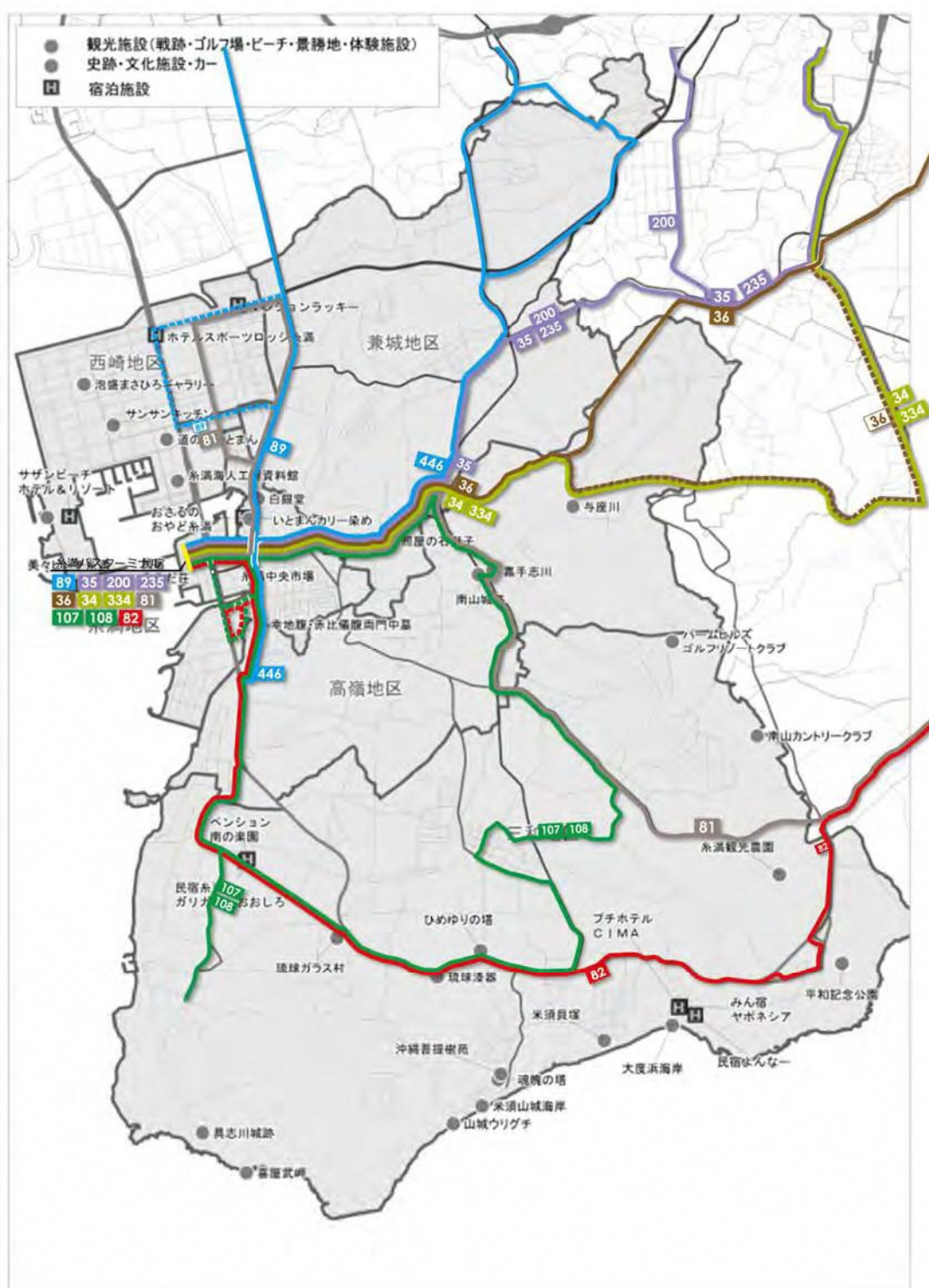
▲いとちゃんminiのお断り発生数の推移（H30年度集計）



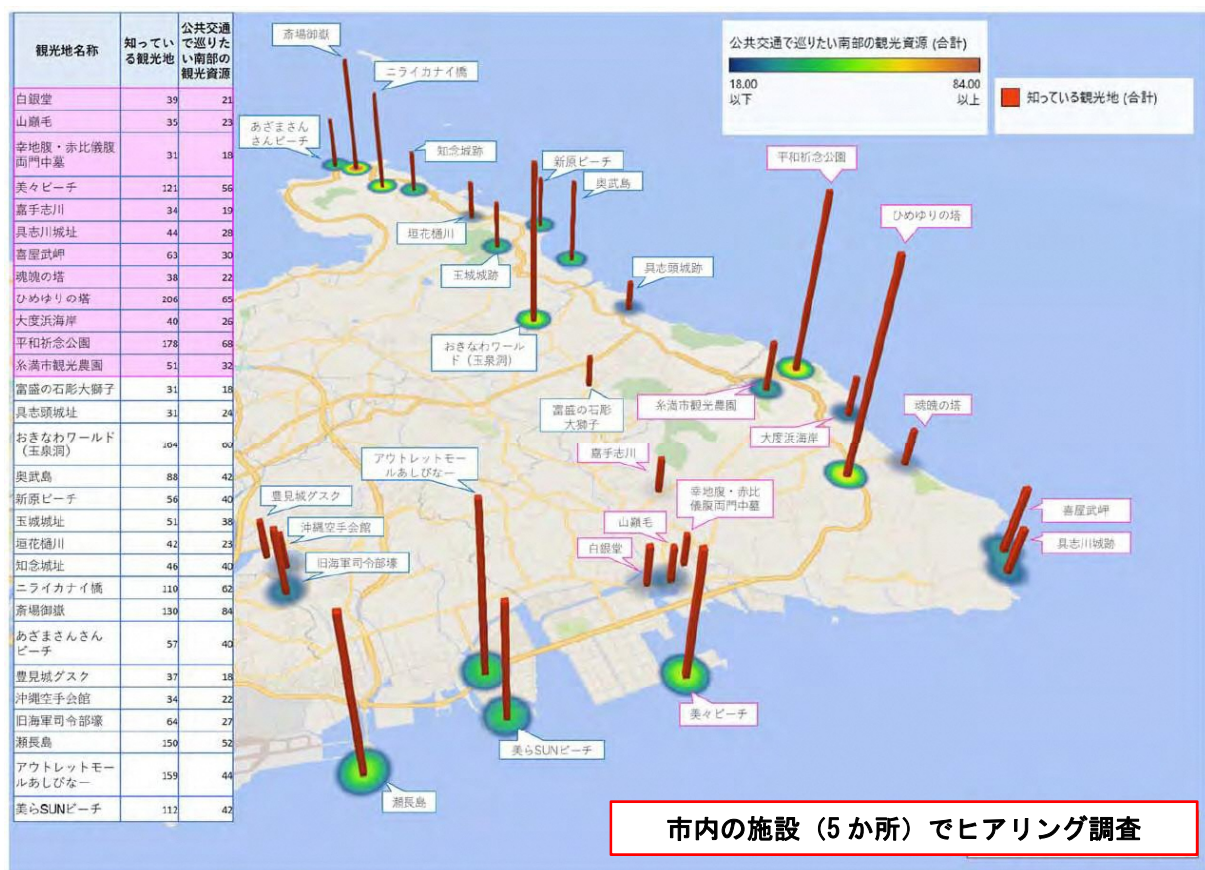
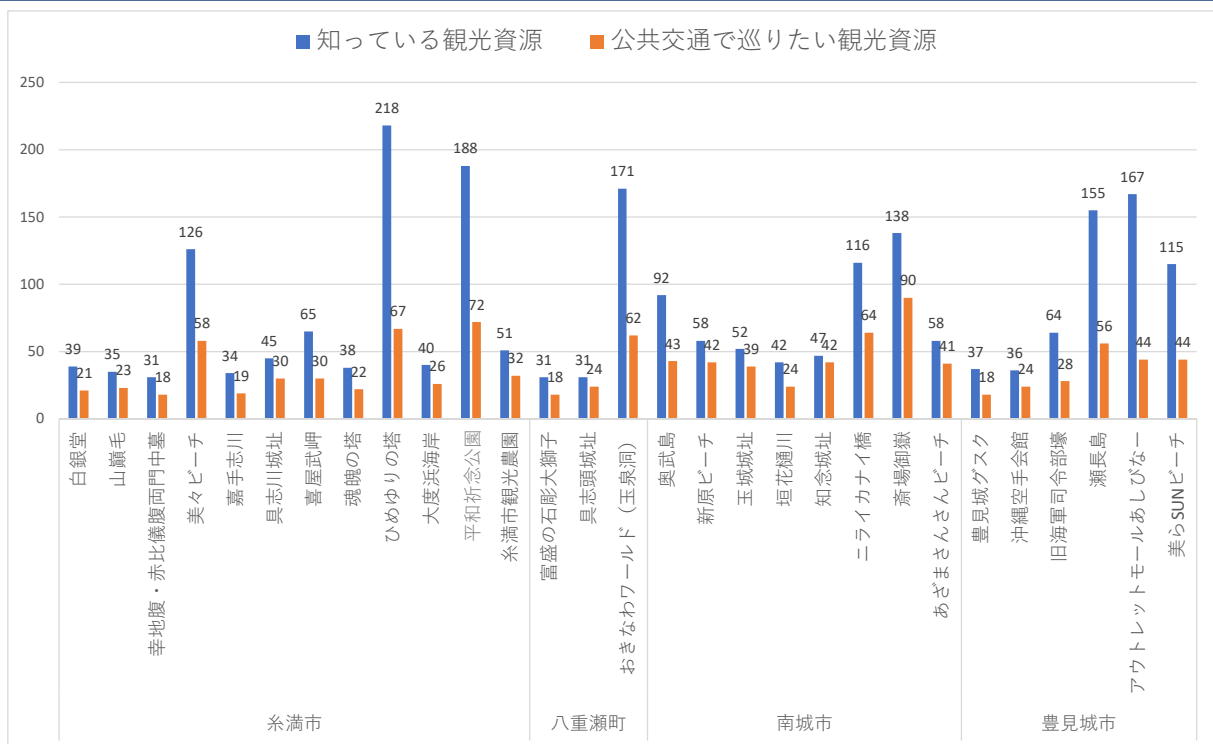
▲お断り件数の増加状況（H30とH31の4～9月比較）

(現状)

- ・糸満バスターミナルを起点に南部地区の主要観光施設に向けた路線バスが運行されています
- ・いੱちゃん mini（デマンド交通）は、市内の主要観光施設に乗降所が設定されています
- ・糸満市に訪れている観光客の路線バス利用率は 1.1%です
- ・観光客へ南部の観光資源を周遊する公共交通の便を整えた場合、利用するか伺うと、知っている観光資源の約 66～74%を公共交通で周遊したいニーズがあることがわかりました

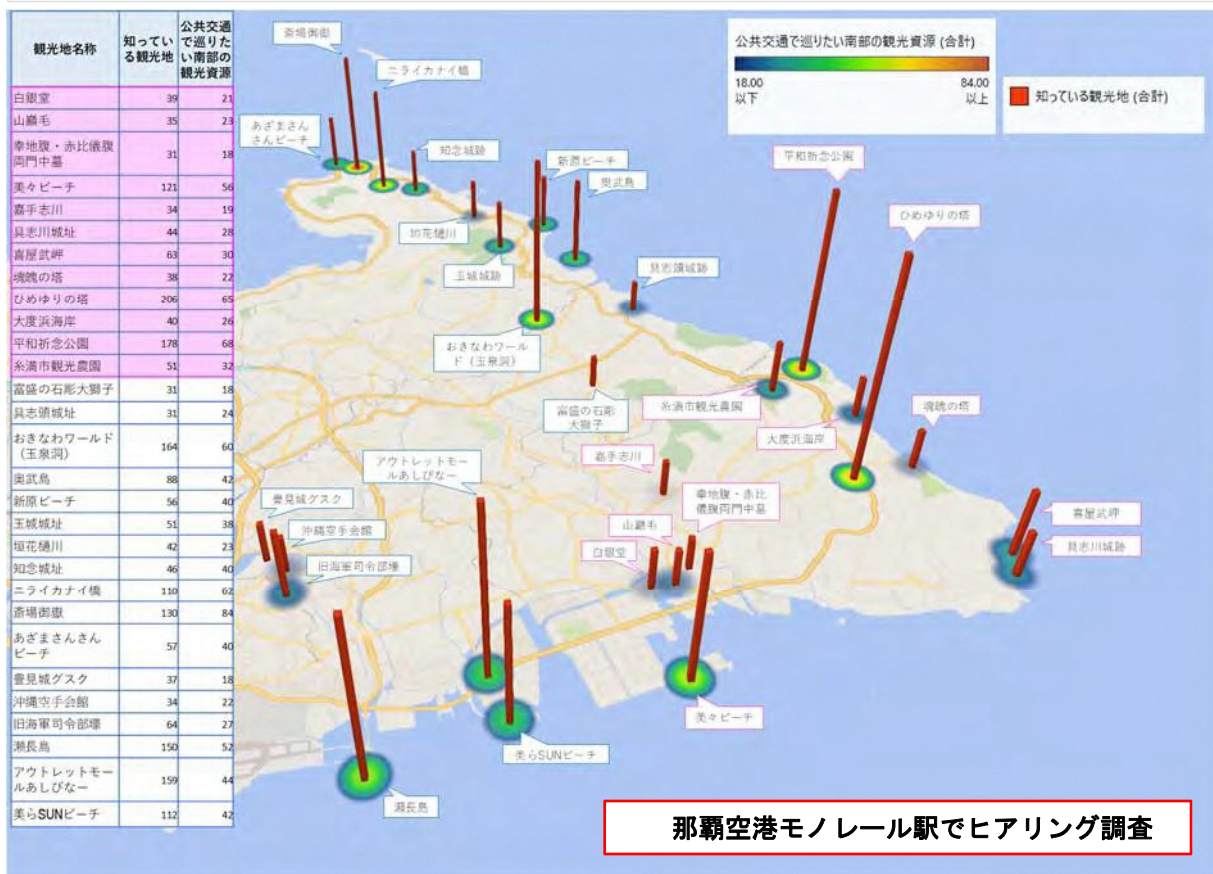
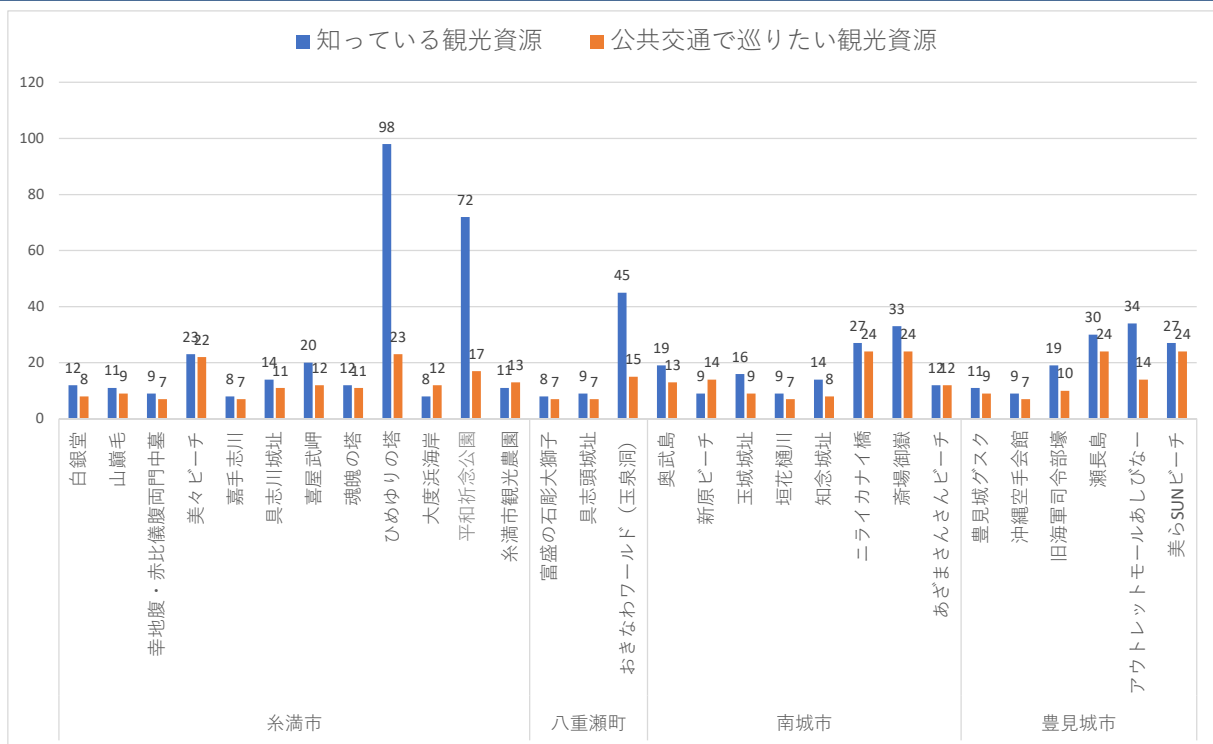


▲市内主要観光施設と路線バス運行ルート



▲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

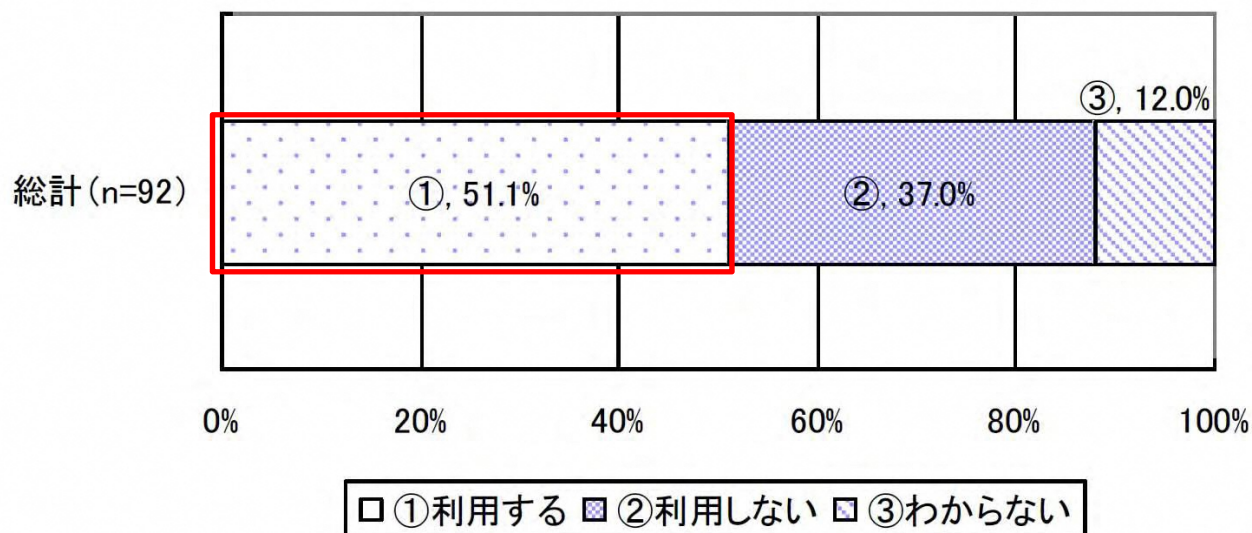


▲南部観光資源の認知度、公共交通で巡りたい拠点（R1 観光客ヒアリング）

	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 パレット前 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

地域間連携

- ・ 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

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

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

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

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～

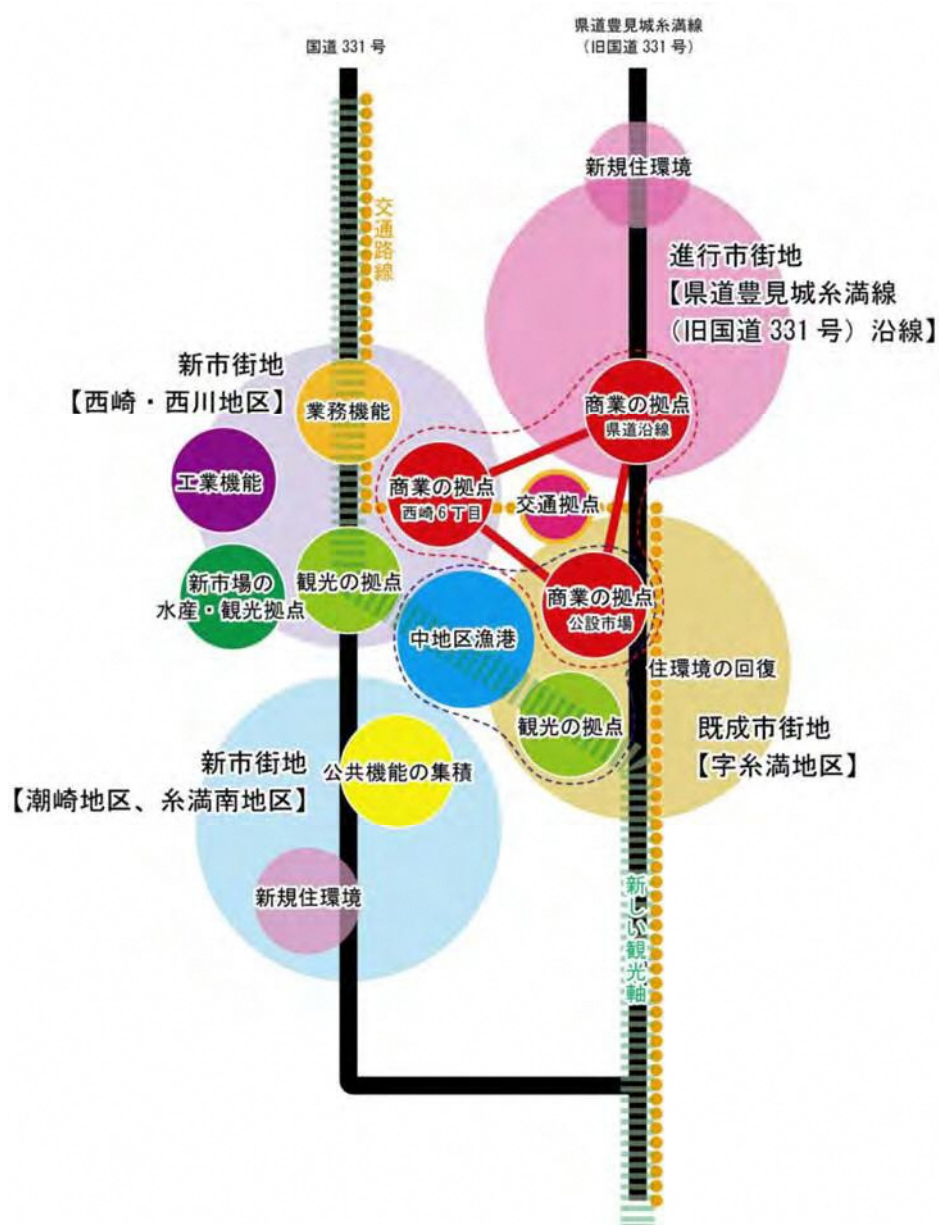
〈市全域に関わるその他の主要課題〉

(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

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〉

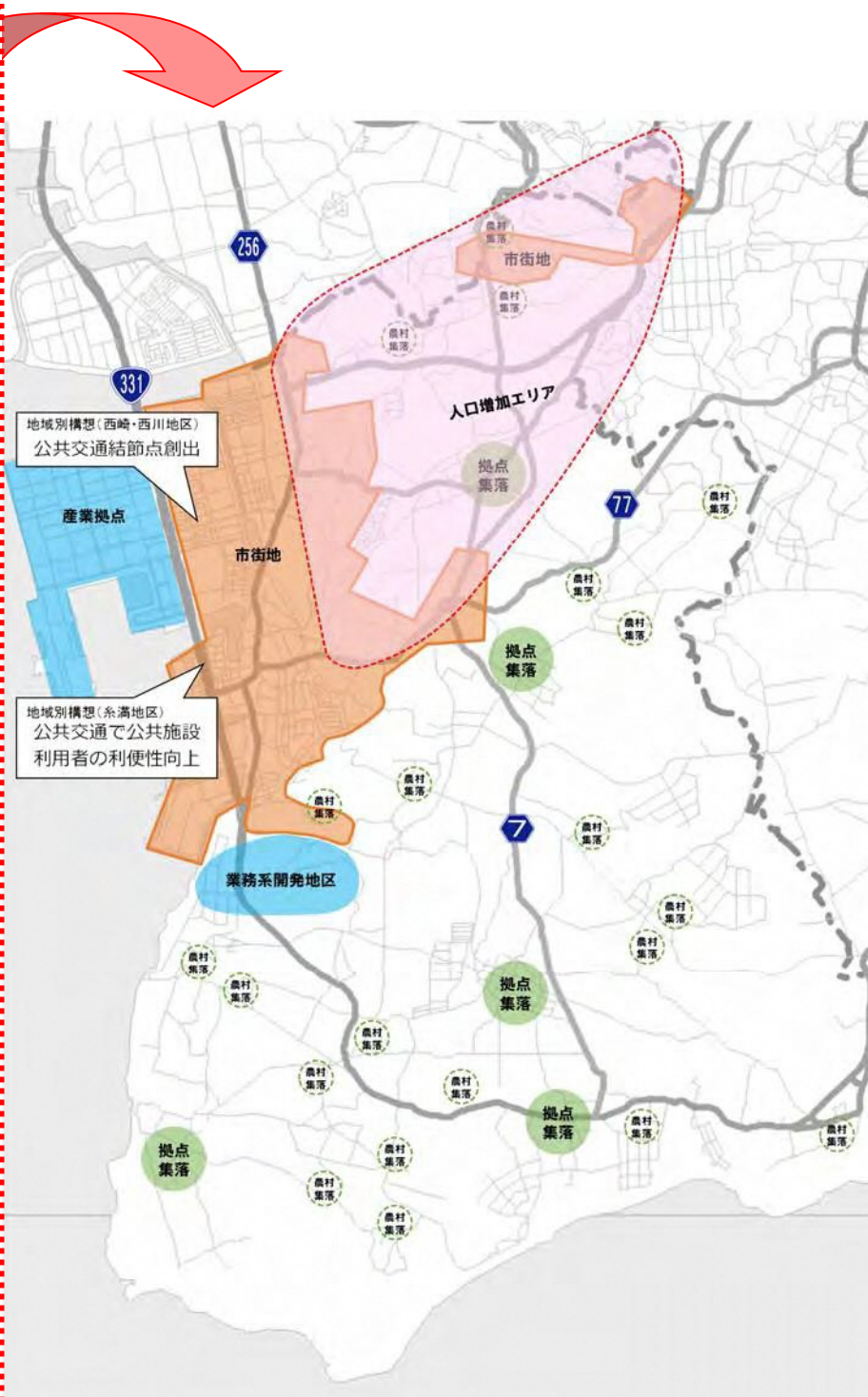
●公共交通機関

- ・ 既存のバス交通の路線網及び運航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

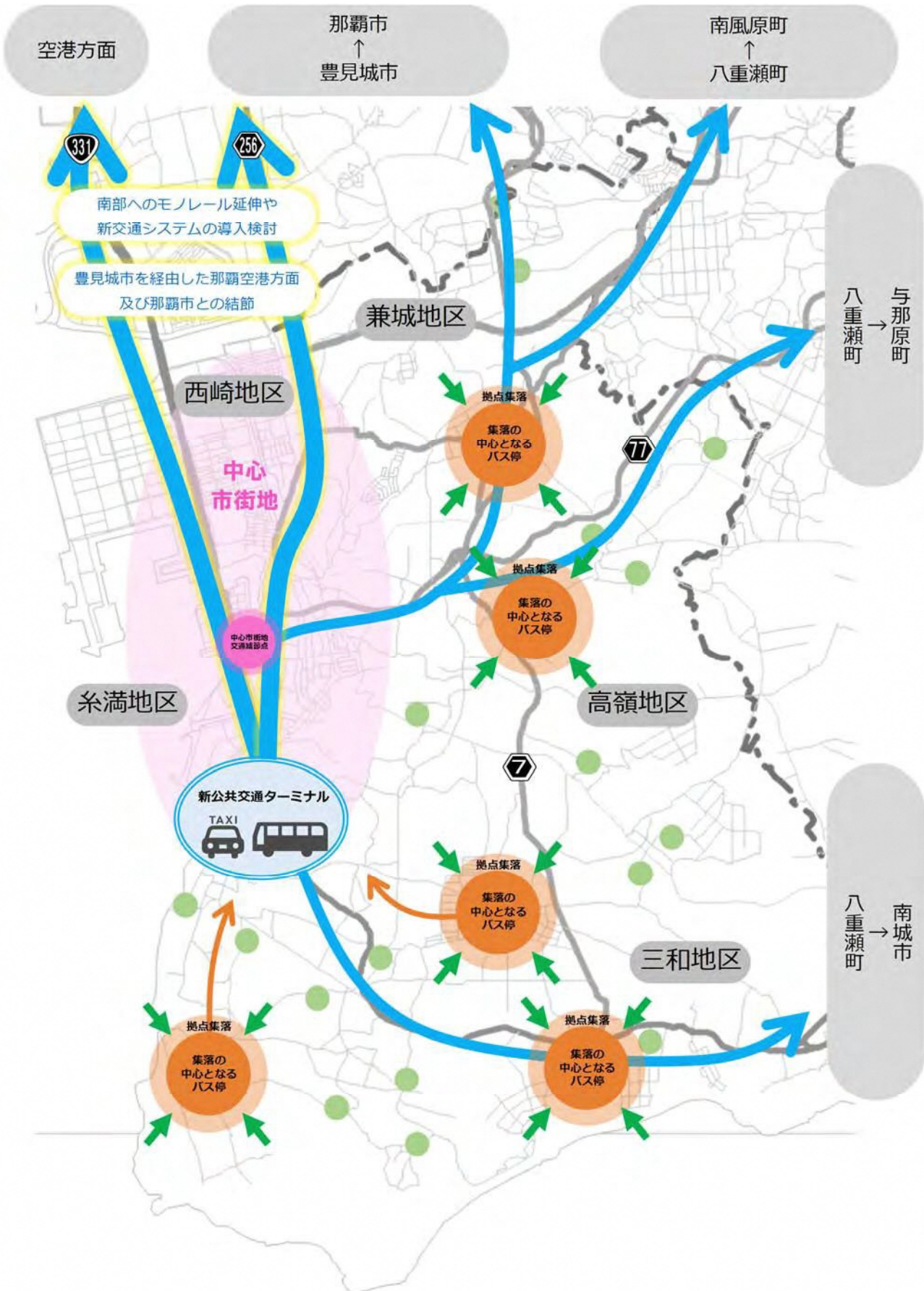
●環境や健康への配慮

※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、地域が目指すべき将来像と基本目標、基本方針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

