

議事（２）糸満市地域公共交通将来ネットワークの方向性（素案）

1）地域公共交通網形成計画の必要性

① これまでの市の取り組み

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」を策定したいと考えています。

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。

④ 網形成計画策定のメリット

国土交通省では、網形成計画・再編実施計画の策定による主なメリット（作成の意義）を、以下の項目としています。

メリット① 地域公共交通政策の「憲法」

網形成計画・再編実施計画は、「自分たちの地域ではこのような考え方で公共交通ネットワークを整備します」という宣言文です。地域の方々から寄せられる「なぜこの地域にバスが通っていて、別の地域には通っていないのか?」、「どういう基準で公共交通サービスを導入しているのか?」といった、交通政策の在り方や個別事業の実施理由や効果に関する問いかけに明確に回答することができるようになります。また、計画に事業の位置付けが明確化されることによって事業実施の根拠となり、予算化や補助申請、庁内での協議がスムーズとなることも考えられます。

メリット② まちづくりとの連携強化

活性化再生法の改正により、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明記されたことで、コンパクトな都市構造の実現を支援する網形成計画の検討が可能になります。

メリット③ 関係者間の連携強化

法定協議会を設置して、協議・意見交換・合意のもとに計画策定を進めることで、行政の動きと歩調を合わせた民間の計画を立てることができるとともに、新たな問題を解決するための協調行動を話し合うこともできます。また、こうした関係者間の連携の強化を継続することは、公共交通の正のスパイラルへの転換のきっかけづくりとなり得ます。

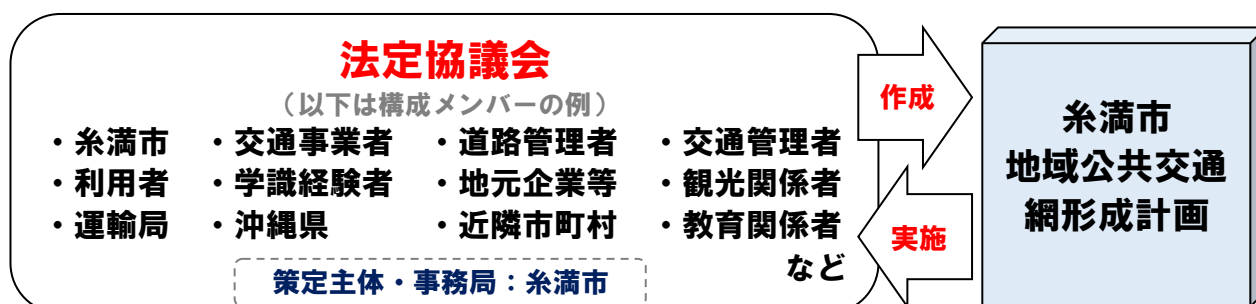
メリット④ 公共交通機関同士の役割分担の明確化と連携強化

網形成計画は単一の公共交通機関の運行計画ではなく、地域全体の公共交通を「ネットワーク」として総合的に捉えるものです。網形成計画の策定をきっかけに、地域全体のネットワークの在り方について、鉄道、バス、タクシーなどを一体として検討し、各地域で活用できる公共交通機関全体の連携を強めたり、効率性を高めるための方針や目標、事業を関係者全員で考えたりすることができる点がメリットです。

メリット⑤ 政策の継続性

地方公共団体の職員は数年間で異動してしまうことが多く、いくら優れた公共交通施策を実施しても、引継ぎがうまく機能しない場合、担当者の変更によって方針がぶれてしまったり、事業が頓挫してしまったりする危険性があります。しかし、網形成計画・再編実施計画が「遺言」として次の担当者に引き継がれることにより、政策の継続性が確保され、公共交通を着実に改善するとともに、諸手続の省力化ができるメリットもあります。

⑤ 計画策定主体と計画作成及び計画実施主体イメージ



⑥ 計画の記載事項

記載事項	概要
①基本的な方針	計画が目指すべき将来像と、その中で公共交通が目指すべき役割を明確化し、取組の方向性を定める。また、まちづくり、観光振興等の様々な分野との連携を整理する。
②計画の区域	当該地域の交通圏の範囲を基に計画の区域を設定する。
③計画の目標	①の基本的な方針に即して目標を設定する。
④事業・実施主体	目標達成のために提供されるべき公共交通サービスの全体像・具体的なサービス水準を定める。併せて、その実現に必要な事業・実施主体を整理する。
⑤計画の達成状況の評価	達成状況の評価計画と評価を踏まえた見直し方針を立てる。
⑥計画期間	原則 5 年程度ですが、地域の実情に合わせて設定できる。
⑦その他	その他、基本方針に基づき記載すべき事項があれば記載する。

⑦ 地域公共交通網形成計画策定の手順

・以下の手順をもって計画策定を予定しています。

0. 計画策定に向けた基礎調査

→ 1. 地域特性及び市内公共交通の現状整理

2. 上位計画、関連計画の整理

3. 地域公共交通の役割と課題の整理

4. 基本的な方針の検討

5. 計画目標の設定

6. 目標達成のための施策・事業の検討

7. 計画目標達成状況の評価手法検討

8. 地域公共交通網形成計画の策定

・先進事例調査
・市民アンケート調査
・民間事業者対象調査
・企業及び教育機関対象調査
・観光客対象調査
・公共交通利用者調査
・ワークショップ実施
・庁内各部署対象調査、事業調整

など

・パブリックコメント実施

● 「地域の現況」及び「移動特性やニーズ」と「公共交通の現状」を比較する

【地域の現況】

・人口動向、高齢化の状況、将来予測
・企業立地や開発等の動向
・交流人口の状況

【移動特性やニーズ】

・住民・公共交通利用者の移動実態
（日常的な行動圏、施設の利用圏等）
・公共交通に対する評価・要望
・公共交通に対する利用意向
（潜在的な利用意向も含めて）

公共交通の「需要」の実態を整理

【公共交通の現状】

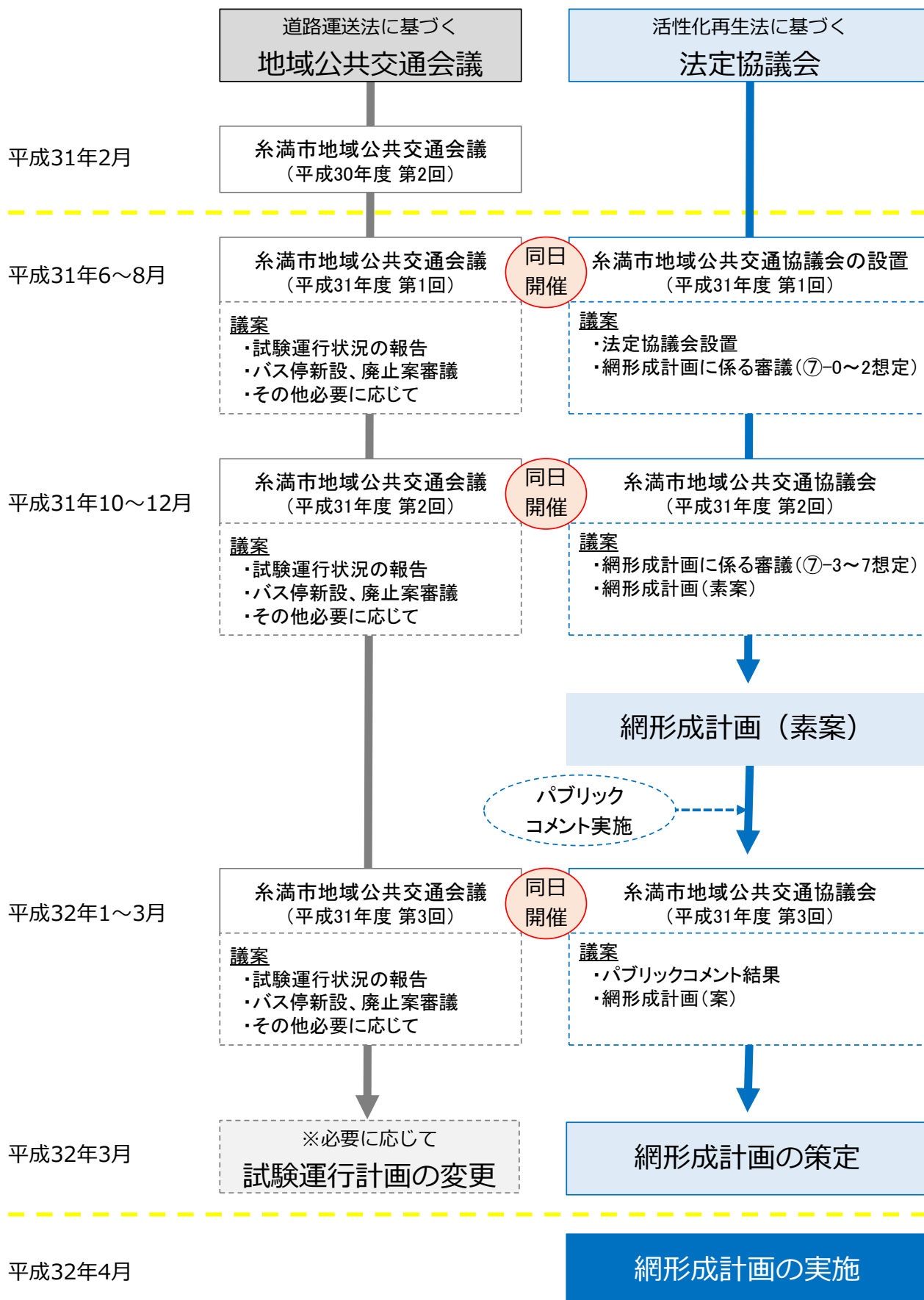
・公共交通の運行・利用特性
・公共交通のサービス動向
（サービス密度、カバー率等）
・公共交通の事業運営状況
・交通事業者間の連携状況

公共交通の「供給」の実態を整理

需要実態調査の際、
ネットワークの
方向性とイメージ
図を提示した上で
意見を求めたい

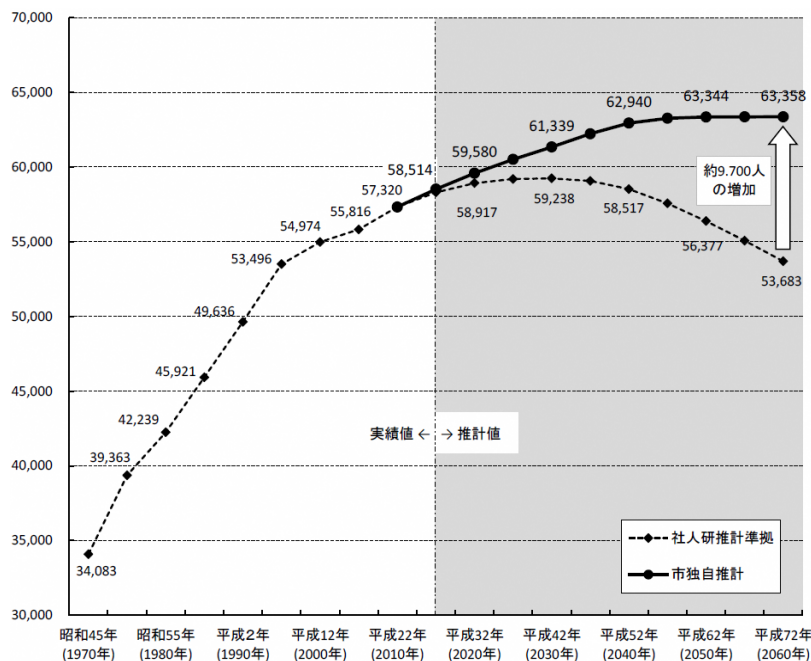
出典：地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き（入門編）

⑧ 計画策定スケジュールイメージ



2) 糸満市の現状と関連計画等

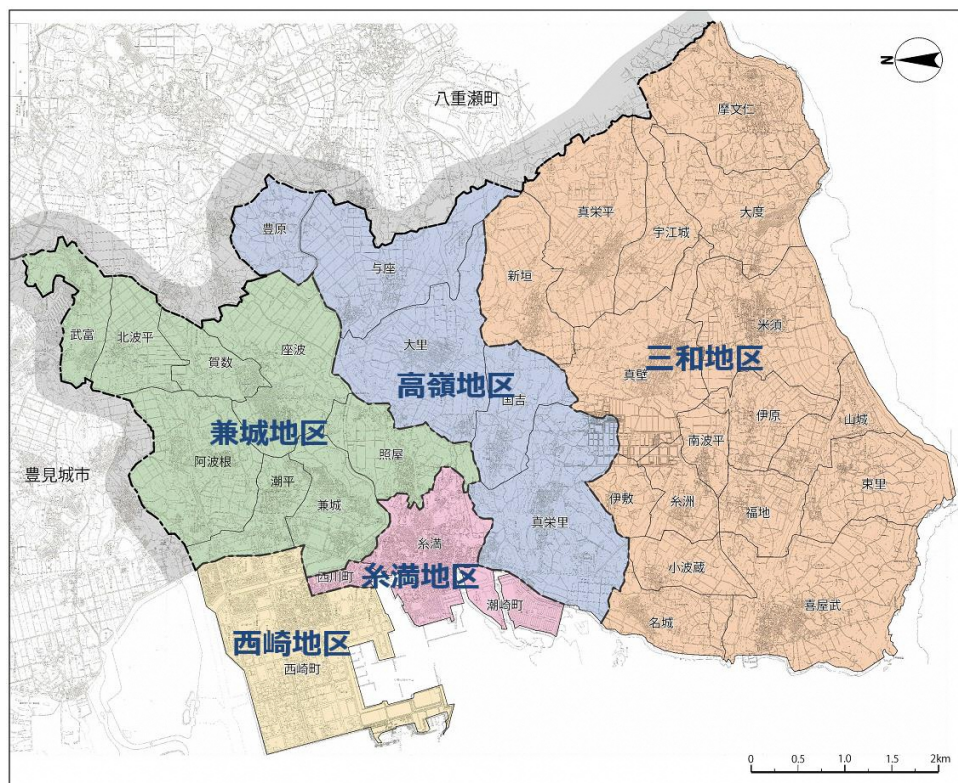
① 糸満市の人口と将来人口の見通し



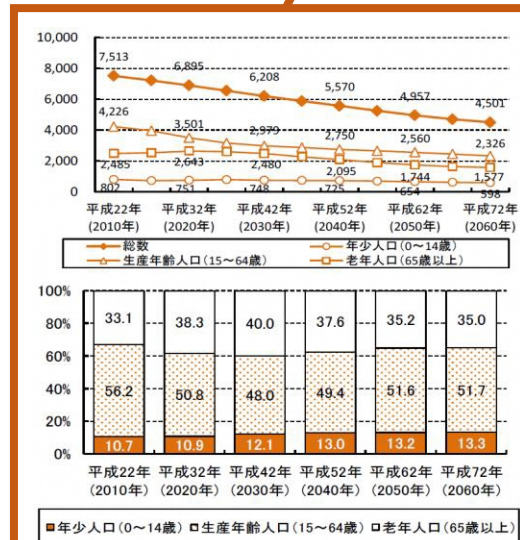
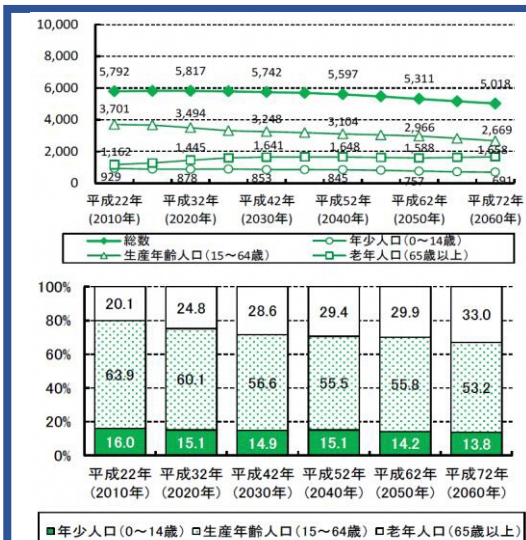
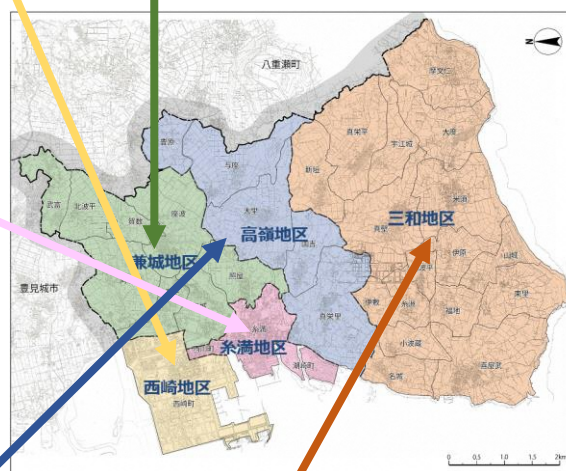
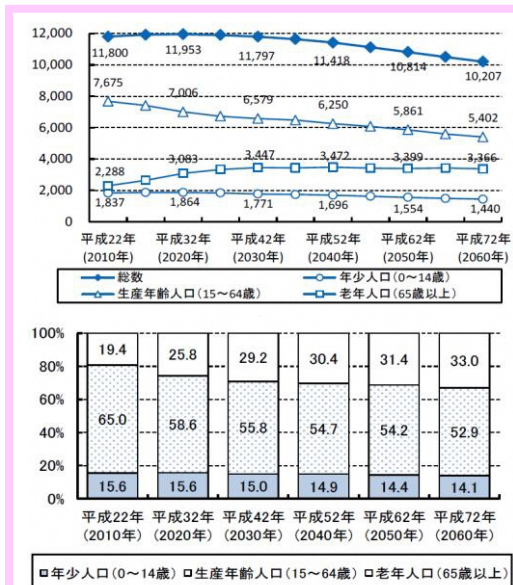
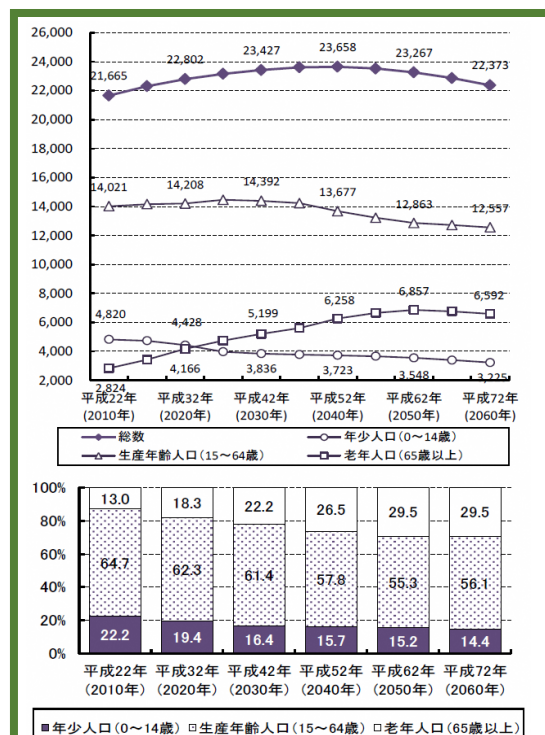
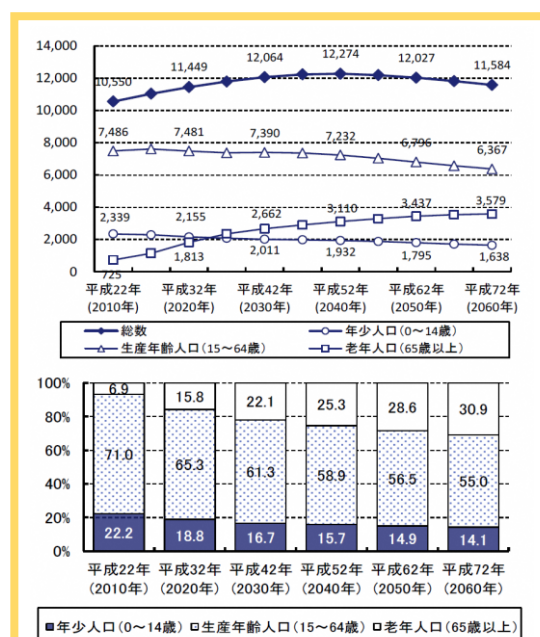
出典：糸満市人口ビジョン・総合戦略（平成28年3月）

（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 地区別年齢3区分別人口推計



③ 糸満市都市マスタープラン（H30.9 月）

■ 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〉

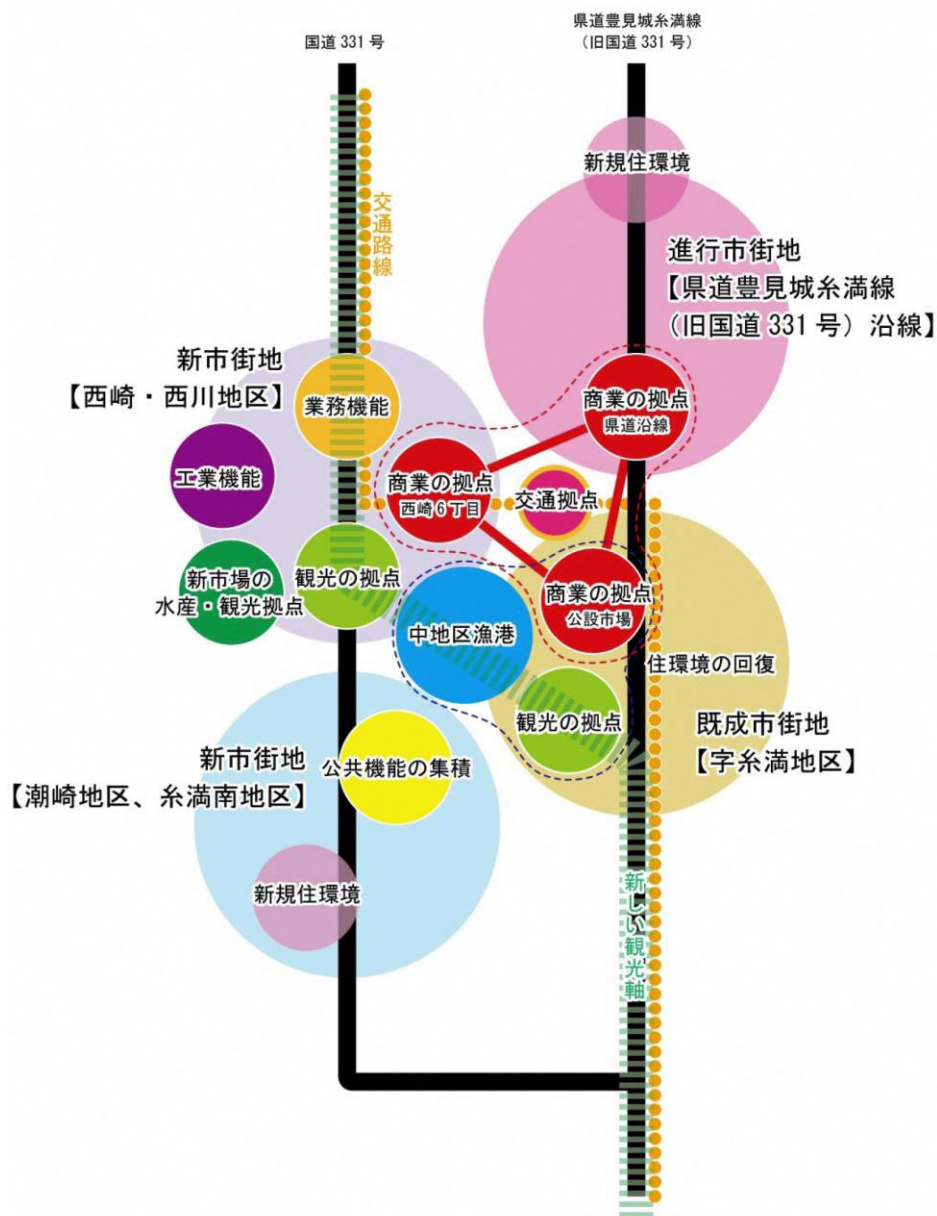
(1) 高齢化に備えた福祉のまちづくりの推進

・ 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**

・ 地域コミュニティの形成

■ 将来の都市構造イメージ



■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〉

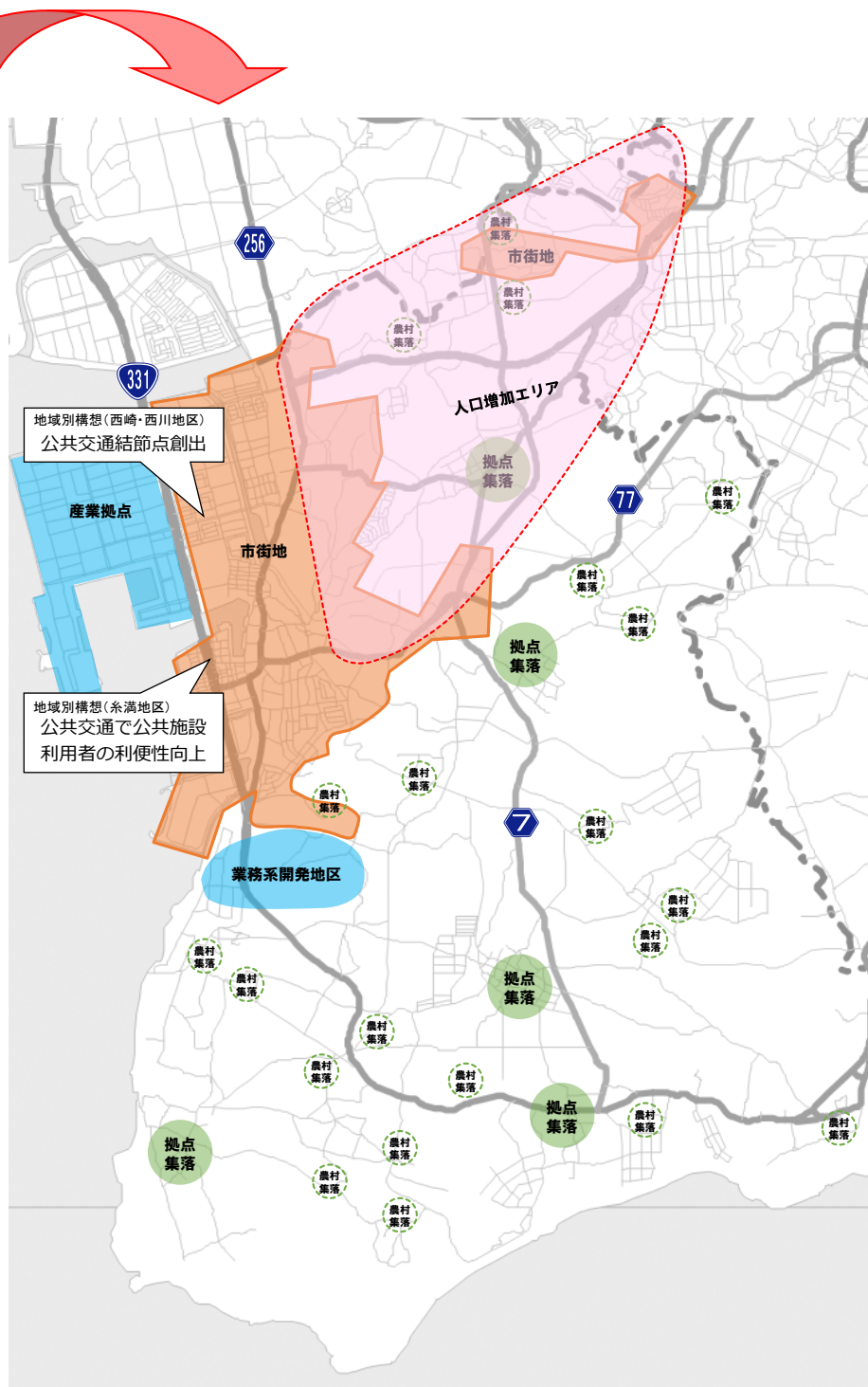
●公共交通機関

- ・ 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

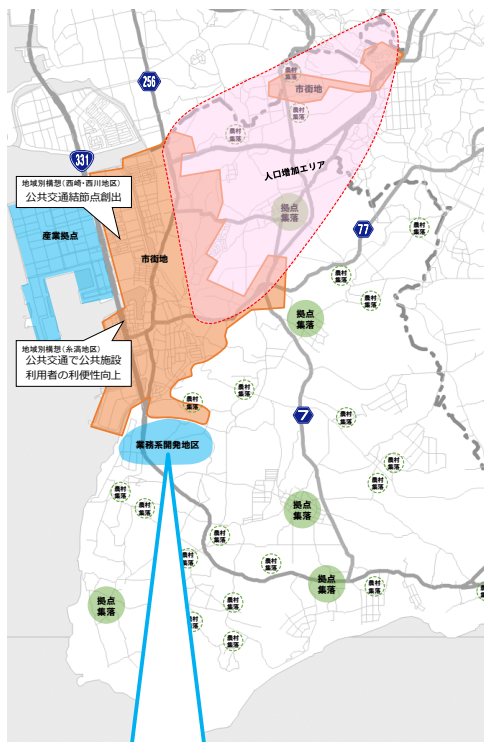


④ 糸満市土地利用（真栄里地区）基本構想

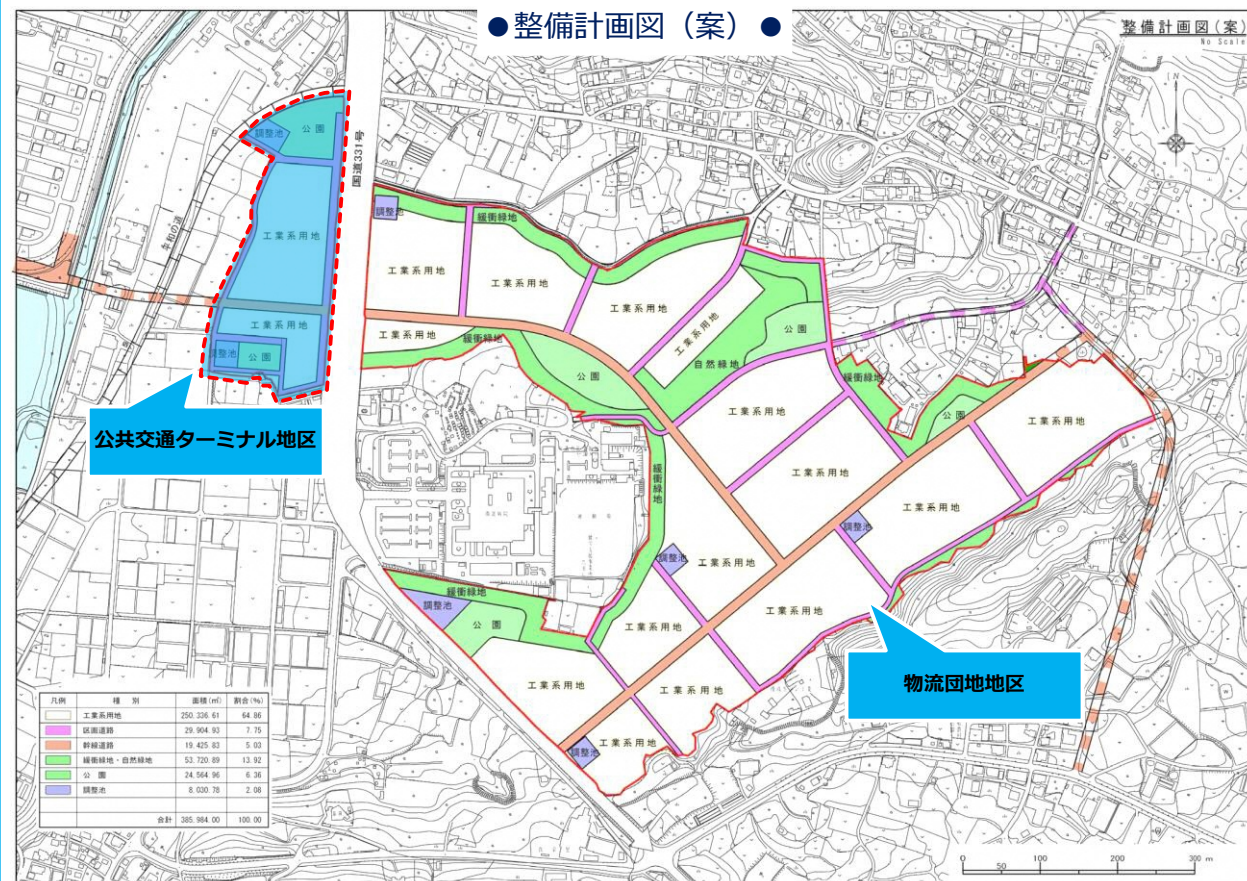
■ 交通ターミナルの位置付け

● 開発の基本的方向性 ●

1. 那覇空港及び那覇港の国際物流拠点整備と連携したサテライト型物流団地の整備
2. 糸満市内の産業活性化等波及効果のある物流団地の形成
3. 利便性の高い交通ターミナルの形成
(日常的に人が集い、賑わう空間の創出)



● 整備計画図（案） ●



⑤ 糸満市他施策と公共交通の連携

- 自治体サービスにおける公共交通の必要性や他施策との連携可能性等を庁内アンケートにて調査しました。

回答課		公共交通の必要性や求めること	想定される効果	回答者の課で取り組めることや連携できる事業等
総務部	総務課	・（仮称）観光振興センター建設に併せて市役所周辺へバス停を増設しバスを増便する	・ 市民をはじめセンター利用者（市外、県外在住者）の移動利便性が向上する ・ 市役所駐車場スペースの確保	・ 市民や市職員等への公共交通機関の利用促進等の啓蒙、啓発
市民健康部	健康推進課	・ 潮平・西崎町周辺から農村環境改善センターへのバス路線を検討する	・ 改善センター向けへのバス路線があれば、健診会場を改善センターに移して、バスの利用を呼びかけることができる	－
	市民生活環境課	・ 渋滞緩和やバス利用促進に向け、糸満市役所職員から毎月1回の通勤時ノーマイカデーを実施する ・ バス事業者が学校に出向き、利用方法の説明や体験乗車を実施する ・ バスに地域の活動やイベント情報を掲示する（ラッピング） ・ 児童生徒の描いた絵をバス車内に展示する→企業広告で収入を得る ・ 年齢問わず、バスの運賃半額デーを月1実施し利用促進をはかる	・ 通学時間帯の渋滞解消 ・ 保護者の送迎負担の軽減。 ・ 高齢者の免許証返還	－
福祉部	介護長寿課	・ 高齢者の移動手段として必要 （バス停までの移動ができない人のための移動支援を考慮する必要がある）	・ 高齢者の活動範囲が広がり、介護サービスに頼らない生活の維持	・ 介護予防・生活支援サービス事業 ・ 訪問型サービスD
経済観光部	商工観光課	・ 市内イベント時、大型駐車場がないため、公共交通利用を積極的に促す （臨時便の対応）	・ 違法駐車 の解消 ・ 渋滞解消	・ 糸満ふるさと祭り、糸満フェアなどイベント周知ポスターやチラシへの掲載、市ホームページでの周知
建設部	建設課	・ 道路の新設・拡張工事の際、公共交通がより利用しやすくなるような意見を集め、反映させる （停留所位置や道路形状など）	－	－
	都市計画課	・ 市場周辺再開発において、再開発地区への観光客や市民の誘導に公共交通が必要 ・ 公共交通結節点(バスターミナル等)の配置が重要で、点と点をどう結ぶかが求められる	・ 商業地の活性化 ・ ストック活用による空き家対策 ・ 交通弱者対策	・ 糸満市都市マスタープラン ・ 交通結節点の整備（都市施設・市街地開発などの都市計画決定）
教育委員会	学校教育課	・ スクールバスへの活用	・ 登下校時の安全確保、保護者等の送迎負担（労働・経済）	－
	教育委員会総務課	・ 各学校～市総合運動公園間を路線で結ぶ	・ 保護者や部活顧問（教職員）の送迎負担の軽減	－
	社会体育課	・ トリムマラソン大会当日、駐車場が足りないため公共交通の利用促進する	－	－

3) 糸満市の地域公共交通状況

① 民営路線バスの近隣市町村への運行状況



② いとちゃん mini の運行マップ



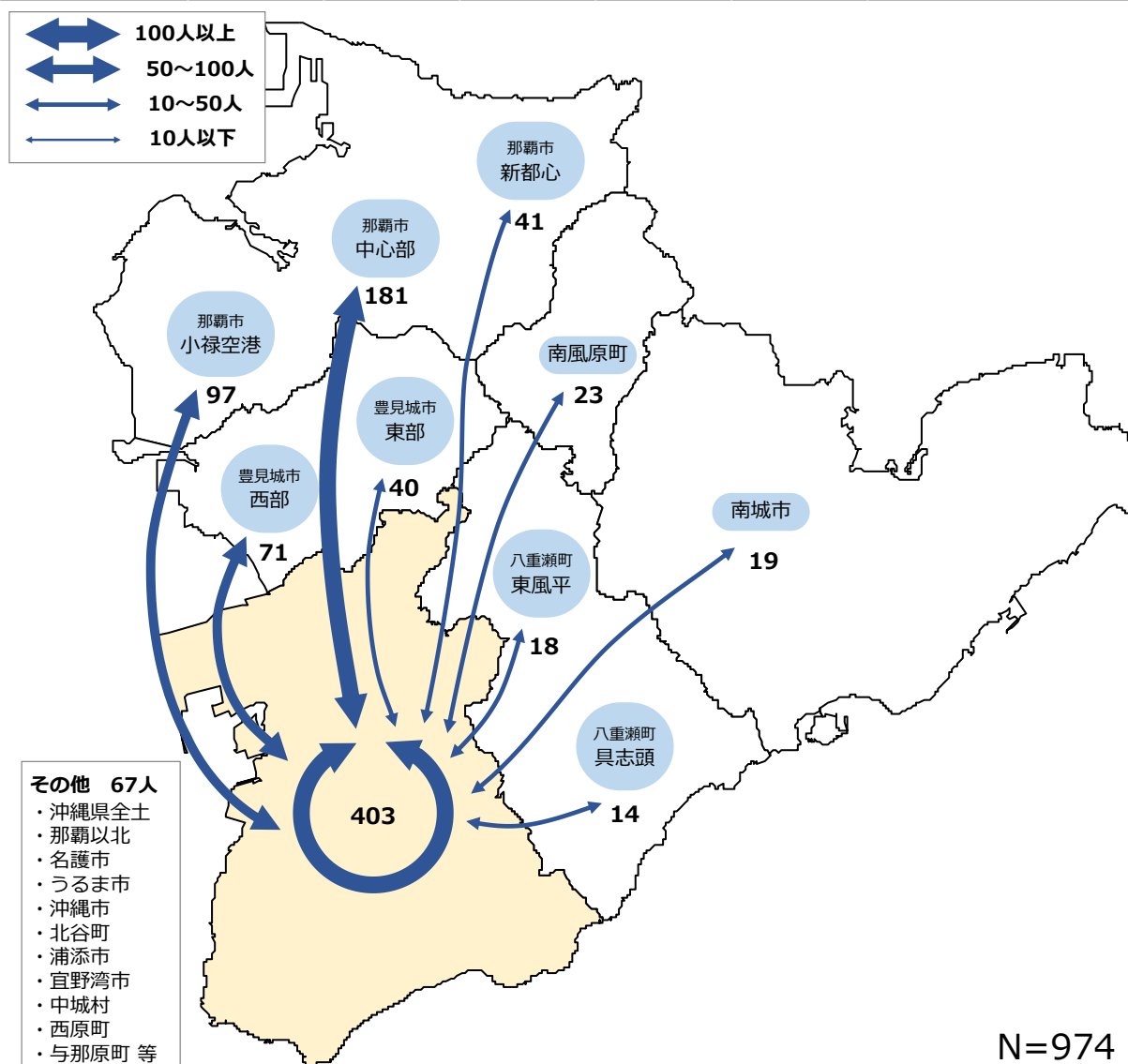
4) 市民の移動動向

① 市民の行先別流動

- ・12月に実施した市民アンケート結果から市民の動向を調査しました。
 (参考) 全世帯 23,079 部配布、回収数 1,400 部、回収率約 6%

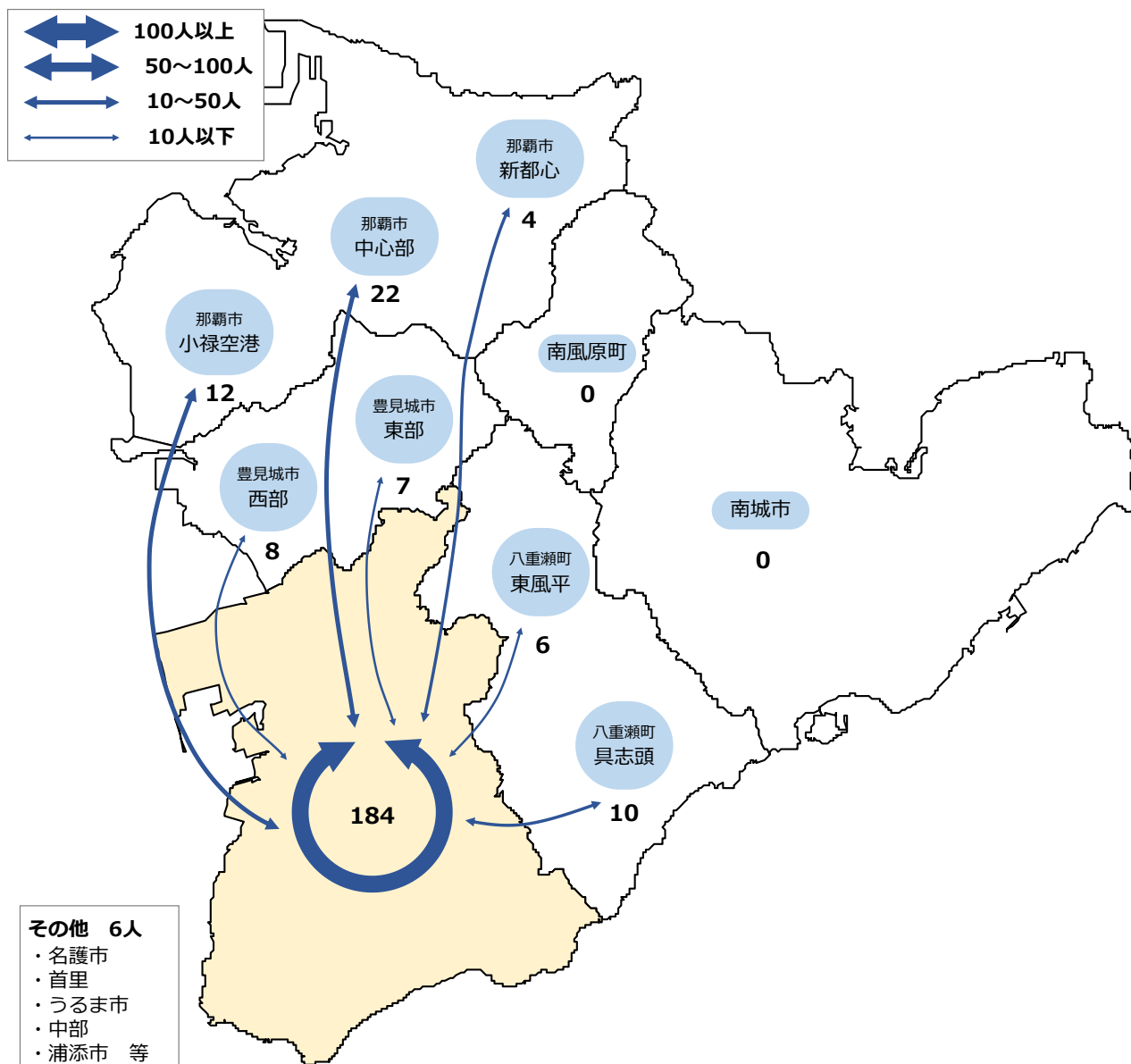
【通勤流動】 複数選択可

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



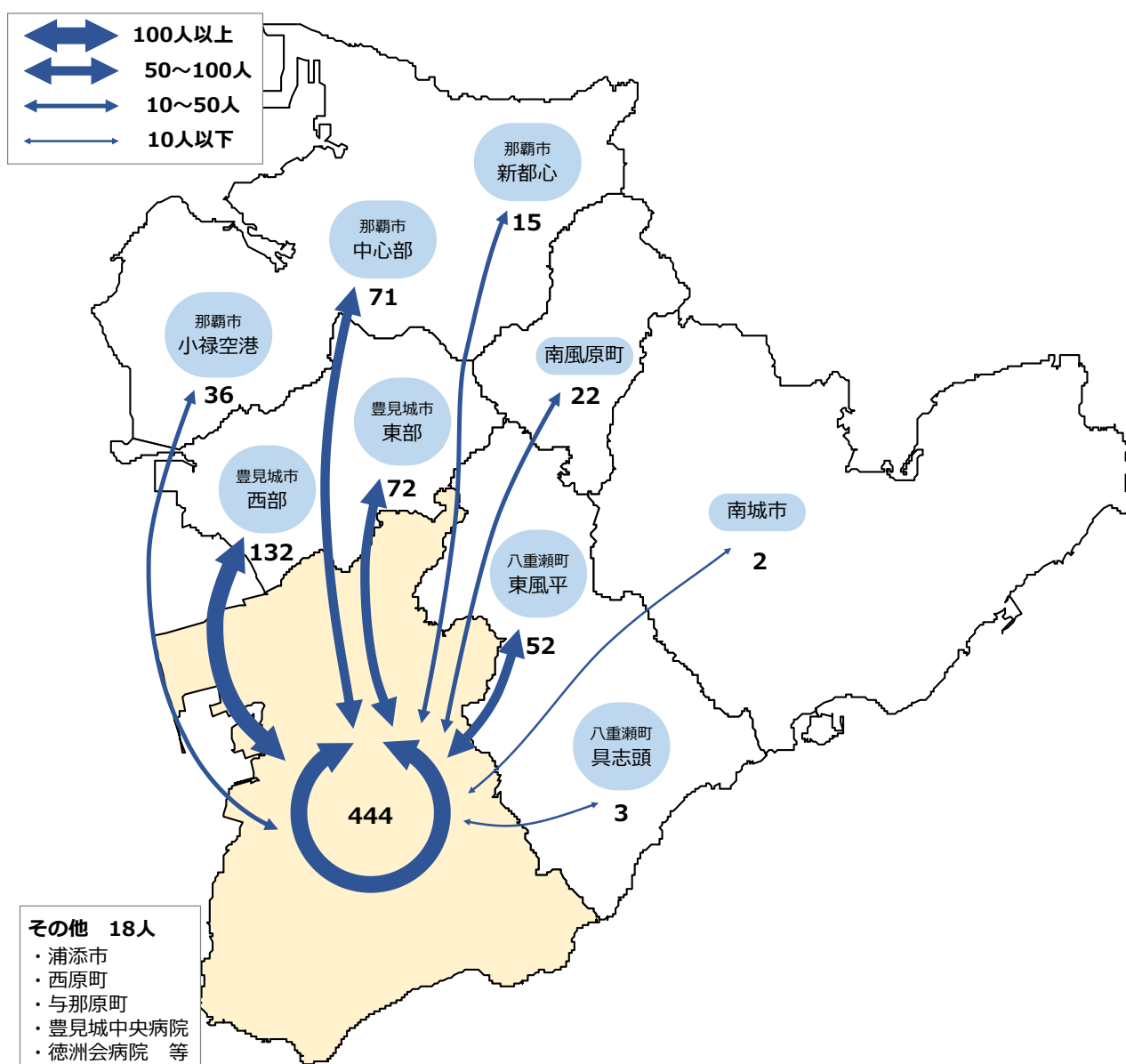
【通学流動】 複数選択可

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



【通院流動】 複数選択可

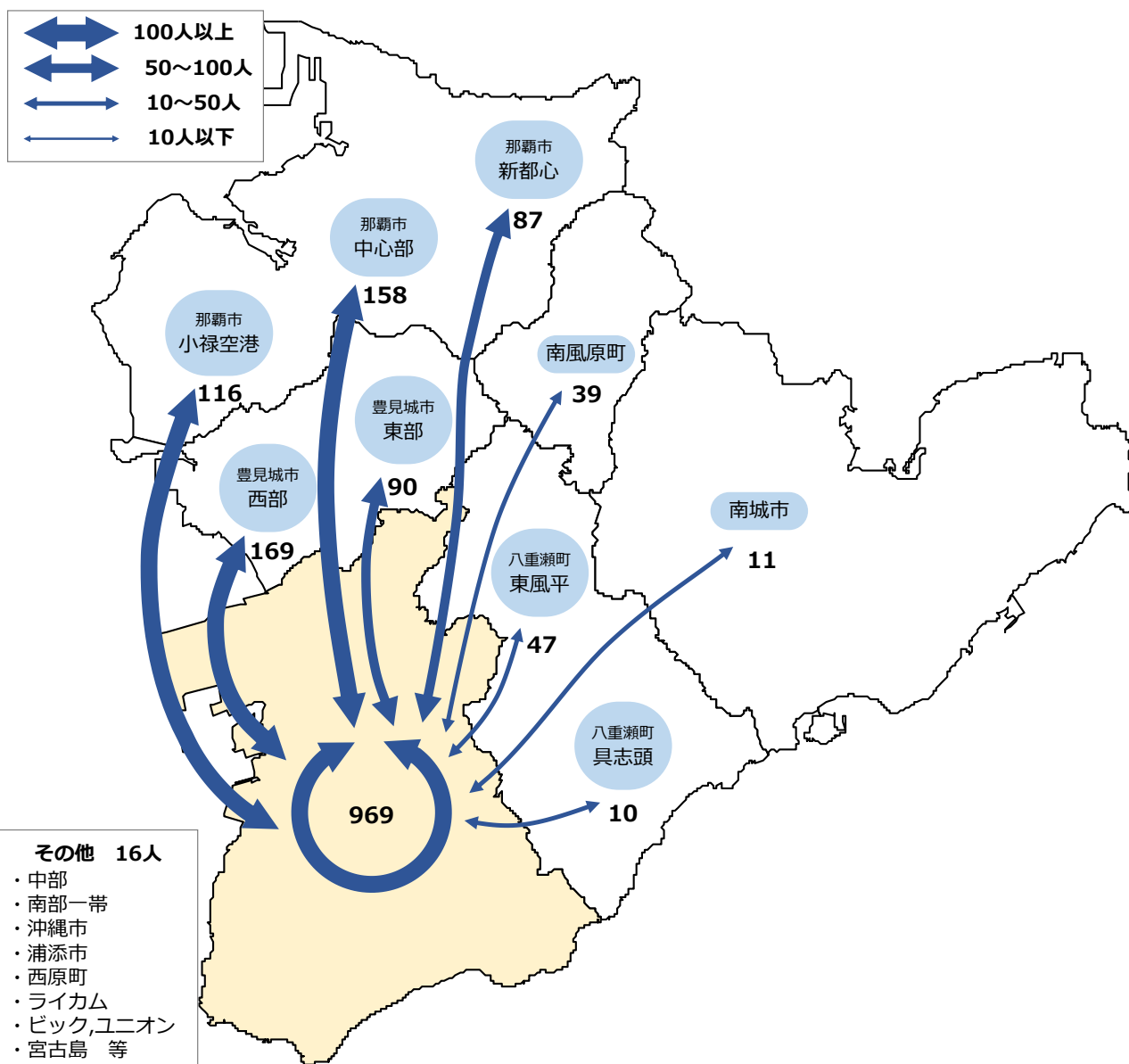
方面	糸満地区	兼城地区	西崎地区	高嶺地区	三和地区	合計
糸満市内	99	161	78	46	60	444
那覇市中心部	14	33	11	4	9	71
新都心方面	3	7	2	0	3	15
小禄・空港方面	10	14	7	2	3	36
豊見城市西部	22	55	26	11	18	132
豊見城市東部	11	26	16	6	13	72
八重瀬町東風平	11	17	10	6	8	52
八重瀬町具志頭	2	1	0	0	0	3
南風原町	3	6	3	5	5	22
南城市	1	0	1	0	0	2
その他	5	8	1	2	2	18



N=867

【買物流動】 複数選択可

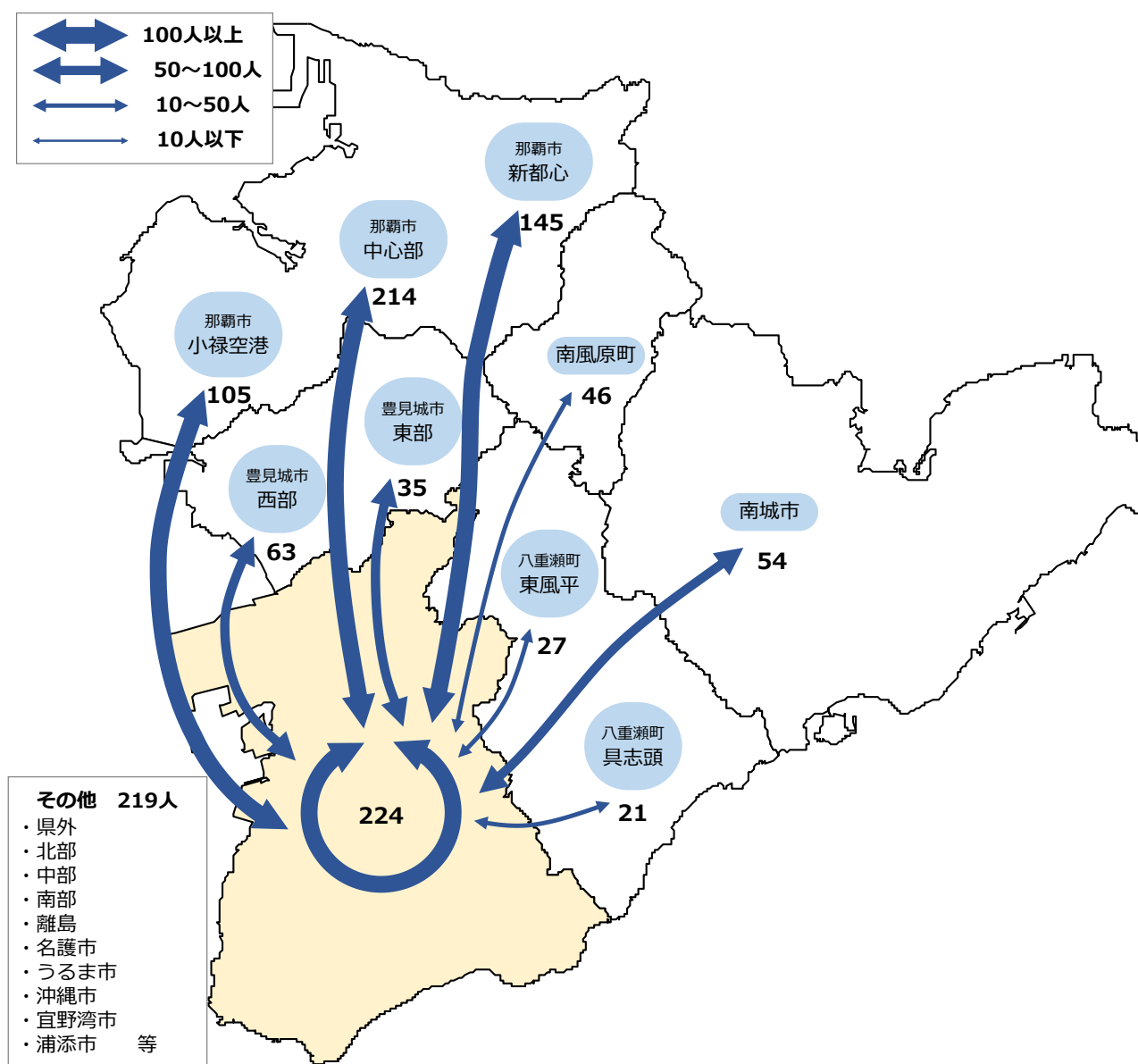
方面	糸満地区	兼城地区	西崎地区	高嶺地区	三和地区	合計
糸満市内	216	364	158	109	122	969
那覇市中心部	37	69	21	12	19	158
新都心方面	24	34	11	10	8	87
小禄・空港方面	24	51	15	14	12	116
豊見城市西部	35	68	29	16	21	169
豊見城市東部	23	37	13	8	9	90
八重瀬町東風平	7	17	7	7	9	47
八重瀬町具志頭	3	3	3	1	0	10
南風原町	8	18	6	2	5	39
南城市	1	5	4	1	0	11
その他	1	7	4	1	3	16



N=1,712

【レジャーと観光流動】 複数選択可

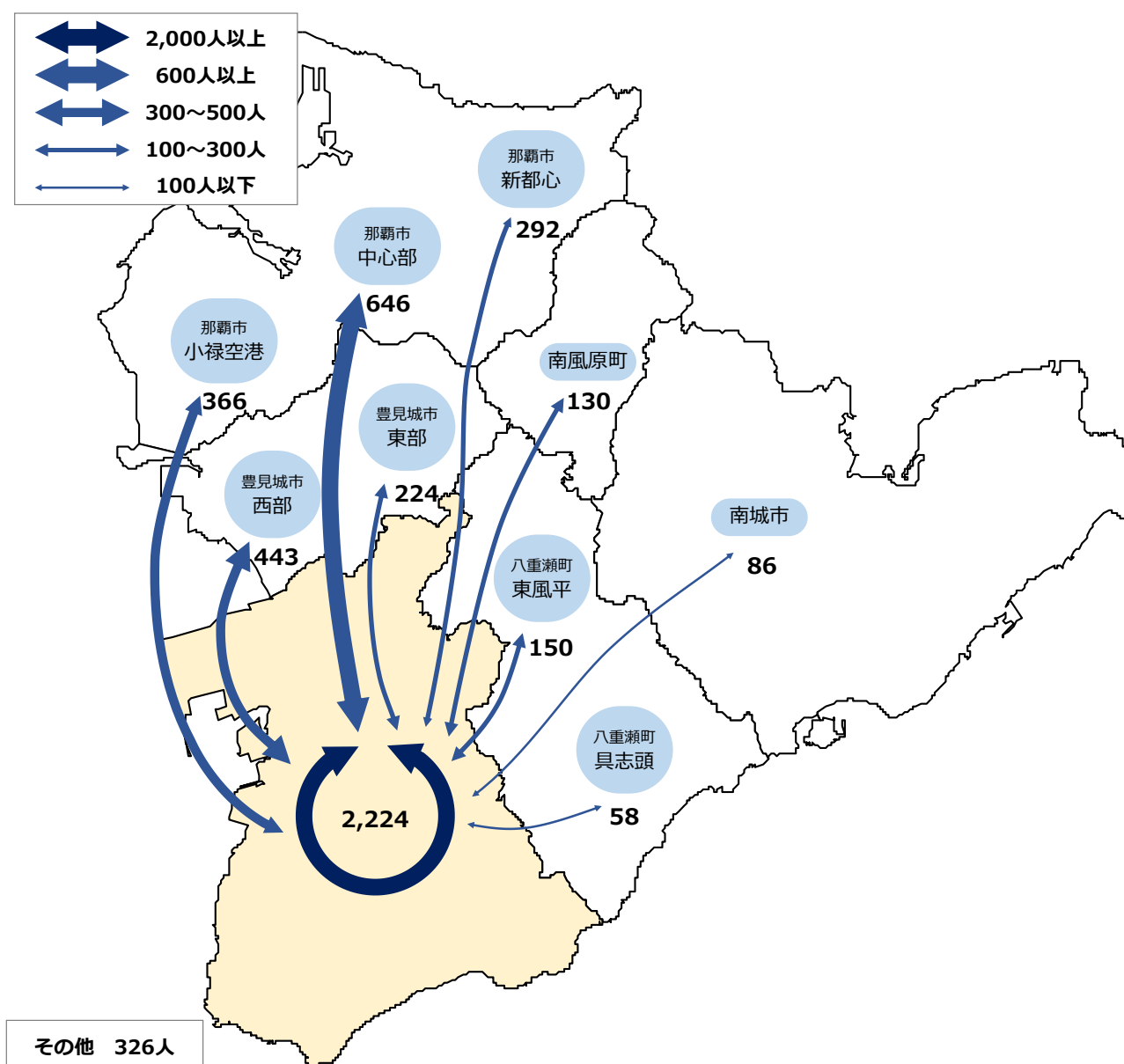
方面	糸満地区	兼城地区	西崎地区	高嶺地区	三和地区	合計
糸満市内	60	77	33	28	26	224
那覇市中心部	51	90	29	20	24	214
新都心方面	34	55	25	19	12	145
小禄・空港方面	26	44	13	11	11	105
豊見城市西部	15	24	11	7	6	63
豊見城市東部	7	18	5	3	2	35
八重瀬町東風平	7	12	3	4	1	27
八重瀬町具志頭	6	7	3	4	1	21
南風原町	8	20	9	5	4	46
南城市	13	25	8	3	5	54
その他	56	81	33	23	26	219



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

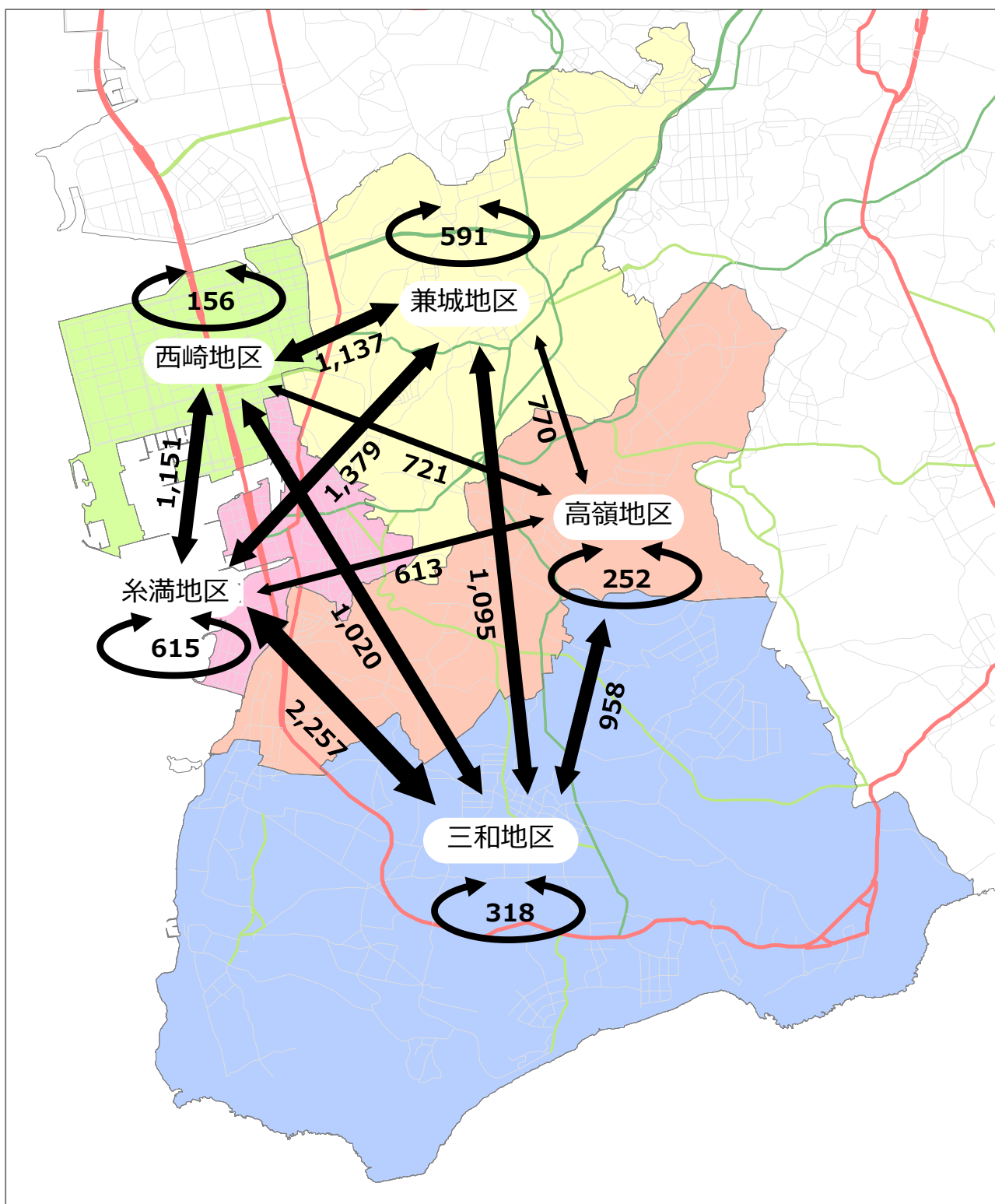


N=4,965

② いとちゃん mini 利用者の動向

公共交通を利用して市内を移動している市民の動向をみるため、市内主要施設間を移動できるいとちゃん mini の利用者の移動区間を図化しました。

糸満地区と三和地区で最も移動が多く見られるが、全地区とも市役所や商業施設、バスターミナルが位置する糸満地区との往来が多い傾向です。



5) 糸満市地域公共交通将来ネットワークの方向性（素案）

① ネットワーク形成の方向性

市民や観光客のニーズや移動利便性、近隣市町村との結節を十分に考慮・調査し、交通ネットワークの幹線軸と支線軸を検討していきます。

主軸となる幹線は、糸満市の主要幹線道路である地域高規格道路「沖縄西海岸道路」国道 331 号と一般県道 256 号線（豊見城糸満線）を活用し、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することを基本に検討を進めます。那覇から豊見城そして糸満に至る南部へのモノレール延伸や新交通システムの導入も検討します。

また、公共交通サービスが相互に連携し、通勤・通学・通院などニーズにあわせた利用者の利便性に配慮した交通体系となるよう交通網を再編します。

さらに、真栄里地区の公共交通ターミナル整備と併せて、地域拠点の交通結節点で乗り継ぎが必要となる箇所については、乗継の利便性向上に取り組みます。

② 将来ネットワークのイメージ図

※矢印は接続のイメージであり、実際のルートを示すものではありません

