

資料 1. 先進地視察

1. 先進地視察の概要

(1) 先進地視察の目的

糸満市の新しい公共交通システムの可能性検討に当たり、複数のモードの公共交通を有し、住民が中心となって取り組んだ事例等において、背景、問題点、実施上の留意点等を把握し、本調査の基礎資料とすることを目的に実施した。

(2) 視察対象地

- ① 複数モードの公共交通を有し、住民が中心となって取り組んだ事例
 - ・ 山口県山口市（コミュニティタクシー サルビア号）
 - ・ 福岡県北九州市（コミュニティタクシー 枝光やまさか乗合ジャンボタクシー）
- ② 観光バスからコミュニティバスへ移行した事例
 - ・ 大分県日田市（市内循環バス ひたはしり号）
- ③ 沖縄県内において自治体主体で公共交通運行に関わった事例
 - ・ 沖縄県那覇市
 - ・ 沖縄県読谷村
 - ・ 沖縄県豊見城市

（3）視察工程及び内容

視 察 日	視察地名	視 察 先	内 容
10月17日(水) PM3:00～	山口県	地域振興部 交通政策課	・山口市の公共交通計画の概要 ・質問等
10月18日(木) AM9:00～	山口市	湯田都タクシー(株)	・コミュニティタクシー サルビア号試乗 ・サルビア号運行の状況 質問等
10月18日(木) PM1:00～	福岡県	建築都市局 計画部 都市交通政策課	・北九州市の公共交通計画の概要 ・質問等
10月18日(木) PM3:30～	北九州市	(株)光タクシー	・枝光やまさか乗合ジャンボタクシー試乗 ・枝光地区及び運行の状況 質問等
10月19日(金) AM10:00～	大分県	—	・市内循環バス ひたはしり号の試乗 ・日田市中心市街地状況の視察
10月19日(金) PM1:00～	日田市	企画振興部 地域振興課	・日田市の公共交通計画の概要 ・質問等
11月30日(金) PM14:00～	沖縄県 那覇市	都市計画部 都市計画課	・コミュニティバスの概要 ・実証実験から本格運行に関する状況
12月25日(火) PM1:30～	沖縄県 読谷村	総務企画部 総務課	・コミュニティバスの概要 ・「鳳バス」専用車両の導入の状況
12月27日(木) AM10:00～	沖縄県 豊見城市	市民健康部 協働のまち推進課	・「豊見城市内一周線」の状況 ・市民要望の反映方法、支援方法について

なお、ヒアリングにおいては、以下を主な把握事項とした。

1. 事業実施の背景
2. 実施までの調査段階の取組み及び期間、費用
3. 事業実施の基本的考え方（福祉政策との整合性等）
4. 運行ルート、停留所設置、運行時間について
5. 利用状況について
6. 既存の公共機関への影響について
7. 市の経費負担について
8. 運行開始後の問題点について

2. 先進地視察の総括

（1）行政・交通事業者・地域の連携と役割分担

従来の公共交通は、交通事業者若しくは行政が一方的にサービスを提供するものです。新しい公共交通体系を構築するに当たっては、行政や交通事業者だけでなく、地域住民や沿線企業と連携し、各々の役割を明確にしながら協働で取り組む必要がある。特に、これまで受身であった地域は、公共交通を自らの問題として捉え積極的に関与することが求められる。

（2）地域住民や沿線企業の参加

公共交通をより多くの人に利用してもらうためには、利用者のニーズにあった運行計画を立案しなければならず、アンケート調査に加え、地域の勉強会や検討会等を開催し、地域の住民や沿線企業が積極的に計画策定に関わるのが重要である。

（3）事業主体

都市の基幹交通は、これまでどおり交通事業者が主体となって行うべきであるが、地域のコミュニティ交通は行政や交通事業者ではなく地域が事業主体となってい、行政はその両方の調整や支援が望ましいと思われる。

（4）キーマンの発掘と後継者の育成

コミュニティ交通の事業主体を地域とする場合、地域をまとめるリーダーとなる人の存在が不可欠である。各地域でキーマンとなる人の発掘と、事業運営後はその後継者の育成が事業継続にとって重要な課題となる。

（5）交通事業者の意識改革

公共交通の利用促進は、高齢者等の外出機会が増えるなど地域の活性化に繋がる。交通事業者は、これまでの営業形態（既得権）に捉われず、新しい公共交通体系への参画を新たなビジネスチャンスとするような意識改革が必要と思われる。

（6）見直し（PDCA）

運行を開始したら、運行形態を変えてはいけない、変わらないというこれまでの固定概念を無くし、特に利用者が少ない場合は、利用者のニーズに合わせた運行ルートや停留所、運行時刻の見直しを図ることが重要である。より多くの人に利用してもらえるように、一定期間の利用状況データを取りまとめ、行政、交通事業者、地域がチェックし見直しを行うか、あらかじめ見直し基準等を作成してから運行を開始することが必要である。

（7）補助制度のあり方

従来の路線バスに対する補助制度は、既存路線の維持を目的に、運行で生ずる赤字分を補う欠損補助が一般的です。しかしながら、利用者増や運行効率化に伴う努力（結果）が、地域住民や交通事業者に還元されにくいといった問題があります。

そのため、利用促進の努力によって補助額（補助率）が変わるなど、意欲向上につながる補助制度のあり方の検討が必要と思われる。

（8）柔軟な発想

既存の公共交通から新しい公共交通に転換を図ろうとする際、地域の需要に応じたに運行形態（交通モード）の選択が重要である。

また、特定の目的に捉われず、既に糸満市では実施している施設送迎バスの利用や、日田市で実施されているスクールバスの空き時間の利用など、柔軟な発想が必要である。

3. 県外先進地のヒアリング結果

項目	山口県 山口市	福岡県 北九州市	大分県 日田市
<p>1.事業実施の背景</p>	<ul style="list-style-type: none"> 行政主導のバス運行では財政的に限界があるため、市民交通計画において市民、交通事業者、行政が協働し、役割分担で基幹交通とコミュニティ交通を整備する方針とした。 基幹交通については交通事業者が主体となって行政が支援、コミュニティ交通については地域が主体となって行政が支援することとした。 コミュニティ交通の位置づけとしてコミュニティタクシー実証運行を行うこととし、市内11地域での交通に関する地域検討会を経て、コミュニティタクシーモデル地域を募集した。5地区が申し込まれ、選定委員会の結果5地区全てが運行開始し、その後3地区が開始した。 各地区1年間の実証運行の後に本格運行へ移行している。 	<ul style="list-style-type: none"> おでかけ交通の基礎となった乗合タクシー（枝光やまさか乗合タクシー）は、すり鉢状に広がった住宅密集地である枝光地区で、地域住民と枝光地区に本社を置く(株)光タクシーによって、枝光本町商店街を基点とした乗合タクシー運行が提案されたことをきっかけに、2000年10月から試験運行、2001年4月から本格運行が開始された。 本市では、この枝光地区の事例を基に、2003年に「おでかけ交通」制度を確立した。これは、バス路線廃止や高台地区などの公共交通空白地域を対象に、地域住民が自ら検討委員会を設立して事業可能性の検討を行う。 実施と判断した場合は、初期投資（最大460万円）と車両更新費用（同300万円）に限定して市が補助を行い、需要が小さく交通事業者が成り立たないと判断した場合は、自家用車・タクシーでの対応を検討するというものである。 	<ul style="list-style-type: none"> 平成20年に、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、日田市地域公共交通総合連携計画を策定した。市内循環バスは、この計画の2年次の事業である。 平成22年3月末まで市内循環運行を行ってきた「ひためぐり号」は、車体の老朽化と生活路線への再編を目的として廃止した。「ひためぐり号」の事業主体は日田市コミュニティバス運行協議会（事務局は日田市観光協会）で各団体からの負担金で運営を行っていた。 平成22年4月からの市内循環バスは、事業主体を日田市地域公共交通総合連絡協議会とし、国庫補助を受け（補助率は運行にかかる経費の1/2）運行事業を行った。日田市は「地域活性化・生活対策臨時交付金」を利用し、市内循環バスとして2台のポンチヨを購入し、愛称を「ひたはしり号」（運行管理は日田バス(株)）として4月から実証運行を開始した。また、「ひためぐり号」の行かなくなった路線をカバーするために、別に「朝日ヶ丘・桃山線」を設定し、コミュニティバスとして運行を開始した。
<p>2.実施までの調査段階の取組み及び期間、費用</p>	<ul style="list-style-type: none"> 主な取組み内容及び期間 <ul style="list-style-type: none"> 平成18年4月 市民交通計画の策定方針決定 平成18年6月 アンケート調査でニーズ把握 平成18年10月 市内11地区で地域検討会を開催 平成18年12月～平成19年3月 タクシー協会、商工会議所等と意見交換 平成19年5月 コミュニティタクシーモデル地区募集 ※平成19年度の地域勉強会は75回開催 平成19年12月～平成20年2月 小郡地域のサルビア号を皮切りに5地区がコミュニティタクシー実証運行を開始 平成20年10月 コミュニティバス西川ルート廃止に伴い2地区が実証運行開始 平成22年4月 徳地生活バス運行地域の一部が実証運行開始 実証運行費用、宮野地区（週3日3往復＋土曜1往復）（予算ベース） <ul style="list-style-type: none"> 運行委託料 : 3,183,000円 停留所整備、時刻表印刷等 : 260,000円 広報誌、時刻表、回数券作成費等 : 340,000円 その他、平成20年4月までに申し出た地区の運行事業者には、車両購入費を補助。（対象経費（上限：500万円）の1/5を補助） 	<ul style="list-style-type: none"> 基本方針 <ul style="list-style-type: none"> 運営（検討）委員会は、地域住民が自ら運行計画を作り、市場調査を行い、事業採算性を判断しなければならない。これは、地域住民が地域公共交通のことを自らの問題として考えなければ、事業の継続は難しいからである。 ソフト面の支援として、委員会の実務運営を行っており、ここでは専門的な助言を行うほか、アンケートの印刷等も手伝っている。 2009年には運行支援助成制度（いわゆる赤字補填）、2010年には試験運行にたいする支援助成制度を開始した。 実施までの取組み、期間（P.10 図-4 参照） 実施までに要した費用は約37万円（試行運行助成費） 	<ul style="list-style-type: none"> 平成20年度地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金（国庫補助金、補助率100%）を受け、3社によるプロポーザルを経て業者を決定し、調査事業を行い、日田市地域公共交通総合連携計画の素案を作成した。 <ul style="list-style-type: none"> 委託者：日田市地域公共交通総合連携協議会 受託者：大分市、(株)オリエンタルコンサルタンツ大分営業所 委託期間：平成20年6月～平成20年12月 委託料：4,998,000円
<p>3.事業実施の基本的考え方（福祉政策との整合性等）</p>	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティタクシー、グループタクシー等は、交通不便地域の方々の移動手段確保を目的として実施している。このことが、高齢者、障がい者の移動機会を創出し、介護予防や生きがいがいづくりにもつながるものと考えられる。 福祉部署では、高齢者、障がい者の外出支援を目的として、市内路線バスを70歳以上は1乗車100円、障がい者と介護人は無料で利用できる「福祉優待バス乗車証制度」を、福祉施策として実施している。 ※コミタク運行委託料を補助する際には、福祉優待バス乗車証に伴う減収額を補助するよう算定し、福祉政策によって地域負担が増えることを防止している。 	<ul style="list-style-type: none"> あくまでも公共交通政策として実施している。 	<ul style="list-style-type: none"> 生活路線として地域住民の身近な交通手段として、障がい者や高齢者などの交通弱者といわれる住民が使いやすい低床バスを使用し、運賃の上限を200円とした（障がい者や小児は半額）。 乗継割引やフリー乗降区間の設定によりさらに利用しやすくしている。

項目	山口県 山口市	福岡県 北九州市	大分県 日田市
4.運行ルート、停留所設置、運行時間について	<p>(P. 4, 5 図-1, 2, 3参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の方が主体で検討され、決定されている。 ・市は、検討材料となる情報を積極的に提供し、可能な限り選択肢を提示しながらサポートしている。 <p>※警察や地権者の許可が必要かどうか、車両の運用上どういったダイヤ設定が可能か等。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・一般的な乗合バスでは、「計画（路線、ダイヤ、停留所設定）」、「運営（事業収支、管理）」、「運行（車両と運転士の管理）」を全て交通事業者が行なっている。従って、利用者である地域住民は、ダイヤの変更等も改定1週間前にバス停の提示案内で知る程度である。市町村などの自治体も、コミュニティバスのように自らが計画、運営の主体とならない限り、通常は交通事業者の事業内容に関与することはほとんどない。 ・おでかけ交通では、地域住民、交通事業者、市が連携し、住民や行政も積極的に事業運営に関与した取組みを行なっている。 ・運行ルート、停留所設置、運行時間等の運行計画についても、運営委員会で策定している。(P. 12 図-5参照) 	<p>(P. 14 図-6参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日田バスセンターを起終点に5コースを循環で運行。 ・それぞれ住宅地にフリー乗降区間が設定されており、他の交通に支障のない場所で、合図により乗り降りできる。 ・他のコースへの乗継券があり、日田バスセンターで降りる際に運転手に申告して入手する。(当日限り有効)
5.利用状況について	<p>(P. 6~8 表-1, 2, 3参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行当初から、利用促進活動やダイヤ・ルート変更といった運行改善によって収支率、乗車率ともに増加した地区が多数ある。 	<p>(P. 13 表-6参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・徐々に利用者数が減少している。 	<p>(P. 15 表-7参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・徐々に利用者数が増え、その後は横ばいで推移している。
6.既存の公共機関への影響について	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスと競合する箇所については、交通事業者も委員となる地域公共交通会議での合意が必要である旨を地域に説明してルートを検討している。 ・コミュニティタクシー（コミュニティ交通）は地域内をきめ細かくまわり、基幹交通までつなぐものと市民交通計画の中で位置づけている。ダイヤ設定の際には、路線バス・JRへ乗り換えるよう調整されている。 ・佐山地区では乗り換え客が増え、路線バスの利用者が増加傾向にあるため、平成24年10月から路線バスの増便が行われ、公共交通の利便性が高まった。 	<ul style="list-style-type: none"> ・おでかけ交通を運行することにより、既存の交通機関が減便や廃止といったことにならないよう、運行計画策定の際に十分気をつける。 ・おでかけ交通の実施に当たっては、関連する他の交通事業者も出席する「地域公共交通会議」でその内容を諮ることになっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシーの近距離利用者が減少した。
7.市の経費負担について	<p>(P. 9 表-4参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・実証運行…必要経費全額補助 ・本格運行…運行委託料の7割（又は7.5割）までと、停留所維持整備費、時刻表印刷費、会議費、事務用品費等の諸経費全額 ・各地区平成24年度の補助額は別紙一覧のとおり。 	<p>(P. 11 表-5参照)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運行支援：「赤字額×収支率」で得た額以内とする。 試験運行の場合は1回当たり40万円を上限とする。 ・車両購入費等：事業開始時に1台当たり460万円を上限とする。 車両更新時に1台当たり300万円を上限とする。 	<ul style="list-style-type: none"> ・1日当たりの経費について単価契約を行っており、 毎月の委託料＝（単価）×日数－（運賃収入） としている。 ・経費には人件費、燃料費、修繕費、車検代等が含まれている。 ・市内循環バスは国の事業である地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費補助金）を受けている。
8.運行開始後の問題点について	<ul style="list-style-type: none"> ・中核となる人材の育成 コミュニティタクシーを運行するためには中核となる人材が必要であるが、平成19年度から運行してきた地域のリーダーが高齢化しており、後継者の育成が早急に必要である。 ・中山間地域におけるタクシー事業者の廃業 山口市内には小さな集落が散財している。一定程度の需要が必要なコミュニティタクシーの状況を踏まえ、一般タクシーを共同利用する仕組みづくりを目指し交通不便地域の高齢者にタクシー利用券を交付する「グループタクシー制度」も導入した。 現在のところは中山間地域である阿東、徳地地域もタクシー事業者が対応できているが、廃業する事業者も出てきており、タクシー事業者が担えなくなった際に空白時間を出さずに対応できる体制を整備しておく必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行開始直後は、停留書の位置や運行ダイヤに関して利用者から細かな要望はあるが、ある程度の期間運行されると、利用者も慣れてくることで特に問題は発生していない。 ・徐々に利用者数が減少してきており、それが一番の問題である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ひたはしり号は低床バスで高齢者等が利用しやすいため、運行ルートからちょっと離れた地域の方から「こちらの方にもひたはしり号を走らせてくれ」という要望があるが、路線を拡大することにより減便や既存のバス停の通過時間の間隔が広くならざるお得なくなり、最終的には利用者へのサービス低下に繋がるため、現時点では対応できていない。 ・ひたはしり号車内とバスセンターに設置しているアンケートには、乗継時間が悪いとの声が多いため、乗車人員が少しずつ増加している中で、4月にダイヤの改正を行い更に利便性を高めていきたい。 ・イベント等を通じて乗車数の増を図っていきたい。

4. 視察地別事業者のヒアリング結果

※日田バス(株)はアンケートによる調査結果

項目	湯田都タクシー(株) (山口県 山口市)	(株)光タクシー (福岡県 北九州市)	日田バス(株) (大分県 日田市)
1.事業について	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティタクシー「サルビア号」は、乗客定員9名の車両を使用し、路線バスとの組合せで相乗効果を目標としている。 ・地域の自主性に任せ、市は地域へ補助金を交付し、地域はタクシー会社と契約する。 ・地域、運行事業者、行政の協働で創り育てる事業ではあるが、行政の支援が無いと出来ない事業である。 ・問題が出た場合「サルビア号を育てる会」を開催し、検討結果を市報に掲載する。 ・タクシー客は減少しており、タクシー事業には多少のダメージはある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・枝光地区としては、高齢化による足の確保の観点で取組んだ。 ・商店街の地元タクシーとして共存することを目的とした。 ・コースの選定は、1周15分程度の左折回り（路線設定の基本）で設定している。 ・運転者は、8名体制で、通常のタクシーとローテーションを組んでいる。 ・地域、事業者、行政の交通会議は二ヶ月に1回開催している。 ・コミュニティタクシー事業としては赤字であるが、通常のタクシー利用ではその宣伝効果は高い。 ・商店街の協賛金は年100千円程度である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・日田市地域総合連携計画に基づく日田市地域公共交通会議の合意により受託した。 ・ローカル乗務員による輪番体制で、5人で3台の「ひたはしり号」を運行している。
2.利用者の声（反応）について	<ul style="list-style-type: none"> ・定着した利用者が多く、細かな要望も多い。 ・買物客の利用が多いことから、第2便に集中している。 ・定員を超えた場合は、サルビア号と同じ料金で直ちに別途タクシーで対応している（当初からの取決め）。 <p>【乗り合わせた人の声】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・出かける頻度が増えた。 ・買い物が便利になった。 	<ul style="list-style-type: none"> ・買い物の足として定着している。 ・利用者が自発的にルールを作って改善を図っている。 ・コミュニティ交通は、公共交通の確保に留まらず、地域の活性化に役立っている。事実、事業開始後に店舗の数が増えており、商店街が活性化してきている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・まだまだ、乗客が少ない。 ・現在路線の通っていない地域や病院への路線延長を要望したい。
3.事業運営の課題等	<ul style="list-style-type: none"> ・国（運輸局）に管理されている運輸業者が地域社会にどのように関わって行くかが課題である。 ・法規制の中で、交通事業者からコミュニティタクシーに取組むことはできない。 ・自由乗降区間において過剰な要望に応えることにより、運転手による個人差が生じ、かえって不満に繋がった。 ・商店、病院等の地元企業へ参加を呼びかけ充実を図る必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・通常タクシーとコミュニティタクシーを同じ経営で運行しているので、その棲み分けのためにもコミュニティタクシーの要望に対して、どこまで対応するかが課題である。 ・利用対象を買い物に特化しているため、用途を広げた場合、経営の圧迫になることが懸念される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・安全確保が最大の課題で、乗務員を選抜して輪番運行することで運行のレベルアップを図っている。 ・乗車人数を増やすために、いろいろな増客キャンペーンを企画している。
4.車両（写真）	 <p>※名称等はペイントではなく、マグネット式の着脱可能なシール。土日はシールを剥がし、通常のジャンボタクシーとして利用。 ※乗り降りが楽なようにステップを整備（改造費約20万円）</p>	 <p>※ジャンボタクシー（トヨタハイエース）。値段は約3,000千円＋1,000千円（ステップや料金箱等の改造費）</p>	 <p>※小型低床バス（日野ポンチョ）。値段は約17,000千円＋700千円（案内表示板や料金箱等の改造費） ※低床バスは利用者に評判が良く、車椅子にも対応。</p>

参考資料：山口市、北九州市、日田市の視察資料の抜粋

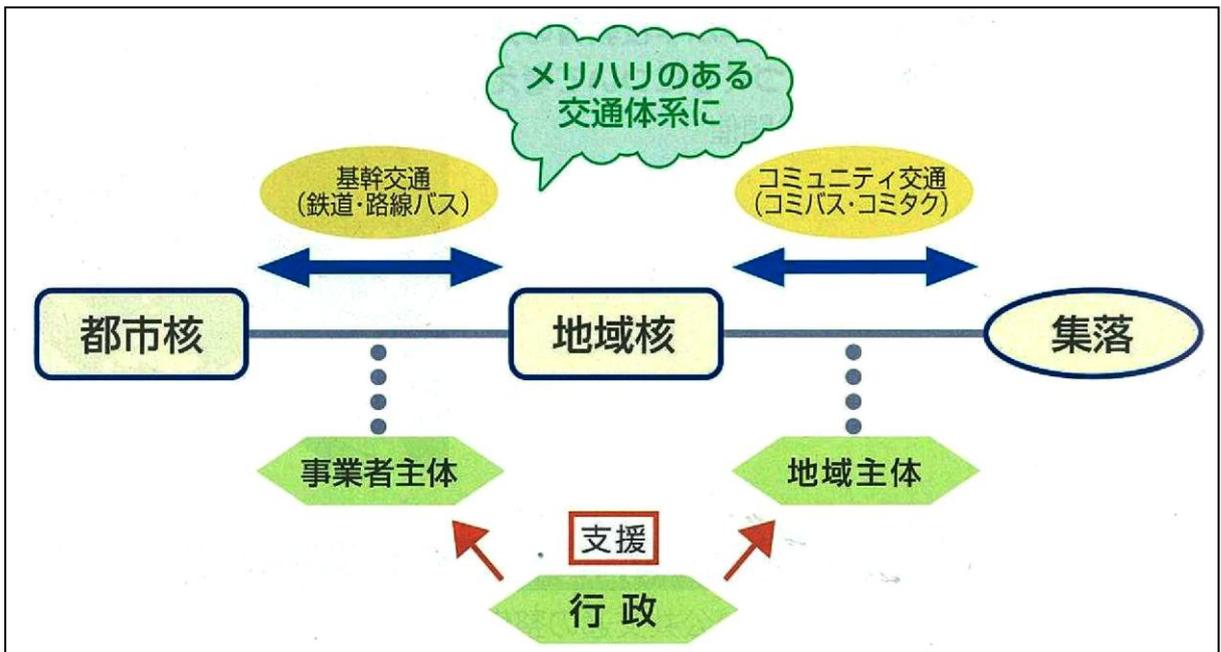


図-1. 山口市 公共交通の機能分担（山口市市民交通計画）

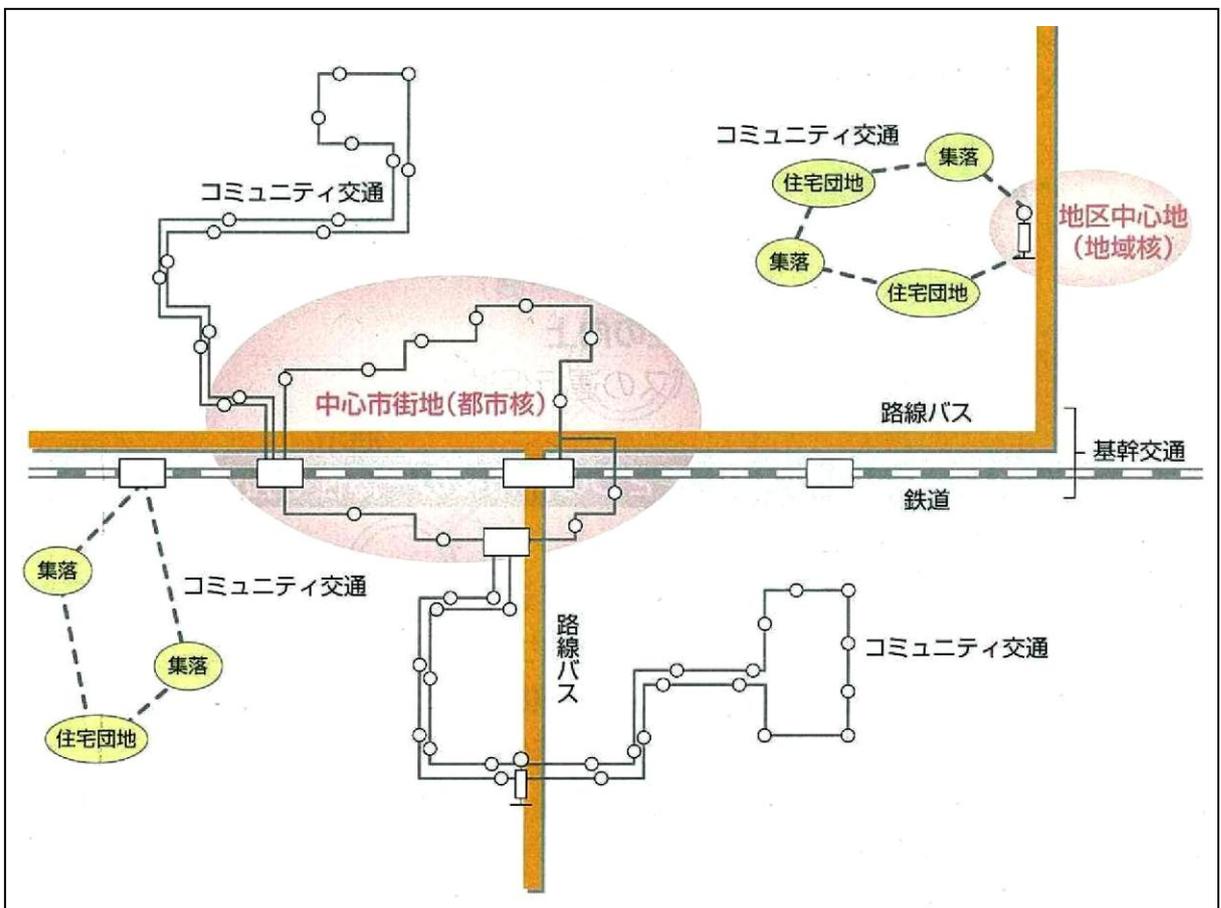


図-2. 山口市 公共交通イメージ（山口市市民交通計画）

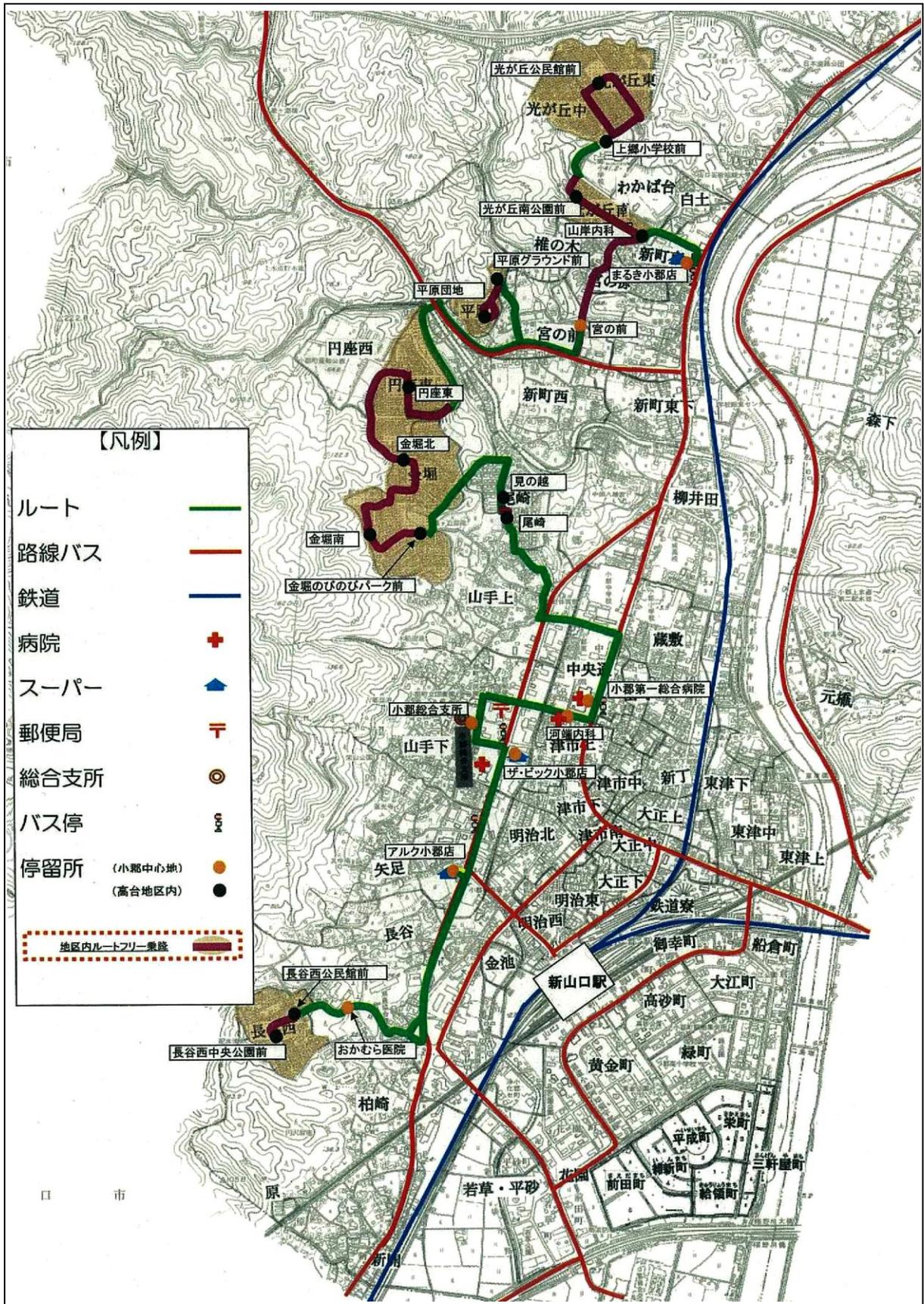


図-3. 山口市 小郡地域サルビア号ルート図

表-2. 山口市 コミュニティタクシー運行状況-2 (H24年度)

地域	小 鯖	宮 野	嘉 川	小 郡	秋 穂	佐 山	阿 知 須	藤 木
本格運行基準達成状況								
H24年度算定	1年目	2年目	1年目	1年目	1年目	2年目	3年目	1年目
平均乗車率【基準：30%以上】7月末現在	30%	27%	53%	62%	48%	41%	64%	40%
基準達成状況	+0%	▲3%	+23%	+32%	+18%	+11%	+34%	+10%
1便当たりの平均乗車人数	1.8人	2.4人	2.1人	5.6人	4.1人	1.6人	2.6人	2.0人
1月あたり	89人	174人	208人	1,129人	207人	209人	693人	226人
前年実績 (1月あたり)	1.7人	2.4人	2.3人	5.9人	4.1人	1.4人	2.5人	1.9人
前年実績 (1月あたり)	80人	172人	208人	1,034人	199人	185人	661人	214人
使用車両	ジャンボタクシー(定員9人)または 中型タクシー(定員5人)	ジャンボタクシー(定員9人)	小型タクシー(定員4人)	ジャンボタクシー(定員9人)	ジャンボタクシー(定員9人)	小型タクシー(定員4人)	小型タクシー(定員4人)	ジャンボタクシー(定員9人) または 小型タクシー(4人)
収支率【基準：30%以上<小鯖、佐山、藤木は、25%以上>】各地域が作成している予算書に基づく								
平均収支率	27%	35%	29%	33%	42%	25%	31%	26%
基準達成状況	+1%	+5%	▲1%	+3%	+12%	+0%	+1%	+1%
前年実績	29%	50%	30%	31%	44%	19%	26%	26%
年間経費	2,622千円	2,879千円	3,610千円	10,253千円	2,037千円	4,434千円	12,428千円	4,758千円
うち運行委託費	2,204千円	2,439千円	3,213千円	10,013千円	1,557千円	3,635千円	11,263千円	3,203千円
年間収入	594千円	849千円	940千円	3,339千円	657千円	916千円	3,436千円	847千円
運営収入(福祉優待バス補填後)	296千円	407千円	715千円	2,634千円	474千円	486千円	2,456千円	796千円
協賛金	297千円	438千円	224千円	703千円	182千円	430千円	979千円	50千円

表-3. 山口市 小郡地域サルビア号の乗車人員（H24年9月分）

長谷西行		乗車人員																												1便 当たり 合計	1便 当たり 台数			
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28			29	30	
始発地	便名	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日			
光が丘公民館前	1便	4	6	8	9	9	13	5	12	7	5	7	6	2				6	7	14	5				7	9	5	3	6	2		157	6.3	
光が丘公民館前	2便	7	7	13	6	15	9	9	9	7	12	12	7	7				9	5	13	10				12	13	7	13	13	8		223	8.9	
光が丘公民館前	3便	1	6	3	5	5	7	4	5	5	7	11	5	3				6	6	5	5				10	4	9	6	5	3		126	5.5	
光が丘公民館前	4便	2	4	0	3	4	2	3	2	2	2	2	5	2				1	1	5	7				3	2	6	4	2	1		65	2.8	
合計		14	0	23	24	23	33	31	21	0	28	21	26	32	23	14	0	0	22	19	37	27	0	0	32	28	27	26	14	0	0	571	5.9	
1便当たり人数		3.5	0.0	5.8	6.0	5.8	8.3	7.8	5.3	0.0	7.0	5.3	6.5	8.0	5.8	3.5	0.0	0.0	5.5	4.8	9.3	6.8	0.0	0.0	8.0	7.0	6.8	6.5	6.5	3.5	0.0	0.0	142.8	

光が丘行		乗車人員																												1便 当たり 合計	1便 当たり 台数			
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28			29	30	
始発地	便名	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日			
長谷西中央公園前	1便	5	7	2	4	7	5	7	3	3	4	9	3	1				5	3	11	6				3	5	8	4	11	3		119	5.2	
長谷西中央公園前	2便	10	7	19	7	13	21	6	12	8	7	14	5	7				11	6	9	14				16	13	13	15	7	8		248	8.0	
長谷西中央公園前	3便	3	5	4	4	9	5	1	8	4	7	10	5	8				4	3	5	8				5	7	5	5	4			124	5.4	
長谷西中央公園前	4便	2	5	2	3	8	4	3	2	1	6	6	0	2				2	4	4	2				4	1	3	2	1	2		69	3.0	
合計		20	0	24	27	18	37	35	17	0	25	16	24	39	13	18	0	0	22	16	29	30	0	0	28	26	29	26	24	17	0	0	560	5.6
1便当たり人数		5.0	0.0	6.0	6.8	4.5	9.3	8.8	4.3	0.0	6.3	4.0	6.0	9.8	3.3	4.5	0.0	0.0	5.5	4.0	7.3	7.5	0.0	0.0	7.0	6.5	7.3	6.5	6.0	4.3	0.0	0.0	140.0	

総合計		34	0	47	51	41	70	66	38	0	53	37	50	71	36	32	0	0	44	35	66	57	0	0	60	54	56	52	50	31	0	0	1131	
1便当たり人数		4.3	0.0	5.9	6.4	5.1	8.8	8.3	4.8	0.0	6.6	4.8	6.3	8.9	4.5	4.0	0.0	0.0	5.5	4.4	8.3	7.1	0.0	0.0	7.5	6.8	7.0	6.5	6.3	3.9	0.0	0.0	7.4	

表-4. 山口市 運行経費の推移

バス路線維持補助金額の推移

(千円)

H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度
54,344	64,504	65,766	82,696	90,387	101,141

要因

- 利用者の減少
- 基幹交通強化による路線新設（2系統H20.10～、1系統H22.10～、1系統H23.8～）
- 阿東町と合併（H21年度分～）

直営バスの運営経費

(千円)

H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度
108,083	103,236	99,805	92,613	98,223	98,699

要因

※コミュニティバス、阿知須地域バス、生活バス（徳地、阿東）

- コミュニティバス・川西ルート廃止⇒路線バスとコミタクへ（H20.10～）
- 阿知須地域バス廃止（H20.10～）
- 阿東町と合併（H22.1～）
- 生活バス（徳地）・藤木線廃止（H22.4～）

コミュニティタクシー

千円

H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度
3,696	22,920	27,755	32,026	32,241

要因

- 小郡、嘉川、宮野、秋穂、小鯖地区が運行開始（H19.12～H20.2）
- 佐山、阿知須地区が運行開始（H20.10）
- 島地地区が運行開始（H22.4）
- 嘉川が1便増便（H23.6）、小郡が週5日から週6日運行へ（H23.12）

グループタクシー

千円

H20年度	H21年度	H22年度	H23年度
384	544	1,097	2,137

要因

- 事業開始（H20.10）
- 対象者・利用要件見直し（H21.4運転免許要件、H21.10あいのり便の設定、H22.4距離要件、H23.4使用方法・距離要件）

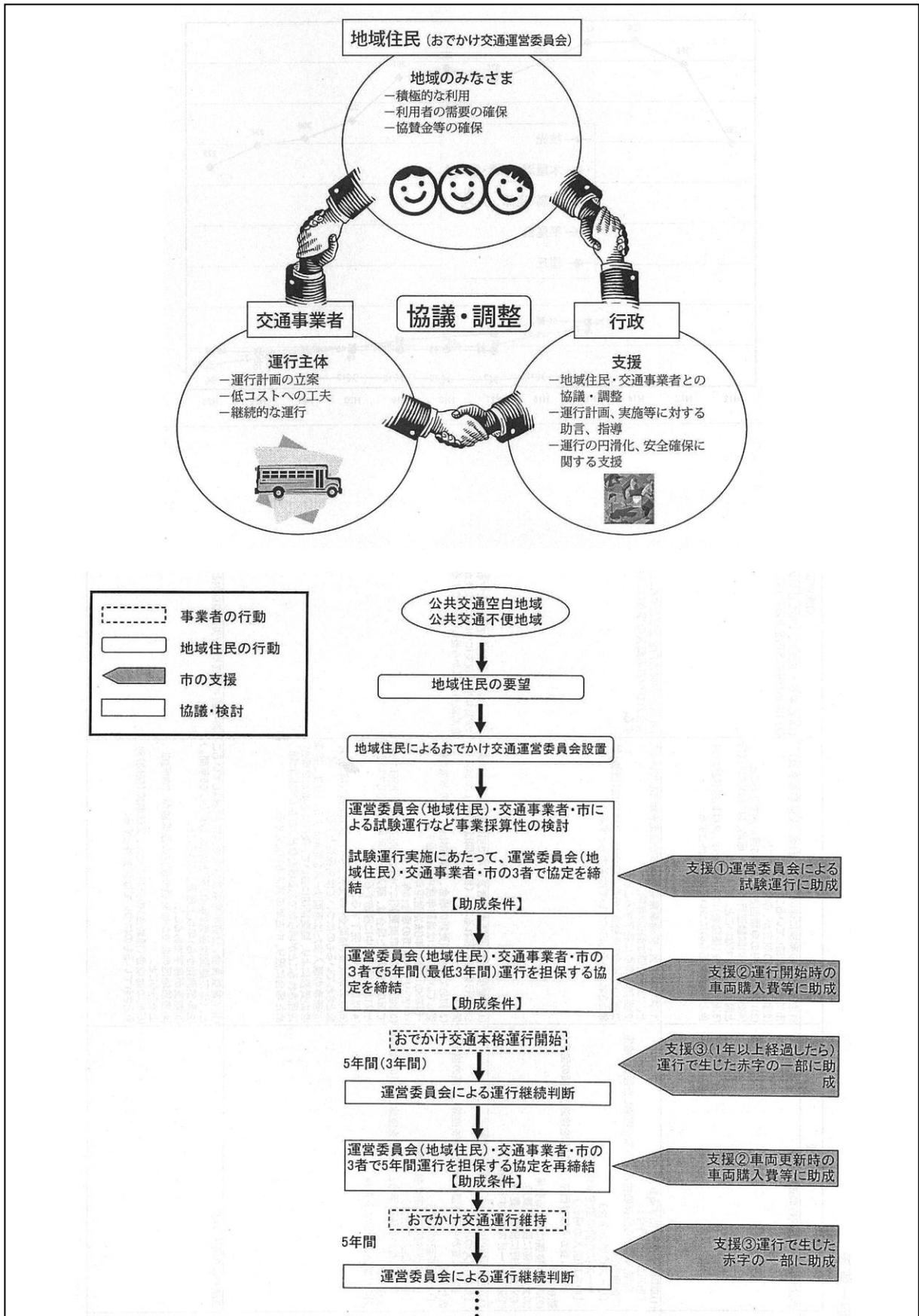


図-4. 北九州市 おでかけ交通事業にける役割分担と支援フロー

表-5. 北九州市 おでかけ交通事業助成内容一覧表

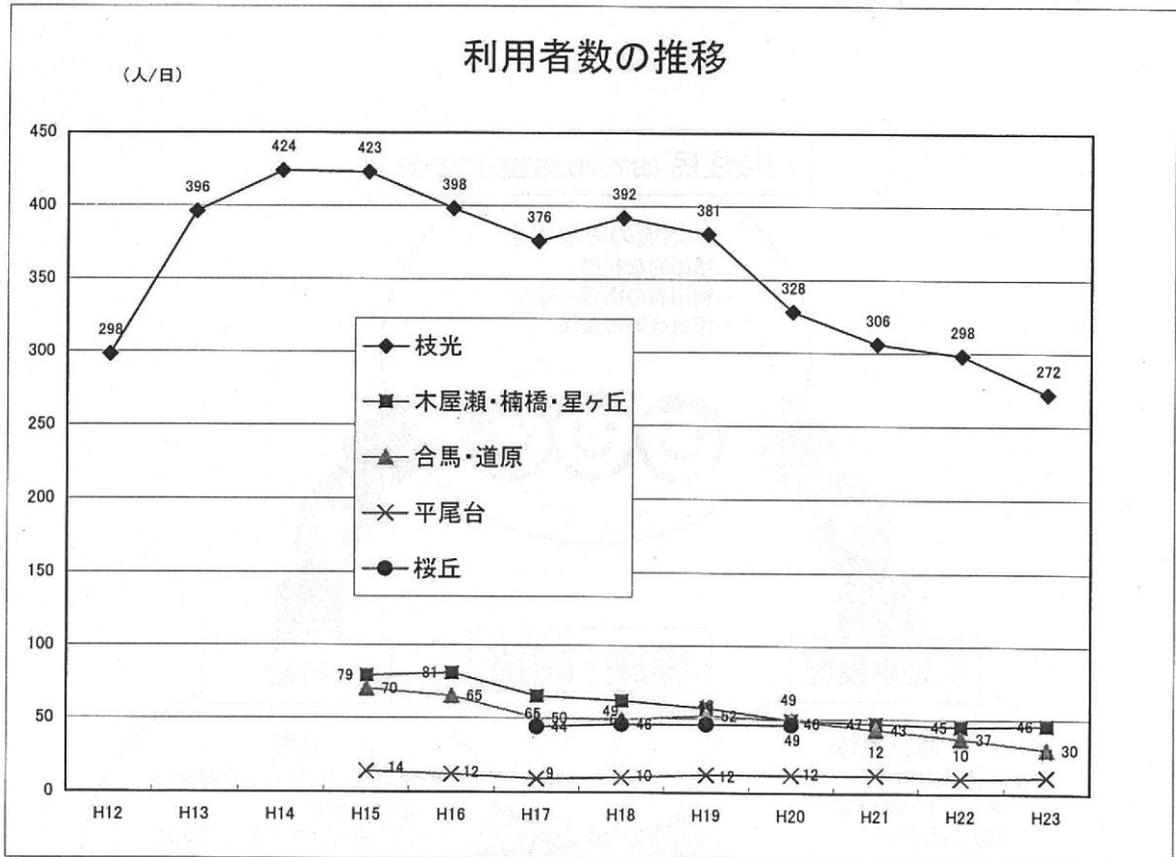
事業名	対象経費	条件	助成内容
支援① 試験運行支援助成	当該年度の試験運行の運行経費	(1)試験運行の実施に伴い、運営委員会、交通事業者及び市で協定を締結していること。 (2)試験運行の収支が、赤字であること。 (3)1地区あたりの申請回数が、原則3回以内であること。 (4)2回目以降の試験運行について、原則、以前の試験運行と同一の内容でないこと。 (5)他の助成金(補助金)の交付を受け、又は助成(補助)対象とされているものについては対象外とする。	(1)「赤字額×収支率」で得た額以内とする。 (2)1回あたり40万円を上限とする。
支援② 車両購入費等助成	当該年度の試験運行の運行経費 (1)車両の確保に関する費用 〔新車購入の場合〕 実購入費から残存価格として1割を控除した額の協定年数相当額 〔リース車両の場合〕 リース契約額の協定年数相当額 〔中古車購入の場合〕 実購入費から残存価格として1割を控除した額の協定年数相当額 (2)のりば整備に関する費用 (3)資格取得に関する費用 (4)安全運行に関する費用 (5)運行サービスに関する費用	(1)運営委員会、交通事業者及び市で協定を締結していること。(協定期間は最低3年間。) (2)当該年度中に完了すること。 (3)他の助成金(補助金)の交付を受け、又は助成(補助)対象とされているものについては対象外とする。	1台当たり460万円を上限とする。ただし、協定年数が3年の場合及び中古車購入の場合は、1台当たり300万円を上限とする。
支援③ 運行支援助成	当該年度の運行経費	(1)運営委員会、交通事業者及び市で引き続き協定を締結し、運行継続が図れること。(協定期間は原則として5年間。) (2)初めての車両更新の場合、事業開始から次の年数を経過していること又は当該年度中に経過すること。 ・新車の場合:5年(法定耐用年数) ・中古・リース車両の場合:3年 (3)2回目以降の車両更新については、前回の車両更新において新車を購入した場合は、購入から5年以上経過していること又は当該年度中に経過すること。 (4)当該年度中に完了すること。 (5)他の助成金(補助金)の交付を受け、又は助成(補助)対象とされているものについては対象外とする。 (6)新車の購入または車両リースを原則とする。ただし、事業者の責務により、協定期間において、運行に必要な車両が確保されることが明らかである場合など、市庁が特別に認められた場合に限り、中古車の購入も可能とする。	(1)1台当たり300万円を上限とする。 (2)前年度の収支について、収支が黒字の場合は、黒字額を助成金の額から差し引くものとする。

表-6. 北九州市 おでかけ交通の利用者数の推移

	(人/運行日)											
	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23
枝光	298	396	424	423	398	376	392	381	328	306	298	272
木屋瀬・楠橋・星ヶ丘				79	81	65	62	57	49	47	45	46
合馬・道原				70	65	50	49	52	49	43	37	30
平尾台				14	12	9	10	12	12	12	10	11
桜丘						44	46	46	46			

<参考>

H24.3月まで(人/運行日)		
大蔵	24.0	H23.10~
田代・河内	7.8	H23.10~
恒見・喜多久	53.0	H23.10~
田野浦	0.3	H23.12~



5. 県内先進地のヒアリング結果

項目	沖縄県 那覇市	沖縄県 読谷村	沖縄県 豊見城市
1. 実証実験の背景について	<ul style="list-style-type: none"> 平成15年8月に「ゆいレール」が開業し、それに伴いバス路線を再編成する予定で取組んだ。しかし、バス会社の1社が経営難に陥り、一時的に話が凍結し、翌年の平成16年8月から平成17年2月までの半年間実証実験を実施した。 運行内容は、石嶺団地からゆいレール駅の首里駅を結び、首里城及び2つの大型観光ホテルまでつなぐルートで行った。 	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバスを本格運行させる前に実施計画書を作成して準備期間を十分取って実行しているものではない。読谷村のコミュニティバスは、平成9年から平成20年度まで続けた「タクシー助成制度」に代わるものとして、区長さんたちを中心とした「地域公共会議」で話合った末に取り決めたものである。 タクシー助成制度とは、返還跡地の中心部に役場を建設したために、交通弱者対策としてタクシーを利用して役場に来た人に対して、領収書の提示があれば初乗り代金（500円）の往復分（1,000円）を窓口で支払う制度であった。 	<ul style="list-style-type: none"> 市役所の移転（平成14年4月1日市制施行）に伴う移動手段の確保として、平成13年7月に市内各種団体（商工会、自治会、老人会、婦人会、高校）、バス会社、行政からなる9人の委員による「バス対策会議」を設置した。
2. 運行ルート、停留所設置、運行時間の設定方法について	<ul style="list-style-type: none"> 運行ルートは、空白地帯で実施することを前提に既存のバス会社と調整した。バス停の間隔は、200～300mで設定した。運行時間は、午前6時30分から午後9時までとし、朝夕は10～15分間隔、昼間でも最長25分間隔で、1日当り48回運行した。バス（マイクロバス）の使用台数は4台とし、乗車率の目標は50%程度とした。 バス停から200mを超える区域に公共交通が存在しない地域及び沖縄都市モノレールの駅から600mを超える区域に公共交通が存在しない地域を公共交通不便地域と位置付け、運行に当たっての条件（運行ルート、運賃、運行回数等）等に係わる市民の意向をアンケートにより定量的に把握した。アンケートは、那覇市内に居住する市民2,000名を抽出して郵送により配布・回収した。（回収率28.2%） 石嶺・首里ルートの実証実験に要した費用は、6か月間で約1千万円であった。 	<ul style="list-style-type: none"> 読谷村は、東西に10Km、南北に8Kmの大きさで、路線バスの空白地域を補完することを目的に「地域公共会議」で話し合い、北ルート、南ルート、東西ルート、海岸ルートの4ルートを設定。海岸ルートについては、観光客の利用を想定しており、土・日・祝は、ルートを変えている。詳細は、「読谷村コミュニティバス・ルートマップ」に示すとおり。 停車所は、コミュニティバス専用と路線バス停車所にステッカーを貼った兼用バス停車所がある。 運行時間の設定方法は、3台の車両で4ルートを運行しているため、朝は1時間程度の間隔で、昼中は2時間半程度の間隔で運行している。 	<ul style="list-style-type: none"> バス対策会議で協議して決めており、市内を運行するバスとの競合、市内小中高校への登校時間などを勘案して、ルート・ダイヤを設定し、役場があった市内東北部の住民の利便性を考慮して、市内東北部と市役所（市内東南部）を結ぶ路線として運行を開始した。 ア) 運行ルートの決め方について 運行ルートについては、当初は、距離22.5Km、バス停35箇所、運賃設定140円（こども70円）で開始したが、現在は、距離29.7Km、バス停56箇所、運賃設定160円（こども80円）で運行している。 イ) バス停設置の設定について バス停の設置については、豊見城市と協定を締結している琉球バスからの提案によるもので、8年間に路線の延長・変更を行い、バス停も21箇所増えている。

項目	沖縄県 那覇市	沖縄県 読谷村	沖縄県 豊見城市
3. 既存の交通機関への影響などについて	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスと路線バスの違いを明確にし、県内バス業者4社と協議及び調整を図り、妨害はしないことへの理解を求めた。路線バスの空白部分を埋めるようにコミュニティバスのルートを設定しているため、悪い影響は出ていないと思っている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・既存の交通機関として、琉球バス及び沖縄バスと調整を行った。基本的には、既存のルート避け、空白部分を埋める方針とした。路線バスと競合しないようにしたが、役場に隣接した中学校へ通学する生徒に配慮して、路線バス停車所にステッカーを貼った兼用バス停車所も設置した。 ・既存の路線バスは広域を運行するもので、コミュニティバスは、村内の交通手段に限定するものとした。高校生の利用まで対象とすると、路線バスと競合するので、高校の通学に対しては配慮していない。 	<p>ア) 金銭的な支援方法、金額について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成18年度から「生活交通路線維持補助金」を導入して、赤字補てん額年間約1,000万円を市(1/2)、県(1/4)、国(1/4)で負担している。 ・運賃の改正は、バス会社からの要請によるもので、平成20年度に見直した。140円から160円に値上げした。 <p>イ) 広報等について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・路線図と時刻表等を載せた「とみぐすくバスマップ」を年2回、市公報と伴に全世帯配布しており、市のホームページにも公開している。 ・市制10周年事業では、1日無料乗車回数券を配布することや、ロケーションシステムを導入して、利用促進への取り組みを行っている。 <p>ウ) バス会社との協議方法について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成17年度までは、バス対策会議が設置されており、そこで協議されてきたが、今日では、バス会社からの提案に基づき適宜協議している状況。
4. 実証実験の結果(反省点)について	<ol style="list-style-type: none"> ① 実証実験は、3ルートで実施した経緯があるが、一方通行でルートを決めたために遠回りになる場合が生じ、6ヶ月のところ3ヶ月で打切ったルートがある。 ② 利用者の声として、乗継ぎに抵抗感があった。乗換えによる金額抵抗及び時間抵抗に不満が見られた。 ③ 「あったらいいね」と「乗車する」とは違う。市民の要望施設をルートに採り入れ過ぎた反省を感じている。 ④ 利用者のターゲットは、空白地帯を埋めるのか、観光客に特化するのか絞り込む必要があると思うが、観光客は変動が激しいので、ターゲットにするには掴まえづらい。 ⑤ 実証実験期間中は、収入があってもなくても実行できるように計画し、収入が得られたから実験期間を延長するとした方が良い。打切りというイメージを市民に持たせない配慮が必要。 		
5. 本格運行までに苦労した点について	<ul style="list-style-type: none"> ・県内バス業者4社に対して、ビジネスチャンスとして平等に提案した。 		

項 目	沖縄県 那覇市	沖縄県 読谷村	沖縄県 豊見城市
6. 運行開始後の市の経費負担について	<ul style="list-style-type: none"> ・那覇市としては、赤字路線に対する補てんは実行していないので、運行開始後は、経費の負担は行っていない。 	<p>1) 委託形態について（契約形態）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・読谷村が購入したバスの運行管理業務（運転手の人件費及び車両維持管理費等）として、年間2,000万円で沖縄バスと委託契約を締結している。委託会社の決定方法は、村内を運行している2社との話し合で決まった。また、運行ルートや本数などについては、委託した会社と話し合って決めている。 <p>2) 運行バスの種類、台数について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスは、ノンステップ機能が付き、車椅子にも対応した中型タイプを3台、村で購入している。そして、3台の車両で4つのルートを運行させている。 <p>3) 運行の利用人数等について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・年間乗客数は、平成21年度は18,112人、平成22年度は20,278人、平成23年度は23,476人で、3年間では毎年10%以上の伸びを示している。詳細は別紙資料のとおり。 <p>4) 運行経費の状況について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1年間の経費としては、運行管理業務（運転手の人件費及び車両維持費等）2,000万円の他に、燃料費が約300万円と調整用職員(臨時職員)の人件費が約200万円の合計約2,500万円である。また、運賃収入としては、300万円弱であるが、利用者の90%は、小中学生・高齢者（満65歳以上）・障害者（交通弱者）の乗車料金である100円である。 	
7. 運行開始後の問題点（課題）について	<ul style="list-style-type: none"> ・地域で支える公共交通を目指すため、乗車率アップを図る対策が必要。今までにもいろいろなキャンペーンによるPR活動を行った。過去には、基幹を限定してバスとゆいレールとの1日乗車券を発行したことがあるが、今後は、バスとゆいレールとの乗り継ぎによる割引を検討中。さらには、運転免許証を返納する高齢者に対する促進や代替えに関する対策及びフィーダーバスも構想中 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行ルートは、実施計画書を作成することなく、住民のニーズも細かく分析して決めているわけではない。利用者が待てる時間は、心理学の見地から30分とされていることや、住民から1時間に1本では本数が少ないという声がある状況である。現在は、1ルート当たり50～60分の所要時間で運行しているが、今後は、車両台数は3台のままで30分程度のダイヤ編成にしたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ① 朝は、奥武山公園駅への西廻りの利用が多く、東廻りが遅くなる。 ② 赤字補てん額、年間1,000万円は多いのではないかとこの声が市議会から出始めており、豊見城市内一周線は必要かという質問もある。 ③ 赤字解消対策として、ルート・ダイヤの変更、運賃の改定、バスの小型化に取り組む。 ④ 庁舎の移転が実施されれば、廃止も含め大幅に見直される。

資料 2. 関係者ヒアリング

1. ヒアリング調査の概要

(1) ヒアリング調査の目的

糸満市の新しい公共交通システムの可能性検討に当たり、今後の糸満市公共交通の基本方針検討の参考とするため、送迎バス活用モデル事業に対する今後の意向、観光シャトルバスの状況、公共交通に対する今後の意向などを把握し、本調査の基礎資料とすることを目的に実施した。

(2) ヒアリング先及び内容

	視 察 先	内 容
送迎バス活用 モデル事業 (ブーゲンビ レア号) 担当者	糸満自動車 学校	①ブーゲンビレア号の乗車率等の利用状況
	西崎病院	②今後の事業への協力意向
	障害者支援施設 ソフィア	③施設送迎バスの運行、維持管理等の経費
	南部病院	④糸満市または利用者に対する要望等
観光事業者 (シャトルバ ス事業者)	琉球ガラス村	①シャトルバス運行に関する事業概要 ②シャトルバス利用者数等の利用状況 ③シャトルバス利用者からの要望・意見 ④今後のシャトルバス運行計画
	サザンビーチ ホテル& リゾート沖縄	
	糸満市物産セン ター（遊食来）	
タクシー 事業者	ときわ交通	①交通空白地域等への対応について ②デマンドタクシー等の導入について ③糸満市公共交通について
路線バス 事業者	琉球バス交通 那覇バス	①平成 26 年度実証実験について ②交通空白地域への対応について ③糸満市公共交通について

2. 視察地別行政のヒアリング結果

(1) 送迎バス活用モデル事業（ブーゲンビリア号）担当者

項目	糸満自動車学校	西崎病院	障害者支援施設 ソフィア	南部病院
①ブーゲンビリア号の乗車率等の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> 1コース当りの所要時間は、約50分で運行。 利用者の大半は、高校生の通学。 	<ul style="list-style-type: none"> 満員で乗車できないといったケースはない。 送迎バス活用モデル事業開始前から、買い物等に送迎バスを利用している方がいらっしやった。そのため、他の事業者に比べ利用者が多いのかもしれない。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用状況は、極めて少ない。日祝祭日及び水曜日は運休。土曜日もさほど乗っていない。平成24年12月4日(火)の利用者は2名。 1日6便で運行。西崎病院を補完する形で構成。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者は、月当たり800~900人で、ブーゲンビリア利用者はその約半数。 豊見城線は、定員25人と10人の2台で運行。他の3コースは、利用者が少ない。 1コース当りの所要時間は、約1時間で運行。 年に3・4回ブーゲンビリアの利用者が多く、患者が乗れないケースがあった。
②今後の事業への協力意向	<ul style="list-style-type: none"> これまで通り、事業に協力したいと思うが、会社としての明確なものはない。(社長に聞いてみないと判らない) 	<ul style="list-style-type: none"> これまで通り、事業に協力したい。 施設バスの空席を利用しているため費用は掛かっておらず、ボランティア的な側面が広告宣伝に繋がっている。 病院の都合で送迎バスを運行しない等、事業者の都合による柔軟な運行は出来なくなった。 	<ul style="list-style-type: none"> これまで通り、事業に協力したい。 コースは見直したいので、西崎病院と連携して検討する。 	<ul style="list-style-type: none"> 現在、見直しを検討しているので未定であるが、なるべく協力していきたい。
③施設送迎バスの運行、維持管理等の経費	<ul style="list-style-type: none"> 利用状況の資料と併せて、後日ファックス。 	<ul style="list-style-type: none"> 施設送迎バスは、11人乗りの車両を4台使用し、場合によって他の施設の車両を使うこともある。 以前は電話予約によるスポット的な運行を行ってきた。送迎バス活用モデル事業の開始に合わせ、定時定路線型の運行に変更したため、送迎バスに係る費用は増加している。 糸満市は、ブーゲンビリア号としての利用者に対して、別途保険を掛けている。 	<ul style="list-style-type: none"> 細かいデータは取っていない。 	<ul style="list-style-type: none"> 1月当たりの燃料代が、30~40万円。
④糸満市または利用者に対する要望等	<ul style="list-style-type: none"> 施設送迎バスの需要は多い。午前中は、老人を対象に運行し、夕方から夜10時頃までは、中高校生の塾を対象に運行することを望んでいる。 	<ul style="list-style-type: none"> インフルエンザや結核等の感染症患者が、送迎バスを利用している場合も考えられる。ブーゲンビリア号利用者に感染するリスクがある事は理解して欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者が少ないので、効果について把握できていない。 	<ul style="list-style-type: none"> 市が発行している「プリメリア」を見せないケースが目立つ。理由は、「恥ずかしい・忘れた」。運転手に抗議する場合もあるので、ルールの徹底を図って欲しい。

(2) 観光事業者（シャトルバス事業者）

項目	琉球ガラス村	サザンビーチホテル&リゾート沖縄	糸満市物産センター（遊食来）
①シャトルバス運行に関する事業概要	<p>＜サウスオーシャン号＞</p> <ol style="list-style-type: none"> 運行計画（ルート、ダイヤ、実施時期、バスの大きさ等） <ul style="list-style-type: none"> 平成24年8月4日(土)から9月2日(日)の毎週土・日曜日に夏休み特別企画として、地元住民を対象に1日4便運行。運賃は無料で、チラシを乗車券とした。ルートは、県民広場前―那覇空港―あしびな―道の駅いとまん―サザンビーチホテル・美々ビーチ―琉球ガラス村―ひめゆりの塔―おきなわワールド。車両は、大型観光バスを使用。 経費の負担 <ul style="list-style-type: none"> 1社当たり20～30万円がバス会社への委託料で、その他に広告宣伝に費用がかかった。 実施体制（参加企業（施設）、バス会社への委託） <ul style="list-style-type: none"> 那覇バスへの委託。平成23年のゴールデンウィークと夏休みに、バス会社からの売込みがあり実施したが、平成25年は白紙状態。参加施設は、「あしびな」「道の駅いとまん」「サザンビーチホテル」「琉球ガラス村」「おきなわワールド」が出資し、ひめゆりの塔はバス停の提供のみ。 その他 <ul style="list-style-type: none"> 地元住民を対象として企画し、ゆいレール駅沿線の住宅（マンション）を中心にチラシをポスティングした。 事前の告知・宣伝に留意した。 	<p>＜ビーチシャトル南風号＞</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成24年8月4日(土)から9月2日(日)の毎週土・日曜日に運行したサウスオーシャン号とは別に、平日運行として「ビーチシャトル南風号」を実施。 <ol style="list-style-type: none"> 運行計画 <ul style="list-style-type: none"> 運賃は無料で、ルートは、サザンビーチホテル―グランビューホテル―道の駅いとまん―豊崎美らSUNビーチ―赤嶺駅―那覇空港出発ロビー―パレットくもじ。車両は、大型観光バス(定員45名)を使用し、1日9便運行。 経費の負担 <ul style="list-style-type: none"> 20～30万円がバス会社への委託料 実施体制（バス会社への委託） <ul style="list-style-type: none"> 美ら島観光バスへの委託。 平成25年も実施の方向で調整する予定。 	<p>＜サウスオーシャン号＞</p> <p>＜ビーチシャトル南風号＞</p> <p>平成24年は、両方のシャトルバスの運行に参画した。</p>
②シャトルバス利用者数等の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> 家族での利用が多かった。各施設での乗降者数は、別紙のとおり。 	<ul style="list-style-type: none"> 家族での利用が多かった。各施設での乗降者数は、別紙のとおり。 	<ul style="list-style-type: none"> 家族での利用が多かった。各施設での乗降者数は、別紙のとおり。
③シャトルバス利用者からの要望・意見	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場や交通渋滞の心配がないので良かった。 毎年行って欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> 朝が早く、宿泊客が乗車できないケースもあった。 通年で行って欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> 「今年も行いますか」の問合せの電話があった。
④今後のシャトルバス運行計画	<ul style="list-style-type: none"> 単年での計画のため、平成25年の計画は白紙状態。別のバス会社（ちゅら島観光）で計画している話を聞いたが、琉球ガラス村としての計画はない。 	<ul style="list-style-type: none"> 有料にしても、1人当たり200円程度の料金設定でなければ、家族では乗らないだろう。有料にすると、乗れない人が出ることが許されなくなり、定時運行に対策が必要となって、人員配置の増員を求められるようになる点を留意して、平成25年も実施したい。 	<ul style="list-style-type: none"> 平成25年は未定。野菜市場、さかな市場及び物産の三者で、足並みを揃える必要がある。

（3）タクシー事業者

項 目	ときわ交通
①交通空白地域等への対応について	電話が入れば10分以内に駆けつける体制を取っている。地域地域でポイントなる場所で待機している。「摩文仁」地区（旧三和地区）が、一番の空白地域に感じている。1乗車当りの利用代金は、「阿波根」は1メートル位で、「摩文仁」は1,500円位の頻度が高い。
②デマンドタクシー等の導入について	事前予約の習慣が定着するだろうか心配。利用者にとって不便になる部分（事前予約、コース設定、時間の制約等）をどこまで受け入れられるかがポイントになるように思う。赤字対策を事前に詰めておきたい。総合事務局との協議に糸満市や地元の声の後押しになる。
③糸満市公共交通について	大きな利益が出なくても、採算が取れるならば、地域に貢献したい。ブーゲンビルア号は、ライバルだと感じている。タクシー事業の赤字対策に行政がどこまで係ることができるのか、様子を見たい。

（４）路線バス事業者

項 目	琉球バス交通・那覇バス
①平成26年度実証実験について	<p>1. 糸満～空港の路線について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・糸満玉泉洞線と重複する区間も社会実験の対象路線とするのであれば、赤字負担をしている南城市、八重瀬町との協議が必要。 ・実証実験を行う区間は、まず糸満バスターミナル～糸満空港の区間で行い、利用が見込まれるようであれば、糸満玉泉洞線と重複する区間も実証実験の区間とした方が良い。（全区間を一度に実証実験すると、区間毎の効果・課題が判りづらくなる。） ・道の駅を乗換の拠点に出来れば、買物の利用者も取り込み利用者が増加すると考えられる。また、パーク＆ライド拠点、レンタカー乗捨ても出来れば面白い。 ・ビーチが閉まるシーズンは、観光客利用は厳しい。 ・生活路線として考えるのであれば、2～3便/時間は必要。朝夕の通勤・通学の時間帯は15分間隔程度が必要。 <p>2. その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南城市でもユインチホテル南城から那覇空港までバスを走らせる話がある。 ・95番（那覇空港～アウトレットモールあしびなー）の利用者は、約4,000人/月、赤字路線となっている。無料時の利用者は約8,000人/月。
②交通空白地域への対応について	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスを人口の少ない地域で走らせた場合、赤字路線となってしまう。 ・小さな車両で運行すれば運行経費は抑えられるが、利用者が多い通勤・通学等の時間帯に対応出来なくなる。両方の車両を抱えることは、全体の経費としては高くなる。
③糸満市公共交通について	<ul style="list-style-type: none"> ・国吉線、南部循環線の赤字路線は、何か対応が必要。 ・糸満市全体の公共交通を考えた場合、複数の部署で公共交通を担当している状況は課題。 ・ブーゲンビリア号の運行により、路線バスの赤字額が増加したとの話がある。 ・ブーゲンビリア号は、企業が協力出来なくなった場合、利用できなくなり、利用者に迷惑をかけるのではないかと懸念されている。

参考資料：シャトルバス資料の抜粋

夏休み特別企画

夏休みは 南部へ行こう!

無料バスで

サウスオーシャン号に乗って

このチラシが乗車券だよ!

乗車にはこのチラシが必要となりますのでご持参ください。

観光・ショッピング・体験・食事・ビーチ・空港

期間：8/4～9/2(毎週土・日曜日)
(8/4・5・11・12・18・19・25・26 9/1・2)

① 県民広場前

県民広場からスタート。このチラシを忘れずに持ってきてね。

② 那覇空港(バス発着所)

空港でも乗降出来ます。(詳しくは1階那覇バス空港案内所まで)

③ 沖縄アウトレットモールあしびなー

ココだけにしかないブランドショッピングを楽しみませんか?

④ 道の駅いとまん

日本最南端の道の駅です。4つの施設からなる大規模道の駅です。糸満から美味しい食文化を発信します

⑤ サザンビーチホテル&リゾート(美々ビーチ)

毎日イベント開催。ランチやBBQも家族で楽しめる本格リゾートホテル(美々ビーチ前にも停車します。)

⑥ 琉球ガラス村

あなただけの「オリジナル作品」を作ってみませんか?。手作り体験は、旅の思い出作りに最適です。

⑦ ひめゆりの塔

ひめゆりの塔は、沖縄戦末期に沖縄陸軍病院第三外科が置かれた跡の跡に立つ慰霊碑です。

⑧ おきなわワールド

楽しいイベントいっぱい! 南の島の洞くつ探検はおススメ! 7/14(土)～9/30(日)まで開催。南の島の洞くつ探検(要予約)

※ 道路事情により遅れる場合がございますので時間には余裕を持ちご利用下さい。

※ 注-1) 上記施設ご利用の方のみご乗車いただけます。 ※ 注-2) このチラシ1枚で5名様迄ご乗車できます。 ※ 注-3) 満席の場合は乗車できない場合がございます。 ※ 注-4) 天候等により予告なく運休する場合もございます。 ※ 注-5) 各観光施設での入場及び体験料につきましては各自払いとなります。

※ 満員の場合は次の便をご利用下さい。

南部方面行き	1便	2便	3便	4便
① 県民広場前	9:00	11:00	13:00	15:00
② 那覇空港(バス発着所)	-	11:12	13:12	15:12
③ 沖縄アウトレットモールあしびなー	9:25	11:30	13:30	15:30
④ 道の駅いとまん	9:35	11:40	13:40	15:40
⑤ サザンビーチホテル&リゾート(美々ビーチ)	9:40	11:45	13:45	15:45
⑥ 琉球ガラス村	9:56	12:00	14:00	16:00
⑦ ひめゆりの塔(ていご)	10:00	12:05	14:05	16:05
⑧ おきなわワールド	10:20	12:25	14:25	16:25

那覇市内向け	1便	2便	3便	4便
⑧ おきなわワールド	11:30	13:30	15:30	17:30
⑦ ひめゆりの塔(優美堂)	11:46	13:46	15:46	17:46
⑥ 琉球ガラス村	11:50	13:50	15:50	17:50
⑤ サザンビーチホテル&リゾート(美々ビーチ)	12:05	14:05	16:05	18:05
④ 道の駅いとまん	12:10	14:10	16:10	18:10
③ 沖縄アウトレットモールあしびなー	12:20	14:20	16:20	18:20
② 那覇空港(バス発着所)	12:40	14:40	16:40	18:40
① 県民広場前	12:45	14:45	16:45	18:45

バスの運行についてのお問合せ：那覇バス観光部 ☎098-858-4178 <http://okinawa.0152.jp>

図-7. シャトルバス「サウスオーシャン号」PR 資料

表-8. シャトルバス「サウスオーシャン号」利用状況

サウスオーシャン号8月4日～9月2日 乗車人数 総合計集

乗車				降車			乗車				降車				
1便	南行き(下り線)	大人	子供	合計	大人	子供	合計	1便	那覇行き(上り線)	大人	子供	合計	大人	子供	合計
①	県議会前	67	18	85	0	0	0	①	おきなわワールド	4	0	4	0	0	0
②	那覇空港	0	0	0	0	0	0	②	ひめゆり塔(優美堂)	2	0	2	0	0	0
③	あしびなー	5	2	7	4	3	7	③	琉球ガラス村	4	3	7	2	1	3
④	道の駅糸満	0	0	0	17	9	23	④	サザンビーチホテル	49	18	67	2	1	3
⑤	サザンビーチホテル	19	9	28	15	4	19	⑤	道の駅糸満	14	10	24	0	0	0
⑥	琉球ガラス村	0	0	0	9	7	16	⑥	あしびなー	3	2	5	18	9	27
⑦	ひめゆり塔(デイゴ)	0	0	0	8	1	4	⑦	那覇空港	0	0	0	30	9	39
⑧	おきなわワールド	0	0	0	30	4	25	⑧	県議会前	0	0	0	25	12	37
	合計	91	29	120	83	28	111		合計	76	33	109	77	32	109

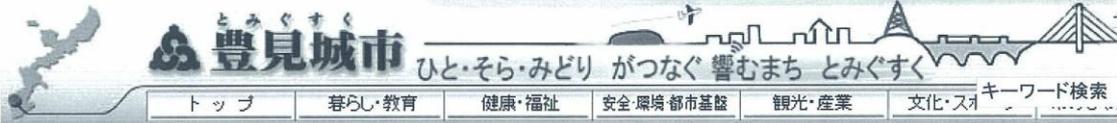
乗車				降車			乗車				降車				
2便	南行き(下り線)	大人	子供	合計	大人	子供	合計	2便	那覇行き(上り線)	大人	子供	合計	大人	子供	合計
①	県議会前	56	37	93	0	0	0	①	おきなわワールド	33	16	49	0	0	0
②	那覇空港	20	14	34	0	0	0	②	ひめゆり塔(優美堂)	14	1	15	3	2	5
③	あしびなー	1	1	2	16	6	22	③	琉球ガラス村	3	3	6	0	0	0
④	道の駅糸満	2	1	3	13	10	23	④	サザンビーチホテル	27	11	38	13	6	19
⑤	サザンビーチホテル	23	7	30	18	18	36	⑤	道の駅糸満	6	5	11	3	4	7
⑥	琉球ガラス村	7	3	10	3	3	6	⑥	あしびなー	18	6	24	14	8	22
⑦	ひめゆり塔(デイゴ)	4	0	4	17	3	20	⑦	那覇空港	2	0	2	22	8	30
⑧	おきなわワールド	0	0	0	46	23	69	⑧	県議会前	0	0	0	48	18	66
	合計	113	63	176	113	63	176		合計	103	42	145	103	46	149

乗車				降車			乗車				降車				
3便	南行き(下り線)	大人	子供	合計	大人	子供	合計	3便	那覇行き(上り線)	大人	子供	合計	大人	子供	合計
①	県議会前	28	11	39	0	0	0	①	おきなわワールド	54	8	62	0	0	0
②	那覇空港	19	3	22	0	0	0	②	ひめゆり塔(優美堂)	11	5	16	6	0	6
③	あしびなー	2	1	3	11	6	17	③	琉球ガラス村	10	2	12	3	0	3
④	道の駅糸満	3	1	4	2	3	5	④	サザンビーチホテル	37	21	58	14	5	19
⑤	サザンビーチホテル	4	4	8	22	3	25	⑤	道の駅糸満	13	9	22	3	1	4
⑥	琉球ガラス村	0	0	0	6	2	8	⑥	あしびなー	17	9	26	13	0	13
⑦	ひめゆり塔(デイゴ)	0	0	0	6	2	8	⑦	那覇空港	0	0	0	25	10	35
⑧	おきなわワールド	0	0	0	9	4	13	⑧	県議会前	0	0	0	75	38	113
	合計	56	20	76	56	20	76		合計	142	54	196	139	54	193

乗車				降車			乗車				降車				
4便	南行き(下り線)	大人	子供	合計	大人	子供	合計	4便	那覇行き(上り線)	大人	子供	合計	大人	子供	合計
①	県議会前	23	6	29	0	0	0	①	おきなわワールド	34	21	55	0	0	0
②	那覇空港	12	0	12	0	0	0	②	ひめゆり塔(優美堂)	6	2	8	0	0	0
③	あしびなー	10	6	16	4	1	5	③	琉球ガラス村	10	2	12	0	0	0
④	道の駅糸満	0	0	0	14	8	22	④	サザンビーチホテル	26	6	32	13	9	22
⑤	サザンビーチホテル	8	3	11	17	3	20	⑤	道の駅糸満	6	6	12	6	4	10
⑥	琉球ガラス村	0	0	0	10	2	12	⑥	あしびなー	14	2	16	0	0	0
⑦	ひめゆり塔(デイゴ)	1	0	1	5	0	5	⑦	那覇空港	2	0	2	31	13	44
⑧	おきなわワールド	0	0	0	4	1	5	⑧	県議会前	0	0	0	45	13	58
	合計	54	15	69	54	15	69		合計	98	39	137	95	39	134

乗車				降車			乗車				降車		
南行き(下り線)	大人	子供	合計	大人	子供	合計	那覇行き(上り線)	大人	子供	合計	大人	子供	合計
① 県議会前	174	72	246	0	0	0	① おきなわワールド	125	45	170	0	0	0
② 那覇空港	51	17	68	0	0	0	② ひめゆり塔(優美堂)	33	8	41	9	2	11
③ あしびなー	18	10	28	35	16	51	③ 琉球ガラス村	27	10	37	5	1	6
④ 道の駅糸満	5	2	7	46	30	73	④ サザンビーチホテル	139	56	195	42	21	63
⑤ サザンビーチホテル	54	23	77	72	28	100	⑤ 道の駅糸満	39	30	69	12	9	21
⑥ 琉球ガラス村	7	3	10	28	14	42	⑥ あしびなー	52	19	71	45	17	62
⑦ ひめゆり塔(デイゴ)	5	0	5	36	6	37	⑦ 那覇空港	4	0	4	108	40	148
⑧ おきなわワールド	0	0	0	89	32	112	⑧ 県議会前	0	0	0	193	81	274
合計	314	127	441	306	126	432	合計	419	168	587	414	171	585

無料のビーチシャトルバス運行のお知らせ 1/1 ページ



とみぐすく 豊見城市 ひと・そら・みどり がつなく 響むまち とみぐすく

トップ 暮らし・教育 健康・福祉 安全・環境 都市基盤 観光・産業 文化・スポーツ キーワード検索

トップページ > 観光・イベント・産業 > 観光 >

商工観光課

無料のビーチシャトルバス運行のお知らせ

無料のビーチシャトルバス 南風号のお知らせ

7月23日(土)～9月4日(日)の期間限定で無料のシャトルバスが運行されます。夏休みのビーチへのお出かけにご利用ください。

【運行区間】
[美々ビーチ]～[道の駅いとまん]～[ホテルグランビューガーデン]～[豊崎美らSUNビーチ]～[赤嶺駅]～[パレットくもじ]

時刻表などの詳細はこちらから

【車種】
大型(45人乗り)

【運行期間】
7月23日(土)～9月4日(日)

【お問い合わせ】
カーリー観光バス
担当 鹿川
TEL:098-856-8955 FAX:098-856-8954

美ら島観光バス
担当 前門
TEL:098-840-3909 FAX:098-840-3910

このページは商工観光課が担当しています。
〒901-0292 沖縄県豊見城市字翁長854番地1
☎TEL:098-850-5876 📠FAX:098-850-5343
✉ 問い合わせはこちらから

〒901-0292 沖縄県豊見城市字翁長854番地1
電話番号:098-850-0024(代表) ファックス:098-850-5343
Copyright(C) 2008 City of Tomigusuku All right reserved.

http://www.city.tomigusuku.okinawa.jp/index.php?oid=4926&dtype=1000&pid=176 2013/01/28

図-7. シャトルバス「南風号」PR 資料

表-9. シャトルバス「南風号」時刻表

ビーチシャトル南風号

平成23年 月 日 ()

ドライバー ()

	乗降場所	人数	備考
①	9:00 サザンビーチH		
	9:10 グランビューH		
	9:15 豊崎美らSUN		
	9:25 赤嶺駅		
	9:30 空港3F		
	9:45 パレット		

	乗降場所	人数	備考
⑥	15:10 パレット		
	15:25 空港1F		
	15:30 赤嶺駅		
	15:45 豊崎美らSUN		
	15:50 グランビュー		
	16:00 道の駅		
	16:05 美々ビーチ		
	サザンビーチH		

②	10:10 パレット		
	10:25 空港1F		
	10:30 赤嶺駅		
	10:45 豊崎美らSUN		
	10:50 グランビュー		
	11:00 道の駅		
	11:05 美々ビーチ		
	サザンビーチH		

⑦	16:10 美々ビーチ		
	サザンビーチH		
	16:15 道の駅		
	16:25 豊崎美らSUN		
	16:30 グランビュー		
	16:45 赤嶺駅		
	16:50 空港3F		
	17:05 パレット		

③	11:10 美々ビーチ		
	サザンビーチH		
	11:15 道の駅		
	11:25 豊崎美らSUN		
	11:30 グランビュー		
	11:45 赤嶺駅		
	11:50 空港3F		
	12:05 パレット		

⑨	18:00 美々ビーチ		
	サザンビーチH		
	18:05 道の駅		
	18:15 豊崎美らSUN		
	18:20 グランビュー		
	18:35 赤嶺駅		
	18:40 空港3F		
	18:55 パレット		

④	12:10 パレット		
	12:25 空港1F		
	12:30 赤嶺駅		
	12:45 豊崎美らSUN		
	12:50 グランビュー		
	13:00 道の駅		
	13:05 美々ビーチ		
	サザンビーチH		

⑤	14:10 美々ビーチ		
	サザンビーチH		
	14:15 道の駅		
	14:25 豊崎美らSUN		
	14:30 グランビュー		
	14:45 赤嶺駅		
	14:50 空港3F		
	15:05 パレット		

資料3. 糸満市新しい公共交通システム可能性調査検討委員会資料

（1）糸満市新しい公共交通システム可能性調査検討委員会 設置要領

（趣旨）

第1条 糸満市における新しい公共交通の可能性を調査検討するにあたり糸満市新しい公共交通システム可能性調査検討委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

（所掌事項）

第2条 委員会は誰もが訪れたいくなるまちづくり、市まるごと生活博物館事業を具体化させる新しい交通のあり方、事業手法や収支計画などの事項に関し、総合的な見地から検討を行い、必要な助言等を行う。

（委員の構成及び委嘱）

第3条 委員会は16名以内で組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

- （1）学識経験者及び有識者
- （2）各種団体及び専門家
- （3）行政職職員
- （4）その他市長が必要と定める者

（任期）

第4条 委員の任期は、委嘱の日から平成25年3月末日までとする。

2 委員に欠員が生じた場合の補欠委員の任期は前任期間とする。

（委員長）

第5条 委員会は、委員長を置き互選によりこれを定める。

2 委員長は委員会を代表し、会務を総理する。

3 委員長に事故があるときは、あらかじめその指名する委員がその職務を代理する。

（会議）

第6条 委員会は、必要に応じて委員長が招集し、委員長が議長となる。

（関係者の設置）

第7条 委員長が必要と認めるときは、関係者の出席を求め、意見を聴くことができる。

（庶務）

第8条 委員会の事務局は、糸満市企画開発部政策推進課におく。

（補則）

第9条 この要領に定めるもののほか、委員会の運営に関する必要な事項は委員長が事務局と協議のうえ定める。

附 則

この要領は、平成24年8月31日から施行する。

糸満市新しい公共交通システム可能性調査検討委員会

分野名	氏名	所属・役職
委員 (16名)	大城 郁寛	琉球大学 法文学部 教授
	阪井 暖子	国土交通省 研究員
	屋嘉比 康人	真栄里自治会長
	大城 栄子	女性団体連絡協議会 更生保護女性会
	具志堅 静子	老人クラブ連合会 副会長
	与那嶺 政裕	高嶺小学校 教頭
	慶田 佳春	沖縄バス協会 専務理事
	金城 哲	(資)ときわ交通 運行管理者
	宮平 司	医療法人以和貴会 西崎病院 事務長
	小野 協子	総合事務局 運輸部 企画室長
	松山 功	総合事務局 運輸部 陸上交通課長
	玉城 恒美	沖縄県 企画部 交通政策課長
	下地 貴子	沖縄コンベンションビューロー 国内事業部長
	山城 茂範	糸満市 市民健康部長
	渡慶次 英子	糸満市 福祉部長
	兼島 景孝	糸満市 企画開発部長
事務局	神谷 和男	糸満市企画開発部 政策推進課 課長
	大城 司	政策推進課 係長
	喜納 正光	政策推進課
受託業者	石井 清美	(株)オオバ 沖縄支店長
	武 米治郎	(株)オオバ 沖縄支店 まちづくり部長
	木村 一	(株)オオバ 沖縄支店 まちづくり部 課長
	佐藤 修	(株)オオバ 九州支店 まちづくり部長
	吉岡 誠	(株)オオバ 九州支店 まちづくり部 主任

（2）糸満市新しい公共交システム可能性調査検討幹事会 設置要領

（設置）

第1条 糸満市における新しい公共交通検討事業（以下「検討事業」という。）を実施するにあたり、検討業務の受託機関である株式会社オオバにおいて、「糸満市新しい公共交システム可能性調査検討幹事会」（以下「幹事会」という。）を設置する。

（目的）

第2条 幹事会は検討事業に資するため、バス利用者の利便性や社会活動に考慮した新しい公共交通の導入のあり方、事業手法や収支計画などの事項に関し、総合的な見地から協議することを目的とする。

（組織）

第3条 幹事会は、別表に掲げる者をもって組織する。

2 幹事会に座長を置き、座長に糸満市企画開発部部長、副座長に学識経験者を充てる。

（幹事会）

第4条 幹事会は、必要に応じて株式会社オオバが招集する。

2 座長は幹事会を総理し、副座長は座長が欠けたときはその職務を代行する。

3 座長は必要があると認めるときは、幹事会以外の者の出席を求め、意見を聴くことができる。

（任期）

第5条 委員の任期は平成25年2月28日までとする。

（事務局）

第6条 幹事会の事務局は、株式会社オオバ沖縄支店に置く。

（雑則）

第7条 この要領に定めるもののほか、幹事会の運営に必要な事項は、座長が事務局と協議のうえ定める。

附 則

この要領は、平成24年9月26日から施行する。

糸満市新しい公共交通システム可能性調査検討幹事会 名簿

分野名	氏名	所属・役職
幹事 (6名)	大城 郁寛	琉球大学 法文学部 教授
	大城 貢	琉球ガラス村 理事
	小橋川 共隆	(株)琉球バス交通 経理課 課長代理
	兼島 景孝	糸満市 企画開発部長
	玉城 幸輝	糸満市 市民健康部 市民生活課長
	新垣 清和	糸満市 福祉部 地域包括支援課長
オブザーバー	阪井 暖子	国土交通省 研究員

（3）会議一覧

検討委員会及び検討幹事会は、次のとおり開催された。

委員会・幹事会	開催日・時間	場 所	内 容
第1回 検討委員会 幹事会合同会議	平成24年10月3日(水) 9:50~11:45	糸満市役所3階 3C会議室	①本調査業務の目的 ②会議日程等の確認
第2回 検討幹事会	平成24年10月3日(水) 12:10~14:00	糸満市役所4階 土地開発公社会議室	①公共交通の現状 ②アンケートの実施計画
第2回 検討委員会	平成24年10月26日(水) 10:00~12:00	糸満市役所3階 3C会議室	①本調査業務の目的 ②アンケート調査の実施計画 ③先進地視察報告
第3回 検討幹事会	平成24年11月30日(金) 10:00~12:15	糸満市役所 3B会議室	①アンケート調査結果報告 ②公共交通の課題及び基本方針
第3回 検討委員会	平成24年12月7日(金) 10:00~11:30	糸満市役所3階 3C会議室	①アンケート調査結果報告 ②公共交通の現状及び課題の整理
第4回 検討幹事会	平成24年12月28日(金) 10:00~12:10	糸満市役所 3A会議室	①公共交通の現状の整理 ②公共交通の課題及び基本方針
第4回 検討委員会	平成25年1月18日(金) 10:00~12:00	糸満市役所3階 3C会議室	①公共交通の現状の整理 ②公共交通の課題及び基本方針 ③実証実験に向けた取組み
第5回 検討委員会 幹事会合同会議	平成25年2月8日(金) 10:00~11:50	糸満市役所3階 3C会議室	①調査報告書（案） ②公共交通の基本方針（案） ③実証実験に向けた取組み

新 し い 公 共 交 通 検 討 事 業 調 査 報 告 書

発 行 平成 25 年 2 月

発行者 沖縄県糸満市

糸満市企画開発部政策推進課

〒901-0392 沖縄県糸満市潮崎町 1 丁目 1 番地

電話（098）840-8122 FAX（098）840-8157