

## 3章 住民意向調査

### 3-1 意向調査の概要

#### (1) 調査の目的

本調査は、市民の公共交通の利用実態と新たな公共交通体系の整備に向けた意向を把握し、新公共交通体系導入検討の基礎資料とすることを目的に実施した。

#### (2) 調査方法

##### ①調査対象

本調査は、糸満市内の全世帯を対象に実施した。

##### ②調査日

平成 18 年 10 月 5 日（木）～平成 18 年 10 月 20 日（金）

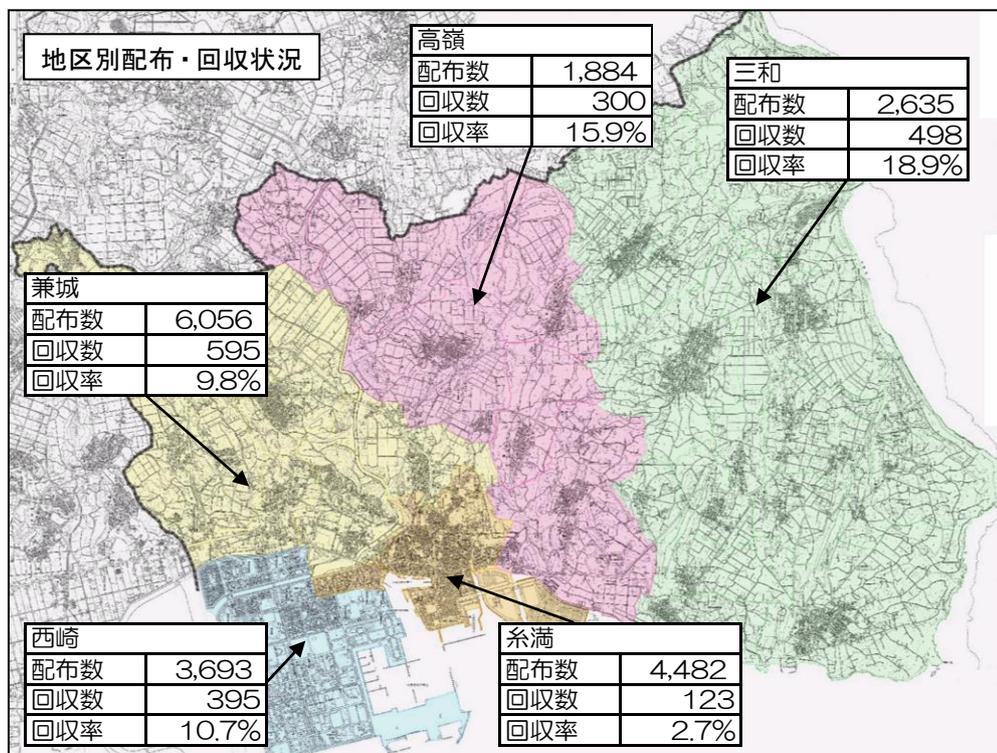
##### ③調査方法と回収状況

各地域の自治連絡員に依頼し、調査票の配布、回収を行った。回収結果は以下のとおりであり、公共交通不便地域が広く分布している三和地区・高嶺地区からの回収率が高いという結果となった。

配布日：平成 18 年 10 月 5 日の自治連絡員会

回収日：平成 18 年 10 月 20 日の自治連絡員会

配布数 18,750 件 回収数 1,911 件 回収率 10.2%



#### (3) アンケート調査票

アンケート調査票は次頁のとおりである。

表

## 糸満市の公共交通に関するアンケート調査

平素から市民の皆さまには、市政の運営にご理解とご協力をいただきありがとうございます。

糸満市では、公共交通利用不便地域の解消や、日常生活における公共施設利用等の利便性向上を目指して、新たな公共交通体系の整備に向けた調査・検討を行っています。

調査・検討にあたっては、公共交通の利用者となる市民の皆さまの実態を把握し、今後の公共交通の望ましいあり方を導き出していきたいと考えており、市内の全世帯を対象にアンケート調査を実施することとなりました。

お忙しいところ大変恐縮ではありますが、上記趣旨をご理解の上、本アンケート調査にご協力くださいますようお願いいたします。



平成 18 年 10 月  
糸満市企画開発部政策推進課

### アンケート票記入及び回収について

- ◆アンケート票は本文書の裏面にありますので、設問をよくお読みの上、ご回答下さい。
- ◆アンケート票の記入は、**平成 18 年 10 月 18 日（水）**までをお願いいたします。
- ◆回収は、お住まいの地域の**自治連絡員**が行います。上記期日までにご記入いただきますようお願いいたします。

### アンケート票の取り扱いについて

回答していただいたアンケート票は、全ての方の回答を一括で統計的に処理し、個人の内容が明らかになることはありませんので、率直なご意見をお書き下さい。

### 問い合わせ先

本調査についてご質問がありましたら、下記までご連絡下さい。

糸満市企画開発部政策推進課 担当：仲吉、伊敷  
電話：098-840-8182 FAX：098-840-8157

裏

調査票への記入は、なるべく**学生や高齢者など、普段バス等の公共交通を必要とされている方**をお願いします。(該当する方がいない場合は、世帯主の方がご記入ください)

①あなたの年齢は次のどれにあてはまりますか。あてはまるものを1つ選び○をつけて下さい。

1. 18歳未満 2. 18歳～29歳 3. 30歳代 4. 40歳代 5. 50歳代 6. 60歳代以上

②あなたの職業は次のどれにあてはまりますか。あてはまるものを1つ選び○をつけて下さい。

1. 会社員・公務員 2. 自営業 3. 大学・専門学校生 4. 高校生 5. 中学生 6. 小学生  
7. 主婦 8. パート 9. 無職 10. その他( )

③あなたのご家族全体で自家用車、オートバイをそれぞれ何台保有していますか。また、ご家族の中で、バス等の公共交通がないと困る人は何人いますか。具体的な数字をお書き下さい。

ご家族の人数 人 自家用車 台 オートバイ 台  
バス等の公共交通がないと困る人 人

④普段外出する時間帯と帰宅する時間帯は次のどれにあてはまりますか。外出は○、帰宅は△をつけてください。

1. 午前7時以前 2. 午前7時～9時 3. 午前9時～12時 4. 午後12時～3時  
5. 午後3時～5時 6. 午後5時～7時 7. 午後7時～9時 8. 午後9時以降

⑤普段、主にどのような手段で移動していますか。あてはまるものを1つ選び○をつけてください。

1. バス等の公共交通で移動している 2. 家族の送迎で移動している  
3. 施設などの送迎バスで移動している 4. 友人や近所の人に送迎してもらっている  
5. 自由に移動できる手段がなく、移動の制約を受けている  
6. その他( )

⑥「バス等の公共交通で移動している」とされた方は、普段バスをどの程度利用していますか。あてはまるものを1つ選び○をつけて下さい。

1. ほぼ毎日 2. 週2～3回 3. 週1回 4. 月1回 5. その他( )

⑦「バス等の公共交通を利用していない方」は、その理由としてあてはまるもの全てに○をつけてください。

1. 自家用車等を利用した方が便利だから 2. 目的地に到着するまで時間がかかるから  
3. 自家用車等よりも料金が高つくから 4. 自宅や目的地から停留所が遠いから  
5. その他( )

⑧移動に便利なバス等の公共交通があれば利用しますか。あてはまるものを1つ選び○をつけてください。

1. 利用する 2. 時々利用する 3. 利用しない 4. その他( )

⑨公共交通でどのような場所に行けるようになれば良いと思いますか。あてはまるもの全てに○をつけてください。

1. 市役所 2. 図書館 3. 公民館等の交流施設 4. 銀行、郵便局 5. 公園  
6. 病院 7. 福祉施設 8. 大学、専門学校 9. 高校 10. 中学校  
11. 小学校 12. スーパーなどの商業施設 13. その他( )

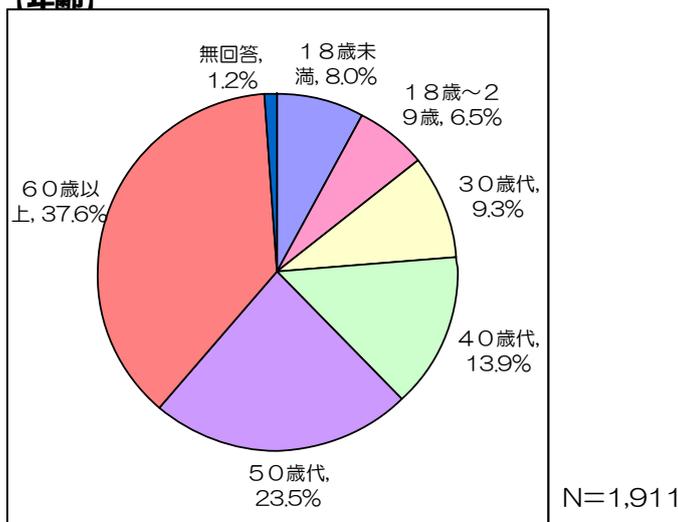
⑩公共交通の利便性向上等に対するご意見があればご自由にお書きください。

### 3-2 意向調査の結果

#### (1) 回答者の年齢

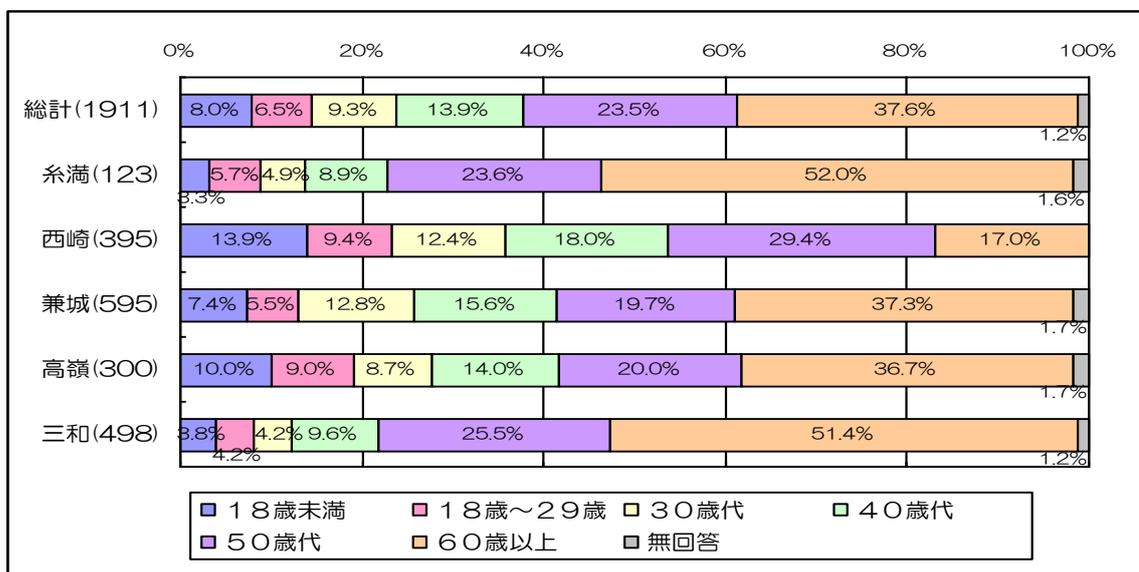
○回答者の年齢は、「60歳以上」が37.6%と最も多く、次いで「50歳代」が23.5%、「40歳代」が13.9%となっており、50歳代以上の回答者が全体の約60%を占めている。

【年齢】



【年齢と居住地の関係】

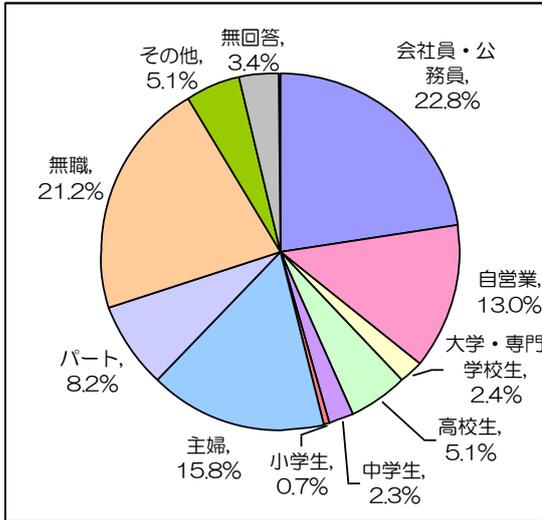
○地区別に見ると、糸満地区、三和地区で「60歳以上」の高年齢層からの回答が多くなっている。  
 ○西崎地区では「18歳未満」からの回答が全体と比較して多く、「60歳以上」からの回答が少なくなっている。



## (2) 回答者の職業

○回答者の職業は、「会社員・公務員」が22.8%と最も多く、次いで「無職」が21.2%、「主婦」が15.8%、「自営業」が13.0%となっている。

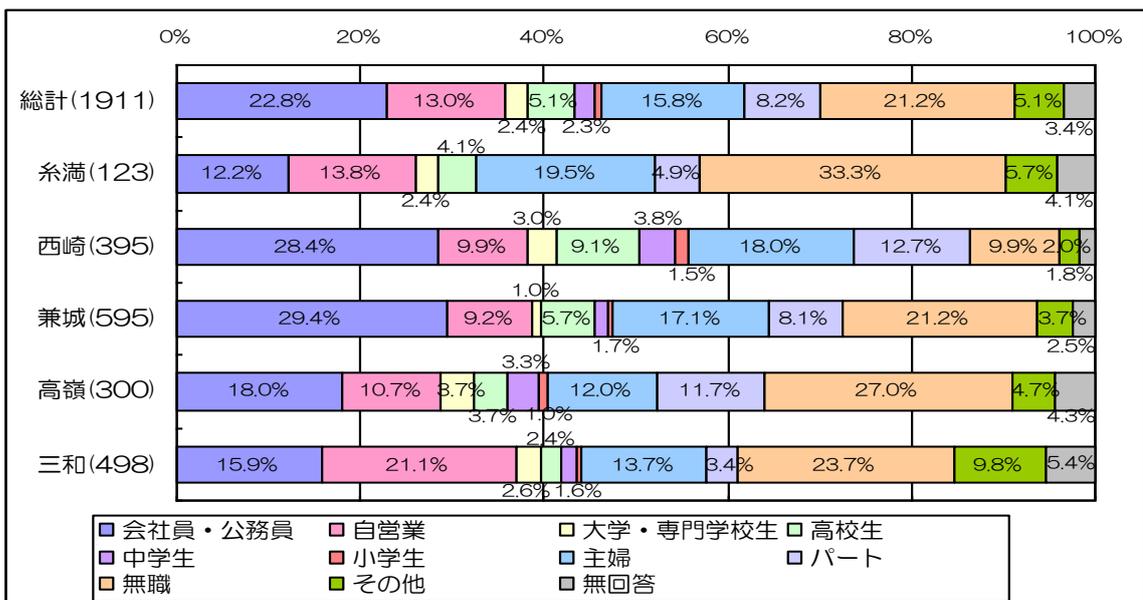
### 【職業】



N=1,911

### 【職業と居住地の関係】

○地区別に見ると、糸満地区、高嶺地区では「無職」、西崎地区、兼城地区では「会社員・公務員」、三和地区では「自営業」の回答が多くなっている。  
○また、西崎地区は全体と比較して「高校生」の回答が多くなっている。



### (3) 家族人数、自家用車・オートバイ保有数、公共交通がないと困る人の数

- 家族人数は、「高嶺地区」が 4.0 人/世帯で最も多く、次いで「西崎地区」で 3.9 人/世帯となっている。
- 自家用車保有数は、「西崎地区」、「三和地区」が 2.0 台/世帯で最も多く、次いで「兼城地区」が 1.9 台/世帯、「糸満地区」が 1.8 台/世帯、「三和地区」が 1.6 台/世帯となっている。市全体では 1.9 台/世帯となっており、1 世帯あたり約 2 台の自家用車を保有している。
- オートバイ保有数は、市平均 0.3 台/世帯となっている。
- 公共交通がないと困る人は、「兼城地区」が 323 人で最も多く、次いで「三和地区」が 297 人となっている。家族人数に対する割合で見ると、「糸満地区」で 21.4%、「高嶺地区」で 17.7%、「三和地区」で 17.4%が困ると回答している。

#### 【家族人数】

	市全体	地区別				
		糸満	西崎	兼城	高嶺	三和
平均 (人/世帯)	3.7	3.4	3.9	3.6	4.0	3.6

#### 【自家用車保有数】

	市全体	地区別				
		糸満	西崎	兼城	高嶺	三和
平均 (台/世帯)	1.9	1.8	2.0	1.9	1.6	2.0

#### 【オートバイ保有数】

	市全体	地区別				
		糸満	西崎	兼城	高嶺	三和
平均 (台/世帯)	0.3	0.2	0.2	0.3	0.2	0.3

#### 【公共交通がないと困る人の数】

	市全体	地区別				
		糸満	西崎	兼城	高嶺	三和
家族人数	6,872人	510人	1,528人	2,065人	1,065人	1,704人
公共交通がないと困る人	1,100人	109人	182人	323人	189人	297人
割合 (公共交通がないと困る人/家族人数)	16.0%	21.4%	11.9%	15.6%	17.7%	17.4%

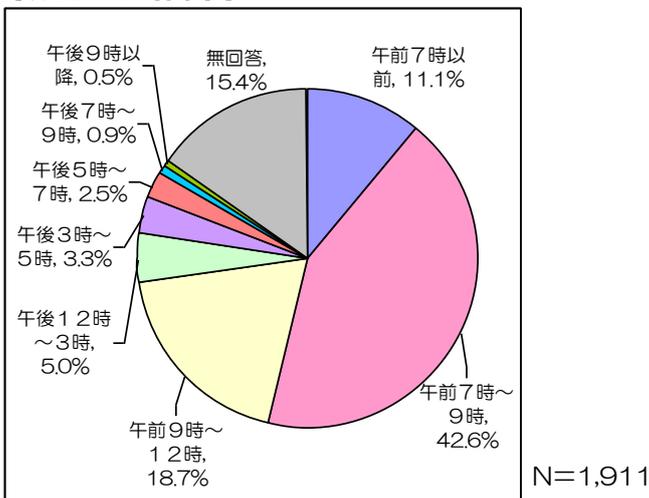
#### 特に多い自治会

新垣 (88)、国吉 (81)、西崎 1 丁目 (74)、阿波根 (67)、照屋 (58)  
大川区 (48)、西崎ニュータウン (40)

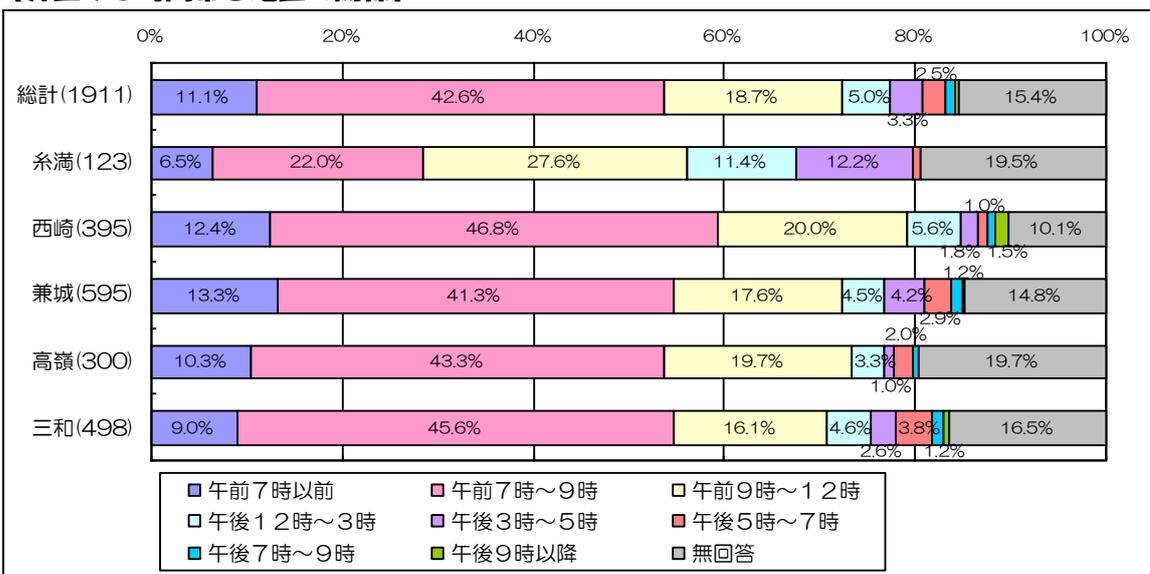
### (4-1) 普段外出する時間帯

- 外出時間帯は、「午前7時～9時」が最も多く42.6%となっている。「午前7時以前」との回答も11.1%見られる。
- 地区別に見ると、糸満地区で「午前7時～9時」、「午前7時以前」との回答が他と比較し少なく、「午前9時～12時」との回答が多くなっている。
- 年齢別に見ると、18歳未満で「午前7時～9時」、60歳以上で「午前9時～12時」といった回答が多くなっている。
- 職業別に見ると、会社員・公務員及び学生は「午前7時～9時」、主婦、無職は「午前9時～12時」といった回答が多くなっている。

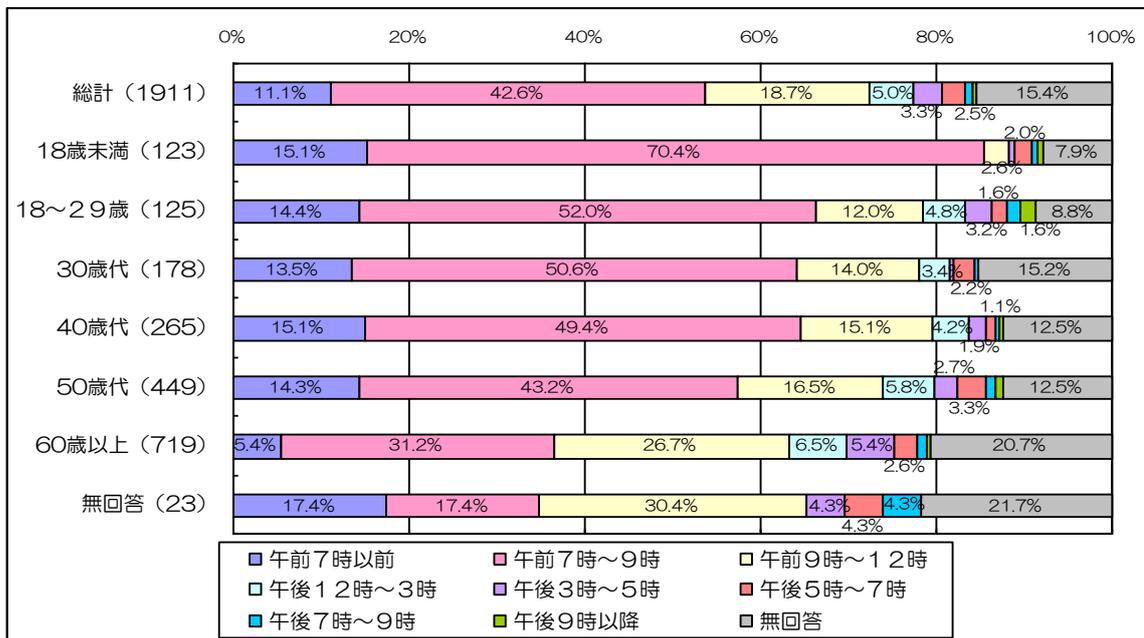
【外出する時間帯】



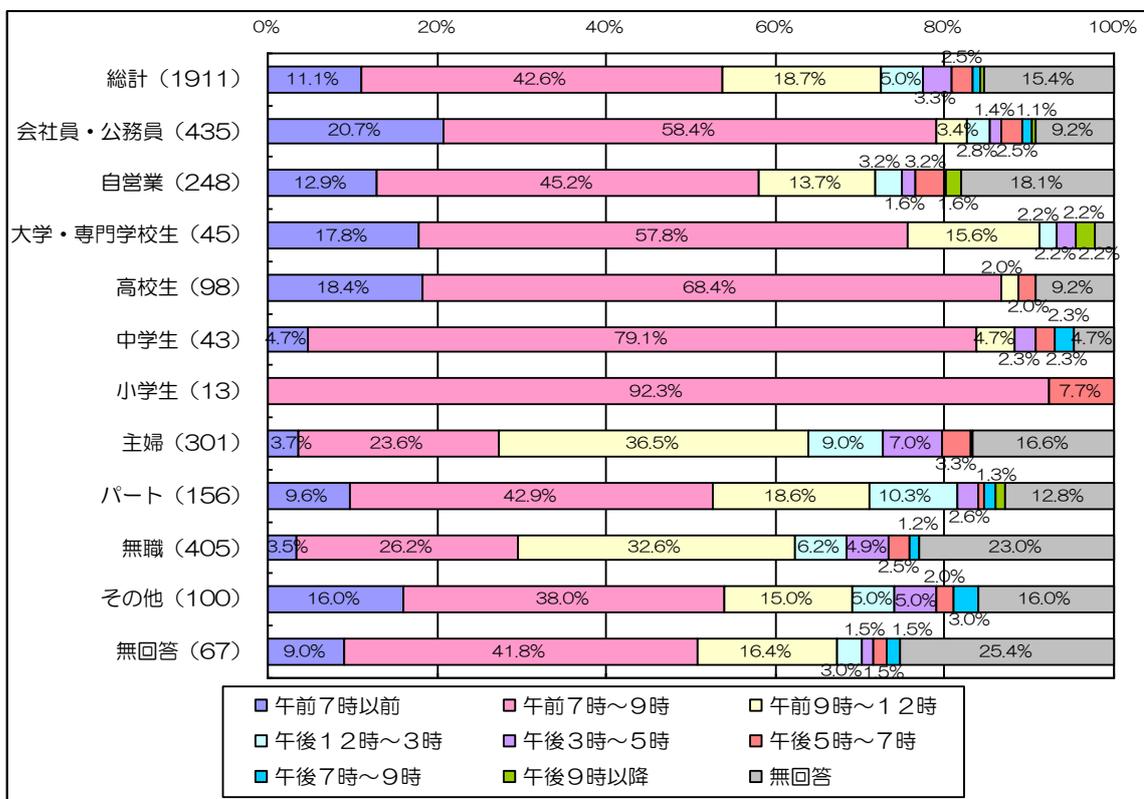
【外出する時間帯と地区の関係】



### 【外出する時間帯と年齢の関係】



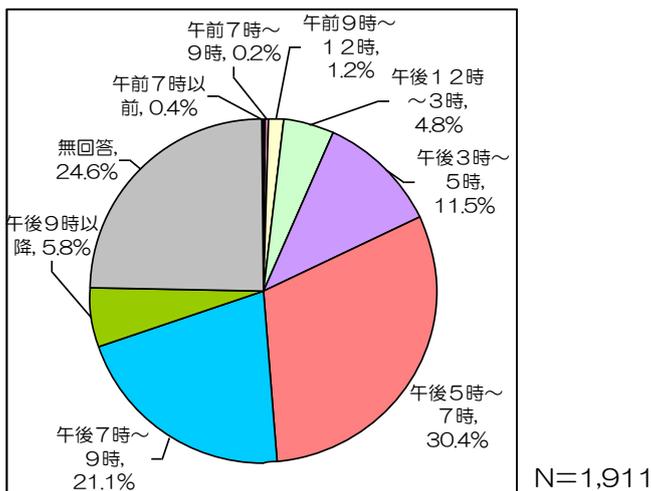
### 【外出する時間帯と職業の関係】



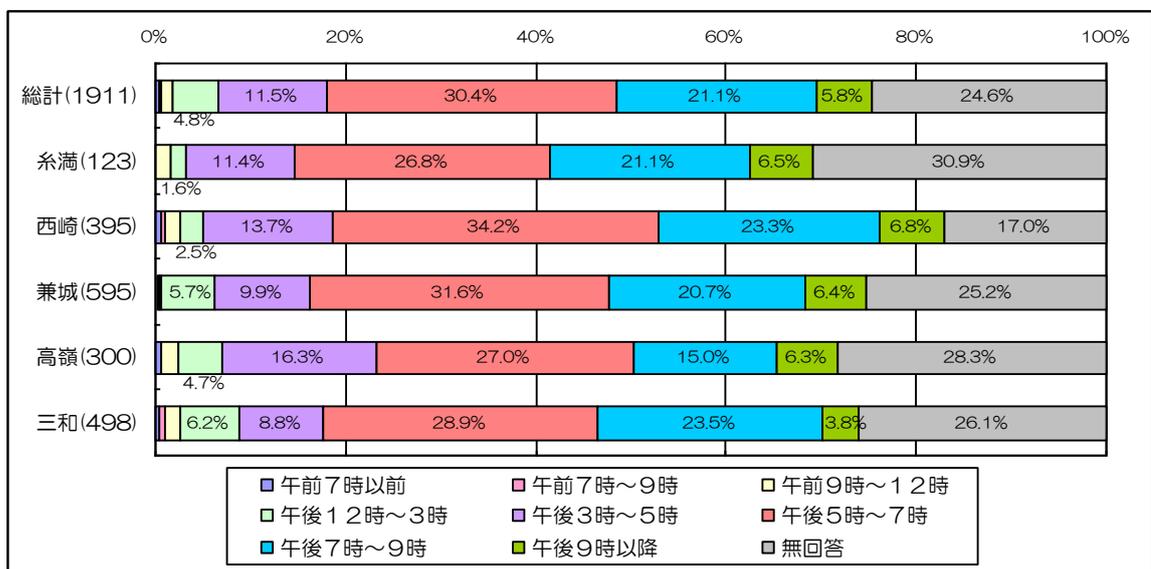
## (4-2) 普段帰宅する時間帯

- 帰宅時間帯は、「午後5時～7時」が最も多く30.4%、次いで「午後7時～9時」が21.1%となっている。「午後9時以降」という回答は5.8%のみである。
- 地区別に見ると、高嶺地区で「午後3時～5時」との回答が他と比較し多くなっている。
- 年齢別に見ると、18歳未満では、「午後5時～7時」、18～29歳では「午後9時以降」、60歳以上では「午後3時～5時」といった回答が他と比較し多くなっている。
- 職業別に見ると、大学・専門学校生で「午後7時～9時」、「午後9時以降」、高校生で「午後5時～7時」、「午後7時～9時」、中学生で「午後5時～7時」、主婦・無職で「午後3時～5時」といった回答が他と比較し多くなっている。

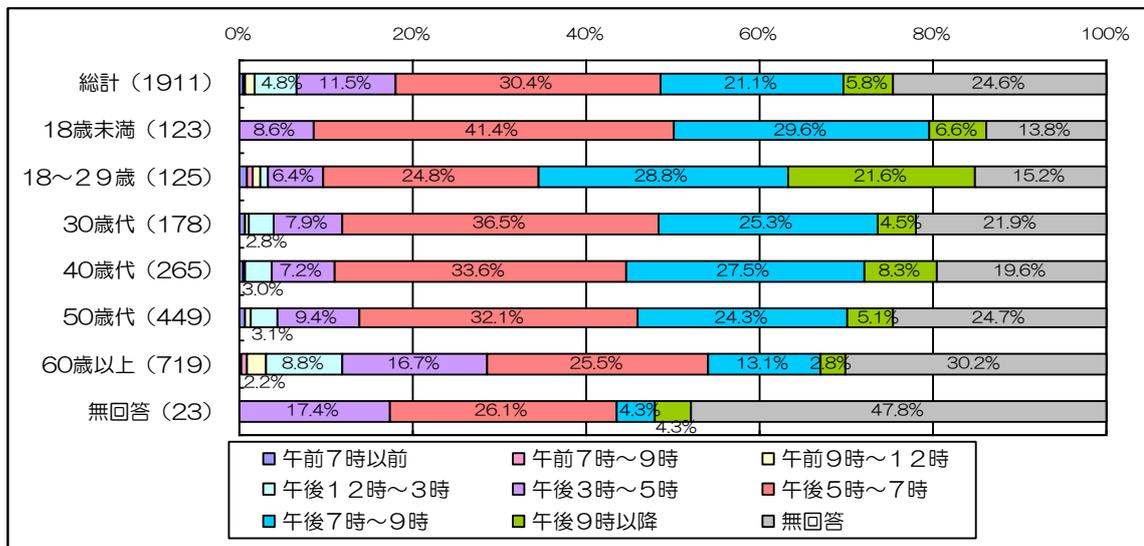
【帰宅する時間帯】



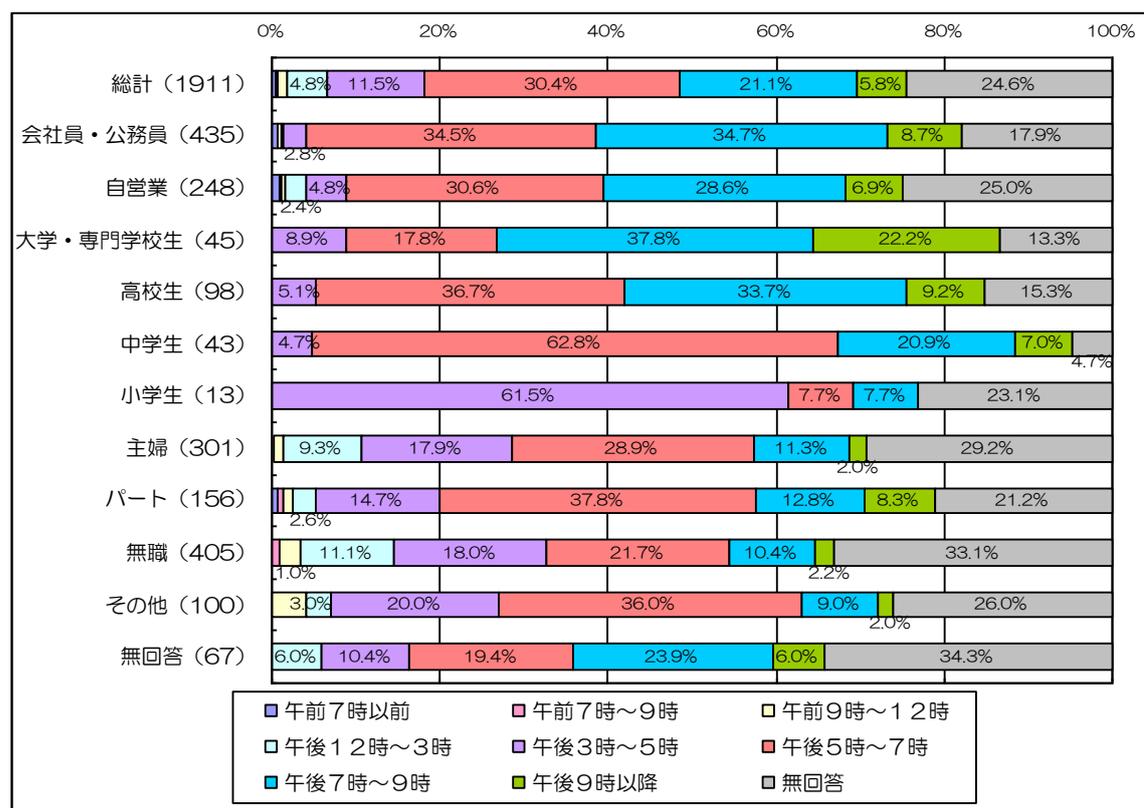
【帰宅する時間帯と地区の関係】



### 【帰宅する時間帯と年齢の関係】



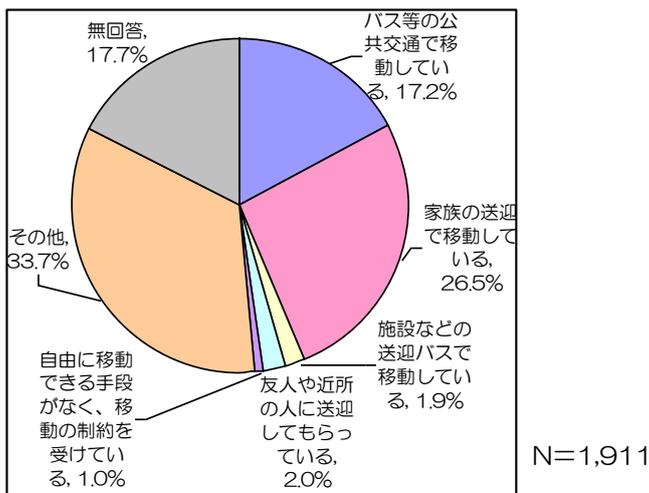
### 【帰宅する時間帯と職業の関係】



## (5) 普段の移動手段

- 普段の移動手段は、「その他（自家用車）」が最も多く 33.7%、次いで「家族の送迎で移動している」が 26.5%、「バス等の公共交通で移動している」が 17.2%となっている。「自由に移動できる手段がなく、移動の制約を受けている」といった回答は少ない。
- 地区別に見ると、糸満地区で「バス等の公共交通で移動している」、三和地区で「家族の送迎で移動している」といった回答が他と比較し多くなっている。
- 年齢別に見ると、18 歳未満、60 歳以上で「バス等の公共交通で移動している」、「家族の送迎で移動している」といった回答が他と比較し多くなっている。それ以外の年代は、「その他（自家用車）」が最も多い。
- 公共交通がないと困る人については、「バス等の公共交通で移動している」が 34.6%、「家族の送迎で移動している」が 31.8%と多くなっている。

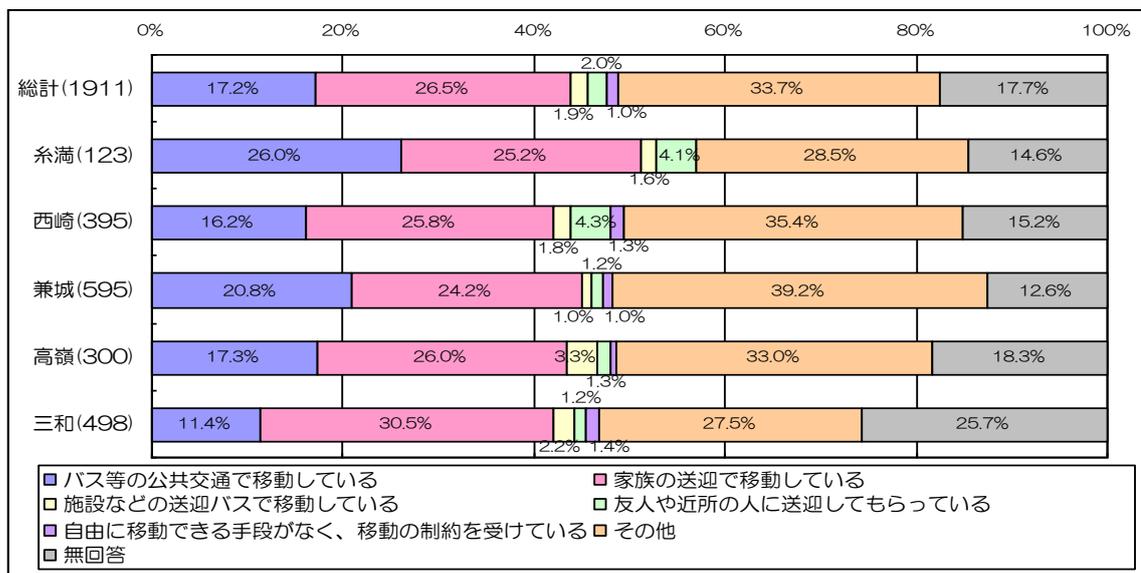
### 【普段の移動手段】



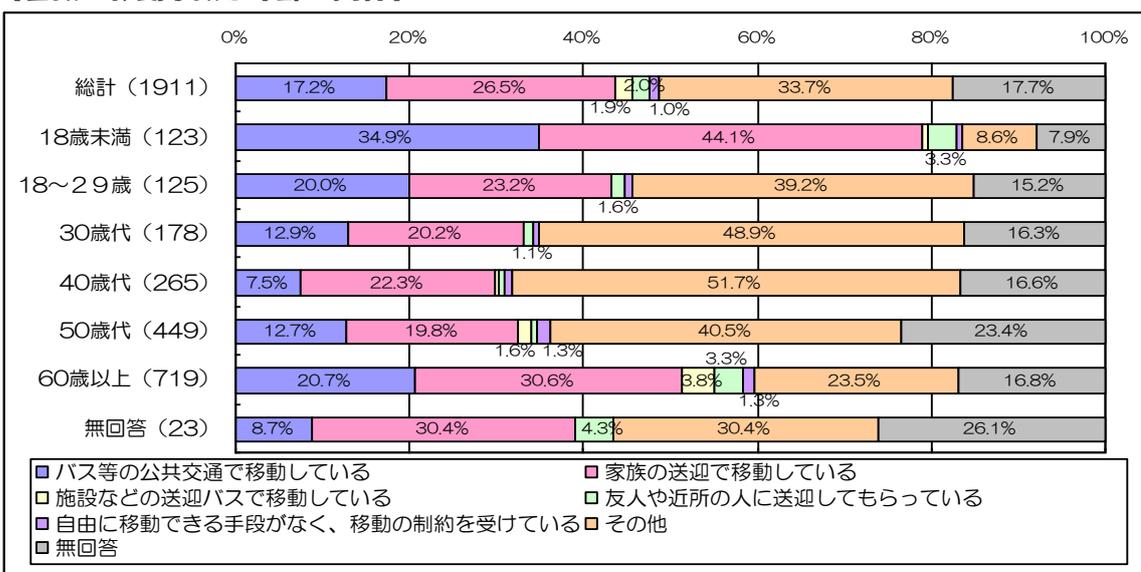
### (その他の内訳)

自家用車 (465)、バイク (38)、自転車 (16)、徒歩 (15)、タクシー (11)、バス利用の日と家族の送迎の日がある(6)、送迎と公共交通を組み合わせている(1)、自家用車とモノレール (1)

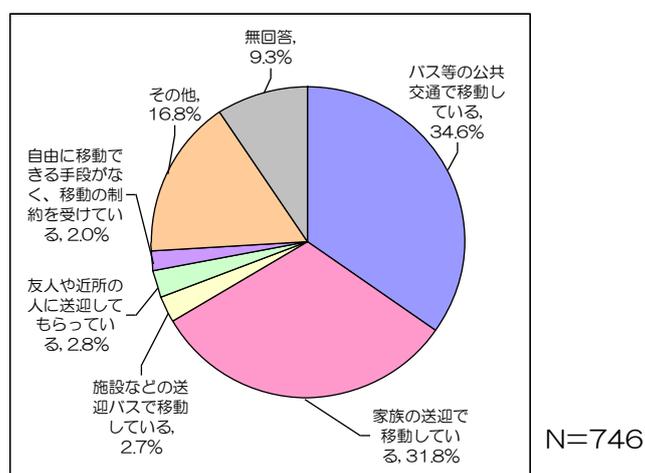
### 【普段の移動手段と地区の関係】



### 【普段の移動手段と年齢の関係】



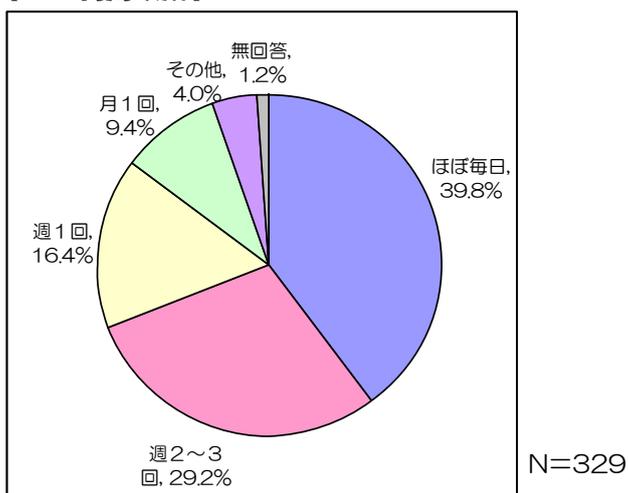
### 【普段の移動手段と公共交通がないと困る人の関係】



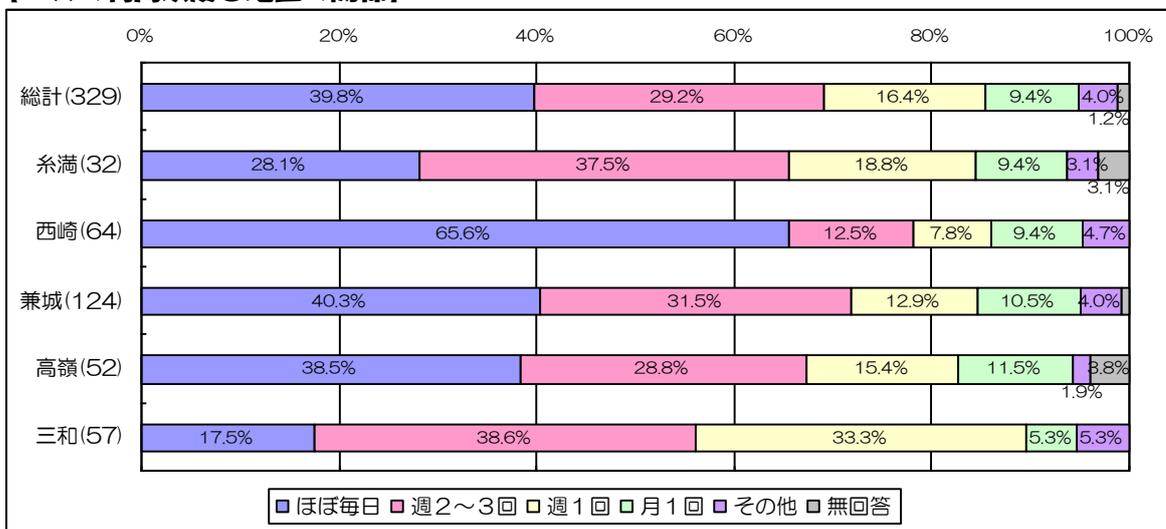
## (6) バスの利用頻度（「バス等の公共交通で移動している」とした人のみの回答）

- バス利用者の利用頻度は、「ほぼ毎日」が最も多く 39.8%、次いで「週 2～3 回」が 29.2%となっている。
- 地区別に見ると、西崎地区で「ほぼ毎日」が他と比較して多い一方、三和地区では「ほぼ毎日」が少なく「週 1 回」との回答が多くなっている。
- 年齢別に見ると、「ほぼ毎日」の回答は、年齢があがるにつれて少なくなり、「週 2～3 回」、「週 1 回」との回答が多くなっている。
- 職業別に見ると、会社員・公務員、大学・専門学校生、高校生、パート等で「ほぼ毎日」との回答が多く、主婦、無職では「週 2～3 回」、「週 1 回」との回答が多くなっている。

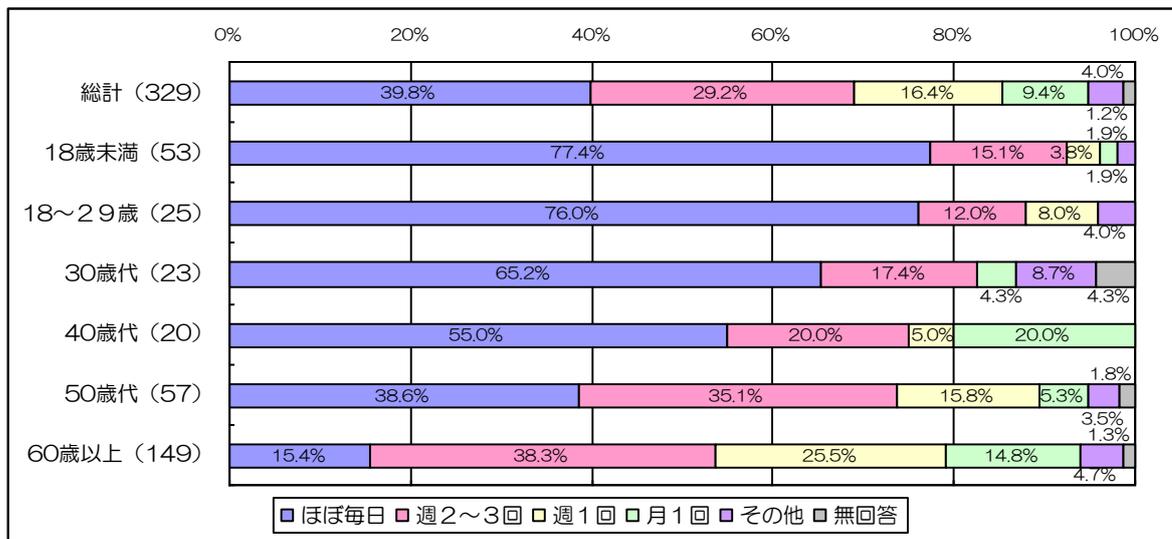
### 【バス利用頻度】



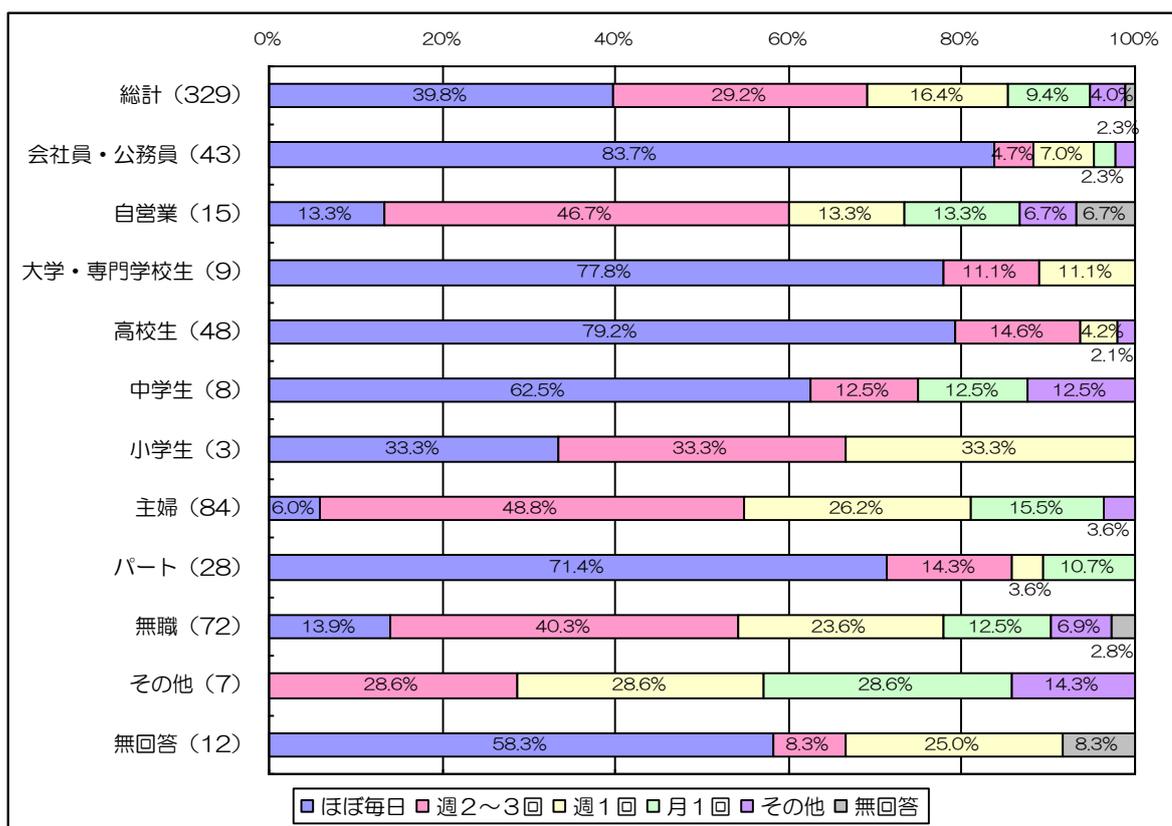
### 【バスの利用頻度と地区の関係】



### 【バスの利用頻度と年齢の関係】



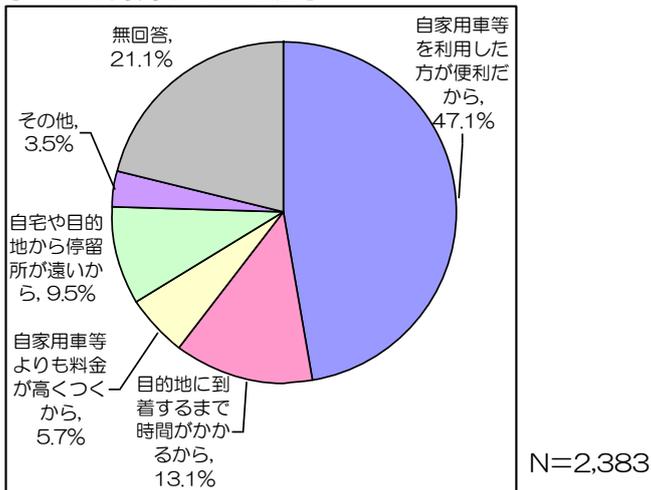
### 【バスの利用頻度と職業の関係】



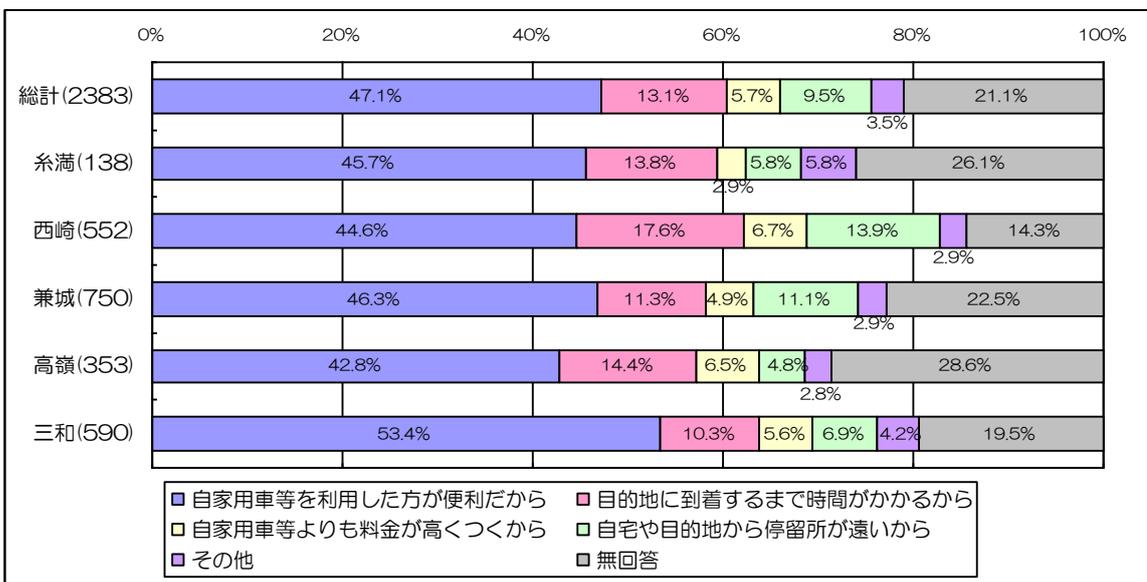
## (7) バスを利用しない理由（「バス等の公共交通で移動していない」人のみの回答）

- バスを利用しない理由は、「自家用車等を利用した方が便利だから」が最も多く47.1%、次いで「目的地に到着するまで時間がかかるから」が13.1%となっている。
- 地区別に見ると、西崎地区で、「目的地に到着するまで時間がかかるから」、「自宅や目的地から停留所が遠いから」、三和地区で「自家用車等を利用した方が便利だから」といった回答が他と比較して多くなっている。
- 年齢別に見ると、40歳代、50歳代で「自家用車等を利用した方が便利だから」が他と比較して多くなっている。
- 職業別に見ると、大学・専門学校生で「目的地に到着するまで時間がかかるから」といった回答が他と比較して多くなっている。

### 【バスを利用しない理由】



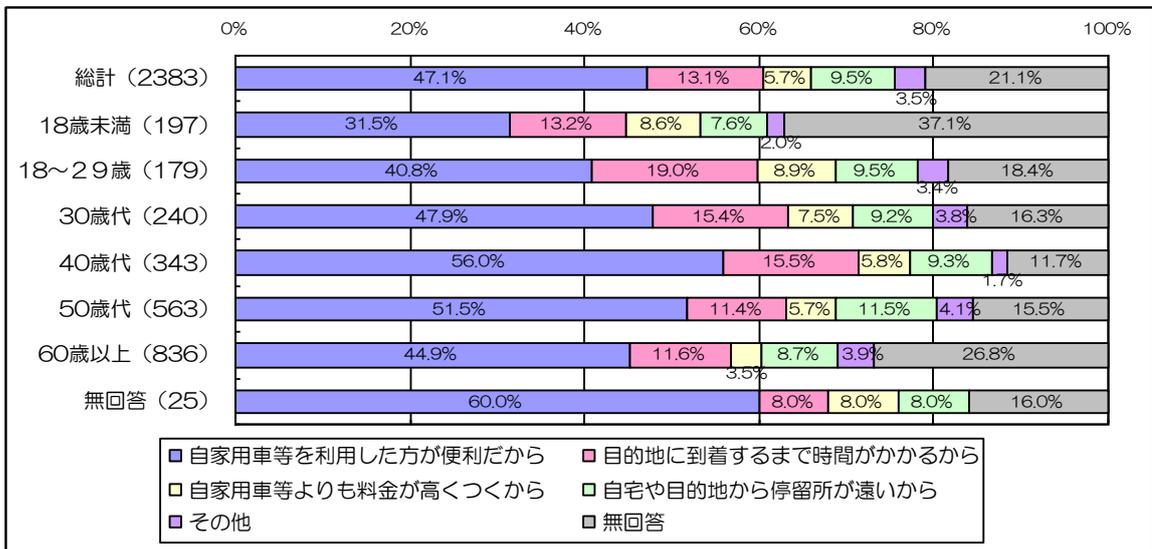
### 【バスを利用しない理由と地区の関係】



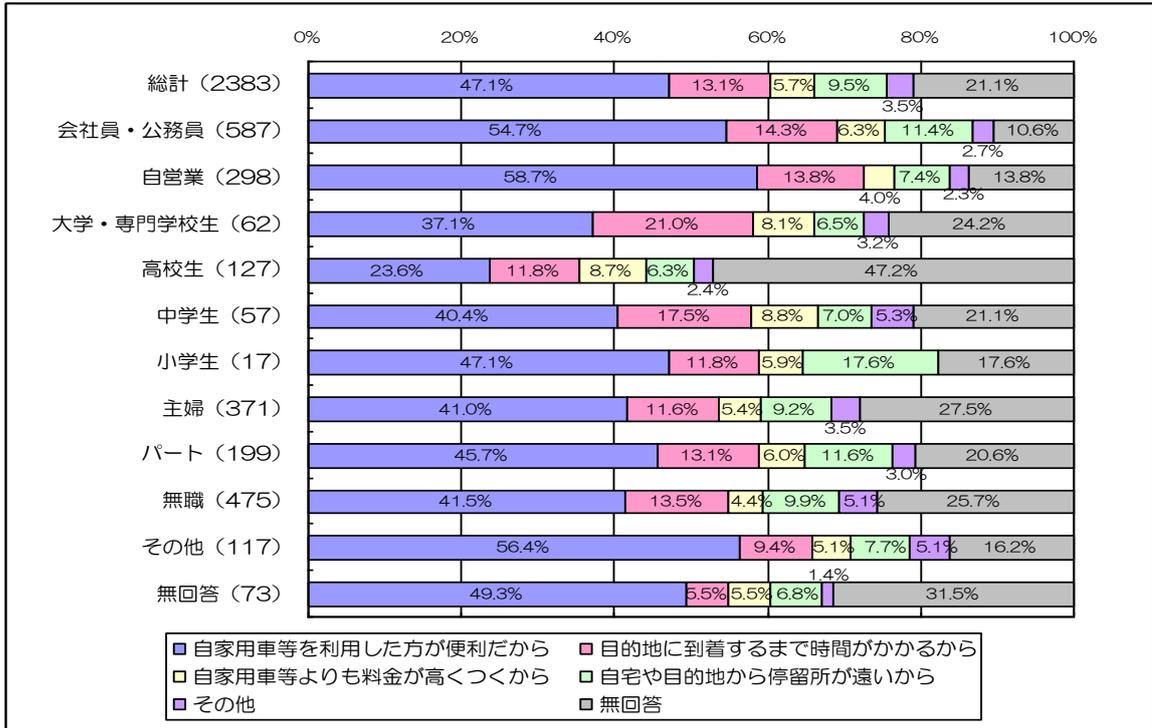
**(その他の内訳)**

- ・モノレールが糸満まできたら利用したい
- ・身体に障害があるため
- ・運行回数が少なく、時間もはっきりしないため
- ・バス停まで遠い
- ・会社に行くのに乗り換えを2回するので時間がかかる
- ・家族の送迎があるから
- ・料金が安い
- ・目的地が近いから
- ・自転車を利用しているから
- ・乗り継ぎが多い
- ・道が狭いためバス等は走らない
- ・車があるから
- ・幼児がいると、時間・マナーに気を使う
- ・老後の為、足を使うようにしている。
- ・買い物等で1週間分の食料を持つのは大変。色々な店を寄るので車の方が便利

**【バスを利用しない理由と年齢の関係】**



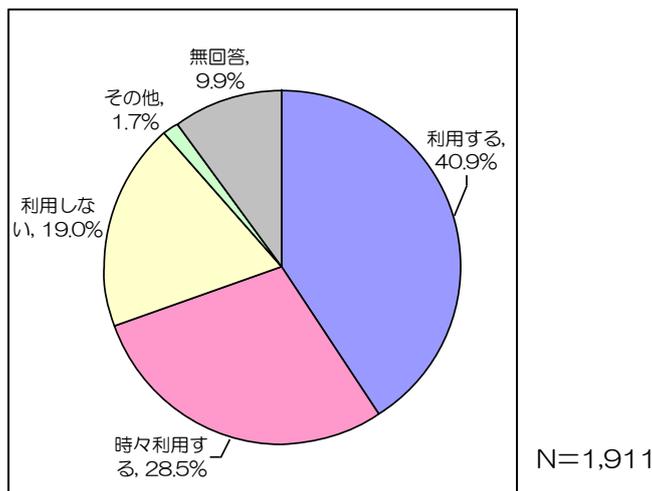
### 【バスを利用しない理由と職業の関係】



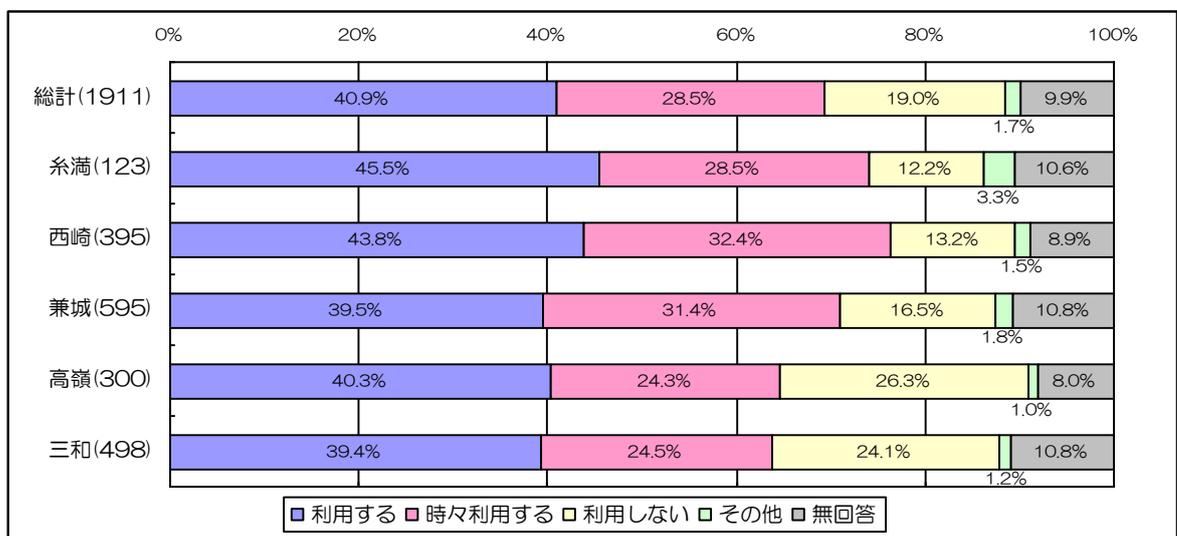
## (8) 移動に便利なバス等の公共交通があった場合の利用意向

- 「利用する」が最も多く 40.9%、次いで「時々利用する」が 28.5%となっている。
- 地区別に見ると、高嶺地区、三和地区は、「利用しない」が全体と比較してやや多くなっている。
- 職業別に見ると、高校生で「利用する」との回答が特に多くなっている。
- 普段の移動手段別に見ると、バス等の公共交通で移動している人や送迎により移動している人、移動の制約を受けている人において「利用する」、「時々利用する」といった回答が多くなっている。その他（自家用車）では、利用意向が他と比較して少ない。
- 公共交通がないと困る人については、「利用する」、「時々利用する」を合わせて約 85%に達している。

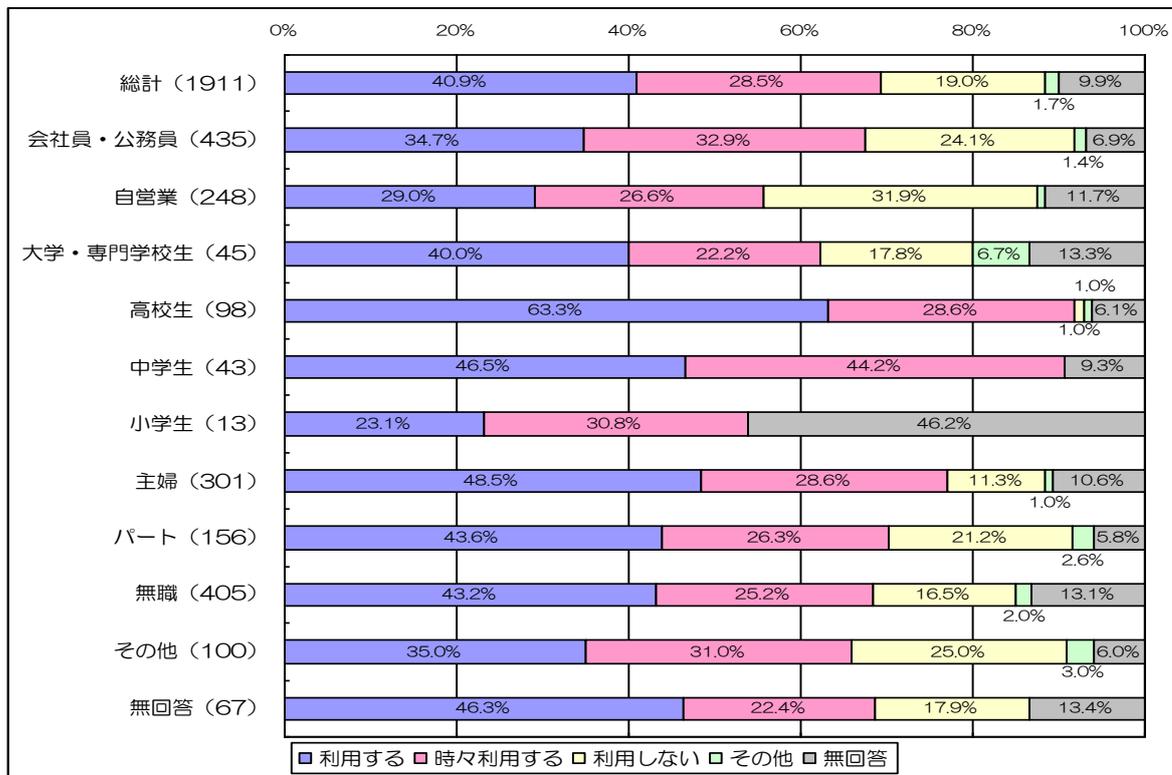
### 【移動に便利なバス等の公共交通があった場合の利用意向】



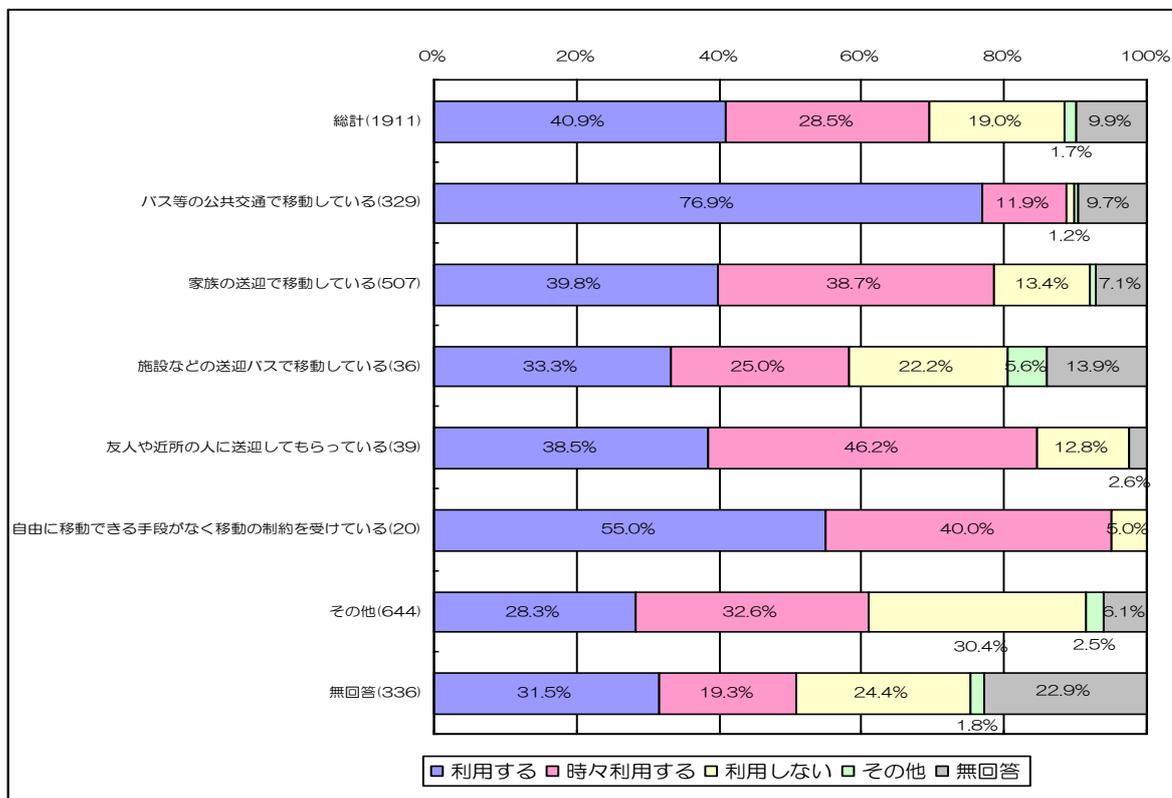
### 【移動に便利なバス等の公共交通があった場合の利用意向と地区の関係】



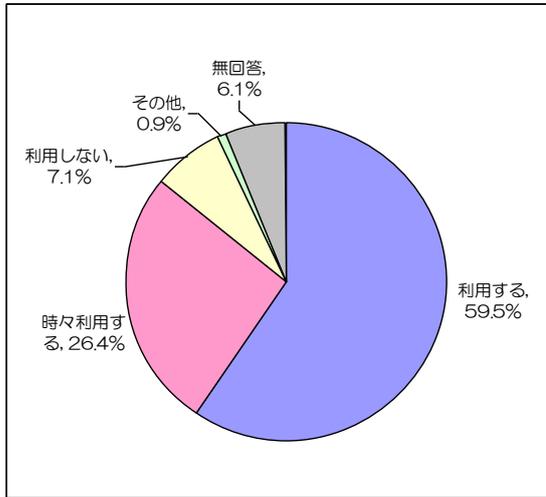
### 【移動に便利なバス等の公共交通があった場合の利用意向と職業の関係】



### 【移動に便利なバス等の公共交通があった場合の利用意向と普段の移動手段の関係】



**【移動に便利なバス等の公共交通があった場合の利用意向と公共交通がないと困る人の関係】**

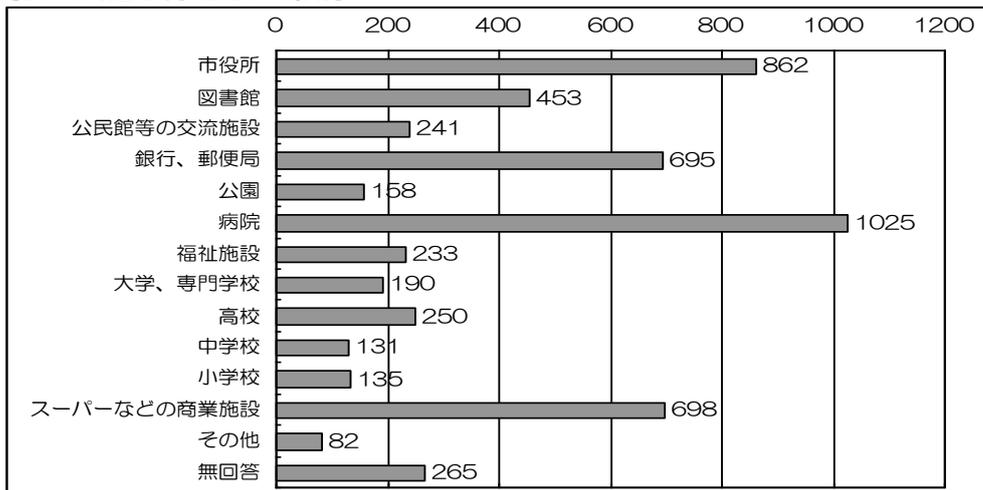


N=746

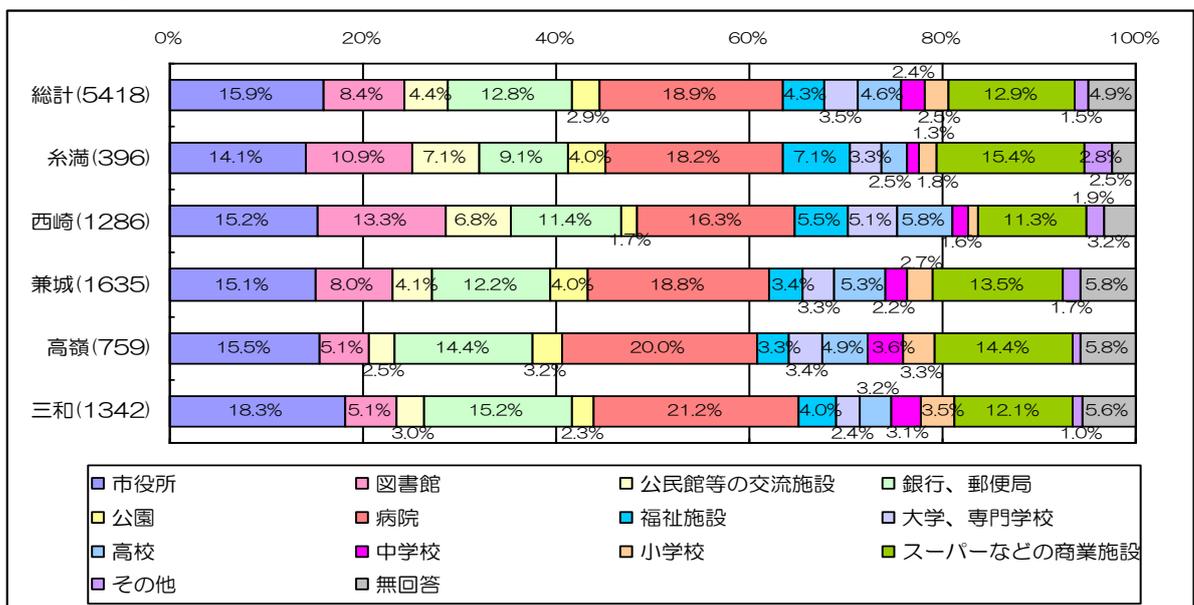
## (9) 公共交通で行きたい場所

- 公共交通で行きたい場所は、「病院」が最も多く、次いで「市役所」、「スーパーなどの商業施設」、「銀行、郵便局」となっている。
- 地区別に見ると、西崎地区で「図書館」との回答が他と比較して多くなっている。
- 職業別に見ると、学生では「図書館」、無職の人で「病院」との回答が他と比較して多くなっている。
- 普段の移動手段別に見ると、施設の送迎バスで移動している人では「病院」、「福祉施設」、友人・近所の送迎により移動している人では「病院」、移動の制約を受けている人では「スーパー等の商業施設」といった回答が他と比較して多くなっている。
- 公共交通がないと困る人においては、「病院」、「市役所」、「スーパーなどの商業施設」といった回答が多くなっている。

### 【公共交通で行きたい場所】



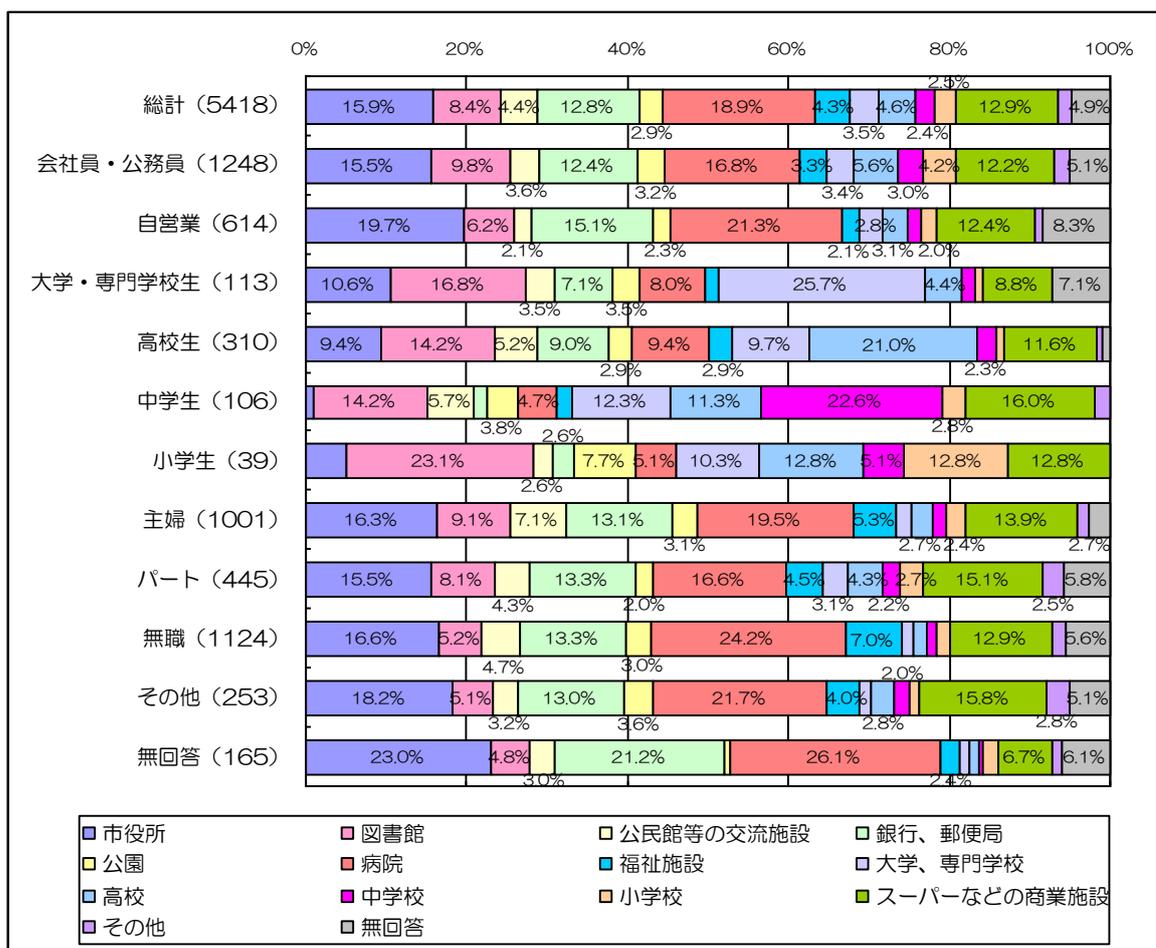
### 【公共交通で行きたい場所と地区の関係】



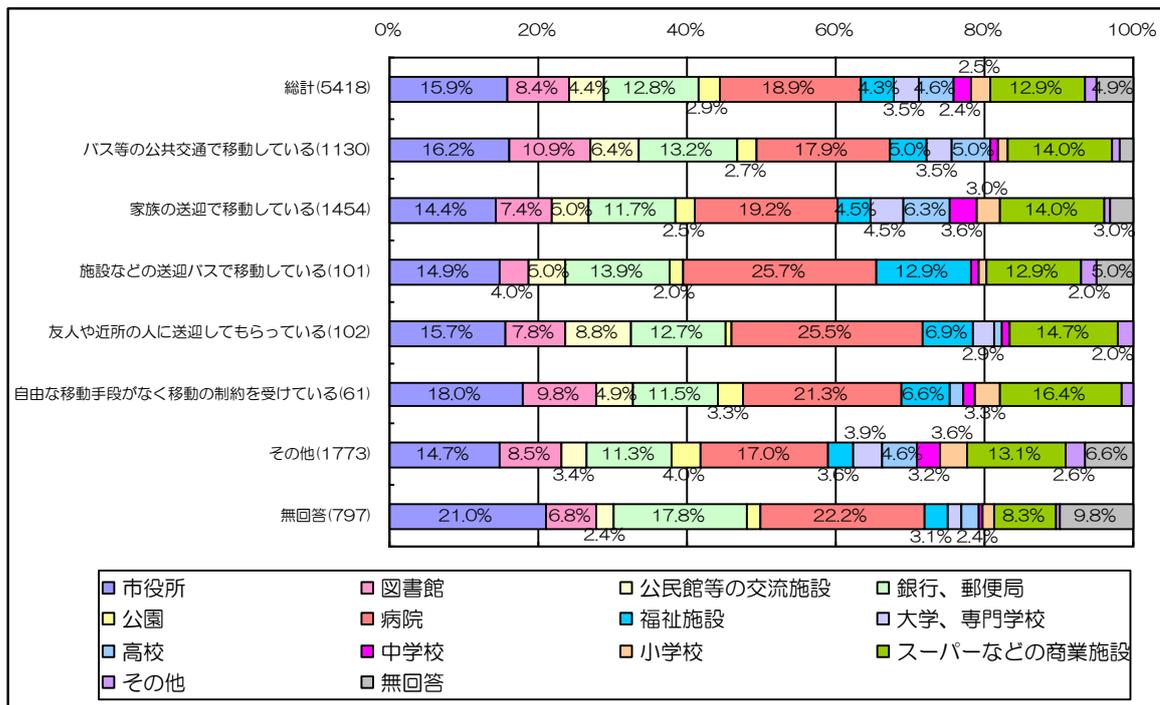
**(その他の内訳)**

居酒屋、レジャープール、西崎運動公園、体育館、糸満観光農園、美々ビーチいとまん、保育所、老人施設、畑、地域行事・祭りなど駐車場がない場合、モノレール駅、職場、農協、学習塾、パークタウン阿波根、市内一周、空港、葬儀場、西崎方面、お寺の近く、門中墓の近く、デパート、友人・知人宅

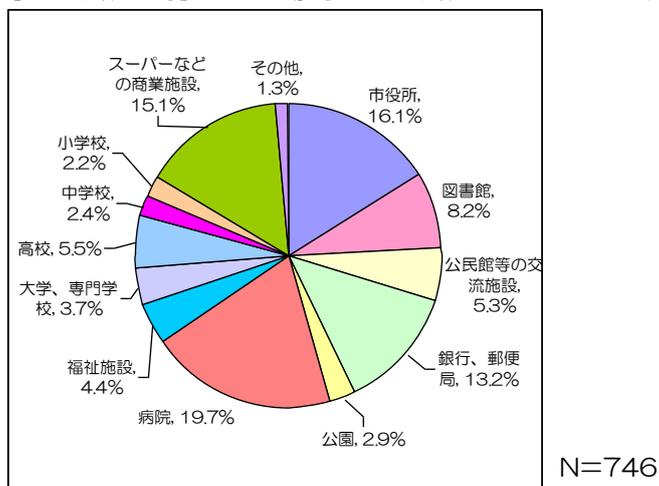
**【公共交通で行きたい場所と職業の関係】**



### 【公共交通で行きたい場所と普段の移動手段の関係】



### 【公共交通で行きたい場所と公共交通がないと困る人の関係】



## (10) 自由意見 ( ) 内の数字は意見の数

### ●新たな公共交通形態に関する意見

- ・ 市内だけを通るバス（市内循環線）があれば便利だと思う。市内線に乗るとどこに行っても定額で（出来たら安く）行けるバスがあってほしい。【23】
- ・ 小型バスを数台で運行してはどうか。【13】
- ・ モノレールを延長してほしい。【11】
- ・ 時間帯によってバスの大きさを変えればよいと思う。【4】
- ・ 各字の年寄りの方々に時間を決めて小型バスをよこしてほしい。
- ・ バス以外の路面電車等があればよいと思う。【2】
- ・ 学校をまわれる地域内だけの小型バスがあれば便利だと思う。【1】
- ・ 環境に優しい機関の導入。【1】
- ・ 路線バスと小型バスの連携。【1】
- ・ コミュニティバスの運用。【1】
- ・ 電車やモノレールのように、時間に正確で渋滞に影響されない公共交通があるといい。【1】
- ・ 曜日替わりのマイクロバスがほしい。（例：病院（月）・市役所（火）・福祉施設（水）…）【1】

### ●バスの運行形態に関する意見

#### ①バスの定時性に関する意見

- ・ 定時性を確保してほしい。（時間がはっきりしない、待ち時間が長い）【22】
- ・ 安く早くつけるように運行してほしい。【2】
- ・ 定時性確保には交通渋滞解消もしくは専用レーン化が必要と思う。【2】

#### ②バスの運行時間、回数に関する意見

- ・ 運行回数が増えてほしい。【13】
- ・ バスの本数が少なく、部活や勉強が制約される。【3】
- ・ 学生の帰宅時間に合わせてバスが利用できると便利だと思う。【1】
- ・ 南部病院や摩文仁方面に行くバスの回数が少ない。もっと増やしてほしい。【1】

#### ③バス車輻に関する意見

- ・ 障害者が利用しやすい、低床バスを導入するか、ステップを設置するよう要望する。【6】
- ・ 両替機が真ん中ほどにあれば下りるときにスムーズになるのではないかと。【1】

#### ④その他

- ・ バス停まで遠い・近辺にバス停がない（ルート外）。【10】
- ・ バスの安全運転が実施されていない為に危険が多い。マナーが悪い。【5】
- ・ 乗り継ぎがスムーズにできるようにしてほしい。【2】
- ・ 携帯などでバス停到着時間か、後どの位とか分かれば乗りたい。【2】
- ・ タクシーのように路線上であれば停留所でなくても停まってくれるのがいい。【2】

- ・ 部落内は徐行してほしい。【1】
- ・ 市内にあるバスターミナルを平和祈念公園近くに移動して欲しい。もっと利用者が増えると思う。【1】
- ・ バスに1本乗り遅れて1時間待ったことがある。【1】
- ・ 乗車拒否をなくしてほしい。【1】
- ・ だんだんお客が減ってきて大変だと思うが笑顔を忘れないでがんばってほしい。【1】

#### ●バスの運行ルートに関する意見

- ・ 西崎方面のルートを充実させてほしい。(西崎線少ない、西崎線のバスで、ジャスコ行きのバスがもっとあれば便利)【10】
- ・ スーパー、役所、図書館、病院等行きのバスがあるといい。【8】
- ・ 部落内や自分の家の近くをバスが走っていると便利。【7】
- ・ 阿波根の路線を充実させてほしい。(阿波根～役所間、パークタウン阿波根までの路線)【5】
- ・ モノレール駅までのバスの連結をしてほしい。(赤嶺駅など最寄り駅まで)【2】
- ・ 図書館まで行くのが特に不便。【2】
- ・ 市街地の住民はスーパーがなくなり、自家用車のない年寄り(独り者)や、病人等が買物に困っている。定期的に市街地～スーパー間を連絡バスが走れるよう取り計らってほしい。【1】
- ・ 三和回りのバスの数を増やしてほしい。【1】
- ・ 南部病院や摩文仁方面に行くバスの回数が少ない。もっと増やしてほしい。【1】
- ・ 空港から南部へ直行バスがあれば観光客も市民も大変便利で、数多く外出できる。【1】
- ・ 那覇まで直通のバスがほしい。【1】
- ・ 路線をもっと考えるべき。【1】
- ・ 県道7号線のバスを増やしてほしい。【1】
- ・ 82号線から西崎方面へのバスがあれば毎日でも利用したい。【1】
- ・ 国吉はバスが不便。【1】

#### ●バス停のあり方や情報提供に関する意見

- ・ すべての停留所に時刻表を貼ってほしい。【5】
- ・ 運行時間表の字をお年寄りが見やすいように大きく書いて欲しい。公共施設や、スーパーなどにも表を置いてほしい。【3】
- ・ 各家庭に時刻表・路線表を配布してほしい。【2】
- ・ バス停の屋根をすべてにつけてほしい。【2】
- ・ 路線が複雑で初めての路線における乗り継ぎなど不可能に近い(路線表や時刻表を簡単に確認できるシステムを作ってもらいたい)。【2】
- ・ 乗り継ぎの案内が不親切。【2】

●バス運賃に関する意見

- ・ 運賃が高い【10】
- ・ 格安定期、フリーパス（1日券）のようなものがあるといい。【3】
- ・ 老人無料パス券を作ってほしい。【2】
- ・ 全てのバス会社で使える共通の回数券があるといいと思う。【1】

●公共交通の必要性に関する意見

- ・ 自家用車のない人は公共交通が必要。【5】
- ・ 自家用車があればいい。【4】
- ・ 公共交通の方が良い方向に考案すべき。【1】
- ・ 公共施設(体育館・図書館など)を利用したくても車がないといけないという不自由さを感じている。図書館については特に思う。【1】

●道路・駐車場等に関する意見

- ・ 現在はマイカーで外出しているが、駐車場確保に困ることが多々あり、無料の駐車スペースを設置して欲しい。【2】
- ・ 真栄平～新垣間の県道54号歩道が必要。【1】
- ・ 国道331号の中を広げ、片側2車線にしてバスの停留所を確保して車の流れをスムーズにしてほしい。【1】

●その他

- ・ アンケート用紙が1家族1枚とは、アンケートの収集に関しておかしいと思う。個人1枚ならいいと思う。【1】
- ・ イベントの際のシャトルバスは、わかりやすくそして台数も多くしてほしい。【1】

### 3-3 結果総括

#### (1) 回収状況について

現状において公共交通利用が不便な三和地区、高嶺地区からの回収率が高く、公共交通の利便性向上を望む意向の表れであると考えられる。

⇒公共交通利用が不便な地域における対応が必要である。

#### (2) 移動の時間帯について

外出時間帯は「午前7時～9時」、帰宅時間帯は「午後5時～7時」といった回答が多い。

⇒多くの人移動する時間帯における公共交通の維持、充実が望まれる。

60歳以上の回答を見ると、外出時間帯は「午前9時～12時」、帰宅時間帯は「午後3時～5時」といった回答が多く、昼間の時間帯の移動が多くなされている。

⇒高齢者等の移動時間帯における公共交通体系の充実が望まれるが、利用者数の母数自体は多くない（路線バスの運行を維持するだけの利用者数が見込みづらい）ため、路線バスに代わる新たな公共交通体系の整備が必要である。

#### (3) 普段の移動手段について

公共交通が充実している糸満地区で「バス等の公共交通で移動している」といった回答が多く、公共交通利用が不便な三和地区では「送迎により移動している」といった回答が多くなっている。また、18歳未満、60歳以上では「送迎により移動している」といった回答が多くなっている。

⇒糸満地区における公共交通の維持を図るとともに、三和地区住民や免許を持たない18歳未満、60歳以上の高齢層の移動に対応し、自由に移動できる新たな公共交通体系の整備が必要である。

#### (4) バスの利用について

バス等の公共交通を利用している人は全体の2割弱にとどまっているが、利用している人（特に通勤者や免許を持たない高校生等）にとっては、日常生活における重要な交通手段となっていることがうかがえる。

⇒現状におけるバス運行ルート維持が望まれる。維持が困難な場合においては、代替手段による確保が必要である。

バスを利用しない理由としては、自家用車の方が便利だからといった回答が約5割を占め、自家用自動車への依存度が高い結果となっている。特に公共交通利用が不便な三和地区においてその傾向が強くなっている。また、大学・専門学校生等においては、目的地に到着するまで時間がかかるからといった回答も多く、利便性が高まることにより自家用自動車から公共交通利用への転換が図られることも期待できる結果となっている。

⇒路線バスルートの再編等によるきめ細かな運行ルートの設定により、公共交通利用の促進が期待される。

### (5) 移動に便利なバス等の公共交通があった場合の利用意向について

免許を持たない高校生や他者の送迎により移動している人、移動の制約を受けている人において「利用する」といった回答が多くあげられており、自由な移動が困難な人々に便利な交通体系整備が強く望まれているといえる。

⇒交通弱者等の移動支援に向けて、移動に便利な新たな公共交通体系の整備が必要である。

### (6) 公共交通の利用目的について

公共交通で行きたい場所（利用目的）は、「病院」、「市役所」といった回答が多くなっているが、その他「スーパーなどの商業施設」、「銀行・郵便局」、「図書館」等の回答も多く、利用目的が多岐にわたっている。

⇒利用目的（行き先）の多様化に応じたきめ細かな公共交通体系整備が必要である。

### (7) 自由回答について

自由回答では、以下のような意見が多くあげられている。

- ・市内だけを通り、どこまで乗っても定額の市内循環線のようなものがあれば便利だと思う。
- ・定時性を確保してほしい。
- ・近くにバス停がないため、部落内や自分の家の近くをバスが走っていると便利である。
- ・西崎方面のルートを充実させてほしい。
- ・スーパー、役所、図書館、病院等を結ぶバスがあるとよい。

## 4章 先進地視察

### 4-1 先進地視察の概要

#### (1) 先進地視察会の目的

先進地視察会は、糸満市において新公共交通体系としての導入が考えられる下記事項について、背景、問題点、実施上の留意点等を把握し、本調査実施にあたっての基礎資料とすることを目的に実施した。

- ①自動車教習所等の送迎バスの空席を活用し、乗合化を図っている事例
- ②コミュニティバスの導入事例

#### (2) 視察対象地

- ①自動車教習所等の送迎バスの空席を活用し、乗合化を図っている事例
  - ・千葉県船橋市
  - ・千葉県我孫子市
  - ・神奈川県横浜市
- ②コミュニティバスの導入事例
  - ・千葉県白井市

#### (3) 視察工程及び内容

視察日	視察地名	ヒアリング担当課	主な把握事項
9/6(水) 午後	千葉県 船橋市	企画部 総合交通計画課	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業実施の背景</li> <li>・実施までの調査段階の取り組み及び期間</li> <li>・事業実施の基本的考え方</li> <li>・運行ルート及び停留所設置、運行時間</li> <li>・利用にあたっての手続き内容</li> <li>・既存路線バスへの影響</li> <li>・利用状況</li> <li>・市の経費負担</li> <li>・高齢者以外の利用の可能性</li> </ul>
9/7(木) 午前	千葉県 白井市	総務部企画政策課	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティバス導入の背景</li> <li>・実施までの調査段階の取り組み及び期間</li> <li>・運行概要</li> <li>・利用状況</li> <li>・市の費用負担</li> <li>・運行開始後の問題点</li> </ul>
9/7(木) 午後	千葉県 我孫子市	建設部交通課	<ul style="list-style-type: none"> <li>・船橋市と同様</li> </ul>
9/8(金) 午前	神奈川県 横浜市	青葉区区政推進課	<ul style="list-style-type: none"> <li>・船橋市と同様</li> </ul>

## 4-2 施設送迎バスの活用に関する視察結果

### (1) 総括

#### ◆事業実施の目的

- ・事業実施の目的としては、交通不便地域の解消や高齢者の外出支援、公共施設へのアクセス向上があげられる。

#### ◆事業実施までの期間

- ・関東地域で初の試みであった船橋市では、事業者との協議開始から3年程の期間を要しているが、他の2都市では、1年程度の協議・調整期間を経て、実現に至っている。

#### ◆事業実施の基本的考え方

- ・行政においては、各事業者の業務に支障がない範囲でお願いし、企業に協力いただいているというスタンスである。
- ・事業者においては、地域貢献というスタンスで無償で協力している。(企業においては、企業イメージの向上、高齢者講習受講者の確保につながる等のメリットもある。)

#### ◆利用対象者及び利用料金

- ・利用対象者は、全て当該自治体居住者、65歳以上、送迎バスに一人で乗降できる方を基本としている。また個人利用に限っている。利用料金は全て無料である。(有料にしてしまうと免許が必要となり、ハードルが高くなってしまう。)

#### ◆運行ルート及び停留所設置、運行時間

- ・事業の基本的考え方を踏まえ、従来の企業送迎ルート及び運行時間を基本とした運行としている。また、利用者の見落とし防止や既存の路線バスとの競合を防ぐため、乗車位置は指定している。(降車場所は申告制のものもある。)

#### ◆利用にあたっての手続き内容

- ・市と事業者の間で、双方の役割等を明確にするため協定書を締結している。
- ・利用希望者は、利用申請書兼同意書を市長等へ提出し、行政はバスカードの交付及び利用手引き等の配布を行っている。

#### ◆既存路線バスへの影響

- ・既存路線バスとの重複区間のみ乗車は不可としたり、既存路線バスとの競合を避けるようなルート設定を行っていることにより、影響は出ていない。

**◆行政の経費負担**

- 運行に係る費用は事業者側が負担し、行政側は、損害保険への加入、広報印刷物等の費用を負担している。

**◆高齢者以外の利用の可能性**

- 教習生等の積み残しがあってはならないというのが基本であり、まずは、優先度の高い高齢者を対象としてスタートしている。一般住民等の利用は今後の検討課題としている。

(2) 視察地別ヒアリング結果

調査項目	船橋市	我孫子市	横浜市
①事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆自動車学校・教習所が有する送迎バスの空席を利用し、交通不便地域の高齢者を対象に移動支援を行っている。(H16.4～)</li> <li>◆また、市内の老人福祉センターが有する送迎バスの空き時間を利用し、高齢者等を対象に医療センターへの送迎ならびに交通不便地域の移動支援を行っている。(H16.7～)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆病院、自動車教習所、学校等で運行している送迎バスの空席を活用し、各事業者の社会貢献として、高齢者等の外出応援事業を実施している。(H17.3～)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆自動車学校の設定した送迎輸送のコースの範囲内で、送迎バスの空席を活用し、高齢者等の外出支援や区民の交通アクセスの改善を図るとともに、既存の輸送手段の活用を進め環境負荷の低減を図ることを目的に、青葉はっぴいバスモデル事業として実施している。(H18.6.1～H18.12.28)</li> </ul>
②自動車教習所送迎バス等を交通不便地域の解消のために活用するに至った背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆市内には交通不便地域が多く点在しており、これら地域の解消が課題であった。また、高齢化社会にあって医療センターへのアクセス需要が広域にわたり高まっていた。</li> <li>◆さらに、既存路線バスが規制緩和の影響により、路線の撤退が容易となっていることを鑑みると、交通不便地域がより拡大していく懸念があった。</li> <li>◆こうした中、平成 13 年度にコミュニティバス導入に向けて検討を行ったが、公平性、費用対効果などの諸問題により導入困難となった。</li> <li>◆これらを踏まえ、当時の担当課長が教習所バスの活用を提案し、交通不便地域支援事業として実施するに至った。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆高齢者外出支援を目的（手段があれば何とか自分で移動できる高齢者を掘り起こしたいとの考えでスタート）としてスタートした。</li> <li>◆平成 16 年に市民バス等運行指針策定業務を実施し、その中で 3 地区の市民バス運行ルート等が計画されるとともに、送迎バスの空席を活用した外出応援事業が位置づけられた。</li> <li>◆送迎バスを活用した外出応援事業は、県内船橋市、袖ヶ浦市で先行的に実施されていたこともあり、これらを参考とした。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆青葉区は、東急田園都市線を中心にバス便も多く、交通の利便性は高い地域であるが、坂道が多いこと、一部地域では高齢化が進んでいることなどから、公共施設などへのアクセスに関する要望が以前から区役所へ寄せられていた。</li> <li>◆こうした中、平成 17 年度に設置した「交通アクセス改善検討委員会」において、区内の交通資源について調査したところ、自動車学校から、以前から地域に何か貢献したいと考えていたとの申出があり、そのことをきっかけに調整を開始した。</li> </ul>
③調査段階の取り組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆市担当課において、自動車学校・教習所に対してヒアリング調査を実施し、所有車両、運行コース、運行便数、空席率、空席数、乗降形式、運休日等について把握し、事業実施に向けた問題点を整理した。その上で、月に 2～3 回自動車学校・教習所へ足を運び、1 年間程度継続的に協議した。交渉開始から事業実現までには 3 年程かかった。</li> <li>◆当初自動車学校・教習所側は、事故時の対応面への不安等から話しに乗ってくれなかったが、地道に協議し、理解を求めたことにより、最終的には全自動車学校・教習所が協力してくれることになった。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆市担当課において、送迎バス事業者を探してリストアップし、全体説明会を実施した。(H16.7)</li> <li>◆その後、協力してもらえらる事業者と個別調整し、現状の運行ルート等の調査を行った。(個別調整の期間は 1 週間程度)</li> <li>◆全体説明会から約 8 ヶ月で事業実施に至った。(H16.7～H17.3)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆市担当課において、区内を走行する自家用送迎車両を保有していると想定される事業者（スポーツクラブ、幼稚園、自動車学校等）に対し、電話帳、HP、チラシ等を参考に、自家用送迎車両の運行ルート、運行時間、保有車両等に関する調査票を送付した。(H17、夏)</li> <li>◆その後、協力を申し出ていただいた自動車学校と個別調整し、現在に至っている。</li> </ul>
④事業実施の基本スタンス	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆自動車学校・教習所及び老人福祉センターの業務に支障がない範囲で、市からお願いしているというスタンス。(事業者側は、無償で協力。市からは感謝状を渡している。)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆病院、自動車教習所、学校等の業務に支障がない範囲で、あくまで企業に協力していただいているというスタンスで実施。(事業者側は、無償で協力。)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆自動車教習所の業務に支障がない範囲で、あくまで企業に協力していただいているというスタンスで実施。(事業者側は、無償で協力。ただし、地域貢献による企業イメージの向上、教習所のテリトリー確保、高齢者講習受講者の確保等教習所にとってのメリットもある。教習所側も、地域との交流が地域で生きていく企業にとって最重要との認識のもと、協力している。)</li> </ul>
⑤対象事業者及び路線数	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆自動車学校・教習所：5 事業者、6 路線</li> <li>◆老人福祉センター：4 ヶ所、15 路線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆自動車教習所：1 事業者、4 路線</li> <li>◆病院：4 事業者、9 路線</li> <li>◆大学：1 事業者、1 路線</li> <li>◆市福祉センター：2 箇所、6 路線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆自動車学校：1 事業者、4 路線</li> </ul>

調査項目	船橋市	我孫子市	横浜市
⑥利用対象者及び利用料金	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆市内居住者、満 65 歳以上で、送迎バスに一人で乗降できる方。ただし、老人福祉センター送迎バスは、利用者 1 名と介助者 1 名の乗車を認めている。</li> <li>◆個人での利用に限り、団体での利用は不可。</li> <li>◆利用料金は無料。(有料にしてしまうと免許が必要となり、ハードルが高くなってしまう。)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆満 65 歳以上の方及び障害者で、送迎バスに一人で乗降できる方。介助者と同様の障害者で乗降に支障のない方。</li> <li>◆個人での利用に限り、団体での利用は不可。</li> <li>◆利用料金は無料。(有料にしてしまうと免許が必要となり、ハードルが高くなってしまう。)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆区内居住者、満 65 歳以上で、送迎バスに一人で乗降できる方(ドアの開閉を含む)。</li> <li>◆個人での利用に限り、団体での利用は不可。</li> <li>◆利用料金は無料。(有料にしてしまうと免許が必要となり、ハードルが高くなってしまう。)</li> </ul>
⑦乗降方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆経路上の特定の停車位置にて乗降を行う。乗降に際しては、挙手によりバスを停車させ、運転者に市が発行する交通不便地域支援事業バスカードを提示するものとし、利用者の判別を行う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆各事業者により乗降方法が異なっているが、各路線ともに運転者にバスカードを提示して乗車する。</li> <li>・自動車教習所及び病院 1 ヶ所：専用停車場所で乗降</li> <li>・病院 1 ヶ所：駅と病院のみで乗降</li> <li>・福祉センター 1 ヶ所：既設のバス停で乗降</li> <li>・病院 2 箇所及び福祉センター 1 箇所：送迎バス路線内で手を上げて乗車し、降車場所は運転手に告げて降車。</li> <li>・大学：当初は駅と学校のみであったが、大学からの提案により、現在は新たなバス停を市が設置して乗降している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆乗車証を準備の上、定められた乗車場所で手を挙げてバスを止めて乗車する。乗車時に降車場所を運転手に伝え、降車場所近くなったら運転手に声をかけて降車する。</li> </ul>
⑧運行ルート及び運行時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆自動車学校・教習所については、既存の経路の乗降位置でのみ利用可能とし、各学校の教習時間に設定されたものをそのまま運行時間とする。</li> <li>◆老人福祉センターについては、多くの市民が利用できるよう、医療センターを中心に広域をカバーした経路とし、特に交通不便地域を通過するように配置する。また、運行時間については、本来業務である老人福祉センターの送迎に影響のないよう、余裕をもった運行を設定する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆病院、自動車教習所、学校等の既存の経路を基本としている。運行時間も、事業者の業務に応じたものとなっている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆従来の自動車学校の送迎ルートをベースに、地域ケアプラザや地区センターなど公共施設を運行するようなルートを自動車学校と協議・調整して設定した。(可能な範囲で一部コースを変更した。)</li> <li>◆利用者を見落とししてしまう恐れがあるため、乗車位置については、既存の路線バスと競合しないこと、停車可能な場所であることなどを前提に、自動車学校と協議・調整して設定した。</li> </ul>
⑨実施にあたっての手続き内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆市と事業者の間で、それぞれの役割等を示した協定書を締結している。</li> <li>◆道路運送法上の旅客事業者運送事業に該当しない事業であるため、国との協議は要さない。</li> <li>◆利用希望者は、交通不便地域支援事業利用申請書兼同意書を市長へ提出し、市はバスカードの交付及び利用手引きの配布を行う。現在までに、申請に対して却下した例はない。</li> <li>◆対象者が高齢者であり、何が起こるかかわからないため、バスカードには緊急連絡先を記入するようになっている。現時点で緊急事態の発生は一件もない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆市と事業者の間で、それぞれの役割等を示した協定書を締結している。</li> <li>◆道路運送法上の旅客事業者運送事業に該当しない事業であるため、国との協議は要さない。</li> <li>◆利用希望者は、送迎バス利用申請書兼同意書を市長へ提出し、市はバスカードの交付及び利用案内を行う。</li> <li>◆対象者が高齢者であり、何が起こるかかわからないため、バスカードには緊急連絡先を記入するようになっている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆市と事業者の間で、それぞれの役割等を示した協定書を締結している。</li> <li>◆国土交通省関東運輸局神奈川支局に、事業開始前に相談しているが、免許事業ではないため特に手続きはしていない。</li> <li>◆利用希望者は、交通アクセス改善事業利用申請書兼同意書を区長へ提出し、市はバスカードの交付及び利用規約の配布等利用案内を行う。</li> <li>◆対象者が高齢者であり、何が起こるかかわからないため、バスカードには緊急連絡先を記入するようになっている。</li> </ul>
⑩既存路線バスへの影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆既存のバス事業者からの反対等はない。事業実施にあたっては、既存路線バスとの重複区間のみ乗車は不可としている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆市内のバス事業者に対して、本事業の報告は行っているが、バス事業者からの反対等はない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆既存バス路線との競合を避けるようにコース設定を行っている。</li> <li>◆利用者数は 1 日平均 5 人程度(4 コース、各コース 1 日 7 便)であり、影響があるとは思っていない。</li> </ul>

調査項目	船橋市	我孫子市	横浜市
①利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆平成 18 年 4 月現在、利用登録者数は 1,841 人、うち教習所バス利用者数は 285 人（1 日平均約 14 人）、老人福祉センターバスは 547 人（1 日平均約 27 人）である。</li> <li>◆事業開始以降、登録者数・利用者数ともに増加傾向にある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆平成 18 年 2 月現在、利用申請者数は 871 名（高齢者 731 名、障害者 108 名、介助者 32 名）</li> <li>◆申請コース数は 1,381。</li> <li>◆事業開始以降、申請者数は増加傾向にある。（1 年で約 1.7 倍）</li> <li>◆自動車教習所は月 100 名程度の利用。その他は事業者負担をかけることから、日常的な利用者数の把握は行っていないが、聞き取りによると病院 1 ヶ所を除き、利用者はさほど多くない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆登録者数は 254 人、利用者数は 221 人である。月別利用者数は、6 月 59 人、7 月 57 人、8 月 105 人と増えてきているが、想定していたほどは伸びていない。</li> </ul>
②市の経費負担	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆年間事業費の主な内容は以下のとおりである。</li> <li>・自動車学校・教習所送迎バスに係る損害保険料、消耗品費ほか 1,095 千円</li> <li>・老人福祉センター送迎バスに係る運行委託費ほか 9,093 千円</li> <li>（ただし、この事業費には老人福祉センターの業務分を含んでおり、本事業に係る費用は 2,000 千円程度）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆年間事業費の主な内容は以下のとおりである。</li> <li>・交通事故傷害保険料 880 千円</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆市の経費負担の内容は以下のとおりである。</li> <li>・傷害保険料（乗降時の転倒など）</li> <li>・広報印刷物（チラシ、コース図、手引き、乗車証）</li> <li>・登録者への乗車証発送費</li> <li>・登録システム</li> </ul>
③運行開始後の問題点	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆教習所側から、ボランティア精神でやっているのに、「利用者から金を取って運行しているのだからきちんと対応しろ」等の暴言を吐かれるといった報告を受けており、誤った考えを持っている利用者がいる。</li> <li>◆自動車学校・教習所バスの経路が変更され、それに伴い、利用手引きの修正の必要性等が生じるが、ある程度まとまった部数を冊子化しているため、修正対応が出来ない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆事業者の社会貢献というスタンスでやっているにも関わらず、「市から運行費用を貰っているのだから、乗せてもらうのは当然」と誤った考えを持っている利用者がいる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆乗車場所以外での乗車や、休日の利用など、本事業以外の利用が見受けられる。</li> <li>◆2 人連れ（62 歳と 65 歳等）の場合、一人は乗車不可というわけにもいかず、教習所側の判断で乗車させている。しかし、傷害保険の問題がある。今後は祖母と孫等の利用も考えられ、対応の検討が必要である。</li> <li>◆コース外の場所へ行くよう運転手に要求することもある。</li> </ul>
④高齢者以外の利用の可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆自動車学校・教習所のバスはそもそも教習生のものであり、積み残しがあってはならないというのが基本である。また多くのバスは 8 人乗りのワンボックスカーであり、常に十分な空席が確保されるかという保証がない。そのため、まずは優先度が高い高齢者からスタートした。</li> <li>◆また、障害者については、車両が対応していない、運転手一人では介護ができない等の理由で今後も難しいと考えている。</li> <li>◆一度対象を広げるとともに戻すのは相当なパワーを要するため、利用状況を見ながら、徐々に広げていく方針である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆病院、自動車教習所、学校等利用者の積み残しがあってはならないというのが基本であり、現時点で、高齢者・障害者以外の利用は考えていない。</li> <li>◆我孫子市では、本事業のほかに、市民バスの運行（三ルート）、福祉バスの運行を行っており、一般市民等の対応はこれらで考えている。</li> <li>◆市民バスは、3 ルートで 2,800 万円の予算化が図られている。（3 ルート合計の利用者数約 460 人/月、利用料金一律 100 円、1 時間に 1 本の運行）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆当初は子育て世代も含めた形で検討したが、チャイルドシートの着用義務があることから、今回のモデル事業では 65 歳以上を対象に試行している。また、送迎バスにチャイルドシートを 1 セット備えてはあるが、二人以上子供が乗車する際に対応できない恐れがあるため、モデル事業では見送っている。</li> <li>◆現状は元気な高齢者を対象としており、今後は一人で乗りづらい人等の対応が課題である。</li> </ul>



青葉はっぴいバス（横浜市青葉区）

### 4-3 コミュニティバスに関する視察結果

#### ◆コミュニティバス導入の背景

- ・福祉センターが市中心部から離れていることにより、利用者から送迎バスの増便要望があげられ、また、住民意識調査においても公共施設へのアクセス向上が望まれていた。さらに、近隣自治体をはじめ、全国的に循環バスが運行し始めていた。
- ・こうしたことを踏まえ、コミュニティバスは、高齢者等交通弱者の移動手段の確保、交通不便地域の解消、公共公益施設の利便性向上などを目的にスタートした。

#### ◆実施までの調査段階の取り組み及び期間

- ・平成 8 年から運行の検討が開始され、平成 10 年に試験運行するに至った。その後平成 12 年から本格運行が開始した。

#### ◆運行概要

- ・車両台数：バス 3 台を新規購入し、試験運行時のバスと合わせて 4 台体制による運行。(バス 3 台の購入費は 42,840 千円)
- ・運行ルート：2 コース (5 系統) を両方向で運行し、概ね市内全域を巡回している。
- ・運行日：毎日 (年末年始を除く)
- ・運行時間：7:30~18:00 頃
- ・便数：各系統 4 便
- ・運賃：中学生以上 100 円、小学生 50 円、障害者 50 円 (介添 1 名同額)、小学生以下無料、1 枚 50 円券 24 枚綴りの回数券を 1,000 円で販売。

#### ◆利用状況及び市の経費負担

- ・平成 17 年度の 1 日あたり平均利用者数は、310 人。
- ・市の経費負担の状況は以下のとおりである。

年度	委託費支払額*	運賃収入	年間利用者数	1人あたり市負担額
H13	78,545 千円	5,878 千円	66,692 人	1,178 円
H17	51,509 千円	6,215 千円	91,150 人	565 円

\* 委託費支払額が大きく減少しているのは、経費節減のため、平成 15 年度に運行日を月~土に限定したため。

#### ◆運行開始後の問題点

- ・運行経費の膨大化が最大の問題点である。運賃収入の増加を狙い、平成 18 年 10 月から、高校生以上の運賃を 100 円⇒150 円に見直す予定である。
- ・運賃収入のみで経費を賄えているのは全国的に見ても武蔵野市のムーバスくらいであり、どこの市町村でも導入したまではよいがその後の経費負担が問題となっているようである。



## 5章 課題への対応方針

### 5-1 コミュニティバス、施設送迎バスの活用による課題解消の可能性検討

「財政負担を抑制しつつ、現状における公共交通環境を極力維持し、また可能な限り高齢者等の利便性を高めていく」といったことを基本的な考え方として、本調査の主たる検討メニューである「コミュニティバスの導入」、「施設送迎バスの活用」といった対策を講じた場合の課題解消の可能性を整理する。

#### (1) コミュニティバス及び施設送迎バスの概要整理

課題解消の可能性を整理するにあたり、コミュニティバス及び施設送迎バスの概要を再整理する。なお、1章で整理した糸満自動車学校の送迎バス（定期・定路線できめ細かく市内を運行しており、一定の空席数もあるため、生活交通としての活用の可能性が高い）の運行ルートは次頁のとおりである。

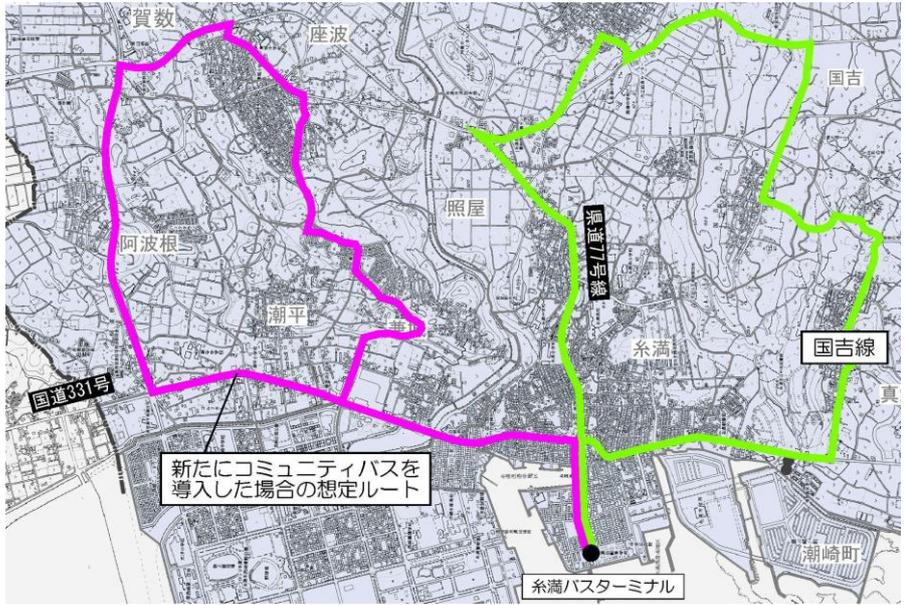
#### ≪コミュニティバス及び施設送迎バスの概要（比較検討にあたっての前提条件）≫

	コミュニティバス	施設送迎バスの活用
基本 スタンス	運行計画作成や実際の運行に自治体が積極的に関わり、もしくは主体的に運行する。	企業が地域貢献というスタンスで無償協力し、交通不便地域の解消、高齢者の外出支援等に寄与している。 (送迎バスの空席を活用)
費用	車両購入費1台1,400万円程度(千葉県白井市事例) 全国的に大部分が赤字運行。(自治体が赤字分を事業者に補填しているケースが多い。糸満市と同等規模の千葉県白井市では、年間5,000万円を超える費用を負担している。)	車両購入費は要さない。(既存送迎バスを活用) 運行に係る費用は事業者が負担し、自治体は損害保険への加入、広報印刷物等の費用を負担している。
運行 ルート	道路状況や既存路線バスとの調整によるが、運行ルートは自治体が主体となって柔軟に決められる。	従来の企業送迎ルートを基本とした運行としている。
イメージ		



## (2) 課題解消の可能性と対応方針

課題① 阿波根・兼城・潮平といった市街地内のバス利用不便地域の解消に向けた対策が必要

メニュー	課題解消の可能性
<p>施設送迎バスの活用</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆既存の施設送迎バスが、阿波根・兼城・潮平の各市街地を通るルートで既に運行されている。</li> <li>◆また、既存の送迎バスを活用することにより、車両購入や運行、維持に係る膨大な費用負担が発生しない。</li> </ul>
<p>コミュニティバスの導入検討</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆糸満市役所等を起終点として、阿波根・兼城・潮平の各市街地を通る循環型のコミュニティバスを導入することにより、市街地内の不便地域の解消が図られる。</li> <li>◆しかし、各市街地の規模は小さく、運行を維持できるだけの利用者は見込みづらい。仮に下記ルートでコミュニティバスを導入した場合、現在市内循環線として運行されている国吉線と同等の距離となるが、現状のままでは、国吉線と同様に赤字路線となるのは必至である。 (平成17年度の国吉線の運行維持に係る行政負担額：1,441千円、うち市負担額847千円)</li> <li>◆そのため、コミュニティバスを導入する場合は、バス事業者、行政、利用者、沿線企業等の地域連携体制を確立し、安定した運行が可能となるような仕組みを検討する必要がある。</li> </ul> <p>■阿波根・兼城・潮平のバス利用不便地域を解消する上で考えられるコミュニティバス運行ルート</p>  <p>The map shows a pink loop route connecting Awanabe, Kanegi, and Ushiroya, starting and ending at Saitama City Office. A green line shows the existing Kuniyoshi Line route. A black box on the map states: '新たにコミュニティバスを導入した場合の想定ルート' (Proposed route for introducing a community bus). Other labels include '国道331号' (National Route 331), '糸満バスターミナル' (Saitama Bus Terminal), and '国吉線' (Kuniyoshi Line).</p>



**【対応方針】**

施設送迎バスを活用し、一般市民の利用を可能とすることにより、阿波根・兼城・潮平の各地域における利便性向上を図る。また、より一層充実した公共交通環境を形成するため、中学生・高校生等の通学時間帯の対応を検討する。さらに、地域連携にもとづくコミュニティバスの導入についても検討する。

**課題② 既存路線バス\*1 の維持に関わる市の財政負担の抑制が必要（現在、市内循環線 2 路線の運行を維持するために、年間約 1,000 万円を拠出）**

メニュー	課題解消の可能性
施設送迎バスの活用	◆既存の施設送迎バスルートは、南部循環線・国吉線のルートと重なっている区間があるものの、現行機能（運行ルート、時間等）の維持は困難である。
コミュニティバスの導入検討	◆現状において利用者が少なく赤字路線となっている 2 路線を維持するために、市がコミュニティバスとして主体的に運行したとしても、運行主体が変わるのみであり、運行に係る財政負担の大幅な抑制は図られない。（小型マイクロバス、ワンボックスカー等の小型車を使用することにより、運行経費の抑制は可能となるが、南部循環線・国吉線の現行機能を維持するためには予備車両を含めて、最低 4 台の車両購入等が必要となる。）
その他	◆赤字 2 路線の利用者数を増やし、運賃収入により維持することも考えられるが、これらの地域は人口が少ない農村地域を中心とした運行であるため、利用促進 PR 等を行ったとしても、大幅な利用者増は見込めない。



**【対応方針】**

市の財政負担を抑制しつつ、南部循環線・国吉線の現行機能を維持するため、乗合タクシー\*2の導入や、NPO 等による有償運送\*3等、上記以外の方策を検討する。

### **\*1：路線バスとは**

あらかじめ設定された経路を定期的に運行するバスのことである。長距離高速バスや定期観光バスも、ほぼ毎日同じ経路を運行するので路線バスに含まれるが、一般に路線バスという場合は、一地方における通勤・通学など、日常の移動を主な目的として運行されるバスのことを指す。

### **\*2：乗合タクシーとは**

11人未満の人数を運ぶ営業用自動車を利用した乗合自動車のことであり、主に深夜の別の交通機関がない地域や、過疎地など路線バスの機能が十分に発揮できない場所などで、運行されている。

所定のダイヤと停車地に従って運行し、利用者はタクシーというより路線バスに近い感覚で利用することになる。ただし、あくまでタクシーなので、立席などで座席定員以上の乗客を乗せることはできない。

使用されている車種は、乗車定員9人のジャンボタクシーを使う場合が多い。しかし、利用者数が極端に少ない場合は、乗車定員5～6人の通常のセダン型タクシーを使うこともある。

#### **【乗合タクシー運行事例】**

- ・秋田県美郷町では、公共交通機関のない地域の町民の交通手段を確保するため、町内に本社、営業所を構えるタクシー業者3社と契約し、定められたルートを時刻表に従って運行している。

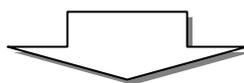
### **\*3：NPO等による有償運送とは**

近年、過疎化が進行し少子高齢化が進展する中で、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえた交通政策の展開が求められている。

こうした中、平成18年10月1日から施行されている改正道路運送法において、過疎地における住民の生活交通や移動制約者の移動手段など、バス・タクシー事業者によることが困難であり、地方公共団体、バス・タクシー事業者、地域住民等地域の関係者が必要と合意した場合、市町村、NPOによるボランティア有償運送を可能とする制度が創設された。

課題③ 市南部等の高齢化率の高い地域（居住人口は少ない）では、高齢者の移動を考慮し、公共交通の確保に向けた対策が必要

メニュー	課題解消の可能性
施設送迎バスの活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆南部地域の大部分の集落を既存の施設送迎バスが運行している。</li> <li>◆また、既存の送迎バスを活用することにより、車両購入や運行、維持に係る膨大な費用負担が発生しない。</li> </ul>
コミュニティバスの導入検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆市南部地域は農村地域であり、集落が点在しているといった状況であるため、高齢者の移動支援としてコミュニティバスを導入したとしても、多くの利用は見込めず、膨大な費用負担を伴うことが必至である。</li> <li>◆そのため、コミュニティバスを導入する場合は、バス事業者、行政、利用者、沿線企業等の地域連携体制を確立し、安定した運行が可能となるような仕組みを検討する必要がある。</li> </ul>

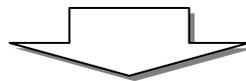


**【対応方針】**

施設送迎バスを活用し、高齢者等の利用を可能とすることにより、利便性の向上を図る。また、より一層充実した公共交通環境を形成するため、中学生・高校生等の通学時間帯の対応を検討する。さらに、地域連携にもとづくコミュニティバスの導入についても検討する。

課題④ 字糸満市街地と西崎町、潮崎町との連携強化に向けた対策が必要

メニュー	課題解消の可能性
施設送迎バスの活用	◆字糸満と西崎町間は、既存の施設送迎バスが通っており、連携強化のための一手段になるものと考えられる。
コミュニティバスの導入検討	◆現状において、字糸満と西崎町の間には路線バスが運行されており、新たにコミュニティバスを導入しても大きな効果は見込めず、既存路線バスとの競合につながる事となる。 ◆潮崎町については、市役所を除き、多くの利用者が見込める施設等は多くないため、現状において新たにコミュニティバスを導入する効果は見込めない。
その他	◆字糸満市街地と潮崎町との連携については、潮崎タウンの市街化動向や周辺の道路整備状況等に応じ、バス事業者に対して路線新設や既存路線のルート見直しを要望していくことが考えられる。 ◆字糸満市街地と西崎町については、「89 番糸満線」において連結されているものの、運行本数が少なく利便性が確保されていない。そのため、地域住民に対するバス利用促進と合わせて、路線数の増加について、バス事業者に対して要望していくことが考えられる。



**【対応方針】**

既存路線バスの充実や施設送迎バスの活用により字糸満市街地と西崎町、潮崎町との連携強化を図る。

**《全体まとめ》**

利便性の高い公共交通体系の実現に向けては、地域住民の利用促進とそれに伴うバス事業者のサービス向上により、既存バス路線の維持、充実を図っていくことが不可欠であるが、合わせて施設送迎バス事業者との連携・協力のもとに、既存の施設送迎バスを有効に活用していくことが効果的である。

コミュニティバスについては、現状では人口分布の状況や他都市事例からも十分な効果が見込めないものと考えられる。しかし、地域が一体となって導入に向けた取り組みを行うことにより、成功の可能性もあることから、地域連携にもとづく導入の可能性を今後検討する。

また、南部循環線・国吉線の現行機能維持に向けては、コミュニティバス、施設送迎バス活用以外の代替手段について今後検討する。

5-2 公共交通体系整備の方針図

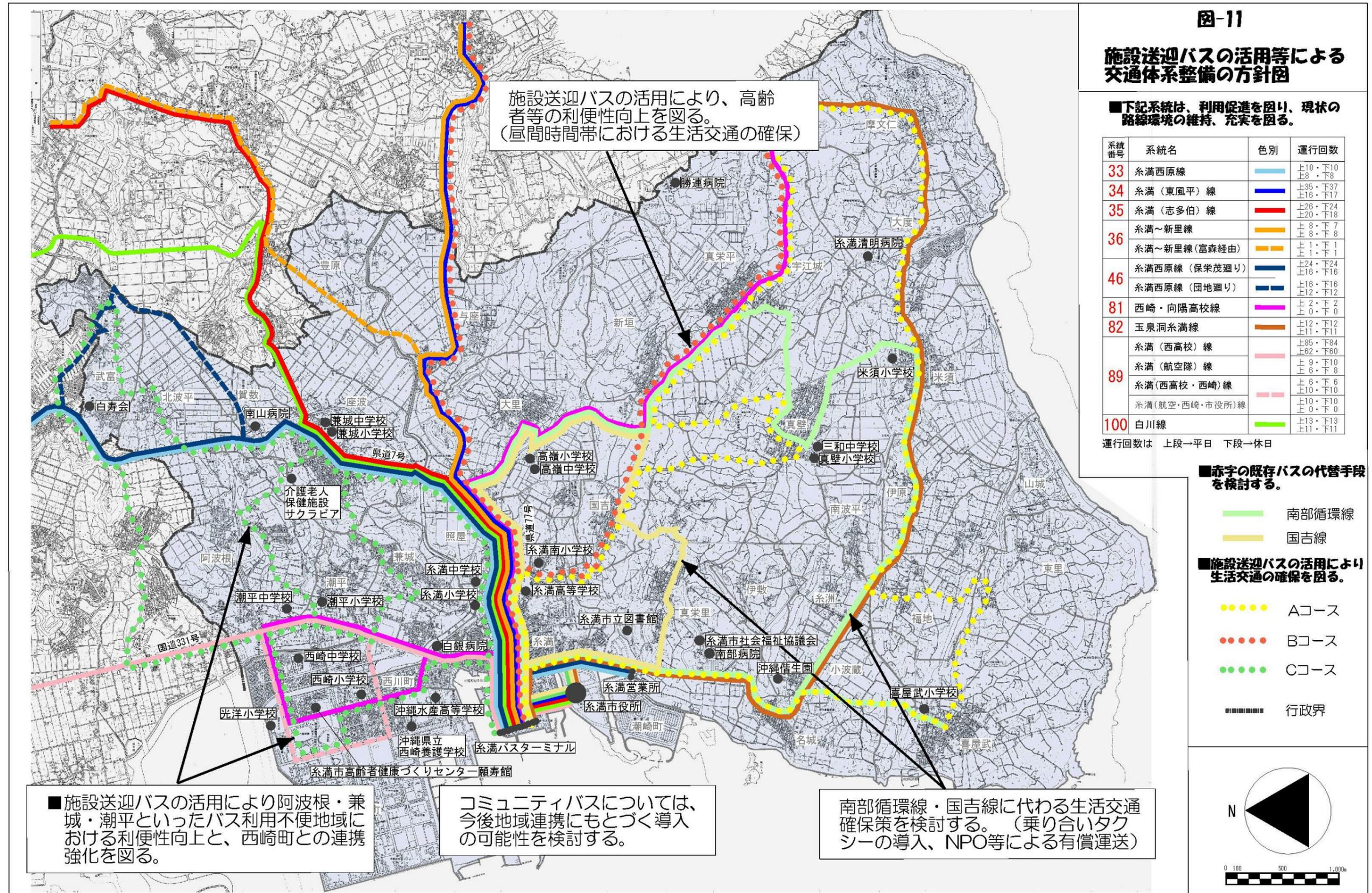


図-11

施設送迎バスの活用等による公共交通体系整備の方針図

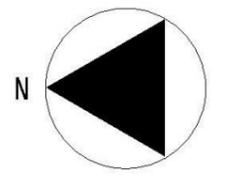
■下記系統は、利用促進を図り、現状の路線環境の維持、充実を図る。

系統番号	系統名	色別	運行回数
33	系満西原線	■	上10・下10 上8・下8
34	系満(東風平)線	■	上35・下37 上16・下17
35	系満(志多伯)線	■	上26・下24 上20・下18
36	系満～新里線	■	上8・下7 上8・下8
	系満～新里線(富森経由)	■	上1・下1 上1・下1
46	系満西原線(保栄茂廻り)	■	上24・下24 上16・下16
	系満西原線(団地廻り)	■	上16・下16 上12・下12
81	西崎・向陽高校線	■	上2・下2 上0・下0
82	玉泉洞系満線	■	上12・下12 上11・下11
89	系満(西高校)線	■	上85・下84 上62・下60
	系満(航空隊)線	■	上9・下10 上6・下8
	系満(西高校・西崎)線	■	上6・下6 上10・下10
	系満(航空・西崎・市役所)線	■	上10・下10 上0・下0
100	白川線	■	上13・下13 上11・下11

運行回数は 上段→平日 下段→休日

赤字の既存バスの代替手段を検討する。

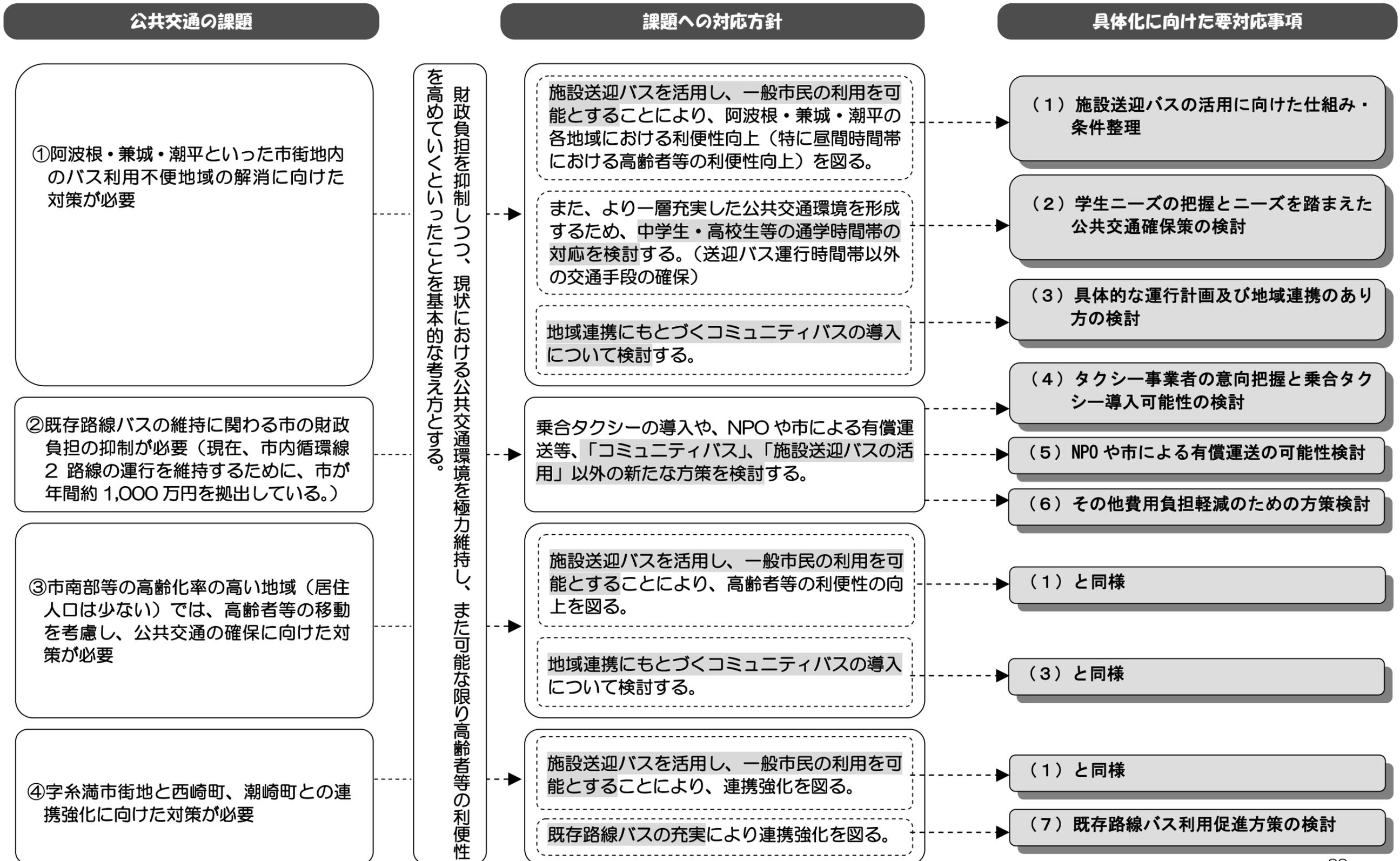
- 南部循環線
  - 国吉線
- 施設送迎バスの活用により生活交通の確保を図る。
- Aコース
  - Bコース
  - Cコース
  - 行政界





## 6章 新公共交通体系整備の具体化に向けた対応事項の整理

### 6-1 新公共交通体系整備の具体化に向けた対応事項



## (1) 施設送迎バスの活用に向けた仕組み・条件整理

前章では、阿波根・潮平・兼城といった市街地内の交通不便地域の解消や、市南部地域における高齢者等の利便性向上を図るため、施設送迎バスの空席を一般市民に開放していくことを方針としてとりまとめたが、実施にあたっては、以下のような想定課題があげられ、これらに対応できる仕組みをつくっておくことが必要である。

### ①実施にあたって整理しておくべき想定課題

- 1) 一般市民への空席開放により、自動車学校教習生が乗車できなくなることを防ぐ必要がある。
- 2) 実施に当たっては、利用者からの苦情等が寄せられたり、問合せが多数発生することも想定されるため、これらへの対応体制を明確にしておく必要がある。
- 3) 実施に伴い新たに生じる費用負担等（一般市民への利用案内、一般市民分の損害保険等）の区分を明確にしておく必要がある。
- 4) 車椅子利用者等、一人での乗車が困難な人が利用を希望してくることも想定されるため、対応策を整理しておく必要がある。
- 5) 既存路線バスの利用者を奪ってしまうことのないよう、既存路線バスへの影響を考慮する必要がある。

### ②上記想定課題を踏まえた対応策

対応策としては、以下のような事項が考えられるが、本事業は県内でも初の試みであるため、半年間程度実験的に実施し、その状況を踏まえて適宜、利用者にとってより利用しやすい方法を検討していくことが望ましいと考えられる。

#### 1) 一般市民への空席開放により、自動車学校教習生が乗車できなくなる可能性があることへの対応

自動車学校の教習予約をもとに、教習生が何名乗車するかを運転手があらかじめ把握し、その分の座席は確保しておくといった対策が考えられる。（送迎途中で空席があり、一般市民が乗車しようとしても、この後教習生が乗車する旨を伝えて一般市民の利用を断る。）

また、市において利用パスポート等を発行し、パスポートを提示した人のみ乗車できるといった仕組みづくりも検討する必要がある。

#### 2) 利用者からの苦情や問合せへの対応

本事業が市民へ浸透するまでの一定期間は、利用者からの問合せや、乗車できなかったことへの苦情等が多数寄せられることが想定されるが、本事業は自動車学校のボランティアにより行うものであり、問合せや苦情処理対応によって自動

車学校の通常業務に支障をきたすことは望ましくない。

そのため、市担当課が利用者の窓口となり、苦情等の内容を自動車学校に伝達するような体制が望ましいと考えられる。

### 3) 実施に伴い新たに生じる費用負担等への対応

本事業実施にあたっては、一般市民への利用案内が必要であり、そのためのパンフレット作成や車体への案内表示等の準備が必要となるが、前述のとおり本事業は自動車学校のボランティアにより行うものであることから、利用周知等に係る費用は市において負担する必要があると考えられる。

また、万が一の事故等に備え、傷害保険への加入も必要であり、責任区分としては以下の内容が考えられる。

- ・送迎バス運行中の事故等に係る賠償責任⇒事業者が加入する保険により対応
- ・一般市民利用者が送迎バス乗降時及び乗降中に被った傷害⇒市の加入する傷害保険等により対応

### 4) 車椅子利用者等、一人での乗車が困難な人の利用希望への対応

既存の送迎バスを活用することが前提となることや、円滑な運行による定時性の確保を図るため、一人での乗車が困難な人（車椅子利用者やチャイルドシートの利用が必要な幼児等）の乗車は不可とする等の対策が考えられる。

また、市において利用パスポート等を発行し、パスポートを提示した人のみ乗車できるといった仕組みづくりも検討する必要がある。

### 5) 既存路線バスへの影響についての対応

既存路線バスの利用客を本事業により奪ってしまうことのないよう、バス路線と重複している区間内のみの乗降は不可とする等の対策が考えられる。

（乗降禁止区間は、P105 のとおり）

なお、実施に当たっては、上記対応策を「利用規則」等としてまとめ、全市民へ周知する必要がある。「利用規則」として作成するものとしては、次ページのようなものが考えられる。

また、本取り組みは、あくまで糸満自動車学校の協力を得て実施するものであることから、糸満自動車学校に運行に関わる負担が集中してしまうことは望ましくない。

そのため、次頁に示す「利用規則」等の周知徹底と合わせて、送迎バス活用事業開始後の利用状況等を見ながら、地域全体で運行を支えられるような仕組みについても検討する必要がある。（沿線企業による協賛金、ボランティアによる車両清掃等）

## **(仮称) 糸満自動車学校送迎バス活用事業 利用規則 (案)**

### **事業趣旨**

(仮称) 糸満市自動車学校送迎バス活用事業は、協力事業者である糸満自動車学校の設定した送迎コースや送迎時間内で、送迎バスの空席を利用し、市民の外出支援や交通アクセスの改善を図り、住み良いまちづくりに資することを目的として実施するものです。

### **利用対象者**

本事業で使用する送迎バスを利用できるのは、以下の条件を満たす方です。

- ①糸満市民であること
- ②送迎バスに一人で乗車できること (ドアの開閉を含む)

### **利用方法等**

#### **(1) 利用日**

- 平日及び土曜日の概ね9時から16時30分の利用となります。
- 日曜日、祝日(年末年始を含む)及び協力事業者の休業日は利用できません。

**\*運行時間に変更が生じた場合や、臨時の休業等が生じた場合は、1週間前までに糸満市ホームページ等に掲載いたしますのでご確認ください。**

#### **(2) 料金**

- 無料です。

#### **(3) 利用方法**

- 運行ルート上でバスが見えたら、手を挙げてバスを停めてください。
- 手動式のバスは、利用者ご自身でドアの開閉をお願いします。
- 乗車の際に、運転手へ降車する場所を伝えてください。
- 降車場所の近くになりましたら、運転手に声をかけてください。
- 周囲の交通状況に注意して降車してください。

**\*安全運行のため、走行中はむやみに運転手に話しかけることはご遠慮ください。**

## 利用者の同意事項

送迎バス利用にあたっては、以下の事項へ同意の上、ご利用ください。

- 送迎バスに乗車中は、運転者の指示に従い、安全な乗車に努めます。
- 本来の事業目的である自動車学校教習生のための空席を確保するために乗車をお断りする場合や、運行時間の遅延により乗車できない場合があることを了承します。
- 運行時刻は、協力事業者の業務に合わせて設定されたものであり、時間に若干のずれが生じることがあることを了承します。
- 利用にあたっては、個人での利用に限り、団体での利用はしません。
- 自らの不注意による事故は、運転者及び協力事業者に対してその責任を問いません。
- 協力事業者の都合により、事業の継続が困難となった場合は、廃止もしくは変更があることをご了承ください。
- 送迎バス運行ルートのうち、有料にて運行するバス路線と重複している区間内で乗降することはできません。(有料路線バスをご利用ください。)

## お問合せ先

ご利用にあたっての不明点等がございましたら、下記までお問合せください。協力事業者への直接のお問合せはご遠慮ください。

〒901-0392

沖縄県糸満市潮崎町1丁目1番地

糸満市役所 ○○○○部 ○○○○課

TEL : 098-840-8182 FAX : 098-840-8157



## (2) 学生ニーズの把握とニーズを踏まえた公共交通確保策の検討

糸満自動車学校の送迎バスは、昼間時間帯の運行であり、阿波根・兼城・潮平等の地域における高齢者等の外出促進及び利便性向上には資するものの、学生の通学時間帯の対応は困難である。また、通学はよいが、部活後の帰宅時の交通手段がないといった問題があることも考えられる。そのため市内学校と連携して下記事項を把握し、学生のニーズに応じた交通確保策を検討していく必要がある。

### 【まず最初に…】

- ・阿波根・兼城・潮平等のバス利用不便地域から、市内中学校・高校へ通学している生徒数を把握

### 【次に…】

- ・各学校への通学及び帰宅手段を把握

### 【その次に…】

- ・自家用車等での送迎により通学している生徒や、通学に不便をきたしている人の数及び公共交通への要望を把握

### 【最後に…】

- ・公共交通を必要としている学生数や要望が多ければ、乗合タクシーの導入等、需要に応じた交通サービスの導入を検討
- ・公共交通を必要としている学生数や要望が少なければ、当面は現状の通学形態を維持

## (3) 具体的な運行計画及び地域連携のあり方の検討

コミュニティバス導入に向けては、具体的な運行計画を作成し、その実現に向けた地域連携体制を構築することが不可欠となる。

地域連携における関係者の役割としては以下のようなことが考えられ、こうした役割分担に基づくコミュニティバス導入の可能性を検討していく必要がある。

関係者区分	取り組みの例
バス事業者	・運行計画案の作成 ・運行経費の節減、利用しやすい運賃設定 ・市内バス事業者間の連携による共同運行等の検討
行政(糸満市)	・職員による積極的な利用 ・公共施設におけるバス利用のPR ・地域連携に向けた体制づくりを行う上での各種調整
利用者	・日常的な移動(通勤・通学・通院・買い物・サークル活動等)における積極的な利用(自家用車からの転換) ・バス停設置にあたっての合意形成等、運行にあたっての協力
沿線企業	・協賛金等による運行支援(協賛企業は、車体や車内広告へ掲載) ・施設利用割引券等の車内への設置

#### **(4) タクシー事業者の意向把握と乗合タクシー導入の可能性の検討**

現在の市内循環線（赤字路線となっている南部循環線及び国吉線）の機能を維持しつつ、市の財政負担を抑制するためには、現状の運行の仕組みを抜本から変えることも必要と考えられ、その一つとして乗合タクシーの導入が考えられる。

以下の条件で大枠の試算を行った場合、車両燃料費の抑制により、現状の市負担額約 1,000 万円からの低減が可能と考えられるため、タクシー事業者の実態（運転手や車両の稼動状況等）や参画意向を把握し、乗合タクシー導入の可能性について検討することが効果的と考えられる。

##### **【乗合タクシーの概算費用算出に当たっての条件】**

- ◆運行時間及び運行回数は、現状の南部循環線・国吉線のものを維持（次ページのとおり）
- ◆運賃は 1 回あたり 200 円と設定
- ◆車両 3 台により運行（南部循環線 2 台、国吉線 1 台）
- ◆利用者数は、糸満市バス対策会議資料を参考に以下のとおり設定。
  - ・南部循環線（平日）：1 日 125 人
  - ・南部循環線（休日）：平日の半数程度と想定し、1 日 60 人
  - ・国吉線：1 日 25 人
- ◆運行距離は、南部循環線 1 周 23.4 km、国吉線 1 周 10.0 km
- ◆運転手 4 名により対応

【南部循環線・国吉線の運行時間及び回数】

85番国吉線（大里廻り） 月曜～金曜										
NO	糸満 バスターミナル	糸満 市役所前	糸満 ローター	大里	高嶺 小学校入口	国吉	真栄里 入口	糸満 市役所前	糸満 ローター	糸満 バスターミナル
1	15 10	15 13	15 18	15 26	15 27	15 29	15 34	15 40	15 45	15 49
2	16 05	16 08	16 13	16 21	16 22	16 24	16 29	16 35	16 40	16 44
3	16 50	* *	16 56	17 04	17 05	17 07	17 12	* *	17 21	17 25
4	18 50	* *	18 55	19 02	19 03	19 04	19 08	* *	19 12	19 15

86番国吉線（真栄里廻り） 月曜～金曜										
NO	糸満 バスターミナル	糸満 ローター	糸満 市役所前	真栄里 入口	国吉	高嶺 小学校入口	大里	糸満 ローター	糸満 市役所前	糸満 バスターミナル
1	7 00	7 03	* *	7 07	7 11	7 12	7 13	7 22	* *	7 25
2	7 35	7 39	* *	7 45	7 50	7 52	7 53	8 02	* *	8 05

※国吉線は土曜・日曜・祝祭日は運休です。

107番南部循環線（真壁・喜屋武廻り） 月曜～金曜										
NO	糸満 バスターミナル	糸満 市役所前	糸満 ローター	真栄平	真壁 小学校前	姫百合 の塔前	喜屋武	糸満 市役所前	糸満 ローター	糸満 バスターミナル
1	6 30	* *	6 34	6 45	6 51	6 57	7 05	* *	7 14	7 17
2	7 25	* *	7 29	7 43	7 49	7 56	8 05	* *	8 18	8 22
3	9 10	* *	9 16	9 27	9 33	9 39	9 48	9 57	10 00	10 04
4	12 35	* *	12 41	12 52	12 58	13 04	13 13	* *	13 23	13 27
5	13 20	* *	13 26	13 37	13 43	13 49	13 58	14 07	14 10	14 14
6	14 15	14 18	14 23	14 34	14 40	14 46	14 55	15 04	15 07	15 11
7	16 15	* *	16 21	16 32	16 38	16 44	16 53	* *	17 08	17 12
8	17 30	* *	17 36	17 47	17 53	17 59	18 08	* *	18 21	18 25
9	18 20	* *	18 24	18 35	18 41	18 47	18 55	* *	19 04	19 07
10	19 20	* *	19 24	19 35	19 41	19 47	19 55	* *	20 04	20 07
11	20 30	* *	20 34	20 45	20 51	20 57	21 05	* *	21 14	21 17

108番南部循環線（喜屋武・真壁廻り） 月曜～金曜										
NO	糸満 バスターミナル	糸満 ローター	糸満 市役所前	喜屋武	姫百合 の塔前	真壁 小学校前	真栄平	糸満 ローター	糸満 市役所前	糸満 バスターミナル
1	7 30	7 33	* *	7 42	7 51	7 58	8 04	8 19	8 23	8 27
2	8 30	8 33	* *	8 44	8 53	8 59	9 05	9 16	9 20	9 24
3	10 05	10 08	10 11	10 21	10 30	10 36	10 42	10 53	10 57	11 01
4	11 05	11 08	* *	11 19	11 28	11 34	11 40	11 51	* *	11 57
5	14 05	14 08	* *	14 19	14 28	14 34	14 40	14 51	14 55	14 59
6	15 20	15 23	15 26	15 36	15 45	15 51	15 57	16 08	16 12	16 16
7	16 30	16 33	* *	16 44	16 53	16 59	17 05	17 16	* *	17 22
8	17 40	17 43	* *	17 54	18 03	18 09	18 15	18 26	* *	18 29
9	18 30	18 33	* *	18 42	18 51	18 57	19 03	19 14	* *	19 17

107番南部循環線（真壁・喜屋武廻り） 土日祝										
NO	糸満 バスターミナル	糸満 ローター	高嶺 入口	真栄平	真壁 小学校前	姫百合 の塔前	喜屋武	南部 病院前	糸満 ローター	糸満 バスターミナル
1	7 15	7 19	7 23	7 30	7 36	7 42	7 50	7 54	7 59	8 02
2	9 00	9 04	9 08	9 15	9 21	9 27	9 35	9 39	9 44	9 47
3	11 30	11 34	11 38	11 45	11 51	11 57	12 05	12 09	12 14	12 17
4	13 10	13 14	13 18	13 25	13 31	13 37	13 45	13 49	13 54	13 57
5	14 20	14 24	14 28	14 35	14 41	14 47	14 55	14 59	15 04	15 07
6	16 35	16 39	16 43	16 50	16 56	17 02	17 10	17 14	17 23	17 27
7	17 45	17 49	17 53	18 00	18 06	18 12	18 20	18 24	18 33	18 37
8	19 20	19 24	19 28	19 35	19 41	19 47	19 55	19 59	20 04	20 07
9	20 30	20 34	20 38	20 45	20 51	20 57	21 05	21 09	21 14	21 17

108番南部循環線（喜屋武・真壁廻り） 土日祝										
NO	糸満 バスターミナル	糸満 ローター	南部 病院前	喜屋武	姫百合 の塔前	真壁 小学校前	真栄平	高嶺 入口	糸満 ローター	糸満 バスターミナル
1	7 40	7 43	7 48	7 52	8 01	8 07	8 13	8 19	8 24	8 27
2	8 30	8 33	8 38	8 42	8 51	8 57	9 03	9 09	9 14	9 17
3	10 30	10 33	10 38	10 42	10 51	10 57	11 03	11 09	11 14	11 17
4	15 30	15 33	15 38	15 42	15 51	15 57	16 03	16 09	16 14	16 17
5	18 15	18 20	18 27	18 32	18 41	18 47	18 53	18 59	19 04	19 07
6	19 45	19 48	19 53	19 57	20 06	20 12	20 18	20 24	20 29	20 32

**【赤字2路線の代替として乗合タクシーを導入した場合の試算】**

項目	年間収支 (千円)	個別条件等	
運賃収入	約 8,880	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1人1回あたり200円の支払いと設定</li> <li>◆南部循環線：平日の1日利用者数125人×200円×250日=6,250千円</li> <li>◆南部循環線：土日祝の1日利用者数 60人×200円×115日=1,380千円</li> <li>◆国吉線：平日の1日利用者数25人×200円×250日=1,250千円</li> </ul>	
主な支出	人件費	約 6,720	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転手4名分</li> <li>・運転手1人あたりの給与額は、140千円と設定。(沖縄労働局HPより、タクシー運転者の所定内給与額の平均値とした。)</li> </ul>
	燃料費	約 1,078	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1Lあたり17.1km</li> <li>・1Lあたり軽油単価107円</li> <li>・南部循環線(月～金)年間走行距離：23.4km×20回×250日=117,000km</li> <li>・南部循環線(土日祝)年間走行距離：23.4km×15回×115日=40,365km</li> <li>・年間走行距離(国吉線(月～金))：10.0km×6回×250日=15,000km</li> <li>◆(117,000km+40,365km+15,000km)÷17.1km×107円</li> </ul>
	車両購入費*	約 8,904	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ハイエース9人乗り新車(ディーゼル車)2,226千円×4台=8,904千円(運行に使用するのは3台であるが、予備車両を一台加え4台とした。)</li> </ul>
	車両維持管理費	約 800	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両購入費を除く支出総額の約10%と設定した。</li> </ul>
	支出計	約 17,502	
年間収支計	約 -8,622		

\*車両購入費は初年度のみ

## **(5) NPO や市による有償運送の可能性検討**

乗合タクシー同様、運行費用の低減に向けた新たな仕組みとして、NPO や市による有償運送といった方策も考えられ、ワンボックスカー等の小型車輛を使用することにより、市負担の抑制が可能になると考えられる。

しかし、NPO や市により赤字 2 路線に代わる公共交通を運行するとすると、運行に関わるノウハウを有していないことや、新たな組織づくり等が必要となることから、可能であれば(4)で示した乗合タクシーの導入等、公共交通事業者に運行を委ねることが望ましいと考えられる。

## **(6) その他費用負担軽減のための方策検討**

現行のサービス水準を維持しつつ、市負担額の抑制を図る上では、バス事業者において小型バスにより運行してもらい、燃料費の抑制を図ってもらうこと等も考えられる。

そのため、市としてはバス事業者に対する経費抑制についての要望を行い、補助金の低減が図られるよう努める必要がある。

## **(7) 既存路線バス利用促進方策の検討**

多くの人々が居住する糸満市街地と、福祉施設・スポーツ施設等が立地する西崎町との連携強化といった課題を解消するための方策として、本調査では「施設送迎バスの活用」及び「既存バス路線の機能充実」が効果的であるとしているが、既存バス路線の充実を図る上では、バス事業者の努力とともに、多くの人々がバスを利用することが条件となる。

現在、糸満市街地と西崎町を結ぶ路線としては、系統番号 89 番の下記路線があるが、西崎町内各施設へのアクセス性の向上を図るためには、糸満（西高校・西崎）線及び糸満（航空・西崎・市役所）線の利用促進を図り、多数の利用者を確保し、便数増加等の路線充実につなげていくことが必要である。

### **【系統番号 89 番の概要】**

#### ・糸満（西高校線）、糸満（航空隊線）

平日 94 本、休日 68 本もの運行がなされているが、国道 331 号のみの通行であり、西崎運動公園や願寿館等の施設が集まる西崎市街地内までは入り込んでいない。

#### ・糸満（西高校・西崎線）、糸満（航空・西崎・市役所線）

西崎運動公園や願寿館等の施設が集まる西崎市街地内まで入り込んでいるものの、運行本数が平日 16 本、休日 10 本と少ない。

### **【利用促進のための方策】**

- 西崎町内の糸満（西高校・西崎線）、糸満（航空・西崎・市役所線）沿線には、以下のような施設が集積しており、特に学校や高齢者健康づくりセンター願寿館等は、通勤、通学やサークル活動等でのまとまった利用が期待されるものの、これまで個別路線の利用促進に向けたPR等を行われてきていない。そのため、バス利用案内チラシ等による本路線の情報提供や、地域ぐるみでのバス利用運動の展開等により各施設利用の際のバス利用促進を図り、利用者数の増加につなげていくことがバス路線の充実につながっていくものと考えられる。

#### **◆バス利用者を増加させる上でポイントとなる施設**

##### **【学校】**

- 沖縄水産高等学校
- 沖縄県立西崎養護学校
- 西崎中学校

##### **【公園】**

- 西崎運動公園
- 西崎親水公園

##### **【福祉施設】**

- 高齢者健康づくりセンター願寿館

##### **【商業施設等】**

- 海邦銀行西崎支店
- 沖縄銀行西崎支店
- 琉球銀行西崎支店
- サンエー
- タウンプラザかねひで 等

6-2 新公共交通体系整備までの工程計画

対応事項	平成19年									平成20年				
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月以降	
(1) 施設送迎バスの活用に向けた仕組み・条件整理	<p>運行に向けた具体的な調整及び準備</p> <p>詳細な運行条件整理 (市・自動車学校)</p> <p>バス事業者への報告・調整</p> <p>運行準備 (保険加入、案内窓口体制整備、車体表示等)</p> <p>市民への利用PR (利用案内パンフ作成、HPへの掲載、区長会での報告等)</p>						<p>施設送迎バス活用事業のスタート</p>	<p>実験的位置づけで運行 (半年程度)</p> <p>利用実態調査</p> <p>利用者アンケート</p> <p>評価・検証</p>						<p>継続運行</p>
													<p>見直し継続運行</p>	
													<p>廃止</p>	
(2) 学生ニーズの把握とニーズを踏まえた公共交通確保策の検討	各学校へのH18年度調査成果の説明		各学校において通学実態調査、意向調査を実施		公共交通利用への要望が少なければ		当面は現状の通学形態を維持		公共交通利用への要望が多ければ		学生ニーズに応じた公共交通確保策を検討			
(3) コミュニティバス導入に関わる具体的な運行計画及び地域連携のあり方の検討	運行計画の検討			運行計画を踏まえた地域連携体制のあり方の検討			施設送迎バス活用状況を踏まえつつ、コミュニティバス導入の必要性・可能性について判断し、その結果に応じて具体化に向けた調整・検討、予算確保等を実施							
(4) タクシー事業者の意向把握と乗合タクシー導入の可能性の検討	市内タクシー事業者へのH18年度調査成果の説明		タクシー事業者の運営実態や乗合タクシー事業への参画意向・条件の把握		事業者との個別調整		参画意向があれば		地域公共交通会議等における合意形成		運行にあたっての手続き、補助金調整等		<p>乗合タクシー事業もしくは市による有償運送事業のスタート</p>	
												<p>市民への利用PR (利用案内パンフ作成、HPへの掲載、区長会での報告等)</p>		
(5) NPOや市による有償運送の可能性検討					有償運送バス運行に向けた条件整理		参画意向がなければ		地域公共交通会議等における合意形成		運行にあたっての手続き等			
	*本工程は、市による有償運送の場合のもの。(NPOによる場合は、実施者募集や組織設立等で異なる期間を要するものと考えられる。)													
(6) その他費用負担軽減のための方策検討	バス事業者に対する車輛小型化等の要望													
(7) 既存路線バス利用促進方策の検討	西崎町内各施設利用者へのバス利用案内チラシ等による情報提供や、地域ぐるみでのバス利用運動等を実施													

## 付属資料

### 付一 糸満市新公共交通体系導入可能性調査検討委員会

#### (1) 設置要綱

##### (設 置)

第1条 糸満市における新公共交通体系導入の可能性調査（以下「可能性調査」という。）を実施するにあたり、可能性調査業務の受託機関である昭和株式会社において、「糸満市新公共交通体系導入可能性調査検討委員会」（以下「委員会」という。）を設置する。

##### (目 的)

第2条 委員会は可能性調査に資するため、バス利用者の利便性や社会活動に考慮した未来型新路線の可能性や運行のあり方、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 委員会は、別表に掲げる者をもって組織する。

2 委員会に委員長及び副委員長を置き、委員長に学識経験者、副委員長に糸満市企画開発部長を充てる。

##### (委員会)

第4条 委員会は、必要に応じて委員長が招集する。

2 委員長は委員会を総理し、副委員長は委員長が欠けたときはその職務を代行する。

3 委員長は必要があると認めたときは、委員会に委員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19年3月31日までとする。

##### (事務局)

第6条 委員会の事務局は、糸満市企画開発部政策推進課に置く。

##### (雑 則)

第7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18年8月28日から施行する。

## (2)委員

役 職	氏 名	所 属 先
委員長	大城 郁寛	琉球大学法文学部 総合社会システム学科 教授
副委員長	金城 誠栄	糸満市企画開発部長
委 員	宇地原 克信	糸満市市民部市民生活課長
委 員	新垣 徳栄	三和中学校校区代表（真壁区長）
委 員	上原 和雄	高嶺中学校校区代表（大里区長）
委 員	大城 隆盛	兼城中学校校区代表（座波区長）
委 員	崎浜 盛次	糸満中学校校区代表（新屋敷自治会長）
委 員	大城 栄喜	西崎中学校校区代表（西崎1丁目自治会長）
委 員	喜瀬 真栄	潮平中学校校区代表（阿波根西原自治会長）
委 員	比屋根 司	糸満市PTA連合会代表（事務局 兼城中学校）
委 員	大城 美根子	糸満市女性団体連絡協議会会長
委 員	平良 宗芳	糸満市老人クラブ連合会会長 （事務局 市社会福祉協議会）
委 員	仲里 隆	（有）美ら島（美ら島観光バス）代表取締役
委 員	玉城 春一	（有）糸満自動車学校代表取締役
委 員	国吉 有望	糸満高等学校生徒代表
委 員	金城 千華	沖縄水産高等学校生徒代表

## 付一２ 市内一周線の新規導入について

本調査では、「財政負担を抑制しつつ、現状における公共交通環境を極力維持し、また可能な限り高齢者等の利便性を高めていく」といった基本的な考え方のもと、コミュニティバスの導入や施設送迎バスの活用といった手段を中心に以下の４つの課題への対応方針を検討した。

- 課題① 阿波根・兼城・潮平といった市街地内のバス利用不便地域の解消に向けた対策が必要
- 課題② 既存路線バスの維持に関わる市の財政負担の抑制が必要（現在、市内循環線２路線の運行を維持するために、年間約 1,000 万円を拠出）
- 課題③ 市南部等の高齢化率の高い地域（居住人口は少ない）では、高齢者の移動を考慮し、公共交通の確保に向けた対策が必要
- 課題④ 字糸満市街地と西崎町、潮崎町との連携強化に向けた対策が必要

検討の結果、バス利用が不便な地域については、糸満自動車学校の送迎バスを活用し、高齢者等の足を確保していく（少なくとも現状よりも利便性を高める）とともに、バス事業者・行政・利用者・沿線企業等の地域連携にもとづくきめ細かなコミュニティバスの導入を検討していくこととなった。また、赤字路線の機能維持に向けては、今後乗合タクシーの導入や、NPO や市による有償運送の可能性検討を行い、望ましい方策を導いていくこととした。

その一方で、住民意向調査において市内循環線を望む意向があげられたことや、第２回検討委員会において、集落間や主要施設間を結ぶ市内一周線の導入を望む意見があげられたことを受け、介護福祉といった面から、以下のとおり市内循環線についての考え方の整理を行った。

### （１）市内循環線導入にあたっての考え方

近年、高齢者の増加により介護サービスの増大、ひいては介護保険料の高騰が懸念されている。特に、戦後のベビーブーム世代いわゆる団塊の世代が 65 歳に達する平成 27 年度あたりから急激な介護サービスの増加が予想されている。

こうした中、糸満市では、介護保険事業の認定率が 20.48%と高く（平成 18 年 8 月現在）、介護予防事業を推進しない場合は高齢者人口の増加により、介護認定者が増えていくことが予測され、このことにより介護にかかる費用の増加が懸念される。

糸満市老人保健福祉計画及び介護保険事業計画（第 3 期）では、介護予防事業の重要性が示されており、その一つとして「願寿館」の充実や「地域デイサービス事業\*」を推進していくことが方向性として示されている。

\*地域デイサービス事業：地域の公民館を活用し、65歳以上の高齢者の健康維持と社会参加を促進し、孤独感の解消や心身のリフレッシュ、楽しい仲間づくりをねらいとして実施するものであり、血圧測定・健康チェック・レクリエーション・野外活動・カラオケ等の内容がある。

また、地域デイサービスや地域での願寿館教室などの地域活動には、その拠点となる場所が必要であり、公民館、空き教室などの学校施設、活用されていない施設など、高齢者の徒歩圏内に世代間交流や社会参加のための活動の場の確保に努めることとされているが、そこまでの移動手段がないというのが現状である。

そのため、次頁に示すような、願寿館と地域デイサービスの拠点地区、病院等を結ぶ「市内循環線」の導入について、保健福祉部局との連携を図りながら今後検討を進めていくことが考えられる。

『願寿館』と地域デイサービスの拠点地区等を結ぶ市内循環線ルート図(案)

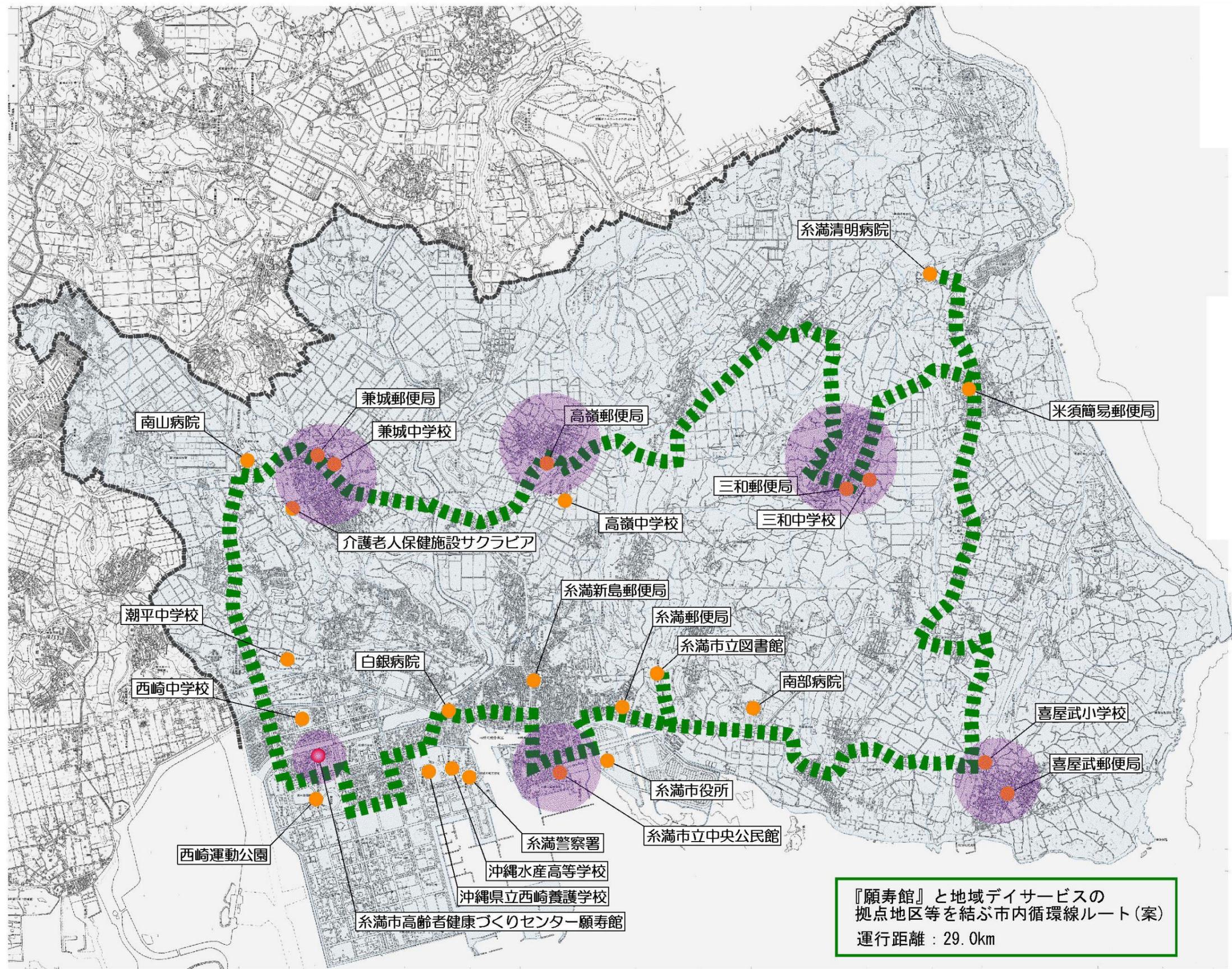
【 凡 例 】

■ 市内循環線ルート(案)

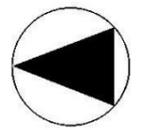
● 地域デイサービス等の拠点地区

----- 行政界

※この地区は、糸満市老人福祉計画及び介護保険事業計画(第3期)に示される日常生活圏域を参考に、圏域の規模、バランスを考慮してあくまで本調査の中で設定したものである。



『願寿館』と地域デイサービスの拠点地区等を結ぶ市内循環線ルート(案)  
 運行距離：29.0km



## (2) 市内一周線運行にあたっての概算試算

前頁のルートについて、以下のような条件設定のもとに運行した場合の概算試算は、次頁のとおりとなる。

### 【市内一周線運行の概算試算】

運行条件		
使用車両数：2台+予備車1台	運行回数：片回り1日7回×両回り	
運賃：一人1回当たり200円と設定	運行距離：片回り1周約29.0km	
運行日：平日、土曜日	運行時間：午前7時～午後9時	
<b>■1回あたり5人乗車した場合</b>		
年間の収入 約 4,200千円	200円×5人×14回×300日	
年間の支出 約 29,061千円		
内 訳	人件費 約 12,576千円	262,000円/月×12月×4人 (人件費単価は、沖縄労働局 HP よりバス運転手の所定内給与額の平均値とした。)
	燃料費 約 1,185千円	総走行距離 121,800 km ÷ 11 km/ℓ × 107円/ℓ
	車 輛 購 入 費 約 13,500千円	1台 4,500千円* × 3台 *日産シビリアン(各種送迎バスとして使用されていることが多い) 26人乗りの場合の標準価格。
	車 輛 維 持 管 理 費 約 1,800千円	121,800 km × 15円 中型バスの車輛修繕費の事例を参考に、キロあたり単価を15円とした。
年間の収支	約-24,861千円	
<b>■1回あたり10人乗車した場合</b>		
年間の収入 約 8,400千円	200円×10人×14回×300日	
年間の支出 約 29,061千円		
年間の収支	約-20,661千円	
<b>■1回あたり20人乗車した場合</b>		
年間の収入 約 16,800千円	200円×20人×14回×300日	
年間の支出 約 29,061千円		
年間の収支	約-12,261千円	

\*支出には、上記人件費、燃料費、車輛購入費等のほかに、バス停設置費、広報周知費等が発生する。

\*車輛購入費は初年度のみ。

### **(3) 今後の具体的な検討に向けて**

市内一周線の実現に向けては、一定の利用者数が確保されることが必要となるが、現状においては高齢者等の具体的なバス需要は把握されていない。

そのため、願寿館利用者や市内の医療施設通院者等を対象とした需要調査を実施し、どの程度の利用が見込めるかを明らかにする必要がある。

また、本年度調査の成果を受けて、平成 19 年度から系満自動車学校の協力を得て、送迎バス活用事業をスタートさせることにより、高齢者等の一定の利便向上が図られると考えられることから、送迎バス活用事業の動向を見ながら、市内一周線の導入について、運行ルート、運行主体、運行形態、収支計画等の具体的な検討を進めるものとする。

糸満市新公共交通体系導入可能性調査

平成 19 年 3 月

発行：沖 縄 県 糸 満 市

業務委託：糸満市企画開発部政策推進課

業務受託：昭和株式会社 沖縄支社