

公共交通をとりまく環境 (新旧比較)

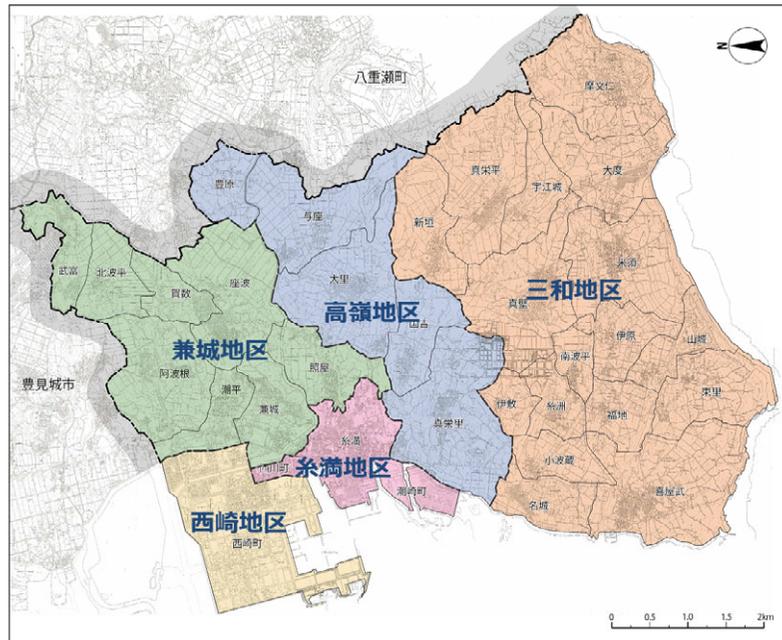
(1) 地域特性

①糸満市の地区区分 (令和元年)

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

(糸満市地区区分)

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



(1) 地域特性

①糸満市の地区区分 (令和6年)

地区区分の変更はありません。

▼令和元年以降に人流や移動需要に影響すると考えられる主な開発等

- ・2022年4月 シャボン玉石けん くくる糸満 オープン (潮崎町1丁目)



観光文化交流拠点施設として糸満市の歴史や文化を紹介し、体験プログラムも提供。  
多目的ホールは最大582席。その他企業研修や会議に利用可能な会議室。屋外ステージはイベント等で利用可能。

出典：糸満市 HP より

- ・2022年7月 琉球ホテル&リゾート 名城ビーチ オープン (名城)



443室の客室。全室オーシャンビューで、快適な滞在を提供。

出典：photoAC (フリー素材)

- ・2022年10月 沖縄県水産公社 地方卸売市場 イマイユ市場 (糸満漁港)



沖縄県水産公社地方卸売市場  
施設管理者：(一財)沖縄県水産公社  
敷地面積：15,494.03 m<sup>2</sup>

出典：沖縄県 HP より

②人口及び高齢化率（令和元年）

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

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

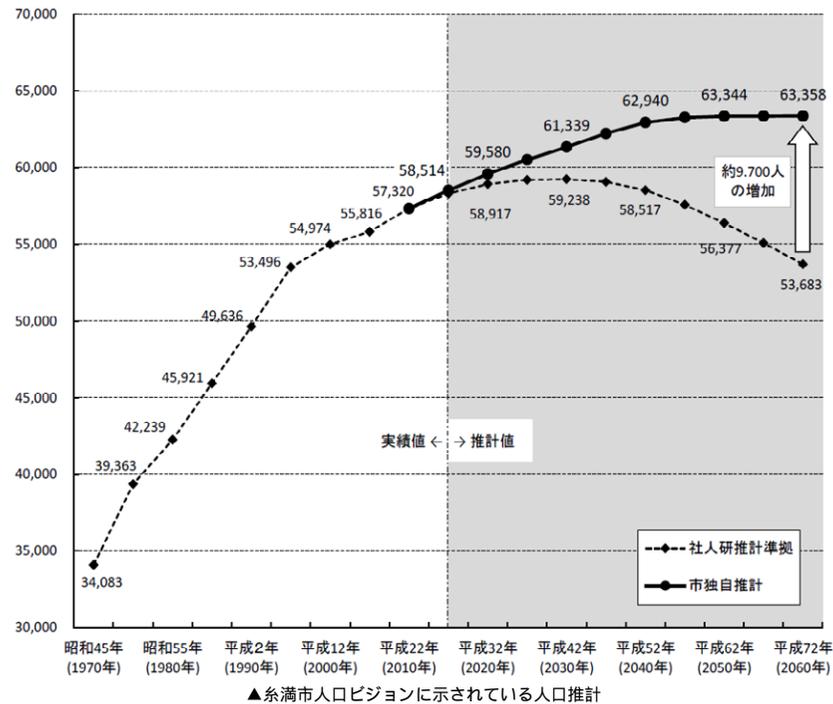
②人口及び高齢化率（令和6年）

糸満市全体の人口は62,281人（令和6年6月末時点）であり、うち65歳以上の高齢者は、23.5%と、前計画を策定した令和元年当時から約5カ年間で約3ポイント増加しています。

		男性		女性		合計	
人口	総人口	31,545	-	30,736	-	62,281	-
	年少人口（0～14歳）	5,454	8.8%	5,261	8.4%	10,715	17.2%
	生産年齢人口（15～64歳）	19,141	30.7%	17,811	28.6%	36,952	59.3%
	老人人口（65歳以上）	6,950	11.2%	7,664	12.3%	14,614	23.5%
	前期高齢者（65～74歳）	4,134	6.6%	4,044	6.5%	8,178	13.1%
	後期高齢者（75歳以上）	2,816	4.5%	3,620	5.8%	6,436	10.3%

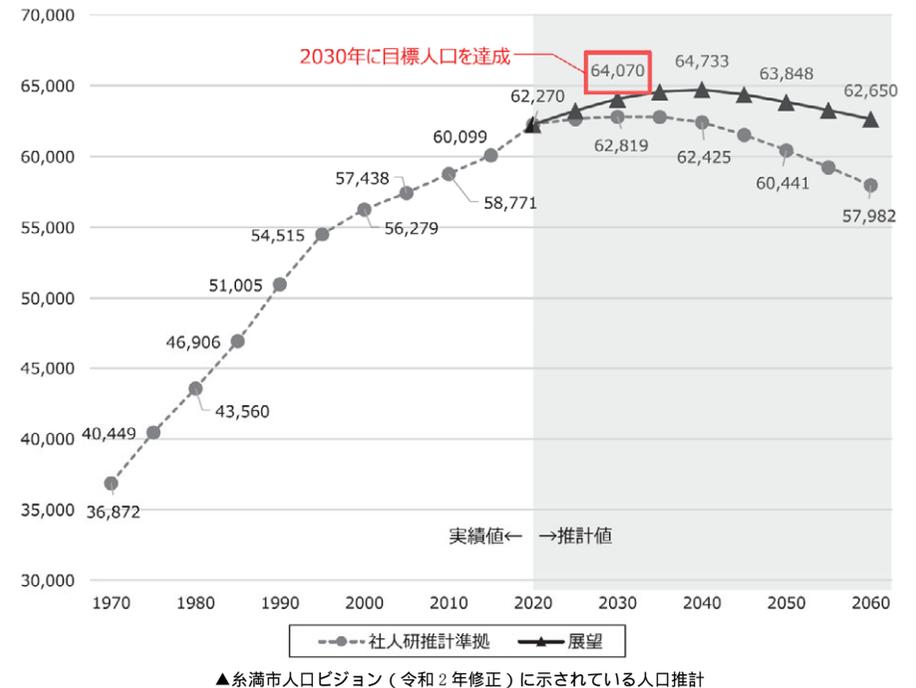
③将来の人口総数

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



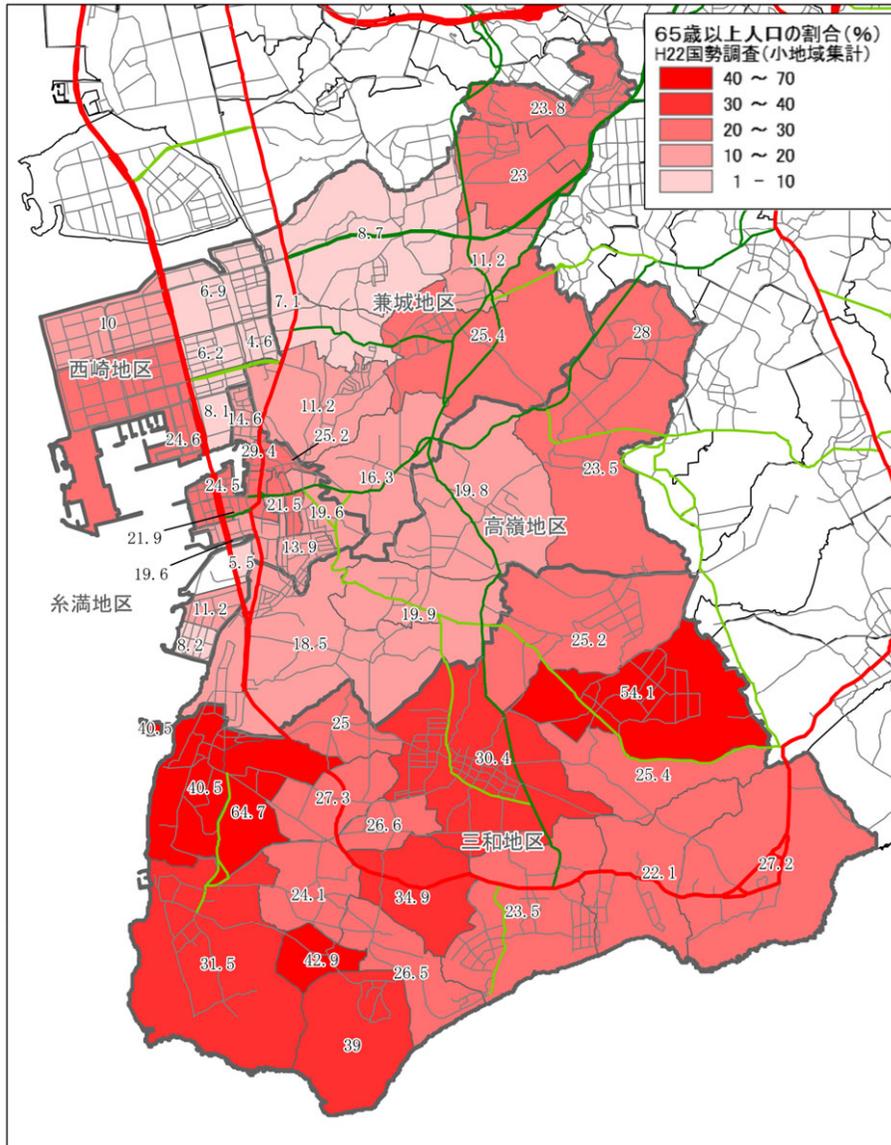
③将来の人口総数

「糸満市人口ビジョン（令和2年修正）」では、これまでの国勢調査人口による推計から、令和2年9月末時点の住民基本台帳人口を基準年人口とした将来人口推計を行っており、併せて社人研推計値の補正も行っています。その結果、当該計画に示される取り組みを実施することにより、将来の人口総数は、2030年に計画の目標人口である63,000人を達成し、2060年には2020年と同程度の人口を維持する事を目指すとしています。



⑤小地域別高齢化率（平成 22 年）

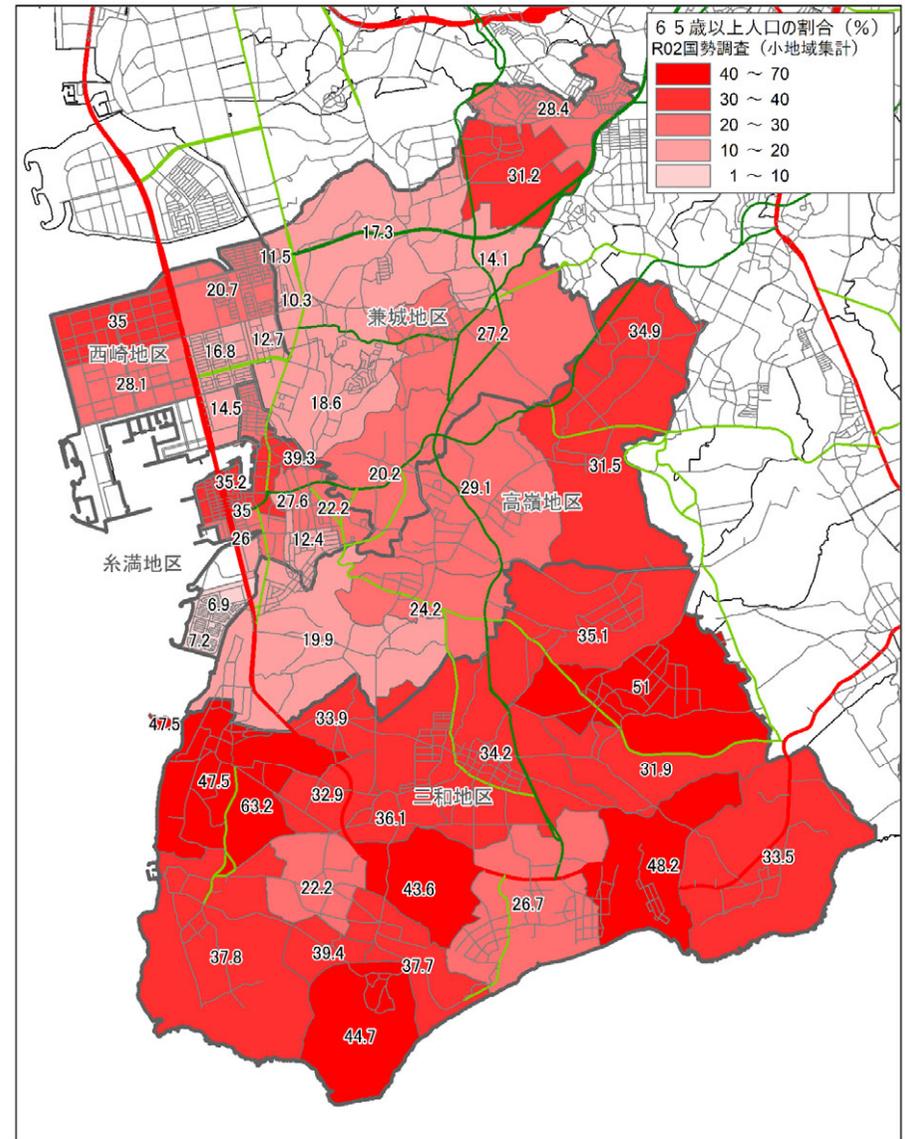
H22 国勢調査による小地域別高齢化率では、30%を超える地域がすべて三和地区に集中していることがわかります。



糸満市小地域別高齢化率 H22(2010年)国勢調査より

⑤小地域別高齢化率（令和 2 年）

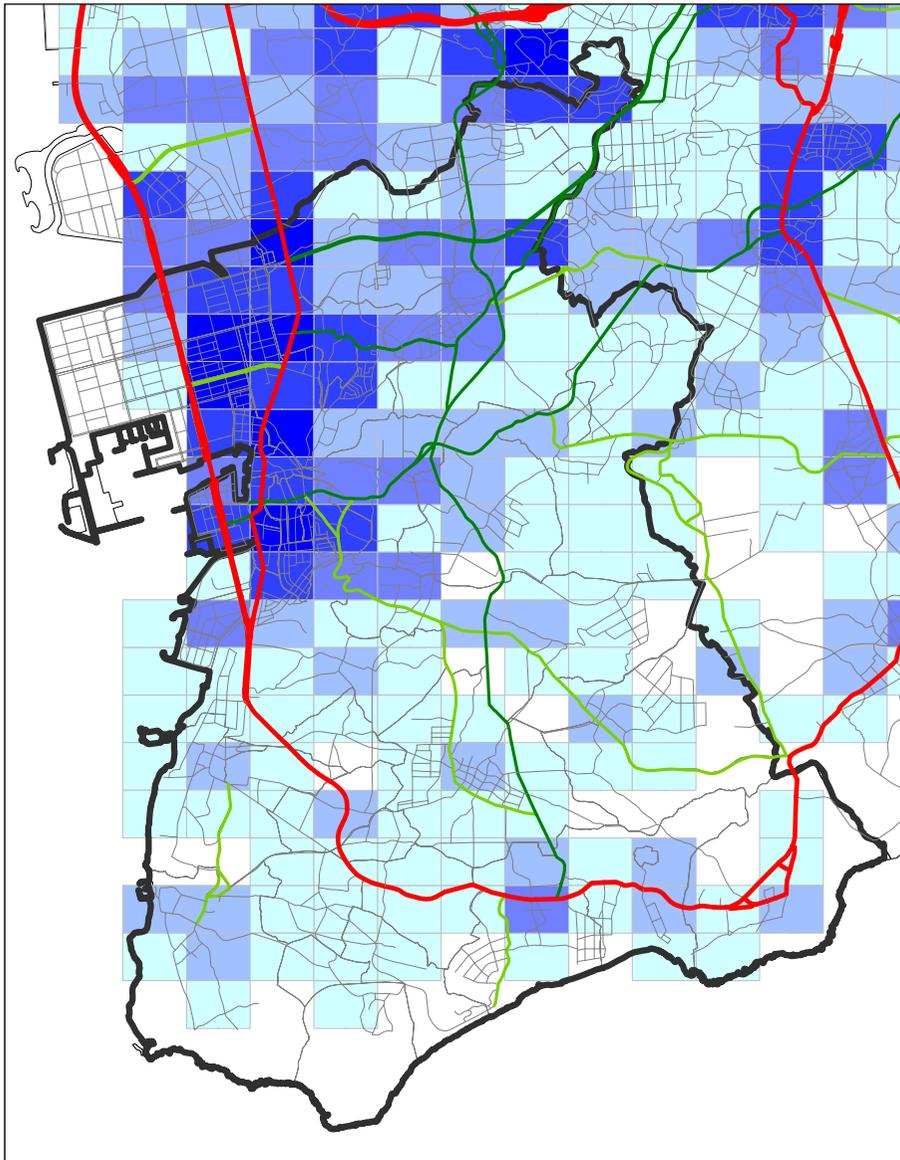
R2 国勢調査による小地域別高齢化率では、高嶺地区、兼城地区でも 30%を超える地域が見られるようになっており、市全域で高齢化が進行していることがわかります。



糸満市小地域別高齢化率 R2(2020年)国勢調査より

⑥夜間人口分布（平成 22 年）

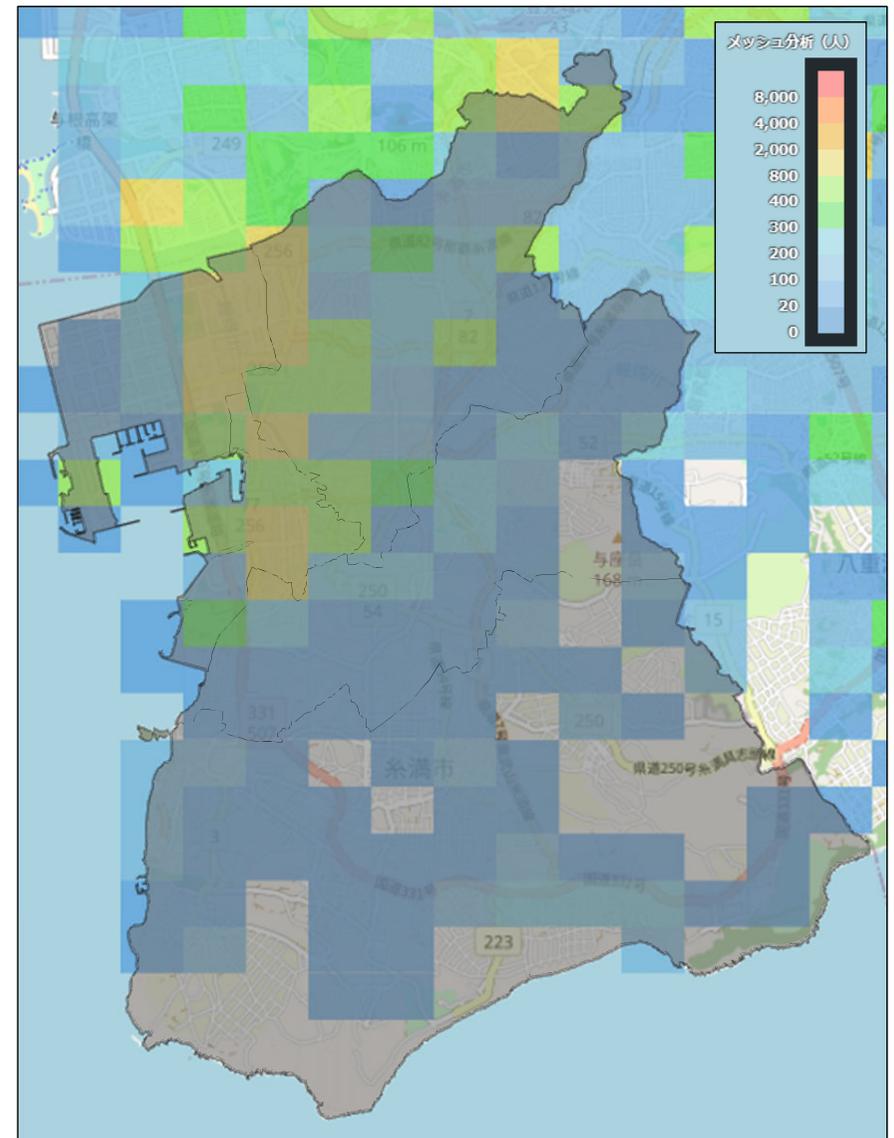
夜間人口（定住人口）は糸満地区を中心に、国道 331 号（旧道）沿線で密度が高い傾向となっています。



夜間人口分布 H22（2010年）国勢調査より

⑥夜間人口分布（令和 5 年）

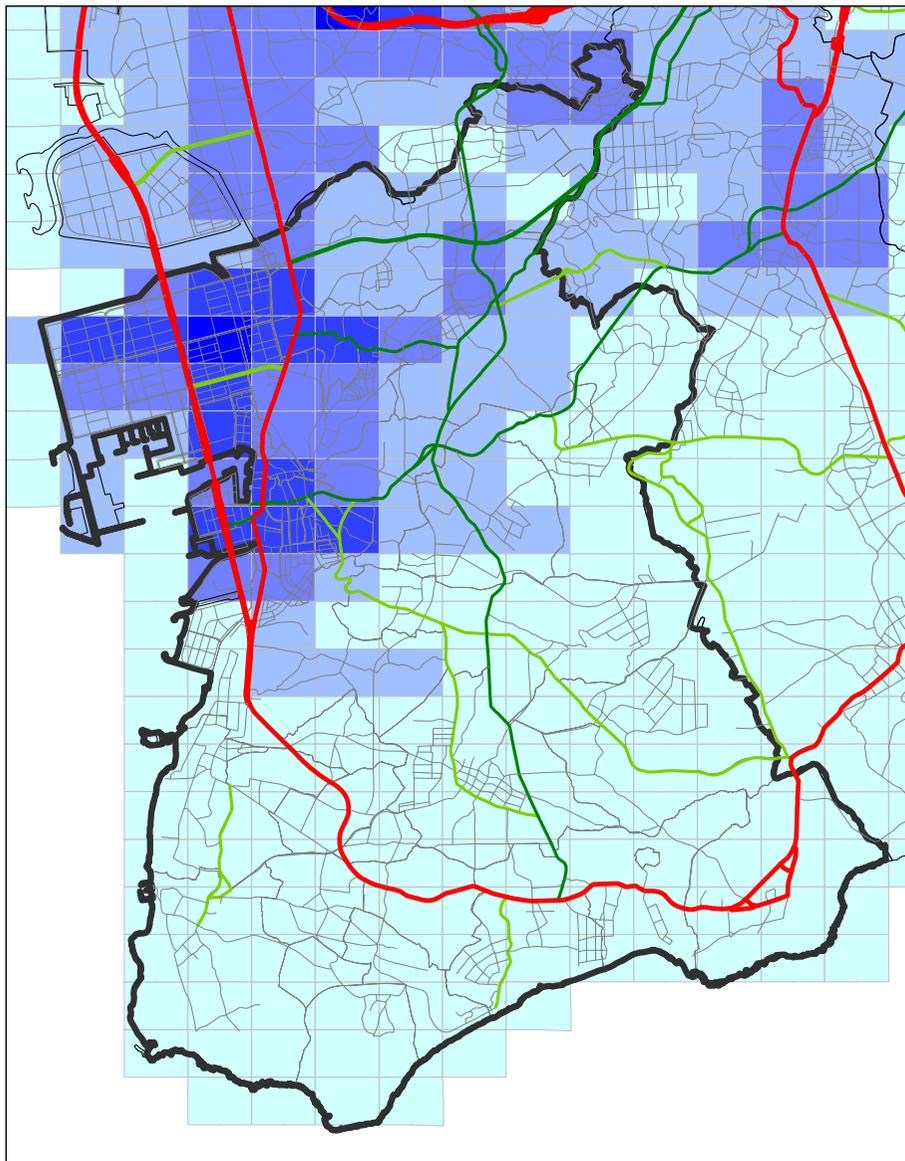
夜間人口（定住人口）は糸満地区を中心に、国道 331 号（旧道）沿線で密度が高い傾向となっています。



推計夜間人口分布 R05（2023）RESAS（混雑統計）より

⑦推計昼間人口分布

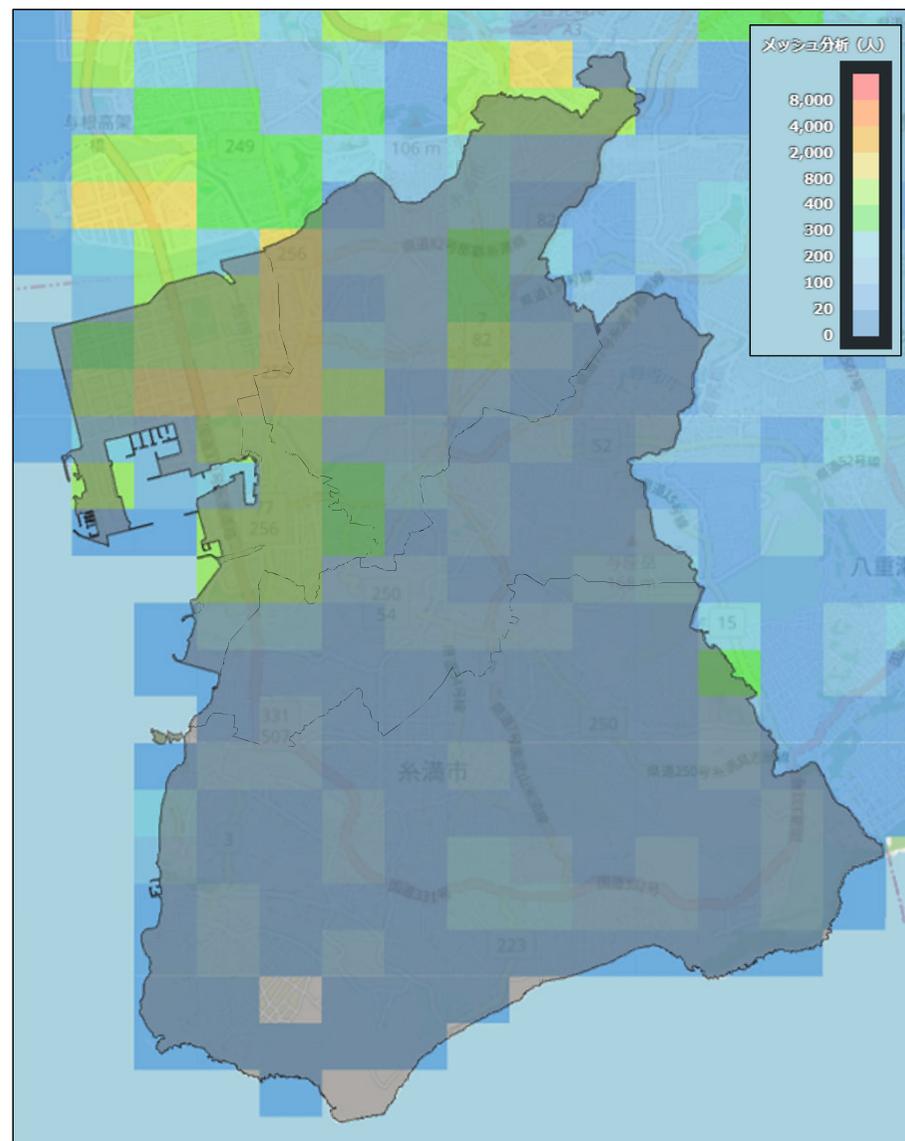
推計昼間人口においても糸満地区を中心に人口密度が高くなっており、さらに西崎地区の工業団地へ人口が集中する傾向が伺えます。



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

⑦推計昼間人口分布

推計昼間人口においても糸満地区を中心に人口密度が高くなっており、さらに西崎地区の工業団地へ人口が集中する傾向が伺えます。



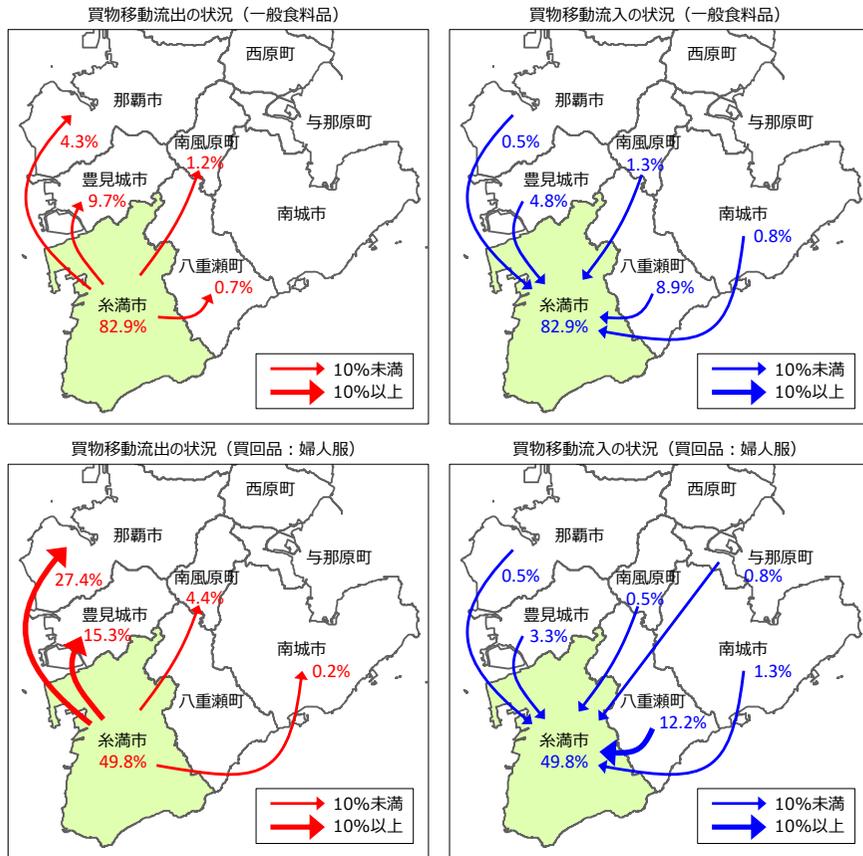
推計昼間人口分布 R05(2023) RESAS(混雑統計)より

(2) 市民の移動動向

①生活移動の概要 (H22 沖縄県買物動向調査)

日常的な一般食料品における地元購買率は82.9%と高い一方、買回品(婦人服)の地元購買率は49.8%と低く、那覇市へ27.4%、豊見城市へ15.3%の流出がみられます。(下図参照)

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



買物移動における流出・流入状況  
出典：平成22年度 沖縄県買物動向調査報告書(平成23年3月)

(2) 市民の移動動向

①生活移動の概要 (H30 沖縄県買物動向調査)

日常的な一般食料品における地元購買率は79.0%とH22調査に比べて僅かに減少。買回品(ファッション衣料品)の地元購買率は46.6%と低く、那覇市への流出が33.3%と増加している。(下図参照)



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

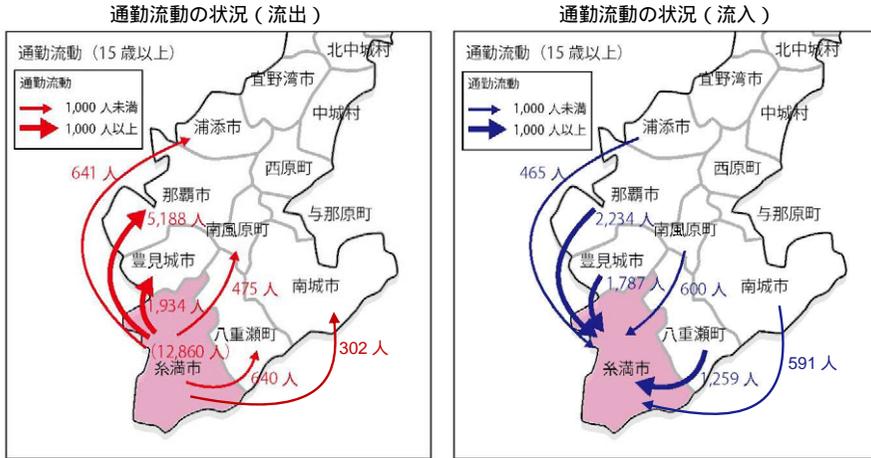
買い物時の移動手段割合  
出典：平成22年度 沖縄県買物動向調査報告書(平成23年3月)

②通勤通学流動の概要（H22 国勢調査）

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

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

また、通勤・通学の移動手段としては、糸満市内への通勤・通学、他市町村への通勤・通学ともに「自家用車」が最も利用されています。「乗合バス」の利用は、糸満市内へ通勤・通学者のうち300人（2.4%）、他市町村への通勤・通学者のうち1,040人（7.8%）でした。



通勤通学流動図

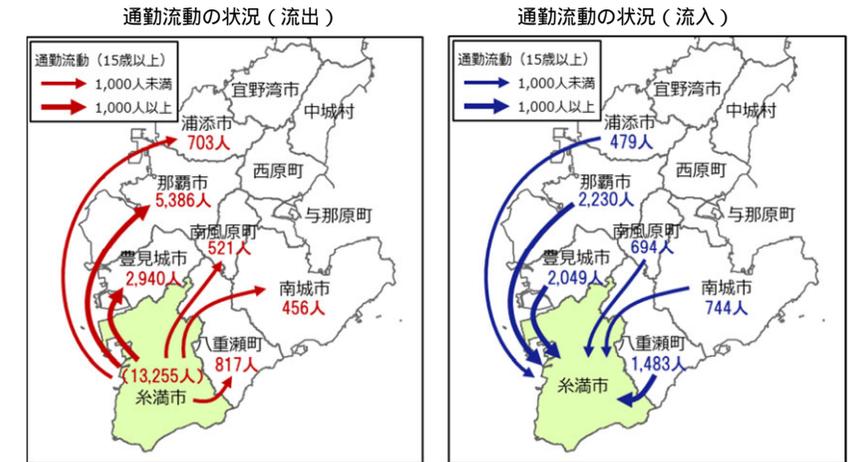
平成22年国勢調査

②通勤通学流動の概要（R2 国勢調査）

通勤流動では糸満市内への就業が13,255人（50.6%）と最も多く、流出先では那覇市が5,386人（20.6%）、豊見城市が2,940人（11.2%）と続いており、いずれもH22調査より増加しています。

通学流動では糸満市内への通学が1,231人（46.2%）と最も多く、流出先では那覇市が544人（20.4%）、八重瀬町が204人（7.7%）と続いており、いずれもH22調査より減少しています。

また、通勤・通学の移動手段としては、糸満市内への通勤・通学、他市町村への通勤・通学ともに「自家用車」が最も利用されています。「乗合バス」の利用は、糸満市内へ通勤・通学者のうち201人（1.6%）、他市町村への通勤・通学者のうち838人（5.8%）で、コロナウイルス感染症の流行の影響もありともにH22調査から減少しています。



通勤通学流動図

令和2年国勢調査

【旧：地域公共交通網形成計画策定時】

【新：地域公共交通計画策定に向けた時点修正】

市内から	通勤通学者数		構成比	
	糸満市内	他市町村	糸満市内	他市町村
	に通勤・通学	に通勤・通学	に通勤・通学	に通勤・通学
1 徒歩だけ	1,875	85	15.2%	0.6%
2 鉄道・電車	1	107	0.0%	0.8%
3 乗合バス	300	1,040	2.4%	7.8%
4 勤め先・学校のバス	85	107	0.7%	0.8%
5 自家用車	8,165	9,697	66.1%	72.7%
6 ハイヤー・タクシー	65	47	0.5%	0.4%
7 オートバイ	685	1,465	5.5%	11.0%
8 自転車	609	239	4.9%	1.8%
9 その他	288	252	2.3%	1.9%
10 不詳	273	293	2.2%	2.2%
全体	12,346	13,332	100.0%	100.0%

▲通勤・通学時の移動手段割合（流出のみ） 平成22年国勢調査

市内から	通勤通学者数		構成比	
	糸満市内	他市町村	糸満市内	他市町村
	に通勤・通学	に通勤・通学	に通勤・通学	に通勤・通学
1 徒歩だけ	1,821	54	14.2%	0.4%
2 鉄道・電車	6	138	0.0%	1.0%
3 乗合バス	201	838	1.6%	5.8%
4 勤め先・学校のバス	132	110	1.0%	0.8%
5 自家用車	8,793	11,232	68.4%	78.1%
6 ハイヤー・タクシー	55	44	0.4%	0.3%
7 オートバイ	631	1,241	4.9%	8.6%
8 自転車	830	329	6.5%	2.3%
9 その他	265	288	2.1%	2.0%
10 不詳	115	101	0.9%	0.7%
全体	12,849	14,375	100.0%	100.0%

▲通勤・通学時の移動手段割合（流出のみ） 令和2年国勢調査



(3) 公共交通の現状 (令和元年)

(3) 公共交通の現状 (令和6年)

① 民営路線バスの近隣市町村への運行状況 (H30 公共交通利用実態調査)

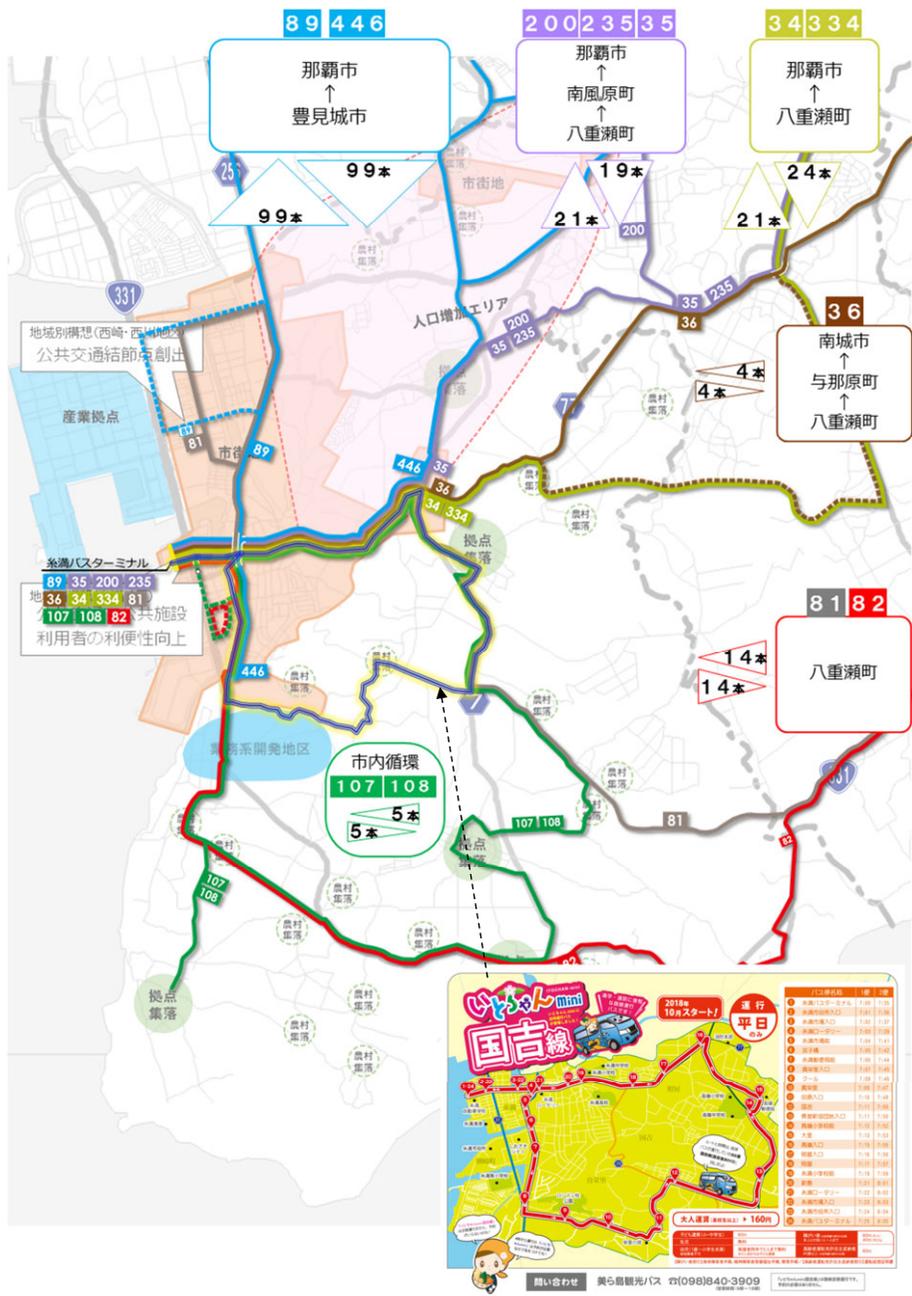
① 民営路線バスの近隣市町村への運行状況

系統番号	路線	運行会社	主な経由地 経由しない便もあり	行き先
34	東風平線	沖縄バス	与座・富盛・東風平・津嘉山・国場・真玉橋・古波蔵・開南	那覇バスターミナル
35	志多伯線		座波・志多伯・東風平・津嘉山・国場・沖縄大学前・与儀十字路・開南	
89	糸満線		琉球バス交通 沖縄バス	
446	那覇糸満線	那覇バス	座波・北波平・保栄茂・小禄・旭橋・開南・旭橋	
200	糸満おもろまち線	沖縄バス	座波・志多伯・白川小学校前・徳洲会病院前・津嘉山・国場・壺川・バスターミナル前・泊高橋	おもろまち駅前広場
235	志多伯おもろまち線		座波・志多伯・東風平・津嘉山・国場・沖縄大学前・与儀十字路・開南・バスターミナル前・泊高橋	
334	国立劇場おきなわ線	琉球バス交通	富盛・東風平・徳洲会病院入口・国場・古波蔵・開南・バスターミナル前・泊高橋・天久・勢理客	国立劇場おきなわ(結の街)
107	南部循環線 (真壁廻り)		高嶺入口・真壁・米須・喜屋武	糸満バスターミナル
108	南部循環線 (喜屋武廻り)		喜屋武・米須・真壁・高嶺入口	
36	糸満新里線		沖縄バス	与座・志多伯入口・東風平・稲嶺十字路・仲程・大里入口・与那原・馬天・新里
81	西崎・向陽高校線	琉球バス交通	水産高校前・高嶺入口・具志頭・向陽高校前	玉泉洞
82	玉泉洞糸満線		名城・姫百合の塔前・向陽高校前	玉泉洞

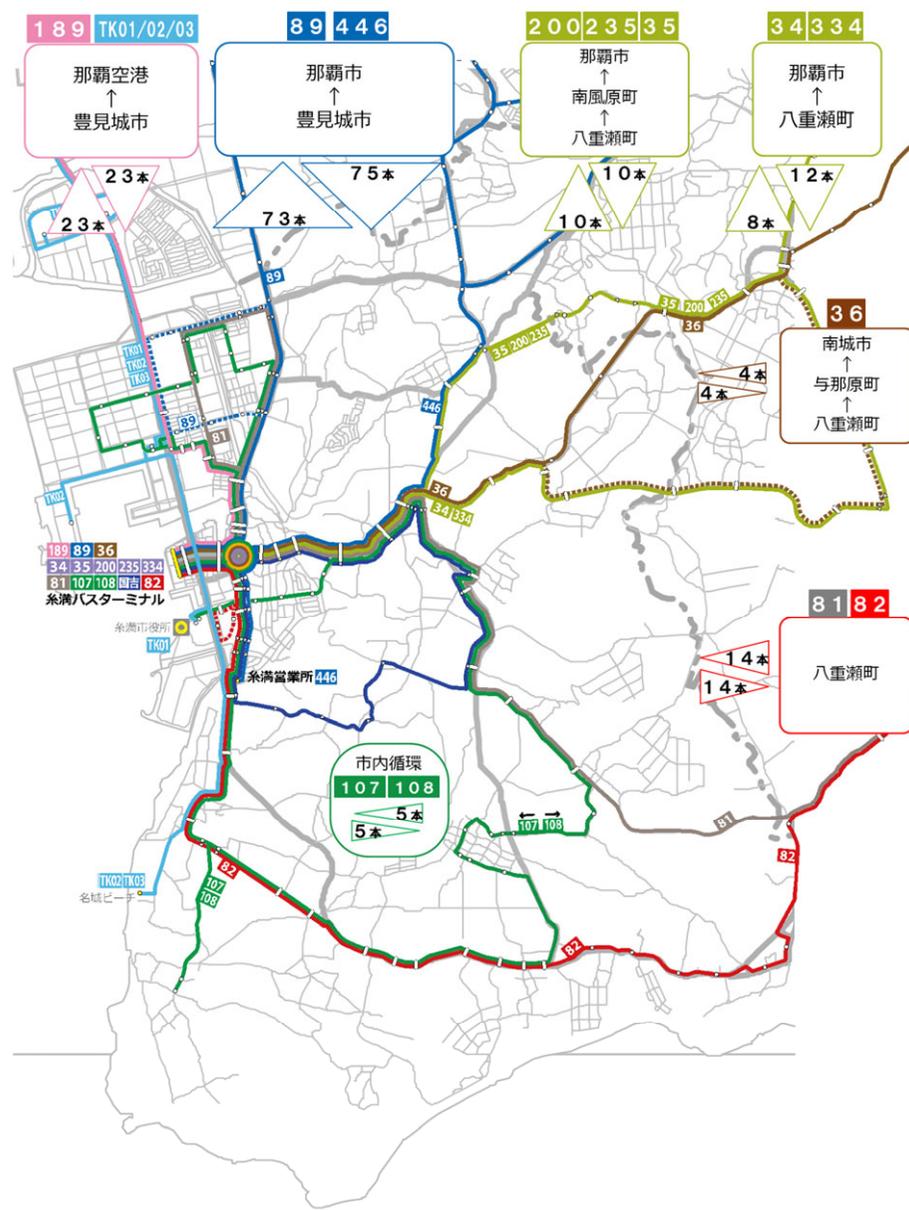


系統番号	路線	運行会社	主な経由地 経由しない便もあり	行き先
34	東風平線	沖縄バス	与座・富盛・東風平・津嘉山・国場・真玉橋・古波蔵・開南	那覇バスターミナル
35	志多伯線		座波・志多伯・東風平・津嘉山・国場・沖縄大学前・与儀十字路・開南	
89	糸満線		琉球バス交通 沖縄バス	
446	那覇糸満線	那覇バス	座波・北波平・保栄茂・小禄・旭橋・開南・旭橋	
200	糸満おもろまち線	沖縄バス	座波・志多伯・ <del>白川小学校前</del> ・徳洲会病院前・津嘉山・国場・壺川・バスターミナル前・泊高橋	おもろまち駅前広場
235	志多伯おもろまち線		座波・志多伯・東風平・津嘉山・国場・沖縄大学前・与儀十字路・開南・バスターミナル前・泊高橋	
334	国立劇場おきなわ線 ※延伸	琉球バス交通	富盛・東風平・徳洲会病院入口・国場・古波蔵・開南・バスターミナル前・泊高橋・天久・勢理客	サンエーパルクシティ
107	南部循環線 (真壁廻り) ※延伸		高嶺入口・真壁・米須・喜屋武・糸満市役所前・潮平・道の駅いとまん前	糸満バスターミナル
108	南部循環線 (喜屋武廻り) ※延伸		道の駅いとまん前・潮平・糸満市役所前・喜屋武・米須・真壁・高嶺入口	
36	糸満新里線		沖縄バス	与座・志多伯入口・東風平・稲嶺十字路・仲程・大里入口・与那原・馬天・新里
81	西崎・向陽高校線	琉球バス交通	水産高校前・高嶺入口・具志頭・向陽高校前	玉泉洞
82	玉泉洞糸満線		名城・姫百合の塔前・向陽高校前	玉泉洞
189	糸満空港線 ※新設	琉球バス交通	糸満入口・水産高校前・道の駅いとまん前	那覇空港
TK01	ハーレーエクスプレス ※新設	東京バス	名城ビーチ・糸満市役所・那覇空港	国際通り入口
TK02	ウミカジライナー ※新設	東京バス	名城ビーチ・糸満市役所・あしびなー・瀬長島ホテル・那覇空港	国際通り入口
TK03	琉球ホテルエアポートリムジン ※新設	東京バス	名城ビーチ	那覇空港

【旧：地域公共交通網形成計画策定時】



【新：地域公共交通計画策定に向けた時点修正】

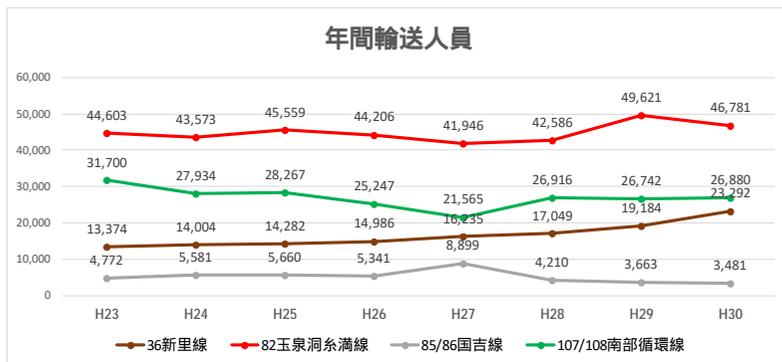
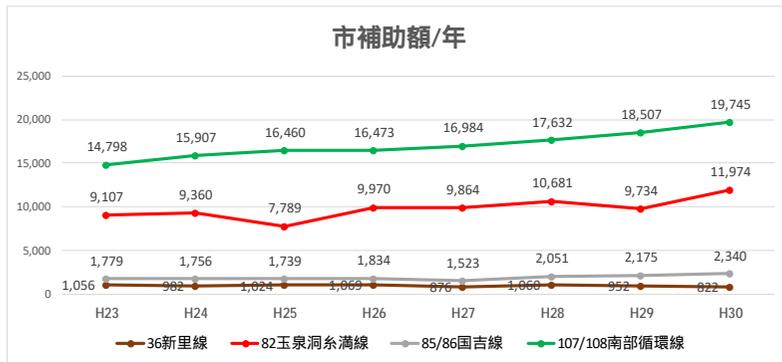


②補助対象路線の状況

市内を通過・循環している路線バスのうち、那覇市へ向かう路線は採算性が確保されているものの、南部循環線、新里線、玉泉洞糸満線の3路線は不採算路線となっています。

糸満市では、補助金を拠出し、糸満市の公共交通網を維持している状況です。平成30年10月には、市内公共交通網を一部再編し、補助対象路線だった国吉線を廃止、運行頻度を下げデマンドバス車両（10人乗り）を使った代替運行を実施しています。

系統番号	路線	運行会社	主な経由地	行き先
107	南部循環線 (真壁廻り)	琉球バス交通	高嶺入口・真壁・米須・喜屋武	糸満バスターミナル
108	南部循環線 (喜屋武廻り)		喜屋武・米須・真壁・高嶺入口	
36	糸満新里線	沖縄バス	与座・志多伯入口・東風平・稲嶺十字路・仲程・大里入口・与那原・馬天・新里	親慶原出張所
82	玉泉洞糸満線	琉球バス交通	名城・姫百合の塔前・向陽高校前	玉泉洞

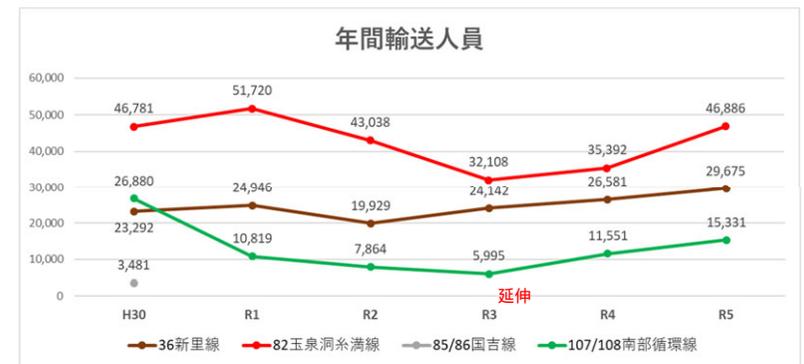


②補助対象路線の状況

市内を運行している路線バスのうち、那覇市へ向かう路線は一定程度採算性が確保されているものの、南部循環線、新里線、玉泉洞糸満線の3路線は補助対象路線となっています。

糸満市では、「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」及び「沖縄県生活バス路線確保対策補助金」を活用し、引き続き運行を維持できるよう、サービス水準を確保するとともに、沿線市町村、沖縄県及びバス事業者と連携し、利用促進に向けた取り組みを行っています。

系統番号	路線	運行会社	主な経由地	行き先
107	南部循環線※延伸 (真壁廻り)	琉球バス交通	高嶺入口・真壁・米須・喜屋武・糸満市役所前・潮平・道の駅いとまん前	糸満バスターミナル
108	南部循環線※延伸 (喜屋武廻り)		道の駅いとまん前・潮平・糸満市役所前・喜屋武・米須・真壁・高嶺入口	
36	糸満新里線	沖縄バス	与座・志多伯入口・東風平・稲嶺十字路・仲程・大里入口・与那原・馬天・新里	親慶原出張所
82	玉泉洞糸満線	琉球バス交通	名城・姫百合の塔前・向陽高校前	玉泉洞



③デマンドバス（いとちゃん mini）の運行状況

糸満市では、平成 27～28 年度に糸満市地域観光交通（愛称：いとちゃん mini）としてデマンドバスの実証実験を実施し、平成 30～32 年度にかけて試験運行を開始しました。

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

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



デマンドバス（いとちゃん mini）バス停マップ

③デマンドバス（いとちゃん mini）の運行状況

糸満市では、平成 27～28 年度に糸満市地域観光交通（愛称：いとちゃん mini）としてデマンドバスの実証実験を実施した以降、試験運行を経て令和 3 年 10 月より本格運行を開始しました。60 代以上の女性や免許返納者、障がい者などを中心に市民の日常的な移動手段として定着していることから、現在は地域公共交通確保維持改善事業費（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）により、運行の確保・維持を行っています。

		令和 2 年度 試験運行	令和 3 年度 実証 本格運行	令和 4 年度 本格運行	令和 5 年度 本格運行
運行条件	運行期間	令和 2 年 4 月 1 日 ～ 令和 3 年 3 月 31 日 (365 日間)	令和 3 年 4 月 1 日 ～ 令和 4 年 3 月 31 日 (365 日間)	令和 4 年 4 月 1 日 ～ 令和 5 年 3 月 31 日 (365 日間)	令和 5 年 4 月 1 日 ～ 令和 6 年 3 月 31 日 (363 日間)
	バス停数	165 箇所	168 箇所	171 箇所	
	予約締切時間	乗車希望時間の 30 分前		乗車希望時間の 15 分前	
	運行時間	9 時～17 時	9 時～17 時	7 時～19 時	
	大人運賃	バス停間の直線距離にて 300円～600円	バス停間の直線距離にて ～3km：300円、3～6km：400円、6km～：500円 ※9km超を廃止		
比較項目	①累計予約件数	18,066件	21,921件	24,444件	24,535件
	②累計乗車人数	20,223人	24,048人	27,608人	27,190人
	③平均予約件数(日)	49.6件/日	60.1件/日	67.0件/日	67.6件/日
	④平均乗車人数(日)	55.6人/日	65.9人/日	75.6人/日	74.9人/日
	⑤平均予約件数(h)	6.2件/h	6.0件/h	5.6件/h	5.6件/h
	⑥平均乗車人数(h)	6.9人/h	6.6人/h	6.3人/h	6.2人/h
	⑦乗合発生件数	8,293/18,066 件 乗合発生率 45.9%	10,408/21,921 件 乗合発生率 47.5%	11,960/24,444 件 乗合発生率 48.9%	12,257/24,535 件 乗合発生率 49.9%
	⑧累計登録者数	2,751 人	3,570 人	4,579 人	5,525 人
	⑨障がい者・免許返納割引利用者の割合	44.0%	45.6%	44.2%	49.2%
	⑩累計お断り件数	864 件 お断り率 4.1%	1,119 件 お断り率 4.9%	1,976 件 お断り率 7.5%	2,226 件 お断り率 8.3%

デマンドバス（いとちゃん mini）の運行実績推移

④民間送迎バス「ブーゲンビリア号」事業概要（平成30年度現在）

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

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

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

運行ルートは、南部病院が4コース、糸満自動車学校が5コース運行しています。



南部病院送迎ルート



糸満自動車学校送迎ルート

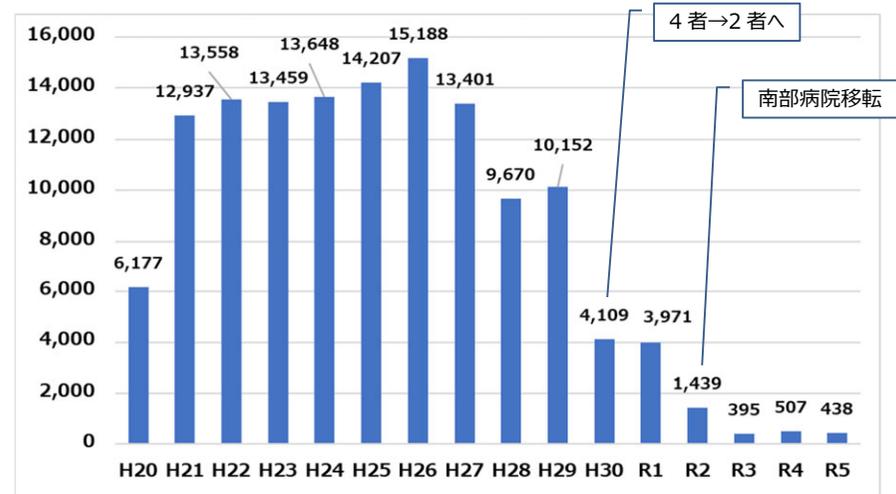
④民間送迎バス「ブーゲンビリア号」事業概要（令和5年度）

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

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

平成30年度に西崎病院とソフィアが送迎を取りやめ、2者による運行となったことから利用者が減少していましたが、令和2年に南部病院が豊見城市宇上田に移転（豊見城中央病院へ名称変更）したことに加え、コロナウィルス感染症の流行、いとちゃん mini の本格運行などを背景に、大幅に利用者が減少しています。

現在は、豊見城中央病院が豊見城市宇上田と糸満市内を巡回する4コース、糸満自動車学校が5コース運行しています。



ブーゲンビリア号利用者数の推移



ブーゲンビリア号利用者数の推移

H30年度 利用者数内訳

事業者名	利用者数
南部病院	4,037
糸満自動車学校	72
計	4,109

R5年度 利用者数内訳

事業者名	利用者数
豊見城中央病院	248
糸満自動車学校	190
計	438

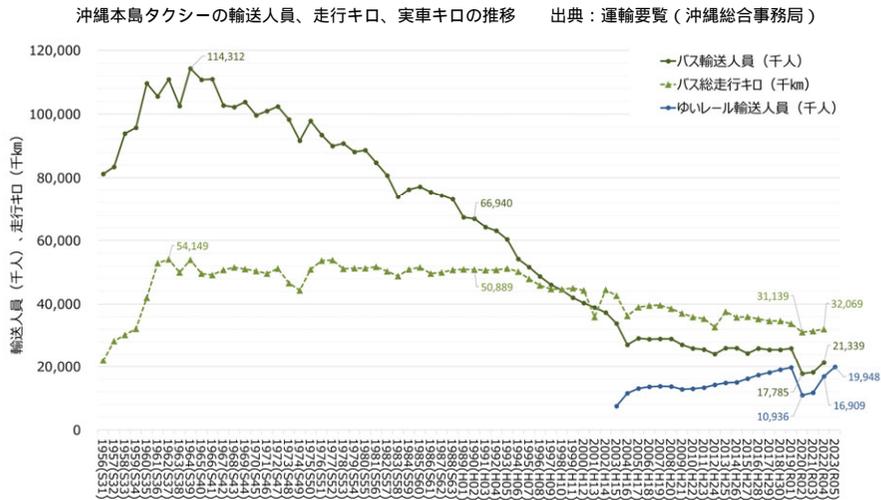
事業者別利用者数の比較

#### (4) 公共交通の現状 (その他動向)

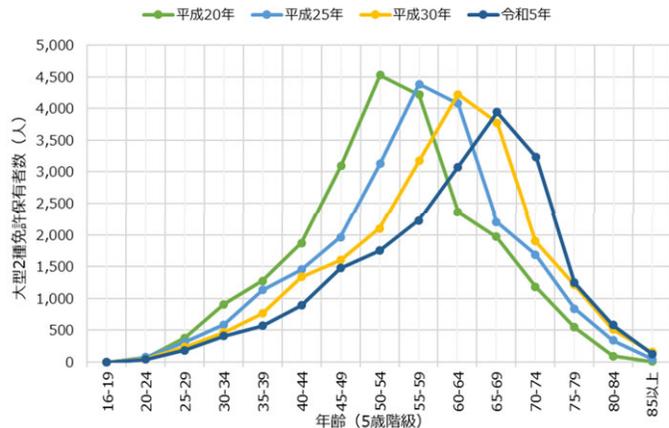
##### ① 路線バスの状況

路線バスの利用者（バス輸送人員）は昭和39年（1964年）をピークに長期間に渡って減少していましたが、平成16年（2004年）以降は横ばいの傾向でした。また、モノレールの利用者は運行開始から一貫して増加傾向にありましたが、令和2年（2020年）に新型コロナウイルス感染症の拡大に伴いバス・モノレールともに利用者は大幅に減少しました。

近年では徐々に利用者が増加している事が伺えますが、路線バスを運転可能な大型2種免許の保有者は高齢化が進み、現在は最も保有人口が多い世代は65～69歳となっています。



年齢別大型2種免許保有者数の推移（沖縄県） 出典：運転免許統計（警察庁）



##### ② タクシーの状況

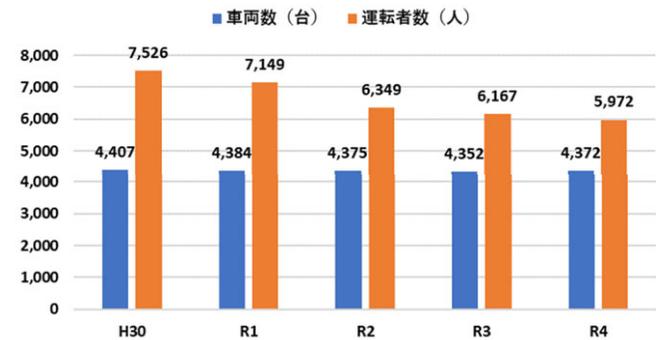
沖縄本島におけるタクシー輸送人員も路線バス同様に長期間に渡って減少を続けており、令和2年（2020年）以降は新型コロナウイルス感染症の拡大を受けて大幅に減少していました。その後、令和4年には増加する観光客やレンタカー不足などを背景に増加に転じています。

一方、近年のタクシー車両台数や運転者数の推移では、車両数は横ばいであるもののコロナ過中に運転者数が大きく減少しており、輸送実績が増加した令和4年でも減少傾向にあることから、需要に対してタクシーの供給が不足している事が伺えます。

なお、運賃面では燃料費の高騰などを背景に、中型初乗り運賃で令和元年に10円増（560円）、令和5年に40円増（600円）と段階的に引き上げられており、事業採算性の向上が図られています。



沖縄本島タクシー車両数・運転者数の推移 出典：運輸要覧（沖縄総合事務局）



### ③新たな移動手段の創出に向けた取組み

人口減少及び高齢化が全国的に進む中、免許返納した高齢者をはじめ移動手段の確保に対する不安が高まっています。一方、路線バスの減便・廃止やバス・タクシードライバーの減少が進み、公共交通の確保は危機的な状況にあることを受け、国土交通省に「交通空白」解消本部が設置され地域の足を確保するための様々な対策例が示されています。

#### ■対策例（地域の足）

出典：国土交通省「交通空白」解消本部（「地域の足」「観光の足」の現状と対策）より

**対策例 01 乗合タクシー**

セダンやワゴンといった小型車両（乗車定員11人未満）による乗合旅客運送サービス

- ・車両のダウンサイジングにより、大型のバス車両による運行が困難な地域での旅客運送サービスの維持が可能
- ・輸送需要に見合う小型車両による乗合旅客運送サービスの提供が可能



**対策例 02 AIオンデマンド**

利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステム。人工知能(AI)による最適な運行ルート決定が可能

- ・任意に乗降ポイントを設定できるため、地域内移動を面的にカバー可能
- ・個々の移動ニーズに対応しつつ、低コストで一定数の人が同時に移動可能

AIによるルート決定



**対策例 03 公共ライドシェア**

導入事例	神奈川県三浦市
導入経緯	バス運行本数やタクシー稼働台数が大幅に減少する夜間に市民の移動の足として導入
運送主体	神奈川県三浦市
運賃	タクシーと同額
その他	運行時間：19時～25時 GOアプリによるキャッシュレス決済



▲「かなライド」

道路運送法 4 条  
区域運行  
(デマンドバス)

- バス事業者等が自治体からの委託を受けて提供する、有償の旅客運送
- 導入に向けては既存交通事業者などを含めた協議会等での合意形成が必要
- 車両の配車システムをAIにより効率化を図る取組が進められている

道路運送法 78 条 2 号関係  
自家用有償旅客運送  
(公共ライドシェア)

- 市町村やNPO、商工会などが自家用車を活用して提供する有償旅客運送
- 導入に向けては既存交通事業者などを含めた協議会等での合意形成が必要
- 省令において「交通空白地有償運送」及び「福祉有償運送」が規定されている

**対策例 04 日本版ライドシェア**

導入事例	石川県金沢市
導入経緯	タクシー事業者の申出により、担い手確保や新しい地域交通の仕組みへの足がかりとするべく導入
運行エリア	金沢交通圏
タクシー会社	6社
稼働時間曜日	金土曜午後4時～翌午前6時
車両数	27台



▲石川交通（株）

#### ■対策例（観光の足）

**対策例 01 MaaS**  
(鉄道会社とタクシー会社の連携等)

**実施事例 JR四国予讃線特急停車駅6駅**

**概要** 特急列車内から乗客がQRコードを読み込み、到着時間に合わせて降車駅にタクシー手配できるサービスを期間限定で提供。



出典：四国旅客鉄道株式会社資料より

**対策例 02 地方ゲートウェイの刷新**

**概要** タクシー乗り場・待合所の利便性向上、監視カメラ・サイネージの設置など、交通結節点の安全性・利便性の向上



※イメージ図

出典：大日本印刷株式会社「モビリティポート」※より ※DNP大日本印刷の登録商標

道路運送法 78 条 3 号関係  
自家用車活用事業  
(日本版ライドシェア)

- タクシー事業者の管理の下で、地域の自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービス（令和6年3月創設）
- タクシー配車アプリデータ等を活用して、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定

- MaaS (Mobility as a Service) は、複数の交通手段の一つのサービスとして統合し、移動の利便性を向上させる次世代の交通サービスです
- 利用者はバス、タクシーなどの公共交通機関を一括で検索、予約、決済できるため、スムーズな移動が可能になります
- 観光や医療などの分野と連携することで地域の課題解決にも寄与することが期待されています。

- ゲートウェイ戦略とは、地域への入り口となる交通結節点等へのアクセスを強化し、その地域の魅力を効果的に発信することで観光客を誘致する戦略です
- アクセスの強化にあたってはバス、タクシーなど様々な移動サービス事業者間の連携が求められます

#### ④その他新たな車両など

▼自動運転バス（上：北海道岩見沢市 HP より 下：長野県塩尻市 HP より）



- 緊急時対応のための運転者同乗タイプから遠隔監視、車両も小型から中型バスまで様々な内容の実証運行が行われています
- 実証運行では、沿線住民のニーズ調査をはじめ、システムの安全性、定時性、事業性、社会受容性などについて様々な検証が行われています



▼特定小型原動機付自転車（左：2輪タイプ LUUP HP より 右：4輪タイプ スズキ HP より）



- 定格出力 0.6kW 以下の電動機を搭載し、最高速度が 20km/h 以下の車両です
- 車体の大きさは 190cm×幅 60cm 以下、運転免許不要で 16 歳以上なら運転が可能です
- 原則車道を走りますが、基準を満たした歩道走行モードを備えた車両であれば「普通自転車等及び歩行者等専用」の標識がある歩道を走行することが可能で、環境に優しい移動手段として注目されています

#### ▼グリーンスローモビリティ

（上：小型タイプ 環境省 HP より 下：普通自動車タイプ 日光市 HP より）



- グリーンスローモビリティは、時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称です
- 導入により、高齢者の移動手段や、観光客の利便性の高い周遊手段の確保など地域が抱える様々な交通課題の解決や低炭素型交通の確立が期待されます

