

## 6. 目標を達成するための施策

### 【方向性①】 既存公共交通の利便性の向上

住民の日常生活を支える護佐丸バスについて、利用者ニーズにあわせた運行形態の見直しや多様な決済方法の導入等を実施し、既存公共交通の利便性の向上を図ります。

あわせて、限られた財源・輸送資源のなかでも公共交通事業を持続的に実施できる体制の構築を目指します。

#### 施策①：利用者の目的や移動時間帯ごとのニーズにあわせた護佐丸バスの運行効率化に向けた取り組み

##### ● 施策の背景・必要性

- ・ 護佐丸バスは、公共交通空白地域での移動手段確保と村内児童・生徒の通学手段確保等を目的として運行しており、高齢者・障がい者の買い物や通院手段、小学生・中学生の通学手段として多く利用されています。
- ・ 利用特性を見ると、「普天間りうぼう」で乗客が入れ替わっている傾向が見られ、全便を通じて「普天間りうぼう」を跨いだ利用はほとんど見られません。
- ・ 時間帯によって、区間ごとの利用特性が異なることから、必ずしも全ての便を「循環」で運行する必要性がなく、運行効率化の余地があると考えられます。
- ・ また住民アンケートにおいて、中城城跡や琉大病院、モノレール駅への乗り入れに対する要望が見られます。昨今のドライバー不足をふまえると、これらの新しい需要へ対応するためには、現状の運行を効率化することにより創出したリソースで対応していく必要があります。
- ・ さらに、護佐丸バスの運行に係る財政負担額は、運行経費が運賃収入を大きく上回っている状況であり、財政負担に大きく依存しながら運行される状況となっています。近年の物価や燃料費の高騰等の運営環境の変化もふまえると、現行の運賃体系のままでは、将来にわたり安定的に事業を継続していくことが困難となる懸念されます。

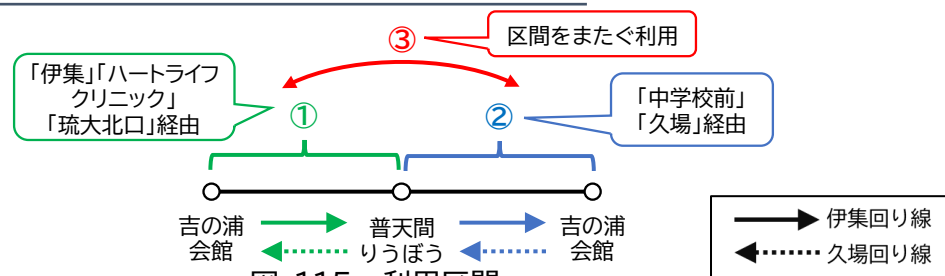
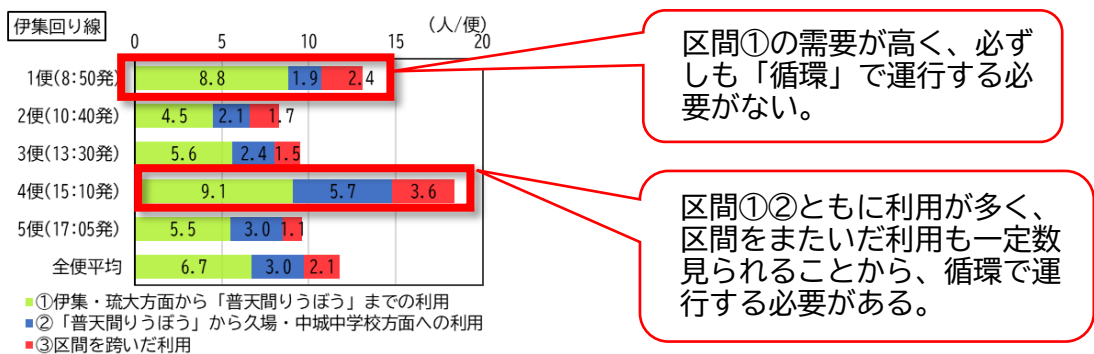


図 115 利用区間



## ● 施策概要

### 【系統の見直し】

- 全てを循環で運行するのではなく、便別の利用者層や病院・買い物・通学等の移動目的の違いなど、時間帯や下地区・上地区等の地区ごとの移動ニーズに応じて、系統の見直しを検討します。循環ルートに加えて、見直し案の一つとして、地区内の移動の充実を目的とした折り返し運行や、乗降者数の多い「普天間りうぼう」等といった目的地となる施設を軸とした運行の組み合わせ等、系統の再編を検討します。
- また、系統の再編により輸送余力を確保することで、中城城跡や琉大病院、モノレール駅など新たな需要への対応を検討します。
- 村内外の施設立地の変化にあわせて、住民の生活利便性の向上に向けた路線の見直しを継続的に推進します。

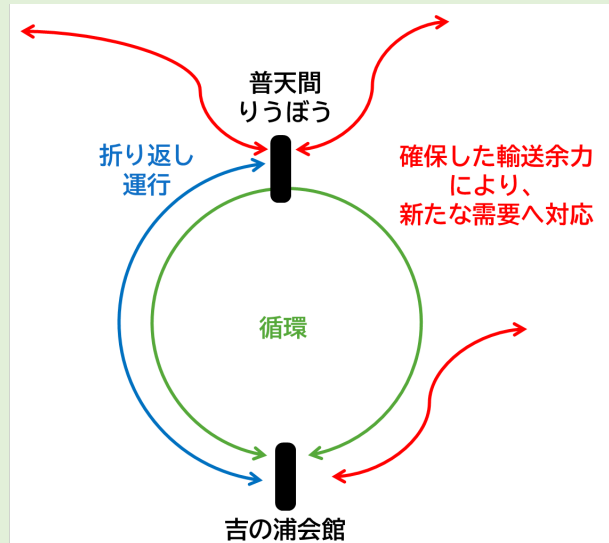


図 117 系統の見直しのイメージ図

### 【運行の維持と運賃のあり方の検討】

- 既存路線である護佐丸バスを将来にわたり維持していくため、受益と負担のバランスに配慮しつつ、系統の見直しに伴う費用負担のあり方や持続的な運行を可能とする運賃体系のあり方について検討を行います。

### 【検討・解決すべき課題、留意すべき事項等】

- ✓ 循環ルートや折り返し運行のルート、その他のルート案など、現行ルートから変更が生じる場合は、利用者や沿線にお住まいの皆さんへの十分な説明・周知が必要です。
- ✓ また、系統の再編に伴い、ルートがこれまでより把握しづらくなる可能性があることから、どの便に乗ればどこに行けるのかがわかるおでかけマップの作成など、利用方法をわかりやすく伝える工夫が必要です。(施策③参照)
- ✓ 令和10年に実証運行、その後本格運行としていますが、施策⑤の路線バスとの乗り継ぎを意識したダイヤの検討を同時並行で進める必要があります。(施策⑤参照)
- ✓ 系統の再編後に村内外に新規の商業施設が立地した場合については、住民の生活利便性の向上に寄与するように路線の見直しを検討する必要があります。
- ✓ 運賃改定については、住民の意向を丁寧に把握した上で検討する必要があります。
- ✓ 運賃改定による既存利用者の負担感の軽減を図るにあたっては、観光や福祉分野へのクロスセクター効果をふまえ、割引運賃の設定や来訪者と住民で料金設定を変える等の工夫が必要です。
- ✓ また運賃改定については、協議運賃となるため、運賃協議会の開催が必要となります。

表 32 施策の実施スケジュールと実施主体等(施策①)

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和8年度 (2026)	<ul style="list-style-type: none"> <li>具体的な運行ルートの新編案や運賃のあり方等について検討</li> <li>交通事業者との協議</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通協議会事務局が主体となって、関係部局や交通事業者と協議・調整しながら運行内容等を決定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運転手への負担が増大しないようルートを検討</li> <li>路線バスとの接続確保に留意する必要</li> <li>運賃改定する場合は、運賃協議会の開催が必要となる</li> </ul>
令和9年度 (2027)			
令和10年度 (2028)	<ul style="list-style-type: none"> <li>実証運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事業者により運行、行政が必要な支援を実施</li> <li>利用状況などについては定期的に協議会に報告しながら、改善策を検討・実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>村内外の施設の立地状況に合わせて、必要に応じて路線を見直し</li> </ul>
令和11年度 (2029)	<ul style="list-style-type: none"> <li>本格運行、系統の新編</li> <li>利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施</li> </ul>		
令和12年度～ (2030～)			

## 施策②：決済方法の多様化

### ● 施策の背景・必要性

- ・ 護佐丸バスの支払い方法は現金または回数券のみです。
- ・ 住民・利用者・小中高生アンケートにおいて、電子決済の導入、ICカード以外の決済方法に関する要望が寄せられており、決済方法の多様化は公共交通の利便性向上に資するものと考えられます。
- ・ また、子どもの送迎を負担と感じる意見も多く挙げられており、保護者が安心して子どもを公共交通に乗せられる環境を構築することで、子ども達の自立した移動を促進することが求められています。



図 118 護佐丸バス回数券



図 119 護佐丸バスドア付近の様子

### ● 施策概要

- 中城村が運行する護佐丸バスの運賃支払い方法の一つとして、顔認証または二次元コードにより認証を行い、キャッシュレス決済を導入し、利便性の向上を図ります。
- また、追加の機能としてキャッシュレス決済を行うだけでなく、小学生・中学生や障がい者・高齢者が安心して利用できる環境構築を目的として、顔認証を活用した見守り環境の構築についてもあわせて検討します。(例：乗車時・降車時に保護者や家族に通知が届く)



図 120 認証端末



### 顔認証技術の導入（千葉県ユーカリが丘）

顔認証技術と決済・チケット管理システムを組み合わせ、非接触・非対面での本人確認とチケット確認、乗車管理を行う「ユーカリ PASS（顔認証乗車システム）」を導入しています。

磁気券を発券していた券売機についても、ユーカリ PASS の導入にあわせて、QR チケットを発行する券売機へ移行することにより、顔認証によるキャッシュレス決済を登録しない利用者でも QR チケットでの乗車が可能となります。



資料：ユーカリが丘ホームページ

#### 【検討・解決すべき課題、留意すべき事項等】

- ✓ 見守り環境の構築に関しては、現状の顔認証のシステムに乗降時の通知機能を追加することができるか、システム運用事業者との協議・調整が必要です。また、キャッシュレス決済を目的としない見守りのための顔認証情報の登録方法について、関係部局との調整が必要です。
- ✓ キャッシュレス決済システムの導入により、利用者の移動実態（乗車・降車地点）を把握できるようになり、収集したデータについては、護佐丸バスの運行効率化に向けた検討材料として活用することが考えられます。

表 33 施策の実施スケジュールと実施主体等(施策②)

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和8年度 (2026)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・継続実施</li> <li>・利用状況などの確認、必要な改善策の検討・実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・見守り環境構築に向けたサービスの導入可能性を検討</li> </ul>	
令和9年度 (2027)			
令和10年度 (2028)			
令和11年度 (2029)			
令和12年度～ (2030～)			
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通協議会事務局が主体となって、顔認証のシステム運営会社や関係部局と協議・調整しながら内容を決定</li> </ul>	

### 施策③：公共交通の利用促進に資する情報提供の充実

#### ● 施策の背景・必要性

- 日常生活や観光において公共交通を利用してもらうためには、まず「中城村やその周辺にどのような公共交通があるのか」「どこへ・どのように行けるのか」といったことを知ってもらうことが前提になります。
- 一方で、実際に利用してみようと思ったときに、ルートや時刻表が調べにくい、などといったことが利用に対する不安感につながり、利用促進を阻害する懸念があります。今後、施策①で示した護佐丸バスの運行効率化の取り組みのなかで、システムの再編を実施していくこととなった場合、ルートがわかりにくくなる可能性もあるため、わかりやすい情報提供が必要です。また、施策⑤で示す広域交通との接続強化が進むことで、護佐丸バス・路線バス等を組み合わせた移動の機会が増えることが想定されるため、一元的でわかりやすい情報提供の充実が不可欠です。
- 加えて、今後も公共交通を持続的に運行していくためには、住民や学生が継続的に公共交通を利用することが重要です。そのため、将来村を支えていく存在である学生に対しては、「公共交通が日常的に利用できる移動手段であり、便利である」と感じてもらえるよう、早期からの意識醸成が必要となります。

#### ● 施策概要

- アナログ（紙媒体）、デジタル（電子媒体）を活用して、路線図や路線バスや今後導入される可能性がある新たな移動サービスとの乗り継ぎを含めた時刻表等の情報提供を行っていくためのツールを検討し、公共交通の情報の積極的な周知を図ります。
- 学生の通学や観光客の移動、高齢者の買い物等、対象とする利用者層や移動目的にあわせて、行先を直感的にわかりやすく伝える「おでかけマップ」「通学マップ」等の作成を通じた情報提供や働きかけを行うことで、公共交通を移動手段の選択肢として認識してもらい、利用してみようと思ってもらう「モビリティ・マネジメント」※1の実施を検討します。
- 施策②で示したキャッシュレス決済の利用方法の紹介とあわせて、「乗り方教室」の開催等、公共交通そのものの利用方法の周知を行います。
- 施策④の待合環境の整備とあわせて、乗る予定のバスが現在どこを運行しているのか、乗り場はどこにあるのか、待ち時間がどのくらいあるか、などについての情報をわかりやすく表示するデジタルサイネージの導入を推進します。

※1 1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策

参考事例

進学をきっかけとした公共交通利用に向けた情報提供

沖縄総合事務局では、学校MM（モビリティ・マネジメント）に関する取り組みを推進しており、高校等への通学をきっかけとして公共交通への転換を促すため、通学時に利用する路線やダイヤをまとめた運行情報サイトの運営や学生が利用する施設への移動手段をまとめたパンフレットの作成等を行い学校へ配布しています。

三重県でも高校ごとに、利用できる公共交通機関の最寄り駅と学校までの所要時間等の基本情報や時刻表をチェックできる「高等学校アクセス情報」を整備し、進路選択時の参考となる情報提供を行っています。

▼学生向け意識啓発用パンフレット



資料：沖縄総合事務局資料

▼高等学校アクセス情報「公共交通学校別時刻表」の提供



資料：三重県 HP

【検討・解決すべき課題、留意すべき事項等】

- ✓ 情報提供の内容については、路線・運行形態の見直しや新たな移動サービスの導入にあわせて随時見直しを行っていく必要があります。また、移動サービスの導入などにあわせて適切なタイミングで効果的に利用促進策を展開していくことも重要になります。
- ✓ 観光や教育などの関連分野や周辺市町村、交通事業者とも連携しながら取り組みを進めていく必要があります。

表 34 施策の実施スケジュールと実施主体等(施策③)

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和8年度 (2026)	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用促進施策等の検討</li> <li>提供する情報やツールの設置箇所などについて検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通協議会事務局が主体となって、関係部局とも協議・調整しながら内容を検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用意識の醸成・利用喚起などに向けて早期の実施が必要</li> </ul>
令和9年度 (2027)	<ul style="list-style-type: none"> <li>情報提供・利用促進施策等の展開</li> <li>運行形態の見直しや新たな移動サービスの導入にあわせた情報の更新</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通協議会事務局が主体となって、関係部局や交通事業者とも連携しながら情報提供や利用促進等を展開</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>関連する施策の検討内容にあわせて、随時、最新の情報への更新を行う必要</li> </ul>
令和10年度 (2028)			
令和11年度 (2029)			
令和12年度～ (2030～)			

## 【方向性②】 広域交通との連携強化

通勤・通学等で重要な役割を担っている広域交通体系を有効活用していくため、待合環境の改善や、モノレール・路線バスへの乗り継ぎ手段としての護佐丸バス・シェアサイクルの利便性向上・有効活用を図ることで、公共交通の利用を促しながら、一体的な公共交通ネットワークの構築を推進します。

### 施策④：沿道施設との連携による待合環境等の整備・改善

#### ● 施策の背景・必要性

- ・ 広域路線バス 30 番泡瀬東線は沖縄市や北中城村の高校生の通学手段として利用されており、今後も維持していくことが必要です。
- ・ 一部のバス停については、上屋等が整備されていない乗り場となっているため、夏場の暑い時期の待ち時間や暗い時間に利用しづらいという声があり、利用しやすい環境整備が必要となっています。



図 121 中城村内のバス停の状況

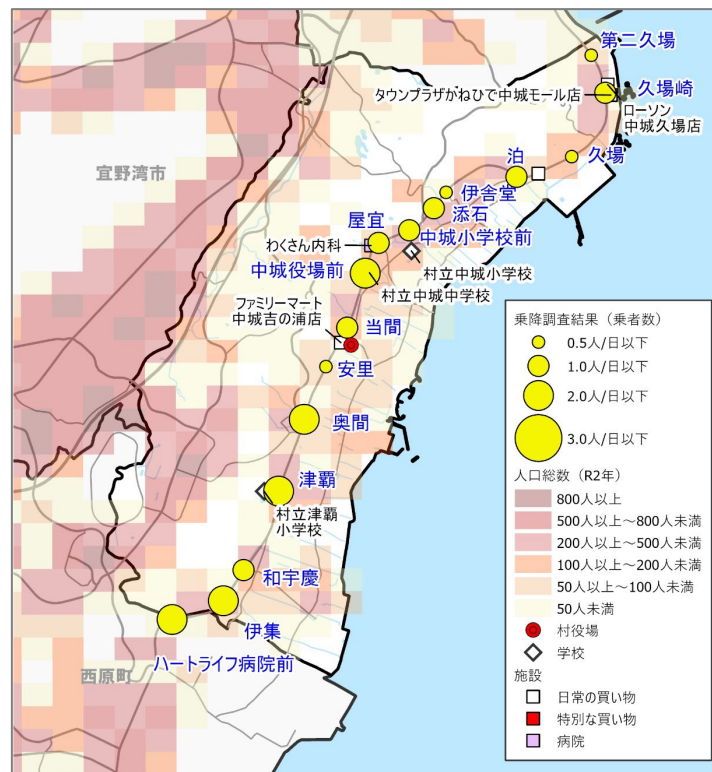


図 122 乗車数の多いバス停

資料:乗降調査結果、国土数値情報

## ● 施策概要

- 広域路線バス 30 番泡瀬東線において、乗降者数の多い「久場崎」や「当間」等では、バス停から 100m<sup>※1</sup> 圏内に商業施設やコンビニ、中城村役場をはじめとした公共施設が立地していることから、これらの沿道施設との連携も視野に待合環境の改善を図ります。
- 具体的には施設の協力を通じ、イートインスペースや未利用スペースを活用した待合所の提供、ベンチの確保など、利用者が快適に過ごせる待合環境の整備に向けた取り組みを推進します。また、バスの運行情報がリアルタイムでわかるデジタルサイネージを設置し、待合環境においてバスの接近情報を把握できるようにすることで、乗り遅れを防止し、乗車直前まで快適な場所で待機できる環境の構築を図ります。
- また、引き続き既存バス停の上屋・ベンチの設置・更新に向けた取り組みを道路管理者と協議しながら進め、利用環境の改善を図ります。

※1 バスサービスハンドブック（土木学会）では、高齢者が無理なく歩ける距離は 100m とされている



### バスまちば（岐阜県岐阜市）

岐阜県岐阜市では、市とコンビニエンスストアで協定を締結し、バス停近くにある店舗を待合スペース「バスまちば」として提供してもらい取り組みを実施しています。

「バスまちば」はバス停から 100m 以内にある店舗を基本とし、店内にはデジタルサイネージ(電子看板)を設置してバスの接近情報を見られるようにすることで、乗り遅れ等を防止しており、今後も利用状況を見ながら対象店舗を拡大していくこととしています。



資料：岐阜市 HP

### 【検討・解決すべき課題、留意すべき事項等】

- ✓ 対象施設の事業者との協議・調整を行い、必要に応じて施設等と協定等を結ぶことで待合環境を確保することも考えられます。また市町村単位で商業施設との連携が難しい場合は、周辺市町村や県と協力して、関係事業者と協議・調整を行う必要があります。
- ✓ バス停について、道路敷地内での整備となる場合は、道路管理者・交通管理者等との協議も必要となります。
- ✓ 現状、歩道の幅が狭く、十分な環境整備が難しい場所では、道路整備にあわせて、ベンチ等の設置に十分な歩道幅員の確保を図ることが望まれます。

表 35 施策の実施スケジュールと実施主体等(施策④)

	実施内容	実施主体・役割分担	備考	
令和8年度 (2026)	<ul style="list-style-type: none"> <li>待合環境の整備対象施設を検討</li> <li>施設の事業者との協議・調整</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>整備内容等の検討</li> <li>道路管理者・交通管理者等との協議・調整</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通協議会事務局が主体となって、関係部局や対象施設、管理者と協議・調整しながら内容を決定</li> </ul>	
令和9年度 (2027)	<ul style="list-style-type: none"> <li>協力施設への待合環境の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス停の整備(随時)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>周辺施設や地域との協働により、適切な維持・管理を実施</li> </ul>	
令和10年度 (2028)				
令和11年度 (2029)				
令和12年度～ (2030～)				
			<ul style="list-style-type: none"> <li>広報の実施などを通じて、連携施設等のメリットを拡大していくことも必要</li> </ul>	

## 施策⑤：広域交通との接続強化

### ● 施策の背景・必要性

- モノレールの終点駅であるてだこ浦西駅に接続するバス路線が運行していますが、上地区のみの運行であるため、下地区からも円滑な広域移動を行うためには、護佐丸バス等とバス路線の接続を強化する必要があります。
- 現状護佐丸バスと路線バスの乗り継ぎが可能である「琉大北口」や「琉大東口」等は、上屋等が未整備であること、また護佐丸バスと路線バスの停留所が離れているなど、乗り継ぎ環境として利便性や快適性が確保されているとは言い難い状況にあります。
- シェアサイクルによるモノレールや路線バスとの乗り継ぎが見られることから、シェアサイクル・護佐丸バス・モノレールへの乗り継ぎ手段としての路線バスなど複数の移動手段の連携を強化することは、村内外の移動利便性を高め、公共交通の利用促進につながるものと考えられます。



図 123 公共交通ネットワークの概況

資料：国土数値情報、基盤地図情報、中城村資料、那覇バス・琉球バス交通バスロケーションシステム



図 124 琉大北口の現状

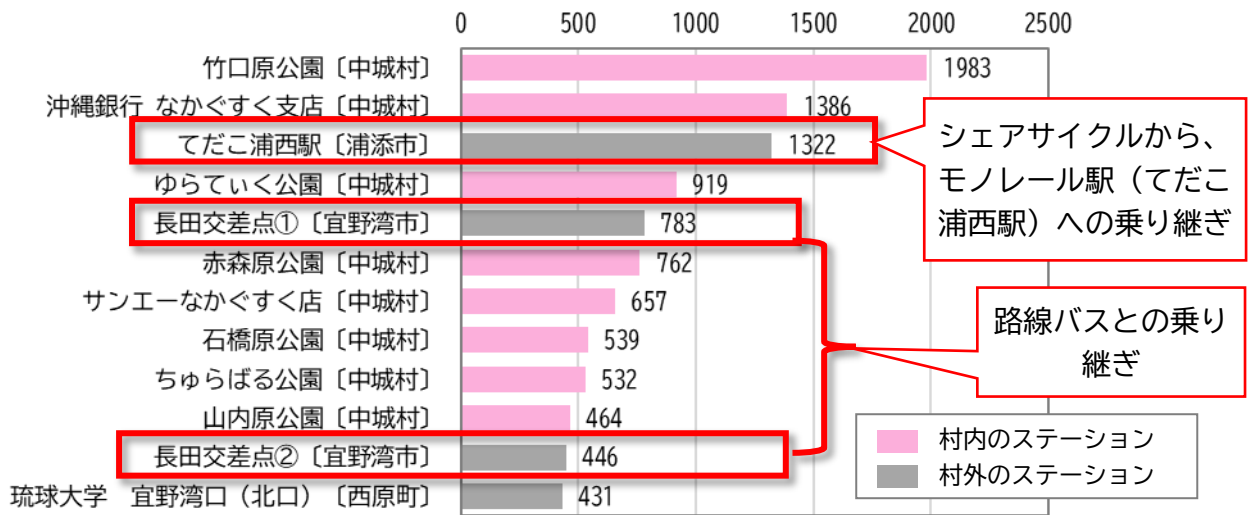


図 125 シェアサイクルの貸出回数、返却回数合計値※1 (再掲)

資料:中城村資料

※1 利用経路別の利用回数のデータから、貸し出し回数と返却回数を合算

● 施策概要

- 南上原地区でモノレールに乗り入れを行う路線バス(294番等)のダイヤを考慮した護佐丸バスの時刻設定を行うことで、路線バスとのダイヤの接続を強化し、村内の居住者の広域移動を支えます。また、モノレールを利用して中城村を訪れた人にとっても使いやすい村内公共交通ネットワークの構築を推進します。
- モノレールや路線バスとの乗り継ぎ手段としての「シェアサイクル」の有効活用を図ります。
- 施策④「待合環境の整備」も同時に進めることで、乗り継ぎ利便性の向上に寄与し、ダイヤ接続の実効性を高めることが期待されます。具体的には、交通結節点として、乗り継ぎを行う護佐丸バスや路線バスを快適な環境で“待つ”ことができるように待合環境を整備し、あわせてシェアサイクル等のモビリティのポートも集約することで、利用目的にあわせた移動手段の選択を可能とする環境の構築を検討します。

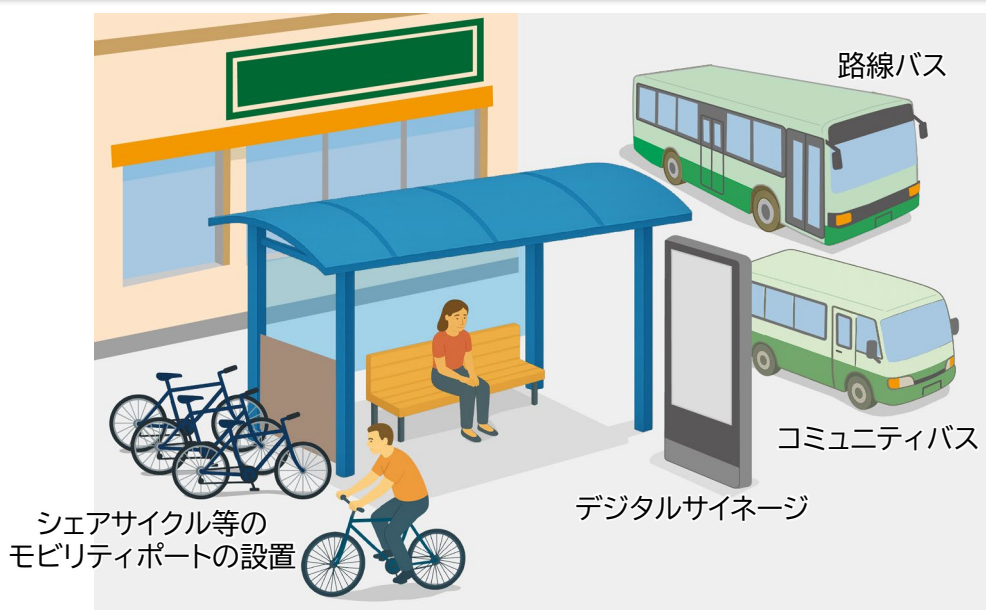


図 126 公共交通結節点のイメージ

参考事例

複数の移動手段が集約したモビリティハブの設置（大阪府堺市泉北ニュータウン）

大阪府堺市の泉北ニュータウンでは、UR 都市機構と堺市、事業者が連携し、駅前に複数の移動手段と飲食や物販の生活サービスを集約した交流拠点「モビリティハブ」を設置する取り組みを進めるため、実証実験を行っています。

このハブでは、オンデマンドバスやシェアサイクル、歩行領域モビリティ等の複数の移動手段を一体的に配置し、利用者の目的にあわせた移動手段を利用できる環境を整備しています。さらに、移動販売等の拠点としても機能させることで、生活利便性の向上に寄与します。



図 127 団地内に設置したモビリティハブ

資料：堺市 HP

【検討・解決すべき課題、留意すべき事項等】

- ✓ 施策①の運行形態の見直しに伴う時刻表の改定とあわせて、広域バス路線と接続する時間帯の調整を検討する必要があります。また、モノレールに乗り入れる路線が複数あるため、連携対象や連携方法について、交通事業者との協議・調整が必要です。
- ✓ 現状路線バスと乗り継ぎが可能である「琉大北口」は琉球大学敷地内（西原町内）に位置することから、乗り継ぎ環境の向上に向けた整備を行う場合は、費用負担等も含めた琉球大学や西原町との協議・調整が不可欠です。また、「琉大東口」は、周辺に商業施設等が立地していることから、施策④の実施場所の候補として検討し、対象事業者や交通事業者等と連携・調整を行うことも考えられます。
- ✓ 道路敷内での整備となる場合は、道路管理者・交通管理者との協議も必要となります。
- ✓ また、交通結節点にシェアサイクルのステーション等を設置するにあたり、事業者や交通結節点とする拠点の関係者との調整が必要です。

表 36 施策の実施スケジュールと実施主体等(施策⑤)

	実施内容		実施主体・役割分担		備考
令和8年度 (2026)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスとの乗り継ぎを意識したダイヤの調整を検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通結節点とする場所や整備内容等の検討</li> <li>・道路管理者・交通管理者、周辺施設等、西原町、琉球大学、シェアサイクル事業者との協議・調整</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通協議会事務局が主体となって、交通事業者と協議・調整しながら内容を決定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域公共交通協議会事務局が主体となって、関係者や対象施設と協議・調整しながら内容を決定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・施策①の系統の再編と合わせて、同時並行でタイミングを合わせてダイヤの調整を実施する必要がある。</li> </ul>
令和9年度 (2027)					
令和10年度 (2028)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実証運行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通結節点の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者により運行、行政が必要な支援を実施</li> <li>・利用状況などについては定期的に協議会に報告しながら、改善策を検討・実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺施設や地域との協働により、適切な維持・管理を実施</li> </ul>	
令和11年度 (2029)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・系統の再編と連動してダイヤを調整</li> <li>・本格運行</li> </ul>				
令和12年度～ (2030～)					

## 【方向性③】多様な担い手による移動サービスの確保

福祉や観光など関連分野も含めた移動サービス全体としての最適化を促進します。

福祉施設等の送迎サービスや地域住民によるボランティア輸送等を活用し、地域全体で移動サービスを支える仕組みの構築を検討します。

### 施策⑥：“ゆいまーる（相互扶助）”によるきめ細やかな移動手段の確保

#### ● 施策の背景・必要性

- ・ 高齢者が無理なく歩ける距離である 100m 圏外を交通不便地域とした場合、中城村の総人口の約 82%が交通不便地域に居住しており、浜地区のように地区内にバス停がない地区も存在しています。
- ・ 民生委員アンケートでも「バス停等まで歩いていくことが難しい」、「バス停が遠い」という意見が見られ、高齢者や障がい者等の移動制約への対応が必要です。
- ・ 既存の公共交通では対応しきれないきめ細やかな移動を補完する移動サービスとして持続的な運用を図るためには、地域の輸送資源や住民の支え合いを基盤としつつ、持続性・安全性を確保できる新たな移動サービスとして、公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）等の仕組みを検討する必要があります。
- ・ また、乗り合いタクシーも手段の1つとして考えられますが、中城村では、平成 27 年に予約型乗り合い交通（護佐丸タクシー）の実証運行を実施したものの、利用状況や護佐丸バスとあわせたコスト等を鑑み、本格運行には至っていません。現状の移動ニーズにあわせた新たな移動手段を検討する必要があります。

#### ● 施策概要

- 路線バスや護佐丸バスの利用が難しい住民等の外出機会の確保や、保護者等の送迎負担の軽減等を念頭に、ライドシェアを活用した移動支援を推進するための仕組みの構築を検討します。
- 昨今のタクシーや路線バスの運転手不足をふまえ、地域に根差した“ゆいまーる”の精神のもと、地域住民や地域の事業者、関係団体の支え合いによる対応を基盤としつつ、持続性・安全性を確保した体制の構築を検討します。
- まずは利用者同士の“顔見知り”の範囲内（お互いの家がどこかわかる範囲）で運用し、保険への加入の援助や賠償責任を明確にするなど、安心して参加できる仕組みとすることで、一般ドライバーの確保を推進します。
- 対象とする利用者や運行体制、ドライバー・車両の確保方法により複数の移動支援の仕組みが考えられます。次ページにイメージを示します。

## ■予約対応型ゆいまーるモビリティ

- 地域住民やシルバー人材センター登録者、観光関連等、関連団体の職員等でドライバーとして参加できる方を「ライドシェアドライバー」として登録しておき、登録利用者から予約が入った際に輸送を行う、ライドシェアの仕組みを検討します。
- ドライバー、利用者双方の需要に応じて対応することができる柔軟な移動支援を実施するための仕組みを検討します。

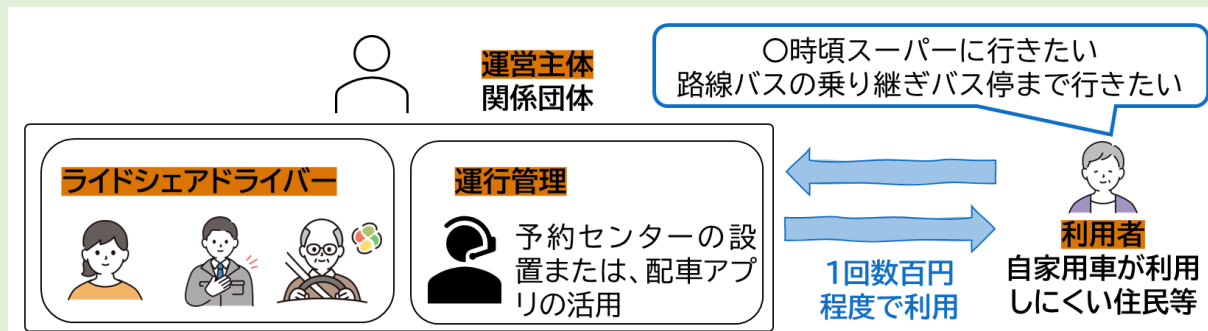


図 128 イメージ図

### 【検討・解決すべき課題、留意すべき事項等】

- ✓ 新たな移動サービスの導入に際しては、まずは交通事業者による対応が「基本」となります。自家用有償旅客運送やボランティア輸送などについては、安全性の確保に対する十分な留意が不可欠であるとともに、既存の公共交通（乗用タクシー含む）との競合を抑制する工夫も必要となります。
- ✓ 予約対応型ゆいまーるモビリティについては、受益者負担の原則や、移動サービスの持続性の観点から、「自家用有償旅客運送※」による有償化を念頭に事業を検討する必要があります。
- ✓ また、予約のための“仕組み”については、ドライバーまたは運営主体において予約を取り、配車する体制を構築するため、運営主体との協議・調整が必要です。タクシー事業者等の交通事業者とも連携を図りながら、運行管理の体制を検討する必要があります。
- ✓ 一般ドライバーの確保に関しては、仕組みを広く周知することで参加者を募り、安心して参加できる環境の構築が必要です。
- ✓ 自治会単位の地域ふれあい事業において、活動に参加する高齢者の送迎をボランティアで担うなど、自治会の活動が活発な地域がある一方で、担い手不足が深刻な地域もあり、地域によって担い手の確保状況に差があることから、まずはモデル事業として、先行的に取り組むを行う地域を選定し、試行的に運用を行い、効果や課題等を見極めながら検討していくことが必要です。
- ✓ これまでなかった移動サービスを導入するものであるため、試行的な運行・運用を行うことで効果や課題等を見極めながら検討していくことが必要です。
- ✓ 新たな移動サービスについては、路線バスや護佐丸バスとの連携により、一体的なネットワークとして機能するものとしていくことが望まれます。

※ 地域住民の生活に必要な輸送について、それらをバス・タクシー事業によって提供することが困難な場合に、市町村、NPO法人等が自家用車を用いて有償で運送できることとする制度。

表 37 施策の実施スケジュールと実施主体等(施策⑥)

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和8年度 (2026)	<ul style="list-style-type: none"> <li>登録ドライバーの管理や予約管理・配車の運用方法など、仕組み（制度）の検討</li> <li>モデル事業として実施可能な自治会と実際の運用方法等について協議</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ワーキンググループにおいて、関係部局、関係団体・事業者、自治会等と協議・調整しながら仕組みを決定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>仕組みを十分に周知するなど、登録ドライバーの確保に向けた取り組みが必要</li> <li>関係者が多岐にわたることから、運行内容等について協議を行うワーキンググループを設置し、協議・調整を実施</li> </ul>
令和9年度 (2027)			
令和10年度 (2028)	<ul style="list-style-type: none"> <li>試行的な実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>福祉関係の機関が主体となり、登録ドライバーが運行を実施。行政は保険の加入等の支援を実施</li> <li>利用状況などについては定期的に協議会に報告しながら、改善策を検討・実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存の公共交通と適正に連携・役割分担するものとなるよう調整が必要</li> </ul>
令和11年度 (2029)	<ul style="list-style-type: none"> <li>本格的な導入</li> </ul>		
令和12年度～ (2030～)			

## 施策⑦：送迎サービス等の地域の輸送資源を活用した移動サービスの仕組みの検討

### ● 施策の背景・必要性

- 中城村の総人口の約82%が交通不便地域に居住しており、民生委員アンケートでも高齢者の方について、「バス停等まで歩いていくことが難しい」、「バス停が遠い」という意見が見られ、高齢者の移動制約への対応が課題となっています。  
(再掲)
- これらの移動制約者の中には、バス停が利用できる環境にあるものの、加齢に伴う筋力低下や倦怠感、身体活動性の低下により外出が負担となっている「フレイル」やその前段階である「プレフレイル」の状態にある利用者層が存在しています。今後も高齢化が進行することをふまえると、健康寿命の延伸に向けて心理・身体機能を維持・向上させるため、外出を促進する移動サービスが必要です。
- 現状の村内の公共交通を取り巻く状況として、バス事業者やタクシー事業者へのヒアリングでは、ドライバー不足の中、限られた人員で対応している状況が確認されており、村内の輸送資源を総動員して移動手段を確保する必要があります。
- 福祉施設や医療機関、観光関連団体を対象としたヒアリングにおいては、福祉施設や医療機関への送迎時間以外の送迎車両の活用可能性や地域貢献活動の一貫としての村民の移動支援に取り組む意向が示されました。
- また、運転免許を持っていない方や高齢者の方に頼まれて、無料あるいはガソリン代程度の少額の謝礼で買い物の送迎を行っている“ボランティア輸送”が実態として見られます。このような取り組みは、「道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様」として法律的にも認められるものとなっていることから、路線バスや乗合タクシーを補完し、きめ細かな移動サービスを提供していくための選択肢の一つとして、こうした地域での“支え合い（共助）”の取り組みを促進していくことも重要になります。

### ①無償運送について

- 無償運送については、道路運送法による規制がなく、自由に行えます。また、無償運送なので運送を行える範囲に制限はありません。
- 以下の行為は無償運送に伴って行えます。有償運送とはならないので許可等は必要ありません。  
①謝礼の支払い      ②実費の請求及び支払い  
※実費：ガソリン代等の燃料費、有料道路使用料、駐車場代、移動サービス専用保険料、運送を行うために発生した車両借料

### ⑤地縁団体が行う運送サービス

- 社会福祉協議会、自治会・町内会、マンション管理組合等の地縁団体の活動として、会員が負担する会費で行う運送サービスについては、許可等は必要ありません。
- この場合、以下の行為が可能です。  
①会費で車両を調達すること  
②会費から当該サービスを提供するための運転者に報酬を支払うこと  
③運送サービスの利用の有無に応じて会費に差を設けること  
(ただし、差額が実費の範囲内である場合に限る。)

資料：「令和6年3月国土交通省\_道路運送法における登録又は許可を要しない運送に関するガイドラインについて」を加工して作成

## ● 施策概要

- 送迎サービス事業者の送迎車両やシルバー人材センター等ドライバーとしての活動が期待される地域の輸送資源と連携し、通常業務の“空き時間”を活用して、主に自治会主体の活動に関する移動を担う仕組みの構築を検討します。
- また、既に地域で実施されている住民同士の支え合いによる移動支援については、仕組み化や負担軽減策などを通じて、安全性を確保しつつ、地域での取り組みを後押しする方法を検討します。
- 対象とする利用者の移動への制約の程度や活用する輸送資源によって、複数の移動支援方法が考えられます。(p.79 参照)

### 施策⑦-1：地域住民による支え合い輸送（既存のボランティア輸送）の促進

#### ■便乗型ゆいまーるモビリティ

- ・子どもの学校への送迎やスーパーへの買い物など自身の用事にあわせて、一緒に“同乗”する人を募り、輸送する、便乗型のボランティア輸送を検討します。
- ・地区内（自治会単位）で便乗する方を募る仕組みをつくり、取り組みに協力してくれる住民（ドライバー）と利用したい住民が相互に移動希望を確認できる方法を検討します。
- ・ボランティアドライバーや利用者は自治会等が主体となって募集し、登録制での実施を検討します。

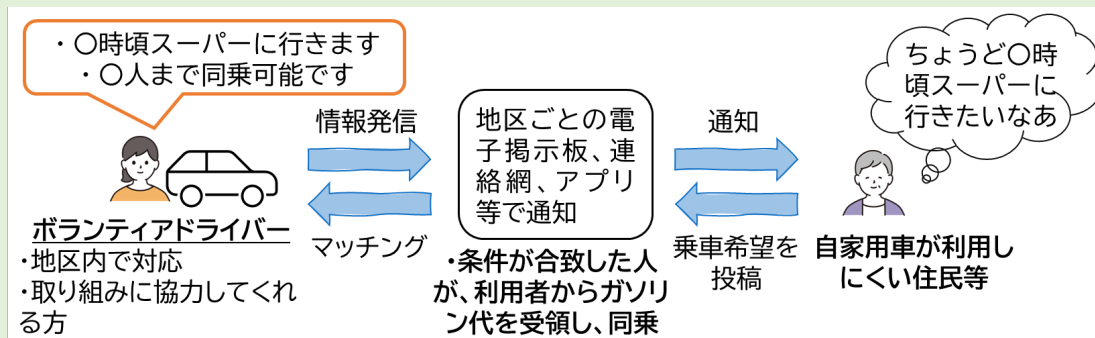


図 129 イメージ図

### 施策⑦-2：地域の輸送資源を活用した時間固定型の移動支援の仕組みの検討

- 現在、介護予防サービスの活動に際して、シルバー人材センターに送迎を依頼しています。
- 介護予防サービスの送迎の時間帯は、従来どおりとし、それ以外の時間帯は地域活動の送迎に対応するなど、空き時間を活用した移動支援の仕組みが考えられます。
- 具体的には、地域ふれあい事業等の自治会単位で実施する取り組みに対して、シルバー人材センターの登録ドライバーや観光関連等の関係団体の職員等のドライバーが地域住民等の送迎を行うといった方法が考えられます。
- 地域ふれあい事業以外については、自治会単位で目的を「買い物」「通院」に限定し、利用者の希望にあわせて曜日・時間を固定することで、予約等の手続きが外出のハードルとなり、外出行動に移りにくくなっている利用者が利用しやすい仕組みとし、外出を促進することが考えられます。
- 対象者や外出目的地等については自治会を主体として、意見を収集し、検討します。

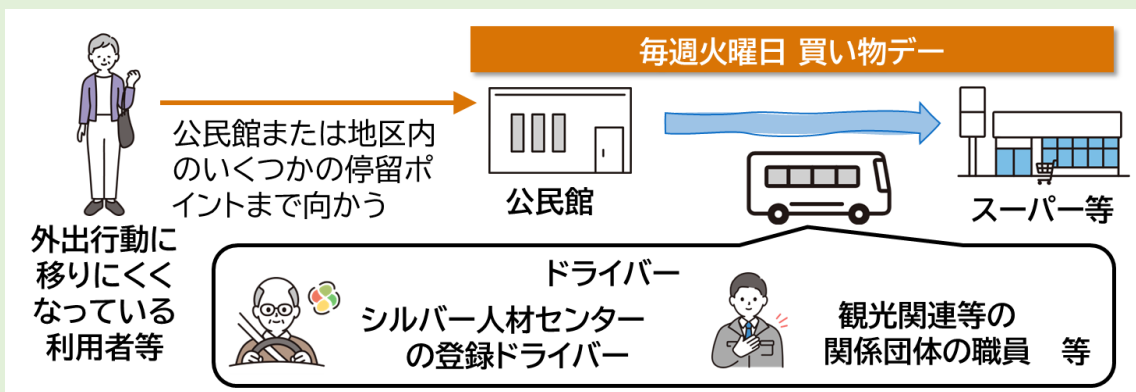


図 130 イメージ図

### 施策⑦-3：送迎サービスを活用した移動サービスの仕組みの検討

- 送迎サービス事業者の送迎車両や送迎専属ドライバー等の輸送資源の日中の空き時間を活用し、地域のふれあい事業の送迎や自治会ごとに定期開催するような買い物支援等の移動を担う仕組みの構築を検討します。

表 38 「空き時間の活用」の実施体制のイメージ

運営主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政の関係課や福祉関係の機関</li> </ul>
ドライバー	<p>パターン①：事業者の送迎専属ドライバー</p> <p>パターン②：一般ドライバーの雇用や他機関・団体のドライバーに委託</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1種免許を持つ登録ドライバー</li> <li>※ ヘルパーの資格を持つ方を優先的に登用することも考えられる</li> <li>※ 介護の研修の受講を支援</li> </ul>
運行車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業者の送迎車両</li> </ul>
運行資金	<ul style="list-style-type: none"> <li>送迎をお願いする団体が送迎を実施する機関（ドライバーを担当する機関）に委託費として支払う形を検討する</li> </ul>

**空き時間の送迎車等の活用**  
 日中の空き時間等を活用し、地域ふれあい事業等の自治会を中心とした高齢者・障がい者の活動時の送迎に利用

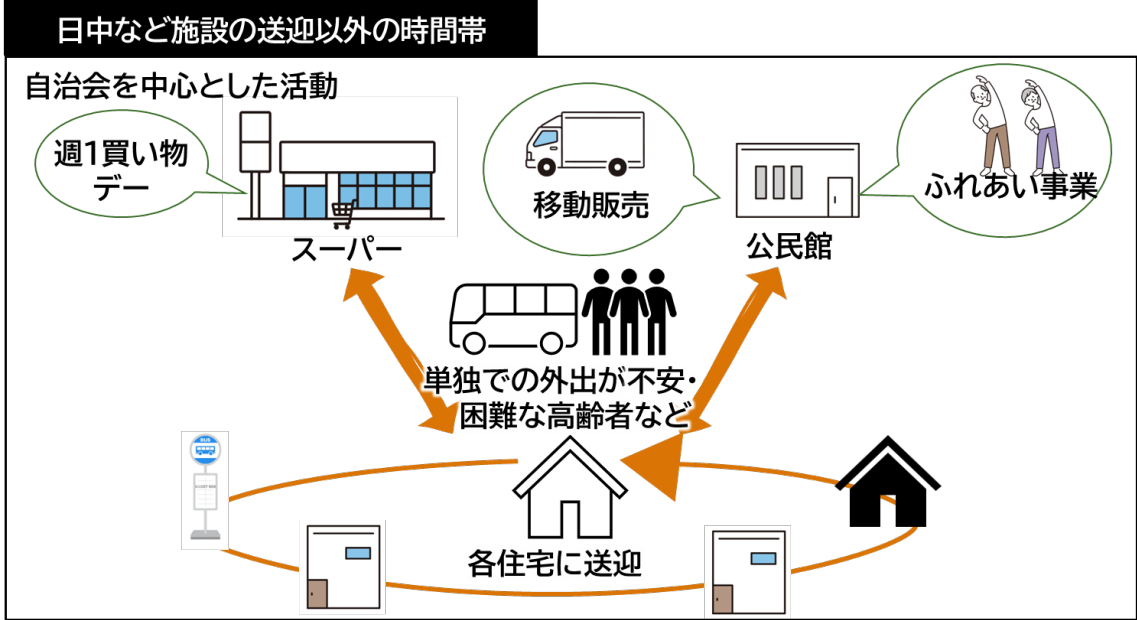


図 131 イメージ図(空き時間の活用)

**参考事例**

**送迎サービス実施事業者の送迎車等の活用**

**参考事例：千葉県我孫子市（福祉分野の送迎サービスを公共交通として活用）**

- 市内の自動車教習所や病院、市の福祉施設への送迎のために運行しているバスの空席を活用して、高齢者や障がいをもつ方が買い物に利用できる外出応援事業を実施しています。

資料：我孫子市 HP

**参考事例：滋賀県野洲市（共同送迎サービスと遊休車両の活用）**

- 「福祉介護・共同送迎サービス ゴイッショ」は、“共同送迎サービス”を起点に介護人材不足の解消と高齢者の移動手段確保の実現を支援する仕組みです。
- 滋賀県野洲市では、複数の通所介護施設に通う利用者を共同で送迎する“共同送迎サービス”を実施するとともに、送迎用の遊休車両を活用した高齢者の買い物移動を支援する“つれだし隊”を実施しています。
- ダイハツ工業株式会社の運行管理システムを活用した野洲市との官民連携事業として実施しています。



資料：野洲市 HP、ダイハツ工業株式会社プレスリリース

[検討・解決すべき課題、留意すべき事項等]

- ✓送迎車の空き時間を活用した運行には工夫が必要となるため、運行を担う各事業者や社会福祉協議会、運行を依頼する各自治会との綿密な協議・調整が必要です。まずは、送迎車両の維持管理費や保険の適用、移動支援に関わる人材の配置といった仕組み（制度）の検討に向けて、関係部局や関係団体と運行内容等について協議を行うワーキンググループを設置し、具体的な運用に向けた協議・調整を推進する必要があります。
- ✓施策⑦-1のボランティア輸送については、安全確保や自動車保険加入状況、交通事故の際の責任の所在等について、利用者に十分に周知する必要があります。
- ✓一般ドライバーの確保に関しては、仕組みを広く周知することで参加者を募り、安心して参加できる環境の構築が必要です。
- ✓施策⑦-2「時間固定型」については、施策⑦-3と連携し、送迎サービス事業者がドライバーとして担う方法や送迎車の空き車両を活用することも考えられます。
- ✓施策⑦-3のような個別輸送の取り組みを先行して実施すると、利用者が当該サービスに集中し、施策⑥や⑦-2と競合する懸念があるため、利用が過度に偏らないよう、施策間の役割分担や実施時期、提供範囲を適切に調整しながら、導入を進める必要があります。
- ✓自治会単位の地域ふれあい事業において、活動に参加する高齢者の送迎をボランティアで担うなど、自治会の活動が活発な地域がある一方で、担い手不足が深刻な地域もあり、地域によって担い手の確保状況に差があることから、まずはモデル事業として、先行的に取り組みを行う地域を選定し、試行的に運用を行い、効果や課題等を見極めながら検討していくことが必要です。
- ✓また、実際に運行を開始する際は、これまではなかった移動サービスを導入するものであるため、試行的な運行・運用を行うことで効果や課題等を見極めながら検討していくことが必要です。

表 39 施策の実施スケジュールと実施主体等(施策⑦)

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
令和8年度 (2026)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・仕組み（制度）の検討</li> <li>・関係部局や関係団体との協議・調整、連携に向けた取り組みを推進</li> <li>・モデル事業として実施可能な自治会を選定し、実際の運用方法等についても協議</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ワーキンググループにおいて、関係部局や社会福祉協議会、送迎サービス実施事業者、関係団体・事業者、自治会等と協議・調整しながら運行方法を決定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関係団体が多岐にわたることから、運行内容等について協議を行うワーキンググループを設置し、協議・調整を実施</li> </ul>
令和9年度 (2027)			
令和10年度 (2028)		<ul style="list-style-type: none"> <li>・社会福祉協議会、村が主体となり、送迎サービス実施事業者や関係団体・事業者等が運行を実施</li> <li>・仕組みの運用状況などについては定期的に協議会に報告しながら、改善策を検討・実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ボランティア輸送に関しては道路運送法に抵触しないよう十分な周知が必要</li> <li>・既存の公共交通と適正に連携・役割分担するものとなるよう調整が必要</li> </ul>
令和11年度 (2029)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・試行的な実施</li> </ul>		
令和12年度～ (2030～)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本格的な導入</li> </ul>		