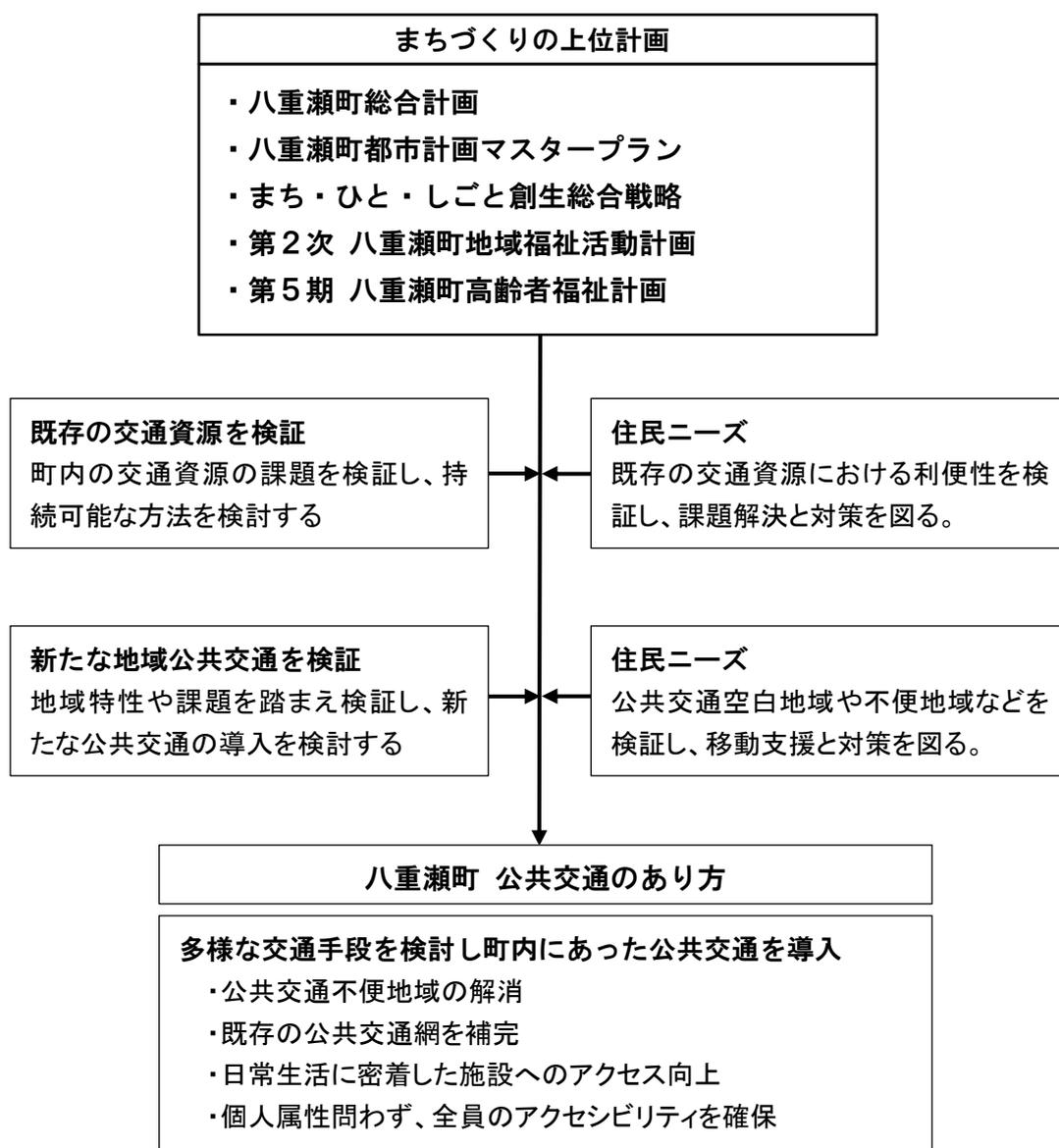


第1章. 地域公共交通計画の策定に向けた方針及び要件整理

1-1. 上位計画及び関連計画の整理（地域公共交通関連）

1) まちづくりの基本方針

八重瀬町の総合計画や都市計画マスタープランにおける将来の都市構造や、地域公共交通に関する方針を踏まえた上で、交通ネットワークの在り方を考え交通結節点となる病院、スーパー、役場、公民館、図書館、生涯学習施設、福祉施設、道の駅といった、地域住民が集まる施設の立地を踏まえて検討し、地域における様々な資源を結びつけながら持続可能な地域旅客運送サービスを構築していく。また、公共交通の利用促進・需要創造を積極的に展開していく上でも、各分野との連携を図り、地域公共交通の利用促進や将来の需要予測なども踏まえ、商業地域の活性化や、観光地域への集客、高齢者の自立支援、環境負荷の軽減など、八重瀬町の住みよいまちづくりに向けて検討する。



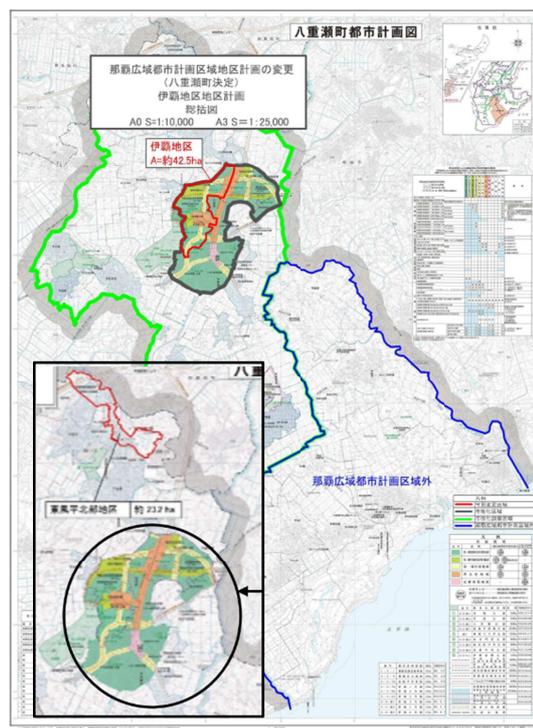
2) 八重瀬町都市計画マスタープラン

①都市整備の基本方針

八重瀬町は、東風平地域が那覇広域都市計画区域、具志頭地域が都市計画区域外となっており、一つの町域に異なる土地利用規制が存在している。八重瀬町都市計画マスタープランの対象区域は、都市計画区域が基本となるが、都市計画区域外であっても景観への配慮、自然環境の保全等を前提とした土地利用のあり方の検討が必要である。

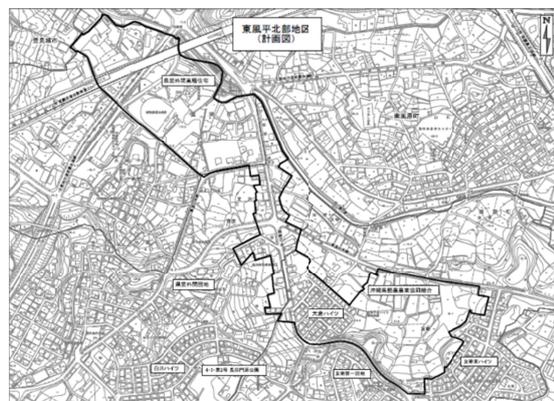
②道路交通について

八重瀬町の道路体系は、国道 507 号と国道 331 号に加え、主要な地方道として、糸満与那原線などにより構成されている。これらにおいては交通渋滞などもみられることから、国道 507 号の拡張工事のみではなく、計画されている道路の整備や交通渋滞の解消をはじめ、利便性の高い道路ネットワークづくりが求められる。集落内にみられる住民の活動を支えるための生活道路には、4m 未満の道路がみられる。住民生活の利便性、災害時の避難路や緊急車両の通行など防災面からもこれらの道路は問題であると考えられ、生活道路の整備のありかたについて十分な検討が必要である。近年、近隣市町を含めて新たな公共交通の導入に向けた動きもあることから、広域的な視点から本町の方角性について検討が望まれる。



③用途地域場所

八重瀬町の東風平北部地区は、那覇空港自動車道南風原南インターチェンジや、国道 507 号など広域的な幹線道路に近接した交通利便性に恵まれた特性を有した地区となっており、第7回那覇広域都市計画区域区分定期見直しにおける市街化区域編入に合わせ、「用途地域」並びに、そこに含まれる「友寄東物流サービス地区」及び「外間北工業地区」の都市計画の指定を予定している。



東風平北部地区は、南風原町との境界から県営外間高層住宅、国道 507 号沿道、大倉ハイツ、沖縄県酪農協同組合などを含む、面積約 23.2ha の区域で、東風平北部地区用途地域（案）が、令和 4 年 9 月に都市計画決定が予定されている。（原文）

3) 地域福祉計画との関連

① ゆいゆい八重瀬しあわせプラン「第2次八重瀬町地域福祉活動計画(～2023年)」

近年、少子高齢化の進行や一人暮らし高齢者世帯の増加、核家族化の急速な進展、地域の繋がりの希薄化などを背景に、地域の福祉ニーズが増加するとともに複雑・多様化しています。

(省略) 今後も増加が予想される様々な福祉課題に対応していくためには、行政や福祉関係者の支援だけでは限界があることから、住民をはじめ市・自治会、民生委員・児童委員、福祉団体、企業、行政などがそれぞれの役割を担いながら協働し、地域の福祉課題の解決に向けて取り組んでいくことが重要になります。平成28年に設置された厚生労働省の地域力強化検討会では、「我が事・丸ごと」をキーワードに、これまでの「支え手側・受け手側」に別れるのではなく、地域全体で支え合いながら活躍できる地域コミュニティを育成し、「タテ割り」の福祉ではなく、あらゆる生活福祉の課題を丸ごと受け止める【地域共生社会】の実現を目指すこととしています。

引用：ゆいゆい八重瀬しあわせプラン <https://www.town.yaese.lg.jp/docs/2018060100026/>

(原文)

② 第5期 八重瀬町高齢者福祉計画

近年、地域社会を取り巻く状況は、少子高齢化や核家族化が急速に進行し、生活スタイルや価値観の多様化に伴い、地域コミュニティの希薄化、子育てや介護への不安、高齢者の孤立、障害者の自立支援など求められる福祉ニーズも複雑・多様化しています。本町においても従来の福祉サービスだけでは、求められているニーズへの対応が難しい課題が増えております。そして地域で安心して暮らしていくため、住民同士の支え合い、助け合い等の主体的活動や行政、社会福祉協議会、事業所及び関係団体が協働することで地域の生活課題を解決する仕組みを創ることが期待されております。そこで、これからの本町の福祉施策の方向性を示した「第2次八重瀬町地域福祉(活動)計画」を策定しました。

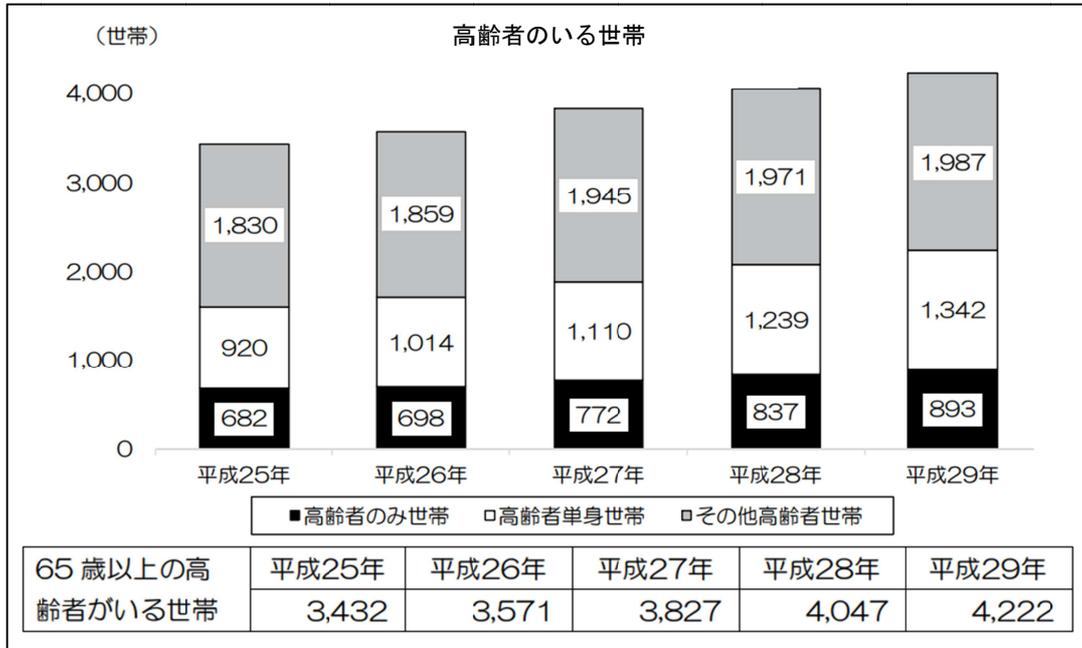
引用：第5期 八重瀬町高齢者福祉計画 <https://www.town.yaese.lg.jp/docs/2018052900023/>

(原文)

4) 八重瀬町の現況 引用データ「第2次八重瀬町地域福祉活動計画(原文)」

①高齢者のいる世帯

高齢者のいる世帯は年々増加しており、平成29年では4,222世帯となっています。平成25年以降、「高齢者のみ世帯」「高齢者単身世帯」「その他高齢者世帯」の全ての世帯において増加しています。

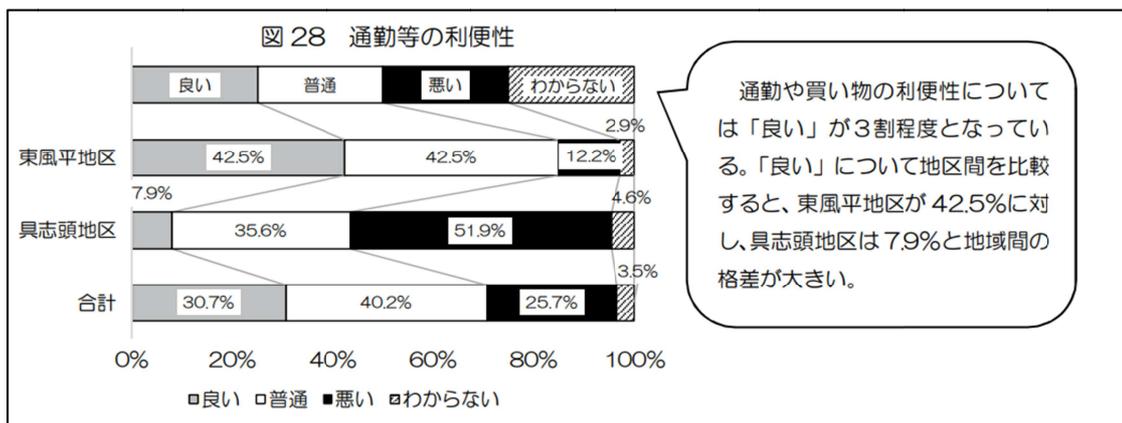


②要支援、要介護認定者数 平成29年10月1日現在

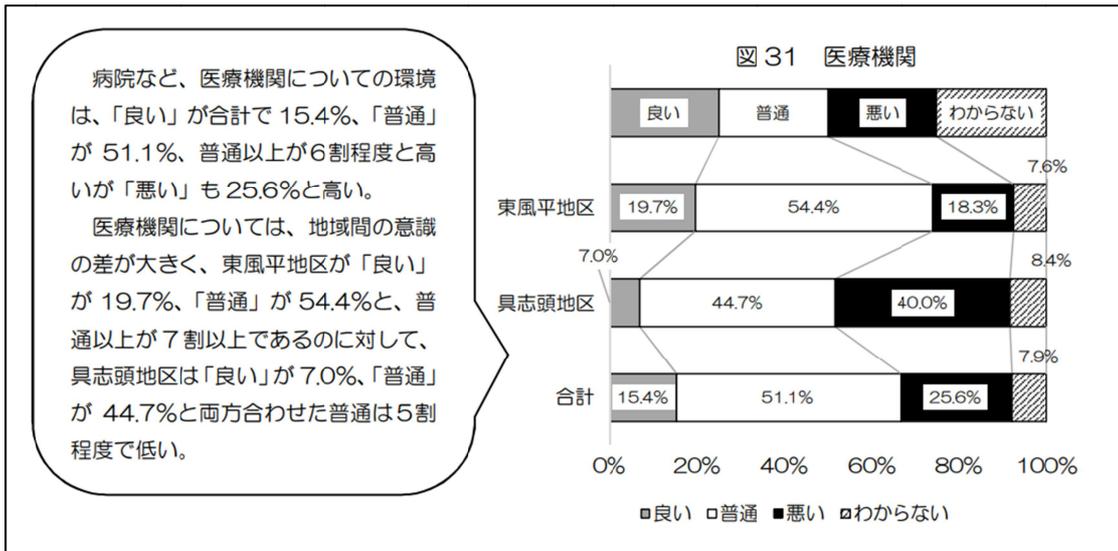
要支援、要介護認定者数は1,160人、認定率が19.3%となっています。経年的な推移をみると要支援、要介護認定者数が増加傾向にあります。

	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年
第1号被保険者数	5,005	5,175	5,457	5,743	5,996
認定者数(人)	1,011	1,024	1,061	1,103	1,160
要介護認定率(%)	20.2	19.8	19.4	19.2	19.3

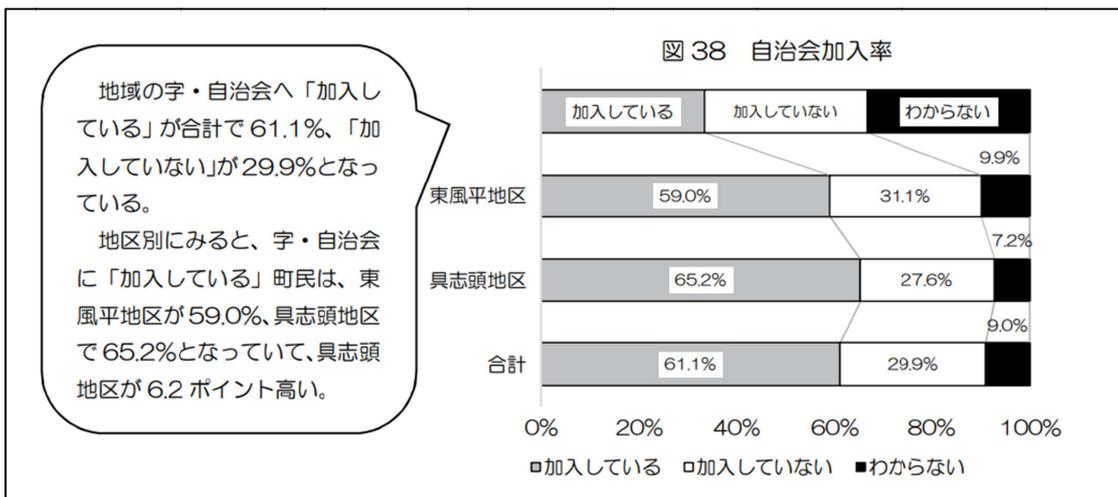
③通勤や買い物の利便性について



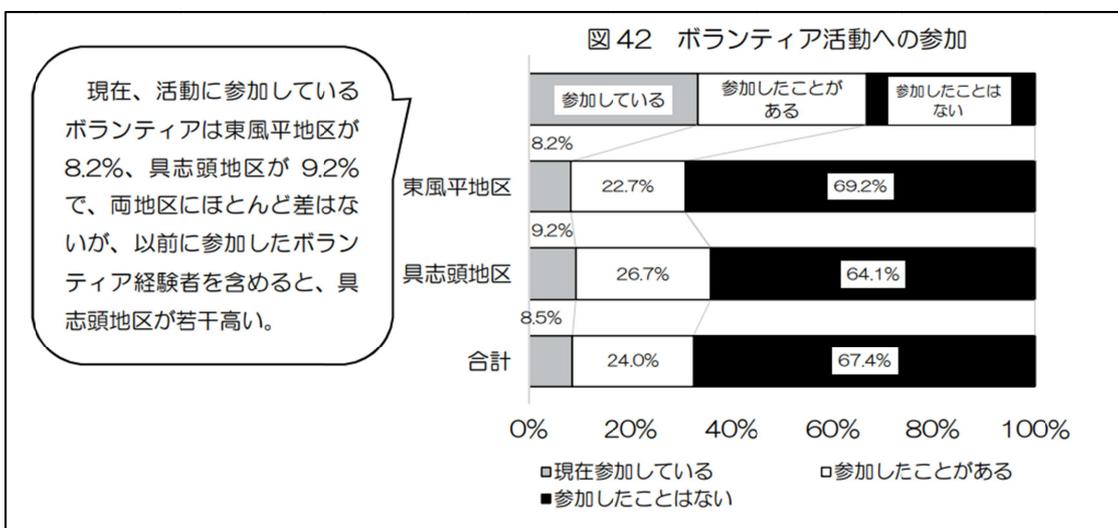
④病院など、医療機関が充実している環境



⑤字・自治会へ加入していますか



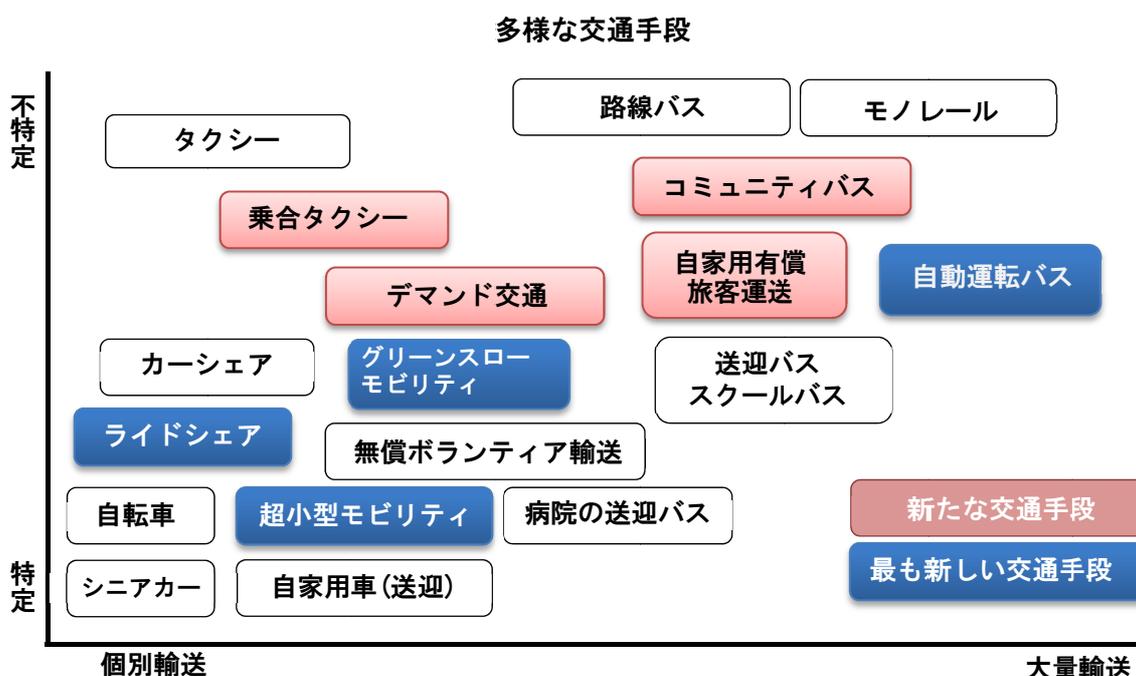
⑥ボランティア活動に参加していますか



1-2. 新たな公共交通の検討

1) 地域公共交通を支える交通手段

近年、地域住民の高齢化の進展や、運転免許証の自主返納によって車を運転しない高齢者はさらに増加し、地域公共交通がなければ移動が制約され、不便な生活を強いられる高齢者が増えることが予想されている。今後、新たな移動手段への代替手段の確保など、地域公共交通によって暮らしを支える社会基盤の一つとして、まち全体の地域公共交通が検討されており、地域公共交通の役割が見直されている。また、人とまちを幸せにする地域公共交通を創るためには、まちづくりと地域公共交通との関係や、既存の地域公共交通とのつながりを重視するとともに、コミュニティバスなどの新しい交通手段を、交通事業者だけでなく、行政や地域の関係者も含めて議論・検討を進めることも今後の課題として検討が求められる。さらに、超小型モビリティや自動運転バスなど新しいモビリティサービスが出現しており、こうした新たな技術・サービスは地域における交通課題の解決に有効である可能性もあることから、持続可能で多様な地域旅客運送サービスを広く検討していく。



2) 地域の輸送資源を活用した幅広い検討を実施

各輸送資源の特性や、地域における公共交通の利用状況、他の公共交通事業者への影響、地域特性などを踏まえた上で、地域公共交通計画の目標を達成するために必要な事業を検討する。そのため、新たな公共交通を考える上で、コミュニティバスに限定せず、必要に応じて、自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、病院などが運営する送迎サービス、および地域の互助によるボランティア輸送など、既存の交通資源を活用することによる多様な可能性についても検討し、地域の実情にあった新たな公共交通の可能性・方向性を示すこととあわせて、今後予定している実証実験に向けての基礎資料とすることを目的とする。

3) 地域の移動を担う交通手段

- ・地域における移動手段の確保の手段としては、まず、道路運送法の許可を受けたバス・タクシーといった既存の交通事業者の活用を十分に検討する必要がある。
- ・その上で、既存のバス・タクシー事業者による運送サービスの提供が困難な場合には、地域の関係者による協議を経た上で、道路運送法の登録を受け、必要な安全上の措置が講じられた「自家用有償旅客運送」を活用することとなる。
- ・また、これらによりがたい場合には「道路運送法の許可又は登録を要しない運送」による移動手段を活用することとなる。

□有償運送

種類		特徴
バス	路線バス	路線やバス停、運行時刻を定めて定時・定路線で運行するバス。通勤・通学、通院など地域住民の生活に欠かせない公共交通機関。
	コミュニティバス	路線バスで対応しきれないニーズに応えるため、市区町村が主体的に計画し、定時・定路線で運行するバス。
	デマンドバス	区域を定めて、利用者の要望に応じて、機動的に最短ルートを行ったり、利用希望のある地点まで送迎したりするバス。
タクシー	タクシー	幅広い利用者の日常生活における多様な移動ニーズに応える、ドアツードアのきめ細かいサービスを提供する公共交通機関。
	乗合タクシー	地域の生活交通を維持するため、タクシー事業者が市区町村と連携して提供する乗合の運送サービス。定時・定路線からデマンドまで地域のニーズに応じて多様な形態で運行。
自家用有償旅客運送 (福祉輸送)		バス・タクシーによる移動サービスが十分に提供されない場合であって、地域における移動手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市区町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。

□無償運送

道路運送法の許可・登録を要しないもの(互助)	地域の移動手段の確保のため、道路運送法の許可又は登録を要しない助け合いによる運送。(収受することが可能な範囲は、運転者が実際の運送に要するガソリン代、道路通行料、駐車場料金)
------------------------	---

写真はイメージ

コミュニティバス	ボランティア輸送	自家用有償旅客運送	民間送迎バス
			
<p>地域における移動手段の確保にあたっては、地域の実情に応じ、幅広い世代のさまざまなニーズに合った交通環境を協議し、適切な役割分担のもと、持続可能な移動手段が確保されることが望まれる。</p>			

1-3. 道路運送法と地域公共交通会議

1) 道路運送法から見た旅客運送区分

緑ナンバー

白ナンバー

沖縄 200
あ 00-00

沖縄 200
あ 00-00

①有償運送

事業用：緑ナンバー（誰でも利用可能）

区分	名称	種別		市町村等の関与
第4条許可	一般”乗合”旅客自動車運送	路線定期運行	路線バス コミバス	地域公共交通会議
		予約制) 路線不定期運行	不定期バス	
		予約制) 区域運行	デマンドバス 乗合タクシー	
	一般”貸切”旅客自動車運送	貸切バス		—
	一般”乗用”旅客自動車運送	タクシー		—
介護タクシー		—		
第43条許可	特定旅客自動車運送事業	スクールバス、従業員送迎バス 介護施設者送迎輸送など		—

自家用：白ナンバー（特定の利用者等）

区分	名称	種別	市町村等の関与
第79条登録	市町村運営有償運送	交通空白地輸送	地域公共交通会議
		市町村福祉輸送	
	*NPO法人等が運送	福祉有償運送	運営協議会
		過疎地有償運送	

②無償運送：白ナンバー

許可・登録の手続きが不要な運送（互助活動、運賃不可）

区分	名称	種別	市町村等の関与
登録や許可は不要	市町村自らが運送	福祉バス	運行者との合意が必要
		スクールバス	
	*NPO法人等が運送	ボランティア輸送	
		送迎バス	

運行実施主体（*NPO法人等ほか）

NPO法人、一般社団法人又は一般財団法人、地方自治法に規定する認可地縁団体、農業協同組合、消費生活協同組合、医療法人、社会福祉法人、商工会議所、商工会など

2) 地域公共交通計画とは

地域公共交通計画とは、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービス」を実現するために、各市町村が地域の移動に関する関係者を集めて「活性化再生法に基づく協議会（以下、法定協議会と呼ぶ）」を開催しつつ、交通事業者や地域の関係者等との個別協議を重ねることで作成していくものである。

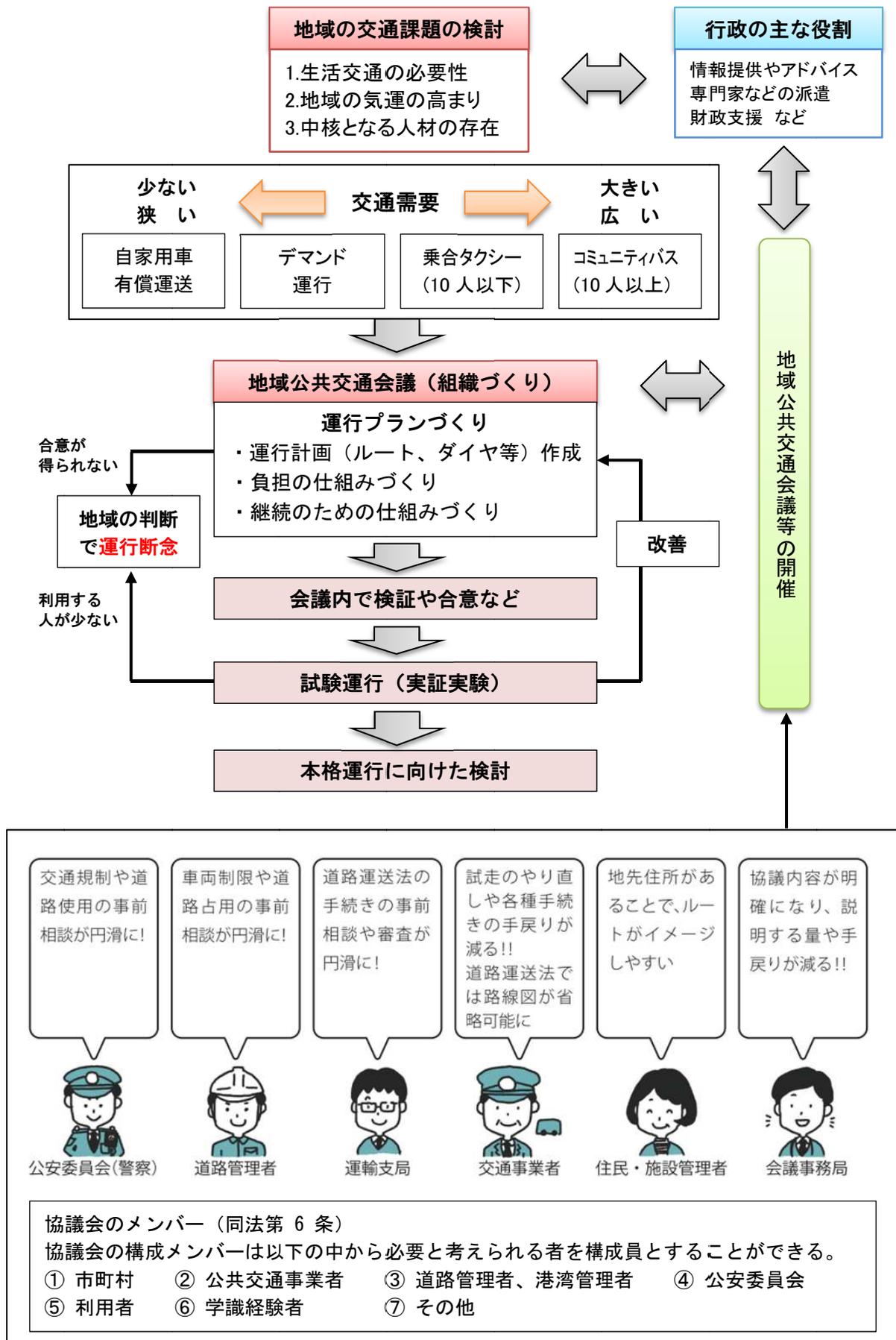
地域公共交通計画においては、従来のバスやタクシーといった既存の公共交通サービスを最大限活用した上で、必要に応じて自家用有償旅客運送や福祉輸送、病院・商業施設などの既存の民間事業者による送迎サービス、物流サービス等の地域の多様な輸送資源についても最大限活用する取組を盛り込むことで、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保することが求められる。

課内会議・庁内会議	交通モードが多様になる 場合は協議体を移行	交通モードに関係する 主体者の参加を追加
庁内 関係課会議	地域公共交通会議 道路運送法施行規則 (第9条の3)	法定協議会 地域公共交通の活性化 及び再生に関する 法律(第6条)
課題の検討 対象地域の設定 事前調整や確認など	バス・タクシー(乗合) 自家用有償旅客運送	多様な交通モード

交通分野の協議会の種類

	法定協議会	地域公共交通会議	運営協議会	地域協議会
根拠法令	地域公共交通活性化再生法	道路運送法	道路運送法	道路運送法
主催者	市町村(複数可) 又は都道府県	市町村(複数可) 又は都道府県	市町村(複数可) 又は都道府県	都道府県
対象となる交通モード	多様な交通モード	バス、タクシー、自家用有償旅客運送(市町村運営有償運送)	自家用有償旅客運送(NPO等による交通空白地有償及び福祉有償運送)	バス・タクシー
目的	地域公共交通計画の策定、実施について必要な協議を行う	乗合旅客運送の運賃などの協議、市町村運営有償運送についての協議	交通空白地有償運送、福祉有償運送についての協議	旅客輸送を確保する枠組みづくりについて審議
構成員	地方公共団体、交通事業者、利用者など	市町村長または県知事、交通事業者、住民、地方運輸局長など	市町村長または県知事、交通事業者、住民、地方運輸局長、すでに有償運送を行う事業者など	県知事、市町村長、地方運輸局長、交通事業者など
参加是非	応諾義務あり	応諾義務なし	応諾義務なし	応諾義務なし
協議結果	参加者は尊重義務あり	法律上は規定なし	法律上は規定なし	法律上は規定なし
事業実施	補助金受領が行える	行えない	行えない	行えない
メリット(協議が整った場合)	連携計画の策定、同事業への支援を受けることができる。計画実施への許認可手続き簡略化等の特例措置を受けることができる	コミュニティバス、乗合タクシーの許可等に関する特例の適用を受けることができる	-	地方バス路線維持費補助金の交付を受けることができる(生活交通確保のための計画を策定し大臣承認を受けた場合)

3) 地域公共交通会議の全体像



4) 地域公共交通会議の構成員とその役割

「地域公共交通会議」の構成員は、道路運送法施行規則第9条の3第1項で規定されているメンバーを必ず委員とする必要がある。また、同法施行規則第8条の3第2項で規定されている、道路管理者、警察、学識経験者等は、主宰する地方公共団体が必要と判断し構成員に加えることが可能となっている。

構成員	主な役割
市町村	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域住民の移動手段確保に対する責任者 ・ 地域の公共交通に関する課題への対応と地域の真のニーズの把握
都道府県	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広域的な視点からの指導・助言 ・ 複数市町村の取り組みに対する調整
地域住民・利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域住民、利用者ニーズの代弁者（特定地区に偏らないように） ・ 利用者の視点に立った地域における乗合輸送サービスの設定 ・ 運行計画策定への参画 ・ 地域の公共交通を支えるため自ら交通行動を行う主体として参画
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通サービスの提供者として、ノウハウを活かした企画参画
運転者が組織する団体	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運転者を通じて得られる利用者ニーズの報告とその対応提案 ・ 労働条件及び労働環境からの意見・提言
事業者団体	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域交通ネットワーク構築のための事業者間調整
警察・道路管理者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通安全、道路管理の観点から、運行計画の円滑な実施に向けた指導・助言
学識者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の合意形成を図る上での助言
運輸局・運輸支局	<ul style="list-style-type: none"> ・ 先進事例等、各地での取り組みの情報提供 ・ 地域の公共交通のあり方に関する指導

5) 地域公共交通会議を開催するメリット

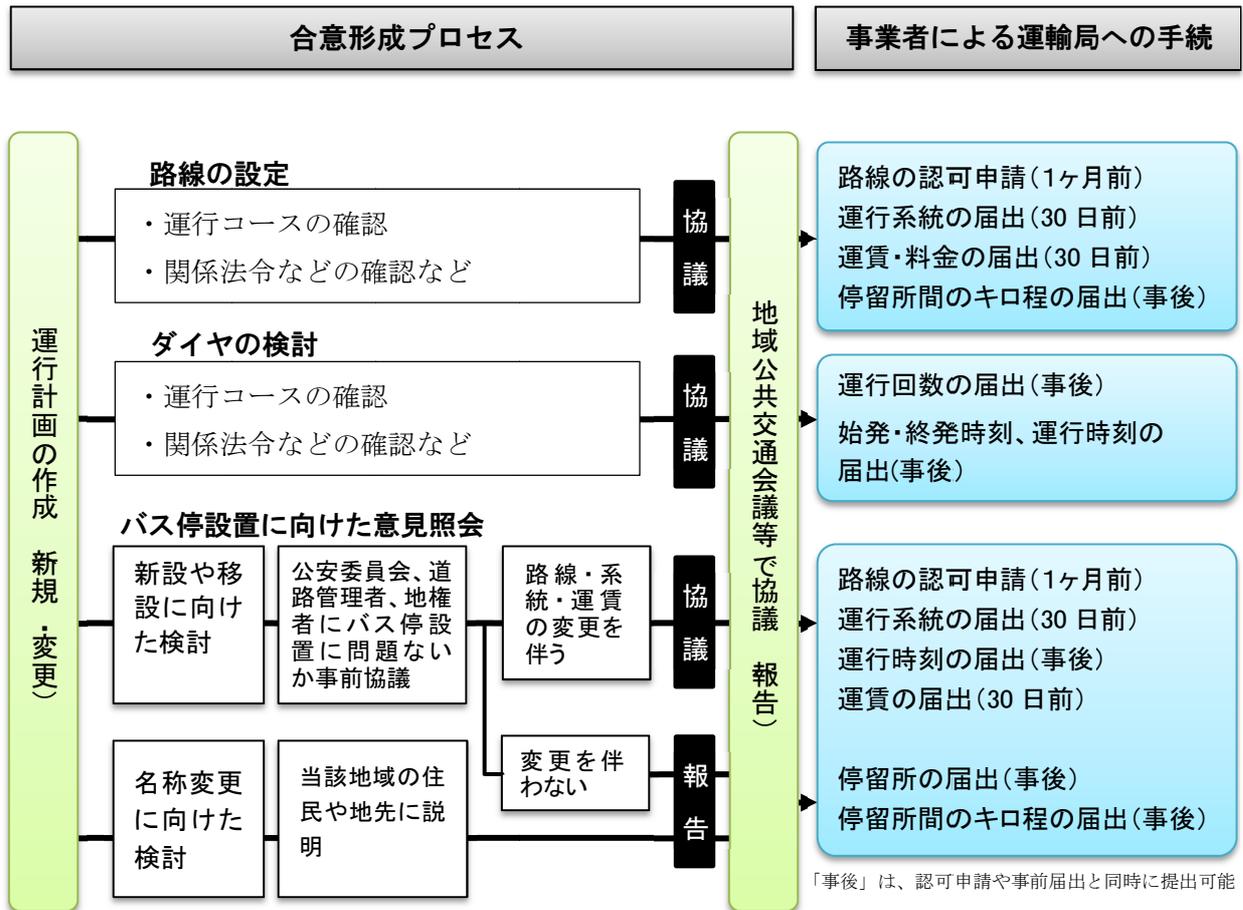
会議の開催によって、道路運送法の特例（協議した路線の運賃・料金や地域のニーズに即した乗合輸送サービスの態様の許可等の手続きが簡略化・弾力化される）が得られると共に、計画内で国土交通省の認可を受けた事業に対する各種優遇措置を受けることができる。しかしながら、そのようなメリットの享受を必要としない市町村にとっては、必ずしも設置しなければいけないわけではないが、しかし、地域公共交通の活性化・再生を図るためには、地域の多様な関係者による主体的な取り組みが求められほか、こうした関係者が共通の問題意識のもとに集まって、合意形成を図ることで効率的・効果的かつ確実に行うことにつながる。

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ① 公共交通事業者等に対する協議会への参加要請応諾義務 ② 協議会参加者の協議結果の尊重義務 ③ 公共交通事業者や利用者等による連携計画の作成・変更の提案制度 ④ パブリックコメントの実施 |
|---|

が法律によって定められている。

6) 地域公共交通会議等における合意形成プロセス（協議から手続きまでのフロー）

一部抜粋



別紙) 一般乗合旅客自動車運送事業に係る手続き一覧を参照

主な協議事項（協議例）

- 地域の交通ネットワーク全体の維持・発展
- 地域にとって必要な路線の運行形態、運賃及び料金、営業区域、使用車両、運行時刻等
- 市町村有償運送の必要性和具体的な運行方法、対価
- 地域公共交通計画の策定と実施策検討
- 民営路線バス退出申入れへの対応 等

7) 地域公共交通会議の運営ポイント

①基本方針等の整合性

- 既定の基本方針（総合計画、マスタープラン等）との整合性を説明する。
- 事業の導入や趣旨、目的、検討に至った経緯や理由等について説明する。

②会議資料に係る留意事項

- 資料は、事業の目的や計画の内容が容易に理解できるように作成する。
- 道路運送法における協議事項を明確にする。
- 協議事項に関し事前調整を行った事項は、口頭説明のみに止めず、資料にも記載する。
- 協議に係る事業の実施による利用予測や収支予測を資料に記載して説明する。

③交通ネットワークの構築・サービス提供の観点から配慮する事項

- 民間バス路線との競合など交通ネットワークとしての整合性について説明する。
- 区域運行の導入など行う場合は、その必要性やサービス水準の設定理由等について説明する。
- 地域内の公共交通機関との乗り継ぎの有無、調整状況等について説明する。
- 利用者への利便性に影響を及ぼす場合は、現行の利用状況や対応方法を説明する。
- バリアフリー基準の適合の確認は、予備車も含めて行う。（毎日運行する場合は特に留意する。）
- 運行事業者の営業所の配置車両数が最低車両数（常用5両＋予備1両）を下回る場合、乗車定員11人未満の車両を使用する場合、車両を他の一般旅客自動車運送事業の車両と併用する場合は、協議事項となることに留意する。

④安全確保の観点から配慮する事項

- 交通保安上、道路管理上の適否（公安委員会や道路管理者との調整状況）について説明する。
- 停留所の設置に当たっては、道路使用許可、道路占有許可の手続き、地権者や施設管理者等との調整状況、工事の要否などについても説明する。
- 車両（予備車を含む）の最大値（長さ・幅・高さ又は車両総重量）の変更に伴う公安委員会や道路管理者との事前調整は、既存路線も含めて行う必要がある。導入済みの車両と同一車種であってもグレードやマイナーチェンジ等によって、車両の諸元が異なる場合があるため、変更の都度確認をする。
- 運行回数や運行時刻の設定や変更の際には、事業用自動車の運転者の勤務時間及び乗務時間に係る基準に留意する。

⑤情報の共有やスケジュール等に関する事項

- 協議が複数回にわたる場合は、前回までの協議状況等について資料に記載して説明する。
- 幹事会や分科会等で検討を行っている場合や、住民や利用者への説明会やパブリックコメントを実施した場合は、その内容について資料に記載して説明する。
- 協議が調った以降の運行開始までのスケジュールや、住民や利用者への周知の方法について説明する。

1-4. 八重瀬町庁内の調整事項

1) 関係課との調整事項

地域公共交通の検討に際しては、地域公共交通の担当課だけではなく、関係課の協力も必要になる。各関係課に対する主な調整事項は、主に下記のとおり。

確認事項	確認内容（調整事項）
都市計画課	八重瀬町総合計画や八重瀬町都市計画マスタープランに策定されている地域まちづくり計画や将来の都市構造などに照らして、地域公共交通の将来像と整合することが必要。
教育担当課	通学利用を検討する場合や運行ルートの一部がスクールゾーンなどの交通規制の時間帯など、学校などと車両の通行可否について確認が必要。
福祉担当課	<p>独居世帯や高齢者が多く住む地域や、バス停留所の設置場所までの坂道など移動経路の確認や福祉バスや医療バスとの役割分担などについて確認が必要。</p> <p>①介護予防・日常生活支援総合事業における取組みとの調整など</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通院や買い物などの付き添い支援 ・通所型サービス等で送迎を別主体が実施する場合の送迎 <p>②南部徳洲会病院が運行する町内巡回バスとの調整など</p>
観光担当課	観光振興に関する施策との連携や、「南の駅やえせ」などの観光拠点への結節点を考慮するなどの検討が必要です。また、需要が増加する見込みなども検討（道路運送法第21条許可）が必要。
土木建設課	バス停の設置場所や設置環境及び設置方法などの確認（私有地の場合には地主への同意）や、運行コース上の道路工事（予定）などで通行不可がないかなどの確認が必要。
<p>その他主な調整事項</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 運行計画の素案や実施計画又は計画の変更に伴う協議（確認） 2. 走行環境や待合環境の整備 3. 交通ネットワークの整合性（隣接する市町村との連携等） 4. 関係者との事前調整（公安委員会（警察）、道路管理者、地権者、運輸支局など） 5. 関係する都市計画法、道路法、道路交通法、道路運送車両法、車両制限令など各種法に規定される手続きの要否など 	

2) 地域公共交通計画における隣接する市町村との連携について

新たな地域公共交通を考える上で、隣接する市町村との結節点となる町境や主要な乗り継ぎポイント、隣接市町村が運行するコミュニティバスとの乗り継ぎなど、周辺市町村と連携した広域路線網の視点から検討することも重要である。これらが連携し有機的なネットワークが形成されることで、隣接する市町村の公共交通網についても共有していくことが求められる。