

第3章. 課題や住民要望の整理

3-1. 地域課題の整理

①地域別

東風平北部地域（外間、宜次、友寄）

- ・「宜次」の西側を通過する路線バスがない。
- ・隣接する南風原町の津嘉山地域向けや与那原町向けなど近隣市町村に通じるバスがない。
- ・各団地やハイツ内から「最寄りバス停」までの距離が遠く利便性が低い。
- ・高齢化率の高い各団地やハイツ内には、「交通空白地域」が存在する。

東風平東部地域（東風平、伊覇、上田原、屋宜原）

- ・八重瀬町役場を通過する路線がなく、最寄りの「伊覇公民館前」まで約350mと遠い。
- ・サンエー八重瀬シティ（最寄り「屋宜原」）を通過するバスが1系統で平日4本のみ。
- ・保健センター（最寄り「保健センター前」）を通過するバスが1系統で平日4本のみ。
- ・屋宜原団地（最寄り「屋宜原」）を通過するバスが1系統で平日4本のみ。

東風平西部地域（志多伯、当銘、小城）

- ・「宜次」の南側、「友寄」の西側に隣接する本地域を通過するバスがない。
- ・「小城」の集落から最寄りの「小城入口」までのバス停までの距離が遠い。
- ・日中の路線バスの本数が比較的小さいため利便性は低い。

東風平南部地域（富盛、世名城、高良）

- ・「世名城」集落から最寄りバス停「世名城」までの距離が遠い。
- ・南部工業高校に通う学生の通学時間帯の本数が少なく利便性が低い。
- ・日中の路線バスの本数が比較的小さいため利便性は低い。

具志頭北部地域（新城、後原）

- ・「後原」集落や「新城」集落の最寄りバス停「後原」までの距離が遠い。
- ・「新城」集落への日中の路線バスの本数が比較的小さいため利便性は低い。
- ・隣接する南城市方面への路線バスが比較的小さいため利便性が低い。

具志頭東部地域（具志頭、港川、長毛）

- ・本地域から公共機関やスーパーなどが集中する中心地へ通じるバスが少ない。
- ・日中の路線バスの本数が比較的小さいため利便性は低い。

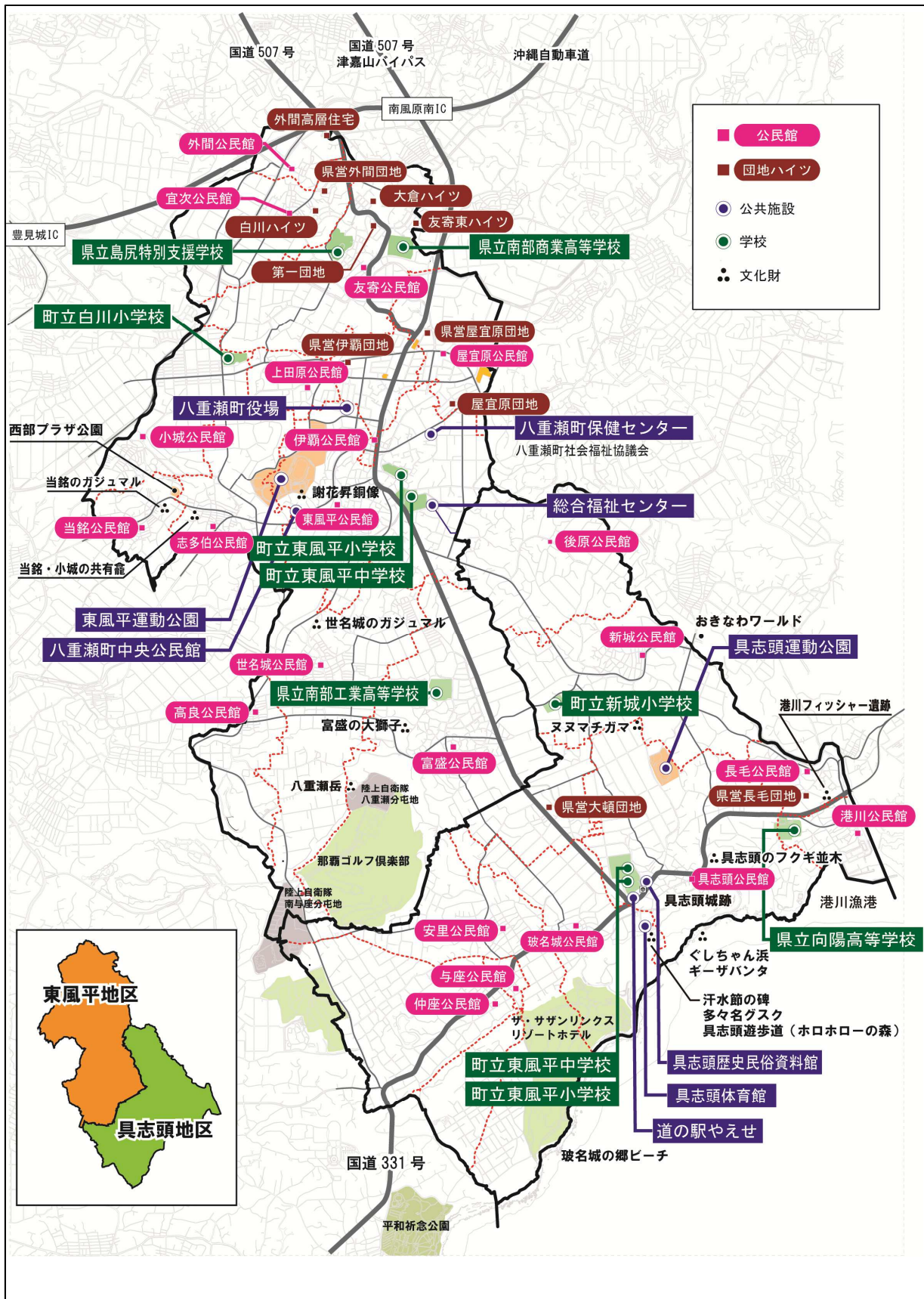
具志頭西部地域（玻名城、大頓、安里、与座、仲座）

- ・「安里」集落から最寄りバス停「安里」までの距離が遠い。
- ・本地域から公共機関やスーパーなどが集中する中心地へ通じるバスが少ない。
- ・日中の路線バスの本数が比較的小さいため利便性は低い。
- ・近隣に「勝連病院（糸満市真栄平）」があるが、「精神科・心療内科など」に限定。

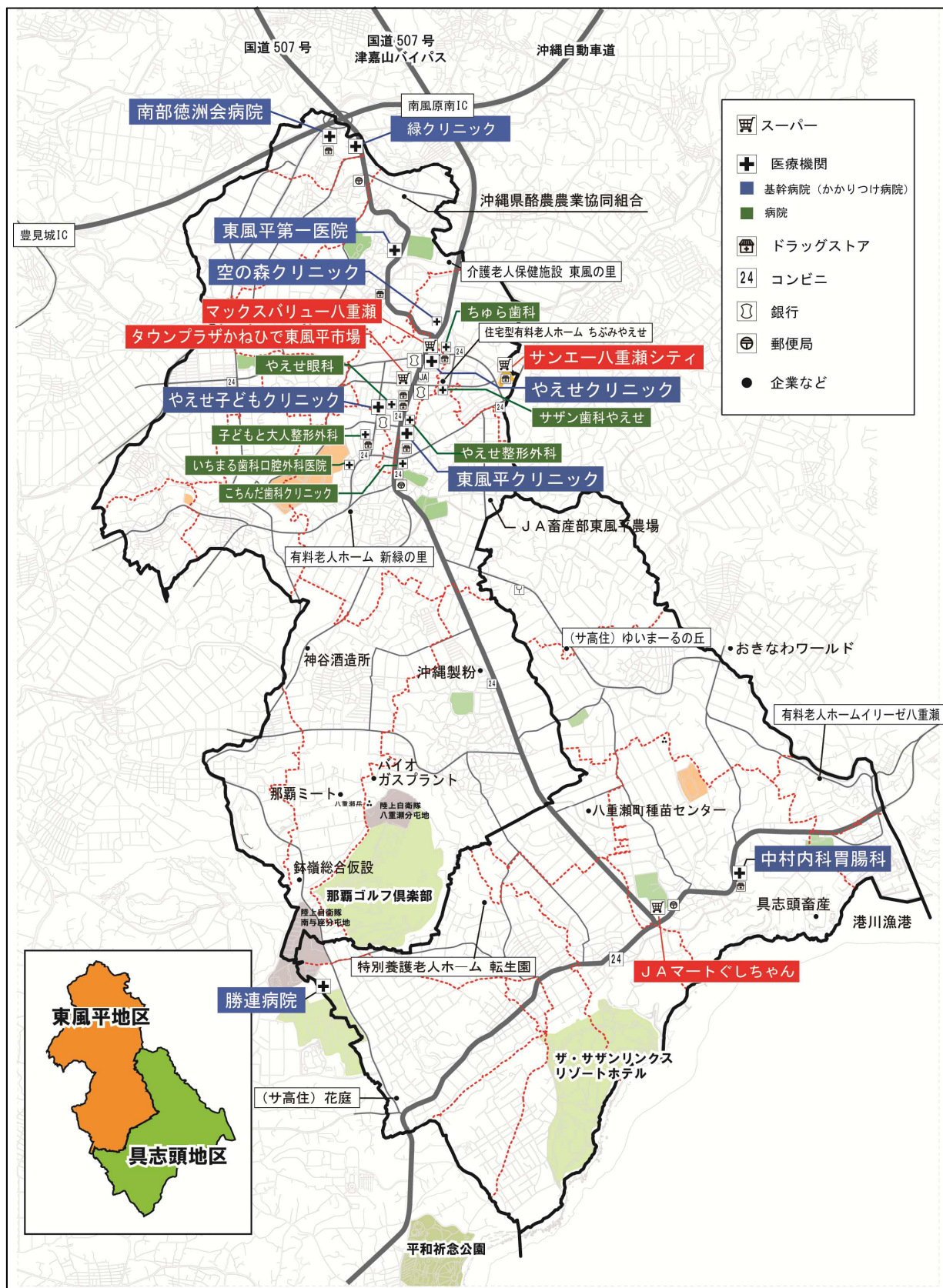
3-2. 地域の主な特性

① 主な施設分布

公共施設の分布図

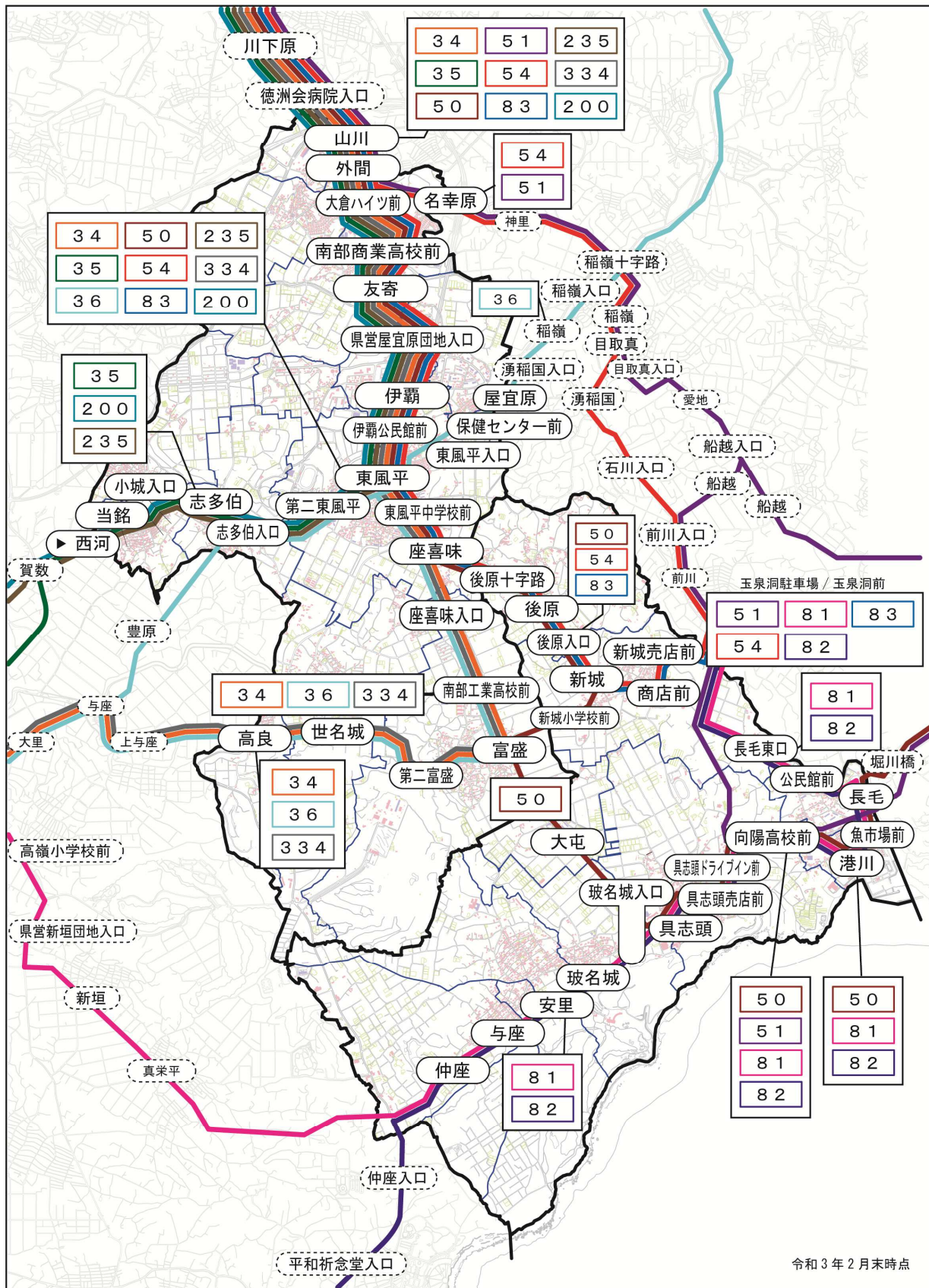


民間施設の分布



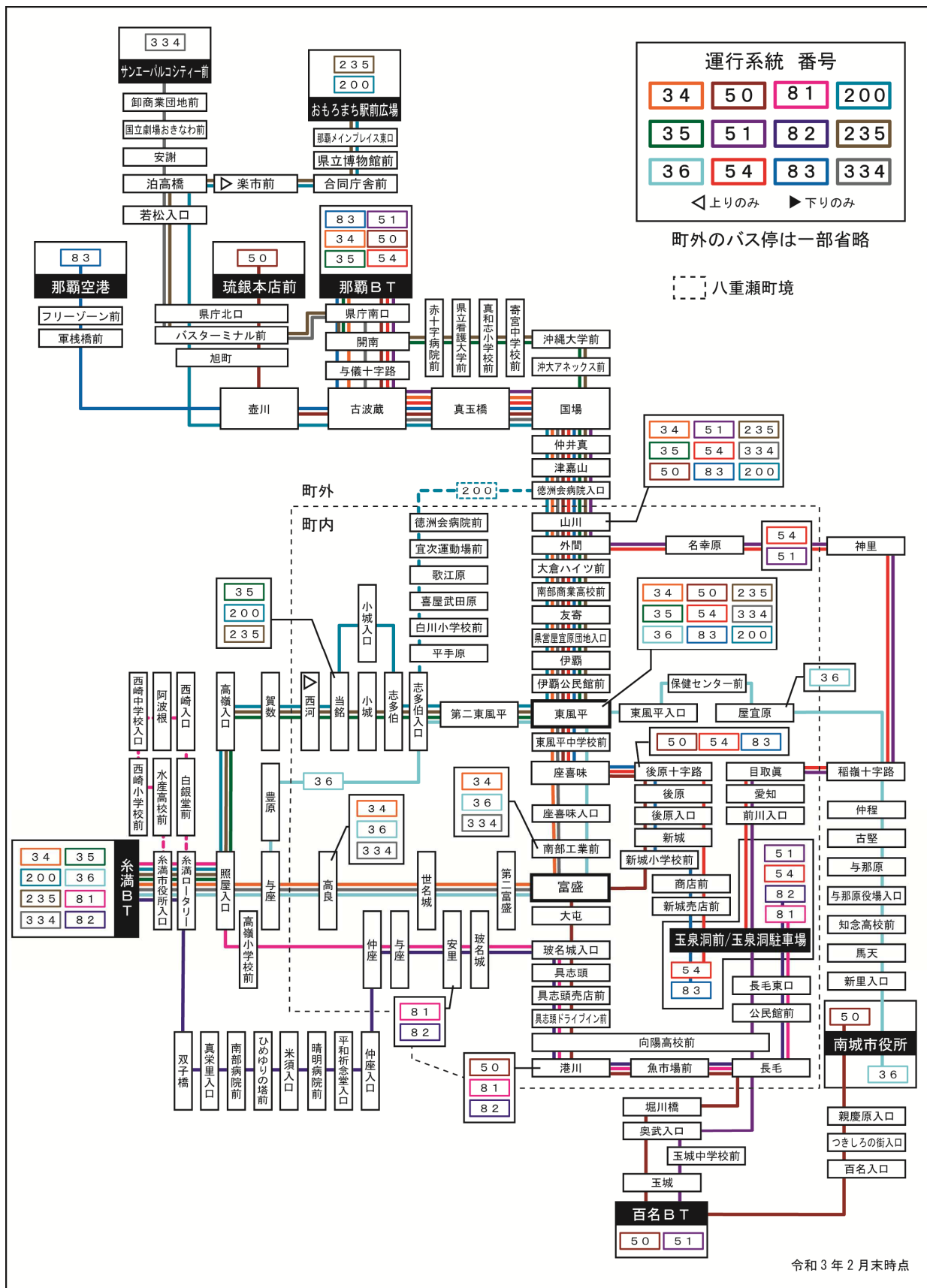
②町内の路線バス

路線バスの運行マップ図

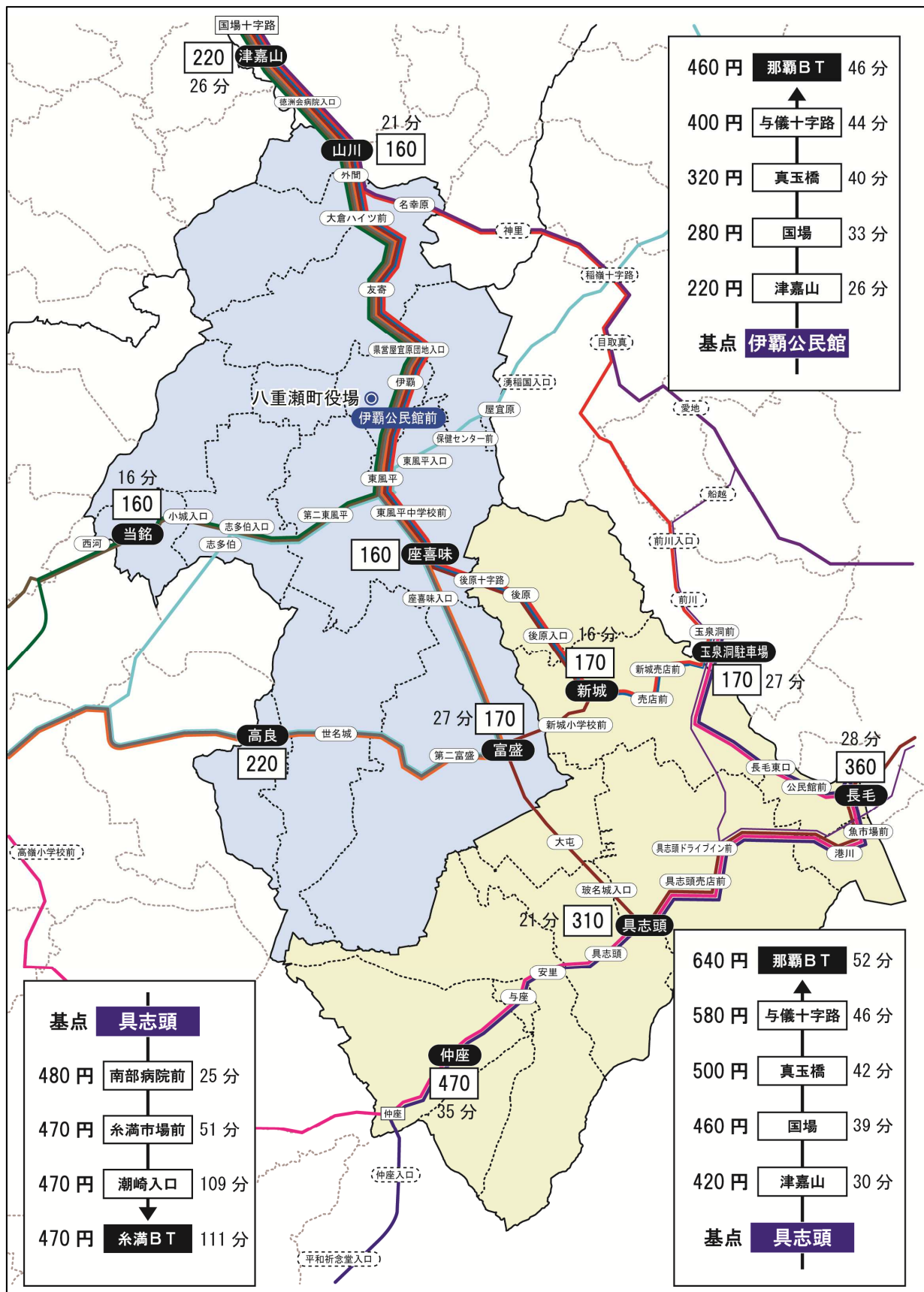


令和3年2月末時点

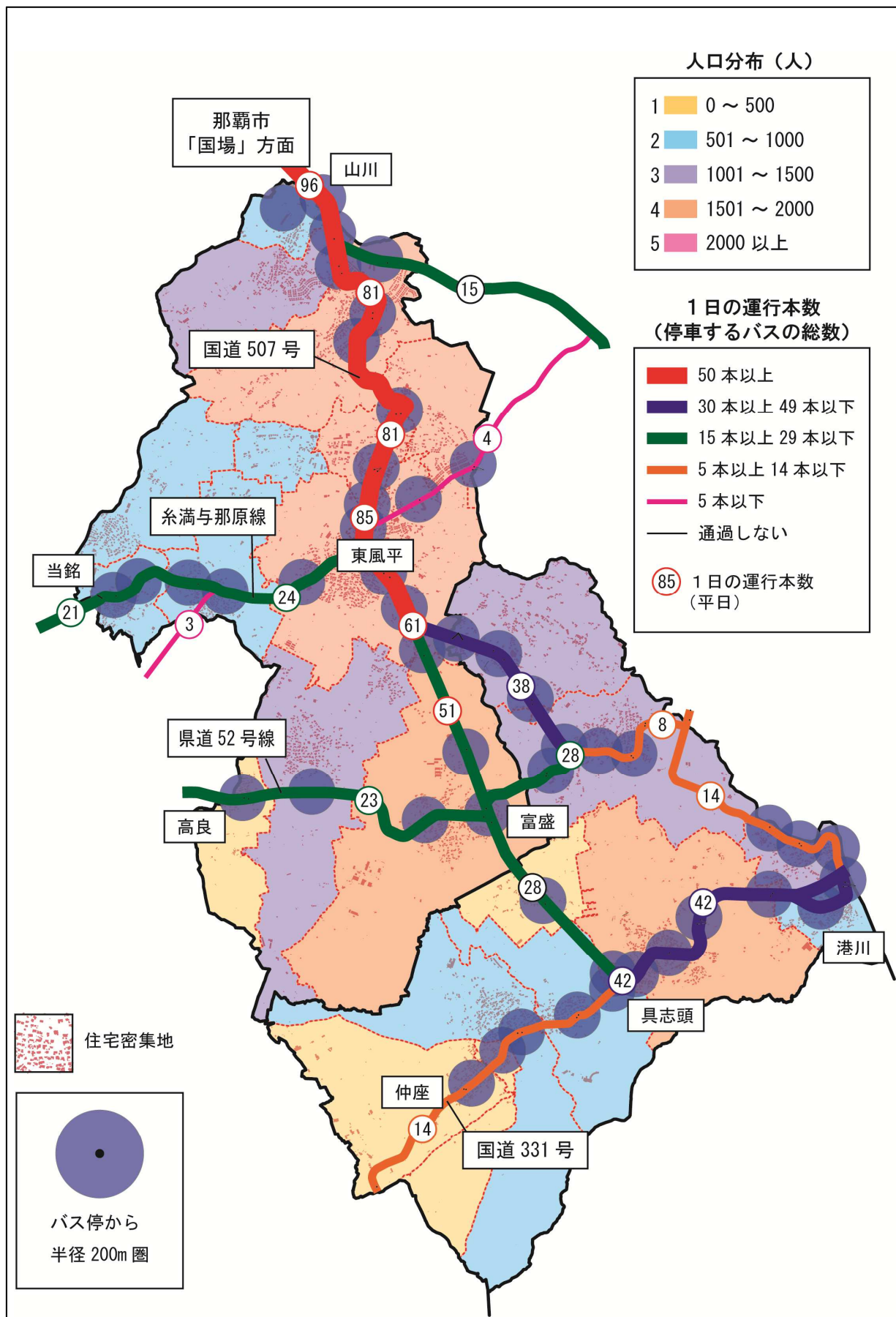
路線バスの路線図



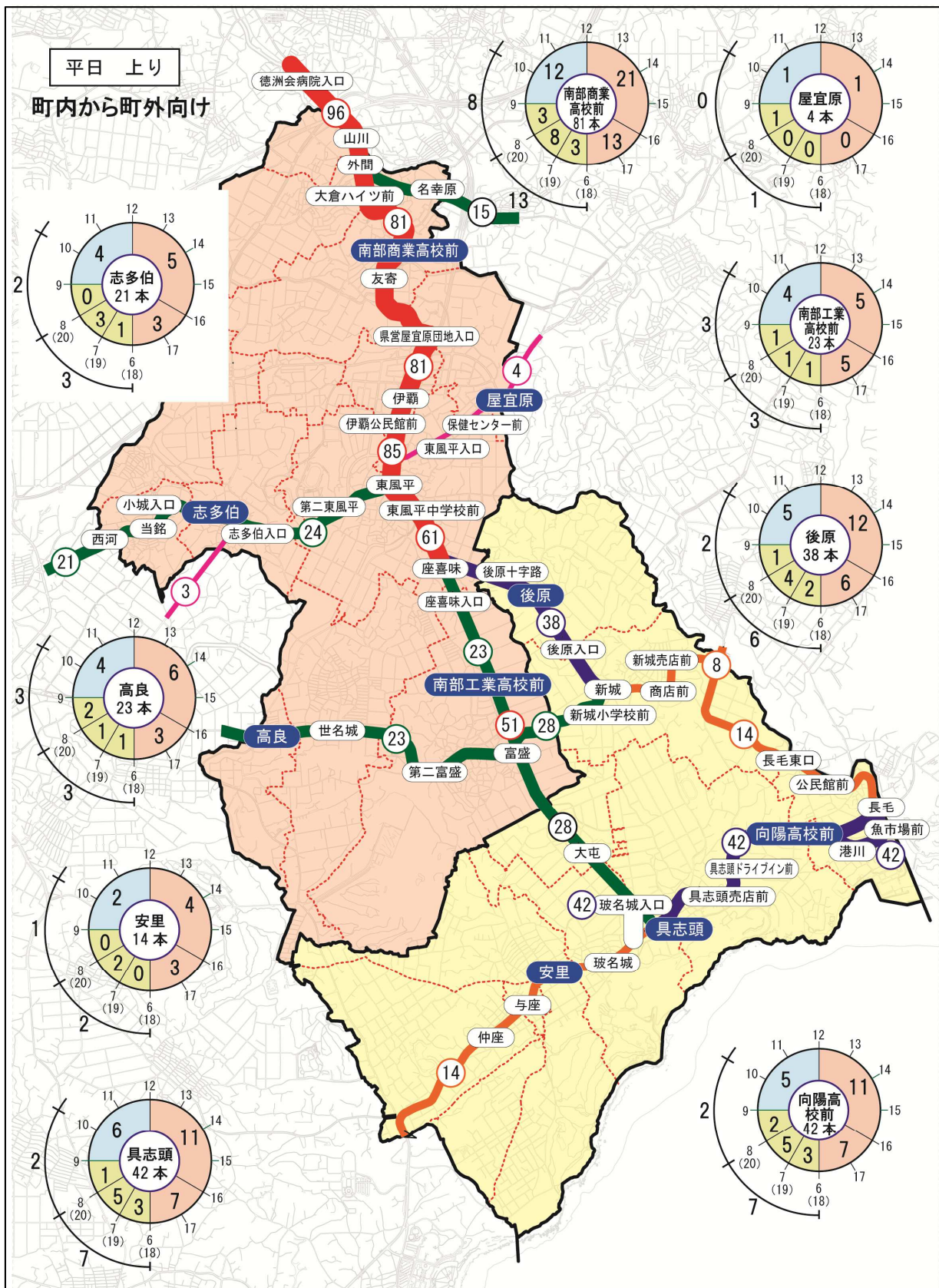
町内の路線バス運賃



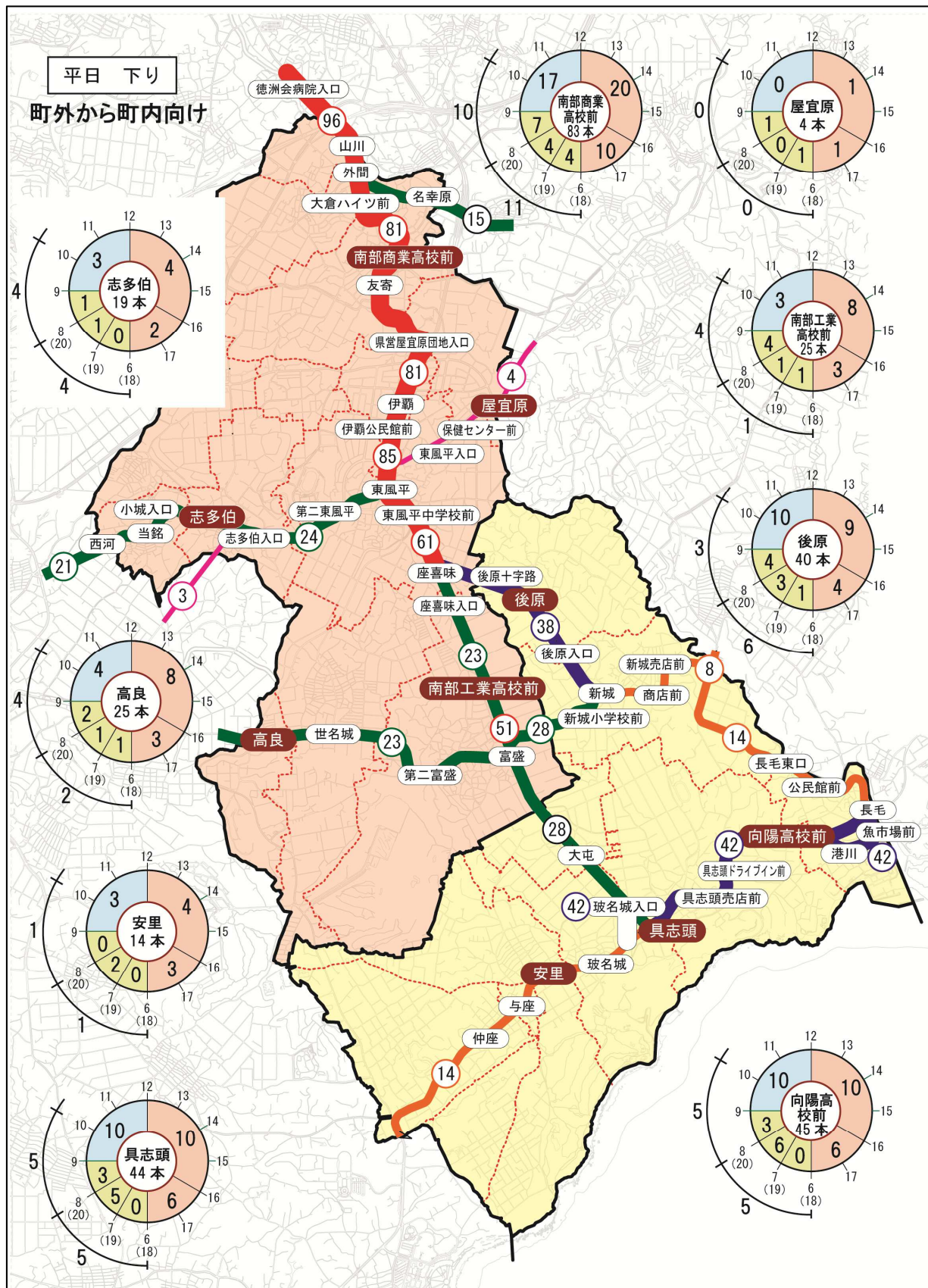
町内のバス路線（本数）



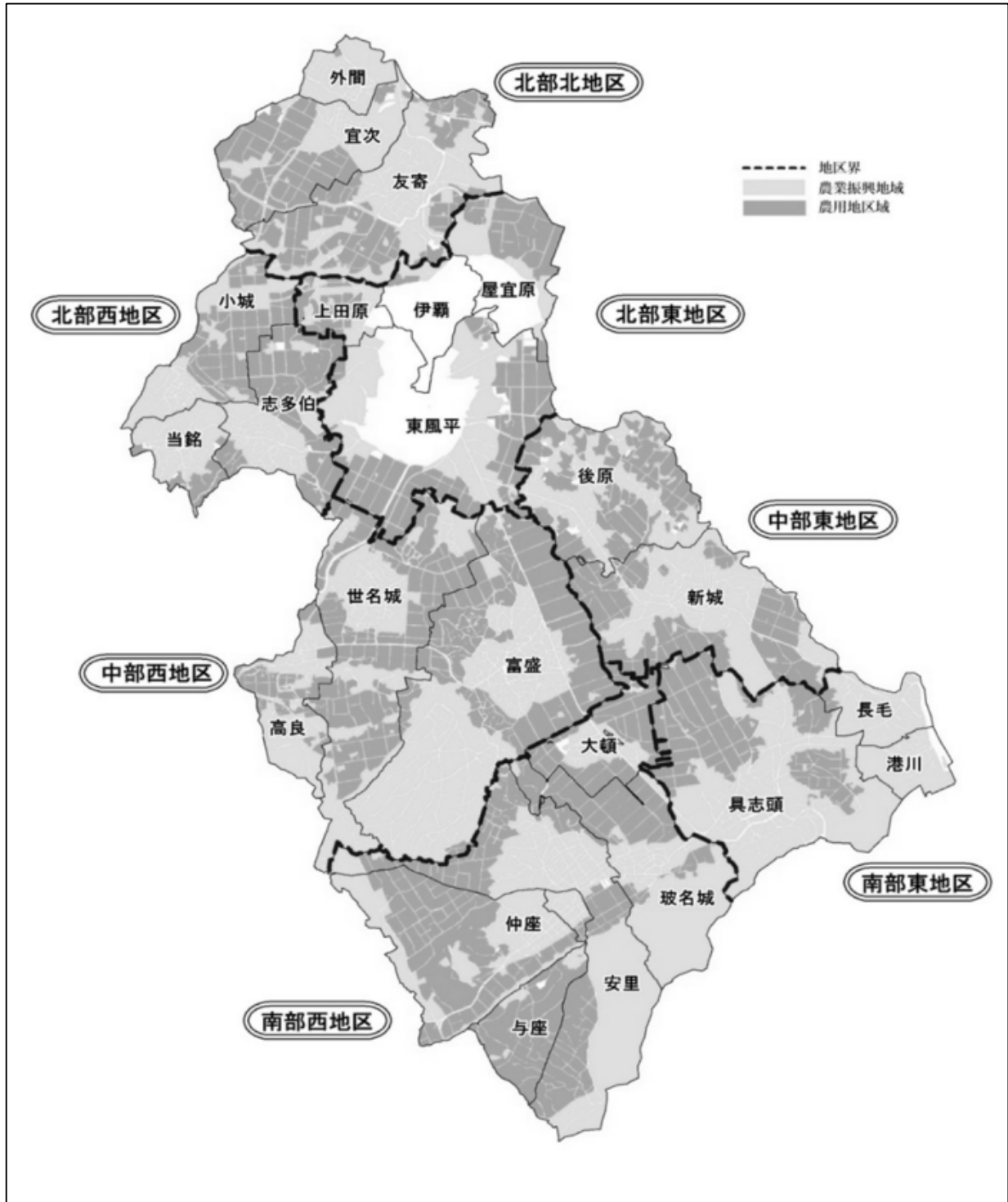
路線バスの運行本数（平日：上り）



路線バスの運行本数（平日：下り）



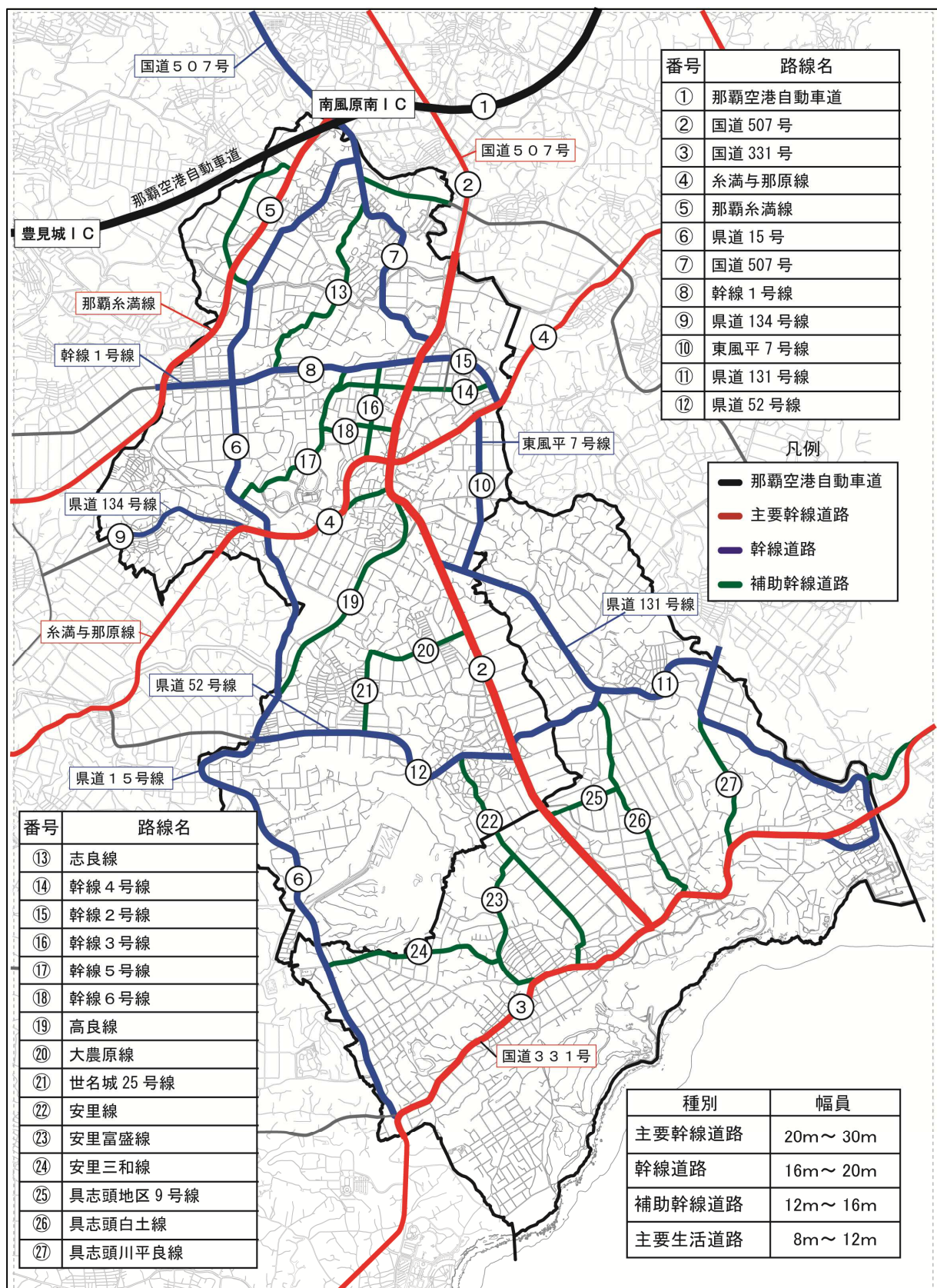
③町内の農用地および農業振興地域



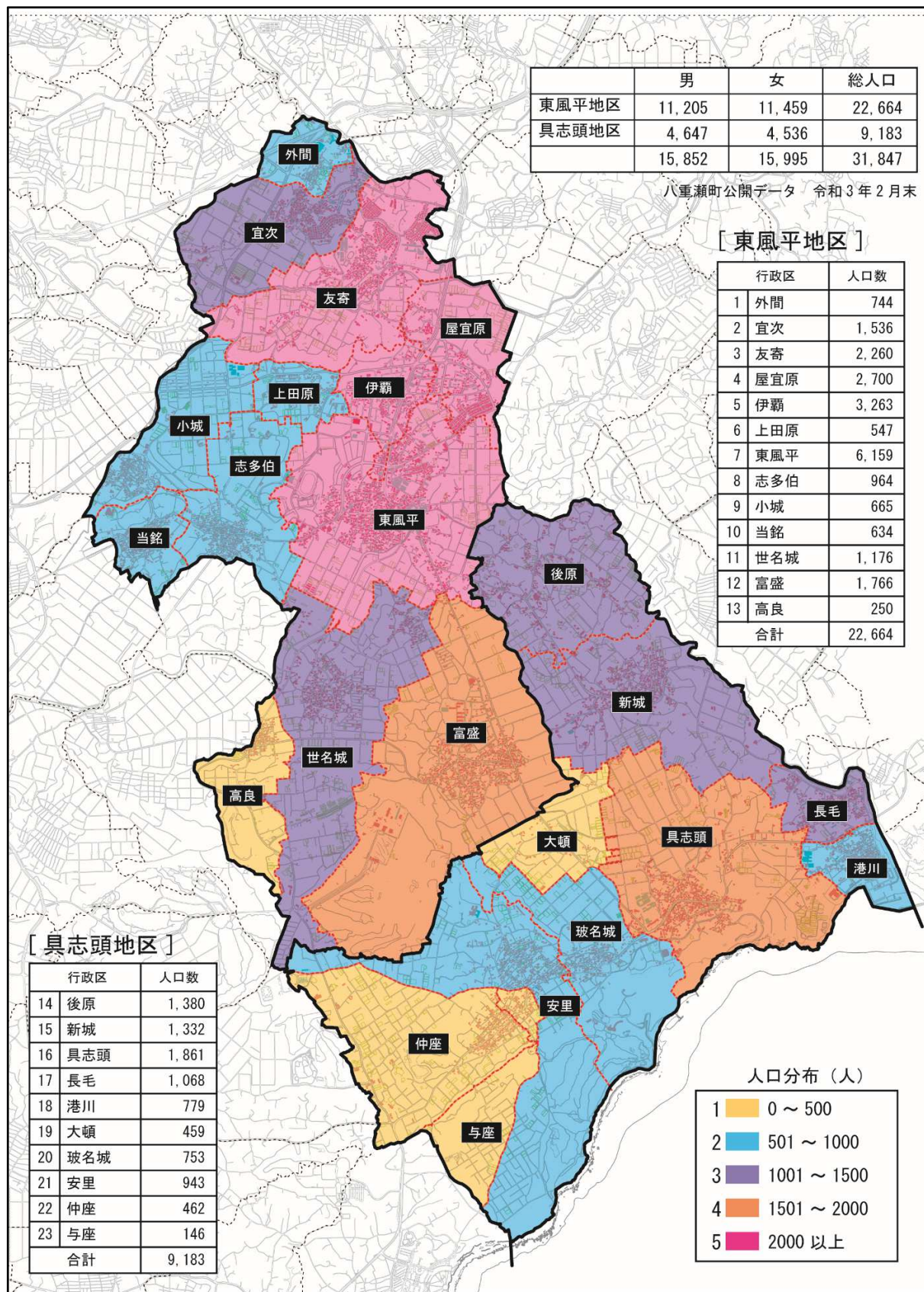
出典：八重瀬町の将来像の実現に向けて

https://www.pref.okinawa.jp/site/doboku/toshimono/kikaku/kuikikubunn/documents/03_3nd_shiryous3_07_yaese.pdf

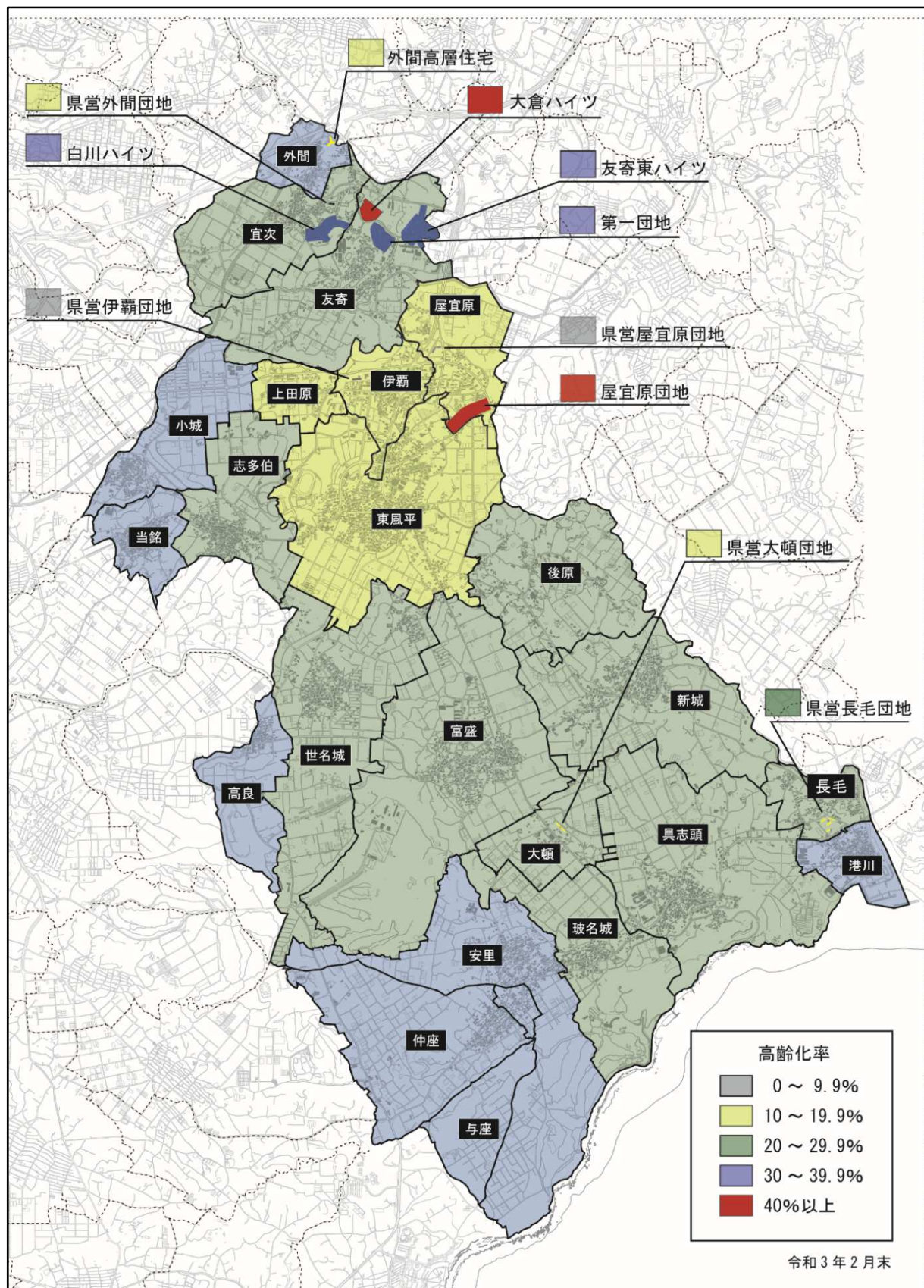
④町内の道路網



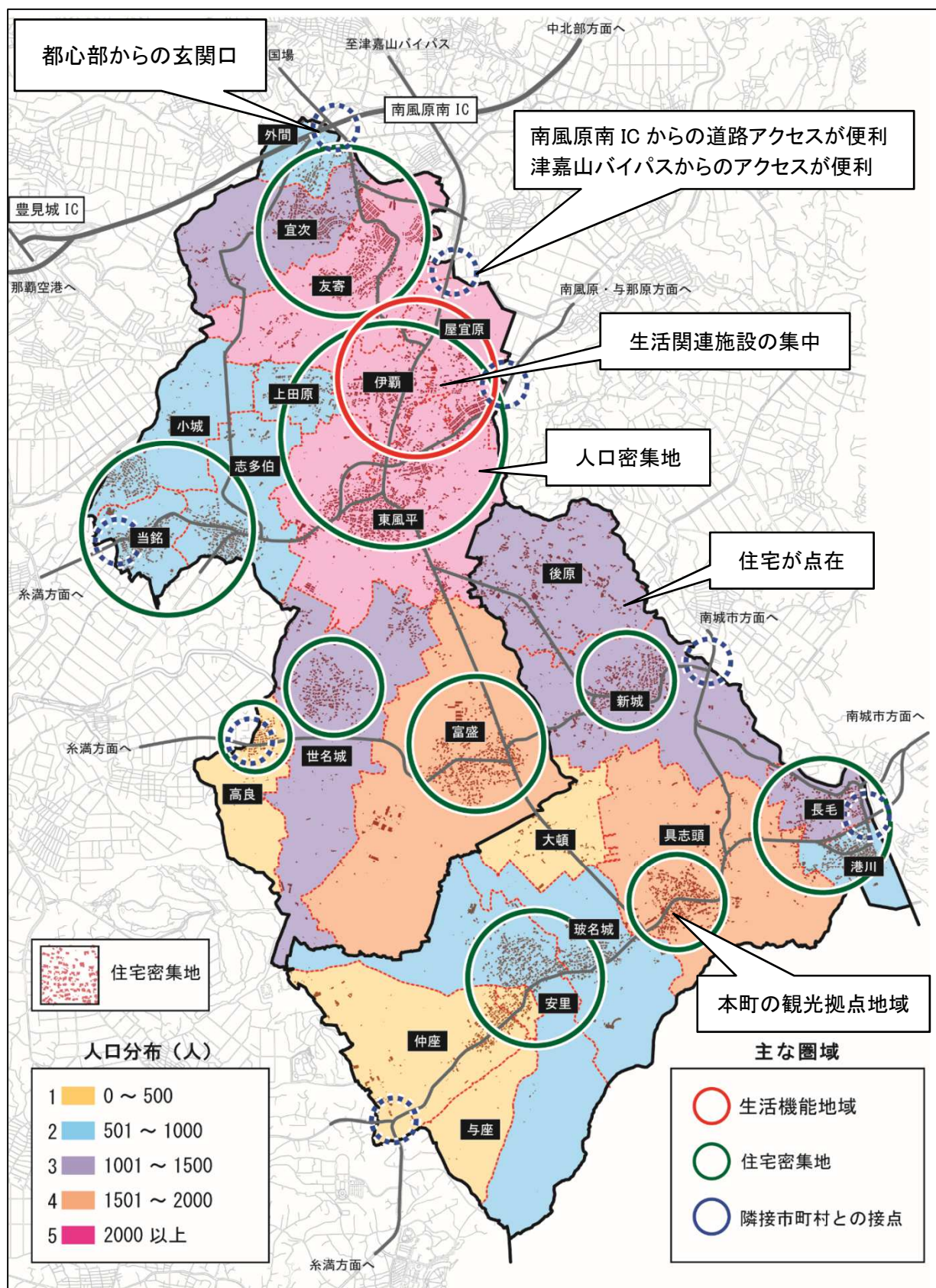
⑤人口の分布図



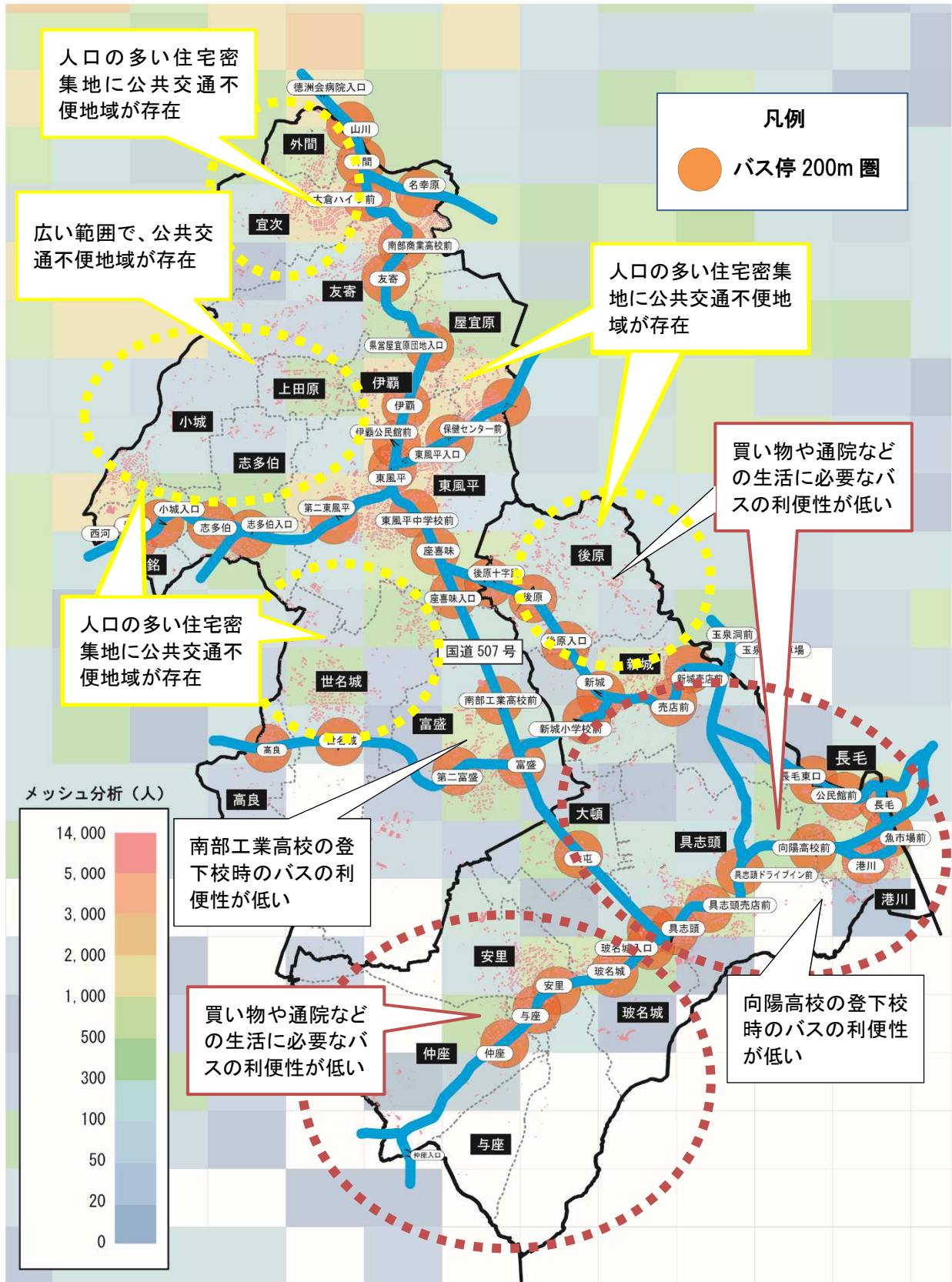
⑥高齢者の分布図



⑦主な地域特性マップ（人口分布図との併合図）



⑧既存の路線バスルートおよび不便地域の分布（交通空白地域・交通不便地域）



注記) 人口メッシュは、「RESAS 地域経済分析システム」から2015年の人口メッシュ情報を活用

⑨運行エリア内の立地状況

分類	地域に関する情報	数値	主な施設
店舗 施設	役場の立地数	2カ所	本庁・具志頭出張所
	町立公民館・字区公民館	35カ所	中央公民館1 字区公民館23 団地・ハイツ11
	図書館・交流施設の立地数	5カ所	新設図書館 東風平運動公園内体育施設 南の駅やえせ、具志頭運動公園
	病院の立地数	11カ所	東風平地区10、具志頭地区1
	金融機関の立地数	4カ所	東風平地区4、具志頭地区0
	郵便局の立地数	3カ所	東風平地区2、具志頭地区1
	スーパーマーケットの立地数	5カ所	東風平地区4、具志頭地区1
	ドラッグストアの立地数	3カ所	東風平地区3、具志頭地区0
	個人商店の立地数	15カ所	東風平地区8、具志頭地区7
	小学校・中学校・高等学校の立地数	9カ所	小学校4、中学校2、高校3
専門学校・専修学校の立地数	0カ所	なし	
交通	バスの運行路線数（上下線含む）	35路線	12系統35路線
	バスの平日運行便数（往復）	109便/日	下り109便、上り109便
	バスの休日運行便数（往復）	76便/日	下り76便、上り71便
	バス事業者	2社	琉球バス交通、沖縄バス
	タクシーの営業所数と保有台数	2カ所 全22台	立見交通(字友寄)10台 沖タクシー(字宜次)12台
	一般乗用旅客自動車運送事業者 (福祉輸送事業限定：福祉タクシー)	2カ所 全22台	介護サービス事業所 有限会社あしみじ(字具志頭) NPO法人じーなの会(字宜次)
	タクシーの料金	共通	初乗運賃1750mまで560円 加算運賃以後365mごとに70円
タクシーの利用金額	約1,500円	仲座～役場 約7km(1,500円) 港川～役場 約7km(1,500円)	
その他	町内に乗り入れする民間送迎バス	8社	医療機関4社 自動車学校2社 スポーツジム2社
	スクールバス	1校	白川小学校1校

3-3. 住民要望の整理（主に65歳以上）

①地域別

東風平北部地域（外間、宜次、友寄）

65歳以上の「高齢者の動向」を見ると、「外間」では3割を超えており、「大倉ハイツ」では4割を超え、「白川ハイツ」と「第一団地」では4割近くに迫るほど、高齢化が進展している。

那覇市の「国場（交差点）」から国道507号を通じて、公共交通（路線バス）が多数運行しており、他地域と比較すると路線数が充実している。しかし、507号沿道以外の地域では路線バスのルート外である。

東風平東部地域（東風平、伊覇、上田原、屋宜原）

65歳以上の「高齢者の動向」を見ると、「屋宜原団地」では4割を超え、高齢化が進展していることがわかる。その一方で、「県営屋宜原団地」、「県営伊覇団地」では1割に満たない地域も存在する。また、65歳以上の人数では「東風平」が全区域の中で最も多い地域である。

那覇市の「国場（交差点）」から国道507号を通じて、公共交通（路線バス）が多数運行しており、他の地域と比較すると路線数が充実している。「八重瀬町役場」や「サンエー八重瀬シティ」を通過する路線バスがないなど「運行ルートの改善」を要している。

東風平西部地域（志多伯、当銘、小城）

65歳以上の「高齢者の動向」を見ると、「小城」と「当銘」で3割を超えており、「志多伯」は3割に迫るなど高齢化が進展している。

那覇市の「国場（交差点）」から国道507号を通じて、東風平より志多伯から当銘間の路線バスは運行しているが、「小城」には路線バスの運行はない。「小城」集落から最寄りの「当銘」バス停まで約1キロ以上ある。

東風平南部地域（富盛、世名城、高良）

65歳以上の「高齢者の動向」を見ると、「高良」では3割を超えており、「世名城」では3割に迫っている。しかし、65歳以上の人数で見ると、「富盛」の人数が最も多いことから、全体として、高齢化が進展している。

那覇市の「国場（交差点）」から国道507号を通じて、「富盛」までの区間では、路線バスが運行しているが、本数が少なく利便性は低い。比較的住宅が密集した地域であるが、各集落からバス停までは遠い。

具志頭北部地域（新城、後原）

65歳以上の「高齢者の動向」を見ると、「後原」および「新城」ともに2割を超えており、他の地域と比べると高齢化の進展は緩く進展している。

那覇市の「国場（交差点）」から国道507号を通じて、「座喜味」から「新城」までの区間で路線バスが運行しているが、「新城」集落への路線バスは本数が少ないため利便性が

具志頭東部地域（具志頭、港川、長毛）

65歳以上の「高齢者の動向」を見ると、「港川」では3割を超えており、「長毛」や「具志頭」では3割に迫っている。しかし、65歳以上の人数で見ると、「具志頭」の人数が最も多いことから、全体として、高齢化が進展している。

国道507号線を通じて、「富盛」から「具志頭」を經由して「長毛」を結ぶ区間と、糸満市から「長毛」を結ぶ国道331号沿いには、バスが運行しているが、那覇方面（東風平方面）を結ぶ路線バスがなく、交通不便地域である。

具志頭西部地域（玻名城、大頓、安里、与座、仲座）

65歳以上の「高齢者の動向」を見ると、「仲座」および「与座」では4割に迫るほど進展しており、また、「大頓」や「玻名城」および「安里」の地域でも3割に迫っていることから、全体として、高齢化が進展している。

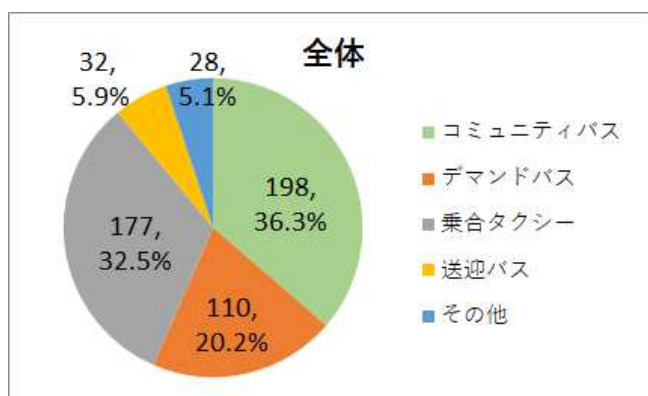
糸満市内から「長毛」を結ぶ国道331号沿いには、バスが運行しているが、本数が少なく利便性は低い。また、那覇方面（東風平方面）を結ぶ路線バスがなく、交通不便地域である。

②主な住民の声

将来導入してほしいのは「コミュニティバス」

将来導入してほしい交通手段について、回答を得た545名の中で、最も多いのは「コミュニティバス」が198名で全体の36.3%となった。次いで、「乗合タクシー」が177名で全体の32.5%、つづいて「デマンドバス」が110名で全体の20.2%となった。

将来、導入してほしい交通手段(N=545)



主なご意見（地域公共交通に関すること）

居住地	自由記述
宜次	畑に行くためにコミュニティバスを望む。
友寄	八重瀬町内の農家で生活している者もいるので畑に行くには軽トラが必要
具志頭	路線バスは、定刻、本数に不満だらけ。定刻通りのバス(コミュニティバス)を実現してほしい。
長毛	デマンドバスをぜひ導入してほしい。
後原	デマンドバスがよいか料金が気になる
後原	自動車が運転できなくなったらコミュニティバスで、自宅から目的地まで行ってくれると助かる。
小城	各部落を定期的にまわるバス (+与座)
富盛	高齢の祖母がいるから、小型のバスを運行させてほしい。
仲座	南城市のようなNバスやおでかけなんじいがあれば便利と思います。
小城	病院、施設、公民館、社協など直に行けるバスを希望します。バス停も遠く不便すぎる。
富盛	生活に必要な買い物や公共機関の利用などに町内巡回バスがあればいいですね。
東風平	八重瀬町を循環することができたらとも思う。
世名城	スーパーへの買い出し後に自宅まで送ってくれるバス。
後原	送迎バスを導入してほしい
世名城	公共、商業、病院施設を結ぶバスがあればいいのでは。
長毛	高齢者にとっては、コミュニティバスがあれば、もっと町内の移動が便利になると思います。
東風平	路線バスが無料になったら、温暖化対策のためにバスを利用する人は増えると思います。
富盛	買い物した場合に荷物が重いので自宅前まで送迎してもらうとありがたい。
上田原	子供達の移動に使えるコミュニティバス等を導入して安心便利なバスがあれば助かります。
後原	車に乗れなくなると、子供や孫が近くに住んでないと病院、買い物が不便になるので、家の近くから病院やスーパーに行けるシャトルバスがあると助かる。
富盛	八重瀬町は今後も高齢者が増えると思います。小型のコミュニティバスの運行を強く希望します。高齢者が安心して生き生きと過ごすのに、コミュニティバスは必要です。
東風平	高齢者や校区外の通学(小・中・高生)が安心して生活できるよう、コミュニティバスやデマンドバスの導入があったほうが助かると思う。(バス停の経路外の居住者を含む)
安里	字玻名城、安里、与座、仲座の4字は、那覇行きのバス停まで玻名城入口までかなり遠い。足の無い老人には町内だけの循環(マイクロバス)型の交通があれば良いのですが。
友寄	運転に自信がないときは返納したいと思いますが、その後の移動が不安です。町のコミュニティバスがあると助かります。
長毛	高齢になった時に、移動手段がなく不安に思います。少し便利になると、とても活気が出てきて若い人たちも移住されると思います。
伊覇	八重瀬町内の主要なところ(町役場、スーパー、道の駅、学校他)を通るバスがあれば、高齢者は助かると思う。車の免許返納も増えるのでは。
具志頭	町の幹線道路(例えば、港川～役場～徳州会病院～国場)といった風に巡回バス(小型)、南城市のように運行を期待したい。
屋宜原	“買い物や病院等への行き来に直行できるバス、買い物などをした荷物を運んでくれる人がいるバス介助が必要なときに介助してくれる人がいるバス、ノンステップのバス”
富盛	これから高齢化社会で多くの方が免許返納する人が増えると思います。それで、後々は八重瀬町1周バスを導入してもよいのではないか

居住地	自由記述
東風平	以前、徳州会病院発のバスを利用しましたが、東風平まで長時間かかった。反対まわりのルートもあったら利用できるのにと感じました。
東風平	自宅から路線バス停留所までの距離が遠くて利用できない方が多くいらっしゃると思います。また、車いすや歩行器を使用している方が安心して利用できるように考えてほしいです。
友寄	友寄第一団地は、高齢者が多く住んでいるが、スーパー等買い物は自動車の移動が必要であり、運転に不安もおぼえる。高齢者がバスを利用しやすい町の取り組みを望む。
世名城	地域の各公民館から週3回程度でもよいので、小型バスを導入して時間を定めて買い物や病院などに行けるようにしてもらいたい。そういうシステムができれば免許の返納を早めに考えたい。
不詳	“各区や自治会単位で高齢者や無免許者を病院や買い物に連れていく体制作りで、免許なしの不便者の解消ができる。 例:運転者については各区長や自治会長の推進により役場が承認する(一定の報酬を認める)”
東風平	JAの店舗が少なくなり徒歩(足が不調)で難しい、配慮がない。タクシーの予約乗車をしているが遠回りすることがある。何をしても車優先の状況ではあるが、もっと暮らしやすい地域であってほしいと願う。
東風平	スーパーへの食料のまとめ買いのタクシーの出費も年金者には大変です。荷物を持って家まで帰る際も杖を使ってよろけそうでも頑張ってます。タクシーの乗務員さんによっては玄関先まで運んでくださいます。お礼に飲み物代として少しお渡ししています。まとめ買いしたらアパート前まで運んでくださるサービスを復活させてほしいです。(農協さんでやりました)
東風平	特に、糸満・豊見城・南風原・与那原方面への運行があると便利だと思う(高校通学に不便である)バス停留所の環境を整備してほしい。東風平小・中学校への送迎バス(雨降りなどに利用させたいため)。
安里	安里、与座、仲座地区は、那覇直行便がなく八重瀬町で最も不便な地区です。琉バス82番から50番に乗り換える時間がありません。ぜひ50番を具志頭交差点から、安里、与座、仲座地区を経由してから、那覇BT、百名BTに向かわせてください。
東風平	バスの活用は地域社会でしっかり考えなければいけない。しかし、利用する年齢は60代以上が主で自動車免許を返納した方々に特化したサービスが良いと思う。私とその立場になったら、スマホで簡単に家まで呼べる乗り合いタクシーやジャスコ、サンエーまでの送迎バスなどあれば便利だと思う。

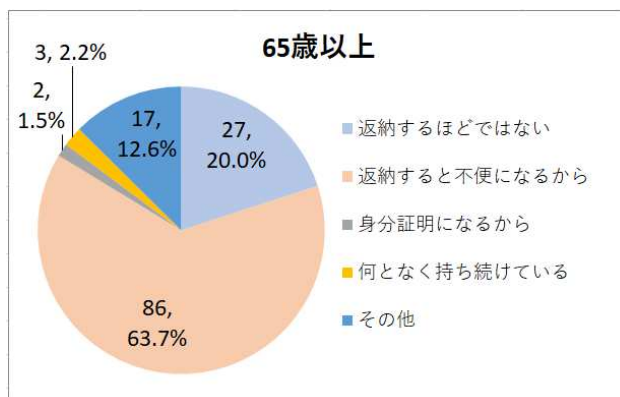
料金に関すること

居住地	自由記述
当銘	向陽高校から帰宅する際のバスの少なさ、また乗り替えのため運賃が片道600円以上かかるので、不自由の上割高に感じる。
東風平	バスの運賃、無償化を希望(世帯所得が対象外)進学や塾費ほか義兄の教育費が負担増。
富盛	県知事は学生の通学費無償化を公約としてあげて対象になる学生や年収制限を設けているが、一律で実行してほしい。
東風平	高校生のバス無償化を進めてほしい。非課税世帯や就労支援世帯ばかり優先されるのは不満。籍を入れておらずに同居している男女の世帯には、優遇措置され、中間世帯には経済的支援がない。町内から高校へ通学する子が大半なので無償化を望みます。
具志頭	家の近くにバス停があり便利ですが、那覇に出るのにバス賃が高く利用を控えている。
不詳	年金生活の高齢者が増える一方なので、利用のあたり一部無料対象者をもうけたり、低運賃で活用できたら、もっと喜びの数が増えるのでは?! ご検討宜しくお願い致します。
宜次	両親がもうすぐ70歳を超えるので、車がないと生活ができない。運賃の負担が大きいです。
志多伯	年金生活は厳しいので、できるだけ運賃の安いバスを考慮してほしい。

③免許返納すると不便になるため自主返納しない

運転免許証の自主返納を、「今は考えていない」と答えた135名のうち、「自主返納を考えていない理由」を見ると、最も多かったのは、「返納すると不便になるから」が86名で全体の63.7%、次いで「返納するほどではない」が27名で全体の20.0%となった。

返納を考えていない理由(N=135)



運転免許証の返納に関すること

居住地	自由記述
長毛	免許返納後は公共交通(バス等)を利用したいと思う。
世名城	将来、運転免許証を返納した場合、病院へ行くのが不安なので送迎バスが利用できると嬉しい。
志多伯	将来免許返納がきたときは路線バスを利用します。
港川	返納した場合、バスでの移動が不便になった場合、町内の移動がスムーズにできる環境づくりをして欲しいです。
友寄	仮に返納した場合、バスそのものが目的地に行くことはできないし、下車しても、その後タクシーを利用しなければならないからです。
世名城	歩いて行ける範囲内には、スーパー等満足のいく買い物施設がないし、今パートで働いているので、仕事場まで行くバスルートがないから今すぐの免許返納ができない。
港川	返納した場合、バスでの移動が不便になった場合、町内移動がスムーズにできる環境づくりをして欲しいです。現在、バスの待ち時間が長くて買い物等に不便を感じている。
仲座	免許返納後、移動手段としてバス、タクシーを考えるが、タクシーは料金が高つくので、できる限りバスを利用したい。
東風平	いずれは返納しないといけないとは思っている。スーパーや買い物に行くときに不便。定期的に小型のバスがあればいいと思う。
友寄	小生も高齢になり、移動手段は車に頼っていたが、加齢とともに車の使用は不安を感じる時もある。できるなら高齢者が車なしに交通手段を考慮してもらいたい。
具志頭	免許返納者はバス賃は無料にしてほしい。返納者が多くなり、高齢者による交通事故が減り結果的には社会に貢献できる。
高良	返納後に公共交通を利用すると思いますが、運行本数が少ないので、町でマイクロバスを運行して高齢者にも住みよいまちづくりを希望します。
屋宜原	小さな物損事故や(車体のこすり傷等)やヒヤリとする運転が起こるようになると早めに免許返納を考えたい。
安里	スーパーも無く JA マートが1つだけで不便なので、糸満や旧東風平までよく買い物に行きます。免許返納後をとっても心配しています。できれば近隣市町村まで足をのばせるような町営バスがあれば便利かなと思います。

3-4. 民間バス路線との役割分担

1) 公共交通の運営や維持に関する役割分担の考え方

①公共交通の役割分担について

交通体系	地域内運行	枝線の運行	広域的・幹線的運行
公共交通手段	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー ・住民主体の公共交通 	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス ・タクシー 	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス
事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー事業者 ・住民主体による助け合い 	<ul style="list-style-type: none"> ・バス事業者 ・タクシー事業者 	<ul style="list-style-type: none"> ・バス事業者
行政	<ul style="list-style-type: none"> ・住民主体の取組に対する側面的支援 	<ul style="list-style-type: none"> ・住民主体の取組に対する側面的支援 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業者への補助

本町の交通手段			
公共交通手段	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな公共交通の手段として導入を検討 	<ul style="list-style-type: none"> ・立見交通 ・沖タクシー ・琉球バス交通 ・沖縄バス 	<ul style="list-style-type: none"> ・琉球バス交通 ・沖縄バス

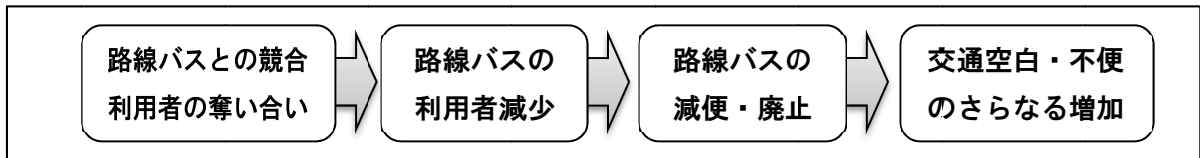
②路線バスと競合する経路について

既存の公共交通である路線バスとの競合は、利用者の奪い合いなどによる利用者数の減少につながり、収益性などの悪化により更なる減便や廃止となると、地域の公共交通ネットワークは、今より不便になることにつながるため、原則的には路線バスと競合する道路（経路）は避けなければならない。しかし、本町内には、国道507号が縦断し、東西に県道がつながるものの、町内の一部の地域では、主要な道路（競合する道路）を通過しなければ、集落のない農業振興地域内の道路（町道：農道）を通過しなければならない場所も想定される。そのため、運行経路が路線バスが通過する路線であっても、競合とはならない工夫も講じていく必要があるため、想定される状況を踏まえて整理する。

路線バスが通過している路線網



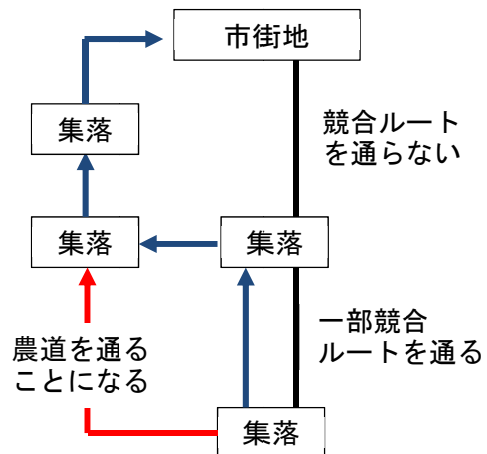
□既存のバス路線との競合を避ける



□運行経路が重なっていても「競合」とは考えないケースを定める。

- 例1) 運行時間帯が異なる場合
- 例2) 重なっている区間が一部の区間のみの場合
- 例3) 他に経路選択の余地がなく、やむを得ない場合

コミュニティバスなどの導入を検討するにあたって、路線バスの運行するルートとの競合を避けるルート設計が必要となるが、一部の地域では、ルートの競合を避けると、集落から離れ、農道を通ることも想定されるため、他の経路選択の余地がない場合は、ルート競合に配慮したルート設計を検討する

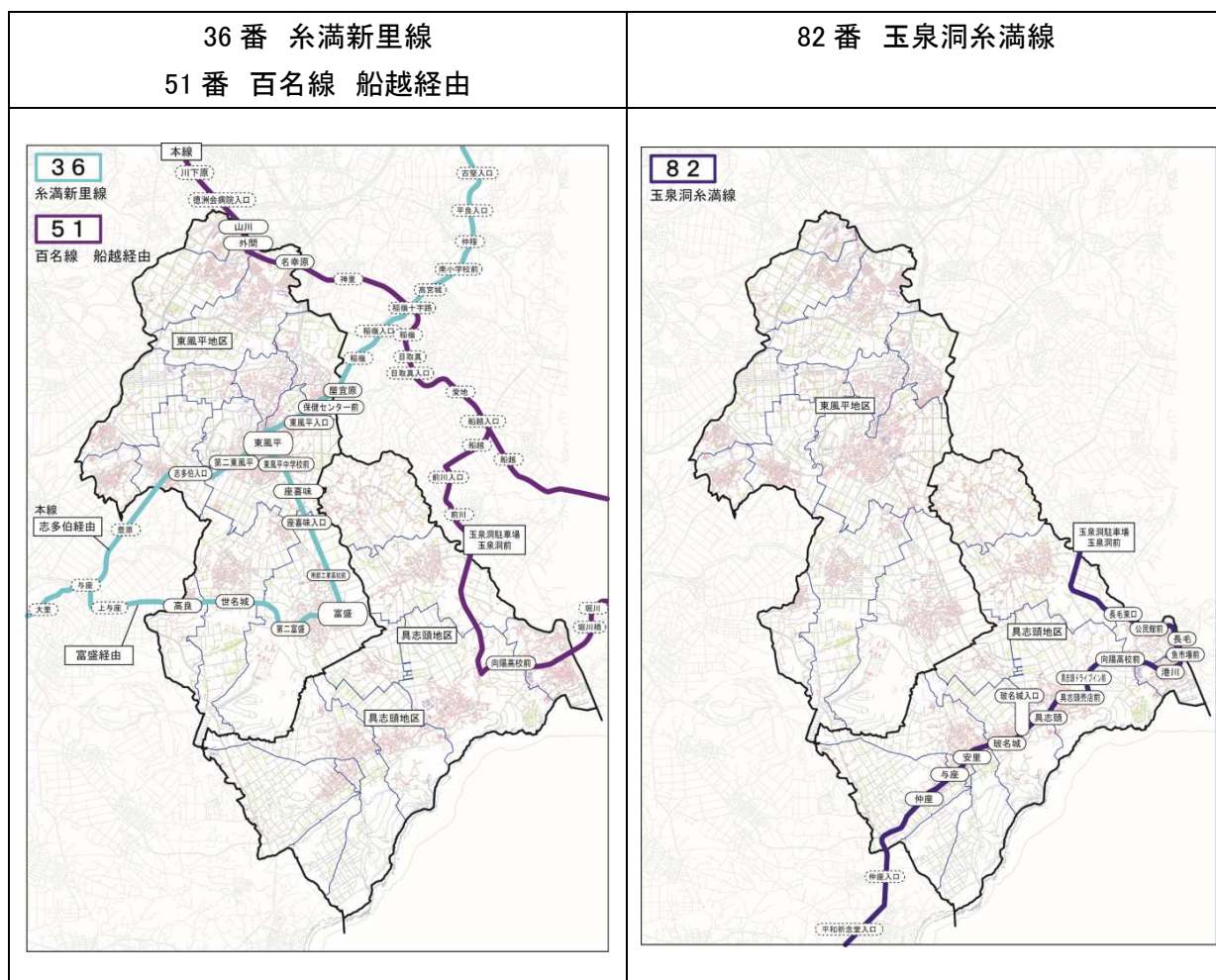


2) 既存路線の非採算性の路線の検証

民間の交通事業者（町内に運行する2事業者）に対して、現在、運行費用の一部を補助して運行継続を実施している。また、一部の地域ではルート変更に伴い廃止されるなど、利用者の減少に伴って、既存路線への影響がでている。

①本町内の廃止路線および補助路線

廃止路線	200 番糸満おもろまち線（沖縄バス：令和2年12月6日にルート変更） ルート変更に伴い南部徳洲会病院入口～白川小学校～志多伯の区間が廃止
補助路線	沖縄バス： 36 番 糸満新里線（主な区間：糸満方面～志多伯～東風平～南城方面） 51 番 百名線船越経由（主な区間：国場～山川～名幸原～南城方面）
	琉球バス交通 82 番 玉泉洞糸満線（主な区間：平和祈念堂～具志頭～長毛～南城方面）



②コミュニティバスの導入により路線バスに影響が生じた事例

事例1)

既存路線バスと実質的に競合するコミュニティバスを導入した事例①

既存路線バスに補助金を交付し路線維持を図ってきたが、その路線に競合するコミュニティバスを導入（運行はG社に委託）したため、既存路線バスの輸送人員が減少し、結果として既存路線バスに対するF市の補助金の増額につながった

事例2)

既存路線バスと実質的に競合するコミュニティバスを導入した事例②

A市は、中心部において、既存路線バスと実質的に競合する低廉な運賃のコミュニティバスの運行を開始した。既存路線バスは、中心部を通過して過疎地域を結ぶ赤字路線であるが、コミュニティバスとの競合で市中心部での収入が減少しているため、減便又は廃止を検討中。過疎地域の住民の利便性の低下が危惧される。

事例3)

路線バスとコミュニティバスの相互の補完を図り利用者利便を向上した事例

J市は、中心市街地において、K社の既存路線バスの運行本数の少ない昼間時間帯にコミュニティバス（運賃100円）を運行し利用者利便を高めるとともに、K社の昼間時間帯の路線バス運賃をJ市の負担で200円まで引き下げ、路線バスとコミュニティバスの運賃格差の是正を図っている。

事例4)

路線バスとの役割分担を明確にしてコミュニティバスを導入した事例

E町は、既存路線バスでカバーすることのできない末端地域について、既存路線バスのバス停までの足を目的として乗合タクシーを導入した。既存路線バスとの運賃上の乗り継ぎ抵抗に配慮し、乗り継ぎ割引も導入！

③路線バス、タクシー事業者の経営環境

少子高齢化などの影響により、全国的に、路線バスやタクシーの輸送人員は近年減少傾向にあるが、新型コロナウイルス感染症の影響により、路線バス事業者、タクシー事業者の経営環境は一段と厳しさを増している。こうした中、路線バス事業者は地域内移動を担う路線の整理を検討するケースもでてきている。また近年、各地域において、デマンド型乗合タクシー事業等の導入が進められており、タクシー事業者がこうした事業を受託することにより、経営が安定するメリットを得られる一方、タクシーの需要環境、運転手の拘束時間によってはタクシー営業の機会損失が生じるデメリットも見られている。

また、路線バス等の旅客運送サービスの収支悪化や物流サービスの担い手不足の深刻化を背景として、旅客運送及び貨物運送の効率化を図るため、旅客運送事業者による貨客混載運送等の円滑な導入に向けた新たな事業（貨客運送効率化事業）も創設されている。

参考）沖縄県内のバス運転手不足の現状

バス運転手確保へ 大型二種免許の要件緩和で特区提案 沖縄県

2019年12月14日 07:30
運転手不足 路線バス 国家戦略特区

いいね! 249 シェア B! 2 ツイート 共有する

【東京】沖縄県内で路線バスの運転手が不足している現状を踏まえ、沖縄県は、国家戦略特区制度を活用して路線バスの運転に必要な大型二種免許の受験資格緩和に取り組む方針だ。政府が13日に開いた国家戦略特区会議で、県が規制改革メニューを新規提案した。政府は今後、警察庁など関係省庁や特区ワーキンググループ（WG）での議論を踏まえて、改革メニューに加えるかを検討していく。

道路交通法は旅客バスの運転ができる大型二種免許の受験要件を、21歳以上、かつ普通免許保有3年以上と定める。県の提案は、適切な安全対策を講じることを前提に、地域を限定して特例的に年齢要件を19歳以上、普通免許の保有を1年以上に引き下げるものだ。

県内では入域観光客の増加を背景に貸切バス事業者の参入が続き、バス業者間で運転手の引き合いが激化。路線バスの運転手が貸切バス事業者へ転職する事例が相次ぎ、路線バスの減便が行われて通勤・通学など県民生活にも影響が出ている。

県は、免許の受験要件を緩和することにより受験年齢が下がれば、高校生にとってもバス運転手が就職先候補にもなり得るとみる。

若者が安定的に就職できるようにすることで、バス運転手の中老年労働力への偏重緩和や、地域の公共交通の安定化につながる。貸切バスの運転手も安定的に確保され、観光客の受け入れ基盤強化にもなると位置付ける。

規制改革メニューにするかどうかの議論はこれからだが、政府の事務局によると同日の委員会では県の提案に前向きな意見が相次いだ。

一方、規制当局には若者は自制心が相対的に希薄であり、運転技術に過信があるといった年齢制限の意義を指摘する声もあるという。過去には別の会議でも同様の規制改革が議題になった経緯もあり、議論にはハードルもある。



運転手募集の広告を掲げて走る路線バス = 2018年3月、那覇市内

出典：琉球新報 <https://ryukyushimpo.jp/news/entry-1041999.html>

④路線バスを活用してコミュニティバスを運行

当該地域ですでに路線バスが運行されている場合、その路線バスの利用の少ない時間帯などを有効に活用することで、他の地域でコミュニティバスとして走らせる事例がある。既存路線バス事業者の理解と協力を得ながら、既存路線の利用状況を調べ、利用者が極めて少ないルートまたは時間帯がないかを調べることにより、他に需要の見込めそうな路線があれば、そちらに転用することにより、利用者利便性の向上及びバス事業者の収益性向上の両立が可能な場面も想定される。

路線バスの活用方法の例

- 路線バスの「空いた時間」に、コミュニティバスとして運行を委託する。
- 公共交通が利用できない地域については、利用の要望があるときだけ路線バスがルートを変えてデマンド運行することも1つの方法であるが、その場合、既定のバスダイヤに一時的に遅れが生じたりするため、あらかじめ住民との合意形成を図っておくことが重要と考えられる。

⑤路線バスを活用してスクールバスを運行

文部科学省による「登下校時における児童生徒の安全確保のための路線バス等の活用について（平成18年2月17日文科ス第423号）」のもと、各自治体における路線バス等のスクールバスとしての活用が推奨されており、具体的な取組方策としては、以下のことが想定される。

- ・ 運行中の路線バスを活用し、登下校時に児童生徒が通学に利用する。
- ・ 路線バス会社に委託し、登下校時にその車両をスクールバスとして運行する。

安全な登下校のための路線バス等の活用に関する協議会の構成員

関係地方公共団体の教育長、関係学校長、関係学校の保護者の代表、地域住民の代表、関係地方運輸局長又は関係地方運輸支局長、一般乗合旅客自動車運送事業者等、都道府県警察（所轄警察署）、関係地方公共団体の交通対策担当、道路管理者、その他必要に応じて学識経験者等