

新たな交通サービス導入に向けた検討状況

1. R6年度第2回協議会 概要
2. 地域特性分析
3. モデル地区（先行地区）の選定
4. 今後のスケジュール

令和7年3月

宜野湾市 建設部 都市計画課

1-1. 実証運行の方向性【前回協議会の振り返り】 ※これまでの経緯、昨年度までの調査成果に基づき整理したもの

平成24年度

【目的】

- ①基地による環状的な都市構造に対応した環状公共交通の確保
- ②路線バスの空白域の解消に対応し、すべての市民の生活交通の確保
- ③高齢者や障がい者などの外出・移動を支援する福祉バス機能の確保
- ④市民の多様なニーズに対応した利便性の高い公共交通の確保



環状型(市内一周)
コミュニティバス実証運行を検討

※実証運行には至っていない



今回(R8開始予定)

新たな交通サービス
導入の目的

- ◆ 公共交通空白地域にお住まいの方や高齢者など交通弱者の移動手段を確保し、もって、市民の外出機会の増進や社会活動への参加の促進など健康や豊かな生活を支える。
- ◆ 既存公共交通を補完することで市内の公共交通ネットワークの重層化並びに利便増進を図り、自家用車から公共交通への転換を促進する。

【社会環境変化】

- 少子高齢化の進行
- 高齢ドライバー交通事故に対する関心(一方で、なかなか進まない免許返納)
- 交通事業における運転手不足(「改善基準告示」の改正)
- 技術革新(AI、自動運転等)



【市民の声(R4調査結果)】

- 公民館、日常生活における買い物や通院など身近な移動ニーズが高い
- バス停まで歩くのがきつい、タクシーがなかなか来ないなどの意見が多い
- 依然として、市内一周(コミバス)を要望する声が多い



【本市の特性】

- 普天間飛行場の存在による非効率な都市構造(東西の移動制約)
- 交通渋滞が顕著(公共交通の定時性の低下)
- 主要幹線道路、幹線道路以外は幅員の狭い道路が多い

実証運行への示唆

- 実証運行段階では、必ずしも市全域(環状型)にこだわる必要はないのでは？
- 交通モードはコミュニティバスに限らず、小回りが利くサービスがいいのでは？
- 市民の移動ニーズを深堀する必要があるのでは？

1-2. 地域特性分析【前回協議会の振り返り】

- ◆ 公共交通空白地域は、市外縁部、駐留軍用地境界付近に点在(9地域)しています。
- ◆ 前回の協議会では、都市計画マスタープランにおける地域別構想の地域ごとに地域特性分析を行いました。

■公共交通空白地域の状況

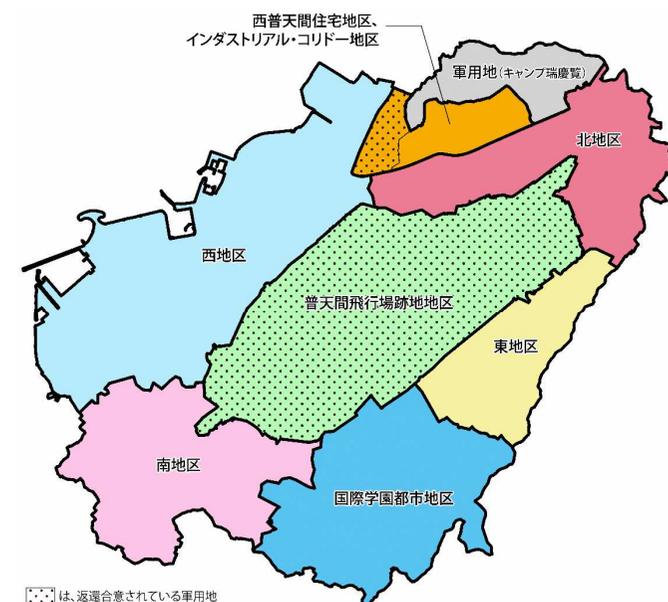


■公共交通空白地域

近くにバス停がなく、公共交通の利用が不便な地域。本計画では、徒歩圏内を考慮し、**バス停から半径300m以上離れた地域を公共交通空白地域として設定しています。**

出典：宜野湾市地域公共交通計画

■地域別構想の地区区分



北地区	喜友名区、新城区、普天間1～3区、野嵩1～3区
西地区	宇地泊区、真志喜区、大山区、伊佐区
南地区	真栄原区、嘉数区、上大謝名区、大謝名区、嘉数ハイツ、大謝名団地
国際学園都市地区	宜野湾区、長田区、我如古区
東地区	中原区、愛知区

出典：宜野湾市都市計画マスタープラン

1-2. 地域特性分析【前回協議会の振り返り】

◆ 地域特性分析は、以下の項目について行いました。概要は下表のとおりです。

分析項目	概要
人口	<ul style="list-style-type: none"> 宜野湾市の人口は増加傾向であり、2035年までは増加傾向で推移する予測となっている。 高齢化率は右肩上がりに増加している。2020年の18.9%から、2040年には26.4%に増加すると予測されている。
移動状況	<ul style="list-style-type: none"> 買物の移動状況は、どの地区も居住する地区内もしくは隣接する地区への移動が多い。 通院の移動状況は、居住する地区内もしくは隣接する地区への移動が多いものの、買物と比較して遠方の地区への移動も多い。 人流データの移動状況は、各地区とも地区内の移動が多い状況であり、比較的短距離の範囲で外出している様子がみられる。平日・土曜・日祝ともに、地区内の移動が多い様子は共通している。
施設立地状況	<ul style="list-style-type: none"> 商業施設は、国道や県道沿いに立地している施設が多い。一部の地区では、国道や県道から中に入った地域にも立地がみられる。 医療施設は、市全域に広がって立地している。特に国道330号沿い、宇地泊・大謝名周辺に多くの医療施設が集まっている。
渋滞状況	<ul style="list-style-type: none"> 市内の渋滞状況は、市の南北軸を形成する国道58号、国道330号で混雑度が1.00以上、混雑時の旅行速度が20km/hを下回っている。
道路幅員状況	<ul style="list-style-type: none"> 市内の道路幅員状況は、どの地区でも国道や県道から中に入った地域の道路の多くは幅員6m未満となっており、幅員6m以上の道路は限られている。
路線バスの現状	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスの運行本数は多いものの、バスを利用しない理由には「目的地まで時間がかかる」「バス停が遠い」などが挙げられている。
タクシーの現状	<ul style="list-style-type: none"> タクシーの運行状況は、利用者の減少や運転手の減少によりタクシー車両の実働率が低下している。
タクシー事業者ヒアリング	<ul style="list-style-type: none"> タクシー事業者ヒアリングでは、運転士不足等により予約を受け付けきれないケースも発生しているとの意見が挙げられている。
外出時の困りごと	<ul style="list-style-type: none"> 買物の困りごとは、どの地区でも「荷物を運ぶのがつらい」「徒歩や自転車での移動がつらい」の意見が多い。 通院の困りごとは、「家族等に送迎を頼みづらい」が多く挙げられている。

※詳細は、資料1 参照

1-3. 地域の福祉サービス

◆ 第2回協議会でのご意見を受けて、現在市内で提供されている高齢者向け送迎サービス等について整理しました。

サービス	実施主体	概要
ミニデイサービスへの送迎	社会福祉協議会 自治会等	<ul style="list-style-type: none"> 各自治会で週1回行っているミニデイ（生きがい対応型デイサービス）において、現在17か所の自治会で自家用車によるボランティア送迎を行っている。 送迎ボランティアの登録は70台（人）となっているが、実働としてはおおむね32台（人）程度が動いている。 市から社会福祉協議会へ補助金を交付しており、令和6年度から送迎に関する必要経費（車両保険や燃料代）等が追加になった。
いきいき筋力アップ教室（一般介護予防教室）利用者への送迎（希望者のみ、有償）	介護長寿課	<ul style="list-style-type: none"> 一般介護予防事業（65歳以上の方が対象で主に介護認定を受けていない方を対象としたサービス）として、いきいき筋力アップ教室を開催している。 教室参加者のうち、希望者に対して自己負担額2,000円/年で介護タクシーでの送迎を行っている。（いきいき筋力アップ教室は月4回×3ヶ月の7クール実施 ※R6年度実績）
通所型サービスC 利用者への送迎（有償）	介護長寿課	<ul style="list-style-type: none"> 要介護認定で「要支援」と認定された方や基本チェックリストにおいて生活機能に低下がみられた方を対象に、通所型の様々なサービス（運動器の機能向上や栄養改善等のプログラム）が提供されている。 教室の参加費用に、介護タクシーによる送迎が含まれている。
移送サービス事業	社会福祉協議会	<ul style="list-style-type: none"> 車いす利用者の社会参加の促進を図るため、リフト付き車両の無料貸出を行っている。（予約制）

1-4. 交通モードの検討【前回協議会の振り返り】

◆ 運行車両

※定員、全幅、全長、最小回転半径は、各車両の代表的な車種の数値を記載

車両	中型バス	小型バス	ジャンボタクシー	小型タクシー	グリーンスローモビリティ	
					ゴルフカート	e-com10
定員(目安)	約60人	約30人	10人	5人	3~4人	16名
制限速度	法定速度	法定速度	法定速度	法定速度	時速20km未満	時速20km未満
全幅	2.3m	2.0m	1.8m	1.6m	1.3m	2.0m
全長	8.9m	6.2m	5.3m	4.4m	3.1m	4.9m
最小回転半径	7.6m	5.5m	6.1m	5.3m	3.5m	6.0m

- ▶ 市民アンケート結果等から、新たな交通サービスを市民が移動しやすいものにするには**自宅や目的地近くまでの送迎が必要**と考えます。
- ▶ 自宅近くまでの送迎を可能にするには、道路幅員状況から、**幅員6m未満の道路を通行できる車両**が適しています。

◆ 運行形態

運行形態	路線定期運行	区域運行
	 <p style="text-align: center;">コミュニティバス</p> <p style="text-align: center;">大 ← 輸送量(利用者) → 小</p>	 <p style="text-align: center;">予約制 乗合タクシーなど</p>
運行ルート	路線運行 (ルートあり)	区域運行 (ルートなし)
運行ダイヤ・利用方法	ダイヤあり・予約不要	ダイヤなし・予約要
導入イメージ	常時複数の需要があり、移動方向も同方向にまとまっている場合に適する	居住地、目的地が面的に広がっていて、様々な移動方向が生じている場合に適する

- ▶ 自宅や目的地近くまでの送迎ニーズに加えて、目的地となる施設は多くの地区で**面的に広がっており**、移動状況は、**多方向に多様な移動ニーズ**があります。
- ▶ 運行形態は、上記の移動ニーズに効率よく応えることが可能な**区域運行**が適切と考えます。

1-5. 実証運行の実施方針【前回協議会の振り返り】

運行エリア・交通モード

■運行エリアはモデルとなる先行地区を選定

■交通モードはAIデマンド交通を想定

1. 目的

- ① 実証運行結果(利用実績、利用者層、目的地等)の分析を行い、市民の移動ニーズ・需要量を把握する
- ② 公共交通空白地域における課題解決、日常生活における利便性向上などの効果を検証する
- ③ 実証運行の実績を評価する上で、健康まちづくりなど、他分野との共創によるクロスセクター効果を検討する

2. 展開方針

- ① 実証運行エリアは、実証運行結果分析を行いながら、段階的に拡大等の検討を行う
- ② 実証運行の実績や分析内容、市民、利用者の意見を踏まえ、必要に応じてサービスの改善を行う
- ③ 路線バスとの連携による相乗効果、路線バスの利用者数の変化等を分析し、路線バスとの親和性を検証する
- ④ AIデマンド交通以外の交通モードについても比較・検討を行い、本市にふさわしい交通サービスのあり方を検討する

3. スケジュール

- ① 実証運行は、令和8年度開始をめざす
- ② 令和7年度は実証運行前の準備段階として位置づけ、関係機関調整や運行計画等の作成を進める

2-1. 地域特性分析(地区別詳細分析)

- ◆ 先行モデル地区を選定していくために、自治会アンケートの実施、R4市民アンケートの追加分析、道路勾配状況の分析などを進め、各地区の詳細分析を行いました。各地区の分析結果を資料4に整理しています。

分析項目	前回協議会報告事項	今回協議会報告事項（前回からの追加項目）
人口	<ul style="list-style-type: none"> 統計資料から人口推移や人口分布等を整理 地区別に公共交通空白地域に居住する65歳以上で免許を保有していない人のボリュームを分析 	<ul style="list-style-type: none"> 地区ごと人口動態を整理 地区ごと高齢人口、高齢化率を整理
移動状況	<ul style="list-style-type: none"> R4市民アンケートを基にした買物、通院の移動方向や外出先の集計 人流データを基にした各地区の移動先、移動量を集計 	<ul style="list-style-type: none"> 各地区内の道路勾配状況を分析
施設立地状況	<ul style="list-style-type: none"> 市内の商業施設、医療施設のうち、R4市民アンケートで回答の上だった施設を整理 	<ul style="list-style-type: none"> 各地区内の商業施設、医療施設を整理。
渋滞状況	<ul style="list-style-type: none"> 市内の幹線道路の交通量、混雑度、旅行速度を整理 	
道路幅員状況	<ul style="list-style-type: none"> 市内の道路幅員を可視化して整理 	
路線バスの現状	<ul style="list-style-type: none"> 道路毎の運行本数、バス事業者の運転士数、運営状況を整理 R4市民アンケートを基に、市民のバス利用頻度や利用しない理由を地区別に分析 	<ul style="list-style-type: none"> 市民のバス利用頻度や利用しない理由について、65歳以上を対象を絞って再集計・分析 自治会アンケートを基に、路線バスに感じている不便さを分析
タクシーの現状	<ul style="list-style-type: none"> 本島における稼働状況や運営状況を整理 R4市民アンケートを基に、市民のタクシー利用頻度や改善要望を地区別に分析 	<ul style="list-style-type: none"> 市民のタクシー利用頻度や改善要望について、65歳以上を対象を絞って再集計・分析 自治会アンケートを基に、タクシーに感じている不便さを分析
タクシー事業者ヒアリング	<ul style="list-style-type: none"> タクシー運行状況、運転士不足の状況を整理 	
外出時の困りごと	<ul style="list-style-type: none"> R4市民アンケートを基に、買物、通院時の移動に関する困りごとを地区別に分析 	<ul style="list-style-type: none"> 買物、通院時の移動に関する困りごとについて、65歳以上を対象を絞って再集計・分析
新たな交通サービスへの意向		<ul style="list-style-type: none"> 自治会アンケートを基に、新たな交通サービスに望む機能を把握

2-2. 自治会アンケート

◆ 宜野湾市内の自治会を対象に、新たな交通サービス導入に対するアンケート調査を実施し、16の自治会から回答がありました。

調査概要	
調査目的	自治会ごとの、移動に関する困りごとや、望む交通サービスについての意向を把握する。
調査方法	自治会長を対象に、アンケートを送付（電子メール）
調査時期	R6.12～R7.2（随時呼掛けを実施）
回収状況	16か所/23か所

設問項目	
1	現在の交通手段（バス・タクシー）に関する不便さについて
2	自治会で行っている取組（移動支援や買物支援等）について（※ある場合、取組の内容について）
3	新たな交通サービスへ望む機能について
4	新たな交通サービスの利用意向
5	その他

◆ 主な意見は以下のとおりです。

<路線バスの不便さについて>

- ・ バス停までが遠い(多数)
- ・ 時間通りに来ない
- ・ 待ち時間がつらい
- ・ 便数が少ない
- ・ バス停で停まってほしい など

<タクシーの不便さについて>

- ・ 料金が高い(多数)
- ・ タクシーの台数が少なく、つかまらない
- ・ 電話(無線)がつながりにくい など

<新たな交通サービスへ望む機能について>

- ・ 自宅近くまで来てくれるサービス(多数)
- ・ 市内1周線(多数)
- ・ 利用したいときにすぐ利用できる
- ・ 料金が安い
- ・ 電話予約ができる
- ・ ミニデイで利用できる区内路線がほしい
- ・ 市道11号を通る路線バス
- ・ 海浜公園・コンベンションセンターへ行ける直通路線 など

※回答の詳細は地区毎の整理に掲載

3. モデル地区(先行地区)の選定

3-1. モデル地区(先行地区)の検討

◆ 地区別の地域特性分析結果(資料4参照)を基に、地区比較表を下表に取りまとめました。

先行地区選定の考え方

- ・ 移動が不便な状況があるか・ ・ 高齢人口、高齢化率、施設立地状況、既存交通の状況、自治会アンケート結果、市民アンケート結果
- ・ 新たな移動サービスへのニーズがあるか・ ・ 公共交通空白地域に居住の65歳以上の非免許保有者数、自治会アンケート結果
- ・ まちづくりの方向性との合致しているか・ ・ 都市計画マスタープラン地域別構想

【地域特性分析結果 地区比較表 (1/3)】

	北地区	西地区	南地区	国際学園都市地区	東地区
基礎データ	人口 総人口 19,061人 高齢人口 3,934人 高齢化率 21.4%	総人口 23,700人 高齢人口 3,940人 高齢化率 16.8%	総人口 20,591人 高齢人口 4,412人 高齢化率 21.5%	総人口 24,653人 高齢人口 4,125人 高齢化率 15.6%	総人口 11,903人 高齢人口 2,514人 高齢化率 22.0%
	施設立地状況 ・ 商業施設：12件 (コンビニ：5件) ・ 医療施設：16件 ・ 商業施設、医療施設ともに地区内に分散して立地。	・ 商業施設：19件 (コンビニ：11件) ・ 医療施設：30件 ・ 商業施設、医療施設ともに地区内に分散して立地。	・ 商業施設：8件 (コンビニ：6件) ・ 医療施設：21件 ・ 商業施設、医療施設ともにともに県道宜野湾西原線沿線及び以北に立地している。一方で、 県道以南は施設が僅か である。	・ 商業施設：14件 (コンビニ：11件) ・ 医療施設：20件 ・ 商業施設、医療施設とも国道330号や県道宜野湾西原線のほか、地区内を横断する県道32号線沿線にも立地しているため面的に充足している。	・ 商業施設：7件 (コンビニ：3件) ・ 医療施設：13件 ・ 商業施設、医療施設ともに、主に国道330号沿いに立地。
	地形状況 ・ 野嵩や喜友名付近の高低差が大きい(最大4.8%)	・ 真志喜付近の高低差が大きい(最大7.1%)	・ 嘉数付近の高低差が大きい(最大17.4%)	・ 我如古付近の高低差が大きい(最大7.7%)	・ 愛知付近の高低差が大きい(最大8.6%)
	移動状況 ・ 買物は90%以上が地区内。 ・ 通院は地区内の他、西地区や東地区に外出。 ・ 買物は74.9%、通院は78.2%が自家用車を利用。 ・ 月に数回以上、路線バスを利用している人は13.5%、タクシーを利用している人は16.1%。 ・ 平土日祝問わず地区内で移動が完結。	・ 買物は95%以上が地区内。 ・ 通院も同様の傾向。 ・ 買物は79.1%、通院は74.7%が自家用車を利用。 ・ 月に数回以上、路線バスを利用している人は14.6%、タクシーを利用している人は13.6%。 ・ 平土日祝問わず地区内で移動が完結。	・ 買物は地区内の他、西地区に外出。 ・ 通院も同様の傾向。 ・ 買物は79.7%、通院は70.2%が自家用車を利用。 ・ 月に数回以上、路線バスを利用している人は16.4%、 タクシーを利用している人は22.5% 。 ・ 平土日祝問わず地区内と西地区で移動が完結。	・ 買物は地区内の他、南地区に外出。 ・ 通院は地区内、南地区、東地区に外出。 ・ 買物は82.0%、通院は76.5%が自家用車を利用。 ・ 月に数回以上、路線バスを利用している人は14.6%、タクシーを利用している人は15.3%。 ・ 平土日祝問わず地区内と隣接地区境界部へ移動。	・ 買物は地区内の他、国際学園都市地区や北地区に外出。 ・ 通院は地区内と国際学園都市地区に外出。 ・ 買物は86.5%、通院は71.8%が自家用車を利用。 ・ 月に数回以上、路線バスを利用している人は17.3%、タクシーを利用している人は17.3%。 ・ 平土日祝問わず地区内と隣接地区境界部へ移動。

3. モデル地区(先行地区)の選定

【地域特性分析結果 地区比較表 (2/3)】

		北地区	西地区	南地区	国際学園都市地区	東地区
基礎データ	公共交通運行状況	<ul style="list-style-type: none"> ■路線バス <ul style="list-style-type: none"> ・R330に平日312本/日、県道宜野湾北中城線に平日205本/日が運行。 ■タクシー <ul style="list-style-type: none"> ・地区内の営業所：3社 	<ul style="list-style-type: none"> ■路線バス <ul style="list-style-type: none"> ・R58に平日434本/日、R58BPに平日40本/日が運行。 ■タクシー <ul style="list-style-type: none"> ・地区内の営業所：なし 	<ul style="list-style-type: none"> ■路線バス <ul style="list-style-type: none"> ・県道宜野湾西原線に平日152本/日、県道241号に平日102本/日、R330に平日172本/日が運行。 ■タクシー <ul style="list-style-type: none"> ・地区内の営業所：1社 	<ul style="list-style-type: none"> ■路線バス <ul style="list-style-type: none"> ・R330に平日304本/日、県道宜野湾西原線に平日276本/日が運行。 ■タクシー <ul style="list-style-type: none"> ・地区内の営業所：2社 	<ul style="list-style-type: none"> ■路線バス <ul style="list-style-type: none"> ・R330に平日312本/日が運行。 ■タクシー <ul style="list-style-type: none"> ・地区内の営業所：2社
	高齢者の移動の困りごと	買い物	11.0%が困りごとあり 1位「荷物を運ぶのがつらい」「家族等に送迎を頼みづらい」 2位「徒歩や自転車での移動がづらい」	6.4%が困りごとあり 1位「徒歩や自転車での移動がづらい」 2位「荷物を運ぶのがつらい」	14.6%が困りごとあり 1位「荷物を運ぶのがつらい」 2位「徒歩や自転車での移動がづらい」「渋滞に巻き込まれる」	15.2%が困りごとあり 1位「荷物を運ぶのがつらい」 2位「徒歩や自転車での移動がづらい」「家族等に送迎を頼みづらい」
通院		14.8%が困りごとあり 1位「家族等に送迎を頼みづらい」「バスの待ち時間がつらい」 2位「駅やバス停が遠い」	15.2%が困りごとあり 1位「徒歩や自転車での移動がづらい」「家族等に送迎を頼みづらい」 2位「行きたい所に行けない」	16.8%が困りごとあり 1位「家族等に送迎を頼みづらい」 2位「徒歩や自転車での移動がづらい」「渋滞に巻き込まれる」	16.0%が困りごとあり 1位「家族等に送迎を頼みづらい」 2位「徒歩や自転車での移動がづらい」	11.1%が困りごとあり 1位「徒歩や自転車での移動がづらい」 2位「運転に不安がある」「家族等に送迎を頼みづらい」「行きたい所に行けない」
現在の公共交通に関する困りごと	運行状況	<ul style="list-style-type: none"> ■路線バス <ul style="list-style-type: none"> ・野嵩、新城、喜友名に公共交通空白地域がある。(面積0.87km²、人口5,958人) ■タクシー(ヒアリング) <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の予約を受け切れないケースがある。 	<ul style="list-style-type: none"> ■路線バス <ul style="list-style-type: none"> ・大山に公共交通空白地域がある。(面積0.66km²、人口1,228人) ■タクシー(ヒアリング) <ul style="list-style-type: none"> ・特になし 	<ul style="list-style-type: none"> ■路線バス <ul style="list-style-type: none"> ・嘉数、大謝名に公共交通空白地域がある。(面積1.04km²、人口6,470人) ■タクシー(ヒアリング) <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の予約を受け切れないケースがある。 	<ul style="list-style-type: none"> ■路線バス <ul style="list-style-type: none"> ・宜野湾、真栄原、我如古に公共交通空白地域がある。(面積0.45km²、人口3,025人) ■タクシー(ヒアリング) <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の予約を受け切れないケースがある。 	<ul style="list-style-type: none"> ■路線バス <ul style="list-style-type: none"> ・愛知に公共交通空白地域がある。(面積0.37km²、人口2,760人) ■タクシー(ヒアリング) <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の予約を受け切れないケースがある。

3. モデル地区(先行地区)の選定

【地域特性分析結果 地区比較表 (3/3)】

		北地区	西地区	南地区	国際学園都市地区	東地区
現在の公共交通に 関する困りごと	不 便 さ 路 線 バ ス を 利 用 し な い 理 由、 ケ ー ト 市 民 ア ン ケ ー ト	1位「バス停が遠い」 2位「目的地まで時間がか か る」	1位「便数が少ない、利用し たい時間がない」 2位「目的地まで時間がかか る」	1位「バス停が遠い」 2位「バス停での待ち時間が つらい」	1位「目的地まで時間がか か る」 2位「便数が少ない、利用 したい時間がない」	1位「バス停での待ち時間 がつらい」 2位「便数が少ない、利用 したい時間がない」
	便 さ 改 善 要 望、 不 便 さ タ ク シ ー へ の ア ン ケ ー ト 自 治 会	<ul style="list-style-type: none"> バス停まで遠い(多数) 時間どおりこない バス停で停まってほしい オキカの購入方法を高齢者の乗客に教えてほしい 	<ul style="list-style-type: none"> バスを利用しない(多数) 自家用車を利用している(多数) 9時以降の本数が少ない 便数が少ない バス停まで遠い 身体的につらい 特に不便はない 	<ul style="list-style-type: none"> バス停まで遠い(多数) 長く待つのがつらい 便数が少ない 乗合バスがほしい 乗り継ぎがあり目的地まで時間がかかる 移動が大変 自家用車利用 	<ul style="list-style-type: none"> 利用していない 	<ul style="list-style-type: none"> バス停まで徒歩30分か か る 夏は暑く冬は寒くてバ ス停は待ち時間が長い 乗り降りに不安 通勤時間帯のバスの便 数が少ない 時刻表にズレ
新たな交通サービスへの意 向	65歳以上の免許非 保有者数	436人(2位)	90人(5位)	550人(1位)	172人(4位)	209人(3位)
	新たな交 通サー ビスに 望む 機能	<ul style="list-style-type: none"> 自宅近くまで来てくれる 市内一周バス 電話予約ができる 区内をまわるサービス 安く利用できる など	<ul style="list-style-type: none"> 自宅近くまで来てくれる コミュニティバス 電話予約ができる 一律料金で利用できる 小中学生用 など	<ul style="list-style-type: none"> 市内線 自宅まで来てくれる 予約制 利用したい時にすぐで きるサービス コミュニティバス など	<ul style="list-style-type: none"> 自宅まで来てくれる サービス 電話予約ができる 	<ul style="list-style-type: none"> 自宅から病院や店まで 送迎 市内線 待機場所の設置 ミニデイで利用できる 区内路線 どこでも降りられる など
まちづくりの方 針(都市マス地 域別構想)		<ul style="list-style-type: none"> 高齢者や障がい者等の 移動を支える交通シス テムの導入可能性及び 交通環境の改善につい て検討 	<ul style="list-style-type: none"> 新たな交通サービスの 導入可能性の記載はな い。 	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバス、デ マンド型タクシーなど、 高齢者等の移動を支え る新たな交通システム の導入可能性について 検討 	<ul style="list-style-type: none"> 新たな交通サービス の導入可能性の記載 はない。 	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバス、デ マンド型タクシーなど、 高齢者等の移動を支え る新たな交通システム の導入可能性について 検討

3. モデル地区(先行地区)の選定

3-2. モデル地区(先行地区)の選定

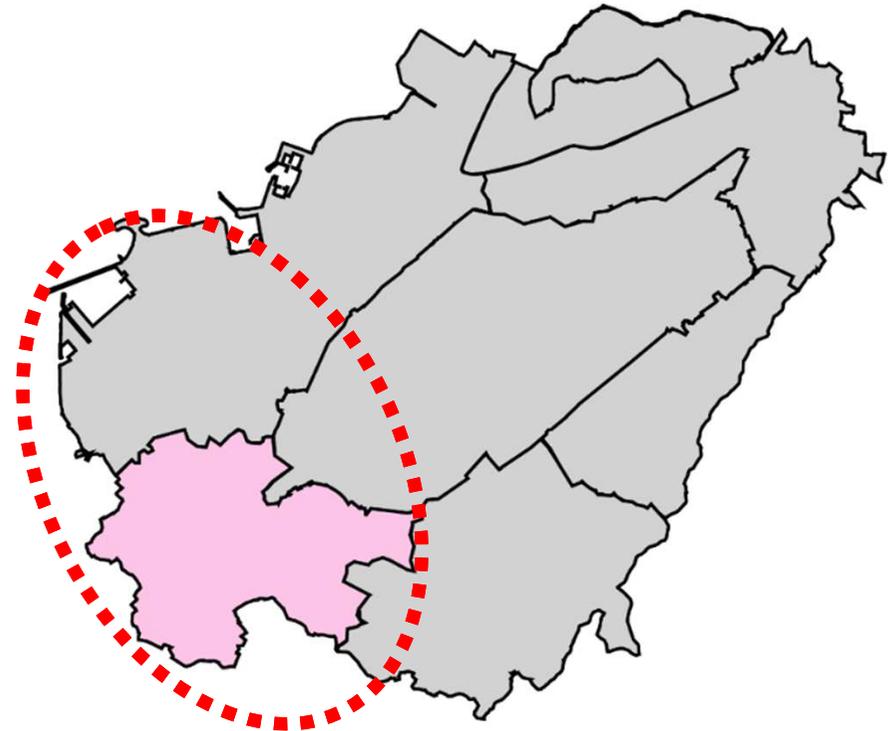
➤ 分析を整理した結果は、下表のとおりです。

評価項目		北地区	西地区	南地区	国際学園都市地区	東地区
移動が不便な状況	高齢人口	3,934人	3,940人	4,412人	4,125人	2,514人
	高齢化率(21%以上)	●		●		●
	施設立地状況(近くに商業施設や医療施設がない)			●		
	地形状況(外出時の道のりに坂道がある)	●	●	●	●	●
	公共交通空白地域の面積	0.87km ²	0.66km ²	1.04km ²	0.45km ²	0.37km ²
	公共交通空白地域に居住する人口	5,958人	1,228人	6,470人	3,025人	2,760人
	移動(買物)に困っている人の割合	11%	6.4%	14.6%	15.2%	10.7%
	現在の公共交通に関する困りごと(回答がある)	●	●	●		●
新たな交通サービスへのニーズ	公共交通空白地域に居住する65歳以上の免許非保有者数	2位		1位		3位
	新たな交通サービスに望む機能(回答がある)	●	●	●	●	●
まちづくりとの整合	地域別構想(交通の充実に関する記述がある)	●		●		●

3. モデル地区(先行地区)の選定

3-2. モデル地区(先行地区)の選定

- ◆ 今回導入を検討する新たな交通サービスは、公共交通空白地域に居住する方や高齢者など交通弱者の移動手段を確保することを目的としています。
- ◆ 地域特性分析を行った結果、南地区は、地区内の商業施設が他地区と比較して少ない、公共交通空白地域の面積が大きくバス停が遠い地域が多いなど、近隣で移動を済ませづらい状況が明らかになりました。市民アンケートや自治会ヒアリングでも、南地区の住民からは「バス停が遠い」という意見が多く挙がっています。
- ◆ 一方で地区内の勾配が大きく、特に高齢者にとって、徒歩や自転車で長い距離を移動する負担が大きいと考えられます。
- ◆ また、南地区は他地区よりもタクシーを利用している人の割合が高いことにも上記の地域特性が関係していると考えられます。しかし、タクシーがつかまりづらい状況が発生しています。
- ◆ 地域特性分析の結果を踏まえ、新たな交通サービスの実証運行を行うモデルとなる先行地区には**南地区**を選定し、**AIデマンド交通の実証運行**を行います。
- ◆ なお、実証運行の運行区域は、南地区にお住まいの方の移動実態等を踏まえて検討します。



4. 今後のスケジュール

- ◆ 令和7年度は、令和8年度の実証運行に向けた地域や交通事業者との協議、実証運行計画の検討、実証運行開始に向けた準備等を行います。

令和7年度 スケジュール

