

議案第 5 号

「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクトについて (官民地域共創によるドア・ツー・ドアの輸送推進事業)

宇和島市は、人口約 6.5 万人（合併時より 3 割減）、高齢化率 41.5%と急激な人口減少・高齢化に直面しています。令和 7 年度に国土交通省の補助事業にて「地域公共交通リ・デザイン検討調査支援業務」で調査した結果、特に中心市街地から離れた吉田地区や三間地区等では自家用車依存が強い一方、免許返納後の移動手段確保が喫緊の課題となっています。

現在、14 路線のコミュニティバスを運行しておりますが、過去 10 年で利用者は 3 割減少し、運転手不足により増便も困難な需要と供給のミスマッチによる「交通崩壊」の危機にあります。

また、自宅から目的地まで「ドア・ツー・ドア」に近い形で移動ができる交通サービスの導入について、地域のニーズが高いことも明らかとなりました。

本業務は、このような背景から既存のコミュニティバスやタクシーをはじめとする公共交通サービスの役割を再設計（リ・デザイン）し、遊休時間や車両を活用した「公共および日本版ライドシェア」の導入を検討するとともに、複数交通事業者による運行管理の標準化と共同化・協業化を推進し、官民地域共創により限られた地域資源（ヒト・モノ）を最大限活用し、持続可能な地域公共交通サービスの構築を目指すものであり、事業内容についてご審議いただくものです。

官民地域共創によるドア・ツー・ドアの輸送推進事業【概要】

👤 将来の不安

💬 免許返納後の移動手段がどうなるか分からず不安

💬 バス停が遠く、本数も少ないので、高齢者や子育て世帯の自立移動が難しい



⚠️ 公共交通の不満

💬 バス停が近くになく、行きたい場所に直行できない。

💬 バス便が減ってタクシーの予約もできなくなっている。不便だ。



🚗 交通事業者の悩み

💬 ドライバーが高齢化で長時間の運転は管理側として不安。ドライバーが全体的に不足。

💬 繁忙期(週末夜間)の需要に対し、タクシーの供給が追い付かず、利益を出せない。

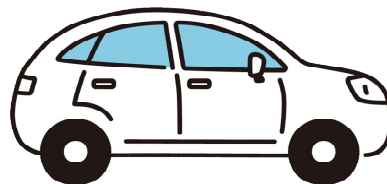


自由に移動ができる「まち」へ

官民地域共創によるドア・ツー・ドアの輸送推進事業

公共ライドシェア(区域限定運行)

平日8時～17時の時間帯で区域内において自宅から目的地まで移動ができる。



日本版ライドシェア(タクシー車両不足限定運行)

タクシー車両が足りていない時に地域住民や民間が有償で送迎を支援する。

事業主体/運行主体

①

地域交通共創体制検討事業体

- ・代表者: 愛媛県宇和島市
- ・構成員: 四国自動車交通株式会社 有限会社三間タクシー

事業背景・目的

本市は人口約6.5万人(合併時より3割減)、高齢化率41.5%と急激な人口減少・高齢化に直面している。特に中心市街地から離れた吉田地区や三間地区等では自家用車依存が強い一方、免許返納後の移動手段確保が喫緊の課題となっている。現在、14路線のコミバスを運行するが、過去10年で利用者は3割減少し、運転手不足により増便も困難な需要と供給のミスマッチによる「交通崩壊」の危機にある。

この構造的課題に対し、本事業では既存のコミュニティバスとタクシーの役割を再設計(リ・デザイン)する。遊休車両・時間を活用した「公共および日本版ライドシェア」の導入を推進し、複数事業者による運行管理の標準化と共同化・協業化を図る。官民地域共創により、限られた資源(ヒト・モノ)を最大活用し、持続可能な地域公共交通サービスの構築を目指す。

事業概要

交通サービス	公共ライドシェア、日本版ライドシェア
運行形態	自治体、タクシー会社(管理)、一般ドライバー(住民)
法的区分	道路運送法第78条第2号及び第3号
運行頻度	公共ライドシェア: 平日の月～金/8時～17時 日本版ライドシェア: 金・土/19時～22時(空白時間帯)
運賃	公共ライドシェア: 300～500円(距離区間制運賃)/回 日本版ライドシェア: 初乗(600円/1km) + 加算(100円/315m)※ ※愛媛地区タクシー運賃参照
実施内容	③ <phase1調査・分析> タクシー・コミュニティバス・スクールバスを対象に市内の運行ルート・運行時間帯・遊休時間を情報収集・分析し「競争・共創・協調領域」を各地区で可視化。協調領域における遊休時間活用の合意形成と管理手法を構築。 <phase2: 実証運行> 予約・配車管理・マッチング(AI)機能を有したアプリ/システムと共同管理ができる体制を構築し実証を実施。
共同化・協業化する領域	共同化: 予約・配車管理・マッチング(AI)機能を有したアプリ/システムを共同利用 協業化: 共同による管理手法を構築し、共同管理室(配車・予約受付コールセンター)を設置・運用

事業実施地域

②

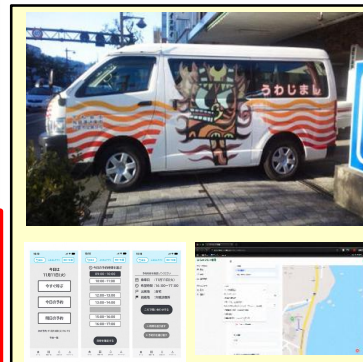


本事業において、空白地域かつ協調領域として整理する次の地区

<地区名>

- ① 宇和島(うわじま)地区
- ② 吉田(よしだ)地区
- ③ 三間(みま)地区
- ※左図の赤枠

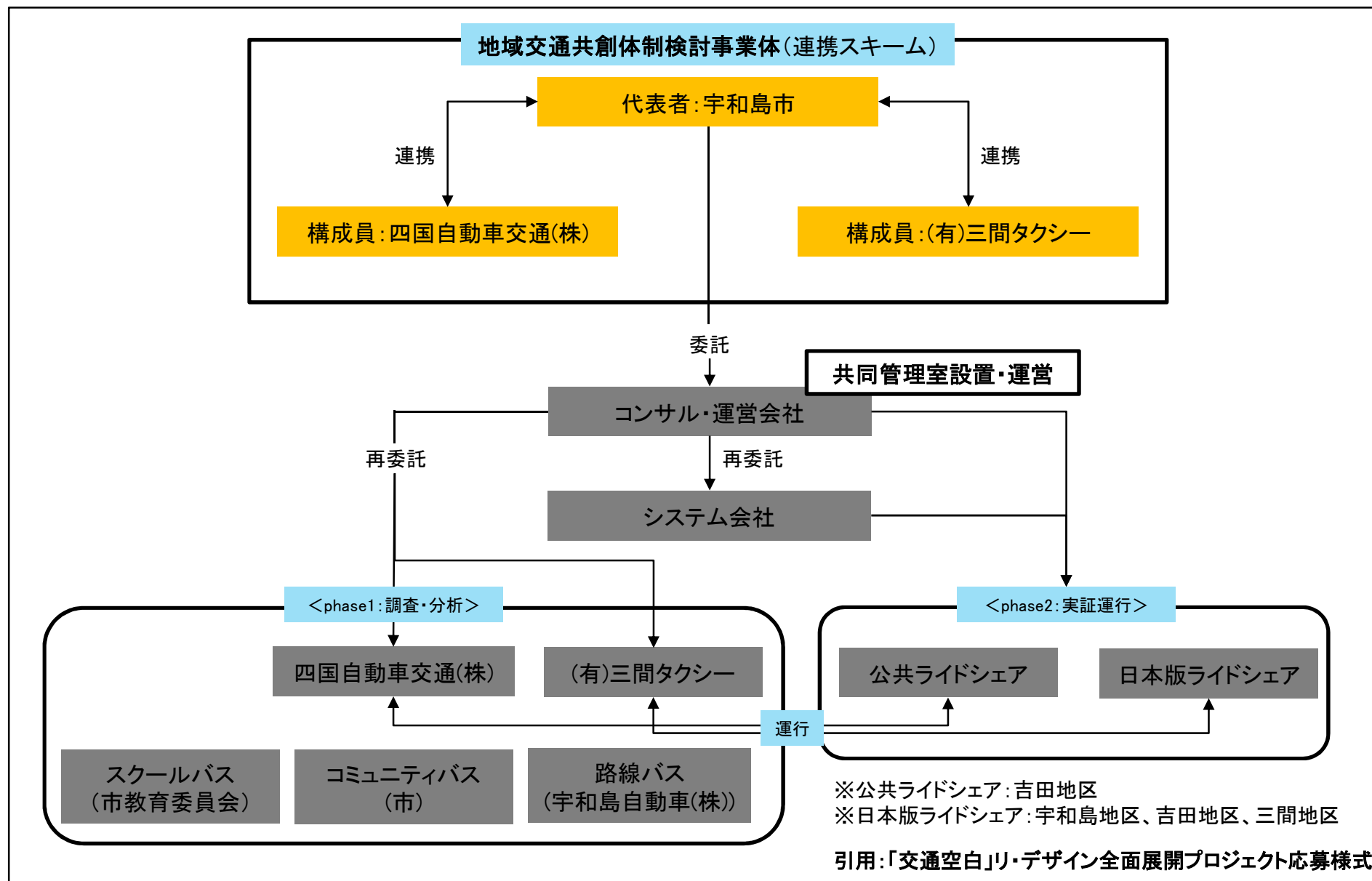
事業イメージ



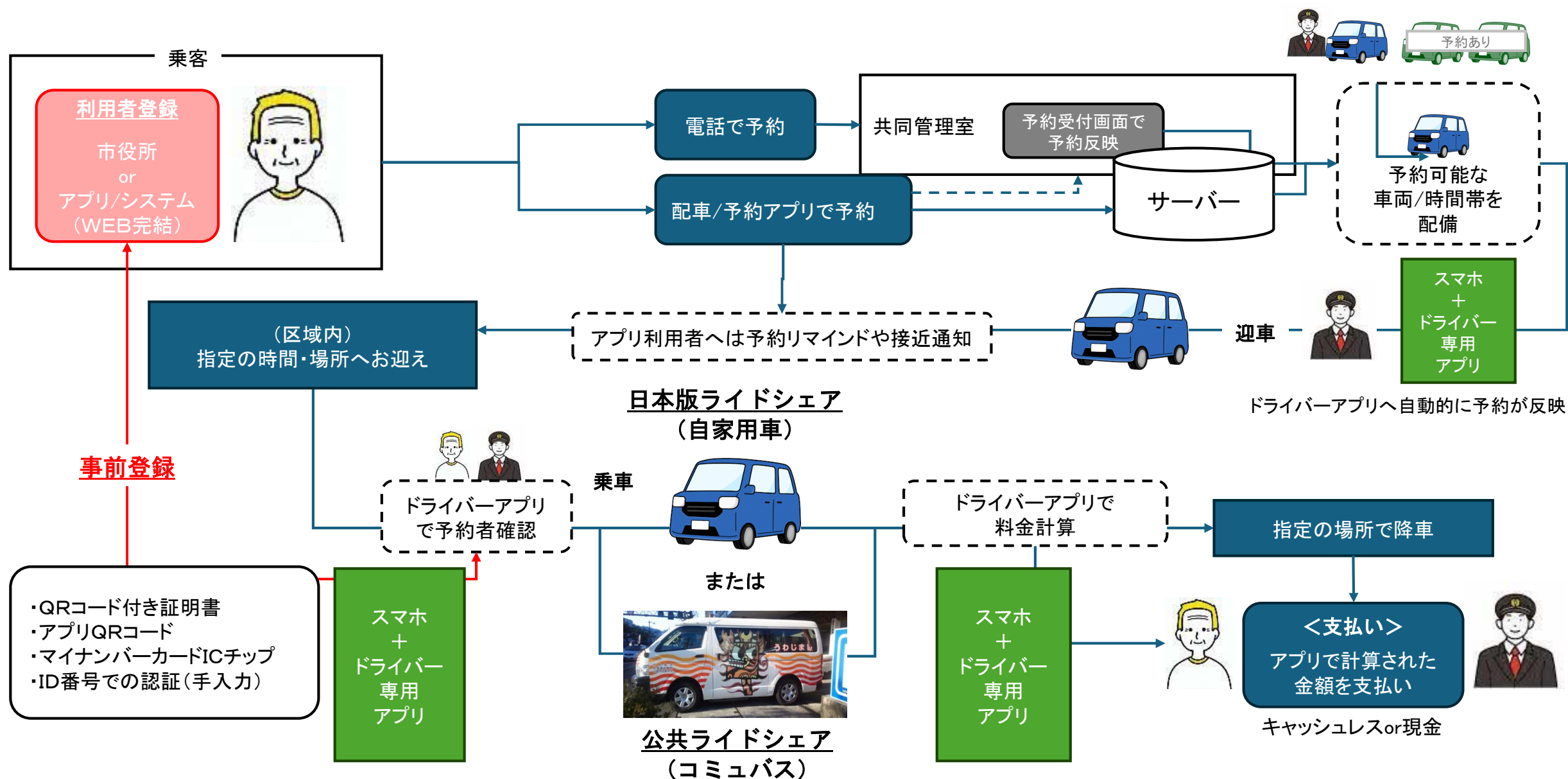
- 既存のコミュニティバスや住民の自家用車等を活用することで、住民の通院や買い物はじめとする「地域の足」を守る。
- 中心市街地から離れた吉田地区や三間地区等では、自家用車に代わるドア・ツー・ドア型移動への強い需要があり、この需要に応える手段として「公共および日本版ライドシェア」の導入を推進する。
- 共同管理室(配車・予約受付コールセンター)設置による管理業務の協業化を図るとともに、アプリ活用(DX推進)による効率的な運用を図るとともに、電話予約も併行して対応する。

引用:「交通空白」リ・デザイン全面展開プロジェクト応募様式

事業実施体制

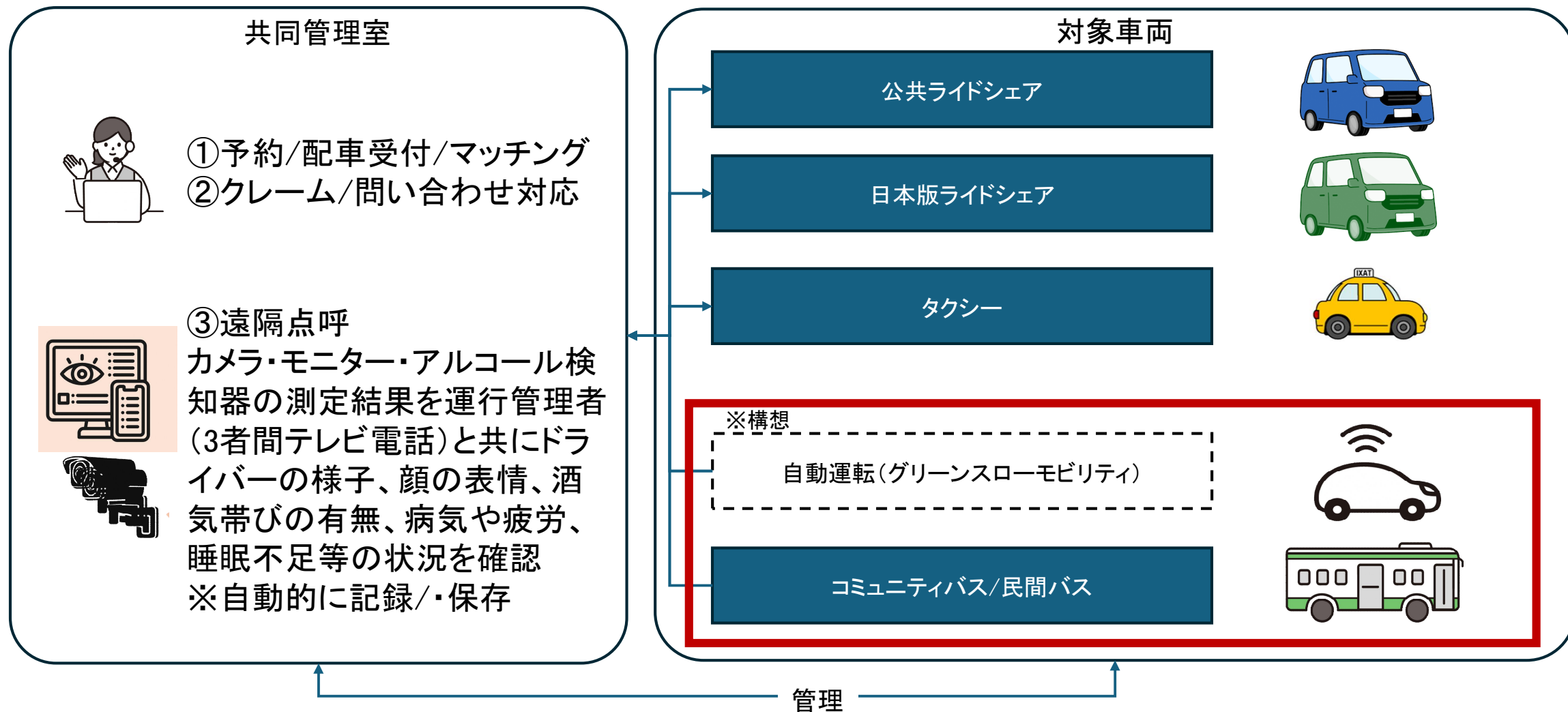


予約～降車までのライドシェア実証運行のイメージ



共同管理室(実証運用イメージ)

参 考



※将来的には、車両管理記録、ドライバー給料計算、出退勤管理も共同管理室で行えるよう整備を検討

◎ 業務の目的

効率的で持続可能な 公共交通ネットワークの再構築 (リ・デザイン)

人口減少や担い手不足といった課題に対し、従来の枠組みを超えた新たな移動手段を検討します。

✔ 基本方針

地域住民の「移動ニーズ」の正確な把握

エビデンス(客観的データ)に基づく施策立案

宇和島市地域公共交通計画との整合性と実現可能性の確保

業務期間：令和7年12月10日～令和8年2月20日

📅 実施した主な調査・業務



利用動向分析

コミュニティバス、タクシー等の乗降データ
収集・分析



住民アンケート

16歳以上4,000人対象(郵送/WEB)日常移動の実
態把握。



施設利用者インタビュー

病院・商業施設等13施設で利用者への聞き取りを実
施



交通事業者ヒアリング

運営上の課題、担い手不足の現状、
要望等の聴取



「交通空白」現地ヒアリング

自宅付近に公共交通を利用しにくい地域に対しヒア
リングを実施。また自治会長・民生委員等との対面
による地域課題の深掘り



バス利用者調査

車内調査員によるヒアリング及びビンゴカード式OD
調査



特定対象者アンケート

飲食店(120票)及び民生委員(250票)への意識調
査



協議会への参画

地域活性化協議会での説明、委員意見の集約と反
映

課題

参考

👤 将来の不安

- 🗨️ 免許返納後の移動手段がどうなるか分からず不安
- 🗨️ バス停が遠く、本数も少ないので、高齢者や子育て世帯の自立移動が難しい

⚠️ 公共交通の不満

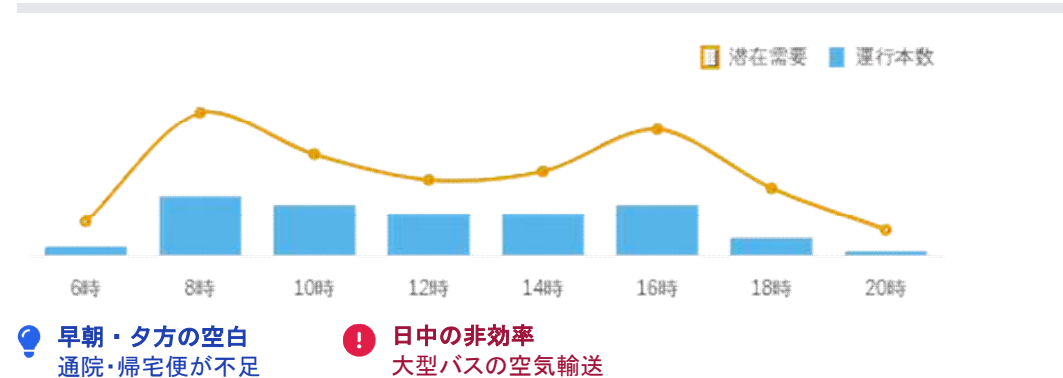
- 🗨️ バス停が近くになく、行きたい場所に直行できない。
- 🗨️ バス便が減ってタクシーの予約もできなくなっている。不便だ。



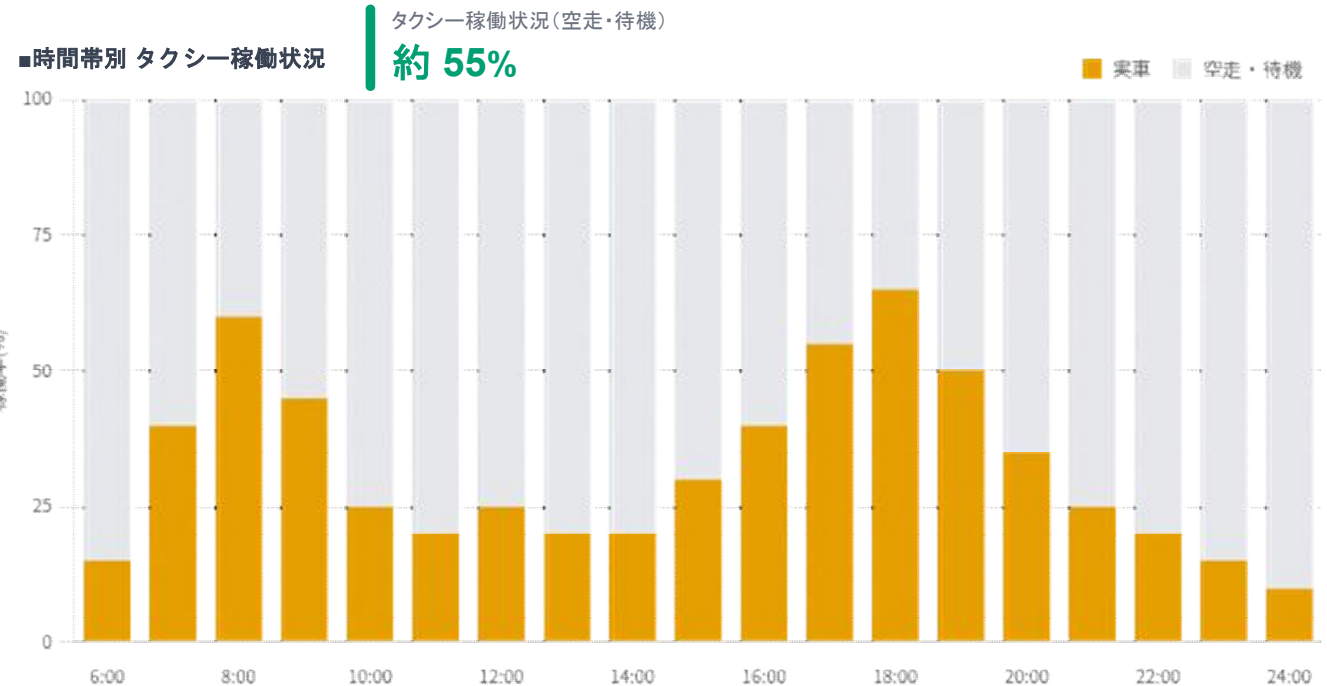
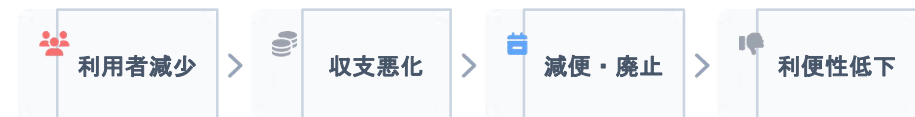
🚗 交通事業者の悩み

- 🗨️ ドライバーが高齢化で長時間の運転は管理側として不安。ドライバーが全体的に不足。
- 🗨️ 短距離だと収入が少ない。限られたリソースの中で最大限利益を出す方法が思いつかない。

🕒 時間帯別移動需要と既存コミバスサービスのギャップ



※民間バスの負スパイラル



解決方法：公共／日本版ライドシェアの実証

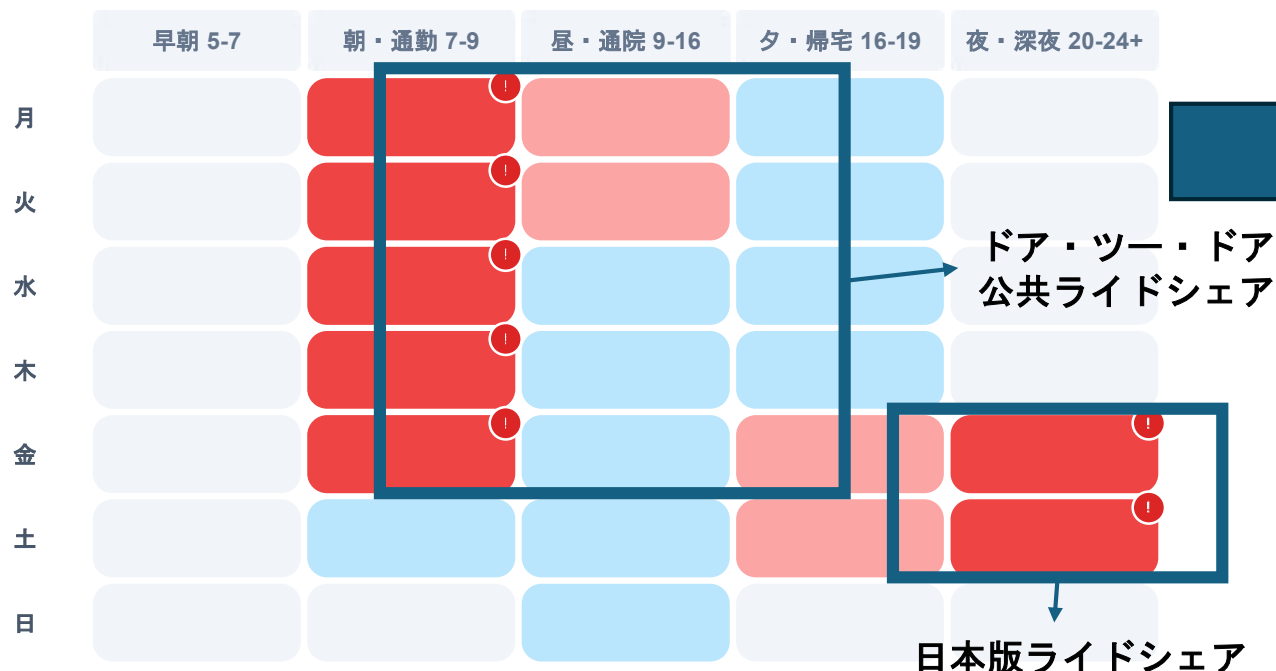
参 考

宇和島市は人口約6.5万人（合併時より3割減）、高齢化率41.5%と急激な人口減少・高齢化に直面している。特に中心市街地から離れた吉田地区や三間地区等では自家用車依存が強い一方、免許返納後の移動手段確保が喫緊の課題となっている。現在、14路線のコミバスを運行するが、過去10年で利用者は3割減少し、運転手不足により増便も困難な需要と供給のミスマッチによる「交通崩壊」の危機にある。

この構造的課題に対し、本事業で既存のコミュニティバスとタクシーの役割を再設計（リ・デザイン）する。遊休車両・時間を活用した「公共および日本版ライドシェア」の導入を推進し、複数事業者による運行管理の標準化と共同化・協業化を図る。官民地域共創により、限られた資源（ヒト・モノ）を最大活用し、持続可能な地域公共交通サービスの構築を目指す。

■時間帯・曜日別 需要過不足ヒートマップ

● 低 ● 通常 ● 混雑 ● 供給不足



交通サービス	公共ライドシェア、日本版ライドシェア
運行形態	自治体、タクシー会社(管理)、一般ドライバー(住民)
法的区分	道路運送法第78条第2号及び第3号
運行頻度	公共ライドシェア：平日の月～金／8時～17時 日本版ライドシェア：金・土／19時～22時(空白時間帯)
運賃	公共ライドシェア：300～500円(距離区間制運賃)/回 日本版ライドシェア：初乗(600円/1km)＋加算(100円/315m)※ ※愛媛地区タクシー運賃参照
実施内容	＜phase1調査・分析＞ タクシー・コミュニティバス・スクールバスを対象に市内の運行ルート・運行時間帯・遊休時間を情報収集・分析し「競争・共創・協調領域」を各地区で可視化。協調領域における遊休時間活用の合意形成と管理手法を構築。 ＜phase2：実証運行＞ 予約・配車管理・マッチング（AI）機能を有したアプリ/システムと共同管理ができる体制を構築し実証を実施。
共同化・協業化する領域	共同化：予約・配車管理・マッチング（AI）機能を有したアプリ/システムを共同利用 協業化：共同による管理手法を構築し、共同管理室（配車・予約受付コールセンター）を設置・運用