

第6章. 八重瀬町の交通問題及び課題整理

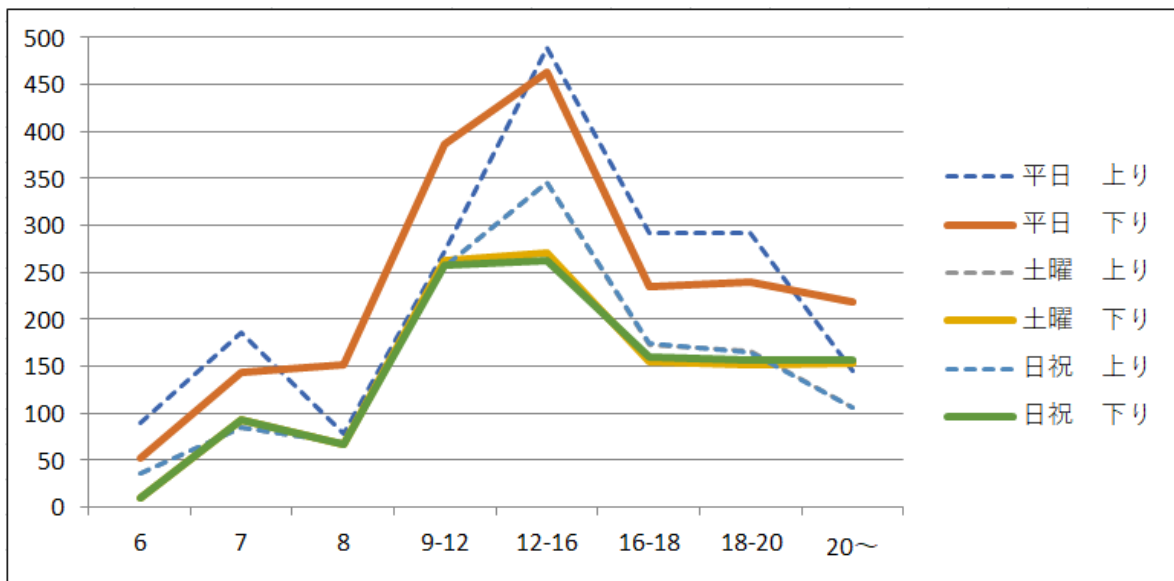
6-1. 本町の抱える公共交通の問題点や課題

(1)八重瀬町内の公共交通の現状

①路線バスの運行状況

八重瀬町内を運行する路線バスは、沖縄バスが6系統、琉球バス交通が6系統の全12系統で18路線が運行し49ヶ所のバス停留所がある。1日に運行される全便を、停車するバス停の累計で曜日別の上下線ごとに時間帯別で見ると、「平日」では、「下り（町外から町内へ向かうバス）」が1,888本あり、次いで「上り（町内から町外など）」が1,844本となっている。土曜や日曜祝祭日の運行は平日に比べると運行数は、平日の3割程度減少する。傾向として、「平日」は下りが多く、「土曜・日祝日」は上りが多くなっている。また、1日の全便を全バス停に停車する時間を時間帯別で見ると、最も多い時間帯は「12時から16時」で、次いで「9時から12時」、「16時から18時」となっている。

図6-1. 1日の全便で全バス停に停車する時間帯別の推移（令和3年2月時点）



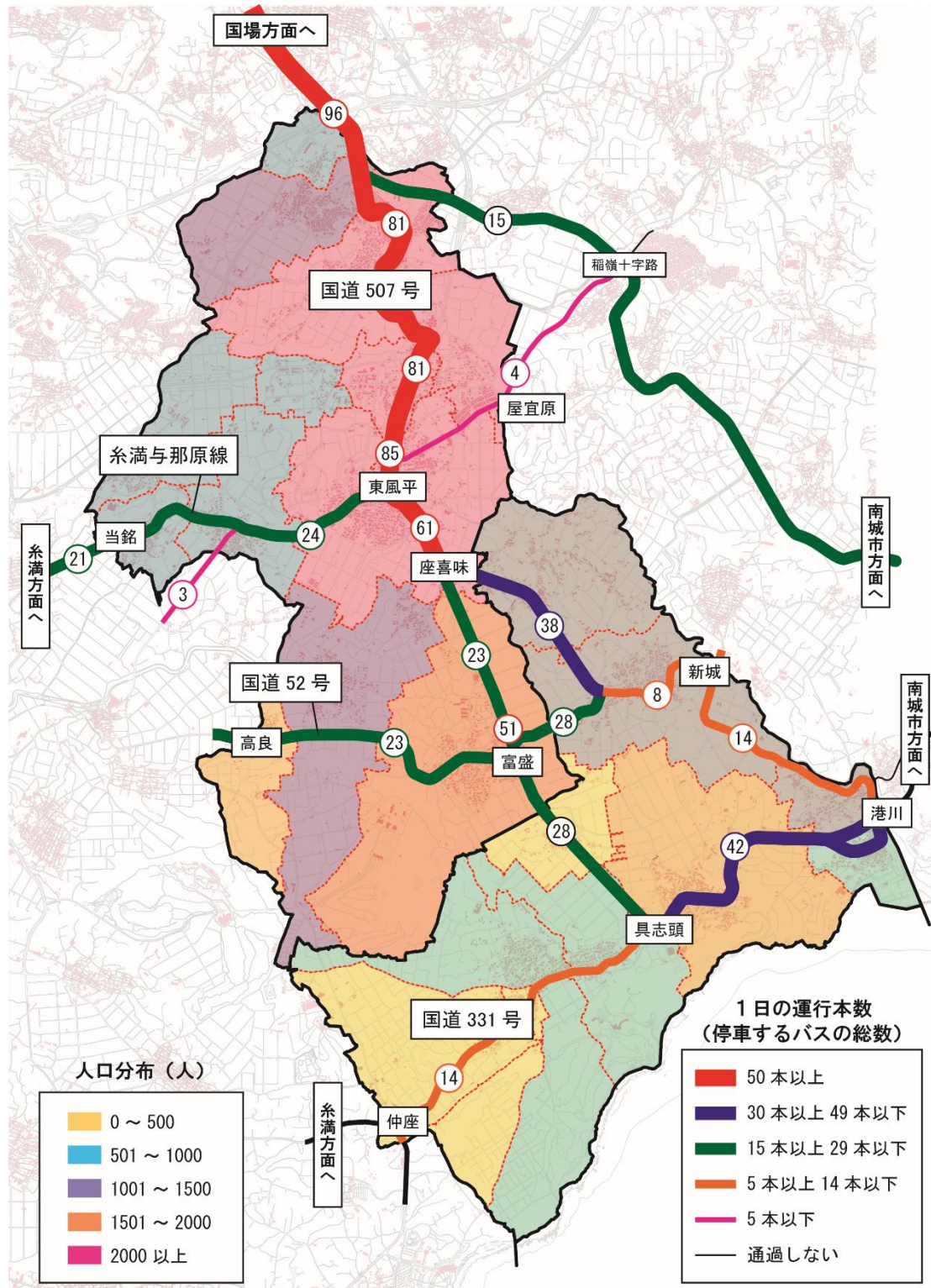
町内の全バス停に停車する時間帯別運行数

	方向	6	7	8	9-12	12-16	16-18	18-20	20~	総本数
平日	上り	90	186	78	272	490	292	291	145	1,844
	下り	52	143	152	386	463	235	239	218	1,888
土曜	上り	36	85	69	256	345	173	166	106	1,236
	下り	9	93	67	263	270	155	152	153	1,162
日祝	上り	36	85	69	256	345	174	165	106	1,236
	下り	9	93	67	257	262	160	157	157	1,162
合計		232	685	502	1,690	2,175	1,189	1,170	885	8,528

②八重瀬町内の区間別運行数と人口分布

八重瀬町内を運行する路線バスを、区間ごとに1日の運行本数で見ると、那覇市「国場」から「東風平」までの国道507号の区間で1日80本以上が運行し、次いで「東風平」から「富盛」の区間で50本以上が運行している。また、糸満与那原線の「東風平」から「当銘」の区間や国道331号の「仲座」から「具志川」の区間では、1日14本となっている。区間ごとの路線数を、人口分布図と重ねると人口が「1501～2000」の地域に便数の多くが運行しており、人口が少ない地域では、運行本数が少ない状況となっている。

図 6-2. 路線バスの運行本数と人口分布図



③区間別に運行時間帯から見た時間分布

区間ごとの運行を時間帯別で見ると、「平日 上り」の場合では、「山川」から「東風平」の区間で最も運行本数が多い時間帯は「12時から16時」の午後で21本、次いで「16時から18時」の夕方の13本となっている。「通勤や通学」などの朝の時間帯では、6時台で3本、7時台で8本、8時台で3本となっている。

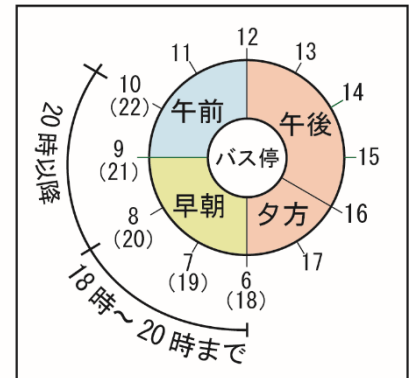
日中の「生活路線」として9時から18時までの時間帯を、1時間あたりの平均で見ると、約5本程度運行している。同様に他の地域を見ると、1時間あたりの平均本数は、およそ1本から2本の地域が多く、「東風平」から「屋宜原」の区間は、1本に満たない状況となっている。

しかし、実際の運行ダイヤでは、「運行していない時間帯」もあり、平均本数の通りとはならない。

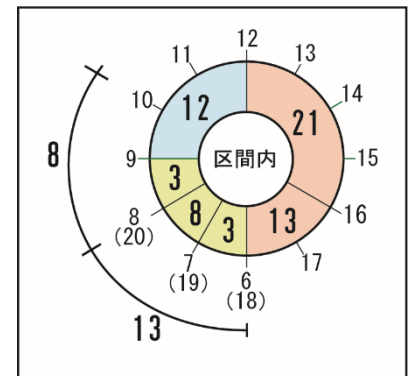
町内の高校3校について

向陽高校の早朝の便が10本で、南部商業高校の早朝の便が15本、南部工業高校の早朝の便が4本となっている。しかし、町内の路線が、那覇市「国場」から「具志頭」向けの国道507号の路線が多く、他の市町村との区間路線がないため、「通学」の面において利便性は低い状況となっている。

時間帯別 運行本数グラフ
始発～終発まで



山川から東風平間
時間帯別本数



区間ごとの日中1時間あたりの平均本数（9時から18時の場合）

主な区間	1時間あたりの平均本数	
	平日（上り）	平日下り
山川から東風平	5.0本	5.0本
東風平から富盛	1.4本	1.6本
東風平から屋宜原	0.4本	0.4本
東風平から当銘	1.3本	1.0本
富盛から高良	2.5本	2.7本
富盛から具志頭	1.6本	1.7本
座喜味から新城	2.8本	2.5本
具志頭から仲座	1.0本	1.0本
具志頭から港川	2.5本	2.8本

図 6-3. 時間帯別 運行本数の分布（平日上り）

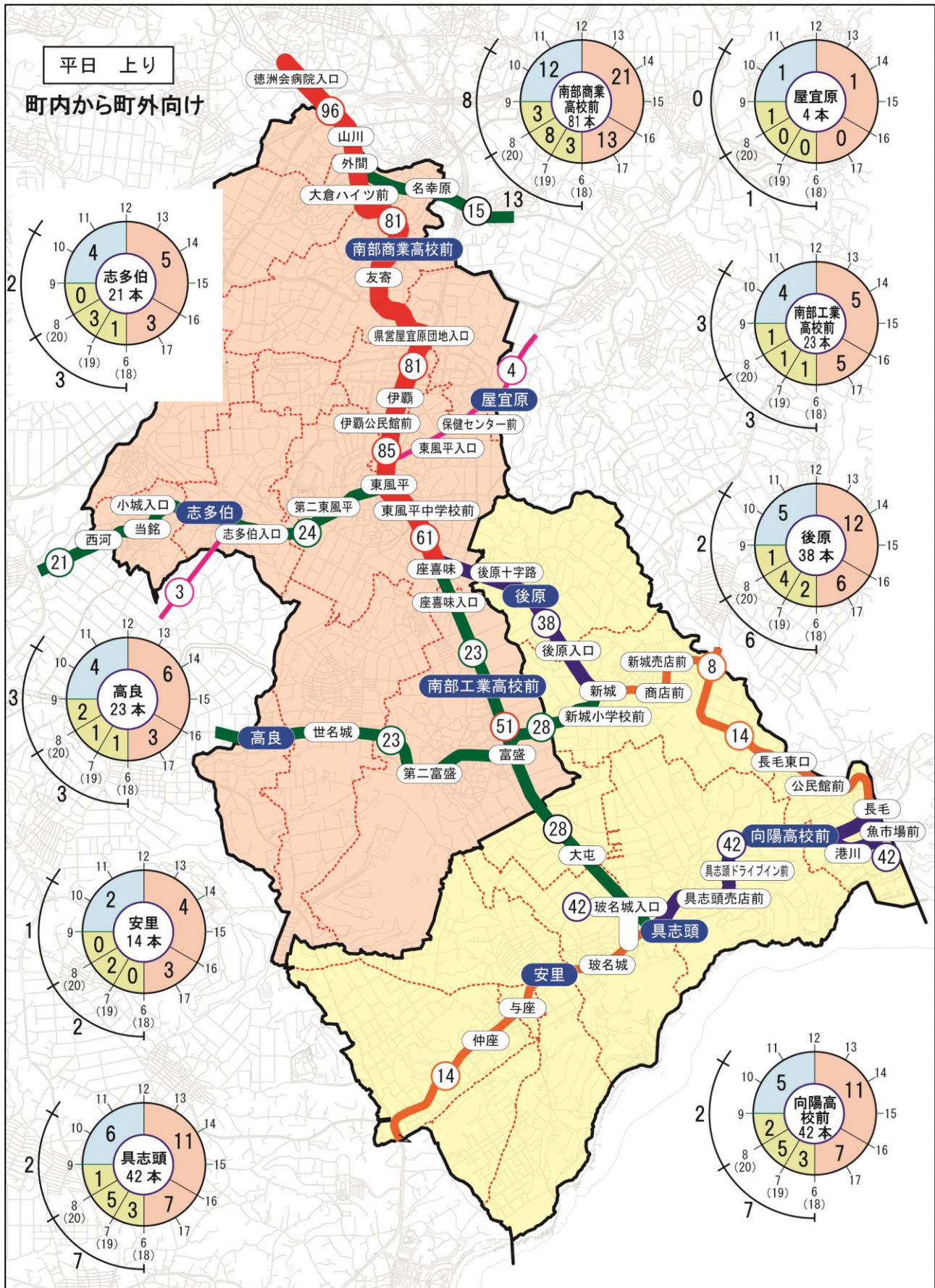


図 6-4. 時間帯別 運行本数の分布 (平日下り)

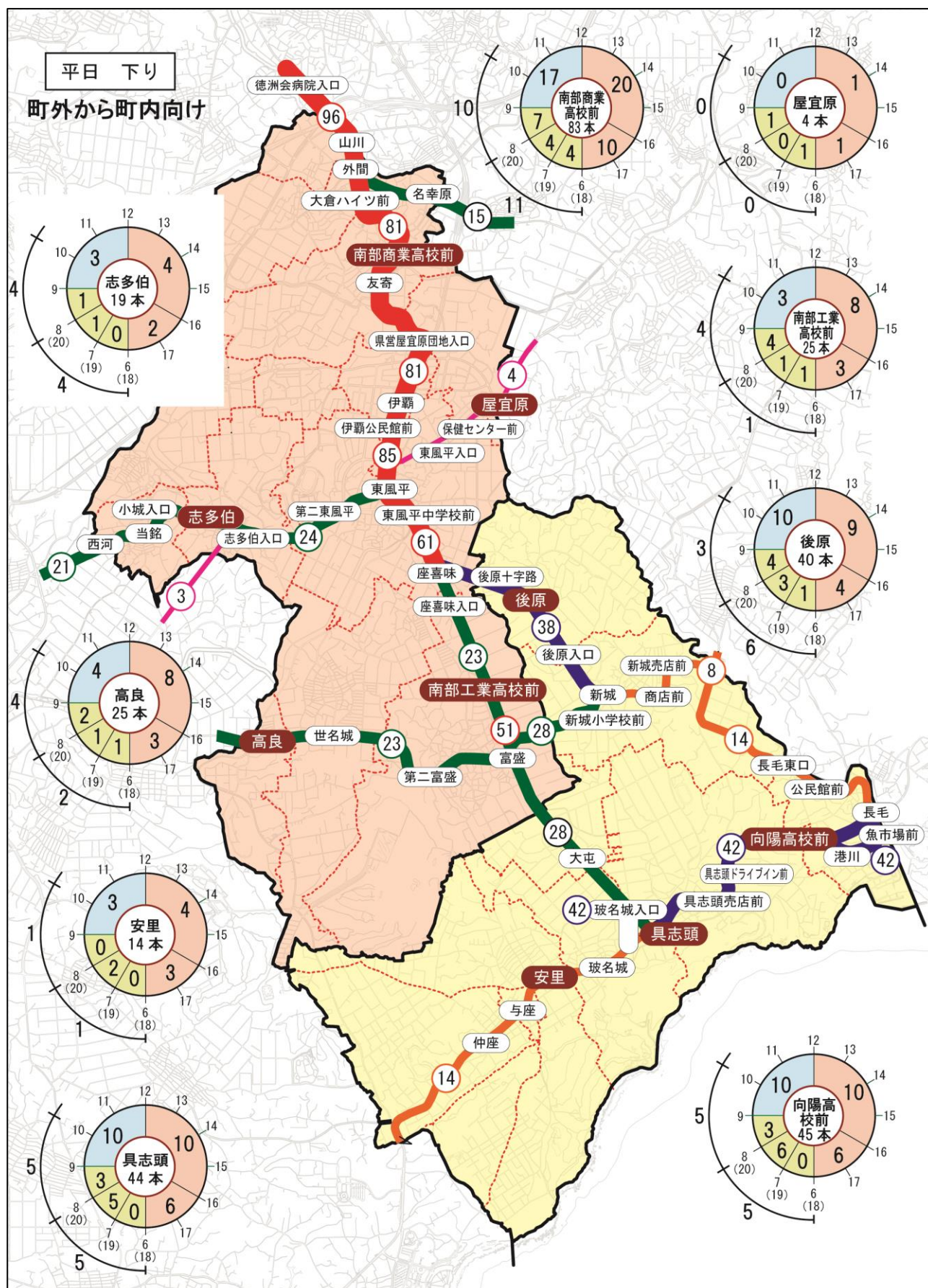
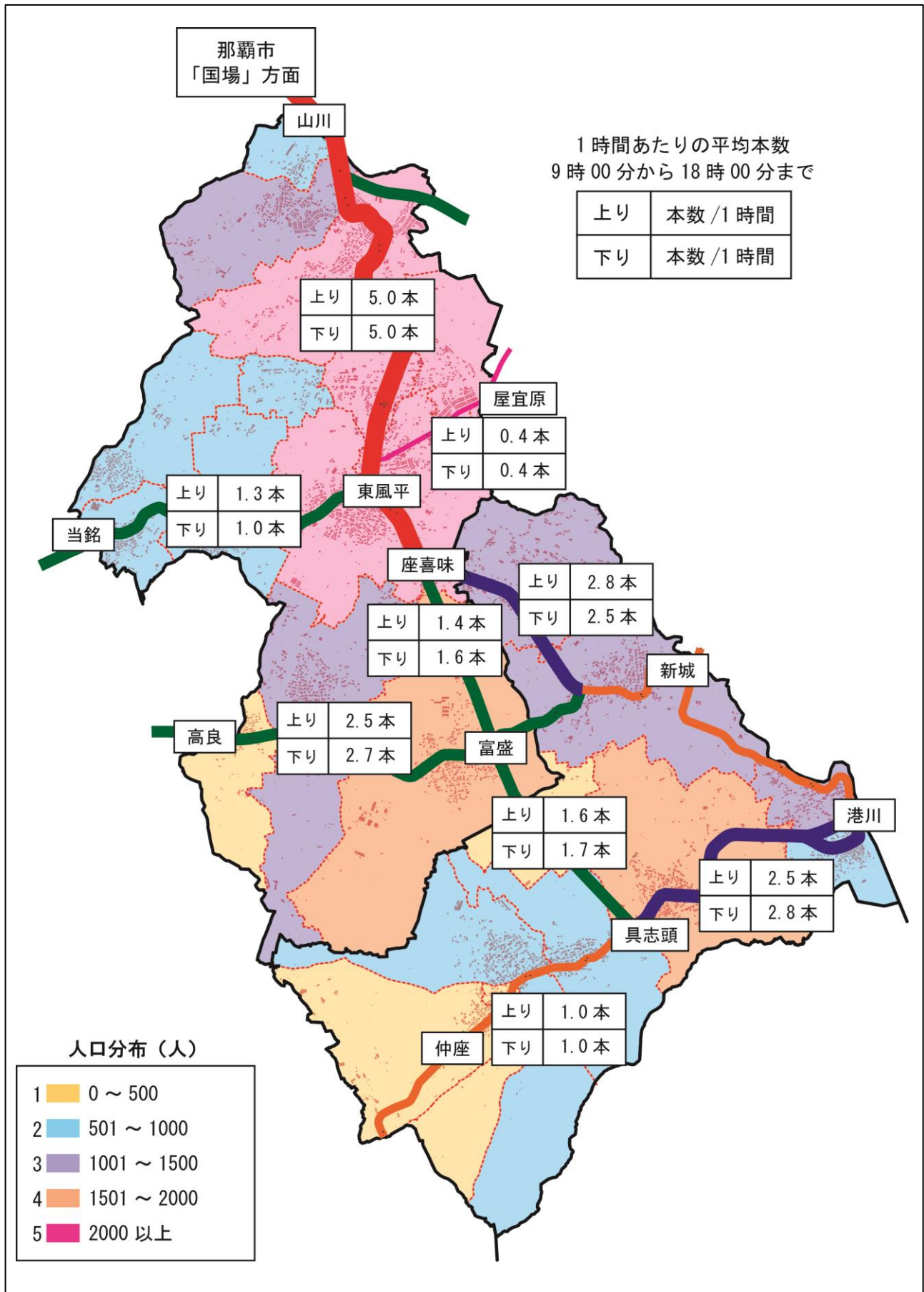


図 6-5. 区間別 日中 1 時間あたりの運行本数の平均数



6-2. 町内の高校の抱える主な課題

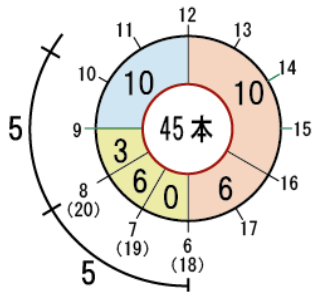
(1) 通学および帰宅時間帯の路線バスの本数

通学時の時間帯: 6時00分～9時00分(3時間)

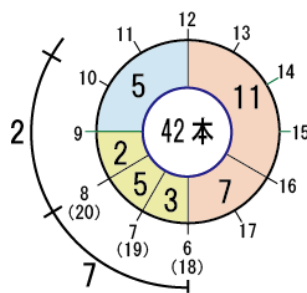
帰宅時の時間帯: 16時00分～18時00分(2時間)

① 向陽高等学校

平日 下り(通学時)



平日 上り(帰宅時)



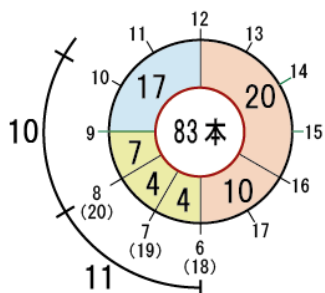
通学時: 9本 帰宅時: 7本

系統数 通学時: 4系統 帰宅時: 3系統

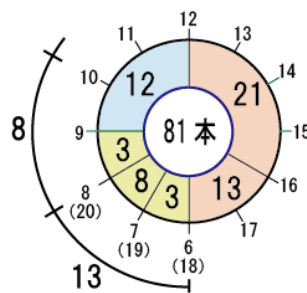
那覇方面からの路線が少ないため、通学及び帰宅時において交通利便性が低いと思われる。町内の南端に位置するため運賃が町内の利用で最大片道360円。南城市で運行するNバスとの結節点。

② 南部商業高等学校

平日 下り(通学時)



平日 上り(帰宅時)



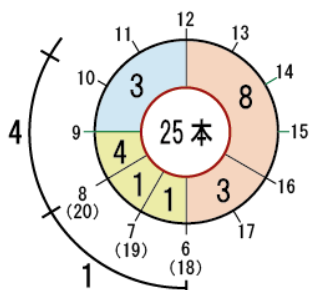
通学時: 15本 帰宅時: 13本

系統数 通学時: 8系統 帰宅時: 8系統

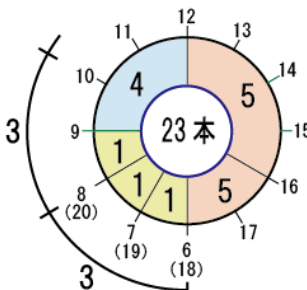
那覇市(国場)方面から町内に入る国道507号沿いにあり、最も路線数の多い地域であるが、糸満市や南風原町などからの利便性は低いと思われる。町内の北端に位置するため運賃が町内の利用で最大片道360円。

③ 南部工業高等学校

平日 下り(通学時)



平日 上り(帰宅時)



通学時: 6本 帰宅時: 5本

系統数 通学時: 3系統 帰宅時: 3系統

那覇市(国場)方面から町内に入る国道507号沿いに位置するが、東風平から当校の区間で路線本数が減少するため利便性は低いと思われる。町内の中央部に位置するため運賃が町内の利用で最大片道320円。

6-3. 本町の抱える公共交通の空白地域

(1)公共交通の空白地域

本町は、国道507号を軸に、「国場（交差点）」から「東風平」までの区間に路線が集中し、他の地域では、全体的に路線の偏りにより公共交通を利用する上で不便な地域が広く分布している。また、町内の高校に通学する時間帯の便数が少ない地域や、日中の便数が少ない地域もあり、町内において公共交通の空白地域や不便地域は広く分布している。

①公共交通空白地域の定義

【参考】「地域公共交通づくりハンドブック」

(H21.3、国土交通省自動車交通局旅客課)での定義（抜粋）

<空白地域の捉え方>

駅やバス停から一定の距離を越えた地域が、地域公共交通の空白地域になります。都市と地方では、この「一定の距離」の捉え方にも幅が見られます。交通機関が充実している都市では、駅からは半径 500m以上、バス停から半径 300m以上が空白地域として捉えられていることが多いようですが、地方では、駅から半径 1000m以上、バス停から半径 500m以上を空白地域と捉える場合も見られます。地形の高低差や住民の意識なども考慮し、徒歩での利用が敬遠される距離を基準とするべきです。

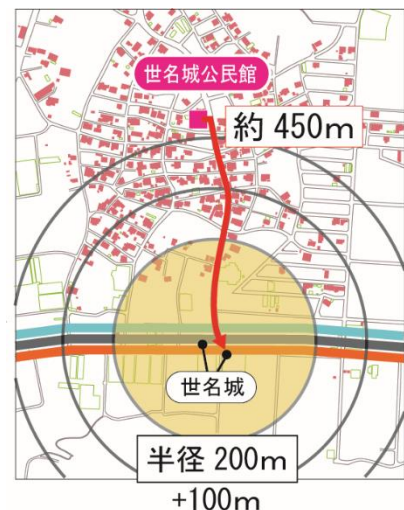
参考図：公共交通空白地域等実態調査編：沖縄総合事務局 平成25年3月

②公共交通空白地域の定義（八重瀬町）

各地域の「公民館」から「最寄りのバス停」までの距離を徒歩による距離で見ると、最も近いのは、伊覇公民館「伊覇公民館前バス停」2m（施設正面）、最も遠いのは、後原公民館「座喜味バス停 1.4km」であった。

本町にある、49ヶ所のバス停から、主要な施設や公民館までの距離が、半径 200mを超える場所が比較的多く、

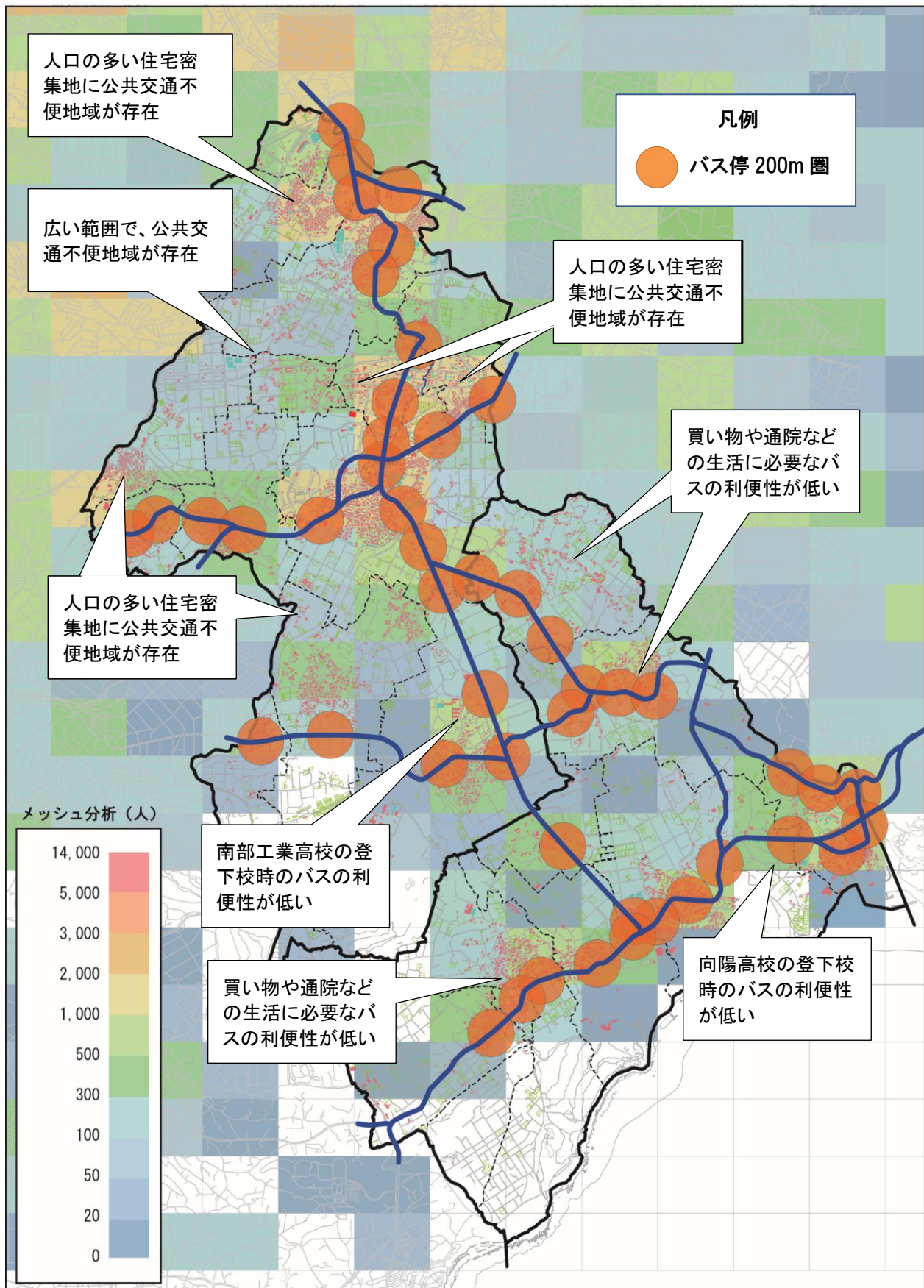
また、アンケートによる調査で、「バスを利用するにあたって困ること」の中で、「バスが遠い」と感じる距離が 200mを超えると「遠い」と答えたものが多く、また、一部の集落内は「坂道」などによって実際は遠く感じるものが推察されることなどから、半径 200m圏外の地域を公共交通の公共交通の空白地域とした。



バス停から200m圏域を超える地域を「公共交通空白地域」とした

(3)公共交通空白地域の全体図

図 6-6. 八重瀬町内の交通課題図



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

6-4. 本町の抱える地域別の課題

(1) 東風平北部地区の主な課題

① 東風平北部地区の概況

東風平北部地区は、八重瀬町の最北端に位置し、行政区に「外間」「宜次」「友寄」を構成し、那覇からの玄関口ともなっている。那覇市内からは国道507号が通じて具志頭までの主要な幹線道路となっており、県道82号線「那覇糸満線」は糸満とを結ぶ幹線道路となっている。「外間」地区には、医療法人沖縄徳洲会「南部徳洲会病院」を中心に医療・介護・福祉サービスの拠点として立地している。この3区をあわせた面積は、210.88ヘクタールで、八重瀬町では5番目の面積を有している。

地区内には、「県営外間団地」「大倉ハイツ」「白川ハイツ」「友寄東ハイツ」があり、「県立南部商業高校」と「島尻特別支援学校」などが立地している。

② 地域の高齢化から見た課題

本地域を「新たな公共交通を検討する」上で、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。

東風平北部地区の高齢化

行政区	男性	女性	65歳以上の人数	総人口	高齢化率
外間	60	71	131	415	31.6%
外間高層住宅	22	37	59	326	18.1%
宜次	127	126	253	951	26.6%
白川ハイツ	59	81	140	353	39.7%
県営外間団地	14	16	30	231	13.0%
友寄	157	167	324	1,323	24.5%
大倉ハイツ	41	62	103	250	41.2%
友寄東ハイツ	65	66	131	436	30.0%
第一団地	39	53	92	240	38.3%

人口は「外間」「宜次」「友寄」の全地域で減少傾向

③ 東風平北部地域について

- ・「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。

④バス停半径200m圏域と「公共交通空白地域」および「公共交通不便地域」マップ



集落が比較的密集しており、道幅が狭い地域もある。バス停留所の半径 200m 圏内から外れる地域は、本地区の西側に位置する主に「宜次」および「友寄」の一部の地域で、路線バスの 200 番「糸満おもろまち線」のルート変更に伴い交通空白地域が存在する。また、高齢化率の高い団地やハイツ内の一部で交通空白地域が存在する。

現在の公共交通の現状

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。

※路線バス 200 番「糸満おもろまち線」のルート変更に伴い、南部徳洲会病院前(外間)から平手原(志多伯)間のバス停は廃止となったが、運行があったことを示すため本資料では記録を残した。(令和 2 年 12 月 6 日廃止)

(2)東風平東部地区の主な課題

①東風平東部地区の概況

東風平東部地区は、行政区に「屋宜原」「伊覇」「上田原」「東風平」を構成し、八重瀬町役場や大型スーパー、銀行や郵便局など主要な都市機能が集積する八重瀬町の中核的な都市部となっている。那覇市内からは「国場」から通じる国道507号と、南風原町津嘉山から通じる津嘉山バイパスの結節点で、那覇空港自動車道「南風原南IC」とも沿線沿いに有していることから、交通便利性に最も利便性の高い地域である。

この4区をあわせた面積は、283.32 ヘクタールで、八重瀬町では3番目の面積を有している。地区内には、「屋宜原団地」「県営屋宜原団地」「県営伊覇団地」があり、伊覇地区の土地区画整理事業区域内には、「八重瀬町役場」や「病院」などが立地している。昨今、伊覇・屋宜原地域の都市機能が充実し、町外からの移住者（転居者）が増えるなど、4区ともに人口増加が最も多い地域である。

②地域の高齢化から見た課題

本地域を「新たな公共交通を検討する」上で、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。

東風平東部地区の高齢化

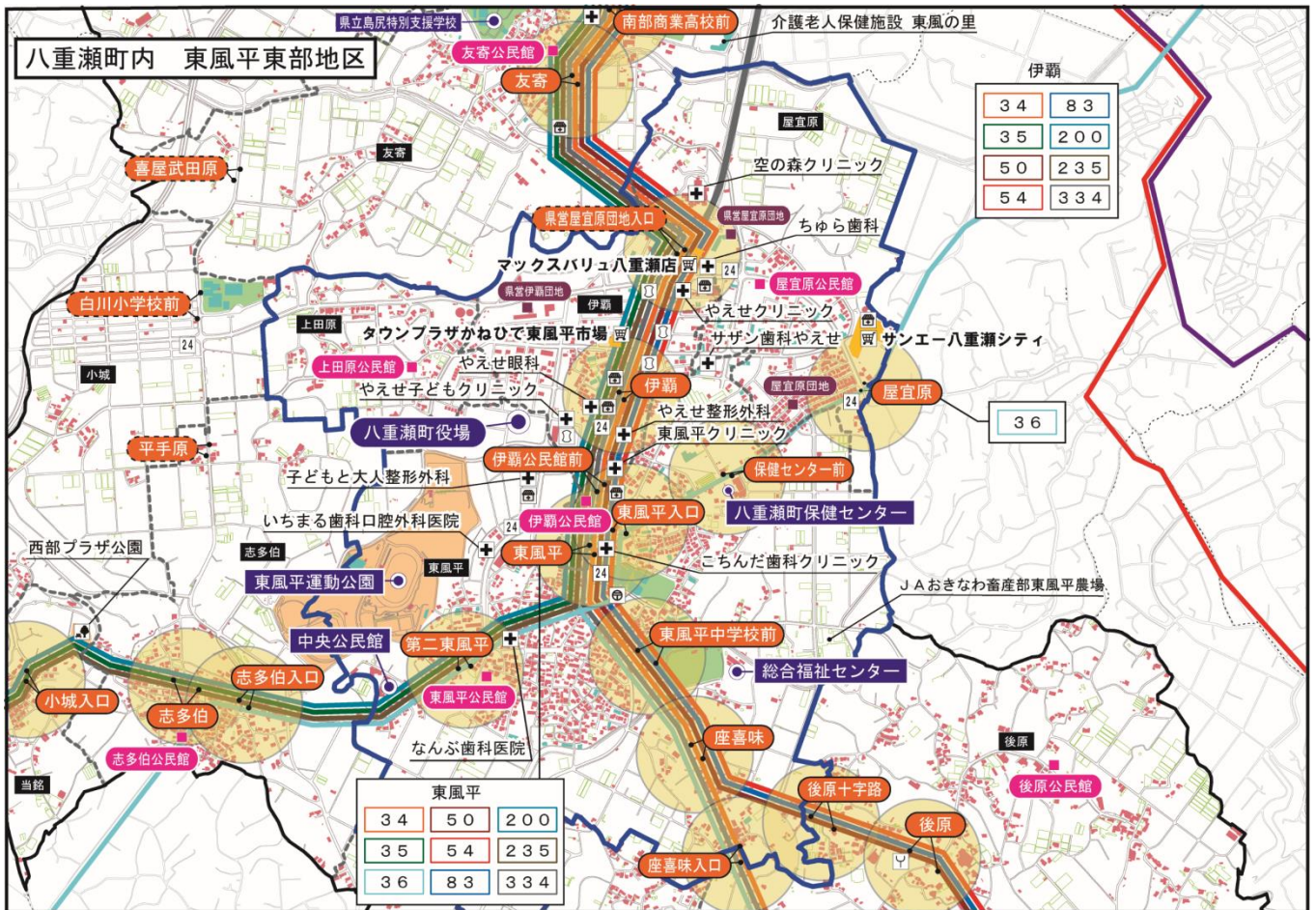
行政区	男性	女性	65歳以上の人数	総人口	高齢化率
屋宜原	95	108	203	1,994	10.2%
屋宜原団地	104	108	212	510	41.6%
県営屋宜原団地	5	13	18	189	9.5%
伊覇	151	169	320	3,072	10.4%
県営伊覇団地	4	9	13	179	7.3%
上田原	39	50	89	543	16.4%
東風平	448	540	988	6,140	16.1%

人口は「屋宜原」「伊覇」「上田原」「東風平」の全地域で上昇傾向

③東風平東部地域について

- ・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。

④バス停半径200m圏域と「公共交通空白地域」および「公共交通不便地域」マップ



集落が比較的密集しており、「東風平」集落内には道幅が狭い地域もある。バス停留所の半径200m圏内から外れる地域は、国道507号に接していないほぼ全域に、交通空白地域が存在する。また、高齢化率の高い「屋宜原団地」の一部の地域に交通空白地帯が存在するが、「屋宜原」バス停の運行本数が少ないため交通不便地域でもある。

現在の公共交通の現状

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。

(3)東風平西部地区の主な課題

①東風平西部地区の概況

東風平西部地区は、行政区に「志多伯」「当銘」「小城」を構成し、風光明媚な田園地帯を有しており、集落が点在する地域となっている。八重瀬町役場や東部地区に集中する都市機能とも隣接する地域である。この3区をあわせた面積は、168.03ヘクタールで、八重瀬町では7番目の面積を有している。地区内には、「白川小学校」「西部プラザ公園」「屋宜原団地」などがある。

②地域の高齢化から見た課題

本地域を「新たな公共交通を検討する」上で、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。

東風平西部地区の高齢化

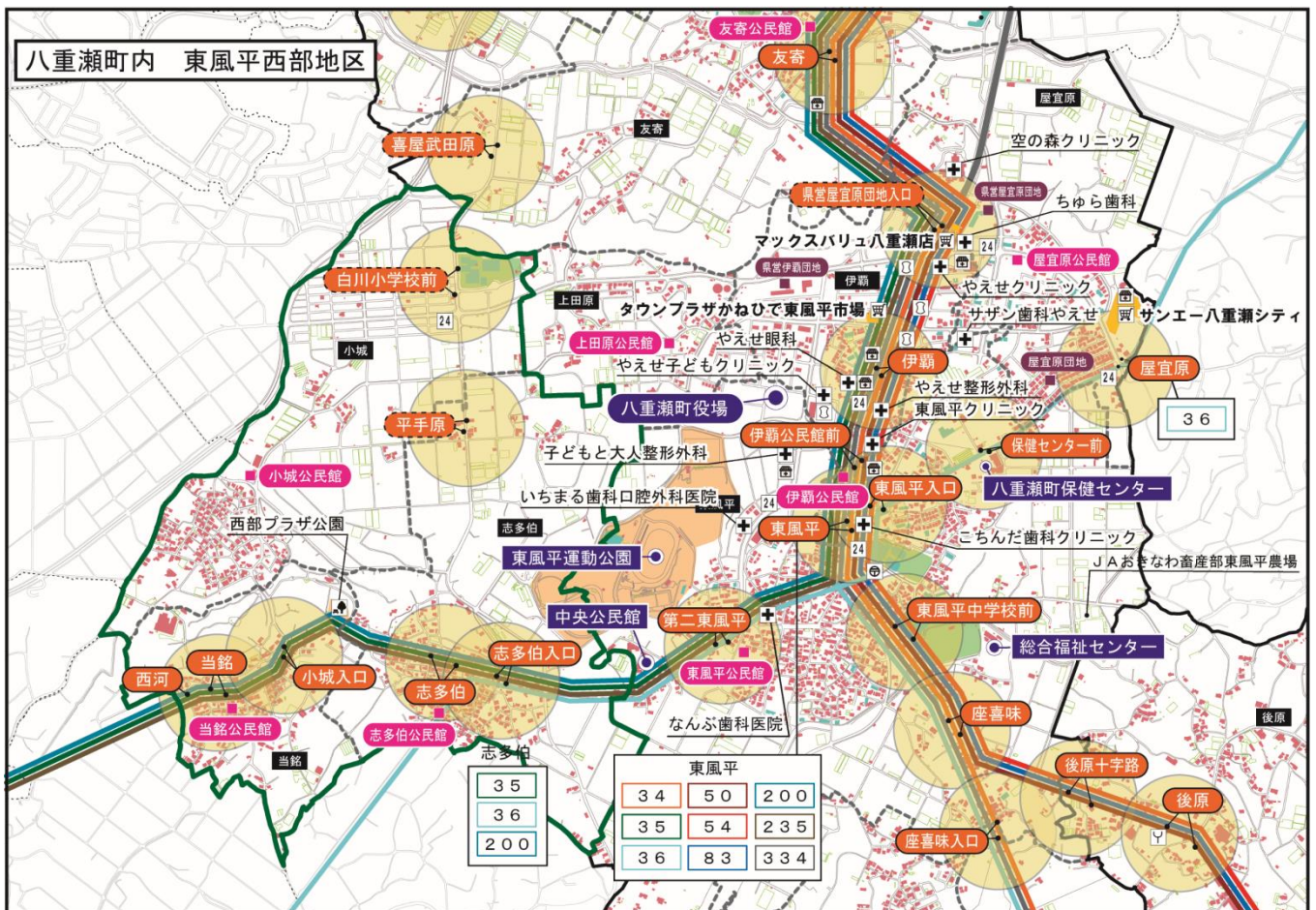
行政区	男性	女性	65歳以上の人数	総人口	高齢化率
志多伯	138	131	269	963	27.9%
小城	101	102	203	665	30.5%
当銘	75	141	216	634	34.1%

人口は「志多伯」「小城」「当銘」の全地域で横ばい傾向

③東風平西部地域について

- ・「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に少ないため利便性は低い。

④バス停半径200m圏域と「公共交通空白地域」および「公共交通不便地域」マップ



集落が比較的密集しており、「小城」集落の一部には、道が狭く、坂道が多い地域がある。また、住宅が集落から離れた場所に点在する地域もある。バス停留所の半径 200m 圏内から外れる地域は、路線バスの 200 番「糸満おもろまち線」のルート変更に伴い、「小城」の全域と「志多伯」の北側に位置する地域で交通空白地域が存在する。

現在の公共交通の現状

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。

(4)東風平南部地区の主な課題

①東風平南部地区の概況

東風平南部地区は、行政区に「世名城」「富盛」「高良」を構成し、本町から糸満市を「糸満与那原線」で結ぶ幹線道路となっている。八重瀬町役場や東部地区（伊覇）に集中する都市機能とも隣接する地域である。この3区をあわせた面積は、432.61ヘクタールで、八重瀬町では2番目の面積を有している。地区内には、「県立南部工業高校」があり、「八重瀬岳」などの景勝地や「那覇ゴルフ倶楽部」などが立地している。

②地域の高齢化から見た課題

本地域を「新たな公共交通を検討する」上で、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。

東風平南部地区の高齢化

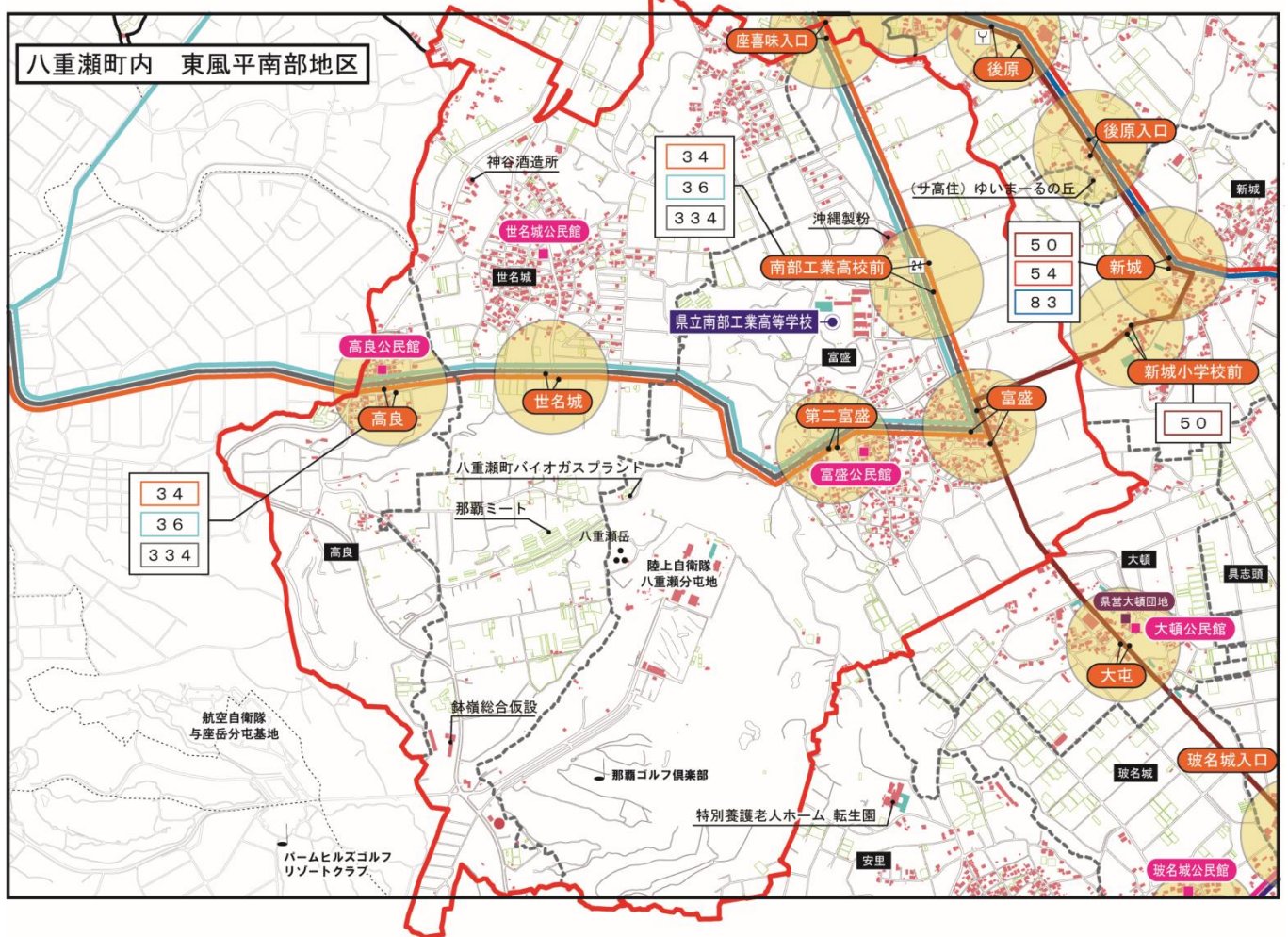
行政区	男性	女性	65歳以上の人数	総人口	高齢化率
世名城	173	168	341	1,171	29.1%
富盛	194	222	416	1,690	24.6%
高良	34	42	76	240	31.7%

人口は「富盛」は上昇傾向で、「世名城」「高良」では横ばい傾向

③東風平南部地域について

- ・「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に少ないため利便性は低い。

④バス停半径200m圏域と「公共交通空白地域」および「公共交通不便地域」マップ



集落が比較的密集しており、道幅が狭い地域もある。バス停留所の半径 200m 圏内から外れる地域は、「世名城」の北側に位置する地域や東側の地域と、「富盛」の南側の地域で交通空白地域が存在する。本地域の南側には、ゴルフ場があり、その周辺地域には田園地帯が広がるため、住宅の分布は比較的少ない。

現在の公共交通の現状

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。

(5)具志頭北部地区の主な課題

①具志頭北部地区の概況

具志頭北部地区は、行政区に「後原」「新城」を構成し、大型観光施設である「おきなわワールド」を結ぶ観光の経路地となっている。八重瀬町役場や東部地区（伊覇）に集中する都市機能とも隣接する地域である。この3区をあわせた面積は、255.13ヘクタールで、八重瀬町では4番目の面積を有している。地区内には、「新城小学校」や近隣には「県立南部工業高校」がある。

②地域の高齢化から見た課題

本地域を「新たな公共交通を検討する」上で、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。

具志頭北部地区の高齢化

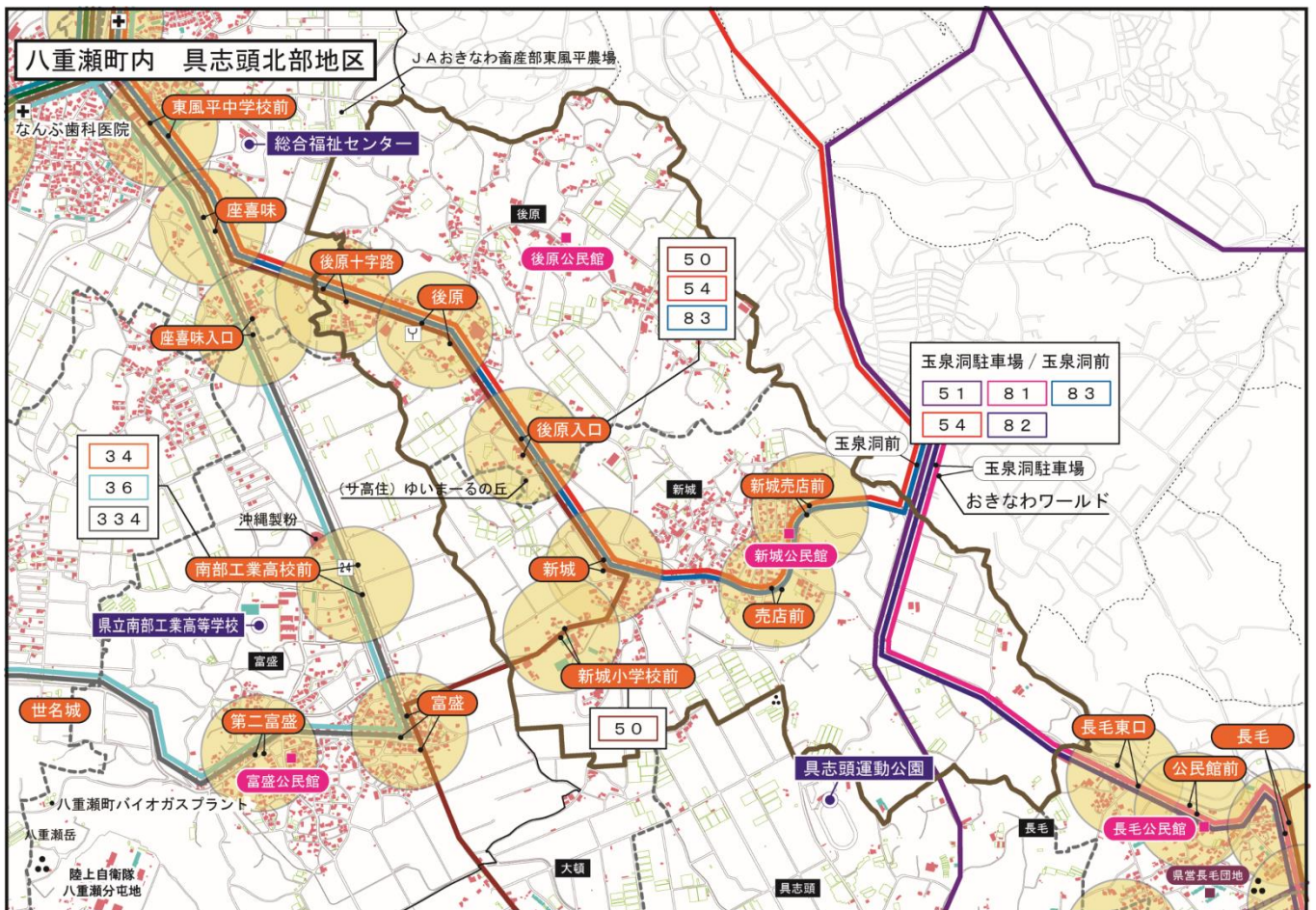
行政区	男性	女性	65歳以上の人数	総人口	高齢化率
後原	150	153	303	1,377	22.0%
新城	146	156	302	1,328	22.7%

人口は「後原」は上昇傾向で、「新城」は横ばい傾向

③具志頭北部地域について

- ・「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少な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少ないため利便性が低い。

④バス停半径200m圏域と「公共交通空白地域」および「公共交通不便地域」マップ



集落が分散し一部の地域で「住宅」が集落から離れた場所にある。バス停留所の半径 200m 圏内から外れる地域は、「後原」の北側の位置や「新城」の集落の一部の地域で交通空白地域が存在する。具志頭地区の中でも人口が増加傾向にあり、新たな住宅の開発が進むなど、住宅の分布が広がっている地域。

現在の公共交通の現状

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低い。

(6) 具志頭東部地区の主な課題

① 具志頭東部地区の概況

具志頭東部地区は、行政区に「具志頭」「長毛」「港川」を構成し、具志頭地区の中心的地域に位置付けられている。本地区には、八重瀬町観光拠点施設「南の駅やえせ」や「具志頭歴史民俗資料館」、「港川フィッシャー遺跡」などがあり、本町の観光拠点となっている。この3区をあわせた面積は、207.02 ヘクタールで、八重瀬町では6番目の面積を有している。地区内には、「県立向陽高等学校」「具志頭中学校」「具志頭小学校」、「県営長毛団地」が立地している。

② 地域の高齢化から見た課題

本地域を「新たな公共交通を検討する」上で、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。

具志頭東部地区の高齢化

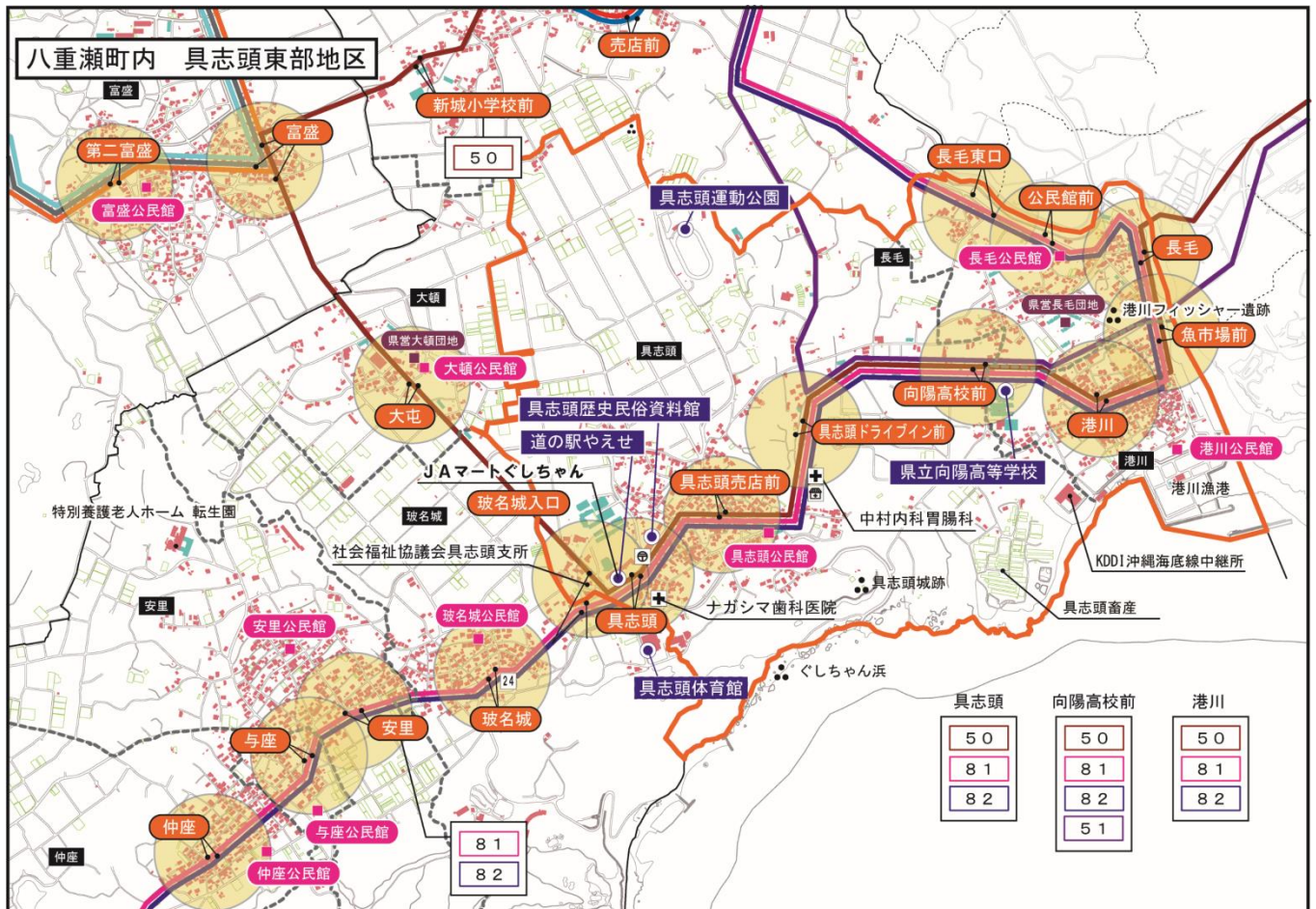
行政区	男性	女性	65歳以上の人数	総人口	高齢化率
具志頭	218	247	465	1,828	25.4%
長毛	100	123	223	890	25.1%
県営長毛団地	9	28	37	176	21.0%
港川	113	131	244	778	31.4%

人口は「具志頭」は増加傾向で「長毛」および「港川」は横ばい傾向

③ 具志頭東部地域について

- ・ 本地域から「伊覇」地域に集中するスーパーなどへの買い物先に通じるバスがない。
- ・ 日中の路線バスの本数が比較的少ないため利便性は低い。

④バス停半径200m圏域と「公共交通空白地域」および「公共交通不便地域」マップ



集落が比較的密集しているが「具志頭」「長毛」「港川」の一部の地域では坂道が多い。また、「長毛」には「道が狭い」地域がある。バス停留所の半径 200m 圏内から外れる地域は、「具志頭」の一部地域で存在し、「県営長毛団地」など交通空白地域が存在する。

現在の公共交通の現状

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。

(7)具志頭西部地区の主な課題

①具志頭西部地区の概況

具志頭西部地区は、行政区に「大頓」「玻名城」「安里」「仲座」「与座」を構成し、国道331号を通じて、糸満市や南城市を結ぶ結節点となっている。この5区をあわせた面積は、459.51ヘクタールで、八重瀬町では1番目の面積を有している。地区内には、「県営大頓団地」があり、本地区の南側には「ザ・サザンリンクスゴルフクラブ」が立地している。

②地域の高齢化から見た課題

本地域を「新たな公共交通を検討する」上で、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。

具志頭西部地区の高齢化

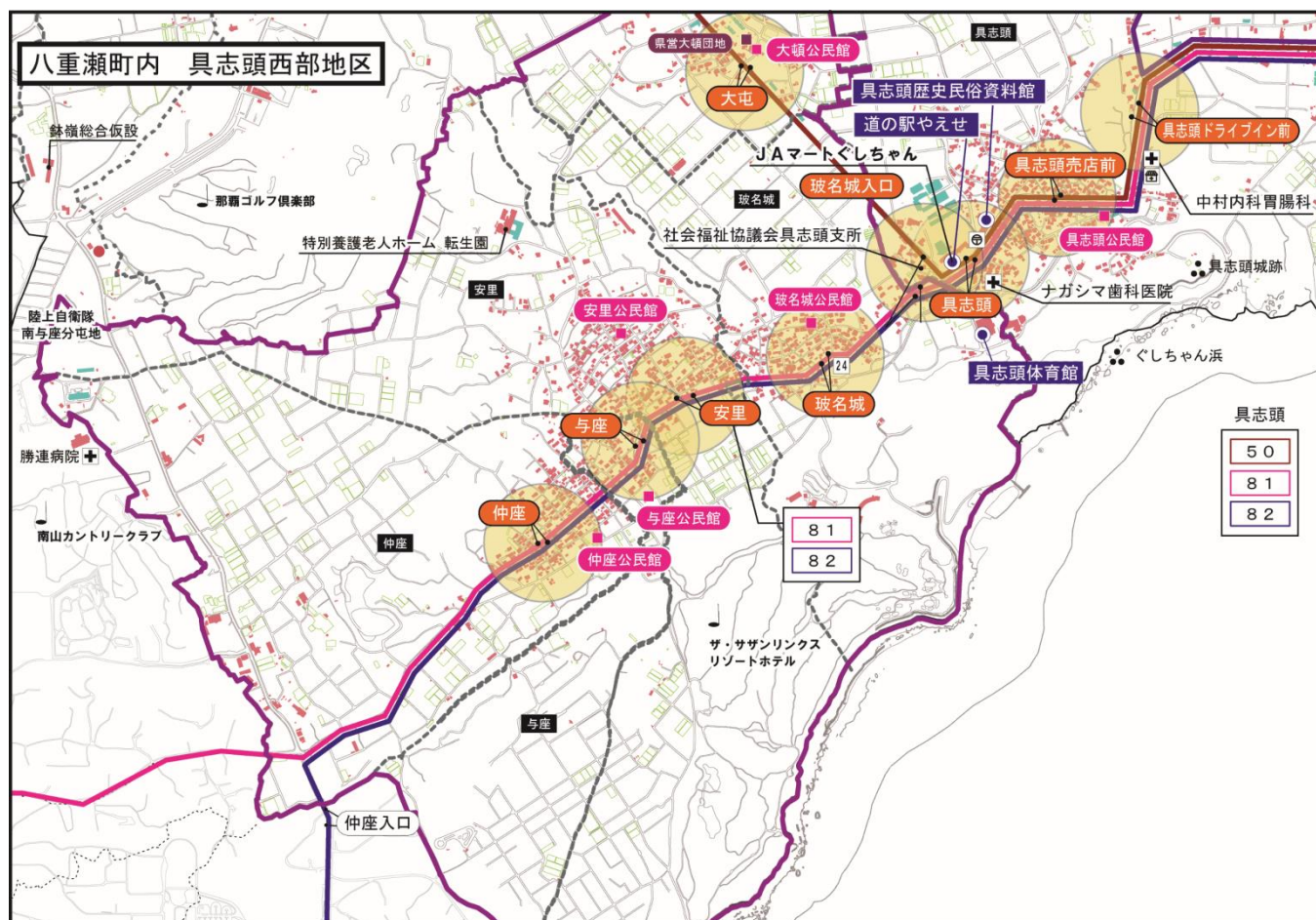
行政区	男性	女性	65歳以上の人数	総人口	高齢化率
大頓	36	39	75	275	27.3%
県営大頓団地	10	12	22	182	12.1%
玻名城	84	92	176	743	23.7%
安里	93	130	308	919	26.8%
転生園	19	66	85	86	98.8%
仲座	75	77	152	446	34.1%
与座	25	30	55	146	37.7%

人口は「大頓」「安里」減少傾向で、「玻名城」「仲座」「与座」は横ばい傾向

③具志頭西部地域について

- ・「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「伊覇」地域に集中するスーパーなどへ買い物先に通じる路線バスがない。
- ・日中の路線バスの本数が比較的少な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・認知症など」となっている。

④バス停半径200m圏域と「公共交通空白地域」および「公共交通不便地域」マップ



集落が比較的密集しており、「玻名城」「安里」「仲座」の集落の一部に「道が狭く」「坂道も多い」地域がある。また、一部の地域で「住宅」が集落から離れた地域もあるが、バス停留所から半径200m圏内から外れる地域は、「安里」や「玻名城」の一部地域と「仲座」「与座」では、広い地域に交通空白地域が存在する。

現在の公共交通の現状

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。

6-5. 新たな公共交通を検討するための課題

八重瀬町の地域は、主に「東風平地区」と「具志頭地区」に分けられ、それぞれに特徴を有しているが、本町の中心的な地域として、八重瀬町役場が所在する「東風平」や区画整理事業などによって人口増加率が高い、「伊覇」や「屋宜原」地域に都市機能が集中している。日常生活に必要なスーパーや銀行なども同地域に集中していることから、中心的な地域の活性化や生活に必要な諸機能が効率よく密集する「コンパクトシティ」が形成されている。しかし、他の地域から見ると、生活に必要なさまざまな施設が同地域に集中するため、同地域へのアクセスの利便性が重要であり、中でも具志頭地域は、同地域までの距離がおよそ5kmから10km程度離れており、公共交通の利便性が問われる要因ともなっている。

(1) 地域公共交通の現状と課題

本町は、自動車の「免許保有率」や「自動車保有率」が高く、日常生活の移動手段に自動車は不可欠である状況があることから、相対的に公共交通の利用者は減少傾向にあり、便数の減少などにつながる要因ともなっている。このことから、将来、交通事業者の不採算路線による更なる減便や撤退などが進むと、現状よりも「公共交通空白地域」や「公共交通不便地域」が拡大する懸念が生じてくる。

また、本町においても「高齢化」が進展しつつあり、中には運転免許証を返納し、公共交通に頼らざるを得ない住民も増加することが予想される。将来安心して生活していくためには、日常的な「買い物」や「通院」など、免許証を返納した後の、公共交通の在り方については検討を要していくことが求められる。

□八重瀬町の「運転免許証」および「自動車の保有」データ

データ1：八重瀬町の令和3年2月末の人口 31,847 人(世帯数 12,620 世帯)

データ2：八重瀬町の令和2年3月末の運転免許保有者数 20,704 人

データ3：八重瀬町の令和2年3月末の自動車の登録台数 22,337 件

八重瀬町の人口の約 65.0%の人が、運転免許を保有している

八重瀬町の人口の約 70.1%の人が、自動車を保有している。

八重瀬町の 12,620 世帯全体で約 1.76 台保有している。

データ4：八重瀬町民の免許返納者数は令和元年 85 名、令和2年 66 名となっている。なかでも返納する世代で最も多いのは 80 代以上が 51.7%で、70 代で 33.8%となっている。

(令和2年はコロナ過による減少したが、今後増加傾向にある)

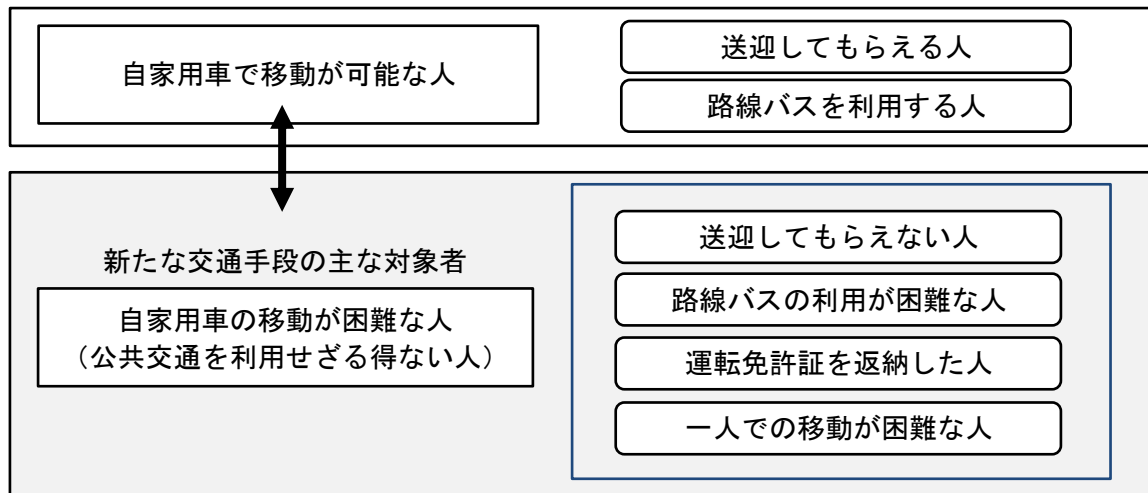
(2)新たな公共交通の導入目的

①導入を検討する主な背景

八重瀬町の「乗用車」および「軽自動車」を含めた自動車の登録台数が22,337台（令和2年3月末現在）で、八重瀬町全体の世帯数が12,620世帯（令和3年2月末現在）であることから、世帯に占める割合はおおよそ約1.76台あると統計上の数字で見えてくる。

また、アンケート調査では、65歳以上の方の86.9%の人が「運転免許証」を現在もっており、自ら運転して「買い物」や「通院」時に使用しているとの結果を示しているが、今後の運転に対する不安に、「体調の変化」や「運転技術の低下」「予定する年齢に達したときに返納」をあげる方も多く、またその後の「交通手段を不安視」する意見も多かった。

新たな公共交通の想定される対象者



②導入を検討する主な目的

新たな公共交通を検討する上で、その導入の目的を整理し、将来にわたって「住みやすく」「安心して暮らせる」地域づくりに向けて、以下のとおり目的を検討する。

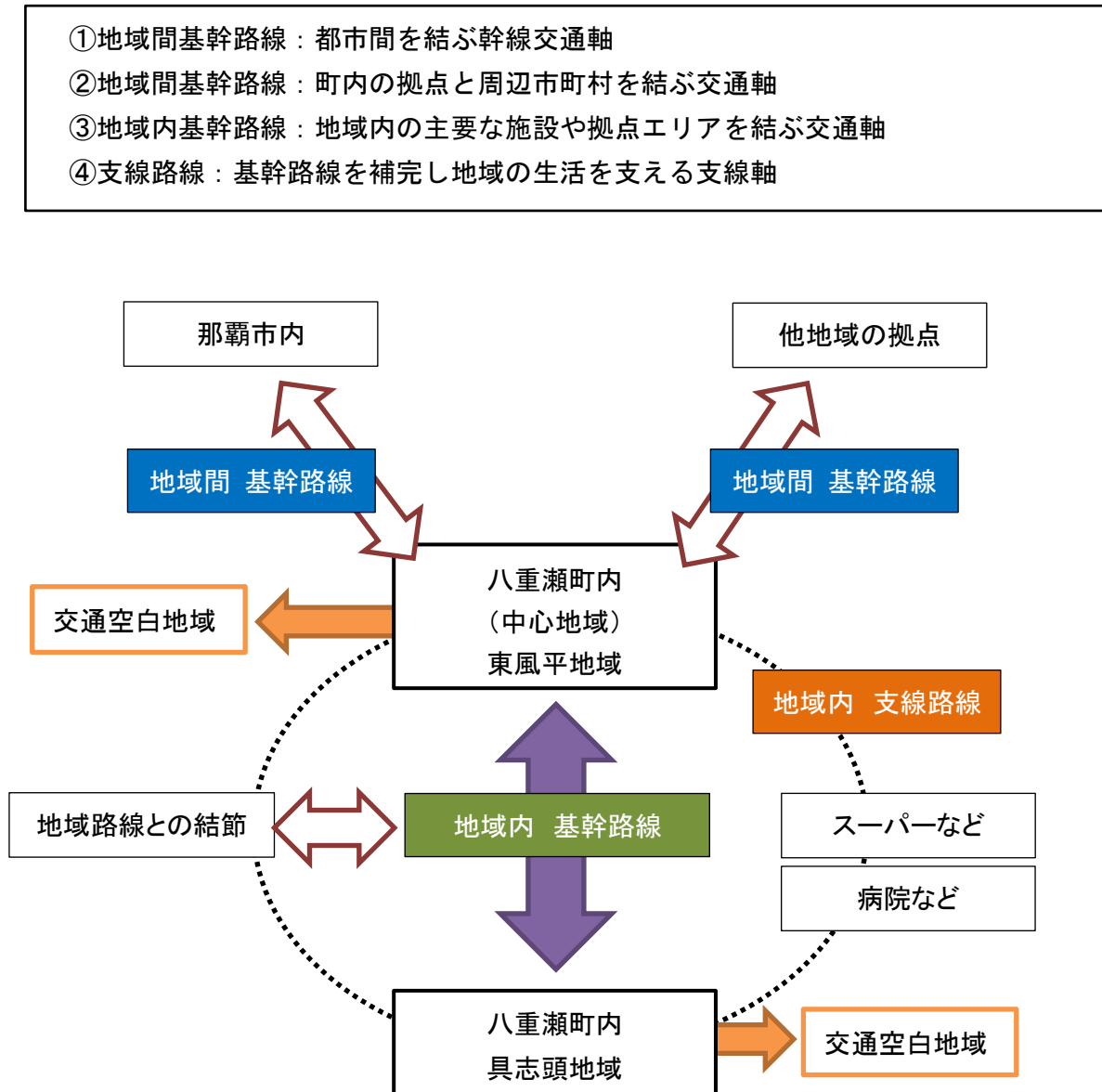
新たな公共交通を検討する主な目的

主な目的	主な内容
利便性の向上	公共交通機関によるアクセスの確保・支援など ・路線バスの空白地域や不便地域への充足
環境	道路交通の混雑の緩和 ・自動車による移動の代替手段
福祉	高齢者等の地域内移動の支援 ・福祉の面から不足している地域の高齢者や障害者の移動支援
地域の活性化	町内の中心部や周辺地域との連携により地域経済を活性化 ・中心部に集積する各施設とを結び地域の活性化を促進

③公共交通システムの機能別区分

公共交通システムの機能別区分では、都心部（主な那覇市内）と本町を結ぶ「地域間基幹路線」と他地域と本町を結ぶ「地域間基幹路線」があり、地域内では、本町内の中心地域と主要な拠点をつなぐ「地域内基幹路線」に、これらの基幹路線をつなぐ「支線路線」に分類される。基幹路線は、バス事業者によって運行されており、今後は「支線路線」について検討が求められている。

公共交通システムの機能別区分



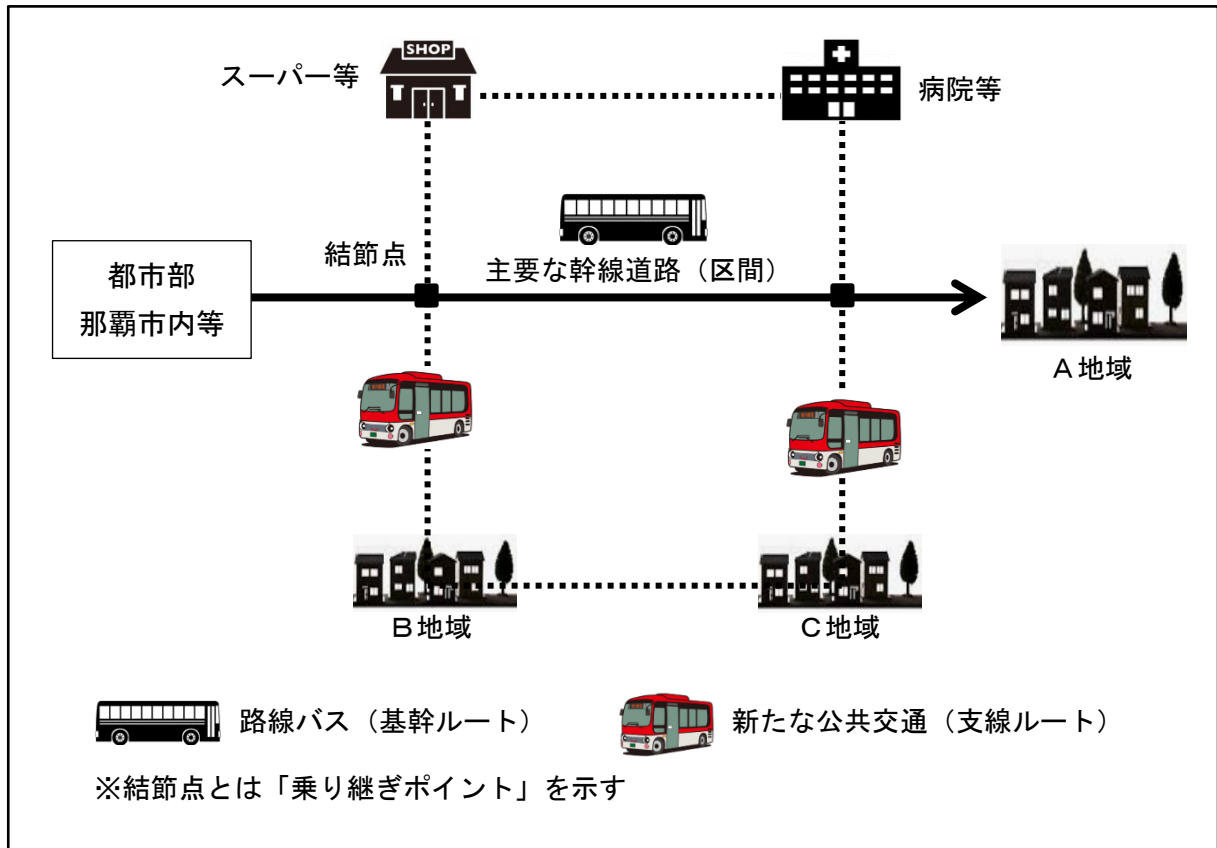
八重瀬町内の基幹路線の主な現状

①地域間基幹路線	那覇市と国道 507 号を通じて路線バスが運行。
②地域間基幹路線	主に糸満市と南城市を国道 331 号を通じて路線バスが運行。
③地域内基幹路線	本町の那覇市からの玄関口である山川から具志頭までを国道 507 号を通じて運行。

④新たな公共交通の導入イメージ

今後、新たな公共交通の手段として求められる「支線路線」は、町内の主要な拠点や施設を結ぶ路線で、地域内で運行し、町内の公共交通の恩恵が受けられない「公共交通空白地域」や「公共交通不便地域」の解消を目指すもので、主要な幹線道路の区間は「基幹路線」が運行し、結節点をもうけて、基幹路線と支線路線との連携を図り、利便性を向上する目的をもっている。

図 6-7. 新たな公共交通の導入（イメージ図）



八重瀬町内近郊の基幹路線以外の現状

南部徳洲会病院	南部徳洲会病院では、当院を出発して「高良」から「具志頭」や「港川」を経由して、北上し「東風平」や「友寄」などを通じて当院へと巡回する巡回バスを1日4便運行している。
南城市「Nバス」との結節	屋宜原内のサンエー八重瀬シティの最寄りに「湧稲国入口（町外）」バス停があり、町内の「屋宜原」バス停との距離が約20m程度と近接した結節点となっている。（Nバスは1日4便） Nバスの通過点として「長毛」や「向陽高校」がある。
糸満市「いとちゃんmini」との結節	志多伯の地域に隣接する糸満市字豊原区内と糸満市与座区内に、本町に近接したバス停があるが、町内最寄りバス停から遠い。

⑤主要な施設を巡回する支線ルートイメージ(案)

生活に必要な「買い物」施設や八重瀬町役場や金融機関などの主要な施設が、本町の中心部に密集しているが、現在運行している路線バスが、八重瀬町役場をはじめ主要な施設を経由しておらず利便性が低いといった課題を有している状況にある。これらの課題を、主要な施設を巡回する支線路線として利便性を高め、他の地域からのアクセスの向上を検討する必要がある。

例示) 路線バスの現状ルートの主な課題

八重瀬町役場	最寄りのバス停は「伊覇公民館前」で、約500mの距離があり利便性が低い
サンエー八重瀬シティ	最寄りのバス停は「屋宜原」であるが、通過する路線バスが1日4便で、ルートが限定されているため、利便性が低い
保健センター	最寄りバス停は「保健センター前」であるが、通過する路線バスが1日4便で、ルートが限定されているため、利便性が低い

図 6-8. 町内の主要な施設を巡回する「ルートイメージ」



6-6. 新たな公共交通で期待される交通手段

(1) 新たな公共交通の導入を期待する主な対象者

新たな公共交通の主な利用者として、「通学」時間帯の主に「高校生」と、「日中」の利用者として主に「生活者」や「高齢者」を想定し、それぞれの利用者の目的や利用する主な時間帯などについて整理する。

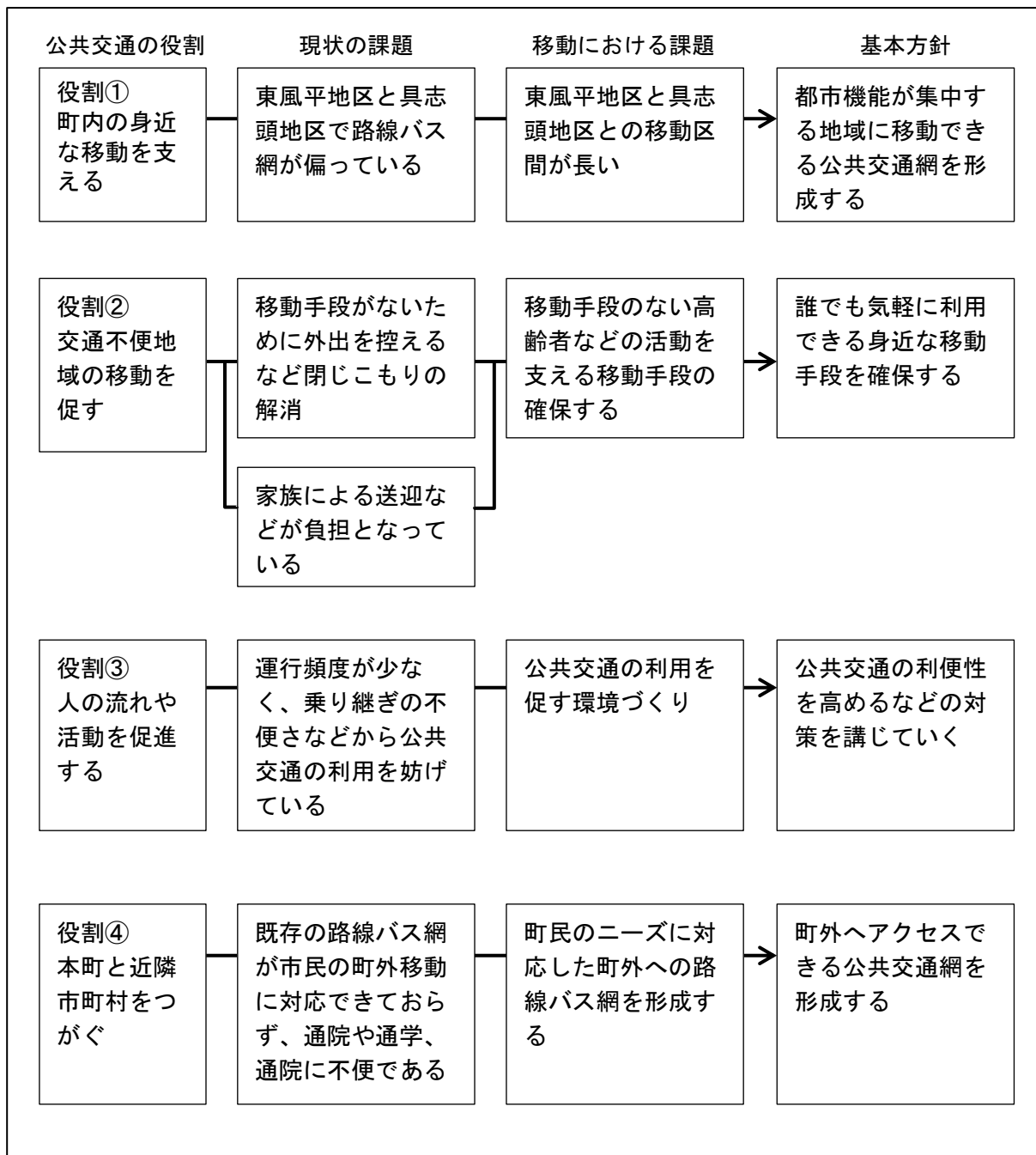
時間帯別利用者の比較

主な利用者	高校生	高齢者や生活者など
主な利用目的	通勤・通学(部活動含む)	買物、通院、用事、習い事 等
主な目的地	・県立南部商業高等学校 ・県立南部工業高等学校 ・県立向陽高等学校	・八重瀬町役場などの行政機関 ・福祉センターなどの公共機関 ・サンエー八重瀬シティ ・マックスバリュート八重瀬店 ・かねひで東風平市場 など
利用する時間帯	朝 6 時～8 時 夕方 16 時～19 時頃	日中の時間帯 (10～16 時頃)
移動時間の制約	朝・夕に集中し	伊覇、屋宜原、東風平地域に主要な都市機能が集中している。
町内外の移動	上記3高校とともに、町外から通う学生が多数。町外からの結節点(乗降や乗り継ぎポイント)の検討が必要。	およそ町内の居住者に対して利用を見込むが、町外への移動に対する結節点の検討が必要。
移動特性	・目的地が定まっており、また一定量の利用者数が見込める。徒歩移動に対する抵抗感は比較的低い。小中学生は町内、高校生は町外からの移動が多い。	・利用時間、目的地にばらつきがでやすい。高齢者は長距離の徒歩移動が困難である。また、町内での移動を見込むが、一部地域では町外への移動もある。
需要の見込み	・決まった時間、決まった目的地に一定量の移動が見込まれ、比較的需要を集約できる。	・移動する時間、目的地にばらつきがみられ、少人数であることから需要が束ねにくい。
主な課題	・町内の高校3校に通う学生のおよそ7割以上が「町外」から通う学生で、「町内」から通う学生3割に満たない。 ・各校を結ぶ路線バスの運行ルートに偏りがあるため、国道 507 号沿線以外利用に不便。	・行きたい場所に行ける路線バスのルートが少ない。 ・買い物で荷物をもって路線バスの乗降は困難。 ・通院先が町外の場合「乗り継ぎ」が多く不便。
主な要望	運賃が高い。朝の通学時間帯にバスが混雑する。運行遅延があり通学に不便。待ち時間が長く屋根の無いバス停でのバス待ちが不便 など。	・自宅からバス停が遠く屋根がないため待合環境を改善してほしい。 ・町内の主要な施設を巡回するバスを運行してほしい。

(3)本事業によって見えてきた必要と思われる交通政策

本事業で、町内の高校3校に通う「高校生」と、「町民」へのアンケートによって得られた、公共交通（路線バス）に対する意識や現状などの把握に加え、現在の路線バスの運行ルートや運行している時間帯などからも、八重瀬町の公共交通に対する課題が見えてきた。その中で、主な意見として、町内を巡回する「町内巡回バス」の運行や、免許返納後によって生じる「日常生活の将来の移動不安」の対応などを求める要望が多い。今後、八重瀬町に新たな公共交通の導入を検討する上で、4つの「公共交通の役割」をあげて整理した。

八重瀬町民の声から見えてきた「新たな公共交通の役割」について



6-7. 運転免許証自主返納制度の動向

平成27年の道路交通法改正により、75歳以上の運転免許保有者に対する制度が変更され、認知症のおそれがあると判断された者は、違反の有無を問わずに医師の診断を受けなければならないこととなり、これに伴って、運転免許の自主返納者が増大することが予想される。

(1) 運転免許証「自主返納制度」について

運転免許の自主返納制度は、運転を継続する意志がなく運転免許を返納したいという方が、その方の居住地を管轄する公安委員会に自身で申し出て、免許の取消を受ける制度で、申請取消とも呼びます。

加齢に伴う身体機能や認知機能の低下により運転に不安を感じている高齢運転者や、交通事故を心配する家族等周辺の方々から相談を寄せられていた等の経緯から、この制度が定められました。

参考) 運転免許証の自主返納に関するリーフレット (警察庁)

運転免許を自主返納する
高齢ドライバーが増えています

おじいちゃん
車の運転は
大丈夫？

そろそろ
考えてみるか
返納のこと…

高齢者の交通安全について、家族で話し合ってみませんか？

運転免許証の自主返納制度

「高齢のため、運転が不安…」という方が、運転免許証を自主的に返納できる制度です。

返納後は、安全運転に努めてきた証として「運転経歴証明書」を交付してもらいましょう。運転免許証の全部を有効期限内に返納すると、公的な身分証明書として使える「運転経歴証明書」の交付を受けることができます。(交付には手数料がかかります。)*「運転経歴証明書」を所持していると、バス・タクシーの乗車運賃割引など、さまざまな特典があります。

運転経歴証明書を提示して受けられる各種特典のご案内▶ <http://www.zensiren.or.jp/kourei/>

運転適性相談窓口のご案内 <https://www.npa.go.jp/>

自主返納しても高齢者が安心して暮らせる環境を社会全体でつくみましょう

警察庁・都道府県警察

高齢ドライバー(70歳以上)による交通事故が社会問題化しています

高齢による「運転リスク」とは？

視野障害や身体機能低下、脳内の衰えなどにより、運転時の操作ミスが起こりやすくなります。ハンドルやブレーキなど不適切な操作による交通事故の割合は、75歳以上の高齢者は一般ドライバーの約2倍！(2015年)

視野障害の進行例

信号や標識が見えなくなっています

【視野について】特に運転には目からの情報が重要で、安全運転のためには「良好な視力」だけでなく「十分な視野(見えている範囲)」が必要です。加齢とともに「視野」が狭くなったり部分的に見えなくなる病気になる人が増加しますが、自覚症状がほとんどなく、視力が良くても視野が狭くなっていることがあります。

「こんな症状」が出た時が要注意！

☐ 右左折のウィンカーを開通して出したり 歩行者、障害物、他の車に注意が忘れたりする

☐ カーブをスムーズに曲がれないことがある ☐ 車庫入れの時、側や壁をこすることが増えた

「若い頃とちょっと違うな」「おかしいな」と感じたら、自主返納の時期です。

運転免許証の「自主返納制度」とは？

運転免許が不要になった方、運転に不安を感じるようになった高齢ドライバーの方が、自主的に運転免許証の全部または一部を返納することができる制度です。

自主返納の後は「運転経歴証明書」の交付が受けられます

運転経歴証明書は、運転免許を返納した日からさかのぼって5年間の運転に関する経歴を証明するもので、これまで安全運転に努めてきた証明や記念の品となるものです。

平成24年4月1日以降に交付された運転経歴証明書は、運転免許証に代わる公的な本人確認書類として、永年、利用することができます。

運転経歴証明書を所持していると、「さまざまな特典」が受けられます

自主返納後の移動手段や生活が不安という高齢ドライバーとそのご家族が、マイカーに依存することなく充実した生活を続けられるよう、自治体や事業者等による地域の実情に応じた支援の輪が広がっています。

タクシー、バスの運賃割引 商品券の贈呈 百貨店の宅配料金の割引 美術館、飲食店の料金割引

自主返納手続き窓口のご案内 警察署、運転免許センター、試験場へお問い合わせください。

<http://www.npa.go.jp/link/prefectural.html>

沖縄県内での免許返納の窓口

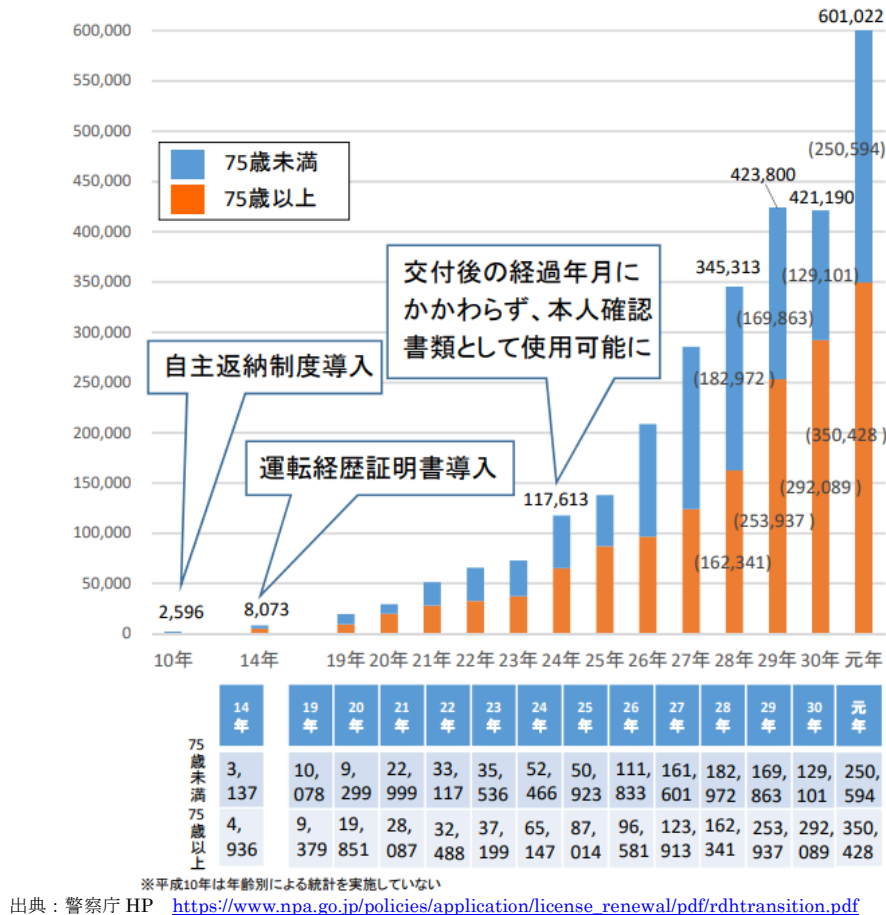
沖縄県警察運転免許センター (高齢運転者支援係)

豊見城市字豊崎3番22 電話番号: 098-851-1000

(2) 運転免許証の自主返納件数の推移

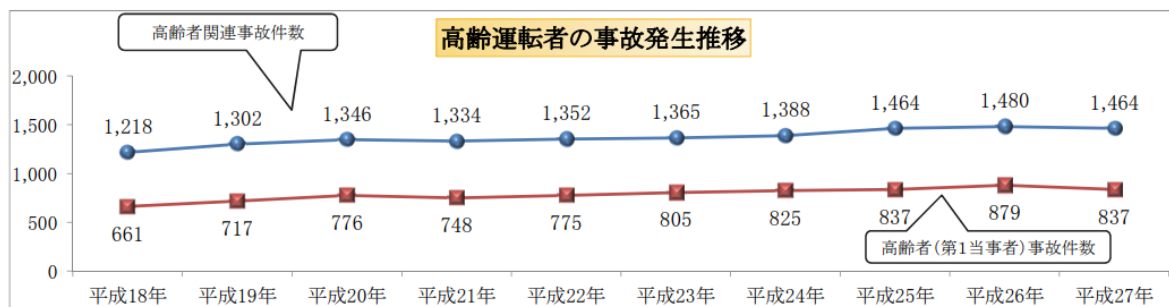
警察庁が発表している「運転免許の申請取消（自主返納）」の推移を見ると、令和元年では601,022件となっており、その内訳として「75歳未満」で250,594件（全体比41.7%）「75歳以上」で350,428件（全体比58.3%）に達し、年々返納者の数は増加傾向となっている。また同様に、運転経歴証明書交付件数も増加し、今後も増加傾向が推察される。

【運転免許の申請取消（自主返納）件数】



(3) 沖縄県内の高齢運転者の事故発生件数の推移

県内の高齢運転者による関連事故件数は、平成27年では1,464件となっており、前年に比べ16件減少しているが、過去10年間の推移で見ると増加傾向にある。



※ 高齢者(第1当事者)事故件数は、車両運転中の高齢者が第1当事者となった交通事故件数で、自転車運転者、歩行者等は含まない。

平成27年中の高齢者が関係した事故は1,464件で、前年に比べ16件(1.1%)の減少となっていますが、過去10年間の交通事故の発生推移は、増加傾向にあります。
 また、高齢運転者が原因(第1当事者)の事故は837件で、高齢者関連事故の57.2%となっています。

出典：交通事故の発生状況の推移と特徴 - 沖縄県警察 <http://www.police.pref.okinawa.jp/docs/2017021500028/files/03.pdf>

統計資料

(1) 沖縄県内の自主返納

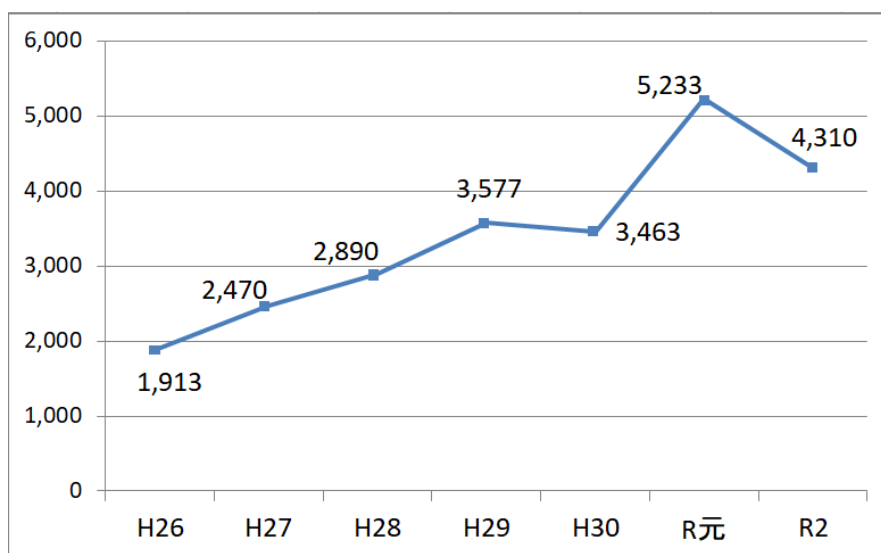
運転免許センター調べによると、沖縄県内の「自主返納者の件数」を見ると、令和1年の5,233件に対し、令和2年ではコロナ過による外出規制などの影響によって4,310件と前年に比べ減少しているが、年々増加傾向であることがわかった。

沖縄県の年別運転免許証 自主返納者の推移（人数）

平成 26 年	平成 27 年	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和 1 年	令和 2 年
1, 913	2, 470	2, 890	3, 577	3, 463	5, 233	4, 310

※令和2年は「新型コロナウイルス」による影響で減少した。

図 6-9. 沖縄県の運転免許証 自主返納者の推移



(2)八重瀬町の自主返納

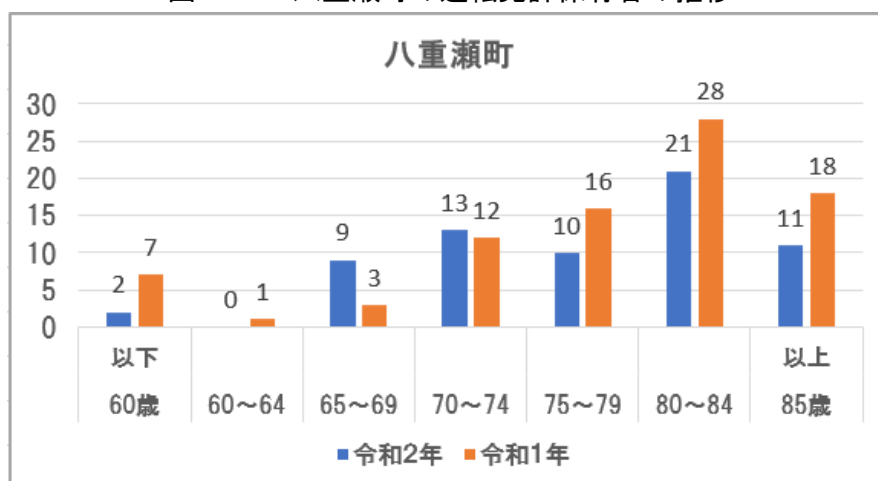
運転免許センター調べによると、八重瀬町に居住する年代別でみた「自主返納者数」の推移では、令和1年は85人で、令和2年はコロナ過による外出規制などの影響もあり、自主返納を見送ったものがあり、66人と減少しているが、年々増加傾向にあるとの情報を得られた。令和の2年間で返納された数を合計して、年代別に見ると最も多いのは80代の78名で、全体の151名に占める割合は51.7%となった。次いで70代の51件で同比33.8%となった。

八重瀬町居住の運転免許証自主返納者数(年代別)

	60歳以下	60～64	65～69	70～74	75～79	80～84	85歳以上	合計
令和2年	2	0	9	13	10	21	11	66
令和1年	7	1	3	12	16	28	18	85
計	9	1	12	25	26	49	29	151
割合	6.0%	8.6%		33.8%		51.7%		100.0%

出所：沖縄県警察本部 交通部運転免許課（窓口による提供）

図 6-10. 八重瀬町の運転免許保有者の推移



(3)八重瀬町の自主返納の将来予測

	国勢調査データ					
	平成2年 (1990年)	平成7年 (1995年)	平成12年 (2000年)	平成17年 (2005年)	平成22年 (2010年)	平成27年 (2015年)
高齢人口	5,103	5,386	5,172	4,742	4,726	5,315

	実数値	将来予測データ				
	令和2年 (2020年)	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年
高齢人口	—	—	8,336	8,648	9,156	9,515

(4)八重瀬町の運転免許保有者数の推移

八重瀬町の運転免許保有者(直近5ヵ年)

平成28年

	計	男	女
沖縄県	932, 751	491, 997	440, 754
八重瀬町	19, 774	10, 414	9, 360
割合	2.1%	2.1%	2.1%

平成29年

	計	男	女
沖縄県	938, 457	493, 283	445, 174
八重瀬町	20, 018	10, 459	9, 559
割合	2.1%	2.1%	2.1%

平成30年

	計	男	女
沖縄県	944, 744	494, 727	450, 017
八重瀬町	20, 325	10, 588	9, 737
割合	2.2%	2.1%	2.2%

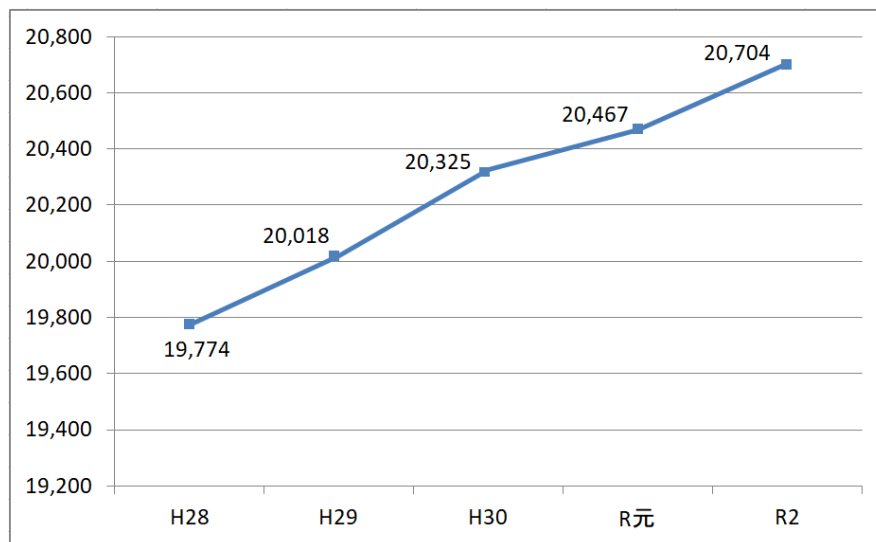
令和元年

	計	男	女
沖縄県	950, 467	496, 538	453, 929
八重瀬町	20, 467	10, 620	9, 847
割合	2.2%	2.1%	2.2%

令和2年

	計	男	女
沖縄県	957, 747	499,477	458, 270
八重瀬町	20, 704	10, 726	9, 978
割合	2.2%	2.1%	2.2%

図 6-11. 八重瀬町の運転免許保有者の推移



資料) 八重瀬町の自動車登録台数

八重瀬町の自動車登録台数(令和2年3月末現在)

		乗用車			軽自動車			合計
		普通車	小型車	小計	貨物車	乗用車	小計	
八重瀬町	自家用	3,035	4,548	7,583				22,337
	事業用	32	42	74				
	計	3,067	4,590	7,657	3,565	11,115	14,680	
那覇市	自家用	29,839	47,806	77,645				161,358
	事業用	274	888	1,162				
	計	30,113	48,694	78,807	13,675	68,876	82,551	
浦添市	自家用	12,193	18,142	30,335				76,688
	事業用	108	370	478				
	計	12,301	18,512	30,813	8,689	37,186	45,875	
豊見城市	自家用	7,772	16,708	24,480				51,218
	事業用	191	157	348				
	計	7,963	16,865	24,828	5,021	21,389	26,390	
糸満市	自家用	5,358	7,676	13,034				41,020
	事業用	46	199	245				
	計	5,404	7,875	13,279	6,216	21,525	27,741	
南城市	自家用	4,294	6,687	10,981				32,517
	事業用	48	71	119				
	計	4,342	6,758	11,100	5,130	16,287	21,417	
南風原町	自家用	3,646	5,710	9,356				25,748
	事業用	55	294	349				
	計	3,701	6,004	9,705	2,922	13,121	16,043	
与那原町	自家用	1,690	2,575	4,265				12,593
	事業用	14	89	103				
	計	1,704	2,664	4,368	1,287	6,938	8,225	

出所: 沖縄総合事務局 運輸部「運輸要覧(業務概況) 令和2年版」

注記)

- ・統計資料では「貨物用」「乗合用」「乗用」「特殊用途」「軽自動車」の分類であるが、「乗用」と「軽自動車」を抽出した。
- ・普通車と小型車の分類は、2000cc以下(長さ4700mm、幅1700mm、高さ2000mm)で小型車の分類となる。
- ・統計資料の「乗合用」は2ナンバー(乗車定員11人以上の普通自動車で、人を運ぶための車)と定義されている。