

第2章. 地域公共交通の運行目的

2-1. 地域公共交通が求められる理由

昨今、少子高齢化が進行しているなかで、誰もが安全に外出できる足（交通手段）の確保は、高齢になっても安心して暮らすことができ、精神的や肉体的な面で健康増進にもつながることから、住民・事業所（商店、企業など）・行政が連携して地域公共交通を育て、住民が地域公共交通を利用して街に出かけることによる地域活性化を促進していく。

高齢になっても障害があっても、いままで暮らしてきた地域で安心して暮らし続けるには、通院、買い物などに伴う「移動・外出」が欠かせません。しかし、高齢者は増加傾向にあり、気軽に送迎を頼める人が身近にいなかったり、近所のバス路線が不便であったり、バス停までの道のりが遠く歩きにくかったりと、外出がおっくうになってしまう人はたくさんいると思われる。

自分で外出することに不便さや困難を感じる人たちにも、使いやすく安全な移動手段を確保することは、これからの地域づくりにおいて、重要な地域課題のひとつと考えられる。

1) 地域公共交通の定義

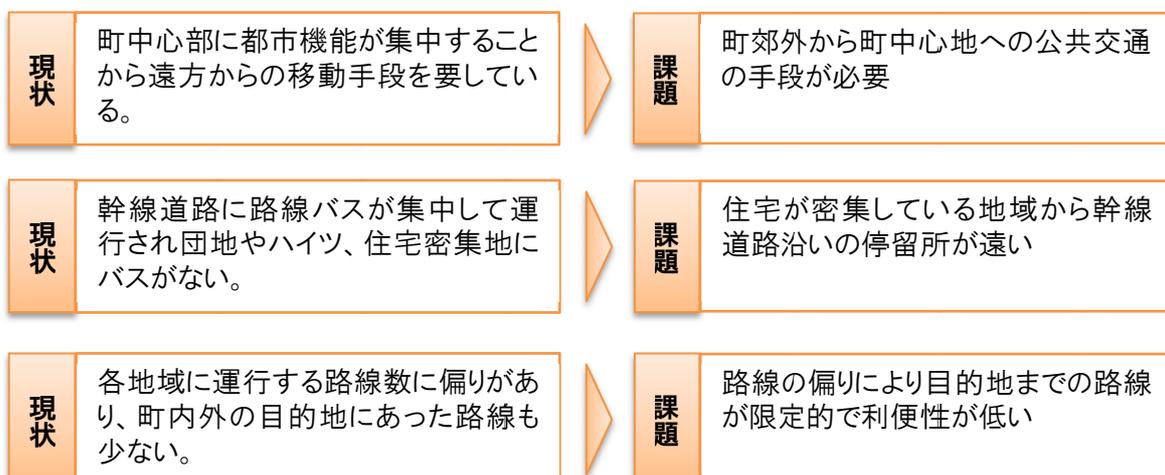
移動手段には「不特定多数の乗合輸送」と「特定の個別輸送」がある。ここでは、地域公共交通とは、「定められた停留所・ダイヤで、不特定多数の人が乗り合わせ、日常移動に用いる交通手段」と定義している。

※本町における公共交通機関には、路線バス、タクシー、コミュニティバス、乗合タクシー等を公共交通として定義し、ドア・ツー・ドアのサービスが求められる「福祉輸送及び特定の人を対象とした移送サービス」とは区別して整理する

2) 八重瀬町の地域公共交通の課題

八重瀬町の地域公共交通の主な課題として、町内を2つに分ける「東風平地区」と「具志頭地区」では、公共交通の利便性において大きな違いがあることが課題としてあげられる。

東風平地区には、公共機関や病院、買い物施設などの都市機能が集中しており、具志頭地区では、都市機能を東風平地区に大きく依存しながら、高齢化や高齢者の単身世帯が多いなど、移動支援を求めるものが多い地域である。



2-2. 八重瀬町の運行方針の設定

方針1. 地域内に必要な移動手段の確保

① 高齢者の移動手段の確保

交通空白地域を解消し、地域における住民生活の必要最低限の移動手段を確保することを目的としたコミュニティバスですが、利用者は、運行されるコミュニティバスの沿線住民にほぼ限定されることが考えられる。また、高齢者や障害をもった人の中には、乗り降りに手助けが必要だったり、見守りが必要だったり、公共交通を使うのが難しい感じる人もおり、さらには、運転免許証を自主返納すると、「生活に不便」となる方が多く、代替手段がないため返納をためらう方もおり、日常的な行動に対応できる新たな公共交通を求める声も存在する。

② 通学手段の確保

町内の3高校に通学する学生の約7割が、「町外」から通学しており、町内在住の学生の多くが「町外」の学校に通うものが多い傾向にある。令和2年度「八重瀬町地域公共交通導入基礎調査」によると、通学的手段として「家族による送迎」が最も多かったが、公共交通（路線バス）に不便さを感じるものの公共交通を利用したい学生も多く、また既存の路線バスでは通学する地域によって偏りがあるため不便地域が存在する。

町内の高校3校の路線バスの現状

	平日 下り(通学時)	平日 上り(帰宅時)
①向陽高等学校 通学時:9本(4系統)、帰宅時:7本(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。南城市で運行するNバスとの結節点ともなっている。		
②南部商業高等学校 通学時:15本(8系統)、帰宅時:13本(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。		
③南部工業高等学校 通学時:6本(3系統)、帰宅時:5本(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。		

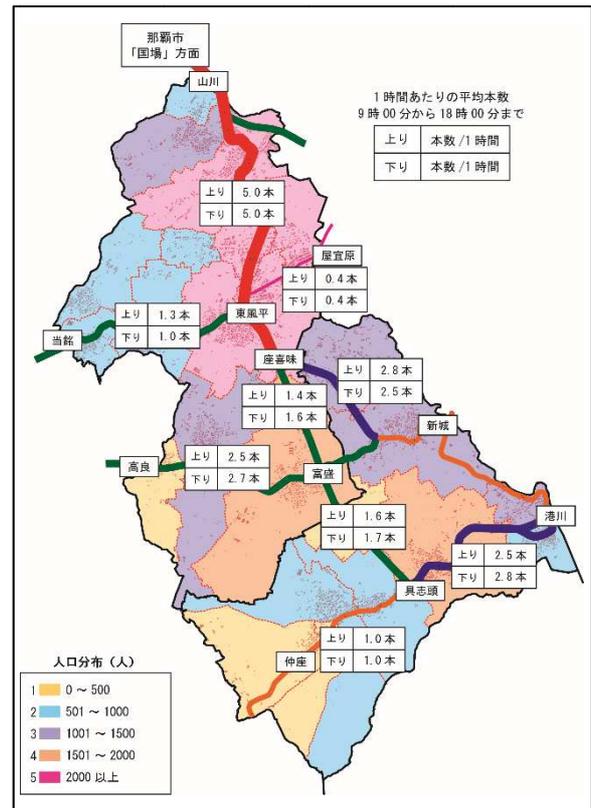
方針2. 町内の交通空白地域の解消

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、日中の便数が少ない地域や集落から最寄りのバス停までの距離が遠いなど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。

主な傾向

- 「友寄」「屋宜原」「伊覇」「東風平」に路線数が多いものの、沿道から離れた団地やハイタウンなどからは最寄りバス停が遠い。
- 人口分布の少ない地域（主に具志頭地区）は比較すると路線数が少ない。

日中1時間あたりの区間別 平均運行数（9時～18時）

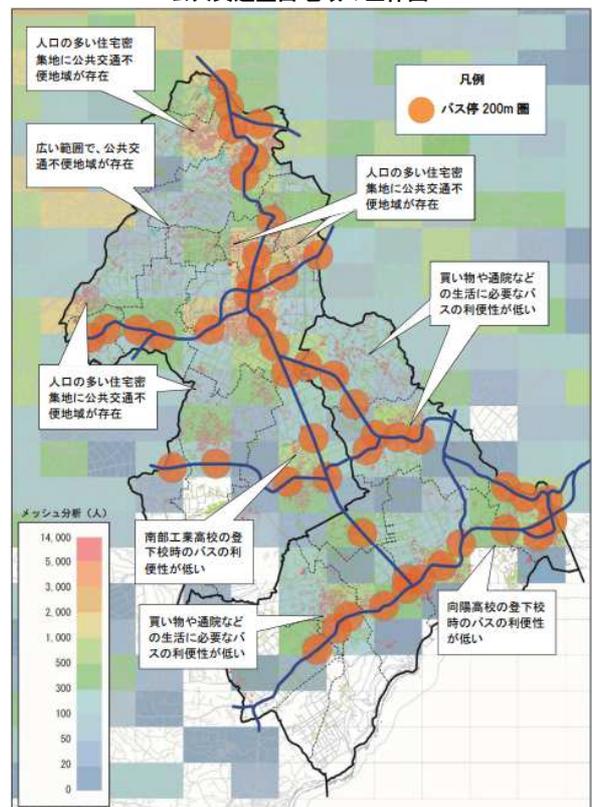


バス停から200m圏域を超える地域を八重瀬町内の「公共交通空白地域」とした

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、「バス停が遠い」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事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空白地域とした。

公共交通空白地域の全体図



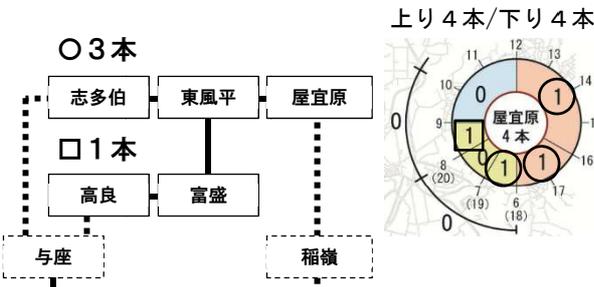
方針3. 既存バス路線と可能な限り重複しないルートを設定

既存のバス路線は、那覇市「国場」方面から国道507号を通じて、町内「東風平」および「座喜味」までの区間に路線が集中し、町内の県道に沿って町郊外へと路線が伸びている。

また、隣接する糸満市や南城市への路線バスによるアクセスは限定的で、南風原方面や豊見城方面への路線バスによる接続はなく、さらに南風原南ICや津嘉山方面への接続はない。

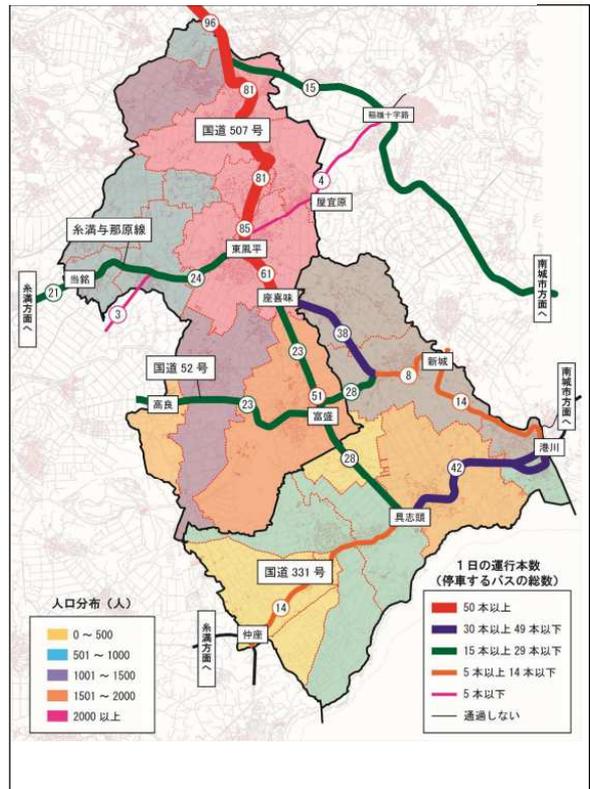
例：屋宜原（サンエー八重瀬シティ及び保健センター方面）

路線：36番糸満新里線



36番の1日4便は、糸満市与座～南城市稲嶺間のコースを、志多伯経由と富盛経由に分かれ、日中の運行時間が限定されている。

路線バスの運行本数と人口分布図（令和3年2月末）



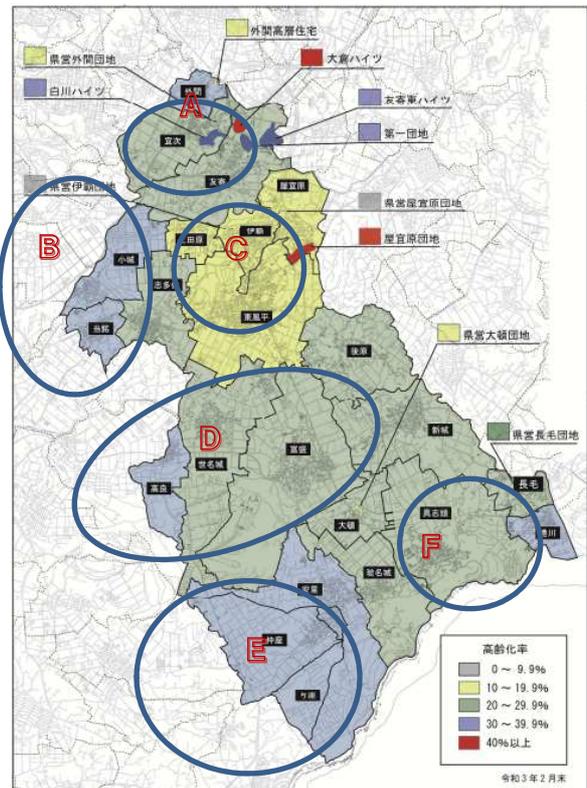
方針4. 高齢者等の移動制約者の多くが住む地域へのルートを設定

地域別の高齢化率を見ると町全体では「21.4%」で、東風平地域では「20.6%」、具志頭地域では「26.0%」であった。各行政区の内訳で見ると、30%を超える地域が「11地域」あり、40%を超える地域が「2地域」ある。

（下記表を参照）

行政区	65歳以上	総人口	高齢化率
高良	76	240	31.7%
当銘	216	634	34.1%
小城	203	665	30.5%
外間	131	415	31.6%
第一団地	92	240	38.3%
白川ハイツ	140	353	39.7%
大倉ハイツ	103	250	41.2%
屋宜原団地	212	510	41.6%
友寄東ハイツ	131	436	30.0%
安里	308	919	33.5%
与座	55	146	37.7%
仲座	152	446	34.1%
港川	244	778	31.4%

高齢化率の分布図（令和3年2月末）



方針5. 新たな拠点形成による運行ルート確保

既存の公共交通（路線バス）が通過していない「八重瀬町役場」や令和4年度に開所する「八重瀬町図書館・こども学習センター」を通る路線バスがなく、最寄りのバス停までの距離が遠い。そのため、新たな公共交通を検討するうえで、ルート設定で検討し、加えて路線バスと、コミュニティバスとの結節点（乗り継ぎポイント）についても検討する。

	最寄りのバス停	距離
八重瀬町役場	伊覇公民館前	約 500m
町立図書館	県営屋宜原団地入口	約 500m



方針6. 地域公共交通の運行によるにぎわいの創出

「具志頭」への路線バスによるアクセスは、那覇から系統50番により1日30本、糸満市方面から系統81・82番により1日14本運行している。

系統	上下	平日（那覇方面から八重瀬町内へ）								総本数
		始発	終発	6時台	7時台	8時台	9-12	12-18	18時以降	
50	下り	7:10	22:28		3	3	7	9	8	30
81	下り	7:11	16:40		1			1		2
82	下り	7:11	20:04		1		3	6	2	12
3	下り	-	-	0	5	3	10	16	10	44

系統	上下	平日 八重瀬町内から町外へ								総本数
		始発	終発	6時台	7時台	8時台	9-12	12-18	18時以降	
50	上り	6:14	20:33	3	3	1	4	11	6	28
81	上り	7:46	17:21		1			1		2
82	上り	7:39	20:34		1		2	6	3	12
3	上り	-	-	3	5	1	6	18	9	42

「南の駅やえせ」（具志頭）への観光型アクセス



- 50 百名線東風平経由（那覇～具志頭～南城百名）
- 81 西崎・向陽高校線（糸満～具志頭～玉泉洞）
- 82 玉泉洞糸満線（平和公園～具志頭～玉泉洞）

八重瀬町の地域公共交通の方針

- 方針1. 地域内に必要な移動手段の確保
- 方針2. 町内の交通空白地域の解消
- 方針3. 既存バス路線と可能な限り重複しないルートを設定
- 方針4. 高齢者等の移動制約者の多くが住む地域へのルートを設定
- 方針5. 新たな拠点形成による運行ルートの確保
- 方針6. 地域公共交通の運行によるにぎわいの創出

2-3. 想定される主な利用者

対象とする移動目的は通院、買物、交流といった日中の移動が多いが、コミュニティバスは通勤及び通学も対象とする場合もある。また、対象を幅広く設定することにより効果を期待することができる。しかし、対象を広げすぎると運行効率を下げたり、運行する車両の台数が増えるなど財政面での負担も高まることも考えられることから、運行ダイヤや経路を工夫するなどの対策を図る必要がある。

①利用者の特性

対象者	分布特性	主な特性
<input checked="" type="checkbox"/> 小学校 <input checked="" type="checkbox"/> 中学校	[小学校] 東風平小学校、白川小学校 新城小学校、具志頭小学校 [中学校] 東風平中学校、具志頭中学校 ※指定通学区域に基づく。	小学校の登校時間 8:00 (15:30 頃下校) 中学校の登校時間 8:00 (16:30 頃下校) ※白川小学校にはスクールバスが、月曜日から金曜日までの午前 7 時から午後 5 時まで運行(八重瀬町教育委員会通学バス運行)
<input checked="" type="checkbox"/> 高校生 ○町外から通学 ○町外へ通学 <input type="checkbox"/> 支援学校	[高校] 向陽高等学校 南部商業高等学校 南部工業高等学校 [支援学校] 沖縄県立島尻特別支援学校	町外からの通学者が7割を占める 通学時間帯:7時~8時台に集中 帰宅時間帯:14時~16時台に集中 ※町外路線との乗り換え結節点が必要 ※支援学校にはスクールバスが運行
<input checked="" type="checkbox"/> 生活者 <input checked="" type="checkbox"/> 高齢者(65歳以上) <input checked="" type="checkbox"/> 障がい者	自立した乗降が可能な方が対象。(介助者の乗車可能) 障害者手帳の提示が必要	・町外の病院に通う場合の対応 ・買い物がセール日などに集中
<input checked="" type="checkbox"/> 免許返納者	65歳以上	・免許返納は75歳を超えて増加する傾向

②通学者等の利便性を重視(暮らしやすいまちづくりに向けて)

項目	計画段階の留意点
路線	<ul style="list-style-type: none"> ・通学の利便性を高めるため、路線バスとの乗り継ぎ結節点を検討 ・児童生徒が通う小中学校・高校を経由地として検討 ・児童生徒の遊び場所や公園などを経由地として検討 ・住宅地内を経由地として検討
ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> ・通学の時間帯の便数を確保し、運行頻度を高めること ・各学校の登校時間、下校時間に配慮してダイヤを検討
乗降施設	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスとの乗り継ぎを考えて乗降施設を設置すること ・夜間照明となるよう、乗降施設には照明設置を検討
車両	<ul style="list-style-type: none"> ・通学時間帯の乗車集中に対応できる車両の導入を検討すること
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・通学時間帯の定時運行となること

③高齢者の移動支援に関する検討

高齢者の移動手段としては、バス、タクシーなどの公共交通機関が基本的に重要な役割を担っているものの、公共交通機関の現状を考えると、「バス停が遠い」「路線バスが不便」などの理由から「自ら運転して移動する」高齢者も多く、よって運転免許証の自主返納をためらうケースも多い。しかし、高齢者人口は年々増加し、やがて自ら移動手段を確保することが困難になり、代替手段とする“移動制約者”の交通手段が今後、重要性を増すものと考えられる。使いやすい公共交通機関の実現に向けて取り組むと同時に、サービス継続に必要な条件を検討し、持続可能性を確保していく必要がある。

高齢者の生活環境の主な変化

- (1)急速な高齢化と要支援・要介護高齢者の増加
- (2)高齢単身世帯等の増加
- (3)高齢ドライバーの増加と運転免許証の自主返納者の増加
- (4)送迎してもらえない人
- (5)新型コロナウイルスの影響（閉じこもり、外出機会の減少による健康への阻害）

主に65歳以上の高齢者や障害者を重視（高齢者などに優しいまちづくり）

項目	計画段階の留意点
路線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者や障害者の福祉施設を経由地として検討 ・ 拠点となる医療機関や文化施設、余暇施設を経由地として検討 ・ 立ち寄りが想定される公共施設を経由地として検討
ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者や障害者の福祉施設の開館状況に配慮してダイヤを検討 ・ 医療機関への通院に配慮してダイヤを検討
乗降施設	<ul style="list-style-type: none"> ・ 多数の住民が立ち寄る場所を乗降拠点として検討 ・ 高齢者や障害者が安全に乗降できるよう、安全な歩行者空間の確保に配慮した乗降施設の位置を検討 ・ 高齢者や障害者が休憩できるようベンチの設置を検討
車両	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域住民が識別でき親しみやすい車両デザインなどを検討 ・ 高齢者や障害者の乗降に負担の少ない車両の導入を検討
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域別の要望などを把握すること