

沖縄管内における公共交通基礎調査及び 地域公共交通取組マニュアル作成等業務

報 告 書

I. 沖縄地域における公共交通基礎調査編

平成 24 年 3 月

内閣府沖縄総合事務局運輸部企画室

沖縄管内における公共交通基礎調査及び地域公共交通取組マニュアル作成等業務
報 告 書

目 次

1. 業務概要	1
1.1 業務の目的	1
1.2 業務の概要	1
1.3 業務実施フロー	2
2. 沖縄地域における公共交通基礎調査	3
2.1 地域の概況	3
2.2 地域公共交通の現状	6
2.3 自動車に係る二酸化炭素の削減状況	40
3. 沖縄県内離島地域における公共交通ニーズ調査	47
3.1 調査概要	47
3.2 離島住民に対する調査結果	48
3.3 利用者に対する調査結果	54
4. 公共交通に関する島別特性	65

◆島別集計リスト

1. 業務概要

1.1 業務の目的

地域公共交通は、少子高齢化、人口減少、マイカーの普及等による利用者の減少等に伴ってサービス水準が低下する等、危機的な状況にある。このような中で、沖縄総合事務局においては、平成 23 年度から創設された地域公共交通確保維持改善事業の活用等により、各地域における公共交通の確保維持改善、活性化・再生等に向けた取組を支援していくこととしている。

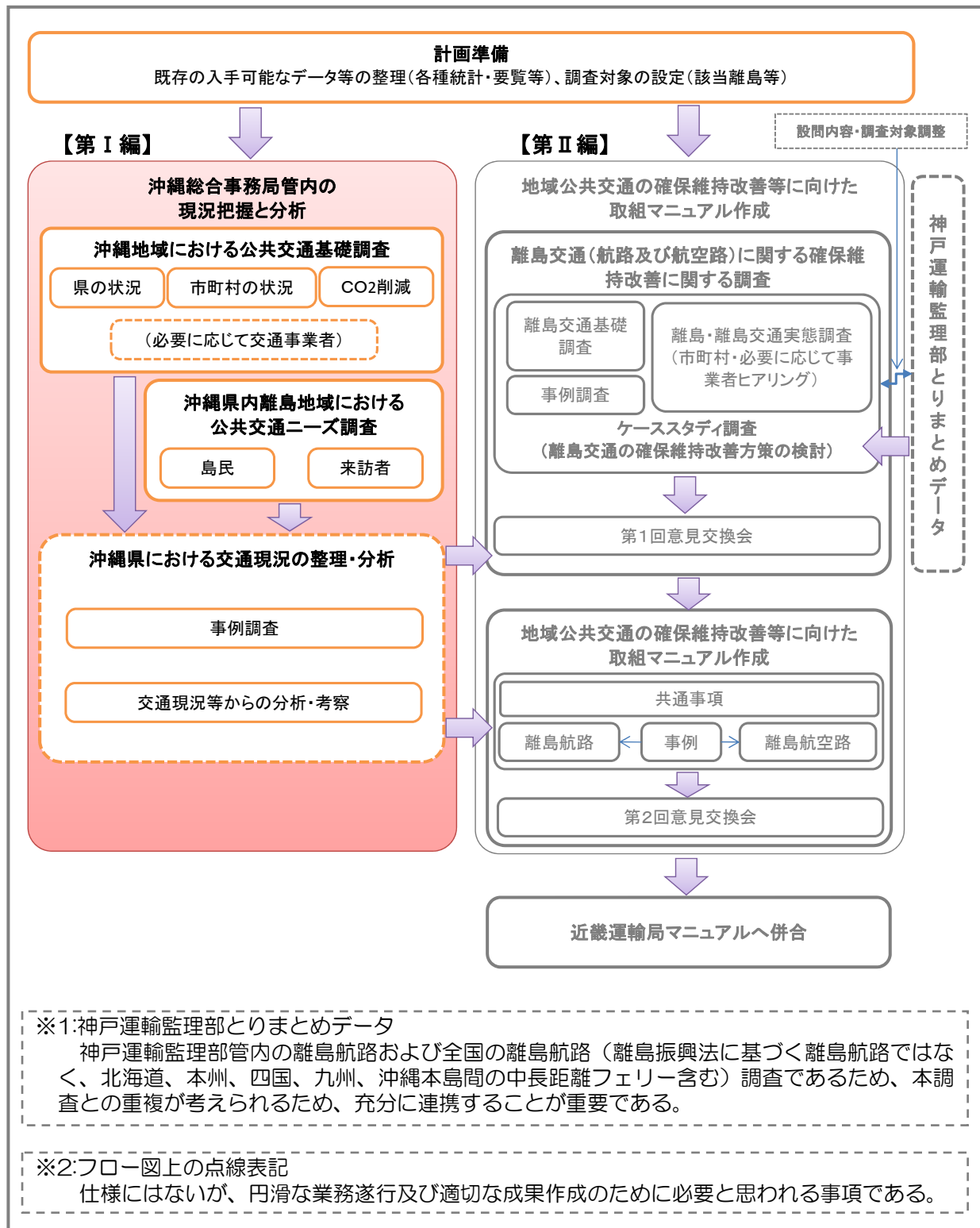
本業務では、沖縄総合事務局管内の地域公共交通に関する幅広いデータの収集・整理・分析を行い、地域公共交通確保維持改善事業の円滑な執行や各地域における取組の充実につなげるとともに、地域公共交通に関する幅広い取組事例を収集し、地域の特性にあった効果的・効率的な公共交通のあり方を整理・分析し、取組マニュアルを作成して地域関係者へのフィードバックを行うことにより、より多くの地方公共団体が効果的・効率的に取組を推進することにつなげ、これらを通じて、地域公共交通に関わる支援のさらなる充実を図るものである。

1.2 業務の概要

- 1) 業務名称：沖縄管内における公共交通基礎調査及び地域公共交通取組マニュアル作成等業務
- 2) 業務範囲：内閣府沖縄総合事務局管内の地方公共団体における地域公共交通及び全国の離島航路・航空路
- 3) 履行期間：平成 23 年 9 月 17 日～平成 24 年 3 月 30 日
- 4) 発注者：内閣府沖縄総合事務局運輸部
沖縄県那覇市おもろまち 2 丁目 1 番 1 号
- 5) 受注者：昭和株式会社 沖縄支社
沖縄県浦添市安波茶 1 丁目 6 番 1 号 藤ビル 3 F

1.3 業務実施フロー

本業務は、以下に示すフローに従って実施する。



2. 沖縄地域における公共交通基礎調査

2.1 地域の概況

(1) 人口の動向

①人口動態

沖縄県内各市町村の人口増減状況は、下図に示したとおりである。

圏域で見ると、中南部では人口が増加しているのに対して、北部地域では横ばい、離島地域では減少している。

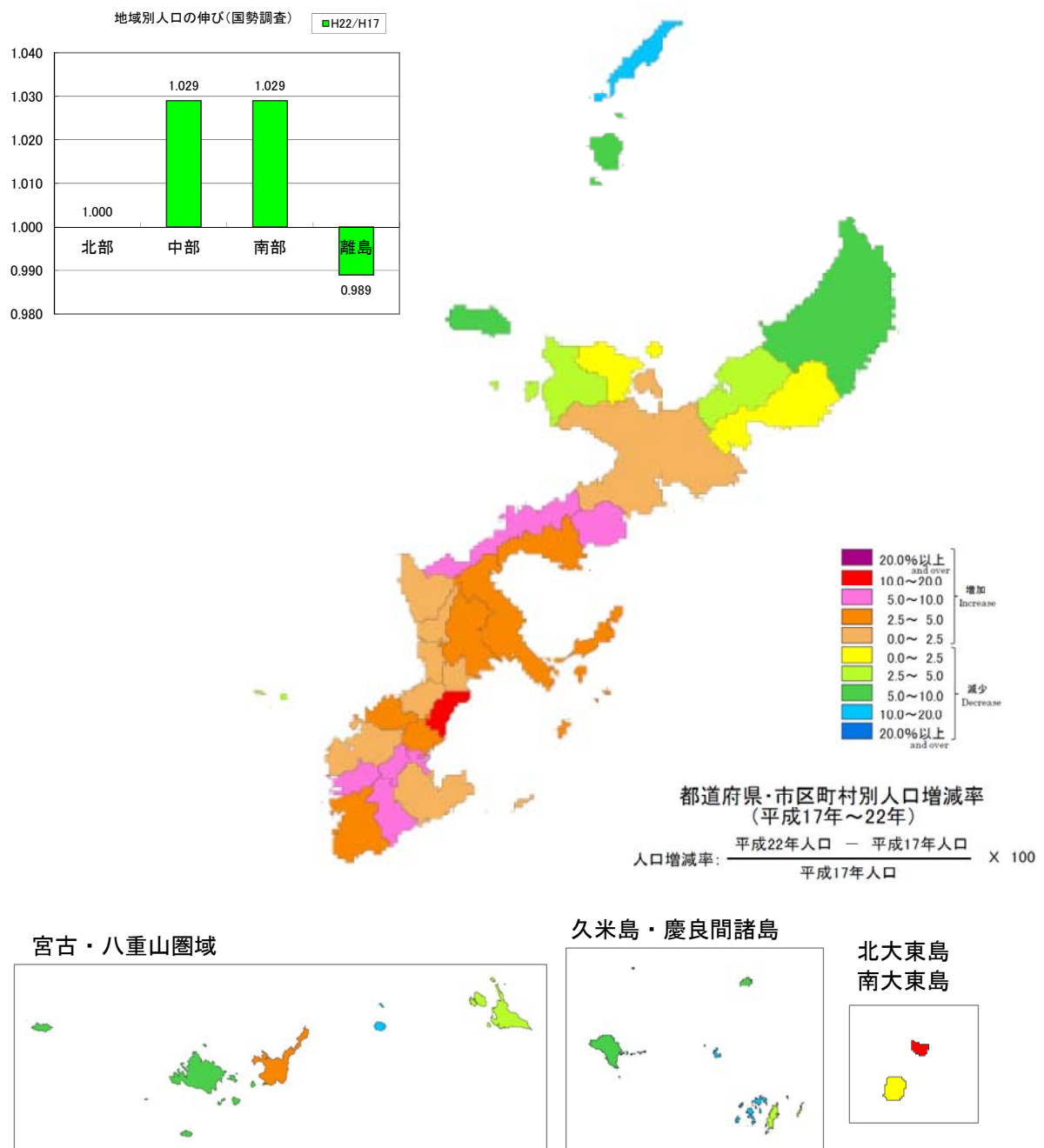


図 2-1-1 市町村別人口増減率 (H22 年・H17 年国勢調査)

②年齢構成

沖縄県内市町村の年齢別人口構成をみると、国頭村や大宜味村などの北部地域、粟国村や渡名喜村などの離島において、65歳以上の高齢者の割合が大きくなっている。

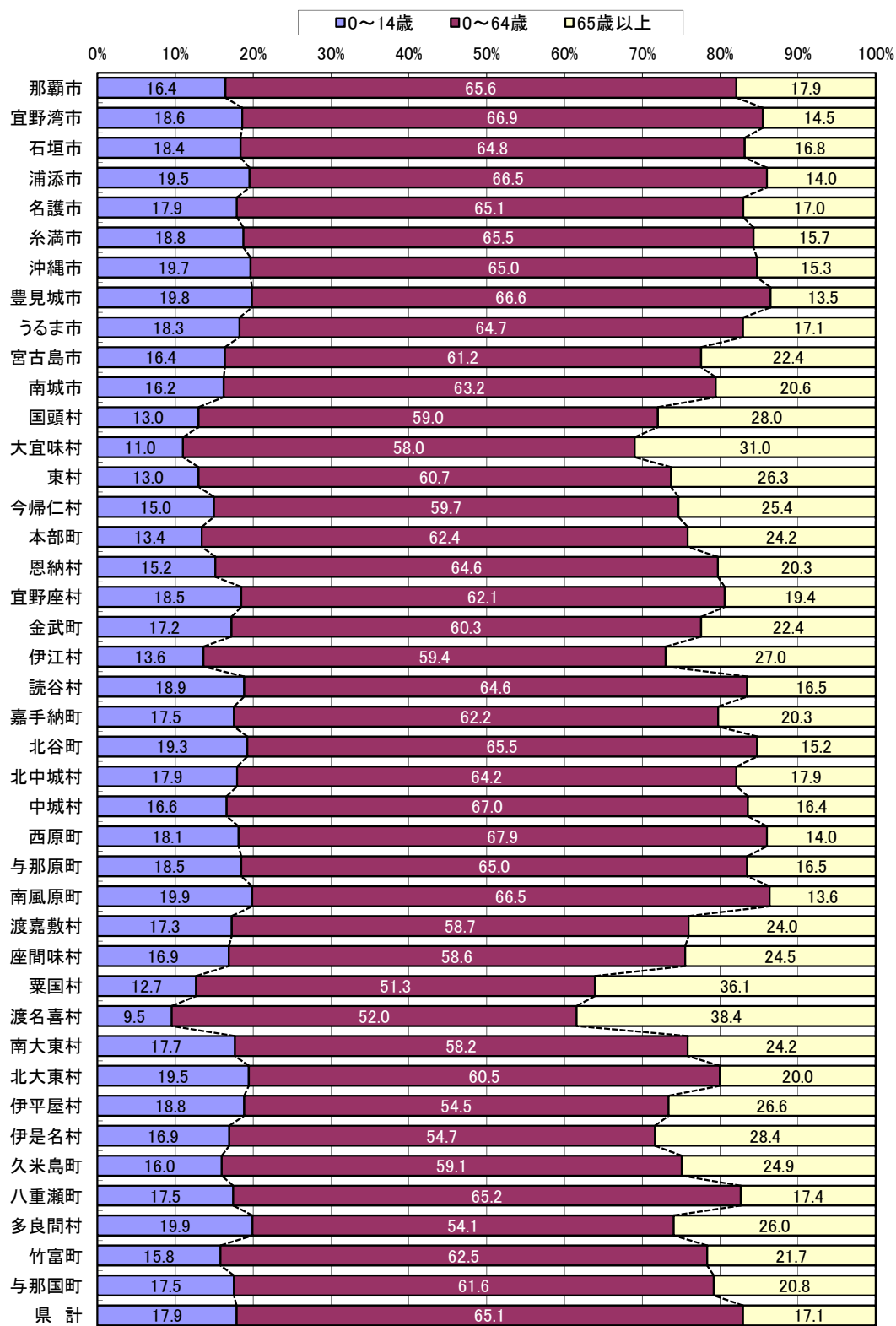
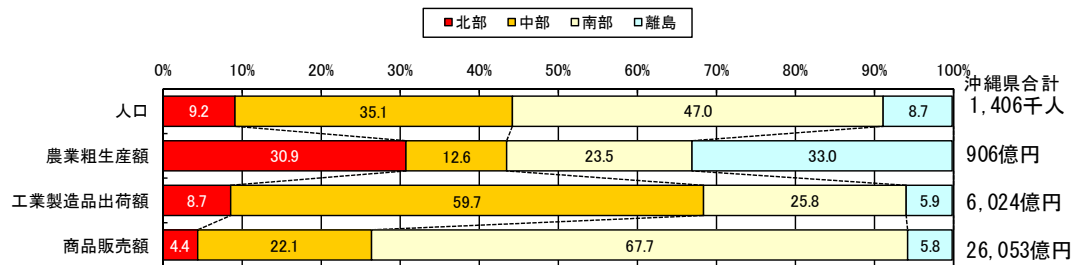


図 2-1-2 市町村別年齢別人口構成 資料：住民基本台帳年齢別人口(平成 22 年 3 月 31 日現在)

(2) 社会経済指標の比較

沖縄県内の各圏域別に社会経済指標をみると、人口は中南部地域に約8割が集中しており、工業製造品出荷額や商品販売額も同様のシェアとなっている。

一方で、農業粗生産額は、離島地域や北部地域の占める割合が大きくなっている。



人口 : 沖縄県HP（企画部市町村課） 平成22年3月31日
 農業粗生産額 : 沖縄県HP（農林水産部農林水産企画課） 平成18年
 工業製造品出荷額 : 沖縄県統計資料WEBサイト（第53回沖縄県統計年鑑） 平成20年
 商品販売額 : 沖縄県統計資料WEBサイト（第53回沖縄県統計年鑑） 平成19年6月1日
 観光入込客数 なし

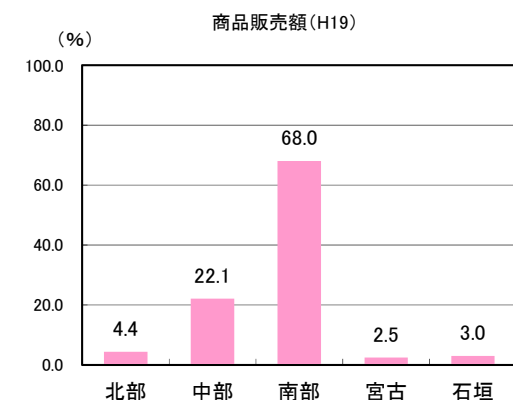
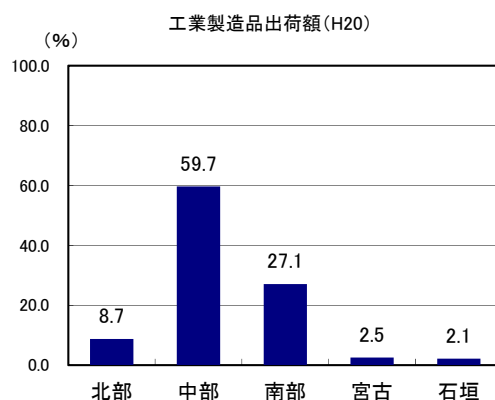
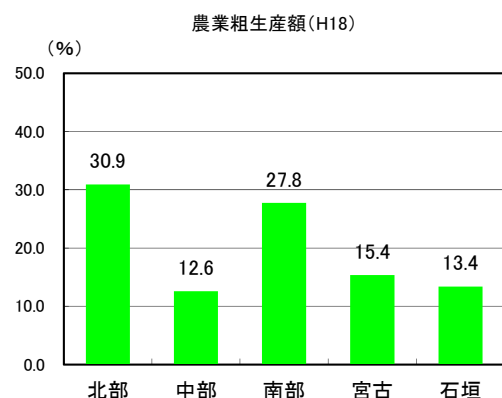
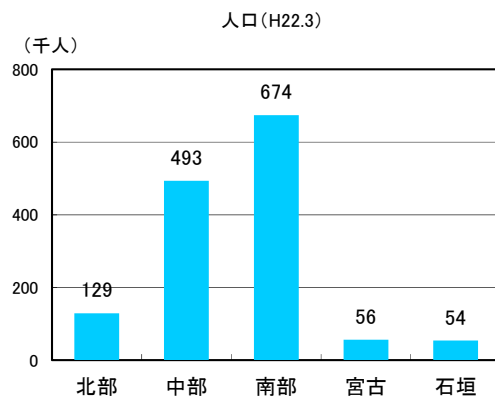


図 2-1-3 圏域別主要指標比較

(3) 市町村内純生産

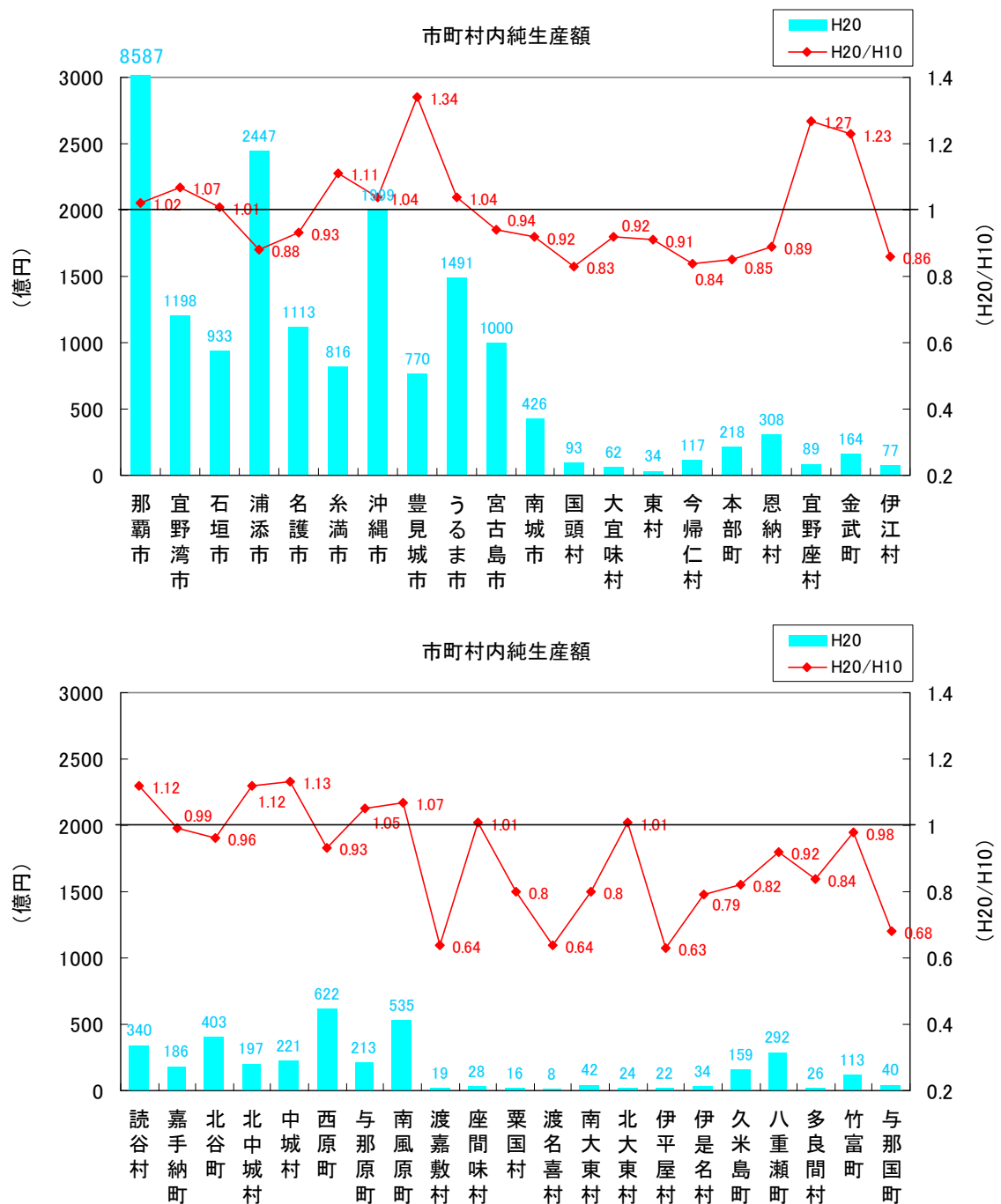


図 2-1-4 平成 20 年度市町村内純生産額

資料：沖縄県統計年鑑

(4) 乗合バスの運行状況

①総走行台キロ

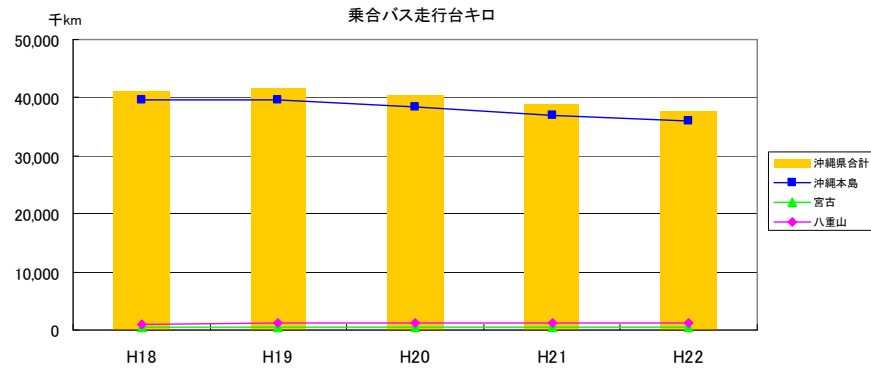


図 2-1-5 乗合バスの走行台キロの推移

表 2-1-1 乗合バスの年度別走行台キロ

	単位: 千km				
	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
沖縄本島	39,497	39,611	38,526	37,023	35,930
宮古	506	488	483	485	481
八重山	989	1,295	1,303	1,318	1,307
県合計	40,992	41,444	40,367	38,891	37,773

資料：内閣府沖縄総合事務局運輸部運輸要覧(平成22年12月版)

②輸送人員

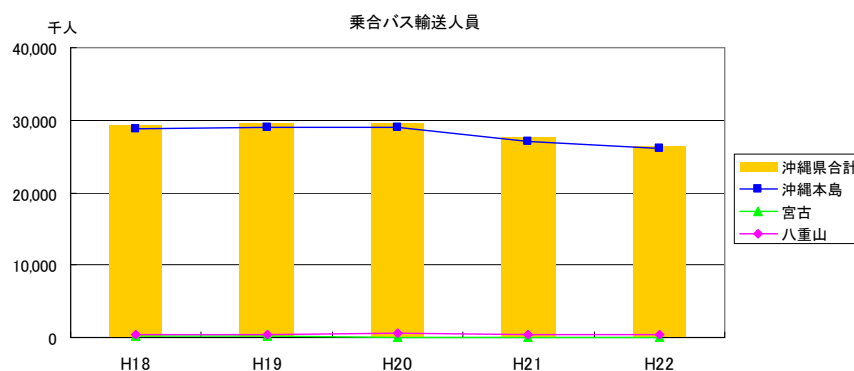


図 2-1-6 乗合バスの輸送人員の推移

表 2-1-2 乗合バスの年度別輸送人員

	単位: 千人				
	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
沖縄本島	28,886	29,051	28,977	27,117	26,023
宮古	105	101	93	81	69
八重山	410	466	500	459	418
県合計	29,401	29,629	29,581	27,671	26,523

資料：内閣府沖縄総合事務局運輸部運輸要覧(平成22年12月版)

③営業収入

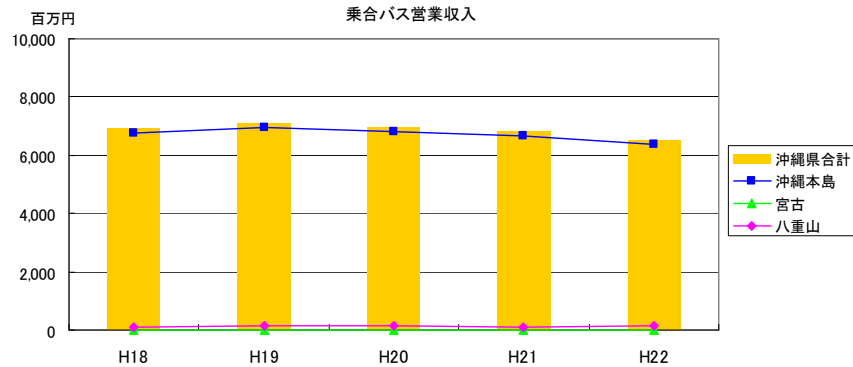


図 2-1-7 乗合バスの営業収入の推移

表 2-1-3 乗合バスの年度別営業収入

単位: 百万円

	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
沖縄本島	6,773	6,949	6,823	6,688	6,399
宮古	24	23	22	21	18
八重山	99	126	121	117	122
県合計	6,897	7,099	6,967	6,828	6,542

資料：内閣府沖縄総合事務局運輸部運輸要覧(平成 22 年 12 月版)

(5) 貸切バスの運行状況

①総走行台キロ

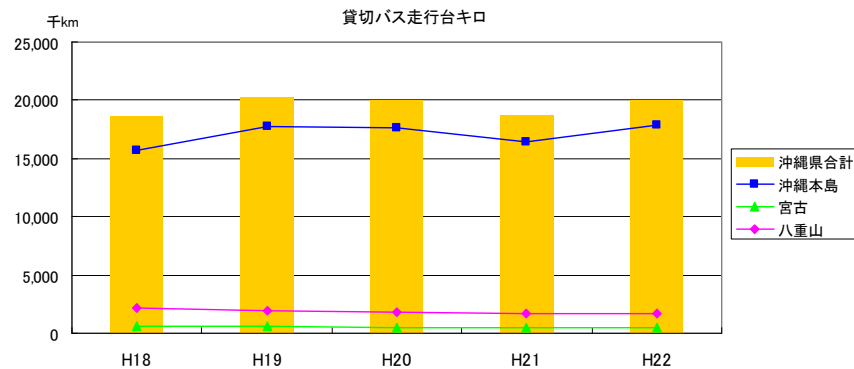


図 2-1-8 貸切バスの走行台キロの推移

表 2-1-4 貸切バスの年度別走行台キロ

単位: 千km

	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
沖縄本島	15,701	17,755	17,635	16,397	17,818
宮古	662	555	530	495	536
八重山	2,190	1,880	1,837	1,733	1,667
県合計	18,594	20,240	20,046	18,695	20,094

資料：内閣府沖縄総合事務局運輸部運輸要覧(平成 22 年 12 月版)

②輸送人員

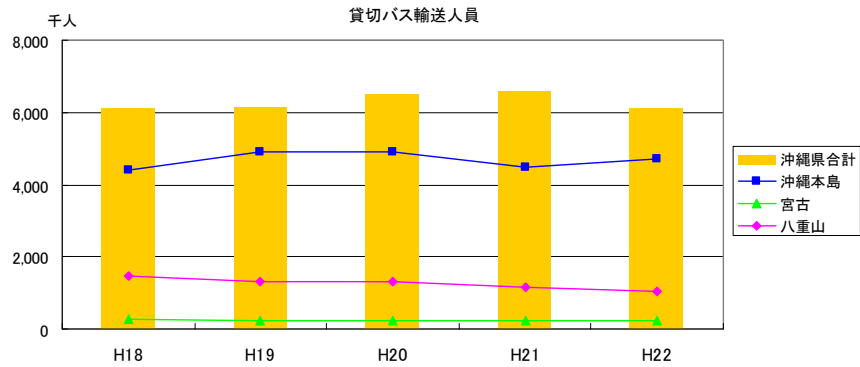


図 2-1-9 貸切バスの輸送人員の推移

表 2-1-5 貸切バスの年度別輸送人員

単位: 千人

	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
沖縄本島	4,387	4,902	4,924	4,495	4,726
宮古	257	226	229	221	229
八重山	1,460	1,298	1,311	1,144	1,059
県合計	6,095	6,152	6,477	6,551	6,094

資料：内閣府沖縄総合事務局運輸部運輸要覧(平成22年12月版)

③営業収入

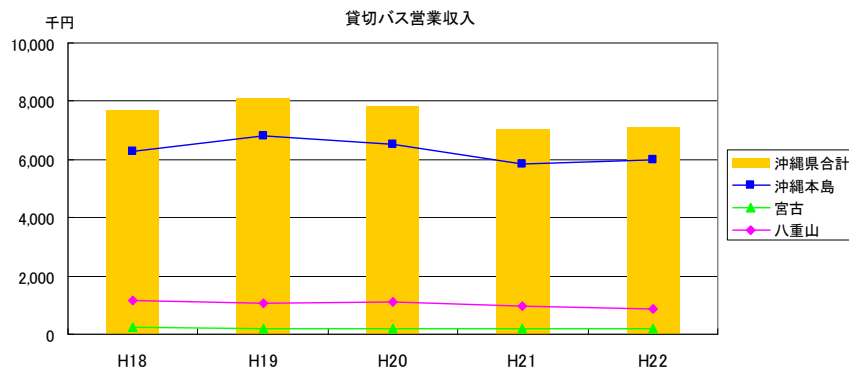


図 2-1-10 貸切バスの営業収入の推移

表 2-1-6 貸切バスの年度別営業収入

単位: 千円

	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
沖縄本島	6,259	6,799	6,499	5,857	6,002
宮古	234	217	210	179	188
八重山	1,164	1,065	1,100	956	856
県合計	7,693	8,117	7,847	7,031	7,097

資料：内閣府沖縄総合事務局運輸部運輸要覧(平成22年12月版)

(6) タクシー・ハイヤーの運行状況

①総走行台キロ

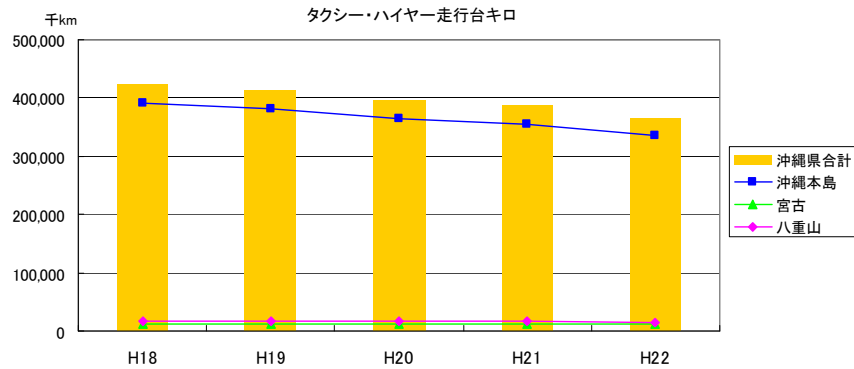


図 2-1-11 タクシー・ハイヤーの走行台キロの推移

表 2-1-7 タクシー・ハイヤーの年度別走行台キロ 単位: 千km

	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
沖縄本島	391,458	381,624	365,900	355,891	335,605
宮古	13,206	12,974	12,440	11,688	11,641
八重山	17,015	17,106	16,189	16,173	15,674
県合計	422,689	413,394	396,474	385,729	365,212

資料：内閣府沖縄総合事務局運輸部運輸要覧(平成22年12月版)

②輸送人員

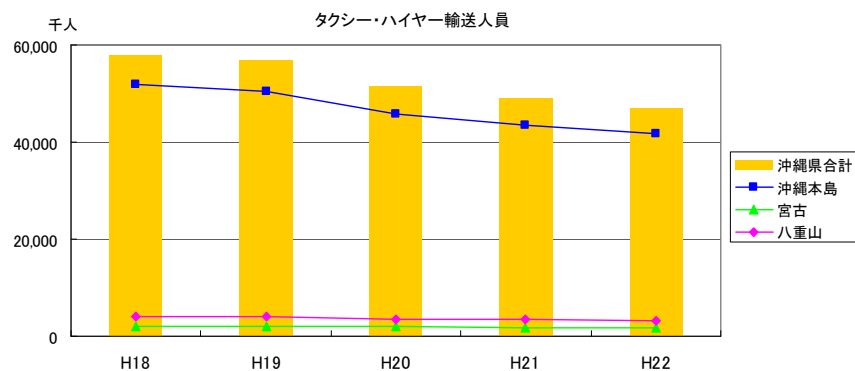


図 2-1-12 タクシー・ハイヤーの輸送人員の推移

表 2-1-8 タクシー・ハイヤーの年度別輸送人員 単位: 千人

	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
沖縄本島	51,754	50,372	45,695	43,368	41,705
宮古	2,128	2,126	1,977	1,856	1,861
八重山	4,019	4,038	3,611	3,483	3,197
県合計	58,112	56,816	51,598	49,021	47,100

資料：内閣府沖縄総合事務局運輸部運輸要覧(平成22年12月版)

③営業収入

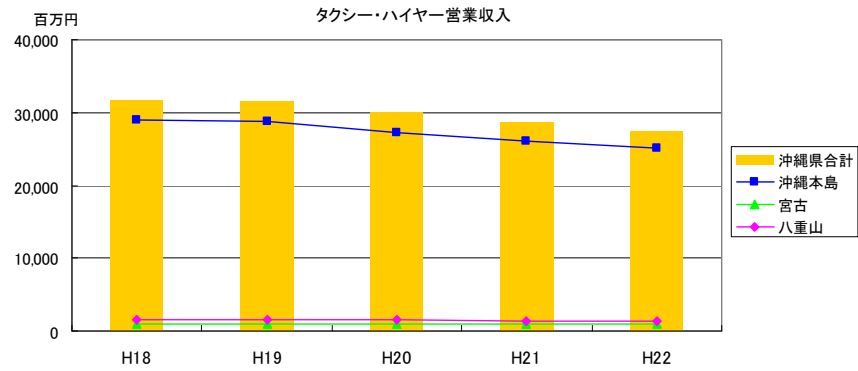


図 2-1-13 タクシー・ハイヤーの営業収入の推移

表 2-1-9 タクシー・ハイヤーの年度別営業収入

単位: 百万円

	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
沖縄本島	28,930	28,888	27,337	26,158	25,045
宮古	1,058	1,046	1,044	993	1,006
八重山	1,554	1,489	1,461	1,398	1,310
県合計	31,643	31,540	29,964	28,663	27,476

資料：内閣府沖縄総合事務局運輸部運輸要覧(平成22年12月版)

(7) モノレールの運行状況

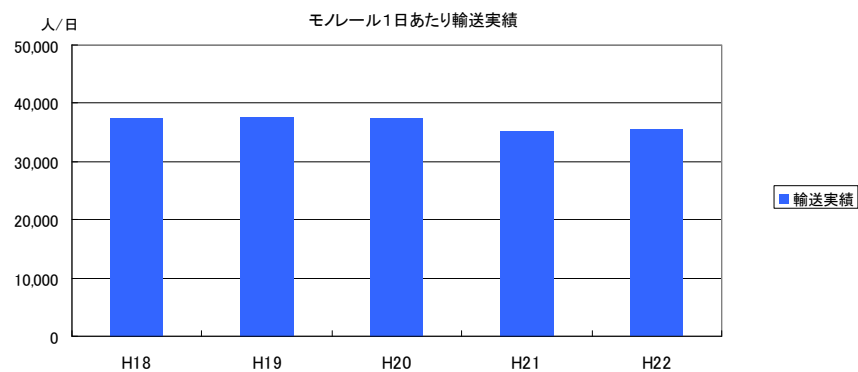


図 2-1-14 モノレール輸送実績の推移

表 2-1-10 モノレールの年度別輸送実績

単位: 人/日

	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
輸送実績	37,393	37,713	37,545	35,272	35,551

資料：内閣府沖縄総合事務局運輸部運輸要覧(平成22年12月版)

(8) 航路の運航状況

①本土航路

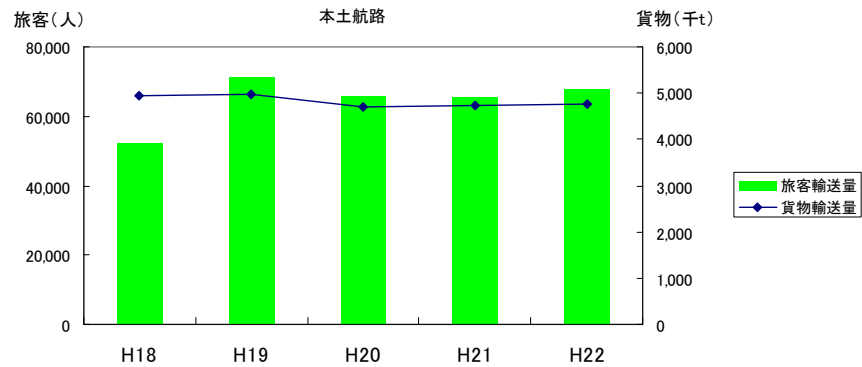


図 2-1-15 本土航路の旅客および貨物輸送量の推移

表 2-1-11 本土航路の年度別旅客輸送量・貨物輸送量

	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
旅客輸送量(人)	52,264	71,140	65,887	65,552	67,783
貨物輸送量(千t)	4,935	4,969	4,704	4,731	4,762

資料：内閣府沖縄総合事務局運輸部運輸要覧(平成 22 年 12 月版)

②離島航路

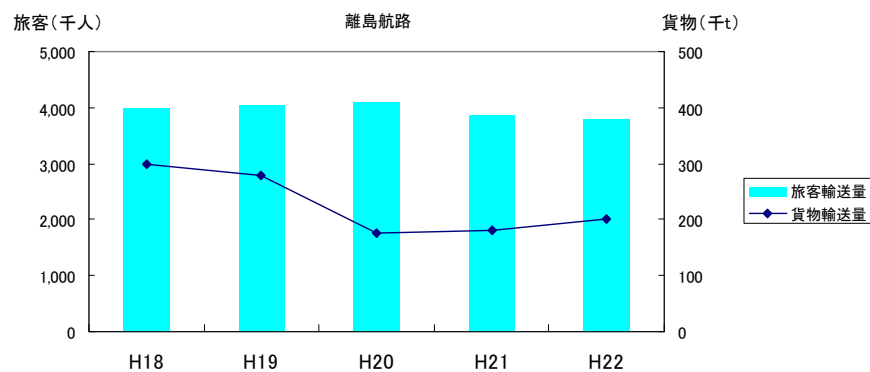


図 2-1-16 本土航路の旅客および貨物輸送量の推移

表 2-1-12 本土航路の年度別旅客輸送量・貨物輸送量

	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
旅客輸送量(千人)	3,985	4,042	4,102	3,870	3,804
貨物輸送量(千t)	299	278	176	180	202

資料：内閣府沖縄総合事務局運輸部運輸要覧(平成 22 年 12 月版)

2.2 地域公共交通の現状

ここでは、沖縄県内における公共交通の現状や行政における対応状況を把握するために、沖縄県及び県内の各市町村の公共交通担当課に対して、アンケート調査（公共交通基礎調査）を実施した結果を示す。

(1) 公共交通基礎調査の実施概要

本調査は、電子メールにて調査票（エクセルファイル）を送付、電子メールにて回収する方法としたため、まず、県及び市町村の担当課に電話にて連絡し、担当者名とメールアドレスを確認し、調査票ファイルを送付した。

調査期間は、平成23年12月中旬～平成24年1月中旬として実施した。

各市町村の公共交通基礎調査への回答窓口は、以下のとおりである。

表 2-2-1 公共交通基礎調査回答窓口（県及び市町村）

NO	県市町村名	担当部署名
0	沖縄県	企画部 交通政策課
1	那覇市	都市計画部 都市計画課
2	宜野湾市	市民経済部 市民生活課
3	石垣市	企画部 商工振興課
4	浦添市	都市建設部 都市計画課
5	名護市	企画調整課
6	糸満市	企画開発部 政策推進課
7	沖縄市	市民生活課
8	豊見城市	市民健康部 協働のまち推進課
9	うるま市	市民部 市民生活課
10	宮古島市	観光商工局 商工物産交流課
11	南城市	生活環境課
12	国頭村	総務課
13	大宜味村	総務課
14	東村	総務財政課
15	今帰仁村	総務課 企画財政係
16	本部町	企画政策課
17	恩納村	総務課
18	宜野座村	総務課
19	金武町	総務課
20	伊江村	総務課
21	読谷村	総務企画部 総務課
22	嘉手納町	総務部企画財政課
23	北谷町	総務部 企画財政課
24	北中城村	企画開発課
25	中城村	企画課
26	西原町	総務部企画財政課
27	与那原町	企画財政課
28	南風原町	総務部 企画財政課
29	渡嘉敷村	総務課
30	座間味村	総務課
31	粟国村	総務課
32	渡名喜村	総務課
33	南大東村	総務課
34	北大東村	総務課
35	伊平屋村	総務課
36	伊是名村	総務課
37	久米島町	産業振興課
38	八重瀬町	総務課
39	多良間村	総務財政課
40	竹富町	商工観光課
41	与那国町	総務財政課

(2) 公共交通基礎調査の聞き取り項目

沖縄県および各市町村への聞き取り項目は、以下のとおりである。

<沖縄県向け 1/2>

問B 沖縄県における交通関連予算や国・都道府県等の補助金の活用状況について

問B1 平成22年度の沖縄県の「会計予算額」と、そのうち「交通に関連する予算額」

■B1-1 「会計予算額」について

■B1-2 そのうち「交通に関連する予算」額について

問B2 沖縄県(法定協議会を含む)が平成22年度に国や都道府県から受けた交通関連補助額について

■B2-1 国(国土交通省)・国(他省庁)と都道府県からの交通関連補助額について

問C 地域公共交通に対する施策の推進状況について

問C3 沖縄県における公共交通に関する協議会等の設置状況について

■C3-1 沖縄県における協議会等の設置の有無について

■C3-2 協議会等の開催頻度

■C3-3 上記協議会以外で、関係者間の合意形成等を図った会議等の取り組み

■C3-4 公共交通サービスの確保への取り組みに対する国の関わり方への期待

問C4 沖縄県で地域公共交通施策に関する取り組みを進めるにあたって、日頃から相談する相手

問C5 沖縄県で地域公共交通施策に関する取り組みを進めるにあたって必要な情報

問C6 沖縄県における公共交通サービス確保の取り組みについて

■C6-1 公共交通サービスを確保していくうえでの地域の課題

■C6-2 管内に有する交通モードについての課題

問C7 沖縄県が「目指すがた」に対する公共交通の取り組みについて

■C7-1 公共交通サービスの確保に関する取り組みによって目指すまちづくり、地域づくり

■C7-2 公共交通サービスの確保に関する取り組みに際し「目標」や目標に対する「指標」の設定

■C7-3 「目標」、「指標」を設定している場合、具体的な目標及び指標の例

問C8 地域公共交通活性化・再生総合事業を活用した公共交通について

問C9 「地域公共交通確保維持改善事業」について教えてください。

■C9-1 今後、「地域公共交通確保維持改善事業」を活用したい具体的な事業

■C9-2 今後、「地域公共交通確保維持改善事業」を活用するために、知りたい情報

問D 交通に関する計画や方針の策定状況について

問D1 沖縄県における交通に関する計画や方針の策定状況

問E 国によるノウハウや情報提供の活用状況について

問E1 国土交通省等が行うノウハウ・情報提供の活用について

■E1-1 地域公共交通サービス確保に関するノウハウ・情報提供の活用

■E1-2 国土交通省等が実施したノウハウ・情報提供を活用した感想

<沖縄県向け 2/2>

問F 沖縄県の市区町村への関わり状況について

問F1 公共交通サービス確保に関して市区町村からの相談状況について

- F1-1 市区町村から相談を受ける際の具体的な相談内容
- F1-2 市区町村から相談を受ける際の沖縄県の対応状況

問F2 公共交通サービス確保に関して市区町村への支援の状況について

- F2-1 公共交通サービス確保に取り組む市区町村(公益法人含む)に対する財政支援
- F2-2 市区町村(公益法人含む)に対して実施している公共交通サービスの確保に関する財政支援
- F2-3 地域公共交通に関する財政支援以外の取り組みの実施状況
- F2-4 地域公共交通に関する財政支援以外の取り組みの内容

問G 沖縄県における公共交通機関について

問G1 平成22年度「沖縄県が単独で補助しているバス路線、乗合タクシー、鉄軌道等及び離島航路」

- G1-1 沖縄県が単独で補助しているバス路線の概要
- G1-2 沖縄県が単独で補助している鉄軌道等、離島航路の概要

問G2 平成22年度、交通事業者、学校、病院等が運営する地域公共交通について、沖縄県が市区町村との協調補助をしている路線等

問H 公共交通に関する取り組みを通じて、沖縄県が目指す地域のすがたについて

- H-1 公共交通サービスの確保に関する取り組みによって目指すまちづくり、地域づくり
- H-2 H-1で選択した目指す項目への課題、対応方策等について

<市町村向け 1/2>

問B 市区町村における交通関連予算や国・都道府県等の補助金の活用状況について

問B1 平成22年度の市区町村の「会計予算額」と、そのうち「交通に関連する予算額」

■B1-1 「会計予算額」について

■B1-2 そのうち「交通に関連する予算」額について

問B2 市区町村(法定協議会を含む)が平成22年度に国や都道府県から受けた交通関連補助額について

■B2-1 国(国土交通省)・国(他省庁)と都道府県からの交通関連補助額について

問C 地域公共交通に対する施策の推進状況について

問C1 市区町村における「地域公共交通」に関する施策を取扱う部署について

■C1-1 部署の「地域公共交通」等の専任担当者・兼任担当者数及び主な業務内容

問C2 市区町村における公共交通の取り組みを進める上での課題について

■C2-1 地域公共交通の確保・維持(例:交通空白地域、不便地域の生活交通を確保するためのコミュニティバス・乗合タクシーの運行/地域内の交通ネットワークの再編など)を図るための取り組みを進める上での課題

■C2-2 交通事業者の協力が得られないケース

■C2-3 交通事業者の協力が得られないケースについての具体的事例

■C2-4 市民住民、利用者の理解・協力が得られない場合の対応

■C2-5 市民住民・利用者の理解・協力を得る上での課題、対応方策等

問C3 市区町村における公共交通に関する協議会等の設置状況について

■C3-1 市区町村における協議会等の設置の有無について

■C3-2 協議会等の開催頻度

■C3-3 上記協議会以外で、関係者間の合意形成等を図った会議等の取り組み

問C4 市区町村で地域公共交通施策に関する取り組みを進めるにあたって、日頃から相談する相手

問C5 市区町村で地域公共交通施策に関する取り組みを進めるにあたって必要な情報

問C6 市区町村における公共交通サービス確保の取り組みについて

■C6-1 公共交通サービスを確保していくうえでの地域の課題

■C6-2 管内に有する交通モードについての課題

問C7 市区町村が「目指すすがた」に対する公共交通の取り組みについて

■C7-1 公共交通サービスの確保に関する取り組みによって目指すまちづくり、地域づくり

■C7-2 公共交通サービスの確保に関する取り組みに際し「目標」や目標に対する「指標」の設定

■C7-3 「目標」、「指標」を設定している場合、具体的な目標及び指標の例

■C7-4 設定した「目標」や「指標」の達成状況に対する事後評価の実施

■C7-5 事後評価を行っている場合の時期や回数、目的

■C7-6 「目標・指標を設定していない」場合の理由

問C8 地域公共交通活性化・再生総合事業を活用した公共交通について

問C9 「地域公共交通確保維持改善事業」について教えてください。

■C9-1 今後、「地域公共交通確保維持改善事業」を活用したい具体的な事業

■C9-2 今後、「地域公共交通確保維持改善事業」を活用するために、知りたい情報

＜市町村向け 2/2＞

問D 交通に関する計画や方針の策定状況について

問D1 市区町村における交通に関する計画や方針の策定状況

問E 国によるノウハウや情報提供の活用状況について

問E1 国土交通省等が行うノウハウ・情報提供の活用について

■E1-1 地域公共交通サービス確保に関するノウハウ・情報提供の活用

■E1-2 国土交通省等が実施したノウハウ・情報提供を活用した感想

問F 都道府県が実施する支援メニューの活用状況について

問F1 平成22年度の公共交通サービスの確保の取り組みに関する、都道府県との関わりの状況

■F1-1 公共交通サービスの確保に関する取り組みに際し、都道府県が実施している各種支援メニューの活用

■F1-2 「都道府県が実施している支援メニューを活用していない」場合の理由

問G 市区町村における公共交通機関について

問G1 平成22年度の市区町村における公共交通機関の概況

■G1-1 市区町村に鉄軌道駅を有する鉄軌道の事業者名

■G1-2 市区町村に路線・区域を有するバスの事業者名

■G1-3 市区町村における路線・区域を有する乗合タクシーの事業者名

■G1-4 市区町村に港・寄港地を有する旅客定期航路事業者名

問G2 平成22年度の市区町村における「地域公共交通」について

■G2-1 平成22年度における『市区町村が運営するコミュニティバス・乗合タクシー（スクールバス、病院送迎については、一般旅客との混乗の場合）』や、『貴市区町村がなんらかの金銭的支援をしている非営利団体（NPO）、第3セクター、住民等が運営する交通（鉄軌道等・海上交通を除く）』

●G2-1-1 事業区分ごとの概要について

●G2-1-2 路線ごとの状況について

●G2-1-3 地域ニーズの把握・調整方法

●G2-1-4 路線導入時に苦慮した点

●G2-1-5 路線導入後、工夫した点

●G2-1-6 導入前の予測と乖離している点及びその原因

■G2-2 平成22年度の貴市区町村における『交通事業者が運営するバス・乗合タクシー』について貴市区町村が補助している路線等

■G2-3 平成22年度の市区町村における「市区町村、非営利団体（NPO）、第3セクター、住民等が運営する鉄道・軌道等や海上交通（離島航路等）」について

問H 公共交通に関する取組みを通じて、貴市区町村が目指す地域のすがたについて

■H-1 公共交通サービスの確保に関する取り組みによって目指すまちづくり、地域づくり

■H-2 H-1で選択した目指す項目への課題、対応方策等について

(3) 交通関連予算、支援制度・補助金等の活用状況

アンケート調査に回答のあった各市町村の平成 22 年度の会計予算に対する交通関係の予算割合は、座間味村が 21.4%で最も高く、次いで栗国村の 18.7%、伊平屋村の 9.7%の順となっており、離島の自治体における割合が高くなっている。

国や県からの交通関係補助金の受給状況をみると、県からの生活バス路線確保に関する補助と離島航路関連の補助の受給が多い。

B1-1 会計予算額(平成22年度)

	総予算額 (千円)	バス関係予算 (千円)	福祉関係 (千円)	交通関係予算合計 (千円)	交通関係 予算割合(%)
那覇市	200,363,881	4,890	6,171	1,106,212	0.6
宜野湾市	50,368,974		620	620	0.0
石垣市	27,835,623	34,716		34,716	0.1
浦添市	61,279,702		13,833	15,165	0.0
名護市	41,637,922	30,934		30,934	0.1
糸満市	36,680,311	31,485	8,442	39,927	0.1
沖縄市	75,999,482	1,500		1,500	0.0
豊見城市	28,147,470	9,282		9,282	0.0
うるま市	74,765,727	17,683		22,453	0.0
宮古島市	42,498,232	51,160		51,160	0.1
南城市	17,610,000	11,530		11,530	0.1
国頭村	6,386,443	13,169	3,000	23,647	0.4
大宜味村	4,126,860	5,418		5,418	0.1
東村	2,509,099	8,472		8,472	0.3
今帰仁村	4,100,000			1,100	0.0
本部町	10,183,724	10,463	1,433	12,851	0.1
恩納村	10,215,726	6,240		6,240	0.1
宜野座村					
金武町	10,138,469				0.0
伊江村	7,358,904	8,047		8,919	0.1
読谷村	17,444,921		24,712	24,712	0.1
嘉手納町	10,449,317				0.0
北谷町	18,482,791		2,672	7,743	0.0
北中城村	8,639,112			12,637	0.1
中城村	9,225,584			500	0.0
西原町	19,067,344		1,800	5,555	0.0
与那原町	8,920,768	707		707	0.0
南風原町	18,265,610	770		770	0.0
渡嘉敷村	2,216,232		517	416,741	18.8
座間味村	2,634,356			562,677	21.4
栗国村	2,004,556			375,196	18.7
渡名喜村	1,280,390				0.0
南大東村	3,991,304				0.0
北大東村	2,685,398				0.0
伊平屋村	3,190,945			309,666	9.7
伊是名村	4,087,381			342,796	8.4
久米島町	7,685,655	19,820		19,820	0.3
八重瀬町	11,135,757	5,761		25,128	0.2
多良間村	2,140,415	1,500		1,500	0.1
竹富町	6,064,293			10,554	0.2
与那国町	3,764,305	3,000		3,000	0.1

問B2 貴市区町村(法定協議会を含む)が平成22年度に国や都道府県から受けた交通関連補助額について

	国			沖縄県		
	省庁・部局名1	補助事業名1	補助額 (千円)	省庁・部局名1	補助事業名1	補助額 (千円)
那覇市	都市・地域整備局	社会資本整備総合交付金	59,334			
宜野湾市						
石垣市				企画部交通政策課	バス路線補助事業費	11,150
浦添市	厚生労働省	地域生活支援事業等補助金	4,427	福祉部障害保険福祉課	地域生活支援事業等補助金	2,263
名護市				企画部交通政策課	バス路線補助事業費	7,951
糸満市				企画部交通政策課	バス路線補助事業費	7,100
沖縄市						
豊見城市	沖縄総合事務局運輸部	生活交通路線維持費 国庫補助事業	3,584	企画部交通政策課	バス路線補助事業費	3,584
うるま市				企画部交通政策課	バス路線補助事業費	3,576
宮古島市				企画部交通政策課	バス路線補助事業費	19,422
南城市				企画部交通政策課	バス路線補助事業費	1,260
国頭村						
大宜味村				企画部交通政策課	バス路線補助事業費	1,437
東村						
今帰仁村						
本部町				企画部交通政策課	バス路線補助事業費	3,371
恩納村						
宜野座村						
金武町						
伊江村				企画部交通政策課	バス路線補助事業費	2,763
読谷村						
嘉手納町						
北谷町						
北中城村						
中城村						
西原町						
与那原町				企画部交通政策課	バス路線補助事業費	409
南風原町						
渡嘉敷村	沖縄総合事務局運輸部	離島航路補助事業	1,995			
座間味村	沖縄総合事務局運輸部	離島航路補助事業	25,000	企画部交通政策課	離島航路補助事業	25,000
粟国村	沖縄総合事務局運輸部	離島航路補助事業	84,324	企画部交通政策課	離島航路補助事業	17,046
渡名喜村						
南大東村						
北大東村						
伊平屋村	沖縄総合事務局運輸部	離島航路補助事業	45,987	企画部交通政策課	離島航路補助事業	20,859
伊是名村				企画部交通政策課	離島航路等対策補助金	37,776
久米島町				企画部交通政策課	バス路線補助事業費	5,879
八重瀬町				企画部交通政策課	バス路線補助事業費	359
多良間村						
竹富町						
与那国町						

渡嘉敷村、粟国村、伊平屋村は、沖縄総合事務局資料により一部追記

(4) 地域公共交通に対する施策の推進状況

①公共交通等の専任担当者数

公共交通等の専任担当者が配属されている市町村は、那覇市と与那国町のみであり、そのほかの市町村では兼任となっている。

C1-1 公共交通等の専任担当者数

	専任担当者 数(人)	兼任担当者 数(人)
那覇市	4	3
宜野湾市		1
石垣市		2
浦添市		2
名護市		1
糸満市		3
沖縄市		1
豊見城市		1
うるま市		
宮古島市		1
南城市		
国頭村		1
大宜味村		1
東村		1
今帰仁村		1
本部町		2
恩納村		1
宜野座村		
金武町		1
伊江村		1
読谷村		1
嘉手納町		1
北谷町		2
北中城村		1
中城村		1
西原町		1
与那原町		1
南風原町		1
渡嘉敷村		2
座間味村		
粟国村		1
渡名喜村		1
南大東村		1
北大東村		1
伊平屋村		1
伊是名村		1
久米島町		1
八重瀬町		1
多良間村		1
竹富町		1
与那国町	2	2

②地域公共交通の確保維持を図る取組上の課題

各市町村における地域公共交通の確保・維持（例：交通空白地域、不便地域の生活交通を確保するためのコミュニティバス・乗合タクシーの運行／地域内の交通ネットワークの再編など）を図るための課題としては、「専門部署がない、人材が不足している」が23 市町村で最も多くなっている。次いで、「どのように取り組んでよいかわからない」との回答が多くなっている。

C2-1 地域公共交通の確保維持を図る取組みを進めるうえでの課題

	①交通事業者 (バス、タクシー、鉄道等) の協力が得られない。	②市民住民、 利用者の理 解・協力が得られない。	③専門部署が ない、人材が 不足している。	④地域公共交 通の確保・維 持に向けた情 報が不足して いる。相談相 手がいない。	⑤市区町村の 役所内部での 連携・理解(予 算面も含む)が 不足している。	⑥国の財政支 援(補助金、地 方交付税)が 十分ではない。	⑦どのように取 組んでよいか わからない。
那覇市	○						
宜野湾市	○						
石垣市							
浦添市			○		○		
名護市			○				○
糸満市	○		○			○	
沖縄市					○		
豊見城市			○				
うるま市			○				○
宮古島市							
南城市			○	○			○
国頭村							
大宜味村							
東村				○			
今帰仁村							
本部町			○		○		
恩納村							○
宜野座村							○
金武町							
伊江村			○				○
読谷村			○	○		○	
嘉手納町			○				
北谷町			○		○		○
北中城村			○		○		
中城村			○				○
西原町							
与那原町			○	○	○	○	○
南風原町			○	○			○
渡嘉敷村	○		○				
座間味村	○					○	
粟国村			○				
渡名喜村							
南大東村			○	○			○
北大東村							○
伊平屋村			○				
伊是名村			○		○		
久米島町			○				○
八重瀬町			○			○	
多良間村			○				
竹富町							
与那国町							○
該当数	5	0	23	6	7	5	14

③公共交通に関する協議会等の設置状況

各市町村における公共交通に関する協議会等の設置状況は、「道路運送法や地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「協議会」」の設置が13市町村で最も多くなっている。

一方で、「協議会を設置していない」が10市町村となっている。

C3-1 協議会等の設置の有無

	①道路運送法に基づく「地域公共交通会議」や「運営協議会」または、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「法定協議会」	②その他の任意の会議（分科会、庁内連絡会議など）	③協議会等を設置していない
那覇市	○		
宜野湾市		○	
石垣市		○	
浦添市		○	
名護市		○	
糸満市		○	
沖縄市			○
豊見城市			○
うるま市	○	○	
宮古島市		○	
南城市		○	
国頭村	○		
大宜味村			
東村	○		
今帰仁村			○
本部町	○		
恩納村	○		
宜野座村			
金武町			○
伊江村			
読谷村	○		
嘉手納町			
北谷町		○	
北中城村			○
中城村			○
西原町	○		
与那原町			○
南風原町		○	
渡嘉敷村	○		
座間味村	○		
粟国村			○
渡名喜村			
南大東村			
北大東村			
伊平屋村	○		
伊是名村			
久米島町	○		
八重瀬町			○
多良間村	○		
竹富町			
与那国町			○
該当数	13	10	10

④協議会等開催頻度と協議会以外の取組み

前頁③の協議会等の開催頻度は、「年に1回程度」が10市町村で最も多く、「開催しなかった」は7市町村となっている。

協議会以外での交通に関する取組みを行ったのは、4市町村であった。

	C3-2 協議会等の開催頻度				C3-3 協議会以外の取組み		
	① 年に1回開催。	② 年に2回開催。	③ 年に3回以上開催。	④ 開催しなかった。	①協議会以外の取組みを行った。		②協議会以外の取組みは行っていない。
那覇市			○				○
宜野湾市			○				○
石垣市	○				○		
浦添市		○			○		
名護市	○						
糸満市	○						○
沖縄市							
豊見城市							
うるま市			○				○
宮古島市	○						○
南城市	○						○
国頭村				○			○
大宜味村							
東村				○			○
今帰仁村							
本部町		○					
恩納村				○			
宜野座村							
金武町							
伊江村				○			
読谷村	○						○
嘉手納町							
北谷町				○			○
北中城村							
中城村							
西原町				○			
与那原町							
南風原町				○			○
渡嘉敷村	○						○
座間味村	○				○	地域公共交通会議幹事会	
粟国村							
渡名喜村							
南大東村							
北大東村							
伊平屋村		○			○	協議会設置前の準備会合	
伊是名村							
久米島町	○						○
八重瀬町							
多良間村	○						○
竹富町							
与那国町							
該当数	10	3	3	7	4	2	14

⑤取組みを進めるにあたっての相談相手

各市町村が地域公共交通施策に関する取組みを進めるにあたっての日頃の相談相手については、「都道府県の担当者」が23市町村と最も多く、次いで「地方運輸局の担当者」が21市町村、「交通事業者（協議会等含む）」が16市町村、「他の市区町村の担当者」が15市町村の順となっている。

C4 地域公共交通施策に関する取組みを進めるにあたって日頃から相談する相手

	①交通事業者（協会等含む。）	②他の市区町村の担当者	③都道府県の担当者	④地方運輸局（沖縄総合事務局運輸部）の担当者	⑤地方整備局（沖縄総合事務局開発建設部）の担当者	⑥有識者・学識経験者	⑦コンサルタント	⑧その他（回答欄に自由記述）	⑨相談できる相手がほしいが、特定の相手がおらず困っている	⑩特に相談する必要はない
那覇市	○		○	○	○	○	○			
宜野湾市				○						
石垣市	○	○	○	○	○					
浦添市	○	○	○	○	○		○			
名護市	○		○	○						
糸満市		○	○							
沖縄市			○							
豊見城市								特定の地域公共交通施策担当者がいない。		
うるま市	○		○	○						
宮古島市	○		○	○						
南城市	○	○	○							
国頭村	○		○	○						
大宜味村										
東村	○	○	○							
今帰仁村										○
本部町	○		○	○			○			
恩納村	○	○	○							
宜野座村										○
金武町										
伊江村			○							
読谷村	○									
嘉手納町		○								
北谷町		○	○						○	
北中城村									○	
中城村				○					○	
西原町										
与那原町		○	○	○						
南風原町				○						
渡嘉敷村				○						
座間味村	○	○	○	○						
粟国村										○
渡名喜村	○	○	○	○						
南大東村				○						
北大東村										○
伊平屋村	○	○	○	○		○	○			
伊是名村								船舶担当課		
久米島町			○	○						
八重瀬町	○	○								
多良間村			○	○						
竹富町		○	○	○						
与那国町		○	○	○	○					
該当数	16	15	23	21	4	2	4	2	3	4

⑥地域公共交通施策の取組みにあたって必要な情報

各市町村が地域公共交通施策を取り組む際に必要な情報としては、「他の地域における事例やその成功要因」が25市町村で最も多く、次いで「国の支援制度の内容」が21市町村、「都道府県の支援制度の内容」が17市町村の順となっており、事例のほかは、支援内容に関する情報が求められている。

C5 地域公共交通施策に関する取組みを進めるにあたってどのような情報が必要か

	①国の支援制度の内容	②都道府県の支援制度の内容	③地域の関係者との合意形成の方法	④他の地域における事例やその成功要因	⑤計画の立て方(利用者ニーズの把握方法、需要予測等、交通計画策定時における調査の方法、効果の検証の方法)	⑥各種交通システムのしくみ(事業の取り組み方等)	⑦どの人(有識者等)が相談に乗ってくれるか	⑧どのコンサルタントを選べばよいのか(問題分析、計画策定、助言等)	⑨その他(自由記述)	⑩特に必要な情報はない
那覇市		◎								
宜野湾市	○	◎				○				
石垣市	○			◎						
浦添市		◎		○	○					
名護市		○		○	◎					
糸満市	◎	○								
沖縄市	○	○		◎						
豊見城市	◎			○	○					
うるま市	○				○					
宮古島市		◎								
南城市	○	○								
国頭村	○			○						
大宜味村										
東村			○		○					
今帰仁村		○		◎						
本部町	○			◎						
恩納村		○		○						
宜野座村									○	
金武町	○		○							
伊江村			◎	○						
読谷村	○			○						
嘉手納町			○	◎			○			
北谷町		○	○	◎						
北中城村				◎	○					
中城村			○	○						
西原町	○				◎					
与那原町		○		◎						
南風原町	○		○	◎						
渡嘉敷村		○		◎		○				
座間味村	○	○	○							
粟国村			○	◎	○					
渡名喜村	◎	○								
南大東村	○				◎					
北大東村			◎	○						
伊平屋村		○	○	◎						
伊是名村	○			◎						
久米島町	○	◎								
八重瀬町				◎	○					
多良間村	○									
竹富町	○			○						
与那国町	◎		○	○						
該当数	21	17	12	25	10	2	1	0	1	0
◎該当数	4	5	2	14	3	0	0	0	0	0

◎は、特に重要と考えられる事項

⑦公共交通サービスを確保する上での地域の課題

各市町村における公共交通サービスを確保する上での課題については、「市町村全体及び特定地域における移動（通院・通学・買物等）に対する利便性の低下」が33市町村で最も多く、次いで「高齢者、障がい者の移動制約」が26市町村、「自動車利用の増加による環境負荷」が15市町村となっている。

C6-1 公共交通サービスを確保していくうえでの地域の課題

	①市町村全体及び特定地域における移動（通院・通学・買物等）に対する利便性の低下	②中心市街地の衰退等によるまちのにぎわいの低下	③高齢者、障がい者の移動制約	④自動車利用の増加による環境負荷	⑤市町村合併による旧市町村間の地域間格差	⑥その他（回答欄に自由記述）	⑦「地域の問題」の生じるおそれはない
那覇市	◎			○			
宜野湾市	◎		○	○			
石垣市	◎		○	○			
浦添市	◎		○	○			
名護市	○		○				
糸満市	○	○	◎				
沖縄市	○	○		◎			
豊見城市	○			○		都市政策等と連携した取組がなされていない。	
うるま市	○		○		◎		
宮古島市	○			◎	○		
南城市	◎						
国頭村	◎	○	○				
大宜味村							
東村	○						
今帰仁村	○	○	◎				
本部町	◎	○		○			
恩納村	◎		○				
宜野座村							○
金武町	◎		○	○			
伊江村	○		◎			利用者の減少	
読谷村	◎	○	○				
嘉手納町	○	◎	○				
北谷町	○		◎	○			
北中城村	◎		○	○			
中城村	◎		○				
西原町	◎		○	○			
与那原町		○	○	◎			
南風原町	○		◎	○			
渡嘉敷村	◎		○				
座間味村	◎		○	○			
粟国村							○
渡名喜村							○
南大東村	◎						
北大東村						島の規模が小さいため、需要が見えにくい	
伊平屋村	◎		○	○			
伊是名村	○	○	◎				
久米島町	◎						
八重瀬町	◎		○		○		
多良間村			○				
竹富町	◎		○				
与那国町	◎	○	○				
該当数	34	10	27	16	3	3	3
◎該当数	21	1	6	3	1	0	0

◎は、特に重要と考えられる事項

⑧管内に有する交通モードの課題

各市町村における管内に有する交通モードの課題については、路線バスでは「利用者の減少」が23市町村で最も多く、コミュニティバス等でも同様となっている。

一方、離島航路では「事業者の経営状況の悪化」が最も多くあげられている。

C6-2 管内に有する交通モードについての課題

	②路線バス				③コミュニティバス、乗合タクシー、デマンド交通				④離島航路			
	①利用者の減少	②他の交通機関との連携が悪い(移動距離、移動時間、待ち時間)	③事業者の経営状況の悪化	④その他(回答欄に自由記述)	①利用者の減少	②他の交通機関との連携が悪い(移動距離、移動時間、待ち時間)	③事業者の経営状況の悪化	④その他(回答欄に自由記述)	①利用者の減少	②他の交通機関との連携が悪い(移動距離、移動時間、待ち時間)	③事業者の経営状況の悪化	④その他(回答欄に自由記述)
那覇市	○											
宜野湾市	○											
石垣市	○											
浦添市				市内におけるバス系統が不足								
名護市	○	○	○	料金が高い								
糸満市	○											
沖縄市	○											
豊見城市	○											
うるま市	○										○	
宮古島市	○											
南城市	○		○									
国頭村	○				○							
大宜味村												
東村	○						○					
今帰仁村	○											
本部町	○										○	
恩納村	○				○							
宜野座村												
金武町		○										
伊江村	○											
読谷村		○				○						
嘉手納町	○											
北谷町			○									
北中城村			○									
中城村	○											
西原町	○							H20実証実験済。利用客が見込めない				
与那原町	○											
南風原町	○											
渡嘉敷村					○				○			
座間味村	○								○			
粟国村												
渡名喜村												
南大東村											○	
北大東村								需要の確保				需要の確保
伊平屋村										○		
伊是名村										○		
久米島町					○							
八重瀬町		○										
多良間村			○								○	
竹富町											○	
与那国町	○						○		○			
該当数	23	4	5	2	4	1	2	2	3	2	5	1

⑨公共交通サービスの確保に関する取り組みにおいて目指すまちづくり等

各市町村が目指す、公共交通サービス確保に関する取り組みにおけるまちづくり・地域づくりについては、「利便性が高く、生活しやすいまち・地域」をあげる市町村が圧倒的に多く、25市町村となっている。

C7-1 公共交通サービスの確保に関する取り組みにおいて目指すまちづくり、地域づくり

	①利便性が高く、生活しやすいまち・地域	②人が集まりやすい、にぎわいのあるまち・地域	③高齢者や障がい者が移動しやすいまち・地域	④過度に自動車に依存しない、環境にやさしいまち・地域	⑤(市町村合併後の)旧市町村間の移動がしやすい、一体性が確保・強化されたまち・地域	⑥安全が確保されたまち・地域	⑦その他(回答欄に自由記述)	⑧わからない、今後検討する
那覇市	○							
宜野湾市			○					
石垣市	○							
浦添市				○				
名護市	○		○			○		
糸満市			○					
沖縄市		○						
豊見城市	○							
うるま市					○			
宮古島市	○							
南城市	○							
国頭村	○							
大宜味村								
東村	○							
今帰仁村	○							
本部町	○							
恩納村	○							
宜野座村						○		
金武町	○							
伊江村	○							
読谷村			○					
嘉手納町						○		
北谷町	○							
北中城村	○							
中城村			○					
西原町	○							
与那原町	○							
南風原町							①+②	
渡嘉敷村			○					
座間味村	○							
粟国村								○
渡名喜村	○							
南大東村	○							
北大東村						○		
伊平屋村	○							
伊是名村			○					
久米島町								○
八重瀬町	○							
多良間村	○							
竹富町	○							
与那国町	○							
該当数	25	1	7	1	1	4	1	2

⑩「目標」や目標に対する「指標」の設定

C7-2 公共交通サービスの確保に関する取り組みに際して「目標」や目標に対する「指標」の設定

	①「目標」、「指標」を設定している。	②「目標」は設定しているが「指標」は設定していない。	③「目標」、「指標」は設定していない。
那覇市	○		
宜野湾市		○	
石垣市			○
浦添市			○
名護市	○		
糸満市			○
沖縄市			○
豊見城市			○
うるま市			○
宮古島市			○
南城市			
国頭村			○
大宜味村			
東村			○
今帰仁村			○
本部町			○
恩納村			○
宜野座村			
金武町			○
伊江村			
読谷村			○
嘉手納町			○
北谷町			○
北中城村			○
中城村			○
西原町			○
与那原町			
南風原町			○
渡嘉敷村			○
座間味村		○	
粟国村			○
渡名喜村			
南大東村			
北大東村			○
伊平屋村	○		
伊是名村		○	
久米島町			○
八重瀬町			○
多良間村			○
竹富町			
与那国町			○
該当数	3	3	28

⑪「目標・指標を設定していない」場合の理由

C7-6 「目標・指標を設定していない」場合、その理由

	①目標の設定のしかたが分からないから	②これまでに実施した協議会等で、目標設定に関する議論がされていないから	③これまでに実施した協議会等で、指標設定に関する議論がされていないから	④指標化しにくい目標だから	⑤具体的な指標を用いた目標設定をするつもりはないから	⑥指標となる数値データを作成する予算がないから	⑦理由はない(必要性を感じていない)	⑧その他(回答欄に自由記述)
那覇市								
宜野湾市								実施に至っていない
石垣市		○	○	○				
浦添市								H23より設定のため
名護市						○		
糸満市		○	○	○				
沖縄市								公共交通サービスの確保について、県主催の協議会にて、協議を行っている。
豊見城市		○	○					
うるま市							○	
宮古島市	○							
南城市								
国頭村							○	
大宜味村								
東村		○						
今帰仁村							○	
本部町		○						
恩納村				○				
宜野座村							○	
金武町							○	
伊江村				○	○			
読谷村		○						
嘉手納町				○				
北谷町		○	○					
北中城村							○	
中城村						○		必要性はあるが、現時点での理由はない
西原町							○	
与那原町	○							
南風原町								○未だ具体的取り組めていない
渡嘉敷村							○	
座間味村								
粟国村	○			○				
渡名喜村	○			○				
南大東村					○			
北大東村								サービスが無いから
伊平屋村								
伊是名村								
久米島町		○	○					
八重瀬町		○						
多良間村		○						
竹富町								
与那国町				○				
該当数	4	10	5	8	2	2	8	

⑫地域公共交通活性化・再生総合事業を活用した公共交通施策の実施状況

地域公共交通活性化・再生総合事業を活用した公共交通については、那覇市のみが実施している。

C8 地域公共交通活性化・再生総合事業を活用した公共交通について

	①運輸局の担当者が随時相談にのってくれた。	②地域公共交通に関する学識経験者、コンサルタント等の専門家がアドバイスをしてくれた。	③法定協議会を通じて、交通事業者や運輸局(沖縄総合事務局運輸部を含む)、学識経験者、住民等とのネットワークを構築することができた。	④住民や利用者から、取り組みに肯定的な意見が寄せられている。	⑤運輸局(沖縄総合事務局運輸部を含む。)の担当者があまり相談にのってくれなかった。	⑥地域公共交通に関する学識経験者、コンサルタント等の専門家から十分なアドバイスを受けることができなかった。	⑦法定協議会を通じて、交通事業者や運輸局(沖縄総合事務局運輸部を含む)、学識経験者、住民等との協議が不十分だった。	⑧住民や利用者から、取り組みに否定的な意見が寄せられている。	⑨事業の実用性(使い勝手)や手続きの点で問題がある。	⑩その他(回答欄に自由記述)
那覇市	○	○	○							
宜野湾市										
石垣市										
浦添市										
名護市										
糸満市										
沖縄市										
豊見城市										
うるま市										
宮古島市										
南城市										
国頭村										
大宜味村										
東村										
今帰仁村										
本部町										
恩納村										
宜野座村										
金武町										
伊江村										
読谷村										
嘉手納町										
北谷町										
北中城村										
中城村										
西原町										
与那原町										
南風原町										
渡嘉敷村										
座間味村										
粟国村										
渡名喜村										
南大東村										
北大東村										
伊平屋村										
伊是名村										
久米島町										
八重瀬町										
多良間村										
竹富町										
与那国町										
該当数	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0

⑬地域公共交通確保維持改善事業を活用したい事業

今後、「地域公共交通確保維持改善事業」を活用したい具体的な事業については、「対象となる具体的な事業は今のところ決まっていない」が最も多くなっているが、回答の中では「地域内フィーダー系統確保維持事業」が9市町村、「離島航路確保維持事業（運航費補助）」が6市町村、「地域間幹線系統確保維持事業」が5市町村などとなっている。

C9-1 今後、「地域公共交通確保維持改善事業」を活用したい具体的な事業

	①地域 間幹線 系統確 保維持 事業	②地域 内フィー ダー系 統確保 維持事 業	③車両 減価償 却等支 援事業	④離島 航路確 保維持 事業 (運営 費補助)	⑤離島 航路確 保維持 事業 (構造 改革補 助)	⑥離島 航路確 保維持 事業 (運航 費補助)	⑦パ リ ア フ ー リ ー 化 設 備 等 整 備 事 業	⑧利用 環境改 善促進 等事業	⑨鉄道 軌道安 全輸送 設備等 整備事 業	⑩調査 事業	⑪活用 したい が活用 要件に 合致し ない	⑫対象 となる 具体的 な事業 は今の ところ 決まっ ていな い	⑬「地域 公共交 通確保 維持改 善事業 」は活 用せず 自治体 単費等 で実施 する
那覇市			○										
宜野湾市		○											
石垣市		○							○				
浦添市												○	
名護市		○							○				
糸満市	○	○											
沖縄市												○	
豊見城市												○	
うるま市	○			○									
宮古島市	○	○											○
南城市													
国頭村											○		
大宜味村													
東村												○	
今帰仁村												○	
本部町		○			○	○				○	○		
恩納村													
宜野座村													
金武町												○	
伊江村												○	
読谷村													
嘉手納町												○	
北谷町												○	
北中城村												○	
中城村												○	
西原町												○	
与那原町	○									○			
南風原町	○												
渡嘉敷村				○	○	○							
座間味村		○											
粟国村												○	
渡名喜村												○	
南大東村												○	
北大東村						○							
伊平屋村		○				○							
伊是名村												○	
久米島町												○	
八重瀬町												○	
多良間村				○		○							
竹富町				○		○							
与那国町		○											
該当数	5	9	1	4	2	6	0	0	0	4	2	18	1

⑭地域公共交通確保維持改善事業を活用するために知りたい情報

今後、「地域公共交通確保維持改善事業」を活用するために、知りたい情報としては、「他の市区町村の活用事例に関する情報」が27市町村で最も多く、次いで「事業の要件に関する情報」が26市町村、「事業の手続きに関する情報」が20市町村となっており、事業に関する具体的な情報が求められている。

C9-2 今後、「地域公共交通確保維持改善事業」を活用するために、知りたい情報

	①事業の 手続きに 関する情 報	②事業の 要件に関 する情報	③事業の 予算・規 模に関す る情報	④生活交 通ネット ワーク計 画に関す る情報	⑤協議会 の設置に 関する情 報	⑥他の市 区町村の 活用事例 に関する 情報	⑦知りた い情報は 特にな い	⑧その他 (回答欄に 自由記 述)
那覇市		○	○					
宜野湾市	○	○	○	○		○		
石垣市	○	○	○	○	○	○		
浦添市		○	○			○		
名護市	○	○	○	○	○	○		
糸満市	○	○	○			○		
沖縄市	○	○			○			
豊見城市	○	○	○	○	○	○		
うるま市	○	○	○			○		
宮古島市			○	○				
南城市	○				○			
国頭村		○						
大宜味村								
東村					○	○		
今帰仁村							○	
本部町		○		○				
恩納村								
宜野座村							○	
金武町	○	○	○					
伊江村		○				○		
読谷村	○	○				○		
嘉手納町	○		○			○		
北谷町		○	○	○	○	○		
北中城村		○				○		
中城村	○	○	○	○	○	○		
西原町						○		
与那原町	○	○	○	○	○	○		
南風原町	○	○	○	○	○	○		
渡嘉敷村						○		
座間味村						○		
粟国村	○	○	○	○		○		
渡名喜村	○	○	○			○		
南大東村	○	○			○	○		
北大東村						○		
伊平屋村						○		
伊是名村							○	
久米島町		○				○		
八重瀬町	○	○			○			
多良間村								
竹富町	○	○	○		○	○		
与那国町	○	○				○		
該当数	20	26	18	11	13	27	3	0

⑮交通に関する計画や方針の策定状況

D1 交通に関する計画や方針の策定状況

		計画名	策定年次	策定主体	鉄軌道関連	路線バス関連	コミュニティバス・乗合タクシー関連	離島航路関連	バリアフリー関連	その他
那覇市	計画1	那覇市交通基本計画	H22.3	那覇市	○	○	○		○	
	計画2	那覇市総合交通戦略	H22.3	那覇市	○	○	○		○	
	計画3	那覇市公共交通総合連携計画	H23.5	那覇市	○	○	○		○	
浦添市	計画1	沖縄本島中南部都市圏パースントリップ調査	H21・3	沖縄県	○	○	○		○	
	計画2	沖縄本島中南部都市圏総合交通戦略	H23・3	沖縄県		○	○		○	
	計画3	浦添市交通基本計画	H23・10	浦添市	○	○	○		○	
沖縄市	計画1	沖縄市都市計画マスタープラン	平成22年	市(都市計画)		○	○			
	計画2	沖縄市交通計画	平成15年	市(都市計画)		○	○			
	計画3									
うるま市	計画1	平敷屋・津堅航路改善計画	平成22年度	うるま市				○		
	計画2									
	計画3									
宮古島市	計画1	交通ネットワーク	平成18年	企画政策部		○				
	計画2									
	計画3									
西原町	計画1	第3次総合計画後期基本計画	H19	町		○	○			
	計画2									
	計画3									
座間味村	計画1	生活交通ネットワーク計画	23	村		○				
	計画2									
	計画3									
八重瀬町	計画1	八重瀬町都市計画マスタープラン	H22	八重瀬町						公共交通全般
	計画2									
	計画3									

⑩地域公共交通サービス確保に関するノウハウ・情報提供の活用

E1-1 地域公共交通サービス確保に関するノウハウ・情報提供の活用

	①「公共交通活性化」に関する専門ホームページによる情報提供		②「地域公共交通活性化・再生への事例集」ホームページによる情報提供		③「公共交通支援センター」ホームページによる情報提供((財)運輸政策研究機構)		④市区町村の地域交通担当者に対して適切な助言を行う「アドバイザー(交通専門の学識者等)の無料派遣制度」の創設		⑤地域公共交通活性化・再生に関するセミナー・講習会の開催		⑥公共交通政策メールマガジン等による情報提供	
	活用の有無	満足度合い	活用の有無	満足度合い	活用の有無	満足度合い	活用の有無	満足度合い	活用の有無	満足度合い	活用の有無	満足度合い
那覇市	○	4	○	5	○	4			○	4	○	4
宜野湾市												
石垣市												
浦添市									○	4	○	4
名護市									○	4	○	4
糸満市									○	5	○	2
沖縄市									○	4		
豊見城市												
うるま市												
宮古島市												
南城市												
国頭村												
大宜味村	○	4										
東村												
今帰仁村												
本部町	○	4	○	4	○	3			○	5	○	4
恩納村												
宜野座村												
金武町												
伊江村												
読谷村	○	3	○	4	○	3						
嘉手納町											○	3
北谷町												
北中城村											○	4
中城村	○	3									○	4
西原町											○	3
与那原町	○	2										
南風原町	○	4	○	4	○	4					○	4
渡嘉敷村												
座間味村			○	4								
粟国村												
渡名喜村												
南大東村											○	3
北大東村											○	4
伊平屋村											○	4
伊是名村												
久米島町												
八重瀬町												
多良間村												
竹富町												
与那国町												

⑪都道府県が実施している各種支援メニューの活用

F1-1 都道府県が実施している各種支援メニューの活用

	①都道府県が単独で実施する財政支援	②都道府県が国と協調して実施する財政支援	③連絡・協議・調整の場の設置	④連絡・協議・調整の場の相談対応	⑤セミナー・講演会、イベントの開催	⑥都道府県が実施している支援メニューを活用していない	⑦その他 (回答欄に自由記述)
那覇市						○	
宜野湾市							
石垣市	○						
浦添市			○	○			
名護市	○	○	○				
糸満市	○						
沖縄市			○				
豊見城市		○					
うるま市	○	○	○	○			
宮古島市		○					
南城市	○	○	○	○	○		
国頭村			○				
大宜味村	○	○	○				
東村	○						
今帰仁村							
本部町	○	○	○	○			
恩納村		○	○				
宜野座村							
金武町							
伊江村	○						
読谷村						○	
嘉手納町						○	
北谷町						○	
北中城村							
中城村							
西原町						○	
与那原町		○					
南風原町						○	
渡嘉敷村							
座間味村							
粟国村							
渡名喜村							○
南大東村		○					
北大東村							
伊平屋村		○					
伊是名村		○					
久米島町	○						
八重瀬町	○	○					
多良間村		○					
竹富町							
与那国町							
該当数	11	14	9	4	1	6	1

⑱「都道府県が実施している支援メニューを活用していない」場合の理由

F1-2 「都道府県が実施している支援メニューを活用していない」場合の理由

	①財政支援を受けなくても、公共交通サービスの確保に関する取り組みが可能だから	②国の財政支援があれば、公共交通サービスの確保に関する取り組みが可能だから	③都道府県の財政支援制度上、他の支援を受けにくいから	④十分な知識があり、特に相談等の必要性を感じなくなったから	⑤身近に相談できる専門家（運輸局（沖縄総合事務局運輸部を含む）、学識経験者等）があり、活用が必要ないから	⑥その他（回答欄に自由記述）	⑦特に理由はない
那覇市						活用したい支援メニューが存在しない。	
宜野湾市							
石垣市							
浦添市							
名護市							
糸満市							
沖縄市						必要に応じ、活用したい。	
豊見城市							
うるま市							
宮古島市							
南城市							
国頭村							
大宜味村							
東村							○
今帰仁村							○
本部町							
恩納村							
宜野座村							○
金武町						特に必要がない	
伊江村							
読谷村							
嘉手納町						財政的負担もありますが、本町は、居住地域の中央に公共施設が集中しています。加えてこの地域は交通の結節点であり、公共交通機関の利用の際の利便性も高いところです。したがって、現在のところ支援メニューの活用を考えていません。	
北谷町							○
北中城村							○
中城村						知らなかった	
西原町							○
与那原町							
南風原町						具体的な施策検討がこれからの為	
渡嘉敷村							○
座間味村			○				
栗国村							
渡名喜村							
南大東村							
北大東村						サービスの見込みが無いため	
伊平屋村							
伊是名村							
久米島町							
八重瀬町							
多良間村							
竹富町							
与那国町						該当しない為	

⑬公共交通サービスの確保に関する取り組みによって目指す、まちづくり、地域づくり

H-1 公共交通サービスの確保に関する取り組みによって目指す、まちづくり、地域づくり

	①農林水産、観光、物流等の産業が連携し、発展循環していくまちづくり	②観光客受入拡大へ向けた地域特性を踏まえたまちづくり	③企業誘致、地域産業の振興や雇用の場の創出を図るまちづくり	④沖縄らしい風景・景観を活かしたまちづくり	⑤環境に配慮した、環境負荷の小さいまちづくり	⑥定住を促進（転出者を防ぎ移住者を増やす）し、活気にあふれたまちづくり
那覇市						○
宜野湾市					○	
石垣市	○					
浦添市					○	
名護市						○
糸満市						
沖縄市		○				
豊見城市	○					
うるま市						
宮古島市						
南城市						
国頭村						○
大宜味村						
東村						○
今帰仁村	○					
本部町						
恩納村					○	
宜野座村				○	○	
金武町						
伊江村		○				
読谷村	○					
嘉手納町					○	
北谷町						
北中城村		○				
中城村						○
西原町						
与那原町	○					
南風原町			○			
渡嘉敷村		○				
座間味村		○				
粟国村	○					
渡名喜村	○	○				
南大東村						○
北大東村		○				
伊平屋村						○
伊是名村	○					
久米島町		○				
八重瀬町	○					
多良間村	○					
竹富町						
与那国町		○				
該当数	10	10	1	1	5	7

②⑩公共交通サービスの確保に関する取り組みによって目指す、まちづくり、地域づくりの
具体的内容

市町村名	具体的な内容
那覇市	まちづくりと連動した交通ネットワークの確立。過度に自家用車に依存しない市民の意識醸成。 (対応方策)公共交通機関軸を構築し、それらと支線フィーダーの役割分担を明確にし、それらを有機的に結ぶ結節機能の改善を行う。また、バスレーンやトランジットモールの拡充等により、公共交通のサービスレベルを向上させる。市民の意識啓発活動を継続して行い、自家用車から公共交通への利用転換を図る。
宜野湾市	現在は具体的にはありません。
石垣市	
浦添市	浦添市交通基本計画の全体基本方針としては、以下のとおりでありその中のひとつに⑤に関連する項目がある。(別紙抜粋資料参照) (全体基本方針)・全ての人が浦添市の「魅力」を体感できる都市を目指し、質の高い市民生活の実現、自然・歴史・文化を活かした空間づくり、本市のポテンシャルを活かした社会経済活動の実現を支える交通計画。 ・そのために「環境」、「活力」、「安心」が調和した、あらゆる人が利用しやすい交通環境の実現を市民と「協働」で取り組む。
名護市	過疎化の著しい名護東部集落を運行する名護東部線の見直し ・名護地区及び周辺地区における地区の実情に応じた公共交通システムの検討
糸満市	
沖縄市	音楽や芸能などの地域特性を活かした中心市街地活性化を目指し、観光客等の来街者を受け入れる中で、市内循環バス等の回遊性・利便性の向上を図る施策の推進が必要と考えています。
豊見城市	公共交通施策と都市政策や観光・産業振興などと連携した取組を検討する機関が組織内にない。
うるま市	
宮古島市	
南城市	
国頭村	具体的には定住者・移住者のために村営バスを運行しています。
大宜味村	
東村	定住促進住宅の建設。
今帰仁村	バス会社へ市町村から補助金を出しており、バス路線の発展を目指しています。
本部町	農林水産については冷凍倉庫の整備を本部町で行っているが、公共交通には直接関係するものではないので、H-1の回答①は「活用無し」と訂正致します。
恩納村	我が村にとって、主要な産業である観光はその恵まれ環境を目的に、多くの行楽客に来村いただいている。しかし、今の限られた公共交通では、移動は団体客を除き自家用車やレンタカーになってしまい、環境に負荷が生じていることには間違いない。行政と民間が連携して、公共交通サービスの利用と環境に配慮された車両(エコカー)の導入推進を考えていかなければならない。
宜野座村	
金武町	
伊江村	地域資源の有効活用・情報発信
読谷村	検討中
嘉手納町	
北谷町	
北中城村	本村を通る路線バスが減少していく中で、本村のイベント等、観光客のほとんどが自動車移動となっているため、駐車場の確保に苦慮している。地域特性・地理的条件から、どの公共交通サービスが必要があるのかを見極める必要がある。
中城村	高齢者が多いため、定住者のためのバリアフリー環境を整備しています。
西原町	
与那原町	現在、検討中のために具体的な内容はあります。
南風原町	町内にショッピングセンターのジャスコを企業誘致したことにより、近隣のモノレール駅からジャスコまでのシャトルバスを運行して頂いています。高速のインターチェンジも近く企業誘致の協議は常に行われているが、土地の多くが調整区域のために誘致を見送る場合が多い。
渡嘉敷村	航路利用者へのサービスの向上。
座間味村	オフシーズンは観光バスを1台で運行しているが、7月～9月の観光シーズンは2台に増便する。
粟国村	
渡名喜村	検討中
南大東村	検討中のため具体例がありません。
北大東村	需要の拡大
伊平屋村	定住促進・安心安全な地域づくりについては、交通弱者に対する施策が必要となるため、平成23年度において地域公共交通確保維持改善事業による調査研究を進め、コミュニティバスの定期運行による公共交通の確保を目指すこととしている。
伊是名村	
久米島町	毎月の飛行機の離発着時間に合わせて路線バスを運行している。
八重瀬町	バス事業者への補助金の交付
多良間村	
竹富町	
与那国町	夏場の観光客は見込めても、冬場の観光客受け入れ等を考慮しなければならない。

2.3 自動車に係る二酸化炭素の削減状況

沖縄地方交通審議会（事務局：内閣府沖縄総合事務局）では、平成 15 年 11 月に「沖縄ブロックにおける公共交通・地域交通環境計画のあり方について」を諮問し、平成 17 年 3 月に「沖縄ブロックにおける公共交通・地域交通環境計画」を答申した。同計画の目標年次は、概ね 10 年後の平成 27 年度としているが、個別に目標年次を平成 22 年度としている項目（二酸化炭素削減目標）も設定されている。

そこで本項では、平成 16 年度に内閣府沖縄総合事務局運輸部がとりまとめた「沖縄ブロックにおける公共交通・地域交通環境計画」報告書で設定されている、各項目の目標値を時点修正によりフォローアップした結果について整理した。

<二酸化炭素削減目標の概要（答申当時）>

ア 低公害車の普及等

沖縄ブロックにおける低公害車の近年の普及状況を勘案すると、全国並みの普及も不可能ではないことから、自家用車、事業用自動車、公用車等においてトップランナー基準適合車（エネルギーの使用の合理化に関する法律に基づく燃費基準が定められているガソリン乗用車等）の大幅な普及（48.1%）を目指すこととする。

イ 交通流対策

現在、沖縄は全国的にみて最悪の交通流であり、今後も人口の増加に伴い自動車保有台数や走行台キロの増加が予想され、交通流の改善は非常に厳しいものと考えられるが、あえて全国平均のピーク時旅行速度を目指すこととする。

ウ 物流の効率化

沖縄では、輸送効率は近年それほど悪化していないが、今後において大きな効率化は望めないと考えられるので、国の施策に準じた 5.5%の効率化を目指すこととする。

エ 公共交通機関の利用促進

公共交通機関分担率が全国より 26 ポイントも低いことを考えると、急激にこれを上げることは難しいと考えられるので、沖縄ブロックでは自家用自動車から公共交通機関へ 6.6%転換することを目指すこととする。

オ エコドライブ等県民運動の促進

「沖縄県地域温暖化対策地域推進計画」は、沖縄の実状を踏まえた数値目標であることから、エコドライブ等の効果 22 千 t-CO₂ の削減を目指すこととする。

(1) 低公害車の普及等

①目標

低公害車の普及等は、運輸部門における二酸化炭素排出量削減対策の最大の柱であるとともに、自動車に起因する大気汚染問題へ対応するための排出ガス対策として有効であることに加え、自動車保有台数の増加の傾向にある沖縄ブロックでは、最も有効な環境対策であることから、官民挙げて、普及啓発等に取り組み、低公害車の導入を一層促進すべきである。

低公害車等の普及対策における 2010 年度（平成 22 年度）までの目標は、低公害車普及率 48.1%を図ることとする。

②達成状況

平成 22 年度末時点の沖縄県の低公害車普及率は 35.2%となっており、目標値の 48.1%に対して、約 13 ポイント下回り、目標達成には至っていない。全国平均の低公害車普及率も 45.8%で沖縄県の目標値を下回っている。

CO₂ の削減量は、「沖縄ブロックにおける公共交通・地域交通環境計画」で示されている低公害車普及率あたりの原単位(普及率1%あたり 4,671 t-CO₂)を用いて算出すると、164,419t-CO₂ の削減に相当するものである。

表 2-3-1 低公害車の所有台数

	平成20年3月末		平成23年3月末	
	沖縄県	全国	沖縄県	全国
電気	5	294	245	4,675
メタノール	1	19	1	11
CNG	1	22,353	0	22,490
ハイブリッド	473	43,590	9,514	1,417,996
ガソリン	97,481	16,403,463	148,278	21,072,458
低公害車計	97,961	16,469,719	158,038	22,517,630
全保有台数	444,659	48,428,547	449,377	49,134,665
低公害車普及率(%)	22.0	34.0	35.2	45.8

(資料)国土交通省

(2) 交通流対策

①目標

沖縄ブロックにおける自動車保有台数の増加、全国より低い水準の旅行速度等を勘案すると、地域交通環境対策としては、各種交通流対策は非常に重要である。これらの交通流対策は、国、自治体、民間企業、地域住民がそれぞれ主体となり、また、協力しあって取り組むべきものであり、さらに、これら施策を個別に実施しただけではその効果は期待できないものである。このため、沖縄ブロックのすべての関係者は、各種交通流対策を連携して取り組む必要がある。

交通流対策における 2010 年度（平成 22 年度）までの目標は、ピーク時旅行速度を全国平均並みに改善することとする。

②達成状況

平成 22 年度に実施された道路交通センサスによるピーク時旅行速度をみると、沖縄県の旅行速度はいずれの道路種別においても全国平均を下回っており、前回（H17）の調査結果に対しても速度低下がみられる。

このことから、交通流対策については、目標が達成されていないものと判断される。

CO₂ の削減量は、「沖縄ブロックにおける公共交通・地域交通環境計画」で示されている速度改善による原単位（速度 1km/h あたり 11,748 t-CO₂）を用いて算出すると、30,545t-CO₂ の増加に相当するものである。

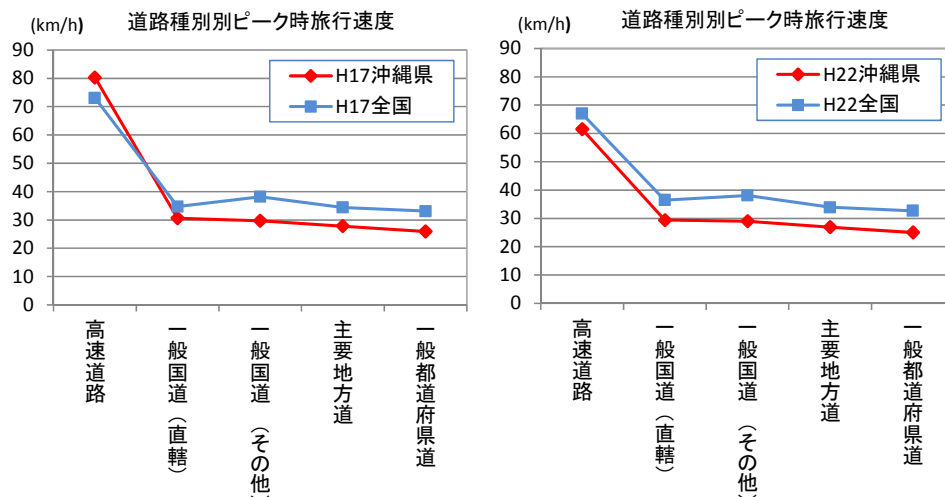


図 2-3-1 道路種別別のピーク時旅行速度比較

資料：道路交通センサス

表 2-3-2 道路種別別のピーク時旅行速度一覧

資料：道路交通センサス

道路種別	平成17年 (km/h)		平成22年 (km/h)		平成11年	平成11年 に対する 平成22年 の速度差
	沖縄県	全国	沖縄県	全国	沖縄県	
高速道路	80.3	73.1	61.5	67.0	29.9	
一般国道（直轄）	30.6	34.7	29.4	36.5		
一般国道（その他）	29.7	38.2	29.0	38.1		
主要地方道（都道府県道）	27.8	34.4	26.9	33.9		
一般都道府県道	25.9	33.1	25.0	32.7		
合計	28.3	35.3	27.3	35.1	29.9	
						沖縄県 -2.6

(3) 物流の効率化

①目標

沖縄ブロックにおける貨物輸送では、帰り荷がほとんどないのが現状であり、事業者、行政、荷主等が連携して共同輸配送等を推進するべきであると考え。特に、平成 13 年度の共同輸配送の実証実験の結果を踏まえ、港湾関係の荷物の共同配送システムを構築するため、港湾隣接型の物流センターの整備を検討する。

物流対策における 2010 年度（平成 22 年度）までの目標は、1999 年（平成 11 年）水準から 5.5%の物流の効率化を図ることとする。

②達成状況

平成 21 年沖縄県における貨物輸送量は、平成 11 年に対して減少しているが、貨物の走行台キロも減少しているため、輸送効率は 0.9t/台 km 向上している。効率化の割合は 4.9%となっており、削減目標の 5.5%を概ね達成している。

CO₂ の削減量は、「沖縄ブロックにおける公共交通・地域交通環境計画」で示されている物流効率化による原単位（輸送効率 1%あたり 7,394 t-CO₂ : 7,261~7,526 t-CO₂ の平均値）を用いて算出すると、6,655t-CO₂ の削減に相当するものである。

表 2-3-3 沖縄県における貨物輸送効率

	平成11年	平成21年	増減
自動車貨物輸送量(千t)	54,486	53,171	-1,315
貨物走行台キロ(千台km/12h)	3,152	2,914	-238
輸送効率(t/台km)	17.3	18.2	0.9

* 平成21年の貨物走行台キロはH17道路交通センサス値

資料:国土交通省「貨物地域流動調査」、「道路交通センサス」

(4) 公共交通機関の利用促進

①目標

沖縄ブロックでは、公共交通、とりわけバスの利用者数が減少することに反比例して自家用自動車の利用が増加しているため、各種交通流対策と合わせて、公共交通の利用促進を図ることが重要である。このため、沖縄ブロックにおいて、モノレールの利用動向や収支状況等を踏まえたモノレール延伸等の検討、LRTの導入の可能性の検討を行うことに加えて、国、自治体、事業者、地域住民等が積極的に各種公共交通利用促進方策に取り組むことが重要である。特に事業者においては、サービスの改善等自ら可能なものについては、早急に実施することが必要である。

公共交通機関の利用促進対策における2010年度（平成22年度）までの目標は、1999年度（平成11年度）を基準として、自家用車からバス等公共交通機関へ6.6%の利用転換を図ることとする。

②達成状況

国土交通省の旅客地域流動調査による沖縄県の公共交通の分担率は、モノレールの分担も含めると平成21年度で3.2%（対陸上交通計）となっており、平成11年度に対して1.6ポイント減少している。

C02の削減量は、「沖縄ブロックにおける公共交通・地域交通環境計画」で示されている公共交通機関の利用促進による原単位（転換率1%あたり9,554t-CO₂:9,090～10,017t-CO₂の平均値）を用いて算出すると、15,286t-CO₂の増加に相当するものである。

表 2-3-4 公共交通分担率の変化

			平成11年度	平成21年度	H21-H11
沖縄県	乗合バス	千人	42,664	27,435	-15,229
	モノレール	千人	0	12,872	12,872
	公共交通計	千人	42,664	40,307	-2,357
	陸上機関計	千人	881,910	1,244,921	363,011
	公共交通分担率	%	4.8	3.2	-1.6

資料：国土交通省総合政策局「旅客地域流動調査」

(5) 県民運動の促進

①目標

沖縄は長寿県であり、健康の維持増進の観点から、また燃料コストの削減や渋滞緩和等の観点から、自動車使用の自粛を含めたエコドライブ等県民運動を積極的に推進すべきである。また、将来にわたり環境に持続可能な交通社会を実現するためには、時代を担う子供に対して、交通に関する環境学習・環境教育を行うことが必要である。

エコドライブ等県民運動の促進対策における 2010 年度（平成 22 年度）の目標は、二酸化炭素を 22 千 t-CO₂ 削減を図ることとする。

②達成状況

「沖縄県地球温暖化対策実行計画進捗管理報告書暫定版」により県民運動に係る部門として民生部門をみると、家庭・業務ともに基準年に対していずれも二酸化炭素が増加しており、県民運動の促進の部分では目標達成に至っていないといえる。

表 2-3-5 沖縄県部門別二酸化炭素排出量の推移

		単位: 万t-CO ₂									
		基準年度									
部門	区分	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
エネルギー転換	電気事業者	30.8	49.7	53.7	60.0	66.9	69.0	69.0	68.7	68.5	69.8
	ガス事業者	0.0	0.2	0.2	0.1	0.2	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0
	部門計	30.8	49.9	53.8	60.1	67.1	69.2	69.1	68.7	68.5	69.8
産業	農林業	7.1	9.7	9.9	9.4	8.3	8.7	8.1	6.4	6.6	6.4
	水産業	19.9	12.8	8.7	13.5	13.2	13.6	13.9	13.6	11.0	6.2
	鉱業	1.8	1.9	1.8	1.5	1.3	1.1	1.3	1.3	1.2	1.1
	建設業	15.0	15.4	16.0	14.2	13.0	12.7	11.8	13.3	12.2	13.3
	製造業	171.4	209.9	212.3	203.9	216.7	201.3	202.9	204.2	211.7	222.1
	部門計	215.1	249.7	248.7	242.6	252.4	237.5	238.0	238.8	242.7	249.1
運輸	自動車	131.8	176.4	174.9	173.4	171.6	171.3	170.8	169.6	168.3	166.8
	モノレール	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4
	船舶(旅客)	47.9	55.9	70.7	78.1	77.3	81.9	76.5	70.4	65.3	60.5
	船舶(貨物)	15.1	14.2	30.7	34.7	37.3	52.0	39.8	39.5	35.9	35.0
	航空	69.3	93.6	87.9	98.1	104.6	103.1	108.7	114.8	113.5	114.4
	部門計	264.1	340.2	364.2	384.3	391.1	408.7	396.1	394.7	383.4	377.1
民生家庭	電力	152.5	226.5	242.5	245.6	261.6	262.0	269.2	265.6	272.0	269.8
	都市ガス	4.0	4.6	4.4	4.5	4.4	4.5	1.3	1.3	1.3	1.3
	プロパンガス	14.4	16.8	15.4	14.5	15.6	15.5	15.8	15.7	17.7	18.6
	灯油	13.5	10.0	10.8	11.6	12.3	12.2	10.3	12.4	9.7	7.0
	部門計	184.4	257.9	273.1	276.2	293.9	294.1	296.6	295.0	300.6	296.7
民生業務	①事務所・店舗・百貨店・銀行	64.1	127.3	135.9	136.2	146.6	149.6	151.2	156.0	159.4	159.7
	②ホテル・旅館等	11.0	15.7	15.0	16.0	15.2	17.3	19.9	20.5	22.8	23.1
	③病院等	30.6	47.7	50.1	51.4	54.3	55.3	53.7	55.3	57.9	59.7
	④小中高校	6.9	7.1	7.2	7.4	7.6	7.7	7.6	7.7	7.7	7.7
	⑤庁舎等	46.2	48.1	48.5	50.5	51.8	52.1	52.9	53.5	53.7	53.2
	部門計	158.8	245.9	256.6	261.4	275.5	282.0	285.3	292.9	301.6	303.3
工業プロセス	セメント製造	31.6	35.5	31.2	35.9	32.8	34.7	34.0	31.5	30.5	27.2
廃棄物	一般廃棄物計	9.9	11.3	11.8	11.9	11.7	11.5	11.6	12.1	11.8	11.2
	産業廃棄物計: 廃油	1.0	1.8	1.8	1.8	1.8	1.3	0.9	0.5	0.6	0.5
	産業廃棄物計: 廃プラ	0.4	0.8	1.0	1.2	1.4	1.1	0.7	0.4	0.6	1.0
	部門計	11.3	13.8	14.6	14.9	14.8	13.9	13.3	12.9	13.0	12.7
二酸化炭素(CO ₂)合計		896.1	1,192.9	1,242.2	1,275.4	1,327.7	1,340.0	1,332.4	1,334.4	1,340.3	1,336.0
基準年度(2000)からの伸び率(%)		—	0.0%	4.1%	6.9%	11.3%	12.3%	11.7%	11.9%	12.4%	12.0%
前年度からの伸び率(%)		—	—	4.1%	2.7%	4.1%	0.9%	-0.6%	0.1%	0.4%	-0.3%

出典：沖縄県地球温暖化対策実行計画 進捗管理報告書 暫定版 (H24. 3) 沖縄県

(6) 二酸化炭素削減目標達成状況のまとめ

検討項目ごとの目標達成状況と二酸化炭素削減量は、以下のとおりである。

低公害車の普及等では、普及率は目標に達成していないが、CO₂ 換算では検討項目中、最も削減量が多くなっている。物流の効率化では概ね目標値に近く、CO₂ 換算でも削減効果が算出できる。

一方、交通流対策では、平成 11 年に対して平成 22 年のピーク時旅行速度の改善が見られず、CO₂ 換算でも増加となっているほか、公共交通機関の利用促進や県民運動の促進の分野でも、削減効果はみうけられない。

表 2-3-6 二酸化炭素削減目標の達成状況

検討項目	削減目標	現状	達成状況	CO ₂ 換算	適用
低公害車の普及等	低公害車普及率 48%	低公害車普及率 35.2%	△	164,419t-CO ₂ の削減	
交通流対策	ピーク時旅行速度を全国平均並みに改善	沖縄県 27.3 全 国 35.1 Km/h	×	30,545t-CO ₂ の増加	
物流の効率化	1999 年(平成 11 年)水準から 5.5%の物流の効率化	輸送効率は 0.9t/台 km 向上、4.9%の効率化	△	6,655t-CO ₂ の削減	
公共交通機関の利用促進	1999 年度(平成 11 年度)を基準として、自家用車からバス等公共交通機関へ 6.6%の利用転換	モノレールの整備でモノレールが 1.0%の分担、公共交通機関の利用者数自体は減少	×	15,286t-CO ₂ の増加	
県民運動の促進	2010 年度(平成 22 年度)の目標は、二酸化炭素を 22 千 t-CO ₂ 削減	民生部門は家庭・業務ともに基準年に対して増加	×	962,000t-CO ₂ の増加	2008 年－2000 年
合計			×	836,757t-CO ₂ の増加	

3. 沖縄県内離島地域における公共交通ニーズ調査

3.1 調査概要

(1) 調査目的

沖縄県内の離島地域における公共交通（島内での移動手段及び島外へのアクセス手段）に係るニーズを把握するために実施した。

(2) 調査対象

①離島住民：沖縄県内の離島住民

（約 6,300 人対象：配布は回収率 30%想定で 21,000 票）

＊沖縄本島～離島間、離島～離島間に航路または航空路の設定がある離島を対象

②来訪者：対象離島を訪問する観光客やビジネス客

(3) 調査手法

①離島住民

対象者の記述によるアンケート調査（郵送またはポスティングでの配布、郵送回収）

②来訪者

対象者への聞き取りによる調査（空港や港湾での聞き取り調査員の配置）

〔主な聞き取り項目と活用〕

聞き取り項目	活用（把握・分析事項）
【離島住民】属性（年齢、性別、職業、自動車免許の有無） 【来訪者】属性（年齢、性別、職業、居住地、出発地）	▶属性別に航空路・航路の利用傾向を分析
【離島住民】航空路・航路での主な行き先、目的、頻度 【来訪者】航空路・航路の利用区間、目的、頻度	▶航空路・航路の利用実態や日常性を把握
【離島住民】空港・港湾までの陸上交通手段と接続状況 【来訪者】空港・港湾からの陸上交通手段と接続状況	▶離島交通の一体性の実態を把握
【共通事項】移動に対する満足度、問題点、要望等	▶離島交通の現状の改善点や今後のあり方等を抽出

※ここでの離島交通は、航空路、航路、離島内の陸上交通を指す。

③離島住民へのニーズ調査における留意点

離島住民においては、日常的な移動（通勤通学など）のほとんどが自離島内で完結しているため、離島間の移動手段である航空路及び航路の利用機会は少ないと考えられる。

そこで、離島住民に対しては、調査票配布時点から概ね 6 ヶ月前までの移動に関して回答を得るものとする。

3.2 離島住民に対する調査結果

(1) 離島住民へのニーズ調査箇所

ニーズ調査の対象離島は、島内外の移動に対する実態を把握するものとして、以下に示す航路のある離島を対象とした。

表 3-1-1 対象離島の人口規模：ニーズ調査は航路のある離島を対象

離島名	人口(人)	航路	離島名	人口(人)	航路
宮古島	47,631	○	竹富島	325	○
石垣島	47,973	○	阿嘉島	302	○
久米島	8,756	○	久高島	270	○
伊良部島	6,003	○	黒島	219	○
伊江島	4,935	○	来間島	179	-
西表島	2,203	○	野甫島	117	-
伊是名島	1,685	○	慶留間島	57	-
与那国島	1,567	○	鳩間島	51	○
南大東島	1,269	○	下地島	33	-
多良間島	1,335	○	水納島（本部）	45	○
伊平屋島	1,253	○	大神島	36	○
粟国島	834	○	奥武島	29	-
池間島	731	-	由布島	17	-
渡嘉敷島	711	○	新城島（上地）	10	-
小浜島	638	○	才一八島	6	-
座間味島	590	○	前島	5	-
津堅島	563	○	水納島（多良間）	4	-
波照間島	542	○	新城島（下地）	3	-
北大東島	510	○	嘉弥真島	2	-
渡名喜島	424	○			

データ：H21.10住民基本台帳

(2) 回収状況

離島住民に対する調査票の回収数に対する誤差率は、全 26 島のうち回数票数の少ない 7 島を除いて、誤差率が 5%を下回っており、回収票の集計は統計上問題がないといえる。

なお、回収票数が 1 票の離島に関しては、集計対象外とした。

表 3-1-2 島別回収数に対する誤差率

離島名	人口	航路	必要回収票	回収枚数	誤差率%	備考
石垣島	47,973	○	381	749	0.9	
宮古島	47,631	○	381	542	1.1	
久米島	8,756	○	368	151	2.1	
伊良部島	6,003	○	361	111	2.4	
伊江島	4,935	○	356	141	2.1	
西表島	2,203	○	327	103	2.5	
伊是名島	1,685	○	313	35	4.3	
与那国島	1,567	○	309	38	4.1	
多良間島	1,335	○	298	35	4.3	
南大東島	1,269	○	295	50	3.5	
伊平屋島	1,253	○	294	44	3.8	
粟国島	834	○	263	26	4.9	
渡嘉敷島	711	○	250	38	4.0	
小浜島	638	○	240	35	4.2	
座間味島	590	○	233	31	4.5	
津堅島	563	○	229	16	6.3	
波照間島	542	○	225	47	3.6	
北大東島	510	○	219	34	4.2	
渡名喜島	424	○	202	40	3.8	
竹富島	325	○	176	45	3.5	
阿嘉島	302	○	169	23	5.1	
久高島	270	○	159	12	7.2	
黒島	219	○	140	18	5.8	
鳩間島	51	○	45	6	9.9	
水納島(本部)	45	○	40	1	25.5	回収枚数が1票のため、 集計対象外
大神島	36	○	33	1	25.5	
対象離島合計			6,306	2,372	0.5	

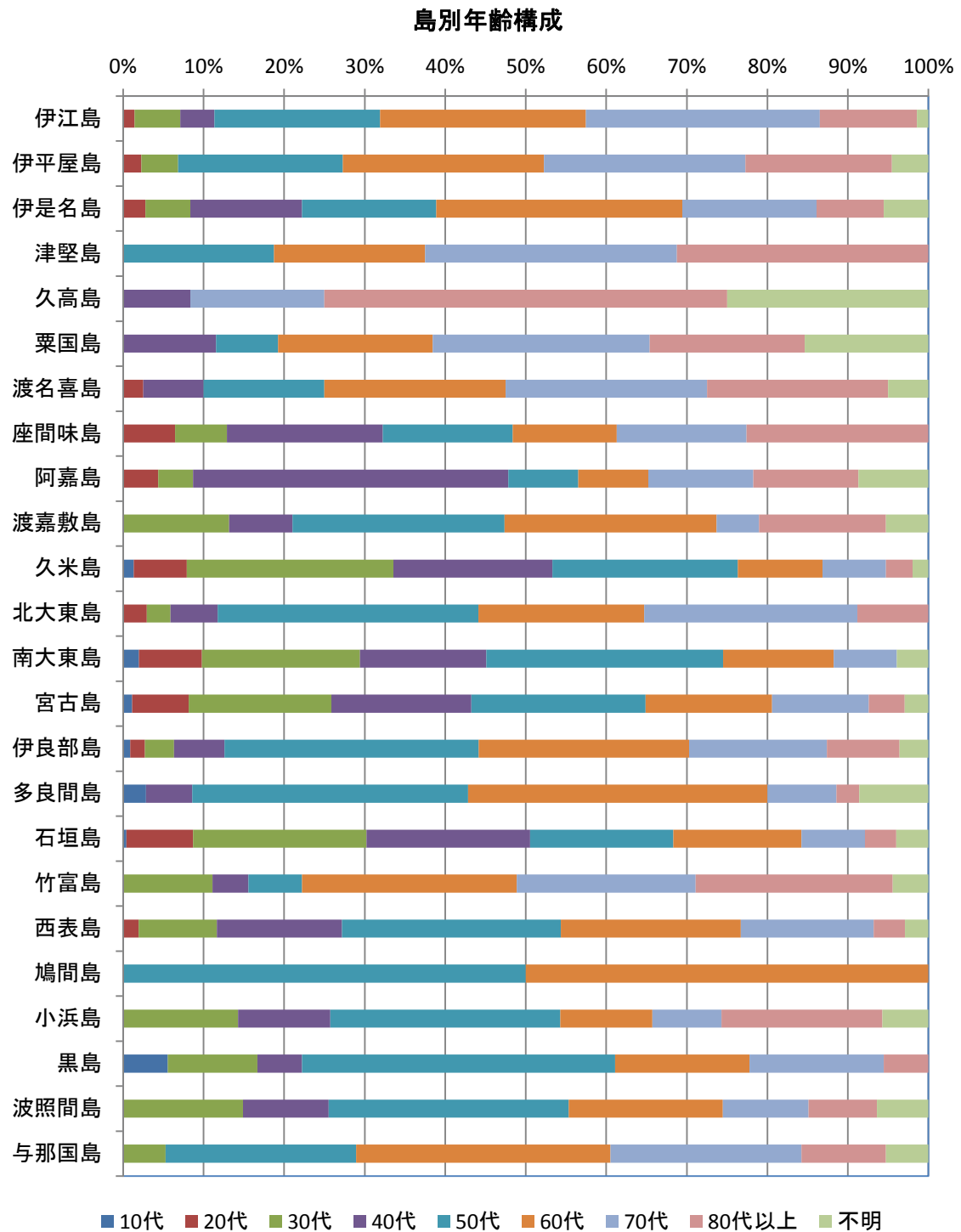
* 必要回収票：人口に対して誤差率 5 %とした場合の必要サンプル数

* 誤差率：回収枚数から算出した人口に対する誤差率

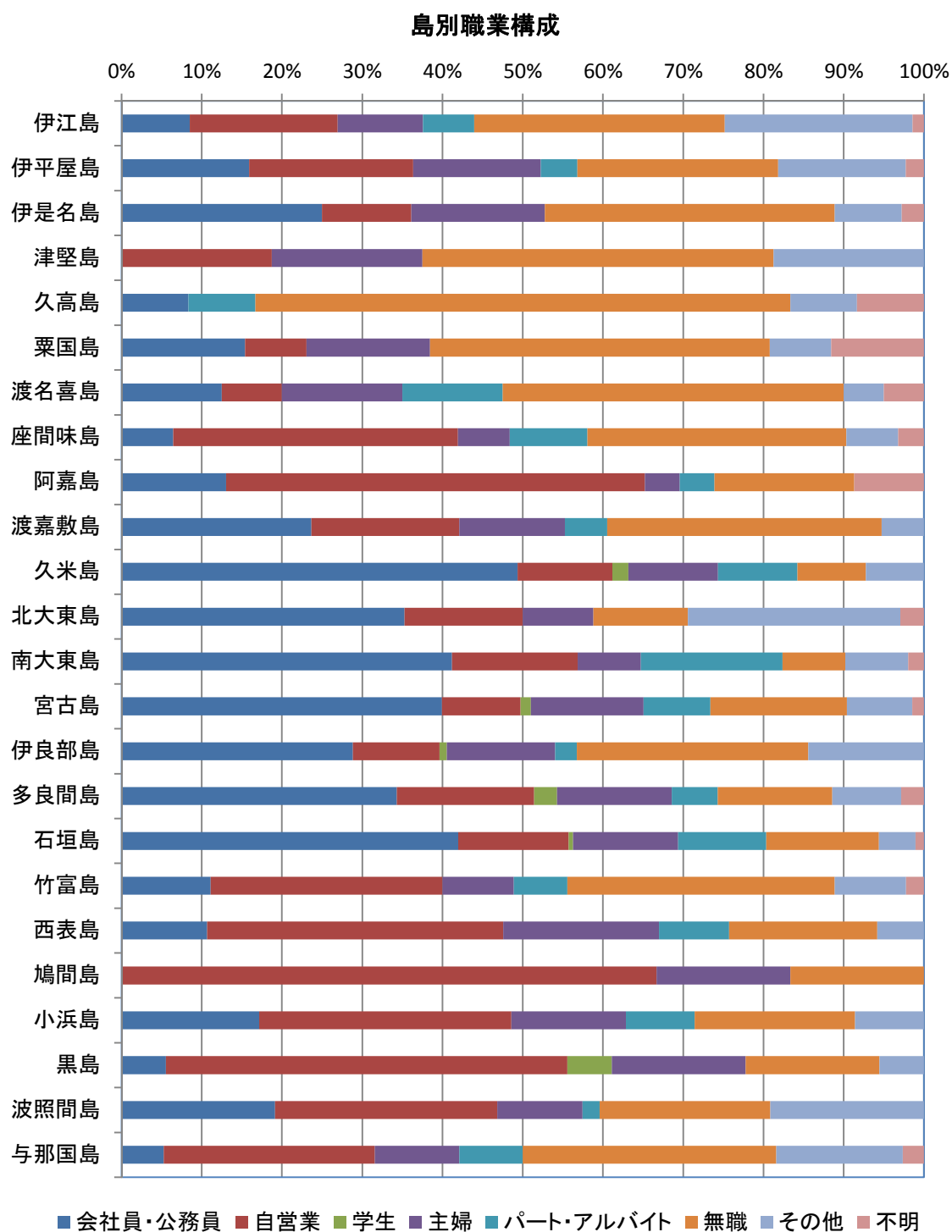
(3) 回答者の属性

離島住民に対する調査票の回収結果について、回答者の年齢や職業、運転免許の有無などの属性や島内の港湾や空港までの交通手段について、島別に整理した結果を以下に示す。

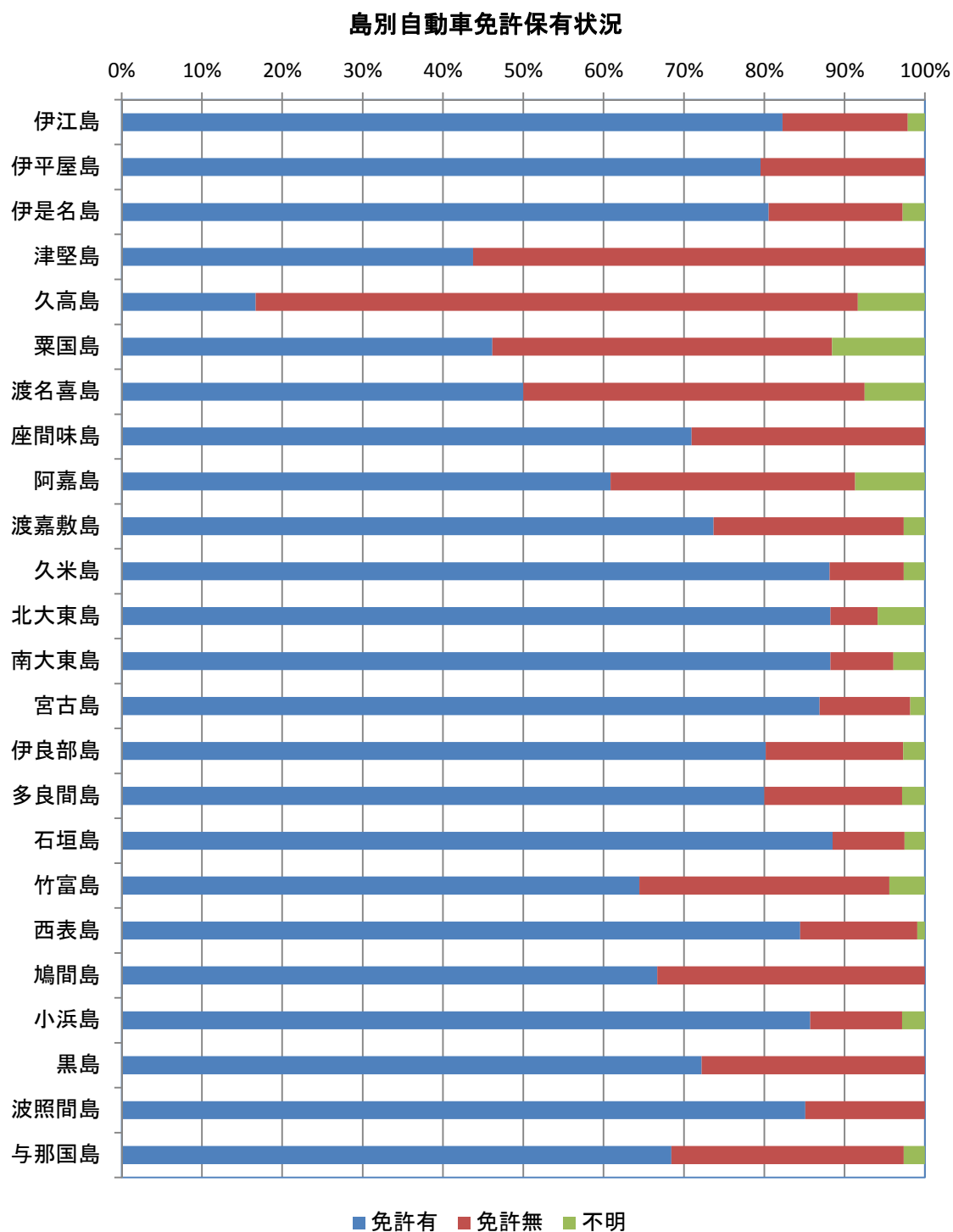
①回答者の年齢構成



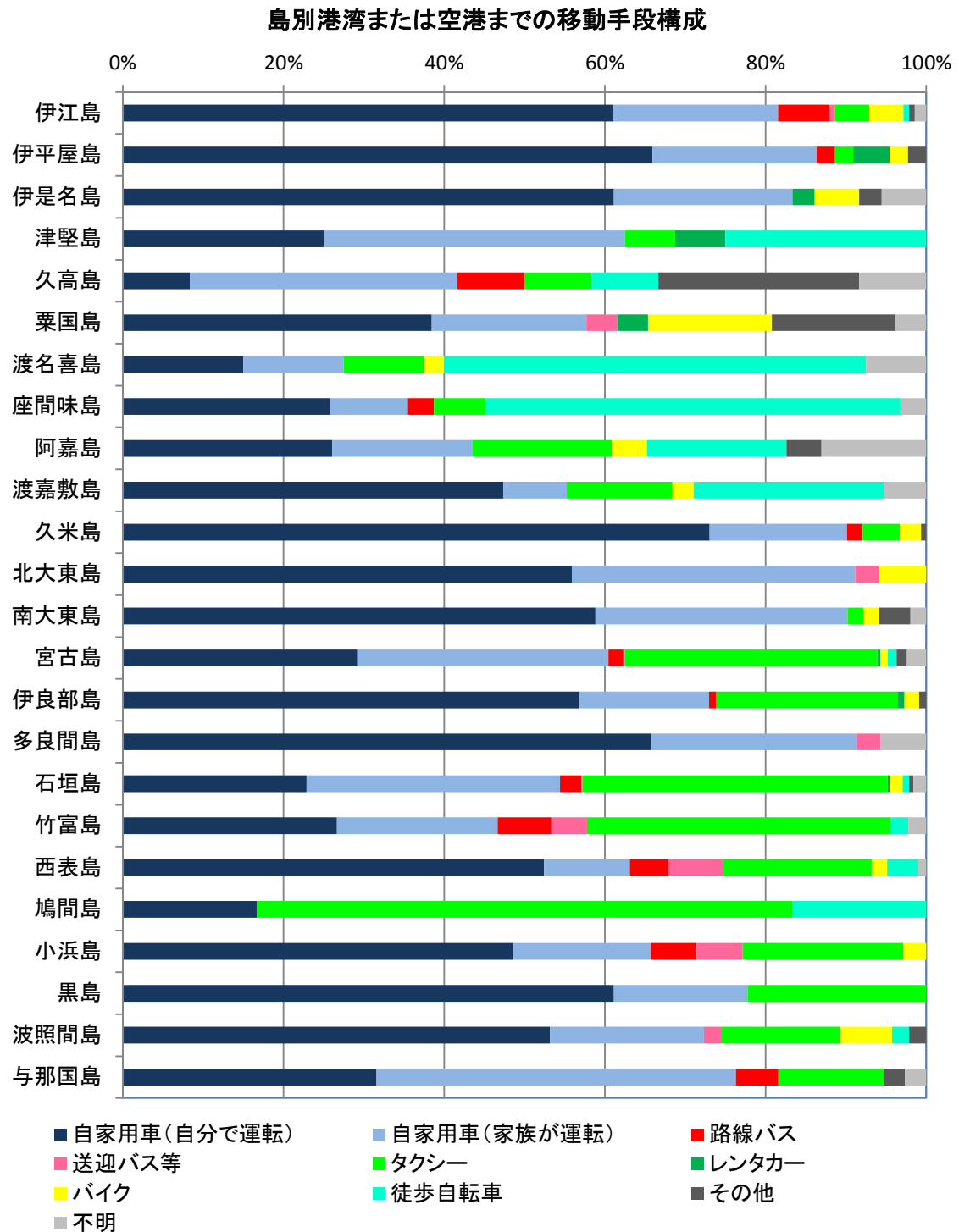
②回答者の職業構成



③回答者の自動車免許の保有状況



④島内の港湾または空港までの利用交通手段



3.3 来訪者に対する調査結果

(1) 来訪者への聞き取り調査箇所および回収状況

離島への来訪者は、主に離島住民以外となり、離島への移動に際しては沖縄本島を経由するパターンが主体であると考えられることから、来訪者への聞き取り調査箇所は、沖縄本島から各離島への航空路・航路が設定されている石垣空港・宮古空港・久米島空港・南大東空港・泊港・本部港・運天港の7箇所を選定した。また、沖縄本島を経由せず離島間の移動が可能な航路が設定されている石垣港と平良港の2箇所も選定した。

調査は、客層（観光客、ビジネス客）を考慮し、平日・休日の2日間の実施とした。

調査票の回収状況は、以下に示すとおりである。

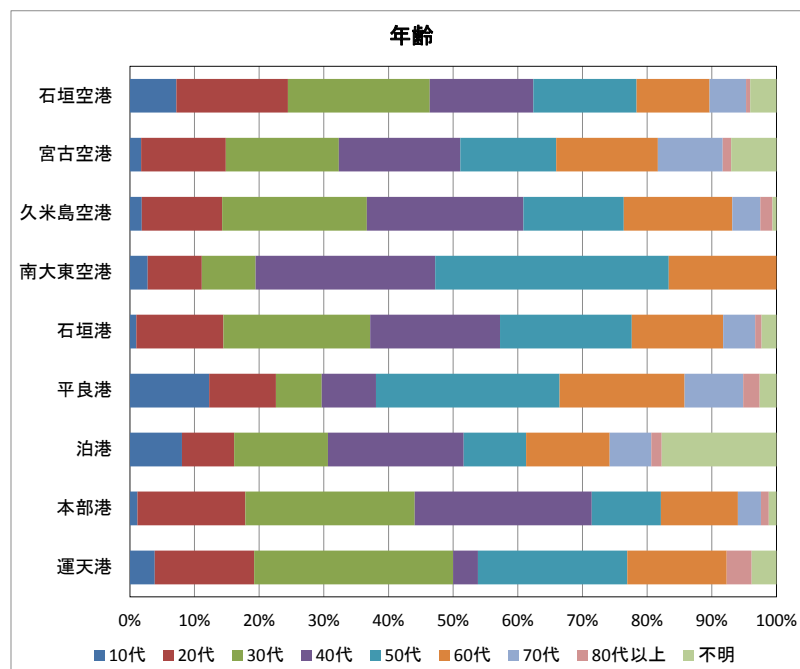
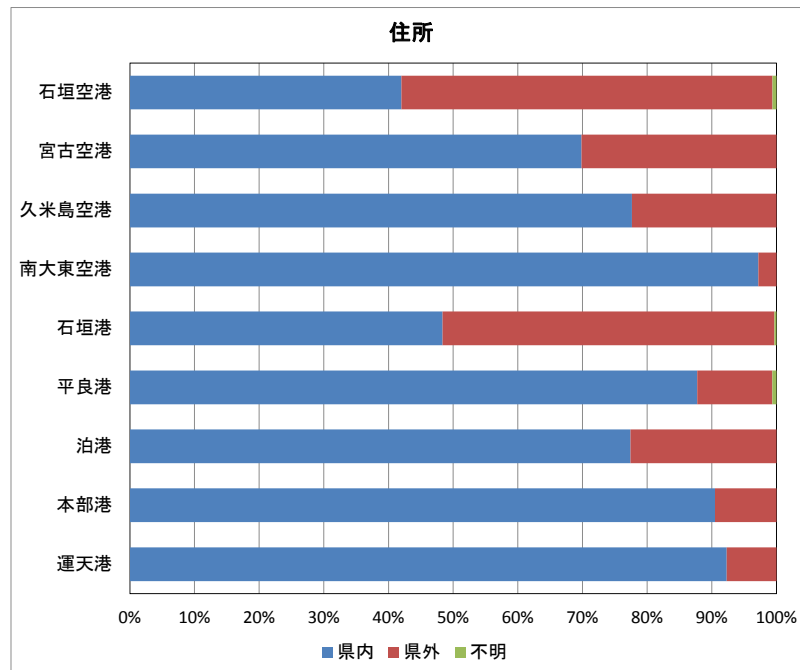
■来訪者ヒアリング

日付(H23年)		12.22(木)	12.23(祝)
空港	石垣空港	139	157
	宮古空港	107	110
	久米島空港	80	81
	南大東空港	20	16
	石垣港	129	154
港湾	平良港(宮古島)	60	62
	泊港(本島)	36	26
	本部港(本島)	21	63
	運天港(本島)	16	7
合計		608	676

(2) 回答者の居住地と年齢構成

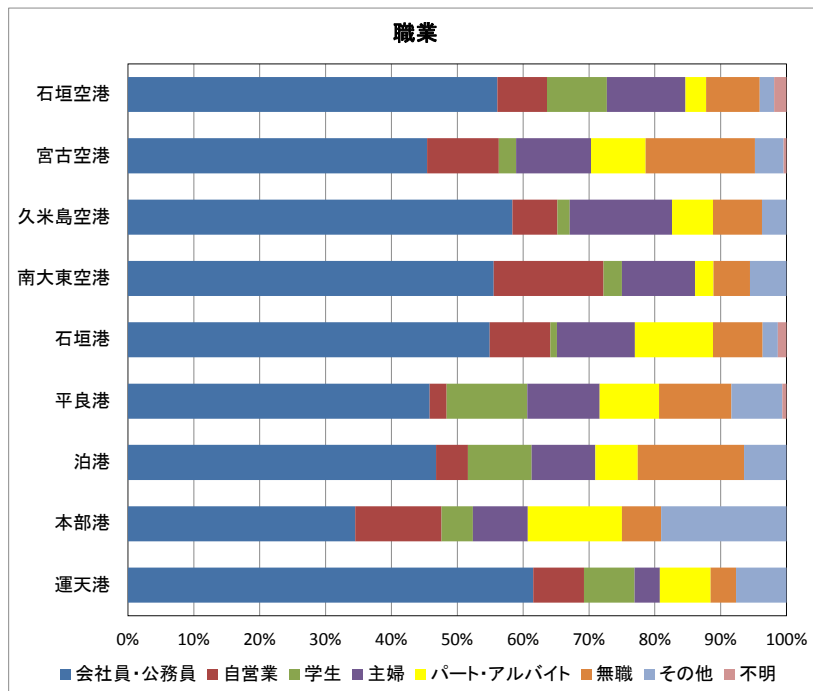
回答者の居住地は、各調査箇所では県内居住者が多くなっているが、石垣空港と石垣港で県内・県外が概ね半数ずつとなっている。

年齢構成は、各調査箇所ともに、40代以上が半数以上を占めている。



(3) 回答者の職業

職業構成は、各地点ともに会社員が最も多くなっている。

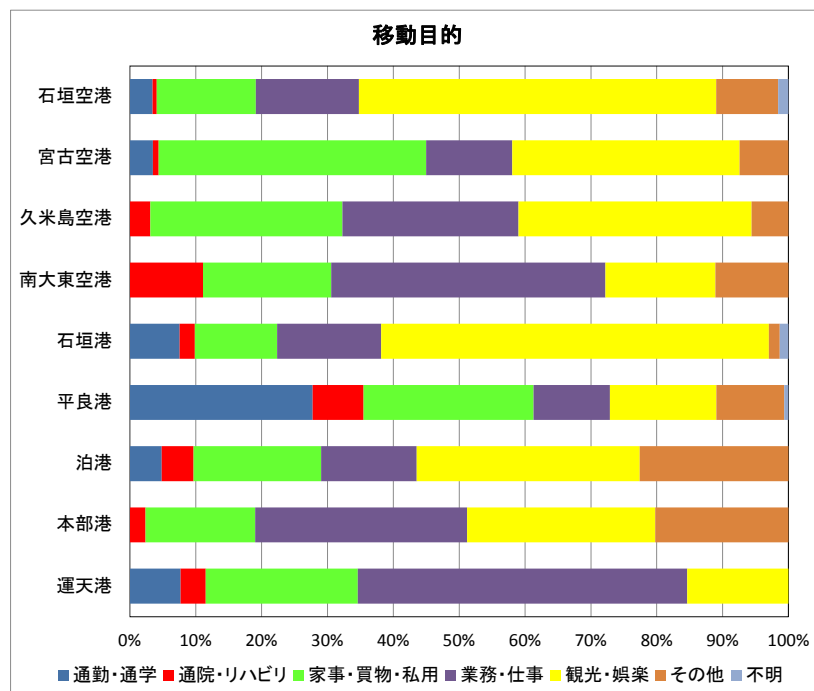


(4) 回答者の移動目的

県外居住者が多かった石垣空港や石垣港では「観光・娯楽」が最も多くなっている。

南大東空港や運天港では「業務・仕事」の割合が多くなっている。

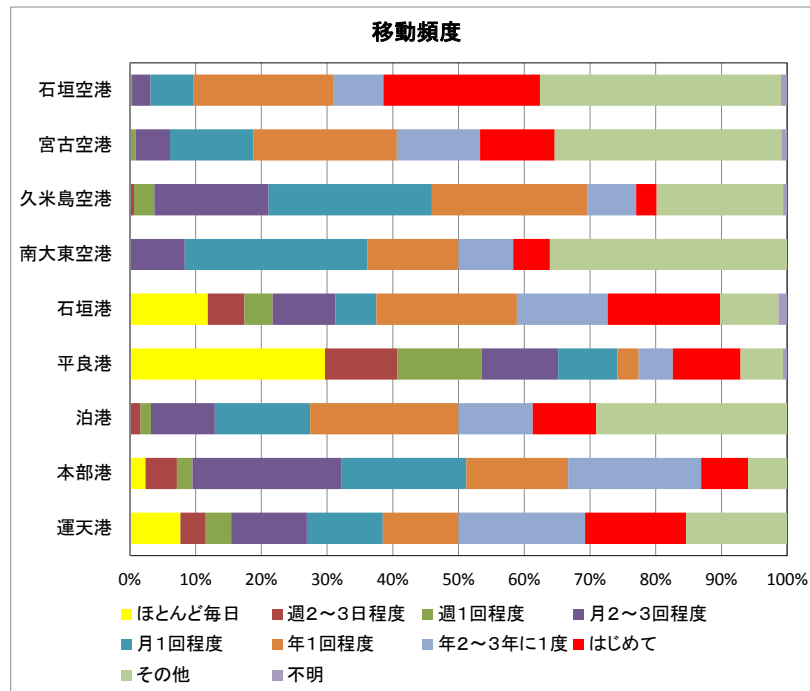
また、宮古空港では「家事・買物・私用」の割合が多くなっている。



(5) 移動頻度

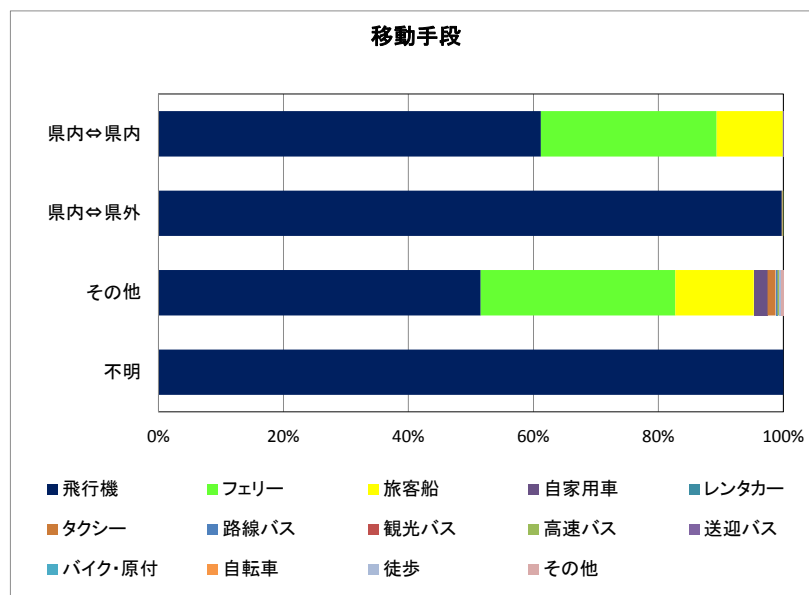
来訪者の移動頻度は、「観光・娯楽」での利用が多い石垣空港や石垣港では「はじめて」の割合が他の箇所に比べて多くなっている。

石垣港や平良港、本部港、運天港では「ほとんど毎日」の利用がみられ、特に平良港では約3割を占め、平良港での頻度構成の中では最も多くを占めている。



(6) 移動区間別移動手段

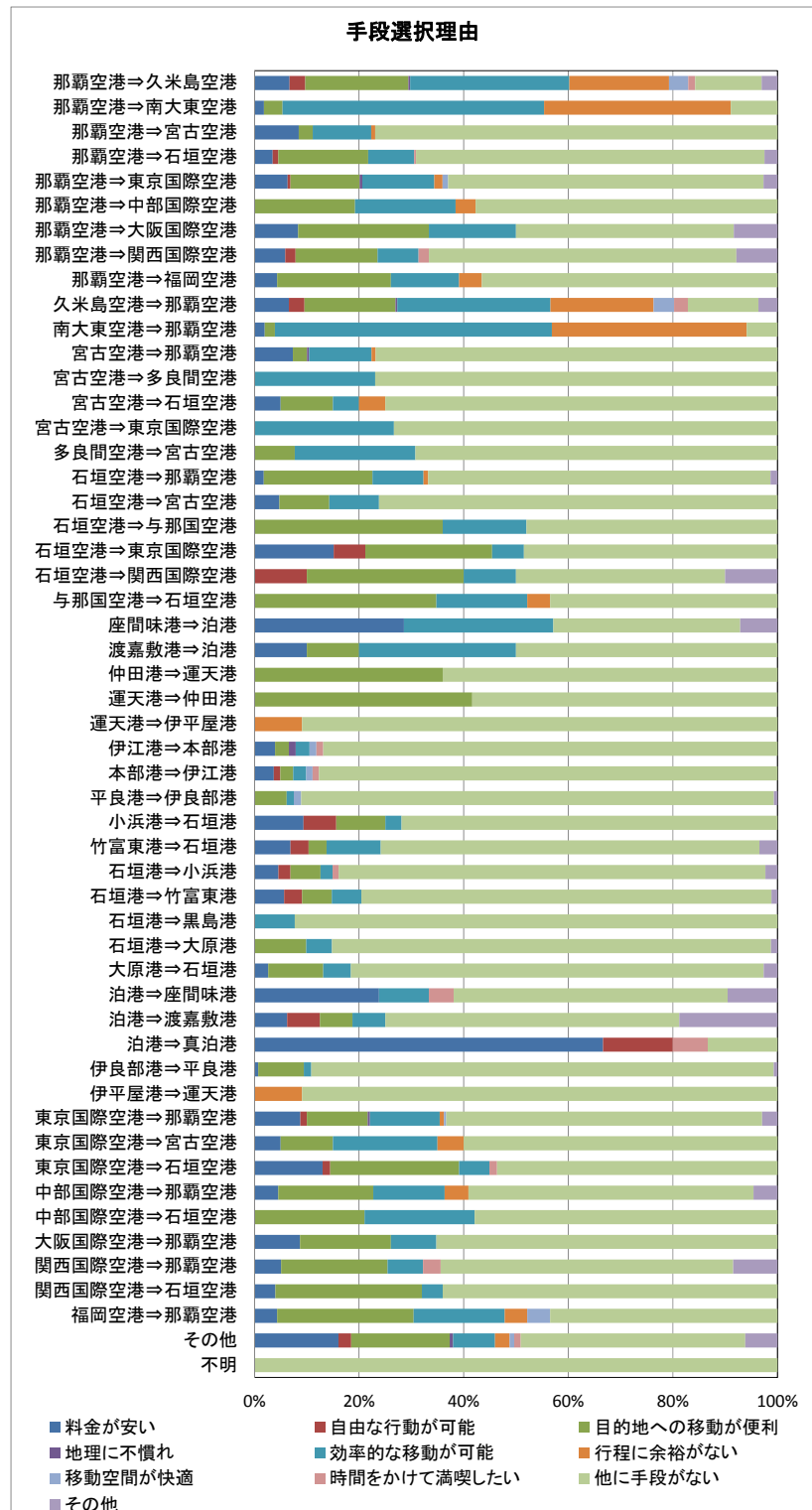
移動区間別に移動手段をみると、県内⇄県外では飛行機利用が中心であるが、県内⇄県内では飛行機利用を主体に、フェリーや旅客船の利用となっている。



(7) 移動区間別移動手段選択理由

移動手段の選択理由をみると、那覇空港～久米島空港間と那覇空港～南大東空港間では、「行程に余裕がない」や「効率的な移動が可能」との回答が多くなっている。

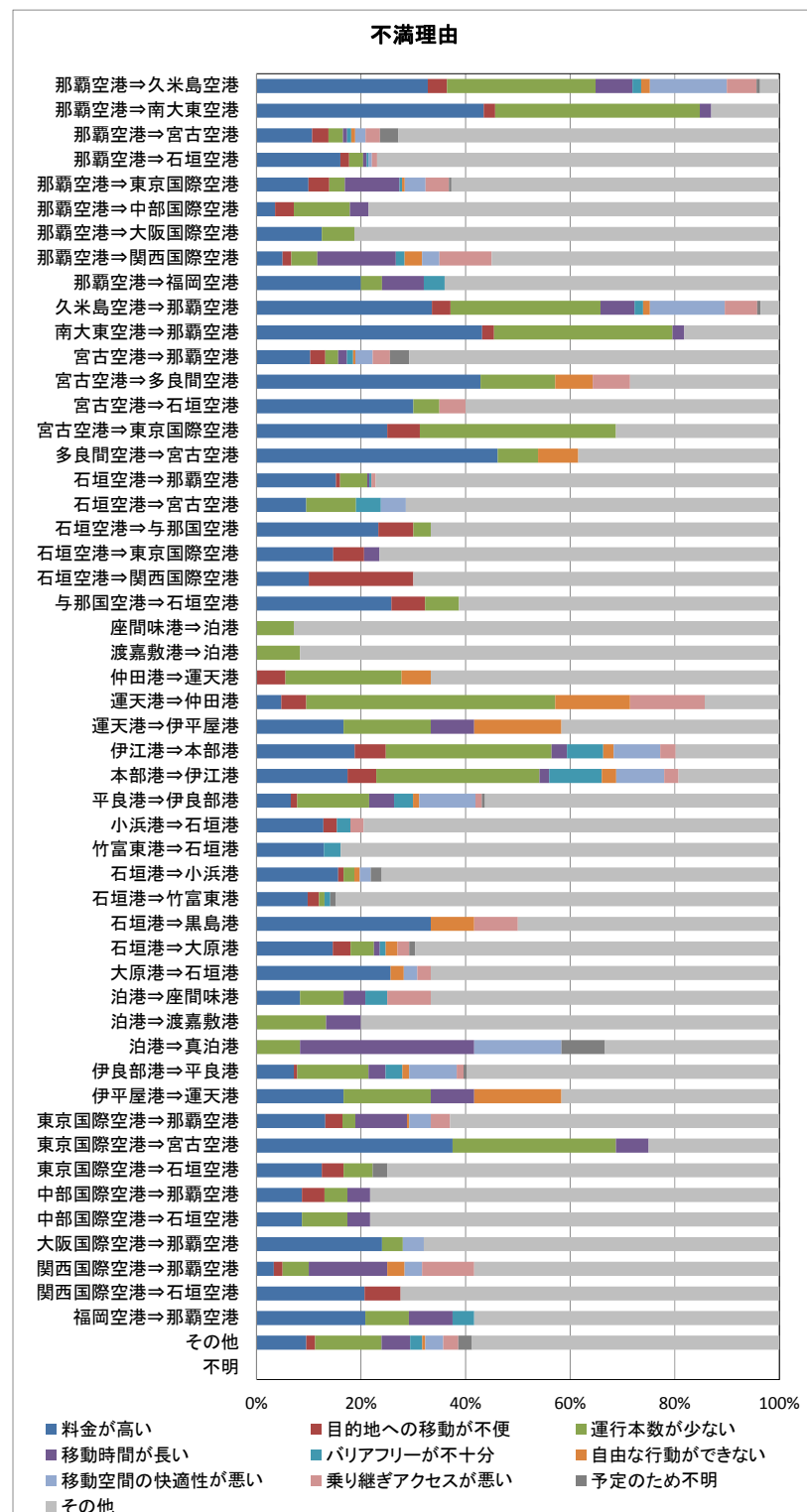
泊港～真泊港間では「料金が安い」が多くみられるほか、その他の区間では「ほかに手段がない」や「目的地への移動が便利」が多くなっている。



(8) 移動区間別移動手段不満理由

移動手段の不満理由をみると、那覇空港～久米島空港間と那覇空港～南大東空港間では、「料金が高い」や「運行本数が少ない」との回答が多くなっている。

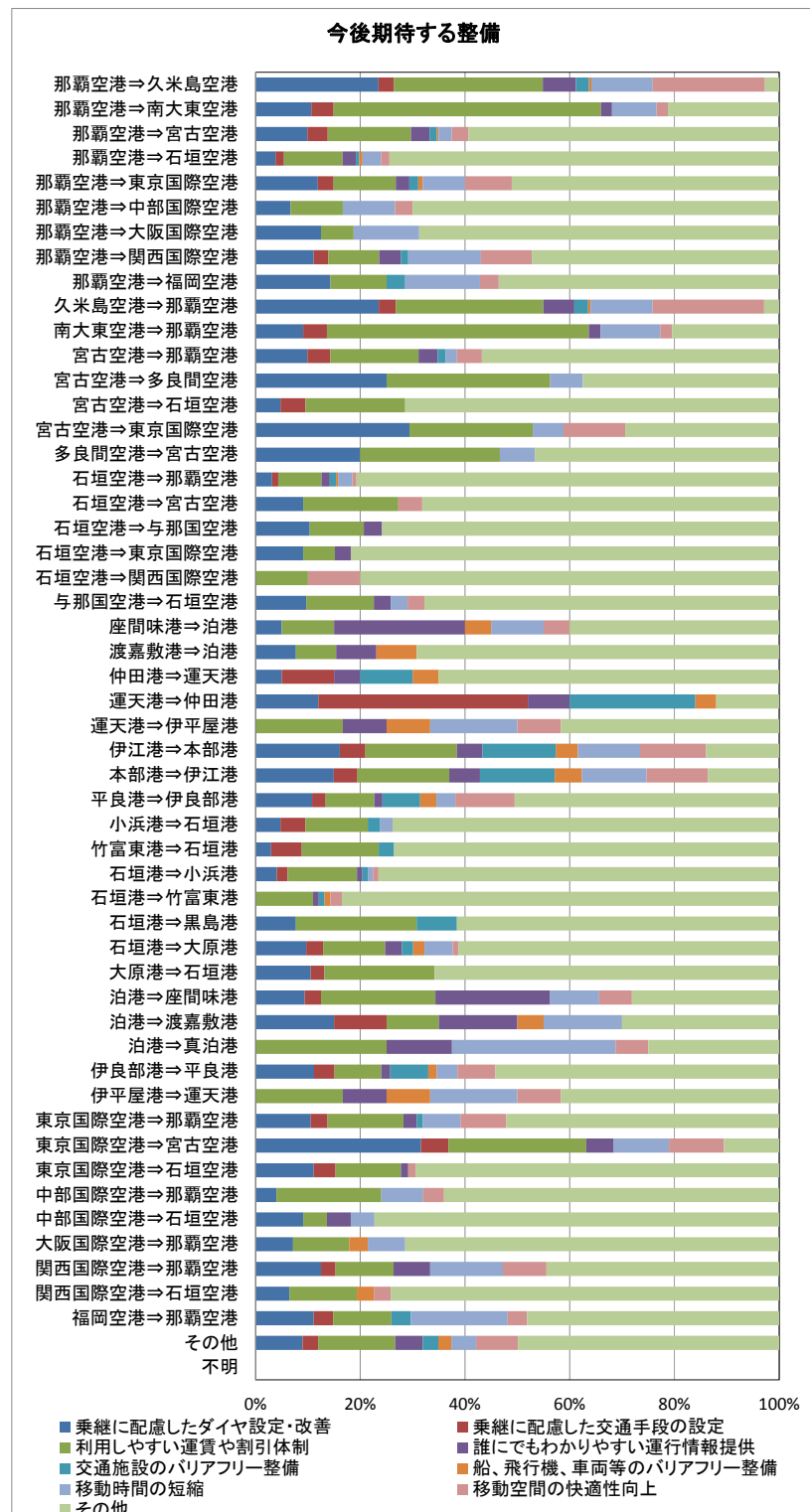
「料金が高い」は、宮古空港～多良間空港、久米島空港～那覇空港でも多くみられる。運天港～仲田港間では「運行本数が少ない」の割合が大きくなっている。



(9) 移動区間別の今後期待する整備

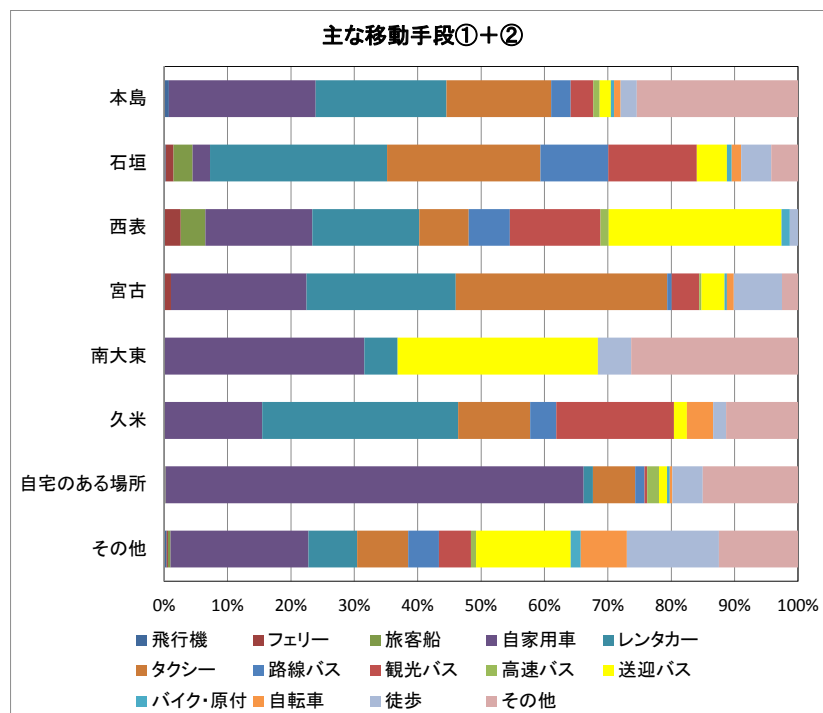
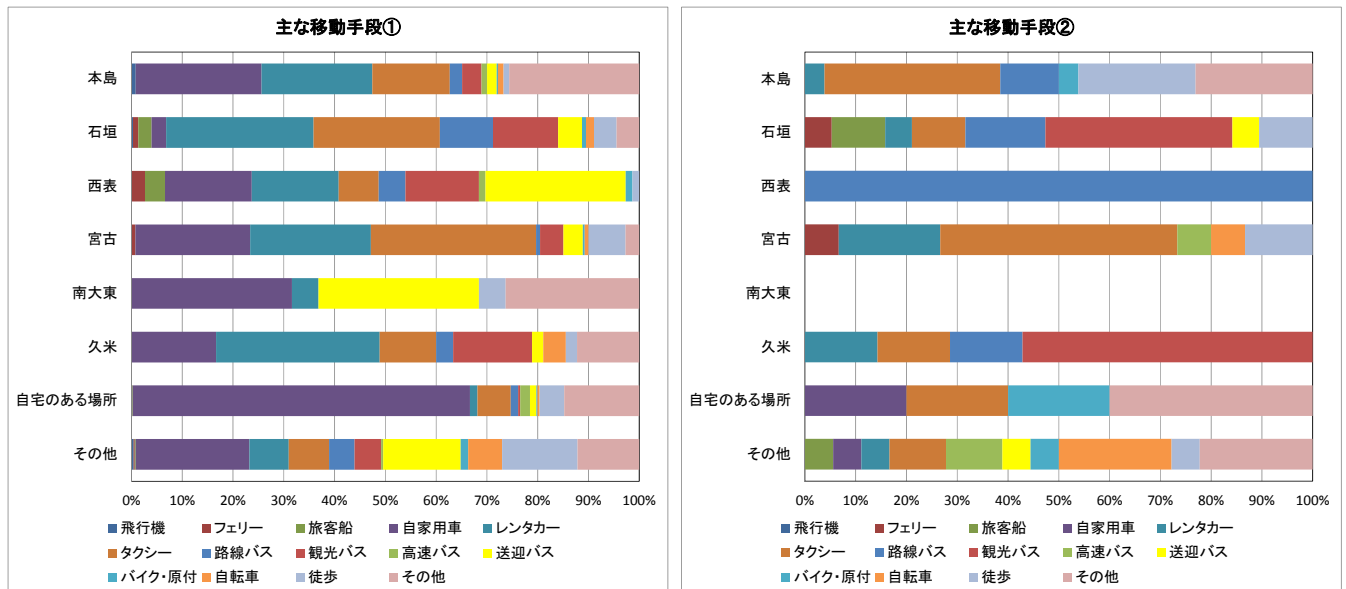
今後期待する整備をみると、那覇空港～久米島空港間と那覇空港～南大東空港間では、「利用しやすい運賃や割引体制」との回答が多くなっている。

運天港側で路線バスとの接続がない運天港～仲田港間では「乗継に配慮した交通手段の設定」の割合が大きくなっている。



(10) 島内の主な移動手段

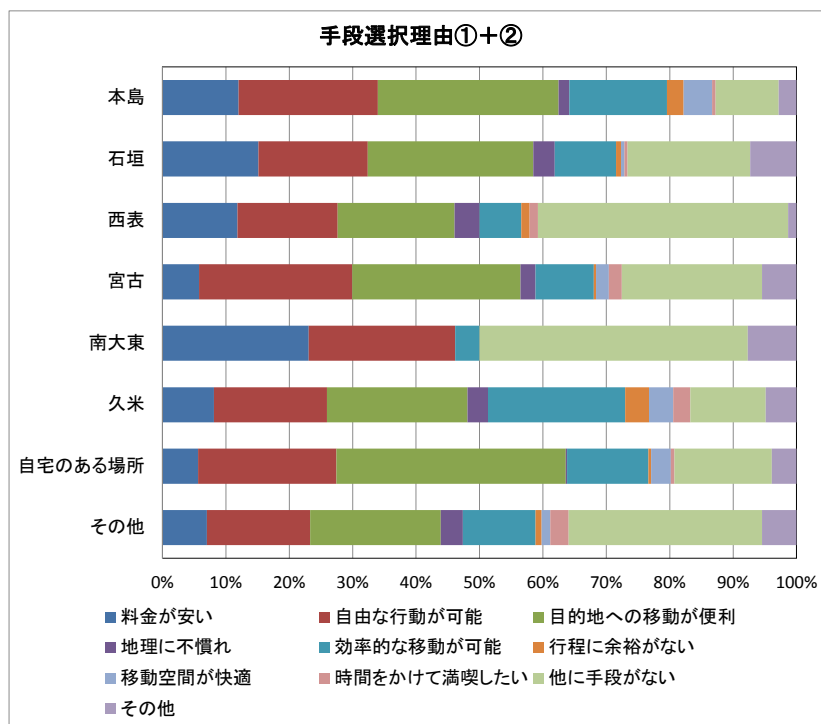
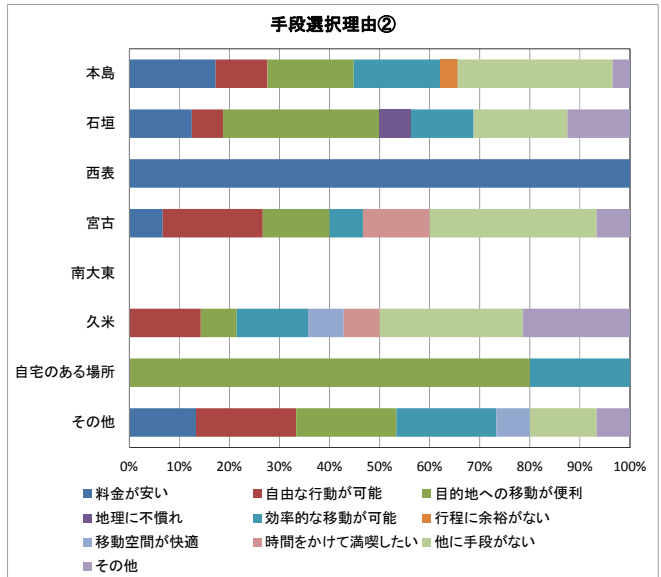
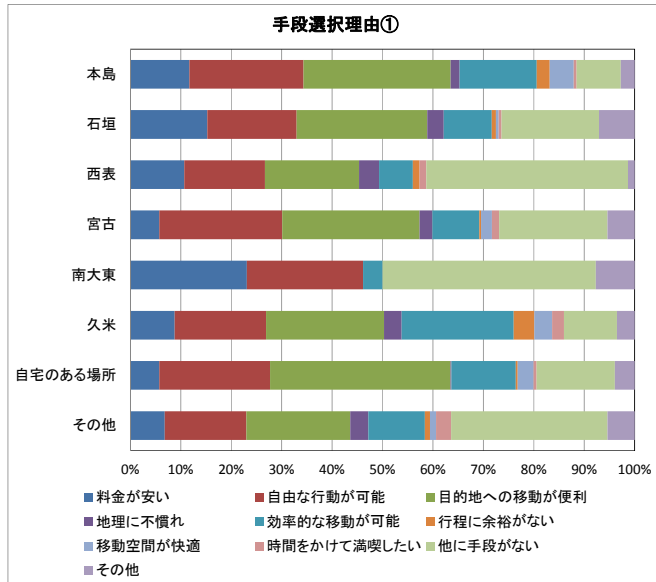
空港や港湾から来訪した島内の移動手段をみると、自家用車の利用は自宅のある場所で多く、本島や離島内においては、レンタカーやタクシー、観光バス、送迎バスの利用が多い。



* 上図の①は島内での1つ目の移動手段、②は島内での2つ目の移動手段（主な移動手段が2つある場合）である。

(11) 島内の主な交通手段選択理由

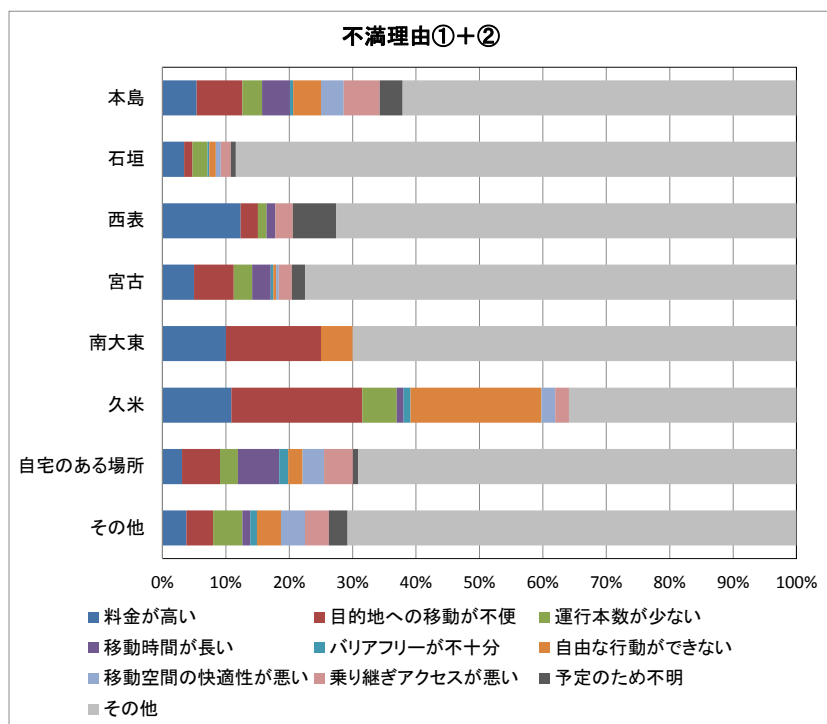
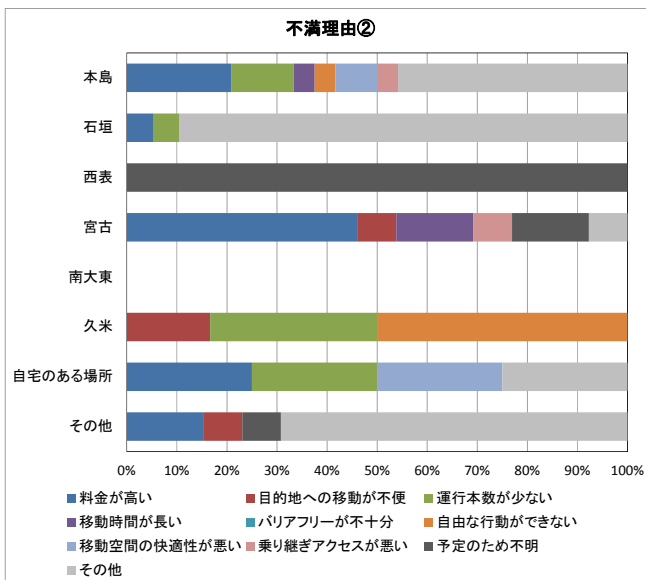
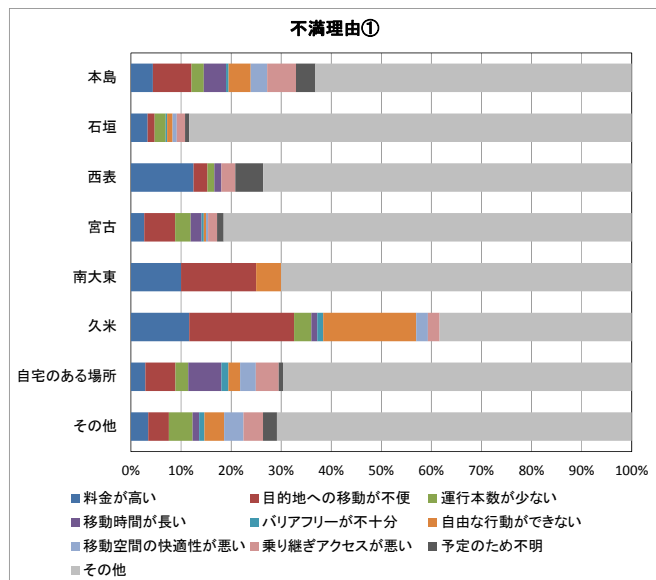
移動先の島内の交通手段選択理由は、各島ともに「自由な行動が可能」「目的地への移動が便利」「他に手段がない」が多くなっている。



* 上図の①は島内での1つ目の移動手段の選択理由、②は島内での2つ目の移動手段（主な移動手段が2つある場合）の選択理由である。

(12) 島内の主な交通手段に対する不満理由

島内の交通手段に対する不満理由に対しては、その他が多いが、久米島では「目的地への移動が不便」「自由な行動ができない」が多くあげられている。



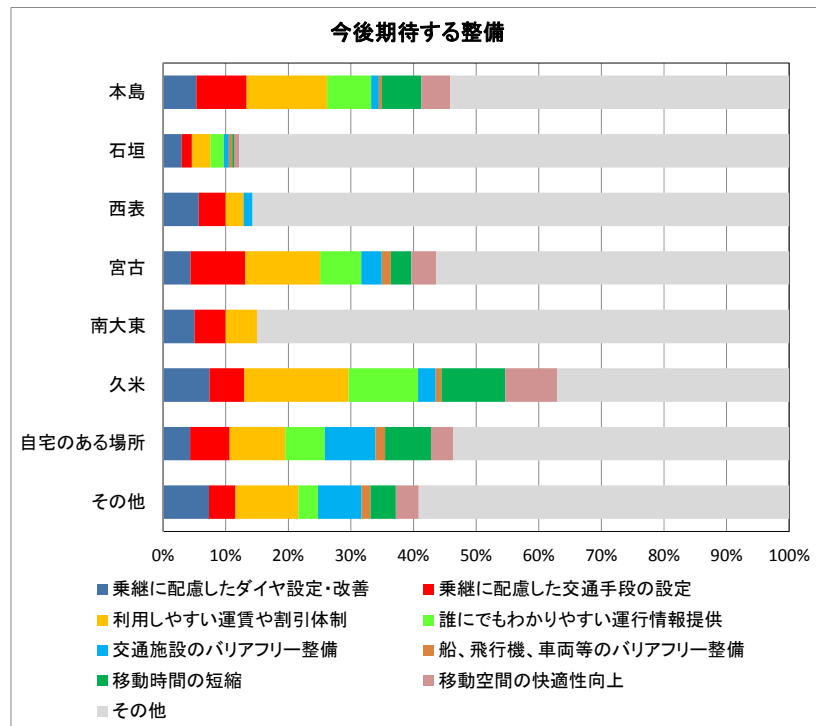
* 上図の①は島内での1つ目の移動手段に対する不満理由、②は島内での2つ目の移動手段（主な移動手段が2つある場合）に対する不満理由である。

<その他>

上原港の欠航(悪天候に左右される)
欠航が多い
運行状況がわかりづらい
遅れるのが困る
駐車料金高い。
船が満員だと車が運べないから
席が取りづらい

(13) 今後期待する整備[複数回答]

今後期待する整備としては、各島とも「乗継に配慮した交通手段の設定」「利用しやすい運賃や割引体制」があげられている。また、本島や宮古島、久米島では「誰にでもわかりやすい運行情報提供」も多くあげられている。



<その他>

GW・長期休暇の増便期待
伊平屋での時間長くしてほしい
大きな飛行機を運航してほしい
遅い時間帯の便を増やしてほしい
関西～石垣の直行便
均等な時間配分
高速フェリーがあるといい
座間味では欠航がすぐ判明するが泊港からの欠航がわかりにくい
ターミナルから飛行機までの移動手段を改善
ダイヤの乱れ。遅刻してしまう
駐車場満車なので困る
直行便がない

4. 公共交通に関する島別特性

ここでは、離島住民に対するニーズ調査の結果について、島別にとりまとめた。
掲載順は、下表のとおりである。

表 4-1-1 離島住民ニーズ調査の掲載順

圏域	島名	市町村名	頁
北部圏域	4- 1 伊江島	伊江村	66
	4- 2 伊平屋島	伊平屋村	88
	4- 3 伊是名島	伊是名村	109
中南部圏域	4- 4 津堅島	うるま市	130
	4- 5 久高島	南城市	142
	4- 6 粟国島	粟国村	154
	4- 7 渡名喜島	渡名喜村	173
	4- 8 座間味島	座間味村	186
	4- 9 阿嘉島	座間味村	204
	4-10 渡嘉敷島	渡嘉敷村	217
	4-11 久米島	久米島町	237
	4-12 北大東島	北大東村	267
	4-13 南大東島	南大東村	287
宮古圏域	4-14 宮古島	宮古島市	307
	4-15 伊良部島	宮古島市	340
	4-16 多良間島	多良間村	361
八重山圏域	4-17 石垣島	石垣市	381
	4-18 竹富島	竹富町	420
	4-19 西表島	竹富町	434
	4-20 鳩間島	竹富町	456
	4-21 小浜島	竹富町	468
	4-22 黒島	竹富町	482
	4-23 波照間島	竹富町	495
	4-24 与那国島	与那国町	509

4-1 伊江島

(1) 島の概要

伊江島は、沖縄本島那覇市から北方向約 60km に位置し、人口約 5,100 人を有する離島である。全域が伊江村に属しており、沖縄本島本部町との航路がある。



人口	5,102 人
世帯数	2,126 世帯
高齢化率	24.5 %
就業者総数	2,348 人

島の面積	22.77 km ²
本島(那覇市)との距離	56 km
港湾乗降人員	445.3 千人
空港乗降人員	- 千人

資料：離島統計(H19)、空港乗降人員はH22年度

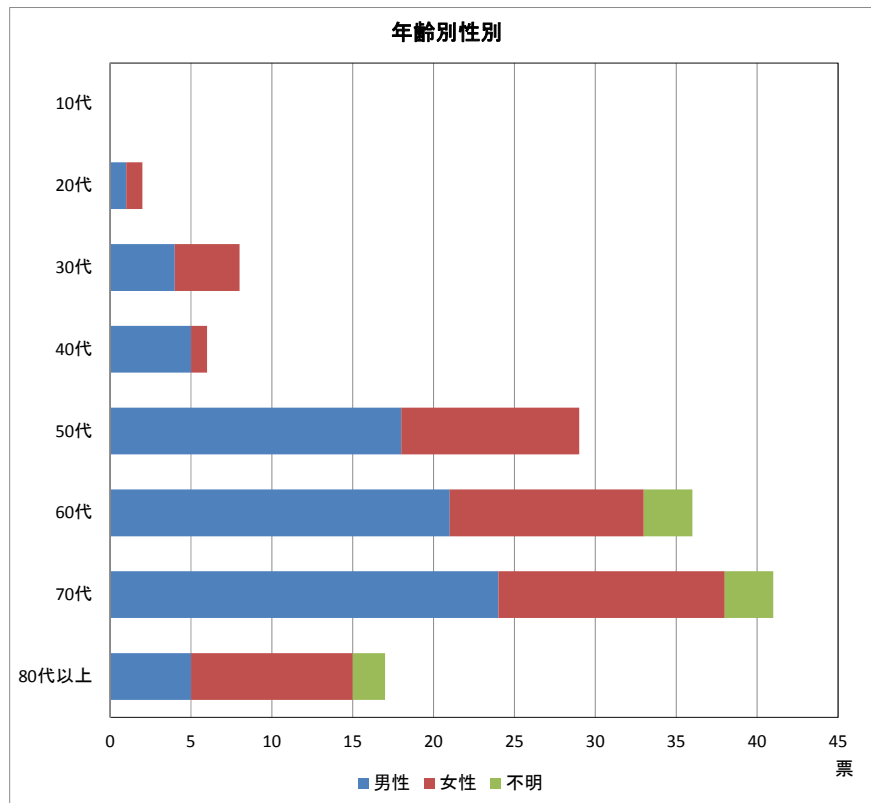
<海上交通>

発港	着港	着市町村 [島名]	タイプ	便数 (往復)	所要時間 (分)	運航事業者名
伊江	本部	本部町 [沖縄本島]	フェリー	4	30	伊江村公営企業課

(2) 住民ニーズ

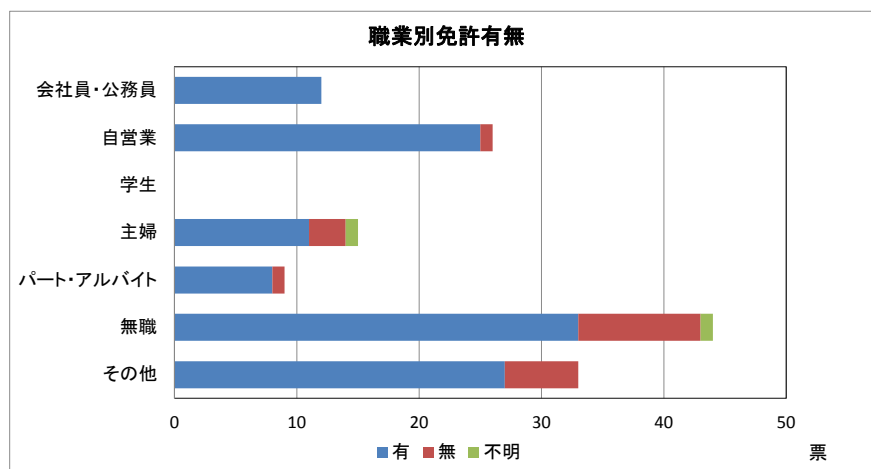
①年齢別性別構成

伊江島の回答者は70代が最も多く、次いで60代、50代の順となっている。



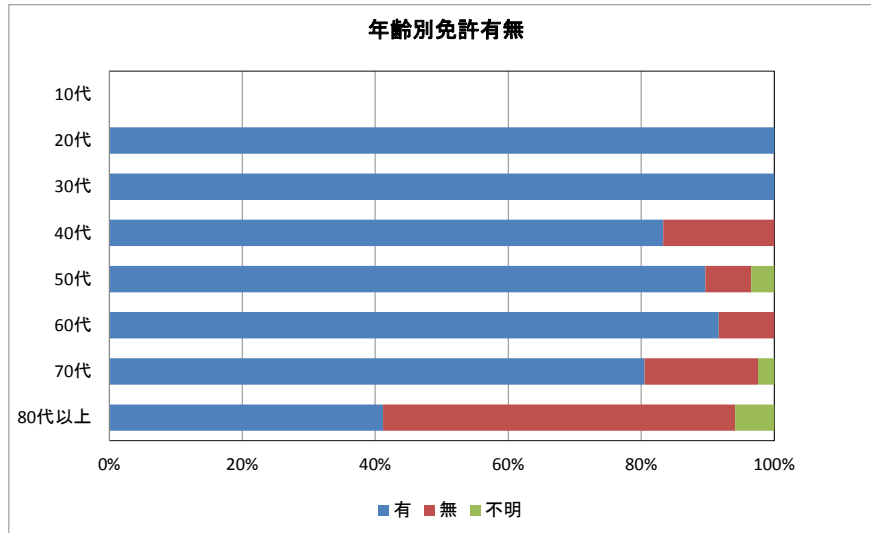
②職業別免許の有無

回答者の職業は、無職が最も多く、次いで自営業となっている。各職業ともに自動車免許保有者が多い。



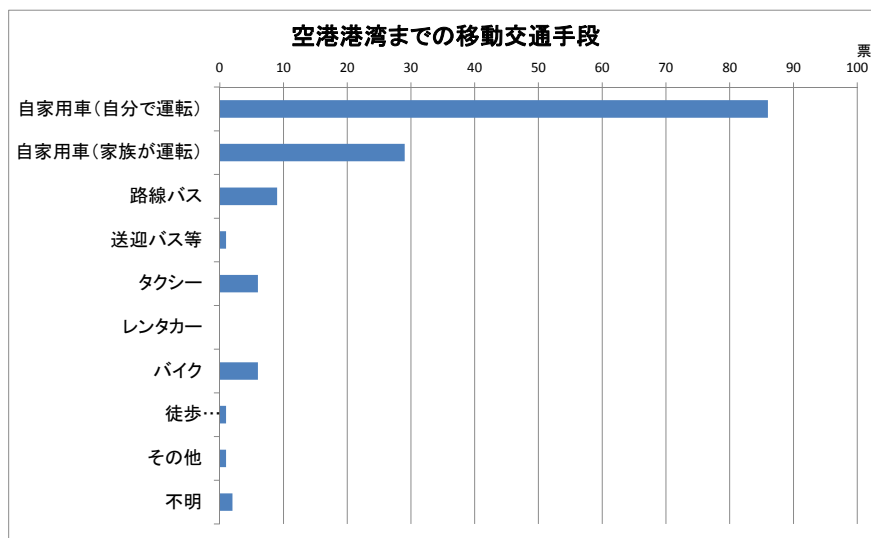
③年齢別免許の有無

年齢別に自動車免許の有無をみると、80代以降は免許のない割合が多くなっている。



④空港・港湾までの交通手段

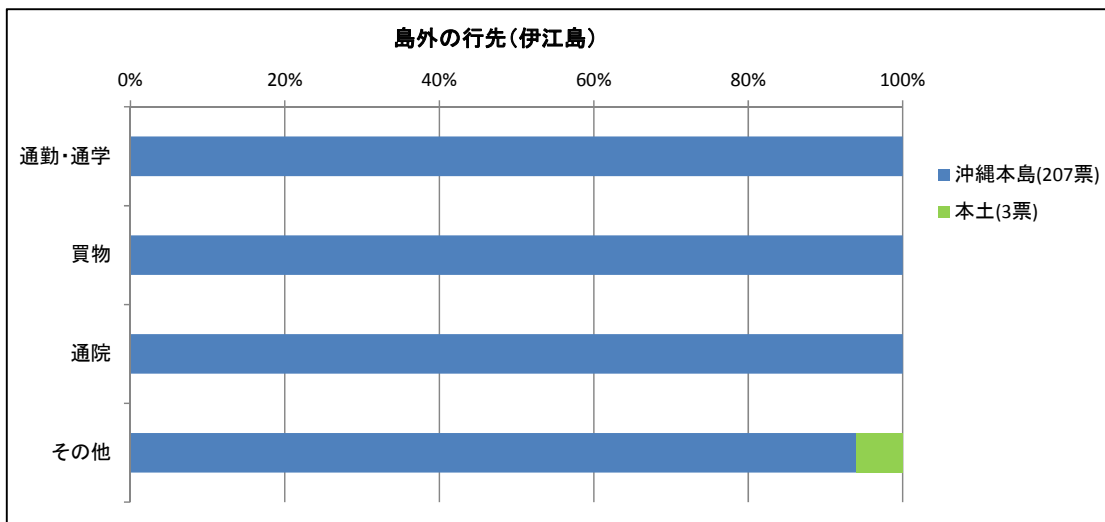
伊江島の空港又は港湾までの交通手段は自家用車の「自分で運転」が最も多く、次いで自家用車の「家族が運転」となっている。



<本島や近隣離島への移動について（島外）>

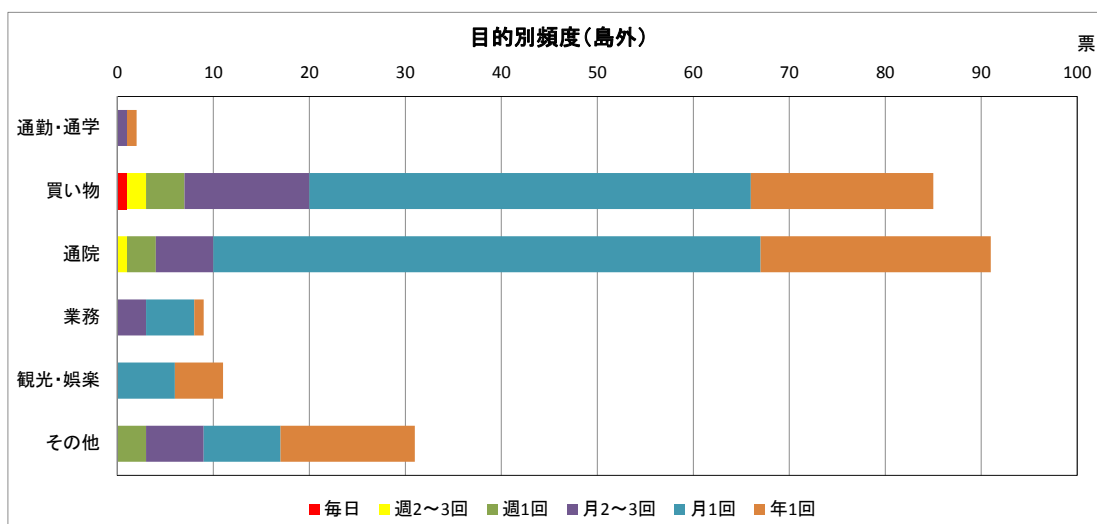
⑤目的別目的地（島外）

伊江島外への行先についてみると、各目的において沖縄本島がほとんどである。
 その他（業務、観光・娯楽、その他）の目的では、本土があげられている。



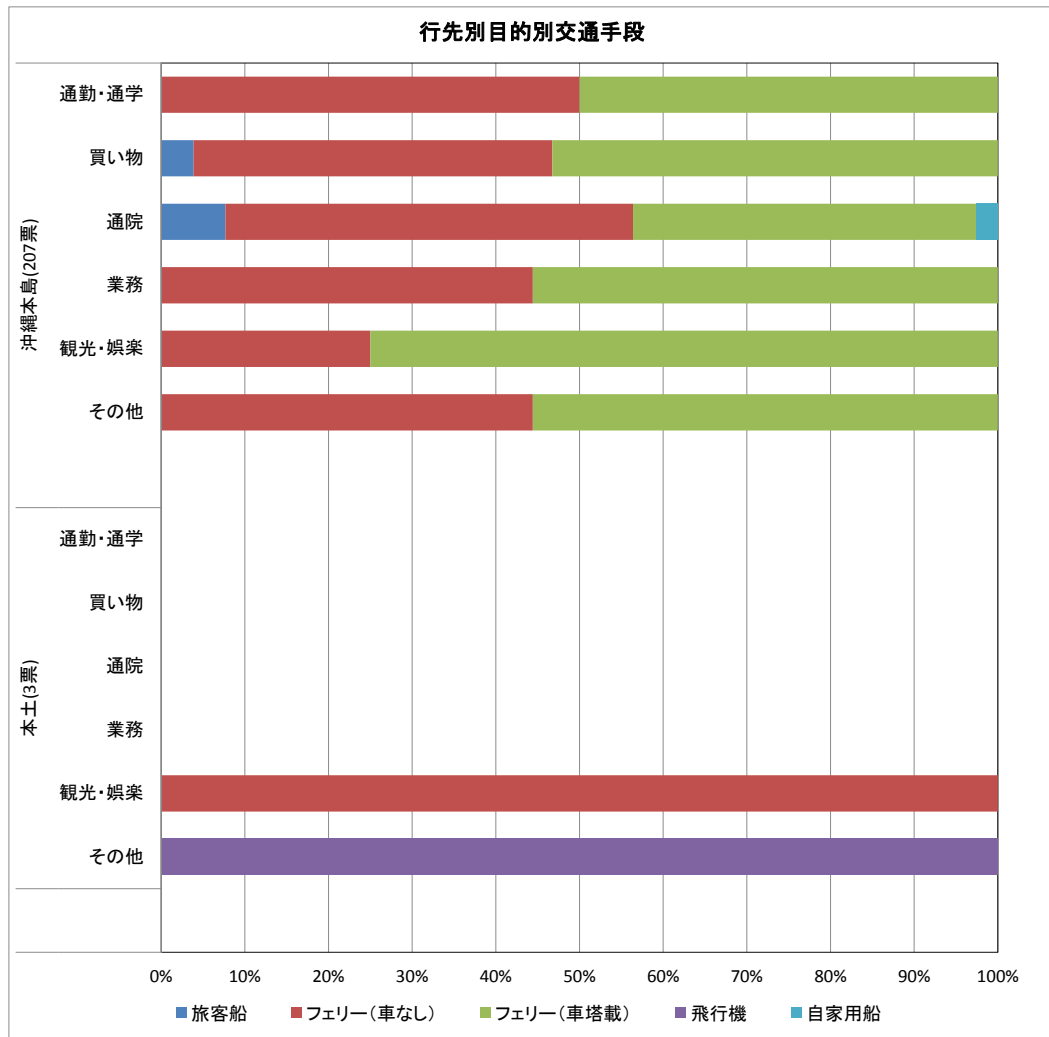
⑥目的別頻度（島外）

島外への移動は、通院との回答が最も多く、次いで買い物となっている。
 買い物目的では「毎日」との回答がみられる。



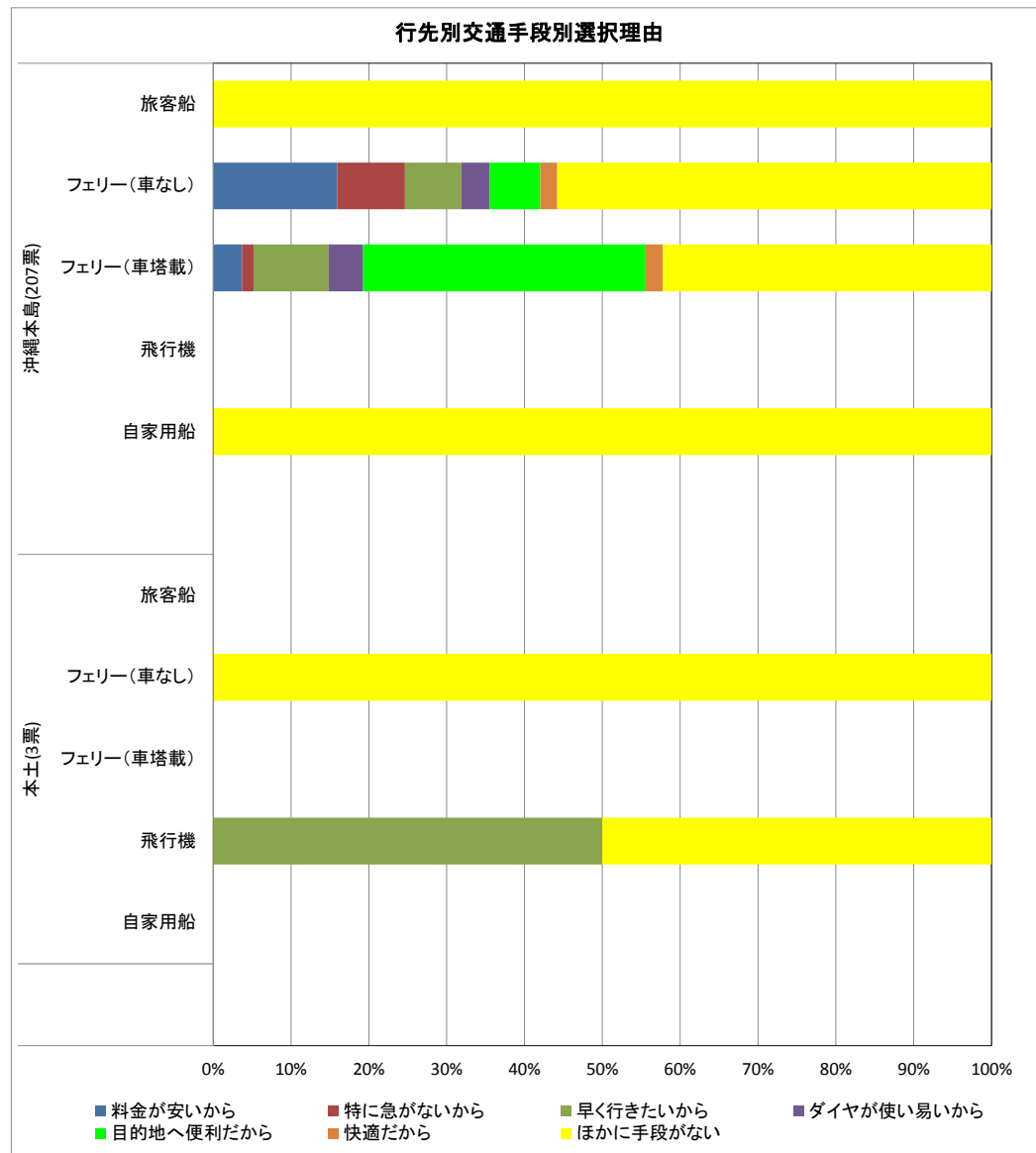
⑦行先別目的別交通手段（島外）

行先別、目的別に交通手段をみると、沖縄本島はフェリー利用が主体となっている。
本土へはフェリー（車なし）か飛行機となっている。



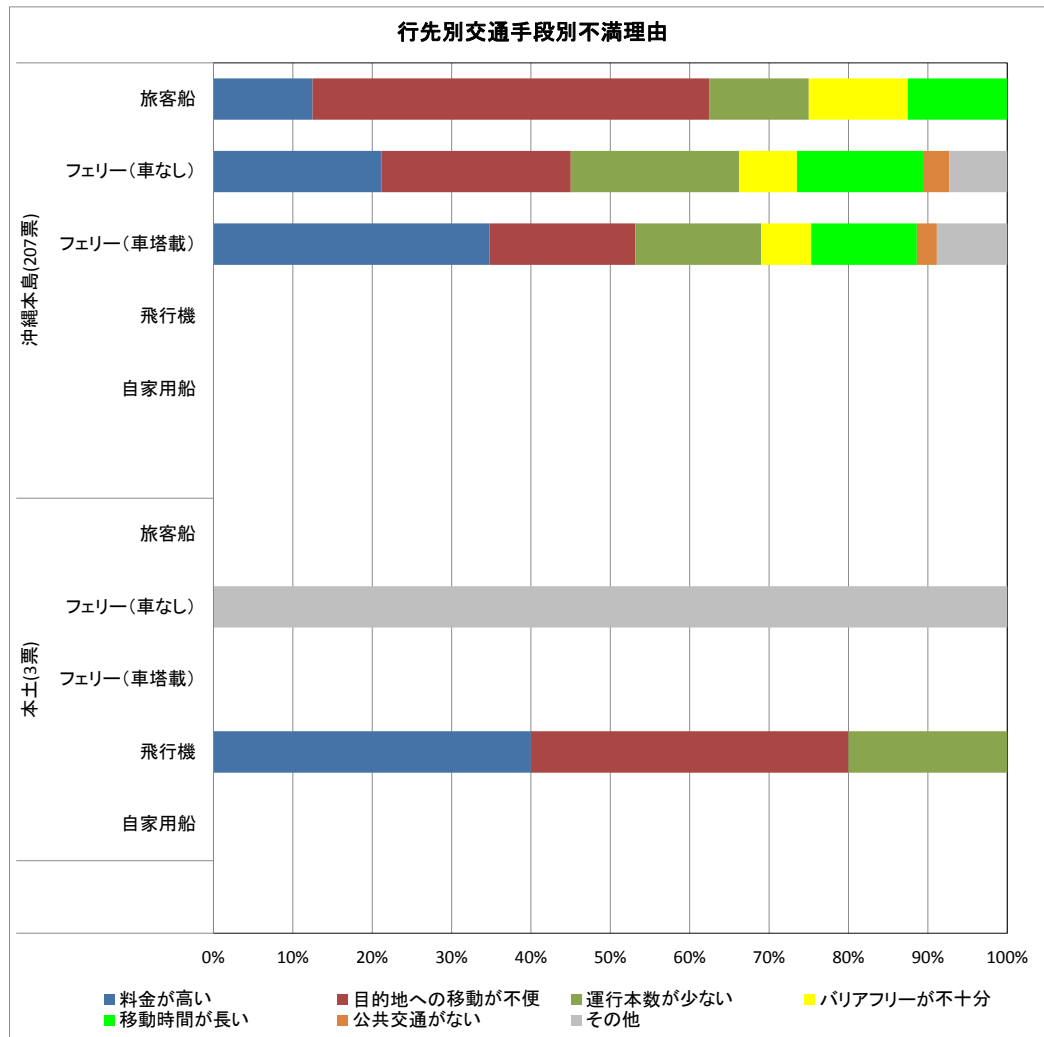
⑧行先別交通手段選択理由（島外）〔複数回答〕

交通手段の選択理由をみると、全般的に「ほかに手段がないから」の回答が多いほか、「目的地へ便利だから」があげられている。



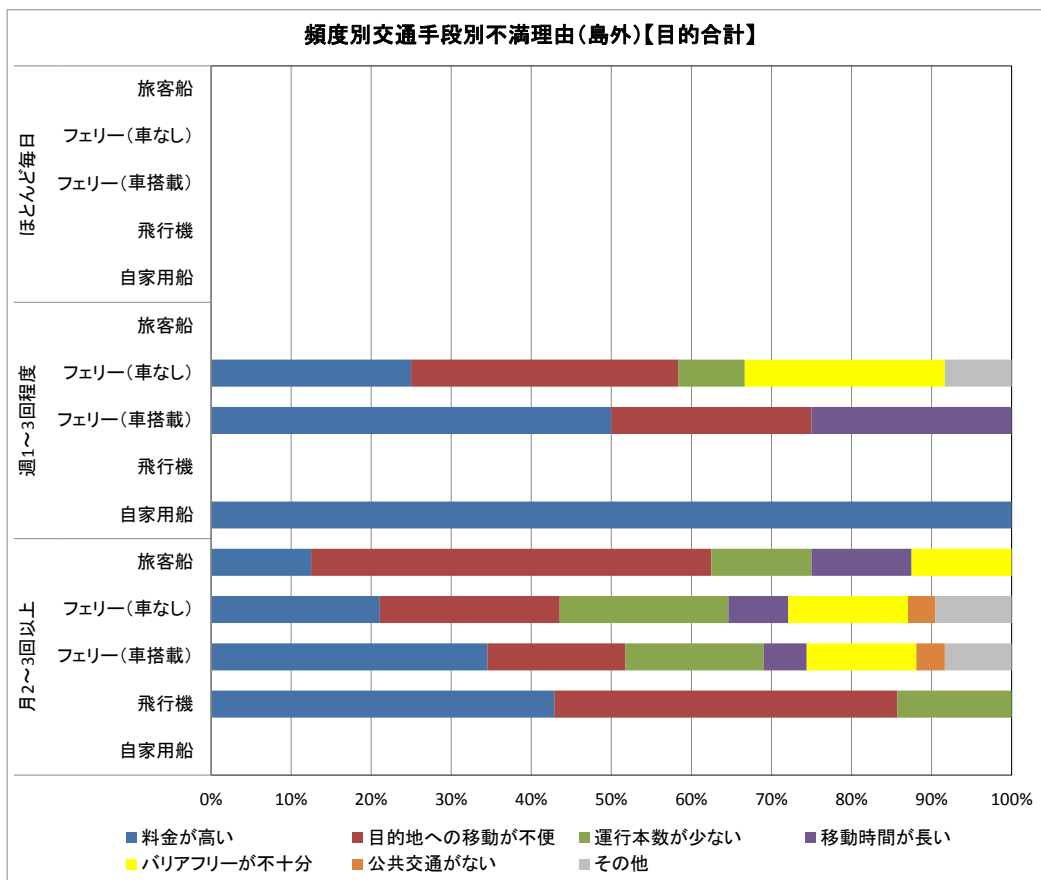
⑨行先別交通手段別不満理由（島外）〔複数回答〕

交通手段に対する不満についてみると、沖縄本島方面において「料金が高い」、「目的地への移動が不便」、「運行本数が少ない」、「移動時間が長い」があげられている。

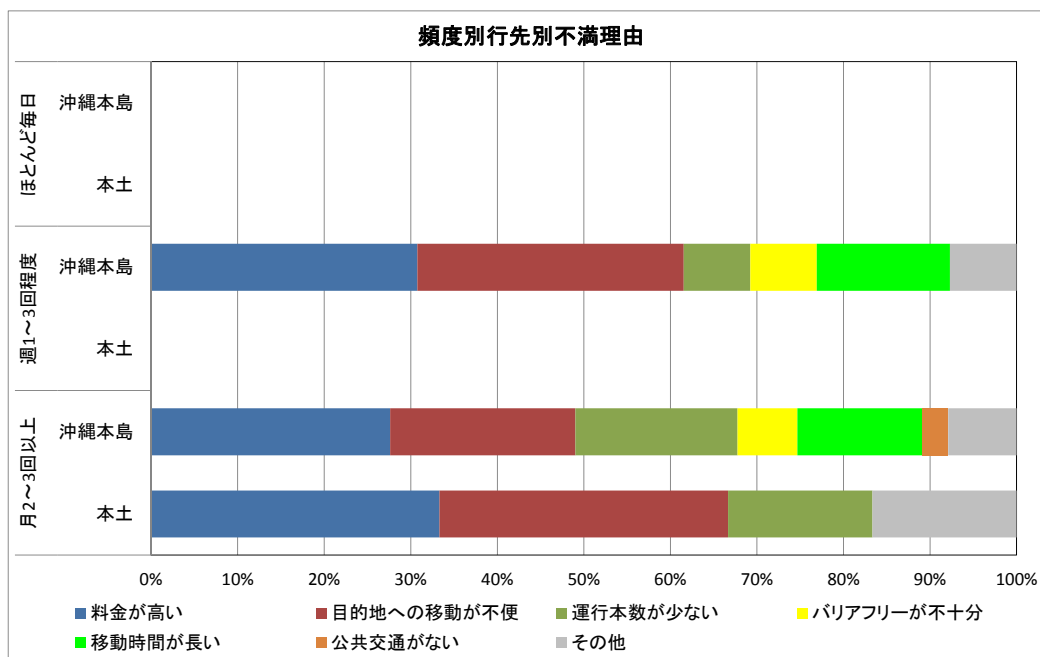


<参考>

◆頻度別手段別不満理由（島外）〔複数回答〕



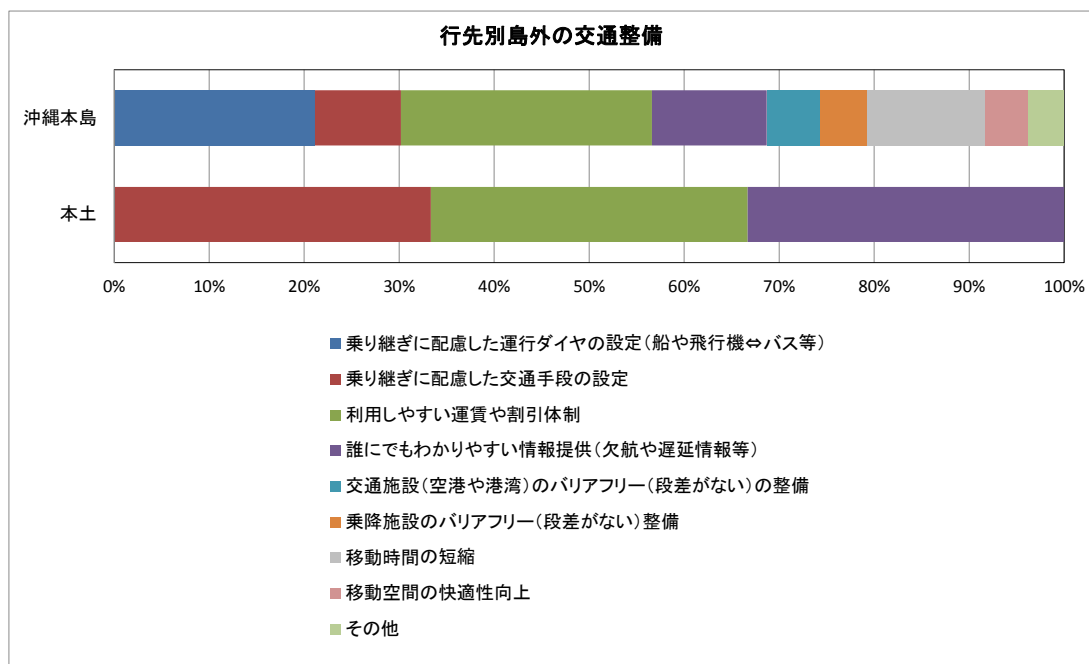
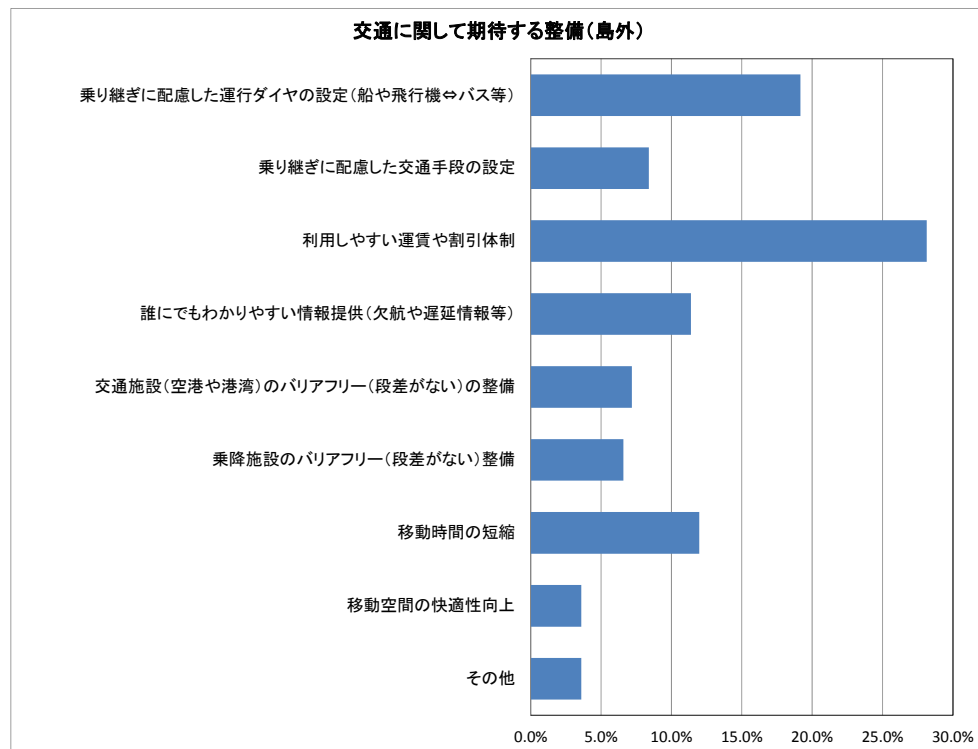
◆頻度別行先別不満理由〔複数回答〕



⑩島外の交通整備[複数回答]

伊江島外への移動に関する交通整備については、「利用しやすい運賃や割引体制」が最も多く、次いで「乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定」の順となっている。

行先別では、特に沖縄本島へは様々な交通整備が求められている。



◆島外の交通整備に対して対する項目と強く期待する区間や場所

<伊江島>

①乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定(船や飛行機⇄バス等)		件数
本部町	名護市内	3
本部港～名護市		2
本部～名護	名護～那覇	2
本部港～那覇空港		1
本部港	那覇市	1
那覇市内～泊港		1
伊江島	本部	1
伊江～本部～名護		1

②乗り継ぎに配慮した交通手段の設定		件数
本部～名護		4
名護～那覇		2
名護と渡久地新港とのバスが少しでも本数が増えると良いです。		1
伊江島フェリーを現存の4便から5便に増便してほしい。		1

③利用しやすい運賃や割引体制		件数
伊江港⇄本部港		4
本部町～那覇		2
本部～名護		2
名護～那覇		2
フェリー代(車) 高速料金		1
那覇～東京		1
通院のため		1
すべて		1
高速道路		1
運賃を安く		1
本島への運賃		1

④誰にでもわかりやすい情報提供(欠航や遅延情報等)		件数
バスの時間		1
名護	本部	1
本部ー伊江島		1

⑤交通施設(空港や港湾)のバリアフリー(段差がない)の整備		件数
本部～名護		2
名護～那覇		1

⑥乗降施設のバリアフリー(段差がない)整備		件数
本部～名護	名護～那覇	1

⑦移動時間の短縮		件数
本部町～那覇		2
名護⇄那覇間		2
北部⇄那覇		1
本部港～那覇空港		1

⑨その他		件数
港の駐車場の整備		2
橋をかけてほしい		2
本部港駐車場		1
超未来型交通システムはシーチューブ方式。それしかないか?		1
渡久地港		1
島から那覇までの直行便		1

<住まいの島内の移動について（島内）>

＊島内地区のゾーン区分について

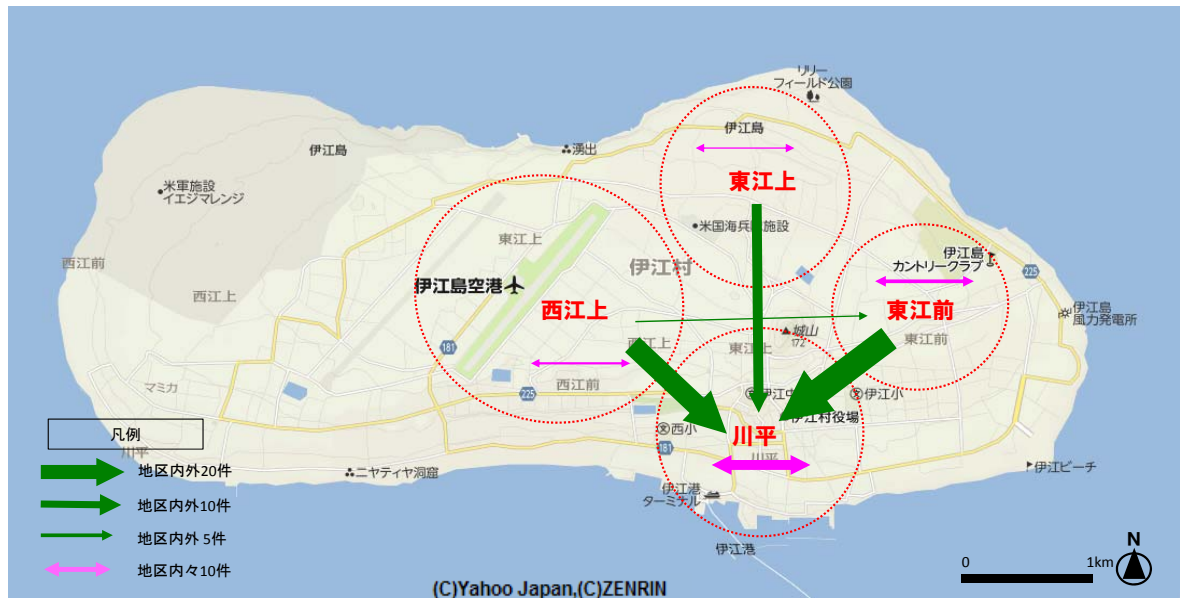
伊江島のゾーン区分は、大字をベースに下図に示す4ゾーンを設定した。



①目的別目的地（島内）

<目的合計>

伊江島の各ゾーンからの行先は、役所や港湾が位置する川平に集中している。



ゾーン×島内行先【目的合計】

ゾーン	島内行先					計
	川平	西江上	東江上	東江前	伊江村	
川平	14	0	0	0	0	14
西江上	29	3	0	1	0	33
東江上	14	0	1	0	0	15
東江前	36	0	0	5	0	41
伊江村	17	0	0	0	0	17
計	110	3	1	6	0	120

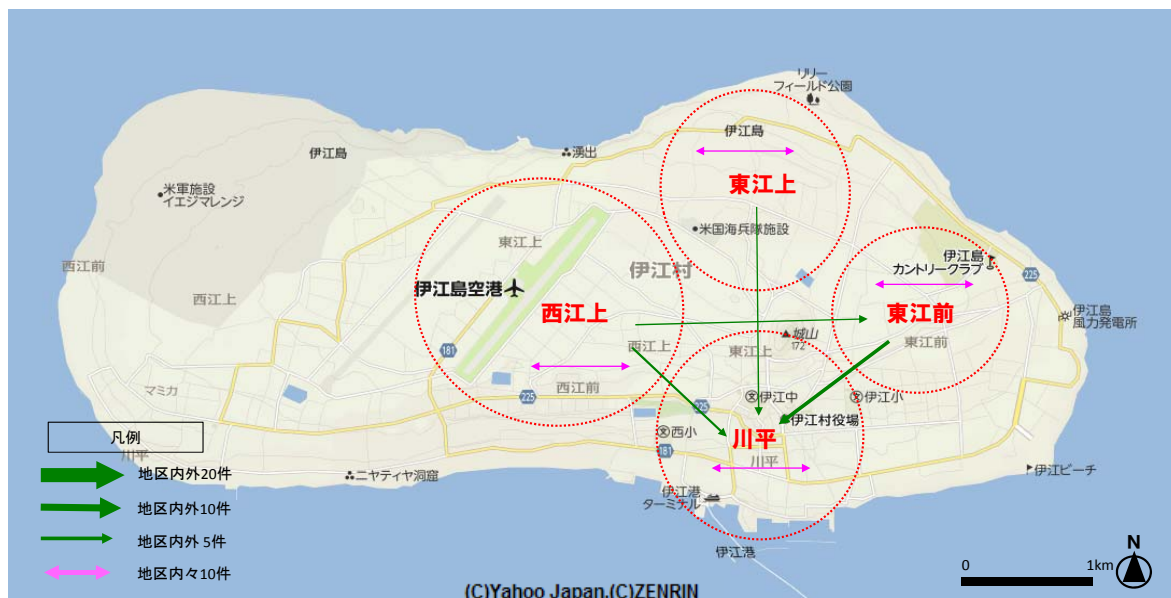
平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

<通勤・通学>

通勤・通学目的では、川平に集中しているほか、各ゾーンの内々移動がみられる。



ゾーン×島内行先【通勤・通学】

ゾーン	島内行先					計
	川平	西江上	東江上	東江前	伊江村	
川平	1	0	0	0	0	1
西江上	3	2	0	1	0	6
東江上	1	0	1	0	0	2
東江前	5	0	0	1	0	6
伊江村	0	0	0	0	0	0
計	10	2	1	2	0	15

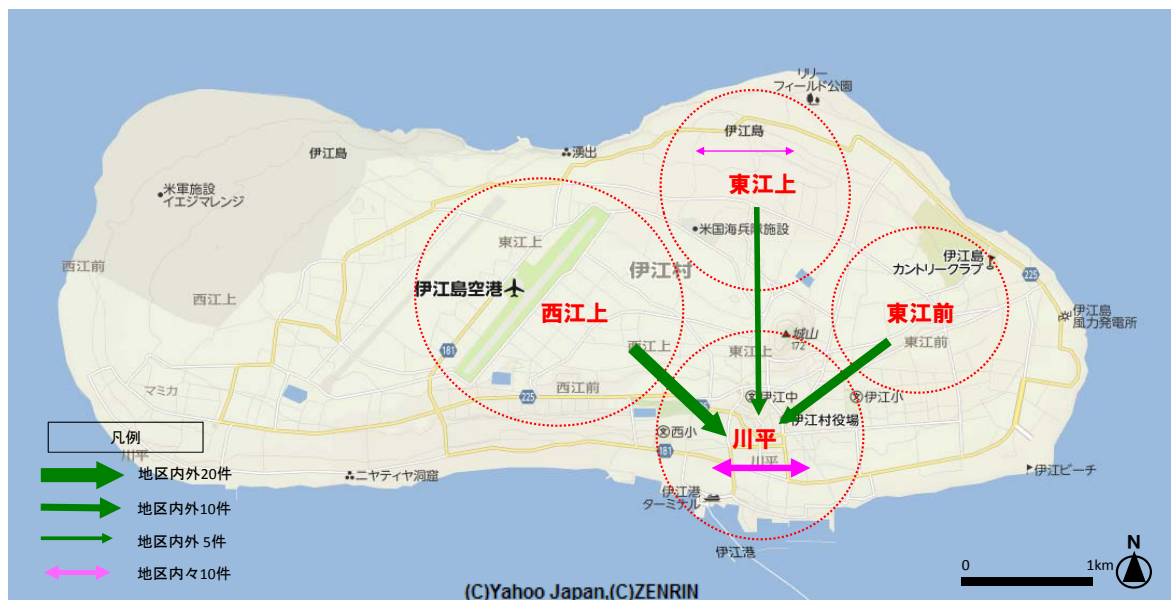
平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

<買い物>

買い物目的では、ほとんどが川平に集中している。



ゾーン×島内行先【買い物】

ゾーン	島内行先					計
	川平	西江上	東江上	東江前	伊江村	
川平	9	0	0	0	0	9
西江上	17	0	0	0	0	17
東江上	8	0	0	0	0	8
東江前	13	0	0	0	0	13
伊江村	10	0	0	0	0	10
計	57	0	0	0	0	57

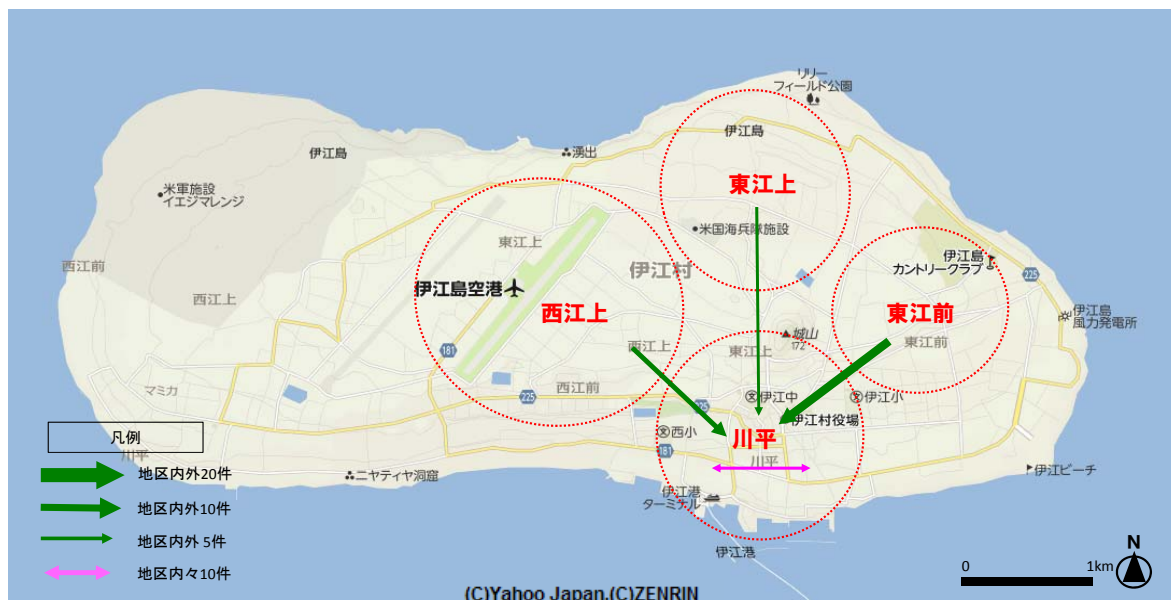
平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

<通院>

通院目的では、ほとんどが川平に集中している。



ゾーン×島内行先【通院】

ゾーン	島内行先					計
	川平	西江上	東江上	東江前	伊江村	
川平	4	0	0	0	0	4
西江上	7	0	0	0	0	7
東江上	4	0	0	0	0	4
東江前	12	0	0	0	0	12
伊江村	5	0	0	0	0	5
計	32	0	0	0	0	32

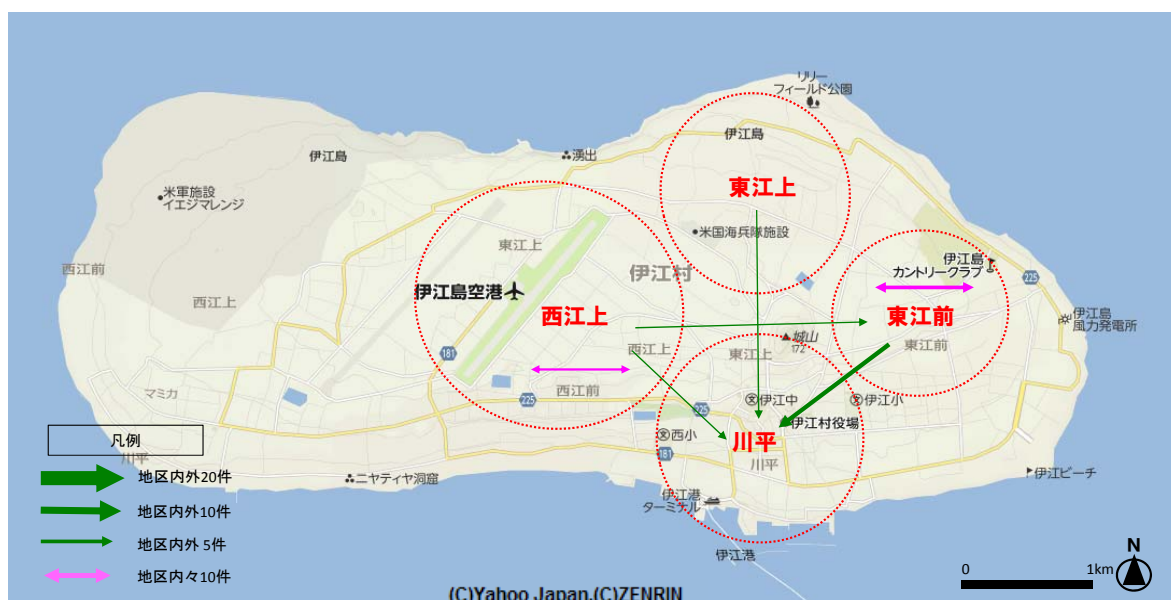
平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

＜その他＞

その他目的（業務や観光・娯楽など）では、川平に集中しているほか、東江前ゾーンの内々の移動がみられる。



ゾーン×島内行先【その他】

ゾーン	島内行先					計
	川平	西江上	東江上	東江前	伊江村	
川平	0	0	0	0	0	0
西江上	2	1	0	0	0	3
東江上	1	0	0	0	0	1
東江前	6	0	0	4	0	10
伊江村	2	0	0	0	0	2
計	11	1	0	4	0	16

平均値以上の区間

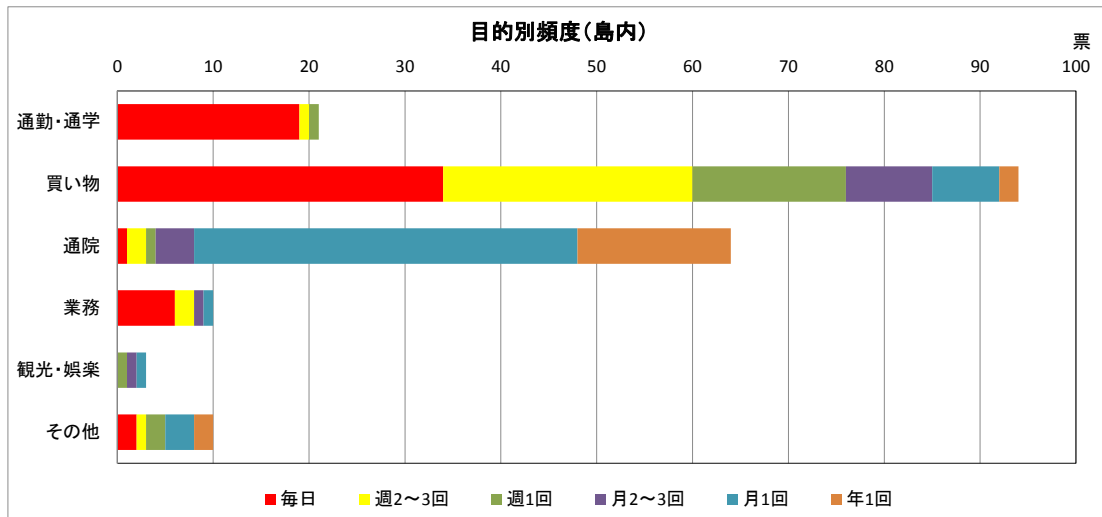
平均値未満の区間

0件

②目的別頻度（島内）

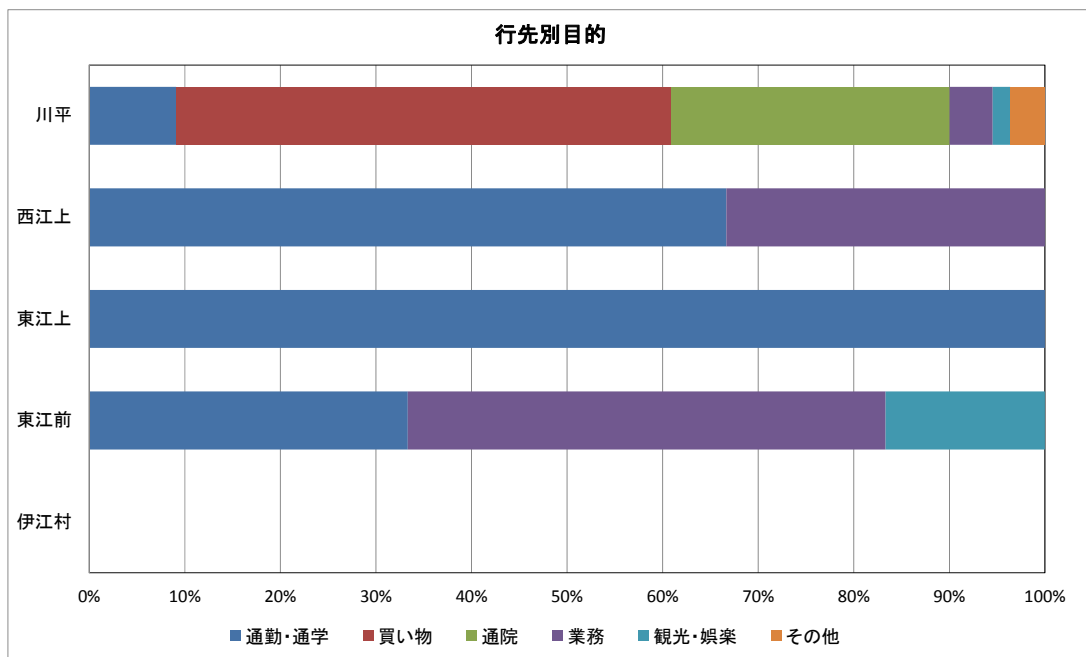
島内移動の目的は、買い物が最も多く、次いで通院、通勤・通学の順となっている。

頻度は、通勤・通学では「毎日」が、買い物では「毎日」と「週2～3回」が、通院では「月1回」が多くなっている。



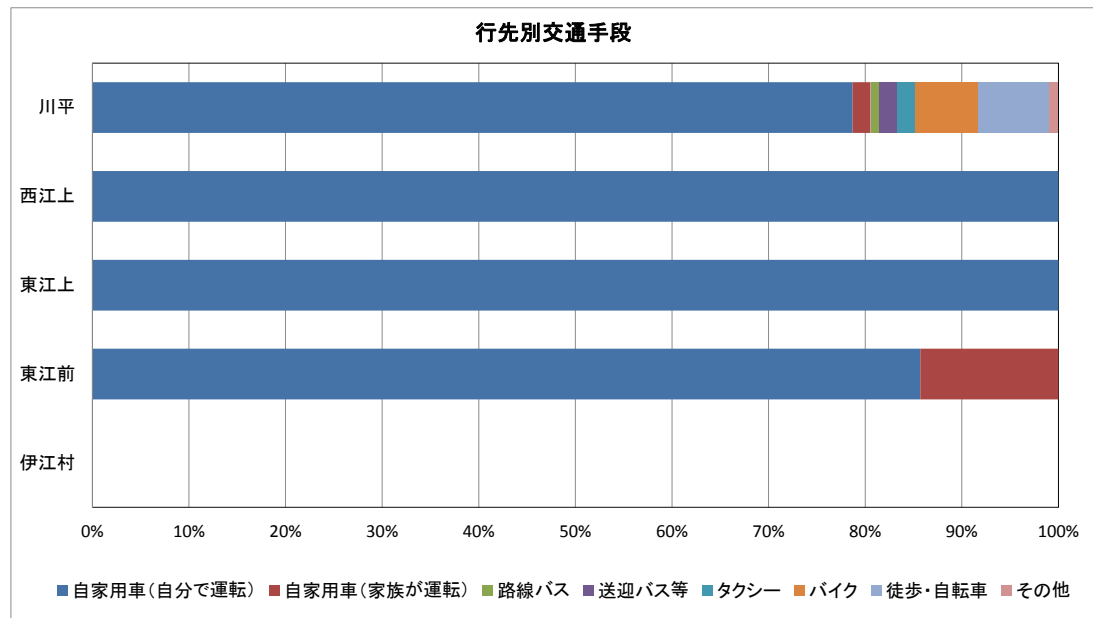
③行先別目的（島内）

行先別に目的をみると、行政や業務などの各種機能が立地する川平では通勤・通学、買い物、通院など様々な目的がみられる。



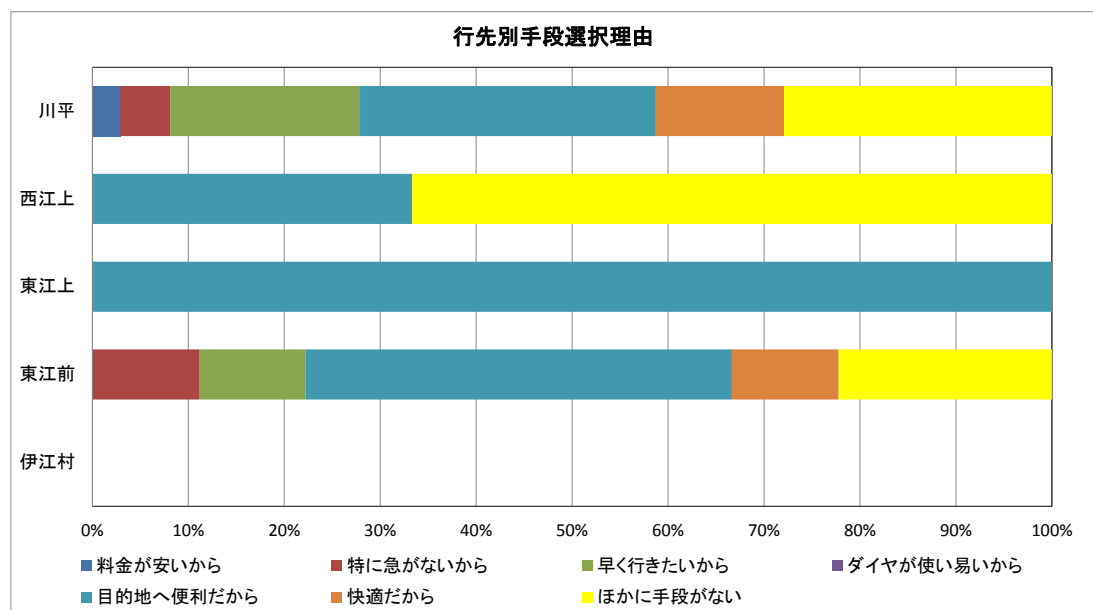
④行先別交通手段（島内）

行先別に交通手段をみると、各行先において「自家用車（自分で運転する）」が多くなっている。



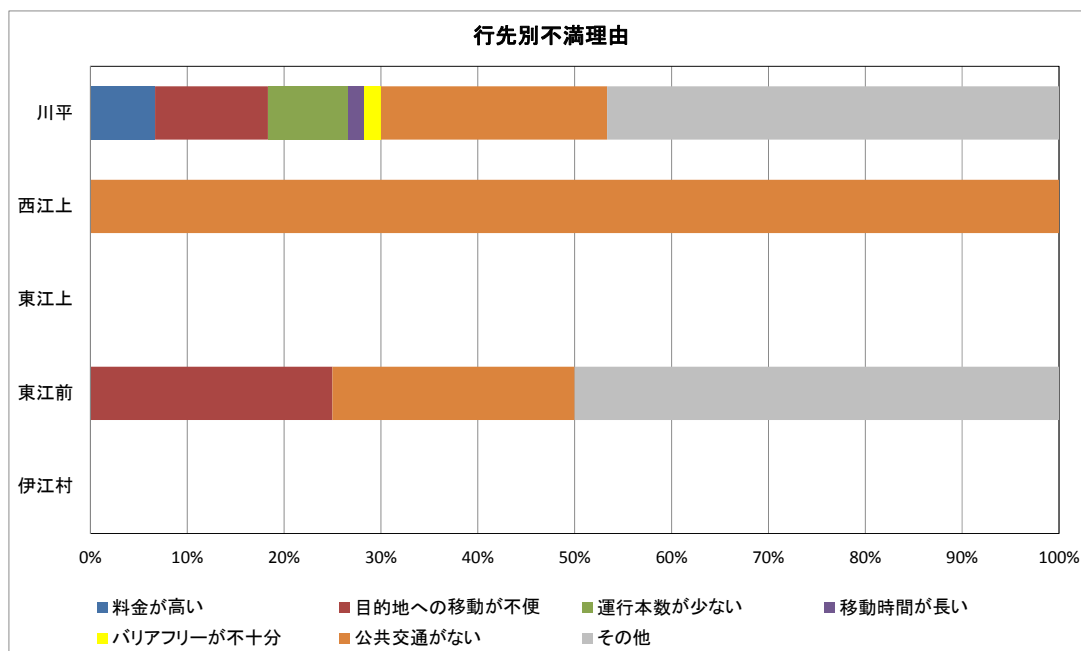
⑤行先別交通手段選択理由（島内）〔複数回答〕

行先別の交通手段選択理由は、「ほかに手段がない」と「目的地へ便利だから」が多くなっている。



⑥行先別不満理由（島内）〔複数回答〕

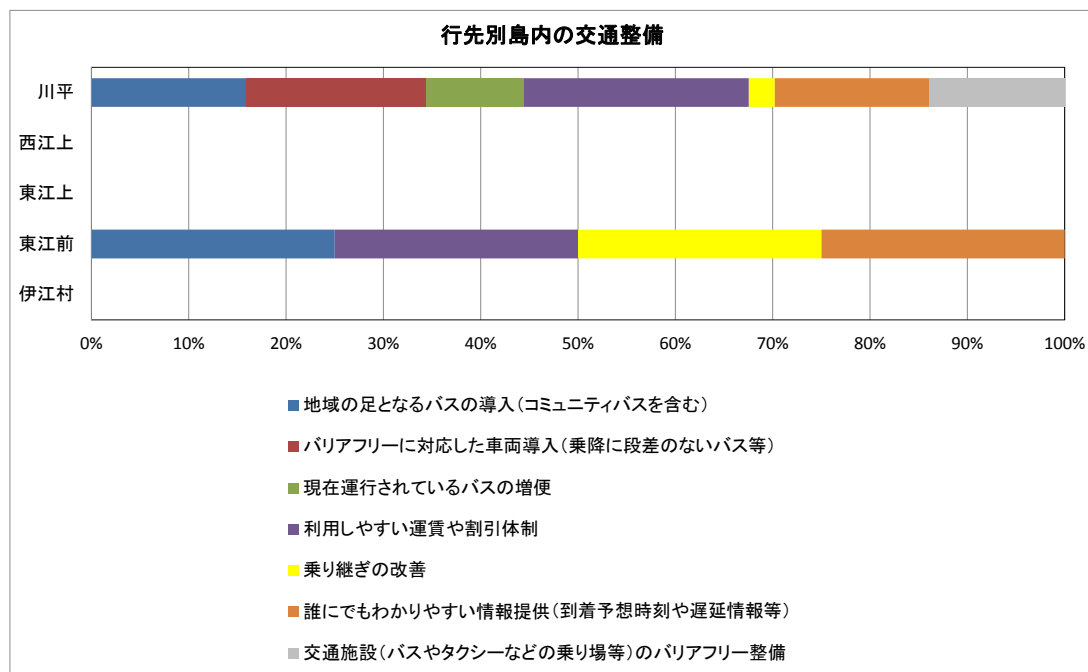
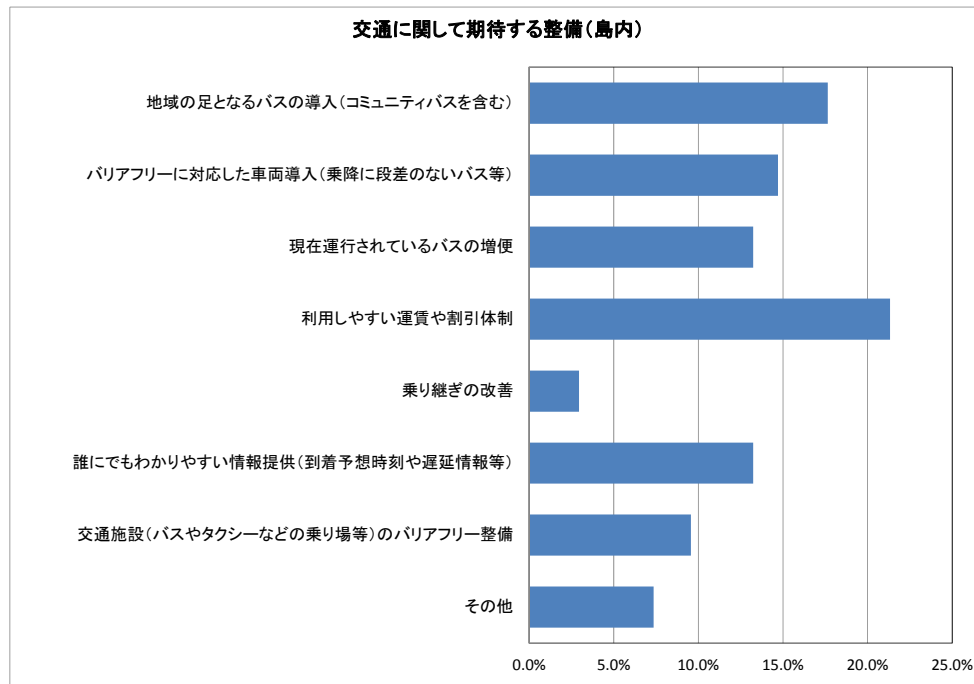
交通手段の不満理由については、「公共交通がない」と「目的地への移動が不便」との回答が目立っており、公共交通の不便さが示されている。



⑦島内の交通整備[複数回答]

伊江島内の交通に関する整備については、「利用しやすい運賃や割引体制」が最も多く、次いで「地域の足となるバスの導入」、「バリアフリーに対応した車両導入」の順となっている。

各種機能が立地する川平では、様々な要望があげられている。



◆特に強く期待する区間や場所等

<伊江島>

①地域の足となるバスの導入(コミュニティバスを含む)	件数
東江前のビーチ前	1
東江前	1
東部	1
島内一周	1
川平区マーガ前	1
各区・字ごとに	1
②バリアフリーに対応した車両導入(乗降に段差のないバス等)	件数
東江上5組～伊江港	1
③現在運行されているバスの増便	件数
東江上5組～伊江港	1
④利用しやすい運賃や割引体制	件数
フェリー～本部～伊江	1
⑦交通施設(バスやタクシーなどの乗り場等)のバリアフリー整備	件数
自宅～病院～港	1
自宅～病院	1
⑧その他	件数
定期運行、ダイヤの表示	1
告別式会場(火葬場)にバス停の設置(午後12～14時の1回で良い)	1
海底トンネル有ったらと本島へ行くたびごとに思う。	1
バスの見直し	1
21時頃まで運行する公共移動手段	1

◆その他要望・意見

島内や他島への移動に関する要望・意見
①カーフェリーだけではなく、高送船での1時間おきの船がほしい。
②海底トンネル
伊江～那覇、伊江～名護間の船便がほしいです。
伊江港及び本部港の防波堤の拡張と整備、台風時は別としても季節風等の強風時の欠航が多い、その対策として上記の整備は必要である。
伊江島から名護へバスで行く場合、サンエー・ジャスコ方面に直行で行けるバスがあると便利。
バスターミナルからタクシーを利用すると、近距離のため運転手が嫌な顔をする。
伊江島内での移動の際に使用するタクシーがバリアフリーではないため、車イス利用者には、大変不便である。
伊江島フェリーを現存の4便から5便に増便してほしい。
伊江村から、本島へ移動する際、時間帯によっては本島内で1泊しなければならない場合が多々ある。ビジネスホテル等に宿泊すると、経費がかさむので、伊江港～本部港へのフェリー運行時間を早朝か深夜にも運行してほしい。また、本部港の駐車場がいつも満車なので、駐車場の整理も行ってほしい。
沖縄本島、縦貫鉄道(辺戸岬～喜屋武岬、名護～本部半島(備瀬岬)の敷設。これは今後の沖縄の為に絶対に必要だと思います。
沖縄本島、縦貫鉄道(辺戸岬～喜屋武岬、名護～本部半島(備瀬岬)の敷設。これは今後の沖縄の為に絶対に必要だと思います。
お年寄りがかもつと気軽に診療所や買い物に行ける様な交通機関の整備。
車で移動するしかないがガソリン代が本島よりとても高い。
子供が病気になるか、どうしても船に車を乗せて行かなければならないので、運賃が高い。それが、週1～2回とかになるととても厳しい。
島以外、他島へ出かけることはありませんので要望・意見はありません
島から那覇までの直行便
島内交差点の標識の充実等
障害者で家族の手助けが出来ない者にとって島以外での装具等の買替え修理に大変困ります。島内で出来れば有りがたいと思います。(本人が行かなければいけない状態です)
他島への移動して、那覇で高校へ通う子供の様子を見に行く際に交通費がとても家計にひびきます。どうにかありませんか。
島内はバイクで移動するため、移動は不便でない。
都市モノレールが北部まで設置を希望します。
とにかく、運賃が高すぎる(飛行機)。離島住民に対する更なる割引を熱望します。
土日曜ごとの伊江島～那覇間の直行便がほしいです。
バスの便数が少ないため、自家用車に頼らざるをえない。
飛行機運行導入してほしい
日頃、車やバスを利用しているため、移動は不便でない。
一人暮らしの老人は英言が多く困ります。バリアフリーみたいに日本語に直してください。ストレスも高齢者には食べ物と思うみたいです。
病院に行く老人が多いので船の便をもう少し考えて欲しいと思います。
フェリーが島外へ出るの唯一の手段なので、島内の人はもっと料金を安くしてほしい。
フェリーの運航本数を増やしてほしいです。
フェリーの運賃が高い。特に車両運賃を安くしてほしい。
北部(名護)から那覇までの電車(モノレール)の設置を希望します。
本島との橋がほしい。
本部から車を利用しない 那覇⇄伊江島の直行手段
本部港から名護市へ出かける途中、海岸近くの道路の工事が長期間行われているが、工期はないのか。早く完成してほしい。
要請は無理でしょう、財政も厳しいので・・・
陸上は基地だらけ、だからバス・タクシー以外現状では不可能ですが・・・・海中に未来型の埋管法工夫による(ドーバートンネル)海底鉄道、名護から空港へなどなど、シナ海側だけでなく太平洋側も「シーチューブ鉄道」で宮古、八重山まで有ったらなあ！！
離島は本島に比較すると、いったん病気をわずらうと治療代の上にさらに高い交通費がかかりとても大変です。どうにかありませんか。
利用している人にアンケートして「何時のフェリーを増便してほしいか」を調査してほしい。
私だったら、7時便・18時便が増便されてほしい。
利用者が少ないのでバス便やまわる箇所を増やすのは難しいと思います。なので、車での移動ですが本島と比べてガソリンがとても高いです。
路線バス時間表はつきりすること

4-2 伊平屋島

(1) 島の概要

伊平屋島は、沖縄本島那覇市から北方向約 100km に位置し、人口約 1,400 人を有する離島である。全域が伊平屋村に属しており、沖縄本島北部の今帰仁村との航路がある。



人口	1,374 人
世帯数	513 世帯
高齢化率	25.1 %
就業者総数	619 人

島の面積	20.59 km ²
本島(那覇市)との距離	96 km
港湾乗降人員	52.3 千人
空港乗降人員	- 千人

資料：離島統計(H19)、空港乗降人員はH22年度

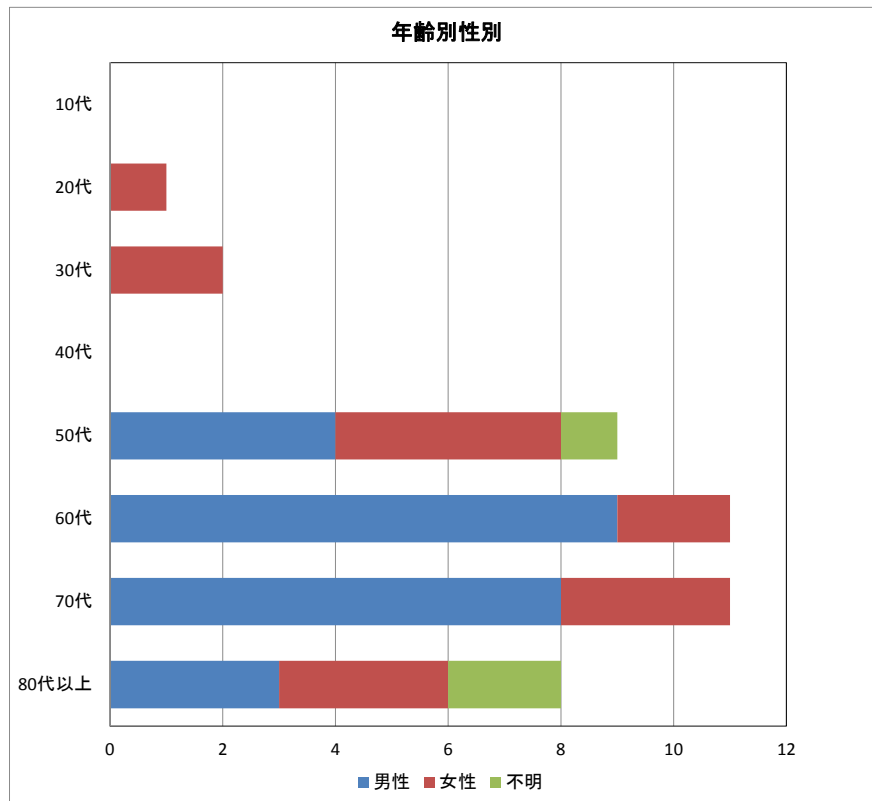
<海上交通>

発港	着港	着市町村 [島名]	タイプ	便数 (往復)	所要時間 (分)	運航事業者名
伊平屋	運天	今帰仁村 [沖縄本島]	フェリー	2	80	伊平屋村公営企業課

(2) 住民ニーズ

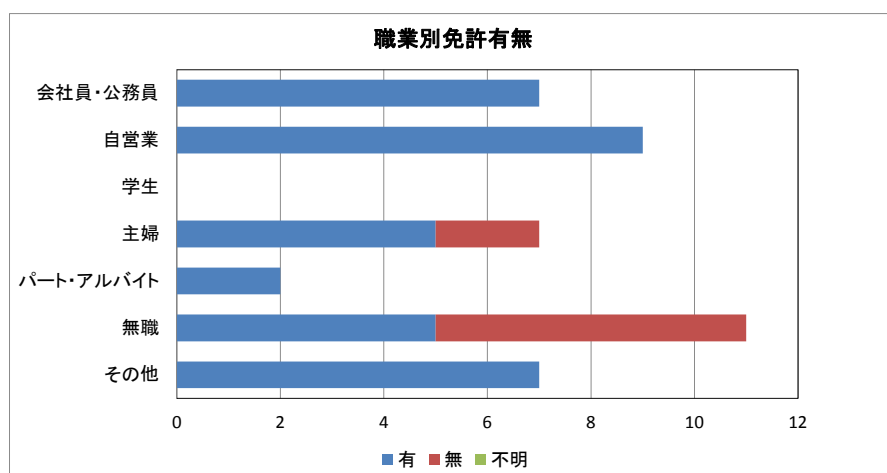
①年齢別性別構成

伊平屋島の回答者は60代が最も多く、次いで70代、50代の順となっている。



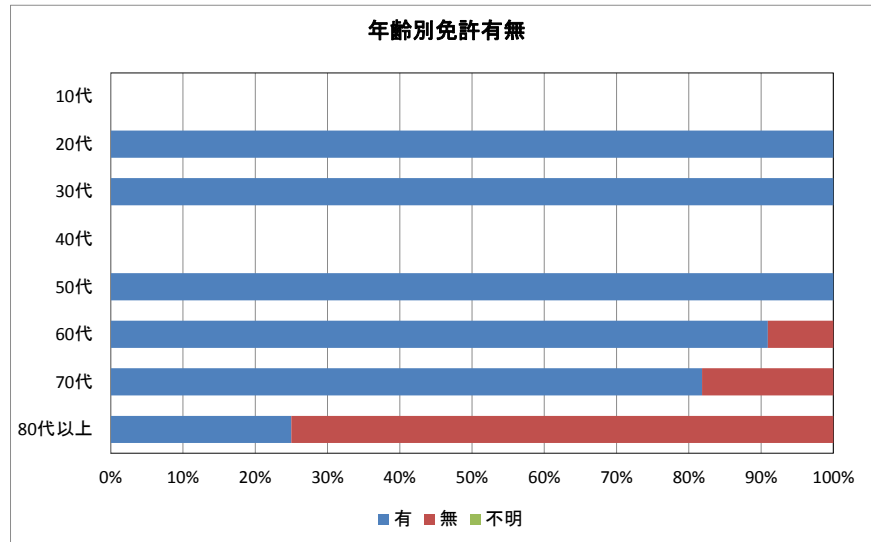
②職業別免許の有無

回答者の職業は、無職が最も多く、その約半数が自動車免許を持っていない。



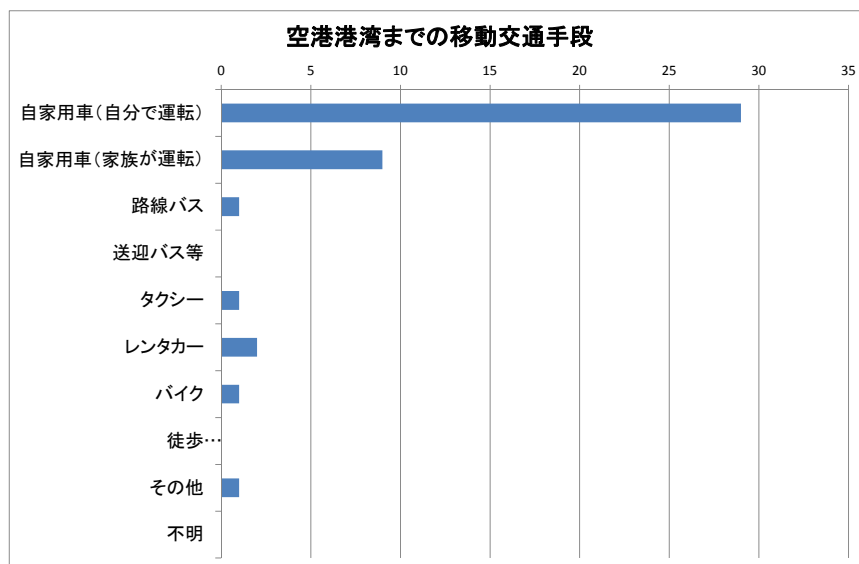
③年齢別免許の有無

年齢別に自動車免許の有無をみると、60代以降は免許のない割合が多くなっている。



④空港・港湾までの交通手段

伊平屋島の空港又は港湾までの交通手段は自家用車の「自分で運転」が最も多く、次いで自家用車の「家族が運転」となっている。

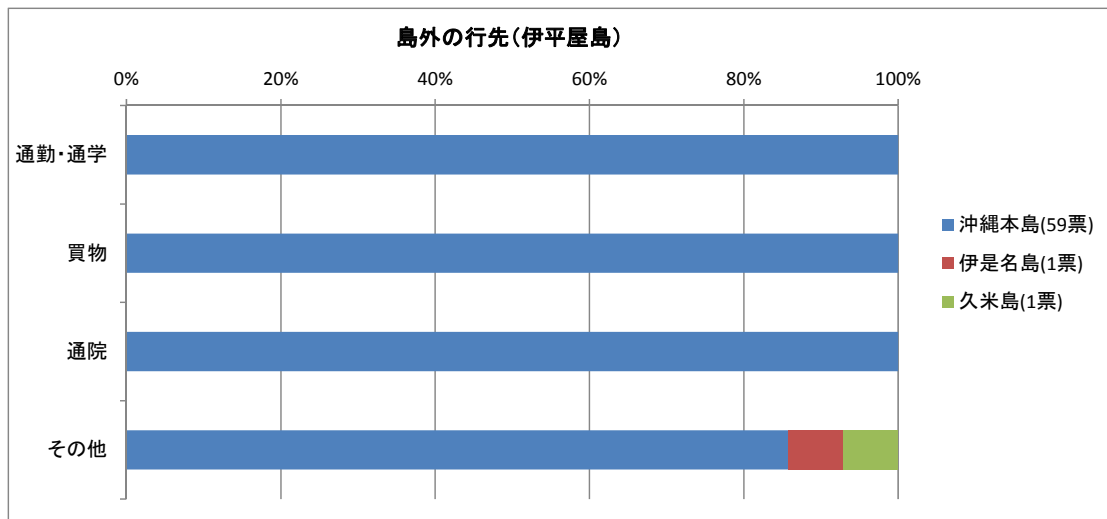


<本島や近隣離島への移動について（島外）>

⑤目的別目的地（島外）

伊平屋島外への行先についてみると、各目的において沖縄本島がほとんどである。

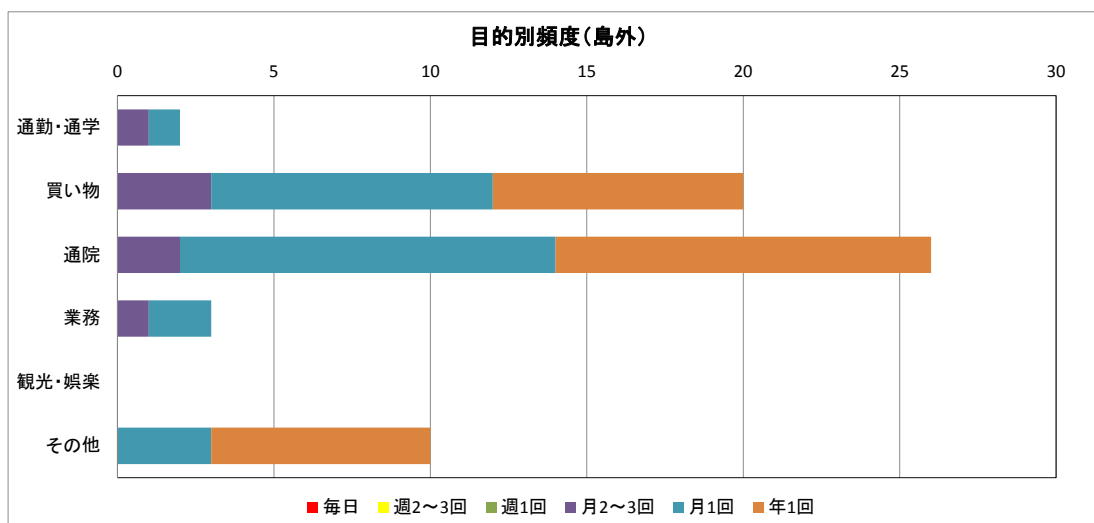
その他（業務、観光・娯楽、その他）の目的では、伊是名島や久米島などがあげられている。



⑥目的別頻度（島外）

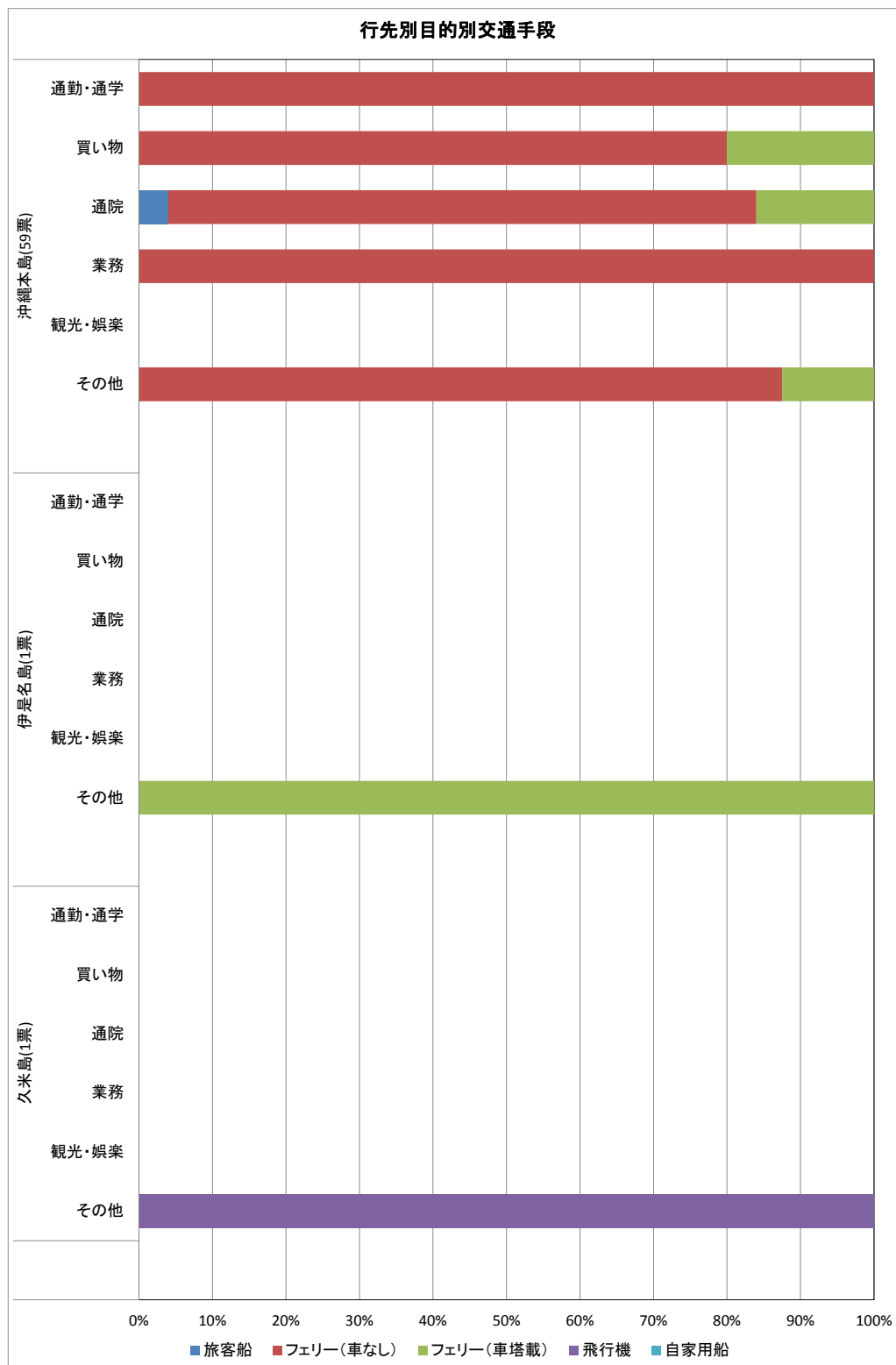
島外への移動は、通院との回答が最も多く、次いで買い物となっている。

各目的では「毎日」との回答はない。



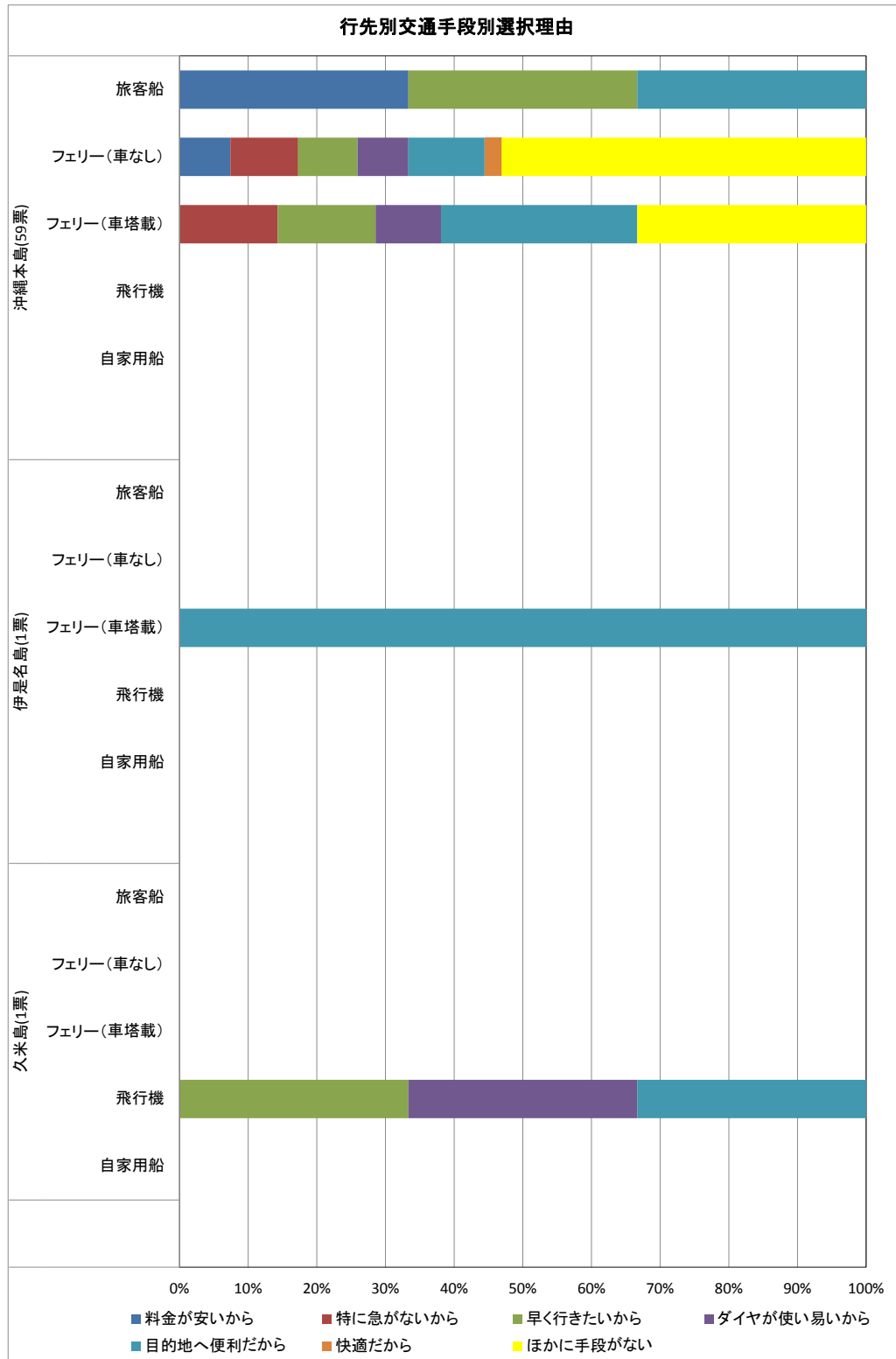
⑦行先別目的別交通手段（島外）

行先別、目的別に交通手段をみると、沖縄本島はフェリー利用が主体となっている。



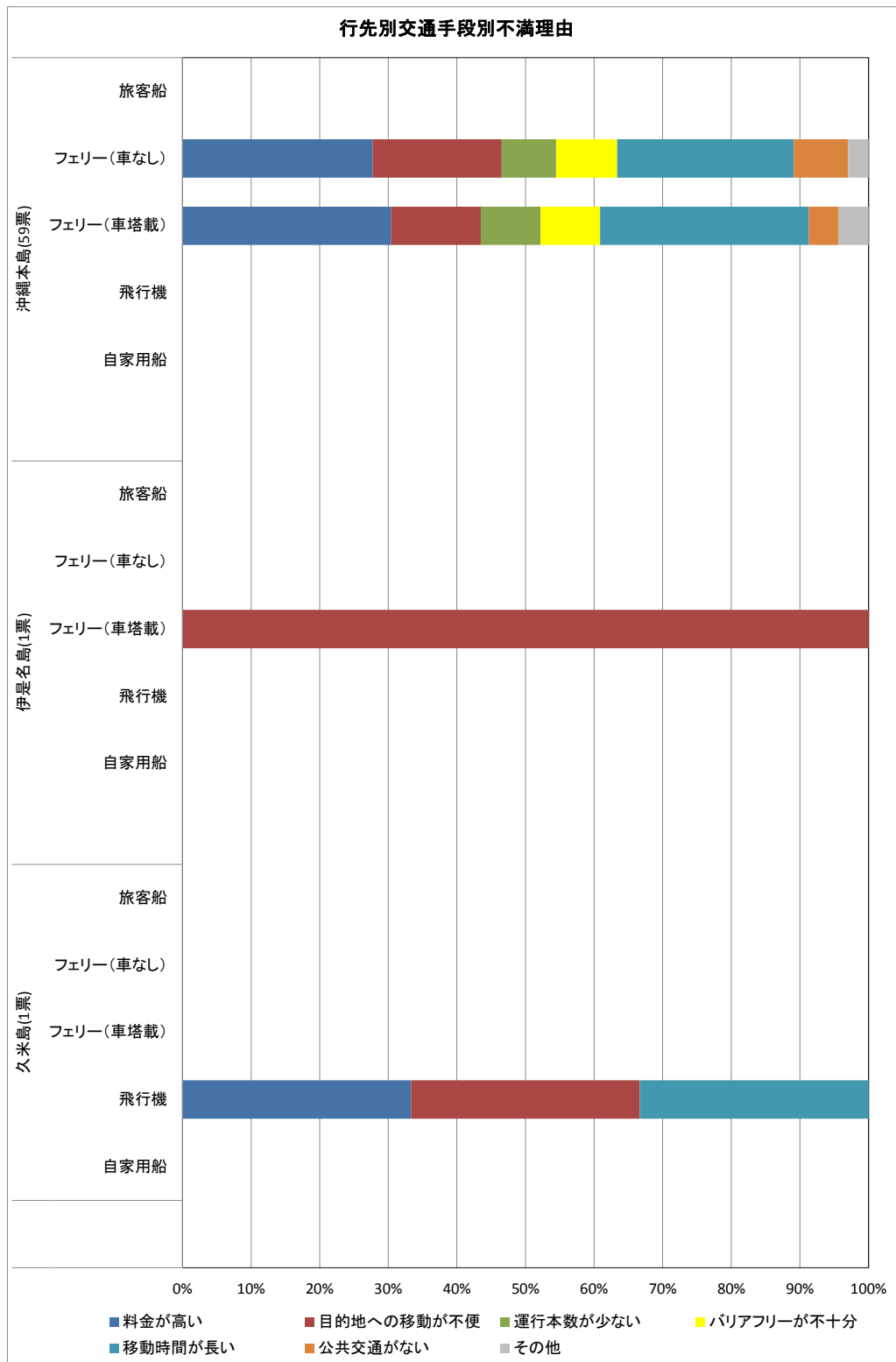
⑧行先別交通手段選択理由（島外）〔複数回答〕

交通手段の選択理由をみると、全般的に「ほかに手段がないから」の回答が多いほか、「目的地へ便利だから」があげられている。



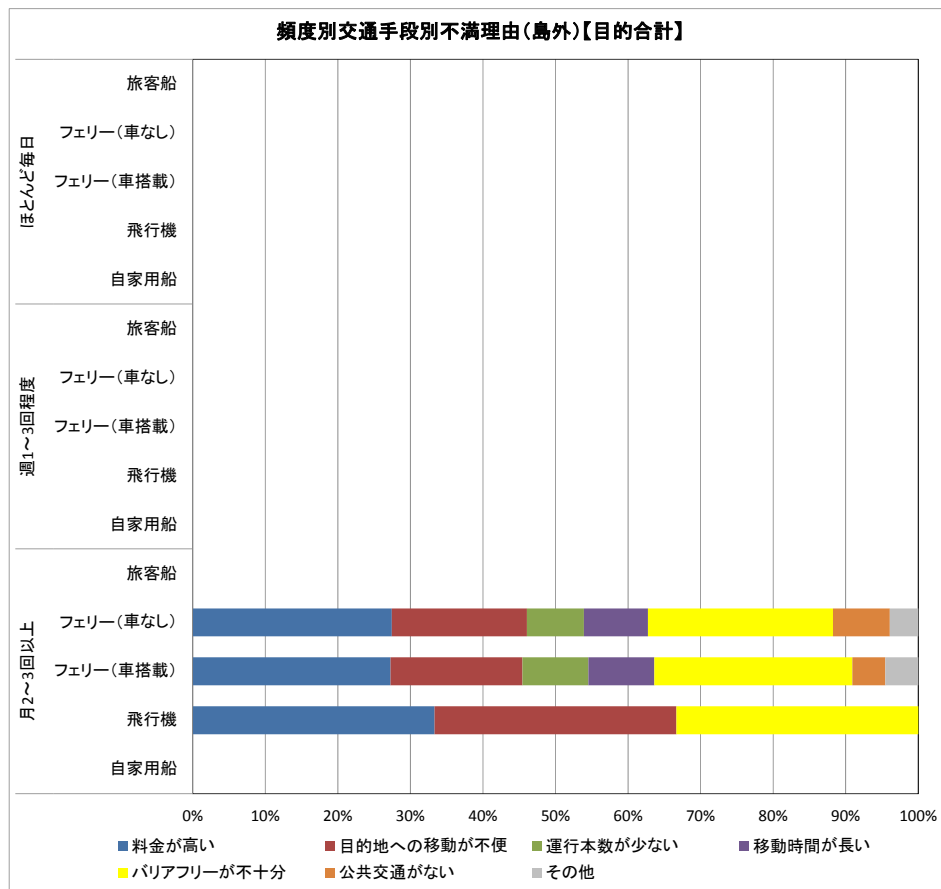
⑨行先別交通手段別不満理由（島外）〔複数回答〕

交通手段に対する不満についてみると、各方面において「料金が高い」、「目的地への移動が不便」、「移動時間が長い」があげられている。

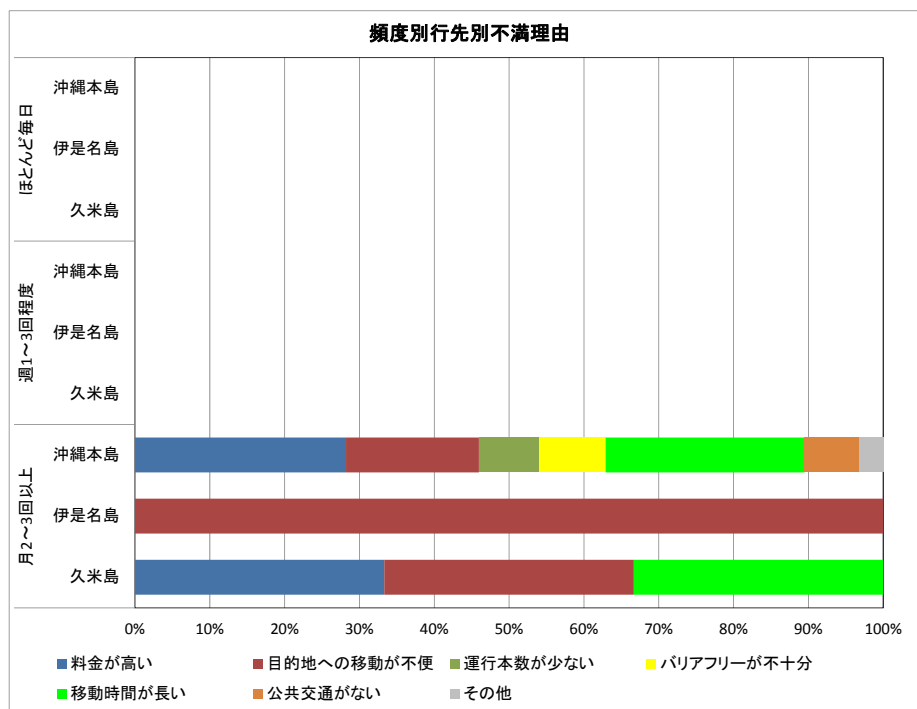


<参考>

◆頻度別手段別不満理由（島外）〔複数回答〕



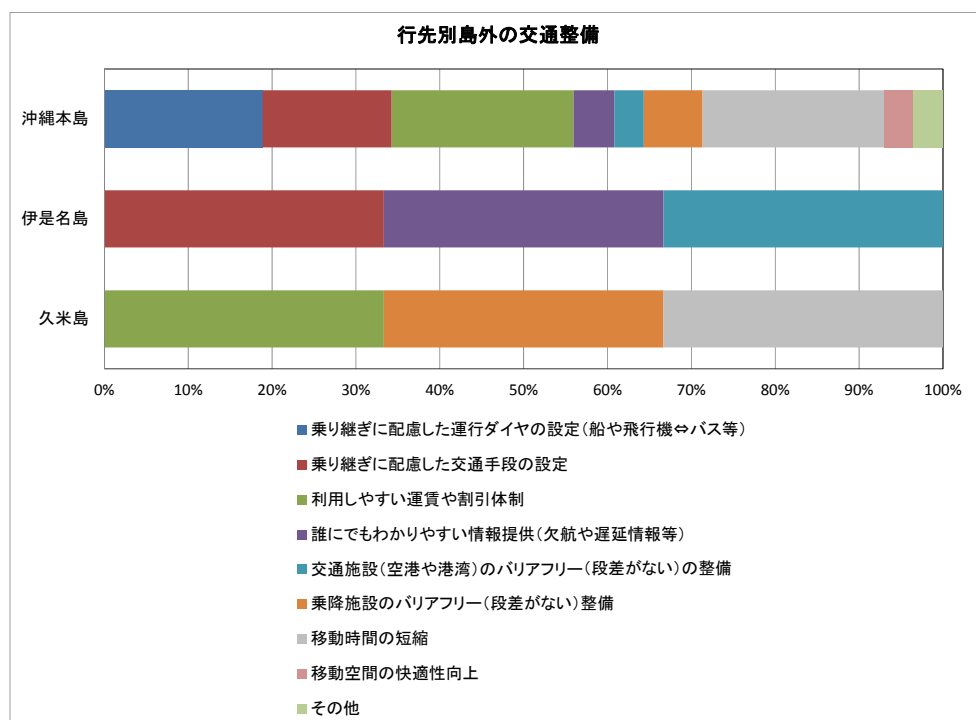
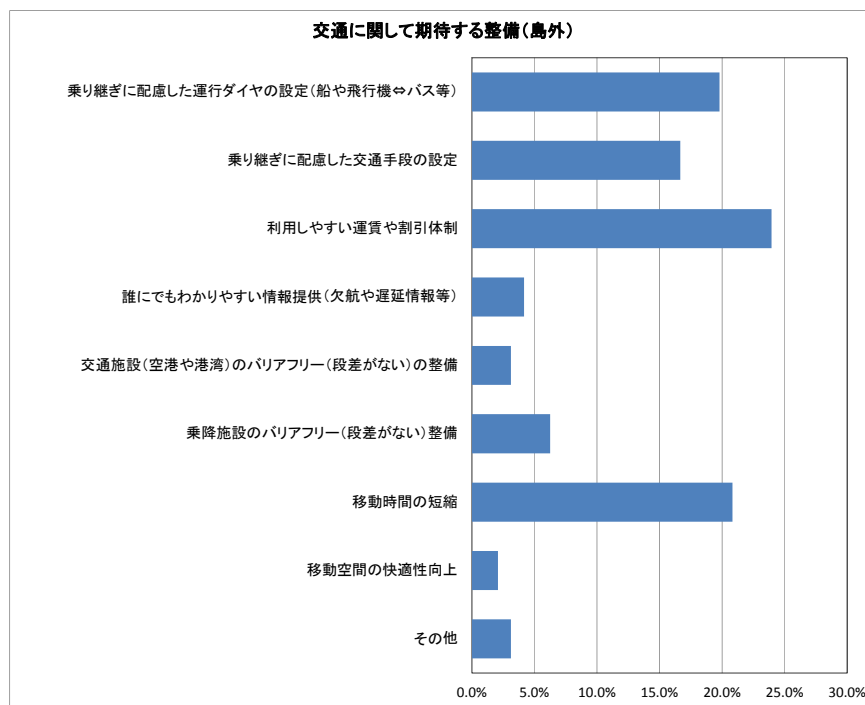
◆頻度別行先別不満理由〔複数回答〕



⑩島外の交通整備[複数回答]

伊平屋島外への移動に関する交通整備については、「利用しやすい運賃や割引体制」が最も多く、次いで「移動時間の短縮」の順となっている。

行先別では、特に沖縄本島へは様々な交通整備が求められている。



◆島外の交通整備に対して対する項目と強く期待する区間や場所

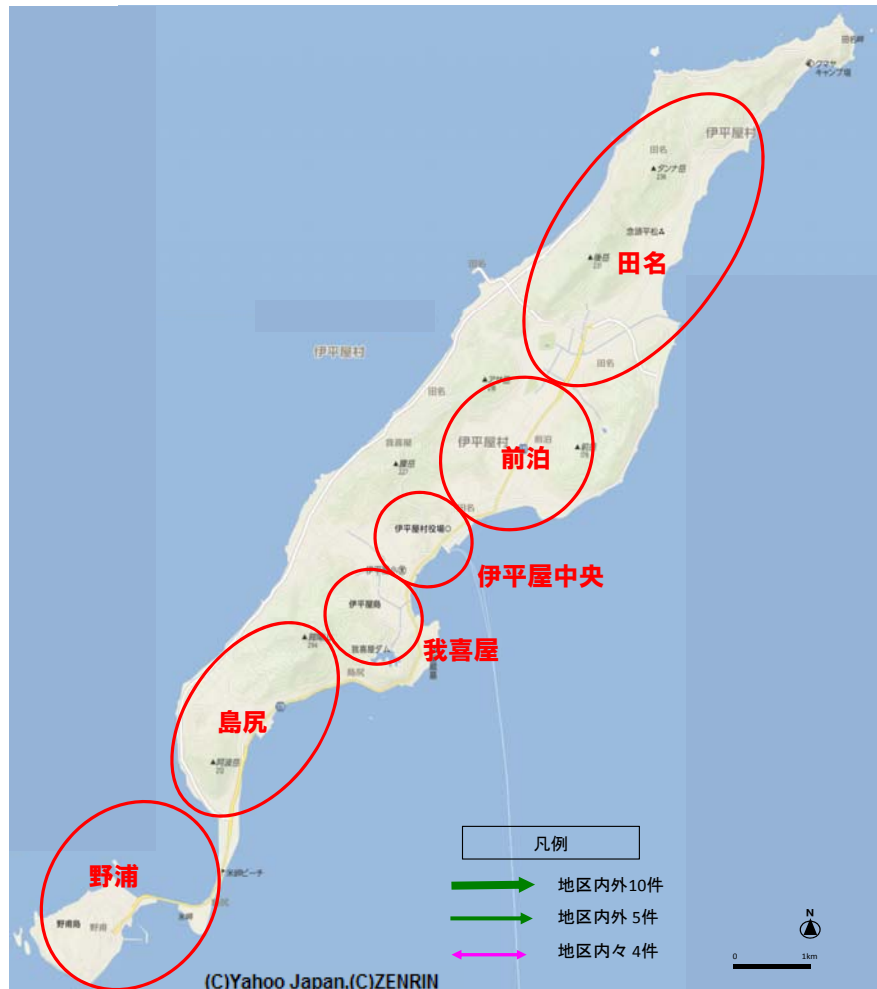
<伊平屋村>

①乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定(船や飛行機⇄バス等)		件数
田名～前泊港	野甫～前泊港	2
名護	那覇	1
運天港～名護～那覇間のバス		1
②乗り継ぎに配慮した交通手段の設定		件数
田名～前泊港	野甫～前泊港	2
運天港	名護市内	1
運天港～名護、名護～浦添	名護～浦添、浦添～那覇	1
名護	那覇	1
バスの増便		1
運天～名護		1
③利用しやすい運賃や割引体制		件数
田名～前泊港	野甫～前泊港	2
フェリー	高速	1
名護	那覇	1
④誰にでもわかりやすい情報提供(欠航や遅延情報等)		件数
伊平屋	那覇	1
⑤その他		件数
公共の移動手段の整備(以前はあった)		1
運天港	無料駐車場の整備	1

<住まいの島内の移動について（島内）>

＊島内地区のゾーン区分について

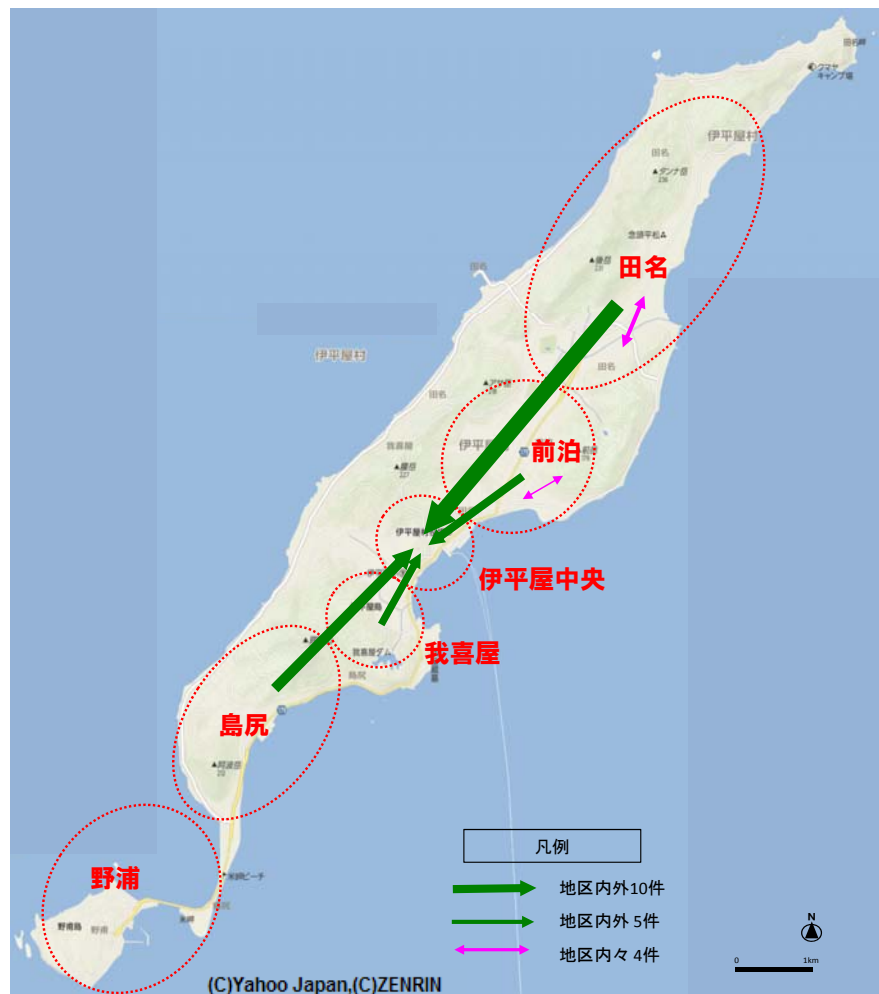
伊平屋島のゾーン区分は、大字および各種施設の立地状況をベースに下図に示す6ゾーンを設定した。



①目的別目的地（島内）

<目的合計>

伊平屋島の各ゾーンからの行先は、役所や港湾が位置する伊平屋中央ゾーンに集中している。



ゾーン×島内行先【目的合計】

ゾーン	島内行先						計
	田名	前泊	我喜屋	島尻	野浦	伊平屋中央	
田名	5	0	0	0	0	19	24
前泊	0	2	0	0	0	10	12
我喜屋	0	0	0	0	0	9	9
島尻	0	0	0	0	0	13	13
野浦	0	0	0	0	0	0	0
伊平屋中央	0	0	0	0	0	0	0
計	5	2	0	0	0	51	58

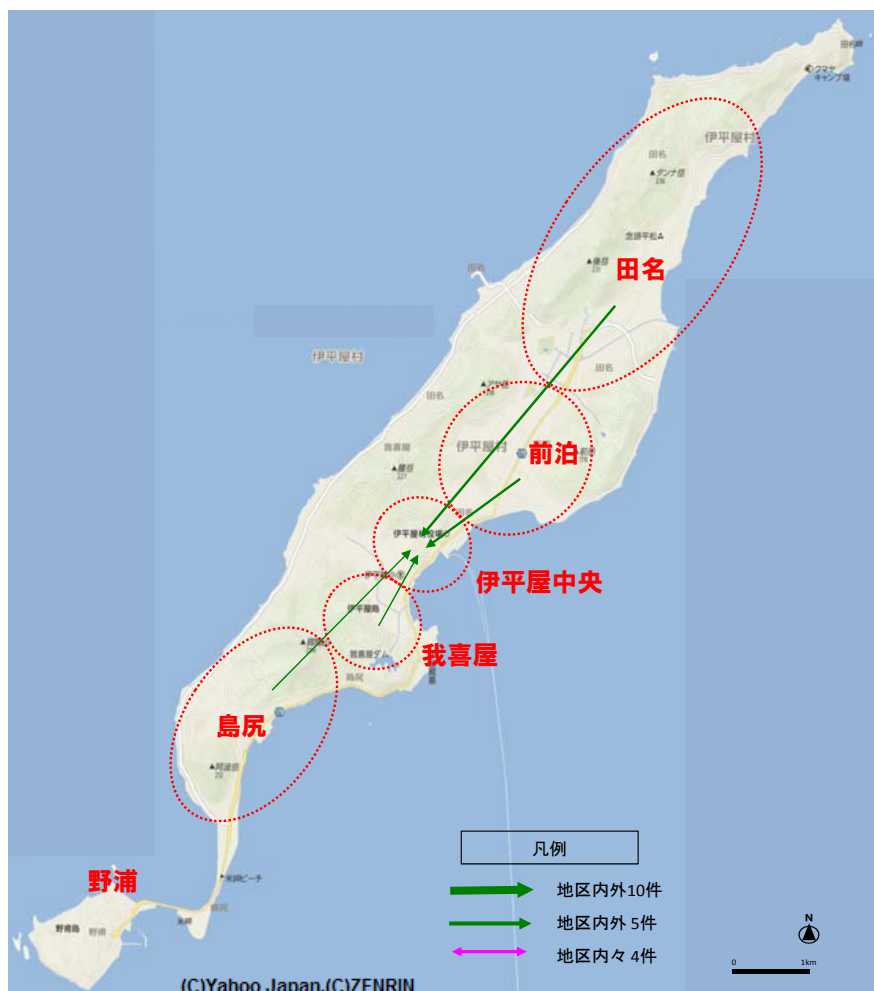
平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

<通勤・通学>

通勤・通学目的では、伊平屋中央ゾーンに集中している。



ゾーン×島内行先【通勤・通学】

ゾーン	島内行先						計
	田名	前泊	我喜屋	島尻	野浦	伊平屋中央	
田名	0	0	0	0	0	3	3
前泊	0	0	0	0	0	3	3
我喜屋	0	0	0	0	0	1	1
島尻	0	0	0	0	0	2	2
野浦	0	0	0	0	0	0	0
伊平屋中央	0	0	0	0	0	0	0
計	0	0	0	0	0	9	9

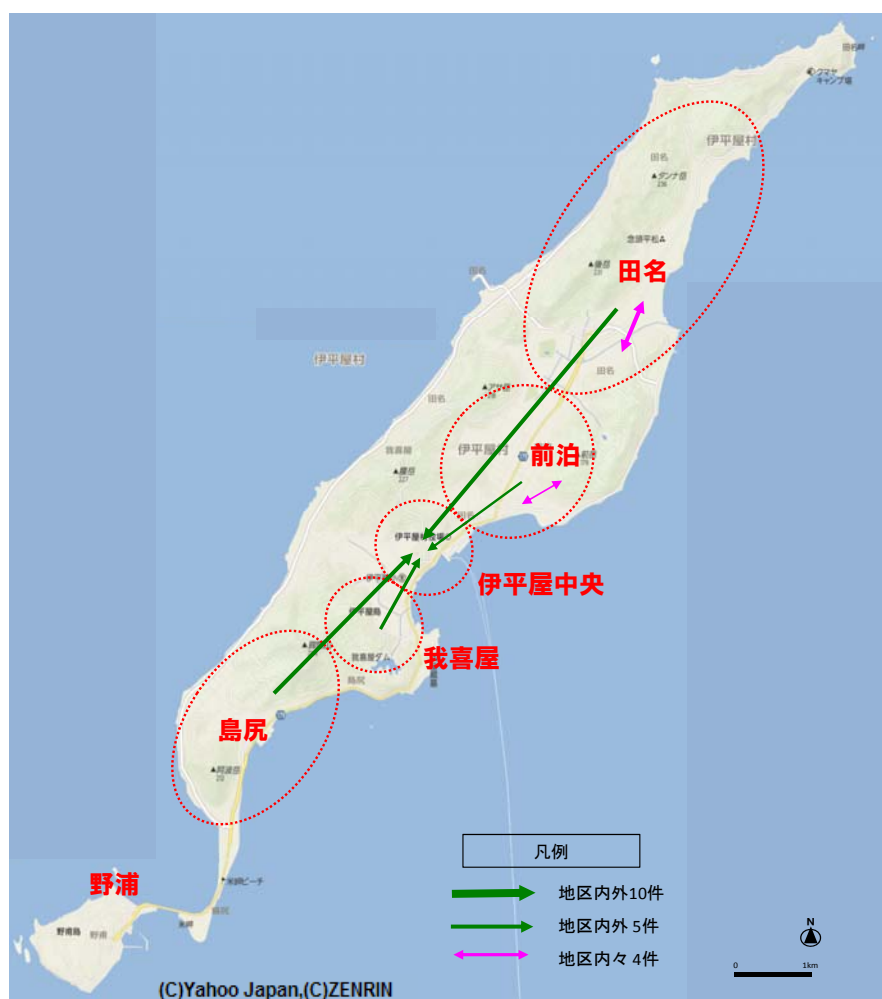
平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

<買い物>

買い物目的では、ほとんどが伊平屋中央ゾーンに集中しているほか、田名、前泊のゾーン内々の移動もみられる。



ゾーン×島内行先【買い物】

ゾーン	島内行先						計
	田名	前泊	我喜屋	島尻	野浦	伊平屋中央	
田名	5	0	0	0	0	5	10
前泊	0	2	0	0	0	3	5
我喜屋	0	0	0	0	0	4	4
島尻	0	0	0	0	0	5	5
野浦	0	0	0	0	0	0	0
伊平屋中央	0	0	0	0	0	0	0
計	5	2	0	0	0	17	24

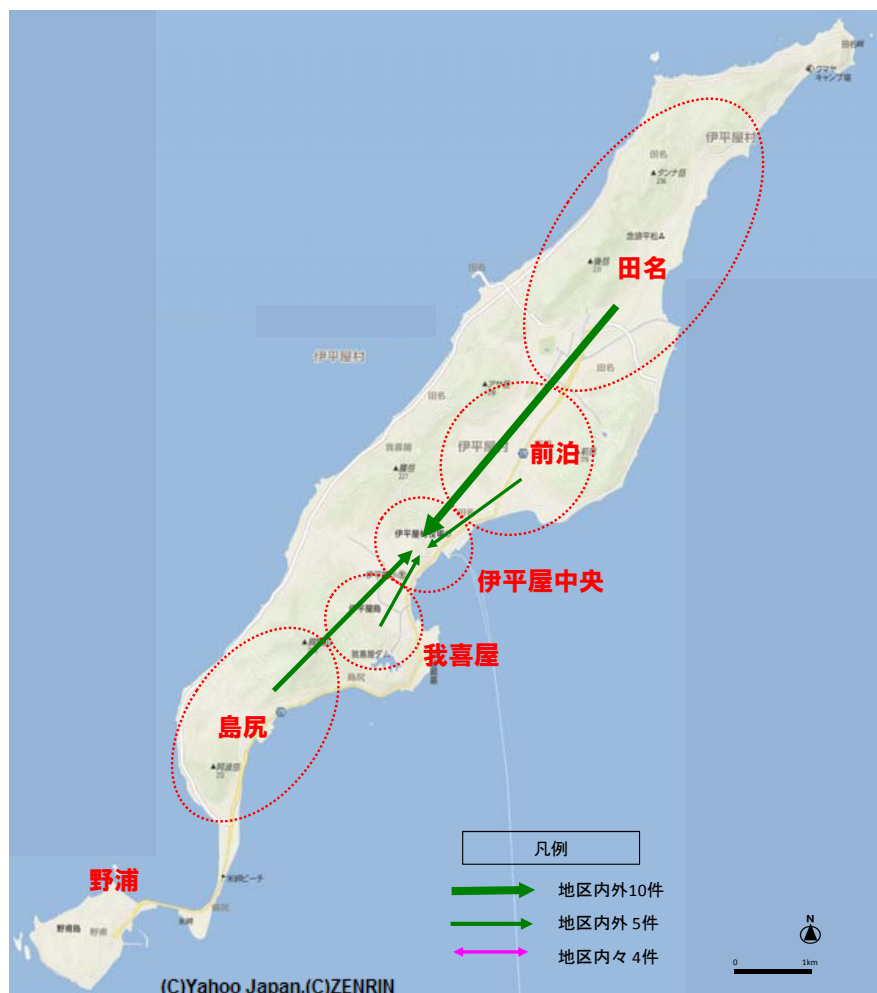
平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

<通院>

通院目的では、伊平屋中央ゾーンに集中している。



ゾーン×島内行先【通院】

ゾーン	島内行先						計
	田名	前泊	我喜屋	島尻	野浦	伊平屋中央	
田名	0	0	0	0	0	9	9
前泊	0	0	0	0	0	4	4
我喜屋	0	0	0	0	0	4	4
島尻	0	0	0	0	0	6	6
野浦	0	0	0	0	0	0	0
伊平屋中央	0	0	0	0	0	0	0
計	0	0	0	0	0	23	23

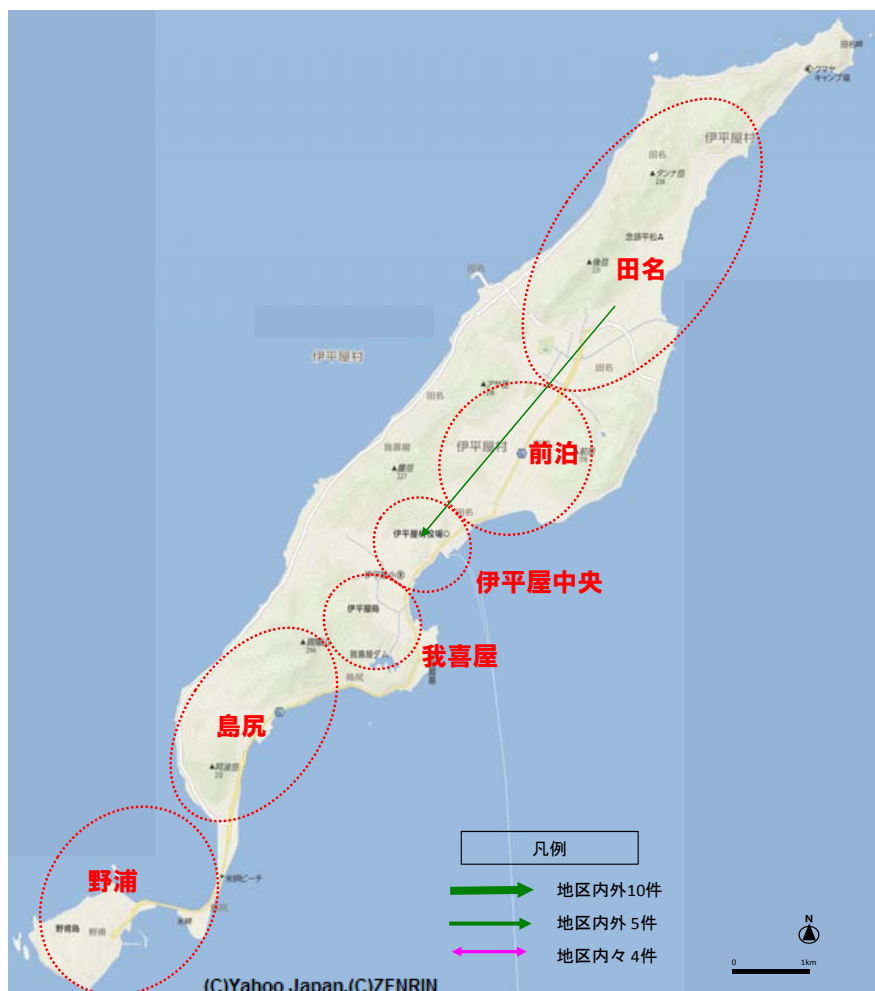
平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

<その他>

その他目的（業務や観光・娯楽など）では、伊平屋中央ゾーンへの移動がみられる。



ゾーン×島内行先【その他】

ゾーン	島内行先						計
	田名	前泊	我喜屋	島尻	野浦	伊平屋中央	
田名	0	0	0	0	0	2	2
前泊	0	0	0	0	0	0	0
我喜屋	0	0	0	0	0	0	0
島尻	0	0	0	0	0	0	0
野浦	0	0	0	0	0	0	0
伊平屋中央	0	0	0	0	0	0	0
計	0	0	0	0	0	2	2

平均値以上の区間

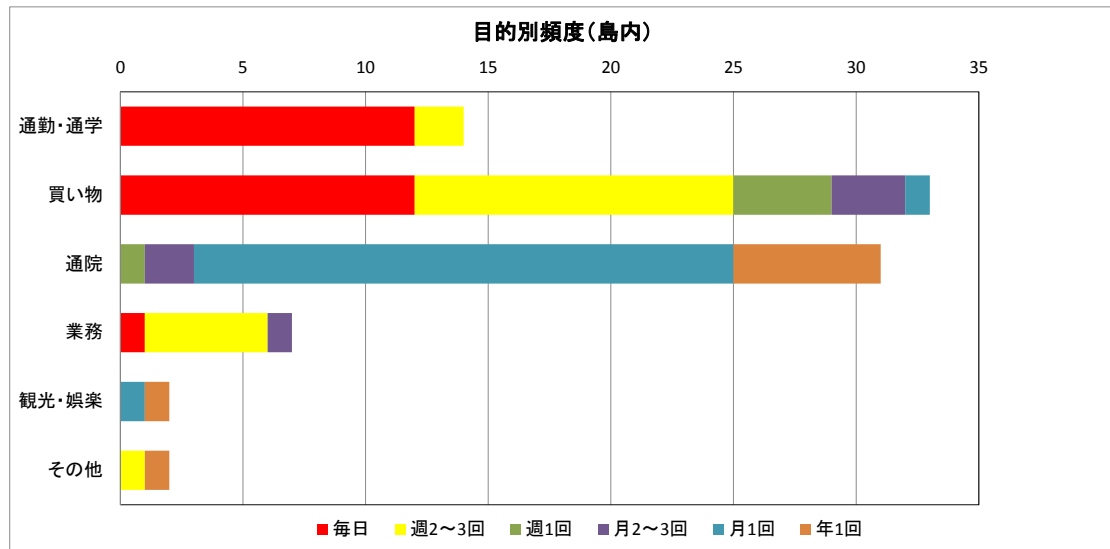
平均値未満の区間

0件

②目的別頻度（島内）

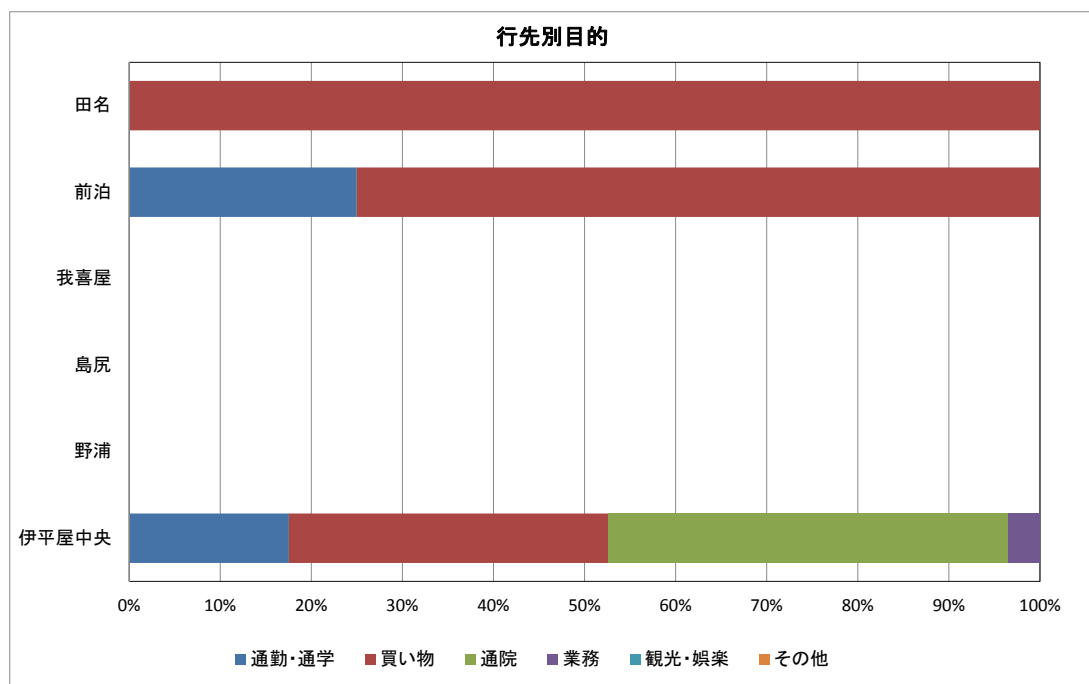
島内移動の目的は、買い物が最も多く、次いで通院、通勤・通学の順となっている。

頻度は、通勤・通学では「毎日」が、買い物では「週2～3回」が、通院では「月1回」が多くなっている。



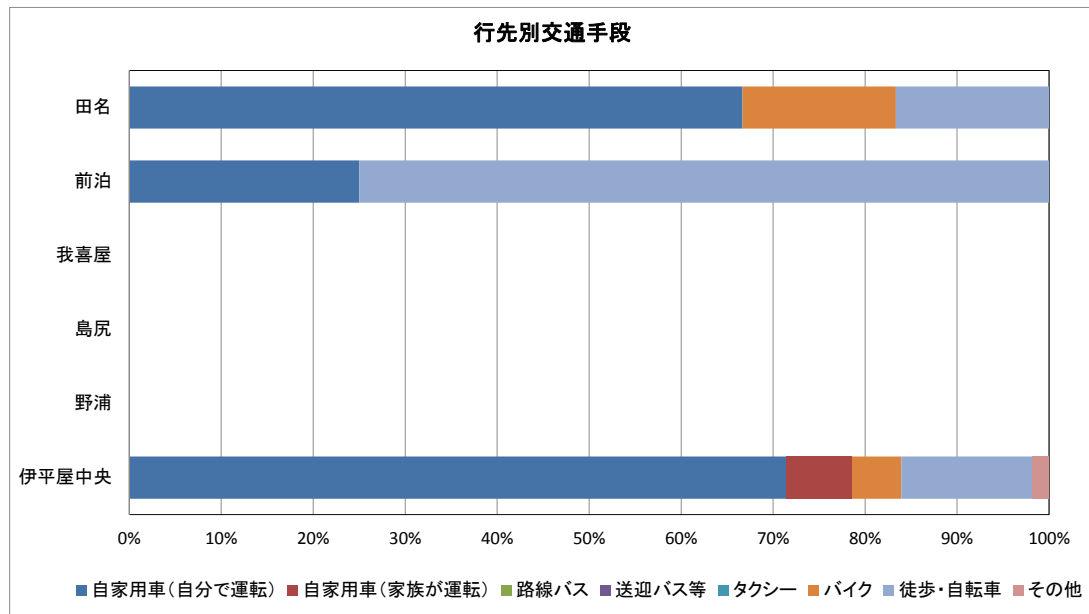
③行先別目的（島内）

行先別に目的をみると、行政や業務などの各種機能が集積する伊平屋中央では通勤・通学、買い物、通院など様々な目的がみられる。



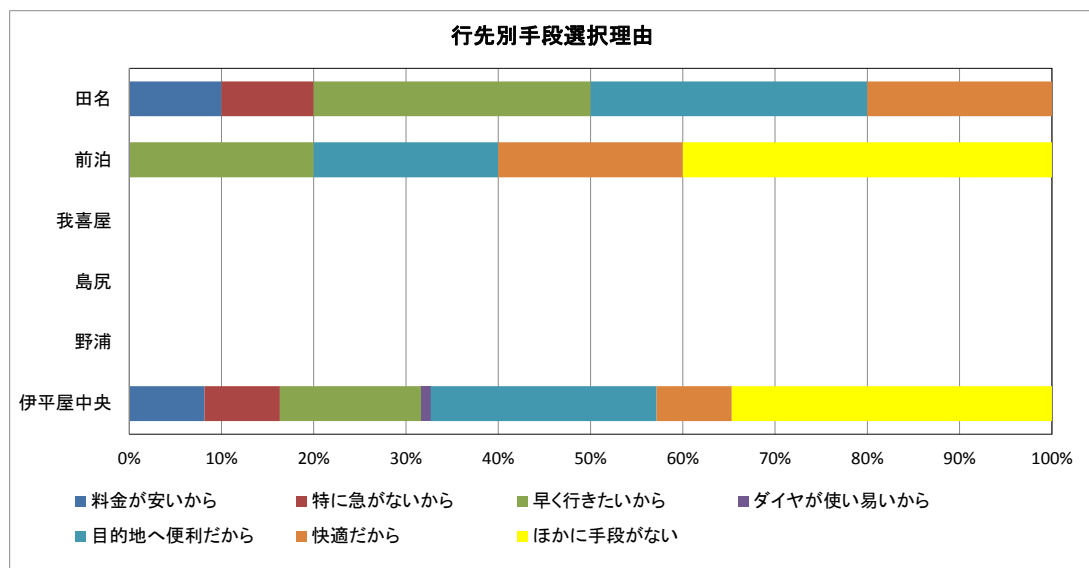
④行先別交通手段（島内）

行先別に交通手段をみると、各行先において「自家用車（自分で運転する）」が多くなっている。



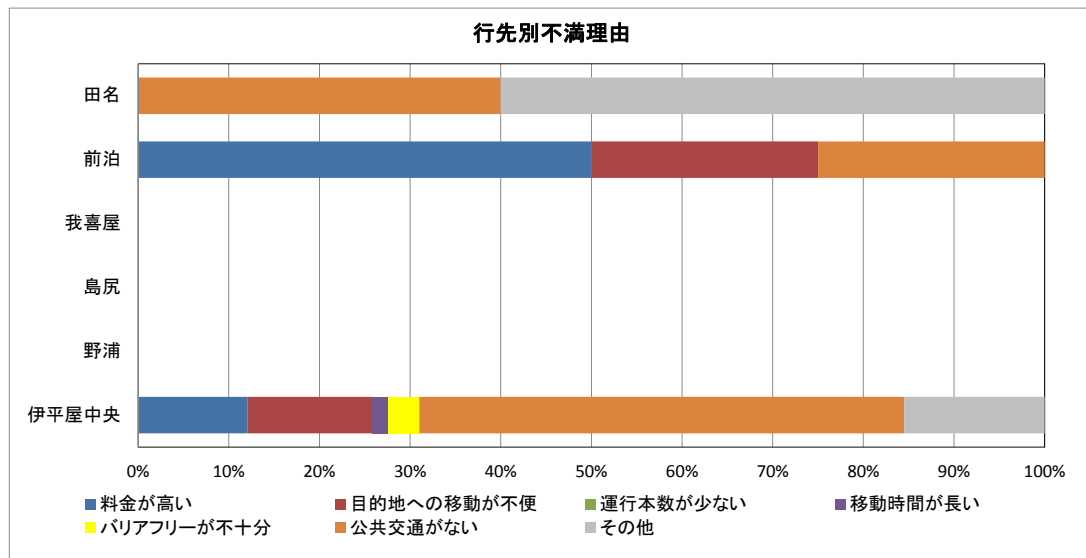
⑤行先別交通手段選択理由（島内）〔複数回答〕

行先別の交通手段選択理由は、「ほかに手段がない」と「目的地へ便利だから」が多くなっている。



⑥行先別不満理由（島内）〔複数回答〕

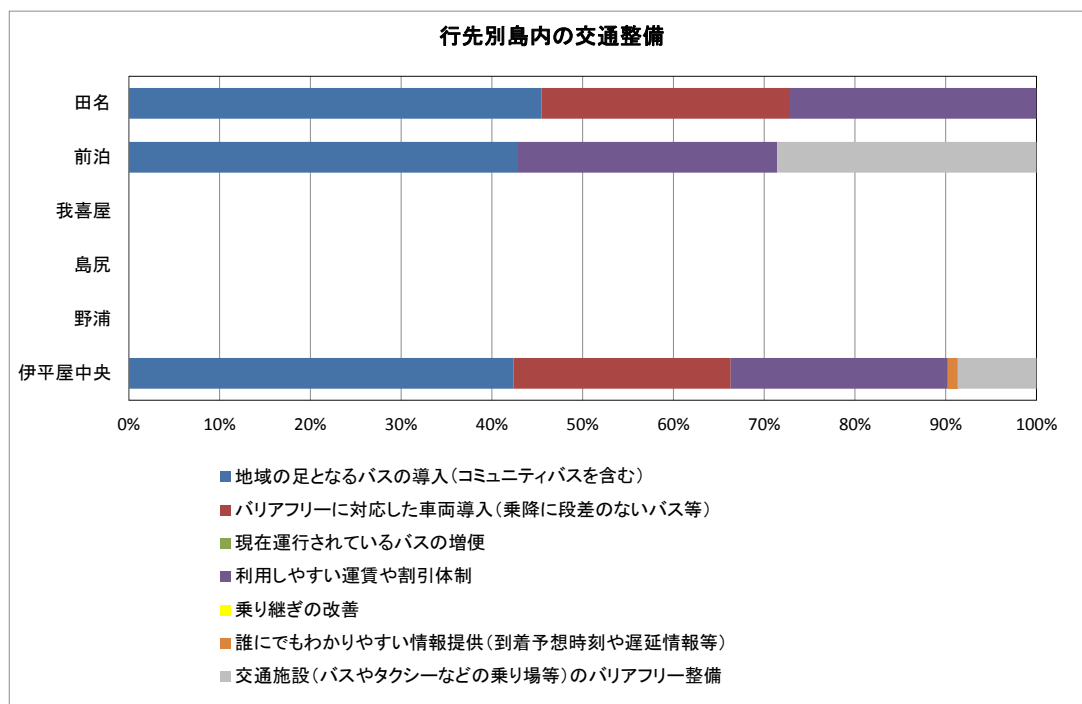
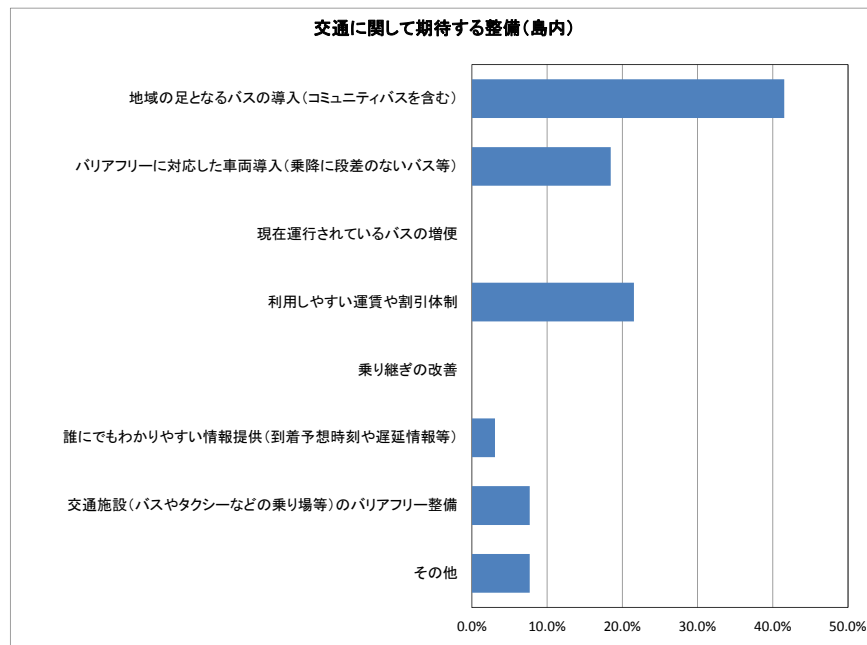
交通手段の不満理由については、「公共交通がない」と「料金が高い」との回答が目立っており、公共交通の不便さが示されている。



⑦島内の交通整備[複数回答]

伊平屋島内の交通に関する整備については、「地域の足となるバスの導入」が最も多く、次いで「利用しやすい運賃や割引体制」、「バリアフリーに対応した車両導入」の順となっている。

ゾーン別では「地域の足となるバスの導入」があげられているほか、「利用しやすい運賃や割引体制」との要望が多い。



◆特に強く期待する区間や場所等

＜伊平屋村＞

①地域の足となるバスの導入(コミュニティバスを含む)	件数
島内～診療所	1
各公民館やスーパーの前	1
米崎、田名崎	1
各区間のバスが必要	1
村内各集落間の路線	1
各集落区間	1
全島	1
港・役場	1
村内～円(集落)	1
②バリアフリーに対応した車両導入(乗降に段差のないバス等)	件数
各区間のバスが必要	1
バスの早期設置	1
公共の移動手段がない。	1
各字から診療所・役場等	1
④利用しやすい運賃や割引体制	件数
全島	1
県道路	1
各区間のバスが必要	1
⑧その他	件数
自家用車が便利	1
島内一周路線	1
燃料代を安くして欲しい	1
公共の移動手段の整備	1

◆その他要望・意見

島内や他島への移動に関する要望・意見
伊平屋空港設置が必要。
運天港には、バスがないので名護や那覇方面に不便である。運天港発～名護までのバスが必要。タクシーでは割高になる。
車の運賃を安く！！高速道路を今帰仁まで延長してほしい。
交通手段と交通網の整備
障害者だから一人では移動出来ない。
島外へ出る際は車を乗せたり、レンタカー等を利用している。フェリーに車を乗せる料金がもう少し安くなればもっと便利になると思う。
島内バスの運行、空港の整備、船賃の値下げ、船の移動時間短縮をしてほしい。
日本は東北大震災で沈没してしまった。要望しても空港は出来ないと思う。
飛行機があれば利用したい
フェリーの高速化・大型化
フェリーのスピードアップ(高速船)
用事などで他島へ行く際、時間短縮が出来れば日帰りができ、宿泊などせずに経費削減が可能。
離島の交通整備対策のために、伊平屋空港の設置を早期に実現することを要望する。

4-3 伊是名島

(1) 島の概要

伊是名島は、沖縄本島那覇市から北方向約 80km に位置し、人口約 1,800 人を有する離島である。全域が伊是名村に属しており、沖縄本島北部地域の今帰仁村との航路がある。



人口	1,766 人
世帯数	782 世帯
高齢化率	27.9 %
就業者総数	836 人

島の面積	14.14 km ²
本島(那覇市)との距離	83 km
港湾乗降人員	71.3 千人
空港乗降人員	- 千人

資料：離島統計(H19)、空港乗降人員はH22年度

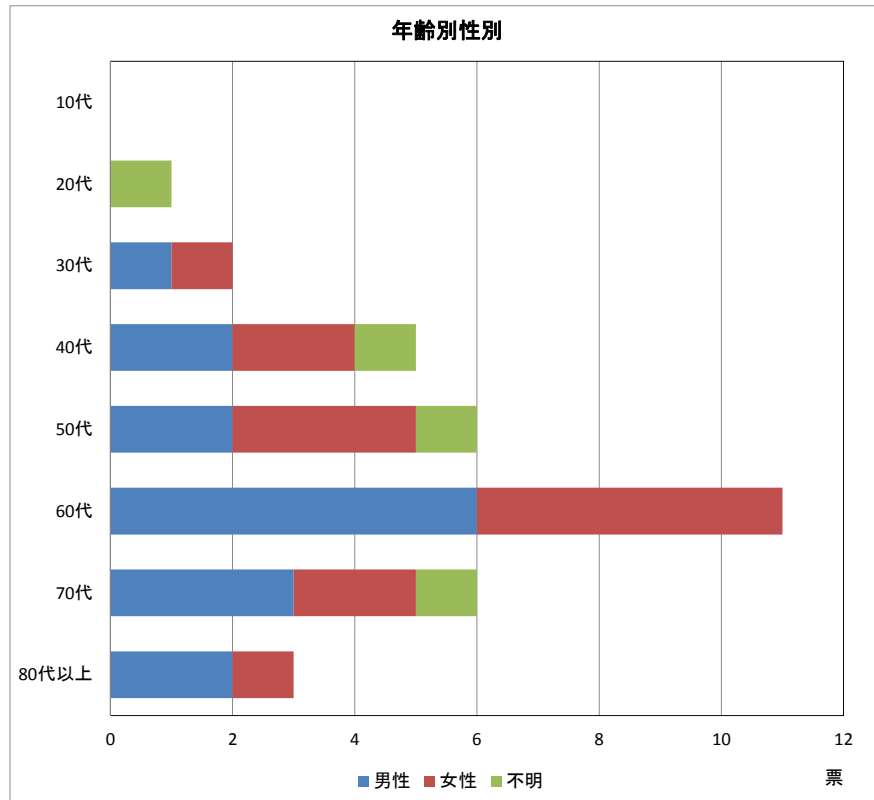
<海上交通>

発港	着港	着市町村 [島名]	タイプ	便数 (往復)	所要時間 (分)	運航事業者名
伊是名	運天	今帰仁村 [沖縄本島]	フェリー	2	55	伊是名村役場観光振興課

(2) 住民ニーズ

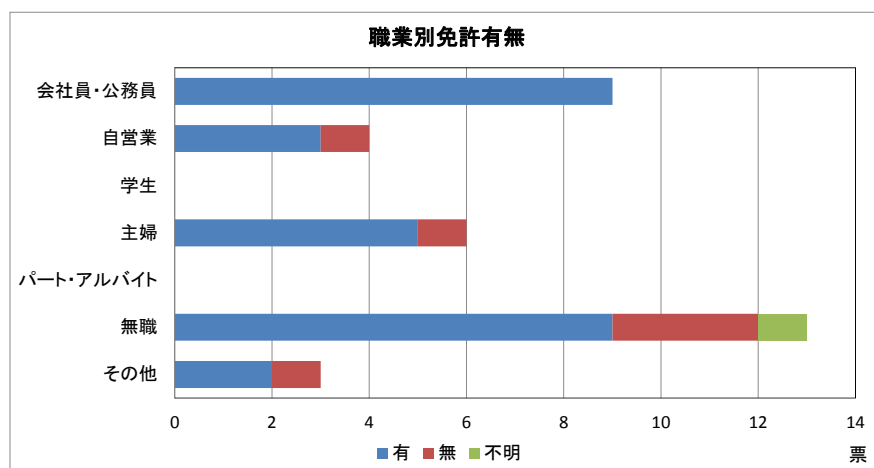
①年齢別性別構成

伊是名島の回答者は60代が最も多く、次いで70代、50代の順となっている。



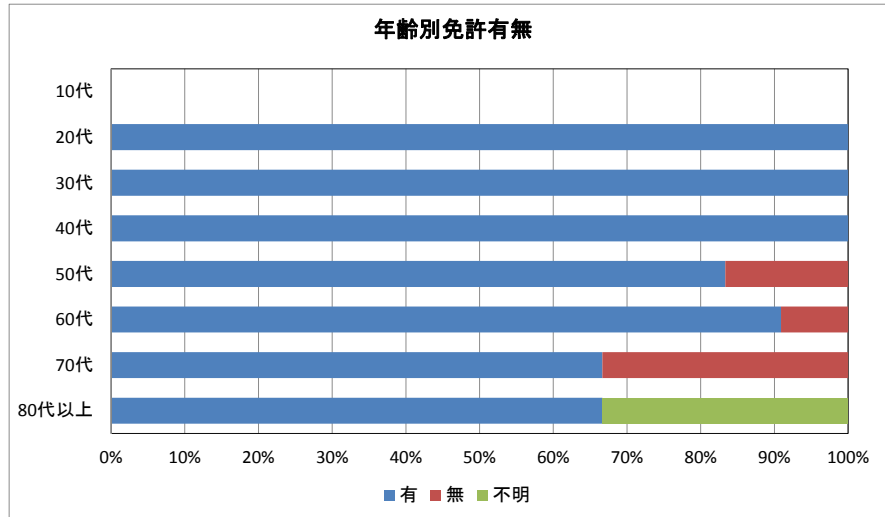
②職業別免許の有無

回答者の職業は、無職が最も多く、次いで会社員・公務員となっている。各職業ともに自動車免許保有者が多い。



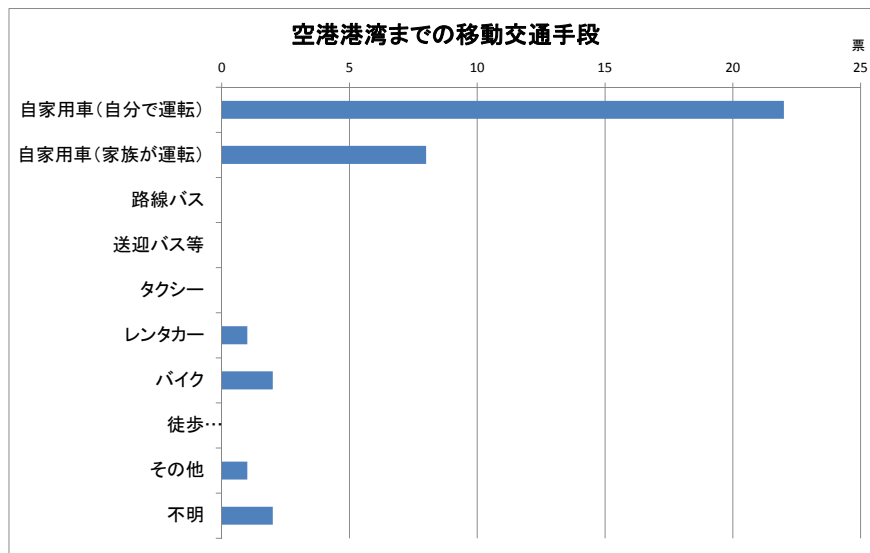
③年齢別免許の有無

年齢別に自動車免許の有無をみると、70代以降は免許のない割合が多くなっている。



④空港・港湾までの交通手段

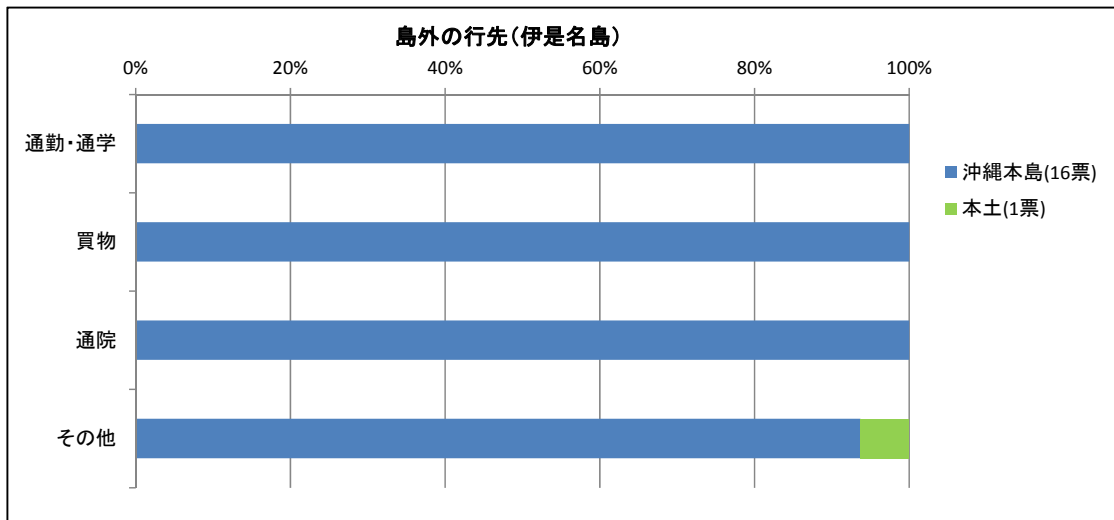
伊是名島の空港又は港湾までの交通手段は自家用車の「自分で運転」が最も多く、次いで自家用車の「家族が運転」となっている。



<本島や近隣離島への移動について（島外）>

⑤目的別目的地（島外）

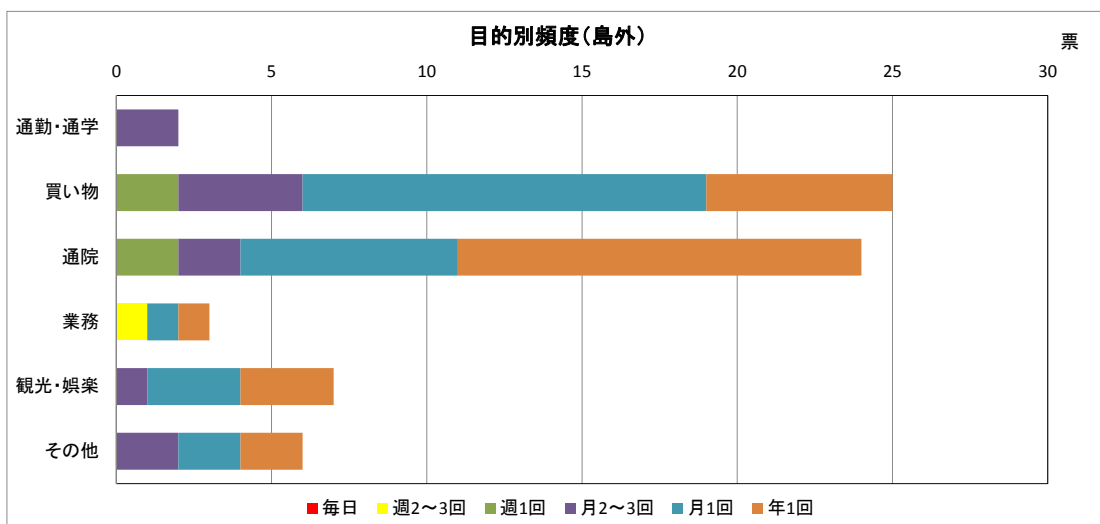
伊是名島外への行先についてみると、各目的において沖縄本島がほとんどである。



⑥目的別頻度（島外）

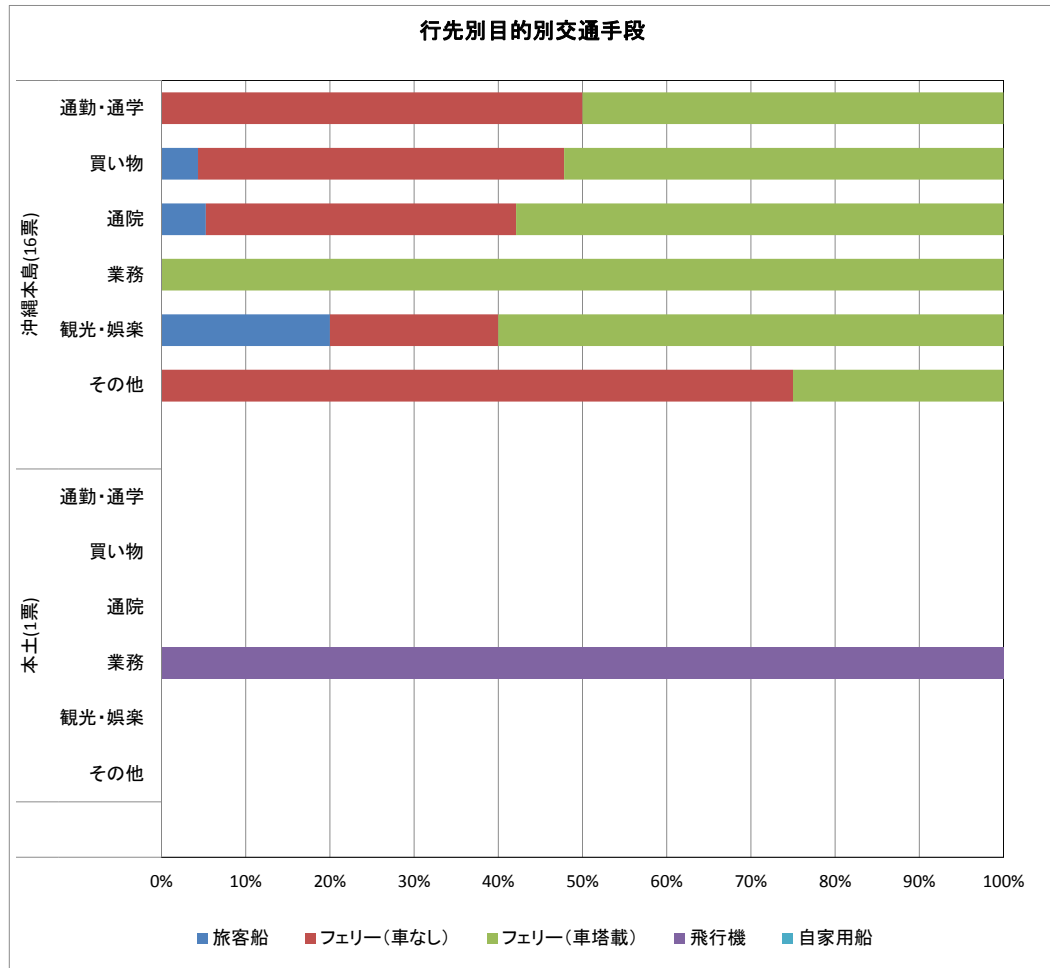
島外への移動は、買い物との回答が最も多く、次いで通院となっている。

各目的での頻度は業務を除いて「週1回」以上の頻度となっている。



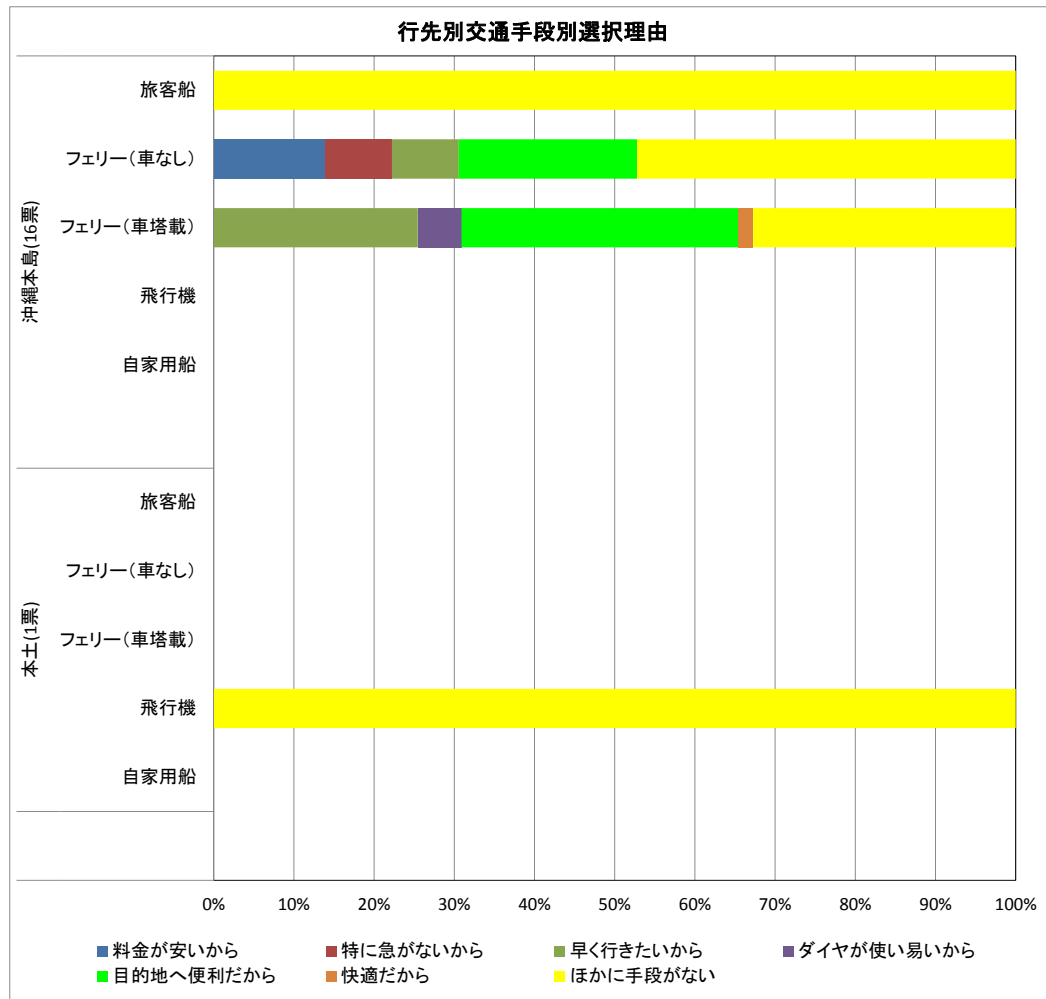
⑦行先別目的別交通手段（島外）

行先別、目的別に交通手段をみると、沖縄本島はフェリー利用が主体となっている。
本土へは飛行機となっている。



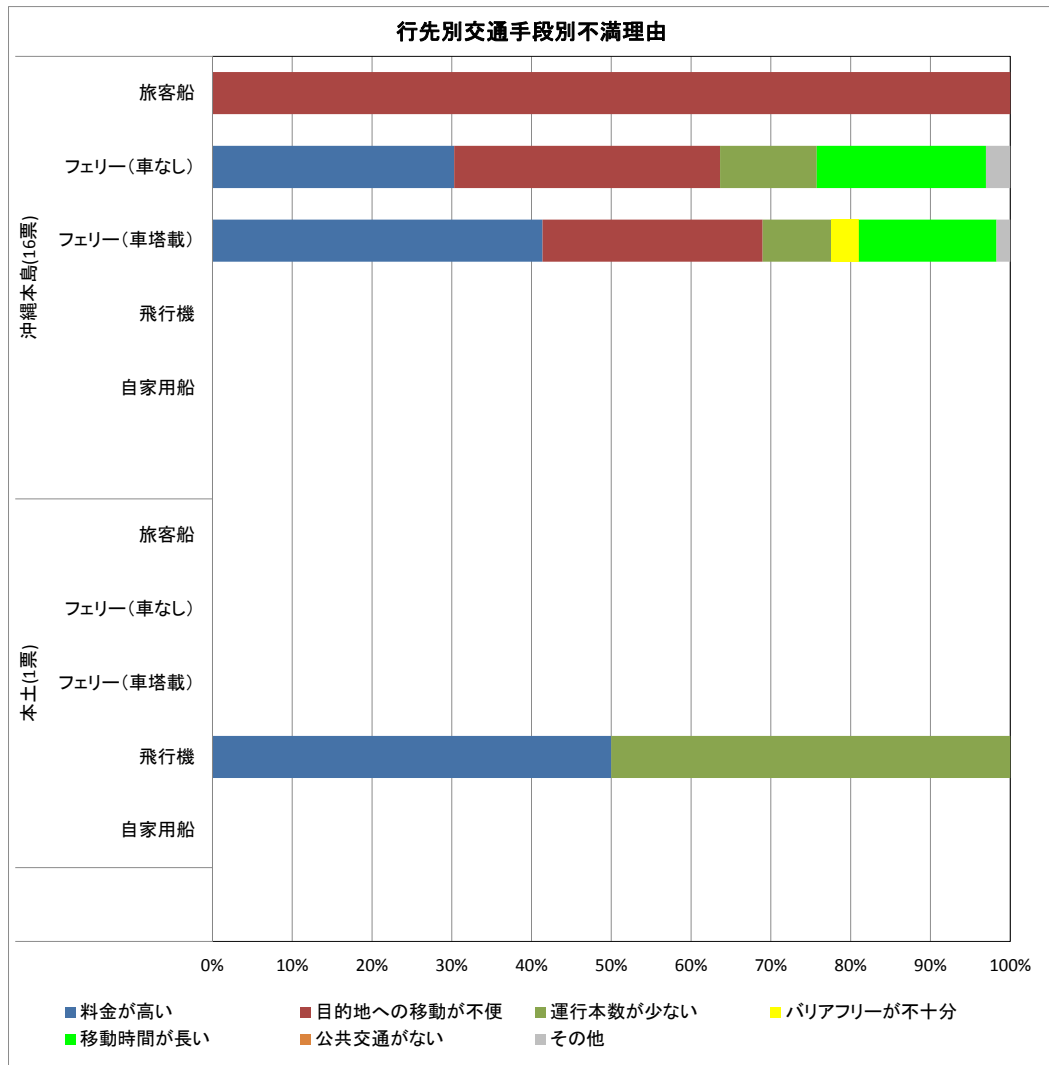
⑧行先別交通手段選択理由（島外）〔複数回答〕

交通手段の選択理由をみると、フェリー利用では「ほかに手段がないから」と「目的地へ便利だから」があげられている。



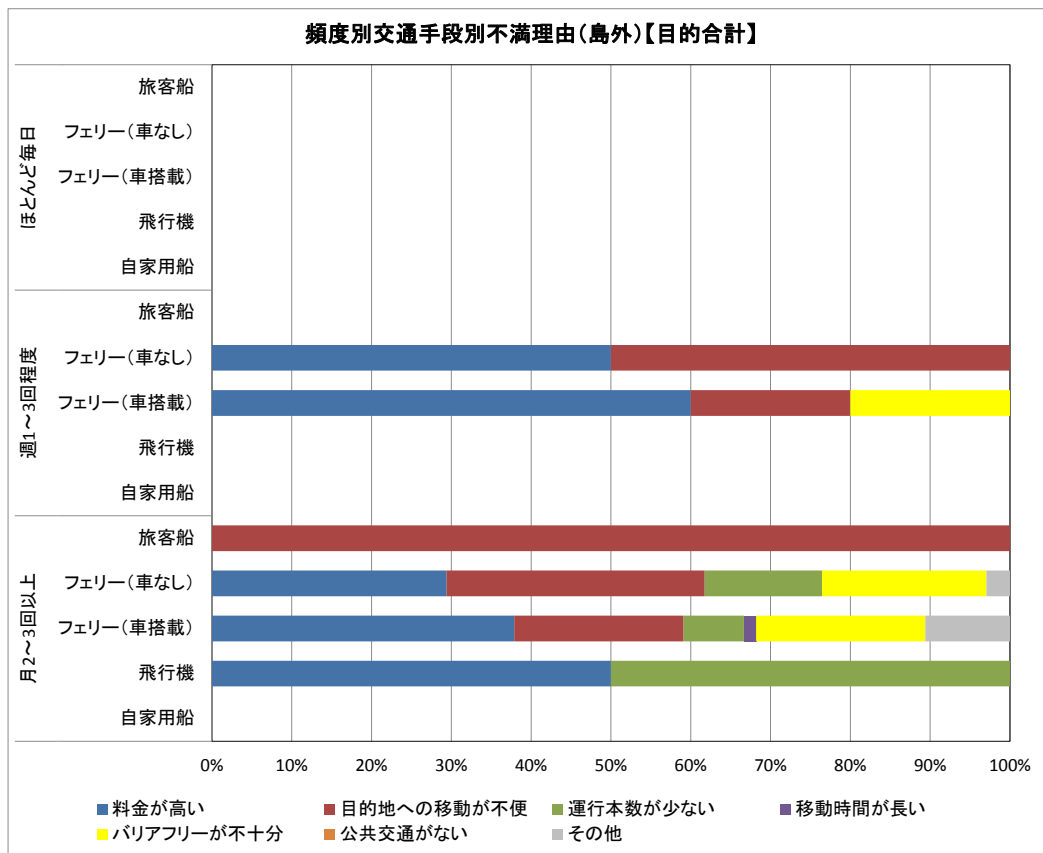
⑨行先別交通手段別不満理由（島外）〔複数回答〕

交通手段に対する不満についてみると、沖縄本島方面において「料金が低い」、「目的地への移動が不便」、「移動時間が長い」があげられている。

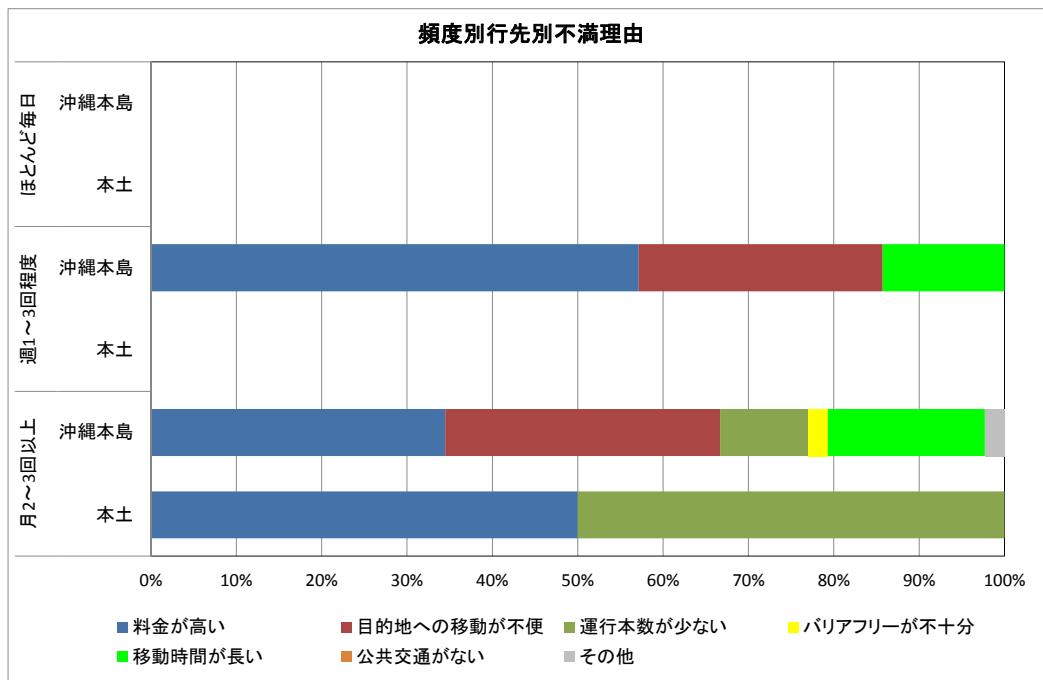


<参考>

◆頻度別手段別不満理由（島外）〔複数回答〕

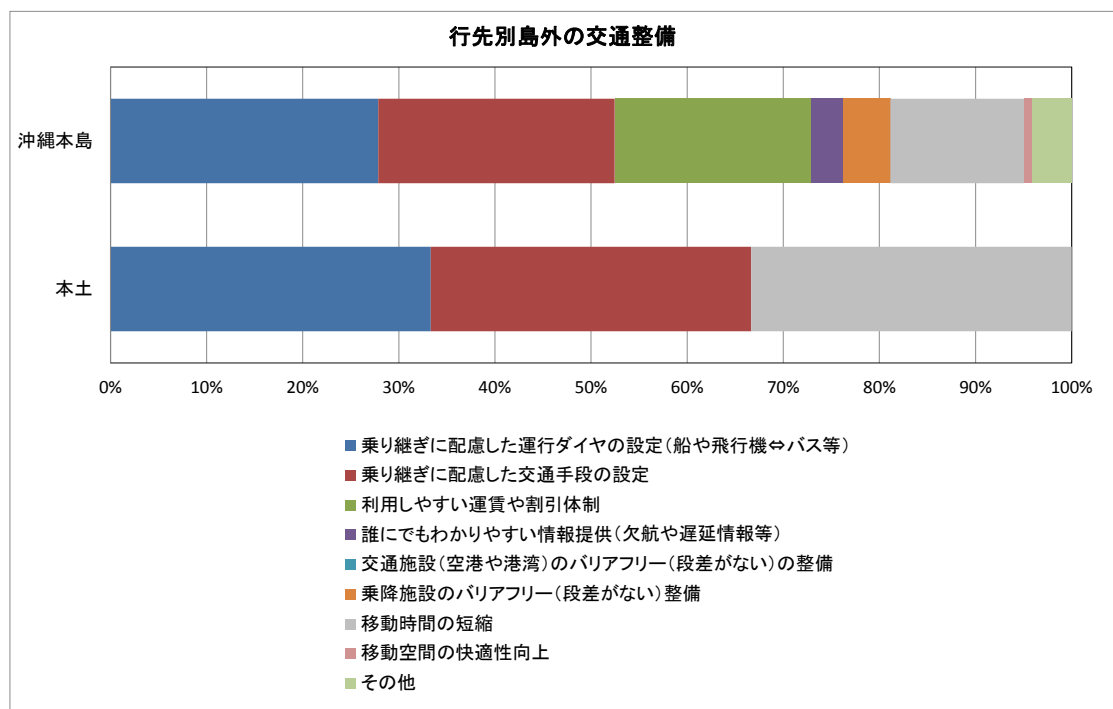
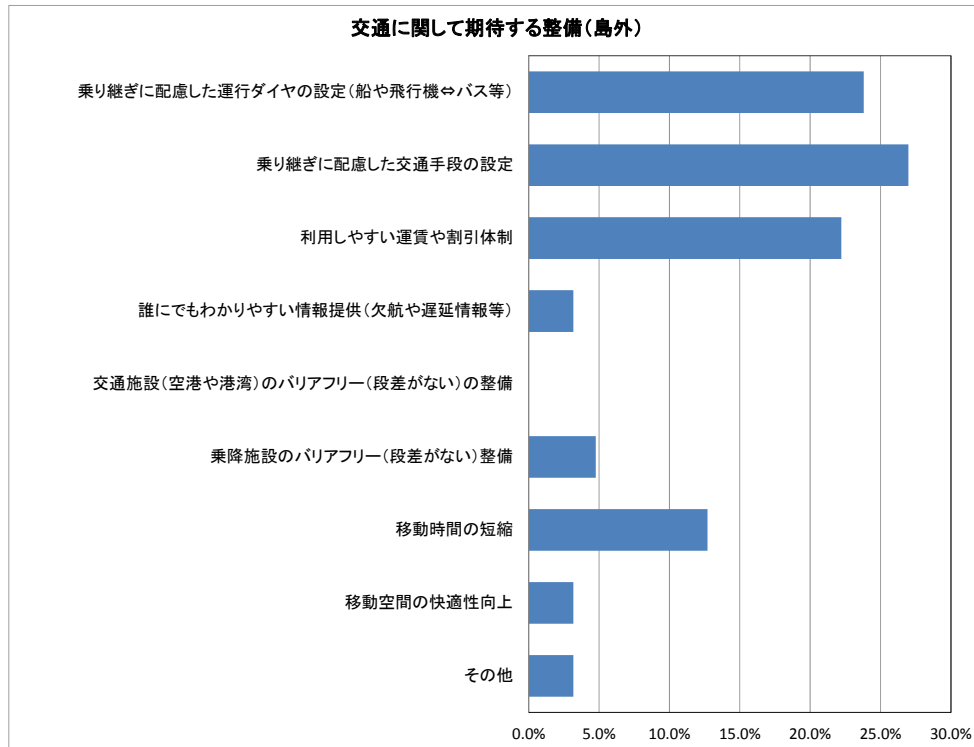


◆頻度別行先別不満理由〔複数回答〕



⑩島外の交通整備[複数回答]

伊是名島外への移動に関する交通整備については、「乗り継ぎに配慮した交通手段の設定」が最も多く、次いで「乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定」の順となっている。



◆島外の交通整備に対して対する項目と強く期待する区間や場所

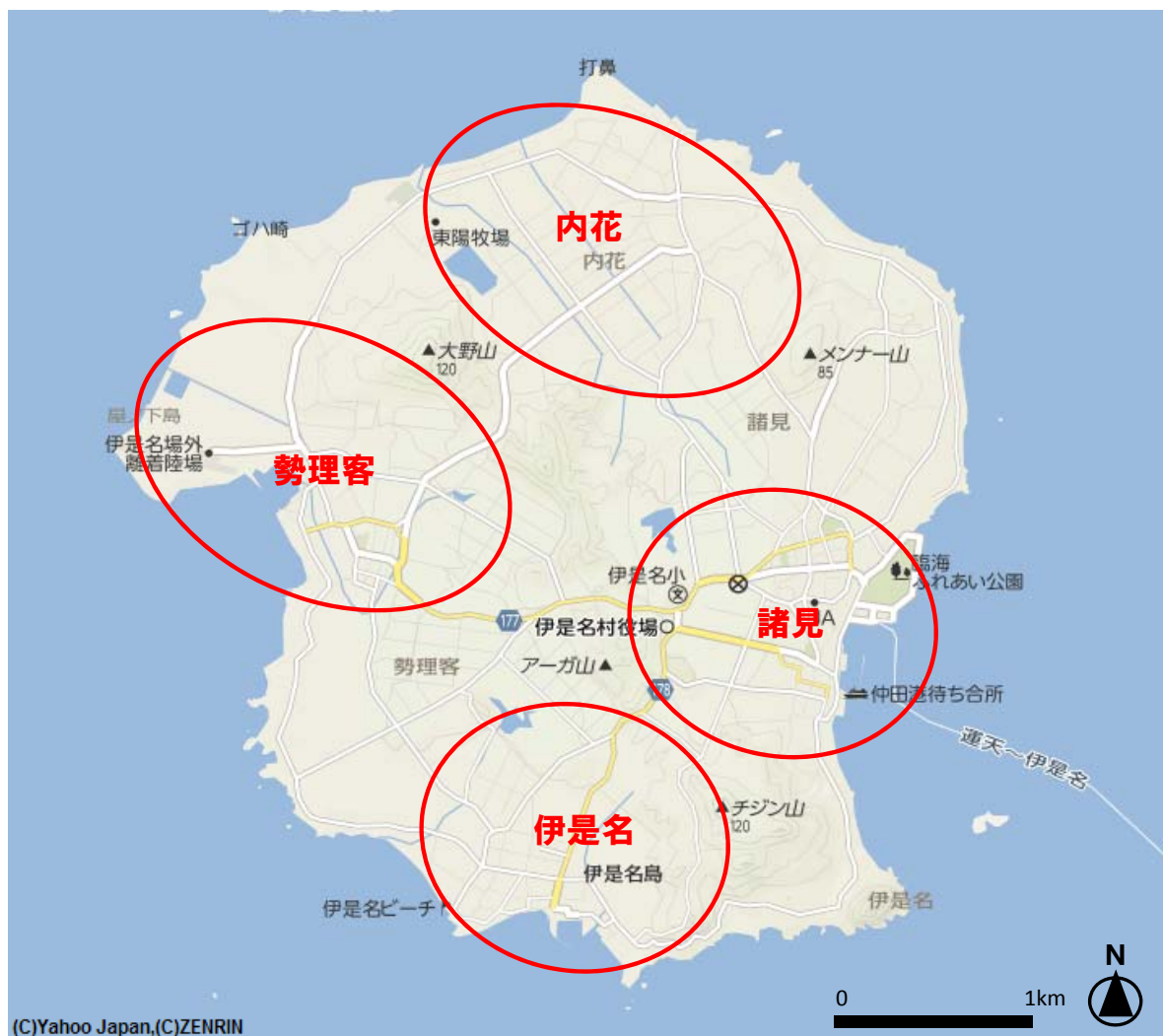
<伊是名島>

①乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定(船や飛行機⇄バス等)		件数
本部半島回りバス運天港経由を		1
船⇄バス		1
船便に合わせたバスの運行		1
名護市～那覇市		1
運天港→名護→前兼→空港		1
運天港～名護	名護→石川→空港	1
運天港	那覇	1
運天港	那覇、沖縄市	1
運天港～伊平屋		1
伊是名～那覇		1
②乗り継ぎに配慮した交通手段の設定		件数
運天港	名護市	5
運天～那覇		4
バス		1
運天港～名護のバス便がほしい		1
名護→石川→空港		1
③利用しやすい運賃や割引体制		件数
運天～那覇		3
名護 300円	空港 1200円	1
車航送賃(高)		1
⑦移動時間の短縮		件数
伊是名	運天港	1
運天港	空港	1
高速船の就航		1
運天～那覇		1
⑧移動空間の快適性向上		件数
運天～那覇		1
⑨その他		件数
乗り継ぎに配慮した交通の設定(バス)		1
空港まで1200円携帯とも知らされたら		1

<住まいの島内の移動について（島内）>

＊島内地区のゾーン区分について

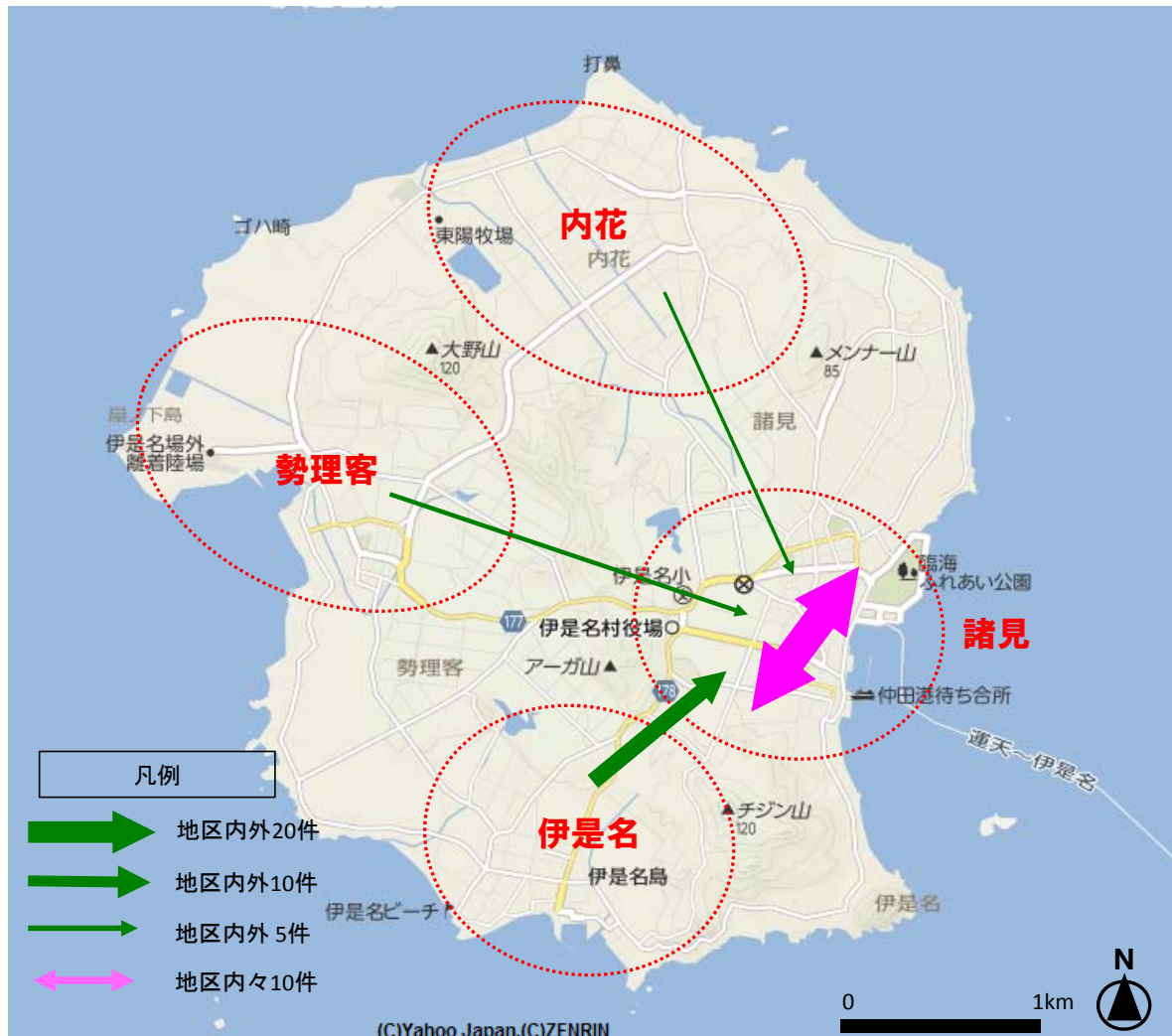
伊是名島のゾーン区分は、大字をベースに下図に示す4ゾーンを設定した。



①目的別目的地（島内）

<目的合計>

伊是名島の各ゾーンからの行先は、役所や港湾など各種機能が集中する諸見に集中しており、諸見ゾーンの内々の移動も含め、一極集中のパターンとなっている。



ゾーン×島内行先【目的合計】

ゾーン	島内行先				計
	諸見	伊是名	勢理客	内花	
諸見	30	0	0	0	30
伊是名	15	0	0	0	15
勢理客	4	0	0	0	4
内花	3	0	0	0	3
計	52	0	0	0	52

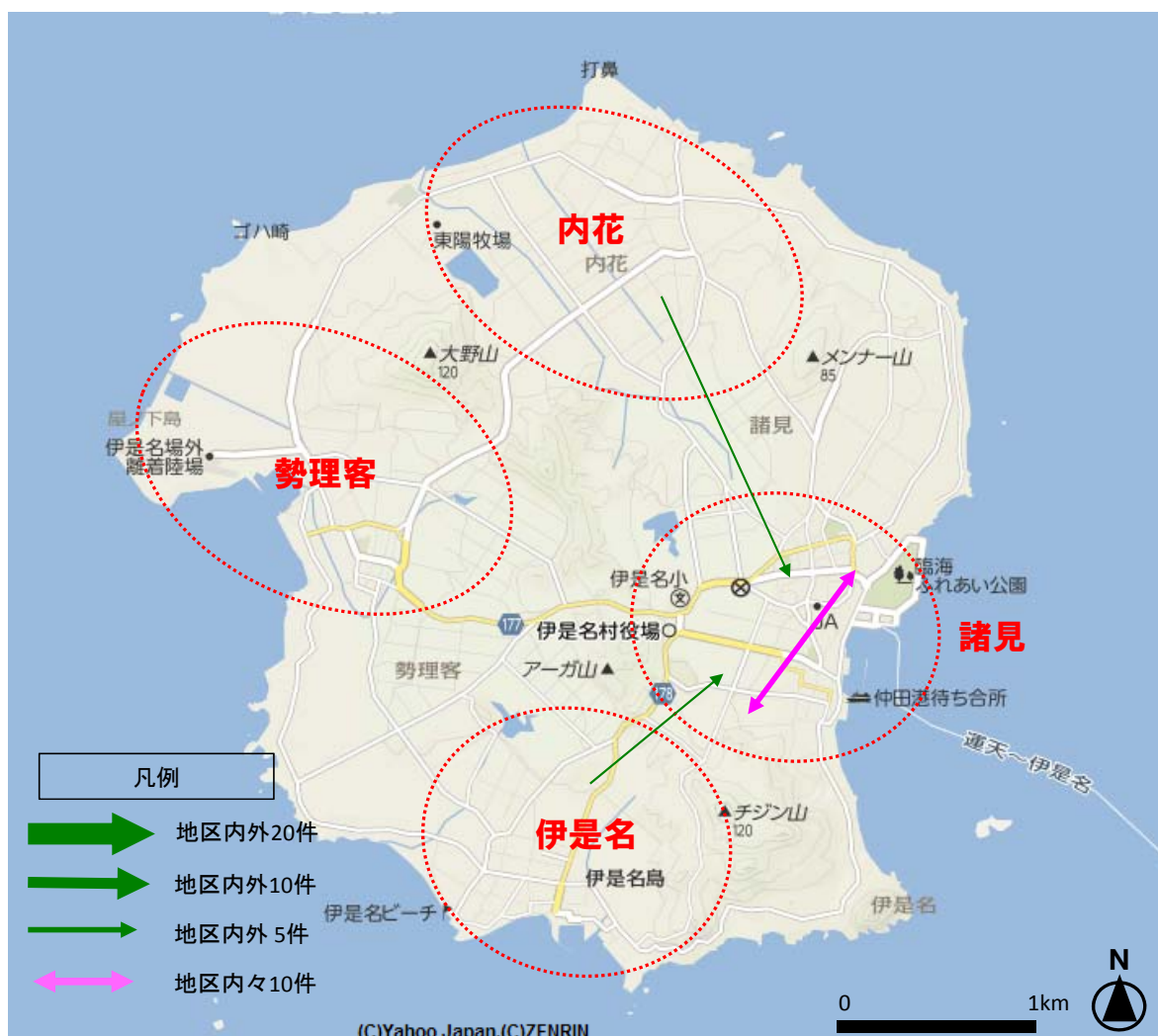
平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

<通勤・通学>

通勤・通学目的では、諸見に集中しており、諸見ゾーンの内々の移動がみられる。



ゾーン×島内行先【通勤・通学】

ゾーン	島内行先				計
	諸見	伊是名	勢理客	内花	
諸見	5	0	0	0	5
伊是名	1	0	0	0	1
勢理客	0	0	0	0	0
内花	1	0	0	0	1
計	7	0	0	0	7

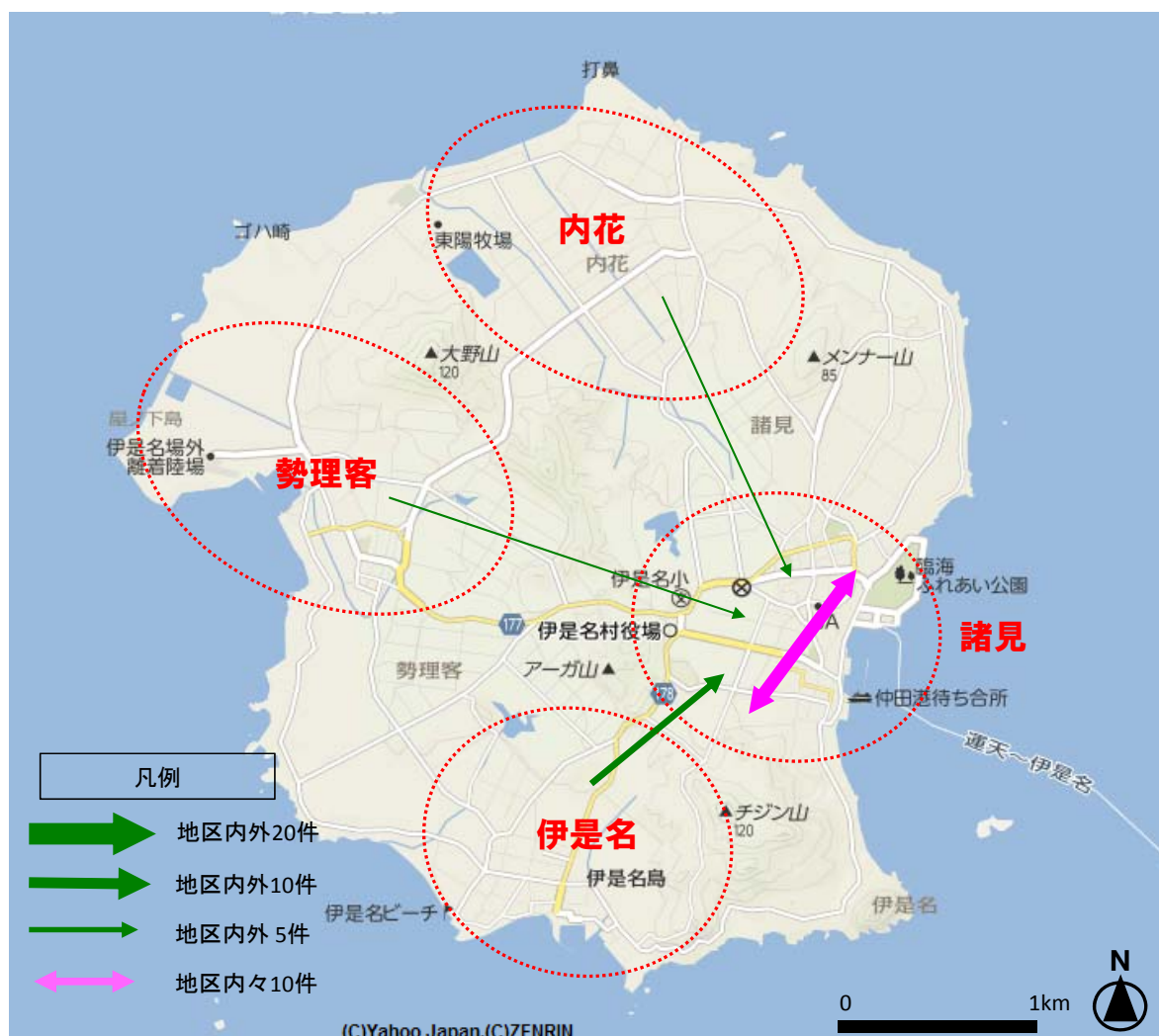
平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

<買い物>

買い物目的では、諸見に集中しており、諸見ゾーンの内々の移動がみられる。



ゾーン×島内行先【買い物】

ゾーン	島内行先				計
	諸見	伊是名	勢理客	内花	
諸見	12	0	0	0	12
伊是名	6	0	0	0	6
勢理客	2	0	0	0	2
内花	1	0	0	0	1
計	21	0	0	0	21

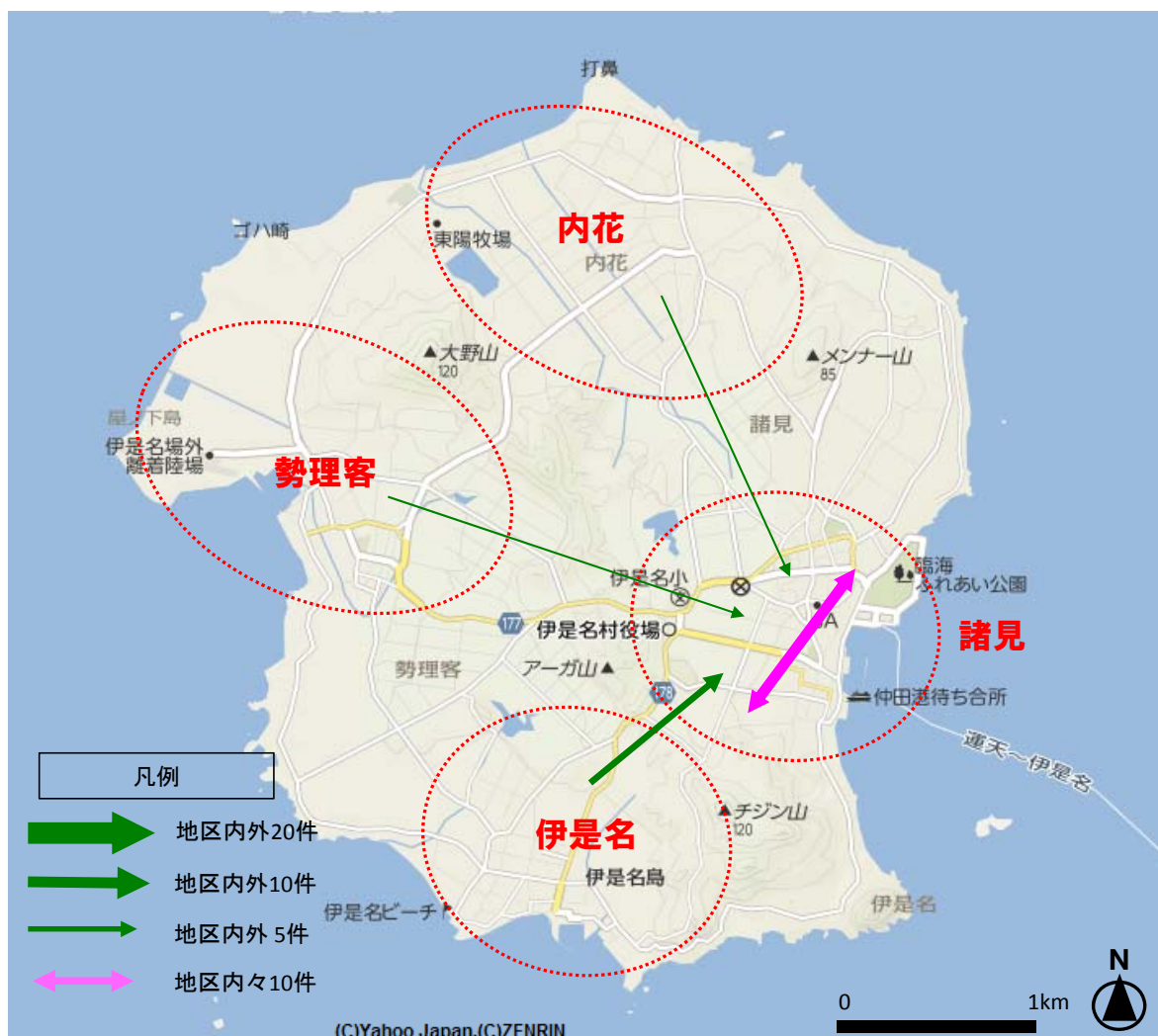
平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

<通院>

通院目的では、諸見に集中しており、諸見ゾーンの内々の移動がみられる。



ゾーン×島内行先【通院】

ゾーン	島内行先				計
	諸見	伊是名	勢理客	内花	
諸見	10	0	0	0	10
伊是名	6	0	0	0	6
勢理客	1	0	0	0	1
内花	1	0	0	0	1
計	18	0	0	0	18

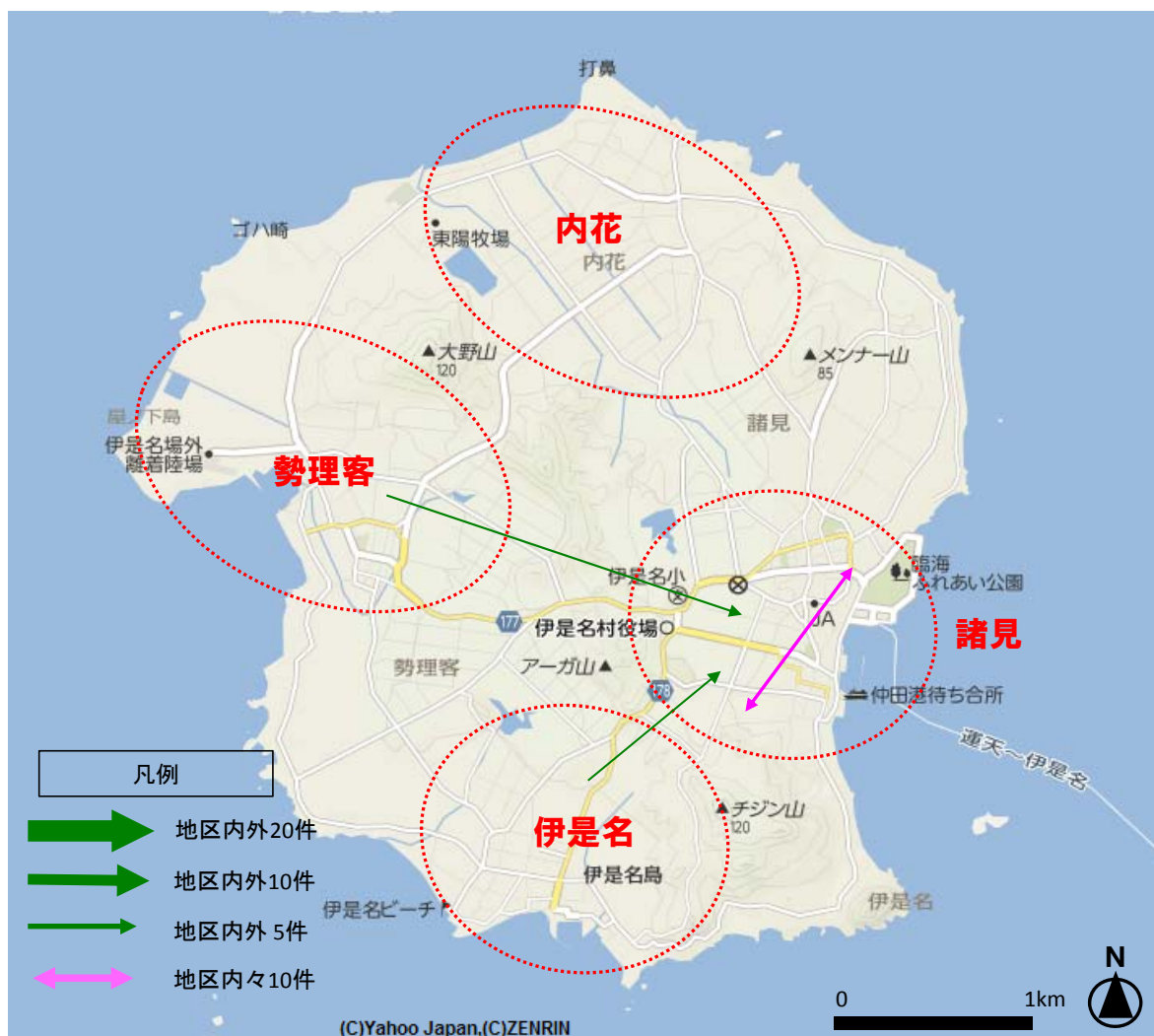
平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

<その他>

その他目的でも、各目的での移動と同様のパターンとなっている。



ゾーン×島内行先【その他】

ゾーン	島内行先				計
	諸見	伊是名	勢理客	内花	
諸見	3	0	0	0	3
伊是名	2	0	0	0	2
勢理客	1	0	0	0	1
内花	0	0	0	0	0
計	6	0	0	0	6

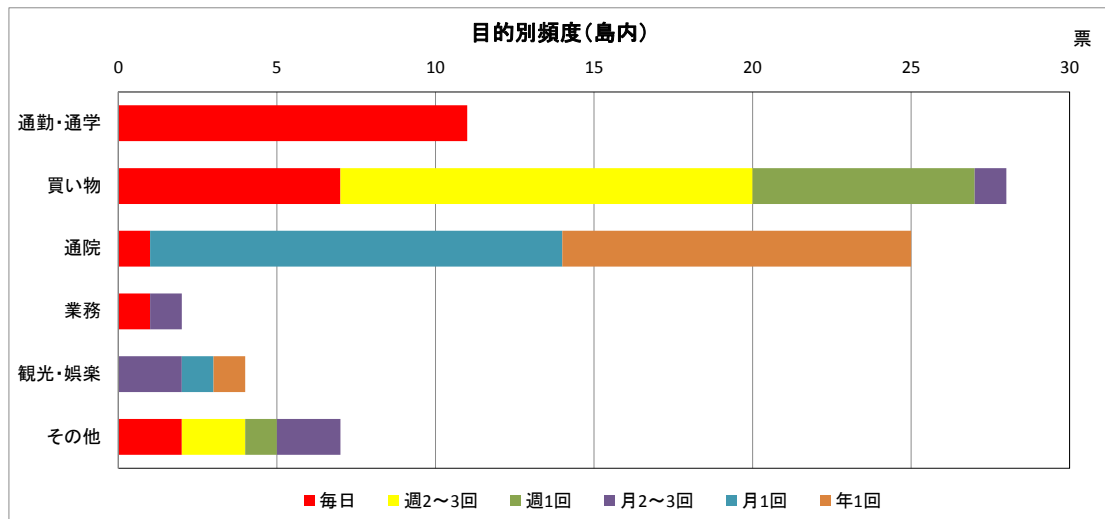
平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

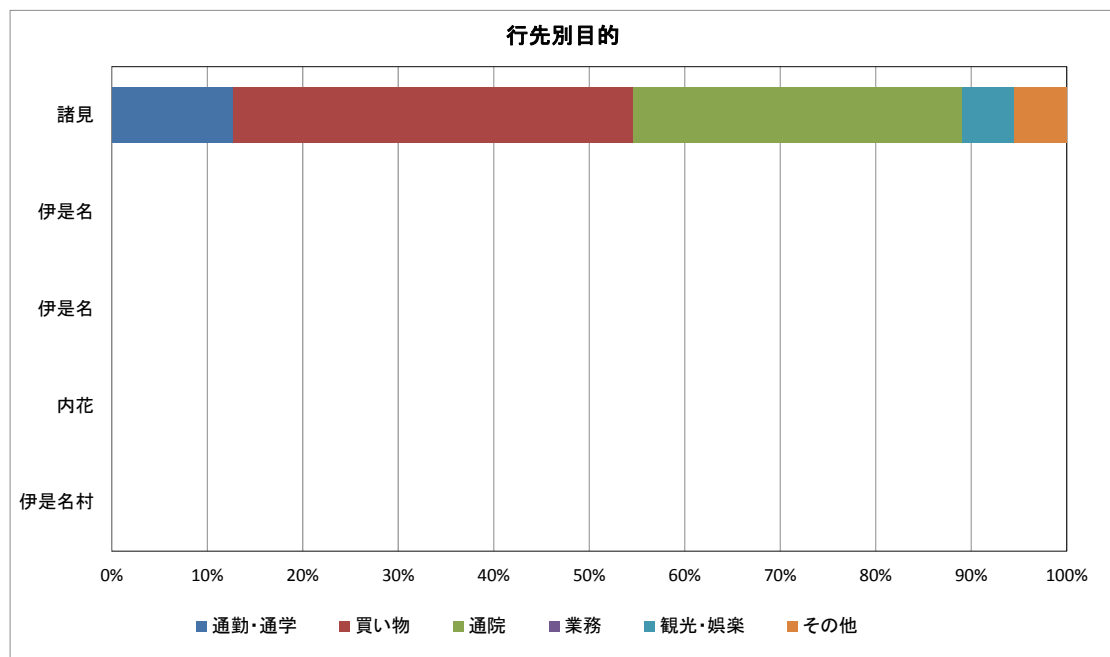
②目的別頻度（島内）

島内移動の目的は、買い物が最も多く、次いで通院、通勤・通学の順となっている。
頻度は、通勤・通学では「毎日」が、買い物では「毎日」と「週2～3回」が、通院では「月1回」や「年1回」が多くなっている。



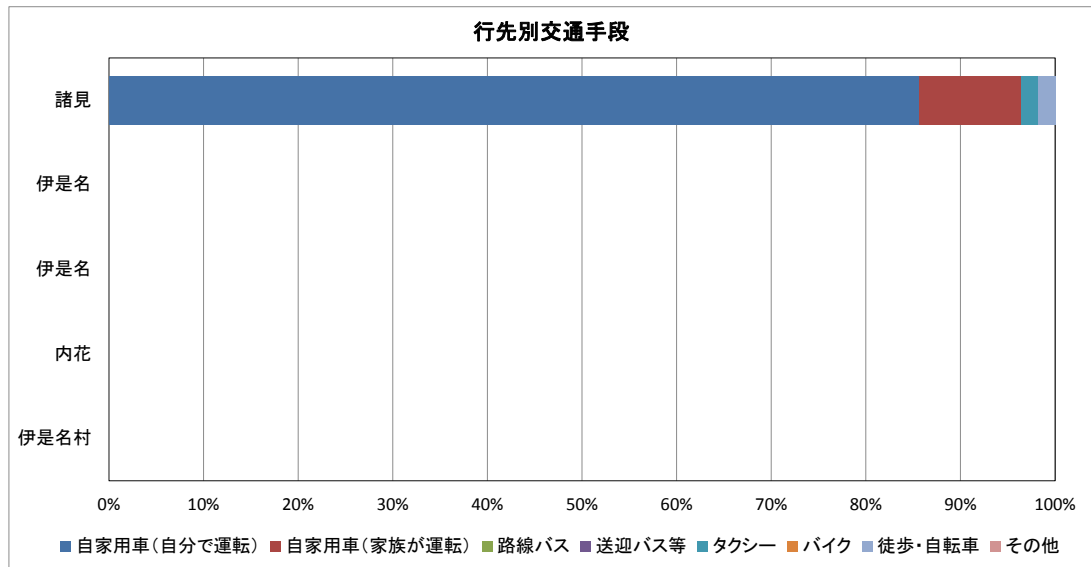
③行先別目的（島内）

行先別に目的をみると、諸見方面へ通勤・通学、買い物、通院など様々な目的がみられる。



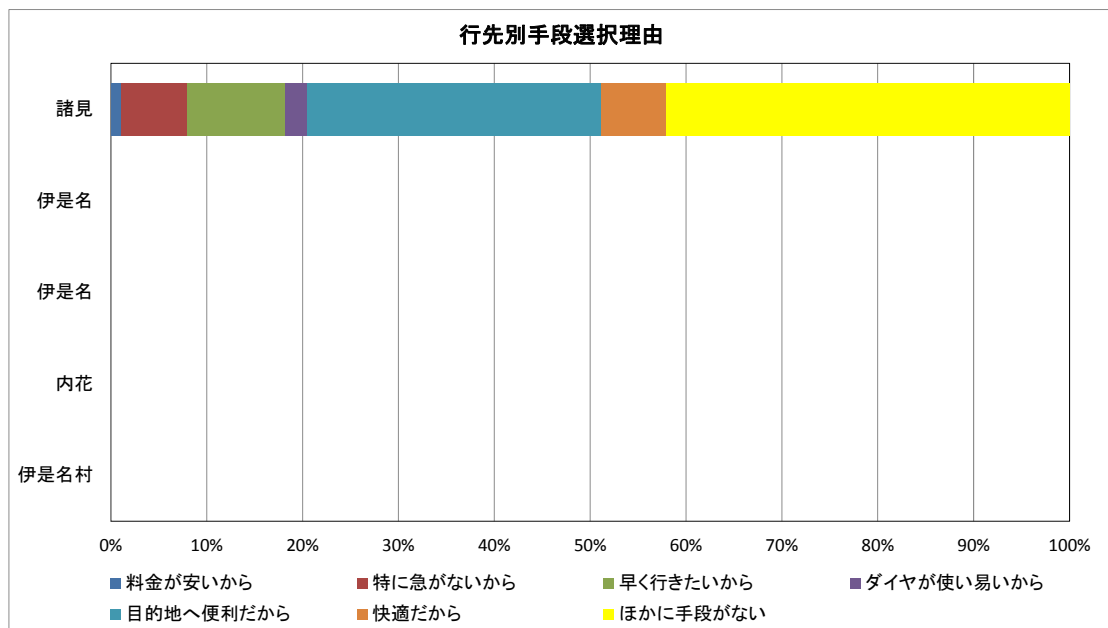
④行先別交通手段（島内）

行先別に交通手段をみると、「自家用車（自分で運転する）」が多くなっている。



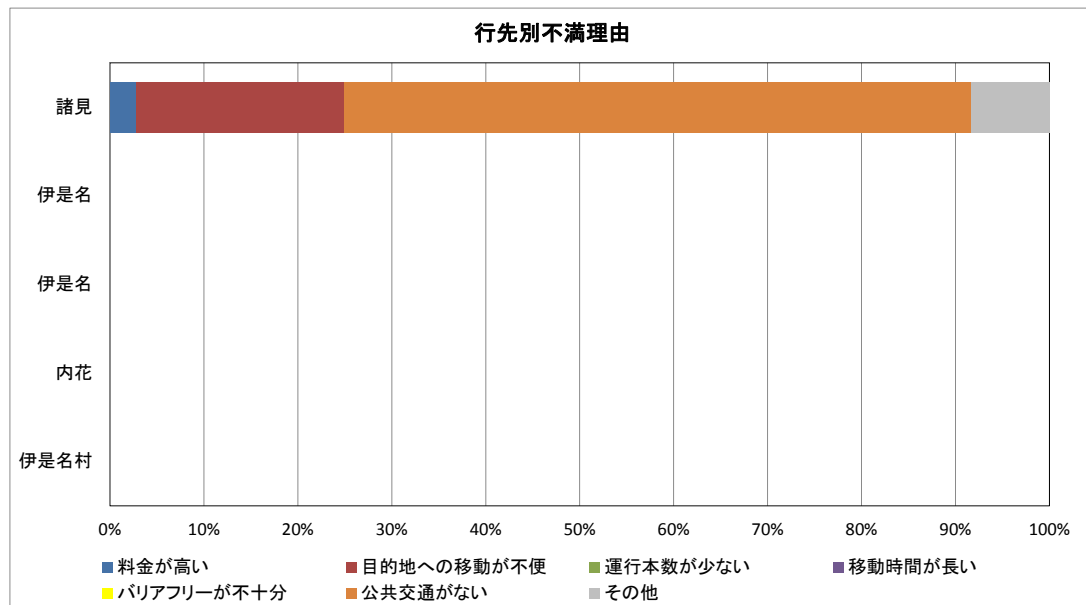
⑤行先別交通手段選択理由（島内）〔複数回答〕

行先別の交通手段選択理由は、「ほかに手段がない」と「目的地へ便利だから」が多くなっている。



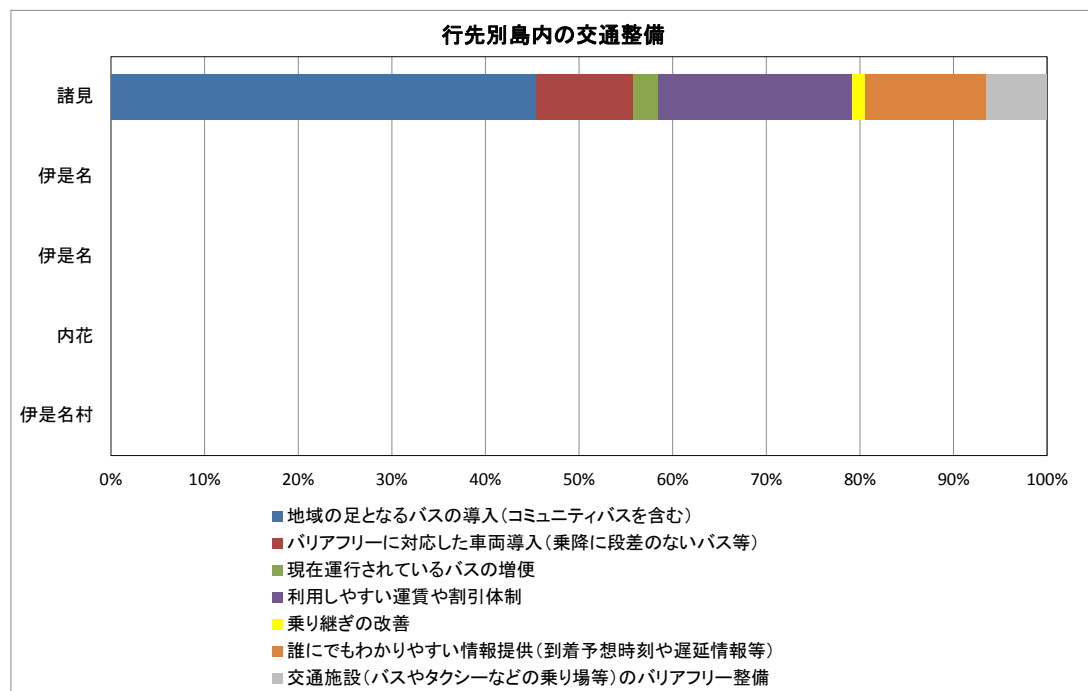
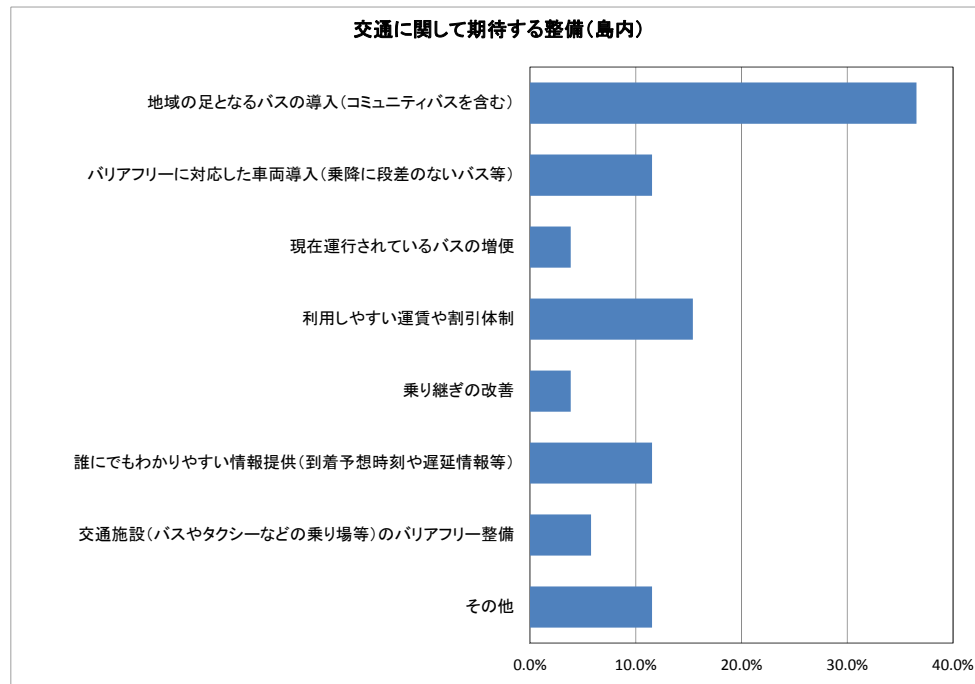
⑥行先別不満理由（島内）〔複数回答〕

交通手段の不満理由については、「公共交通がない」と「目的地への移動が不便」との回答が目立っており、公共交通の不便さが示されている。



⑦島内の交通整備[複数回答]

伊是名島内の交通に関する整備については、「地域の足となるバスの導入」が最も多く、次いで「利用しやすい運賃や割引体制」となっている。



◆特に強く期待する区間や場所等

<伊是名島>

①地域の足となるバスの導入(コミュニティバスを含む)	件数
村一円	2
診療所	1
周囲～周	1
各字停車できたら	1
内花～諸見～役場～港	1
JA・港	1
諸見～小中学校	1
②バリアフリーに対応した車両導入(乗降に段差のないバス等)	件数
村内全域	1
各停車できたら	1
JAスーパー	1
③現在運行されているバスの増便	件数
運天港～名護間で運行してほしい	1
⑦交通施設(バスやタクシーなどの乗り場等)のバリアフリー整備	件数
各字の公民館前～役場	1
⑧その他	件数
離島のため、バス等の交通がないのでバイクしか移動の手段がない。	1
燃料費・ガソリン・軽油が高価である。	1
現在、自分で運転できるため必要ない	1

◆その他要望・意見

島内や他島への移動に関する要望・意見
本島→伊江島→伊是名→伊平屋周遊
船の欠航が多いため、航空機便の設置を希望。以前はあったが、会社の倒産でなくなってしまった。
透析等で3日に1回本島の病院の通っている方がいるが船の割引券とか交通費が安くなる方法があればよいですね。島で透析が受けられたら、尚、良いですが。
船での移動しかできないので、運行をスムーズにして、運賃を安くしてほしい。
自分の家は本家だから親戚が村外に移住しているので何かと用事が多くそれに夫が名護の病院で入院したりで月3回位は村外に出ています。年金生活の身で交通費には頭が痛い。生活が苦しい状態です。
沖縄自動車道を名護市羽地付近まで延ばしてほしい。
運天港航路変更して20年余になるが、バスがなく長羊レンタカーを利用して那覇を行き来している現状で不便を感じてる。個人的は、出費の面から行政の配慮を願い、早急の線路バスの利用が必要と思われます。その対策を望むものである。
伊平屋～伊是名 定時運航の整備
伊江島・伊是名・伊平間のフェリーの周遊便。 フェリー増便
①高速道を無料に。
②伊平屋、伊是名が一つになるように配慮を(架橋を)
・沖縄の交通手段は自動車1本であり、高速自動車道を無料化して他の交通がない不便を行政で対応解消してほしい。
・伊平屋・伊是名合併についてご指導がありました。先に地理的に陸続きにしたほうが御指導のあったことについて取り組みやすいし、船舶もエアラインも安定継続可能になると思われます。

4-4 津堅島

(1) 島の概要

津堅島は、沖縄本島那覇市から南方向約 20km に位置し、人口約 600 人の離島である。全域がうるま市に属しており、沖縄本島中部のうるま市との航路がある。



人口	600 人
世帯数	280 世帯
高齢化率	41.2 %
就業者総数	186 人

島の面積	1.88 km ²
本島(那覇市)との距離	22 km
港湾乗降人員	89.7 千人
空港乗降人員	- 千人

資料：離島統計(H19)、空港乗降人員はH22年度

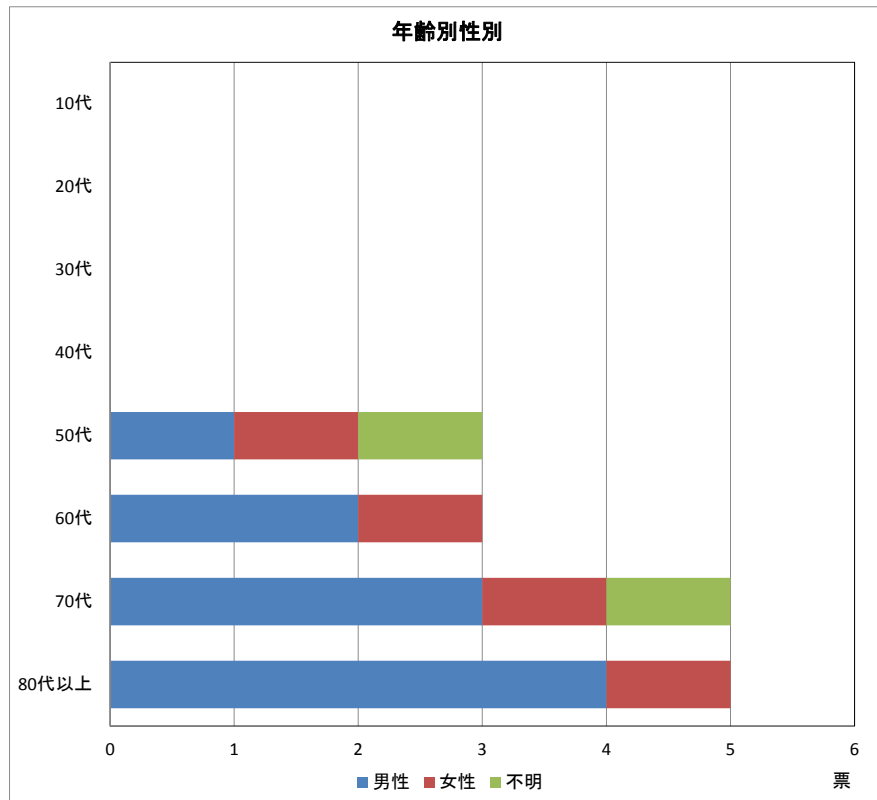
<海上交通>

発港	着港	着市町村 [島名]	タイプ	便数 (往復)	所要時間 (分)	運航事業者名
津堅	平敷屋	うるま市 [沖縄本島]	フェリー	3	30	有限会社神谷観光
			高速船	2	15	

(2) 住民ニーズ

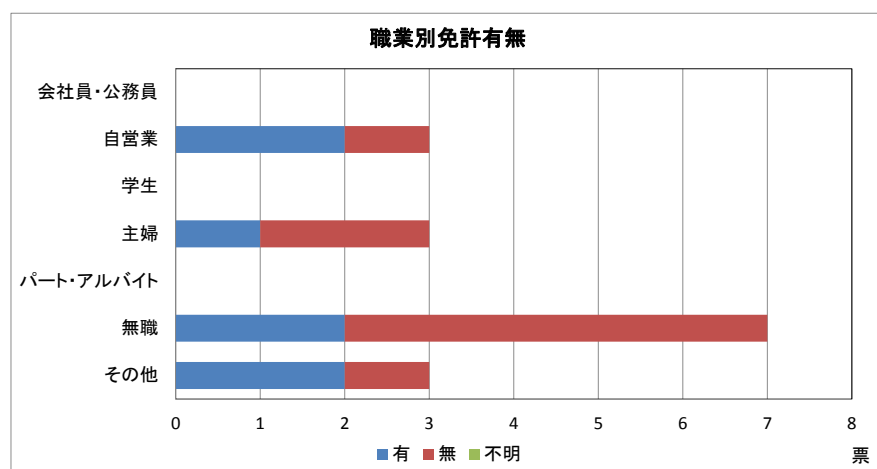
①年齢別性別構成

津堅島の回答者は50代以上となっている。



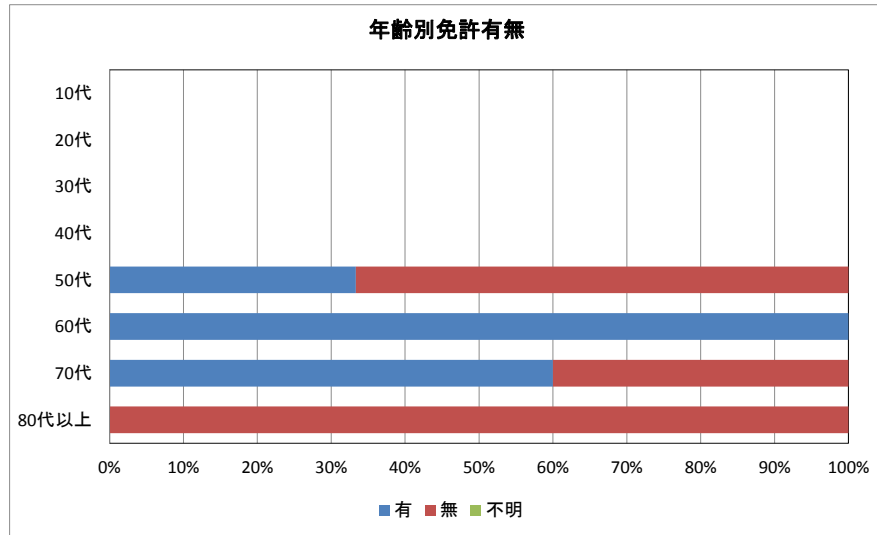
②職業別免許の有無

回答者の職業は、無職が最も多い。無職では免許を持っていない割合が多い。



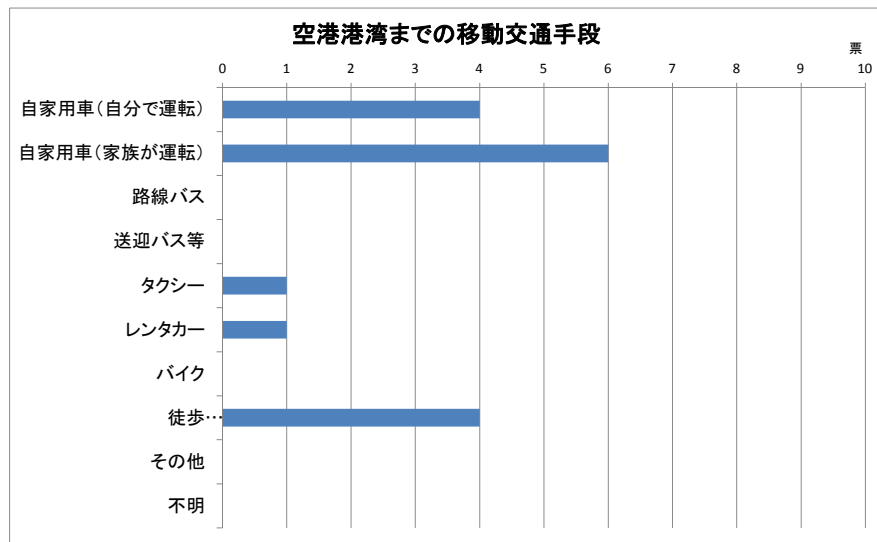
③年齢別免許の有無

年齢別に自動車免許の有無をみると、50代と70代以上は免許のない割合が多い。



④空港・港湾までの交通手段

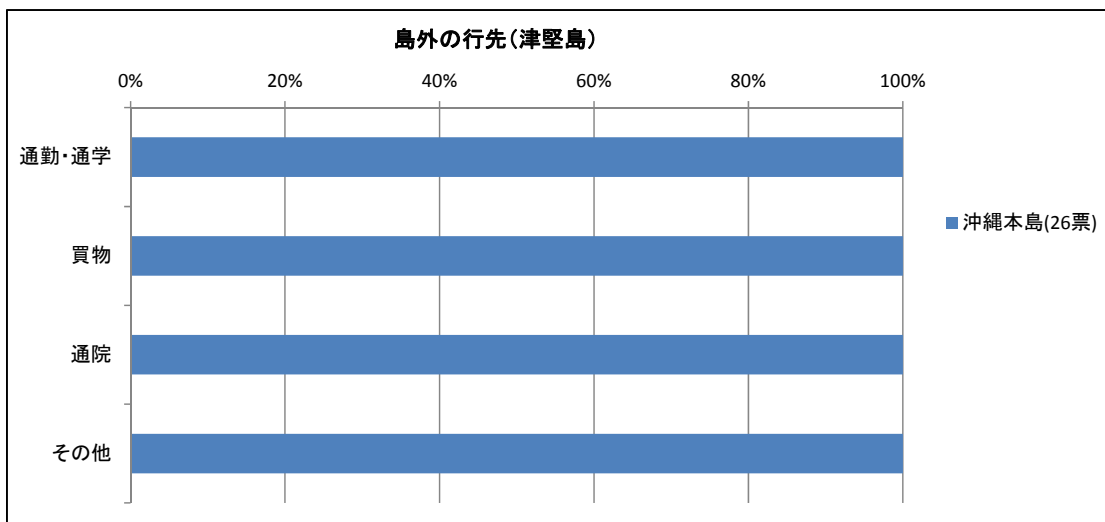
津堅島の空港又は港湾までの交通手段は自家用車(家族が運転)が最も多くなっている。



<本島や近隣離島への移動について（島外）>

⑤目的別目的地（島外）

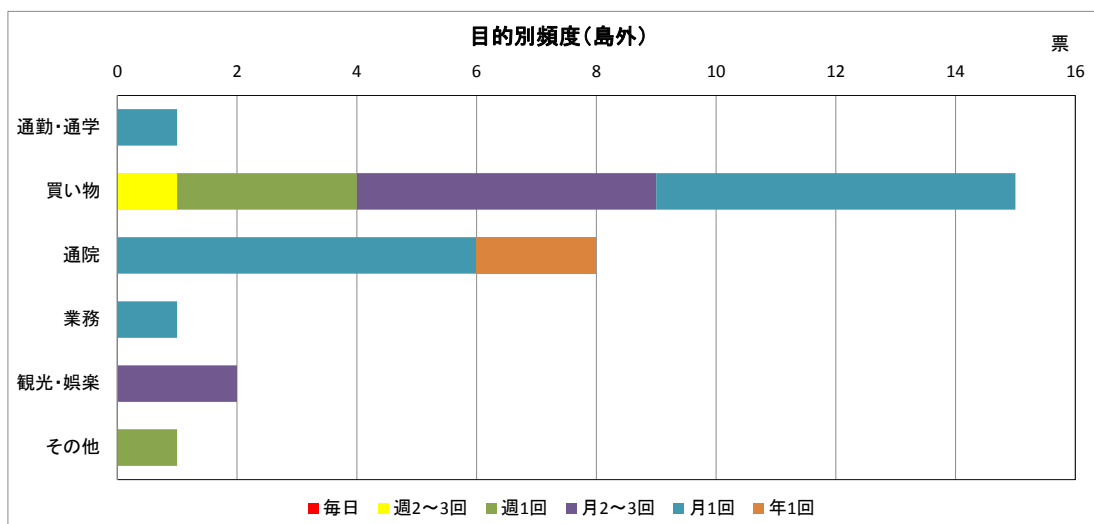
津堅島外への行先についてみると、それぞれの目的で沖縄本島となっている。



⑥目的別頻度（島外）

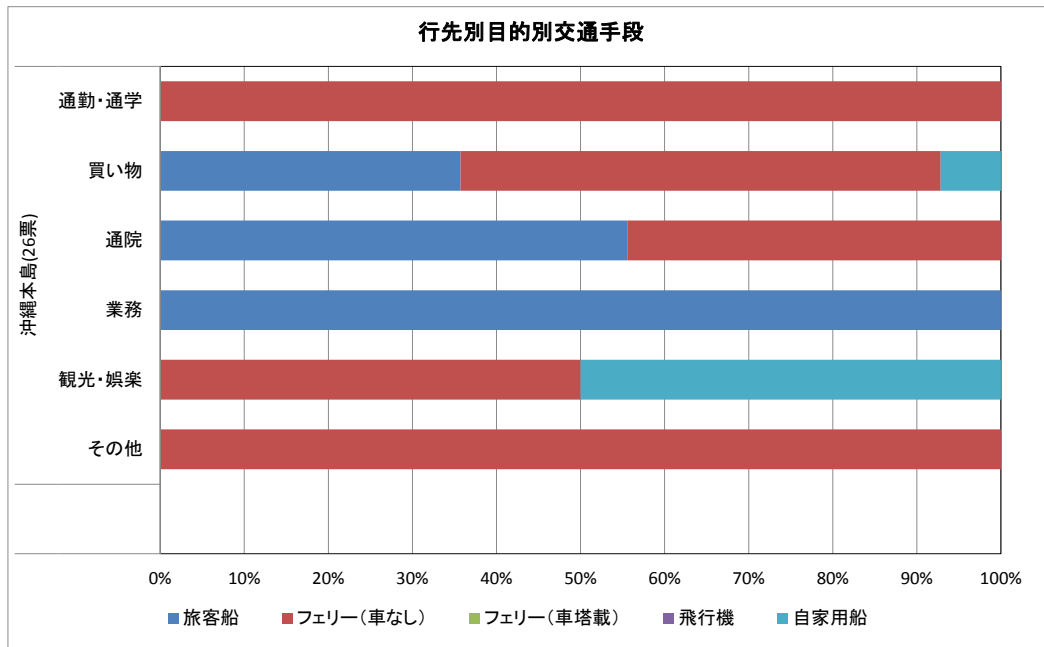
島外への移動は、買い物との回答が最も多く、次いで通院の順となっている。

買い物目的、通院目的の頻度は、いずれも「月1回」との回答が多い。



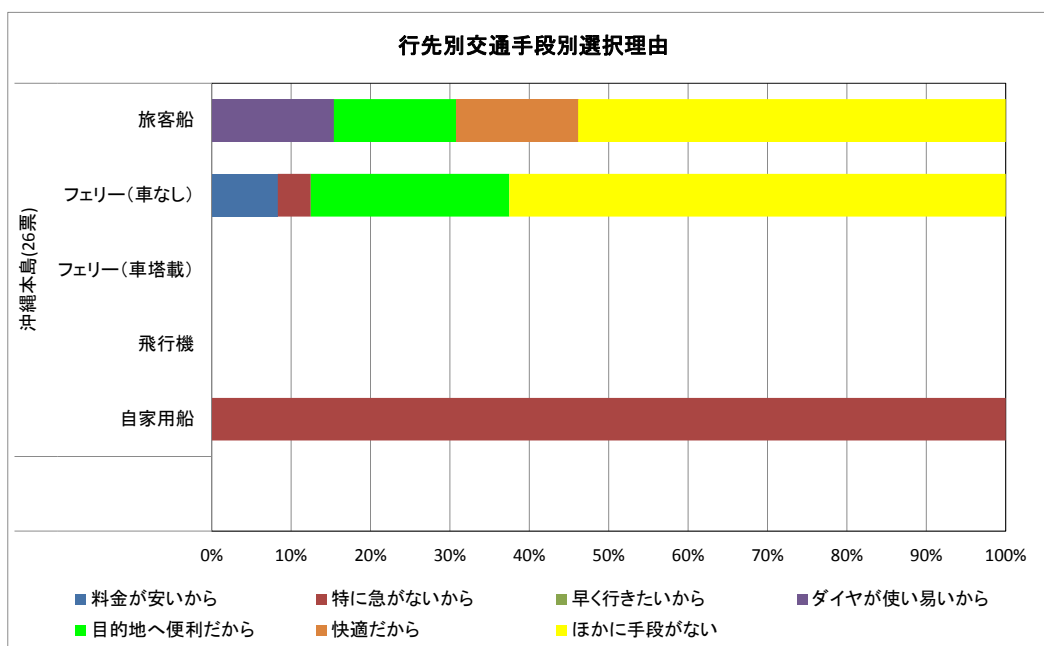
⑦行先別目的別交通手段（島外）

行先別、目的別に交通手段をみると、島外各地への移動は旅客船とフェリーが主体となっている。



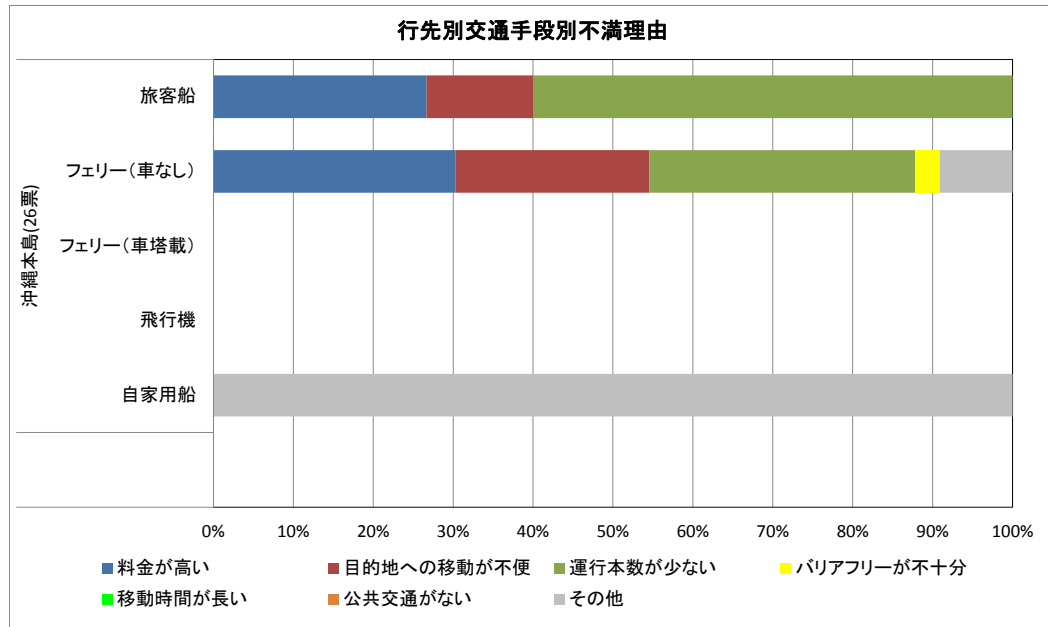
⑧行先別交通手段選択理由（島外）〔複数回答〕

交通手段の選択理由をみると、「ほかに手段がない」と「目的地へ便利だから」が多くなっている。



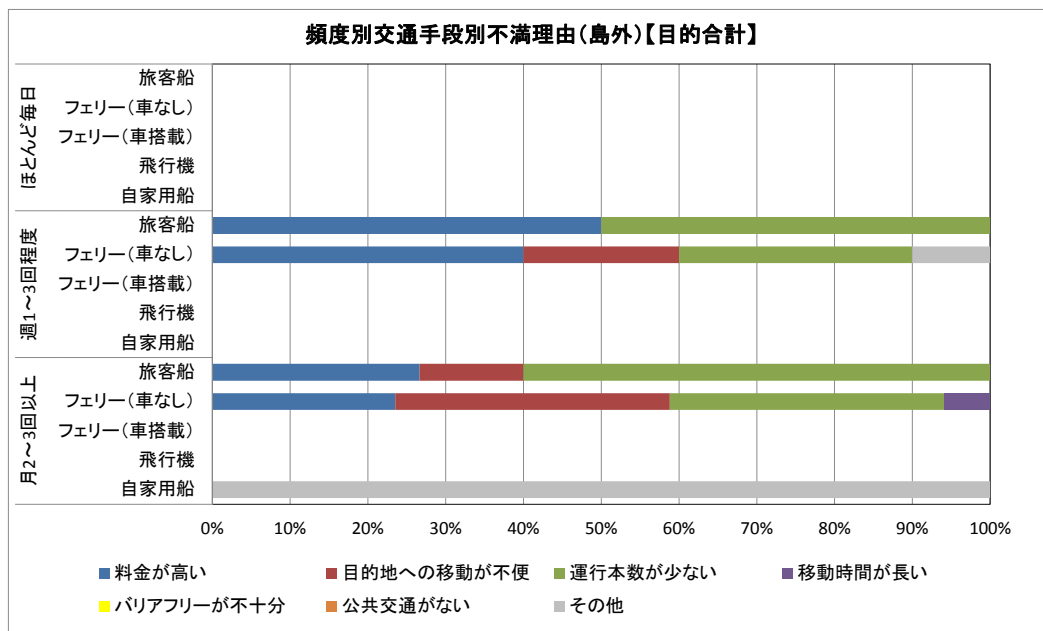
⑨行先別交通手段別不満理由（島外）〔複数回答〕

交通手段に対する不満についてみると、「料金が低い」、「運行本数が少ない」があげられている。

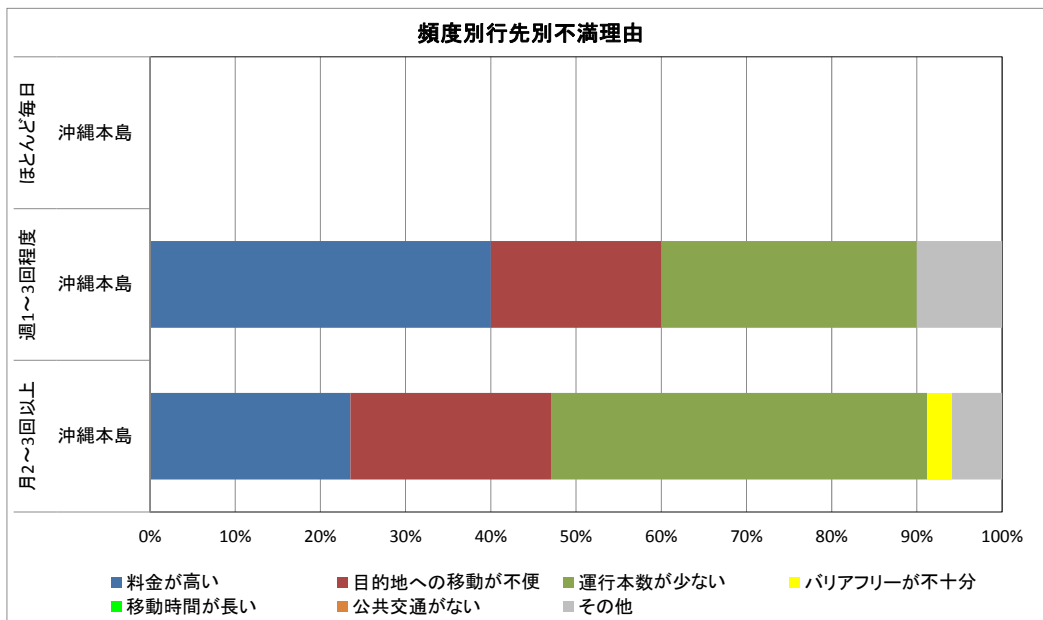


<参考>

◆頻度別手段別不満理由（島外）[複数回答]

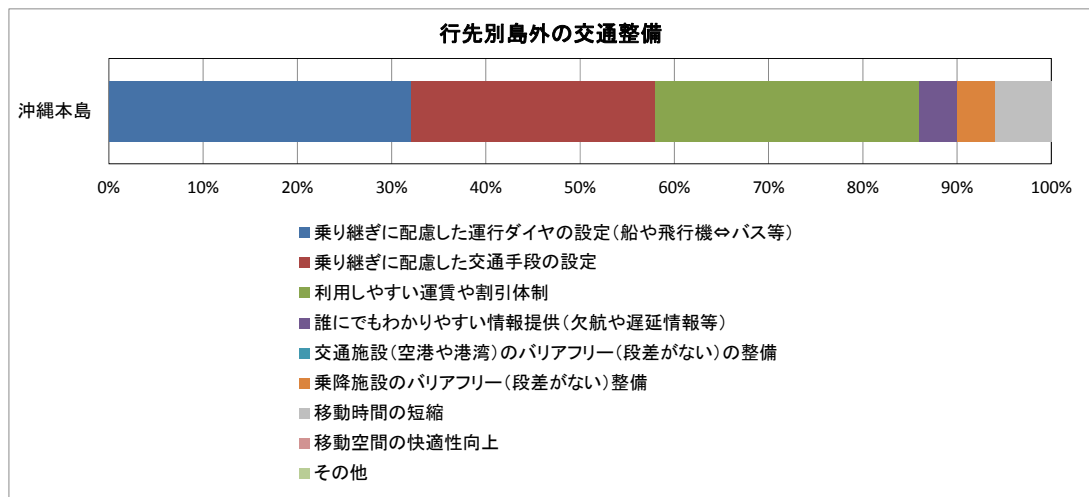
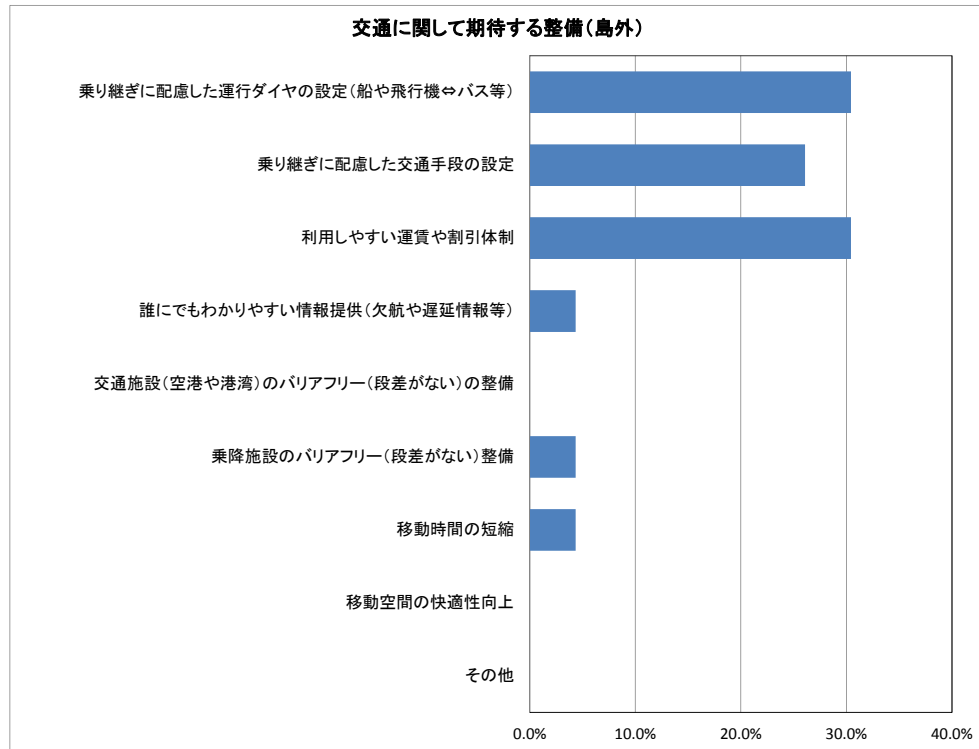


◆頻度別行先別不満理由[複数回答]



⑩島外の交通整備[複数回答]

津堅島外への移動に関する交通整備については、「乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定」、「利用しやすい運賃や割引体制」が多くあげられている。



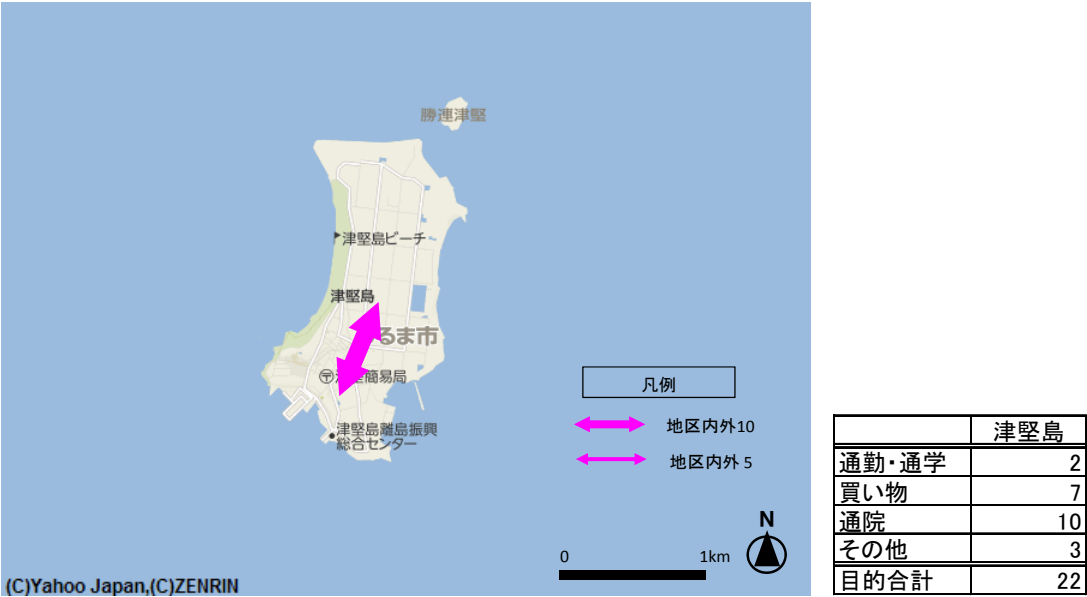
◆島外の交通整備に対して対する項目と強く期待する区間や場所

<津堅島>

①乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定(船や飛行機⇄バス等)		件数
港までバスが来てほしい。		1
平敷屋港～平敷屋バス乗り場・浦ヶ浜公園入口		1
平敷屋バス停→平敷屋港へ		1
平敷屋港にバス停がない。		1
平敷屋港⇄市庁舎	スーパーマーケット・空港・中部病院	1
②乗り継ぎに配慮した交通手段の設定		件数
平敷屋港バス		1
運天港	名護	1
中・北部から那覇への電車運行		1
③利用しやすい運賃や割引体制		件数
津堅から平敷屋	平敷屋から赤道	1
低所得・低年金	生活保護世帯が多い	1
老人割引の設定。本土にはある。4		1
⑥乗降施設のバリアフリー(段差がない)整備		件数
高齢者が多い		1

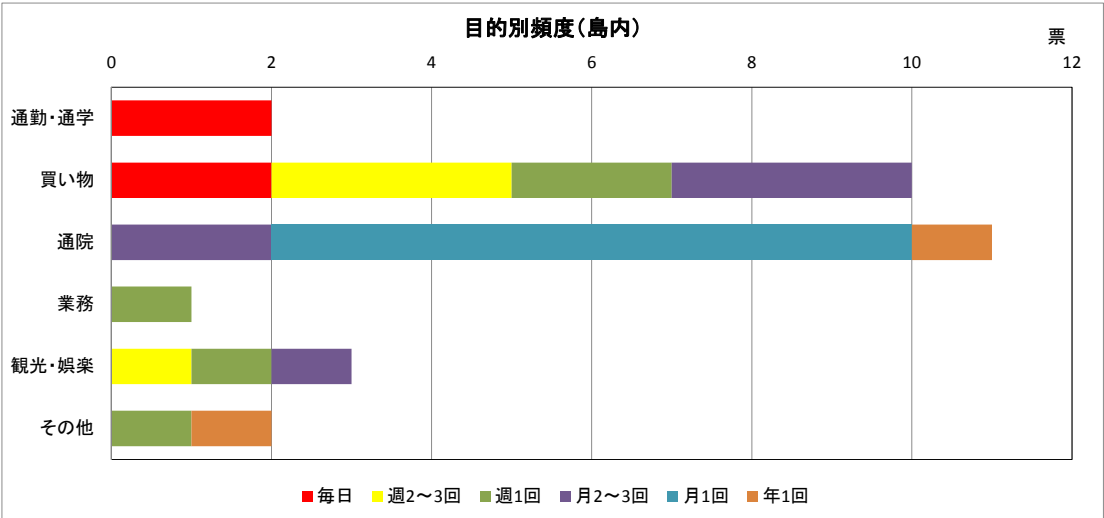
<住まいの島内の移動について（島内）>

①目的別目的地（島内）



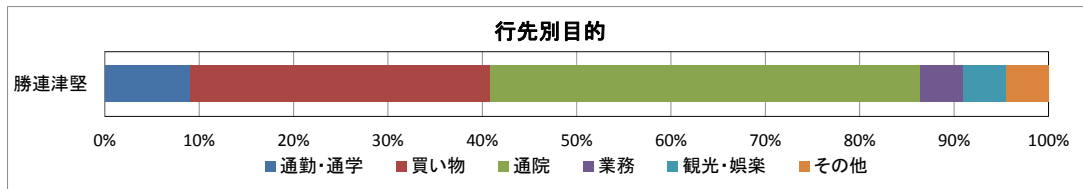
②目的別頻度（島内）

島内移動の目的は、通院が最も多く、次いで買い物となっている。
頻度は、通勤では「毎日」、買い物では「週2～3回」、通院では「月1回」が多くなっている。



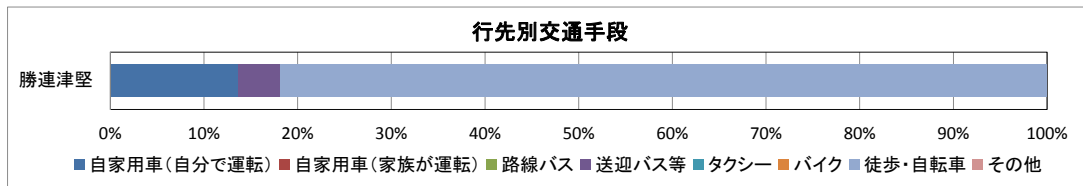
③行先別目的（島内）

津堅島内は買い物、通院、通勤・通学での移動がみられる。



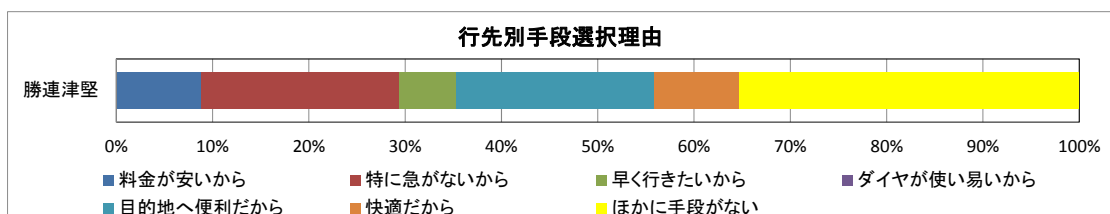
④行先別交通手段（島内）

行先別に交通手段をみると、「徒歩・自転車」が多い。



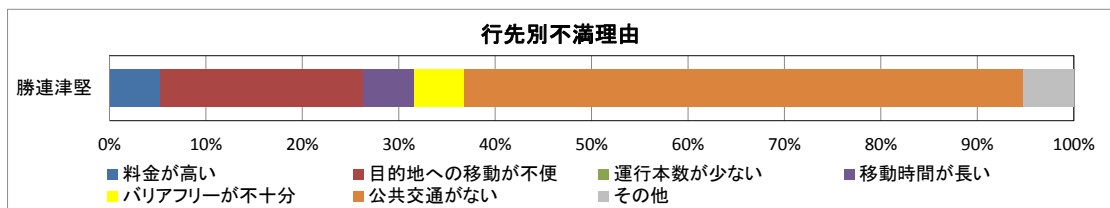
⑤行先別交通手段選択理由（島内）[複数回答]

行先別の交通手段選択理由は、「ほかに手段がない」、「目的地へ便利だから」が多くなっている。



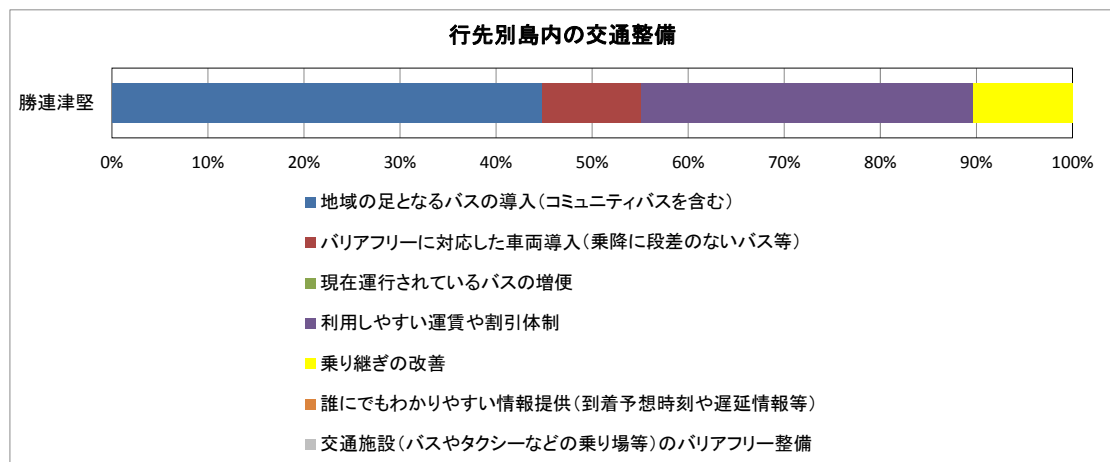
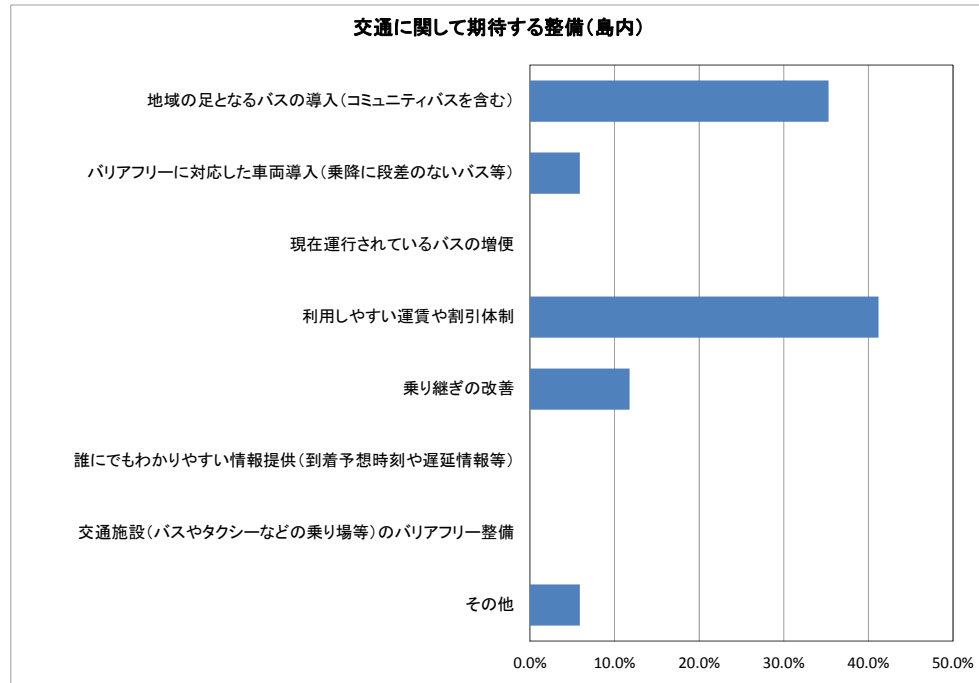
⑥行先別不満理由（島内）[複数回答]

交通手段の不満理由について、「目的地への移動が不便」、「公共交通がない」との回答があげられている。



⑦島内の交通整備[複数回答]

津堅島内の交通に関する整備については、「利用しやすい運賃や割引体制」、「地域の足となるバスの導入」が多くあげられている。



◆特に強く期待する区間や場所等

<津堅島>

①地域の足となるバスの導入(コミュニティバスを含む)	件数
家から港	1
港から各ブロック	1
港まで路線延長を	1
船のターミナル	1
②バリアフリーに対応した車両導入(乗降に段差のないバス等)	件数
高齢者が多い	1
④利用しやすい運賃や割引体制	件数
津堅港～平敷屋港	1
各字の公民館前～役場	1
定額の安い料金希望	1
⑤乗り継ぎの改善	件数
平敷屋港までのバス	1
⑧その他	件数
現在、自分で運転できるため必要ない	1

◆その他要望・意見

島内や他島への移動に関する要望・意見
津堅島から沖縄本島への橋がほしい。
島内には老人貧者が多い。老人割引を是非設定してもらいたい。(全ての交通機関について)
船を降りたら利用するバスがないので、乗り継ぎのバスがほしい。期待している。
本島への買い出しや医療機関の利用、空港や都心部へのアクセスを考えると泡瀬港への発着が望ましい。
離島からフェリーで移動する、学生や老人の運賃補助。

4-5 久高島

(1) 島の概要

久高島は、沖縄本島那覇市から南東方向約 20km に位置し、人口約 300 人の小規模離島である。全域が南城市に属しており、沖縄本島南部の南城市との航路がある。



人口	287 人
世帯数	145 世帯
高齢化率	36.6 %
就業者総数	116 人

島の面積	1.38 km ²
本島(那覇市)との距離	22 km
港湾乗降人員	91.8 千人
空港乗降人員	- 千人

資料：離島統計(H19)、空港乗降人員はH22年度

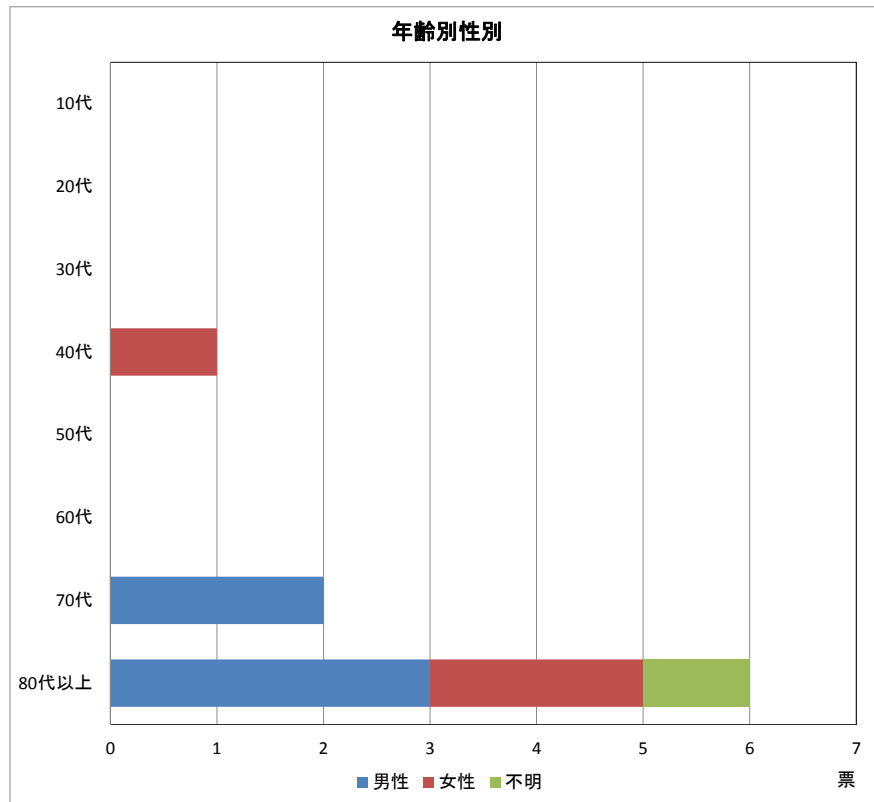
<海上交通>

発港	着港	着市町村 [島名]	タイプ	便数 (往復)	所要時間 (分)	運航事業者名
久高	安座真	南城市 [沖縄本島]	フェリー	2	20	久高海運合名会社
			高速船	3	15	

(2) 住民ニーズ

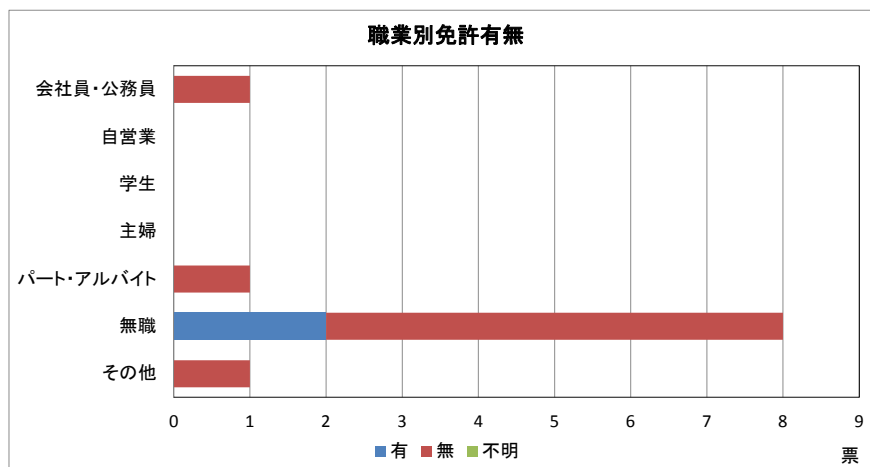
①年齢別性別構成

久高島の回答者は70代以上が多くなっている。



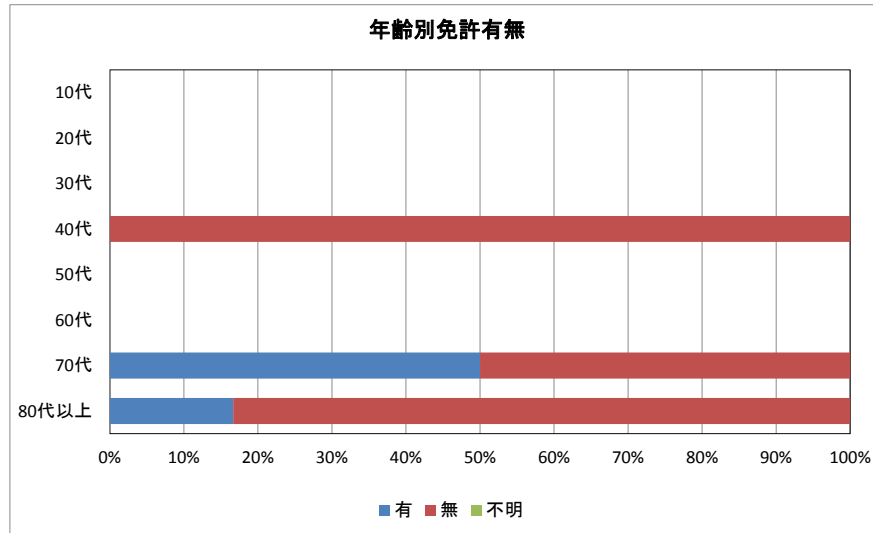
②職業別免許の有無

回答者の職業は、無職と自営業が多い。全体的に免許を持っていない割合が多い。



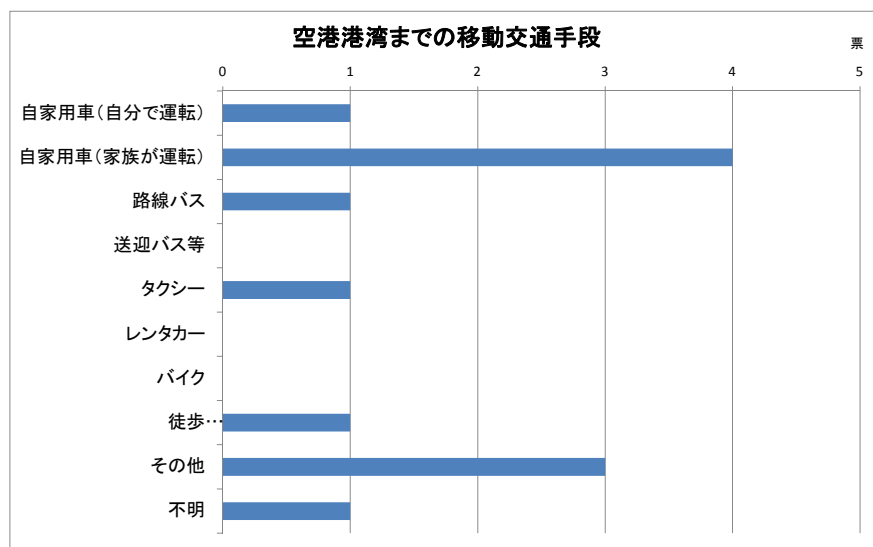
③年齢別免許の有無

年齢別に自動車免許の有無をみると、全体的に免許のない割合が多い。



④空港・港湾までの交通手段

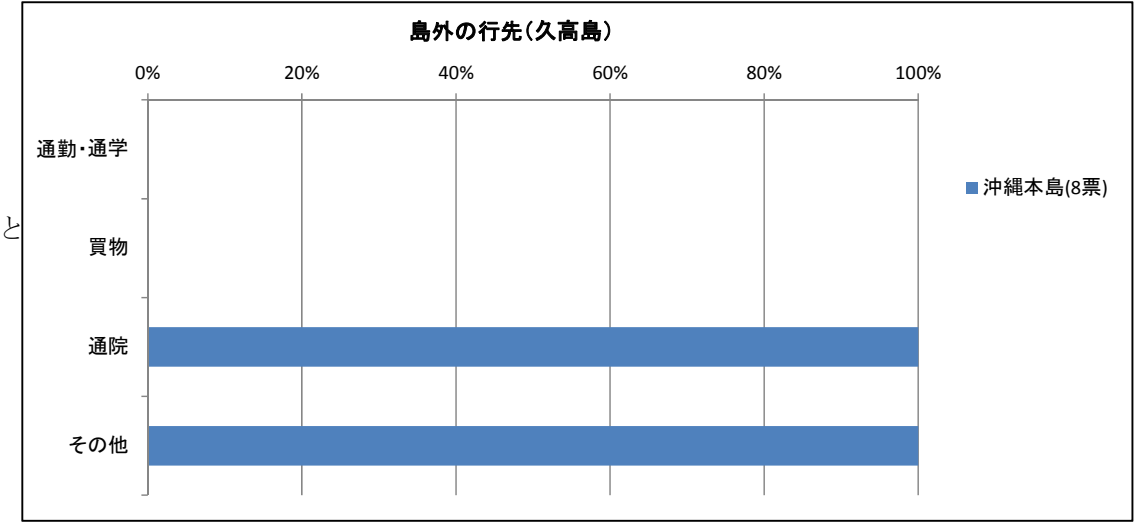
久高島の空港又は港湾までの交通手段は、自家用車（家族が運転）が多くなっている。



<本島や近隣離島への移動について（島外）>

⑤目的別目的地（島外）

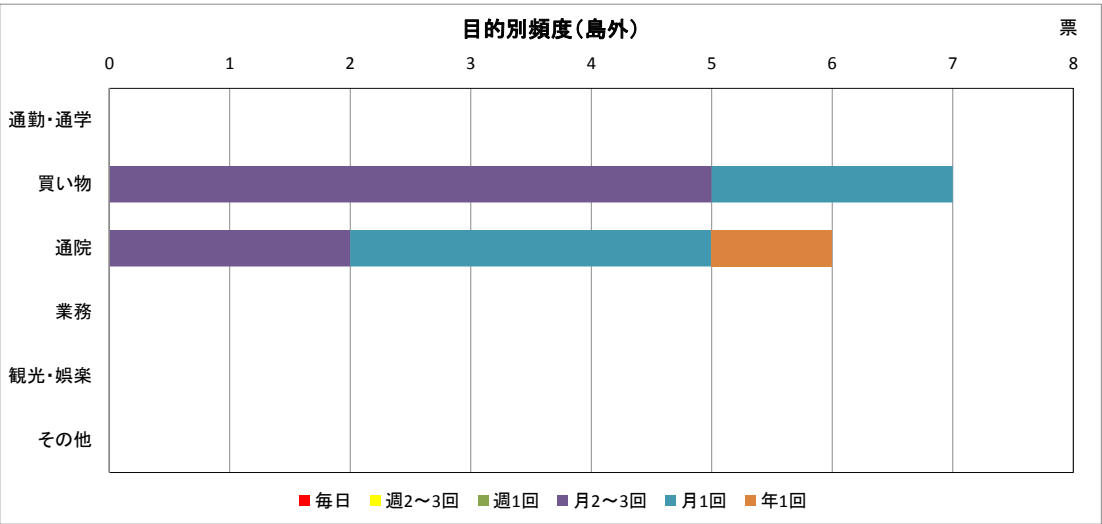
久高島外への行先についてみると、それぞれの目的で沖縄本島となっている。



⑥目的別頻度（島外）

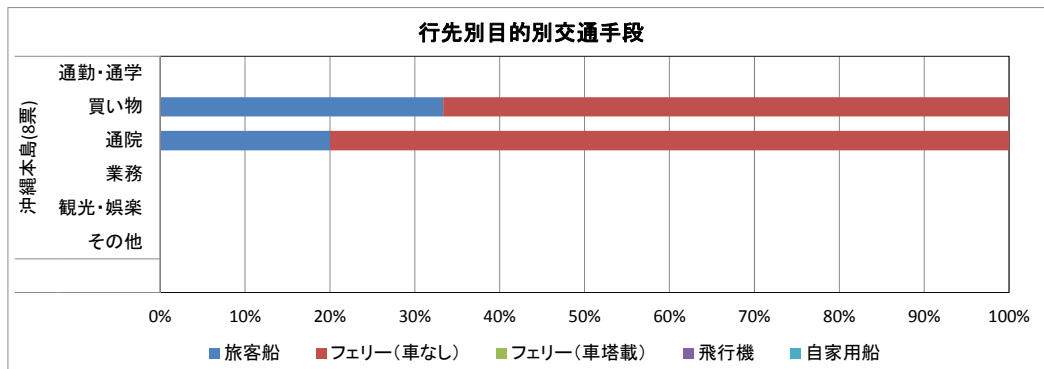
島外への移動は、買い物との回答が最も多く、次いで通院の順となっている。

買い物目的、通院目的の頻度は、いずれも「月2～3回」と「月1回」との回答が多い。



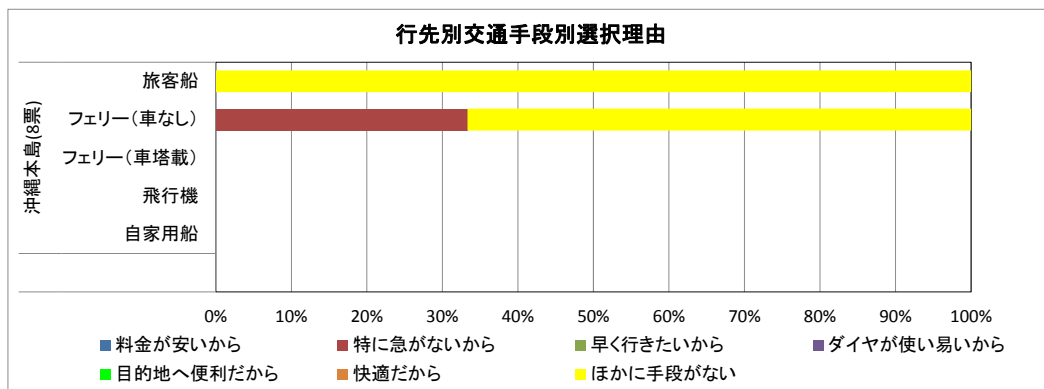
⑦行先別目的別交通手段（島外）

行先別、目的別に交通手段をみると、沖縄本島への移動は旅客船とフェリー（車なし）となっている。



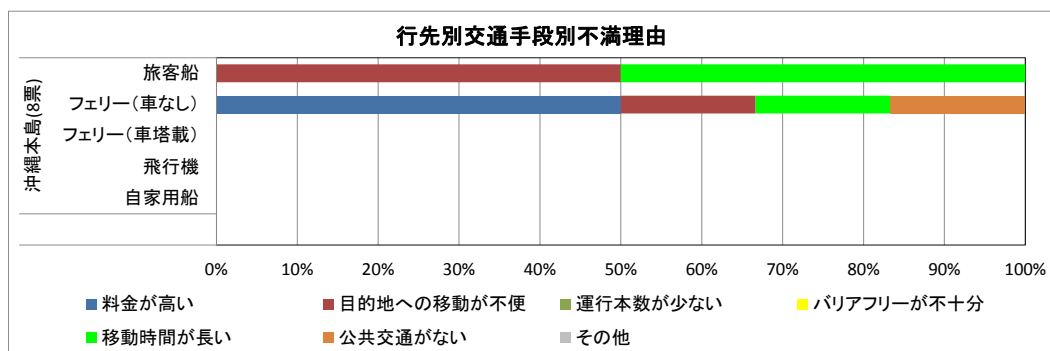
⑧行先別交通手段選択理由（島外）〔複数回答〕

交通手段の選択理由をみると、「ほかに手段がない」が多くなっている。



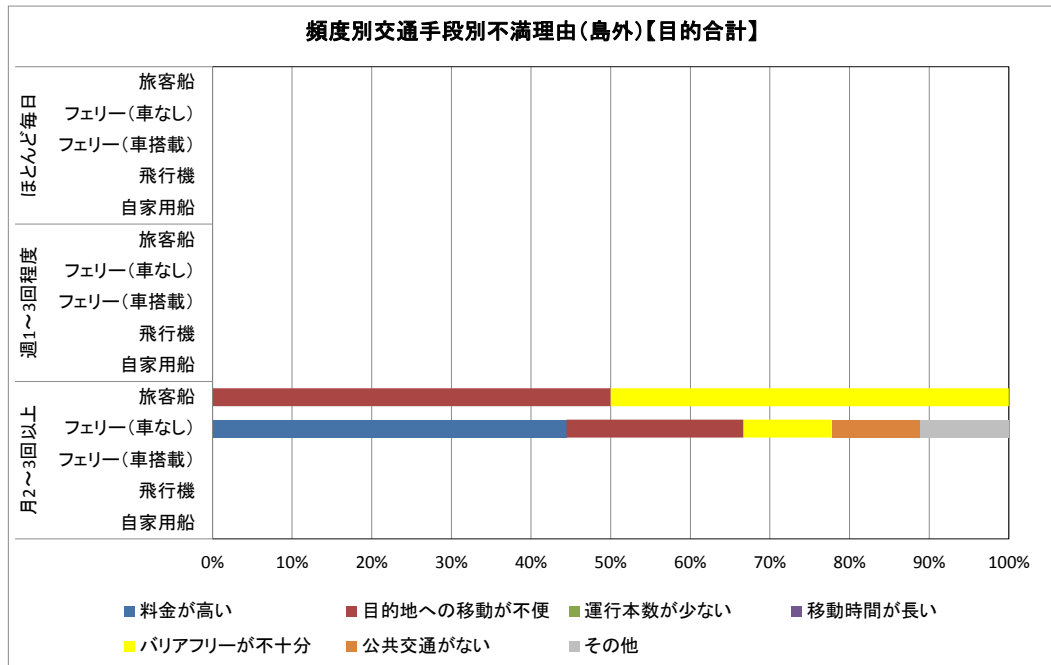
⑨行先別交通手段別不満理由（島外）〔複数回答〕

交通手段に対する不満についてみると、「料金が高い」、「目的地への移動が不便」、「移動時間が長い」があげられている。

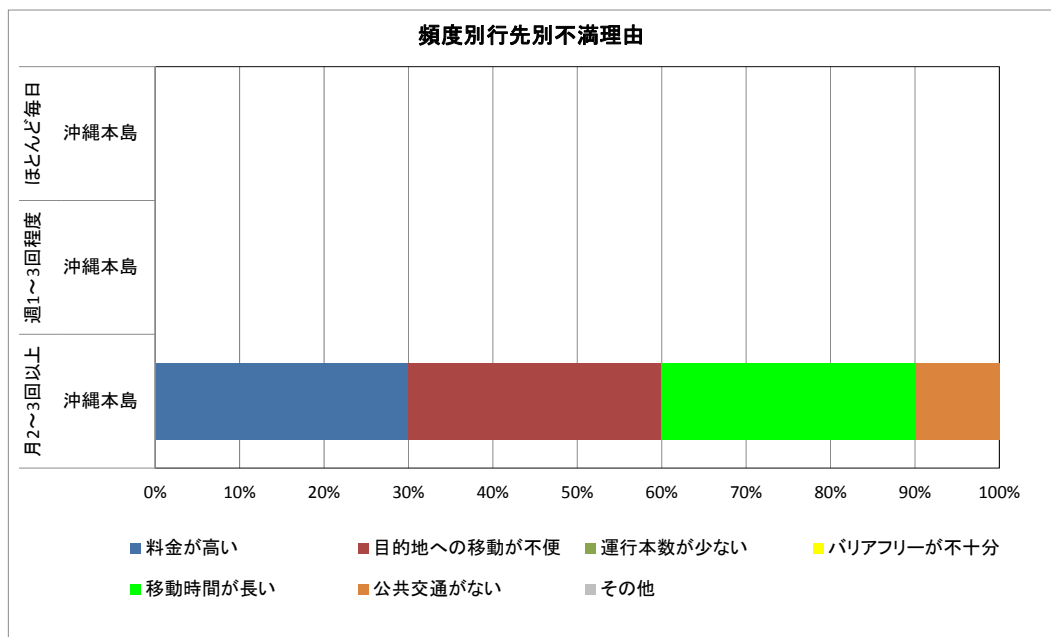


<参考>

◆頻度別手段別不満理由（島外）〔複数回答〕

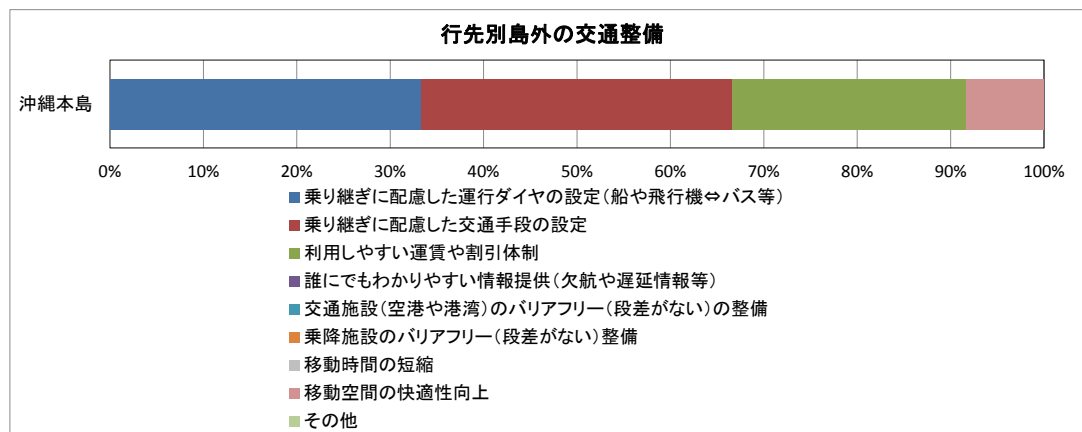
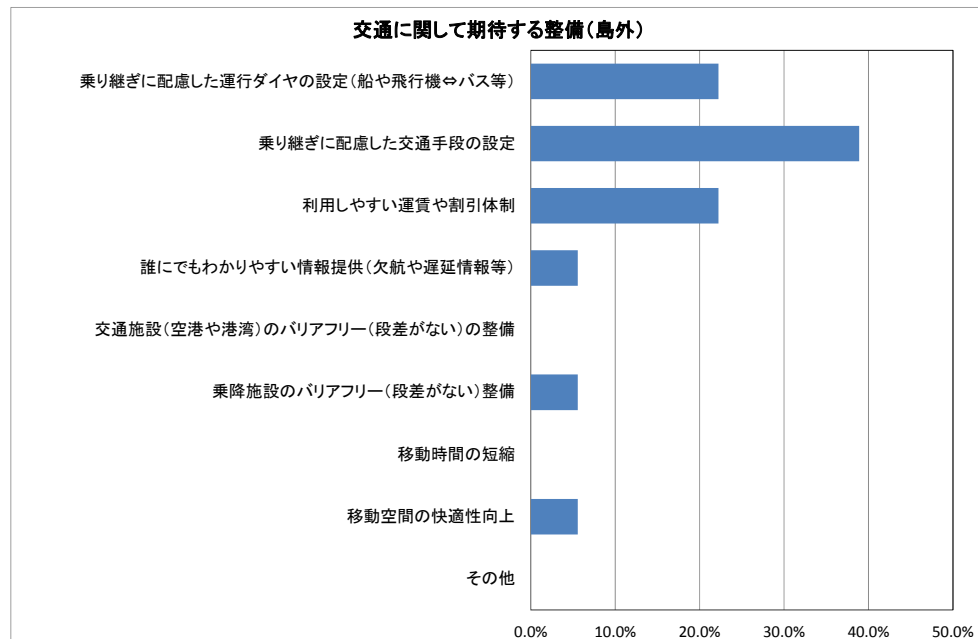


◆頻度別行先別不満理由〔複数回答〕



⑩島外の交通整備[複数回答]

久高島外への移動に関する交通整備については、「乗り継ぎに配慮した交通手段の設定」が多くあげられている。



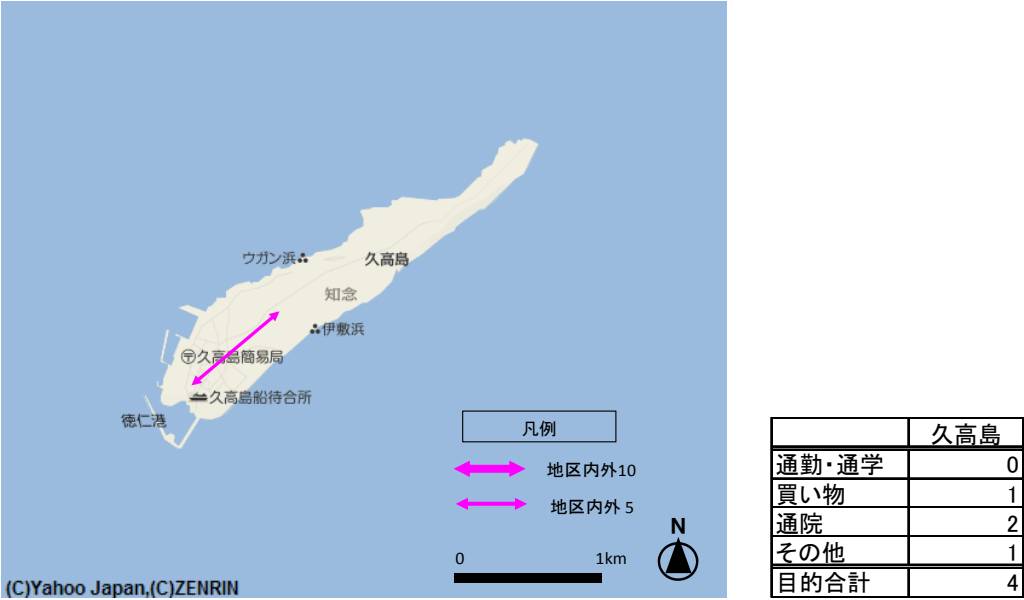
◆島外の交通整備に対して対する項目と強く期待する区間や場所

<久高島>

①乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定(船や飛行機⇄バス等)		件数
久高海運	東洋バス	1
船とバス連絡を良くして欲しい		1
②乗り継ぎに配慮した交通手段の設定		件数
安座間～与那原 送迎バス等が必要		1
与那原～那覇 送迎バス等が必要		
安座間 東陽バス	那覇 東陽バス	1
安座真港からのバスがほしい		1
安座間		1

<住まいの島内の移動について（島内）>

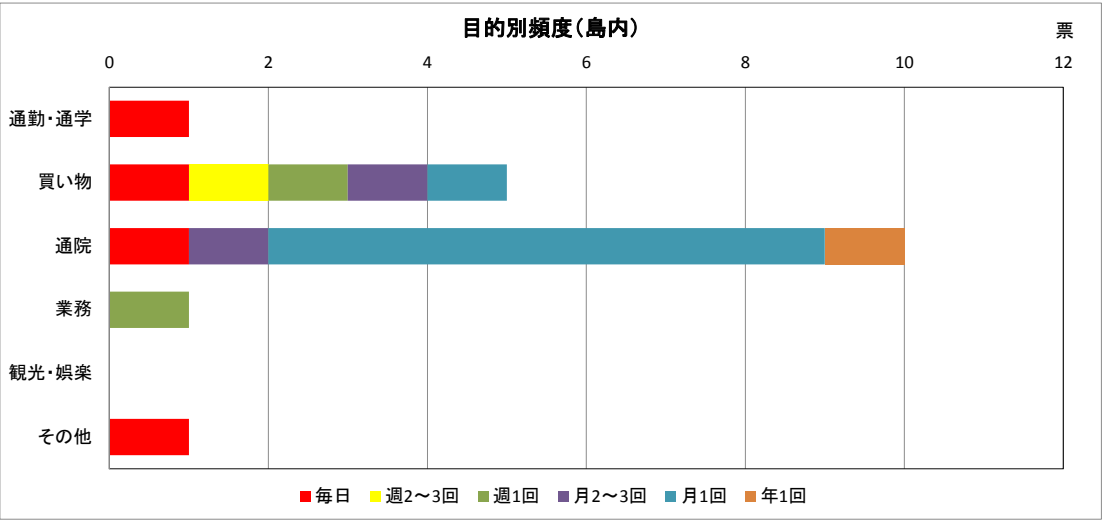
①目的別目的地（島内）



②目的別頻度（島内）

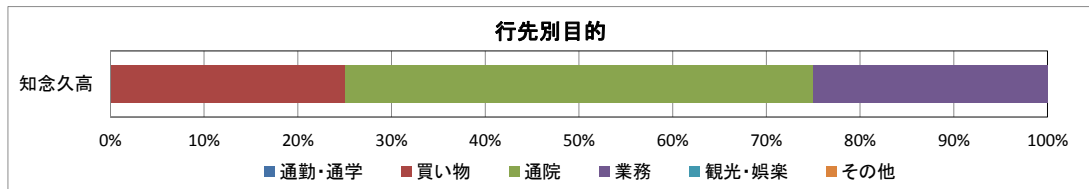
島内移動の目的は、通院が最も多く、次いで買い物となっている。

頻度は、通勤では「毎日」、通院では「月1回」が多くなっている。買い物の頻度はさまざまである。



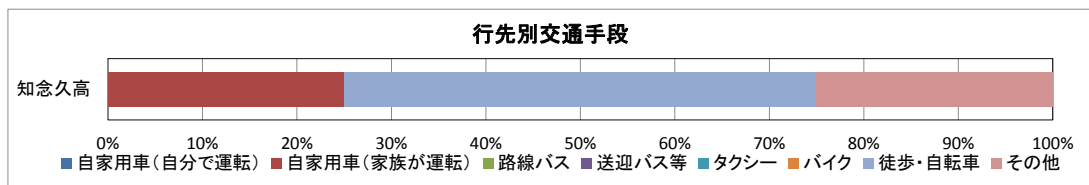
③行先別目的（島内）

久高島内は買い物、通院、業務での移動がみられる。



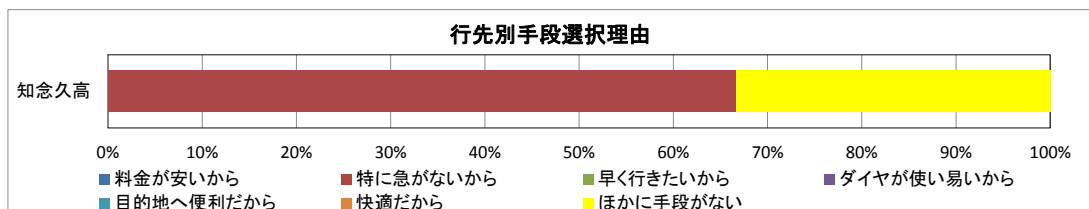
④行先別交通手段（島内）

行先別に交通手段をみると、「自家用車（家族が運転）」、「徒歩・自転車」が多い。



⑤行先別交通手段選択理由（島内）[複数回答]

行先別の交通手段選択理由は、「特に急がないから」、「ほかに手段がない」が多くなっている。

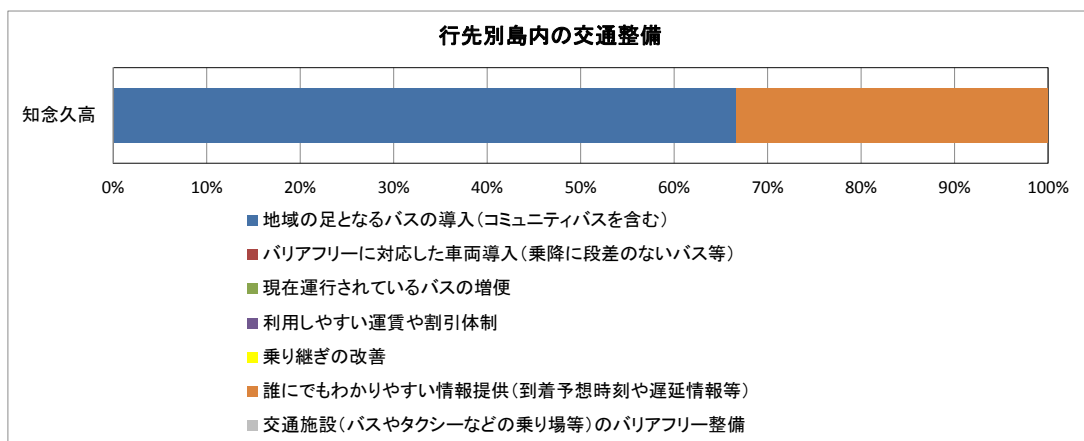
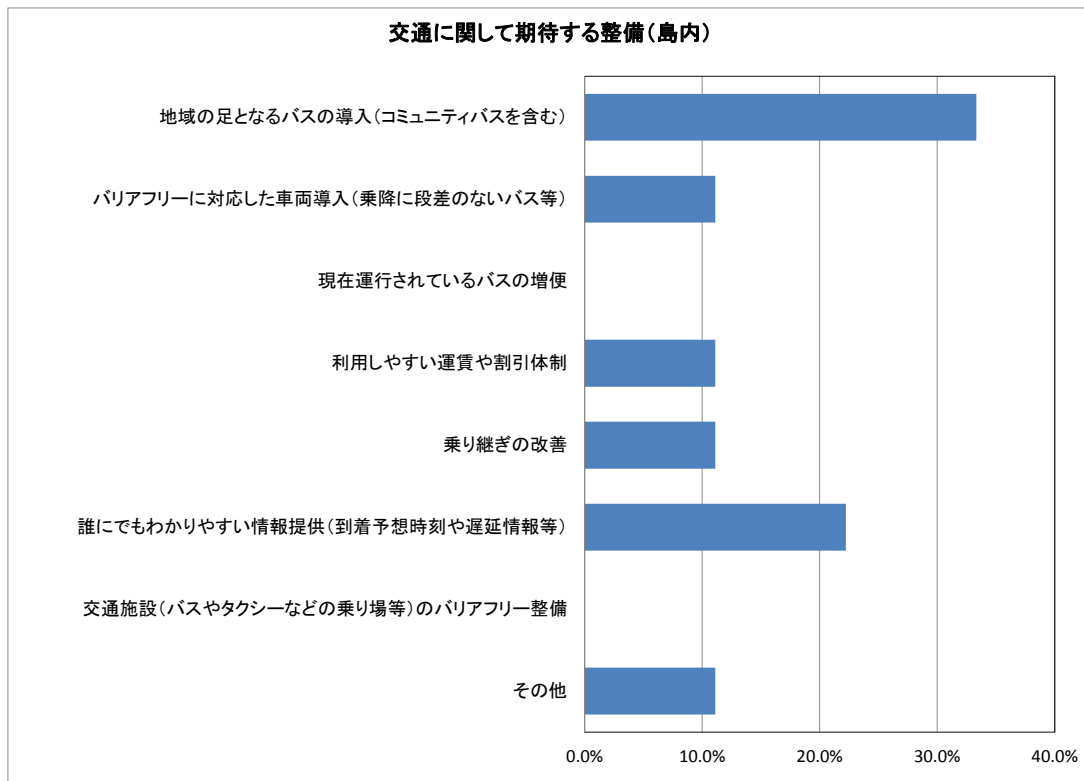


⑥行先別不満理由（島内）[複数回答]

該当なし。

⑦島内の交通整備[複数回答]

久高島内の交通に関する整備については、「地域の足となるバスの導入」、「誰にでもわかりやすい情報提供」が多くあげられている。



◆特に強く期待する区間や場所等

<久高島>

①地域の足となるバスの導入(コミュニティバスを含む)	件数
志喜屋・那覇行、安座間発の連係	1
②バリアフリーに対応した車両導入(乗降に段差のないバス等)	件数
港・診療所の送迎	1
⑤乗り継ぎの改善	件数
送迎バス等 ・ 自宅～港	1

◆その他要望・意見

島内や他島への移動に関する要望・意見
安座真港からの交通が非常に不便で、バスの間隔が長い。
久高海運の久高発高速船(8:00、11:00、15:00)、東洋バスの安座間発(8:15、11:15、15:15)、久高発のフェリー(9:00、13:00、16:30)、安座真着(9:25、13:25、16:55)
久高島から病院、買い物に行くには交通の面でとても不便だと思います。港からバス停までの距離出来れば乗り場までバスが来てくれるともっといいと思います。それも無料バスがあればもっといいと思います。
船員教育
通院費用(海上交通費用)は、医療費として取り扱うべきだと思う。
島内から島外(病院)などに行く時、交通手段として無料バスなどがあればいいと思います。
那覇行きの東洋バスの本数が少なく待ち時間が長い。もっと本数を増やしてほしい。
那覇行きバスの待ち時間が長い。もっと本数を増やしてほしい。
離島在住の高齢者、身障者、病気の方にとって、通院や役所への用務は大変。移動手段は離島～本島は船を利用し、バスやタクシーがないため身内に仕事を休ませ、送迎・介護をしているのが現状。船の時間に合わせて役所方面、与那原・那覇方面の送迎バスの確保をしてほしい。

4-6 粟国島

(1) 島の概要

粟国島は、沖縄本島那覇市から西方向約 60km に位置し、人口約 900 人の離島である。全域が粟国村に属しており、沖縄本島那覇市との航路と航空路がある。



人口	858 人
世帯数	458 世帯
高齢化率	34.6 %
就業者総数	332 人

島の面積	7.64 km ²
本島(那覇市)との距離	61 km
港湾乗降人員	30.5 千人
空港乗降人員	データなし 千人

資料：離島統計(H19)、空港乗降人員はH22年度

<海上交通>

発港	着港	着市町村 [島名]	タイプ	便数 (往復)	所要時間 (分)	運航事業者名
粟国	泊	那覇市 [沖縄本島]	フェリー	1	120	粟国村船舶課

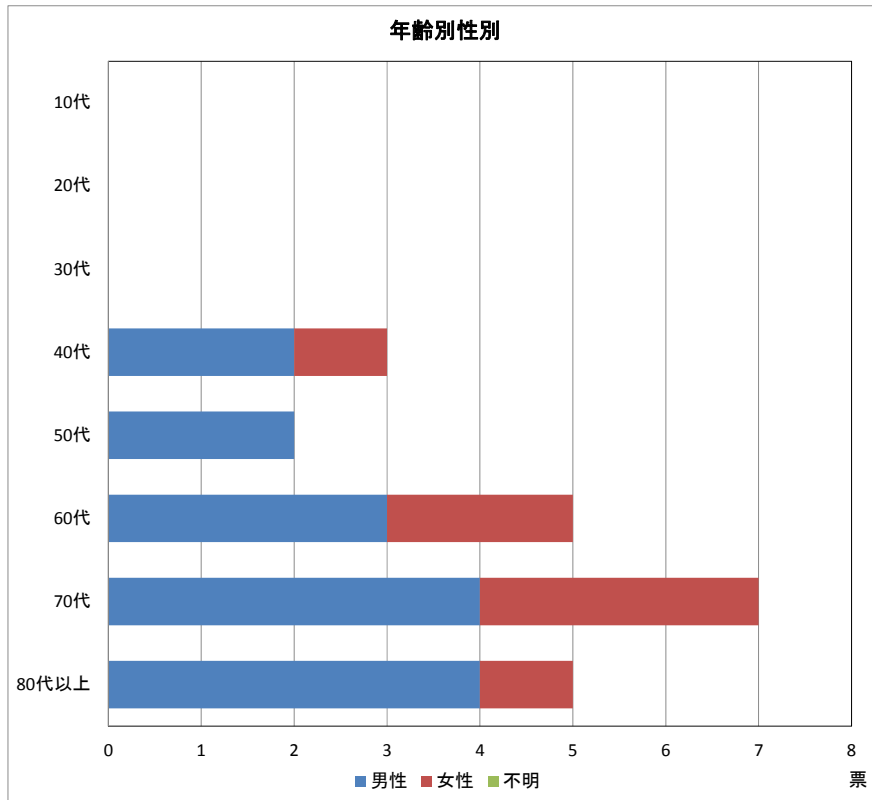
<航空交通>

発空港	着空港	着市町村	便数 (往復)	所要時間 (分)	運航事業者名
粟国	那覇	那覇市	3	25	第一航空株式会社

(2) 住民ニーズ

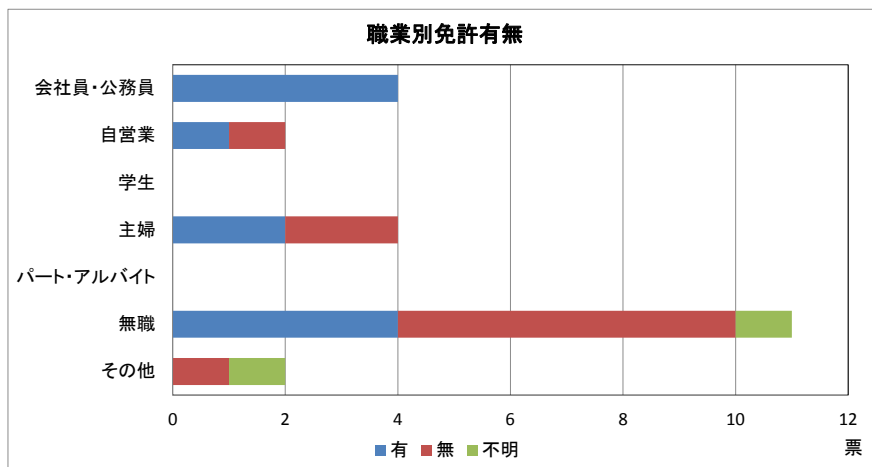
①年齢別性別構成

栗国島の回答者は70代が最も多く、次いで60代、80代の順となっている。



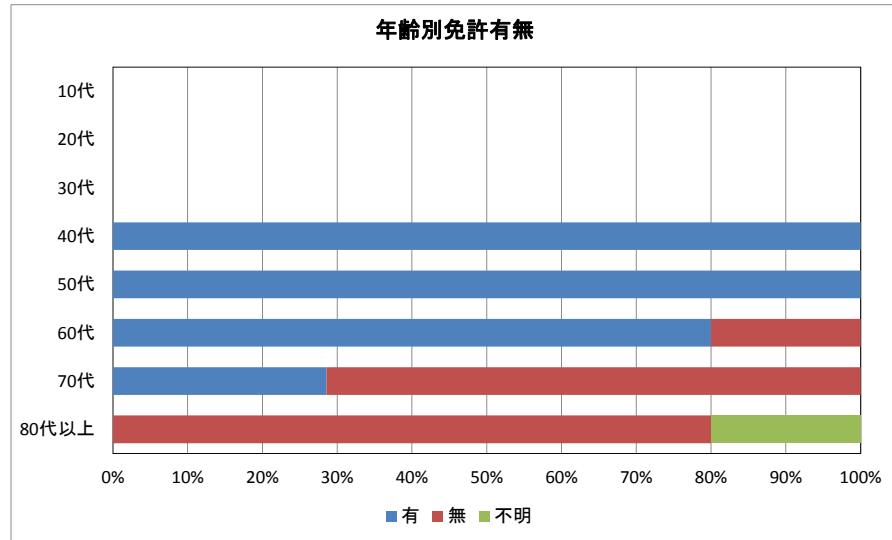
②職業別免許の有無

回答者の職業は、無職が最も多く、次いで会社員・公務員、主婦となっている。無職の回答者は自動車免許を持っていない割合が多い。



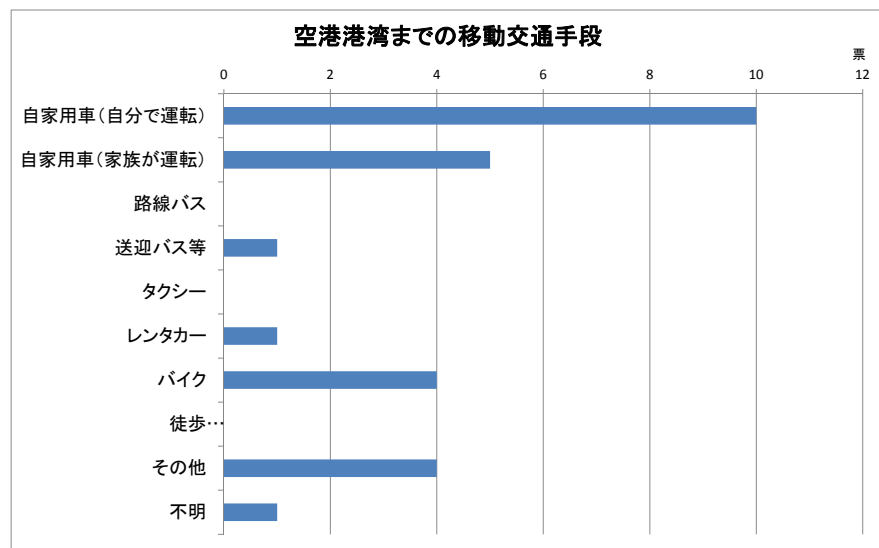
③年齢別免許の有無

年齢別に自動車免許の有無をみると、60代以降は免許のない割合が多くなっている。



④空港・港湾までの交通手段

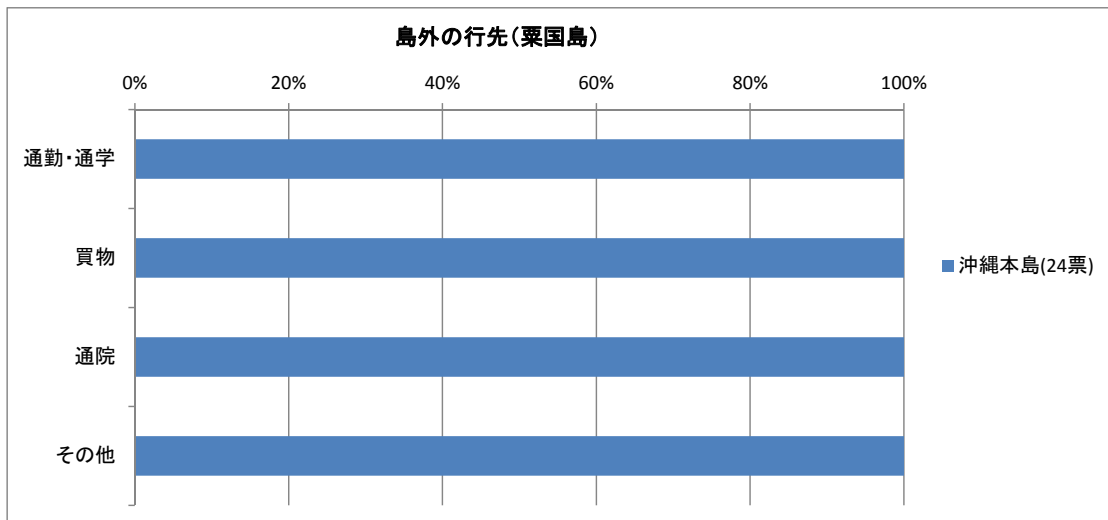
阿嘉島の空港又は港湾までの交通手段は自家用車の「自分で運転」が最も多く、次いで自家用車の「家族が運転」となっている。



<本島や近隣離島への移動について（島外）>

⑤目的別目的地（島外）

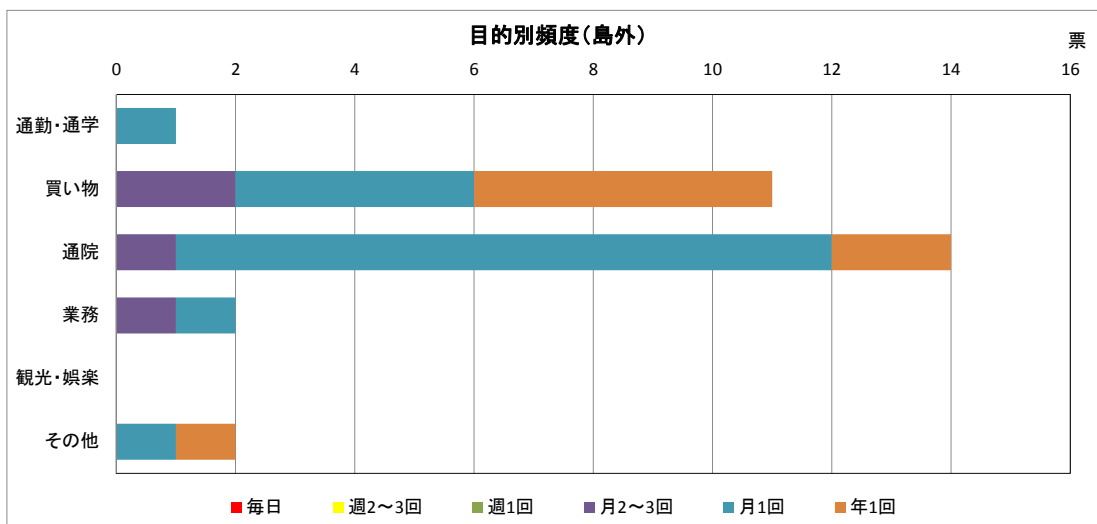
粟国島外への行先についてみると、各目的において沖縄本島となっている。



⑥目的別頻度（島外）

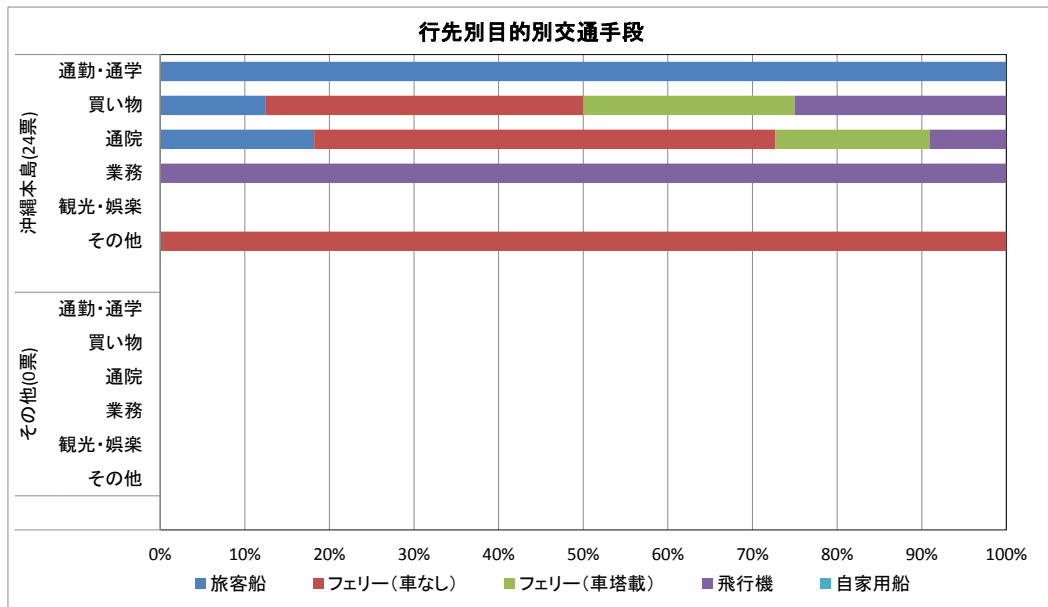
島外への移動は、通院との回答が最も多く、次いで買い物となっている。

買い物、通院目的では「月1回」との回答が多くみられる。



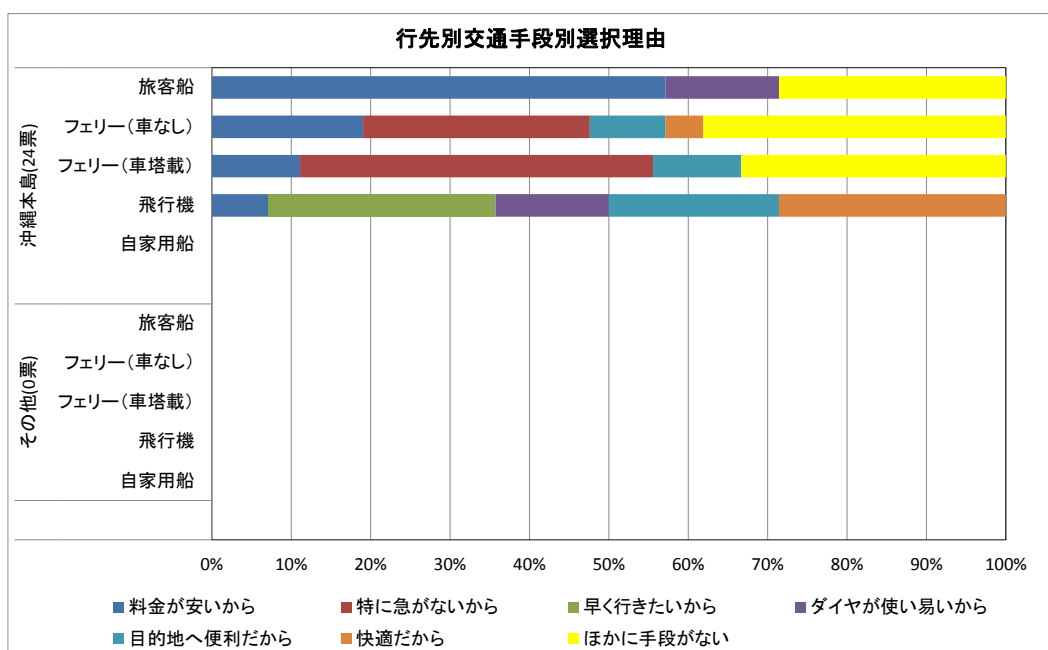
⑦行先別目的別交通手段（島外）

行先別、目的別に交通手段をみると、沖縄本島は旅客船とフェリー利用が主体となっている。沖縄本島への業務目的では飛行機利用となっている。



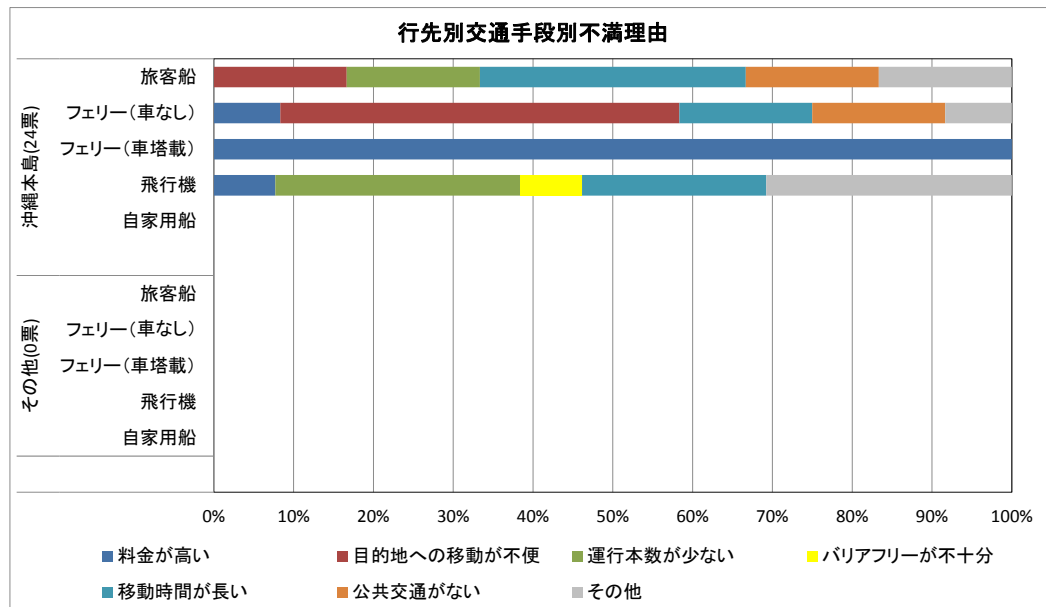
⑧行先別交通手段選択理由（島外）〔複数回答〕

交通手段の選択理由をみると、全般的に「ほかに手段がないから」、「特に急がないから」、「料金が安いから」などがあげられている。



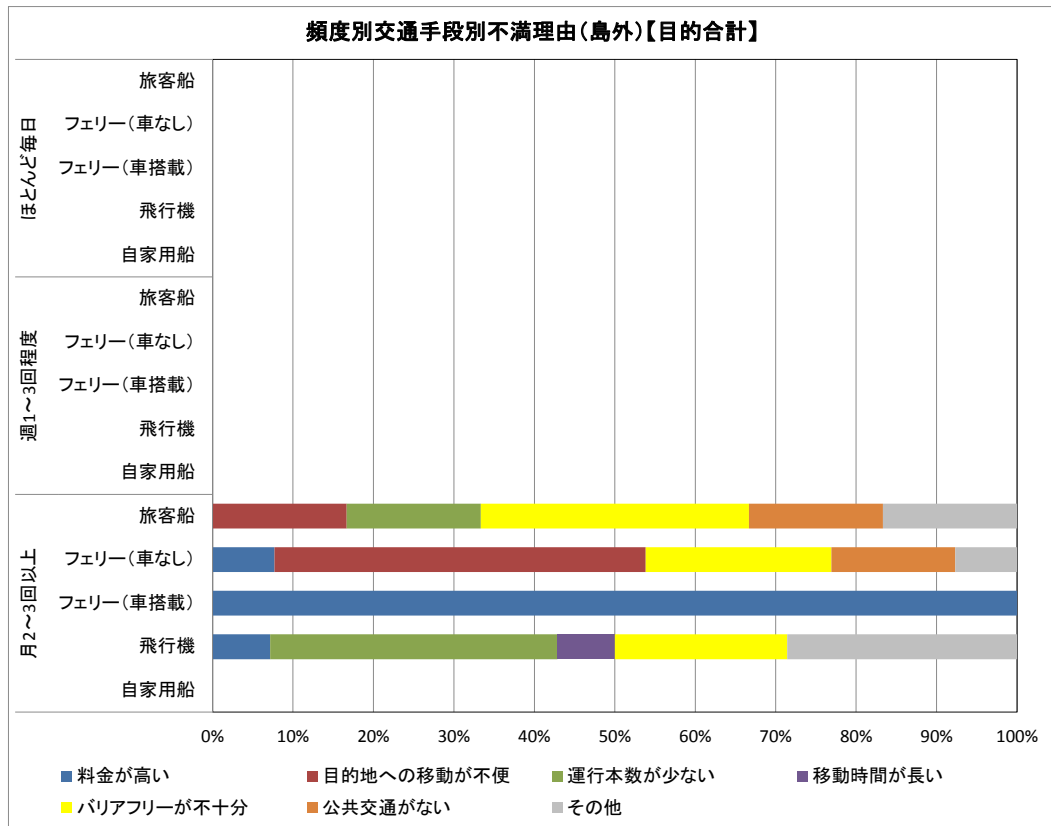
⑨行先別交通手段別不満理由（島外）〔複数回答〕

交通手段に対する不満についてみると、沖縄本島方面において「料金が低い」、「目的地への移動が不便」、「移動時間が長い」などがあげられている。

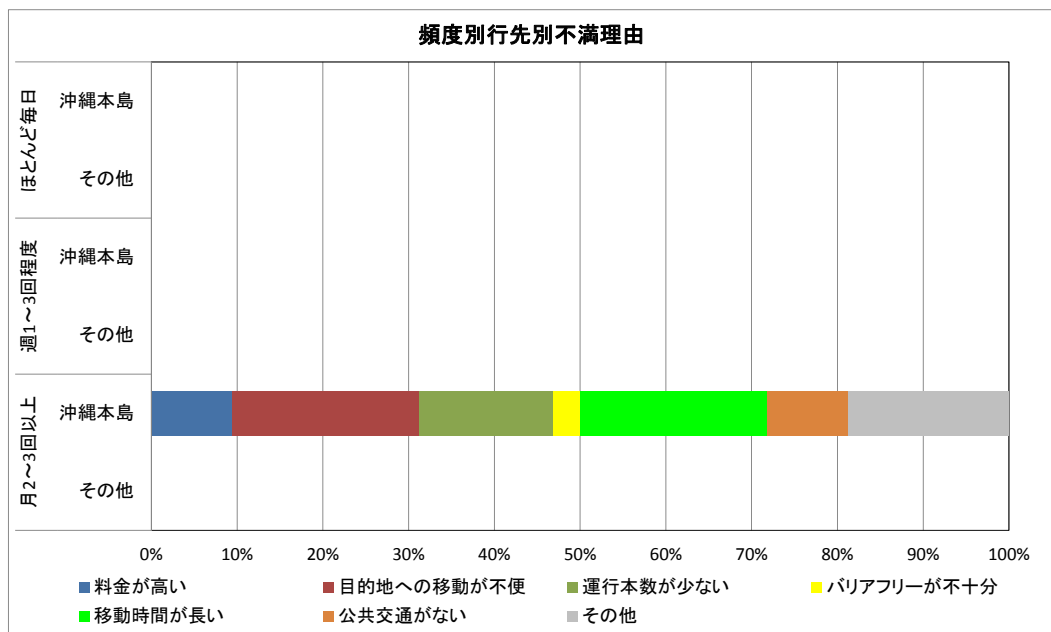


<参考>

◆頻度別手段別不満理由（島外）〔複数回答〕

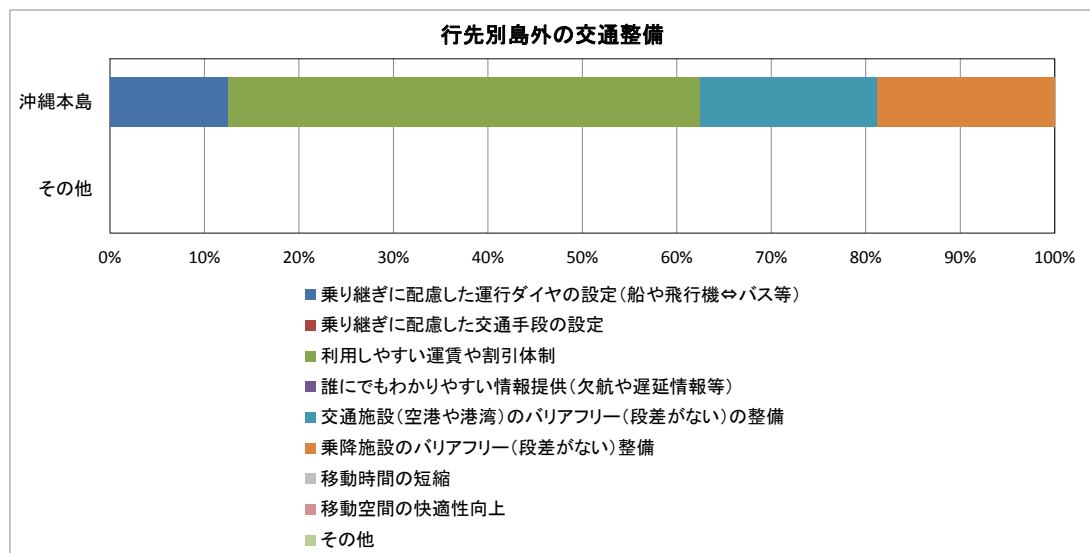
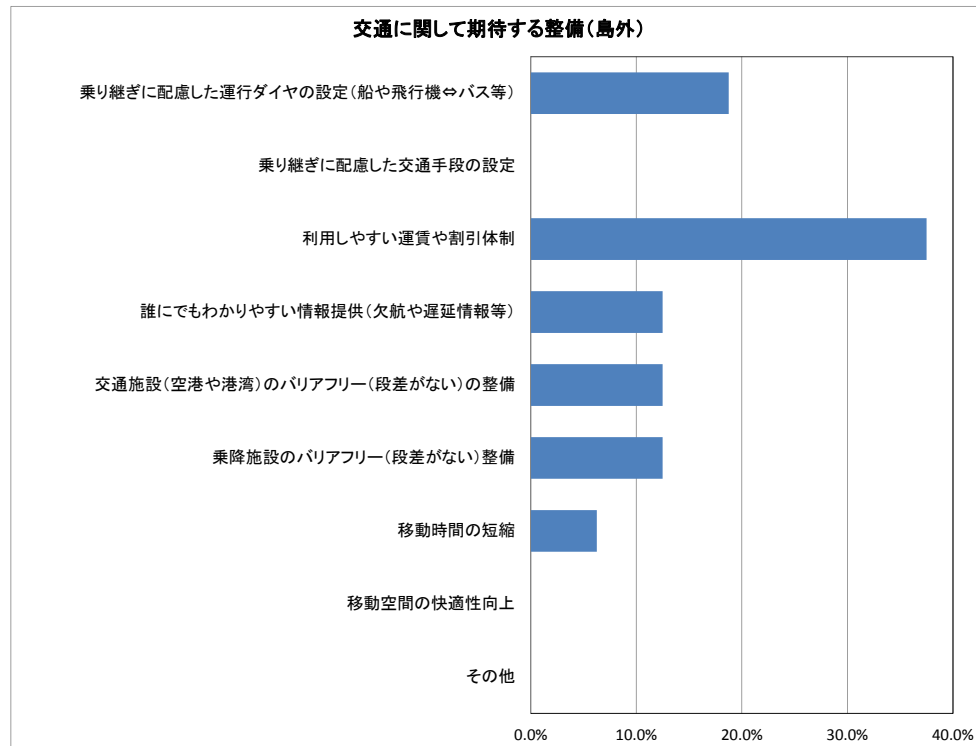


◆頻度別行先別不満理由〔複数回答〕



⑩島外の交通整備[複数回答]

栗国島外への移動に関する交通整備については、「利用しやすい運賃や割引体制」が最も多くあげられている。



◆島外の交通整備に対して対する項目と強く期待する区間や場所

<栗国島>

①乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定(船や飛行機⇄バス等)		件数
港	モノレール駅	1

<住まいの島内の移動について（島内）>

＊島内地区のゾーン区分について

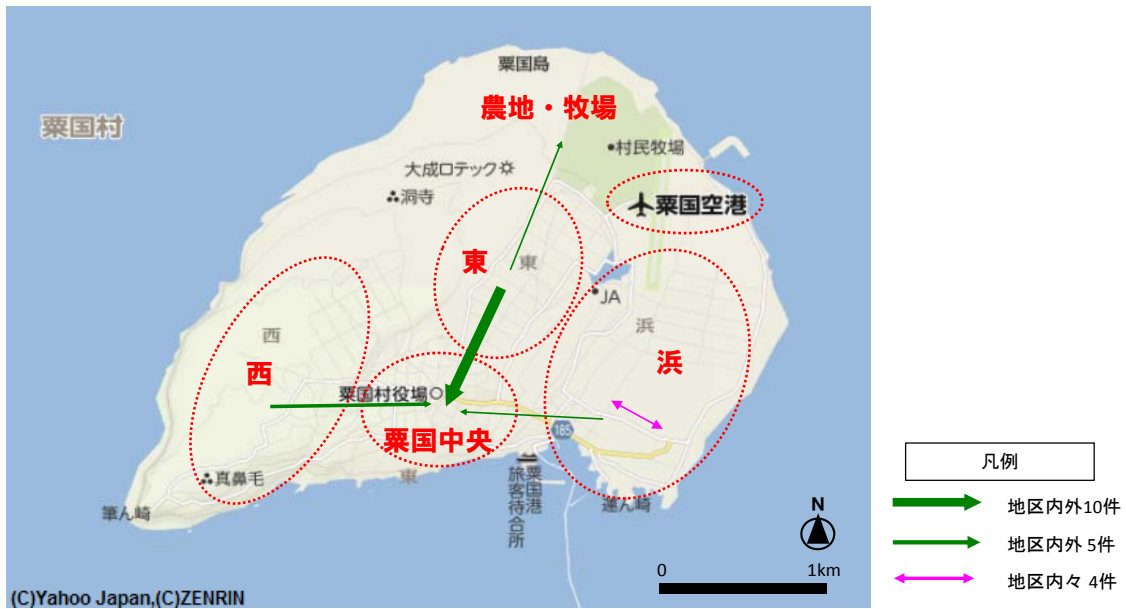
栗国島のゾーン区分は、大字および各種施設の立地状況をベースに下図に示す5ゾーンを設定した。



①目的別目的地（島内）

<目的合計>

粟国島の各ゾーンからの行先は、役所が立地する粟国中央ゾーンに集中している。



ゾーン×島内行先【目的合計】

ゾーン	島内行先					計
	東	西	浜	粟国中央	農地・牧場	
東	0	0	0	12	1	13
西	0	0	0	4	0	4
浜	0	0	1	1	0	2
粟国中央	0	0	0	0	0	0
農地・牧場	0	0	0	0	0	0
計	0	0	1	17	1	19

平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

＜通勤・通学＞

通勤・通学目的では、役所が立地する栗国中央ゾーンへの移動がみられる。



ゾーン×島内行先【通勤・通学】

ゾーン	島内先行					計
	東	西	浜	粟国中央	農地・牧場	
東	0	0	0	2	0	2
西	0	0	0	1	0	1
浜	0	0	0	0	0	0
粟国中央	0	0	0	0	0	0
農地・牧場	0	0	0	0	0	0
計	0	0	0	3	0	3

平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

<買い物>

買い物目的では、栗国中央ゾーンのほか、浜ゾーンの内々移動がみられる。



ゾーン×島内行先【買い物】

ゾーン	島内行先					計
	東	西	浜	栗国中央	農地・牧場	
東	0	0	0	4	0	4
西	0	0	0	2	0	2
浜	0	0	1	0	0	1
栗国中央	0	0	0	0	0	0
農地・牧場	0	0	0	0	0	0
計	0	0	1	6	0	7

平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

<通院>

通院目的では、栗国中央ゾーンへの移動がみられる。



ゾーン×島内行先【通院】

ゾーン	島内行先					計
	東	西	浜	栗国中央	農地・牧場	
東	0	0	0	5	0	5
西	0	0	0	1	0	1
浜	0	0	0	1	0	1
栗国中央	0	0	0	0	0	0
農地・牧場	0	0	0	0	0	0
計	0	0	0	7	0	7

平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

<その他>

その他目的では、栗国中央ゾーンへの移動のほか、農地・牧場への移動がみられる。



ゾーン×島内行先【その他】

ゾーン	島内行先					計
	東	西	浜	栗国中央	農地・牧場	
東	0	0	0	1	1	2
西	0	0	0	0	0	0
浜	0	0	0	0	0	0
栗国中央	0	0	0	0	0	0
農地・牧場	0	0	0	0	0	0
計	0	0	0	1	1	2

平均値以上の区間

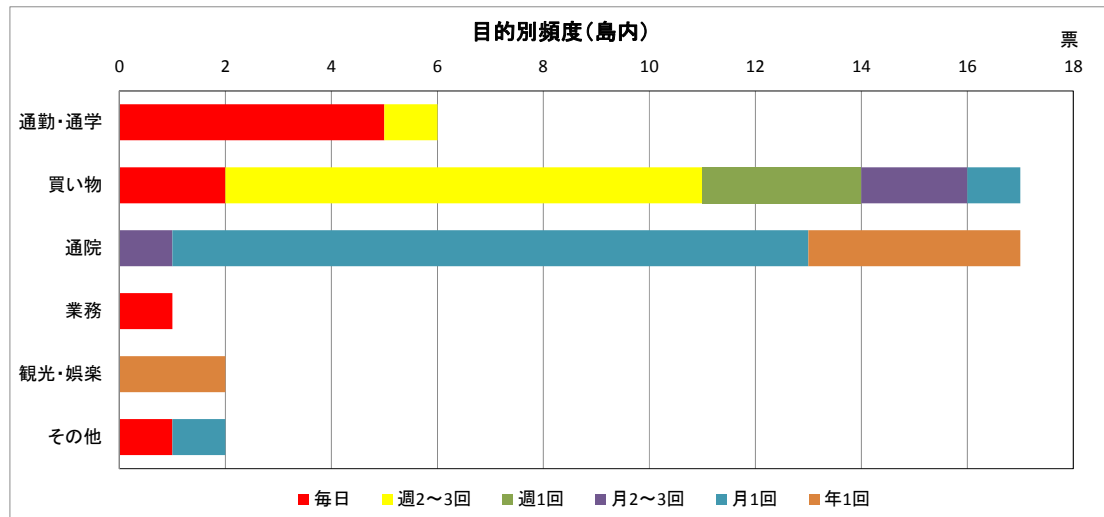
平均値未満の区間

0件

②目的別頻度（島内）

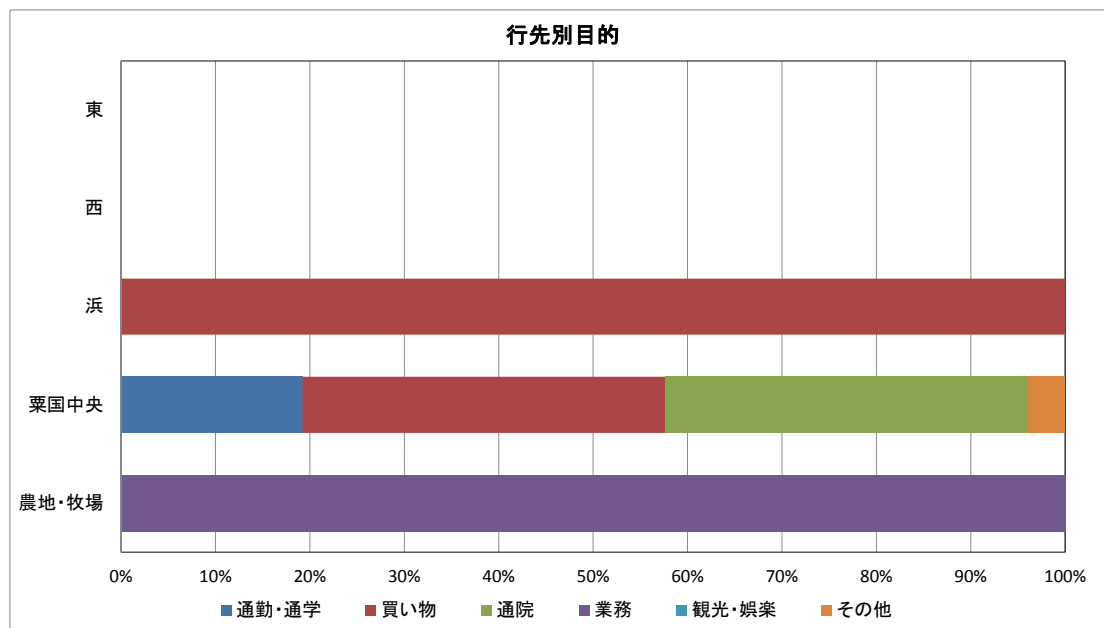
島内移動の目的は、買い物と通院が最も多く、次いで通勤・通学の順となっている。

頻度は、通勤・通学では「毎日」が、買い物では「週2～3回」が、通院では「月1回」が多くなっている。



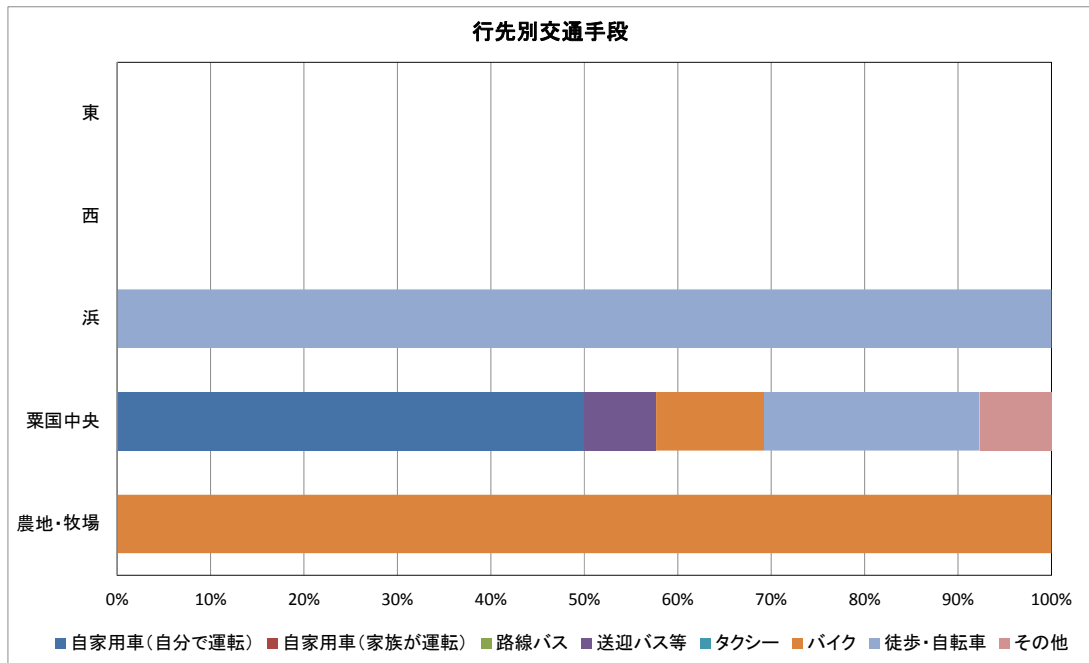
③行先別目的（島内）

行先別に目的をみると、栗国中央へは通勤・通学、買い物、通院など様々な目的がみられる。



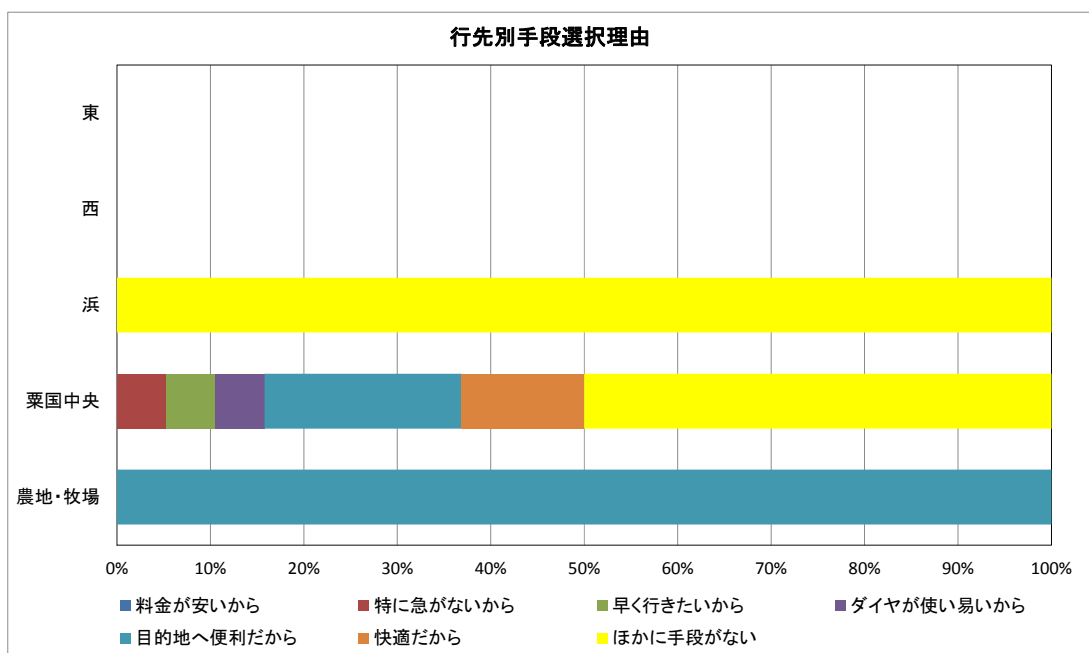
④行先別交通手段（島内）

行先別に交通手段をみると、栗国中央へは「自家用車（自分で運転する）」と「徒歩・自転車」が多くなっている。



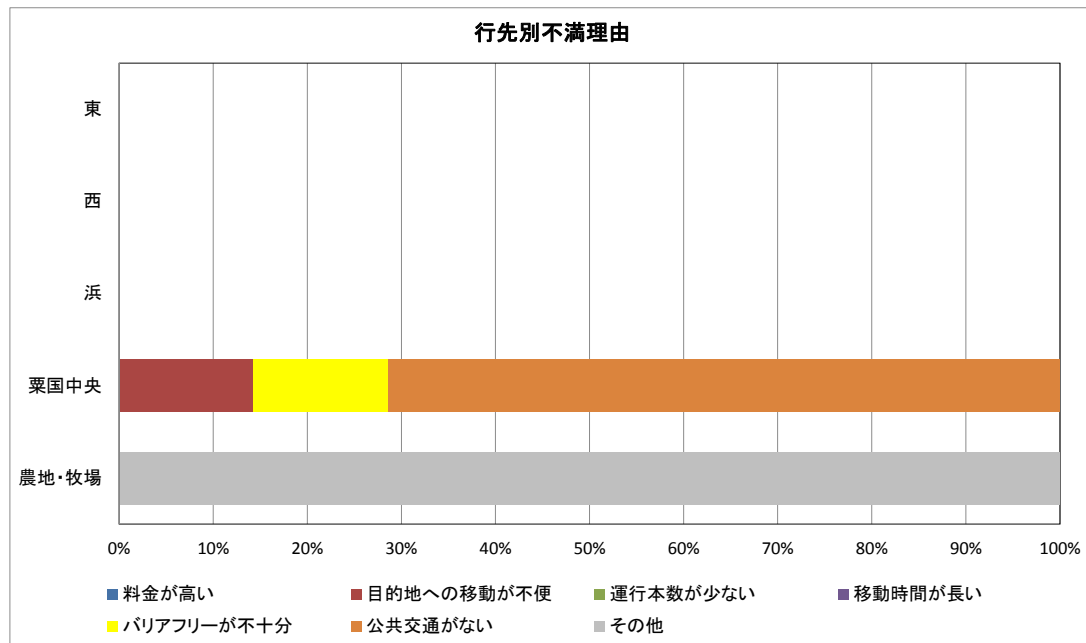
⑤行先別交通手段選択理由（島内）〔複数回答〕

行先別の交通手段選択理由は、「ほかに手段がない」と「目的地へ便利だから」が多くなっている。



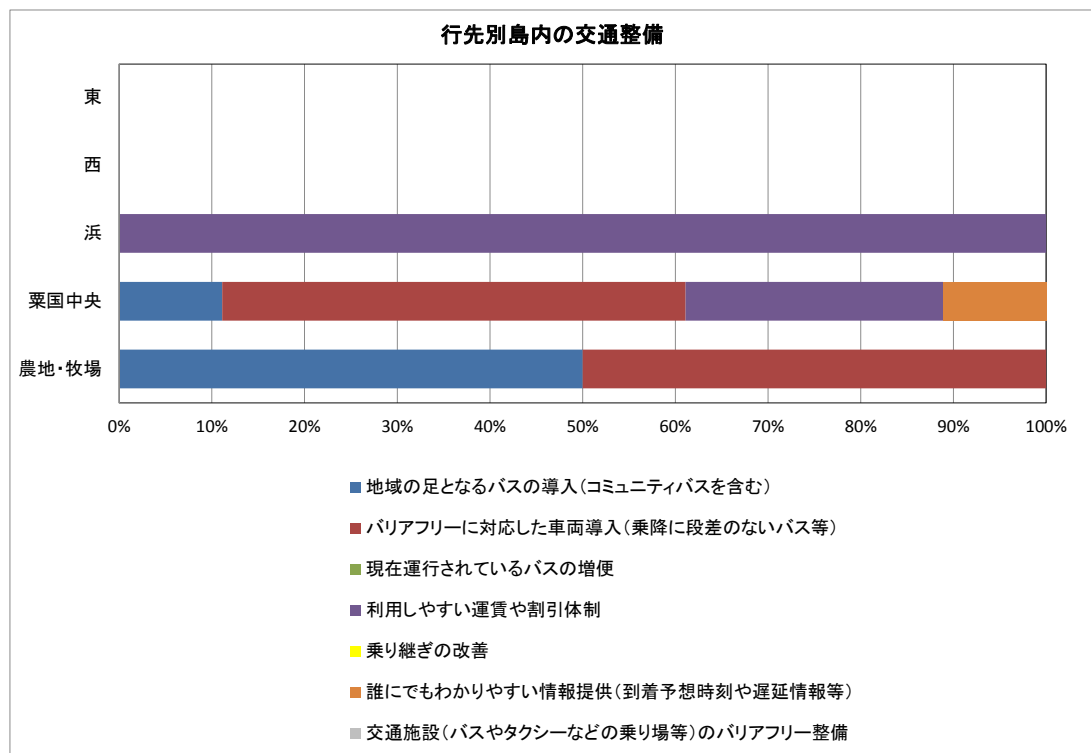
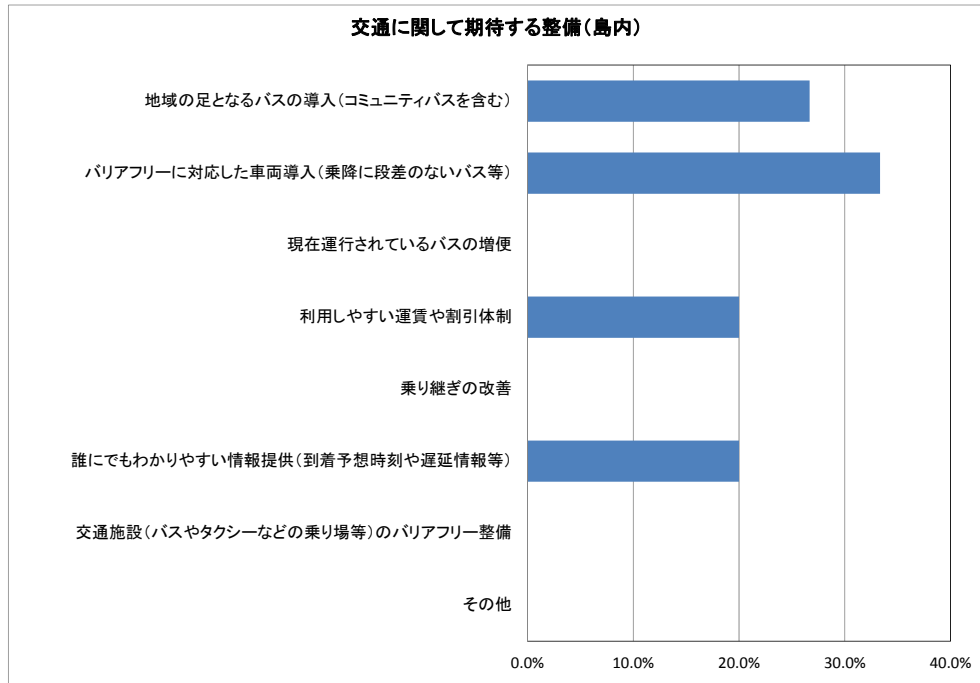
⑥行先別不満理由（島内）〔複数回答〕

交通手段の不満理由については、「公共交通がない」との回答が多い。



⑦島内の交通整備[複数回答]

栗国島内の交通に関する整備については、「バリアフリーに対応した車両導入」、「地域の足となるバスの導入」が多くあげられている。



◆特に強く期待する区間や場所等

<粟国島>

①地域の足となるバスの導入(コミュニティバスを含む)	件数
三部落 周路	1

◆その他要望・意見

島内や他島への移動に関する要望・意見
1. 定期航空の早期実現 2. 港湾の拡張整備
粟国港は南風になると港内に波が入り、フェリーが入港できない。結果、欠航になる。島の北側に港湾を作って、夏場、冬場に対応できるようにしてほしい。
しばらく本土に出ていない、20年位出ていない 農道を早く整備してほしい。

4-7 渡名喜島

(1) 島の概要

渡名喜島は、沖縄本島那覇市から西方向約 60km に位置し、人口約 460 人の小規模な離島である。全域が渡名喜村に属しており、沖縄本島那覇市と久米島を結ぶ航路が経由している。



人口	459 人
世帯数	229 世帯
高齢化率	31.1 %
就業者総数	282 人

島の面積	3.46 km ²
本島(那覇市)との距離	56 km
港湾乗降人員	21.0 千人
空港乗降人員	- 千人

資料：離島統計(H19)、空港乗降人員はH22年度

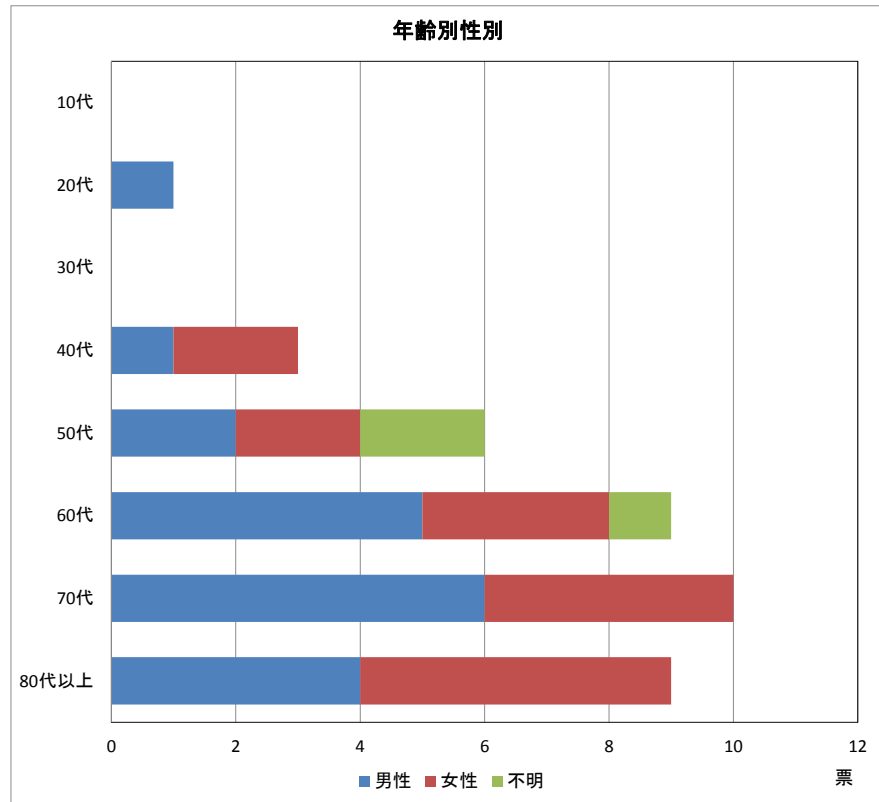
<海上交通>

発港	着港	着市町村 [島名]	タイプ	便数 (往復)	所要時間 (分)	運航事業者名
渡名喜	泊	那覇市 [沖縄本島]	フェリー	1	135	久米商船株式会社
渡名喜	兼城	久米島町 [久米島]	フェリー	1	90	久米商船株式会社

(2) 住民ニーズ

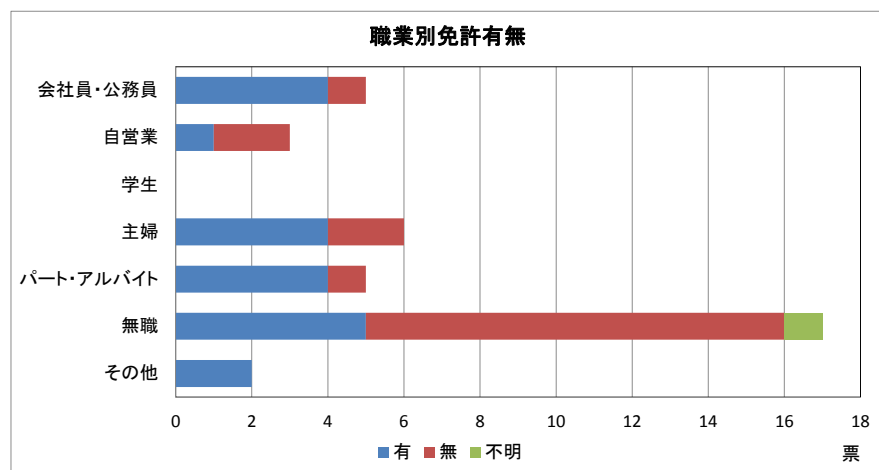
①年齢別性別構成

渡名喜島の回答者は60代以降が多い。



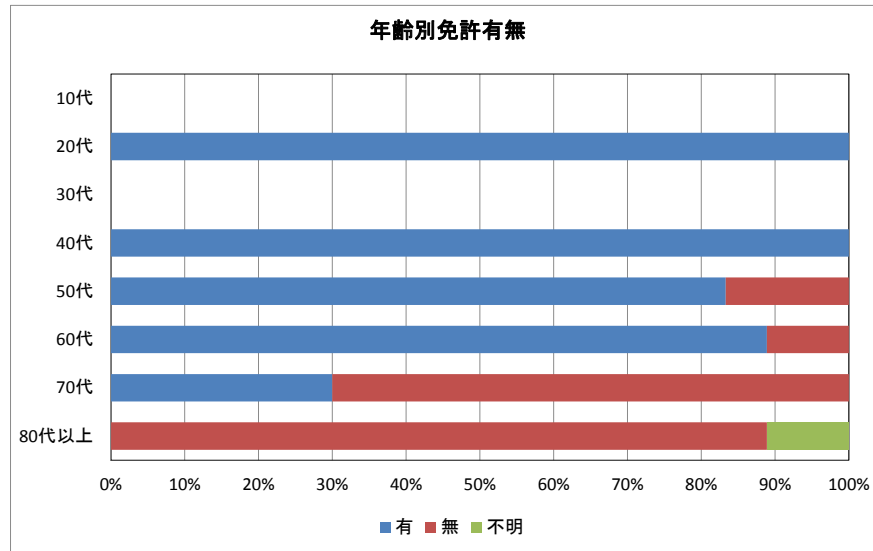
②職業別免許の有無

回答者の職業は、無職が最も多く、次いで主婦となっている。無職の回答者は自動車免許を持っていない割合が多い。



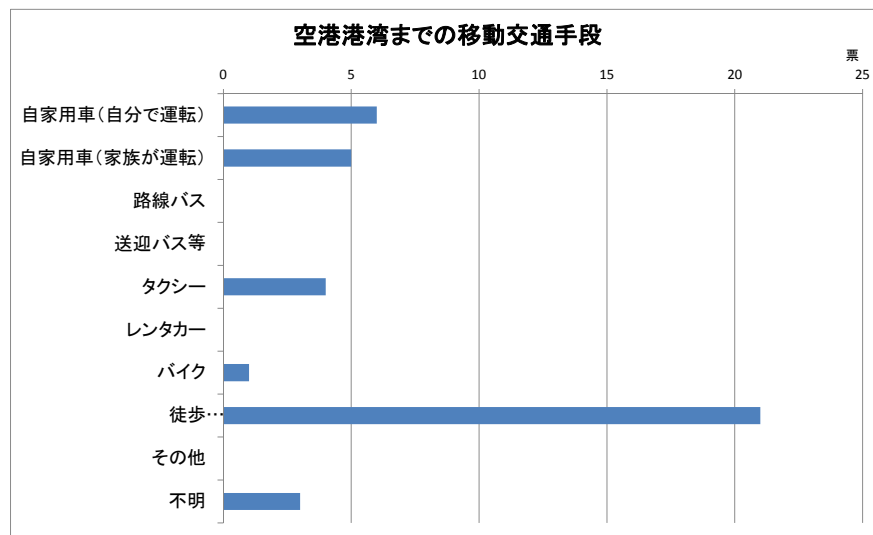
③年齢別免許の有無

年齢別に自動車免許の有無をみると、70代と80代以上は免許のない割合が多い。



④空港・港湾までの交通手段

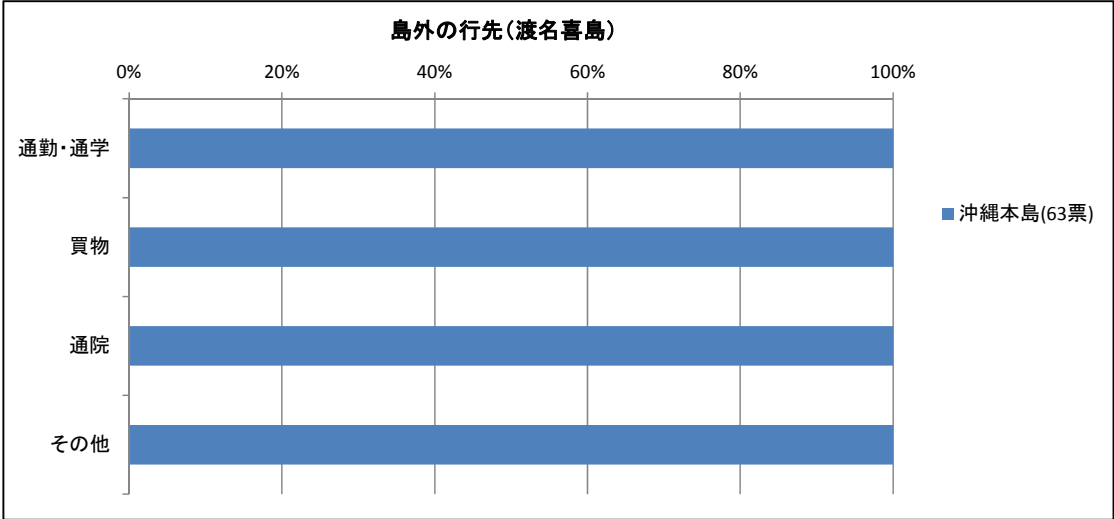
渡名喜島の空港又は港湾までの交通手段は徒歩が最も多い。



＜本島や近隣離島への移動について（島外）＞

⑤目的別目的地（島外）

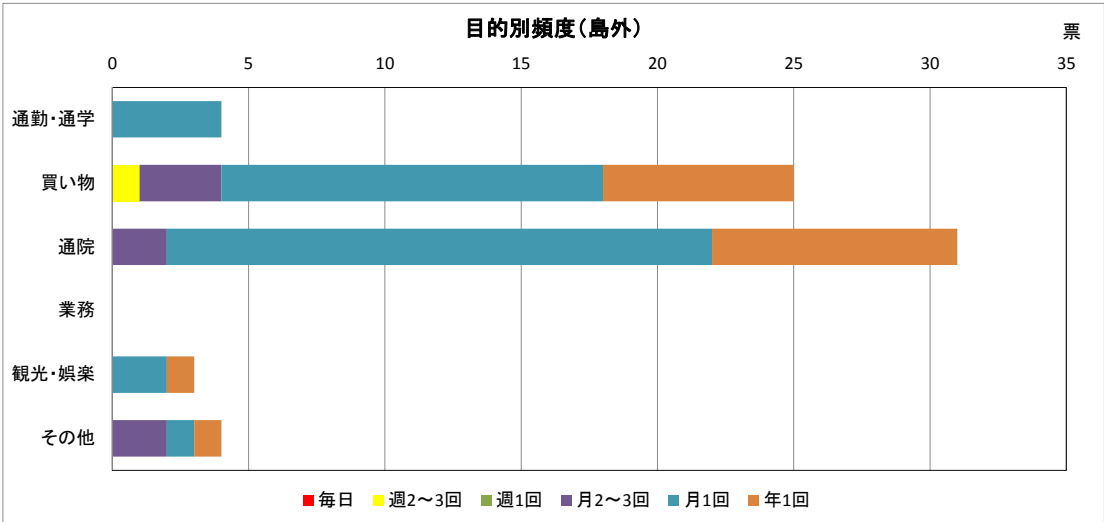
渡名喜島外への行先についてみると、各目的において沖縄本島となっている。



⑥目的別頻度（島外）

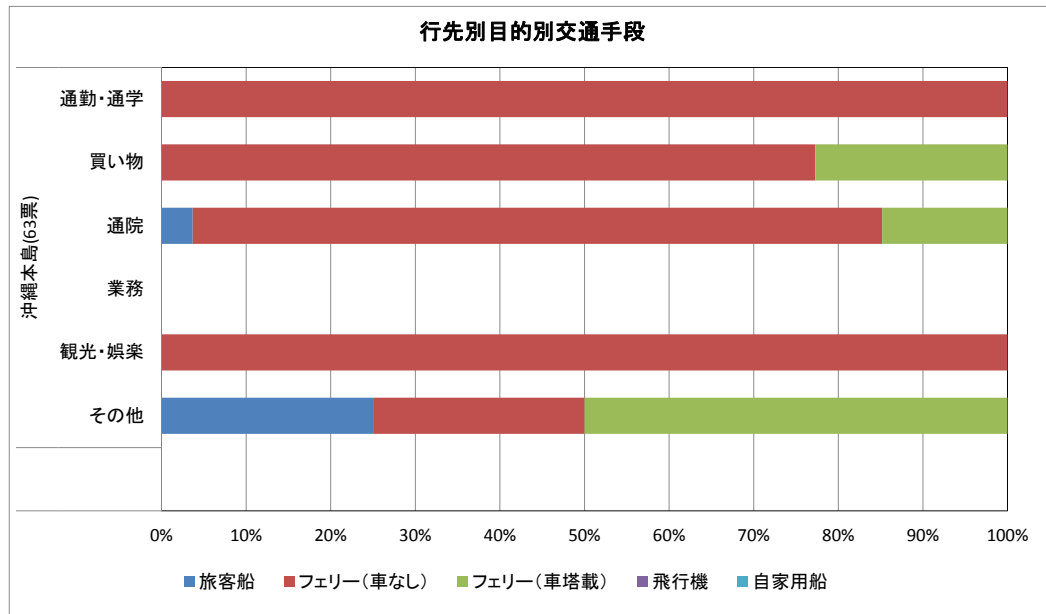
島外への移動は、通院との回答が最も多く、次いで買い物の順となっている。

通院目的と買い物目的の頻度は、「月1回」との回答が多い。



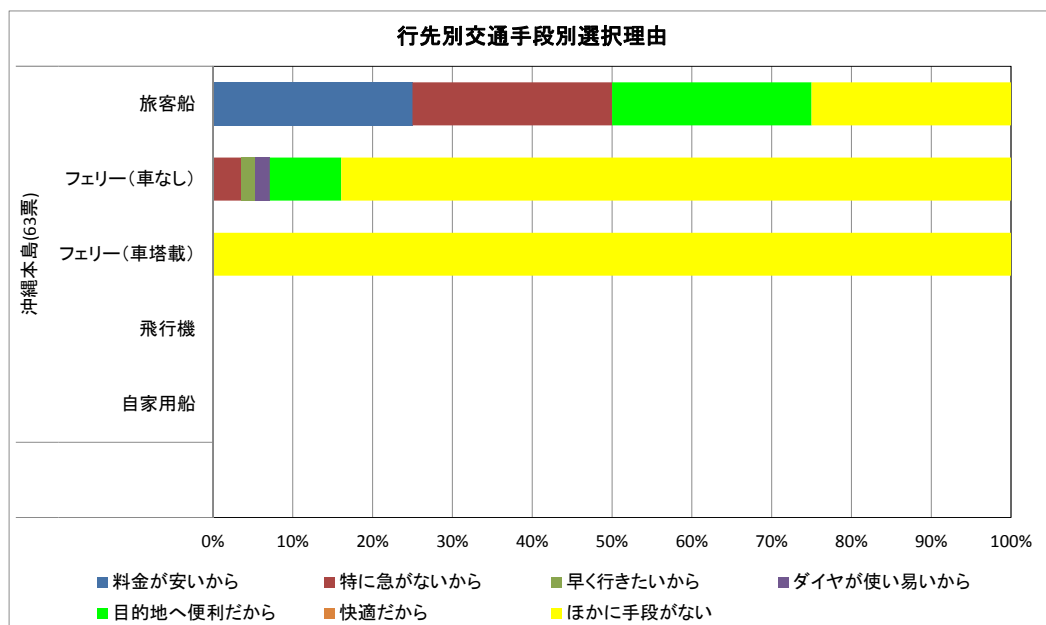
⑦行先別目的別交通手段（島外）

行先別、目的別に交通手段をみると、沖縄本島への移動はフェリー（車なし）が主体となっている。



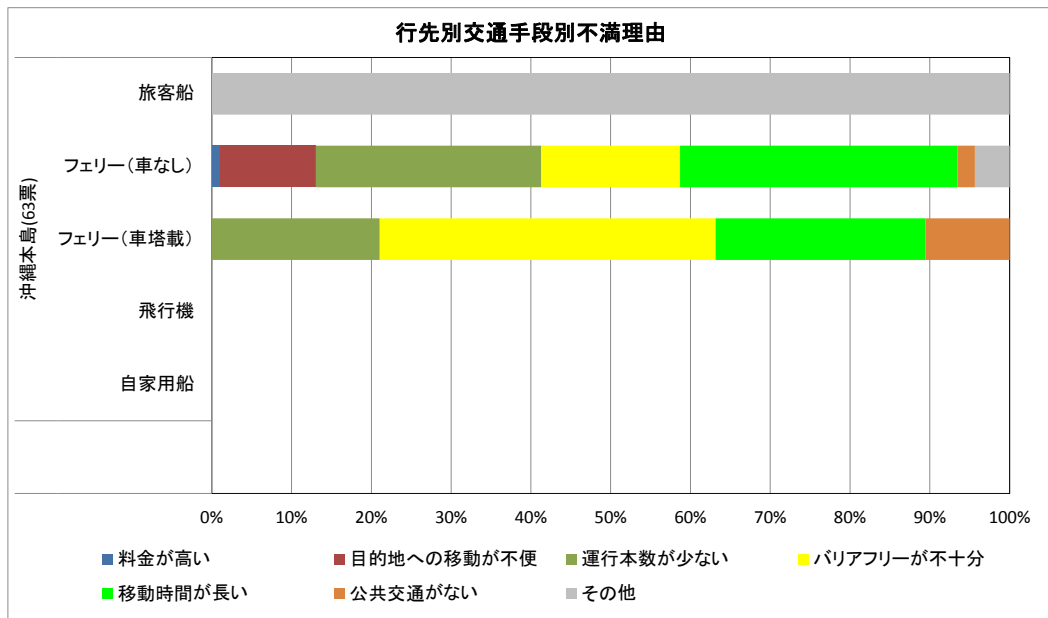
⑧行先別交通手段選択理由（島外）〔複数回答〕

交通手段の選択理由をみると、「ほかに手段がない」が多くなっている。



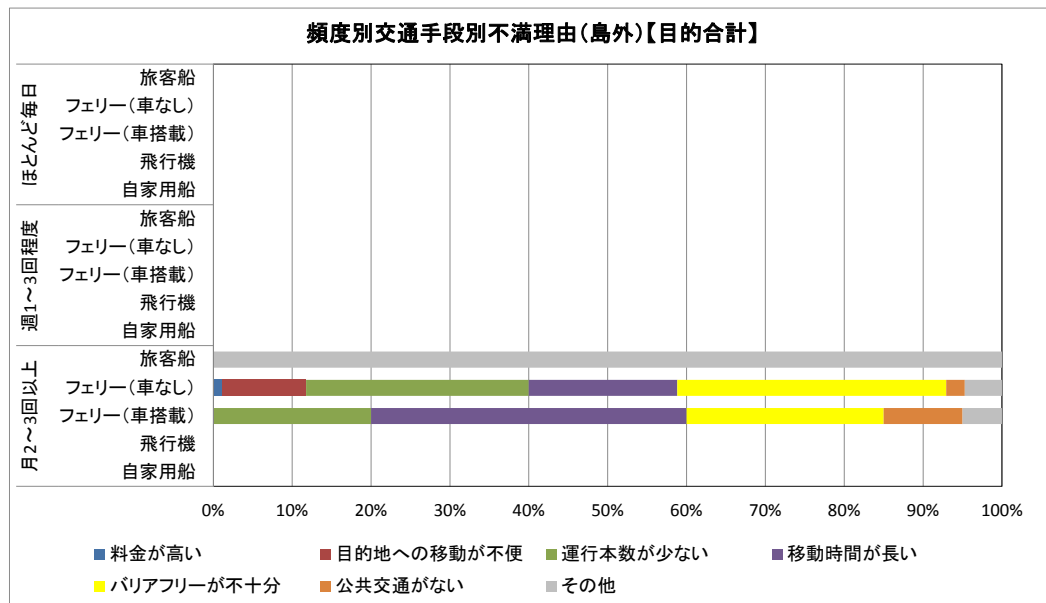
⑨行先別交通手段別不満理由（島外）〔複数回答〕

交通手段に対する不満についてみると、「運行本数が少ない」、「バリアフリーが不十分」、「移動時間が長い」があげられている。

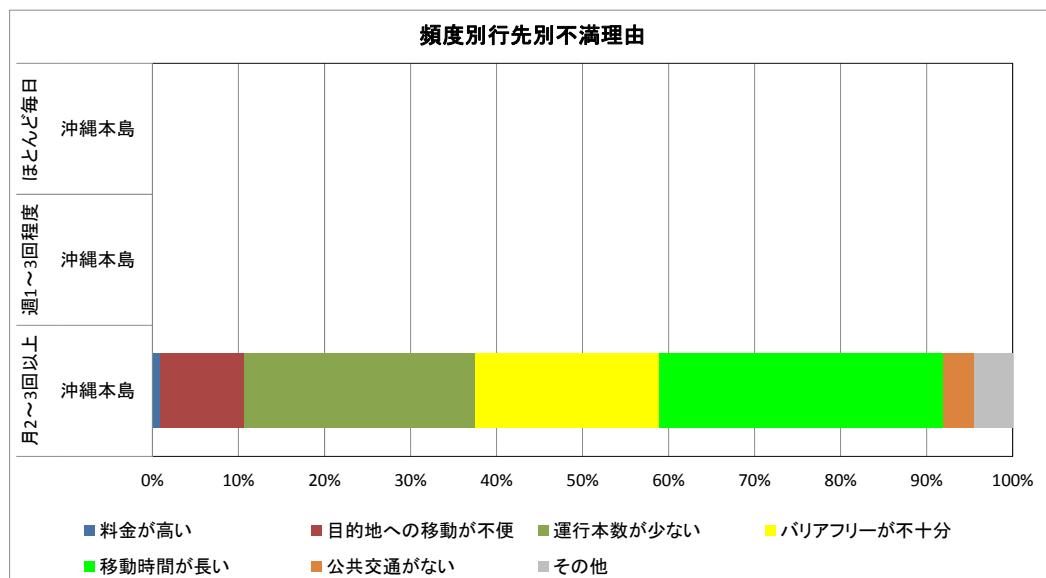


<参考>

◆頻度別手段別不満理由（島外）[複数回答]

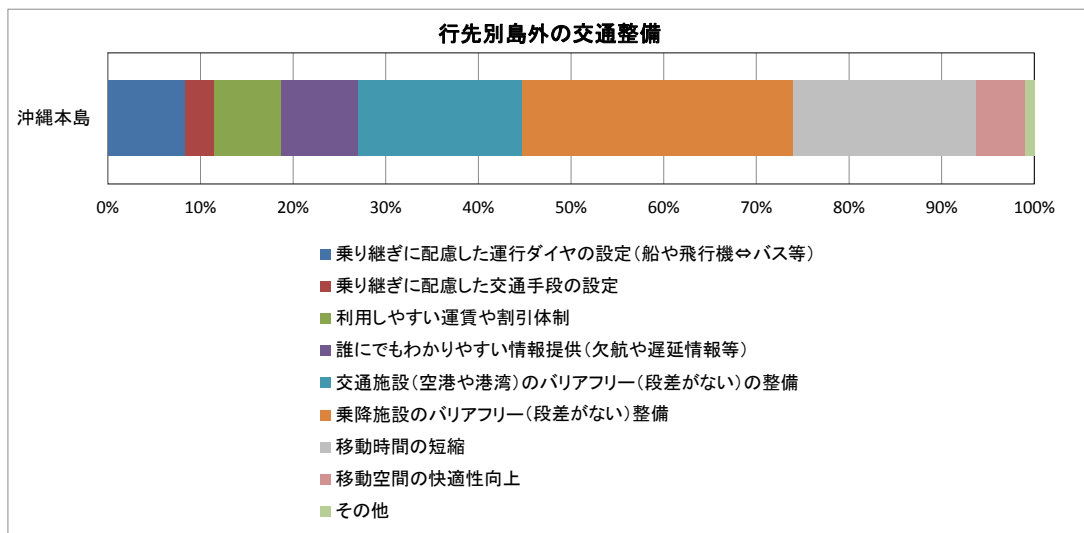
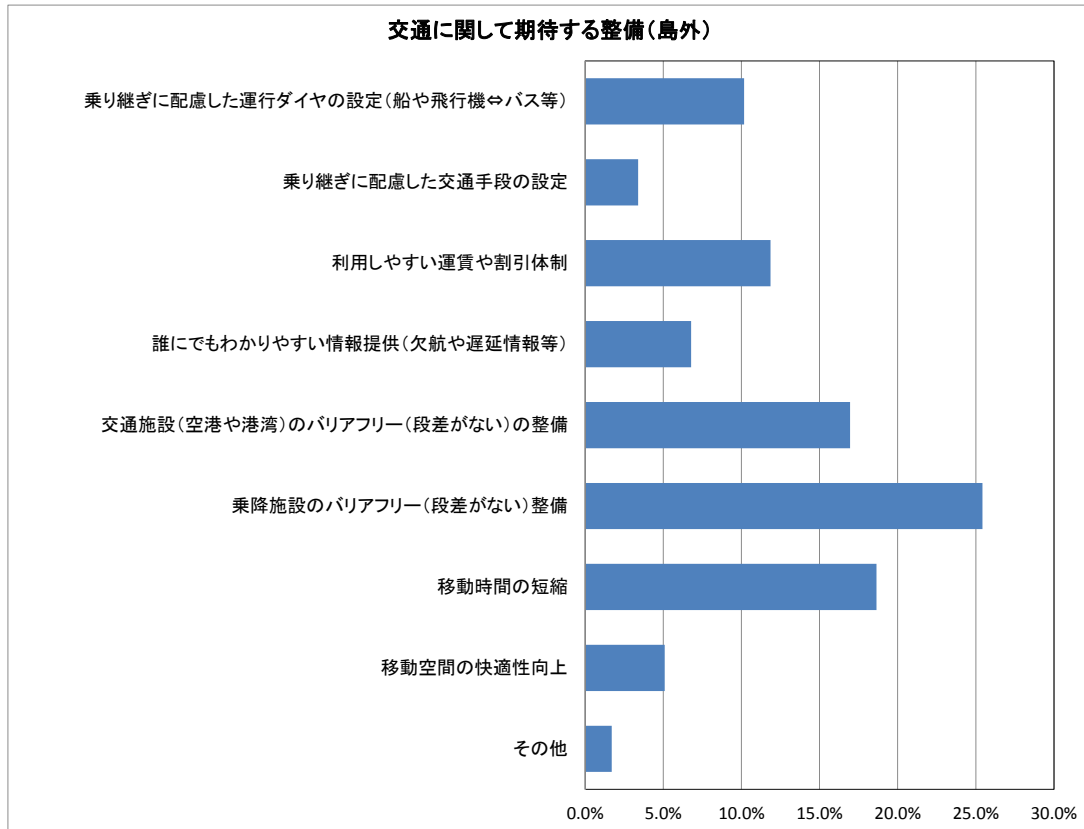


◆頻度別行先別不満理由[複数回答]



⑩島外の交通整備[複数回答]

渡名喜島外への移動に関する交通整備については、「乗降施設のバリアフリー整備」が最も多く、次いで「移動時間の短縮」となっている。



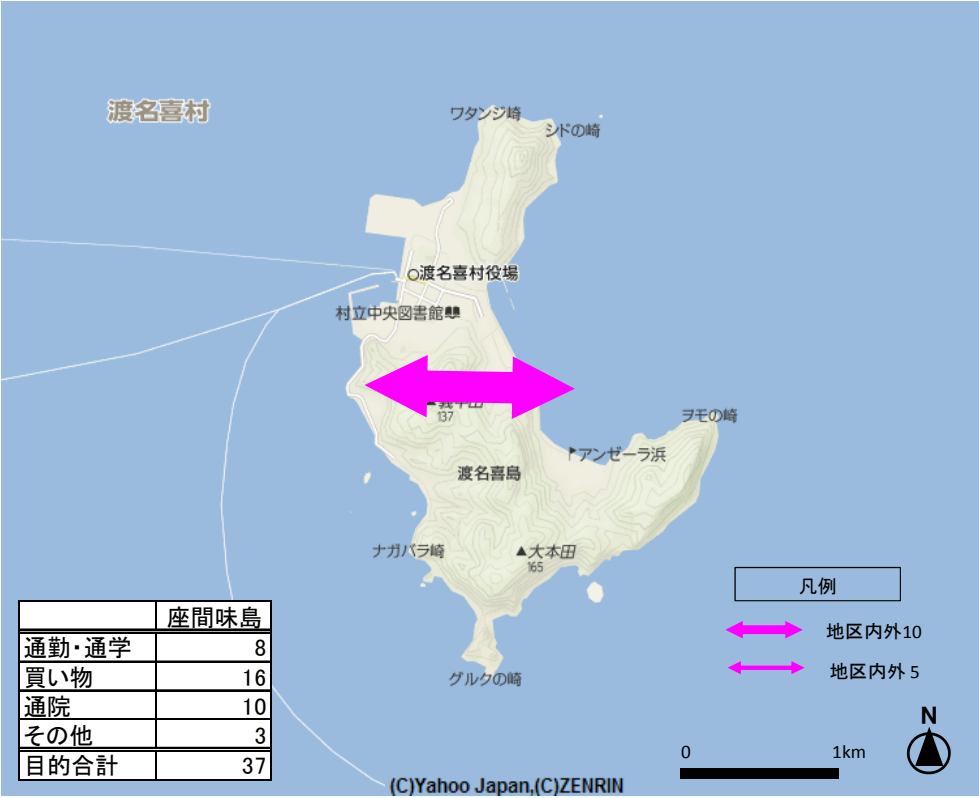
◆島外の交通整備に対して対する項目と強く期待する区間や場所

<渡名喜島>

④誰にでもわかりやすい情報提供(欠航や遅延情報等)		件数
那覇～渡名喜		2
⑤交通施設(空港や港湾)のバリアフリー(段差がない)の整備		件数
フェリーの乗り降り		1
⑥乗降施設のバリアフリー(段差がない)整備		件数
フェリー乗降時		1
⑨その他		件数
フェリーのバリアフリー化		1

<住まいの島内の移動について（島内）>

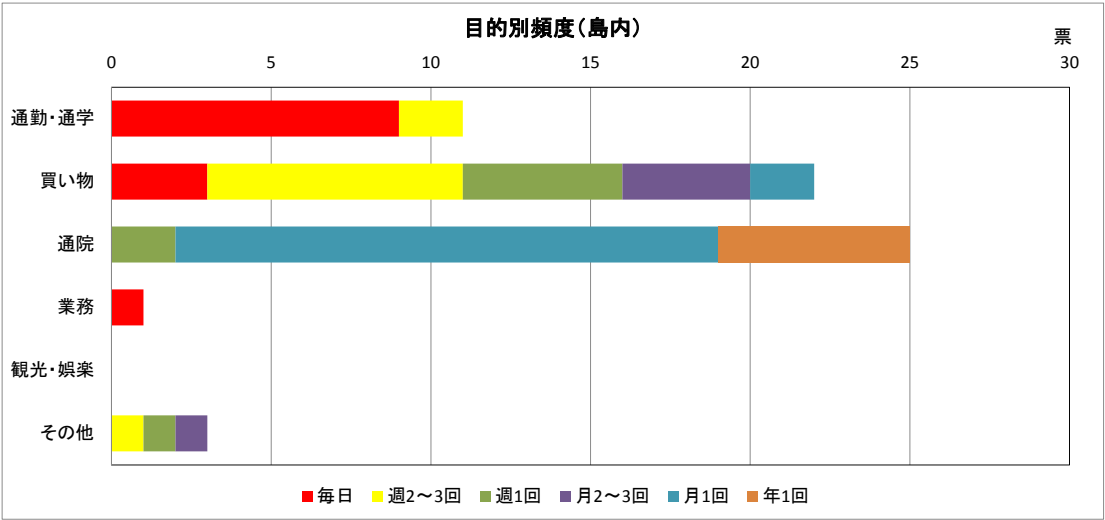
①目的別目的地（島内）



②目的別頻度（島内）

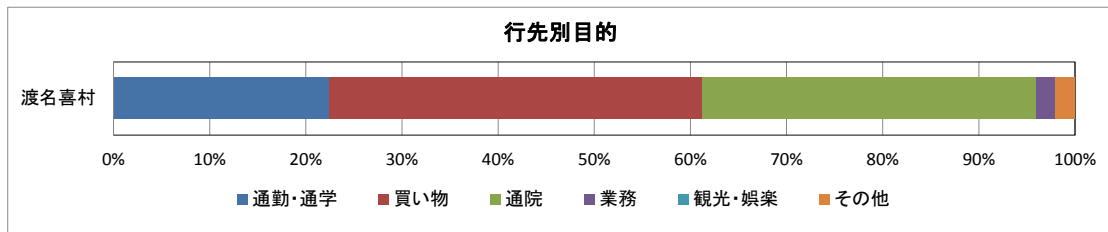
島内移動の目的は、通院が最も多く、次いで買い物、通勤・通学となっている。

頻度は、通勤・通学では「毎日」が、買い物では「毎日」と「週2～3回」が、通院では「月1回」が多くなっている。



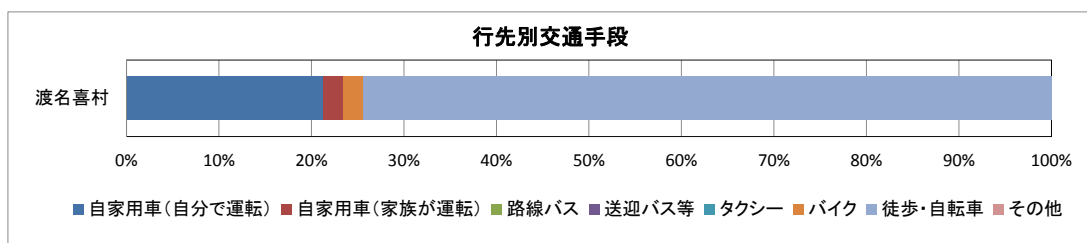
③行先別目的（島内）

渡名喜村内は各目的での移動がみられる。



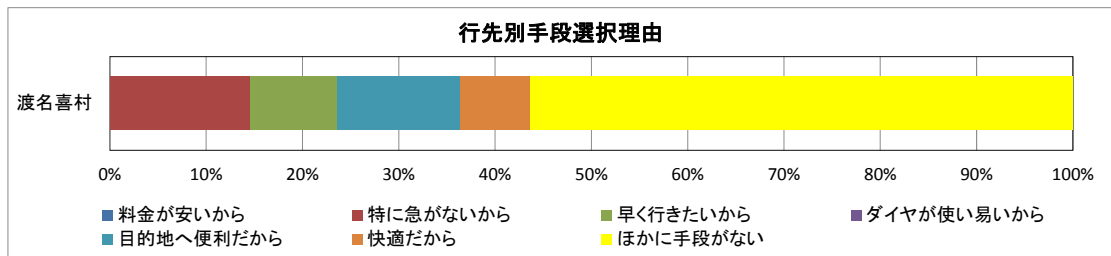
④行先別交通手段（島内）

行先別に交通手段をみると、「徒歩・自転車」が多い。



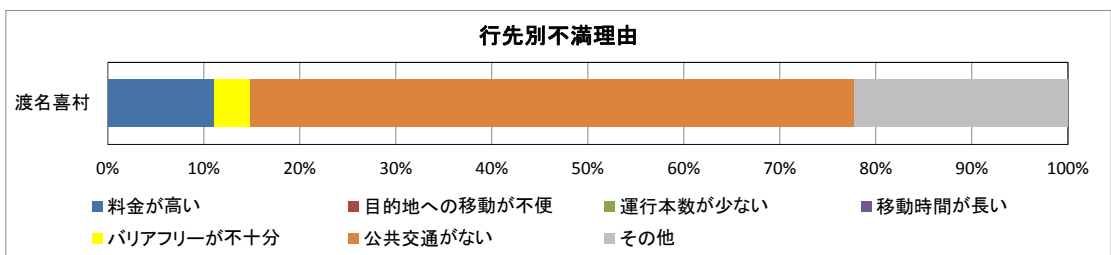
⑤行先別交通手段選択理由（島内）[複数回答]

行先別の交通手段選択理由は、「ほかに手段がない」が多くなっている。



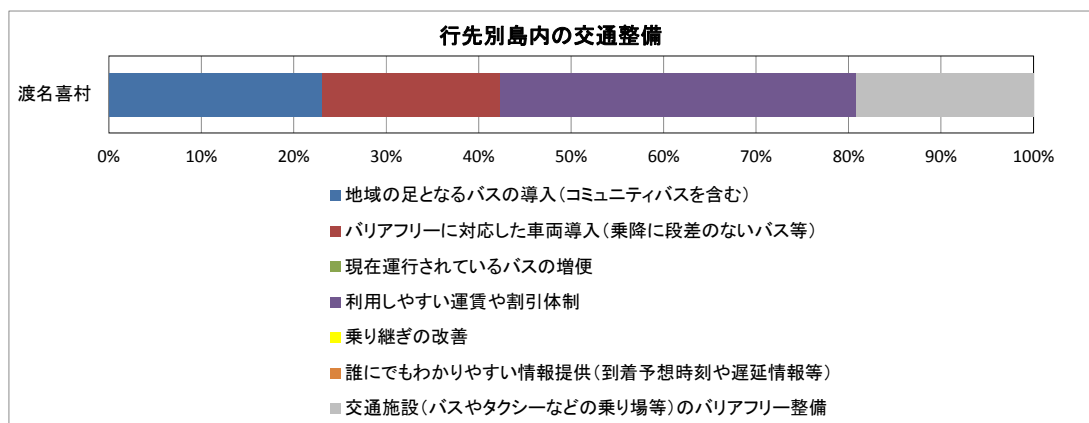
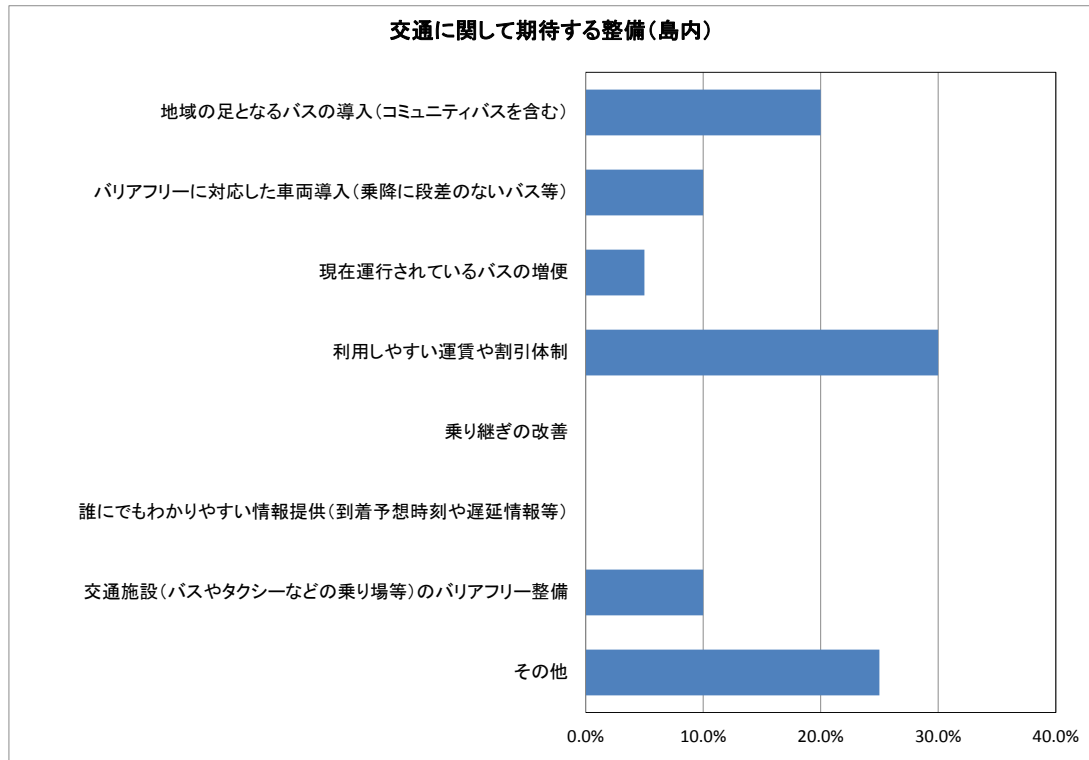
⑥行先別不満理由（島内）[複数回答]

交通手段の不満理由について「公共交通がない」との回答が多い。



⑦島内の交通整備[複数回答]

渡名喜島内の交通に関する整備については、「利用しやすい運賃や割引体制」が多くあげられている。



◆特に強く期待する区間や場所等

<渡名喜島>

②バリアフリーに対応した車両導入(乗降に段差のないバス等)		件数
港より村内中間		1
⑧その他		件数
診療所への送迎等		1
部落内が徒歩で10分程度で廻る為特になし		1
信号機の導入		1
高齢者のための乗り物		1

◆その他要望・意見

島内や他島への移動に関する要望・意見
・港内で雨天の場合フェリーへの乗降船設備・フェリーへの乗降船バリアフリー設備
運賃を安くし、快適な船旅が出来るようにしてほしい。
海上以外の空の便が導入出来たらなあと思う
久米高船のフェリーは甲板上から乗下する時に段差が高く老人には手すりをつか、あっても腰や足に痛みを感じますので段差の高さを低めにしたら良いと思っています。又、車椅子に利用する方もいらしゃいますので安心して乗船できたらと思います。
病気時のドクターヘリ並び自衛隊ヘリに大変感謝している
フェリーの大型化を計り冬場の欠航回数の減少をはかって欲しい。
本村には公共交通がないため、高齢者が診療所や役場、郵便局等に用事で移動したり島から本島に行く時に送迎してくれる乗り物を導入できないだろうか。渡名喜村在住の高齢者が移動するとき困っている。

4-8 座間味島

(1) 島の概要

座間味島は、沖縄本島那覇市から西方向約 40km に位置し、人口約 620 人の離島である。
全域が座間味村に属しており、沖縄本島那覇市や近接する同村の阿嘉島との航路がある。



人口	624 人
世帯数	333 世帯
高齢化率	19.5 %
就業者総数	361 人

島の面積	6.66 km ²
本島(那覇市)との距離	37 km
港湾乗降人員	219.4 千人
空港乗降人員	- 千人

資料：離島統計(H19)、空港乗降人員はH22年度

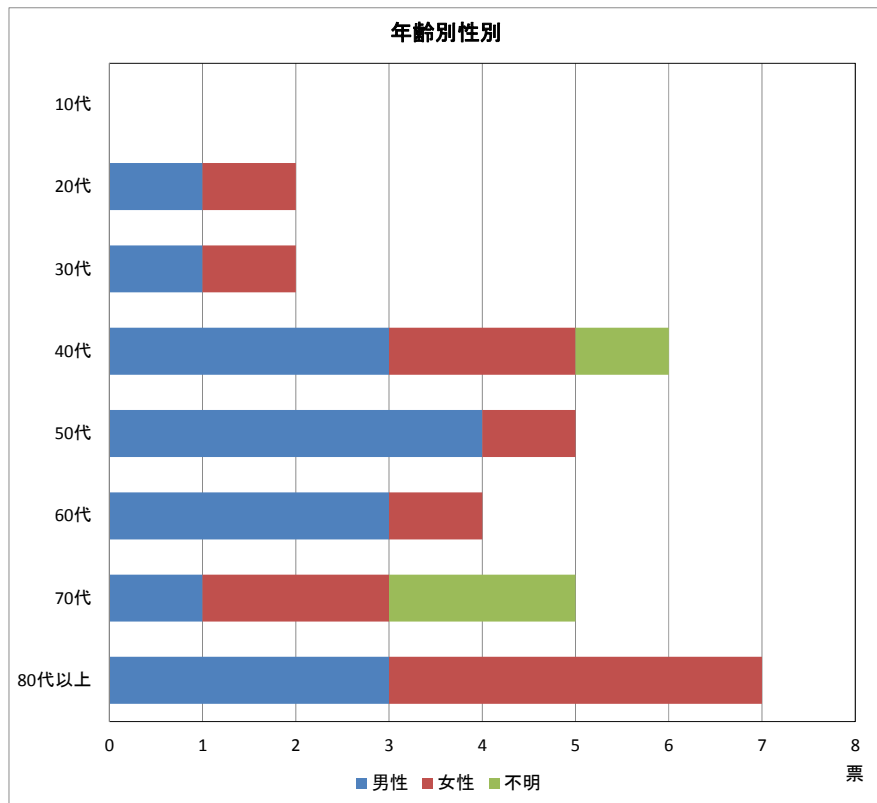
<海上交通>

発港	着港	着市町村 [島名]	タイプ	便数 (往復)	所要時間 (分)	運航事業者名
座間味	泊	那覇市 [沖縄本島]	フェリー	1	90	座間味村役場公営企業課
			高速船	2	50～70	
座間味	阿嘉	座間味村 [阿嘉島]	旅客船	4	15	座間味村役場公営企業課
			高速船	1	10	

(2) 住民ニーズ

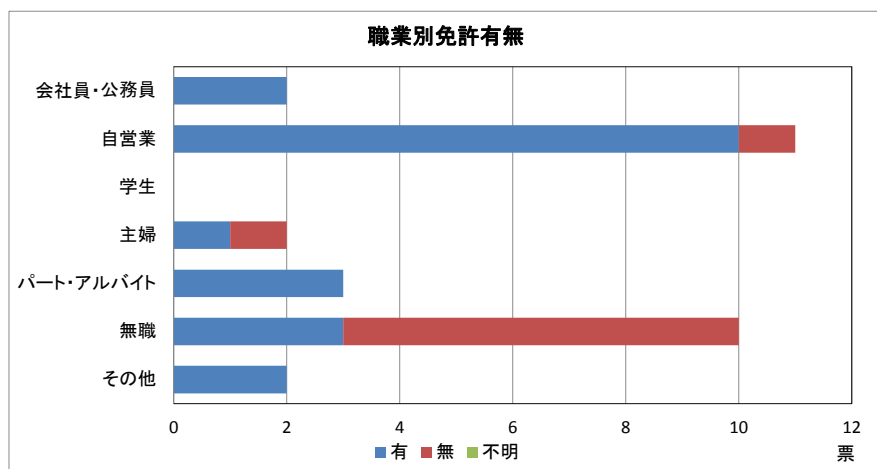
①年齢別性別構成

座間味島の回答者は80代以上が最も多く、次いで40代、70代となっている。



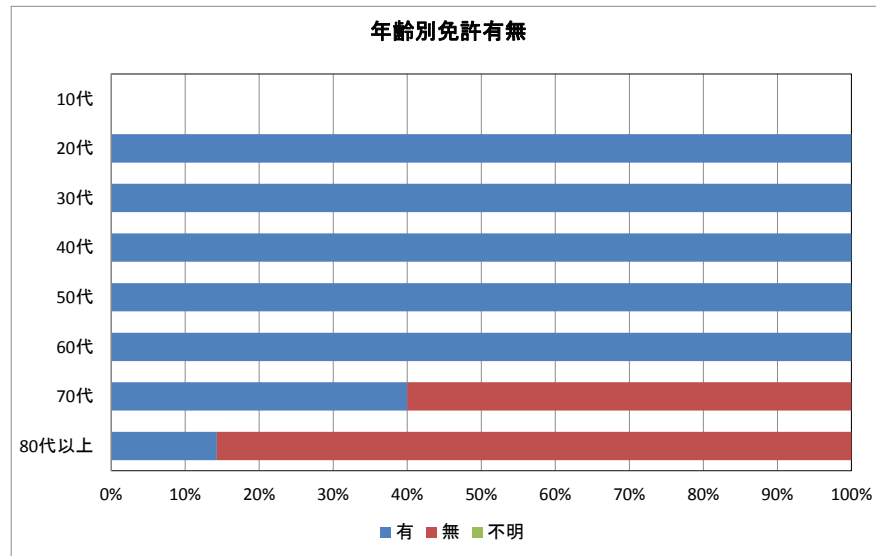
②職業別免許の有無

回答者の職業は、自営業が最も多い。無職では免許を持っていない割合が多い。



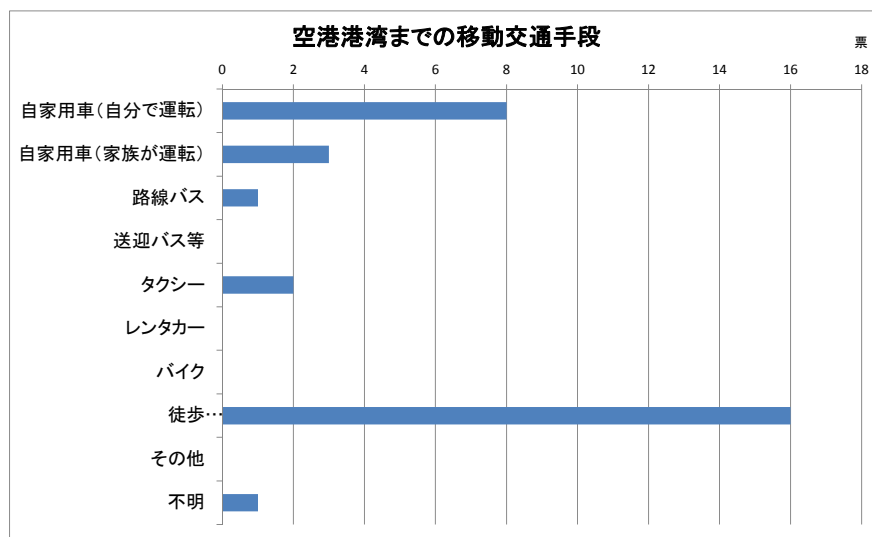
③年齢別免許の有無

年齢別に自動車免許の有無をみると、70代以上は免許のない方がみられる。



④空港・港湾までの交通手段

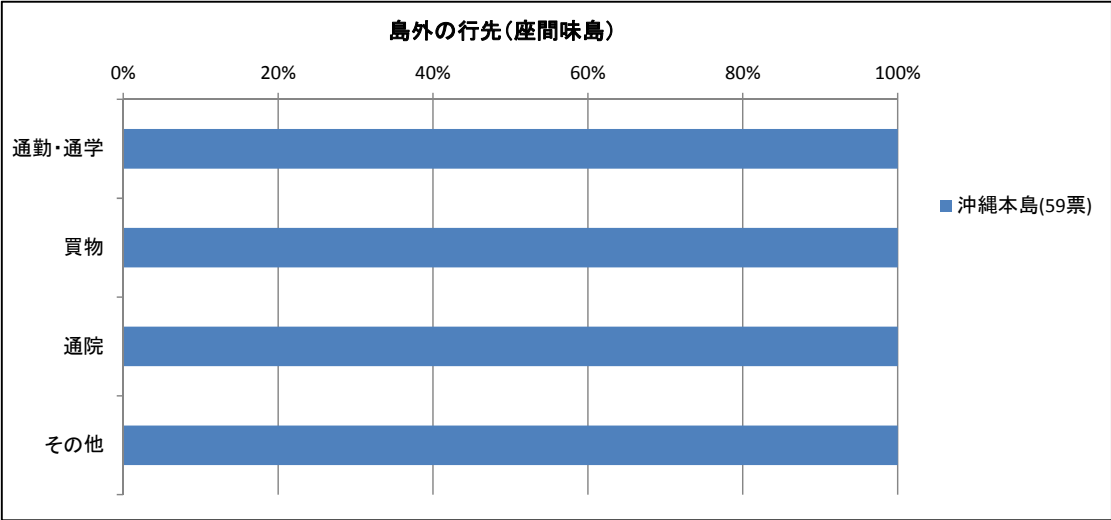
小浜島の空港又は港湾までの交通手段は徒歩が最も多く、次いで自家用車（自分で運転）となっている。



<本島や近隣離島への移動について（島外）>

⑤目的別目的地（島外）

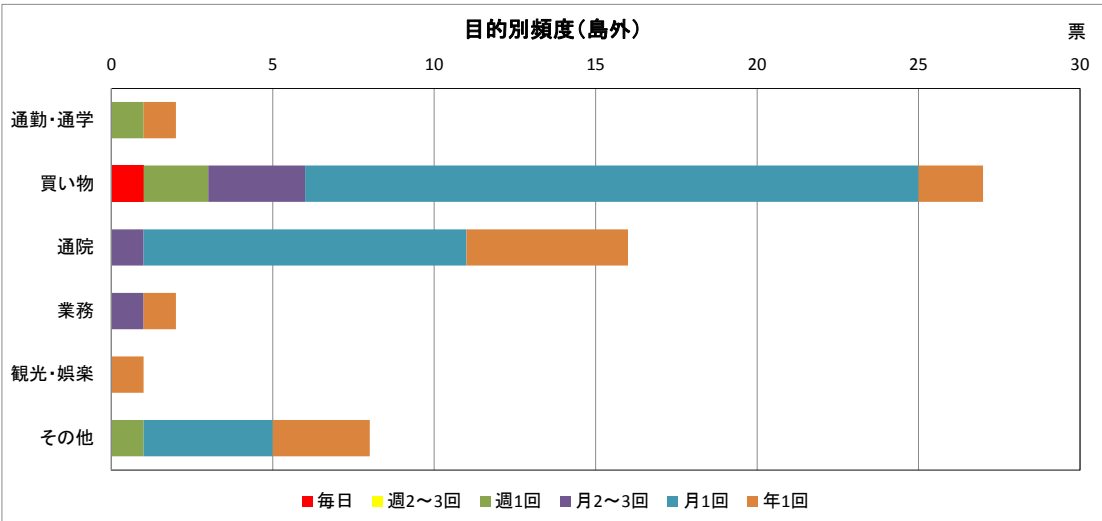
座間味島外への行先についてみると、それぞれの目的で沖縄本島となっている。



⑥目的別頻度（島外）

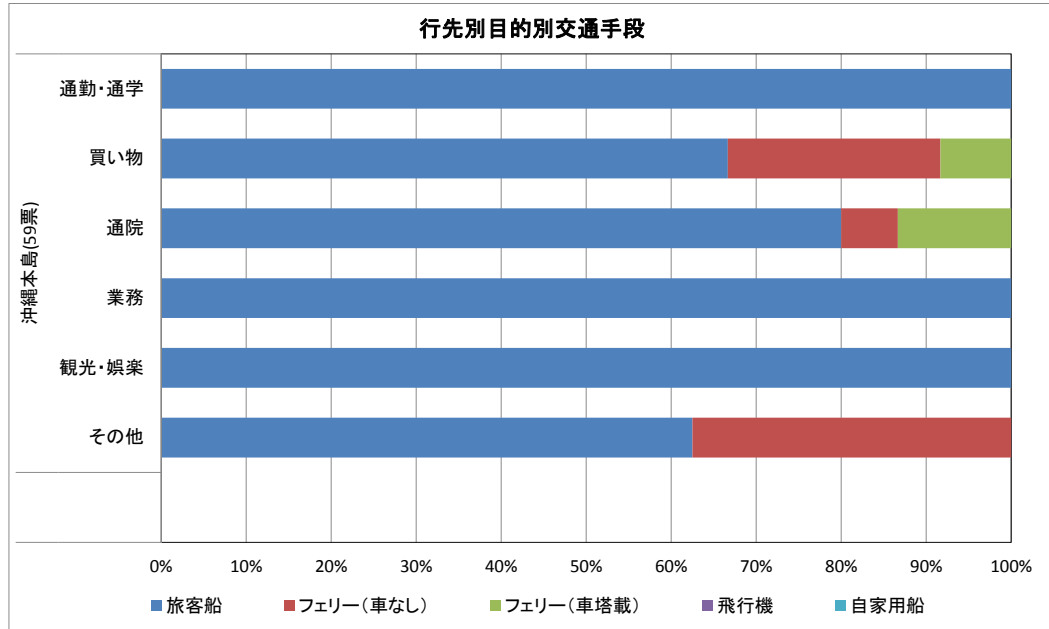
島外への移動は、買い物との回答が最も多く、次いで通院の順となっている。

買い物目的、通院目的の頻度は、いずれも「月1回」との回答が多い。



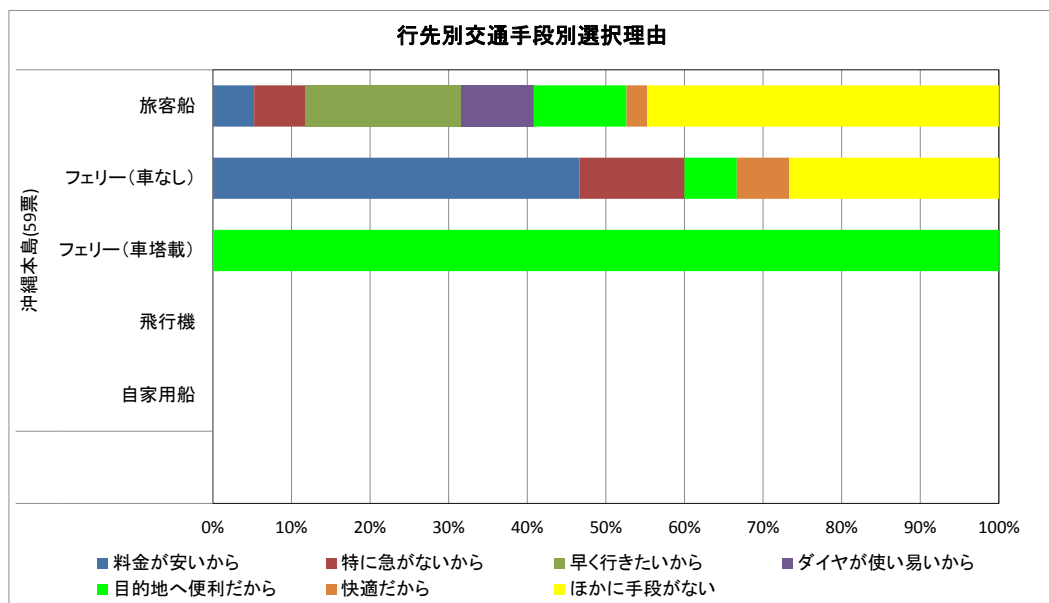
⑦行先別目的別交通手段（島外）

行先別、目的別に交通手段をみると、島外各地への移動は旅客船が主体となっている。



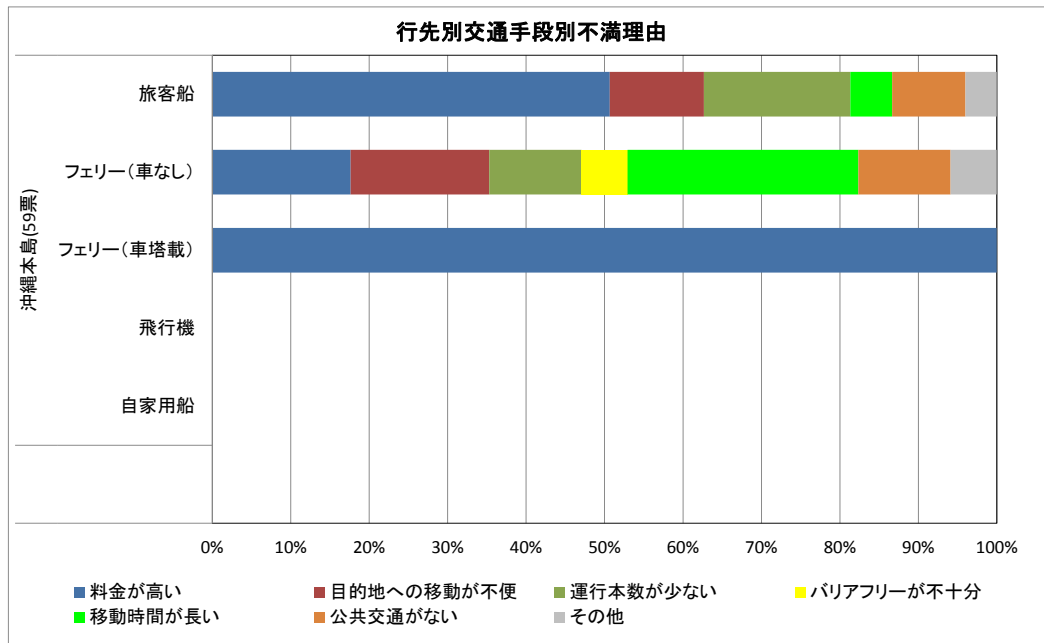
⑧行先別交通手段選択理由（島外）〔複数回答〕

交通手段の選択理由をみると、「ほかに手段がない」と「目的地へ便利だから」が多くなっている。



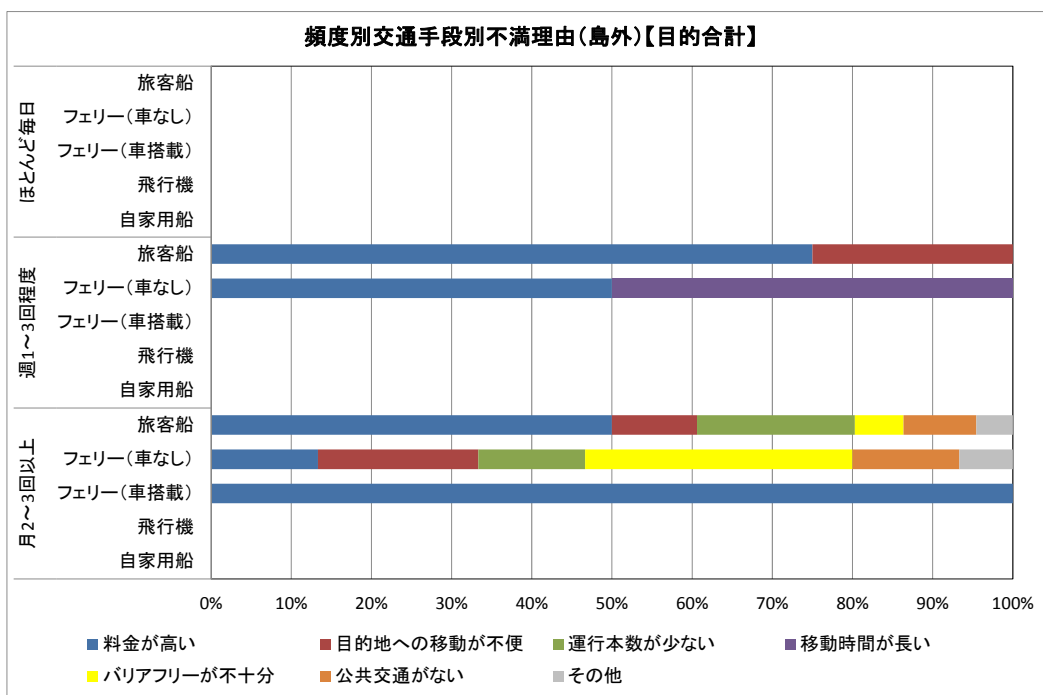
⑨行先別交通手段別不満理由（島外）〔複数回答〕

交通手段に対する不満についてみると、「料金が高い」、「移動時間が長い」、「運行本数が少ない」があげられている。

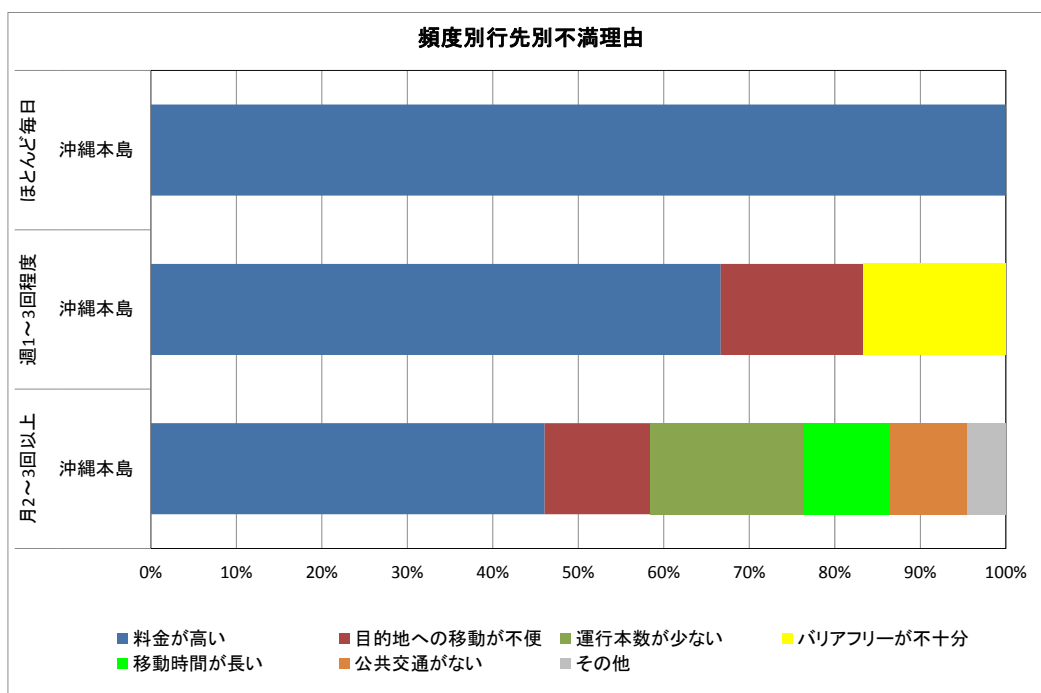


<参考>

◆頻度別手段別不満理由（島外）〔複数回答〕

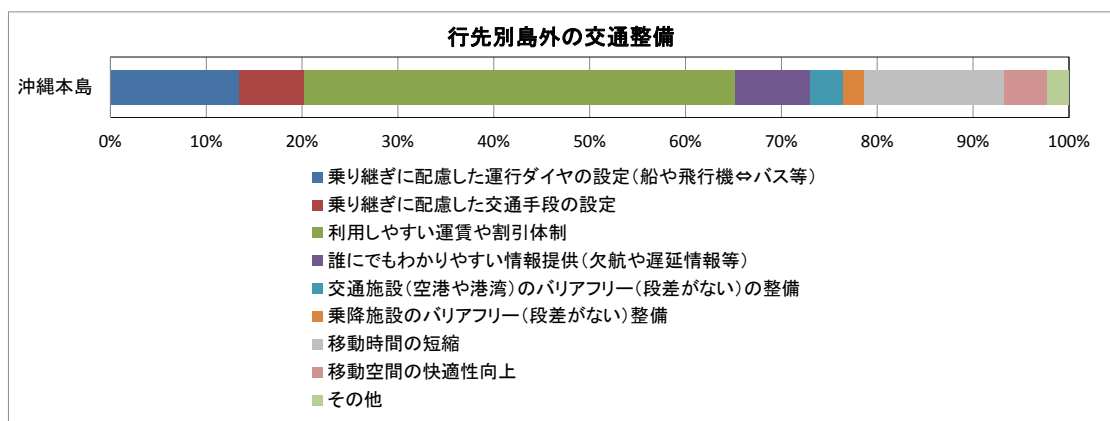
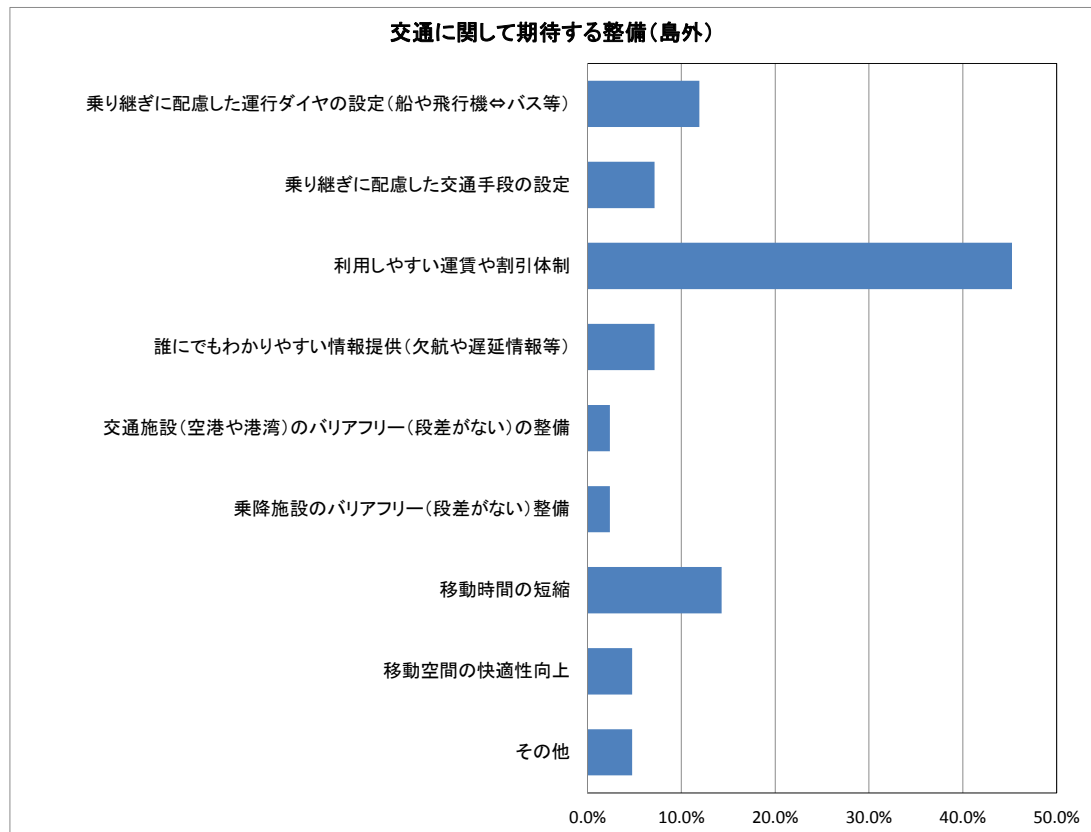


◆頻度別行先別不満理由〔複数回答〕



⑩島外の交通整備[複数回答]

座間味島外への移動に関する交通整備については、「利用しやすい運賃や割引体制」が最も多くあげられている。



◆島外の交通整備に対して対する項目と強く期待する区間や場所

＜座間味島＞

①乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定(船や飛行機⇄バス等)	件数
座間味⇄那覇	2
モノレール安里まで	1
②乗り継ぎに配慮した交通手段の設定	件数
泊港へのモノレール	1
座間味島	那覇
③利用しやすい運賃や割引体制	件数
那覇～座間味間	11
船賃が高い。島民は往復1000円くらいがいい	1
④誰にでもわかりやすい情報提供(欠航や遅延情報等)	件数
座間味⇄那覇	2
⑥乗降施設のバリアフリー(段差がない)整備	件数
泊港	1
⑦移動時間の短縮	件数
30分以内が理想	1
⑧移動空間の快適性向上	件数
那覇	1
座間味	那覇
⑨その他	件数
泊港から沖縄本島各地への宅配便	1
渡嘉敷島⇄座間味島(連絡船)	1
泊港からの宅配便(小包)	1

<住まいの島内の移動について（島内）>

＊島内地区のゾーン区分について

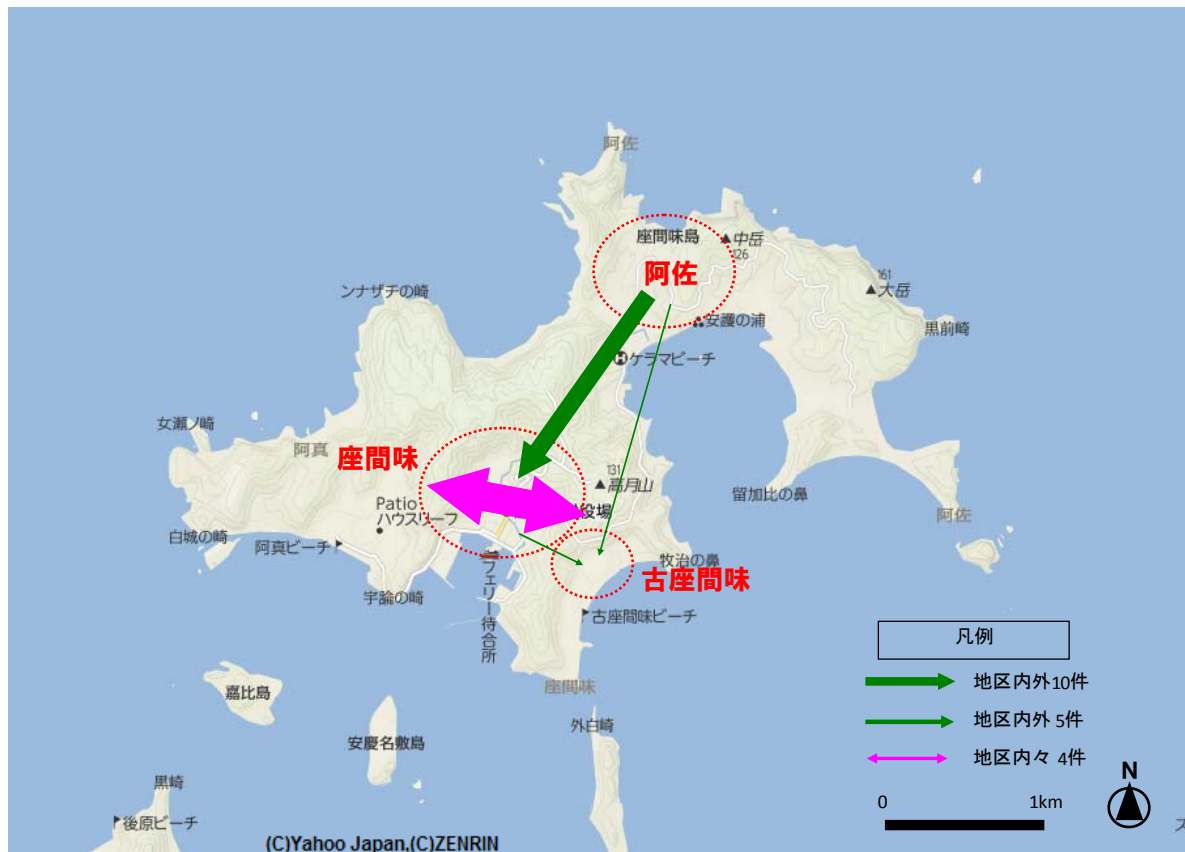
座間味島のゾーン区分は、大字をベースに下図に示す3ゾーンを設定した。



①目的別目的地（島内）

<目的合計>

座間味島の各ゾーンからの行先は、役所や港湾などが立地する座間味に集中しており、内々の移動も含め、座間味ゾーン集中のパターンとなっている。



ゾーン×島内行先【目的合計】

ゾーン	島内行先			計
	座間味	阿佐	古座間味	
座間味	34	0	2	36
阿佐	20	0	1	21
古座間味	0	0	0	0
計	54	0	3	57

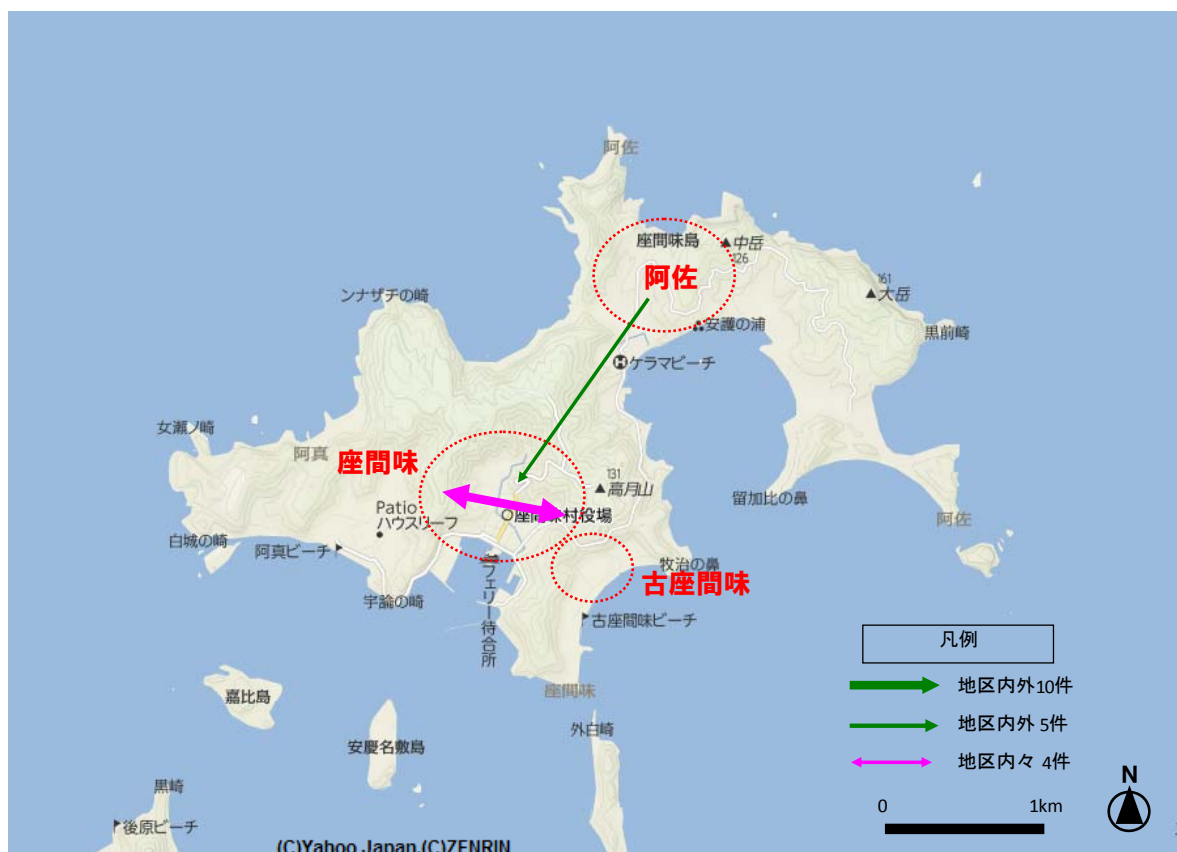
平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

<通勤・通学>

通勤・通学目的では、座間味に集中している。



ゾーン×島内行先【通勤・通学】

ゾーン	島内行先			計
	座間味	阿佐	古座間味	
座間味	10	0	0	10
阿佐	4	0	0	4
古座間味	0	0	0	0
計	14	0	0	14

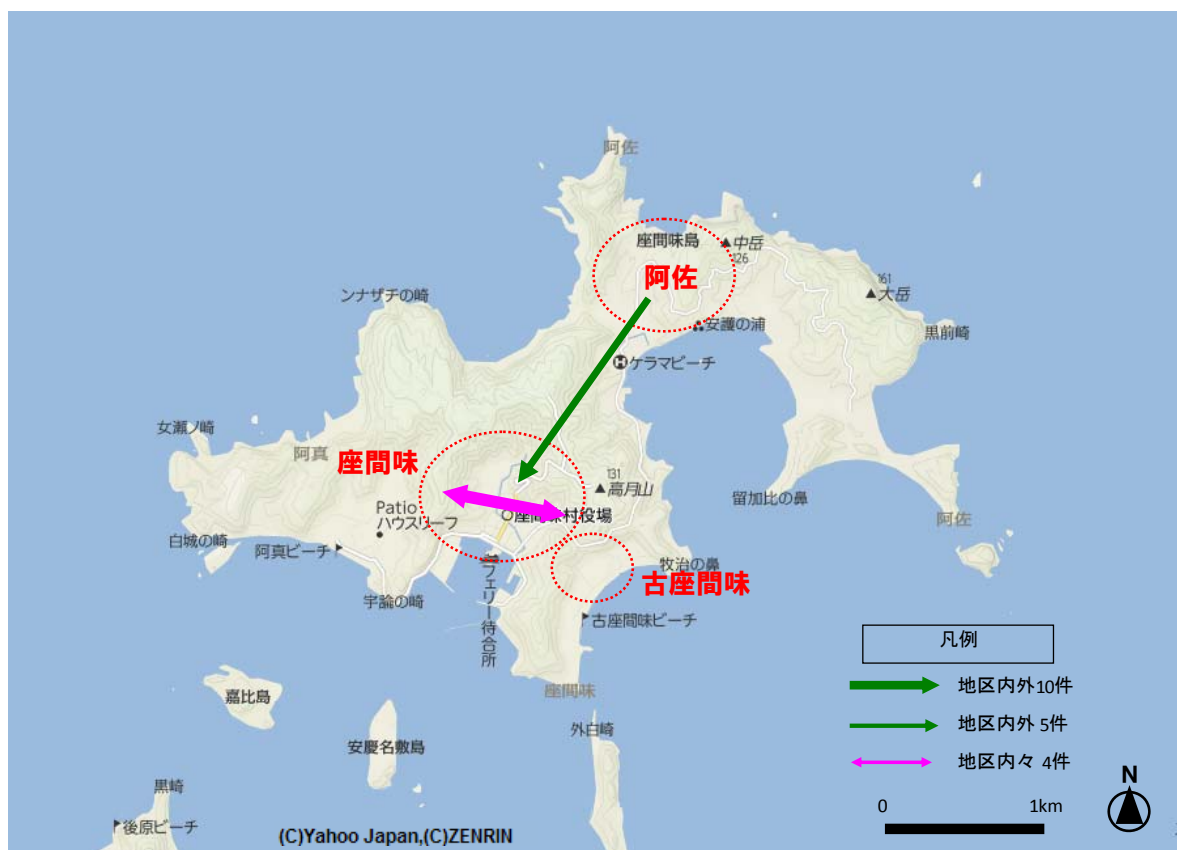
平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

<買い物>

買い物目的も通勤・通学目的と同様に、座間味に集中している。



ゾーン×島内行先【買い物】

ゾーン	島内行先			計
	座間味	阿佐	古座間味	
座間味	15	0	0	15
阿佐	8	0	0	8
古座間味	0	0	0	0
計	23	0	0	23

平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

＜通院＞

通院目的も買い物や通勤・通学目的と同様に、座間味に集中している。



ゾーン×島内行先【通院】

ゾーン	島内行先			計
	座間味	阿佐	古座間味	
座間味	9	0	0	9
阿佐	6	0	0	6
古座間味	0	0	0	0
計	15	0	0	15

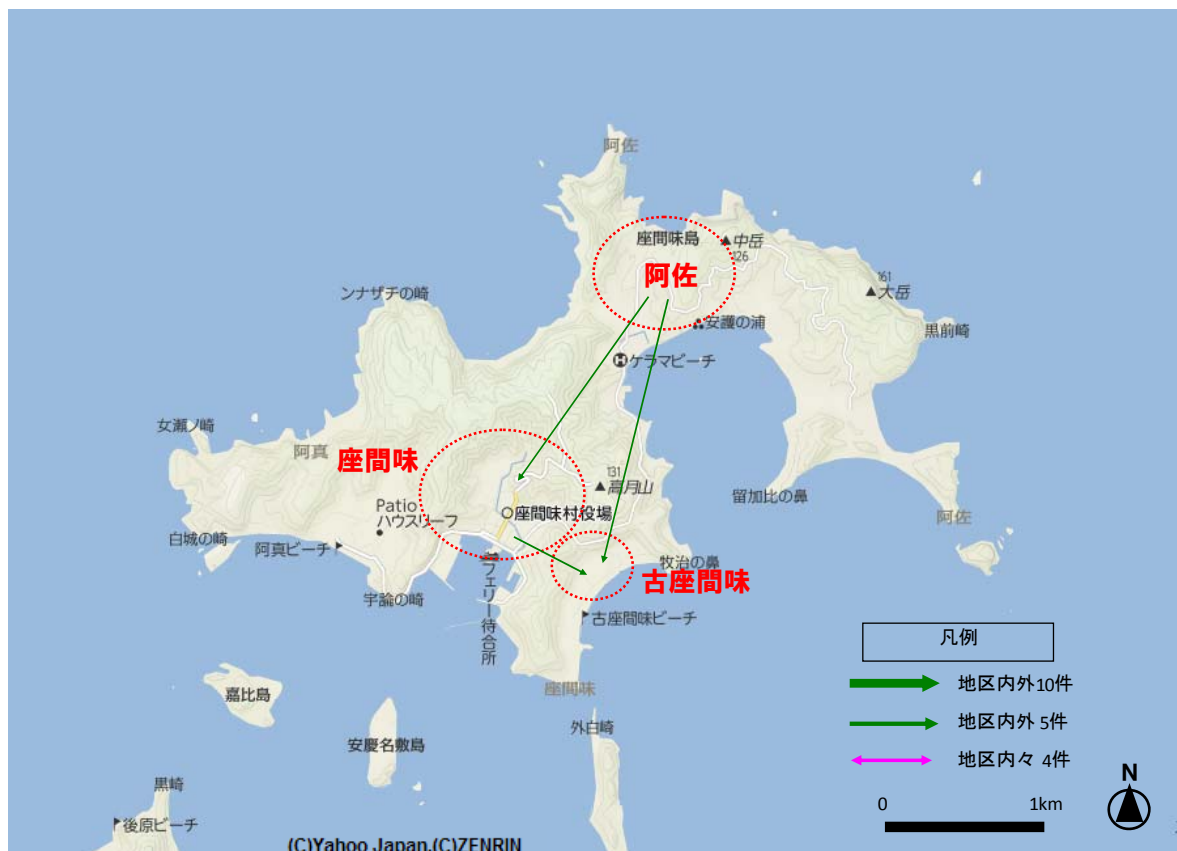
平均値以上の区間

■ 平均値未満の区間

0件

＜その他＞

その他目的（業務や観光・娯楽など）では、座間味ゾーンのほか、古座間味への移動がみられる。



ゾーン×島内行先【その他】

ゾーン	島内行先			計
	座間味	阿佐	古座間味	
座間味	0	0	2	2
阿佐	2	0	1	3
古座間味	0	0	0	0
計	2	0	3	5

平均値以上の区間

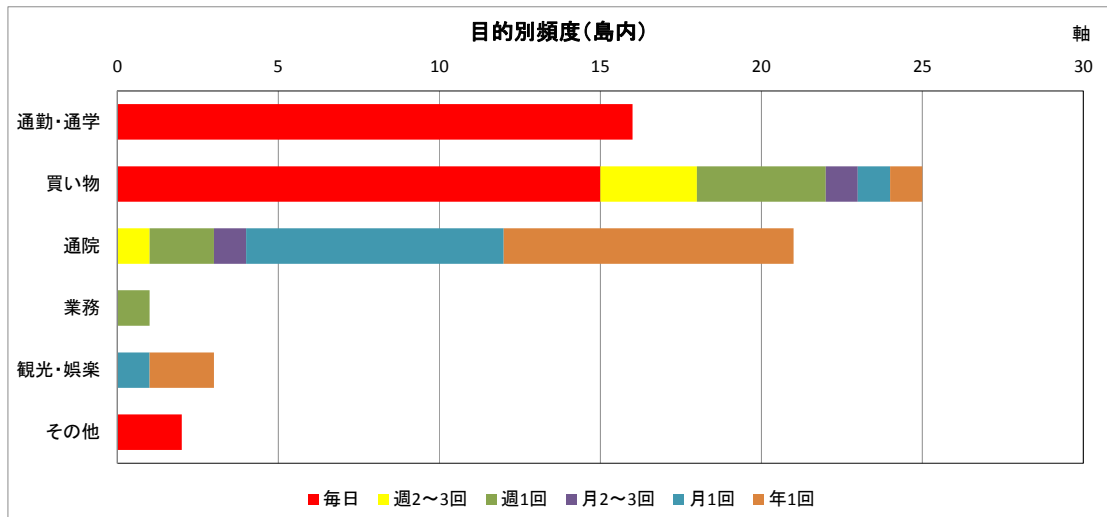
平均値未満の区間

0件

②目的別頻度（島内）

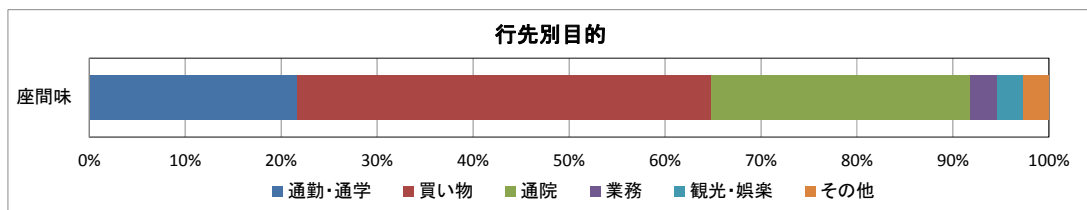
島内移動の目的は、買い物が最も多く、次いで通院となっている。

頻度は、通勤と買い物では「毎日」が、通院では「月1回」と「年1回」が多くなっている。



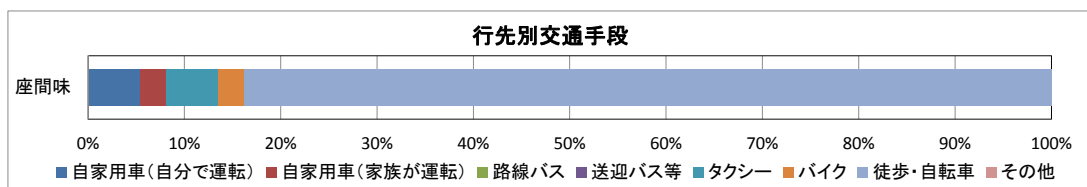
③行先別目的（島内）

座間味島内は買い物、通院、通勤・通学での移動がみられる。



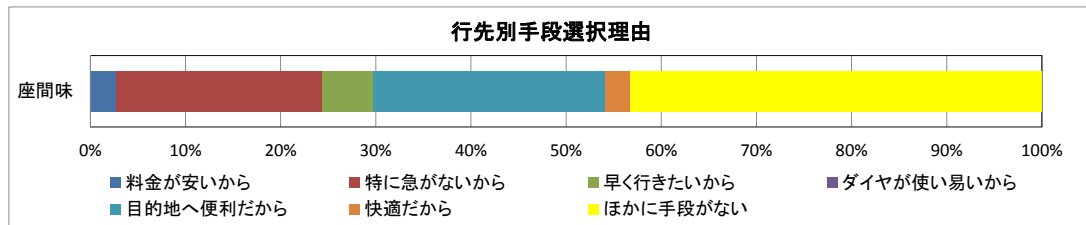
④行先別交通手段（島内）

行先別に交通手段をみると、「徒歩・自転車」が多い。



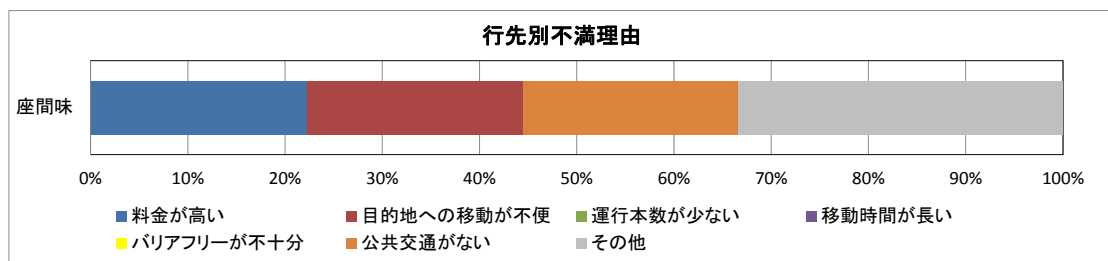
⑤行先別交通手段選択理由（島内）〔複数回答〕

行先別の交通手段選択理由は、「ほかに手段がない」、「目的地へ便利だから」が多くなっている。



⑥行先別不満理由（島内）〔複数回答〕

交通手段の不満理由について「料金が高い」、「目的地への移動が不便」、「公共交通がない」との回答があげられている。



◆特に強く期待する区間や場所等

<座間味島>

①地域の足となるバスの導入(コミュニティバスを含む)	件数
到着港から各部落の東中西へのバス運行	1
アマミザマミアサ	1
⑥誰にでもわかりやすい情報提供(到着予想時刻や遅延情報等)	件数
ビーチ⇄港	1
⑦交通施設(バスやタクシーなどの乗り場等)のバリアフリー整備	件数
古座間味・阿嘉ビーチ	1

◆その他要望・意見

島内や他島への移動に関する要望・意見
3m以上の波ですぐ船が欠航になり本島へ急用で渡れず同じ位の料金で代船があったらものすごく助かりますが運賃が高くて生活を圧迫している。
伊江島が伊江島のフェリーで本部港に到着した品物を車で沖縄本島各地を廻って有料で配達。引受の際、有料扱いになります。
慶良間には、たくさんの観光客が来ます。なのに空港からの交通手段がバス・タクシーしかない。モノレールを泊港まで延ばせば、かなりの数の観光客が利用すると思います。モノレール設置の際なぜ、考えなかったのか疑問？！
高速船フェリーとも料金が高すぎて家計の負担が大きすぎる。
質問の内容が、今一つ理解に苦しむ。
島民への割引
渡嘉敷村への往来。定期便等の設置希望します。
船賃が高い。
本島へ移動する際の船舶代が高すぎる。

4-9 阿嘉島

(1) 島の概要

阿嘉島は、沖縄本島那覇市から西方向約 40km に位置し、人口約 300 人の小規模離島である。全域が座間味村に属しており、座間味島との村内航路と、沖縄本島那覇市との航路が座間味島航路の経由便として設定されている。



人口	300 人
世帯数	176 世帯
高齢化率	26.2 %
就業者総数	176 人

島の面積	3.82 km ²
本島(那覇市)との距離	40 km
港湾乗降人員	84.0 千人
空港乗降人員	- 千人

資料：離島統計(H19)、空港乗降人員はH22年度

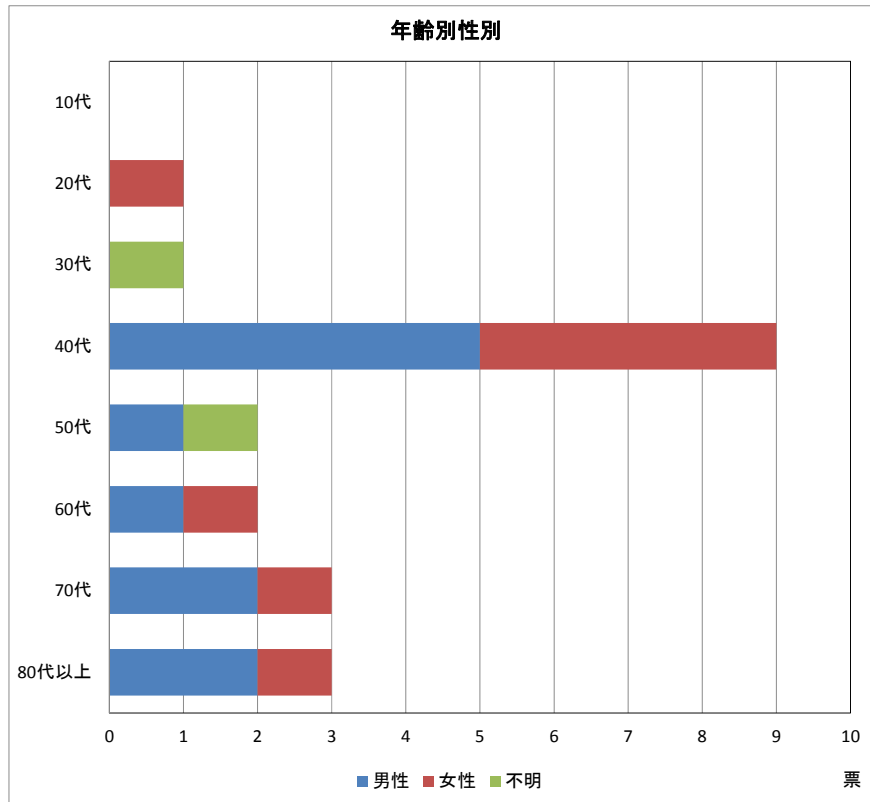
<海上交通>

発港	着港	着市町村 [島名]	タイプ	便数 (往復)	所要時間 (分)	運航事業者名
阿嘉	泊	那覇市 [沖縄本島]	フェリー	1	90	座間味村役場公営企業課
			高速船	1	50	
阿嘉	座間味	座間味村 [阿嘉島]	旅客船	4	15	座間味村役場公営企業課
			高速船	1	10	

(2) 住民ニーズ

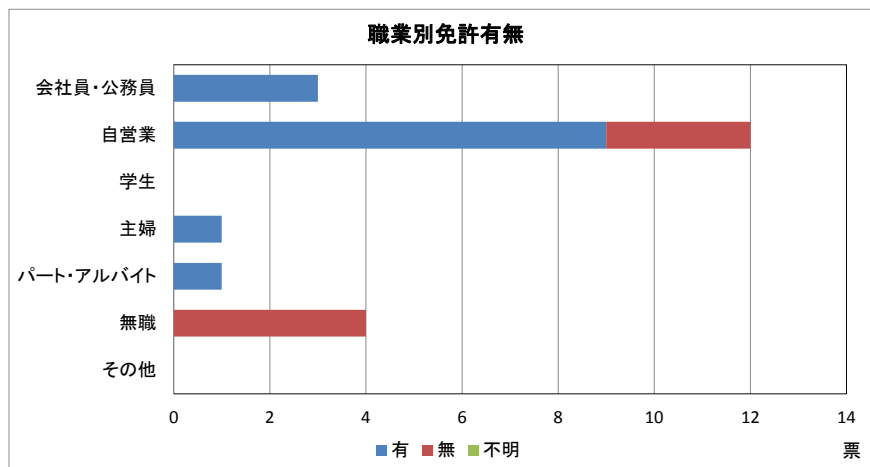
①年齢別性別構成

阿嘉島の回答者は40代が最も多く、次いで70代、80代の順となっている。



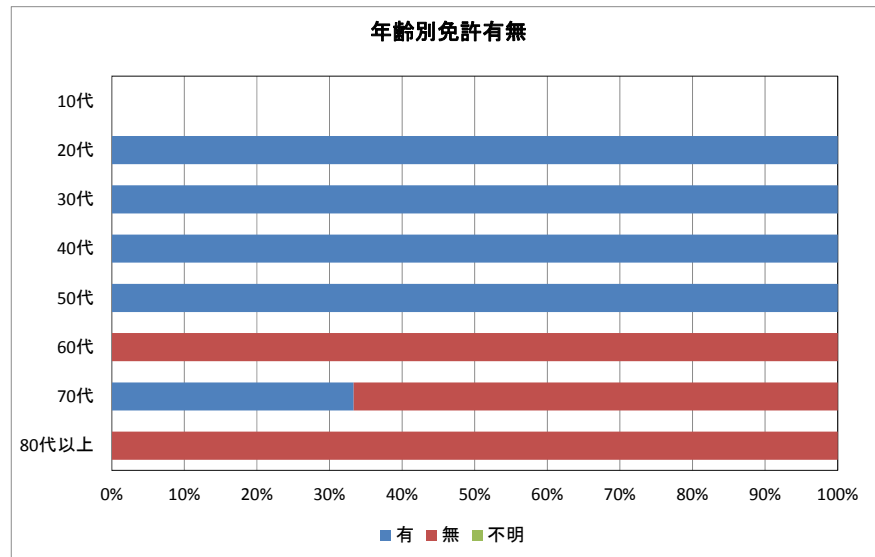
②職業別免許の有無

回答者の職業は、自営業が最も多く、次いで無職となっている。無職の回答者は自動車免許を持っていない。



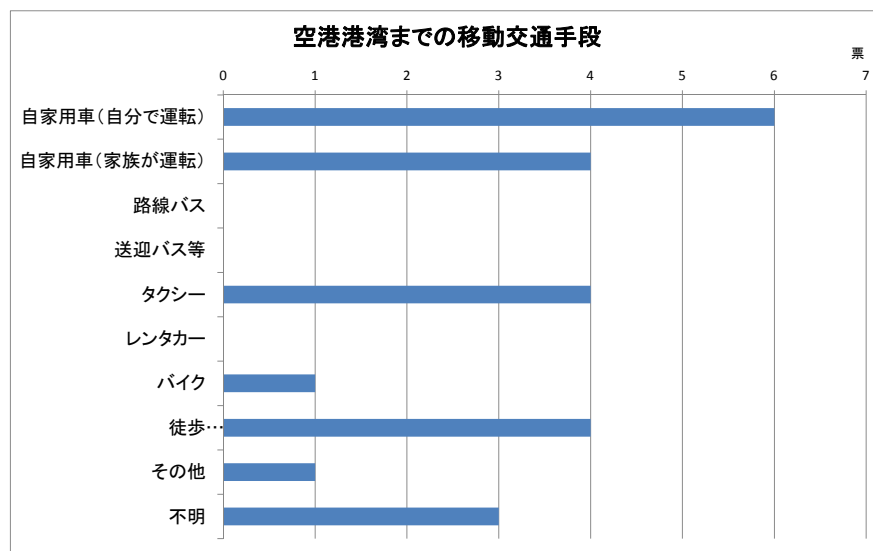
③年齢別免許の有無

年齢別に自動車免許の有無をみると、60代以降は免許のない割合が多くなっている。



④空港・港湾までの交通手段

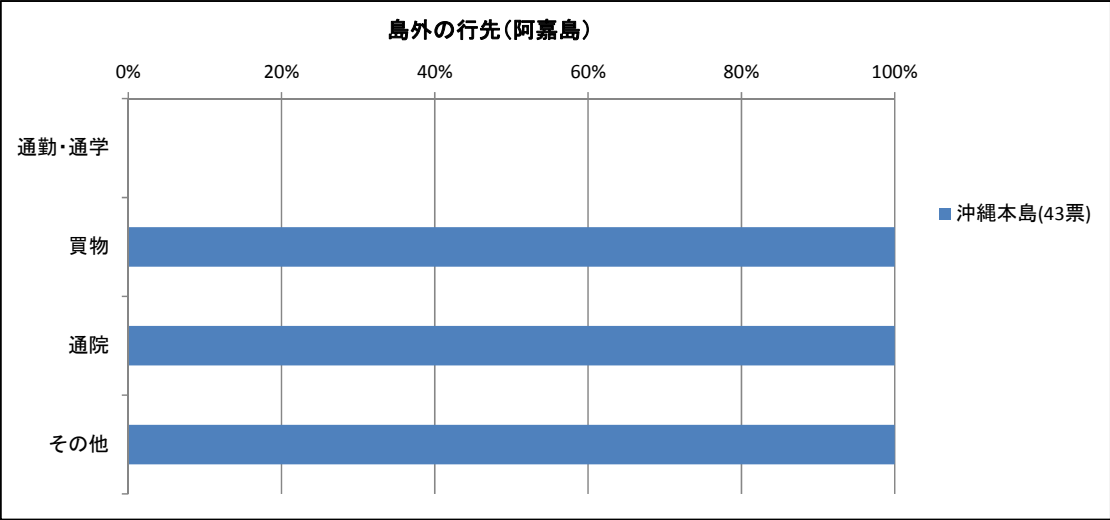
阿嘉島の空港又は港湾までの交通手段は自家用車の「自分で運転」が最も多く、次いで自家用車の「家族が運転」、タクシー、徒歩となっている。



<本島や近隣離島への移動について（島外）>

⑤目的別目的地（島外）

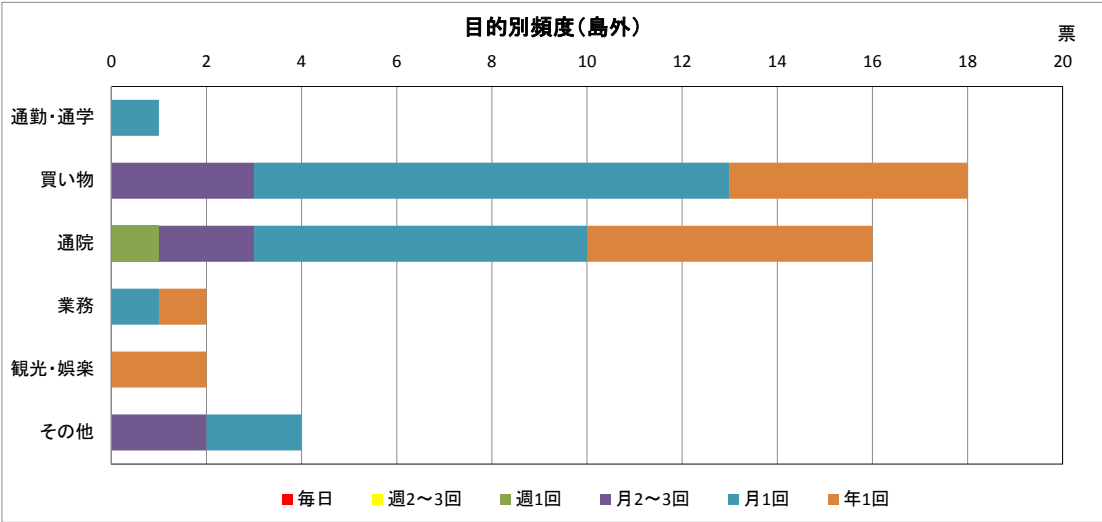
阿嘉島外への行先についてみると、各目的において沖縄本島となっている。



⑥目的別頻度（島外）

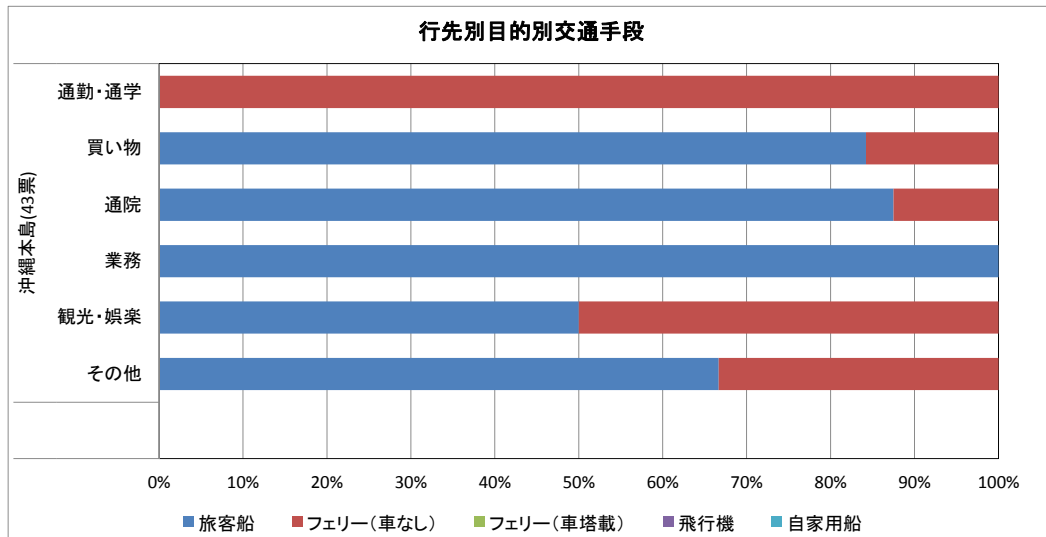
島外への移動は、買い物との回答が最も多く、次いで通院となっている。

買い物、通院目的では「月1回」との回答が多くみられる。



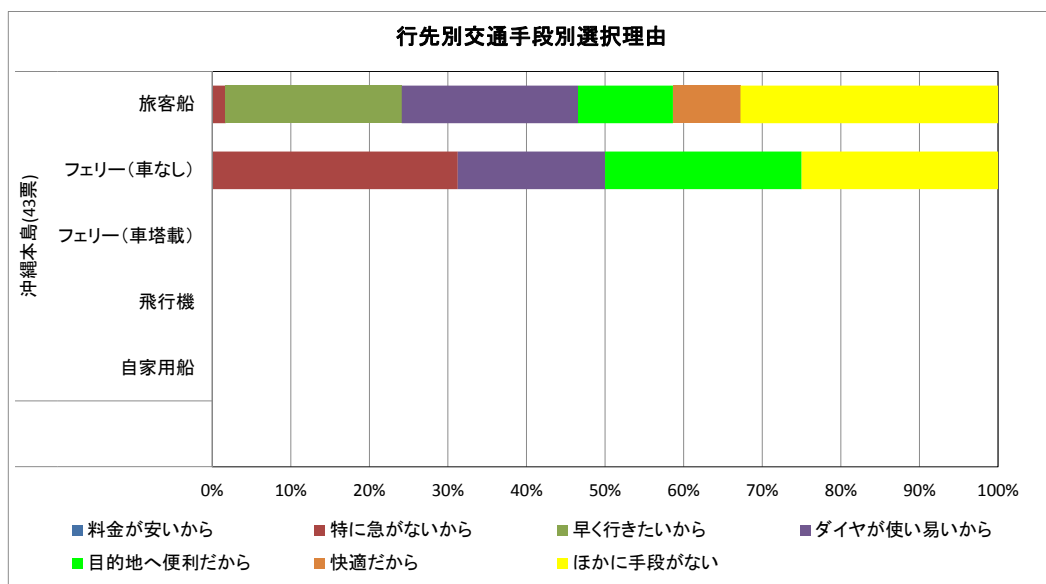
⑦行先別目的別交通手段（島外）

行先別、目的別に交通手段をみると、沖縄本島は旅客船とフェリー利用が主体となっている。



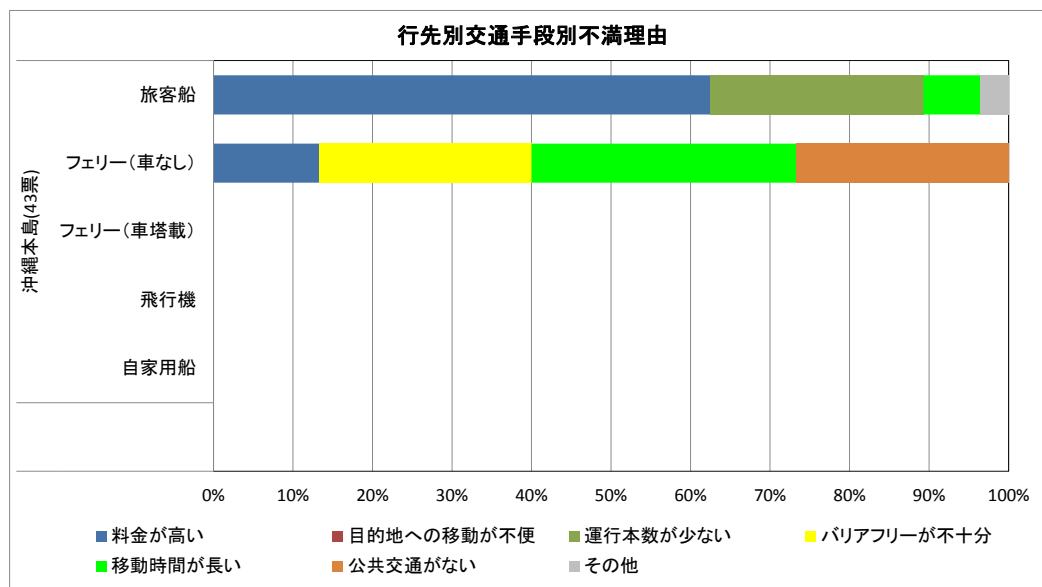
⑧行先別交通手段選択理由（島外）〔複数回答〕

交通手段の選択理由をみると、全般的に「ほかに手段がないから」、「特に急がないから」、「目的地へ便利だから」などがあげられている。



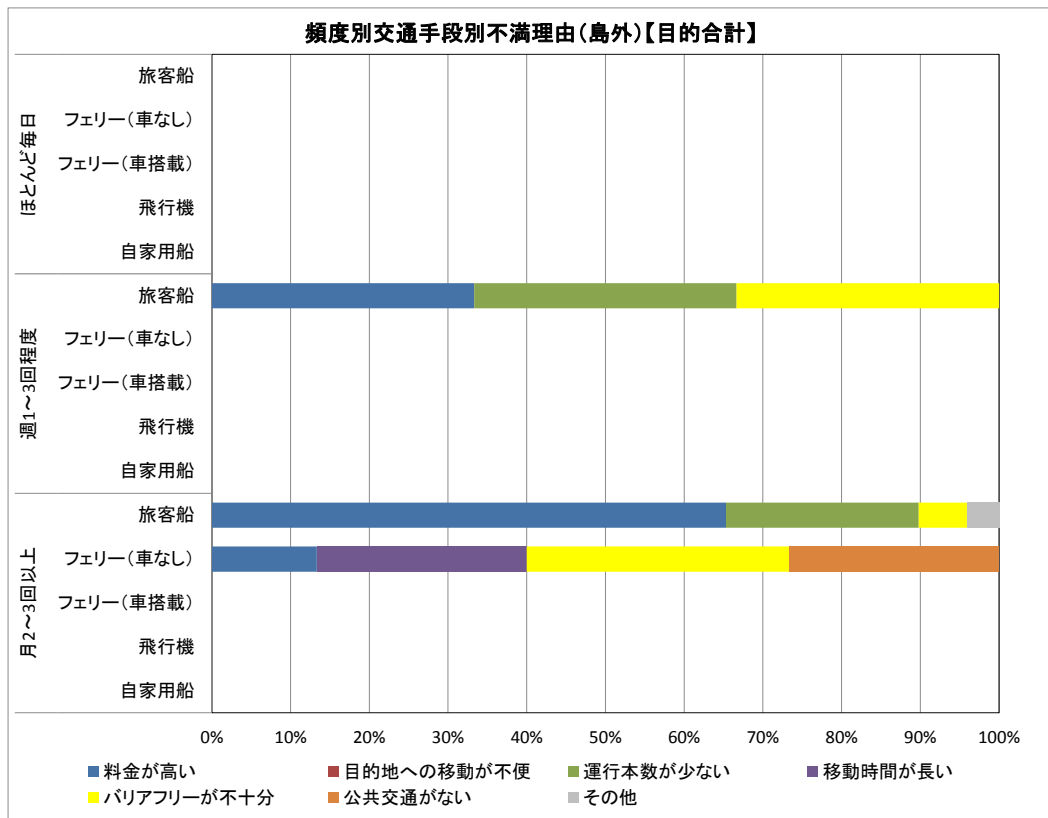
⑨行先別交通手段別不満理由（島外）〔複数回答〕

交通手段に対する不満についてみると、沖縄本島方面において「料金が低い」、「運行本数が少ない」、「移動時間が長い」などがあげられている。

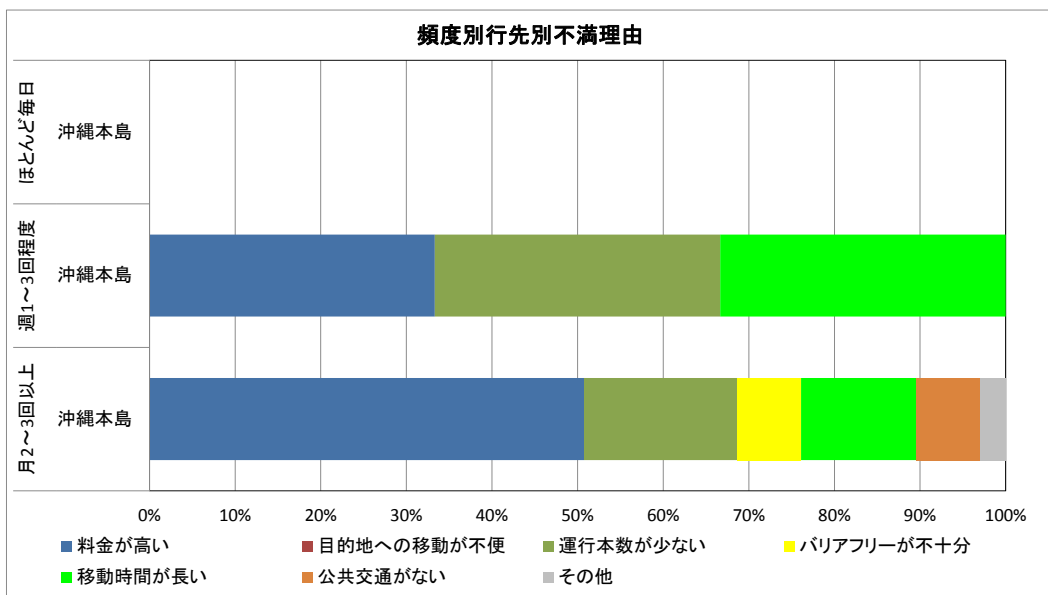


<参考>

◆頻度別手段別不満理由（島外）〔複数回答〕

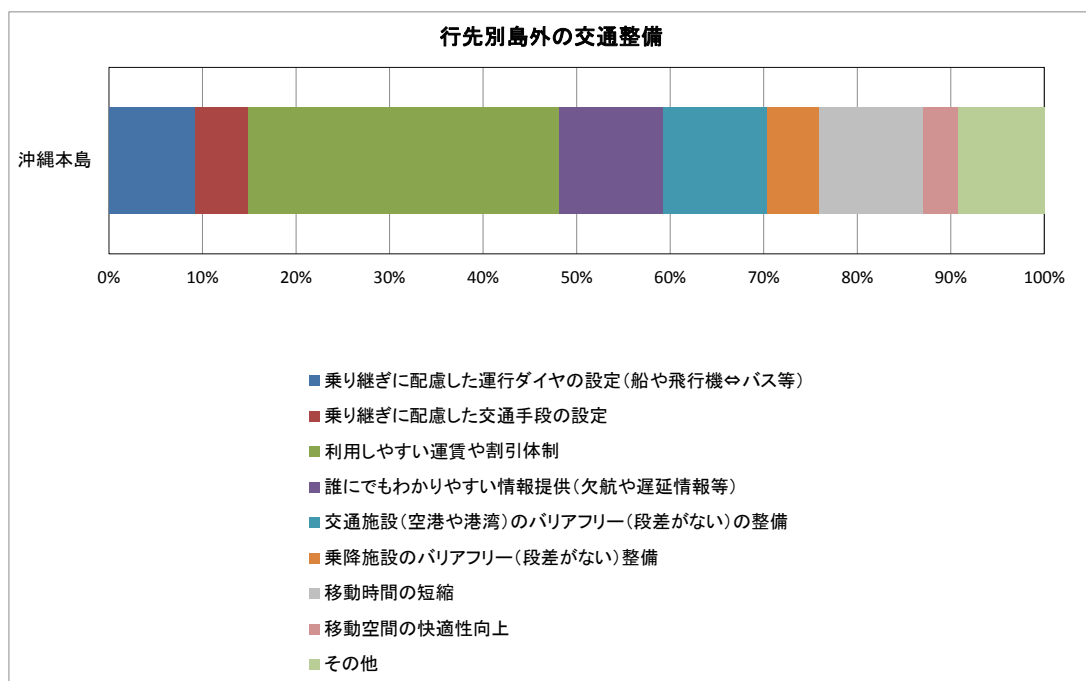
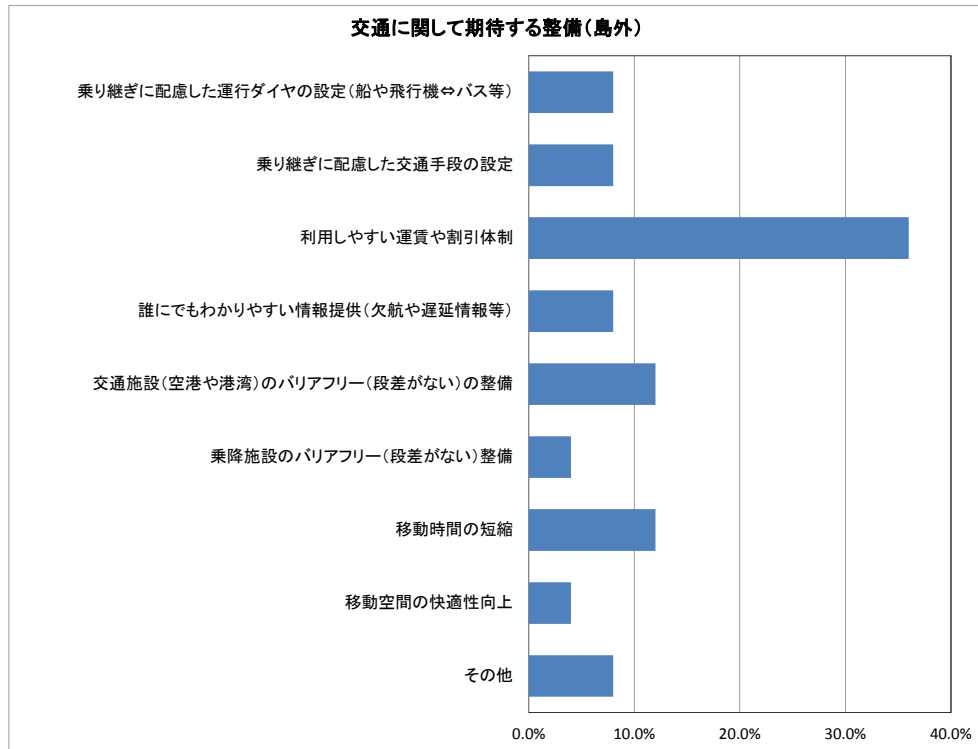


◆頻度別行先別不満理由〔複数回答〕



⑩島外の交通整備[複数回答]

阿嘉島外への移動に関する交通整備については、「利用しやすい運賃や割引体制」が最も多くあげられている。



◆島外の交通整備に対して対する項目と強く期待する区間や場所

<阿嘉島>

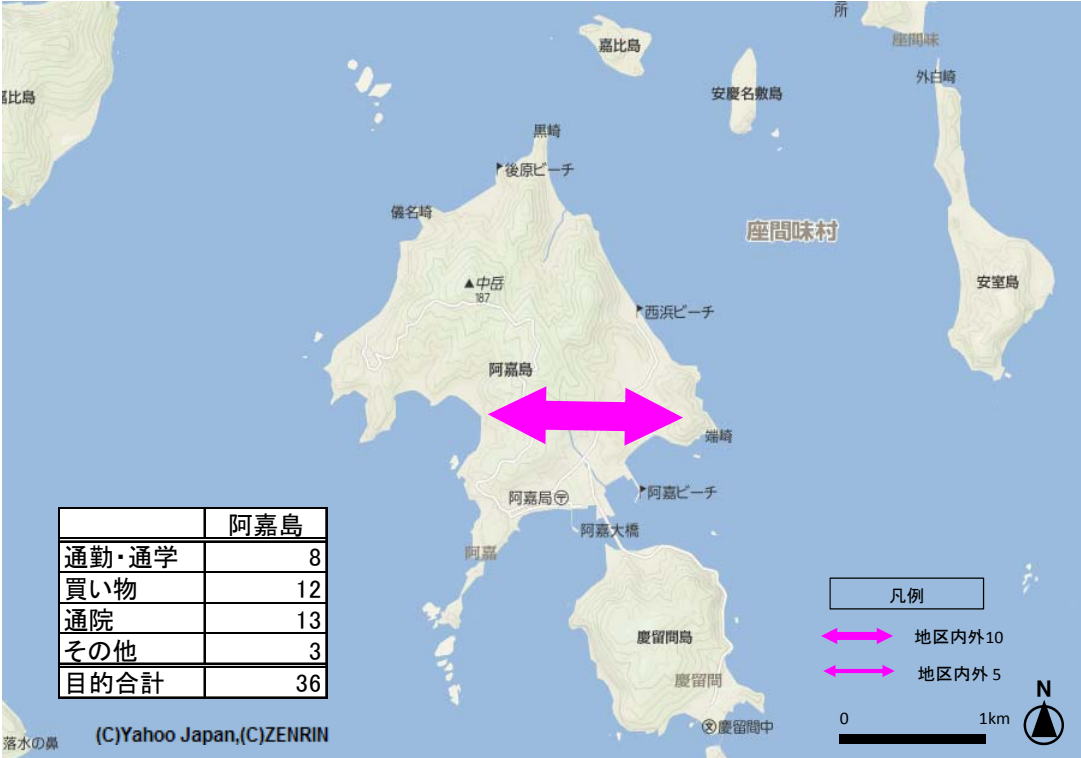
③利用しやすい運賃や割引体制		件数
阿嘉・座間味→泊港		2
阿嘉～那覇		2
割引体制		1
座間味村～沖縄本島		1
高速船	フェリー	1
泊港→阿嘉・ごまみ		1

⑤交通施設(空港や港湾)のバリアフリー(段差がない)の整備		件数
港・泊港の整備		1

⑨その他		件数
座間味村～沖縄本島		1
運行本数の増便、もしくは改善		1

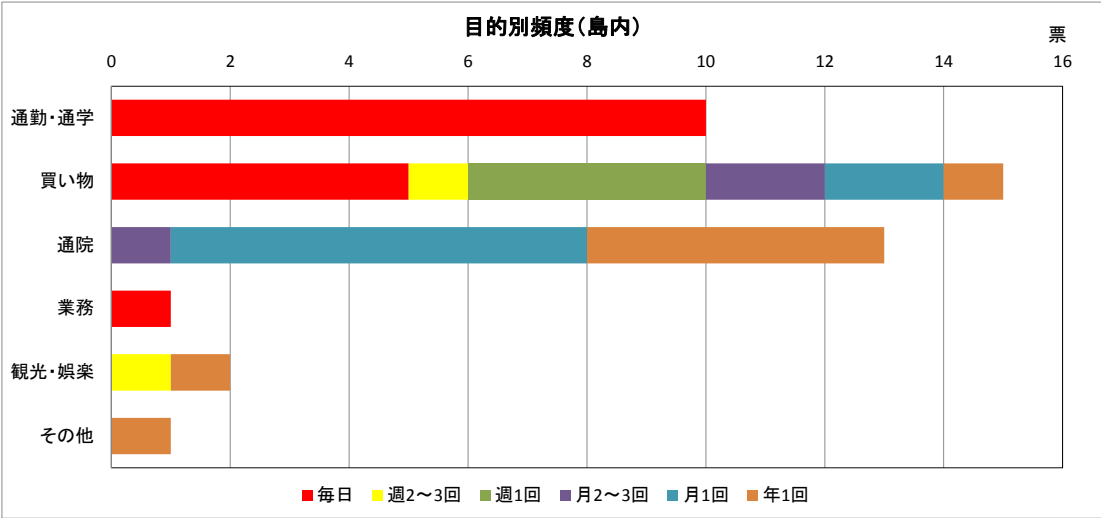
<住まいの島内の移動について（島内）>

①目的別目的地（島内）



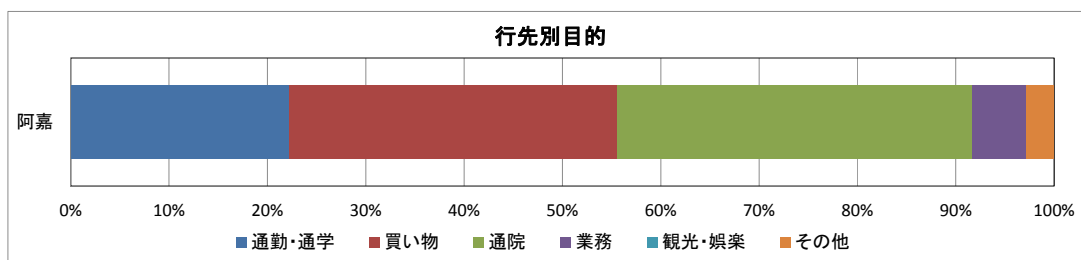
②目的別頻度（島内）

島内移動の目的は、買い物が最も多く、次いで通院、通勤・通学の順となっている。
 頻度は、通勤・通学では「毎日」が、買い物では「毎日」と「週1回」が、通院では「月1回」が多くなっている。



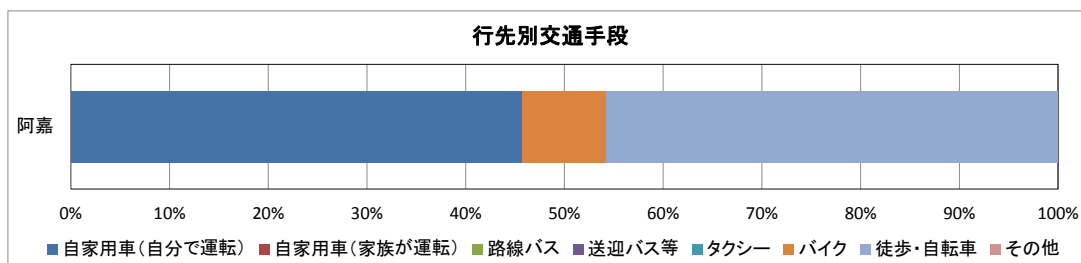
③行先別目的（島内）

行先別に目的をみると、通勤・通学、買い物、通院など様々な目的がみられる。



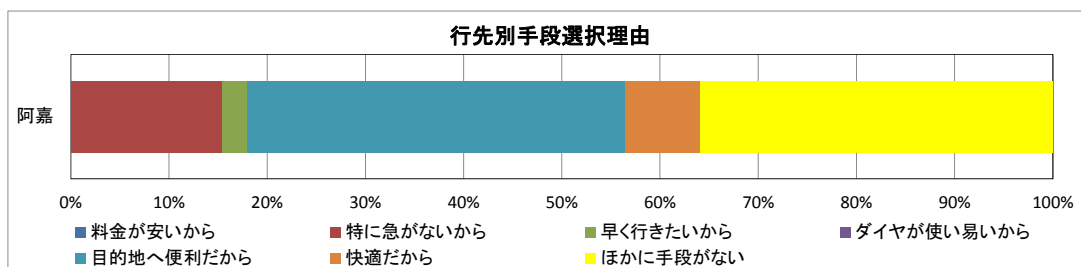
④行先別交通手段（島内）

行先別に交通手段をみると、各行先において「自家用車（自分で運転する）」と「徒歩・自転車」が多くなっている。



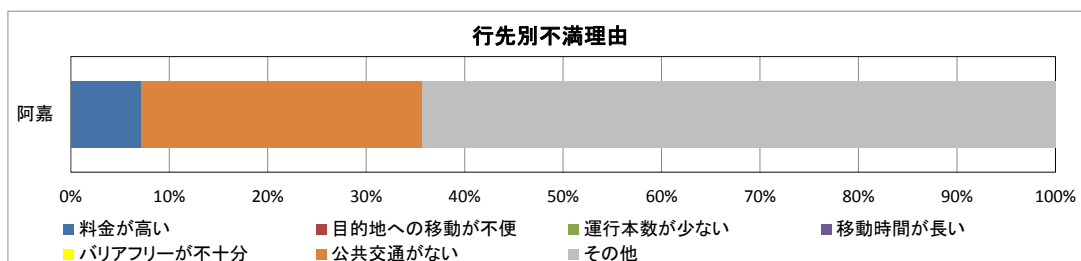
⑤行先別交通手段選択理由（島内）〔複数回答〕

行先別の交通手段選択理由は、「ほかに手段がない」と「目的地へ便利だから」が多くなっている。



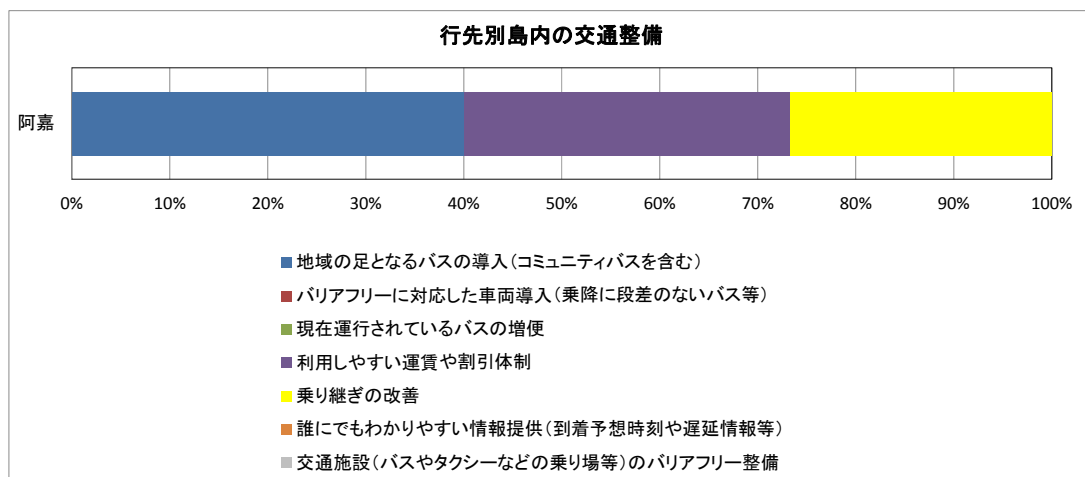
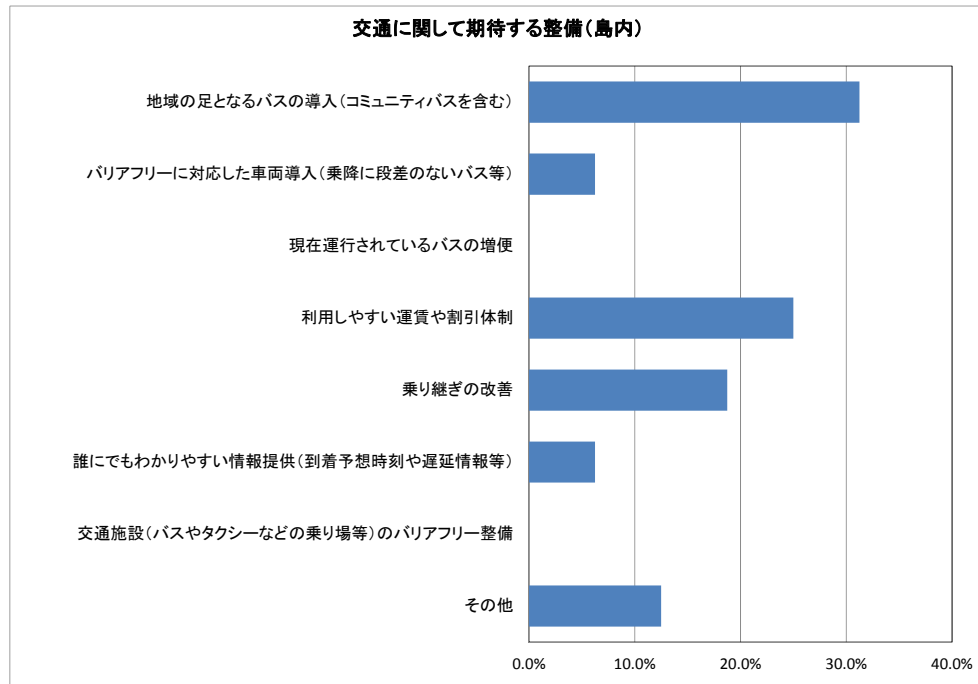
⑥行先別不満理由（島内）〔複数回答〕

交通手段の不満理由については、「目的地への移動が不便」との回答が多い。



⑦島内の交通整備[複数回答]

阿嘉島内の交通に関する整備については、「地域の足となるバスの導入」、「利用しやすい運賃や割引体制」が多くあげられている。



◆特に強く期待する区間や場所等

<阿嘉島>

①地域の足となるバスの導入(コミュニティバスを含む)	件数
阿嘉港⇄慶留間島	1
④利用しやすい運賃や割引体制	件数
阿嘉港⇄座間味港	1
⑧その他	件数
阿嘉港⇄座間味港	1
村内航路便の時間改変	1

◆その他要望・意見

島内や他島への移動に関する要望・意見
往復で3000円くらいで、那覇まで行けたらいいなあ
髪を切るのも、那覇に出ないをいけないので島民は割引があってもいいと思う。
島民住民には、移動費用の割引を考えていただきたい。

4-10 渡嘉敷島

(1) 島の概要

渡嘉敷島は、沖縄本島那覇市から西方向約 30km に位置し、人口約 700 人の離島である。
全域が渡嘉敷村に属しており、沖縄本島那覇市との航路がある。



人口	706 人
世帯数	364 世帯
高齢化率	24.2 %
就業者総数	417 人

島の面積	15.29 km ²
本島(那覇市)との距離	31 km
港湾乗降人員	196.9 千人
空港乗降人員	- 千人

資料：離島統計(H19)、空港乗降人員はH22年度

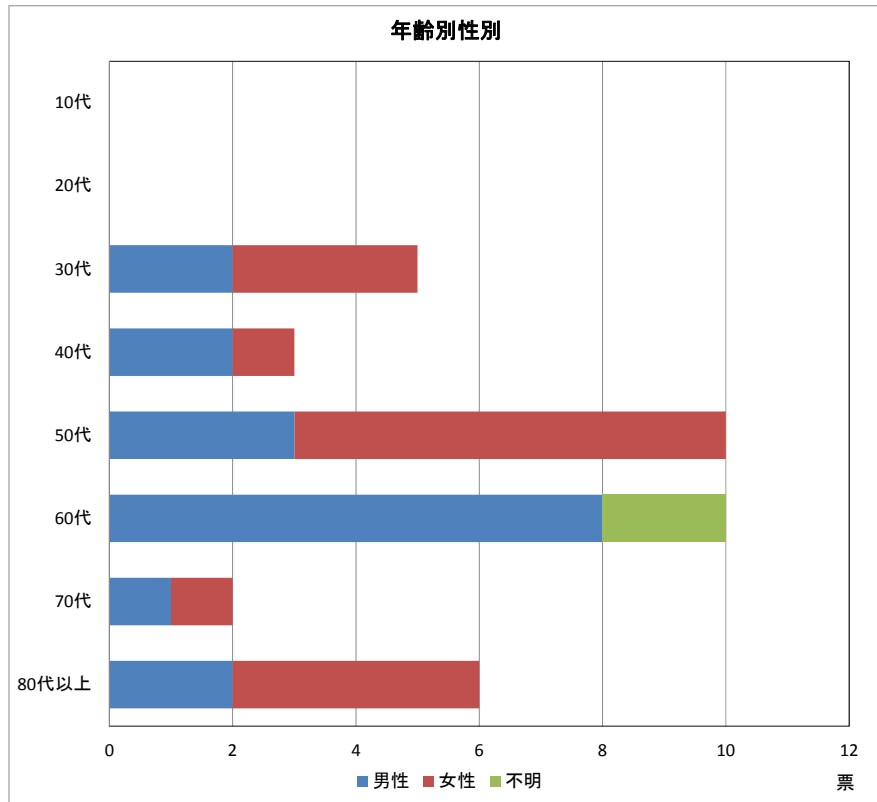
<海上交通>

発港	着港	着市町村 [島名]	タイプ	便数 (往復)	所要時間 (分)	運航事業者名
渡嘉敷	泊	那覇市 [沖縄本島]	フェリー	1	70	渡嘉敷村船舶課
			高速船	2	35	

(2) 住民ニーズ

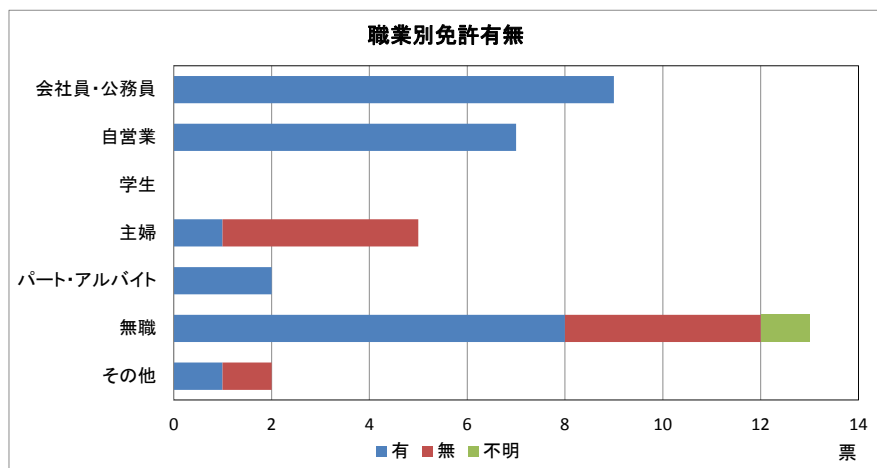
①年齢別性別構成

渡嘉敷島の回答者は50代と60代が多い。



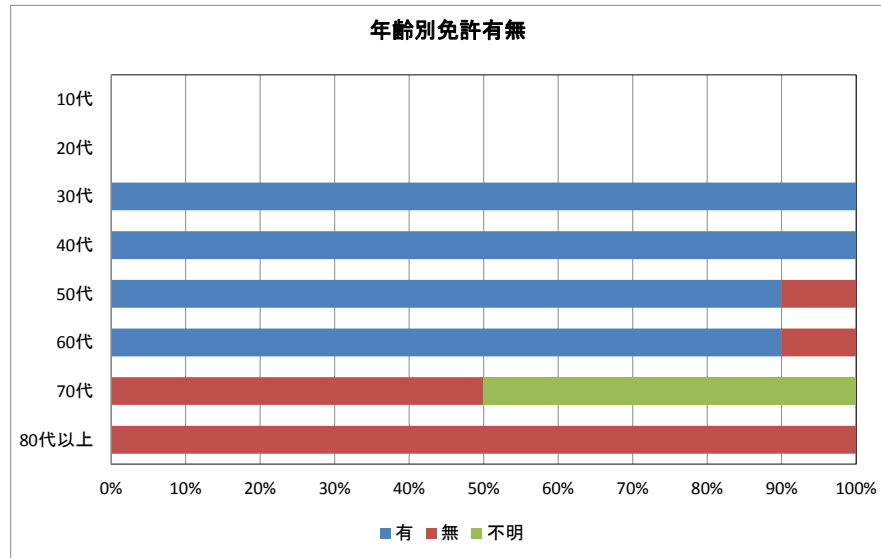
②職業別免許の有無

回答者の職業は、無職が最も多く、次いで会社員・公務員の順となっている。主婦や無職の回答者は自動車免許を持っていない方がみられる。



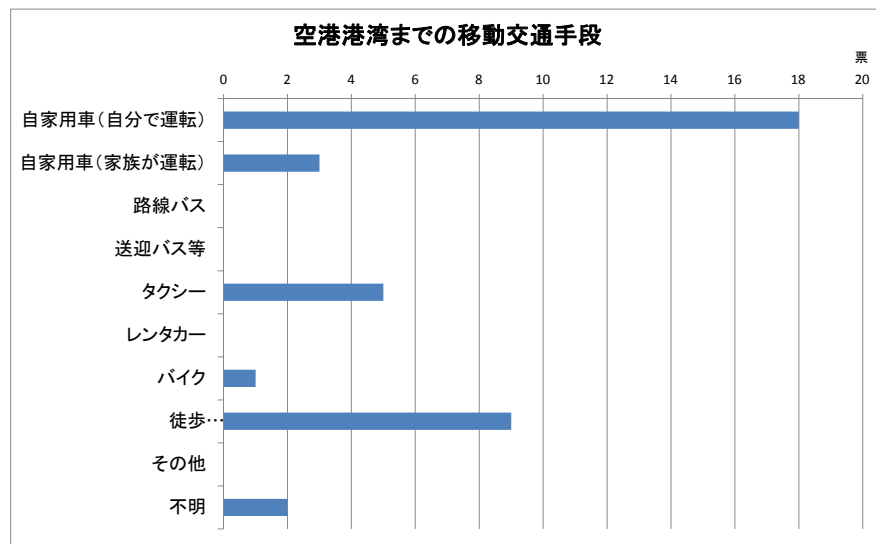
③年齢別免許の有無

年齢別に自動車免許の有無をみると、70代と80代以上は免許のない方となっている。



④空港・港湾までの交通手段

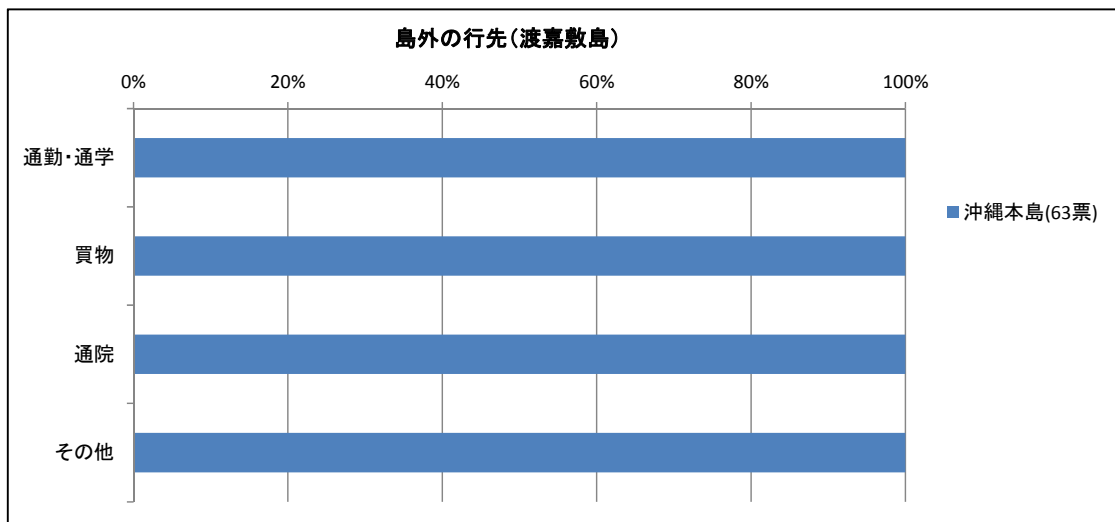
渡嘉敷島の空港又は港湾までの交通手段は自家用車の「自分で運転」が最も多く、次いで徒歩となっている。



<本島や近隣離島への移動について（島外）>

⑤目的別目的地（島外）

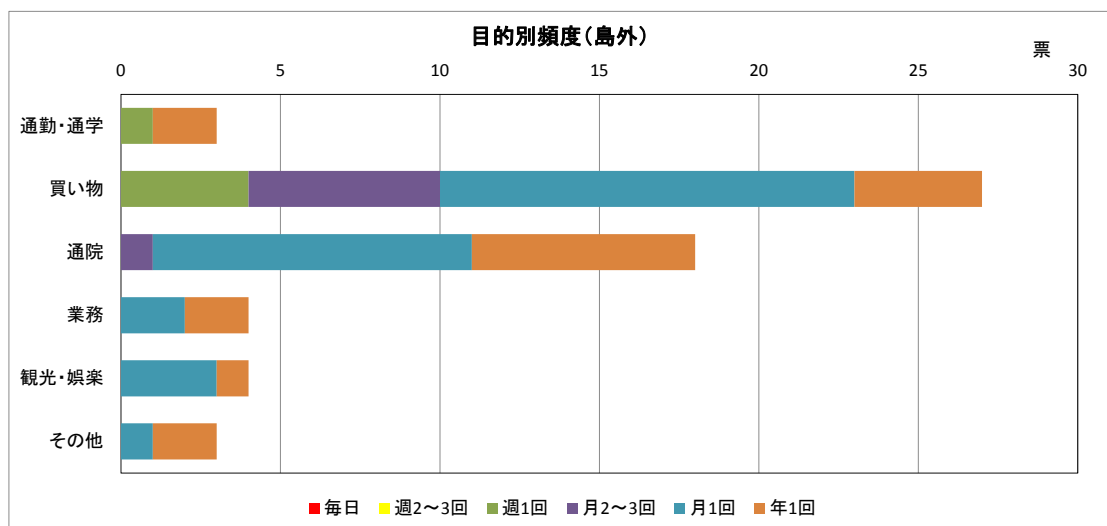
渡嘉敷島外への行先についてみると、各目的において沖縄本島となっている。



⑥目的別頻度（島外）

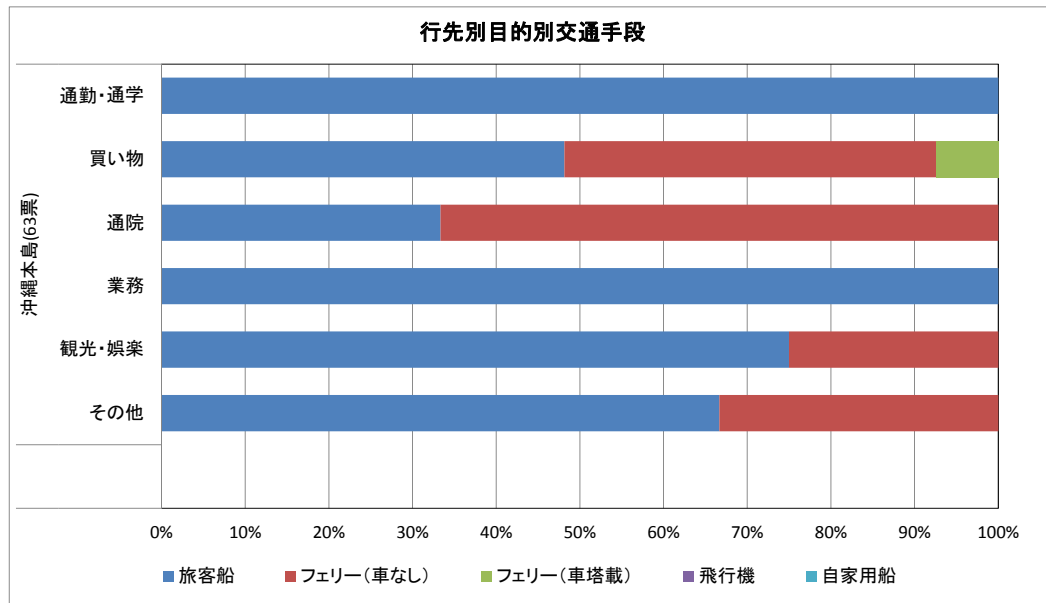
島外への移動は、買い物との回答が最も多く、次いで通院の順となっている。

買い物目的と通院目的では「月1回」と「年1回」との回答が多い。



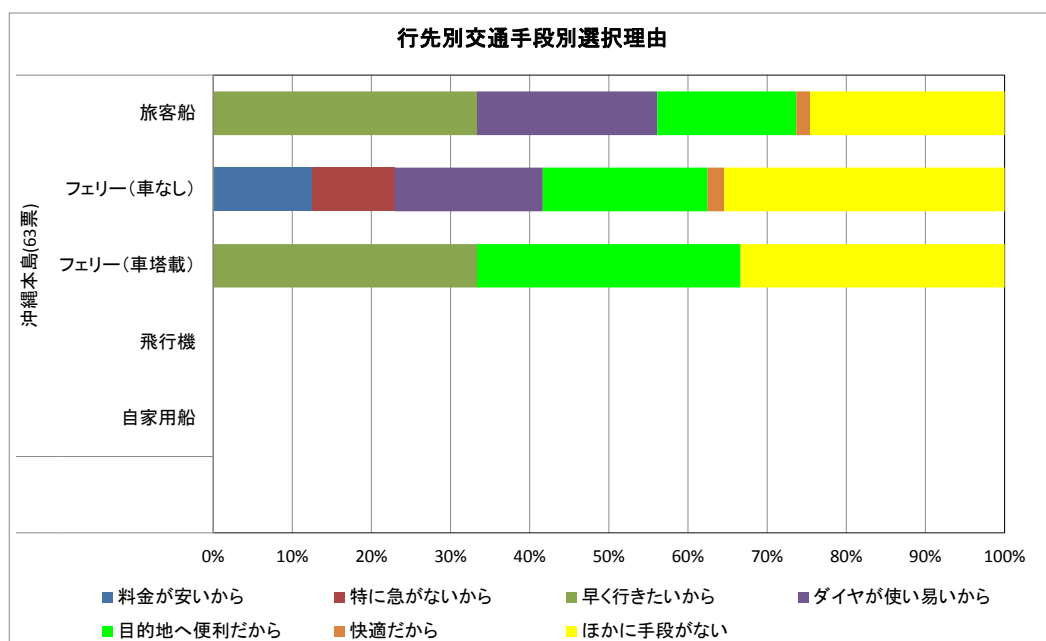
⑦行先別目的別交通手段（島外）

行先別、目的別に交通手段をみると、沖縄本島への移動は旅客船とフェリー（車なし）が主体となっている。



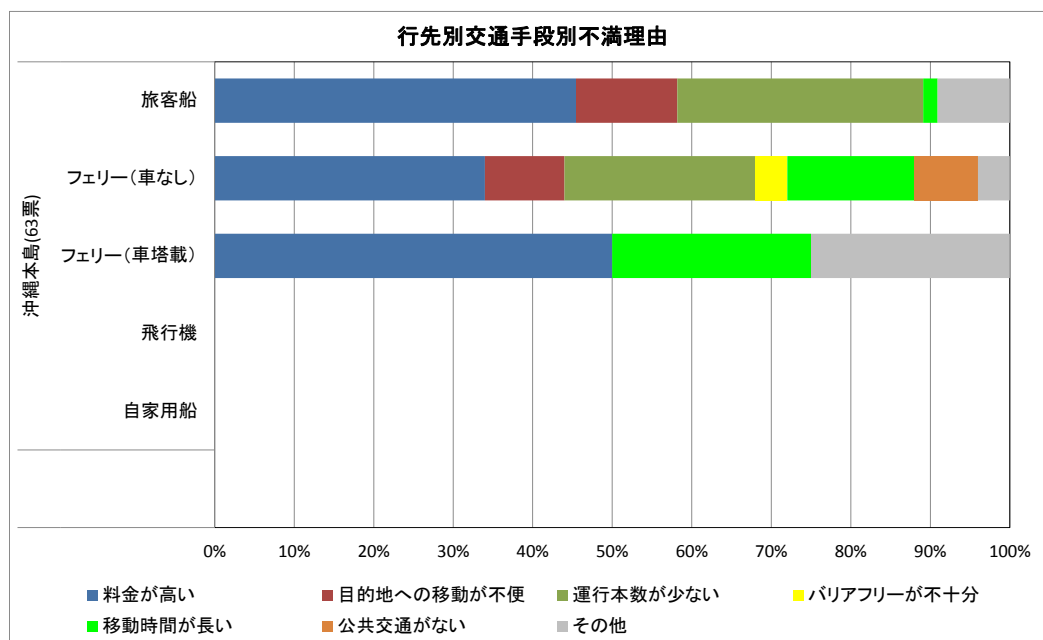
⑧行先別交通手段選択理由（島外）〔複数回答〕

交通手段の選択理由をみると、「早く行きたいから」、「目的地へ便利だから」、「ほかに手段がない」が多くなっている。



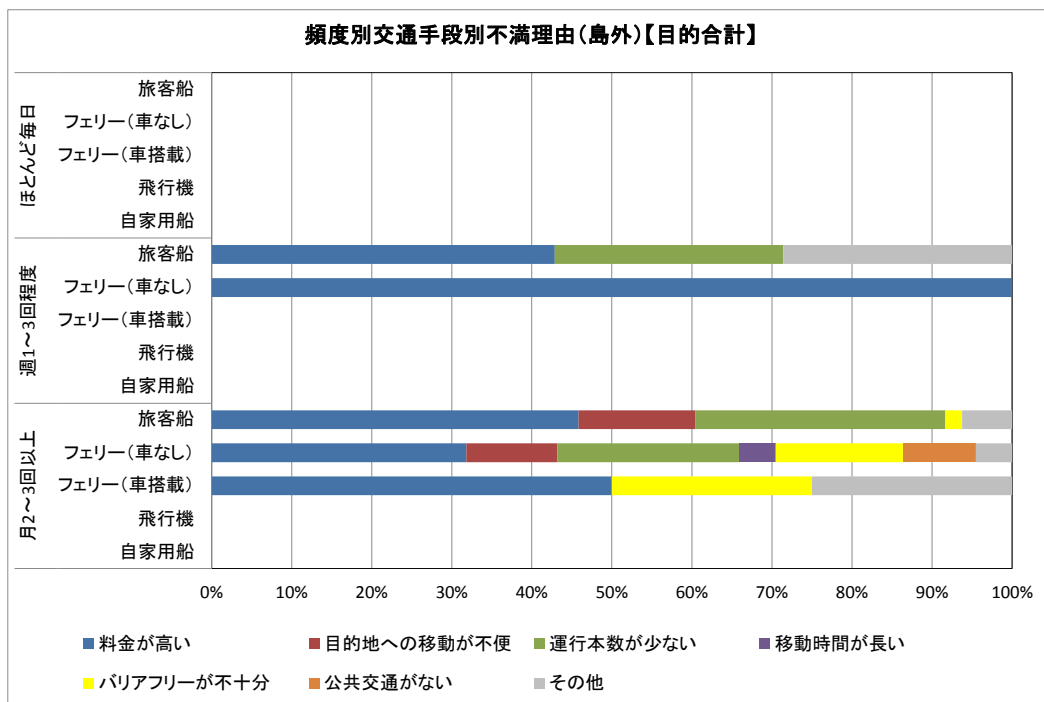
⑨行先別交通手段別不満理由（島外）〔複数回答〕

交通手段に対する不満についてみると、「料金が高い」と「運行本数が少ない」があげられている。

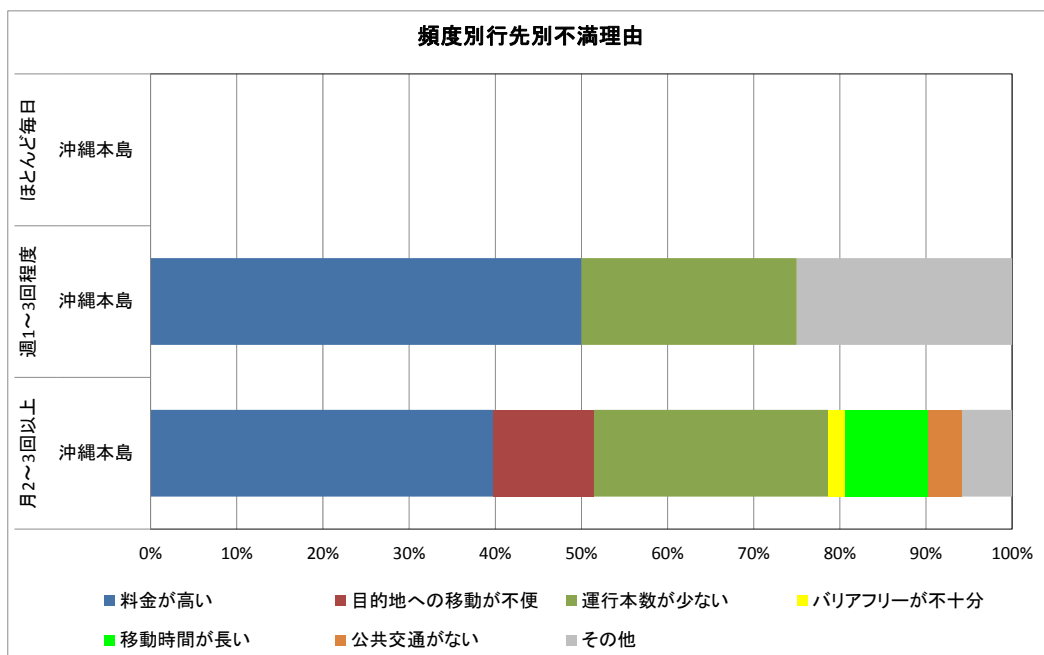


<参考>

◆頻度別手段別不満理由（島外）〔複数回答〕

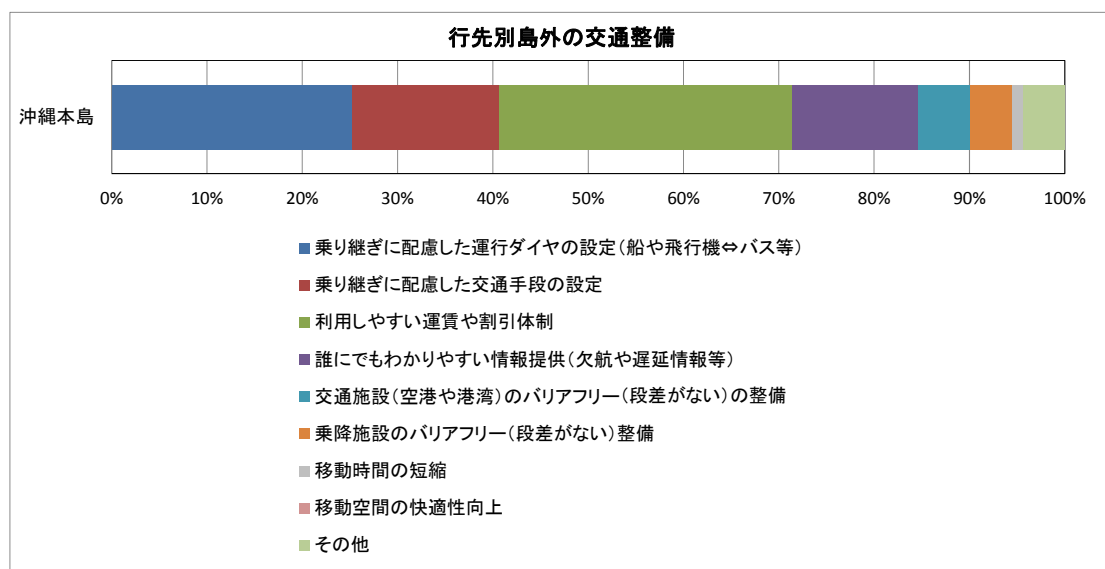
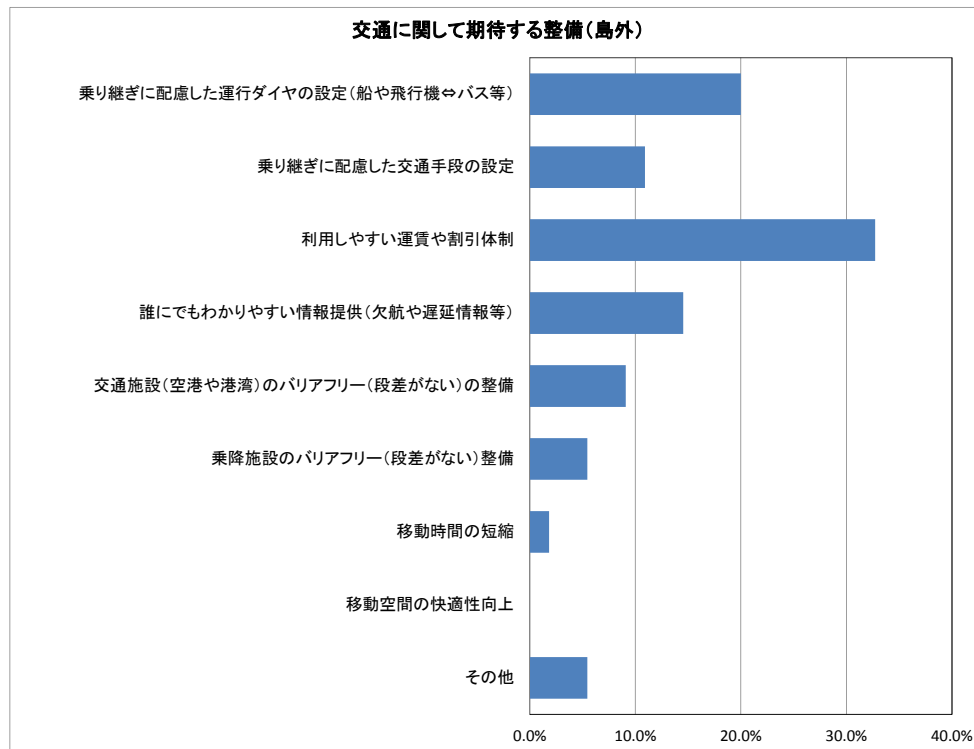


◆頻度別行先別不満理由〔複数回答〕



⑩島外の交通整備[複数回答]

渡嘉敷島外への移動に関する交通整備については、「利用しやすい運賃や割引体制」が最も多く、次いで「乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定」となっている。



◆島外の交通整備に対して対する項目と強く期待する区間や場所

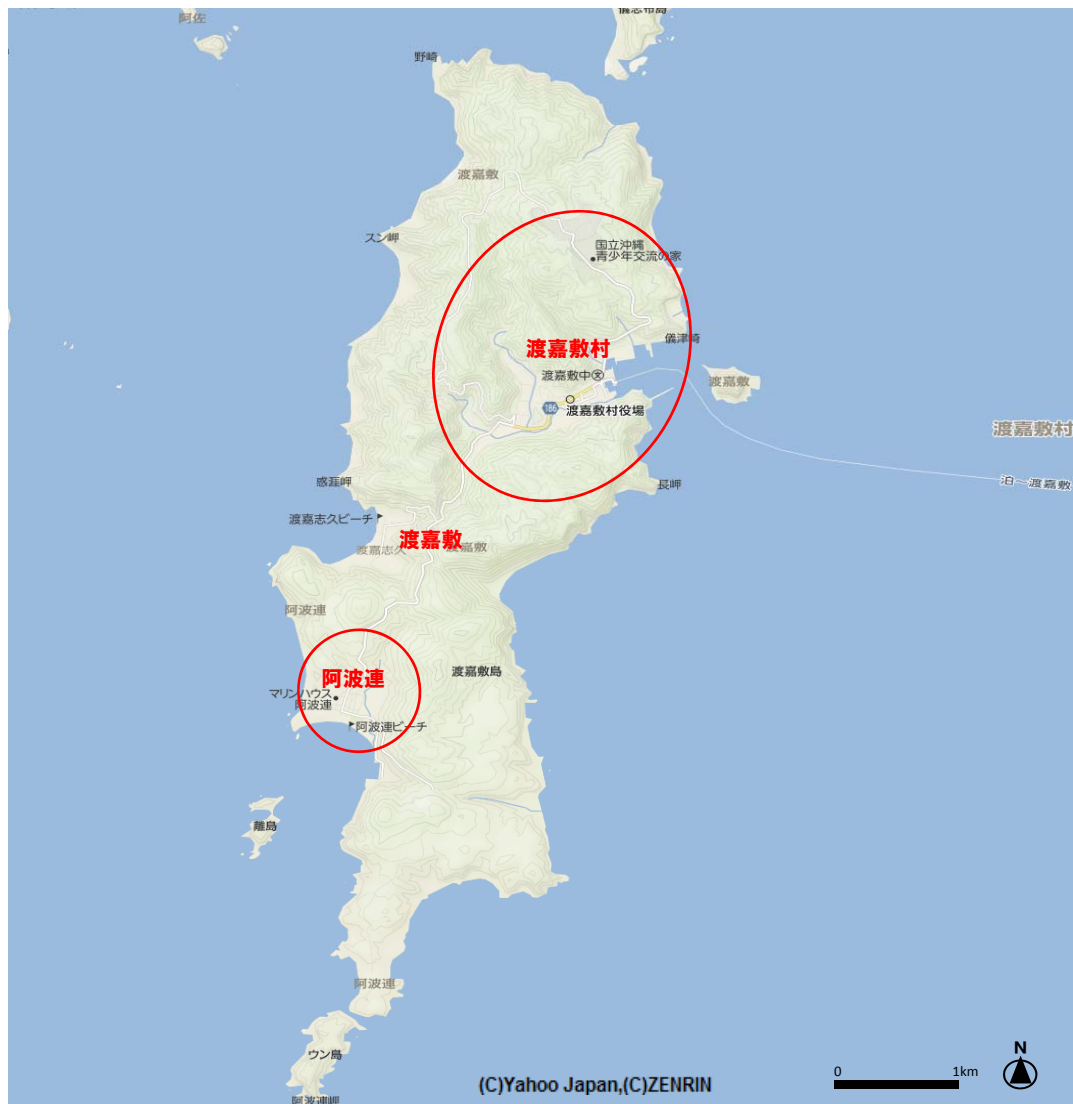
< 渡嘉敷島 >

① 乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定(船や飛行機⇔バス等)		件数
港→新都心(バス)		1
那覇市 泊	豊見城市	1
とまりん	バスターミナル、空港、モノレール駅	1
泊港～空港	空港～泊港	1
② 乗り継ぎに配慮した交通手段の設定		件数
ゆいレールの駅が泊にもっと近い方がよい		1
港～モノレール	港～新都心	1
とまりん	バスターミナル	1
③ 利用しやすい運賃や割引体制		件数
渡嘉敷～那覇		2
渡嘉敷 高速船の運賃を安く	那覇 高速船の運賃を安く	1
阿波連～渡嘉敷		1
定期回数券等の割引発行		1
島発往復割引率を拡大する		1
④ 誰にでもわかりやすい情報提供(欠航や遅延情報等)		件数
もう少し早い時間に分かるように	フェリー・ライナー	1
⑥ 乗降施設のバリアフリー(段差がない)整備		件数
特に泊側にポンツーンが無いので困る		1
⑨ その他		件数
那覇泊港	南岸北岸	1
船舶や定期船の欠航を減らす		1
港湾内への一般車輛の乗り入れによる混雑、渋滞の解消		1

<住まいの島内の移動について（島内）>

＊島内地区のゾーン区分について

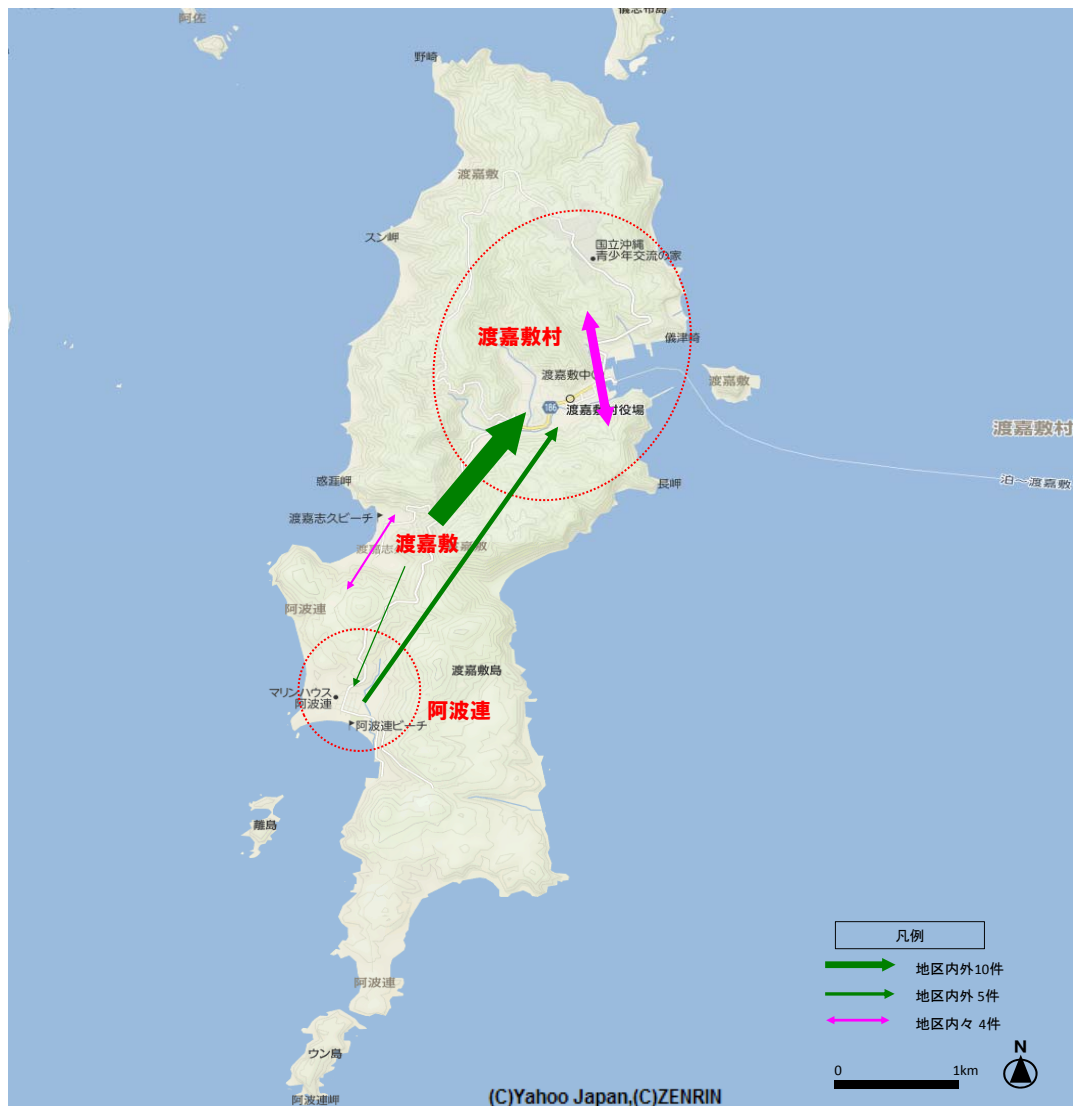
渡嘉敷島のゾーン区分は、大字をベースに下図に示す3ゾーンを設定した。



①目的別目的地（島内）

<目的合計>

石垣島の各ゾーンからの行先は、役所や港湾などが立地する渡嘉敷村ゾーンに集中している。



ゾーン×島内行先【目的合計】

ゾーン	島内行先			計
	渡嘉敷	阿波連	渡嘉敷村	
渡嘉敷	3	1	31	35
阿波連	0	0	7	7
渡嘉敷村	0	0	14	14
計	3	1	52	56

■ 平均値以上の区間

■ 平均値未満の区間

■ 0件

<通勤・通学>

通勤・通学目的では、渡嘉敷村ゾーンに集中している。



ゾーン×島内行先【通勤・通学】

ゾーン	島内行先			計
	渡嘉敷	阿波連	渡嘉敷村	
渡嘉敷	0	1	9	10
阿波連	0	0	1	1
渡嘉敷村	0	0	3	3
計	0	1	13	14

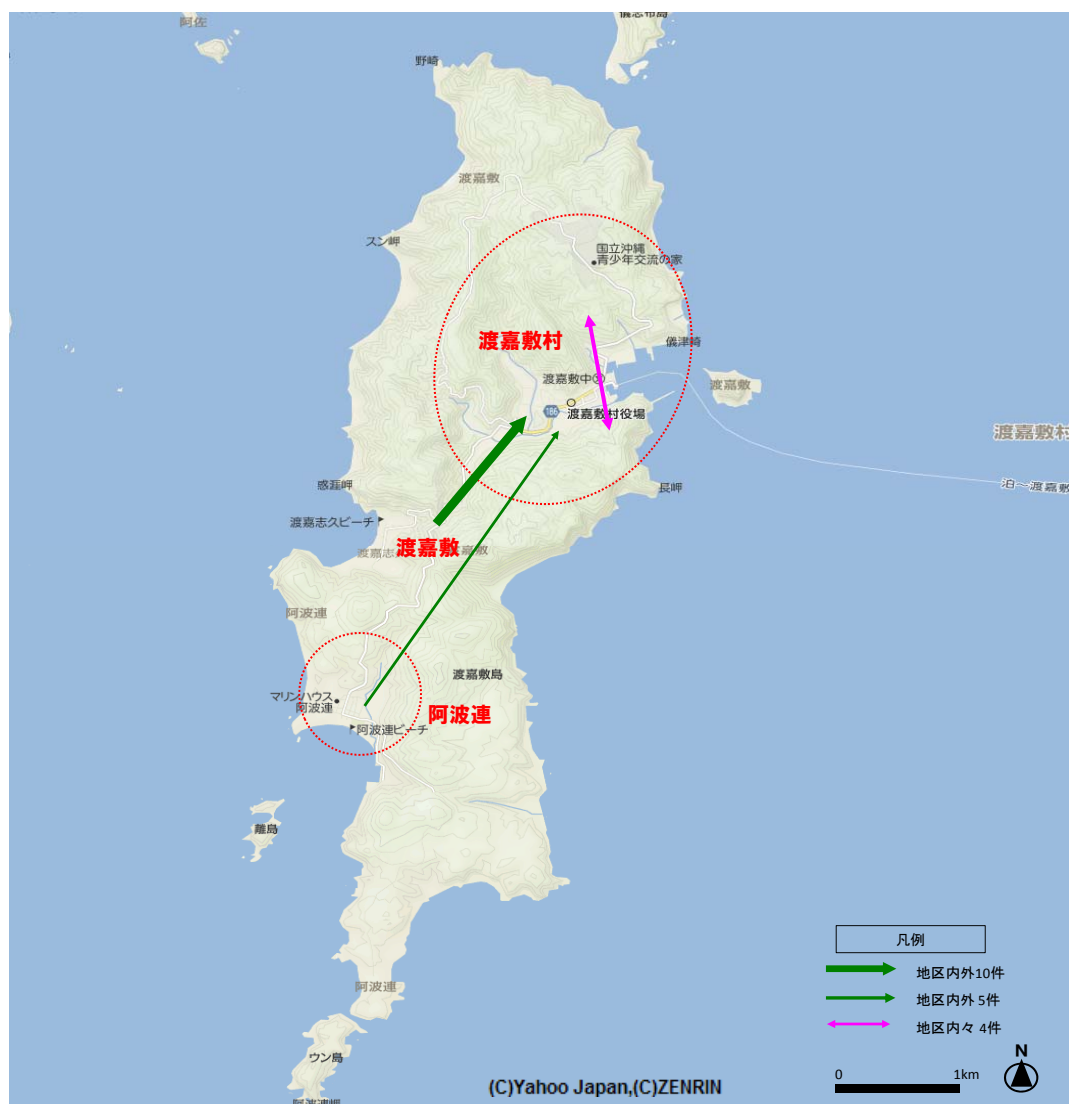
平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

＜買い物＞

買い物目的は、通勤・通学目的と同様に渡嘉敷村ゾーンに集中している。



ゾーン×島内行先【買い物】

ゾーン	島内行先			計
	渡嘉敷	阿波連	渡嘉敷村	
渡嘉敷	0	0	13	13
阿波連	0	0	4	4
渡嘉敷村	0	0	6	6
計	0	0	23	23

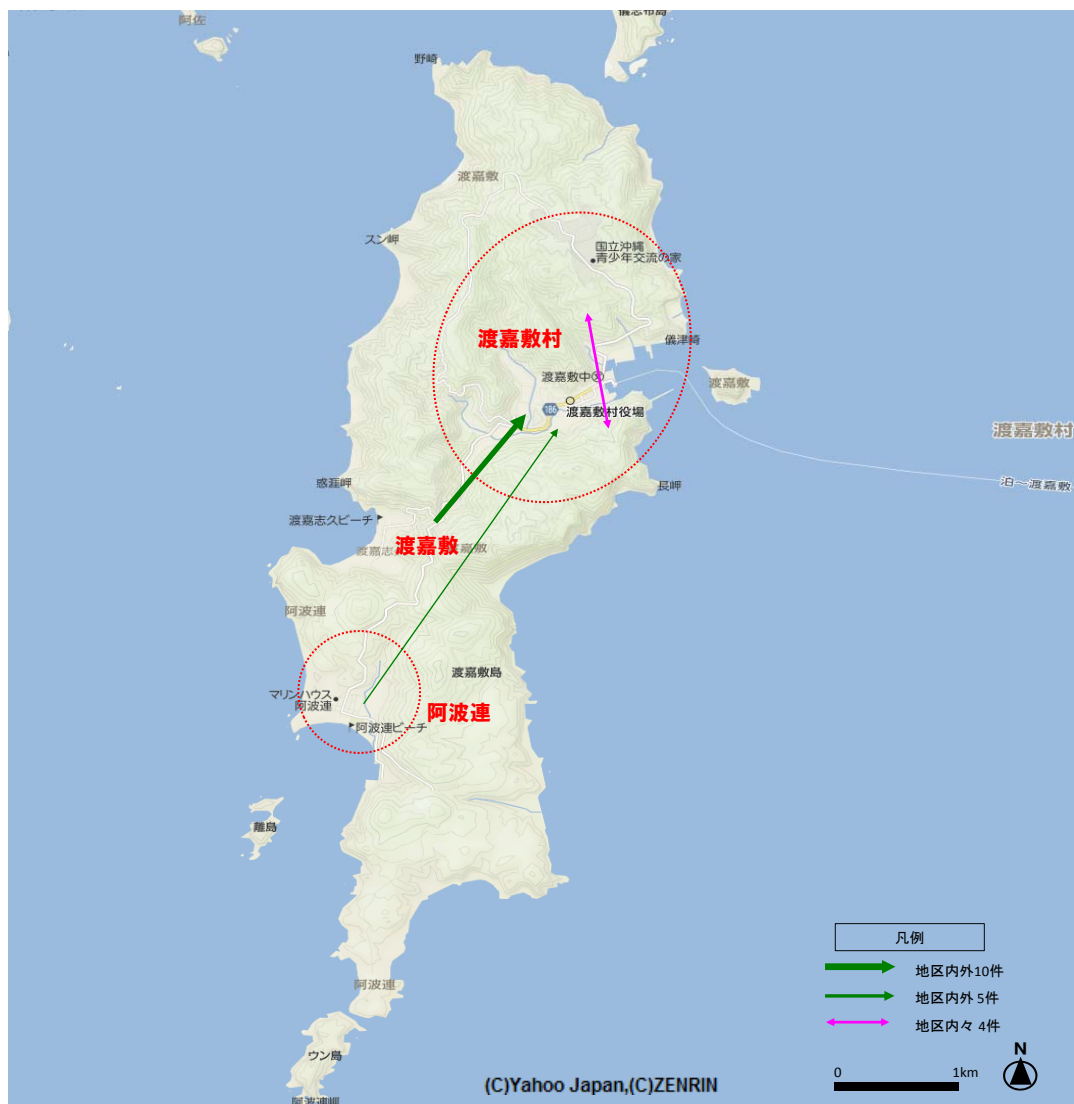
平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

<通院>

通院目的も、買い物や通勤・通学目的と同様に、渡嘉敷村ゾーンに集中している。



ゾーン×島内行先【通院】

ゾーン	島内行先			計
	渡嘉敷	阿波連	渡嘉敷村	
渡嘉敷	0	0	8	8
阿波連	0	0	2	2
渡嘉敷村	0	0	4	4
計	0	0	14	14

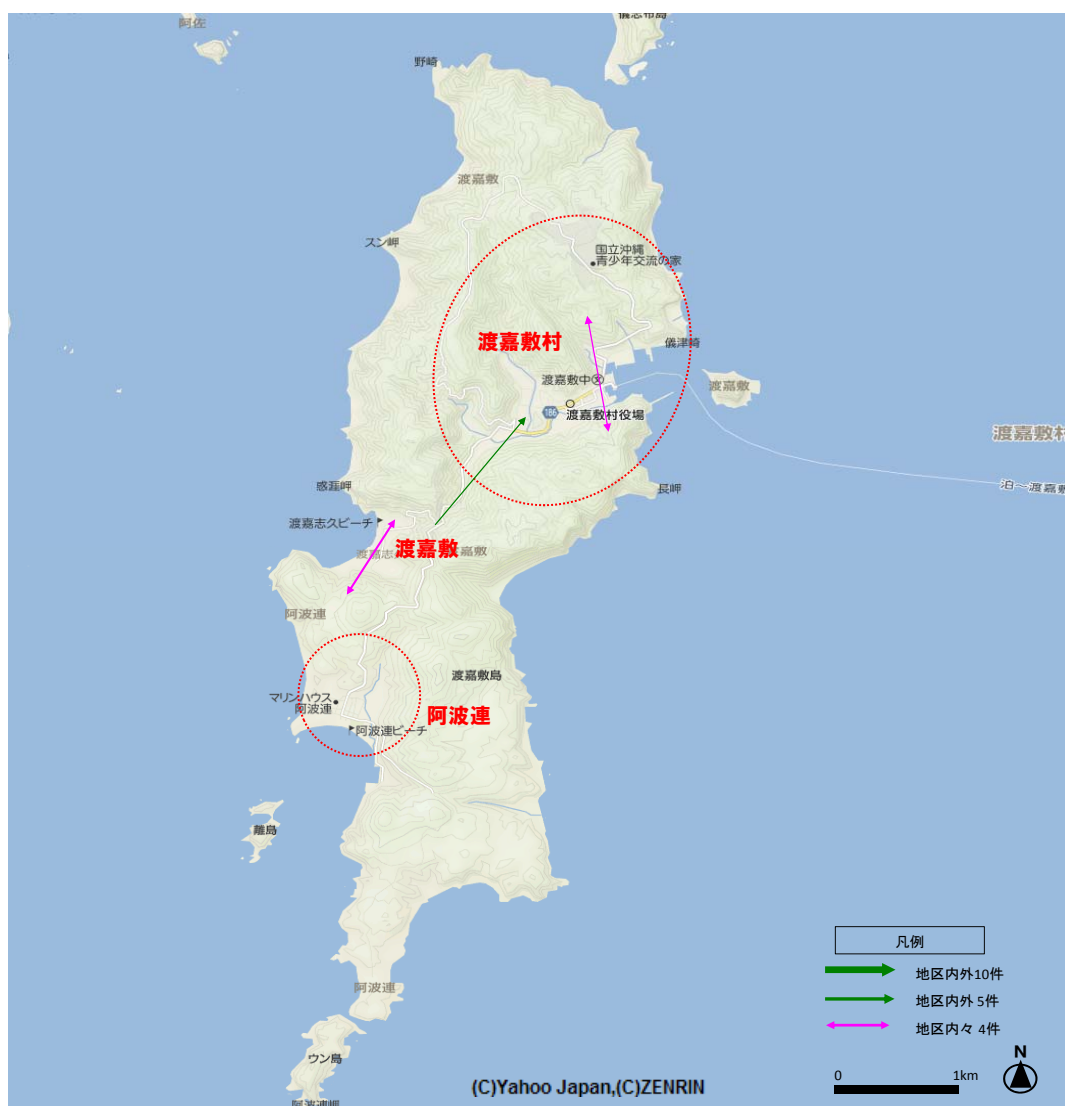
平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

＜その他＞

その他目的（業務や観光・娯楽など）では、渡嘉敷村ゾーン内々や渡嘉敷島内の内々の移動がみられる。



ゾーン×島内行先【その他】

ゾーン	島内行先			計
	渡嘉敷	阿波連	渡嘉敷村	
渡嘉敷	3	0	1	4
阿波連	0	0	0	0
渡嘉敷村	0	0	1	1
計	3	0	2	5

平均値以上の区間

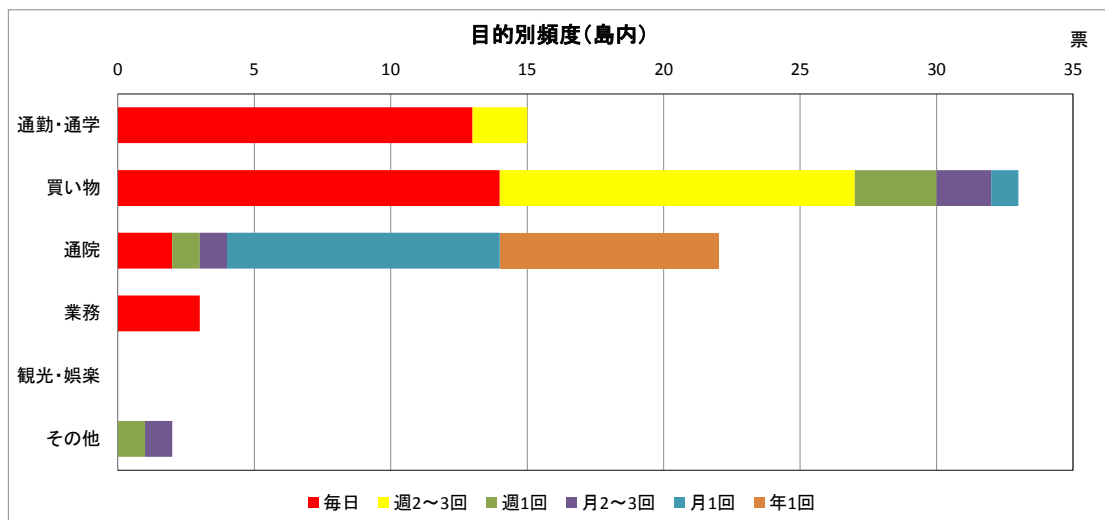
平均値未満の区間

0件

②目的別頻度（島内）

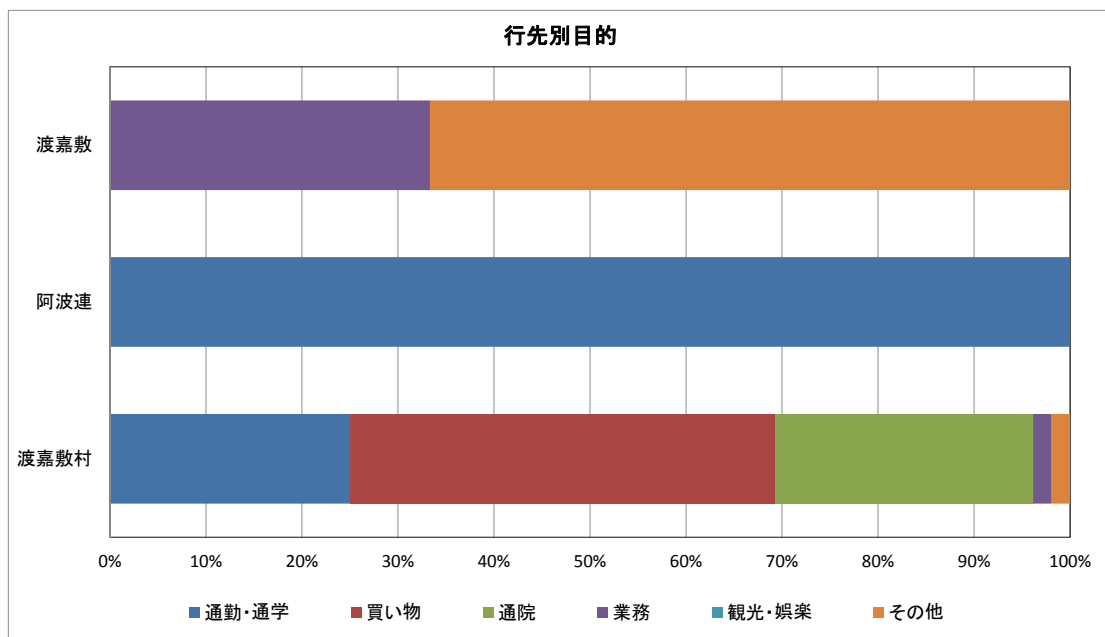
島内移動の目的は、買い物が最も多く、次いで通院、通勤・通学となっている。

頻度は、通勤・通学では「毎日」が、買い物では「毎日」と「週2～3回」が、通院では「月1回」が多くなっている。



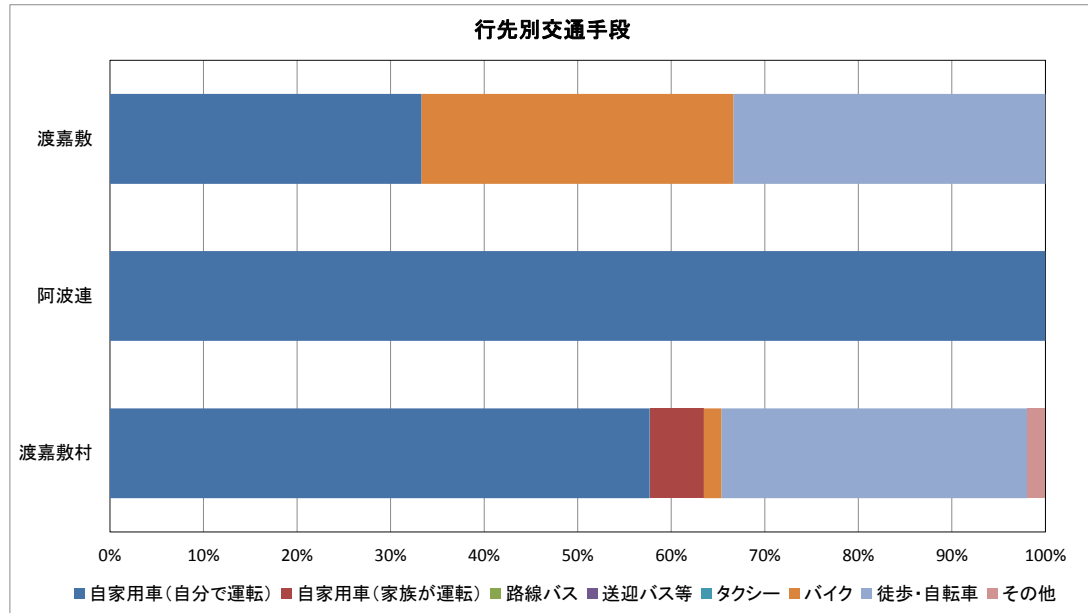
③行先別目的（島内）

行先別に移動目的みると、各種施設が立地する渡嘉敷村ゾーンへは各目的での移動がみられる。



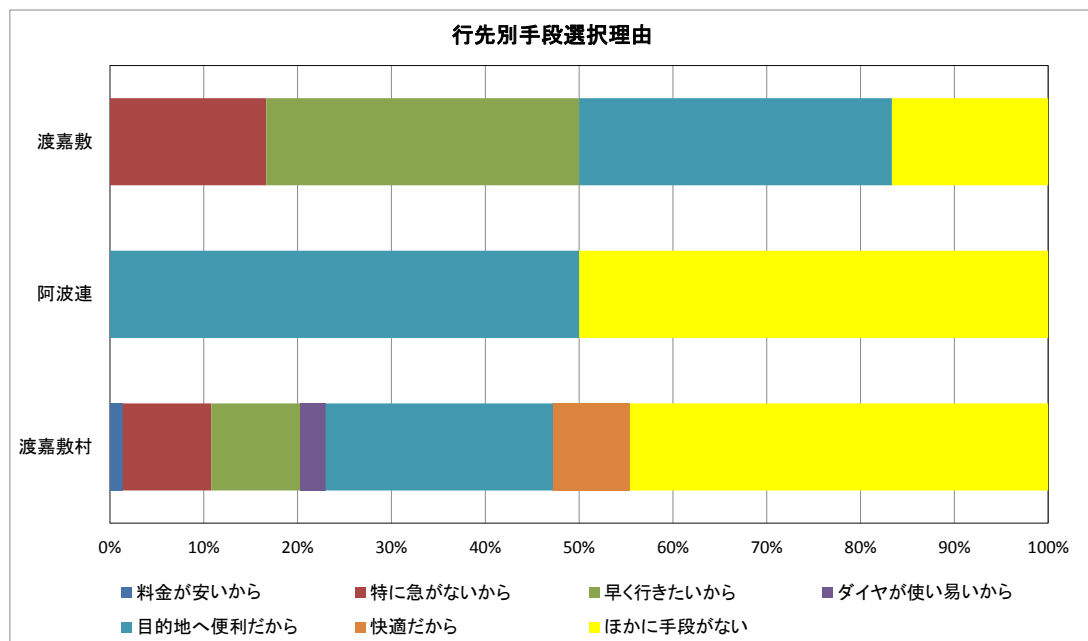
④行先別交通手段（島内）

行先別に交通手段をみると、各方面へは「自家用車（自分で運転する）」が多い。



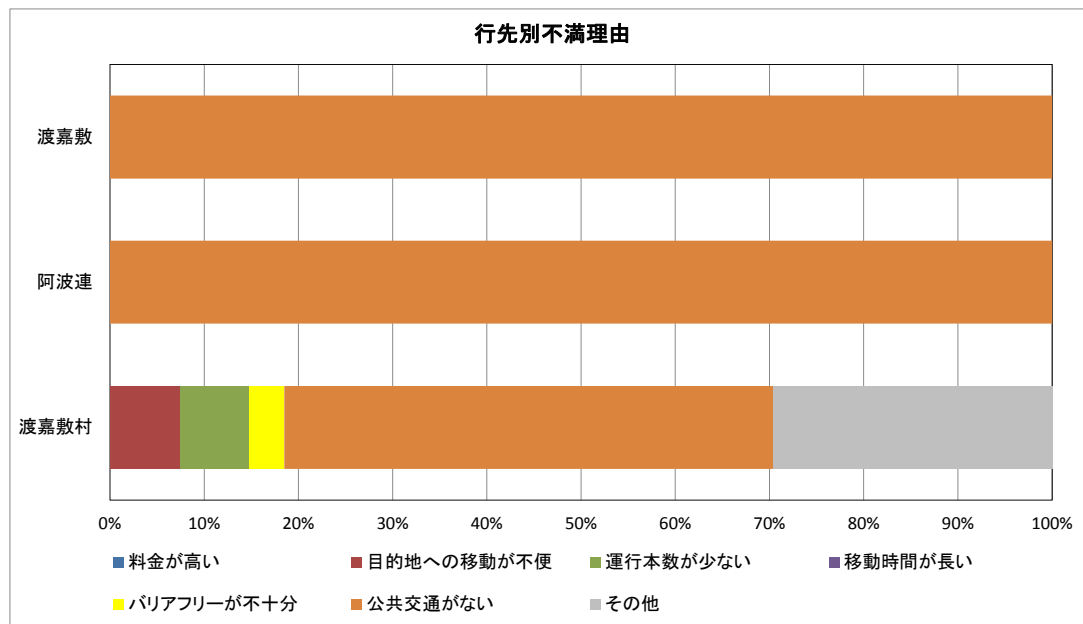
⑤行先別交通手段選択理由（島内）〔複数回答〕

行先別の交通手段選択理由は、「目的地へ便利だから」、「ほかに手段がない」が多くなっている。



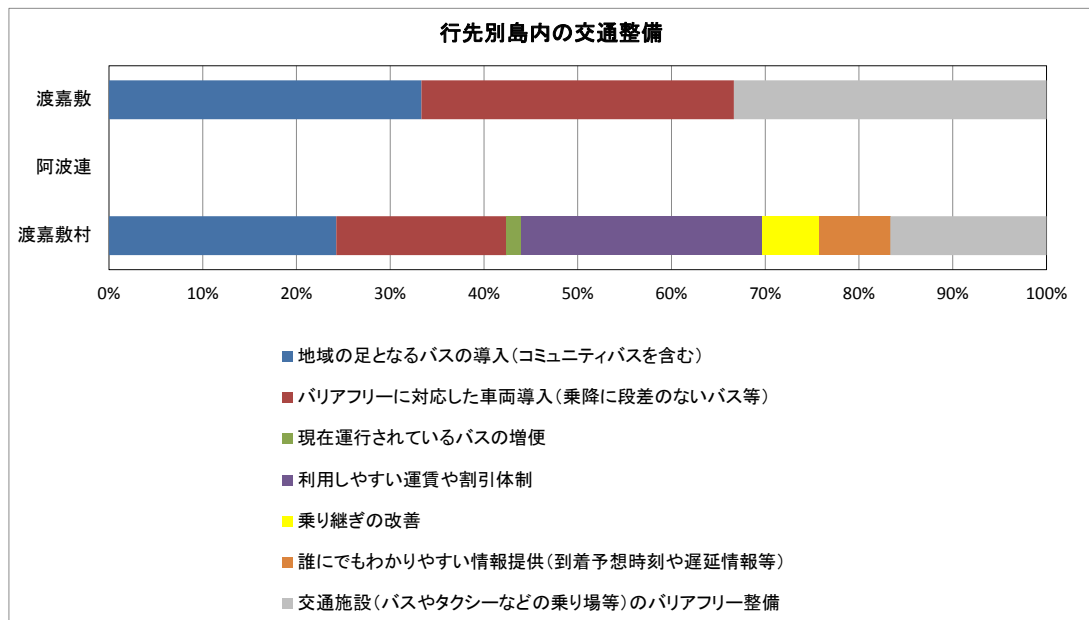
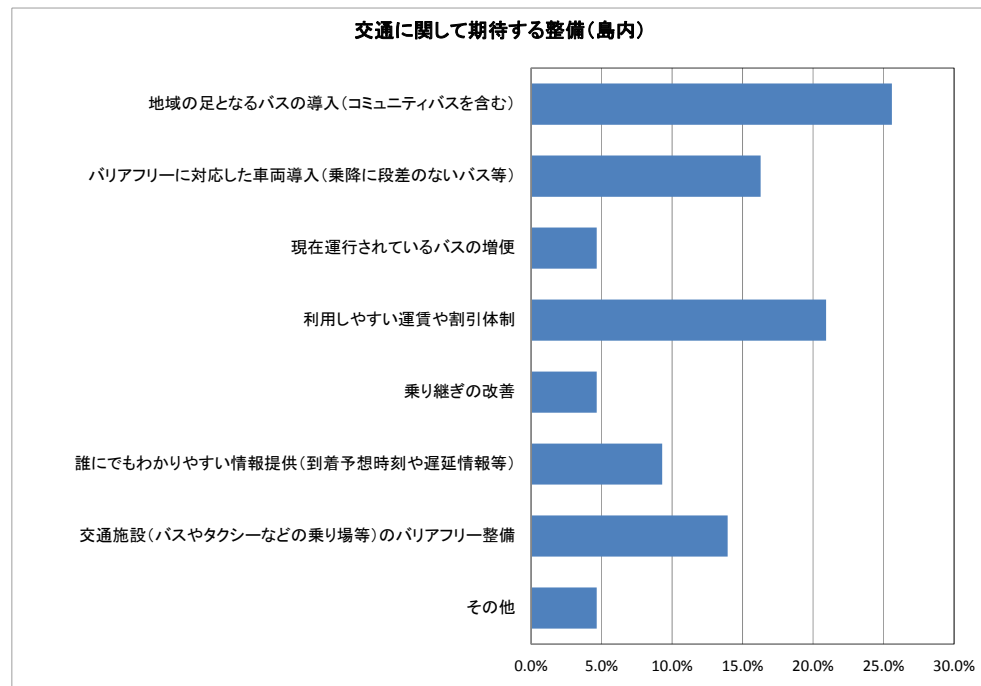
⑥行先別不満理由（島内）〔複数回答〕

行先が集中する在所では、交通手段の不満理由について「公共交通がない」との回答が多い。



⑦島内の交通整備[複数回答]

渡嘉敷島内の交通に関する整備については、「地域の足となるバスの導入」や「利用しやすい運賃や割引体制」が多くあげられている。



◆特に強く期待する区間や場所等

<渡嘉敷島>

①地域の足となるバスの導入(コミュニティバスを含む)	件数
渡嘉敷～阿波港	2
渡嘉敷港	1
②バリアフリーに対応した車両導入(乗降に段差のないバス等)	件数
公共で運行して島内各部落へ運行	1
③現在運行されているバスの増便	件数
阿波連～渡嘉敷	1
④利用しやすい運賃や割引体制	件数
船の料金の高さ	1
村内全域	1
島内一律で100円程度	1
⑤乗り継ぎの改善	件数
船の料金を下げてほしい	1
村内全域	1
⑦交通施設(バスやタクシーなどの乗り場等)のバリアフリー整備	件数
貨物運送(港仕品・大型家電等の受取等)・港～自宅まで	1
村内全域	1
⑧その他	件数
渡嘉敷港～阿波連・渡嘉敷	1
船が欠航してもバスは運行してほしい	1
タクシーの増	1

◆その他要望・意見

島内や他島への移動に関する要望・意見
悪天候時の欠航について、海は自然のものなので仕方ない部分もあるが、フェリー高速船の欠航基準がわかりづらい。特に宿泊業で働いてるので、お客様への案内(例えば次の日の運行状況が微妙だったりする)が難しい。欠航の明確な基準が有った方がいいと思う。
移動が少ないので特になし
運賃の低減化を図ってほしい。
交通基本法の制定には離島住民や迎疎地域の意見を反映させて欲しい採算かとれないと思うが公の税金で補助してて考慮して欲しい。
これは港湾の整備なのかもしれませんが、時化の時渡嘉敷は欠航しても、座間味→那覇は出航してたりします。波の大小というのわかりますが出来たら安全性を保ちながらも悪天候時にも出航できるような船舶及び港湾の整備をしてほしい。
島と島との定期船の開拓を望む。
村民用の船の定期券と運賃の回数券等考えてほしい。
島内では、バス・タクシーはあるのですが、島外からのお客さん用でしかなく、島内では買い物をする場合、役所・病院・他、利用したくても誰かの車に乗り合わせないといけない不便さがあり、車を持っていないととても困ります。
渡嘉敷～座間味の定期船の一元化(慶良間を船でつなぐ)また、那覇への運賃の低減希望。
渡嘉敷島から座間味・阿嘉・慶良間島間の定期便(又は期間限定)は公共船の運行があってもいいと思う。
渡嘉敷村では、バスとタクシーがある。バスについては乗合いが許可されているが、タクシーは許可されていない。船が欠航になるとバスが運休になり不便である。(役場・JA・診療所へ行けない)タクシーの乗合いもあわせて許可してほしい。
となりの島に定期船が必要である
那覇泊港、南岸北岸へのモノレールの導入。
船の料金が安い

4-11 久米島

(1) 島の概要

久米島は、沖縄本島那覇市から西方向約 90km に位置し、人口約 9,000 人を擁する離島である。全域が久米島町に属しており、沖縄本島那覇市との航路と航空路がある。



人口	9,045 人
世帯数	3,762 世帯
高齢化率	23.9 %
就業者総数	4,271 人

島の面積	59.11 km ²
本島(那覇市)との距離	88 km
港湾乗降人員	58.5 千人
空港乗降人員	232.7 千人

資料：離島統計(H19)、空港乗降人員はH22年度

<海上交通>

発港	着港	着市町村 [島名]	タイプ	便数 (往復)	所要時間 (分)	運航事業者名
兼城	泊	那覇市 [沖縄本島]	フェリー	2	195	久米商船株式会社

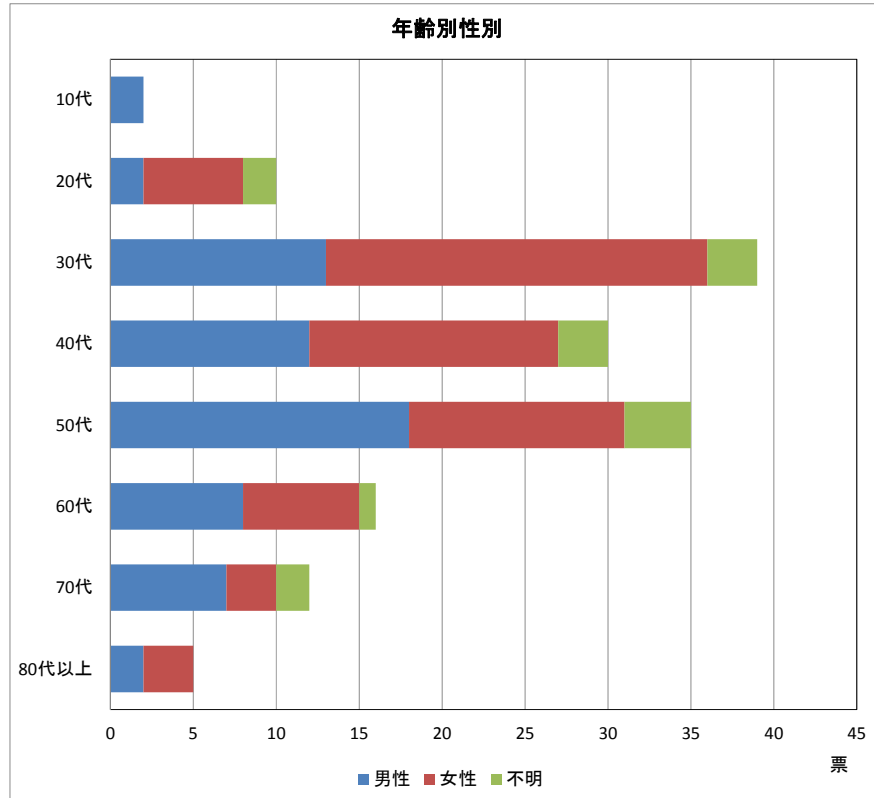
<航空交通>

発空港	着空港	着市町村	便数 (往復)	所要時間 (分)	運航事業者名
久米島	那覇	那覇市	7	35	日本トランスオーシャン航空株式会社 琉球エアコミューター株式会社

(2) 住民ニーズ

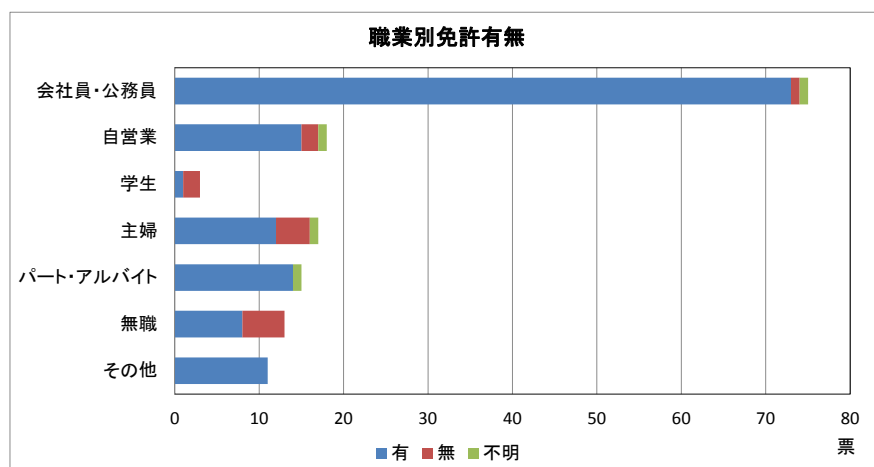
①年齢別性別構成

久米島の回答者は30代が最も多く、次いで50代、40代の順となっている。



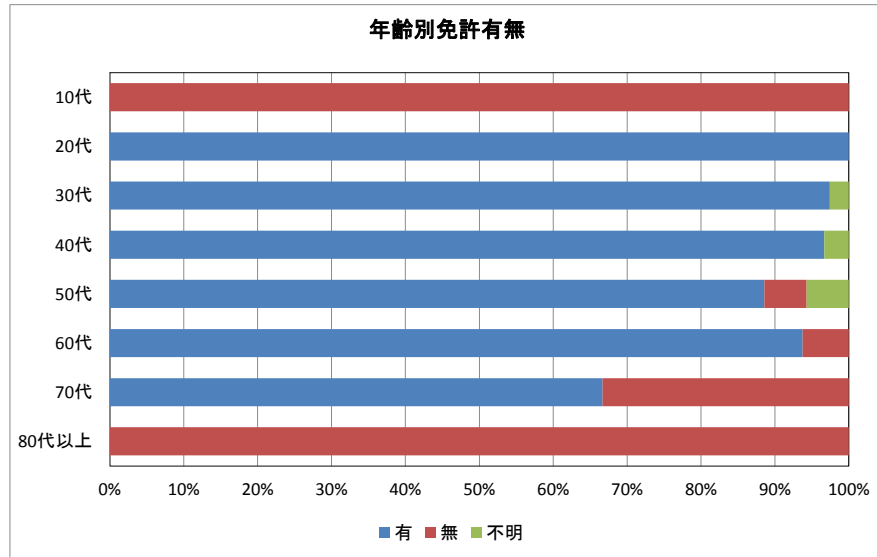
②職業別免許の有無

回答者の職業は、会社員・公務員が最も多く、そのほとんどが自動車免許保有者である。



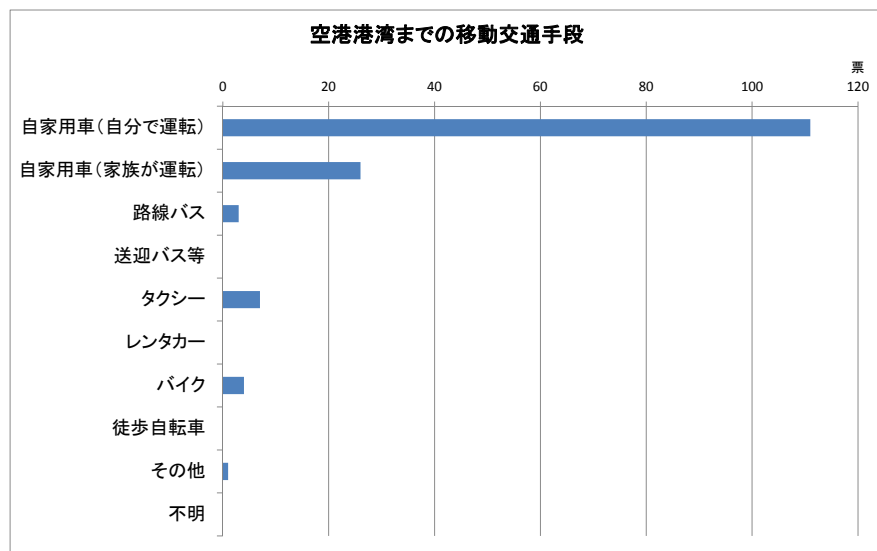
③年齢別免許の有無

年齢別に自動車免許の有無をみると、70代以降は免許のない割合が多くなっている。



④空港・港湾までの交通手段

久米島の空港又は港湾までの交通手段は自家用車の「自分で運転」が最も多く、次いで自家用車の「家族が運転」の順となっている。

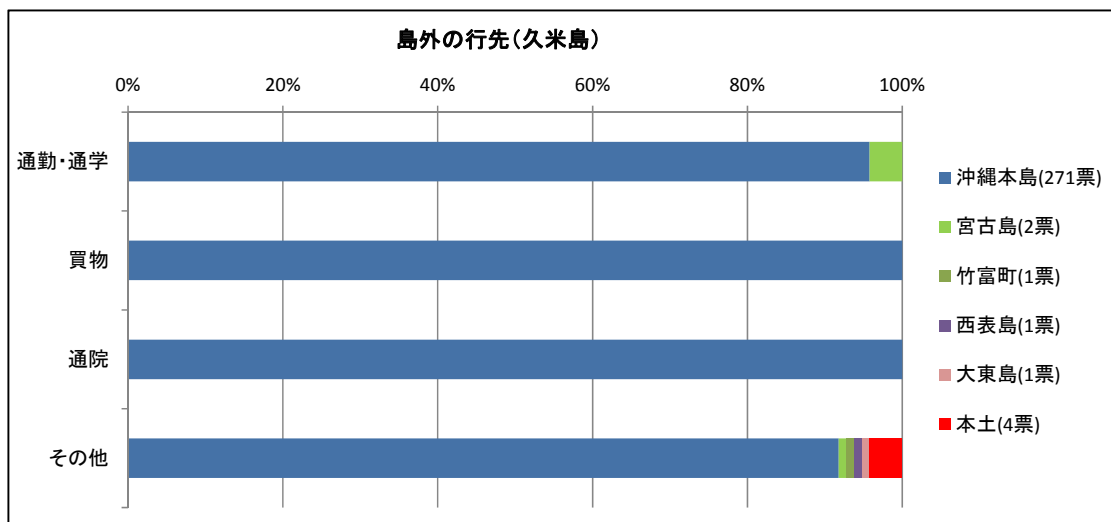


<本島や近隣離島への移動について（島外）>

⑤目的別目的地（島外）

久米島外への行先についてみると、各目的において沖縄本島が最も多く、特に買物と通院ではほとんどが沖縄本島へととなっている。

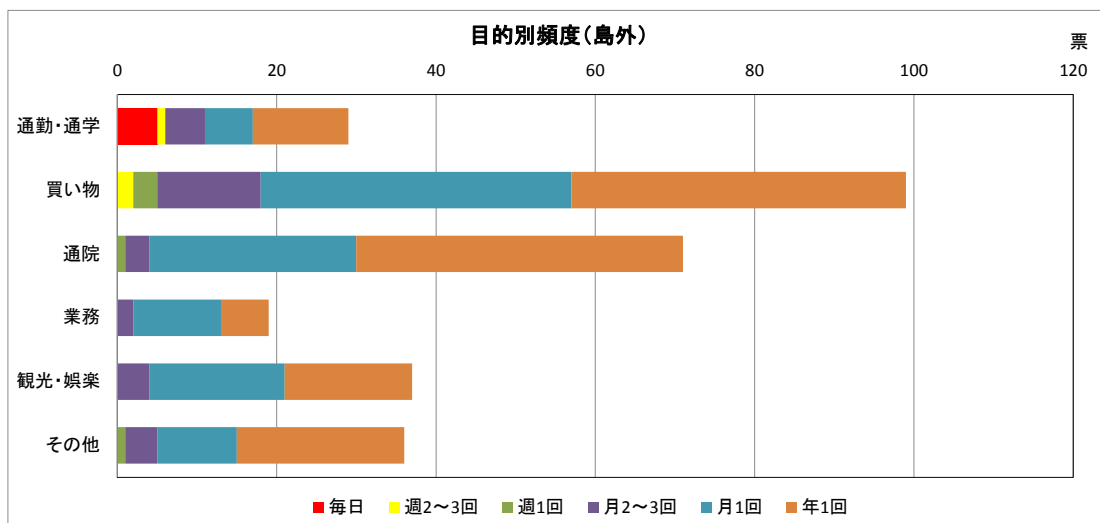
通勤・通学やその他の目的では、宮古島が行先としてあげられている。



⑥目的別頻度（島外）

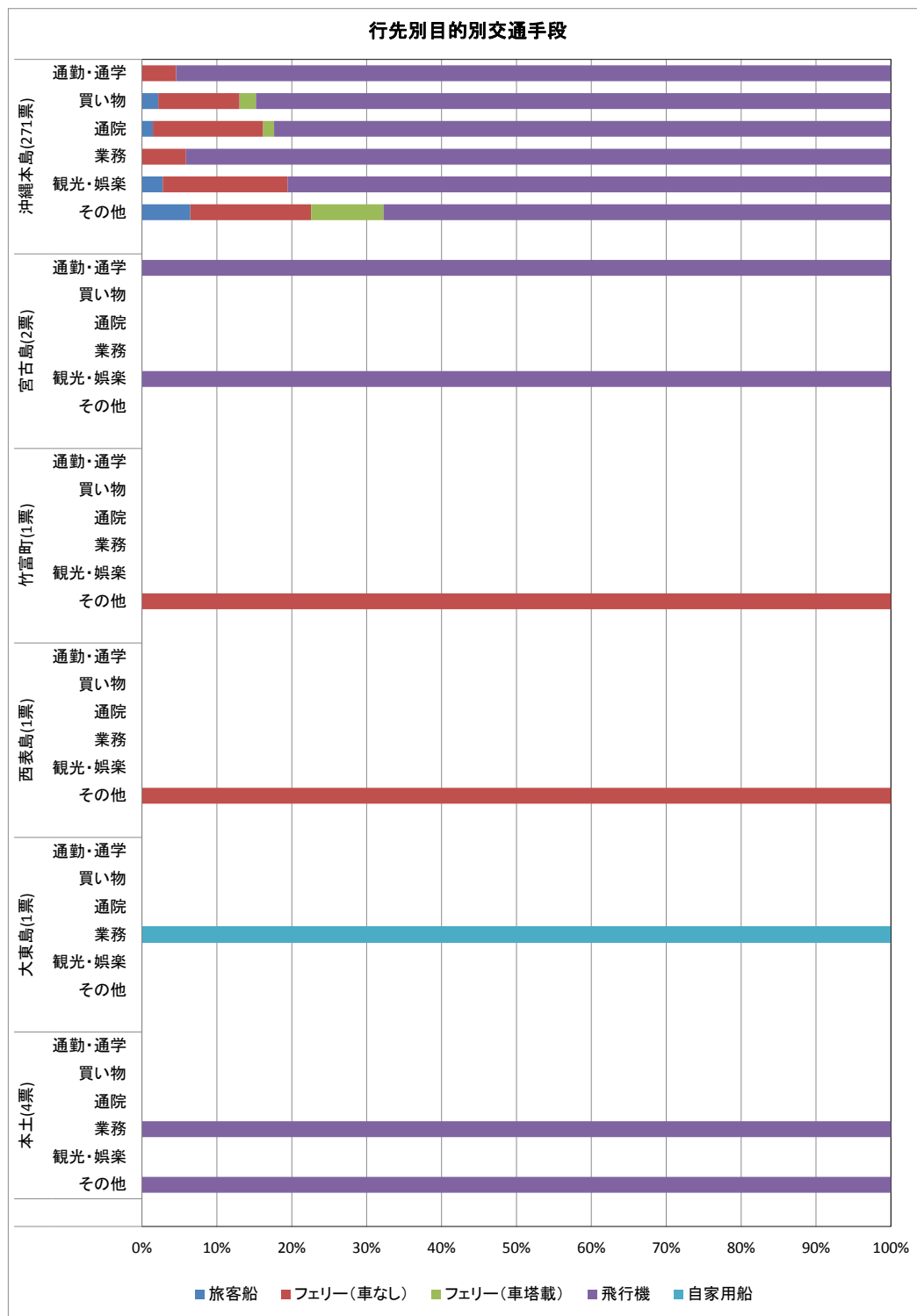
島外への移動は、買い物との回答が最も多く、次いで通院となっている。

通勤・通学目的では「毎日」との回答がみられる。



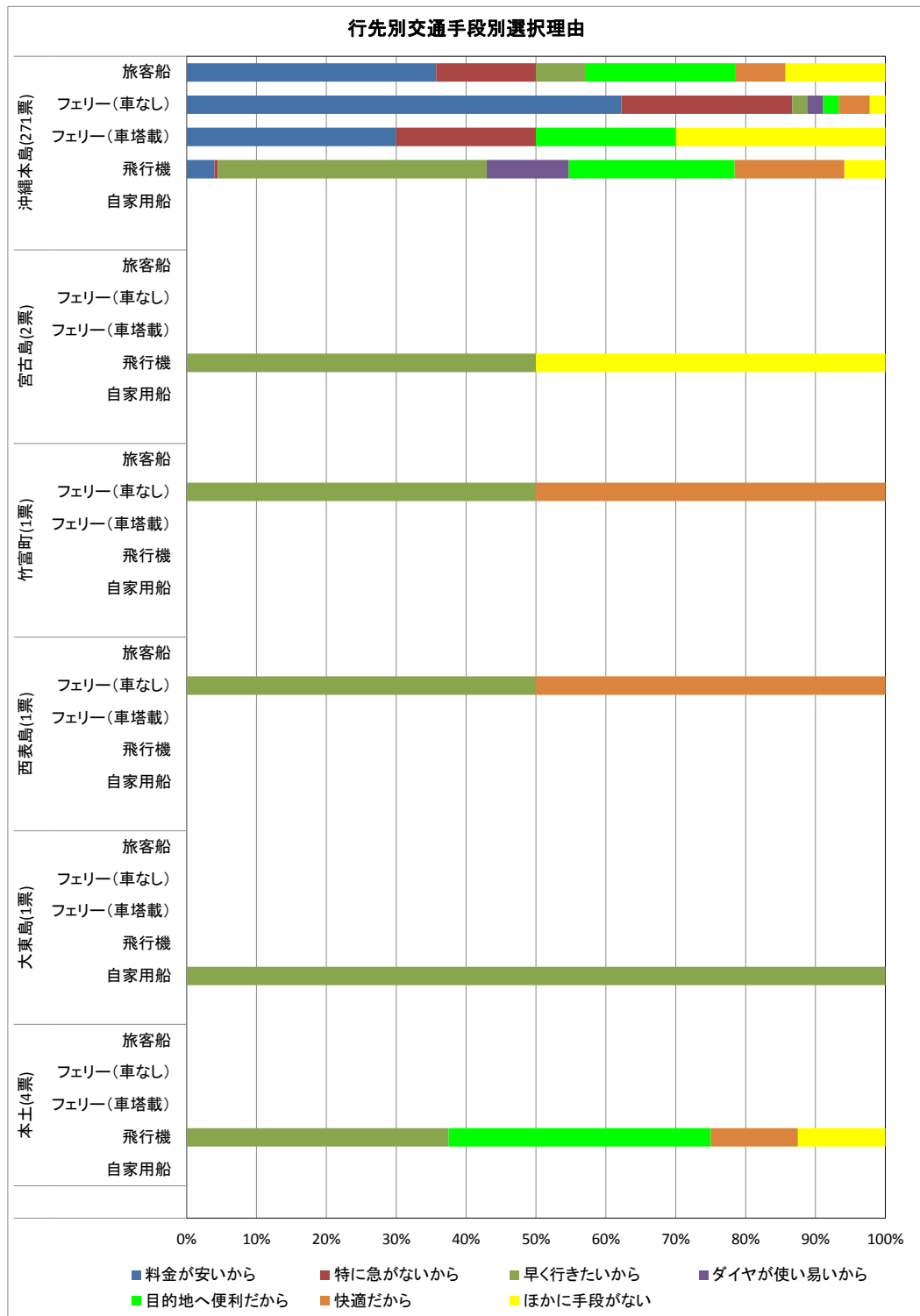
⑦行先別目的別交通手段（島外）

行先別、目的別に交通手段をみると、沖縄本島や宮古島、本土方面は飛行機利用が主体となっている。竹富島や西表島はフェリー利用となっている。



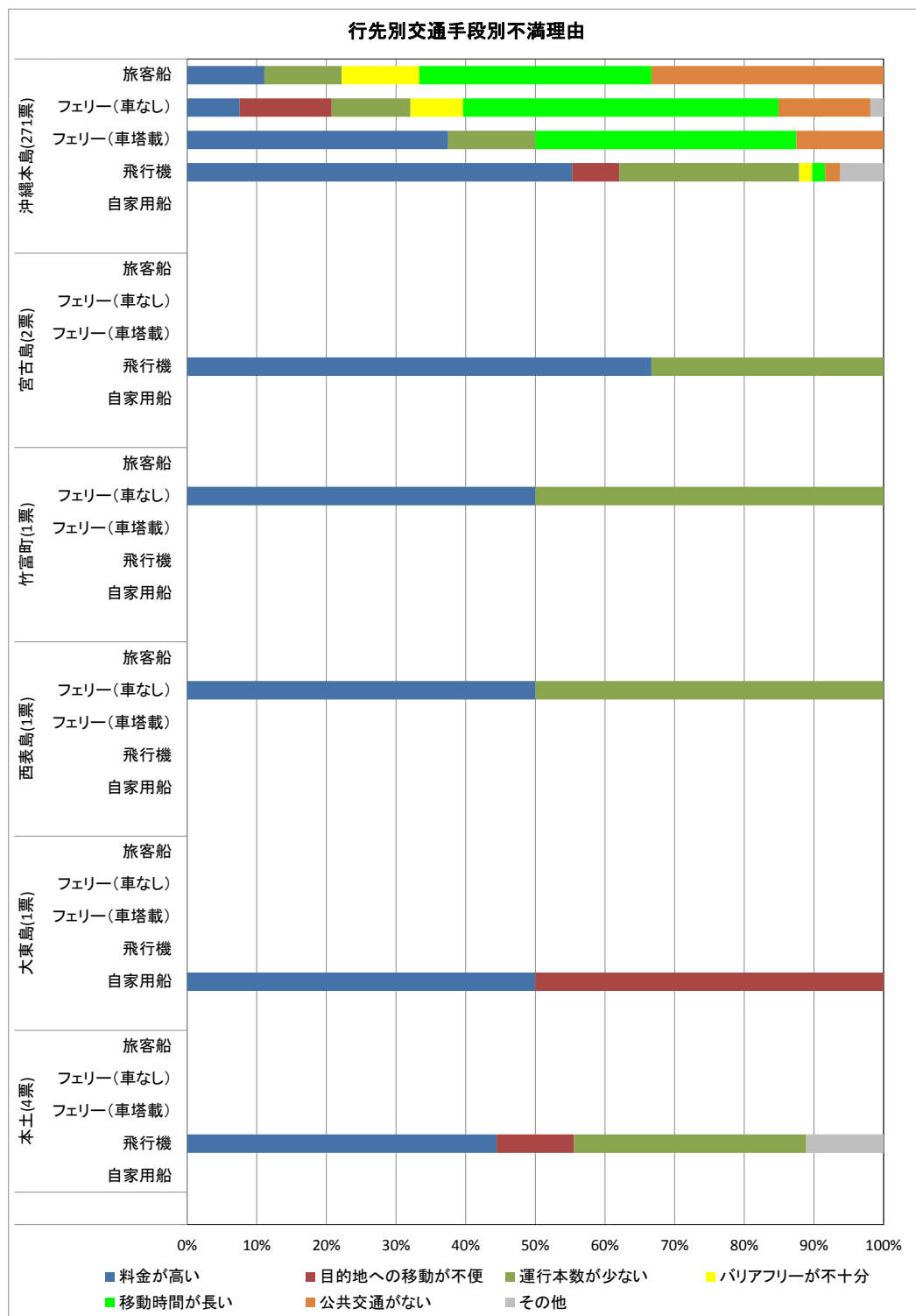
⑧行先別交通手段選択理由（島外）〔複数回答〕

交通手段の選択理由をみると、フェリーなど船舶利用では「料金が安いから」が多く、飛行機利用は「早く行きたいから」の回答が多くなっている。



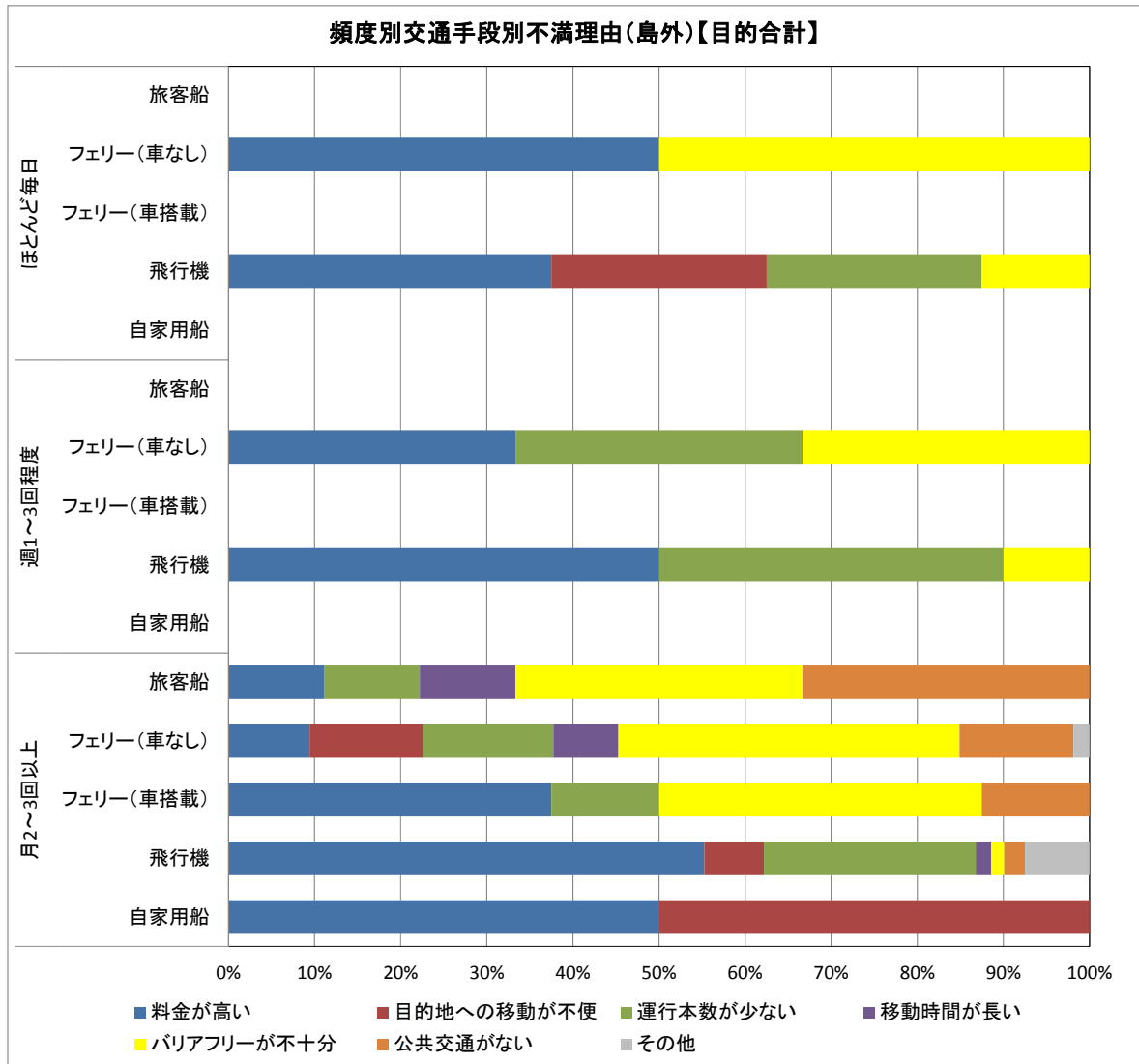
⑨行先別交通手段別不満理由（島外）〔複数回答〕

交通手段に対する不満についてみると、旅客船やフェリー利用では「移動時間が長い」が多く、飛行機とフェリー（車搭載）では「料金が低い」があげられている。



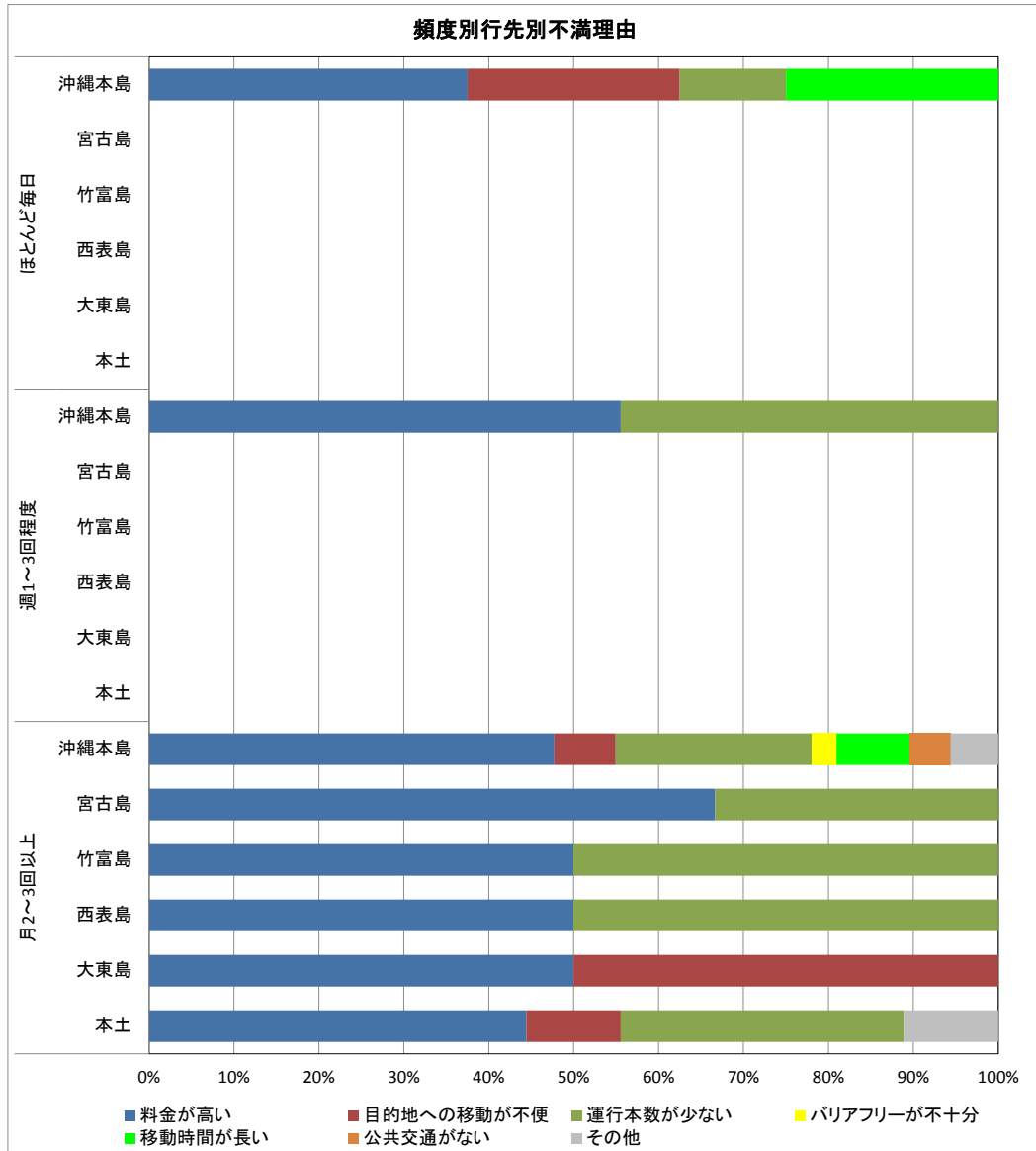
<参考>

◆頻度別手段別不満理由（島外）[複数回答]



<参考>

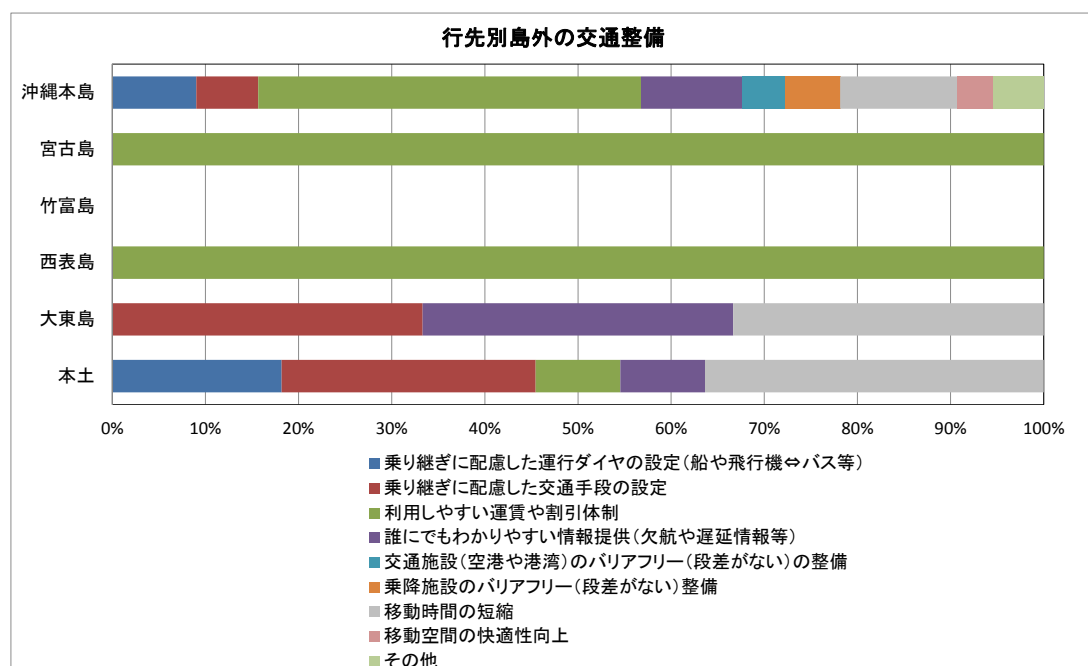
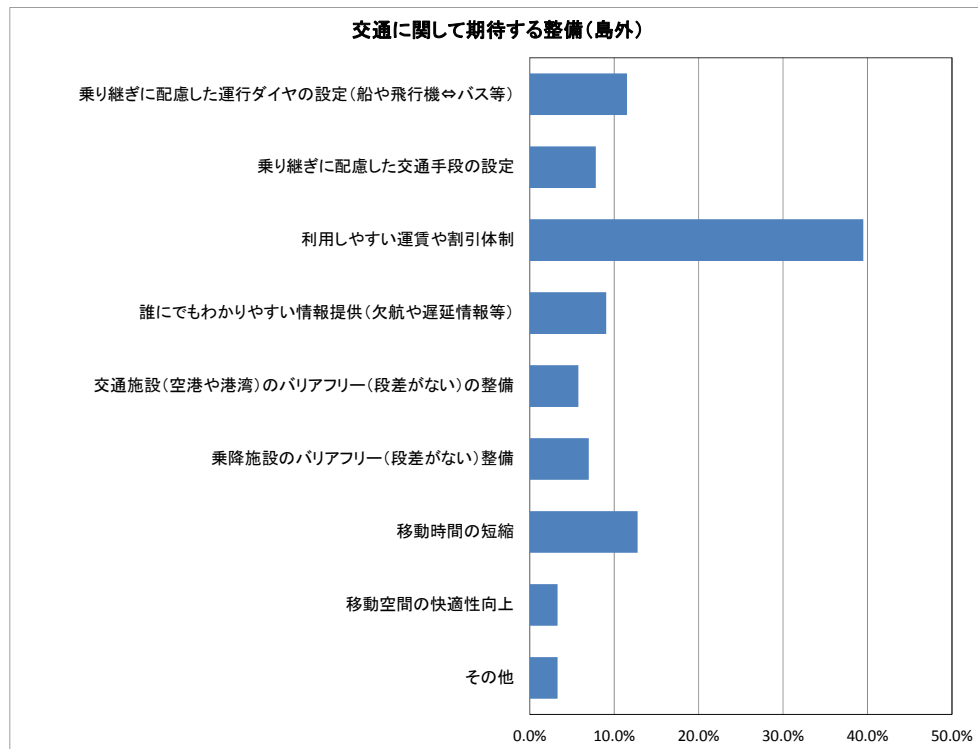
◆頻度別行先別不満理由[複数回答]



⑩島外の交通整備[複数回答]

久米島外への移動に関する交通整備については、「利用しやすい運賃や割引体制」が最も多く、次いで「移動時間の短縮」、「乗継に配慮した運行ダイヤの設定（船や飛行機⇄バス等）」の順となっている。

行先別では、宮古島、西表島で「利用しやすい運賃や割引体制」が多くあげられている。



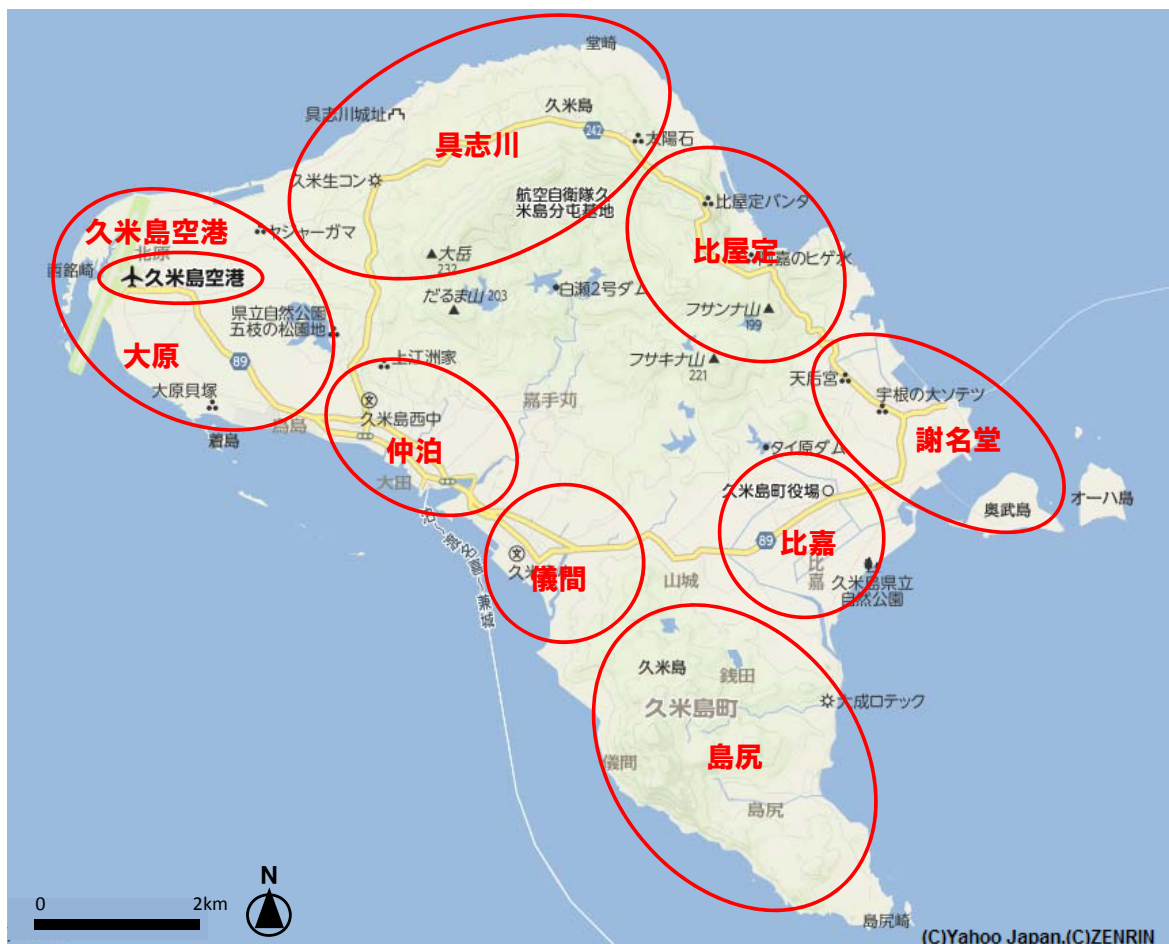
◆島外の交通整備に対して対する項目と強く期待する区間や場所

①乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定(船や飛行機⇄バス等)		件数
那覇～久米島間		2
船、飛行機共に朝一便はバスでは間に合わない		1
飛行機(JTA) 久米島～那覇 ジェット便の増設		1
那覇空港	泊港	1
空港～島尻		1
おもろまち	首里	1
②乗り継ぎに配慮した交通手段の設定		件数
久米島～那覇		3
那覇～東京		1
フェリーで行って帰り海がしける時		1
那覇～関西間での那覇での乗り継ぎ時間を短縮してもらいたい。		1
泊港	空港	1
浦添	西原	1
③利用しやすい運賃や割引体制		件数
那覇⇄久米島		47
フェリー・飛行機ともに割高すぎる		4
石垣～那覇		3
久米島～東京		2
フェリー～久米島～那覇(車搭載高すぎる)		1
もっと料金が安かったらもっと本島に行ける		1
島民割引(飛行機)の継続		1
久米島～那覇の航空運賃		1
空港・港		1
④誰にでもわかりやすい情報提供(欠航や遅延情報等)		件数
フェリーの運航状況		2
飛行機運賃が高い		1
空港へ向かう道で	港へ向かう道で	1
本島	久米島	1
泊港		1
⑤交通施設(空港や港湾)のバリアフリー(段差がない)の整備		件数
久米島～那覇		2
港等		1
⑥乗降施設のバリアフリー(段差がない)整備		件数
久米島空港	車イスでの乗降が不便	1
フェリー		1
比嘉		1
久米島	那覇	1
⑦移動時間の短縮		件数
船便の那覇～久米島		13
久米島	慶良間	1
具志川～飛行機場		1
兼城空港～泊港		1
泊港	兼城港	1
久米島～関西間(直行便がほしい)		1
⑧移動空間の快適性向上		件数
大きな飛行機	久米島～那覇	1
JET必要		1
兼城空港～泊港		1
沖縄本島～久米島		1
⑨その他		件数
久米島～那覇間		3
空港	ゆいレール	2
航空便数を減らさないでほしい		2
始発を早くしてほしい		1
モノレールがあるので便利です。		1
携帯で料金を払いたい。カードは紛失したことがある		1
金曜日の最終便(久米島発)と日曜日の最終便(那覇発)は すぐ満席になってしまうので、その時間帯の近くに増便を。		1

<住まいの島内の移動について（島内）>

＊島内地区のゾーン区分について

久米島のゾーン区分は、大字をベースに路線バスの運行ルートを考慮して、下図に示す10ゾーンを設定した。



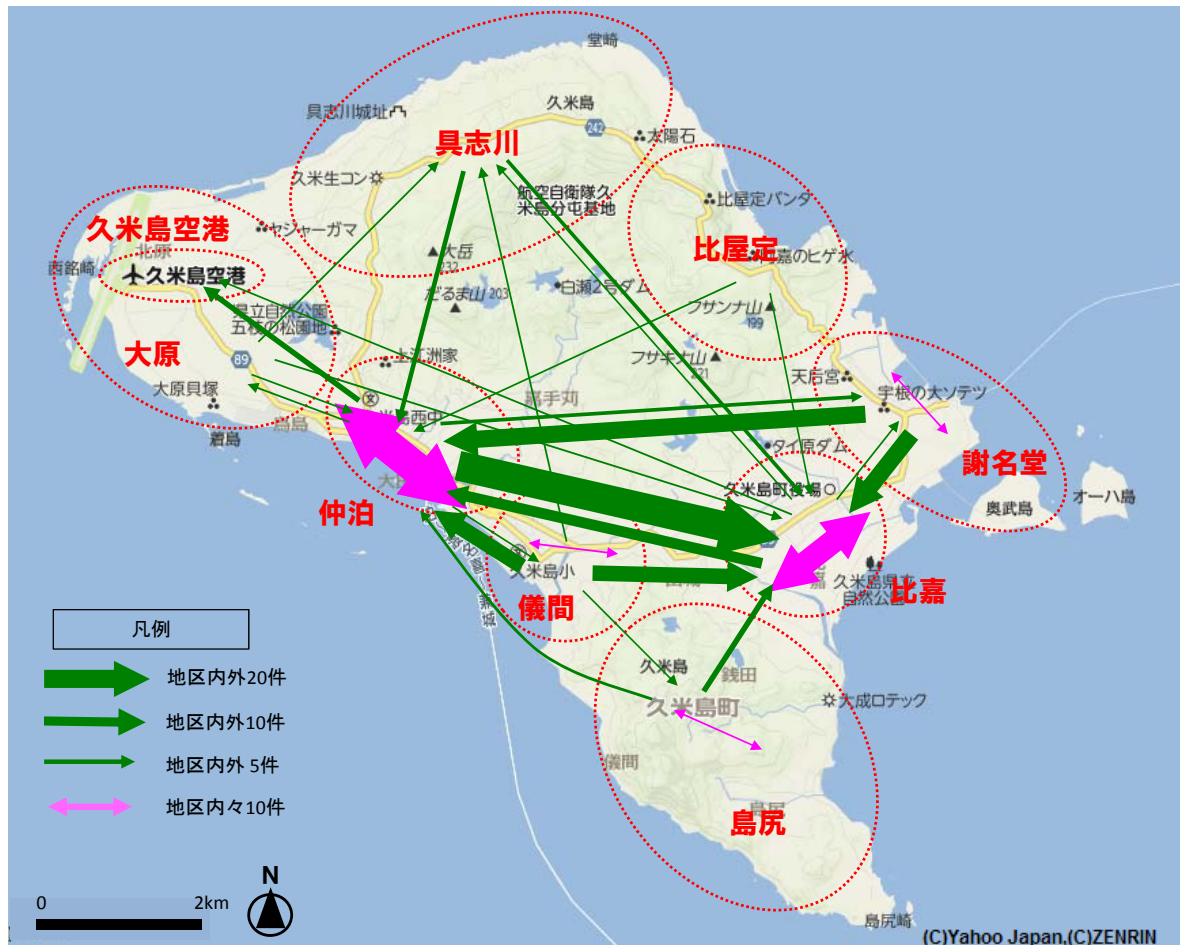
No.	ゾーン名	字名
1	比嘉	比嘉
		真我里
		銭田
2	謝名堂	真謝
		宇根
		奥武
		謝名堂
3	比屋定	比屋定
		阿嘉
4	具志川	仲村渠
		具志川
		仲地
		山里
		上江洲
		宇江城
		宇江城山田原

No.	ゾーン名	字名
5	大原	北原 大原
6	久米島空港	
7	仲泊	西銘
		鳥島
		仲泊
		大田
		兼城
8	儀間	嘉手苅
		山城
9	島尻	儀間 島尻

①目的別目的地（島内）

<目的合計>

久米島の各ゾーンからの行先は、役所の位置する比嘉ゾーンと港湾の位置する仲泊ゾーンに2分されており、比嘉ゾーンや仲泊ゾーンの内々の移動を含め、2極集中パターンとなっている。



ゾーン×島内行先【目的合計】

ゾーン	島内行先										計
	比嘉	謝名堂	比屋定	具志川	大原	久米島空港	仲泊	儀間	島尻		
比嘉	26	2	0	1	0	2	12	0	0	0	43
謝名堂	19	1	0	0	0	0	19	0	0	0	39
比屋定	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	4
具志川	4	0	0	0	0	0	5	0	0	0	9
大原	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	3
久米島空港	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
仲泊	33	4	0	0	1	6	36	1	0	0	81
儀間	17	0	0	1	0	0	17	1	1	1	37
島尻	6	0	0	0	0	0	3	0	2	2	11
計	108	7	0	3	1	8	95	2	3		227

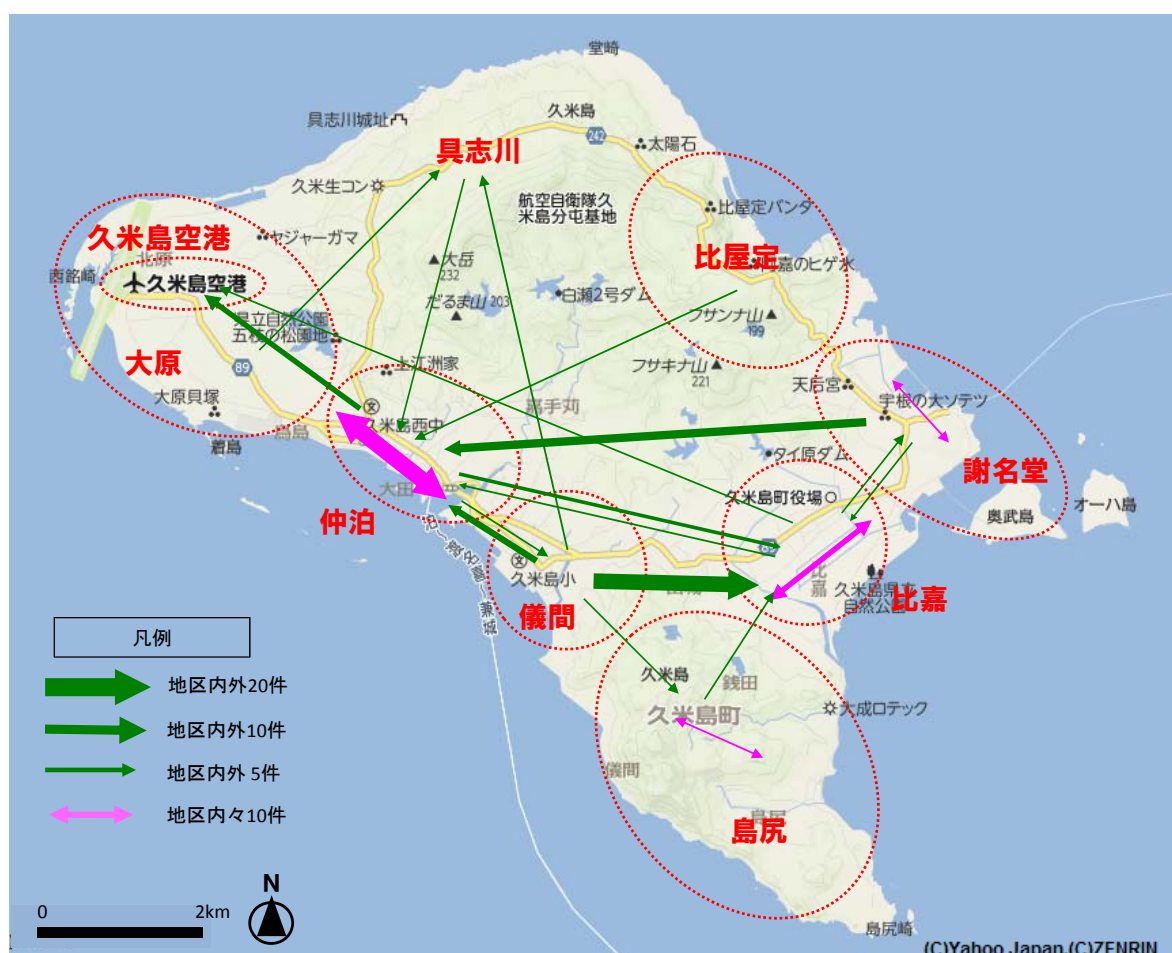
平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

<通勤・通学>

通勤・通学目的では、比嘉ゾーンと港湾の位置する仲泊ゾーンへの移動が多くなっており、仲泊ゾーンの内々移動が多くみられる。



ゾーン×島内先行先【通勤・通学】

ゾーン	島内先行先										計
	比嘉	謝名堂	比屋定	具志川	大原	久米島空港	仲泊	儀間	島尻		
比嘉	6	1	0	0	0	1	2	0	0	0	10
謝名堂	1	1	0	0	0	0	9	0	0	0	11
比屋定	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
具志川	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
大原	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
久米島空港	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
仲泊	4	0	0	0	0	6	18	1	0	0	29
儀間	0	0	0	1	0	0	7	0	1	0	9
島尻	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	3
計	12	2	0	2	0	7	38	1	3	0	65

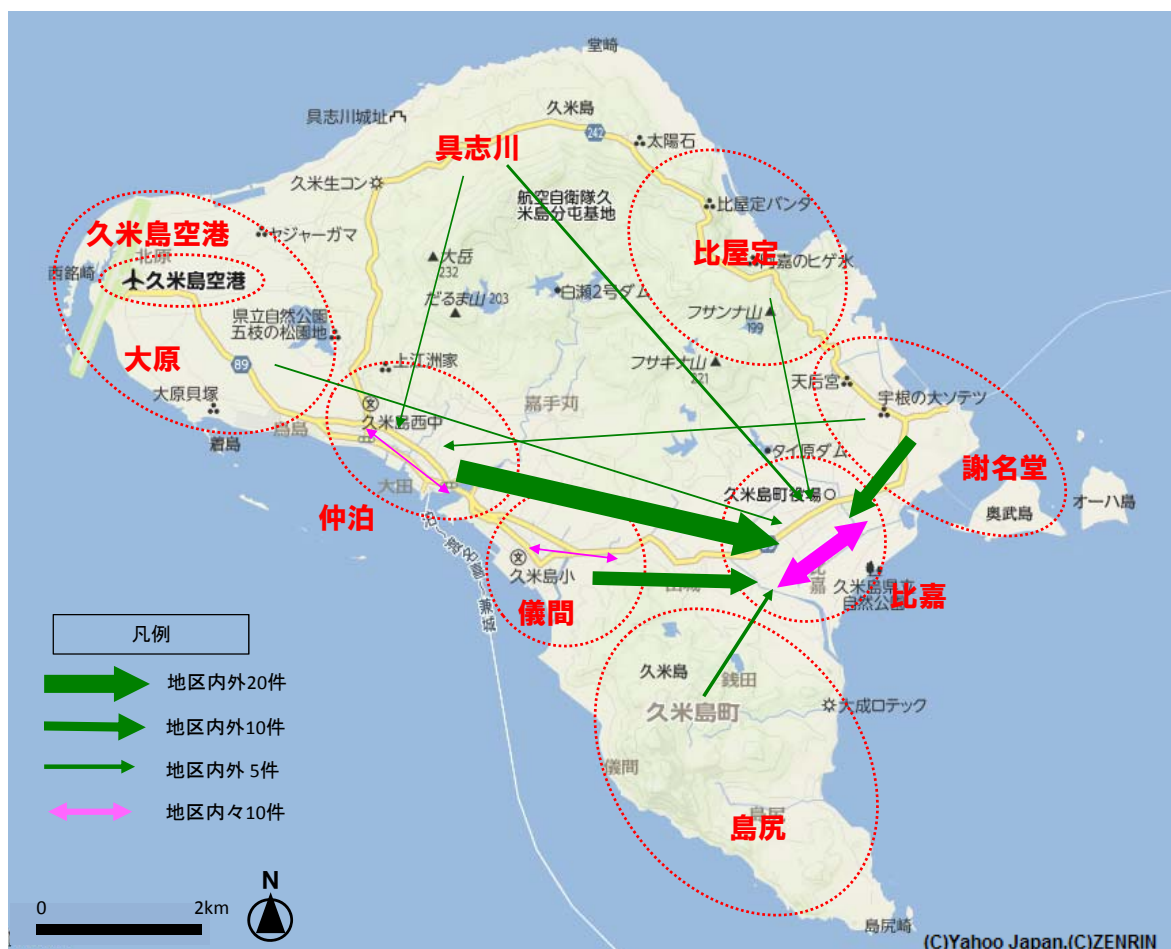
平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

<買い物>

買い物目的では、ほとんどが比嘉ゾーンに集中している。



ゾーン×島内行先【買い物】

ゾーン別島内行先別乗客数										
ゾーン	島内行先									計
	比嘉	謝名堂	比屋定	具志川	大原	久米島空港	仲泊	儀間	島尻	
比嘉	17	0	0	0	0	0	0	0	0	17
謝名堂	15	0	0	0	0	0	1	0	0	16
比屋定	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
具志川	3	0	0	0	0	0	1	0	0	4
大原	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
久米島空港	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
仲泊	25	0	0	0	0	0	2	0	0	27
儀間	15	0	0	0	0	0	0	1	0	16
島尻	4	0	0	0	0	0	0	0	0	4
計	81	0	0	0	0	0	4	1	0	86

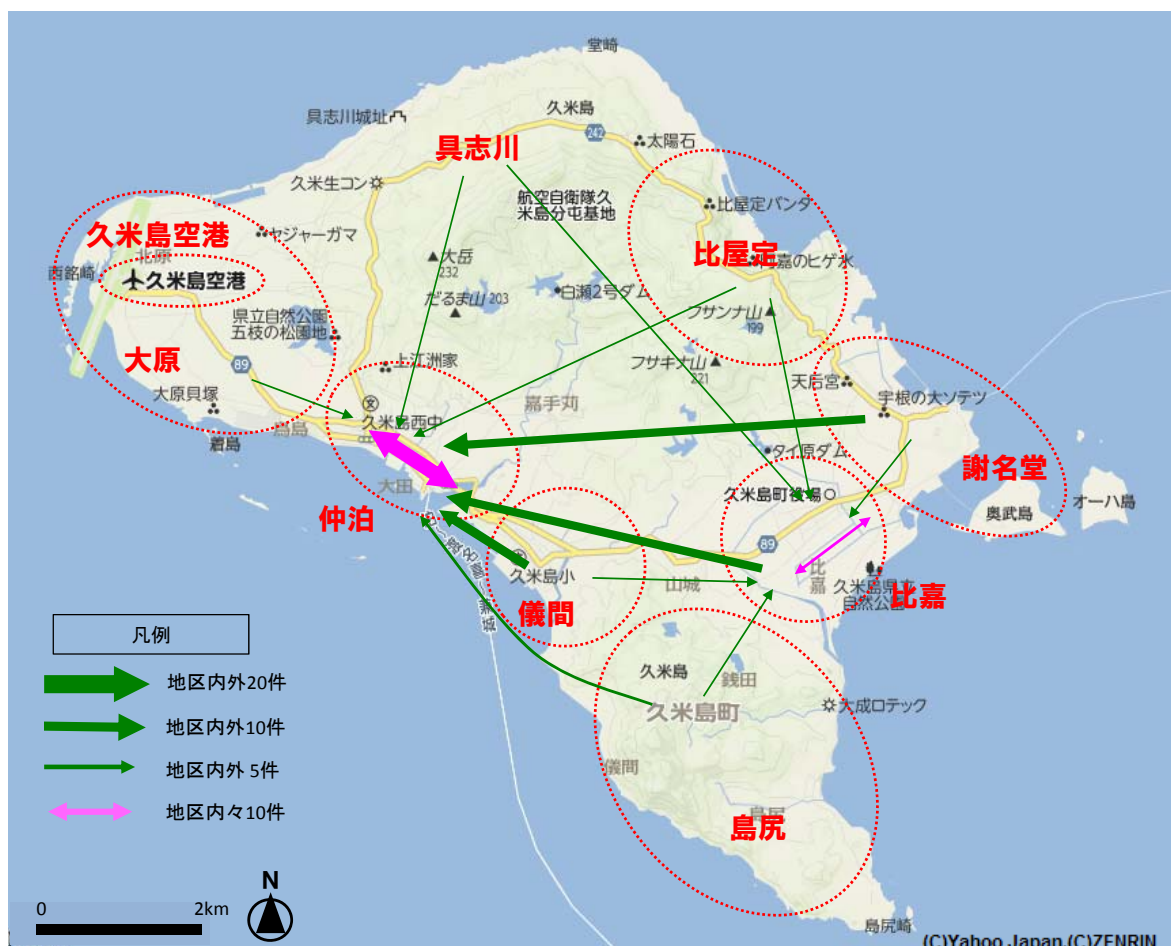
平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

<通院>

通院目的では、ほとんどが仲泊ゾーンに集中している。



ゾーン×島内行先【通院】

ゾーン	島内行先									計
	比嘉	謝名堂	比屋定	具志川	大原	久米島空港	仲泊	儀間	島尻	
比嘉	3	0	0	0	0	0	9	0	0	12
謝名堂	2	0	0	0	0	0	9	0	0	11
比屋定	1	0	0	0	0	0	1	0	0	2
具志川	1	0	0	0	0	0	3	0	0	4
大原	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
久米島空港	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
仲泊	0	0	0	0	0	0	16	0	0	16
儀間	1	0	0	0	0	0	10	0	0	11
島尻	1	0	0	0	0	0	3	0	0	4
計	9	0	0	0	0	0	52	0	0	61

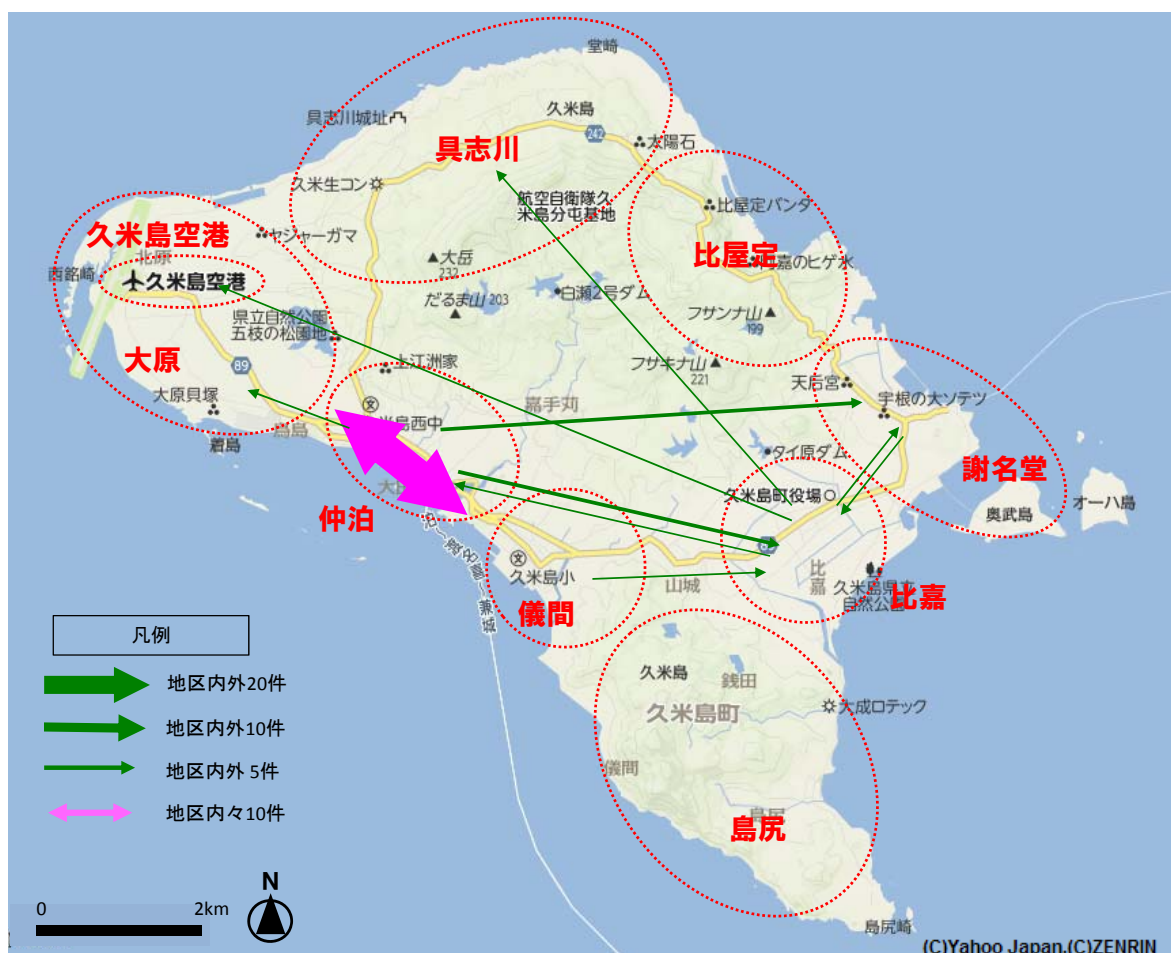
平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

＜その他＞

その他目的（業務や観光・娯楽など）では、島内各地への移動のほか、仲泊ゾーンの内々移動が多くみられる。



ゾーン×島内行先【その他】

ゾーン	島内行先									計
	比嘉	謝名堂	比屋定	具志川	大原	久米島空港	仲泊	儀間	島尻	
比嘉	0	1	0	1	0	1	1	0	0	4
謝名堂	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
比屋定	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
具志川	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
大原	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
久米島空港	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
仲泊	4	4	0	0	1	0	0	0	0	9
儀間	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
島尻	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	6	5	0	1	1	1	1	0	0	15

平均値以上の区間

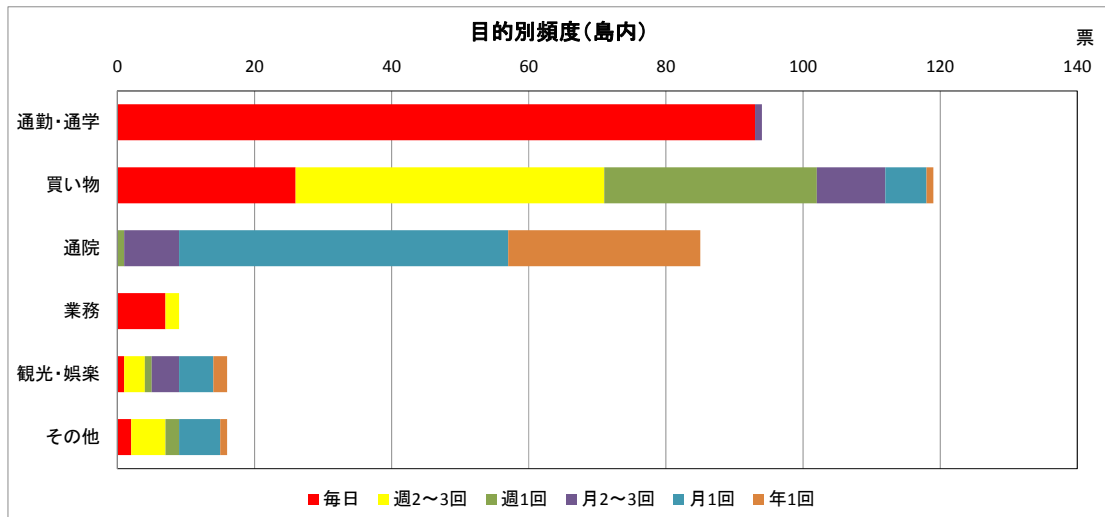
平均値未満の区間

0件

②目的別頻度（島内）

島内移動の目的は、買い物が最も多く、次いで通勤・通学、通院の順となっている。

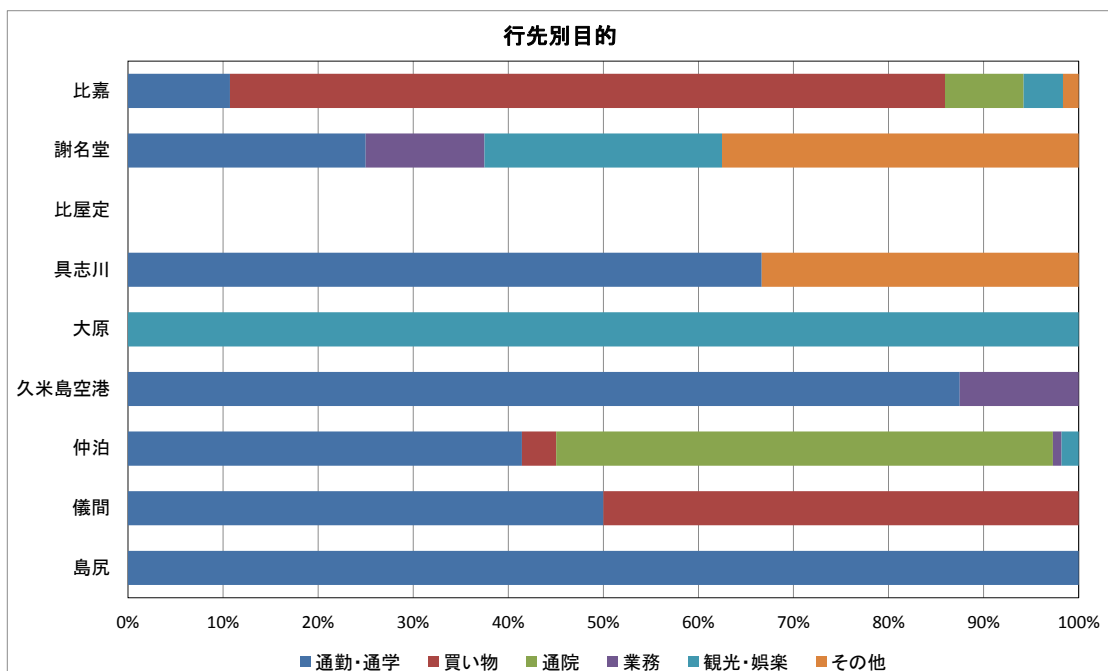
頻度は、通勤・通学では「毎日」が、買い物では「週2～3回」が、通院では「月1回」が多くなっている。



③行先別目的（島内）

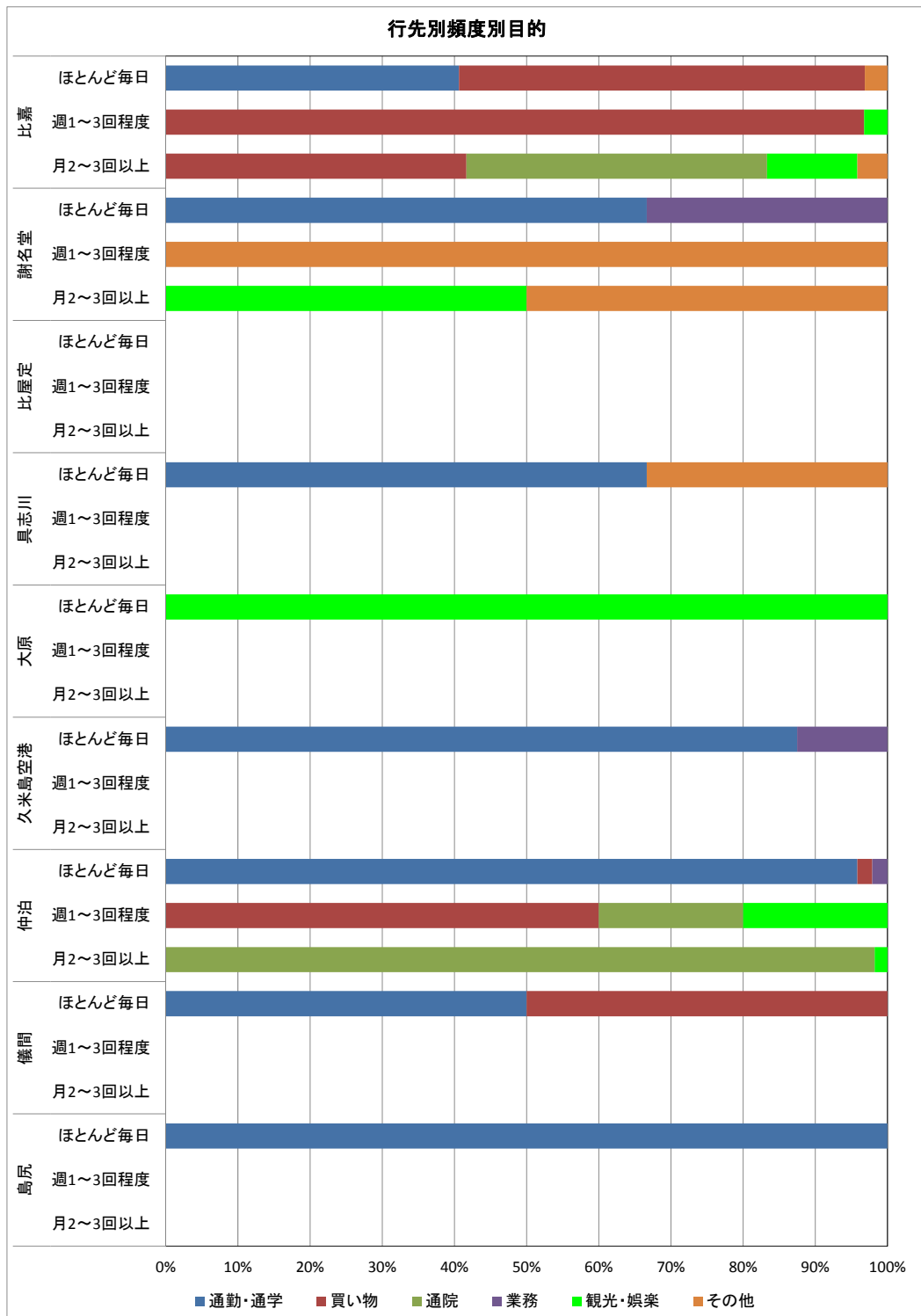
行先別に目的をみると、移動先の集中する2つのゾーンのうち、比嘉では買い物、仲泊では通勤・通学と通院の割合が多くなっており、それぞれ主たる目的が異なっている。

通勤・通学目的での行先の割合は、真志川、久米島空港、島尻で多くなっている。



＜参考＞行先別頻度別目的（島内）

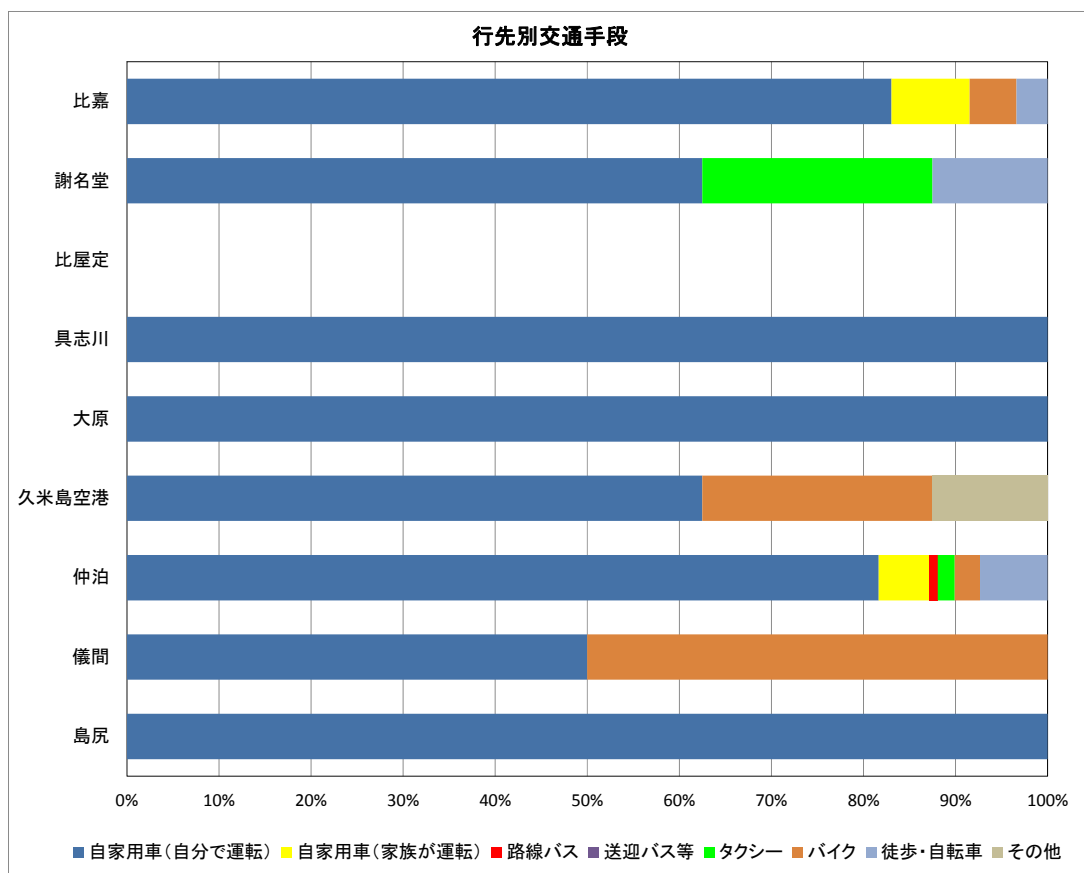
各ゾーンへの「ほとんど毎日」の移動目的は、通勤・通学が主体である。「週1～3回程度」は比嘉への買い物目的、「月2～3回以上」は仲泊への通院目的の移動が多い。



④行先別交通手段（島内）

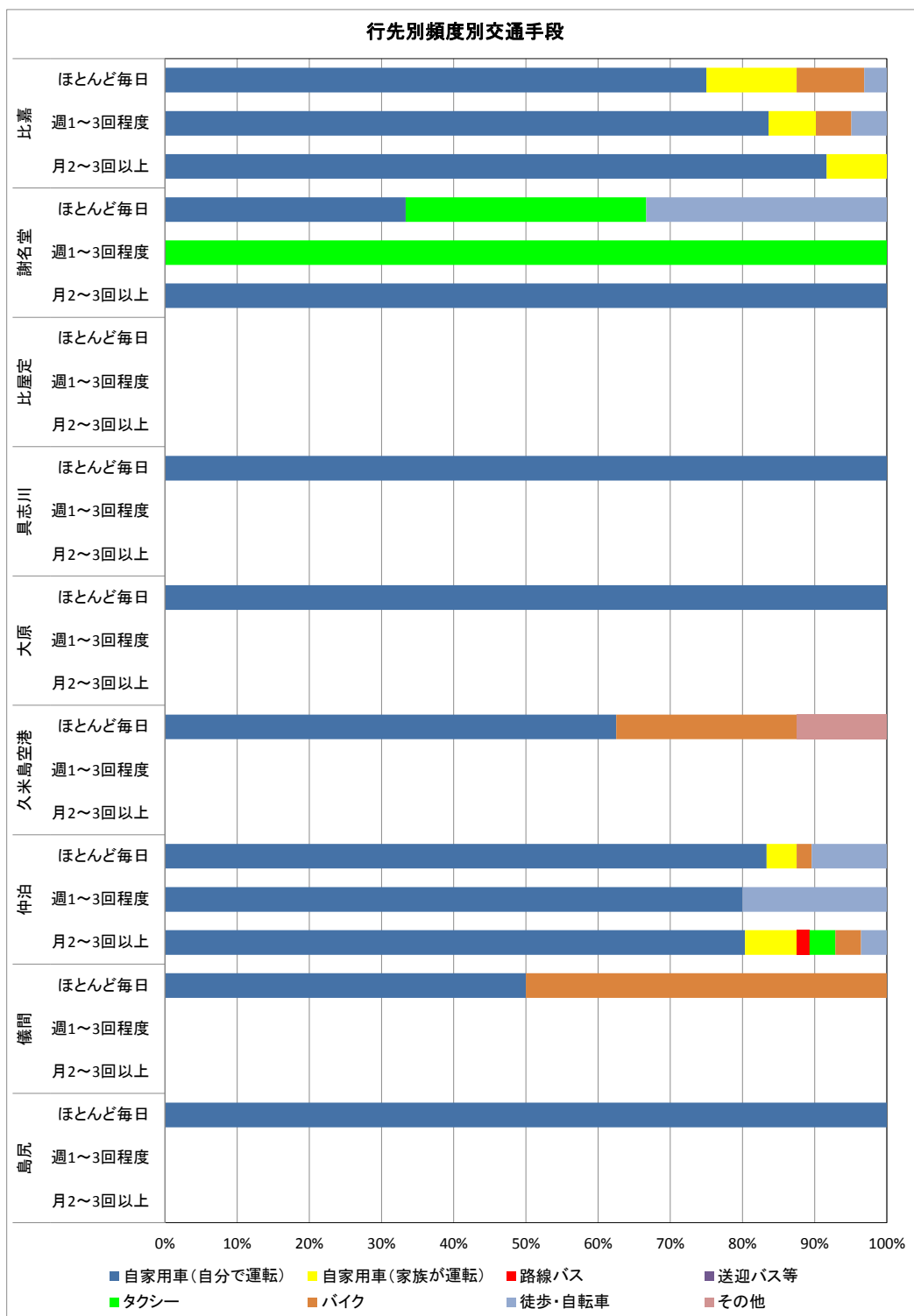
行先別に交通手段をみると、各行先において「自家用車（自分で運転する）」が多くなっている。

路線バスの利用は、ほとんどみられない。



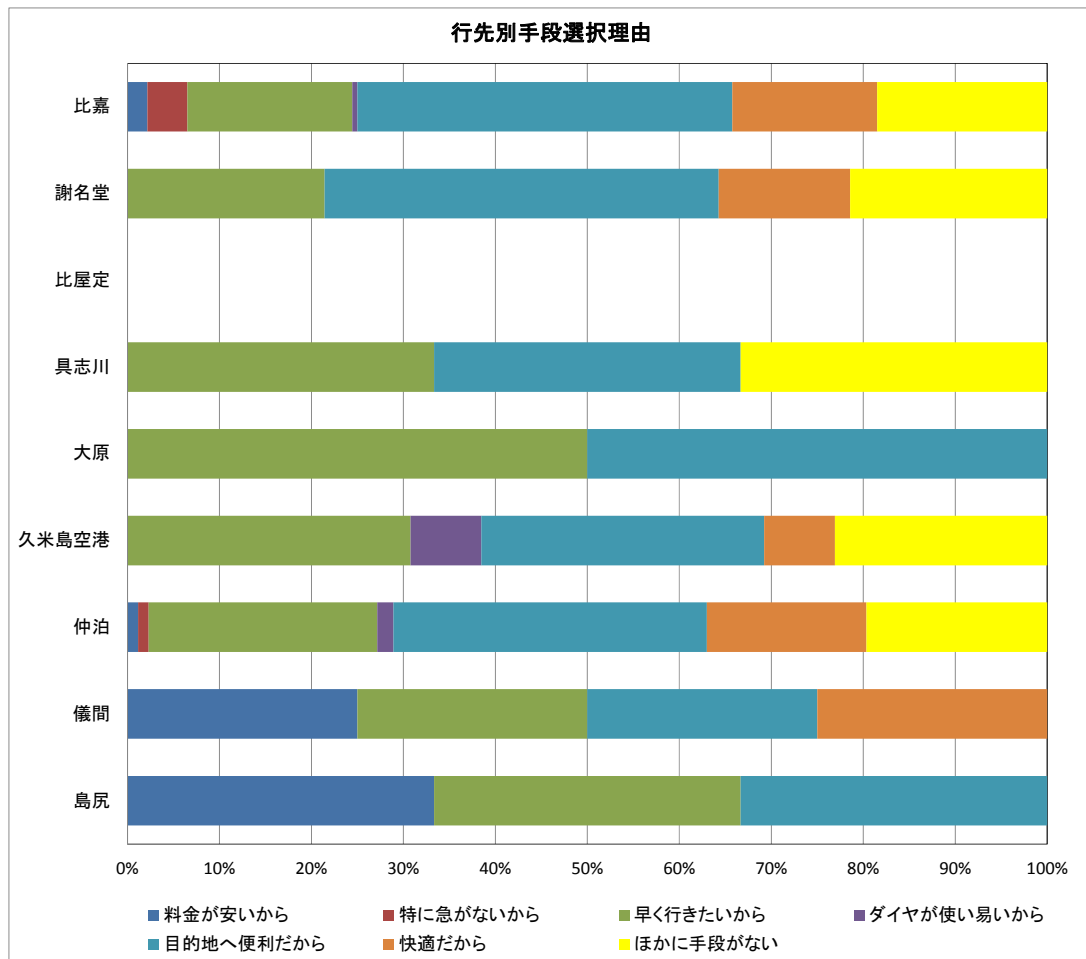
＜参考＞行先別頻度別交通手段（島内）

島内の移動は、各頻度及び各目的においてほとんどが自家用車の利用となっている。



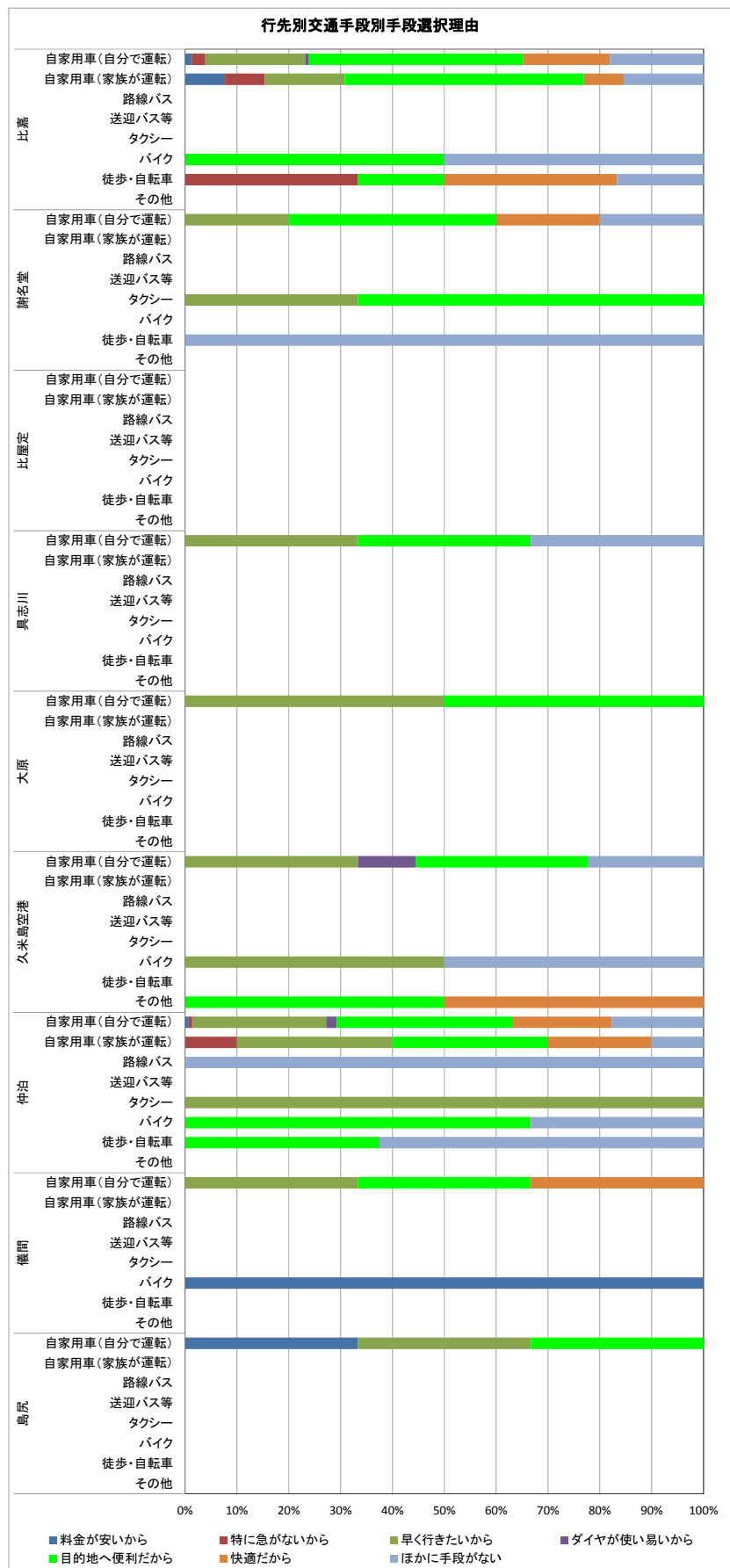
⑤行先別交通手段選択理由（島内）〔複数回答〕

行先別の交通手段選択理由は、各行先ともに「早く行きたいから」と「目的地へ便利だから」が多くなっている。



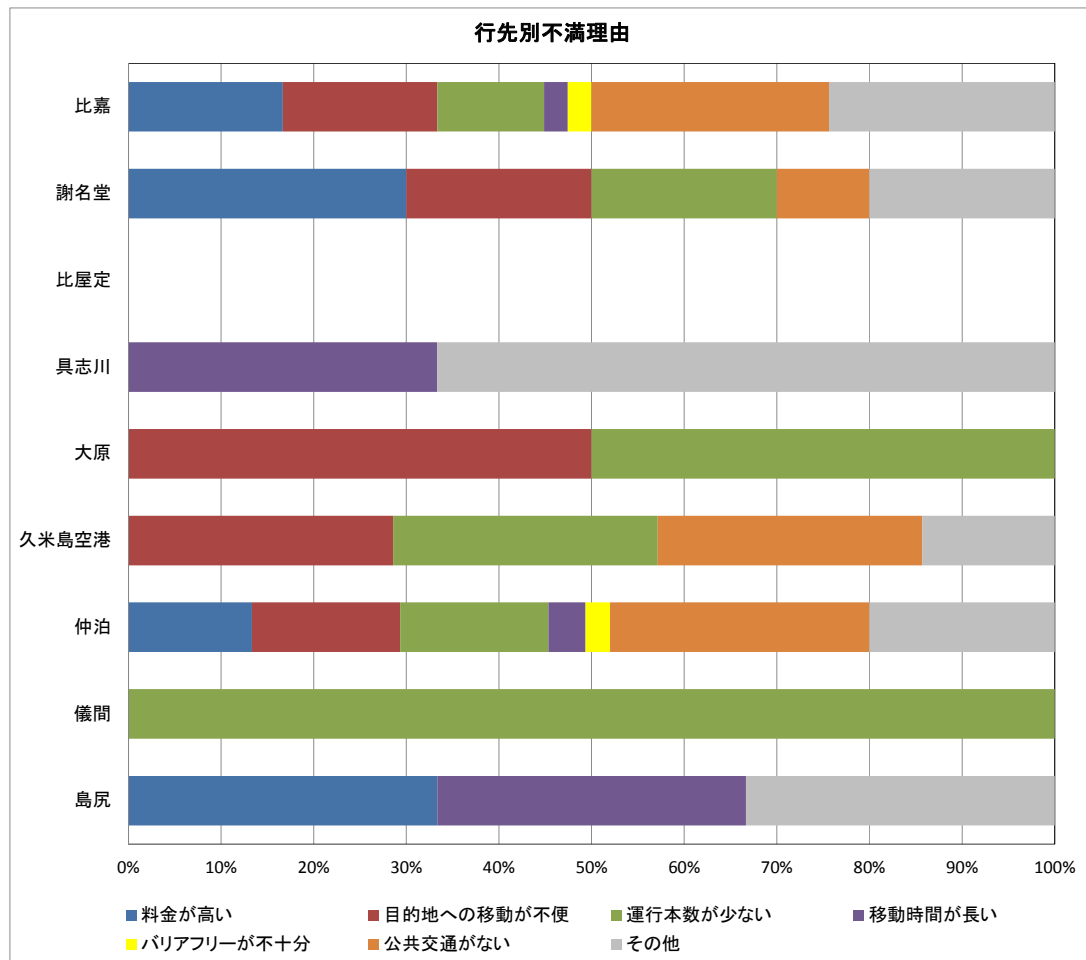
<参考>行先別交通手段別手段選択理由（島内）〔複数回答〕

行先が集中する比嘉をみると「ほかに手段がないから」と「目的地へ便利だから」が多くなっていて、仲泊でも同様の理由が多い。



⑥行先別不満理由（島内）〔複数回答〕

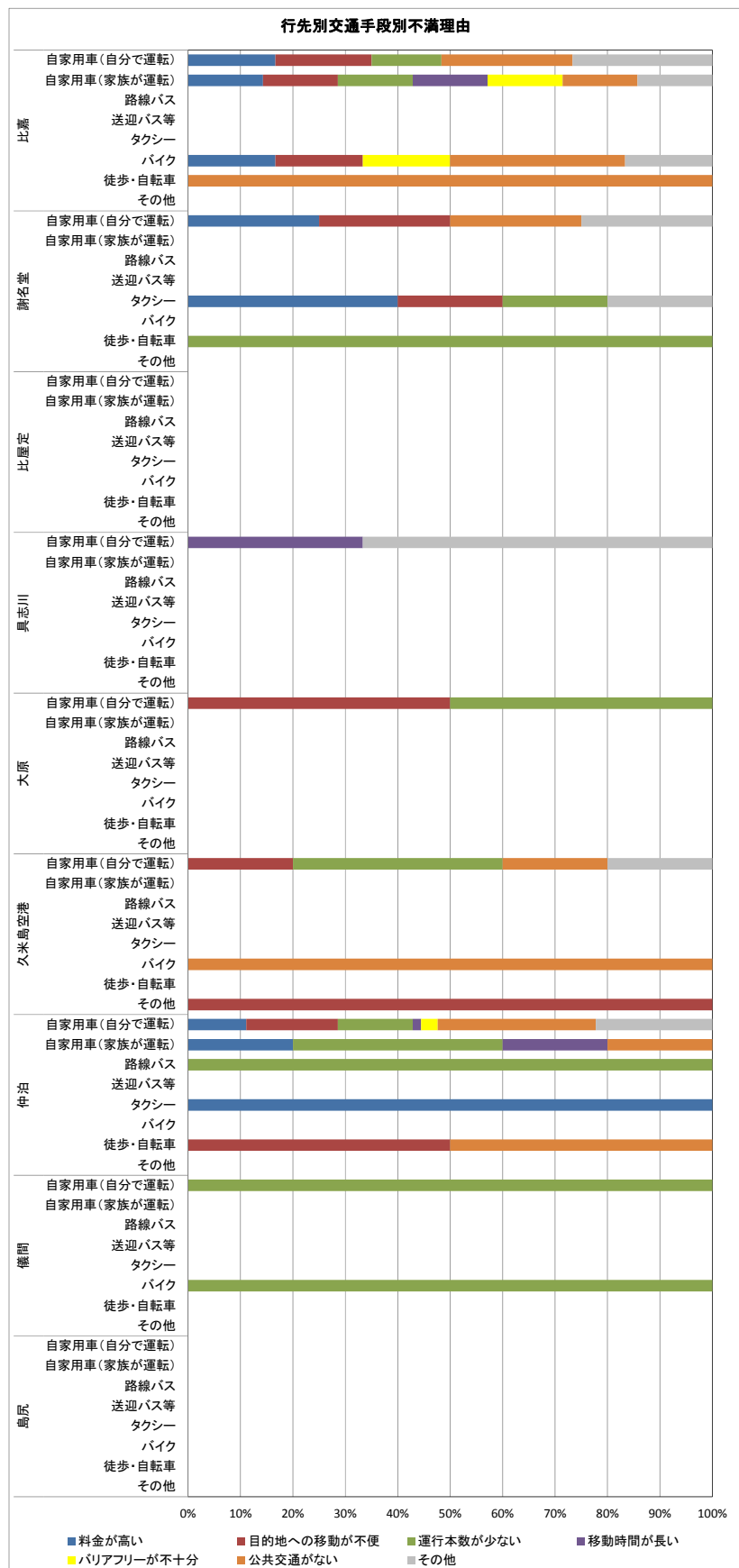
交通手段の不満理由については、行先が集中する比嘉と仲泊において「公共交通がない」との回答が多く、公共交通の不便さが示されている。



<参考>行先別交通手段別不満理由（島内）〔複数回答〕

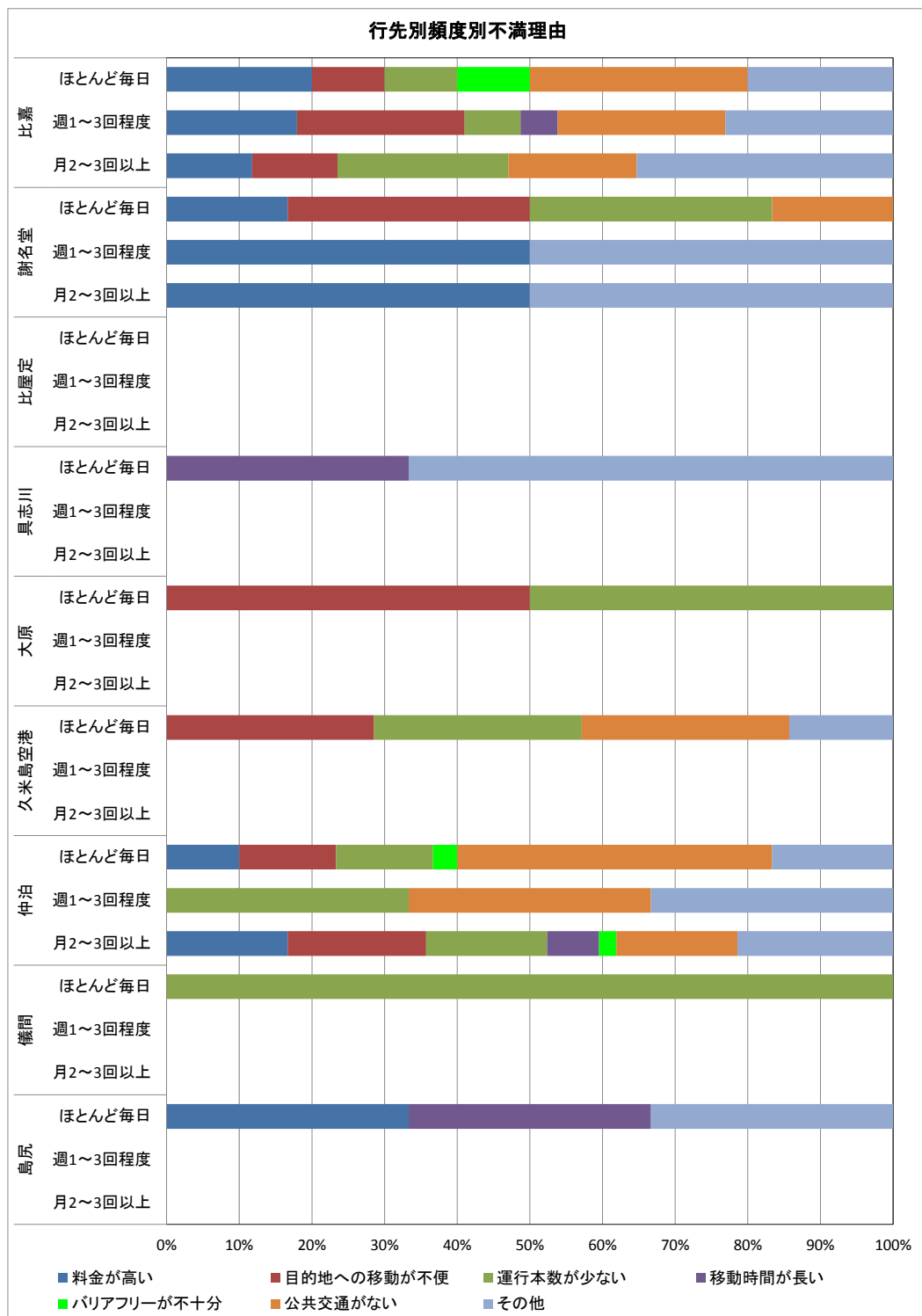
「公共交通がない」との不満理由は、比嘉で見ると、バイクや徒歩・自転車利用者において多くあげられている。

また、仲泊では自家用車（自分で運転）と自家用車（家族が運転）利用者においてあげられている。



＜参考＞行先別頻度別不満理由（島内）〔複数回答〕

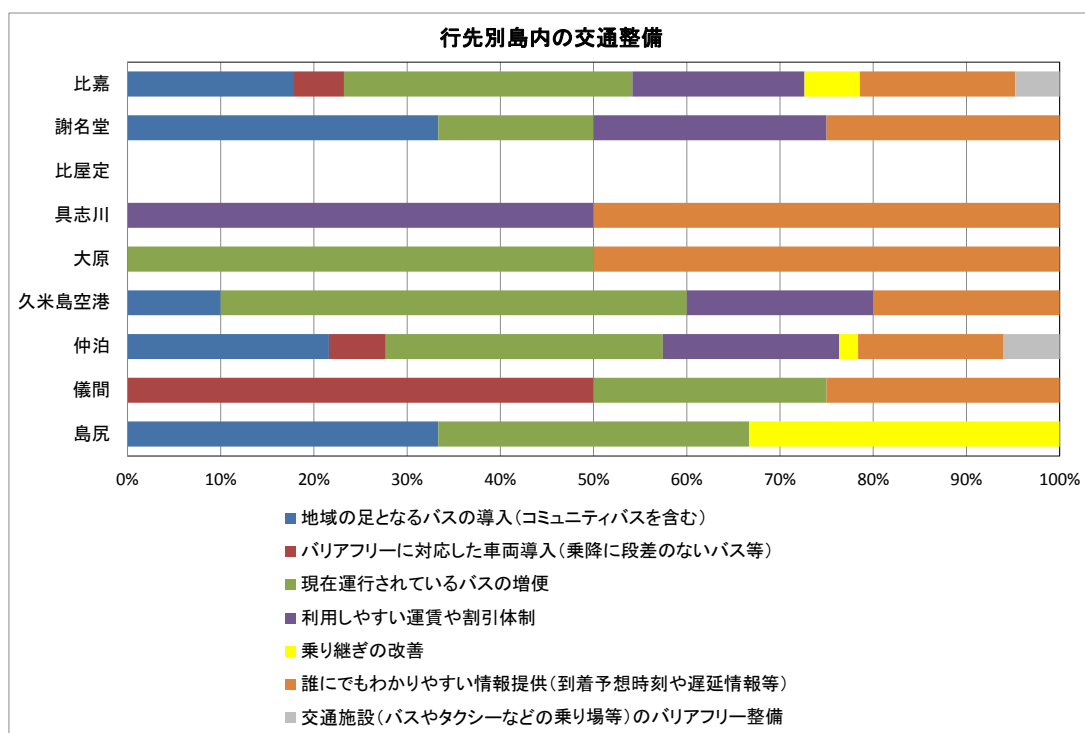
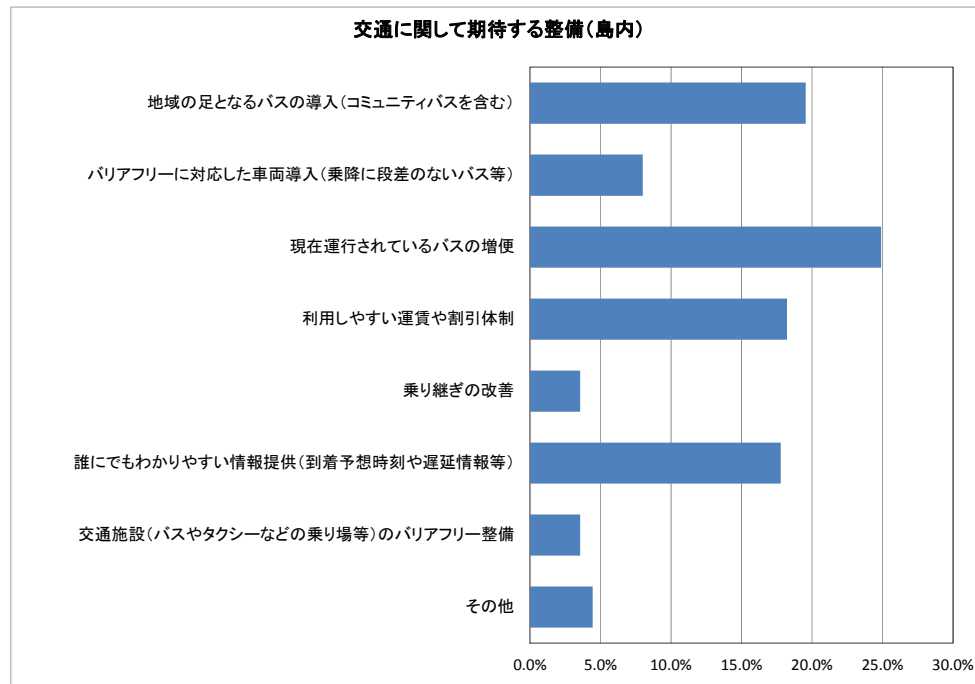
頻度別にみると、「公共交通がない」との不満は、比嘉や仲泊でみると、すべての頻度においてあげられているが、頻度が多い（ほとんど毎日、週1～3回程度）ほど多くなっている。



⑦島内の交通整備[複数回答]

久米島内の交通に関する整備については、「現在運行されているバスの増便」が最も多く、次いで「地域の足となるバスの導入」、「利用しやすい運賃や割引体制」の順となっている。

ゾーン別では比嘉や仲泊などで「現在運行されているバスの増便」があげられているほか、「地域の足となるバスの導入」の要望が多い。



◆特に強く期待する区間や場所等

①地域の足となるバスの導入(コミュニティバスを含む)	件数
島内全域	5
比屋根	1
全島バスの本数が少ない	1
久米島病院	1
②バリアフリーに対応した車両導入(乗降に段差のないバス等)	件数
全島前線	1
③現在運行されているバスの増便	件数
島内全域	5
空港～市内～ホテル	2
本数を増やしてほしい	1
仲泊⇄イーフ	1
島中・学校	1
自宅～会社	1
空港～役場	1
学校⇄自宅	1
比嘉	1
久米島空港	1
空港～島尻	1
一周道路	1
朝は遅く(仕事に遅れる)、夜は早く終わってしまう。	1
④利用しやすい運賃や割引体制	件数
久米島一周線	2
久米島全体	2
フェリー(車搭載)	1
久米島～那覇	1
病院	1
島中	1
公共施設まで	1
学校⇄自宅	1
年間バスの導入	1
⑤乗り継ぎの改善	件数
島尻は朝夕しかバスがない	1
⑥誰にでもわかりやすい情報提供(到着予想時刻や遅延情報等)	件数
島内の全区間	1
庁舎での放送する	1
空港～役場	1
⑦交通施設(バスやタクシーなどの乗り場等)のバリアフリー整備	件数
全島	1
⑧その他	件数
公立久米島病院	1
空港～各ホテルへは飛行機の到着後に出発してもらいたい	1

◆その他要望・意見

島内や他島への移動に関する要望・意見
・18時頃発の那覇行きの飛行機があると便利(夏場のように)・バス内で次のバス停案内をやっていないので、観光客にはわかりづらいと思う。ぜひ案内しテープでも、運転手直接でもした方がいい。
・那覇(本島)への病院通院、子供の通学など飛行機を利用することが多いので後、ジェット便を現状維持か本数を増やせば幸いです。
・急な用事の時、飛行機は大変便利で離島に住む者として有りがたく思っています。
・運賃についても、家族の移動となると大変なので配慮お願いしたいです。
・那覇⇄久米島間の航空賃が宮古や八重山に比べて高いと思う。
・久米島一周線のバス運行回数の増便
・兼城港～泊港のフェリーの高速化
・那覇⇄久米島⇄宮古島⇄石垣島の航空便の新設をお願いします。
・夏期に羽田⇄久米島間の直行便はあるが関西(伊丹)⇄久米島間がないので設定してもらいたい。
・路線バスが利用しやすいように増便してほしい。・乗り継ぎが不便な場所への移動、タクシーを利用するが空港でりようする場合近距離だと運転手に不満を言われる。運転手の接客マナーが悪い。
・島には物が少なく、あっても高いため、時々本島へ買い物へ行くが、朝の便は早く、帰りは早く終わってしまうため、宿泊代かかってしまう。もう少し料金が安く日帰りできたらと思う。
2時間弱で那覇と久米島間を運航できるような高速船がほしい。運賃往復で1万円弱を希望。
4月から飛行機の離島割引がなくなるそうだが、そのまま継続してほしい。いろいろな面を考えれば、離島割引で経済効果を出せると思う。
JAL増便
アンケートの質問が簡単すぎ、雑すぎる
以前、久米島～那覇行きの飛行機が満席で乗れなくて困りました。急ぎの用だったので(結婚式への出席)本当に困りあせりました。現在の飛行機の便数2往復は今まで通り維持してほしいと思います。
一周23kmと小さな島ですが、移動中の車内は連絡や15分ですけど会話など大切な時間です。
今は子供達と一緒に通勤、通学しています。子供達が卒業したら、一人で車に乗るのはもったいない気がするので、バスや徒歩にしたいです。
沖縄県住民に対しての全離島割引 久米島～本島のエアークロム割引は続行して欲しい。
ガソリン代が高い(10あたり150～160円)、飛行機代が高い。
観光客増のため、久米島～慶良間諸島のアクセスがほしい。
久米島、那覇間の航空運賃について、エアークロム、ジェット機の料金が同じ料金と言うのが納得いきません。乗り心地も移動時間も違うのに、なぜ、同じなんですか？今よりもっと安くなってもいいと思いますが。
久米島～那覇へは飛行機代+宿泊代のホテルパックしか利用しません。ホテルパックのほうが往復の飛行機代よりも安いんです。島内の移動は自家用車だけですが本当に比べてガソリン代が高いので、そこが気になります。
久米島⇄那覇の航空運賃の割引の維持。久米島⇄那覇の格安航空会社の参加
久米島から石垣や宮古へ格安で行けるとよいと思う。那覇経由になるとかなり高い。
久米島から那覇間の飛行機が料金が高く、よほど急ぎでない限り利用しないとかいって船は3時間半～4時間かかり高速船の導入を望んでいる。
久米島空港～那覇空港の飛行機の増便、久米島空港～石垣・宮古の定期便新設。
久米島市民にとって島外への移動手段である飛行機は、公共的な交通手段の一つであり、生活と密接な関係にある。また、観光が産業の目玉でもあり、島外からの観光客の誘致は大きな課題である。これらのことから、飛行機の運賃を安く設定して頂き、島外・外の人の流れがスムーズにできるようにして欲しい。島民の生活の安定・安心と島の活性化の為に。
久米島という田舎での暮らしでは子供達のスクールバスが必要だと思います。スクールバスがないのなら、公共バスの本数を増やし、スクールバスとして活用してはどうでしょうか？
久米島は飛行機代が高い。
久米島への移動手段(船・航空機)は各企業に独占運営をし、競争原理が動かず、サービスも悪く運賃も高く感じる。航空運賃は(約30分間乗り)万円単位の料金は、日本一高いのでは？フェリーの車搭載(小型車)で往復約3万では高く、家族での里帰り等で利用しづらい。往復割引もない。割高運賃は交流のネックになっている。
車イス用トイレを増やして下さい。
車のガソリン代が本島に比べ、とても高い。また、飛行機運賃も高い。
現在、離島割で那覇～久米島の航空券が往復で1万4千円ぐらいなのでとても助かった。H24、3月で終了予定とのことだが、ぜひ延長してほしい。
現在の割引体制を今後も継続して欲しい
航空運賃が高いを本島へ通院するさい経済的に負担が大きい。また、産院がないためどうしても那覇の病院へ行けなければならない状況にある。離島運賃は安ければ安いほど良い。
航空運賃が高く利用するのに躊躇する。フェリーは移動時間が4時間と長く、1日2便しかなく不便。
航空運賃の離島割引が那覇・東京⇄久米島だけではなく、他の地域でも適用されてほしい(例えば、久米島⇄石垣とか、福岡とか)
航空運賃を今以上に引き上げないで欲しい(現在 往復11,400円)

島内や他島への移動に関する要望・意見
航空便が週末(金・土・日)及び平日でも団体客又は行事(イベント・学校スポーツ大会の参加移動)等で急に満席になり空席待ちでも乗れない事があるので小型機の便数とJET機便数の現状維持が必要です・。
航空便を多くし、料金を安くしてほしい。また、船を大型船にしてほしい。
子供の通院で、つき1回程度沖縄本島に出ます。また、中学生の子供達の部活の遠征の都度、大きな負担を強いられています。那覇～久米島間の航空運賃がもっと安くなることを切に願います。
島内で公共交通はバスですが、19時には終了してしまい、タクシーも少なく不便です。
島内にはない施設が多く、那覇(本島)まで行かなければならないことが多い。そのため、かなり頻繁に飛行機を利用します。普通に仕事を終えてから乗れる便が1便しかないのも、何かあるとすぐ満席になってしまいます。その時間帯の増便と運賃の配慮をお願いしたい。
島の割引がこれからも続いてほしい。
他離島便より交通航空路線高いのですか。食事も高いしなぜでしょうか。若者にやさしくないですね。居心地が悪い。
島内にない医療を受けるため島外に出る場合、交通手段も医療費と同様に3割負担にしてほしい。高齢の方が十分な医療が受けにくい状況が見受けられる。
島内バスの増便と料金改定。飛行機運賃の改定。高速船(那覇～久米島)の復活
島民の少ない交通手段をより充実させてほしいです。
島民割引を継続してほしいし、ダイヤ(便)を増やしてほしい。
バス停にベンチや屋根の設置。お年寄りが地面に座ってバスを待っている姿をよく見ます。
バスは、特に高齢者が利用しやすいように。高校生中心の時間運行ダイヤは無意味。こんな近い距離は自転車でも十分。
飛行機に関しては現在、久米島・那覇間は割引制度が行われているが、この制度は継続して欲しい。この制度がなくなれば船(フェリー)の乗船が増えると思う。
飛行機の運賃が高く、便数が少ない、欠航や遅れが多い。このアンケートをとっても何も改善されないと思うし、期待していない。
飛行機の運賃が高すぎる。JTA・RACともに同額の運賃体制に不満を感じる。
飛行機の料金について、島内の人の料金は割引きされていてよいが島外の方を迎える時の料金は高く、島外から人が来にくい状況にある。(久米島)
病院や用事等でよく那覇に行くので運賃を安くして欲しい。 車がない老人が病院利用するにあたり島尻に行くバスが2本しかなくて、不便
便数を減らさないでほしい。
他に移動手段がないのだから安くしてほしい、病院にかかりたくても我慢している人はたくさんいます。
宮古の様に飛行機会社がもう1社介入すると料金が安くならないだろうか。久米島町の役所にもいろいろ要望します。
もっと手軽に行ききできるように交通手段の割引制度。
離島の交通に関しては、人の移動も大切だが、物流に関しても考慮すべき。久米島の場合、航空機(ジェット)がはたす役割は大きい。
離島飛行機・船の運賃の補助をもっと大きくして欲しい。
離島への交通運賃が高いため、年々観光客が減少しているのでは？
離島割引(久米島～那覇間含む)の継続を強く希望します。
離島割引があってもまだ飛行機代が高いと思う。
料金が高い。
料金を安くして欲しい
各区間のバスの時刻表を明瞭にしてほしい。

4-12 北大東島

(1) 島の概要

北大東島は、沖縄本島那覇市から南方向約 360km に位置し、人口約 520 人の離島である。
全域が北大東村に属しており、沖縄本島那覇市との航路と航空路がある。



人口	521 人
世帯数	209 世帯
高齢化率	15 %
就業者総数	372 人

島の面積	11.94 km ²
本島(那覇市)との距離	362 km
港湾乗降人員	1.5 千人
空港乗降人員	21.0 千人

資料：離島統計(H19)、空港乗降人員はH22年度

<海上交通>

発港	着港	着市町村 [島名]	タイプ	便数 (往復)	所要時間 (分)	運航事業者名
北大東	泊	那覇市 [沖縄本島]	貨客船	年間70航海	900	大東海運株式会社

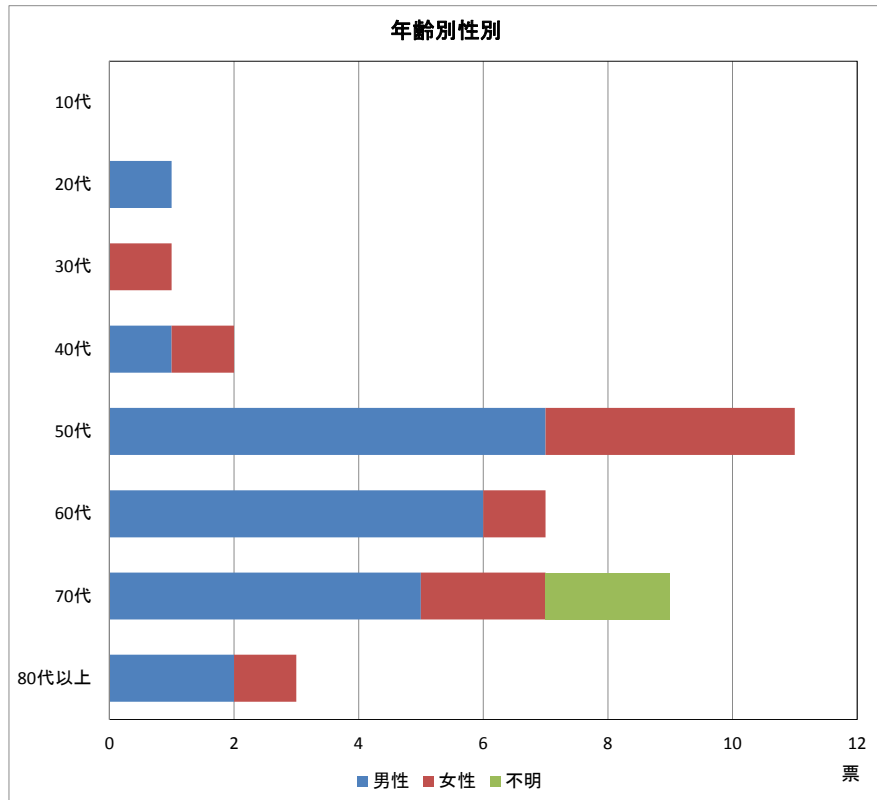
<航空交通>

発空港	着空港	着市町村	便数 (往復)	所要時間 (分)	運航事業者名
北大東	南大東	南大東村	0.5	15	琉球エアコミューター株式会社
那覇	北大東	北大東村	0.5	75	

(2) 住民ニーズ

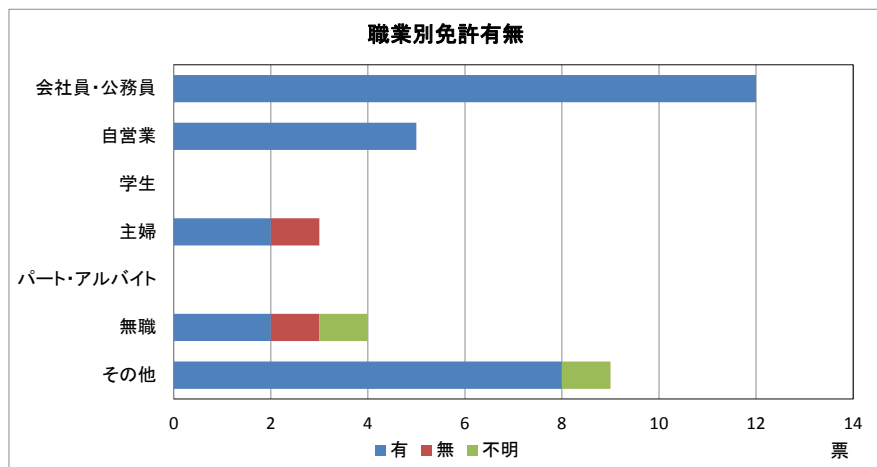
①年齢別性別構成

北大東島の回答者は50代が最も多く、次いで70代、60代の順となっている。



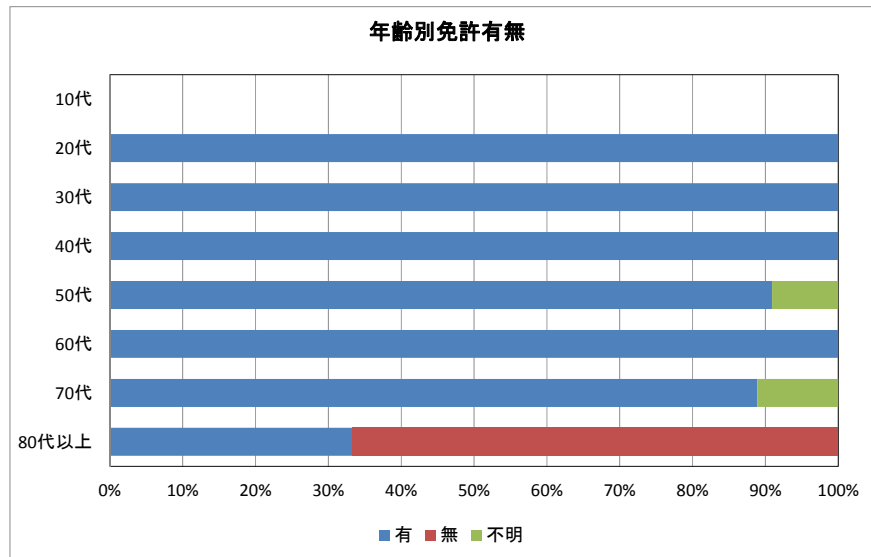
②職業別免許の有無

回答者の職業は、会社員・公務員が最も多く、次いで自営業の順となっている。主婦、無職の回答者は自動車免許を持っていない方が含まれる。



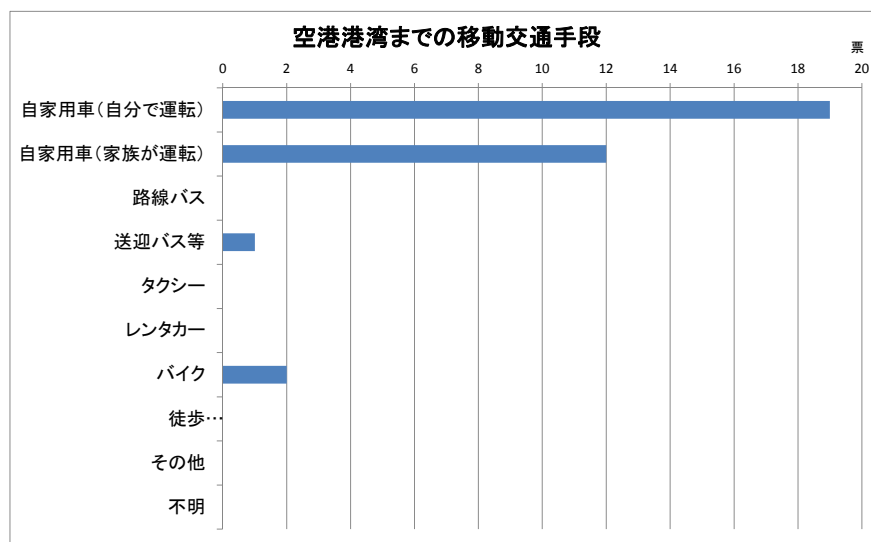
③年齢別免許の有無

年齢別に自動車免許の有無をみると、80代以降は免許のない割合が多くなっている。



④空港・港湾までの交通手段

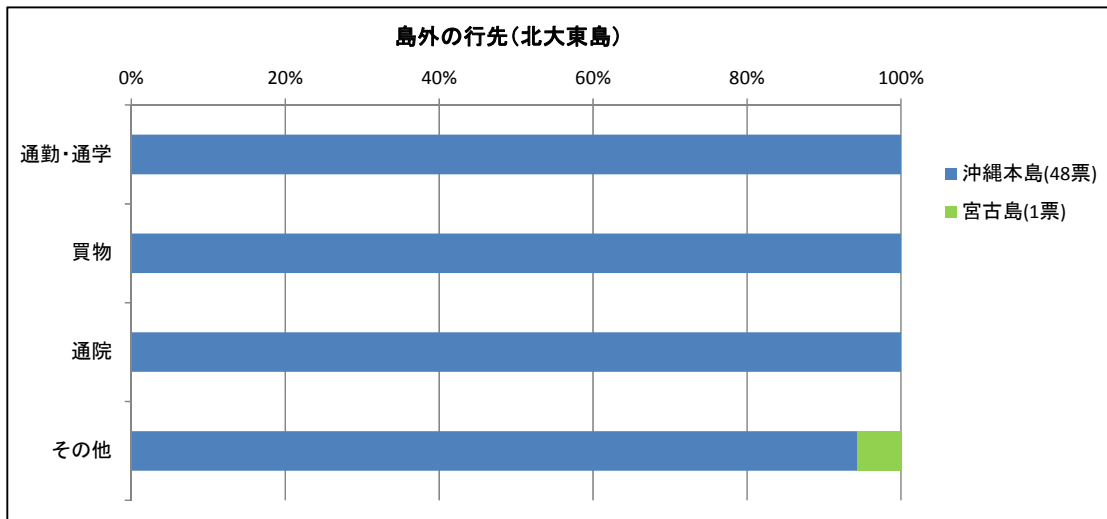
北大東島の空港又は港湾までの交通手段は自家用車の「自分で運転」が最も多く、次いで自家用車の「家族が運転」となっている。



<本島や近隣離島への移動について（島外）>

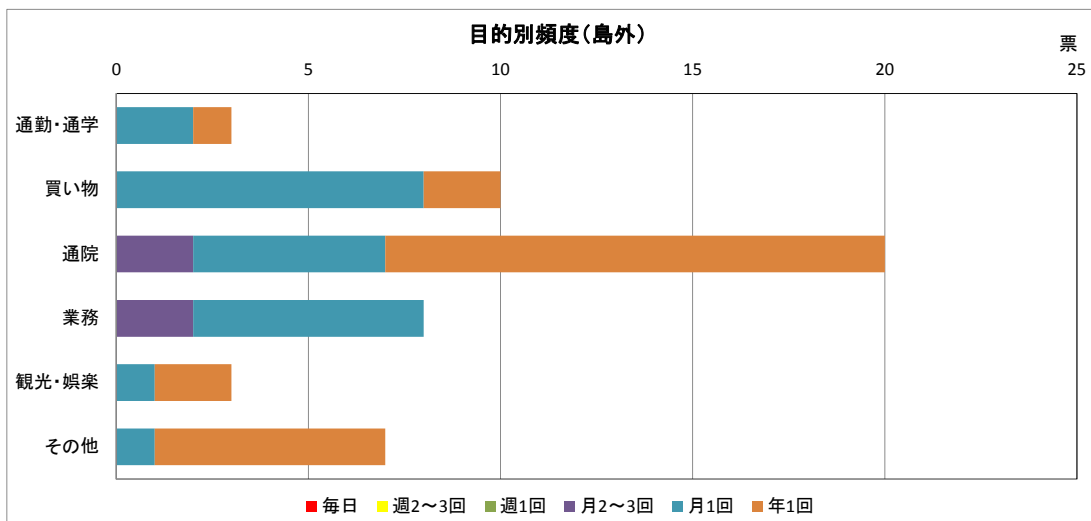
⑤目的別目的地（島外）

北大東島外への行先についてみると、各目的において沖縄本島となっている。その他の目的では宮古島がみられる。



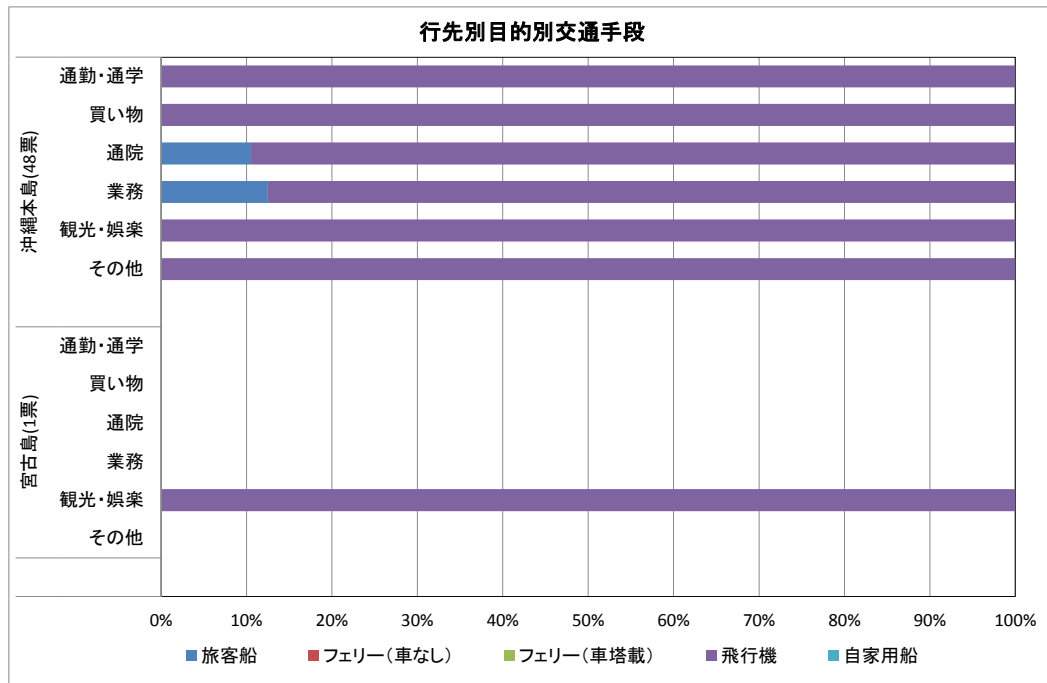
⑥目的別頻度（島外）

島外への移動は、通院との回答が最も多く、次いで買い物、業務の順となっている。各目的では「月1回」との回答が多く、その中で通院目的では年1回が多い。



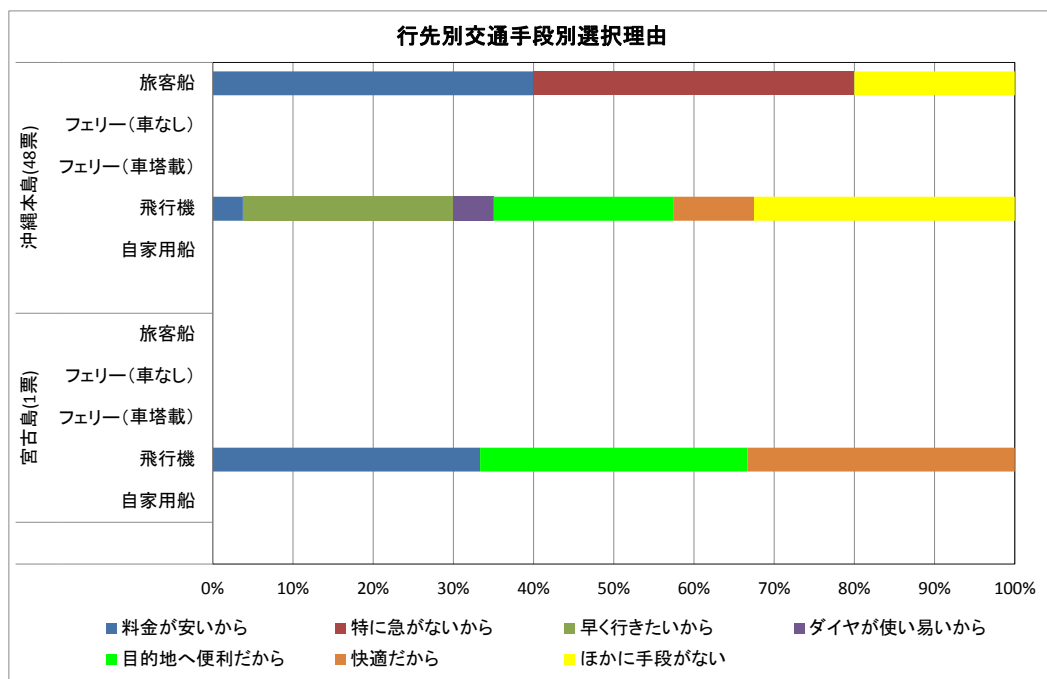
⑦行先別目的別交通手段（島外）

行先別、目的別に交通手段をみると、沖縄本島および宮古島へは飛行機が主体となっている。



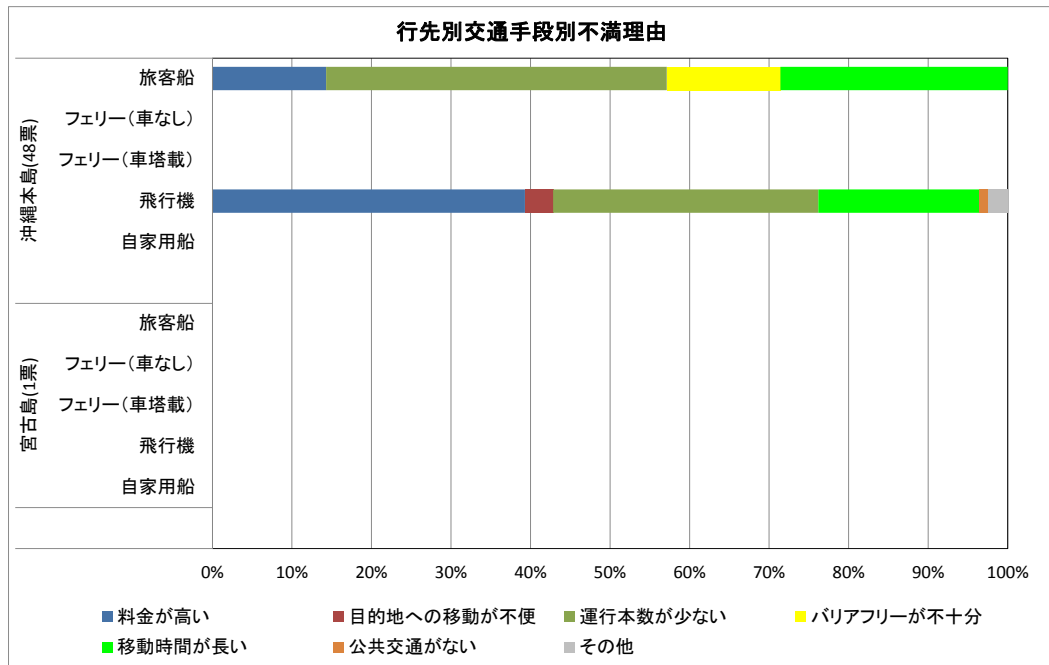
⑧行先別交通手段選択理由（島外）〔複数回答〕

交通手段の選択理由をみると、「料金が安いから」、「目的地へ便利だから」、「ほかに手段がない」が多くなっている。



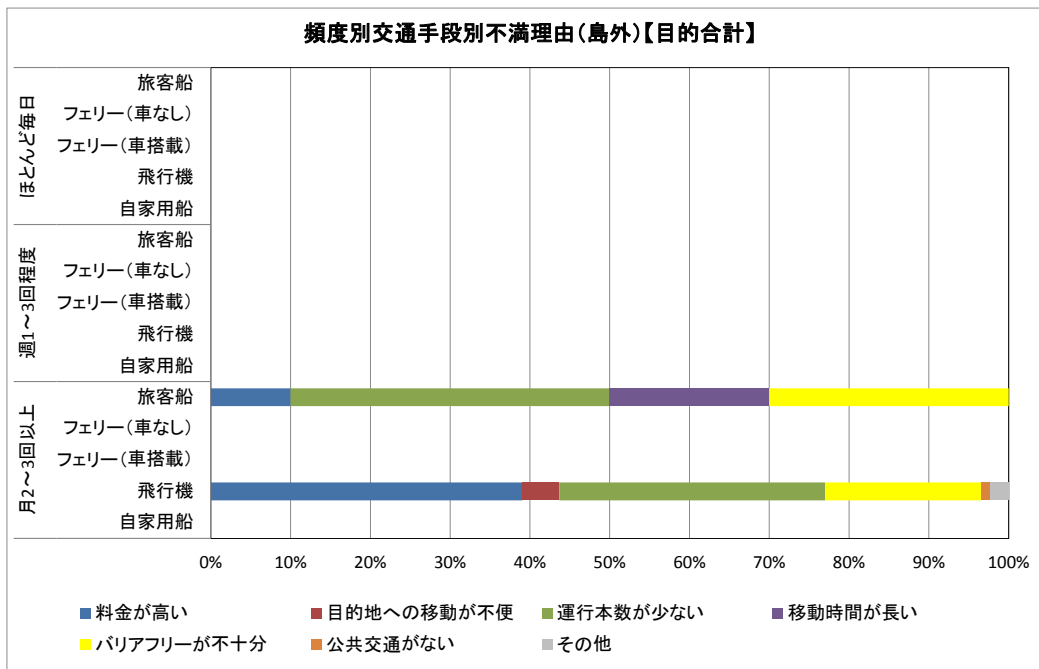
⑨行先別交通手段別不満理由（島外）〔複数回答〕

交通手段に対する不満についてみると、沖縄本島方面において「料金が高い」と「運行本数が少ない」が多い。

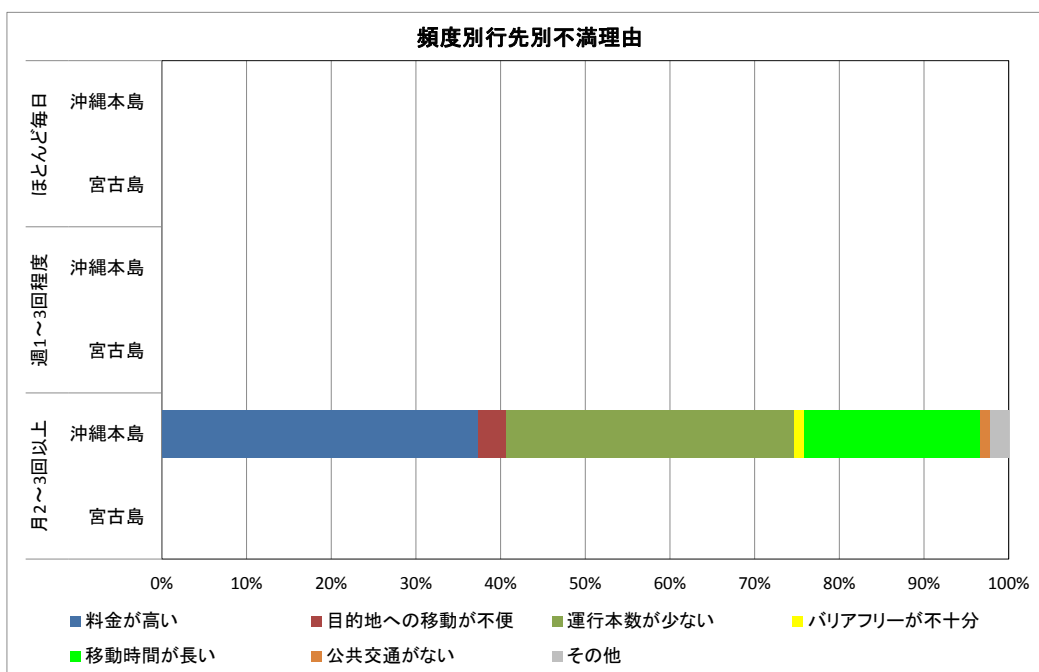


<参考>

◆頻度別手段別不満理由（島外）〔複数回答〕

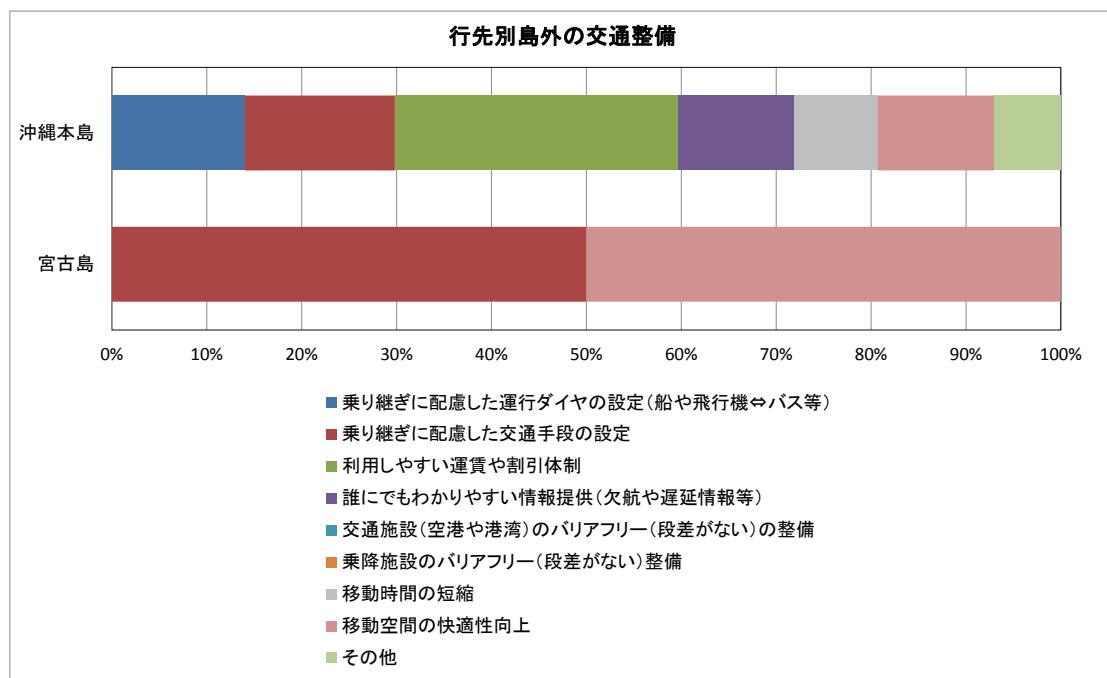
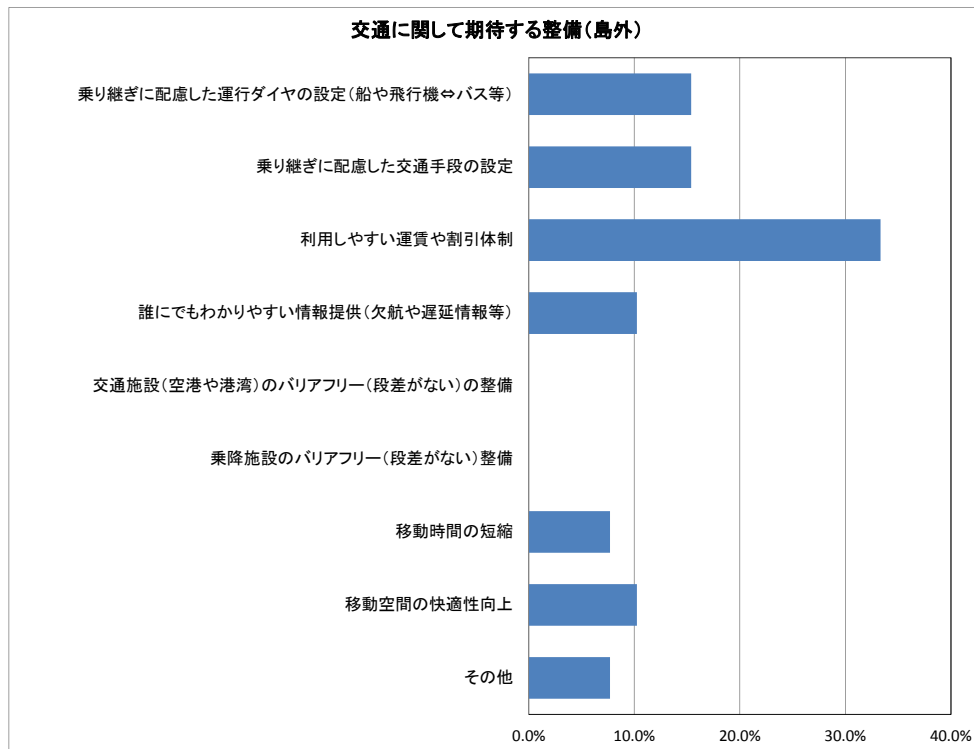


◆頻度別行先別不満理由〔複数回答〕



⑩島外の交通整備[複数回答]

北大東島外への移動に関する交通整備については、「利用しやすい運賃や割引体制」が最も多く、次いで「乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定」、「乗り継ぎに配慮した交通手段の設定」があげられている。



◆島外の交通整備に対して対する項目と強く期待する区間や場所

<北大東島>

①乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定(船や飛行機⇄バス等)		件数
那覇市以外への移動		1
午前中便お願いします		1
②乗り継ぎに配慮した交通手段の設定		件数
空港	沖縄市	2
飛行機午前便も南大東のみではなく北大東もぜひ周ってほしい		1
那覇市以外への移動		1
③利用しやすい運賃や割引体制		件数
北大東～那覇空港		4
飛行機・船・北大東島	飛行機・船・那覇市	1
⑦移動時間の短縮		件数
北大東島 飛行機・船の短縮	那覇 飛行機・船の短縮	1
⑧移動空間の快適性向上		件数
座椅子のリクライニング		1
⑨その他		件数
北大東	那覇	1
便数がたりない		1
増便		1
特にありません。		1

<住まいの島内の移動について（島内）>

＊島内地区のゾーン区分について

北大東島のゾーン区分は、大字をベースに下図に示す3ゾーンを設定した。



①目的別目的地（島内）

<目的合計>

北大東島の各ゾーンからの行先は、内々の移動も含め、役所が立地する中野ゾーンに集中している。



ゾーン×島内行先【目的合計】

ゾーン	島内行先			計
	港	中野	南	
港	0	5	0	5
中野	0	27	0	27
南	0	9	0	9
計	0	41	0	41

平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

<通勤・通学>

通勤・通学目的では、内々の移動も含め、役所が立地する中野ゾーンに集中している。



ゾーン×島内行先【通勤・通学】

ゾーン	島内行先			計
	港	中野	南	
港	0	2	0	2
中野	0	8	0	8
南	0	2	0	2
計	0	12	0	12

平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

＜買い物＞

買い物目的では、通勤・通学目的と同様に、内々の移動も含め、役所が立地する中野ゾーンに集中している。



ゾーン×島内行先【買い物】

ゾーン	島内行先			計
	港	中野	南	
港	0	1	0	1
中野	0	9	0	9
南	0	3	0	3
計	0	13	0	13

平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

<通院>

通院目的でも、買い物や通勤・通学目的と同様に、内々の移動も含め、中野ゾーンに集中している。



ゾーン×島内行先【通院】

ゾーン	島内行先			計
	港	中野	南	
港	0	1	0	1
中野	0	8	0	8
南	0	2	0	2
計	0	11	0	11

平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

<その他>

その他目的（業務や観光・娯楽など）でも、各目的と同様に、中野ゾーンに集中している。



ゾーン×島内行先【その他】

ゾーン	島内行先			計
	港	中野	南	
港	0	1	0	1
中野	0	2	0	2
南	0	2	0	2
計	0	5	0	5

平均値以上の区間

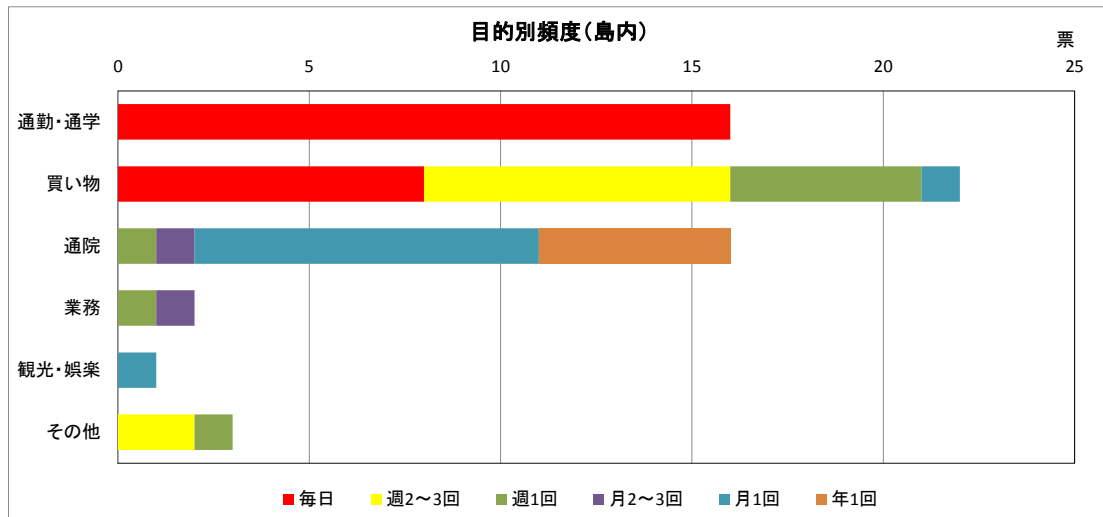
平均値未満の区間

0件

②目的別頻度（島内）

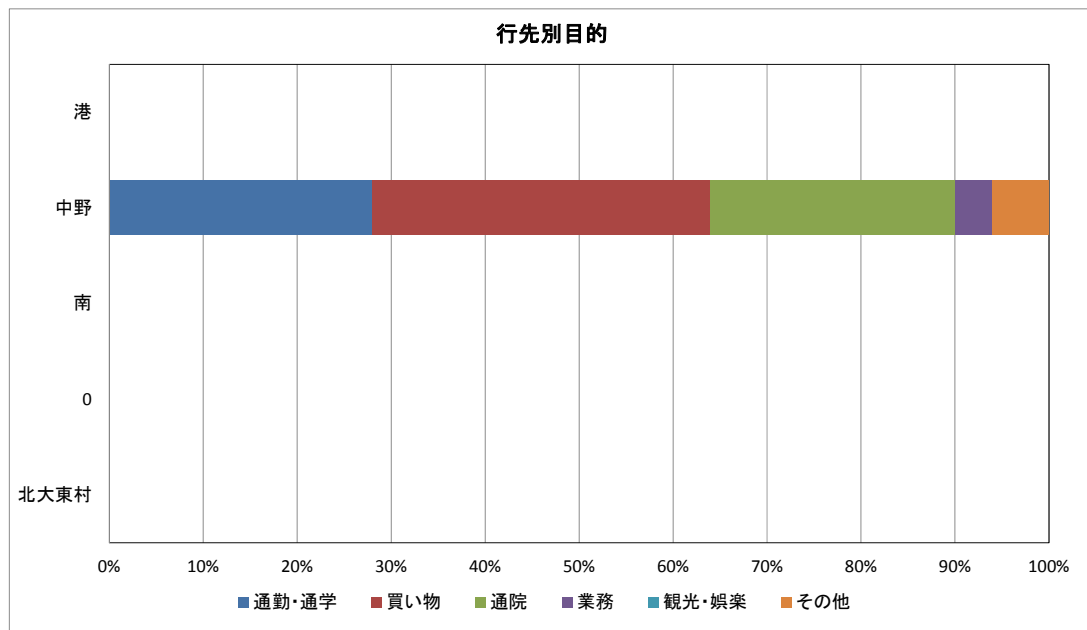
島内移動の目的は、買い物が最も多く、次いで通院、通勤・通学となっている。

頻度は、通勤・通学では「毎日」が、買い物では「毎日」と「週2～3回」が、通院では「月1回」が多くなっている。



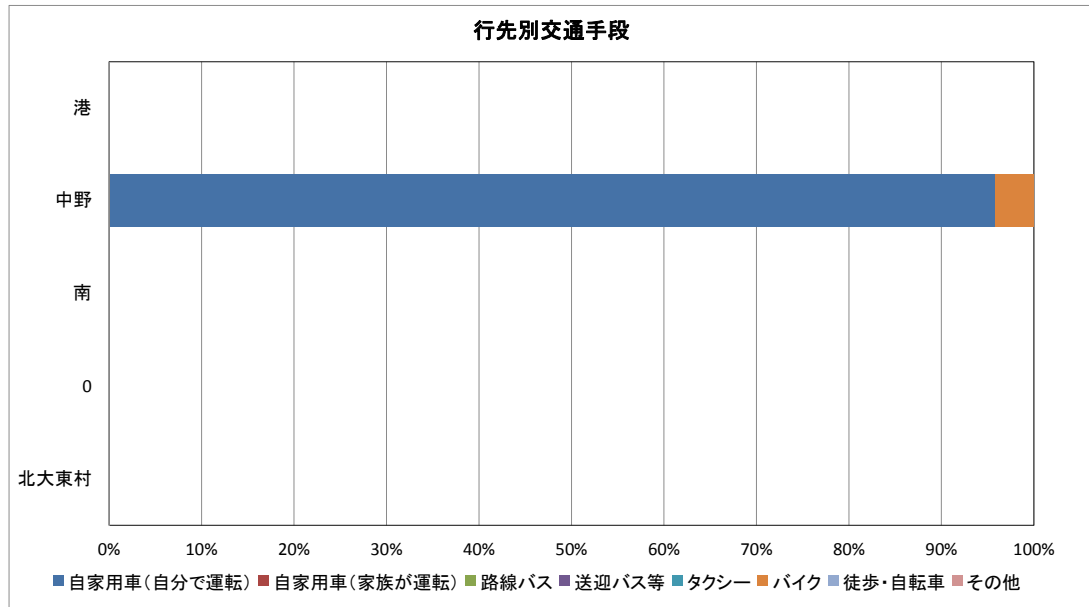
③行先別目的（島内）

移動先は中野に集中している。



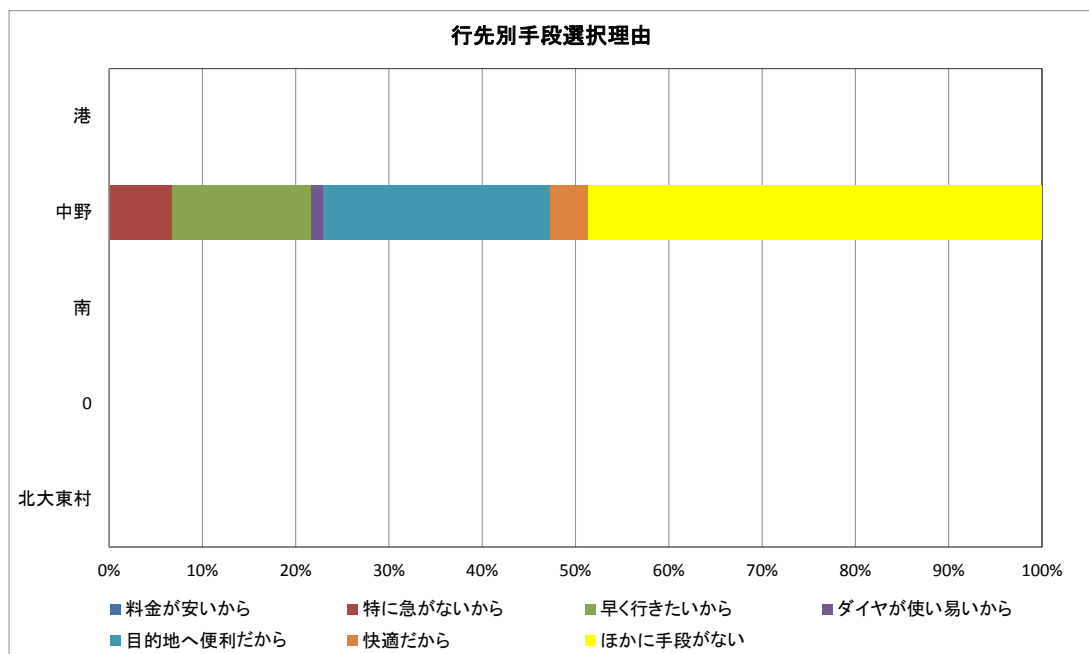
④行先別交通手段（島内）

行先別に交通手段をみると、「自家用車（自分で運転する）」が多くなっている。



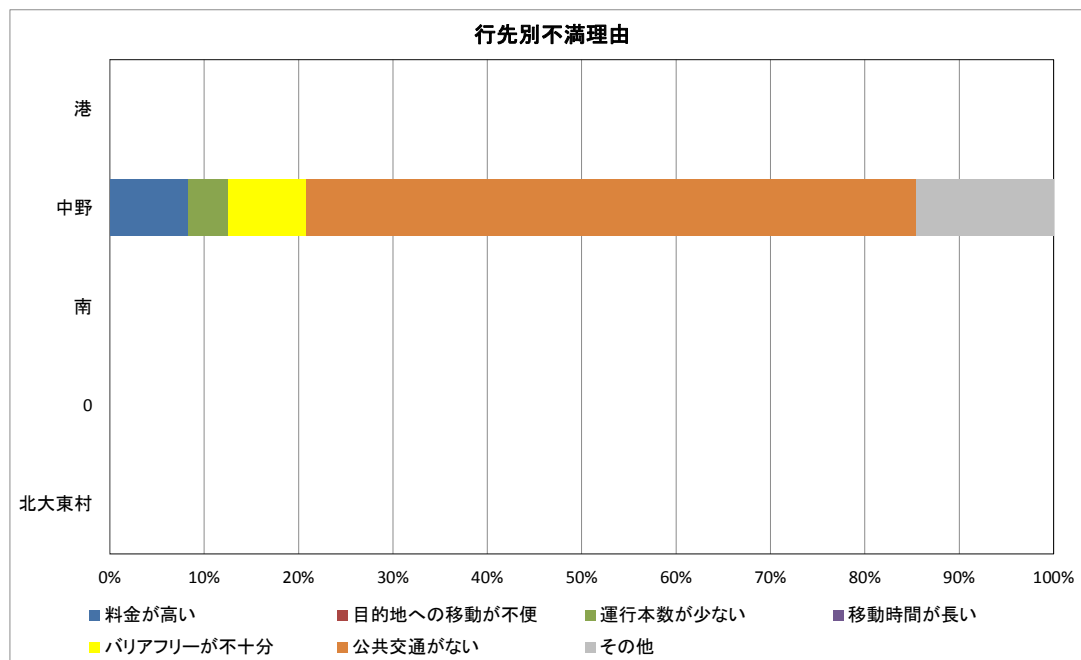
⑤行先別交通手段選択理由（島内）〔複数回答〕

行先別の交通手段選択理由は、「ほかに手段がない」、「目的地へ便利だから」が多くなっている。



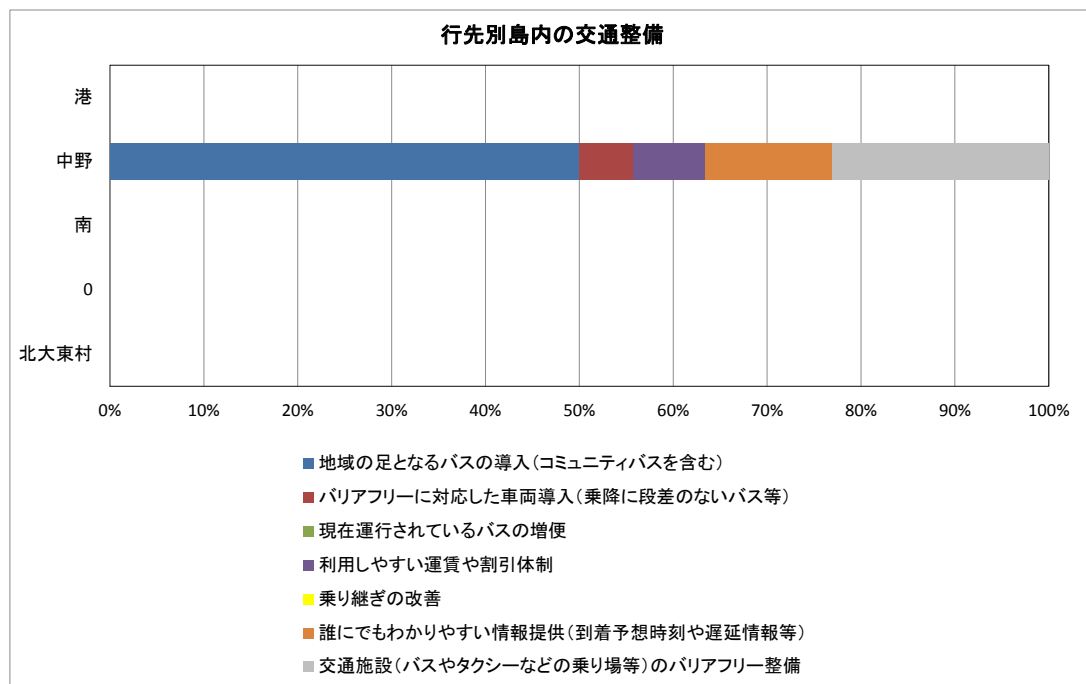
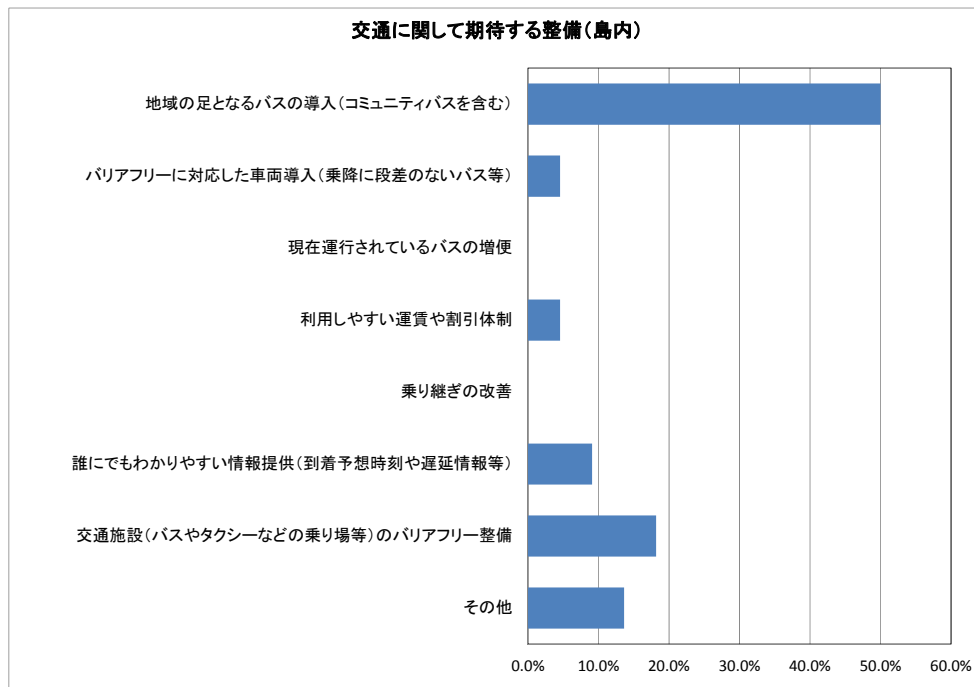
⑥行先別不満理由（島内）〔複数回答〕

交通手段の不満理由については、「公共交通がない」との回答が多い。



⑦島内の交通整備[複数回答]

北大東島内の交通に関する整備については、「地域の足となるバスの導入」が最も多くあげられている。



◆特に強く期待する区間や場所等

<北大東島>

①地域の足となるバスの導入(コミュニティバスを含む)	件数
島内一周	2
空航～宿泊先	1

⑧その他	件数
小さな島だから自家用車で十分対応できています。	1
タクシーが1台はいる、飲酒時の送り迎え	1
現在は無いので分からない	1

◆その他要望・意見

島内や他島への移動に関する要望・意見
北大東⇄那覇間の南大東経由なしで飛ばしてほしい
航空機の便数が増えたら良いと思います。
島外への移動は飛行機を利用していますが運賃が高く家族での観光などは出費が大変です。運賃の値下げ及び増便をお願いしたいです。
飛行機の運賃をもっと安くしてほしい。
飛行機の午前便も午後便と同じように三角ルート、那覇→南大東⇄北大東→那覇の運行をしてほしい。
飛行機の増便
飛行機の増便をお願いしても聞いてくれない、RACの従業員ももう少し努力して増便をしてほしい
飛行機の便数を増やし(南大東は1日2便・北大東は1日1便)運賃をもっと安くしてほしい。また、南大東の午前の1便を週2・3回でよいが北大東経由にしてほしい。
毎日、午前・午後2便運行してほしい
離島はバスやタクシーがないため飲酒運転にも繋がります。

4-13 南大東島

(1) 島の概要

南大東島は、沖縄本島那覇市から東方向約 360km に位置し、人口約 1,300 人を有する離島である。全域が南大東村に属しており、沖縄本島との航路と航空路がある。



人口	1,334 人
世帯数	609 世帯
高齢化率	20.7 %
就業者総数	871 人

島の面積	30.57 km ²
本島(那覇市)との距離	357 km
港湾乗降人員	3.9 千人
空港乗降人員	38.8 千人

資料：離島統計(H19)、空港乗降人員はH22年度

<海上交通>

発港	着港	着市町村 [島名]	タイプ	便数 (往復)	所要時間 (分)	運航事業者名
南大東	泊	那覇市 [沖縄本島]	貨客船	年間70航海	900	大東海運株式会社

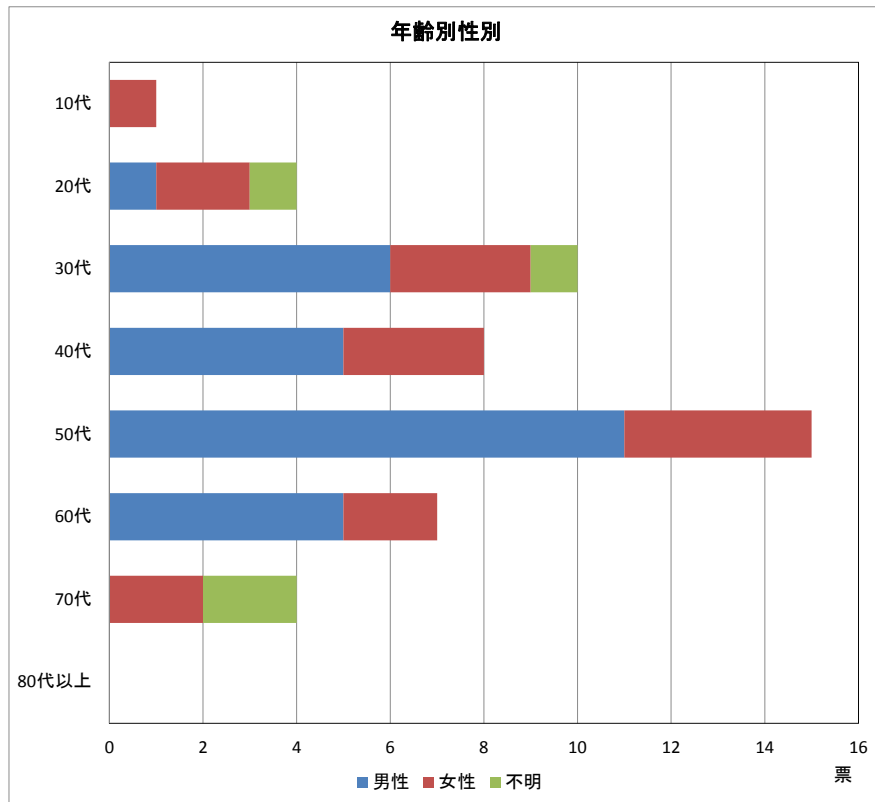
<航空交通>

発空港	着空港	着市町村	便数 (往復)	所要時間 (分)	運航事業者名
南大東	那覇	那覇市	1.5	75	琉球エアコミューター株式会社

(2) 住民ニーズ

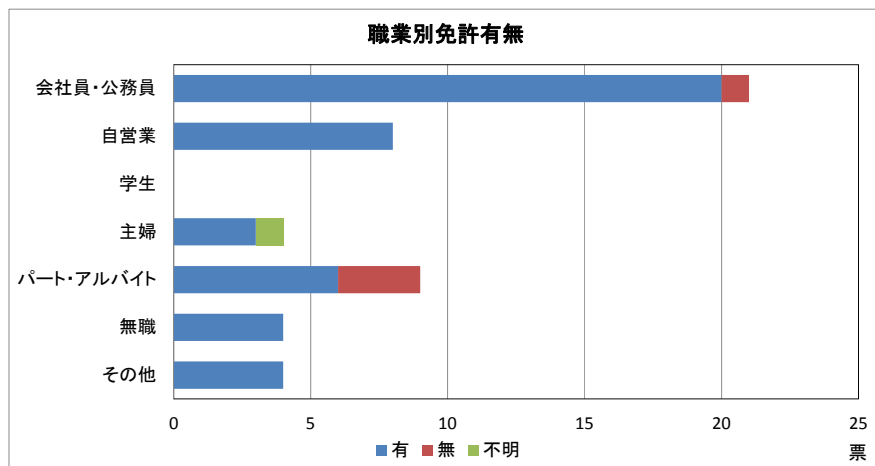
①年齢別性別構成

南大東島の回答者は50代が最も多く、次いで30代、40代の順となっている。



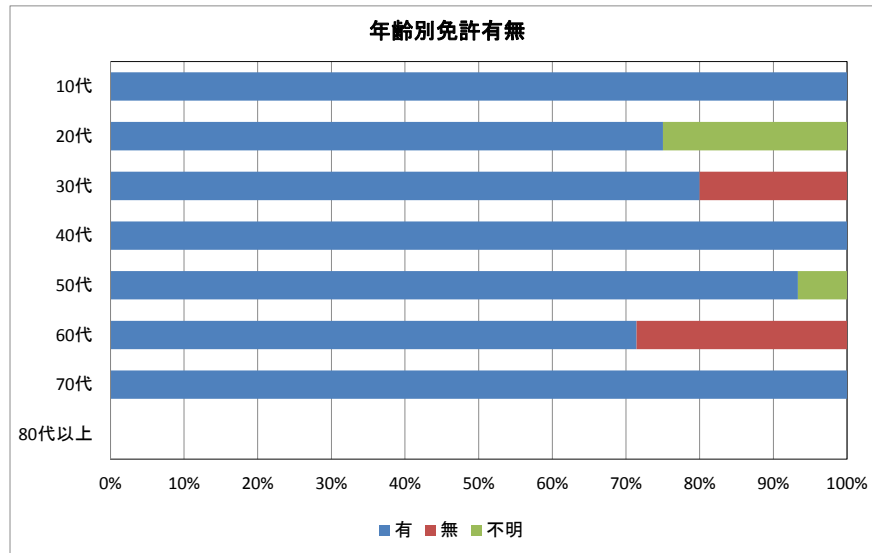
②職業別免許の有無

回答者の職業は、会社員・公務員が最も多く、次いでパート・アルバイトの順となっている。会社員・公務員やパート・アルバイトの回答者は自動車免許を持っていない方がみられる。



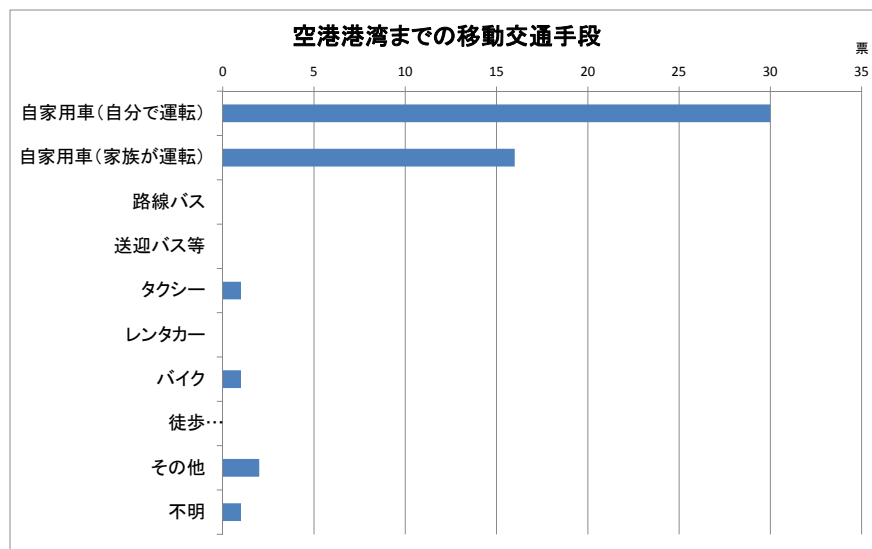
③年齢別免許の有無

年齢別に自動車免許の有無をみると、30代と60代に免許のない方がみられる。



④空港・港湾までの交通手段

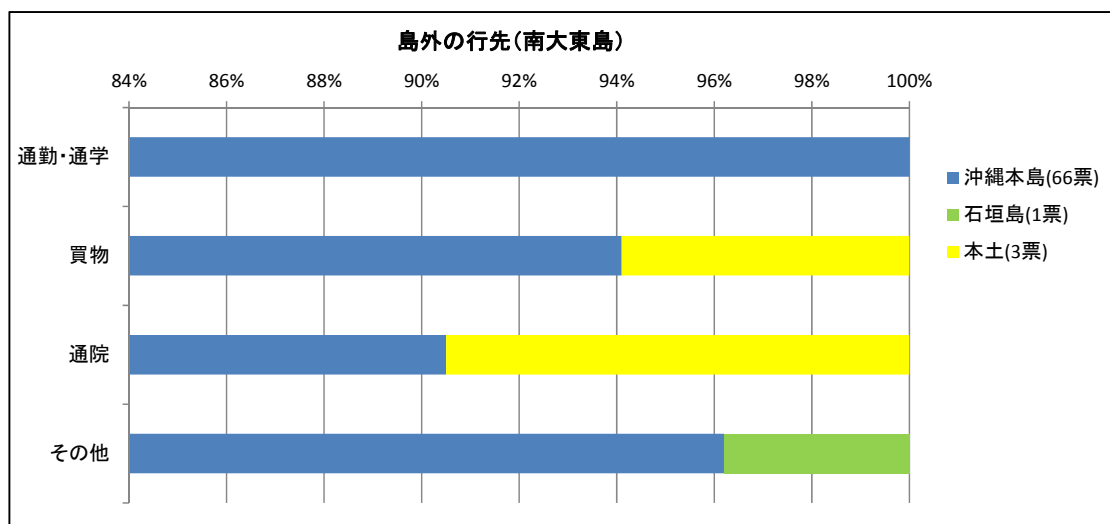
南大東島の空港又は港湾までの交通手段は自家用車の「自分で運転」が最も多く、次いで自家用車の「家族が運転」となっている。



<本島や近隣離島への移動について（島外）>

⑤目的別目的地（島外）

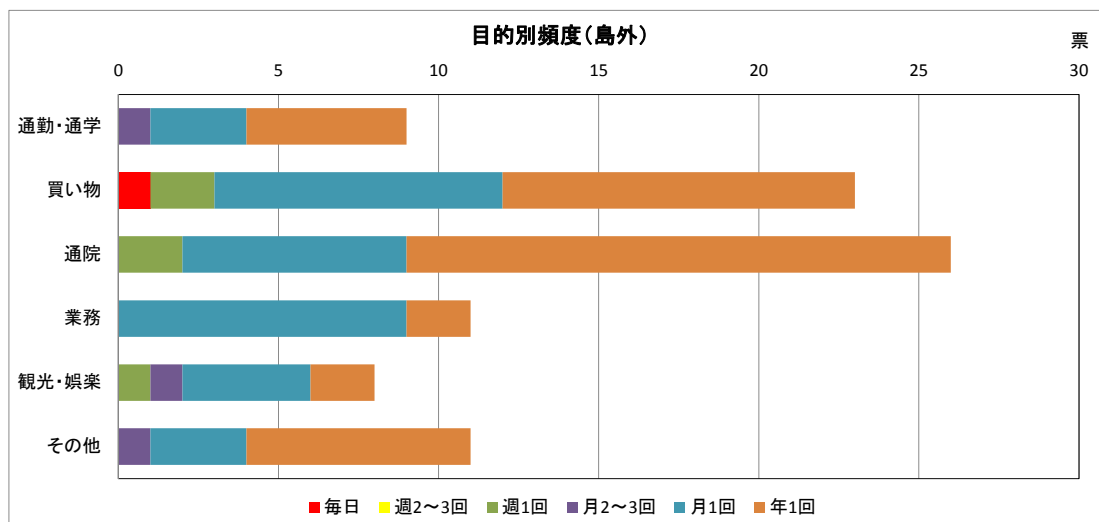
南大東島外への行先についてみると、各目的において沖縄本島が多くなっている。また買い物目的と通院目的では本土が、その他目的では石垣島もみられる。



⑥目的別頻度（島外）

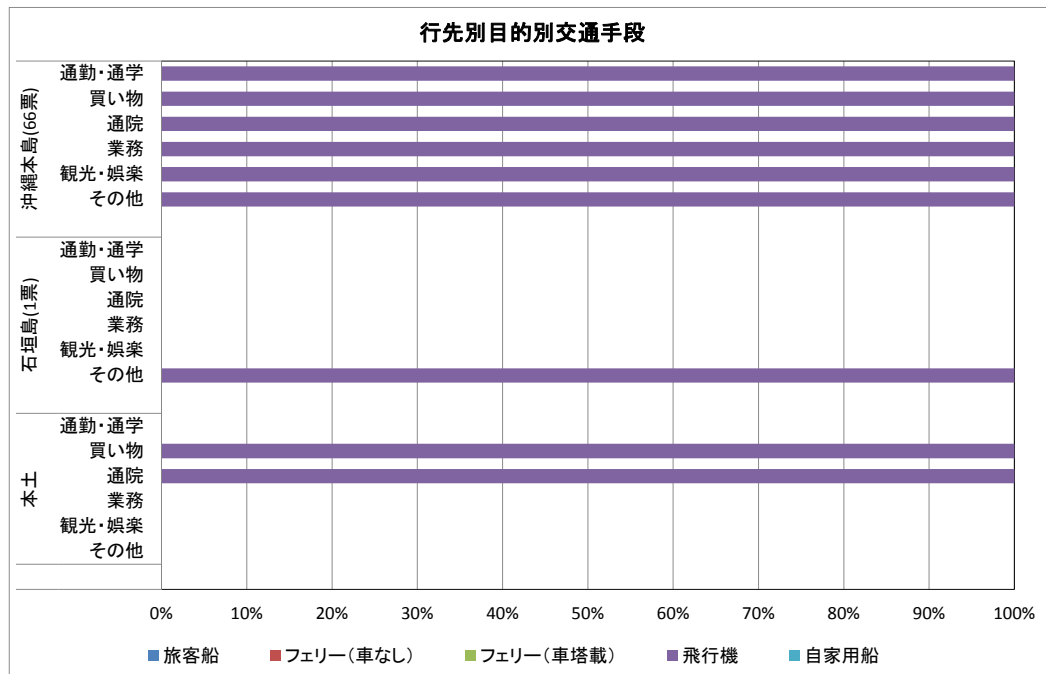
島外への移動は、通院との回答が最も多く、次いで買い物の順となっている。

通院目的と買い物目的では「年1回」と「月1回」との回答が多い。



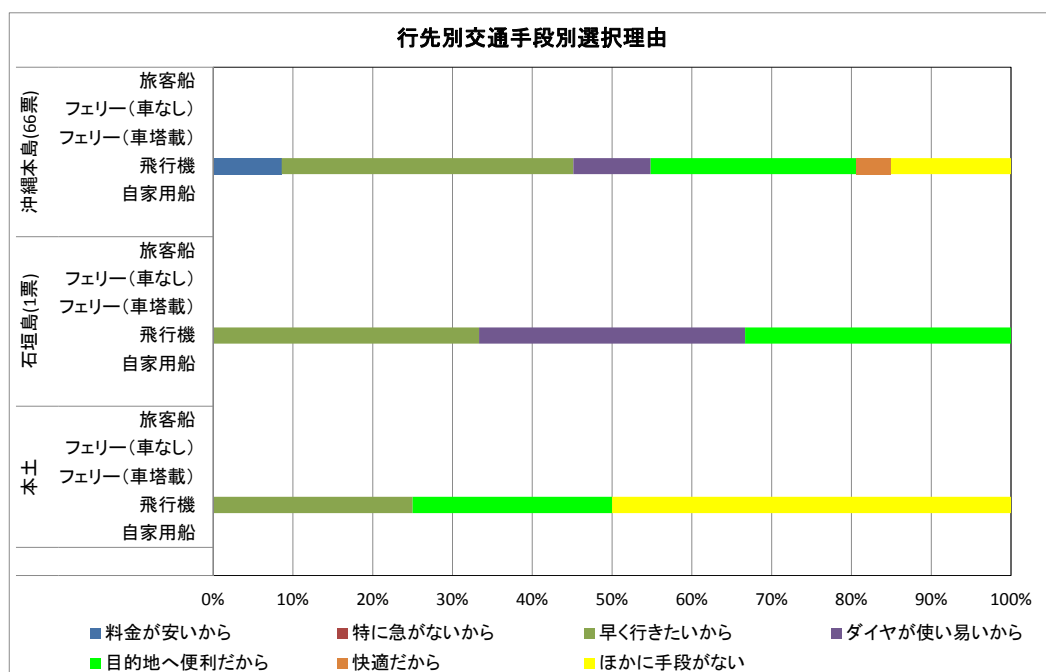
⑦行先別目的別交通手段（島外）

行先別、目的別に交通手段をみると、沖縄本島、石垣島、本土ともに飛行機が主体となっている。



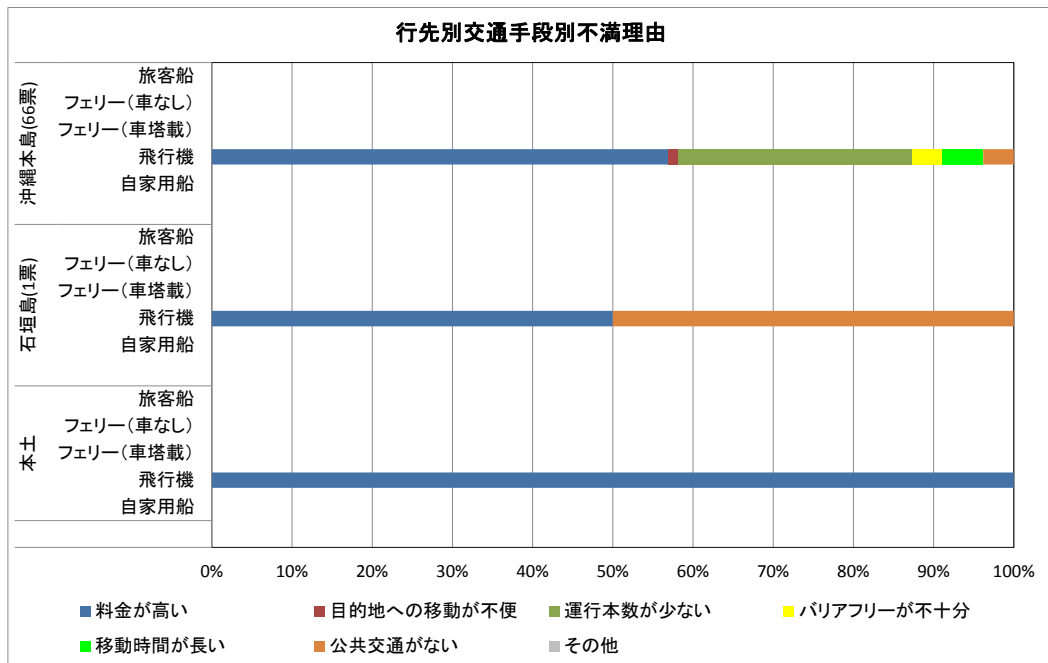
⑧行先別交通手段選択理由（島外）〔複数回答〕

交通手段の選択理由をみると、飛行機利用においては、「早く行きたいから」、「目的地へ便利だから」、「ほかに手段がない」が多くなっている。



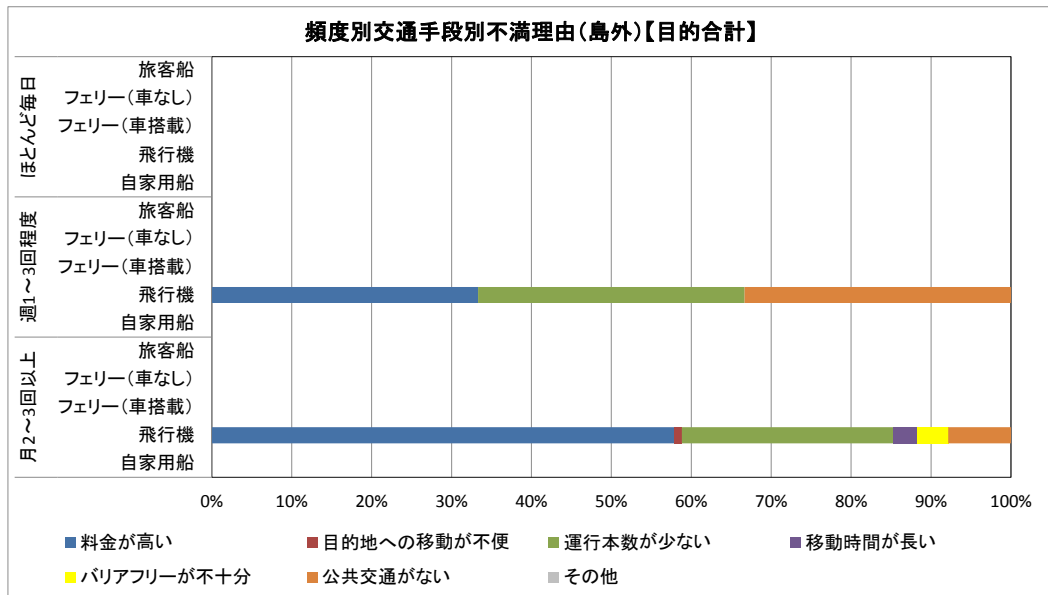
⑨行先別交通手段別不満理由（島外）〔複数回答〕

交通手段に対する不満についてみると、各方面において飛行機利用では、「料金が低い」と「目的地への移動が不便」、「運行本数が少ない」があげられている。

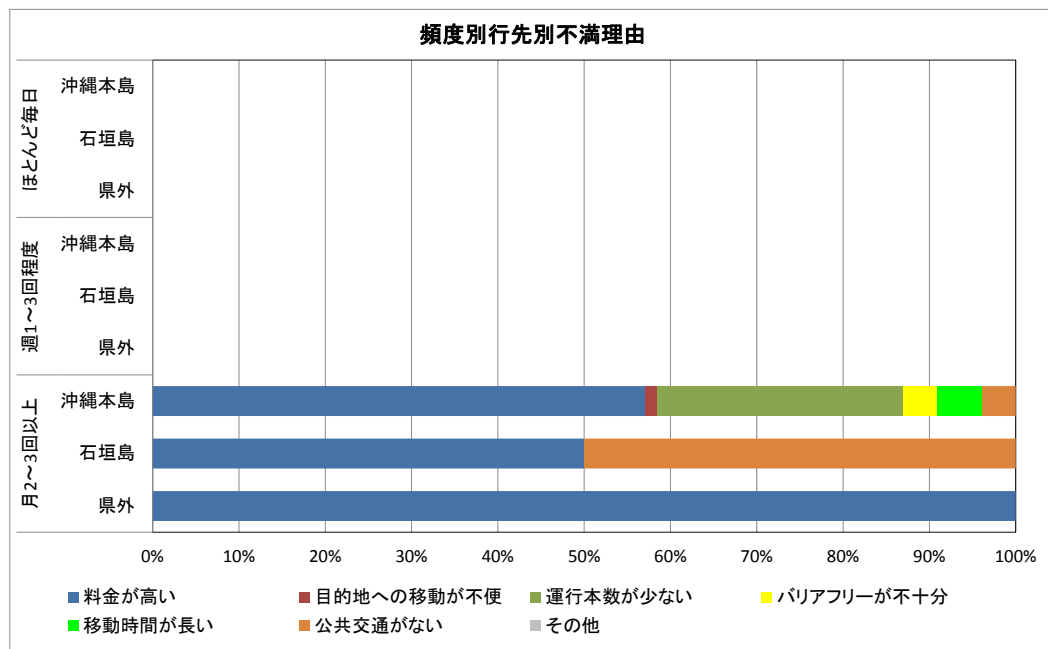


<参考>

◆頻度別手段別不満理由（島外）〔複数回答〕



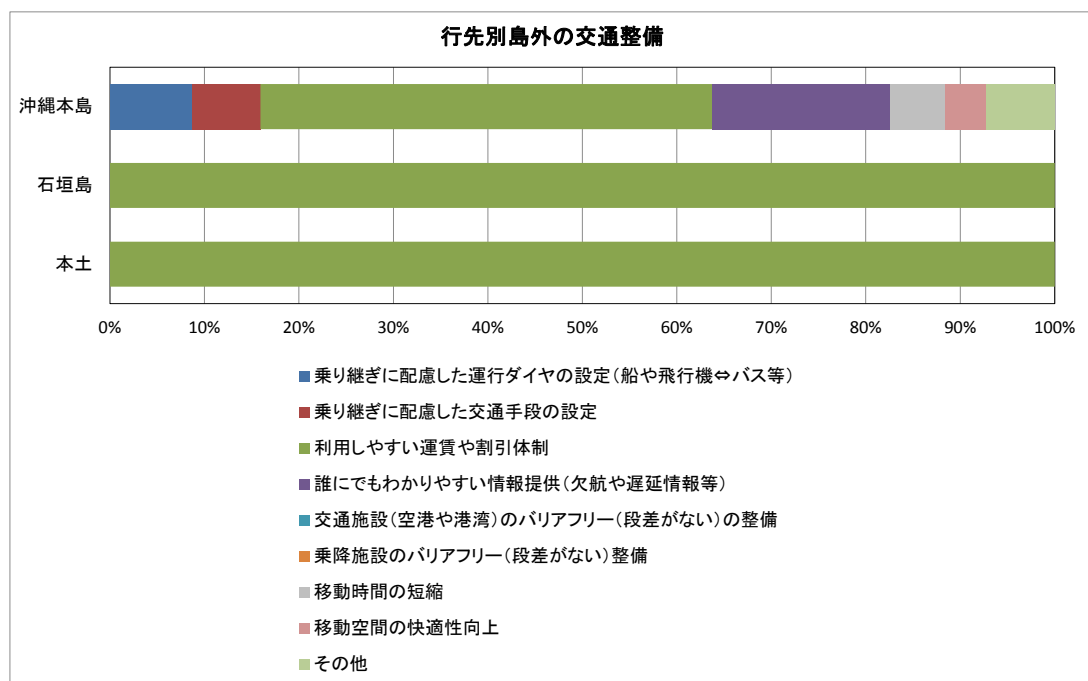
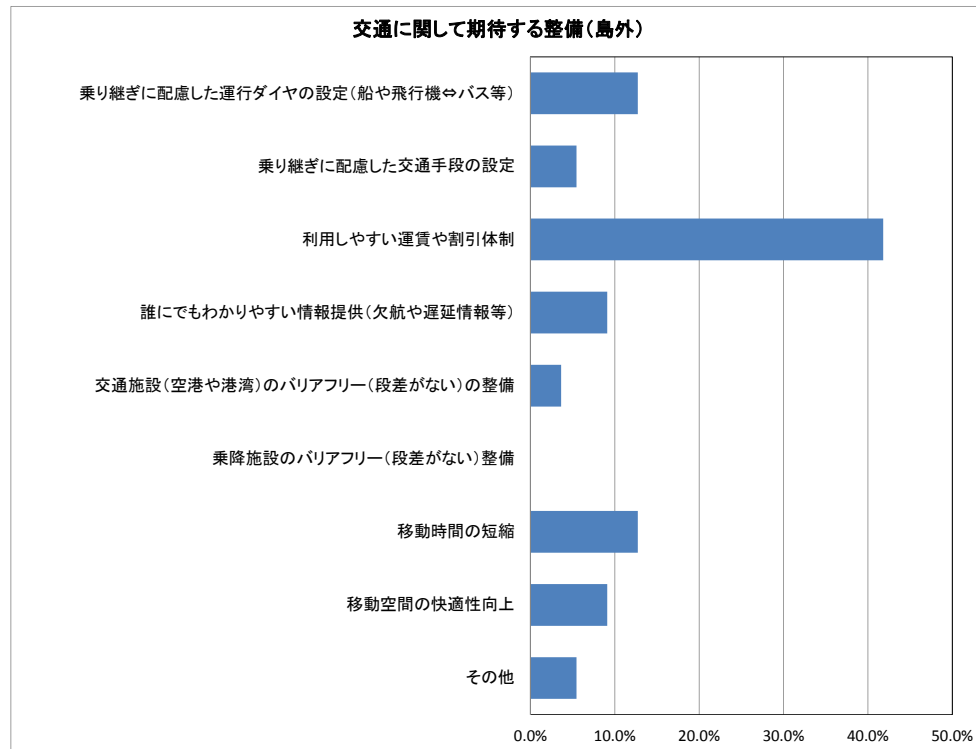
◆頻度別行先別不満理由〔複数回答〕



⑩島外の交通整備[複数回答]

南大東島外への移動に関する交通整備については、「利用しやすい運賃や割引体制」が最も多くなっている。

「利用しやすい運賃や割引体制」は各方面で多くあげられている。



◆島外の交通整備に対して対する項目と強く期待する区間や場所

＜南大東島＞

②乗り継ぎに配慮した交通手段の設定		件数
南大東	北大東	1
③利用しやすい運賃や割引体制		件数
南大東～那覇		6
那覇～南大東・北大東間		2
那覇	石垣	1
那覇		1
空港代		1
⑧移動空間の快適性向上		件数
南大東空港～那覇空港		1
⑨その他		件数
飛行機便の増便		1
那覇空港着12時半までに着くように運航してほしい。		1
チケットの購入を空港以外でできないのが不便		1

<住まいの島内の移動について（島内）>

＊島内地区のゾーン区分について

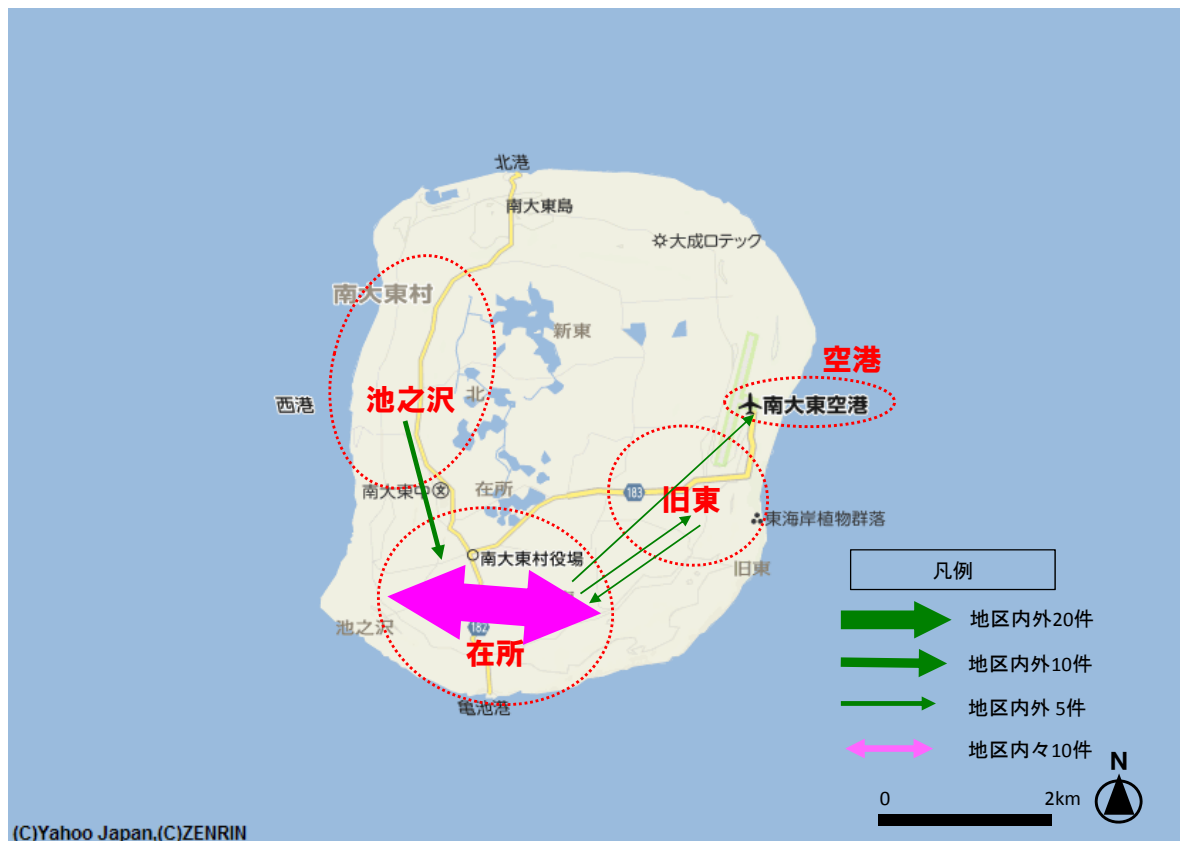
南大東島のゾーン区分は、大字と立地施設をベースに下図に示す4ゾーンを設定した。



①目的別目的地（島内）

<目的合計>

南大東島の各ゾーンからの行先は、内々の移動も含め、役所が立地する在所ゾーンに集中している。



住所×島内行先【目的合計】

住所	島内行先				計
	在所	空港	旧東	池之沢	
在所	54	1	1	0	56
空港	0	0	0	0	0
旧東	4	0	0	0	4
池之沢	5	0	0	0	5
計	63	1	1	0	65

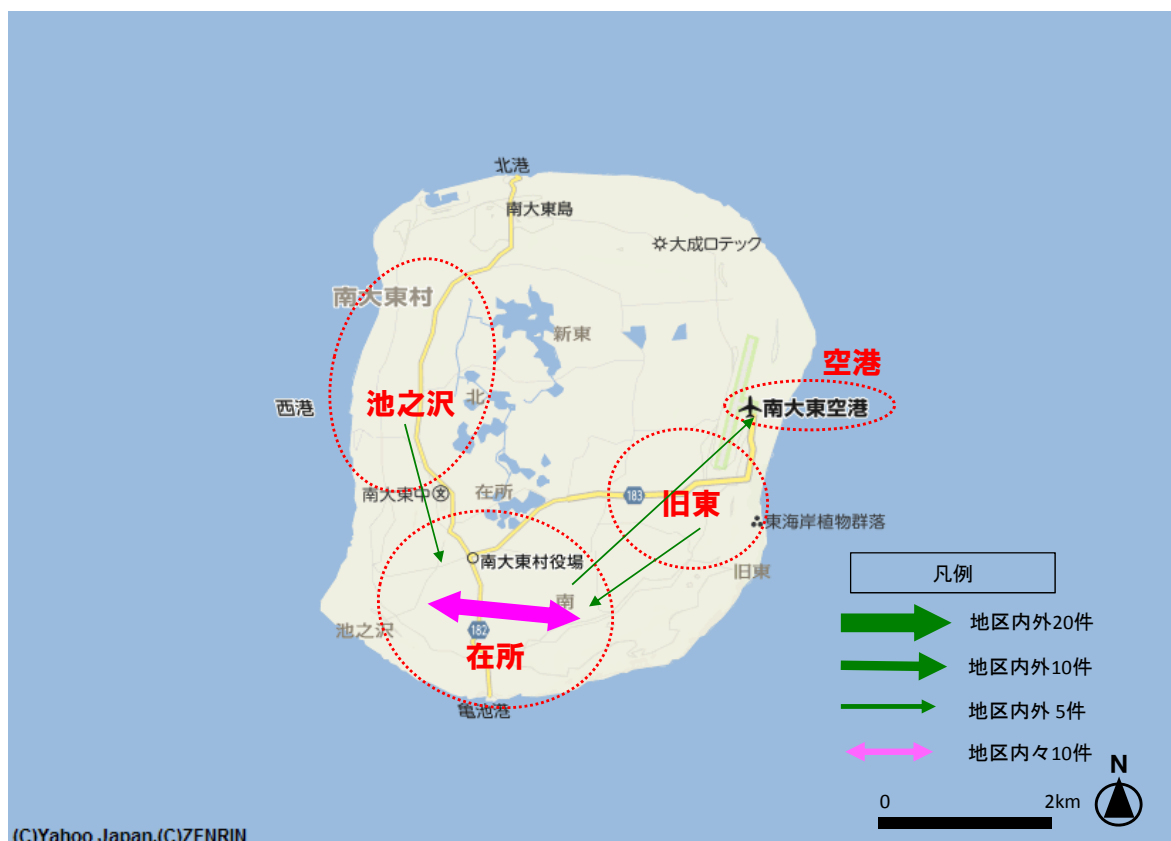
平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

<通勤・通学>

通勤・通学目的では、内々の移動も含め、役所が立地する在所ゾーンに集中している。



ゾーン×島内行先【通勤・通学】

ゾーン	島内行先				計
	在所	空港	旧東	池之沢	
在所	17	1	0	0	18
空港	0	0	0	0	0
旧東	1	0	0	0	1
池之沢	1	0	0	0	1
計	19	1	0	0	20

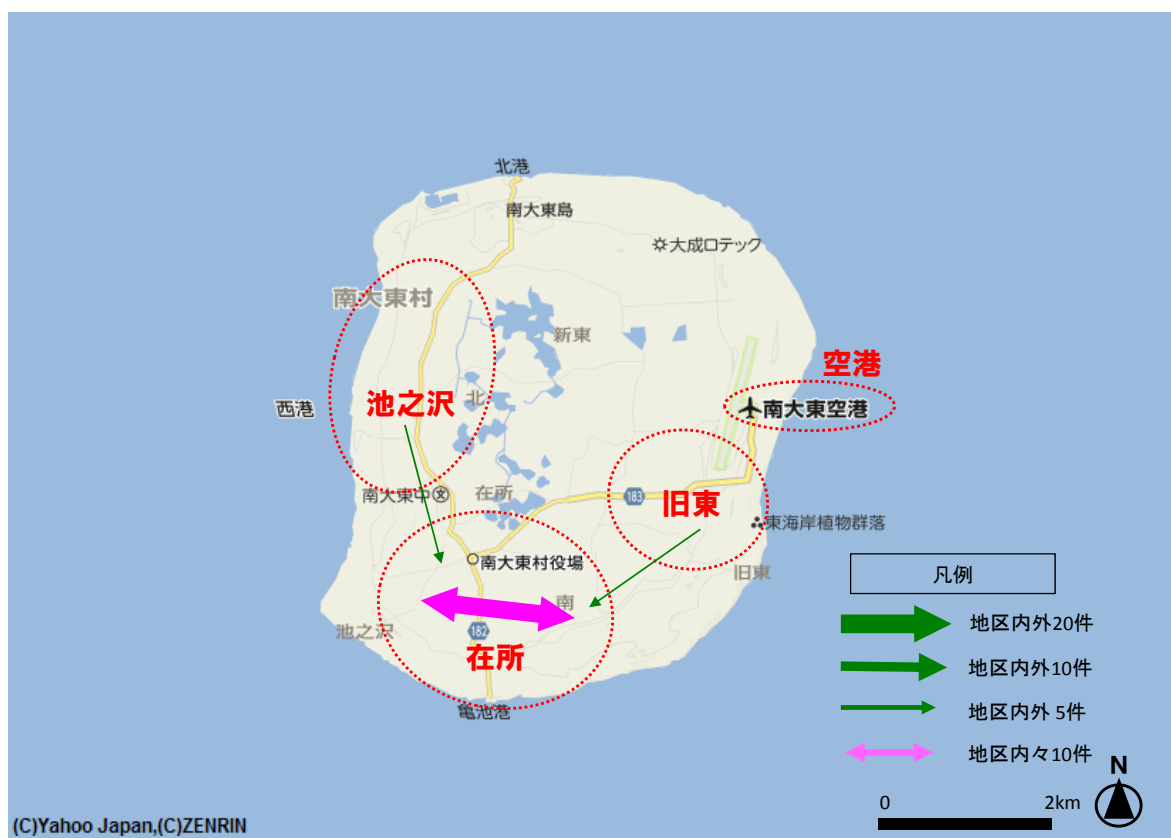
平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

＜買い物＞

買い物目的では、通勤・通学目的と同様に、内々の移動も含め、役所が立地する在所ゾーンに集中している。



ゾーン×島内行先【目的合計】

ゾーン	島内行先				計
	在所	空港	旧東	池之沢	
在所	54	1	1	0	56
空港	0	0	0	0	0
旧東	4	0	0	0	4
池之沢	5	0	0	0	5
計	63	1	1	0	65

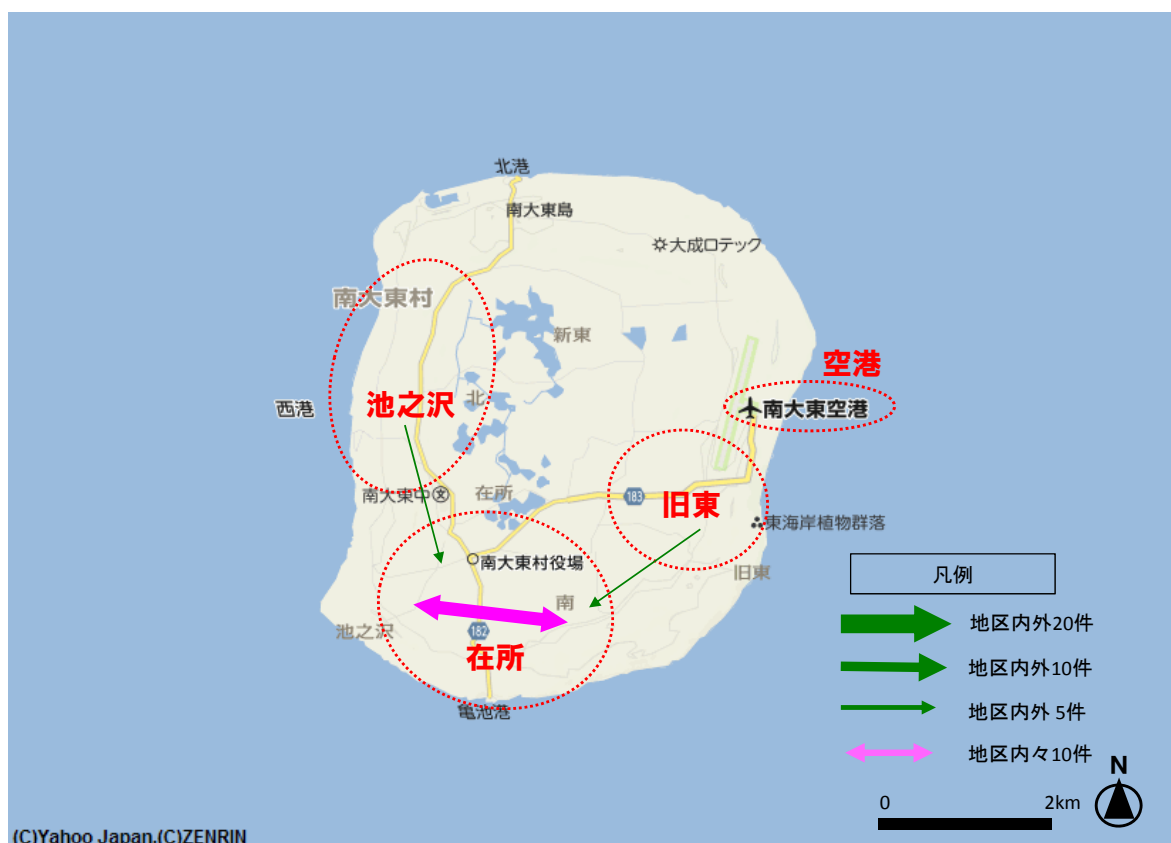
平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

<通院>

通院目的でも、買い物や通勤・通学目的と同様に、内々の移動も含め、在所ゾーンに集中している。



ゾーン×島内行先【通院】

ゾーン	島内行先				計
	在所	空港	旧東	池之沢	
在所	14	0	0	0	14
空港	0	0	0	0	0
旧東	1	0	0	0	1
池之沢	1	0	0	0	1
計	16	0	0	0	16

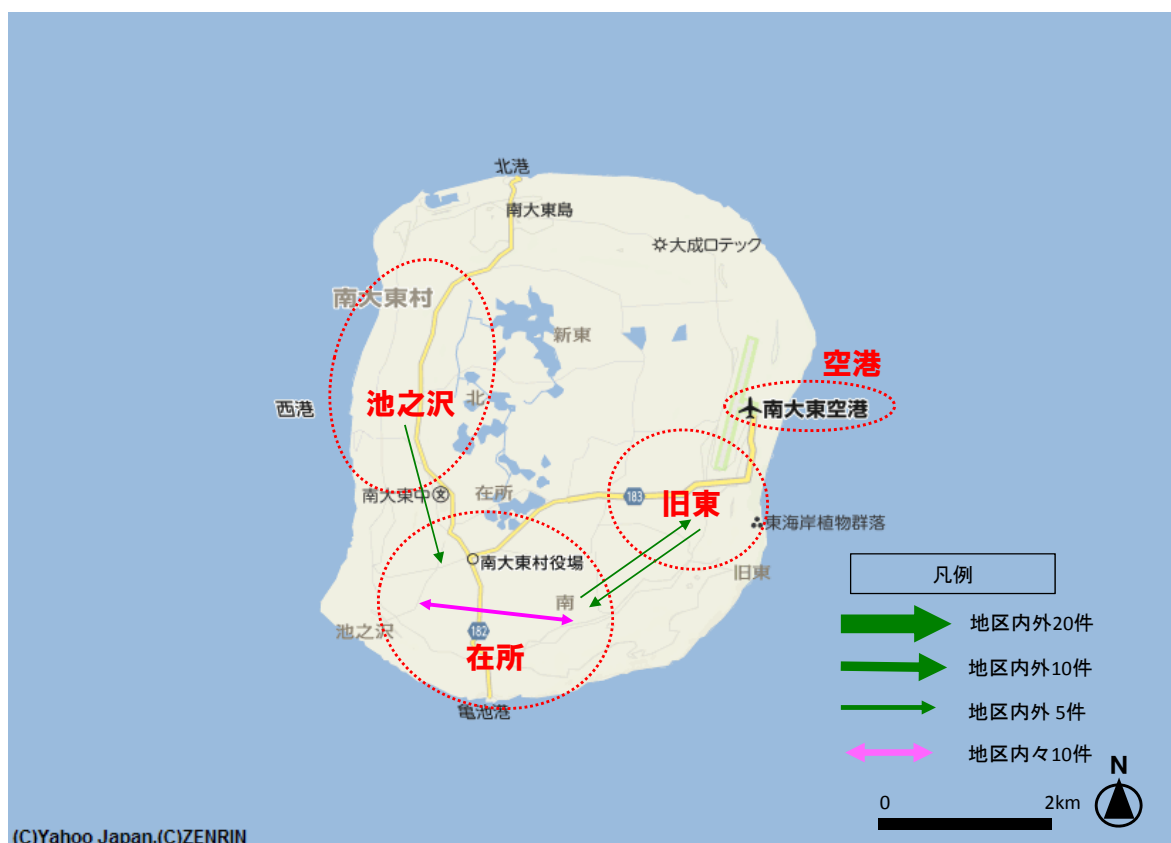
平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

<その他>

その他目的（業務や観光・娯楽など）でも、各目的と同様に、在所ゾーンに集中している。



ゾーン×島内行先【その他】

ゾーン	島内行先				計
	在所	空港	旧東	池之沢	
在所	4	0	1	0	5
空港	0	0	0	0	0
旧東	1	0	0	0	1
池之沢	1	0	0	0	1
計	6	0	1	0	7

平均値以上の区間

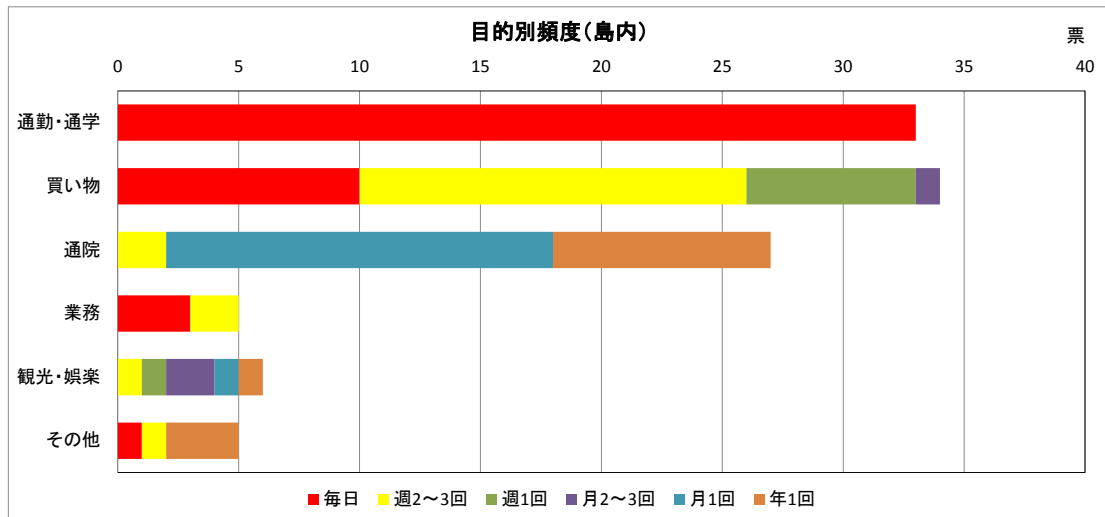
平均値未満の区間

0件

②目的別頻度（島内）

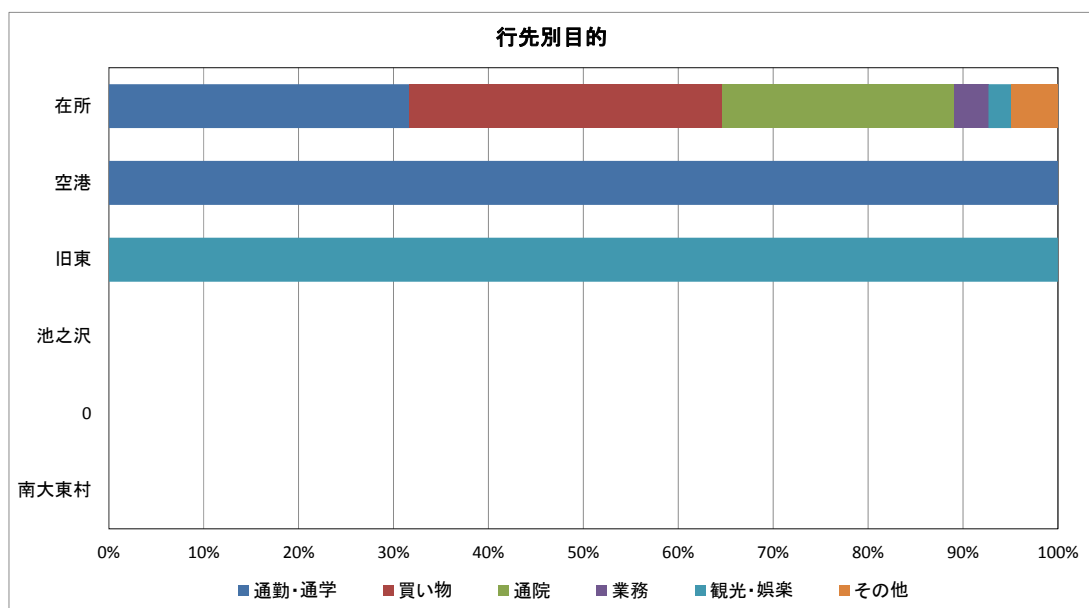
島内移動の目的は、買い物が最も多く、次いで通勤・通学、通院となっている。

頻度は、通勤・通学では「毎日」が、買い物では「毎日」と「週2～3回」が、通院では「月1回」が多くなっている。



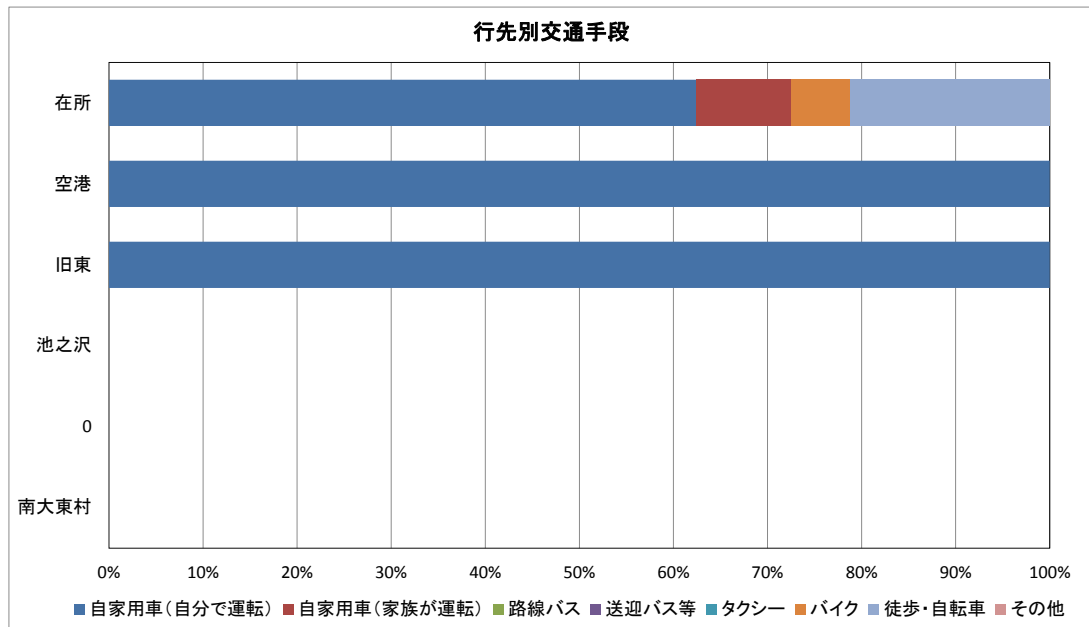
③行先別目的（島内）

行先別に移動目的みると、各種施設が立地する在所へは各目的での移動がみられる。空港へは通勤・通学となっている。



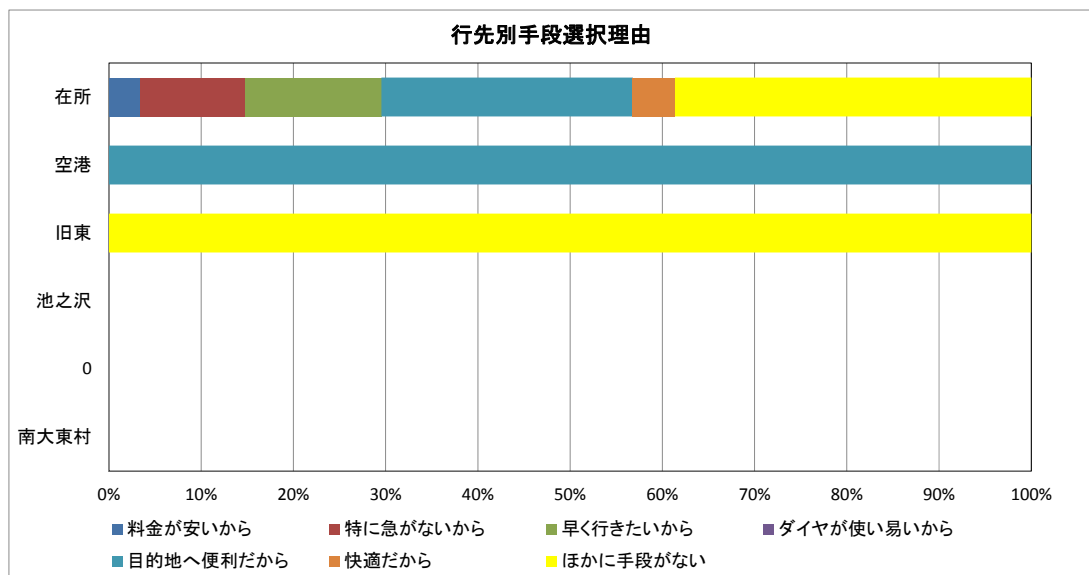
④行先別交通手段（島内）

行先別に交通手段をみると、各方面へは「自家用車（自分で運転する）」が多い。



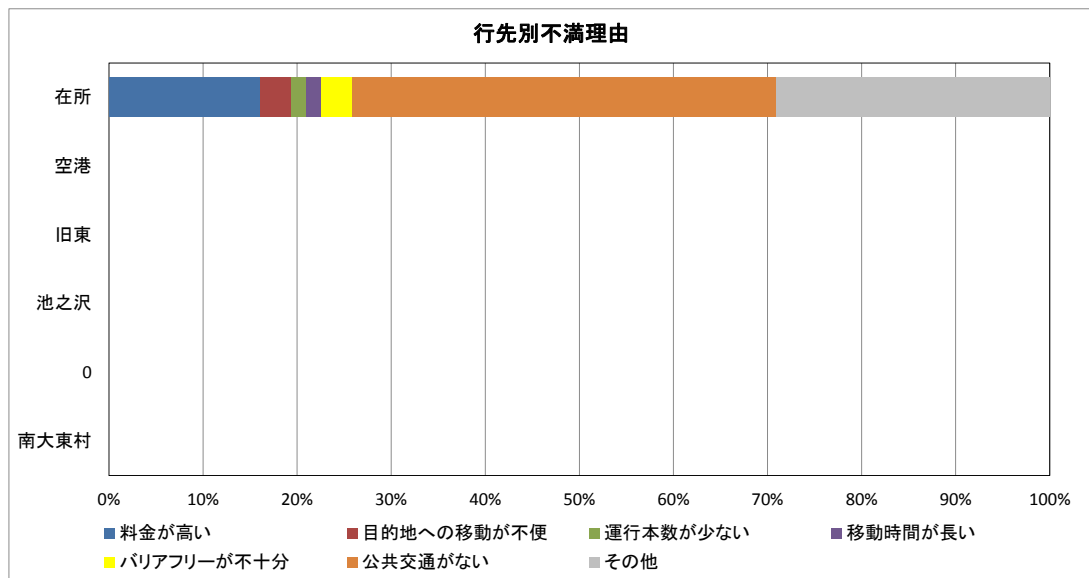
⑤行先別交通手段選択理由（島内）〔複数回答〕

行先別の交通手段選択理由は、「目的地へ便利だから」、「ほかに手段がない」が多くなっている。



⑥行先別不満理由（島内）〔複数回答〕

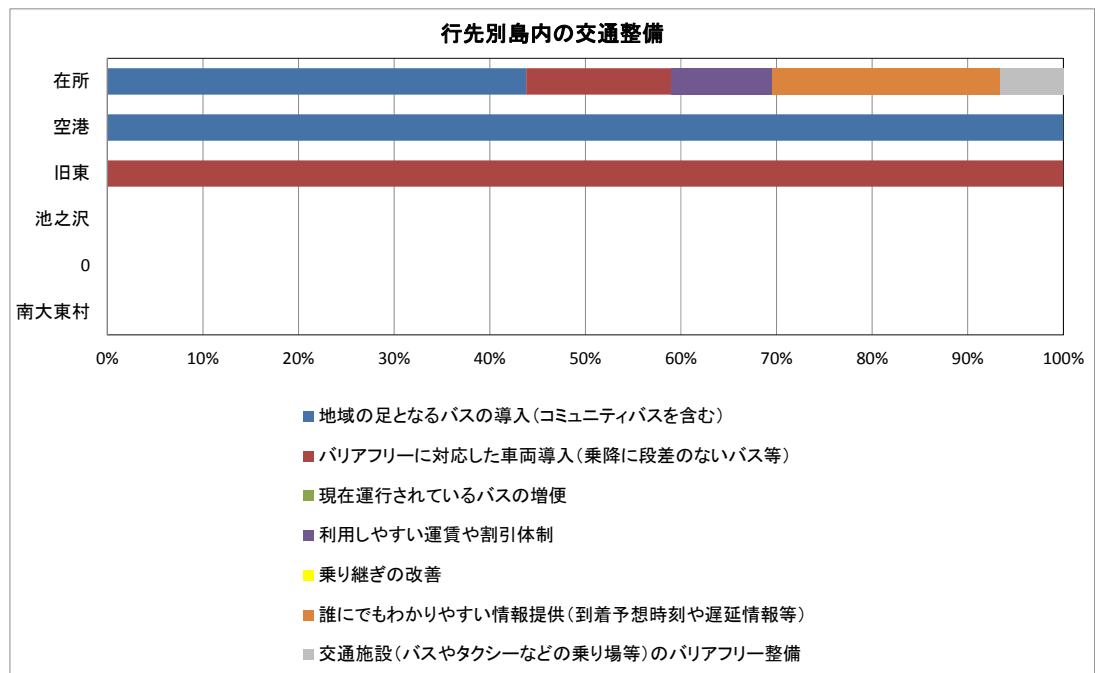
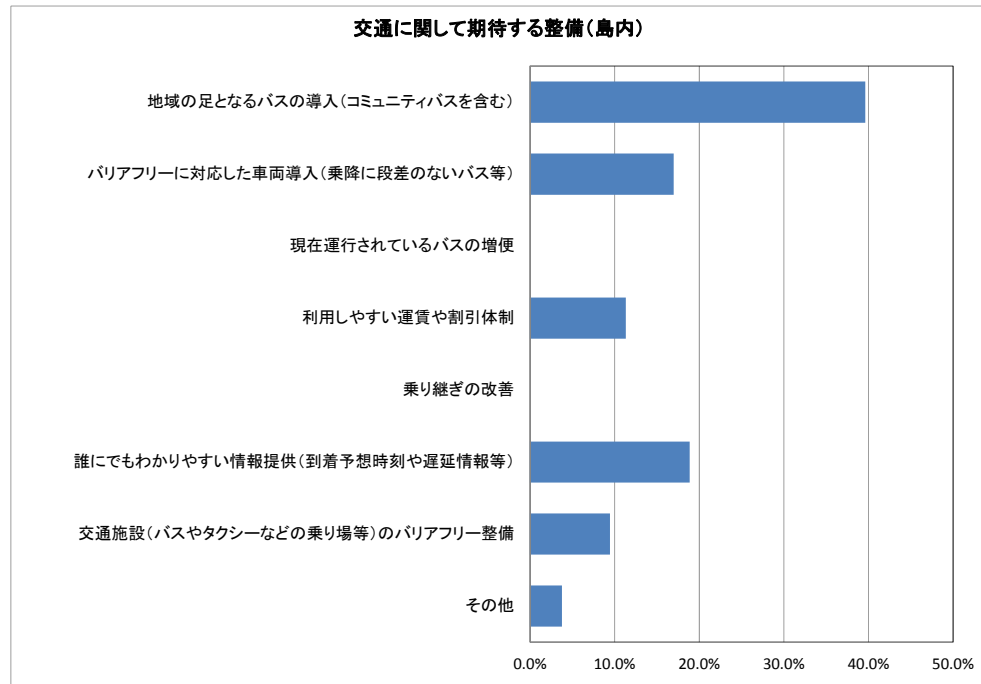
行先が集中する在所では、交通手段の不満理由について「公共交通がない」との回答が多い。



⑦島内の交通整備[複数回答]

南大東島内の交通に関する整備については、「地域の足となるバスの導入」や「誰にでもわかりやすい情報提供」が多くあげられている。

行先別では在所方面と空港方面で「地域の足となるバスの導入」があげられている。



◆特に強く期待する区間や場所等

<南大東島>

①地域の足となるバスの導入(コミュニティバスを含む)	件数
タクシー導入	5
南大東一周	4
空港	2
在所～港 在所～港	1
空港と各集落	1
空港～住宅地内	1
旧東村営住宅	1
②バリアフリーに対応した車両導入(乗降に段差のないバス等)	件数
島内	1
在所～港 在所～港	1
空港と各集落	1
④利用しやすい運賃や割引体制	件数
バスはない	1
南大東一周	1
⑥誰にでもわかりやすい情報提供(到着予想時刻や遅延情報等)	件数
船・飛行機	1
南大東一周	1
⑧その他	件数
それほどバス等に必要性を感じないが高齢者のバスは必要を思う。	1

◆その他要望・意見

島内や他島への移動に関する要望・意見
石垣島に家族がいますが南大東→那覇→石垣島の運賃が特に高額です。帰省の回数を少なくしてやりくりしています。同路線運賃引き下げを特に希望します。
以前よりは安くなっているが、もっと空港代の改善をしてほしい。
運賃がもっと安くならないか
沖縄本島への料金が安いと良いと思う。
社会実験中の航空運賃を継続して頂きたい。那覇へ行きやすく非常に便利である。
生活路線としても大切だが、これまで観光が無かった島で観光に目が向いている現在、RAC一社だけの運行の為、観光シーズンでの増便などの対応が悪すぎる。JTA以外の旅行社への配慮が絶対的に必要。独占禁止法にふれる。
島内でのタクシーが必要
島内でのタクシーが必要です。
島内に関しての質問の仕方には疑問を感じる多くの離島の実態をよく理解して設問を考えたとはとうてい思えない。このような設問の結果が利用されることには疑問です。
那覇行き、飛行機運行交通手段について自分なりに思う。今の便、第1便は朝、南大東島だけ便、第2便は南北経由であるので、朝の便と後の便を入れ替えてほしい。そうしたら、北大東の方はチケットが取りやすくなると思う。
飛行機の運賃の値下げを希望
飛行機利用して、タクシーに乗りづらい個人タクシーなど高級感たどい近くまで嫌な顔をされそうで3Fまで登ってタクシーを利用している。
南大東～那覇の飛行機運賃は、往復1万円以下が望ましい。
モノレールが北部まであるといいのに
割引制度活かしてすること

4-14 宮古島

(1) 島の概要

宮古島は、沖縄本島那覇市から南西方向約 180km に位置し、人口約 48,000 人を擁する規模の大きい離島である。全域が宮古島市に属しており、周辺の島との航路と、沖縄本島及び本土との航空路がある。



人口	48,161 人	島の面積	159.2 km ²
世帯数	19,490 世帯	本島(那覇市)との距離	287 km
高齢化率	21.4 %	港湾乗降人員	14.1 千人
就業者総数	21,282 人	空港乗降人員	1,030.7 千人

資料：離島統計(H19)、空港乗降人員はH22年度

<海上交通>

発港	着港	着市町村 [島名]	タイプ	便数 (往復)	所要時間 (分)	運航事業者名
平良	佐良浜	宮古島市 [伊良部島]	フェリー	6	25	宮古フェリー株式会社
			高速船	12	15	
平良	佐良浜	宮古島市 [伊良部島]	フェリー	7	25	合資会社はやて海運
			高速船	10	15	
平良	普天間	多良間村 [多良間島]	フェリー	1	120	合資会社多良間海運

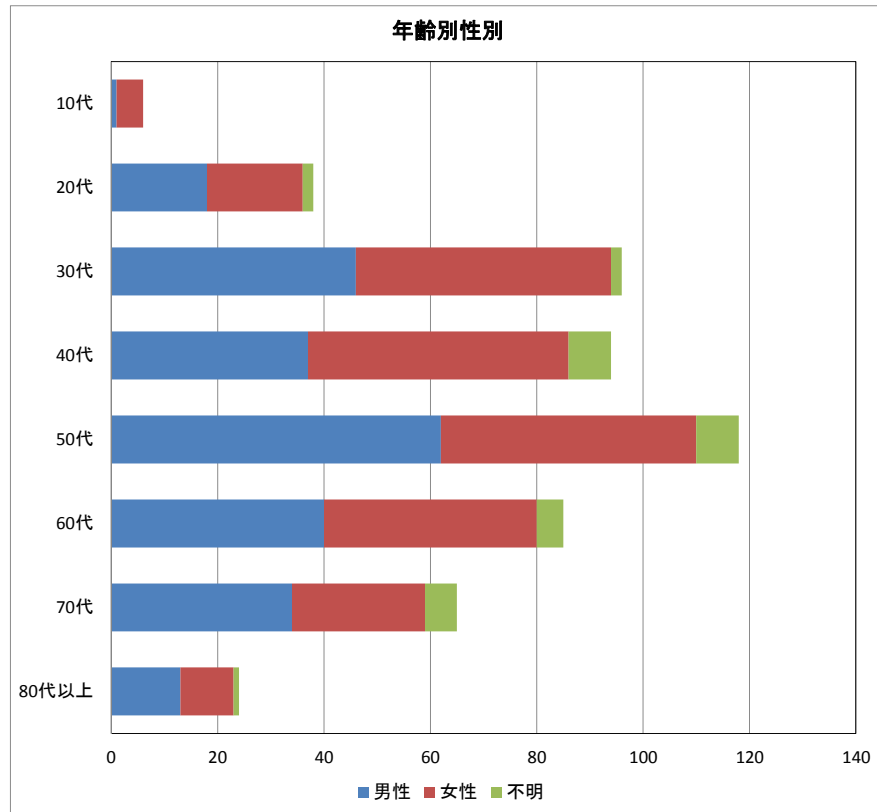
<航空交通>

発空港	着空港	着市町村	便数 (往復)	所要時間 (分)	運航事業者名
宮古	那覇	那覇市	19	45	日本トランスオーシャン航空株式会社 琉球エアークommuter株式会社 全日本空輸株式会社 スカイマーク株式会社
宮古	羽田	東京都太田区	1	160	日本トランスオーシャン航空株式会社
宮古	石垣	石垣市	3	35	琉球エアークommuter株式会社
宮古	多良間	多良間村	2	25	琉球エアークommuter株式会社

(2) 住民ニーズ（サンプル数 542 票）

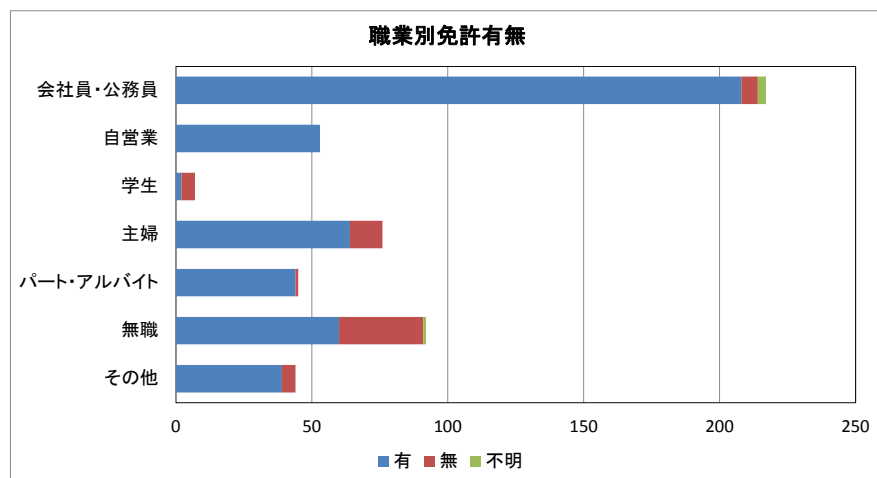
①年齢別性別構成

宮古島の回答者は 50 代が最も多く、次いで 30 代、40 代の順となっている。



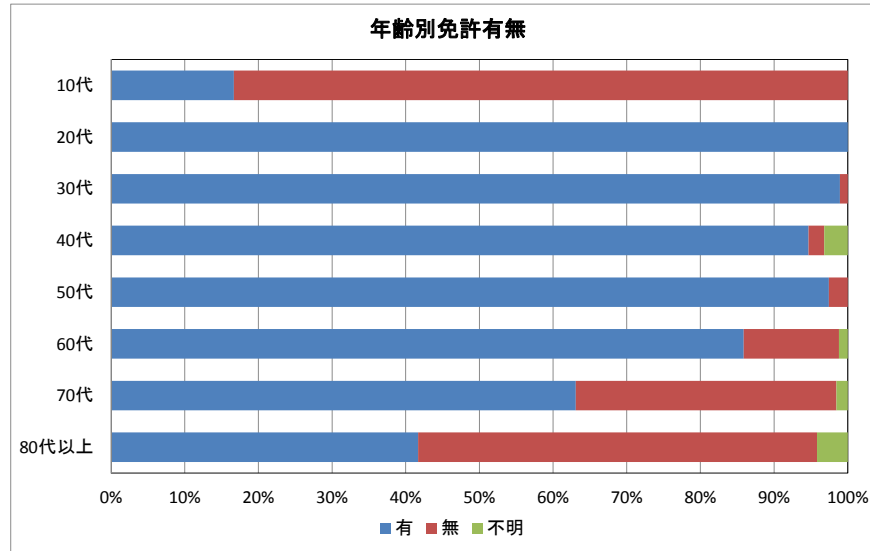
②職業別免許の有無

回答者の職業は、会社員・公務員が最も多く、そのほとんどが自動車免許保有者である。



③年齢別免許の有無

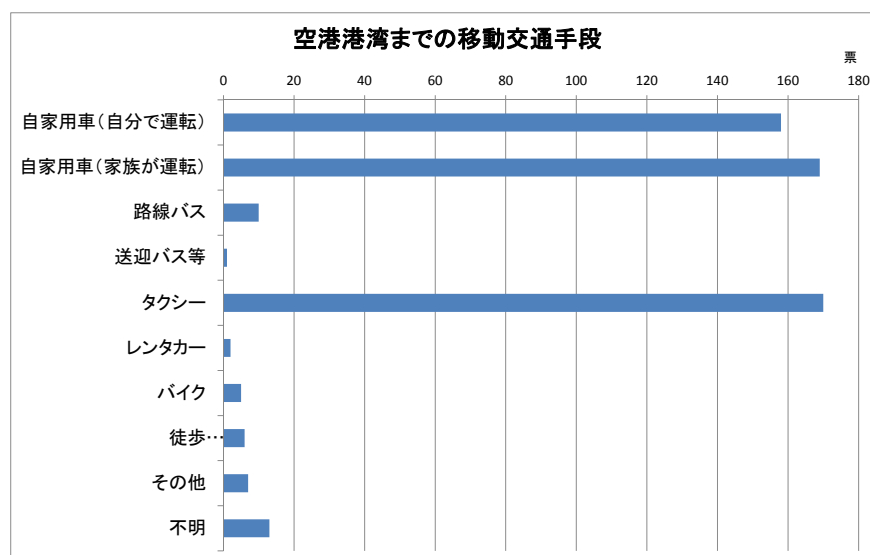
年齢別に自動車免許の有無をみると、50代以降は免許のない割合が多くなっている。



④空港・港湾までの交通手段

宮古島の空港又は港湾までの交通手段は自家用車がほとんどを占めており、その中で「自分で運転」と「家族が運転」がほぼ同数となっている。

自家用車以外では、路線バスの利用が多くなっている。



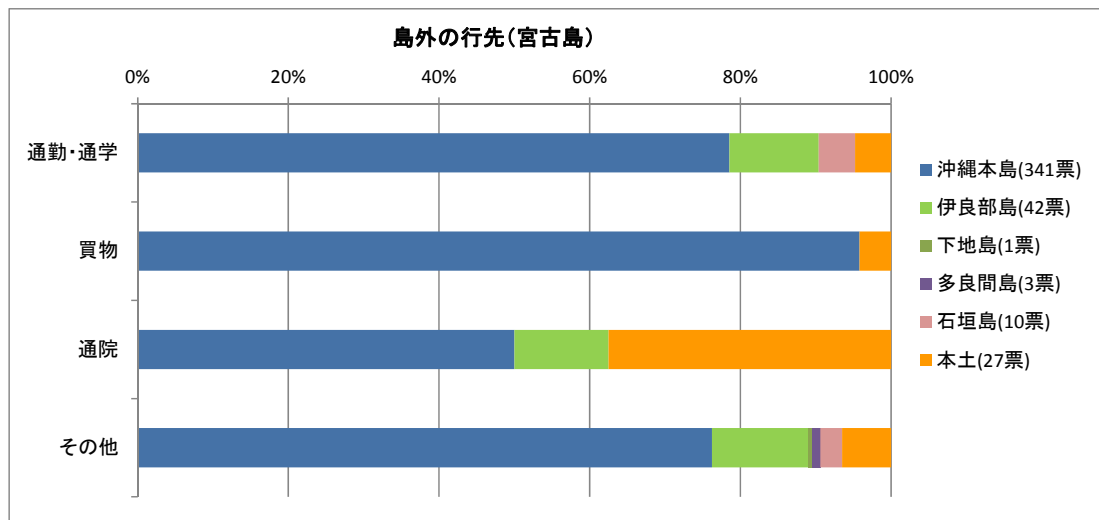
<本島や近隣離島への移動について（島外）>

⑤目的別目的地（島外）

宮古島外への行先についてみると、各目的において沖縄本島が最も多く、特に買物と通勤・通学では8～9割が沖縄本島へととなっている。

通院については、約半数が沖縄本島で4割が本土、1割が伊良部島となっている。

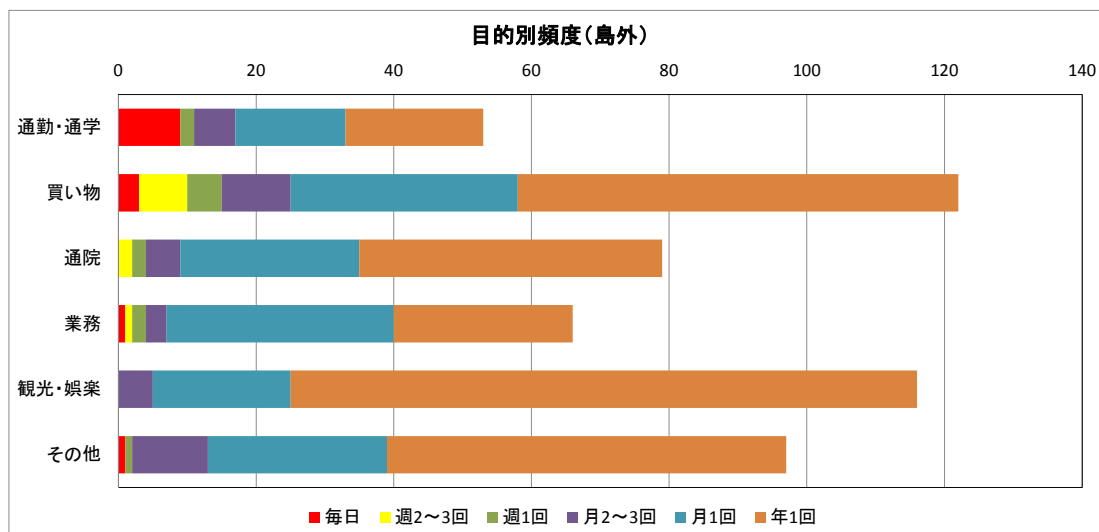
なお、沖縄本島への「通勤・通学」については、業務上の出張が考えられる。



⑥目的別頻度（島外）

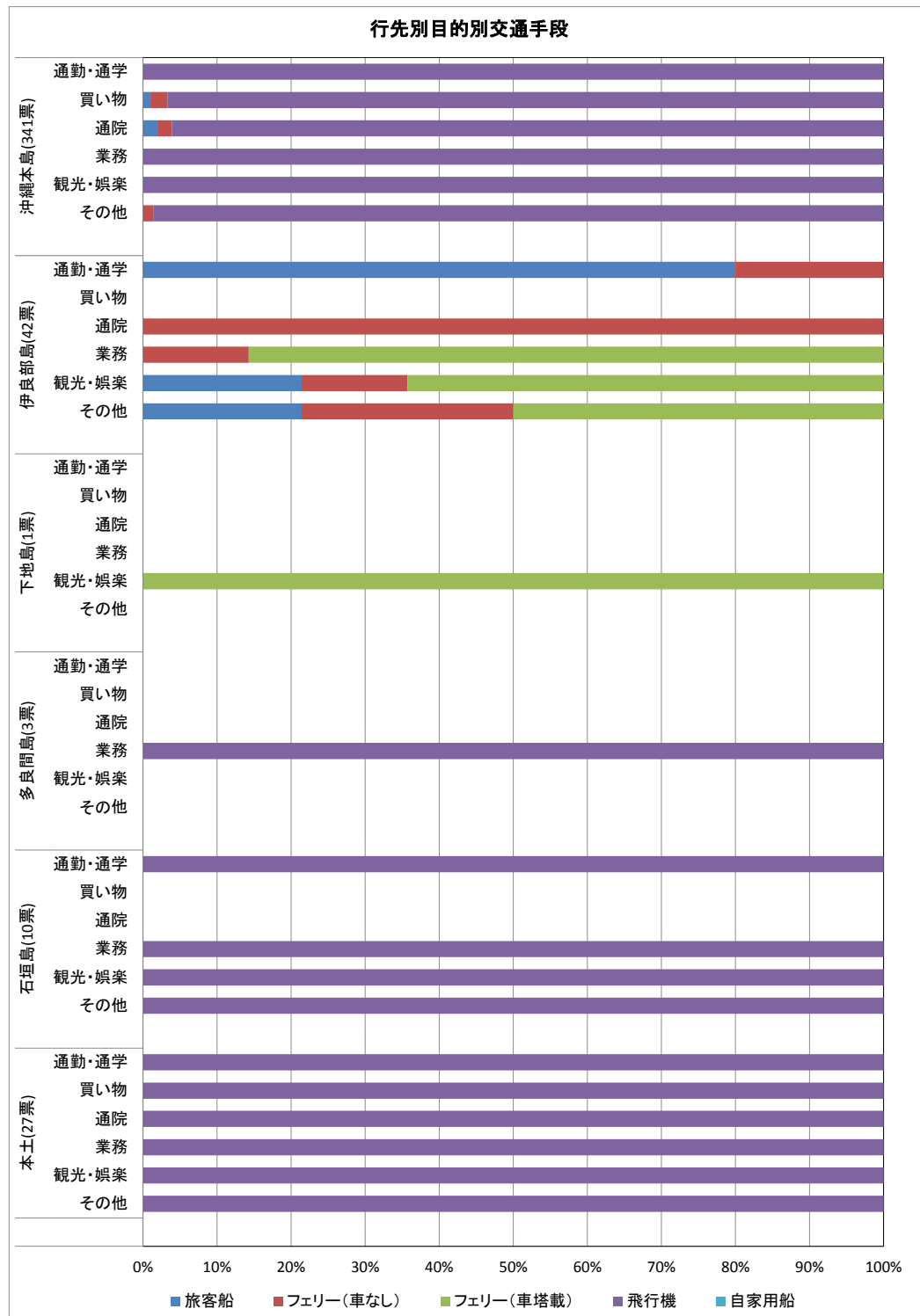
島外への移動は、買い物との回答が最も多く、次いで観光・娯楽となっている。

通勤・通学、買い物、業務では「毎日」との回答がみられる。



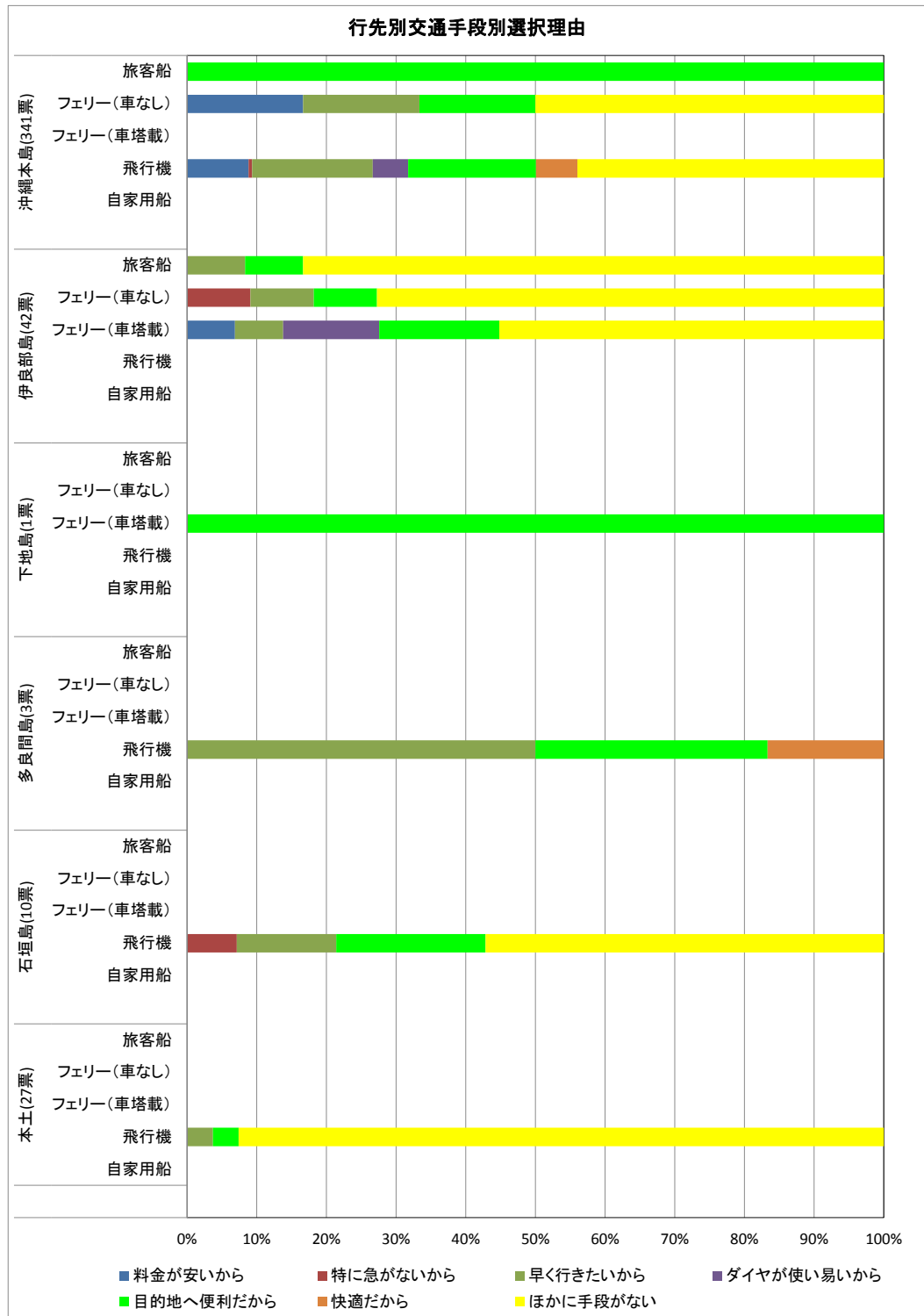
⑦行先別目的別交通手段（島外）

行先別、目的別に交通手段をみると、沖縄本島や多良間島、石垣島、本土方面は、ほとんどが飛行機利用となっている。



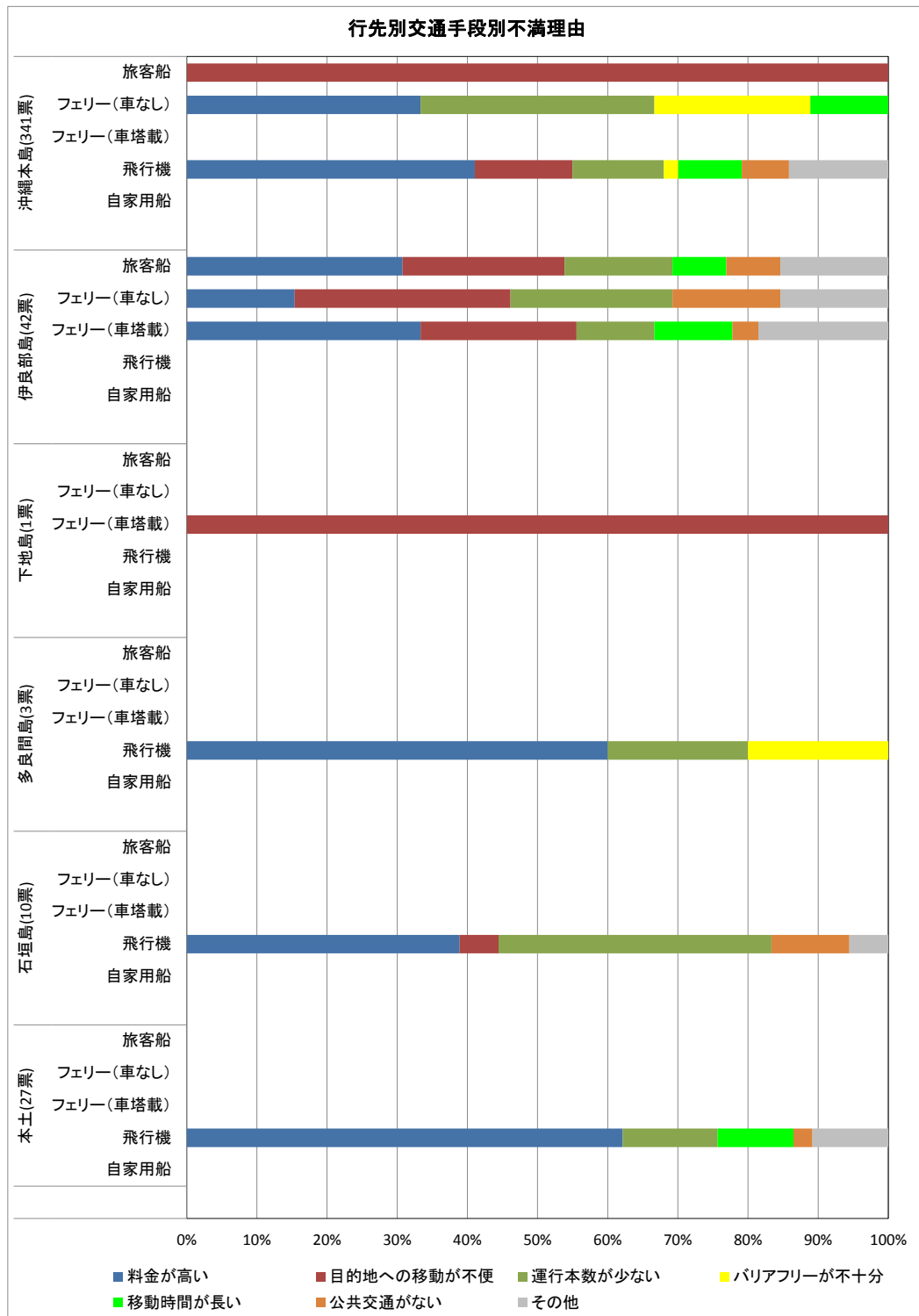
⑧行先別交通手段選択理由（島外）〔複数回答〕

交通手段の選択理由をみると、行先が沖縄本島の場合は、旅客船以外では「ほかに手段がないから」の回答が半数を占めている。また、行先が多良間島の場合は、飛行機利用について、「早く行きたいから」が半数を占めている。



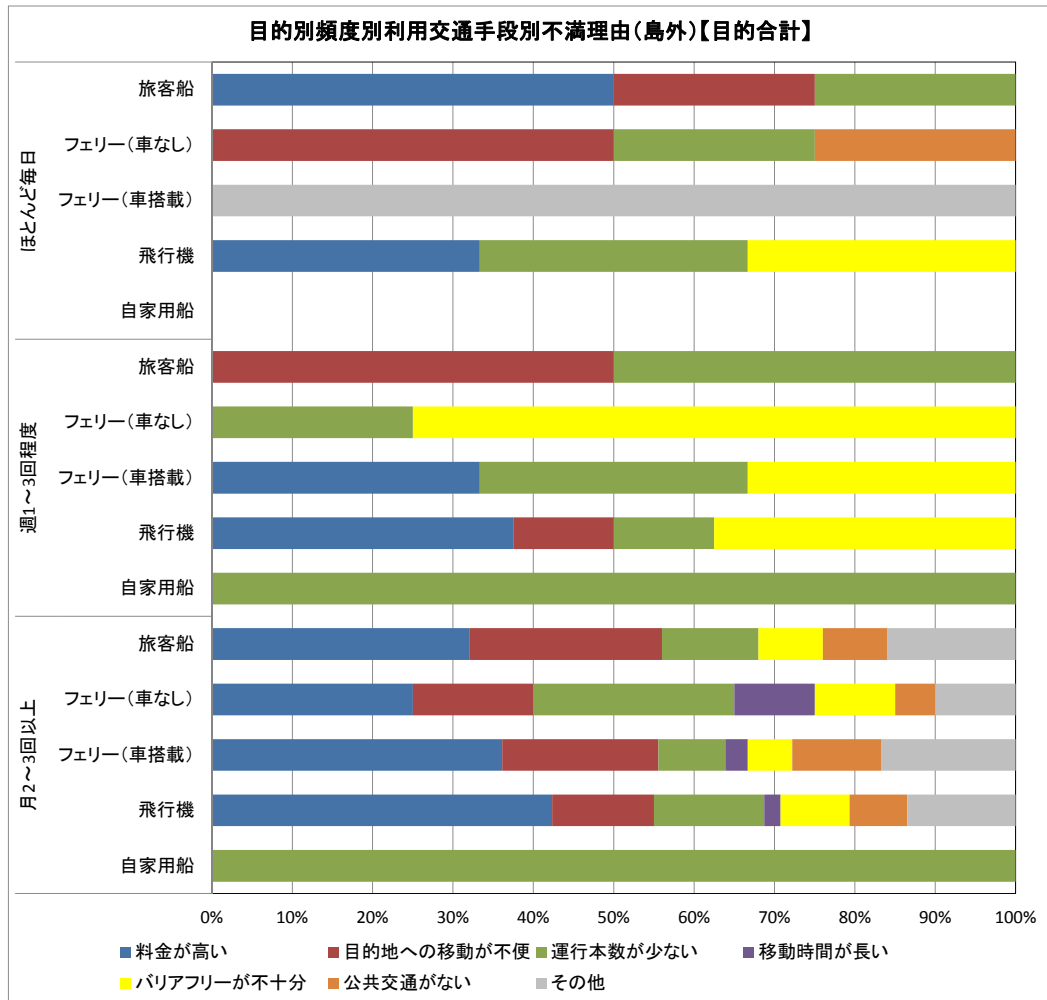
⑨行先別交通手段別不満理由（島外）〔複数回答〕

交通手段に対する不満についてみると、各方面において「料金が高い」、「運行本数が少ない」、「目的地への移動が不便」があげられている。



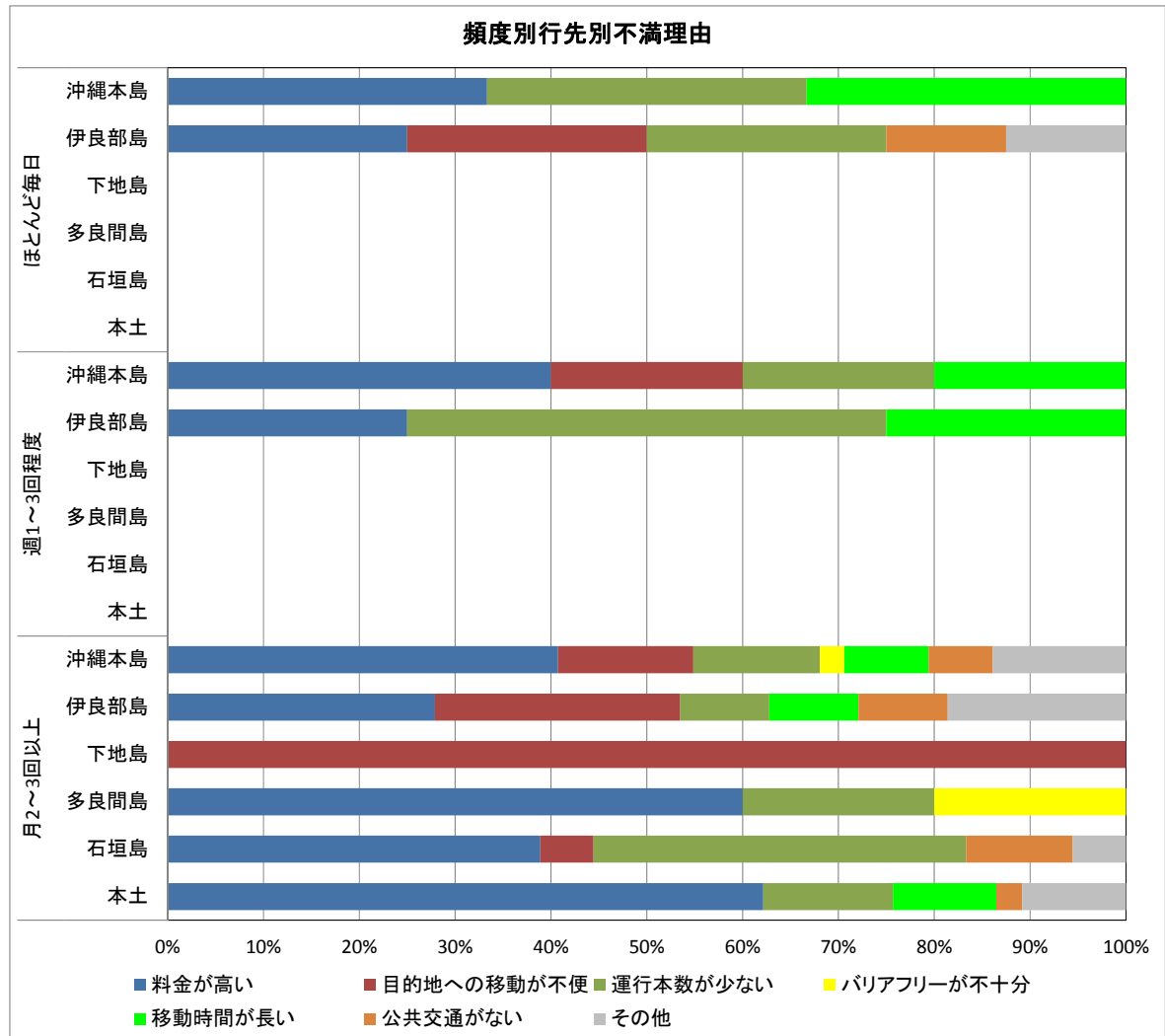
<参考>

◆頻度別交通手段別不満理由（島外）〔複数回答〕



<参考>

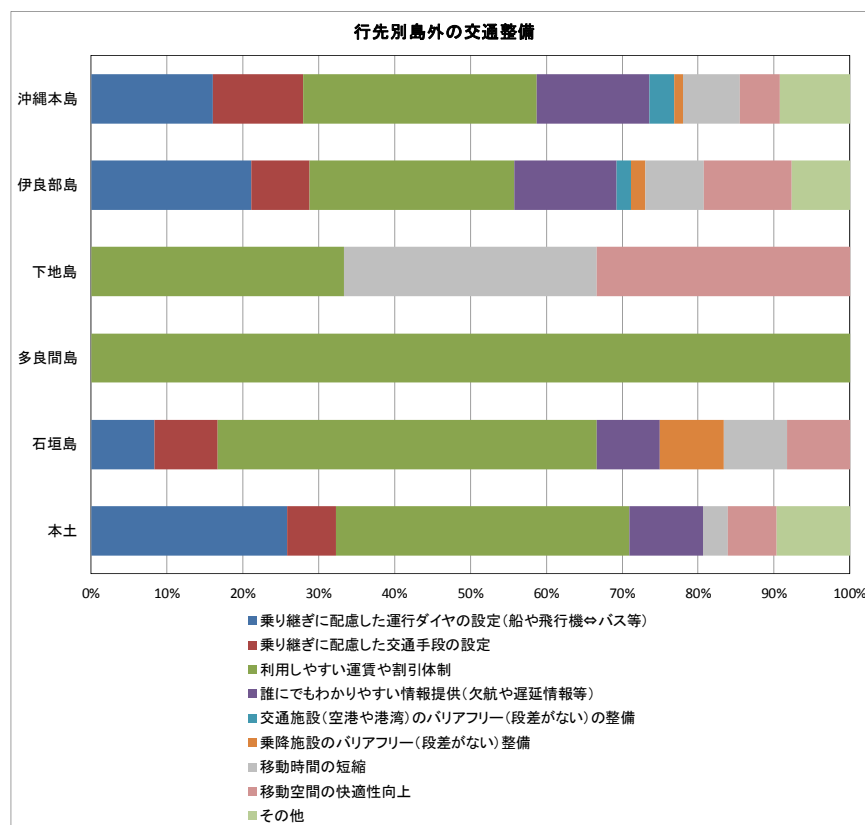
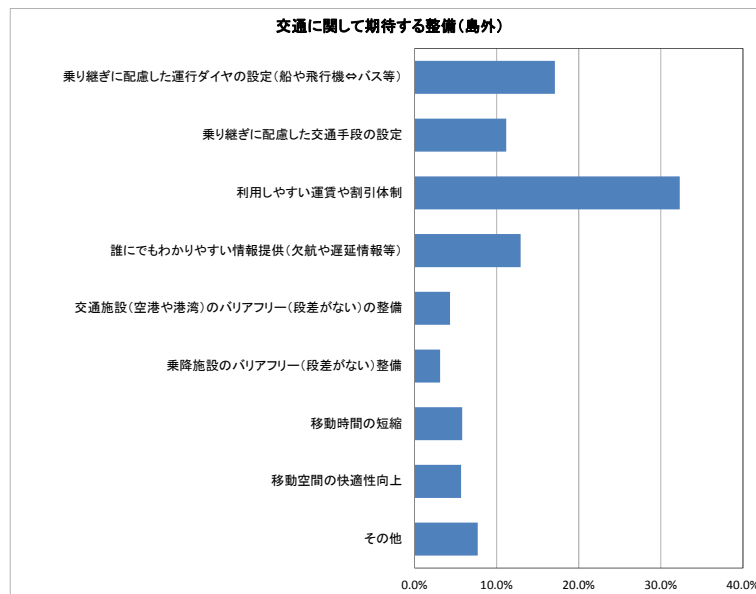
◆頻度別行先別不満理由[複数回答]



⑩島外の交通整備[複数回答]

宮古島外への移動に関する交通整備については、「利用しやすい運賃や割引体制」が最も多く、次いで「乗継に配慮した運行ダイヤの設定（船や飛行機⇄バス等）」、「誰にでもわかりやすい情報提供」の順となっている。

行先別では、いずれの行先でも「利用しやすい運賃や割引体制」が多くあげられている。



◆島外の交通整備に対して対する項目と強く期待する区間や場所

①乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定(船や飛行機やバス等)

	件数
宮古～那覇	12
宮古⇄那覇⇄東京	4
空港～市内各地	2
池間・来間島	1
大神⇄島尻	1
島尻→平良	1
関西空港への直行便がほしい	1
空港	琉大付属病院
空港	市役所
空港～泊港(直行)	1
空港→バス停	1
佐良浜港	1
市内～A・Pへ	1
市内までのシャトルバス	1
全区間	1
那覇	福岡
那覇	宮古島
那覇空港	市内各所
飛行機⇄バス各地	1
港から	伊良部中央歯科
宮古～静岡	1
宮古～台湾	1
宮古～那覇(飛行機とバス)	1
宮古～那覇(船)	1
宮古～那覇間に早朝便朝6:00頃から設定してほしい。	1
宮古→那覇→神戸(大阪)	1
宮古⇄石垣	1
宮古⇄那覇	JTAとSKYの乗り継ぎ
宮古港	那覇港

②乗り継ぎに配慮した交通手段の設定

	件数
空港～市内	バス
宮古空港	那覇空港
大阪方面	1
空港～バス	モノレール駅～バス
平良港～空港	1
平良港～伊良部	1
那覇～宜野湾	1
那覇～名古屋	1
那覇空港	琉大病院等
那覇空港	中部各所
那覇空港～中部/北部	1
飛行機	1
平良港～宮古病院	1
福岡空港～那覇空港	那覇空港～宮古空港
宮古～大阪～那覇	1
宮古～台湾	1
モノレール	鉄道(路面電車)

③利用しやすい運賃や割引体制

	件数
宮古島～沖縄本島	21
那覇	宮古島市
宮古島	本土
宮古島～東京	3
佐良浜港～平良港	2
東京	大阪
那覇～名古屋	2
那覇市	2
宮古島 直行便・増便希望	関西 直行便・増便希望
運賃を安くする	1
沖縄本島	1
各空港	1
空港よりモノレール	最終まで
航空運賃の割引種類の変更等が、多くて難しい。	1
全区間	1
平良港～佐良浜漁港	宮古空港～那覇空港
平良港～佐良浜港・平良港～多良間港	1
多良間～宮古	石垣～宮古
通院者および付添い人割引	1
島外へ出る時	1
那覇	福岡
那覇～宮古	宮古～石垣
那覇→本部	1
那覇空港	中部各所
那覇空港～美ら海水族館	1
日本全地方	1
平良港～宮古病院	1
宮古～石垣 運賃を安くしてほしい	宮古～那覇 運賃を安くしてほしい
宮古→那覇→神戸(大阪)	他社間の乗継割引
宮古港	伊良部港
宮古島～静岡	1
宮古島～那覇市	料金の1～3割負担
宮古島空港	那覇空港
モノレール	1
宮古	県外
平良港	多良間港

④誰にでもわかりやすい情報提供(欠航や遅延情報等)

	件数
那覇～宮古	9
行きたい地域に行くルート(乗り継ぎ)	1
ケーブルテレビ	1
平良港～多良間	1
平良港～佐良浜港	1
那覇	東京
発着時間を守ってほしい	1
飛行機等	1
宮古～沖縄本島	沖縄本島内
宮古発の飛行機・船についての情報がほしい	1

⑤交通施設(空港や港湾)のバリアフリー(段差がない)の整備

	件数
バス亭等のイスや屋根	1

⑥乗降施設のバリアフリー(段差がない)整備

	件数
佐良浜港	外灯を設置してほしい

⑦移動時間の短縮

	件数
那覇	羽田
沖縄本島	1
空港よりモノレール	最終まで
平良港～佐良浜港	1
福岡空港	那覇空港
宮古～大阪	1
宮古～東京	宮古～大阪
宮古～羽田	乗りたくても仕事の都合上乗れません
宮古空港	1

⑧移動空間の快適性向上

	件数
JTA飛行機内の匂い(体臭)が不快	1
各バス停に屋根	1
機内せまい	1
空港	1
佐良浜港～平良港	1
平良港～伊良部	1
波照間～石垣港	1
宮古～沖縄	1
宮古～那覇	宮古～他離島

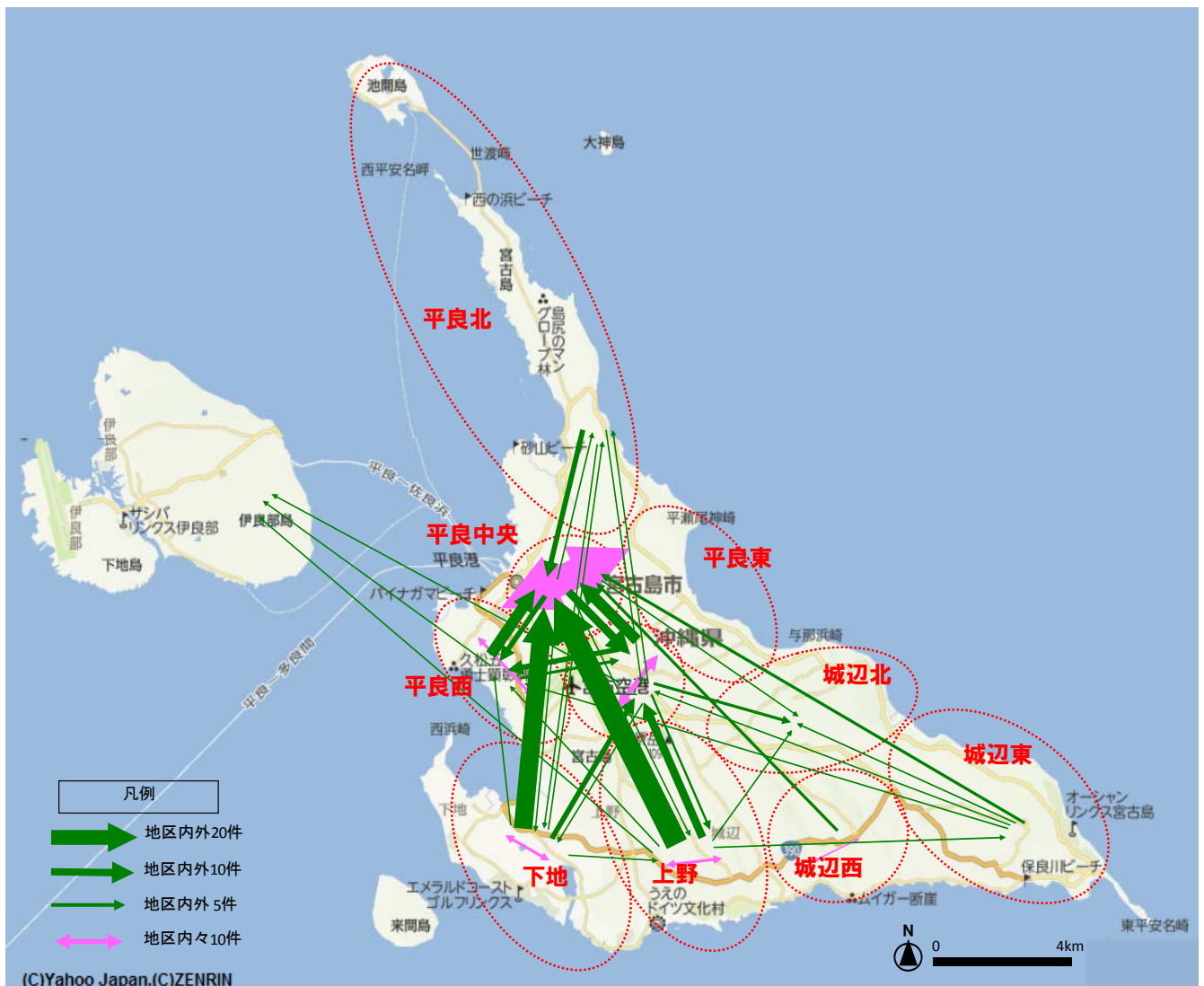
⑨その他

	件数
宮古島空港	無料駐車場の整備
空港内駐車場	3
宮古港	那覇港
宮古島空港	駐車料金の値下げ
宮古島～那覇	運航ダイヤの増便
わかりやすい路線図	2
石垣～宮古	1
石垣～宮古～那覇	1
新石垣空港	低料金の駐車場の整備。
直行で名古屋空港に行きたい	宮古島～中部関西空港
名護～糸満	浦添～中城
那覇～宮古	フェリーの復活
那覇～宮古～石垣～宜蘭／高雄	1
平良港	1
船の運航・宮古島(平良港)～那覇市(泊港)	1
モノレールの北上延長が望まれる。(沖縄市～北部)	1
佐良浜港～伊良部(祝い等で来島)	1
車いすは使用しないが、病気が人への配慮(前方座席の優先)	1
無料駐車場の整備(宮古空港30分以内は無料でもいいのでは?)	1

①目的別目的地（島内）

<目的合計>

島内各ゾーンからの行先は、市役所や医療施設、港湾など各種機能が集積する平良中央に集中しており、特に上野地区や下地地区からの移動が多い。また、平良中央ゾーンの内々の移動も多くなっている。



ゾーン×島内行先【目的合計】

【平良島内行先】合計														計
ゾーン	平良中央	平良西	平良南	宮古空港	平良北	平良東	城辺北	城辺東	城辺西	上野	下地	伊良部地区		
平良中央	41	7	11	3	1	0	1	0	0	2	2	0	68	
平良西	15	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	24	
平良南	15	7	13	2	1	0	4	0	0	3	1	1	47	
宮古空港	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
平良北	7	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	10	
平良東	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
城辺北	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
城辺東	4	1	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	8	
城辺西	4	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	5	
上野	29	1	11	0	0	0	1	1	0	4	0	1	48	
下地	25	2	7	0	1	0	0	0	0	1	2	0	38	
伊良部地区	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
計	140	22	50	5	3	0	7	1	1	10	6	3	248	

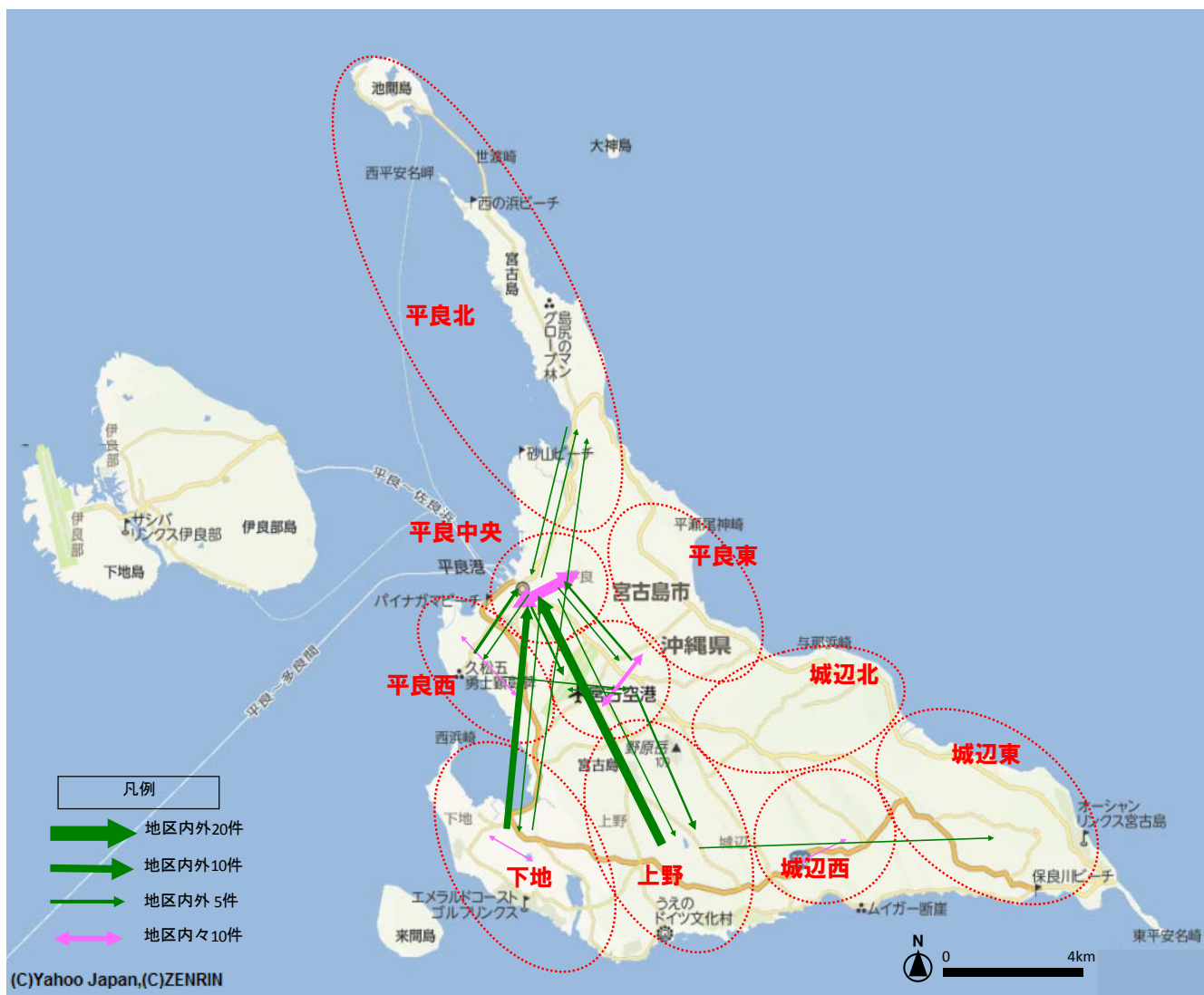
平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

<通勤・通学>

通勤・通学目的では、ほとんどが平良中央に集中している。



ゾーン×島内行先【通勤・通学】【N=69】

ゾーン	平良中央	平良西	平良南	宮古空港	平良北	平良東	城辺北	城辺東	城辺西	上野	下地	伊良部地区	計
平良中央	15	1	1	3	1	0	0	0	0	1	1	0	23
平良西	4	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
平良南	3	0	5	2	0	0	0	0	0	3	0	0	13
宮古空港	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
平良北	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
平良東	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
城辺北	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
城辺東	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
城辺西	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
上野	12	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	13
下地	9	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	11
伊良部地区	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	45	2	7	5	2	0	0	1	1	4	2	0	69

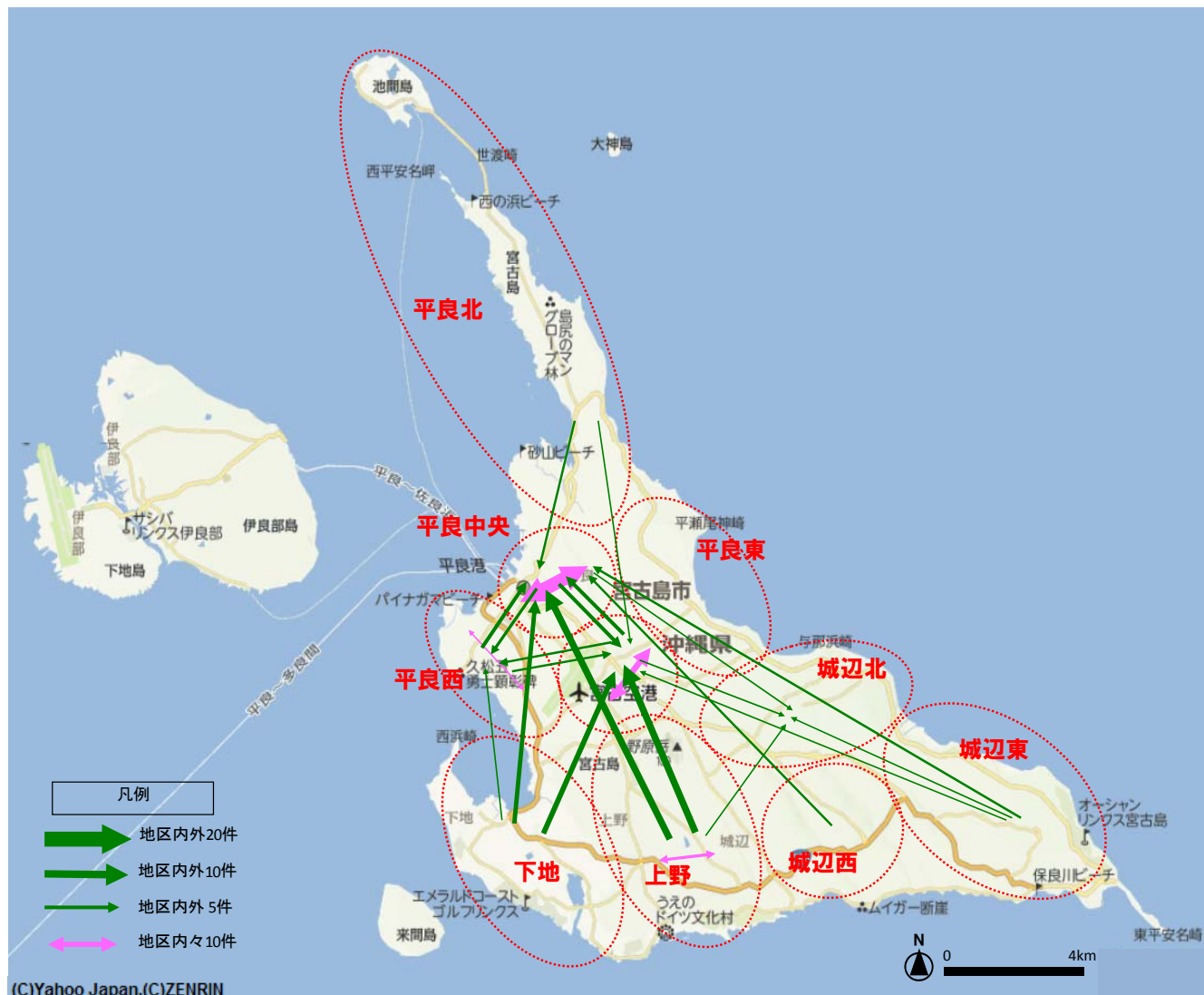
平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

<買い物>

買い物目的では、平良中央のほか平良西や平良南への流動がみられる。また、城辺北への周辺ゾーンからの流動もみられる。



ゾーン×島内行先【買い物】【N=106】

ゾーン	島内行先													計
	平良中央	平良西	平良南	宮古空港	平良北	平良東	城辺北	城辺東	城辺西	上野	下地	伊良部地区		
平良中央	18	4	5	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	28
平良西	5	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10
平良南	5	3	8	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	18
宮古空港	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
平良北	3	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
平良東	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
城辺北	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
城辺東	3	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	5
城辺西	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
上野	9	0	9	0	0	0	1	0	0	4	0	0	0	23
下地	6	1	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14
伊良部地区	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	52	10	35	0	0	0	5	0	0	4	0	0	0	106

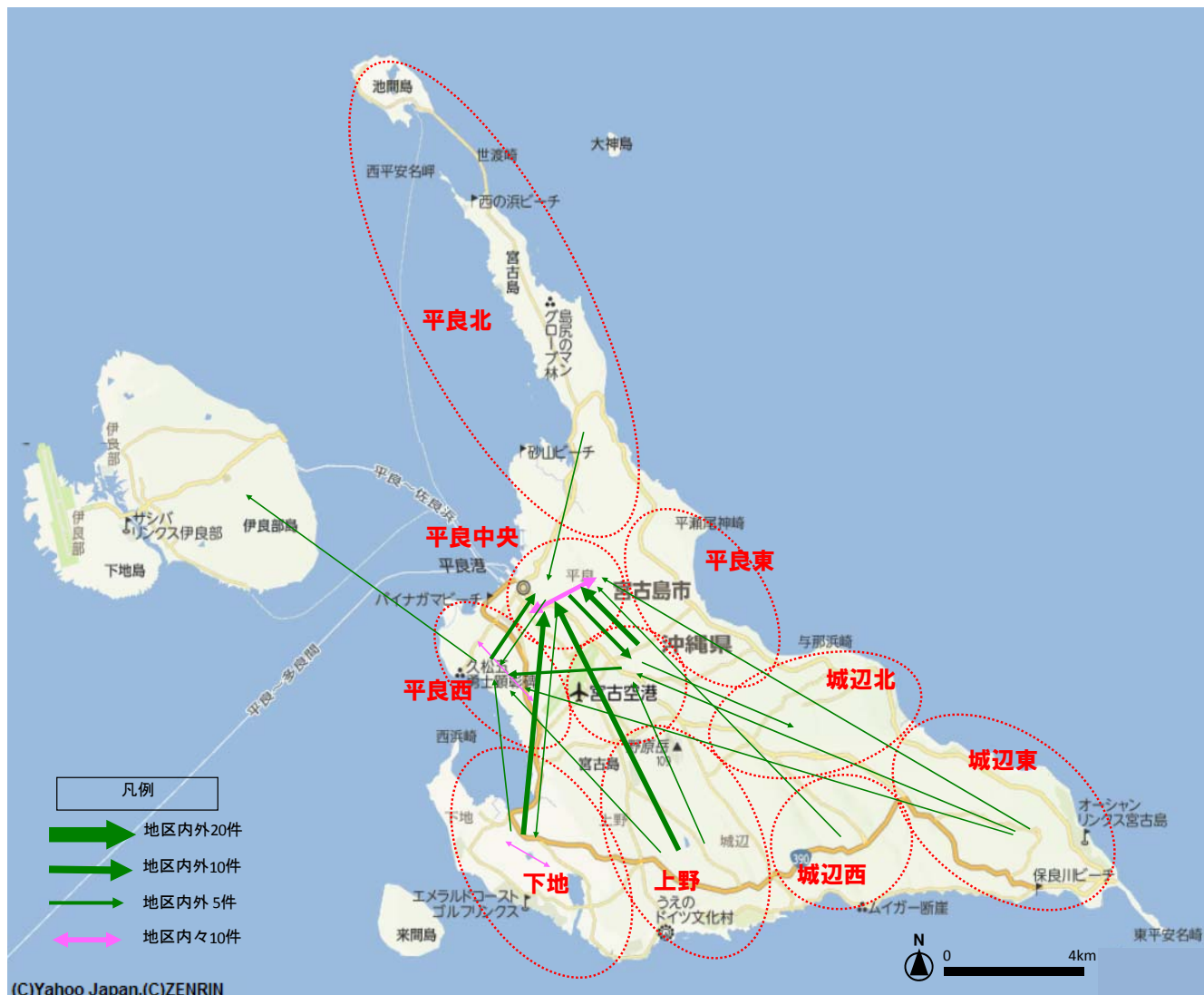
平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

<通院>

通院目的では、平良中央を主体に、平良西への流動がみられる。また、伊良部島への移動もみられる。



ゾーン×島内行先【通院】【N=59】

ア・フェ・島内行先(通院)【N-39】														
ゾーン	島内行先													計
	平良中央	平良西	平良南	宮古空港	平良北	平良東	城辺北	城辺東	城辺西	上野	下地	伊良部地区		
平良中央	6	2	5	0	0	0	0	0	0	0	1	0	14	
平良西	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	7	
平良南	7	4	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	13	
宮古空港	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
平良北	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	
平良東	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
城辺北	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
城辺東	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	
城辺西	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
上野	7	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	
下地	7	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	9	
伊良部地区	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
計	36	10	8	0	0	0	2	0	0	0	2	1	59	

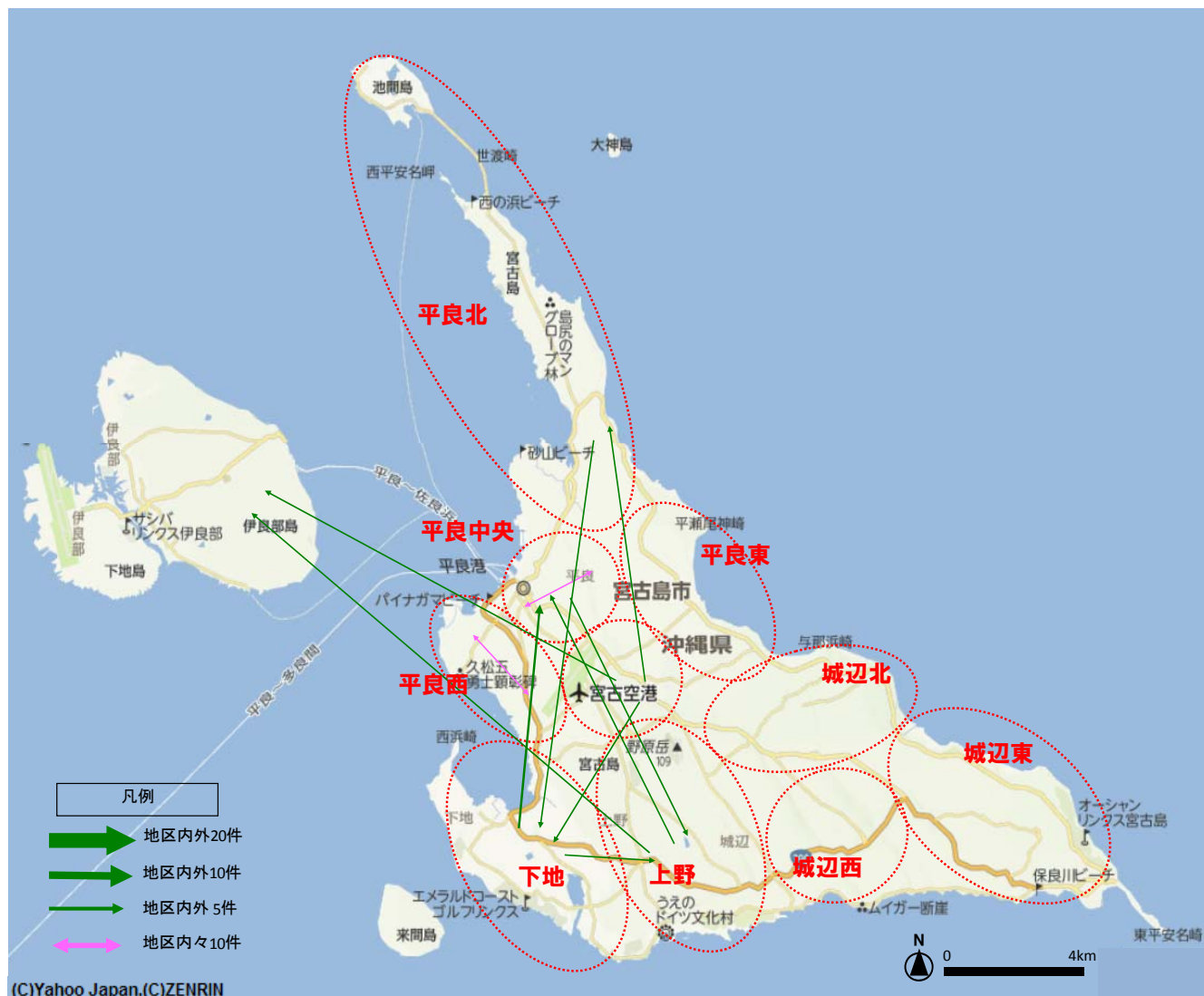
平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

<その他>

その他の目的（業務、観光・娯楽、その他）での行先は、上野や下地、伊良部島など、平良中央以外への流動がみられる。



ゾーン×島内行先【その他】【N=14】

ゾーン	島内行先												計
	平良中央	平良西	平良南	宮古空港	平良北	平良東	城辺北	城辺東	城辺西	上野	下地	伊良部地区	
平良中央	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3
平良西	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
平良南	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	3
宮古空港	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
平良北	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
平良東	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
城辺北	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
城辺東	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
城辺西	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
上野	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2
下地	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4
伊良部地区	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	7	0	0	0	1	0	0	0	0	2	2	2	14

平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

<参考>

アンケート調査において、旧市町村区分での回答が多数あり、小字までの集約ゾーン区分できないものがあったため、ここでは参考まで集約結果を掲載する。

島名 問7-目的		宮古 通勤・通学												
集約 ゾーン	OD	行先												総計
	住所	平良中央	平良西	平良南	宮古空港	平良北	平良東	城辺北	城辺東	城辺西	上野	下地	伊良部地区	
平良中央	平良	77		7	6	4			2	1	4	6		107
	平良下里	6		2								1		9
	平良西仲宗根	2				1								3
	平良仲宗根											1		1
	平良東仲宗根	5						1			1			7
平良西	平良久良	3							1					4
平良南	平良西原	1												1
平良北	平良西里	8		1							1			10
	平良荷川取			1										1
	平良狩俣	2												2
	城辺	9	1	2	1	2					1			16
城辺北	城辺比嘉	1												1
城辺西	城辺友利	1												1
上野	上野	7									1	1	1	10
下地	上野上野	1												1
	下地	5				1	1					3		10
	下地嘉手苅	2												2
	下地上地	1												1
	下地与那覇	2									1			3
伊良部	伊良部	1		1										2
	総計	134	1	14	7	8	1	1	3	1	9	12	1	192

集約 ゾーン	島名 問7-目的	宮古 買い物												総計
	OD 住所	行先 平良中央	平良西	平良南	宮古空港	平良北	平良東	城辺北	城辺東	城辺西	上野	下地	伊良部地区	
平良中央	平良	81	16	48				2			2			149
	平良下里	7	2	4										13
	平良西仲宗根	1		2										3
	平良仲宗根	2												2
	平良東仲宗根	7		5								1		13
平良西	平良久良	4		1				1						6
	平良松原	2		1										3
平良南	平良西原			1										1
	平良西里	9	1	7				2						19
平良北	平良荷川取	2												2
	平良狩俣	1		2										3
	城辺	24		9				2						35
城辺北	城辺比嘉		1											1
城辺東	城辺福里	2		1										3
	城辺保良							1						1
城辺西	城辺砂川	2												2
	城辺友利	1												1
上野	上野	12	1	4							2			19
	上野上野	1		1										2
	上野新里	1												1
下地	下地	7		3										10
	下地嘉手苅			2										2
	下地上地	1												1
	下地川満			1										1
	下地与那覇		1	1										2
伊良部	伊良部	1		2										3
	総計	168	22	95				8			4	1		298

	島名 問7-目的	宮古 通院												
集約 ゾーン	OD	行先												総計
	住所	平良中央	平良西	平良南	宮古空港	平良北	平良東	城辺北	城辺東	城辺西	上野	下地	伊良部地区	
	平良	47	6	15								1		69
平良中央	平良下里	4										1		5
	平良西仲宗根							1						1
	平良仲宗根	1												1
	平良東仲宗根	4	1	1										6
平良西	平良久良	4											1	5
	平良松原	2												2
平良南	平良西原			1										1
	平良西里	2	4	2				2				1		11
平良北	平良狩俣	2												2
	城辺	12	4	3				2						21
城辺西	城辺砂川	1												1
城辺東	城辺福里		1											1
	城辺保良			1										1
上野	上野	3		3									1	7
	上野上野	2												2
下地	下地	3												3
	下地嘉手苅			1										1
	下地川満	2	1											3
伊良部	伊良部	3												3
	総計	92	17	27				5				3	2	146

は、小字までの記載がないため集約ゾーンに区分できない件数

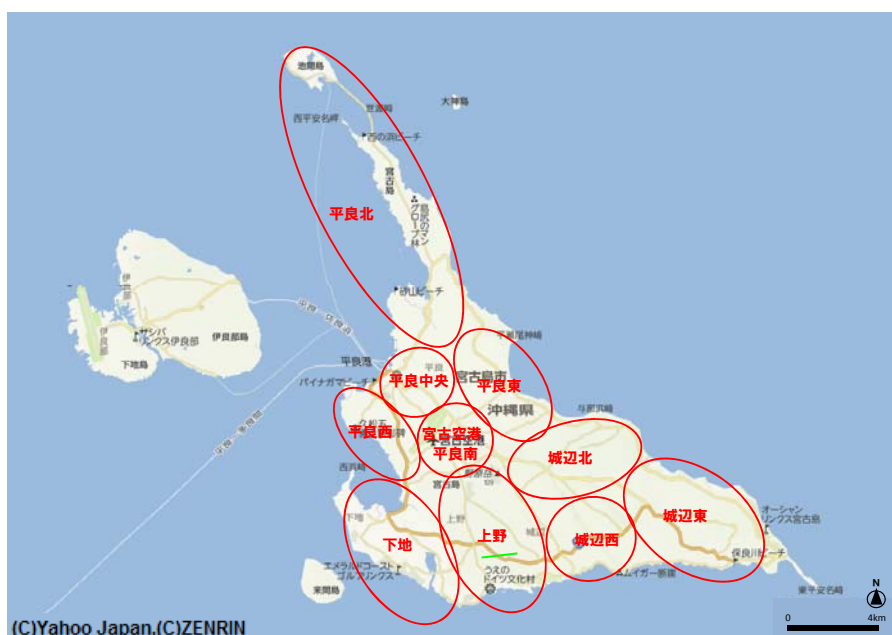
島名		宮古													総計
問7-目的		(複数のア-その他(業務・観光・娯楽・その他))													
集約ゾーン	OD	行先													
	住所	平良中央	平良西	平良南	宮古空港	平良北	平良東	城辺北	城辺東	城辺西	上野	下地	伊良部地区		
	平良	15	1	1	1	1			1		2	1	1	24	
平良中央	平良下里	1												1	
	平良東仲宗根												1	1	
平良西	平良久員	1												1	
平良北	平良荷川取											1		1	
	城辺										1		1	2	
上野	上野	1												1	
伊良部	伊良部	1												1	
	総計	19	1	1	1	1			1		3	2	3	32	

島名		宮古													総計
問7-目的		4 業務													
集約ゾーン	OD	行先													
	住所	平良中央	平良西	平良南	宮古空港	平良北	平良東	城辺北	城辺東	城辺西	上野	下地	伊良部地区		
	平良	3			1						1	1		6	
伊良部	伊良部	1												1	
	総計	4			1						1	1		7	

島名		宮古													総計
問7-目的		5 観光・娯楽													
集約ゾーン	OD	行先													
	住所	平良中央	平良西	平良南	宮古空港	平良北	平良東	城辺北	城辺東	城辺西	上野	下地	伊良部地区		
	平良	5		1					1		1			8	
平良西	平良久員	1												1	
城辺	城辺										1		1	2	
	総計	6		1					1		2		1	11	

島名		宮古												
問7-目的		6 その他												
集約ゾーン	OD	行先												総計
	住所	平良中央	平良西	平良南	宮古空港	平良北	平良東	城辺北	城辺東	城辺西	上野	下地	伊良部地区	
	平良	7	1			1							1	10
平良中央	平良下里	1												1
	平良東仲宗根												1	1
平良北	平良荷川取											1		1
上野	上野	1												1
	総計	9	1			1						1	2	14

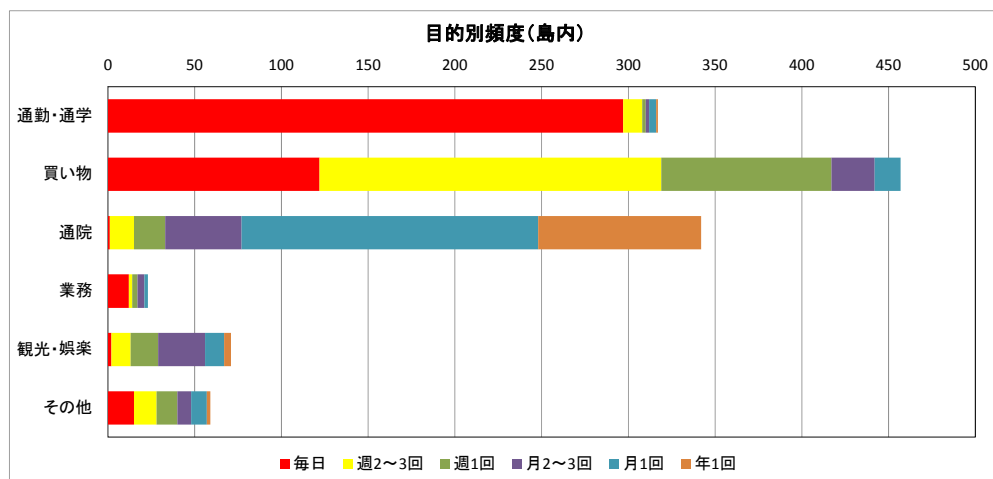
は、小字までの記載がないため集約ゾーンに区分できない件数



②目的別頻度（島内）

島内移動の目的は、買い物が最も多く、次いで通院、通勤・通学の順となっている。

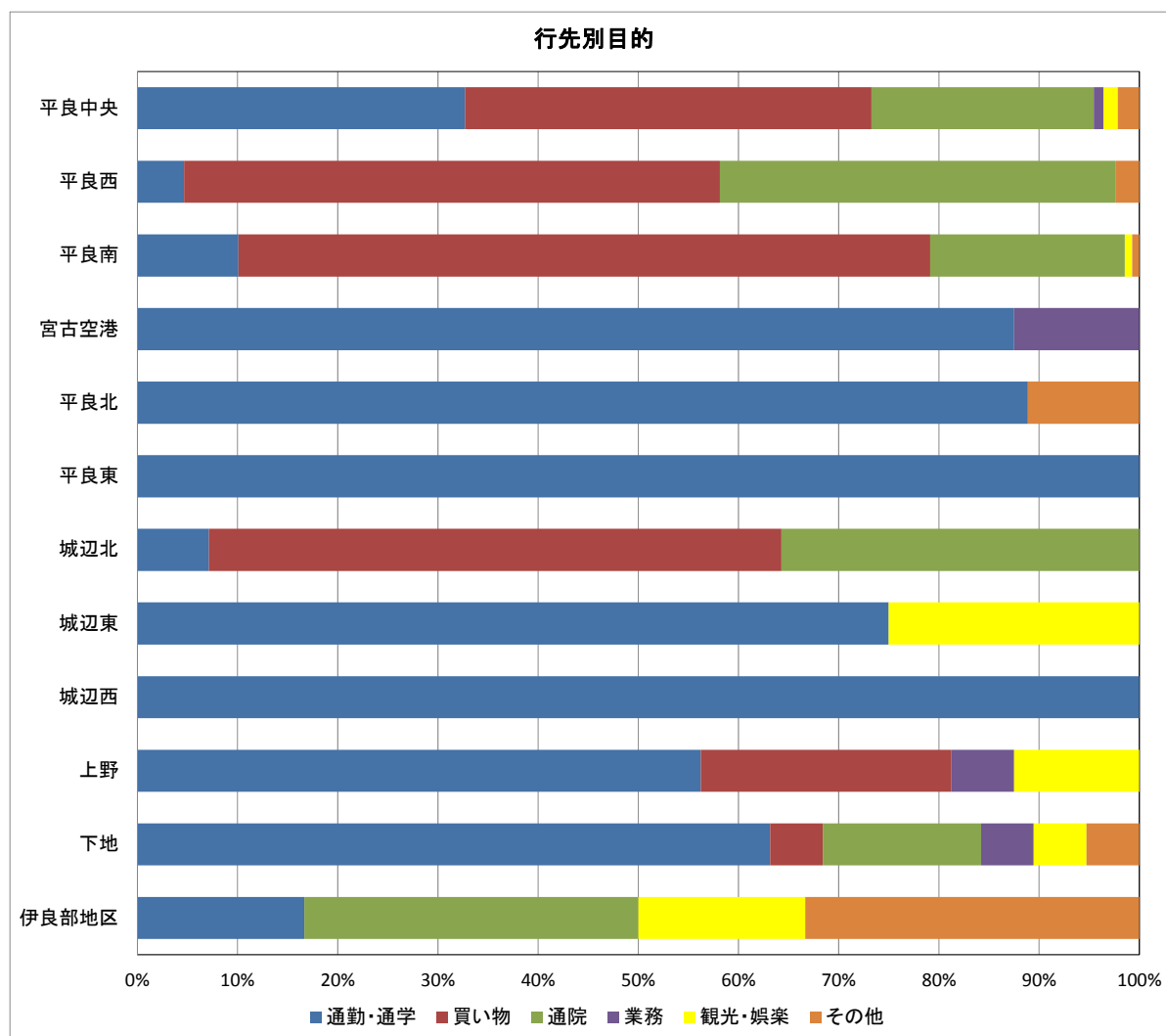
頻度は、通勤・通学では「毎日」が、買い物では「週2～3回」が、通院では「月1回」が多くなっている。



③行先別目的（島内）

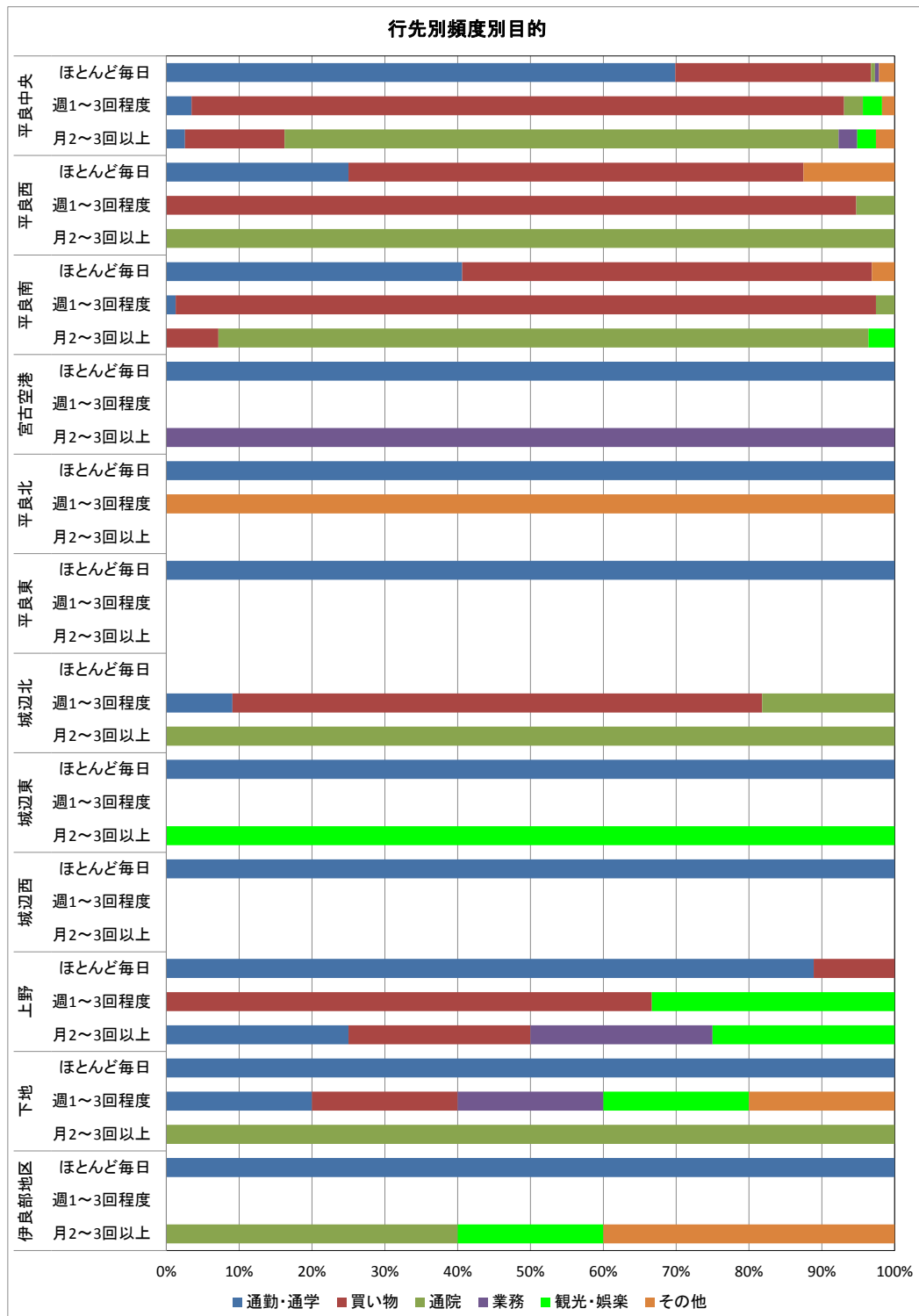
行先別に目的をみると、行政や業務などの各種機能が集積する平良中央では通勤・通学、買い物、通院など様々な目的がみられる。

買い物目的での行先の割合は、平良西、平良南、城辺北で多くなっている。



＜参考＞行先別頻度別目的（島内）

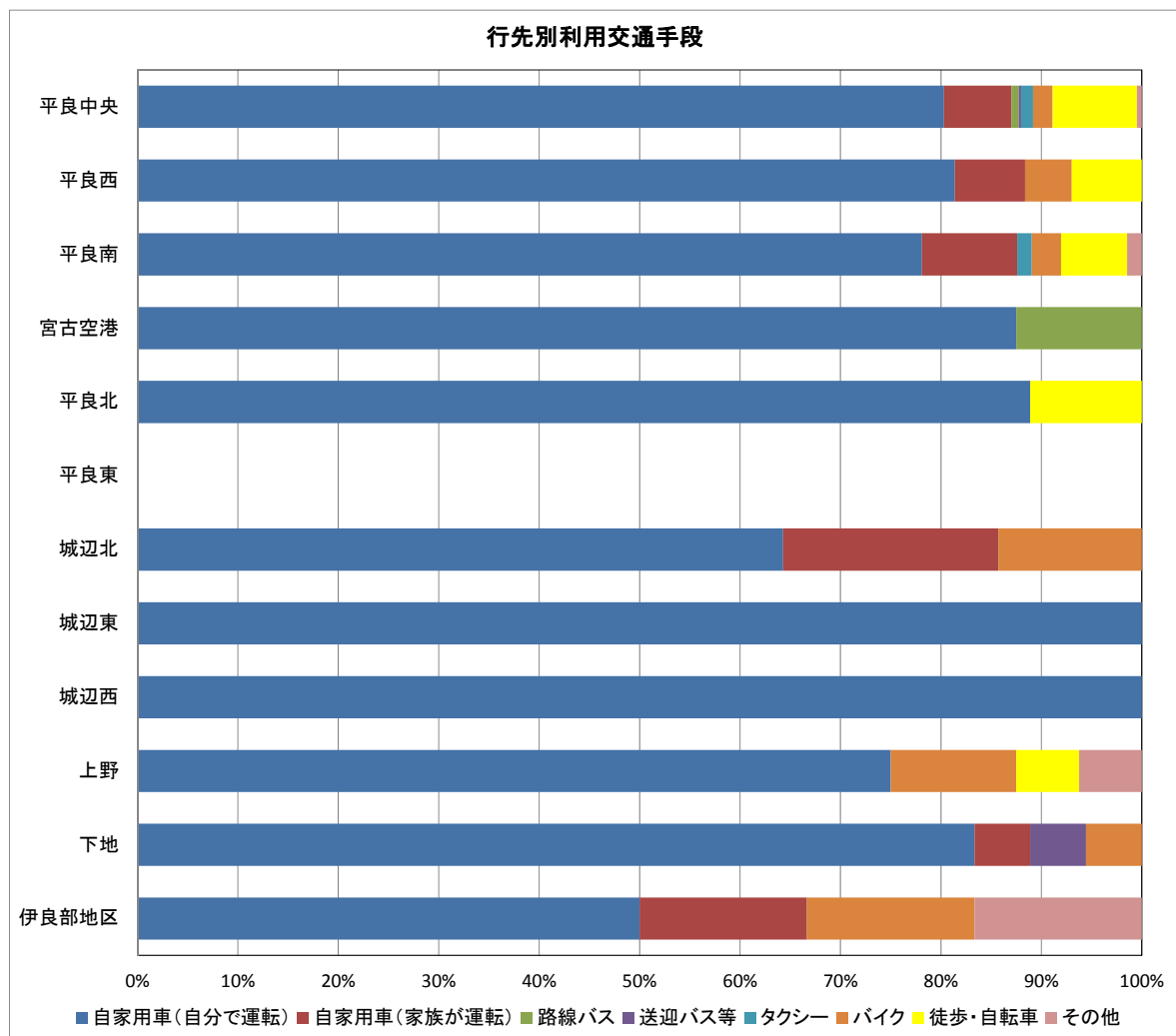
平良中央や宮古空港、平良北など、各ゾーンへの「ほとんど毎日」の移動目的は、通勤・通学が主体である。「週1～3回程度」では、平良中央、平良西、平良南、城辺北、上野ゾーンなどで買い物目的の移動が多くなっている。



④行先別交通手段（島内）

行先別に交通手段をみると、各行先において「自家用車（自分で運転する）」が多くなっている。

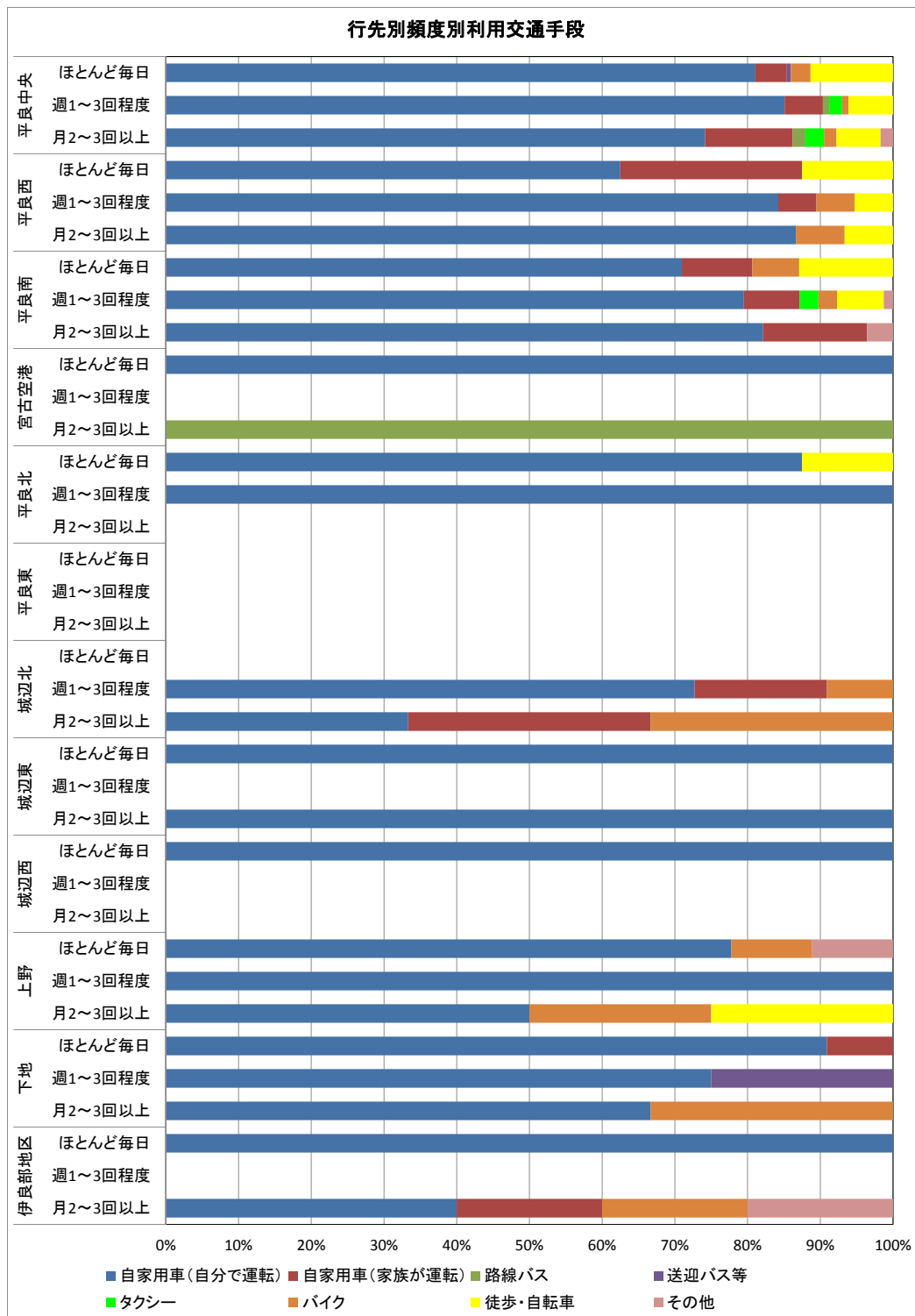
路線バスの利用は、平良中央と宮古空港への移動でみられる程度である。



<参考>行先別頻度別交通手段（島内）

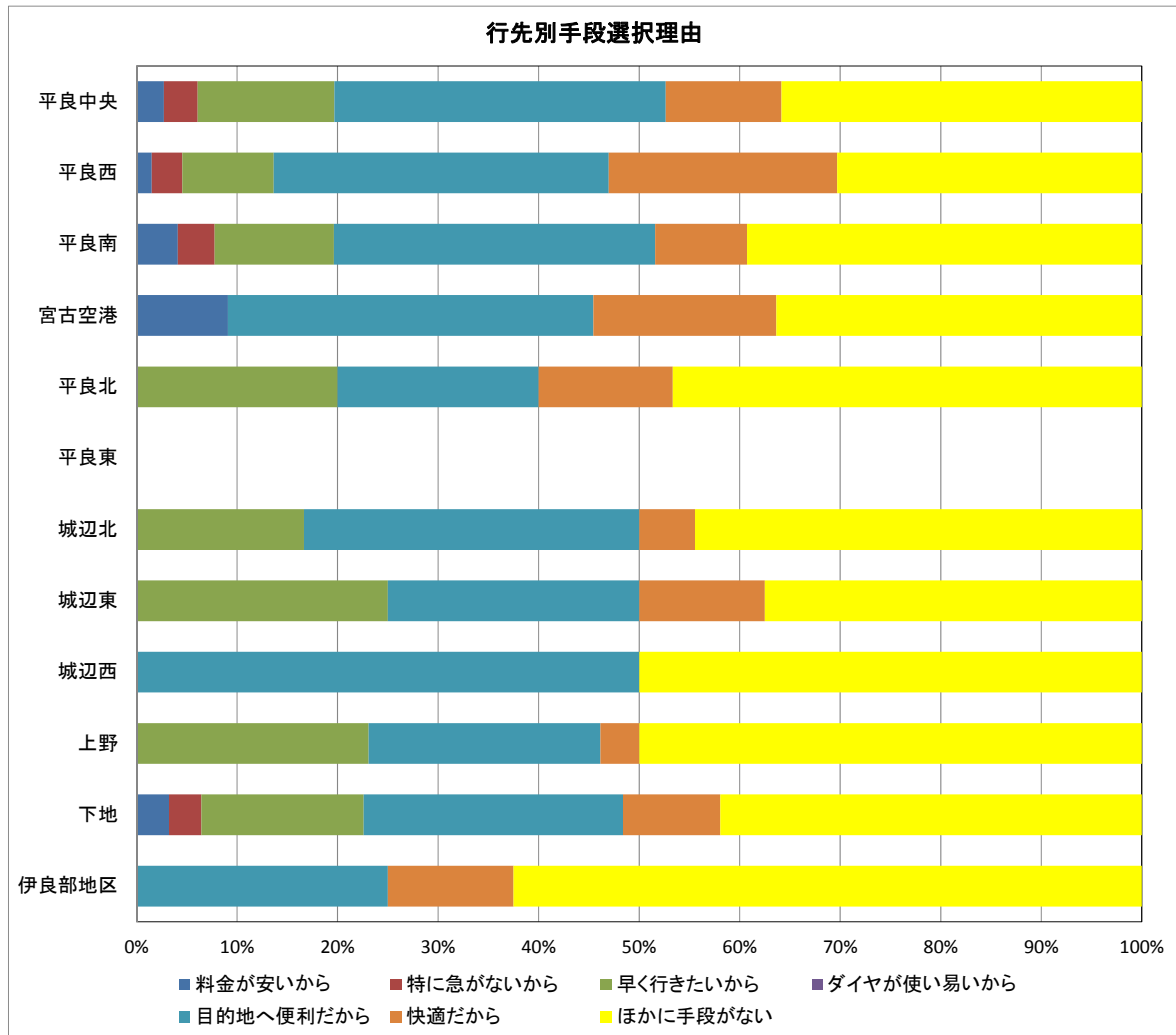
島内の移動は、各頻度及び各目的においてほとんどが自家用車の利用となっているが、傾向として「月2～3回程度の場合」に家族が運転する自家用車の割合が多くなっている。

内々移動の多い平良中央、平良西、平良南ゾーンでは、徒歩・自転車の割合が他のゾーンに比べて多くなっている。



⑤行先別交通手段選択理由（島内）〔複数回答〕

行先別の交通手段選択理由は、各行先ともに「ほかに手段がない」と「目的地へ便利だから」が多くなっている。

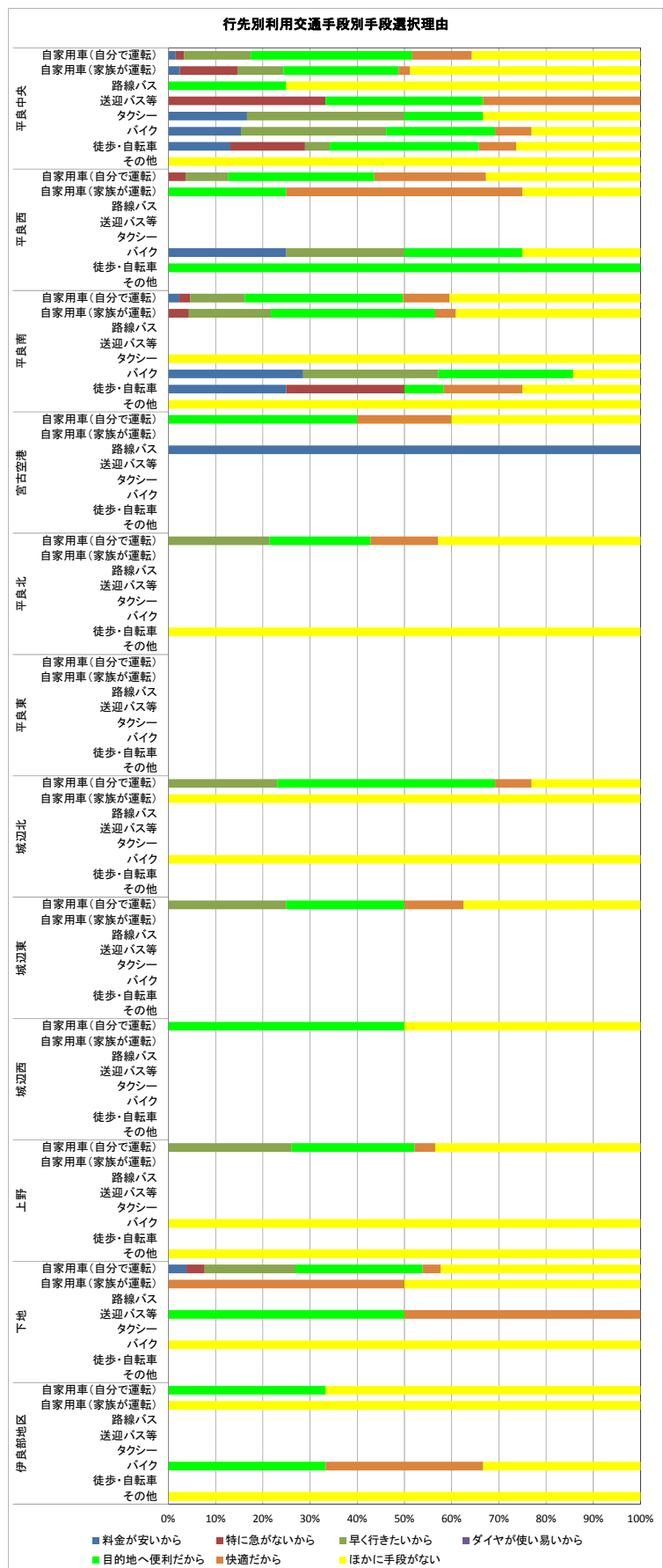


＜参考＞行先別交通手段別手段選択理由（島内）〔複数回答〕

行先が集中する平良中央ゾーンをみると、自家用車利用理由は、「目的地へ便利だから」と「ほかに手段がない」が多く、路線バス利用も同様の傾向となっている。

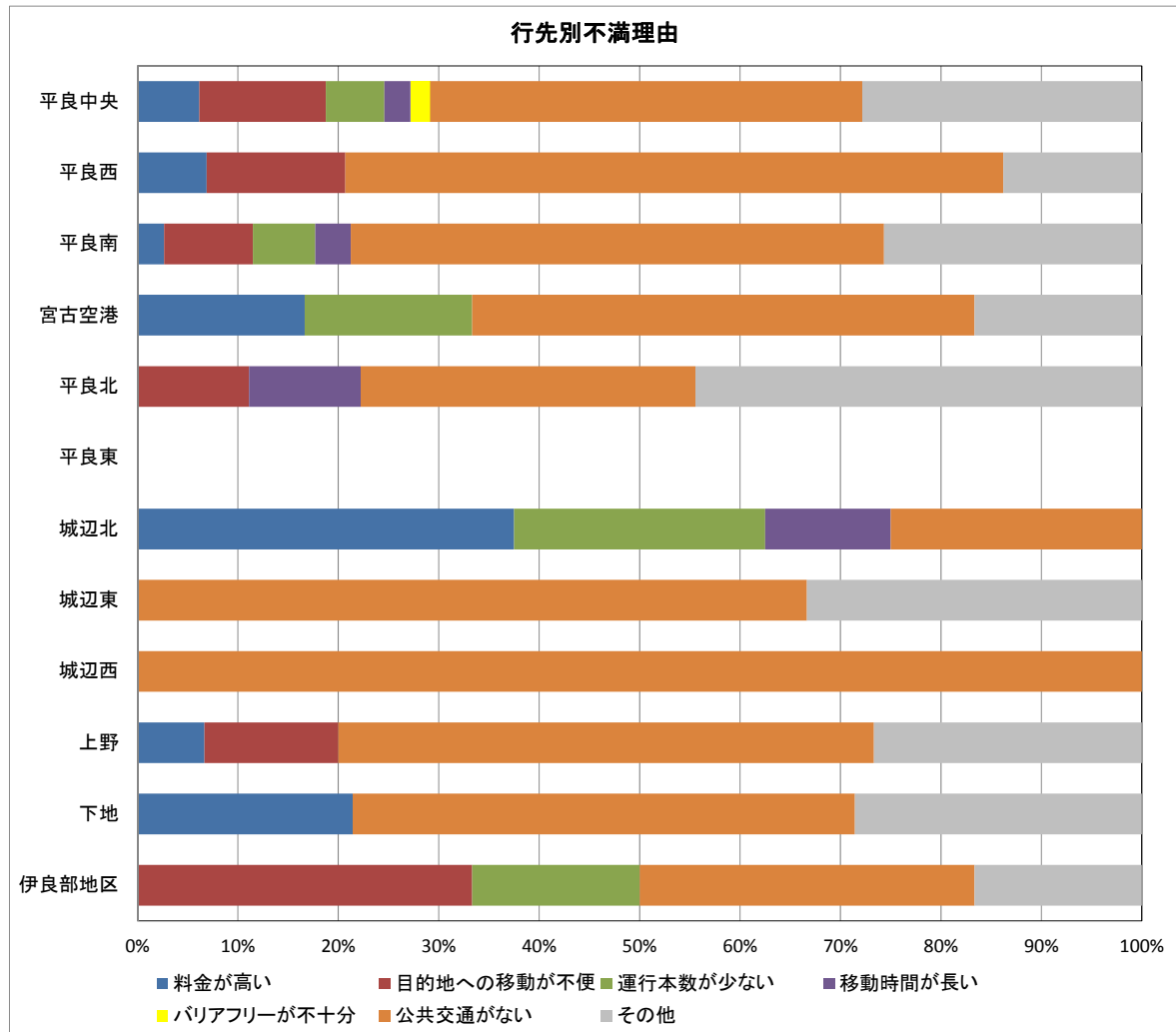
他のゾーンでは、各手段において「目的地へ便利だから」と「ほかに手段がない」が目立っている。

宮古空港への路線バス利用は「料金が安い」があげられている。



⑥行先別不満理由（島内）〔複数回答〕

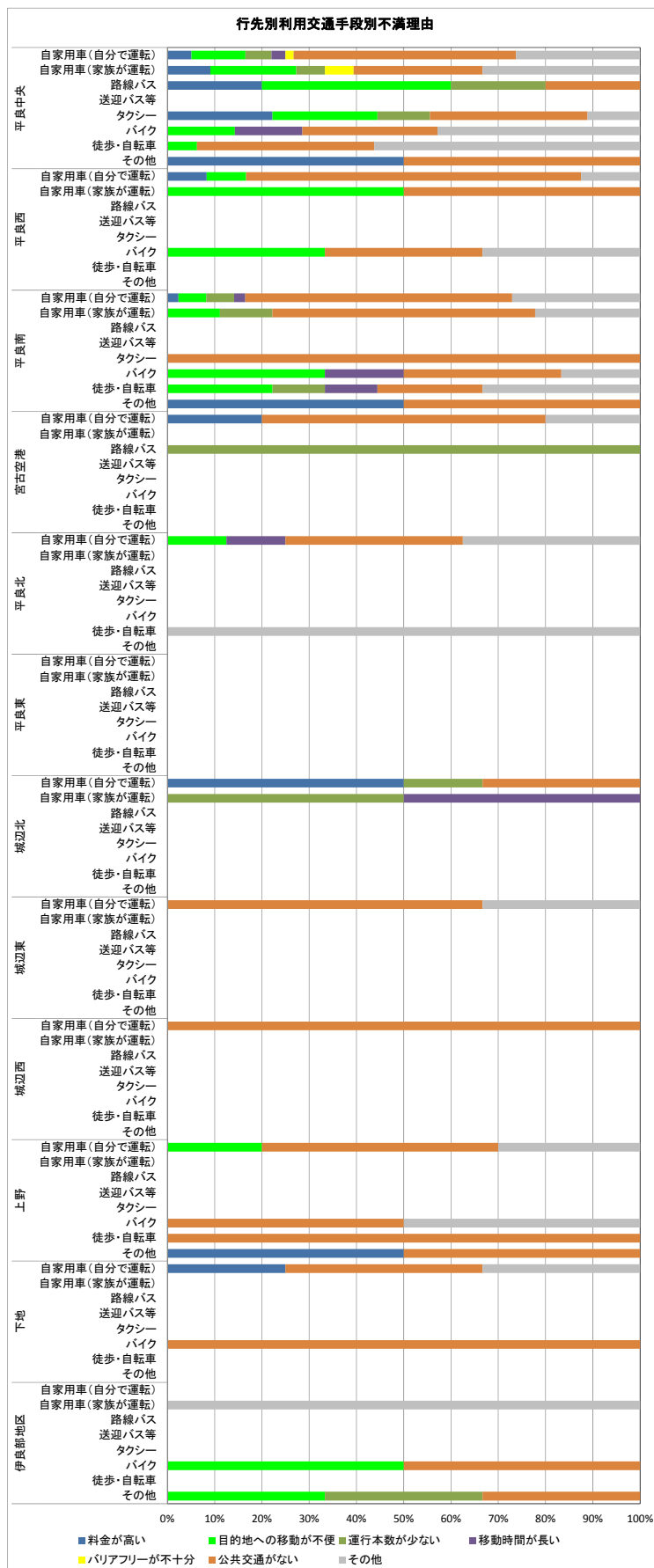
交通手段の不満理由については、「公共交通がない」との回答が目立っており、公共交通の不便さが示されている。



主なその他の意見	件数
ガソリンが高い	70
駐車場が少ない	6
バスが不便	5
外灯が少ない	5
雨の日は辛い	4
駐車場が狭い	4
ダイヤの設定が分からない	3
運転の下手な人が多い	3
運転のマナーがなっていない	2
家族がいないと移動できない	2
未舗装	2
あっても利用しない	1
遅い時間の便がない	1
風の日是非常に困る	1
速度制限の見直し	1
体調が悪い時はタクシーを利用	1

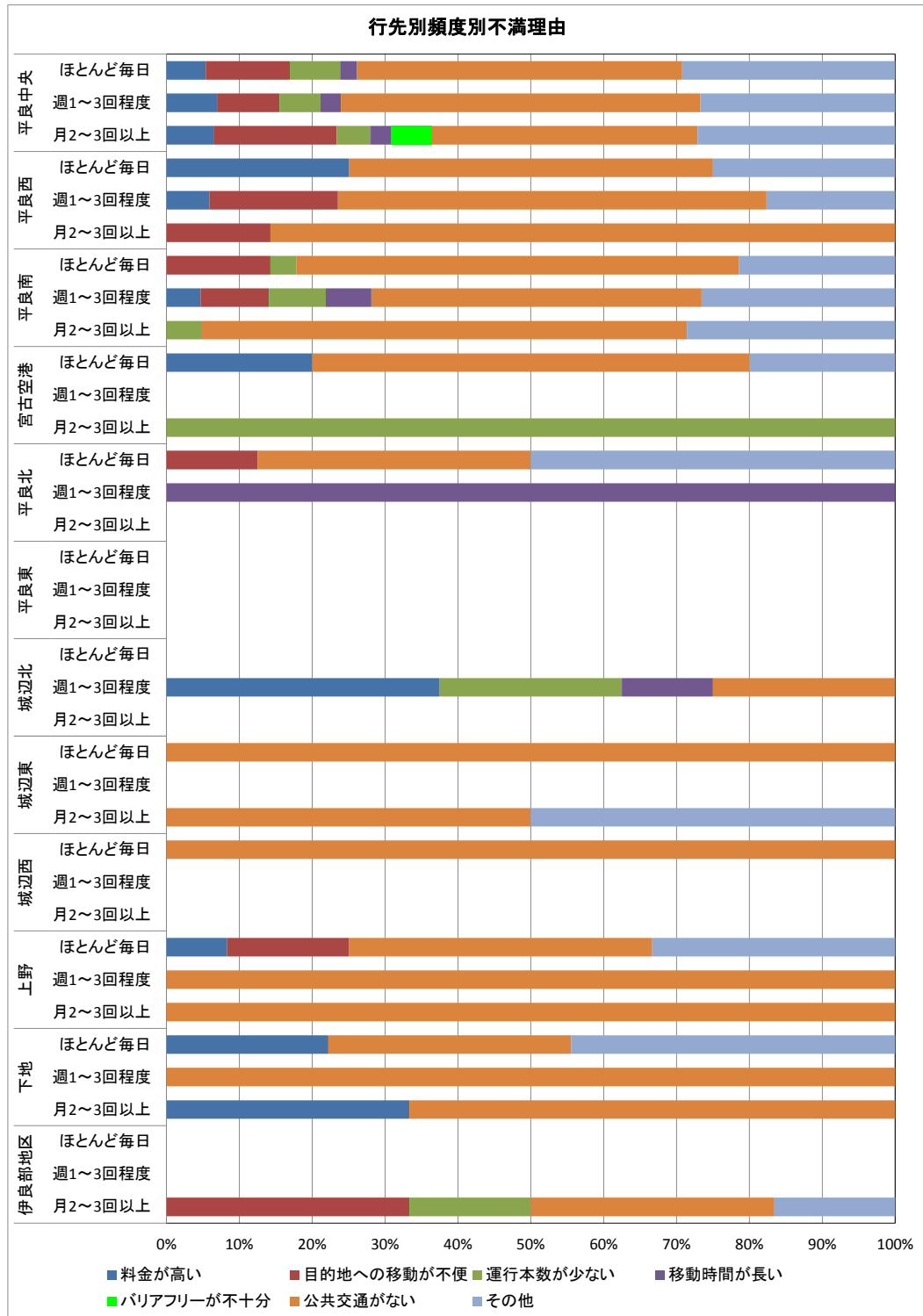
＜参考＞行先別交通手段別不満理由（島内）〔複数回答〕

「公共交通がない」と
の不満理由は、各ゾーン
への自家用車利用（自分
で運転、家族が運転の双
方）とバイク、タクシー
利用に多くみられる。



＜参考＞行先別頻度別不満理由（島内）〔複数回答〕

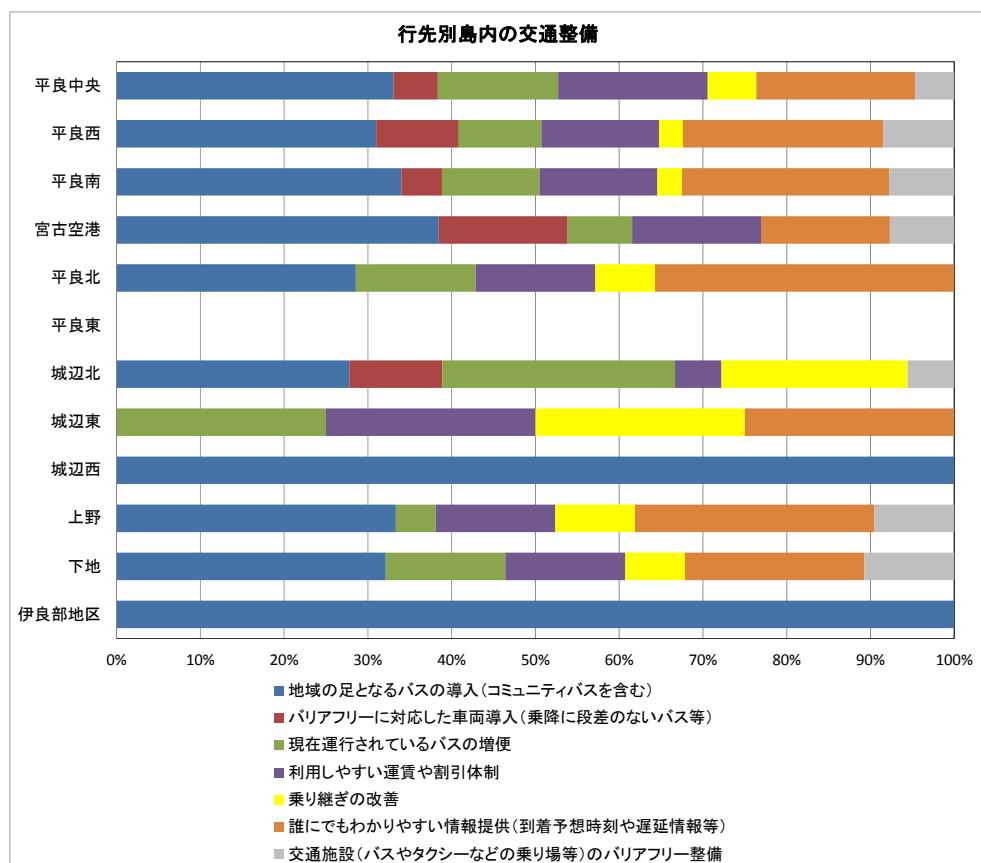
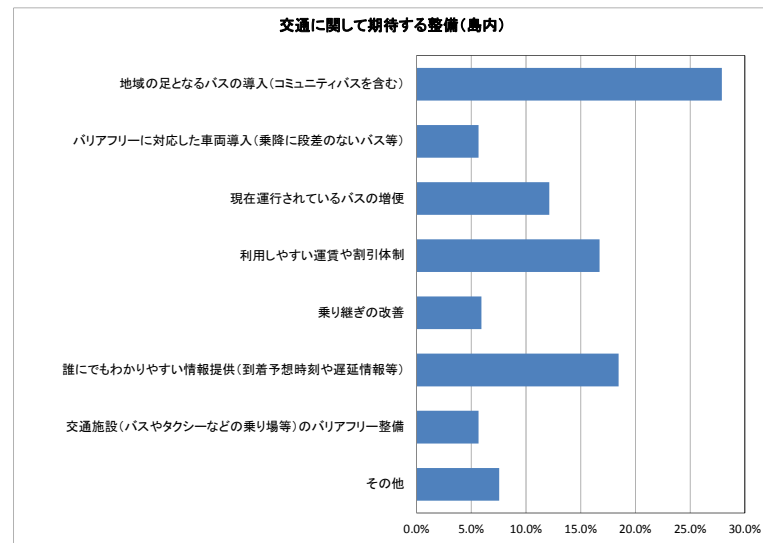
頻度別にみると、「公共交通がない」との不満は、移動先の多い平良中央、平良西、平良南ゾーンでみると、ほとんど毎日の移動に比べて、週 1～3 回程度や月 2～3 回以上の移動における割合が多くなっている。



⑦島内の交通整備[複数回答]

宮古島内の交通に関する整備については、前頁の回答を反映して、「地域の足となるバスの導入」が最も多く、次いで「誰にでもわかりやすい情報提供」、「利用しやすい運賃や割引体制」の順となっている。

地区別では城辺東を除いて「地域の足となるバスの導入」をあげる割合が多くなっている。城辺東と城辺北では、「現在運行されているバスの増便」との要望が多い。



◆特に強く期待する区間や場所等

①地域の足となるバスの導入(コミュニティバスを含む)

件数	
8	空港と大型店と市街地を結ぶ
8	平良市内
6	市街地
5	主な公共施設
5	各地域から病院・公共施設へ
5	空港～市内各地
5	市役所(各支所～各地区)
4	各地～スーパー～病院
4	宮古空港～平良港
3	市外～市内
3	バスの便を増やしてほしい。
2	各部落～市内各所
2	城辺～平良
2	島内一周
2	マイクロバスの常時運行
1	市場通り、宮古病院
1	大型駐車場～空港
1	各部落⇄市役所・保健所・図書館
1	狩俣～市街地
1	城辺・上野地区
1	城辺線
1	市内～博物館方面
1	市内⇄福山・西原周辺
1	市内・スクールバス
1	下地字～市内
1	城辺、上野、下地
1	砂山～市役所
1	砂山ビーチ
1	全区間
1	平良～下地地区まで
1	団地付近～市内
1	西中(底原)～サンエー
1	東仲宗根～平良市役所
1	病院・役所・銀行・スーパー・郵便局
1	病院直通バス
1	平良、下地
1	平良～空港
1	平良～福東
1	南小学校～マリンターミナル
1	宮原地区
1	夜間12時10時にバスの運行
1	分かりやすいバス停の設置

②バリアフリーに対応した車両導入(乗降に段差のないバス等)

件数	
1	年々、高齢化が進んでいるため
1	老人用フリーバス

③現在運行されているバスの増便

件数	
4	城辺
4	島全体のバスの増便
2	雨降りでも安心して待てるように屋根を付ける
2	金城
2	時間を正確にしてほしい
2	市内・久貝
2	平良～池間線
1	上野一周
1	各部落～市内各所
1	城辺～平良市内
1	小型化し、小回りのきく
1	平良～上野線
1	平良市内～下地地区
1	保良～平良、与那覇～平良
1	定期バスの運行(時間厳守)
1	西里入口⇄空港
1	西原～平良線
1	宮古病院
1	夜間12時10時に中心地(市役所)より各地域の実施
1	吉野・保良⇄平良
1	平良中心部にバスターミナルを作る
1	狩俣～平良中心部へ、1時間に1本運行

④利用しやすい運賃や割引体制

件数	
8	宮古島市内
3	回数券など
3	バス全般
1	100円～200円
1	市内・久貝
1	砂山ビーチ
1	平良～池間線
1	平良～狩俣線
1	タクシー
1	通院は100円
1	那覇市
1	平良～福東
1	宮古島～東京
1	吉野・保良⇄平良

⑤乗り継ぎの改善

件数	
4	2つの市バスは乗り継ぎできないので不便
3	下地～上野・城辺へ乗り換えなしで行きたい
2	全区間
1	家～市内～空港
1	各部落～市内各所
1	空港と路線バス
1	市街地⇄空港
1	城辺線など
1	スーパー前とかにバス停がない
1	平良区に中核となるバスセンター必要

⑥誰にでもわかりやすい情報提供(到着予想時刻や遅延情報等)

件数	
7	市内全域
2	平良市内
1	大きい字で表示すること
1	各バス停・久貝
1	空港
1	城辺線
1	市内～空港
1	市内全バス乗り場
1	砂山ビーチ
1	ネットでの配信
1	バス路線図自体見当たらない。
1	標識の掲示位置が分かりづらい
1	港まで
1	宮古～那覇
1	路線バス(協栄バス)
1	時刻表が全くないのはおかしい

⑦交通施設(バスやタクシーなどの乗り場等)のバリアフリー整備

件数	
2	市内全箇所
1	全てのバス停(影なし・イスなし)
1	団地付近～市内
1	飛行機や船がわかりづらい。
1	運行の路線が全くわからない・時間通りこない

⑧その他

件数	
4	市内全箇所
3	空港へのバスの利便性が高まってほしい
2	道路の整備
1	大通りや大型スーパー前
1	城辺⇄吉野・保良
1	来間～宮古病院
1	市外～市内
1	自転車道
1	タクシーの乗務員の悪さ
1	西里大通り
1	バスが限られている。(運行地域が限られている)
1	バスの時間が遅れることが多くある。
1	久松～伊良部島
1	マックスバリュ周辺の道路

◆その他要望・意見

島内や他島への移動に関する要望・意見
・公共交通機関(バス)が宮古島内でとても使い勝手が悪い。
・宮古～石垣間の飛行機が小型で3便しかないため、仕事で行く際にチケットがとりづらい。
・障害者で車椅子を使用しているため、バリアフリーの整備。
・石垣への料金あまりにも高い。
H23/12/13現在、宮古～那覇・宮古～石垣など当日購入の飛行機代は高い。生活路線でもあるため安くすべきであり、地域格差を強く感じる。
あらゆる場所への直行便を増やしてほしい。
安価な料金の航空券がいつまで続くか心配。航空会社の撤退で結果的に不便にならないかとても気になる。
石垣への料金があまりにも高すぎる。
以前には年金等が入る時は係りの女性が自分の家庭までいろいろ話し合いましたけど、現在は5ヶ月も何も話し合わずにいますから不安です。
移動手段が自家用車なので、他の交通手段を必要としていない。そのためかあまり不満に感じていないことが多い。待機時間を考えると公共交通を利用しようとは思わない。 (歩かないため、メタボが気になりますが)
移動手段が飛行機しかないのは不便。今運賃が安くなって特に那覇へ行くのが便利。 今までは運賃だけがネックです。
いまの所なんとか歩けるから送り迎えの車が来てくれるから便利です。送迎車です宮古病院に行きたい人も送迎車がないので、困っています。バス料金でも有りたいですね。
遠征等・団体で学校⇄空港等、スクールバスを利用する等、保護者の負担を減らして頂きたいです。
大阪への直行便を復活させてほしい
沖縄～宮古～石垣～台湾間のフェリー(船便)希望
沖縄本島～(宮古)先島諸島をむすぶフェリーの運行
ガソリン価格が本土に比べ高すぎる(価格協定か?)
ガソリンが内地に比較し高すぎではないか、市内GSが価格協定を結んでいるとも思われる。公取の調査を望む。
ガソリン代が高い。東京と比べると高すぎる。島内で競争が全くはたらかない。まるでカルテルです。ひどい、せめて島内並みにして欲しい。
競争がないため、ガソリンが高い。
空港駐車場は有料化されたが、長期出張者(5日以上)の駐車料金割引等の支援体制を希望する
空港までバスが運行されておらずタクシーしかないため、長時間出かける場合、駐車料金が高い。島外へ出かける際、飛行機しかないうえに島内でタクシー移動か自家用車移動の駐車料金がさらに負担になっている。日頃市街地へバスの運行がなく、自家用車移動で離島での移動の利便性向上を要望。
車(自家用)の利用者がほとんどであり、ガソリンの値段を本島と統一。車の値段も本島なみに下げて欲しい。どちらも値段が高すぎる。
車がないと生活出来ない状況がある。子供の通学に送り迎えが必要で大変な負担となっている。通学バスなど導入してはどうか? お年寄りなどもスーパーなど遠い人は生活が大変だと思います。公共バスなども他の市町村ではもっと便数もあってよく利用されていると思うのですが、子供をお年寄が多い島なので移動が安全でスムーズになれば住みやすくなり、それにともない仕事も増え、定住率も上がるのでは
現在の格安チケットを引き続きおねがいしたいです。
現在は余りに沖縄市へ行かずにはいますが、理由は3000では行きません。バスも950円でありますの、非常に心案するのみと想います。25分位も待機時間3時18分程です。(3年程行かずですから。行たい)
現在飛行機は期間中安いチケットがあるのでいいのですがずっと継続してほしい島内の病院に移動できず沖縄本島で仕方なく通院中の家族がいるので配慮がほしい。月1回行かないといけなのなのですが、経済的な事で半年に1回で通院中です。
航空運賃とガソリンが高い。特にガソリン代は都内と違いすぎスタンドの競争がないからダメ。
交通ルールを守ってもらうよう検問をするや取り締まりをしてほしい。指示器無しや蛇行運転(酔っ払い)が目立つ。急発進、急停車など、路駐も大変多く、走行の妨げとなっています。島内のルールではなく、全国の交通ルールでお願いしたい。
最近スカイマーク便が運航したため料金が安くなったけど、もつと離島在住の人の割引があってもいいと思う・
自家用車があるので島内の交通に不便は感じませんが、船賃や航空運賃等は何をするにもハンデになっていると感じます。値下げ大歓迎です。
自家用車をどこか大きな駐車場に置いて、シャトルバスが宮古空港へとつないでくれるとありがたいです。
スカイマークが参入し、航空運賃が非常に安くなり助かるが、以前の料金の高さは異常だった。ぼったくりの料金だったのか?
ぜひ、船を宮古～那覇運港 よろしくお長いしたい。
送迎車が各病院に有りたいです。行きたくてもいけないです。歯医者、美容院に行く時も不便です。なんで宮古病院には送迎車はないですか? 少し料金がかかっても有りたいですね。

島内や他島への移動に関する要望・意見
大正10年3月生まれ、歩行も杖なしでは不可。介護を受け1人生活をしヘルパーの介護の下で生活している状況です。アンケートには応答しかねます。
他県への直行便 大阪⇄宮古の復活希望！！
多良間島へのフェリーが1社しか運航してないため不便である。
近いうち橋が完成するため、時間を気にせず便利に移動できるのを楽しみにしている。
直行便の増便
天然ガスが埋蔵されていると新聞等で報道されていたので早く住民の自動車に利用できるようにして欲しいです。
島内のコミュニティバスを強く希望 自家用車がない方はほとんどタクシーを利用され経済的に大変です。病院やスーパー、銀行などを巡回しているバスがあれば(特にお年寄り)とても便利だと思います。またはタクシーの高齢者への割引などあれば
島内の道路の整備、市街地が狭くて危険。バスとはなくてもいい、ほとんどの人が車を持ってるから。
特にといった場所でなく島全体に整備が必要ではないか、歩道があっても使えない、道路が整備され使いやすい。わずかで草・木がぼうぼうで通れず水はたまる。交通整備に費用をかけてもケアがなされていない。残念です。
読解不明
那覇⇄宮古⇄石垣間の旅客船(フェリー)例えば夜22時に平良港を出発して翌朝7時に那覇港に到着するダイヤのフェリーがほしい。そして那覇港から那覇空港へ移動して午前中に県外便に乗り継げる交通体系を望む。
バス路線・夜間バス運行の検討。
母が高齢になり、沖縄本島の病院を受診したいと言っていました料金が高く連れて行けませんでした。今は安くなっていますが長く続いてくれるか心配です。
バランスの良い時間設定と増便
飛行機での移動が中心となるので、安全で快適な空の旅を満喫したいです。学生割引の導入。宮古島空港の無料化(交通費がかさむ為、無料化してほしい。)
本島、石垣島、台湾などの近隣の島への船の運行(客船)
宮古～那覇は同県内なので、バス代位の料金設定にして欲しい。スカイマークの2800円を一時的なものでない事を願います。
宮古→十八間の割安運賃があるが、その継続と、宮古→石垣、宮古→多良間間も割安運賃がほしい。生活で利用せざる得ないです。
宮古島から那覇経由、関西方面へ行く場合会社が異なれば乗継割引が適用されず非常に高い料金になるので飛行機会社が違っても飛行機会社が違っても乗継割引が適用されるか、同じ会社での乗継時間を短縮して欲しい。宮古⇄本島間のフェリーの運行(車搭載)
宮古島内のバスについて、伊良部大橋完成後には系統、本数の見直しと、社会資本に配置に見合う環境整備を希望する。(病院のそばにバス停設置など)
宮古島に住み、伊良部島へ出勤しています。交通手段を②フェリーとしましたが、公共交通手段が不便なため、自家用車も利用しています。離島になればガソリン代が高いのに公共交通が不便。港も工事ばかりで駐車場がなく困ってます。沖縄県には早く改善して頂きたいと思います。
宮古島のガソリン代、国から補助が出てるにも関わらずすごく高いのをどうにかしてもらいたい。
宮古島のガソリンは生活必需品にも関わらず高いと思います。エコアイランド推進のためにも電気自動車を普及させるための思い切った対策を希望します。電気自動車をガソリン車よりも安く購入できるようにお願いします。
宮古では飛行機をバスのように頻繁に利用する人も多いにも関わらず、空港までの交通手段が乏しい。空港までの公共交通を整備する前に空港駐車場を有料にしたのは、あまりにも乱暴。飛行機の便に合わせたコミュニティバスぐらいは整備すべき。できないなら駐車場の無料開放。
離島の庶民橋までバスが来てほしい。
離島は船・旅行は飛行機で数多くあればいいと思います。
離島割引を充実させてほしい。(飛行機)

4-15 伊良部島

(1) 島の概要

伊良部島は、沖縄本島那覇市から南西方向約 300km に位置し、人口約 6,200 人を有する離島である。宮古島に近接しており、全域が宮古島市に属している。宮古島との航路があり、複数の事業者により高い頻度で運航されている。



人口	6,208 人
世帯数	2,596 世帯
高齢化率	29.3 %
就業者総数	2,998 人

島の面積	29.05 km ²
本島(那覇市)との距離	295 km
港湾乗降人員	521.6 千人
空港乗降人員	- 千人

資料：離島統計(H19)、空港乗降人員はH22年度

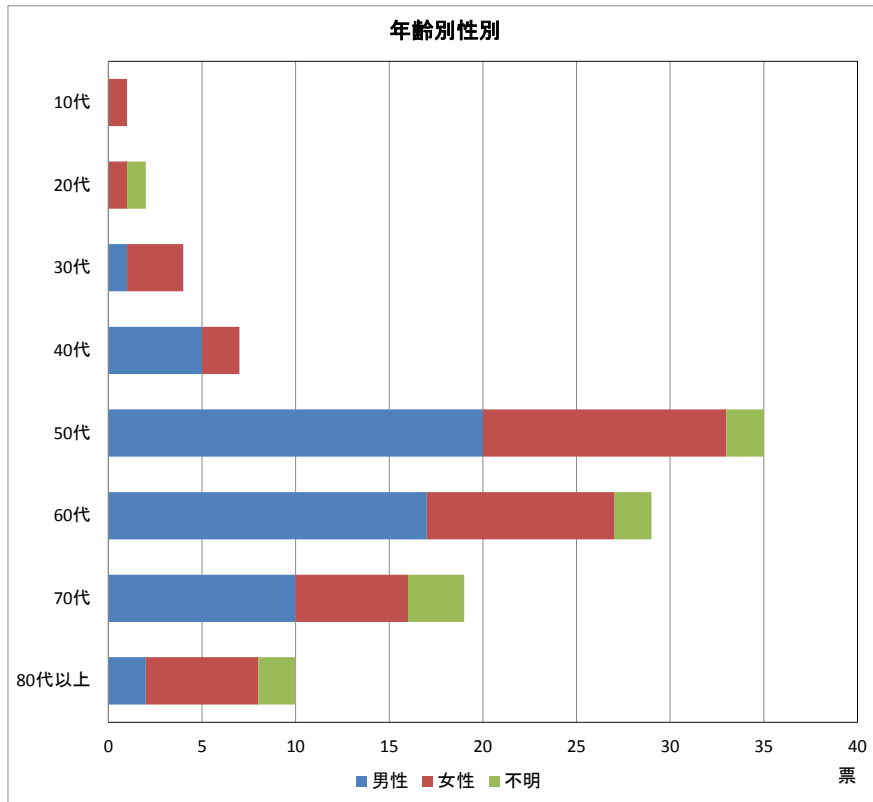
<海上交通>

発港	着港	着市町村 [島名]	タイプ	便数 (往復)	所要時間 (分)	運航事業者名
佐良浜	平良	宮古島市 [宮古島]	フェリー	6	25	宮古フェリー株式会社
			高速船	12	15	
佐良浜	平良	宮古島市 [宮古島]	フェリー	7	25	合資会社はやて海運
			高速船	10	15	

(2) 住民ニーズ

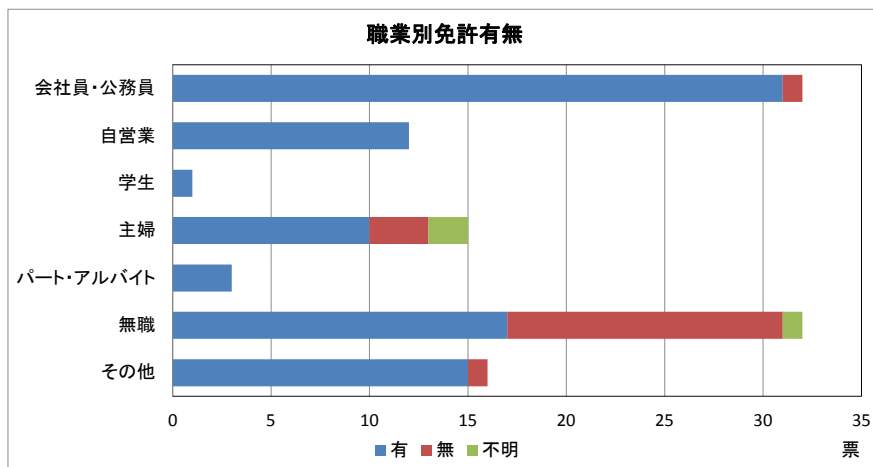
①年齢別性別構成

伊良部島の回答者は50代が最も多く、次いで60代、80代の順となっている。



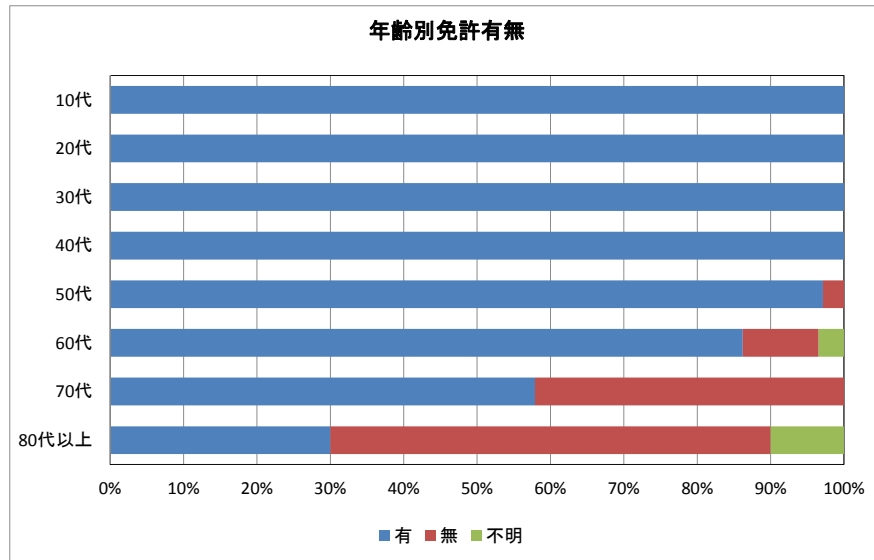
②職業別免許の有無

回答者の職業は、無職と会社員・公務員が多い。無職の回答者は自動車免許を持っていない割合が多い。



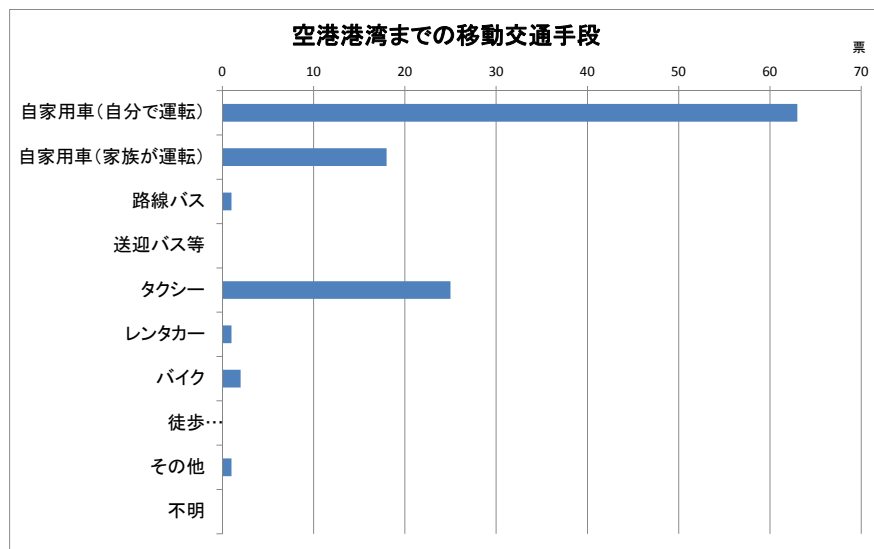
③年齢別免許の有無

年齢別に自動車免許の有無をみると、60代以降は免許のない割合が多くなっている。



④空港・港湾までの交通手段

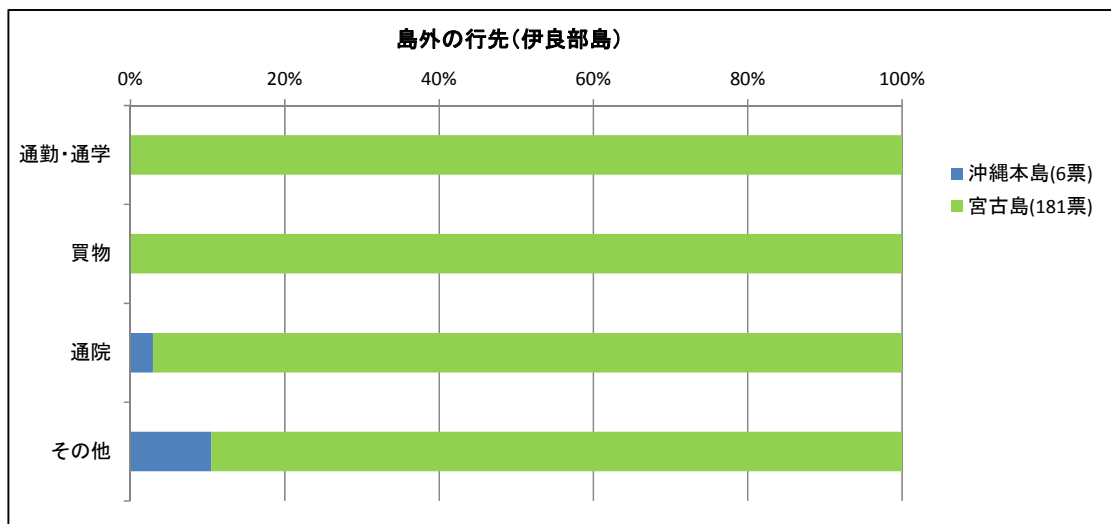
伊良部島の空港又は港湾までの交通手段は自家用車の「自分で運転」が最も多く、次いでタクシーとなっている。



<本島や近隣離島への移動について（島外）>

⑤目的別目的地（島外）

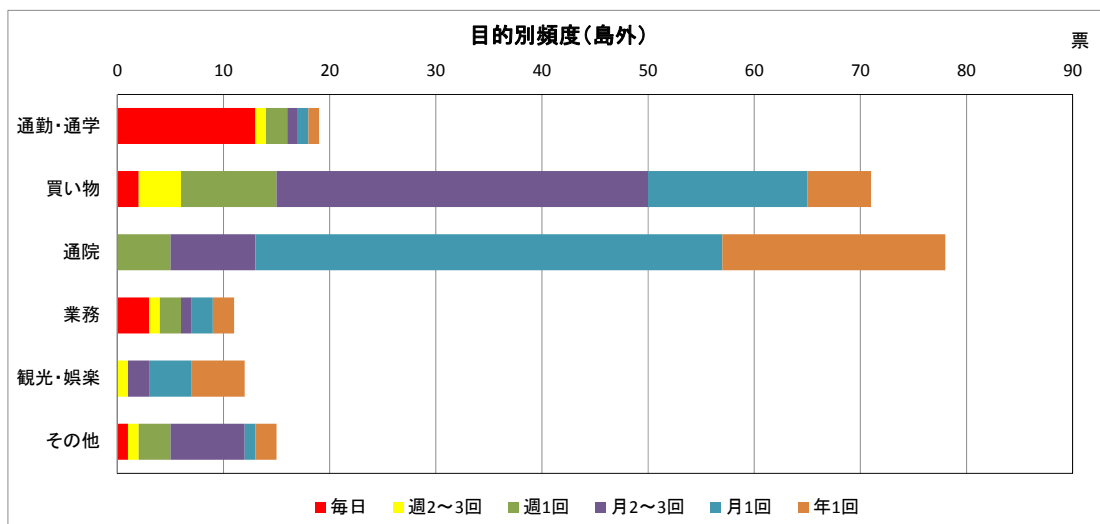
伊良部島外への行先についてみると、各目的において宮古島となっている。



⑥目的別頻度（島外）

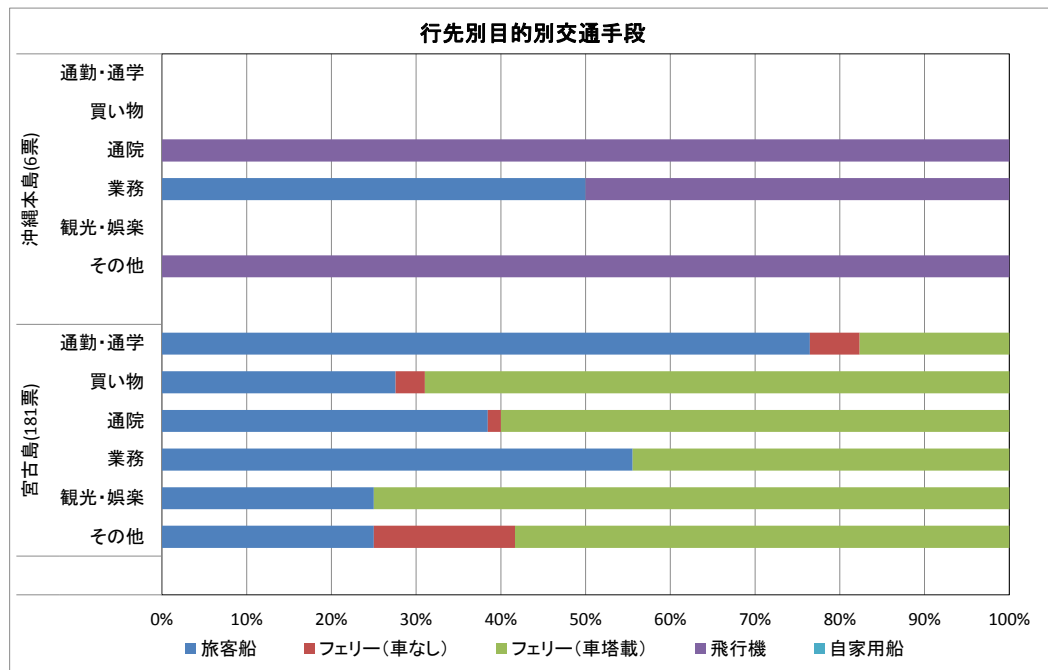
島外への移動は、通院との回答が最も多く、次いで買い物となっている。

通院目的では「月1回」、買い物目的では「月2〜3回」との回答が多くみられる。



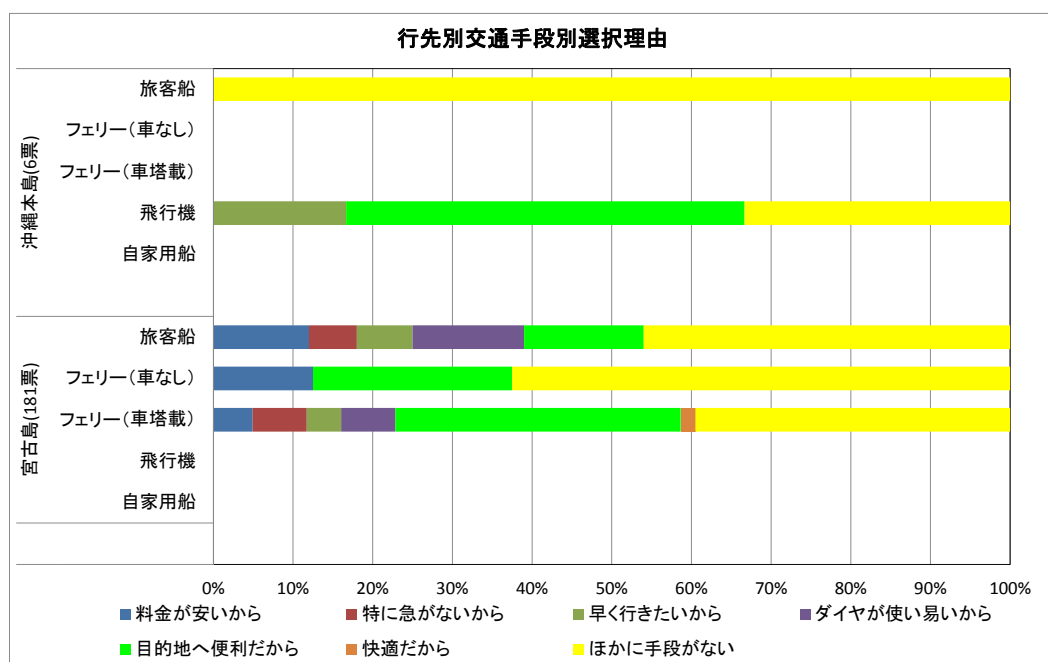
⑦行先別目的別交通手段（島外）

行先別、目的別に交通手段をみると、沖縄本島へは飛行機が主体となっている。宮古島へは各目的ともに旅客船やフェリー利用となっている。



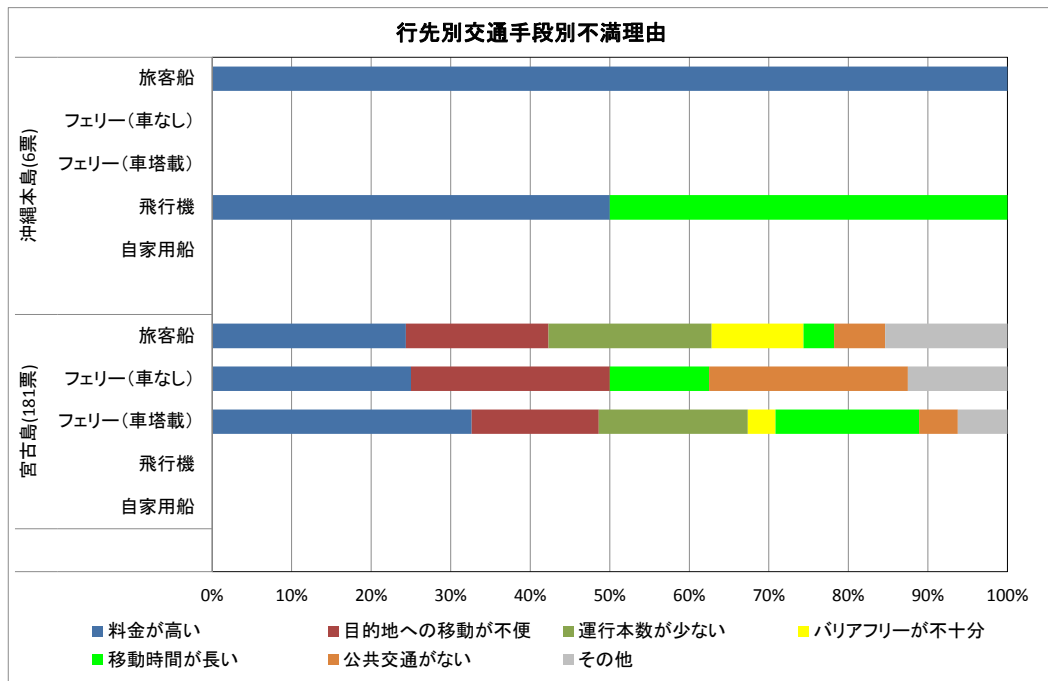
⑧行先別交通手段選択理由（島外）〔複数回答〕

交通手段の選択理由をみると、全般的に「ほかに手段がないから」、「目的地へ便利だから」などがあげられている。



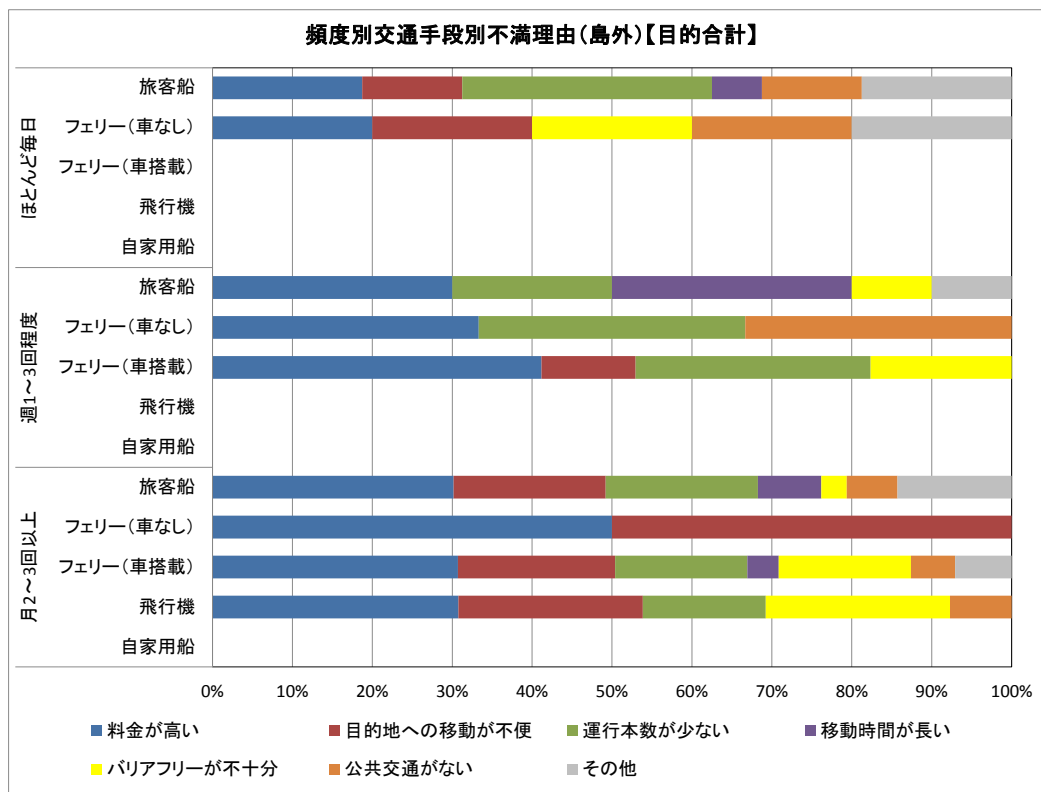
⑨行先別交通手段別不満理由（島外）〔複数回答〕

交通手段に対する不満についてみると、沖縄本島方面において「料金が低い」、「目的地への移動が不便」、「移動時間が長い」などがあげられている。

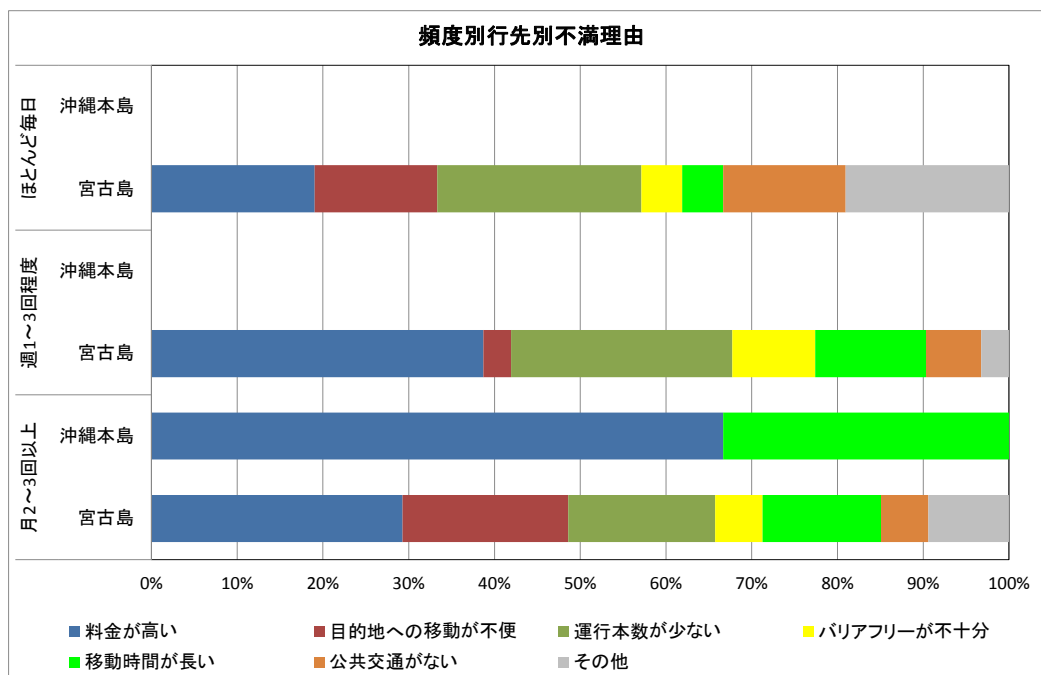


<参考>

◆頻度別手段別不満理由（島外）〔複数回答〕

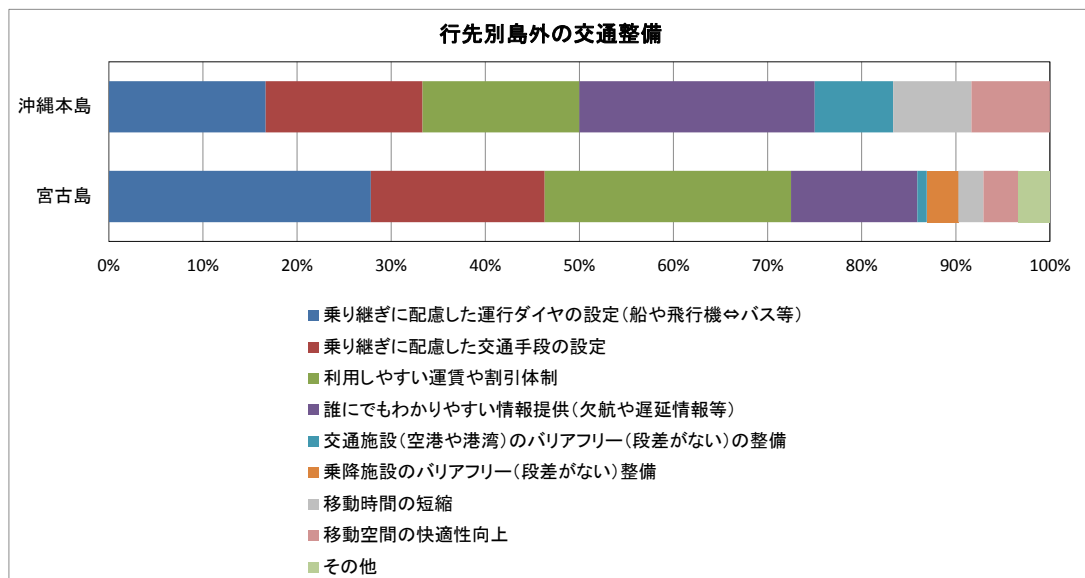
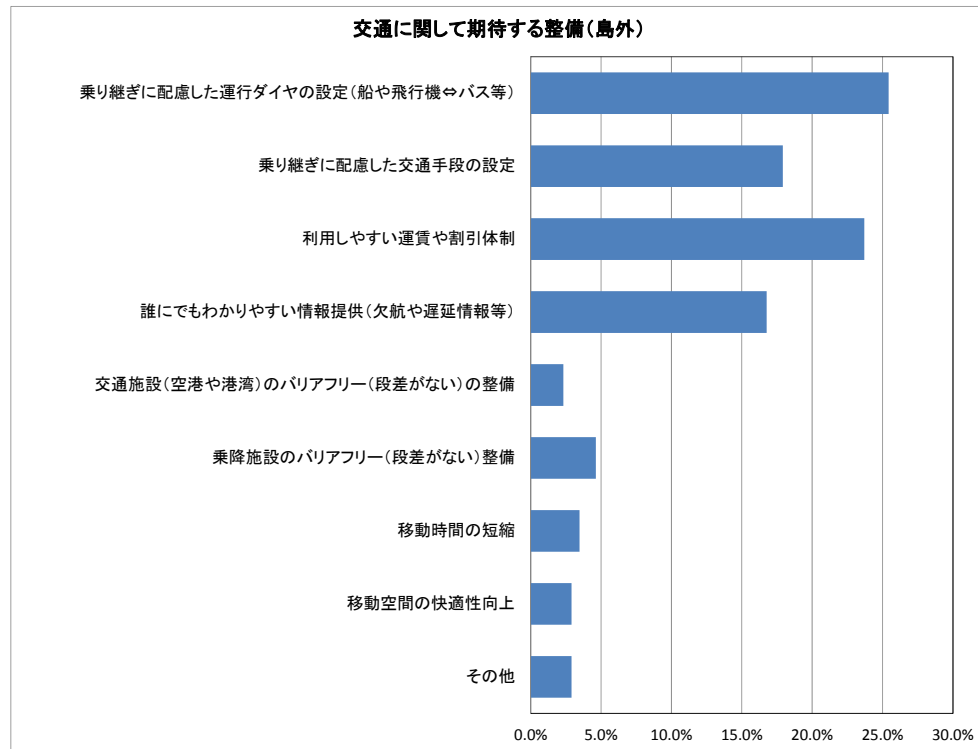


◆頻度別行先別不満理由〔複数回答〕



⑩島外の交通整備[複数回答]

伊良部島外への移動に関する交通整備については、「乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定」、「利用しやすい運賃や割引体制」が多くあげられている。



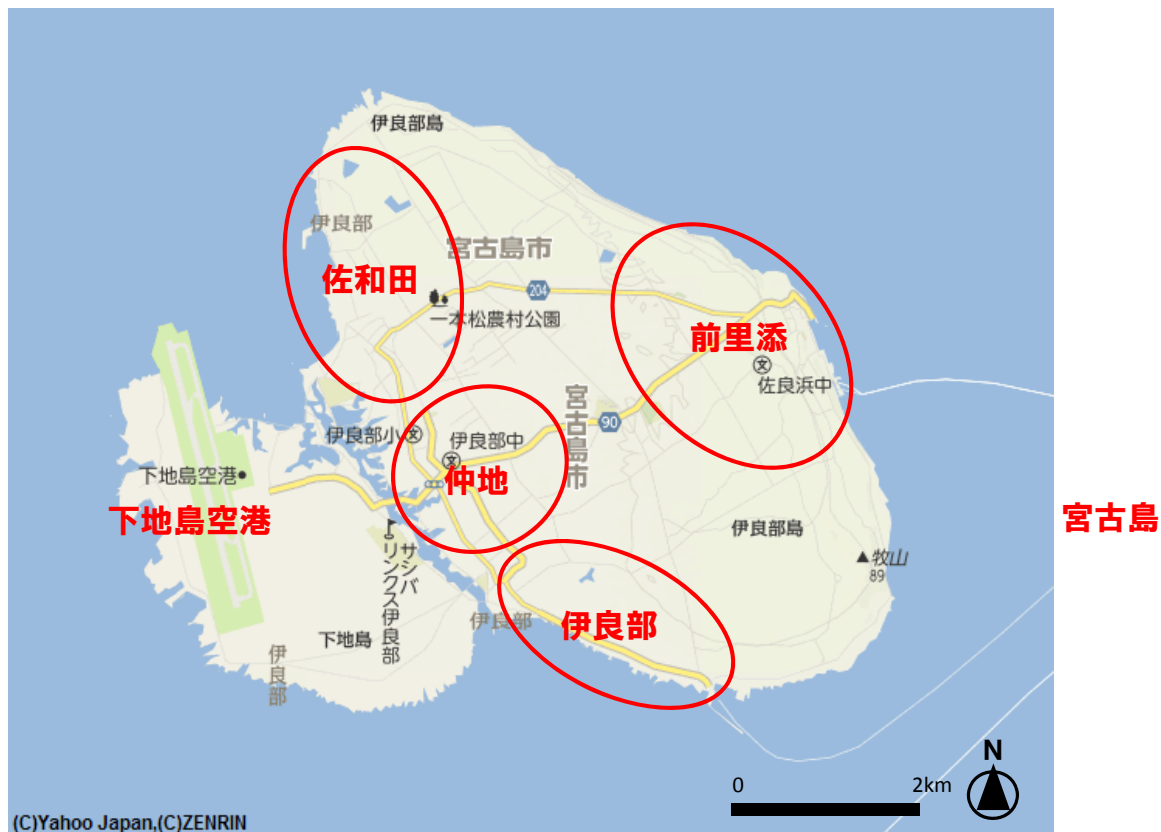
◆島外の交通整備に対して対する項目と強く期待する区間や場所

①乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定(船や飛行機⇄バス等)		件数
宮古空港～平良港		9
伊良部島	宮古空港	2
平良港～空港:バス		2
伊良部島・平良港・宮古空港		2
宮古島伊良部池間添	宮古病院等の病院や空港等	1
宮古島	伊良部島	1
港・病院・役場・農協	平良港→宮古病院→宮古空港	1
平良市街地		1
平良港～商業地域:バス		1
那覇～宮古 最終便(冬時)	宮古～佐良浜(最終便)	1
佐良浜港～平良港	宮古空港～那覇空港	1
平良港～県立病院		1
伊良部島→平良市内→空港等環状線で結べる交通体系の新設		1
②乗り継ぎに配慮した交通手段の設定		件数
平良港⇄宮古空港		5
平良港(ターミナル)～宮古空港		1
送迎してほしい		1
佐良浜港～平良港		1
港・病院・役場・農協	平良港→宮古病院→宮古空港	1
平良港～空港:バス	平良港～商業地域:バス	1
③利用しやすい運賃や割引体制		件数
宮古島～伊良部島		3
平良港～佐良浜港		3
宮古～那覇		2
平良港⇄宮古空港		2
宮古～那覇航空運賃		1
宮古島伊良部池間添or前里浜	病院施設や空港	1
サンエーST宮古/小児科		1
港・病院・役場・農協	平良港→宮古病院→宮古空港	1
④誰にでもわかりやすい情報提供(欠航や遅延情報等)		件数
宮古平良港	伊良部港	6
港等の掲示板		1
佐良浜	平良港	1
平良港～マックスバリュ宮古南とその近くの病院群		1
⑤交通施設(空港や港湾)のバリアフリー(段差がない)の整備		件数
宮古島	伊良部島	1
⑥乗降施設のバリアフリー(段差がない)整備		件数
宮古島伊良部池間添or前里浜	病院施設や空港	1
平良港	空港	1
⑦移動時間の短縮		件数
佐良浜港～平良港	宮古空港～那覇空港	1
⑨その他		件数
宮古島空港		3
無料駐車場の整備		3
平良港～空港		1
定期バス運行		1

<住まいの島内の移動について（島内）>

＊島内地区のゾーン区分について

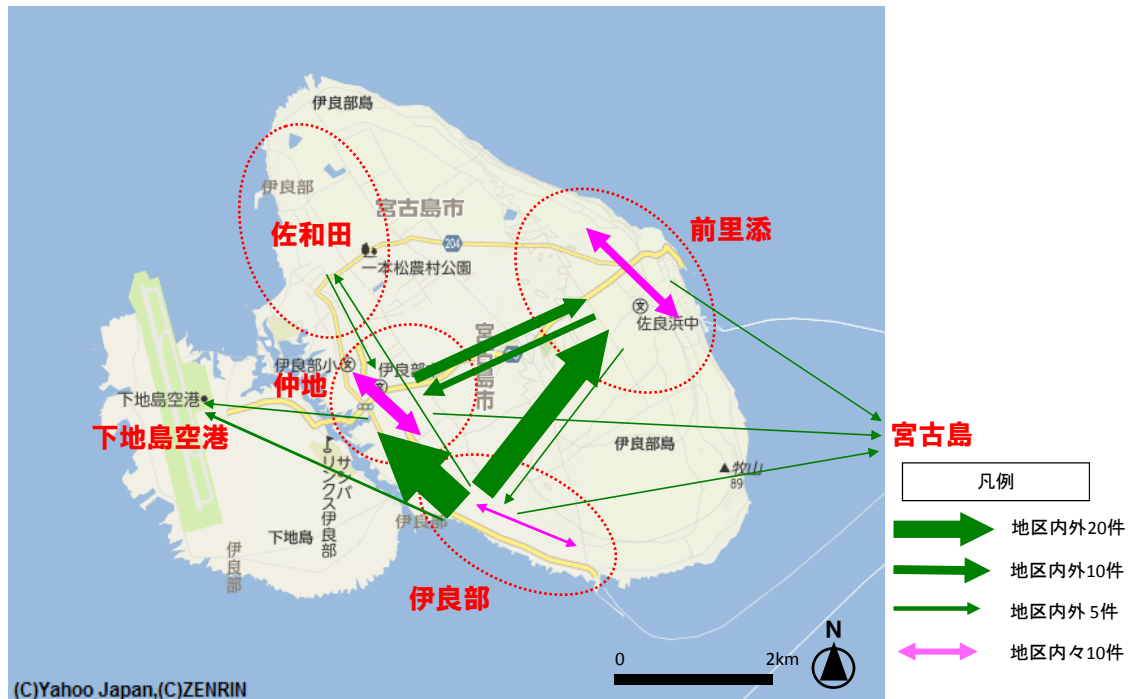
伊良部島のゾーン区分は、大字をベースに下図に示す4ゾーンに加えて下地島空港と宮古島を設定した。



①目的別目的地（島内）

<目的合計>

伊良部島の各ゾーンからの行先は、港湾の位置する前里添ゾーンと市役所の支所が立地する仲地ゾーンに集中しており、前里添ゾーンや仲地ゾーンの内々の移動も含め、二極集中のパターンとなっている。



ゾーン×島内行先【目的合計】

ゾーン	島内行先						計
	前里添	佐和田	仲地	伊良部	下地島空港	宮古島	
前里添	9	0	8	1	0	2	20
佐和田	0	0	1	0	0	0	1
仲地	13	0	14	0	2	2	31
伊良部	31	1	44	3	3	2	84
下地島空港	0	0	0	0	0	0	0
宮古島	0	0	0	0	0	0	0
計	53	1	67	4	5	6	136

平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

<通勤・通学>

通勤・通学目的では、前里添ゾーンと仲地ゾーンに移動しているほか、下地島空港への移動がみられる。



ゾーン×島内行先【通勤・通学】

ゾーン	島内行先						計
	前里添	佐和田	仲地	伊良部	下地島空港	宮古島	
前里添	1	0	0	1	0	0	2
佐和田	0	0	0	0	0	0	0
仲地	0	0	4	0	2	0	6
伊良部	2	0	13	1	2	0	18
下地島空港	0	0	0	0	0	0	0
宮古島	0	0	0	0	0	0	0
計	3	0	17	2	4	0	26

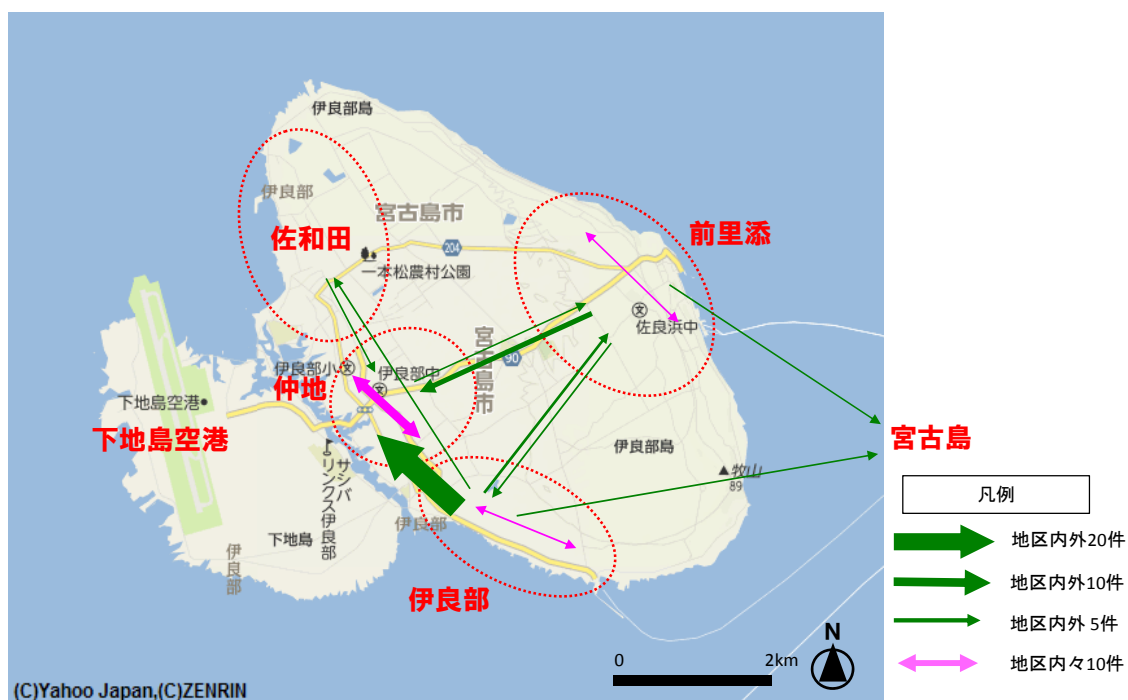
平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

<買い物>

買い物目的では、前里添ゾーンと仲地ゾーンに移動しているが、前里添ゾーンへの移動が多くなっている。



ゾーン×島内行先【買い物】

ゾーン	島内行先						計
	前里添	佐和田	仲地	伊良部	下地島空港	宮古島	
前里添	2	0	6	0	0	1	9
佐和田	0	0	1	0	0	0	1
仲地	2	0	10	0	0	0	12
伊良部	3	1	26	2	0	1	33
下地島空港	0	0	0	0	0	0	0
宮古島	0	0	0	0	0	0	0
計	7	1	43	2	0	2	55

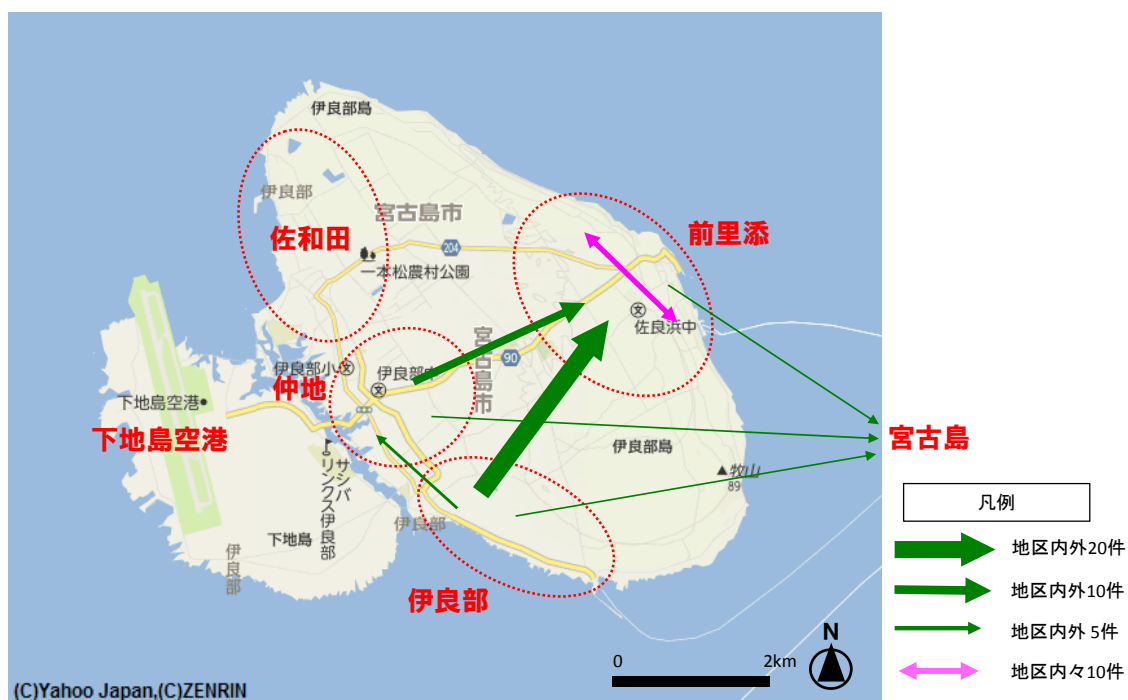
平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

<通院>

通院目的では、病院の立地する前里添ゾーンに集中しているほか、宮古島への移動がみられる。



ゾーン×島内行先【通院】

ゾーン	島内行先						計
	前里添	佐和田	仲地	伊良部	下地島空港	宮古島	
前里添	6	0	0	0	0	1	7
佐和田	0	0	0	0	0	0	0
仲地	9	0	0	0	0	1	10
伊良部	22	0	3	0	0	1	26
下地島空港	0	0	0	0	0	0	0
宮古島	0	0	0	0	0	0	0
計	37	0	3	0	0	3	43

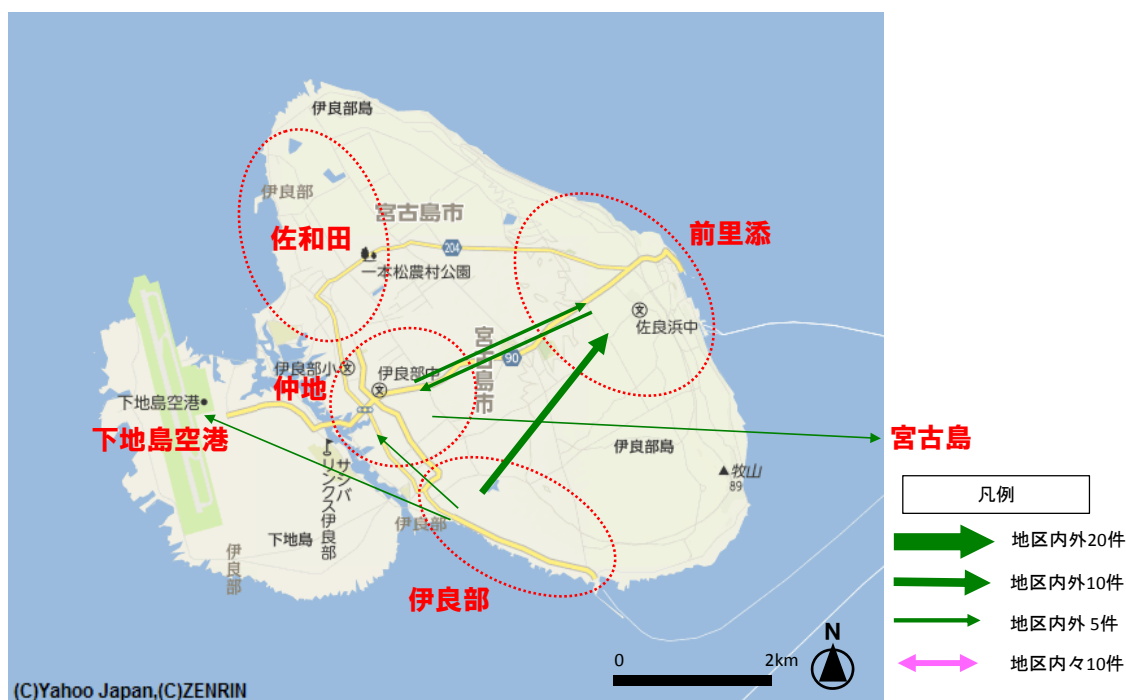
平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

<その他>

その他目的（業務や観光・娯楽など）では、前里添ゾーンへの移動が多くなっているが、島内各地への移動もみられる。



ゾーン×島内行先【その他】

ゾーン	島内行先						計
	前里添	佐和田	仲地	伊良部	下地島空港	宮古島	
前里添	0	0	2	0	0	0	2
佐和田	0	0	0	0	0	0	0
仲地	2	0	0	0	0	1	3
伊良部	4	0	2	0	1	0	7
下地島空港	0	0	0	0	0	0	0
宮古島	0	0	0	0	0	0	0
計	6	0	4	0	1	1	12

平均値以上の区間

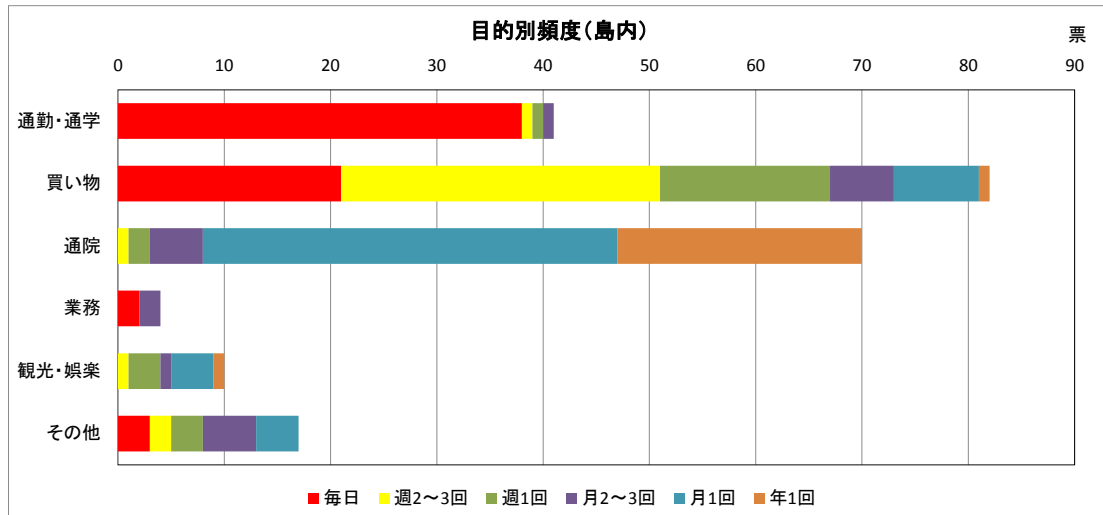
平均値未満の区間

0件

②目的別頻度（島内）

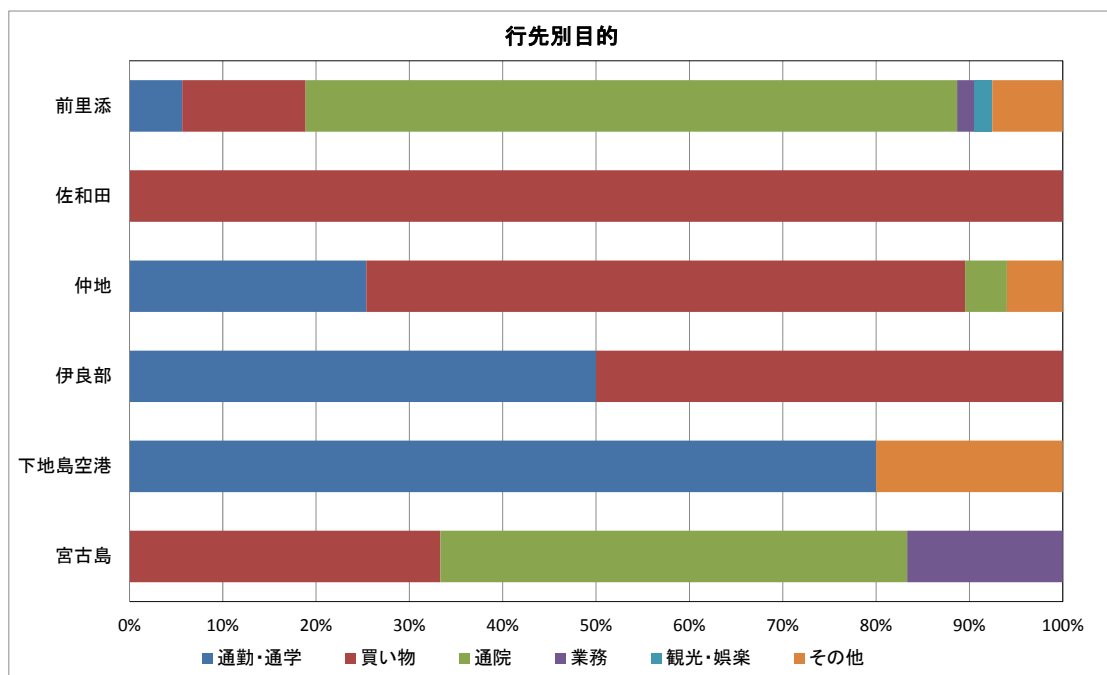
島内移動の目的は、買い物が最も多く、次いで通院、通勤・通学の順となっている。

頻度は、通勤・通学では「毎日」が、買い物では「週2～3回」が、通院では「月1回」が多くなっている。



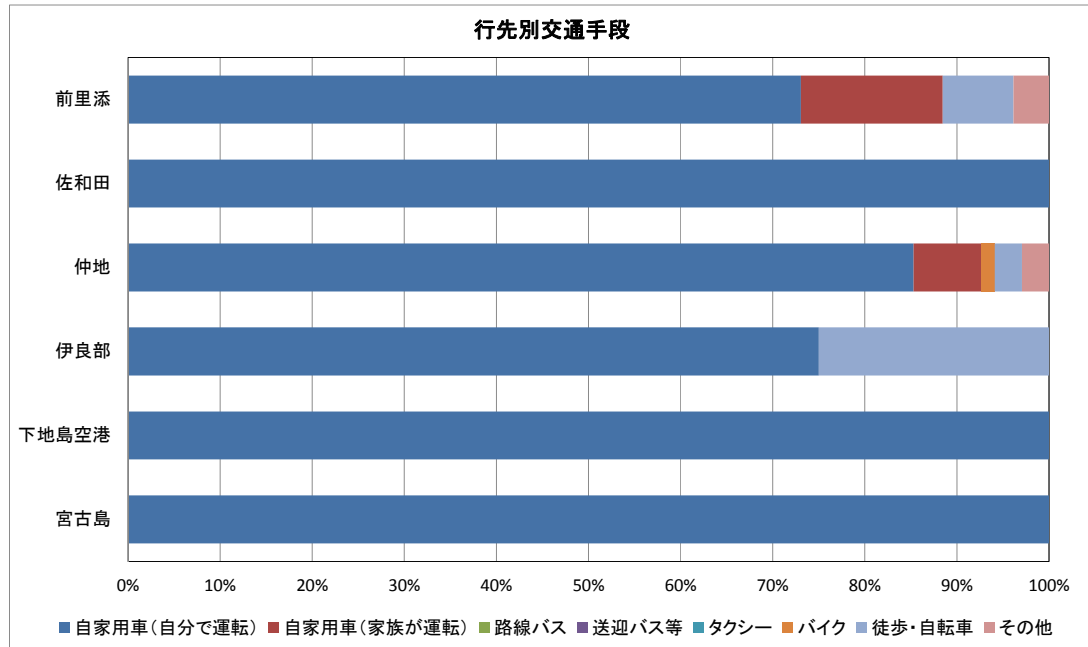
③行先別目的（島内）

行先別に目的をみると、前里添へは通院、左和田と仲地では買い物目的、伊良部や下地島空港では通勤・通学が多くみられる。



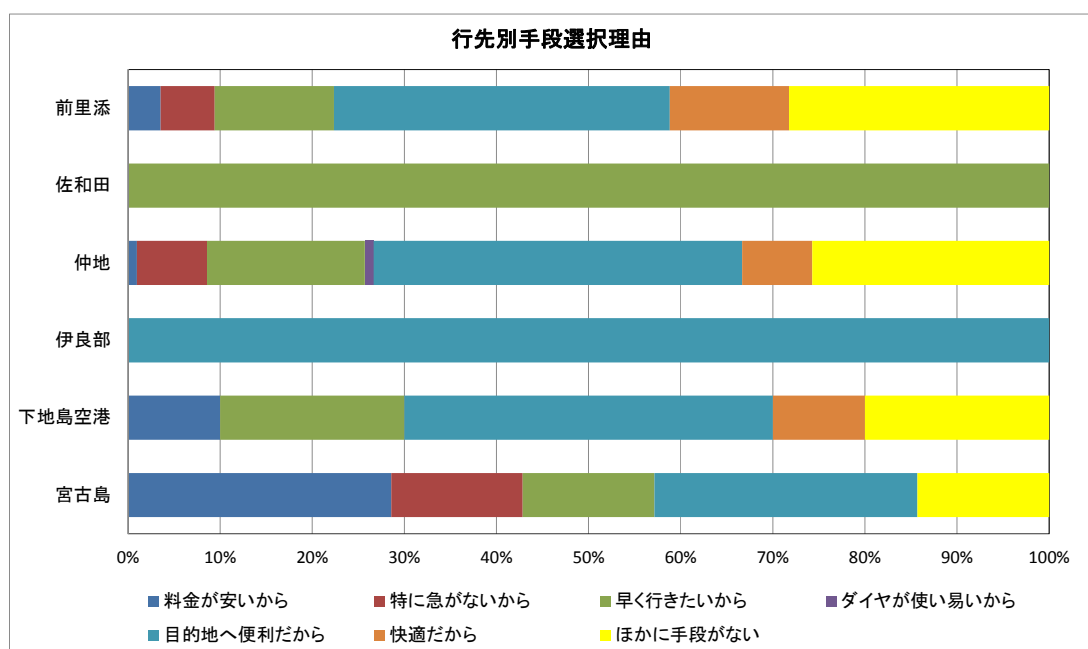
④行先別交通手段（島内）

行先別に交通手段をみると、ほとんどの方面へは「自家用車（自分で運転する）」が多くなっている。



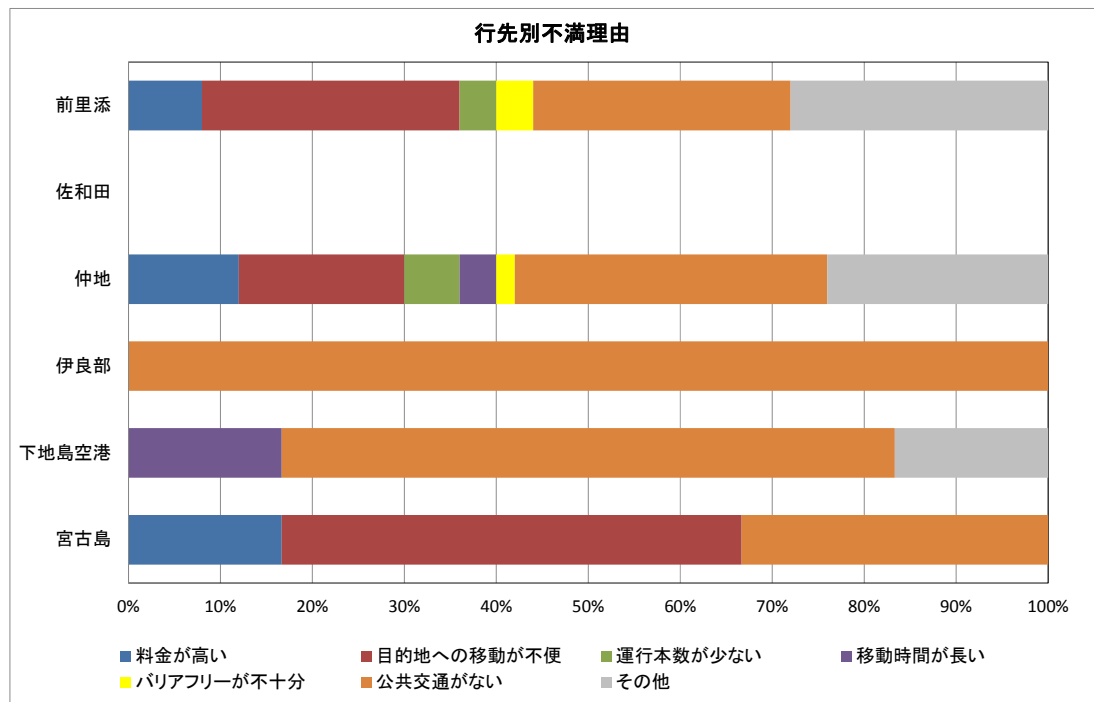
⑤行先別交通手段選択理由（島内）〔複数回答〕

行先別の交通手段選択理由は、「目的地へ便利だから」、「ほかに手段がない」、「早く行きたいから」が多くなっている。



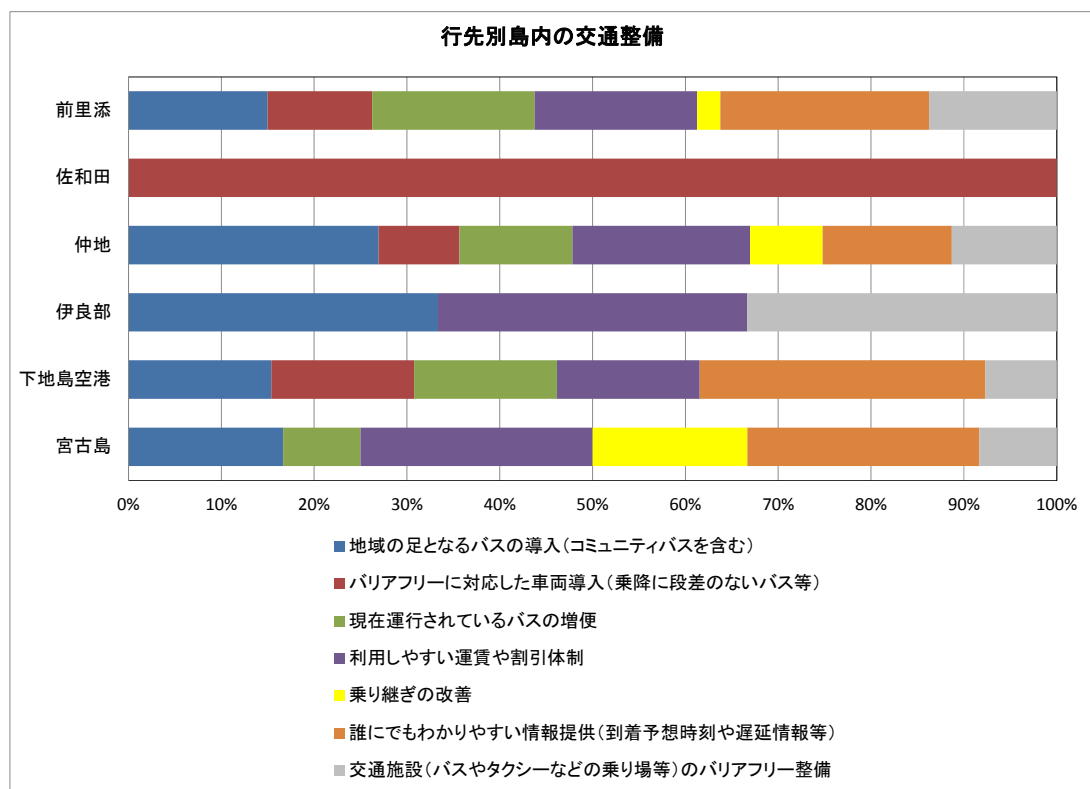
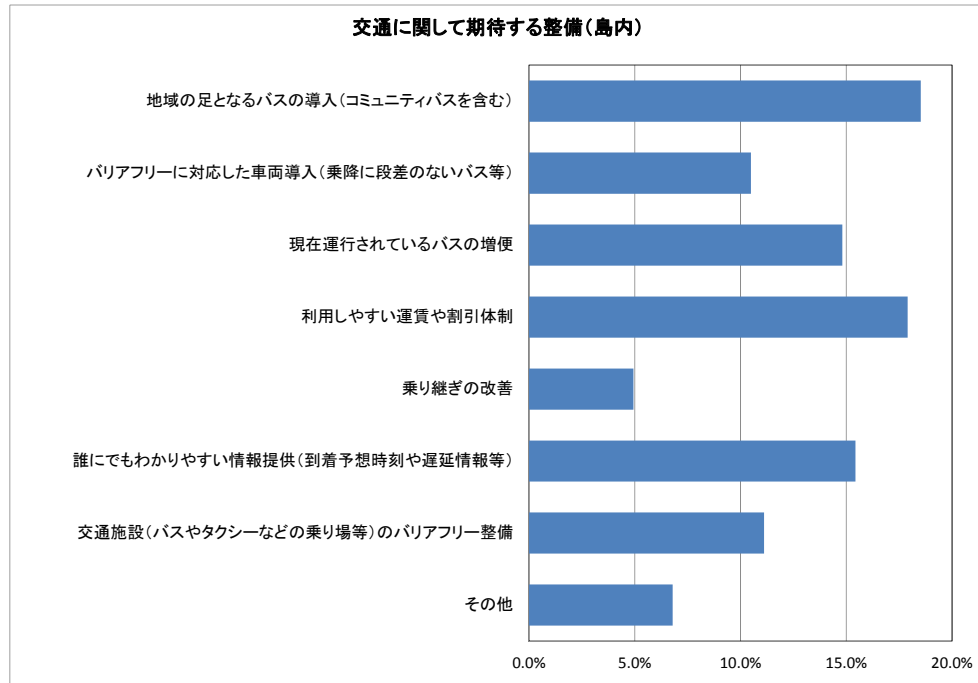
⑥行先別不満理由（島内）〔複数回答〕

交通手段の不満理由については、「公共交通がない」、「目的地への移動が不便」との回答が多い。



⑦島内の交通整備[複数回答]

伊良部島内の交通に関する整備については、「地域の足となるバスの導入」、「利用しやすい運賃や割引体制」が多くあげられている。



◆特に強く期待する区間や場所等

①地域の足となるバスの導入(コミュニティバスを含む)	件数
佐良浜地区の防災道路、施設の整備	1
学校から港まで	1
南区の各字～港・病院	1
佐良浜～伊良部支所間	1
北区(佐良浜地区)	1
大橋開通後の伊良部島、宮古島間のバス路線の新設	1
伊良部架橋を想定して	1
②バリアフリーに対応した車両導入(乗降に段差のないバス等)	件数
佐和田～佐良浜港	1
伊良部～佐良浜	1
③現在運行されているバスの増便	件数
伊良部島内	2
港・病院・役場・農協	1
住宅地～港	1
佐良浜～国仲線	1
夕方～7時頃まで	1
④利用しやすい運賃や割引体制	件数
伊良部島内	2
佐良浜港～平良港	1
伊良部	1
港・病院・役場・農協	1
平良～佐良浜	1
⑤乗り継ぎの改善	件数
港～空港	1
船便との連携	1
⑥誰にでもわかりやすい情報提供(到着予想時刻や遅延情報等)	件数
路線全体	2
港等の掲示板	1
伊良部	1
⑦交通施設(バスやタクシーなどの乗り場等)のバリアフリー整備	件数
佐良浜港	4
佐良浜地区の防災	1
宮古島	1
バス・タクシーのり場整備	1
⑧その他	件数
道路の整備	2
集落内道路と通学路の整備、拡充、	2
娘の車を利用したりお願いしたりで特にない	1
歩道や道路に車を止めている人が多い。	1
佐良浜港の上で車が通らない小さな道で段差が多い	1
雨天時のバス停の整備	1
長浜、佐良浜地区	1
佐良浜地区の車の通らない道路整備を早急にして下さい。	1
車までの道路(階段)整備か、門までの車の乗り入れ	1
ガソリン代を安くする	1

◆その他要望・意見

島内や他島への移動に関する要望・意見
割安で、官庁・空港・病院などの交通手段を便利にしてほしい。
離島の離島であることの不便さはもう当たり前と思っていますが、この先年を取るにつれて多分、外出することが嫌になってくと思います。何よりも病院への交通手段を心配しています。
港～空港バスの新設。
フェリーとの時間合わせ
待合室
船の定期便の時間設定(ダイヤを考えてほしい)
船(カーフェリー車搭載)の料金が普通乗用車だと3000円と高い(2社)ある船会社で1社は何人乗っても3000円。1社は3000円+搭乗している人数、4人家族だと3000円+2100円=5100円。時間帯によっては1時間以上船の無い時もあり、不便。(700円×3人)料金が高いと思います。
平良港～学校までの交通手段がタクシーのみ、月10000円の定期券(船)と学校までのタクシー代1ヶ月で約10000円と学校に通学するだけでも交通費だけでも最低20000円以上かかる。親にも負担がかかっている。
那覇空港から中・北部へのバス便の新設。
道路等の整備をしてほしい(せまい)
島内の道路整備のことですが、伊良部島で通称佐良浜地区で車の通らない坂道ですが、消防車・救急車・塵埃車・自動車等が通らないで、非常に不便で危険な箇所があります。特に老人にとっては非常に不便をさらしております。一日も早い道路の拡張、整備をお願いします。
台風警報が出た場合、情報が遅く、入りにくい。
島内移動、離島料金割引要望
島以外に行く時、港からバスが出てほしい。なぜなら空港までのタクシー賃が高いため。なるべくバスを利用したい
自家用車を利用するため、移動に関する要望はない。
後期高齢者であり期待することはありません。
貴職の今の調査について市民の一人として感謝申し上げます。大橋開通後の交通体系の議論が深まっておりません。人・物がスムーズに流れる交通体系ができれば宮古地域は必ず発展を致します。伊良部大橋は宮古の経済活動の大動脈です。3,000メートルの滑走路を持つ下地島空港の利活用を展望した夢のある交通体系ができますことを期待しています。担当者の皆様にとっては大変だと思います。是非頑張ってください。
沖縄本島へ行く時の港から空港までの定期バスが欲しい。タクシーと飛行機の運賃が高い。
町の病院へ行くのにタクシーと船の運賃だけで3千円はかかります。何とか老人の割引をお願いします。
伊良部は、車社会です。お年寄りの方々が、車に乗りなくなった時(またはもともと免許がない方も)は、コミュニティバスなどがあれば良いのと思うのですが、現在は家族や各病院の送迎サービスなどでまかなえている気がします。現行のバスも利用者が少なく、走行しているのみるとコスト面が気になります。
伊良部の佐良浜は大橋が出来たとき車のない人は橋のふもとまでタクシー料の負担とか平良までの距離、時間が大変だと思います。その不便さを、どうするか考えてほしいです。
伊良部島は、移動も便利で特に不満なし
伊良部島と宮古島は、平成26年に橋でつながる。現在島内の路線バスは1社で運行しているが、架橋完成後は宮古島(宮古空港)までのアクセスバスの運行を要望する。
伊良部架橋の完成を早めてほしい。
伊良部架橋が完成した時のバス等の区間や運賃等の心配。高齢者には割引を設定してほしい。
伊良部大橋の早急の開通を願う。
伊良部大橋が出来ても佐良浜から平良港まで運航する船がほしい。
後2年で伊良部架橋が開通予定されています。伊良部、佐良浜から平良市内～空港までの路線バスの運行を望む
3年後に伊良部大橋が開通するが、バスの運行ダイヤが設定されるか不安。
児童・生徒の通学、老人の足としてぜひ設定してほしい。
・近いうちに橋が架かりますが、バス導入して夜間も運行してほしい。午後10時に終便とか。
・伊良部には「ファミマ」「下地スーパー」「Aコープ」しかないので、つきに2～3回は、通院も兼ねて宮古島へカーフェリーで買い物をする。
・総合病院・眼科・脳外科がないので、宮古島へ行く。
・伊良部島～宮古島の架橋の1日も早い完成
・上記架橋完成後の下地島空港の利用(旅客機、特にスカイマーク社)

4-16 多良間島

(1) 島の概要

多良間島は、沖縄本島那覇市から南西方向約 350km に位置し、人口約 1,400 人を有する離島である。全域が多良間村に属しており、宮古島との航路と航空路がある。



人口	1,359 人
世帯数	526 世帯
高齢化率	23.9 %
就業者総数	646 人

島の面積	19.76 km ²
本島(那覇市)との距離	345 km
港湾乗降人員	8.8 千人
空港乗降人員	29.8 千人

資料：離島統計(H19)、空港乗降人員はH22年度

<海上交通>

発港	着港	着市町村 [島名]	タイプ	便数 (往復)	所要時間 (分)	運航事業者名
普天間	平良	宮古島市 [宮古島]	フェリー	1	120	合資会社多良間海運

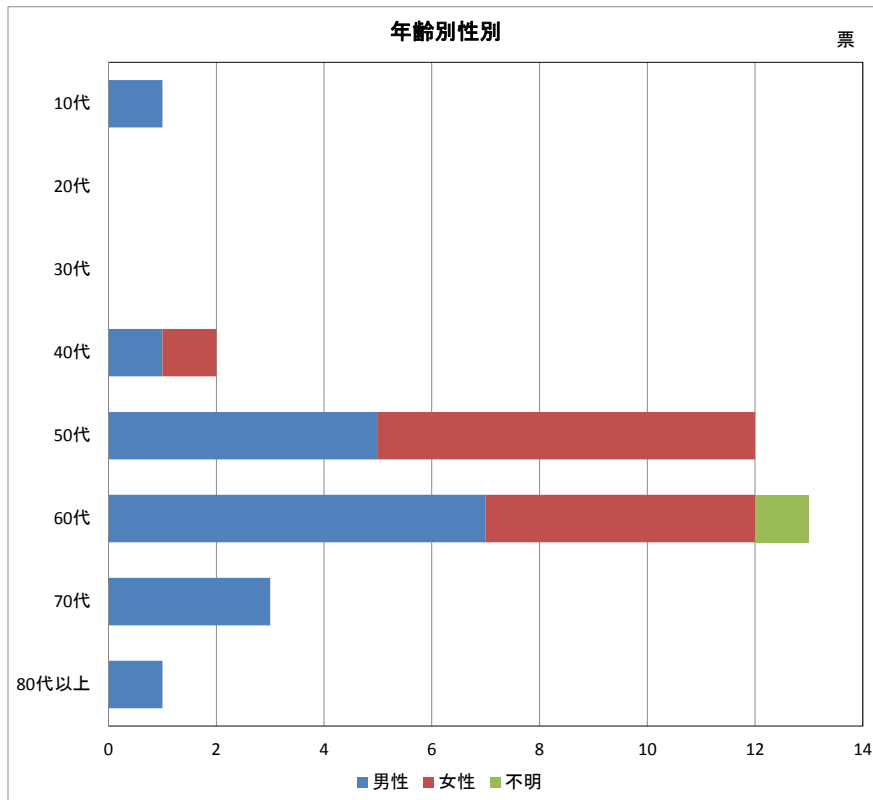
<航空交通>

発空港	着空港	着市町村	便数 (往復)	所要時間 (分)	運航事業者名
多良間	宮古	宮古島市	2	25	琉球エアークommuter株式会社

(2) 住民ニーズ

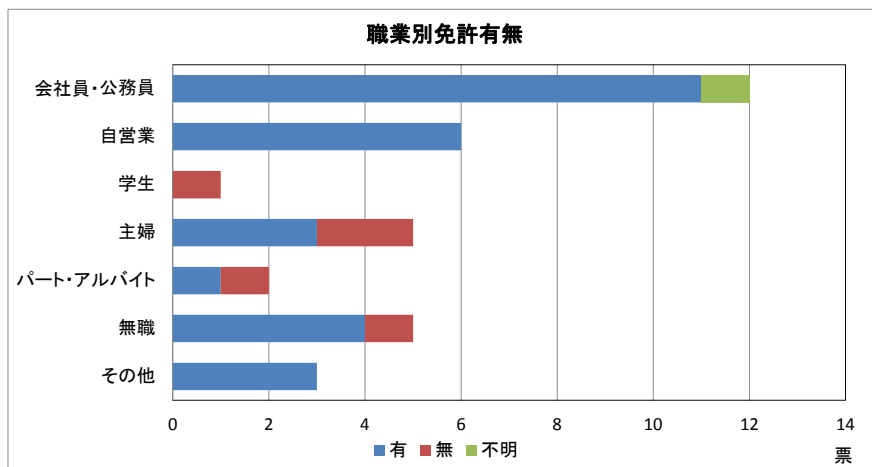
①年齢別性別構成

多良間島の回答者は60代が最も多く、次いで50代となっている。



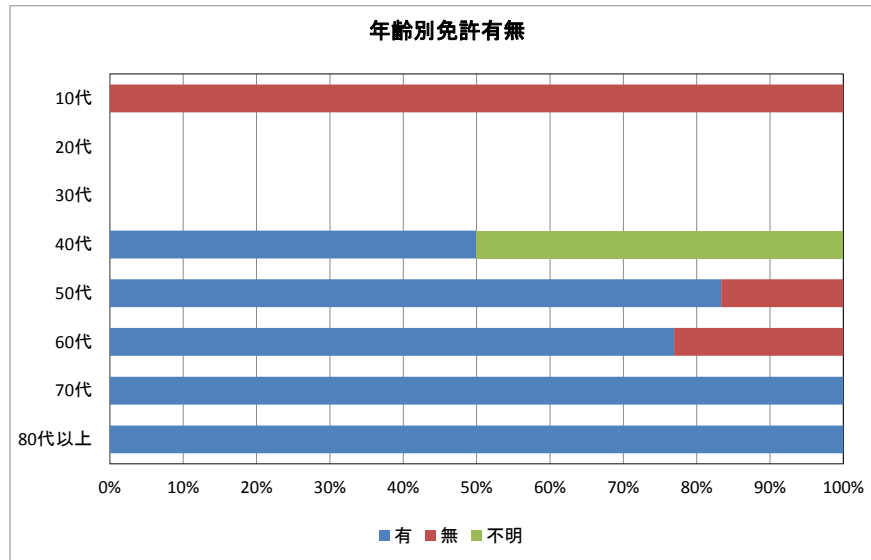
②職業別免許の有無

回答者の職業は、会社員・公務員が最も多く、次いで自営業の順となっている。学生や主婦の回答者は自動車免許を持っていない方が多い。



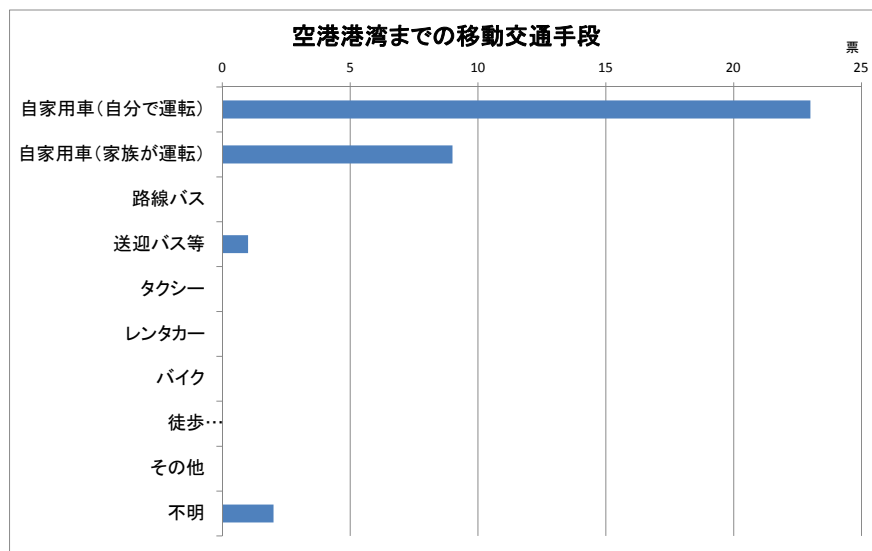
③年齢別免許の有無

年齢別に自動車免許の有無をみると、50代、60代に免許のない方が含まれている。



④空港・港湾までの交通手段

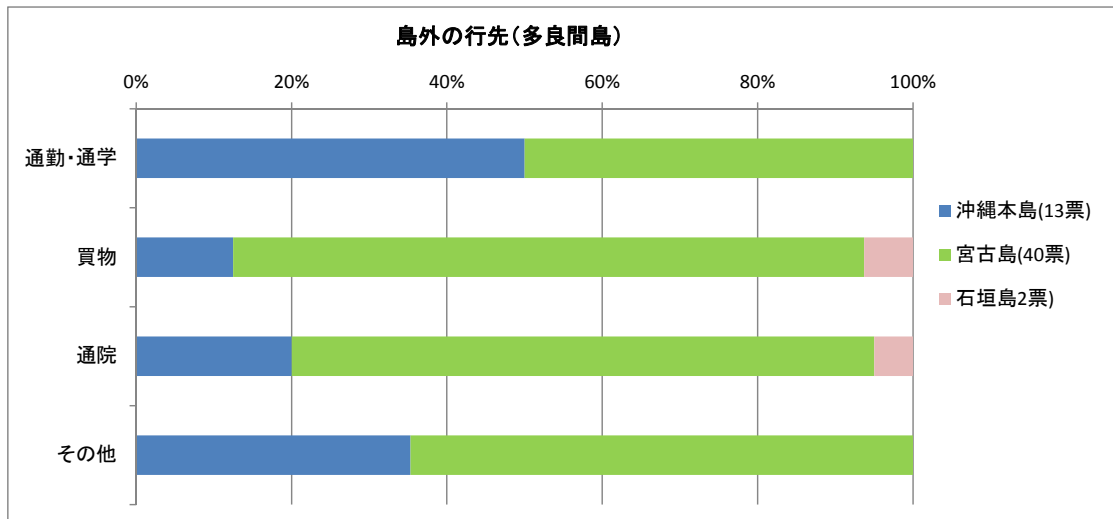
多良間島の空港又は港湾までの交通手段は自家用車の「自分で運転」が最も多く、次いで自家用車の「家族が運転」となっている。



<本島や近隣離島への移動について（島外）>

⑤目的別目的地（島外）

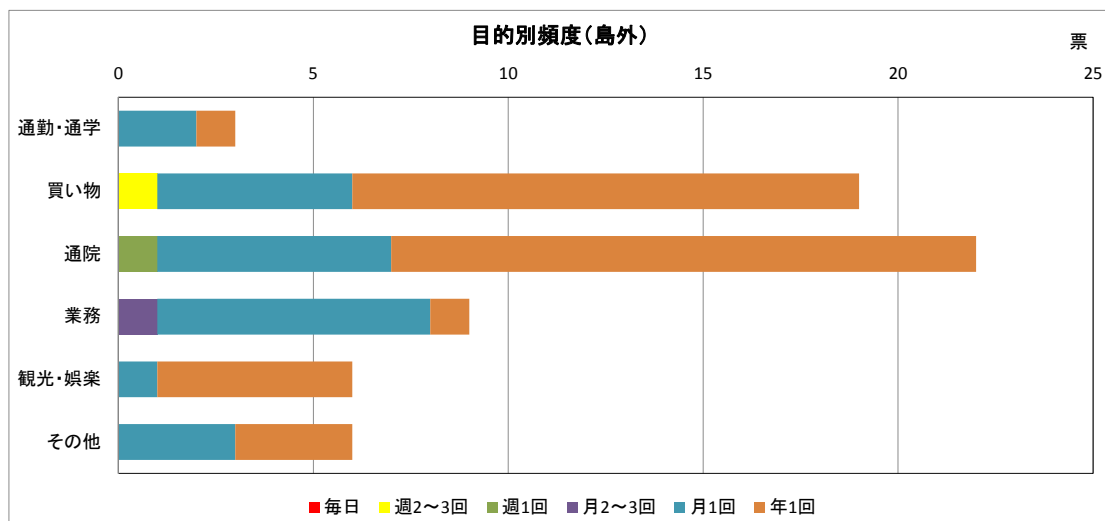
多良間島外への行先についてみると、各目的において宮古島が多くなっている。また各目的に沖縄本島もみられるほか、買い物、通院目的では石垣島もみられる。



⑥目的別頻度（島外）

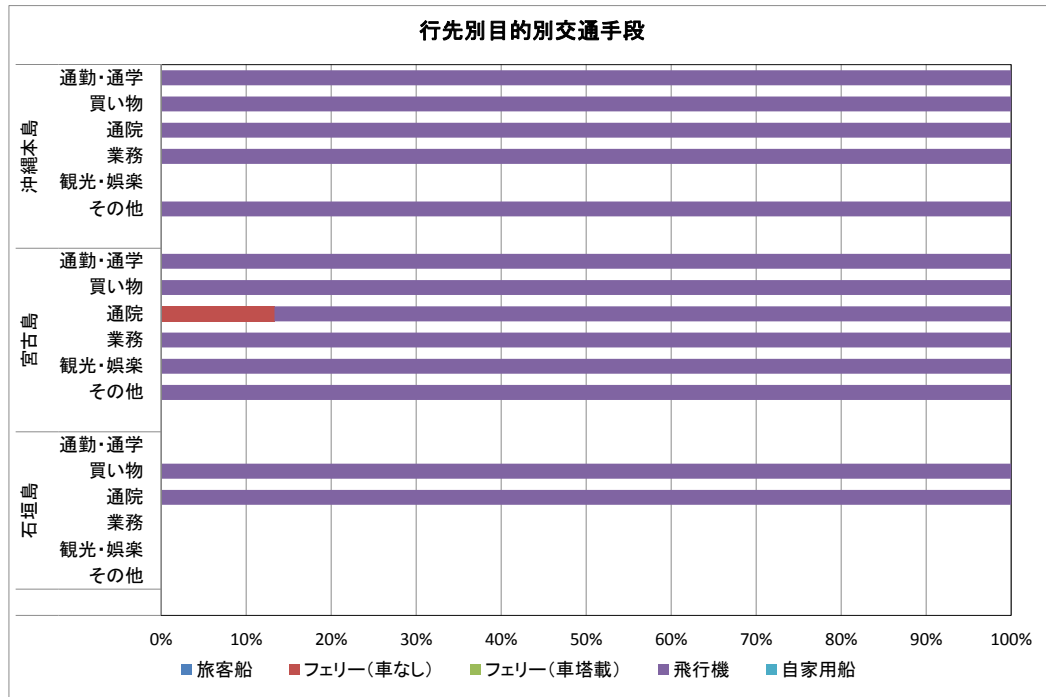
島外への移動は、通院との回答が最も多く、次いで買い物の順となっている。

通院目的と買い物目的では「年1回」と「月1回」との回答が多い。



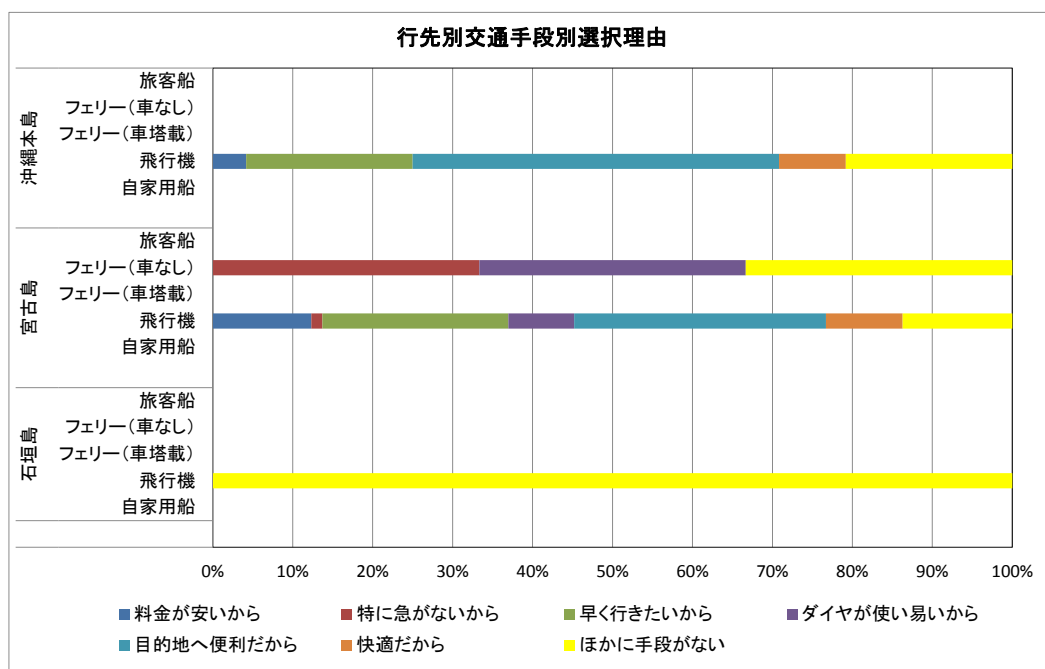
⑦行先別目的別交通手段（島外）

行先別、目的別に交通手段をみると、沖縄本島、宮古島、石垣島ともに飛行機が主体となっている。



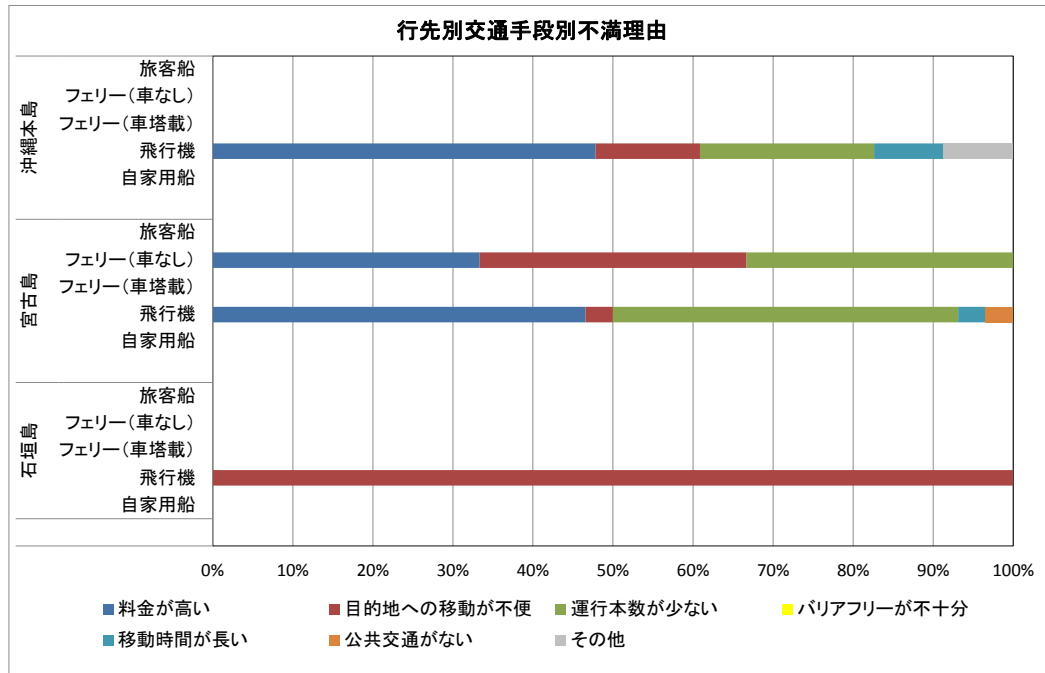
⑧行先別交通手段選択理由（島外）〔複数回答〕

交通手段の選択理由をみると、飛行機利用においては、「目的地へ便利だから」、「ほかに手段がない」が多くなっている。



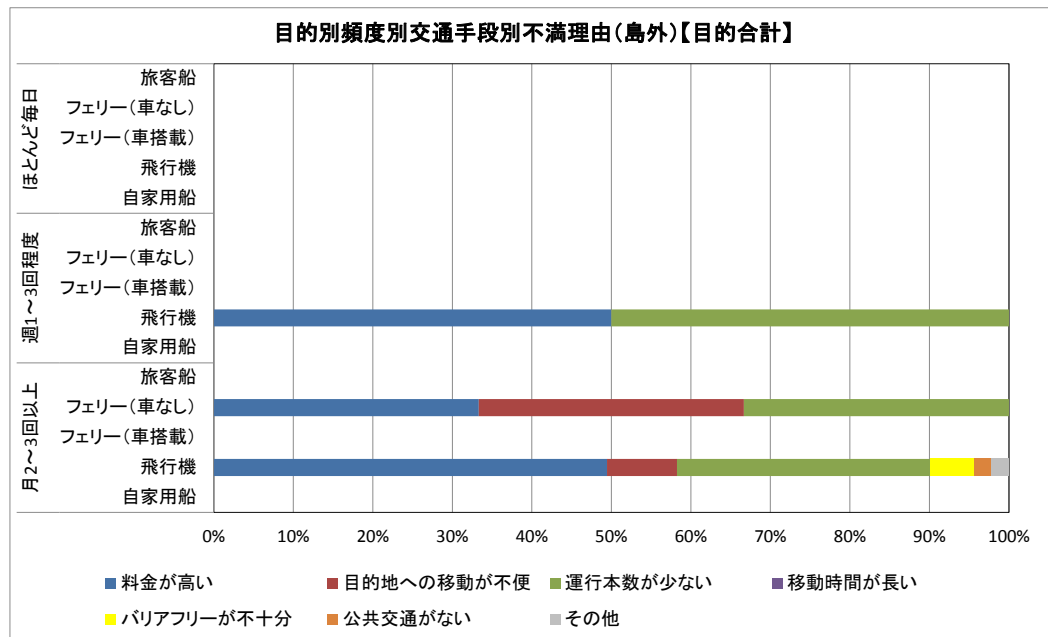
⑨行先別交通手段別不満理由（島外）〔複数回答〕

交通手段に対する不満についてみると、各方面において飛行機利用では、「料金が低い」と「目的地への移動が不便」、「運行本数が少ない」が多い。

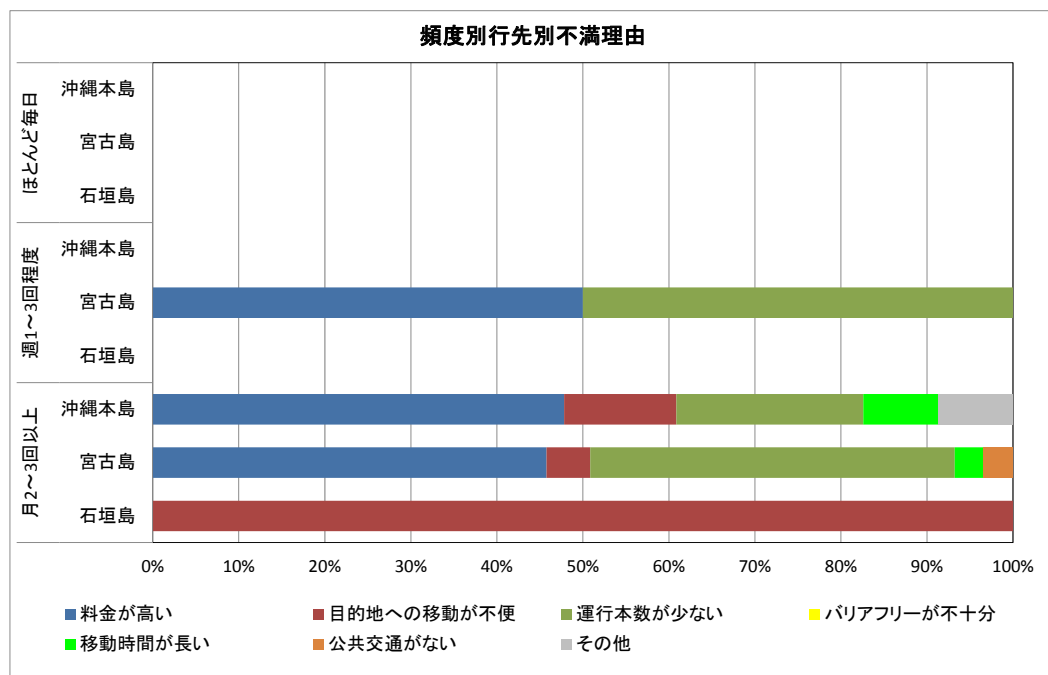


<参考>

◆頻度別手段別不満理由（島外）〔複数回答〕



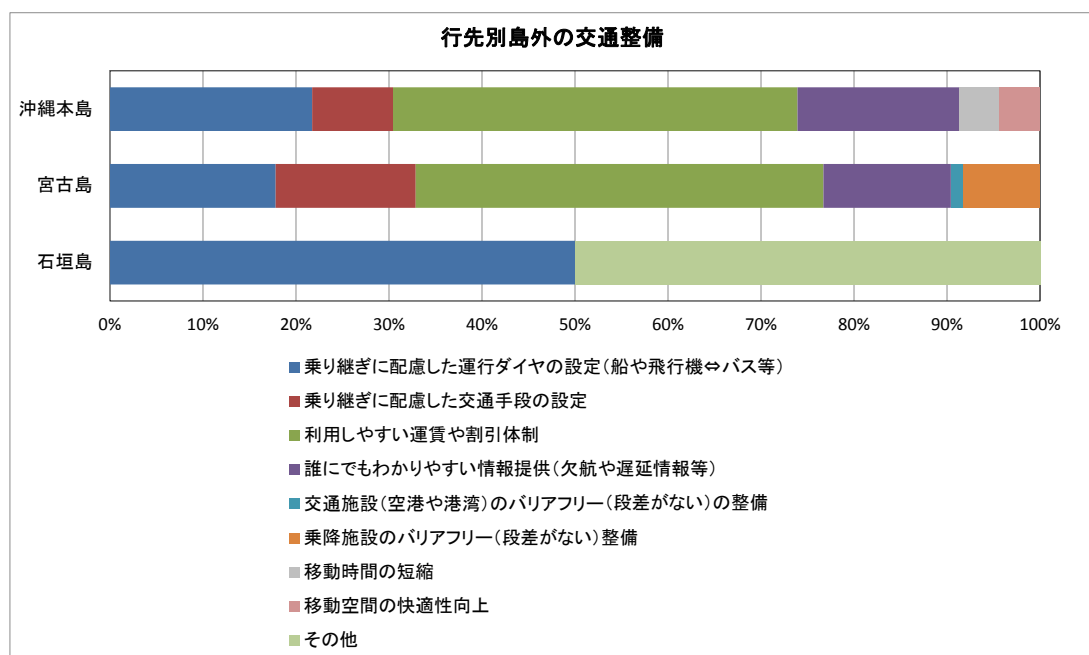
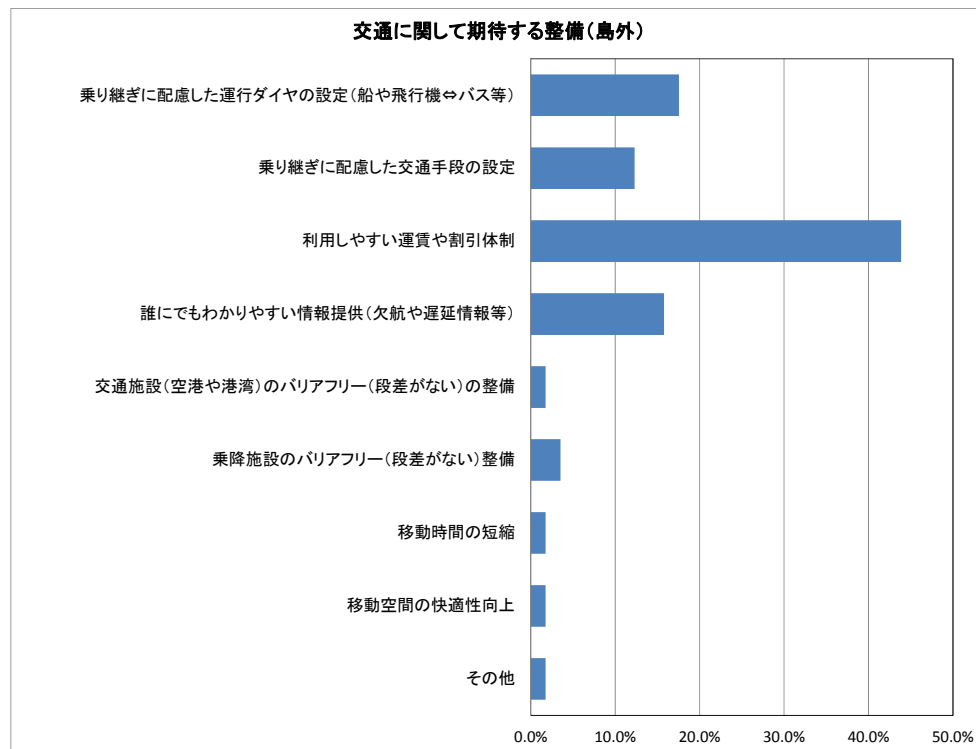
◆頻度別行先別不満理由〔複数回答〕



⑩島外の交通整備[複数回答]

多良間島外への移動に関する交通整備については、「利用しやすい運賃や割引体制」が最も多く、次いで「乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定」、「誰にでもわかりやすい情報提供」があげられている。

「利用しやすい運賃や割引体制」は沖縄本島方面と宮古島方面で多くあげられている。



◆島外の交通整備に対して対する項目と強く期待する区間や場所

<多良間島>

①乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定(船や飛行機⇔バス等)		件数
多良間～宮古～那覇		1
③利用しやすい運賃や割引体制		件数
多良間島～宮古島	宮古島～那覇市	4
多良間～宮古		1
⑦移動時間の短縮		件数
空港から那覇市内の交通渋滞の解消		1
⑧移動空間の快適性向上		件数
乗り継ぎ待ちの時間を短く		1
⑨その他		件数
多良間～石垣間		1
航空便		1

<住まいの島内の移動について（島内）>

＊島内地区のゾーン区分について

伊江島のゾーン区分は、大字を立地施設をベースに下図に示す5ゾーンを設定した。



①目的別目的地（島内）

<目的合計>

多良間島の各ゾーンからの行先は、役所や港湾などが立地する多良間中央ゾーンに集中しているほか、多良間空港や農地・牧場への移動がみられる。



ゾーン×島内行先【目的合計】

ゾーン	島内行先					計
	塩川	仲筋	多良間中央	農地・牧場	多良間空港	
塩川	0	0	22	6	2	30
仲筋	0	0	5	0	0	5
多良間中央	0	0	0	0	0	0
農地・牧場	0	0	0	0	0	0
多良間空港	0	0	0	0	0	0
計	0	0	27	6	2	35

平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

＜通勤・通学＞

通勤・通学目的では、多良間中央ゾーンに集中しているほか、農地・牧場への移動がみられる。



ゾーン×島内行先【通勤・通学】

ゾーン	島内行先					計
	塩川	仲筋	多良間中央	農地・牧場	多良間空港	
塩川	0	0	4	4	0	8
仲筋	0	0	2	0	0	2
多良間中央	0	0	0	0	0	0
農地・牧場	0	0	0	0	0	0
多良間空港	0	0	0	0	0	0
計	0	0	6	4	0	10

平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

＜買い物＞

買い物目的では、多良間中央ゾーンに集中している。



ゾーン×島内行先【買い物】

ゾーン	島内先行先【買い・物】					計
	塩川	仲筋	多良間中央	農地・牧場	多良間空港	
塩川	0	0	9	0	0	9
仲筋	0	0	1	0	0	1
多良間中央	0	0	0	0	0	0
農地・牧場	0	0	0	0	0	0
多良間空港	0	0	0	0	0	0
計	0	0	10	0	0	10

平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

<通院>

通院目的では、買い物目的と同様に、多良間中央ゾーンに集中している。



ゾーン×島内行先【通院】

ゾーン	島内行先					計
	塩川	仲筋	多良間中央	農地・牧場	多良間空港	
塩川	0	0	7	0	0	7
仲筋	0	0	2	0	0	2
多良間中央	0	0	0	0	0	0
農地・牧場	0	0	0	0	0	0
多良間空港	0	0	0	0	0	0
計	0	0	9	0	0	9

平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

＜その他＞

その他目的（業務や観光・娯楽など）では、塩川ゾーンから多良間中央、多良間空港、農地・牧場への移動がみられる。



ゾーン×島内行先【その他】

ゾーン	島内先行					計
	塩川	仲筋	多良間中央	農地・牧場	多良間空港	
塩川	0	0	2	2	2	6
仲筋	0	0	0	0	0	0
多良間中央	0	0	0	0	0	0
農地・牧場	0	0	0	0	0	0
多良間空港	0	0	0	0	0	0
計	0	0	2	2	2	6

平均値以上の区間

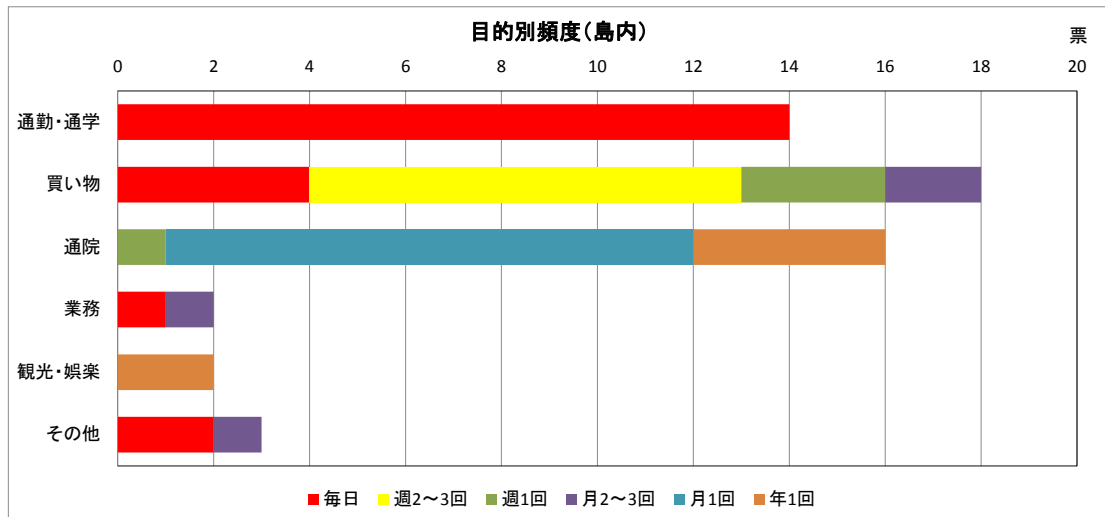
平均値未満の区間

0件

②目的別頻度（島内）

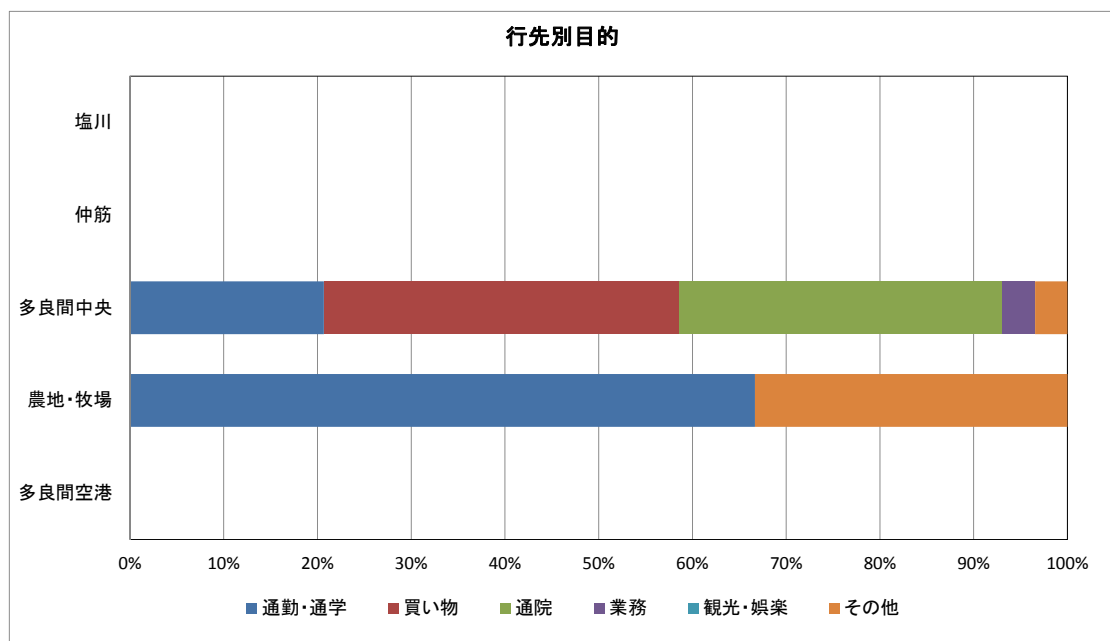
島内移動の目的は、買い物が最も多く、次いで通院、通勤・通学となっている。

頻度は、通勤・通学では「毎日」が、買い物では「毎日」と「週2～3回」が、通院では「月1回」が多くなっている。



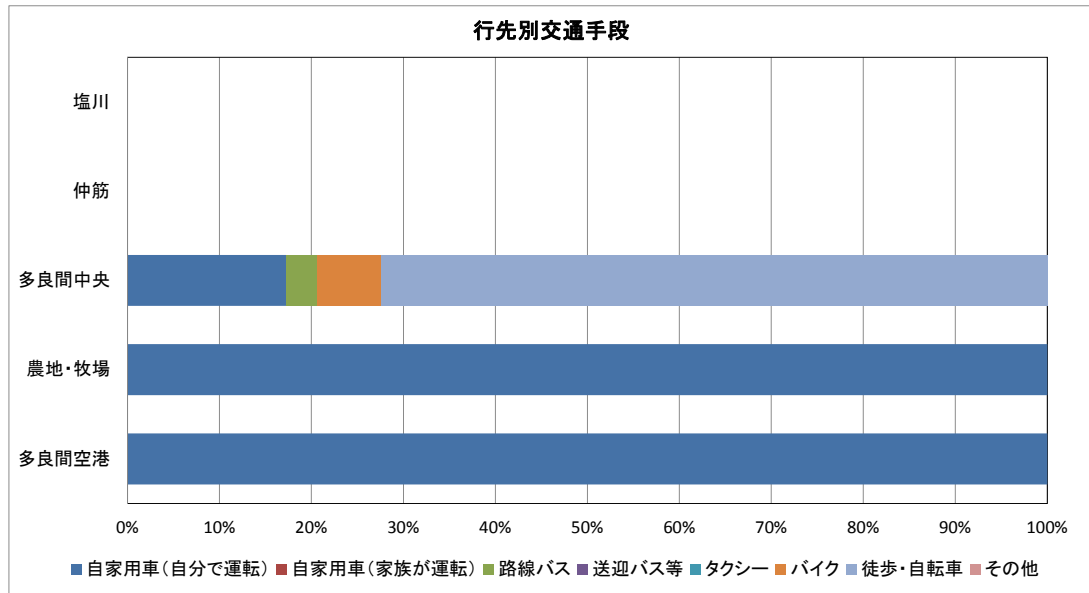
③行先別目的（島内）

行先別に移動目的みると、各種施設が立地する多良間中央へは各目的での移動がみられる。



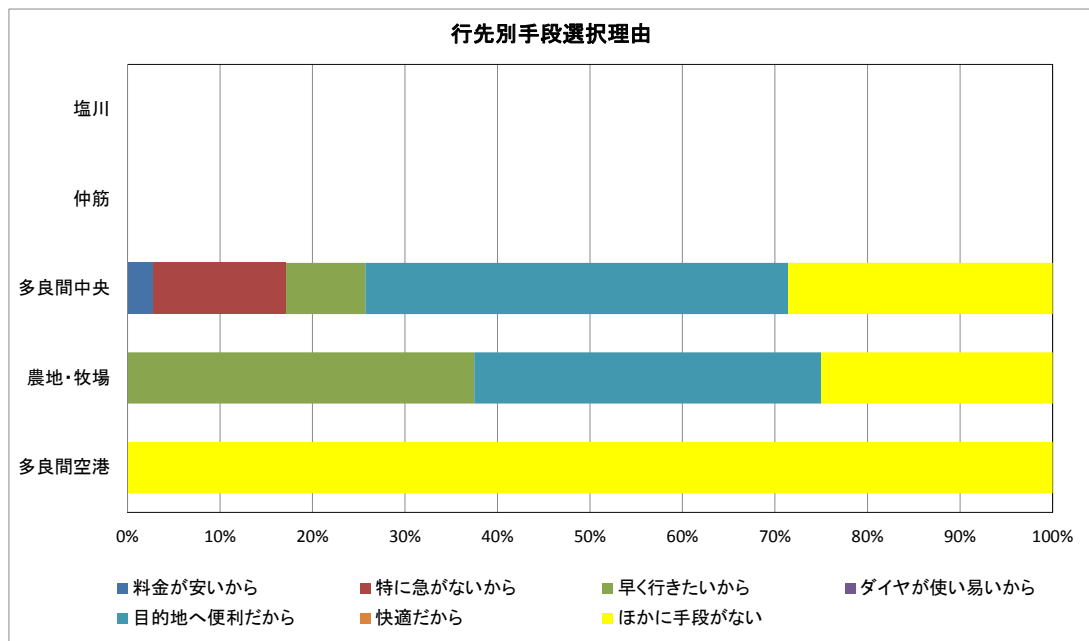
④行先別交通手段（島内）

行先別に交通手段をみると、多良間中央方面へは「徒歩・自転車」が多くなっている。また、各方面へは「自家用車（自分で運転する）」も多い。



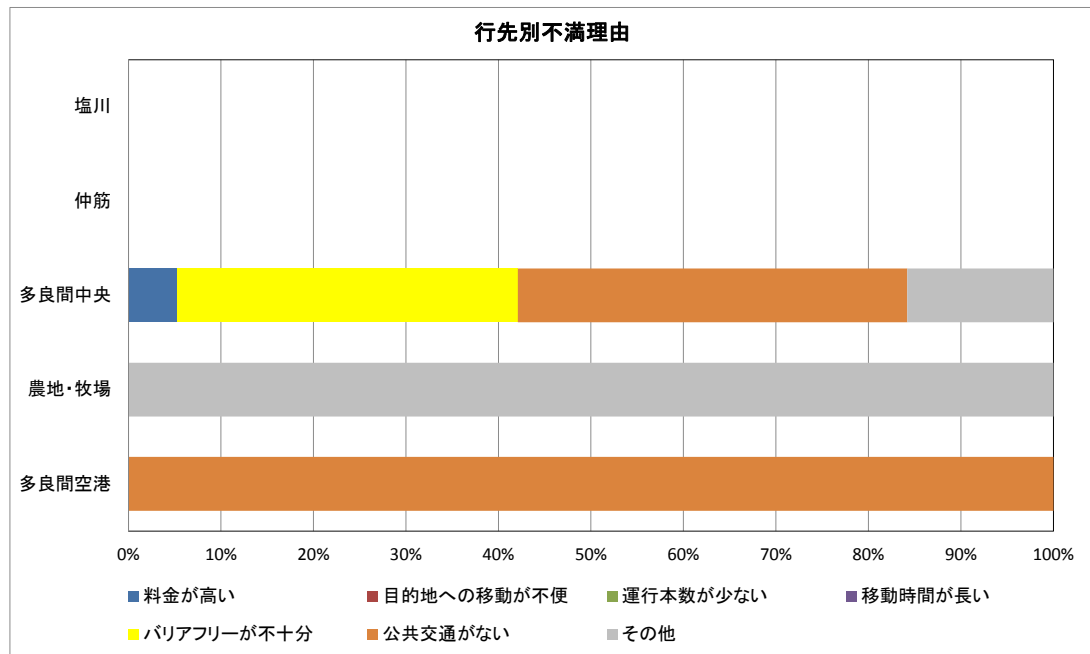
⑤行先別交通手段選択理由（島内）〔複数回答〕

行先別の交通手段選択理由は、「早く行きたいから」、「目的地へ便利だから」、「ほかに手段がない」が多くなっている。



⑥行先別不満理由（島内）〔複数回答〕

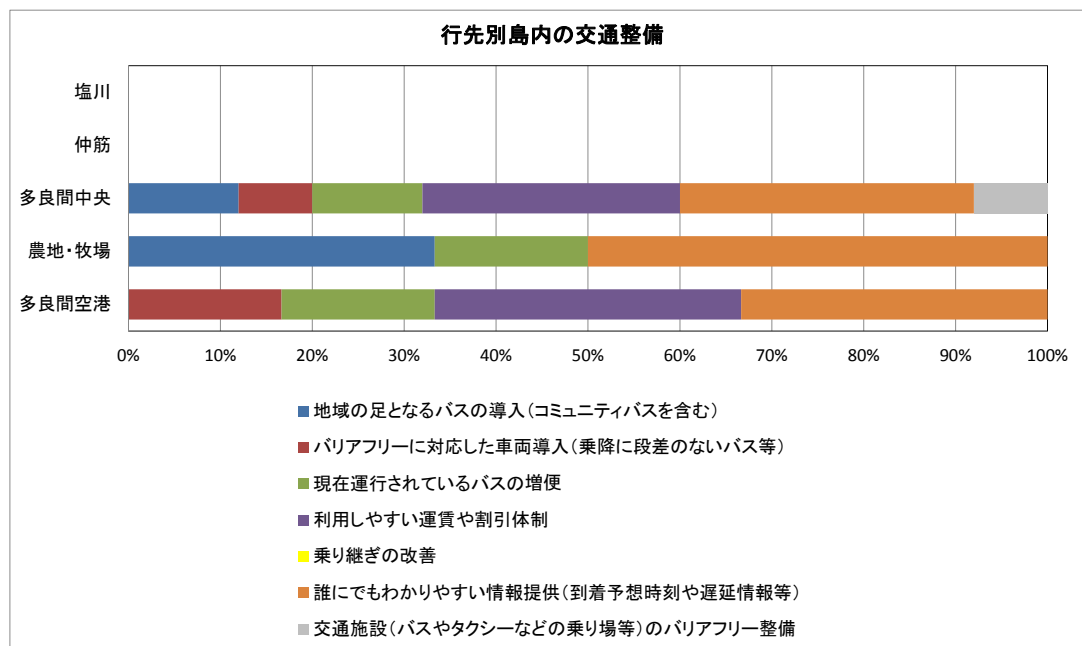
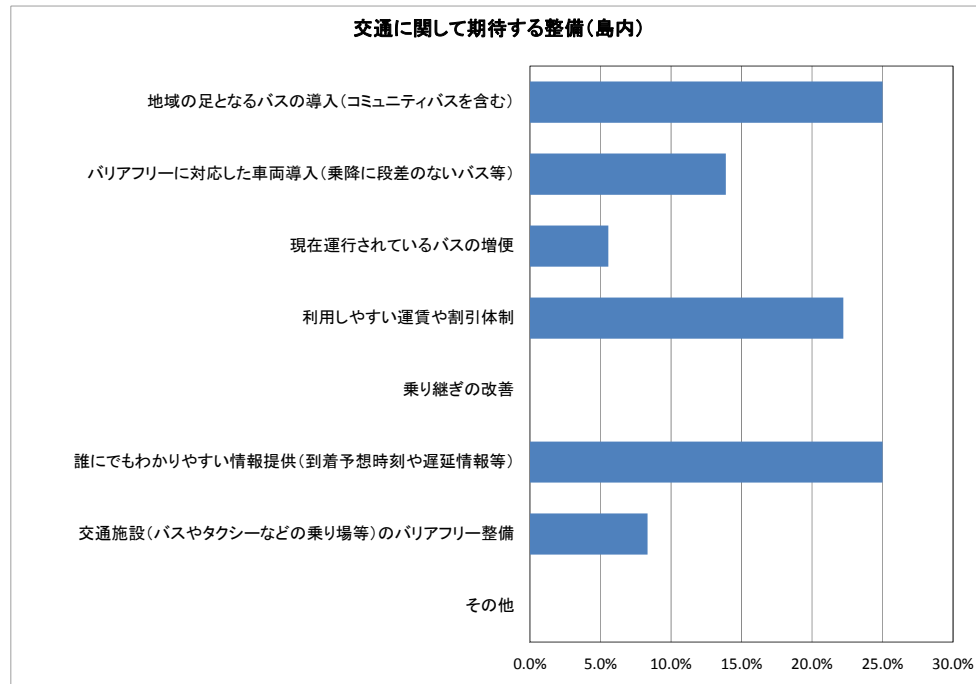
行先が集中する多良間中央では交通手段の不満理由について、「バリアフリーが不十分」「公共交通がない」との回答が多い。



⑦島内の交通整備[複数回答]

多良間島内の交通に関する整備については、「地域の足となるバスの導入」や「誰にでもわかりやすい情報提供」が多くあげられている。

行先別では各方面ともに「誰にでもわかりやすい情報提供」があげられている。



◆特に強く期待する区間や場所等

<多良間島>

①地域の足となるバスの導入(コミュニティバスを含む)	件数
空港・港～集落	1
空港、港間	1
③現在運行されているバスの増便	件数
集落～空港	1
④利用しやすい運賃や割引体制	件数
空港、港間	1

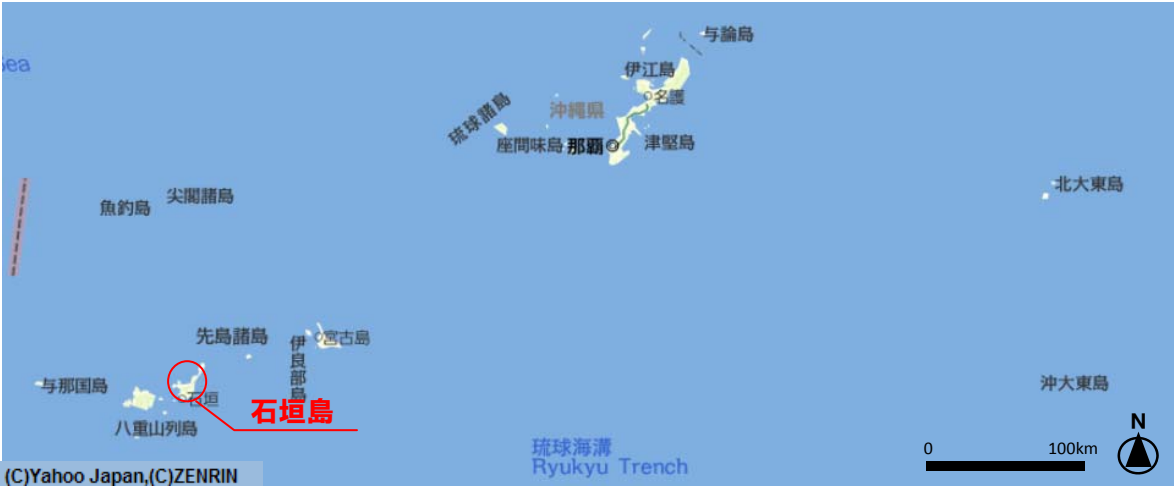
◆その他要望・意見

島内や他島への移動に関する要望・意見
移動料金(飛行機・船)は安い方がよい(離島は割高)
島が小さいため、島内の移動については特に問題はないが、島外は空・海とも欠航が多いため、交通の便が良いとは言えず運賃なども割高で経済的な負担が大である。また、島外での医療に係る負担力も大きく、高齢者に配慮願いたい。
多良間⇄石垣市内の交通の不便を痛感する。離島の平等
多良間から那覇まで行くのに航空賃が高すぎてなかなか那覇にいる子供達に会いに行くことができない。安ければせめて半年に2回ほどでも行ってコミュニケーションをとりたいと思います。多良間～宮古の特別往復割引がもう少し安ければと思います。宮古～那覇間は現行の割引き運賃が続くことを願います。
飛行機の運賃が今は安くなっているので、とても助かります。割引体制を充実してほしい。
飛行機や船やバスなど、便数ダイヤの設定を考慮してもらいたい。

4-17 石垣島

(1) 島の概要

石垣島は、沖縄本島那覇市から南西方向約 400km に位置し、人口約 47,000 人を擁する規模の大きい離島である。全域が石垣市に属しており、周辺の多数の島々との航路と、沖縄本島及び本土、宮古島、与那国島との航空路がある。



人口	46,920 人
世帯数	20,312 世帯
高齢化率	16.8 %
就業者総数	21,410 人

島の面積	222.6 km ²
本島(那覇市)との距離	411 km
港湾乗降人員	2,395.4 千人
空港乗降人員	1,544.7 千人

資料：離島統計(H19)、空港乗降人員はH22年度

＜海上交通＞

発港	着港	着市町村 〔島名〕	タイプ	便数 (往復)	所要時間 (分)	運航事業者名
石垣	大原	竹富町 〔西表島〕	高速船	13	35	有限会社安栄観光 八重山観光フェリー株式会社
			フェリー	1(週3日)	80	
石垣	上原	竹富町 〔西表島〕	高速船	9	40	〃
			フェリー	1(週3日)	100	
石垣	鳩間	竹富町 〔鳩間島〕	高速船	2	40～70	〃
			フェリー	1(週3日)	100	
石垣	小浜	竹富町 〔小浜島〕	高速船	12	25	〃
			フェリー	1(週3日)	60	
石垣	竹富	竹富町 〔竹富島〕	高速船	19	10	〃
			フェリー	1(週2日)	20	
石垣	黒島	竹富町 〔黒島〕	高速船	4	25	〃
			フェリー	1(週2日)	60	
石垣	波照間	竹富町 〔波照間島〕	高速船	4	60	〃
			フェリー	1(週3日)	180	

発港	着港	着市町村 〔島名〕	タイプ	便数 (往復)	所要時間 (分)	運航事業者名
石垣	大原	竹富町 〔西表島〕	高速船	6	35	石垣島ドリーム観光株式会社
			フェリー	1(週3日)	45	
石垣	上原	竹富町 〔西表島〕	高速船	－	－	〃
			フェリー	1(週3日)	55	
石垣	鳩間	竹富町 〔鳩間島〕	高速船	－	－	〃
			フェリー	1(週3日)	55	
石垣	小浜	竹富町 〔小浜島〕	高速船	7	25	〃
			フェリー	1(週4日)	30	
石垣	竹富	竹富町 〔竹富島〕	高速船	9	10	〃
			フェリー	1(週2日)	15	
石垣	黒島	竹富町 〔黒島〕	高速船	3	30	〃
			フェリー	1(週2日)	30	

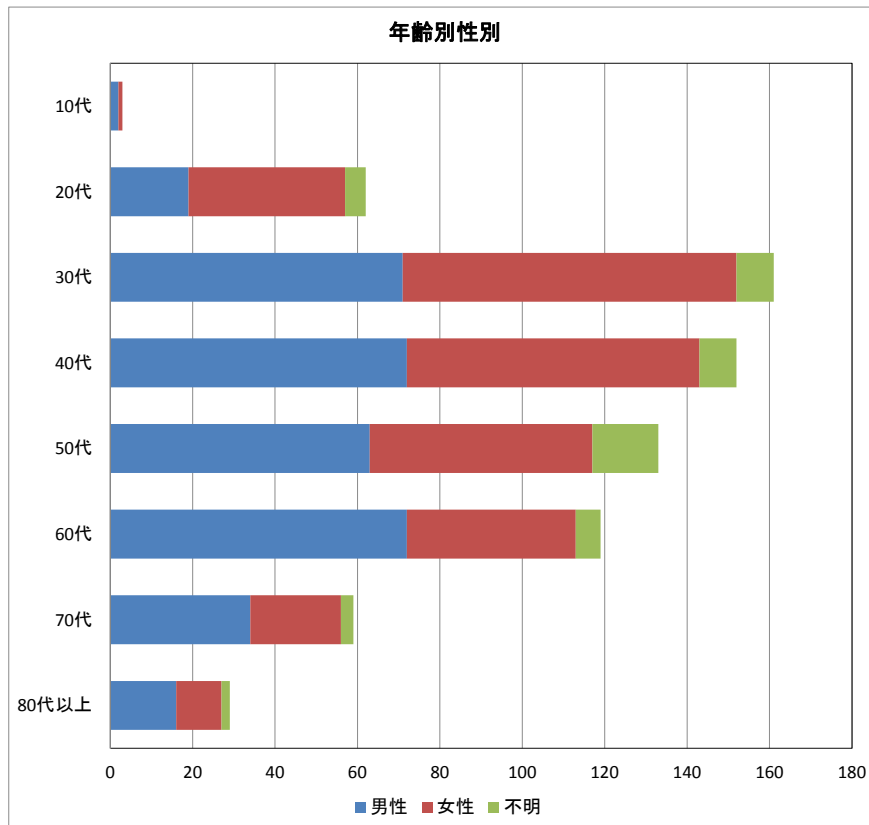
＜航空交通＞

発空港	着空港	着市町村	便数 (往復)	所要時間 (分)	運航事業者名
石垣	那覇	那覇市	22	50	日本トランスオーシャン航空株式会社 全日本空輸株式会社
石垣	宮古	宮古島市	3	35	琉球エアークommuter株式会社
石垣	与那国	与那国町	2	30	日本トランスオーシャン航空株式会社 琉球エアークommuter株式会社
石垣	羽田	東京都太田区	1.5	230	日本トランスオーシャン航空株式会社
石垣	関西	大阪府泉佐野市	1	200	日本トランスオーシャン航空株式会社

(2) 住民ニーズ

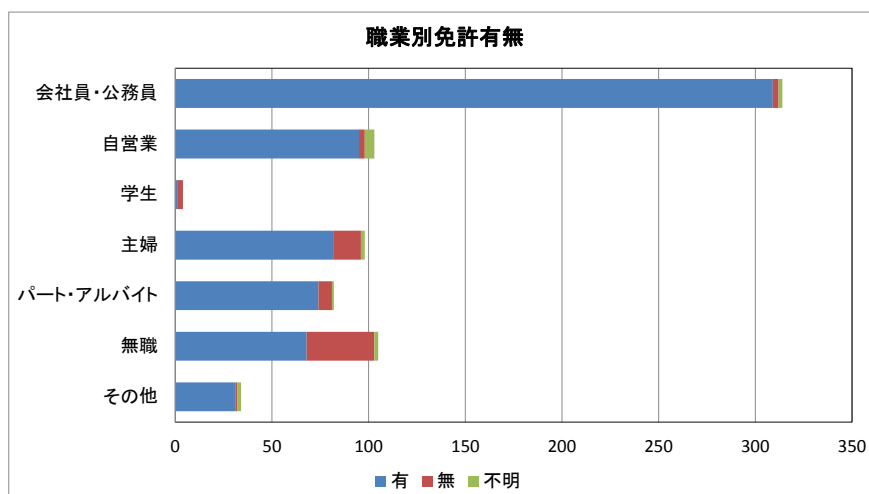
①年齢別性別構成

石垣島の回答者は30代が最も多く、次いで40代、50代の順となっている。



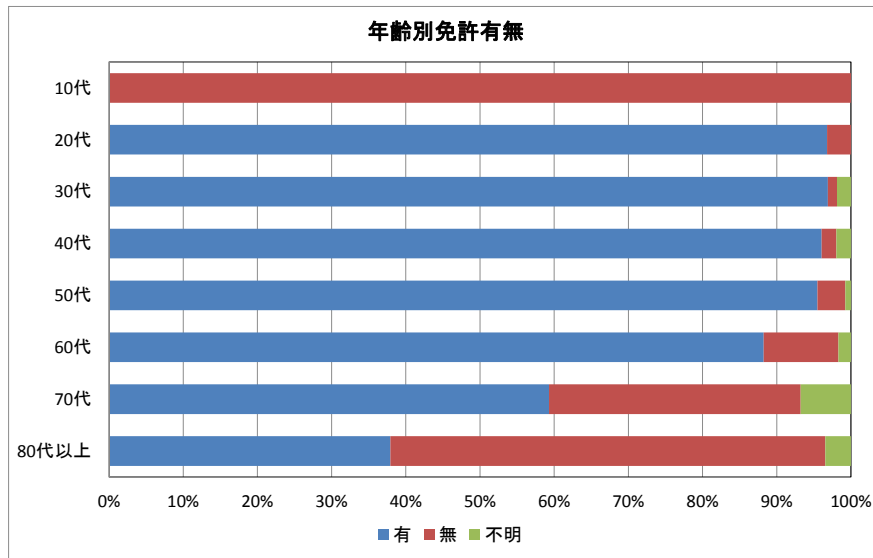
②職業別免許の有無

回答者の職業は、会社員・公務員が最も多く、そのほとんどが自動車免許保有者である。



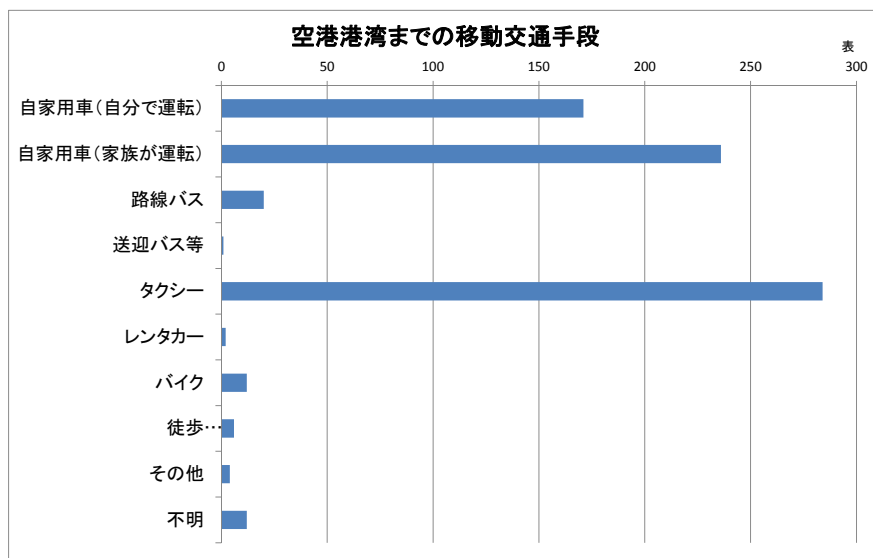
③年齢別免許の有無

年齢別に自動車免許の有無をみると、60代以降は免許のない割合が多くなっている。



④空港・港湾までの交通手段

石垣島の空港又は港湾までの交通手段はタクシーが最も多く、次いで自家用車の「自分で運転」と「家族が運転」が多くなっている。

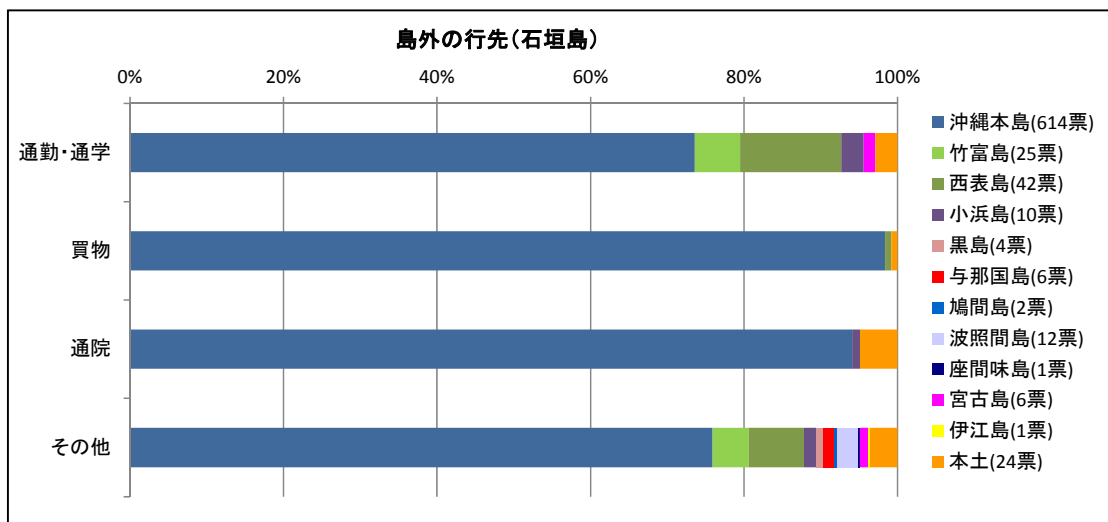


<本島や近隣離島への移動について（島外）>

⑤目的別目的地（島外）

石垣島外への行先についてみると、各目的において沖縄本島が最も多く、特に買物と通勤・通学では9割以上が沖縄本島へととなっている。

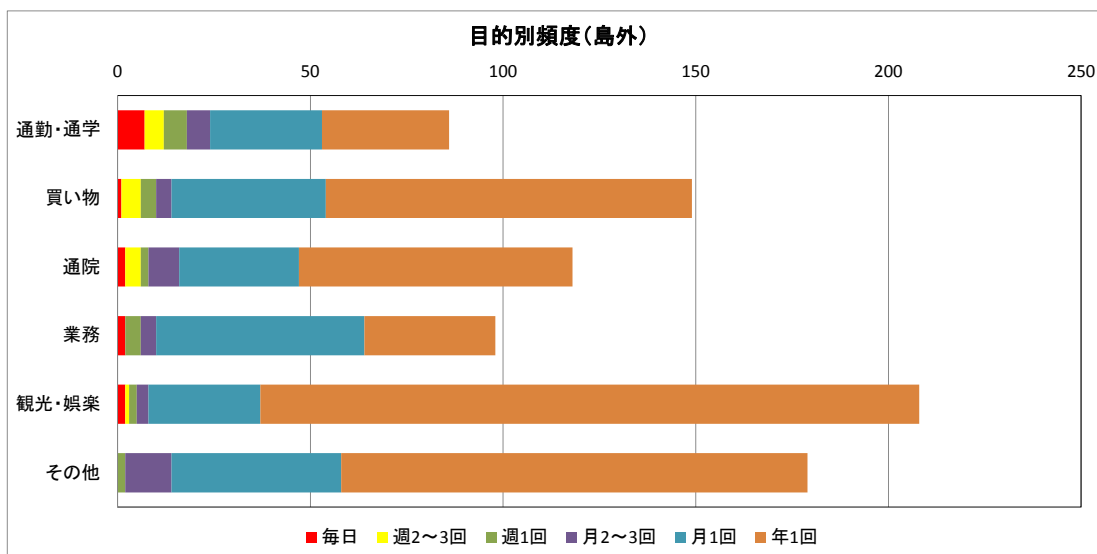
通勤・通学やその他の目的では、竹富島や西表島など八重山地域の島々が行先としてあげられている。



⑥目的別頻度（島外）

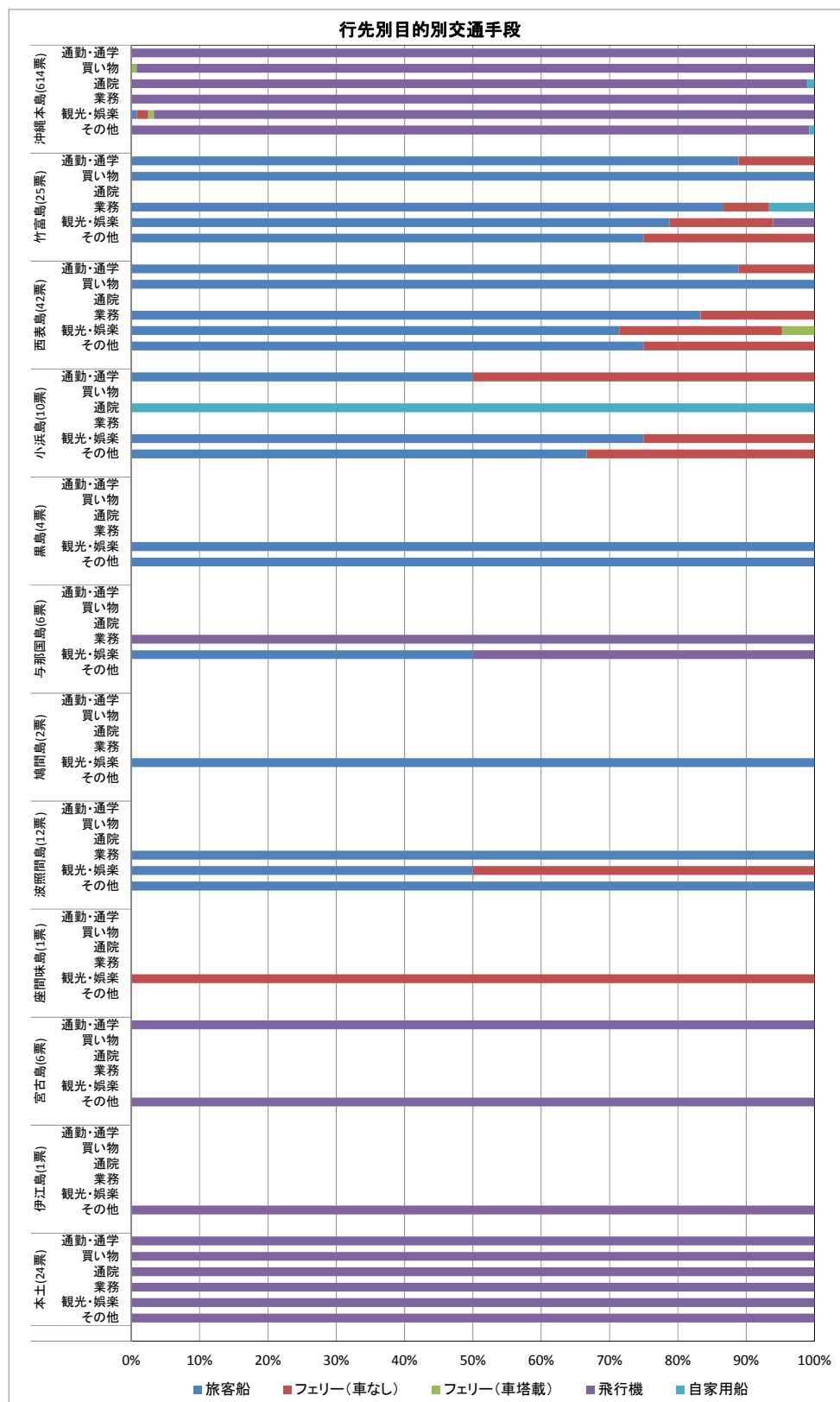
島外への移動は、観光・娯楽との回答が最も多く、次いで買い物となっている。

その他を除く各目的では「毎日」との回答がみられる。



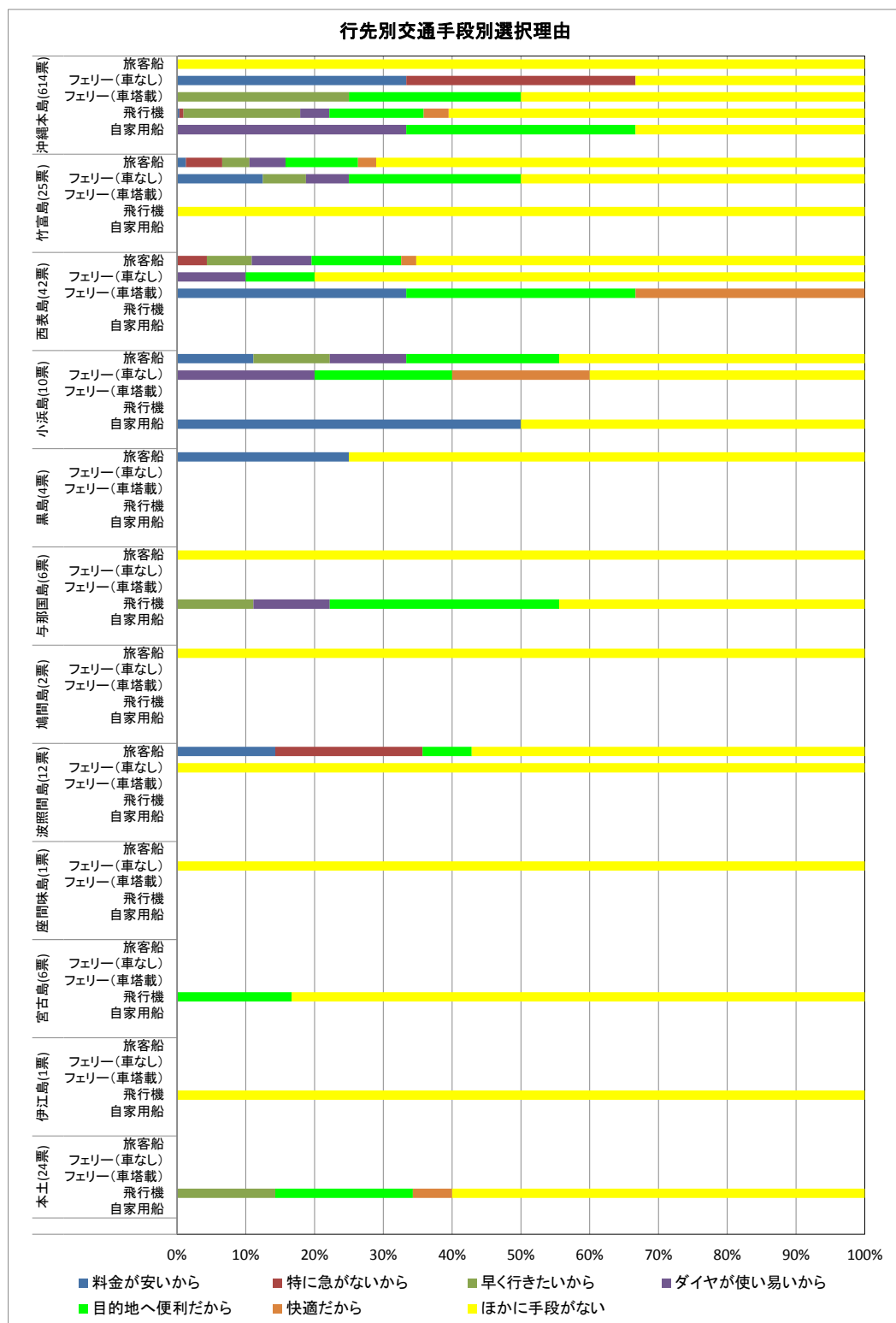
⑦行先別目的別交通手段（島外）

行先別、目的別に交通手段をみると、沖縄本島や本土方面は飛行機利用が主体となっている。八重山地域の各島へは旅客船やフェリー利用となっている。



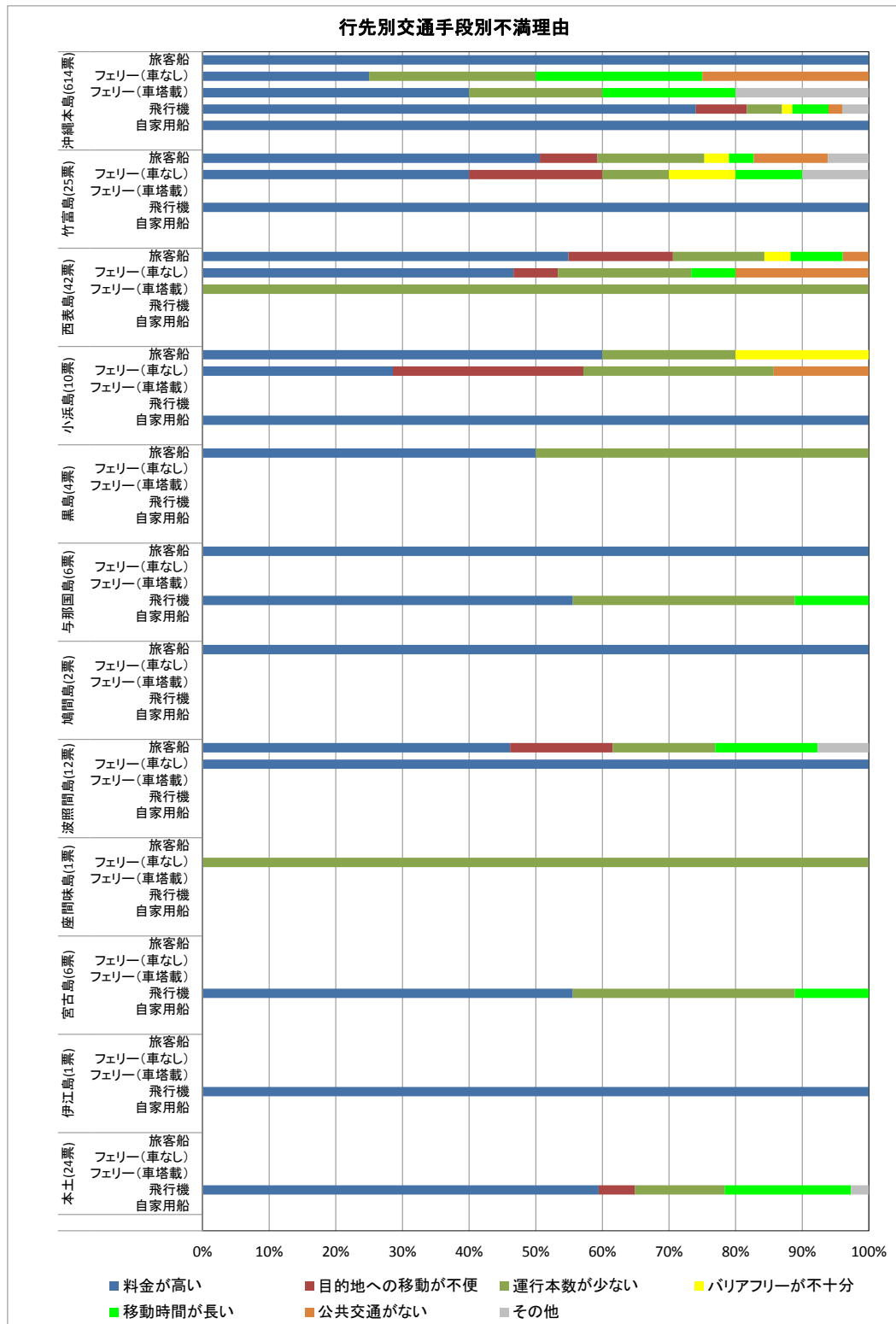
⑧行先別交通手段選択理由（島外）〔複数回答〕

交通手段の選択理由をみると、全般的に「ほかに手段がないから」の回答が多くなっている。また、フェリーなど船舶利用では「料金が安いから」もあげられている。



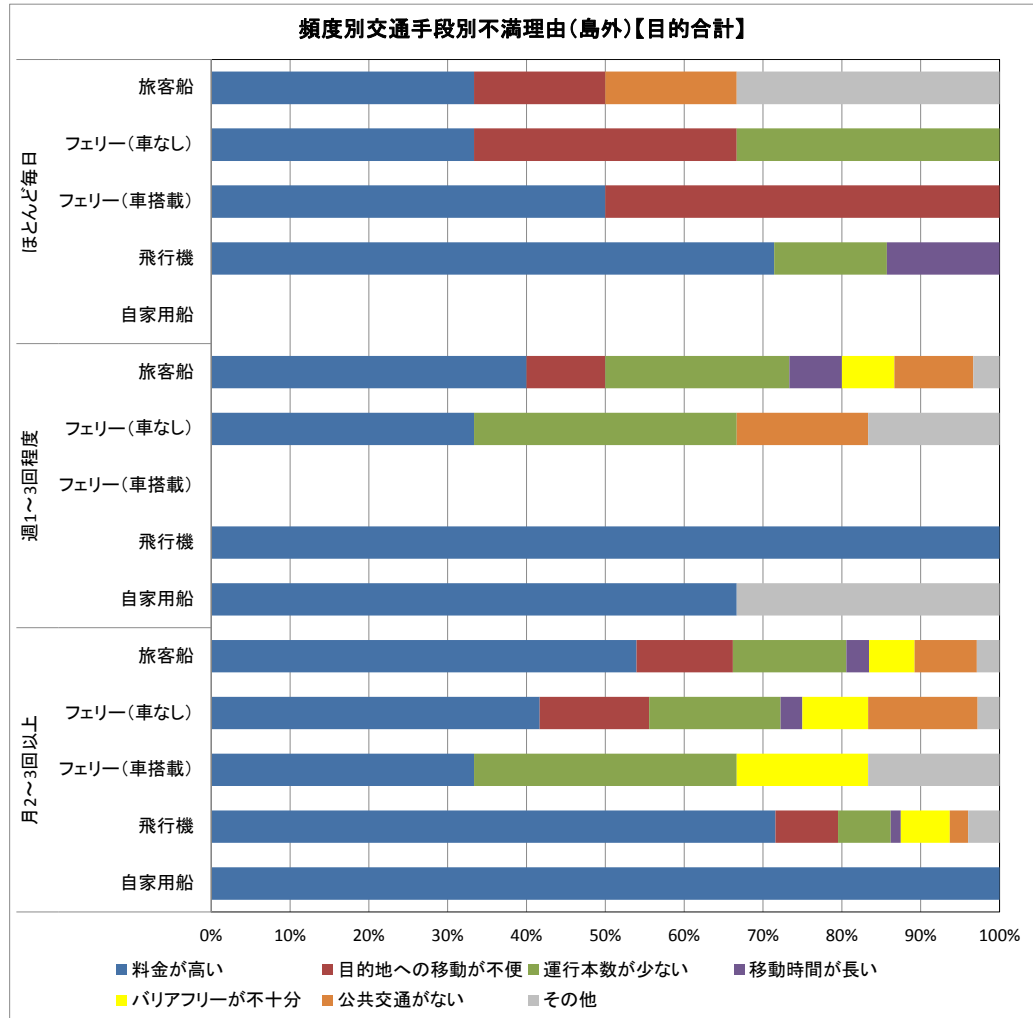
⑨行先別交通手段別不満理由（島外）〔複数回答〕

交通手段に対する不満についてみると、各方面において「料金が高い」、「運行本数が少ない」、「目的地への移動が不便」があげられている。



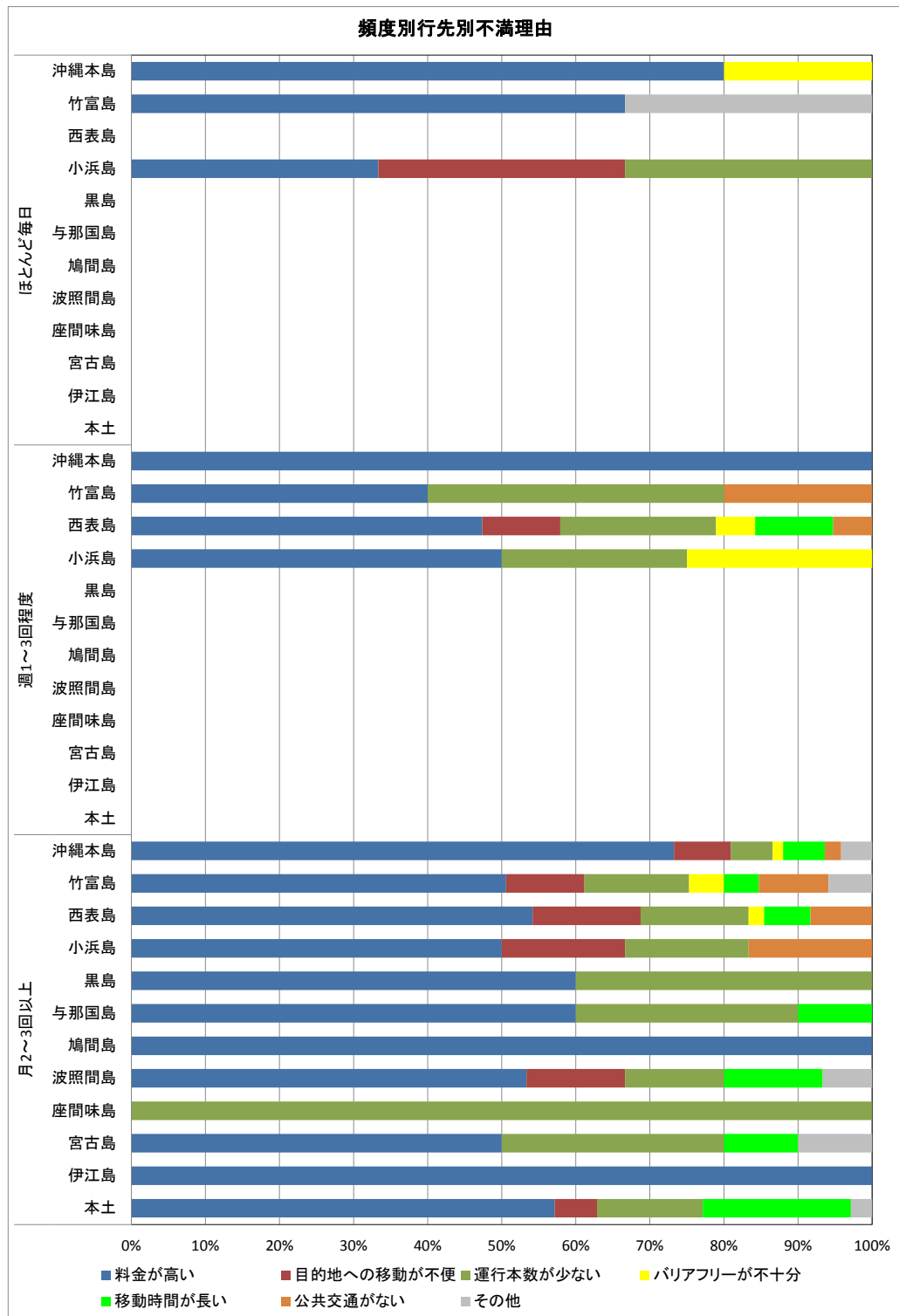
<参考>

◆頻度別手段別不満理由（島外）〔複数回答〕



<参考>

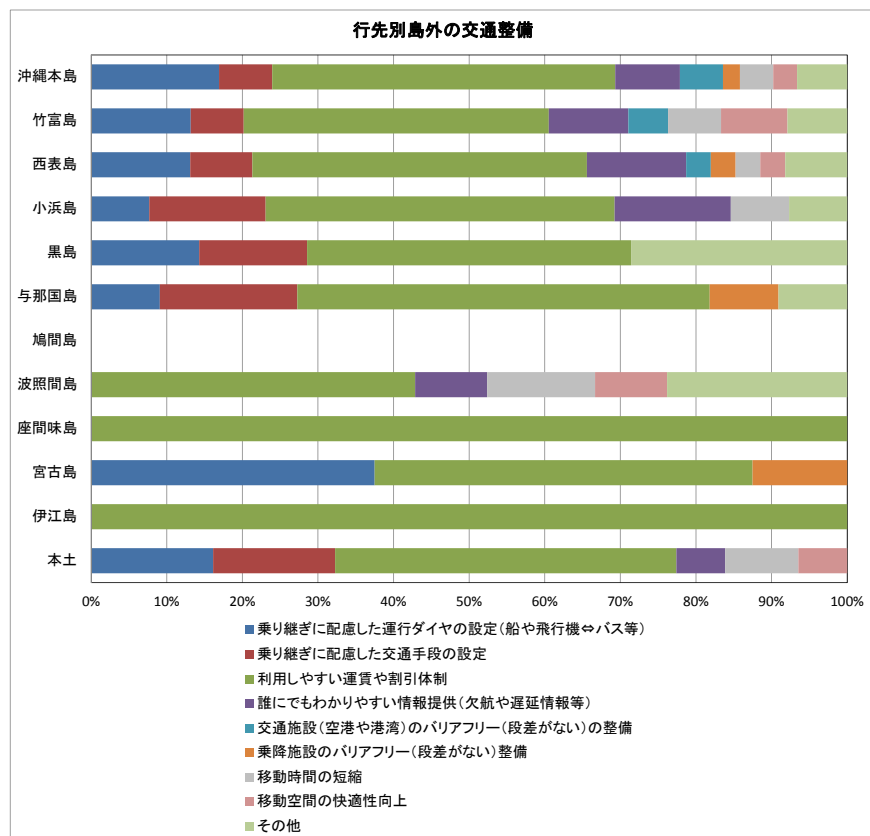
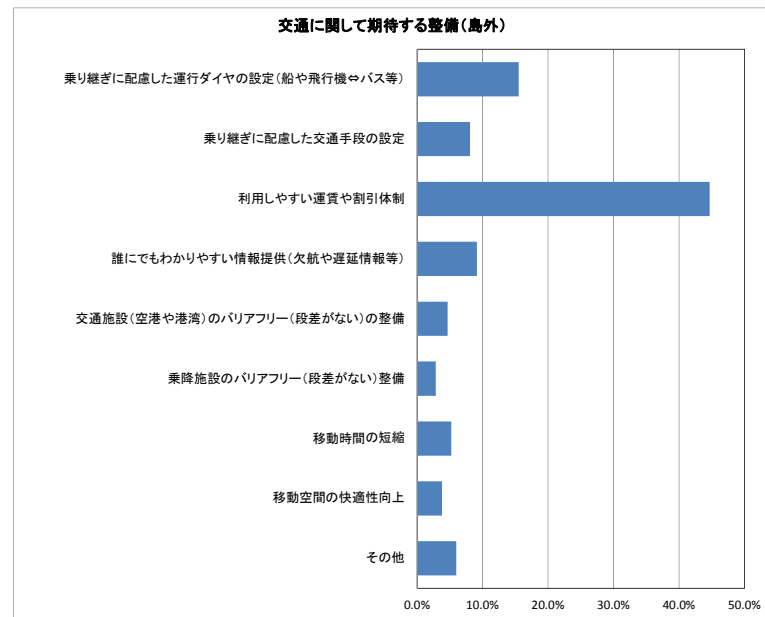
◆頻度別行先別不満理由[複数回答]



⑩島外の交通整備[複数回答]

石垣島外への移動に関する交通整備については、「利用しやすい運賃や割引体制」が最も多く、次いで「乗継に配慮した運行ダイヤの設定（船や飛行機⇄バス等）」の順となっている。

行先別では、いずれの行先でも「利用しやすい運賃や割引体制」が多くあげられている。



◆島外の交通整備に対して対する項目と強く期待する区間や場所

①乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定(船や飛行機やバス等)	件数
新空港路線	市内各地
石垣～那覇	3
本島⇄石垣	3
本島	3
空港～本島北部地区	3
大阪～福岡	2
石垣島～波照間	2
石垣⇄那覇⇄福岡	2
石垣～那覇	石垣～東京
石垣～東京	2
宮古空港	石垣空港
船のダイヤタ方を増やしてほしい	1
飛行場までの路線バス導入	1
飛行場から港までのダイヤの増便	1
飛行機最終便に配慮したバスが良い	1
波照間貨物船	波照間飛行機
バスの乗り継ぎを楽にしたい	1
にいむら内科バス停	市内・白保
那覇市	沖繩市
那覇空港	南風原町
那覇～宮崎	1
直行便の増、料金の値下げ	1
市内	1
桟橋(ホテル)～空港	観光客が低価格で利用しやすいよう
小浜→石垣港→白保線	1
大原港とその周辺	1
上原～白浜	白浜～船浮
西表島内	1
石垣港～空港	1
石垣市	1
石垣港	新城島
石垣空港～日光ホテル前	1
石垣～宮古～那覇船便の復活を！	1
石垣～宮古 便を増やしてほしい	宮古～東京 便を増やしてほしい
石垣～各離島	1
石垣～大阪	1
新川→石垣空港	1
新川 夜間便設定	空港 夜間便設定

②乗り継ぎに配慮した交通手段の設定	件数
那覇空港	羽田空港
那覇～県外	2
石垣～東京	石垣～大阪
地区	空港
モノレール	那覇空港～琉大
宮良～石垣市内	1
港	集落
島外に行っている時、空港に車を不在時駐車したい(無料)	1
小浜港	小浜部落
黒島	島内～海岸
空港～市内のリムジンバスと本数	1
石垣～那覇間(船)	1
石垣～浦添市	1
那覇空港	那覇市内
コミュニティバス	1
空港行の際のバスターミナル乗り換え 不要コース	1
空港～本島北部地区	1
空港	那覇
沖繩	札幌
石原港	大原港
石垣港	鳩間島

③利用しやすい運賃や割引体制	件数
那覇空港～石垣空港	218
本島 航空運賃の割引	離島 航空運賃の割引
本島	東京
石垣空港～羽田空港	15
石垣空港～宮古空港	12
沖繩本島	石垣市
石垣港～波照間港	10
石垣～与那国	8
那覇～東京	7
石垣港発着の各離島航路	5
石垣島	八重山の各離島間
石垣島	那覇市
石垣～西表	4
石垣空港～大阪便	3
石垣港	小浜港
宮良～石垣市内	2
那覇への直行便、本土への直行便(航空)	2
沖繩本島	内地行き
石垣港～大原港	2
石垣→名古屋(直行便)	2
那覇～九州	2
石垣～本土	2
石垣～関西	2
石垣～竹富	2
離島	本島
与那国島	波照間島
宮古空港～那覇空港	1
バス賃の一定距離以上は、定額にしてほしい	1
那覇・本土航空便	1
竹富島、小浜島などの近隣の島への移動	1
黒島港	石垣港
各離島間	1
西表島	小浜島
石垣島～日本全域	1
石垣市	竹富町
石垣空港～すべての空港	1
石垣～内地	1
那覇～県外	1
那覇～広島	1
広島	石垣
波照間島	西表島
石垣～宮古・与那国	1
新空港	市街地
宮古～沖繩	1
市内一周	1

④誰にでもわかりやすい情報提供(欠航や遅延情報等)	件数
石垣空港～那覇空港	5
飛行機・船ともネットで知らせてほしい	2
石垣港～大原港	2
石垣⇄那覇	石垣⇄東京
那覇空港	1
情報が少ない	天気は左右される
八重山の離島全て	1
宮良～石垣	1
石垣島	竹富町
石垣港～上原港	1
石垣～那覇空港	石垣～宮古島空港
飛行機の欠航情報を出すのを早くしてほしい	1
石垣空港	1

⑤交通施設(空港や港湾)のバリアフリー(段差がない)の整備	件数
石垣空港	3
船のバリアフリー	2
地区	空港
石垣空港	那覇空港
駐車場から施設までの距離を短く	1
先島	1
国際線の移動が最悪	1
石垣すべて段差がある	フリーするべき
石垣島	新川

⑥乗降施設のバリアフリー(段差がない)整備	件数
空港	バス
	1

⑦移動時間の短縮		件数
石垣～東京		5
那覇～石垣		3
石垣～大阪		2
石垣～羽田		2
波照間～石垣港		2
那覇	東京	2
大阪～福岡		2
石垣～本土の直行便を増やして欲しい。		2
中部病院前	県庁北口	1
首里～宜野湾	モノレール	1
市街地～空港		1
石垣北部	市内	1
石垣～福岡		1
石垣～各島		1
道路は混むと時間が読めないのでモノレールを伸ばして欲しい。		1
西表島	波照間島	1

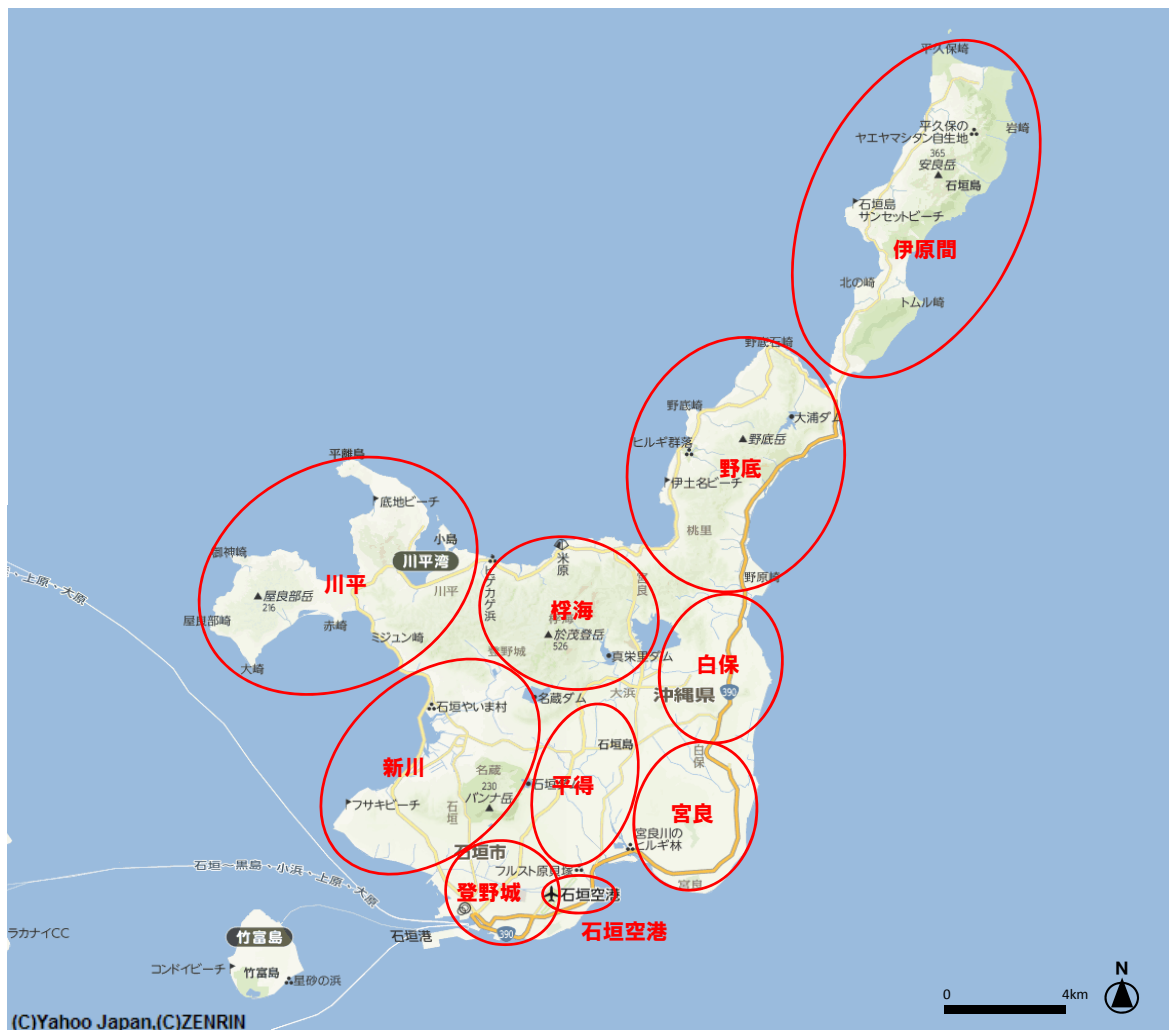
⑧移動空間の快適性向上		件数
石垣～那覇		5
石垣空港		3
石垣～羽田		3
宮良～石垣		2
波照間～石垣港		2
石垣港～各離島		1
石垣～宮古(機体や便数)		1
石垣～本島	石垣～本土	1
石垣～大阪		1
飛行機の席にもう少しゆとりがほしい。		1
新空港	市街地	1

⑨その他		件数
石垣空港		15
石垣～那覇		12
離島ターミナル		5
石垣空港	石垣～離島桟橋	4
石垣～宮古		4
石垣～本島		3
石垣～羽田		2
波照間		2
黒島港	石垣港	1
石垣～宮古～本島		1
石垣～離島		1
石垣～福岡		1
石垣～関西		1
離島行港	石垣空港	1
大阪～福岡		1
西表島		1
石垣市内での駐車場を増やして欲しい		1
安定的な運航		1

<住まいの島内の移動について（島内）>

* 島内地区のゾーン区分について

石垣島のゾーン区分は、大字をベースに路線バスの運行ルートを考えて、下図に示す10ゾーンを設定した。



No.	ゾーン名	字名
1	登野城	登野城
		大川
		石垣
		美崎町
		新栄町
		八島町
		平得
		真栄里
		大浜
2	石垣空港	石垣空港
3	新川	新川
		名蔵

No.	ゾーン名	字名
4	平得	平得(北)
		登野城(北)
5	宮良	宮良
6	川平	崎枝
		川平
7	桴海	桴海
8	白保	白保
9	野底	桃里
		野底
10	伊原間	伊原間
		平久保

＜目的合計＞

凡例

- 地区内外20件
- 地区内外10件
- 地区内外 5件
- 地区内々10件

0 4km

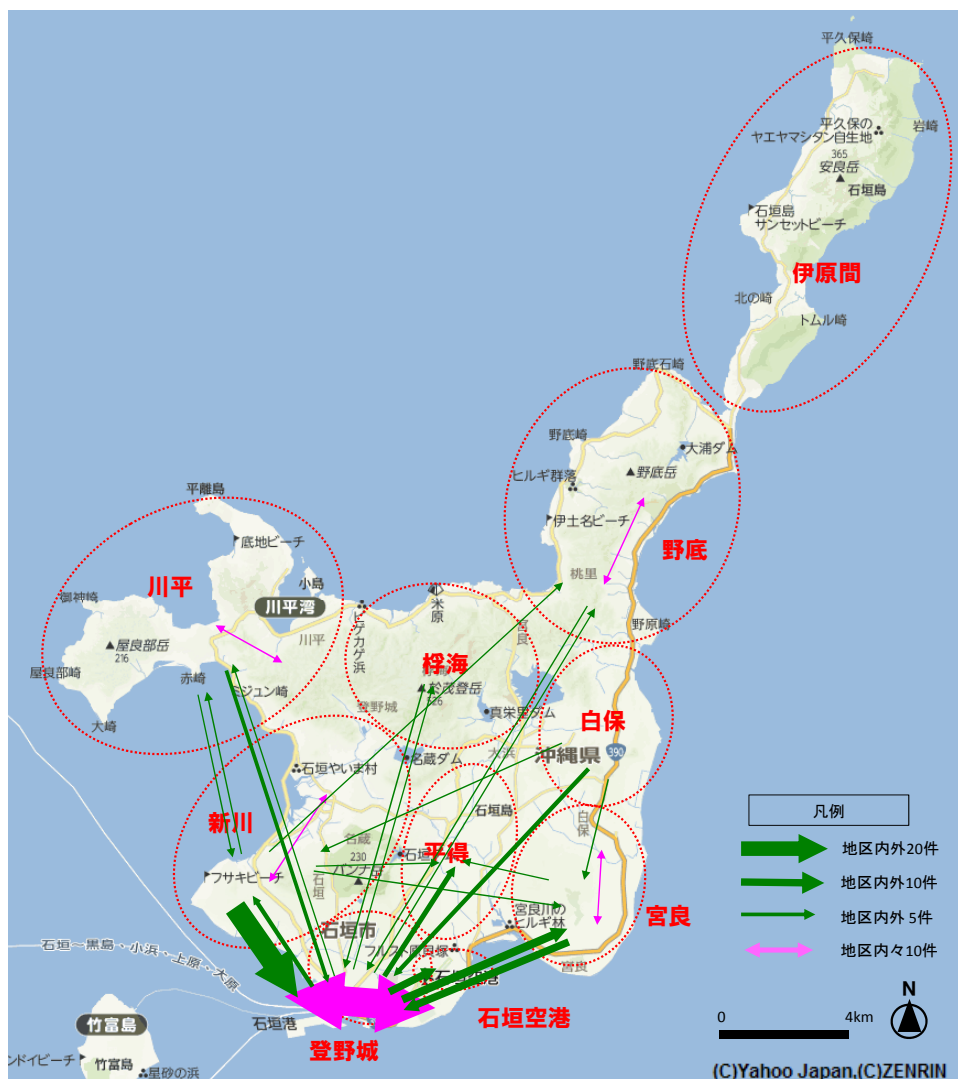
(C)Yahoo Japan.(C)ZENRIN

ゾーン	登野城	石垣空港	新川	平得	宮良	川平	桴海	白保	野底	伊原間	計
登野城	579	11	19	9	13	2	8	0	2	2	645
石垣空港	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
新川	170	1	8	4	1	2	0	0	1	2	189
平得	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
宮良	60	0	1	1	2	0	0	0	0	0	64
川平	41	0	1	0	0	1	0	0	0	0	43
桴海	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
白保	38	0	3	0	1	0	0	0	0	0	42
野底	23	0	0	0	0	0	0	0	1	0	24
伊原間	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
計	926	12	32	14	17	5	8	0	4	4	1022

0件

<通勤・通学>

通勤・通学目的では、登野城に集中しているほか、登野城から宮良、石垣空港への移動や、野底、川平、新川、宮良ゾーンの内々移動がみられる。



ゾーン×島内行先【通勤・通学】

ゾーン	島内行先										計
	登野城	石垣空港	新川	平得	宮良	川平	桜海	白保	野底	伊原間	
登野城	105	10	6	7	11	1	2	0	2	0	144
石垣空港	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
新川	31	0	2	2	1	1	0	0	1	0	38
平得	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
宮良	10	0	0	1	0	0	0	0	0	0	11
川平	5	0	0	0	0	1	0	0	0	0	6
桜海	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
白保	6	0	1	0	1	0	0	0	0	0	8
野底	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3
伊原間	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	160	10	9	10	13	3	2	0	4	0	211

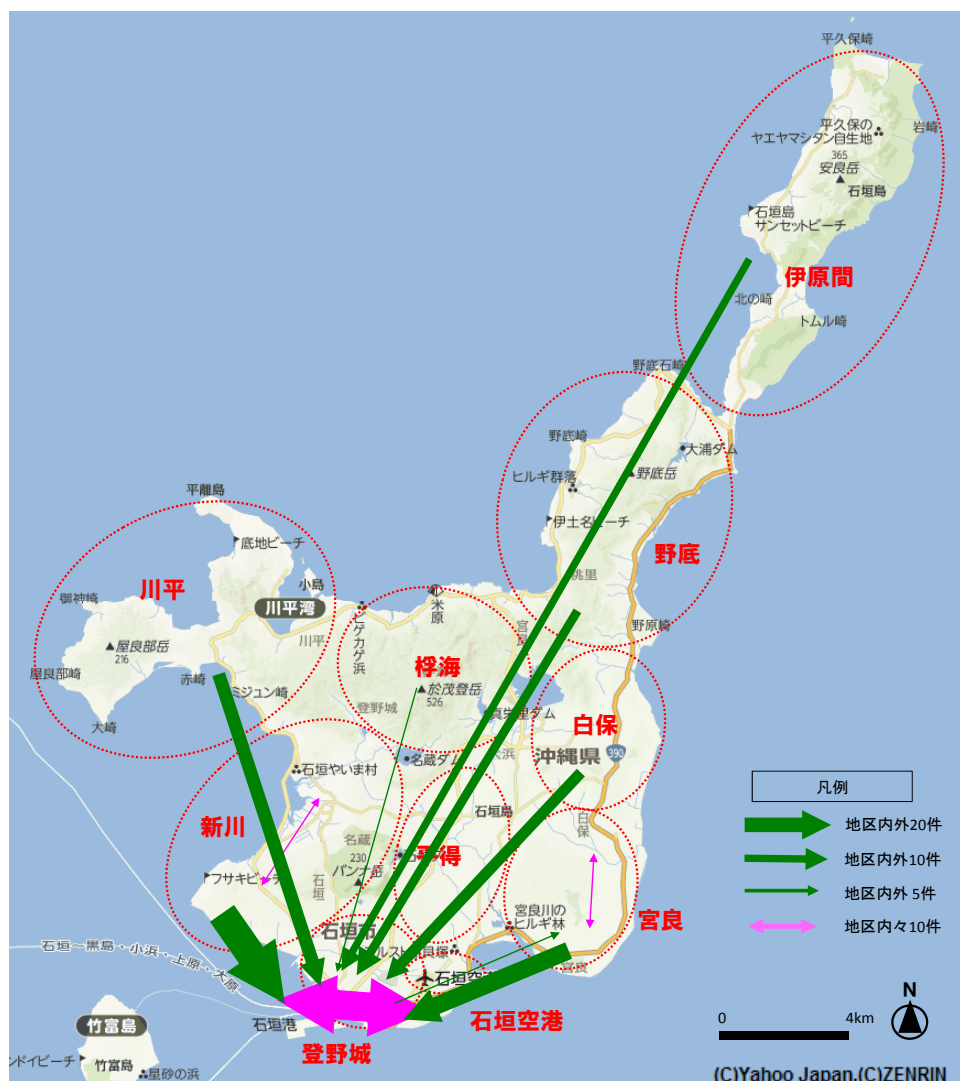
平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

＜買い物＞

買い物目的では、ほとんどが登野城に集中している。



ゾーン×島内行先【買い物】

ゾーン	島内行先										計
	登野城	石垣空港	新川	平得	宮良	川平	樽海	白保	野底	伊原間	
登野城	286	0	0	0	1	0	0	0	0	0	287
石垣空港	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
新川	78	0	1	0	0	0	0	0	0	0	79
平得	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
宮良	24	0	0	0	2	0	0	0	0	0	26
川平	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18
樽海	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
白保	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15
野底	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12
伊原間	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
計	442	0	1	0	3	0	0	0	0	0	446

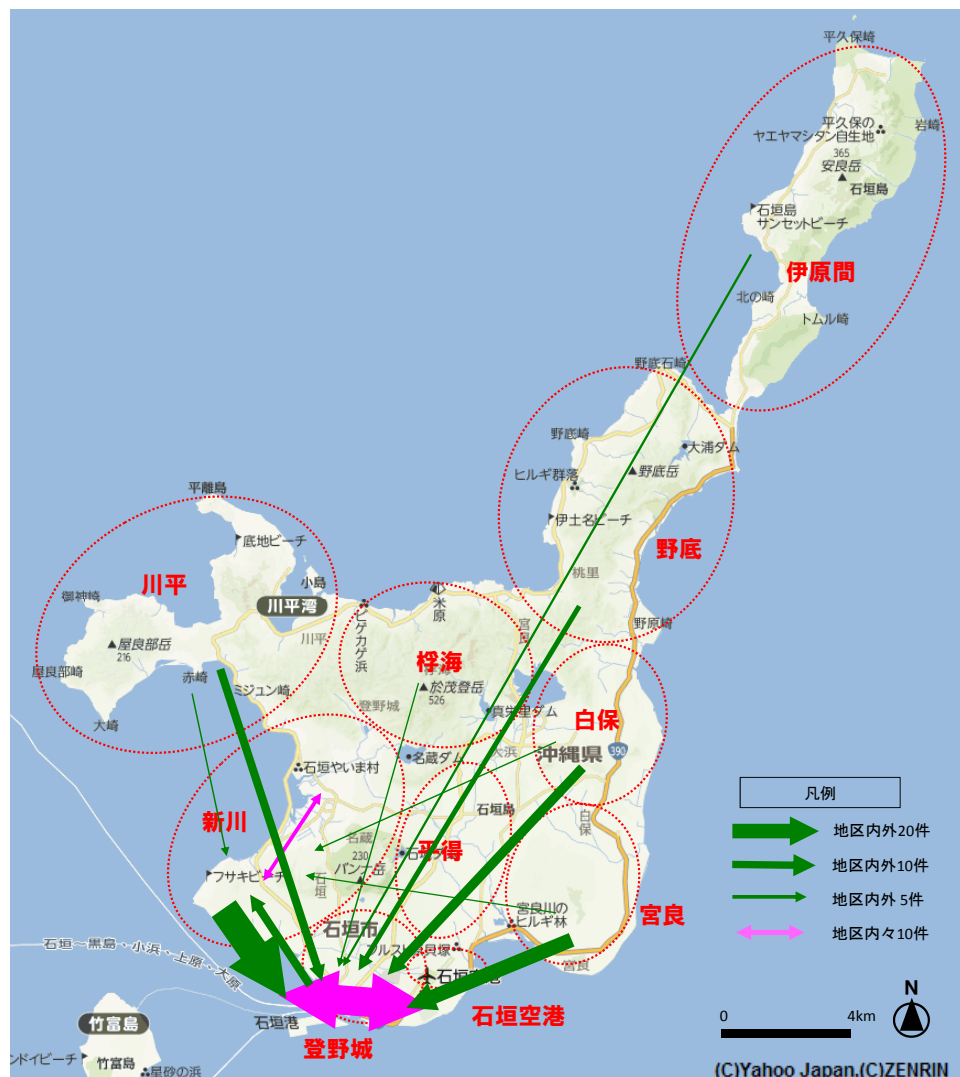
■ 平均値以上の区間

■ 平均値未満の区間

■ 0件

<通院>

通院目的では、登野城に集中しているほか、登野城から新川への移動や、新川ゾーンの
内々移動がみられる。



ゾーン×島内行先【通院】

ゾーン	島内行先										計
	登野城	石垣空港	新川	平得	宮良	川平	樽海	白保	野底	伊原間	
登野城	121	0	11	0	0	0	0	0	0	0	132
石垣空港	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
新川	46	0	5	0	0	0	0	0	0	0	51
平得	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
宮良	21	0	1	0	0	0	0	0	0	0	22
川平	11	0	1	0	0	0	0	0	0	0	12
樽海	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
白保	13	0	2	0	0	0	0	0	0	0	15
野底	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
伊原間	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
計	223	0	20	0	0	0	0	0	0	0	243

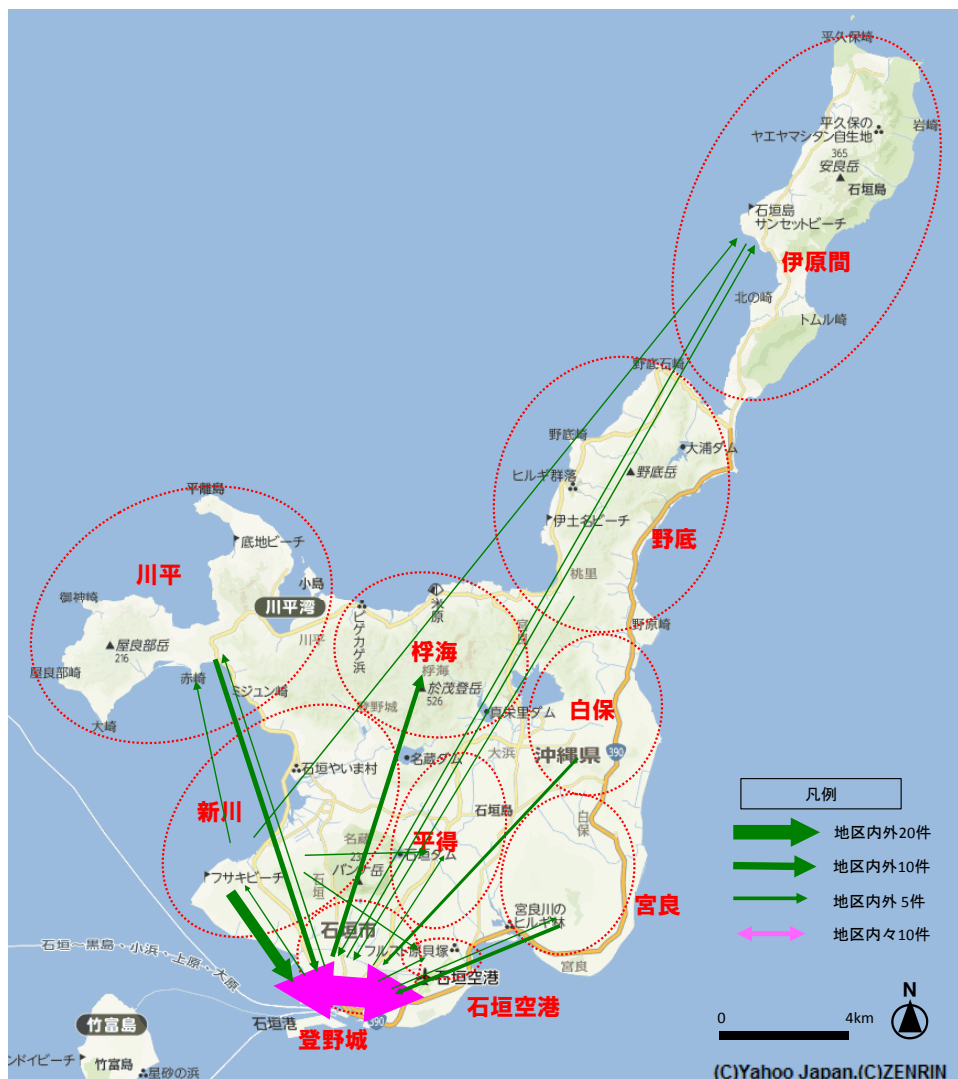
平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

<その他>

その他目的（業務や観光・娯楽など）では、登野城に集中しているほか、登野城から桴海、新川、伊原間への移動がみられる。



ゾーン×島内行先【その他】

ゾーン	島内行先										計
	登野城	石垣空港	新川	平得	宮良	川平	桴海	白保	野底	伊原間	
登野城	67	1	2	2	1	1	6	0	0	2	82
石垣空港	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
新川	15	1	0	2	0	1	0	0	0	2	21
平得	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
宮良	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
川平	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
桴海	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
白保	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
野底	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
伊原間	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
計	101	2	2	4	1	2	6	0	0	4	122

■ 平均値以上の区間

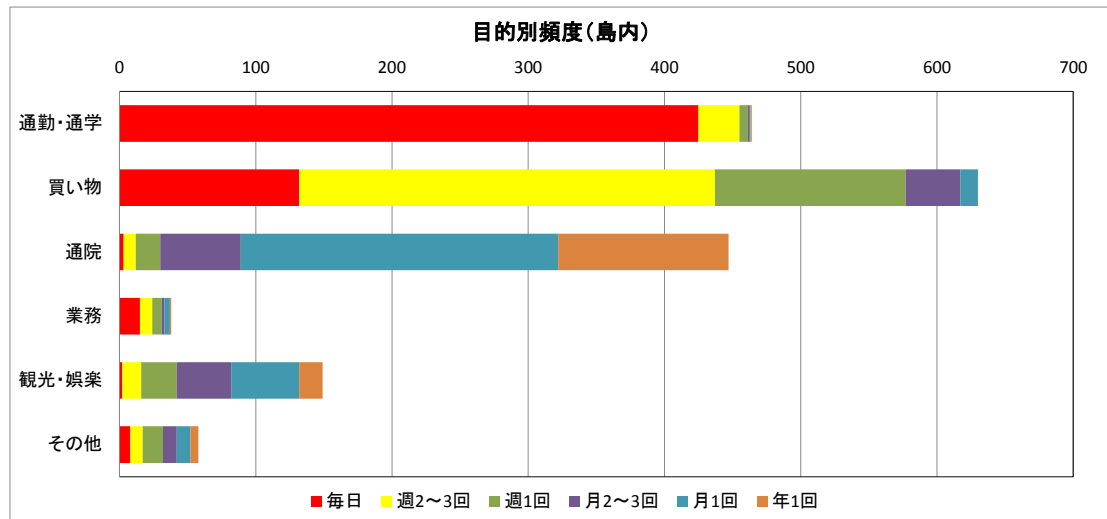
■ 平均値未満の区間

■ 0件

②目的別頻度（島内）

島内移動の目的は、買い物が最も多く、次いで通勤・通学、通院の順となっている。

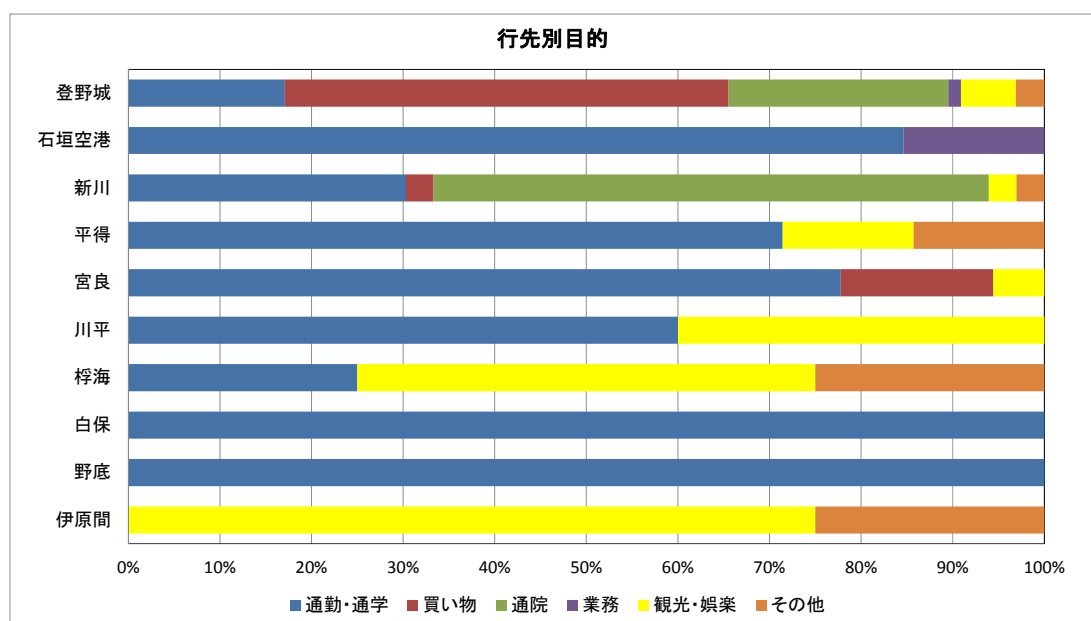
頻度は、通勤・通学では「毎日」が、買い物では「週2～3回」が、通院では「月1回」が多くなっている。



③行先別目的（島内）

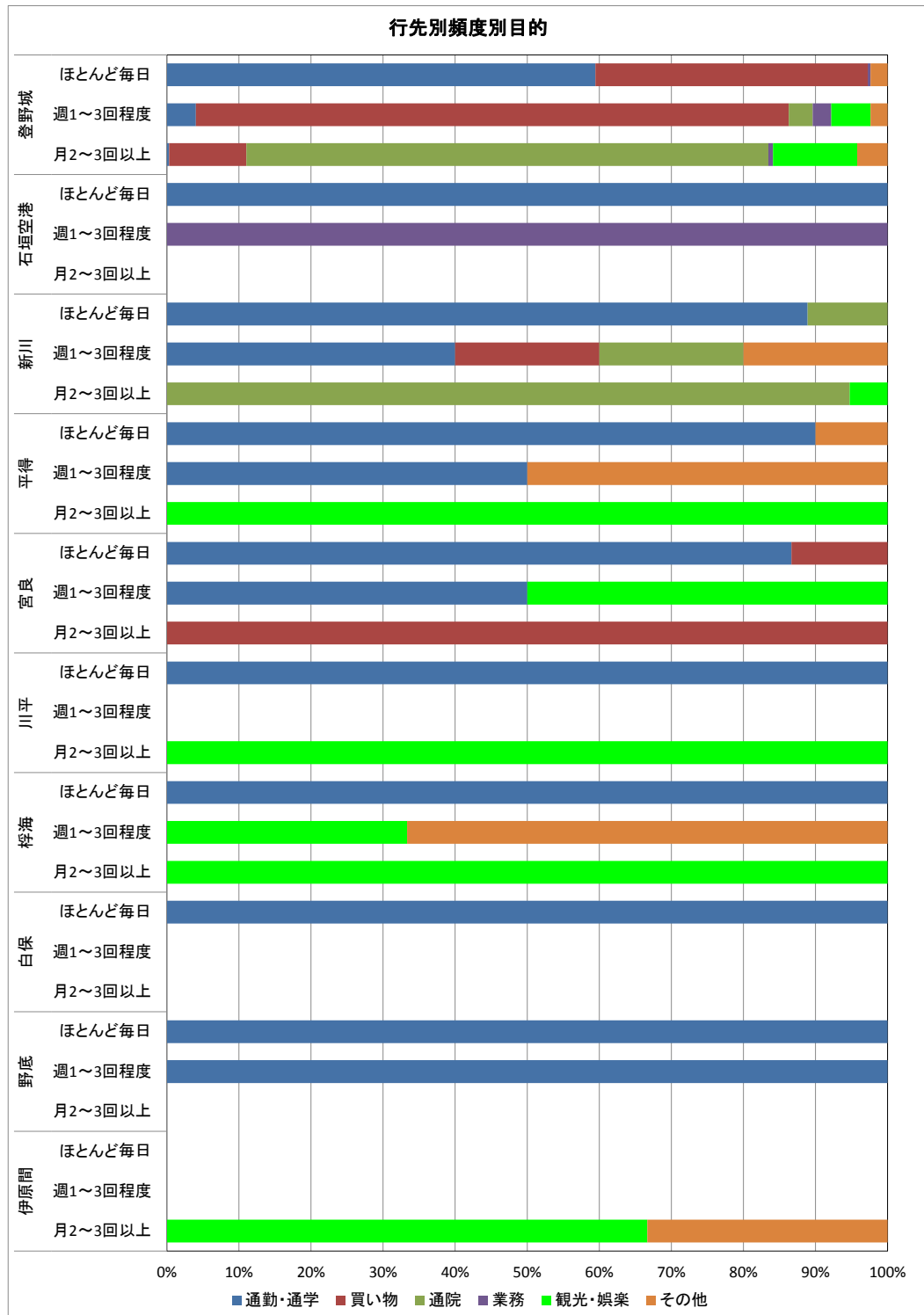
行先別に目的をみると、行政や業務などの各種機能が集積する登野城では通勤・通学、買い物、通院など様々な目的がみられる。

通勤・通学目的での行先の割合は、石垣空港、宮良、白保、野底で多くなっている。



＜参考＞行先別頻度別目的（島内）

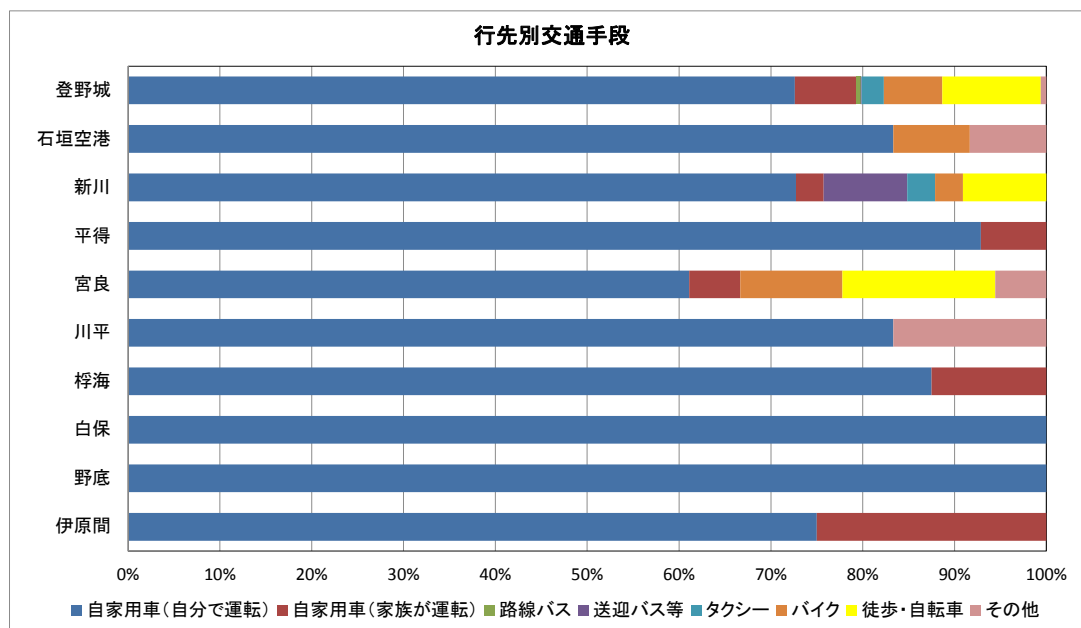
各ゾーンへの「ほとんど毎日」の移動目的は、通勤・通学が主体である。「週1～3回程度」は登野城の買い物目的、「月2～3回以上」は観光・娯楽目的の移動が多い。



④行先別交通手段（島内）

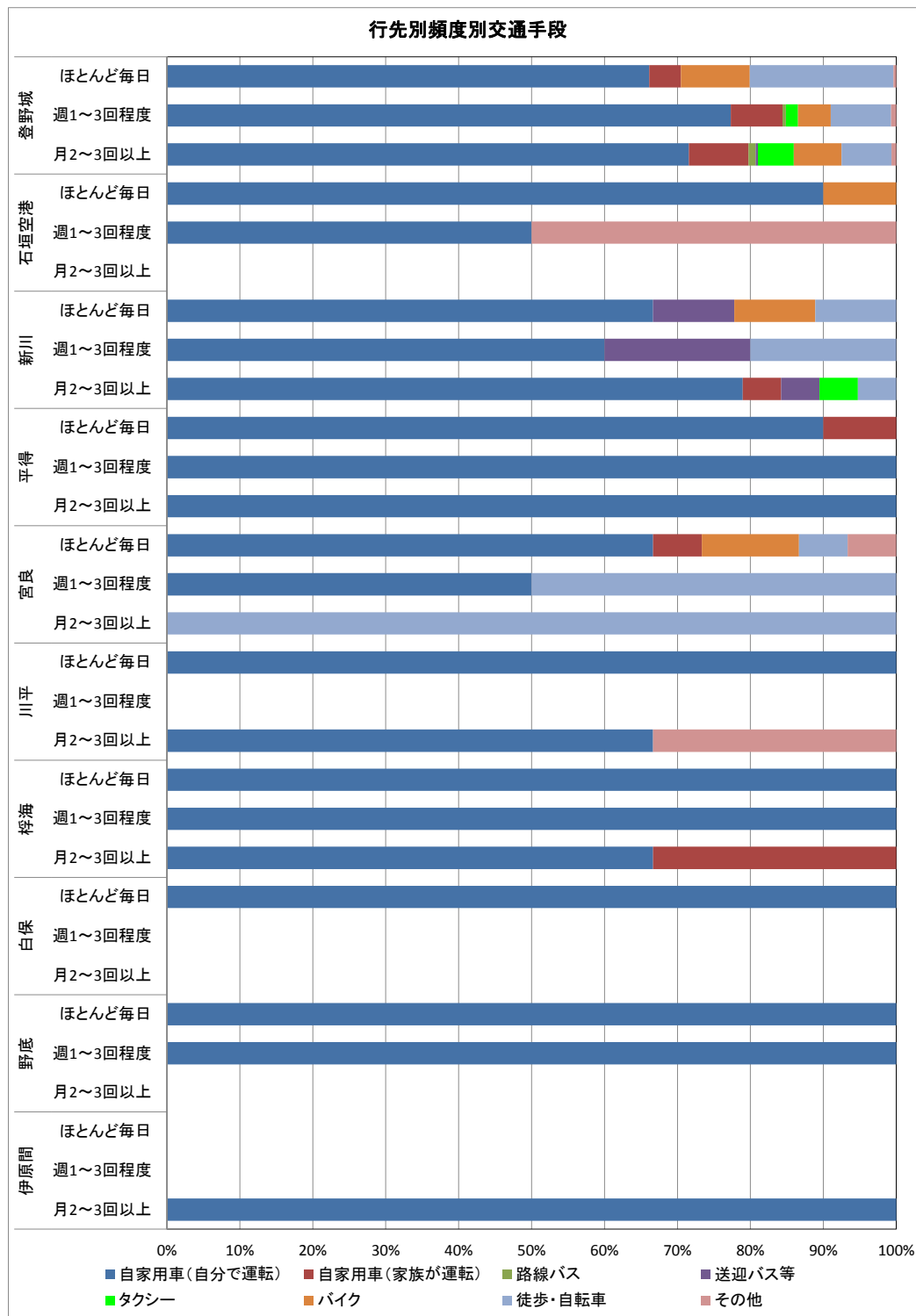
行先別に交通手段をみると、各行先において「自家用車（自分で運転する）」が多くなっている。

路線バスの利用は、ほとんどみられない。



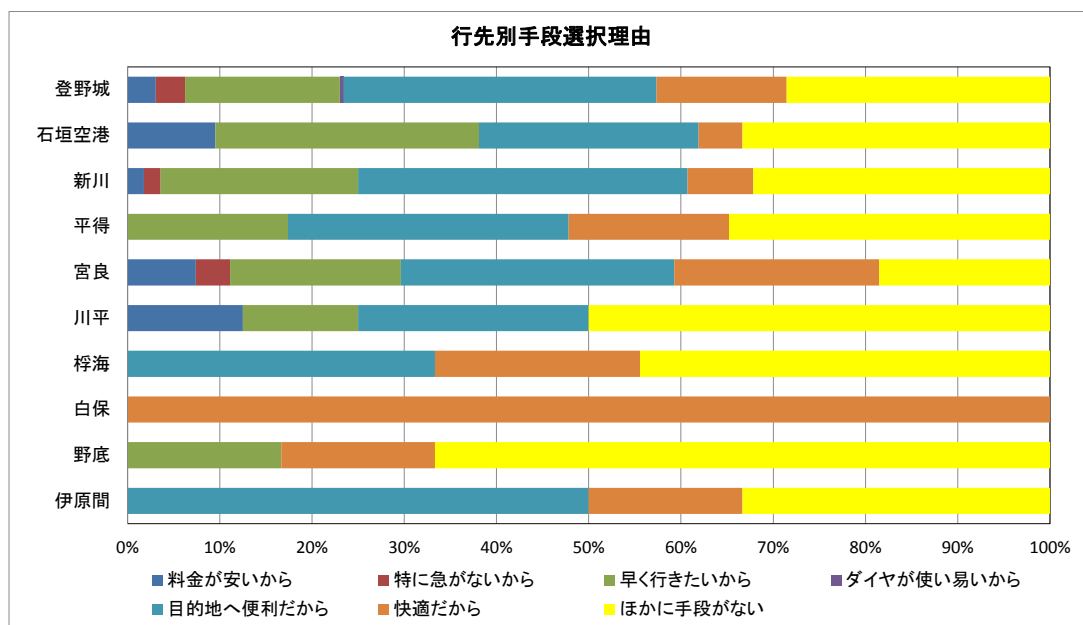
＜参考＞行先別頻度別交通手段（島内）

島内の移動は、各頻度及び各目的においてほとんどが自家用車の利用となっているが、傾向として「月2～3回程度の場合」に家族が運転する自家用車の割合が多くなっている。



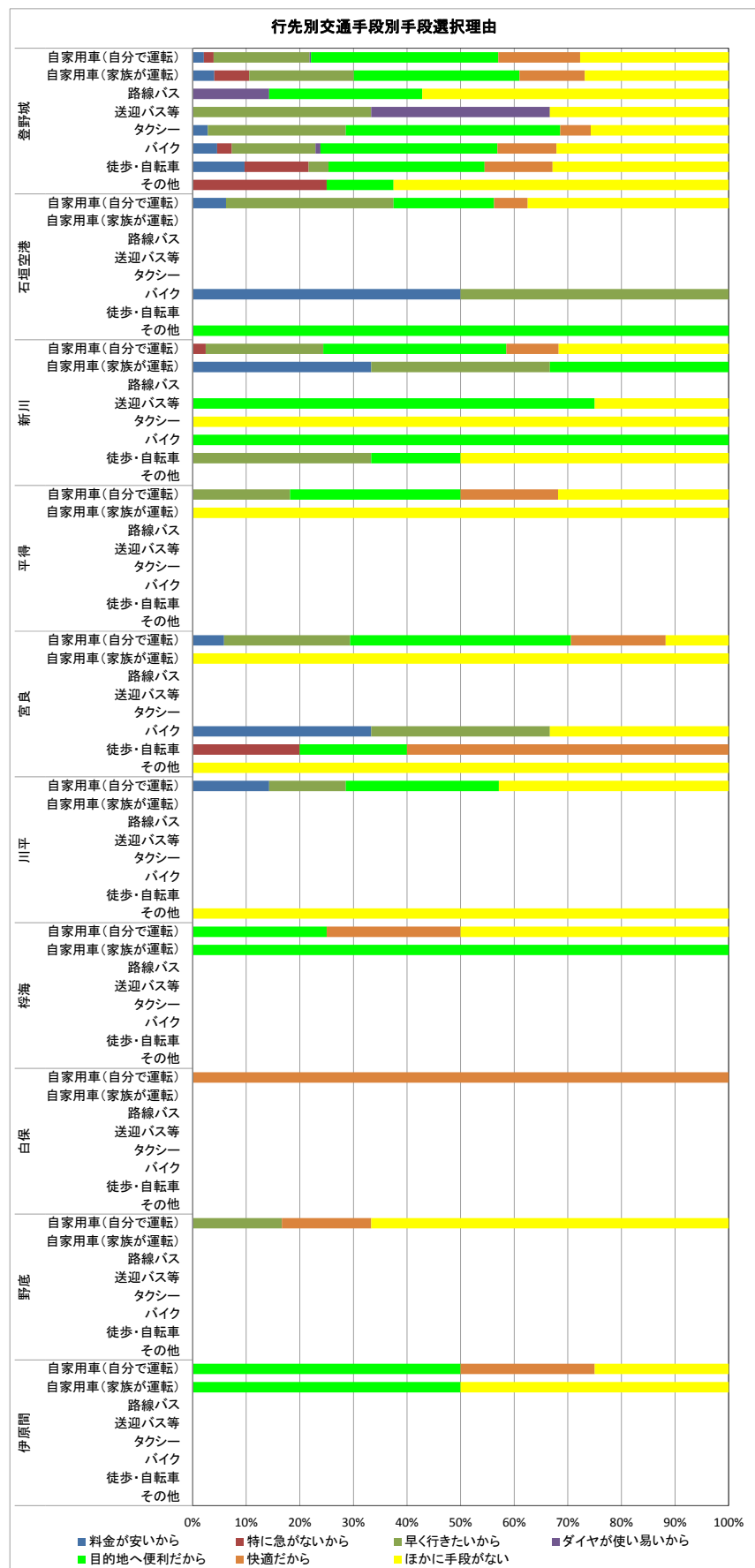
⑤行先別交通手段選択理由（島内）〔複数回答〕

行先別の交通手段選択理由は、各行先ともに「ほかに手段がない」と「目的地へ便利だから」が多くなっている。



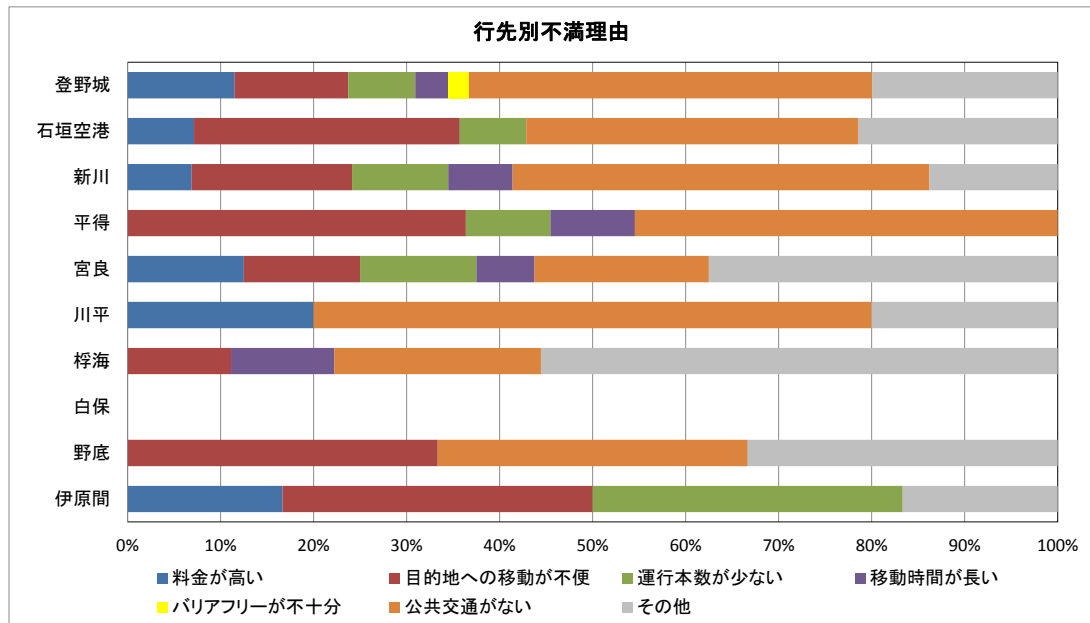
<参考>行先別交通手段別手段選択理由（島内）〔複数回答〕

行先が集中する登野城をみると「ほかに手段がないから」と「目的地へ便利だから」が多くなっている。そのほかのゾーンでも同様の理由が多い。



⑥行先別不満理由（島内）〔複数回答〕

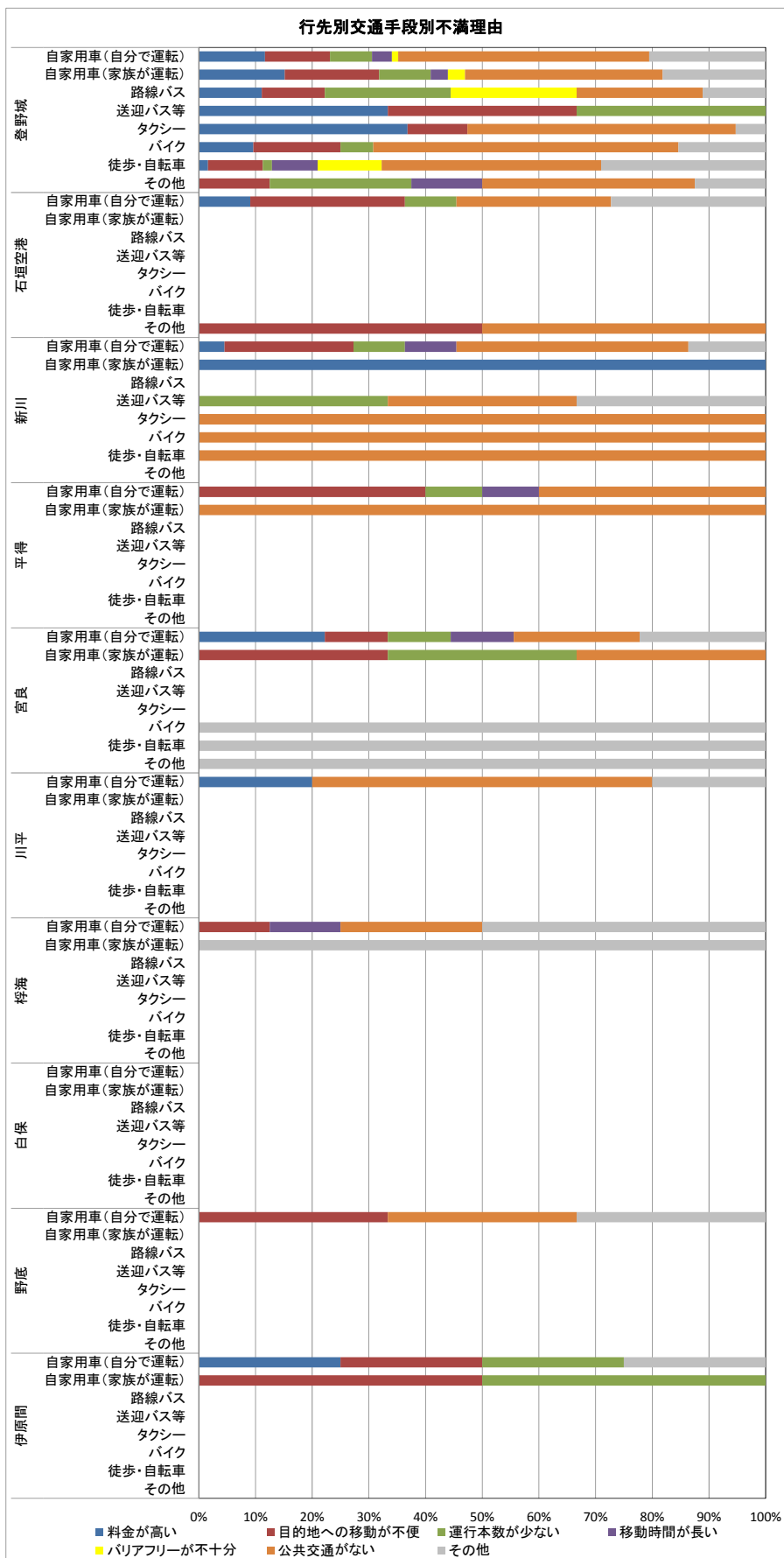
交通手段の不満理由については、「公共交通がない」と「目的地への移動が不便」との回答が目立っており、公共交通の不便さが示されている。



<参考>行先別交通手段別不満理由（島内）〔複数回答〕

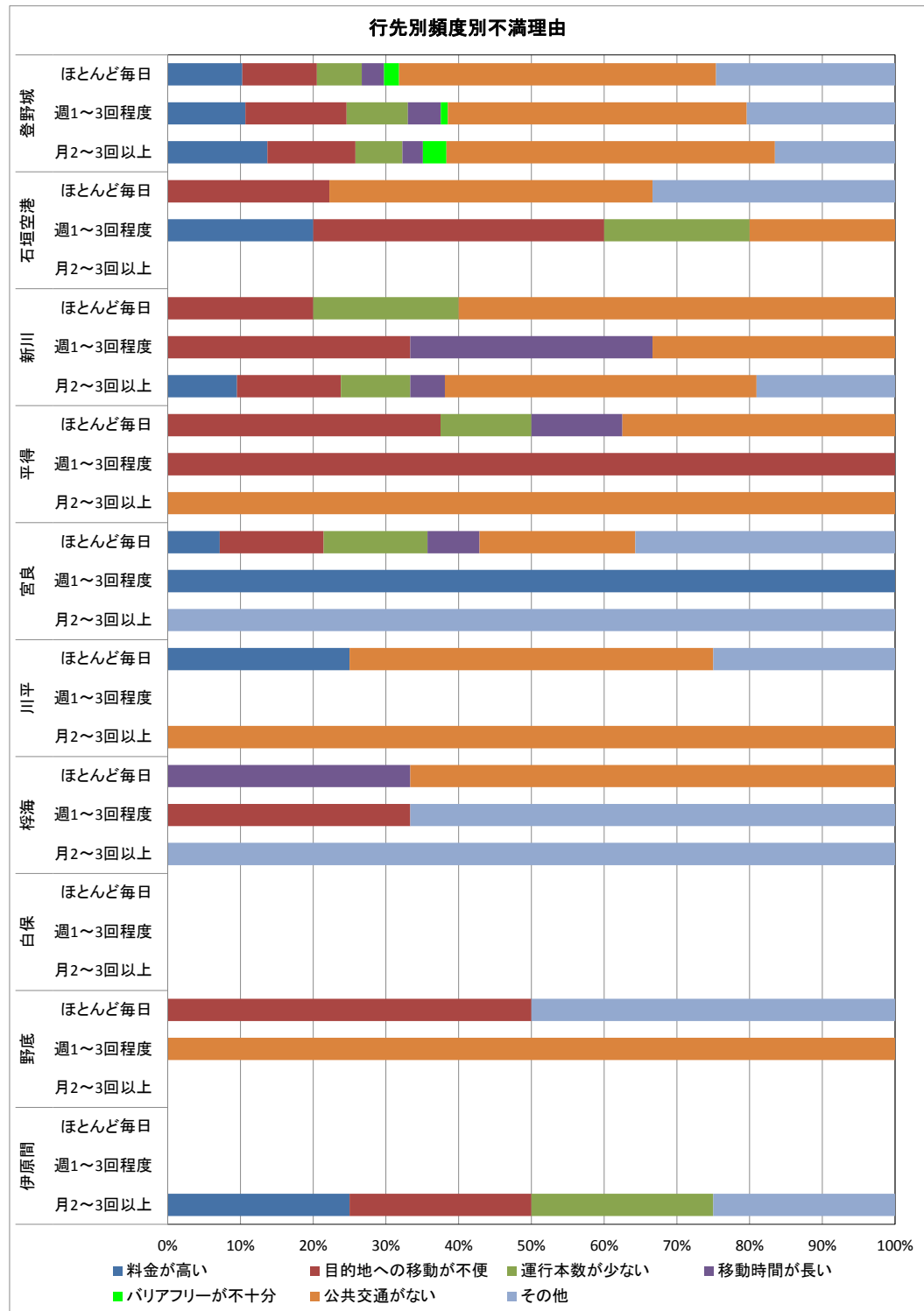
「公共交通がない」との不満理由は、集中する登野城でみると、送迎バス等を除き、各手段においてあげられている。

また、送迎バス等やタクシー利用では「料金が高い」が多くあげられている。



＜参考＞行先別頻度別不満理由（島内）〔複数回答〕

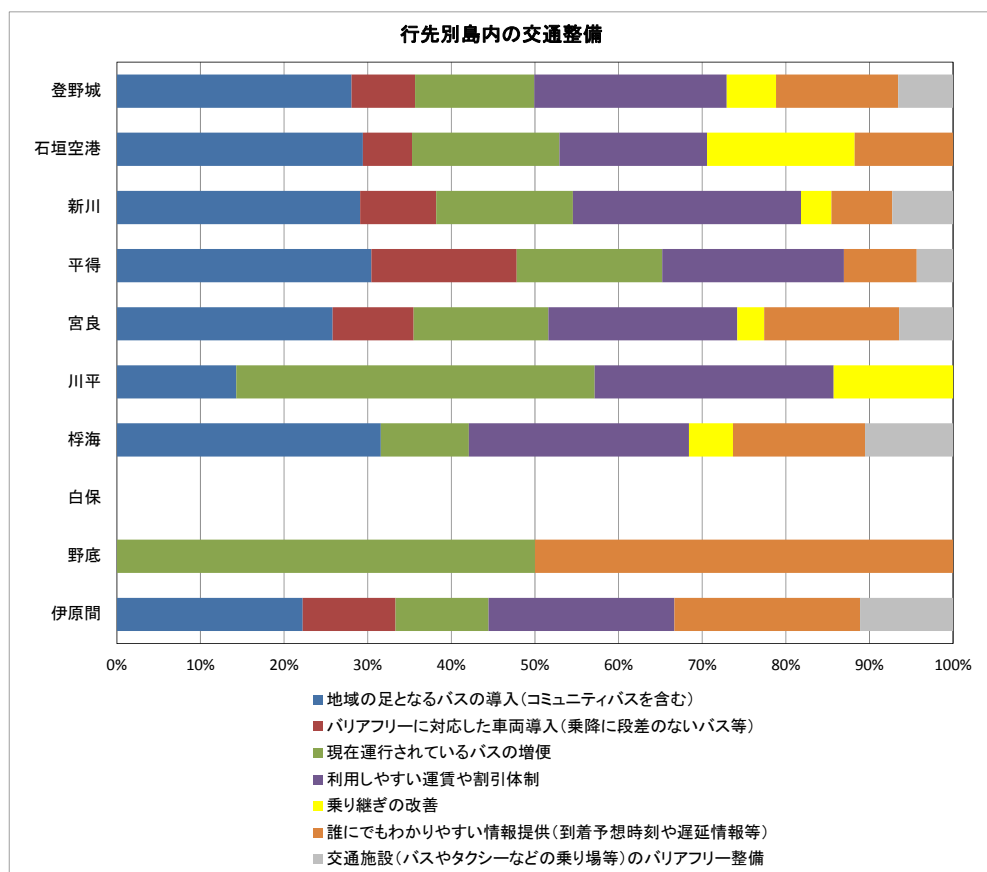
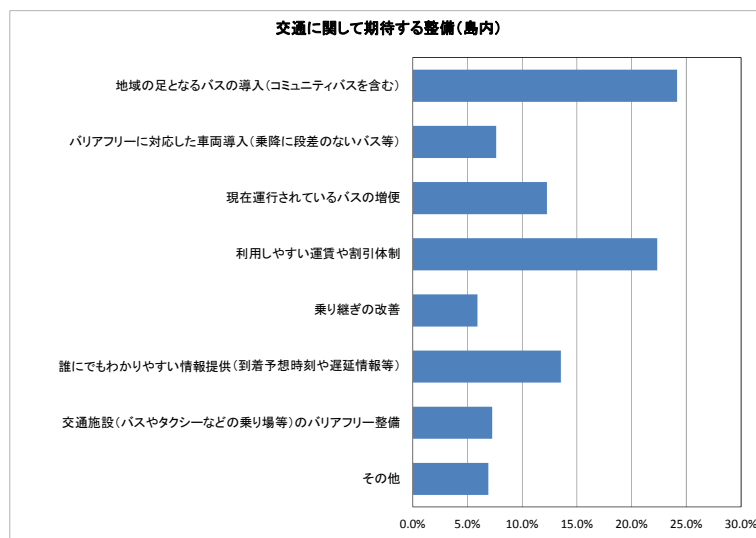
頻度別にみると、「公共交通がない」との不満は、移動が集中する登野城でみると、すべての頻度においてあげられている。



⑦島内の交通整備[複数回答]

石垣島内の交通に関する整備については、前頁の回答を反映して、「地域の足となるバスの導入」が最も多く、次いで「利用しやすい運賃や割引体制」、「誰にでもわかりやすい情報提供」の順となっている。

ゾーン別では野底を除いて「地域の足となるバスの導入」があげられているほか、各ゾーンにおいて「現在運行されているバスの増便」との要望が多い。



◆特に強く期待する区間や場所等

①地域の足となるバスの導入(コミュニティバスを含む)	件数	③現在運行されているバスの増便	件数
市内循環バス	19	石垣島全城	6
空港と市街地	14	市内～空港	5
島内	7	白保～市内	4
病院や中心部への移動	6	離島ターミナル～空港	3
白保～八重山病院・市役所・空港・各高校	5	離島ターミナル	2
新川・新栄町	5	夜遅くまでの運行にしてほしい。	2
市役所周辺	4	ミンサー工芸館前～石垣空港	2
バスターミナルより両方向	3	真江里～白保	2
野底・平久保	3	登野城～空港又は市役所	2
スーパーと学校と主要箇所	3	裏石垣へのバス	2
新川団地周辺～市役所方面	3	山原～市内中心部まで	1
八重山諸島	2	宮良～ターミナル	1
美崎町～イオンタウン	2	平得～八重山合同庁舎	1
北部地区(伊原間以北)	2	バス停を増やす	1
合同庁舎～美崎町	2	野底・平久保	1
大浜～新川	2	早朝と夕方の増便	1
新川～空港	2	市民会館・図書館	1
観光施設以外にもとまって	1	市内から野底、伊原間	1
宮良～市内	1	子供達が自転車通学しなくて良いために	1
港や主要施設を結ぶ	1	空港までのアクセス/離島間の低料金	1
港～かりゆし病院・八重山病院など	1	空港線、最終便、早期便でもバスでも行けるように	1
真喜良小学校付近～徳洲会病院付近	1	川平リゾート線	1
フサキから市内	1	大川～川平	1
福祉保健センター～各町内	1	石垣市役所～八重山合同庁舎	1
名蔵＝市内	1	石垣市内～川平	1
シード線/国道/マキシ方面一周	1	新川～空港(新空港も含)	1
産業道路～空港	1		
サンエー前～大川交差点	1	④利用しやすい運賃や割引体制	件数
県道79号線添い	1	航空便(石垣～那覇間)	6
観光バス以外はミニバスでよいと思う	1	ターミナル～白保	3
観光地へのアクセス	1	新空港と市内	3
川平・米原・野底	1	白保～八重山病院・市役所・空港	3
川平・運動公園・イオンタウン付近	1	八重山諸島	2
各地点→市役所	1	シルバー割引	2
大原～上原	1	市内全城、空港～港	2
石垣北西部地域	1	駐車場・石垣港・新空港	1
石垣市内～川平	1	割引を目立つよう表示	1
石垣産業道路～空港	1	離島の運賃が高いため観光ができない	1
石垣～羽田	1	離島	1
石垣～川原	1	山原～市内中心部まで	1
あらゆる地域～サンエーまで	1	宮良～市内	1
新川団地～各スーパー	1	港付近	1
		本島(全タクシー値下)	1
②バリアフリーに対応した車両導入(乗降に段差のないバス等)	件数	北部から高校へ	1
路線バスは、年寄りにはバリアフリーが必要	2	フェリー・全区域	1
全区間	2	バス運賃が高い	1
新空港～各字内	2	登野城～空港	1
石垣市内一周	2	野底・平久保	1
病院	1	野底～市内	1
デイクア等	1	那覇空港～石垣空港	1
白保～市内各病院	1	定期券などを作ってほしい。	1
市民会館	1	全般	1
小回りのきく小型バス	1	白保～バスターミナル	1
石垣～野底	1	市内は一律料金	1
石垣～白保	1	市内から野底、伊原間	1
		子供達が自転車通学しなくて良いために	1
③現在運行されているバスの増便	件数	交通施設(バスやタクシーなどの乗り場等)のバリアフリーの整備	1
石垣島全城	6	県立病院・役所・港・空港	1
市内～空港	5	空港～浅橋を含む市内	1
白保～市内	4	空港	1
離島ターミナル～空港	3	川平～市内まで500円くらいだと嬉しい。	1
離島ターミナル	2	各地～石垣空港	1
夜遅くまでの運行にしてほしい。	2	大浜～美崎町	1
ミンサー工芸館前～石垣空港	2	上原・竹富～石垣港	1
真江里～白保	2	石垣島全城	1
登野城～空港又は市役所	2	石垣島からの離島航路全部	1
裏石垣へのバス	2	石垣島～西表島	1
山原～市内中心部まで	1	石垣市内	1
宮良～ターミナル	1	石垣空港～市内	1
平得～八重山合同庁舎	1	石垣～与那国波照間	1
バス停を増やす	1	石垣～波照間運賃	1
野底・平久保	1	石垣～野底	1
早朝と夕方の増便	1	石垣～白保	1
市民会館・図書館	1	石垣～各離島	1
市内から野底、伊原間	1	石垣～沖縄～本土	1
子供達が自転車通学しなくて良いために	1	新川～空港(新空港も含)	1
空港までのアクセス/離島間の低料金	1		
空港線、最終便、早期便でもバスでも行けるように	1		
川平リゾート線	1		
大川～川平	1		
石垣市役所～八重山合同庁舎	1		
石垣市内～川平	1		
新川～空港(新空港も含)	1		

⑤乗り継ぎの改善	件数
白保線～八重山病院方面	2
本土への直行便増	1
飛行機までのバスでの移動	1
バスターミナル発着以外の乗り継ぎ等	1
ターミナル以前で乗り換えできるようにしてほしい。	1
新空港と市街地	1
白保線/空港線	1
市内から野底、伊原間	1
高齢者は手段がないのでレンタカーはむり	1
空港前～空港	1
大浜～美崎町	1
石垣北西部地域から市内	1
石垣市内	1
石垣～沖縄～本土	1
新川～空港(新空港も含)	1

⑥誰にでもわかりやすい情報提供(到着予想時刻や遅延情報等)	件数
新空港	4
島内(市内)全体	3
港付近	2
大浜～美崎町	2
石垣空港～市内	2
宮良～石垣	1
船の行き先表示	1
登野城～空港	1
道路工事の後の整備が出来ない	1
島内に放送など	1
市街地	1
川平～仲間前バス停	1
色を特定した看板等	1
一周線のバス停時間表	1
石垣空港～日光ホテル	1
石垣～野底	1
石垣～各離島	1

⑦交通施設(バスやタクシーなどの乗り場等)のバリアフリー整備	件数
石垣島全域	6
病院	1
バスを増やした方がいい	1
登野城	1
ネットでとにかく各バス停の最新	1
産業道路沿い	1
川平・山原・米原	1

⑧その他	件数
島内全体	7
駐車場の早期整備・増設	7
石垣空港の長期間駐車が出来るようにしてほしい。	6
道路整備	6
中心部	5
空港・離島ターミナル	3
無料駐車場の確保	3
バス停を増やしてほしい	3
駐車場の増設	2
市内～新空港予定地	2
歩道の整備(老人、自転車、車椅子での移動に不親切。不要な段差)	2
価格が割高	2
バス亭の雨除けや運行表(時刻)の明記	2
電気自動車利用促進へ向けた施設の整備	2
街灯の設置増とその光量 道路を明るくして欲しい。	2
離島桟橋・空港	1
美咲町エリア	1
美崎町、大川、新川、石垣	1
美崎、新栄町	1
バイパス	1
野底～市内	1
道路に水がたまる	1
ターミナル～白保	1
新路線、便数多く利用しやすい運賃	1
白保線	1
子供達が自転車通学しなくて良いために	1
国道390号	1
空港へのアクセス	1
旧警察署跡	1
伊原間～石垣港～川平	1
石垣北部の路線バスであんなでかいのはムダだろうと思う。ハイエ	1
石垣一波照間	1
石垣～平野線	1
路面電車	1
路線が不便	1
離島のガソリン代の低減希望	1
夜間駐車場の設置(有料でも)	1
飛行機代が高すぎる	1
日・祭日も運行してほしい	1
朝、親が学校へ送っているが定期的にスクールバス等があればいい	1
石垣島～波照間島の船便を多くする	1
生活路線のバスなのに値段が高く、高齢者や病人がとてかわい	1
制限速度を守る	1
新空港への道路整備	1
信号機が点滅するのが早い(さん橋通り・産業道路)	1
乗車カードを導入してほしい	1
上下で運賃の支払い方が違う。料金が分からないので統一してほ	1
終バスの夜中の運行、航空路線の拡充	1
車道・歩道・自転車道の区分	1
自転車の運転が危なくて車に乗ってると怖い	1
市内から新空港への交通整備が急務	1
現在運行している市街地内路線拡充	1
空港のバス乗り場が分からない。	1
空港から市内バス停へ停車してほしい。	1
各離島への船便を利用したい。	1
レンタカーの低料金化、シェアカーの導入(30分で100円等)	1
ノロノロ運転の改善・片目ライト等整備不良車が余りにも多いので	1
道路標識	1
すべて自家用車	1
市内までのルート改善	1
外灯の整備(されていてもキチンと管理されていない)	1
①のバスを含めて、30分に1本運行して欲しい。	1

◆その他要望・意見

島内や他島への移動に関する要望・意見(1/8)
運行中のバスは、あまり利用客がないようですが、いつも感謝しています。年寄りの多い北部なので少ないですが、走ってもらって助かっていると思います。
私は、車で利用しませんが、バス会社にありがとうと言いたいです。
・石垣～沖縄の航空運賃が高いので、運賃を下げてほしい。・石垣～羽田の直行便を増やしてほしい。
・石垣～那覇間の船の就航・石垣～波照間までの飛行機や船の就航・石垣～西表までの橋や海底トンネルの開設
・石垣～那覇間の航空運賃が高いので、もっと安くなるったら利用したい。
・石垣～離島間の船運賃も高いので、もっと安くなるったら利用したい。
・石垣～那覇への航空運賃が高い。
・石垣市内のバス停(区間)の増便。
・石垣発着の運賃が高すぎる、宮古とこれだけ差があるのはなぜなのか？知りたい。又、改善を求めたい。強く要望！！・空港に無料駐車場(数日停められる)が必要、交通が不便なあげく車も置いていけないのは高いタクシー代を払うだけになる。チケット(飛行機)代も高いのに、又、更に支出が増えるのはとても不満。
・島内は、車がないと移動は不便です。
・琉大病院へ行くとき、受付に11時までには到着するには、バスでは間に合わないの、モノレール駅で首里まで行き、そこからタクシーへ行くか空港からタクシーでいくかしますが、料金が高くなっています。
・バスやその他の公共の乗り物よりも、自家用車の利用率が非常に高いので空港や離島ターミナルの駐車場に、無料で自由に駐車できるスペースが欲しいです。
・できれば、離島に橋をかけて欲しいです。
・飛行機しか島外に行く手段がないが、運賃が高い。往復1万円以下にしてほしい。
・移動手段が少ないので、石垣～那覇間の船便も運行してほしい。
・飛行機は高いので選択肢を増やしてほしい。
・飛行機代が高すぎる(特に宮古と比べて)→那覇～石垣の便
・新空港ができれば、駐車場は無料にしてほしい。
(島の人がほとんどで駐車場を利用するため。場所も場所だし…。)
・飛行機の運賃が高いです。
・石垣～那覇間の船便もあると良いですね。
・八重山の住民は那覇に行く機会が多いのに運賃が高くて利用が難しい。
・病院も市内は運行するが川平までは行かないという
・バス停も目印が立っているだけで雨ざらし、冬などは立ってられない
※竹富町の運賃が高すぎる。※波照間島の住人たちが困っている。
730交差点・公設市場付近に駐車場を設置してほしい。飛行機運賃の宮古～那覇が安すぎるため、石垣～那覇も同等の料金にしてほしい。
AIRの運賃を安くして
JAL・JTAさんへ→石垣⇄東京の直行便の機体を大きくするかクラスJつきのものを運行させてください。もしくは那覇線にファーストクラスを導入してください。病院で苦痛な思いで帰ってくるのに、せめて機内の移動時間は快適に過ごしたいです。
ありむら産業の倒産以降、飛行機しかないの、那覇～石垣間に船の運航を再開してほしい。飛行機の運賃を宮古と同程度に下げて欲しい。
ある離島でペットボトルを購入し、ゴミ捨て場がないため確認すると「持ち帰ってください」とのことだった。観光で訪れた方は二度と足を運ばないと推測される。販売するからにはきちんと回収してもらいたい。
安価な駐車スペースの確保を希望。
アンケートの結果で、様々な改善がされるのを期待している。
アンケートの項目がズサンなので、もっとしっかりしてほしい。
石垣～沖縄へのフェリー客船
石垣～沖縄本島間の飛行機の運賃の値下を希望します。スカイマークなどの安価で乗れるところを利用して県外、国外の旅行へ行ってみたい。
石垣～沖縄本島に行くのに飛行機しか交通手段がないのに、その料金が高すぎる。フェリーなど安い便があれば、それを利用したい。
石垣～小浜～竹富～西表など、八重山の離島間を橋で結んでほしい。
石垣～那覇・県外に移動するには飛行機しかないため、運賃を安くしてほしい。
石垣～那覇間の運賃が他の区間と比べて高すぎる。離島間格差がないようになんとか調整してほしい。
石垣～那覇間の海路を復活させて欲しいです。
石垣～那覇間の航空運賃の低減を希望します。宮古は出来て、石垣は出来ないのは不公平だと思う。
石垣～那覇間の航空運賃を宮古～那覇並みの料金になるよう強く希望します。離島に住む者として航空運賃は非常に負担に感じています。

島内や他島への移動に関する要望・意見(2/8)
石垣～那覇間の航空運賃を安くし便数を増やしてほしいです。
石垣～那覇が高い為、本土へ行くのを辞めることがある。価格をもっと下げてほしい。石垣～那覇が同額程度なもの不満
石垣～那覇間の運賃の改正、もしくは、離島割の割引率を大きく、期間限定ではない確実な価格にしてほしい。また、小児・児童の離島割引も考えてほしい。
石垣～那覇間の運賃の高さは異常。
石垣～那覇間の客船を出して欲しい。現在波照間海運が運休しているが、他船会社の貨物船では十分に荷物が積めずに苦労している。早くどうにかしないと、波照間島は孤立してしまう。
石垣～那覇間の航空運賃が高い。1万円程に設定してほしい。
石垣～那覇間の航空運賃が非常に高い。人・物(特に観光客)が沖縄本島から離島に足を向けやすい環境作りが必要。
石垣～那覇間の航空運賃値下げを実現して欲しい。
石垣～那覇間の飛行機の料金は高すぎると思います。
石垣～那覇空港の運賃が片道5～6000円程度になると、だいぶ助かります。内地に実家がある人も多いので、もう少し考えてもらえると嬉しいです。よろしくお願いします。
石垣～那覇の航空運賃を値下げして欲しい。
石垣～那覇の飛行機運賃がとにかく高すぎる。離島割引の割引率の拡大を強く望む。
石垣～那覇の飛行機運賃を安くして欲しい。離島に住んでいる人は都会に住んでいる人に比べ移動にお金がかかる。収入も少ないのに進学や仕事で移動するだけでお金がかかりすぎるので移動費を安くすることをお願いします。
石垣～那覇便の旅客船の運航
石垣～那覇への移動が飛行機便だけでなく船便も復活させてほしい。また、石垣～那覇間の飛行機運賃が高すぎるので、宮古～那覇並みに安くしてほしい。
石垣～波照間行の波照間海運の再運航を望む。
石垣～広島間の往復運賃が高い。
石垣～本島、石垣～県外の各都市のフェリーを再運航してほしい。
石垣～本島の飛行機運賃が高すぎて、気軽に旅行できない。石垣～宮古の船があれば便利だと思う。
石垣～与那国～宮古間が航空機しかなく運賃が高いため安く利用しやすい高速船があれば便利
石垣⇄那覇 石垣⇄東京、間の運賃の値下げをお願いしたい。大学へ行っている子供達の事で親の負担が大きい。
石垣⇄那覇間の空港券が高すぎる。
石垣⇄那覇の航空運賃を安くしてほしいです。
石垣ー離島への高速船のスピードの出しすぎで体に負担がかかる
石垣から、又は石垣への空港料金が高すぎるのが困ります。ぜひ、もう少し安くしてほしい。あと、空港への自家用車での乗り入れ(何日間までは無料)などのサービスが無い為にタクシー料金がかかってしまいます。新空港になったら、いくらかかるのやら・・・。
石垣から沖縄本島への運賃の高いことと石油の(ガソリン)の高いことです。
石垣から東京までの往復運賃が最安でも4万円以上。高すぎる、どこにも行けない。観光客も石垣に来るなら海外旅行した方がお得。この現状を改善するべきです！
石垣から那覇間の航空運賃がとにかく高い、島民割引を利用しても高いと思います。割引を利用するよりホテルパックが安いというのもおかしいと思います。子供達の派遣などでも大変苦しい思いをしています。
石垣からの来島へは出張、通院、旅行等全てにおいて利用するので今の料金ではとても不便を感じています。離島の方がもっと利用しやすい離島割を早急に改善して欲しいです。(特に大学等がない石垣では子供の上京等為にもどうして改善ねがいます。)
石垣から宮古、沖縄本島への飛行機料金は高いです。
石垣空港駐車場の連続駐車(日数)の導入。有料化も含め検討していただきたい。
石垣空港に有料でも良いので数日間、車を駐車できる所を使って欲しい。
石垣空港発着航空運賃の値下げ
石垣空港へのスカイマーク化の導入実現
石垣港⇄小浜港の夜間運航便(24時間)を設定してほしい。
石垣市～竹富町の船代が高い。両行1000円以下にしたい。
石垣市から、観光で他島へ行く時の船賃が高い。数人で行く時は特に高く感じる。
石垣市から離島間の船賃が高い
石垣市内の道路の標識や停止線、横断歩道、中央線(ライン)外側線がこわれていたり消えかかっているのをそのままにしている。周辺では考えられない。警察の仕事でしたね。
石垣島～本島への航空運賃が高い。
石垣島から沖縄本島や宮古島へ行く旅客船(フェリー)等の移動手段がない。石垣島の観光に必要だと思う。
石垣島から竹富町の離島に往来する時間が限定されないよう、夜間でも往来できる海路を整備してほしい。
石垣島市内で、市外に行きたくても車がないと不便です。市内～市外への増便が新設を期待します。(市内～川平・市内～白保)
石垣島周辺の離島には、橋を整備してほしい。

島内や他島への移動に関する要望・意見(3/8)
石垣島と本島間の飛行機運賃を宮古⇄本島間に運賃負担を軽減させて欲しい。
石垣島に新空港が出来るにつれ格安なので島内に人が入り経済効果は高まりそうだが、各国からの外国人が入り、犯罪・盗難・事件・マナー違反が増加してしまうのが今から不安です。沖縄の自然や文化、歴史を揺るがないものにするには、今なにが必要なのか、もっとちゃんと深く考えて欲しいと思う。
石垣島のバスの本数が少なく、ほとんど実用的でないため、やむなく車を使用している。多くの住民も車を利用しているので排気ガスも多く環境破壊につながり、良くない。公共バスの充実が望まれる。また、波照間と石垣間の飛行機がなくなると大変不便、さらに船便も制限されるよう農業生産事業にも影響が大きい。
石垣島や竹富島は嫁ぐのに大変な島。新空港では、石垣と竹富住民は無料で駐車出来るようにしてほしい、市役所でパスワード等を発行して対応できると思う。これ以上住みにくい離島にしてほしくない。
石垣新空港開港に合わせた公共交通(シャトルバス)の増便、アクセス道路の早期整備が望まれる。
石垣島内でもバスの本数が少なく、市内に行くルートが遠回りでも時間も料金もかかる。市内でもバス停が少なく、行きたいところへの移動が難しい。自家用車を持たない人は本当に大変だと思います。もっとバスを利用できるように改善して欲しい。
石垣と同じ位の人口の他市町村では、もっと公共の路線を工夫していると思う。市街地在住者はタクシーや自家用車を使用するのを前提に、街づくりやインフラ整備をしているのが分かる。
石垣那覇間への利用が社用等で多く、航空運賃が高く生活を圧迫していると強く感じている。早急の運賃値上げの対策を取ってもらいたい。
石垣の空港は夜間の駐車が出来ない。お金がかかっても駐車したい。(羽田空港の様に予約して駐車する形)移動手段が自家用車という人がほとんどなので新空港で遠くになると困る。離島にはリスクがあり、若い人が住みにくくなっている。
石垣の新空港は今よりも距離が遠くなるため、自家用車でも混んで大変だと思う。そのような心配がないように港から空港までのシャトルバスの運行をしてほしい。
石垣発着の飛行機運賃の軽減
石垣発の航空券が高い。
石垣離島桟橋での乗船場所を要所の時間帯で放送。
石垣離島周辺を結ぶ船航路と、離島間を結ぶ航路。近い離島は宮古島市のように橋をかけられないのか。
移動ではないが、内地から来た人間にとって、地番表示ないのは問題です。しかも、日・祭日はレストラン等が休み、これで観光地とは笑止千万。観光をうたっているのはうわ心だけ。意識改善がなければいつまでも補助全員みの体質は変わらない。もっと競争意識をもつよう！！
移動による料金を下げて欲しい。
今は大型旅客船もなくなり、本島のほうへの移動が飛行機のみなので、金銭的にも負担が大ききぜひと、旅客船が再び復活してもらえたらと思います。
西表へ行くフェリーを安くして下さい。沖縄本島への運賃を安くして下さい。内地への直行便を多くしてください。
雨天時冠水する箇所があるため、整備に力をいれてほしい。
運賃が高い。
運賃が高い。離島割引を利用しても高く、また利用できない日があったりと不便。是非、改善していただきたいです。
運賃が高いので、改善してほしい。
多くの市民が利用しやすいバス路線を市内から新空港まで整備し、移動時間の短縮と快適性を要望する。
沖縄本島に行きたいけど飛行機賃が高い。
沖縄本島の医療機関を利用しているが、特に交通費の負担が重すぎる。石垣～那覇の飛行機運賃の値下げを検討してほしい。
沖縄本島へ行く際、飛行機しかないので、価格をもっと下げてほしい。那覇～宮古のようにローコストキャリアを早く導入してほしい。新空港ができてからでは遅い。
沖縄本島へ移動の際、航空運賃が高い為、旅行が出来ない。本土観光したいのですが、那覇～石垣間がとても高い。なんとか安くならないもののでしょうか。
沖縄本島への運賃を安くし、内地への直行便を増やしてください。
沖縄本島への飛行機の運賃の値下げ、石垣から直接海外へ行く手段が少ないので不便。
格安航空運賃(会社)記入。
格安濃く食う運賃の導入
ガソリン代が高いので、何とかしてほしい。
急病の時の本島で調べてもらいたいけど余りにも飛行機代が高くて行けない
業務で周辺離島へ行く際、港の駐車場を利用しますが、夏季はレンタカーが多く使用するため不便である。また、利用料も高く困る。全ての交通機関に、一時的な利用と島民の生活のための利用とは区別してほしいものです。
空港運賃が高い
空港運賃が高い。
空港が遠くなるので、送迎が大変。
空港から、市内に行くまでの移動が分かりづらい。タクシーの他に移動手段を他に探したがなかった。バスもなかった。ネットも遅れてる。
空港等の夜間駐車場が必要

島内や他島への移動に関する要望・意見(4/8)
空港の自家用車用の駐車場整備(有料でも良いので、数日間駐車可能な駐車場)
空港の駐車場を無料にしてほしい。
県外では、バス・電車・飛行機おまけに高速道路がある。高速道路無料化など離島に何の恩恵もなく、全てのことに高コストがつかまとうことが、国境離島にさまざまな問題をつきつけている。訴える場ではないかもしれないが、考えてほしい。
現在石垣空港からの本島及び内地への料金が高すぎるので改善を求む
公共交通手段の整備。
空港、港の駐車場無料化が必要。
公共交通のアクセスや時間を考えてほしい。もしバスが遅くまで運行してたら、タクシーより安いので利用すると思います。決まったところしか通らないので考えてほしい。
公共交通を利用しないため分らないが、遠方に住む高齢者にはバリアフリーやバスの増便が喜ばれると思う。
航空運賃があまりにも高すぎる。有村海運が休航してから選択肢が減り、前にも増して割高感・不便感を感じる。
航空運賃が高いので安くする手段を考えてほしい。
航空運賃が高すぎる。
航空運賃が高すぎる。石垣⇄那覇は距離も短いのに高い、住民は割引してほしい。
航空運賃と、各離島航路の値下げに期待している。
航空運賃の軽減
航空運賃の低価格(普通運賃、離島割引運賃が高すぎ)を切実に望みます。
航空運賃の低減。石垣島内のコミュニティバスの運行。
航空運賃の低減化
航空運賃の低廉化が全て
航空運賃の値下げ
航空運賃の値下げ。(離島割引運賃)
障害者運賃、小児運賃の値下げ希望。(2～3歳への引き上げ。3歳までは無料。同席、抱っこしないと危険、安全性確保のため)
航空運賃の値下げ及びガソリン等燃料費の値下げ
航空運賃の値下げを希望。(離島割引カードの充実)
八重山圏域を維持発展させることが(45%)、日本国益の保全につながります。(領土の保全)
航空運賃の値下げを強く希望する。
航空運賃の引き下げ希望。
航空運賃の見直し(石垣～那覇、那覇～石垣間) 早急に。
航空運賃をもっと安くしてほしい、また、早くなくても安い交通手段(船など)を選べるようにしてほしい。
航空運賃を安く。高校生の大会参加にかなりお金が必要だから。
航空運賃を安くして欲しい
航空運賃を安くすることにより観光客が増え地域の活性化がなされ収入増につなげるようにしたい、又、低所得地域にもかかわらず島外へ移動する運賃が高い為なかなか島外へ行く機会が作れない、島内移動に車が必需品だがガソリン価格が高すぎる!
航空券を安くしてほしい。空港の開港を待たずに。
航空賃、船賃が安い。
航空便が天候に左右されるうえ、最終便が機材調整を理由に欠航された場合、臨時便の設定がなく非常に不便。
航空料金の低減
交通整備と、バス導入をしてほしい。
高齢者のタクシー割引をお願いしたいと思います。(車の運転ができなくなった時に交通手段となる為)
航空運賃を安くしてほしい。
国道の植樹帯の雑草の伸び(月に一回刈り取ろう)・いつでも、どこかで道路工事中で段差があること
子供が本島でしかできない手術をするのに何度も往復するのに運賃が高く非常に困っている。
子供が本島の訪設にいて、病院受診や、何度も会いに行きたいのに運賃が高くなかなか行けない。
子供達が内地で住んでいるので孫達に会う為には割引とか飛行機チケットが便利なので通常料金だと、絶対不可能。漁業を営んでいるので1年に行ける時期とかも限られているので本当に大変なのが日々実感でもあり、孫に会える機会が楽しみも
子供の就学(学校入院、就職)など、島外なので季節もかねて、入学・卒業・帰省など運賃が安くなると利用しやすい。季節の出費が重なる。
このアンケートの利用を基地問題に絡ませないことを要望します。
最近ではニュースでも多くとりあげられますが、とにかく航空運賃(石垣～那覇)は高すぎです! 地域で差がある事も大変不公平です。離島だからこそ他の交通手段が選択しにくいのですから、航空運賃を安くすべきです。国内を移動、ましてや県内を移動するのにこんなにお金がかかるなど、あってはならない事です。
市街地内のバス路線を充実してほしい。乗り継ぎ時の料金設定を安くして欲しい。新空港の駐車料金をとるのはやめて。

島内や他島への移動に関する要望・意見(5/8)
市街地なので買物や通院、娯楽での移動手段が車になり、ガソリン代が年を重ね生活を圧迫しているので何とかしてほしい。
仕事などで石垣～那覇間の移動があるが、同じ県内の移動で、往復数万円はかなり高いと思う。
自転車専用道の設置。歩道は危険。
自転車を乗せられるバスや船があると助かります。
市内～白保線のようにAM・PMの3便ずつでも、にいむらクリニックバス停を通過するバスを希望する。
市内バス、市外バスの整備・航空運賃の値引き
島外(本島)へ行くのは飛行機しかないので運賃の時刻など、利用しやすいようにしてほしい。
島外へ出掛ける為には飛行機利用せざるおえない状況に有る事、又、他島では格安で乗ることが出来るようになったにもかかわらず依然として高い利用料を支払わなければならない。内地では収入に見合った支払いで移動可能、同じ税金を払う納税者、国民として、これでは差別はないだろうか。国から支払われる交付金は格差解消の為に使われて燃えるべきではないだろうか。全国一所得の低島が高額の交通費を負担する、どう考えても納得がいきません。
島を結ぶ橋を全島に架けて欲しいです。
主要都市との直行便を飛ばして欲しい
新石垣空港がH24.3予定と聞いています。がしかし、市街地への道路アクセスが不便のように思います。ターミナル東側になっているので、そこが心配です。無駄なく迂回できるバイパス道路をくわえて欲しいと思います。 直行便を東京・大阪・名古屋・福岡・北海道とすると利便性が良いと思います。
新石垣空港が開港した際、利便性の高い交通機関を整備してほしい。
新石垣空港の駐車場に関して、1時間以内は駐車料金を無料にして。
新石垣空港は市街地から遠くなるため、バスなどの交通機関を導入してほしい。
新規参入した航空会社で、宮古～那覇と石垣～那覇の料金格差をなくしてほしい。
新空港(石垣)の駐車場の無料を強く望む(沖縄県)
新空港→各集落→石垣間の路面電車の新設置
新空港開港後、市内⇄空港間のシャトルバスを運行してほしい。飛行機運賃をもう少し割引してほしい。離島割
新空港開港後の交通の流れが心配です。事故が増える前に直路整備、マナーの向上を望みます。
新空港が白保に移ると、離島までの移動が料金、時間ともに増大する。早く安く移動できる手段を考えてほしい。ホテル・空港バスだけでなく、路線バスを空港内まで入れてほしい。(空港入り口からだ徒歩で15～20分かかる)
新空港ができるが、駐車場が有料らしい。市街地から遠いので空港まで行くのにタクシー等、今までより高くなるので、駐車場は無料にしてほしい。
設問がおかしい 実情を把握できますか？ 電車、高速道路もない。空路しかない現状バリアフリー等は社会資本がしっかり整備されてきた。
せめて、石垣～沖縄間の航空運賃を現在の半額程になると非常にありがたい。利用者ももちろん増加すると思います。ホテルは最近安価になってきていますので。
たいへん便利な地区です。
台湾・那覇・宮古へのフェリー
竹富港の待合所～浮き桟橋間について。
雨避けの屋根付舗道を整備されたが、屋根が高すぎる為に北風の強い雨の日は振り込みがひどく全く機能を果たしていない。
建設中の時点で島民は指摘していた事。設計の段階で島民の意見も聞くべき。「ただ作ればよい」ではいけない。
他県では低料金依る小型バスが運行されている。市役所→サザンブリッジ(浅橋)→真栄里公園→サンエー→県庁→空港→運動公園→バナナ公園→庁舎公園→新川→市役所・10名以下の小型が理想ですね。
駐車場が少ない。離島桟橋使いにくい。
通学路(信号なし)での車の追い越し禁止にしてほしい(小学校付近)
月1回のペースで那覇に行くので、石垣～那覇の運賃が安くなってほしい。
定期に安く便利の出来るようにお願いします。
島外への移動手段が飛行機しかないので旅客船を運行してほしいです。
島外への移動手段が飛行機のみで、快適ではあるが、料金が安い。島内では受けられない治療があるため、医療関係で大変な人が多いだろう。是非改善していただきたい。
東京への直行便があると楽になると思います。また、那覇への料金をもっとやすくしてほしい。
島内での移動や、本島・他島に行くにしてもガソリン代や交通費が高すぎるため、自粛せざるをえない状況なので、もう少し利用しやすくなるようにしてほしいと思う。
島内の移動バス(特に黒島)が認可されていないので客等を連れて海水浴に行く時等困る時があります。
島民の各離島航路の運賃割引制度の実施を早急に希望いたします。
道路・歩道の狭い箇所の改善、暗い所に街灯設置
特に石垣～那覇間の運賃が高い。
特に石垣～那覇または本土は、サービスを省いても良いので、安くしてほしい。

島内や他島への移動に関する要望・意見(6/8)
年寄りも乗れる市内バス(小) 段差の低いバス、小型化し料金を下げるバス会社との地域の人の小グループの利用。飛行機の中ですいている時、3人すわっていたら移動可能をよびかけてほしい。本島や本土への運賃が高すぎる、船便がなく、とても不便です。台湾への船もないのに飛行機も少ない船を出してほしい
とにかく石垣～本島、石垣～本土の航空運賃の格差をなくしてもらいたい。
とにかく石垣→運賃が高すぎです。他の島は、安くなっているところもあるのにこのままだと観光客にもそのうち見離されていくと思います。
とにかく沖縄本島と石垣島間の航空運賃を安くしてほしい。
とにかく航空運賃の高さが離島苦の最大のものです。
とにかく駐車スペースを確保してほしい。また、飛行機運賃が高すぎる。
とにかく飛行機運賃を安くして欲しい。もう何年も石垣島から出られません
内地では考えられないほど、島内すべてのタクシー会社の運転手の態度が悪い。観光客からもそう思われているくらいなので、島内の観光イメージも悪くなる。タクシー使いたくても使う気になれない。島内すべてのタクシー会社に改善を要望する。バスの運転手はとても良いのでよけい気になる。
内地に行く、他の島に行くどっちにしても飛行機代が高すぎる。
なにしろガソリン代が高すぎる、沖縄本島と比べて高いので何とかして頂きたい。
何に対しても料金の値下げ、住みやすい環境作り。色んな面での配慮。
那覇～石垣間の空港運賃が高すぎる。宮古との差がありすぎて石垣がなぜ高いのかを示し(分かりやすい仕方)で又、改善を強く求めたい！空港までの手段が少なく、車も停められないのでは高いタクシー料を払うしかない。
那覇～石垣間の飛行機代が高すぎる
那覇～石垣の飛行機代金を安くしてほしい。
那覇～宮古～石垣のフェリーを再開してほしい。飛行機は目的地まで早く着くが、料金が高すぎる。
那覇～宮古間が3,000円で、那覇～石垣間が9,000円、最安の料金に3倍の差があるのは致命的。観光を含めとても危機感がある。来年以降が怖いので、早く対策をしてほしい。
那覇～宮古間の航空運賃が安く、那覇～石垣間が高いのに納得できない。
那覇⇄石垣のフェリーを再開してほしい。
那覇ー宮古間と石垣で差がありすぎます。早急に改善してください。
那覇空港～石垣空港間の航空運賃をもっと値下げして移動しやすくしてほしい。美崎町など飲食店の多い地へ夜間もっとバスを増便してほしい。(現状はタクシーでの移動が主)
那覇への用事も飛行機運賃が高いため、行きたいときに行けない現状です。早く安くしてください。お願いします。
年に2～3回沖縄本島の病院に通院しているが、交通費だけで毎回2万円位かかってしまう。飛行機以外の交通手段がなく、毎回の出費は大変で、困っている人はたくさんいるだろう。
橋で島を結ぶ
バス、船、飛行機等の運賃の引き下げ希望。
バス、船、飛行機等の移動交通手段の料金が高すぎる。島内の移動手段は自家用車が主だが燃料代が高すぎる。離島救済措置を何とかしてほしい。
バス停などに屋根や椅子を設置してほしい。
バスの路線をもう少し充実させてもよいのではないのでしょうか？
波照間海運の再運航を期待する。
波照間海運の再始動
波照間島は、以前は航空便があったが、今はない。飛行場があるから、航空便は必要である。波が高い時でも旅はできる。
波照間島は、以前は航空便があったが、今はない。飛行場があるから、航空便は必要である。波が高い時でも旅はできる。
波照間島への物資燃料、人間の移動輸送に不安を感じる。石垣島でも大型台風が続けてきた場合、同じ不安をいだく。
早く本島から離島への橋を作れば不便は解消される。ムダ金は使わぬこと！
東バスの排気ガスが真っ黒で、また、業者・飲食店のゴミの分別は適当すぎる。環境を考える知恵がないと思う。下水が朝・夕・晩と臭いところが多い。
飛行機運賃が高いので安くしてほしい、夜間の飛行機便を増やしてほしい
飛行機運賃が高すぎる。せめて沖縄県内だけでも安価にすべき
飛行機運賃が高すぎる、下水の臭い土地が多い、工事が長い(特に平得地区、県外では有り得ない)
飛行機運賃が高すぎる。石垣～那覇間の移動手段は飛行機だけなので、もう少し安くなってほしい。
飛行機代が高い。どこにも行けない。
飛行機代が高い。離島への船のダイヤを増やしてほしい。波照間への飛行機を復活してほしい。
飛行機代金が高い。離島割引50%以上お願いします。
飛行機賃の値下げ
飛行機で那覇～東京間と石垣～那覇間の値段がほとんど変わらないのはおかしい。(超割などで)
飛行機の運賃が高い。車の燃料代が本島と比べて高すぎる。」
飛行機の運賃が高すぎる。
飛行機の運賃が宮古島～那覇に比べて、石垣～那覇が高すぎる。安くなるよう切に要望します。

島内や他島への移動に関する要望・意見(7/8)
飛行機の運賃が宮古～那覇は安いのに石垣～那覇は高すぎるのでもう少し値下げしてほしい。また、オンシーズン・オフシーズンも今の早割程度の値段になると嬉しい。由布島～石垣島は14時過ぎに出ると日帰りできないので、出来れば由布島～港までのバスをもう少し遅くまで運行してほしい。
飛行機の運賃について石垣⇄那覇と宮古⇄那覇の差がありすぎる。石垣⇄那覇をもっと安くしてほしい。離島割引とかだけでもいいから運賃を安くして離島の人が利用しやすい運賃にしてほしい。
飛行機の運賃をもっと安くして下さい。
飛行機の運賃を安くし、特に学生割を考えてほしい。運賃の負担が大きいため、学生割を行うと本島との交流試合も活発になると思う。
飛行機の離着陸時間に合わせたバスターミナルからの運行。
フェリー運賃が高い。島別(島民別)などあれば離島へも遊びに行きたい。
フェリーの復活を望みます。
船賃や航空運賃の安賃を望む
船・飛行機とも便数を増やし、島民向けの割引運賃を設定してほしい。
船・飛行機は離島住民にとって大切な交通です。安全性を第一に、移動・利用しやすいように整備して頂きたいです。島内の交通は島々によってもっと詳しく調査を行うべきではないでしょうか。今後の活動を楽しみにしています。
船時間帯
船空運賃が高すぎるのでう～んと割引にしてもらいたい。
船にもう一度就航してほしい
ベビーカーでの移動が大変。
他島への移動の時は、料金を安くしてほしい。
北部の高齢者が石垣市内に用事があるとき、交通手段がなくて困っている。バスは運賃が高く、年金暮らしでは厳しいとのこと。タクシー協会から2～3台協力するか、高齢者用のバス運賃を検討していただきたい。
歩道の整備(石垣島、石垣島の交通のルールマナーのひどさにはびっくりしました。ひどすぎます。交通マナーの向上と社会人としてのマナーをまもって頂きたい。
本島～宮古間は航空運賃が値下げしている中、石垣～本島の運賃は変わらない…という先島地域における運賃格差はやはり不公平で、一刻も早く改善してほしい
本島から宮古までの航空料金が他と比べて石垣便が異常に高い。フェリーなどの他の移動手段がないのだから、早急な値下げを希望します。
本島中北部の観光地(水族館など)へタクシーやレンタカーを使わなくても行きやすくしてほしい。目的地へ直行する高速バスなどが季節に関係なく走っていれば、もっと行きやすくなる。
本島と内地へのフェリーがなく、今後利用しようと考えていたのに残念。ぜひ、復活させてほしい。
本島内が高すぎ(エアー)
本島への飛行機代が高く実家に帰るにしてもホテルパックで取ったほうが安いような時もあり、また早朝・最終が早い為に前泊などさざるを得ないケースもあり不便です。
マイカーに頼らず生活できるようにすると良いけど、なかなか難しいでしょうね。
宮古～那覇間の空港運賃はさがったのに、石垣～那覇間はそのままなので運賃低減してほしい。竹富・小浜・西表の方々は離島の離島なので移動費が大変少しでも安くしてほしい。
宮古島～那覇の料金と石垣～那覇の料金があまりにも違いすぎる
宮古島⇄那覇との格差が大きすぎる 旅割が利用できない時、石垣⇄宮古⇄那覇という風に乗継いでいる始末だしそれの方がやすいから。
宮古と同じ離島として運賃に格差があることは断固として許せません。特に病気をかかえて経済的に本島までいけない人は命にかかわる問題です。自分の末になって検討して下さい。
宮古との格差は異常！！仕事上、生活上含めすべての意味で何とかしてくれないと困る！！
宮古に比べて航空運賃が割高だから値下げしてほしい。
無料駐車場の整備(離島港ターミナル)
無料の駐車場を多く(広く)整備してもらいたい。
無料バスの運行
もう少し運賃が安くなるといいと思います。
モノレールの路線を延ばしてほしい。那覇空港からバスに乗る時ターミナルへ行くのが不便
八重山から沖縄(那覇)あるいは内地への移動手段が航空路しかないという状況は、違和感を覚える。石垣港から泊港の間の船の便があつて然るべきではないか。
八重山諸島の各離島間の交通費が高い。石垣島から波照間島への航空機の運行。
横浜より、主人の療養のために移住しました。パートで大変なのでバス通勤にしたいのですが、乗り換えが大変ですので、交通費が半分の自家用です。ガソリン代が大変なので、もっと安くなると助かります。(独り言です。すみません)
与那国、波照間間の航空路を増やしてほしい。
与那国島への航空便を増やしてほしい。
離島、航船運行を希望(石垣市～宮古)

島内や他島への移動に関する要望・意見(8/8)
離島間の運賃の低減(船・飛行機)
離島航路の運賃割引制度の実施を希望します。
離島では、主な交通手段が自家用車であるが、その割りにガソリンの価格が異状に高く、賃金が安い中、とても負担に感じます。離党苦解消の配慮を期待します。
離島になればなるほど移動によする運賃が高いような気がします。もっと利用しやすいような運賃や割引等有れば助かります。
離島の方たちは更に不便な生活を強いられれているので交通手段や料金を考慮して欲しいです。石垣市では低料金でのマイクロバスの運行を増やしてほしいです。バス停から自宅までは歩くことも日常生活にあってもいいのでは・・
離島への移動には、高い料金がネックとなっている。石垣島に住んでいながら離島への観光へは、なかなか行けない。離島振興法などで低料金にできないのかを検討してほしい。
離島への運賃が高い。石垣～那覇間の客船の整備。波照間島へは、カーフェリを運行してほしい、砂糖・建設関係の材料を運ぶのにどうしてもカーフェリ貨物船は必要です。よろしく!!よいお年を
離島への船運賃がとても高い。家族割引とか年金生活の年寄りの方には、シルバー割引とか少し考えてほしいと思います。
離島への船の運賃が高い。島割とかしてほしい、空のチケットも石垣は高い。
離島や沖縄本島に行くにも、運賃が高すぎて軽く利用できないのがつらいです。仕事の場合は仕方ないとあきらめています。
離島割引制度が欲しいです。
料金が高いため、用事があっても行動することが出来ず困っている。
路線バスの運行状況が分からない。また、市内をバスで観光したい。
私たちが住んでいる石垣島は飛行機代がとっても高いです。旅割りもありますが1ヶ月後です。もし不幸あり飛行機を使用すると平日で片道2200円です。約4万500になります。私たち貧しい人には厳しいです。なんとか安くしてください。
観光で初めて来る人のことを考え、道路には親切できめ細やかな案内や情報が望まれる。[〇〇まで3km]等の青色標識だけでなく、見落としがちな名所旧跡への道のランドマークになる案内がほしい。いなかには道に迷っても尋ねる人もおらず、携帯やナビにも載っていない。
航空運賃の離島割引より早割のほうが安いという状況をなくし、どの割引よりも離島割引を安くしてほしい。(離島在住者はその日にチケットを購入しても3,000円で那覇に行ける等)
八重山8島の障害者用の定期バスなどを要望する。また、竹富島の砂地をなんとか出来ないだろうか。
飛行機の当日割引をしてほしい。空いているのなら、安くしても良いのでは。

4-18 竹富島

(1) 島の概要

竹富島は、沖縄本島那覇市から南西方向約 420km に位置し、人口約 340 人の小規模離島である。全域が竹富町に属しており、複数事業者による石垣島との航路が多数運航されている。また、西表島との航路も運航されている。



人口	342 人
世帯数	172 世帯
高齢化率	28.5 %
就業者総数	189 人

島の面積	5.42 km ²
本島(那覇市)との距離	418 km
港湾乗降人員	807.7 千人
空港乗降人員	- 千人

資料：離島統計(H19)、空港乗降人員はH22年度

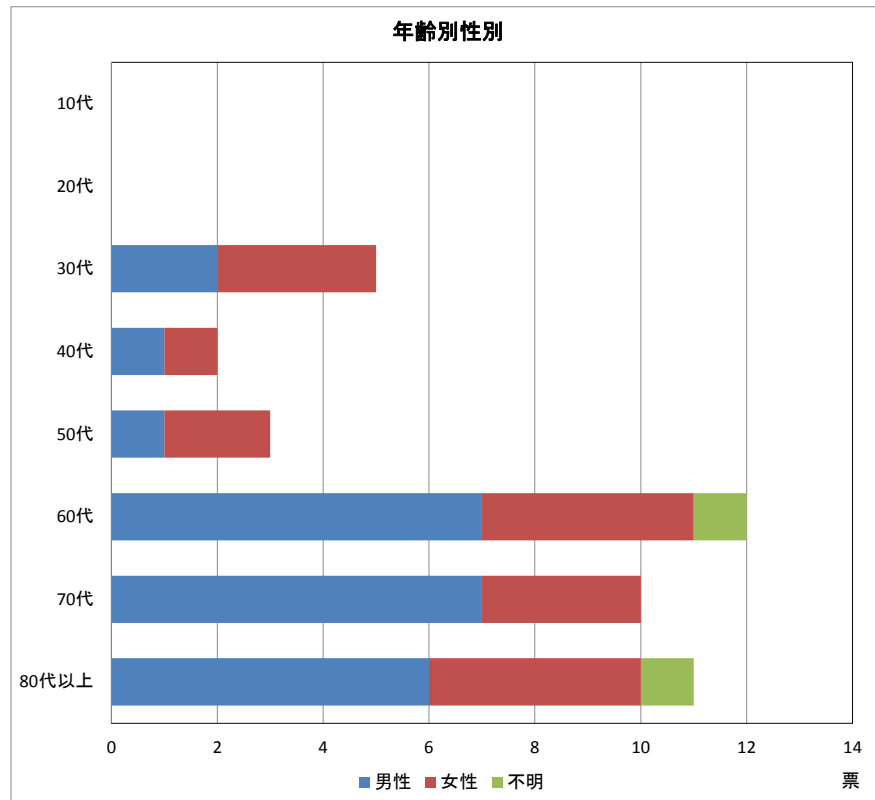
<海上交通>

発港	着港	着市町村 [島名]	タイプ	便数 (往復)	所要時間 (分)	運航事業者名
竹富	石垣	石垣市 [石垣島]	高速船	19	10	有限会社安栄観光 八重山観光フェリー株式会社
			フェリー	1(週2日)	20	
			高速船	9	10	石垣島ドリーム観光株式会社
			フェリー	1(週2日)	15	
竹富	小浜	竹富町 [小浜島]	高速船	1.5	20	有限会社安栄観光 八重山観光フェリー株式会社

(2) 住民ニーズ

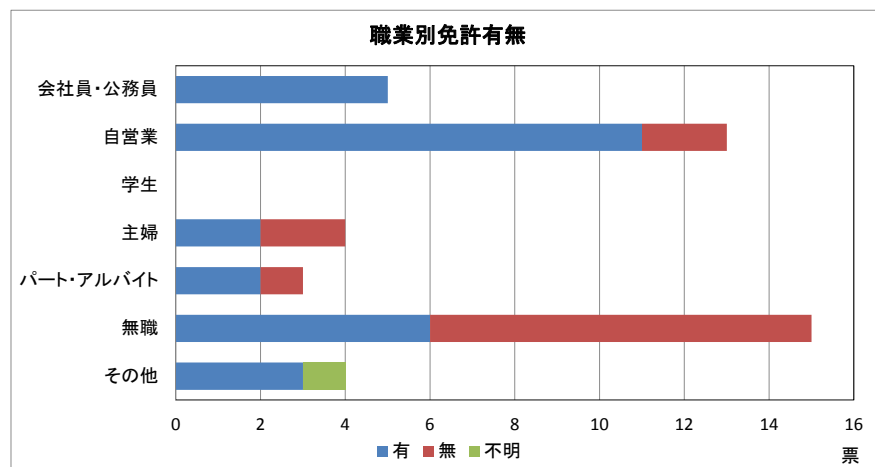
①年齢別性別構成

竹富島の回答者は60代以上が多くなっている。



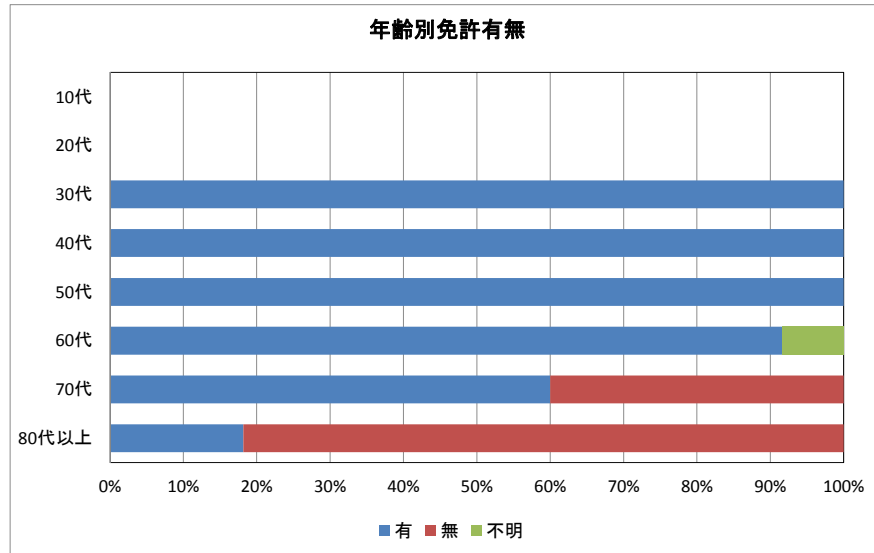
②職業別免許の有無

回答者の職業は、無職と自営業が多い。無職では免許を持っていない割合が多い。



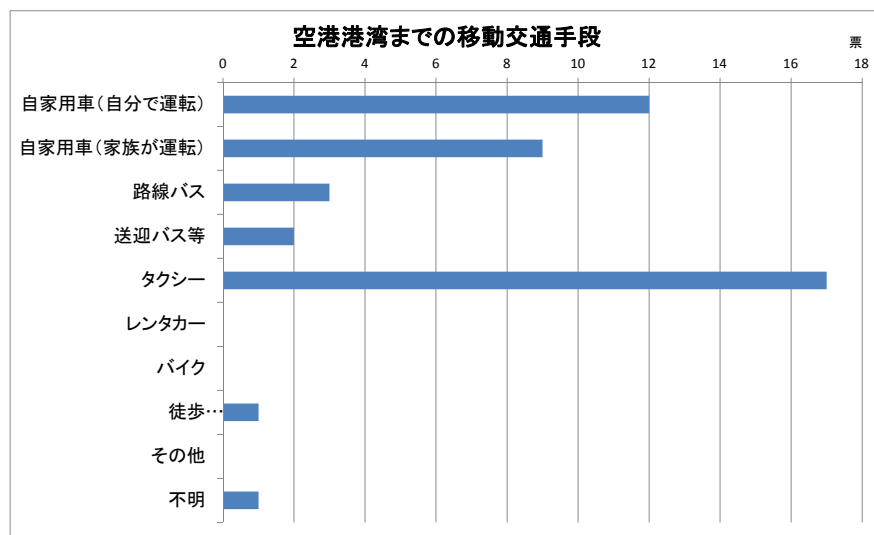
③年齢別免許の有無

年齢別に自動車免許の有無をみると、70代以上は免許のない割合が多い。



④空港・港湾までの交通手段

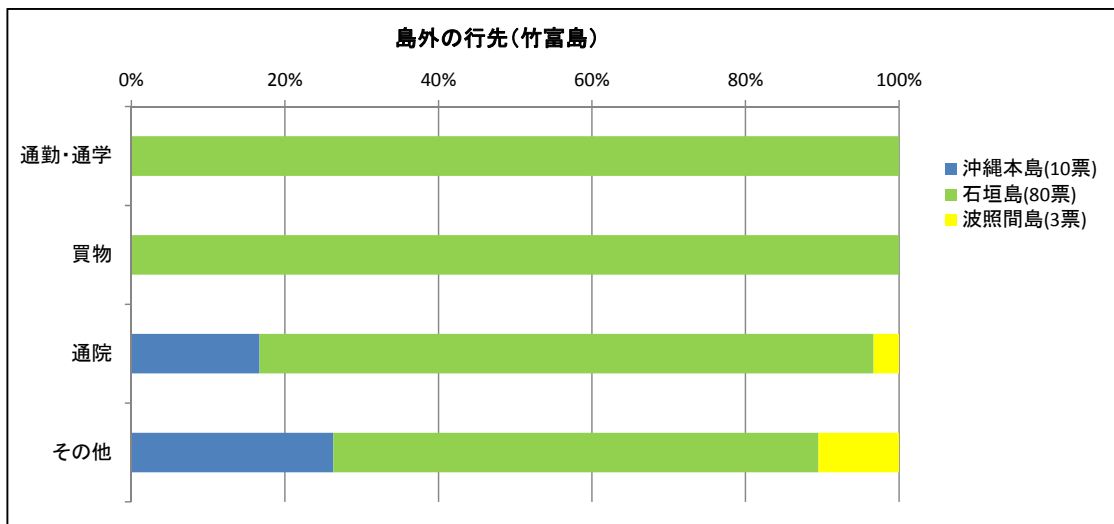
津堅島の空港又は港湾までの交通手段は、タクシーと自家用車（自分で運転）が多くなっている。



<本島や近隣離島への移動について（島外）>

⑤目的別目的地（島外）

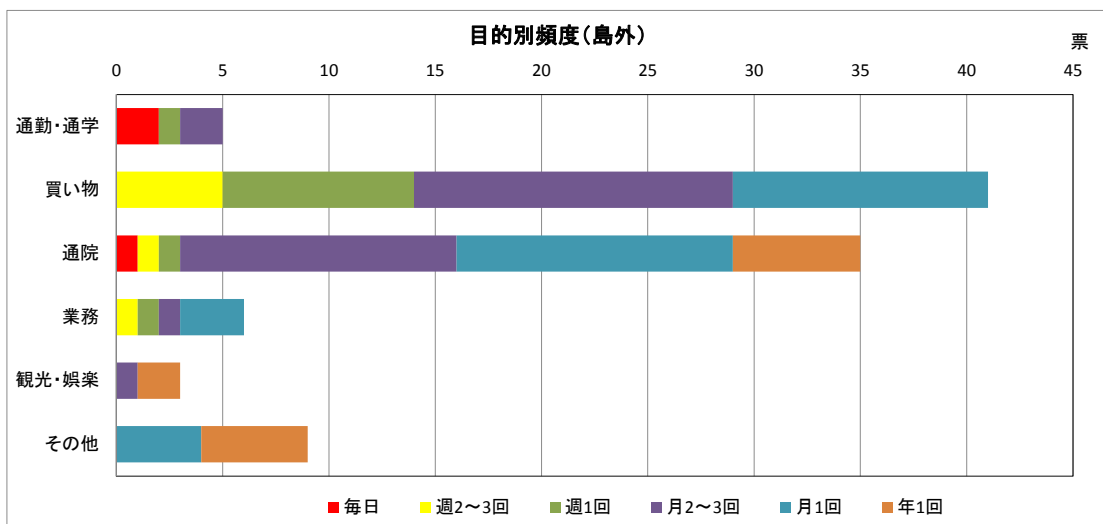
竹富島外への行先についてみると、それぞれの目的で石垣島が多くなっている。



⑥目的別頻度（島外）

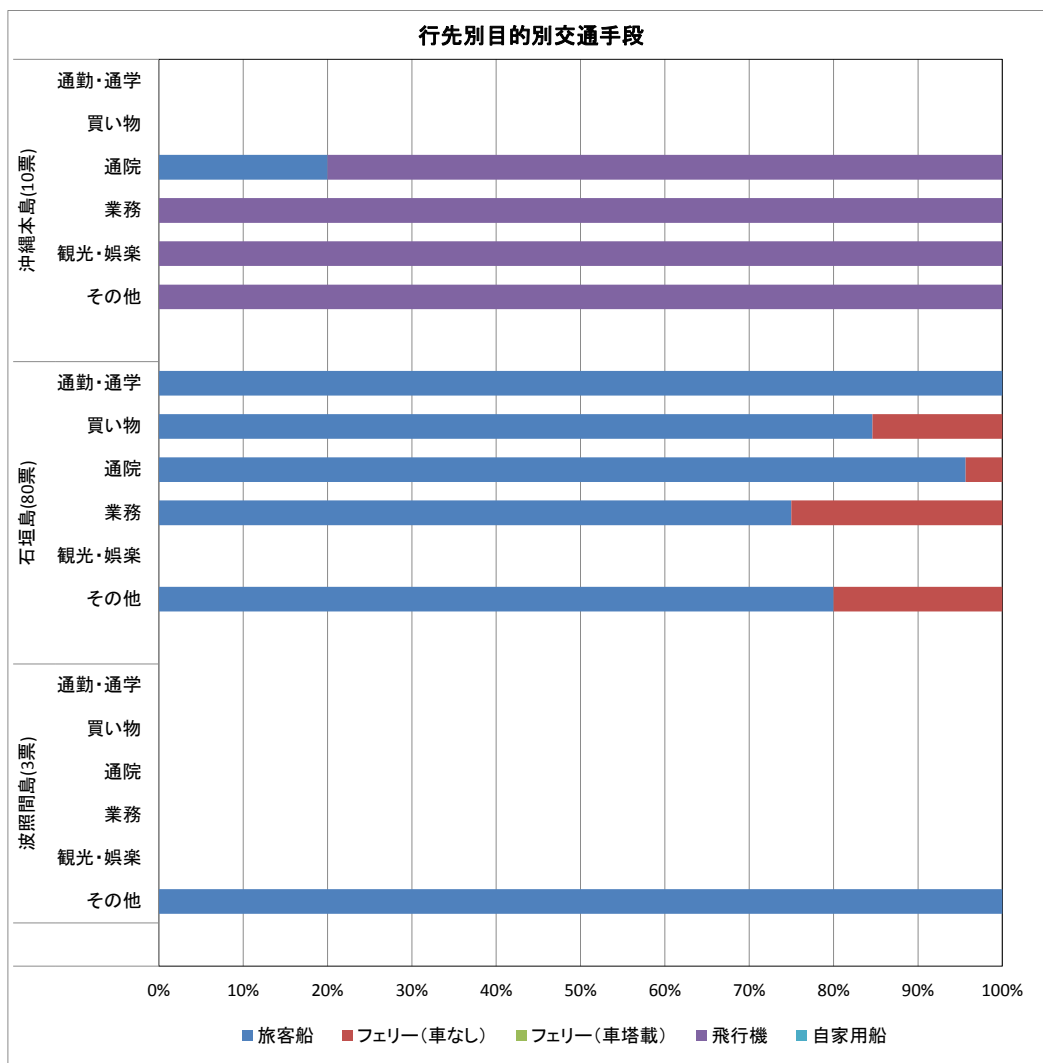
島外への移動は、買い物との回答が最も多く、次いで通院の順となっている。

買い物目的、通院目的の頻度は、いずれも「月2〜3回」と「月1回」との回答が多い。



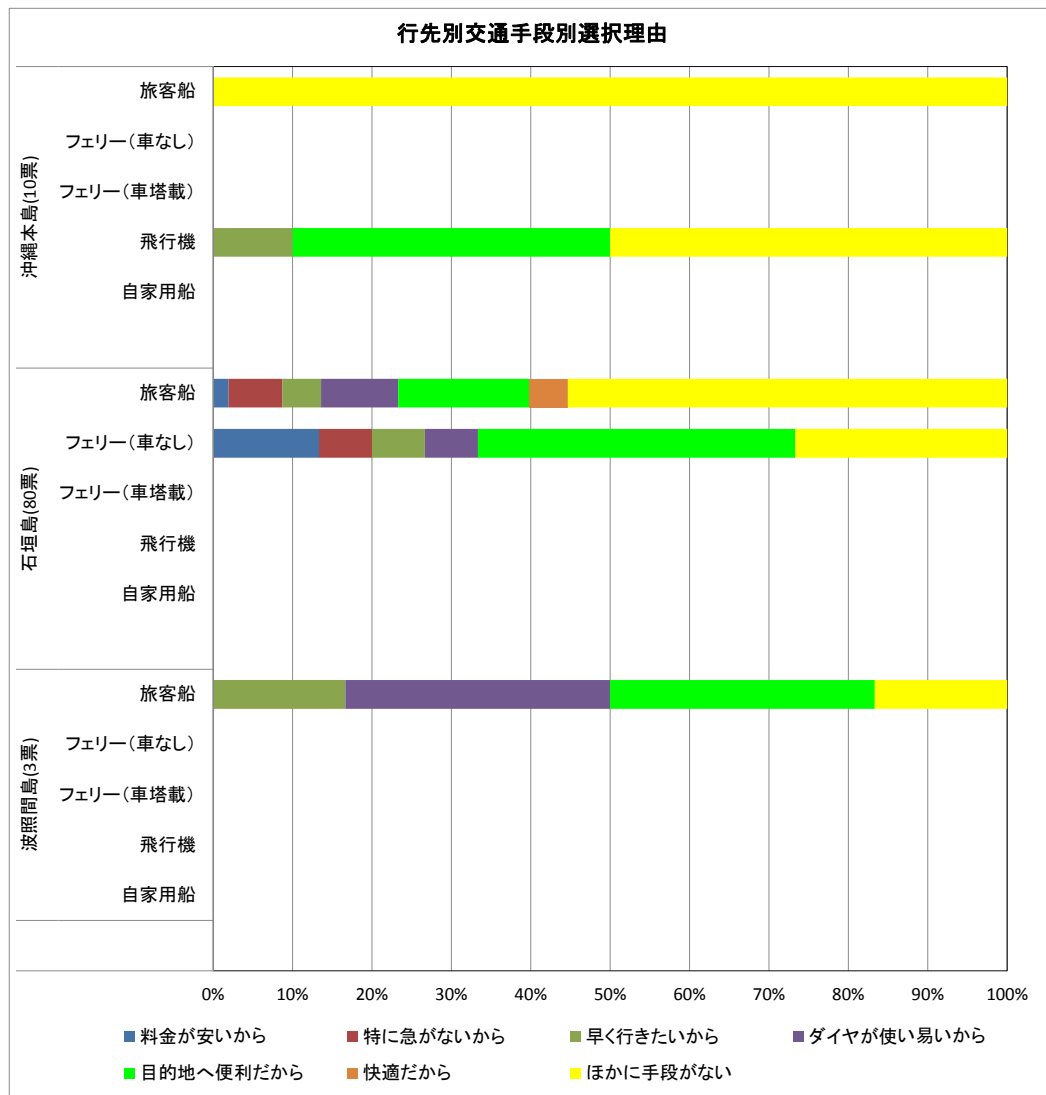
⑦行先別目的別交通手段（島外）

行先別、目的別に交通手段をみると、石垣島への移動は旅客船が、沖縄本島への移動は飛行機が主体となっている。



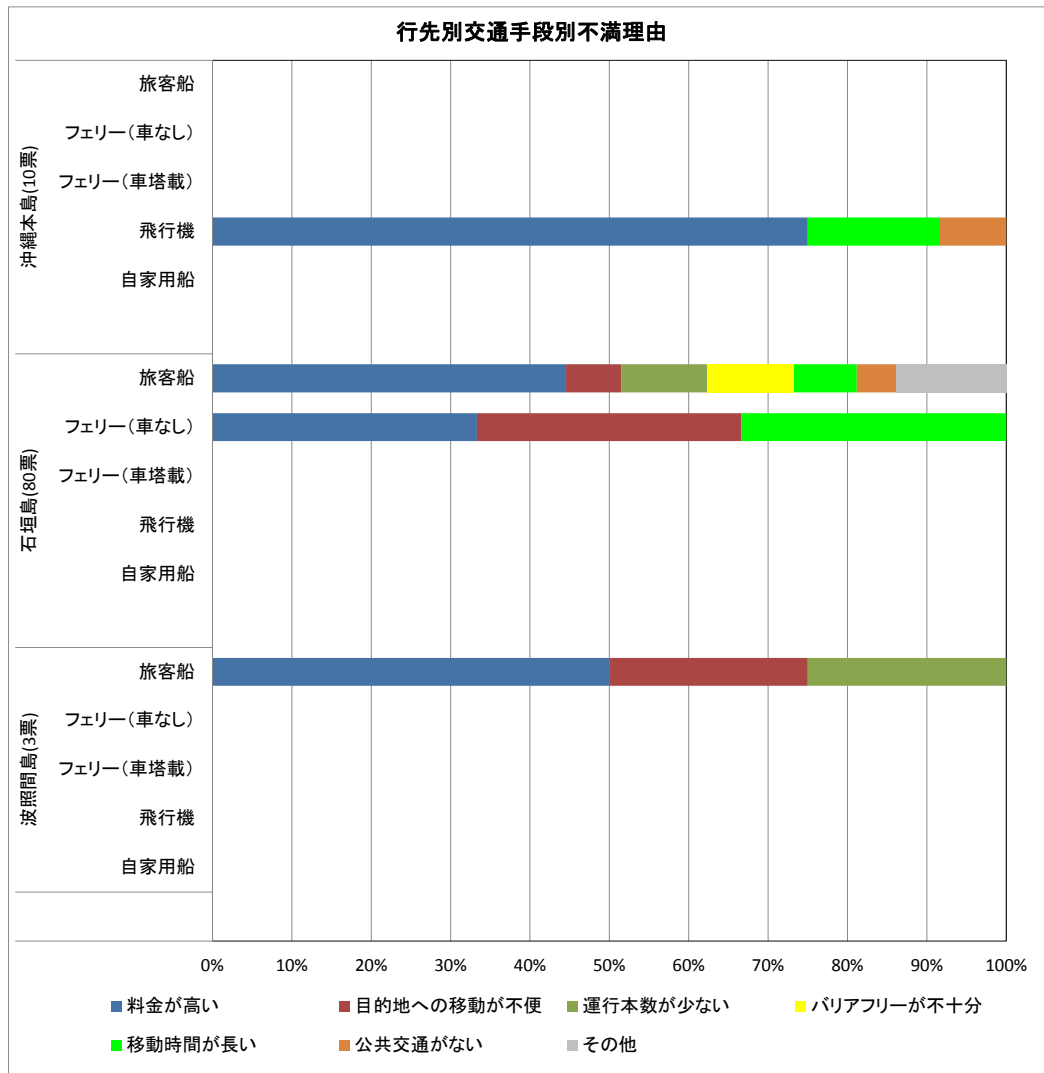
⑧行先別交通手段選択理由（島外）〔複数回答〕

交通手段の選択理由をみると、「ほかに手段がない」と「目的地へ便利だから」が多くなっている。



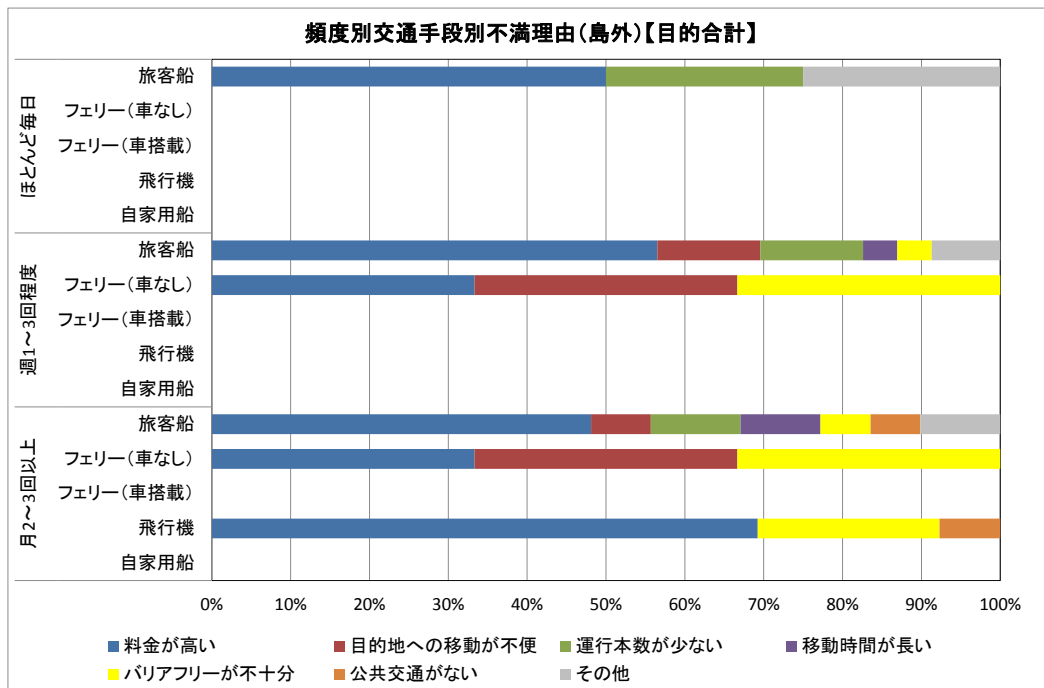
⑨行先別交通手段別不満理由（島外）〔複数回答〕

交通手段に対する不満についてみると、「料金が低い」、「目的地への移動が不便」、「移動時間が長い」があげられている。

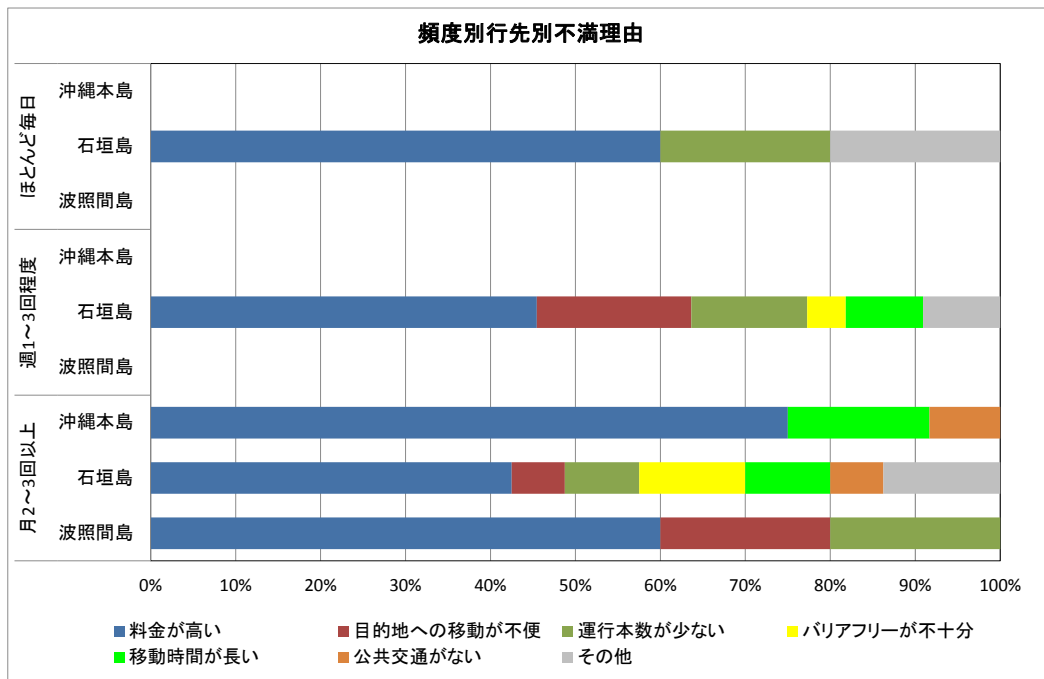


<参考>

◆頻度別手段別不満理由（島外）〔複数回答〕

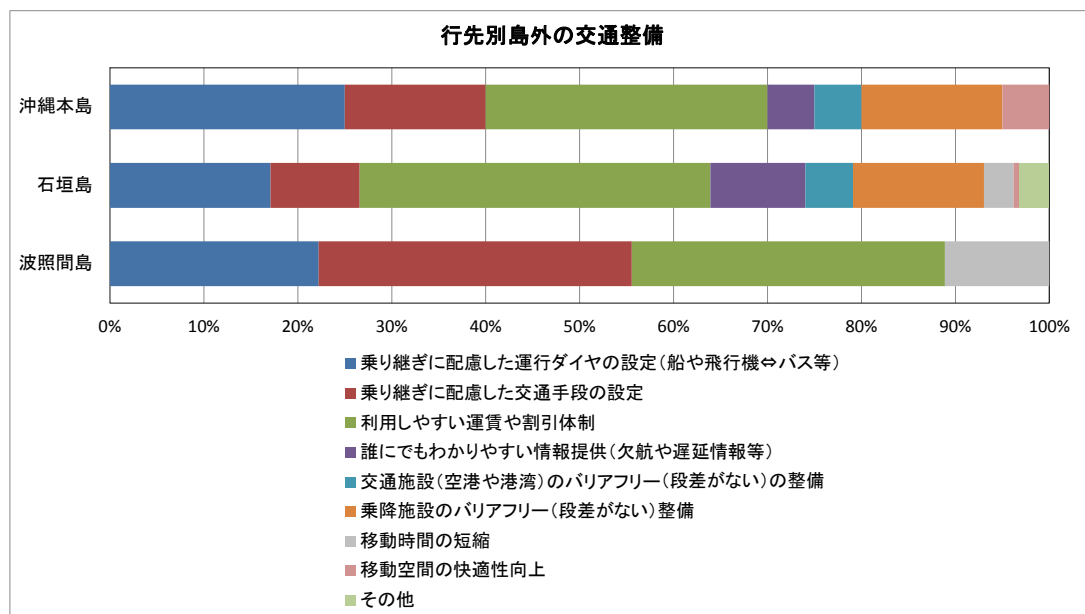
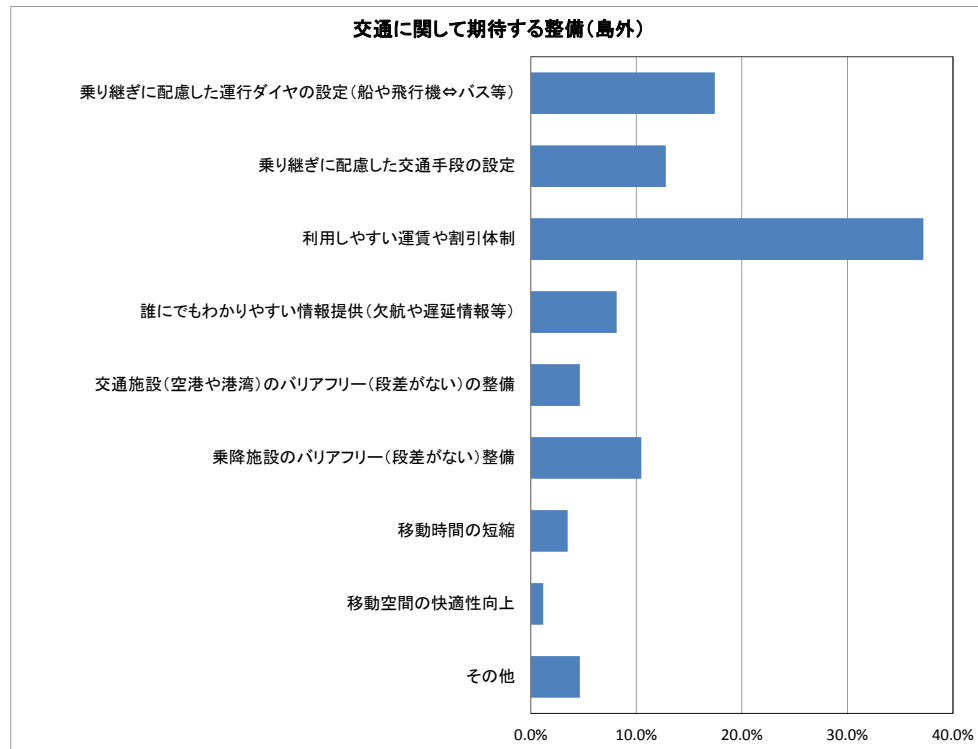


◆頻度別行先別不満理由〔複数回答〕



⑩島外の交通整備[複数回答]

竹富島外への移動に関する交通整備については、「利用しやすい運賃や割引体制」が多くあげられている。



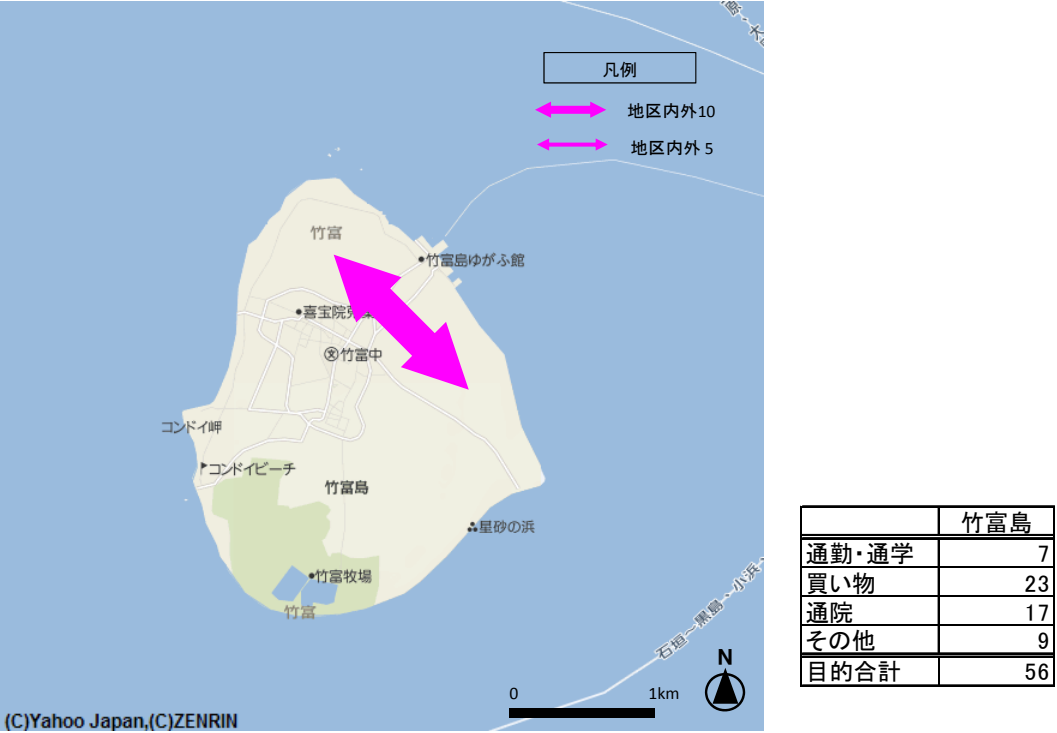
◆島外の交通整備に対して対する項目と強く期待する区間や場所

<竹富島>

①乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定(船や飛行機⇔バス等)		件数
石垣港	石垣空港	2
新石垣空港 バスを運行してほしい	離島ターミナル バスを運行してほしい	1
石垣ターミナルから各地		1
石垣港～八重山病院		1
②乗り継ぎに配慮した交通手段の設定		件数
石垣離島ターミナルと路線バスの接合		1
波照間へ行った時、交通手段にこまりました。		1
石垣港	空港	1
③利用しやすい運賃や割引体制		件数
竹富港	石垣港	3
波照間から石垣へ	石垣から沖縄へ	1
波照間～石垣 船賃の特割	石垣～沖縄間の航空券の特例	1
竹富湾～石垣間	竹富町全島	1
竹富島 運賃が高い	石垣島 運賃が高い	1
小浜～石垣		1
石垣⇔那覇間		1
新石垣空港 運賃値下げ	離島ターミナル 運賃値下げ	1
離島で集会・研修・大会等の時、割引を望む		1
④誰にでもわかりやすい情報提供(欠航や遅延情報等)		件数
波照間～石垣間		1
石垣港	各離島行き	1
⑨その他		件数
竹富港	石垣港	1
石垣離島ターミナル	離島者専用駐車場	1
犬を乗せれる船		1

<住まいの島内の移動について（島内）>

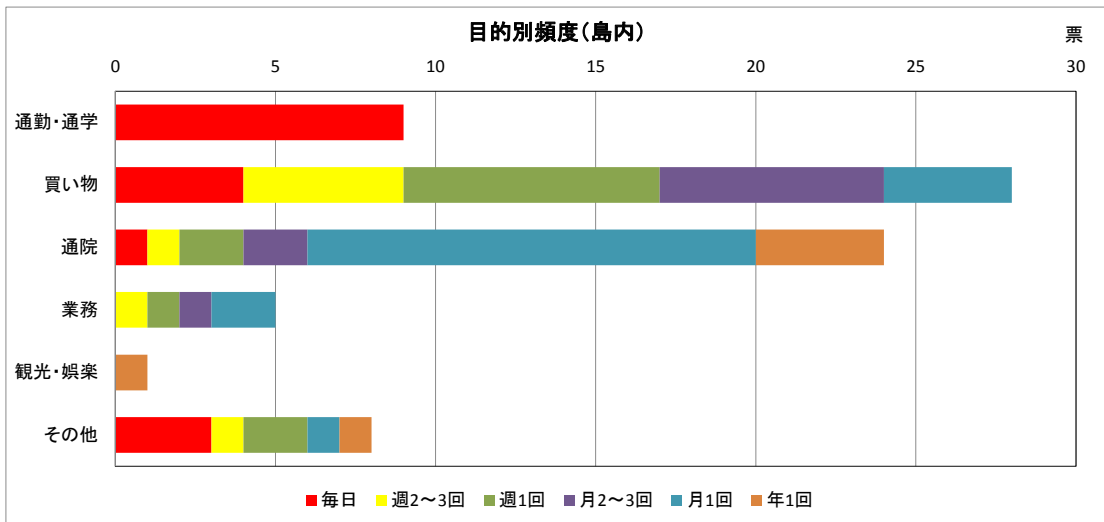
①目的別目的地（島内）



②目的別頻度（島内）

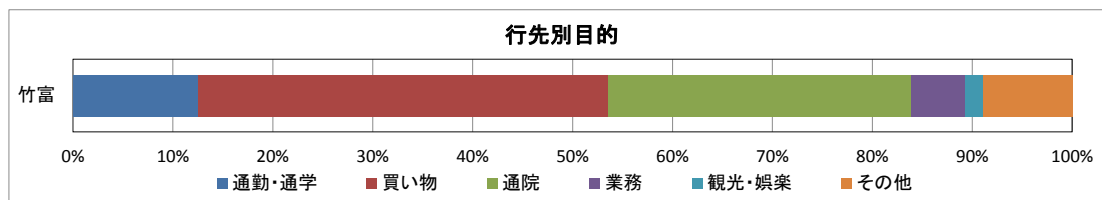
島内移動の目的は、買い物が最も多く、次いで通院となっている。

頻度は、通勤では「毎日」、買い物では「週1回」、通院では「月1回」が多くなっている。



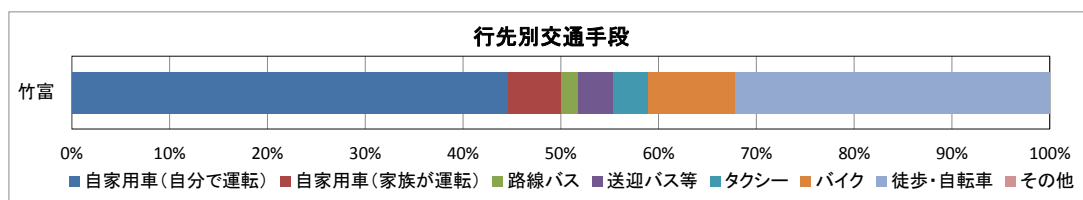
③行先別目的（島内）

竹富島内は買い物、通院、通勤・通学での移動がみられる。



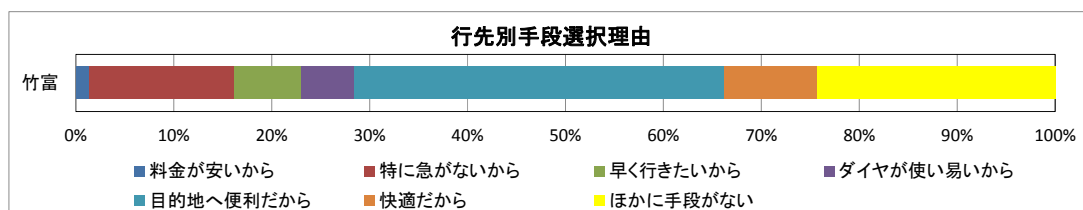
④行先別交通手段（島内）

行先別に交通手段をみると、「自家用車（自分で運転）」、「徒歩・自転車」が多い。



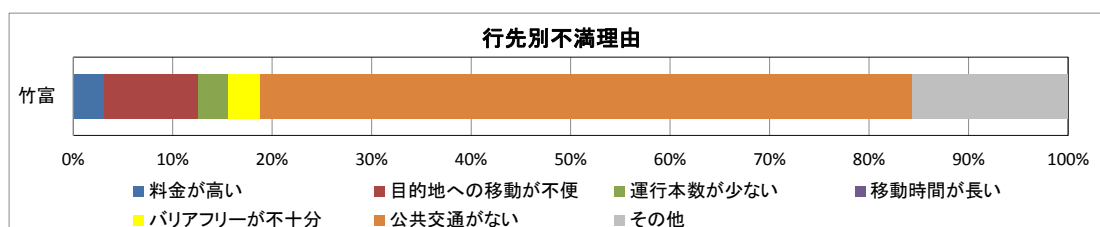
⑤行先別交通手段選択理由（島内）[複数回答]

行先別の交通手段選択理由は、「目的地へ便利だから」、「ほかに手段がない」が多くなっている。



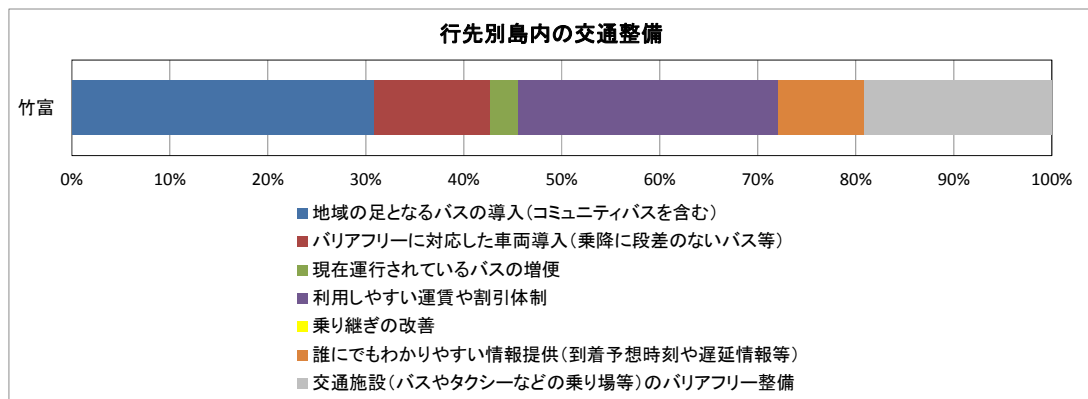
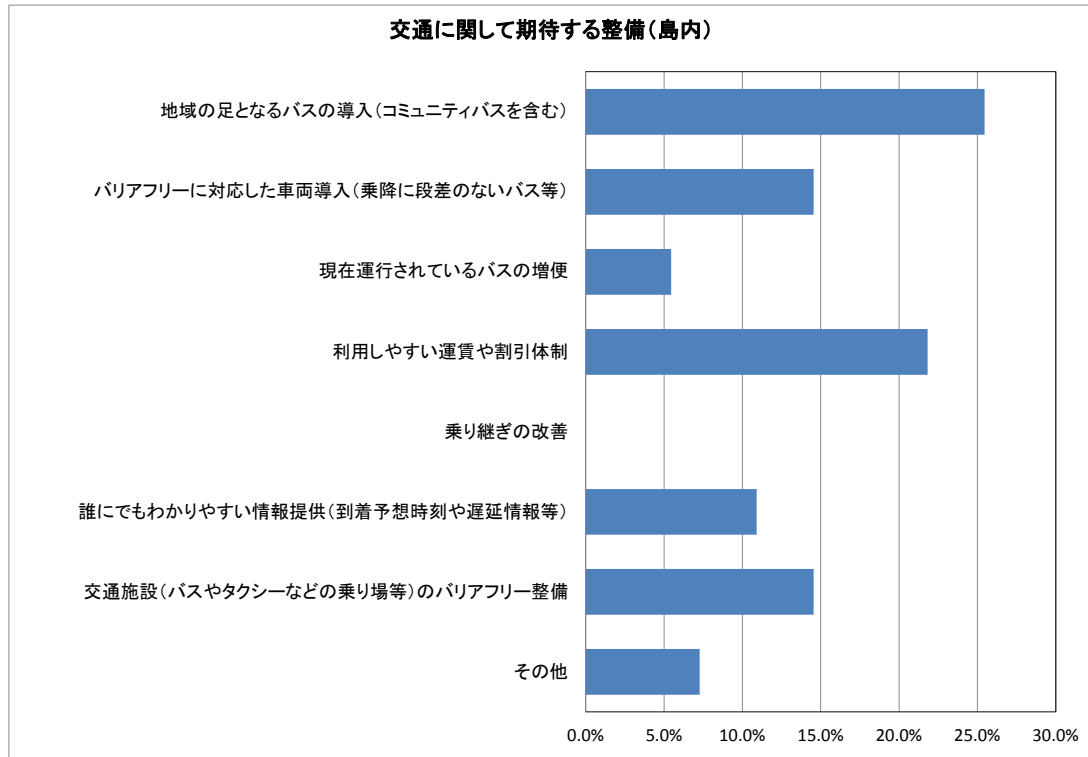
⑥行先別不満理由（島内）[複数回答]

交通手段の不満理由について、「公共交通がない」との回答があげられている。



⑦島内の交通整備[複数回答]

竹富島内の交通に関する整備については、「地域の足となるバスの導入」、「利用しやすい運賃や割引体制」が多くあげられている。



◆特に強く期待する区間や場所等

<竹富島>

①地域の足となるバスの導入(コミュニティバスを含む)	件数
石垣港～空港	1
石垣港	1
②バリアフリーに対応した車両導入(乗降に段差のないバス等)	件数
段差のないバス	1
③現在運行されているバスの増便	件数
石垣港～空港	1
④利用しやすい運賃や割引体制	件数
集落内～竹富港	3
利用しやすい運賃	1
石垣港～空港	1
⑦交通施設(バスやタクシーなどの乗り場等)のバリアフリー整備	件数
集落内～竹富港	1
乗り場の整備	1
⑧その他	件数
西表島港	1
現在のシステムで十分です。	1

◆その他要望・意見

島内や他島への移動に関する要望・意見
石垣⇄那覇間の飛行機運賃が高すぎる。離島割引もまだ高いと思う
石垣島～那覇空港の運賃が高い。
石垣島への移動には船しかないので、ゲージがなくても常時犬を乗せれるようにしてほしい。
石垣市内で、路線バスだけでは行動範囲が限られてくる。新空港建設に伴い、石垣離島ターミナルへのアクセス時間、料金等を早急に検討してほしい。
空港の整備、再運航を希望。
現在、3社が運行していますが、船会社が多いと思います。住民の足だとはわかりますが、競争しあい、観光シーズンオフの時はお客様の少ないときは大変だと思います。
航空運賃割引と、石垣空港から県外の直行便を運航してほしい。
早急に空港の再開を望みます。
竹富町内の島々への移動が各島からできれば良いと思う。
竹富町内の島島への移動が各島から直接行くことができれば良いと思う。
竹富町の島々を結ぶ定期船がほしい、1日一巡回か、週2・3回で良いので考えてもらいたい。
島内から他島への直行船がないため一度石垣島へ行き、それから他島へ行くのは時間がかかりすぎて不便である。また、急用の時に間に合わないこともある。
党内交通が無く、必ず石垣島を基点にしなければならず、移動のための料金と時間がかかり、町民負担が大きい。町内には県道・国道に変わる道は海路しかないので、料金面の補助が当然であるべきである。
飛行機の料金を安くしてもらいたい。離島の船賃を安くしてもらいたい。
フェリー運賃の割引
目が悪いので、乗りやすい船、あまり段差のない船がいい
八重山から本島への移動に船(貨客船)の運行は絶対に必要。思い立った時の移動には低料金が魅力。
船・バス・タクシー等にシルバー割引をつくってほしい。

4-19 西表島

(1) 島の概要

西表島は、沖縄本島那覇市から南西方向約 440km に位置し、人口約 2,300 人を有する離島である。全域が竹富町に属しており、石垣島や同町内の島々との航路がある。航路は複数の事業者により運航されており、島内の 2 つの港湾に発着している。



人口	2,274 人
世帯数	1,194 世帯
高齢化率	16.9 %
就業者総数	1,417 人

島の面積	289.3 km ²
本島(那覇市)との距離	439 km
港湾乗降人員	1,194.0 千人
空港乗降人員	- 千人

資料：離島統計(H19)、空港乗降人員はH22年度

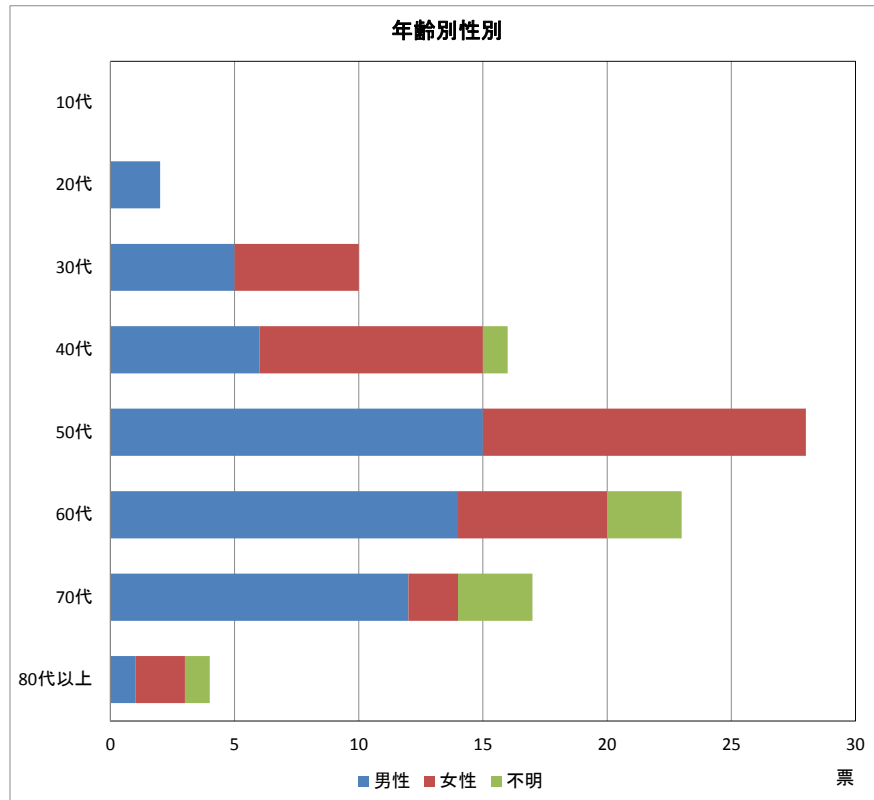
<海上交通>

発港	着港	着市町村 [島名]	タイプ	便数 (往復)	所要時間 (分)	運航事業者名
大原	石垣	石垣市 [石垣島]	高速船	13	35	有限会社安栄観光
			フェリー	1(週3日)	80	八重山観光フェリー株式会社
			高速船	6	35	石垣島ドリーム観光株式会社
			フェリー	1(週3日)	45	
大原	小浜	竹富町 [小浜島]	高速船	1	30	八重山観光フェリー株式会社
			高速船	2本(片方向)	35	石垣島ドリーム観光株式会社
大原	小浜	竹富町 [竹富島]	高速船	1本(片方向)	35	石垣島ドリーム観光株式会社
上原	石垣	石垣市 [石垣島]	高速船	9	40	有限会社安栄観光
			フェリー	1(週3日)	100	八重山観光フェリー株式会社
			高速船	-	-	石垣島ドリーム観光株式会社
			フェリー	1(週3日)	55	
上原	鳩間	竹富町 [鳩間島]	高速船	1.5	10	有限会社安栄観光
			フェリー	1(週3日)	20	

(2) 住民ニーズ

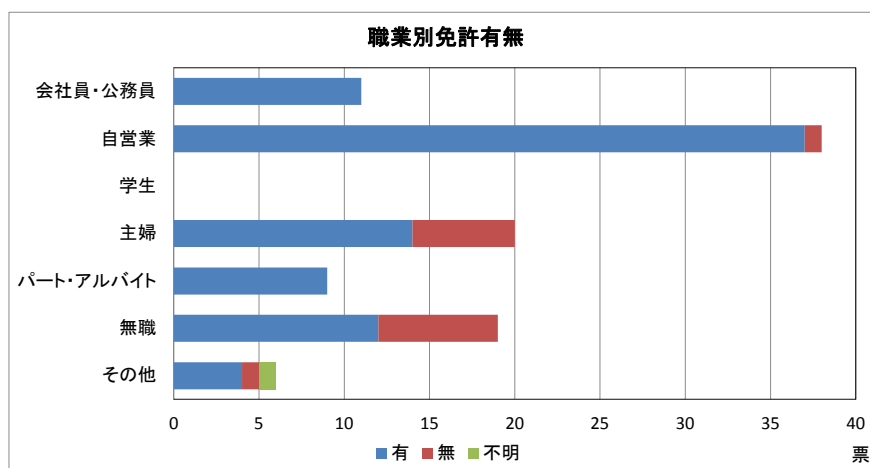
①年齢別性別構成

西表島の回答者は50代が最も多く、次いで60代、70代の順となっている。



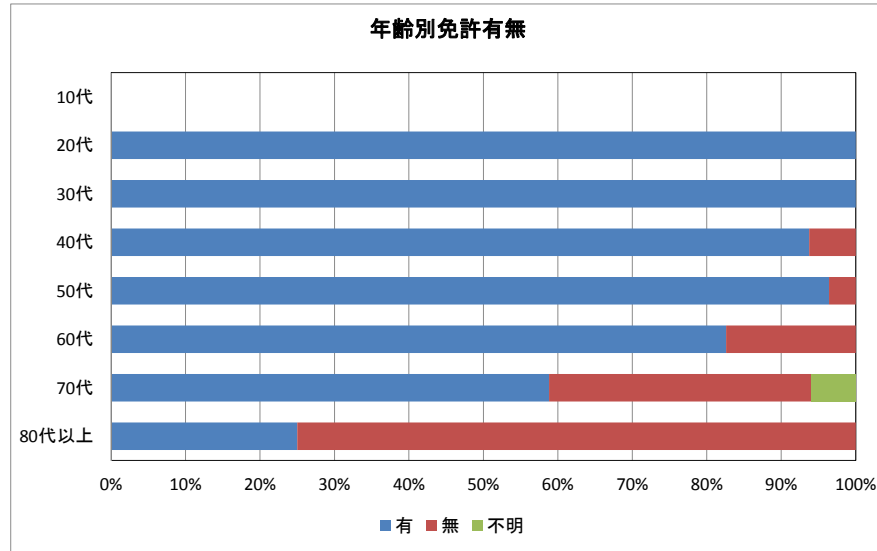
②職業別免許の有無

回答者の職業は、自営業が最も多く、次いで主婦、無職の順となっている。主婦、無職の回答者は自動車免許を持っていない割合が多い。



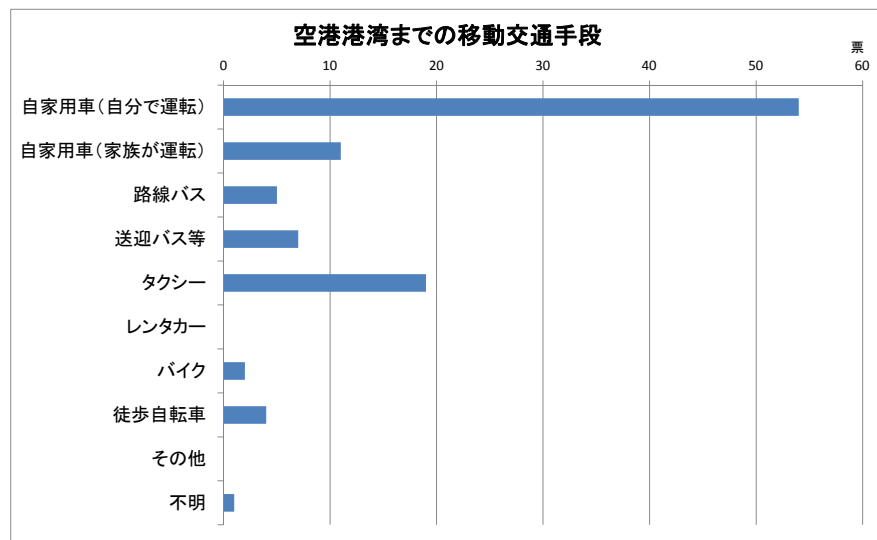
③年齢別免許の有無

年齢別に自動車免許の有無をみると、60代以降は免許のない割合が多くなっている。



④空港・港湾までの交通手段

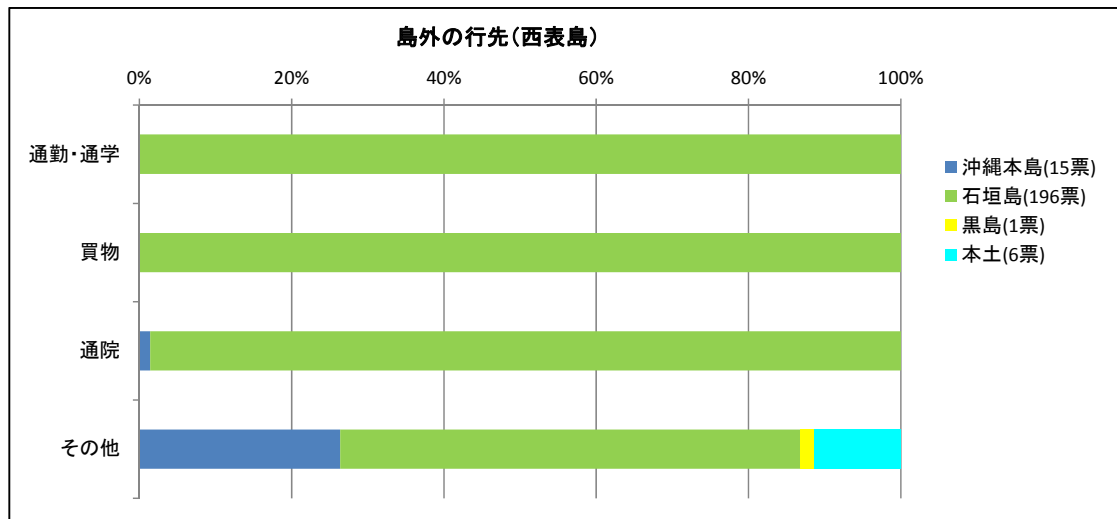
西表島の空港又は港湾までの交通手段は自家用車の「自分で運転」が最も多く、次いでタクシーとなっている。



<本島や近隣離島への移動について（島外）>

⑤目的別目的地（島外）

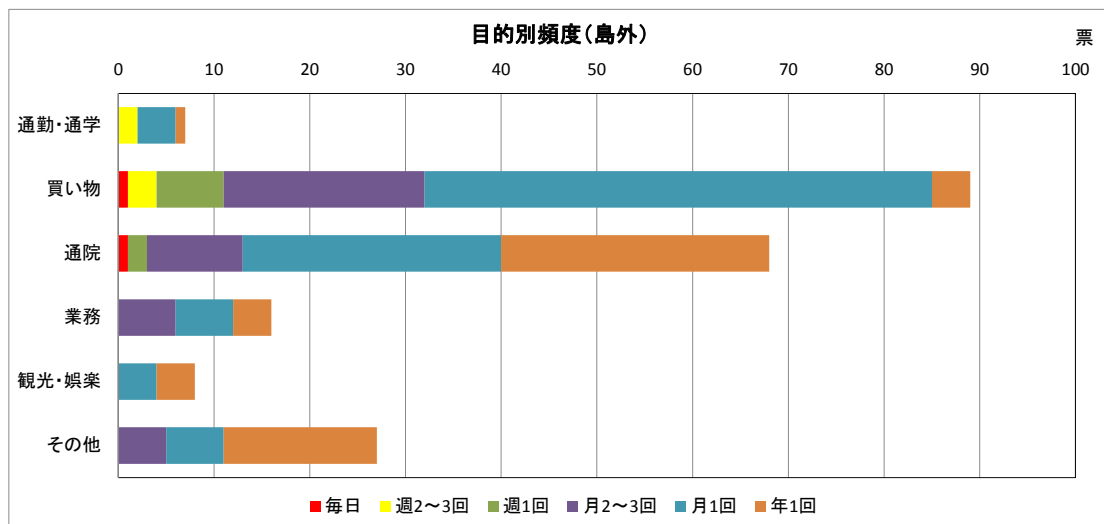
西表島外への行先についてみると、各目的において石垣島が最も多くなっている。



⑥目的別頻度（島外）

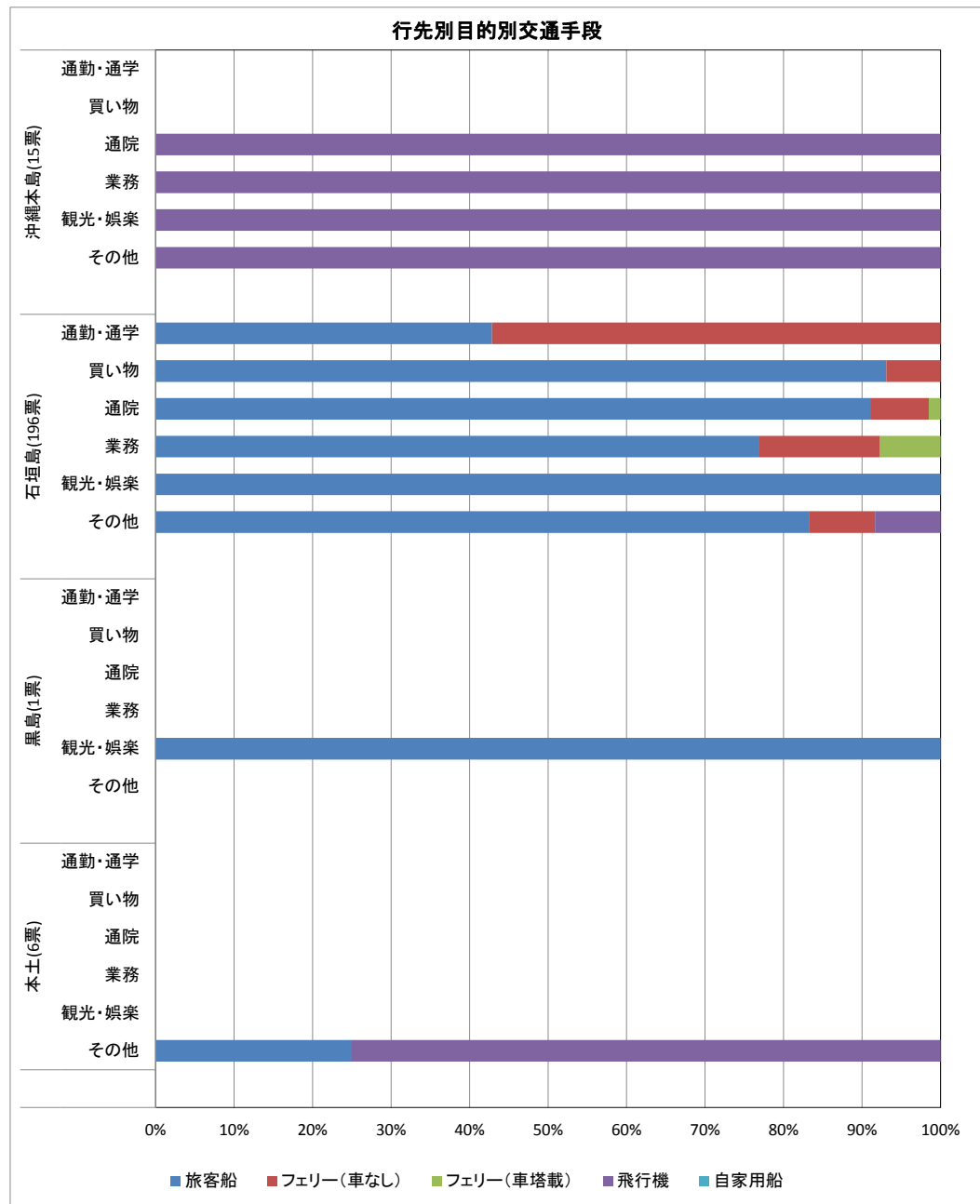
島外への移動は、買い物との回答が最も多く、次いで通院となっている。

買い物目的では「月2〜3回」との回答が多くみられる。



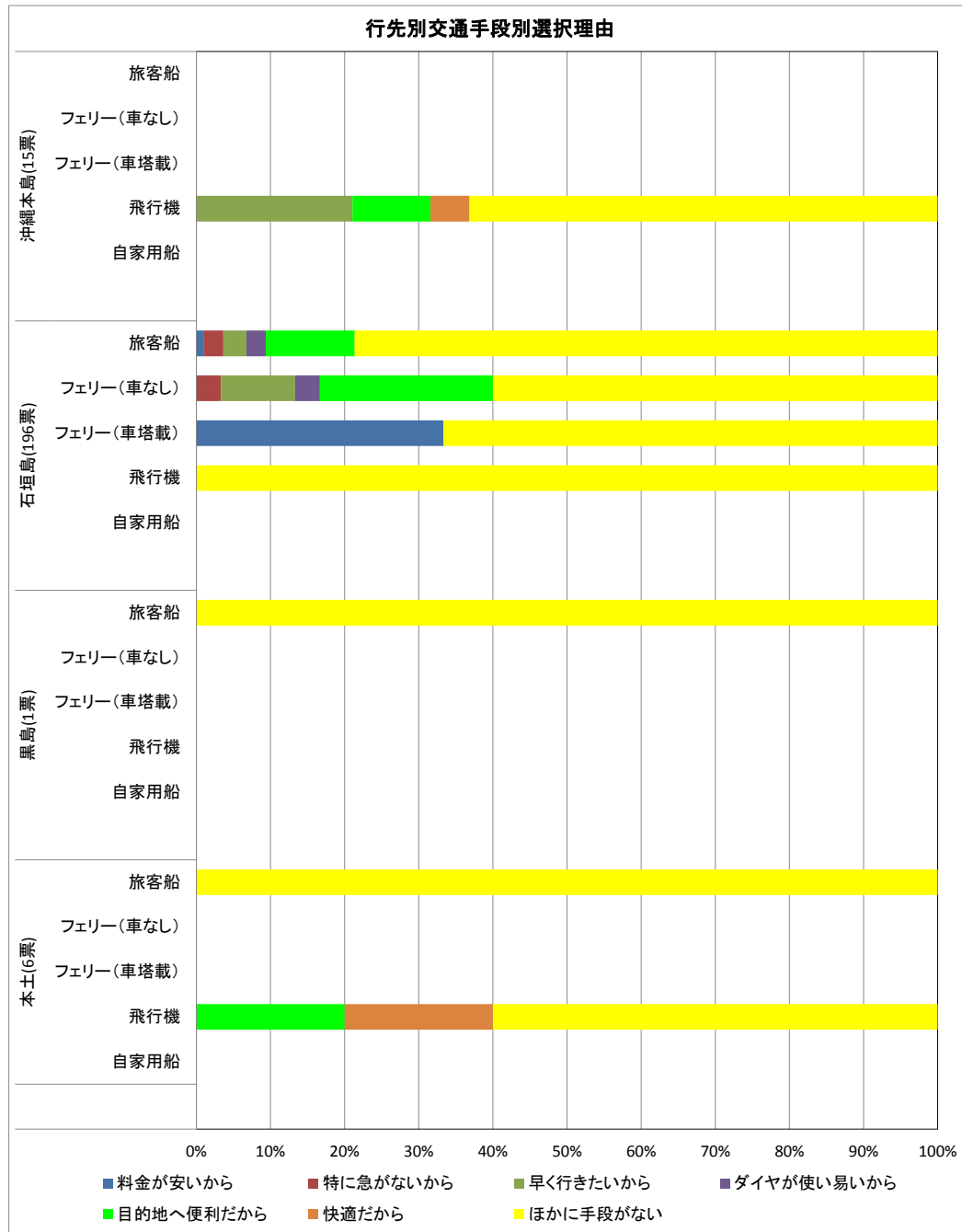
⑦行先別目的別交通手段（島外）

行先別、目的別に交通手段をみると、沖縄本島へは飛行機が主体となっている。石垣島へは各目的ともに旅客船やフェリー利用となっている。



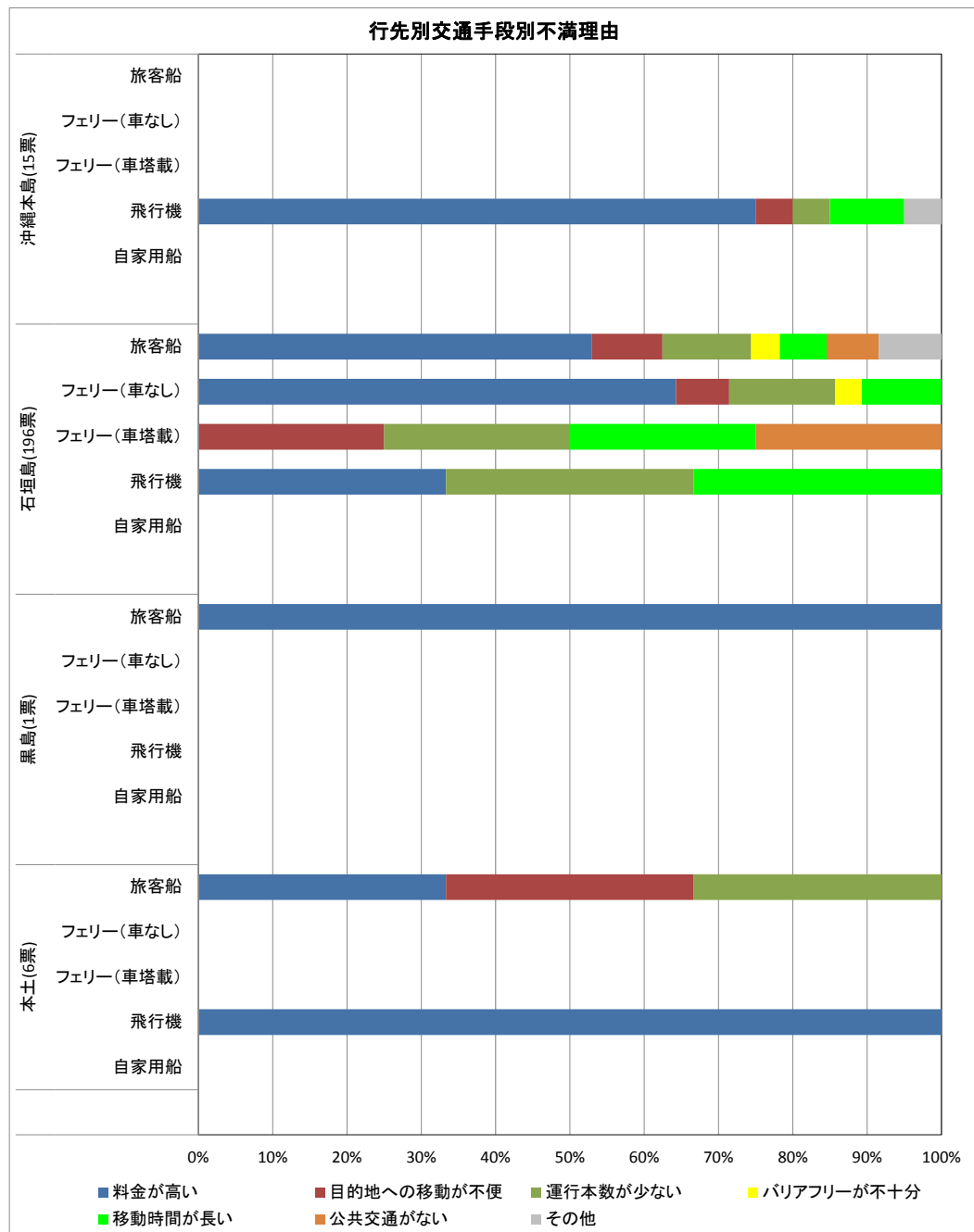
⑧行先別交通手段選択理由（島外）〔複数回答〕

交通手段の選択理由をみると、全般的に「ほかに手段がないから」が多くなっている。



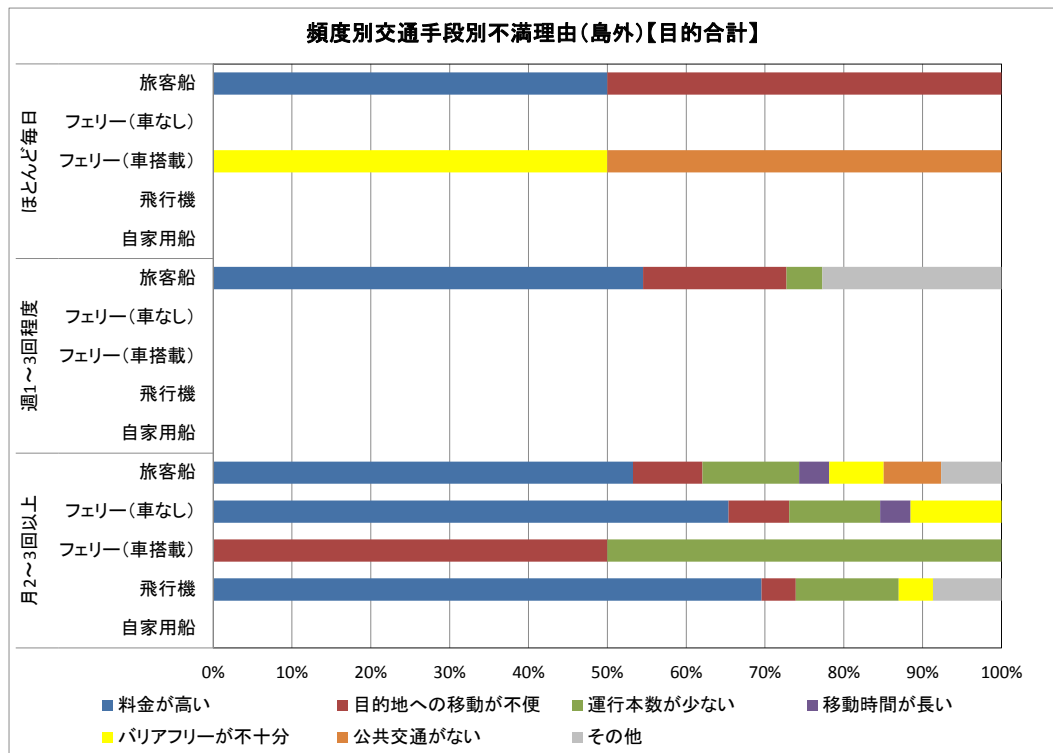
⑨行先別交通手段別不満理由（島外）〔複数回答〕

交通手段に対する不満についてみると、沖縄本島方面において「料金が安い」が多い。石垣島方面の旅客船とフェリー（車なし）では「料金が安い」、フェリー（車搭載）では「目的地への移動が不便」、「運行本数が少ない」、「移動時間が長い」などがあげられている。

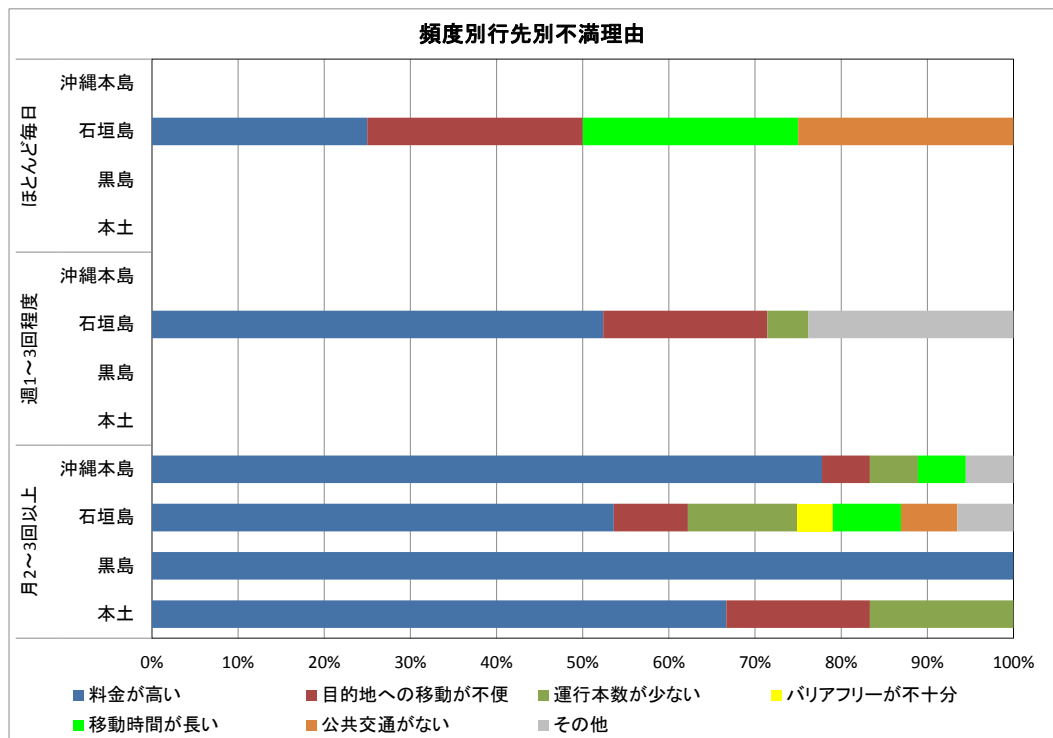


<参考>

◆頻度別手段別不満理由（島外）〔複数回答〕

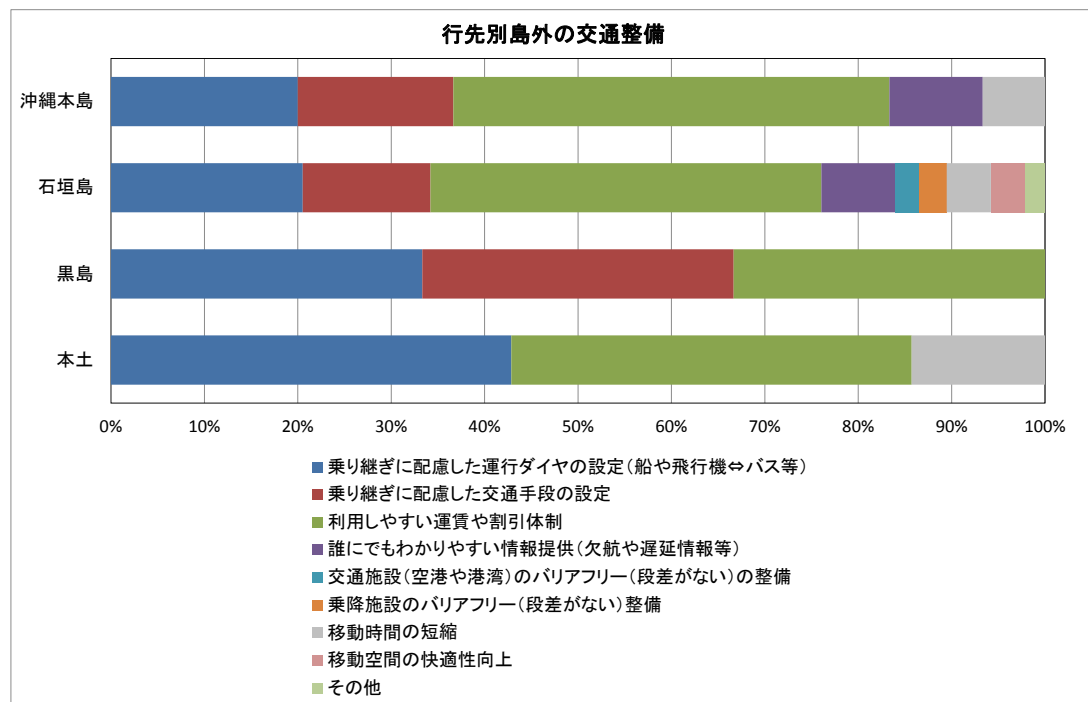
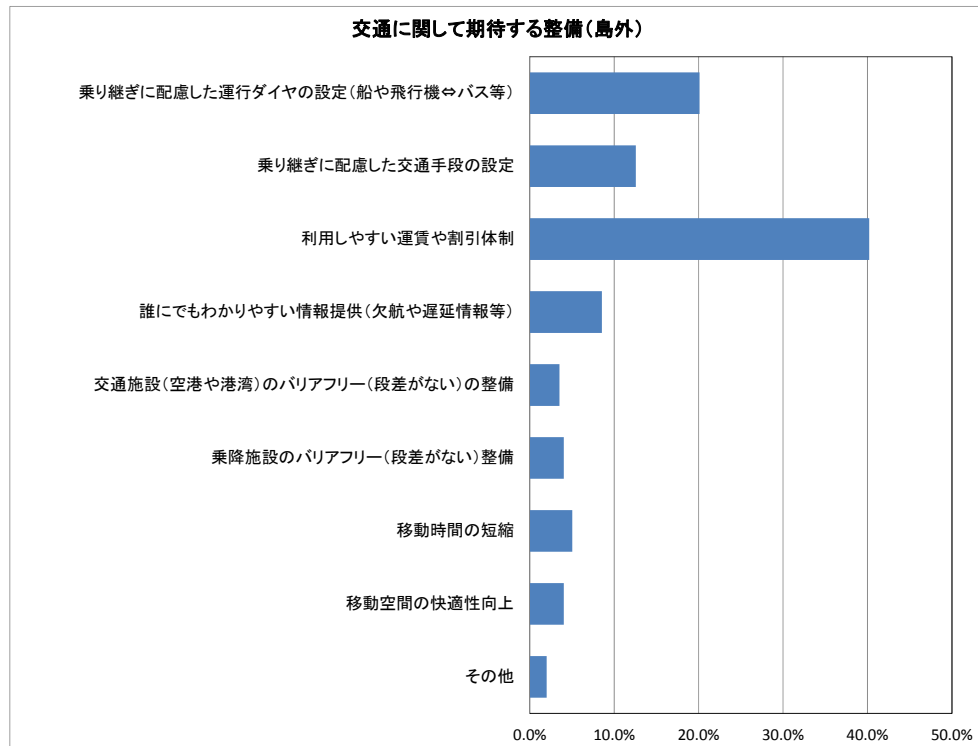


◆頻度別行先別不満理由〔複数回答〕



⑩島外の交通整備[複数回答]

西表島外への移動に関する交通整備については、「利用しやすい運賃や割引体制」が最も多く、次いで「乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定」があげられている。



◆島外の交通整備に対して対する項目と強く期待する区間や場所

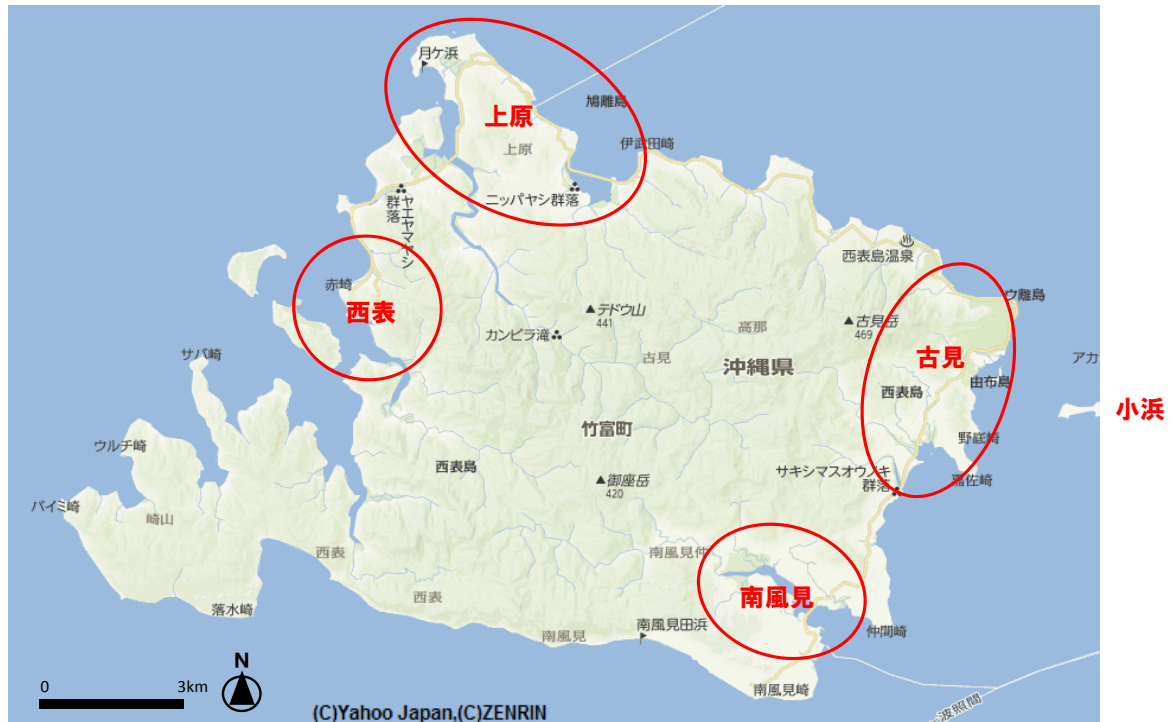
＜西表島＞

①乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定(船や飛行機⇄バス等)		件数
離島栈橋ターミナル	新石垣空港	7
離島栈橋ターミナル	県立八重山病院	1
バスターミナル	県立八重山病院	1
夕方の便で石垣に着いても島に渡る定期船はない		1
送迎バスで上原港へ、旅客船で石垣へ		1
集落～港		1
空港	大型スーパー	1
大原港及び全島	船便との連携	1
大原～白浜		1
大富	大原港	1
上原港	大原港	1
上原～石垣	石垣～空港	1
西表島～石垣港	上原港～石垣港	1
石垣バスターミナル⇄石垣空港		1
石垣～東京	石垣～台湾	1
石垣	西表	1
②乗り継ぎに配慮した交通手段の設定		件数
石垣～那覇		2
離島ターミナル	新石垣空港	2
港	八重山支所	1
バスターミナル	県立八重山病院	1
集落～港		1
空港	大型スーパー	1
大原港	大富	1
上原～石垣	石垣～空港	1
石垣港	八重山病院	1
③利用しやすい運賃や割引体制		件数
大原港～石垣港		12
上原港～石垣港		11
石垣～那覇		10
西表島～石垣島		5
石垣空港⇄石垣港		3
石垣 運賃を安くしてほしい	那覇 運賃を安くしてほしい	2
離島栈橋	サンエー	1
石垣～県外		1
島人向けに		1
運賃が往復3,080円は高い、せめて2,000円にしてほしい		1
大型のバスの利用は少ないので、小型バスでの運行による増便		1
離島ターミナル～新石垣空港		1
石垣空港～羽田・大阪など主要路線運賃低減		1
バスターミナル	県立八重山病院	1
西里～石垣		1
集落～港		1
④誰にでもわかりやすい情報提供(欠航や遅延情報等)		件数
上原⇄石垣	大原⇄石垣	2
ばいかじ		1
大原港	石垣港	1
西表島～石垣港	上原港～石垣港	1
⑤交通施設(空港や港湾)のバリアフリー(段差がない)の整備		件数
港湾施設全般		1
⑦移動時間の短縮		件数
上原～石垣港	大原港～石垣港	2
石垣空港⇄石垣港		2
西表島～石垣港	上原港～石垣港	1
⑧移動空間の快適性向上		件数
上原～石垣港	大原港～石垣港	2
大原港	石垣港	1
⑨その他		件数
駐車場が狭すぎる(大原港)		1
石垣⇄西表		1
港～空港	シャトルバスの運行	1
最終便をもっと遅く。(日帰りができる)		1
石垣以外の島からへの配慮		1
石垣離島ターミナル⇄石垣空港		1

<住まいの島内の移動について（島内）>

＊島内地区のゾーン区分について

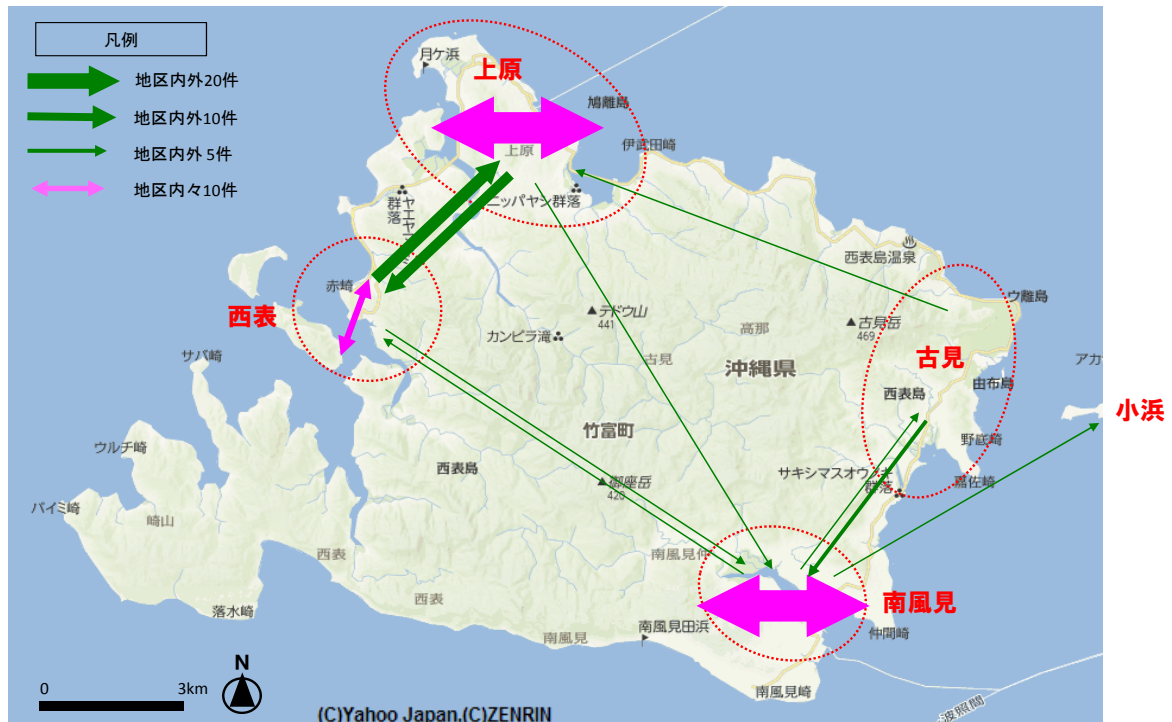
西表島のゾーン区分は、大字をベースに下図に示す4ゾーンを設定した。また、近接する小浜島も設定した。



①目的別目的地（島内）

<目的合計>

西表島の各ゾーンからの行先は、港湾が立地する南風見ゾーンと上原ゾーンに集中しており、南風見ゾーンと上原ゾーンの内々の移動も含め、二極集中のパターンとなっている。



ゾーン×島内行先【目的合計】

ゾーン	島内行先						計
	南風見	古見	上原	西表	小浜	竹富町	
南風見	44	2	0	1	1	0	48
古見	5	0	1	0	0	0	6
上原	2	0	48	13	0	0	63
西表	2	0	15	8	0	0	25
小浜	0	0	0	0	1	0	1
竹富町	8	2	4	2	0	0	16
計	61	4	68	24	2	0	159

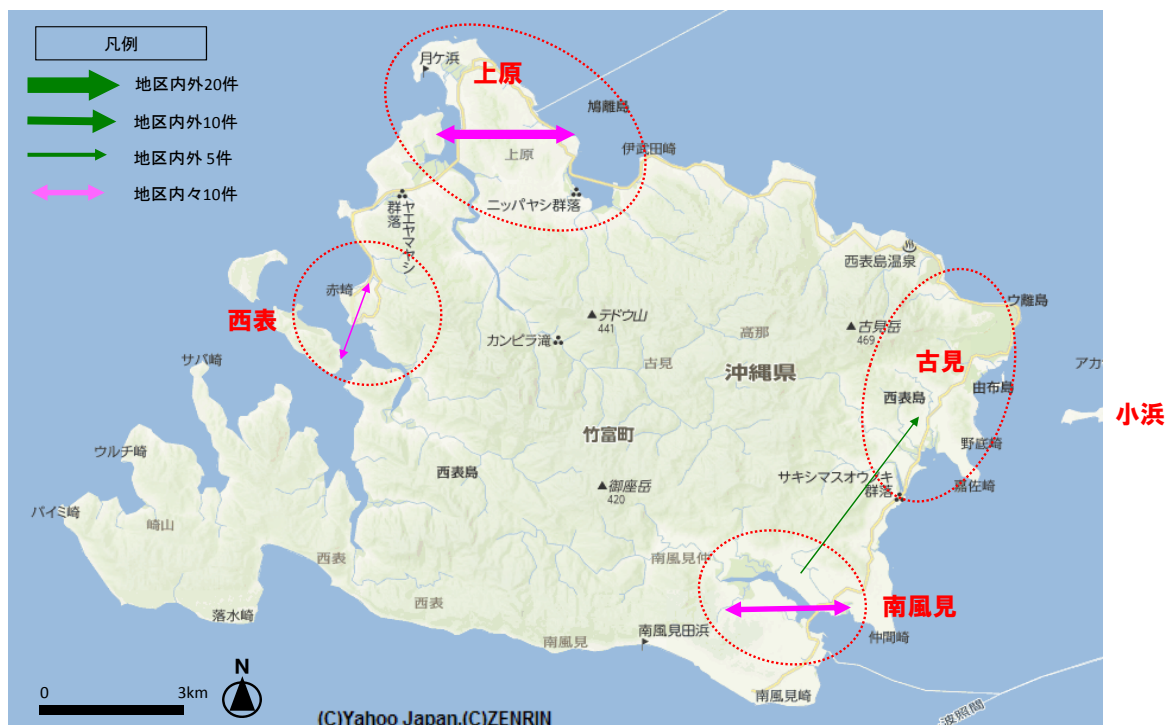
平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

<通勤・通学>

通勤・通学目的では、南風見ゾーンと上原ゾーンの内々の移動が多くなっている。



ゾーン×島内行先【通勤・通学】

ゾーン	島内行先						計
	南風見	古見	上原	西表	小浜	竹富町	
南風見	7	2	0	0	0	0	9
古見	0	0	0	0	0	0	0
上原	0	0	12	0	0	0	12
西表	0	0	0	2	0	0	2
小浜	0	0	0	0	1	0	1
竹富町	1	1	1	0	0	0	3
計	8	3	13	2	1	0	27

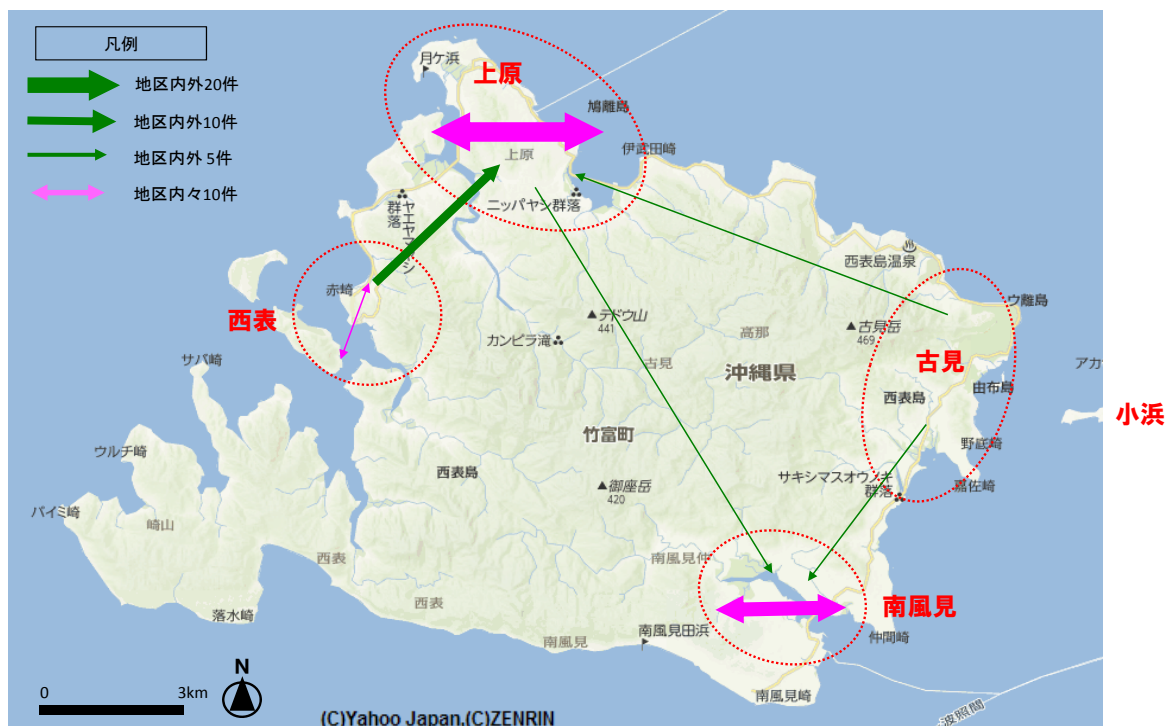
平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

<買い物>

買い物目的も、通勤・通学目的と同様に、南風見ゾーンと上原ゾーンの内々の移動が多くなっているほか、西表から上原への移動もみられる。



ゾーン×島内行先【買い物】

ゾーン	島内行先						計
	南風見	古見	上原	西表	小浜	竹富町	
南風見	18	0	0	0	0	0	18
古見	2	0	1	0	0	0	3
上原	1	0	25	0	0	0	26
西表	0	0	11	1	0	0	12
小浜	0	0	0	0	0	0	0
竹富町	4	0	3	0	0	0	7
計	25	0	40	1	0	0	66

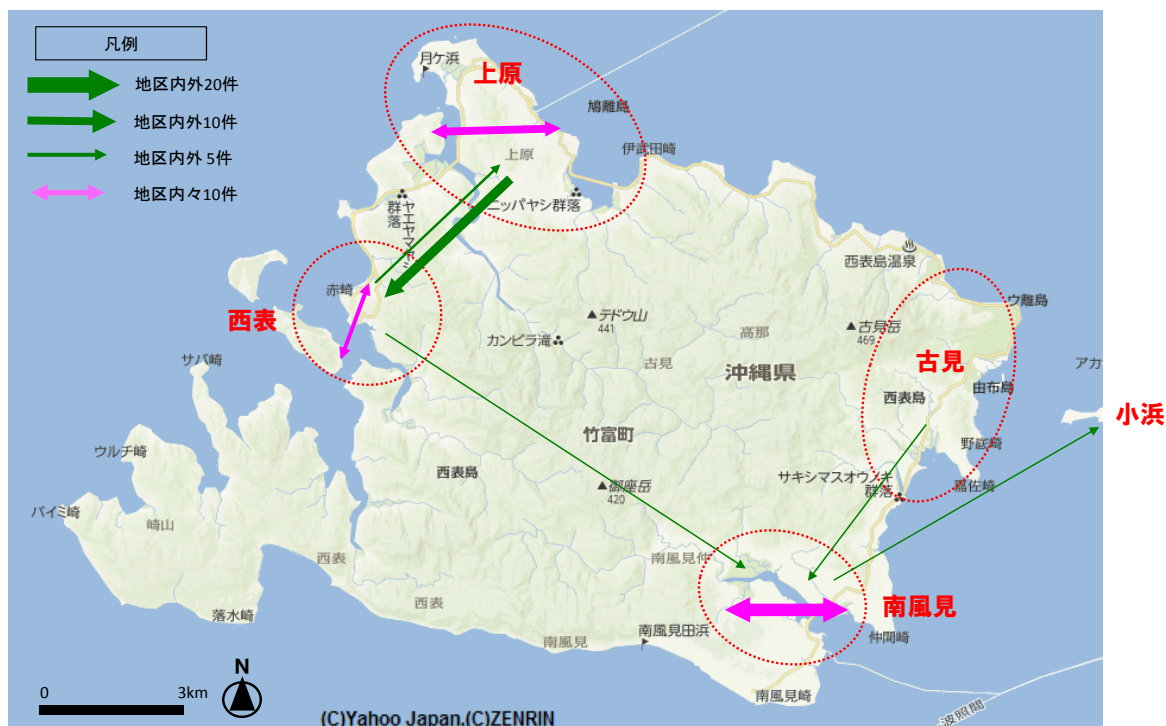
平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

<通院>

通院目的では、南風見ゾーンと上原ゾーンと西表ゾーンの内々の移動がみられるほか、上原から西表への移動がみられる。



ゾーン×島内行先【通院】

ゾーン	島内行先						計
	南風見	古見	上原	西表	小浜	竹富町	
南風見	16	0	0	0	1	0	17
古見	1	0	0	0	0	0	1
上原	0	0	10	12	0	0	22
西表	2	0	3	5	0	0	10
小浜	0	0	0	0	0	0	0
竹富町	2	0	0	2	0	0	4
計	21	0	13	19	1	0	54

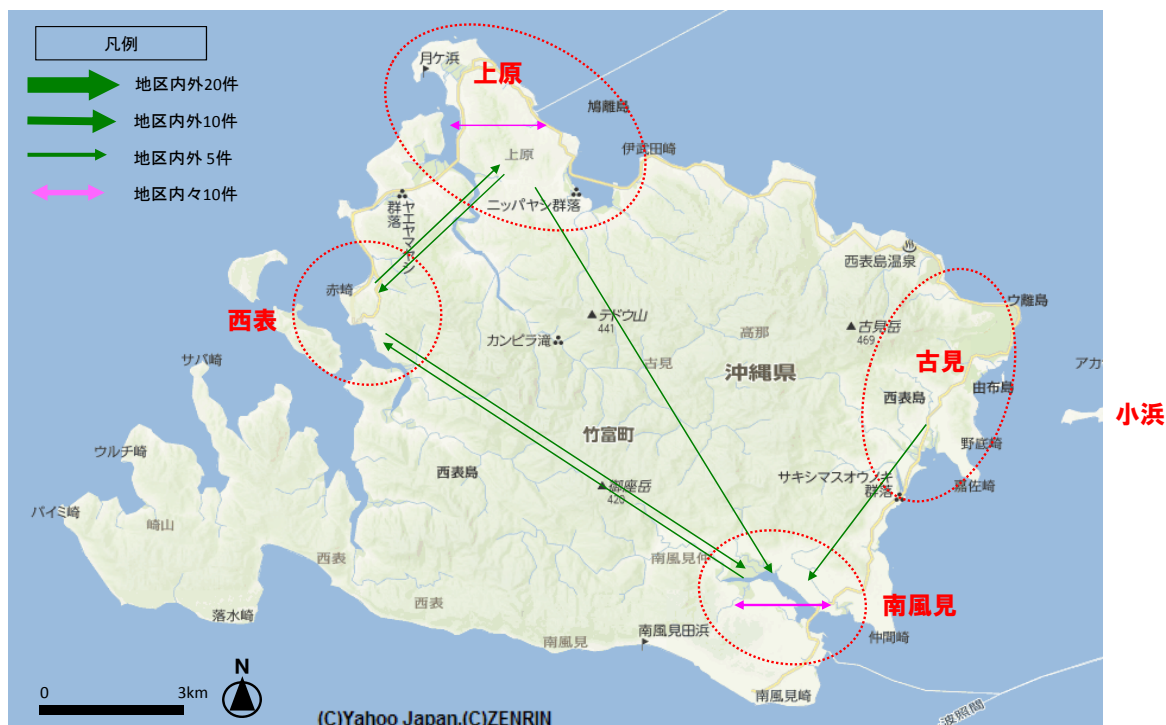
平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

<その他>

その他目的（業務や観光・娯楽など）では、の各ゾーン間の移動がみられる。



ゾーン×島内行先【その他】

ゾーン	島内行先						計
	南風見	古見	上原	西表	小浜	竹富町	
南風見	3	0	0	1	0	0	4
古見	2	0	0	0	0	0	2
上原	1	0	1	1	0	0	3
西表	0	0	1	0	0	0	1
小浜	0	0	0	0	0	0	0
竹富町	1	1	0	0	0	0	2
計	7	1	2	2	0	0	12

平均値以上の区間

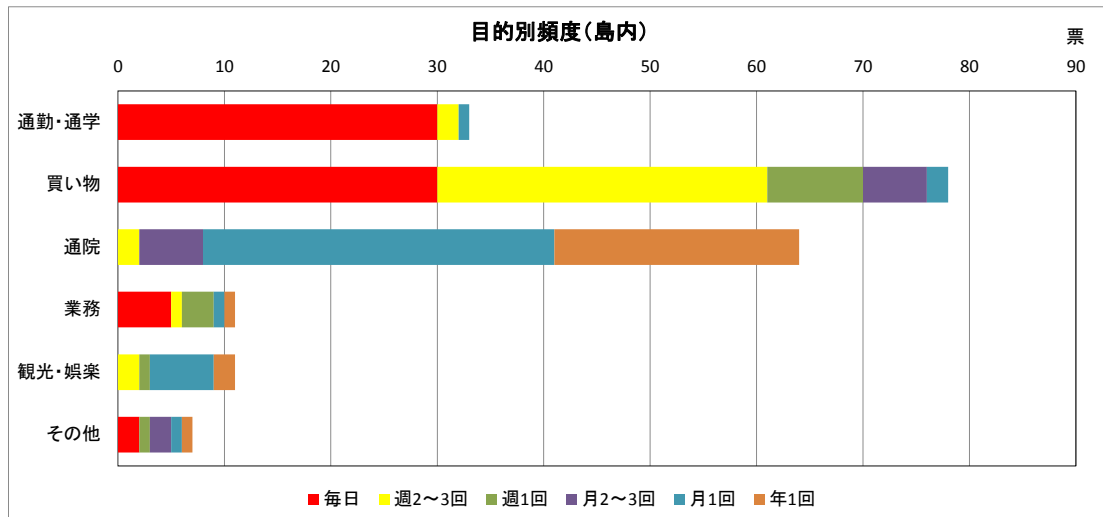
平均値未満の区間

0件

②目的別頻度（島内）

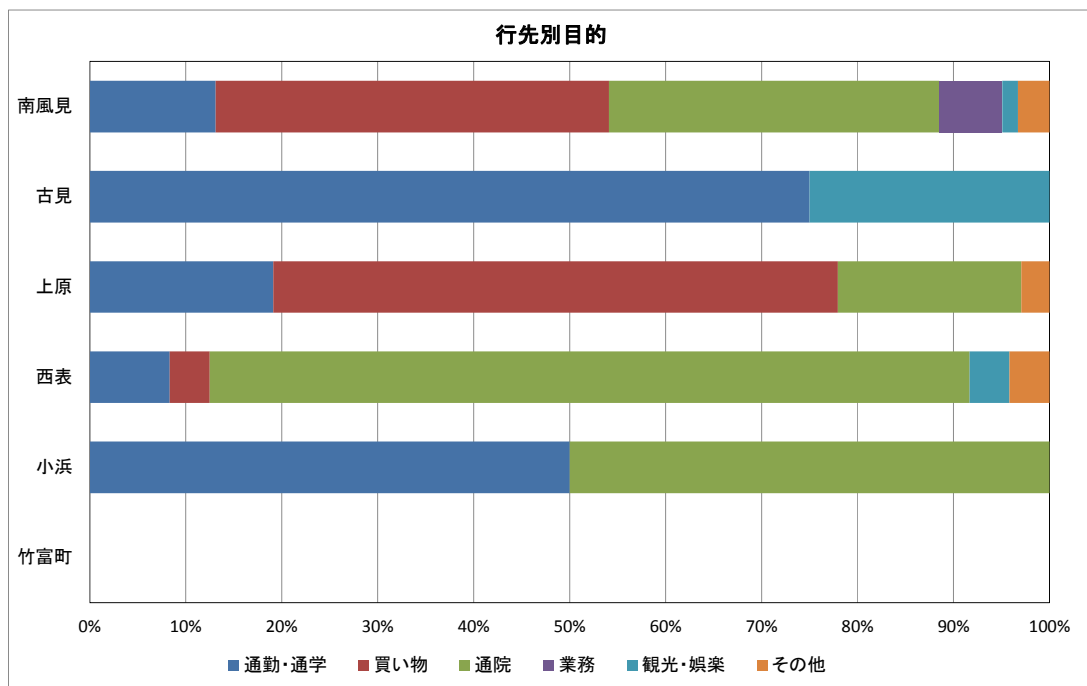
島内移動の目的は、買い物が最も多く、次いで通院、通勤・通学の順となっている。

頻度は、通勤・通学では「毎日」が、買い物では「毎日」と「週2～3回」が、通院では「月1回」が多くなっている。



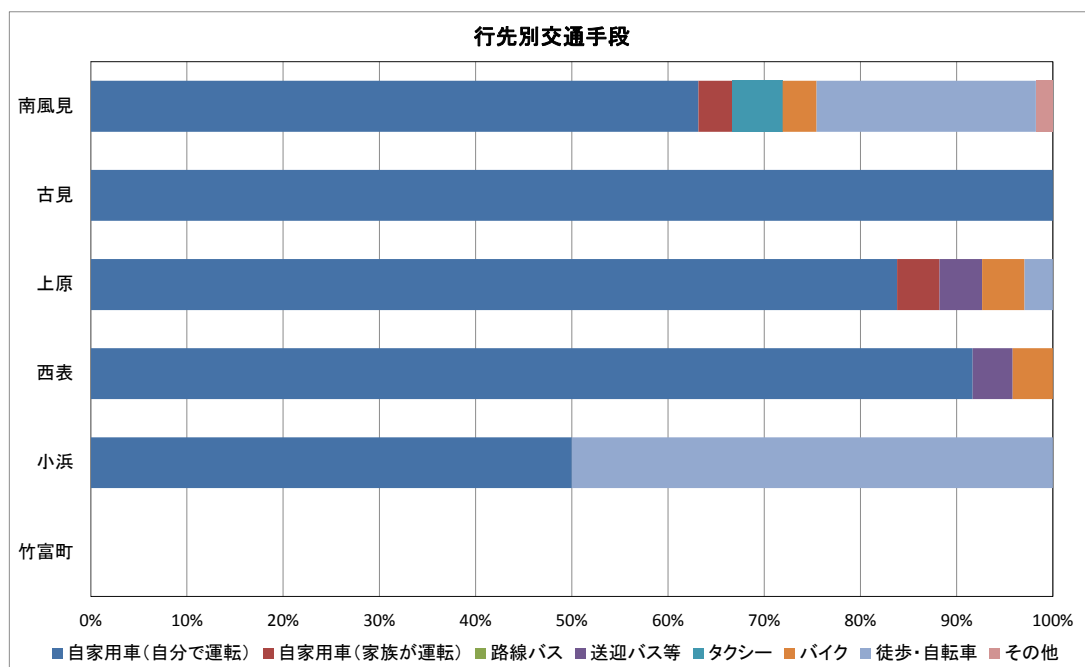
③行先別目的（島内）

行先別に目的をみると、南風見へは買い物と通院、上原では買い物目的、西表では通院目的が多くみられる。



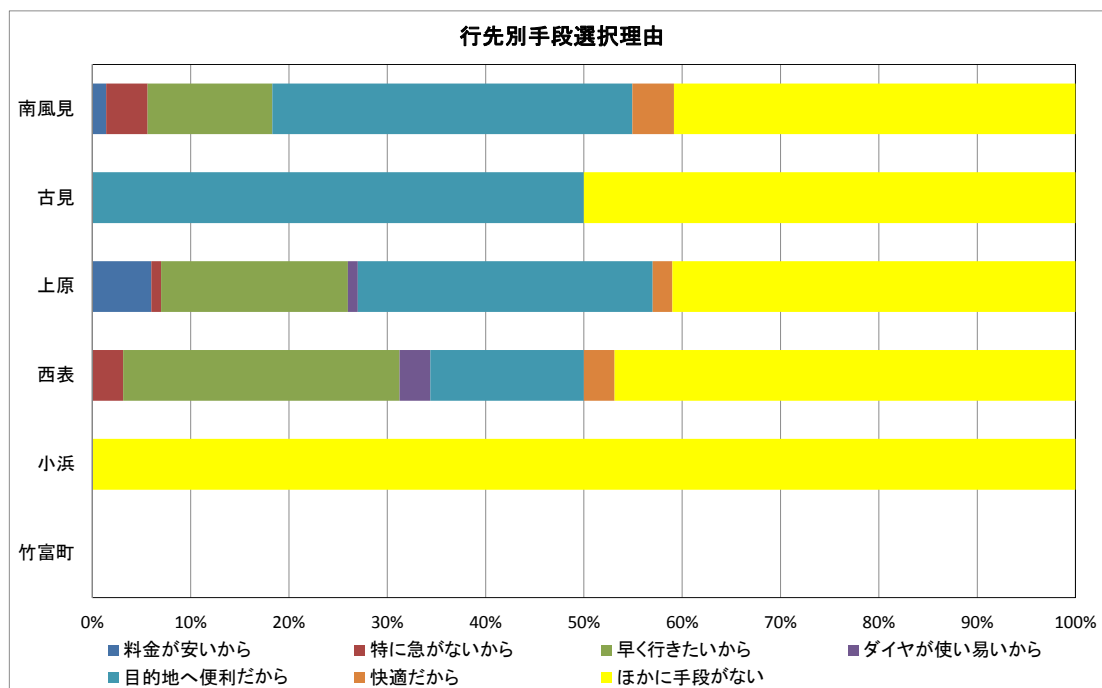
④行先別交通手段（島内）

行先別に交通手段をみると、ほとんどの方面へは「自家用車（自分で運転する）」が多くなっている。



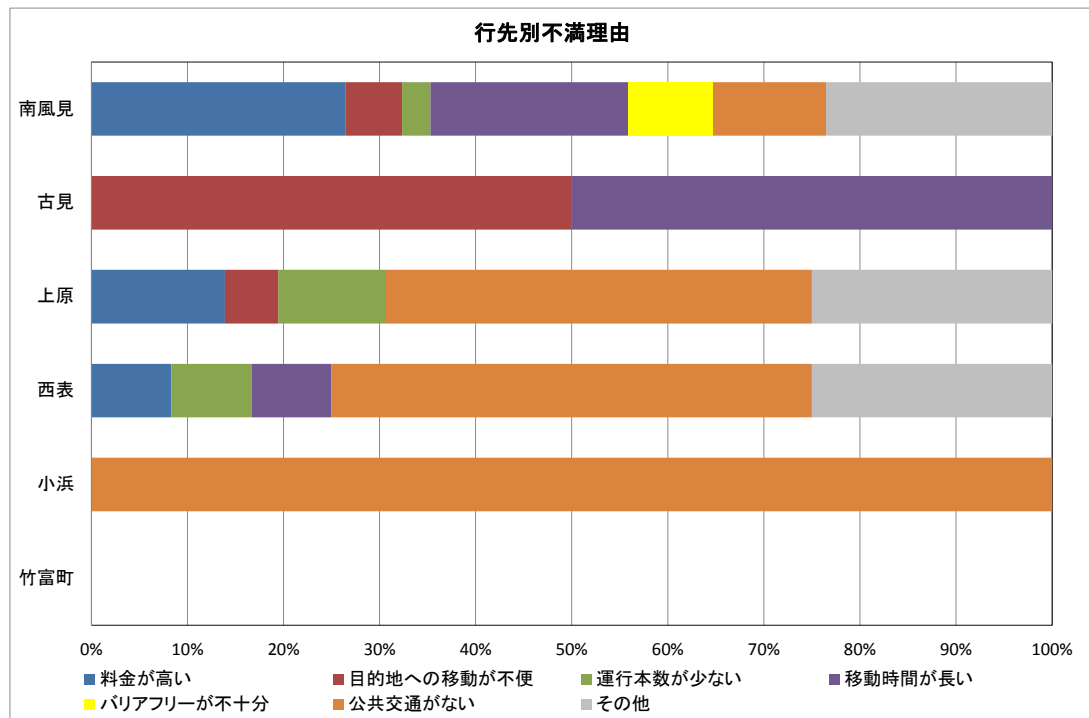
⑤行先別交通手段選択理由（島内）〔複数回答〕

行先別の交通手段選択理由は、「目的地へ便利だから」、「ほかに手段がないが多くなっている。



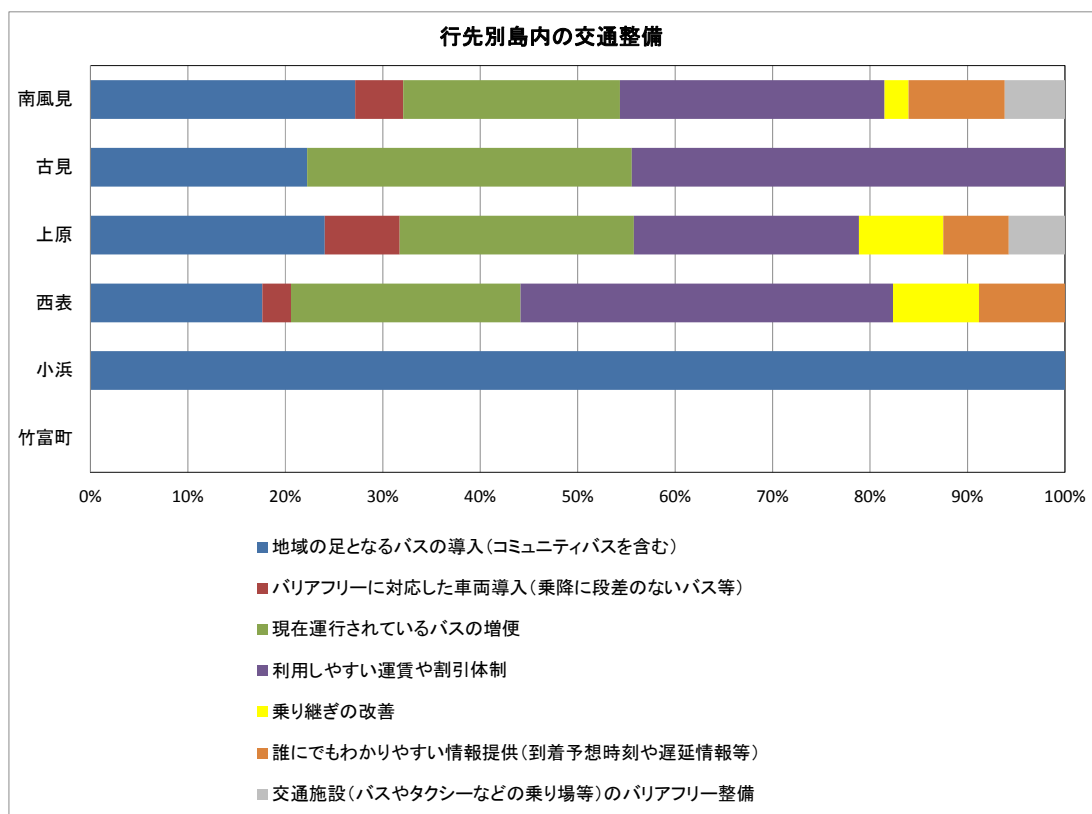
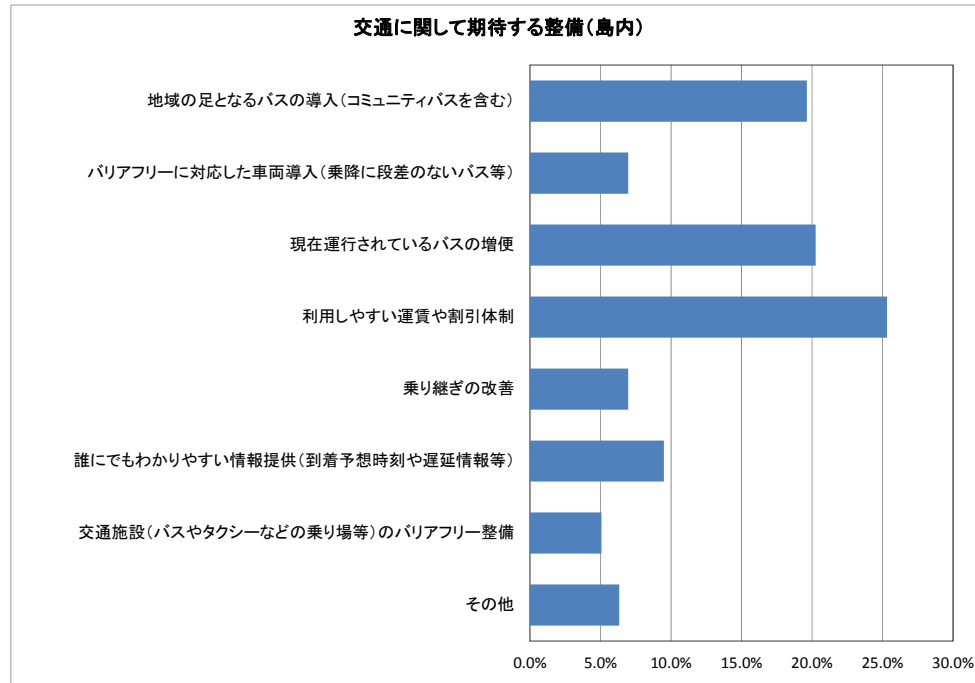
⑥行先別不満理由（島内）〔複数回答〕

交通手段の不満理由については、「公共交通がない」、「目的地への移動が不便」との回答が多い。南風見では「料金が低い」、「移動時間が長い」が多くなっている。



⑦島内の交通整備[複数回答]

西表島内の交通に関する整備については、「利用しやすい運賃や割引体制」、「地域の足となるバスの導入」が多くあげられている。



◆特に強く期待する区間や場所等

<西表島>

①地域の足となるバスの導入(コミュニティバスを含む)	件数
港と各集落	3
上原⇄大原	2
大富～白浜迄	1
美原～大原 大原～白浜	1
港までの足	1
バス停に屋根がほしい	1
白浜～上原	1
現在バスがないのでほしい	1
各公民館間	1
西表東部～西部	1
②バリアフリーに対応した車両導入(乗降に段差のないバス等)	件数
白浜～上原	1
③現在運行されているバスの増便	件数
白浜～大原	4
豊原～白浜間	2
西表島全線	2
港と各集落	2
大原～上原	2
夜間の飲食店～	1
東部～西部	1
全く利用できない	1
大富・大原港	1
④利用しやすい運賃や割引体制	件数
西表島全線	2
船賃が高すぎる	1
島人向けに	1
通学などの定期券発券	1
大原港～各地区	1
定期券	1
高い、少ない	1
白浜⇄豊原	1
⑤誰にでもわかりやすい情報提供(到着予想時刻や遅延情報等)	件数
仲間港～豊原	2
各港に必要	1
大原港～各地区	1
バス停への案内板を設置	1
⑦交通施設(バスやタクシーなどの乗り場等)のバリアフリー整備	件数
夜間タクシー	1
上原港	1
⑧その他	件数
タクシーやバスの夜間運行	2
港	1
西表大原港～西表東部各地区へ	1
港～各集落	1
大原港	1
大原港駐車場	1
島内での移動には自家用車が不可欠	1
駐車場を大きくしてほしい	1
船の送迎バスを廃止するな	1
船を降りて西部までの手段がない便がある	1
船会社の無料送迎バス	1
大原のバス乗合場所のバス小屋の設置	1
上原港～石垣港	1

◆その他要望・意見

島内や他島への移動に関する要望・意見
石垣からの最終が冬季(10月～3月)は、16:50と早い時間なので、せめて17:30くらいまで運行ほしい。
石垣市へ出る運賃を後期高齢者の割引を特に要望します。
石垣島～上原港への船賃が高すぎる。西表島内の燃料代金が、補助金をもらっている割に高いと思う。離島での生活は大変。
石垣と西表島の最終便をもっと遅くしてほしい。文化行事やスポーツ大会など最後まで参加すると帰る便が無くなり一泊する事になる。現在の最終便で帰る為には途中退席となる。
石垣に行く為、自家用車がないので、送迎バスを運行してほしいです。
西表～石垣間の運賃が高いので、地元のことも考慮してもらいたい。
西表島から石垣島への運賃を安くしてほしい。
西表島から石垣までの橋を架けてほしい。
西表島から各島々へ移動する船がほしい。
西表島は今後人口も増えると思うので、夜間にも船を運航してほしい。また離島の島々を結ぶ大橋を作してほしい。
大原から石垣へ行くフェリー代が高い。
欠航も多く(特に冬季)予定を立てることも出来なく、運賃も高い。ネットで買物する機会も増え、石垣での購入は4分の1以下に減った。民間の船会社では無理多く、行政がしっかりフォローアップしないと離島を離島する住民が確実に増える
公共交通として定期バスがあるが、便数も少なく車を運転できないお年寄りや近所の障害者にとって非常に困っている。大型バスに2.3人しか集まらずに走ってる場合も多いことから、もっと小型のバスを一時的に一本程度(少なくとも)運行すれば公共交通としての利用は増えると思われる。また港湾施設にはバス乗り場などの提示が少なく不便。案内板を船の乗降口から見える場所に設置すべき。
公共交通としてバスが定着していない。大型バスに2.3人の利用者を乗せているのは無駄遣い。もっと利便性のある小型バスで運航回数の増便を計るべき。車を運転できない人や老人が利用できない。通学もスクールバスを運行せず、公共交通を利用するべき。 島間の移動は船しかないのに島と島の船便がない。雄島では船か地域の足ののに観光客対策とか考えられていない。
航空運賃が高い。
島から外への交通手段はかぎられているので、観光客とはちがった形での割引をしてほしい。
島民や帰省割引(船・飛行機ともに)・石垣から内地への直行便(期間・季節限定でなく常時)
新石垣空港が完成すると港から遠くなり離島からの利用者がとても不便になります。バス等の公共交通手段を船と接続良く整備して下さい。島発の往復割引率を高くしてほしい。数日前の予約でも割引率をあげてほしい。
新空港が完成したら、現在のような交通手段ではお金がかかりすぎるため、安価でシャトルバス等の配備をしてほしい。
新空港ができた場合、開港と同時に離島浅橋とのアクセスができるのか心配、今のようにシャトルバス(低価格)の開通望む
タクシー、船、飛行機と運賃が高すぎる。
竹富町内離島間の航路新設、船会社への国の補助の増額、拡大。
通院・業務また帰省のためには必ず利用しなければならない船の運賃が、かなり負担になっている。特に通院は、負担の大きさに控えてしまうこともあるほど。基本的な生活の質を落とさないためにも、配慮をお願いしたい。
月に1～2度那覇へ行きます。西表島から石垣へ船で移動。石垣から那覇に飛行機で移動。離島割引でも4万円近くかかる運賃の軽減を望む。
島内移動は、公共交通より個人移動が主になっているので駐車場を増やしてほしい。
島民のための船の割引制度を考えてほしい。現在も回数券の割引等があるが、もう少し安くしていただきたい。
島民はもっと安い料金設定希望。船・飛行機、夜の便(船)あったら、買い物や病院に行くのに便利。
特になし
とにかく船賃を安くしてほしい。
便数等ははがまんできるが、料金が高すぎる。
船便が非常に高い(本土の鉄道運賃に比べると、離島の住民は多大な負担を強いられている。格差を是正してほしい。
船会社の送迎がなくなつてすごく不便です。
バスの運行本数を増やしてほしいです。(朝、早い時間帯、夕方の遅い時間帯)
船を利用する時、船会社をお願いします。以前続けていた送迎バス制度を復活してほしい(大原港)燃料こうとうで現時点は厳しいと思いますが、せめて全便とは申しませんが当初、3便でけつこうですので、船便対応の送迎バス制度をやめぬ様よろしくをお願いします。
他部落に食事や観光に行こうと思ってもバスの運行が合わなかったりすると自分の車で行くが・・・ガソリン代が他県よりもとって高いのであまり出掛けられない。沖縄台石垣の飛行機代が安くならないのか？
八重山諸島の問題は多少はあるが、もっと大切な事は、離島から沖縄本島または本土への航空運賃についてもっと考えていく必要がある。宮古と八重山とでは沖縄本島とへの負担が違いすぎる。
夜でも旅客船が就航できるよう、灯りがほしい。
離島同士の便が一日1本でもほしい。石垣へ行き乗り換えるのは不便。
離島は交通(船・飛行機)移動にお金がかかりすぎる。もっと割引きしてもらいたい。
旅客船の送迎バスを廃止するな！！旅客船に、荷物代ケースあたり、140円以上払っている。最寄りの港(上原)までは、大原港(遠い)からもってくるサービスをお願いしたい。
旅客船の送迎バスを廃止するな！荷物が1ケース、2ケース(少ないとき)旅客船に140円以上払っているのだから、最寄りの上原港まで荷物を運ぶぐらいのサービスをしてほしい。ガソリン代だけでも1回2000円かかる
大変不便なので、港から各集落への送迎バスを運行してほしい。

4-20 鳩間島

(1) 島の概要

鳩間島は、沖縄本島那覇市から南西方向約 430km に位置し、人口 100 人未満の小規模離島である。全域が竹富町に属しており、西表島の北側に近接する。航路は西表島と石垣島との経由便が設定されている。



人口	69 人
世帯数	39 世帯
高齢化率	18.8 %
就業者総数	33 人

島の面積	0.96 km ²
本島(那覇市)との距離	433 km
港湾乗降人員	0.0 千人
空港乗降人員	- 千人

資料：離島統計(H19)、空港乗降人員はH22年度

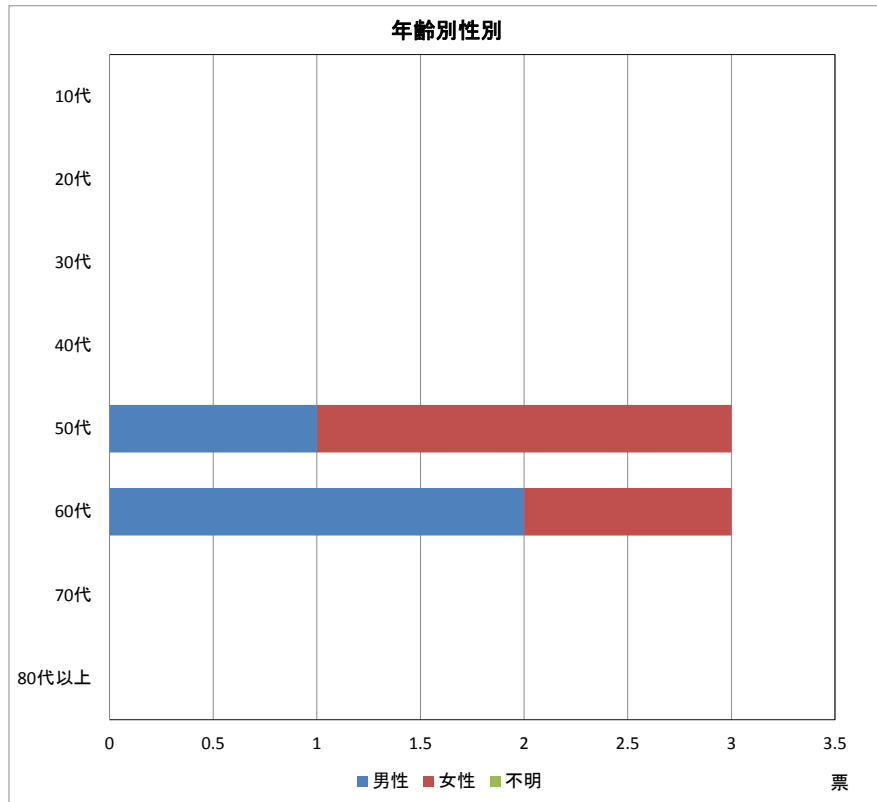
<海上交通>

発港	着港	着市町村 [島名]	タイプ	便数 (往復)	所要時間 (分)	運航事業者名
鳩間	石垣	石垣市 [石垣島]	高速船	2	40～70	有限会社安栄観光
			フェリー	1(週3日)	100	八重山観光フェリー株式会社
			高速船	-	-	石垣島ドリーム観光株式会社
			フェリー	1(週3日)	55	
鳩間	上原	竹富町 [西表島]	高速船	1.5	10	有限会社安栄観光
			フェリー	1(週3日)	20	

(2) 住民ニーズ

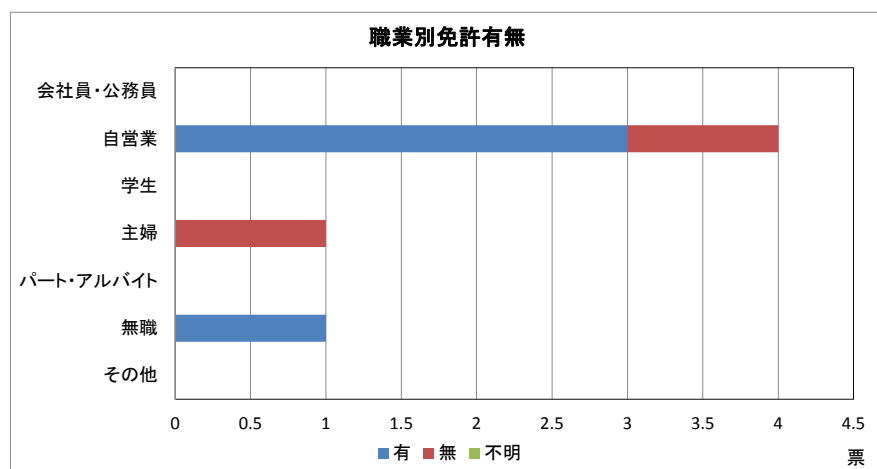
①年齢別性別構成

鳩間島の回答者は50代と60代となっている。



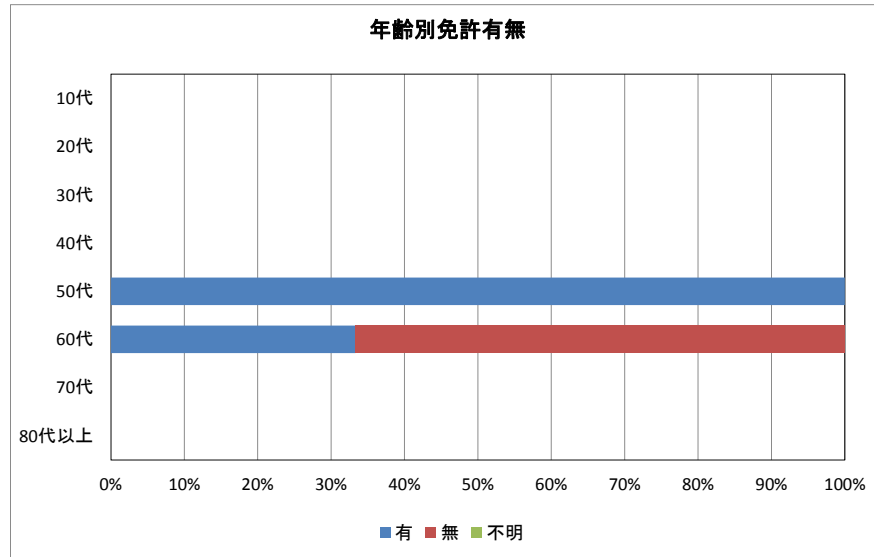
②職業別免許の有無

回答者の職業は、自営業が最も多い。



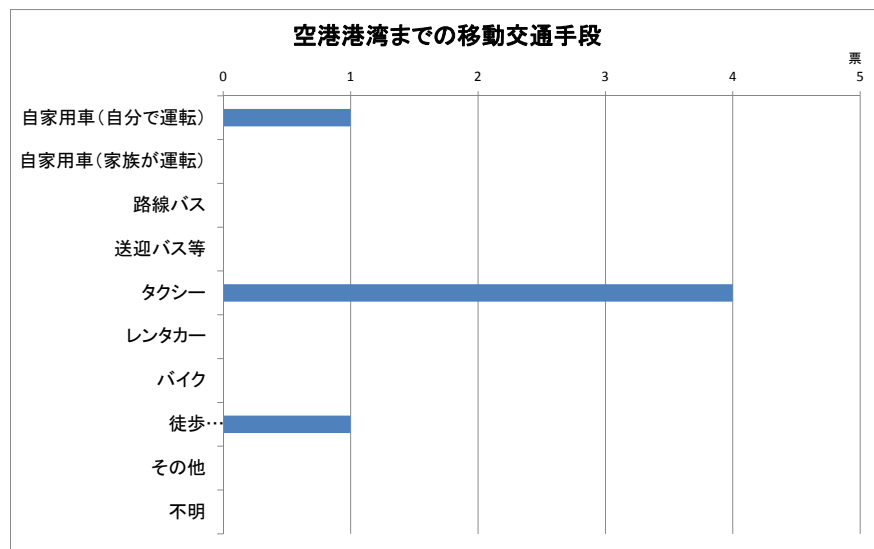
③年齢別免許の有無

年齢別に自動車免許の有無をみると、60代は免許のない割合が多い。



④空港・港湾までの交通手段

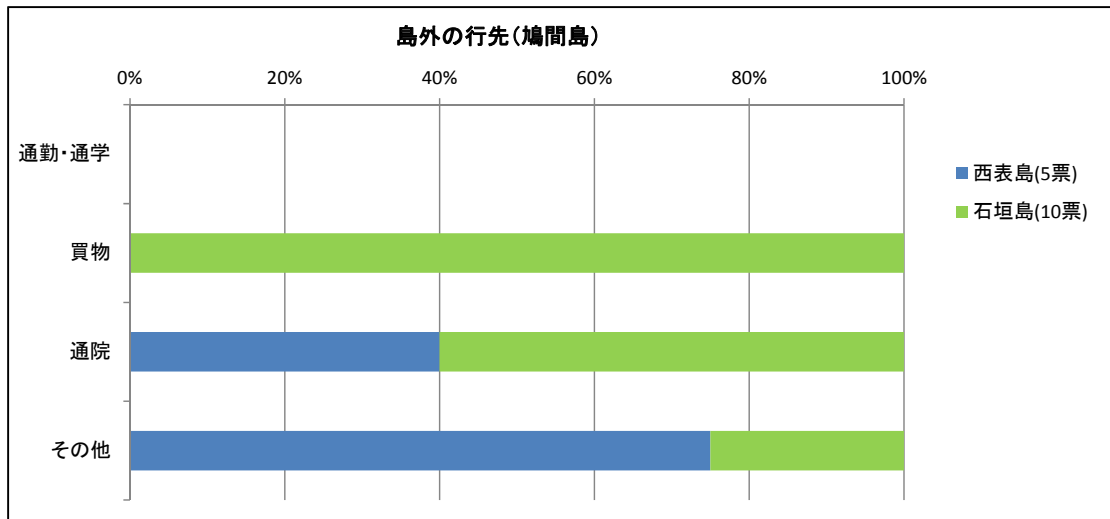
鳩間島の空港又は港湾までの交通手段はタクシーが最も多い。



<本島や近隣離島への移動について（島外）>

⑤目的別目的地（島外）

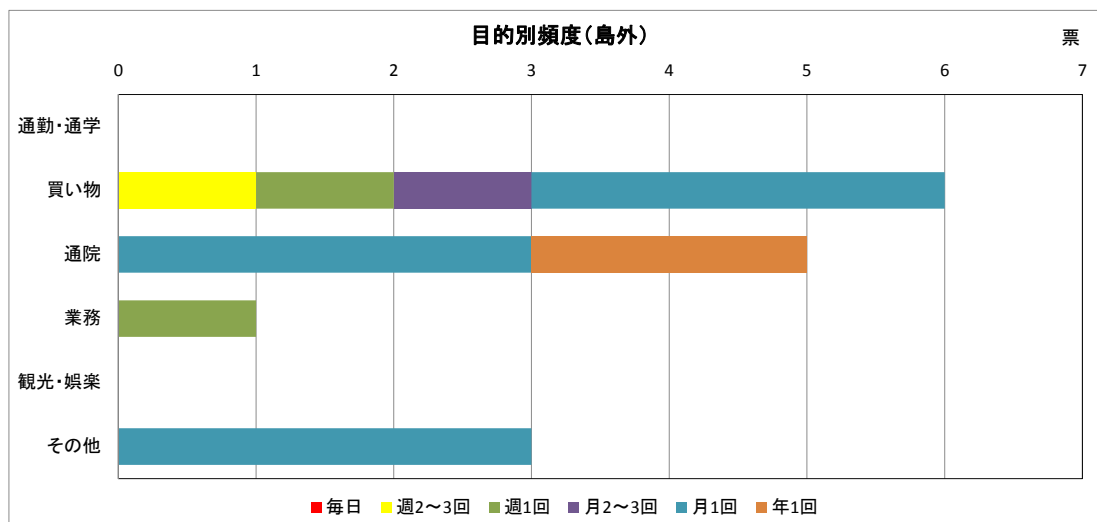
鳩間島外への行先についてみると、買い物目的は石垣島、通院は石垣島と西表島となっている。



⑥目的別頻度（島外）

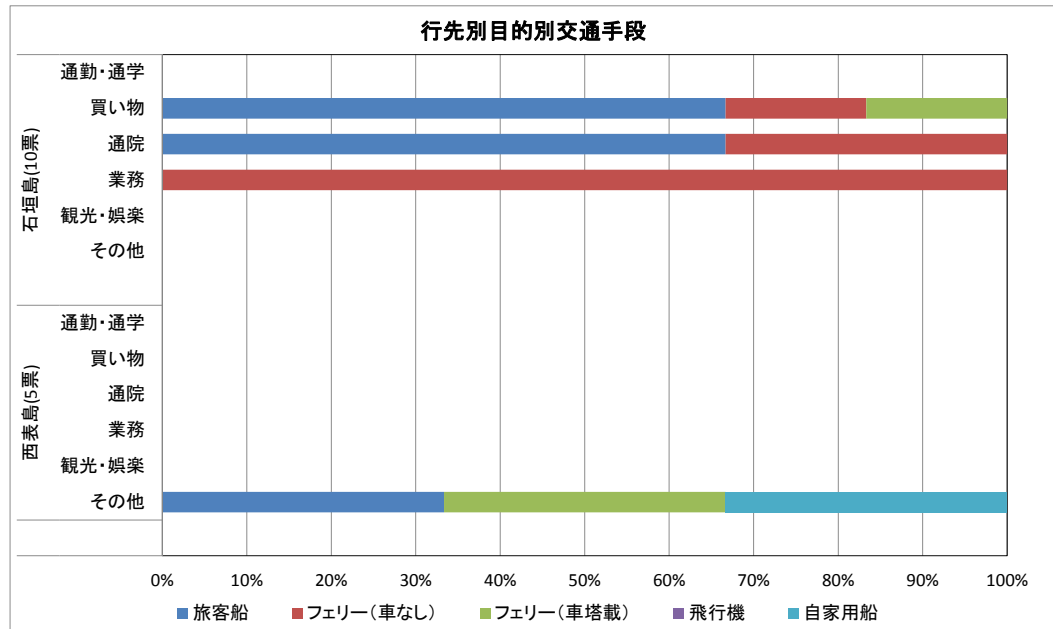
島外への移動は、買い物との回答が最も多く、次いで通院の順となっている。

通院目的と買い物目的の頻度は、「月1回」との回答が多い。



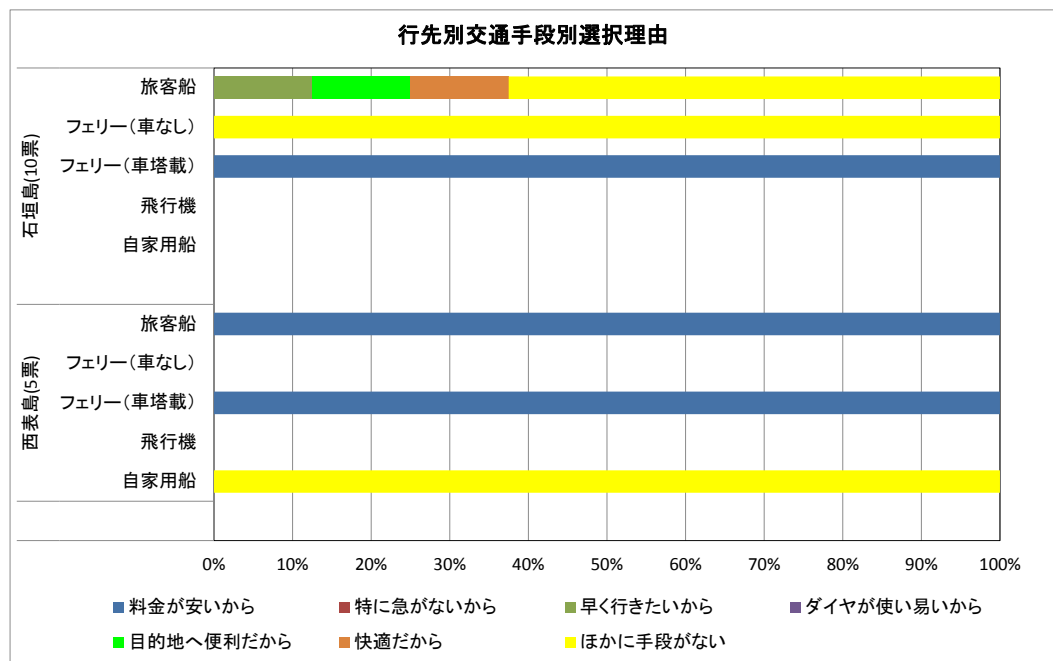
⑦行先別目的別交通手段（島外）

行先別、目的別に交通手段をみると、島外各地への移動は旅客船とフェリーが主体となっている。



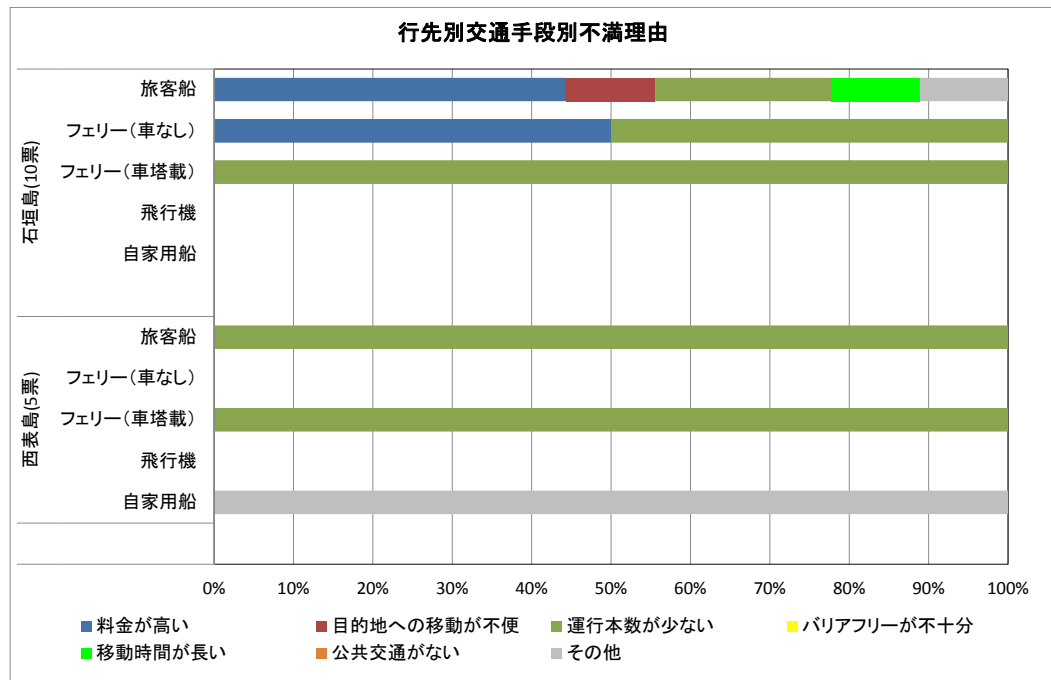
⑧行先別交通手段選択理由（島外）〔複数回答〕

交通手段の選択理由をみると、「ほかに手段がない」と「料金が安いから」が多くなっている。



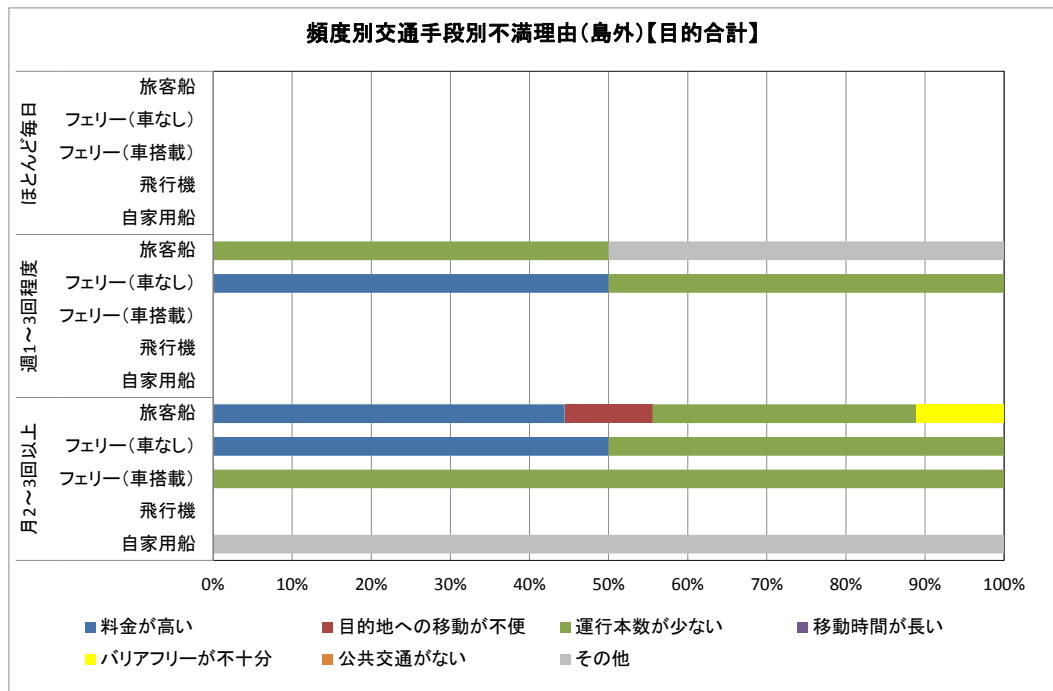
⑨行先別交通手段別不満理由（島外）〔複数回答〕

交通手段に対する不満についてみると、「料金が低い」、「運行本数が少ない」があげられている。

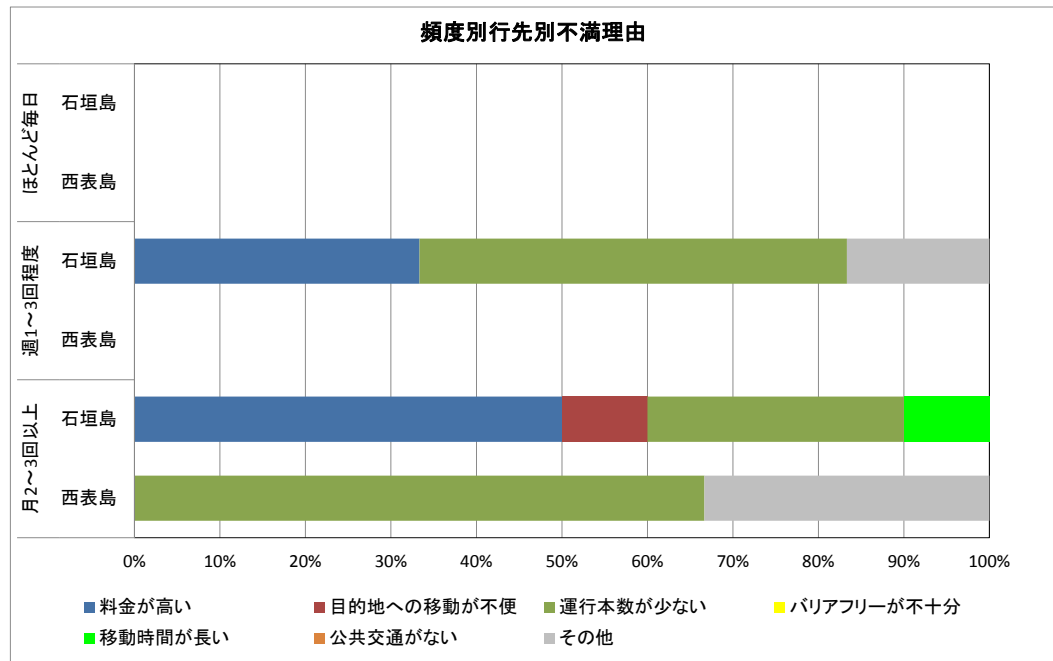


<参考>

◆頻度別手段別不満理由（島外）〔複数回答〕

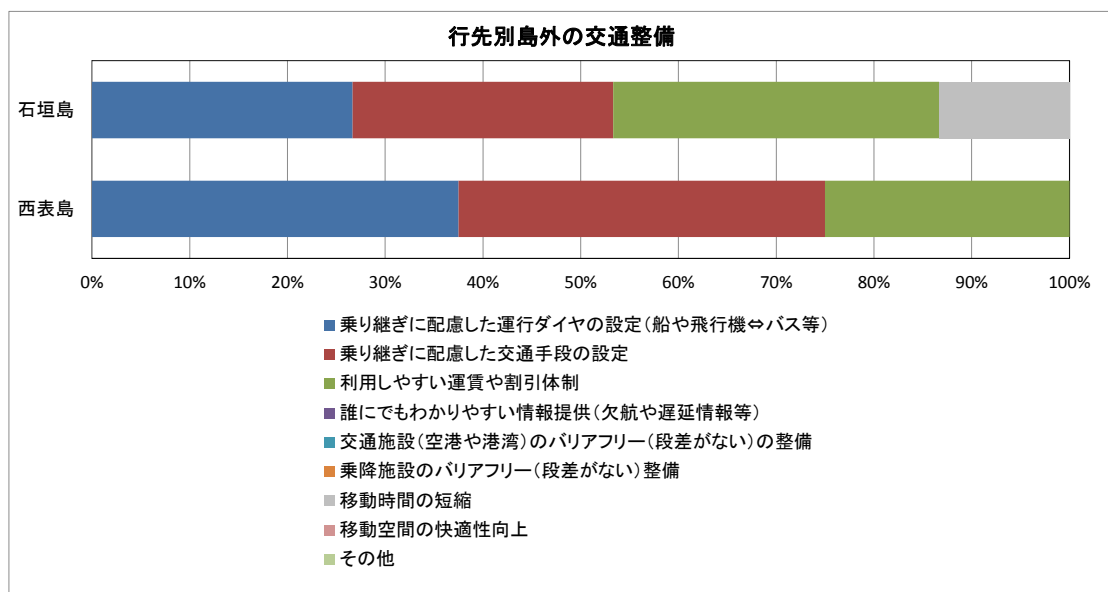
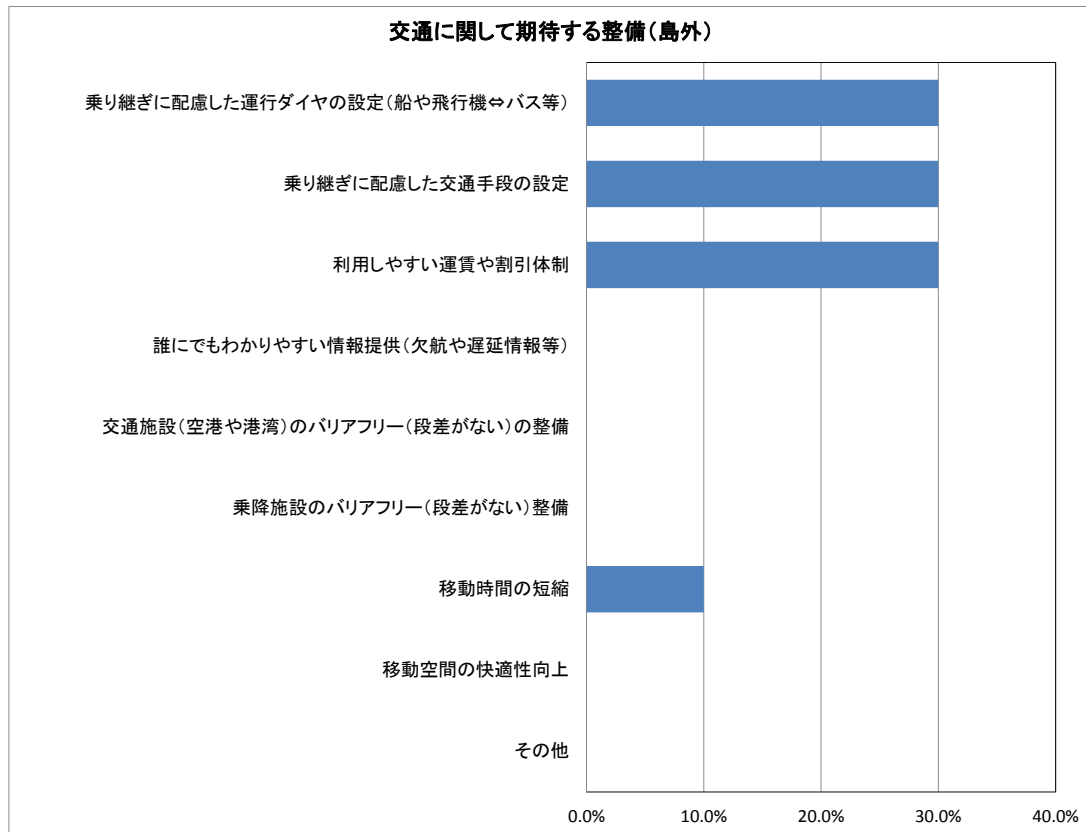


◆頻度別行先別不満理由〔複数回答〕



⑩島外の交通整備[複数回答]

鳩間島外への移動に関する交通整備については、「乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定」、「乗り継ぎに配慮した交通手段の設定」、「利用しやすい運賃や割引体制」があげられている。



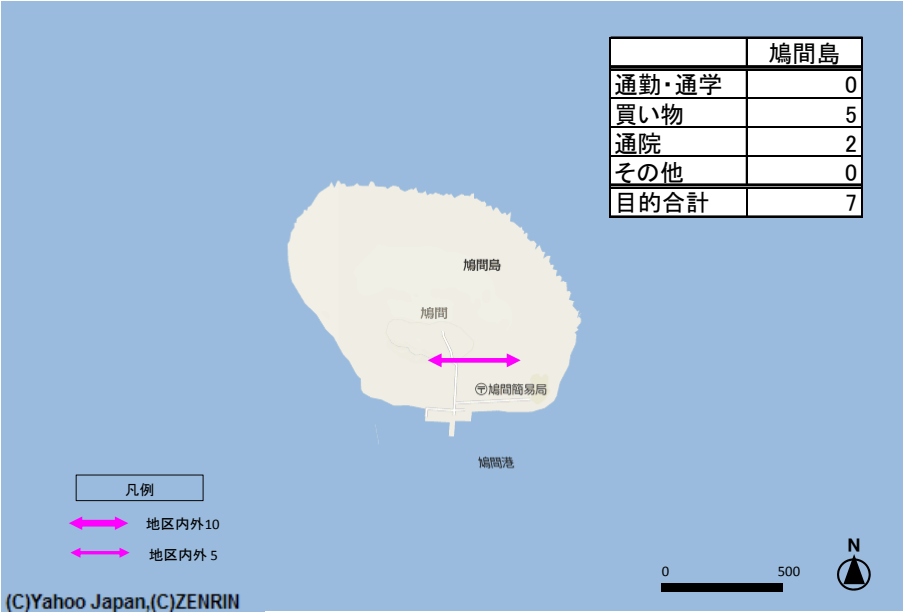
◆島外の交通整備に対して対する項目と強く期待する区間や場所

<鳩間島>

①乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定(船や飛行機⇄バス等)		件数
鳩間島～石垣島	鳩間島～西表島	1
鳩間島	石垣島	1
②乗り継ぎに配慮した交通手段の設定		件数
鳩間島	石垣島	2
③利用しやすい運賃や割引体制		件数
鳩間島	石垣島	1
鳩間～石垣	鳩間～西表	1

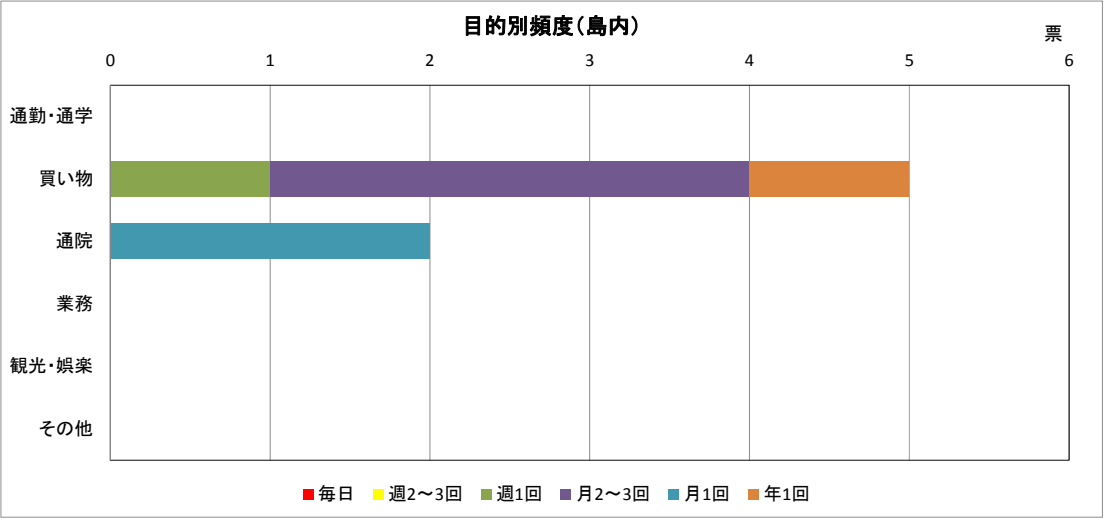
<住まいの島内の移動について（島内）>

①目的別目的地（島内）



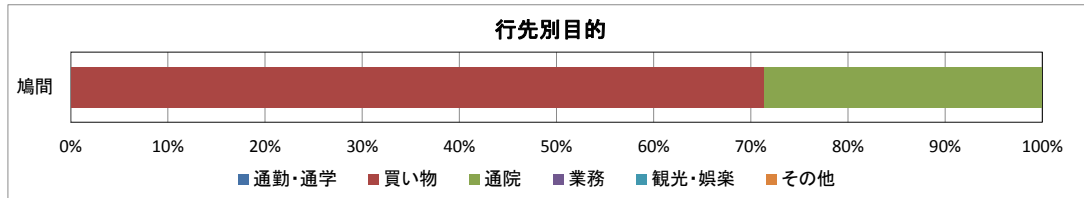
②目的別頻度（島内）

島内移動の目的は、買い物が最も多く、次いで通院となっている。
頻度は、買い物では「月2～3回」が、通院では「月1回」が多くなっている。



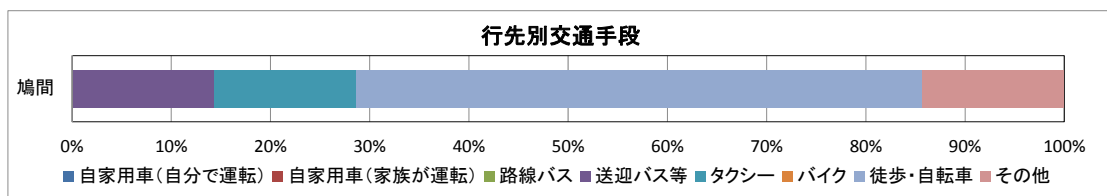
③行先別目的（島内）

鳩間島内は買い物と通院での移動がみられる。



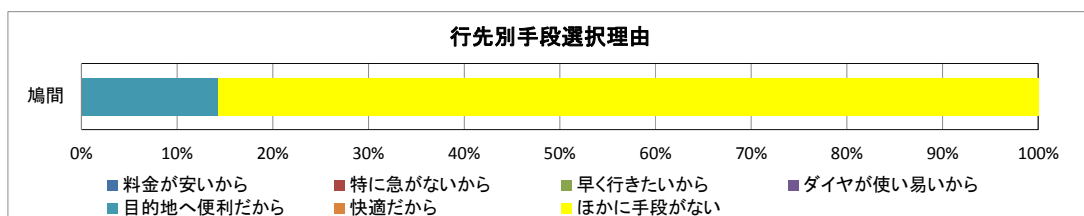
④行先別交通手段（島内）

行先別に交通手段をみると、「タクシー」が多い。



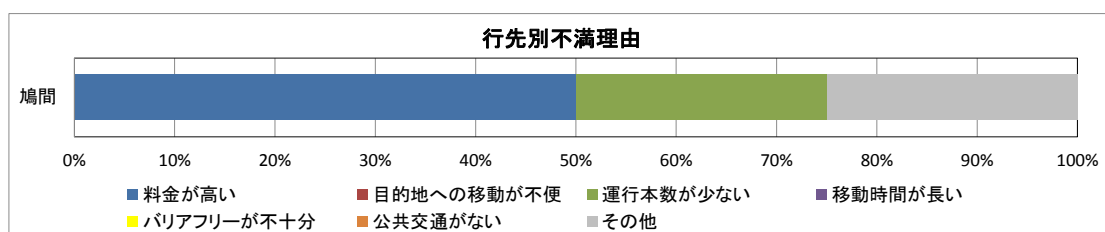
⑤行先別交通手段選択理由（島内）[複数回答]

行先別の交通手段選択理由は、「ほかに手段がない」が多くなっている。



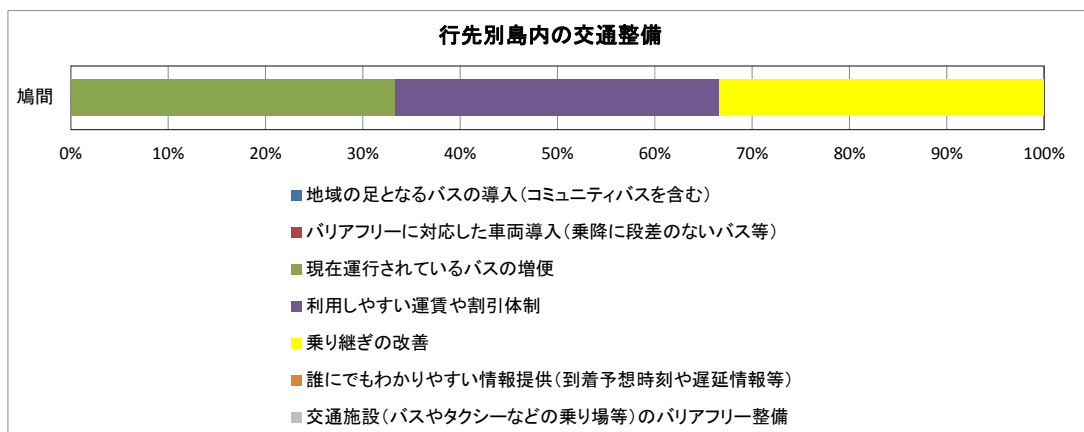
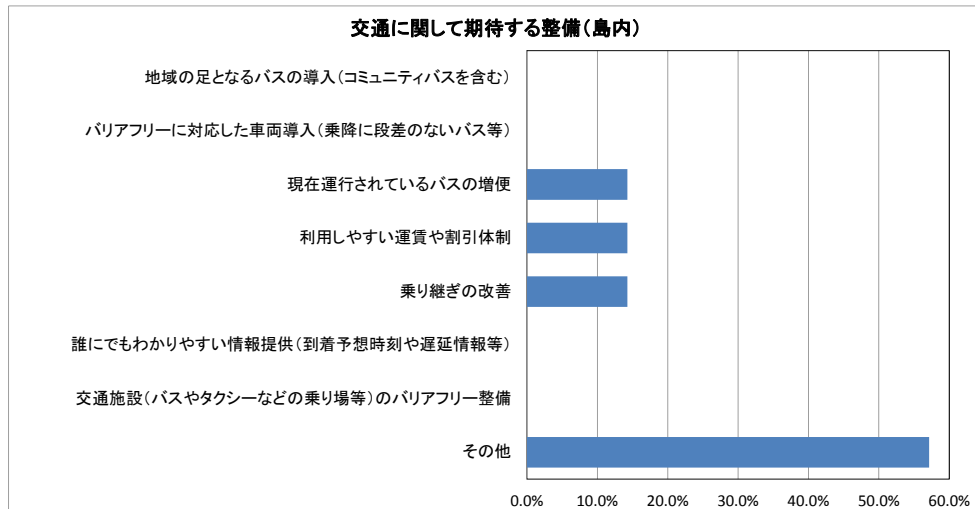
⑥行先別不満理由（島内）[複数回答]

交通手段の不満理由について「料金が低い」との回答が多い。



⑦島内の交通整備[複数回答]

鳩間島内の交通に関する整備については、「利用しやすい運賃や割引体制」などがあげられている。



◆特に強く期待する区間や場所等

<鳩間島>

④利用しやすい運賃や割引体制	件数
鳩間島～石垣	1
⑧その他	件数
島内のため徒歩	2
船の便数	1

◆その他要望・意見

島内や他島への移動に関する要望・意見
西部欠航時の鳩間～上原～大原までの交通。
運賃を安くしてほしい。
安い定期券。

4-21 小浜島

(1) 島の概要

小浜島は、沖縄本島那覇市から南西方向約 430km に位置し、人口約 640 人の規模の小さい離島である。全域が竹富町に属しており、石垣島への航路は複数の事業者により多数運航されている。同町の西表島や竹富島への航路は運行本数が少ない。



人口	635 人
世帯数	351 世帯
高齢化率	19.3 %
就業者総数	429 人

島の面積	7.84 km ²
本島(那覇市)との距離	426 km
港湾乗降人員	446.6 千人
空港乗降人員	- 千人

資料：離島統計(H19)、空港乗降人員はH22年度

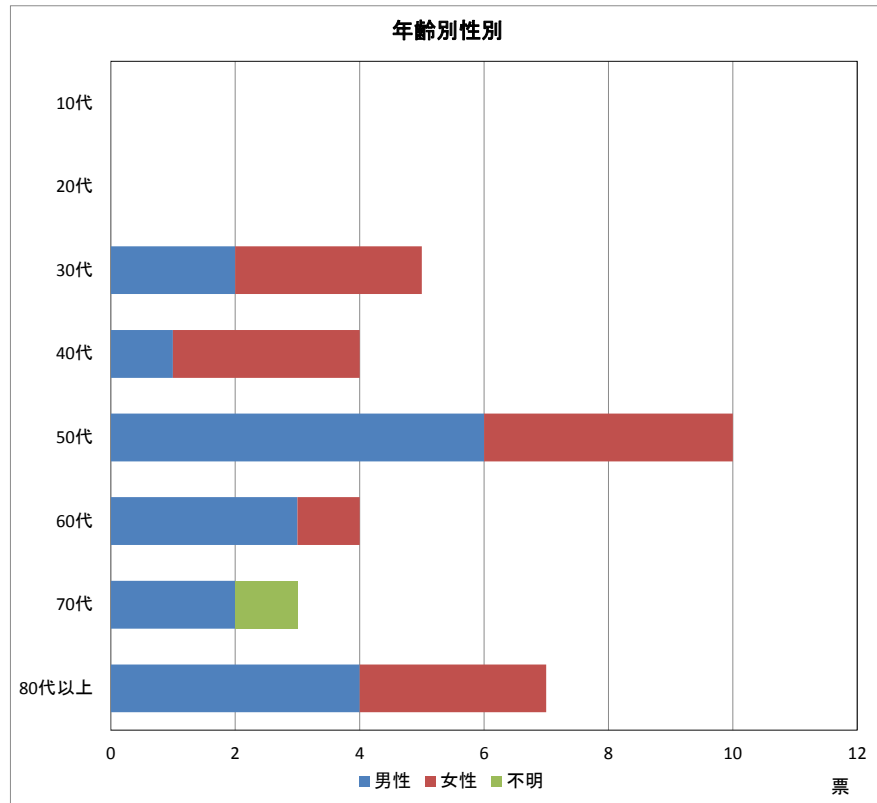
<海上交通>

発港	着港	着市町村 [島名]	タイプ	便数 (往復)	所要時間 (分)	運航事業者名
小浜	石垣	石垣市 [石垣島]	高速船	12	25	有限会社安栄観光
			フェリー	1(週3日)	60	八重山観光フェリー株式会社
			高速船	7	25	石垣島ドリーム観光株式会社
			フェリー	1(週4日)	30	
小浜	大原	竹富町 [西表島]	高速船	1	30	八重山観光フェリー株式会社
小浜	竹富	竹富町 [竹富島]	高速船	1.5	20	有限会社安栄観光 八重山観光フェリー株式会社

(2) 住民ニーズ

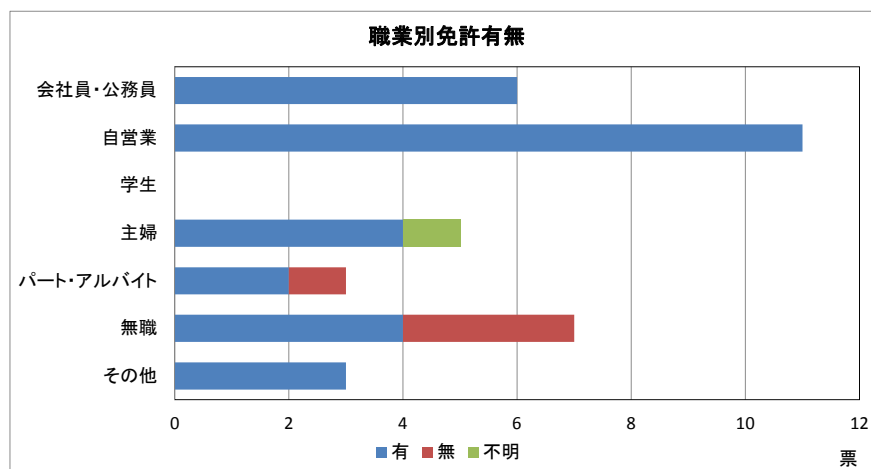
①年齢別性別構成

小浜島の回答者は50代と80代以上となっている。



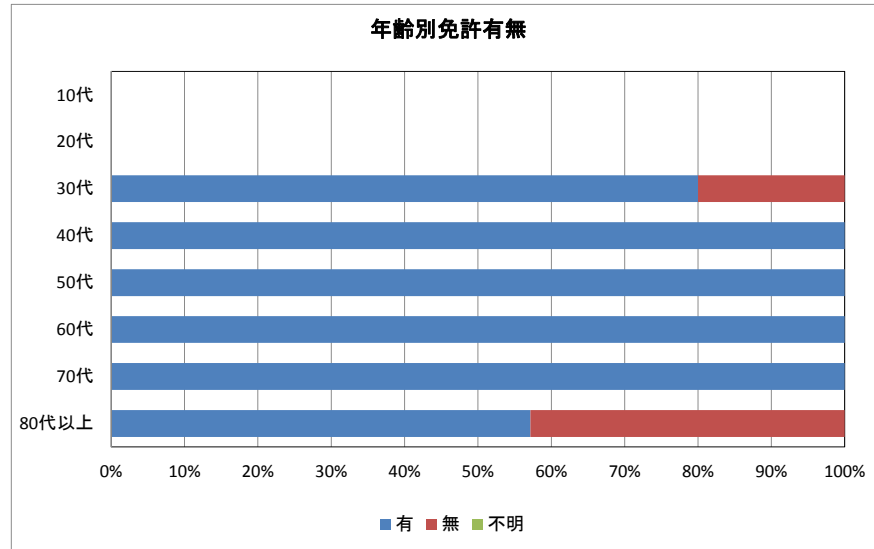
②職業別免許の有無

回答者の職業は、自営業が最も多い。無職とパート・アルバイトに免許を持っていない方がみられる。



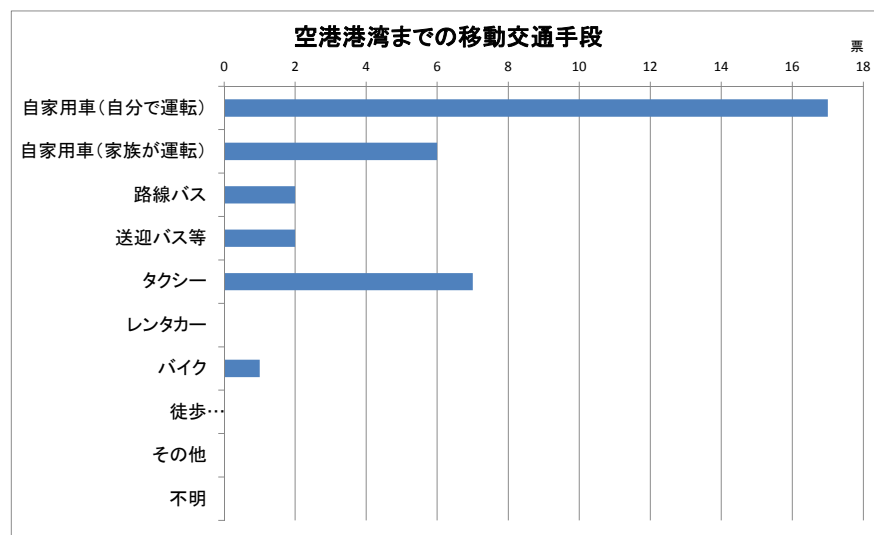
③年齢別免許の有無

年齢別に自動車免許の有無をみると、30代と80代以上は免許のない方がみられる。



④空港・港湾までの交通手段

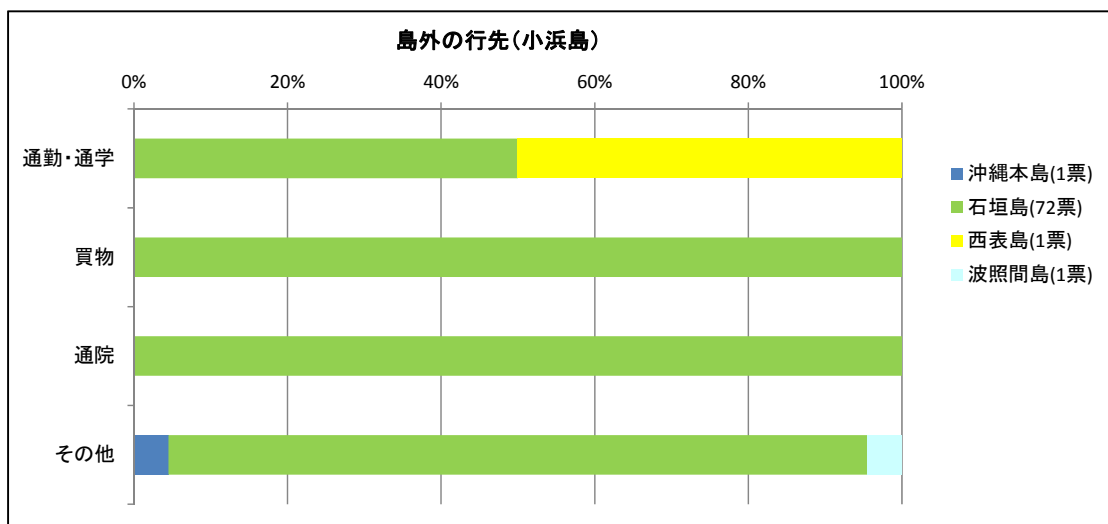
小浜島の空港又は港湾までの交通手段は自家用車（自分で運転）が最も多い。



<本島や近隣離島への移動について（島外）>

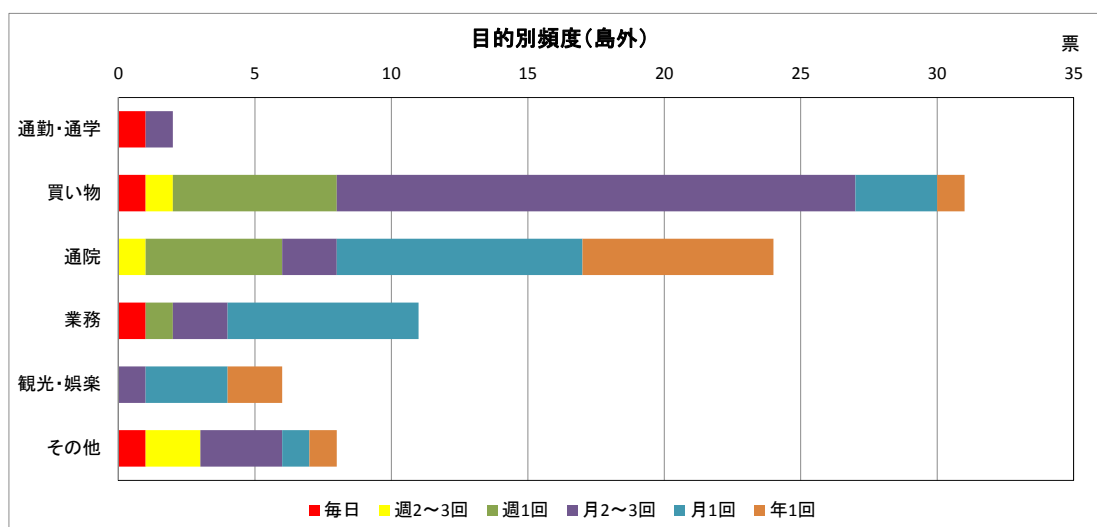
⑤目的別目的地（島外）

小浜島外への行先についてみると、通勤・通学目的は石垣島と西表島、買い物目的と通院目的は石垣島となっている。、その他目的では、石垣島のほか、沖縄本島や波照間島がみられる。



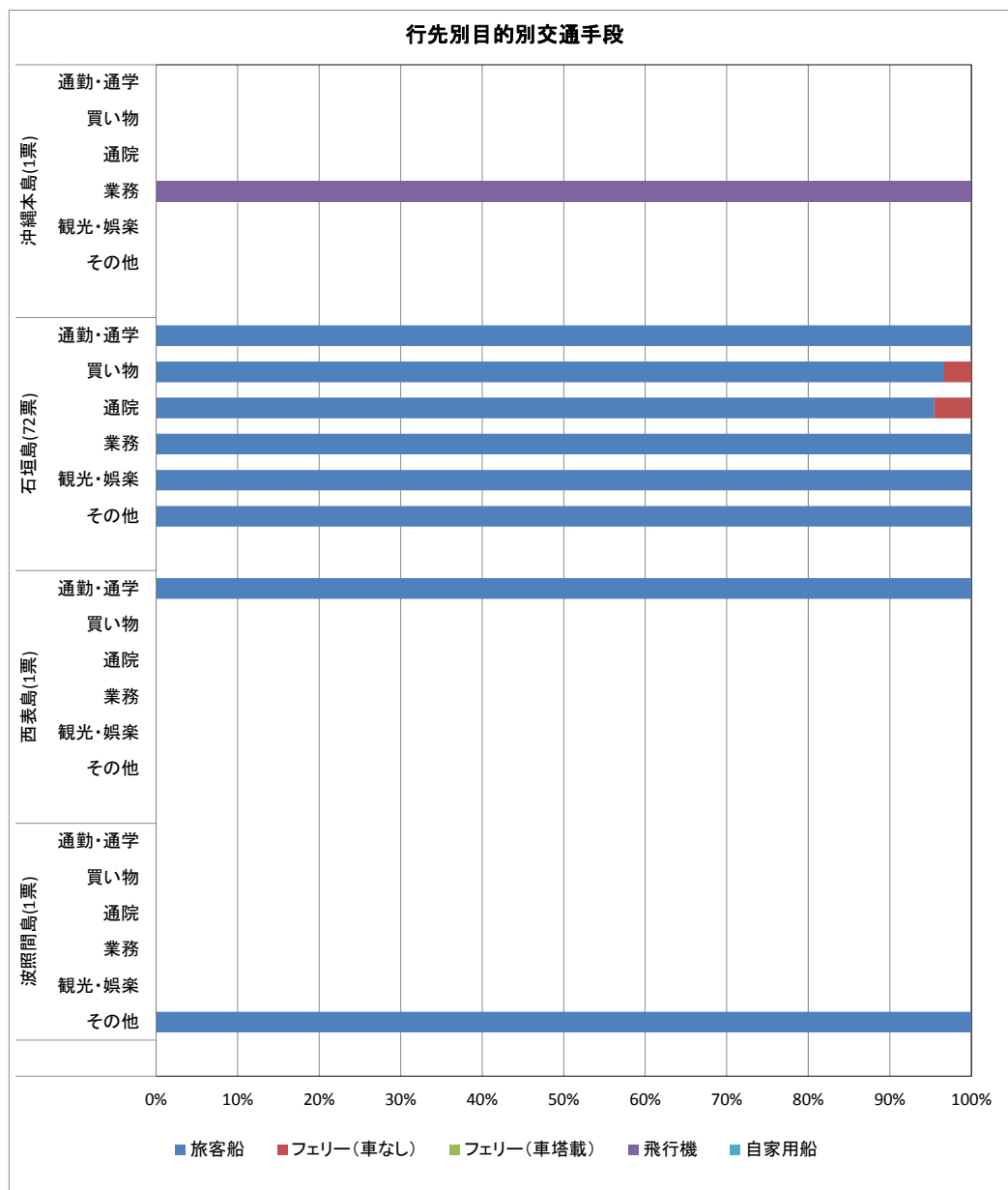
⑥目的別頻度（島外）

島外への移動は、買い物との回答が最も多く、次いで通院の順となっている。
買い物目的の頻度は、「月2～3回」との回答が多い。



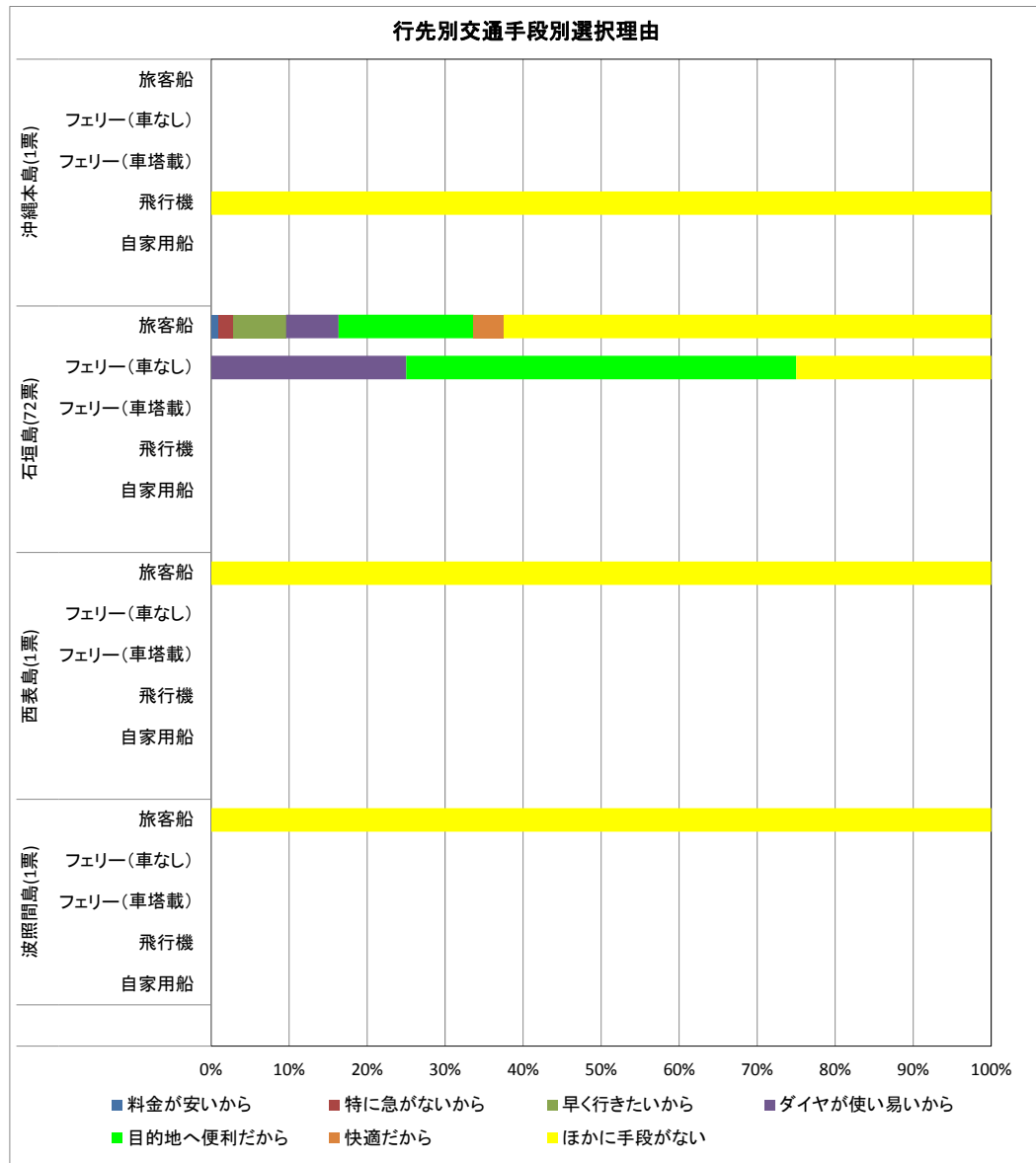
⑦行先別目的別交通手段（島外）

行先別、目的別に交通手段をみると、島外各地への移動は旅客船が主体となっている。
 沖縄本島への移動は飛行機利用となっている。



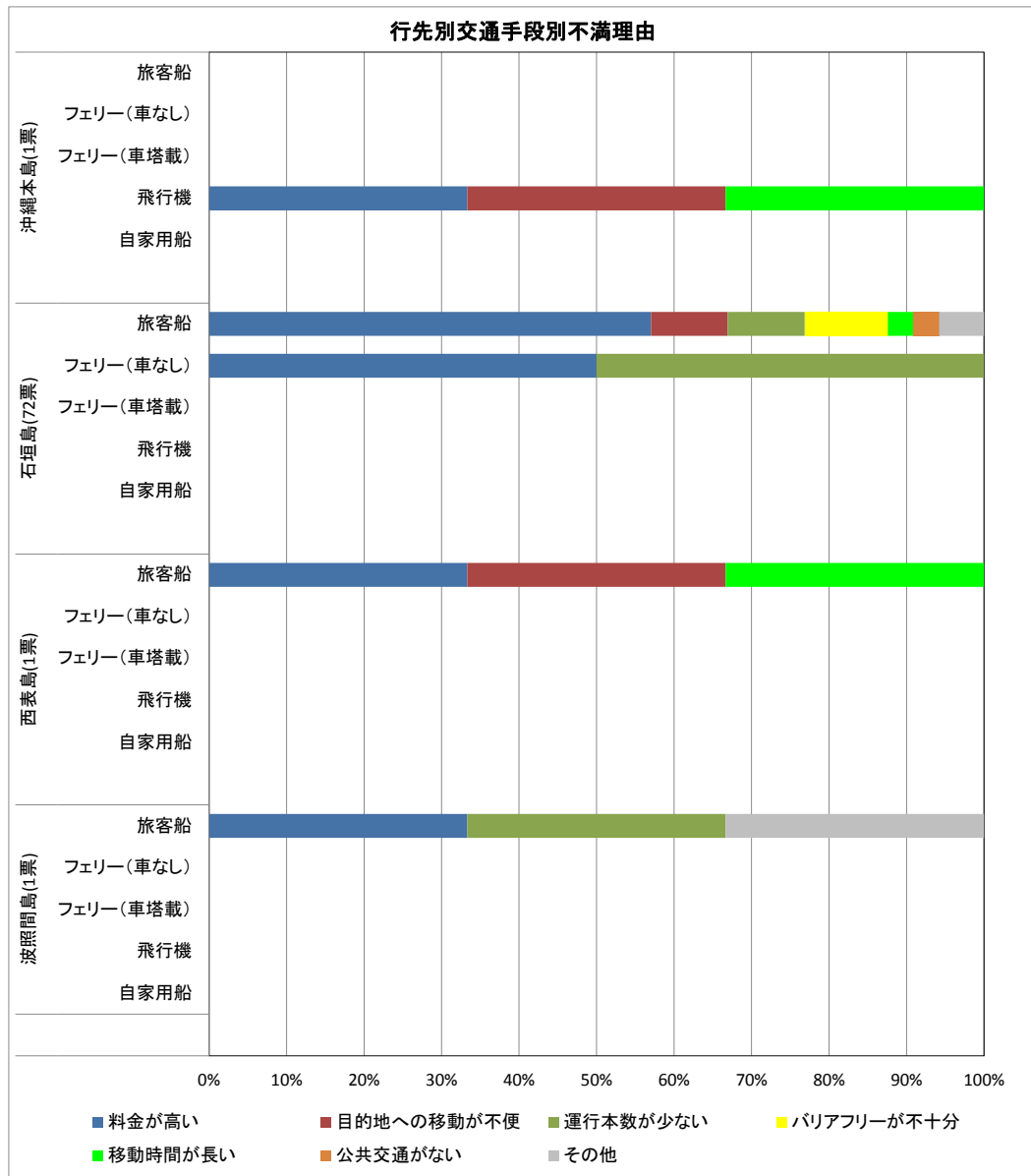
⑧行先別交通手段選択理由（島外）〔複数回答〕

交通手段の選択理由をみると、「ほかに手段がない」と「目的地へ便利だから」が多くなっている。



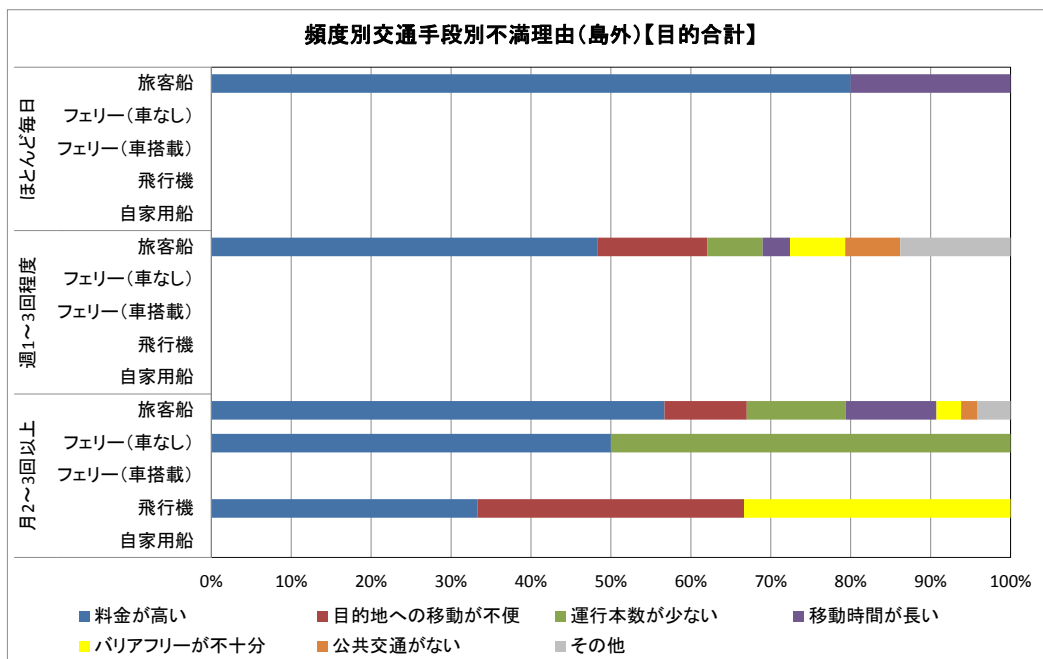
⑨行先別交通手段別不満理由（島外）〔複数回答〕

交通手段に対する不満についてみると、「料金が高い」、「目的地への移動が不便」、「運行本数が少ない」があげられている。

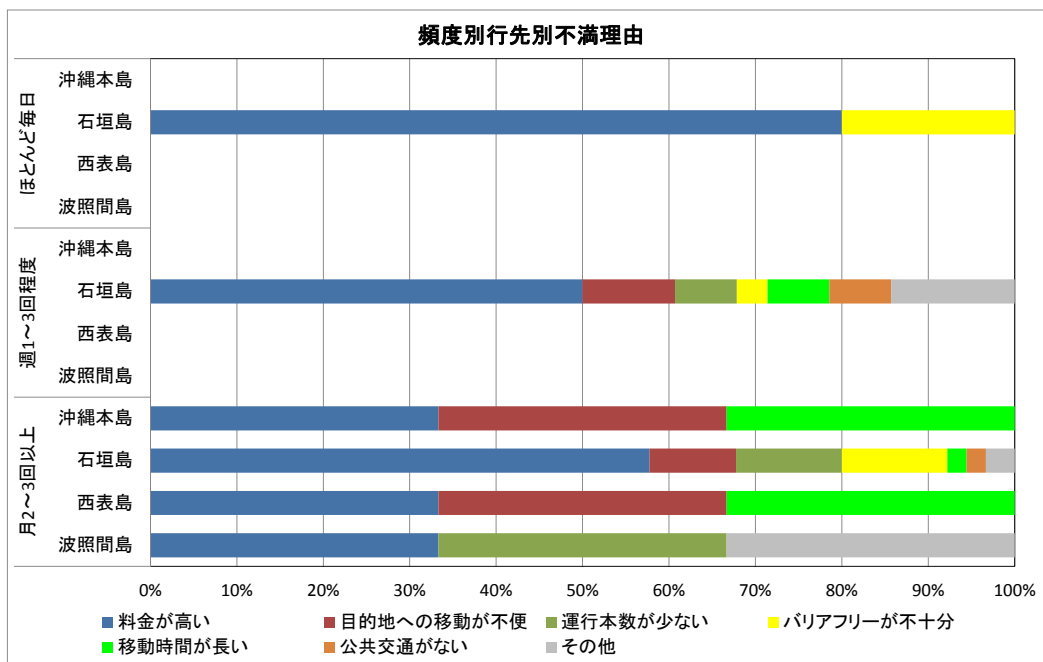


<参考>

◆頻度別手段別不満理由（島外）〔複数回答〕

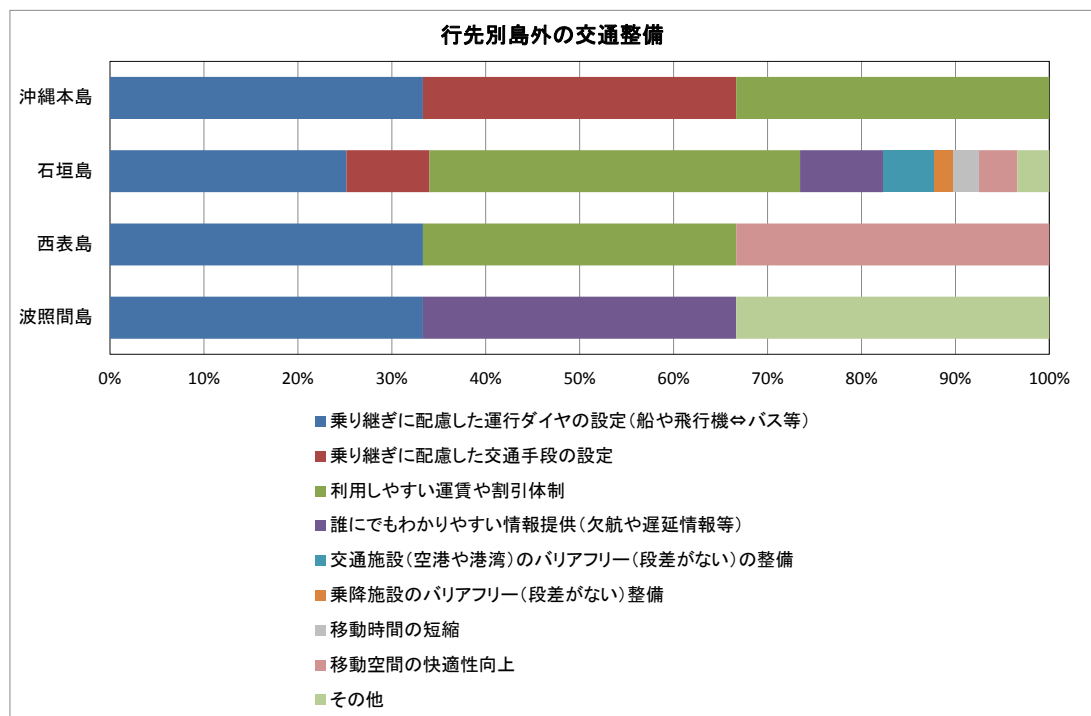
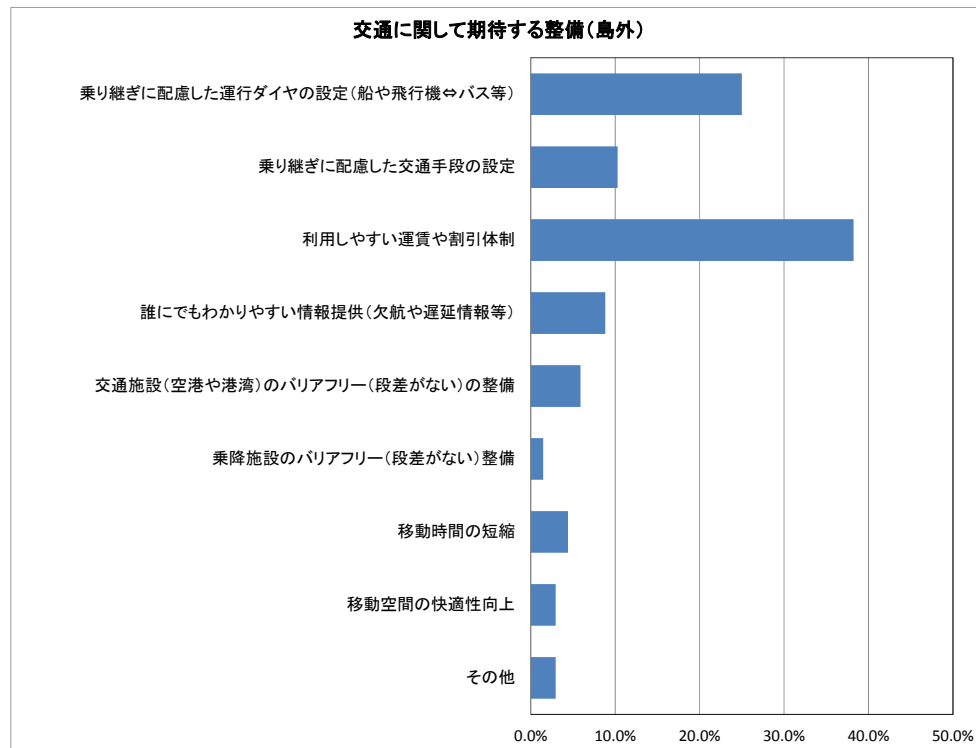


◆頻度別行先別不満理由〔複数回答〕



⑩島外の交通整備[複数回答]

小浜島外への移動に関する交通整備については、「利用しやすい運賃や割引体制」が最も多く、次いで「乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定」があげられている。



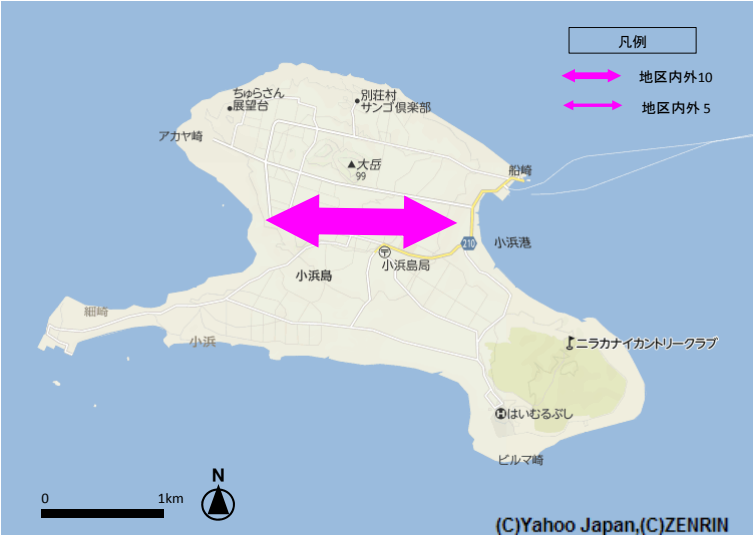
◆島外の交通整備に対して対する項目と強く期待する区間や場所

<小浜島>

①乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定(船や飛行機⇄バス等)		件数
石垣港～石垣空港		3
西表のダイヤ		2
港～空港		1
小浜	石垣	1
②乗り継ぎに配慮した交通手段の設定		件数
部落	港	1
離島⇄離島		1
石垣港～石垣空港		1
③利用しやすい運賃や割引体制		件数
小浜港⇄石垣港		7
旅客船		1
高速フェリー		1
運賃が高い、石油の高騰で高い		1
住民割引(西表)		1
西表		1
小浜港～石垣空港		1
石垣⇄離島		1
石垣～那覇の航空運賃の低減		1
バス路線の拡大・充実		1
④誰にでもわかりやすい情報提供(欠航や遅延情報等)		件数
旅客船		1
高速フェリー		1
⑤交通施設(空港や港湾)のバリアフリー(段差がない)の整備		件数
小浜	石垣	1
⑥乗降施設のバリアフリー(段差がない)整備		件数
バリアフリーのない船便がある、危険		1
⑧移動空間の快適性向上		件数
小浜港～石垣	西表～石垣	2
⑨その他		件数
離島桟橋	八重山病院・各スーパー	1
離島桟橋⇄県立八重山病院		1

<住まいの島内の移動について（島内）>

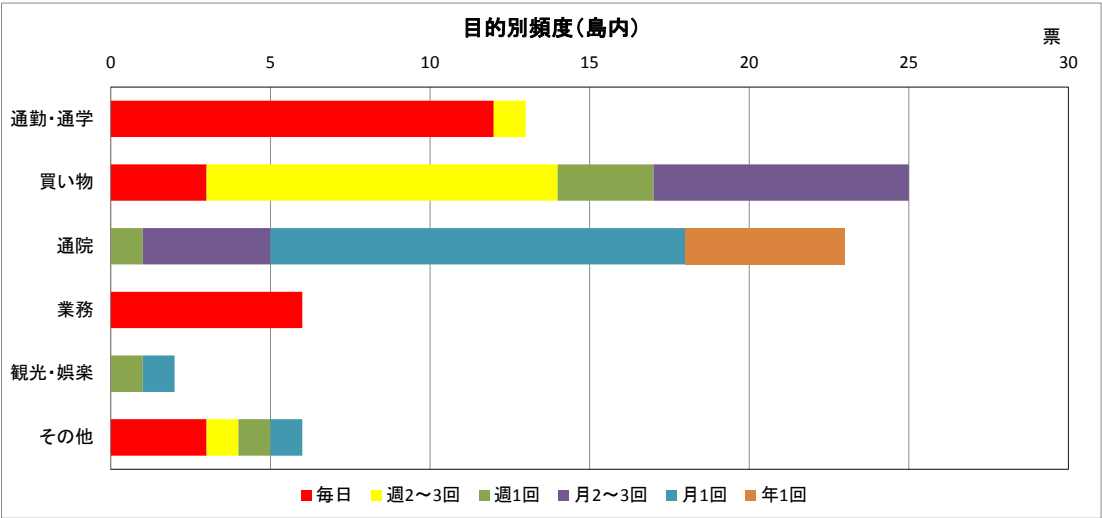
①目的別目的地（島内）



	小浜島
通勤・通学	13
買い物	22
通院	22
その他	12
目的合計	69

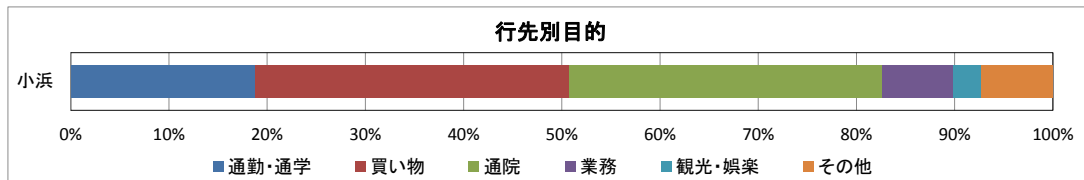
②目的別頻度（島内）

島内移動の目的は、買い物が最も多く、次いで通院となっている。
頻度は、買い物では「週2～3回」が、通院では「月1回」が多くなっている。



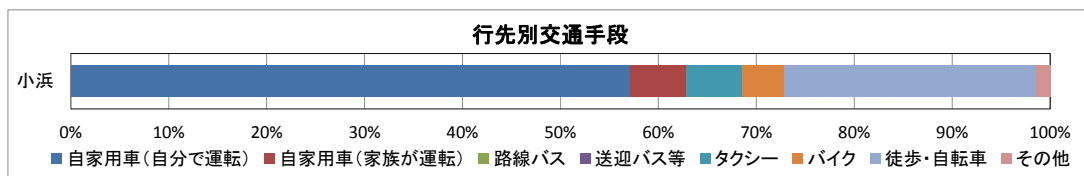
③行先別目的（島内）

小浜島内は買い物と通院での移動がみられる。



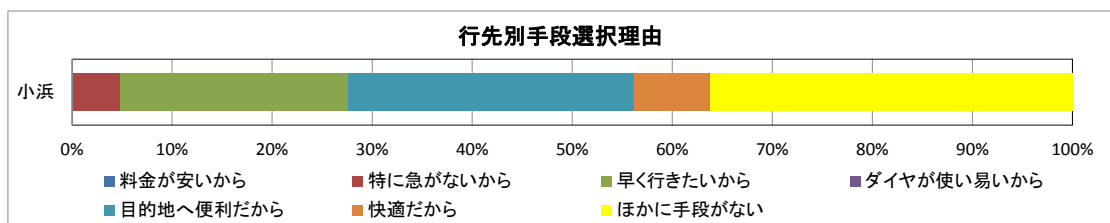
④行先別交通手段（島内）

行先別に交通手段をみると、「自家用車（自分で運転）」が多い。



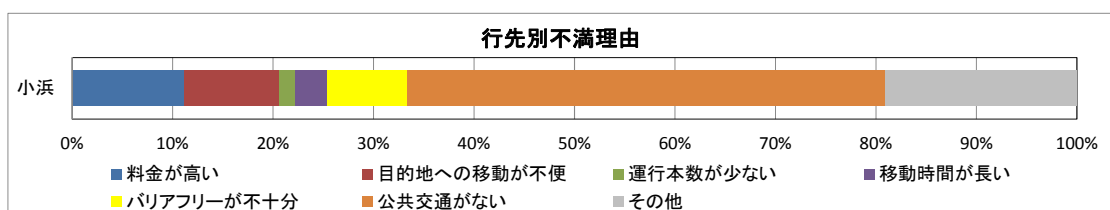
⑤行先別交通手段選択理由（島内）[複数回答]

行先別の交通手段選択理由は、「ほかに手段がない」、「目的地へ便利だから」が多くなっている。



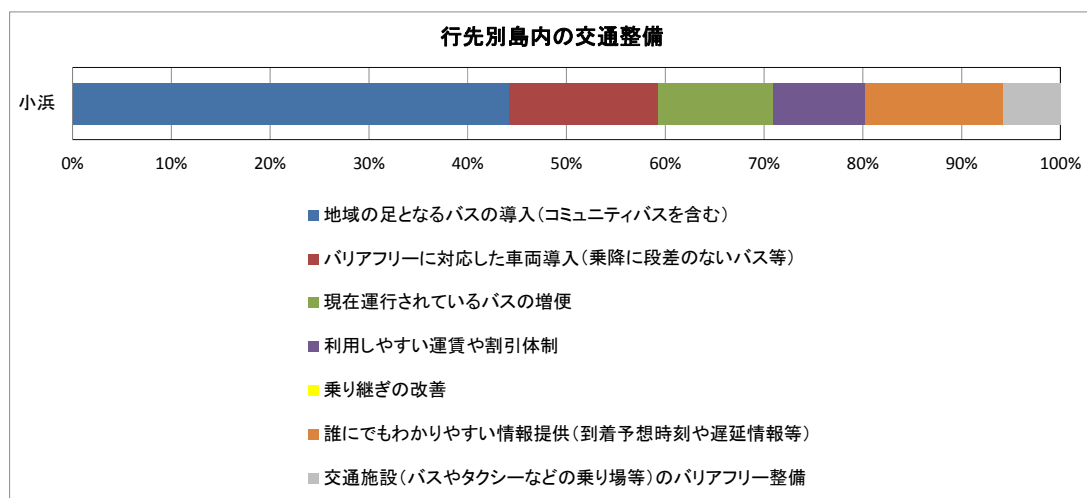
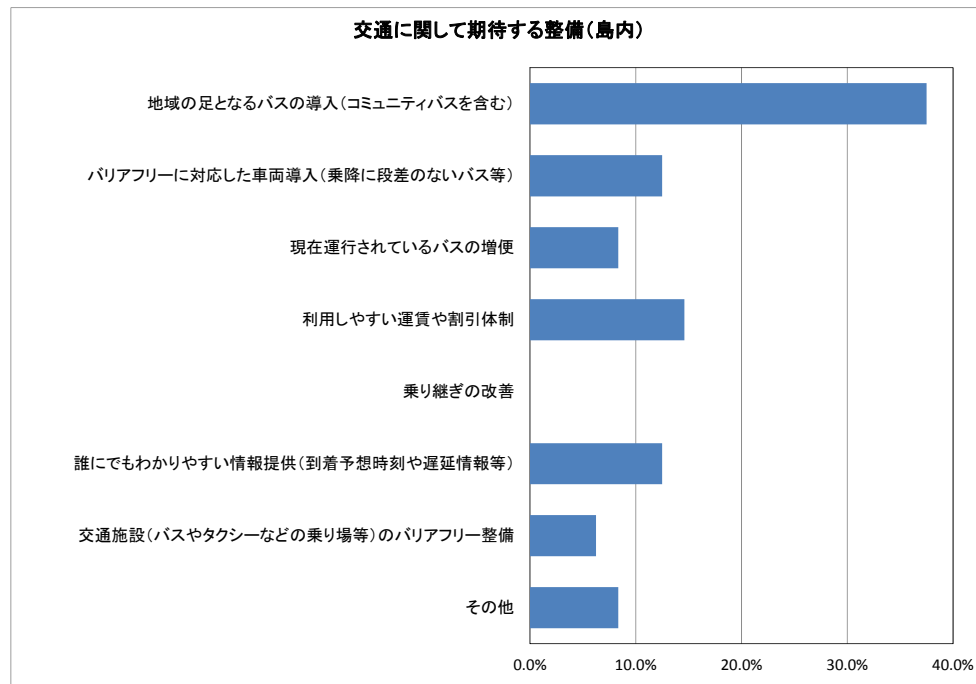
⑥行先別不満理由（島内）[複数回答]

交通手段の不満理由について「公共交通がない」との回答が多い。



⑦島内の交通整備[複数回答]

小浜島内の交通に関する整備については、「地域の足となるバスの導入」が多くあげられている。



◆特に強く期待する区間や場所等

<小浜島>

①地域の足となるバスの導入(コミュニティバスを含む)	件数
港～集落	5
島内全域	2
小浜公民館～小浜港	1
小浜港⇄細崎部落	1
小浜港	1
③現在運行されているバスの増便	件数
船会社のバス以外で運行	1
⑥誰にでもわかりやすい情報提供(到着予想時刻や遅延情報等)	件数
小浜港	1
⑧その他	件数
小浜港タクシー(乗合い)	1
無料駐車場の整備	1
バスがあればとは思いますが、利用者がいないであろうと思う。	1
きっと利用される方が少ないので、無理だと思っています。	1

◆その他要望・意見

島内や他島への移動に関する要望・意見
・定期船の夜間航行を実現してもらいたい。夜に急患が出た場合、ヘリを要請してから時間がかかり過たり、ヘリが出払っていることがあり、重症化しやすい。
・定期船の料金、島民のみ値下げしてほしい。生活の足である定期船を頻繁にしようしているの。
石垣島へ船での移動が多いが交通費の負担が大変なので何とかならないもか。
親の介護のため、週に何度も石垣へ行くのに疲れ、精神的につらい。少しでも運賃が安くなればと思う。
公共交通が必要。
高齢者にとって高額運賃はとても抵抗がある。船賃、飛行機賃をもう少し低減してほしい。
島内にはガソリンスタンドがいくつかあるが、ガソリンの単価が高く(10170円)で高すぎるのではないかと思います。行政のほうで調査して欲しい。
竹富町内の島々への移動船便と時間が限定されており、船会社も同じ時間に運行されているので、他島に行きにくい。
島内(小浜島)では、特に小浜港⇄細崎部落(東と西に分かれてます)のバスの定期便をお願いしたいです。
定期船の船賃代の値上げ(島民だけでも現在の半分くらいにして欲しい)
島内の介護施設が十分でなく(週2日)、石垣市内にある介護施設へデイサービス通所しているが、交通費の負担が大変なので公的な補助等をして頂きたい。
特に旅客船の運賃が高いと思います
燃料が高い為、船賃が高くなり減便状態。早く安くなり増便して欲しい。
船賃が高く、島から島への運行本数が少ないため不便。
船賃が高く、島から島への運行本数が少ないため不便。
船の運賃が高い。もう少し住民割引のようなものがあっても良いのではないかと思います。
船の運賃がとにかく高い。(石垣～西表)
部落から港までの定期バスの導入を希望。
離島ターミナルから空港までの間一定期のバス運行されていない。ほとんどタクシー利用で費用がかかる
離島なので船賃が高い

4-22 黒島

(1) 島の概要

黒島は、沖縄本島那覇市から南西方向約 430km に位置し、人口約 200 人の小規模離島である。全域が竹富町に属しており、石垣島との航路がある。



人口	214 人
世帯数	115 世帯
高齢化率	28.4 %
就業者総数	110 人

島の面積	10.02 km ²
本島(那覇市)との距離	429 km
港湾乗降人員	89.0 千人
空港乗降人員	- 千人

資料：離島統計(H19)、空港乗降人員はH22年度

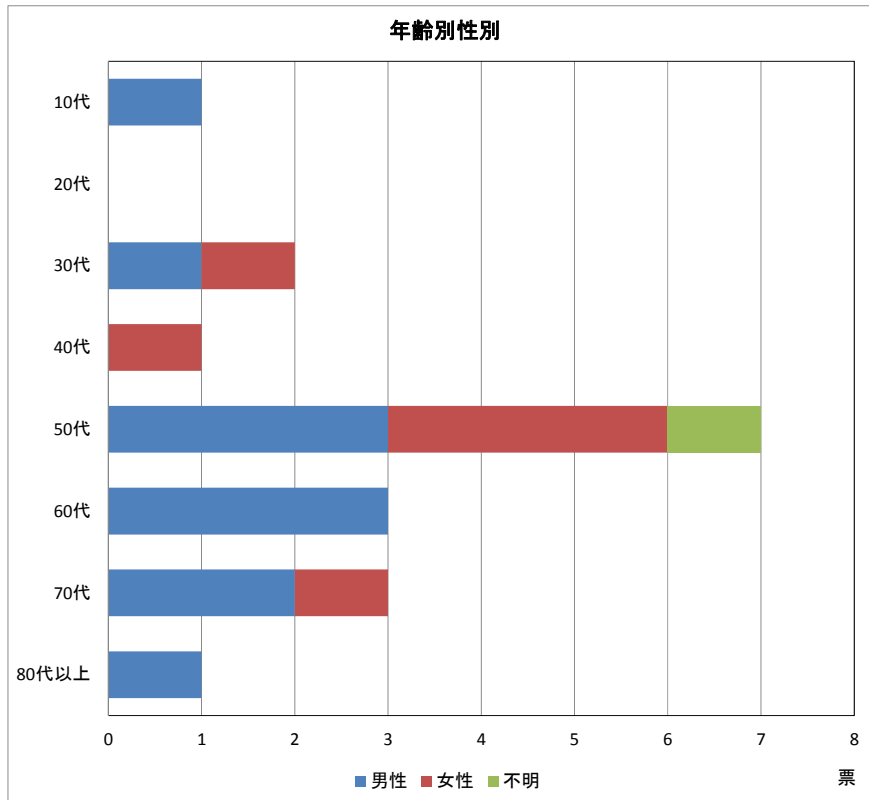
<海上交通>

発港	着港	着市町村 [島名]	タイプ	便数 (往復)	所要時間 (分)	運航事業者名
黒島	石垣	石垣市 [石垣島]	高速船	4	25	有限会社安栄観光
			フェリー	1(週2日)	60	八重山観光フェリー株式会社
			高速船	3	30	石垣島ドリーム観光株式会社
			フェリー	1(週2日)	30	

(2) 住民ニーズ

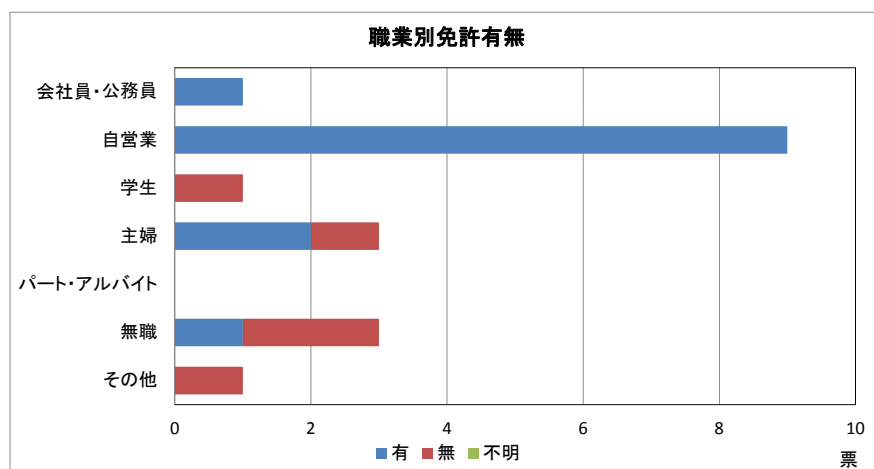
①年齢別性別構成

黒島の回答者は50代が最も多く、次いで60代、70代となっている。



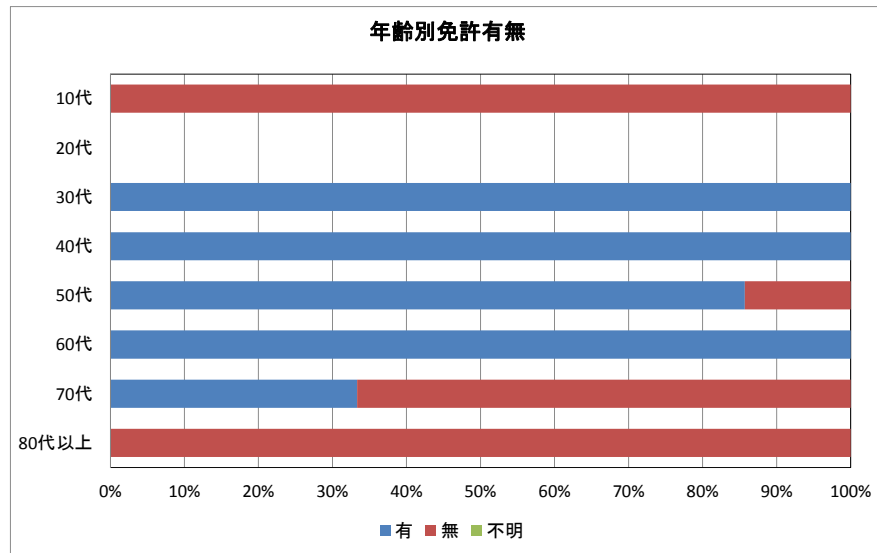
②職業別免許の有無

回答者の職業は、自営業が多い。学生と主婦、無職では免許を持っていない割合が多い。



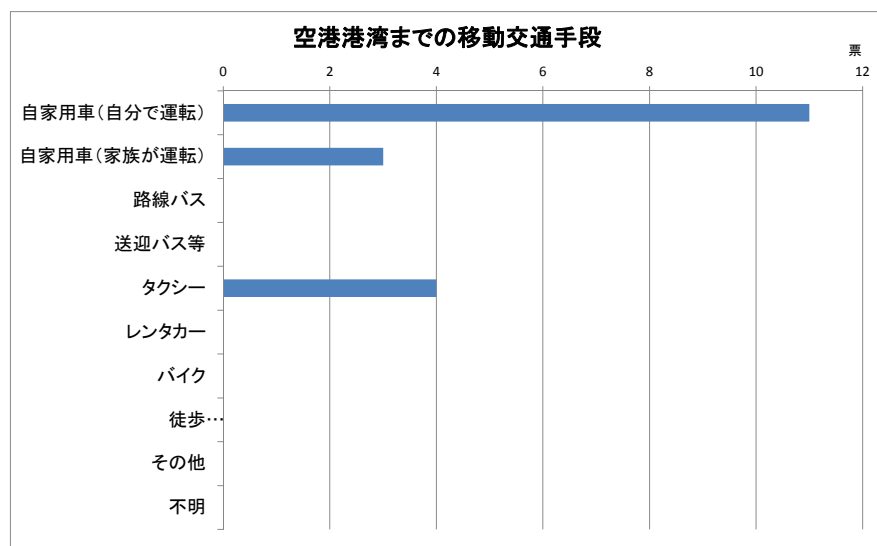
③年齢別免許の有無

年齢別に自動車免許の有無をみると、10代と70代以上で免許のない割合が多い。



④空港・港湾までの交通手段

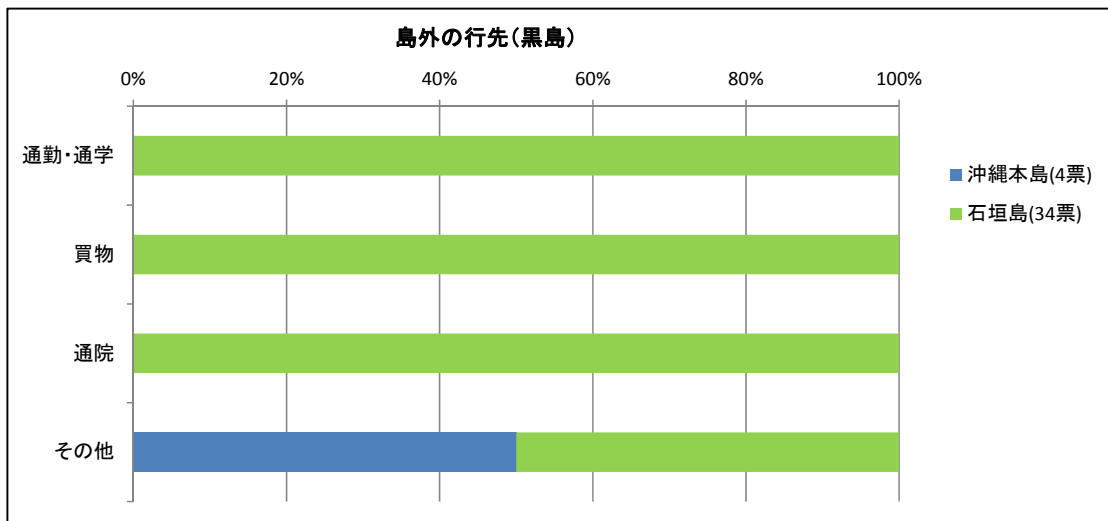
黒島の空港又は港湾までの交通手段は、自家用車（自分で運転）が多くなっている。



<本島や近隣離島への移動について（島外）>

⑤目的別目的地（島外）

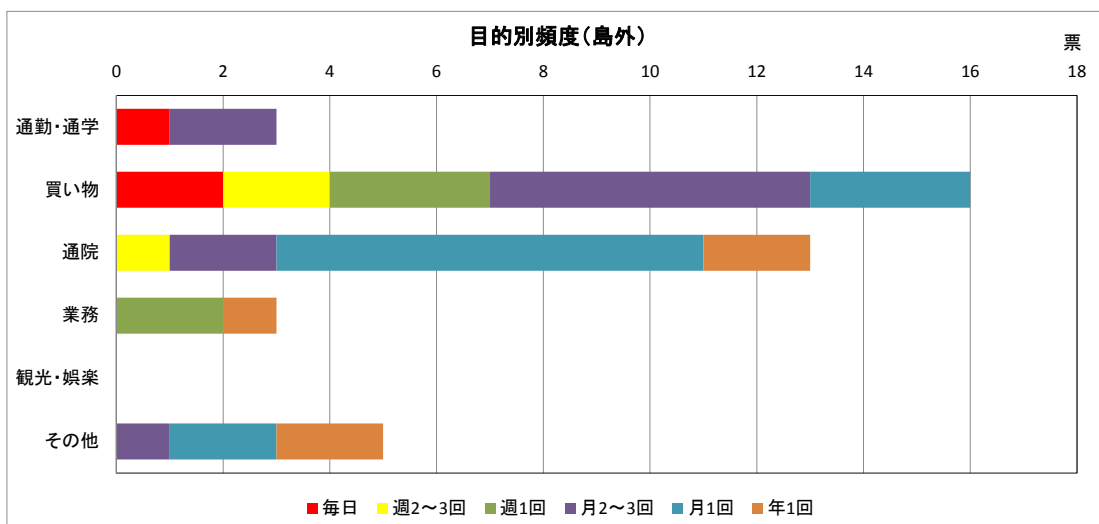
黒島外への行先についてみると、それぞれの目的で石垣島が多くなっている。



⑥目的別頻度（島外）

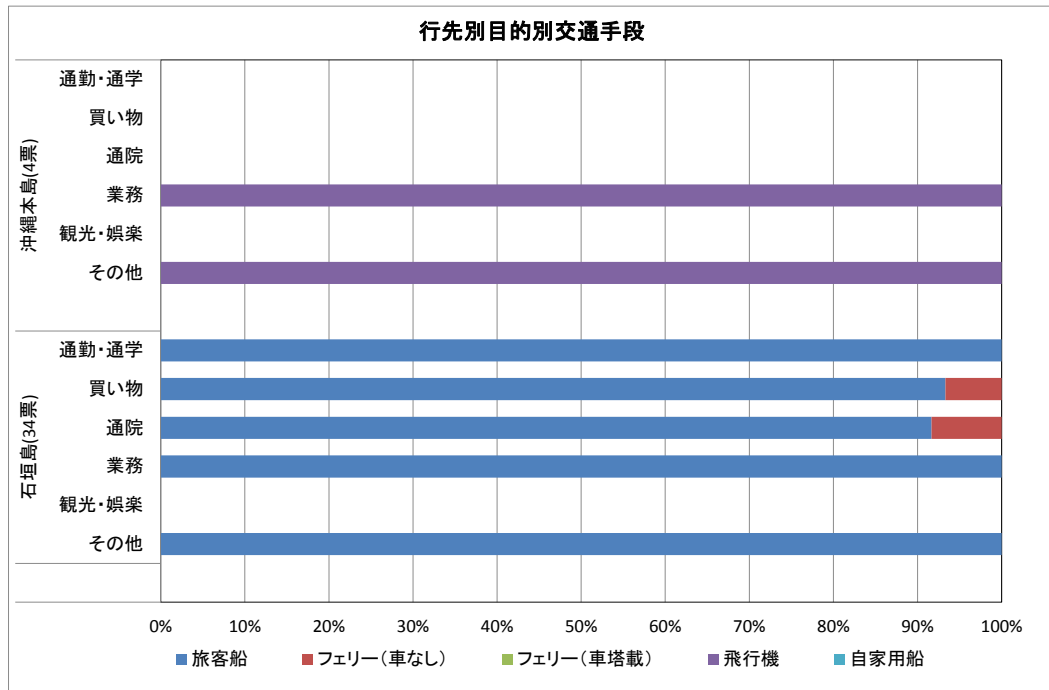
島外への移動は、買い物との回答が最も多く、次いで通院の順となっている。

買い物目的、通院目的の頻度は、いずれも「月2～3回」と「月1回」との回答が多い。



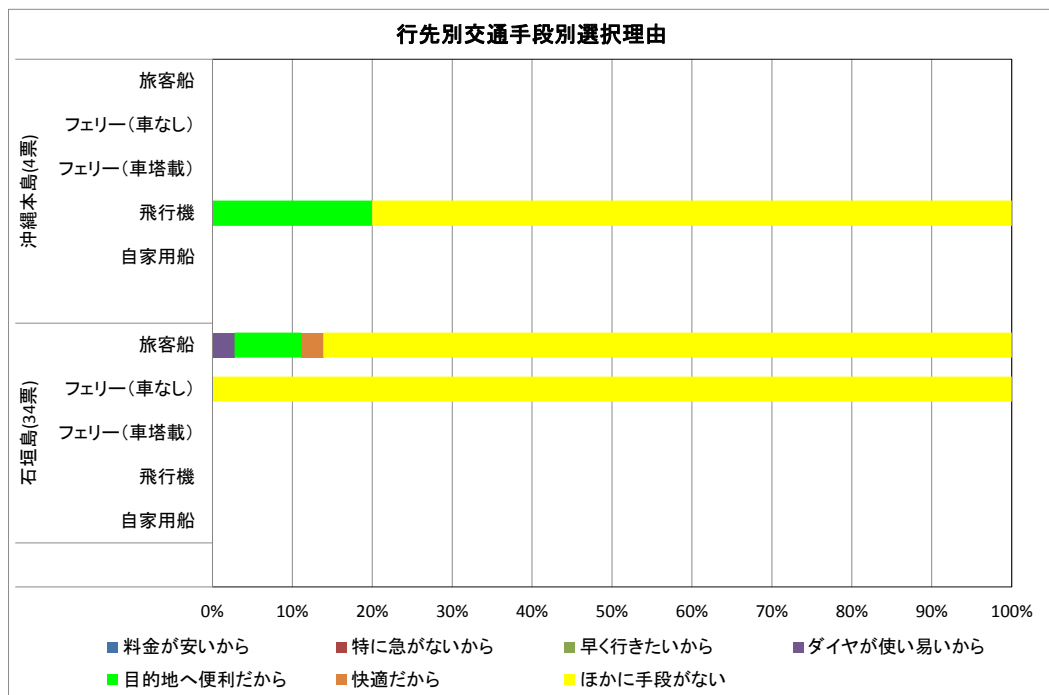
⑦行先別目的別交通手段（島外）

行先別、目的別に交通手段をみると、石垣島への移動は旅客船、沖縄本島への移動は飛行機が主体となっている。



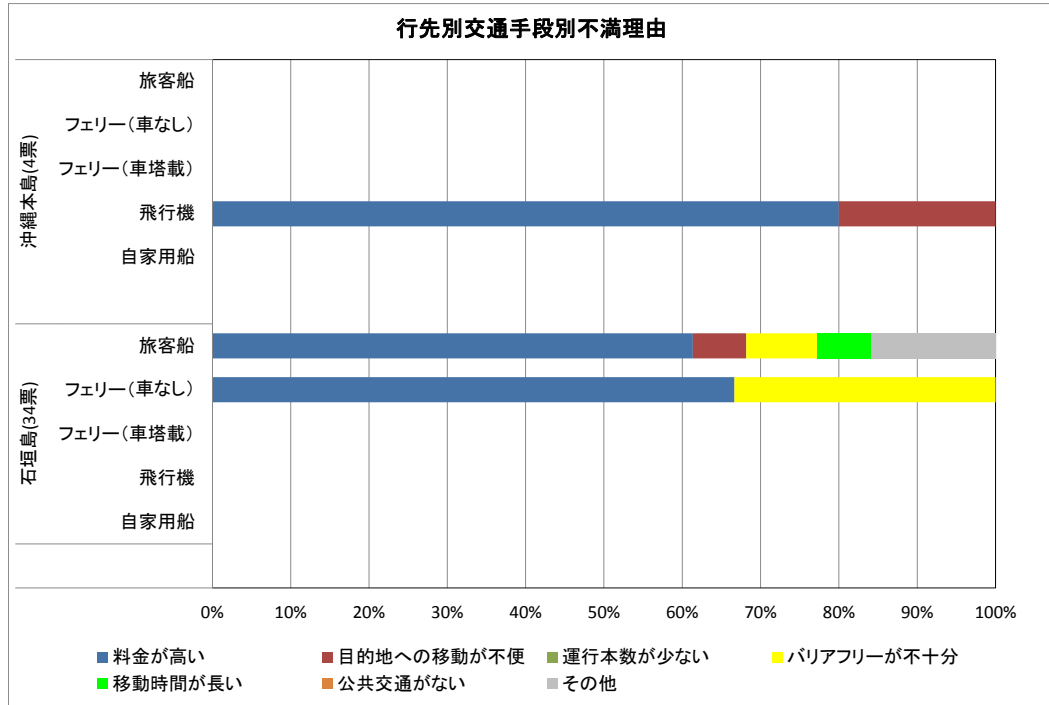
⑧行先別交通手段選択理由（島外）〔複数回答〕

交通手段の選択理由をみると、「ほかに手段がない」が多くなっている。



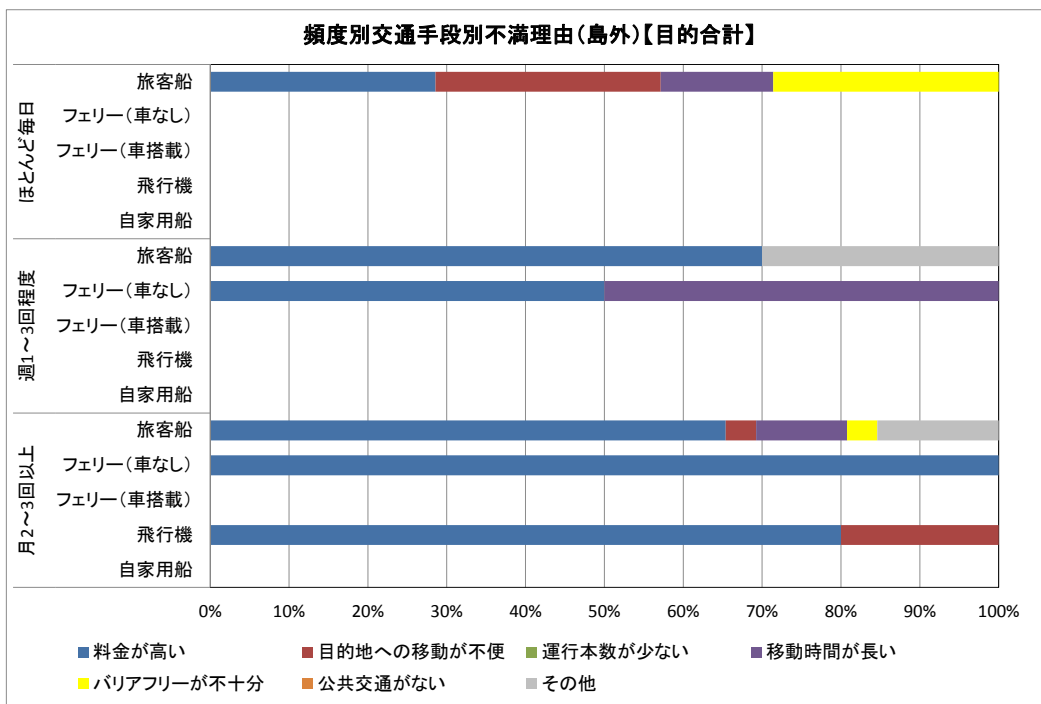
⑨行先別交通手段別不満理由（島外）〔複数回答〕

交通手段に対する不満についてみると、「料金が高いが多くあげられている。

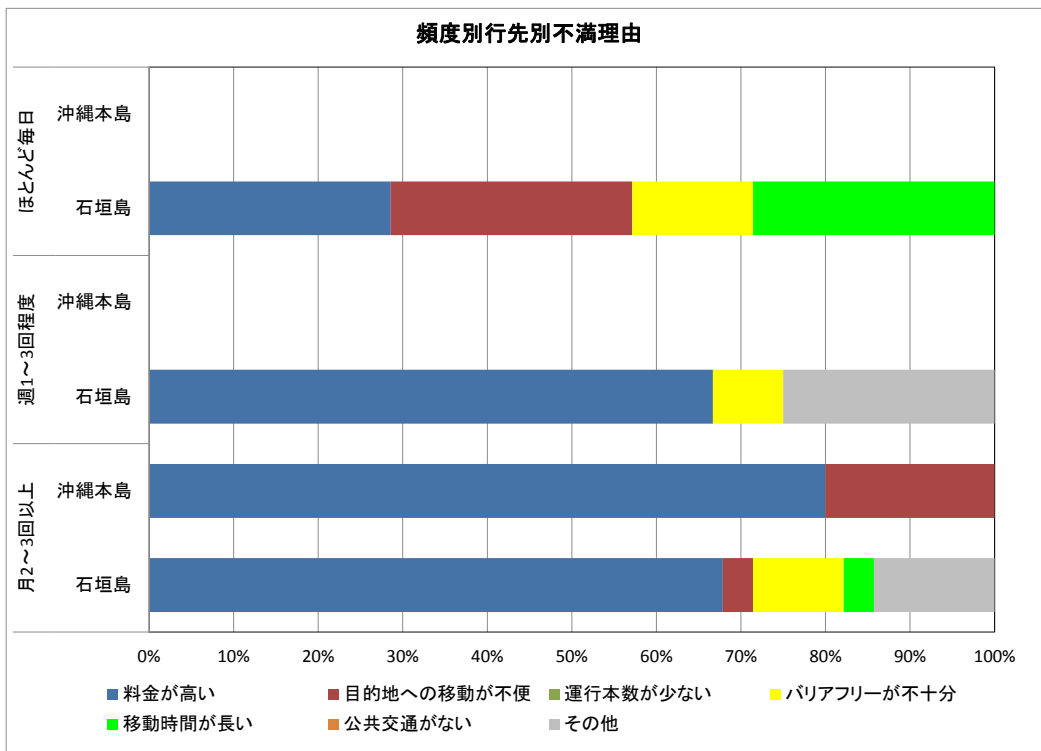


<参考>

◆頻度別手段別不満理由（島外）〔複数回答〕

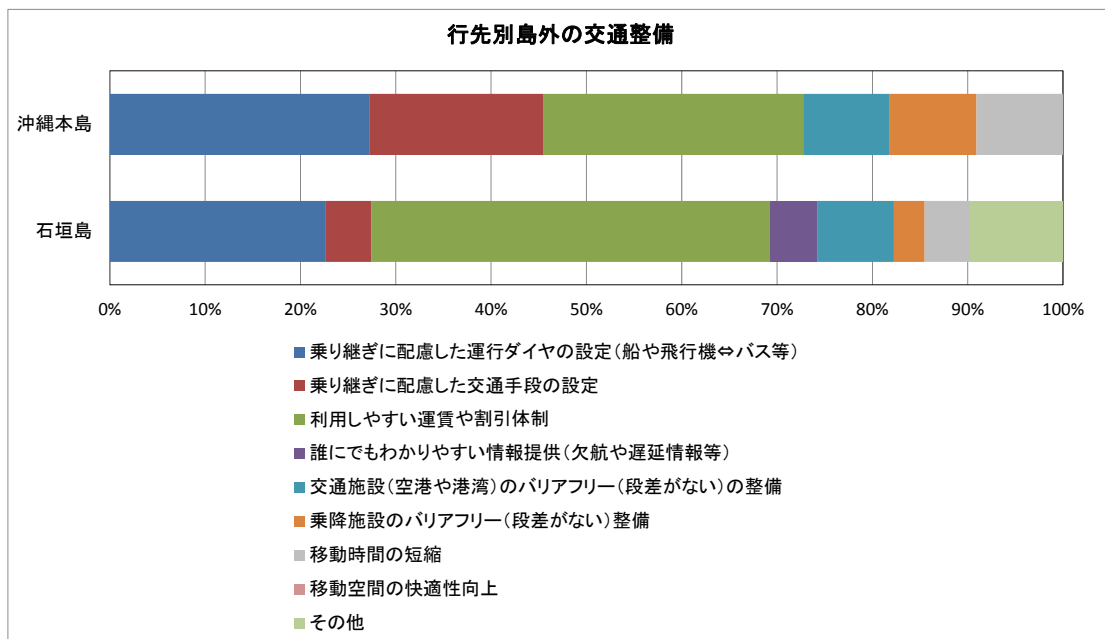
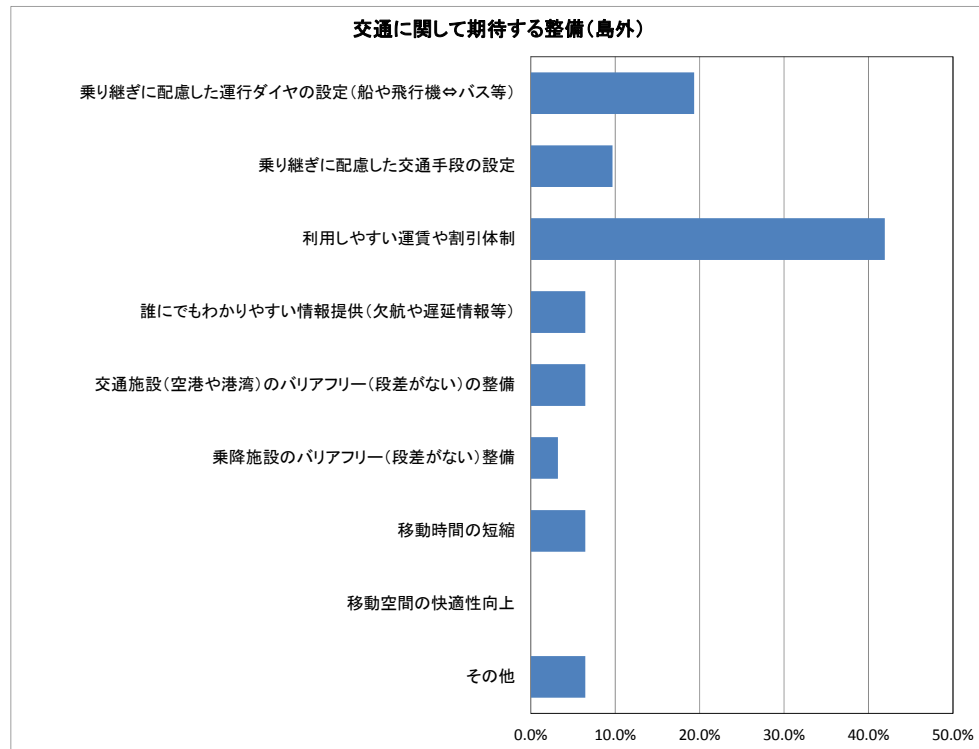


◆頻度別行先別不満理由〔複数回答〕



⑩島外の交通整備[複数回答]

黒島外への移動に関する交通整備については、「利用しやすい運賃や割引体制」が多くあげられている。



◆島外の交通整備に対して対する項目と強く期待する区間や場所

<黒島>

①乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定(船や飛行機⇄バス等)		件数
離島～石垣	石垣～本島	1
港	空港	1
船	飛行機	1
飛行機ーバスー港		1
石垣空港～離島さん橋		1
②乗り継ぎに配慮した交通手段の設定		件数
便数を多く		1
③利用しやすい運賃や割引体制		件数
黒島港～石垣港		3
スーパー・商店辺りと港を結ぶ路線		1
石垣市内のスーパーや商店を結ぶ路線バスの1dayパスポート		1
⑨その他		件数
黒島ー石垣間	船賃の引き下げ	2

<住まいの島内の移動について（島内）>

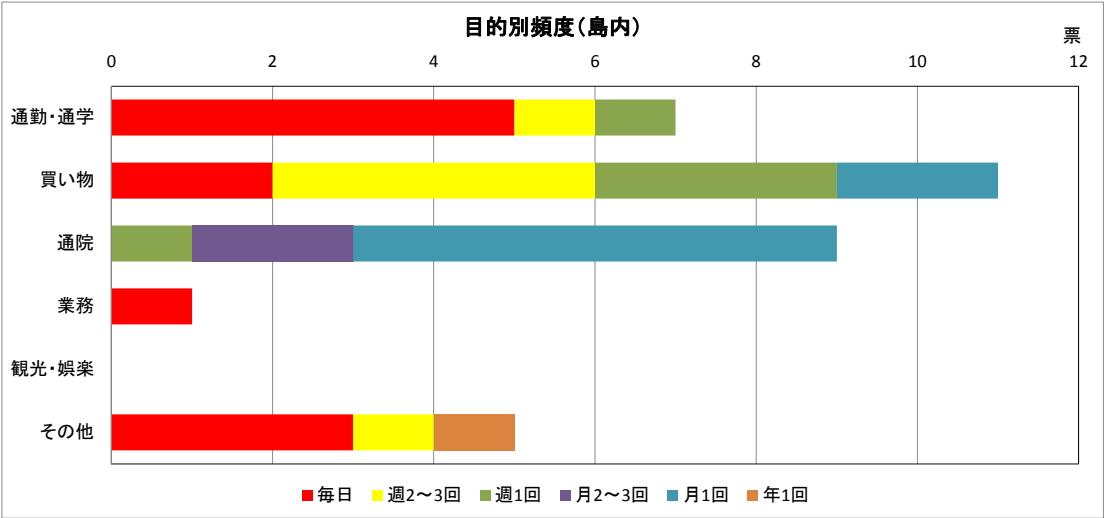
①目的別目的地（島内）



②目的別頻度（島内）

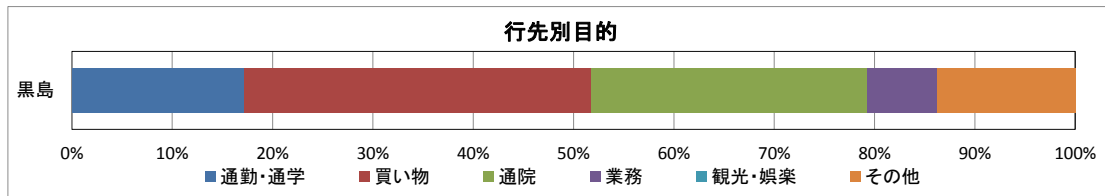
島内移動の目的は、買い物が最も多く、次いで通院となっている。

頻度は、通勤では「毎日」、買い物では「週2～3回」、通院では「月1回」が多くなっている。



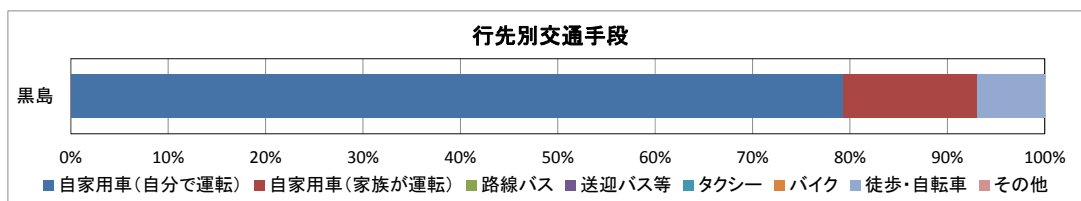
③行先別目的（島内）

黒島内は通勤・通学、買い物、通院での移動がみられる。



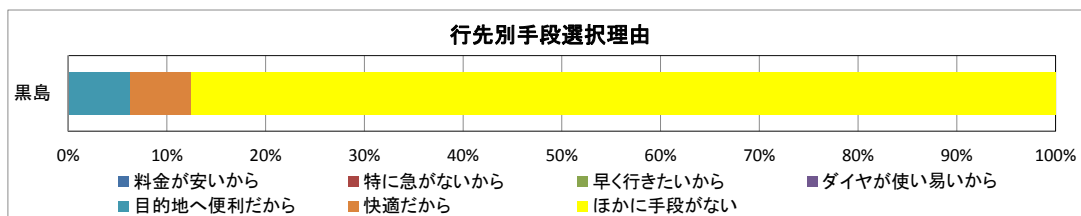
④行先別交通手段（島内）

行先別に交通手段をみると、「自家用車（自分で運転）」が多い。



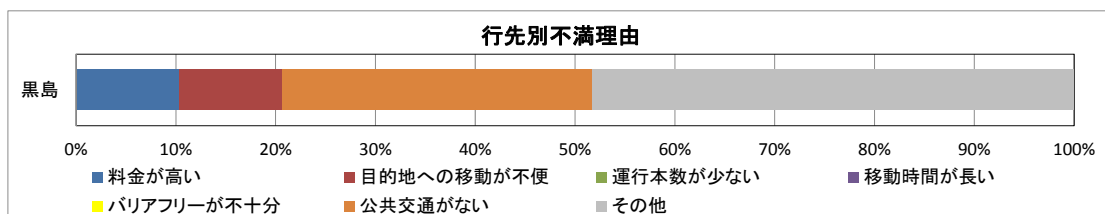
⑤行先別交通手段選択理由（島内）[複数回答]

行先別の交通手段選択理由は、「ほかに手段がない」が多くなっている。



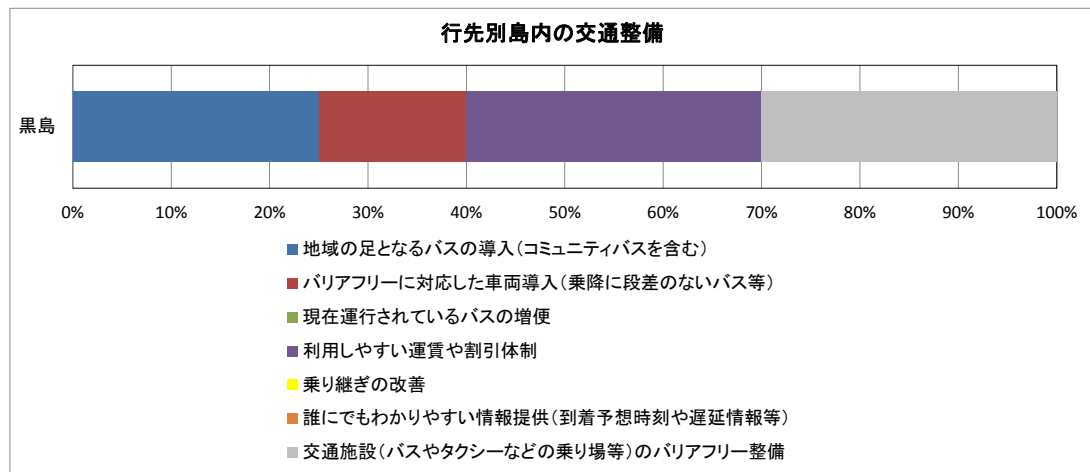
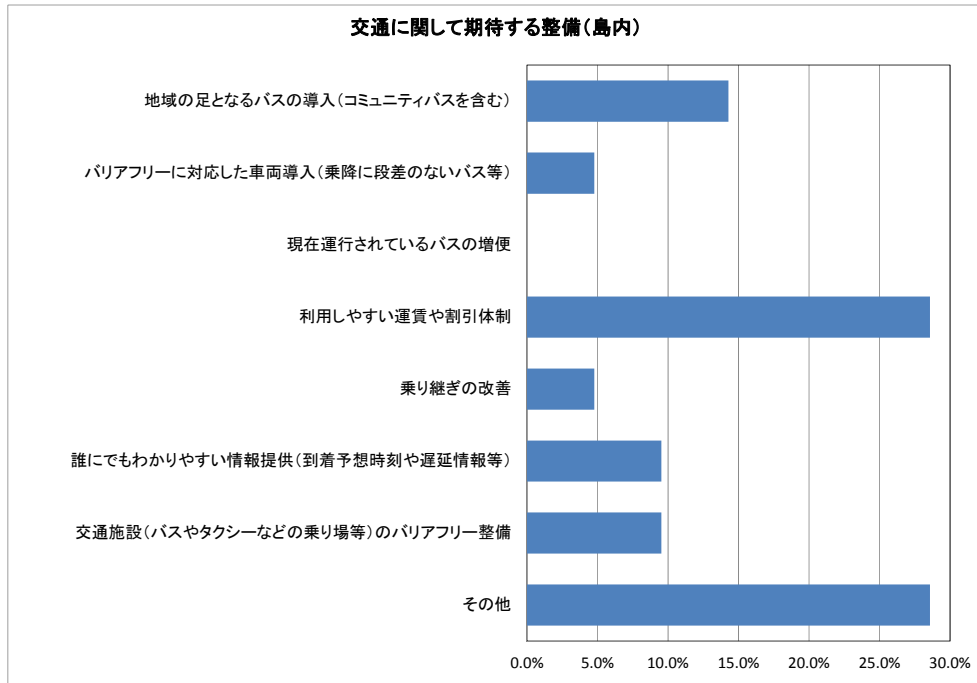
⑥行先別不満理由（島内）[複数回答]

交通手段の不満理由について、「公共交通がない」との回答があげられている。



⑦島内の交通整備[複数回答]

黒島内の交通に関する整備については、「利用しやすい運賃や割引体制」が多くあげられている。



◆特に強く期待する区間や場所等

<黒島>

①地域の足となるバスの導入(コミュニティバスを含む)	件数
各集落～港	1
⑦交通施設(バスやタクシーなどの乗り場等)のバリアフリー整備	件数
港	1
⑧その他	件数
燃料代の引き下げ(あたりが高い！)	2
各集落～港	1
送迎バス	1
質問の対象なし	1
狭いので必要なし	1
特に必要なし	1

◆その他要望・意見

島内や他島への移動に関する要望・意見
・石垣空港から本島または他地域へ行く飛行機代が高いので負担です。・黒島内では自家用車での移動のみになるので、燃料代(島内で1社のみ販売)をとにかく安くしてほしい。軽油¥152/ℓガソリン¥173/ℓ(H23・6月)・石垣島新空港が出来ると、離島から来る船と連絡バスの乗り継ぎ、移動時間短縮等、利便性が良くなるように希望します。・船賃が高く石垣へ行くことが負担。役場・禁輸期間は石垣にあるので大変。
・黒島内での燃料単価が高いので引き下げてほしい・石垣空港(新)と港を結ぶ交通手段の充実、使いやすさ・黒島ー石垣間の船賃が高く生活に負担(役場・銀行は石垣にあり手続き等)・石垣からの飛行機代が高く本島へ行くのも内地へ行くのも負担
運賃が高いので、安くしてほしい。
運賃何とかならないか。国が離島の苦しみ分かれますか？
各島間の連絡船
交通施設(空港や港等)のバリアフリー(段差がない)の整備、乗降施設のバリアフリー(段差がない)整備、移動時間の短縮、移動空間の快適性向上
交通手段が船しかないため、運賃の引き下げを希望する。
竹富町は各離島へのハブ化と、運賃の割引をしてほしい。
離島のため台風時に困っている。

4-23 波照間島

(1) 島の概要

波照間島は、沖縄本島那覇市から南西方向約 460km に位置し、人口約 600 人の日本最南端の有人離島である。全域が竹富町に属しているが、航路は石垣島とつながっている。航空路は現在運航されていない。



人口	589 人
世帯数	268 世帯
高齢化率	32.7 %
就業者総数	331 人

島の面積	12.77 km ²
本島(那覇市)との距離	460 km
港湾乗降人員	0.0 千人
空港乗降人員	データなし 千人

資料：離島統計(H19)、空港乗降人員はH22年度

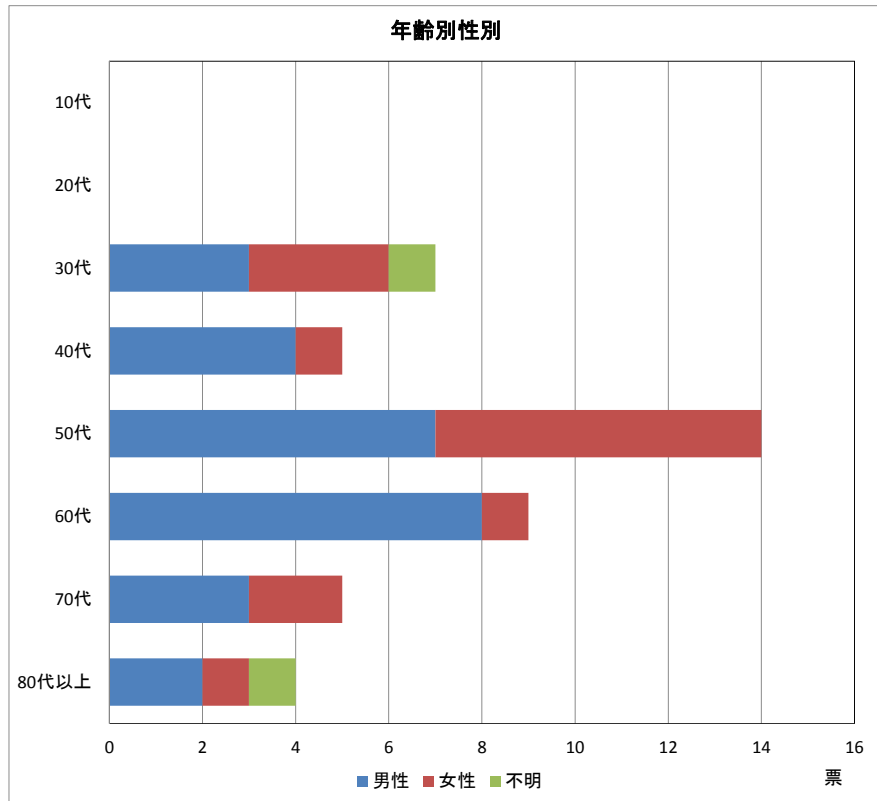
<海上交通>

発港	着港	着市町村 [島名]	タイプ	便数 (往復)	所要時間 (分)	運航事業者名
波照間	石垣	石垣市 [石垣島]	高速船	4	60	有限会社安栄観光 八重山観光フェリー株式会社
			フェリー	1(週3日)	180	

(2) 住民ニーズ

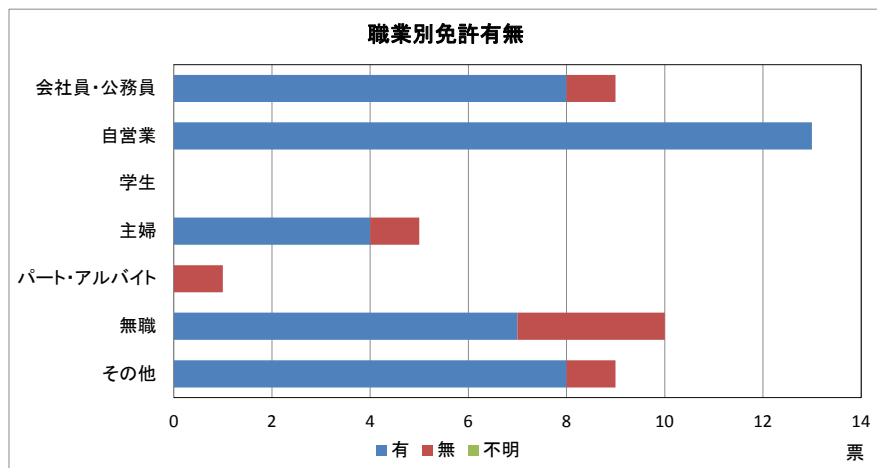
①年齢別性別構成

波照間島の回答者は50代が最も多く、次いで60代となっている。



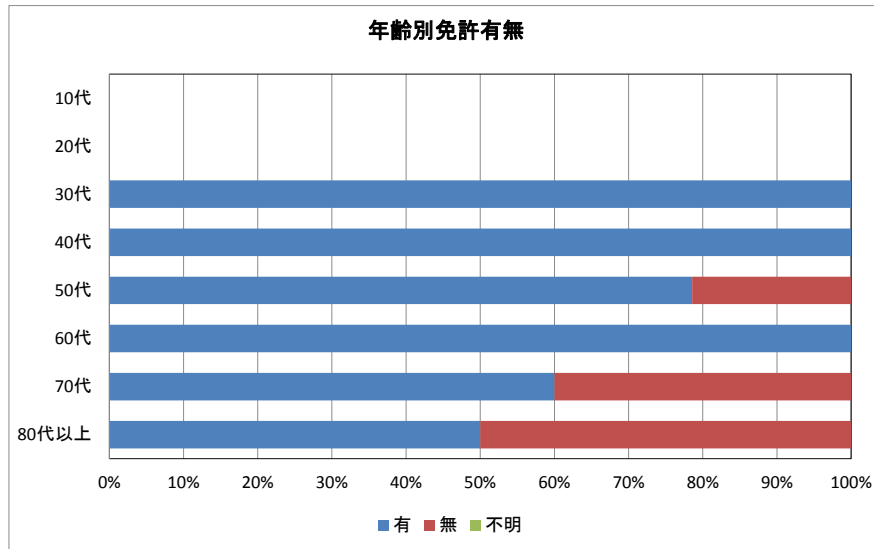
②職業別免許の有無

回答者の職業は、自営業が最も多く、次いで無職となっている。無職の回答者は自動車免許を持っていない割合が多い。



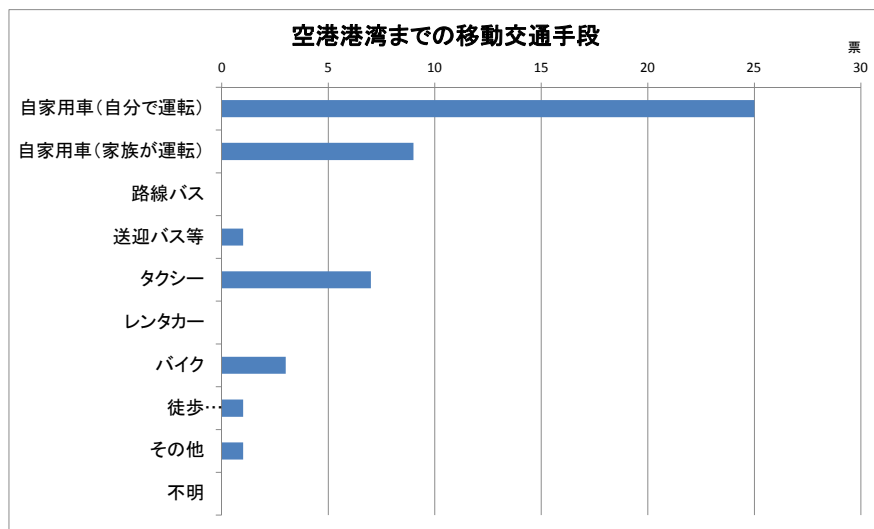
③年齢別免許の有無

年齢別に自動車免許の有無をみると、70代と80代以上は免許のない割合が多い。



④空港・港湾までの交通手段

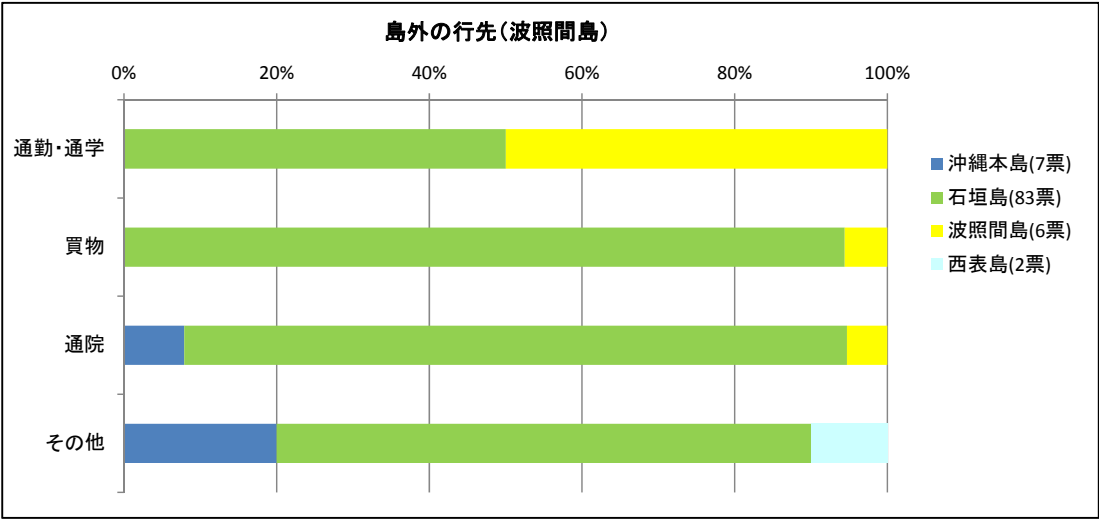
波照間島の空港又は港湾までの交通手段は自家用車の「自分で運転」が最も多く、次いで自家用車の「家族が運転」となっている。



<本島や近隣離島への移動について（島外）>

⑤目的別目的地（島外）

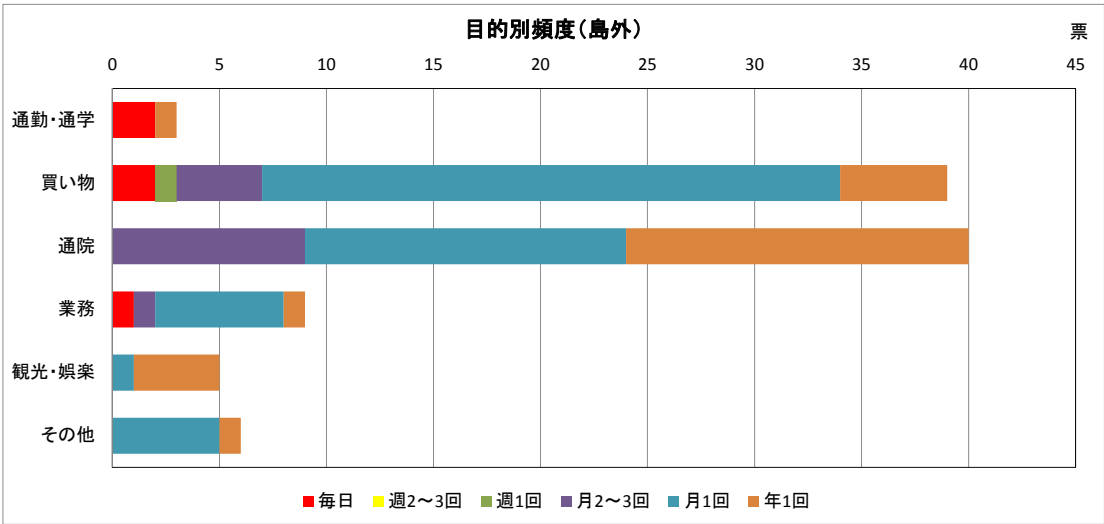
波照間島外への行先についてみると、各目的において石垣島が多くなっている。



⑥目的別頻度（島外）

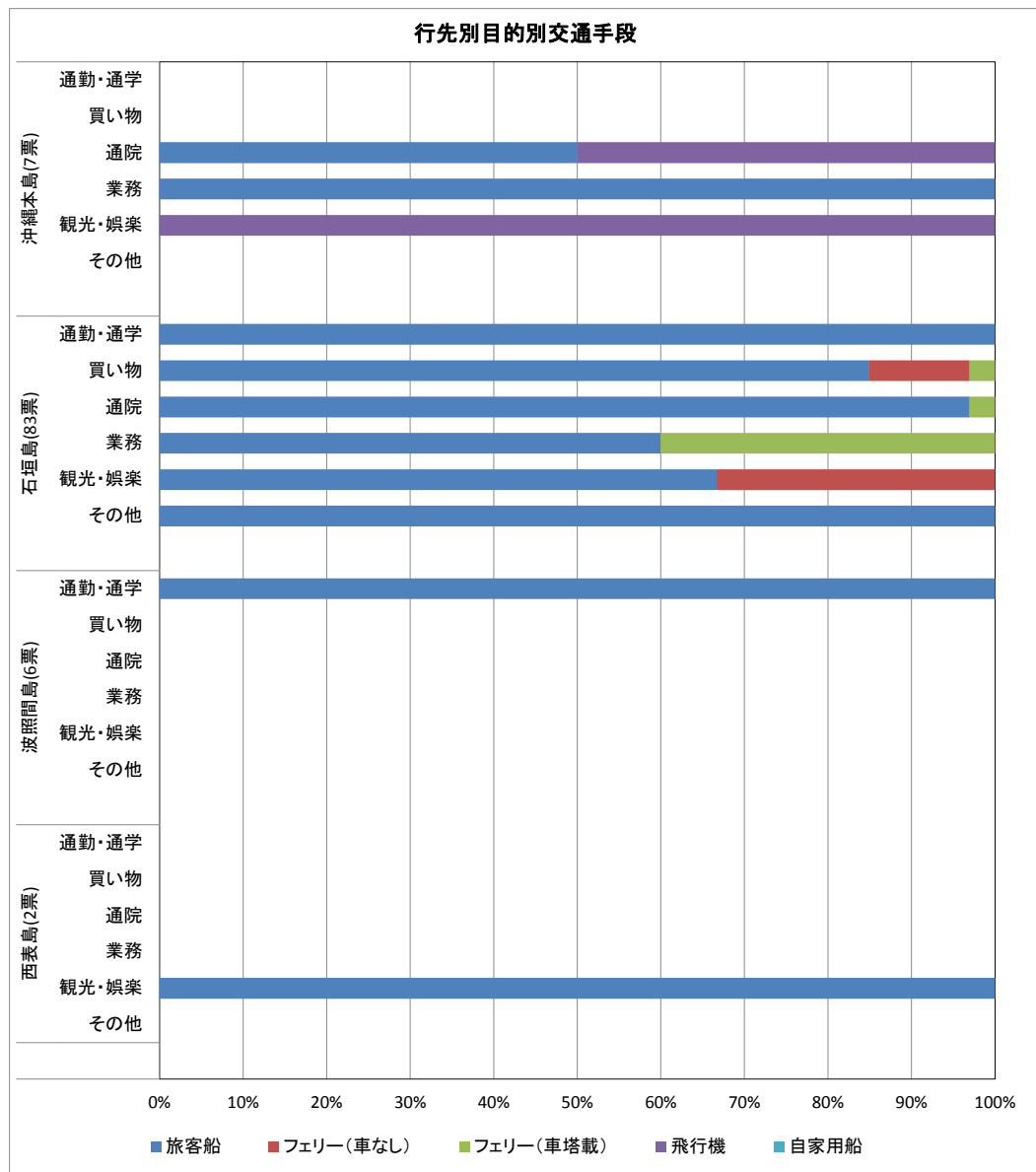
島外への移動は、通院との回答が最も多く、次いで買い物の順となっている。

通院目的と買い物目的の頻度は、「月1回」との回答が多い。



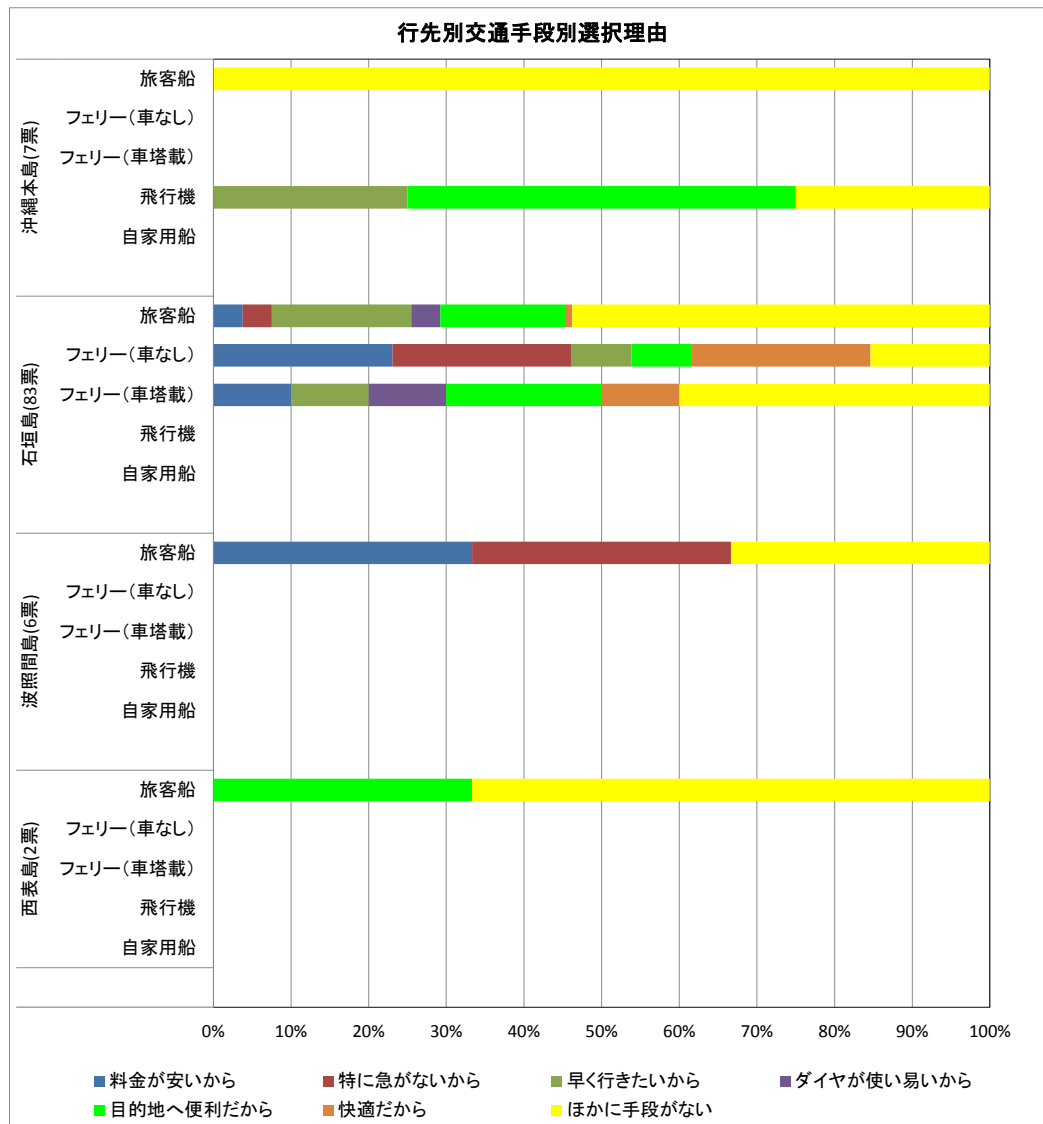
⑦行先別目的別交通手段（島外）

行先別、目的別に交通手段をみると、島外各地への移動は旅客船が主体となっている。



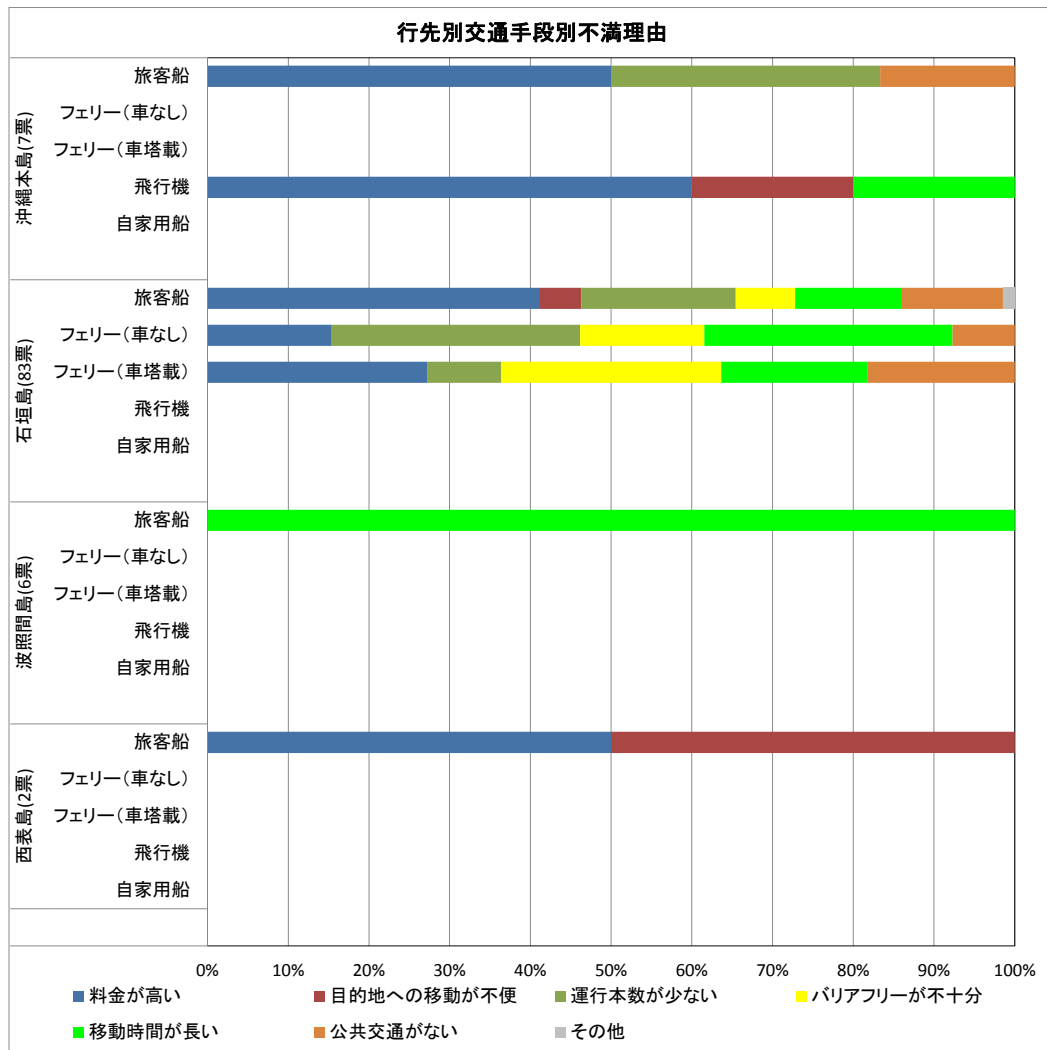
⑧行先別交通手段選択理由（島外）〔複数回答〕

交通手段の選択理由をみると、「ほかに手段がない」が多くなっている。



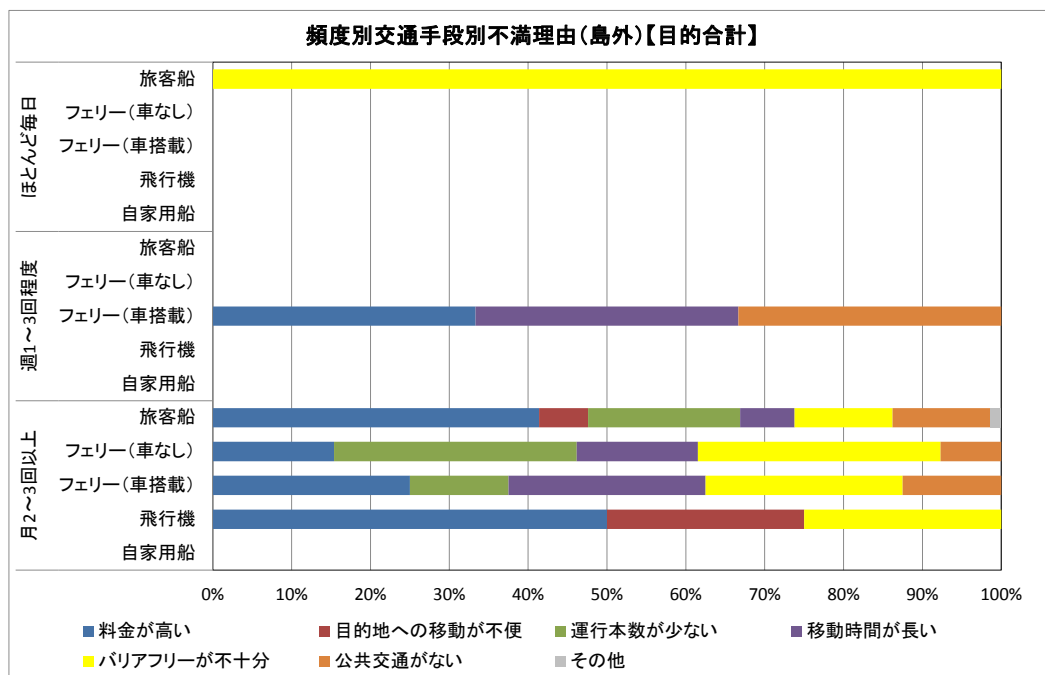
⑨行先別交通手段別不満理由（島外）〔複数回答〕

交通手段に対する不満についてみると、「料金が高い」、「移動時間が長い」があげられている。

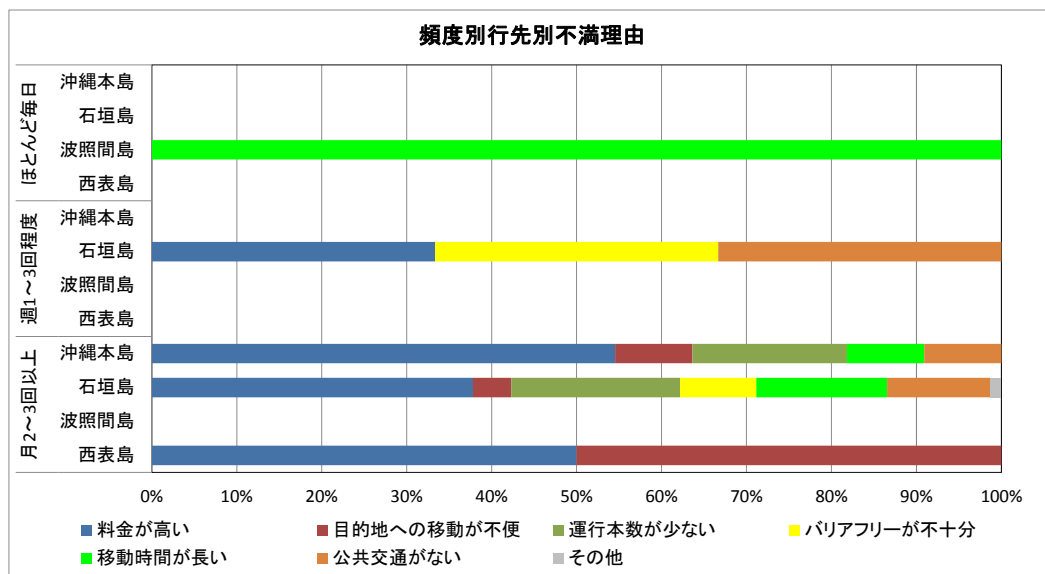


<参考>

◆頻度別手段別不満理由（島外）〔複数回答〕

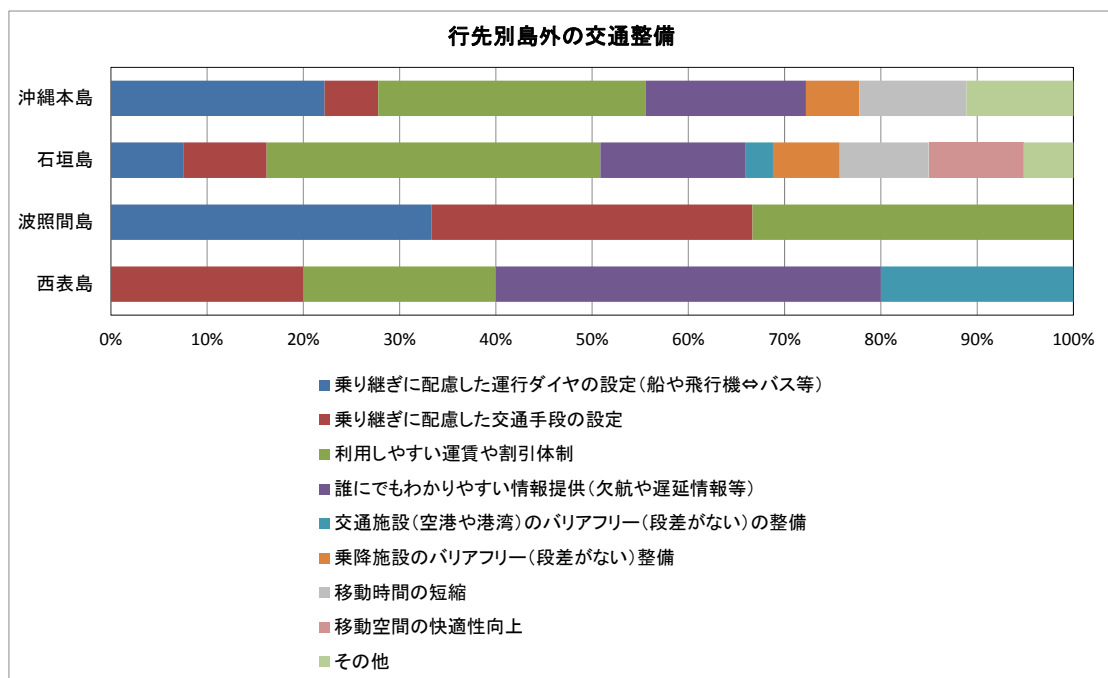
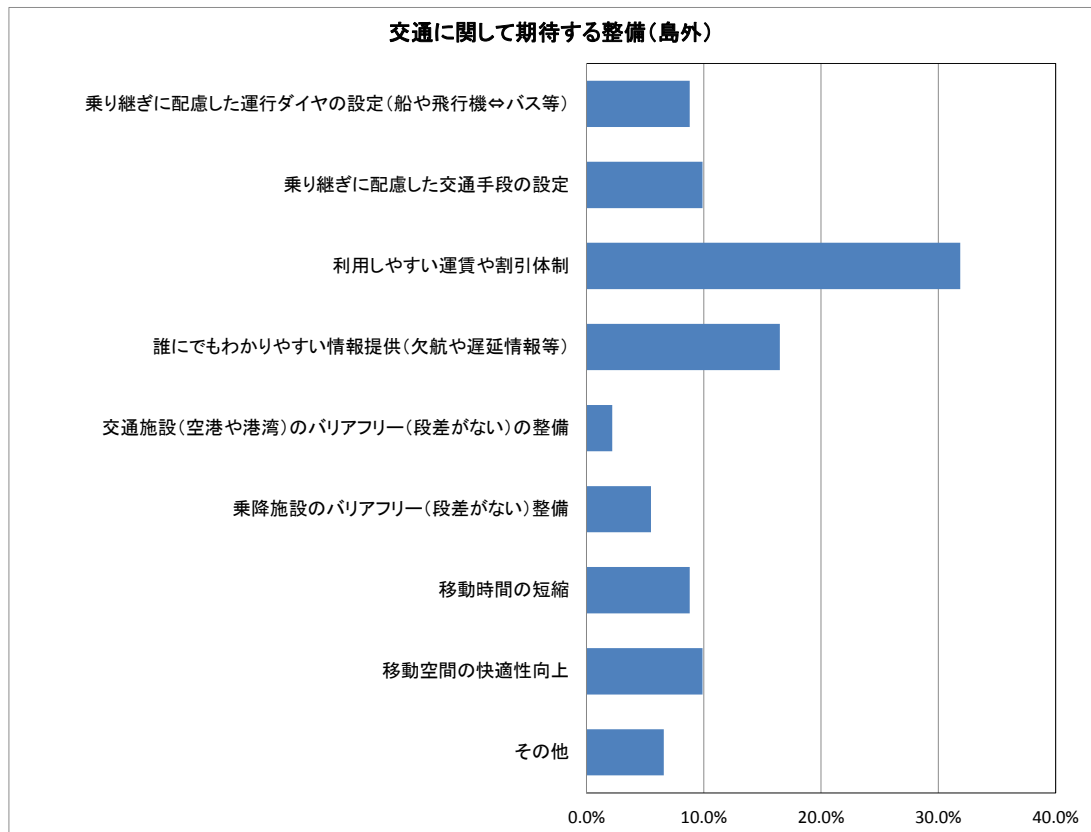


◆頻度別行先別不満理由〔複数回答〕



⑩島外の交通整備[複数回答]

波照間島外への移動に関する交通整備については、「利用しやすい運賃や割引体制」が最も多く、次いで「誰にでもわかりやすい情報提供」となっている。



◆島外の交通整備に対して対する項目と強く期待する区間や場所

<波照間島>

①乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定(船や飛行機⇄バス等)		件数
波照間島	石垣島	2
石垣港	石垣空港	2
②乗り継ぎに配慮した交通手段の設定		件数
石垣離島ターミナル～新石垣空港		3
集落	港	1
石垣	那覇	1
③利用しやすい運賃や割引体制		件数
波照間～石垣港		13
石垣～那覇		1
④誰にでもわかりやすい情報提供(欠航や遅延情報等)		件数
波照間～石垣港		5
⑥乗降施設のバリアフリー(段差がない)整備		件数
波照間～石垣		2
石垣～那覇		1
⑦移動時間の短縮		件数
波照間港	石垣港	3
⑧移動空間の快適性向上		件数
波照間港～石垣港		7
安栄観光(波照間)～高速船(石垣)		2
⑨その他		件数
波照間⇄石垣の飛行機を再運航してほしい。		3
石垣～波照間		1
波照間～石垣	波照間～那覇	1
・高速船の増便・飛行機の運航		1
石垣～波照間		1
荷物船の定期運航		1
フェリー就航に関する事		1

＜住まいの島内の移動について（島内）＞

①目的別目的地（島内）

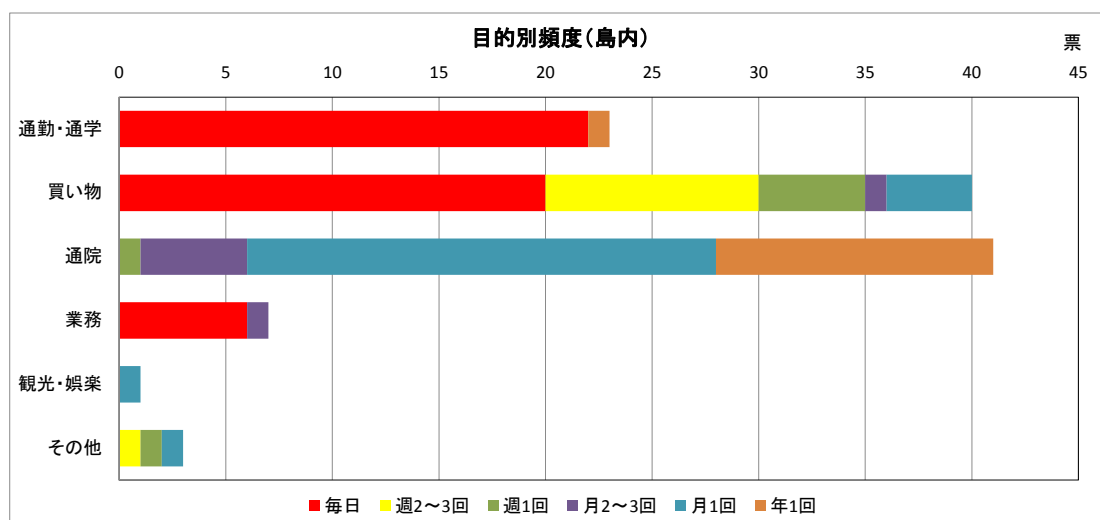


	波照間島
通勤・通学	19
買い物	31
通院	27
その他	6
目的合計	83

②目的別頻度（島内）

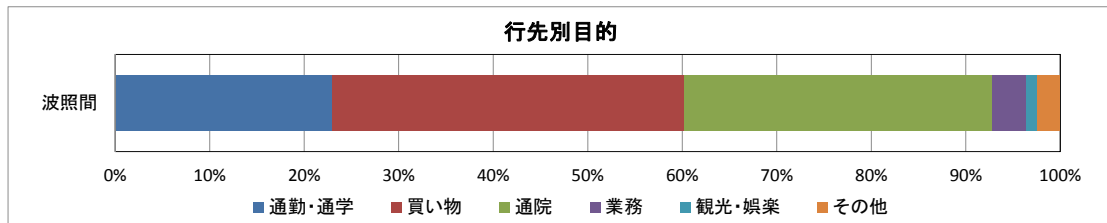
島内移動の目的は、通院が最も多く、次いで買い物、通勤・通学となっている。

頻度は、通勤・通学では「毎日」が、買い物では「毎日」と「週 2～3 回」が、通院では「週 1 回」が多くなっている。



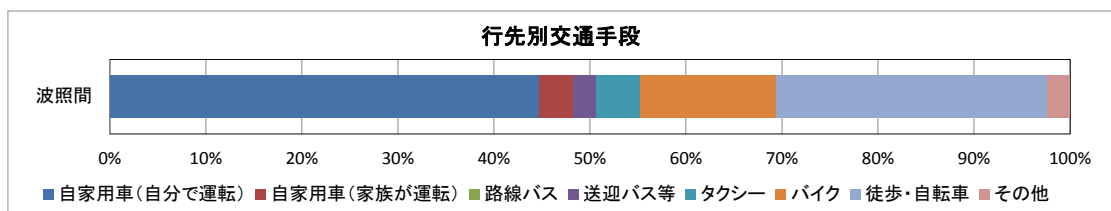
③行先別目的（島内）

波照間島内は各目的での移動がみられる。



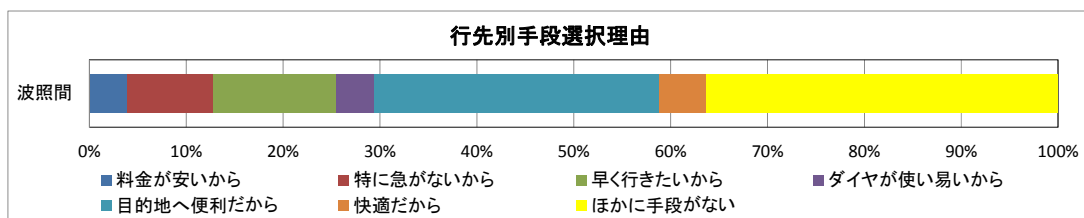
④行先別交通手段（島内）

行先別に交通手段をみると、「自家用車（自分で運転する）」が多い。



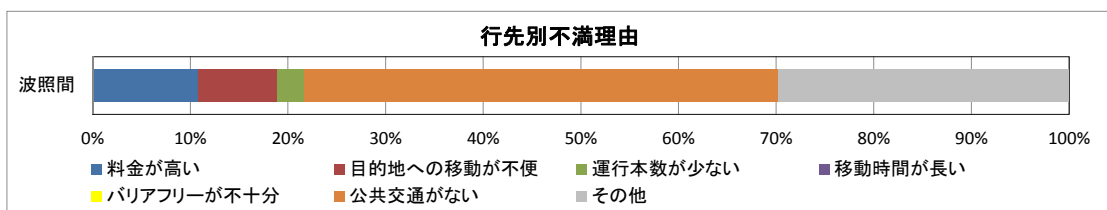
⑤行先別交通手段選択理由（島内）[複数回答]

行先別の交通手段選択理由は、「ほかに手段がない」が多くなっている。



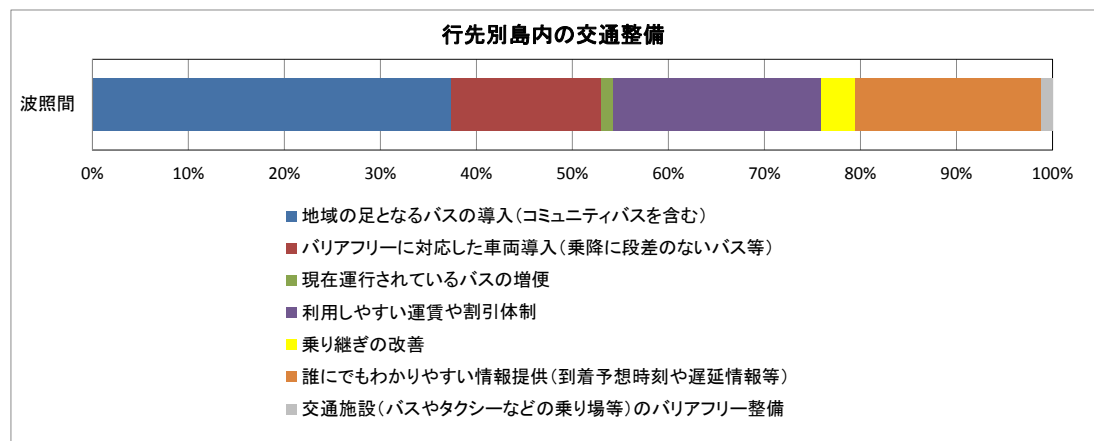
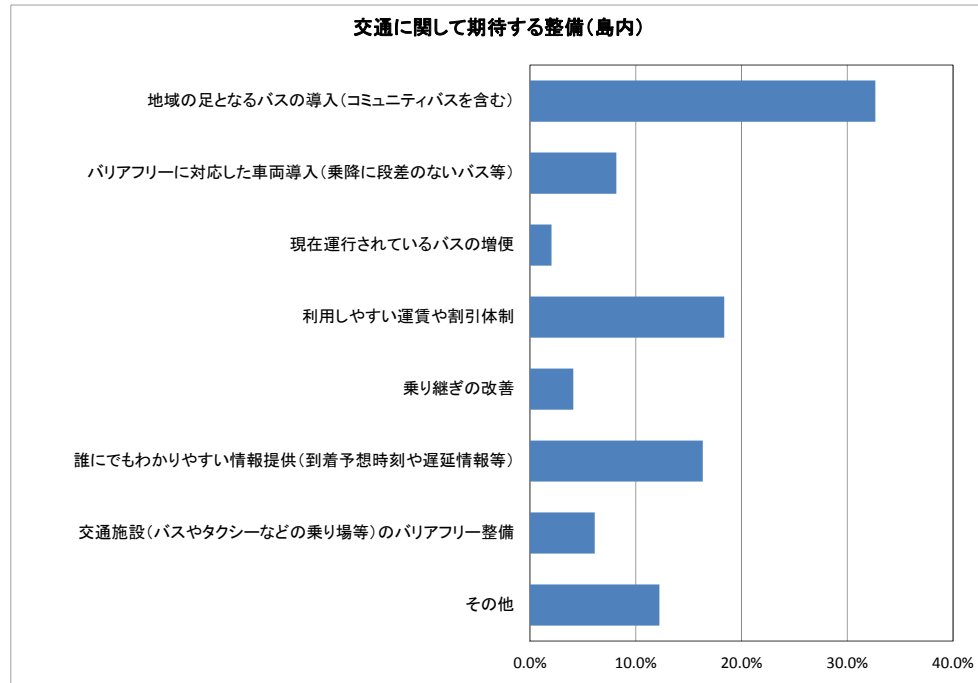
⑥行先別不満理由（島内）[複数回答]

交通手段の不満理由について「公共交通がない」との回答が多い。



⑦島内の交通整備[複数回答]

波照間島内の交通に関する整備については、「地域の足となるバスの導入」が多くあげられている。



◆特に強く期待する区間や場所等

<波照間島>

①地域の足となるバスの導入(コミュニティバスを含む)	件数
集落～波照間港	4
波照間港～各集落売店	2
船の便に合わせてのバスの運行	1
港までの足がない	1
各部落から診療所	1
②バリアフリーに対応した車両導入(乗降に段差のないバス等)	件数
集落～港	1
④利用しやすい運賃や割引体制	件数
波照間～石垣(船)	2
身体障害者への割引率を増やしてほしい	1
⑥誰にでもわかりやすい情報提供(到着予想時刻や遅延情報等)	件数
石垣～波照間	1
船の遅延や欠航情報	1
⑧その他	件数
タクシーの導入	2
道路の補修	1
船のバリアフリーについて他の客に知らせてほしい	1
公共交通がない	1
気軽に送迎を頼めるコミュニティーの形成	1

◆その他要望・意見

島内や他島への移動に関する要望・意見
・波照間～石垣の移動手段が、高速船1社しかないのではなんとかしてほしい。
・フェリーも飛行機も運航してほしい。
・料金も安く。
・生活がかかっています。
・買い物に行きたいけれど、天気が悪く、船が出たとしても波が高いと怖くて乗れません。
石垣～波照間のフェリーを運航してほしい。
移動空港利用は時間が長い為船のほうが便利
運賃を少しでも安くしてほしい。
海上交通の安定充実・波照間～石垣の定期船が運休し大変不便である。
各集落内を通り、船の便に合わせてのバス運行は、早急をお願いしたい。島には、運行を許可されたバスがある。
眼科からの路線バスが欲しい
現在、波照間～石垣間のフェリーが運休になっているため、それをどうにかできればと考えている。島民のライフラインが、この先危機的な状況になっていくことが明白である。
波照間⇄石垣間の航空便の再開。
波照間海運運休により大型荷物の運搬が困難になっています。波照間島は民間の企業だけでは経営が難しいのではないのでしょうか。又各社の高速船運航率は年間平均が70%位で台風接近の時は1週間から1日余り運休があります。行政の介入が望ましい。
波照間海運休止による、交通手段の不安があります。繁忙期に安心して利用したい(高速船)貨客船はフェリーはてるまクラスの船を1日も早く運航再開してほしいです
波照間海運の運航を希望。
波照間海運のフェリーを運航してください！！小さい子供を連れての狭い船内の高速船では私自身が船に弱いこともあり、とても大変です。お願いします！！
波照間海運フェリーの運航を続けてください！！船にとっても弱く、高速船ではいつも吐いてしまい、負担が大きいです。また、小さい子供もいるので狭い船内の高速船ではとてもストレスになります。フェリーは存続させてください！！
飛行機を飛ばしてほしい、強く要望する。波照間～石垣の区間の船の欠航が多い(悪天候の為)
フェリー波照間の船の運航を希望。
町役場・歯科・総合病院等が石垣島にしかないため、船便など島民割引をしてほしい。
夕方の便を増便してほしい。仕事で帰れず、宿泊しなければならないのは、大変困る。
小中学生でも各種大会に出る際、前泊か後泊になるので親の負担が大きい。
低料金で、石垣～波照間のフェリーの確保、飛行機の再開を希望。

4-24 与那国島

(1) 島の概要

与那国島は、沖縄本島那覇市から南西方向約 510km に位置し、人口約 1,700 人を有する日本最西端の離島である。全域が与那国町に属しており、石垣島との航路と、沖縄本島及び石垣島との航空路がある。



人口	1,660 人
世帯数	776 世帯
高齢化率	19.3 %
就業者総数	1,107 人

島の面積	28.84 km ²
本島(那覇市)との距離	509 km
港湾乗降人員	5.3 千人
空港乗降人員	71.6 千人

資料：離島統計(H19)、空港乗降人員はH22年度

<海上交通>

発港	着港	着市町村 [島名]	タイプ	便数 (往復)	所要時間 (分)	運航事業者名
与那国	石垣	石垣市 [石垣島]	フェリー	1(週2日)	240	合資会社福山海運

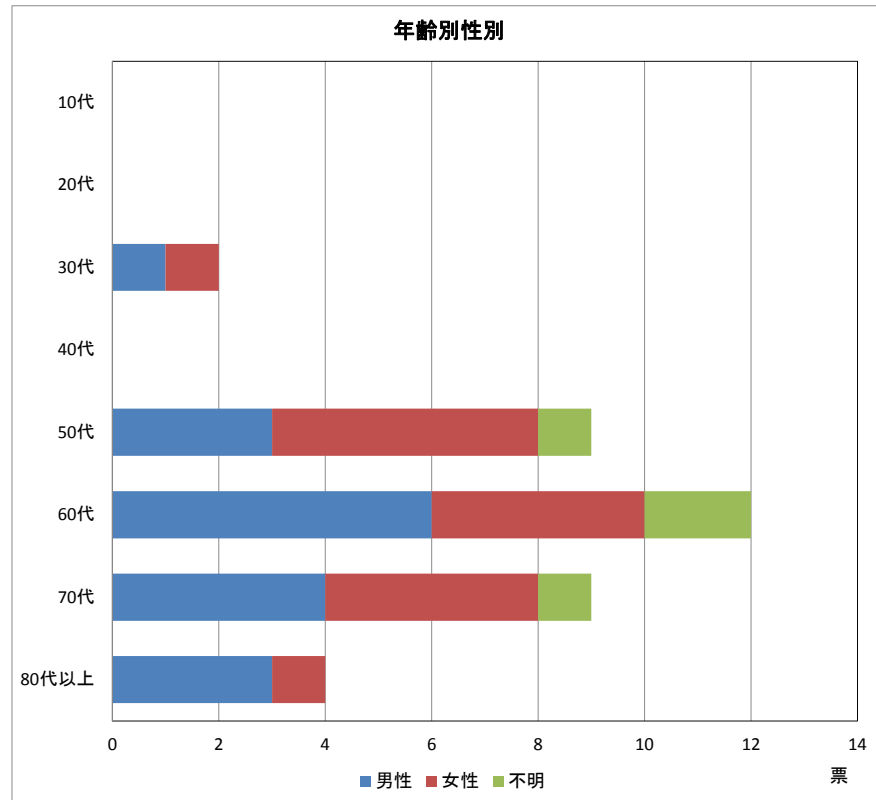
<航空交通>

発空港	着空港	着市町村	便数 (往復)	所要時間 (分)	運航事業者名
与那国	那覇	那覇市	1	85	琉球エアコミューター株式会社
与那国	石垣	石垣市	2	30	日本トランスオーシャン航空株式会社 琉球エアコミューター株式会社

(2) 住民ニーズ

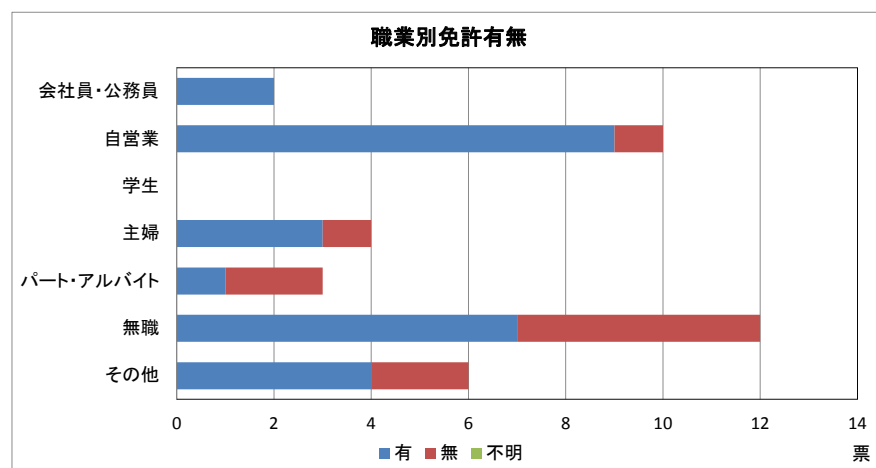
①年齢別性別構成

与那国島の回答者は60代が最も多く、次いで50代、70代となっている。



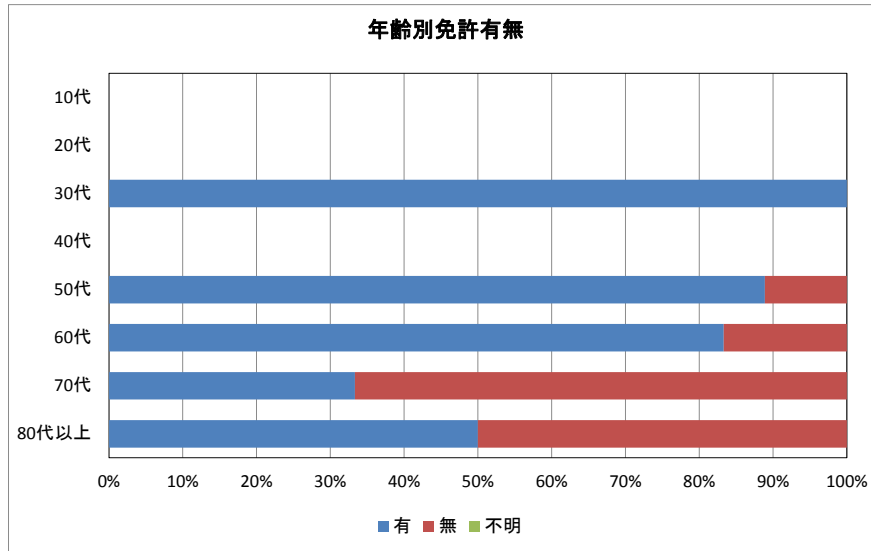
②職業別免許の有無

回答者の職業は、無職が最も多く、次いで自営業の順となっている。無職の回答者は自動車免許を持っていない方が多い。



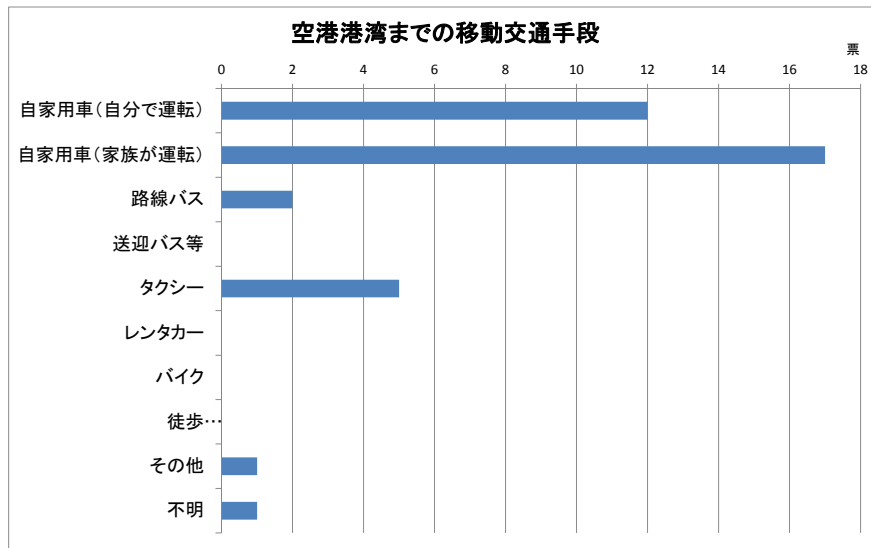
③年齢別免許の有無

年齢別に自動車免許の有無をみると、70代以降は免許のない割合が多くなっている。



④空港・港湾までの交通手段

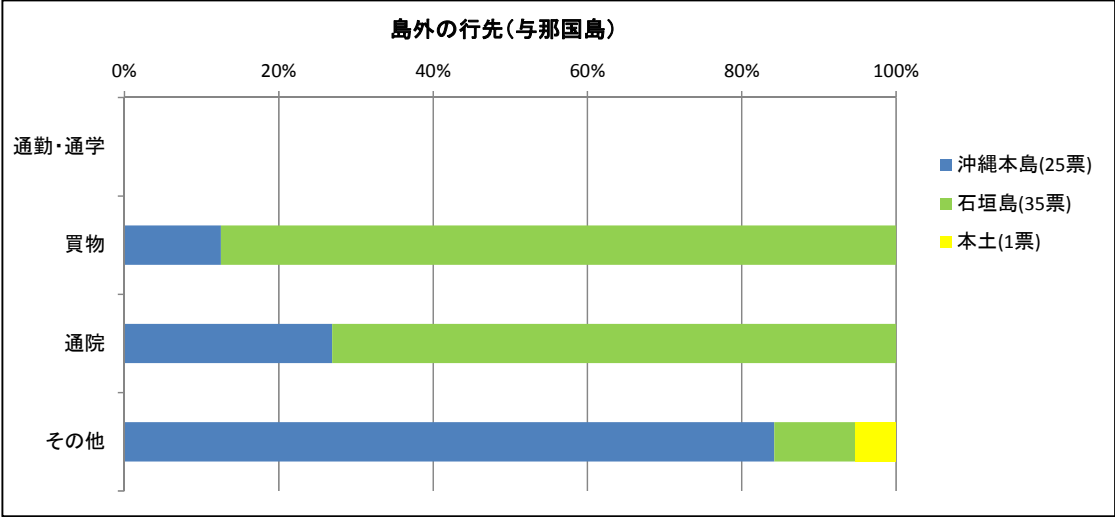
北大東島の空港又は港湾までの交通手段は自家用車の「家族が運転」が最も多く、次いで自家用車の「自分で運転」となっている。



<本島や近隣離島への移動について（島外）>

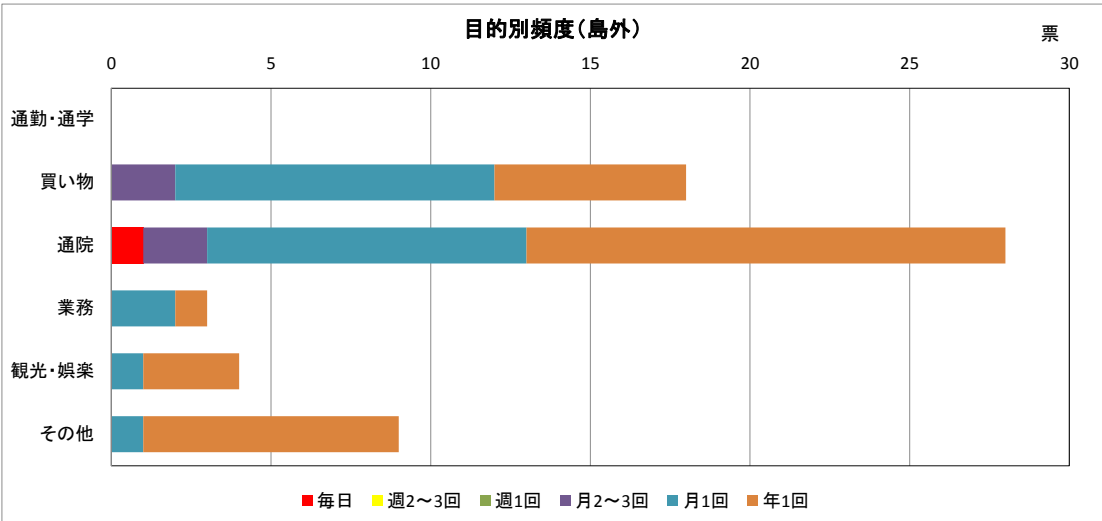
⑤目的別目的地（島外）

与那国島外への行先についてみると、買い物目的と通院目的では石垣島、その他目的では沖縄本島が多くなっている。また、その他目的では本土もみられる。



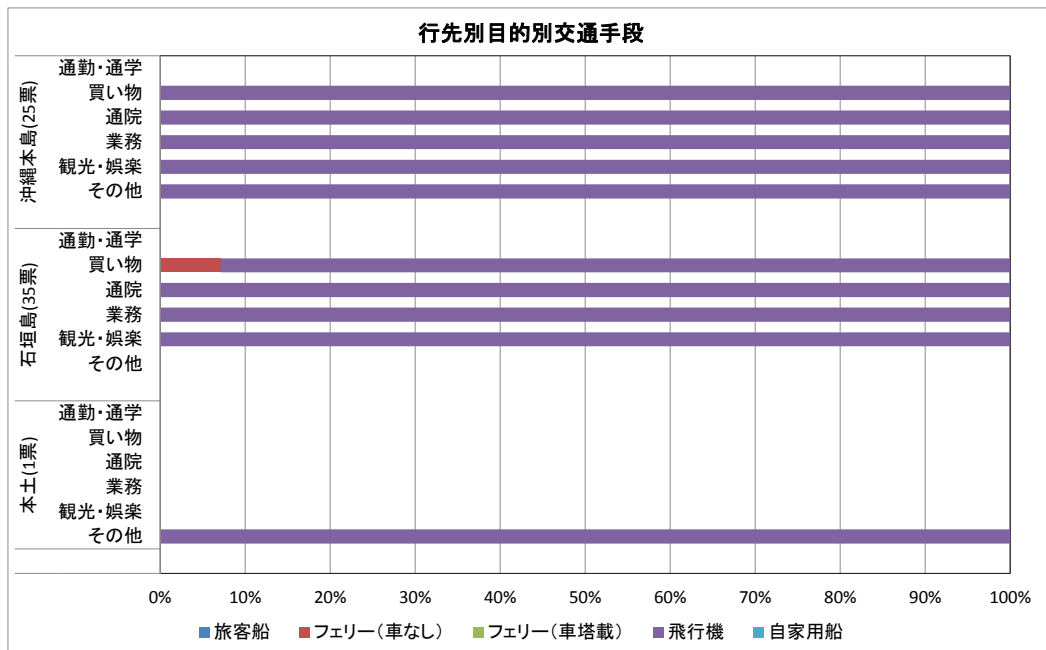
⑥目的別頻度（島外）

島外への移動は、通院との回答が最も多く、次いで買い物の順となっている。
通院目的と買い物目的では「月1回」と「年1回」との回答が多い。



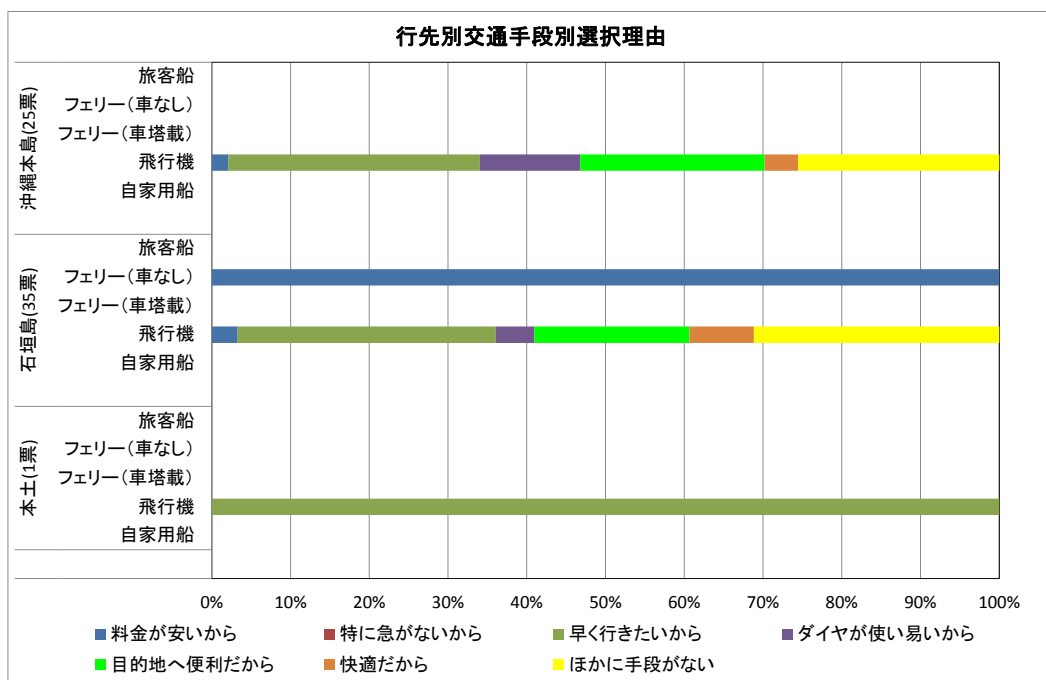
⑦行先別目的別交通手段（島外）

行先別、目的別に交通手段をみると、沖縄本島、石垣島、本土ともに飛行機が主体となっている。



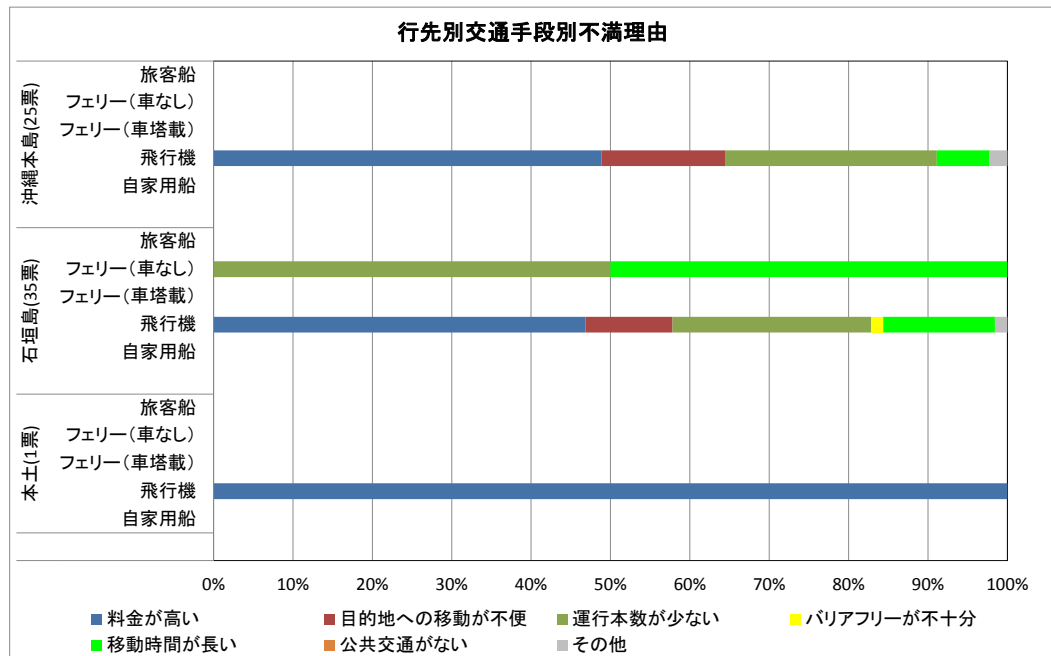
⑧行先別交通手段選択理由（島外）〔複数回答〕

交通手段の選択理由をみると、飛行機利用においては、「早く行きたいから」、「目的地へ便利だから」、「ほかに手段がない」が多くなっている。



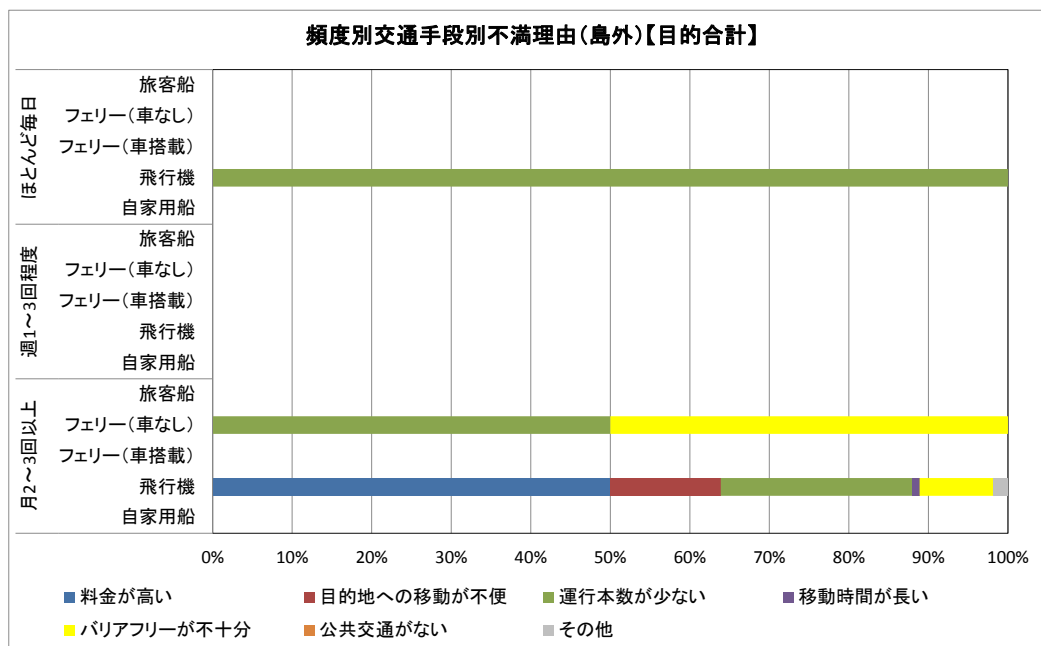
⑨行先別交通手段別不満理由（島外）〔複数回答〕

交通手段に対する不満についてみると、各方面において飛行機利用では、「料金が低い」と「運行本数が少ない」が多い。

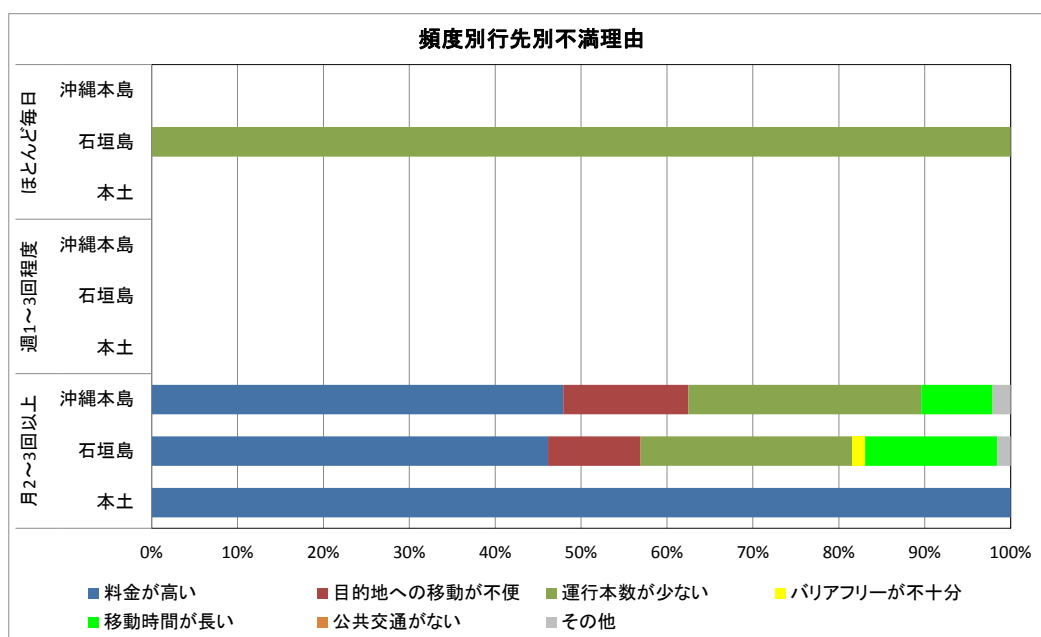


<参考>

◆頻度別手段別不満理由（島外）〔複数回答〕



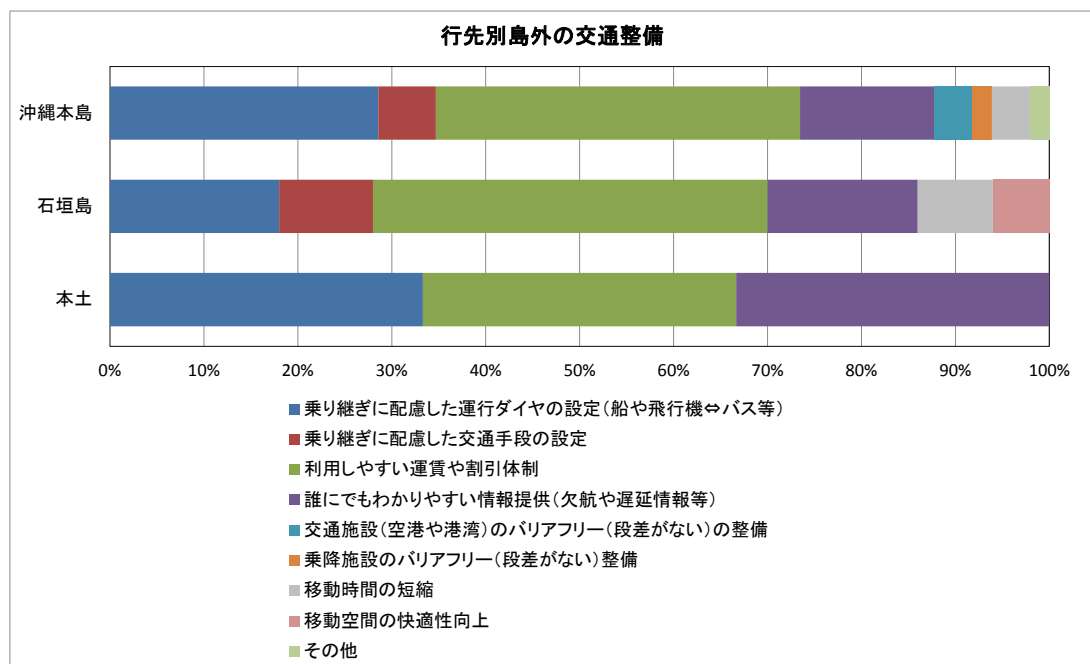
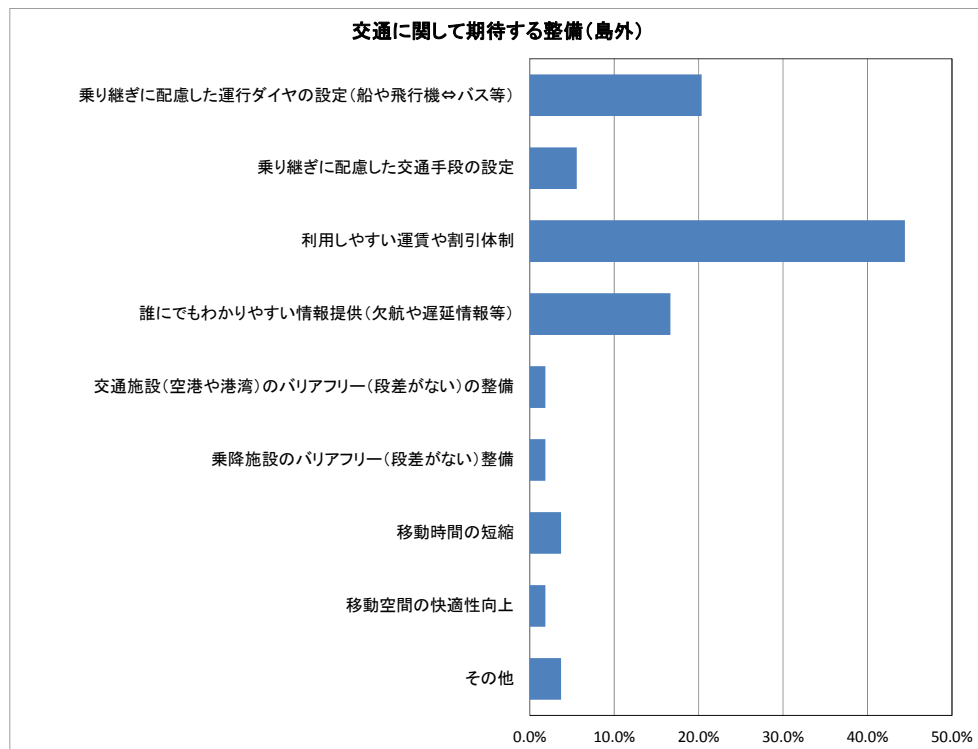
◆頻度別行先別不満理由〔複数回答〕



⑩島外の交通整備[複数回答]

与那国島外への移動に関する交通整備については、「利用しやすい運賃や割引体制」が最も多く、次いで「乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定」、「誰にでもわかりやすい情報提供」があげられている。

行先別でみても、各方面で「利用しやすい運賃や割引体制」が多くなっている。



◆島外の交通整備に対して対する項目と強く期待する区間や場所

<与那国島>

①乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定(船や飛行機⇄バス等)		件数
与那国空港	久部良	1
与那国～石垣～宮古島空港		1
与那国～石垣		1
与那国～(石垣)～那覇		1
飛行機	船	1
飛行機		1
②乗り継ぎに配慮した交通手段の設定		件数
与那国～石垣	石垣～那覇	1
③利用しやすい運賃や割引体制		件数
与那国～石垣		5
与那国～那覇		5
石垣～与那国～那覇		3
石垣～那覇		3
運賃が高い		1
与那国～石垣 出来るだけ安くしてほしい		1
石垣～那覇 出来るだけ安くしてほしい		1
④誰にでもわかりやすい情報提供(欠航や遅延情報等)		件数
祖納・比川	久部良	1
⑤交通施設(空港や港湾)のバリアフリー(段差がない)の整備		件数
石垣		1
⑨その他		件数
与那国→石垣	時間の短縮	1
与那国～本島	最終航が遅い	1
船便の快適性向上		1

<住まいの島内の移動について（島内）>

＊島内地区のゾーン区分について

与那国島のゾーン区分は、立地施設をベースに島内全域を対象とした下図に示す4ゾーンを設定した。



①目的別目的地（島内）

<目的合計>

与那国島の各ゾーンからの行先は、役所が立地する中心部ゾーンに集中している。



ゾーン×島内行先【目的合計】

ゾーン	島内行先				計
	与那国	中心部	与那国空港	久部良港	
与那国	1	33	1	2	37
中心部	0	0	0	0	0
与那国空港	0	0	0	0	0
久部良港	0	0	0	0	0
計	1	33	1	2	37

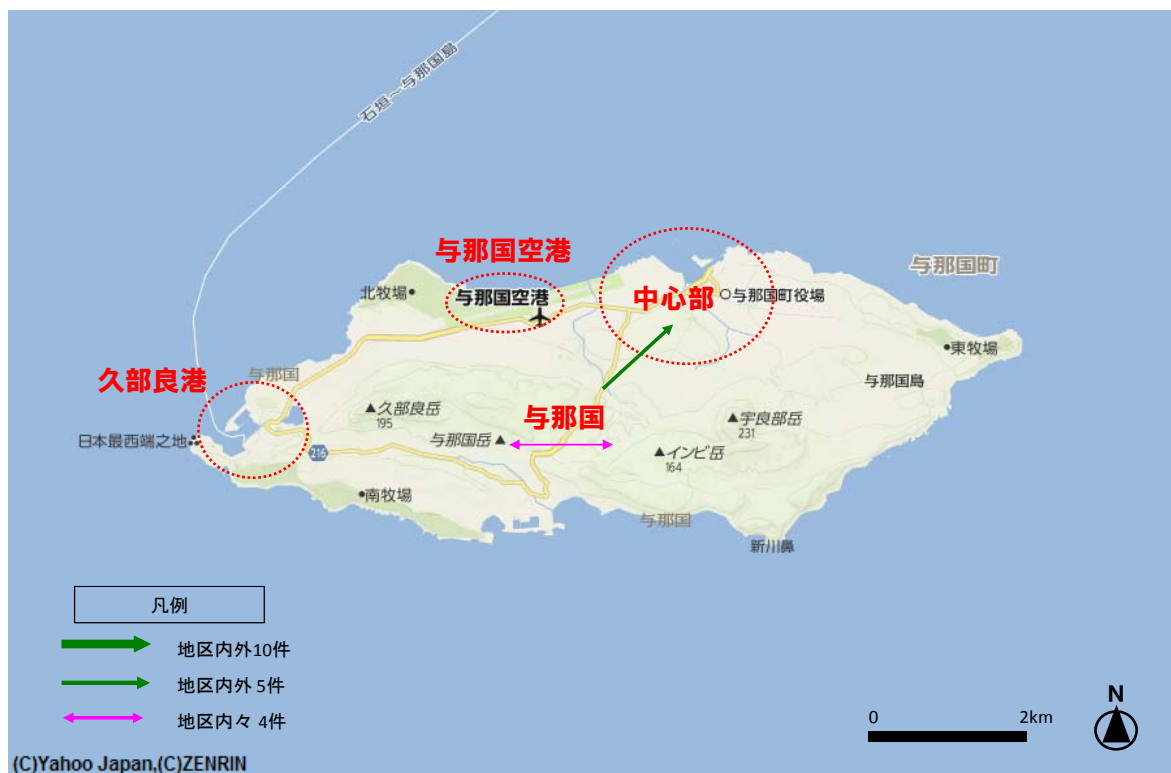
平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

<通勤・通学>

通勤・通学目的では、役所が立地する中心部ゾーンと与那国島内々の移動がみられる。



ゾーン×島内行先【通勤・通学】

ゾーン	島内行先				計
	与那国	中心部	与那国空港	久部良港	
与那国	1	4	0	0	5
中心部	0	0	0	0	0
与那国空港	0	0	0	0	0
久部良港	0	0	0	0	0
計	1	4	0	0	5

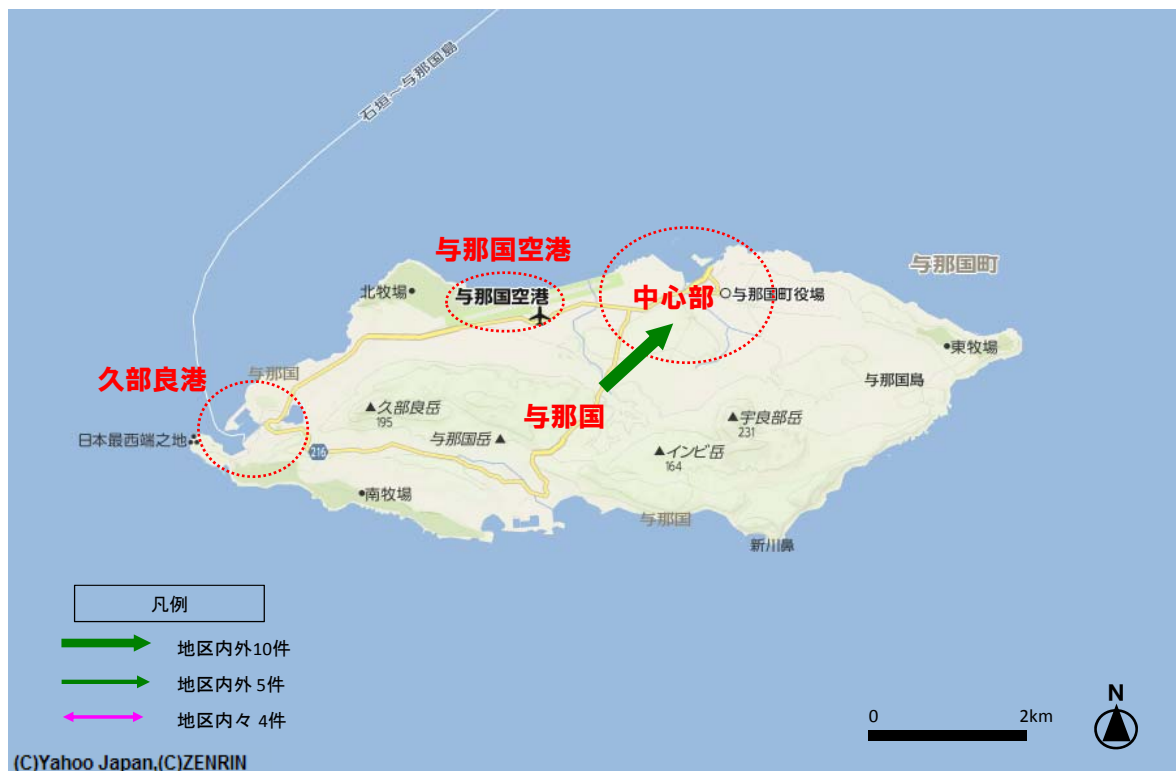
平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

<買い物>

買い物目的では、中心部ゾーンへの移動がみられる。



ゾーン×島内行先【買い物】

ゾーン	島内行先				計
	与那国	中心部	与那国空港	久部良港	
与那国	0	15	0	0	15
中心部	0	0	0	0	0
与那国空港	0	0	0	0	0
久部良港	0	0	0	0	0
計	0	15	0	0	15

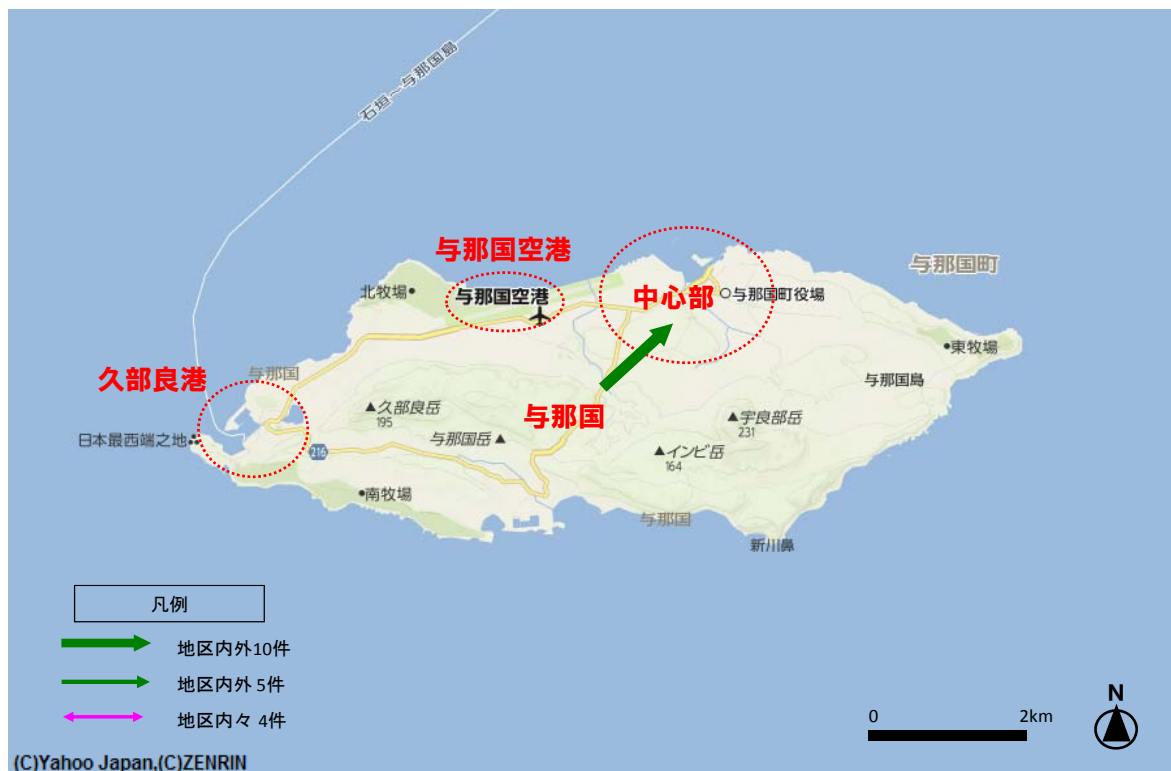
平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

<通院>

通院目的でも、買い物目的での移動と同様に、中心部ゾーンへの移動がみられる。



ゾーン×島内行先【通院】

ゾーン	島内行先				計
	与那国	中心部	与那国空港	久部良港	
与那国	0	13	0	0	13
中心部	0	0	0	0	0
与那国空港	0	0	0	0	0
久部良港	0	0	0	0	0
計	0	13	0	0	13

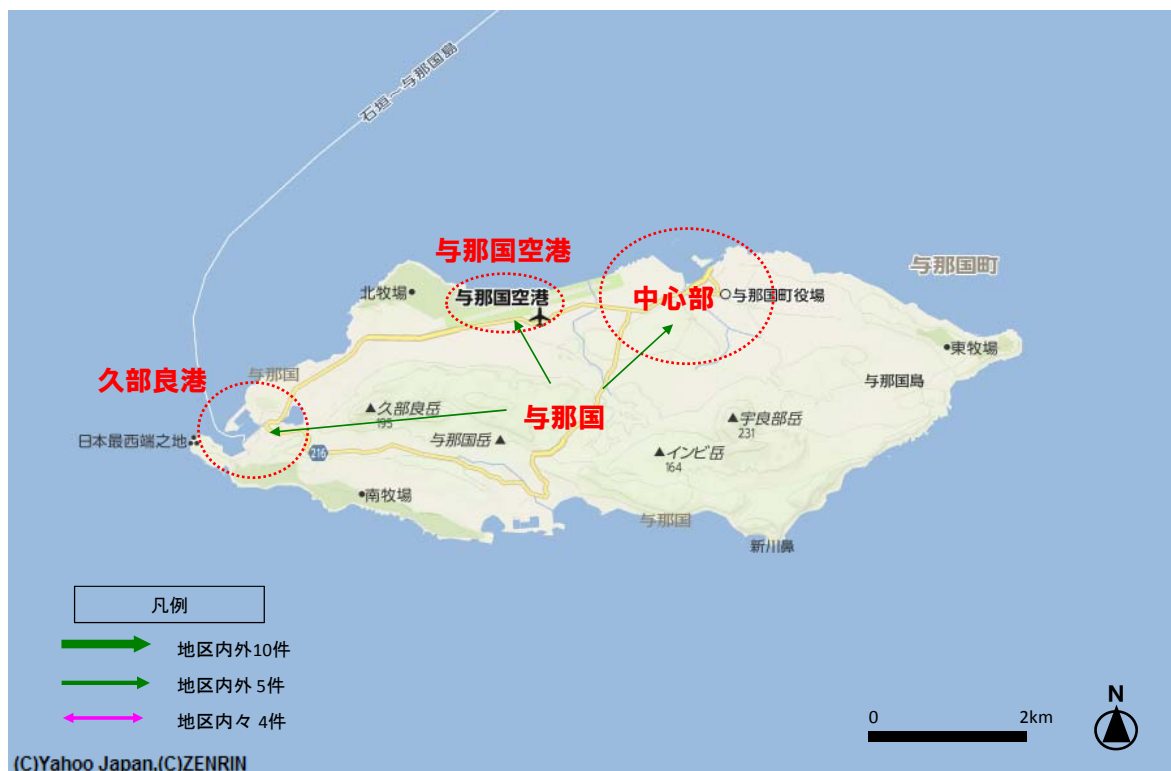
平均値以上の区間

平均値未満の区間

0件

<その他>

その他目的（業務や観光・娯楽など）では、与那国島内から中心部、与那国空港、久部良港への移動がみられる。



ゾーン×島内行先【その他】

ゾーン	島内行先				計
	与那国	中心部	与那国空港	久部良港	
与那国	0	1	1	2	4
中心部	0	0	0	0	0
与那国空港	0	0	0	0	0
久部良港	0	0	0	0	0
計	0	1	1	2	4

平均値以上の区間

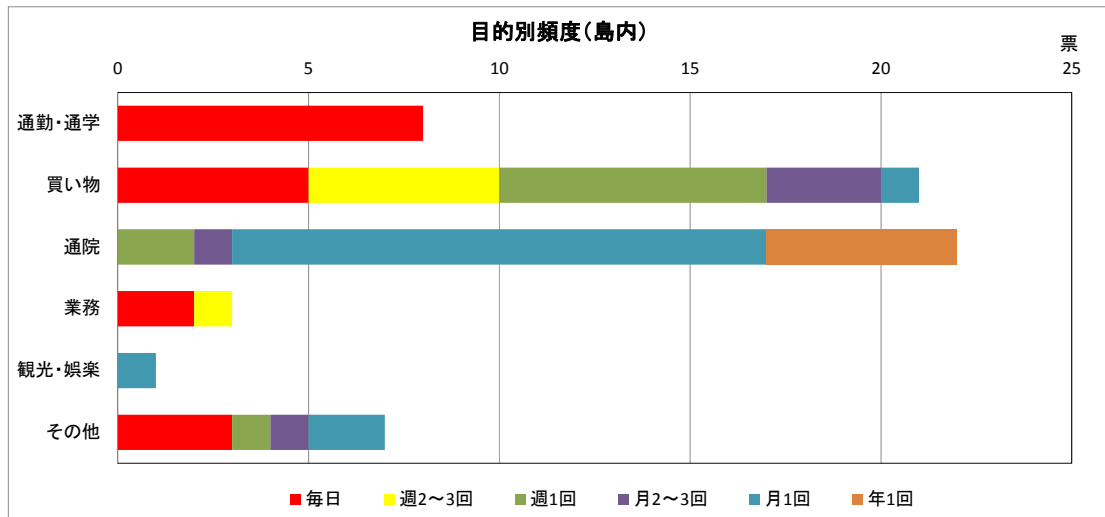
平均値未満の区間

0件

②目的別頻度（島内）

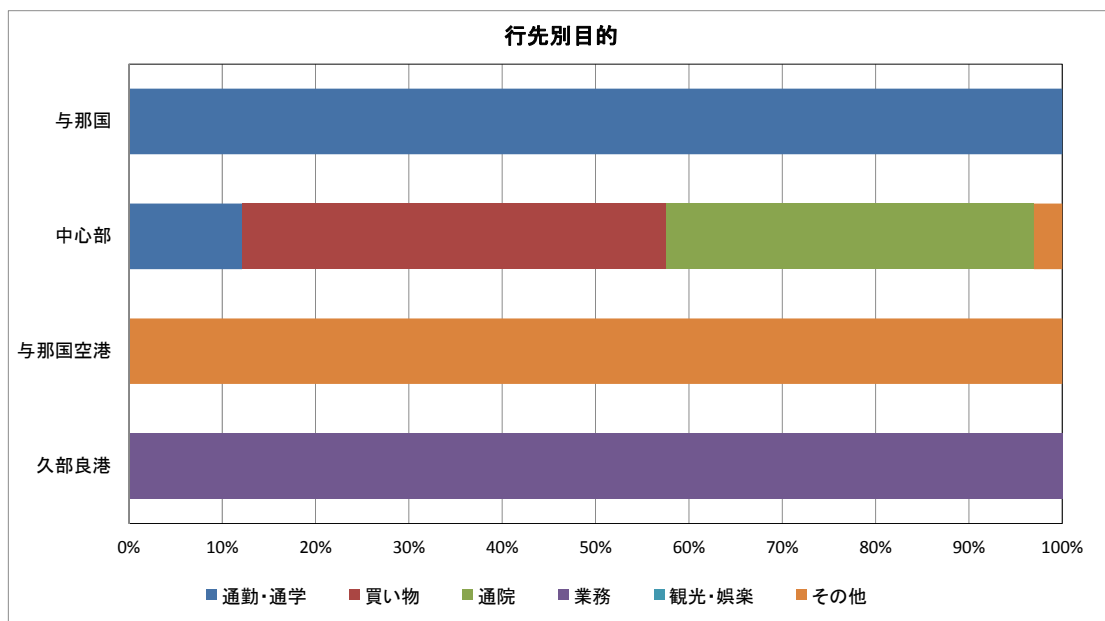
島内移動の目的は、通院が最も多く、次いで買い物、通勤・通学となっている。

頻度は、通勤・通学では「毎日」が、買い物では「毎日」と「月2～3回」が、通院では「月1回」が多くなっている。



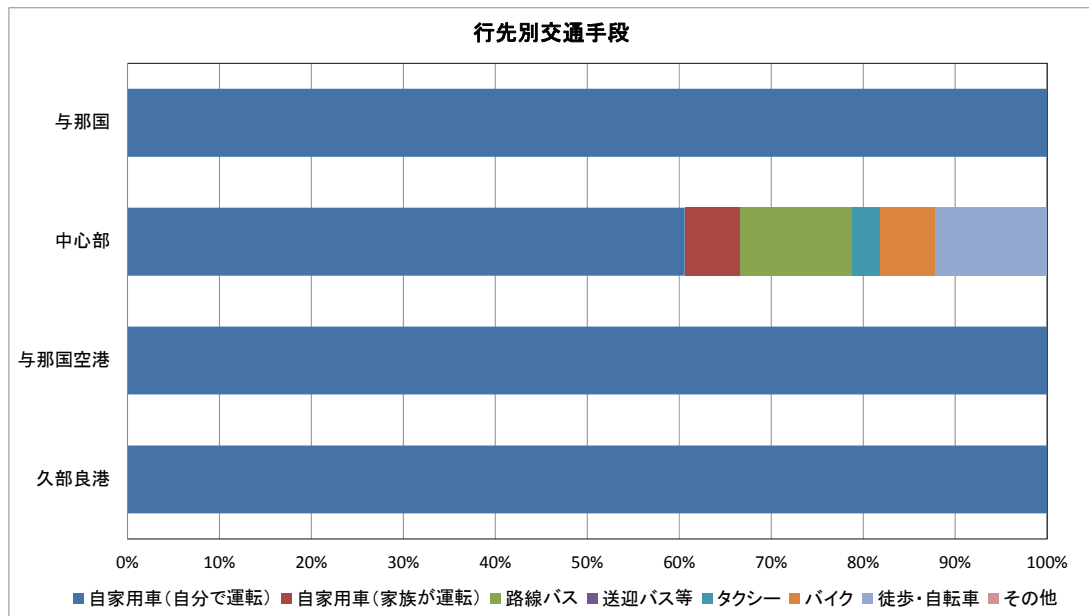
③行先別目的（島内）

行先別に移動目的みると、各種施設が立地する中心部へは各目的での移動がみられる。



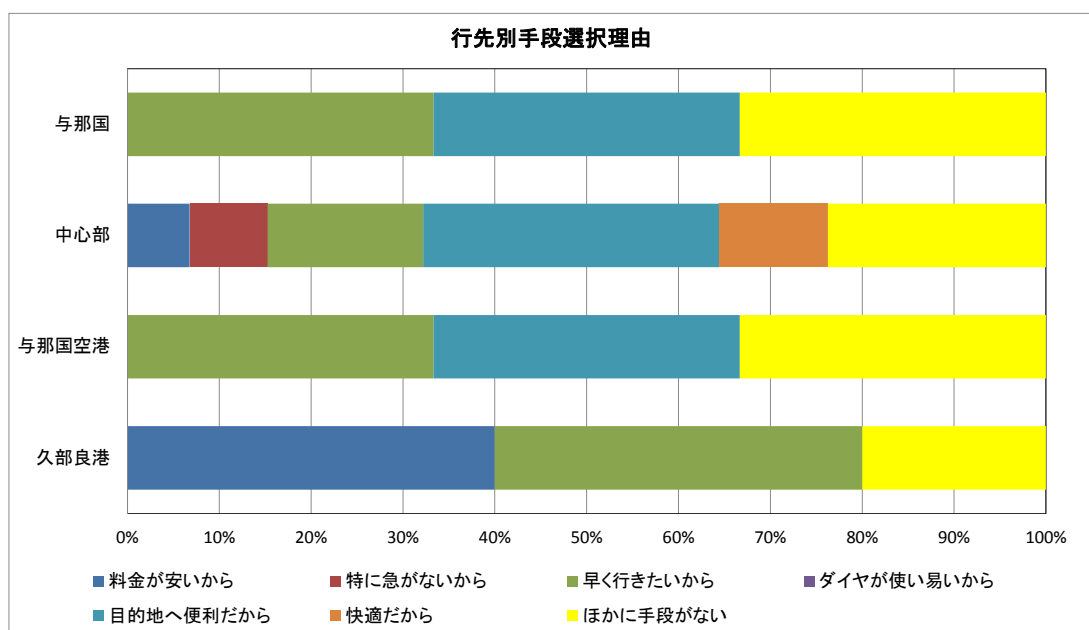
④行先別交通手段（島内）

行先別に交通手段をみると、各方面ともに「自家用車（自分で運転する）」が多くなっている。



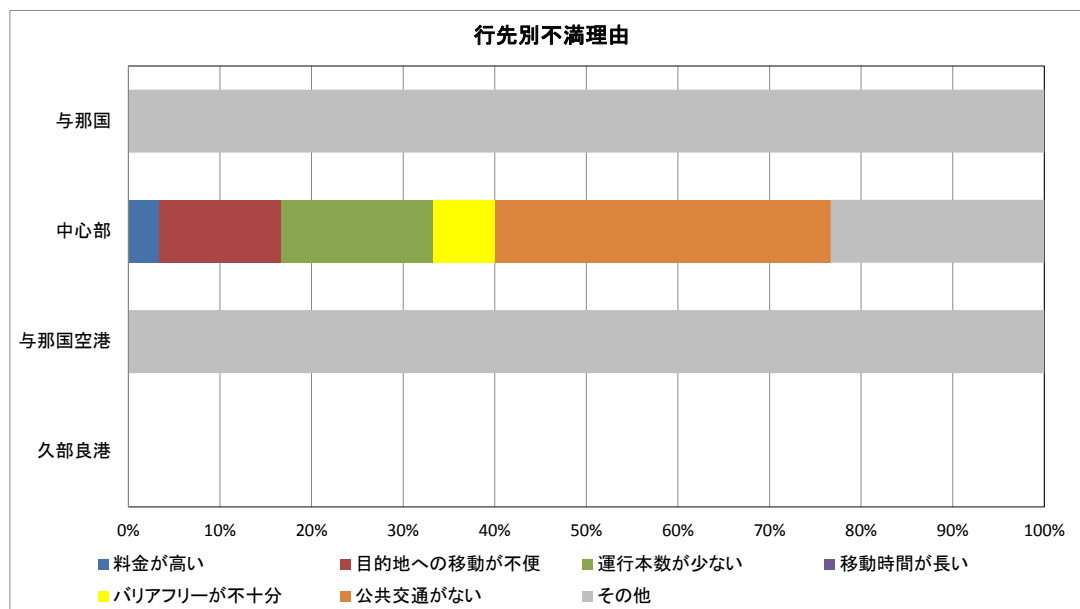
⑤行先別交通手段選択理由（島内）〔複数回答〕

行先別の交通手段選択理由は、「早く行きたいから」、「目的地へ便利だから」、「ほかに手段がない」が多くなっている。



⑥行先別不満理由（島内）〔複数回答〕

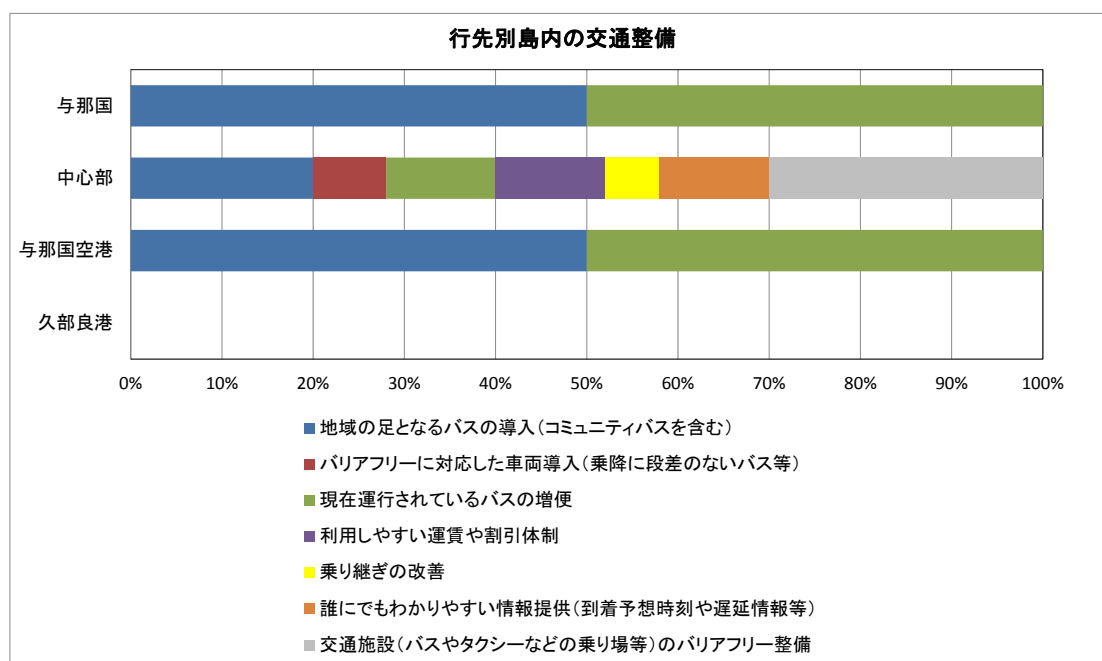
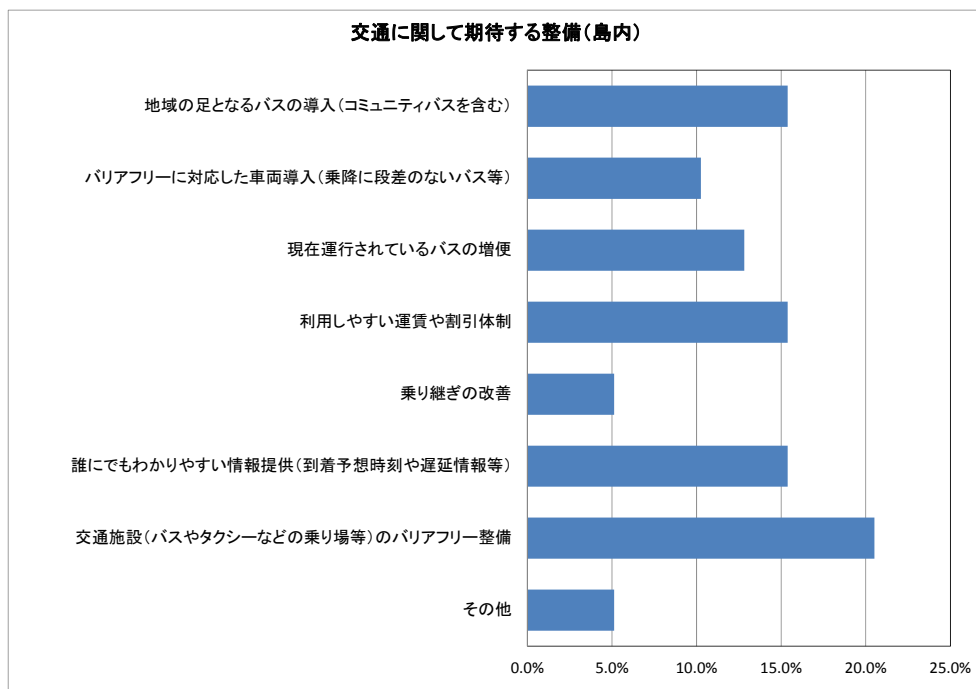
行先が集中する中心部では交通手段の不満理由について、「公共交通がない」との回答が多い。



⑦島内の交通整備[複数回答]

北大東島内の交通に関する整備については、「交通施設のバリアフリー整備」が最も多くあげられている。

行先別では与那国方面と与那国空港方面で「地域の足となるバスの導入」、「現在運行されているバスの増便」があげられている。



◆特に強く期待する区間や場所等

<与那国島>

①地域の足となるバスの導入(コミュニティバスを含む)	件数
島内一周	1
③現在運行されているバスの増便	件数
島内～周便の増便	1
⑤乗り継ぎの改善	件数
飛行機に合わせてほしい	1
⑥誰にでもわかりやすい情報提供(到着予想時刻や遅延情報等)	件数
バス停のところに大きく見やすく表示	1
飛行機に合わせてほしい	1
⑦交通施設(バスやタクシーなどの乗り場等)のバリアフリー整備	件数
島内一周路線	1
雨天時の対策	1
雨降りの対策(バス乗り場)	1
⑧その他	件数
バス停の増設	2

◆その他要望・意見

島内や他島への移動に関する要望・意見
・介護度認定を受けていない親の入院などで飛行機を利用する際、親の入院証明書などでも介護帰省割引が受けられたら望ましい。
・外国に比べて航空チケットが割高、必要なサービスはけずって格安にしてほしい。
RAC便が現在週3～4運航していますが、毎日運航してほしい
RAC便毎日運営してほしい。
石垣⇄那覇の船便の再開をお願いしたい。若者達の安い移動に必要
石垣市街地内のバスルートの増設。八重山病院・新川西部・自動車学校周辺保健センター等へ行く便
石垣市内のバスルートの充実
運賃の値下げ
航空運賃を安くしてほしい
島外へ出ることが多いが、飛行機の運賃がもっと安ければ利用者も増加すると思う。
島外への移動が飛行機かフェリーしかなく、妊婦健診など病院へ通う際、日帰りできるのは飛行機しかないので、住民割引を設定してほしい。
飛行機代が安くなると助かる。
飛行機の運賃を安くして下さい。
本島～宮古島が安くできるのに、本島～石垣・石垣～与那国の運賃が高すぎる。
与那国発那覇行の旅費の減額を希望します。
料金を安いしてほしい。

離島住民へのニーズ調査結果データ集

◆島別集計リスト

島別の集計結果は、圏域別に下記の島順に整理した。

圏域	島名	市町村名	頁
北部圏域	伊江島	伊江村	1
	伊平屋島	伊平屋村	18
	伊是名島	伊是名村	35
中南部圏域	津堅島	うるま市	52
	久高島	南城市	69
	粟国島	粟国村	86
	渡名喜島	渡名喜村	103
	座間味島	座間味村	120
	阿嘉島	座間味村	137
	渡嘉敷島	渡嘉敷村	154
	久米島	久米島町	171
	北大東島	北大東村	188
	南大東島	南大東村	205
宮古圏域	宮古島	宮古島市	222
	伊良部島	宮古島市	239
	多良間島	多良間村	256
八重山圏域	石垣島	石垣市	273
	竹富島	竹富町	290
	西表島	竹富町	307
	鳩間島	竹富町	324
	小浜島	竹富町	341
	黒島	竹富町	358
	波照間島	竹富町	375
	与那国島	与那国町	392