

# 石垣市地域公共交通計画

令和4年3月

石垣市



## 目 次

はじめに.....	- 1 -
1. 石垣市の現状等.....	- 6 -
2. 上位・関連計画の整理.....	- 30 -
3. 石垣市の公共交通の現状等.....	- 37 -
4. 地域公共交通の役割と課題.....	- 56 -
5. 基本的な方針.....	- 58 -
6. 計画の目標.....	- 63 -
7. 目標達成のための施策・事業.....	- 65 -
8. 計画達成状況の評価.....	- 78 -



# はじめに

---

## (1) 計画策定の背景と目的

石垣市は平成 23 年に現在の石垣市都市計画マスタープランを策定し、日本最南端の自然文化都市の実現を目指すべく、まちづくりを進めてきました。

その一方で、新石垣空港開港等による入域観光客数の増加、空港跡地への県立八重山病院及び市役所庁舎の移転が決まるなどの大きな社会情勢の変化に加え、上位計画である石垣市総合計画の策定や都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の改定、将来的な人口減少や少子高齢化など、本市のまちづくりを取り巻く環境は大きく変化してきています。

石垣市では、このような社会情勢の変化を踏まえ、各種上位計画に即し、長期的な都市の活力が維持できるよう持続可能なまちづくりを進めていく必要があることから、既存の公共交通機関の利便性や効率性の向上に向け、まちづくり（都市計画マスタープラン、立地適正化計画）と一体となった地域公共交通ネットワークを構築するため、「石垣市地域公共交通計画」を策定しました。

## 地域公共交通の概要①

### 地域公共交通計画とは（地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（国交省）より抜粋）

地域の移動手段を確保するために、住民などの移動ニーズにきめ細かく対応できる立場にある地方公共団体を中心となって、交通事業者や住民などの地域の関係者と協議しながら、マスタープラン（ビジョン+事業体系を記載するもの）となる「地域公共交通計画」を作成することが必要となります。

地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものです。国が定める「地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針（以下、基本方針と呼びます。）」に基づき、地方公共団体が地域の移動に関する関係者を集めて「活性化再生法に基づく協議会（以下、法定協議会と呼びます。法定協議会については、入門編第3章で説明します）」を開催しつつ、交通事業者や地域の関係者等との個別協議を重ねることで作成していくものです。

地域公共交通計画においては、従来のバスやタクシーといった既存の公共交通サービスを最大限活用した上で、必要に応じて自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業などの既存の民間事業者による送迎サービス、物流サービス等の地域の多様な輸送資源についても最大限活用する取組を盛り込むことで、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保することを求めています。その際、交通系 IC カードや二次元コードの導入によるキャッシュレス化、Wi-Fi の整備といった最新の技術や、更には MaaS（マース：Mobility as a Service）、AI（人工知能：Artificial Intelligence）による配車、自動運転などの技術も最大限活用して生産性を向上しつつ、地域の高齢者はもとより、外国人旅行者も含めた幅広い利用者にとって使いやすいサービスが提供されることが必要です。

このように、地域公共交通計画は、地域の社会・経済の基盤となるものです。そのため、基本的に全ての地方公共団体において、計画の作成や実施を「努力義務」として定めています。

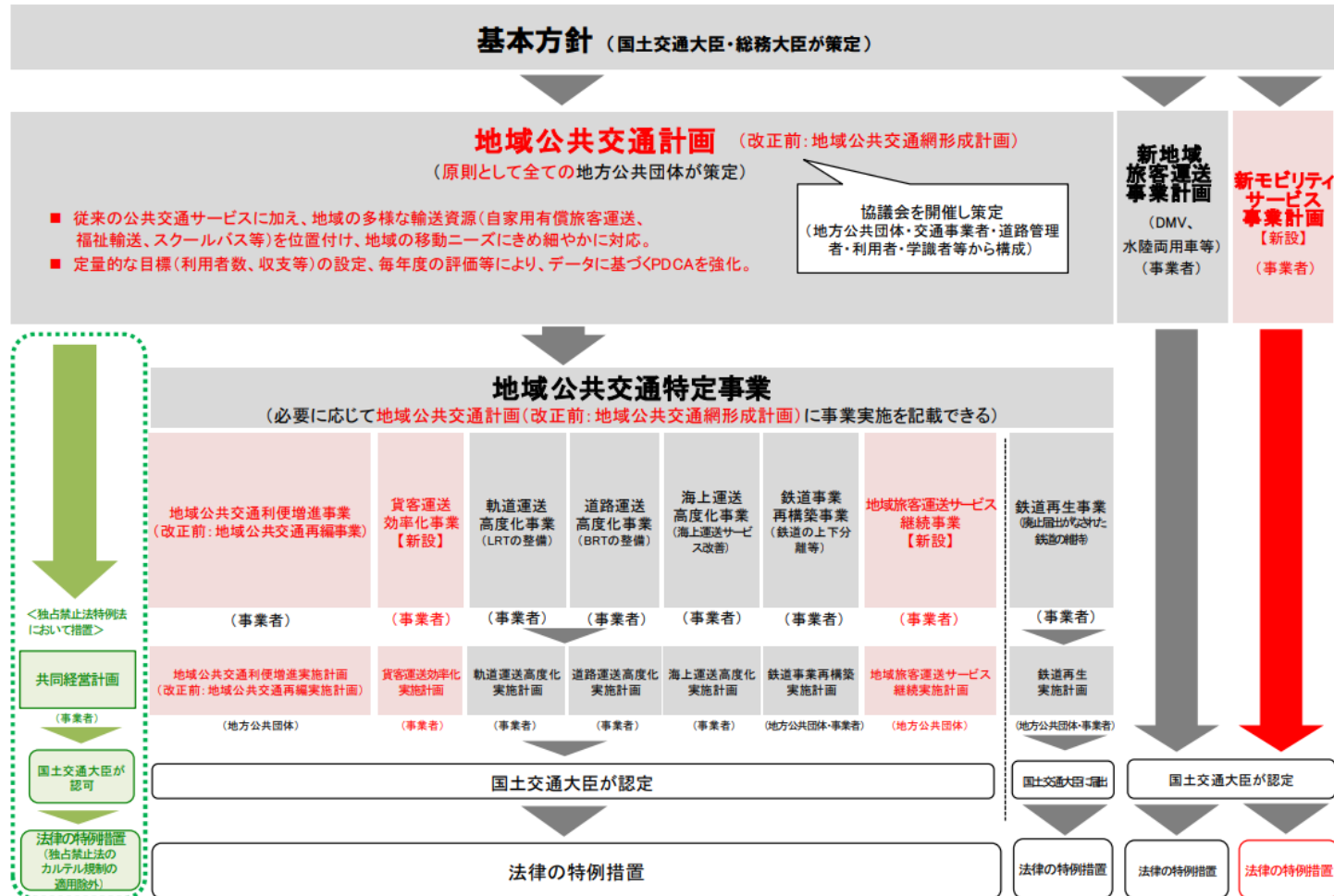


▲地域旅客運送サービスのイメージ

## 地域公共交通の概要②

### 地域公共交通特定事業とは

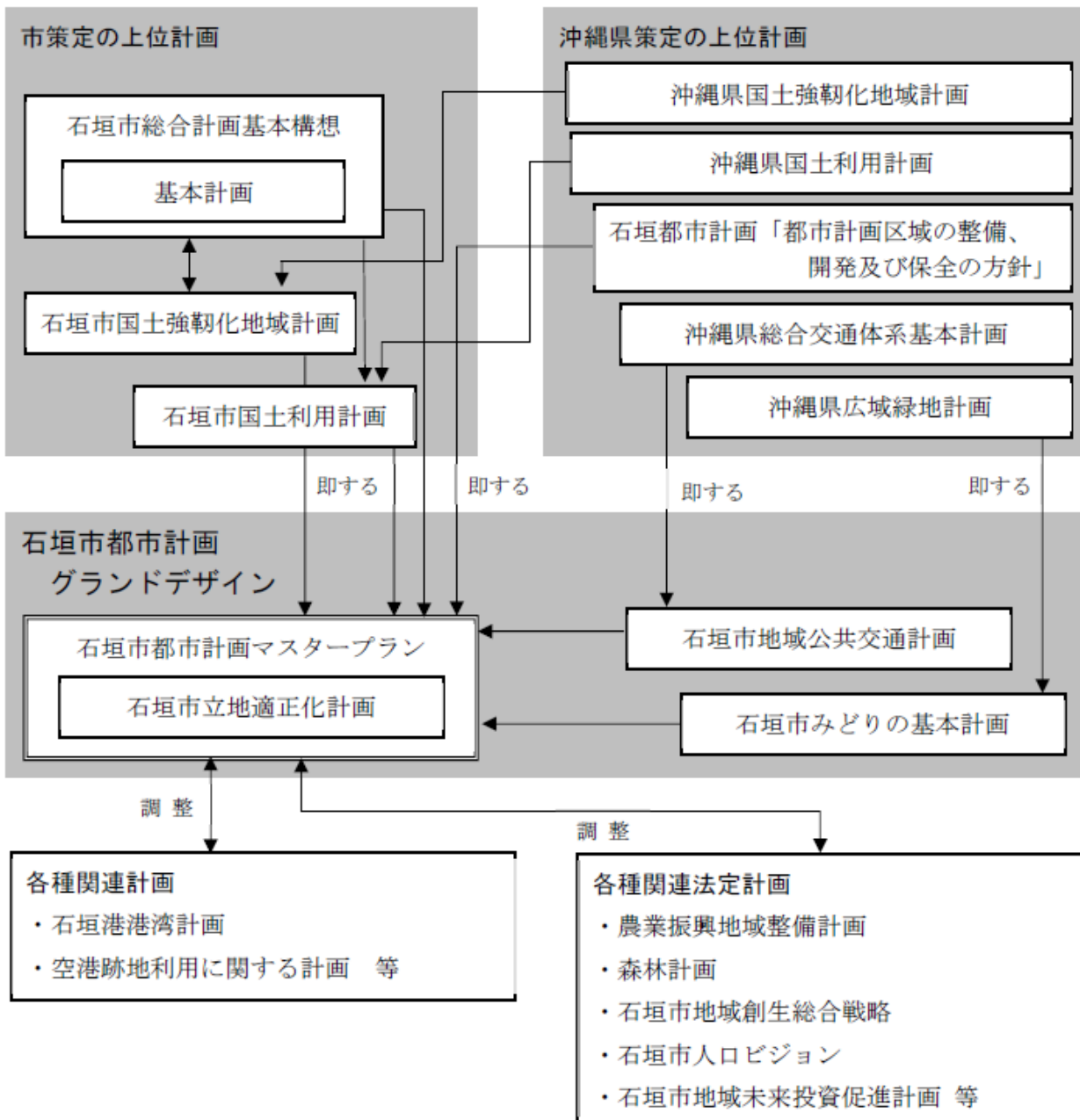
地域公共交通計画に定められる事業のうち、特に重点的に取り組むことが期待される事業のことを「地域公共交通特定事業」として定めています。同事業については、国による認定制度を設けており、認定を受けた事業については、関係法律の特例による支援措置を受けることができます。



▲改正後の活性化再生法に基づく計画制度の体系

(2) 計画の位置づけ

■ 地域公共交通計画の位置づけ





### (3) 対象区域

本計画の対象区域は、本市の都市計画区域全域（石垣島全域（地先公有水面や小島を含む））とします。

#### ■計画対象区域図



### (4) 計画期間

2021年（令和3年）を基準年とし、5年後の2026（令和8年）を目標年次とします。（※地域公共交通計画ガイドラインにおいて、原則5年と記載）

ただし、石垣市の将来の公共交通ネットワークの構築に向けては、現在事業中の一般県道石垣空港線（県道）の整備が最も重要となることから、短期的には5年とし、中長期的な目標年次を20年後（都市計画マスタープラン、立地適正化計画と整合）とします。

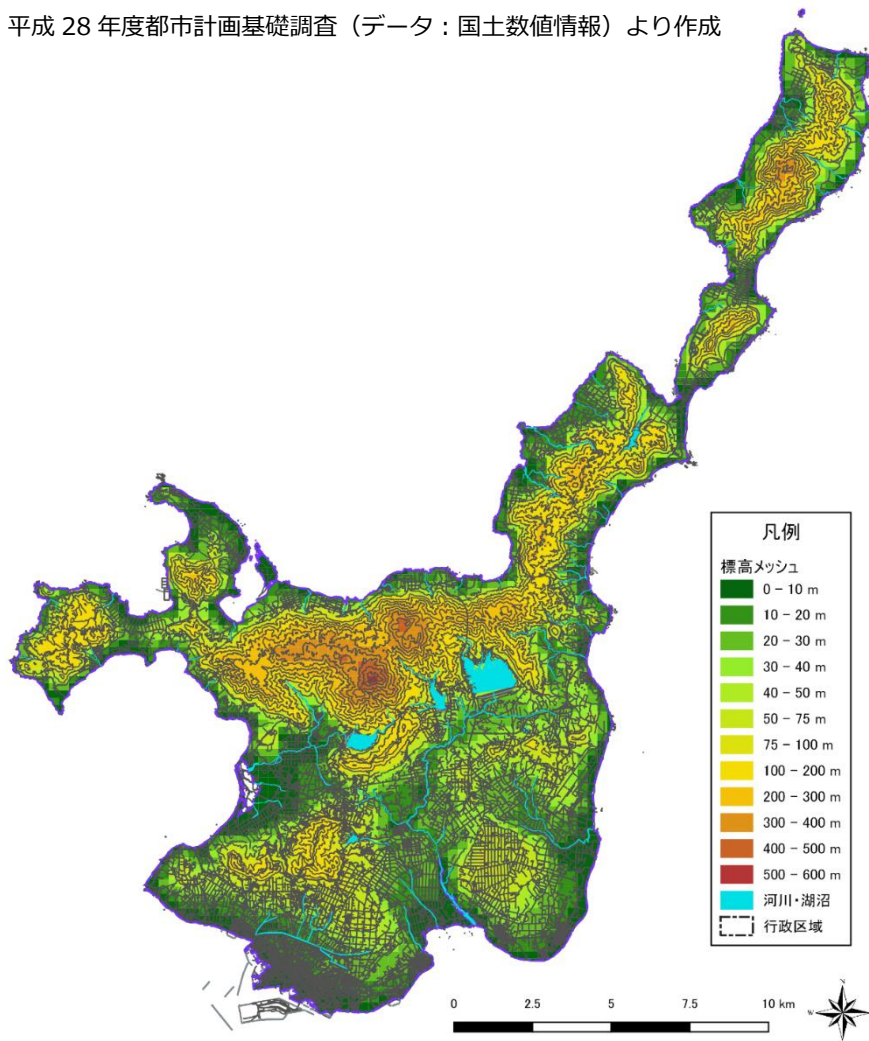
# 1. 石垣市の現状等

## 1-1 石垣市の現況と特性

### ◆地勢

- ・那覇市から約 410km、台北から約 280km に位置する日本最南西端の市で、1市2町、10の有人島からなる八重山諸島の拠点であり、有人の石垣島と無人の尖閣諸島で構成されています。
- ・東西約 18km、南北約 31km、周囲 139 kmの細長い島で、海域は世界的に有名なサンゴ礁地帯となっており、砂丘海岸や隆起サンゴ礁上には自然性の高い海岸植生が分布し、特徴的な景観を見せています。
- ・石垣島北東部の平久保半島に位置する安良岳、野底岳から県内の最高峰、標高 526mの於茂登岳を中心とした山稜部は、石垣島のみどりの骨格を形成し、名蔵から川平・崎枝の半島部の一帯、宮良川から北へ平久保半島に至る東海岸の一帯によって構成されます。
- ・於茂登岳の山稜より西へ流れる名蔵川、南へ流れる宮良川沿いに低地が広がり、河口に湿地帯、名蔵アンパルや宮良川のヒルギ林を形成しています。
- ・人口が集積する市街地は海沿いに広がる低地となっており、北側にはバナナ岳の麓の台地へと緩やかにつながっています。

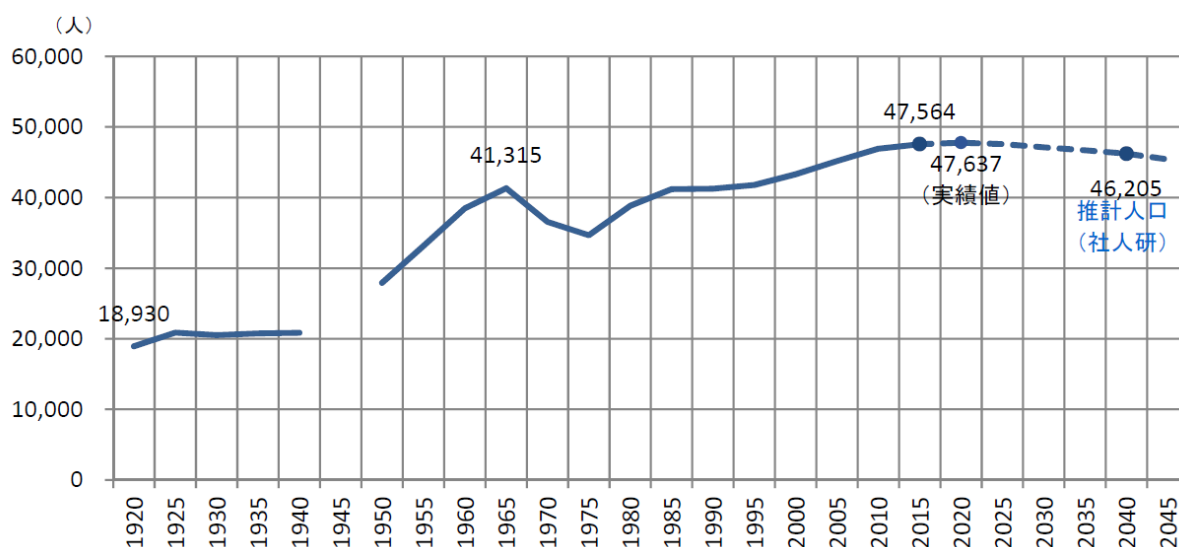
◆地形・水系 資料：平成 28 年度都市計画基礎調査（データ：国土数値情報）より作成



### ◆人口（国立社会保障・人口問題研究所推計）

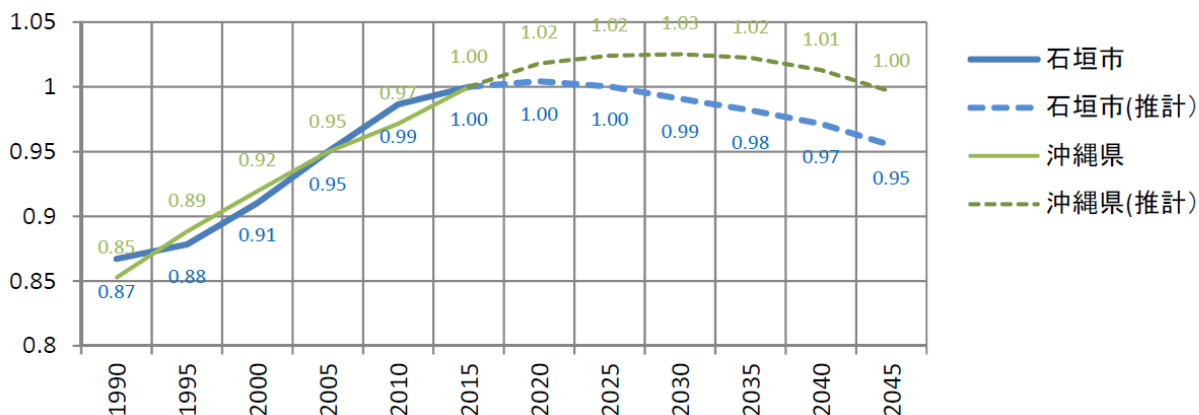
- ・本市の人口は戦後急増し、1970（昭和45）年頃に一時減少しましたがその後再び増加に転じ、緩やかに増加を続けてきました。
- ・自然増減は減少傾向であるものの一定の増加を維持していますが、社会増減は移住ブームなどの影響を大きく受け、増加と減少を繰り返しています。県外地域とは転入超過傾向にありますが、県内地域とは転出超過が続いています。
- ・人口が現状で推移した場合、2020（令和2）年以降は減少に転じ、沖縄県全体よりも早く人口減少が進行することが予測されています。
- ・高齢化率は、1985（昭和60）年時点では10%未満でしたが、2015（平成27）年には19%と倍増、2040（令和22）年には30%に達する見込みとなっています。一方で年少人口比率は、1985（昭和60）年時点では約30%でしたが、2040（令和22）年には16%と約半減する見込みとなっています。

### ◆人口推移と将来推計



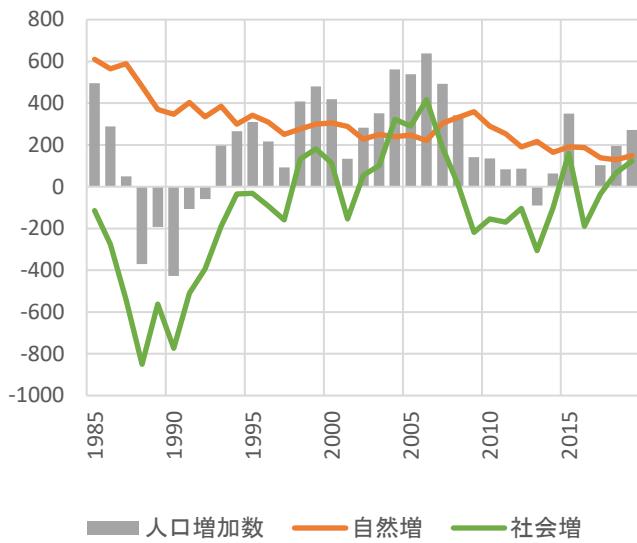
資料：総務省統計局「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口2018（H30）年推計」

### ◆人口動態の推移（基準年：2015年）

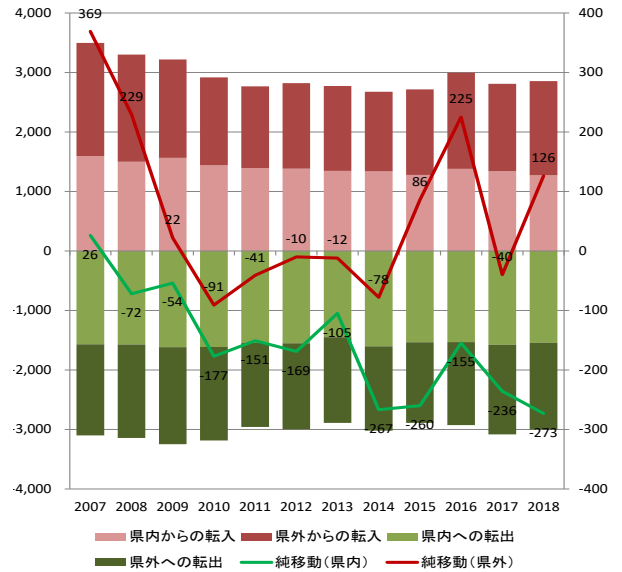


資料：総務省統計局「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口2018（H30）年推計」

◆人口動態の推移 資料：平成 28 年度都市計画基礎調査

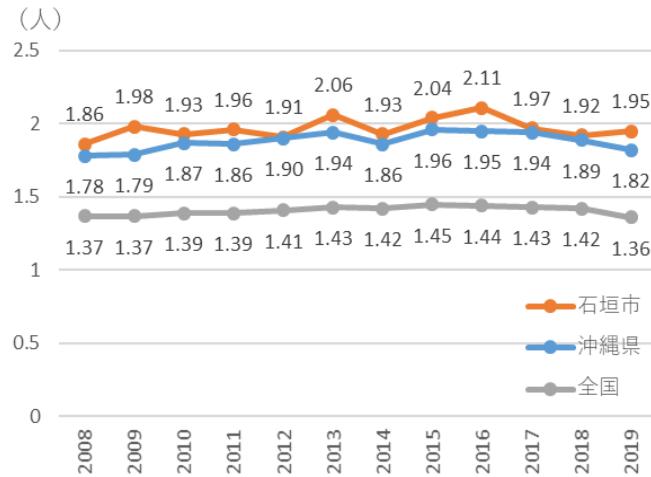


◆人口動態の推移 資料：「沖縄県統計年鑑」、「人口移動報告年報」



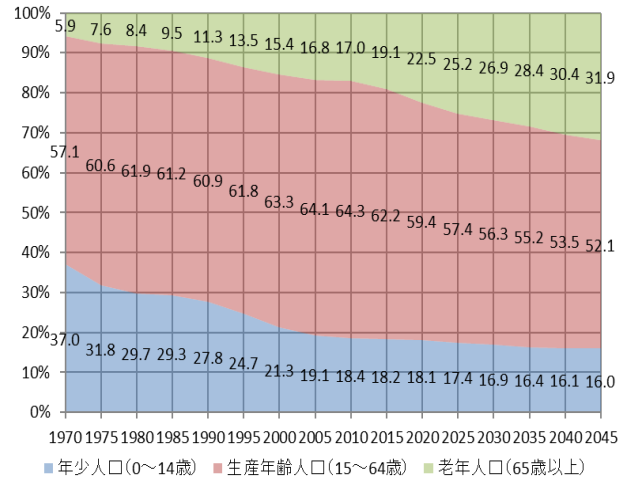
◆合計特殊出生率の推移

資料：沖縄県「保健所概要」、「人口動態統計」



◆年齢三区分別人口比率の推移

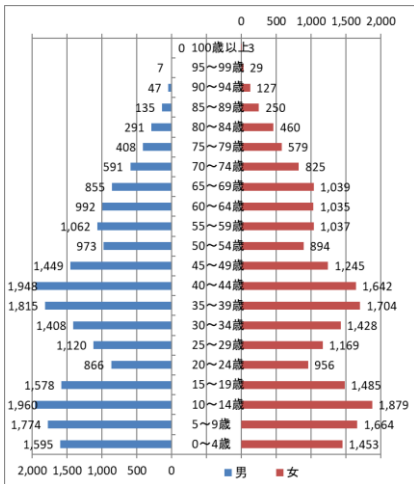
資料：総務省統計局「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口 2018 (H30) 年推計」



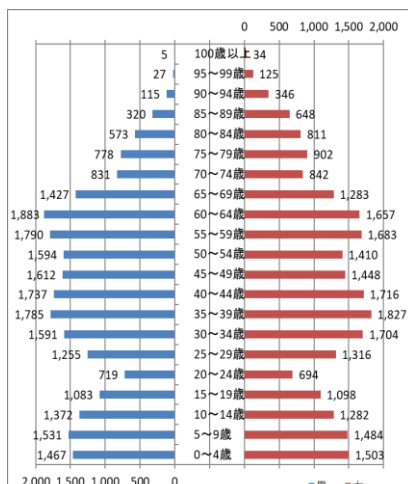
◆年齢別人口の推移

資料：総務省統計局「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口 2018 (H30) 年推計」

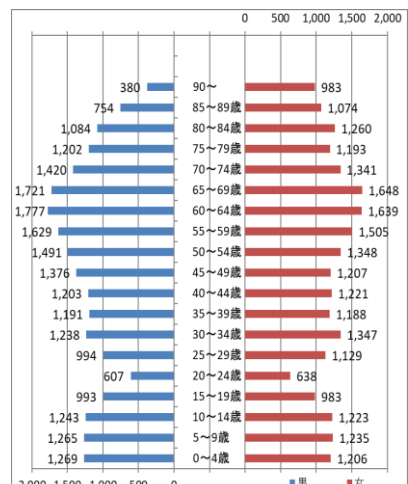
1995 (H7) 年



2015 (H27) 年



2040 年 (R22)

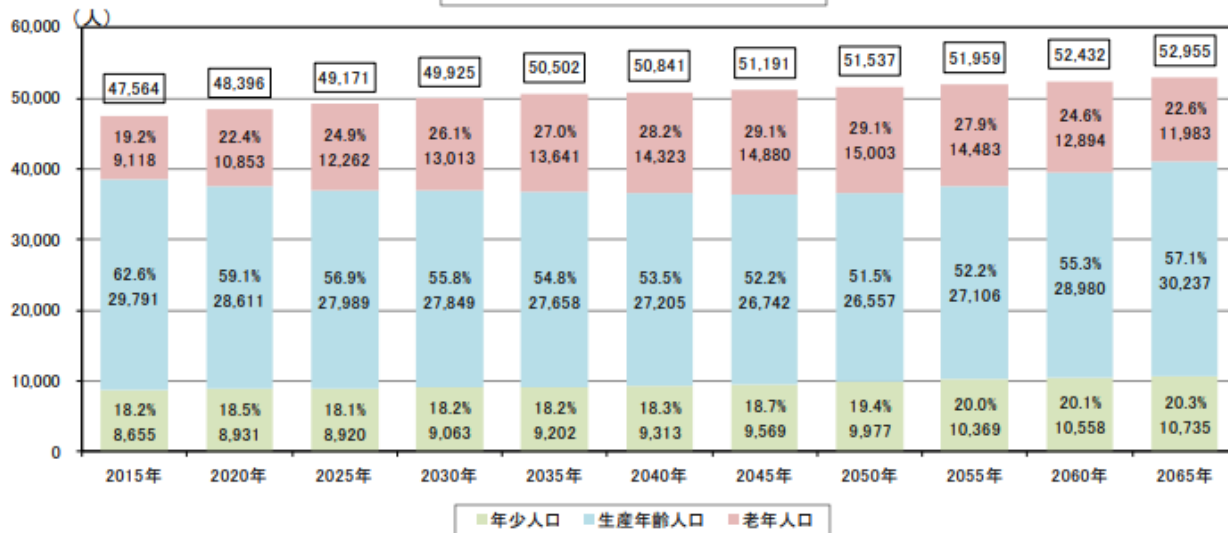
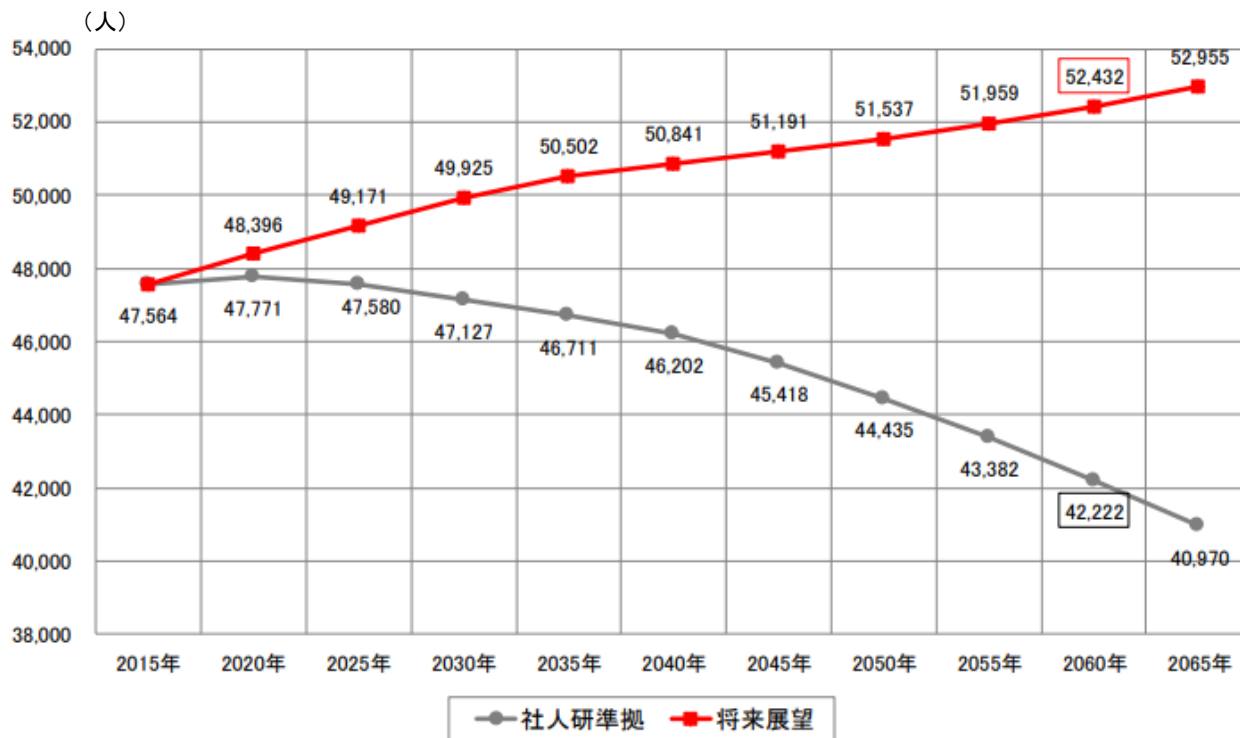


◆人口（石垣市人口ビジョン（令和3年3月））

・一方で、石垣市人口ビジョンによると、「市民の希望出生率（2.47）を実現」、「社会増減がゼロ以上（転入≧転出）の状態を維持」の2つの施策を行い効果が発揮された場合には、2025年以降も人口増加基調が維持され、2060年には約5.2万人の人口が確保される見込みとされています。

◆人口推移

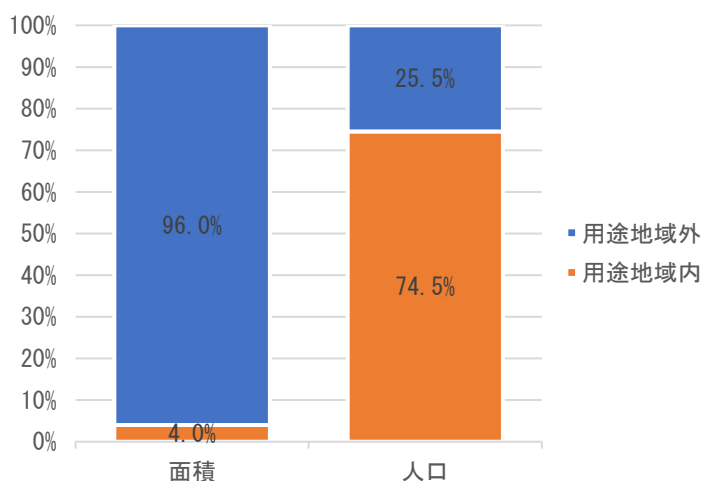
資料：石垣市人口ビジョン（令和3年3月）における将来人口推計結果



## ◆人口分布

- ・市内の人口は港周辺の市街地に集中しており、東西約 6.5km、南北約 3 km の用途地域内（市域面積の約 4 %）に約 75%が居住しています。
- ・市街地外には、島の中央部や外周部を中心に集落が点在しており、これらの多くは戦後、開拓集落として形成されたものです。
- ・1970（昭和 45）年頃は南部の港周辺の狭い地域に人口が大きく集中し、その後は集落毎に人口が分布していましたが、2015（平成 27）年には市街地エリアが東側へ広がり局所的な集中が緩和されるとともに、市街地外においても居住地エリアが増加し、島全体へ人口が薄く広く広がっています。
- ・市街地内は、メッシュ人口では約 80 人以上/ha と密度の高いエリアもあるなど高い水準にあり、30 年後も用途地域内では多くが 40 人以上/ha と密度が維持される見込みですが、集落部では減少と高齢化が目立ちます。

## ◆用途地域内外の面積・人口割合 資料：平成 28 年度都市計画基礎調査

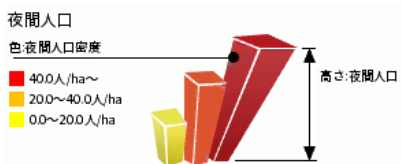
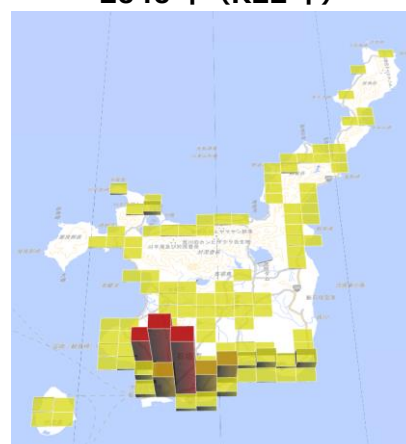
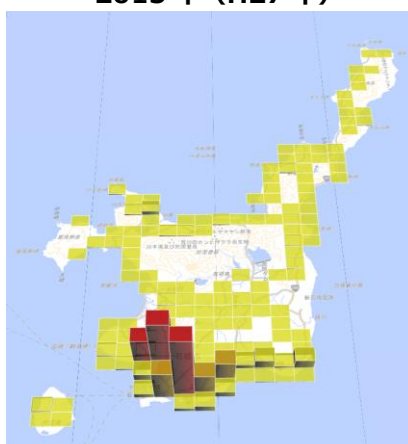
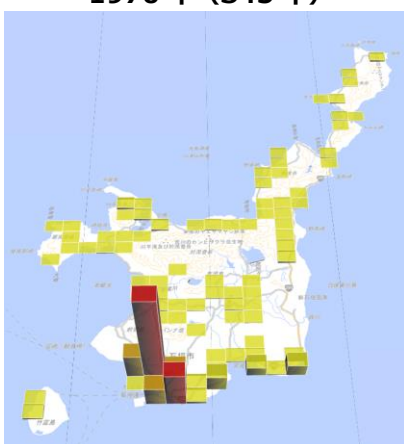


## ◆人口分布の推移 出典：都市構造可視化計画サイト（データ：総務省 国勢調査）

1970 年 (S45 年)

2015 年 (H27 年)

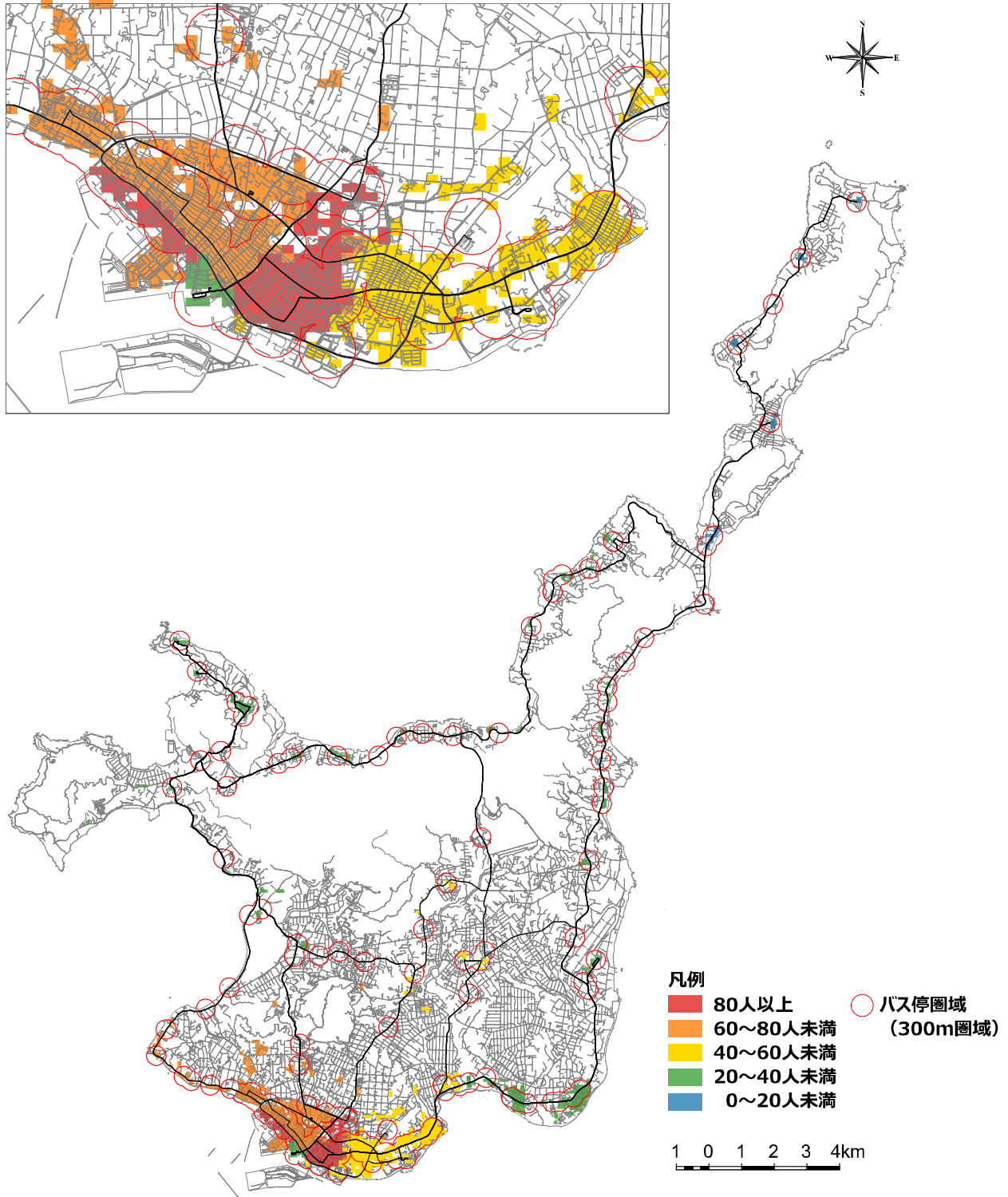
2040 年 (R22 年)



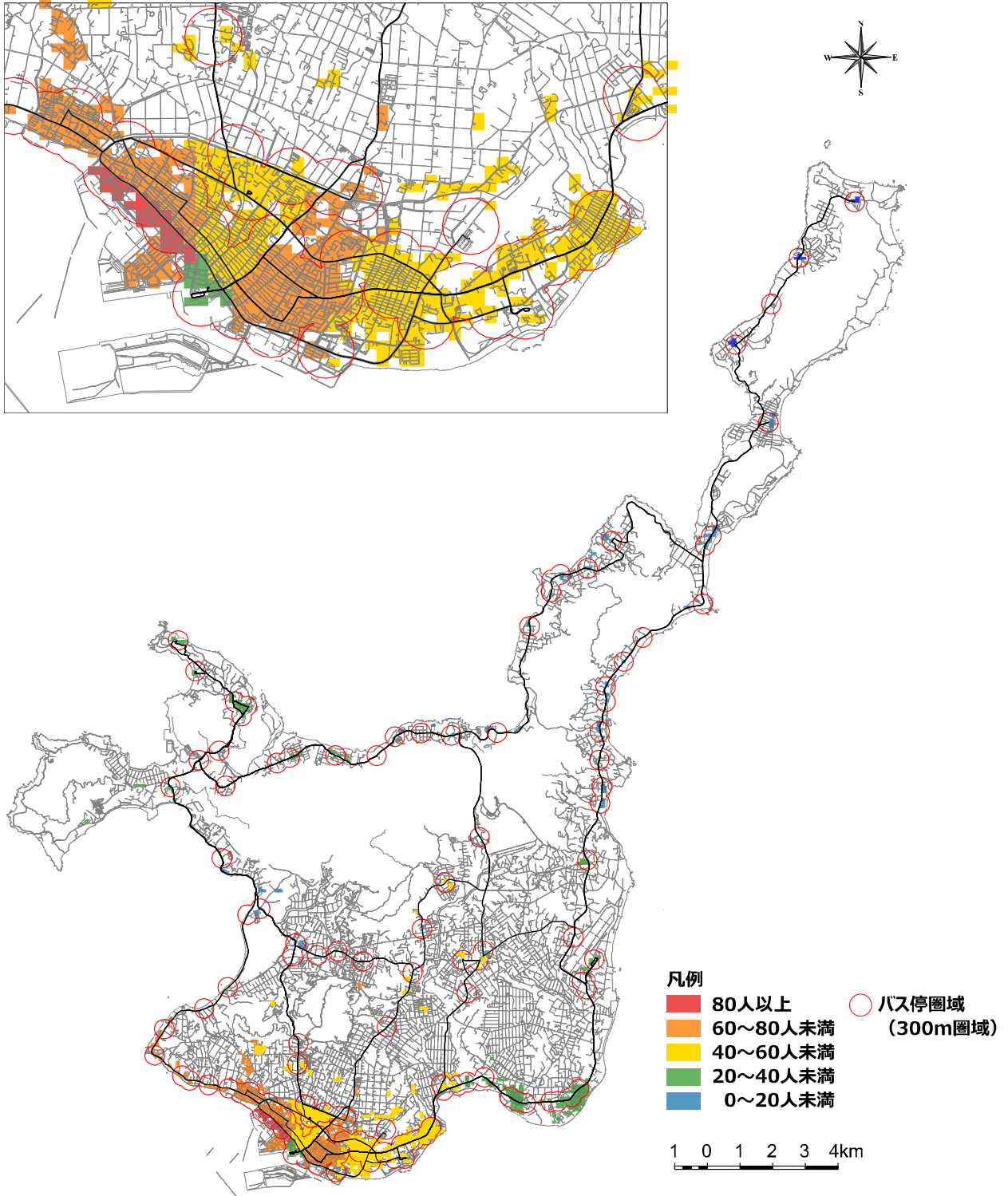
◆人口密度予測図とバス圏域

資料：「日本の地域別将来推計人口（2018（H30）年推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）を基に、将来人口予測ツール（G 空間情報センター）を使用し作成

【2015年（H27年）】



[2045年 (R27年)]

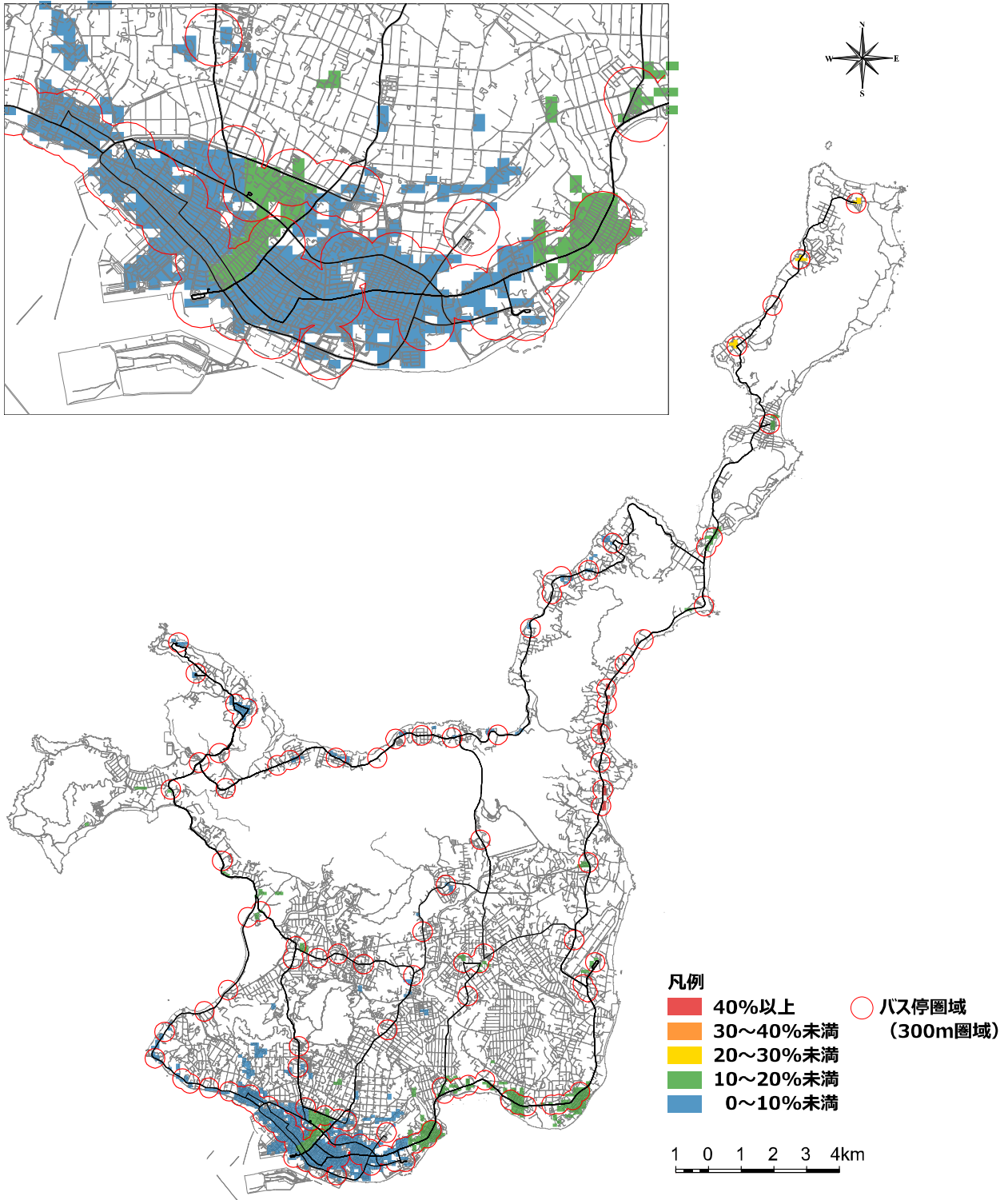




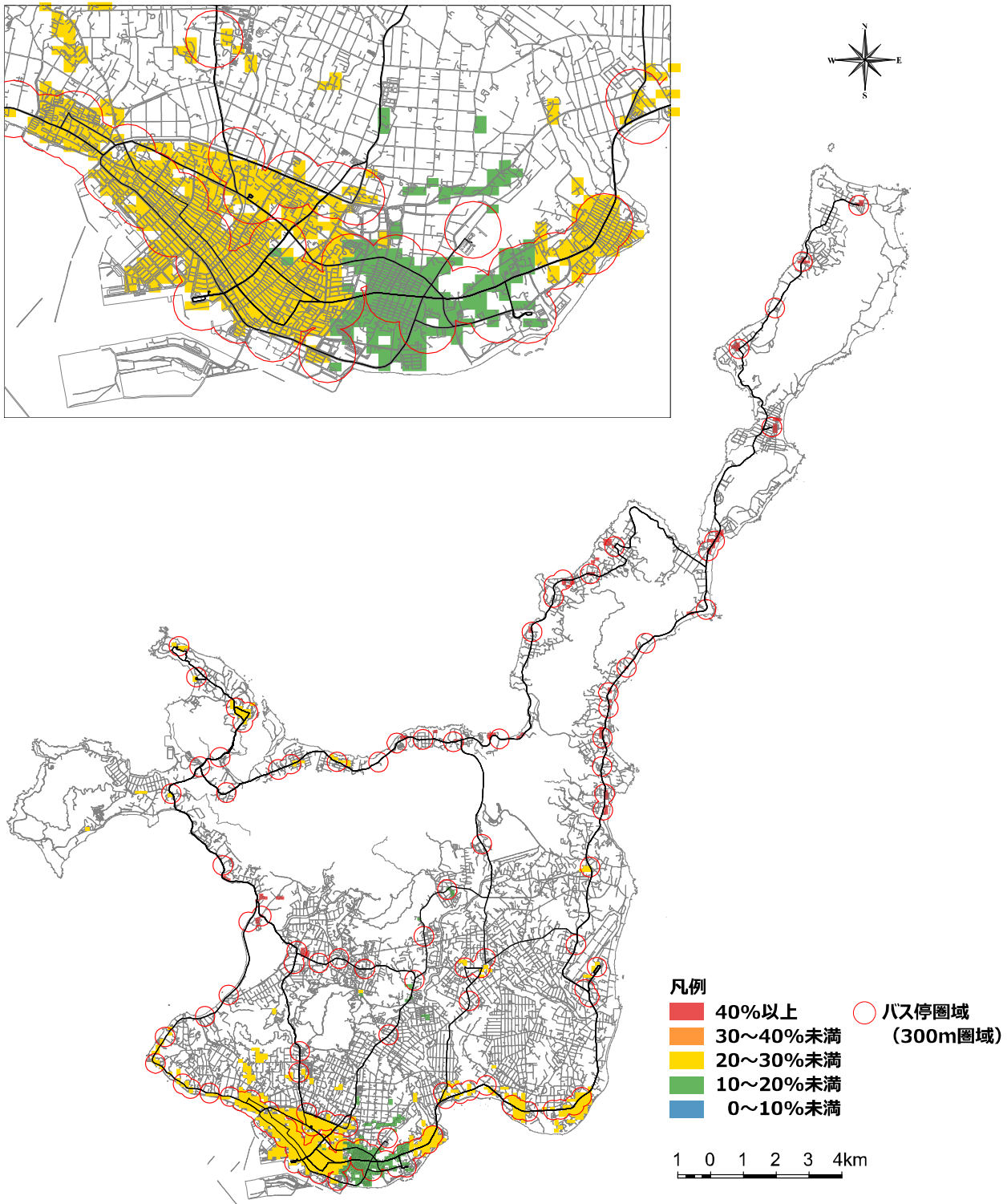
◆高齢化率予測とバス圏域

資料：「日本の地域別将来推計人口（2018（H30）年推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）を基に、将来人口予測ツール（G 空間情報センター）を使用し作成

【2015年（H27年）】



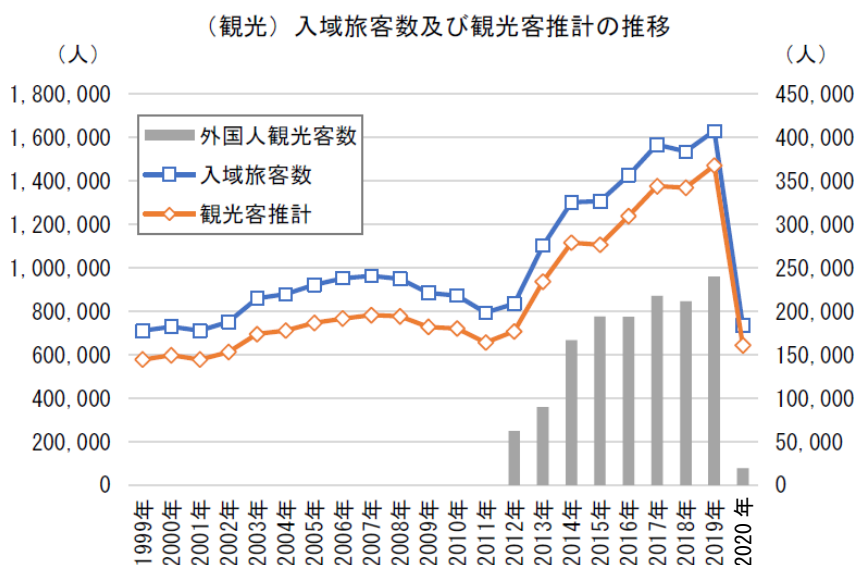
[2045年 (R27年)]



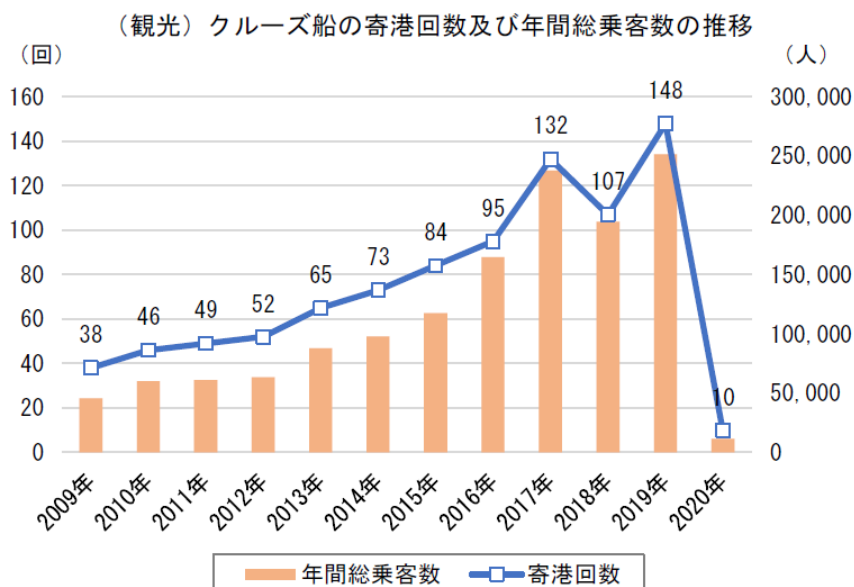
## ◆観光

- 本市への入域旅客数は平成 11 年（1999 年）に約 71 万人でしたが、平成 25 年（2013 年）に新石垣空港が開港したことに伴い、平成 24 年（2012 年）から平成 25 年（2013 年）にかけて急激に増加し、100 万人を超えています。また、観光客数及び外国人観光客数についても同様の傾向にあり、平成 24 年（2012 年）から平成 25 年（2013 年）にかけて急激に増加していますが、その後は微増となっています。しかしながら、平成 30 年（2018 年）には前年と比較すると入域旅客数、観光客数、外国人観光客数は減少する結果となり、さらに令和 2 年（2020 年）には新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少しています。
- また、近年はクルーズ船の寄港回数及び年間総乗客数も増加傾向を示しており、令和元年（2019 年）には 148 回の寄港と約 25 万人の総乗客数となっていましたが、入域観光客数及び観光客推計と同様に令和 2 年（2020 年）には新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少しています。

## ◆観光入域旅客数・観光客数



資料：統計いしがきをもとに作成

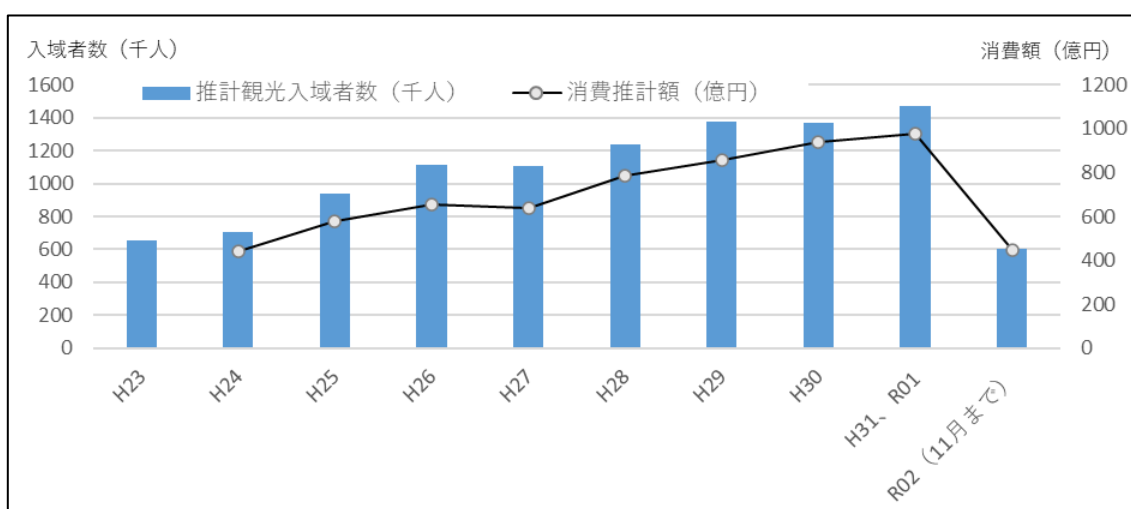


### ◆観光入域者数

- 石垣市への入域観光客数は令和2年においては、新型コロナウイルス感染症の影響により、大幅な減少が見られましたが、平成23年から令和元年までは増加傾向にあり、令和元年においては推定1,471,691人が入域しました。
- また、令和元年における観光入域者の推定消費額は977億円となっており、地域の経済環境へも大きな効果を生み出しています。
- 昨今においてはクルーズ船の寄港数が増加しており、海路を利用した観光入域者数も増加傾向にあります。
- また、空路においても新石垣空港の開港（平成25年）以来、増加傾向にあります。

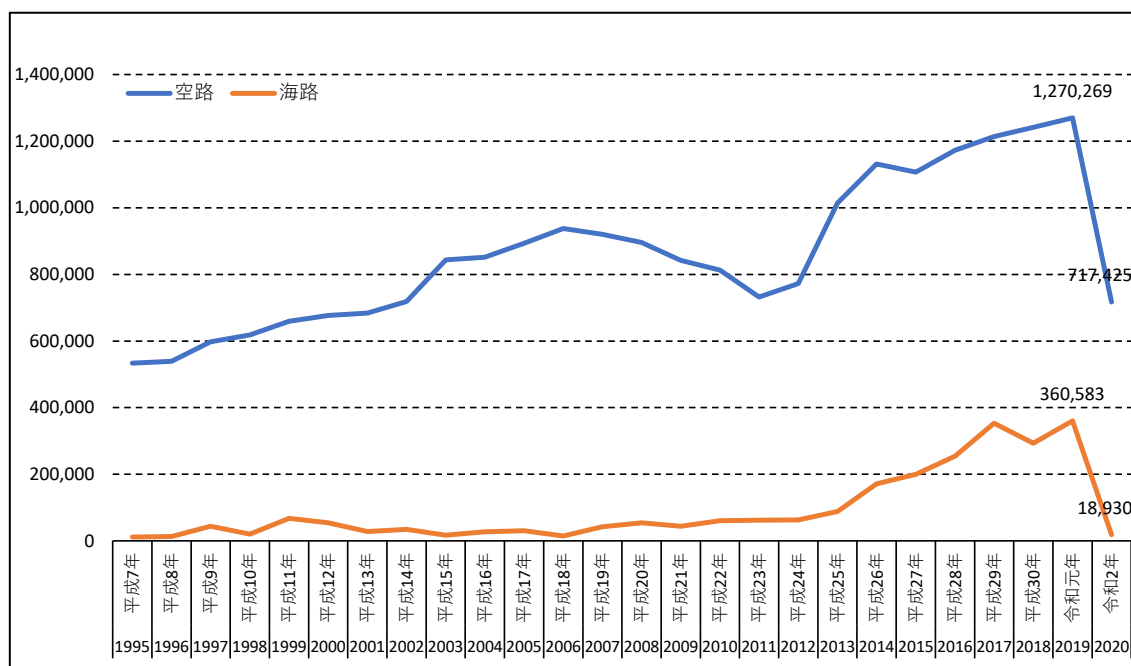
### ◆観光入域者数とその消費推計額の推移

資料：石垣市観光入域推計表よりグラフを作成



### ◆空路、海路の入域旅客数

資料：石垣市観光入域推計表よりグラフを作成



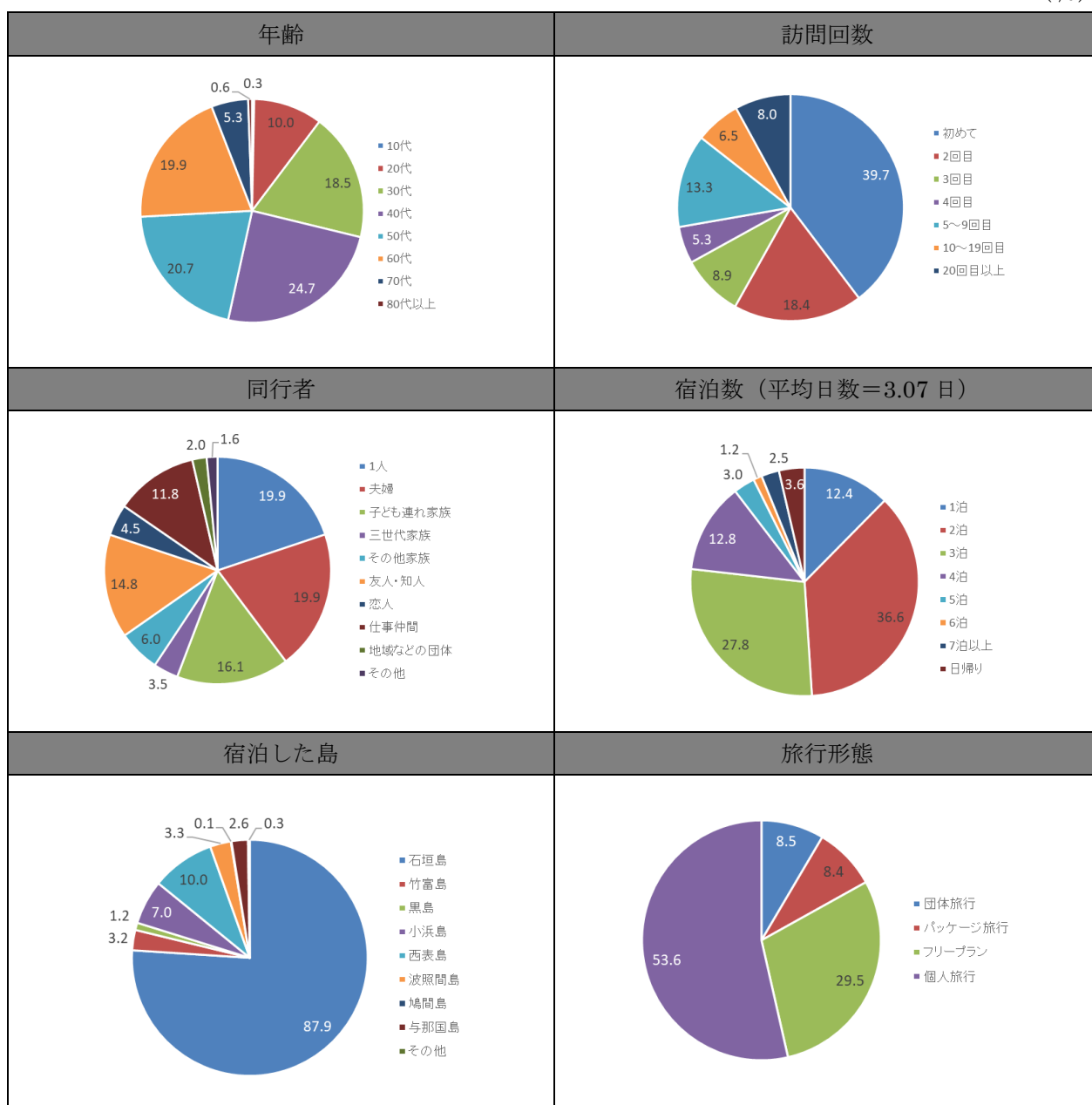
◆属性

- ・主に 40 代、50 代の旅行者が多い状況です。
- ・初回訪問が約 40%となっており、その他の約 60%がリピート旅行です。
- ・同行者は「夫婦」や「子供連れ家族」等の家族旅行が多く、単身の旅行者も約 20%存在しています。
- ・宿泊日数は、2泊が最も多く、平均泊数は 3.07 日となっています。
- ・宿泊した島は、石垣島が約 88%となっています。
- ・旅行形態は個人旅行が最も多く、次いでフリープランとなっています。

◆八重山圏域における主な観光客の属性

資料：沖縄県令和元年度観光統計実態調査よりグラフを作成

(%)



### ◆立ち寄り先

- ・観光客の約6割は川平湾を訪問しています。
- ・また、玉取崎展望台、石垣市公設市場、平久保崎灯台、石垣島鍾乳洞、バナナ公園についても、約2～3割の観光客が訪れています。
- ・若干の増減はあるものの、H26年度以降、訪問先の傾向に大きな変化はありません。

### ◆八重山圏域における立ち寄り先

資料：沖縄県観光統計データよりグラフを作成

(%)

訪問先	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	令和元年度
川平湾	60.5	69.3	61.9	63.4	66.4	58.4
コンドイ浜	37.3	45.1	35	35.8	37.3	33.7
玉取崎展望台	28.2	29.7	27.2	27.1	29.8	33.1
石垣市公設市場	34.3	36.8	30.5	36.3	29.4	25.1
平久保崎灯台	21.7	23.4	17.5	23	27.3	23.7
由布島	24.7	31.7	27.4	28.8	25.2	21.1
石垣島鍾乳洞	19	24.7	18.9	23.8	24.9	20.9
バナナ公園	18	25.8	21	22.9	22	20.7
仲間川	21.3	31.4	24	25.5	21	19.8
竹富島内その他	12	19.3	15.4	17.9	18.9	17.4
なごみの塔	28.2	36.1	25.6	22	18.5	14.5
御神崎灯台	15.9	16.7	13.5	12.9	16	14.3
石垣島内その他	28.9	14.8	15.4	16.7	14.2	12.1
唐人墓	11.3	16.3	10.4	12.4	13.9	10.6
ヤエヤマヤシ群生	13.9	15.5	10.2	12.6	12.2	10.6
浦内川	8.1	7.6	5.3	5.1	11.4	10.1
小浜島内その他	9.6	8.8	6.1	6.1	6.8	8.2
大岳	8	9.8	7.5	8.7	6.4	7.1
石垣島天文台	5.8	8.1	6.6	6.5	6.4	6.9
西表島内その他	9	7	6.3	7.1	6.1	6.2
名蔵アンバル	6.6	9.2	4.7	4.8	4.9	5.8
最南端の碑	4.8	5.8	6.9	5.3	4.7	5
ニシハマ	5.2	6.4	7.8	5.5	4.6	4.2
与那国島	2.9	3	3.2	2.8	4.3	3.4
仲本海岸	3.6	3.2	3.9	2.6	3.2	3.1
星空観測センター	-	3.3	3.9	2.5	2.2	2.6
宮良殿内	2.3	3.9	2.6	2.9	2.1	2.4
石垣市立八重山博物館	2.2	3.5	2	3.2	1.8	2.2
黒島内その他	1.6	2	2	2.2	1.6	1.6
鳩間島	2.2	2	2	1.2	1.5	1.5
波照間島内その他	0.8	0.6	1	1	0.8	1
新城島	0.4	0.4	0.4	0.7	0.4	0.9
その他	0.5	0.3	0.4	0.7	0.8	0.6

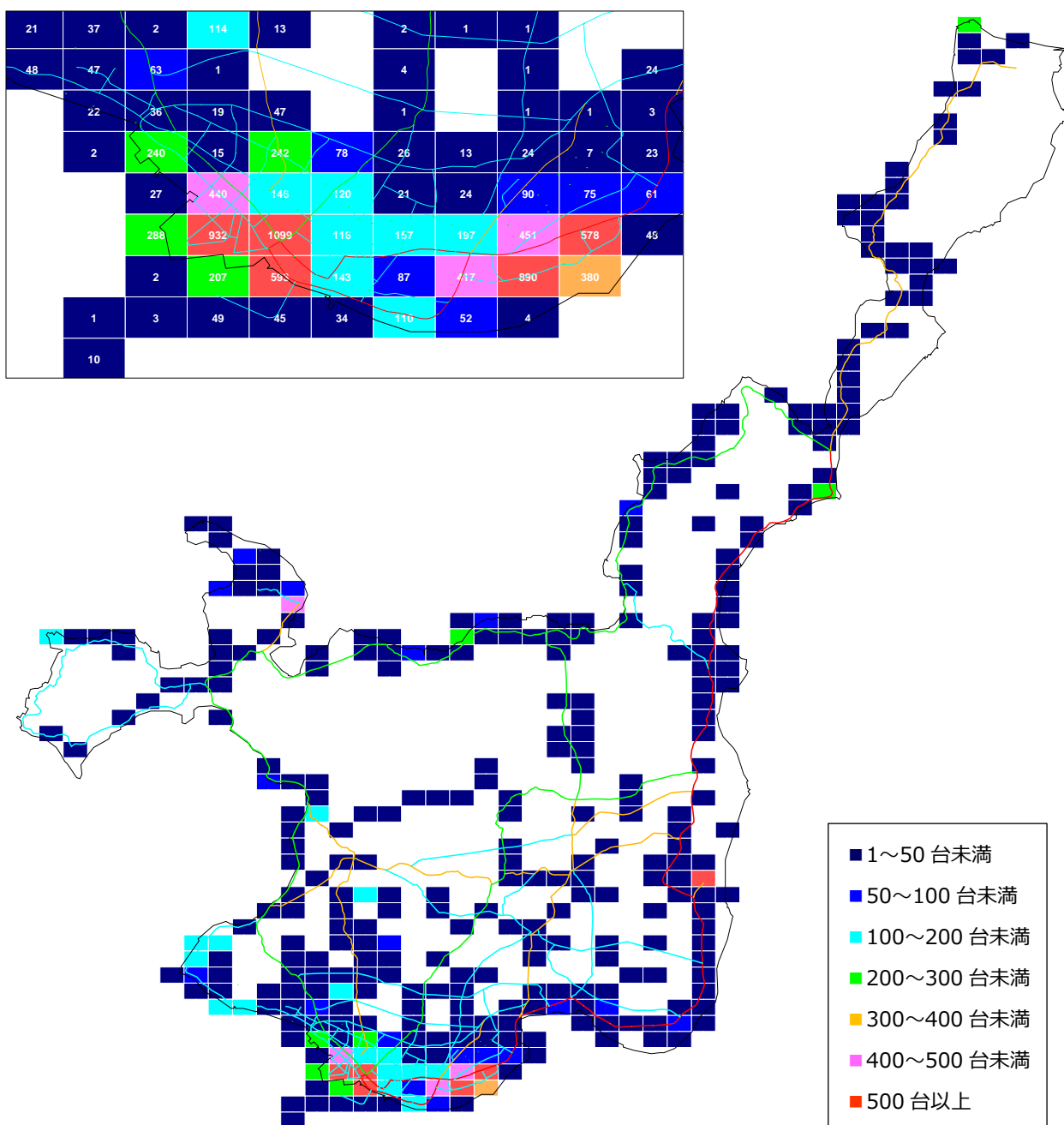
◆立ち寄り先（レンタカーが10分以上停車したエリア）

- ・レンタカープローブデータを用いて、石垣島内を走行するレンタカー利用客が10分以上停車した地点の立ち寄り場所を分析しました。
- ・レンタカー利用者は、空港近辺のレンタカーステーションを起終点に、美崎町等の中心市街地（離島ターミナル等）やホテル（ANA ホテル、コンフォートホテル等）に多く訪れています。また、主要観光地では、川平湾、玉取崎展望台、平久保灯台、米原ビーチ、石垣御神崎灯台、バナナ公園等への立ち寄りもみられます。

◆立ち寄り先（レンタカー利用者が10分以上停車したエリア）

資料：OTS レンタカープローブ（2019年8月～11月）を活用し分析

【市街地拡大図】

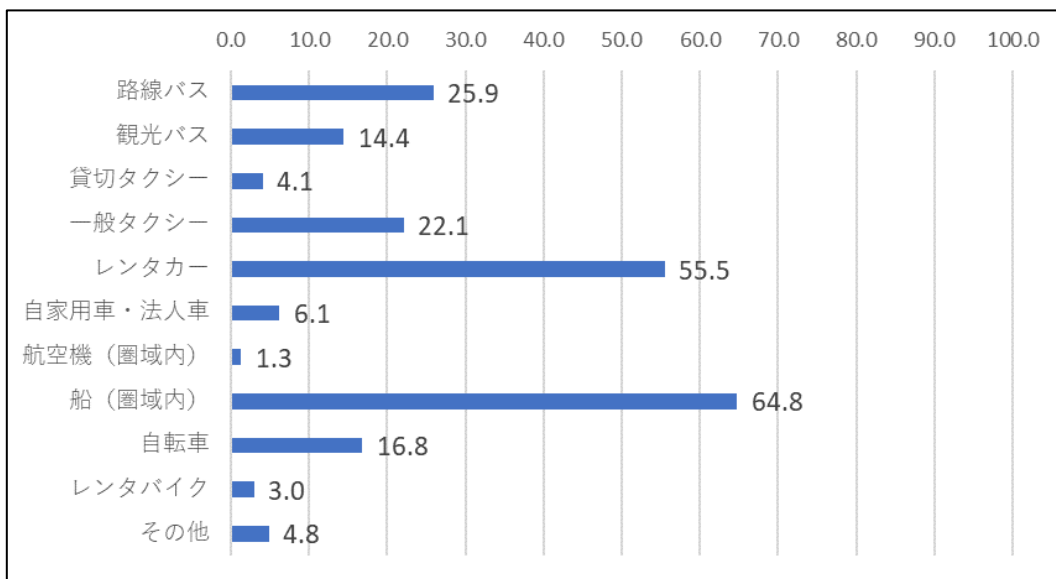


### ◆移動手段

- ・レンタカーの利用率は高水準となっており、令和元年度において、八重山圏域を訪れる観光客の約56%がレンタカーを利用しています。
- ・一方で、路線バスや一般タクシー等の公共交通の利用率は、2割程度となっています。
- ・また、路線バスおよび一般タクシーの利用率は減少傾向にあります。

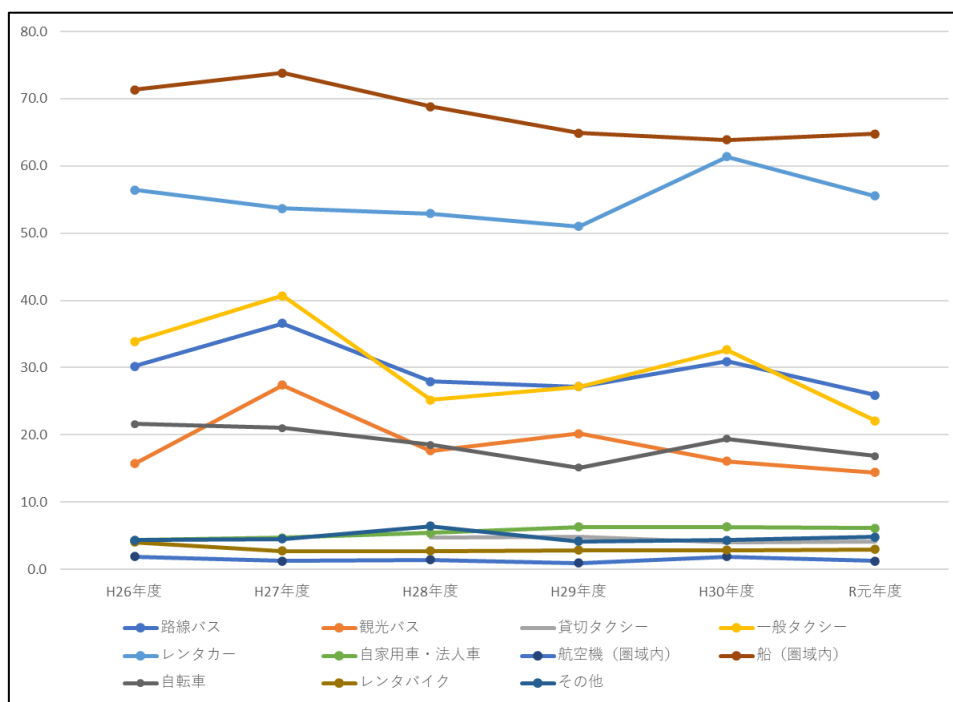
### ◆八重山圏域における各移動手段の利用率（R01年度）

資料：沖縄県観光統計データよりグラフを作成



### ◆八重山圏域における各移動手段の利用率の変化

資料：沖縄県観光統計データよりグラフを作成

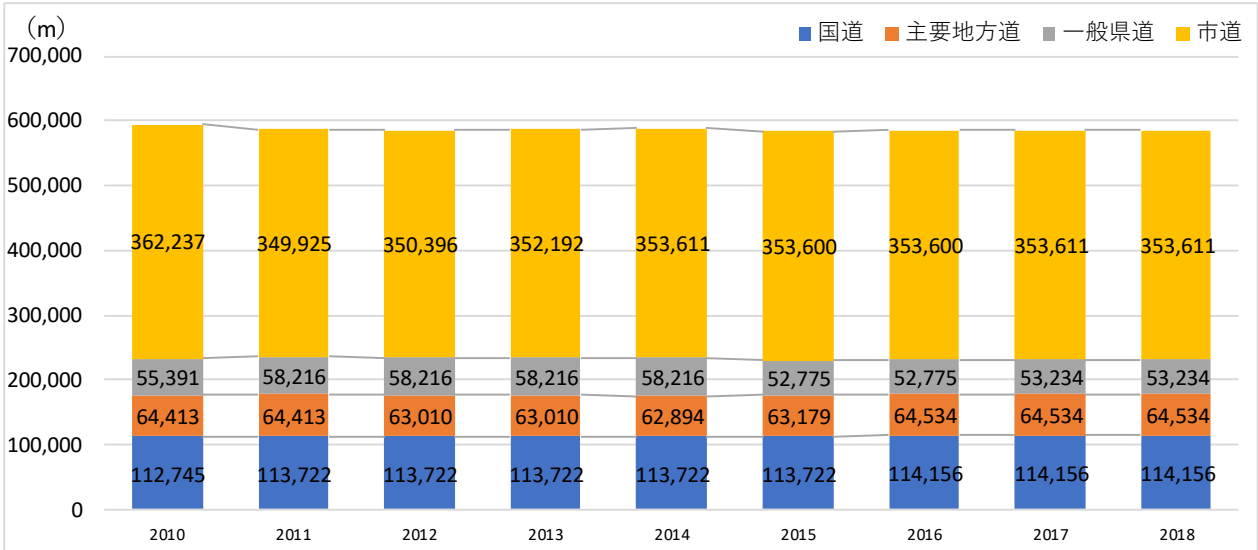




### ◆道路整備延長

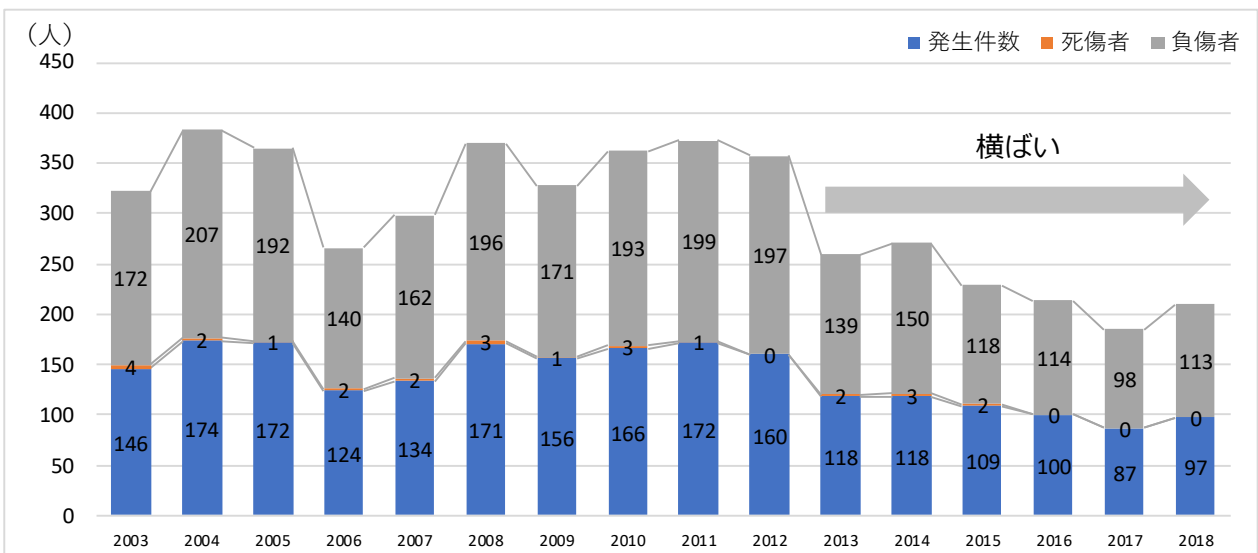
- ・道路延長では大きな変化は見られず、合計約 60 万 m の内、市道が 353,611m となっています。今後、一般県道石垣空港線の整備が予定されています。
- ・事故発生件数を見ると、2003 年から発生件数、死傷者、負傷者共に減少していますが、2013 年以降の発生件数に限ってみると、概ね横ばいの状態となっています。

### ◆道路の総延長



資料：道路施設現況調査をもとに作成

### ◆事故発生件数

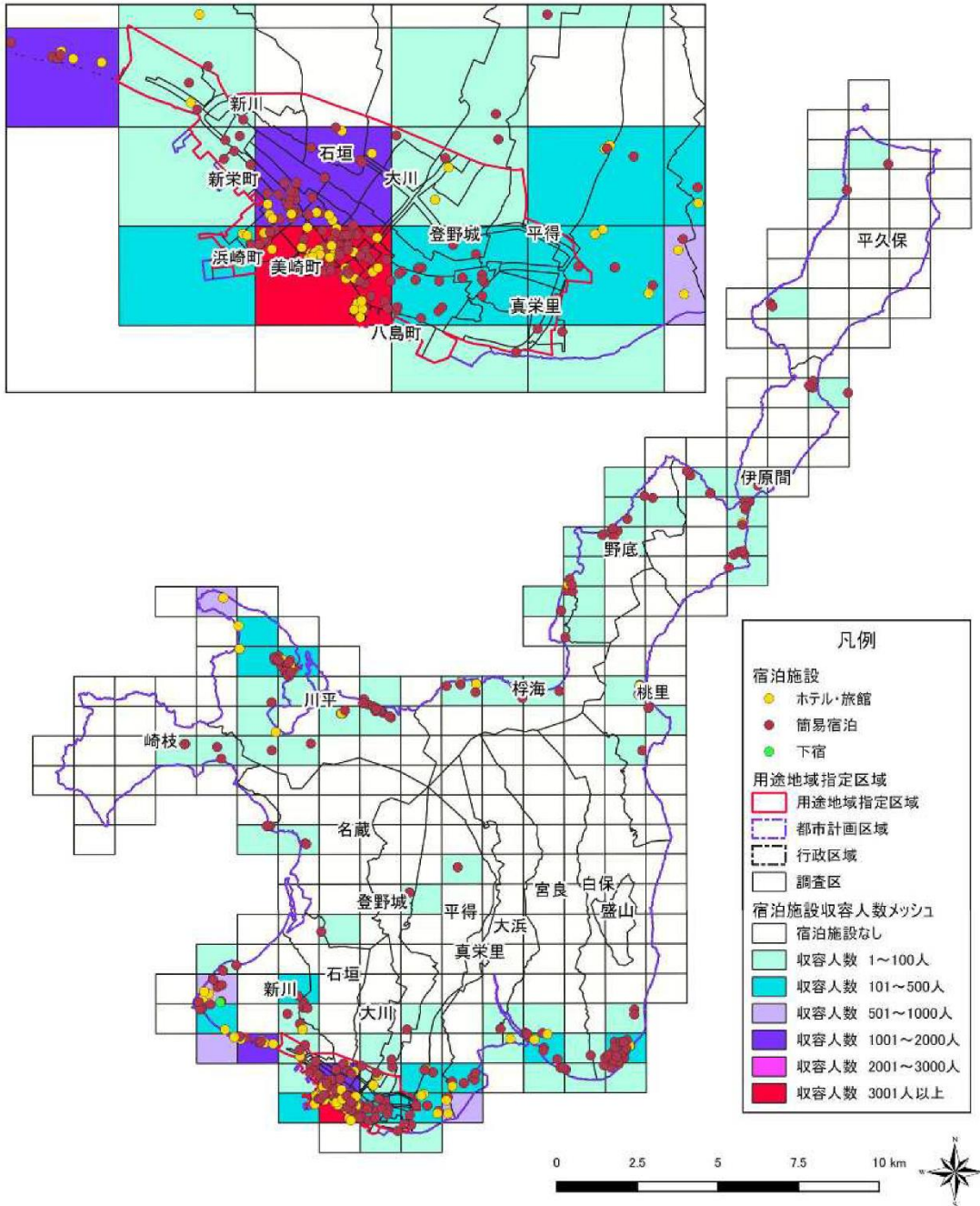


資料：沖縄県交通白書をもとに作成

### ◆ 宿泊施設の分布

- ・ 宿泊施設は約 14,000 人の収容能力があり（平成 28 年都市計画基礎調査時点）、新たな建設や増築も見られます。
- ・ 市街地に多く立地しており、特に港周辺に集中しています。市街地外では、新川、川平地区の収容人数が多くなっています。

### ◆ 宿泊施設収容人数 資料：平成 28 年度都市計画基礎調査



	行政区域
宿泊施設数	411
客室数	5,280
収容人数	14,067

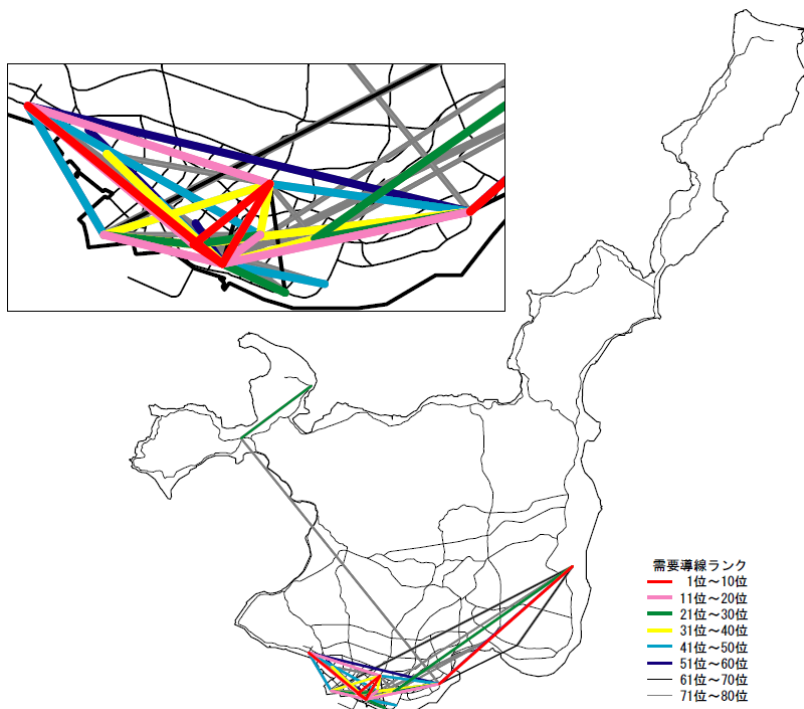
	施設数	割合 (%)
ホテル・旅館	88	21.4
1～100室	73	17.8
101～500室	10	2.4
不明	5	1.2
簡易宿泊	322	78.3
1～10室	277	67.4
11～20室	20	4.9
21室以上	4	1.0
不明	21	5.1
下宿	1	0.2
1～100室	1	0.2
合計	411	100.0

資料：平成 28 年度都市計画基礎調査をもとに作成

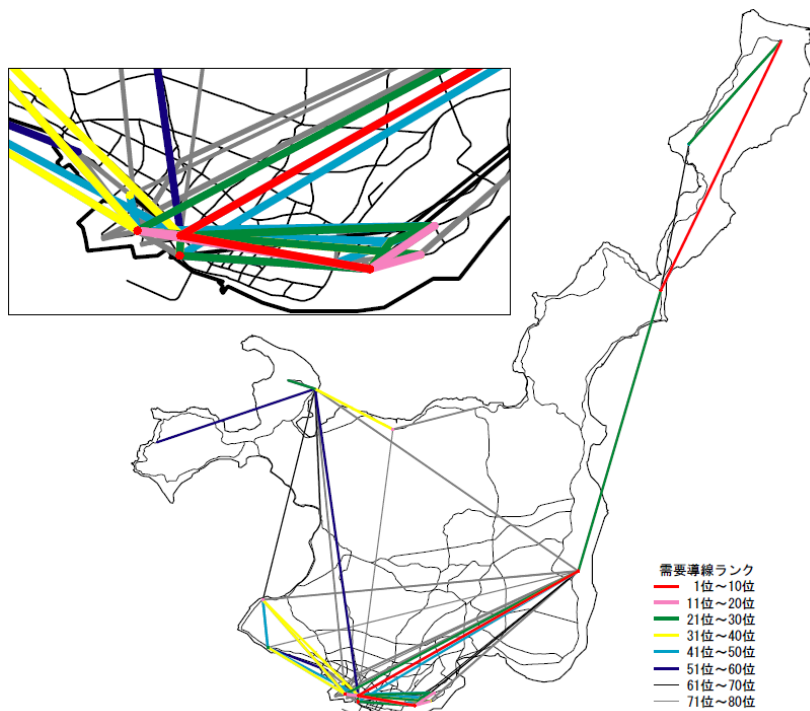
### ◆石垣市でのレンタカーOD

- ・石垣市の一般車両とレンタカーのODについて分析し定量的に把握しました。
- ・一般車両は市街地部を中心とした動きであるのに対し、レンタカーは石垣島内全域での動きがみられます。

### ◆一般交通量 OD 需要動線ランク (平成 22 年 (2010 年) の交通量データを基に交通量推計を実施し整理)



### ◆レンタカーOD 需要導線ランク (令和元年 (2019 年) 8月～10月のレンタカープローブを用いて整理)



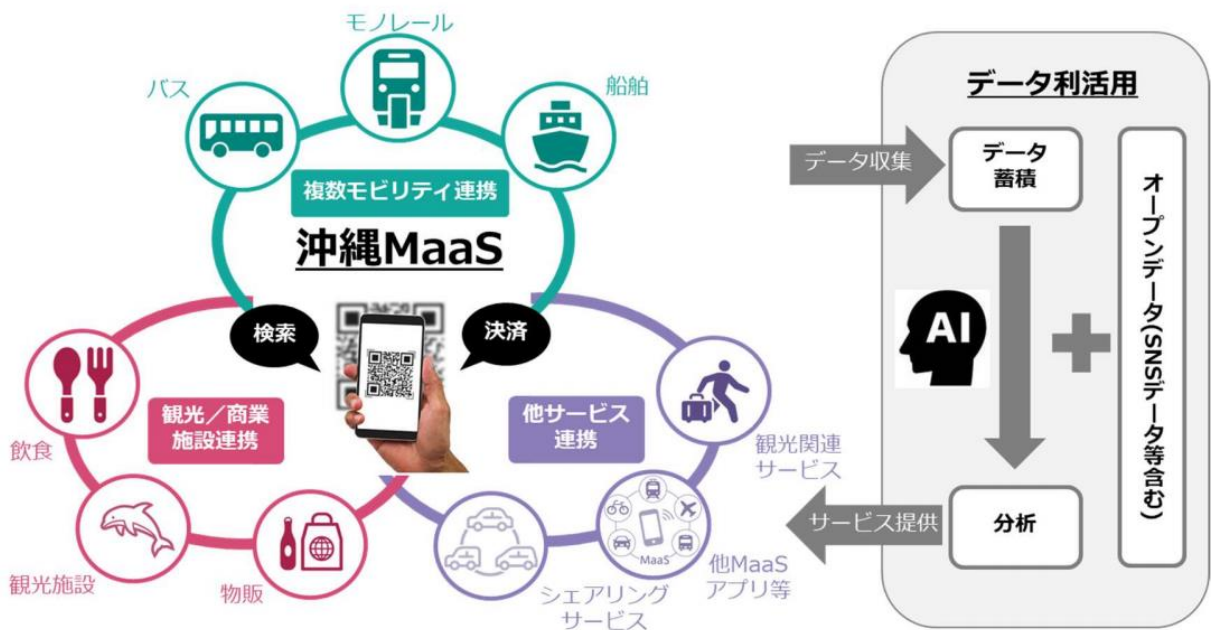
◆石垣市での交通・移動施策に関する動向

- ・国土交通省の「令和2年度日本版 MaaS 推進・支援事業」に選定され、「沖縄全域における観光型 MaaS (Mobility as a Service) 実証事業」(以下、沖縄 MaaS) を実施されました。
- ・「沖縄 MaaS」では、沖縄全域のモノレール、バス、船舶等の乗車券や観光/商業施設の利用券やクーポン等を電子化することで、スマートフォンだけでシームレスな移動と観光を実現します。更に他の MaaS アプリ、シェアリングサービスなど、さまざまなサービスとの連携を API 接続/オープンデータ化により実現します。また、MaaS を通じて取得したデータの利活用としては、関係各社が持つデータと今回の実証のデータを組み合わせて、観光/商業施設への送客・誘客による観光客の周遊と分散の実現とされています。

◆沖縄 MaaS の概要 (構成員及び事業イメージ)

組織名	役割
(代表) 沖縄都市モノレール(株)	・ 実証全体とりまとめ、交通事業者
(自治体) 石垣市	・ 交通施策・観光施策との連携強化のための助言
(自治体) 浦添市	・ 交通施策・観光施策との連携強化のための助言
(自治体) 宮古島市	・ 交通施策・観光施策との連携強化のための助言
(自治体) 今帰仁村	・ 交通施策・観光施策との連携強化のための助言
(自治体) 伊江村	・ 交通施策・観光施策との連携強化のための助言
(自治体) 座間味村	・ 交通施策・観光施策との連携強化のための助言
(自治体) 竹富町	・ 交通施策・観光施策との連携強化のための助言
(民間企業) 株式会社ゼンリン	・ 移動コードのサービス提供、検証
(民間企業) TIS 株式会社	・ MaaS 基盤構築、本事業の企画立案
(民間企業) 株式会社琉球銀行	・ キャッシュレス決済対応、加盟事業者(加盟店)獲得

<「沖縄全域における観光型 MaaS 実証事業」のイメージ>



◆石垣市での交通・移動施策に関する動向

- ・また、北部地域住民の買い物の負担軽減を目的に、石垣市北部農村集落活性化協議会が主体となり、移動販売車事業（HOBO（ホーボー））が行われるなど、地域の移動手段確保に向けた取組が行われています。
- ・石垣市では、内閣府SIP（戦略的イノベーション創造プログラム）により、自動運転の実証フィールドとして選定され、平成29年6月25日～7月8日の約2週間実証実験が行われました。

◆沖縄県石垣市北部農村集落活性化協議会による取組 移動販売車事業「HOBO（ホーボー）」



◆石垣島での自動運転実証実験（内閣府 HP より）

内閣府HP

リンク

SIP自動走行システムプロジェクトホームページ

紹介動画

2017年6月石垣島でのバス自動運転実証実験

※概要ビデオ

出発式Live動画

6月25日（日）に実施した出発式の様子をご覧いただけます。

視聴する（外部サイトへ移動します）

概要ビデオ配信

実証実験の実施内容等を理解しやすいよう制作した紹介映像をHPで配信

2017年6月石垣島でのバス自動運転実証実験

石垣島でのバス自動運転実証実験

内閣府 SIP 戦略的イノベーション創造プログラム

8号館2Fでも 概要ビデオ上映

出発式LIVE配信

石垣ケーブルテレビ

石垣ケーブルテレビ

石垣市におけるバス自動運転実証実験出発式

インターネットでLive配信

◆石垣市での交通・移動施策に関する動向

- ・石垣市北部に位置する伊原間中学校では、2018年に、老朽化したスクールバスに代わり新型車両2台が納入されています。

◆伊原間中学校スクールバス出発式（出典：石垣経済新聞ホームページより）

## 石垣島北部の伊原間中でスクールバス出発式 老朽化したバスに代わり新車納入



## ◆石垣市での交通・移動施策に関する動向

- ・石垣島の住民の約8割が市庁舎や離島への船舶の離島ターミナルのある南部に居住していますが、北西部の住民で自動車の運転のできない高齢者や学生が存在しています。
- ・学生については始業時間、寮費等の経済的出費の関係から、進学に併せて世帯毎中心部へ移らざるを得ない状況があるという意見もあります。
- ・高齢者の移動については、介護長寿課において、高齢者等外出支援事業や移動支援のサービスとして、シルバーパス事業の実施、自己負担額の免除等が行われています。

## ◆高齢者の移動支援（出典：石垣市高齢者福祉計画・介護保険事業計画（令和3年3月）より）

③高齢者等外出支援事業		所管課：介護長寿課
現状	石垣市社会福祉協議会に委託し、車椅子対応福祉車両にて、外出の困難な高齢者に外出の支援を行っています。また、老朽化した外出支援用車両を購入し、より利用しやすいサービスになるよう進めています。	
取組の今後の	今後も継続し、石垣市社会福祉協議会に委託し、高齢者の外出を支援していきます。また、利用者増を図るため、広報活動等を行います。 このほか福祉運送協議会を開催し(障がい福祉課)、公共交通機関との調整を図ります。	

④移動支援サービスの充実		所管課：介護長寿課
現状	石垣市シルバーパス事業について、対象地域を市内全域に拡充し、また、自己負担額の免除を行いました。その他の公共交通機関の運賃助成についても、事業を拡大していきます。 石垣市老人クラブ連合会の趣味のクラブについては、利用者が無料で利用できる福祉バス運行事業に補助金を支給しています。	
取組の今後の	今後も継続し、高齢者が気軽に外出することができるように、各種サービスを充実させていきます。また、その他の公共交通機関の運賃助成についても事業を拡大していきます。	

## 主な推進事業の実績と目標

	実績		見込	目標		
	平成30年度	令和元年度		令和3年度	令和4年度	令和5年度
①軽度生活支援事業利用者数	214人	162人	172人	増員	増員	増員
②食の自立支援事業配食数	13,052食	13,364食	14,000食	継続	継続	継続
③高齢者等外出支援事業	224件	304件	248件	増員	増員	増員
④シルバーパス事業利用者数	126人	120人	219人	増員	増員	増員
⑤家族介護教室の開催	0回	1回 (20名参加)	1回	実施	実施	実施
⑥介護用品支給事業利用者数	239人	243人	231人	実施	実施	実施

## ◆石垣港における課題

- ・石垣島へのクルーズ船来訪数の増加にあたり、バス、タクシーが不足し、観光客の利便性が低下しています。また、島内全てのバス、タクシーがクルーズ船対応に回るため、地域住民が利用できない状況も発生しています。

## ◆石垣港におけるソフト面の課題（出典：平成 28 年度沖縄クルーズ戦略策定事業報告書より）

図表 154 ソフト面の課題（石垣港）

ソフト面の課題	課題の内容
通訳案内士の不足	・クルーズ船寄港数増加（外国人観光客数増加）に対応できる通訳案内士が不足しているため、人材育成を促す支援制度を検討する必要がある。
ターミナル施設サービスの不足	・観光案内所や外貨両替所、Wi-Fi、CIQがないため、クルーズ船が寄港した際は、仮設で対応しなければならない。 ・案内パンフレット等の充実を図り、わかりやすい案内を検討する必要がある。
違法タクシー行為（白タク行為）	・自家用車をタクシーとする違法タクシー行為が見られるため、クルーズ寄港時に取り締まりの強化を行う必要がある。
二次交通の確保	・定期及び不定期のクルーズ船が2隻入港した際にバス不足が生じたことから、今後のツアー客増大によってはバス不足が懸念される。 ・タクシーも同様に、利用者が多い場合は不足が生じている。 ・クルーズ客が多い場合は、高速船を利用した離島周遊との組み合わせ等で、二次交通等の分散化を図る必要がある。

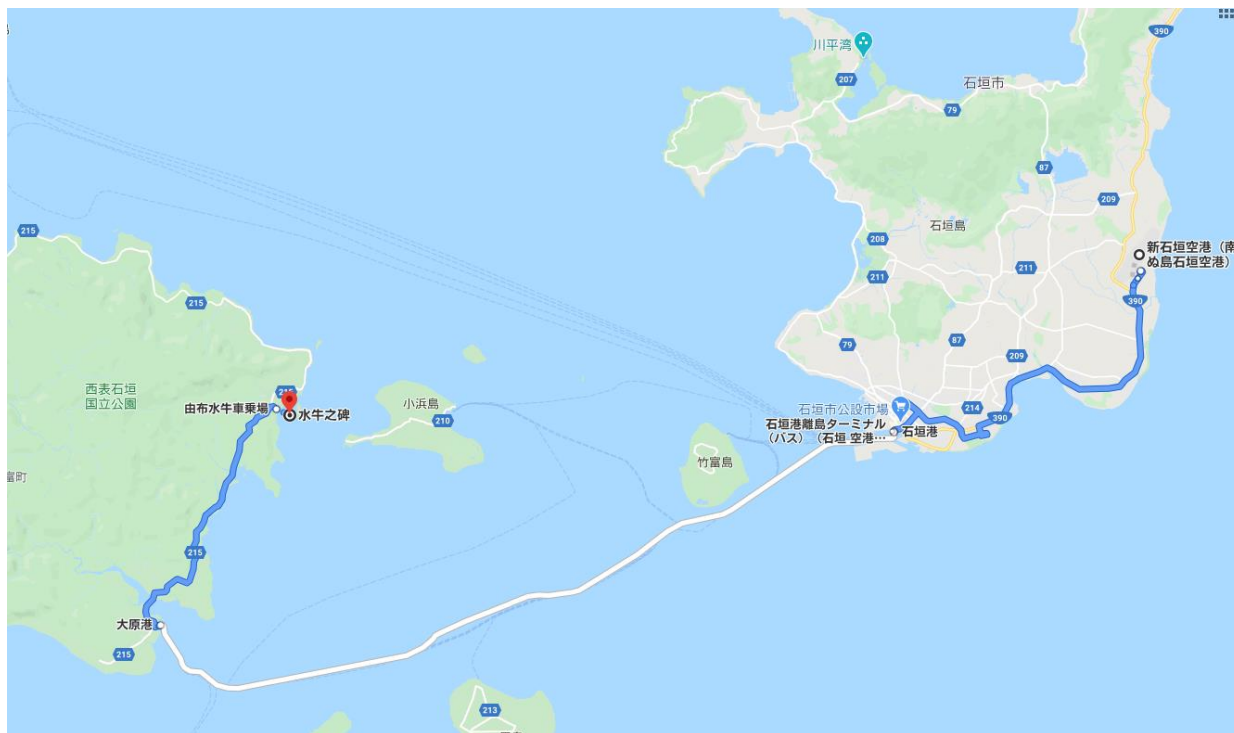




### ◆オープンデータを活用した移動支援サービス





- 石垣圏域においては、沖縄県の観光2次交通機能強化事業と連携し、公共交通に関するオープンデータが整備されました。これにより、グーグルマップを始めとした大手検索サイトでの公共交通の乗り換え検索が実現できるほか、誰でも自由にオープンデータを利用できることから、民間事業者等による新たなサービスの開発が期待されています。

### ◆オープンデータ化による案内サービス向上



〈検索イメージ〉

起点：新石垣空港 終点：由布島

	起点	→	→	→	終点
経由地点	新石垣空港	離島ターミナル	大原港	由布島 水牛車乗場	由布島
交通手段	空港線 	西表島大原航路 	豊原行き 	水牛車 (由布島線) 	—
移動時間	38分	35分	41分	10分	—

## 2. 上位・関連計画の整理

### 2-1 第5次石垣市総合計画（石垣市/令和4年3月）

- ・石垣市の将来像「誰もが自分らしく幸せに暮らせる持続可能な交流都市いしがき」を目指し、「地域の魅力と活気があふれるまち」、「一人ひとりの個性を尊重し、発揮するまち」、「安全で快適に生活できるまち」、「島の自然環境を守り、活かすまち」の4つを目指すまちの姿としている。
- ・「安全で快適に生活できるまち」の主な施策として、「公共交通の利便性向上」が位置付けられています。

### 2. いしがきの将来像

ここでは、10年後の本市が目指すべきまちの将来像を示し、その実現に向け、市民・企業・行政が基本理念で掲げた「いつの世までも 魅力と幸せあふれる 島づくり」を念頭に置き、各種の施策・事業に取り組んでいきます。

市民の暮らしや文化、産業が島の豊かな自然環境のうえで成り立っていることから、本市の特徴である美しいサンゴ礁をはじめとする多様性に富んだ自然環境と古くから息づく伝統文化を保全・継承していきます。その中で、誰一人取り残さずに未来にわたって持続させる「SDGs」の実現に取り組み、ICTをはじめとした先端技術を取り込むこと等により地理的不利性を克服していきます。これに伴い、産業、経済等における地域の魅力が更に高まり、加えて、医療、福祉、教育等の様々な分野の向上が期待できます。このことにより豊かな市民生活と活発な産業活動が行われ、島全体の振興・発展が実現します。

本基本構想では、豊かな自然に恵まれ、この風土にはぐくまれた歴史・文化のなかでふれあう、持続可能なまちの創造により市民が幸せを実感できるまちを目指し、以下のとおり将来像を設定します。

<いしがきの将来像>

誰もが自分らしく幸せに暮らせる 持続可能な交流都市 いしがき

### 3. 目指すまちの姿

将来像の実現に向け、4つの「目指すまちの姿」を以下のとおり設定します。

- ① 地域の魅力と活気があふれるまち
- ② 一人ひとりの個性を尊重し、発揮するまち
- ③ 安全で快適に生活できるまち
- ④ 島の自然環境を守り、活かすまち

## 2-2 石垣市国土強靱化地域計画（石垣市/令和4年3月）

### 1) 基本目標

- ① 人命の保護が最大限図られること
- ② 市の重要な機能が致命的な障害をうけず維持されること
- ③ 市民の財産及び公共施設に係る被害の最小化
- ④ 迅速な復旧復興

### 2) 事前に備えるべき目標

- ① 大規模自然災害が発生したときでも人命の保護が最大限図られる
- ② 大規模自然災害発生直後から救助・救急、医療活動等が迅速に行われる（それがなされない場合の必要な対応を含む）
- ③ 大規模自然災害発生直後から必要不可欠な行政機能は確保する
- ④ 大規模自然災害発生直後から必要不可欠な情報通信機能は確保する
- ⑤ 大規模自然災害発生後であっても、経済活動（サプライチェーンを含む）を機能不全に陥らせない
- ⑥ 大規模自然災害発生後であっても、生活・経済活動に必要最低限の電気、ガス、上下水道、燃料、交通ネットワーク等を確保するとともに、これらの早期復旧を図る
- ⑦ 制御不能な二次災害を発生させない
- ⑧ 大規模自然災害発生後であっても、地域社会・経済が迅速に再建・回復ができる条件を整備する

## 2-3 石垣市都市計画マスタープラン（石垣市/令和4年3月）

- 1) 目標年次：令和23年次（基準年次：令和3年次）
- 2) 将来人口：令和23年・・・約50,800人（交流人口含む計画人口約69,400人）
- 3) 将来像：日本最南端の自然文化国際交流都市

### 4) 目標とする都市像

- ① 持続可能な環境共生型島しょ都市
- ② 緑や水系に守られた自然豊かな都市
- ③ 人々が集い、憩う市街地と集落部が連携した快適な生活都市
- ④ 誰も取り残すことない、全ての人に優しい都市
- ⑤ 人・もの・情報が行き交う国際交流都市
- ⑥ 伝統が躍動し、個性と賑わいに満ちた芸能文化都市

### 5) 将来都市構造

石垣港を中心とした市街地と自然環境、優良農地とのバランスある土地利用を図ることにより、「日本最南端の自然文化国際交流都市」にふさわしい環境負荷の小さい持続可能な低炭素型都市構造の実現を目指す。

石垣港を中心とした中心市街地と空港跡地の2核で市の中心を構成し、市の中心（2つの都市拠点）と各種拠点を有機的に結ぶとともに、各集落から都市拠点へアクセスしやすいネットワークの構築を目指す。

人口・都市機能が集中する市街地では、市街地と連担するエリアを含めた高台部において都市・居住機能の拡充を図り、沿岸災害に強い市街地の形成を目指す。

#### 【都市拠点】

商業機能や業務機能、居住機能、観光・交流機能等が集積した石垣港周辺の「経済都市拠点」と、防災機能・医療・福祉機能、行政機能などが集積した空港跡地周辺の「行政都市拠点」の2拠点を八重山圏域の経済、産業などの中核的な役割を担う都市拠点として位置づけ、都市機能の強化を図る。

#### 【都市軸】

石垣港を中心とした経済都市拠点と空港跡地を中心とした行政都市拠点を結ぶ軸を都市軸とし、中心市街地の活性化や土地の高度利用、未利用地の有効活用を促進し、商業・業務機能をはじめ各種都市機能の集積を図る。

#### 【交流軸】

新石垣空港と石垣港を結ぶ軸を都市の物流・交流軸と位置づけ、市民生活の利便性向上と道路空間・景観の創出に努める。また、川平湾から空港、石垣港を結ぶ軸を交流（物流）のサブ軸、集落生活を支える伊原間と空港、川平を結ぶ軸を交流（生活）の軸として位置づけ、公共交通の充実と道路ネットワークの形成を図る。

## 2-4 石垣市立地適正化計画（石垣市/令和4年3月）

1) 目標年次：令和23年次（基準年次：令和3年次）

2) 立地適正化の方針

- ①豊かな自然と共存する持続可能で集約的な都市構造の維持
- ②津波等リスクに備えた既成市街地の安全性の強化と安全性の高い高台市街地の形成（レジリエンスの強化）

3) 都市構造の考え方

港周辺に「経済都市拠点」、空港跡地の高台に「行政都市拠点」を置き、2つの拠点が一体となって市の中心を形成し、2つの都市拠点の周辺に生活利便施設が集約された市街地を形成します。来島者を含む島内の主要な人の流れがスムーズに移動できる環境と、各集落から市街地へ公共交通でアクセスできる環境の維持を図るため、2つの都市拠点と空港・港を緊密に結ぶ軸、及びこれと観光拠点である川平湾や北部地域の伊原間地区を結ぶ軸を骨格に、公共交通網の形成を図ります。

4) 居住誘導の考え方

- ①市街地への人口の集約と利便性の高い生活環境の整備
- ②津波等に対する安全性の強化（津波リスクの低いエリアへの居住の誘導）
- ③集落を中心としたコミュニティの維持

5) 都市機能誘導の考え方

- ①高台への新たな拠点の形成
- ②港周辺のにぎわいの維持
- ③集落の生活利便の確保

6) 交通の考え方

- ①集落と市街地を結ぶ持続可能な公共交通の確保
- ②自家用車を使わなくても島内を移動できる環境づくりの推進
- ③拠点へのアクセス性の強化

7) 防災の考え方

- ①津波等による被災リスクを低減する都市構造の形成
- ②被災時の対応力の強化

## 2-5 石垣市観光基本計画（石垣市/令和4年3月）

・石垣市観光基本計画（以下、「本計画」）では、令和4（2022）年から令和13（2031）年度までの10年計画です。

1) 計画期間：令和4（2022）年度から令和13（2031）年度までの10ヵ年

2) 理念

石垣島が、

- ・世界が認める優れた自然・文化的価値を有する場
- ・人種や国籍などに拠らないあらゆる人が交流する平和と自由を体現する場

として、いつの世までの地球上に存在し続けるために、石垣市民は、地域発展の源泉としての豊かな自然と共生するために敬意を払い、先人から受け継いできた独自の文化を守り資源として育みます。さらに、アジアの交流結節点としての地理的優位性を活かしながら、地球市民としての責任を持って、地球的課題に同じ想いや共感を示す外からの来訪者と共にチャレンジし続けます。

3) 将来像（10年後の“あるべき姿”）

持続可能でより良い社会を求めて世界中の人々がつながるまち～石垣島の未来は地球の未来～

4) 将来像の実現のための価値観・行動指針

- ① 市民の幸福度向上と市の経済的発展に寄与するために取り組みます
- ② 環境、経済、社会文化の持続可能性を追求し実現するために取り組みます
- ③ 成長の基盤に「質の高さ」を位置付けそれぞれの立場で質の向上に取り組みます
- ④ 安全と安心を重要キーワードにブランドの維持、創造に取り組みます
- ⑤ ①～④の実践をより良いものへと変革するための新たな技術は積極的に活用します
- ⑥ ①～⑤に共感し共に行動してくれる全ての方々を大切なお客様として歓迎します

5) 将来像の実現のための3つの基本目標

- ① 環境分野  
自然と共生し健康で快適な生活のための良好な環境を創る観光まちづくり
- ② 経済分野  
市の発展に貢献し市民生活が豊かになる観光まちづくり
- ③ 社会分野  
誇りと責任ある行動の輪で創る希望に満ちた観光まちづくり

6) KGI と KPI の設定について

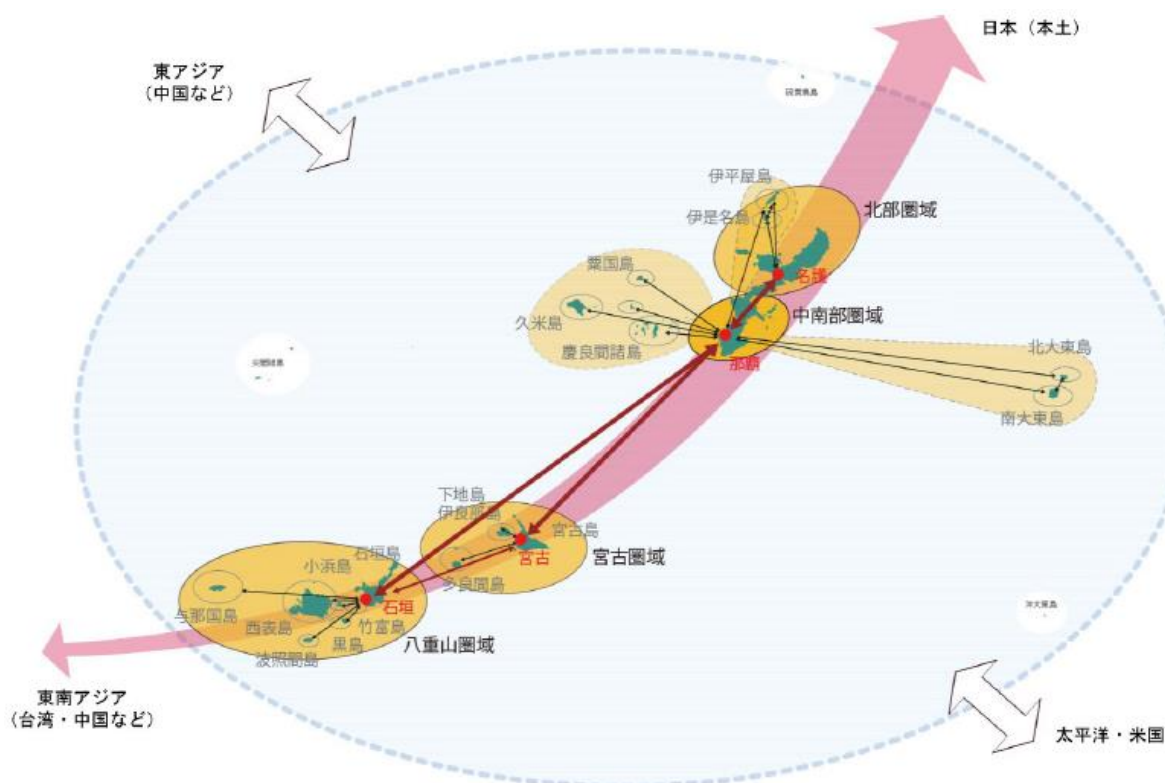
- ① 環境分野  
KGI：自然環境や景観と観光振興との調和が図られていると答える市民の割合 70%  
KPI：石垣島訪問の目的にカーボンフリー型エコツアーへの参加をあげる観光客の割合 30%  
KPI：観光地の自然や景観、観光施設の美観やアメニティ充足度及びサービス内容に関する観光客満足度 70%
- ② 経済分野  
KGI：経済波及効果（直接効果+間接効果）3,120 億円  
KPI：1日あたり消費単価¥30,000  
KPI：観光消費額 1,950 億円
- ③ 社会文化分野  
KGI：観光立市であることに誇りを感じる市民の割合 60%  
KPI：SDGs に取り組む観光関連事業者の割合（対前年度比）5%増以上

## 2-6 沖縄県総合交通体系基本計画（沖縄県）

・沖縄県総合交通体系基本計画では、将来の県土構造を以下の通りとしています。

- ①「県土と本土、海外（アジア、太平洋地域）間は、交流機能の強化を図り、多様な交流を実現」
  - ②「県土は、医療、教育、商業、文化等の高度な機能を中心部に持つ4つの圏域（北部圏域、中南部圏域、宮古圏域、八重山圏域）で構成し、それぞれの特性を活かしながら相互に連携」
  - ③「いわゆる国境離島を含む沖縄の離島地域は、わが国の領海、領空、排他的経済水域等の国家的利益の確保に重要な役割を果たしている。本県の離島が、今後とも重要な役割を果たしていくためには、離島住民の生活に必要な不可欠な離島航路及び航空路の確保、維持及び改善、並びに離島住民の交通コストの低減など定住条件の整備に努め、離島地域の振興を図っていくことが必要である。」
- ・また、県土の圏域構成では、「県土全体において高水準な都市機能を提供するため、県土構造を階層構造として捉え、3次生活圏の核として広域交流拠点となる那覇と、2次生活圏の圏域中心都市（名護、宮古、石垣）との移動時間を1時間とする圏域構造の構築」、「各圏域では、高度なサービスを気軽に享受できる圏域（2次生活圏）を構成」するとしています。

### ◆資料：沖縄県総合交通体系基本計画「県土の基本構造」



## 2-7 石垣島のみちづくり基本計画（沖縄県八重山土木事務所）

- ・方針として、①歴史・自然・景観を活かした魅力ある“島のみちづくり”、②身近な生活を支える“島のみちづくり”、③安全・安心を支える“島のみちづくり”、④交流を支える“島のみちづくり”の4つを掲げています。

### 石垣島のみちづくりの基本方針と事業概要

#### 新規事業 1 市街地道路ネットワーク再構築事業

##### 目的

市街地部の道路を対象に、幹線街路の拡幅整備や既存道路の幅員再構築を行い、主道路と従道路を整理することにより、市街地における道路ネットワークの円滑性と安全性を高めます。

#### ●都市計画道路横4号線

##### 背景

都市計画道路横4号線は、幅員12mで都市計画決定されていますが、市道区間については大部分が未整備であり、児童生徒等が安全かつ安心して通行できる歩道空間が確保されていません。

##### 対策

市道横4号線を県道に格上げし、幹線街路として安全かつ快適な道路空間が確保できるよう拡幅整備を行うとともに、無電柱化や建築物の意匠の制限等により、良好な沿道景観の形成に取り組みます。

横4号線拡幅整備イメージ



事業箇所図



#### ●石垣港伊原間線関連

##### 背景

石垣港伊原間線と並行して整備された市道美崎新栄通りは、幅員が広いため幹線道路としての役割を担っていますが、電線類が地中化されていないことから、災害時の道路空間確保が課題とされています。

##### 対策

市道美崎新栄通りを県道に格上げして電線地中化を推進するとともに、既存道路の幅員を再構築することにより、自転車道の設置等に取り組みます。

幅員再構築、電線地中化のイメージ



事業箇所図



#### ●石垣浅田線及び国道390号関連

##### 背景

整備済みの市道と並行して、一部区間が未整備の県管理道路が存在することにより、幹線道路のネットワークが不完全で、目的地までの案内誘導に支障を来しているほか、信号の無い交差点での事故の危険性が指摘されています。

##### 対策

県管理道路の一部区間において、通過交通の抑制対策(一方通行等)を実施して市に移管するとともに、並行する整備済みの市道を県道に格上げすることによって、安全性が高く分かりやすい道路網の再構築に取り組みます。

人中心の道路の改良イメージ(石垣浅田線)



事業箇所図





# 3. 石垣市の公共交通の現状等

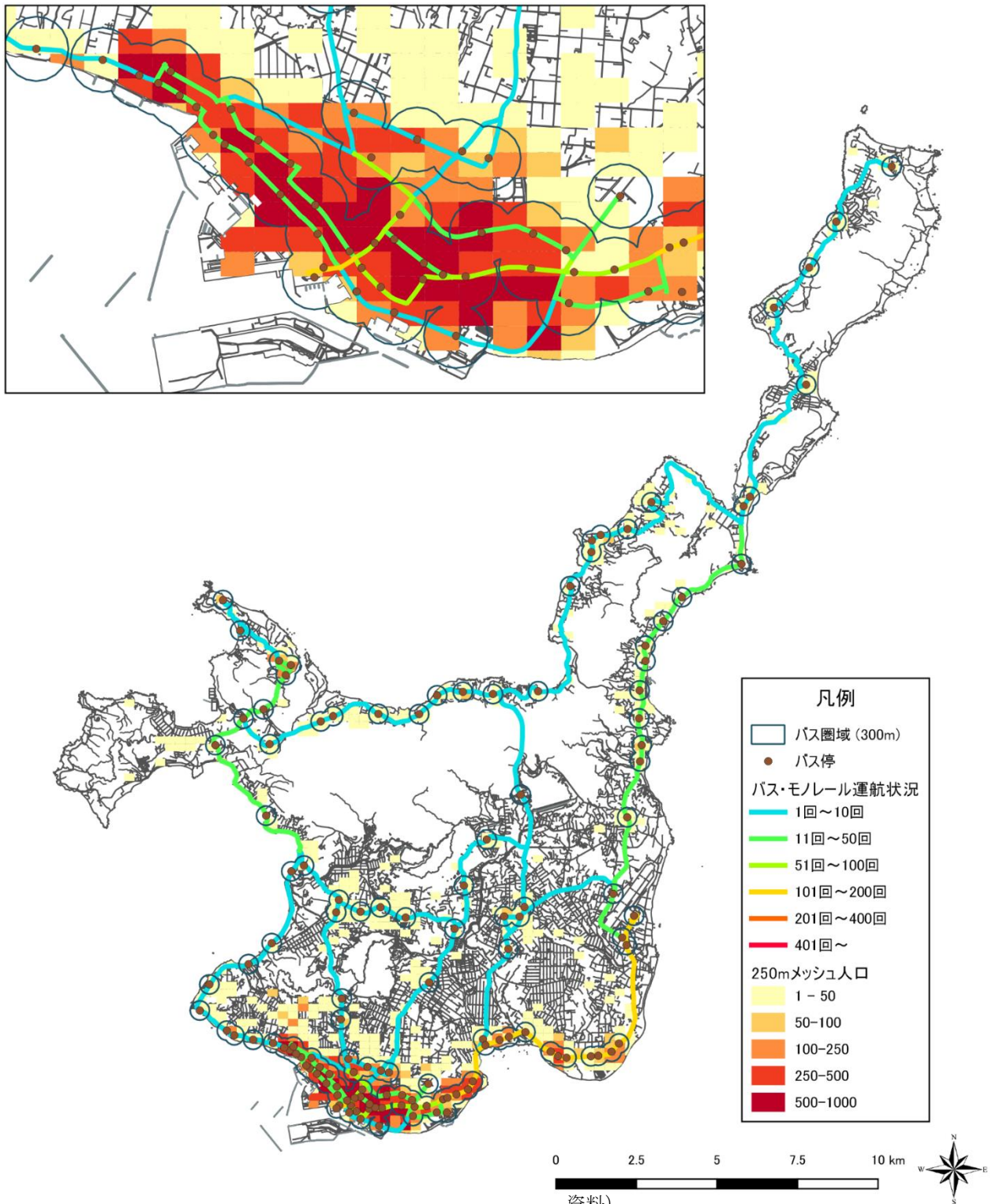
## ◆石垣市公共交通網

- ・石垣市の公共交通網について、路線バスの運行状況を整理。
- ・石垣空港から中心市街地部を結ぶ国道 390 号において 101 便/日以上となっており利便性の高い区間となっています。一方、島の中央部及び北部では 1～10 便/日程度の路線が多く、利便性の低い区間となっています。
- ・総人口に占めるバス圏内の人口は 79.1% となっており、残りの 20.9% はバスでカバーされていない、いわゆる空白地域となっています。



出典：バスマップ沖縄八重山地区（2020年3月更新）

◆バス圏域人口（2018年12月 八重山病院線運行開始後）



石垣市人口	47,564人
バス圏域内人口	37,606人
総人口に占めるバス圏域内人口の割合	79.1%

資料)

人口：平成27年度国勢調査 250mメッシュ

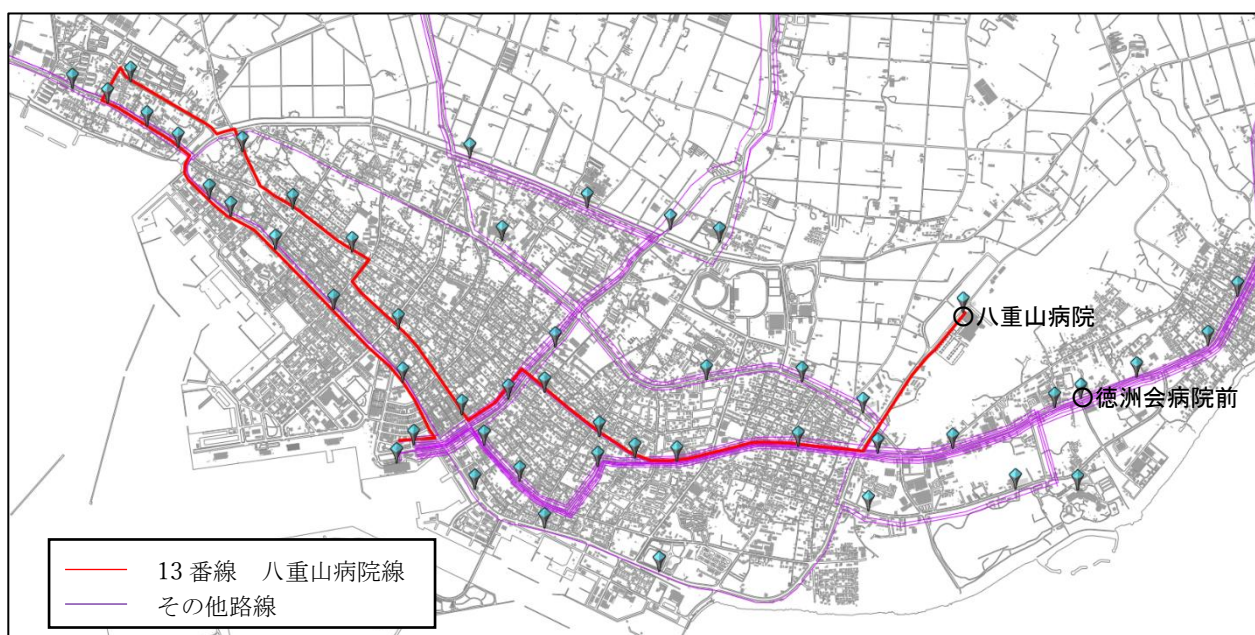
バス停留所：OpenData Feeds 東運輸(株) stops、OOL・東運輸(株)、クリエイティブ・コモンズ・ライセンス表示 4.0 国際 (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.ja>)

バス路線：平成28年度都市計画基礎調査、東運輸「路線バス時刻表」(令和元年12月版)

#### ◆石垣市公共交通網と主な病院との関係

- ・公共交通網と主な病院（八重山病院、徳洲会病院）の位置関係を見ると、徳洲会病院においては空港方面へ向かう路線（4番、10番等）を活用することでアクセスが可能となっています。また、八重山病院までは13番線八重山病院線が設定されています。
- ・離島ターミナルを通過する路線は4番線、9番線、10番線、13番線となっており、周辺離島から病院へ向かう人にとっての一定の利便性は確保されています。
- ・サービス水準についてみると、徳洲会病院まではサービス水準の高い路線（4番線、10番線）が複数走行しているためアクセスは容易ですが、八重山病院までは13番線のみとなっており、さらにサービス水準として6便/日（7時～15時の運行で、概ね120分に1便）と低くなっています。

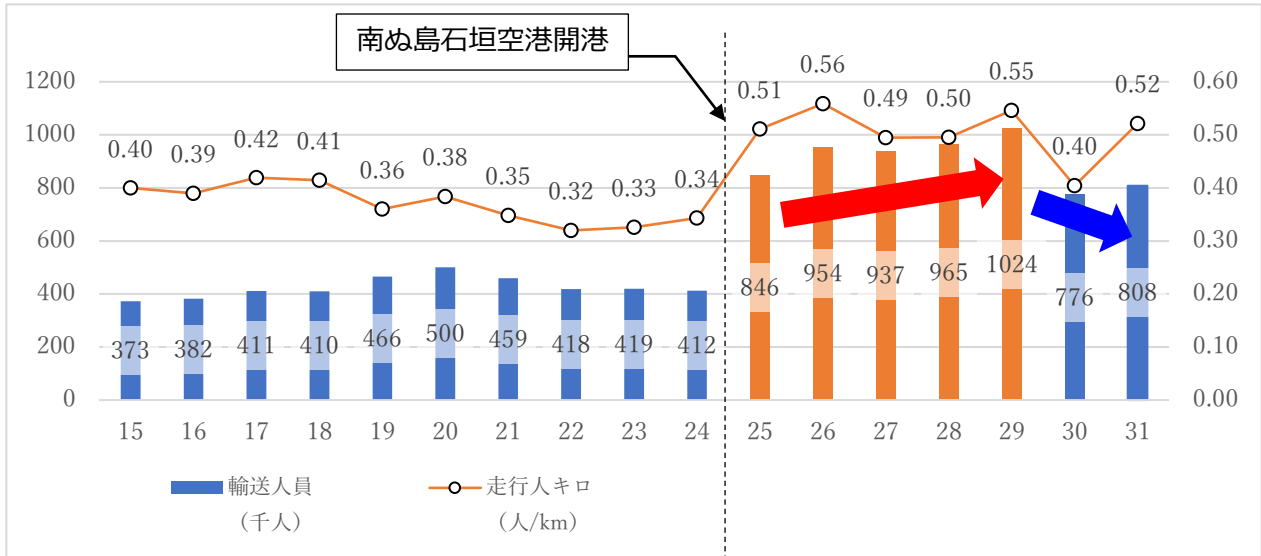
#### ◆八重山病院までの路線バスによるサービス水準



### ◆石垣市における公共交通利用状況

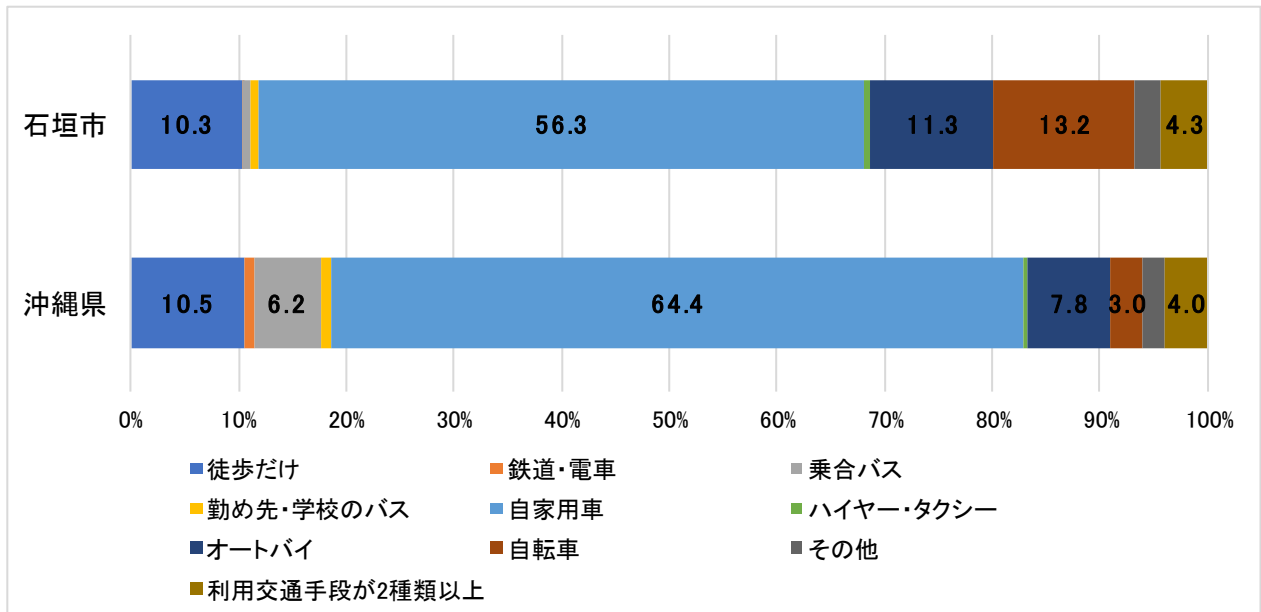
- ・路線バスの年間輸送人員を見ると、南ぬ島石垣空港の開港後（2013）を境に輸送人員が2倍以上となっており、以降も利用者は増加傾向にあります。
- ・市内の通勤通学での交通手段は、自家用車が最も多く、次に自転車、オートバイ、徒歩が続きます。県全体の構成と比較して、乗り合いバスの利用率が低く、自転車とオートバイの利用率が高くなっています。

### ◆路線バスの年間輸送人員の推移



資料：運輸要覧（沖縄総合事務局）をもとに作成

### ◆交通分担率

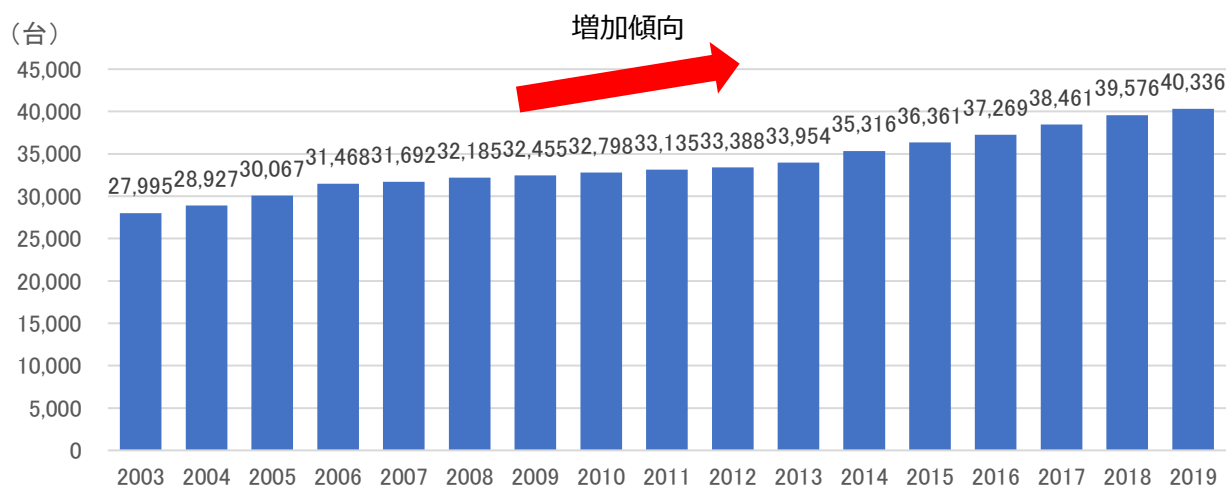


資料：平成 22 年国勢調査をもとに作成

### ◆石垣市における自動車及びレンタカー数の推移

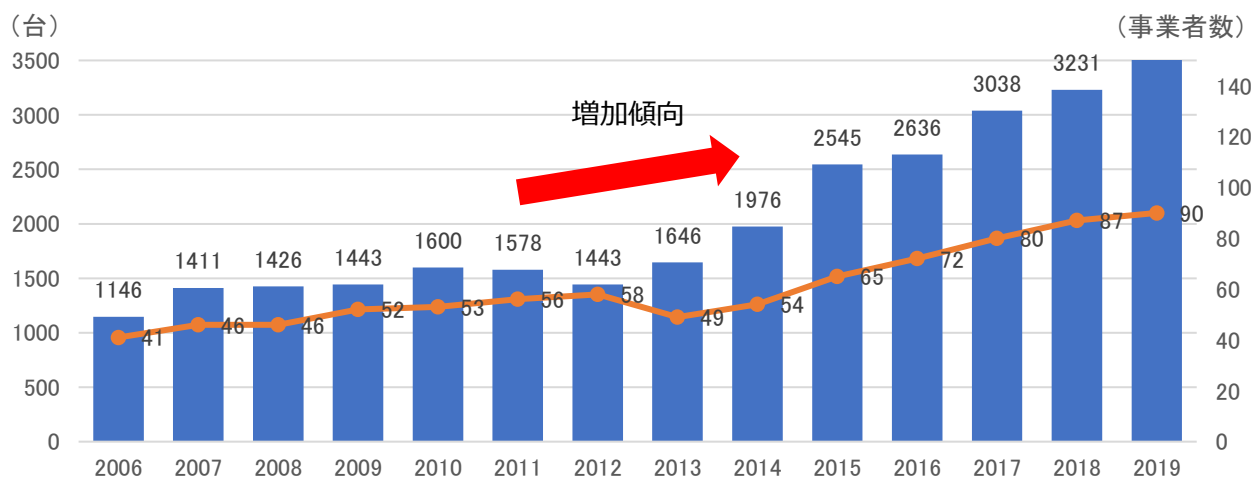
- ・石垣市の自動車保有台数は年々増加しており、2017年時点で40,336台となっています。
- ・レンタカー車両数及び事業者数の推移をみると、南ぬ島石垣空港の開港後（2013）を境に増加しており、2017年時点では3,038台、80の事業所があります。

### ◆自動車保有台数の推移



資料：沖縄統計年鑑をもとに作成

### ◆レンタカー許可車両数及び事業者数の推移

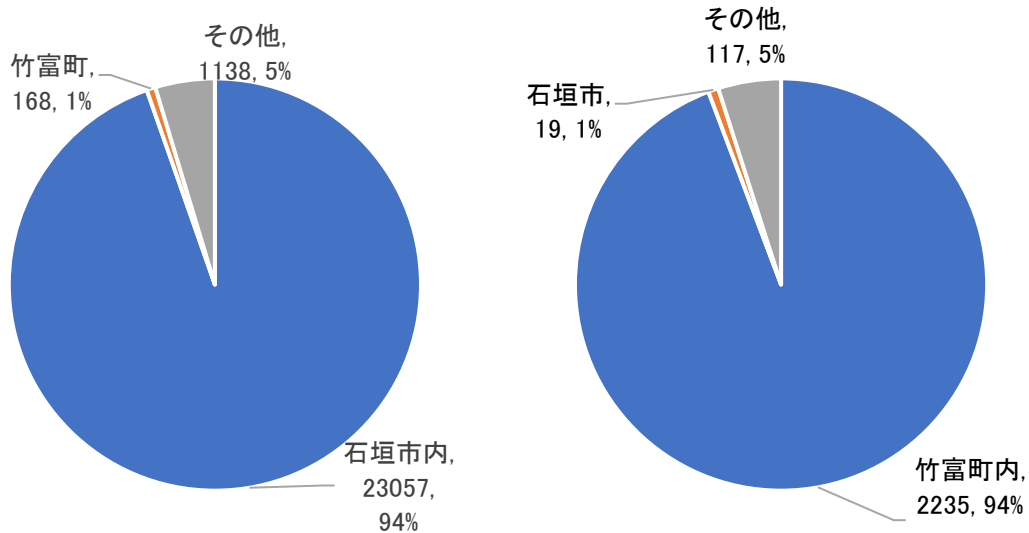


資料：運輸要覧（沖縄総合事務局）をもとに作成

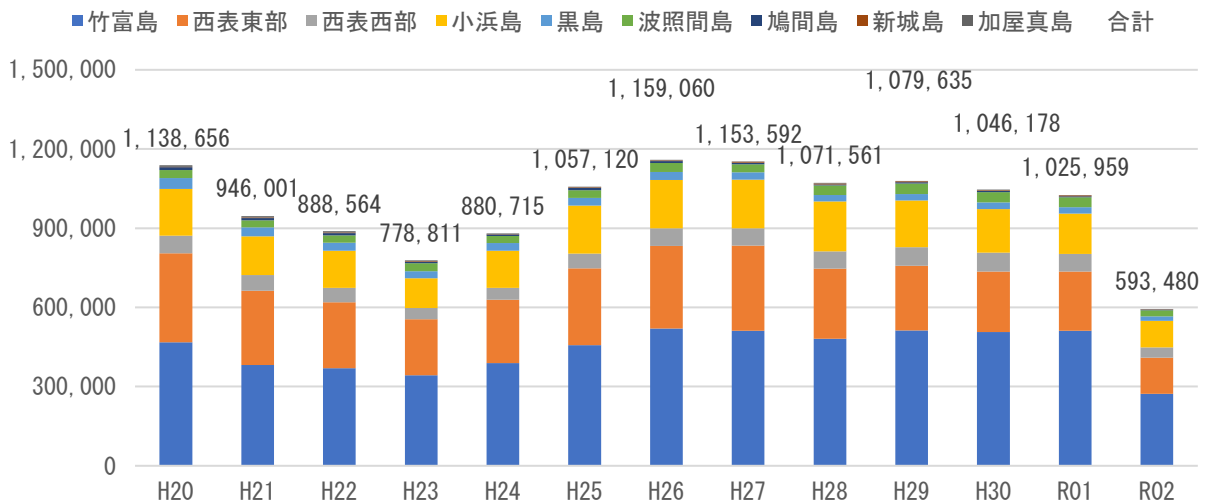
◆竹富町、石垣市間の移動人数

- ・竹富町、石垣市間での移動人数について、平成 27 年国勢調査では、石垣市から竹富町へ通勤・通学する人は 168 人（1%）、竹富町から石垣市へ通勤通学する人は 19 人（1%）となっており、竹富町～石垣市間での日常的な移動が想定されます。
- ・また、竹富町への入域観光客は令和元年度で約 100 万人となっています。令和 2 年度では新型コロナウイルス感染症の影響により約 60 万人となっています。

◆通勤・通学者数（左：石垣市 右：竹富町）（出典：平成 27 年度国勢調査）



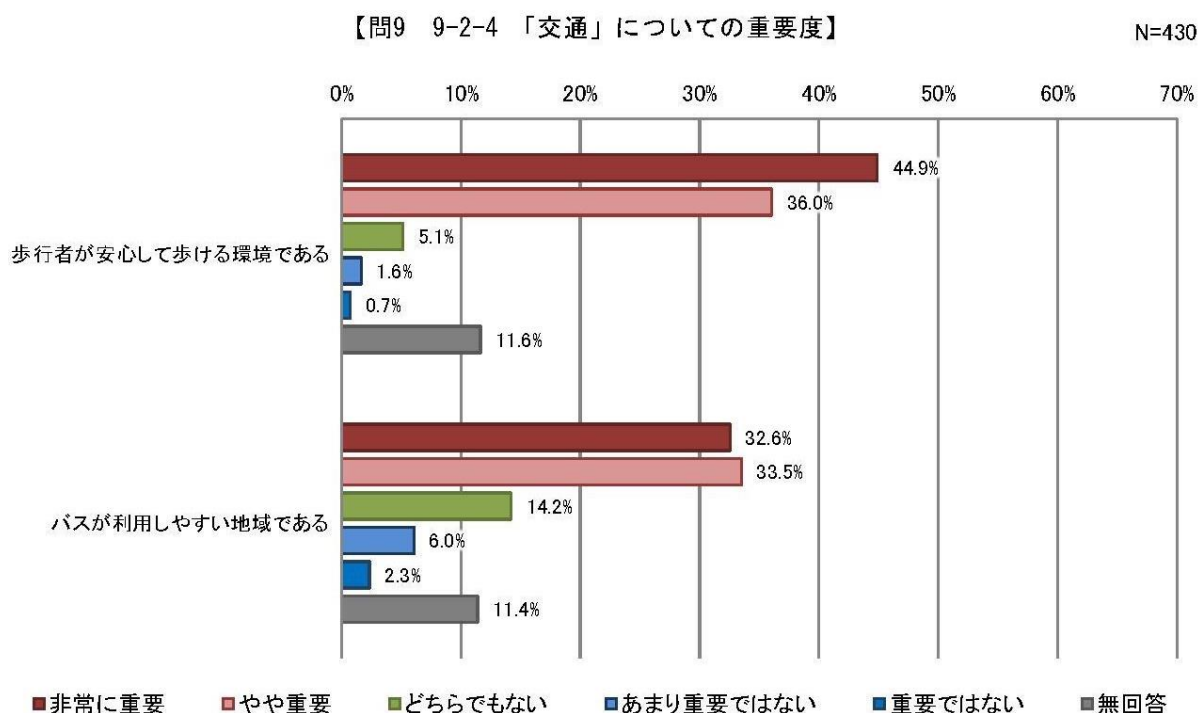
◆竹富町入域観光客数（令和 2 年度時点）（出典：竹富町 HP）



◆住民の交通に対する意識（石垣市都市計画ランドデザイン アンケート調査結果より）

・居住地の交通についての重要度は、「歩行者が安心して歩ける環境である」では「非常に重要」（44.9%）、「バスが利用しやすい地域である」では「やや重要」（33.5%）と出ており、全体的に重要度が高い回答となっています。

回答	票						計
	非常に重要	やや重要	どちらでもない	あまり重要ではない	重要ではない	無回答	
歩行者が安心して歩ける環境である	193	155	22	7	3	50	430
バスが利用しやすい地域である	140	144	61	26	10	49	430
回答	割合						計
回答	非常に重要	やや重要	どちらでもない	あまり重要ではない	重要ではない	無回答	
歩行者が安心して歩ける環境である	44.9%	36.0%	5.1%	1.6%	0.7%	11.6%	100%
バスが利用しやすい地域である	32.6%	33.5%	14.2%	6.0%	2.3%	11.4%	100%



◆住民の路線バスの利用頻度（石垣市都市計画ランドデザイン アンケート調査結果より）

・路線バスの利用頻度は、「利用しない」が59.3%と半数以上を占めており、次いで「年1～3回」の12.6%となっています。路線バスの利用頻度が低い回答が多くなっています。

■回数を年換算し、以下のように定義。

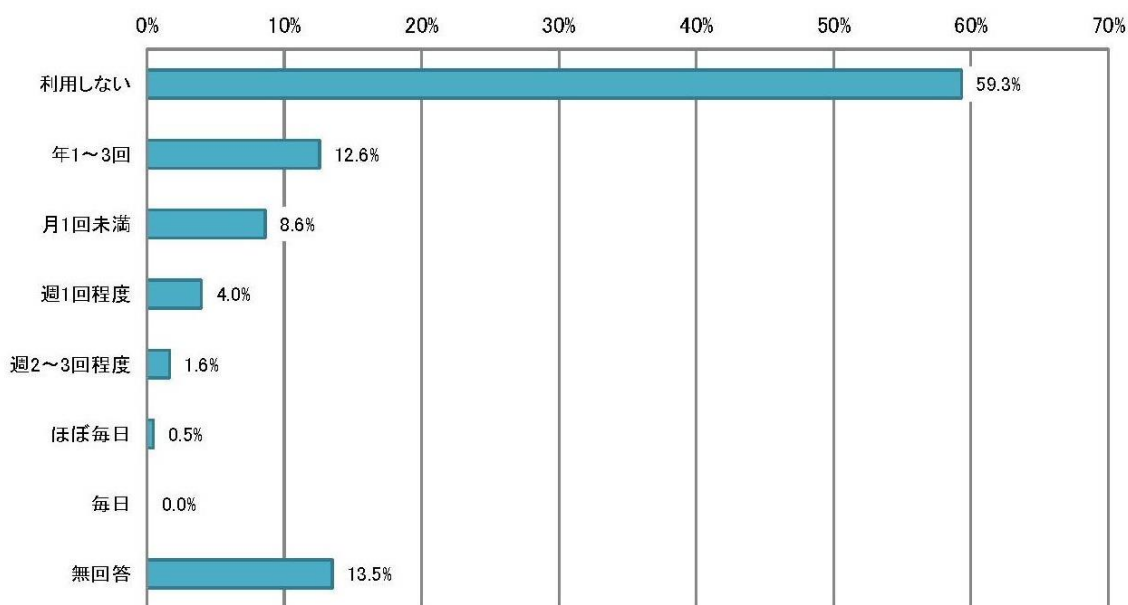
年換算の算出方法は、月：回数×12、週：回数×48 を行い算出した。

回答	回数
年1～3回	1～3回
月1回未満	4～12回
週1回程度	13～48回
週2～3回程度	49～144回
ほぼ毎日	145～364回
毎日	365回～

回答	票	割合
利用しない	255	59.3%
年1～3回	54	12.6%
月1回未満	37	8.6%
週1回程度	17	4.0%
週2～3回程度	7	1.6%
ほぼ毎日	2	0.5%
毎日	0	0.0%
無回答	58	13.5%
計	430	100%

【問14 14-①路線バスの利用頻度】（年換算）

N=430



※月は回数×12、週は回数×48で年に換算



◆住民の自動車（運転）の利用頻度（石垣市都市計画ランドデザイン アンケート調査結果より）

・自動車を運転する頻度は、「毎日」が46.3%と最も多く、次いで「週5～6回」が16.3%と、自動車の運転頻度が高い回答が多くなっている。

■回数を週換算し、以下のように定義。

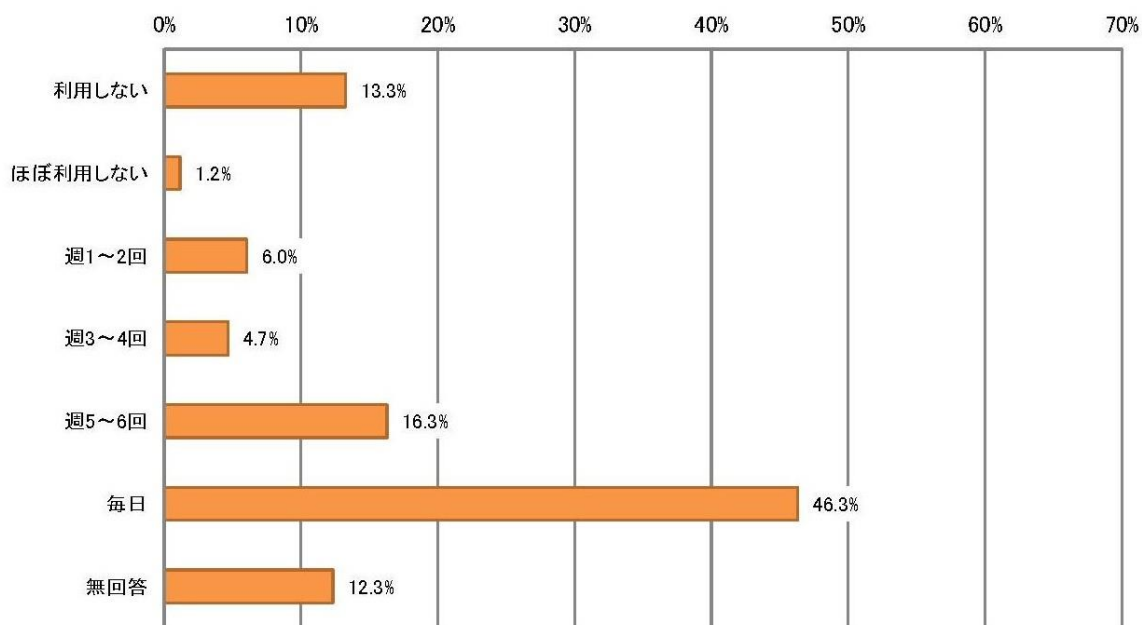
週換算の算出方法は、年：回数÷48、月：回数÷12を行い、小数点以下第2位で四捨五入し算出した。

回答	回数
ほぼ利用しない	1回未満
週1～2回	1～2回
週3～4回	3～4回
週5～6回	5～6回
毎日	7回～

回答	票	割合
利用しない	57	13.3%
ほぼ利用しない	5	1.2%
週1～2回	26	6.0%
週3～4回	20	4.7%
週5～6回	70	16.3%
毎日	199	46.3%
無回答	53	12.3%
計	430	100%

【問14 14-②自動車の運転頻度】（週換算）

N=430



※年は回数÷48、月は回数÷12で週に換算し、小数点以下第二位で四捨五入

◆住民の自動車（同乗）の利用頻度（石垣市都市計画ランドデザイン アンケート調査結果より）

・自動車に同乗する頻度は、「ほぼ利用しない」が26.7%と最も多く、次いで「週1～2回」で21.4%となっており、自動車に同乗する頻度が低い回答が多くなっている。

■回数を週換算し、以下のように定義。

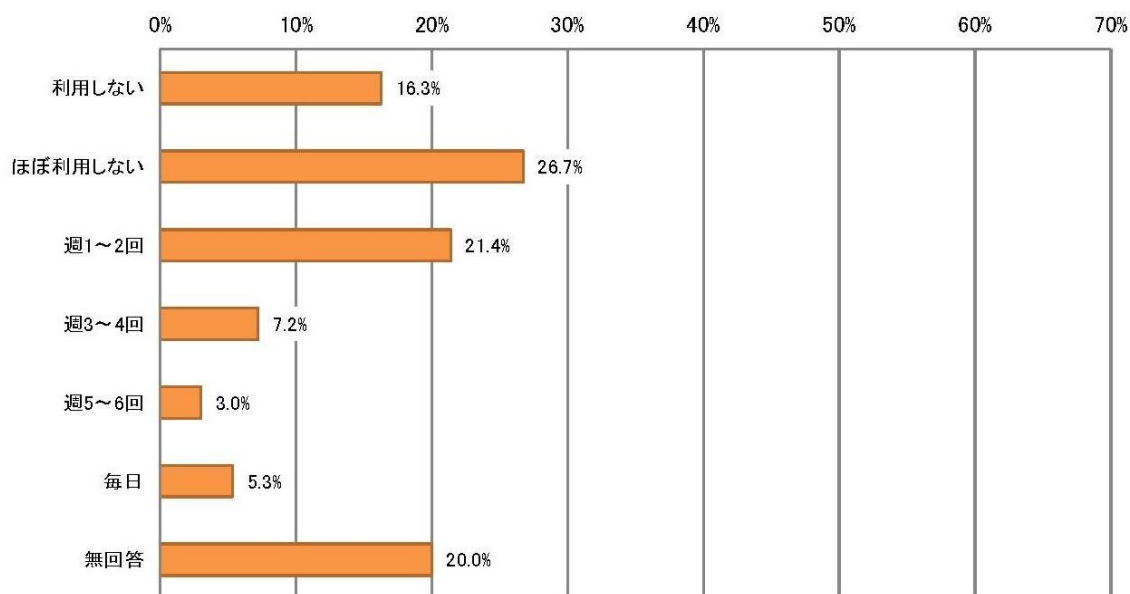
週換算の算出方法は、年：回数÷48、月：回数÷12を行い、小数点以下第2位で四捨五入し算出した。

回答	回数
ほぼ利用しない	1回未満
週1～2回	1～2回
週3～4回	3～4回
週5～6回	5～6回
毎日	7回～

回答	票	割合
利用しない	70	16.3%
ほぼ利用しない	115	26.7%
週1～2回	92	21.4%
週3～4回	31	7.2%
週5～6回	13	3.0%
毎日	23	5.3%
無回答	86	20.0%
計	430	100%

【問14 14-③自動車に同乗する頻度】（週換算）

N=430



※年は回数÷48、月は回数÷12で週に換算し、小数点以下第二位で四捨五入

◆住民の自転車の利用頻度（石垣市都市計画ランドデザイン アンケート調査結果より）

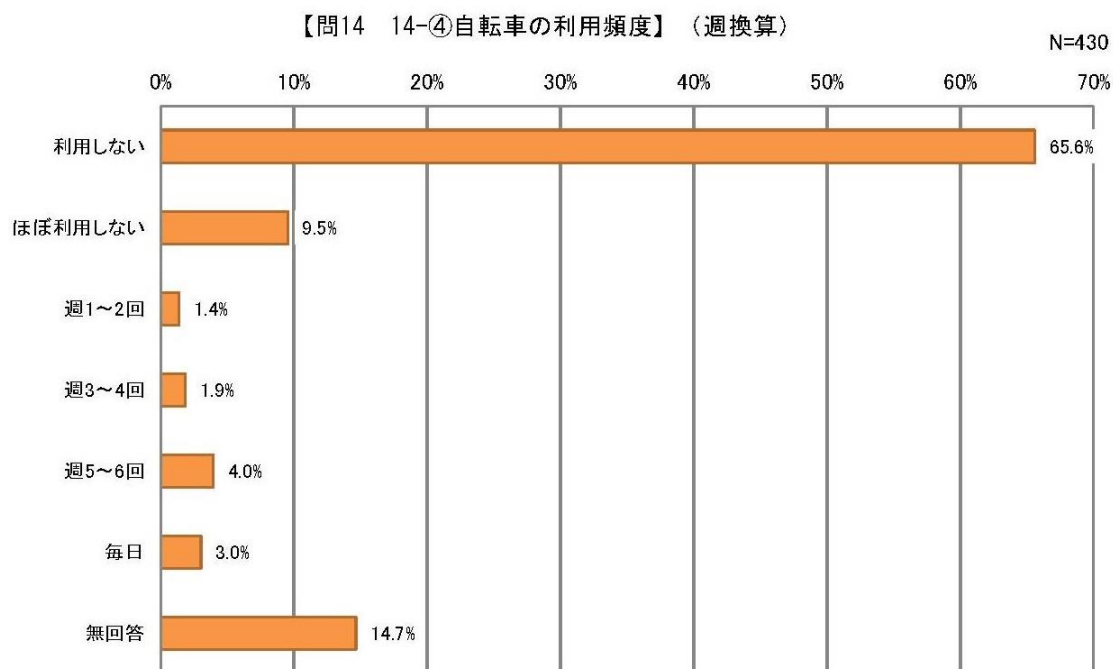
・自転車の利用頻度は、「利用しない」が65.6%と半数以上を占め、次いで「ほぼ利用しない」が9.5%となっており、自転車の利用頻度が低い回答が多くなっている。

■回数を週換算し、以下のように定義。

週換算の算出方法は、年：回数÷48、月：回数÷12を行い、小数点以下第2位で四捨五入し算出した。

回答	回数
ほぼ利用しない	1回未満
週1～2回	1～2回
週3～4回	3～4回
週5～6回	5～6回
毎日	7回～

回答	票	割合
利用しない	282	65.6%
ほぼ利用しない	41	9.5%
週1～2回	6	1.4%
週3～4回	8	1.9%
週5～6回	17	4.0%
毎日	13	3.0%
無回答	63	14.7%
計	430	100%



※年は回数÷48、月は回数÷12で週に換算し、小数点以下第二位で四捨五入

◆住民の徒歩での外出頻度（石垣市都市計画ランドデザイン アンケート調査結果より）

・徒歩での外出頻度は、「利用しない」が25.3%と最も多く、次いで「ほぼ利用しない」が24.4%となっており、徒歩で外出する頻度が低い回答が多くなっている。

■回数を週換算し、以下のように定義。

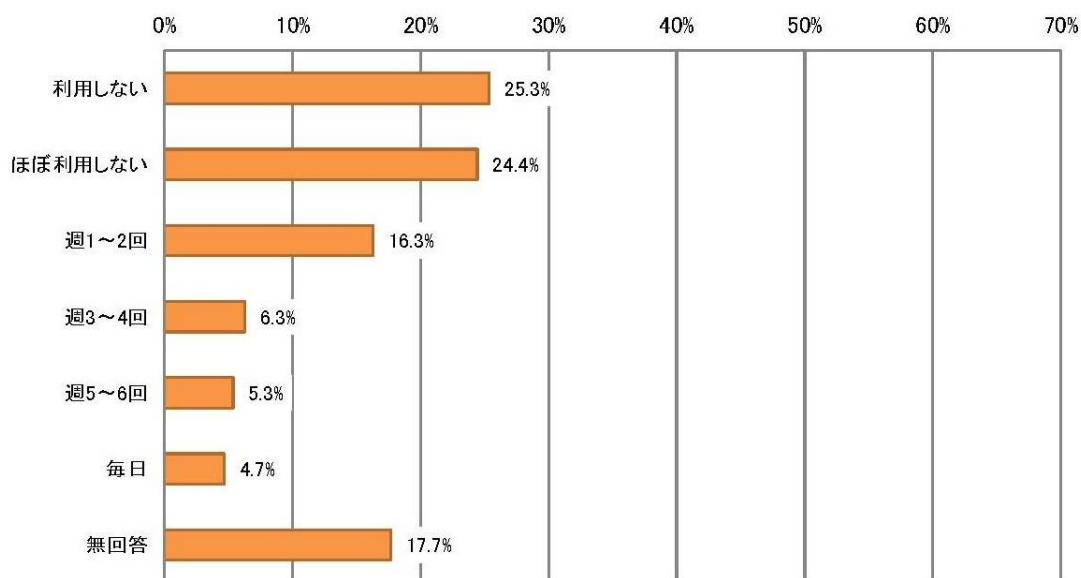
週換算の算出方法は、年：回数÷48、月：回数÷12を行い、小数点以下第2位で四捨五入し算出した。

回答	回数
ほぼ利用しない	1回未満
週1～2回	1～2回
週3～4回	3～4回
週5～6回	5～6回
毎日	7回～

回答	票	割合
利用しない	109	25.3%
ほぼ利用しない	105	24.4%
週1～2回	70	16.3%
週3～4回	27	6.3%
週5～6回	23	5.3%
毎日	20	4.7%
無回答	76	17.7%
計	430	100%

【問14 14-⑤徒歩での外出頻度】（週換算）

N=430

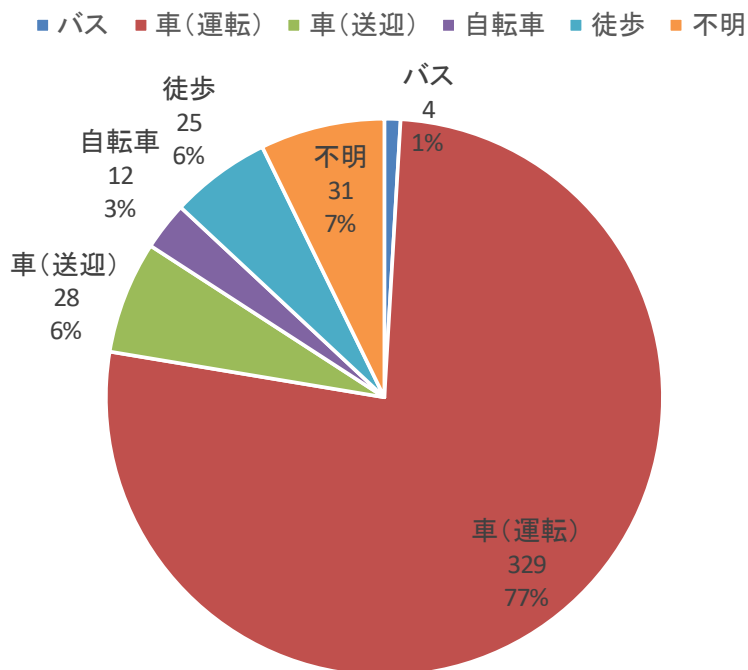


※年は回数÷48、月は回数÷12で週に換算し、小数点以下第二位で四捨五入

### ◆住民の交通手段分担率（石垣市都市計画ランドデザイン アンケート調査結果より）

- ・統一アンケート調査結果より、石垣市民の交通手段分担率は車（運転）が最も多く 77%、次いで車（送迎）と徒歩が 6%、自転車が 3%、バスが 1%となっています。
- ・なお、40 ページの国勢調査（H22）分担率との違いについて、本調査では郵送配布、郵送回収を実施した結果、10代、20代のサンプル数が他の年代と比較して低くなっているため、車の割合が増加し、徒歩、自転車の割合が減少していると想定されます。

### ◆全年齢の交通分担単立



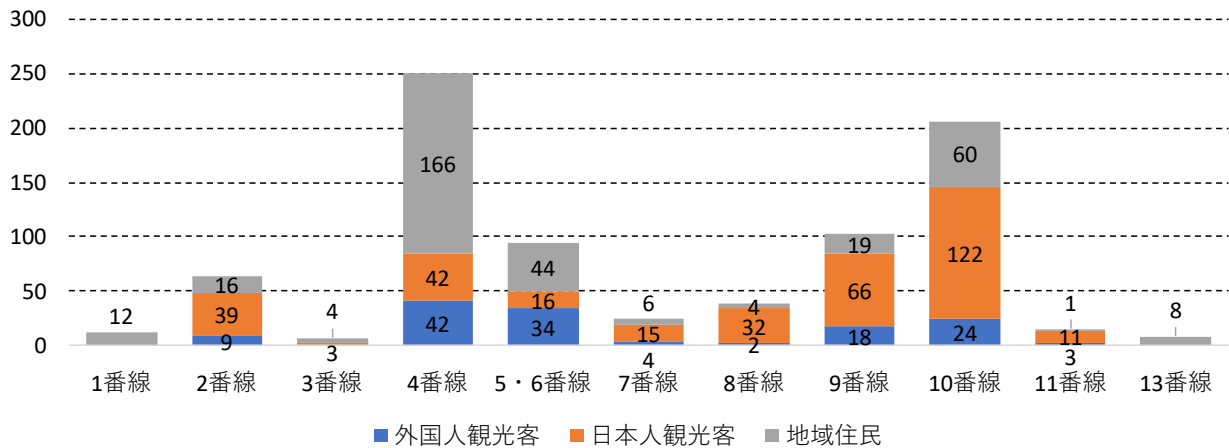
### ※【算出方法】

アンケート項目のバス、車（運転）、車（送迎）、自転車、徒歩より、頻度の最も多い手段を主な交通手段として整理。同じ頻度の場合は、パーソントリップ調査の交通手段優先順位を参考に、「バス⇒車（運転）⇒車（送迎）⇒自転車⇒徒歩」の順番で整理した。

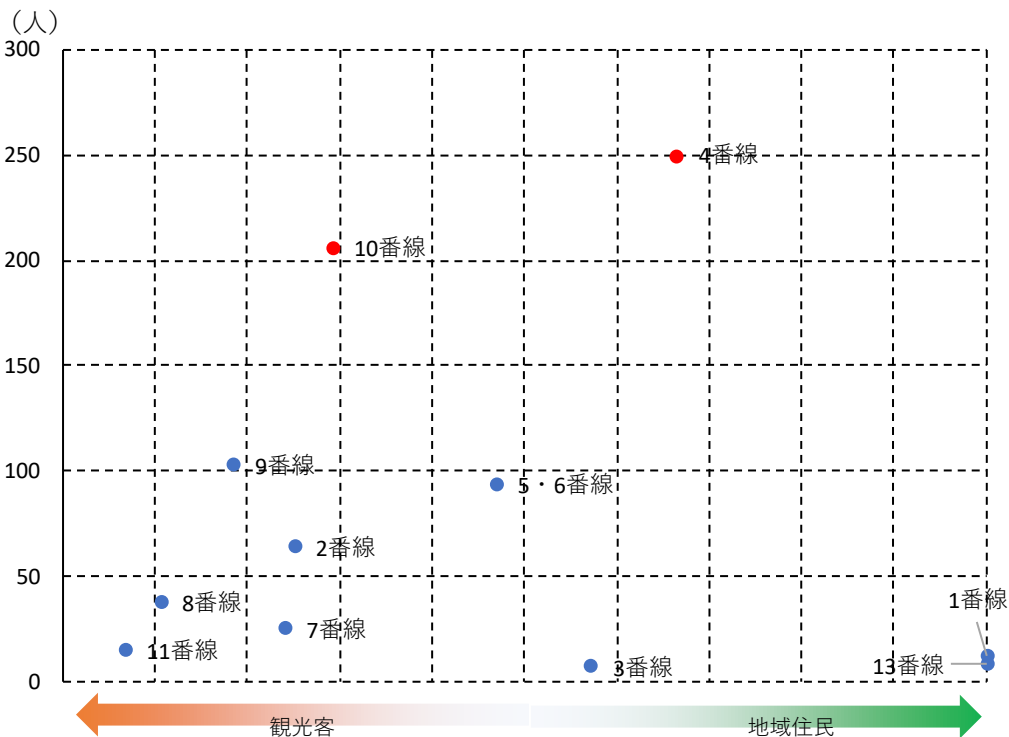
### ◆路線バスの輸送人員の実態

- ・路線バス別の利用者数をみると、石垣市内で利用が比較的多い路線として、4番線、10番線、9番線、5・6番線となっています。
- ・観光客と地域住民の利用割合を見ると、2番線、7番線、8番線、9番線、10番線、11番線は観光客割合が高く、3番線、5・6番線は同程度、1番線、4番線、13番線は地域住民の割合が高いです。
- ・利用の多い路線として、4番線、10番線は空港から市街地を結ぶためニーズが高く、また、2番線、5・6番線、9番線は観光の足としてのニーズがあることが伺えます。

### ◆路線別乗車人数



### ◆路線別乗車人数と利用者（観光客・地域住民）割合



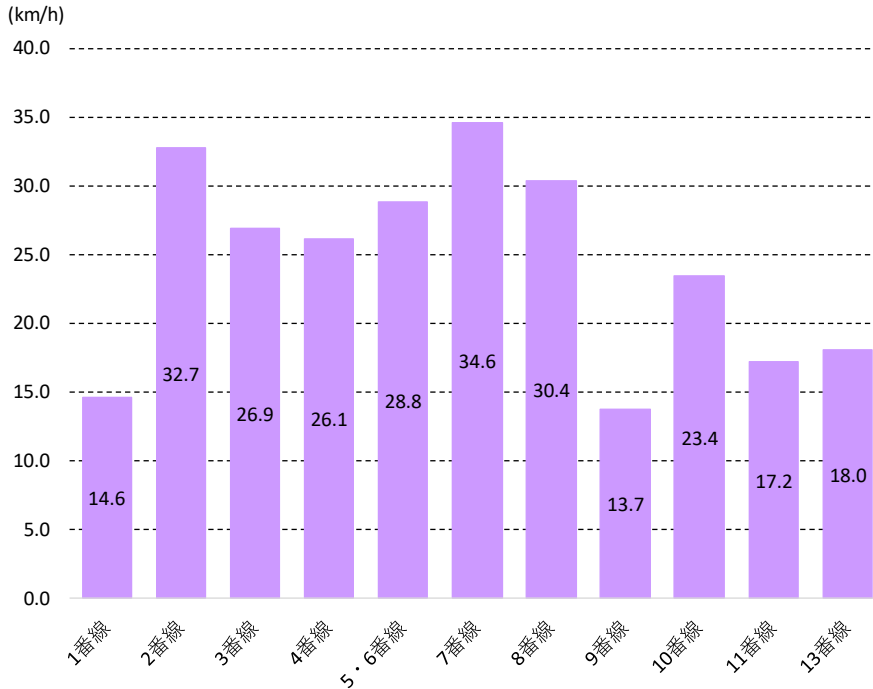
※本結果は、令和2年2月に実施したバス乗り込み調査結果に基づいています。

※一部路線（4番、10番）については全数調査ではありません。

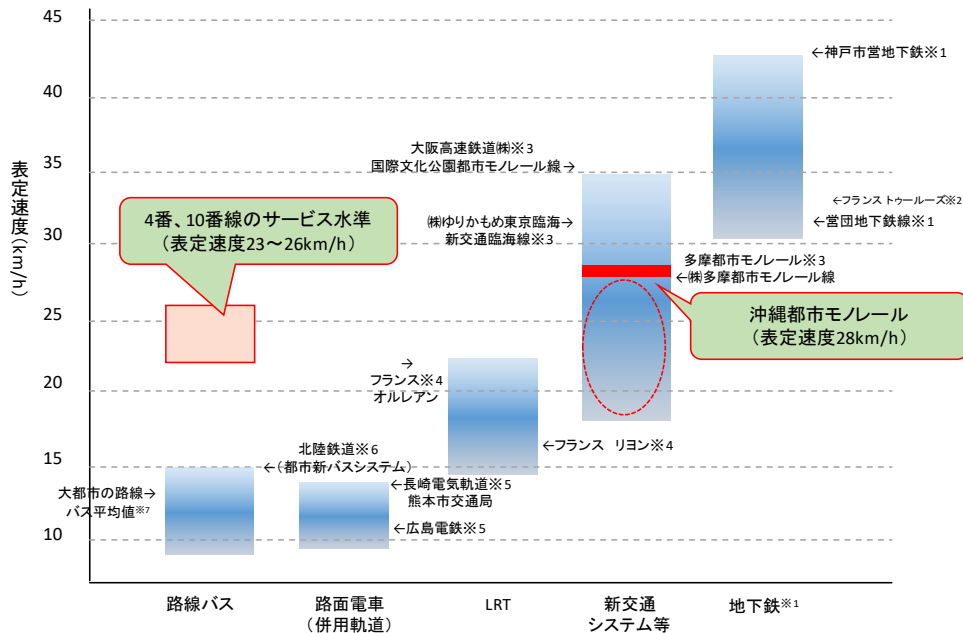
## ◆路線バスの走行状況

- ・石垣島内では沖縄本島程の渋滞は発生しておらず、バスの定時、定速性は確保されています。
- ・需要の多い4番線、10番線の空港線では、一般的な路線バスよりも速達性は高く、その速度は沖縄都市モノレールに匹敵するものとなっています。

## ◆路線別の走行速度



## ◆手段別の評定速度



資料：※1「平成8年度地下鉄事業計画要覧」  
 ※2、4「Panorama des villes a TCSP(hors Ile de France)」(CERTU(2002年))  
 ※3、6「平成14年度地域交通年報」(財団法人運輸政策研究機構(2003年3月))  
 ※5「路面電車活用方策検討調査報告書」(運輸省、建設省(1998年3月))  
 ※7「公営交通事業協会調べ」を基に、大都市におけるバスの表定速度の平均値

出典：まちづくりと一体となったLRT導入計画ガイダンス(H17.10)

◆路線バスの年間輸送人員の推移（運行系統別輸送実績報告書より）

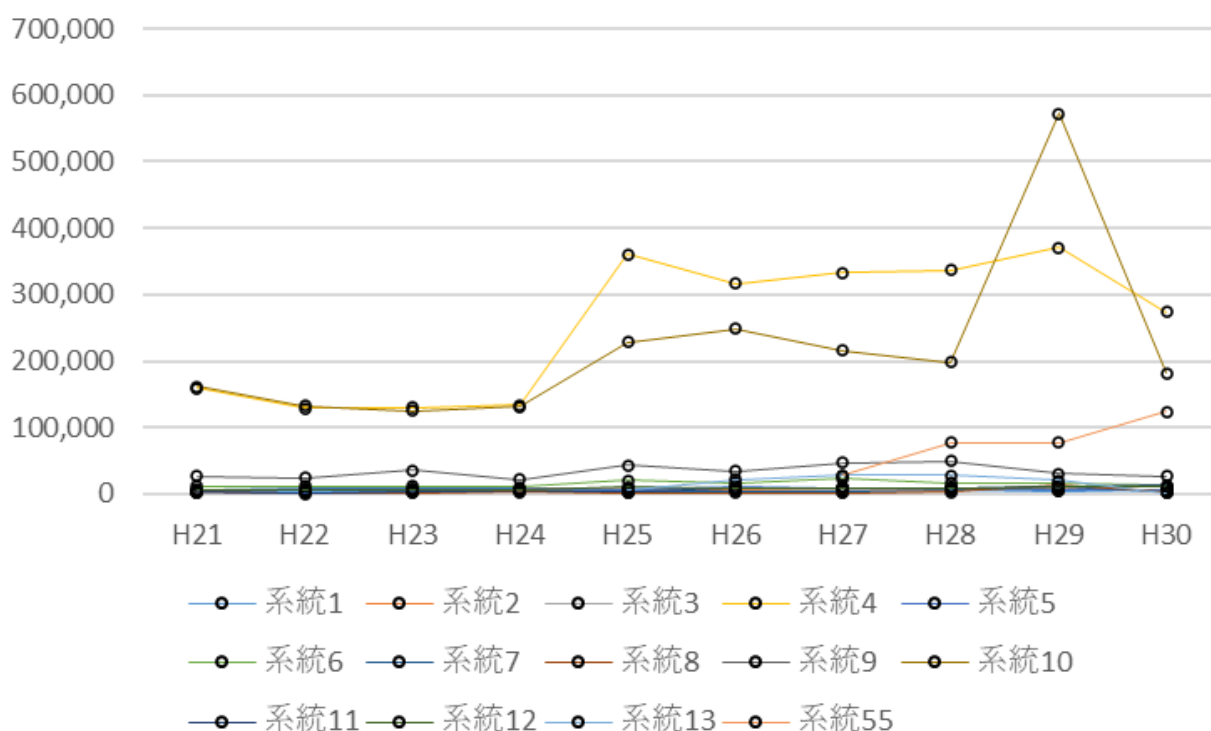
・年間輸送人員は系統4、系統10の空港線は新石垣空港の開港を契機に、利用者数が大幅に増加しました。

(人)

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
系統1 川原線	3,488	4,341	4,389	4,543	6,943	8,270	7,624	6,302	4,290	5,156
系統2 西回り一周線	7,247	6,526	5,976	8,007	8,896	6,726	6,676	6,450	8,915	7,289
系統3 東回り一周線	5,817	5,730	6,406	7,072	7,550	8,512	4,898	7,764	6,973	5,943
系統4 空港線	159,289	128,691	130,283	133,483	361,103	316,201	332,671	336,137	370,303	273,993
系統5 平野經由伊原間線	5,214	8,020	7,932	7,961	6,566	11,199	9,052	8,624	5,130	7,004
系統6 平野線	11,118	11,340	11,927	10,906	21,155	16,285	22,810	17,345	15,429	12,694
系統7 吉原線	3,556	2,276	4,078	4,115	2,904	4,148	3,504	5,404	10,458	3,460
系統8 西回り伊原間線	3,385	1,810	2,107	2,521	1,254	1,677	1,920	2,431	12,552	3,054
系統9 川平リゾート線	27,147	23,963	35,663	21,771	43,308	34,185	47,202	50,130	30,698	26,435
系統10 空港線	161,330	133,230	124,475	131,712	228,904	249,003	215,150	198,530	571,681	181,372
系統11 米原キャンプ場線	3,131	1,027	2,507	4,860	2,887	8,080	9,675	9,409	10,355	13,278
系統12 定期観光	5,730	5,107	6,697	6,946	10,108	9,202	9,466	8,668	10,463	10,639
系統13 街中循環バス					6,760	22,095	28,312	28,720	20,010	1,602
系統55 カリー観光空港線							28,432	77,422	77,422	123,994
合計(千人)	396	332	342	344	708	696	727	763	1,155	676

※集計期間は各年4月1日～翌年3月31日まで

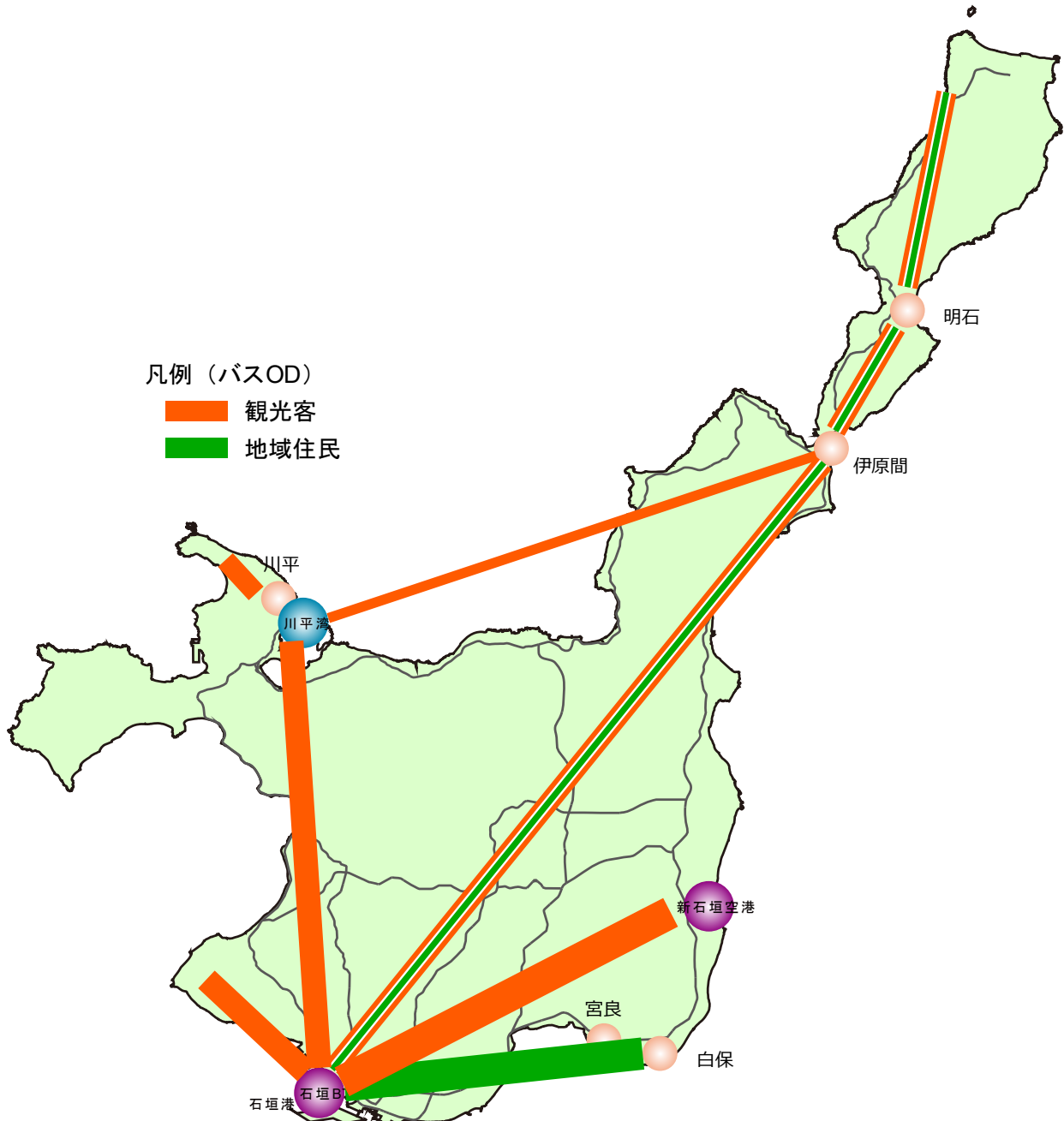
(出典：運行系統別輸送実績報告書（沖縄総合事務局運輸部）)





### ◆観光客及び地域住民の移動 OD イメージ

- ・令和2年2月に実施した路線バス乗り込み調査よりバス移動 OD を見ると、地域住民の主な移動については宮良・白保地区～中心市街地間となっています。また、北部地域からの移動も見られます。
- ・一方、観光客の主な移動については、石垣空港～中心市街地が軸となっています。また、中心市街地を中心に、観光地（川平湾、平久保、その他ホテル等）への移動も見られます。



## ◆新型コロナウイルス感染症による全国的な路線バス・観光バスへの影響

・新型コロナウイルス感染症による公共交通への影響について、国土交通白書 2020 では、「感染予防のため、外出、移動、イベントの開催等が控えられていることにより、交通関係業界等においては、利用者数や予約が大幅に減少し、経営に極めて大きな影響が出ている深刻な状況である」として、関係業界の現状把握のための調査を実施しています。

### 【路線バス】

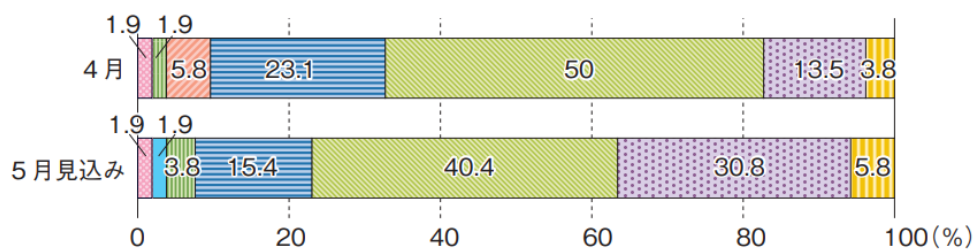
・路線バス業界への影響について、緊急事態宣言の発出後、運送収入が前年より 50%以上減少する事業者は約 6 割であり、輸送人員も全体で 5 割程度の減少であったとしています。

### 【観光バス】

・観光バス業界への影響について、運送収入については、前年より 70%以上減少する事業者は、2 月は 2%程度ですが、3 月以降は約 80%、緊急事態宣言の発出後は約 90%まで急増しており、5 月以降も厳しい状況が続く見込みであり、車両の実働率については、2 月には 40%程度の実働率ですが、5 月以降は約 5%まで減少（前年の同月は 50%程度）し、ほとんどバスが動いていない状況となっています。

### 【路線バス事業者への調査結果】（出典：国土交通白書 2020）

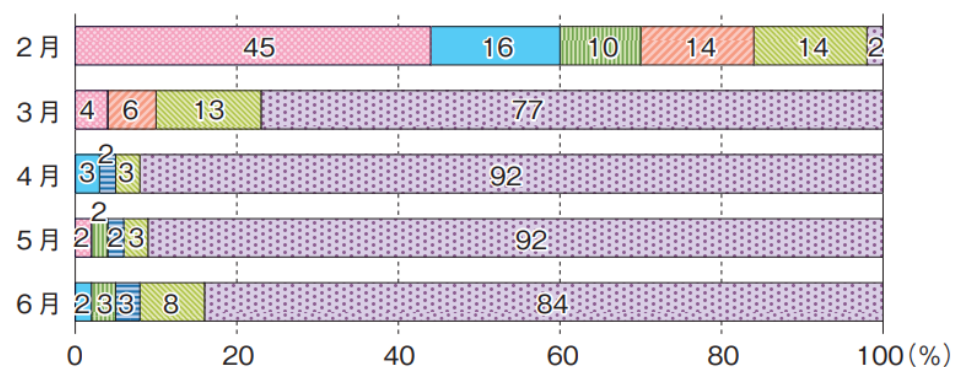
○運送収入（前年同月比）（回答 52 者）



■ 影響なし ■ 0%~10%程度減少 ■ 10%~20%程度減少 ■ 20%~30%程度減少  
 ■ 30%~50%程度減少 ■ 50%~70%程度減少 ■ 70%~減少 ■ 不明

### 【観光バス事業者への調査結果】（出典：国土交通白書 2020）

運送収入（前年同月比）（5、6月は見込み）（回答 64 者）



■ 影響なし ■ 0%~10%程度減少 ■ 10%~20%程度減少 ■ 20%~30%程度減少  
 ■ 30%~50%程度減少 ■ 50%~70%程度減少 ■ 70%以上減少

## ◆新型コロナウイルス感染症による石垣市への影響

- ・石垣市においても新型コロナウイルス感染症の影響は大きく、市が公表する石垣市入域観光推計表では、令和2年の入域観光客数は、前年比の43.8%と落ち込んでいます。
- ・また、空路の観光客推計は、前年比の56.3%であり、海外からの入域が中心である海路については、クルーズ船の寄港が3月以降ない状態が続き、前年比5.2%となっております。

【石垣市の過去2ヶ年間入域観光客数の推移（平成31年～令和2年）】

（出典：令和2年石垣市入域観光推計表より）

(単位:人)

	令和2年			平成31年/令和元年			対前年比			消費推計額
	観光客数	内、空路	内、海路	観光客数	内、空路	内、海路	総数	空路	海路	
1月	92,437	77,802	14,635	96,163	74,829	21,334	96.1%	104.0%	68.6%	63.9億円
2月	84,275	79,980	4,295	96,682	78,517	18,165	87.2%	101.9%	23.6%	63.6億円
3月	78,704	78,704	0	126,948	103,374	23,574	62.0%	76.1%	0.0%	62.2億円
4月	12,828	12,828	0	120,906	97,709	23,197	10.6%	13.1%	0.0%	10.2億円
5月	5,387	5,387	0	127,835	88,364	39,471	4.2%	6.1%	0.0%	4.1億円
6月	24,745	24,745	0	133,279	93,126	40,153	18.6%	26.6%	0.0%	19.0億円
7月	52,623	52,623	0	145,070	110,651	34,419	36.3%	47.6%	0.0%	42.6億円
8月	40,423	40,423	0	158,432	111,021	47,411	25.5%	36.4%	0.0%	32.6億円
9月	46,014	46,014	0	129,586	90,643	38,943	35.5%	50.8%	0.0%	37.0億円
10月	71,618	71,618	0	132,792	100,191	32,601	53.9%	71.5%	0.0%	55.2億円
11月	74,281	74,281	0	114,481	86,294	28,187	64.9%	86.1%	0.0%	57.8億円
12月	61,503	61,503	0	89,517	76,389	13,128	68.7%	80.5%	0.0%	47.6億円
合計	644,838	625,908	18,930	1,471,691	1,111,108	360,583	—	—	—	495.8億円

12月までの累計

令和2年			平成31/令和元年			対前年比		
観光客数	内、空路	内、海路	観光客数	内、空路	内、海路	総数	空路	海路
644,838	625,908	18,930	1,471,691	1,111,108	360,583	43.8%	56.3%	5.2%

路線別入域

	空路										海路		
	東京	成田	大阪	名古屋	福岡	那覇	宮古	香港	チャーター	台湾	合計	定期便	クルーズ等
1月	18,786	3,651	10,913	2,283	2,016	36,348	2,386	1,150	0	269	77,802	0	14,635
2月	17,838	4,105	12,331	2,728	2,298	36,434	2,299	631	1,160	156	79,980	0	4,295
3月	18,856	8,228	13,284	2,306	2,216	31,426	2,195	0	193	0	78,704	0	0
4月	2,103	704	1,664	366	393	7,134	464	0	0	0	12,828	0	0
5月	0	0	0	0	0	5,135	252	0	0	0	5,387	0	0
6月	4,162	1,067	1,456	0	0	17,151	909	0	0	0	24,745	0	0
7月	12,793	3,026	6,877	766	580	26,693	1,888	0	0	0	52,623	0	0
8月	11,749	4,430	8,074	1,577	1,001	12,796	796	0	0	0	40,423	0	0
9月	14,605	3,495	6,397	2,413	1,509	16,452	1,143	0	0	0	46,014	0	0
10月	20,442	6,787	11,594	2,483	2,210	26,282	1,772	0	48	0	71,618	0	0
11月	19,699	5,100	10,464	3,037	2,242	31,567	1,881	0	291	0	74,281	0	0
12月	15,345	3,906	8,717	2,425	1,752	26,996	2,056	0	306	0	61,503	0	0
合計	156,378	44,499	91,771	20,384	16,217	274,414	18,041	1,781	1,998	425	625,908	0	18,930

## 4. 地域公共交通の役割と課題

---

### 【石垣市の人口から見る交通課題】

- ・国立社会保障・人口問題研究所の推計では2040年には老年人口が3割、石垣市人口ビジョンでも同様に老年人口が3割となっていますが、年々車両台数は増加の傾向にあります。今後、高齢者の外出への移動支援が求められることから、公共交通の役割が重要となります。

### 【入域観光客数から見る交通課題】

- ・入域観光客数の増加に伴い、レンタカー利用者やバス利用者も増加しており、空港から市街地への移動について道路やバス車両内での混雑が見られるようになってきました。令和元年時点での入域観光客数は147.2万人であり、今後、新型コロナウイルス感染症収束後の経済回復のほか、奄美大島、徳之島、沖縄島北部及び西表島が2021年7月に世界自然遺産に登録されたことによる入域観光客数の増加が想定されることから、陸路、空路、海路における混雑緩和に向けた取組が必要です。
- ・新型コロナウイルス感染症蔓延以前では、クルーズ船の入港に伴い、島内の二次交通不足による利便性低下が課題となっています。こうした課題を解決するためにも、様々な移動手段の確保に向けた取組が必要です。

### 【まちづくりから見る交通課題】

- ・石垣市では空港跡地を活用したまちづくりに向け取り組みを進めています。美崎町等の中心市街地及び空港跡地周辺等での交通利便性向上に向けて、多種多様な交通モードと連携可能な交通拠点の整備が必要です。

### 【集落から見る交通課題】

- ・石垣島内を走るバスは主要な市街地、集落等の居住エリアをカバーしていますが、崎枝等の公共交通を利用できない地域も存在します。また、利便性の高い区間は新空港～市街地のみであり、島の中央部から北部にかけては利便性が低い路線も多くなっています。
- ・公共交通空白地域を解消し、高齢者の医療、買い物等の外出機会を増加させるため、日常生活を支える地域拠点を核とした、美崎町等の中心市街地及び空港跡地周辺等へ向かう利便性の高い公共交通の確保が必要です。

### 【路線バス利用状況から見る交通問題】

- ・石垣市内の路線バス利用者は少なく、65歳以上の人でもバスを利用している人は非常に少ないことから、普段から気軽に公共交通を利用できる環境、きっかけを作っていくことが必要です。

### 【社会情勢】

- ・令和2年の道路法等の改正等、全国的に歩行者中心の道路空間構築に向けた空間整備の動きが進められています。令和2年の地域公共交通活性化再生法の見直しにより、地域の移動ニーズに細かく対応が可能となりました。沖縄県の次期振興計画及び、交通政策基本計画の改定に向け、交通サービス・インフラの維持や技術革新への対応、ライフスタイルの変化への対応等が議論されています。石垣市においてもこうした情勢を踏まえ検討を行う必要があります。

### 【感染症に伴う公共交通利用の課題】

- ・2019年から発生した新型コロナウイルス感染症の影響により石垣市への入域観光客数が減少し、公共交通利用者も減少しています。これらの感染症の影響により、密を避けるためレンタカー利用者が増加することが想定されます。バス事業の維持や、レンタカーによる混雑の回避に向けて、公共交通を安心して利用してもらう対策を行いながら、以前の水準に戻すための取組が必要です。

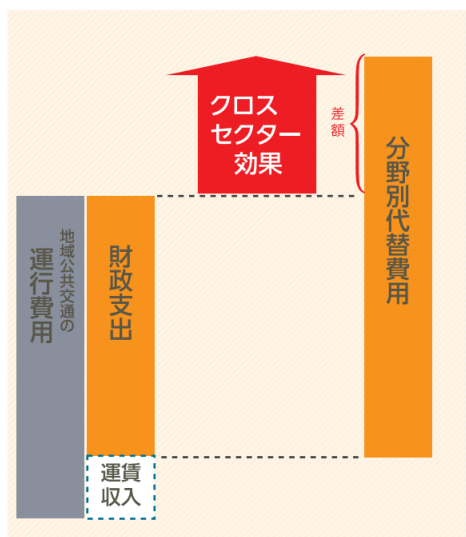
### 【地域公共交通のクロスセクター効果】

- ・地域公共交通のクロスセクター効果とは、地域公共交通を廃止したときに追加的に必要となる多様な行政部門の分野別代替費用と、運行に対して行政が負担している財政支出を比較することにより把握できる地域公共交通の多面的な効果です。
- ・石垣市における地域公共交通が縮小・廃止となった場合、これまで公共交通で移動していた人たちの移動支援を誰がどのようにして行うのか、また支援のための費用負担をどうするのか等、新たな問題が発生し、現在よりも行政コストが増加する可能性が有ります。今後の地域公共交通の維持に向けてはこうしたクロスセクター効果を踏まえた議論が必要です。

### 【持続的な交通施策の実施】

- ・一方で、施策の費用が分野別代替費用を大きく上回るような施策では持続的とは言えません。
- ・本計画で位置付けた各施策の実施にあたっては、クロスセクター効果や施策の副次的な効果も含め可能な範囲で評価・検討しながら、持続的な取り組みとなるよう検討が必要です。

### 【地域公共交通のクロスセクター効果のイメージ】（近畿運輸局パンフレット）



# 5. 基本的な方針

## 5-1 石垣市地域公共交通計画の基本理念・基本方針

・ 地域公共交通の課題へ対応するため、本計画の基本理念と4つの基本方針を以下に示します。

### 【基本理念】

#### 石垣市都市計画マスタープランにおける公共交通に関連する位置付け

- ・ 空港や港湾等の各拠点を結ぶ「交流軸」として位置付け
- ・ 全体の基本方針「すべての人の利便性に応える移動手段の確保」に位置付け
- ・ 福祉のまちづくり基本方針「住み慣れた地域で住み続けられる環境づくり」に位置づけ
- ・ 地域の将来像に公共交通の維持・充実、多様な交通体系の構築や、誰もが暮らしやすい共生社会を実現するためのインクルーシブな都市づくりの実現等が位置づけ

#### 石垣市立地適正化計画における公共交通に関連する位置付け

- ・ 基本方針「都市構造の考え方」に、各集落と市街地を結ぶ公共交通網の整備が位置づけ
- ・ 交通に関わる取組として、「2つの都市拠点と集落を結ぶ持続可能な公共交通網の形成」、「車以外のモビリティの推進」、「訪れやすく過ごしやすい中心市街地の環境づくり」に位置付け

#### 石垣市の課題

- ・ 高齢化社会に向けた移動手段の確保
- ・ 観光客の増加に対応した移動手段の確保
- ・ まちづくりと一体となった交通機能の整備
- ・ 地域住民の公共交通利用率の向上
- ・ 社会情勢を踏まえた移動手段の検討
- ・ コロナ前の公共交通利用水準への回復
- ・ 地域公共交通のクロスセクター効果も踏まえた、地域公共交通の維持・確保

**地域住民、観光客のだれもが好きな時、好きな場所へ移動できる、  
高い利便性と分かりやすさを備えた持続的な公共交通ネットワークの実現**

### 【基本方針】

#### 基本方針1

持続可能な公共交通ネットワークの構築

#### 基本方針2

ネットワークを支えるまちづくりと一体となった結節点の構築

#### 基本方針3

多様な交通手段と一体となった交通システムの構築

#### 基本方針4

地域と共に守り・育てる公共交通

## 基本方針1：持続可能な公共交通ネットワークの構築

### 【基本方針の考え方】

- ・ 石垣市の路線バスは地域住民の利用者数が少ないため、地域住民の利用のみでは維持が厳しい状況です。一方、新石垣空港の開港以降は多くの観光客に利用されています。石垣市の公共交通を維持するためには、サービス水準を高め、地域住民の利用拡大や、観光客需要を取り込むことが重要です。
- ・ 持続可能なネットワークの設定にあたっては、人の動きを踏まえた具体的な拠点の設定も重要となります。本計画では、そうした拠点を「主要交通拠点」、「集落拠点（集積、その他）」、「観光拠点」と位置付け、ネットワークの設定を行います。

### 基本方針1 持続可能な公共交通ネットワークの構築

#### 取組① 市街地と地域拠点を結ぶネットワークの確保

(評価指標) 公共交通空白地域の居住人口割合  
(算出方法) 国勢調査等を用いて整理

#### 取組② 空港～市街地間を結ぶ高いサービス水準 (定時性、速達性、頻度)を備えた基幹的公共交通の検討

(評価指標) 空港～市街地間を走行する基幹バスの導入  
基幹的公共交通の定時性、速達性、頻度  
公共交通の利用者数  
(算出方法) 乗り込み調査(ドライブレコーダー調査、アンケート調査等)、輸送実績等から整理

#### 取組③ 車両内混雑緩和に向けたバス車両の導入検討

(評価指標) バスの混雑状況  
(算出方法) 乗り込み調査(ドライブレコーダー調査、アンケート調査等)から整理

#### 取組④ 交通事業者を支える体制づくり

(評価指標) 取組を支援するための補助メニュー等  
(算出方法) 活用された補助メニュー等より整理

## 基本方針2：ネットワークを支えるまちづくりと一体となった結節点の構築

### 【基本方針の考え方】

- ・ 公共交通の利便性を高め、ネットワークを支えるためには交通結節機能を持つ拠点の適切な配置が必要です。本計画では、石垣市都市計画マスタープランや石垣市立地適正化計画を踏まえ、まちづくりと一体となった結節点の構築を図ります。

### 基本方針2

### ネットワークを支えるまちづくりと一体となった結節点の構築

#### 取組① 人が集まる交通拠点づくり

(評価指標) 中心市街地における交通拠点整備  
(算出方法) 整備状況より算出

#### 取組② 集落に応じた交通拠点整備の検討

(評価指標) 集落と連携した待合スペース、交通拠点数  
(算出方法) 整備状況より整理



## 基本方針3：多様な交通手段と一体となったシステムの構築

### 【基本方針の考え方】

- ・ 石垣市での交通手段について、地域住民や観光客の多くが車（自家用車、レンタカー）に依存せざるを得ない状況です。ウォークابلで住みやすく、観光地としても魅力的な石垣市とするためには、多様な交通手段と一体となったシステムの構築が重要となります。
- ・ 多様な交通手段と一体となったシステムの構築に向けては、路線バスのみでなく、地域の輸送資源（タクシー、自転車、スクールバス、デイケアサービス車両、移動販売等のバス以外の移動手段）と連携した取り組みが必要となります。
- ・ 端末交通としての利用が考えられる自転車の利用環境、バス待ち環境、歩行環境等、様々なモードとの連携を図りやすい環境の構築を図ります。
- ・ サービス水準向上策として、ICT 推進や MaaS、自動運転等の新技術を活用した、輸送手段の検討が必要となります。

### 基本方針3

### 多様な交通手段と一体となった交通システムの構築

#### 取組① ラストワンマイルの移動支援策導入の検討

(評価指標) 端末交通手段の導入率(例えば、シェアサイクリング、キックボード等)  
(算出方法) 導入状況より整理

#### 取組② 地域の輸送資源の有効活用

(評価指標) 地域の輸送資源の活用状況  
(スクールバス、デイケアサービス、自家用有償旅客運送、貨客混載、移動販売等)  
(算出方法) 導入状況より整理

#### 取組③ デマンド交通導入の検討

(評価指標) デマンド交通の導入率  
公共交通空白地域の居住人口割合  
(算出方法) 導入状況及び、国勢調査等を用いて整理

#### 取組④ 新技術の活用・環境にやさしい輸送手段導入の検討

(評価指標) 自動運転等新技術を活用した交通手段の導入率  
(算出方法) 導入状況より整理

## 基本方針4：地域と共に守り・育てる公共交通

### 【基本方針の考え方】

- ・ 石垣市の地域住民における路線バス利用者数は、世代問わず非常に少ない状況です。公共交通の維持について、行政・事業者・地域住民が共同で考えていける体制や、利用しやすい環境を作っていく必要があります。

### 基本方針4 地域と共に守り・育てる公共交通

#### 取組① 公共交通を地域で支える体制づくり

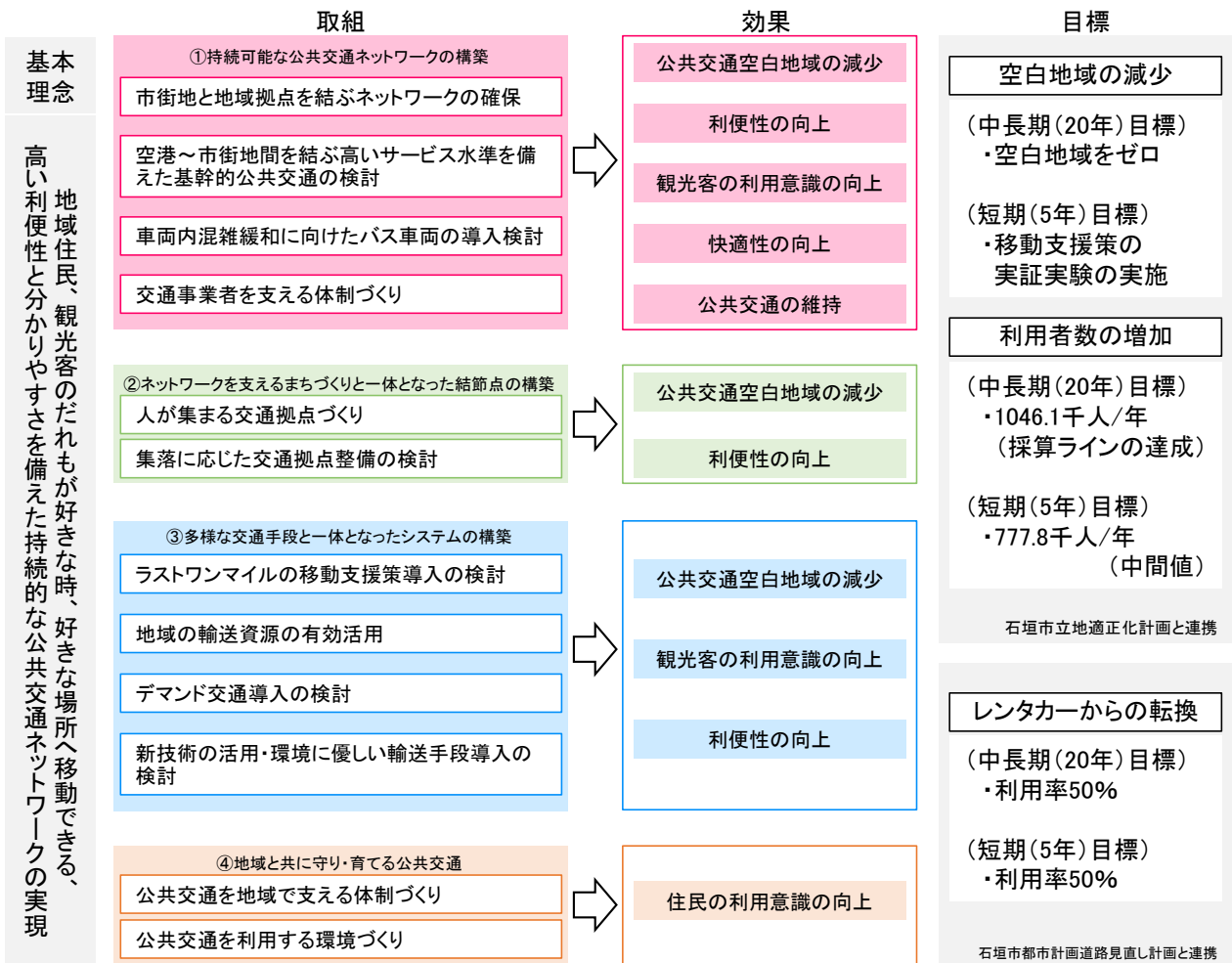
- (評価指標) 地域住民による公共交通の検討組織数  
(算出方法) 立ち上げた組織数等より整理

#### 取組② 公共交通を利用する環境づくり

- (評価指標) 公共交通の利用者数  
地域住民の参画する意見交換会等の開催件数  
(算出方法) 輸送実績及び、導入状況より整理

# 6. 計画の目標

本計画に基づく取組の効果より、下記の目標を設定します。



### ■利用者数の目標設定の考え方

利用者数の目標設定について、市の人口ビジョンでは人口は増加傾向であるものの、公共交通の維持に関する状況は危機的な状況であることから、将来の人口増を前提としない目標値を設定しました。

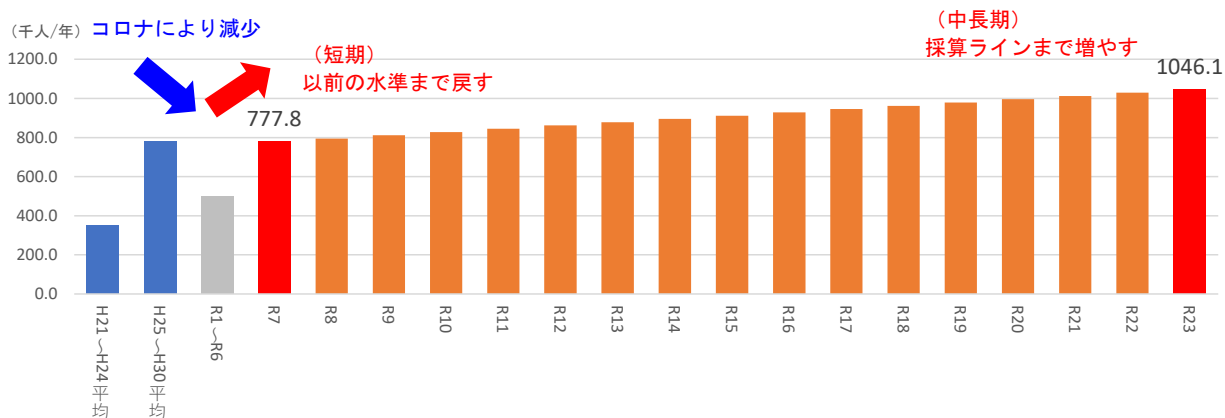
下記の採算ラインの設定条件より、各路線の採算がとれる一便あたりの利用者数を算出した結果、1046.1 千人/年が採算ラインと想定されます。この結果を中長期（20年）の目標と設定しました。また、短期（5年）の目標については、新型コロナウイルス感染症により減少しているバス利用者を、過去の水準まで戻すことを目標として設定しました。

バス値段	万円	2600 (想定)	<b>【1台当たりの必要経費（日当たり）】</b> 燃料代+車両費（バス値段+維持費）+人件費  <b>【1時間当たりの必要経費】</b> $1台当たりの必要経費 \div 12ヶ月$  <b>【1時間当たりの採算ライン（人）】</b> $1時間当たりの必要経費 \div 客単価$  <b>【1便当たりの採算ライン（人）】</b> $1時間当たりの採算ライン \div (走行時間 \div 1時間)$
平均使用年数	年	17 (想定)	
維持費	万円	100 (想定)	
走行速度	km/h	調査より路線別の値を設定	
燃費	km/ℓ	3.5 (想定)	
軽油	ℓ・円	150 (想定)	
年収	万円	300 (想定)	
出勤日	日	260 (想定)	
稼働時間	h	12 (想定)	
稼働率	%	0.8 (想定)	
雑費	%	0.225 (想定)	
客単価	円	運行系統別実績報告書より設定	

路線	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	13	合計
採算 (千人/年)	13.8	109.2	32.3	213.4	53.6	52.5	22.6	31.4	117.0	248.6	70.1	81.4	1046.1

### 【石垣市のバス利用者の推移（平成21年～平成30年度（実績値）、令和元年～（推計値））】

（出典：運行系統別実績報告書より）



### ■レンタカーの目標設定の考え方

現況（令和元年）と将来（令和12年：県道石垣空港線整備あり）での交通状況を交通量推計により算出した結果、交通量及びレンタカーの増加に伴い混雑度が上昇、道路網が整備された場合においても空港～市街地間は交通量が集中し、走行速度が低下、路線バスの定時速達性が低下しサービス水準の低下が懸念されます。

令和元年の観光客のレンタカー利用率は55%（沖縄県調査）を踏まえ、レンタカー利用者については、道路の混雑度をこれ以上増加させないため、利用者数の現況の50%への減少を目標と設定しました。

# 7. 目標達成のための施策・事業

## 基本方針1 持続可能な公共交通ネットワークの構築

### 取組① 市街地と地域拠点を結ぶネットワークの確保

#### 【現状と課題】

- 石垣島内を走るバスは主要な市街地、集落等の居住エリアをカバーしていますが、崎枝等の公共交通を利用できない地域も存在します。また、利便性の高い区間は新空港～市街地のみであり、島の中央部から北部にかけては利便性が低い路線も多くなっています。
- 公共交通空白地域を解消し、高齢者の外出機会を増加させるため、日常生活を支える地域拠点を核とした、地域を面的にカバーする利便性の高い公共交通の確保が必要です。

#### 【具体的な取組】

- 公共交通に関する軸を基幹軸、幹線軸、支線軸に分け、各交通拠点をつなぐ取り組みを実施し、石垣島内の市街地と地域拠点を結ぶネットワーク確保に向けて検討します。



**【地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する路線】**

○持続的な公共交通ネットワークの形成に向け、川平と新石垣空港を結ぶ唯一の路線である 11 番「米原キャンプ場線」をフィーダー補助系統として位置づけ、川平方面からの移動手段の確保を行います。

■米原キャンプ場線の地域の公共交通における位置付け・役割

○米原キャンプ場線は、川平地区をはじめとする西部地域から、新石垣空港まで乗り換えなしでアクセスを可能とするための路線となっており、西部地域における移動格差低減に向け、移動手段を確保するための路線として位置づけを行っています。

■位置付けを踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性

○地域の移動格差の低減のため運行が必要とされていますが、当該路線は人口の少ない地域を多く通過するため、採算性の低い路線となっている状況です。そのため、路線の維持確保に向けては、地域公共交通確保維持事業が必要となっています。

■補助系統に係る事業及び実施主体の概要

米原キャンプ場線（フィーダー補助系統）

実施主体：石垣市、東運輸株式会社

○新石垣空港への乗入運行により、開南、於茂登及び川平等の地区からも空港までバスを乗り換えなしで移動を可能とします。また、住民のみならず観光需要の取込みに向けて利便性の向上を図っていきます。

○交通結節点となる空港、石垣港離島ターミナル及びバスターミナルで他の交通機関や路線バスとの連携を図ることにより、公共交通全体の利用が相乗的に高まるよう取組を行います。

区分	系統名	起点	経由地	終点	事業者名
フィーダー	米原 キャンプ場線	バスターミナル	川平 新石垣空港	バス ターミナル	東運輸 株式会社

利用者数（人/年）		収支率（％）		公的資金投入額（千円/年）	
現況	目標	現況	目標	現況	目標
10,693	14,000	12.86%	13.09%	8,529	8,529

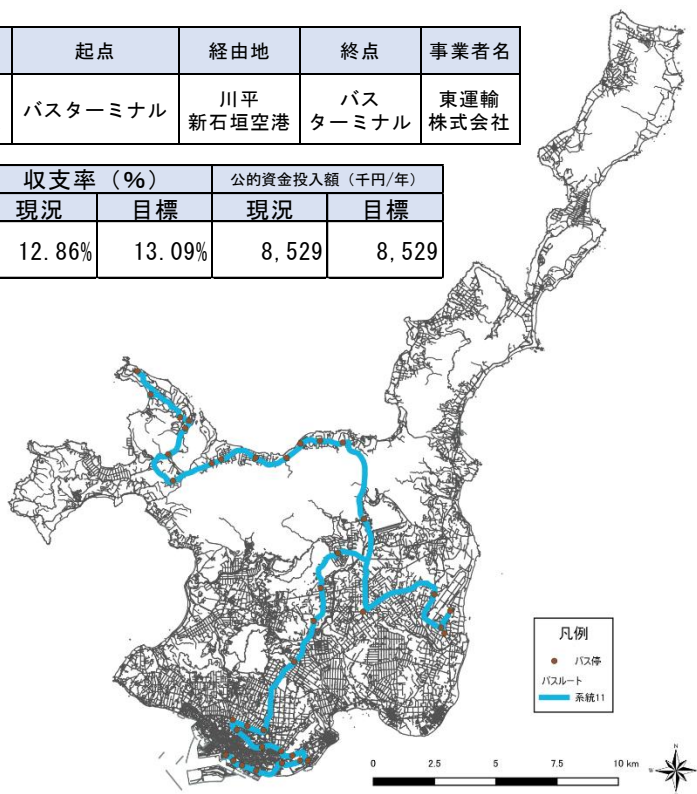


図 11 番「米原キャンプ場線」のルート

## 取組② 空港～市街地間を結ぶ高いサービス水準 (定時性、速達性、頻度) を備えた基幹的公共交通の検討

### 【現状と課題】

- 石垣市では入域観光客数の増加に伴い、レンタカー利用者も増加しています。これに伴い、空港から市街地への移動について道路の交通混雑が見られるようになっていきます。
- 石垣市では、世界自然遺産登録等もあり入域観光客数の増加が予想されます。また、増加に伴い移動の混雑が予想されるため、混雑緩和に向けた取組が必要です。

### 【具体的な取組】

- 一般県道石垣空港線の開通に合わせ、市街地と空港を結ぶ基幹的公共交通（LRT、BRT 等）の導入検討を行い、公共交通のサービス水準向上に取り組みます。
- サービス水準向上策として、バスレーン規制、PTPS（Public Transportation Priority System：公共交通優先システム）、渋滞交差点の改良、快適な待合空間の創出等の取り組みが必要となることから、今後整備される一般県道石垣空港線の状況を踏まえ、需要に応じた石垣市に相応しいシステム構築の検討を行います。
- また、自動運転技術の進歩を踏まえ、中長期的には基幹的公共交通へ新技術も取り入れた、サービス水準向上施策の検討を行います。



フランス ルーアン市 自動操舵車両

### 【現状と課題】

- 空港～市街地間を結ぶ高いサービス水準の実現に向けては、空港を出発する路線バスと飛行機の到着時間との連携も重要です。基本的に路線バスは等間隔運行となっており飛行機との連携による利便性は高い状況ですが、飛行機の最終便遅延により不便を伴うケースも見られます。飛行機の最終便遅延を想定した取組が必要です。

### 【具体的な取組】

- 飛行機の最終便と路線バスの出発時間とを連携させ、飛行機の遅延への対応が可能か検討を行います。検討にあたっては、需要や運転手の労働時間等についてバス事業者と協議しながら検討を行います。

#### ○他地域事例

##### 【北海道女満別空港 女満別空港線】

- ・女満別空港線では、出発時刻ではなくバス停間の所要時間を表示しています。
- ・出発時刻は飛行機の到着に接続しており、飛行機が到着してから空港係員が利用者全員の荷物受け取りを確認した後で、バスの出発合図が出ます。

停留所名	到着時刻 (空港からの所要時間)
女満別空港	—
町営温泉入口	4分
大空町役場前	4分

女満別空港線時刻表（一部抜粋）

## 取組③ 車両内混雑緩和に向けたバス車両の導入検討

### 【現状と課題】

- 入域観光客の増加に伴い、観光客のバス利用も増加しています。大型のスーツケースを持つ観光客により、バス車内のスペースが埋まり、混雑が見られるようになっていきます。

### 【具体的な取組】

- 都市拠点～新石垣空港間の公共交通利用者需要を踏まえ、バス車両内の混雑緩和に向けた連節バスの導入を検討します。



新潟 連節バス

## 取組④ 交通事業者を支える体制づくり

### 【現状と課題】

- 少子高齢化に伴い運転手等の人材が不足しており、新型コロナウイルス感染症の流行以前では、クルーズ船の来航に伴い島内のバス・タクシー不足が発生しています。
- また、新型コロナウイルス感染症等により公共交通離れが加速し、交通事業者の経営自体が苦しい状況が続いています。
- 持続可能な公共交通ネットワーク維持のためにも、交通事業者を支える体制づくりが必要です。

### 【具体的な取組】

- 深刻な人材不足の状況の打開に向けて、石垣市と交通事業者で連携し、交通分野における人材確保の取組の検討を行います。

#### ○他地域事例

##### 【愛媛県】

- ・県において公共交通人材確保対策事業を立ち上げ、民間の就職支援会社に委託し、若年層を対象とした運輸業への理解促進、マッチング事業を実施。

- 深刻な人材不足の状況にある交通事業者の運転者確保や、若年者の運輸業に対する理解を高めることを目的として、愛媛県において平成28年度より「公共交通人材確保対策事業」を実施。
- 民間の就職支援会社に委託し、パンフレットの発行や職場見学ツアーなど若年者らを対象に運輸業とのマッチング促進や理解促進に向けた事業を実施。全国でも珍しい、**県と民間がタッグを組んだ人材確保事業**と言えるのではないか。

合同企業説明会の開催



運輸業イメージアップのための紹介冊子作成



運輸業の職場見学会開催



#### 取組概要と事業実績

##### (1) 合同企業説明会

- バス・フェリー事業者、トラック協会の職員の協力
- イベント参加約200名、うち数10名の大学生や専門学校生が運輸関係ブースを訪れ、直接説明

##### (2) 運輸業紹介冊子の作成・配布

- 奇抜な名称やデザインが話題となり、地元新聞や物流業界新聞で取り上げられる

##### (3) 運輸業の職場見学会

- 参加者数約30名、NHKの四国特集番組の密着取材・放映や地元新聞社での掲載等、マスコミにも広く取り上げられる
- ⇒過去2年間の参加者中、**2名がバス運転士として採用!**



## 【具体的な取組】

○新型コロナウイルス感染症以外の感染症の発生も視野に、公共交通の維持・回復に向けて必要となる取組について、地域公共交通協議会を基本とし、補助メニューの情報共有等、交通事業者を支える体制づくりを行います。

### 24.公共交通(バス、鉄道、旅客船、航空等) 応援事業

他の支援施策の対象とならない又は超える部分について、経営に大きな影響を生じている公共交通機関及び関連事業者に対して、3密を避けるための運行に協力する場合や、収束後に利用を喚起するために便数や施設等の利用環境を整える場合に、奨励金等により支援。



過疎地等で地域の生活に必要な輸送を交通を維持するための運行への奨励金 など

### 25.地域公共交通機関の高度化支援事業

収束後の地域の移動を支えるため、経営に大きな影響を生じている地域公共交通機関に対し、他の支援施策の対象とならない又は超える部分について、収束後の経営持続化に資する省メンテナンスで環境性能に優れた車両・船舶への入替や施設管理の効率化等に関する取組に要する経費の一部を支援。



キャッシュレス化など利用者の利便性向上に資する設備の導入支援 など

○今後の運転手不足を想定し、交通事業者の生産性の向上に向けた取組を検討します

○バス事業においては、運転手一人あたりの輸送人員の向上を図る観点から、取組③とも連携した連節バス導入を検討するほか、タクシー事業においては、効率的な配車が可能となるよう、配車アプリの導入等、交通事業者の生産性向上に向けた取組を検討します。

全国タクシー配車

GOOD DESIGN  
AWARD 2013  
BEST  
100

全国  
47都道府県

参加事業者: 112グループ・20,749台(2014年2月現在)



日本交通タクシー配車

東京  
日本交通専用

## 取組① 人が集まる交通拠点づくり

## 【現状と課題】

○石垣市では空港跡地を活用したまちづくりに向け取り組みを進めています。経済都市拠点、行政都市拠点、観光拠点、地域拠点間の交通利便性向上に向けては、多種多様な交通モードと連携可能な交通拠点の整備が必要です。

## 【具体的な取組】

○石垣港を中心とする経済都市拠点及び空港跡地を中心とする行政都市拠点においては、交通拠点の整備を推進し、市街地内交通の円滑化及び他地域との連絡機能強化を図ります。また、交通拠点周辺のバリアフリー化を推進し、高齢者や障がい者などが利用しやすい環境の構築に努めます。

## 取組② 集落に応じた交通拠点整備の検討

## 【現状と課題】

○石垣島内を走るバスは主要な市街地、集落等の居住エリアをカバーしていますが、崎枝等の公共交通を利用できない地域も存在します。また、利便性の高い区間は新空港～市街地のみであり、島の中央部から北部にかけては利便性が低い路線も多くなっています。

## 【具体的な取組】

○集落の規模や需要、道路ネットワーク等を踏まえ、持続的な公共交通ネットワークの達成に向け、交通拠点の整備を検討します。

○拠点に求められる機能については交通機能のみならず、地域住民による賑わい空間創出や防災機能の位置づけなどを踏まえながら検討を行います。

○他地域事例

## 【せせらぎバスセンターの特徴】

- ・人が集まる地域の施設（体育館）と併せてターミナル機能を持つ交通拠点を整備
- ・快適なバス待合空間
- ・複数の路線バスを1箇所を集約、同時刻に出発するショットガン方式を採用



せせらぎバスセンター（埼玉県ときがわ町）

## 取組① ラストワンマイルの移動支援策導入の検討

### 【現状と課題】

○現在、石垣市では、主に路線バス等の交通手段を利用した後の目的地までの移動手段は徒歩に頼るしかありません。ラストワンマイルの移動利便性向上に適する交通モードの導入が必要です。

### 【具体的な取組】

- 主要な交通結節点や生活拠点、大規模施設、観光地へのシェアサイクルまたは、電動キックボード、小型モビリティ等の末端交通の導入検討を行います。
- なお、シェアサイクルの検討にあたっては、石垣市が策定した石垣市歩行者並びに自転車空間ネットワーク整備計画との連携を図ります。



シェアサイクリング



電動キックボード

## 取組② 地域の輸送資源の有効活用

### 【現状と課題】

- 石垣市では、路線バスやタクシー等の一般的な公共交通に加えて移動販売や買い物代行を行う移動販売車「HOBO」や、民間事業者が運営を行う送迎車両や配送サービス車両等の多様な輸送資源が存在しています。一方で、各輸送資源で運用されるサービスは固定されています（送迎車両なら人の輸送のみ、配送車両であればモノの輸送のみ）。これらの輸送資源のサービスの複合化や効率化の検討が必要です。
- また、北部伊原間においてはスクールバスが運行されていますが、登校時のみ車両が利用されており、空き時間中の有効活用についての検討が必要です。

### 【具体的な取組】

- 移動販売車や送迎車両、配送車両の貨客混載化の検討を行います。
- スクールバスの空き時間中の有効活用の検討を行います。
- 他地域事例
  - 【愛媛県八幡浜市取組の特徴】
  - ・専用スクールバスの運行を地域住民組織（NPO 法人）に委託
  - ・空き時間は、NPO 法人による公共交通空白地自家用有償運送に活用



スクールバスの活用（愛媛県八幡浜市）

## 取組③ デマンド交通導入の検討

### 【現状と課題】

- 石垣島中部、西部、北部は路線バスが運行するものの、便数が少なく、地域ニーズへの対応が難しい状況です。また、交通空白地域も点在している状況です。加えて、当該地域においては将来、高齢化率が高い地域と予想されており、バスやタクシー等の公共交通の需要が高くなることが予想されます。一方で、人口密度は減少すると予想されるため、既存の路線バスやタクシー等交通サービスでは採算をとることが現状より難しくなります。
- 交通空白地域を解消し、また、地域のニーズにしっかりと対応し、効率的な移動を可能とする交通システムの導入検討が必要となります。

### 【具体的な取組】

- デマンド交通の導入の検討を行います。
- 他地域事例
  - 【岡山県久米南町】
  - ・AI 配車システムを利用した運行効率化
  - ・アプリや電話を利用した予約サービス
  - ・ドア to ドアサービス
  - ・地域住民以外の利用も可能
  - ・デマンド交通を活用した貨客混載



デマンド交通

## 取組④ 新技術の活用・環境にやさしい輸送手段導入の検討

### 【現状と課題】

- 石垣市においては、将来、高齢人口の増加が予想され、生産人口の減少によるはたらき手の不足が想定されます。交通の分野においても運転手等の人手不足が懸念されており、今後はIT技術やAI技術等を活かした人手に頼らない交通モードの検討導入が必要となります。
- 石垣市では、「SDGs 未来都市計画」において、低炭素社会の実現（ゴール7、ゴール13）を目指しています。今後は、環境にやさしい、交通モードの検討導入が必要となります。

### 【具体的な取組】

- 自動運転バスの導入や、MaaS (Mobility as a Service) 等、最新技術を活用したサービス水準向上に向けて検討します。
- 現在、観光施策と一体となって行われている電動バイクシェアリングサービスの普及をはじめとした、環境にやさしい車両やその他のサービス（グリーンスローモビリティ）の導入についても検討します。



**グリーンスローモビリティとは** 国土交通省

グリーンスローモビリティ：電動で、時速20km未満で公道を走る、4人乗り以上のモビリティ

【5つの特長】

- ①Green…CO2排出量が少ない電気自動車。家庭用コンセントで充電可。GS撤退地域でも運行可
- ②Slow…時速20km未満なので観光にぴったり
- ③Safety…速度制限で安全。高齢者も運転可
- ④Small…小型なので狭い道でも問題ない
- ⑤Open…窓がない開放感が楽しい

【事業化】 乗合バス事業、タクシー事業、自家用有償旅客運送で運行

【活用場面】

- ①地域住民の足として
  - 1) バスが走れなかった地域
  - 2) 高齢化が進む地域
  - 3) お年寄りの福祉増進
  - 4) 既存のバスからの転換
  - 5) 将来的に自動運転可
- ②観光客向けのモビリティとして
  - 1) ガイドによる観光案内
  - 2) プチ定期観光バス
  - 3) パークアンドライド
  - 4) イベントでの活用
- ③ちょこっと輸送
  - 1) 駐車場から施設まで
  - 2) 施設から施設まで
- ④地域ブランディング
  - 1) 「地域の顔」として

## 取組⑤ 待合環境の改善

### 【現状と課題】

○路線バスの利便性向上にあたり、快適な待合空間の整備、待ち時間のストレス軽減のための取組が求められます。また、誰もが利用できるようバリアフリーへの配慮も求められます。

### 【具体的な取組】

- 快適な待合環境の整備として、石垣市では主要なバス停においてバス停上屋及びベンチを整備しています。ニーズのあるバス停において同様の整備を進めていきます。
- バス待ち時間のストレス軽減のため、接近情報をバス停での提供等を交通事業者と連携しながら検討を行います。



バス停上屋（石垣市サンエー前）



他県事例（大阪市）

## 取組① 公共交通を地域で支える体制づくり

## 【現状と課題】

- 持続可能な公共交通体系を構築するためには、地域の公共交通の利用状況や課題等を互いに共有し、行政、交通事業者及び住民の協働により、効率的かつ効果的な改善策を検討するための仕組みや場が必要です。

## 【具体的な取組】

- 「広報いしがき」や市 HP 等を活用した公共交通の利用実態や取り組みについての周知・広報を行いつつ、互いに情報を共有する仕組みを検討します。
- 地域単位で公共交通の課題やニーズを共有し、主体的に交通に関わる検討組織の立ち上げについて検討します。

## 【組織イメージ】

- ・デマンド交通や地域の交通拠点整備等、交通に関する取組をきっかけとして、地域の公共交通について住民や事業者が定期的に集まって話し合いをする機会を設けます。
- ・話し合いの話題については、公共交通のサービス内容や、交通と連携した地域イベント等、地域住民が主体的にかかわれる内容が想定されます。



## 取組② 公共交通を利用する環境づくり

## 【現状と課題】

- 石垣市の住民の公共交通利用率は低く、過去にはまちなか循環バスが走っていましたが採算性が取れないことから廃止となりました。こうした問題を防ぐためには、公共交通を利用してもらうきっかけ、意識づくり（モビリティ・マネジメント）が必要です。
- 一方、現在のバス路線では、利便性の高い区間は新空港～市街地のみであり、石垣島の中央部から北部にかけては利便性が低く、気軽に移動できない等の意見が挙げられています。

## 【具体的な取組】

- 公共交通のメリットを伝えるための情報提供方法の検討を行います。
- 公共交通の利便性が低い地域の人たちが利用しやすい環境となるよう、石垣市で実施している様々な移動補助等と連携を意識した取り組みについて検討を行います。

例)

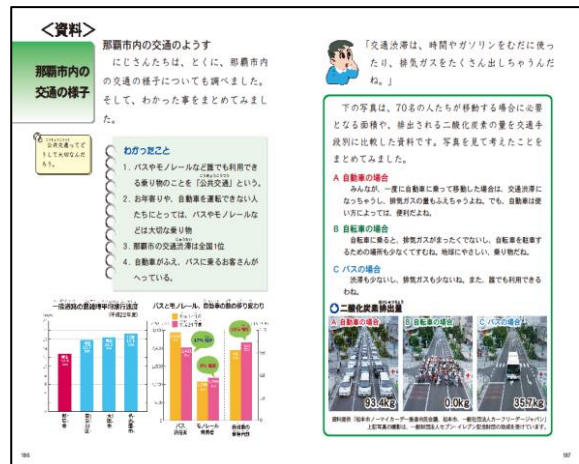
- ・非課税世帯高齢者のタクシー初乗り補助及びシルバーパス全額補助（介護長寿課）

**【具体的な取組】**

○小学校・中学校の頃から公共交通に慣れ親しんでもらうため、学校教育や学校行事と連携した取り組みの検討を行います。

例)

- ・小学校の総合学習の時間に着目し、社会科副読本に石垣市の公共交通に関する記事を掲載



わたしたちの那覇市「公共交通に関する課題」(出典) 沖縄県公共交通活性化推進協議会資料

例)

- ・交通問題と地球環境問題 (CO2) の関係等を教育の場から取り込み、児童のうちから、過度に自動車に依存することのないよう意識啓発に努めることを目的とした出前授業の実施
- ・学校と連携することで、交通に対して問題意識、解決意識を持ってくれる関係者 (先生、保護者、児童生徒等) を増加

1 校時：交通すごろくゲーム



平成 27 年度

2 校時～4 校時：バスの乗り方教室



↑ 乗車マナー

← 運賃の支払い方法

浦添市内間小学校の出前授業 (左：交通すごろく 右：バス乗車体験)

(出典) 沖縄県公共交通活性化推進協議会資料

例)

- ・遠足や部活大会等、学校行事において移動が必要となった際に、路線バス等を活用した移動の実施

○気軽にバスを利用してもらうため、バス事業者とも意見交換を行いながら、バスサービスのサブスクリプション (定額料金支払い) の可能性について検討します。

例) 両備ホールディングス(株) (岡山県)

- ・平日 10 時以降+土日祝日・終日限定で両備バスの路線バスがすべて乗り放題となっている。スマホで決裁が可能で、アプリの読み取りカメラで運賃箱の QR コードを読み込むと降車可能。5,000 円/月 (初乗り 170 円)



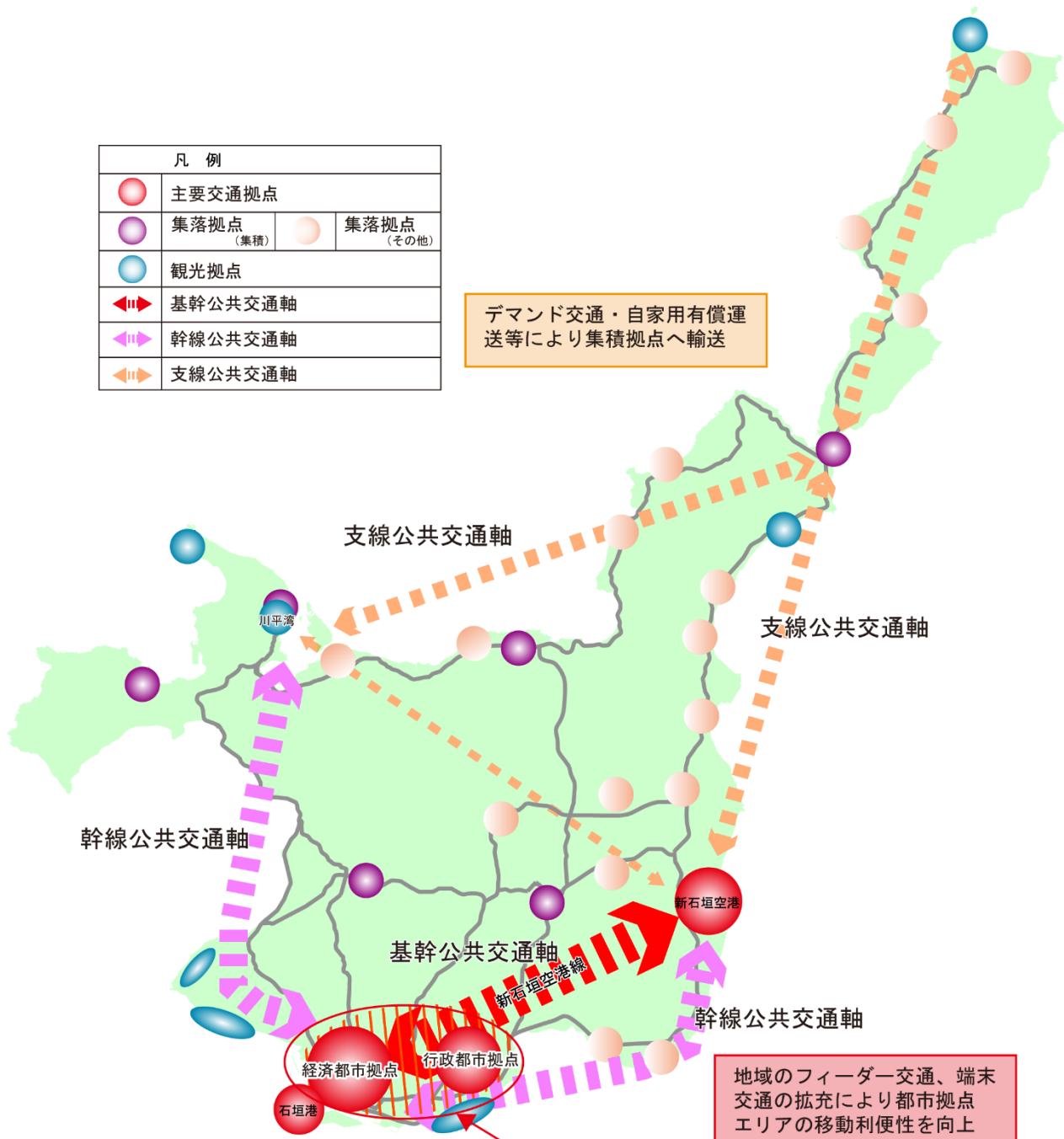
## ■石垣市公共交通網のイメージ

### 【拠点間を結ぶ軸の考え方】

⇒主要交通拠点を結ぶ軸を「基幹公共交通軸」とし、高いサービス水準により観光客需要を取り込む軸とします。

⇒都市市街地と集落拠点（宮良、白保）、観光拠点を結ぶ軸を「幹線公共交通軸」とし、観光客需要を取り込みながら、地域住民も利用する軸とします。

⇒北部地域を結ぶ軸を「支線公共交通軸」とし、デマンド交通や自家用有償運送等を中心とした、集落拠点間を結ぶ軸とします。（一部の区間では路線バスとの共存も想定）





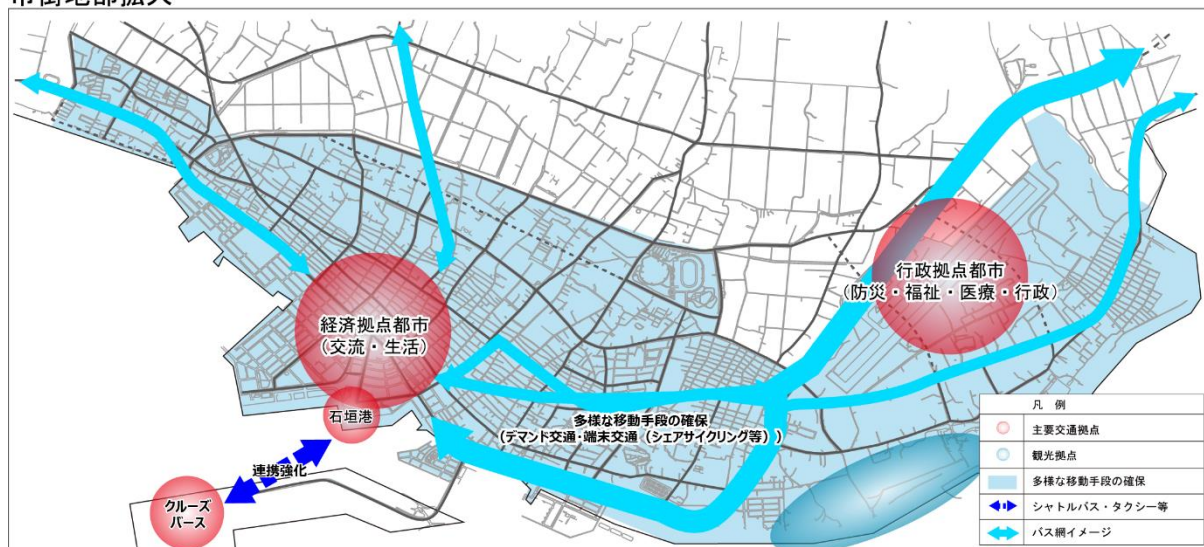
## 【持続可能なバスネットワークイメージ】

※このイメージは、将来的に主要交通拠点、集落拠点（集積）が整備され、デマンド交通等の移動手段も確保されることを前提としたバスの効率的なネットワークイメージであり、決定したものではありません。  
 ※効率的なバス網の実現に向けては、関係者間（行政、交通事業者、地域住民）と一体となって進めていく必要があります。

凡 例	
	主要交通拠点
	集落拠点 (集積)
	集落拠点 (その他)
	観光拠点
	バス網イメージ
	デマンド交通・自家用有償等



### 市街地部拡大

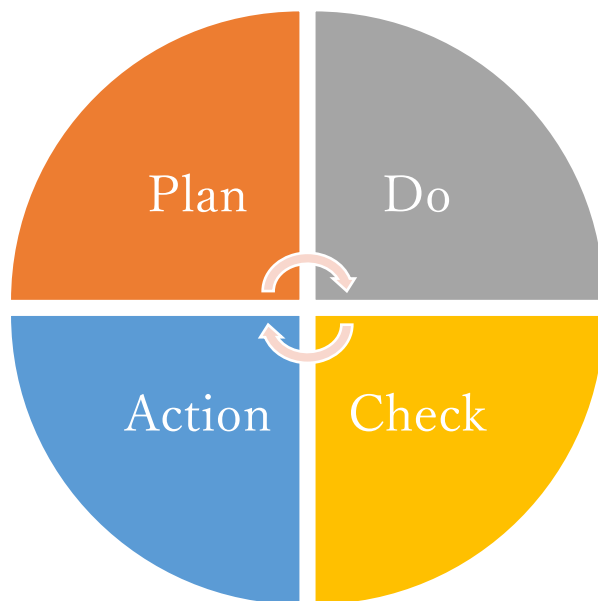


## 8. 計画達成状況の評価

### (1) 計画の推進体制

- ・計画の推進は、石垣市地域公共交通協議会が行います。
- ・石垣市地域公共交通協議会は、関係主体における取組の推進を図るとともに、計画の着実な実施に向けた全体調整を行います。

#### ◆PDCA サイクル



### (2) モニタリング手法

- ・評価指標の検証にあたり、下記の項目について定期的なモニタリングを行います。
- ・なお、計画の中間年次である令和6年度において、必要に応じて計画の見直しの検討を行います。
- ・下記の調査の他、石垣市で活用可能なビッグデータについても今後検討を行います。

	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
地域公共交通協議会	○	○	○	○	○
簡易利用調査 (サンプリング乗り込み調査、アンケート等)	○	○	○	○	○
詳細利用者数調査 (全車両乗り込み調査)				○	
利用者アンケート				○	
市民アンケート				○	
観光客アンケート				○	
評価・目標見直し			○		○

(3) 事業スケジュール (案) (短期的 5 年間、中長期的 20 年間)

・計画に掲げる各事業は、次のスケジュールイメージで展開します。

計画 の目 標	事業	実施主体				実施スケジュール				
		石垣市	交通事業者	住民	その他	短期 5 年		中長期 20 年		
						R4	R8	R9	R13	R24
基本方針 1	市街地と地域拠点を結ぶネットワークの確保	○	○			■■■■■	■■■■■	■■■■■		ネットワーク整備
	空港～市街地間を結ぶ高いサービス水準を備えた基幹的公共交通の検討	○	○		県	■■■■■	■■■■■	■■■■■		ネットワーク整備
	車両内混雑緩和に向けたバス車両の導入検討	○	○			■■■■■				
	交通事業者を支える体制づくり	○	○			■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■	■■■■■
基本方針 2	人が集まる拠点づくり	○	○		商業施設等	■■■■■	■■■■■	■■■■■		拠点整備
	集落に応じた交通拠点整備の検討	○	○	○		■■■■■	■■■■■	■■■■■		拠点整備
基本方針 3	ラストワンマイルの移動支援策導入の検討	○				■■■■■	■■■■■			
	地域の輸送資源の有効活用	○				■■■■■	■■■■■			
	デマンド交通導入の検討	○	○			■■■■■	■■■■■			
	新技術を活用した輸送手段導入の検討	○	○			■■■■■	■■■■■			
	待合環境の改善	○	○			■■■■■	■■■■■			
基本方針 4	公共交通を地域で支える体制づくり	○	○	○		■■■■■	■■■■■			
	公共交通を利用する環境づくり	○	○	○		■■■■■	■■■■■			

(4) その他、配慮すべき事項

- 石垣市と竹富町を結ぶフェリーは、観光客のみならず、通院・買い物等の目的で来島する町民も利用しています。
- また、2021年7月に西表島が世界自然遺産に登録されたことにより、今後はさらなる竹富町内への来訪者の増加が予想されます。これらの需要を見据えた上で、竹富町内への入域者が円滑に移動できるようなネットワークについて、竹富町をはじめとした関係機関との連携に取り組む必要があります。

# 用語集

## A~Z

### AI (Artificial Intelligence)

人工知能。コンピューターで、記憶・推論・判断・学習など、人間の知的機能を代行できるようにモデル化されたソフトウェア・システム。

### MaaS (Mobility as a Service)

域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段。

※国土交通省

( <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/japanmaas/promotion/index.html>)

### OD (Origin, Destination)

Origin (起点・出発点) と Destination (終点・目的地) の略

※国土交通省

( [https://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/06/060901\\_2/02.pdf](https://www.mlit.go.jp/kisha/kisha05/06/060901_2/02.pdf))

## あ行

### インクルーシブ

包み込むような、包括的な。

本計画では、その人が持っている属性によって排除されることなく生活できるという意味で使用しています。

### オープンデータ

国、地方公共団体及び事業者が保有する官民データのうち、国民誰もがインターネット等を通じて容易に利用（加工、編集、再配布等）できるように、次のいずれの項目にも該当する形で公開されたデータをオープンデータと定義する。

※総務省

( [https://www.soumu.go.jp/menu\\_seisaku/ictseisaku/ictriyou/opendata/](https://www.soumu.go.jp/menu_seisaku/ictseisaku/ictriyou/opendata/))

## か行

### カープローブデータ

自動車に設置されているナビゲーションシステム等から取得される走行履歴データを指します。様々な種類があり、レンタカー、民間（HONDA 等）、国（ETC2.0）等においてデータが取得されています。取得されているデータについては個人情報秘匿化処理が行われていません。

### グリーンスローモビリティ

時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称です。導入により、地域が抱える様々な交通の課題の解決や低炭素型交通の確立が期待されます。

※国土交通省

( [https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei\\_environment\\_fr\\_000139.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_fr_000139.html))

## さ行

### サブスクリプション

定額制。

## さ行

### 自家用有償旅客運送

バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。

※国土交通省

(<https://www.mlit.go.jp/common/001374819.pdf>)

### シームレス

継ぎ目のない。

公共交通分野におけるシームレスとは、乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする。具体的には、バリアフリー対策、同一ホームによる乗り換え、相互直通運転化、接続ダイヤの設定、乗継運賃割引の拡大、共通乗車船券の設定等。

※国土交通省

(<https://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h14/H14/html/E1031402.html>)

### シェアリングサービス

物品を多くの人と共有したり、個人間で貸し借りをしたりする際の仲介を行うサービスの総称。自動車・自転車・空き部屋の個人的な貸借手続きが手軽に行えるスマートフォン向けサービスなどがある。シェア型サービス。

## た行

### デマンド交通

DRT(Demand Responsive Transport:需要応答型交通システム)と呼ばれ、路線バスとタクシーの中間的な位置にある交通機関です。事前予約により運行するという特徴があり、運行方式や運行ダイヤ、さらには発着地(OD)の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態が存在します。

※国土交通省

(<https://www.tb.mlit.go.jp/hokushin/content/00104104.pdf>)

## ま行

### モビリティ・マネジメント

1人1人のモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向(過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等)に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のことです。

※国土交通省

([https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei\\_transport\\_tk\\_000046.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000046.html))

## ら行

### ラストワンマイル

本計画では、バス停やバスターミナル等から目的地までの最後の数百メートルの移動という意味で使用しています。