

津堅島の概要と過年度の取り組み

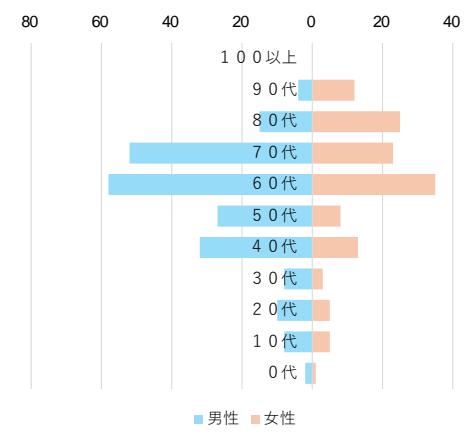
①津堅島の位置・概要

津堅島の現況・課題

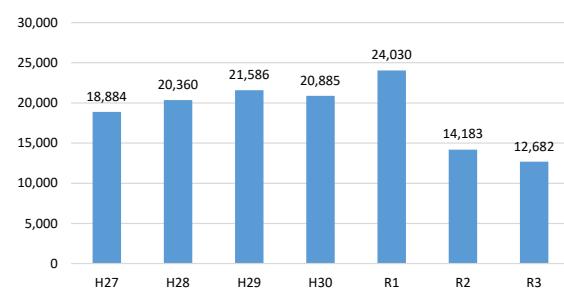
地域の現況

- 人口：347人（R6.8.31現在）
 - 高齢化率54%
 - うるま市の人口は微増傾向だが、津堅島は過去10年で25%以上の人口が減少
 - 子育て世代は若干数のみ
- 産業
 - 基幹産業は第1次産業の農業と漁業
 - 農業、林業：人参の生産が主
 - 耕作放棄地の増加
 - 漁業：モズク養殖、タコ、魚の水揚げ
 - 第3次産業の就業者数は医療・福祉が最も多い
 - 卸売・小売業、サービス業も存在
 - 島外から通勤する人もいる
- 観光
 - 観光入込客数18,768人（R4）
 - 航路利用者数91,382人（R4）
 - トゥマイ浜、ホートゥガー等の観光資源が点在

人口ピラミッド



観光入込客数の推移



津堅島総合振興計画

- 基本方針

再び光(活力)を取り戻し、地方創生の“灯台(道しるべ)”となることを目指します
- 基本目標
 - 基本目標1 移住促進・関係人口の創出
 - 基本目標2 雇用の場の維持・創出
 - 基本目標3 安心して子育て出来る環境の構築
 - 基本目標4 生活環境基盤の充実
 - 基本目標5 地域福祉・地域医療の維持・充実
 - 基本目標6 島民が誇れる歴史・文化の継承



津堅島の移動に関する問題

- **公共交通が無い**：福祉施設の送迎等を除くと、移動弱者となった島民の移動は、ほぼ徒歩に限定される
- **道路幅員が狭隘**：大型の車両の通行・離合が困難
- **給油所・整備工場が無い**：ガソリンの給油のために、携行缶を本島から持参する必要がある
- **車両通行の安全性**：離島で車両の往来が少ないため、任意保険に未加入の車両など、安全性にやや懸念が存在
- **集落部の高低差**：徒歩や自転車移動に支障となる高低差が存在

津堅島の位置

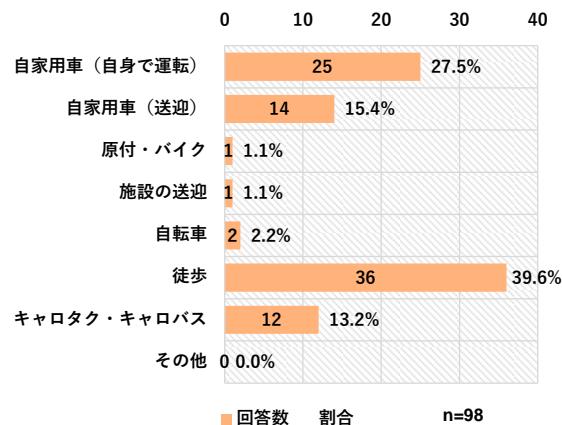


②移動の現状と課題（過年度アンケート結果より）

島民の移動実態・移動ニーズ

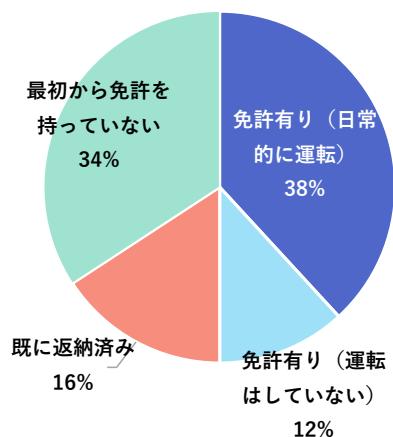
島内の移動手段

- 現在の島内移動手段は徒歩が最も多く4割
- キャロバス・キャロタクを主な移動手段として利用している方も1割以上



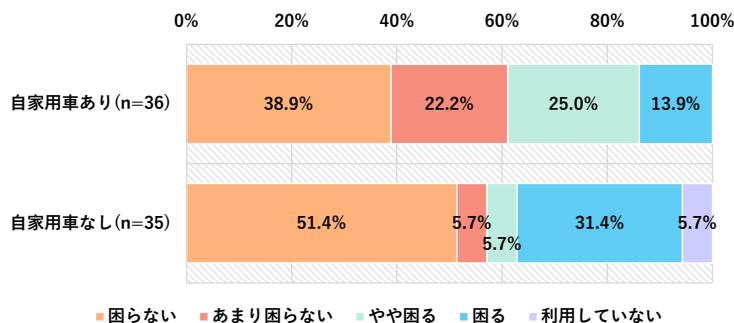
自動車運転免許の有無

- 自動車運転免許の保有率は5割
- 日常的に運転する人は4割弱であり、運転しない人の割合は6割以上となっている



日常生活の困りごと

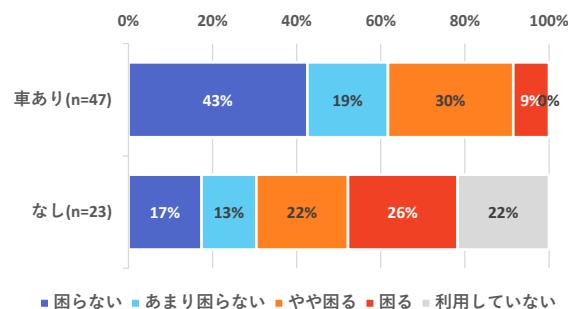
- 自家用車のない方が買い物への困窮度が高い
- 自家用車がない方は、「買い物をしない」との回答もあり、他者に買い物を依存していると予想される



移動ニーズ

- 自家用車が無い場合島内移動に困る割合が高い
- 自家用車があっても島内移動に困る方が4割
- 車を持たない場合、「島内移動しない」回答も2割存在し、ほとんど家から出ない島民もいると考えられる
- 島内の高齢化率が急速に進んでおり、親族が島内にいない独居の方も多いため、一人でも利用できる公共交通の整備が必要である

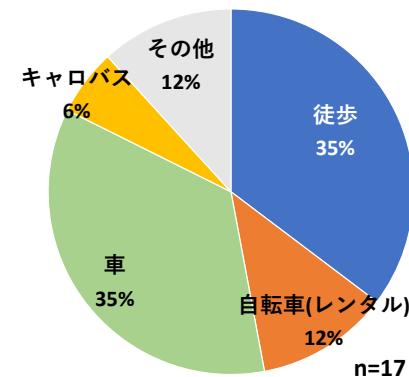
島内移動の困りごと



来訪者の移動実態・移動ニーズ

島内の移動実態

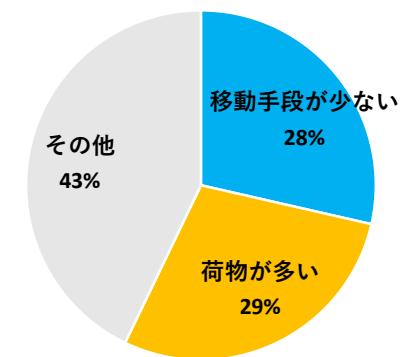
- 来訪者の移動手段は徒歩が3割、車が3割であった
- 車と回答した人は宿泊施設やマリレジャー利用者と考えられる
- バス利用者も少数確認できたが、使い方、電話番号等情報の周知が不足しているという声があった



移動ニーズ

- 平敷屋港までは自身が運転する車で移動し、島内では徒歩や自転車での移動が主であった
- 観光客は宿泊施設やマリレジャー利用が無い場合、送迎車が無い場合移動手段が限られるため、誰でも利用できる移動手段の需要が高い
- 島内の親族へ定期的に荷物を届ける人も多く、港から徒歩で荷物を運んでいるため、バスやタクシー等の車両が必要である

津堅島滞在時の困りごと



島内移動に関する問題点と課題

津堅島の移動に関する問題点

- **島民の高齢化と外出機会の減少**
島内住民の高齢化が進み、運転できないことや親族等の頼れる人が周囲におらず、島民の買い物等を含む外出機会が減少

- **公共交通の担い手不足**
移動困難者が増えているにもかかわらず、バスやタクシーを島内で運営する場合、運転手や運営主体の担い手が限定的

- **来訪者の限られた移動手段**
公共交通が無い場合、宿泊施設やマリレジャー利用者以外は、移動手段が徒歩又はレンタルサイクルに限られる

移動環境改善に向けた課題

- **外出機会の創出**
移動困難者の外出を促進するため、一人でも利用しやすい運行形態、周知、予約システムの確立が必要

- **島内で自立した運営体制の確立**
島内全体で公共交通を運営するという機運を高め、島民の総意としてバスやタクシーを運営する必要がある

- **誰でも利用できる移動手段の確保**
島民、観光客、施設利用の有無に関わらず誰でも利用できる移動手段が必要

周知用チラシ



よろずカー
バス型運行



バスは8時から17時まで運行します。
下記時刻表以外の時間は
タクシーとしての利用や荷物の輸送も承ります。



時刻表	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便
1 津堅港ターミナル	8:05	8:30	9:35	11:35	14:10	14:35	16:15	16:40
2 津堅小中学校	8:07	8:32	9:37	11:37	14:12	14:37	16:17	16:42
3 展望台前	8:08	8:33	9:38	11:38	14:13	14:38	16:18	16:43
4 津堅公園	8:09	8:34	9:39	11:39	14:14	14:39	16:19	16:44
5 神谷荘	8:11	8:36	9:41	11:41	14:16	14:41	16:21	16:46
6 シークルーズ	8:13	8:38	9:43	11:43	14:18	14:43	16:23	16:48
7 民宿おうち	8:15	8:40	9:45	11:45	14:20	14:45	16:25	16:50
8 津堅診療所	8:16	8:41	9:46	11:46	14:21	14:46	16:26	16:51
9 簡易郵便局	8:17	8:42	9:47	11:47	14:22	14:47	16:27	16:52
10 あずま商店	8:18	8:43	9:48	11:48	14:23	14:48	16:28	16:53
11 津堅公民館	8:20	8:45	9:50	11:50	14:25	14:50	16:30	16:55
1 津堅港ターミナル	8:23	8:48	9:53	11:53	14:28	14:53	16:33	16:58



キャロタク
タクシー型運行

運行時刻

9:00 ~ 18:00

タクシー予約受付

080-8761-0762

利用の15分前までに予約をしてください。
(電話に出られない場合は留守電をご活用ください。)

問い合わせ先 うるま市役所 都市政策課 都市交通係 098-923-7620

バス型路線図



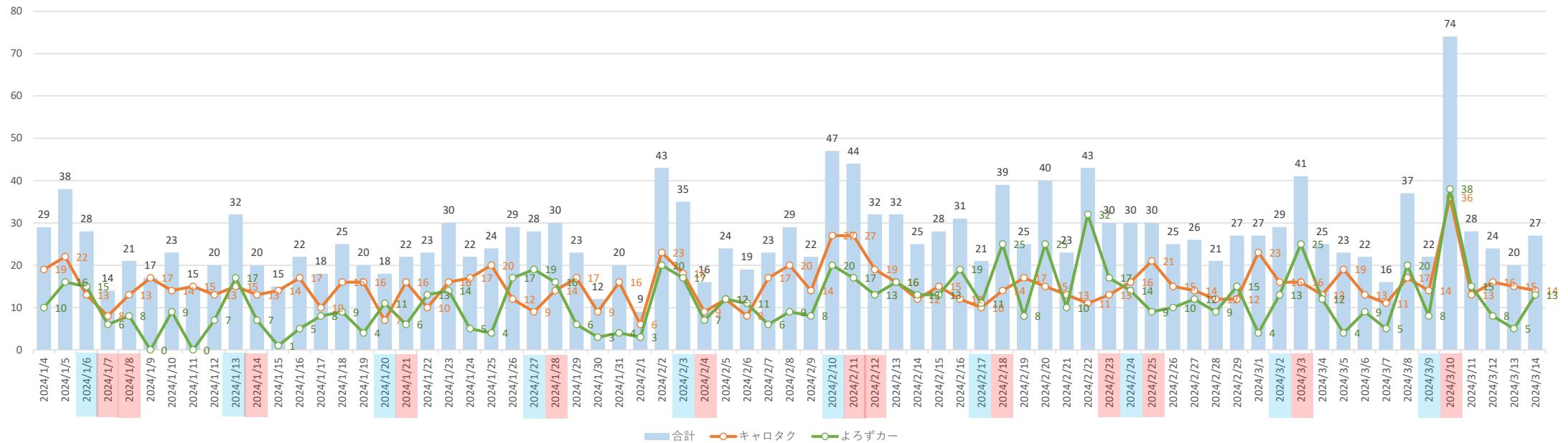
※よろずカーはバス運行時間の合間に、荷物の配送やタクシー型で運行する

④ 令和5年度実証運行の結果

キャロタク・よろずカー利用状況

キャロタク・よろずカー日別利用者数

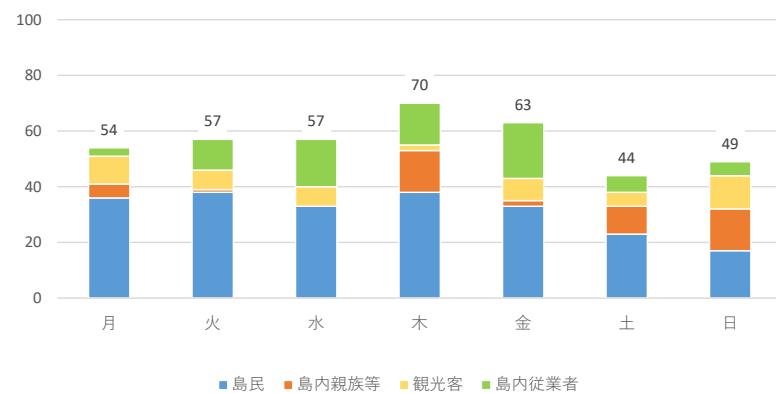
- 1月4日から3月14日の2.5か月間（71日）でキャロタクは1072名（日平均15.1人）、よろずカーは820名（日平均11.5人）、2台合計で1,892名（日平均26.6人）の利用があった
- キャロタクは利用者数の増減が少なく毎日一定の利用があり、1日平均の利用者数は多い。よろずカーは増減があるものの最も多い日にはキャロタクの最大値よりも多く1日で38名の利用があった。2台で比較するとキャロタクは島民、よろずカーは観光客によく利用された



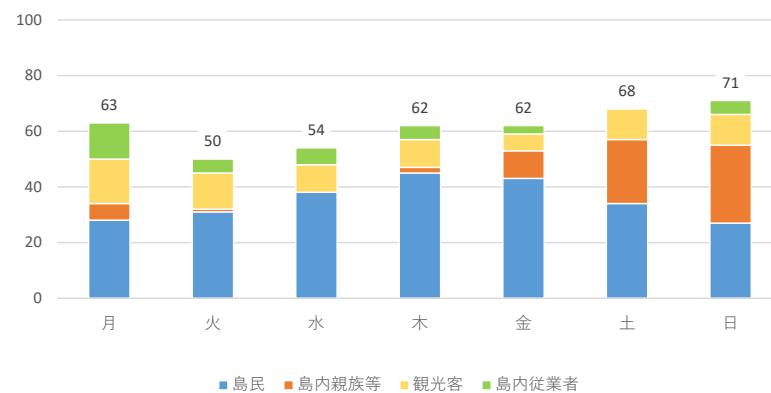
キャロタク曜日・利用目的別利用者数

- 島民の利用が最も多い
- 観光客の利用は曜日依存せず、平日でも一定の利用があった
- 島内親族等は週末の利用が多く、週末に本島から島内に住む親族の買い物等の支援に来ていると考えられる

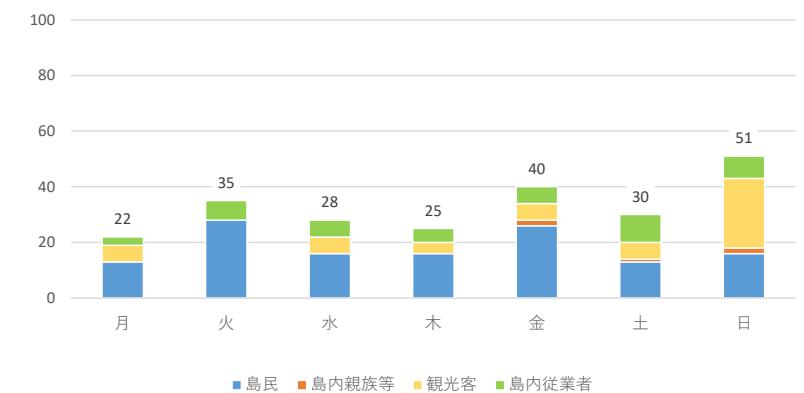
曜日別乗降者数（R6年1月）



曜日別乗降者数（R6年2月）



曜日別乗降者数（R6年3月）



⑤令和5年度実証を受けた、令和6年度以降の取り組みの方向性

令和5年度実証運行の効果

●島民や来訪者による高い利用ニーズ

日平均20人前後の利用があり、島民だけでなく、島内居住者を訪問する方、観光来訪者など多くの方に利用された。過去の実証実験を上回る利用がされており、継続的な実証により、日常的に高い利用ニーズがあることが確認できた。

●幅広い世代による利用、高頻度から低頻度まで様々な利用が存在

ほぼ毎日の移動に利用する高齢者、帰宅時に荷物がある際に利用する一方、イベント時の利用、荷物だけの輸送など、様々な利用ケースがあることが確認できた。タクシー型、バス型問わず多くの利用があり、どちらも十分に活用されていた。

●津堅島の新たな移動手段として定着する期待感

島民の高齢化の進行により、高齢ドライバーも増加しているが、自家用車運転からの高い転換意向も確認でき、新たな移動手段として定着する期待が高い。また、徒歩や車など自身で移動する方であっても、島内の移動手段として必要との意見が8割を超え、実証期間中も十分に受け入れられていたと言える。

●人の輸送に限らない移動サービスとしての期待

島内には宅配事業者がいないことや、ガソリンスタンドが無いことなど、輸送に係る資源が乏しい課題が存在している。島内の荷物輸送の支援を行ったところ、島内の事業所や島民からの利用があり、人の輸送に限らない複合的な移動サービスとして展開する期待も高い。

令和5年度実証運行において把握した課題

●運行の担い手の確保

本島から運転手を派遣しながら運行を行ったものの、通いであるため移動ニーズの多い夕方の時間帯の運行を行えない（船に乗る必要があるため）という課題が存在した。一方、運行の担い手となりうる島民も少なく、安定的に運行を行える体制の確保が必要である。

●安全に運行できる環境・安全な車両保管場所の確保

島内の道路環境は良好とはいえ、また、路上駐車車両も多い。安全・安心に運行できるよう、島民理解の醸成と環境改善が望まれる。また、安定的に運行を行う上では、天候に左右されず、安全に車両保管・充電を行える場所の確保が必要である。

令和6年度以降の取り組みの方向性

●継続的な運行の確保

島民・来訪者・島内事業所等からも高い運行継続への要望があり、利用も定着していることから、継続的に運行することが望ましい。利用ニーズは高く、可能な限り2台体制での運行が望まれる。曜日を問わず利用があり、毎日の運行を確保することも重要である。また、継続運行のためには、収入源を確保する仕組みが必要である。

●安定した運行を行える体制の構築

利用ニーズの高い夕方の運行を確保するためには、島内居住者による運行が必要であり、これらのドライバーおよび安全管理体制を整えた運行体制を構築していくことが望ましい。遠隔の安全管理では島内の状況を十分に管理できるとは言えず、島内の事業として定着させていくことが重要である。

●島民・来訪者から期待されるサービスの提供

単純な人の移動だけでなく、観光周遊やモノの輸送など、EV車両を活用した多様なニーズが存在することが確認できており、多様なサービスの提供を行うことが望ましい。

●複合施設開発と連携したモビリティ事業の実施

安全な車両保管だけでなく、目的地と連携した運行により、さらに利便性の高いサービスとして定着することが期待される。現在進行中の複合施設開発計画と連携し、拠点間をつなぐネットワークとしてのモビリティとして定着させていくことが重要である。