

令和6年度 第3回 南城市地域公共交通会議資料

南城市地域公共交通計画策定に向けた調査結果 (小中高生アンケート)

令和7年2月18日

南 城 市

1 調査実施概要

- 小・中・高校生の移動実態を把握するため、以下の概要で小・中・高校生アンケート調査を実施しました。
- 調査はWEB アンケートで行っており、小中高校の協力のもと、調査実施を呼びかけるチラシを計 8,150 部配布し、438 票の回答を得ました。

表 1.調査実施概要

項目	内容
調査目的	小中高生の登下校の実態や公共交通の評価等の把握
把握項目	<ul style="list-style-type: none"> ●通学・下校の実態（交通手段、時間帯、所要時間、学校到着・出発時間、希望の学校到着・出発時間） ●普段の移動実態（移動目的、移動先、移動手段等） ●公共交通の利用状況 ●公共交通に対する要望や公共交通を運行して欲しいところ 等
調査対象	小学生・・・約3,600 人 中学生・・・約 3,600 人 高校生・・・約 950 人 計・・・約 8,150 人
調査方法	学校を通じてチラシを配布、チラシに記載された QR コードから WEB で回答（小学生は保護者による回答を想定）
調査実施時期	令和 6 年 11 月

表 2.調査対象

区分	学校名
小学校（9 校）	佐敷小学校、馬天小学校、知念小学校、（併）久高小学校、船越小学校、玉城小学校、百名小学校、大里北小学校、大里南小学校
中学校（6 校）	佐敷中学校、知念中学校、（併）久高中学校、玉城中学校、大里中学校
高等学校（8 校）	知念高等学校、向陽高等学校、南部商業高等学校、南部工業高等学校、南部農林高等学校、南風原高等学校、糸満高等学校、沖縄水産高等学校

表 3.回収票数

区分	票数
小学生	173 票
中学生	117 票
高校生	148 票
計	438 票

- WEB アンケートの調査依頼のチラシの裏面には、情報提供として小中学校へのNバス、幹線バスの案内を掲載しました。

保護者のみなさまへ

アンケート調査に ご協力をお願いします。

南城市では、登下校の実態を把握し、Nバス・路線バスでの登下校の利便性向上を図るため、小学生、中学生、高校生を対象としたアンケート調査を実施することになりました。調査にご協力くださいますようお願い申し上げます。

回答方法

アンケートはWEBでの回答のみとなります。
下記URLまたは二次元コードよりアンケートサイトにアクセスし、パソコンまたはスマートフォンで回答してください。
アンケートにご回答いただいた方には、抽選で5名の方にクオカード1,000円分をさしあげます。
<https://forms.office.com/r/VaFWdCGcZw>



小中学生アンケート

調査期間は、
令和6年 11月30日(土)まで
なん。

●お手数をおかけしますが、保護者のみなさまには、お子様のアンケートへの回答にご協力くださいますようお願い申し上げます。
●なお、ご記入いただいた調査票については全て統計的な処理を行い、調査の目的以外での使用や個人情報*特定できるような公表は一切ありません。

〈南城市の公共交通の案内〉

 Nバス ホームページ (ルート・バスロケ)	 Nバス Instagram	 Nバス X	 おでかけなんじい ホームページ
--	---	---	---



南城市企画部交通政策課

図 1.WEB アンケートチラシ(おもて面)



図 3.WEB アンケートチラシ(うら面、中学生)

バスでの登下校のご案内



図 4.WEB アンケートチラシ(うら面、高校生)

2 登下校の実態

2.1 登校時

(1) 自宅出発時間

- 登校時の自宅出発時間は、小学生及び中学生は 7:30 前後の特定の時間帯に集中しているのに対し、高校生は 7:00 前後と 8:00 前後の 2 つのピークがみられます。
- 高校生の 7:00 前後のピークは 0 校時での登校、8:00 前後のピークは通常授業の登校によるものと思われます。

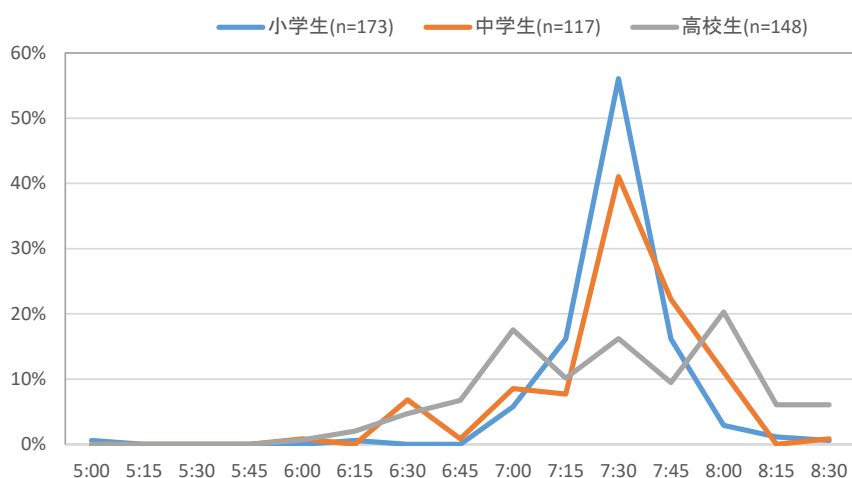


図 5.登校時の自宅出発時間

(2) 学校到着時間

- 自宅出発時間同様に、小学生は 7:45 前後、中学生は 8:00 前後の時間帯に集中しているのに対し、高校生は、7:15 と 8:30 前後の 2 つのピークがみられます。

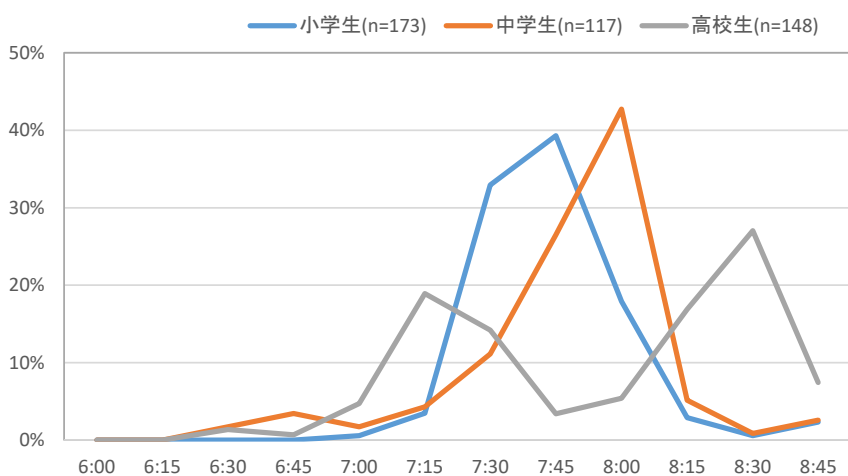


図 6.学校到着時間

(3) 登校時間

- 登校時間は、年代があがるにつれ長くなっており、小学生の平均 16 分、中学生の 19 分に対し、高校生は 28 分と長くなっています。
- 小学生・中学生は「0 分～15 分」が半数前後を占めるのに対し、高校生は「15～30 分」が 4 割強と多くなっています。

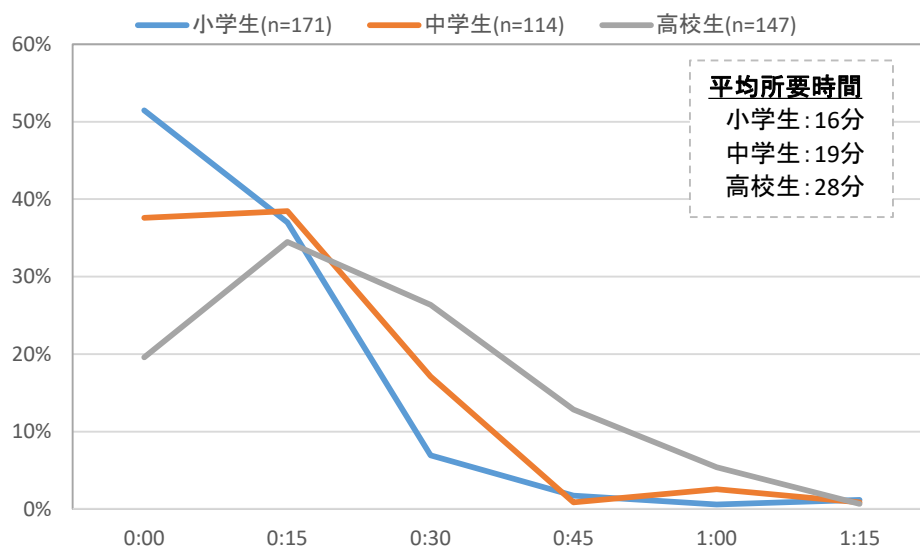


図 7.登校時間

※無回答を除く

(5) 通学手段

1) 全体

- 登校時の移動手段は小学生、中学生、高校生ともに「クルマで送迎」が70%前後と非常に高くなっています。
- 複数回答ではありますが、「徒歩」での登校は、小学生でも45%と半数に達していません。
- 「路線バス」は高校生の30%が利用しています。
- 「Nバス」の利用は小学生10%、中学生11%、高校生12%となっています。

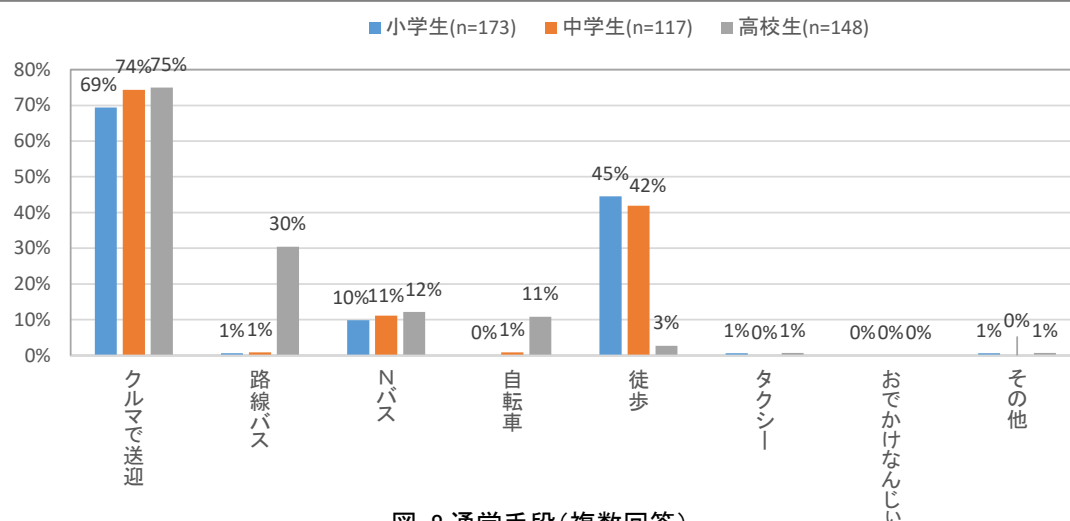


図 8.通学手段(複数回答)

2) 小学校別

- 小学校別では、馬天小学校は「徒歩」の割合が93%と高くなっています。
- 一方、佐敷小学校、知念小学校、玉城小学校、百名小学校、大里南小学校は、「クルマで送迎」が7割以上を占めており、特に知念小学校では90%と高くなっています。
- Nバスの利用は、知念小学校が30%、佐敷小学校が21%と高くなっています。

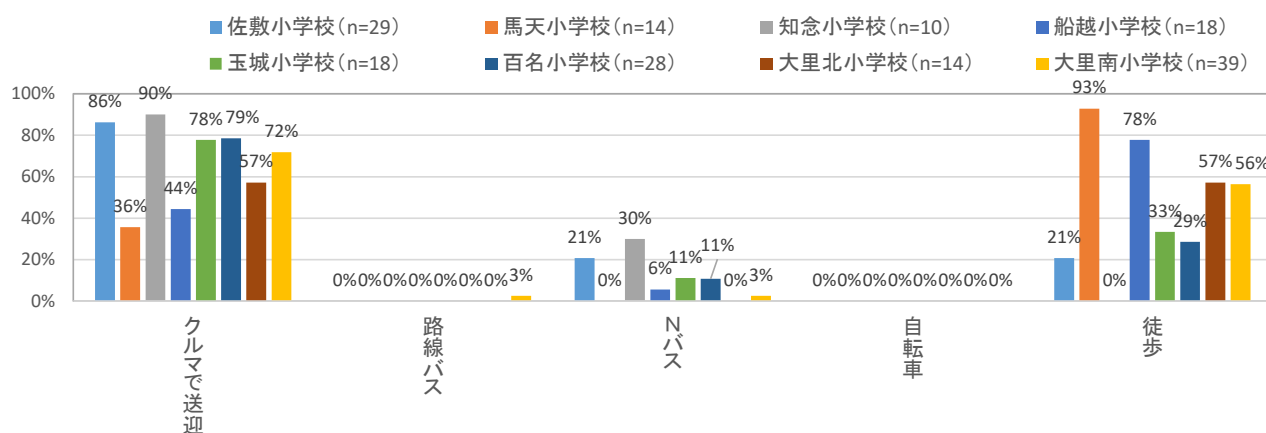


図 9 小学校別の通学手段(複数回答)

3) 中学校別

- 中学校別でみると、佐敷中学校、玉城中学校の「クルマで送迎」の割合が、7割以上と高くなっています。
- 大里中学校は「徒歩」の割合が83%、知念中学校は「Nバス」の割合が40%と高くなっています。

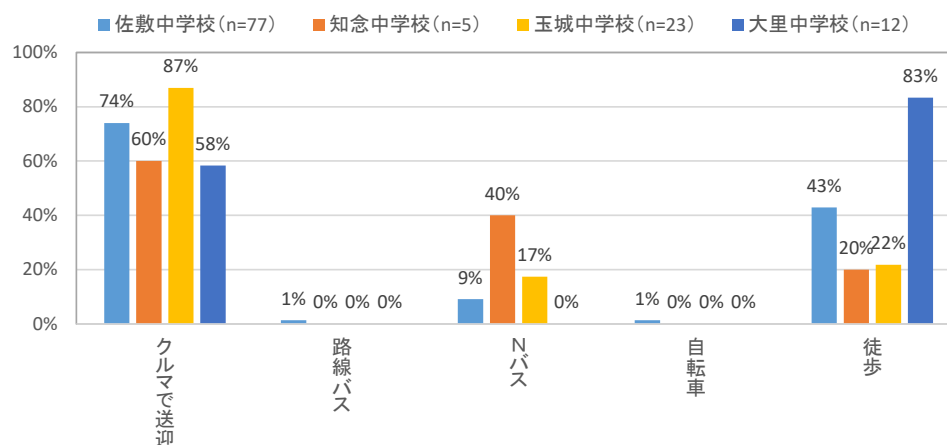


図 10.中学校別の通学手段(複数回答)

4) 高校別

- 各高校とも「クルマで送迎」が多く、「南風原高校」以外では70%を超えています。
- 「路線バス」の利用は、糸満高校が75%、南風原高校が66%、南部工業高校が43%と高くなっています。
- Nバスの利用は向陽高校が33%と高くなっています。

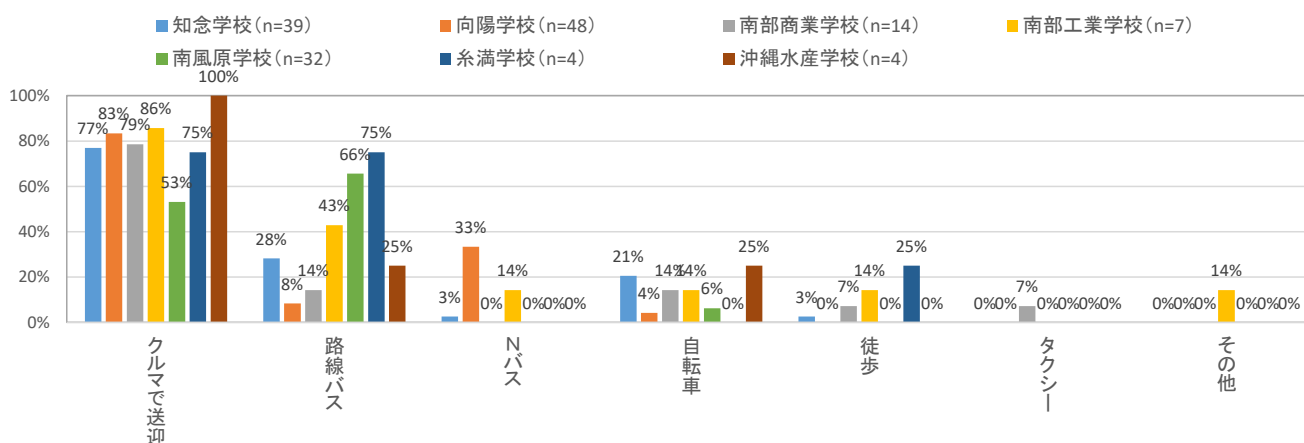


図 11.高校別の通学手段(複数回答)

(6) 希望の学校到着時間の有無

●現在の学校到着時間と異なる希望の到着時間があると回答した児童・生徒の割合は、小学生が14%、中学生・高校生が15%となっています。

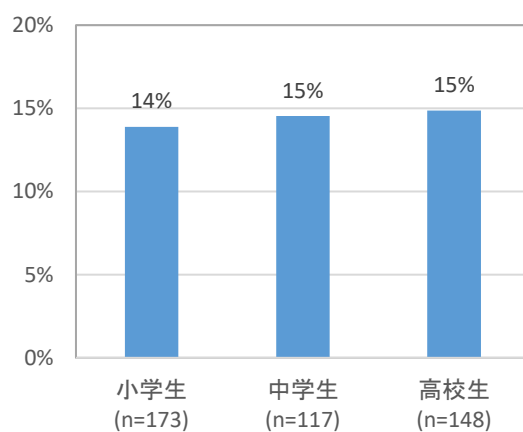


図 12.現在と異なる希望の学校到着があると回答した児童・生徒の割合

(7) 希望の学校到着時間

- 希望の学校到着時間は、現在の登校時間同様に、小学生・中学生は 7:30～8:00 の時間帯に集中、高校生は、8:00～8:30 の少し遅い時間帯に集中しています。
- 現在の学校到着時間と希望の到着時間の差をみると、平均で小学生が 5 分、高校生が 14 分遅くすることを望んでいますが、中学生は 8 分早くすることを望んでいます。

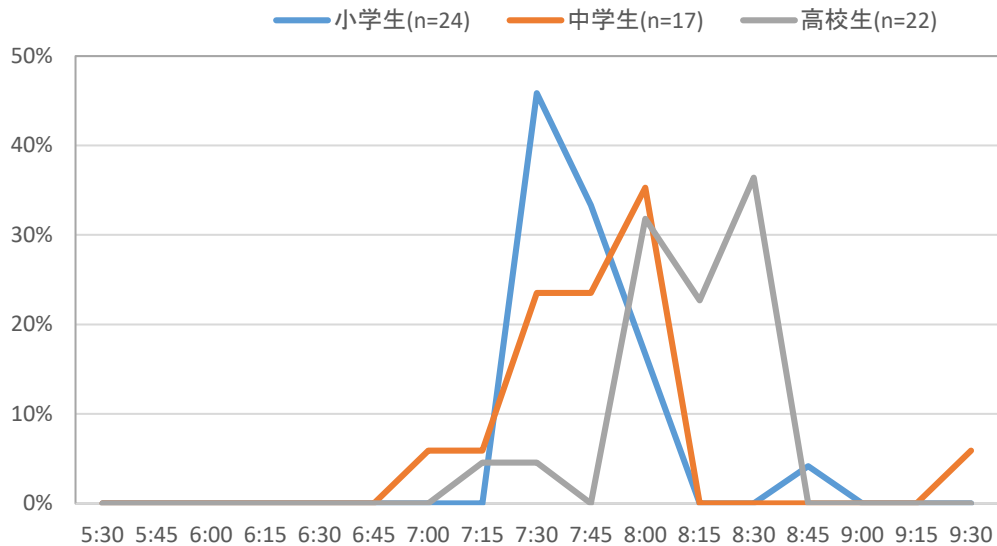


図 13.希望の学校到着時間

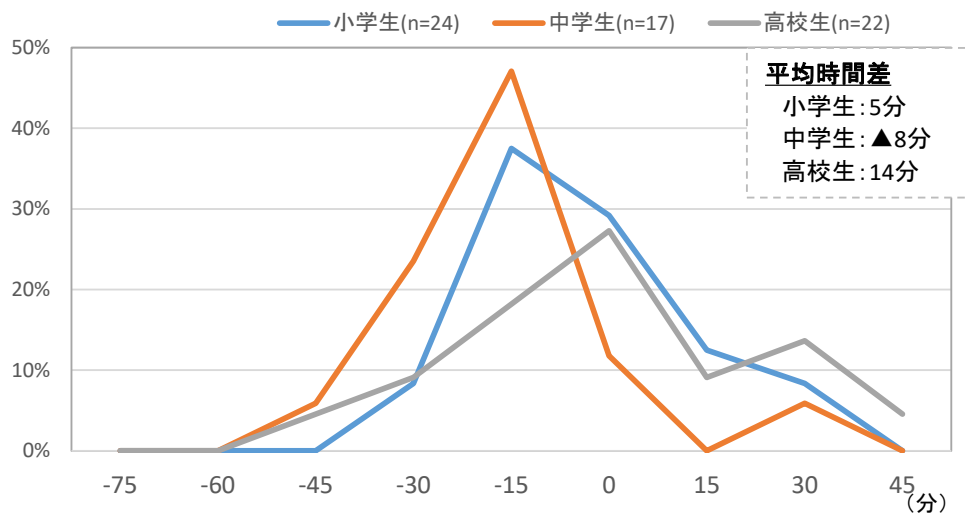


図 14.現在の学校到着時間と希望の学校到着時間との差

(8) 学校到着時間の変更希望の理由

- 変更希望の理由をみると、中学生・高校生は「授業にあわせて」が最も多く、高校生では73%を占めています。
- その他理由として、小学生は「開門時間に合わせて」遅く着きたい、「朝の活動や委員会のため」早く着きたいといった理由が多くあげられています。

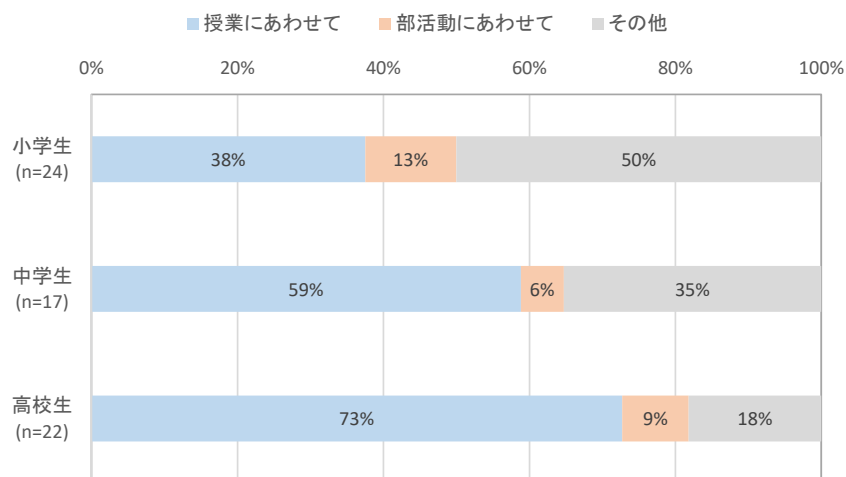


図 15.学校到着時間の変更希望の理由

(9) 送迎の状況

- 小中高生ともに「いつも送迎してもらっている」が61%～63%と最も多く、送迎での登校が日常化している状況がうかがえます。
- 小学生の方が状況に応じて送迎してもらっているケースが多く、「天気が悪い時」、「荷物が多い時」は学年が低いほど割合が高くなっています。
- 中学生、高校生になると「保護者の都合がつく時」の割合が20%前後と多くなっています。

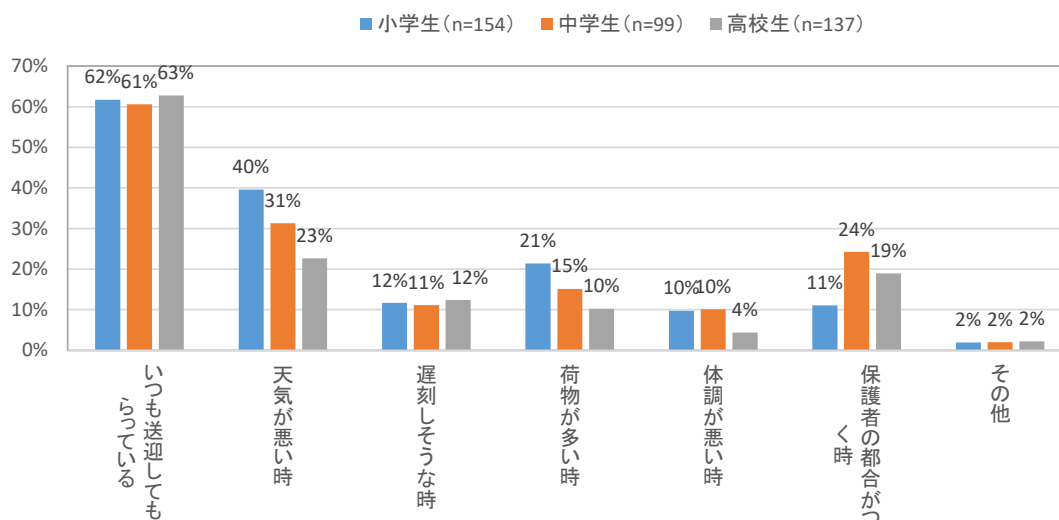


図 16.送迎の状況(複数回答)

(10) 送迎の頻度

- 送迎の頻度は、小中高生で大きな差はなく、「週に5日程度」が60%強と最も多くなっています。

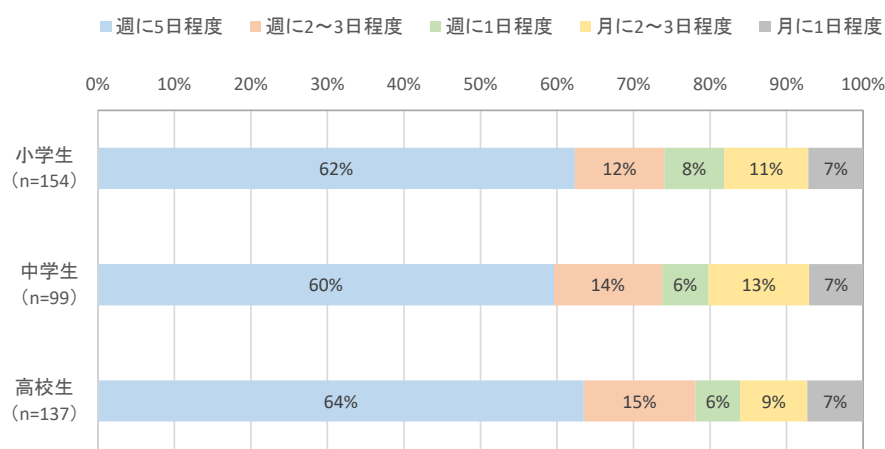
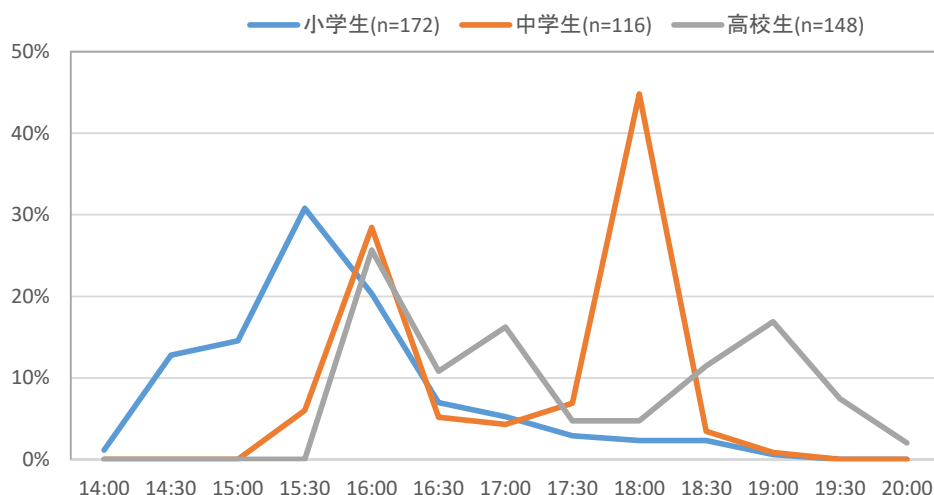


図 17.送迎の頻度

2.2 下校時

(1) 学校出発時間

- 下校時の学校出発時間は、小学生は 15:00～16:00 が多くなっています。
- 中学生は 16:00 と 18:00 の 2 つのピークがあり、19:30 以降の下校はみられません。
- 高校生は、16:00、17:00、19:00 での下校が多くなっています。

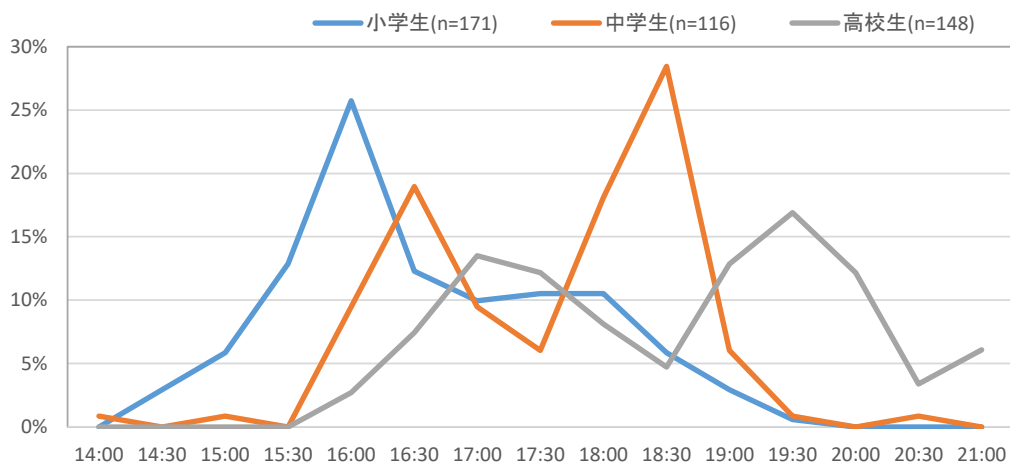


※無回答を除く

図 18.下校時の学校出発時間

(2) 帰宅時間

- 自宅に帰り着く時間は、小学生が 16:00 前後、中学生は 16:30 前後と 18:30 前後が多くなっています。
- 高校生は、17:00 前後と 19:30 前後が多く小中高生よりも遅い時間帯での帰宅が多くなっています。



※無回答を除く

図 19.帰宅時間

(3) 下校時間

- 学校を出てから、自宅に到着するまでの所要時間（塾などの途中の立ち寄りも含む）は、小学生が54分、中学生が30分、高校生が69分となっています。
- 小学生は「学童・児童館」への立ち寄りが多いため、中学生よりも時間が長くなっています。

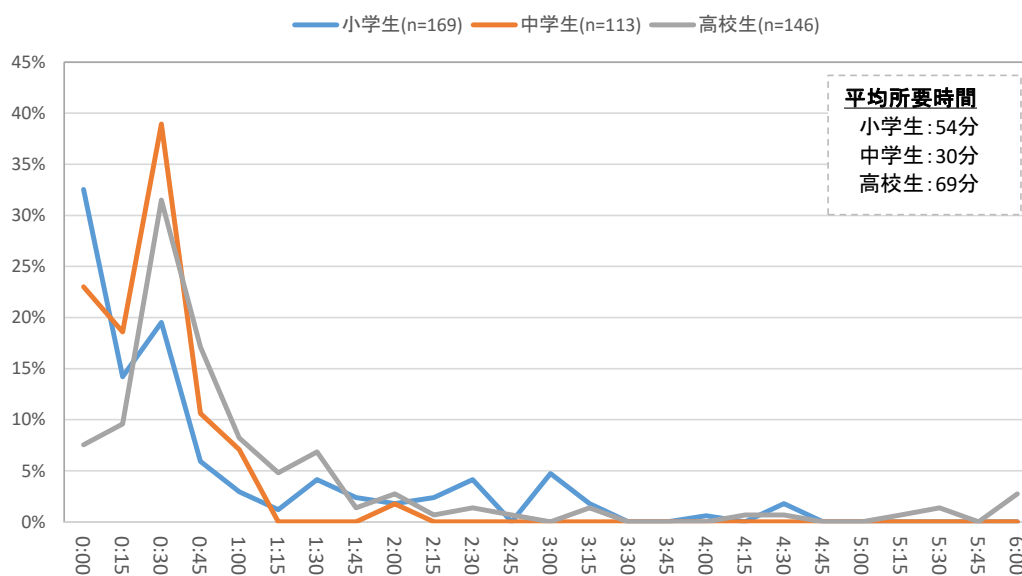


図 20.下校時間

(5) 下校手段

1) 全体

- 下校時の移動手段をみると、小学生は「徒歩」が43%と半数に達しておらず、登校時同様に「クルマで送迎」が58%と半数以上を占めています。
- 中学生は「徒歩」が登校時の42%から62%へと20ポイント高くなっており、一方で「クルマで送迎」が74%から59%へと15ポイント低くなっています。
- 高校生は「クルマで送迎」が登校時の75%から67%へと8ポイント低くなっていますが、「路線バス」の割合は、登校時30%、下校時36%とあまり変わっていないことから、登校時は「クルマ送迎」と「路線バス」を併用している生徒が多いと考えられます。

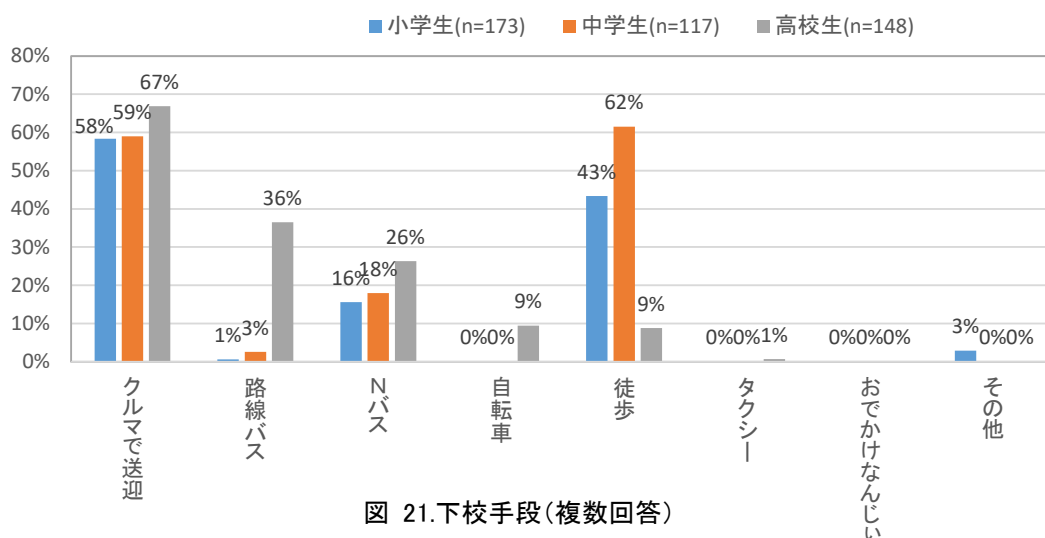


図 21.下校手段(複数回答)

2) 小学校別

- 佐敷小学校、玉城小学校、百名小学校の、「クルマで送迎」の割合が約7割と高くなっています。
- 知念小学校は、「Nバス」での下校が70%と多く利用されています。

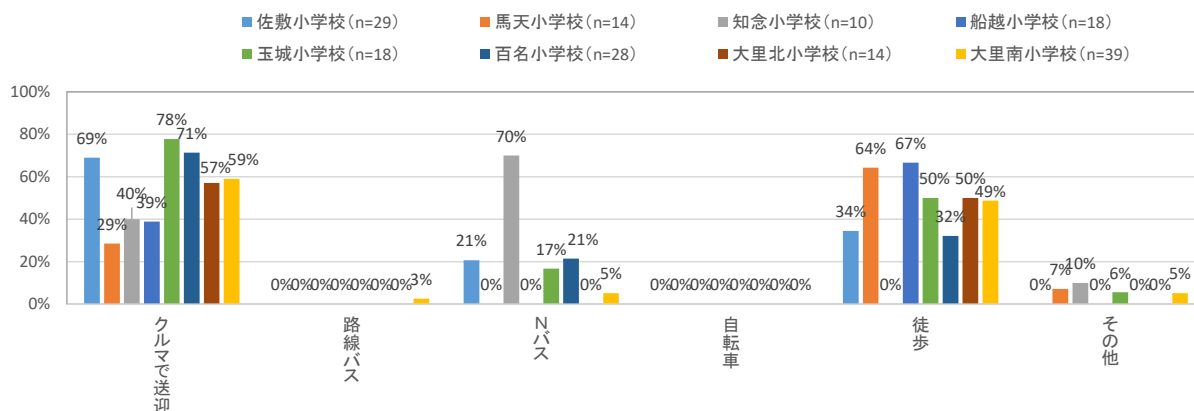
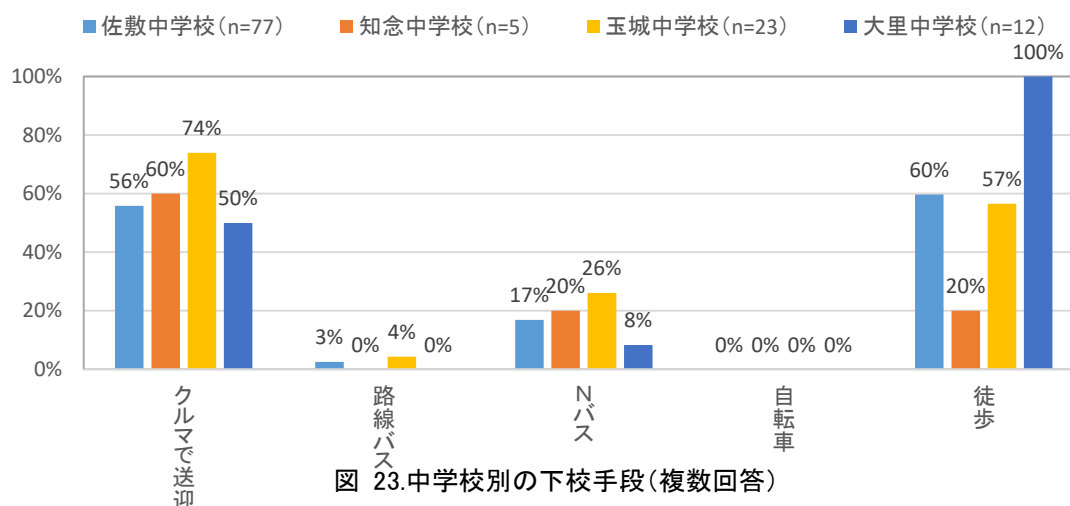


図 22.小学校別の下校手段(複数回答)

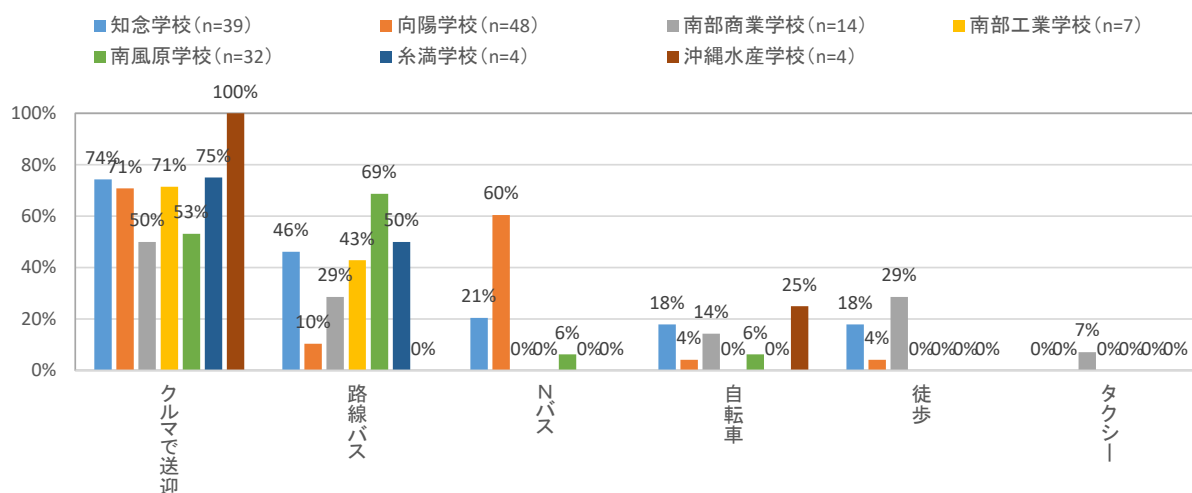
3) 中学校別

- 中学校別でみると、玉城中学校の「クルマで送迎」の割合が、74%と高くなっています。
- Nバスの利用は「玉城中学校」が26%、「知念中学校」が20%、「佐敷中学校」が17%と一定の利用がみられますが、「大里中学校」は8%と他の中学校よりも低くなっています。ただし、大里中学校は「徒歩」での下校が100%と他の学校よりも非常に高くなっており、雨天時など状況によってNバスや、送迎で下校している者と思われます。



4) 高校別

- 各高校とも下校時の「クルマで送迎」の割合がやや減少しています。
- 向陽高校は、「クルマで送迎」が登校時の83%から下校時は71%へと12ポイント低下、一方「Nバス」は登校時の33%から下校時は60%と27ポイント増加しており、多くの生徒が登校時は「クルマで送迎」、下校時は「Nバス」を利用しているものと思われます。



(6) 希望の学校出発時間の有無

●現在の学校出発時間と異なる希望の出発時間があると回答した児童・生徒の割合は、小学生 14%、中学生 18%、高校生 28%と小学生以外は登校時よりも高くなっています。

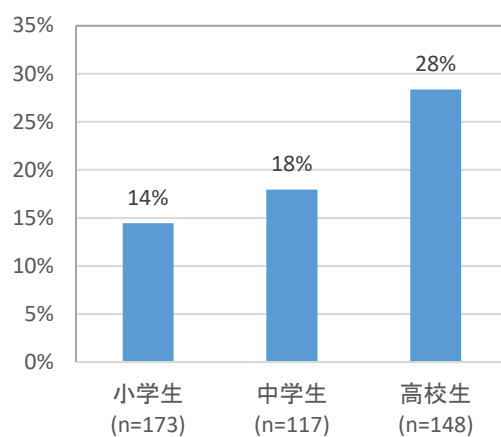
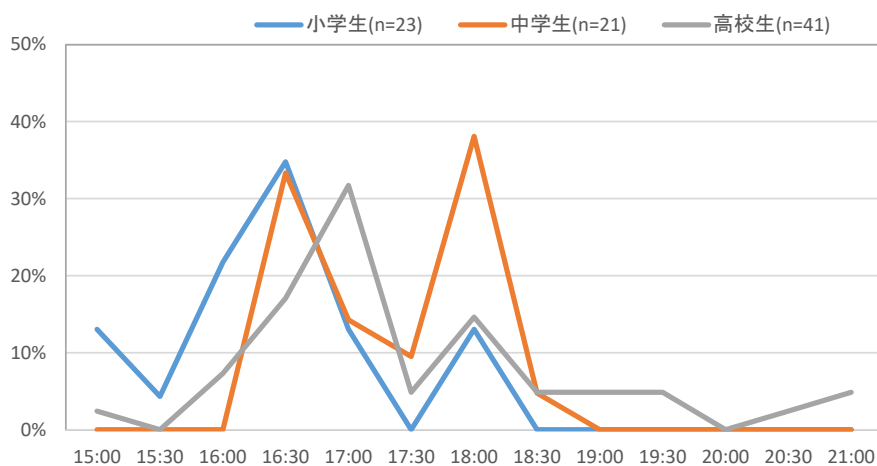


図 25.現在と異なる希望の学校出発時間があると回答した児童・生徒の割合

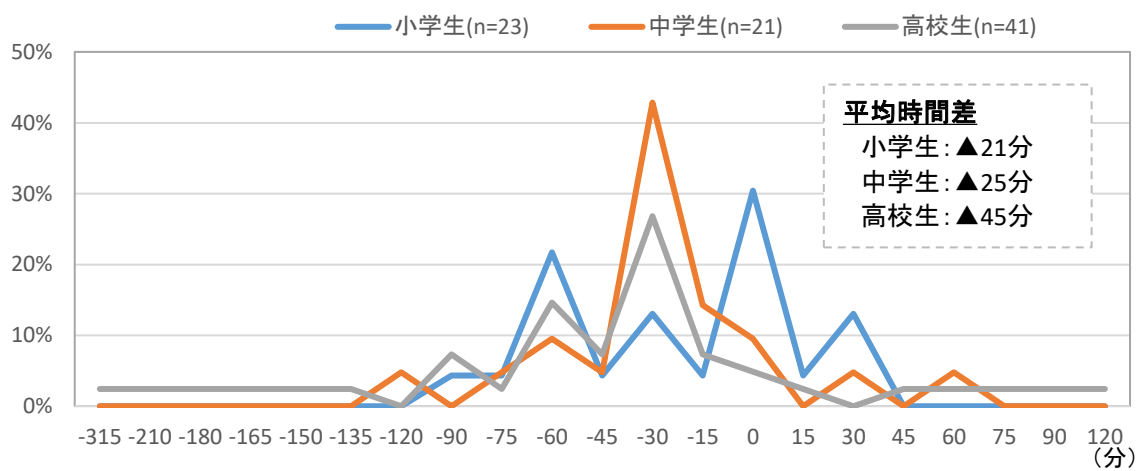
(7) 希望の学校出発時間

- 希望の学校出発時間は、現在の下校時間同様に、小学生は 16:30 前後、中学生は 16:30 及び 18:00、高校生は 17:00 前後が多くなっています。
- 現在の学校到着時間と希望の到着時間の差をみると、平均で小学生は 21 分、中学生は 25 分、高校生は 45 分早くすることを希望しています。



※無回答を除く

図 26. 希望の学校出発時間



平均時間差

小学生: ▲21分

中学生: ▲25分

高校生: ▲45分

※無回答を除く

図 27. 現在の学校出発時間と希望の学校出発時間との差

(8) 学校出発時間の変更希望の理由

- 変更希望の理由をみると、小学生は「授業にあわせて」が48%と多くなっています。
- 18:00 前後の希望が多い中学生は「部活動にあわせて」と「塾・習い事にあわせて」が38%と多くなっています。
- 高校生も「授業にあわせて」が33%と多く、その他では「アルバイトにあわせて」が29%、「部活動にあわせて」が19%となっています。

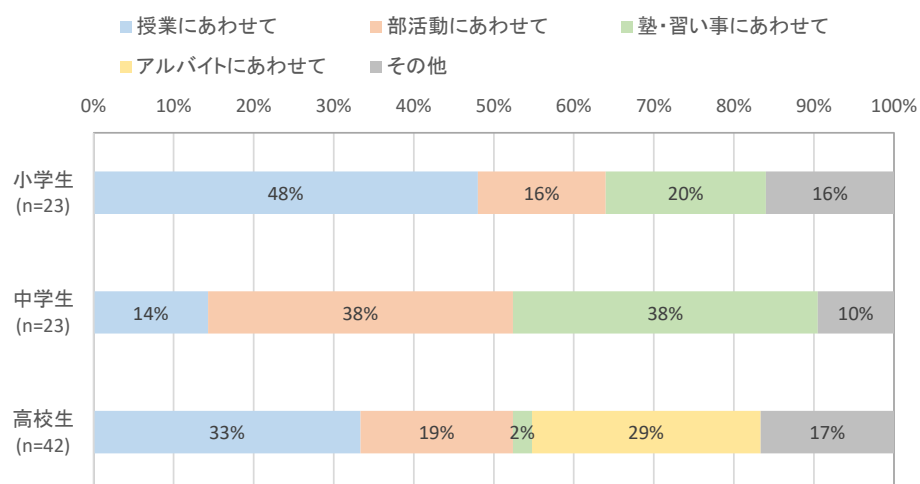


図 28.学校出発時間の変更希望の理由

3 通学手段の検討状況等

3.1 通学手段の重視した点

- 通学手段を選択する上で、重視した点として、小中学生は「登下校の時間にあっている」が最も多くなっていますが、すべて市外への登校が必要な高校生は「所要時間が短い」が29%と最も重視されています。
- 小学生では「安全性が高い」が17%、「きょうだいと一緒に通える」が14%と中高生よりも高くなっています。

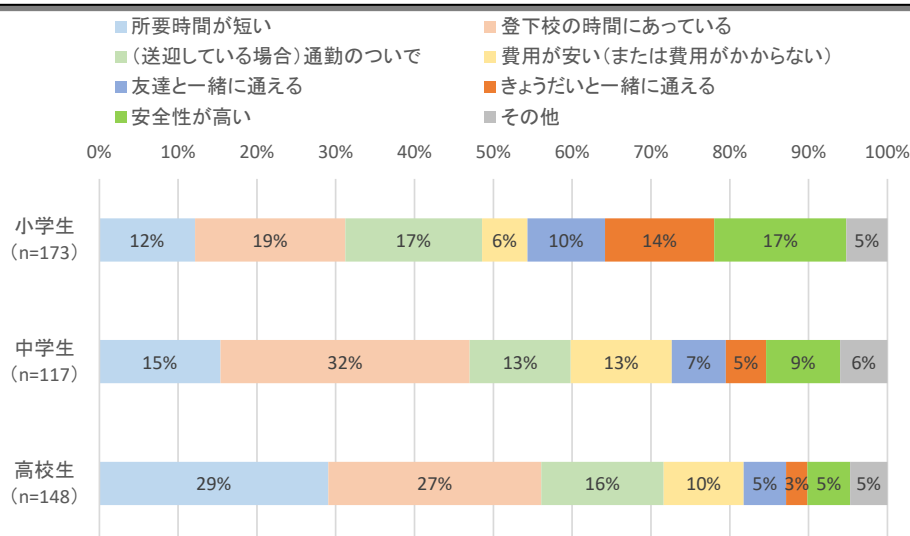


図 29. 通学手段の重視した点

3.2 送迎の負担

- 送迎に対する負担は、移動距離は長くなりますが、学年があがるにつれて、「負担である」の割合は低くなっており、送迎をするのが普通であると認識している保護者が多いと思われます。

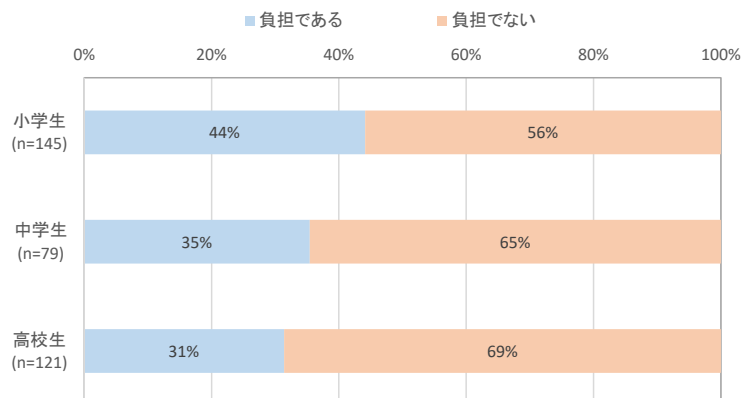


図 30.送迎の負担

※無回答を除く

3.3 学校からの指導

- 登下校について学校からの指導は、小学校の38%、中学校の42%、高校の62%は「特になし」と回答しており、学年が上がるにつれて、学校からの指導が少なくなっています。
- 学校からの指導が「特になし」の状況を反映して、「学校周辺での送迎（車の乗降）」が禁止されている、「送迎での乗降場所が指定されている」の割合は、学年が上がるにつれて、低くなっています。
- 「公共交通での通学が推奨されている」は中学校が19%とやや高くなっていますが、通学距離が長くなる高校は12%と、中学校よりも低くなっています。

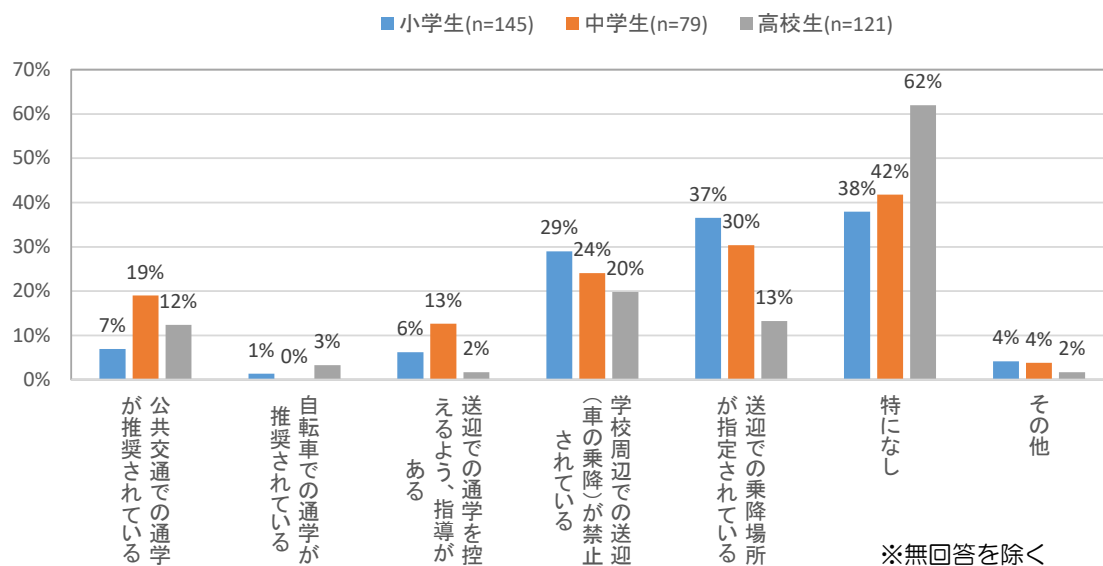


図 31.学校からの指導(複数回答)

4 平日の外出状況

4.1 外出目的

- 平日の外出目的をみると、小学生は「塾・習い事」が27%と最も多く、次いで「放課後児童クラブ」21%、「部活・クラブ活動」18%の順に多くなっています。
- 中学生は「塾・習い事」が34%と多く、その他では「あまり外出しない」が25%と多くなっています。
- 高校生は「あまり外出しない」が45%と最も多く、外出としては「アルバイト」が12%、「塾・習い事」及び「部活・クラブ活動」が11%となっています。

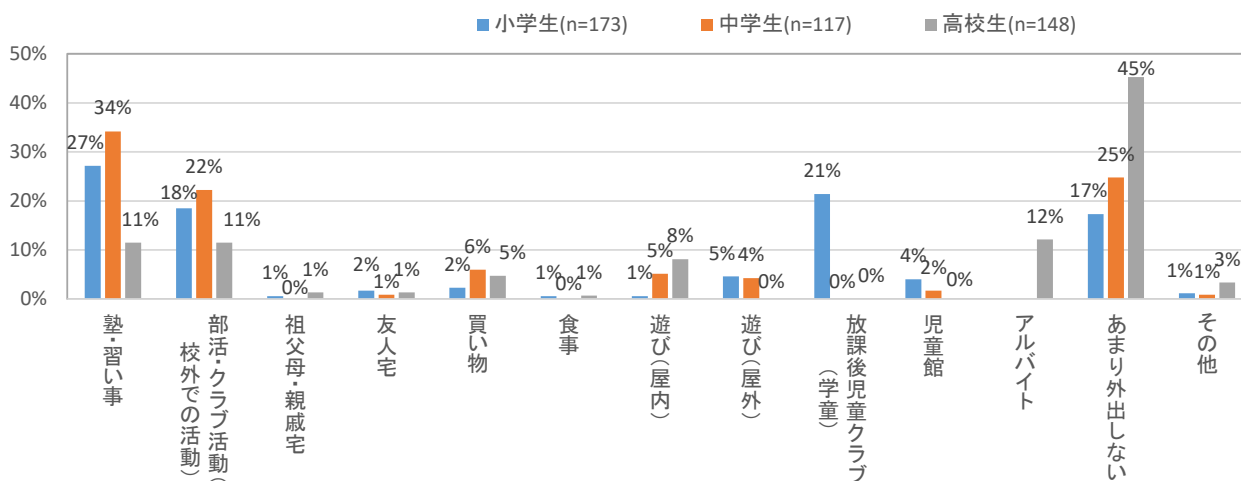


図 32.平日の外出目的

4.2 外出の目的地

- 外出の目的地をみると、小学生、中学生、高校生ともに「南城市内」の外出が多く、それぞれ76%、66%、40%を占め、学年が上がるにつれ、行動範囲が広がっています。
- 市外への外出は高校生の割合が高く、「那覇市」が14%、「南風原町」及び「与那原町」が12%となっています。

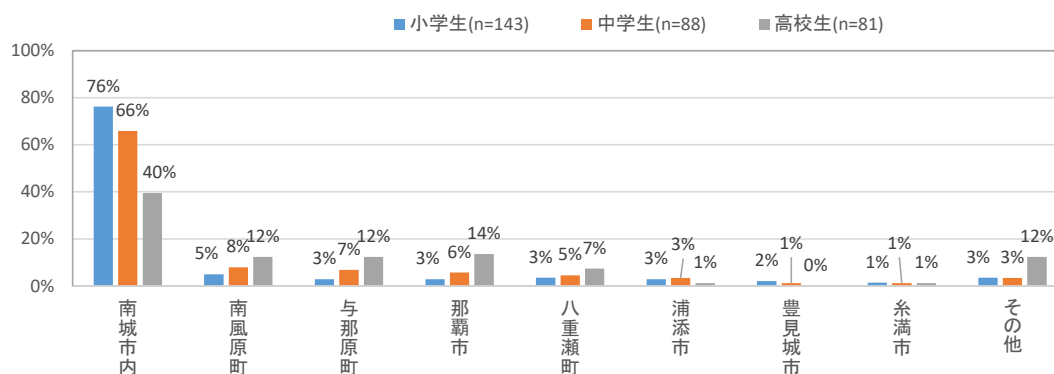


図 33.平日の外出先

4.3 外出頻度

- 小中高校生ともに、「週に1～2日程度」が最も多くなっています。
- 小学生は塾・習い事や学童、高校生は塾や部活、アルバイトのため、中学生よりも「平日ほぼ毎日」の割合がやや高くなっていると思われます。

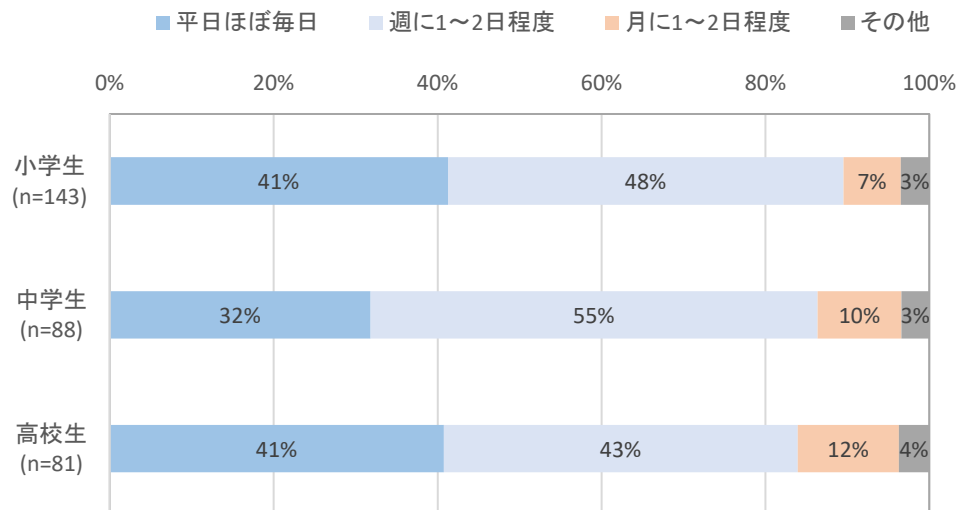


図 34.外出頻度

5 休日等の外出状況

5.1 外出目的

- 休日等の外出目的をみると、小学生は「買物」が22%と最も多く、次いで「部活・クラブ活動」21%、「塾・習い事」14%の順に多くなっています。
- 中学生は「部活・クラブ活動」が32%と多く、その他では「あまり外出しない」が20%と多くなっています。
- 高校生は「あまり外出しない」が25%と最も多く、外出としては「遊び（主に屋外）」が21%、「部活・クラブ活動」が19%と多くなっています。

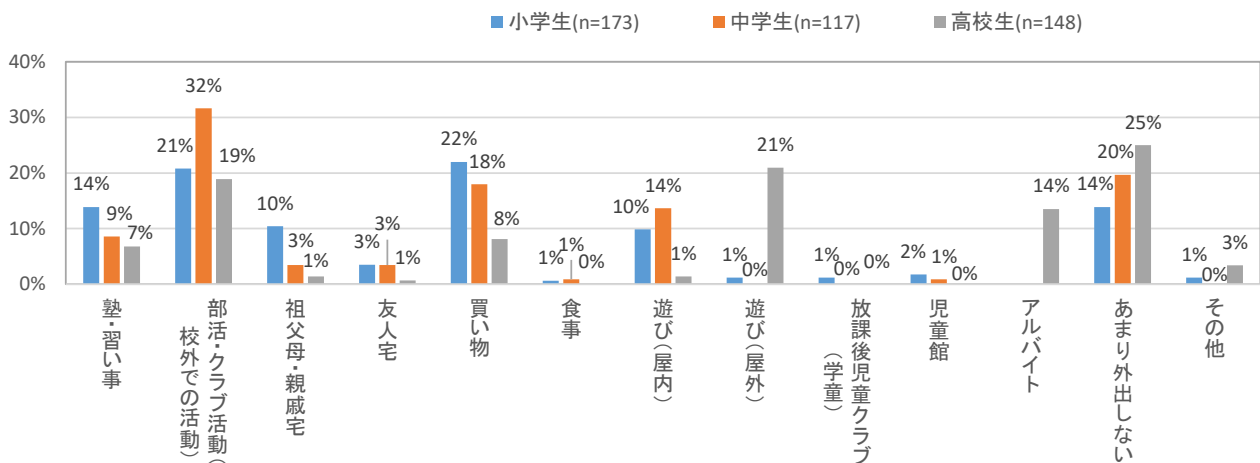


図 35.休日等の外出目的

5.2 外出の目的地

- 外出の目的地をみると、小学生、中学生、高校生ともに「南城市内」の外出が多く、それぞれ43%、56%、36%を占めています。
- 市外への外出は高校生の割合が高く、「那覇市」が23%、「南風原町」が13%となっています。

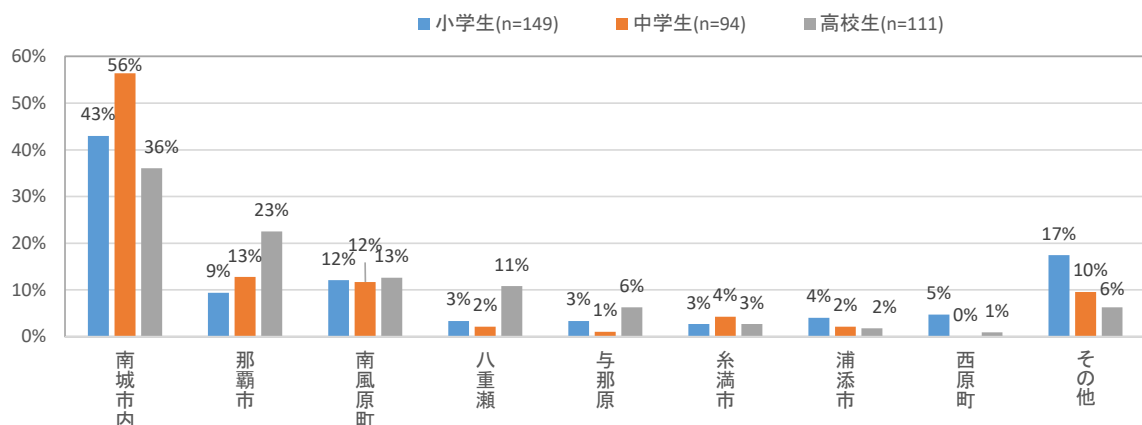


図 36.休日等の外出先

5.3 外出頻度

●学年があがるにつれて、土日祝日は外出する頻度が低くなる傾向にあります。

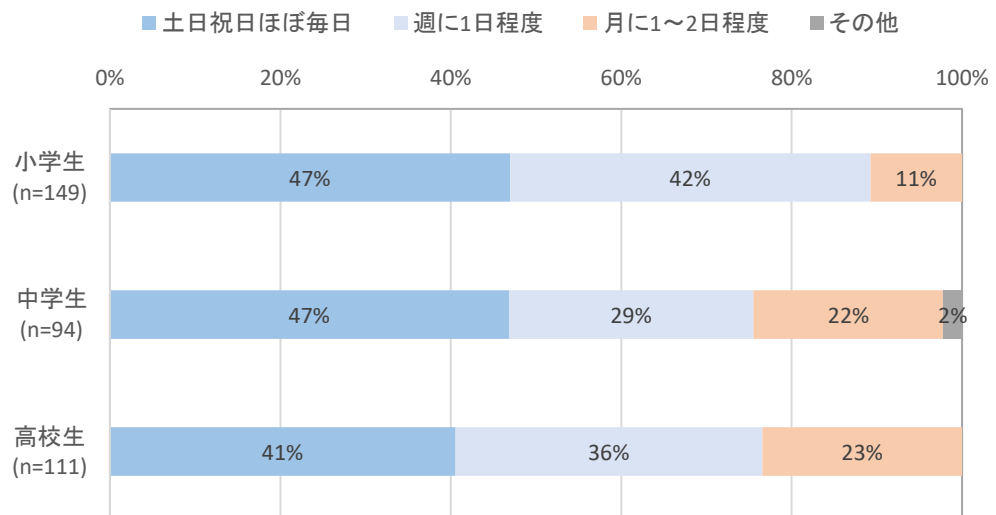


図 37.外出頻度

6 Nバスの利用について

6.1 乗車の有無

●Nバスに利用したことがある児童・生徒の割合は、小学生が68%、中学生が76%、高校生が85%と学年が上がるにつれ、高くなっています。

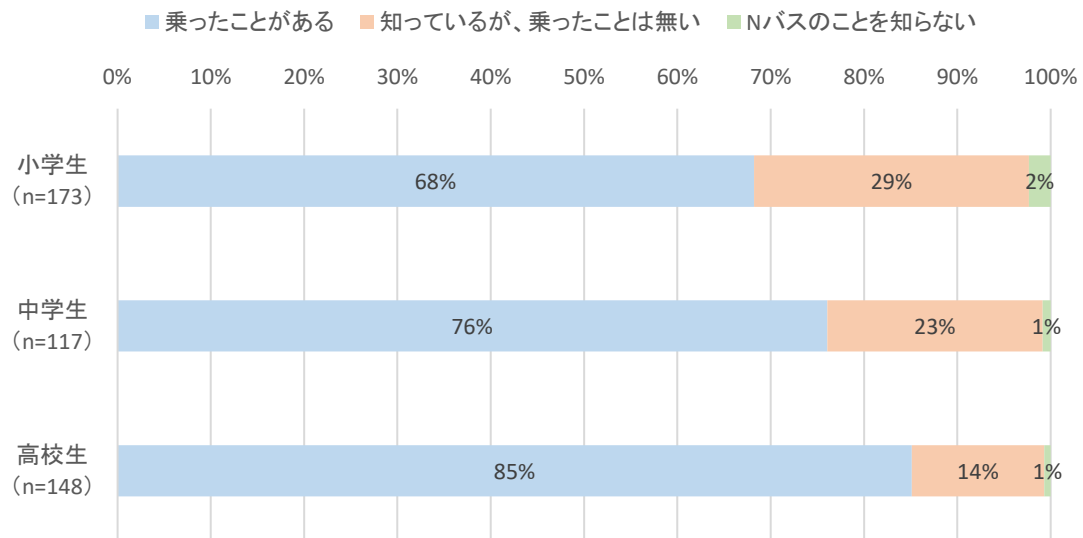


図 38. 乗車の有無

6.2 市民運賃があることの認知度

●市民運賃については、小学生、中学生の認知度はそれぞれ59%、63%にとどまっていますが、高校生は80%と認知度が高くなっています。

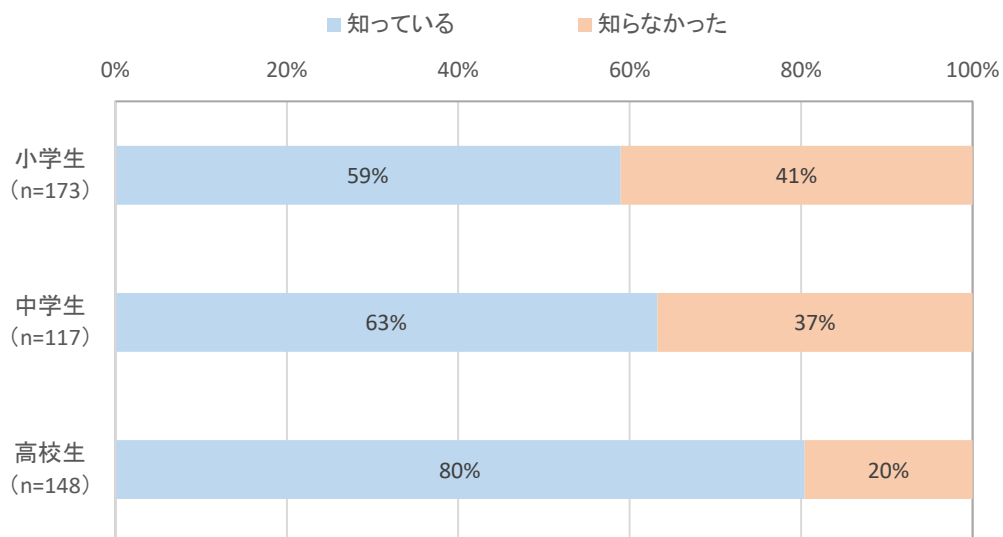


図 39. 市民運賃があることの認知度

6.3 利用回数を増やすためのサービス改善

- Nバスの利用を増やすためのサービスとして、小中高校生ともに「便数の増加」が64%～72%と最も多くあげられています。
- 学年があがるにつれ「定時性の向上」、「バス停待ち環境の改善」が多く、「運行経路の見直し」が少なくなっています。

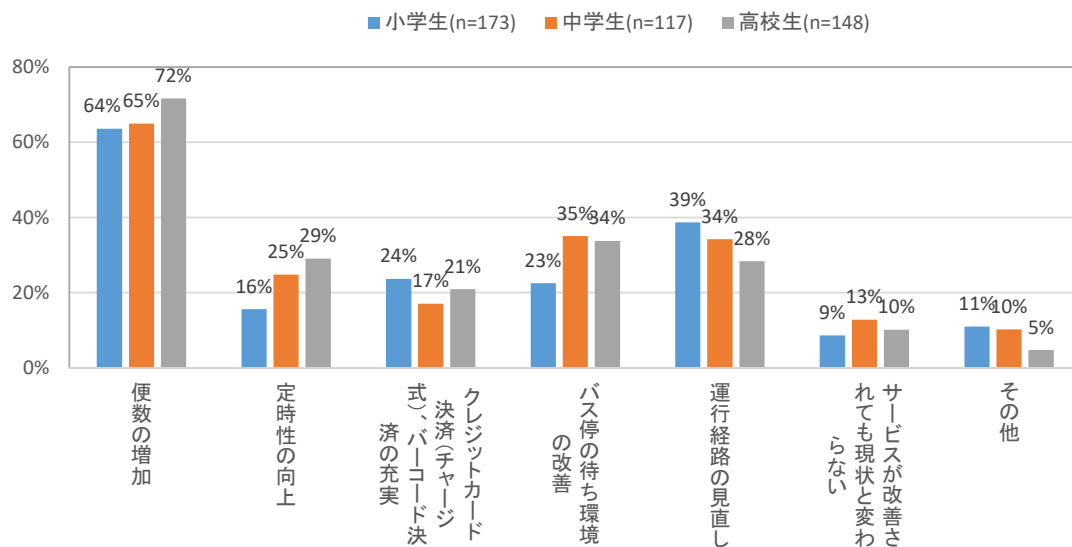


図 40. サービス改善(複数回答)

7 情報収集について

7.1 スマートフォン等でのバスの時刻表検索

- スマートフォン等でのバス時刻表の検索は、小学生、中学生は24%ですが、高校生になると65%が利用しています。
- なお、スマートフォンの所有率は小学生84%、中学生87%、高校生99%と高く、ほとんどの児童・生徒が所有しています。

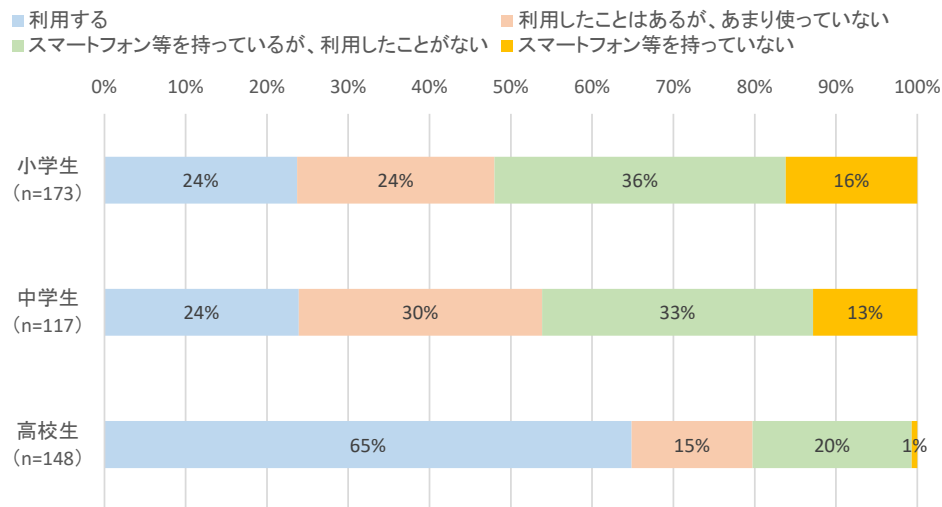


図 41. スマートフォン等でのバスの時刻表検索

7.2 南城市の公共交通の情報収集媒体で主に利用するもの

- 学年があがるほど、「Nバスホームページ」、「Nバスロケーションシステム」と実用的な情報収集をする割合が高くなっています。

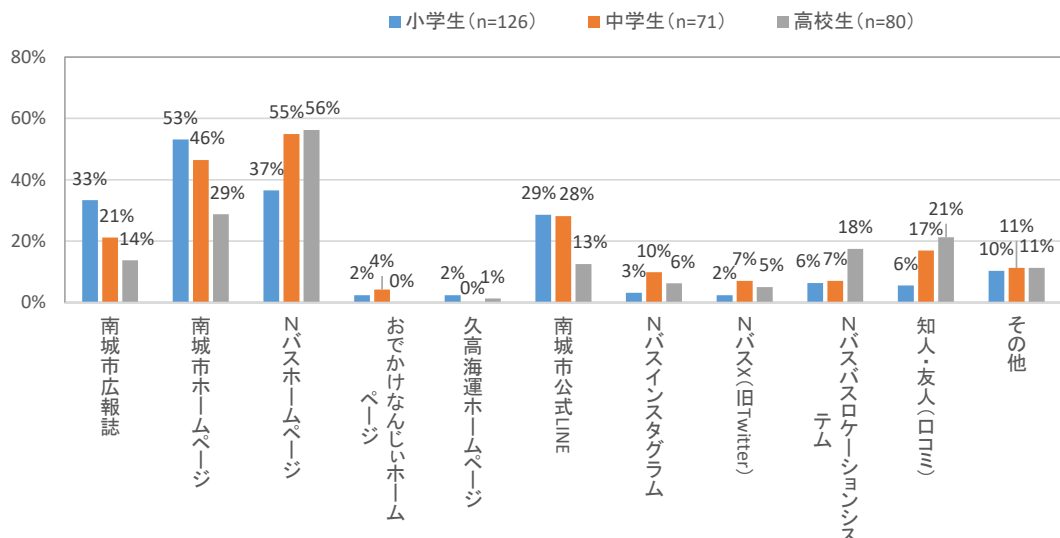


図 42. 情報収集媒体で主に利用するもの(複数回答)

：無回答を除く

8 経年変化

8.1 登下校手段の変化

(1) 小学校

- 平成 29 年度からの小学校への登下校手段の変化をみると、「徒歩」の割合が 25 ポイント減少し、「クルマで送迎」が 24 ポイント増加しており、徒歩から送迎にシフトしています。
- 下校時も同様の変化がみられます。
- N バスの利用は、登校時は令和 3 年度から 1 ポイント減少、下校時は 4 ポイント増加しています。

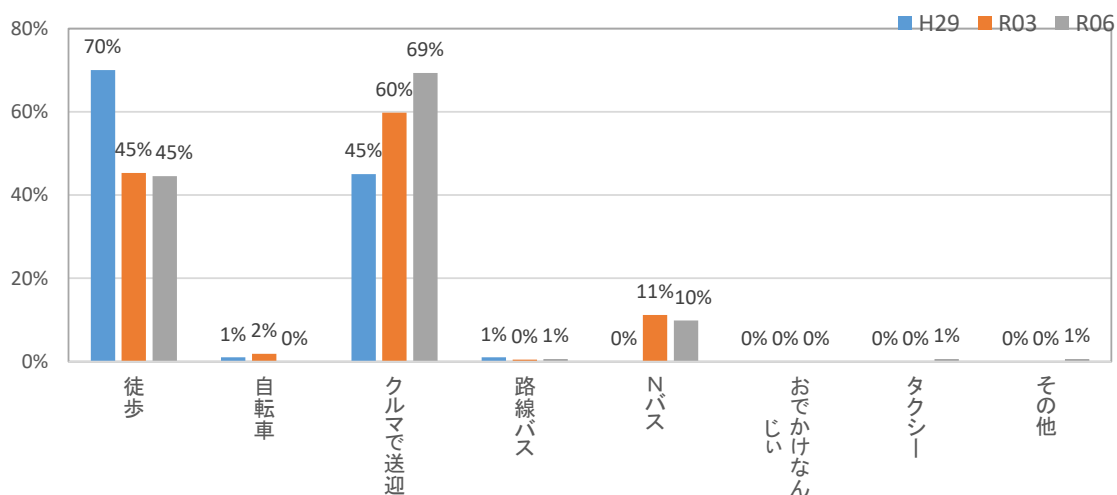


図 43.小学校への登校における分担率の変化

※H29 の N バスは当時のスクールバスの値

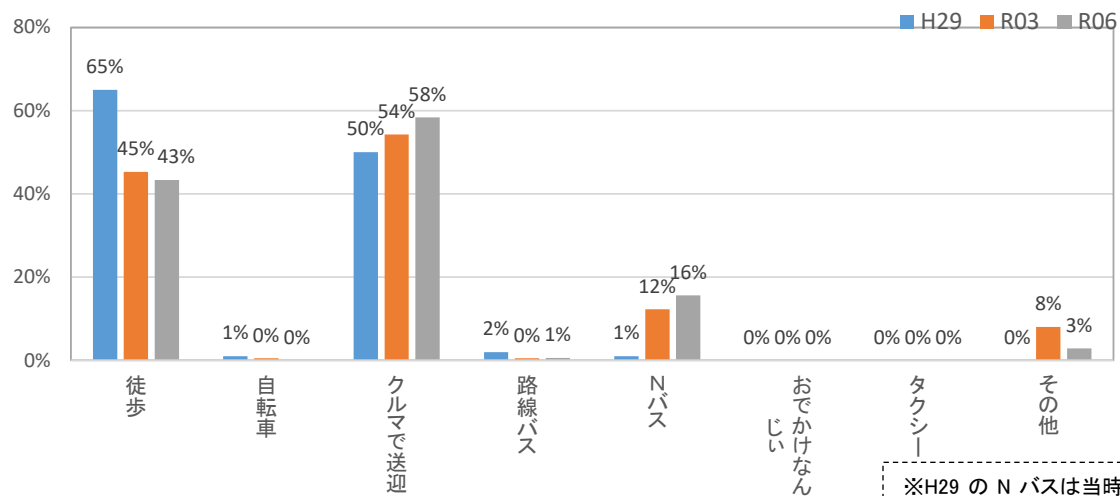


図 44.小学校からの下校における分担率の変化

※H29 の N バスは当時のスクールバスの値

(2) 中学校

- 平成 29 年度からの中学校への登下校手段の変化をみると、「徒歩」の割合が 16 ポイント減少し、「クルマで送迎」が 22 ポイント増加しており、徒歩から送迎にシフトしています。
- 下校時も同様の変化がみられます。
- N バスの利用は、登校時は令和 3 年度から 3 ポイント減少、下校時は 8 ポイント減少しています。

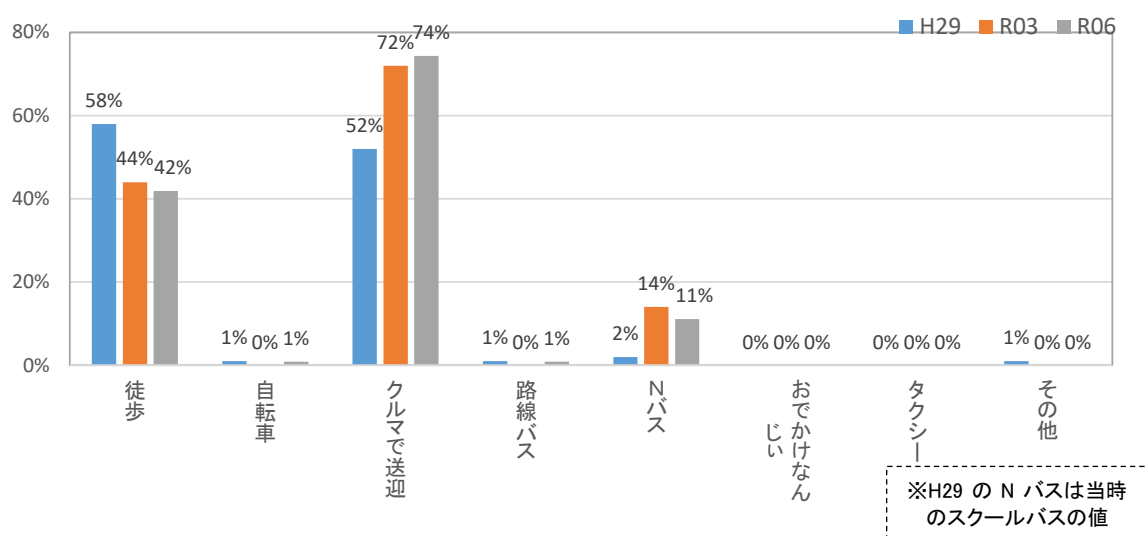


図 45 中学校への登校における分担率の変化

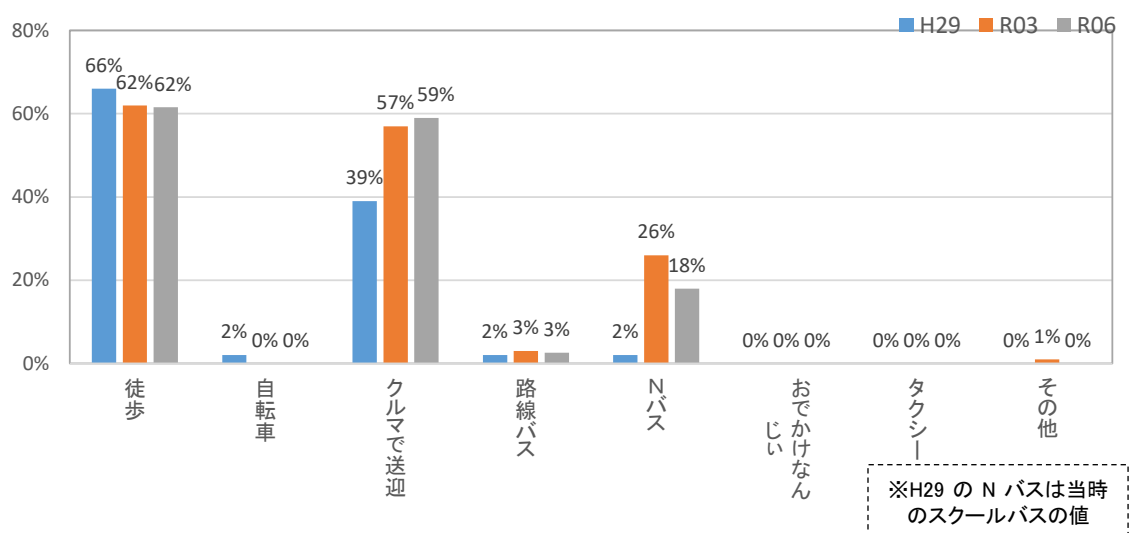


図 46.中学校からの下校における分担率の変化

(3) 高校生

- 平成 29 年度からの高校への登下校手段の変化をみると、「徒歩」・「自転車」の割合が 14 ポイント減少し、「路線バス」が 11 ポイント、「クルマで送迎」が 6 ポイント増加しており、徒歩・自転車から路線バス、送迎にシフトしています。
- 下校時も同様の変化がみられます。
- N バスの利用は、登校時は令和 3 年度から 3 ポイント増加、下校時は 11 ポイント増加しており、登下校での活用が進んでいます。
- 一方、路線バスが減便が進んだこともあり、登校時は令和 3 年度から 5 ポイント減少、下校時は±0 ポイントとなっています。

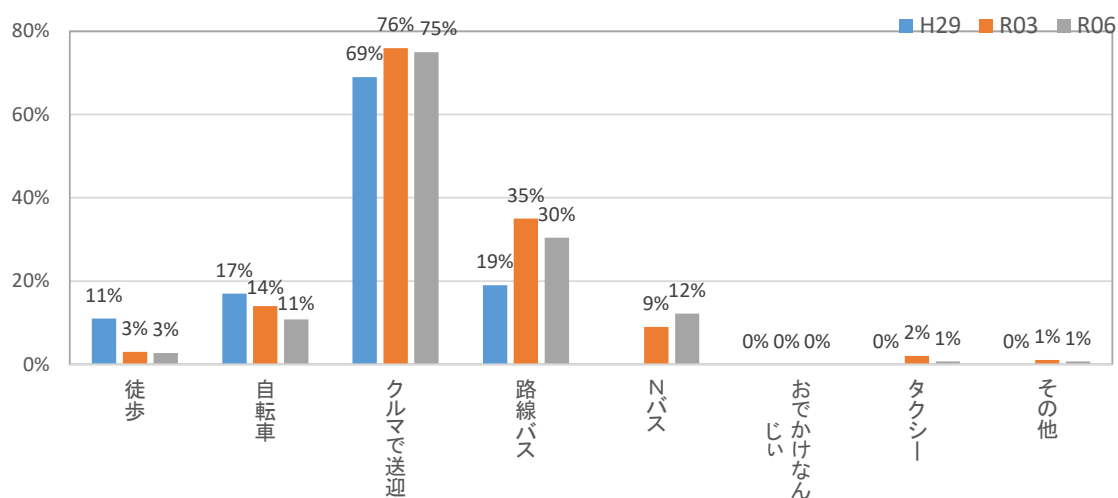


図 47.高校への登校における分担率の変化

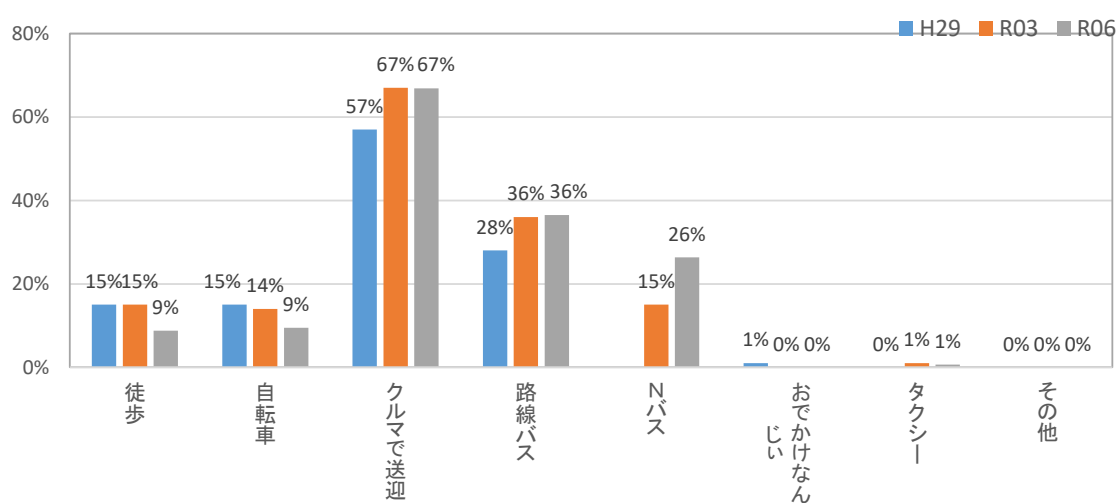


図 48.高校からの下校における分担率の変化

8.2 休日等の外出手段の変化

(1) 小学生

- 平成 29 年度からの小学生の休日等の外出手段の変化をみると「徒歩」が 12 ポイント減少しているのに対し、「クルマで送迎」が 25 ポイント増加しており、「クルマで送迎」に転換している状況がうかがえます。
- 「Nバス」の利用は令和 3 年度から 4 ポイント減少しています。

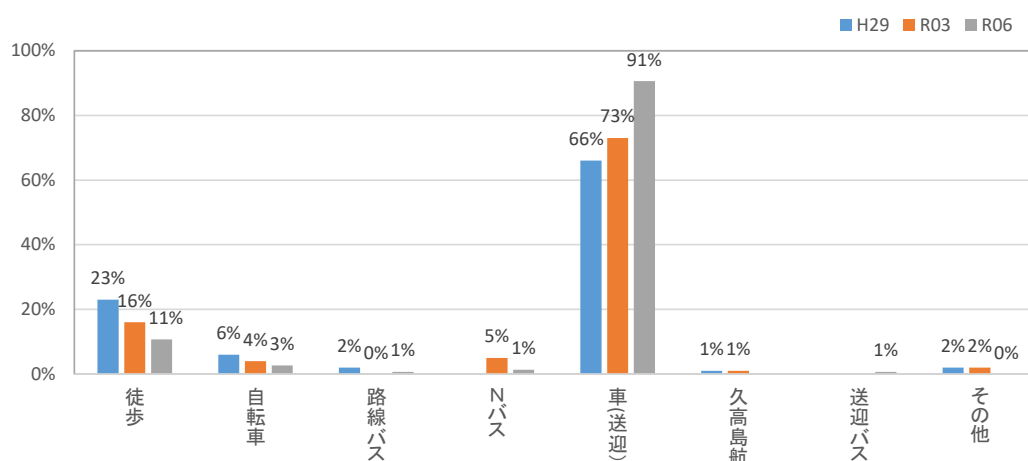


図 49.外出時の移動手段の変化(小学生)

(2) 中学生

- 平成 29 年度からの中学生の休日等の外出手段の変化をみると「徒歩」・「自転車」が 7 ポイント減少しているのに対し、「クルマで送迎」が 30 ポイントと大きく増加しています。
- 「Nバス」の利用は令和 3 年度から 1 ポイント増加、「路線バス」は 8 ポイントと大きく増加しています。

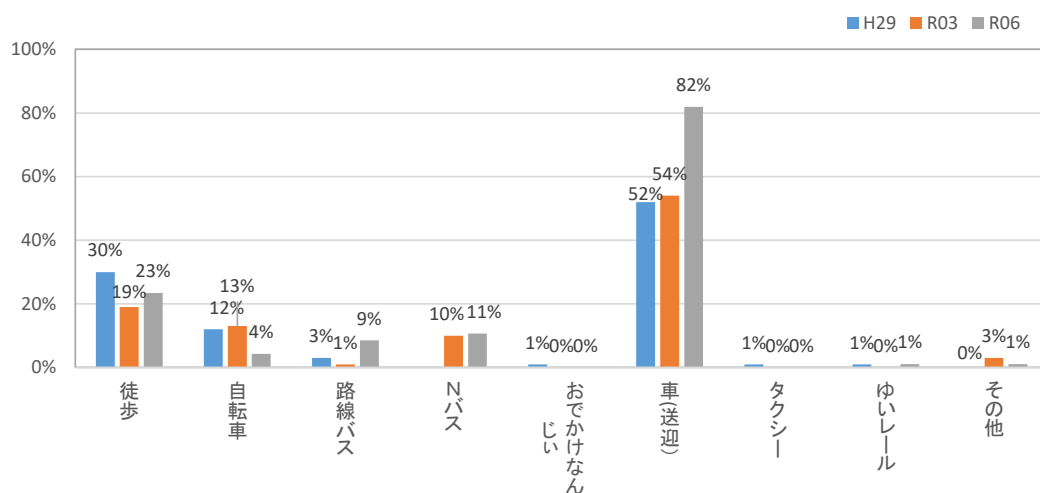


図 50.外出時の移動手段の変化(中学生)

(3) 高校生

- 平成 29 年度からの高校生の休日等の外出手段の変化をみると「徒歩」・「自転車」が 9 ポイント減少しているのに対し、「クルマで送迎」が 22 ポイントと大きく増加しています。
- Nバス」の利用は令和 3 年度から 13 ポイントと大きく増加、「路線バス」は 1 ポイント増加しています。

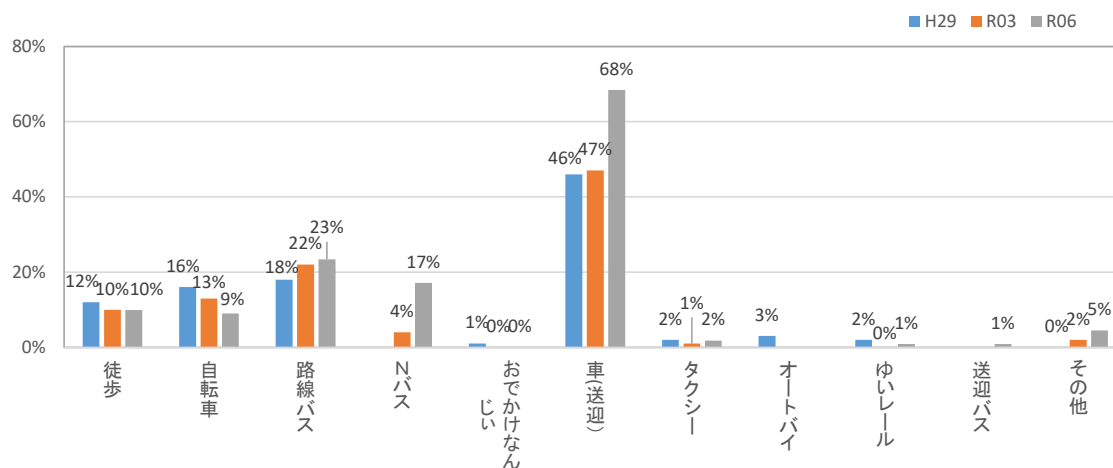


図 51.外出時の移動手段の変化(高校生)

8.3 問題指摘

(1) 小学生

- 小学生の問題指摘の変化をみると、「送迎にたよらないといけない」が平成 29 年度の 36%から令和 6 年度は 46%と 13 ポイント増加しています。
- 一方、路線バスに関する問題指摘は全体的に減ってきており、送迎で移動する機会が増えたことが反映されていると思われます。

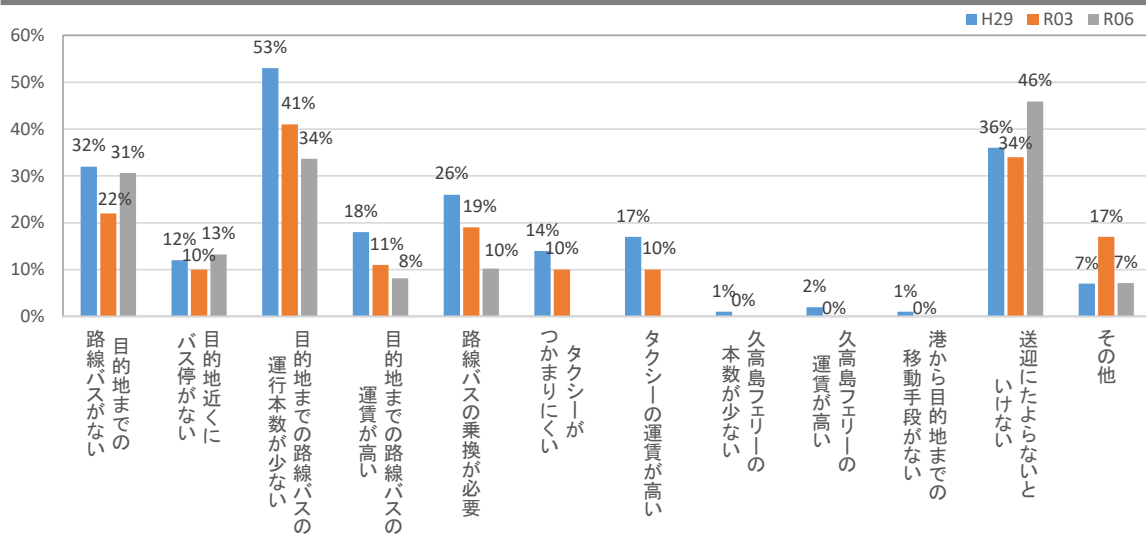


図 52.南城市の公共交通の問題指摘の変化(小学生)

(3) 中学生

- 中学生も令和 3 年度で指摘が減っていますが、「送迎にたよらないといけない」が平成 29 年度より 6 ポイント増加しており、「目的地までの路線バスの運行本数が少ない」と並び、最も多く指摘されています。

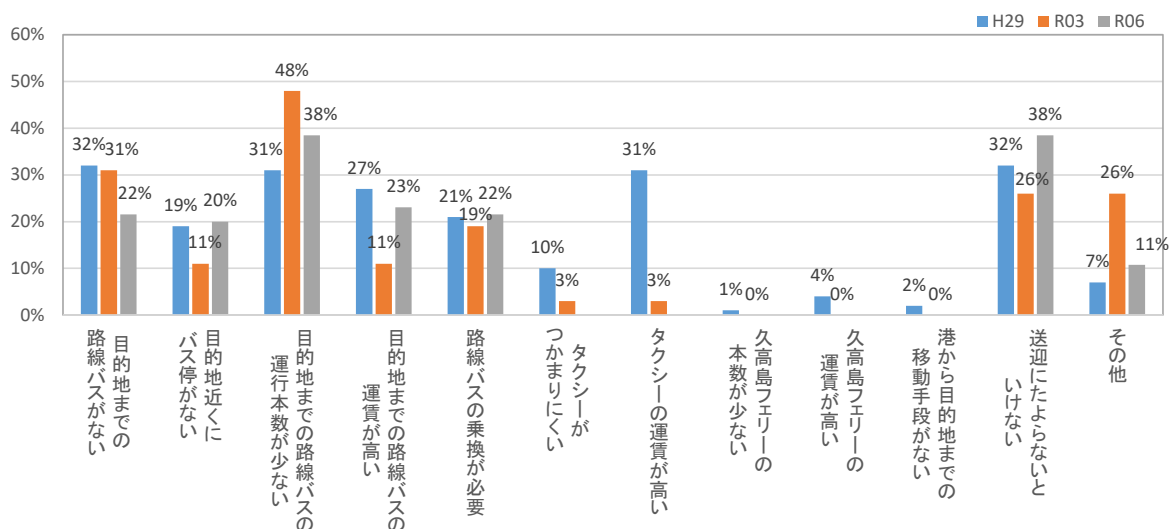


図 53.南城市の公共交通の問題指摘の変化(中学生)

(3) 高校生

- 高校生は、全体的に問題指摘が減ってきています。「目的地までの路線バスの運行本数が少ない」、「目的地までの路線バスの運賃が高い」は平成 29 年度では問題指摘が多かった上位 2 項目になりますが、再編後の令和 3 年度に問題指摘の割合が減少し、その後、令和 6 年度までは概ね横ばいで推移しています。

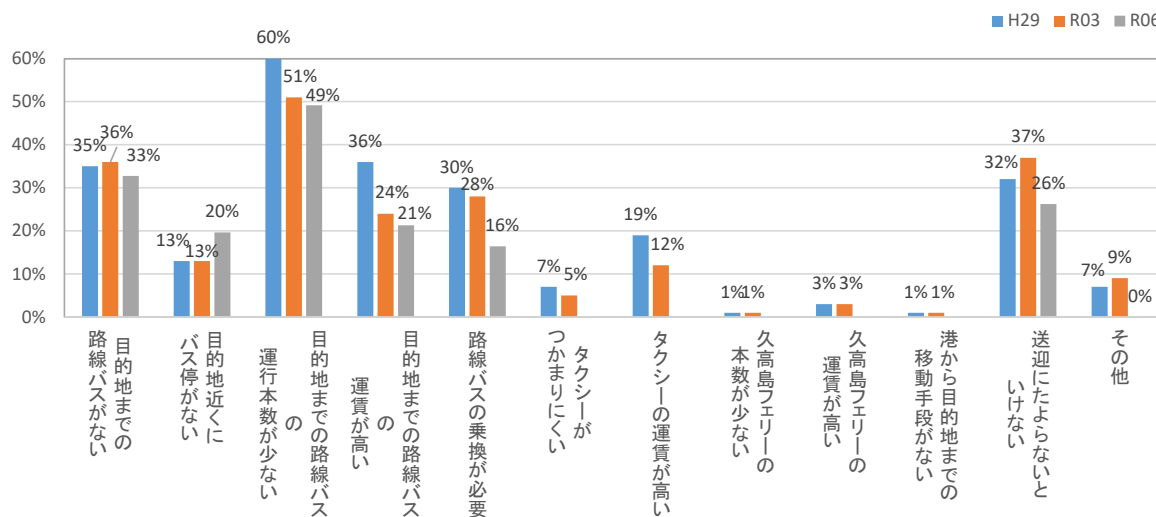


図 54.南城市の公共交通の問題指摘の変化(高校生)

9 アイデア等

●小中高校生からは、増便に関する要望が多くあげられています。

【小学生】

- 登校や、下校の便を増やしてほしい。（特に下校時間あわせて）
- 通学用で小学校や中学校専用の送迎バスがあったら嬉しい。
- 市内乗り換え時、1回乗車分の料金にして欲しい。
- 土日の習い事で、親が出勤の時に子供だけで対応できるサポート体制があれば使ってみたい。
- バス通学の日を学校が決めてくれると、それが習慣化してバスに乗り慣れると思う。
- 向陽高校コースがあるように、知念高校コースも作ってほしい。（高校進学の際通学手段が少ない）

【中学生】

- 市外への便を増やしてほしい。（高校、大型公共施設、医療センター）
- 乗り継ぎ場所を市内各地の主要な場所にし、地域内からの市外への乗り継ぎ利便性をあげる。
- 学校の通学時間に合わせたバスをだしてほしい。
- おでかけなんじいが市内だけでなく、市外も対応してほしい。

【高校生】

- 下校時間の本数を増やして欲しい。帰宅ラッシュでほぼ満員のため、乗れずに一時間以上待つ。
- Nバスは満員になることが多いので、道幅の問題がない経路では大きいバスを導入してほしい。
- 各高校までの便を増やしてほしい。
- 知念高校までNバスを走らせてほしい。