

1 調査概要

1.1 調査目的

沖縄県は南北に長い地理的特性により、大きく中南部都市圏と北部地域の2つの生活圏に分かれており、北部地域に位置する名護市は人口約6万2千人で北部地域の中心都市である。また、北部地域の観光資源へのアクセスには必ず経由しなければならない地理的位置にあり、離島との連携も含めて北部地域振興の要となっている。

しかし、名護市の土地利用は人口集中地区が市の面積の約2%程度で、その人口の占める割合も4割程度と広く薄く人口が張り付いている状況となっている。地域別に見ると中心部では国道58号沿道にイオンなど大規模商業施設等の立地等により郊外へと人の流れがシフトし中心市街地が衰退してきている。市西部の屋部地区周辺では、宅地開発による人口増加により小学校のマンモス化など新たな問題が顕在化してきている。一方で、名護市北部の屋我地・羽地、東部の久志周辺では少子高齢化が顕著となっているなど、地域によって都市の抱える課題も様々となっている。

また、市民の生活交通は過度に自動車に依存した状況で、自動車分担率も約8割と中南部都市圏より高く、バスの利用は高齢者や学生等の交通弱者に限られているのが現状である。また、バス路線は中心部からやや離れた名護バスターミナルが起終点となっているため、市内主要施設や郊外地域への移動はバスターミナルを経由しないと目的地に行けないなど、必ずしも使いやすいネットワークとはなっていないのが現状である。

さらに、名護市中心部の観光資源は、オリオンハッピーパークや市営市場等があるが、美ら海水族館等の主要観光施設への観光客は名護市中心部への立ち寄りが十分とは言えない。

このような状況に対して、「北部地域交通体系基本計画」では、“定住促進”、“地域交流”、“産業振興”の3つの柱を支える交通施策の方針が示され、それを受けた「やんばる交通連携計画（素案）」では名護市を中心とした階層的なネットワーク形成や名護市中心部の循環系公共交通サービス提供等が示されている。一方で、内閣府と沖縄県では沖縄本島への鉄軌道導入の検討が進められているとともに、2019年にはモノレールの延長と合わせた高速道路・高速バスとの連携による広域モビリティの改善も図られることとなる。

このような背景を踏まえ、本調査は、市民や地域ニーズ等も踏まえた公共交通の課題を明確にするとともに、市内の地域間格差や中心市街地衰退などのまちづくりに関する課題への対応も踏まえ、名護市の将来像実現に寄与し、市民が使いやすい公共交通体系のあり方検討に向けて、公共交通の現状と課題を把握するものである。

1.2 調査フロー

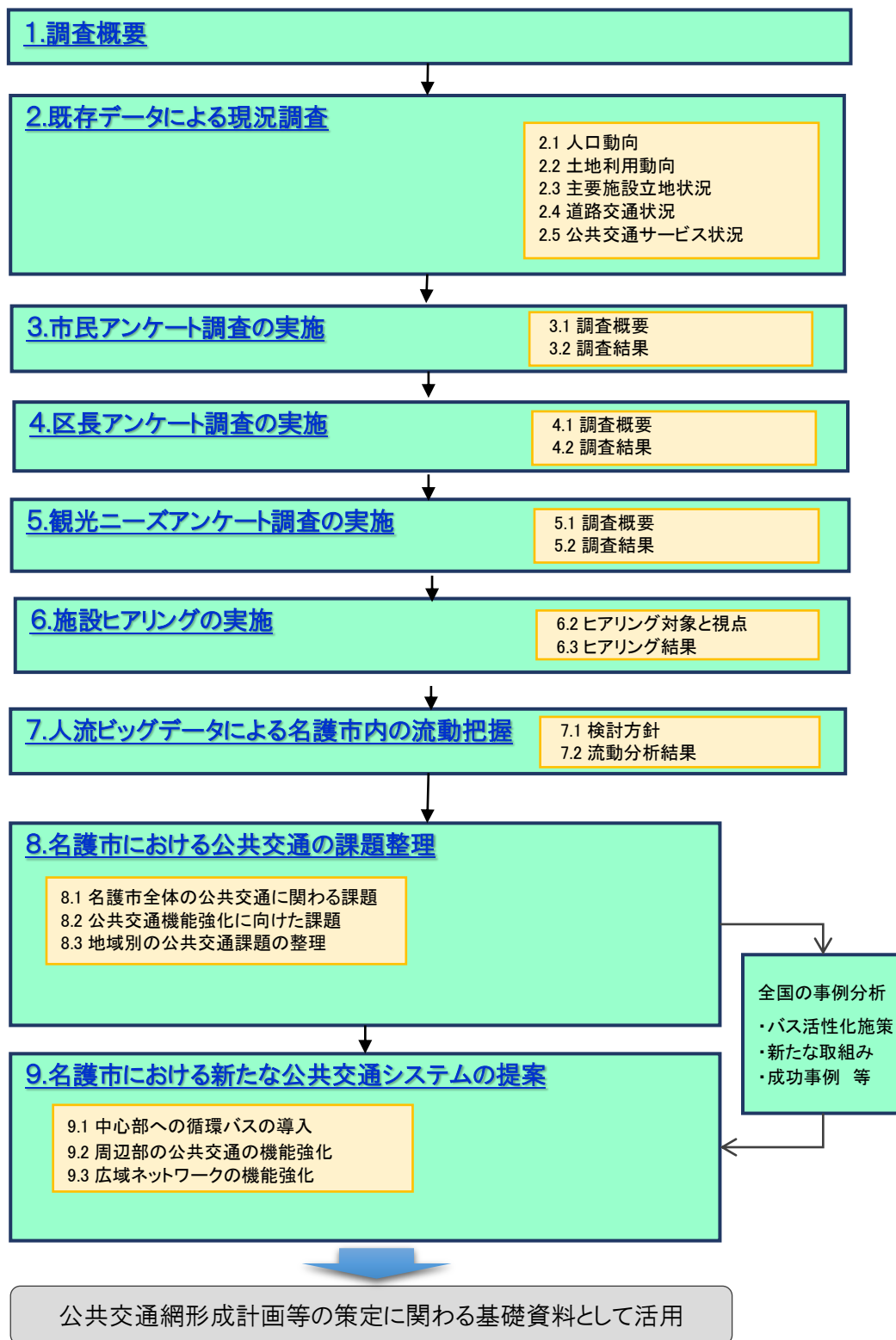


図 1-1 調査フロー

1.3 アンケートのまとめ

1.3.1 市民アンケートのまとめ

市民アンケート調査の結果をまとめると、次頁以降のとおりである。

1 実施概要

調査目的

○地域公共交通等形成計画等の検討に向けた基礎データとするため、市民の移動状況、移動で不便を感じている点、公共交通に対する要望等の把握を目的とした。

調査対象者

○調査対象者は、名護市の全世帯・全居住者のなかから、地域ごとの人口比等を考慮し住民基本台帳より無作為に抽出した **15歳以上の男女(3,000人)とその家族・同居人**とした。

調査方法

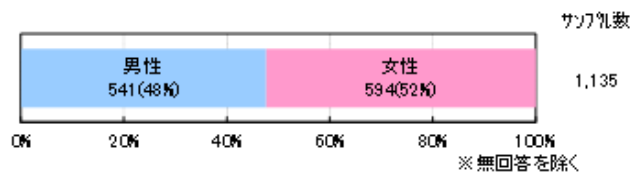
- 郵送配布・郵送回収
- 配布は、調査対象者ごとに準備した調査用封筒に、**3通の調査票を同封**した。
- 調査期間：10月4日(水)～10月30日(月) ※11月16日(木)回収分までを集計

配布・回収状況

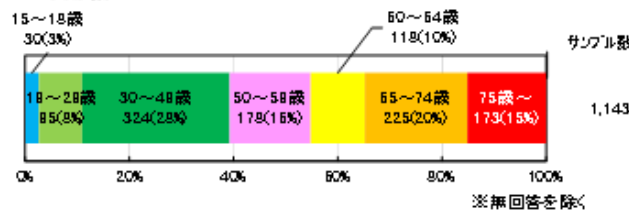
配布数 ①	回収数 ②	回収率 ①÷②	備考 (回収票数)
3,000	411	13.7%	1,224

回答者の属性

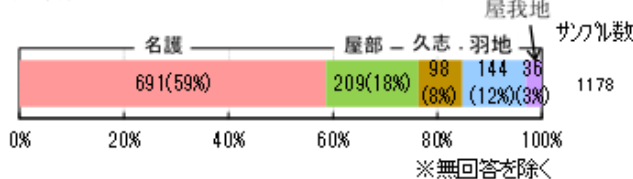
◆性別



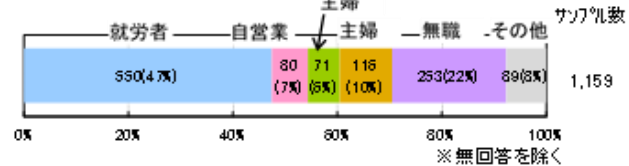
◆年齢構成



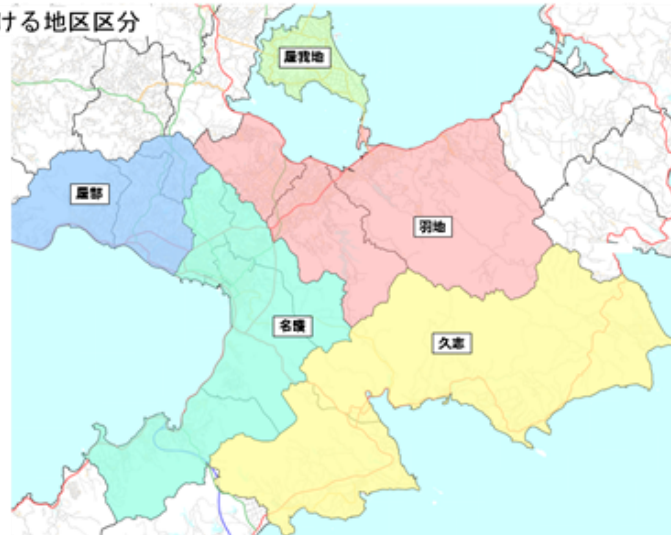
◆居住地



◆職業



◆本検討における地区区分

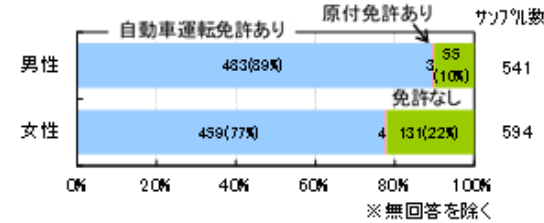


2 調査結果

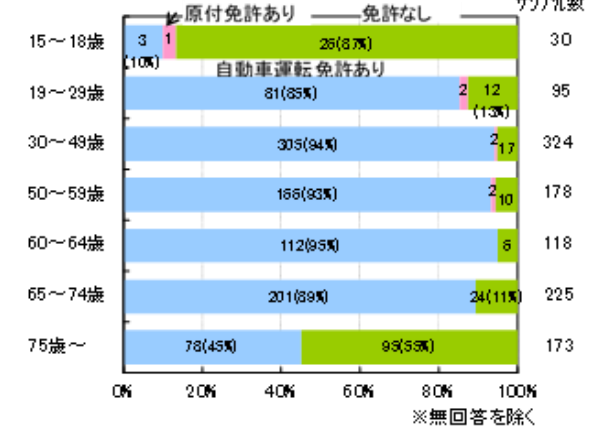
運転免許の保有状況

○女性で運転免許を保有していない方が、約20%存在する。75歳以上では約60%を占め、15～18歳とともに、その他の年齢階層に比べて多い。

◆運転免許の保有状況(男女別)



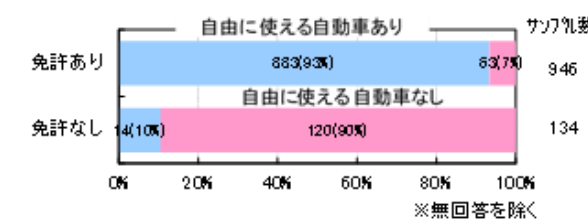
◆運転免許の保有状況(年齢階層別)



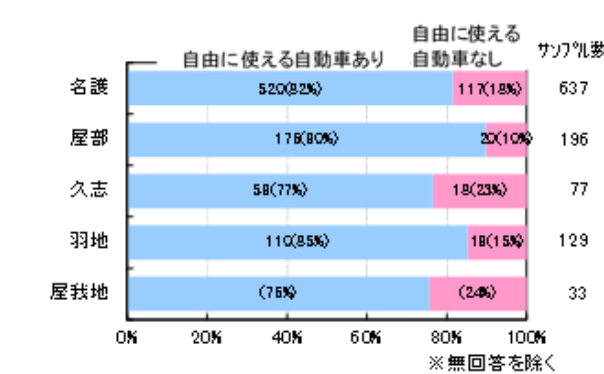
自由に使える自動車の保有状況

- 運転免許を持たない方の90%は、自由に使える自動車を保有していない。
- 久志地区、屋我地地区では、自由に使える自動車を持たない方の割合が高い(約25%)。

◆自由に使える自動車の保有状況(運転免許の有無別)



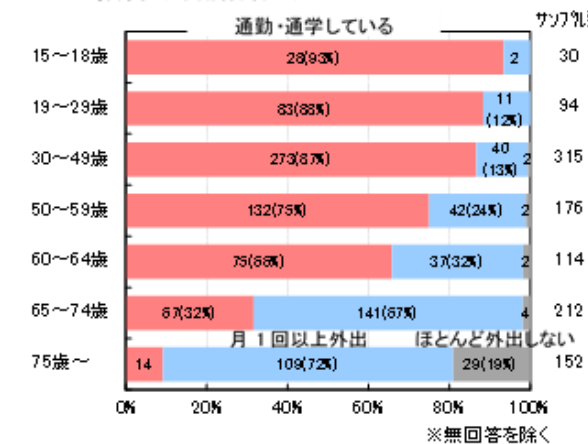
◆自由に使える自動車の有無(地区別)



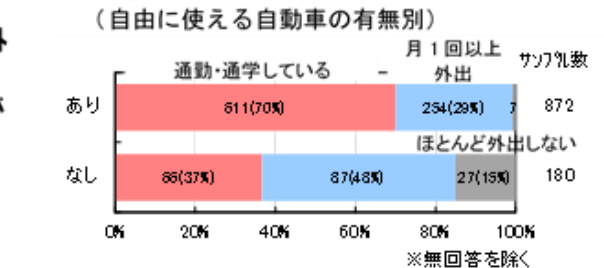
外出頻度

- 75歳以上で「ほとんど外出しない」方が、約20%存在する。
- 自由に使える自動車がない方は、ある方に比べて「ほとんど外出しない」の割合が高く、外出頻度が低下している
- 屋我地地区は、他地区に比べて「ほとんど外出しない」割合が高い(14%)。

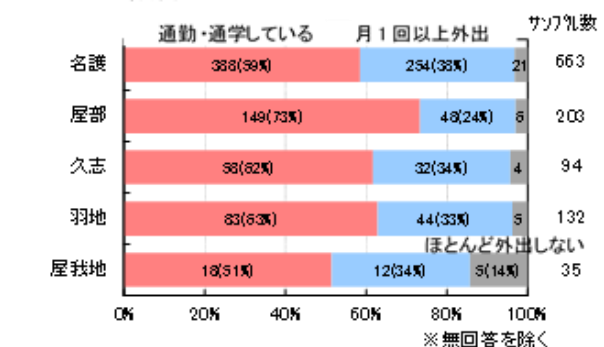
◆外出頻度(年齢階層別)



◆外出頻度(自由に使える自動車の有無別)



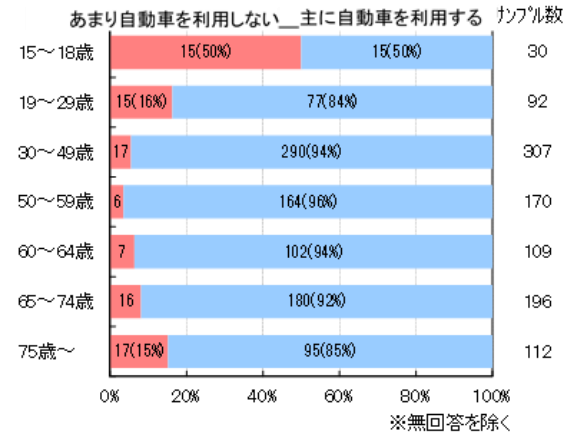
◆外出頻度(地区別)



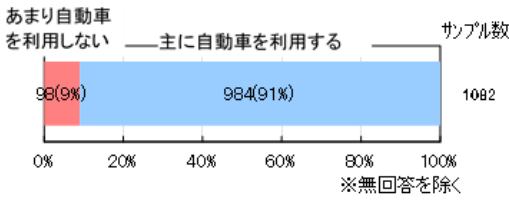
自動車の利用状況

- 外出時に「あまり自動車を利用しない」割合は約 10%である。
- 特に、運転免許を持たない方が多い 15～18 歳や、19～29 歳および 75 歳以上で高い。
- 名護地区、久志地区で「あまり自動車を利用しない」割合が高い。一方、羽地地区、屋我地地区はほぼ 0%である。

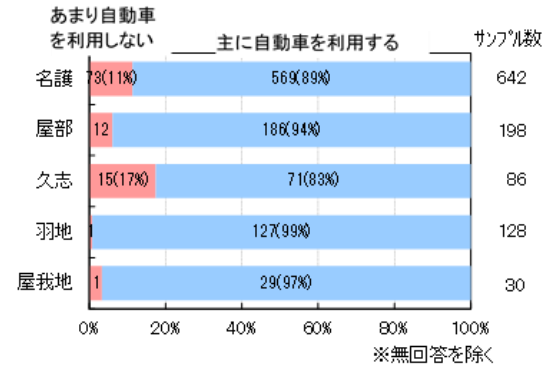
◆自動車の利用状況（年齢階層別）



◆自動車の利用状況



◆自動車の利用状況（地区別）

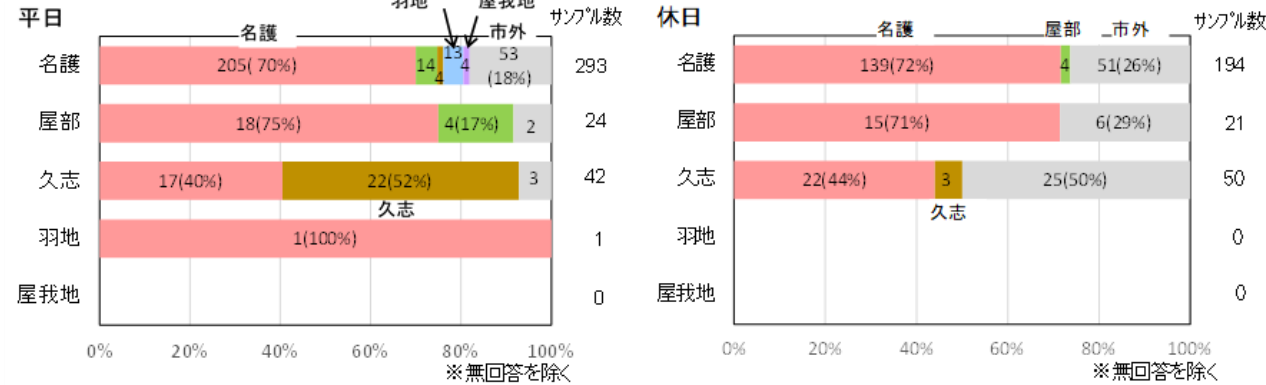


「あまり自動車を利用しない」方の外出状況

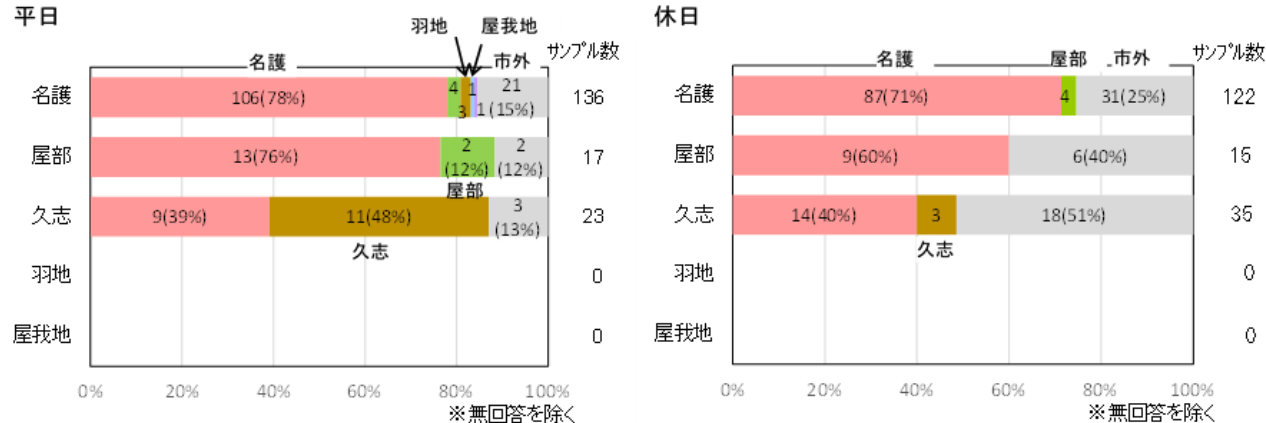
外出先(地区)

- 名護地区、屋部地区では、名護地区への外出が約 70%を占める。
- 久志地区では、平日は久志地区内、休日は市外への外出が最も多く、名護地区への外出は約 40%である。
- 全ての地区で、休日は、市外への外出(割合)が多くなっている。
- 自由に使える自動車がない方では、名護地区⇒羽地地区、屋我地地区への外出が少なくなっている。

◆外出先



◆外出先(自由に使える自動車がない方)

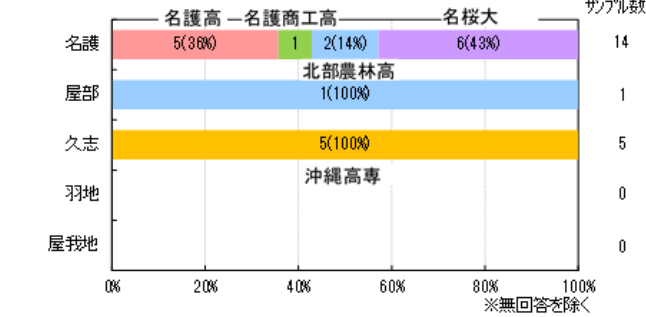


外出先(施設)

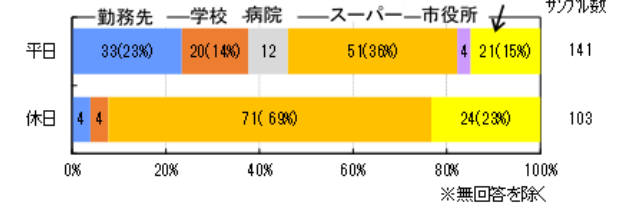
- 外出先の施設は、平日・休日ともにスーパーが最も多い。平日では、勤務先、学校、病院等も一定利用されている。
- 名護地区では、学校、病院、スーパーともに、多くの施設に分散し、その他地区では外出先施設が絞られる傾向にある。

屋部地区-スーパー：イオン、サンエー（為又、東江）
久志地区-学校：沖縄高専、スーパー：イオン、サンエー（東江）、かねひで（東江）等

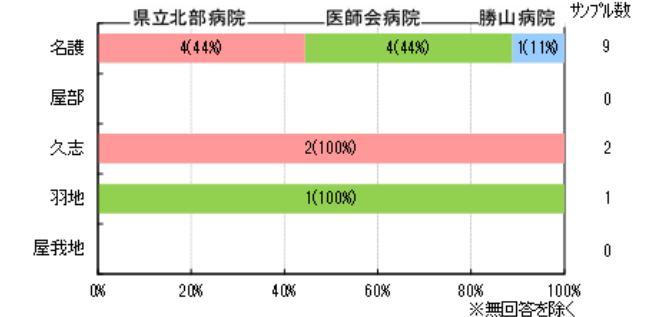
◆外出先(学校)



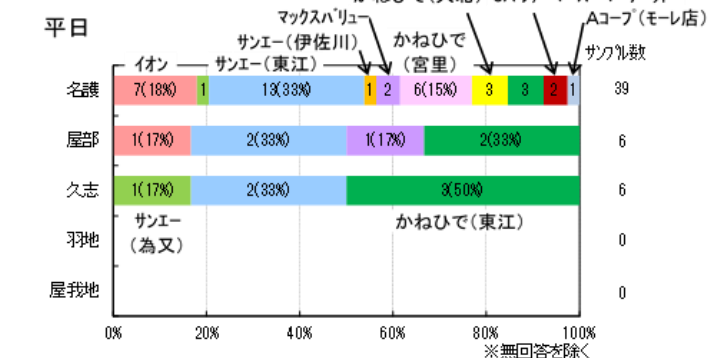
◆外出先(施設)



◆外出先(病院)



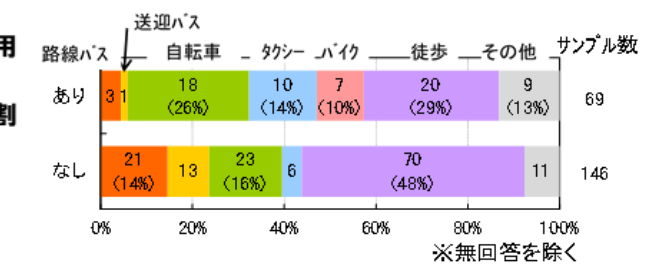
◆外出先(スーパー)



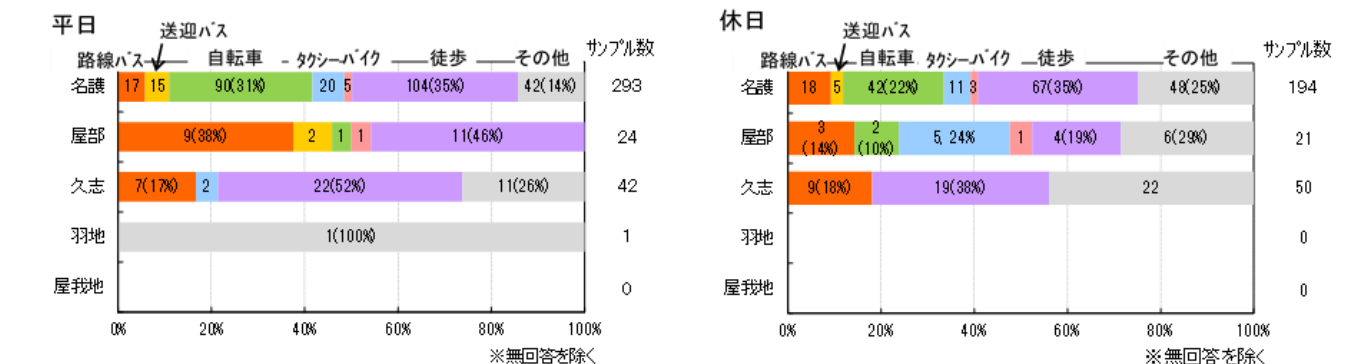
利用交通手段

- 路線バスは、自由に使える自動車がない方の 14%が利用している。
- 地区別では、屋部地区や久志地区で、路線バスの利用(割合)が高い(約 15%以上。屋部地区(平日)では 38%)。

◆利用交通手段(自由に使える自動車の有無別)(平日)



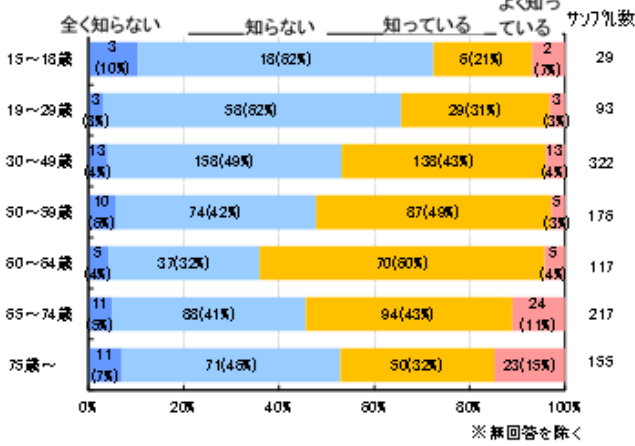
◆利用交通手段(地区別)



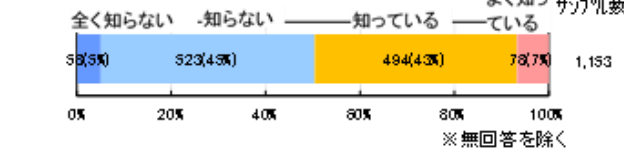
バス路線の認知度

- バス路線を「よく知っている」「知っている」(以下、「認知度」)は、50%にすぎない。
- 75歳以上や、自由に使える自動車を持たない方でも、認知度は約50%である。
- 認知度が最も高い60~64歳でも、その割合は約65%である。
- 名護地区や屋部地区といった、運行本数の比較的多い地域での認知度が低い傾向にある。

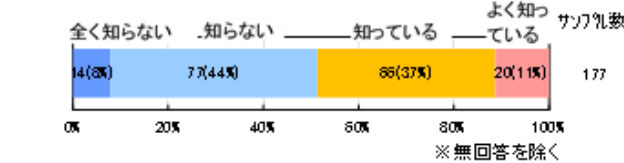
バス路線の認知度(年齢階層別)



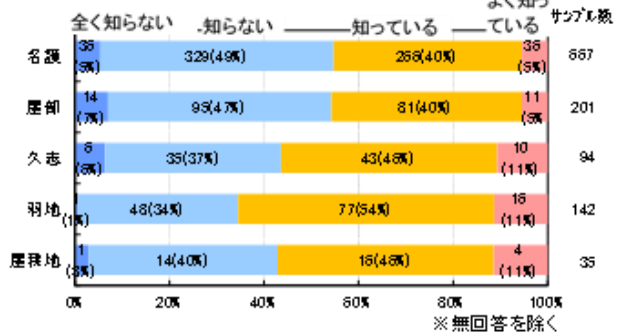
バス路線の認知度



バス路線の認知度(自由に使える自動車なし)



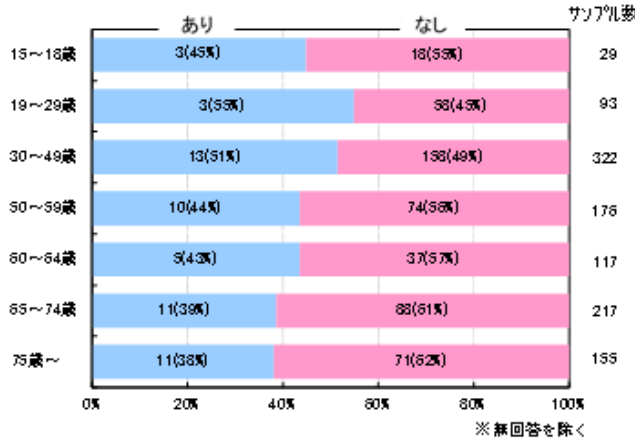
バス路線の認知度



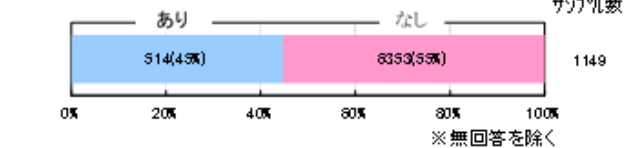
路線バスの利用経験の有無

- 路線バスの利用経験のない方が、55%を占める。この割合は、自由に使える自動車がない方でも約50%であり、顕著な差異は認められない。
- 屋我地地区で、利用したことがない方が約75%を占め、他地区に比べて多くなっている。

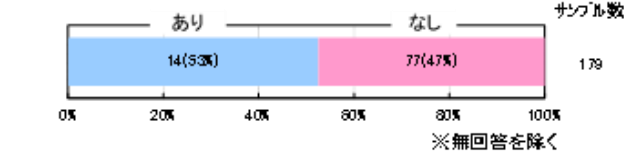
路線バスの利用経験(年齢階層別)



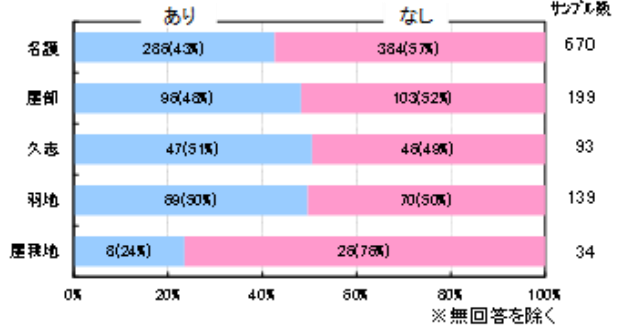
路線バスの利用経験



路線バスの利用経験(自由に使える自動車なし)



路線バスの利用経験(地区別)



路線バス利用者が考えるバス利用者の増加策

- 路線バスを利用したことがある方は、全体で見ると、バス利用者を増やすために、以下の方策が有効と考えている。

- ①運行ルート、運賃等の情報提供
- ②運行間隔の短縮(運行本数の増加)
- ③運賃の低廉化

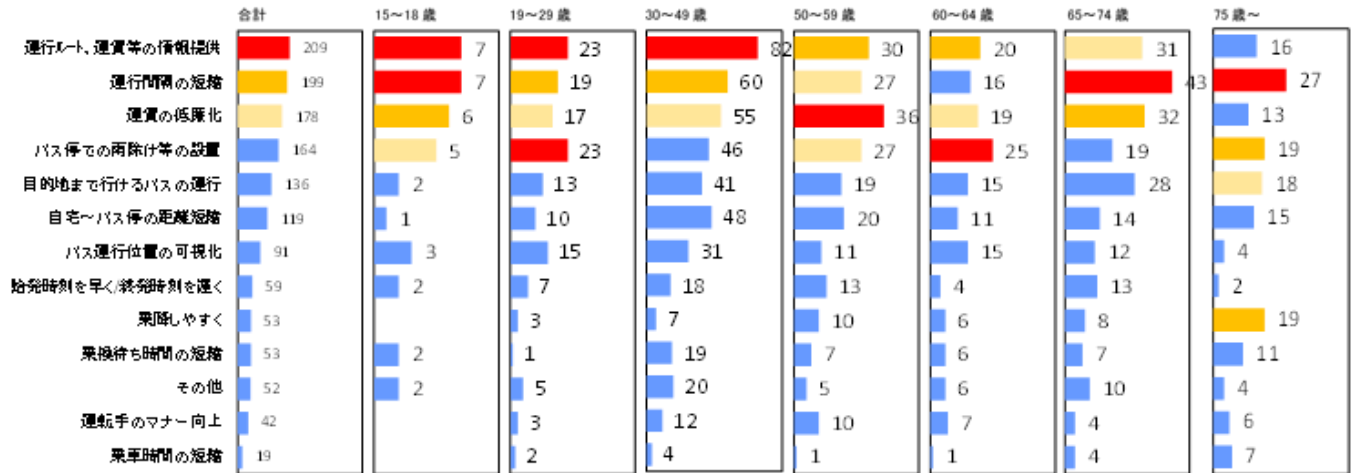
- 一方、自由に使える自動車を持たない方は、利便性に直接的に関係すると考えられる方策を挙げる方が多く、全体とはやや異なった傾向を示している。

- ①運行間隔の短縮(運行本数の増加)
- ②運行ルート、運賃等の情報提供
- ③運賃の低廉化
- ④目的地まで行けるバスの運行

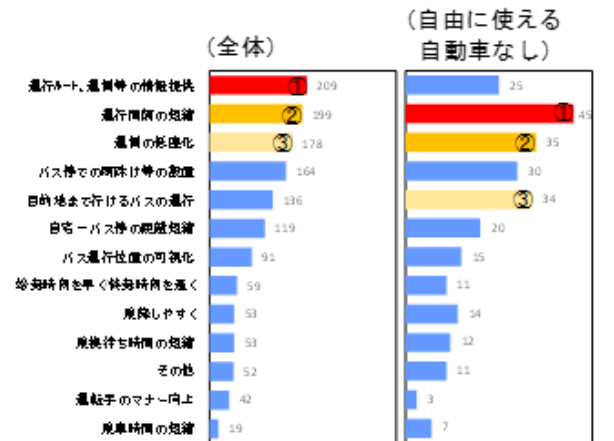
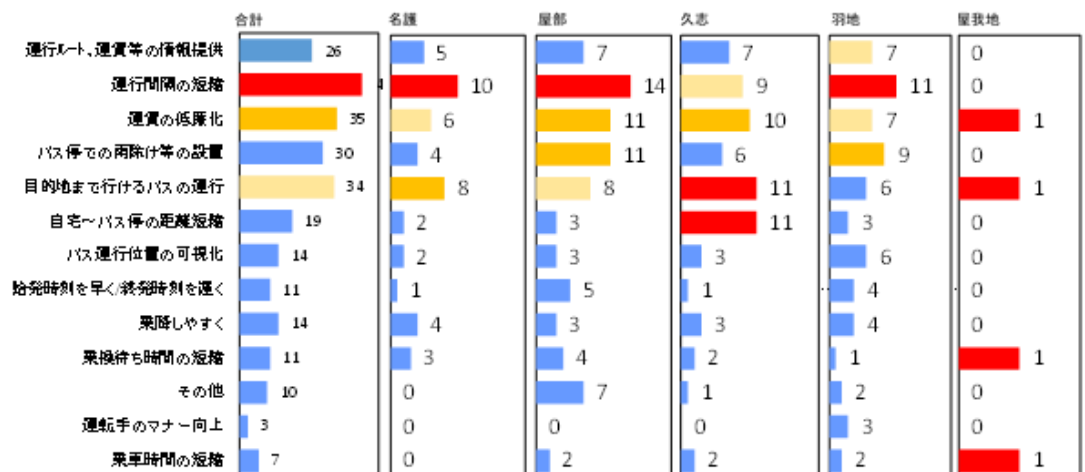
- 65歳以上の高齢層で「運行間隔の短縮」が多く、「運行ルート、運賃等の情報提供」が少ない傾向にある。75歳以上では、「乗降しやすく」も多い。

- 居住地(地区)別では、自由に使える自動車を持たない方では、名護地区、屋部地区のような多数の路線バスが運行している地域で「運行間隔の短縮」が多い。一方、久志地区では「目的地まで行けるバスの運行」、「自宅~バス停の距離短縮」、「運賃の低廉化」といったバスの運行ルートや運賃に対する意見が多くなっている。

バス利用者の増加策(年齢階層別)



バス利用者の増加策(自由に使える自動車なし)(地区別)



1.3.2 区長アンケートのまとめ

区長アンケート調査の結果をまとめると、次頁以降のとおりである。

1 実施概要

調査目的

○名護市の公共交通の将来を考える基礎データとするため、各区の住民の方の利用状況や公共交通に対する問題点や改善要望等の把握を目的とした。

調査対象者

○調査対象者は、名護市内における行政区（55区）の区長とした。

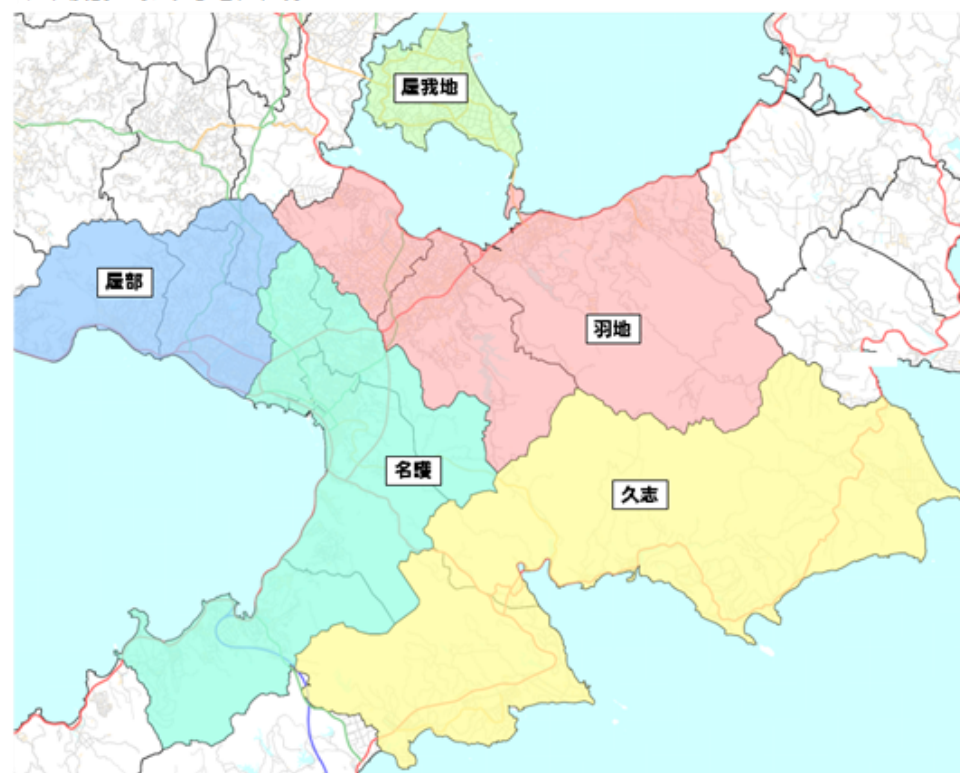
調査方法

- 直接配布・郵送回収
- 配布は、各支部区長会において、調査票(1通)を封入した調査用封筒を、各配布対象者に手渡すこととした。
- 調査期間：10月5日(木)～10月30日(月) ※11月24日(金)回収分までを集計

配布・回収状況

	配布数	回収数	回収率	備考
名護地区	15	10	66.7%	
羽地地区	15	10	66.7%	
屋部地区	7	3	42.9%	
久志地区	13	9	69.2%	
屋我地地区	5	5	100.0%	
合計	55	37	67.3%	区名不明分(3通)を含む

◆本検討における地区区分

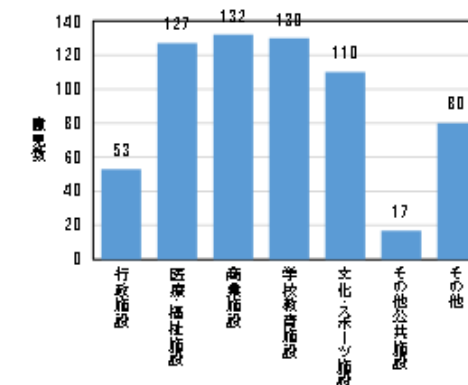


2 調査結果

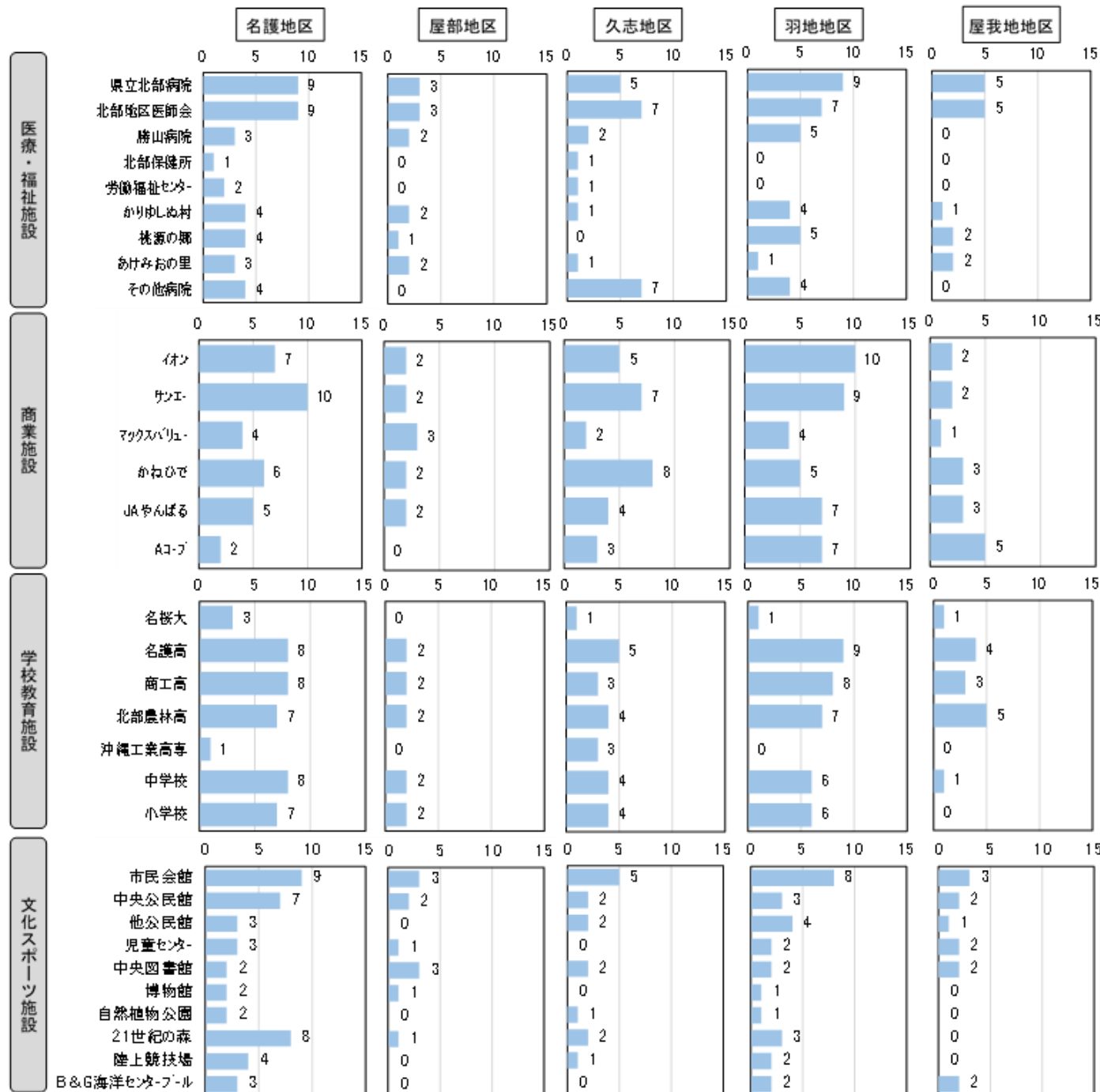
主な外出先

- 外出先としては、医療・福祉施設、商業施設、学校教育施設、文化スポーツ施設が多い。
- 地区に関わらず、以下の施設の利用が多い。
 【医療・福祉施設】県立北部病院、北部地区医師会病院
 【商業施設】イオン、サンエー、かねひで、JAやんばる
 【学校・教育施設】名護高校、名護商工高校、北部農林高校
 【文化・スポーツ施設】市民会館
- 名護地区での中央公民館、21世紀の森、羽地地区での勝山病院、屋我地地区でのAコープ等の外出が多く、特徴的といえる。

◆主な外出先（施設分類別）



◆主な外出先（施設分類別、地区別） ※横軸：意見数



公共交通が不便な施設とその理由

○公共交通が不便な施設としては、以下の施設への不満が多い。

【医療・福祉施設】 北部地区医師会病院, 県立北部病院

【商業施設】 イオン, かねひで, サンエー, JAやんばる, マックスバリュ

○公共交通が不便な理由としては、以下のものが多い。

⑫ 目的地の近くに行けるバスがないから

① 運行間隔が長い(運行本数が少ない)から

○施設別に不便な理由をみると、以下のものが多い。

【県立北部病院, 北部地区医師会病院】 ① 運行間隔が長い(運行本数が少ない)から

⑫ 目的地の近くに行けるバスがないから

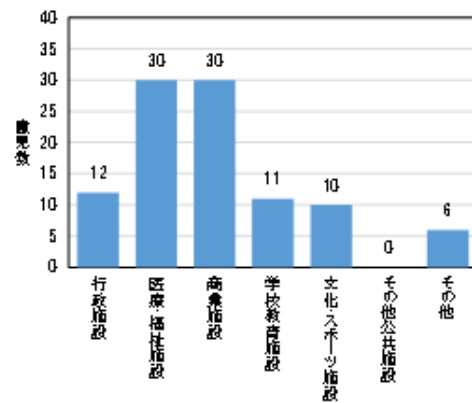
【イオン, サンエー, マックスバリュ, JAやんばる】 ⑫ 目的地の近くに行けるバスがないから

○地区別に不便な理由をみると、以下のものが多い。

【全地区(羽地地区を除く)】 ⑫ 目的地の近くに行けるバスがないから

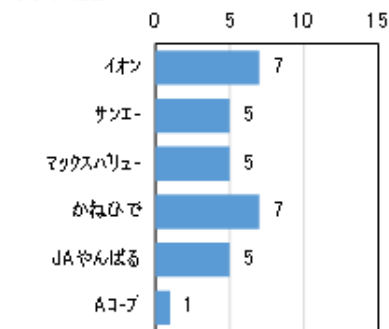
【久志地区, 羽地地区】 ① 運行間隔が長い(運行本数が少ない)から

◆公共交通が不便な施設(施設分類別)

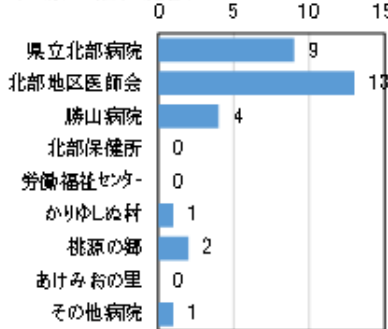


◆公共交通が不便な施設

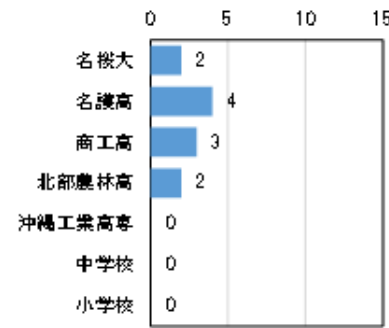
商業施設



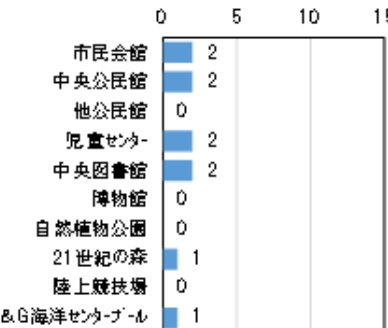
医療・福祉施設



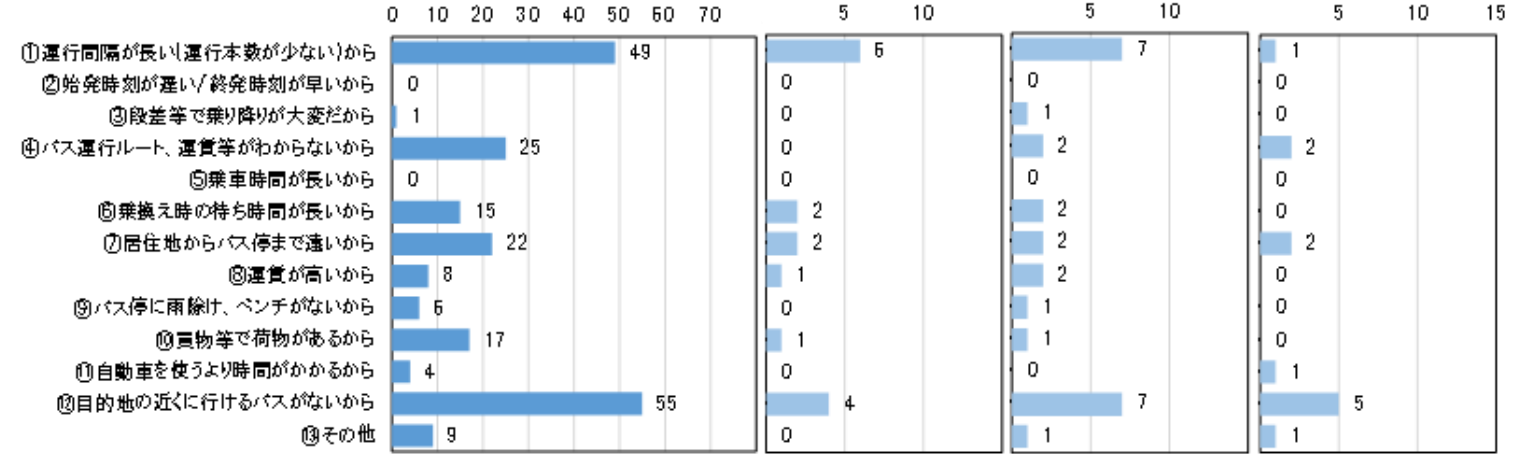
学校教育施設



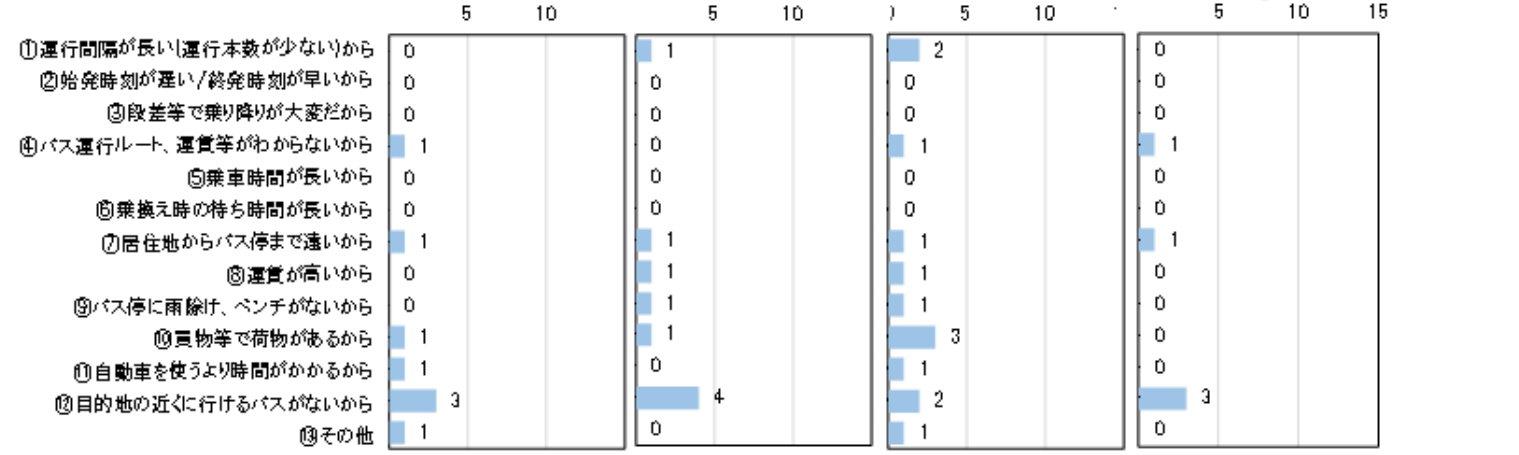
文化スポーツ施設



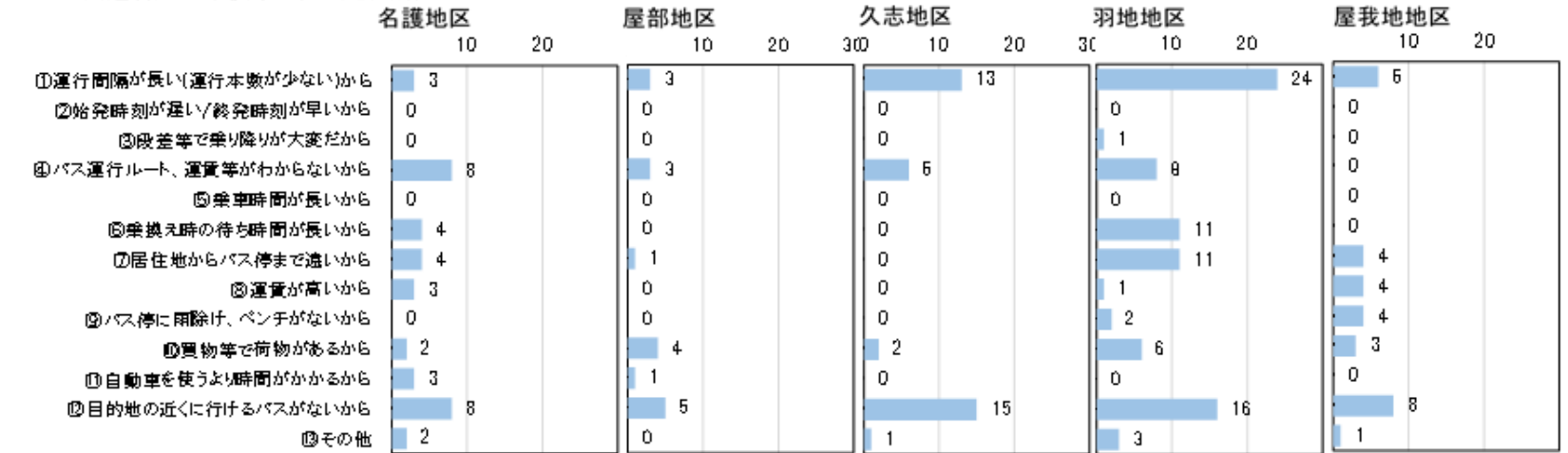
◆公共交通利用が不便な理由(全体, 施設別)



◆公共交通利用が不便な理由(地区別)



◆公共交通利用が不便な理由(地区別)



公共交通の利用促進策

○公共交通の利用促進策としては、前問（公共交通が不便な理由）に対応し、以下の対策を挙げる意見が多い。

② 主な施設の近くまで行くバスを走らせる

① 運行間隔を短く（運行本数を多く）する

※上記のほか、③ 運賃を安くする、④ バス運行ルート、運賃等の情報をわかりやすくするも 多い。

○施設別、地区別にみても、同様の傾向を示している。

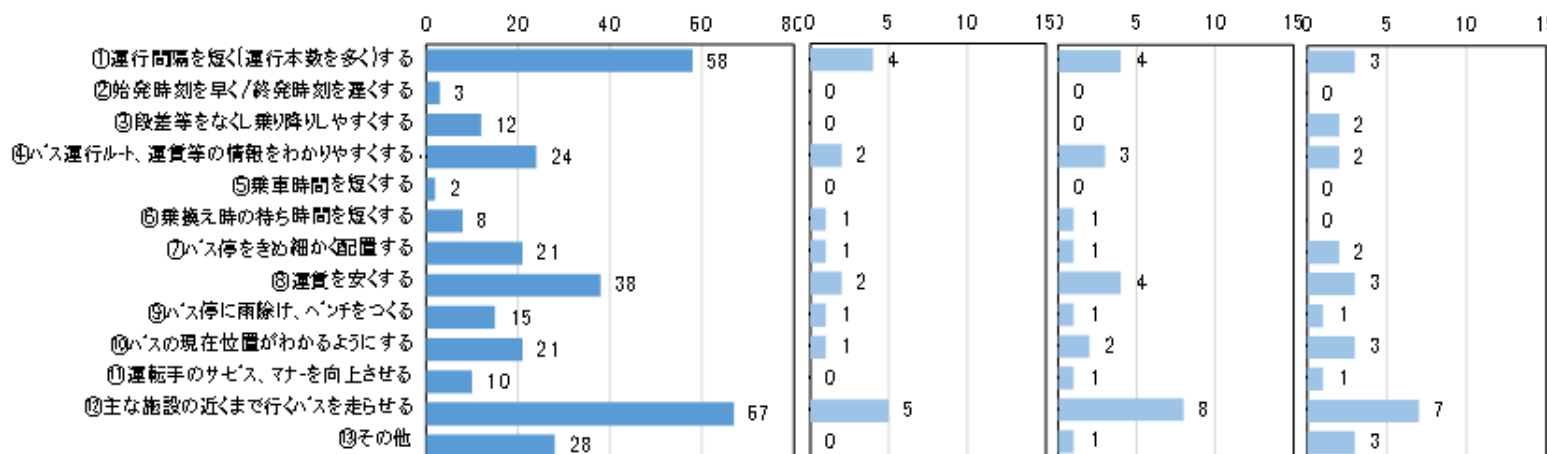
ただし、地区によっては、以下の意見が多くなっている。

【久志地区】 ④ バス運行ルート、運賃等の情報をわかりやすくする

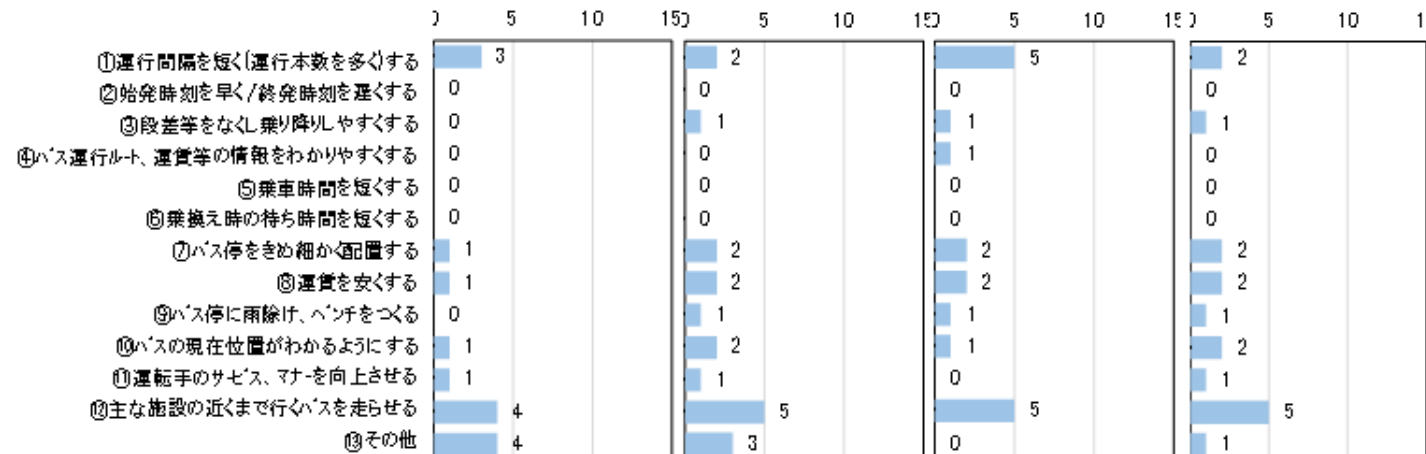
【羽地地区、屋我地地区】 ③ 運賃を安くする

公共交通利用が不便な理由（全体、施設別）

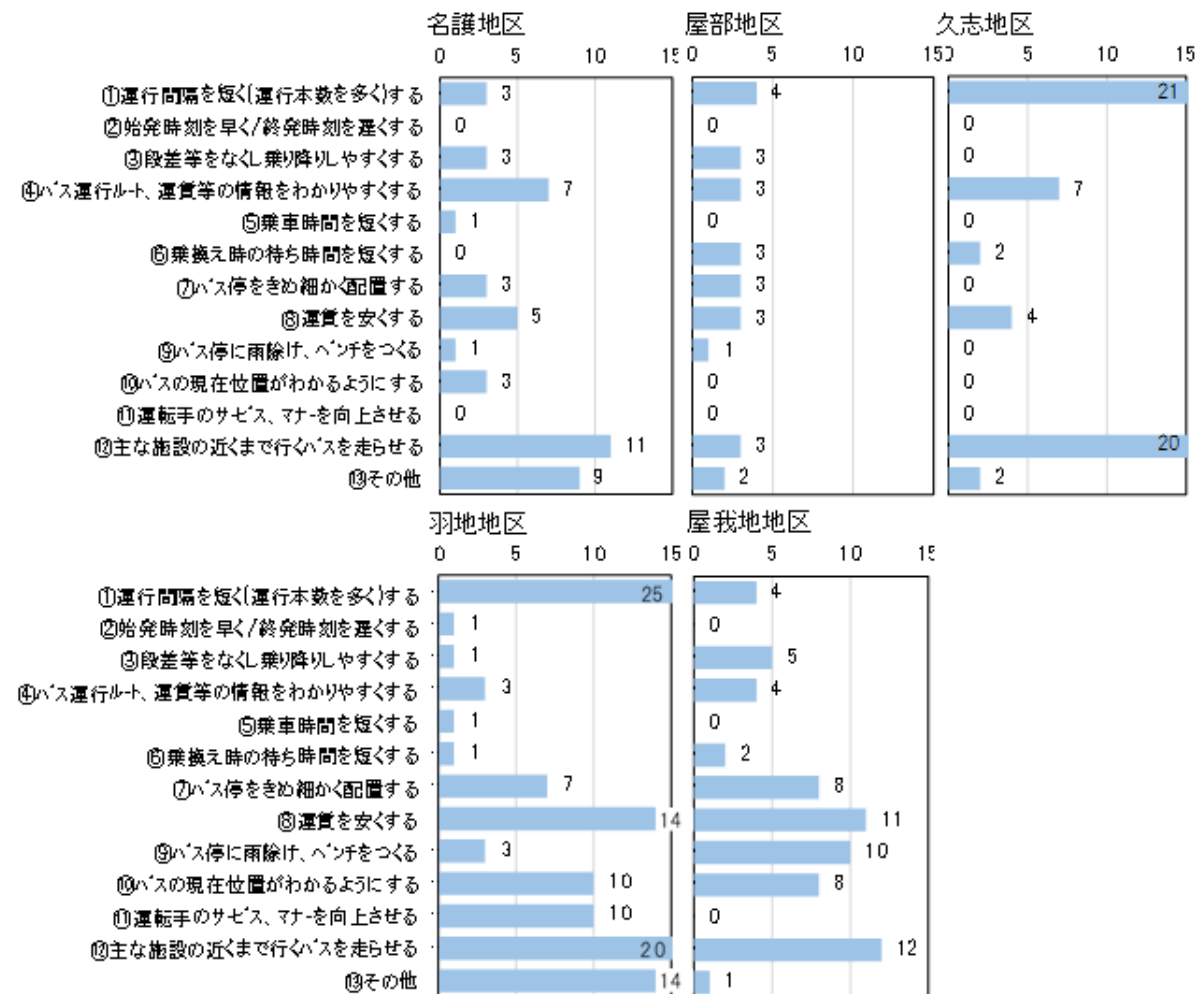
県立北部病院 北部地区医師会病院 イオン



サンエー マックスバリュース かねひで JAやんばる



公共交通利用が不便な理由（地区別）



主な自由意見

- 二見区以北について、有銘からわんさか大浦パークを拠点としたバスを運行する。
- 豊原地域では、ほとんど公共交通を利用していない。現状では、いつバスが来るのかわからない。住宅から遠いバス停まで行ってバスを利用するのは、通院や買物に行くときがほとんどであるが、病院の近くまで行かない、買物をして荷物があるので大変である。行き先や自宅近くまで自由に運行できるコミュニティバスが必要ではないか。公共交通では対応できないのではないかな。
- 屋我地地区では、コミュニティバスが運行されていて月に25名程度が利用していて路線バスの利用者はほとんどいない。
- バスのデマンド化
- バスを小型化し、公民館をバス乗り場にする。待ち時間を公民館で過ごせるようにする。
- 路線バスを、幹線道路だけ運行するのではなく、街中等も走らせる。
- 時間帯によって、割引き運賃にする。

自由意見の内容分類

