

3 名護市における新たな公共交通システムの提案

3.1 中心部への循環バスの導入

名護地区周辺（屋部地区も含む）における公共交通課題（公共交通不便地域の解消、高校・病院・商業施設・観光地等へのアクセス改善）に対応するため、名護中心部における循環バスの導入を提案する。

3.1.1 施策の考え方

【中心部循環バスの考え方】

- ・ 名護バスターミナル及び市内中心部の主要施設にアクセスするとともに、名護バスターミナルとの結節により公共交通のネットワーク拡大を図り、効率的に市内を循環できるようにする。
- ・ バスアクセスの利便性が低い名護高校、名護商工高校に朝、夕にアクセスするとともに、市民の来訪ニーズがある病院、商業施設、公共施設等を通過する（市民アンケートの自由意見でも市内主要施設を回る循環バスのニーズが多い）。
- ・ 支線として、公共交通不便地域である地区（宇茂佐の森、宇茂佐団地、為又）を経由し、メインルートと名護バスターミナル、名護バイパス沿線の主要商業施設等で結節する。
- ・ 上記改善により、観光客の市内周遊支援にも寄与するネットワークとする。

【名護市中心部循環バス・ルート案】

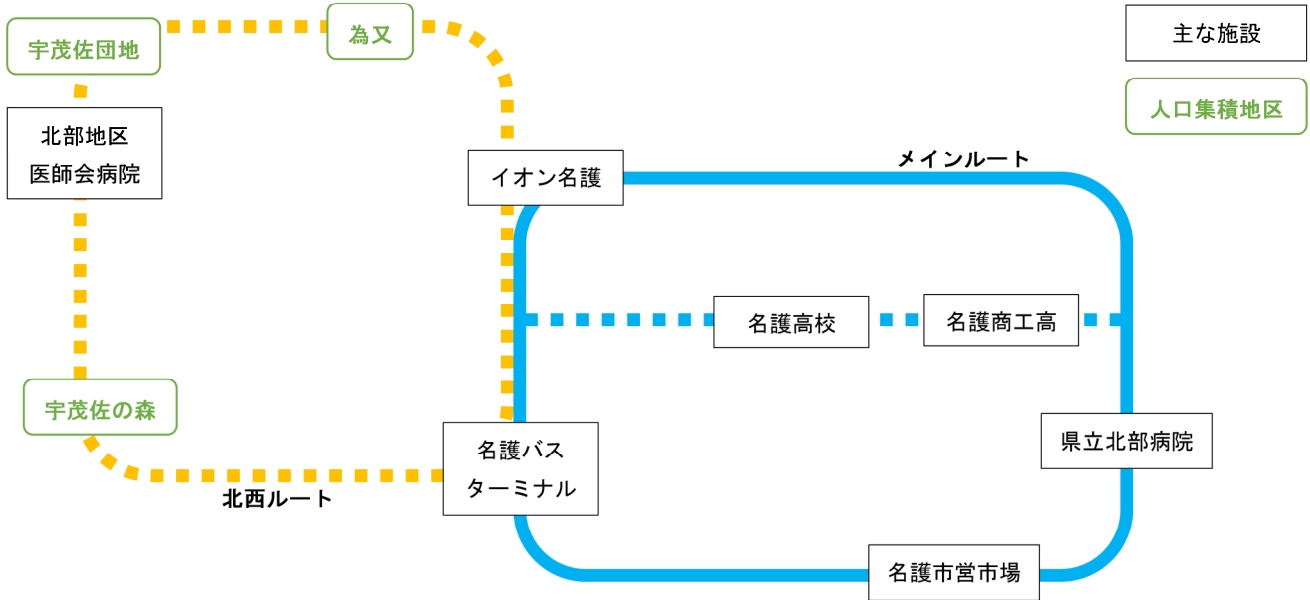


図 3-1 中心部循環バスの導入イメージ

3.1.2 循環ルートのイメージ

具体的なルート（バス停留所の設置箇所）や運行サービス、形態等については今後詳細の検討が必要であるが、例えば循環ルートイメージは以下のような内容が想定される。この場合、本線と支線ともそれぞれ一周 30～40 分程度での周回できるようにして、1 時間に 1 本程度のサービス提供が可能となる（各ルート 2 台のバスにより右回り、左回りと運行した場合には、30 分間隔での運行が可能）ルートを想定する。

なお、導入においては、名桜大学の通学バスや、北部地区医師会病院の通院バスと連携（運行ルートの役割分担、共同運行など）を図ることで、より効率的な運行を図ることが望まれる。更に名護市は自転車施策を推進しているため、市内中心部の日常移動や広域的な観光周遊等にも対応した自転車ネットワークを整備し公共交通と連携することにより、市民の健康増進や観光レクリエーションにも対応した施策が考えられる。



※循環ルート案はイメージであり、今後詳細を検討していく必要がある。

図 3-2 中心部循環バスルートのイメージ

3.2 周辺部の公共交通の機能強化

名護市周辺部に位置する屋我地地区および羽地地区、久志地区等の周辺部については、既に高齢化が進捗し低密度の公共交通不便地域が存在するため、交通弱者の移動の確保と潜在的利用可能性の拡大に向けて、以下の公共交通の機能強化策を提案する。

3.2.1 施策の考え方

(1) 乗合タクシー等、デマンド交通の導入

1) 屋我地地区・羽地地区

- ・ワゴン車等、通常のバス車両に比べ小さな車両を用いて、ニーズのあるときに限り運行する「デマンド交通」導入を想定する。
- ・デマンド交通の運行区間は、現状の屋我地コミュニティバスとの連携の観点から、屋我地地区～羽地地区～A コープ（モーレ店）を基本的ルートとし、A コープ（モーレ店）において既存バスと接続することを想定する。

※既存バス(72 系統)の廃止、屋我地コミュニティバスとの統合、利用者を屋我地地区・羽地地区の居住者に限定するなど想定されるが、詳細は今後検討していく必要がある。

2) 久志地区

- ・ワゴン車等、通常のバス車両に比べ小さな車両を用いて、ニーズのあるときに限り運行する「デマンド交通」導入を想定する。
- ・デマンド交通の運行区間は、久志地区（大浦以北）～二見の里デイサービスセンターを想定し、わんさか大浦パーク、二見の里デイサービスセンターにおいて既存バスと接続することを想定する。

※既存バス(78 系統)の廃止、緑風学園スクールバスとの統合、利用者を一般的な路線バスと同様に、観光客等も利用できる乗合バスとする（ただし、デマンド利用者については、久志地区(大浦以北)の居住者等に限定した登録制をする）なども想定されるが、詳細は今後検討していく必要がある。

※わんさか大浦パークでは、カヌチャシャトルバスとの連携を想定する。

(2) 既存バスとの接続拠点・一般利用者の乗降拠点の整備

- ・乗合タクシー等、デマンド交通と既存バス路線との乗り換えに際しては、快適なバス待ち環境の整備が重要であるため、両交通が接続する以下の結節地点において、日除けや空調等が設置された快適な待合スペースやバス情報提供等を既存施設の有効活用も図りながら整備して行くことが望まれる。

〈 想定する整備拠点 〉

屋我地地区・羽地地区 : A コープ（モーレ店）

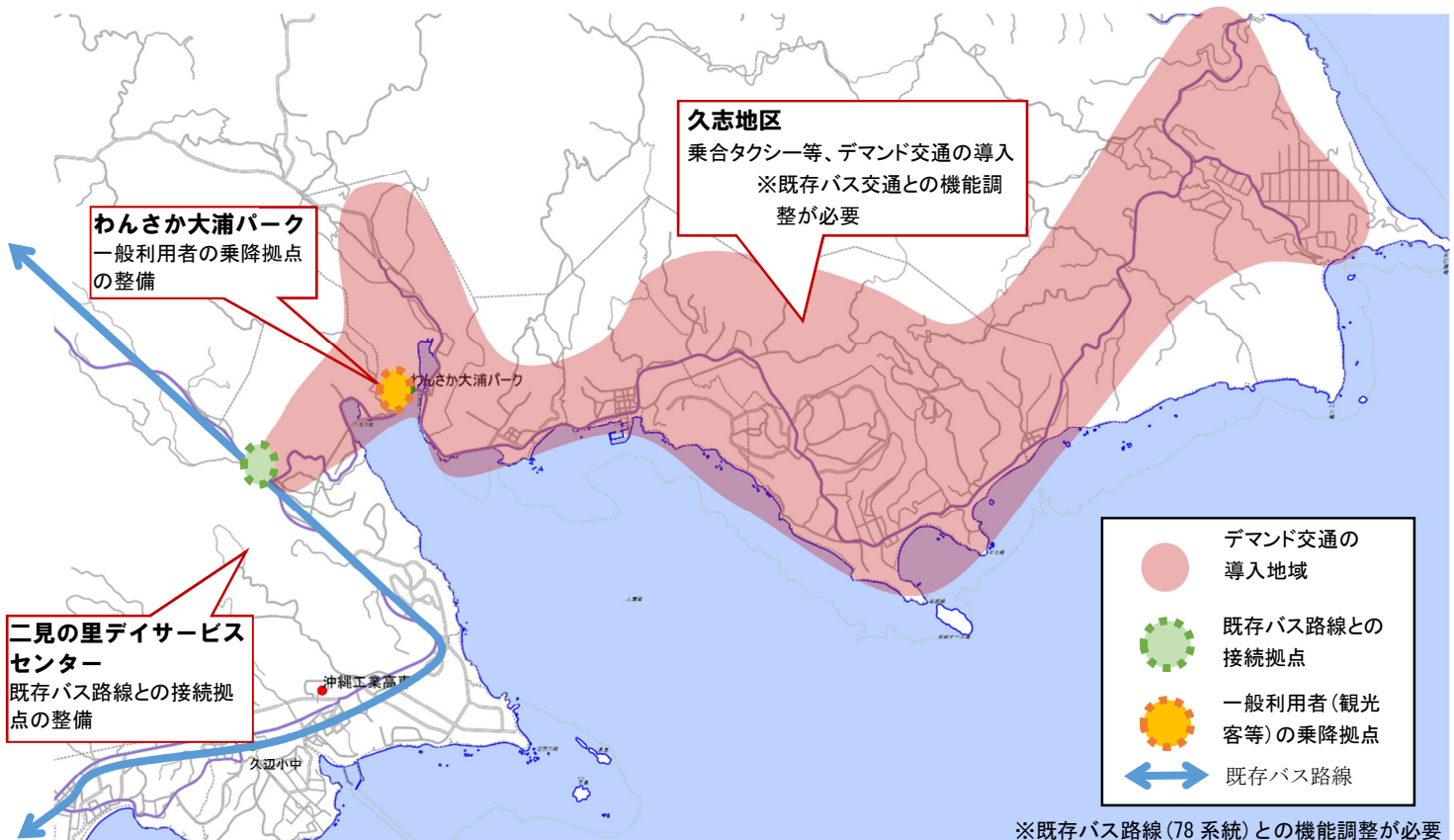
久志地区 : わんさか大浦パーク、二見の里デイサービスセンター

3.2.2 導入イメージ

(1) 屋我地地区・羽地地区



(2) 久志地区



※既存バス路線(78系統)との機能調整が必要

図 3-3 名護市周辺部への新たな交通モードの導入イメージ

3.2.3 提案の基本的考え方

(1) 屋我地地区・羽地地区

- ◆ 屋我地地区では、運行本数が6往復/日と少ないものの、その人口は少なく運行本数を増便しても、これに対応した公共交通の利用者数の増加は期待できず、バス運行の効率性がさらに低下することが懸念される。
- ◆ また、羽地地区も含め、両地区は低密かつ広範囲に住居が分散し、公共交通空白地域が広範囲に広がっていることや、公共交通空白地域内の地区内道路は狭隘であることから、いわゆるバス車両を用いて、定路線を運行する一般的な路線バスでの対応は困難であると考えられる。
- ◆ 以上より、当該地区での公共交通の利便性向上に向けては、ワゴン車等、通常のバス車両に比べ小さな車両を用いて、ニーズのあるときに限り運行する「デマンド交通」の導入が望ましいものと考えられる。
- ◆ デマンド交通の運行区間については、屋我地地区の住民の買物ニーズに対応し、現在運行する屋我地コミュニティバスの運行ルートと同じ屋我地地区～羽地地区～Aコープを想定し、Aコープにおいて既存バスと接続を想定する。ただし、運行ルートについては、定路線としないことで、広範囲に広がる公共交通空白地域における公共交通サービスを確保するものとする。また、Aコープについては、新たな交通モードと路線バスの接続拠点として、日除けが設けられ、バスの運行情報等も提供可能な快適な待合スペースの整備も想定する。

※屋我地地区のみならず、羽地地区の住民についても利用できるものとし、両地区における公共交通空白地に対応することを想定する。

(2) 久志地区

- ◆ 久志地区のうち大浦以北については、バスの運行本数が3往復/日と少ないものの、その人口は少なく運行本数を増便しても、これに対応した公共交通の利用者数の増加は期待できず、バス運行の効率性がさらに低下することが懸念される。
- ◆ 当該地区は、低密かつ広範囲に住居が分散し、公共交通空白地域が広範囲に広がっていることや、公共交通空白地域内の地区内道路は狭隘であることから、いわゆるバス車両を用いて、定路線を運行する一般的な路線バスでの対応は困難であると考えられる。
- ◆ 以上より、当該地区での公共交通の利便性向上に向けては、ワゴン車等、通常のバス車両に比べ小さな車両を用いて、ニーズのあるときに限り運行する「デマンド交通」の導入が望ましいものと考えられる。
- ◆ デマンド交通の運行区間については、久志地区(大浦以北)の住民の移動ニーズを考慮すると、久志地区～名護地区間の運行が望まれる。しかし、運行効率性や地域間の公平性(久志地区等、限られた地域へのデマンド交通の導入の是非)を考慮し、久志地区(大浦以北)内での運行を想定する。運行ルートについては定路線としないことで、広範囲に広がる公共交通空白地域における公共交通サービスを確保するものとする。また、新たな交通モードと路線バスの接続拠点として、わんさか大浦パークおよび二見デイサービスセンターに、日除けが設けられ、バスの運行情報等も提供可能な快適な待合スペースの整備も想定する。

※久志地区(大浦以北)の住民のみならず、一般利用者(観光客等)についても利用できるものと想定する。

3.2.4 デマンド交通の導入のポイント

- デマンド交通は、運行ルートおよび運行時刻を固定するか否かにより、下表のように整理することができる。
- 運行ルートおよび運行時刻が固定されている場合には、一般的な路線バスに近く、運行本数が増加する点を除き、利便性向上には一定の限度がある。
 - ※ただし、デマンド交通であり、運行時刻が固定された場合であっても、利用がない場合は運行されないことから、運行の効率化の視点からは、路線バスに比べて効果的である。
- 一方、運行ルートおよび運行時刻が固定されていない場合には、利用者の空間的、時間的自由度が高く、利便性は高い。しかし、タクシー（個別輸送）に近く、乗合交通としての必要性は低い。また、利用者が多い場合、対応できない可能性があるなどの課題を有している。このようなことから、運行ルートや運行時刻が固定されていない交通モードは、公共交通空白地有償運送として運行されることが多い。
- なお、デマンド交通の利用者は、事前登録を行うなど事前に利用者が特定され、買物や通院等の目的に対応した運行が行われる。
- また、現時点で路線バスが運行されている地域へのデマンド交通の導入には、以下の検討を行う必要がある。
 - ・地域公共交通会議の設置、バスやタクシー事業者・運輸支局等との調整
 - ・事業形態の決定
 - ・運営組織の設立（公共交通空白地有償運送の場合）
 - ・デマンド交通導入のための条例等の設定
 - ・運営主体との委託契約等の実施 等

表 3-1 デマンド交通の種類（運行ルート×運行時刻）と特徴（概要）

		運行時刻	
		固定（定時）	不定（任意）
運行ルート	固定（定路線）	利便性小 路線バスに近く、乗合交通としての必要性高 利用者の増加はあまり期待できない	市町村運営有償運送（乗合タクシー）として運行されることが多い
	不定	市町村運営有償運送（乗合タクシー）として運行されることが多い	利便性大 タクシー（個別輸送）に近く、乗合交通としての必要性低 利用者が多い場合、対応できない可能性あり 公共交通空白地有償運送として運行されることが多い

名護市地域公共交通基礎調査業務 概要報告書

平成 30 年 2 月発行

発行：名護市地域政策部企画情報課

編集：パシフィックコンサルタンツ株式会社
