

9 名護市における新たな公共交通システムの提案

9.1 中心部への循環バスの導入

名護地区、屋部地区における各種課題（公共交通不便地域の存在、高校・病院へのアクセス、商業施設・観光地へのアクセス）に対応するため、名護市中心部における循環バス導入を提案する。

9.1.1 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沖縄県立名護高等学校、沖縄県立名護商工高等学校に朝、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）を經由し、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】

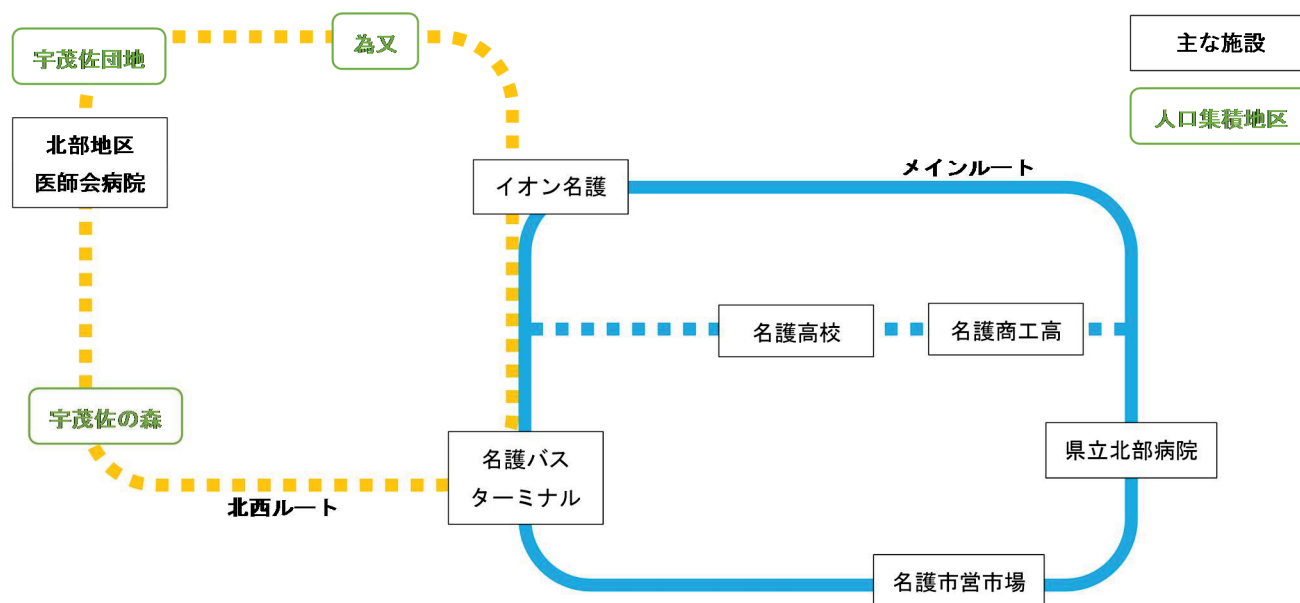


図 9-1 中心部循環バスの導入イメージ

9.1.2 導入イメージ

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 本程度のサービスは提供が可能となる（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。



※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 9-2 中心部循環バスルートのイメージ

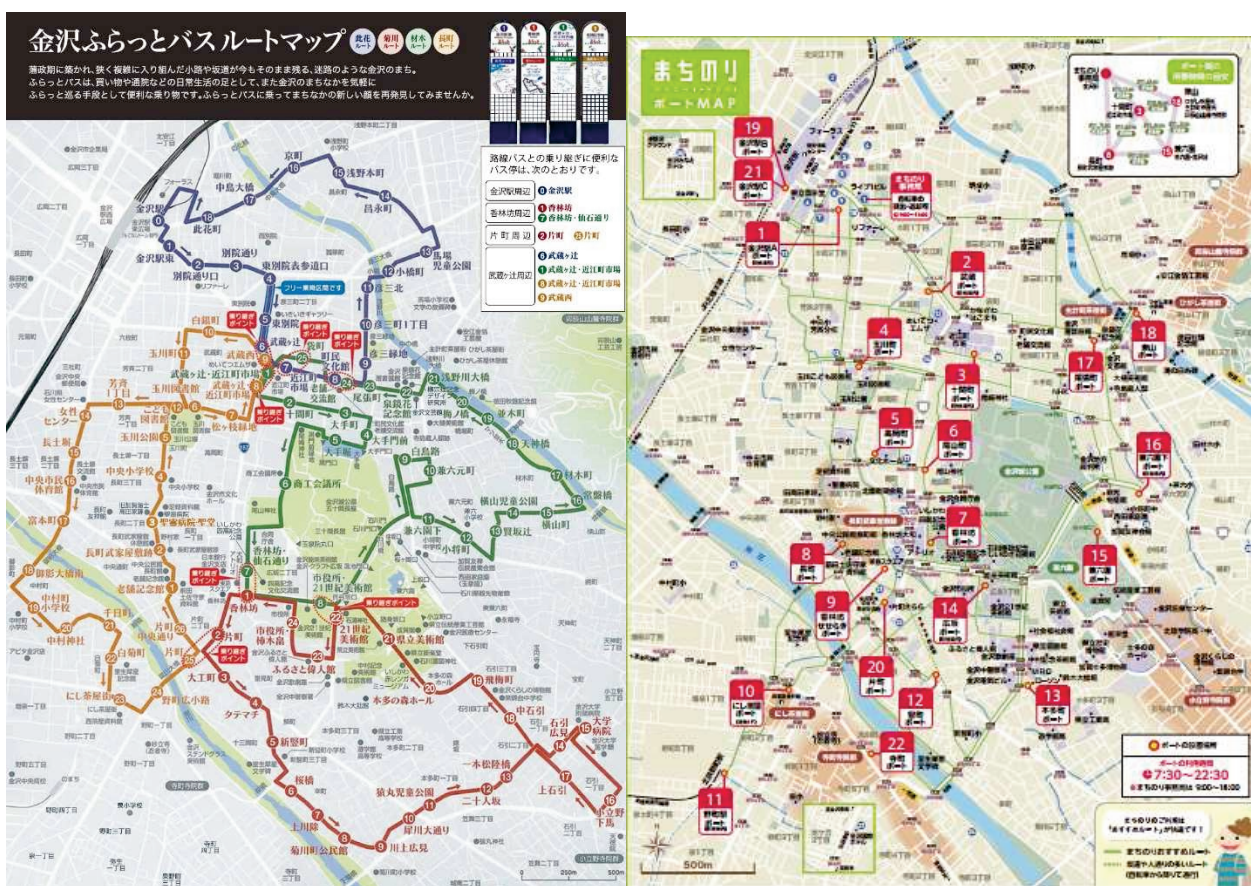
9.1.3 自転車との連携施策

(1) 考え方

- 名護市の市内中心部を中心とした日常移動及び広域的な観光周遊に対応した健康・観光レクリエーションの移動に対応した自転車ネットワーク整備を最大限活用するため、市内中心部の観光周遊を促進するための公共交通と連携したコミュニティサイクル導入事例（金沢市・富山市）や、広域的な観光周遊の際の移動支援の事例（茨城のつくば霞ヶ浦りんりんロード）等が参考になると考えられる。

1) 観光周遊の支援（富山市、金沢市）

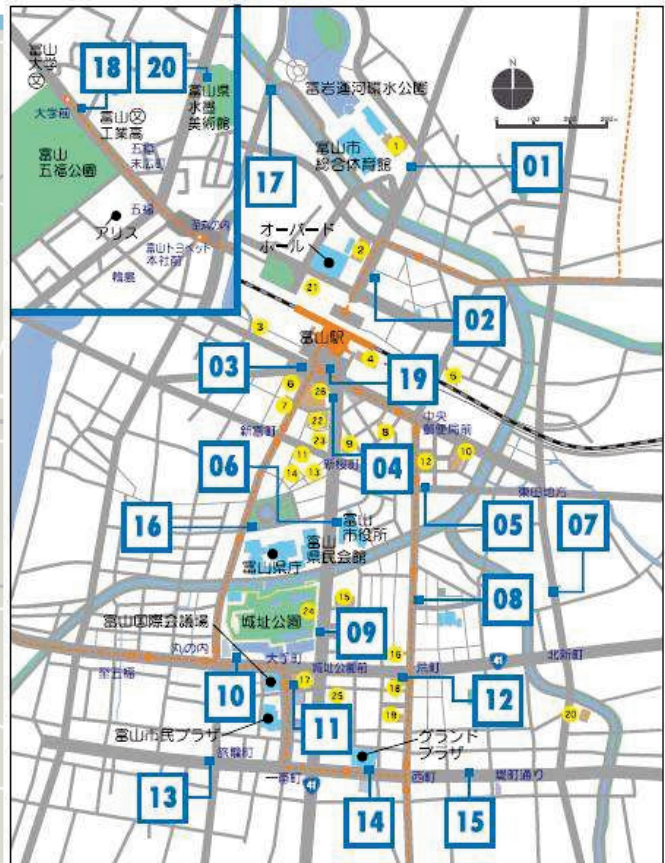
- 金沢市内の4つのコミュニティバス（運賃大人100円、子供50円）と連携する形で市内22箇所のサイクルポートが設置されている。何度利用しても、30分以内の移動であれば、1日200円で利用できるサービスとなっている。



出典：金沢市 HP

図 9-3 金沢市のコミュニティバス（左図）とコミュニティサイクル（右図）

- 富山市では、市内中心部を中心にサイクルポートが設置されており、1日150円（+デポジット350円）で30分以内は無料で移動ができる。

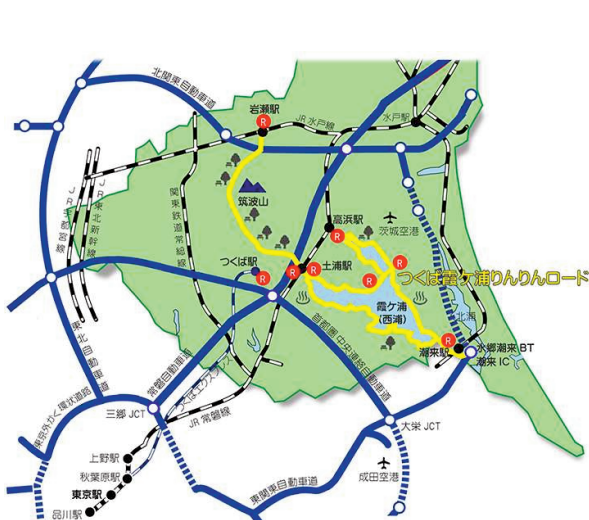


出典：富山市 HP、路面電車南北接続事業パンフレット

図 9-4 富山市の LRT とコミュニティサイクル

2) 広域的なサイクリストの支援

- 延長約 180 キロメートルのサイクリングコースであり、空気入れやパンク修理キットを備えた 206 のサポートステーションを有している。協力店での優待サービス（45 店舗）等もある。



サポートステーション情報（つくば霞ヶ浦りんりんロード）



出典：茨城県 HP、つくば霞ヶ浦りんりんロード HP

図 9-5 つくば霞ヶ浦りんりんロードとサポートステーション



図 9-6 自転車ネットワーク（日常利用）

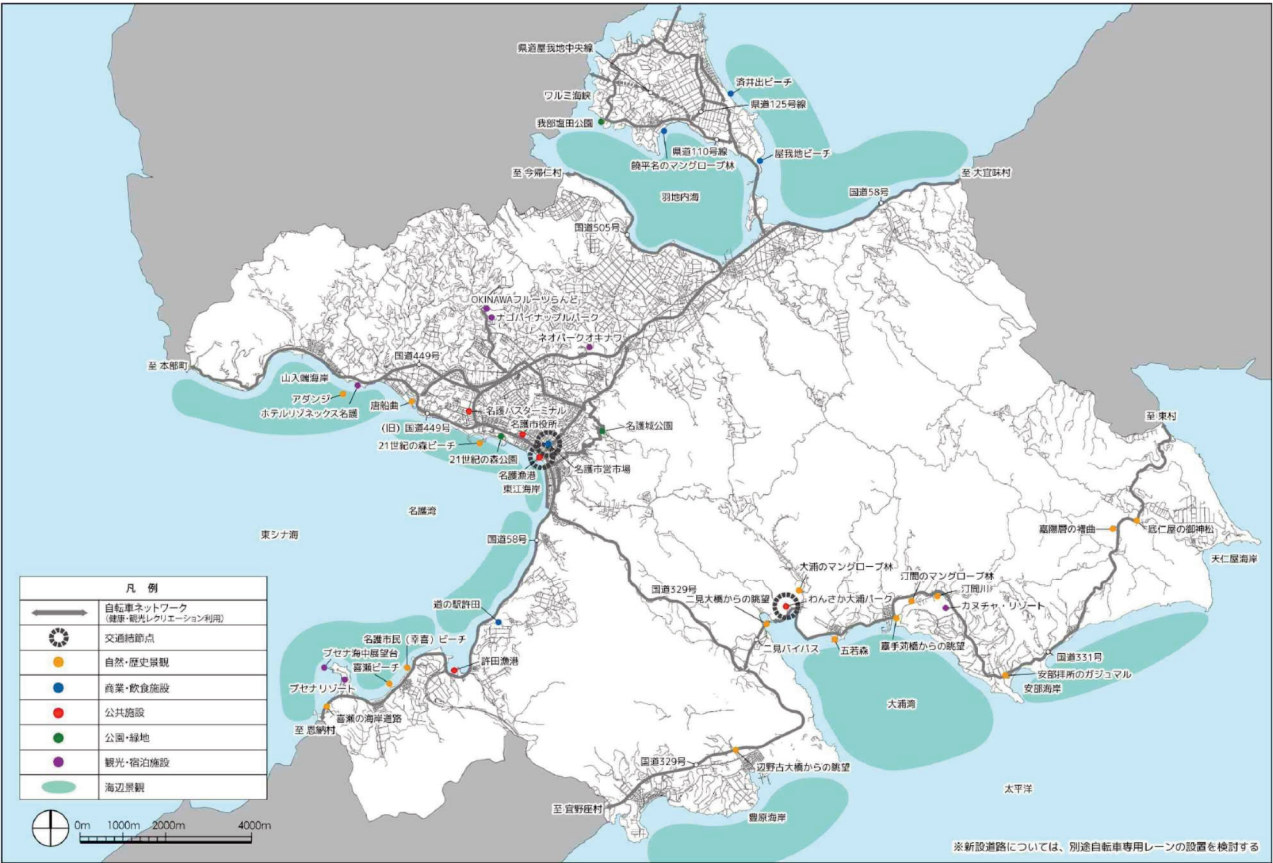


図 9-7 自転車ネットワーク（健康・観光レクリエーション利用）

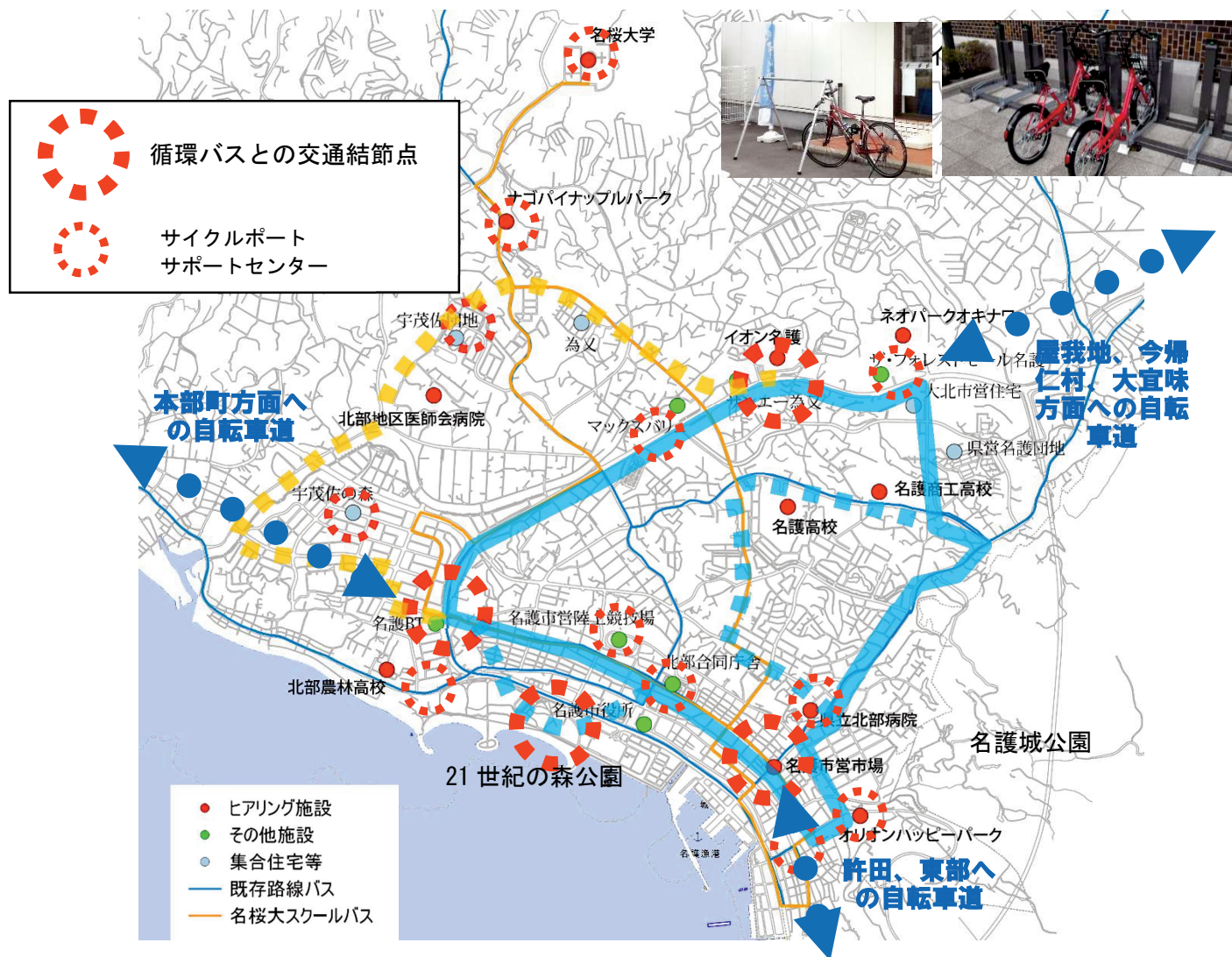
(2) 導入イメージ

自転車を活用した市内中心部の循環バスと連携による移動支援及び広域的な観光周遊等を実現するための施策イメージを示す。

【自転車施策との連携の考え方】

- 市内中心部循環バスのネットワーク効果を高め、市内中心部の観光周遊促進、日常の移動支援を図るため、自転車ネットワークを活用したコミュニティサイクルの導入を図る。
- 名護バスターミナル、名護バイパス沿線の主要商業施設、市営市場、21世紀の森公園等を交通結節点としての利用を想定し、コミュニティサイクルのポートを設置することで、循環バス利用者が国道58号（名護バイパス）の外延部の主要施設等にアクセスできるようにする。
- その他、宿泊施設や商業施設、公民館等のニーズがある箇所においてポートを設置する。
- また、サイクリストによる広域的な観光周遊に対応するため、休憩、自転車のメンテナンス等の対応が可能なサポートセンター等を設置する。

※なお、市民アンケート結果から自転車利用に対するモラル等の問題についても見受けられたことから、自転車利用の促進に向けたコミュニティサイクル導入等にあたっては自転車利用のマナー等の啓発も必要である。



※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 9-8 コミュニティサイクル・サポートセンターの設置

9.2 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、既に高齢化が進展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。

9.2.1 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。

※わんさか大浦パークにアクセスする既存バスとして、カヌチャシャトルバスを考慮している。

※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。

(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。

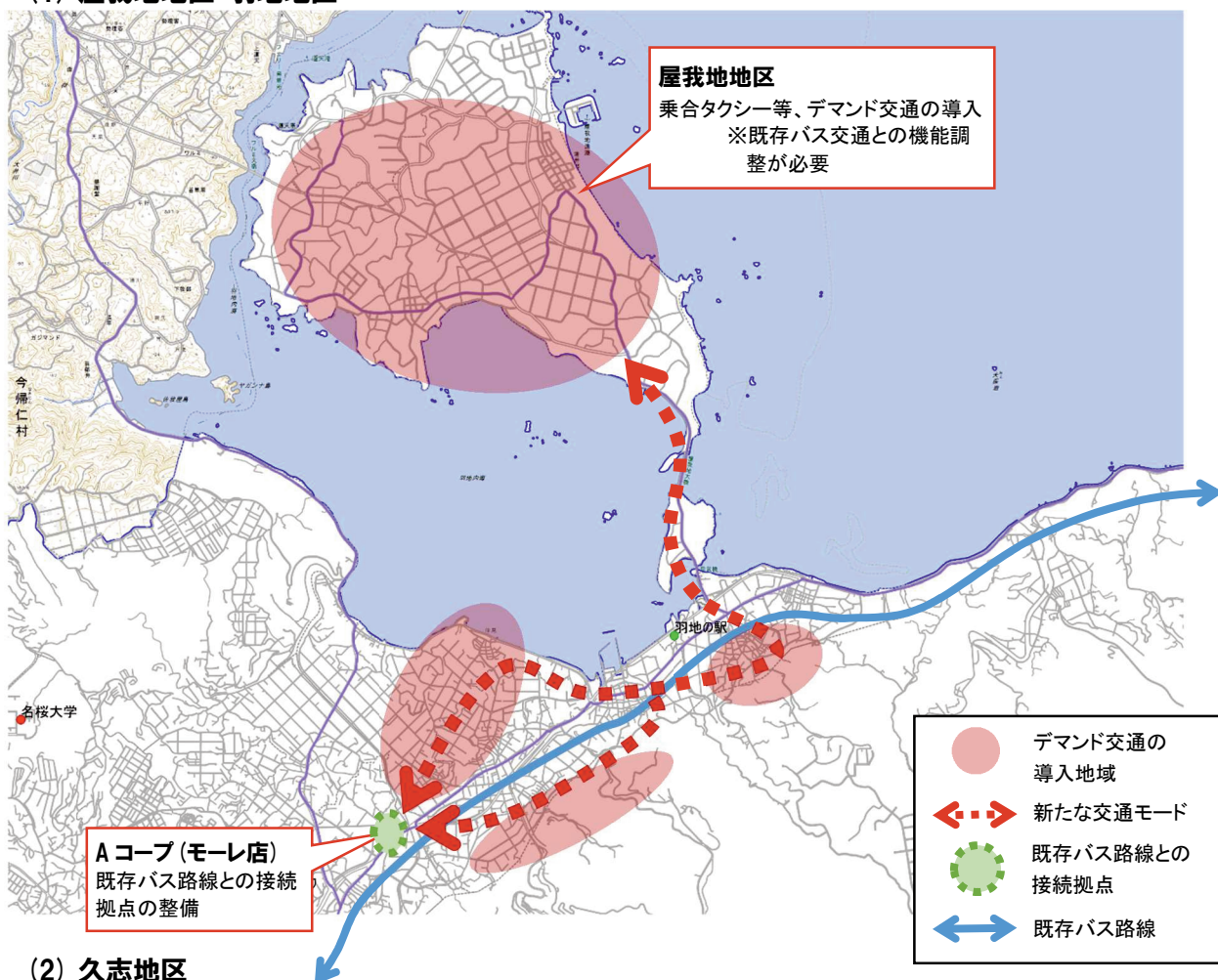
＜ 想定する整備拠点 ＞

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

9.2.1 導入イメージ

(1) 屋我地地区・羽地地区



(2) 久志地区

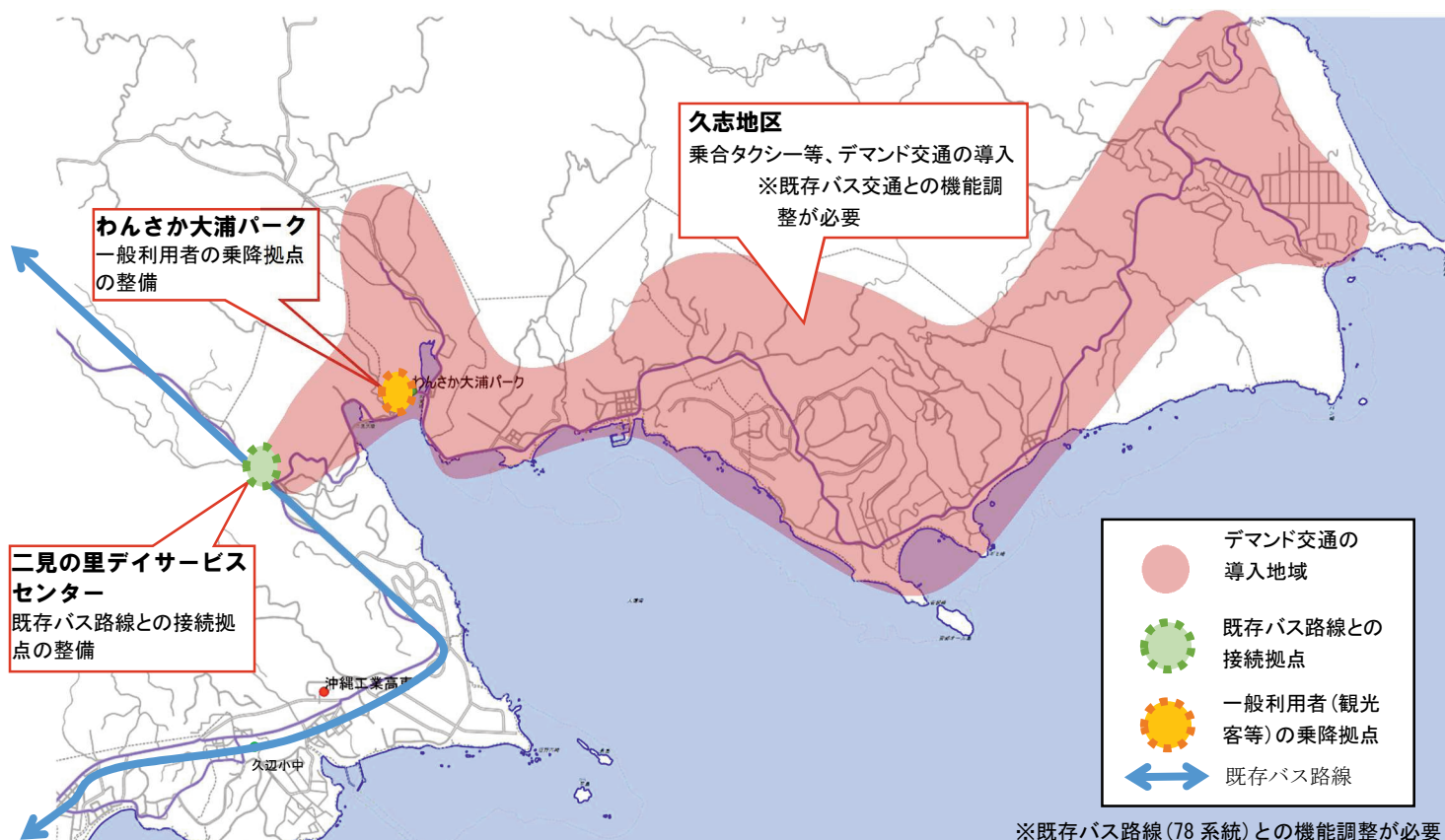


図 9-9 名護市周辺部への新たな交通モードの導入イメージ

9.2.2 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。

9.2.1 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、運行の効率化の観点からは、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 9-1 デマンド交通の種類（運行ルート×運行時刻）と特徴（概要）

			自由度	
			小	大
			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	乗降地点の指定あり	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
		乗降地点の指定なし		

9.3 広域ネットワークの機能強化

名護市民の広域移動ニーズへの対応に向けては、市域外交通流動の多い本部町・今帰仁町方面及び、中南部の那覇中心部へのアクセス機能の強化が望まれている。このため、モノレールの延長と合わせた新たな交通ネットワークの形成により定時・速達性の向上及び北部周辺地域間連携強化に向けた以下のような内容を提案する。

○高速バスと連携した東部方面をカバーする新規バス路線

・伊芸SAで既存高速バスと連携し、現在の 120 系統バス路線の再編も視野に入れ、久志地区の那覇中心部・名護中心部との連携強化を図る。(理想的にはモノレールまで延長)

○モノレール延長と合わせた新たな北部地域広域循環高速バス路線

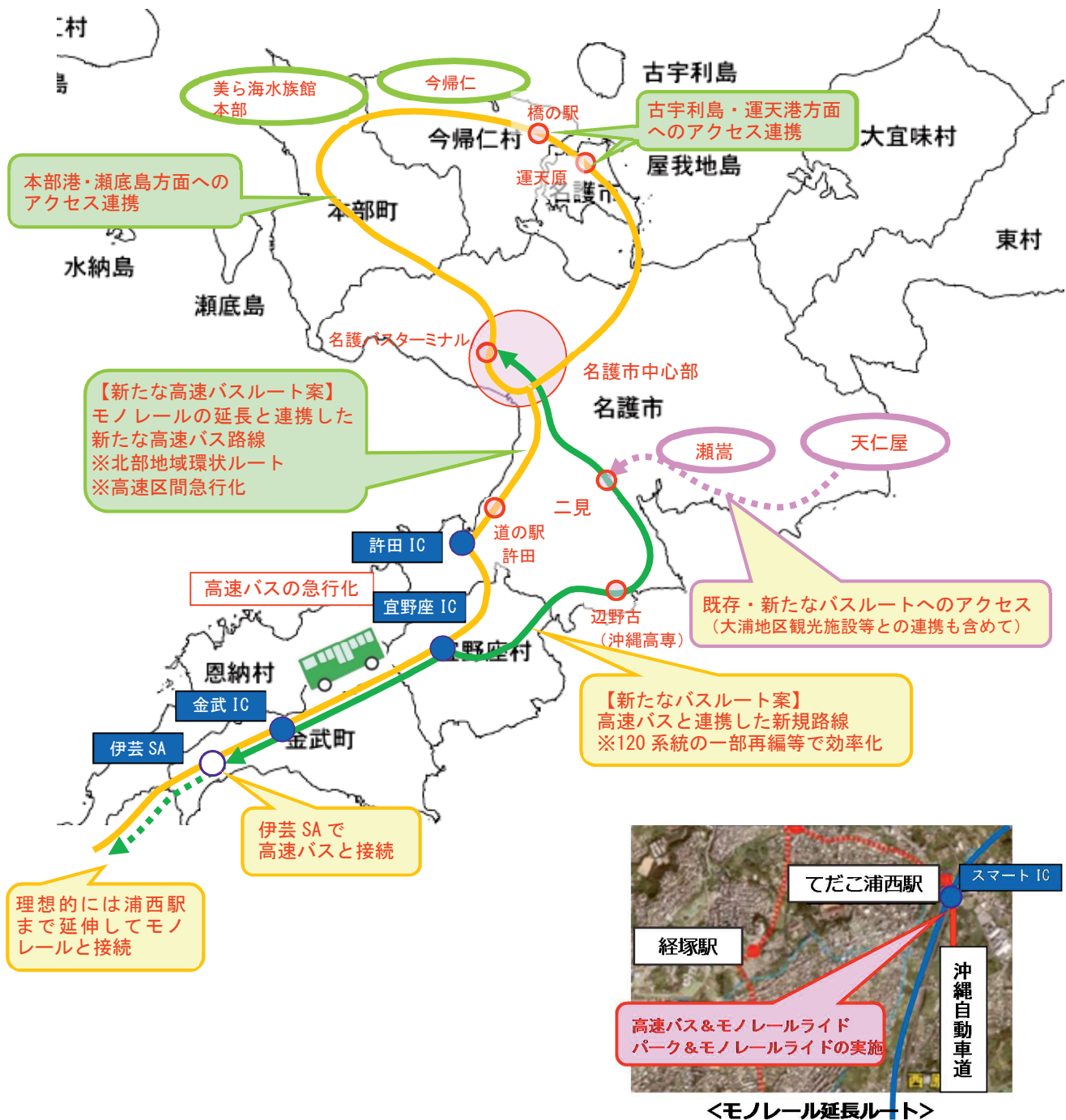


図 9-10 高速バスを活用した新たな広域バスルートのイメージ

9.3.1 施策の考え方

○高速バスと連携した東部方面をカバーする新規バス路線

- ◆ 伊芸SAで既存高速バスとネットワークを図り、宜野座ICから一般道へシフトし、現在の77・120系統バス路線と同じルートで名護バスターミナルまで行く路線を想定する。
- ◆ これにより、すべて一般道を利用している現在の77・120系統に比べ久志地区と那覇中心部間の定時制・速達性が飛躍的に向上するとともに、沖縄高専の長距離通学の学生も安心して利用できる。また、SAでの乗り継ぎにより、安全で快適にバスの乗継が行うことが可能となる。さらに、許田ICから名護中心部までの道路混雑状況によっては、中南部から名護中心部への高速バスの代替ルートとしても機能する。
- ◆ 基本的には、現在の77・120系統に加えて増便運行できることが理想ではあるが、両系統で1日片道48便の本数があるため、名護市内の需要や中南部地域の利用状況、さらには、バス事業者のニーズ等も踏まえて長大路線である77・120系統バスの再編も視野に入れ検討していくことが望まれる。
- ◆ 一方で、伊芸SAでの折り返しに際しては、SAでの新たなスマートIC※の整備などSAエリア内での空間確保や上下間の導線確保が大きな課題となる。
- ◆ また、二見周辺で結節機能強化と合わせて、天仁屋・瀬嵩方面の地域公共交通対策と連携して、当該地域から名護中心部へのアクセス利便性を図るとともに、カヌチャリゾートやわんさか大浦パークなどの広域観光レジャーでの公共交通アクセス向上を図ることが望まれる。その際、二見周辺の乗り換え拠点では快適にバス待ちが出来る空間をどのように整備していくかが大きな課題でもある。
- ◆ さらに、久志地区の地区外移動は比較的移動距離が長くなるため、バス運賃も大きな抵抗になってくるため、市民の改善ニーズが高いバス運賃の低廉化も重要な視点となるため、少なくとも学生や高齢者の利用に際しては大幅な割引運賃の導入も合わせて検討する必要がある。

※ スマートIC（スマートインターチェンジ）

ETC（自動料金収受システム）を搭載車両専用のインターチェンジで、サービスエリアなどに設けられるSA・PA接続型と高速道路本線に設けられる本線直結型がある。

○モノレール延長と合わせた新たな北部地域広域循環高速バス路線

- ◆ 那覇中心部と北部地域を結ぶやんばる急行バスは、インバウンドの増加も背景に利用客が大きく伸びているが、古宇利島や名護北部のパイナップルパーク・ネオパーク等へのアクセスは出来ない状況である。（ただし、今帰仁から古宇利島間で1日4往復無料シャトルバスは運行されている）一方で、北部地域の交通流動は名護中心部と本部・今帰仁方面との結びつきが強くなっているため、北部広域観光拠点へのアクセスと北部地域間の連携強化両方の機能を兼ねる北部地域循環高速バスも重要な視点と考える。
- ◆ これにより、道路混雑の激しい那覇市内はモノレールで移動し、高速区間は急行運転で限り途中バス停を通過することにより、北部地域と那覇中心部間の定時性・速達性を確保することにより、名護を中心とした北部地域振興に大きな貢献が期待できる。
- ◆ 一方で、この路線は基本観光需要への対応路線ではあるものの、現在の高速バスのサービスレベル（移動時間短縮、定時性の確保、運行頻度増大、運行時間拡大等）向上と新たな市内循環バスとのネットワークにより、名護市民の広域移動に大きく寄与することが期待されるとともに、屋我地地区内と名護市内のバス停設置位置等を工夫してバスサービスレベルが低い屋我地区の日常生活移動にも貢献できるよう検討することが望まれる。
- ◆ また、本部・今帰仁方面から名護中心部への高校に通う学生も多く、これらの学生のほとんどが家族の送迎等に依存している状況も鑑み、始業時間にも間に合うダイヤや学生利用に際しての大幅な割引運賃の導入も合わせて行うことにより、北部地域交通の改善に活用できるよう検討していくことが必要である。

9.3.2 導入イメージ

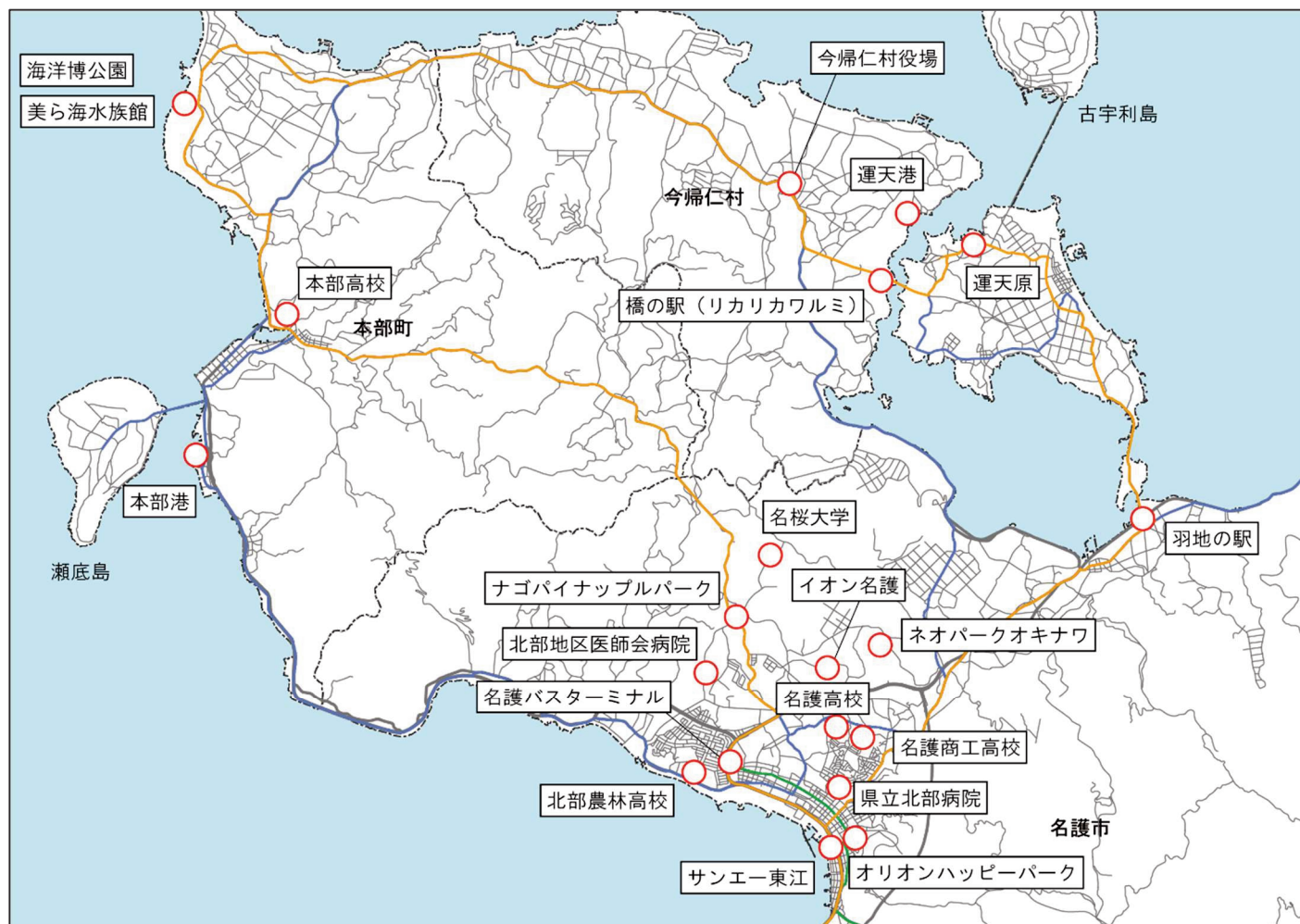
全体図



※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 9-11 ルートの提案イメージ（全体図）

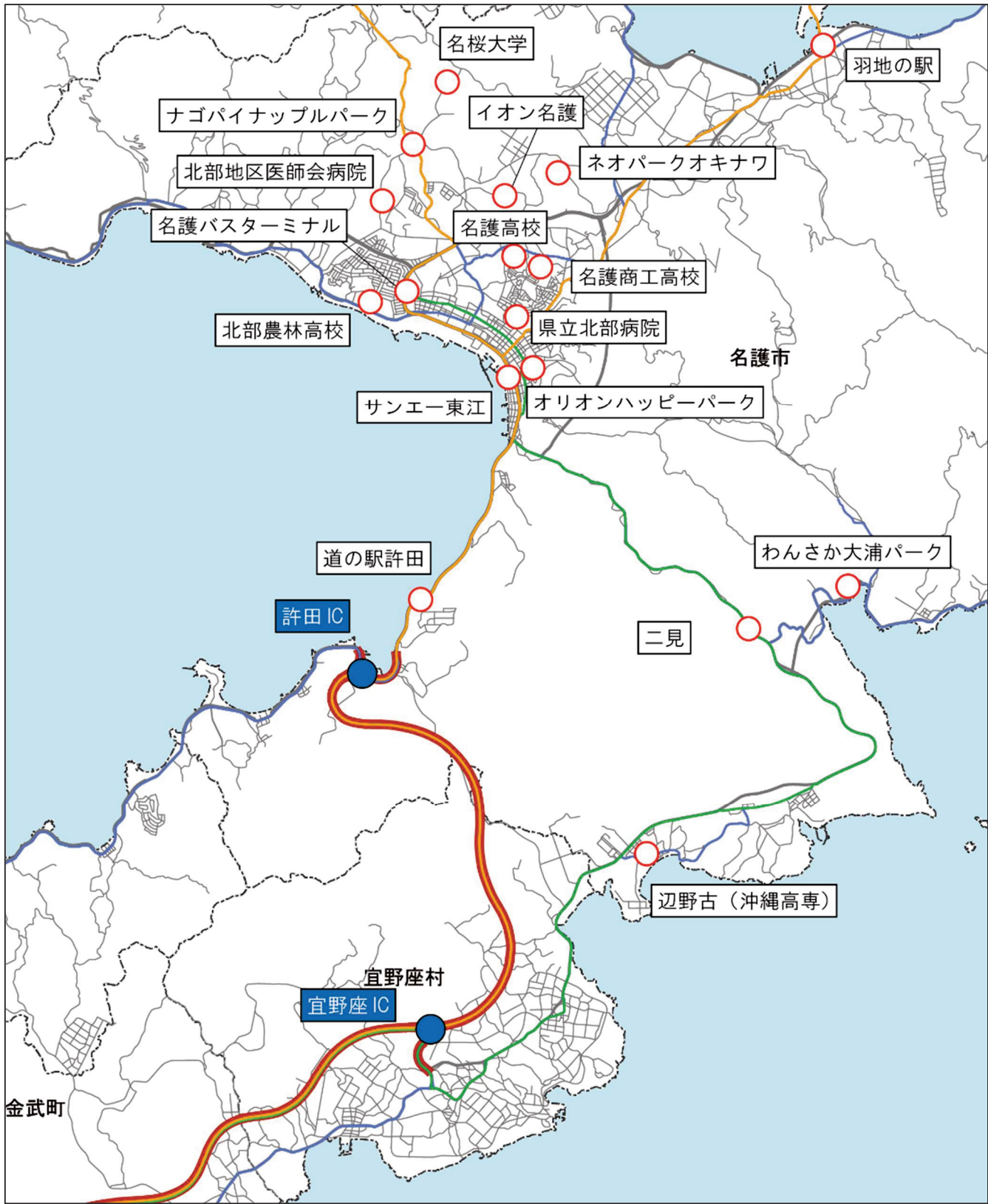
拡大図①



※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。

- ◆ 高速バスルートは、やんばる急行等他のバス路線との競合や利用者利便性等の観点から、やんばる急行の延伸の可能性も含めて、今後詳細に検討を進めていくことが考えられる。
- ◆ 特に、屋我地区内のルートは観光客ニーズと地域住民のニーズに上手く対応できるルートを古宇利島や運天港等とのアクセス接続も踏まえて検討していくことが望まれる。

図 9-12 ルートの提案イメージ（拡大図）



※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。

- ◆ 名護市東部方面をカバーする新規バス路線に関しては、北部地域で 77 系統、120 系統と重なるルートであるため、既存バス路線の再編等も視野に関係機関と協議をしながら進めていくことが必要である。
- ◆ 特に、伊芸 S A を交通結節点として機能させるためには、バス折り返しのためのスマート I C 等の導線確保や S A 内の乗り換え接続空間確保等が必要となるため、接続ターミナルの設定・整備も含めて関係機関との協議が必要となる。

図 9-13 ルートの提案イメージ（拡大図）



図 9-14 今帰仁観光マップ



図 9-15 沖縄本島バスのりばマップ



図 9-16 沖縄本島北部バスのりばマップ