

**名護市地域公共交通計画
(案)**

概要版

令和4年2月

名護市

第1章 名護市地域公共交通計画策定の概要

1. 計画策定の背景と目的

名護市では、平成 29 年度から令和 3 年度にかけて、地域公共交通における課題解決のための検討や市民がより使いやすい公共交通体系のあり方の検討を進めています。

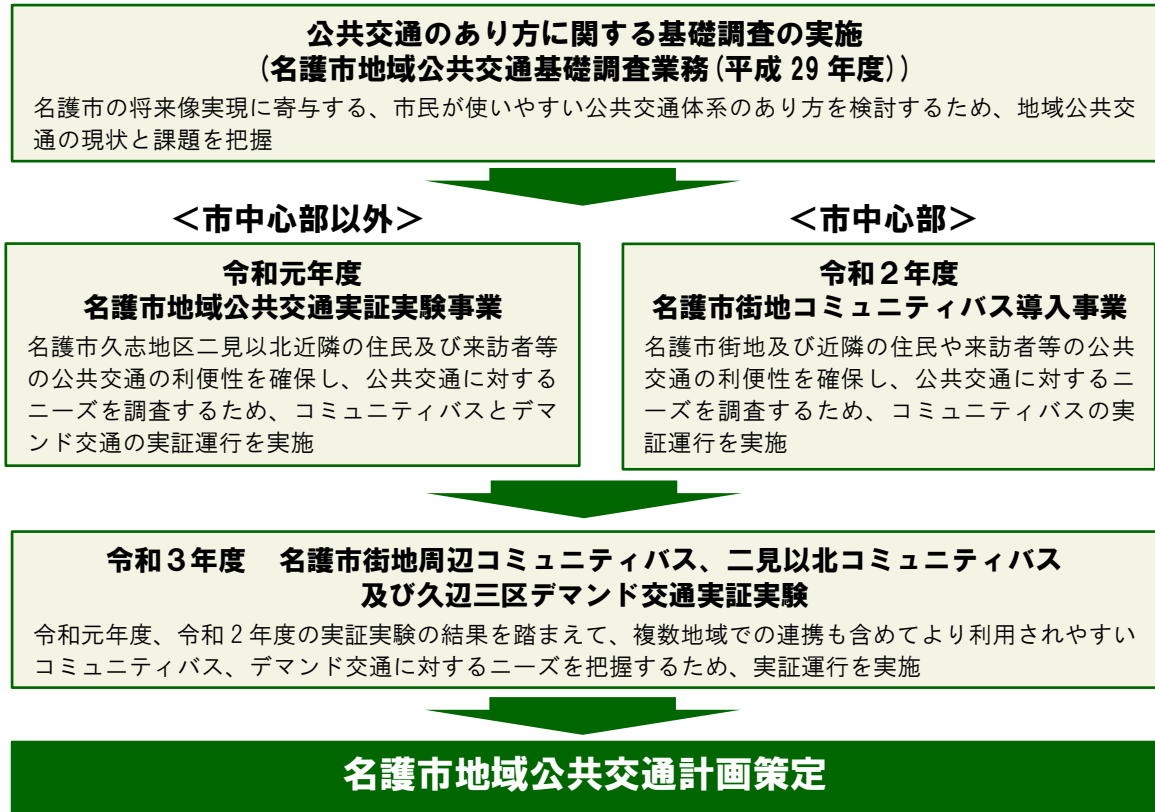


図 名護市地域公共交通計画策定に関する取組の経緯

本計画は、これまでの取り組みを踏まえ、現在の名護市における社会状況及び公共交通に関する現状や課題を分析し、地域交通のみならず、まちづくり等の地域戦略と一体となった名護市において望ましい地域公共交通の将来像を明らかにするため、「名護市地域公共交通計画」を策定し、名護市及び北部地域全体の更なる発展に寄与することを目指します。

2. 計画区域

計画対象区域は、名護市全域とします。

3. 計画期間

本計画は第5次名護市総合計画等の関連計画との整合を図り、令和4年度から令和11年度までの8か年計画とします。

第2章 上位・関連計画と本計画の関係

本計画は名護市における最上位計画である、「第5次名護市総合計画」との整合を図り、名護市の目指すまちづくりの将来像の実現に向けて、総合計画に準じて策定された各計画との整合を踏まえた、地域公共交通におけるマスタープランとして位置づけます。

計画の策定にあたっては、名護市における各計画との整合を図りつつ、「沖縄21世紀ビジョン」をはじめとする沖縄県の計画を踏まえ、令和2年11月に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」等の関連法令に従って策定します。

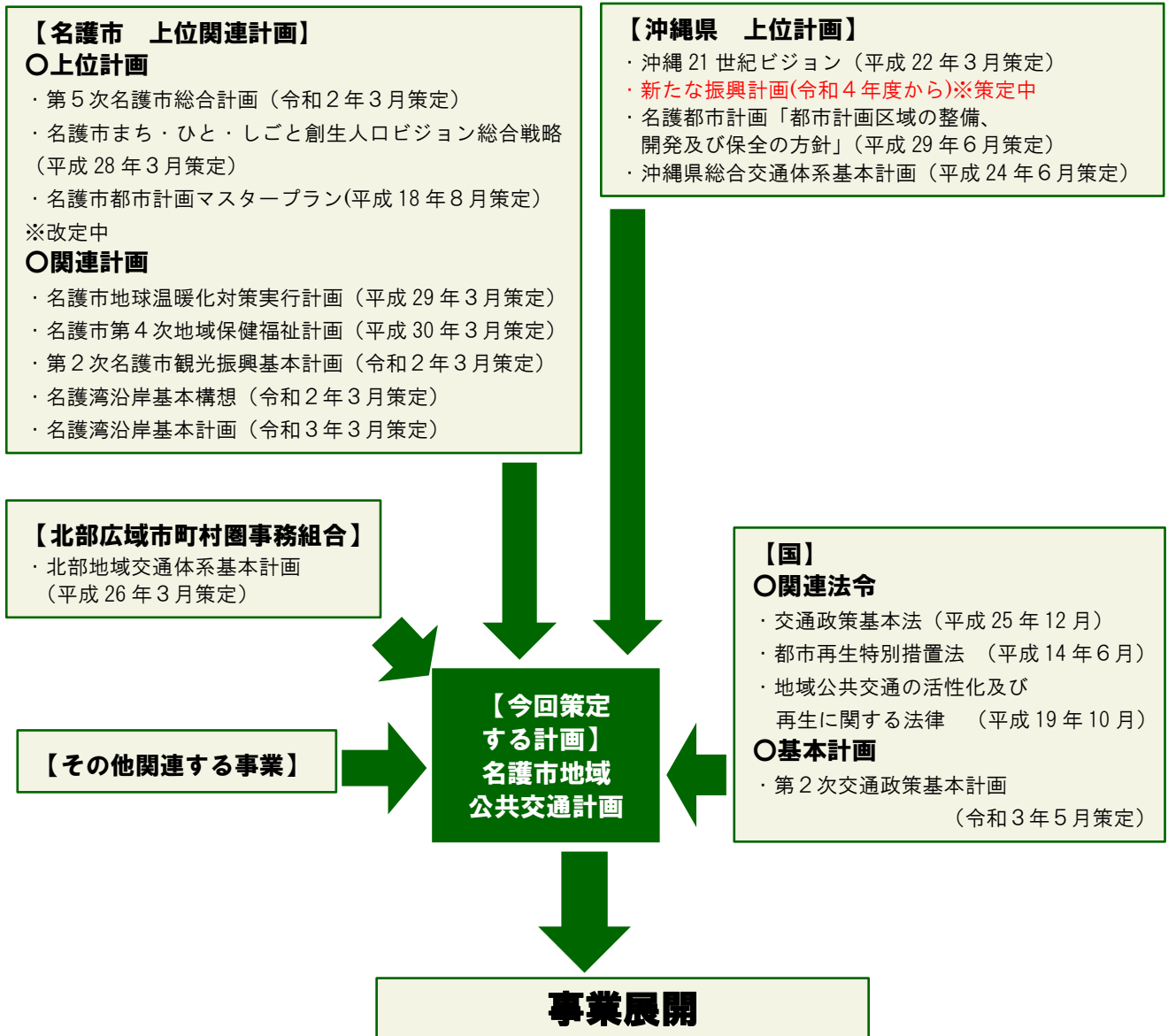


図 上位・関連計画と本計画の関係

第3章 名護市の人口と施設立地等

1. 土地の利用状況

市街地及び国道沿いに商業用地や住宅用地が集積しており、市西部では工業用地の集積がみられます。一方、市北部では畑、市東部では山林が広がっており、全域で土地の利用傾向が異なっています。

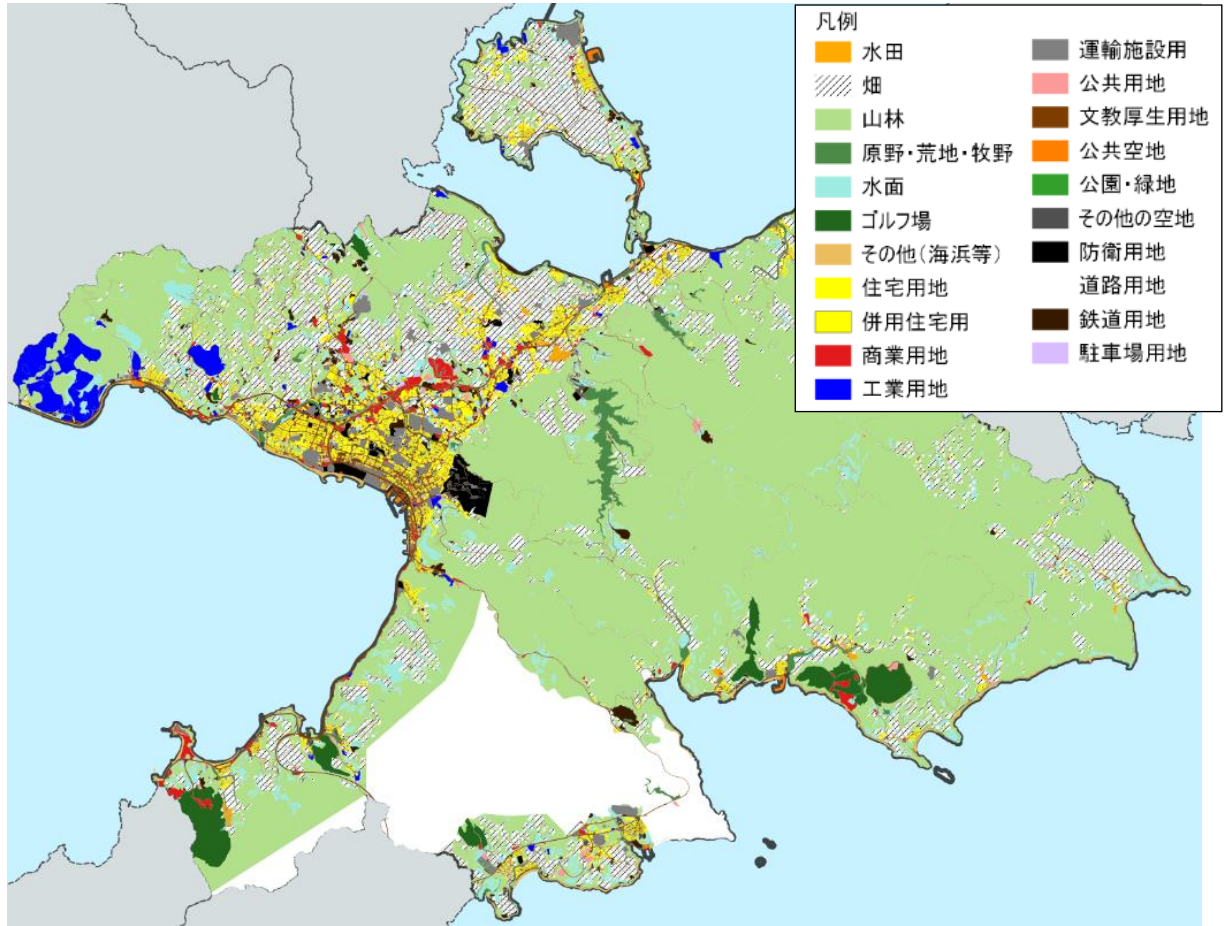


図 名護市の土地利用状況

【出典】平成 28 年度都市計画基礎調査

2. 人口

名護市の人口は、令和 2 年は 63,639 人と平成 2 年以降増加を続けている一方、15 歳未満の割合は減少、65 歳以上の割合が増加しており、少子高齢化が進んでいます。

人口は市街地に集中しており、高齢者（65 歳以上）の割合は郊外部、特に久志地区、羽地地区の両地区の東部、屋我地地区全体で高く、逆に、小中学生の割合は市街地地域で高くなっています。

令和 27 年までの将来予測では、名護市の人口は令和 12 年以降に減少に転じ、高齢者の割合も増えることが予想されています。

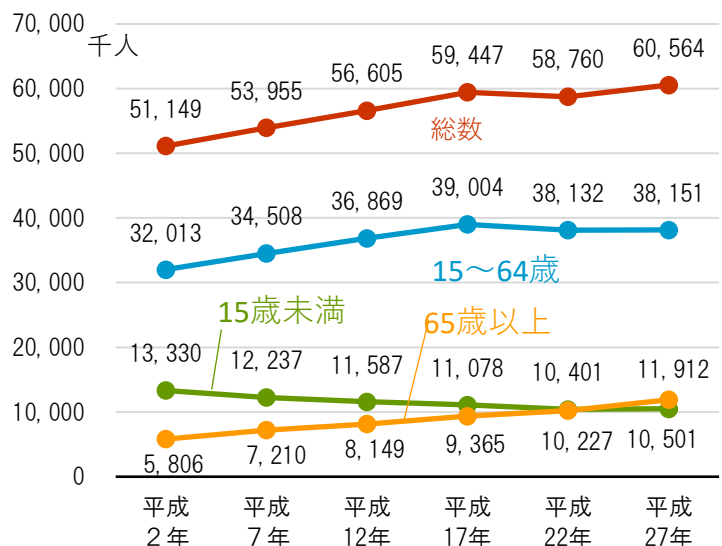


図 名護市の人口推移（平成 2 年-平成 27 年）

【出典】国勢調査

3. 観光

名護市内の観光地は、市内全域に点在していますが、特に東西の沿岸部、為又以北多くなっています（森のガラス館～御菓子御殿）。

名護市内への入込客数は平成 23 年以降増加傾向となっており、平成 29 年には 600 万人を超えていましたが、令和 2 年は新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少しています。

観光客の沖縄県内での移動手段は約 6 割がレンタカーとなっており、名護市の観光客においてもレンタカーでの移動が多いと考えられます。

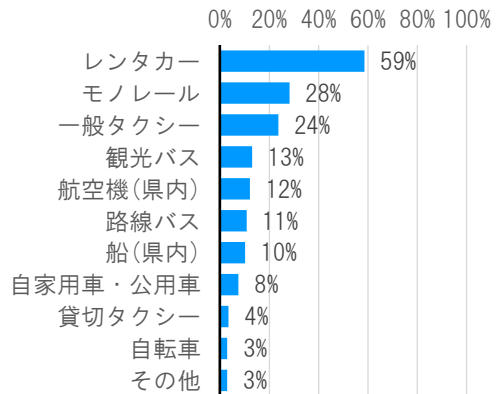


図 沖縄県内における観光客の移動手段
【出典】令和元年度観光統計実態調査

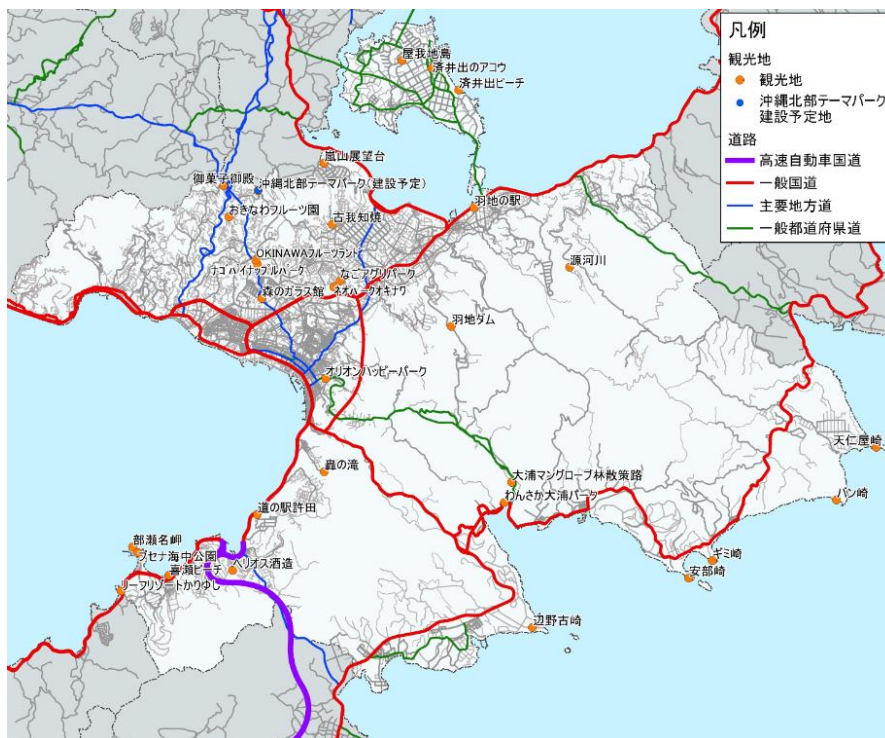


図 名護市の観光地

【出典】第 2 次名護市観光振興基本計画

4. 移動特性

通勤、業務、私用の移動手段は自動車利用が 80%以上となっており、バスの利用は 1.1%となっています。

通学ではバス利用や 3.7%となっており、国頭村や本部町からバスの利用が見られますが、それ以外では少なくなっています。

市街地地域内での移動が最も多く、市外との移動では、本部町や今帰仁村との間の移動が多くなっています。

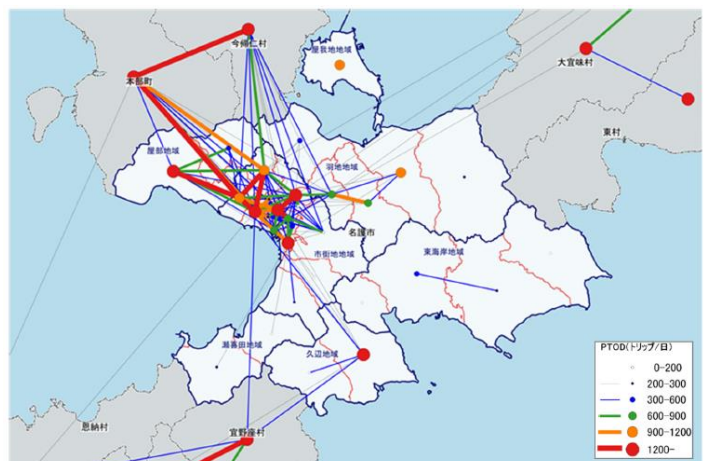


図 名護市民の移動特性（全目的・全交通手段）

【出典】平成 25 年北部地域パーソントリップ調査

第4章 地域公共交通の現状

1. 路線バス

名護市内の路線バスは、名護バスターミナルを拠点として、北部地域各方面、中南部方面本部半島を結ぶ路線となっています。15路線が走っていますが、運行頻度が1日10便より少ない路線が8路線存在しており、特に二見方面、為又方面、屋我地島方面のサービスが低い状況です。

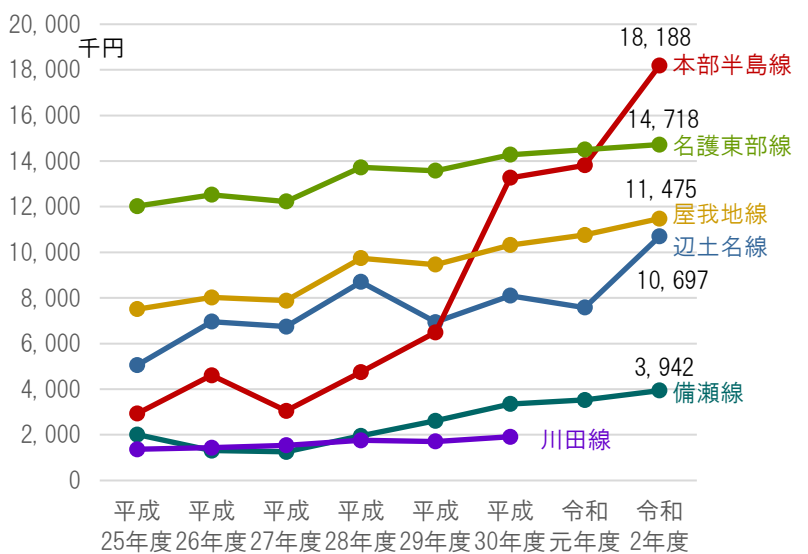


図 名護市で運行する路線バス

名護市内の路線バス（補助路線）の輸送人員は、平成25年度以降減少しています。

特に利用者の多い本部半島線では、平成25年から令和2年までで約6万人減と、減少傾向が顕著になっています。

北部地域のバス路線の多くが補助を受けて運行していますが、輸送人員の減少に伴い、補助金の交付額及び市の負担額は年々増加傾向にあります。



※川田線は令和元年度以降廃線。

図 路線バスの補助金推移図

2. タクシー

名護市内で運行しているタクシーの輸送人員は、平成 28 年以降、増加傾向でしたが、新型コロナウイルス感染症の影響により令和 2 年は実績が落ち込んでいます。

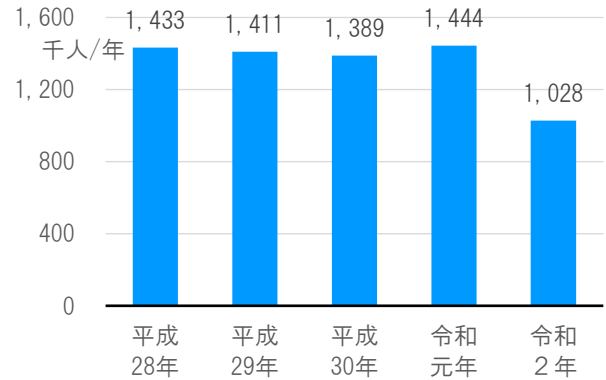


図 市内タクシーの輸送人員数

※名護市内 3 事業者の合計
各事業者提供データから作成

3. 公共交通空白地域

名護市内の公共交通人口カバー率は、市全体で約 64%となっており、市街地地域の東部、北部を中心に、一定の人口集積が見られるエリアにも、公共交通空白地域が存在しています。

地区別にみると、屋部地域の公共交通カバー率が最も低く 45.8%となっています。

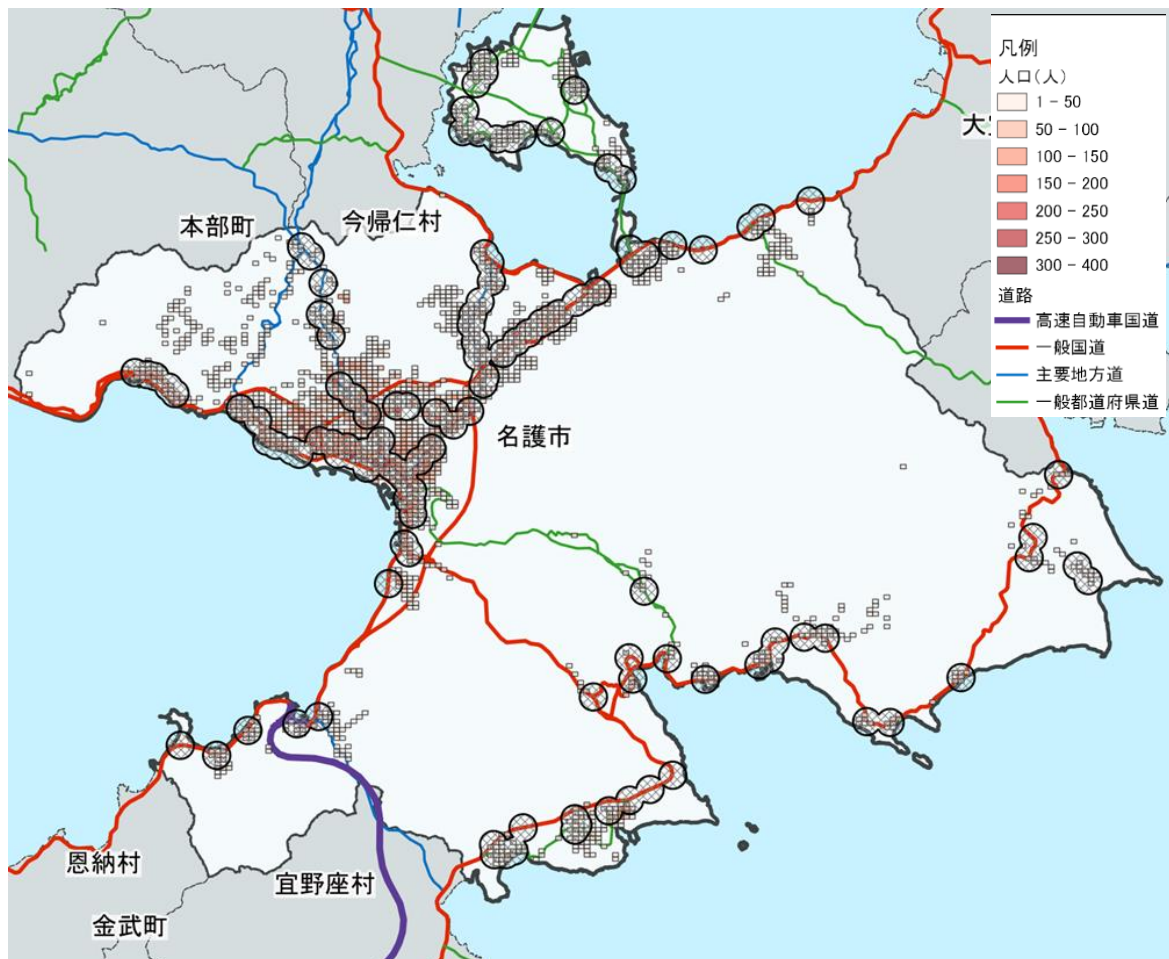


図 公共交通空白地域の状況

第5章 ニーズ調査

1. 移動実態

路線バス、タクシーの利用率は約1割となっている一方、名護市民の約9割が自動車による移動を主としており、学生の通学も約7割が自動車による送迎となっており、自動車への依存が高くなっています。

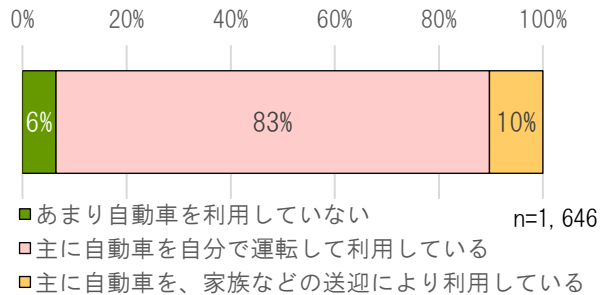


図 自動車の利用状況

令和3年公共交通に関する名護市民アンケート

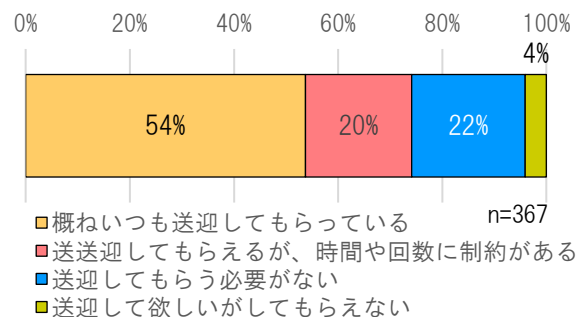


図 高校生の通学時の送迎状況

出典：令和3年公共交通に関する名護市内学生アンケート

2. 公共交通の利用実態

路線バスの認知度が約2割と低い状況で、利用する目的は通院・娯楽レジャーが多い傾向となっています。

タクシーの利用理由としては、早くて便利だからという理由が最も多く、利用目的は食事、娯楽・レジャー、通院が多い傾向にあります。

区長アンケートでは、公共交通での移動が不便な施設として、北部地区医師会病院、イオンやサンエーといった商業施設があげられており、目的地の近くまで行ける路線バスがないことや運行本数が少ないこと、自宅からバス停までが遠いことが理由としてあげられています。

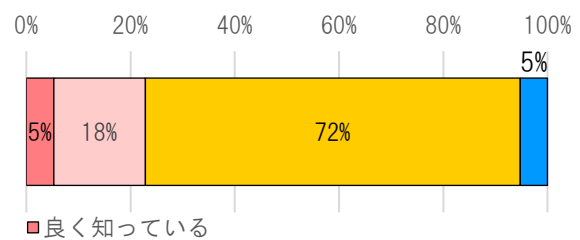


図 路線バスの認知状況

令和3年公共交通に関する名護市民アンケート

表 公共交通での移動が不便な施設と理由(区長アンケート)

地区	公共交通での移動が不便な施設	主な理由
名護地区	北部地区医師会病院、イオン、JAファーマーズマーケットやんばる	・ 目的地の近くまでいける路線バスがない ・ 路線バスの運行ルート、運賃などがわからない
羽地地区	イオン、北部地区医師会病院、サンエー	・ 目的地の近くまでいける路線バスがない ・ 自宅からバス停までが遠いから
久志地区	北部地区医師会病院、県立北部病院、久志支所、サンエー	・ 運行本数が少ない ・ 目的地の近くまでいける路線バスがない ・ 自宅からバス停までが遠い
屋部地区	マックスバリュ、かねひで	・ 運行本数が少ない ・ 目的地の近くまでいける路線バスがない ・ 買い物などで荷物がある
屋我地区	58号名護バイパス沿いの商業施設、病院全体	・ 運行本数が少ない ・ 目的地の近くまでいける路線バスがない

3. 公共交通への要望

公共交通に関する新たな施策の意向等について、名護市民及び名護市内の各施設及び団体からの主な要望を以下に整理します。

表 公共交通への要望

分類	主な要望
名護市民全体 (市民アンケート)	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス利用のためには、運行本数やルート、定時性、運賃が重要 ・新たな交通に関する施策として、公共交通が不便な地域への公共交通の導入、市道の整備、幹線的な公共交通の充実、バス停環境の整備等があげられている
高齢者・障がい者関係団体又は施設	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停留所への屋根、椅子の設置、運行情報表示システム、ノンステップバス等、バリアフリー対応の向上 ・通院などの目的にあわせたルート、ダイヤ、運行頻度の設定 ・社会参加を促すためにも、公共交通の利便性を向上
商業施設	<ul style="list-style-type: none"> ・施設近くへのバス停留所の設置 ・商業施設へのバス乗り入れによる、生活利便性の向上
病院	<ul style="list-style-type: none"> ・病院近くへの停留所の設置（高齢者は徒歩での移動圏域が狭い） ・コミュニティバスの運行継続、ルートの拡大
観光施設	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎの利便性向上や観光地へのバスでのアクセスの向上、ルート図や時刻表等の情報提供の充実
学校関係	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの運行頻度の向上、定時性の確保 ・送迎バスとコミュニティバスの接続
交通拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスの運行範囲拡大

4. 公共交通事業者からの要望

将来の名護市における望ましい公共交通の実現に向け、現状の課題把握や交通事業者視点での名護市に対する主な要望を把握するため実施した、交通事業者へのニーズ調査の結果を以下に整理します。

表 公共交通事業者からの要望

分類	主な要望
バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用者数の維持に向けた利用しやすい環境の構築 ・バスの利用方法をわかりやすく伝えるインフォメーション機能の充実 ・国道58号沿線等の目的地となる施設へのバス停の設置 ・路線バス、コミュニティバス等の連携による広域的なネットワークの形成 ・交通拠点の見直し等、公共交通の利用しやすいまちづくりが必要 ・タクシーとの連携 ・運転手不足への対応
タクシー事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・バス路線との連携、タクシー乗り場の整備 ・バス利用が難しい方へのタクシーの利用補助の検討 ・乗務員の高齢化、乗務員不足への対応
航路運営事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通機関の結節を良くして、循環する仕組みの構築が必要 ・名護市内の企業や店舗等との連携や広報部分での行政支援

第6章 地域公共交通計画の基本目標と施策

1. 基本目標の設定

公共交通の課題に加え、上位関連計画や北部地域における開発動向を踏まえた公共交通の方向性から、以下の通り名護市地域公共交通計画の目標を設定します。



2. 指標・目標値の設定

設定した目標について、計画の遂行状況を確認するため、目標値の設定を行います。各目標に対する指標は以下の通り設定しました。

表 指標一覧

目標	指標
基本目標① 「持続可能な公共交通サービスの提供」	
①-1：市民の公共交通に対する認知度を向上させる	「路線バスの運行情報」を良く知っていると回答した人数 わかりやすい路線表示等のバス停設置割合
①-2：公共交通の利用者数を増加させる	路線バス利用者数（補助路線）
	タクシー輸送人員
	コミュニティバス利用者数
	路線バスの平均乗車密度
	市街地コミュニティバスの平均乗車密度
①-3：公的資金投入額を低減させる	名護市民のバス利用率
	名護市民のバス利用頻度
	公的資金が投入されている路線バスの名護市の公的資金投入額
	公的資金が投入されている路線バスの収支率
①-4：公共交通の担い手を確保する	市街地コミュニティバスの運賃収入
	市街地コミュニティバスの運行経費
	公的資金投入に対する理解度
	公共交通の乗務員数
基本目標② 「誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの実現」	
②-1：公共交通が利用できる地域を増加させる	バスの市全体の人口カバー率（バス停留所から 300m 圏内）
②-2：誰もが利用しやすい公共交通を導入する	ノンステップコミュニティバスの導入率
	高齢者の外出率
	高校生の登下校時の公共交通利用率
②-3：公共交通の利用環境を向上させる	路線バス等の公共交通に対する満足度
	公共交通に関する高評価（感謝等）、低評価（苦情等）の件数
	市街地コミュニティバスへのバスロケーションの導入
	公共交通利用者のキャッシュレス決済利用率
	「バス停環境」を快適と回答した人数
基本目標③ 「市街地の利便性向上による賑わい創出」	
③-1：市街地エリアの公共交通が利用できる地域を増やす	バスの名護地区の人口カバー率（バス停留所から 300m 圏内）
	1時間1本以上の運行サービスがある市街地エリアの面積カバー率
③-2：商業施設等への公共交通によるアクセスを向上させる	市街地の大規模商業施設のうちバス停留所から 300m圏域にある施設の数
③-3：公共交通の主要な乗継拠点の使いやすさを向上させる	「名護市内の主要な乗継拠点」に対して使いやすいと回答した割合
基本目標④ 「北部地域観光に寄与する公共交通ネットワークの実現」	
④-1：観光客の公共交通利用の利便性を向上させる	公共交通を利用した観光客数
	名護市観光入込客数
	名護市宿泊施設入込客数
	観光地最寄りのバス停の乗降者数

3. 目標を達成するための施策

本計画で実施する施策を以下に示します。

施策一覧と実施時期(1/2)

基本目標① 持続可能な公共交通サービスの提供

目標①-1 市民の公共交通に対する認知度を向上させる

- 市民のひろば、WEBの活用による周知強化 (短期)
- シンポジウム、イベント等、啓発活動の実施 (短期)
- わかりやすい路線表示・運賃表示の検討・実施 (短期)
- 市街地コミュニティバスの愛称募集 (短期)
- 公共交通マップの配布 (短期)

目標①-2：公共交通の利用者数を増加させる

- 市内のみで完結するバス路線の見直し (短期)
- 公立沖縄北部医療センター開院に伴う公共交通ネットワークの再編 (中長期)
- 北部エリア内のバス路線の見直し (中長期)
- 沖縄幹線路線の見直し (中長期)
- モビリティマネジメントの実施 (短期)
- 学生、高齢者、障がい者等への移動支援策の検討 (短期)

目標①-3：公的資金投入額を低減させる

- 路線バス運賃体系の検討 (短期)
- スクールバス等の再編検討 (短期)
- ITを活用した利用実績等の把握 (短期)

目標①-4：公共交通の担い手を確保する

- 公共交通運転手育成に係る免許取得費用支援の実施検討 (短期)

基本目標② 誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの実現

目標②-1：公共交通が利用できる地域を増加させる

- 公共交通空白地域の縮小に向けた交通ネットワーク再編等の検討 (中長期)
- 郊外部における効率的な交通システム導入の検討 (短期)

目標②-2：誰もが利用しやすい公共交通を導入する

- ノンステップコミュニティバスの導入 (短期)
- ユニバーサルデザインタクシーの導入 (短期)

目標②-3：公共交通の利用環境を向上させる

- バス待ち環境の改善 (短期)
- 公共交通のMaaS連携 (短期)
- ICカードの普及・促進 (短期)
- 名護漁港に就航する高速船と他交通手段との連携 (短期)
- 名護漁港周辺エリアの交通結節機能の強化 (中長期)

※記載：■実施施策 (実施期間)

基本目標③ 市街地の利便性向上による賑わい創出

目標③-1：市街地エリアの公共交通が利用できる地域を増やす

- 市街地コミュニティバスの導入 (短期)

目標③-2：商業施設等への公共交通によるアクセスを向上させる

- 民間商業施設等とのハード連携 (短期)
- 民間商業施設とのソフト連携 (短期)

目標③-3：公共交通の主要な乗継拠点の使いやすさを向上させる

- 名護バスターミナルの交通結節機能の強化 (短期)

基本目標④ 北部地域観光に寄与する公共交通ネットワークの実現

目標④-1：観光客の公共交通利用の利便性を向上させる

- シェアリングサービスの導入・推進 (短期)
- 観光施設等のタイアップ施策 (短期)
- 観光型 MaaS の導入・推進 (短期)
- 周辺観光施設及び北部テーマパークを周遊する輸送手段の導入 (短期)
- 北部地域全体の観光を支援する輸送手段の導入 (中長期)

※記載：■実施施策 (実施期間)

4. 施策の実施イメージ

短期的には、市街地コミュニティバスの運行や名護漁港結節機能の強化等の市街地における利便性の向上策を中心に実施し、市内単独路線については、持続性や効率性等を考慮し、新たな輸送手段への転換も含めて検討します。

中長期的には、市街地部での利便性向上に加え、名護漁港への地域公共交通拠点の整備やそれに対応したバス路線の再編により、地域住民及び来訪者の利便性の高い北部地域の玄関口としての整備を進めていきます。

また、北部広域路線や沖縄幹線路線については、北部地域の他自治体や沖縄県との調整を進め、北部地域全体の振興に寄与する公共交通ネットワークの構築を目指します。

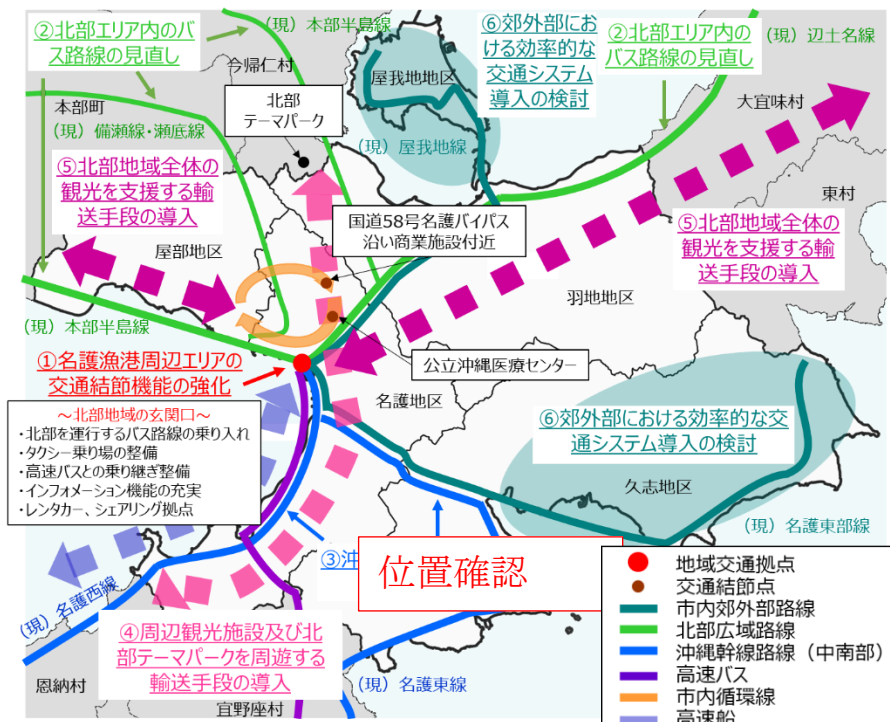


図 施策の実施イメージ (中長期)

第7章 達成状況の評価と進捗管理

1. 計画の評価スケジュール

本計画の推進に向けては、社会状況の変化等により、当初の想定された各施策が十分に発現しない可能性も考えられます。目標の達成状況については、毎年度把握することとし、評価・検証を行い必要に応じて施策の再検討や目標値の見直しを行うこととします。

なお、クロスセクター効果の分析は、短期施策の効果が概ね発現する令和8年度、及び、計画最終年である令和11年度に実施を予定しております。

2. 計画全体のマネジメント

本計画については、PDCA サイクルに基づき、計画→実行→評価→改善のサイクルを繰り返し行い、継続的に各施策の改善を促し、必要に応じて計画の見直しを実施することとします。

PDCA サイクルは地域公共交通協議会を通して実行していくこととします。

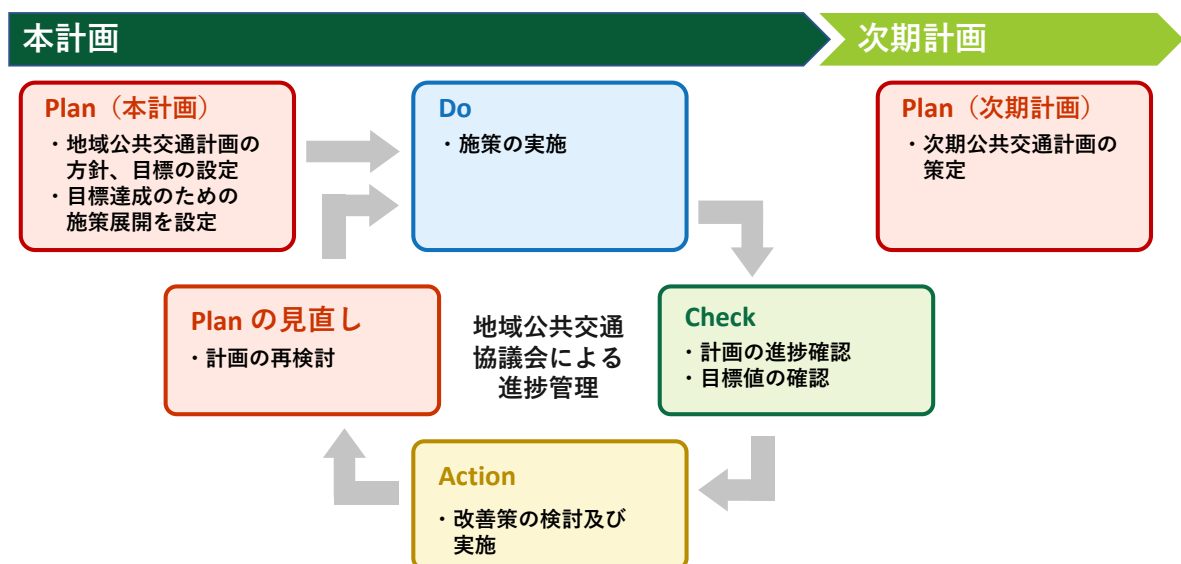


図 計画全体のマネジメントのイメージ