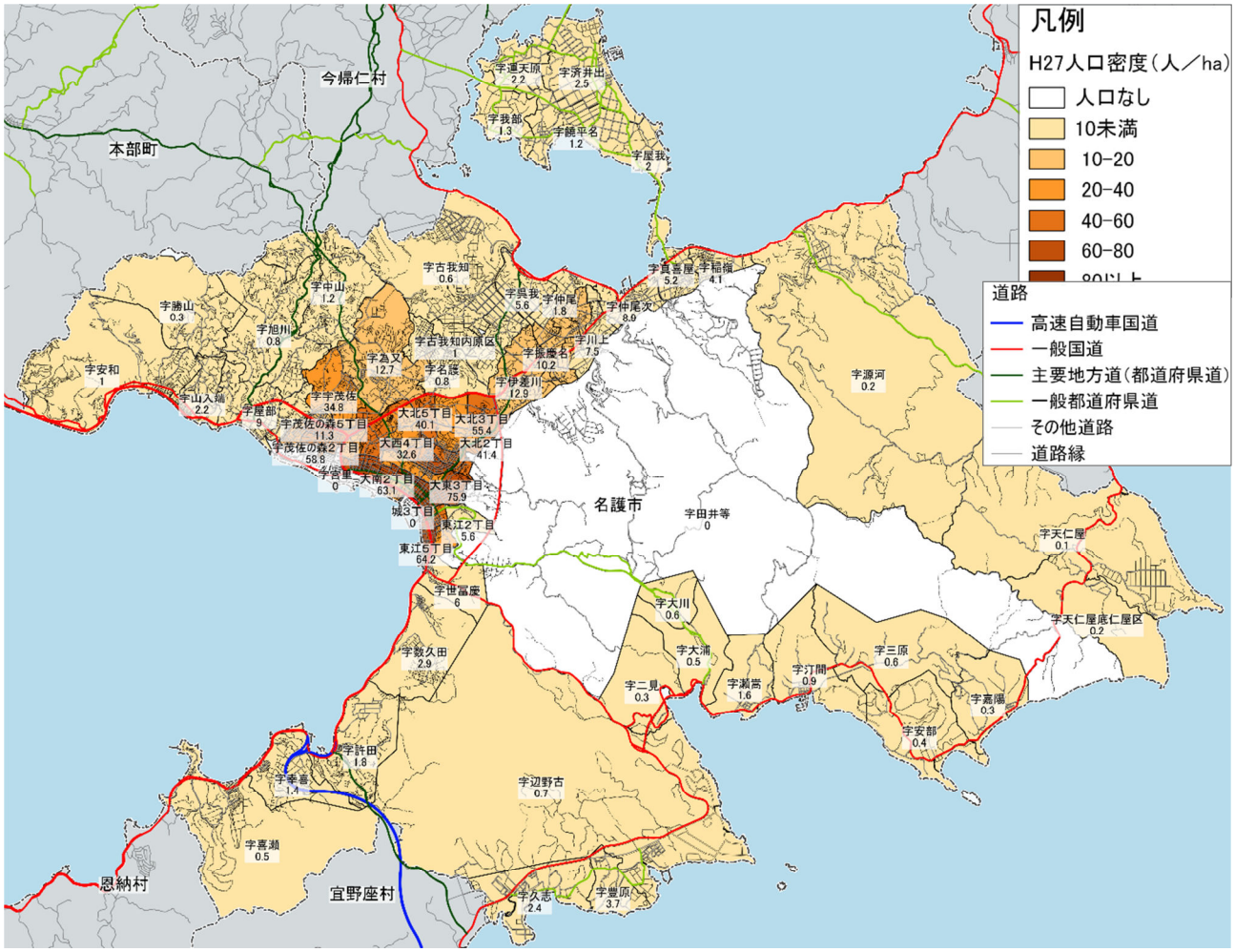
## 2　名護市における公共交通の課題整理

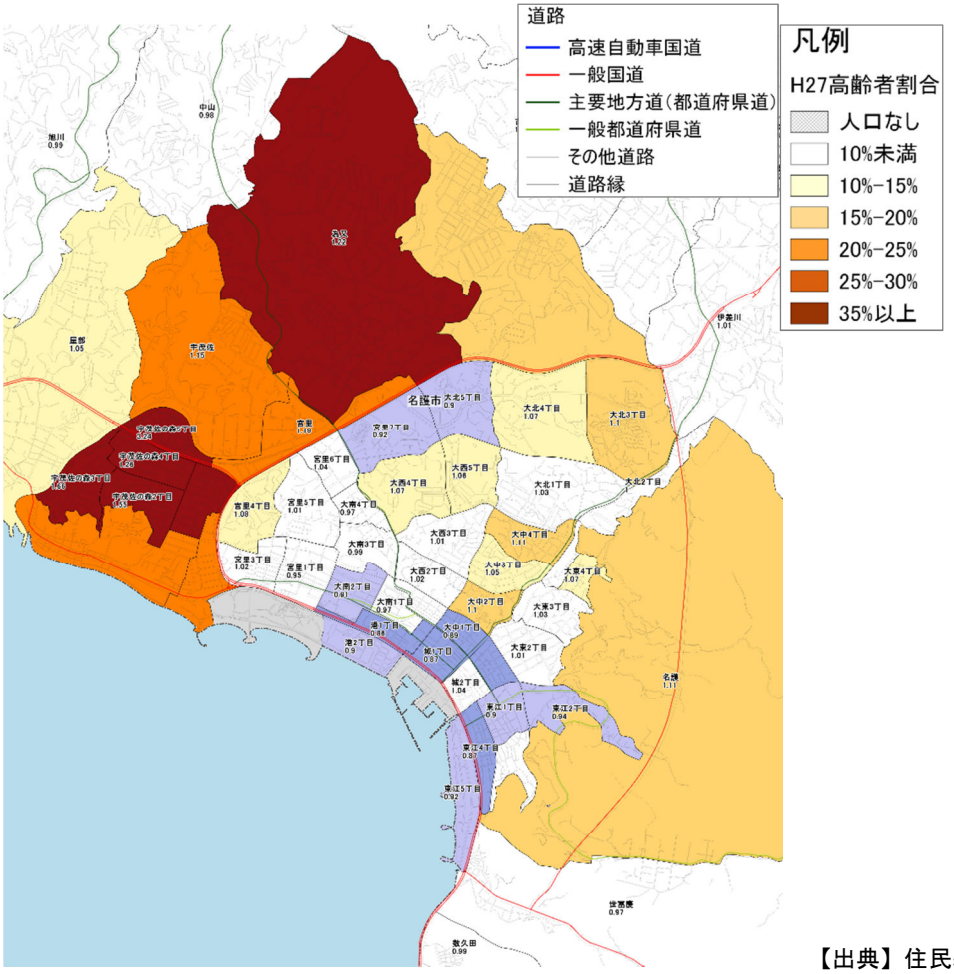
### 2.1　名護市全体の公共交通に関わる課題

- 名護市の土地利用は名護中心部と西北部に人口が集中し、地形的には市域東西間に峠がある制約上、西部の宇茂佐・屋部・為又等国道 58 号（名護バイパス）の外縁部では人口が増加傾向にある一方で、東部は人口が減少傾向となっている。このため、商業施設等の都市機能も国道 58 号沿道に大規模店舗等が立地し、都市の重心が西北方向に移りつつある。
- 一方で、名護市中心部及び国道 58 号外縁部を除く名護市周辺部（名護バイパス沿道機能も含む）では高齢化が進んでおり、今後の少子高齢化の潮流では、中心部と周辺部の人口構成の格差は広がっていくものと見込まれる。



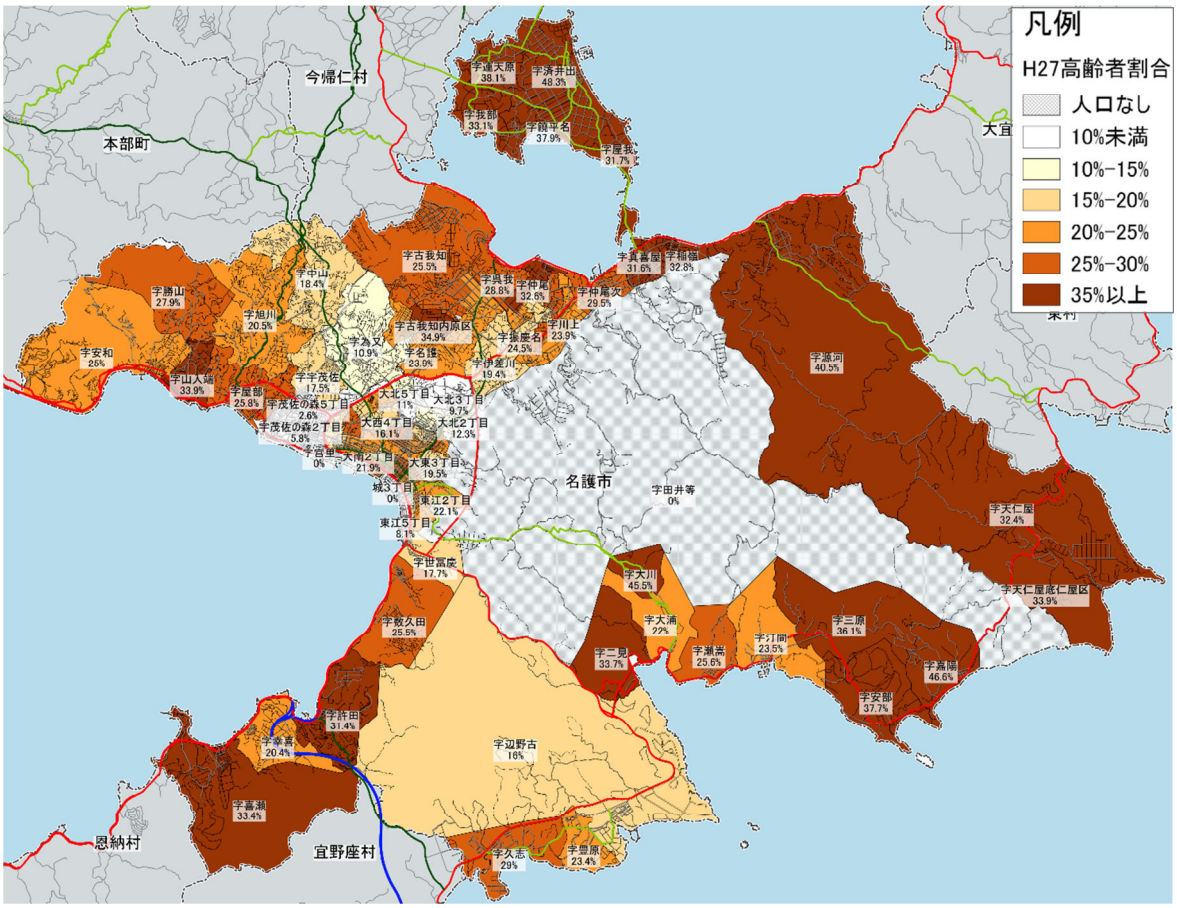

【出典】平成 27 年国勢調査

**図 2-1　人口密度（名護市全域）**




【出典】住民基本台帳

**図 2-2　人口増加率（平成 24 年-29 年）中心部**




【出典】平成 27 年国勢調査

**図 2-3　高齢者人口割合（名護市全域）**

- このような土地利用変遷の中で、国道 58 号外縁部を中心に一定程度の人口密度があるエリアにおいてもバス交通へのアクセスが不便な地域が多く残されている。また、市民の約半分がバスに関する情報がわからない状況で、バス路線も北部地域各方面に路線が伸びているものの、各路線相互のネットワークが無く名護バスターミナルまでいかないと多方面の路線に接続できない状況である。このため、バスを利用したことのある市民も約半分となっている。
- このような公共交通の状況は、名護市周辺部から中心部への移動だけでなく、絶対的な交通量も多い名中心部内々の移動に際しても、公共交通利用により名護中心部（国道 58 号沿道機能も含む）の都市機能等を享受しにくい環境にあり、市民の約 9 割が主に自動車利用と、自動車に過度に依存したモビリティにならざるを得ないのが実態である。

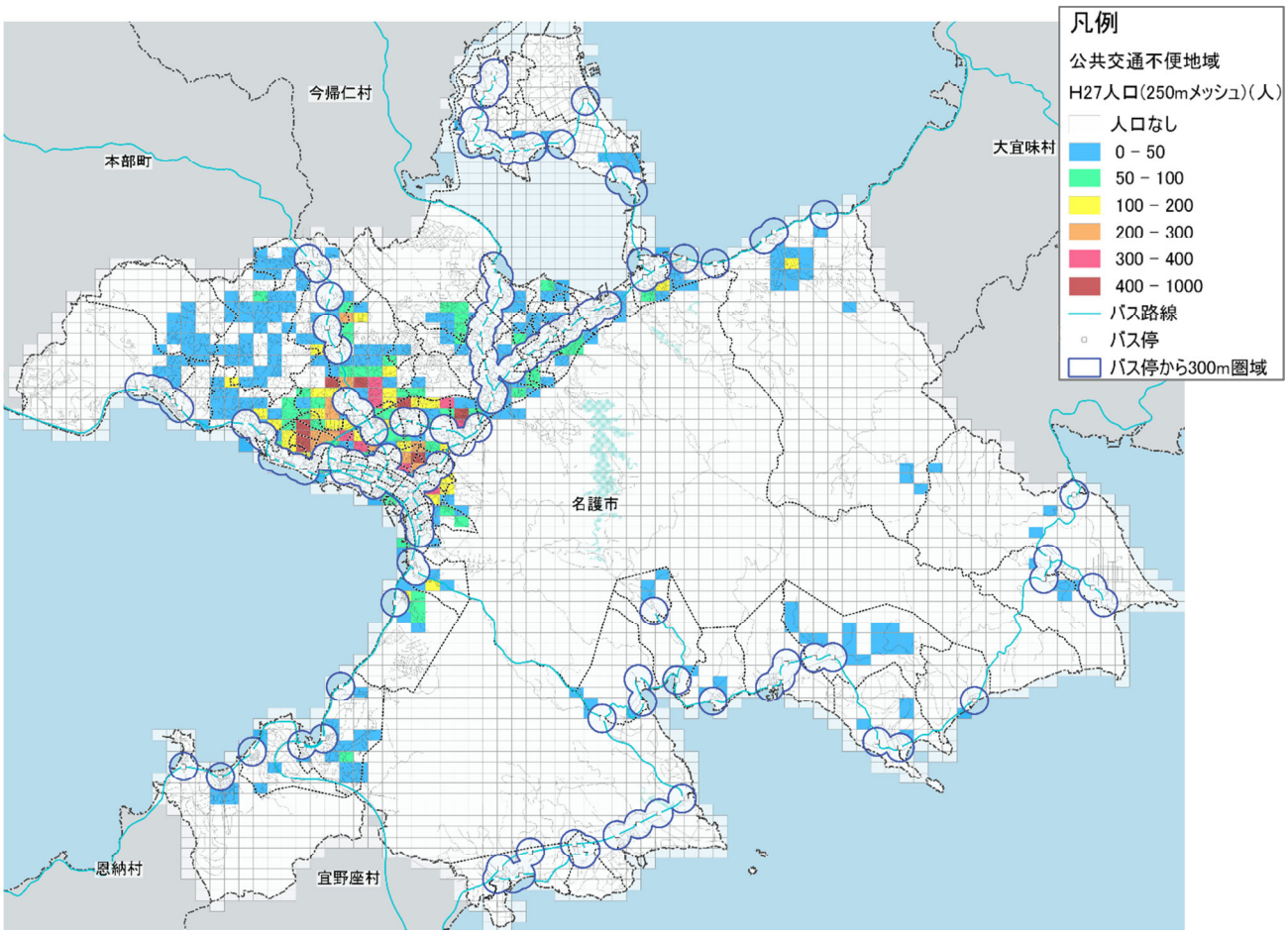



**図 2-4　公共交通不便地域（名護市全域）**

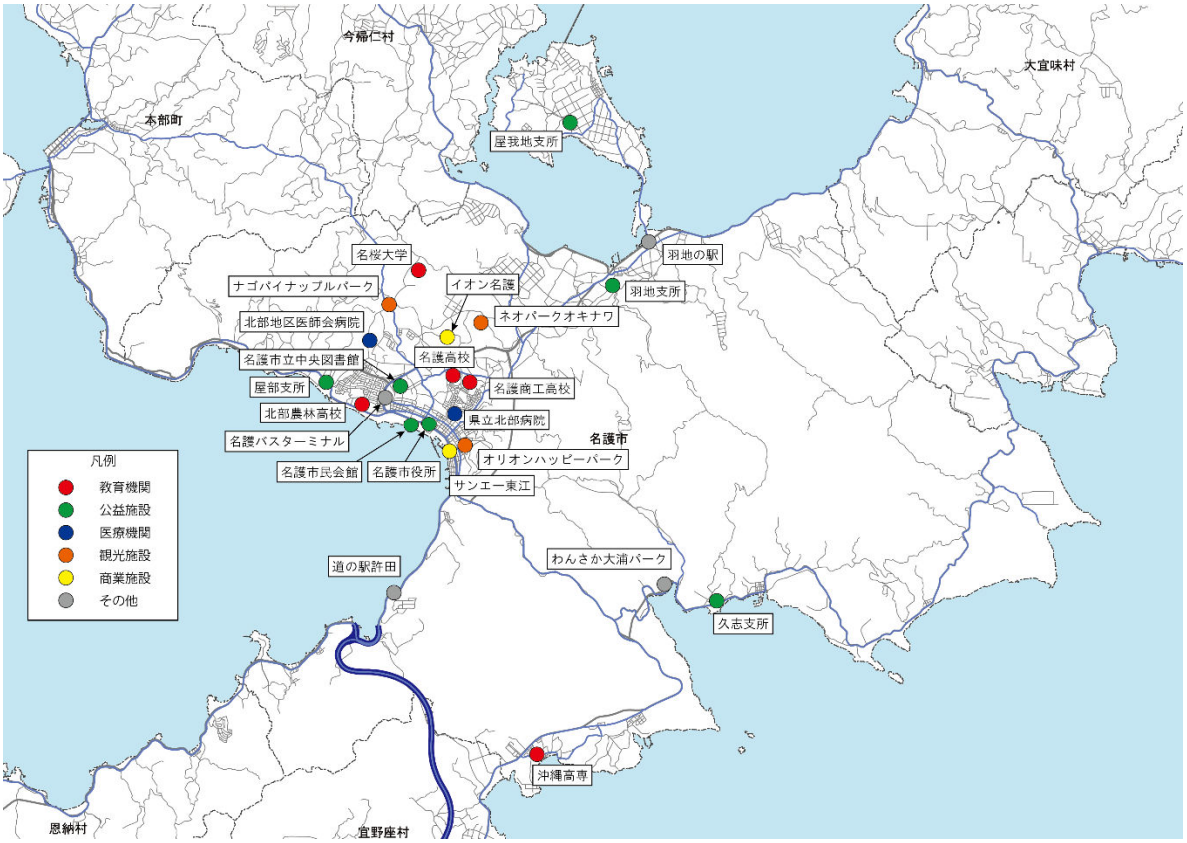
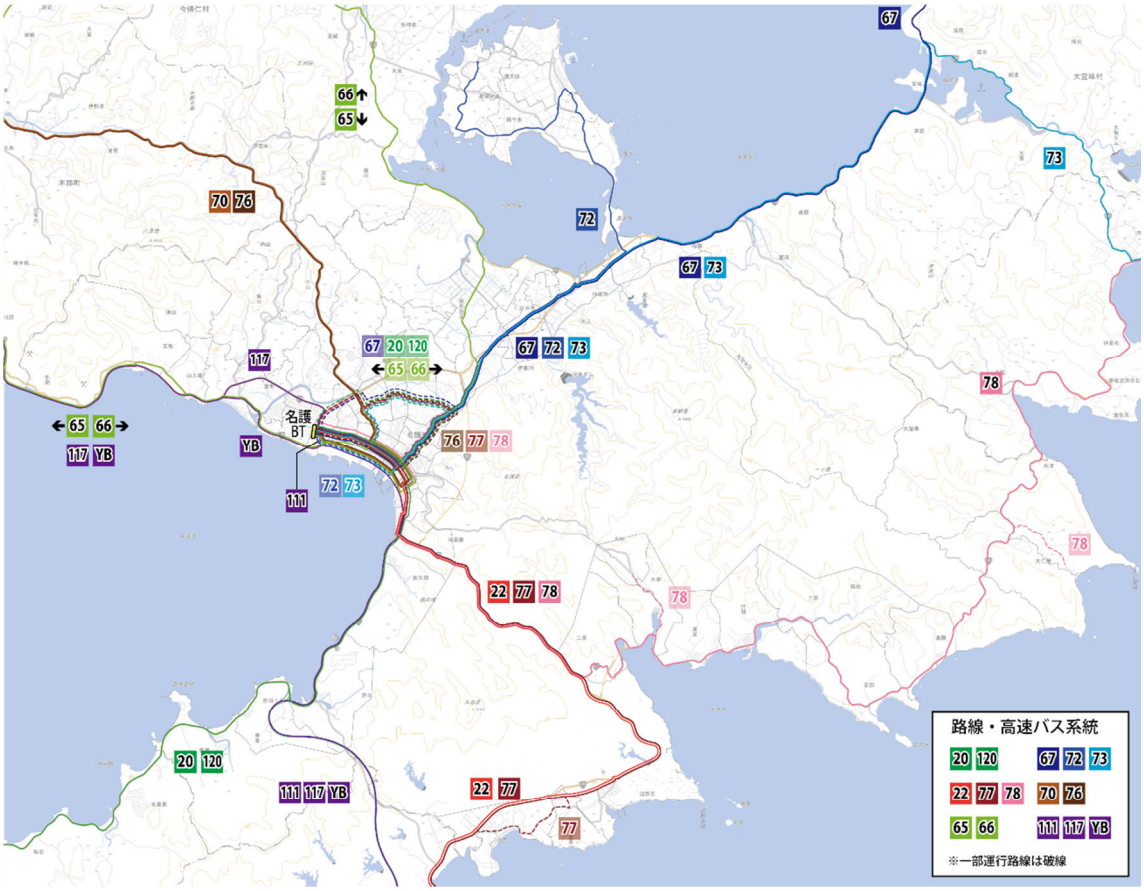


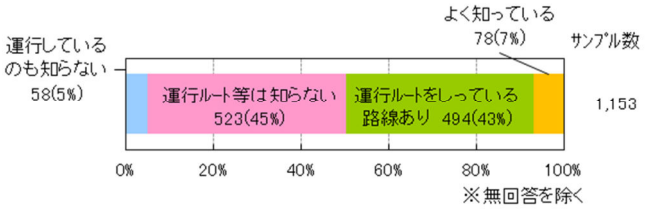

**図 2-5　主な施設分布**



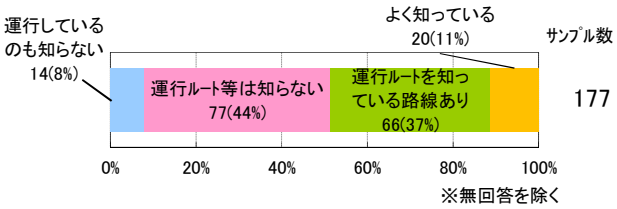

【出典 1】国土数値情報（平成 23 年バスルート）に新規 117 系統を加えた
【出典 2】ベースマップは国土地理院

**図 2-6　バス路線網**

【全体】



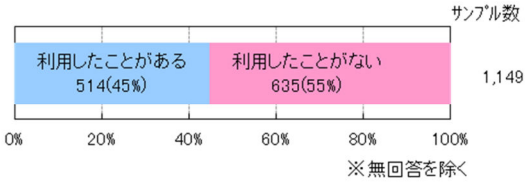

【自由に使える自動車を持たない方】



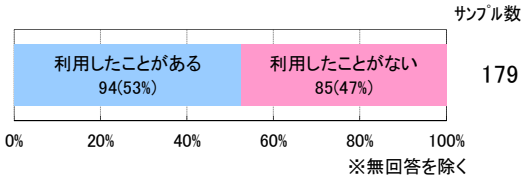

【出典】平成 29 年市民アンケート

**図 2-7　バス路線の認知度**

【全体】

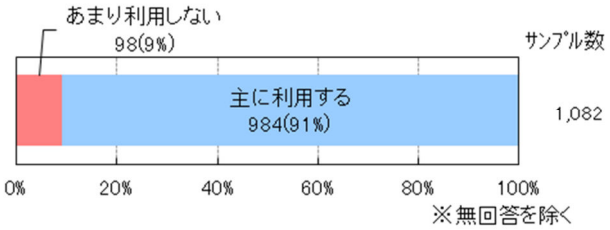



【自由に使える自動車を持たない方】




【出典】平成 29 年市民アンケート

**図 2-8　バス路線の利用状況**

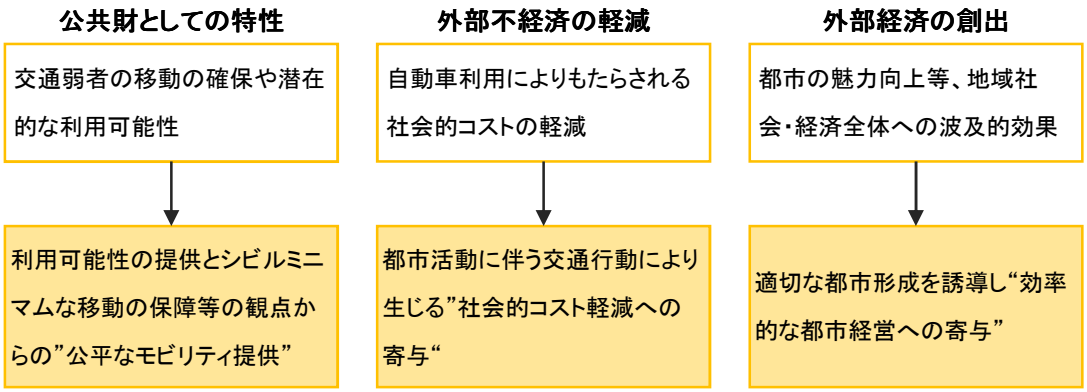



【出典】平成 29 年市民アンケート

**図 2-9　外出時の自動車利用状況**

## 2.2　公共交通機能強化に向けた課題

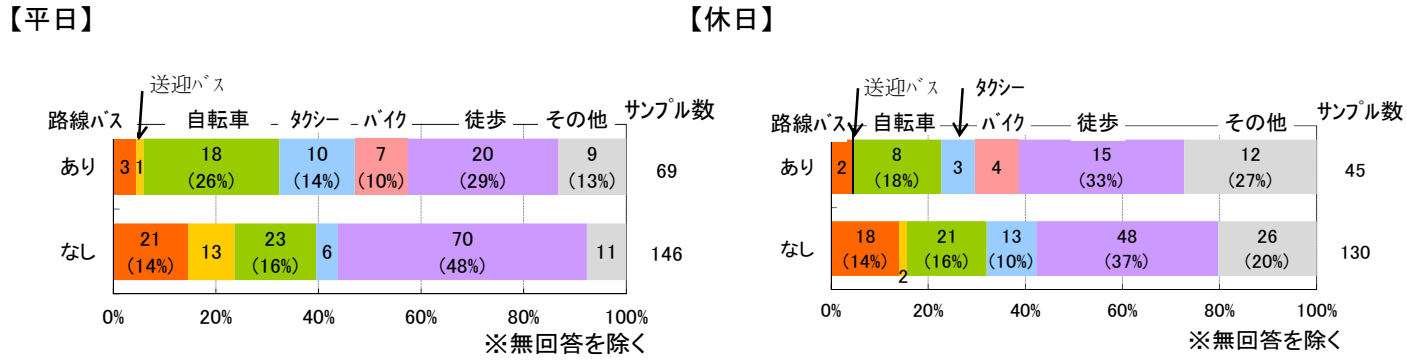
- 本来、公共交通は利用者の利便性向上のみならず、公共財としての公平なモビリティの確保、自動車利用による外部コストの削減、観光振興等も含めた地域社会への波及的効果など様々な公益的効果をもたらすものである。名護市の公共交通の現状を踏まえると、まずはバスの機能強化により公共財としての交通弱者の移動の確保や潜在的利用可能性の拡大策を優先的に行うことにより、それを基礎として都市活動に伴う社会的コストの削減や都市の地域経済への波及効果等に繋げ、都市の魅力向上と合わせて持続可能な都市形成を図っていくことが重要である。




【出典】「新しいまちづくりの戦略的展開」（国土交通省都市・地域整備局監修；都市整備研究会）

**図 2-10　公共交通の公益性**

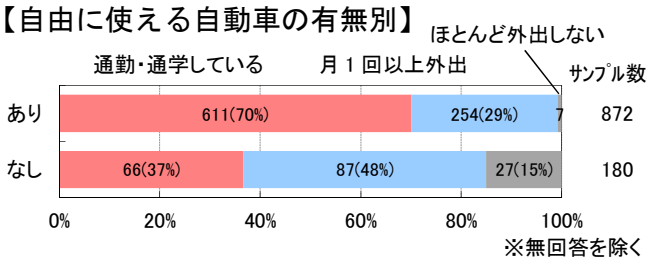
◆ 名護市民の日常交通行動においては、自動車を自由に利用できない交通弱者の多くは、高齢者の病院の送り迎えや高校生の学校への送り迎えなど、家族の時間を犠牲にした負担により、そのモビリティが確保されているのが実態である。このため、少なくとも交通弱者が日常的な都市活動で自立的に移動できる手段の確保が喫緊の課題であり、特に、名護中心部の都市活動を活性化するようなバス機能の強化が必要である。さらに、これまで送迎等により時間的制約を受けてきた家族がその分、別の都市活動をすることにより地域の魅力創出や経済振興等、正のスパイラルに繋げていくような仕組みの提供が望まれる。




注）「その他」には、自動車、家族や両親・保護者、友人の送迎等を含む。

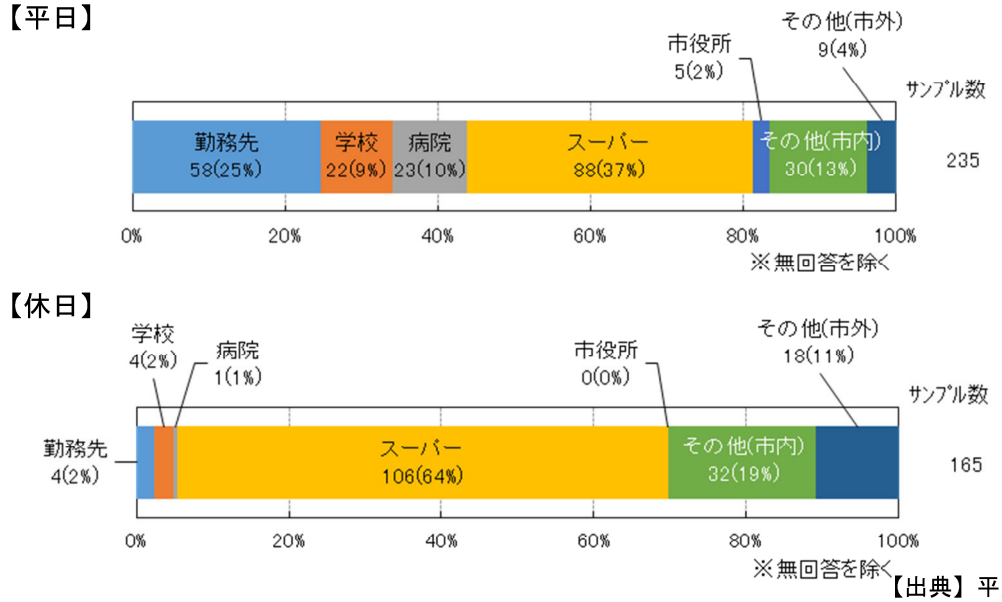
【出典】平成 29 年市民アンケート

**図 2-11 利用交通手段（自由に使える自動車の有無別）**




【出典】平成 29 年市民アンケート

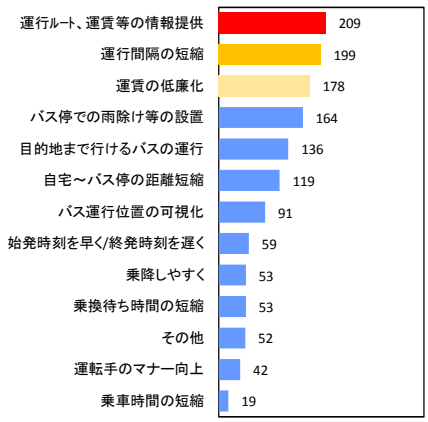
**図 2-12 外出頻度**



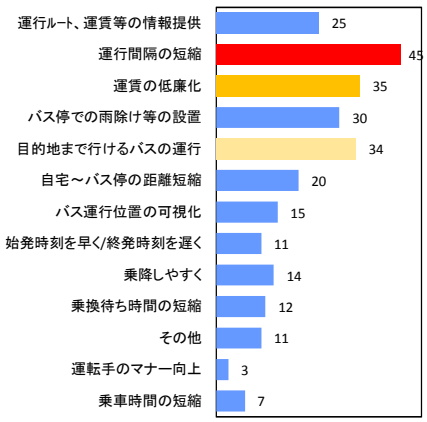

【出典】平成 29 年市民アンケート

**図 2-13　外出先（施設）**

（全体）




（自由に使える自動車を持たない方）




注1)　施策の表示順序は、全体での意見数を降順に示している。

注2)　棒グラフの着色は、意見の多い順を示す（ 1 位， 2 位， 3 位）

【出典】平成 29 年市民アンケート

**図 2-14　望ましいバス利用増加策**

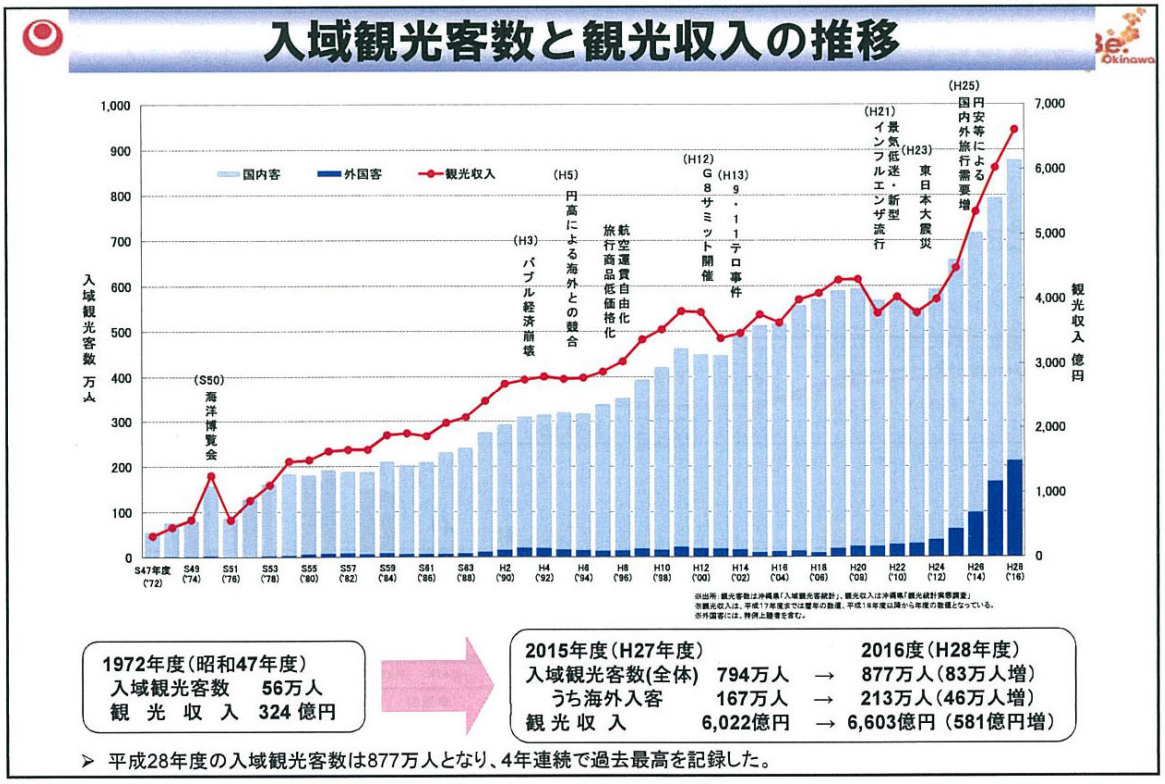
- 現在の北部地域の路線バスのほとんどが補助を受けて運行しており、補助金交付に際して生産性向上が求められている状況下では、既存バス路線のサービス向上は更なる収益性の低下に繋がる可能性もあるなど、受益者負担としての運賃水準も含めて持続的な運営に向けて多くの課題が残されている。このため、人口密度の高い中心部と低密度の周辺部では対策の考え方も分けていく必要があるとともに、北部地区医師会病院や名桜大学などが運行している送迎バスとの連携など既存ストックの活用も視野に入れ、利用者・関係機関・行政等が win-win となるような仕組みも合わせて検討していく必要がある。

**表 2-1　名護市内路線バスの運行本数と補助の状況**

| 路線番号 | 路線名 | 運行会社 | 停留所 | | 便数(日) | | | 便数(時) | | 補助の有無 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 起点 | 終点 | 平日 | 土曜 | 日祝 | 平日朝(7時台) | 平日日中(12時台) | |
| 20 | 名護西線 | 琉球バス交通<br>沖縄バス | 那覇バス<br>ターミナル | 名護バス<br>ターミナル | 8 | 8 | 8 | 8便/日 | | — |
| 22 | 名護･うるま線 | 沖縄バス | 中部病院 | 名護バス<br>ターミナル | 5 | 2 | 0 | 5便/日 | | — |
| 65 | 本部半島線<br>渡久地廻り | 琉球バス交通<br>沖縄バス | 名護バス<br>ターミナル | 名護バス<br>ターミナル | 17 | 16 | 16 | 1 | 1 | ◎ |
| 66 | 本部半島線<br>今帰仁廻り | 琉球バス交通<br>沖縄バス | 名護バス<br>ターミナル | 名護バス<br>ターミナル | 17 | 16 | 16 | 2 | 1 | ◎ |
| 67 | 辺土名線 | 琉球バス交通<br>沖縄バス | 名護バス<br>ターミナル | 辺土名バス<br>ターミナル | 18 | 16 | 16 | 2 | 1 | ◎ |
| 70 | 備瀬線 | 琉球バス交通<br>沖縄バス | 名護バス<br>ターミナル | 新里入口 | 5 | 4 | 4 | 5便/日 | | ○ |
| 72 | 屋我地線 | 琉球バス交通<br>沖縄バス | 名護バス<br>ターミナル | 運天原 | 6 | 5 | 5 | 6便/日 | | ○ |
| 73 | 川田線 | 琉球バス交通<br>沖縄バス | 名護バス<br>ターミナル | 高江 | 3 | 3 | 3 | 3便/日 | | ○ |
| 76 | 瀬底線 | 琉球バス交通<br>沖縄バス | 名護バス<br>ターミナル | 瀬底 | 2 | 2 | 2 | 2便/日 | | ○ |
| 77 | 名護東線 | 沖縄バス | 那覇バス<br>ターミナル | 名護バス<br>ターミナル | 22 | 22 | 31 | 1 | 1 | ◎ |
| 78 | 名護東部線 | 琉球バス交通<br>沖縄バス | 名護バス<br>ターミナル | 東村役場前 | 3 | 3 | 3 | 3便/日 | | △ |
| 111 | 高速バス | 那覇バス、琉球バス交通、東陽バス、沖縄バス | 国内線旅客<br>ターミナル前 | 名護バス<br>ターミナル | 14 | 14 | 14 | 1 | 0 | — |
| 117 | 高速バス | 那覇バス、琉球バス交通、沖縄バス | 国内線旅客<br>ターミナル前 | ホテルオリオンモトブ&スパ | 9 | 9 | 9 | 9便/日 | | — |
| 120 | 名護西空港線 | 琉球バス交通<br>沖縄バス | 国内線旅客<br>ターミナル前 | 名護バス<br>ターミナル | 24 | 24 | 36 | 2 | 2 | — |
| YB | やんばる急行バス | 沖縄中央観光 | 那覇空港<br>国内線 | 運天港 | 9 | 9 | 9 | 9便/日 | | — |

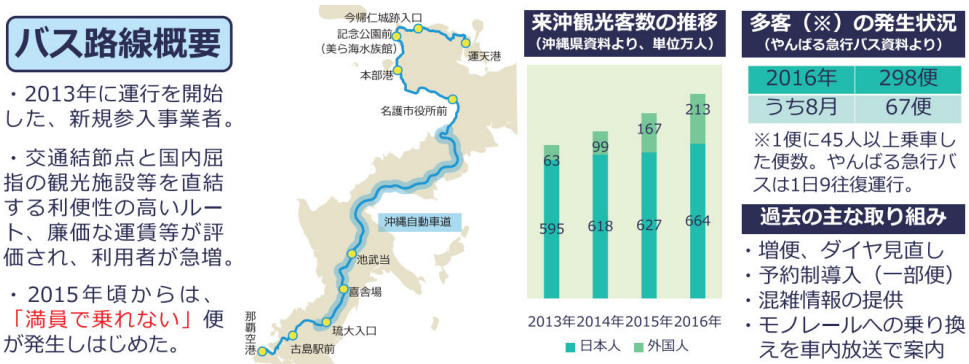
補助◎　沖縄県地域公共交通確保維持改善事業費補助
補助○　沖縄県生活バス路線確保対策補助
補助△　沿線自治体補助

◆ 一方で、沖縄の観光需要はインバウンドの増加も背景として右肩上がりで、新たに運行された“やんばる急行バス”は乗車率も非常に高い状況を鑑みると、中南部との連携強化に向けて収益性の高い高速バスの拡充・強化により、名護市内への来訪者の誘導を図るとともに、市民の広域移動向上と合わせて市内主要拠点間の移動にも資する広域ネットワークの拡大形成も重要な視点である。




【出典】沖縄県測量建設コンサルタンツ協会 50 周年記念特別講演資料

**図 2-15 入域観光客数と観光収入の推移**




【出典】第 12 回日本モビリティ･マネジメント会議資料

**図 2-16 やんばる急行の路線概要、沖縄県の観光客数推移、多客の発生状況**

## 2.3 地域別の公共交通課題の整理

### (1) 名護地区

- 名護地区は、市の中心市街地を含み、人口密度も 40 人/ha を上回る地区が多い状況であるが、近年の地区全体の人口はほぼ横ばいで推移している。一方で、国道 58 号以北の為又等では人口増加が著しく、路線バスでカバーされない公共交通不便地域が多い状況である。
- 日常の交通流動は市内各地からのアクセスがみられ、特に人口増加の著しい宇茂佐等、屋部地区方面からの流入が多くなっているが、これらの地域では公共交通不便地域が多く存在する。市外からの交通流動は本部町、今帰仁村からのアクセスが多いほか、那覇市や沖縄市など中南部方面の広域的な流動も多くなっている。しかし、訪問ニーズの高い国道 58 号（名護バイパス）沿いの商業施設等周辺は路線バスが運行しておらず、公共交通によるアクセスができない状況にある。
- 通学の観点では、大西の沖縄県立名護高等学校、大北の沖縄県立名護商工高等学校へは朝の通学時間帯は１～２本のバス運行に限られ、夕方の発着はなく路線バスが利用しにくく、家族の送迎に依存せざるを得ない状況となっている。そのため、特に朝の通学時間帯では学校間前の道路混雑が発生している状況である。また、為又地区の名桜大学では、名護地区中心部に下宿している学生の移動手段として通学バスを運行しており、需要に応じて便数を増加させるなどの対応を講じているため移動という点からは問題は生じていない。しかし、年々そのニーズは増えているため多額の運行経費が発生しているため、その費用負担が大きな課題となっている。
- 観光の観点では、観光客はほぼレンタカーで移動しており、名護市に宿泊する観光客の多くは美ら海水族館への経由地になっているが、特に、オリオンハッピーパーク（東江）、市営市場（城）などの観光施設を周遊するバスがないため、市内観光施設への立ち寄りが十分とは言えない状況にある。

### (2) 屋部地区

- 屋部地区は宇茂佐の森等新たな開発地区を含んでおり、名護地区の為又等と同様人口増加が著しく、中心市街地との移動需要が多い。しかし、当該地区も西海岸沿いのバス路線沿線以外では公共交通不便地域を多く含むが、人口増を背景として高齢化率が低い現状では、マイカー移動を主体とした状況で大きな問題は顕在化していない。しかし今後の高齢化の進展を見据えた場合には、公共交通の機能強化によるモビリティの確保は大きな課題となる。
- 宇茂佐にある北部地区医師会病院は、丘陵地に立地していることから最寄バス停留所から徒歩 10 分程坂道をのぼる必要があり、高齢者等にとっては路線バスが利用しづらい状況にある。そのため病院独自で市内、市外に対し送迎バスを運行しているが、送迎バスのサービスがされていない地域からの要望も多い状況である（市内線の運行ルート見直しを行い、平成 30 年 1 月 15 日より２ルートとした）。
- 宇茂佐にある沖縄県立北部農林高等学校では、本部半島を周回する 65 系統・66 系統のバス停があり、名護ターミナルからも徒歩数分でアクセス出来るため、通学に関しては大きな改善要望は出ていない。しかし、北部の他市町村をはじめ遠方から路線バスによる通学者も多く、その２割以上が月々2.5 万以上の交通費負担を強いられており通学費用の負担が大きな課題となっている。

＜名護地区、屋部地区交通課題図＞

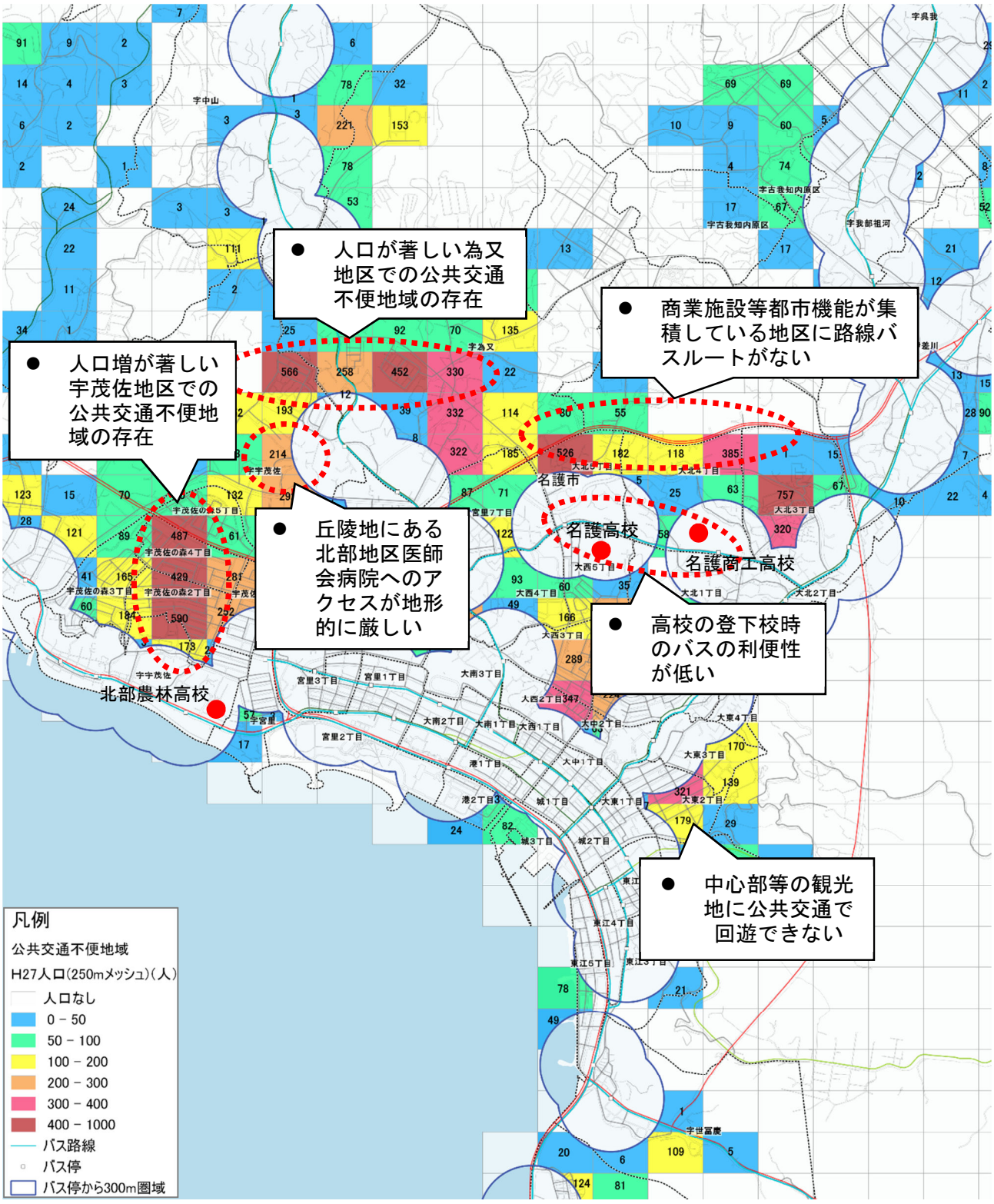
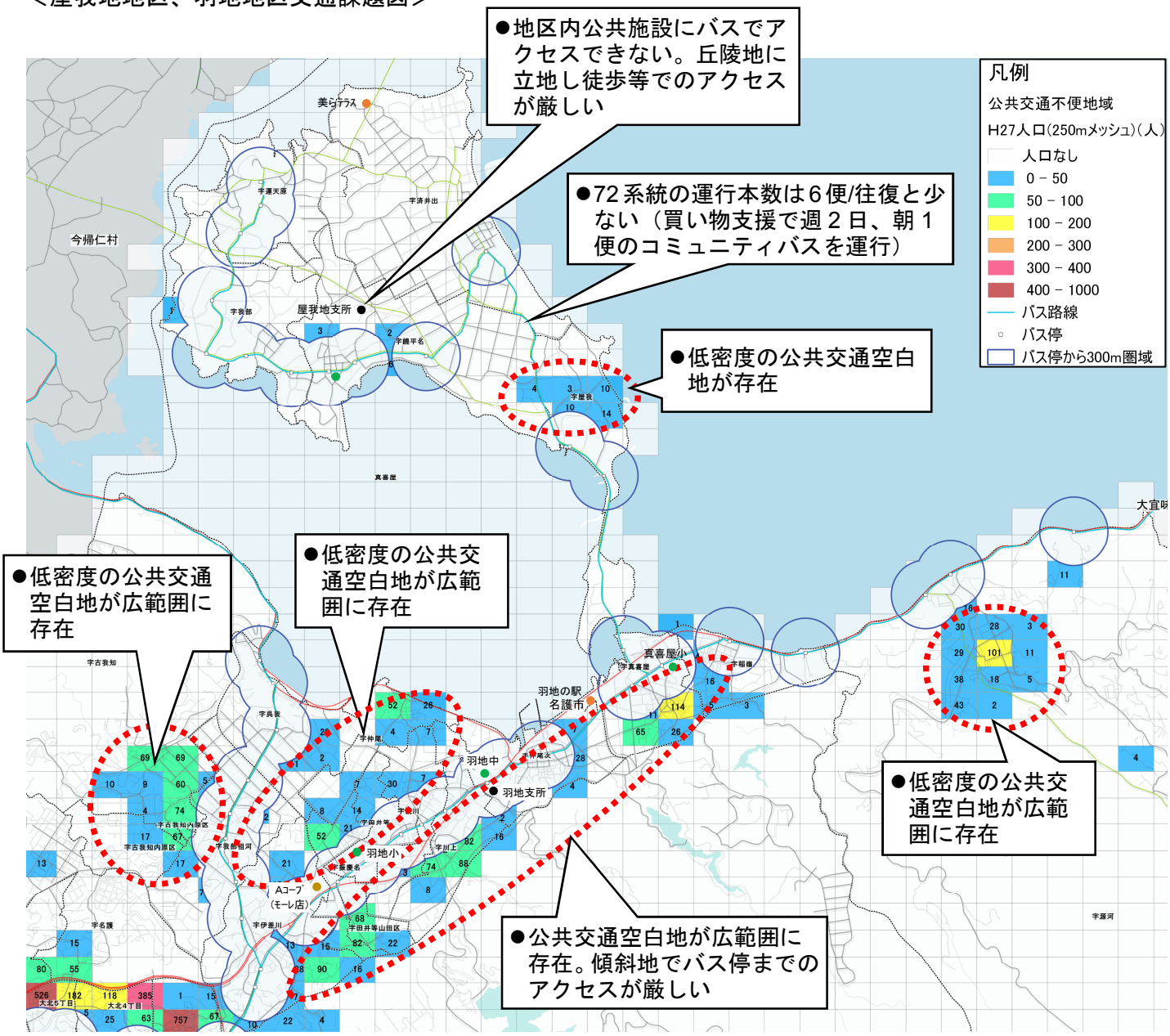



**図 2-17　名護地区、屋部地区交通課題図**

### (3) 屋我地地区・羽地地区

- 屋我地地区は、屋我地島を構成する地区で、市中心部（市役所付近）から約 10km 離れ、その他の４地区とは海で隔てられている。人口は約 1,500 人で、平坦な海岸部を周回する県道 110 号線沿線に、済井出等の５つの集落が点在している。人口は減少が続いており、高齢化率も 35%を超え過疎化が進行している。近年、島中央の丘陵地に屋我地支所が移設されたがバスアクセスは不便である。
- 羽地地区は、市中心部（市役所付近）から概ね５～10km、10～20 分の範囲に位置している。羽地内海に面している地区中央部に広範囲に平地が広がっているが、地区の東部・西部エリアの多くは中山間地で、特に国道 58 号沿いの東側はすぐ丘陵地が迫り傾斜地形となっている。人口は約 9,000 人で国道 58 号沿線、県道 71 号線（名護宜野座線）沿線の伊差川や我部祖河等を中心としつつ、平地部に低密・広範囲に分散しており、全体としては近年横ばいとなっている。年齢構成で見ると源河・稲嶺・真喜屋等の北東部で高齢化率が 35%以上と高くなっている。
- 日常の移動ニーズをみると、両地区ともに、さまざまな主要施設が集中する名護地区への移動ニーズが高く、特にイオン等の商業施設が立地する国道 58 号（名護バイパス）沿線ニーズが高い。一方屋我地地区については羽地地区の国道 58 号沿線に立地する A コープ（モーレ店）への最低限の日常買物ニーズもあり、住民の買物を支援するため、平成 27 年から、週２回、朝１往復、A コープ（モーレ店）にアクセスするためのコミュニティバスが運行されている。
- バス路線については、両地区ともに名護地区への路線が運行されているものの、大北・名護十字路方面の路線となり名護バイパス周辺へアクセスできない状況である。特に、屋我地地区では６往復/日しか運行されていない状況で、地区内道路が狭くバスが運行できず公共交通空白地として残されている集落も存在している。このため、バスに対する認知率が低いほか、75 歳以上や自由に使える自動車等がない方の外出率も低く、外出時はほぼ全員が主に自動車を利用している（送迎も含める）状況である。
- 一方、羽地地区では、国道 58 号沿線（大宜味村方面）で 27 往復/日（平日）、県道 71 号線（名護宜野座線）沿線（今帰仁村方面）で 17 往復/日（平日）の路線バスが運行されている。しかし、低密度の集落が広範囲に分散していることから、これら道路から離れた地域は公共交通空白地として広範囲に残されており、屋我地地区と同様に、外出時はほぼ全員が主に自動車を利用している（送迎も含める）状況である。
- これら地域を運行するバス路線は、名護高校や名護商工高校等へは朝１便しか運行していないためバスでの登校時刻を選択できず送迎が基本となっている。また、帰宅時もバス運行が無いため最寄りのバス停まで１km 程度の道のりを歩く学生も多いのが現状である。また、主要施設へは県立北部病院では、病院前にバス停はあるもののバス停から玄関先まで離れている状況で、イオン等の商業施設が立地する国道 58 号（名護バイパス）沿線や北部地区医師会病院へはバス路線は運行されておらず、遠方から通院等の外出にあわせて買物等も気軽にできるような設定がなされていない状況である。

＜屋我地地区、羽地地区交通課題図＞




※当該地区内では、国道や県道以外の道路は、概ね道路幅員が狭く、大型のバス車両の走行が困難である。

**図 2-18　屋我地地区、羽地地区交通課題図**

（参考資料）屋我地コミュニティバス

# 《特集》屋我地コミュニティバス、運行スタート！

屋我地ひるぎ学園の開校を前に、児童生徒の通学支援として、また地域住民の買い物支援として、地域内の交通移動を最適にするために、コミュニティバスの試験運行が8月よりスタートしました！

屋我地支所では、平成27年度屋我地コミュニティバス試験運行事業を実施しています。現在、10人乗りのバスを買い物支援用、通学支援用として活用しています。屋我地地域のみなさん、どうぞご利用ください！

## ≪ 屋我地コミュニティバス① 買い物支援≫

屋我地コミュニティバスを運行するにあたり、各区のミニデイに参加する方々や区長さんへの聞き取りを行いました。その結果、コミュニティバスの買い物支援については、地域の皆さんのニーズと時間の効率性を考えて、各区、週に2回ずつ、曜日を決めて運行することになりました。

●対　象：屋我地地域の高齢者

●バス代：無料

●停車地・発着時刻

| | 停車地 | 時刻 | |
|---|---|---|---|
| | | 行き（往路） | 帰り（復路） |
| 出発 | 公民館（第１） | 9:00 | 11:15 |
| | 区内巡回 | | |
| | 公民館（第２） | 9:15 | 11:00 |
| | 区内巡回 | | |
| 終点 | JAおきなわAコープモーレ店前 | 9:45 | 10:30 |

※往路、復路、それぞれ約45分

●各区の巡回曜日

| | 月曜日 | 火曜日 | 水曜日 | 木曜日 | 金曜日 |
|---|---|---|---|---|---|
| 第１区 | 運天原区 | 屋我区 | 我部区 | 済井出区 | 饒平名区 |
| 第２区 | 済井出区 | 饒平名区 | 運天原区 | 屋我区 | 我部区 |

りかーん、みんなで買いもの行ってみよう!!

▲運天原の3人のおばあちゃん、初めてコミュニティバスに乗車して、モーレまでお買い物。「バスが出てくれて助かるさ～」と、ごきげんな様子でした。

1日1回の運行で、2つの区を対象にしています。

第1区を回った後、同じバスが第2区を回ります。

バスの定員は10人となっていますので、定員オーバーの際は、次の曜日にご利用くださいますよう、ご了承ください。

区内巡回コースなどの詳細につきましては、各公民館へお問合せください。

買い物支援のバスは、平日運行を基本としています。

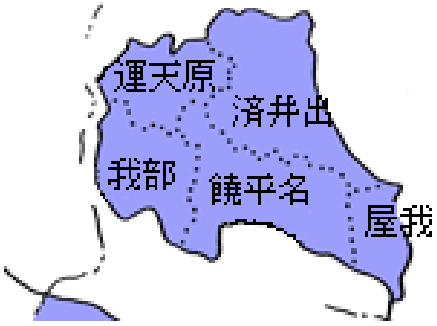
屋我地小中学校の登校日を優先していますので、土曜、日曜、祝日及び学校の長期休暇中はお休みとなります。

バスの運行日等につきましては、屋我地支所までお問合せください。

【問合せ先】屋我地支所　52-8101（渡久地・岸本）

【出典】「広報誌『やがじ』」（平成 27 年 9 月 1 日）

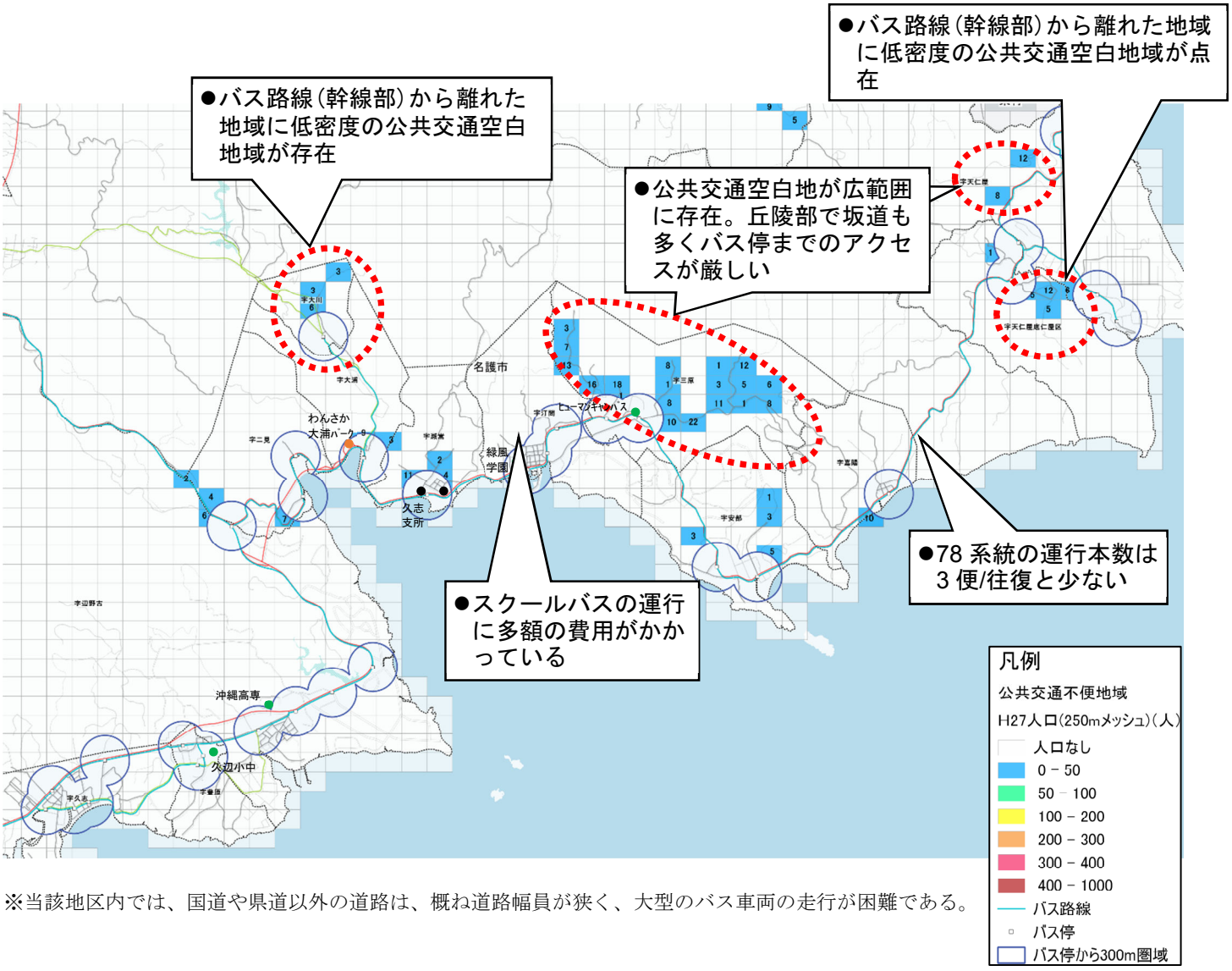
屋我地地区の行政区



### (4) 久志地区

- 久志地区は名護市東部の地域で、名護岳等の山間部により他 4 地区と隔てられており、市中心部（市役所付近）から 20～40km、20～50 分に位置している。人口は約 5,000 人で、辺野古（約 2,000 人）を中心に、東側の海岸部に位置する国道 329 号および国道 331 号沿線に集落が点在している。人口は、二見以南では概ね横這いであるが、大浦以北では人口減少が続いており、高齢化率も 35%を超え過疎化が進行している。
- 日常の流動状況をみると、平日では二見以南での流動が多く、久志地区内での流動が 50%を占めている一方で、名護地区への交通流動も 40%と多くなっている。また、休日では中南部等の市外への流動が約 60%を占めている。
- 一方、移動ニーズをみると、さまざまな主要施設が集中する名護地区への移動ニーズが高く、イオン等の商業施設が立地する国道 58 号（名護バイパス）沿線や、県立北部病院や北部地区医師会病院へのニーズも認められる。
- しかし、バス路線の運行状況をみると、二見以南では、名護地区へ 28 往復/日（平日）が運行されているものの、大浦以北では、朝 7 時頃に 1 往復、夕～夜に 2 往復の 3 往復/日しか運行されておらず、朝に路線バスで外出すると、夕方まで帰宅できないダイヤとなっており、著しく利便性が低いものとなっている。また、地区内道路が狭くバスが運行できず公共交通空白地として残されている地域も広範囲に点在しており、自由に使える自動車等がある方に比べ、ない方の移動が少ないなど、移動の制約となっていることも考えられる。また、移動ニーズの高いイオン等の商業施設が立地する国道 58 号（名護バイパス）沿線や、県立北部病院や北部地区医師会病院まで運行するバス路線は存在せず、名護地区内での乗り換えが必要であることなども、利便性の低下要因の一つとなっている。
- また、当該地区では、広範囲で緑風学園のスクールバスが運行されており、その生徒・学生の通学に利用されている。しかし、その運行には多額の費用を要しており、運行効率性の向上も求められている状況にある。

＜久志地区交通課題図＞




※当該地区内では、国道や県道以外の道路は、概ね道路幅員が狭く、大型のバス車両の走行が困難である。

**図 2-19　久志地区交通課題図**