

名護市地域公共交通計画 (案)

名護市

目次

第 1 章 名護市地域公共交通計画策定の概要	1
1 計画策定の背景と目的	1
2 計画区域	2
3 計画期間	2
第 2 章 上位・関連計画と本計画の関係	3
1 地域公共交通計画の位置づけ	3
2 名護市の上位関連計画	4
2.1 名護市の上位計画	4
2.2 名護市の関連計画	8
3 北部広域市町村圏事務組合	13
3.1 北部地域交通体系基本計画	13
4 沖縄県の上位計画	14
4.1 沖縄 21 世紀ビジョン	14
4.2 新たな振興計画	15
4.3 名護都市計画「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」(※改定中)	16
4.4 沖縄県総合交通体系基本計画	17
5 国の基本方針	21
5.1 第 2 次交通政策基本計画	21
6 その他関連する事業	23
6.1 一般国道 58 号名護東道路事業	23
6.2 沖縄北部テーマパーク事業	24
6.3 公立沖縄北部医療センター	25
第 3 章 名護市の人口と施設立地等	26
1 土地の利用状況	26
1.1 土地利用現況	26
1.2 建物現況	28
1.3 用途地域(名護市 中心部)	30
2 人口	31
2.1 人口の推移	31
2.2 人口の分布	32
2.3 将来予測	37
3 施設立地	41
4 従業者数と事業所数	50
4.1 従業者数と事業所数の推移	50
4.2 従業者数の分布	51
4.3 事業所数の分布	53
5 観光	55
6 名護市民の移動特性	58
6.1 パーソントリップ調査結果	58
第 4 章 地域公共交通の現状	71
1 交通の概況	71
2 道路交通の現状	72
2.1 道路混雑度	72

3 乗用車保有の推移.....	74
4 路線バスの運行・利用状況	75
4.1 運行状況	75
4.2 輸送人員(補助路線)	78
4.3 補助金の交付及び市の負担状況.....	82
5 送迎バス等の運行・利用状況	83
5.1 送迎バスの運行状況.....	83
5.2 タクシーの運行・利用状況	84
5.3 海上交通の現状(第一マリンサービス).....	85
5.4 公共交通空白地域.....	86
第5章 ニーズ調査.....	91
1 調査概要	91
1.1 調査の視点と調査方法	91
1.2 調査一覧	92
2 アンケート調査の実施方針	93
2.1 市民アンケート	93
2.2 学生アンケート	94
2.3 路線バス利用者アンケート・実態調査.....	95
3 ヒアリング調査の実施方針	96
3.1 区長アンケート・ヒアリング調査.....	96
3.2 施設・関係機関ヒアリング	97
3.3 各種実証実験における調査の計画への反映.....	99
第6章 地域公共交通計画の基本方針と目標.....	100
1 名護市における地域公共交通に関する課題	100
1.1 地域公共交通に関する課題の整理	100
1.2 課題を踏まえた施策の方向性イメージ.....	101
2 目標実現のための施策検討	101
2.1 基本方針・目標 及び 目標を達成するための施策	101

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 2 年度にかけて、公共交通基礎調査及びコミュニティバス・デマンド交通の実証実験等、地域公共交通における課題解決のための検討を実施し、市民がより使いやすい公共交通体系のあり方を検討する取り組みを進めています。

公共交通のあり方に関する基礎調査の実施（名護市地域公共交通基礎調査業務（平成 29 年度））

＜目的及び内容＞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た、名護市の将来像実現に寄与する、市民が使いやすい公共交通体系のあり方の検討のための、地域公共交通の現状と課題の把握。

＜市中心部以外＞

＜市中心部＞

令和元年度

名護市地域公共交通実証実験事業

＜目的＞

名護市久志地区二見以北地域における地域住民及び来訪者等、滞在者の公共交通の利便性を確保するための実証実験を実施。なお、コミュニティバスについては、路線バス空白時間を補完するダイヤを設定し、実施。

＜実証内容＞

- 名護市久志地区二見以北地域～イオン名護店へのコミュニティバスの運行
期間：令和 2 年 2 月 7 日～3 月 18 日（41 日間）
- 名護市久志地区二見以北地域内でのデマンド交通の運行
期間：令和 2 年 2 月 14 日～3 月 18 日（34 日間）

令和 2 年度

名護市街地コミュニティバス導入事業

＜目的＞

名護市街地及び市街地近隣の地域住民や来訪者等の公共交通の利便性を確保し、公共交通に対するニーズを調査するため、コミュニティバスの実証運行を実施。

＜実証内容＞

- 市街地コミュニティバスの運行
（右回り・左回り）
期間：令和 2 年 12 月 1 日～令和 3 年 2 月 28 日
（90 日間）

＜実証から明らかとなった課題＞

- コミュニティバス：停車地として選定したものの、利用者が少ない個所や、運行ルートに含んでいない施設へのアクセスを希望する意見があったことから、運行ルート・ダイヤの見直しが必要。
- デマンド交通：地区内の移動需要が少なく、運用方法の見直しと、利用方法について周知が不十分であった。

- 路線バスとの乗り換え利用が少なく、乗り換え環境の構築が必要。
- 名護市街地周辺エリアに存在する施設等へのアクセスの向上と公共交通空白地の解消に伴う運行エリアの拡大。
- 周知不足に対する周知方法の工夫が必要。
- 観光客が利用しやすい運行ルートの検討。

名護市地域公共交通計画策定

本計画は、これまでの取り組みを踏まえつつ、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、社会情勢の変化等に適応するため、計画期間内においても必要に応じて計画の見直しを行うこととします。

第2章 上位・関連計画と本計画の関係

1 地域公共交通計画の位置づけ

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。

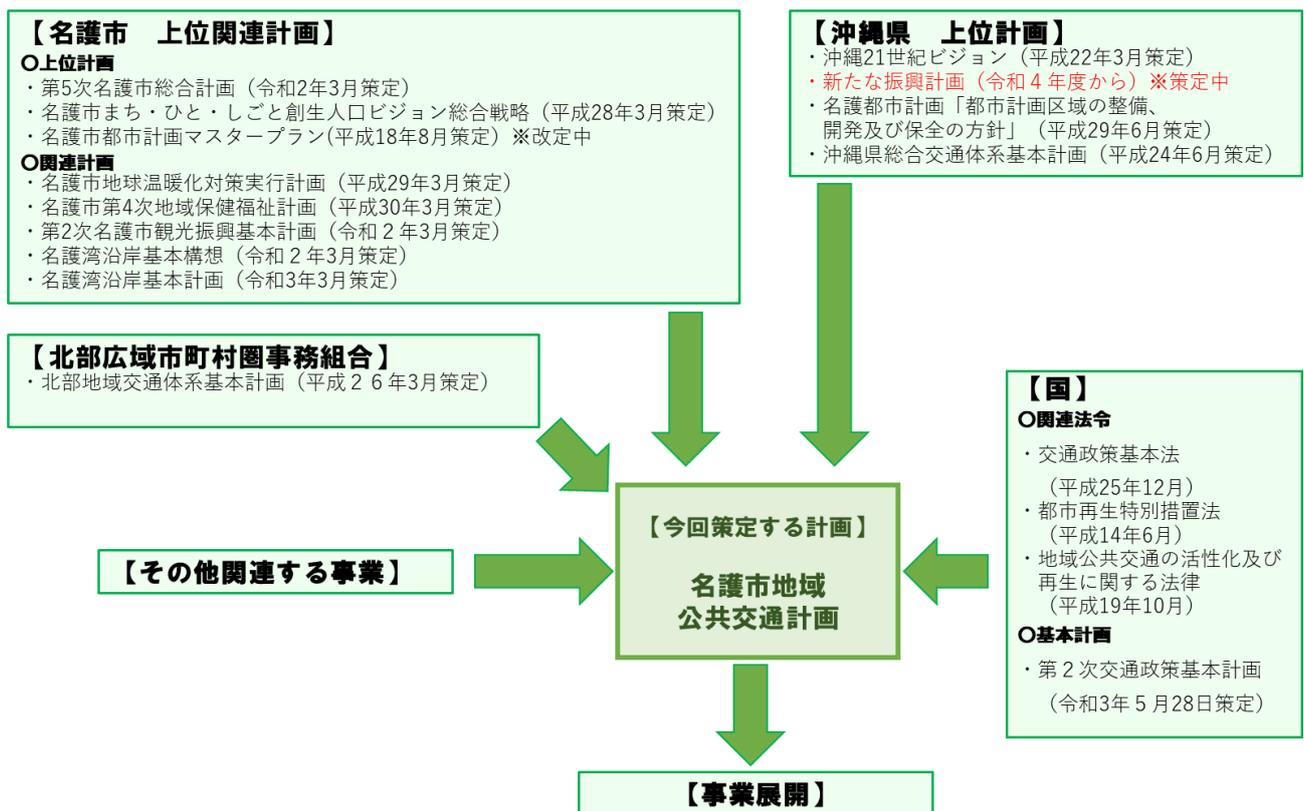


図 2-1 名護市地域公共交通計画の位置づけ

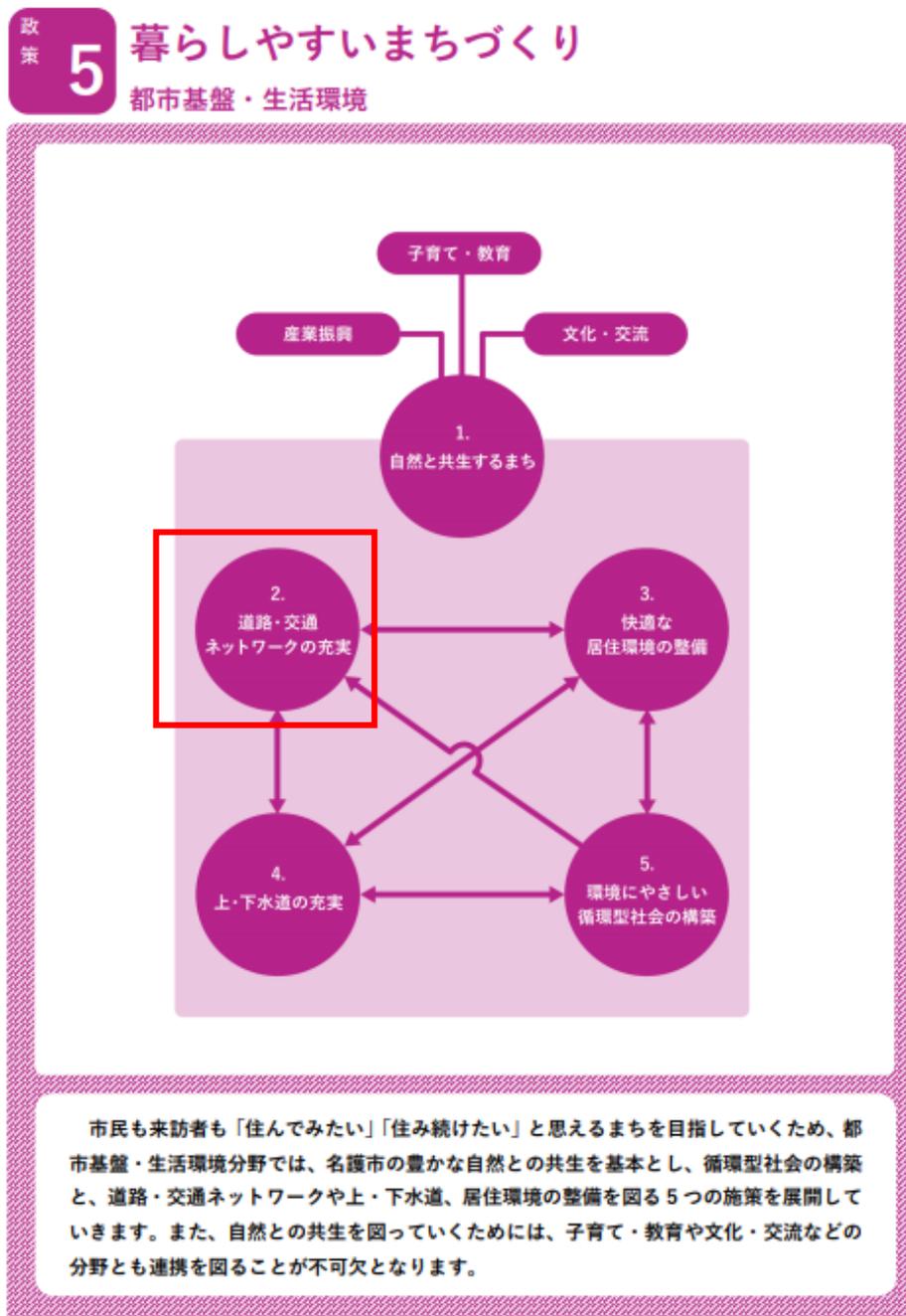
2 名護市の上位関連計画

2.1 名護市の上位計画

2.1.1 第5次名護市総合計画

「第5次名護市総合計画」は、長期的なまちづくりに関する総合的かつ計画的な方針・計画を示すために策定された総合計画です。

本計画では7つの政策を掲げ、そのうち「政策5 暮らしやすいまちづくり」において、「道路・交通ネットワークの充実」が施策として設定されており、市民ニーズに対応した公共交通の利便性の確保を図ることが示されています。



【出典】「第5次名護市総合計画」(令和2年3月)

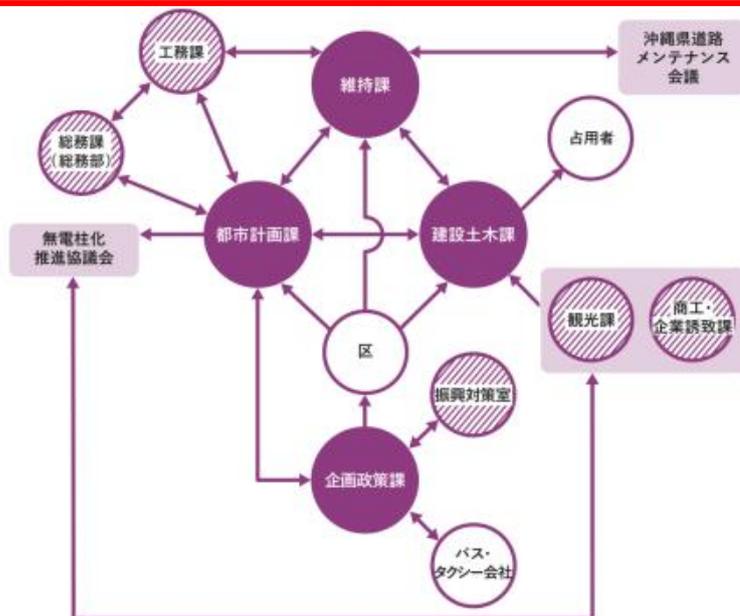
図 2-2 第5次名護市総合計画(政策5：暮らしやすいまちづくり)

具体的には、高齢化が進む名護市において、市民の生活を支える基盤として、市民ニーズに対応した公共交通の利便性の確保を図ることが施策として示されています。

施策2 道路・交通ネットワークの充実

市民の暮らしを支える市内の道路や橋梁などの公共インフラは、利便性の向上だけでなく、安全を確保していく維持管理も不可欠です。計画的かつ効率的・効果的に道路や橋梁の整備・管理を進めます。また、交通マナーの普及活動など、ソフト面でも安心して快適な道路環境の充実を図ります。

高齢化が進む中、市民の生活を支える基盤として、公共交通の重要性はますます高まっています。市民ニーズに対応した公共交通の利便性の確保を図るとともに、交流・観光・物流のニーズにも対応した基盤整備を図ります。



主な取組み

- 1 計画的かつ効率的・効果的な道路整備及び適切な維持管理の推進
- 2 安心・快適な道路環境の整備
- 3 公共交通の利便性の向上



主な関連計画

- ・都市計画マスタープラン
- ・名護市道路整備プログラム
- ・名護市道路補修計画
- ・橋梁長寿命化修繕計画
- ・トンネル長寿命化修繕計画
- ・大型カルバート長寿命化修繕計画
- ・名護湾沿岸基本構想
- ・無電柱化推進計画（国）

【出典】「第5次名護市総合計画」(令和2年3月)

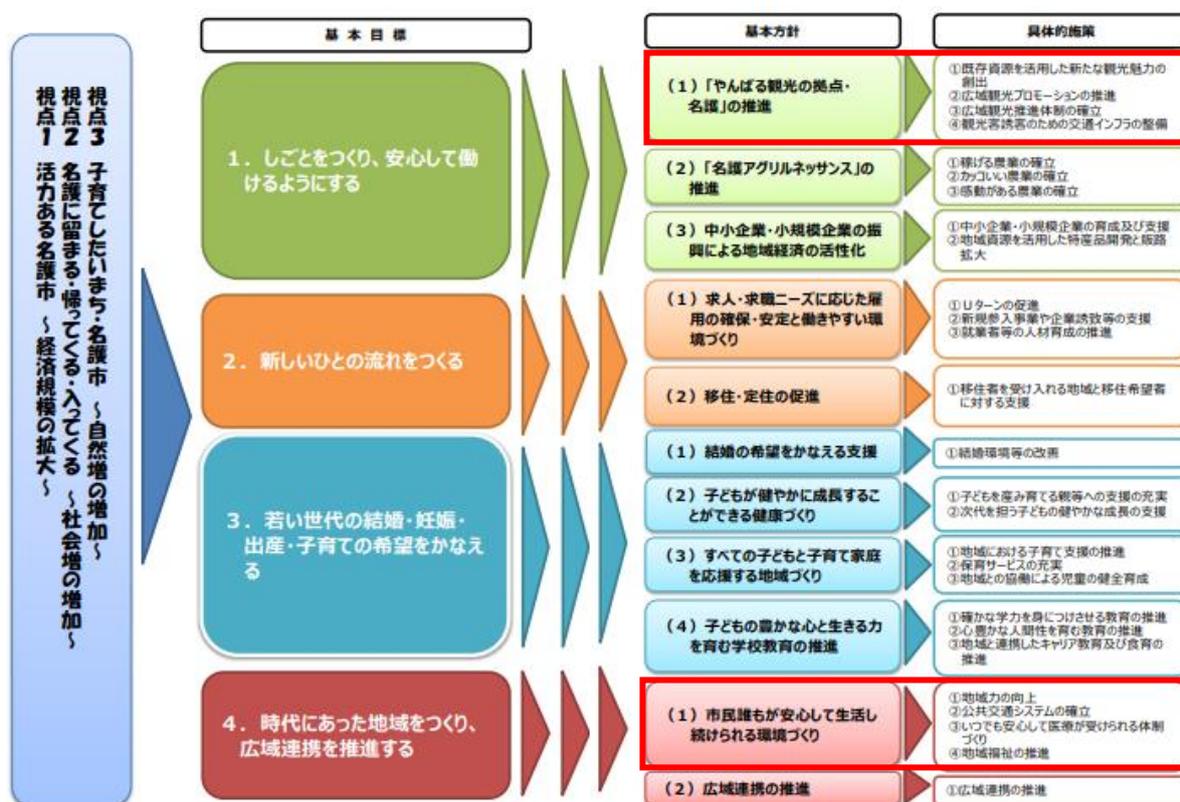
図 2-3 第5次名護市総合計画(政策5-施策2:道路・交通ネットワークの充実)

2.1.2 名護市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン総合戦略

「名護市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン総合戦略」は、名護市が目指すべき将来の方向性と人口の展望を示し、活力ある地域社会の維持を目指し取り組む総合的な戦略として策定されています。

基本目標の4.の「基本方針（1）市民誰もが安心して生活し続けられる環境づくり」において、具体的な施策として「②公共交通システムの確立」が設定されており、具体的な取組として、コミュニティバス試験運行事業の推進があげられています。

また、観光客誘致の観点から観光客の足となるレンタサイクルやコミュニティバス等の新たな交通手段の推進が具体的な取組としてあげられています。



④観光客誘致のための交通インフラの整備

【施策の実現に向けた各主体の役割】

名護市は観光客誘致のために市街地の空き地等を活用し、駐車場の整備・拡充に努めます。また、レンタサイクルやコミュニティバス等、レンタカー以外の観光客の足を検討します。

市内事業所は行政と連携し、レンタカー以外の観光客の足の確保を検討、実証します。

②公共交通システムの確立

【施策の実現に向けた各主体の役割】

名護市は、交通弱者や公共交通が不便な地域の交通手段を確保するため、その地域に適した新たな公共交通システムの導入に向けて検討を行います。

市民は公共交通機関等の利用に努めます。

具体的取組	重要業績評価指標 (KPI) H31 年度末目標値 (H26 現況値)
市営市場周辺駐車場の整備・拡充	市営市場へのレンタカー流入台数 : 11,591 台 (4,658 台)
レンタサイクルやコミュニティバス等の新たな交通手段の推進	レンタサイクル助成制度の創設 : (→) (仮称) コミュニティバス等活用計画策定 : (→) 上記計画に基づく試験運行の実施 : (→)

具体的取組	重要業績評価指標 (KPI) H31 年度末目標値 (H26 現況値)
コミュニティバス試験運行事業 [※] の推進	乗車率、利用者満足度: 90% (→)

※コミュニティバス試験運行事業については、地域活性化・地域住民生活等緊急支援交付金（地方創生先行型）にて「やがじコミュニティバス試験運行事業」を実施。（平成 27 年度）

【出典】「名護市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン総合戦略」（平成 28 年 3 月）

図 2-4 名護市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン総合戦略における施策体系

2.1.3 名護市都市計画マスタープラン(※改定中)

名護市都市計画マスタープランは、道路、公園、宅地、建物、農地、山林、海辺、河川、その他日常の生活環境及びこれらの風景なども含めた「空間的な要素」について、名護市においてこれからのようにしていくべきかの基本的な方針を示す計画として、現在計画の改定に向けて検討が進められております。

令和3年8月現在、令和4年度の改定に向けて各地域別にアンケートが進められており、今後ワークショップ等を経て計画の検討を進める予定となっており、本計画においても、まちづくり計画との連携を図る必要があることから、適宜都市計画マスタープランの内容を本計画に反映していくこととします。

アンケート調査結果では、市全体のバス等の公共交通機関が利用しやすいかという設問に対して、満足度が33.8となっており、他分野と比較しても最も低い満足度となっております。

◎全体分析

分野	項目	偏差値	
		満足度	重要度
豊かな環境	1. 山なみや海、川など、美しい自然景観がある	71.7	54.0
	2. 森林や水辺等の自然に親しみ憩える場がある	59.6	51.7
	3. 農地が保全されている	50.6	36.3
	4. まちなみの美しさなど良好な都市景観がある	47.0	40.5
	5. 史跡、文化財、歴史的まちなみなど、魅力ある歴史的資源がある	48.4	37.2
安全安心	6. 防犯対策が充実し、安心して暮らせる	48.5	61.8 A
	7. 山崩れ、洪水などの自然災害に対する安全性が高い	41.4	64.9 A
利便性	8. バス等の公共交通機関が利用しやすい	33.8	46.8
	9. 自転車レーンなど自転車に乗りやすい環境が整っている	38.7	31.1
	10. 買い物や病院など日々の生活に必要な施設が身近にある	50.5	63.9
公共施設の整備	11. 道路が整備され、車で移動しやすい	66.0	58.0
	12. 歩道が整備され、歩行者が歩きやすい	54.0	57.2
	13. 下水道が整備されている	51.1	56.4
	14. 公園や緑地などが整備され、利用しやすい	48.2	49.5
	15. みんなが使う公共施設でバリアフリー化が進んでいる	41.4	51.2 A
地域社会	16. 近所付き合いや地域の連帯がある	51.5	43.3
	17. 企業・会社が立地し、働く場が身近にある	36.5	46.2
	18. 総合的に見た、地域の暮らしやすさ	61.1	—

※満足度の算出方法

(「1. 不満」の回答者数×1+「2. やや不満」の回答者数×2+「3. 普通」の回答者数×3+「4. やや満足」の回答者数×4 +「5. 満足」の回答者数×5) ÷ (全回答者数-無回答・複数回答者数)

【出典】名護市都市計画マスタープラン策定に向けたアンケート調査(令和3年1月)

図 2-5 名護市都市計画マスタープラン策定に向けたアンケート調査結果

2.2 名護市の関連計画

2.2.1 令和元年度名護湾沿岸基本構想

「令和元年度名護湾沿岸基本構想」では、沖縄県北部圏域全体の産業振興や定住促進、市民のより豊かな暮らしの実現に向けて、名護湾の魅力を活かしたまちづくりを進めるため、名護湾沿岸が目指すべき将来像や、その実現に向けた空間のあり方、取り組みを明らかにすることを目的とされ策定されています。

当計画では、名護漁港周辺エリアについて、名護及び北部地域の玄関口として整備することが掲げられており、バスターミナルの整備や鉄軌道が導入された際のターミナルの整備等の交通接続機能の向上や、サイクルステーションなどの多様な二次交通の整備が具体的な取り組みとして設定されています。



【出典】「令和元年度名護湾基本構想」(令和元年)

図 2-6 名護湾沿岸のゾーニング (令和元年度名護湾基本構想)

(2) 名護漁港周辺エリア

コンセプト：海と夕日を望む市街地玄関口エリア

名護漁港は、海・陸からの玄関口を目指し、レンタカーだけでなく、高速船や将来的には鉄軌道など多様な手段でアクセスできる拠点を目指します。名護を拠点に北部の見どころを周遊できる環境を整えるため、高速船やバス、自転車、将来的には鉄軌道など、多様なモビリティの乗り換えなどに対応できる交通結節機能を高めます。また、市街地を快適に周遊できる手段の整備や、二次交通の充実も図ります。さらに、国道 58 号沿いの魅力ある立ち寄り拠点を目指し、漁港で水揚げされる海の幸が楽しめる飲食施設や物販施設などの整備を進めます。

東江海岸は静かな名護湾と夕日が同時に見える、魅力ある眺望スポットを目指し、市民だけでなく観光客等も楽しめる環境整備を進めます。

【主な取り組み】

- 交通結節機能の充実（バスターミナル等）
- 多様なモビリティへの対応（高速船受入環境整備、サイクルステーションの整備等）
- 海辺の賑わい拠点の充実（海産物直販所のリニューアル等）
- 鉄軌道ターミナルの整備・ペDESTリアンデッキの整備
- 駐車場整備
- 海辺のボードウォークの整備・フットライトの整備



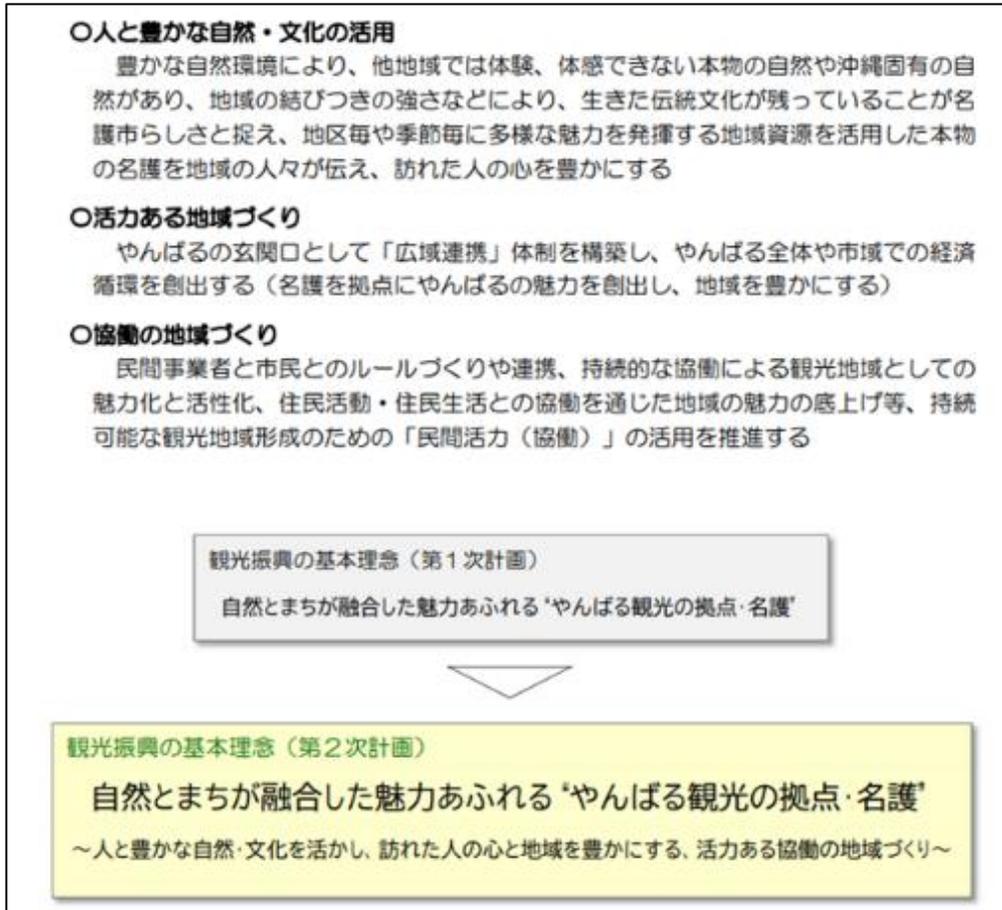
【出典】「令和元年度名護湾基本構想」(令和元年)

図 2-7 名護漁港周辺エリアにおける整備イメージ（令和元年度名護湾基本構想）

2.2.2 第2次名護市観光振興基本計画

「第2次名護市観光振興基本計画」では、観光振興に係る基礎調査・分析を元に、名護市の将来像と基本方針、施策体系・具体的な取り組み施策が整理されています。

当計画では、名護湾沿岸基本構想に基づいた名護中心市街地での公共交通結節点形成や圏域を越えた広域な連携、2次交通の充実の必要性が示されています。



第4章 具体的な取り組み・施策

4.1 第2次名護市観光振興基本計画の体系

観光振興の基本理念	自然とまちが融合した魅力あふれる‘やんばる観光の拠点・名護’ ～人と豊かな自然・文化を活かし、訪れた人の心と地域を豊かにする、活力ある協働の地域づくり～	
将来像	基本方針	具体的な取り組み
滞在型観光地として自然や生活・伝統文化を活用した付加価値の高いメニューが充実している	基本方針1. 名護市内への滞在促進	1-1 多様な資源を活用した滞在メニューの提供 1-2 イベントの種別型コンテンツとしての見直し 1-3 中心市街地の滞在促進
外国人、MICE、スポーツ、ビジネスといった様々なツアーリストを受け入れている	基本方針2. 様々なツアーリストの受け入れ体制充実	2-1 広域も含めた観光案内機能の充実 2-2 外国人受け入れ環境の充実 2-3 様々なツアーリストの受け入れ環境の充実 2-4 広域連携体制による受入推進 2-5 観光人材等の確保・育成 2-6 危機管理体制の構築
北部の玄関口としての機能を果たしている（情報面や滞在面）	基本方針3. マーケティング・プロモーションの充実	3-1 継続的なデータの取得・分析 3-2 来訪者のニーズに応じたプロモーション手法の構築 3-3 地域のブランド育成・進化 3-4 ブランドを活かしたプロモーションの実施
観光振興のために市民と観光関連事業者、観光関連組織が連携し、協働体制が構築され、取り組みを通じて市民が誇りや豊かさ、住みよさを実感している	基本方針4. 観光振興の推進体制の確立・強化	4-1 地域（市民・事業者）の観光振興に対するコンセンサスの形成 4-2 市内の観光振興体制の強化 4-3 産学官連携体制構築 4-4 広域連携体制の充実

(3) 中心市街地の滞在促進

① 中心市街地での拠点形成
名護湾沿岸基本構想に基づき、中心市街地での公共交通等交通結節点形成や漁港周辺の観光拠点形成を行います。

② 中心市街地の滞在メニューの充実
名護市内の観光の起点となる中心市街地において、観光体験や買い物機会の創出、夜間コンテンツの開発など、滞在メニューの充実を行います。

③ 中心市街地周辺部の宿泊環境の整備
観光客の滞在時の快適性の向上等、中心市街地周辺部における宿泊環境の整備の支援を行います。

(4) 広域連携体制による受入推進

圏域を越えた連携（サイクリング・ゴールデンルート等）や、県内の交通事業者との連携、2次交通の充実等により、観光客の受け入れ推進を図ります。

実施主体	市、観光協会、北部地域観光協会、公共交通事業者
取り組み時期	令和2年から継続的に実施
具体的な取り組み	・連携体制の構築 ・サイクリング・ゴールデンルートのプロモーション

【出典】「第2次名護市観光振興基本計画」（令和2年）

図 2-8 観光振興の基本理念と施策体系（第2次名護市観光振興基本計画）

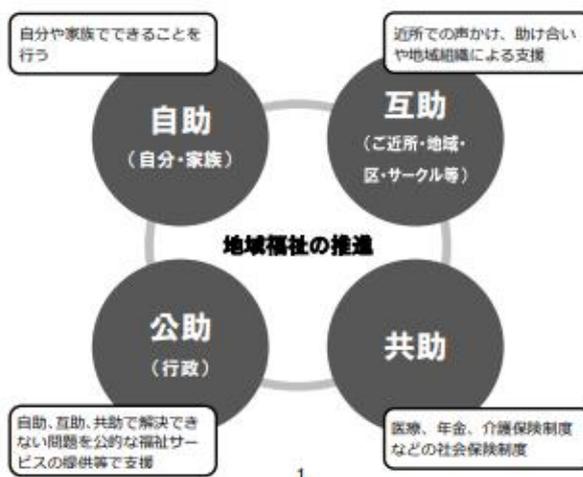
2.2.3 名護市第4次地域保健福祉計画

「名護市第4次地域保健福祉計画」では、住民・地域・関係機関・行政が一体となって活躍できる地域の実現に向けて、様々な生活・福祉課題の解決に向けて連携していくことが示されています。

当計画では、身体障がい者や高齢者などに対して福祉タクシーなど外出支援サービスについての必要性が示されています。

■自助・互助・共助・公助の考え方について

自助（自分・家族）	自分自身や家族が主体となり、自分でできることは自分の力で取り組む
互助（ご近所・地域・自治会（区）、サークル、ボランティアなど）	自分だけの力ではできないことを地域の協力を得て取り組む。近所での声かけや助け合い
共助	介護保険制度をはじめとする社会保険制度等を利用し解決する
公助（市・県など）	自助、互助、共助で解決できない問題について、行政が公的サービスとして支援する



1

③社会参加を促進するための外出支援サービス等の充実

施策名	施策内容	市 民	地 域	民間・ 団体	法 人	社 協	行 政
ア. 重度身体障がい者移動支援事業の推進	引き続き、重度身体障がい者移動支援事業の実施を図り、リフト車両による移動支援を行います。						●社会福祉課
イ. 福祉タクシー利用助成事業等の推進	市内のサービス提供事業者が実施する介護タクシーの普及・利用促進に努めます。また、福祉タクシー助成券給付の継続及び普及・利用促進を図ります。			●	●		●社会福祉課 ○介護長寿課
ウ. ガイドヘルパーの派遣等による外出支援	ガイドヘルパーの派遣による外出支援や訪問系サービスでの行動援護、同行援護の提供を図ります。				●		●社会福祉課

【出典】「名護市第4次地域保健福祉計画」(平成30年)

図 2-9 施策内容 (名護市第4次地域保健福祉計画)

2.2.4 名護市地球温暖化対策実行計画(区域施策編)

名護市における地球温暖化に対する課題と取り組み、具体的な施策等と名護市の目指す将来都市像と目標・指標について示すべく策定された「名護市地球温暖化対策実行計画」において、自家用車利用からの転換によるCO₂削減を目的として、公共交通への転換が具体的な取組としてあげられています。

基本方針3 低炭素なまちの整備・改善

名護市では市民や事業者の自動車の依存度が高いため、歩行・自転車等で移動しやすいまちの整備、バスなどの公共交通整備や利用促進、エコカーの利用などにより、自動車から排出される二酸化炭素を削減する必要があります。また、名護市は緑豊かな自然環境が豊富に残されていることから、二酸化炭素吸収源としての緑地を保全する必要があります。

1. 自転車の利用促進など環境に配慮した交通手段への転換	
【概要】	自動車から公共交通・徒歩・自転車など多様な交通手段への転換を推進します。市街地の一部では自転車レーンが既に整備済みであり、利用促進を図ります。 自動車の運転については、アイドリングストップや急発進・急加速・急ブレーキの抑制など、エコドライブを推進します。また、トップランナー基準適合車、低燃費・低公害車、クリーンエネルギー自動車等のエコカーの導入を促進します。
【取り組み内容】	<ul style="list-style-type: none"> ○ノーマイカーデーの実施 【市民・事業者・行政】 ○公共交通・徒歩・自転車への転換 【市民・事業者】 ○自家用車・営業用車のエコカーの導入 【市民・事業者】 ○自家用車・営業用車のエコドライブの実施 【市民・事業者】 ○徒歩・自転車・公共交通の利用促進 【行政】
<p>◆具体的な取り組み①：通勤時等の徒歩、自転車、公共交通機関等の利用促進に向けた仕組みづくり及び普及啓発</p> <p>◆具体的な取り組み②：観光客が自転車を利用して気軽にまちなか散策ができるよう、中心市街地周辺への観光レンタルサイクル導入に向けての実証実験の実施</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ○バスロケーションシステム「バスなび沖繩」の普及啓発 【行政】 ○環境配慮型道路の整備（照明等のLED化） 【行政】 ○エコドライブ講習会の実施 【行政】 ○エコカーの普及啓発 【行政】 ○公用車におけるエコカーの導入 【行政】 	

【出典】「名護市地球温暖化対策実行計画」(平成 29 年)

図 2-10 温室効果ガス削減のための基本方針（名護市地球温暖化対策実行計画）

部門	対策・施策	対象	取組内容	想定事業量	削減見込量 (千t-CO ₂)
運輸	クリーンエネルギー自動車の普及促進	全車	全自動車の5%がPHV・電気自動車等に切替 (1.3t-CO ₂ /台・年削減)	2600台	3.5
	エコドライブの普及	全車	全自動車の10%の人が実践(燃費が10%削減)	5300台	0.8
	アイドリングストップ車の導入	全車	全自動車の10%の人が導入(0.21t-CO ₂ /台・年削減)	5300台	1.1
	トップランナー基準による自動車の燃費改善	乗用車	乗用車(ガソリン)の10%が導入(23%改善)	5100台	1.8
		貨物車	貨物自動車(ディーゼル)の15%が導入(13%改善)	300台	0.1
	公共交通機関への転換	乗用車	マイカーからバス等への転換(乗用車総数の5%分)	2500台	4.1
小計					11.4

【出典】「名護市地球温暖化対策実行計画」(平成 29 年)

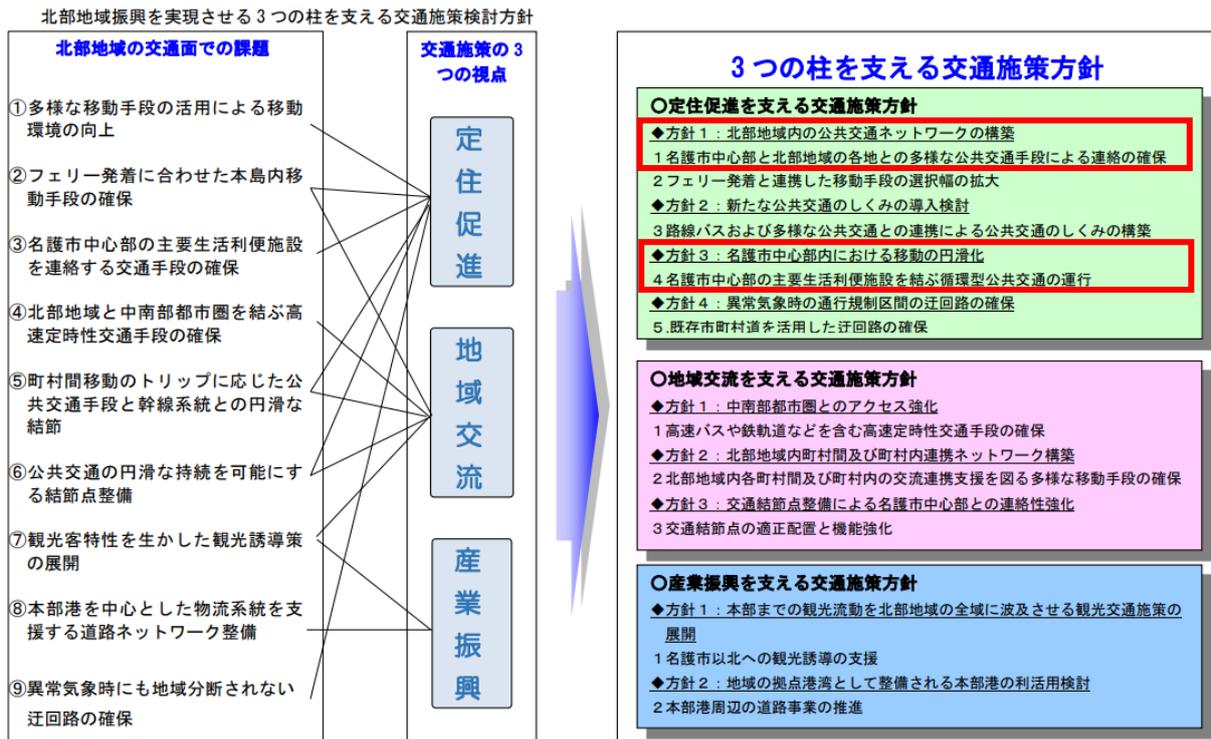
図 2-11 部門別の排出削減目標の試算（2026（平成 38）年度）

3 北部広域市町村圏事務組合

3.1 北部地域交通体系基本計画

北部地域交通体系基本計画は、概ね 20 年後を目標とした沖縄県北部地域の総合的な地域交通に関する計画で、当計画の交通施策方針として、名護市中心部と北部地域の各地との多様な公共交通手段による、連絡の確保や名護市中心部の主要生活利便施設を結ぶ循環型公共交通の運行などが示されています。

4.4. 基本方針



-12-

【出典】「北部地域交通体系基本計画」(平成 26 年)

図 2-12 北部地域振興を実現させる 3 つの柱を支える交通施策検討方針 (北部地域交通体系基本計画)

4 沖縄県の上位計画

4.1 沖縄 21 世紀ビジョン

沖縄 21 世紀ビジョンは、概ね 2030 年度までのあるべき沖縄の姿を描き、その実現に向けて取り組みの方向性等を示す基本構想で、圏域別展開の基本方向において、名護市は北部圏域の拠点都市として位置づけられており、展開の方向性として、名護市の多様な都市機能の充実及び地域間の円滑な連携を促進し、拠点性を高めることが示されています。

【展開の基本方向】

沖縄振興事業等で蓄積された基盤、施設等を有効活用するとともに、新たな北部振興に関する事業等を推進し、雇用機会の創出、魅力ある生活環境の整備、情報通信関連産業の振興等を図ります。

貴重な動植物の宝庫であるやんばるの森、ジュゴン等が生息する海域、美しい海浜等の自然環境及び固有の文化の保全と経済開発、社会発展との調和を図り、地域の特性に応じた振興に取り組みます。また、国際的な学術研究・リゾート拠点としての基盤及び環境整備を図るとともに、地域特性を生かした農林水産業の振興を図ります。

さらに、拠点都市である名護市の多様な都市機能の充実を図りつつ、地域間の円滑な連携を促進し、その拠点性を高めていきます。

【出典】「沖縄 21 世紀ビジョン基本計画(沖縄振興計画平成 24 年度～平成 33 年度【改訂版】)(平成 29 年 5 月)

図 2-13 沖縄 21 世紀ビジョン基本計画における沖縄県北部圏域の基本方向

また、県全体の公共交通に関する方針として、「基本施策 1－(3) 低炭素島しょ社会の実現」及び「基本施策 1－(7) 人間優先のまちづくり」において、公共交通の利用促進、利用環境の改善等が市町村に期待される役割として掲げられています。

●基本施策「1－(3) 低炭素島しょ社会の実現」 協働が期待される主体と役割

市町村	<ul style="list-style-type: none"> ・地球温暖化対策実行計画の策定及び温暖化防止に向けた普及啓発 ・鉄軌道を含む新たな公共交通システム導入に向けた協力 ・公共交通利用促進の啓発活動、公共交通利用環境改善の推進 ・公共施設への再生可能エネルギー導入など省エネ化の推進 ・コンパクトな都市構造への転換(都市計画マスタープラン)
-----	---

出典:「沖縄21世紀ビジョン実施計画(後期:平成 29 年度～平成 33 年度【改訂版】)(平成 31 年 3 月)

図 2-14 沖縄 21 世紀ビジョン基本計画における沖縄県の基本施策 (1-(3))

●基本施策「1－(7) 人間優先のまちづくり」 協働が期待される主体と役割

市町村	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用促進を図るアクセス環境の整備 ・公共交通利用促進の啓発活動、公共交通利用環境改善の推進 ・鉄軌道を含む新たな公共交通システム導入に向けた協力
-----	---

出典:「沖縄21世紀ビジョン実施計画(後期:平成 29 年度～平成 33 年度【改訂版】)(平成 31 年 3 月)

図 2-15 沖縄 21 世紀ビジョン基本計画における沖縄県の基本施策 (1-(7))

4.2 新たな振興計画

沖縄県では、令和4年度からスタートする、新たな振興計画について、令和3年7月9日（金）から令和3年8月13日にかけて、素案をもとに県民意見公募を実施しており、令和4年1月の結果公表に向けてとりまとめを行っています。

素案の中では、現在の第5次振興計画から新型コロナウイルス感染症拡大を踏まえた、ウィズ／アフター・コロナの新しい生活様式やSDGsの推進、脱炭素化社会やデジタルトランスフォーメーションの推進等が新たにに取り込まれています。

圏域別展開の方針として、名護市をはじめとする北部圏域では、展開の基本方向「オ 持続可能なまちづくりの推進」の「②交通及び物流基盤の整備」として、沖縄鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入を前提として、交通結節点やフィーダー交通、地域道路網等が連携する有機的な公共交通ネットワークの構築を推進することが示されています。

② 交通及び物流基盤の整備

- 広域交流拠点の那覇と北部圏域の中心都市である名護を1時間で結ぶ鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入を前提とした都市間交通と並行して、交通結節点、フィーダー交通、地域道路網等が連携する有機的な公共交通ネットワークの構築を推進する。
- 沖縄美ら海水族館等の主要観光地や今後、整備が進められる大規模テーマパーク事業計画を見据えつつ、それらの交通アクセスを改善するため、名護東道路の延長整備に向けた取組を推進するとともに、名護市以南における追加インターチェンジの新設など、ハンゴ道路ネットワークの拡充に向けた取組を推進し、円滑な交通ネットワークの構築を図る。
- 圏域内の経済活動を支える幹線道路網の形成や中南部都市圏へのアクセス性の拡充を図るため、国道58号の整備を促進するとともに、国道331号や国道449号など必要な幹線道路の整備を推進する。また、これらと有機的につながる市町村道の整備を促進する。
- 本部港におけるクルーズ船受入体制の整備や物流機能の強化などハード・ソフト両面の整備を図り、本圏域の人流・物流を支える玄関口として港湾機能の強化を図る。
- 海中道路から本島北部地域をはじめ、快適に移動できる自転車通行空間の整備を推進する。

出典:「新たな振興計画(素案)」(令和3年5月)

図 2-16 新たな振興計画(素案)における北部圏域の展開の基本方向
「オ 持続可能なまちづくりの推進」

4.3 名護都市計画「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」(※改定中)

名護市の将来像を示す計画として、名護都市計画「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」が沖縄県により策定されています。

「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」は、都市計画法上、最上位に位置付けられる都市計画で、当計画における将来都市構造において、新たな公共システムや北部交通網の連携などにより、名護市が北部の衛星都市圏構造の母都市を図ることとしています。

④高次の都市機能が集積した北部の中核都市

本部半島とやんばるの常緑広葉樹林の広がる山地に挟まれた低地、特に、中心市街地周辺や国道 58 号沿道などには、産業経済、交通、教育、学術研究、文化、福祉等の充実した都市機能が集積し、鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入による利便性の高い公共交通ネットワークの構築などにより、周辺町村や中南部都市圏と有機的に連携するとともに北部圏域の中核都市としての拠点性が高まっています。

【出典】名護都市計画「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」(平成 21 年策定 平成 29 年 6 月変更)
図 2-17 名護都市計画「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」における将来都市構造の 1 つ

本計画は、令和 3 年 3 月時点、改定に向けてパブリックコメントを実施しており、新案は新型コロナウイルス感染症や SDGs を踏まえて名護市の将来像が整理されている。

改定中の計画は従来と比較し、県立北部病院と北部地区医師会病院の統合や公共交通と地域の重要性を示す内容となっている。

将来像 4：高次の都市機能が集積した北部の中核都市

本部半島とやんばるの常緑広葉樹林の広がる山地に挟まれた低地、特に、中心市街地周辺や国道 58 号沿道などには、産業経済、交通、教育、学術研究、文化、福祉等の充実した都市機能が集積し、鉄軌道を含む新たな公共交通システムと地域を結ぶ利便性の高い公共交通ネットワークの構築などにより、周辺町村や中南部都市圏と有機的に連携するとともに北部圏域の中核都市としての拠点性が高まっています。

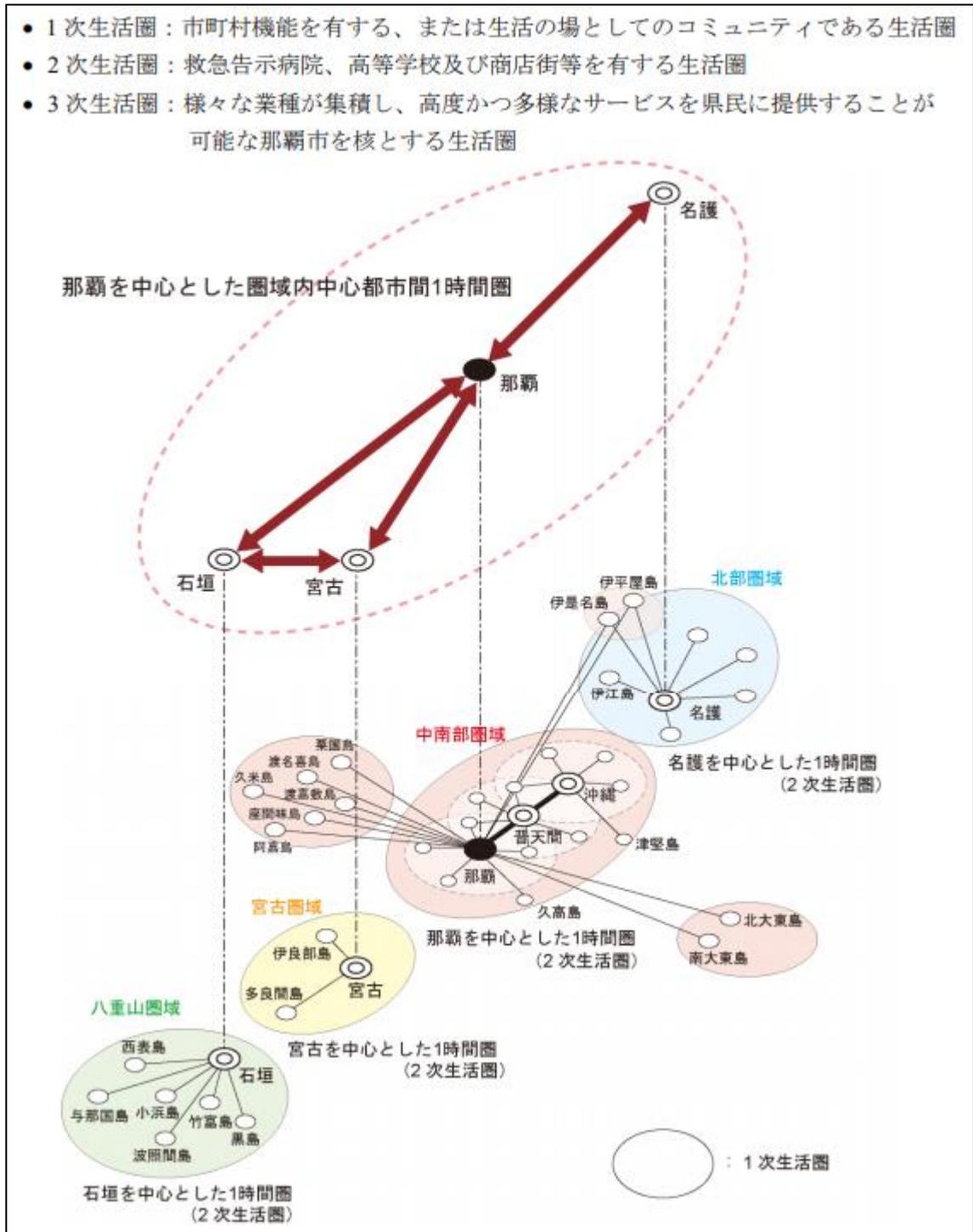
また、県立北部病院と北部地区医師会病院が統合した新たな医療拠点が形成され、北部圏域の医療体制の拡充が図られています。

【出典】名護都市計画「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」平成 29 年・令和 3 年比較資料
(平成 21 年策定 平成 29 年 6 月変更 令和 3 年改定中)

図 2-18 名護都市計画「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」における将来都市構造の 1 つ

4.4 沖縄県総合交通体系基本計画

沖縄21世紀ビジョンを上位計画として、県全体の交通分野に関する具体的な構想を示した「沖縄県総合交通体系基本計画」では、県土の基本構造の将来像として、名護市を北部圏域の中心都市と設定しており、名護市を中心とする北部圏域と那覇との移動時間を1時間とする圏域構造の構築が示されています。



【出典】沖縄県総合交通体系基本計画(平成24年6月)

図 2-19 県土の圏域構成 (沖縄県総合交通体系基本計画)

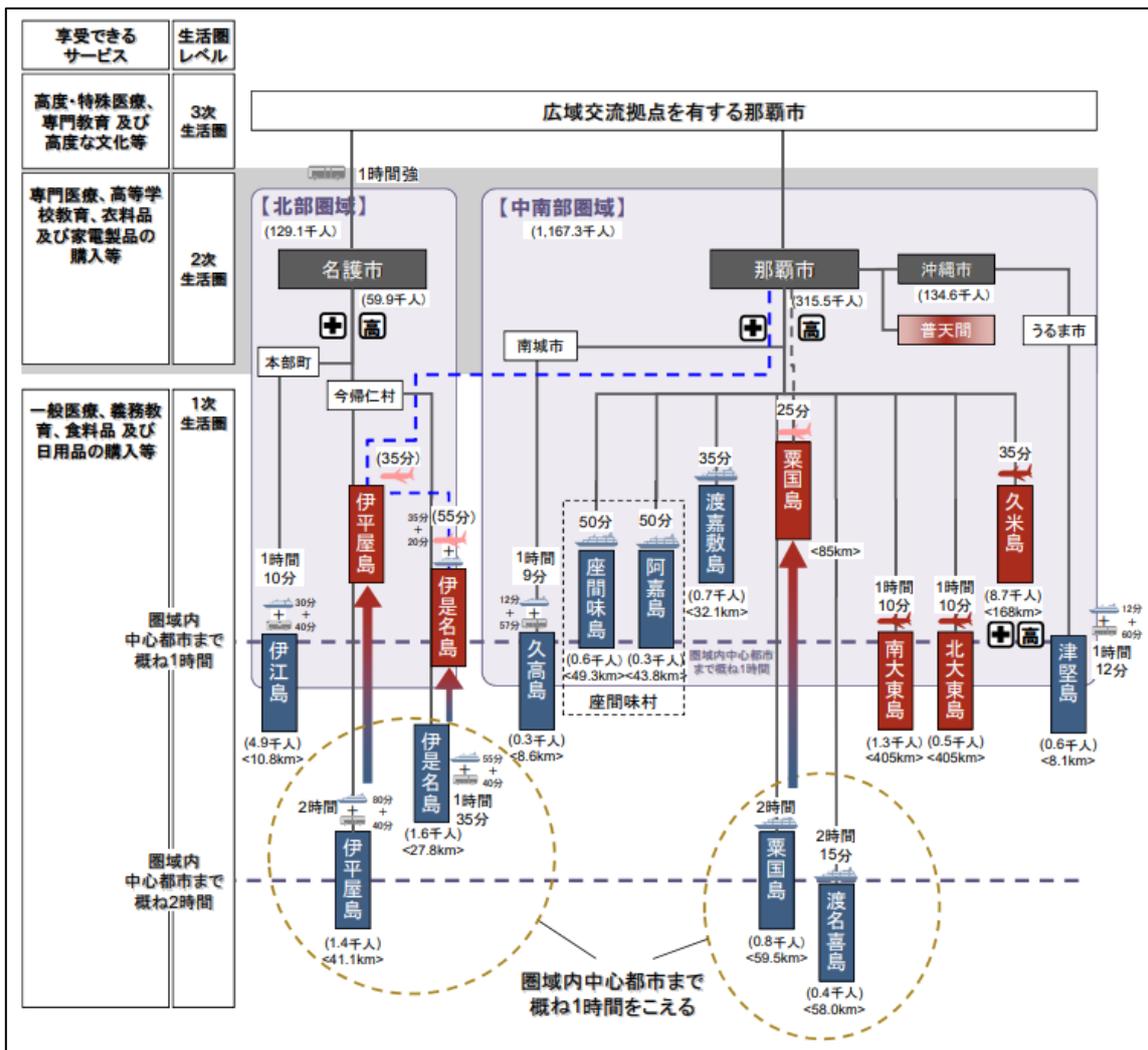
北部圏域内では、路線バス等の陸上交通だけでなく、伊江島や伊是名島等の離島地域への接続も検討されており、利用しやすく、かつ安定的な交通ネットワークの確保と移動に要する経済的負担の軽減が必要とされています。

第3節 離島地域の構造について

離島地域は、輸送手段が空路・海路に限られ、気象条件により安定的な運行が確保できない上、運行会社の経営が厳しい等の輸送上の不利性や、規模の経済がはたらかないことにより、病院、介護施設、高校などが設置されていない小規模離島が多く存在するなど、厳しい環境下にある。

離島地域には多様な課題がある一方で、国益に大きく貢献するなど離島地域が果たしている役割に鑑み、離島住民の負担を共に分かち合い県全体及び国全体で支えあう理念の下に、定住条件の整備に取り組むことが重要である。

この定住条件は、人口の少ない一つ一つの離島内で確保することは難しいため、生活行動パターンに応じて圏域中心都市とを結ぶ、利用しやすく、かつ安定的な交通ネットワークの確保と移動に要する経済的負担を軽減することが必要不可欠となる。

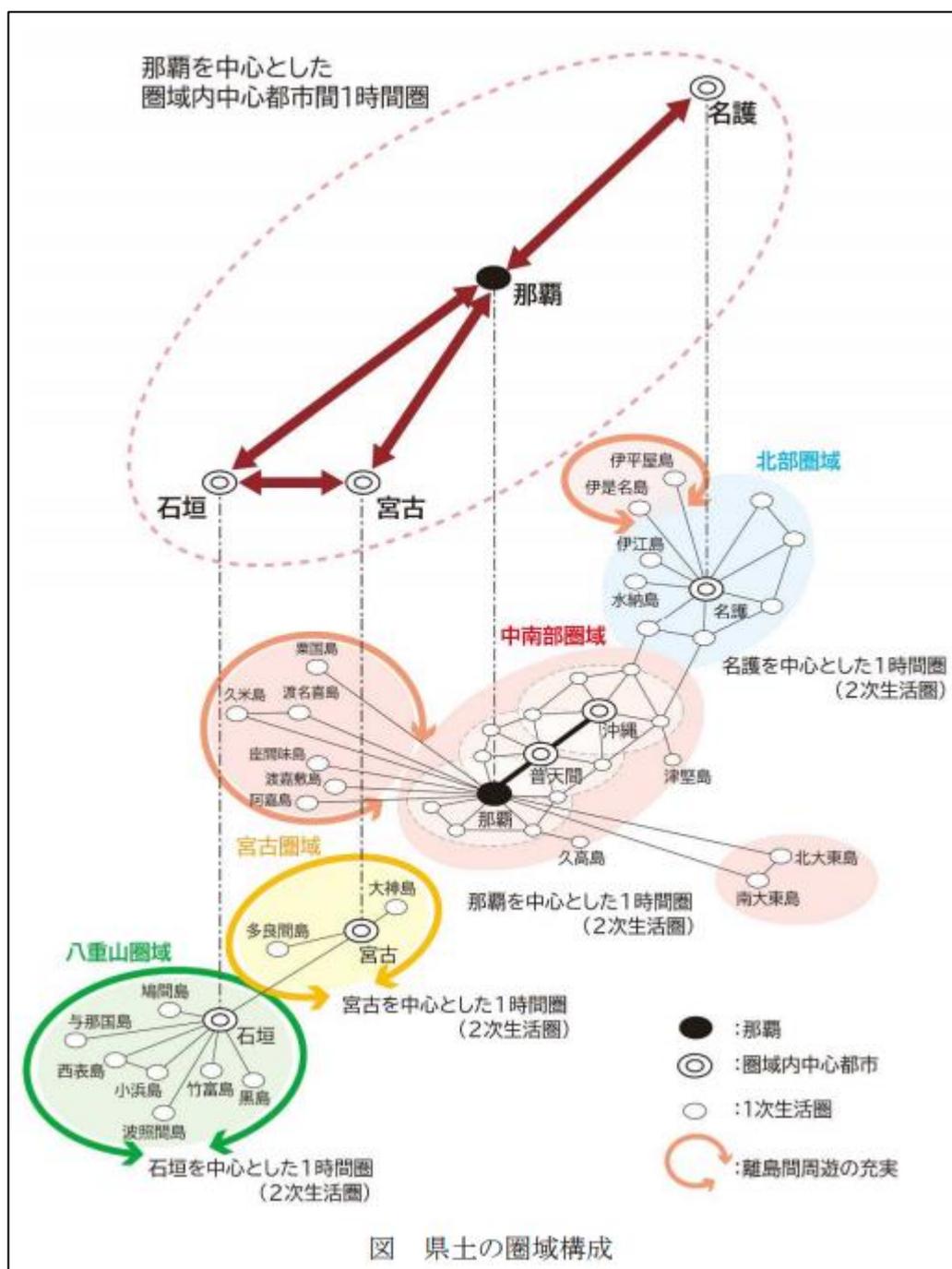


【出典】沖縄県総合交通体系基本計画(平成24年6月)

図 2-20 離島地域の構造と交通ネットワーク (沖縄県総合交通体系基本計画)

「沖縄県総合交通体系基本計画」は、令和3年8月時点で改定に向けて検討が行われており、令和3年4月に実施された、令和3年度沖縄県総合交通体系基本計画 第1回推進委員会にて骨子案が提出されています。

骨子案の中では、沖縄県の現状に加え、SDG s の推進、コロナ禍への対応やリモートワークなどの公共交通利用への変化、ICT 技術等の新技術の利活用、脱炭素社会への実現等の社会情勢を踏まえて、沖縄県の交通体系の将来像の検討が行われ、北部圏域においては現在の計画と同じく名護市が拠点として位置づけられています。



【出典】沖縄県「沖縄県総合交通体系基本計画(骨子案)」
 (令和3年4月26日 令和3年度沖縄県総合交通体系基本計画 第1回推進委員会)
 図 2-21 県土の圏域構成 (沖縄県総合交通体系基本計画 (骨子案))

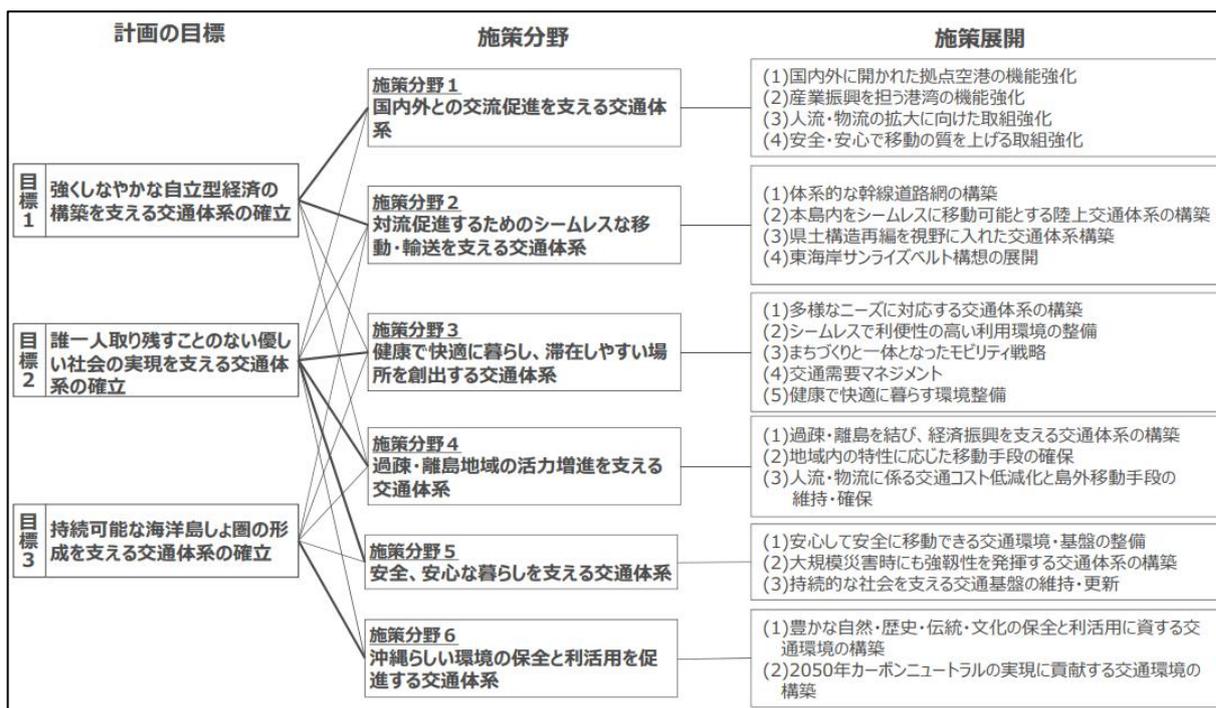
北部圏域の課題として、世界自然遺産登録後の観光客増加への対応や、鉄軌道を含む新たな公共交通システムへの対応、外国人対応が課題として整理されています。

<p>(現在の状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> 北部圏域は、恵まれた自然景観を活かした観光リゾート関連産業とともに、畜産や果樹等の農業が盛んな地域である。 また、公立大学法人化された名城大学や国立沖縄工業高等専門学校が立地し、地域の発展を担う人材育成が図られている。 さらに、世界中から研究者が集う沖縄科学技術大学院大学（OIST）の設置は、大学、公的研究機関及び民間企業・研究所の集積と一体となった知的クラスターの形成の他、新産業の創出や既存産業の高度化に寄与することが期待されている。 道路網としては、北部地域を縦断する国道58号恩納南バイパスが整備されるとともに、主要観光地を結ぶ路線バスの運行等、観光拠点間の周遊性を高める取組が進展した。
<p>(課題)</p> <ul style="list-style-type: none"> 世界自然遺産への登録後は更なる観光客の増加が見込まれており、本部港で国際クルーズ船の寄港が可能な岸壁の整備を実施して、観光リゾート地としての基盤強化が進めている他、観光拠点や公共施設、各物流拠点へのアクセス性の向上、交通渋滞緩和及び交通安全対策に取り組む必要がある。あわせて、自然と共生を図る交通施設整備が必要。 陸上交通においては、増加する入域観光客及び多様なニーズに対応するため、レンタカーの低公害車への切り替えや、既存公共交通の利用環境改善に向けた取組とあわせて、鉄軌道を含む新たな公共交通システムと地域を結ぶ利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向けて、市町村と協働で取組を進める必要がある。 また、案内標識については、訪日外国人旅行者の受入体制の強化を図るため、翻訳ルールに基づく多言語観光案内サインの統一を図る必要がある。

出典：沖縄県「沖縄県総合交通体系基本計画骨子案（概要版）」
 （令和3年4月 26 日 令和3年度沖縄県総合交通体系基本計画 第1回推進委員会）

図 2-22 沖縄県北部圏域における現況と課題（沖縄県総合交通体系基本計画骨子案（概要版））

また骨子案での施策展開は以下の図の通りとなっており、本計画での施策検討においても、以下の施策項目に留意して、検討を行う必要があります。



【出典】沖縄県「沖縄県総合交通体系基本計画骨子案（概要版）」
 （令和3年4月 26 日 令和3年度沖縄県総合交通体系基本計画 第1回推進委員会）

図 2-23 施策展開の全体像（沖縄県総合交通体系基本計画骨子案（概要版））

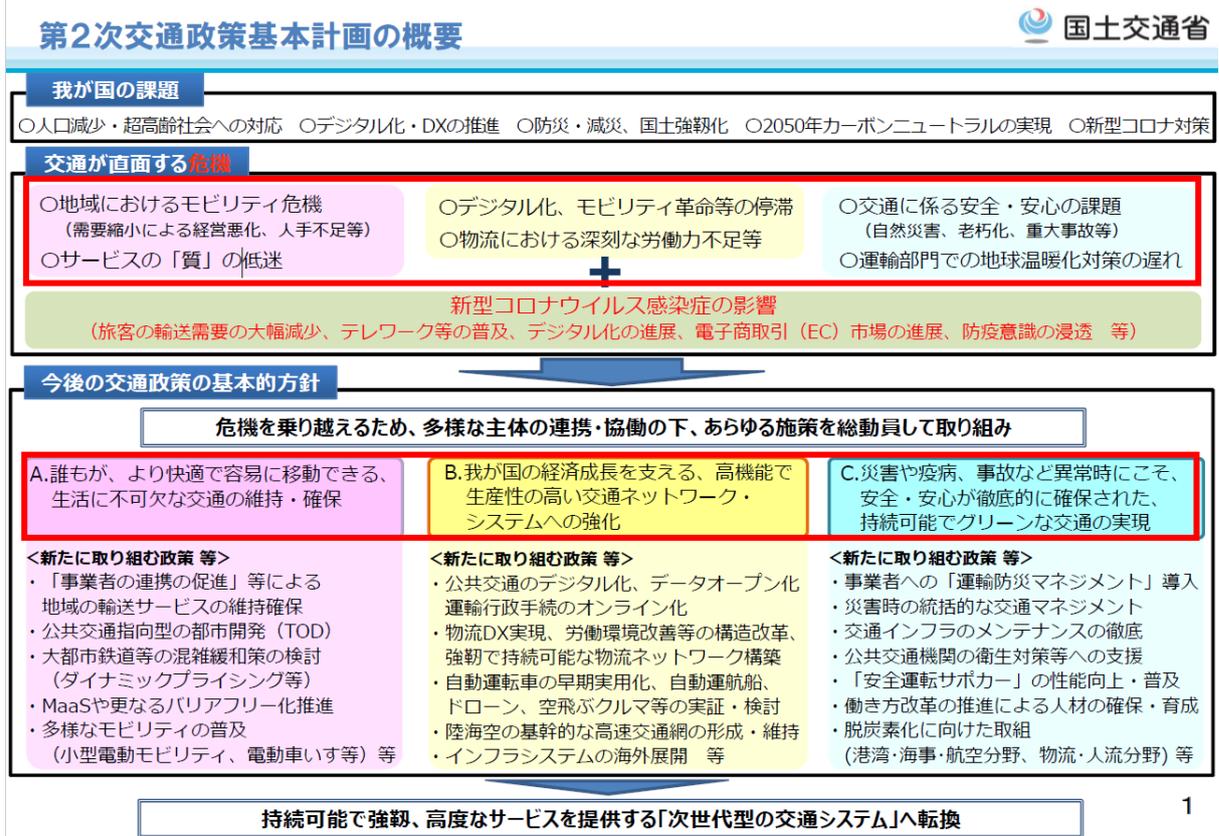
5 国の基本方針

5.1 第2次交通政策基本計画

第2次交通政策基本計画は、人口減少の深刻化や新型コロナウイルス感染症の感染拡大、デジタル革命の加速、自然災害の激甚化・頻発化、グリーン社会の実現に向けた動きなどの社会情勢の変化を踏まえて、日本国全体の交通政策の基本的な方向性を示すべく策定された計画です。

計画の中では、交通が直面する危機として、「地域におけるモビリティ危機」、「サービスの「質」の低迷」、「デジタル化、モビリティ革命等の停滞」、「運輸部門での地球温暖化対策の遅れ」などがあげられており、これらの危機を乗り越えるため、3つの基本的な方針が設定されています。

名護市における地域公共交通の将来像を検討する上でも、これらの方針を踏まえて検討を進めていく必要があります。



【出典】「第2次交通政策基本計画の概要」(令和3年)

図 2-24 第2次交通政策基本計画の基本的方針 (第2次交通政策基本計画の概要)

3つの基本方針を実現するため、10個の目標と目標達成のための施策が設定されています。

各施策には、数値目標（119のKPI）が設定されており、交通基盤の強化や交通機能の強化による、公共交通の利便性向上のみならず、災害リスクへの対応や脱炭素化等の加速など幅広い分野での目標が設定されており、本計画での目標、施策の検討時においても、以下の設定を参考に検討を進めていきます。

第2次交通政策基本計画の目標、施策		国土交通省
<p>A.誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保</p> <p>目標① 地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通の維持確保の取組 ・新型コロナの影響を踏まえた支援 ・MaaSの全国での実装 ・多様なニーズに応えるタクシー運賃等 <p>目標② まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりと公共交通の連携強化 ・徒歩、自転車も含めた交通のベストミックス実現 ・スマートシティの創出等 <p>目標③ 交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリー整備目標の実現（旅客施設、ホームドア、車両等） ・「心のバリアフリー」の強化 ・新幹線の車椅子用フリースペース等 <p>目標④ 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・インバウンドの受入環境整備 ・地域での快適な移動環境整備 ・移動そのものの観光資源化等 	<p>B.我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・サービスへの強化</p> <p>目標① 人・モノの流動の拡大に必要な交通インフラ・サービスの拡充・強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・整備新幹線、リニアの整備促進 ・基幹的な道路網整備、四車線化 ・国際コンテナ戦略港湾政策の推進 ・三大都市圏等の空港の機能強化、コロナ禍での航空ネットワークの維持等 <p>目標② 交通分野のデジタル化等による交通産業力の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・行政手続のオンライン化 ・交通関連情報のデータ化・標準化 ・港湾関連データ連携基盤「サイバーポート」の構築 ・自動運転の実現に向けた開発等 ・無人航空機による荷物配送実現 ・海事産業の国際競争力強化 ・インフラシステムの海外展開等 <p>目標③ サプライチェーン全体の徹底した最適化等による物流機能の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・物流分野のデジタル化や自動化・機械化の導入、各種要素の標準化 ・取引環境改善、共同輸配送・倉庫シェアリングの推進、再配達削減 ・物流ネットワークの構築 ・内航海運の生産性向上、船員の働き方改革等 	<p>C.災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現</p> <p>目標① 災害リスクの高まりや、インフラ老朽化に対応した交通基盤の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・インフラの耐震化、津波・高潮対策等 ・台風襲来時の船舶の走錨事故防止 ・TEC-FORCEの機能拡充・強化 ・BCP策定・防災訓練の実施（道の駅、空港、港湾） ・インフラ・車両・設備の老朽化対策等 <p>目標② 輸送の安全・安心の確保と、交通関連事業を支える担い手の維持・確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナの衛生対策等の支援 ・安全な自動車の開発・実用化・普及 ・運輸安全マネジメントの充実 ・交通事業の働き方改革推進による人材の確保・育成等 <p>目標③ 運輸部門における脱炭素化等の加速</p> <ul style="list-style-type: none"> ・次世代自動車の普及促進 ・公共交通の利用促進（MaaS普及等） ・グリーン物流の実現 ・エコエアポートなど航空の低炭素化 ・カーボンニュートラルポートの形成 ・ゼロエミッション船の商業運航等
<p>各施策には、数値目標（119のKPI）を設定</p>		

2

【出典】「第2次交通政策基本計画の概要」（令和3年）

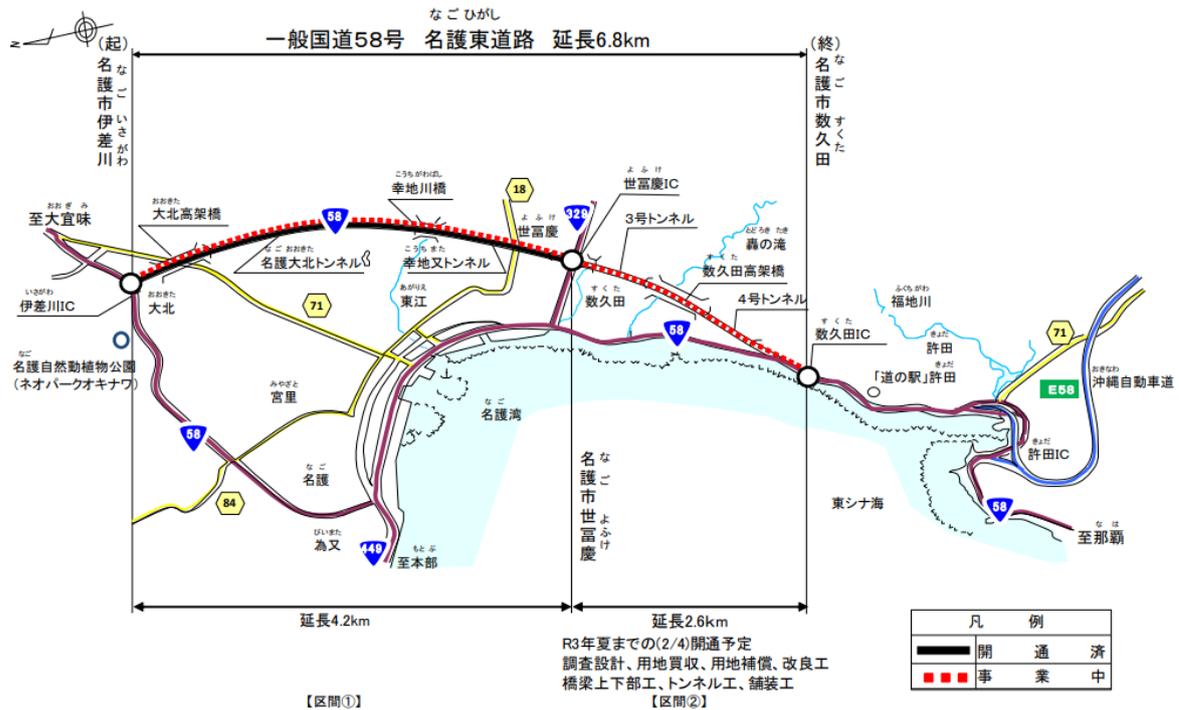
図 2-25 第2次交通政策基本計画の目標、施策（第2次交通政策基本計画の概要）

6 その他関連する事業

6.1 一般国道 58 号名護東道路事業

沖縄本島北部へのアクセス向上や、交通渋滞の緩和を目的に、那覇空港や那覇港などの沖縄県における広域交流拠点と名護市を含む北部広域市町村圏（12市町村）を結ぶ道路として、令和3年7月31日に名護東道路が全線開通されています。

数久田と伊差川を繋ぐ延長 6.8 km の自動車専用道路で、当道路整備により、名護市街地を經由しなくても伊差川先の北部地域に接続することが出来るようになり、名護市街地での渋滞緩和や今帰仁・本部方面へのアクセス向上が期待されます。



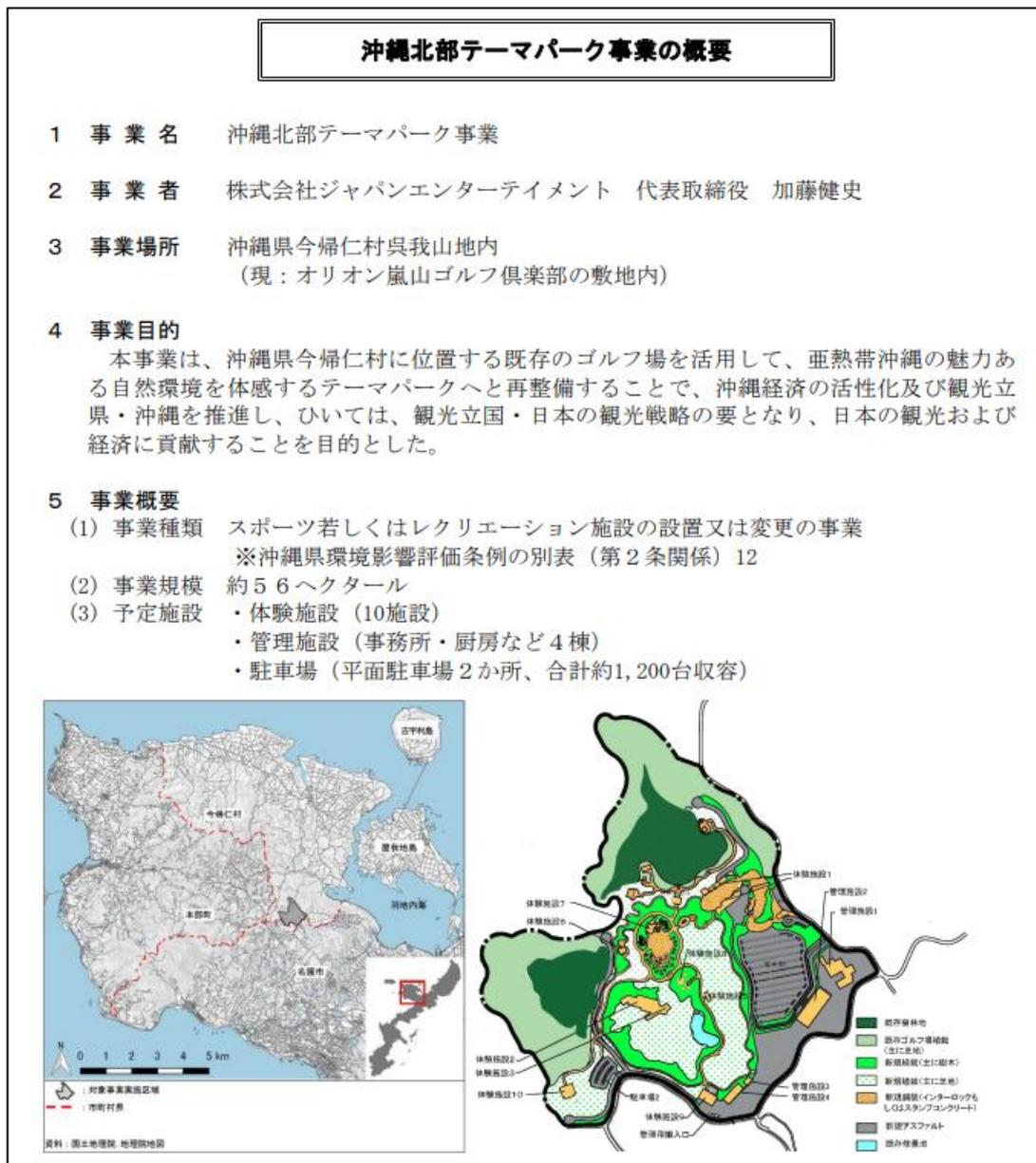
【出典】一般国道 58 号名護東道路事業計画

図 2-26 一般国道 58 号名護東道路事業計画

6.2 沖縄北部テーマパーク事業

沖縄県の経済活性化及び観光立県・沖縄を推進するため、沖縄県今帰仁村に位置する既存のゴルフ場を活用して、自然環境を体感することができる、沖縄北部テーマパークの建設が株式会社ジャパンエンターテイメントによって進められております。

本事業は名護市と隣接する位置に約56ヘクタールの規模のテーマパークが設立されることから、将来の名護市の交通において、重要な目的地の1つとなることが想定されます。



【出典】令和元年度第10回沖縄県環境影響評価審査会資料
図 2-27 沖縄北部テーマパーク事業の概要

6.3 公立沖縄北部医療センター

沖縄県の北部地域における慢性的な医師不足、診療の制限及び休止、そして患者の流出を招いている現状を解消するため、地域完結型の医療提供体制の整備を目的として、県立北部病病院と北部地区医師会病院を統合し、効率沖縄北部医療センターの整備を行うことで、令和2年7月28日に沖縄県（病院事業局を含む）、北部12市町村（名護市、国頭村、大宜味村、東村、今帰仁村、本部町、恩納村、宜野座村、金武町、伊江村、伊平屋村、伊是名村）、北部病院の間で合意しました。

公立沖縄北部医療センターは令和8年度（2026年度）の供用開始が予定されており、公共交通の目的地となる施設と考えられるため、当センターへの移動手段の確保として、路線バスやコミュニティバスによる施設への乗り入れや送迎バスの新設などの対応が必要になると考えられます。



【出典】名護市

図 2-28 公立沖縄北部医療センターへのバス路線の開設

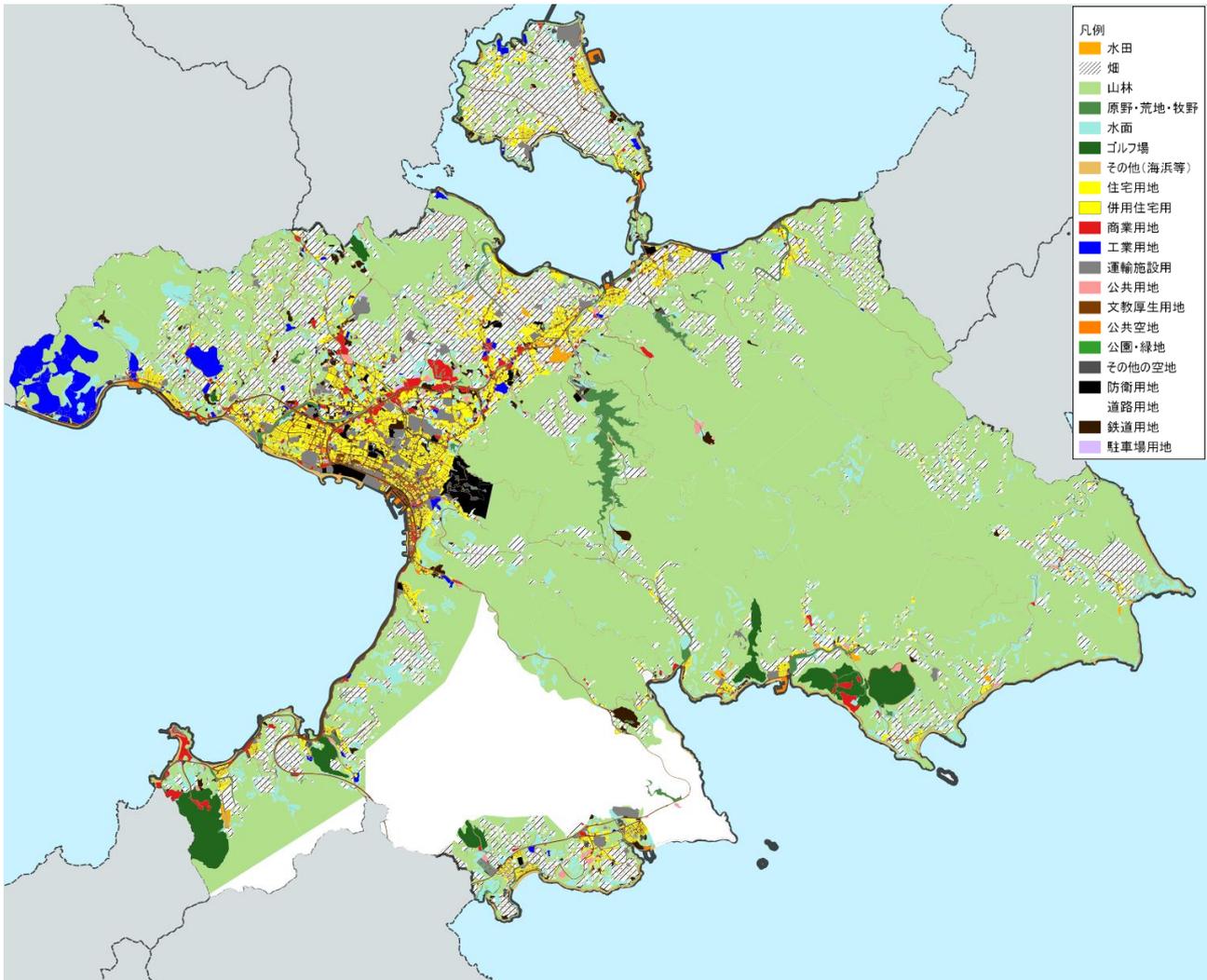
名護市の人口と施設立地等

1 土地の利用状況

土地利用現況

土地利用現況（名護市 全域）

- 第 1
- ▶ 市街地地域や国道沿いに住宅用地が存在しており、市西部では工業用地の一定の集積が見られます。
 - ▶ 市東部では山林が多く広がっており、市街地地域及びその周辺とそれ以外の地域で土地の利用傾向が異なることが確認されます。

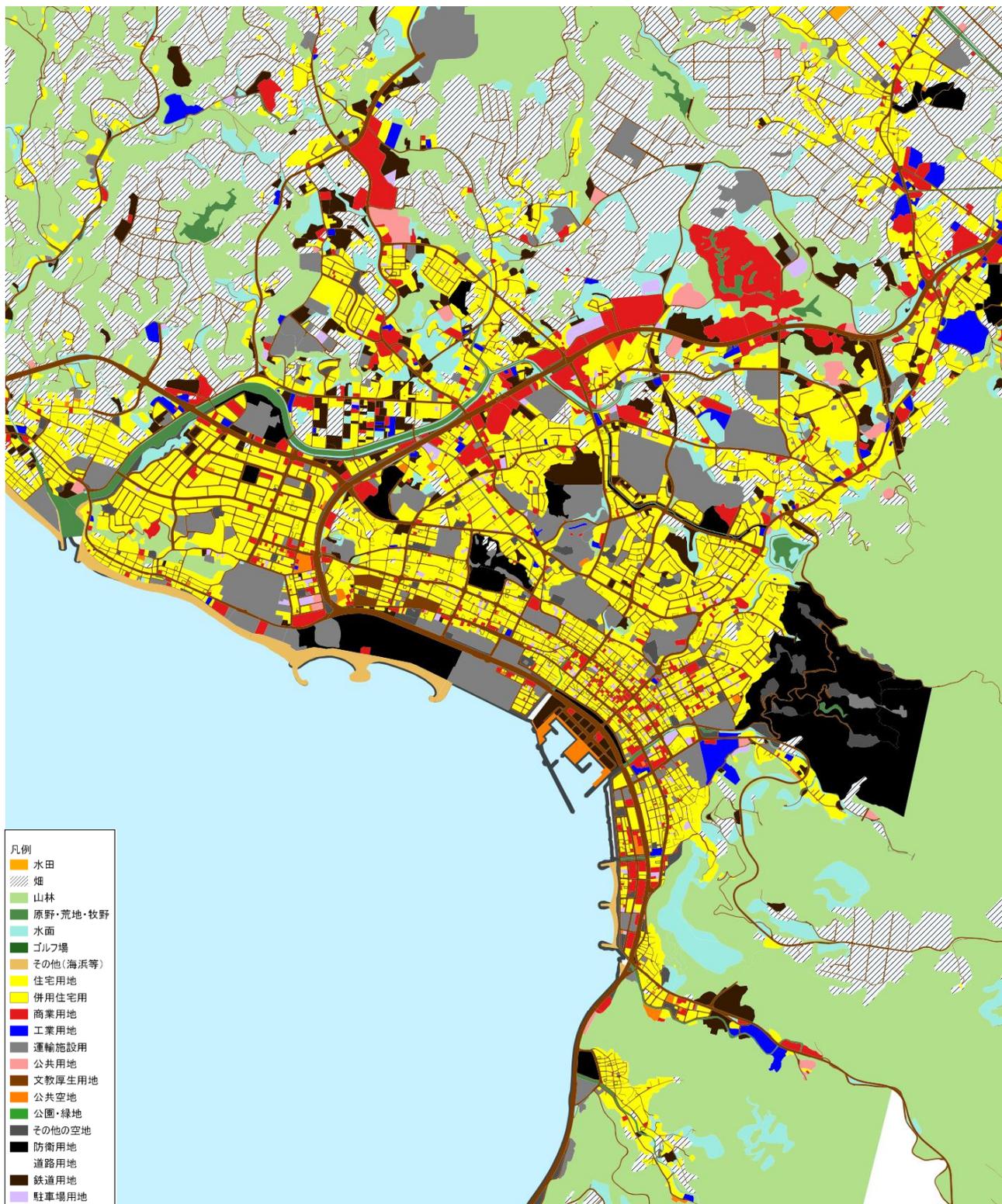


【出典】平成 28 年度都市計画基礎調査

図 3-1 名護市の土地利用（名護市全域）

土地利用現況（名護市 中心部）

- 市中心部では、国道沿いに商業用地が分布しており、国道間の内側に住宅用地が広がっていることが確認されます。



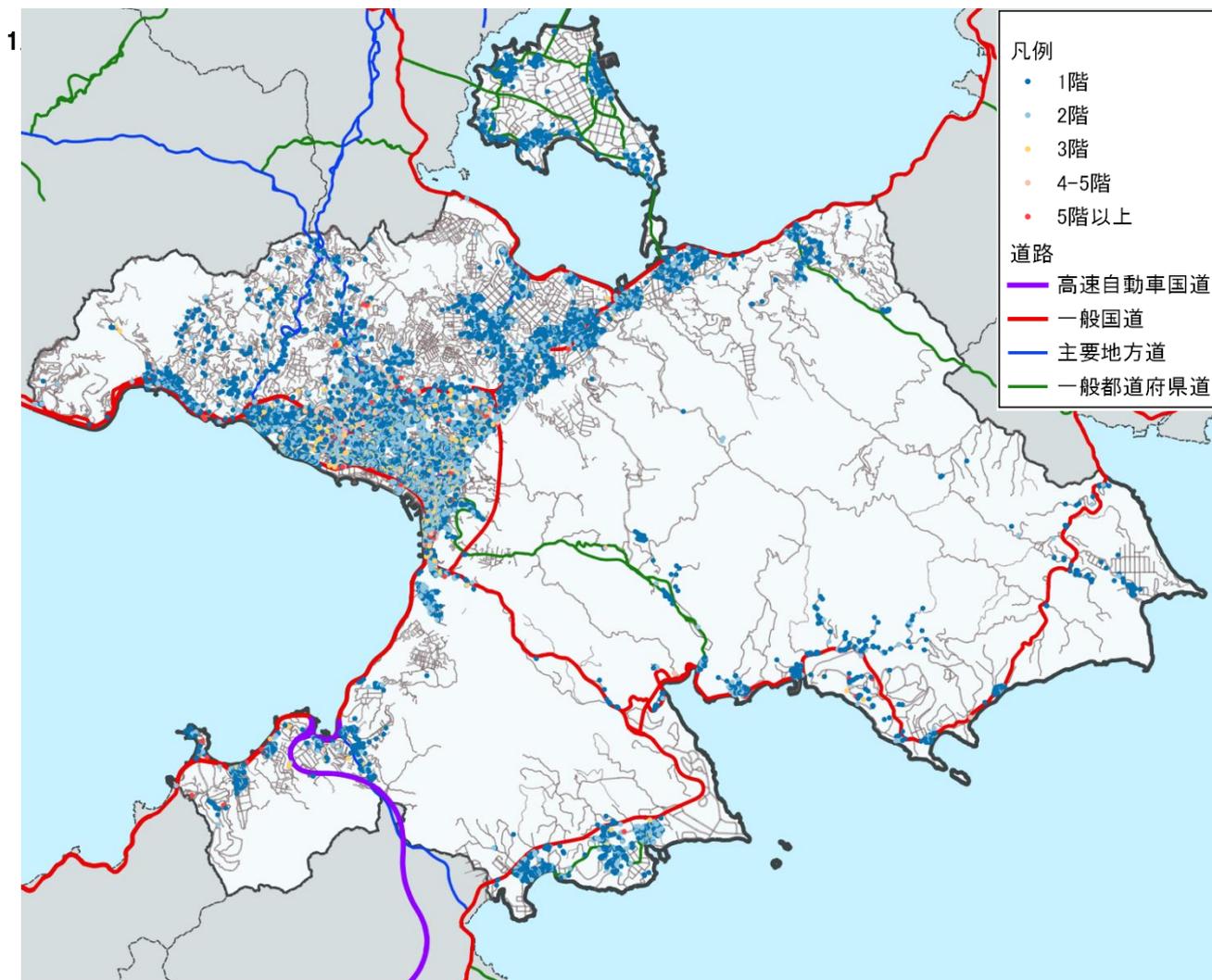
【出典】平成 28 年度都市計画基礎調査

図 3-2 名護市の土地利用（名護市中心部）

建物現況

建物現況（名護市 全域）

- 市街地地域及び国道沿線、主要地方道を中心に存在しており、名護市全体では1～2階の低層建物が多い傾向です。

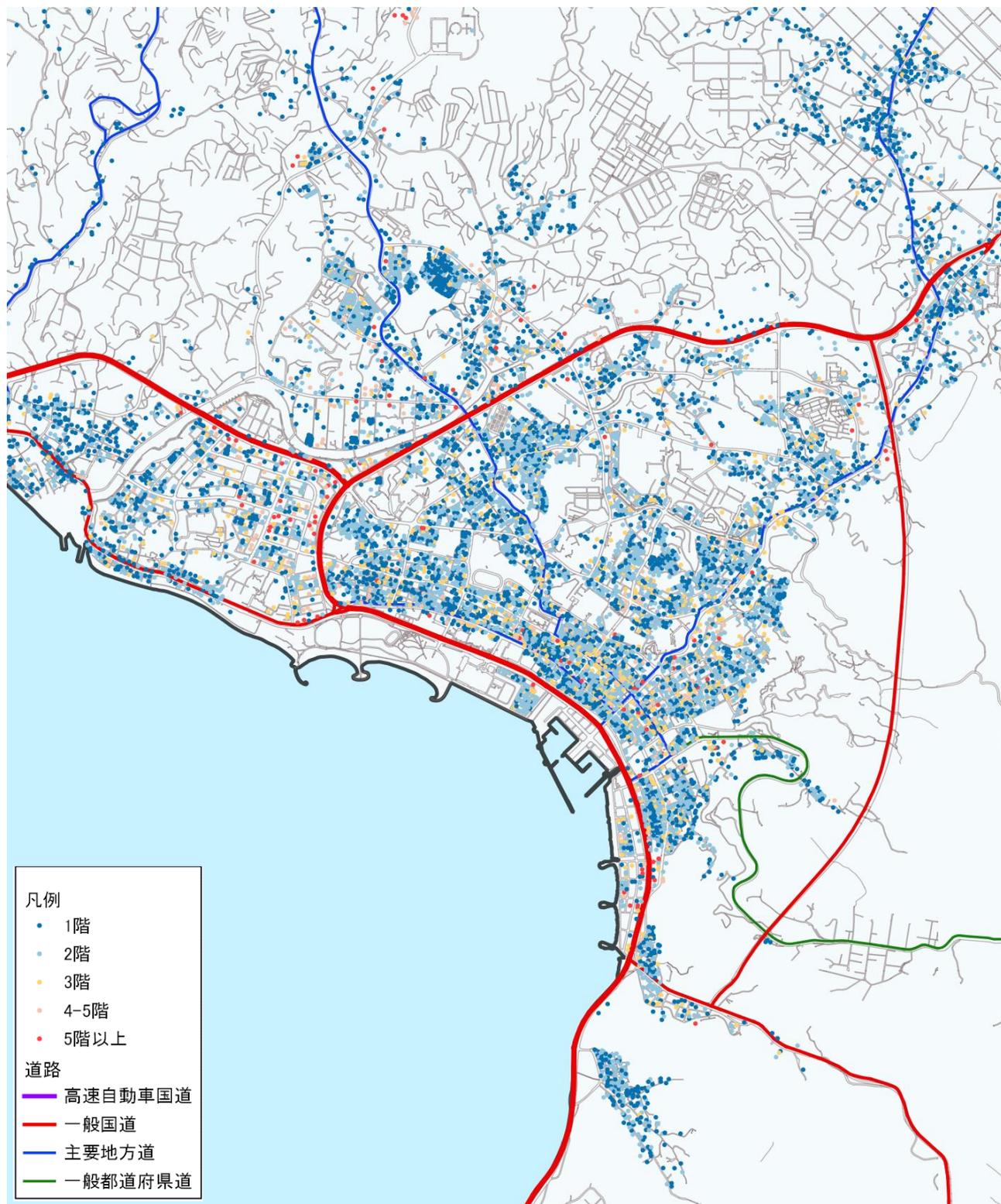


【出典】平成 29 年度都市計画基礎調査

図 3-3 名護市の建物現況（名護市全域）

建物現況（名護市 中心部）

➤ 市中心部では、低層建物だけでなく、5層以上の高層建物も点在していることが確認されます。

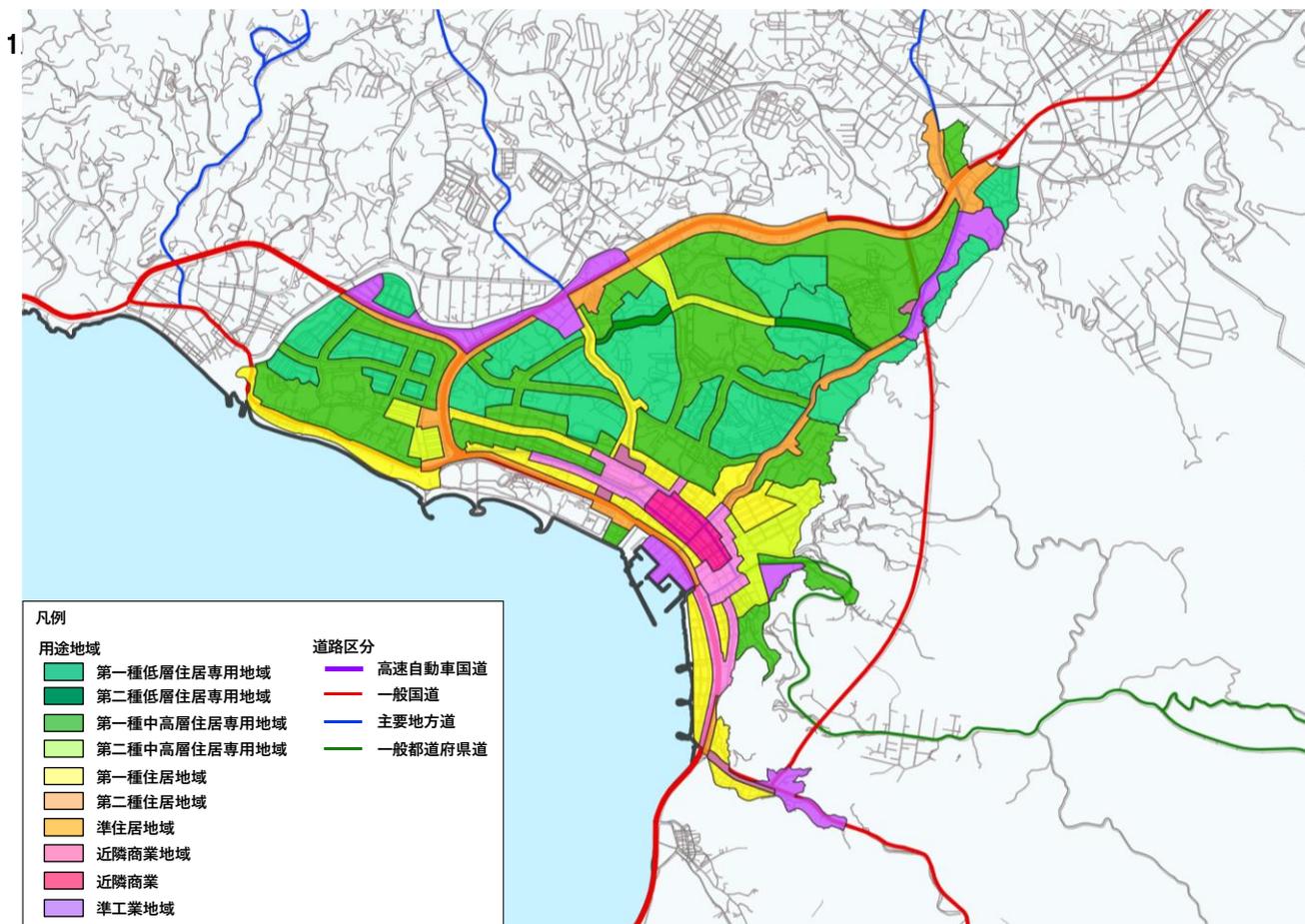


【出典】平成 29 年度都市計画基礎調査

図 3-4 名護市の建物現況（名護市中心部）

用途地域(名護市 中心部)

- 市内では、中心部のみ用途地域として指定されている。
- 商業系の用途地域は名護湾沿岸部の国道 58 号沿いに広がっており、居住系の用途地域は国道や地方主要道の周辺に広がっていることが確認されます。



【出典】「用途地域 (令和元年度)」国土数値情報

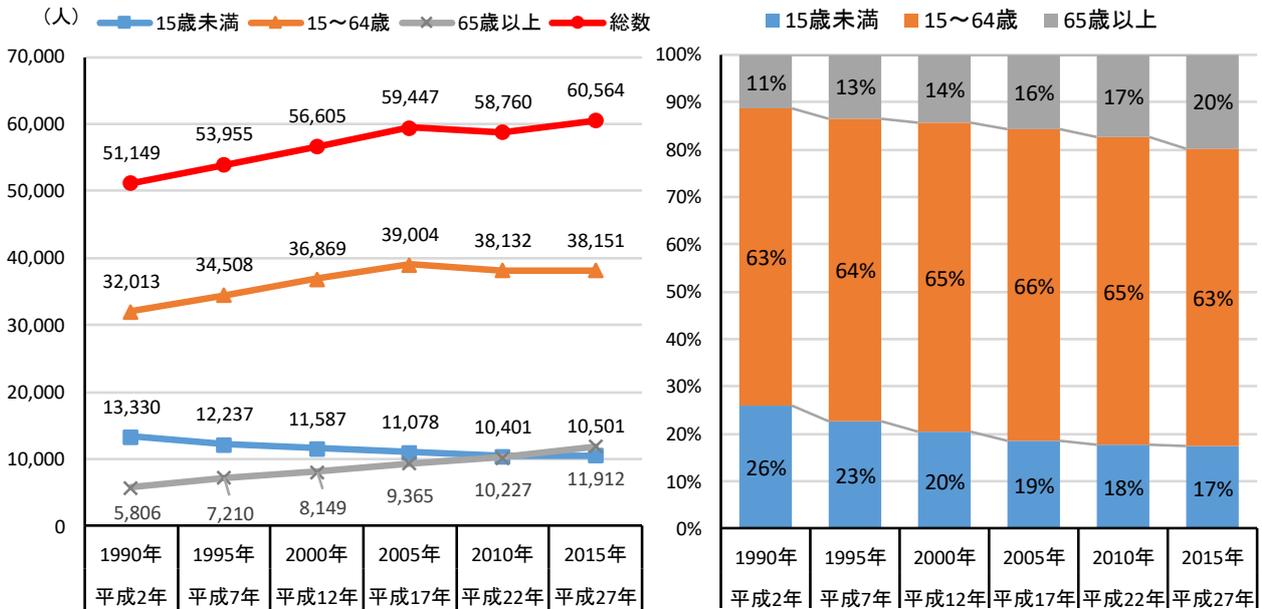
図 3-5 名護市の用途地域

2 人口

人口の推移

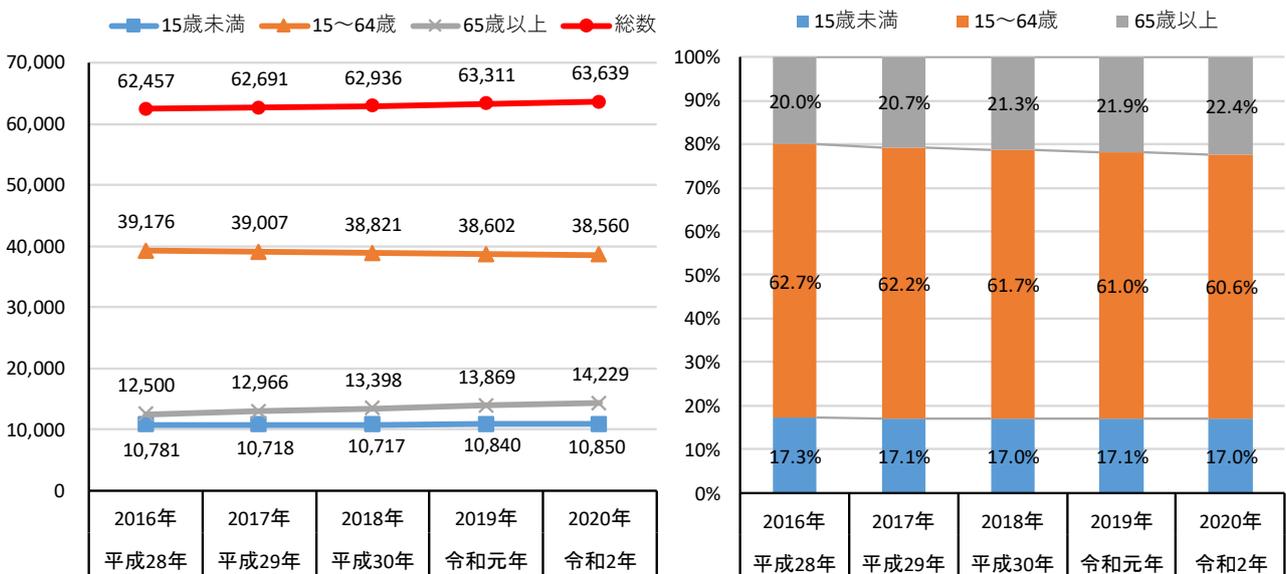
- 名護市の総人口は、平成 2 年（1990 年）以降増加を続けており、令和 2 年の住民基本台帳ベースでは 63,639 人となっています。
- 人口の年齢構成は、15 歳未満の割合が減少、65 歳以上の割合が増加している傾向にあることから、少子高齢化が進行していることが確認できます。

2.1



【出典】平成 27 年国勢調査 時系列データ

図 3-6 名護市の人口推移（国勢調査）（平成 2 年-平成 27 年）

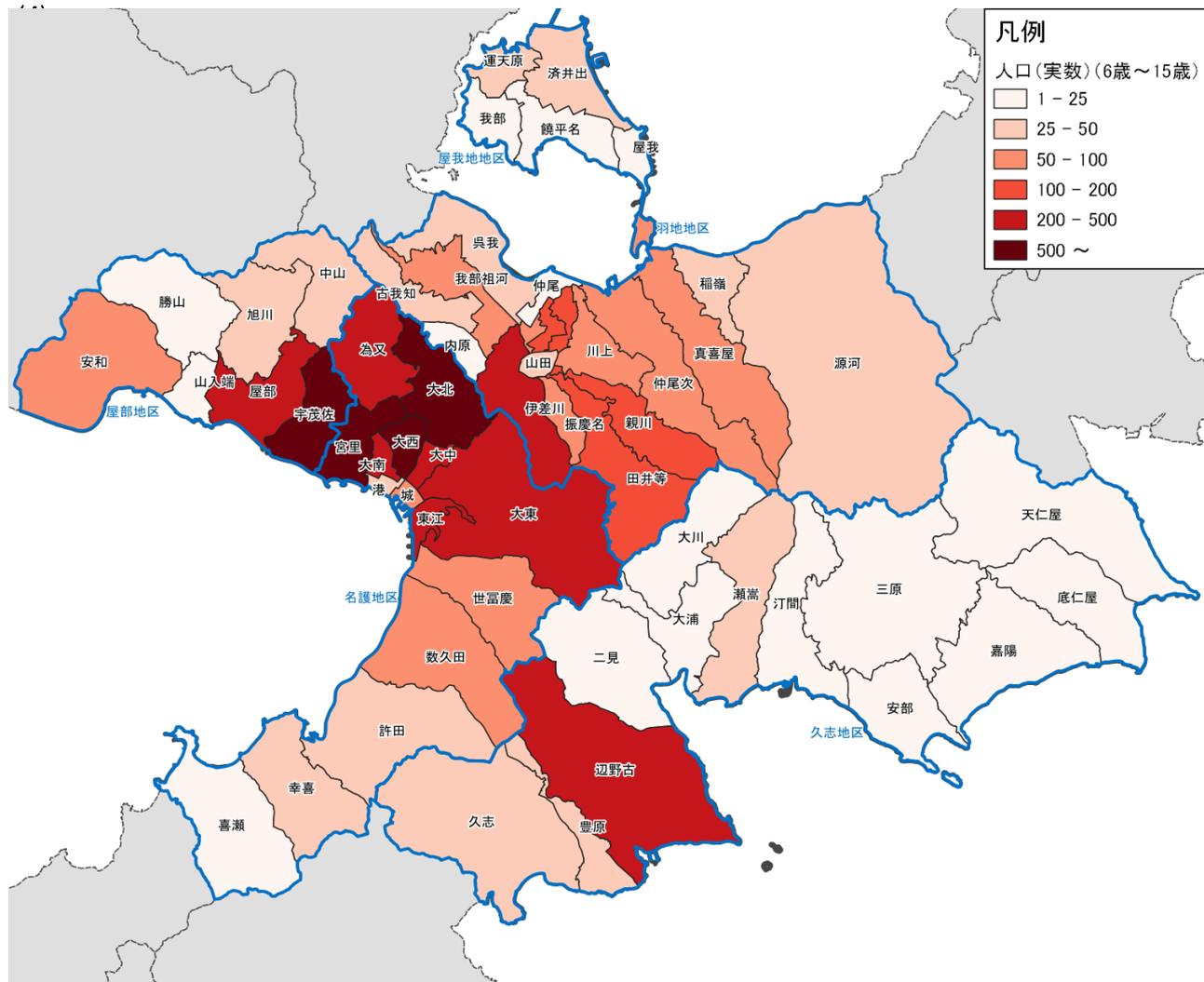


【出典】名護市データ

図 3-7 名護市の人口推移（住民基本台帳）（平成 28 年-令和 2 年）

小・中学生の人口分布(6歳～15歳)(令和2年)

- ▶ 小学生、中学生に該当する6歳～15歳の人口は、主に名護地区の市街地地域に集中しています。特に、宮里区、大北区、大西区などの市街地地域の西部や屋部地区の宇茂佐区において人口が集中しています。また、辺野古区でも一定規模の人口が確認できます。
- ▶ 一方で、久志地区では他地区と比較して少ないことが確認できます。

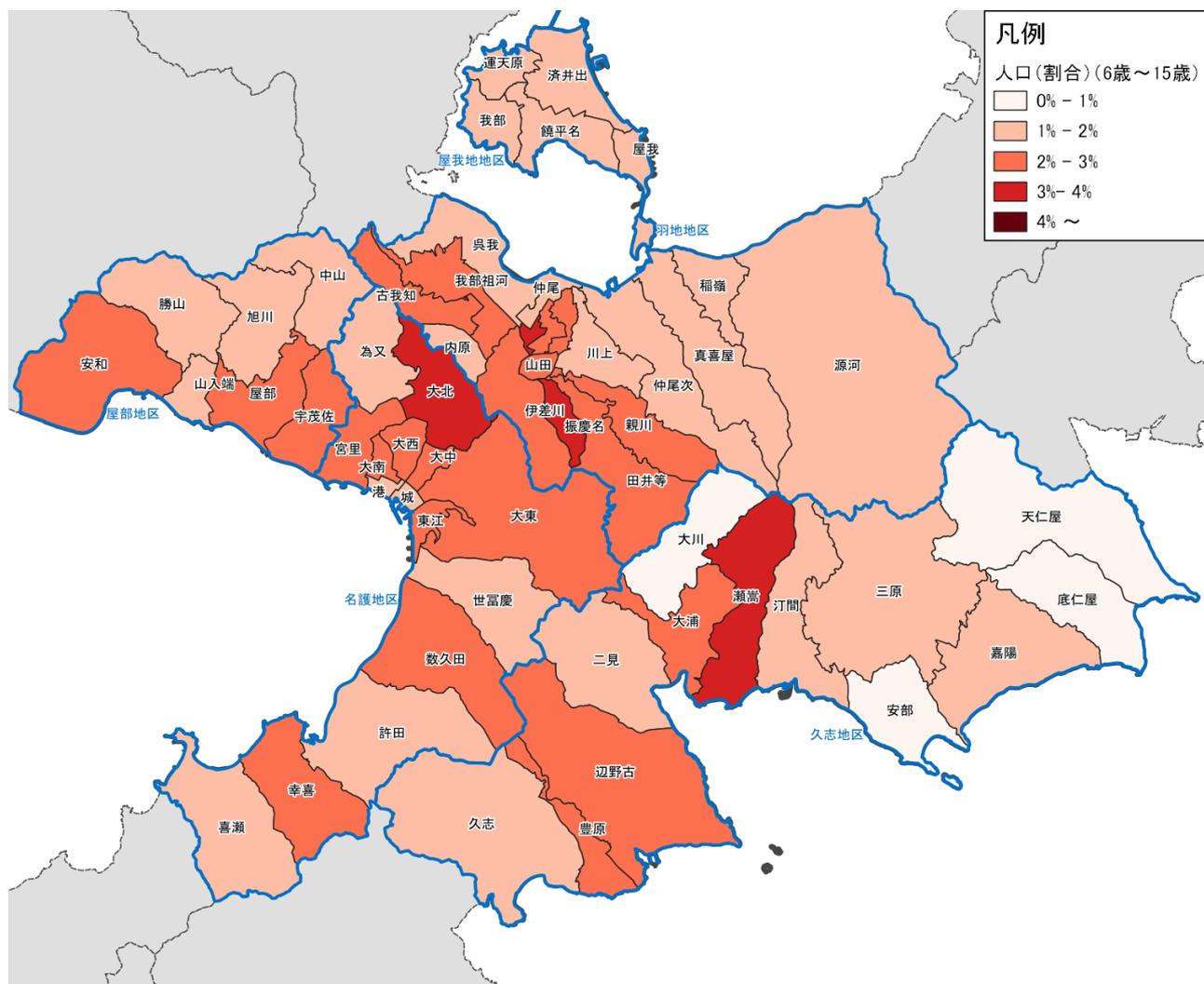


【出典】名護市データ

図 3-11 名護市の行政区別学生人口の実数(令和2年)

小・中学生の人口割合(6歳～15歳)(令和2年)

- 小学生、中学生に該当する6歳～15歳の人口の割合は、名護地区の市街地地域や羽地地区の西部、久志地区の辺野古区などで高いことが確認できます。



【出典】名護市データ

図 3-12 名護市の行政区別学生人口の割合(令和2年)

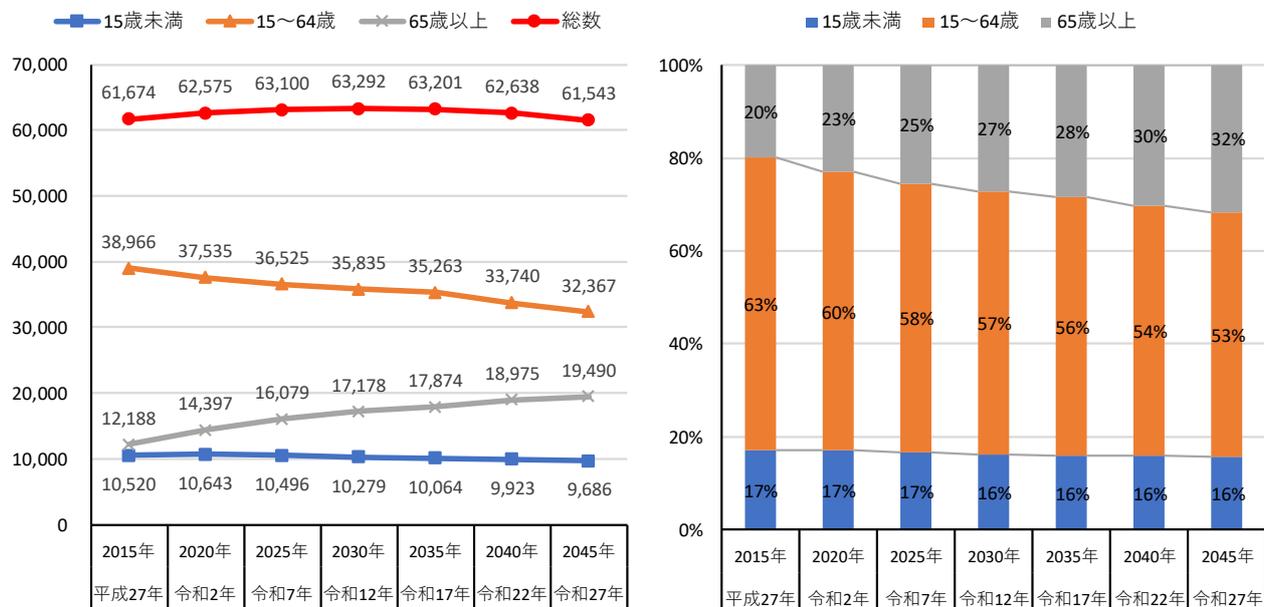
将来予測

推移

- 人口問題研究所の推計によると、市内の総人口は概ね横ばいではありますが、2030年（令和12年）をピークに緩やかに減少する傾向となっています。
- 人口の年齢構成は、15歳～64歳の割合が減り、高齢者の割合が増加しており、高齢化が進行することが予想されています。

2

(1)



【出典】日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）

図 3-13 名護市の将来人口推移

(2)

推計方法

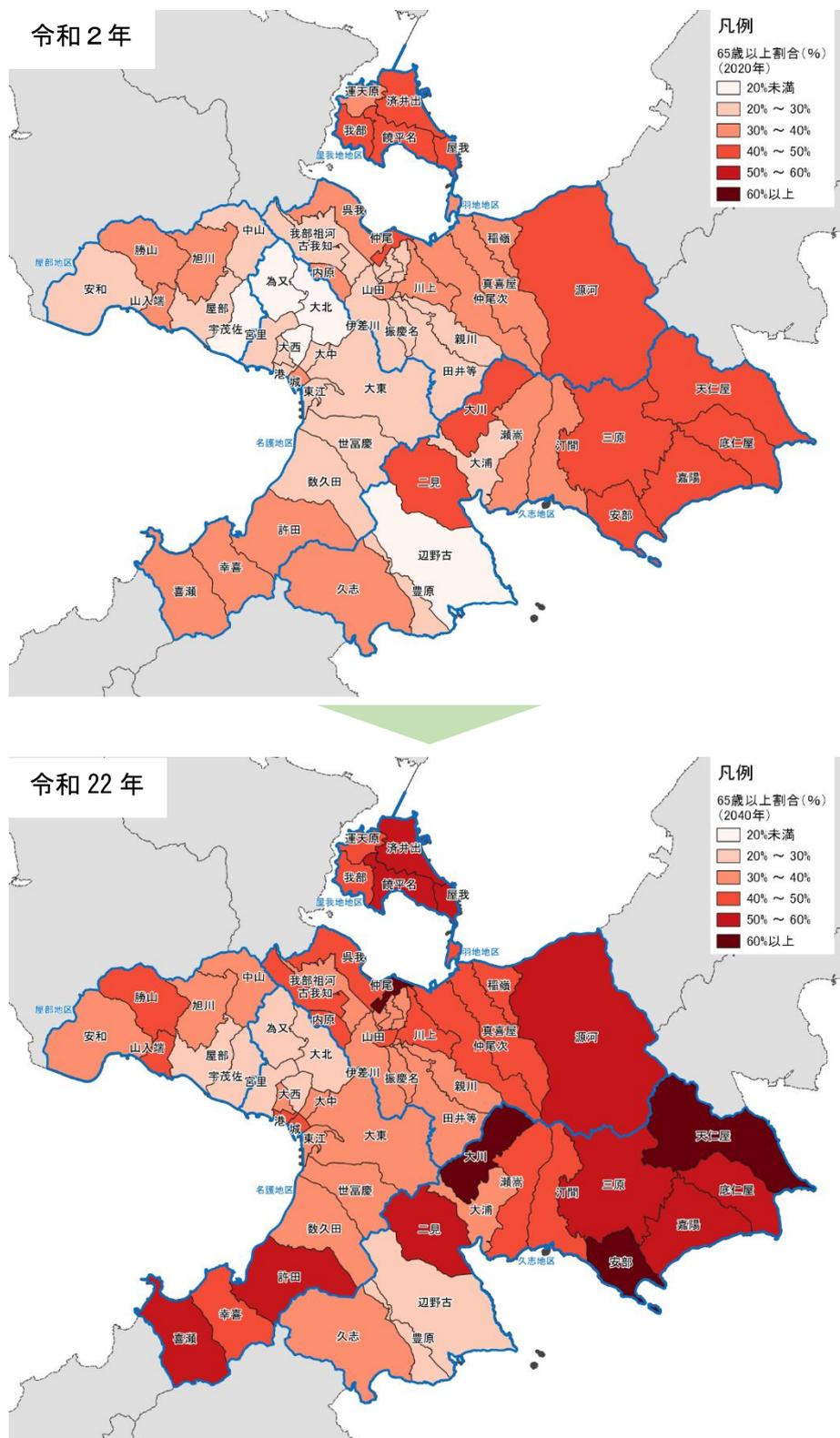
名護市における将来の性別年齢階層別の人口推計はコーホート変化率法により実施します。本推計では、平成28年10月と令和2年10月の住民基本台帳における人口に基づき算出した、都市マスタープラン7地域別の変化率を用いており、令和2年を基準年として令和22年（20年後）の市内の人口を推計します。なお、市内の総人口は人口問題研究所による予測値に合致するように補正しています。コーホート法の概要は以下のとおりです。

コーホート変化率法：

過去の2時点の性別年齢階層別人口から算出したコーホート（ある年齢階層の集団）の変化率に基づき将来人口を推計する方法です。対象地域における一定期間の各コーホートの変化率が年齢階層別人口の変化の特徴であると仮定して将来人口を推計します。

② 65歳以上の人口変化(令和2年～令和22年)

- ▶ 令和2年(2020年)から令和22年(2040年)にかけて、市内の多くの地域で65歳以上の人口の割合が増加し、高齢化が進行することが確認できます。
- ▶ 久志地区、羽地地区や屋我地地区の多くの区で、65歳以上の方が人口の6割以上となることが確認でき、高齢化が顕著に進行することが予想されます。

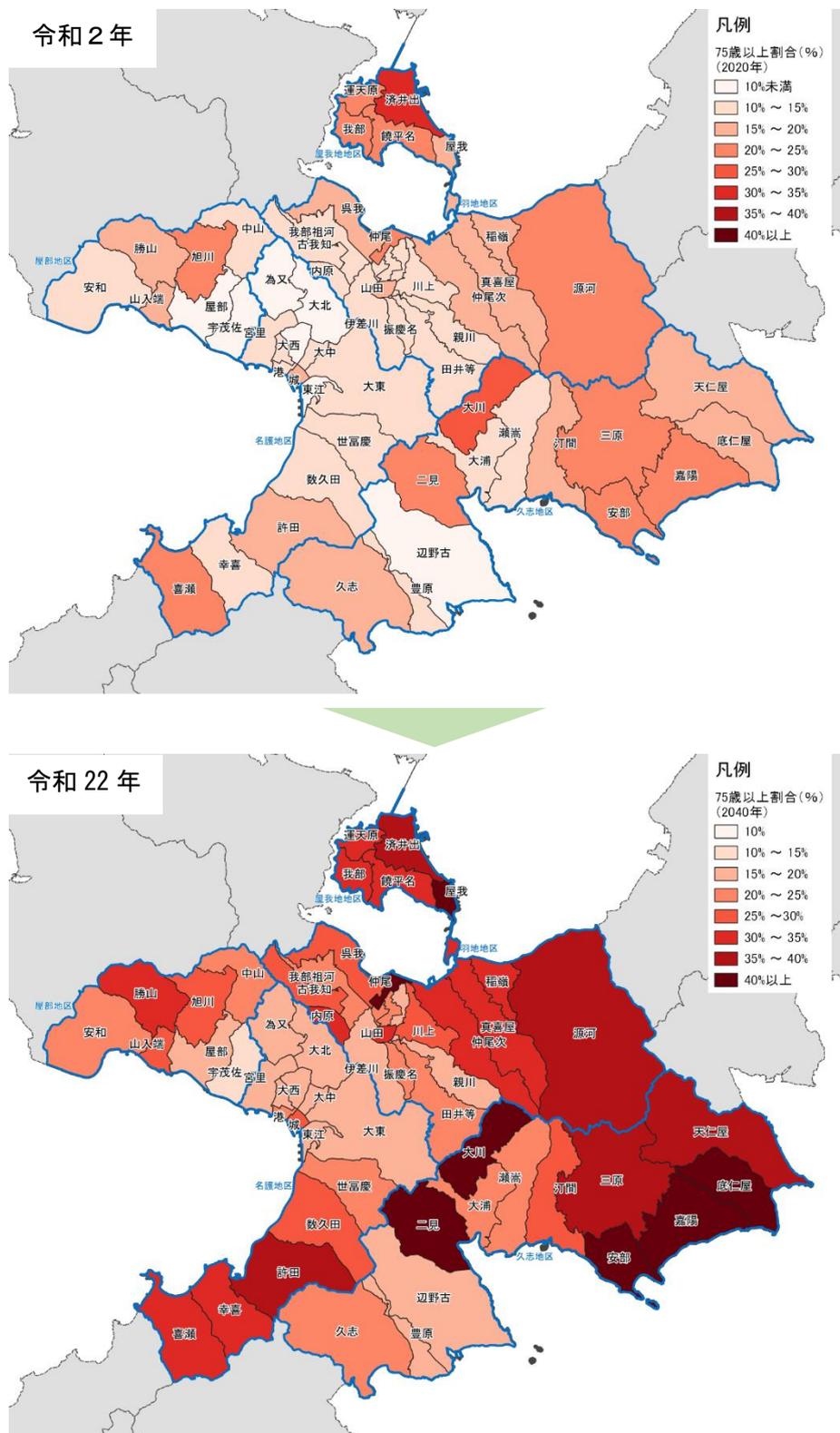


【出典】名護市データを基に推定

図 3-15 65歳以上の人口割合の変化(令和2年～令和22年)

③ 75歳以上の人口変化(令和2年～令和22年)

- ▶ 令和22年(2040年)にかけて、市内のすべての地域で75歳以上の人口の割合が増加し、高齢化が進行することが確認でき、交通弱者の増加も懸念されます。
- ▶ 特に、久志地区、羽地地区、屋我地地区の一部の区では、75歳以上の方が人口の4割以上と多くなる区も確認できます。



【出典】名護市データを基に推定

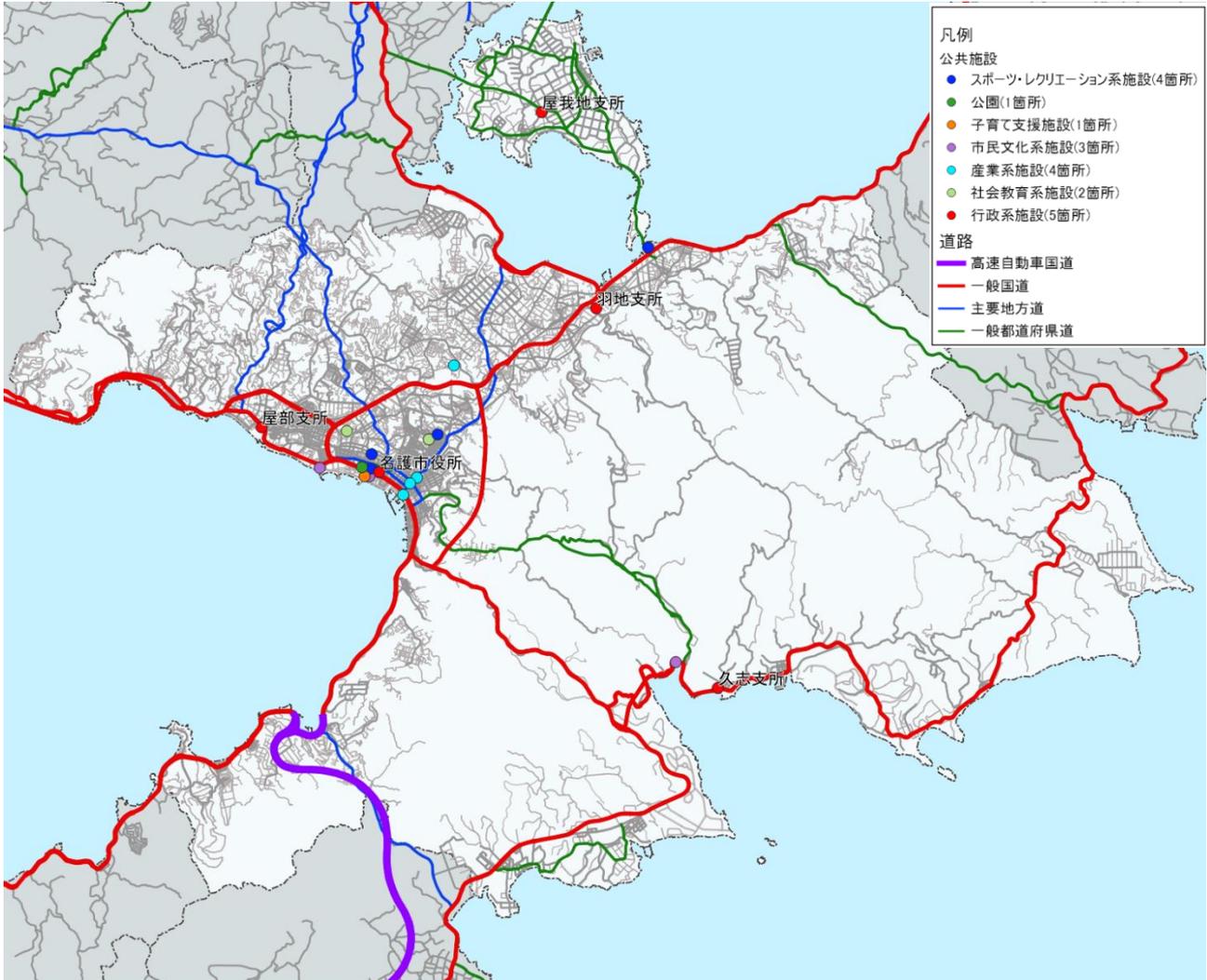
図 3-16 75歳以上の人口割合の変化(令和2年～令和22年)

3 施設立地

公共施設

- 市役所や各支所は、それぞれ名護地区、羽地地区、久志地区、屋部地区、屋我地地区の中心部に近い位置に立地しています。
- 他の主な公共施設は中心部に多く立地しており、その他の地域では主要な道路沿いに立地しています。

(1)

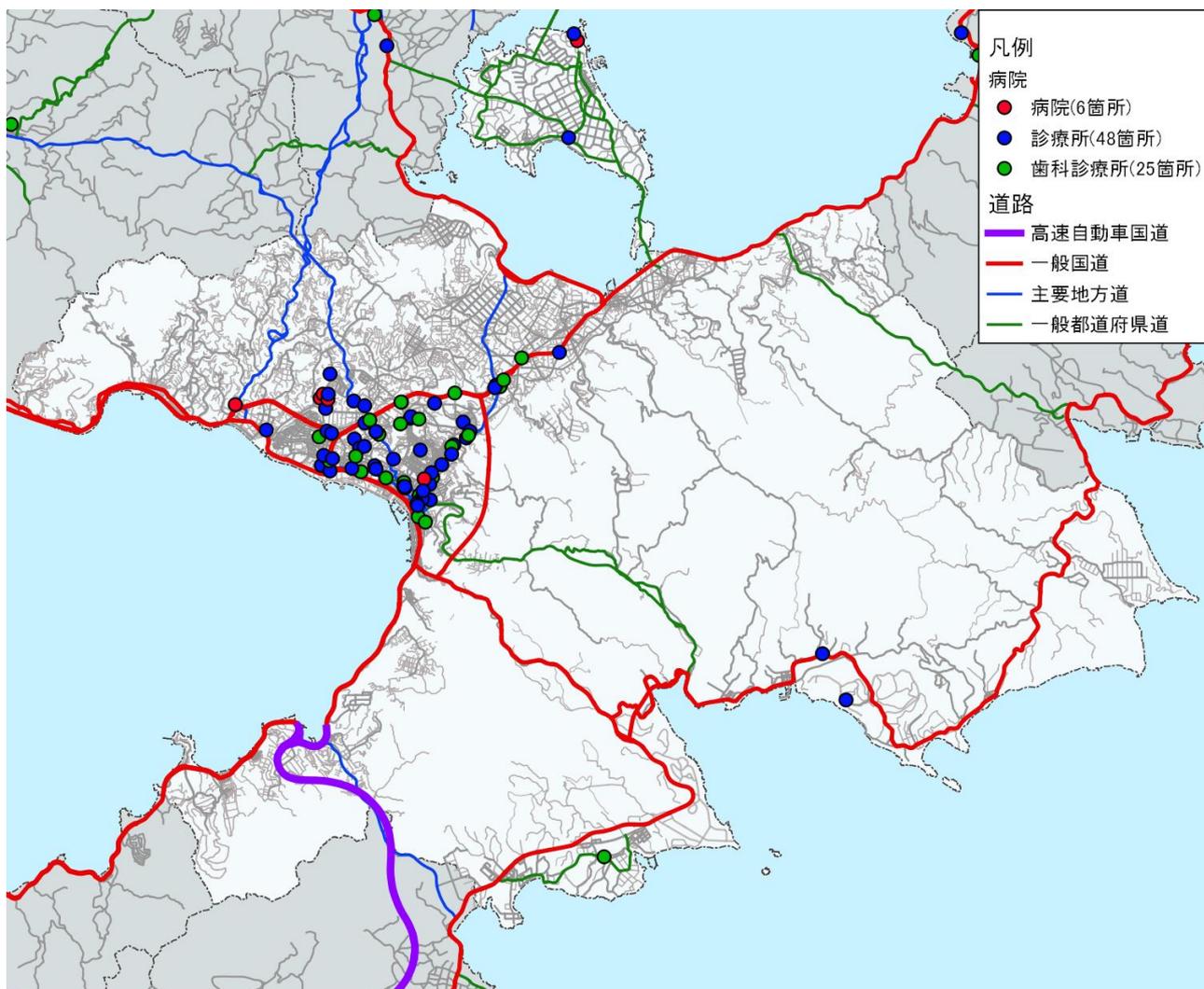


【出典】「名護市公共施設等総合管理計画（平成 29 年 3 月）」

図 3-17 名護市の行政施設の立地

病院（名護市 全域）

➤ 病院は、名護地区や屋部地区など人口が集中している地域を中心に立地しています。

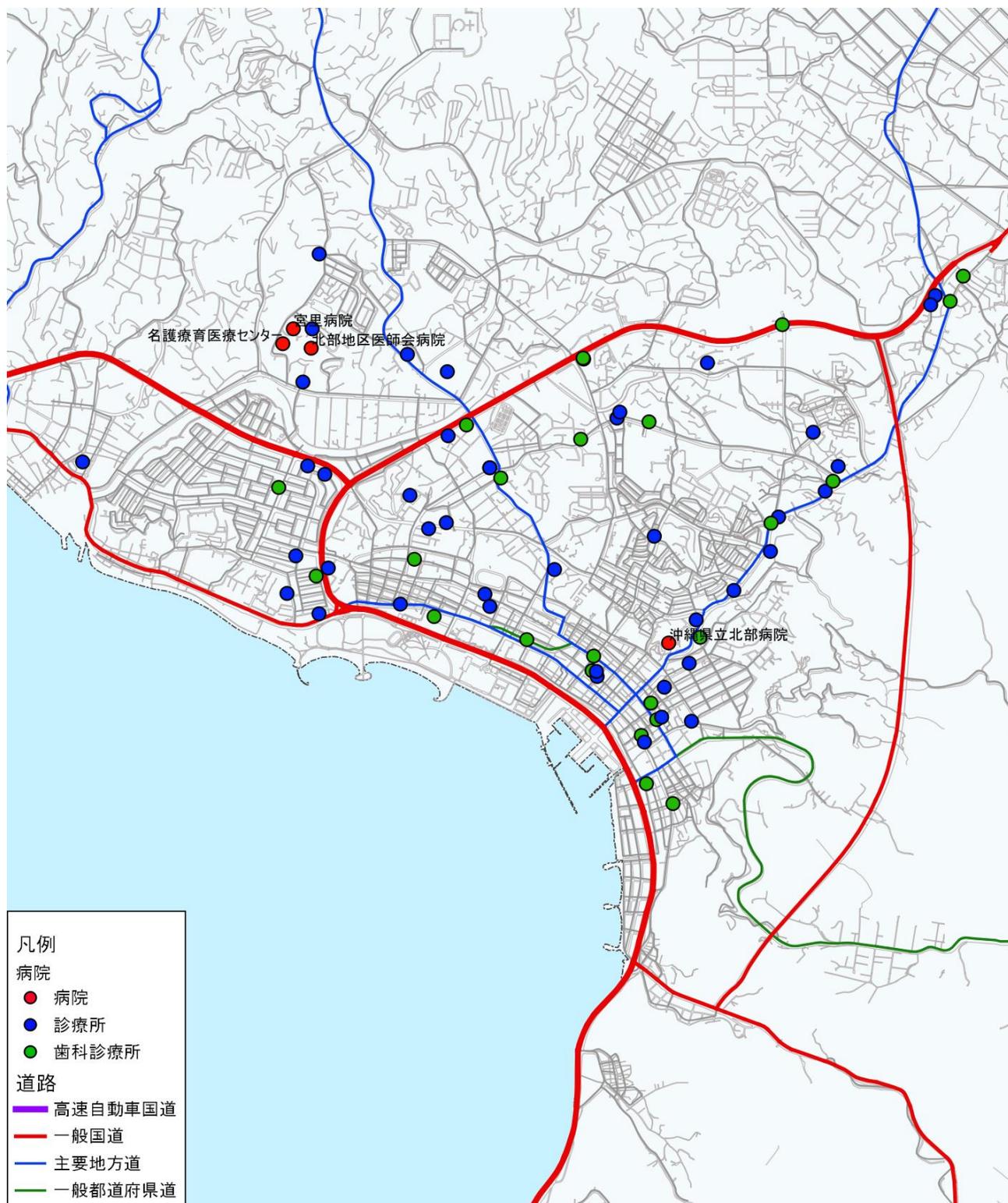


【出典】「医療機関（令和2年度）」国土数値情報

図 3-18 名護市の医療機関の立地（名護市全域）

病院（名護市 中心部）

➤ 市中心部には、沖縄県立北部病院や北部地区医師会病院等が立地しています。

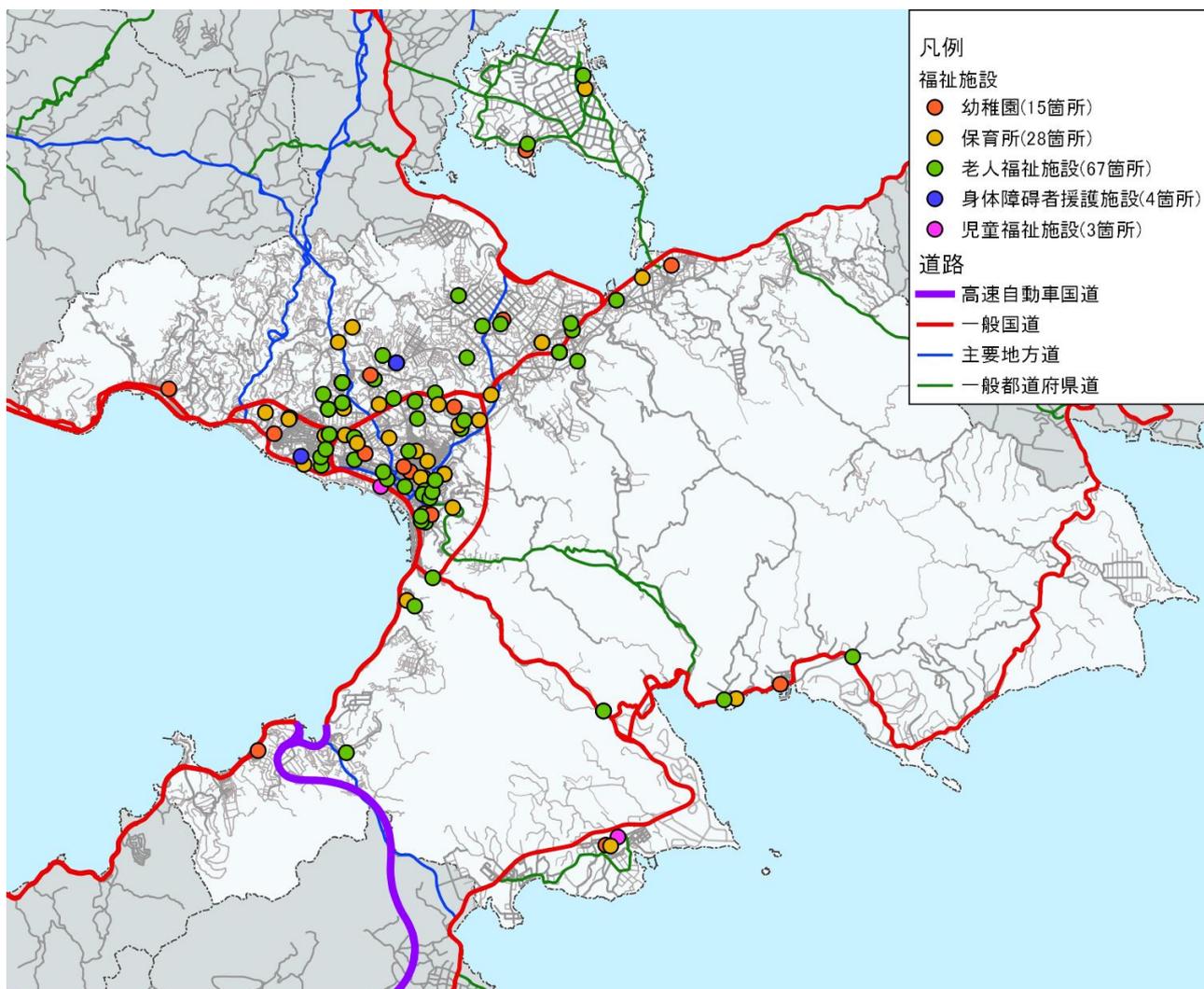


【出典】「医療機関（令和2年度）」国土数値情報

図 3-19 名護市の医療機関の立地（名護市中心部）

福祉施設（名護市 全域）

- 福祉施設は、名護地区の市街地地域を中心に立地しています。また、羽地地区、屋部地区や久志地区の国道や県道沿いにも立地しています。



【出典】「福祉施設（平成 27 年）」国土数値情報

図 3-20 名護市の福祉施設の立地（名護市全域）

福祉施設（名護市 中心部）

➤ 福祉施設は、市中心部の各方面に点在しています。

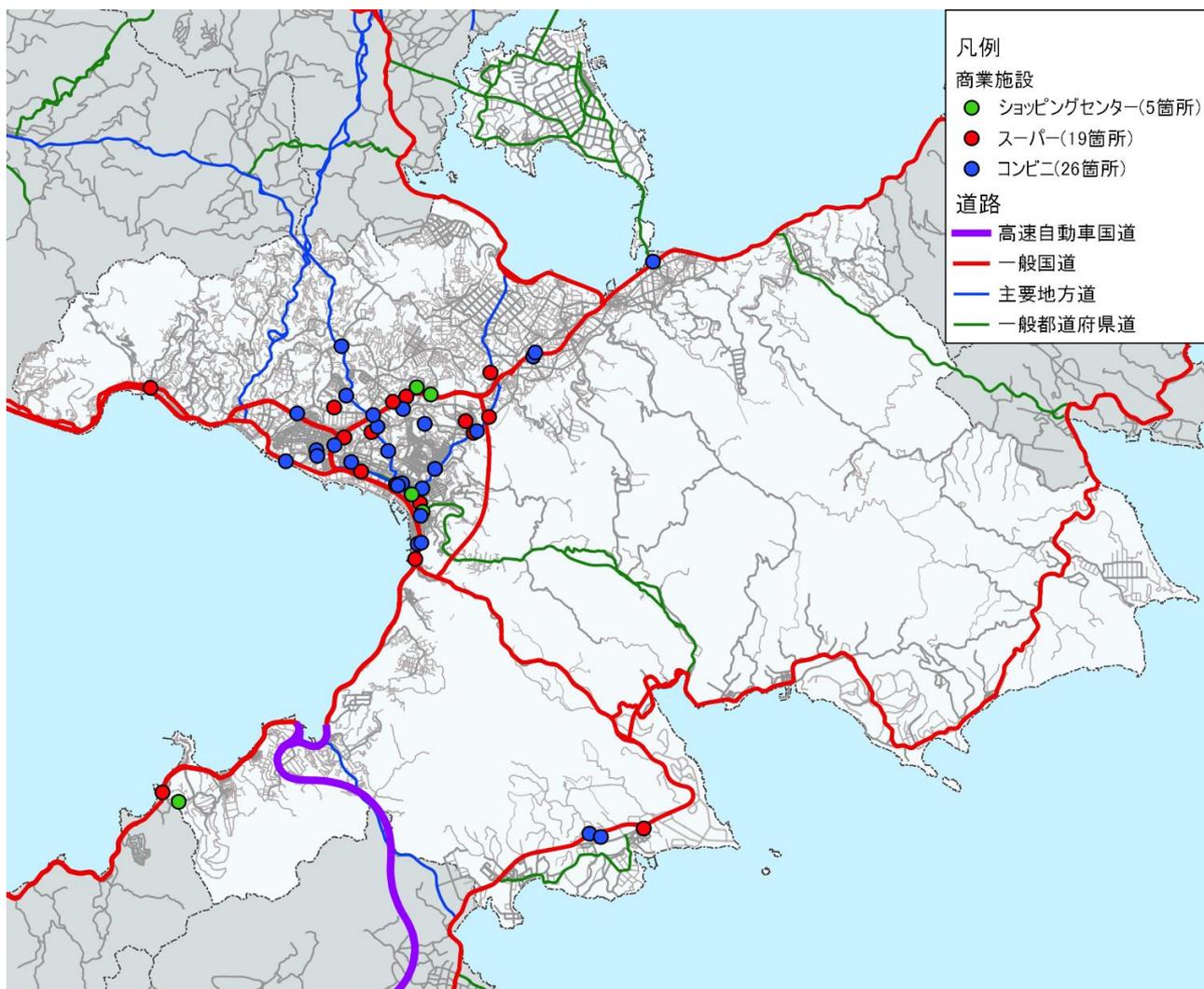


【出典】「福祉施設（平成 27 年）」国土数値情報

図 3-21 名護市の福祉施設の立地（名護市中心部）

商業施設（名護市 全域）

➤ 商業施設は、名護地区の市街地地域を中心に立地しています。



【出典】iタウンページ（令和3年7月時点）より作成

図 3-22 名護市の商業施設の立地（名護市全域）

商業施設（名護市 中心部）

➤ 名護地区では、国道や主要地方道路沿いに商業施設が立地しています。

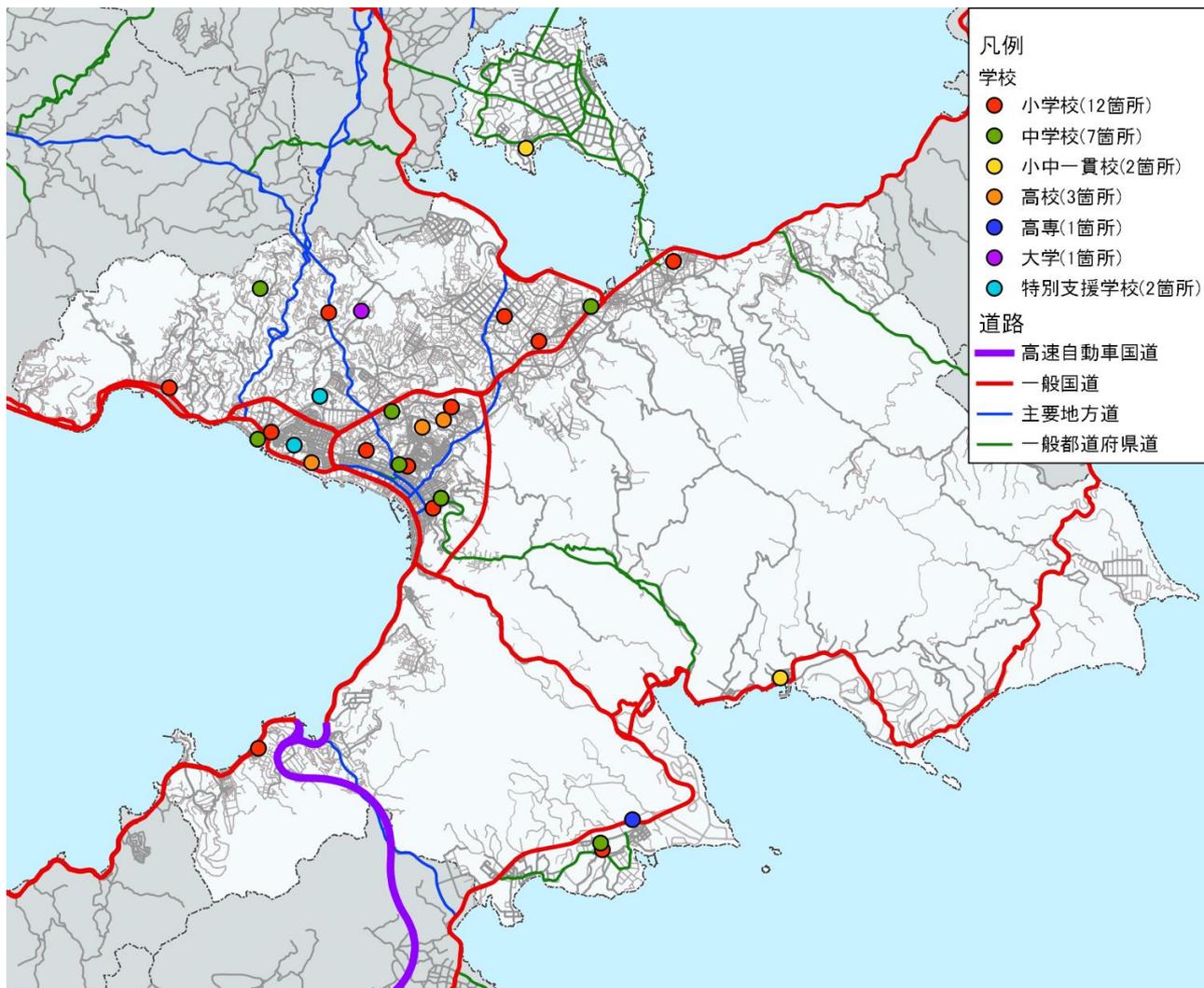


【出典】iタウンページ（令和3年7月時点）より作成

図 3-23 名護市の商業施設の立地（名護市中心部）

学校（名護市 全域）

- 小学校や中学校は、名護地区、屋部地区、羽地地区、屋我地地区、久志地区のそれぞれに立地しています。
- 高校、大学は主に名護地区に立地しています。

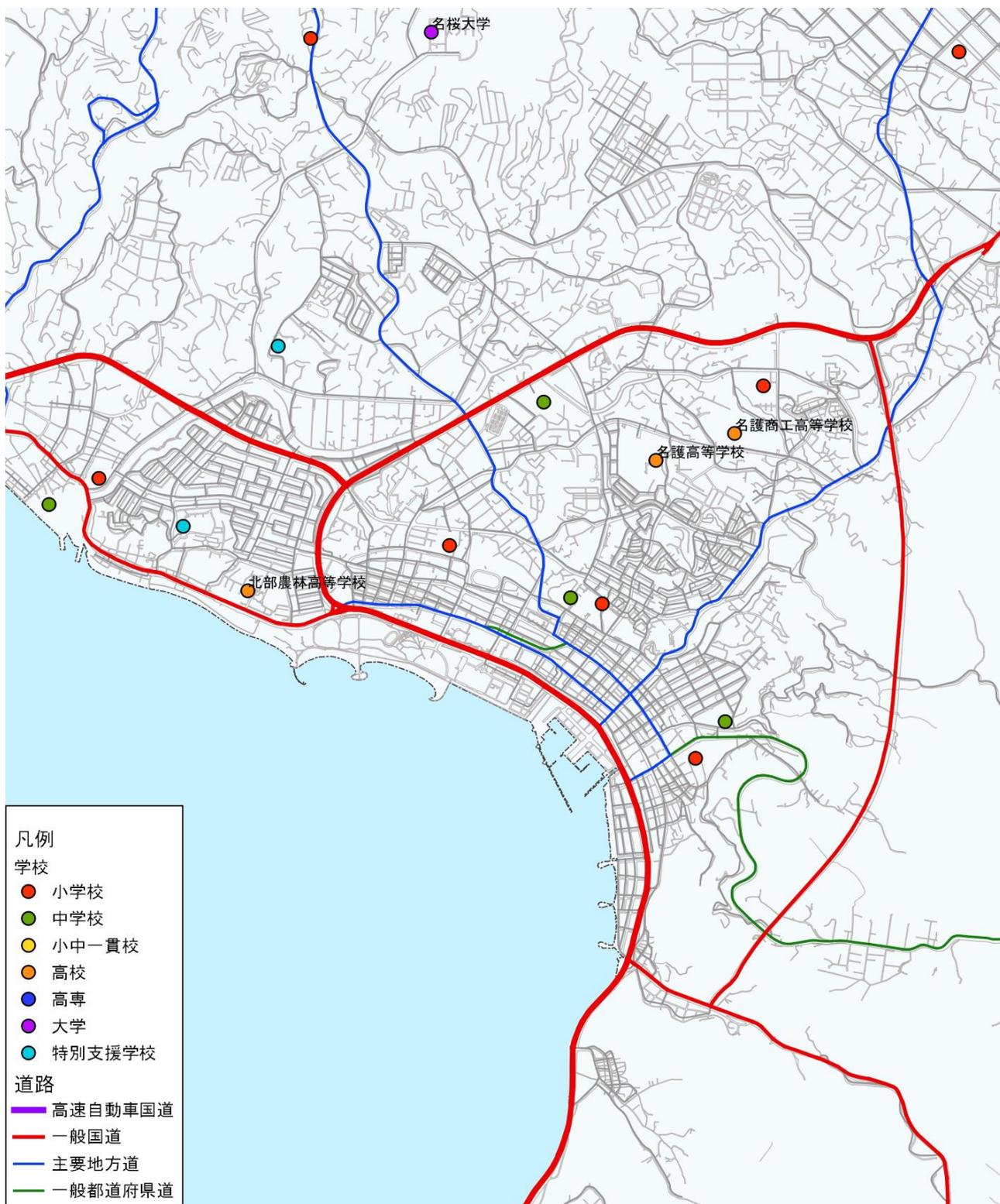


【出典】「学校（平成 25 年）」国土数値情報

図 3-24 名護市の学校の立地（名護市全域）

学校（名護市 中心部）

- 国道や地方主要道に囲まれたエリアにおいて、小学校、中学校、高校が立地しています。また、名桜大学は、中心部から離れた名護地区の北部に立地しています。



【出典】「学校（平成 25 年）」国土数値情報

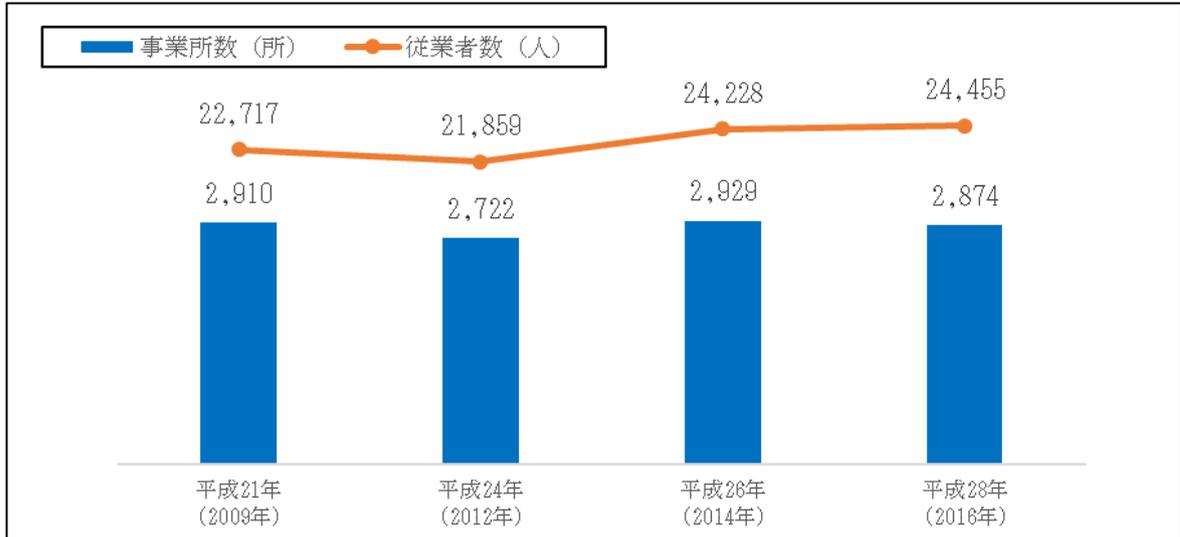
図 3-25 名護市の学校の立地（名護市中心部）

4 従業者数と事業所数

従業者数と事業所数の推移

- 名護市内の事業所数は平成 21 年から平成 28 年にかけて、約 2,700～2,900 の間で推移しており、概ね横ばい傾向となっています。
- 一方で従業者数については、平成 24 年に若干減少しているものの、増加傾向にあります。

4.1



※事業所数及び従業者数は、「民営事業所」の値を使用

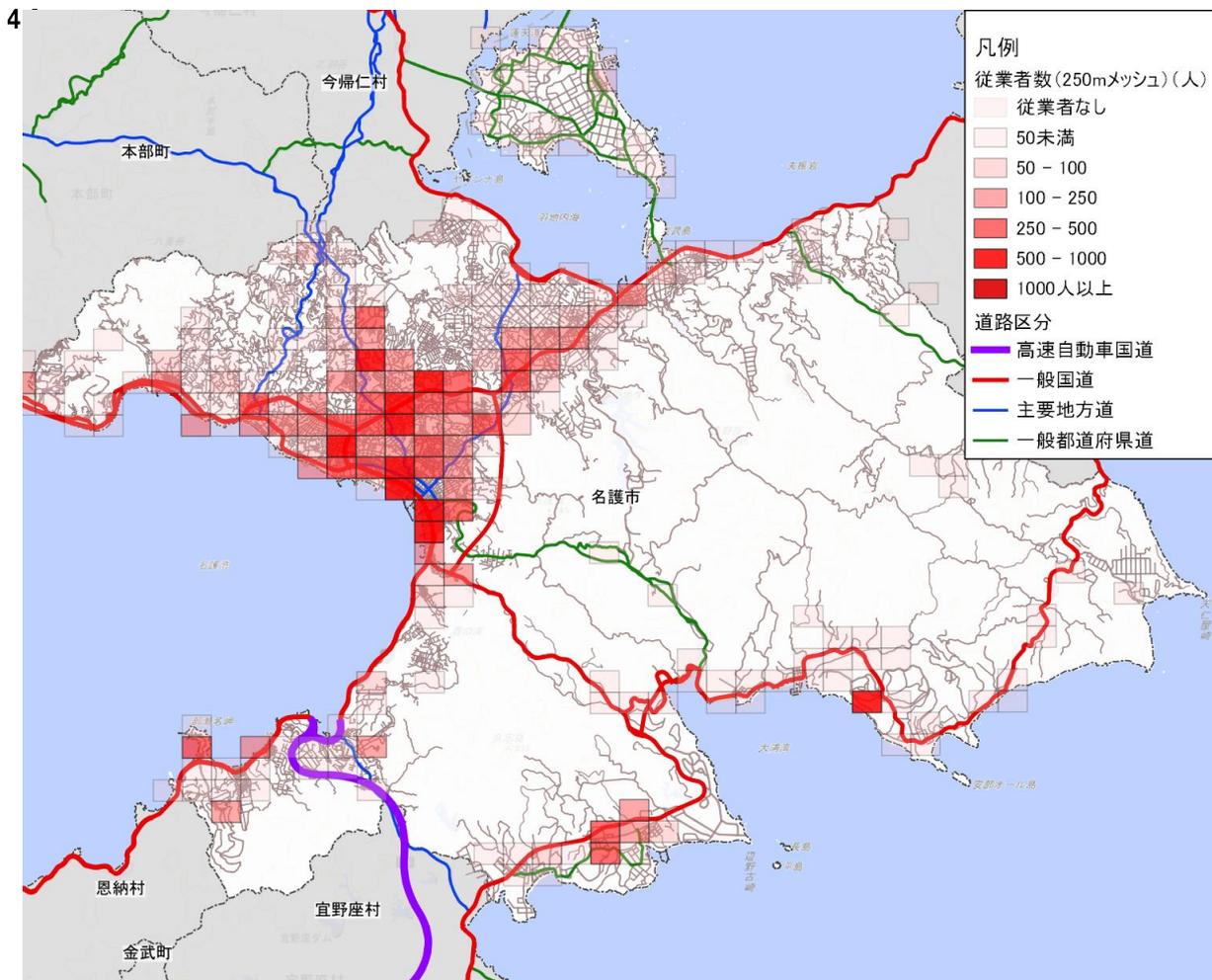
【出典】「平成 21 年経済センサス-基礎調査」「平成 24 年経済センサス-活動調査」
「平成 26 年経済センサス-基礎調査」「平成 28 年経済センサス-活動調査」(総務省統計局)

図 3-26 従業者数と事業所数の推移

従業者数の分布

従業者数（名護市 全域）

- 従業人口は、概ね名護地区に集中しています。また、久志地区の久辺地域や名護地区の瀬喜田地域の一部でも従業人口が存在しています。

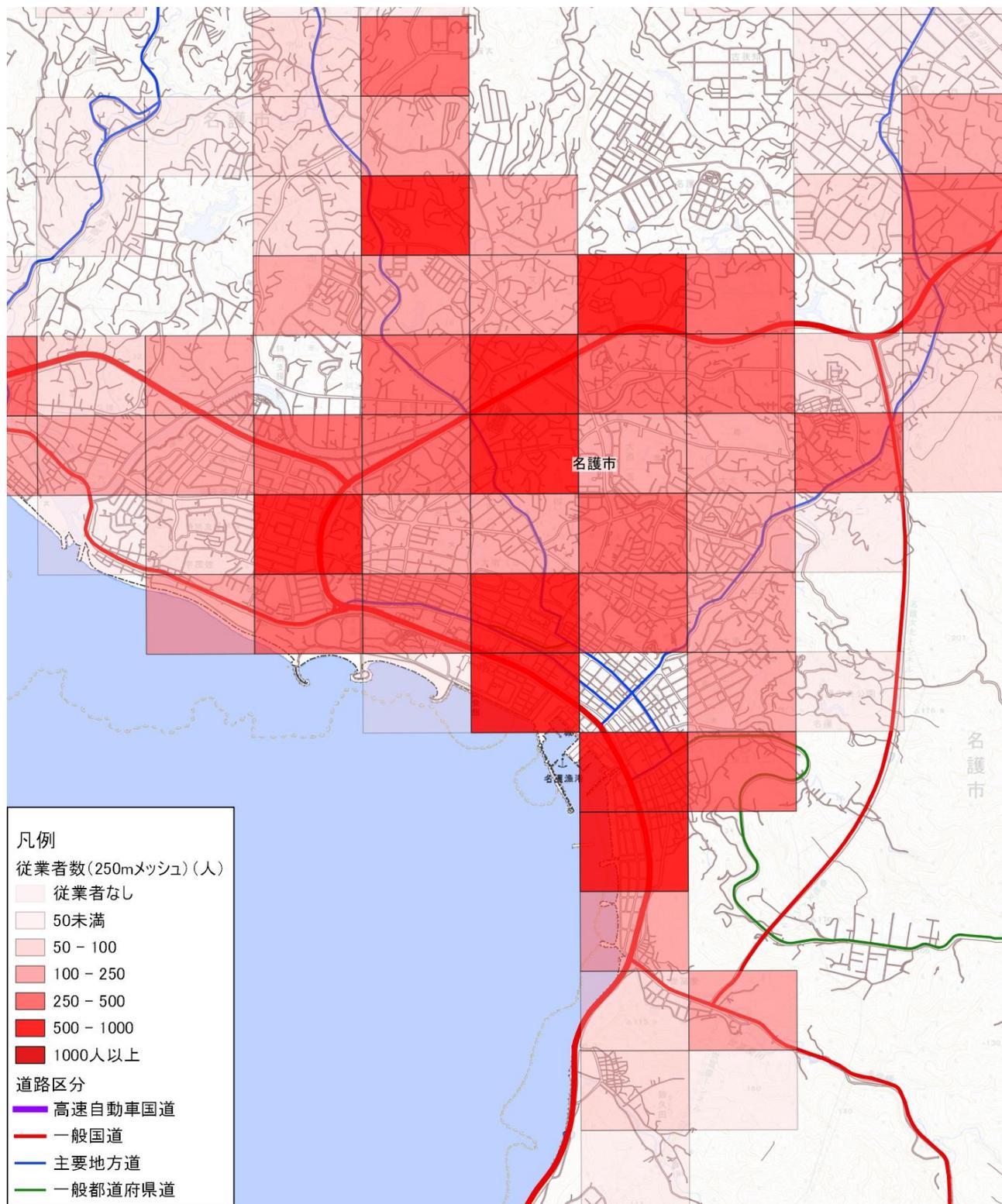


【出典】「平成 28 年経済センサス-活動調査」（総務省統計局）

図 3-27 名護市の従業者数分布（名護市全域）

従業者数（名護市 中心部）

➤ 名護市中心部では、国道沿いを中心に従業人口が集中しています。



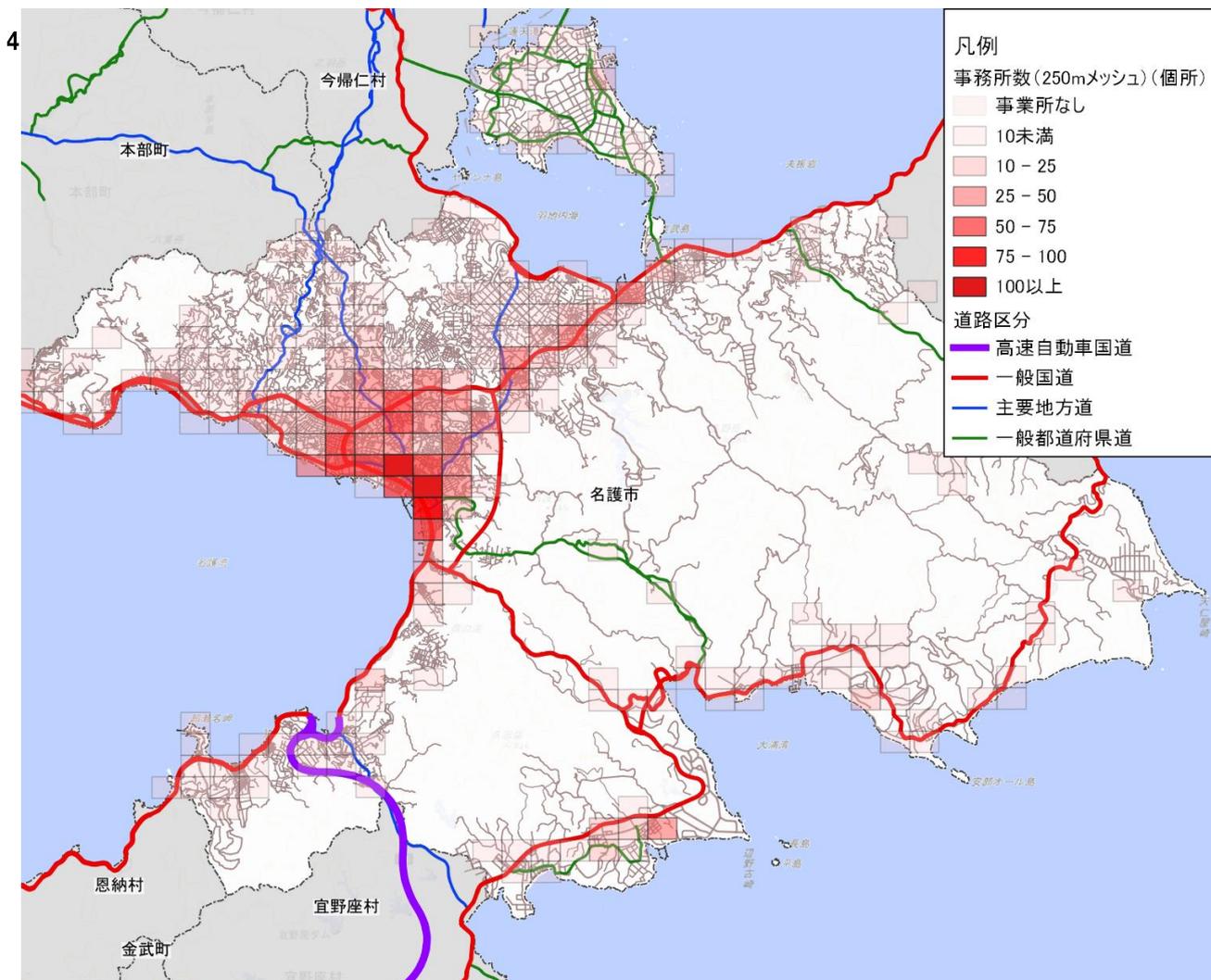
【出典】「平成 28 年経済センサス-活動調査」（総務省統計局）

図 3-28 名護市の従業者数分布（名護市中心部）

事業所数の分布

事業所数（名護市 全域）

- 事業所は、名護地区の市街地地域に集中して立地しています。また、市街地地域から羽地地区を走る国道 58 号沿いにも立地しています。

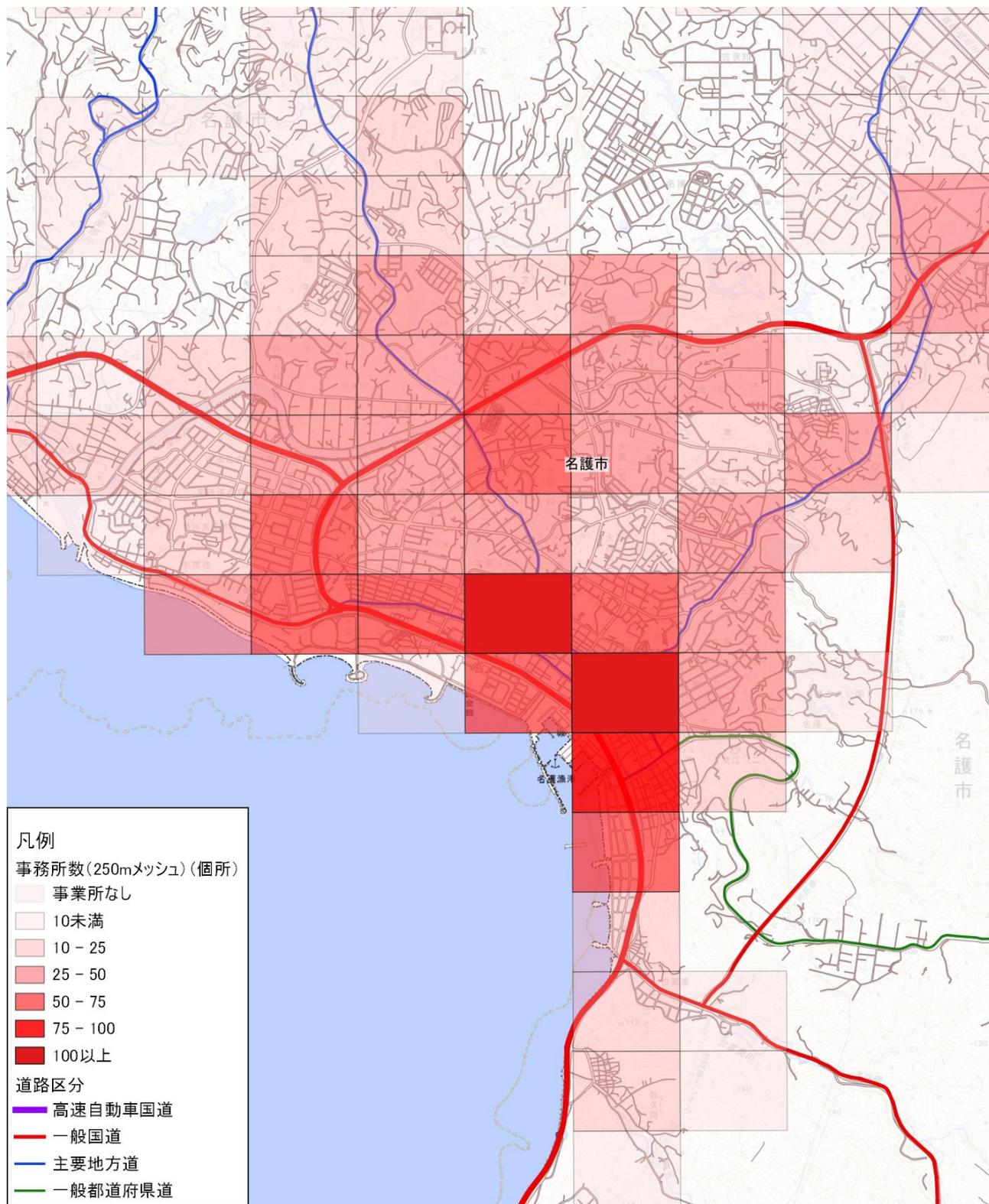


【出典】「平成 28 年経済センサス-活動調査」(総務省統計局)

図 3-29 名護市の事業所数分布 (名護市全域)

事務所数（名護市 中心部）

➤ 市中心部では、国道 58 号沿いを中心に事業所が立地しています。



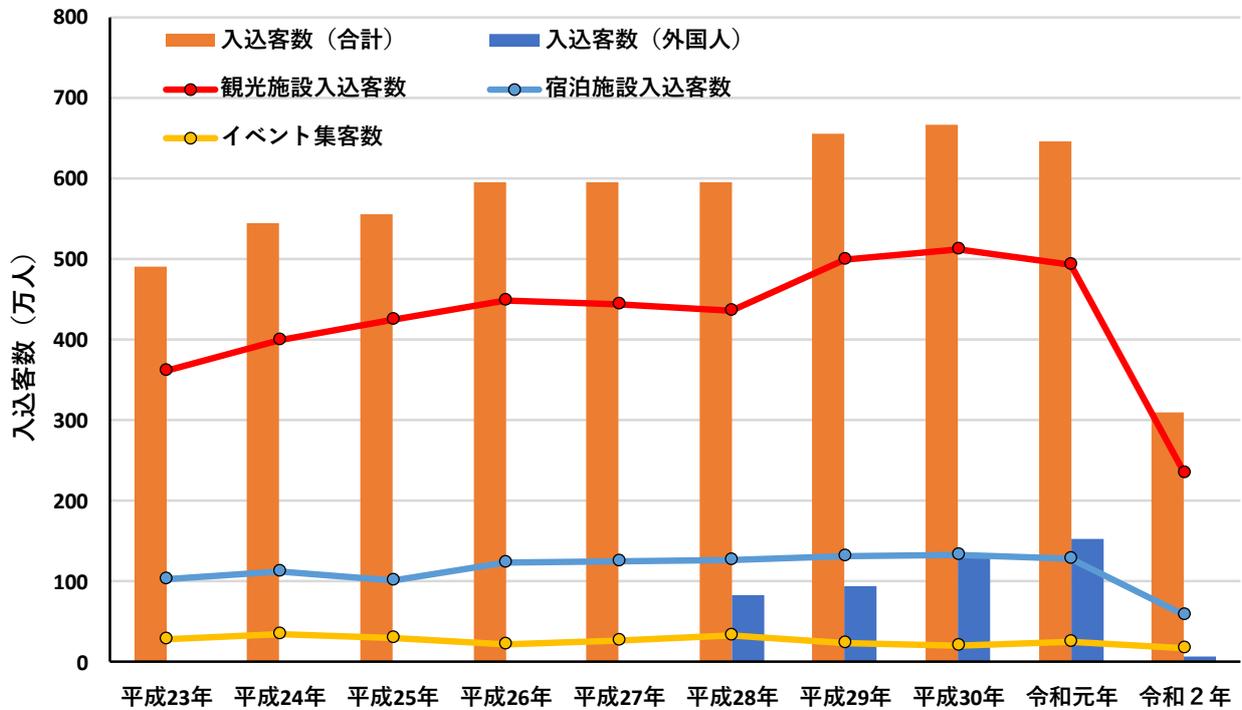
【出典】「平成 28 年経済センサス-活動調査」(総務省統計局)

図 3-30 名護市の事業所数分布(名護市中心部)

5 観光

観光客の推移

- ▶ 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 万人を超えておりましたが、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。



	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
観光施設入込客数	3,609,144	3,988,369	4,251,021	4,489,961	4,432,579	4,362,581	4,996,774	5,126,833	4,935,538	2,347,448
宿泊施設入込客数	1,024,376	1,119,811	1,006,595	1,240,567	1,249,720	1,270,650	1,316,043	1,333,137	1,281,083	583,478
イベント集客数	273,538	337,626	300,973	225,092	265,272	326,535	241,461	201,380	246,373	162,415
外国人入込客数(名護市)						825,408	936,142	1,287,615	1,524,256	62,271
合計(名護市)	4,907,058	5,445,806	5,558,589	5,955,620	5,947,571	5,959,766	6,554,278	6,661,350	6,462,994	3,093,341
沖縄県入込(参考)	5,415,500	5,835,800	6,413,700	7,058,300	7,763,000	8,613,100	9,396,200	9,847,700	10,163,900	3,736,600

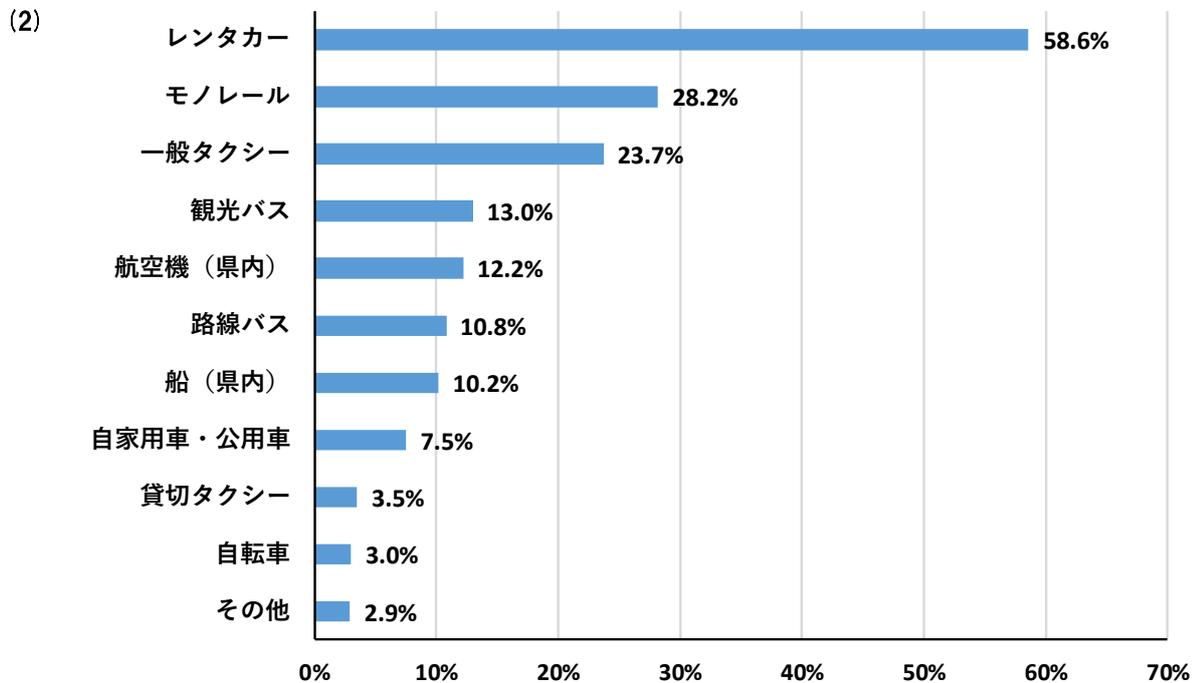
※外国人入込客数は平成 28 年より集計開始

【出典】名護市地域経済部観光課統計(令和 3 年 3 月)

図 3-31 名護市の観光客推移

観光客の移動手段

- 沖縄県（離島含む）を訪れる観光客の、沖縄県内での移動で使った交通手段は、レンタカーが約6割と最も高い状況です。
- 一方で、観光客の路線バス利用は10%程度となっています。

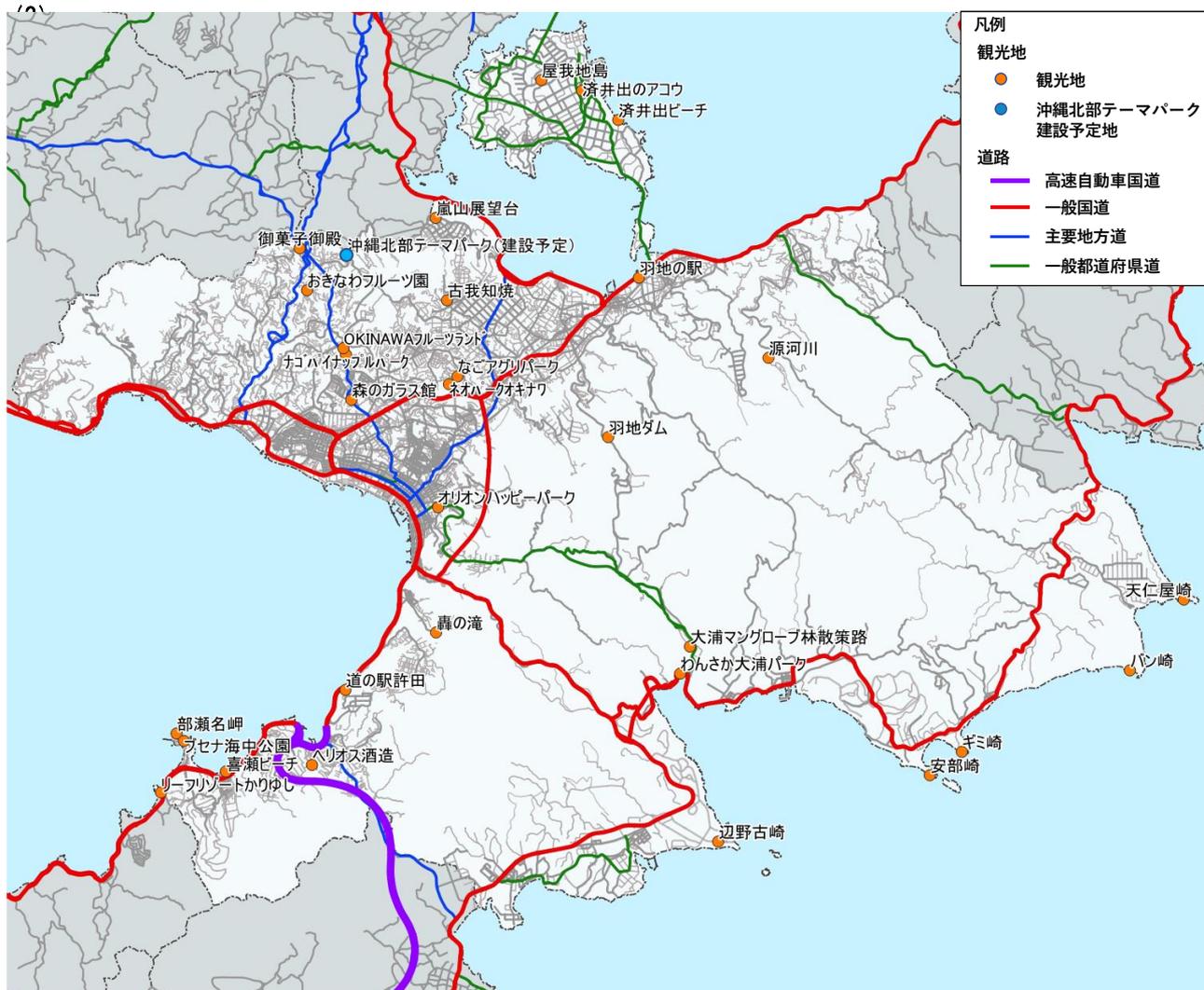


【出典】令和元年度観光統計実態調査

図 3-32 沖縄県内における観光客の移動手段

観光地の立地（名護市 全域）

- 名護市の観光地は、市内全域に点在しており、特に東西の沿岸部および県道 84 号名護本部線沿い（森のガラス館～御菓子御殿名護店）に立地しています。
- また、今帰仁村では、沖縄県北部地域の新たな観光地として期待される「沖縄北部テーマパーク」（約 56ha）の開業に向けて手続きが進められています。



【出典】 第 2 次名護市観光振興基本計画

図 3-33 名護市の観光地

6 名護市民の移動特性

パーソントリップ調査結果

目的／交通手段別の移動状況

- 通勤、業務、私用での移動は、自動車の利用が 8 割以上となっており、バスの利用はほとんど見られません。
- 通学での移動は、自動車での移動が 5 割程であり、バスの利用が 4%程となっています。

6.1
(1)

表 3-1 移動目的別交通手段割合

トリップ数		移動目的				合計
		通勤	通学	業務	私用	
交通手段	全手段	33,059 -	19,180 -	23,034 -	59,500 -	134,773 -
	自動車	28,973 87.6%	8,880 46.3%	20,183 87.6%	50,240 84.4%	108,276 80.3%
	バス	121 0.4%	712 3.7%	69 0.3%	312 0.5%	1,214 1.1%

※上記パーセント値は、全移動手段に対する当該交通手段の割合です。

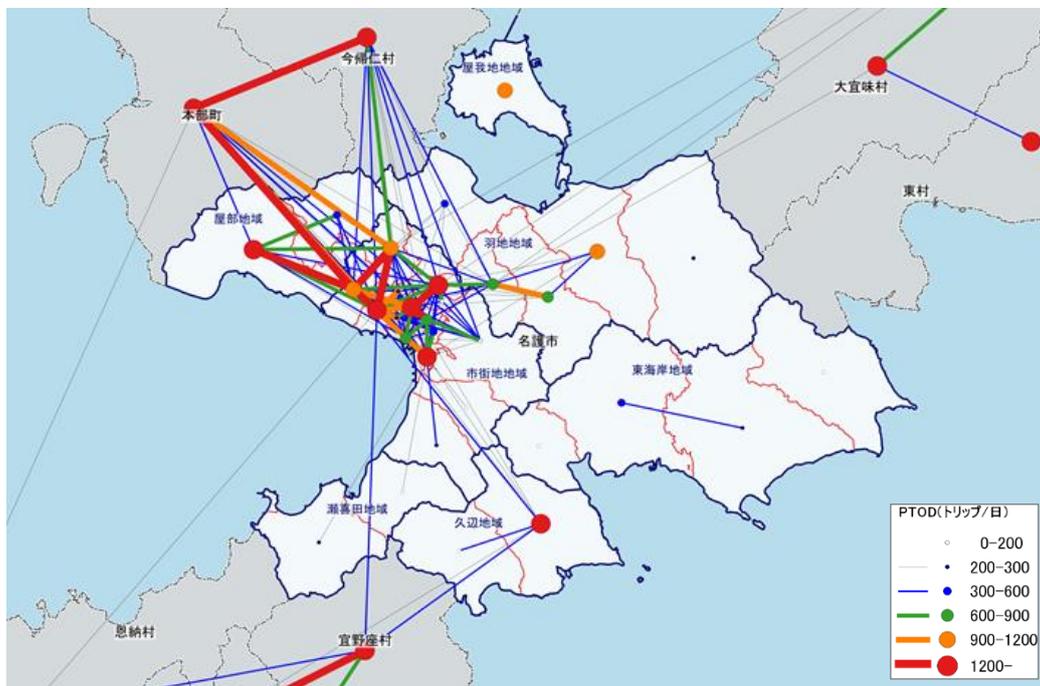
※トリップ数は、北部地域パーソントリップ調査による北部 12 市町村の 1 日の行動を把握したトリップの合計です。

【出典】平成 25 年北部地域パーソントリップ調査

移動目的:全目的/交通手段:全手段

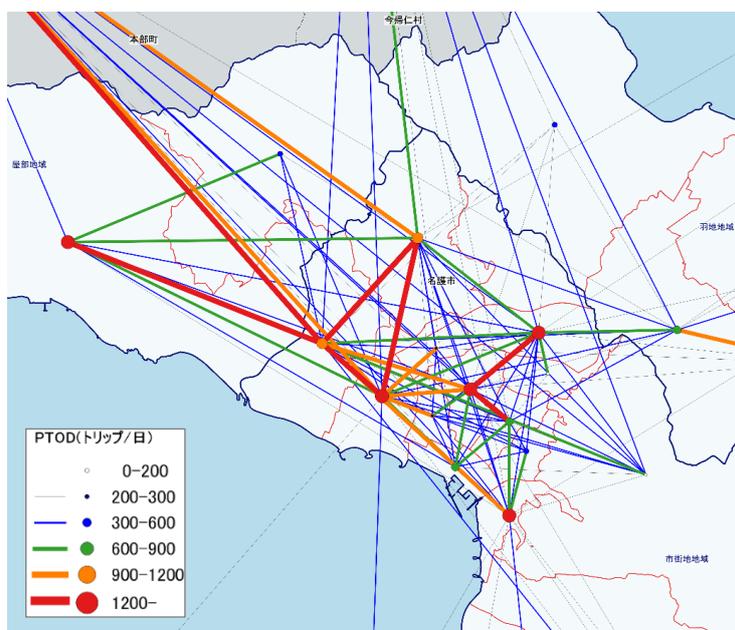
- 市街地地域内、市街地地域や名護市外（本部町、今帰仁村）間の移動が多い傾向です。また、羽地地域や久辺地域と市街地地域間の移動も一定数確認できます。
- 市街地内では、中心部と北部や西部との移動が多い傾向です。

(2)



【出典】平成 25 年北部地域パーソントリップ調査

図 3-34 移動特性（移動目的：全目的/交通手段：全手段）（全域）



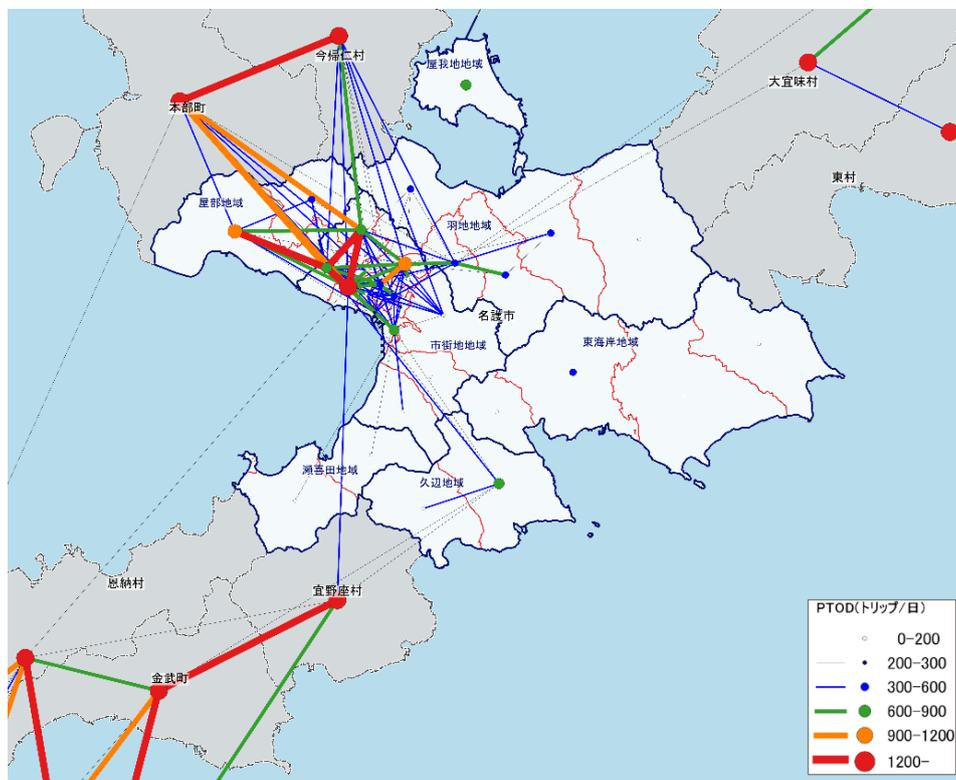
【出典】平成 25 年北部地域パーソントリップ調査

図 3-35 移動特性（移動目的：全目的/交通手段：全手段）（中心部）

移動目的:全目的／交通手段:自動車

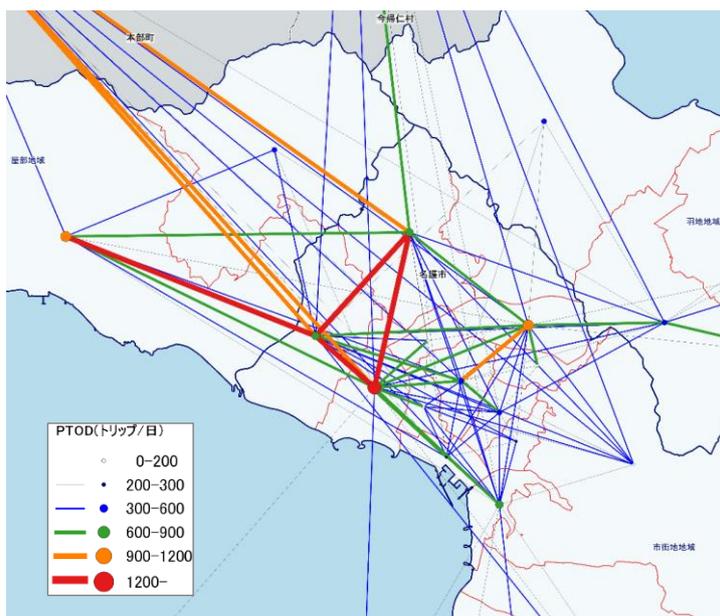
- 自動車による移動は、市街地地域内や、市街地地域と屋部地域や名護市外（本部町、今帰仁村）間が多い傾向です。また、羽地地域や久辺地域と市街地地域間の移動も一定数確認できます。
- 市街地内では、中心部と、北部、西部との移動が多い傾向です。

(3)



【出典】平成 25 年北部地域パーソントリップ調査

図 3-36 移動特性（移動目的：全目的／交通手段：自動車）（全域）



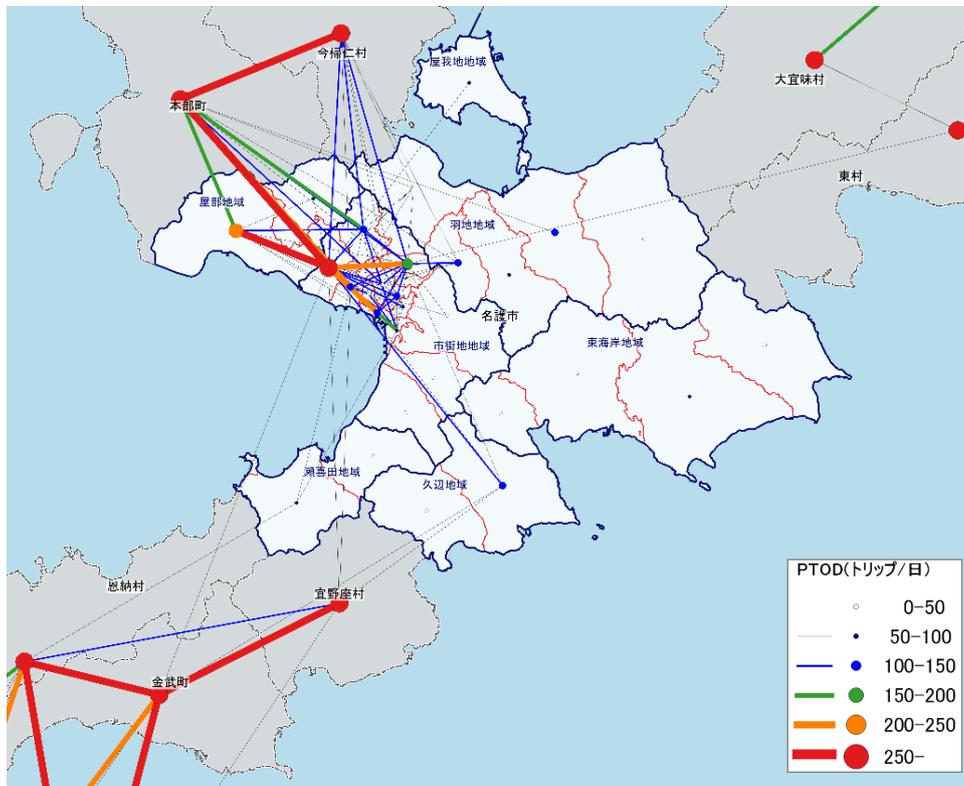
【出典】平成 25 年北部地域パーソントリップ調査

図 3-37 移動特性（移動目的：全目的／交通手段：自動車）（中心部）

移動目的:通勤/交通手段:全手段

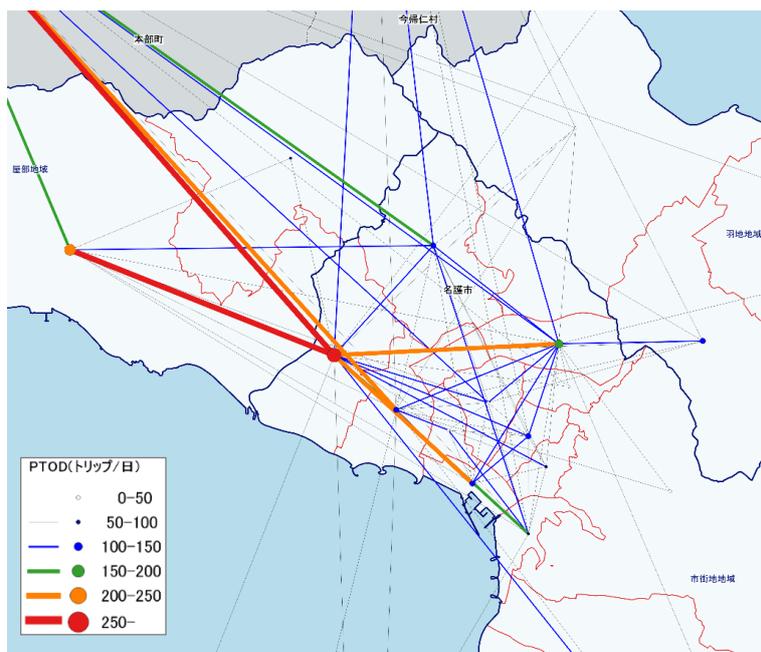
- 通勤での移動は、市街地地域と屋部地域や名護市外（本部町）間で多い傾向です。また、市街地地域内や市街地地域と久辺地域間の移動も一定数確認できます。

(4)



【出典】平成25年北部地域パーソントリップ調査

図 3-38 移動特性（移動目的：通勤/交通手段：全手段）（全域）



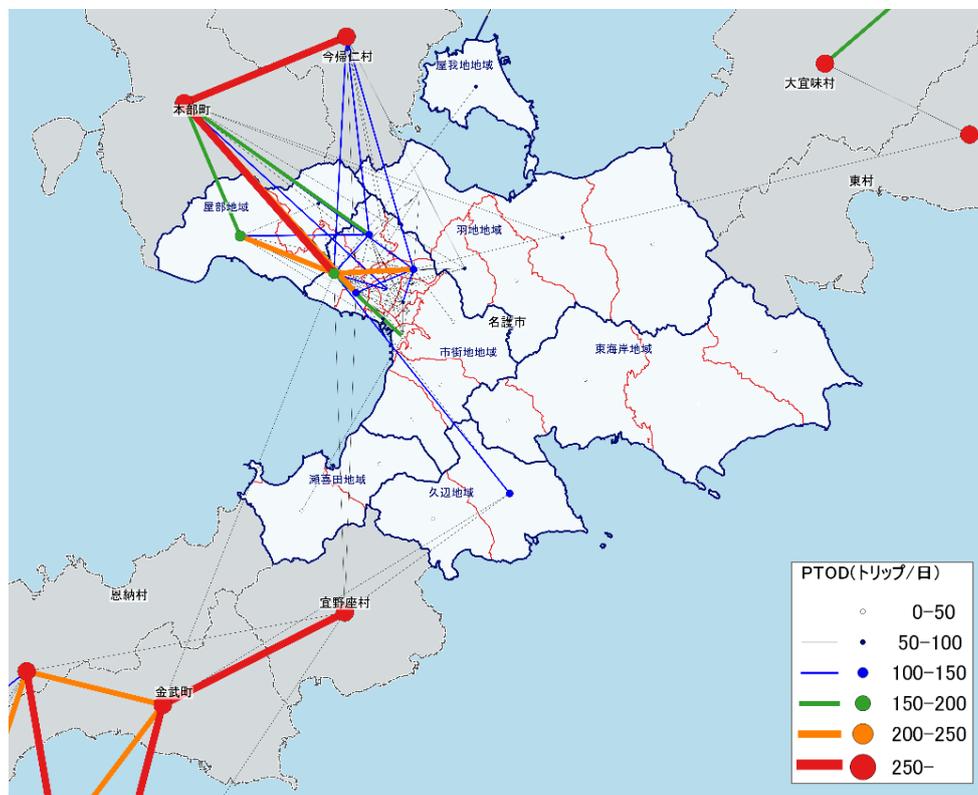
【出典】平成25年北部地域パーソントリップ調査

図 3-39 移動特性（移動目的：通勤/交通手段：全手段）（中心部）

移動目的:通勤/交通手段:自動車

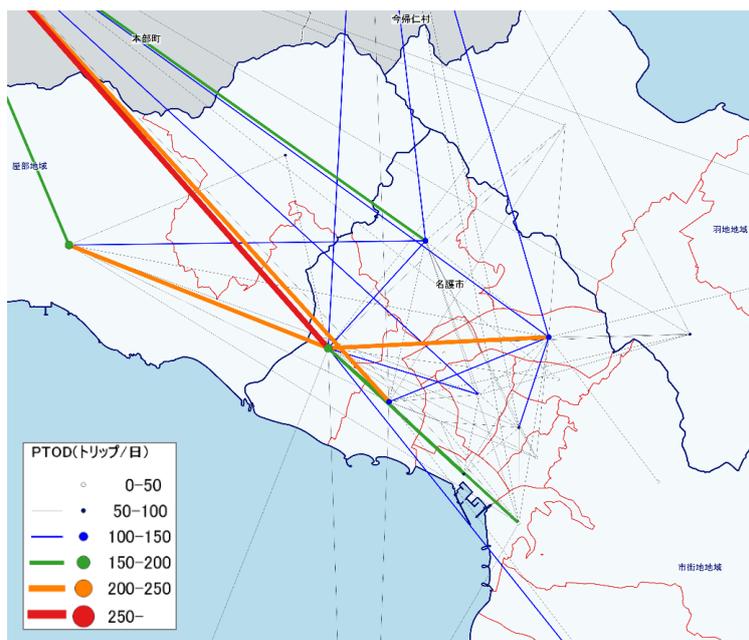
- 自動車による通勤移動は、市街地地域と屋部地域や名護市外（本部町）間で多い傾向です。また、市街地地域内や久辺地域間の移動も一定数確認できます。

(5)



【出典】平成 25 年北部地域パーソントリップ調査

図 3-40 移動特性（移動目的：通勤/交通手段：自動車）（全域）



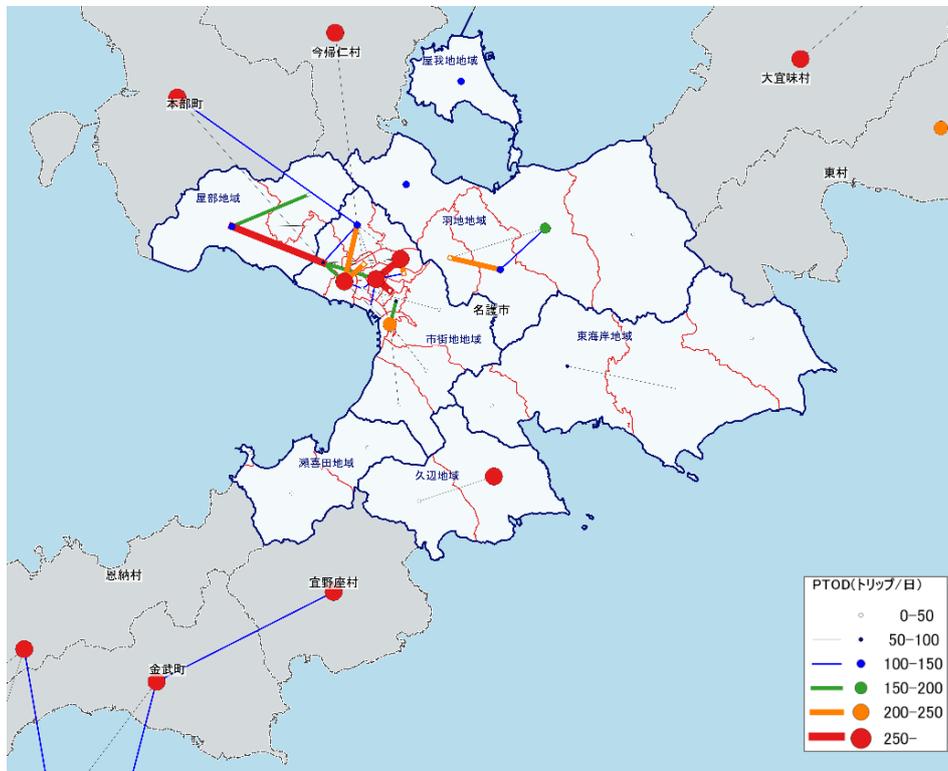
【出典】平成 25 年北部地域パーソントリップ調査

図 3-41 移動特性（移動目的：通勤/交通手段：自動車）（中心部）

移動目的:通学／移動手段:全手段

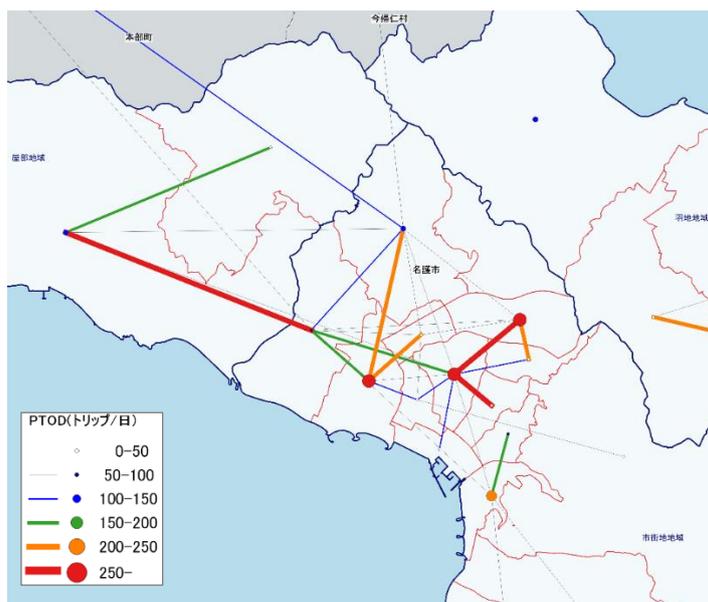
- 通学での移動は、市街地地域と屋部地域間で多い傾向です。また、市街地地域内の移動も多い傾向です。

(6)



【出典】平成 25 年北部地域パーソントリップ調査

図 3-42 移動特性（移動目的：通学／交通手段：全手段）（全域）



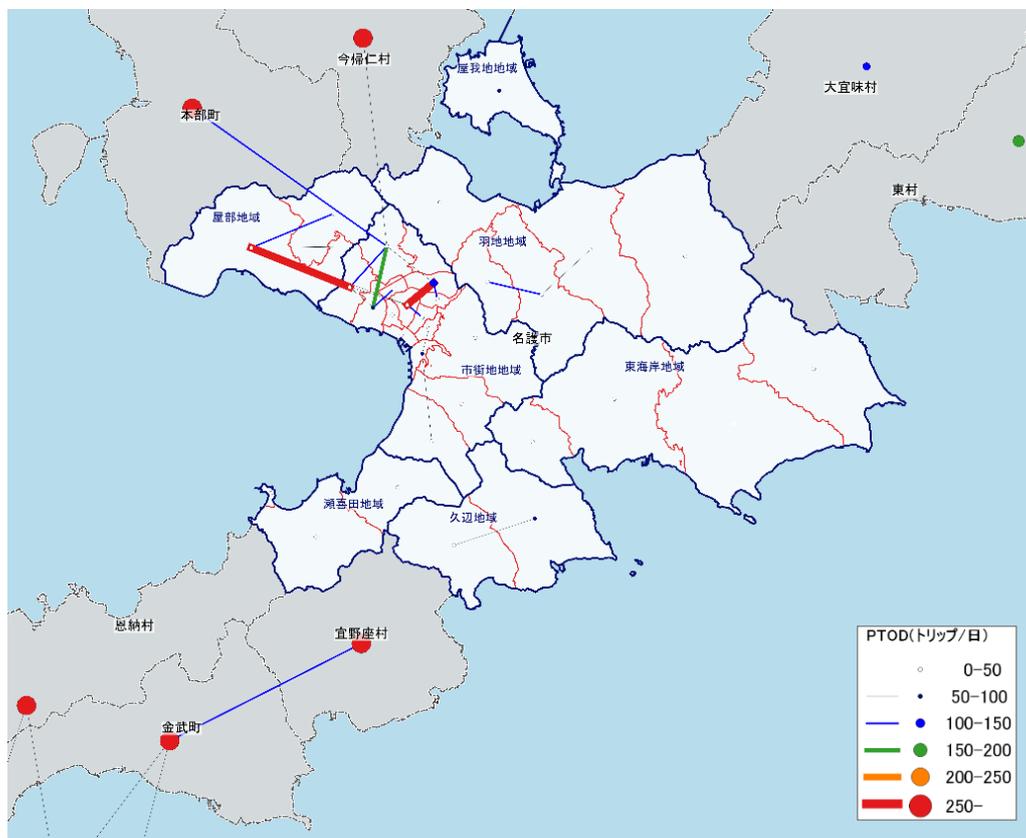
【出典】平成 25 年北部地域パーソントリップ調査

図 3-43 移動特性（移動目的：通学／交通手段：全手段）（中心部）

移動目的:通学／移動手段:自動車

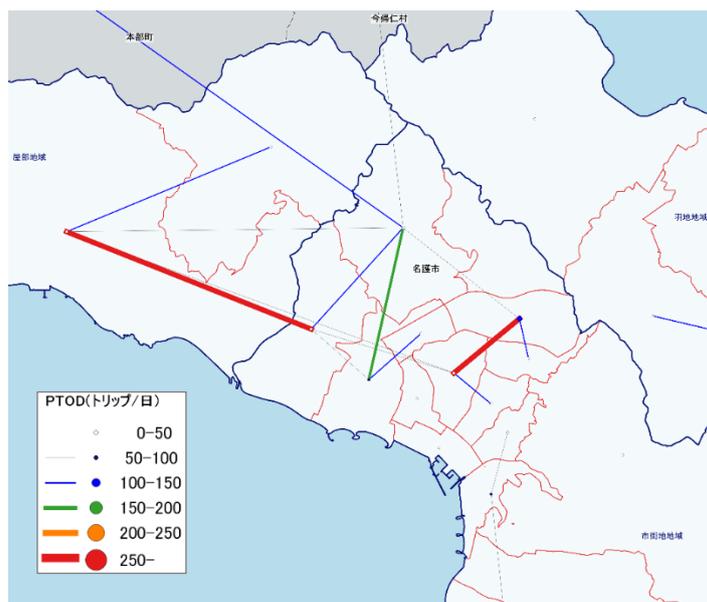
- 自動車による通学移動は、市街地地域と屋部地域間で多い傾向です。
- 市街地地域内でも、自動車による通学移動が一定数確認できます。

(7)



【出典】平成 25 年北部地域パーソントリップ調査

図 3-44 移動特性（移動目的：通学／交通手段：自動車）（全域）



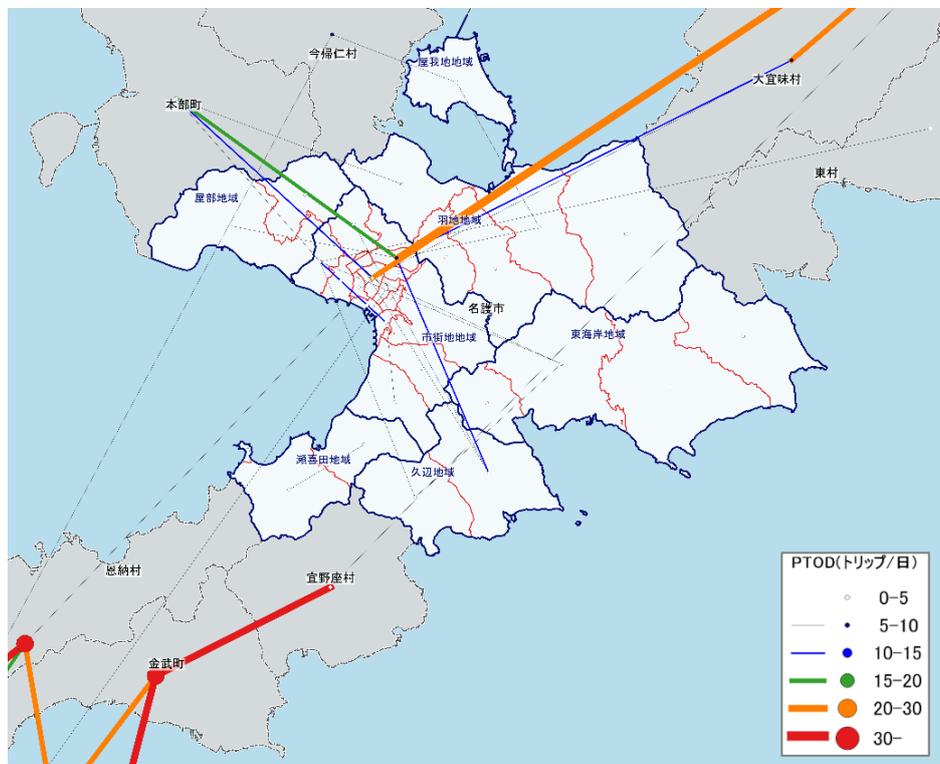
【出典】平成 25 年北部地域パーソントリップ調査

図 3-45 移動特性（移動目的：通学／交通手段：自動車）（中心部）

移動目的:通学/交通手段:バス

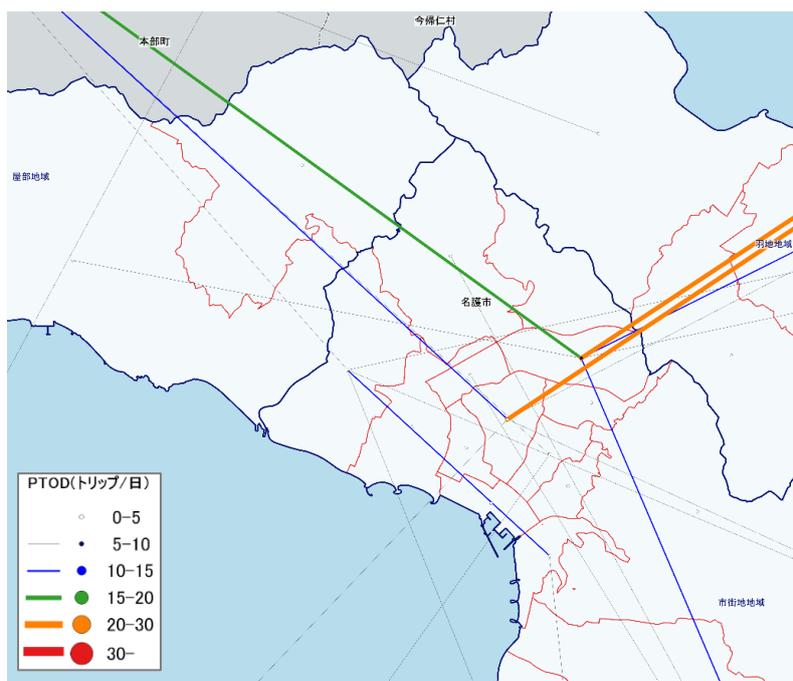
- バスによる通学移動は、市街地地域と名護市外間（国頭村）で比較的多い傾向にあります。また、市街地地域と久辺地域間の移動も一定数確認できます。
- 市街地地域内では、バスによる通学移動はほとんど確認できません。

(8)



【出典】平成 25 年北部地域パーソントリップ調査

図 3-46 移動特性（移動目的：通学/交通手段：バス）（全域）



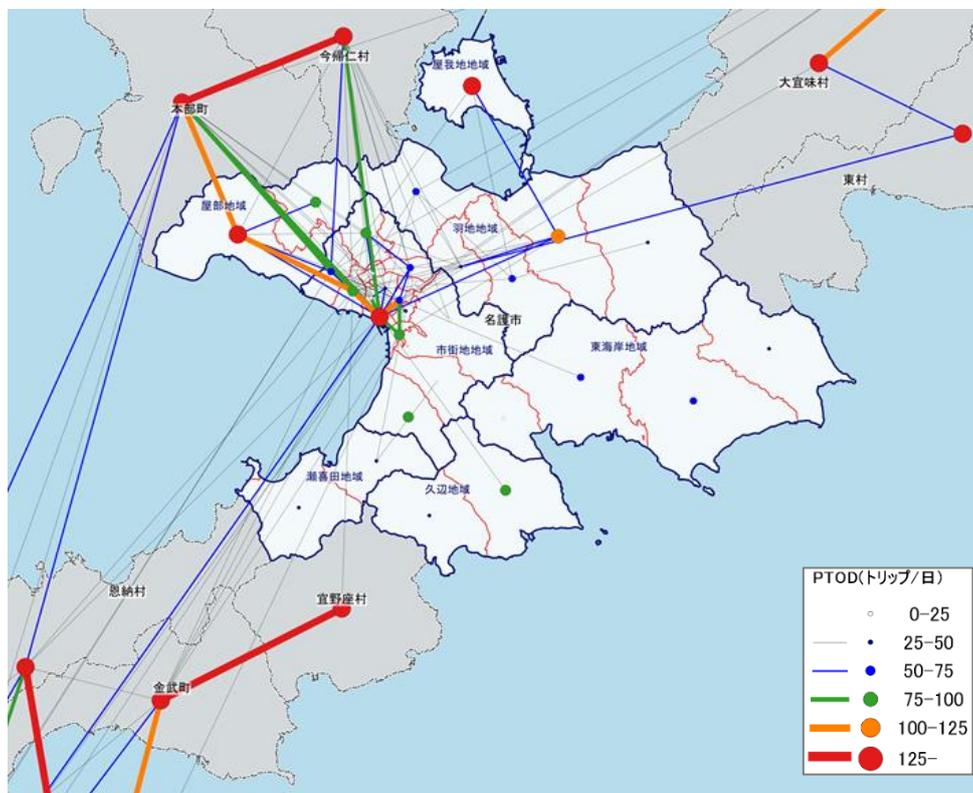
【出典】平成 25 年北部地域パーソントリップ調査

図 3-47 移動特性（移動目的：通学/交通手段：バス）（中心部）

移動目的:業務／移動手段:全手段

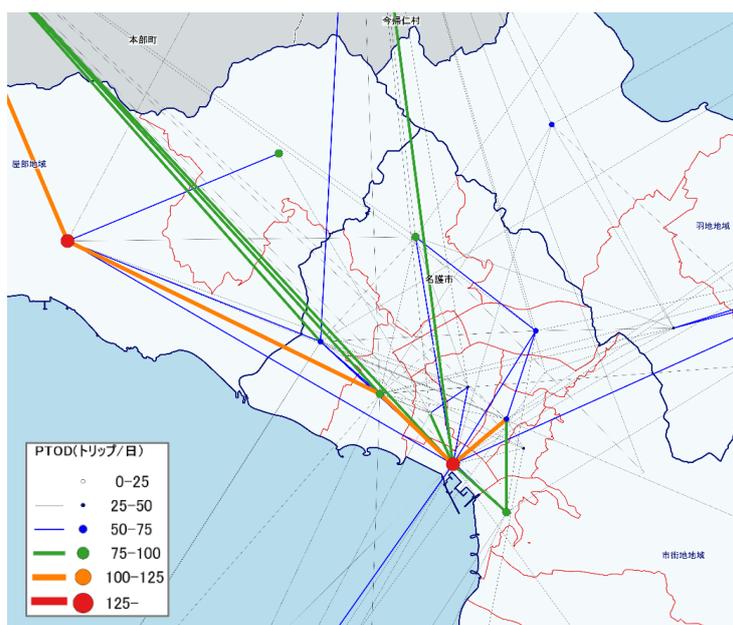
- 業務での移動は、市街地地域と屋部地域や名護市外（本部町、今帰仁村）間で多く、市街地地域内での移動も多い傾向です。また、市街地地域と羽地地域間や、羽地地域と屋我地地域間の移動も一定数確認できます。
- 市街地地域内では、事業所が多く立地する名護漁港周辺を拠点とした移動が多い傾向です。

(9)



【出典】平成25年北部地域パーソントリップ調査

図 3-48 移動特性（移動目的：業務／交通手段：全手段）（全域）



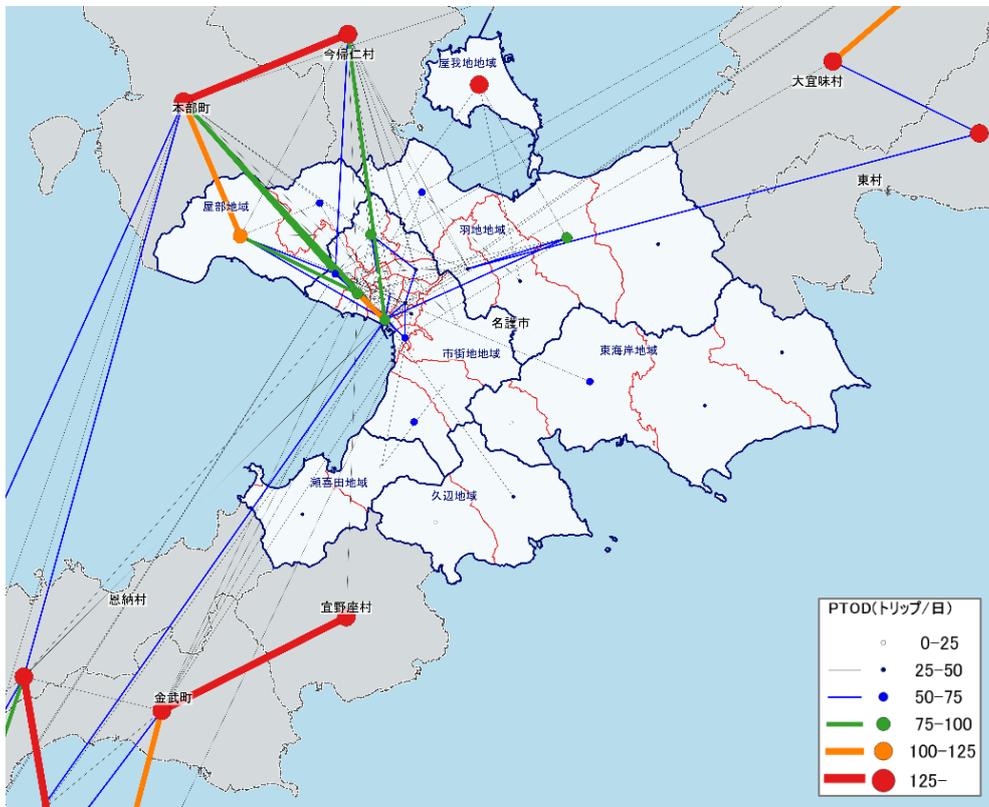
【出典】平成25年北部地域パーソントリップ調査

図 3-49 移動特性（移動目的：業務／交通手段：全手段）（中心部）

移動目的:業務/移動手段:自動車

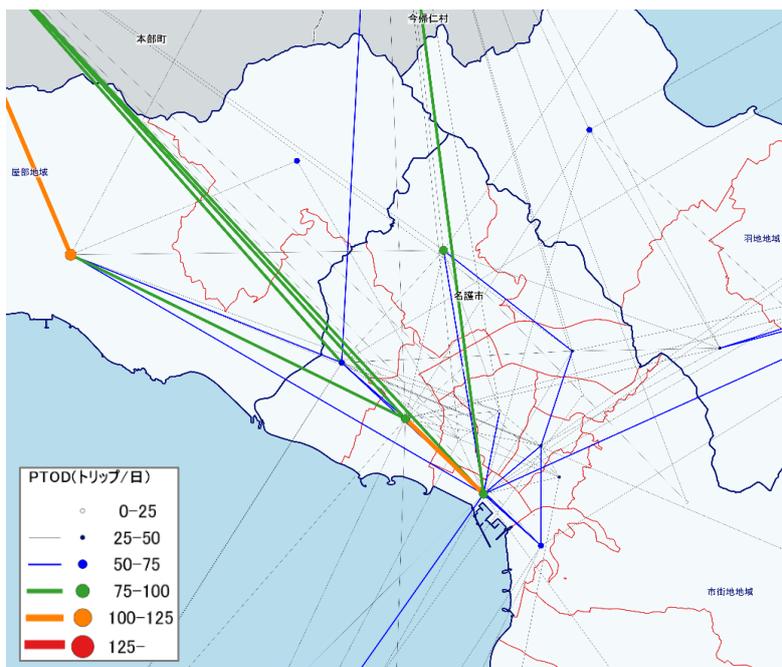
- 業務での自動車による移動は、市街地地域と屋部地域や名護市外（本部町、今帰仁村）間で多い傾向です。

(10)



【出典】平成25年北部地域パーソントリップ調査

図 3-50 移動特性（移動目的：業務/交通手段：自動車）（全域）



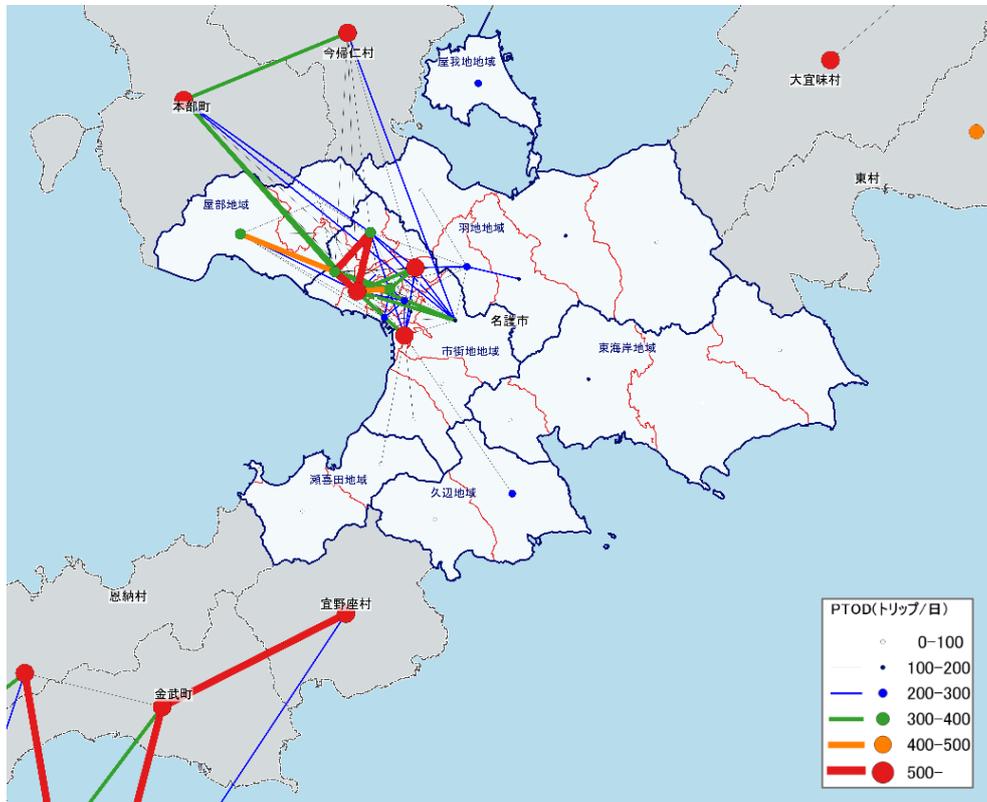
【出典】平成25年北部地域パーソントリップ調査

図 3-51 移動特性（移動目的：業務/交通手段：自動車）（中心部）

移動目的:私用/交通手段:全手段

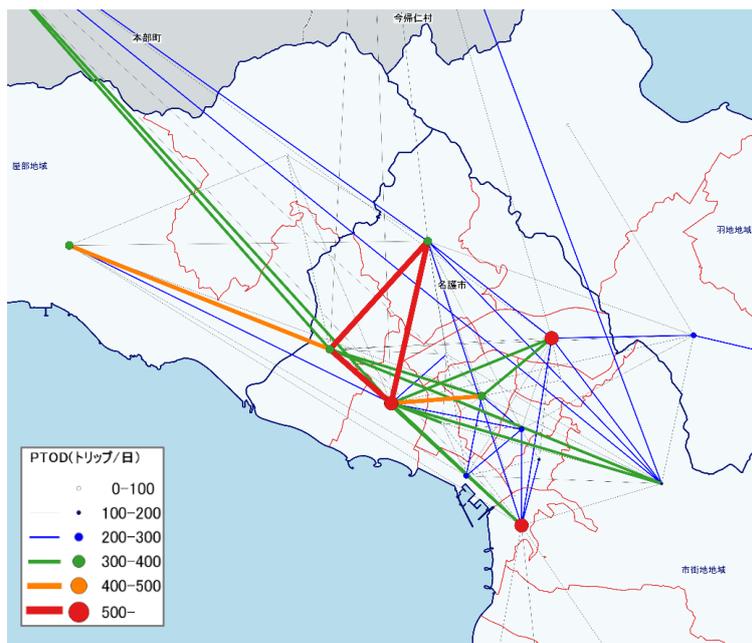
- 私用での移動は、市街地地域と屋部地域や名護市外（本部町）間で多く、市街地地域内の移動も多い傾向です。
- 市街地地域内では、西部や北部への移動が多い傾向です。

(11)



【出典】平成 25 年北部地域パーソントリップ調査

図 3-52 移動特性（移動目的：私用/交通手段：全手段）（全域）

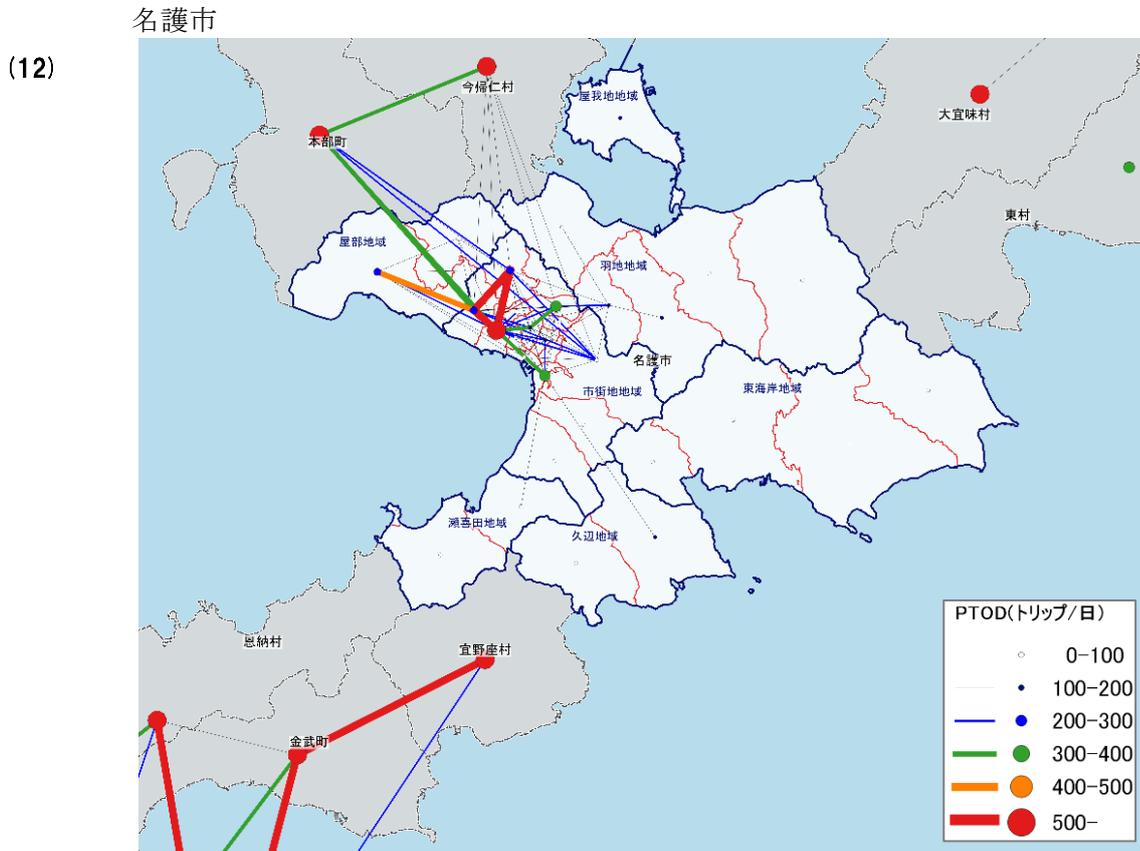


【出典】平成 25 年北部地域パーソントリップ調査

図 3-53 移動特性（移動目的：私用/交通手段：全手段）（中心部）

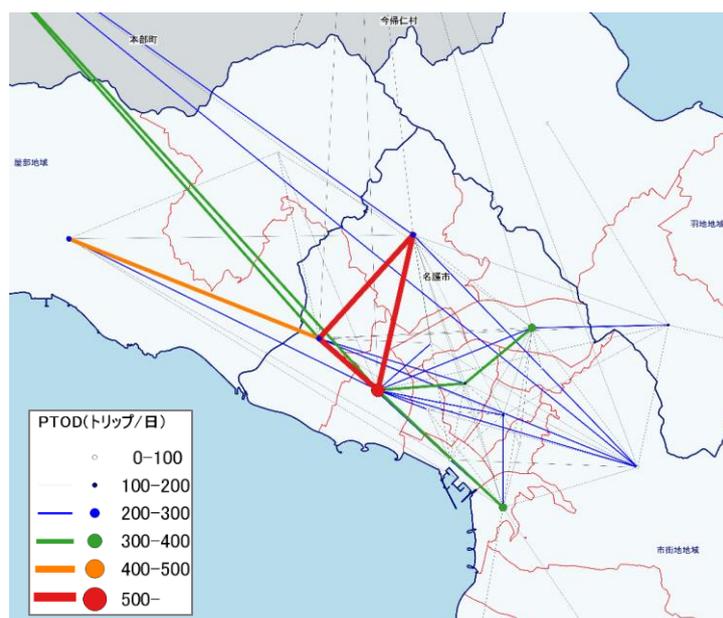
移動目的:私用／交通手段:自動車

- 自動車による私用の移動は、市街地地域内での移動が多い傾向です。また、市街地地域と屋部地域や名護市外（本部町）間でも比較的多い傾向となっています。
- 市街地地域内では、西部や北部の間の移動が多い傾向です。



【出典】平成 25 年北部地域パーソントリップ調査

図 3-54 移動特性（移動目的：私用／交通手段：自動車）（全域）



【出典】平成 25 年北部地域パーソントリップ調査

図 3-55 移動特性（移動目的：私用／交通手段：自動車）（中心部）

移動特性のまとめ

名護市内の移動特性について、移動目的別に再整理します。

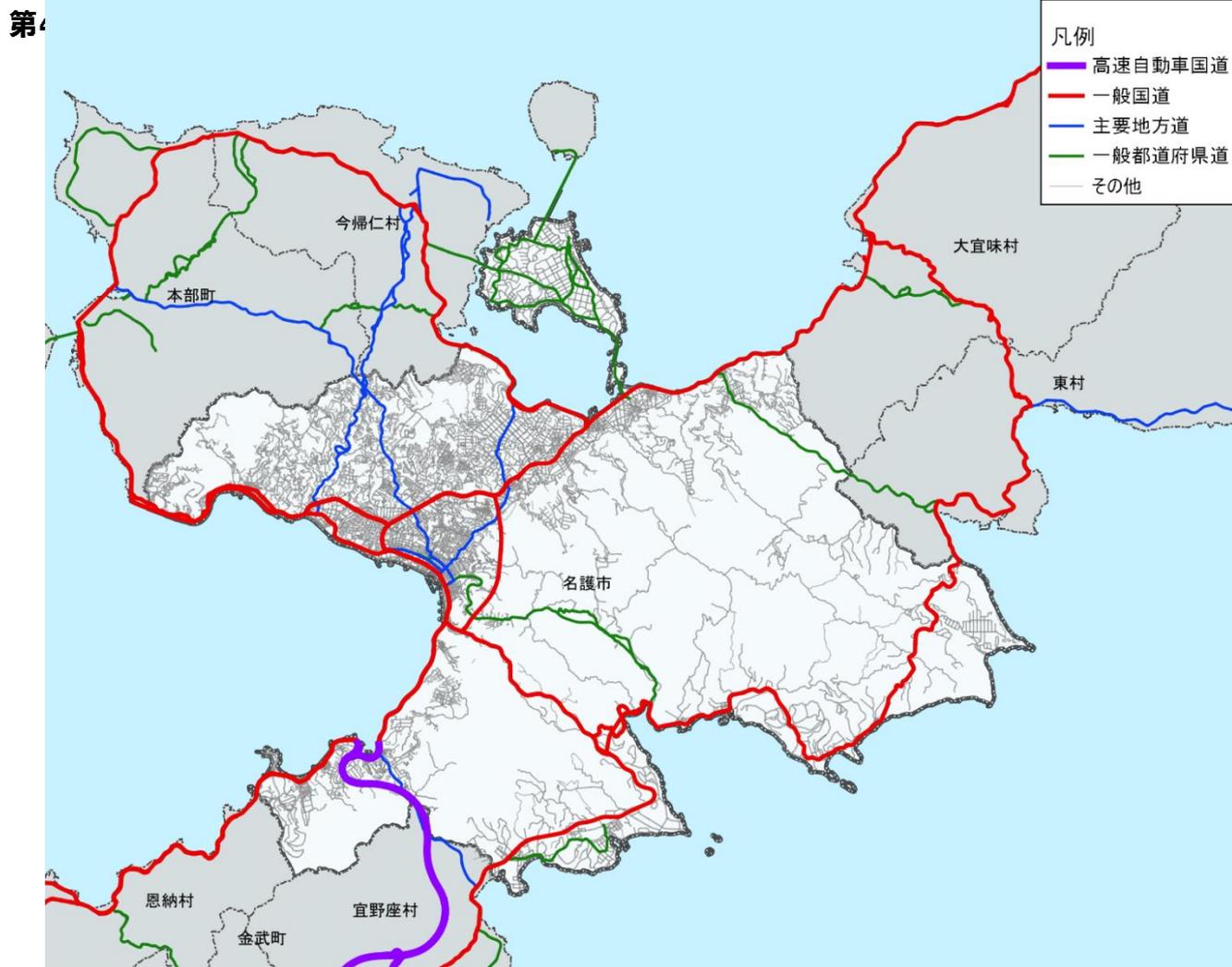
(13)

移動目的	現状
全目的	<ul style="list-style-type: none"> ・名護市内では、市街地地域と屋部地区間の移動が多い傾向 ・名護市内と市外では、市街地地域と本部町、今帰仁村間の移動が多い傾向 ・交通手段の多くを自動車が占めている
通勤	<ul style="list-style-type: none"> ・名護市内では、市街地地域と屋部地区間の移動が多い傾向 ・名護市内と市外では、市街地地域と本部町間の移動が多い傾向 ・交通手段の多くを自動車が占めている
通学	<ul style="list-style-type: none"> ・名護市内では、市街地地域と屋部地区間の移動や市街地地域内での移動が多い傾向 ・名護市外からの通学は比較的少ない傾向 ・移動手段の中で、北部地域の他町村からバスで移動している人が一定程度見られる
業務	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地地域と屋部地区間の移動が比較的多く、それ以外の名護市内の地域及び本部町、今帰仁村にも一定程度移動が存在 ・交通手段の多くを自動車が占めている
私用	<ul style="list-style-type: none"> ・名護市内では、市街地地域内の移動が多い傾向にあり、次いで市街地地域から屋部地区への移動が多い ・名護市内と市外では、本部町間が多い傾向 ・交通手段の多くを自動車が占めている

地域公共交通の現状

1 交通の概況

- 名護市中心部から東西南北の各方面に幹線道路が広がっており、高速自動車国道路は那覇から名護市南側の許田まで接続されています。



【出典】日本デジタル道路地図協会

図 4-1 名護市の道路網

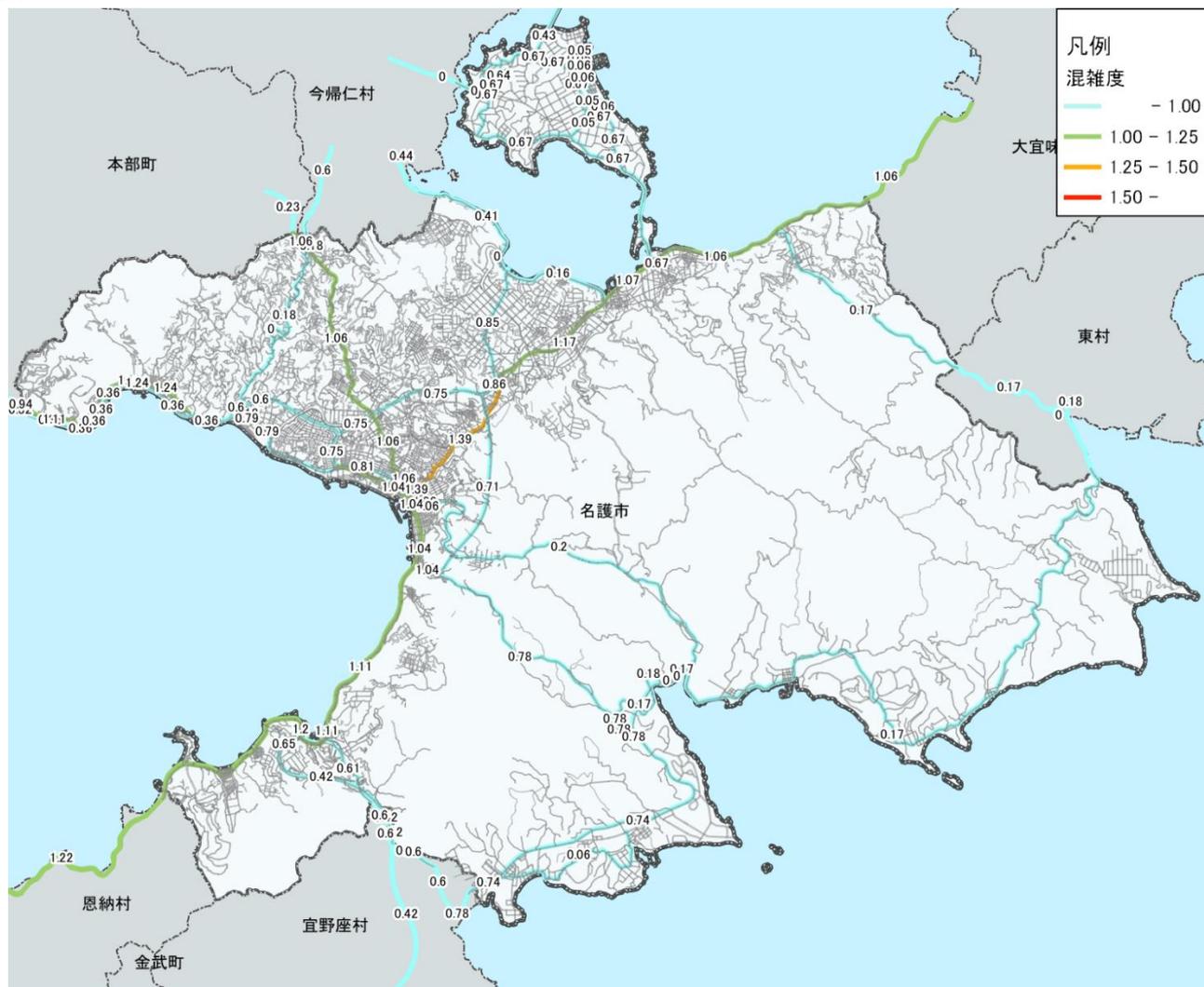
2 道路交通の現状

道路混雑度

(1) 道路混雑度（名護市 全域）

- 名護市内の道路は比較的混雑度が低い状況となっており、慢性的な渋滞の基準である混雑度 1.50 を超える道路は存在していません。
- 比較的名護市中心部が混雑している傾向です。

2.1



【出典】平成 27 年度道路交通センサス

図 4-2 名護市の道路混雑度(名護市全域)

(2) 道路混雑度(中心部)

- 市中心部では、市役所、名護十字路に接続している道路で混雑度が比較的高い傾向にあり、名護市内では県道 71 号の名護宜野座線（混雑度 1.39）の名護十字路から伊差川（西）間が最も混雑度が高い区間となっています。



【出典】平成 27 年度道路交通センサス

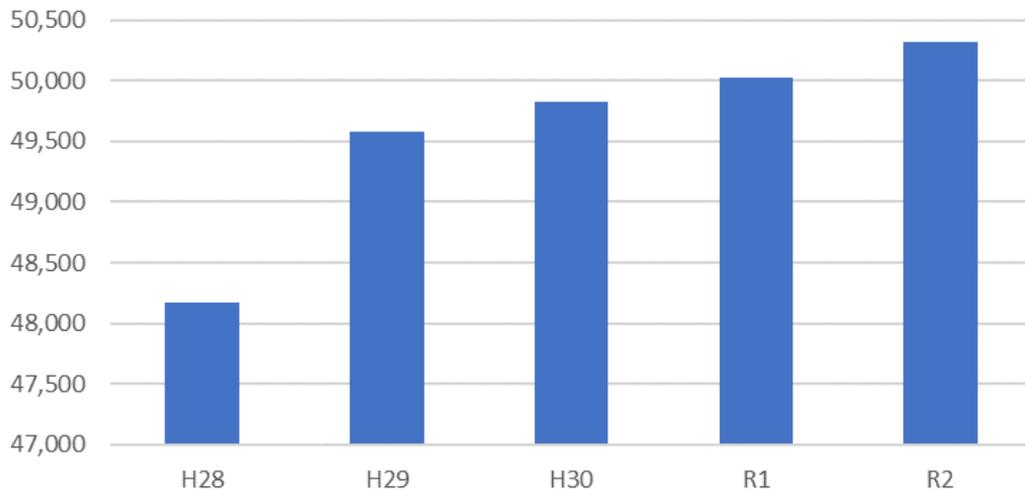
図 4-3 名護市の道路混雑度（名護市中心部）

3 乗用車保有の推移

- 名護市の乗用車の総保有台数は平成 28 年度から増加傾向にありますが、乗合用及び軽自動車の台数は横ばい傾向となっており、業務用で使用される貨物用や特種（殊）用途用の車両が増加しています。

	貨物用				乗合用			乗用		
	普通車	小型車	被けん引車	貨物車計	普通車	小型車	乗合車計	普通車	小型車	乗用車計
H28	1,272	1,681	53	3,006	104	90	194	4,539	10,954	15,493
H29	1,326	1,675	54	3,055	104	90	194	4,977	11,370	16,347
H30	1,377	1,709	64	3,150	103	89	192	5,394	10,876	16,270
R1	1,460	1,714	73	3,247	106	85	191	5,807	10,278	16,085
R2	1,498	1,727	77	3,302	108	84	192	6,298	10,778	17,076

特種用途車	特種（殊）用途用		登録自動車計	小型二輪車	軽自動車				総合計
	大型特種車	特種（殊）車計			貨物車	乗用車	軽二輪	計	
808	57	865	19,558	639	7,266	19,691	1,020	27,977	48,174
851	57	908	20,504	640	7,318	20,092	1,030	28,440	49,584
881	66	947	20,559	654	7,292	20,263	1,060	28,615	49,828
929	65	994	20,517	673	7,300	20,484	1,051	28,835	50,025
946	65	1,011	21,581	706	7,325	20,709	-	28,034	50,321



【出典】「業務概況 令和 2 年度版」沖縄総合事務局陸運事務所
図 4-4 乗用車保有の推移

4 路線バスの運行・利用状況

運行状況

(1) 運行ルート

- 名護市内のバス路線は、名護バスターミナルを拠点として北部地域の各方面へ伸びています。
- 名護市内と中南部地域を結ぶ路線も一定数存在しています。



図 4-5 名護市の路線バス運行状況

(2) 運行頻度

- ▶ 名護市内のバス路線のうち、二見方面（路線番号 78 番：名護東部線）、為又～名桜大学～本部方面（路線番号 70、76 番：備瀬線、瀬底線）、屋我地島方面（路線番号 72 番：屋我地線）は、1 日の各方面への運行便数が 10 便以下（為又～名桜大学～本部方面は 70、76 番の合計）となっており、運行頻度が比較的少ない路線となっています。

路線番号	路線名	運行会社	運行区間								運行本数 ※平日 (便数/日)	運行本数 ※土曜 (便数/日)	運行本数 ※日祝 (便数/日)
			起点	終点	始発時間 平日	終発時間 平日	始発時間 土曜	終発時間 土曜	始発時間 日祝	終発時間 日祝			
20	名護西線 (共同運行)	琉球バス 沖縄バス	名護バスターミナル	那覇バスターミナル	18:00	20:00	18:00	20:00	18:00	20:00	4	4	4
22	名護うるま線	沖縄バス	名護バスターミナル	中部病院	7:05	19:15	-	-	-	-	5	-	-
65	本部半島渡久地廻り (共同運行)	沖縄バス	名護バスターミナル	名護バスターミナル	6:00	20:00	6:00	20:00	6:00	20:00	17	16	16
66	本部半島今帰仁廻り (共同運行)	琉球バス 沖縄バス	名護バスターミナル	名護バスターミナル	6:10	20:10	6:10	20:10	6:10	20:10	17	16	16
67	辺土名線 (共同運行)	琉球バス 沖縄バス	名護バスターミナル	辺土名バスターミナル	7:00	20:30	7:00	20:15	7:00	20:15	18	16	16
70	備瀬線備瀬廻り (共同運行)	琉球バス 沖縄バス	名護バスターミナル	名護バスターミナル	9:30	11:50	8:40	11:30	8:40	11:30	2	2	2
70	備瀬線謝花廻り (共同運行)	琉球バス 沖縄バス	名護バスターミナル	名護バスターミナル	14:45	16:30	13:45	16:00	13:45	16:00	3	2	2
72	屋我地線 (共同運行)	琉球バス 沖縄バス	名護バスターミナル	連天原	6:50	18:45	6:50	19:20	6:50	19:20	6	5	5
76	瀬底線 (共同運行)	琉球バス 沖縄バス	名護バスターミナル	瀬底	6:30	18:40	6:30	18:30	6:30	18:30	2	2	2
77	名護東線	沖縄バス	名護バスターミナル	那覇バスターミナル	5:30	19:35	6:07	19:30	6:22	19:15	20	20	20
78 ※2	名護東部線 (共同運行)	琉球バス 沖縄バス	名護バスターミナル	有津	6:00	19:45	6:30	19:45	6:30	19:45	3	3	3
111	高速バス (共同運行)	琉球バス 沖縄バス 東陽バス 那覇バス	名護バスターミナル	那覇空港 国際線ターミナル	5:45	19:15	5:45	19:15	5:45	19:15	13	13	13
117	高速バス (美ら海直行) (共同運行)	琉球バス 沖縄バス 那覇バス	ホテルオリオンモトブ リゾート&スパ	那覇空港 国際線ターミナル	9:55	17:15	9:55	17:15	9:55	17:15	10	10	10
120 ※3	名護西空港線 (共同運行)	琉球バス 沖縄バス	名護バスターミナル	那覇空港 国際線ターミナル	5:20	17:30	5:35	17:30	5:35	17:30	28	28	28
YKB ※4	空港線	やんばる 急行バス	連天港	那覇空港 国際線ターミナル	5:00	17:00	5:00	17:00	5:00	17:00	10	10	10
4T ※5	四島線	やんばる 急行バス	古宇利島物産センター	ヒルトン沖縄 瀬底リゾート	7:43	18:10	7:43	18:10	7:43	18:10	7	7	7

※1 赤枠は高速バス

※2 平日始発（上り）は名護高校経由（高校休校日は名護高校経由なし）

※3 平日始発（上り）は名護高校経由（高校休校日は名護高校経由なし）

※4 この路線は、平日、土祝、日曜となっている。

※5 始発時間は「名護市役所前」から。終発時間は「リゾートホテルベルパライソ」から

※6 始発時間は「天底公民館」から。終発時間は「今帰仁村役場」まで

出典：http://www.kotsu-okinawa.org/map_north.html を参考に、

路線バスについては、運行事業者への確認を行い修正し作成。

図 4-6 名護市内を走る路線バスの運行本数

【参考】沖縄県中南部のバス路線の運行頻度

- 路線バスの運行頻度について、本県中南部地域の他自治体との比較を行います。
- 名護市のバス路線は最大で1日の運行本数が28本程度ですが、本県中部の拠点都市である沖縄市では約120本程度の路線が複数路線存在します。
- 当該地域の平成19年から平成29年の推移を見ると、多くの路線で運行便数が減少しています。

表 4-2.路線バスの運行便数の変化

系統	系統名	起終点		平成19年運行本数			平成29年運行本数			増減			事業者
				平日	土曜日	日祝日	平日	土曜日	日祝日	平日	土曜日	日祝日	
21	新都心貝志川線	那覇バスターミナル	貝志川バスターミナル	/	/	/	54	30	30	54	30	30	琉球バス交通
22	こどもの国宮里線	那覇バスターミナル	貝志川バスターミナル	24	45	45	/	/	/	▲24	▲45	▲45	琉球バス交通
23	貝志川線	那覇バスターミナル	貝志川バスターミナル	160	86	86	126	82	82	▲34	▲4	▲4	琉球バス交通
23	貝志川線	那覇空港	貝志川バスターミナル	5	4	4	15	8	8	10	4	4	琉球バス交通
24	那覇大謝名線	那覇バスターミナル	貝志川バスターミナル	/	/	/	50	30	32	50	30	32	琉球バス交通
27	屋慶名線	那覇バスターミナル	屋慶名バスターミナル	123	83	85	37	42	32	▲86	▲41	▲53	沖縄バス
27	屋慶名線	那覇バスターミナル	屋慶名バスターミナル(貝志川高校経由)	3	3	0	3	3	0	0	0	0	沖縄バス
30	泡瀬東線	那覇バスターミナル	泡瀬営業所	116	84	84	68	62	58	▲48	▲22	▲26	東陽バス
31	泡瀬西線	上泉	泡瀬営業所	122	100	100	67	62	56	▲55	▲38	▲44	東陽バス
52	与勝線	那覇バスターミナル	屋慶名バスターミナル	44	44	32	44	57	28	0	13	▲4	沖縄バス
58	馬天塚大泡瀬線	馬天営業所	泡瀬営業所	4	0	0	/	/	/	▲4	0	0	東陽バス
旧60	泡瀬循環線	美呂津前	美呂津前	12	0	0	/	/	/	▲12	0	0	東陽バス
60	泡瀬イオンライカム線	イオンモール沖縄ライカム	泡瀬営業所	/	/	/	8	8	4	8	8	4	東陽バス
61	前原線	真志喜駐車場	屋慶名バスターミナル	16	16	10	10	10	10	▲6	▲6	0	沖縄バス
62	中部線	読谷バスターミナル	砂辺	104	60	60	59	52	52	▲45	▲8	▲8	琉球バス交通
63	謝河線	那覇バスターミナル	貝志川バスターミナル	38	32	32	32	32	34	▲6	0	0	琉球バス交通
75	石川北谷線	東山駐車場	北谷町老人福祉センター前	26	16	16	26	16	16	0	0	0	琉球バス交通
77	名護東線	那覇バスターミナル	名護バスターミナル	44	44	44	37	37	54	▲7	▲7	10	沖縄バス
80	与那城線	那覇バスターミナル	屋慶名バスターミナル	23	23	16	5	7	3	▲18	▲16	▲13	沖縄バス
90	知花線	那覇バスターミナル	貝志川バスターミナル	114	64	64	96	72	72	▲18	8	8	琉球バス交通
93	屋慶名～イオンライカム	屋慶名バスターミナル	イオンモール沖縄ライカム	/	/	/	12	12	15	12	12	15	沖縄バス
96	北谷～イオンモール線	イオンモール沖縄ライカム	北谷町営業所	3	0	0	/	/	/	▲3	0	0	東陽バス
110	長田貝志川線	那覇バスターミナル	貝志川バスターミナル	79	18	18	42	30	30	▲37	12	12	琉球バス交通
111	高速バス	那覇空港	名護バスターミナル	44	44	44	27	27	27	▲17	▲17	▲17	四社
112	国体道路線	上泉	貝志川バスターミナル	20	6	6	24	8	8	4	2	2	琉球バス交通
113	貝志川空港線	那覇空港	貝志川バスターミナル	28	21	21	10	11	0	▲18	▲10	▲21	琉球バス交通
123	石川空港線	那覇空港	東山駐車場	2	2	2	2	0	0	0	▲2	▲2	琉球バス交通
127	屋慶名・高速線	旭町	屋慶名バスターミナル	/	/	/	3	0	0	3	0	0	沖縄バス
180	屋慶名線(高速経由)	那覇バスターミナル	屋慶名ターミナル	14	8	8	/	/	/	▲14	▲8	▲8	沖縄バス
223	貝志川おもろまち線	おもろまち駅前広場	貝志川バスターミナル	26	16	16	10	8	8	▲16	▲8	▲8	琉球バス交通
227	屋慶名おもろまち線	おもろまち駅前広場	屋慶名バスターミナル	36	34	29	4	4	6	▲32	▲30	▲23	沖縄バス
263	謝河おもろまち線	おもろまち駅前広場	貝志川バスターミナル	6	6	6	4	4	4	▲2	▲2	▲2	琉球バス交通
290	知花おもろまち線	おもろまち駅前広場	貝志川バスターミナル	22	14	14	/	/	/	▲22	▲14	▲14	琉球バス交通
331	急行(泡瀬)	那覇バスターミナル	泡瀬営業所	/	/	/	8	0	0	8	0	0	東陽バス
777	急行(屋慶名)	那覇バスターミナル	屋慶名バスターミナル	/	/	/	8	0	0	8	0	0	沖縄バス
YB	やんばる急行	那覇空港	運天港	/	/	/	18	18	18	18	18	18	やんばる急行バス
計				1,258	873	842	909	732	687	▲349	▲141	▲155	

※系統名、起終点の白枠赤字について、バス事業者確認のもと修正

【出典】沖縄市地域公共交通網形成計画(平成30年2月)

図 4-7 沖縄市を走る路線バスの運行便数の変化

輸送人員(補助路線)

- ▶ 名護市内の補助路線の輸送人員は、運行ルートの変更や東村のコミュニティバスの運行に伴って廃止された川田線の影響などはあるものの、平成25年度から減少している傾向にあり、特に利用者の多い本部半島線については、減少が大きい傾向にあります。
- ▶ また令和2年度については、新型コロナウイルス感染症の影響により、全補助路線合計で前年から約2割輸送人員が減少しています。

4.2

表 4-1 補助路線の年別(※1) 利用状況

	本部 半島線	辺士名線	備瀬線 (※2)	屋我地線	川田線 (※3)	名護 東部線 (※4)	補助路線 合計
H25	168,355	92,675	17,042	15,109	12,123	4,769	310,073
H26	163,541	87,121	25,562	15,658	11,974	3,381	307,237
H27	163,111	84,189	27,722	14,343	10,315	3,736	303,416
H28	161,993	76,330	25,226	11,458	9,680	2,938	287,625
H29	150,669	77,236	21,641	10,445	9,264	4,240	273,495
H30	136,582	76,456	19,286	11,092	8,221	3,691	255,328
R1	138,763	85,816	20,171	13,790	-	3,870	262,410
R2	109,962	71,112	14,045	11,101	-	2,893	209,113

※1 各年は、前年10月1日～9月30日で設定。

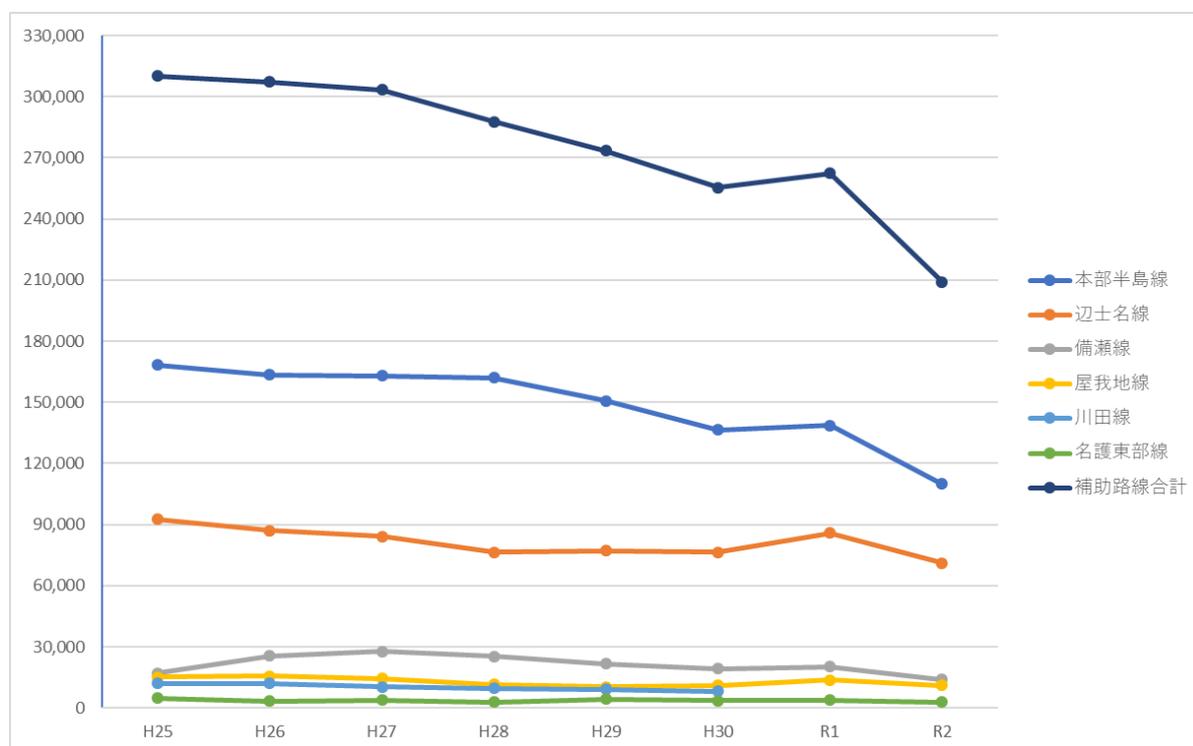
(R2であれば、令和元年10月1日～令和2年9月30日)

※2 令和元年よりルートが変更(拡大)

※3 平成30年10月に廃線

※4 令和元年よりルートが変更(縮小)

【出典】名護市提供データ

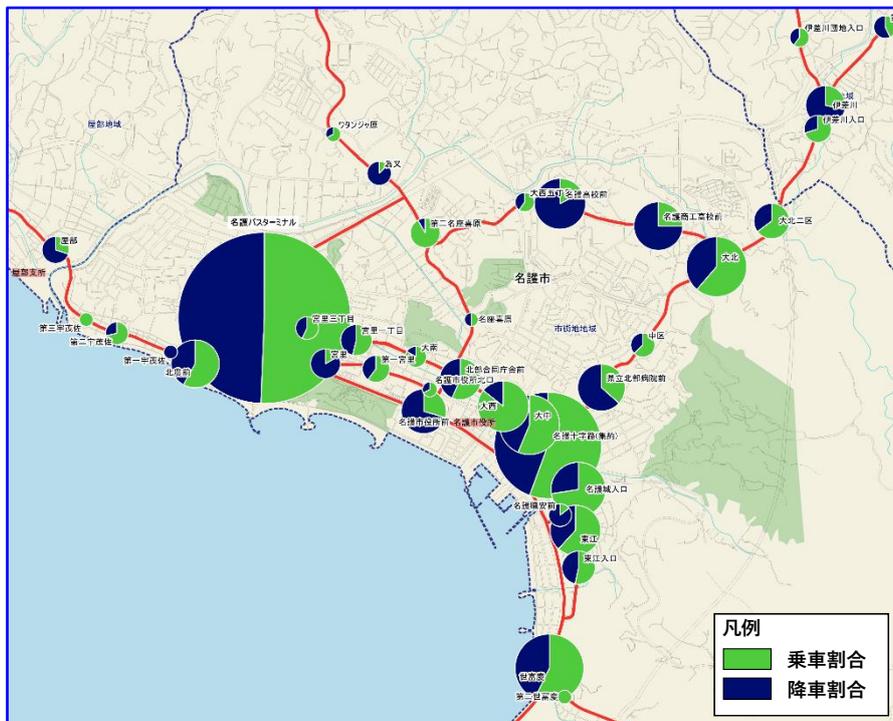
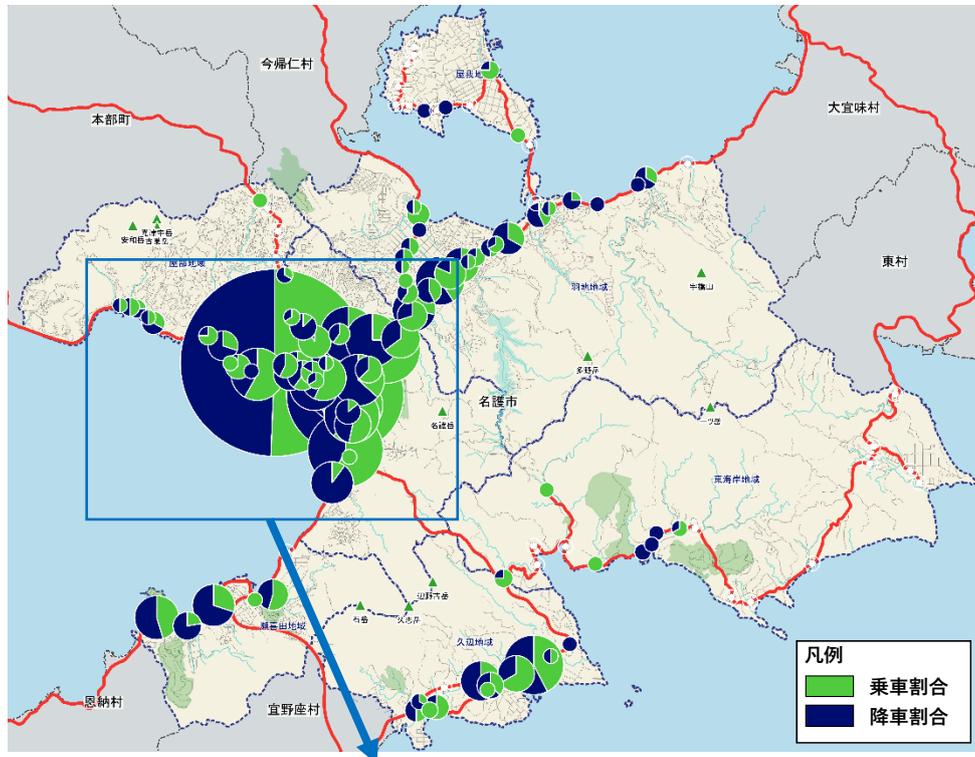


【出典】名護市提供データ

図 4-8 補助路線の輸送人員の推移

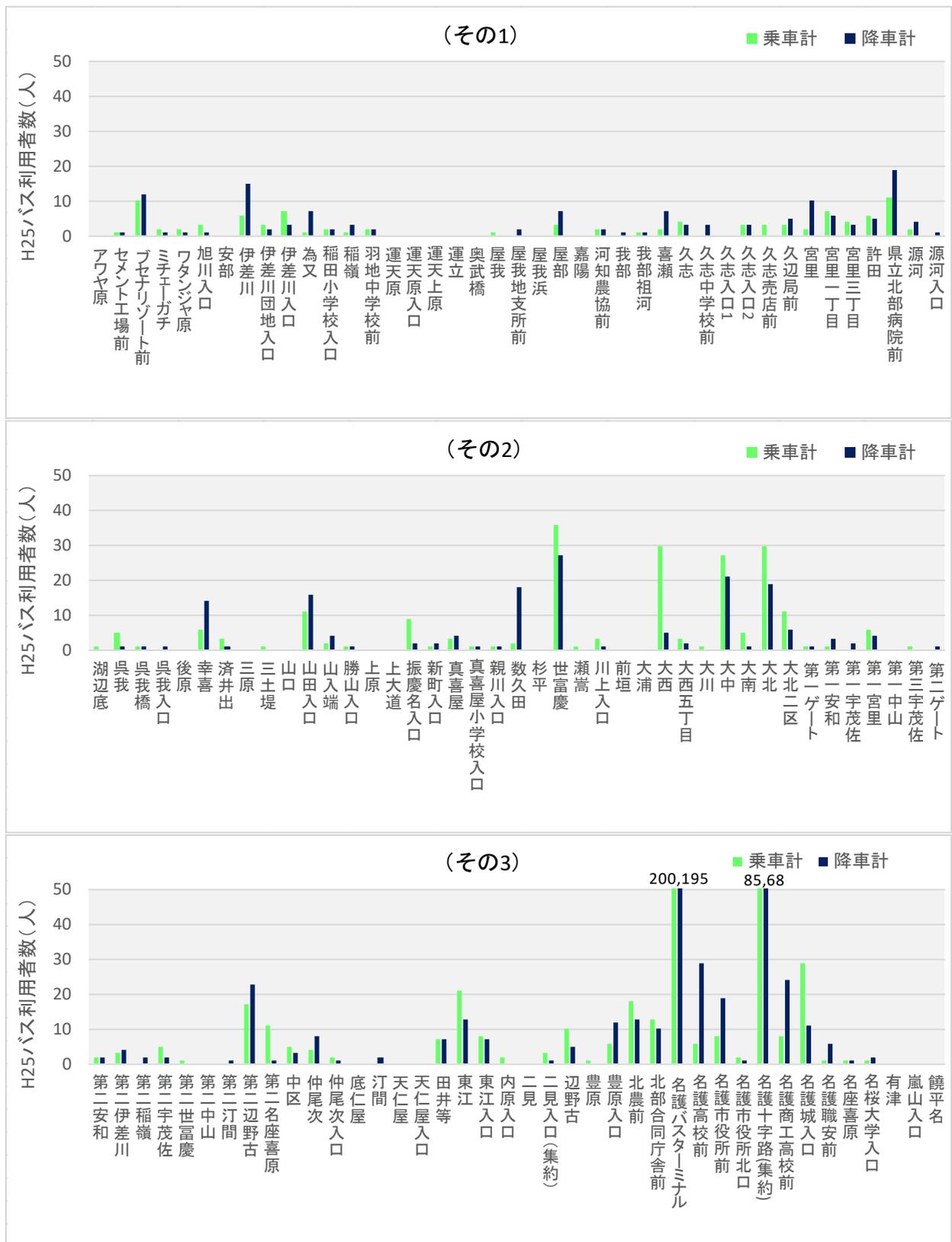
(1) 沖縄県による路線バスOD調査

- 平成 25 年 11 月、12 月に沖縄県が実施した路線バス OD 調査の結果では、名護市全体で利用者が多いバス停は、名護バスターミナル、名護十字路、世富慶等となっています。
- 市街地地域で見ると、名護高校前や名護商工高校前は運行ダイヤが朝の時間帯に偏っているため、乗車の割合が高くなっています。



【出典】平成 25 年路線バス乗降調査

図 4-9 路線バス乗降数（名護市全域および中心部）



【出典】平成25年路線バス乗降調査

図 4-10 バス停別路線バス乗降数

(参考) 系統 117 高速バス

表 4-2 (参考) 系統 117 高速バス

系統 番号	路線	上り(本/日)		下り(本/日)		備考	
		平日	土休日	平日	土休日	上り	下り
117	高速バス	9	9	10	10	ホテルオリオンモトブリゾー ト&スパ方面	那覇空港 方面

【出典】 バスマップ沖縄(http://www.kotsu-okinawa.org/map_north.html) (2021 年 7 月)

(参考) 系統 YB やんばる急行バス

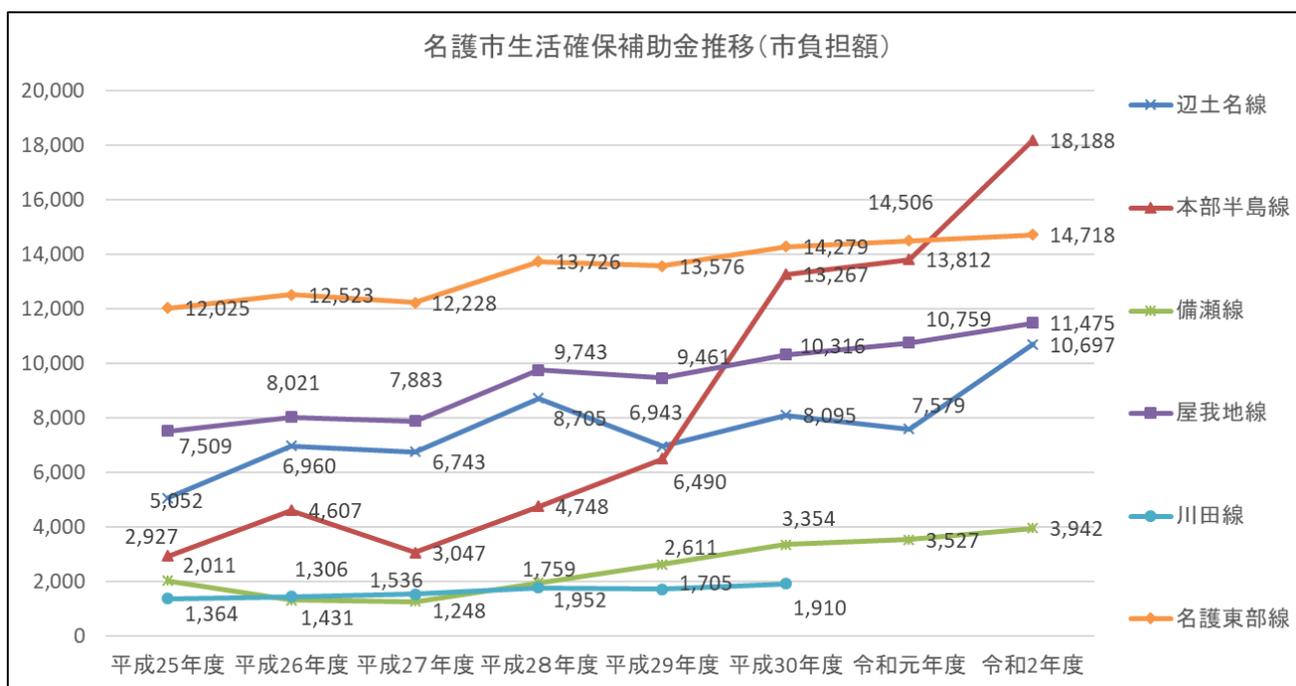
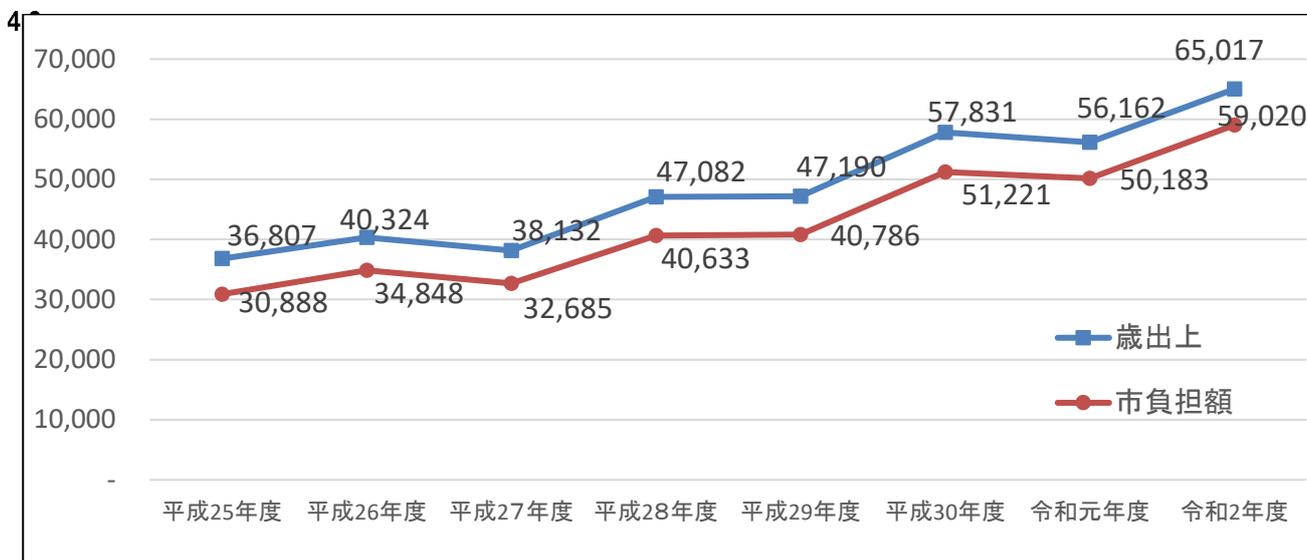
表 4-3 (参考) 系統 YKB やんばる急行バス

系統 番号	路線	上り(本/日)		下り(本/日)		備考	
		平日	土休日	平日	土休日	上り	下り
YB	やんばる急行バス	9	9	9	9	連天港 方面	那覇空港 方面

【出典】 バスマップ沖縄(http://www.kotsu-okinawa.org/map_north.html) (2021 年 7 月)

補助金の交付及び市の負担状況

- 現在の北部地域の路線バスの多くが、補助を受けて運行しており、補助金の交付額及び市の負担額は年々増加している傾向にあります。
- 路線別にみると多くの路線で微増傾向にあるなか、本部半島線の増加率が比較的高いことが確認されます。



※川田線は令和元年度以降廃線。

【出典】名護市データ

図 4-11 路線バスの補助金推移

5 送迎バス等の運行・利用状況

送迎バスの運行状況

名護市内では路線バスに加えて、地域住民の移動手段として、下記のスクールバス、送迎バス（ヒアリング後別途追加）が運行されております。

表 4-4 送迎バス等の運行状況

5.1

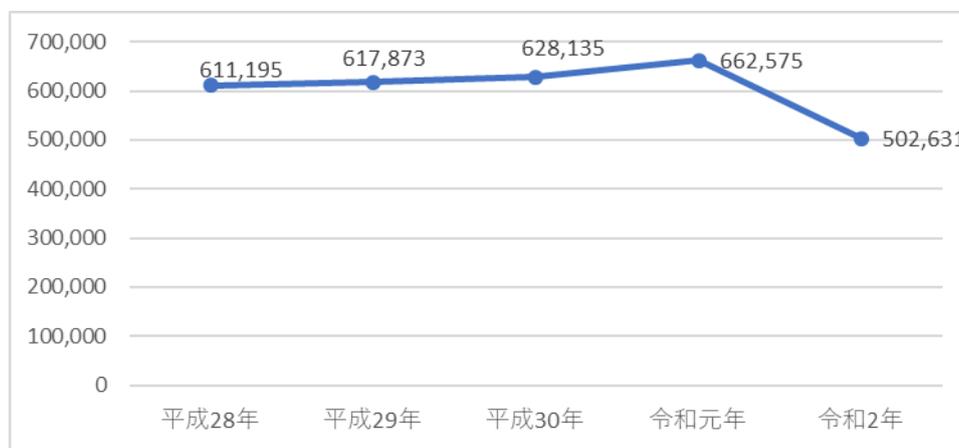
種類	名称	運行主体	運行内容
スクールバス	名桜大学学生送迎バス	名桜大学	運行ルート：名桜大学から市街地地域を通り、東江地区まで行き名桜大学に向かうルート。 運行頻度：平日は計9便（午前3便、午後6便）の運行。土曜・日曜は計5便（午前3便、午後2便）の運行。
スクールバス	東江中学校スクールバス	名護市	運行ルート：喜瀬地区の国道58号線沿いから東江中学校までのルート。 運行頻度：午前中1本のみ運行。
スクールバス	源河地区スクールバス	名護市	運行ルート：源河地区会館から真喜屋小学校を通り、羽地中学校までのルート。（下校時は、真喜屋小学校から源河方面へ向かう） 運行頻度：1日に計3便（登校時1便、下校時2便）の運行。
スクールバス	緑風学園スクールバス	名護市	運行ルート：緑風学園を中心として、市街地地域までの二見ルートと天仁屋地区・源河地区・伊差川地区を回る天仁屋ルートの計2ルート。 運行頻度：登校時は両ルート1便ずつだが、下校時は二見ルートが3便、天仁屋ルートが2便の運行。（小学校は下校時刻による2パターンのダイヤがある）
病院送迎バス	北部地区医師会病院送迎バス	北部地区医師会病院	運行ルート：病院から東江方面に向かうAコース、伊差川方面に向かうBコース、曜日によって向かう方面が変わる市外線（平日のみ計5パターン）の計3ルート。 運行頻度：Aコースについて1日に13便、Bコースについて1日に9便、市外線について各方面午前1便を運行。

タクシーの運行・利用状況

(1) 民間タクシー配車実績(過去5年間)

- 名護市内で運行している民間タクシーの配車実績は、新型コロナウイルス感染症の影響により令和2年の実績が落ち込んでいますが、平成27年以降、やや増加傾向となっております。

5.2



※名護市内で運行しているタクシー事業者の配車実績合計

【出典】各事業者提供データから作成

図 4-12 タクシーの配車実績

(2) タクシーに関する名護市の取り組み

- 名護市では外出困難な高齢者の移動手段確保のため、自宅から病院への移送を支援する名護市福祉タクシー利用助成事業を行っております。
- また、令和2年度には新型コロナウイルス感染症拡大の防止により、外出を控える交通弱者や高齢者を支援するため、タクシーチケットの配布事業を行っております。

① 名護市福祉タクシー利用助成事業実績(過去5年間)

表 4-5 名護市福祉タクシー利用実績

年度	決定人数	使用枚数	助成金額
H28	74	1,084	541,980
H29	83	1,142	571,000
H30	85	1,098	548,960
R1	88	1,266	632,950
R2	67	1,002	501,000

【出典】名護市データ

② タクシーチケット利用実績(新型コロナウイルス感染症経済対策)

表 4-6 買物支援事業タクシーチケット利用実績(新型コロナウイルス感染症経済対策)

事業名	利用対象期間	対象者	配布対象者数	利用金額	送付内容
交通弱者買物支援事業	令和2年6月8日～ 令和2年7月19日まで	65歳以上の者のみで構成される世帯	9,965世帯	14,894,330円	1枚560円のチケット×6枚
		障がい者手帳が交付されている者がいる世帯			
		母子手帳が交付されている妊婦及び1歳未満の子をもつ世帯			
高齢者等買物支援事業	令和2年12月19日～ 令和3年2月28日まで	70歳以上の方がいる全世帯	7,472世帯	14,106,960円	1枚560円のチケット×6枚

【出典】名護市データ

海上交通の現状(第一マリンサービス)

- 名護市周辺に存在する渡久地港（本部町）に、那覇と北部地域を結ぶ定期航路の運航が行われております。

表 4-7 海上交通の現状

5.3 ○夏ダイヤ（4月29日～10月10日）

	発	時刻	着	時刻
1便	那覇港・泊ふ頭	8:00	本部・渡久地港	9:15
2便	本部・渡久地港	9:35	那覇港・泊ふ頭	10:50
3便	那覇港・泊ふ頭	11:10	本部・渡久地港	12:25
4便	本部・渡久地港	12:45	那覇港・泊ふ頭	14:00
5便	那覇港・泊ふ頭	15:35	本部・渡久地港	16:50
6便	本部・渡久地港	17:10	那覇港・泊ふ頭	18:25

○冬ダイヤ（10月11日～翌4月下旬）

	発	時刻	着	時刻
1便	那覇港・泊ふ頭	9:30	本部・渡久地港	10:45
2便	本部・渡久地港	11:15	那覇港・泊ふ頭	12:30
3便	那覇港・泊ふ頭	15:00	本部・渡久地港	16:15
4便	本部・渡久地港	16:45	那覇港・泊ふ頭	18:00

○料金表

(単位：円)

	大人・小児	料金		料金	
一般（片道）	大人	2,000	障がい者割引 （片道）	大人	1,000
	小児	1,000		小児	500
2枚キップ （有効期限7日間）	大人	3,000	学生割引（片道）		1,000
	小児	1,500	高齢者割引（片道）		1,000
			免許返納者（片道）		1,000

※学生割引対象者は、中学生・高校生。

※高齢者割引対象者は、満65歳以上。

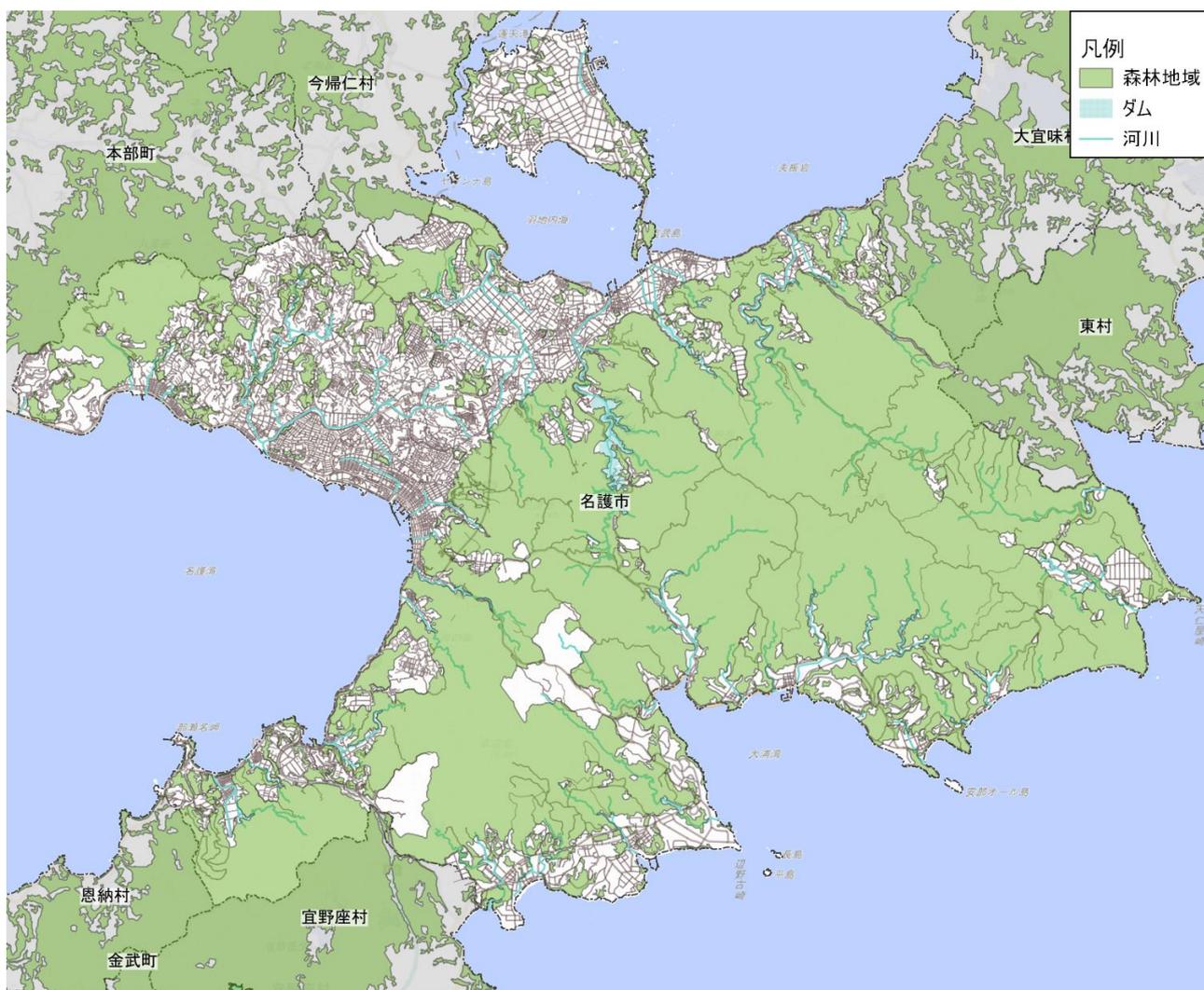
【出典】第一マリンサービス株式会社(<https://daiichi-marine.com/>)(2021年7月)

公共交通空白地域

名護市における公共交通網の徒歩利用圏を把握するため、公共交通空白地域及び公共交通の人口カバー率を整理します。

(1) 可住地域の抽出

- 5
- ▶ 公共交通空白地域の分析は、名護市の可住地域に公共交通の徒歩利用圏を重ね合わせて分析を行い、公共交通の人口カバー率はこれらに人口メッシュ（250m）を用いて分析を行います。
 - ▶ より精緻な分析を行うため、人口メッシュから人が住むことが出来ない地域（非可住地域※）を除きます。



※非可住地域の定義 以下の①～⑪の地域

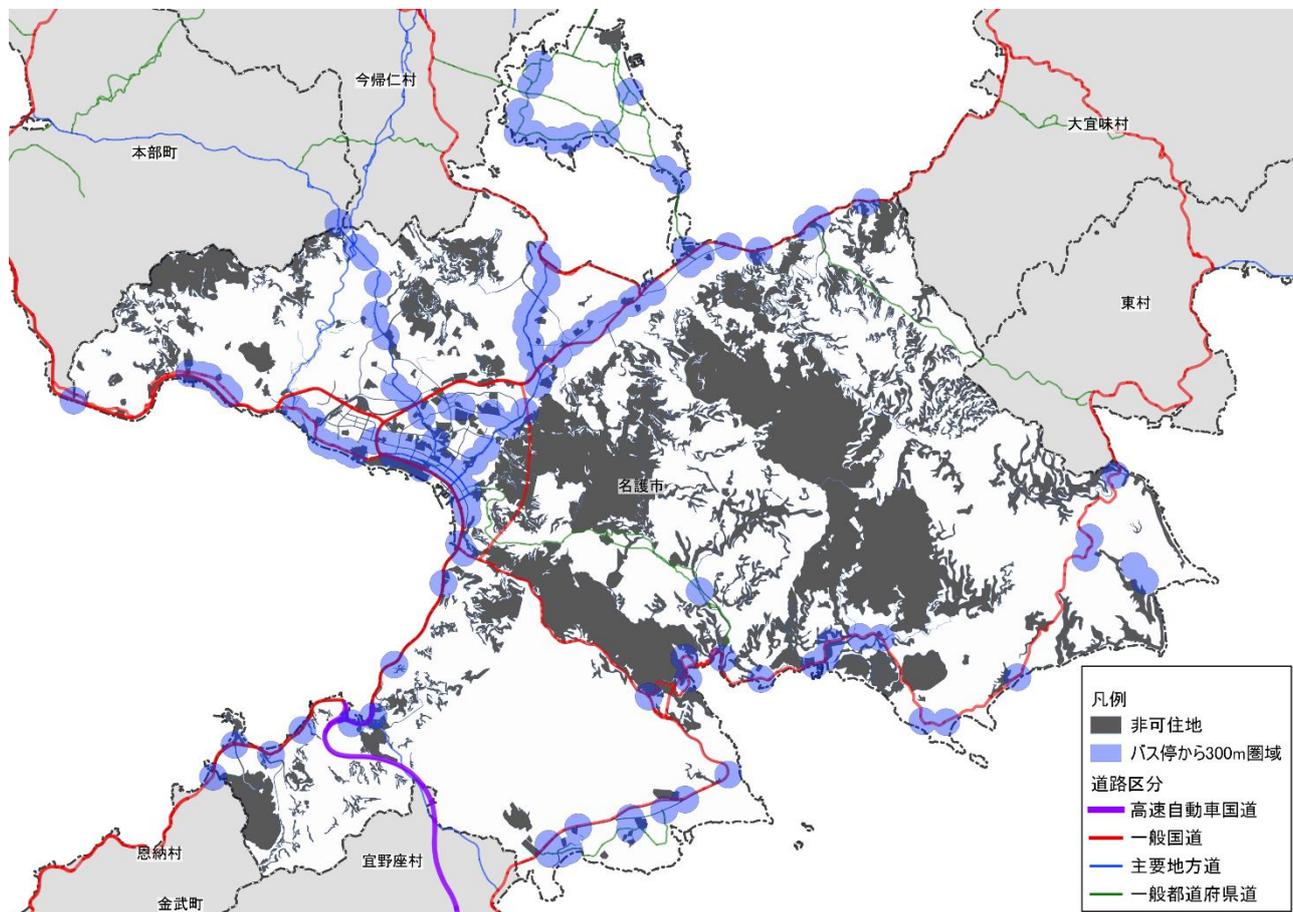
- ①30度以上の急傾斜地、②水面、③ゴルフ場、④商業用地、⑤工業用地、⑥公共用地、⑦文教厚生用地、⑧公共空地、⑨公園・緑地、⑩道路用地、⑪交通施設用地

【出典】名護市都市計画基礎調査

図 4-13 可住地域の抽出

(2) 公共交通空白地域の状況

- 5分以内で到達できる距離を徒歩利用圏と考え、バス停から300mの範囲を徒歩利用圏と設定します。
- 公共交通空白地域を抽出した結果、各地域に空白地域が点在しているものの、特に市街地地域北部や屋部地区、羽地地区で空白地域が多く存在することが確認されます。
- 面積カバー率で見ると約10%がカバーされています。

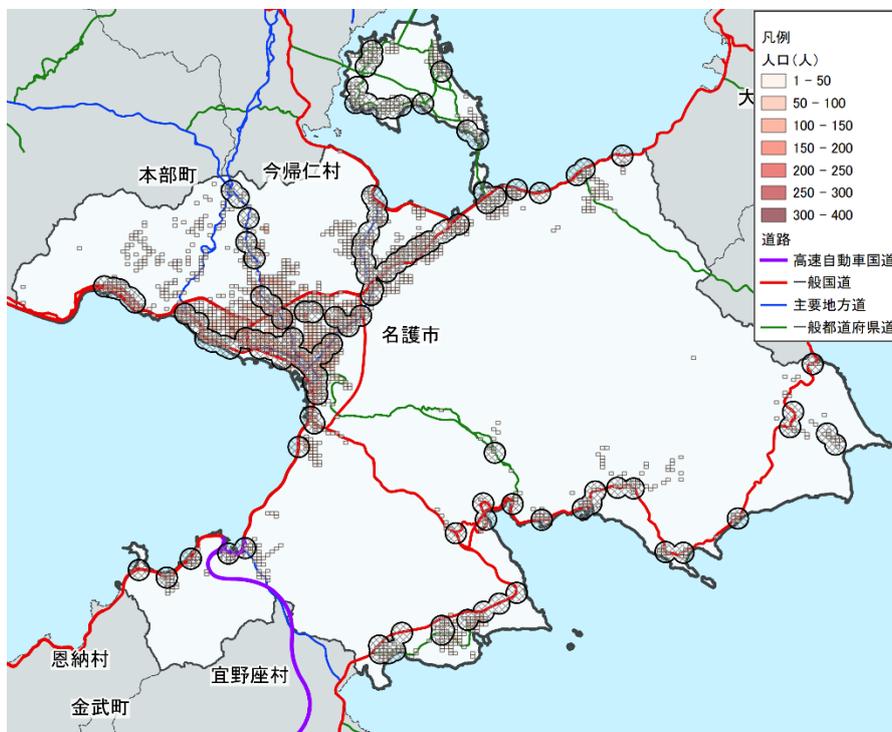


【出典】名護市都市計画基礎調査

図 4-14 公共交通空白地域の状況

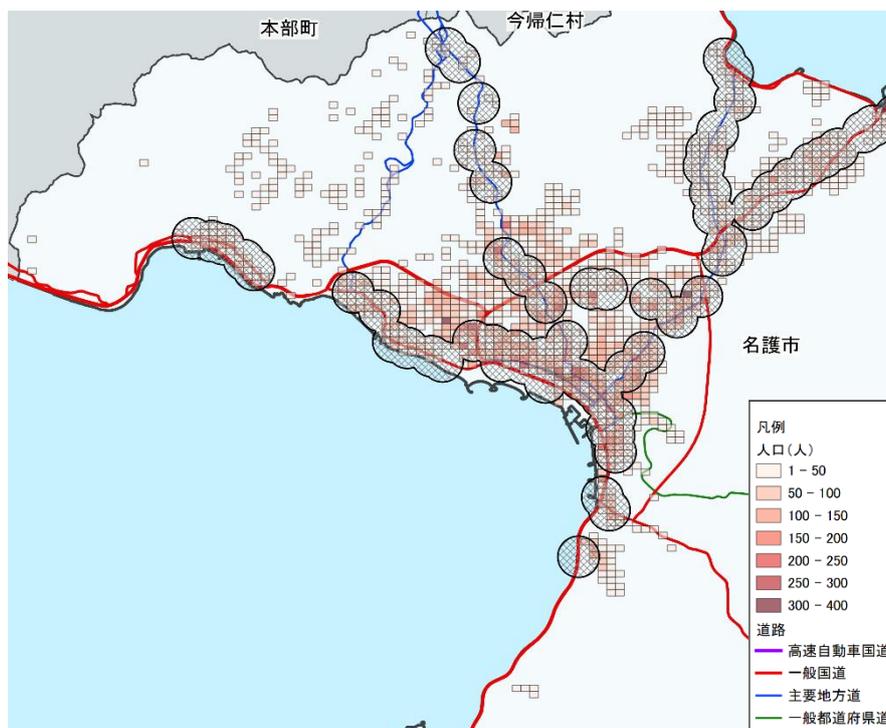
(3) 公共交通の人口カバー率（100m メッシュ）

- 人口メッシュ（100m）を重ね合わせた公共交通人口カバー率の分析では、人口カバー率は約 64% であることが確認されます。
- 市街地地域の東部、北部を中心に、人口の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。



【出典】名護市データ

図 4-15 公共交通の人口カバー率（100m メッシュベース）（名護市全域）



【出典】名護市データ

図 4-16 公共交通の人口カバー率（100m メッシュベース）（名護市中心部）

※100 m メッシュ人口の推計方法

100m メッシュ人口は、名護市の 55 区別人口（令和 2 年）（図 3-8）および、都市計画基礎調査（平成 29 年）における住宅系建物の延べ床面積をもとに推計しています。具体的には、100m メッシュごとに集計した住宅系建物の延べ床面積の割合に基づき、55 区別人口を 100m メッシュに按分しています。この際、各行政区に重心が含まれる 100m メッシュに対して当該行政区の人口を按分します。

また、バス停から 300m の範囲が交差する 100m メッシュでは、300m の範囲の内側と外側における延べ床面積の割合により人口を按分しています。

(4) 地区別の公共交通人口カバー率

- 100m メッシュでの人口カバー率の分析をもとに、地区別に人口カバー率の分析を実施した結果、名護地区、久志地区、羽地地区、屋我地地区の 4 地区では、7 割程度のカバー率となっており、一方で屋部地区については、約 45%と比較的低いカバー率となっている。

表 4-8 地区別の公共交通人口カバー率の現状

地区	メッシュ上の 地区人口	公共交通 カバー人口	公共交通カバー率
名護	36,809	24,257	65.9%
屋部	12,227	5,596	45.8%
久志	4,227	3,045	72.0%
羽地	8,984	6,677	74.3%
屋我地	1,392	951	68.3%

【出典】名護市データ

(5) 沖縄県他地域との人口カバー率の比較

- 公共交通の人口カバー率について、沖縄県他地域と名護市を比較すると、那覇広域都市計画区域では 71.2%、中南部都市圏では 56.6%となっており、モノレールが存在する那覇広域都市計画区域より低いものの、中南部都市圏より高い状況となっています。

		那覇広域都市 計画区域	中部広域都市 計画区域	南城都市 計画区域	中南部都市圏
トリ ップ 数	モノレール	52,349 (1.4%)	360 (0.0%)	125 (0.1%)	52,834 (0.9%)
	バス	148,592 (3.8%)	38,412 (2.5%)	5,018 (3.0%)	192,022 (3.4%)
	合計	200,941 (5.2%)	38,772 (2.5%)	5,143 (3.1%)	244,856 (4.4%)
総人口		796,135	339,674	41,062	1,176,871
便交 地通 域利	交通利便地域人口(人)	566,732	95,410	4,179	666,321
	人口カバー率(%)	71.2%	28.1%	10.2%	56.6%
白交 地通 域空	交通空白地域人口(人)	229,403	244,264	36,883	510,550
	人口カバー率(%)	28.8%	71.9%	89.8%	43.4%

※ () 内は総トリップに対する割合
 ※交通利便地域：30本/日以上の運行本数のモノレール駅から800m、バス停留所から300mの圏域
 ※交通空白地域：交通利便地域以外の区域

出典：PT調査(H18)、都市計画基礎調査(H28)

【出典】中南部都市圏の都市構造及び評価等

図 4-17 公共交通トリップ率・交通利便地域の人口カバー率



【出典】那覇広域都市計画（都市計画区域の整備、開発及び保全の方針）

図 4-18 沖縄県の計画区域図

ニーズ調査

地域公共交通計画の策定に向けて、名護市の交通実態把握に加えて、名護市民等の地域公共交通におけるニーズを把握するため、以下のニーズ調査を実施いたします。

1 調査概要

第5章 調査の視点と調査方法

ニーズ調査では、以下の項目を把握し、地域公共交通計画への反映を行うこととします。

表 5-1 把握項目と調査内容

把握項目	調査内容
移動実態（目的別）	名護市民の移動実態を、国勢調査等の統計データに加え、より具体的に把握するため、市民アンケートにより移動目的（通勤通学・買い物等）毎に、交通手段等を調査
公共交通の利用実態	公共交通の現況整理としてアンケートにより、路線バスやタクシー等の利用実態を調査
地域における移動課題	名護市の交通の在り方を検討する上で、市民アンケートに加えて、より具体的な地域の移動に関する課題を把握するため区長へのアンケートを実施
公共交通への要望	施策検討に活用するため、市民目線の調査と施設へのアンケート・ヒアリング調査を組み合わせることで施策に対するニーズを調査

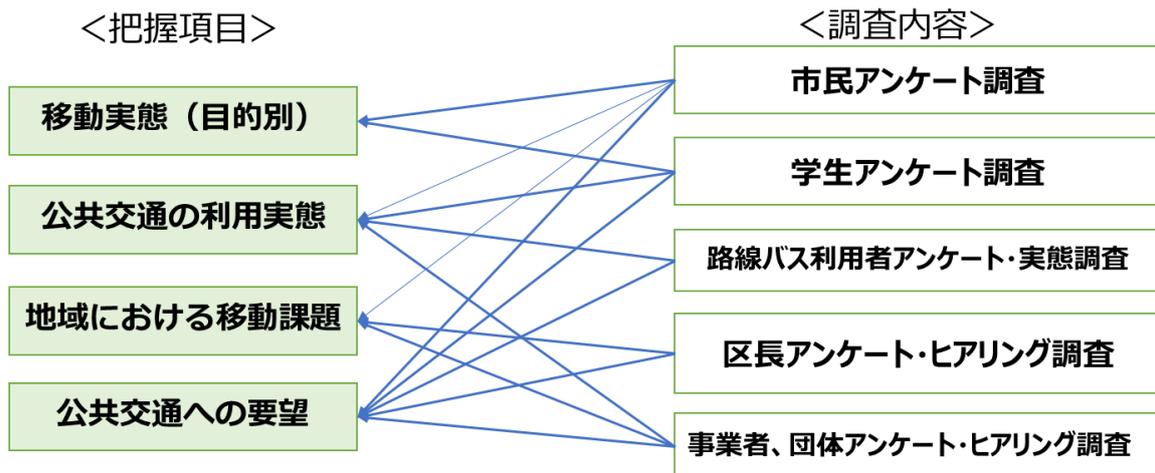


図 5-1 把握項目とアンケート・ヒアリング内容

調査一覧

目的達成のために実施する調査の概要を以下に整理します。

表 5-2 実施する調査の概要

調査名	調査方法	実施時期	対象	概要
1.2 市民アンケート	アンケート (紙 + WEB)	10月	名護市内全域の 18歳以上の市民	名護市における公共交通の利用状況や課題・要望を把握するためアンケート調査を実施(票数7,000件、回収30%の約2,000件を想定)
学生アンケート	アンケート (WEB)	10月	名護市内の高校・ 高専・大学の学生	主に通学等の移動に対するニーズを把握するためアンケート調査を実施
路線バス利用者 アンケート・実態 調査	アンケート (はがき)	9月上旬	主なバス停留所 の利用者	路線バスの主要バス停留所を利用している人に対して、利用実態や課題を把握するためアンケート調査を実施(平日・休日計300票を目標)。乗降客数も調査
区長アンケート・ ヒアリング調査	アンケート + ヒアリング	10月	各区長 (全55区)	各地域における具体的な公共交通の課題を把握するため、区長へのアンケート調査を実施。また交通空白地域の区長にはヒアリング調査も併せて実施
事業者、団体アン ケート・ヒアリン グ調査	アンケート + ヒアリング	アンケート (9月下旬) + ヒアリング (10月)	需要:公共交通の 目的地と考えら れる施設(学校、 医療、商業、観光 等) 公共交通の必要 性が特に高いと 考えられる、高齢 者関連団体、障が い者団体 供給:交通事業 者、国道事務所等 の道路関連	市民の公共交通利用時の目的となり得る施設に対して、利用者の現状の移動実態や公共交通へのニーズを把握するためヒアリング調査を実施

2 アンケート調査の実施方針

市民アンケート

(1) 調査概要

地域公共交通計画の策定に向けて、名護市民の移動実態及び公共交通の利用実態や課題・要望を把握するため、名護市全域にお住いの市民の方へアンケート調査を実施します。

2.1

- 方法：アンケート調査は郵送の紙アンケートにて実施いたします。回答は郵送での返送または、WEBアンケートでの回答とします。
- 調査期間：令和3年10月15日～10月31日
- 配布対象：配布対象は、名護市にお住いの18歳以上の方とします。
- 配布数：名護市全体で7,000枚として、地域毎の人口等を考慮し、各地域での配布枚数は以下を想定しております。
 名護地区：3,500枚 羽地地区：1,000枚 屋部地区：1,500枚
 久志地区：700枚 屋我地地区：300枚
- 回収数：XXXX枚（回収率：xx.x%）

(2) 調査項目

設問	設問項目	活用方法	
1.個人属性	①性別、②年齢、③住所、④職業	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 年齢、地域の違いによる移動実態の違い、交通手段の違いを把握 ✓ 職業はクロス集計時に必要に応じて活用 	
	⑤最寄りバス停までの距離	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 最寄りバス停の距離に応じてバス利用実態等の違いを把握 	
	⑥運転免許の保有（自動車免許、二輪・原付免許）	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 免許保有の有無により公共交通の利用状況の違いや施策に対するニーズを把握 	
	⑦自由に使える自動車/自動二輪等	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 自由に使える自動車等の有無により公共交通の利用状況の違いを把握 	
	⑧家族による送迎状況	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 家族による送迎環境の有無の違いによる公共交通の利用状況の違いを把握 	
	⑨歩行器具使用状況 ⑩内容	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ノンステップバスやバス待ち環境の改善などの施策検討に活用 	
設問	設問項目	活用方法	
2.移動実態	①外出頻度、②自動車利用の有無、③主な外出の内容	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 平日・休日ごとにそれぞれ主な利用の実態を把握し、現況把握における移動実態整理として活用 	
3.バス交通	①路線バスの認知度	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 路線の認知度を把握し、問題点・課題把握に活用 	
	路線バス利用者	②利用頻度	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 主な目的・利用する停留所・時間帯を把握し、路線バスの利用実態を把握
		③利用目的	
		④利用バス停	
		⑤利用時間帯	
	⑥運行サービスの重要度	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 現況把握の一環として公共交通サービスの重要度・ニーズを確認 	
	⑦バスの乗り継ぎ実態	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 現状の乗り継ぎ実態を把握 	
	⑧乗り継ぎの際の重要度	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ⑦とあわせて、乗り継ぎ施策検討の参考として乗り継ぎに対する意識を把握 	
	路線バス非利用者	⑨利用しない理由	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 路線バスの現状における課題の把握 ✓ 施策検討の参考として利用しない理由を把握
		⑩利用するための重要な事項（⑪自由意見）	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 路線再編時やコミュニティバスの施策検討の際の、サービスレベル等の参考として活用
共通	⑫路線バスで行きたい場所	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 施策検討の参考として訪問ニーズのある場所を把握 	

設問分類	設問項目	活用方法
4. タクシー交通	①利用頻度	✓ 主な目的・利用する方面・時間帯を把握し、タクシーの利用実態を把握 ✓ タクシーの需要喚起の施策検討時等に活用
	②利用目的	
	③タクシーで行く場所	
	④利用時間帯	
	⑤利用した理由	
5. 新たな交通施策について	①1) コミュニティバスのニーズ	✓ 施策検討の参考として活用
	①2) デマンド交通ニーズ	✓ 施策検討の参考として活用
	③交通施策全般ニーズ	✓ 施策検討の参考として活用。優先度を整理することにより、施策実施スケジュール（短期・中長期）の検討材料として活用
6. その他	自由意見	✓ 公共交通に対する自由意見を把握し、ニーズ把握の参考意見として活用

図 5-2 調査項目

学生アンケート

(1) 調査概要

2.2

名護市内の全高校・高専・大学の学生の通学及び送迎の移動実態を把握するため、WEB アンケート調査を実施します。

内容は、基本的に市民アンケートを踏襲し、通学等の設問を追加する形で設定します。

(2) 調査対象

アンケートの調査対象は、名護市内に存在する以下の学校を想定しております。

[高校]名護高校、名護商工高校、北部農林高校

[高専]沖縄工業高等専門学校

[大学]名桜大学

路線バス利用者アンケート・実態調査

(1) 調査概要

名護市内における路線バスの具体的な利用実態、路線バスに対する意向・課題等を把握するため、路線バスを利用している方に対して、はがき形式によるアンケート調査を実施します。

また、アンケートの配布に併せて、名護市内の主要なバス停留所にて、乗降客数を調査します。

2.3

(2) 調査対象

名護市内において利用が多いバス停、今年度実施するコミュニティバスとの乗り継ぎが考えられるバス停等を考慮し、以下のバス停にて実施する「主要バス停での乗降調査」に併せて、路線バスを利用される方にアンケートはがきの配布を行います。

[調査対象]名護バスターミナル、名護十字路、世富慶、沖縄高専入口、県立北部病院前、伊差川

(3) 調査項目

設問分類	設問項目	活用方法
1.個人属性	①性別、②年齢、③住所④職業、⑤運転免許の有無、⑥自家用車の有無、⑦自宅から最寄りバス停までの時間・距離	✓ 年齢、地域の違いによる移動実態の違い、交通手段の違いを把握
2.路線バスについて	2-1路線バス全体の満足度	✓ 路線バス利用者の満足度を把握し、目標等への活用を検討
	2-2路線バスの利用頻度	✓ 路線バス利用者の利用実態を把握
	2-3利用する（した）路線バスの利用実態	✓ 路線バス利用者の利用実態を把握
	2-4①バスサービスの重要度	✓ 路線バス利用者のサービスの重要度を把握
	2-4②具体的な改善点	✓ 改善点を把握し、施策等に反映
	2-5利用する（した）路線バス以外の利用実態（頻度が高いもの）	✓ 路線バス利用者の利用実態を把握
	2-6路線バスで行きたい場所	✓ 施策検討の参考として訪問ニーズのある場所を把握
2-7路線バスへの要望	✓ 公共交通に対する自由意見を把握し、ニーズ把握の参考意見として活用	

図 5-3 調査項目

3 ヒアリング調査の実施方針

区長アンケート・ヒアリング調査

(1) 調査概要

各地域の移動や公共交通利用に関する要望を把握するため、名護市内全区の区長に対して、アンケート調査を実施します。

また、公共交通空白地域の区長にはヒアリング調査も併せて実施を想定しております。

3.1

(2) 調査対象

調査対象は名護市内 55 区の全区長とします。

(3) 調査項目

設問分類	設問項目	活用方法
交通状況	住民の方がよく利用する施設（行政施設、医療・福祉施設、商業施設、学校、文化・スポーツ施設、その他公共施設、その他）	地区ごとの移動実態の把握
公共交通の課題	上記移動の際に公共交通が不便な地域の有無と、理由	地域における具体的な公共交通の課題を把握
利用促進策	上記移動において公共交通利用促進策	地域における具体的な公共交通施策ニーズを把握
自由意見	公共交通の問題点・改善要望	公共交通の問題点・改善点を把握

図 5-4 調査項目

施設・関係機関ヒアリング

(1) 調査概要

名護市内における公共交通の将来像の検討等に向けて、市民の公共交通利用時の目的となり得る施設・関係機関に対して、現状の利用実態（移動手段、居住地の方面等）や公共交通へのニーズを把握するためヒアリング調査を実施いたします。

3.2 (2) 調査対象

調査対象は過年度までの調査状況等を踏まえて、以下の通り想定しております。

表 5-3 ヒアリング先と主な確認の観点（1）

No.	種類	施設名	主な確認の観点	
1	交通事業者	(株) 琉球バス交通	<ul style="list-style-type: none"> ・利用実態（一般・学生・高齢者） ・現状の課題 ・公共交通再編のあり方・ニーズ 	
2		バス		沖縄バス（株）
3		(株) 北部観光バス		
4		やんばる急行バス		
5		タクシー		(株) 丸金交通
6		(資) 北部観光タクシー		
7		(資) 名護タクシー		
8		高速船		第一マリンサービス（株）
9	高齢者団体	名護市介護長寿課	<ul style="list-style-type: none"> ・移動に関する課題 ・公共交通の利用状況（利用に関する課題） ・現在名護市などが行っている各種支援事業等に対する評価 ・公共交通へのニーズ 	
10		名護市老人クラブ連合会		
11		障がい者団体		(社) 名護市社会福祉協議会
12	NPO 名護市障がい者関係団体協議会			
13	名護市社会福祉課			
14	拠点	交通拠点	道の駅許田	<ul style="list-style-type: none"> ・利用客の状況（名護市、来訪者） ・公共交通へのニーズ
15			羽地の駅	
16			わんさか大浦パーク	
17		名護漁業共同組合		
18	名護湾	名護市振興対策室	<ul style="list-style-type: none"> ・利用客の状況（名護市、来訪者） ・現状の公共交通ニーズ ・名護湾沿岸基本構想を踏まえた公共交通へのニーズ 	
19	その他	道路管理	内閣府 沖縄総合事務局 北部国道事務所	<ul style="list-style-type: none"> ・道路交通における課題 ・上記課題に対する公共交通へのニーズ（自家用車の公共交通利用転換など） ・新たな公共交通整備時（市街地コミュニティバスなど）において考えられる道路交通の課題
20			沖縄県土木建築部北部土木事務所	
21			名護市都市計画課	
22			名護市建設土木課	

表 5-4 ヒアリング先と主な確認の観点（2）

No.	種類	施設名	主な確認の観点		
23	学校	公立大学法人名桜大学	<ul style="list-style-type: none"> ・スクールバスの運行状況 ・学生の通学状況 ・公共交通へのニーズ 		
24		沖縄工業高等専門学校			
25		沖縄県立名護高校			
26		沖縄県立名護商工高校			
27		沖縄県立北部農林高校			
28		名護市教育員会学校教育課			
29		名護市屋我地支所			
30		名護市久志支所			
31		医療		沖縄県立北部病院	<ul style="list-style-type: none"> ・通院者の交通状況 ・送迎等に関する問題 ・公共交通へのニーズ
32				地域医療支援病院 公益社団法人北部地区医師会 北部地区医師会病院	
33	医療法人琉心会 勝山医院				
34	久志診療所				
35	屋我地診療所				
36	沖縄県保健医療部医療政策課				
37	国立療養所沖縄愛楽園				
38	名護療育医療センター（五和会）				
39	医療法人寿福会 赤嶺内科				
40	名護市健康増進課				
41	施設	イオン名護	<ul style="list-style-type: none"> ・買い物客の交通状況 ・送迎に関する問題 ・公共交通へのニーズ 		
42				はい菜！やんばる市場	
43				タウンプラザかねひでなんぐすく桜市場	
44				サンエー V21 いさがわ食品館	
45				なごアグリパーク	
46				ザ・フォレストモール名護	
47				MEGA ドン・キホーテ名護店	
48				名護市商工・企業誘致課	
49				名護市商工会	
50				名護青年会議所	
51	観光	名護市観光協会	<ul style="list-style-type: none"> ・名護市の観光客の属性（国籍等、旅行ルート、交通手段等） ・駐車場確保などの現状交通の課題 ・外国人対応の問題 ・公共交通へのニーズ 		
52		名護市観光課			
53		轟の滝			
54		オリオンハッピーパーク			
55		ネオパークおきなわ			
56		パイナップルパーク			
57		OKINAWA フルーツらんど			
58		森のガラス館			
59		ザ・ブセナテラス			
60		カヌチャリゾート			
61	沖縄北部テーマパーク事業者				

各種実証実験における調査の計画への反映

(1) 実証実験の内容と計画への反映方針

コミュニティバス及びデマンド交通の実証実験の結果を、地域公共交通計画へ反映するため、ニーズ調査及び利用状況の整理を行います。

各実験の内容と計画への反映方針は以下になります。

3.3

表 5-5 実証実験の内容と計画への反映方針

実証内容		内容
名護市街地及び周辺エリアコミュニティバス実証実験	循環線 東西線 南北線	✓ 市街地の利便性向上を図るため、令和2年の実証実験を受けて、3ルートにおけるコミュニティバス運行 →市街地及び周辺エリアの公共交通のあり方を検討、計画に反映
	コミュニティバス（二見以北）	✓ 二見以北から市街地間のコミュニティバス運行 →名護市周辺部から市街地間の公共交通のあり方を検討、計画に反映
久志地域公共交通実証実験	デマンド交通（久辺三区）	✓ 久辺三区エリア内を基本としたデマンドタクシーの運行 →名護市におけるデマンド交通のあり方検討、計画に反映

(2) 効果検証の項目について

効果検証の項目としては、大きく以下の4つの項目を想定しています。

今後各調査を実施し、その結果を地域公共交通に反映します。

表 5-6 把握事項とそのための調査項目

把握事項	調査項目	調査方法	
		実績取得	アンケート・ヒアリング
想定した利用に対する利用状況の把握 ・地域住民の日常の移動手段としての利用 ・観光としての利用	✓ 利用者数 ✓ 各バス停及び乗降場での乗降状況 ✓ 利用OD ✓ 施設への来訪者の利用 ✓ 利用目的 ✓ 利用者属性	利用実績 OD調査	利用者アンケート 運転手ヒアリング
路線バス、タクシーへの影響	✓ 実証実験時の路線バス、タクシー利用状況変化 ✓ 路線バスとコミュニティバス及びデマンド交通の乗り継ぎ状況	路線バス、タクシー利用実績	交通事業者ヒアリング 利用者アンケート 沿線住民アンケート
運行内容のニーズへの適合	✓ コミュニティバス・デマンド交通サービスの満足度・不満点 ✓ 非利用者が利用しない理由	—	利用者アンケート 運転手ヒアリング 沿線住民アンケート
想定利用者数	✓ 利用意向 ✓ 移動に関して困っていること ✓ 本格運行での想定利用者数	利用実績	沿線住民アンケート

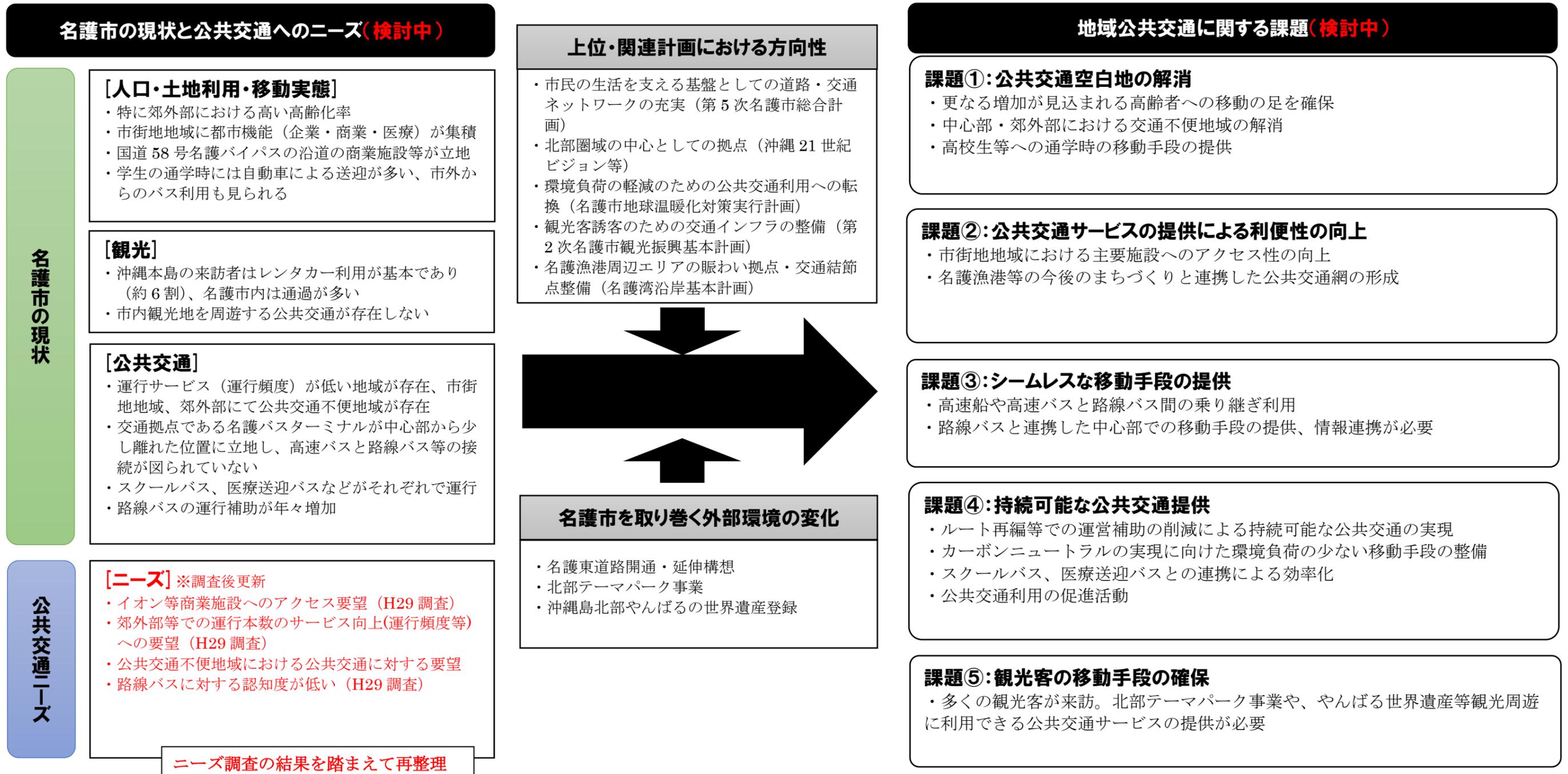
第6章 地域公共交通計画の基本方針と目標

1 名護市における地域公共交通に関する課題

1.1 地域公共交通に関する課題の整理

名護市現状や、公共交通へのニーズ、上位関連計画の方向性等を踏まえると、名護市の地域公共交通計画における課題は以下のように整理されます。

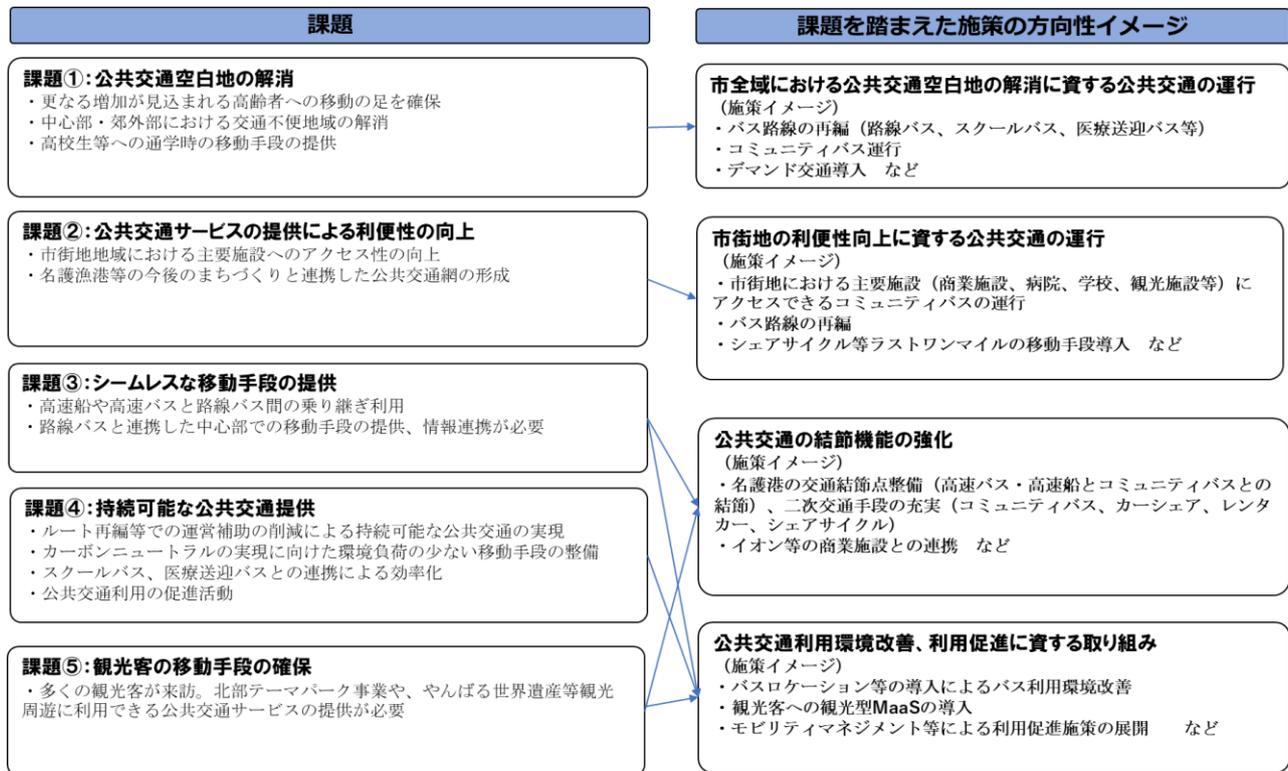
以下の整理は今後のアンケート・ヒアリング調査の結果や、実証実験の結果を踏まえて検討を進めて行くことします。



1.2 課題を踏まえた施策の方向性イメージ

今後各課題については、以下のように整理することを想定しております。

次回協議会では、現況に加え、ニーズ調査も踏まえて検討を実施いたします。



2 目標実現のための施策検討

2.1 基本方針・目標 及び 目標を達成するための施策

本計画における目標設定の前段として、計画の基本的な方針を検討します。

名護市の現状、公共交通ニーズに加え、上位関連計画における名護市地域公共交通の方向性や将来の周辺環境の変化等より整理された地域公共交通に関する課題を踏まえて、名護市における地域公共交通計画の「あるべき姿」を基本方針として設定します。