

# **地域公共交通計画の基本方針 及び 実施施策と目標・指標について**

**（地域公共交通計画 第 5～7 章）**

**名護市**



# 目次

※ページ番号は資料「4-2 名護市地域公共交通計画（案）」に対応しております。

|                                 |     |
|---------------------------------|-----|
| 第5章 ニーズ調査.....                  | 69  |
| 1 調査概要 .....                    | 69  |
| 1.1 調査の視点と調査方法 .....            | 69  |
| 1.2 調査一覧 .....                  | 70  |
| 2 ニーズ調査の実施結果.....               | 71  |
| 2.1 移動実態 .....                  | 71  |
| 2.2 公共交通の利用実態 .....             | 73  |
| 2.3 地域における移動課題.....             | 79  |
| 2.4 公共交通への要望 .....              | 84  |
| 第6章 地域公共交通計画の基本方針と目標.....       | 91  |
| 1 名護市における地域公共交通に関する課題 .....     | 91  |
| 1.1 地域公共交通に関する課題の整理 .....       | 91  |
| 1.2 上位関連計画等から見た将来の公共交通の方向性..... | 92  |
| 1.3 基本目標 .....                  | 93  |
| 1.4 名護市における公共交通の課題イメージ.....     | 94  |
| 1.5 目標を達成するための施策.....           | 95  |
| 1.6 施策の実施イメージ .....             | 101 |
| 1.7 計画目標の設定と把握方法 .....          | 103 |
| 第7章 達成状況の評価と進捗管理 .....          | 105 |
| 1 計画の評価スケジュール .....             | 105 |
| 2 計画全体のマネジメント .....             | 106 |



## 第5章 ニーズ調査

地域公共交通計画の策定にあたり、地域住民のニーズを計画に取り込むため、アンケート調査及びヒアリング調査を実施しました。

### 1 調査概要

#### 1.1 調査の視点と調査方法

ニーズ調査は、以下の表に示す通り、「地域における移動実態」、「公共交通の利用実態」、「地域における移動課題」、「公共交通への要望」の把握を目的とします。

表 5-1 把握項目と調査内容

| 把握項目       | 調査内容                                                                        |
|------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| 地域における移動実態 | 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                    |

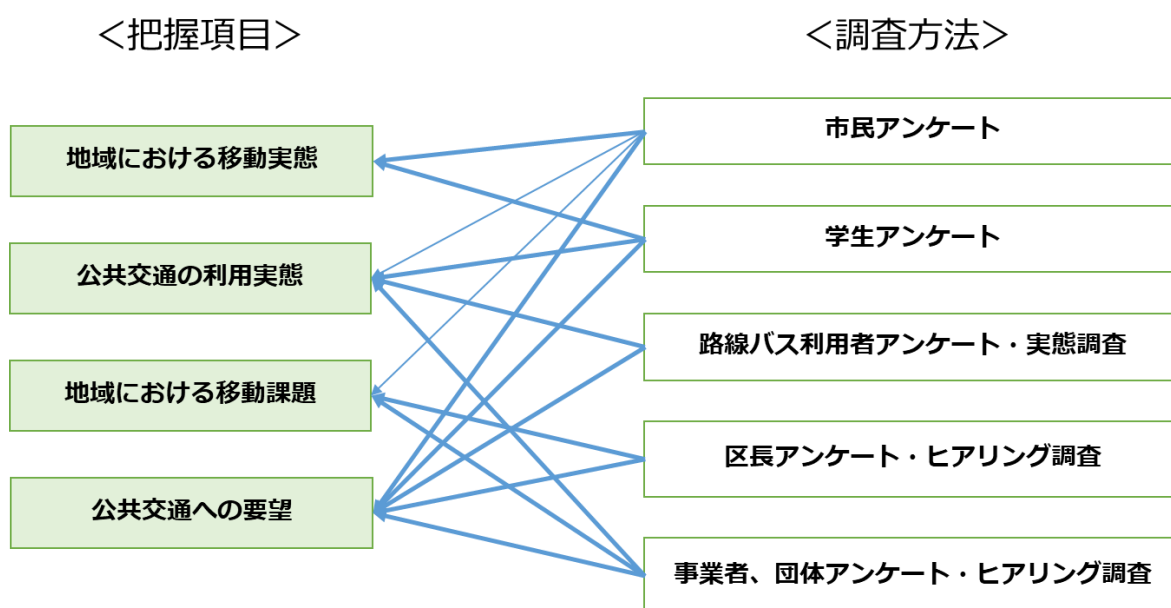


図 5-1 把握項目とアンケート・ヒアリング内容

## 1.2 調査一覧

実施した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

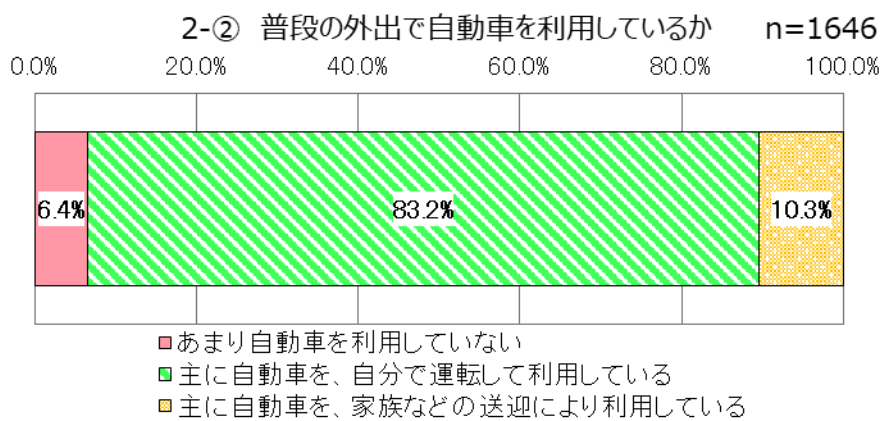
| 調査名                   | 調査方法                | 対象                                                                                                                                                                                                                                      | 概要                                                                                    |
|-----------------------|---------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| 市民アンケート               | アンケート<br>(紙 + WEB)  | 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                                               |
| 学生アンケート               | アンケート<br>(WEB)      | 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<br>アンケート・実態調査 | アンケート<br>(はがき)      | 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                                     |
| 区長アンケート・<br>ヒアリング調査   | アンケート<br>+<br>ヒアリング | 各区長<br>(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<br>+<br>ヒアリング | <p>【需要側】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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)</li> <li>・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</li> </ul> <p>【供給側】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者</li> <li>・国道事務所等の道路関連</li> </ul> | 市民の公共交通利用時の目的となり得る施設や公共交通の必要性が高いと考えられる地域住民に対して、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 ニーズ調査の実施結果

### 2.1 移動実態

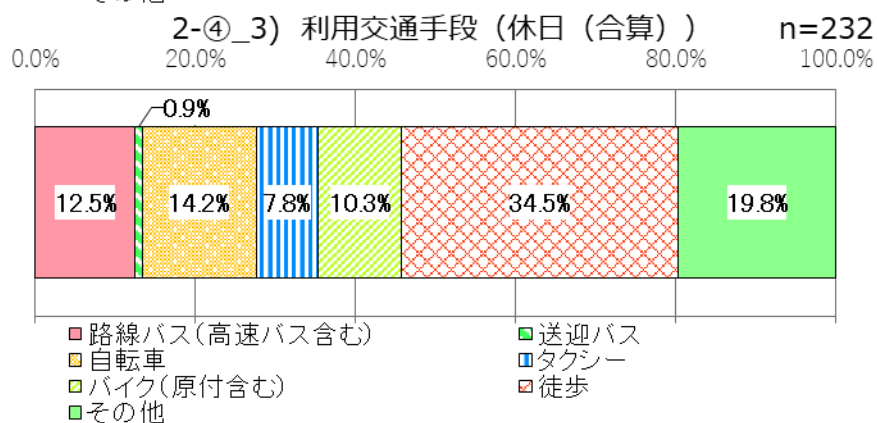
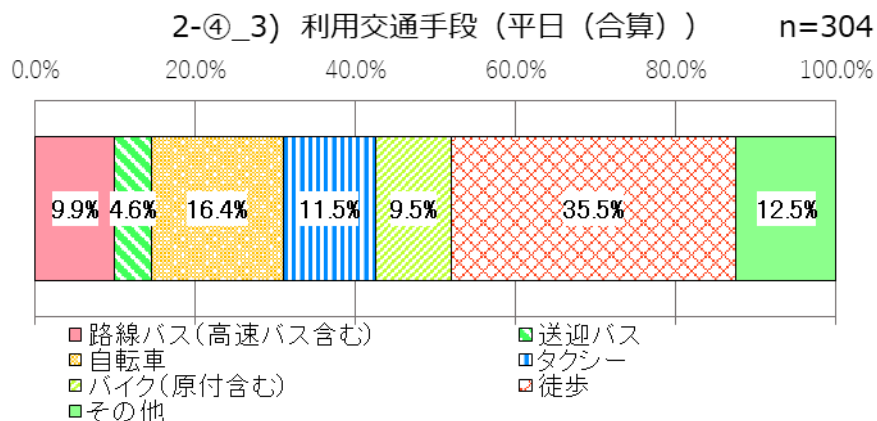
#### (1) 名護市民全体

名護市民の約8割は、移動の際に主に自動車を利用しており、送迎も含めると約9割の方が自動車による移動を主としています。



出典：令和3年公共交通に関する名護市民アンケート

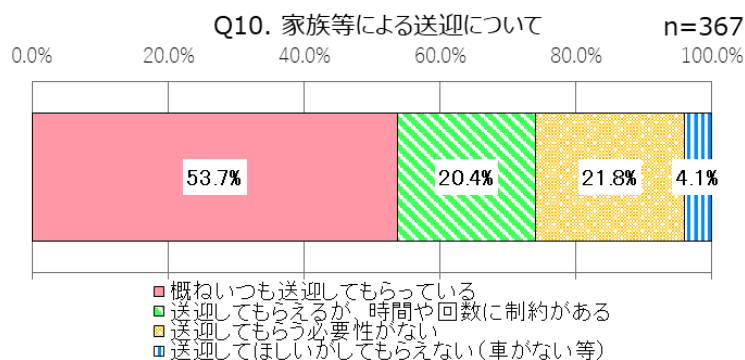
自動車以外の交通手段では、平日・休日ともに、「徒歩」での移動が最も多く、「路線バス」、「タクシー」の利用者ともに約1割程度となっています。平日は「タクシー」を利用する割合が若干高く、休日は「路線バス」を利用する割合が若干高くなっています。



出典：令和3年公共交通に関する名護市民アンケート

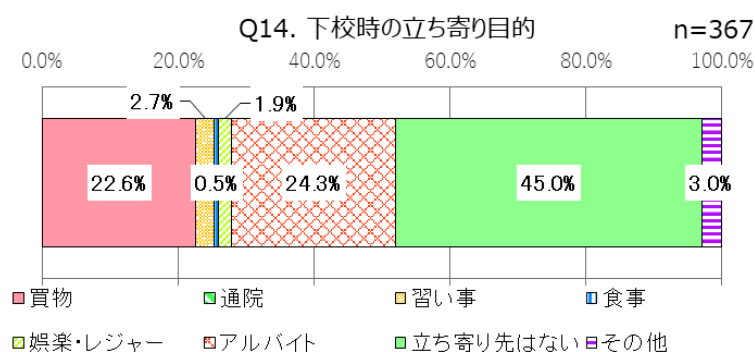
## (2) 市内学生

名護市内の高校生及び高専生は、5割以上が概ねいつも送迎により通学しており、時間や回数の制約がある人も含めると約7割が送迎通学となっています。



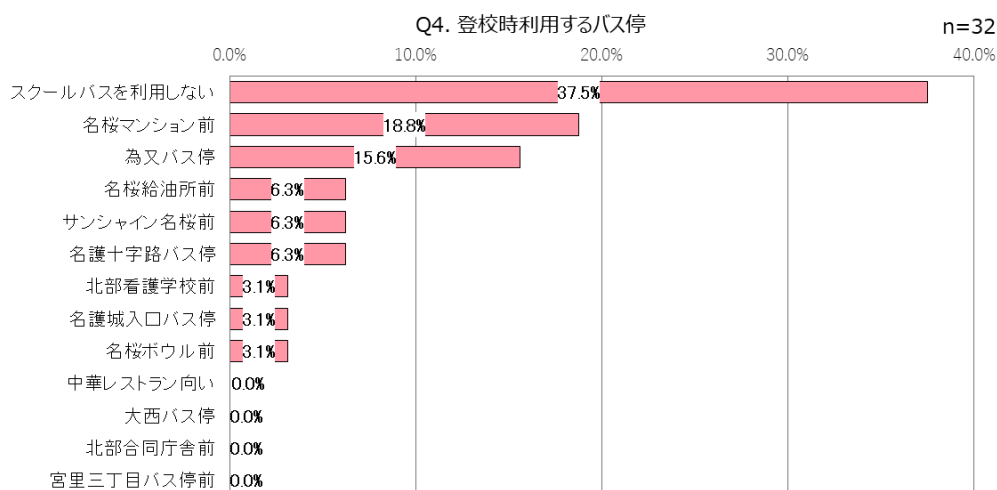
出典：令和3年公共交通に関する名護市内学生アンケート

また下校時の立ち寄りを見ると、「アルバイト」、「買物」で立ち寄りの移動を行っている高校生及び高専生がそれぞれ2割強見られます。



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

市内に立地する名桜大学の学生は、約6割がスクールバスを利用しており、利用するバス停は、「名桜マンション前（宮里）」や「為又バス停」が多い傾向にあります。



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

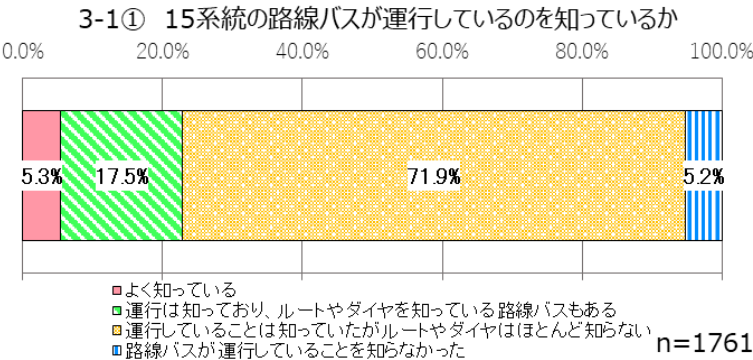


## 2.2 公共交通の利用実態

### (1) 路線バス

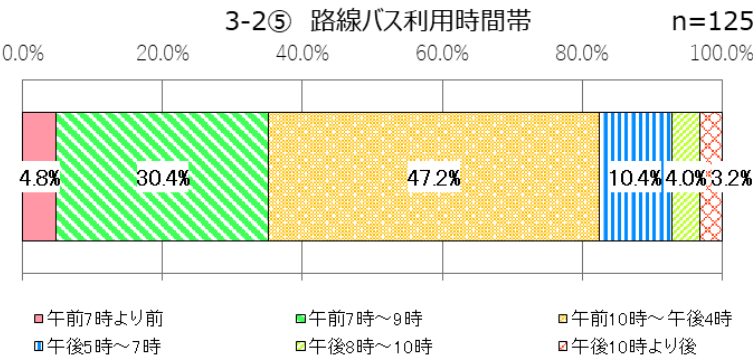
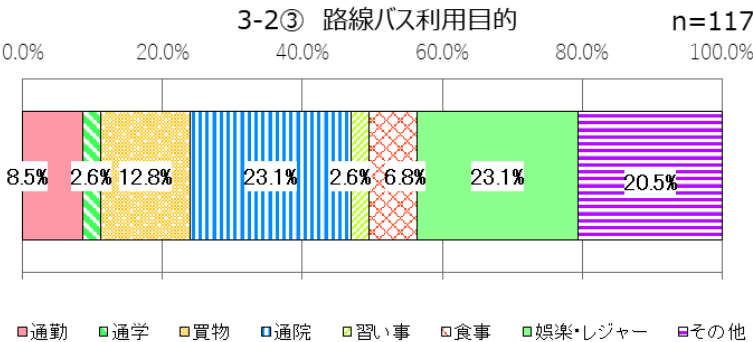
#### ① 市民全体(市民アンケートより)

回答者の約 2 割は、路線バスの運行に一定の認識がありますが、それ以外の人々がルートやダイヤ等について認識できていない傾向にあります。



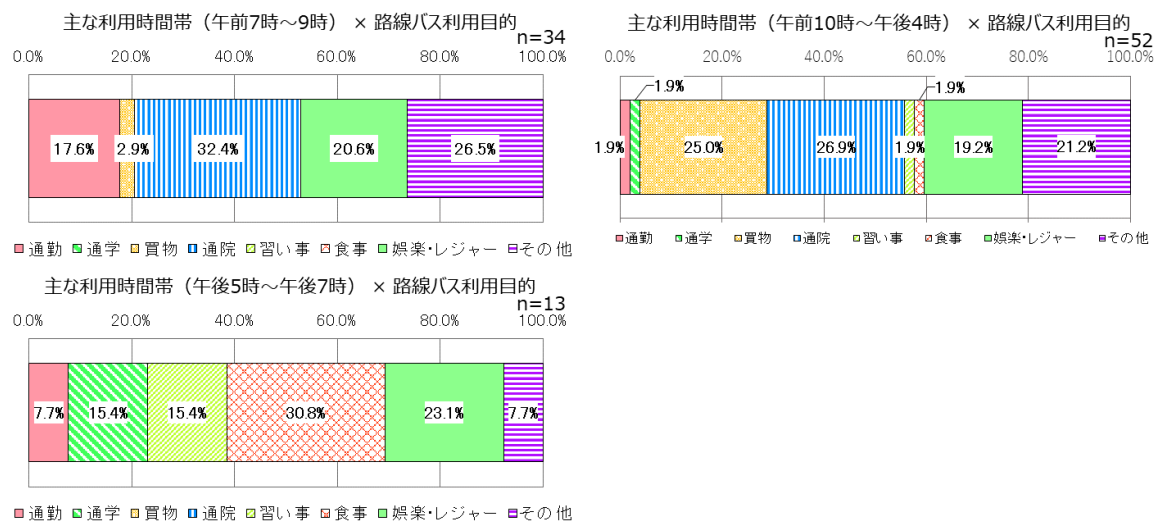
出典：令和 3 年公共交通に関する名護市民アンケート

路線バスを利用している人の主な目的は、「通院」及び「娯楽・レジャー」が最も多く、利用時間帯は「午前 10 時～午後 4 時」までの日中が最も多くなっています。



出典：令和 3 年公共交通に関する名護市民アンケート

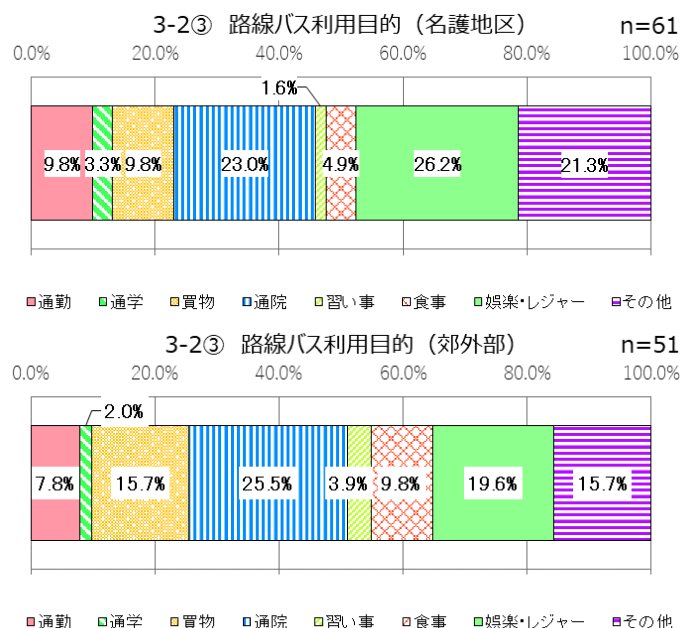
比較的利用の多い、午前7時～午後7時までの各時間帯の利用目的を見ると、午前7時～9時までは「通院」、「娯楽・レジャー」、「通勤」などの利用が多く、午前10時～午後4時までの間は「買物」、「通院」、午後5時～7時までは「食事」、「娯楽・レジャー」での利用が多い傾向にあります。



出典：令和3年公共交通に関する名護市民アンケート

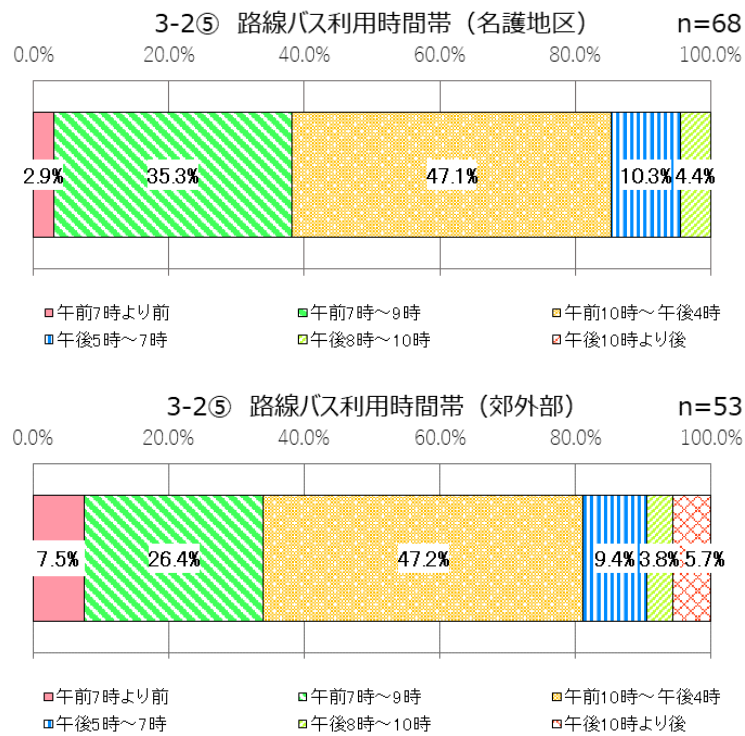
路線バスの利用目的、利用時間帯について、中心部（名護地区）と郊外部（名護地区以外の4地区（羽地地区、久志地区、屋部地区、屋我地地区）の合計）で集計を行いました。

利用目的は、中心部では「娯楽・レジャー」目的での利用が最も多く、郊外部は「通院」目的での利用が多い状況となっています。また、中心部と比較して、郊外部では「買物」や「通院」の利用が高い傾向にあります。「食事」での利用についても、郊外部は中心部と比べ高い傾向にあります。



出典：令和3年公共交通に関する名護市民アンケート

利用時間帯では、中心部と比較し、郊外部では朝の「午前7時より前」及び「午後10時より後」の、朝・夜の時間帯での利用が多い傾向にあります。

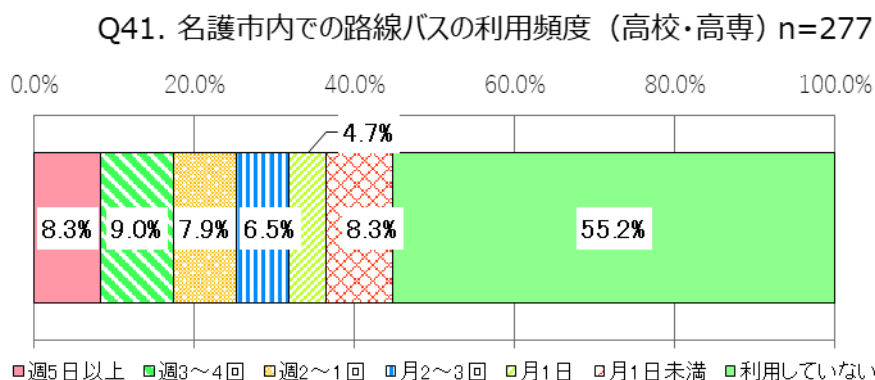
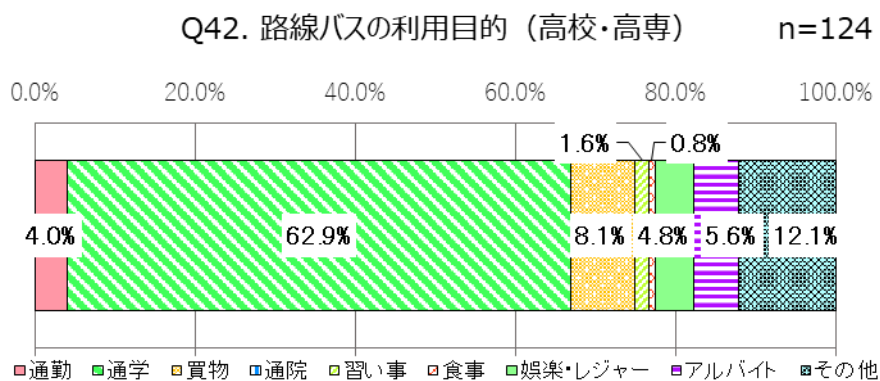


出典：令和3年公共交通に関する名護市民アンケート

## ② 学生

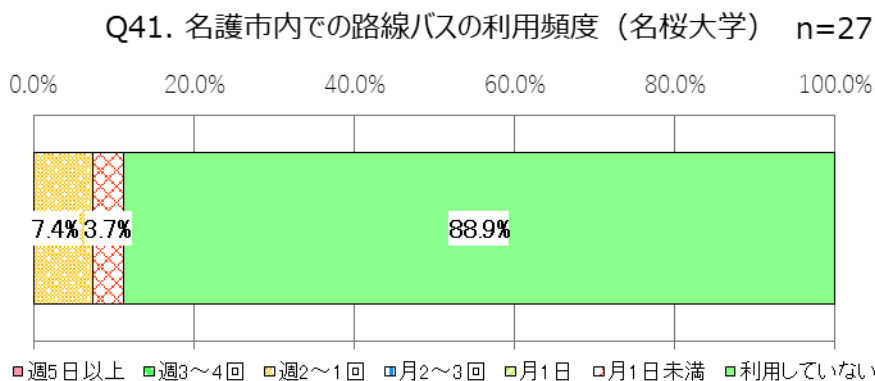
名護市内の高校生及び高専生の路線バスの利用目的の約6割が「通学」となっており、次いで「買い物」等が多くなっています。

また、利用頻度としては、利用していない人が半数以上いるものの、週1～2回以上の利用が3割程度見られ、一定の定期的な利用があることが確認されます。



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

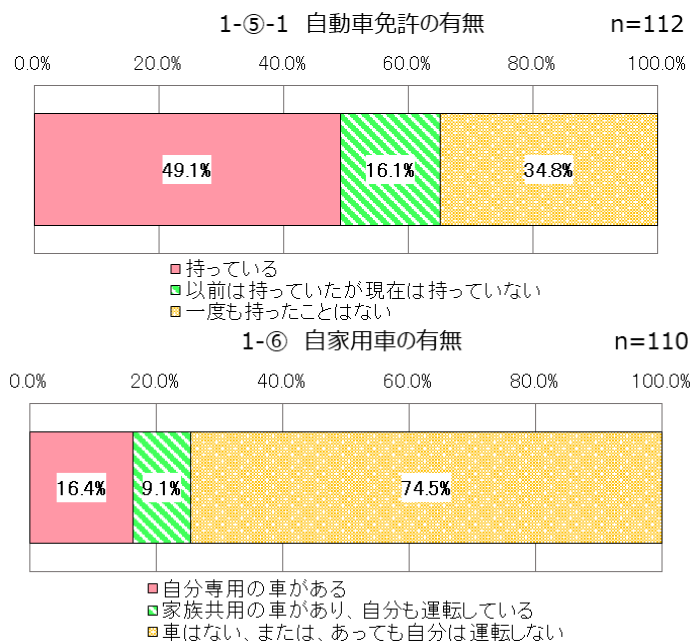
一方で名桜大学の学生の路線バスの利用実態を見ると、サンプル数が少ない中であるが、比較的使用頻度者、利用頻度ともに少ない状況となっています。



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

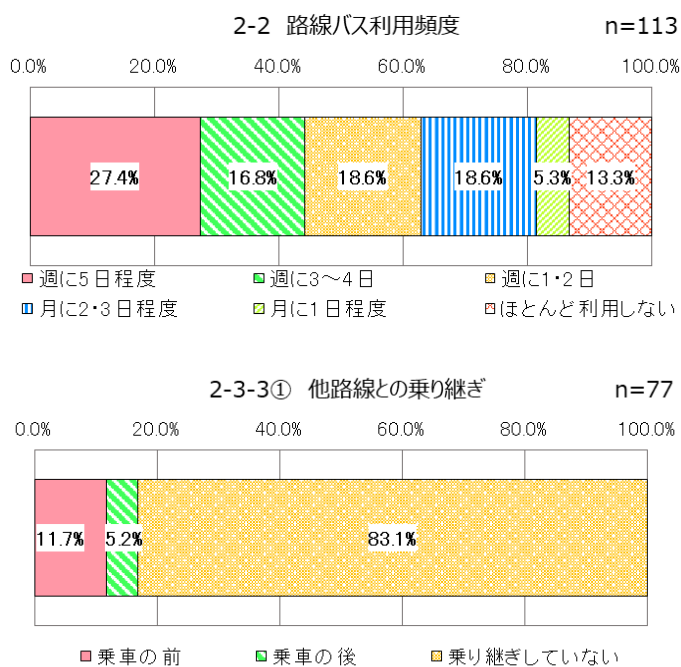
## ① 路線バス利用者(路線バス利用者アンケートより)

令和3年9月及び12月の平日・休日それぞれ1日実施した、路線バス利用者アンケートの結果では、路線バスを利用している人は約5割が運転免許を持っていない、約7割が車はない、または、あっても自分で運転しない人となっています。



出典：令和3年名護市内路線バス利用者アンケート

利用頻度は週に1度以上は利用する定期的な利用者が約6割います。また、他路線との乗り継ぎをしている人も約2割見られます。

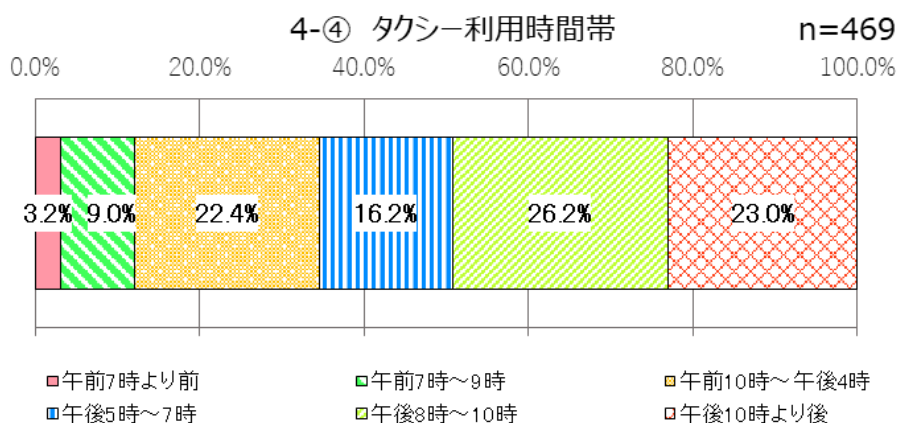
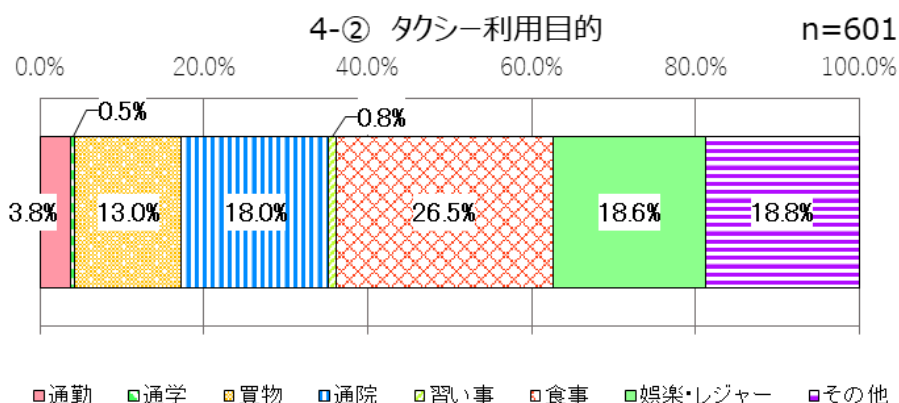
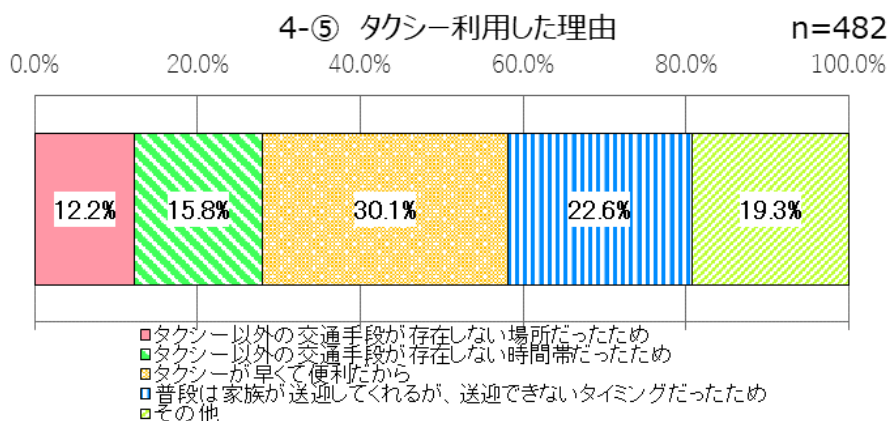


出典：令和3年名護市内路線バス利用者アンケート

## (2) タクシー

市民のタクシーを利用する理由としては、「タクシーが早くて便利だから」が最も多く、次いで、「普段は家族が送迎してくれるが出来ないタイミングだったため」が多くなっています。

タクシーを利用する目的は、「食事」が最も多く、「娯楽・レジャー」、「通院」での利用が次いで多くっており、利用する時間帯については、午後 8 時以降の時間帯が比較的多くなっています。



出典：令和 3 年公共交通に関する名護市民アンケート

## 2.3 地域における移動課題

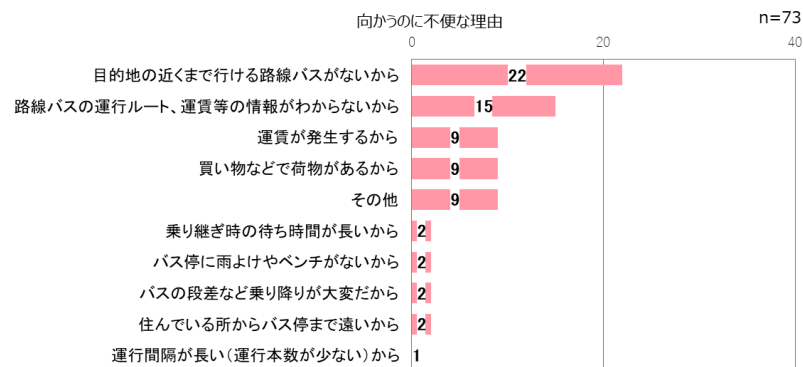
地域における移動課題及び要望を把握するため、名護市内の全 55 区長にアンケート調査を実施しました。

### (1) 名護地区(15 区)

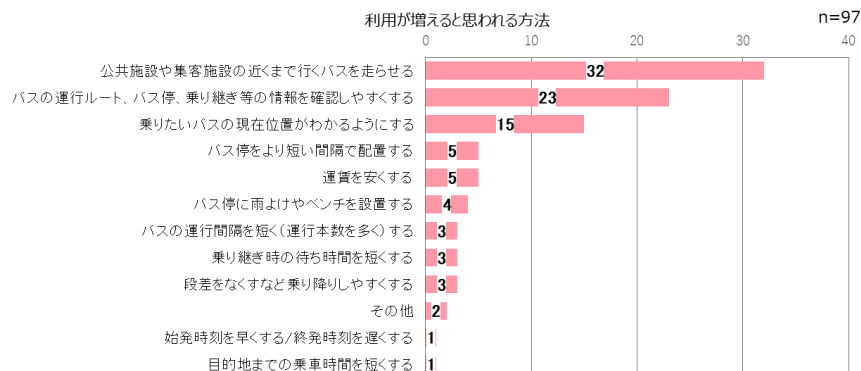
名護地区の区長に対するアンケート結果では、北部地区医師会病院、イオン、JA ファーマーズマーケット等の施設に対して、現状公共交通で移動することが不便との回答が得られました。

| 主な公共交通で移動することが不便な施設 | 回答数 |
|---------------------|-----|
| 北部地区医師会病院           | 5   |
| イオン                 | 4   |
| JA ファーマーズマーケットやんばる  | 4   |
| 名護市役所（本庁）           | 3   |
| 勝山病院                | 2   |
| かりゆしぬ村              | 2   |
| サンエー（為又等）           | 2   |
| マックスバリュ             | 2   |
| 中学校                 | 2   |
| 市民会館                | 2   |

不便な理由は、「目的まで行ける路線バスがないから」という回答が最も多く、次いで「路線バスの運行ルート、運賃等の情報がわからないから」という理由が多い傾向にあります。



路線の利用を増やすために必要な要素としては、「施設の近くまで行くバスを走らせる」という回答が最も多く、イオン名護店や JA ファーマーズマーケット等の施設を運行する生活利便性を高めるバス路線の必要性があると考えられます。またバスに関する情報の提供も重要視されています。



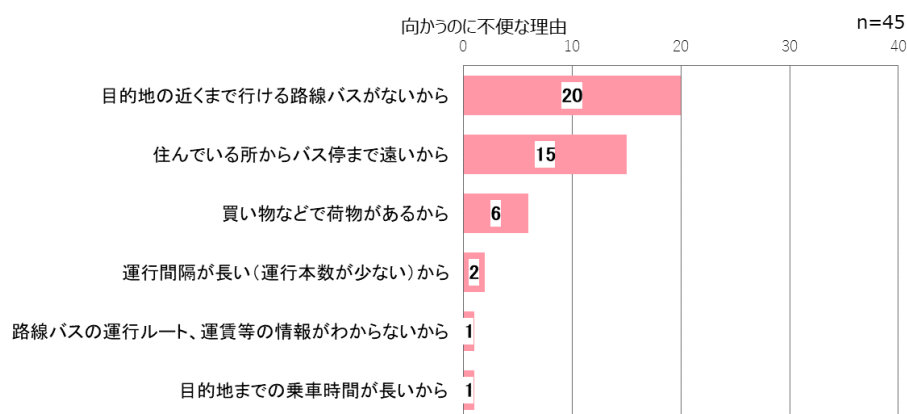


## (2) 羽地地区(15 区)

羽地地区の区長に対するアンケート結果では、イオン、北部地区医師会病院、サンエー等の市街地地域の施設への移動の際に不便との回答が多く、全体的に商業施設への移動が不便と回答している傾向にあります。

| 主な公共交通で移動することが不便な施設 | 回答数 |
|---------------------|-----|
| イオン                 | 4   |
| 北部地区医師会病院           | 3   |
| サンエー（為又等）           | 3   |
| マックスバリュ             | 2   |
| 名護市役所（本庁）           | 1   |
| 県立北部病院              | 1   |
| 名護高校                | 1   |
| 名護商工高校              | 1   |
| 中央図書館               | 1   |
| 銀行                  | 1   |

不便な理由は、「目的まで行ける路線バスがないから」という回答が最も多く、次いで「住んでいる所からバス停まで遠いから」、「買物などで荷物があるから」という理由が多い傾向にあります。



路線の利用を増やすために必要な要素としては、「公共施設や集客施設の近くまで行くバスを走らせる」が最も多く、次いで、バス情報の確認のしやすさ、バス停環境の整備が利用喚起に向けて重要と考えられる。



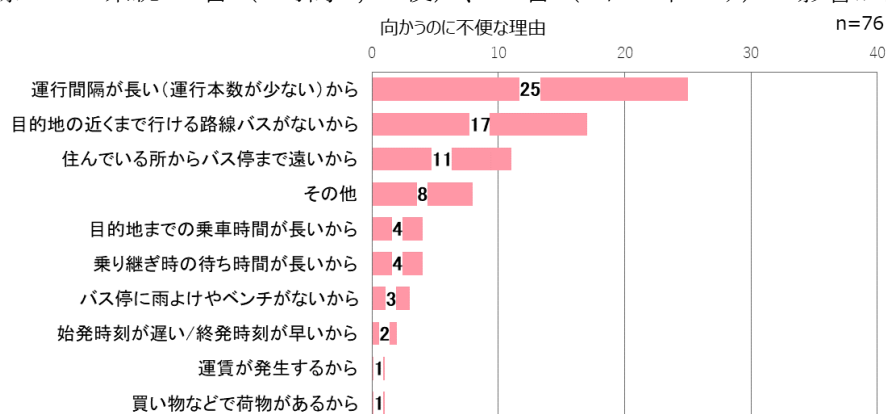


### (3) 久志地区(13 区)

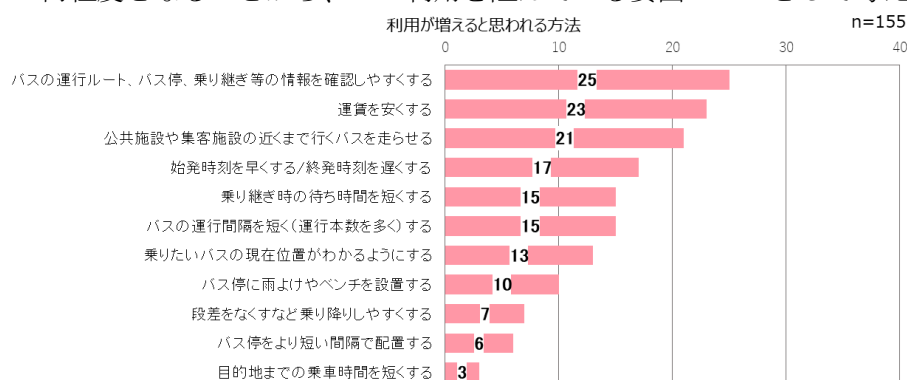
久志地区の区長に対するアンケート結果では、北部地区医師会病院、県立北部病院といった病院施設やサンエー等の商業施設、また、久志支所へ公共交通で移動することが不便との回答が得られました。

| 主な公共交通で移動することが不便な施設 | 回答数 |
|---------------------|-----|
| 北部地区医師会病院           | 6   |
| 県立北部病院              | 5   |
| 久志支所                | 3   |
| サンエー（為又等）           | 3   |
| 名護市役所（本庁）           | 2   |
| イオン                 | 2   |
| かねひで（宮里等）           | 2   |
| JA ファーマーズマーケットやんばる  | 2   |
| 郵便局                 | 2   |

不便な理由は、「運行間隔が長い（運行本数が少ない）から」という意見が最も多く、久志地区を運行する路線バスの系統 77 番（1 時間 1, 2 便）、78 番（1 日 3 本のみ）の影響が伺えます。



路線の利用を増やすために必要な要素としては、バス情報の確認のしやすさが最も多く、次いで、「運賃を安くする」という意見が多くありました。久志地区から名護市街地までは距離が遠く、運賃も 500 円程度となることから、バス利用を阻んでいる要因の 1 つとして考えられます。

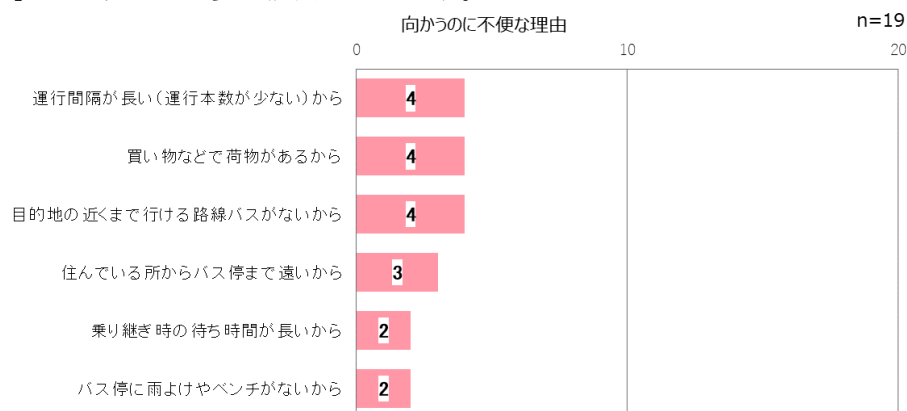


#### (4) 屋部地区(7区)

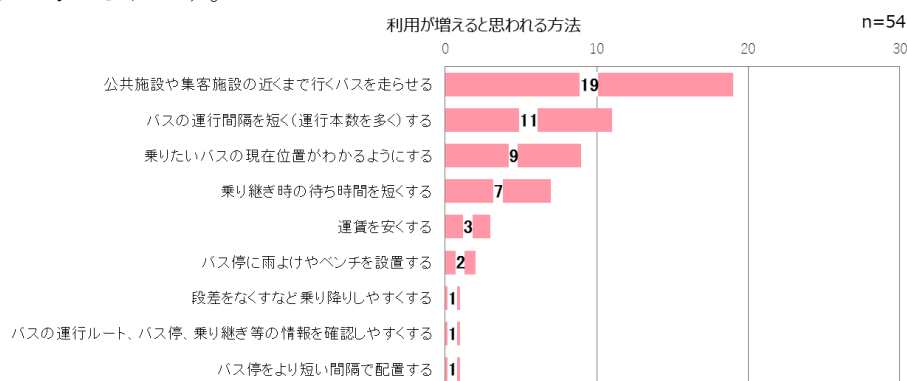
屋部地区の区長に対するアンケート結果では、マックスバリューやかねひで等の商業施設へ、公共交通で移動することが不便との回答が得られました。

| 主な公共交通で移動することが不便な施設 | 回答数 |
|---------------------|-----|
| マックスバリュー            | 2   |
| かねひで（宮里等）           | 2   |
| 名護市役所（本庁）           | 1   |
| 県立北部病院              | 1   |
| 北部地区医師会病院           | 1   |
| 勝山病院                | 1   |
| イオン                 | 1   |
| サンエー（為又等）           | 1   |

不便な理由は、運行間隔の長さや目的地の近くまで行ける路線バスがない、「買い物などで荷物があるから」という理由が多い傾向にあります。



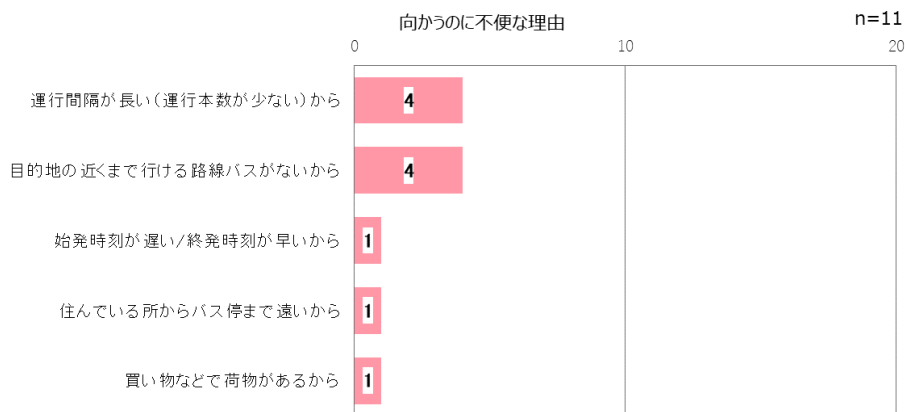
路線の利用を増やすために必要な要素としては、施設の近くまでバスを走らせることの他、運行間隔を短くする、乗りたいバスの現在位置がわかるようにするが多くなっています。屋部地区を運行するバス路線は中南部からの長距離路線が多く、運行情報のわかりやすさが利用喚起の上で重要になると考えられます。



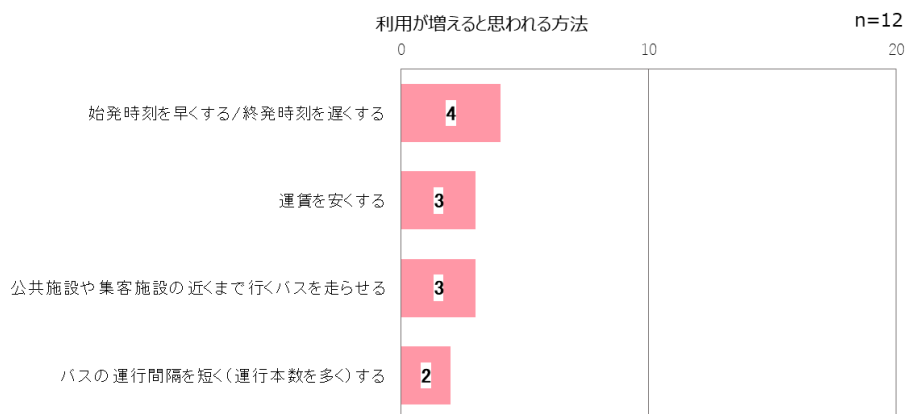
## (5) 屋我地地区(5 区)

屋我地地区の区長に対するアンケート結果では、自由意見で公共交通での移動が不便という施設に対する回答があり、58 号沿いの商業施設や病院という回答がありました。

利用が不便な理由としても施設に行けるバスがないからといった理由が多く、「運行間隔が長い（運行本数が少ない）から」という意見も同数ありました。



路線の利用を増やすために必要な要素としては、始発時刻・終発時刻の見直しが最も多く、次いで、運賃の安さや施設までのバスの運行となっています。屋我地地区を走る路線バスの系統 72 番は運行頻度が 1 日 6 便と少なく、名護バスターミナルから運天原方面への終発時間は、名護バスターミナルを 18 時 45 分と比較的早い時間になっています。

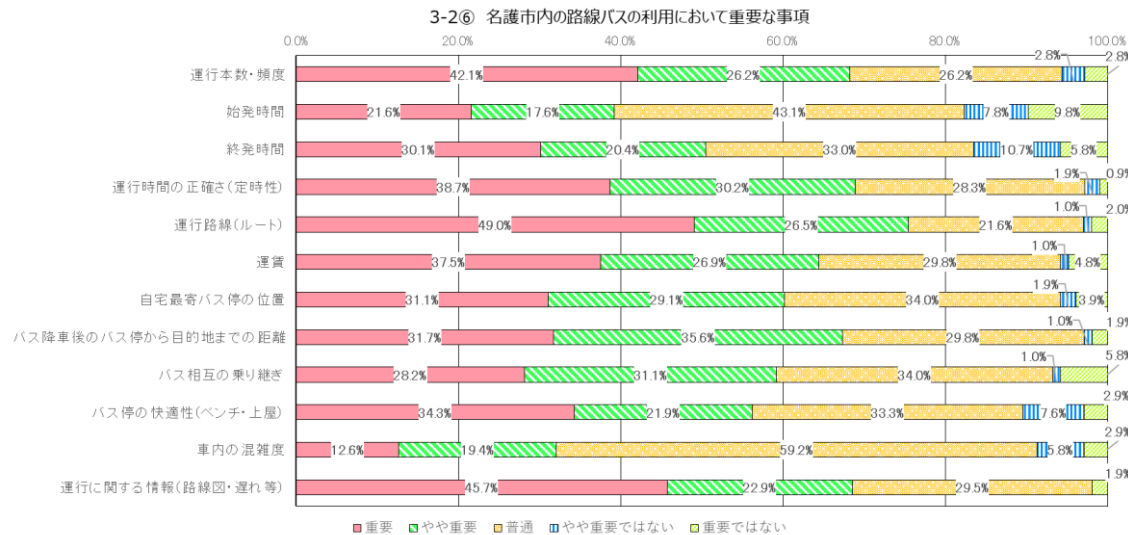


## 2.4 公共交通への要望

### (1) 市民からの要望

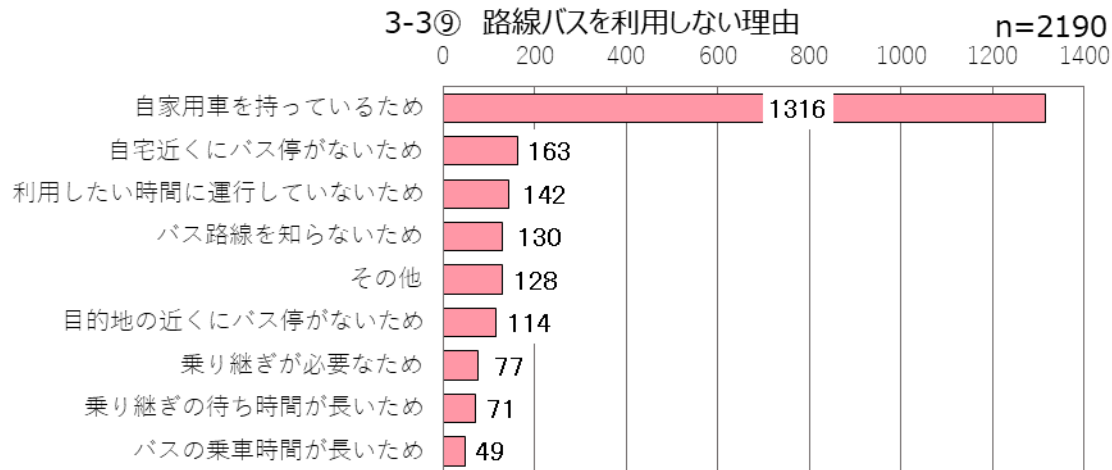
#### ① 路線バス 及び 新たな施策への要望について

路線バスを利用する人の、バスを利用する際に重要な項目として、「運行路線（ルート）」が最も重要な要素として考えられており、次いで、「運行時間の正確さ（定時性）」、「運行に関する情報（路線図・遅れ等）」、「運行本数・頻度」となっています。



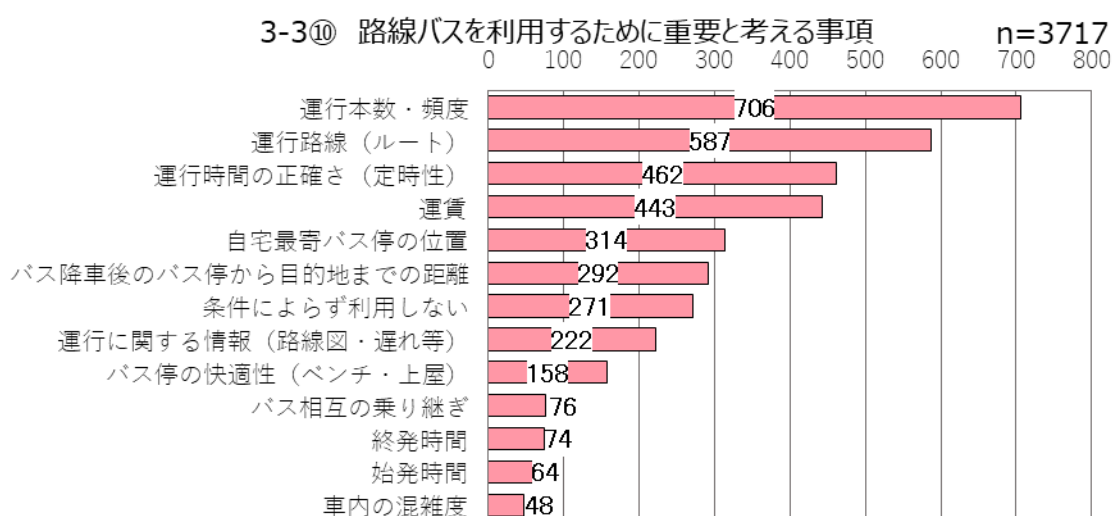
出典：令和3年公共交通に関する名護市民アンケート

現状の路線バスを利用しない理由の約6割が「自家用車を持っているため」と回答しており、路線バスを利用するかしないか以前に、路線バスが選択肢として認識されていないことが推測されます。



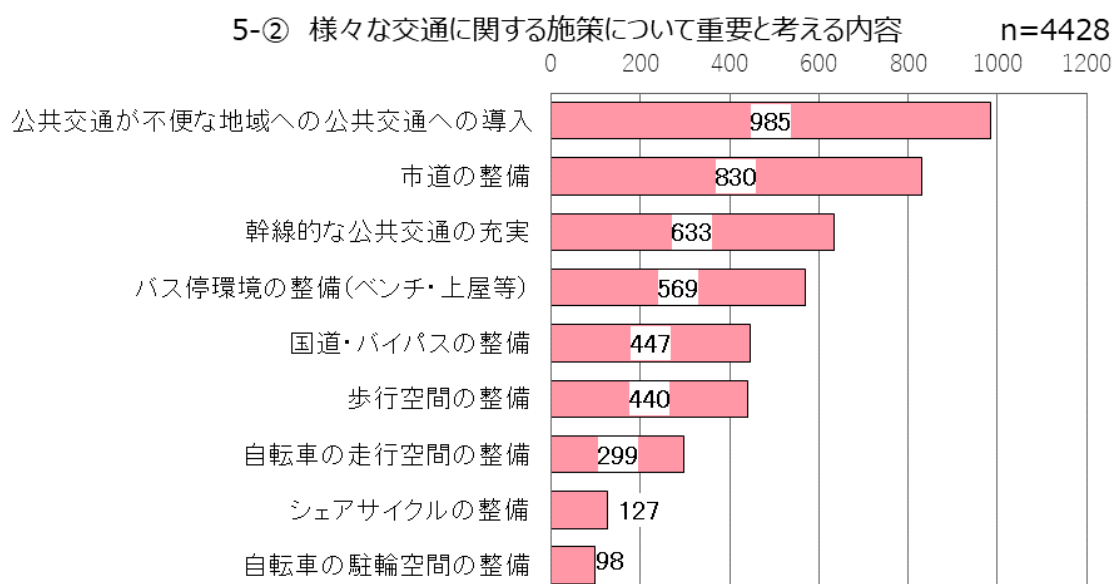
出典：令和3年公共交通に関する名護市民アンケート

路線バスが利用されるためには、「運行本数・頻度」が重要と答えている意見が最も多く、次いで「運行路線（ルート）」、「運行時間の正確さ（定時制）」、「運賃」となっています。



出典：令和3年公共交通に関する名護市民アンケート

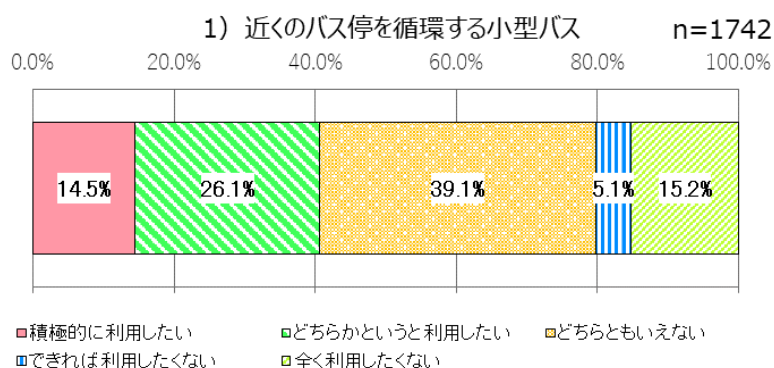
新たな施策としては、「公共交通が不便な地域への公共交通の導入」が最も重要な施策として考えられており、次いで「市道の整備」、「幹線的な公共交通の充実」、「バス停環境の整備（ベンチ・上屋等）」が挙げられています。



出典：令和3年公共交通に関する名護市民アンケート

## ② 循環バスに対する意向

近隣のバス停を循環する小型バスに対する市民の利用意向としては、約4割の市民が利用したい傾向を示しています。



出典：令和3年公共交通に関する名護市民アンケート

令和3年度に実施した、市街地及び周辺コミュニティバス及び二見以北コミュニティバス実証実験の利用実績では、特に市街地周辺で運行していた、循環線、東西線、南北線で1便平均5人以上の利用が見られ、一定のニーズがあることが確認されました。

名護市街地及び周辺エリアコミュニティバスの利用実績

| 路線     |        | 便数<br>(便/日) | 日平均利用者数<br>(人/日) |       |       | 便平均利用者数<br>(人/便) |     |     | 累計利用者数<br>(人) |        |
|--------|--------|-------------|------------------|-------|-------|------------------|-----|-----|---------------|--------|
|        |        |             | 平日               | 休日    | 全日    | 平日               | 休日  | 全日  |               |        |
| 循環線    | 右回り    | 7           | 37.4             | 42.1  | 38.9  | 5.3              | 6.0 | 5.6 | 9,463         | 21,920 |
|        | 左回り    | 7           | 37.0             | 42.1  | 38.7  | 5.3              | 6.0 | 5.5 |               |        |
| 東西線    | 右回り    | 5           | 27.4             | 36.5  | 30.3  | 5.5              | 7.3 | 6.1 | 6,820         |        |
|        | 左回り    | 5           | 25.2             | 26.4  | 25.6  | 5.0              | 5.3 | 5.1 |               |        |
| 南北線    | 名桜大学行き | 3           | 18.8             | 23.6  | 20.3  | 6.3              | 7.9 | 6.8 | 5,637         |        |
|        | 轟の滝行き  | 3           | 25.4             | 26.9  | 25.9  | 8.5              | 9.0 | 8.6 |               |        |
| 市街地3路線 |        | 計30         | 171.2            | 197.7 | 179.7 | 5.7              | 6.6 | 6.0 |               |        |

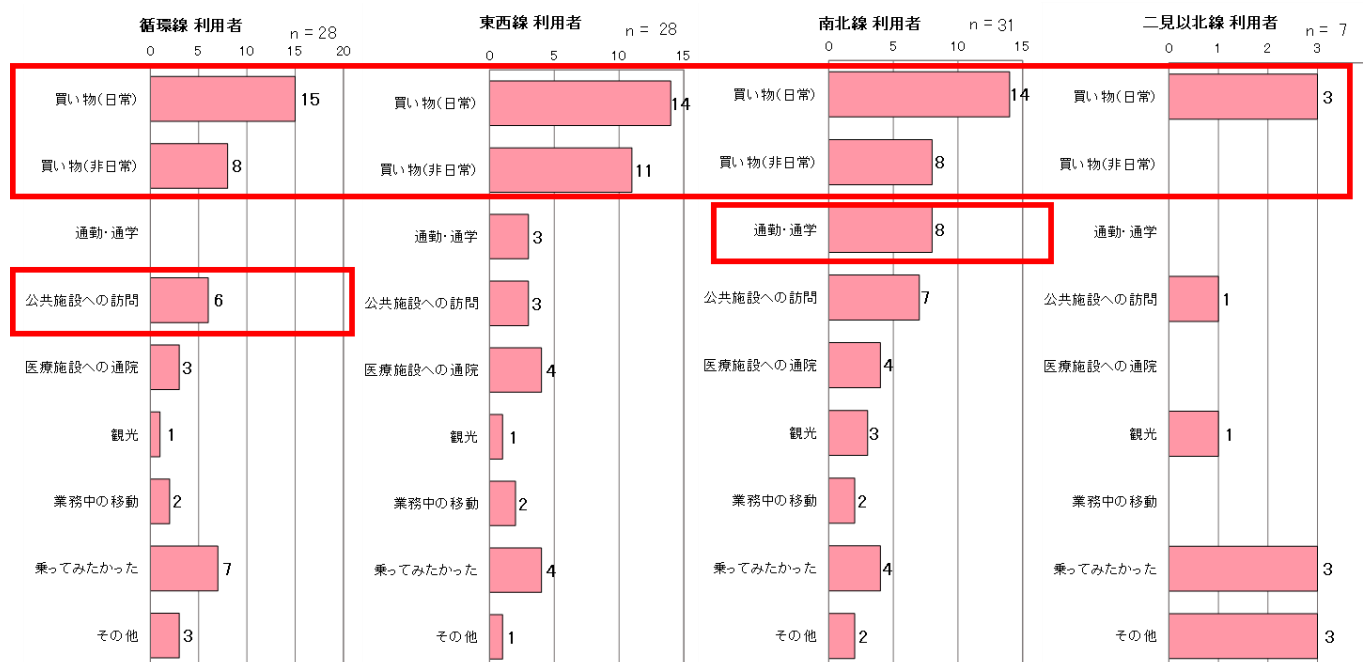
二見以北地域コミュニティバスの利用実績

| 路線    |       | 便数<br>(便/日) | 日平均利用者数<br>(人/日) |      |      | 便平均利用者数<br>(人/便) |     |     | 累計利用者数<br>(人) |
|-------|-------|-------------|------------------|------|------|------------------|-----|-----|---------------|
|       |       |             | 平日               | 休日   | 全日   | 平日               | 休日  | 全日  |               |
| 二見以北線 | イオン行き | 3           | 7.5              | 11.0 | 8.6  | 2.5              | 3.7 | 2.9 | 1,488         |
|       | 有津行き  | 3           | 6.1              | 10.7 | 7.6  | 2.0              | 3.6 | 2.5 |               |
|       | 2路線合計 | 6           | 13.6             | 21.7 | 16.2 | 2.3              | 3.6 | 2.7 |               |

※各路線運行開始～1/14の利用実績を集計

出典：令和3年度コミュニティバス実証実験実績

コミュニティバスを利用した人へのアンケートでは、利用目的としては、「買い物（日常・非日常ともに）」が高い傾向にあり、「公共施設への訪問」や「通勤・通学」での利用も一定程度確認されました。

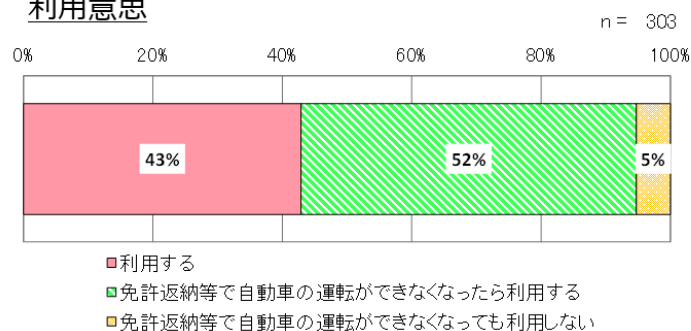


出典：令和3年度コミュニティバス実証実験 利用者アンケート結果

実証実験での運行ルート沿線への住民アンケートでは、運行頻度やルート、運賃などのサービスレベルが希望に沿う場合、約4割の人が利用すると回答しており、運転免許返納等で自動車の運転ができなくなったら利用する人も含めると、95%の人がコミュニティバスを利用すると回答しています。

運賃設定等の影響によるところは多いものの、地域の移動手段として、一定程度のニーズがあることが確認されました。

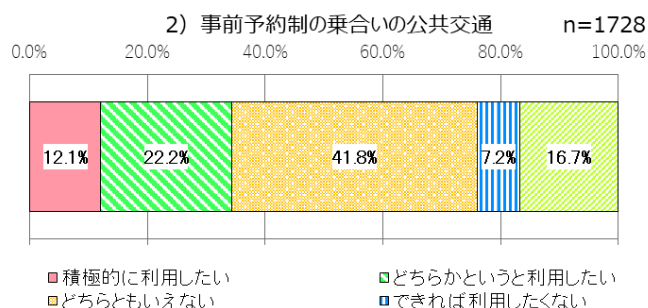
### 今後、運行頻度、ルート、運賃が希望に沿う場合の利用意思



出典：令和3年度コミュニティバス実証実験 実証路線沿線住民アンケート結果

### ③ 乗合交通に対する意向

事前予約性の乗合い交通に対する市民の利用意向としては、循環バスより若干低いものの、約 34%の人が利用したい傾向を示しています。



出典：令和 3 年公共交通に関する名護市民アンケート

令和 3 年度に実施した、久辺三区でのデマンド交通運行実証実験の利用実績では、10 月 15 日から 1 月 14 日までの 91 日間で 128 回と 1.4 回程度の利用がありましたが、利用者は固定されている傾向にあります。

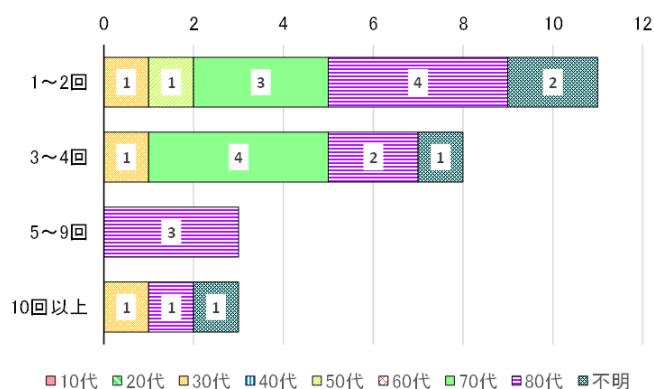
久辺三区デマンド交通の月別利用回数

| 利用回数 | 10月<br>(15日～) | 11月 | 12月 | 1月<br>(～14日) | 合計 |     |
|------|---------------|-----|-----|--------------|----|-----|
| 平日   | 28            | 50  | 17  | 3            | 98 | 128 |
| 休日   | 6             | 9   | 13  | 2            | 30 |     |

久辺三区デマンド交通の発着数ランキング

| 発着数ランキング |               | 発着数 |
|----------|---------------|-----|
| 1        | わんさか大浦パーク     | 66  |
| 2        | 豊原地区会館        | 38  |
| 3        | ファミリーマート(辺野古) | 33  |
| 4        | 久志区公民館        | 19  |
| 5        | 二見入口バス停       | 12  |
| 6        | 辺野古公民館        | 8   |
| 7        | 久志支所          | 2   |
| 7        | JAおきなわ辺野古出張所  | 2   |
| -        | 自宅等(辺野古)      | 49  |
| -        | 自宅等(豊原)       | 13  |
| -        | 自宅等(久志)       | 14  |

久辺三区デマンド交通の利用回数別利用人数



出典：令和 3 年度デマンド交通運行実証実験実績

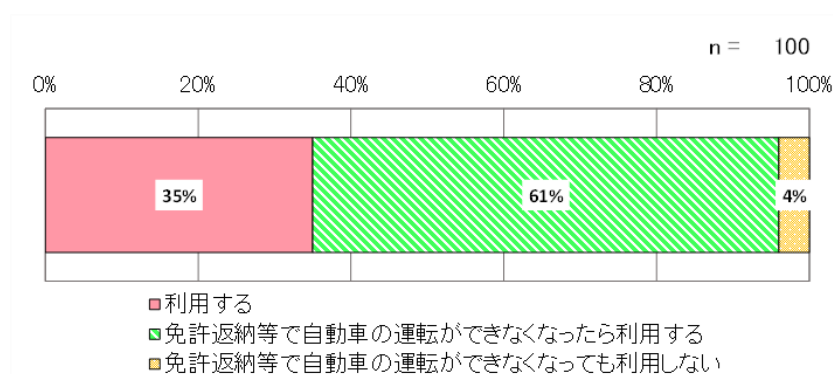


実証実験での運行地域（久辺地区、豊春地区、辺野古地区）への住民アンケートでは、運行頻度やルート、運賃などのサービスレベルが希望に沿う場合で、35%の人が利用すると回答しており、運転免許返納等で自動車の運転ができなくなったら利用する人も含めると、96%の人がデマンド運行を利用すると回答しています。

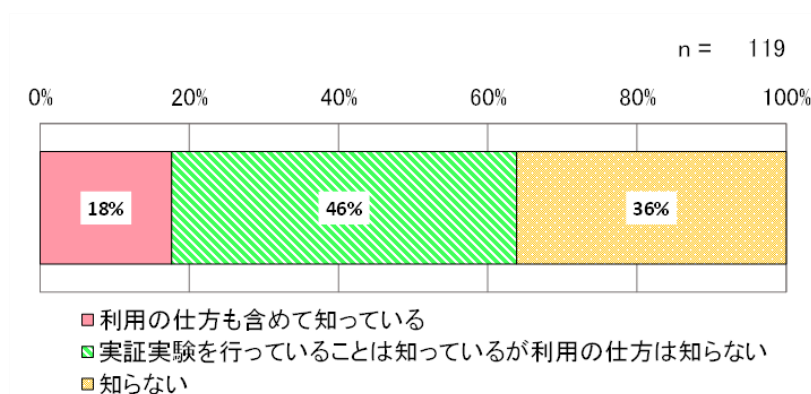
コミュニティバスと比較して、運行の自由度が高い乗合交通の方が利用すると回答している人が8%少なく、実証実験の実施を言っている人が約6割いることに対して、利用の仕方を知っている人は18%と、実証実験の運行内容が地域に浸透しづらいことが推測されます。

上記を踏まえて、一定程度の利用ニーズは確認されたものの、利用されやすさも含めて、郊外部における適した交通手段については、より今後検討を深めていく必要があります。

### 今後、利用時間、運行エリア、運賃が意向に合う場合の利用意思



### デマンド交通の認知



出典：令和3年度デマンド交通実証実験 実証対象地域住民アンケート結果

## (2) 施設・団体等からの要望

地域のニーズを把握するため実施した、市内各施設及び関係団体へのニーズ調査の結果を以下に示します。

| 分類               | 主な要望                                                                                                                                                                                                          |
|------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 高齢者・障がい者関係団体又は施設 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停留所への屋根、椅子の設置、運行情報表示システム</li> <li>・ノンステップバスや車いすの人に優しい車両の導入</li> <li>・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</li> <li>・コミュニティバスの運行</li> <li>・社会参加を促すためにも、公共交通の利便性を向上</li> </ul> |
| 商業施設             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・施設近くへのバス停留所の設置</li> <li>・商業施設へのバス乗り入れによる、市民の生活利便性の向上</li> </ul>                                                                                                       |
| 病院               | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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）</li> <li>・コミュニティバスの運行継続、ルートの拡大</li> </ul>                                                                                               |
| 観光施設             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗り継ぎの利便性向上（観光客からのクレーム）</li> <li>・バスルートがわかる案内図、見やすい時刻表などのインフォメーション機能の充実</li> <li>・観光地へのアクセスの良いバスルートの設定</li> </ul>                                                      |
| 学校関係             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスの運行頻度の向上、定時性の確保</li> <li>・送迎バスとコミュニティバスの接続</li> </ul>                                                                                                             |
| 交通拠点             | <ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティバスの運行範囲拡大</li> </ul>                                                                                                                                            |

## (3) 交通事業者からの要望（公共交通の在り方等について）

地域における移動課題やニーズ、将来の名護市の望ましい公共交通に関する動向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示します。

| 事業者     | 主な要望                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|---------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| バス事業者   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通利用者数の維持に向けて、乗継運賃の割引等、利用しやすい環境の構築</li> <li>・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が必要</li> <li>・国道 58 号沿線等の目的地となる施設へのバス停の設置</li> <li>・路線バスとデマンド交通やコミュニティバスの連携による広域的なネットワークを形成</li> <li>・交通拠点の見直し（名護バスターミナルからの位置変更）等、公共交通の利用しやすいまちづくりが必要</li> <li>・運転手不足への対応</li> </ul> |
| タクシー事業者 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス路線との連携、タクシー乗り場の整備</li> <li>・バス利用が難しい方に対する、移動手段としてのタクシーの利用補助の検討</li> <li>・乗務員の高齢化、乗務員不足への対応</li> </ul>                                                                                                                                                         |
| 航路運営事業者 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>                                                                                                                                                                                    |

## 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

名護市の現状や公共交通へのニーズを踏まえると、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。



## 1.2 上位関連計画等から見た将来の公共交通の方向性

上位関連計画や関連する事業から、将来の名護市におけるまちづくりの動向などを踏まえて、名護市における将来の公共交通の方向性を整理します。

整理にあたっては、名護市のみならず、沖縄県全体の中での北部地域の位置付け・役割等を踏まえ、名護市を含めた北部地域としての公共交通の在り方の将来像を想定し、設定するものとします。

### 上位関連計画・個別事業における公共交通に関連する主な記載

|           |                                                                    |
|-----------|--------------------------------------------------------------------|
| まちづくりの方向性 | 観光客及び北部地域の住民の北部圏域における拠点都市として、地域間の円滑な連携を促進し、拠点性を向上させる（沖縄21世紀ビジョン 等） |
|           | 北部地域の玄関口として、名護漁港を整備し、交通結節機能を強化（名護湾沿岸基本計画 等）                        |
|           | 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、有機的な公共交通ネットワークの構築を推進（沖縄県総合交通体系基本計画 等）   |
|           | 名護東道路事業による、名護市街地での渋滞緩和、中南部地域からの今帰仁・本部方面へのアクセス性の向上（一般国道58号名護東道路事業）  |
|           | 公立沖縄北部医療センター、沖縄北部テーマパーク等の各分野におけるまちづくりへの影響度の大きい事業計画                 |
| 公共交通の必要性  | 「暮らしやすいまちづくり」に向けて、市民ニーズに対応した公共交通の利便性を確保（第5次名護市総合計画 等）              |
|           | 障がい者や高齢者などに対して移動手段の確保が必要（名護市第4次地域保健福祉計画）                           |
|           | CO2削減のため公共交通利用を促進（名護市地球温暖化対策実行計画（区域施策編））                           |
|           | 「暮らしやすいまちづくり」に向けて、市民ニーズに対応した公共交通の利便性を確保（第5次名護市総合計画 等）              |
|           | 沖縄北部テーマパークや世界自然遺産登録による観光客増加への対応として公共交通の提供が必要                       |

### 将来の名護市における公共交通の方向性

#### 方向性①

#### 沖縄県、北部エリアにおける名護市の役割、名護市の将来まちづくりへの対応

北部地域の玄関口として、交通接結機能などの整備が予定される名護漁港を中心とした新たな名護市のまちづくりへの対応

#### 方向性②

#### 名護市民の移動利便性向上

名護市民が「暮らしやすいまちづくり」に向けて、生活利便性等の向上に資する公共交通網及び公共交通サービスを提供

#### 方向性③

#### 北部地域観光客への対応

世界自然遺産「やんばるの森」の登録や北部テーマパークの開業等により、増加が想定される観光客への移動手段の提供



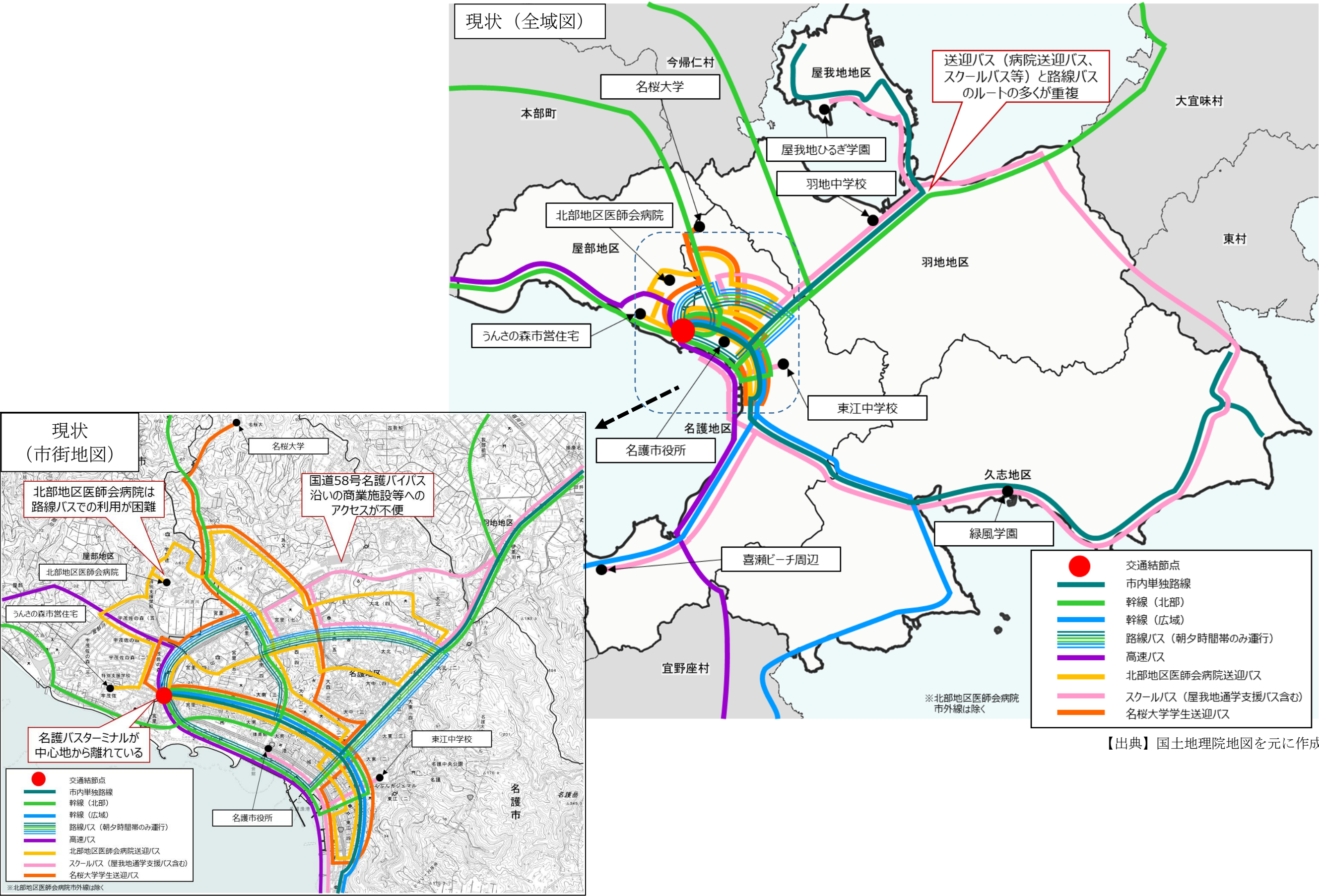
1.3 基本目標

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。



1.4 名護市における公共交通の課題イメージ

以下に名護市における公共交通の課題を地図上に整理します。施策を検討する上では、以下の課題に留意し、各施策の連携・影響等も踏まえて検討を実施することとします。





1.5 目標を達成するための施策

目標を達成するための施策を、概ね5年以内に効果の発現を目指す短期施策とそれ以降の中長期施策の2区分で整理を行いました。  
目標の達成に向けてはこれらの施策を着実に実施するとともに、後述する目標・指標の達成状況や社会情勢等を踏まえて、適宜見直しを図っていくこととします。

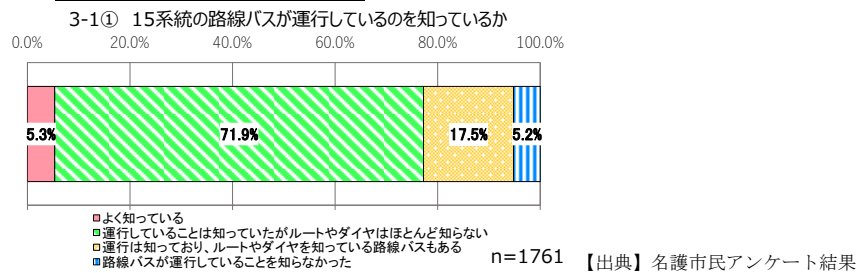
| 目標                                |                                | 目標を達成するための施策                  |                                       |
|-----------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|---------------------------------------|
|                                   |                                | 短期施策                          | 中長期施策                                 |
| 基本目標①<br>「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       | 市民のひろば、WEBの活用による周知強化          | シンポジウム、イベント等、啓発活動の実施                  |
|                                   | 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             | 北部エリア全域のバス路線の見直し                      |
|                                   | ①－３：公的資金投入額を低減させる              | 公立沖縄北部医療センター開業による路線バス網の再編     | 名護漁港における交通結節機能集約による路線バス網の再編           |
|                                   | ①－４：公共交通の担い手を確保する              | モビリティマネジメントの実施                | 学生、高齢者、障がい者等への移動支援策の検討                |
| 基本目標②<br>「誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの実現」 | ②－１：徒歩で公共交通に接続できる地域を増加させる（市全域） | 路線バス運賃体系の検討                   | 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             |
|                                   | ②－２：ノンステップコミュニティバスを導入する        | 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 | 郊外部における効率的な交通システム導入の検討                |
|                                   | ②－３：公共交通の利用環境に対する快適性を向上させる     | ノンステップコミュニティバスの導入             | バス待ち環境の改善（上屋・ベンチの修繕、バスロケーションシステムの導入等） |
| 基本目標③<br>「市街地の利便性向上による賑わい創出」      | ③－１：徒歩で公共交通に接続できる地域を増加させる（市街地） | 市街地コミュニティバスの運行                | 民間商業施設とのハード連携（停留所の設置）                 |
|                                   | ③－２：商業施設へ徒歩で利用可能なバス停留所数を増加させる  | 民間商業施設との連携サービスの検討（買い物割引券等）    | 名護バスターミナルの交通結節機能の強化                   |
|                                   | 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   | 名護漁港に就航する高速船と他交通手段との連携強化      | 名護漁港周辺エリアの交通結節機能の強化                   |
| 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を増加させる           | シェアリングサービス（カーシェア、シェアサイクル）の推進  | 観光型MaaSの導入・推進                         |

基本目標①\_1「持続可能な公共交通サービスの提供」

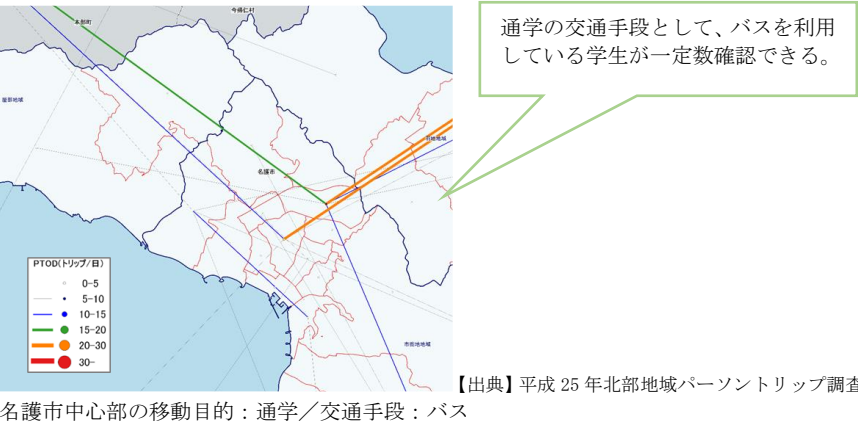
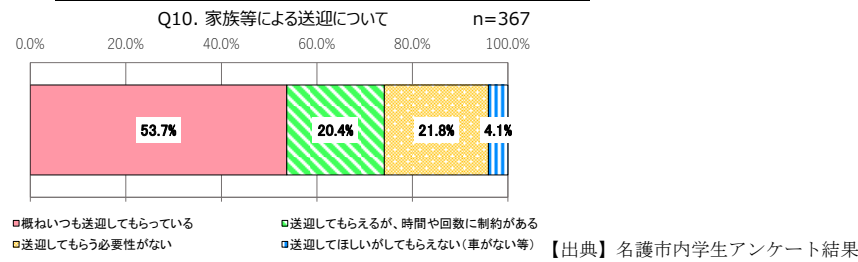
現状・課題

課題①：公共交通サービスの維持が必要  
課題②：交通弱者のモビリティ確保が必要

● 路線バスの認知度が低い



● 高校等への通学は主に送迎に依存している



● 高齢者・障がい者の移動手段の確保

| 分類               | 主な意見・要望                                   |
|------------------|-------------------------------------------|
| 高齢者・障がい者関係団体又は施設 | ・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              |
| 病院               | ・病院近くへのバス停留所の設置（高齢者は徒歩での移動圏域が狭い）          |
| 学校関係             | ・路線バスの運行頻度の向上、定時性の確保<br>・送迎バスとコミュニティバスの接続 |

目標と施策の展開

➤ 目標 ①-1：市民の公共交通に対する認知度を向上させる

【施策スケジュール】

| 施策名                  | R4 | R5 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 | R11 |
|----------------------|----|----|----|----|----|----|-----|-----|
| 市民のひろば、WEBの活用による周知強化 | 検討 |    |    |    | 実施 |    |     |     |
| シンポジウム、イベント等、啓発活動の実施 | 検討 | 調整 |    |    | 実施 |    |     |     |

➤ 目標 ①-2：公共交通の利用者数を増加させる

【施策スケジュール】

| 施策名                         | R4 | R5          | R6 | R7        | R8 | R9 | R10 | R11 |
|-----------------------------|----|-------------|----|-----------|----|----|-----|-----|
| 市内のみで完結するバス路線の見直し           | 検討 | 調整          |    |           | 実施 |    |     |     |
| 公立沖縄北部医療センター開業による路線バス網の再編   |    | 検討          |    | 調整        |    |    | 実施  |     |
| 北部エリア全域のバス路線の見直し            |    | 検討          |    | 調整        |    |    | 実施  |     |
| 名護漁港における交通結節機能集約による路線バス網の再編 |    | 検討          |    | 調整        |    |    | 実施  |     |
| モビリティマネジメントの実施              | 検討 | 事業モデルの調整・実施 |    | 広域的な展開の検討 |    |    |     |     |
| 学生、高齢者、障がい者等への移動支援策の検討      | 検討 |             |    |           | 実施 |    |     |     |

【事例等】

：東京都「東京都シルバーパス」  
都内在住の70歳以上の高齢者を対象に、最大半年間20,510円（非課税の方などは別途割引料金有）で都営交通及び都内の民営バスが乗り放題になる



【出典】一般社団法人 東京バス協会

：沖縄市「公共交通に関する出前講座の実施」  
沖縄市では、地域住民を対象に沖縄市循環バスに関する出前講座を実施



【出典】沖縄市

出前講座とは？

市内に在住、在学、在勤の方概ね10名以上から受講できる、市民の生涯学習の支援を目的に実施。  
料金は無料、原則として平日9時～17時の間の2時間以内で市職員を派遣します。  
沖縄市のまちづくりや、歴史・文化、健康、子育てなどについてのメニューがあります。



基本目標①\_2「持続可能な公共交通サービスの提供」

現状・課題

課題①：公共交通サービスの維持が必要  
課題②：交通弱者のモビリティ確保が必要

● 新型コロナウイルス感染症の影響による輸送人員数の低下

図 補助路線の輸送人員の推移

● 路線バスに対する運行補助が年々増加

図 路線バスの補助金推移

| 事業者   | 主な意見・要望                                                           |
|-------|-------------------------------------------------------------------|
| バス事業者 | ・市から補助を受けても路線維持が困難な状況にある<br>・公共交通利用者数の維持に向けて、乗継運賃の割引等、利用しやすい環境の構築 |

● 乗務員の高齢化、乗務員不足

| 事業者     | 主な意見・要望            |
|---------|--------------------|
| バス事業者   | ・運転手不足への対応         |
| タクシー事業者 | ・乗務員の高齢化、乗務員不足への対応 |

目標と施策の展開

➤ 目標 ①-3：公的資金投入額を低減させる

【施策スケジュール】

| 施策名         | R4 | R5 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 | R11 |
|-------------|----|----|----|----|----|----|-----|-----|
| 路線バス運賃体系の検討 |    |    |    |    | 検討 |    |     | 実施  |

【事例等】

：高松市「バス・バス乗継割引事業」

高松市では、路線バスとコミュニティバスの乗り継ぎを支援するため、乗継割引を設定している。

※上記のような施策に加えて、「目標①-2」のバス路線の見直し等を行い公的資金投入額の低減を目指す。

【出典】高松市

➤ 目標 ①-4：公共交通の担い手を確保する

【施策スケジュール】

| 施策名                       | R4 | R5    | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 | R11 |
|---------------------------|----|-------|----|----|----|----|-----|-----|
| 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 |    | 検討・調整 |    |    |    | 実施 |     |     |

【事例等】

：岐阜市地域公共交通計画における具体的な取り組み

※岐阜市では、令和3年3月に策定された岐阜市地域公共交通計画において、運転手確保に向けて、以下の事業を具体的な取り組みとして整理している。

名護市においても、これらの事業等を交通事業者と連携して進めて行くことを検討するとともに免許取得費用の支援策についても併せて検討を進めて行く。

■具体的な事業

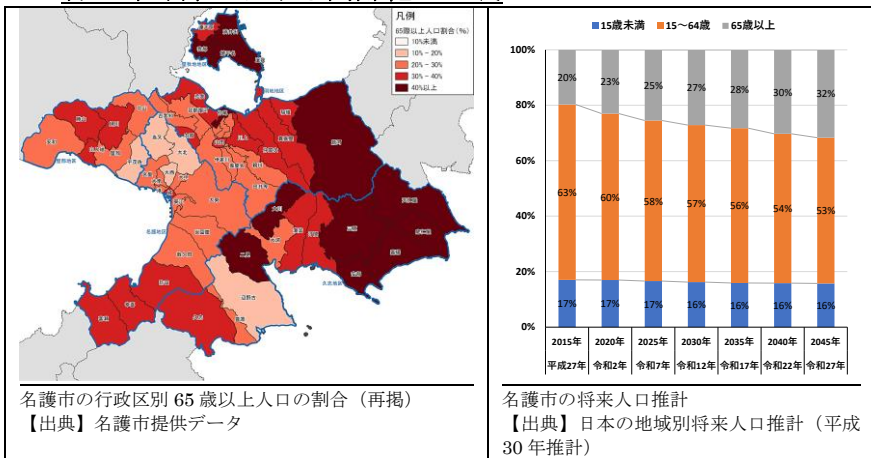
- ① 運転手雇用施策、働きやすい職場環境整備の支援
- ② 人材確保に向け、事業者と連携した広報活動
- ③ 自動運転技術を活用した運転士の負担軽減に関する取り組み

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」

現状・課題

- 課題②：交通弱者のモビリティ確保が必要  
課題③：生活利便施設へのアクセス向上が必要  
課題④：交通手段相互の連携が必要

特に郊外部における高齢化の進展



公共交通不便地域、運行サービスの低い地域が存在

| 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%    |
| 屋地  | 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%    |

地区別の公共交通人口カバー率の現状  
【出典】名護市提供データ

| 路線番号 | 路線名   | 運行区間                    | 運行本数<br>※平日<br>(便数/日) |
|------|-------|-------------------------|-----------------------|
| 20   | 名護西線  | 名護バスターミナル 車庫バスターミナル     | 4                     |
| 22   | 名護東線  | 名護バスターミナル 名護駅前          | 5                     |
| 70   | 南線西線  | 名護バスターミナル 名護バスターミナル     | 2                     |
| 70   | 南線東線  | 名護バスターミナル 名護バスターミナル     | 3                     |
| 72   | 屋地線   | 名護バスターミナル 屋地            | 6                     |
| 75   | 久志線   | 名護バスターミナル 久志            | 2                     |
| 78   | 名護東部線 | 名護バスターミナル 久志            | 3                     |
| 4T   | 西線    | 古宇利島物産センター ヒルトン沖縄南国リゾート | 7                     |

名護市内を走る路線バスの運行本数  
(平日運行本数：10本以下のみ)

バス停留所環境の快適性について

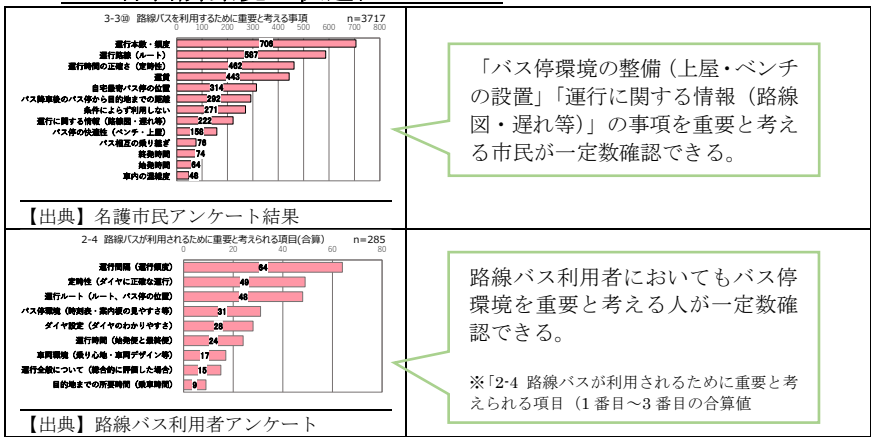


表 地域住民（施設・団体等）からの要望（一部抜粋）

| 分類                   | 主な意見・要望                                                 |
|----------------------|---------------------------------------------------------|
| 高齢者・障がい者関係<br>団体又は施設 | ・ノンステップバスや車いすの人に優しい車両の導入<br>・バス停留所への屋根、椅子の設置、運行情報表示システム |

目標と施策の展開

目標 ②-1：徒歩で公共交通に接続できる地域を増加させる（市全域）

【施策スケジュール】

| 施策名                           | R4 | R5 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 | R11 |
|-------------------------------|----|----|----|----|----|----|-----|-----|
| 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 | 検討 |    |    |    | 調整 |    | 実施  |     |
| 郊外部における効率的な交通システム導入の検討        | 検討 |    |    |    | 実施 |    |     |     |

【事例等】

：南城市「デマンドバス おでかけなんじい」  
南城市で実施している市全域のデマンドバス

【出典】南城市

：西日本鉄道「のるーと」  
利用者のリクエストに応じて AI でルートを設定しながら運行するオンデマンド型の乗合交通サービス

【出典】西日本鉄道

目標 ②-2：ノンステップコミュニティバスを導入する

【施策スケジュール】

| 施策名               | R4    | R5 | R6    | R7 | R8 | R9 | R10 | R11 |
|-------------------|-------|----|-------|----|----|----|-----|-----|
| ノンステップコミュニティバスの導入 | 調整・準備 |    | 導入・維持 |    |    |    |     |     |

【事例等】

：南城市「N バス」コミュニティバスへのノンステップバスの導入  
南城市ではコミュニティバスにノンステップバスを導入しており、名護市にて実施するコミュニティバスにおいてもあらゆる人に利用しやすい移動手段の提供を目的として、原則ノンステップバスを導入する

【出典】南城市

目標 ②-3：公共交通の利用環境に対する快適性を向上させる

【施策スケジュール】

| 施策名                                   | R4 | R5 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 | R11 |
|---------------------------------------|----|----|----|----|----|----|-----|-----|
| バス待ち環境の改善（上屋・ベンチの修繕、バスロケーションシステムの導入等） | 検討 | 調整 | 実施 |    |    |    |     |     |



基本目標③ 「市街地の利便性向上による賑わい創出」

現状・課題

課題③：生活利便施設へのアクセス向上が必要  
課題④：交通手段相互の連携が必要

● 生活利便施設のある国道 58 号名護バイパス沿いが公共交通空白地域となっている

凡例  
● 病院  
● 商業施設  
● 観光地  
● 名護漁港  
● バス停から300m圏域  
— 一般国道  
— 主要地方道  
— 一般都道府県道  
○ 公共交通不便地域

100mメッシュ人口  
0  
1 - 50  
50 - 100  
100 - 150  
150 - 200  
200 - 250  
250 - 300  
300以上

● 市街地各施設（商業、病院、観光等）へのアクセス性の向上

地域住民（施設・団体等）からの要望（一部抜粋）

| 分類               | 主な意見・要望                      |
|------------------|------------------------------|
| 高齢者・障がい者関係団体又は施設 | ・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             | ・商業施設へのバス乗り入れによる、市民の生活利便性の向上 |
| 病院               | ・コミュニティバスの運行継続、ルート拡大         |
| 交通拠点             | ・コミュニティバスの運行範囲拡大             |

交通事業者からの要望（一部抜粋）

| 事業者     | 主な意見・要望                                                                             |
|---------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| バス事業者   | ・国道 58 号沿線等の目的地となる施設へのバス停の設置<br>・交通拠点の見直し（現状の名護バスターミナルからの位置変更）等、公共交通の利用しやすいまちづくりが必要 |
| タクシー事業者 | ・バス利用が難しい方に対する、移動手段としてのタクシーの利用補助の検討                                                 |

目標と施策の展開

➤ 目標 ③-1：徒歩で公共交通に接続できる地域を増加させる（市街地）  
【施策スケジュール】

| 施策名            | R4 | R5 | R6   | R7 | R8 | R9 | R10 | R11 |
|----------------|----|----|------|----|----|----|-----|-----|
| 市街地コミュニティバスの運行 | 実証 | 調整 | 本格運行 |    |    |    |     |     |

➤ 目標 ③-2：商業施設へ徒歩で利用可能なバス停留所数を増加させる  
【施策スケジュール】

| 施策名                        | R4                     | R5 | R6            | R7 | R8 | R9 | R10 | R11 |
|----------------------------|------------------------|----|---------------|----|----|----|-----|-----|
| 民間商業施設とのハード連携（停留所の設置）      | 調整・実施<br>(市街地コミュニティバス) |    | 検討・調整 (路線バス含) |    |    |    | 実施  |     |
| 民間商業施設との連携サービスの検討（買い物割引検討） | 検討                     |    | 調整・実施         |    |    |    |     |     |

➤ 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  
【施策スケジュール】

| 施策名                                 | R4    | R5 | R6 | R7                | R8 | R9 | R10 | R11 |
|-------------------------------------|-------|----|----|-------------------|----|----|-----|-----|
| 名護バスターミナルの交通結節機能の強化                 | 調整    |    | 実施 |                   |    |    |     |     |
| 名護漁港に就航する高速船と他交通手段との連携              | 実施    |    |    |                   |    |    |     |     |
| 名護漁港周辺エリアの交通結節機能の強化（※名護湾沿岸基本計画との連携） | 検討・調整 |    |    | 施設整備（計画～設計～施工～共用） |    |    |     |     |

『事例等』

：相模原市「田名バスターミナルの整備」  
相模原市の田名バスターミナルでは、バス間乗り継ぎのみならず、タクシーや自家用車・自転車との乗り継ぎに配慮した交通結節点の整備が行われている。

整備効果④ 各交通モードの乗り継ぎ利便性の向上

○バスからバスへの乗り継ぎに限らず、バスとタクシー・自家用車・自転車との乗り継ぎに配慮し、田名バスターミナルにタクシー乗り場を、バスターミナルの隣接地に自転車駐車場及び自家用車の送迎乗降エリアを設置した。

ターミナル内タクシー乗り場

自家用車送迎乗降エリア  
(キス&ライド)

自転車駐車場  
(サイクル&バスライド)

9 【出典】相模原市

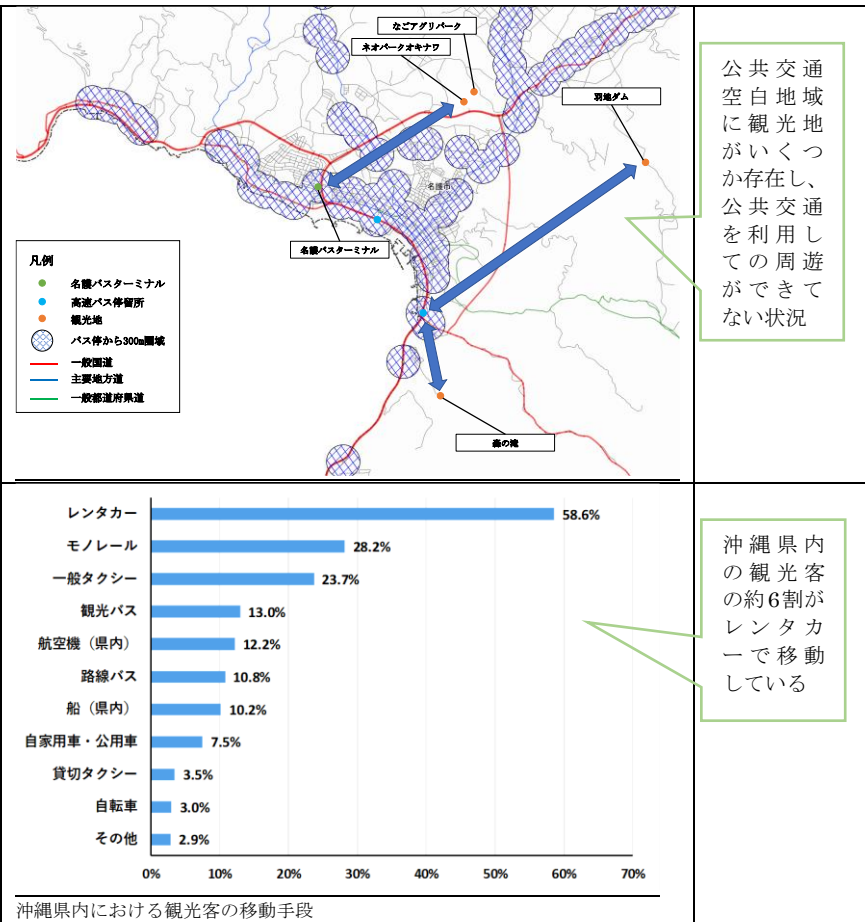
99

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」

現状・課題

- 課題③：生活利便施設へのアクセス向上が必要
- 課題④：交通手段相互の連携が必要
- 課題⑤：観光周遊手段の提供が必要

名護市内及び周辺観光地にアクセスしづらい状況



路線バス、高速バス、タクシー等の各交通モードの接続が不十分

| 地域住民（施設・団体等）からの要望（一部抜粋） |                                                                                                                                                   |
|-------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 分類                      | 主な要望                                                                                                                                              |
| 観光施設                    | <ul style="list-style-type: none"><li>乗り継ぎの利便性向上（観光客からのクレーム）</li><li>バスルートがわかる案内図、見やすい時刻表などのインフォメーション機能の充実</li><li>観光地へのアクセスの良いバスルートの設定</li></ul> |
| 交通事業者からの要望（一部抜粋）        |                                                                                                                                                   |
| 事業者                     | 主な要望                                                                                                                                              |
| タクシー事業者                 | <ul style="list-style-type: none"><li>バス路線との連携、タクシー乗り場の整備</li></ul>                                                                               |
| 航路運営事業者                 | <ul style="list-style-type: none"><li>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</li></ul>                                                                      |

目標と施策の展開

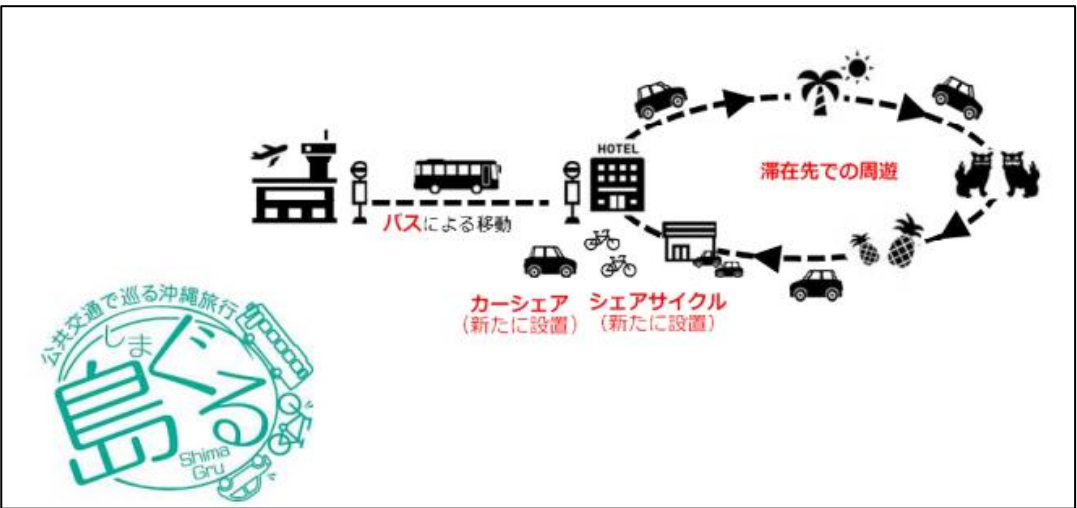
目標④－１：観光客の公共交通利用を増加させる

【施策スケジュール】

| 施策名                                  | R4 | R5 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 | R11 |
|--------------------------------------|----|----|----|----|----|----|-----|-----|
| 名護市内におけるシェアリングサービス（カーシェア、シェアサイクル）の推進 | 検討 | 調整 | 実施 | 実施 | 実施 | 実施 | 実施  | 実施  |
| 観光型 MaaS の導入・推進                      | 検討 | 調整 | 実施 | 実施 | 実施 | 実施 | 実施  | 実施  |

【事例等】

：沖縄総合事務局「バスとシェアサイクルの連携による快適で多様な周遊観光に向けた実証実験」  
中南部における渋滞緩和等を目的として、那覇市から名護市を高速バスで結び、名護以北の滞在先を実証実験中に設置したカーシェア、シェアサイクルにより移動する実証実験



【出典】沖縄総合事務局

：沖縄 MaaS の導入推進

MaaS への交通機関、各施設などの登録を推進し、公共交通の利用しやすい環境の整備を実施している。

沖縄 MaaS って？

沖縄 MaaS は沖縄県内のモノレール・バス・フェリーなどの交通手段や観光施設、商業施設などの様々なチケットをスマホひとつで購入できるサービスです。

※ MaaS とは Mobility as a Service の略で、今まで個別に行っていた公共交通機関の経路検索や予約・支払いなどを一つのサービスとして統合する新しい交通システムの概念です

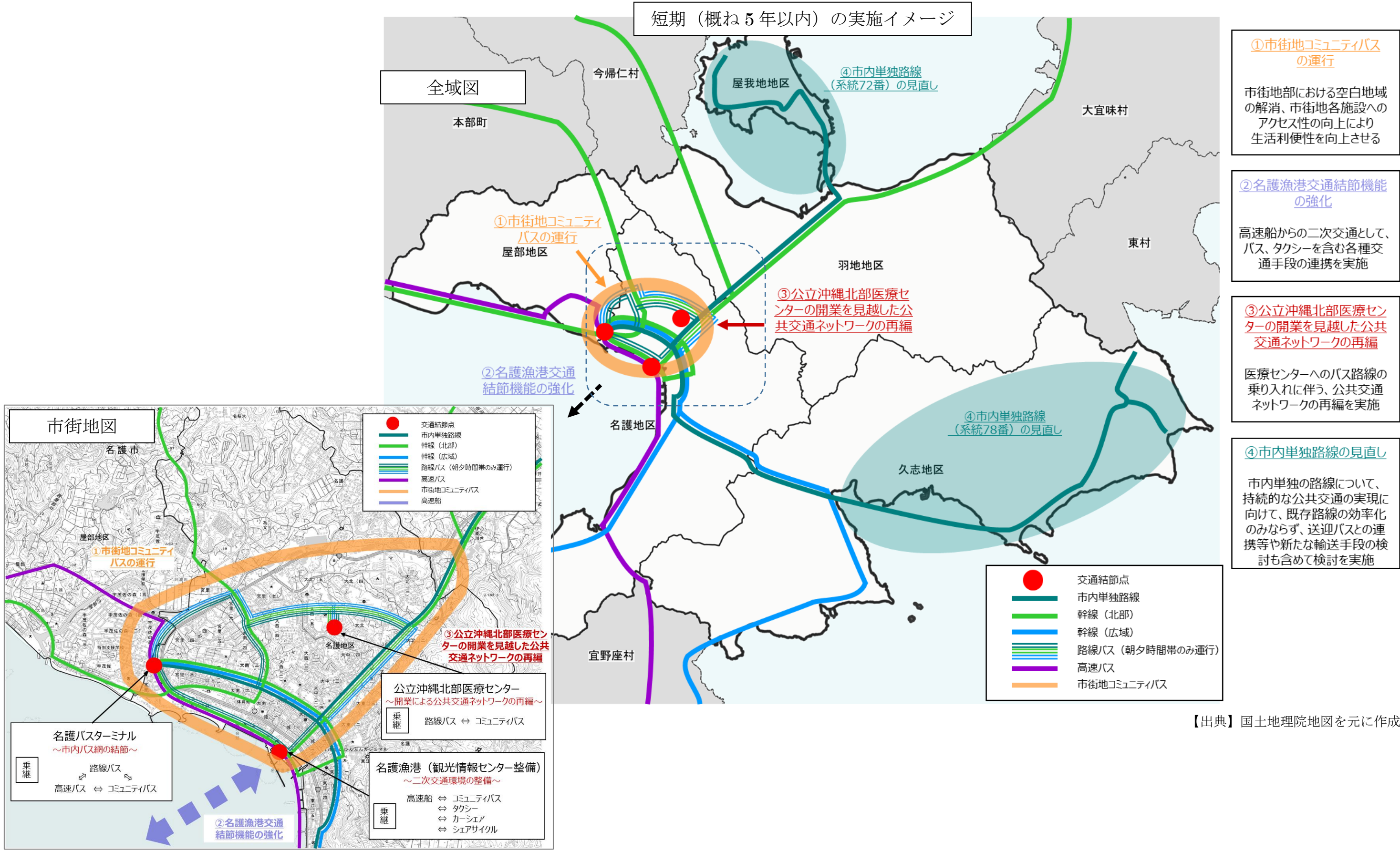


【出典】沖縄 MaaS



1.6 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、利便性の向上に向けた整備を中心に施策を実施し、市内単独路線については、持続性や効率性等の観点から新たな輸送手段への転換も含めて検討を実施いたします。









1.7 計画目標の設定と把握方法

設定した目標について、計画の遂行状況を確認するため、目標値を設定しました。

| 目標                               |                                 | 指標                                    | 現況値                                  | 目標値                                                    |                          | 把握方法                                                            |
|----------------------------------|---------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------------------------|--------------------------|-----------------------------------------------------------------|
|                                  |                                 |                                       |                                      | 短期                                                     | 中長期                      |                                                                 |
| 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           | 5.3%                                 | 25%                                                    | 50%                      | 市民アンケートにて、路線バスの運行情報を「よく知っている」と回答した人数の割合で把握。                     |
|                                  | 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）                        | 209,113 人                            | 209,113 人                                              | 250,935 人                | 事業者への情報提供を依頼                                                    |
|                                  |                                 | タクシー輸送人員                              | 1,027,676 人                          | 1,027,676 人                                            | 1,130,444 人              | 事業者への情報提供を依頼                                                    |
|                                  |                                 | コミュニティバス利用者数                          | 28,389 人<br>(R3 年度の実証実験利用者数を 1 年に拡大) | 31,228 人                                               | 34,067 人                 | 乗降カウントセンサーによる把握                                                 |
|                                  |                                 | 名護市民のバス利用率                            | 4.1%                                 | 10%                                                    | 20%                      | 路線バスを月 1 日以上利用していると回答した人数の割合（市民アンケート）                           |
|                                  | ①－３：公的資金投入額を低減させる               | バス路線補助金 名護市負担額                        | 59,020,000 円                         | 49,311,000 円<br>(平成 30 年度実績。新型コロナウイルス感染症の前に戻すことを目標とする) | 現状維持又は減額                 | 事業者からの報告により把握                                                   |
|                                  | ①－４：公共交通の担い手を確保する               | 公共交通の乗務員数                             | －                                    | 維持<br>(※路線再編時等は適宜基準を見直し)                               | 維持<br>(※路線再編時等は適宜基準を見直し) | 事業者からの報告により把握                                                   |
| 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：徒歩で公共交通に接続できる地域を増加させる（市全域）  | バスの市全体の人口カバー率（バス停留所から 300m 圏内）        | 63.7%                                | 80.0%                                                  | 90.0%                    | バスの利用圏を 300m とした場合の利用圏にいる人口の割合（名護市全域）                           |
|                                  | ②－２：ノンステップコミュニティバスを導入する         | ノンステップコミュニティバスの導入率                    | －                                    | 100%                                                   | 100%                     | 名護市で把握（※コミュニティバス導入時はノンステップバスを前提とする）                             |
|                                  | ②－３：公共交通の利用環境に対する快適性を向上させる      | 「バス停環境」を快適と回答した人数                     | －<br>(市民アンケートにて整備が重要との回答が約 7 割)      | 25.0%                                                  | 50.0                     | 路線バスのバス停環境の快適性を「快適」、「やや快適」と回答した人数の割合（市民アンケート）                   |
| 基本目標③ 「市街地の利便性向上による賑わい創出」        | ③－１：徒歩で公共交通に接続できる地域を増加させる（名護地区） | バスの名護地区の人口カバー率（バス停留所から 300m 圏内）       | 65.9%                                | 75.0%                                                  | 82.0%                    | 路線バスの利用圏を 300m とした場合の利用圏にいる人口の割合（名護地区のみ）                        |
|                                  | ③－２：公共交通で利用可能な商業施設数を増加させる       | 名護市内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 | 2 箇所                                 | 6 箇所                                                   | 7 箇所<br>(全施設)            | 路線バスの利用圏を 300m とした場合の利用圏にある大規模商業施設の数                            |
|                                  | 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人数        | －                                    | 50.0%                                                  | 80.0%                    | 名護バスターミナル、名護漁港（将来）等の交通結節点の使いやすさについて、満足・やや満足と回答している人の割合（市民アンケート） |
| 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を増加させる            | 公共交通を利用した観光客数                         | 498,028 人<br>(推計値)                   | 537,449 人<br>(推計値)                                     | 747,042 人<br>(推計値)       | 名護市内への観光客について、公共交通で移動してきた人の割合（アンケート）                            |

また、目標1－③については、財政的な負担のみならず、地域公共交通の必要性を他分野への影響から分析するため、下記にあげられるようなクロスセクター効果についても把握することとします。

実施のタイミングとしては、短期施策の効果の発現が見込まれる令和8年、及び計画最終年を予定しています。

### 地域公共交通が廃止された場合に追加的に必要となる 主な行財政負担項目

| 分 野      | 地域公共交通が廃止された場合に必要となる行財政負担項目 | 内 容                                                                                                   |
|----------|-----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 医 療      | 病院送迎貸切バスの運行                 | 医療機関へ通院することができなくなる患者の通院手段として、病院送迎貸切バスによる送迎サービスを行う。                                                    |
|          | 通院のためのタクシー券配布               | 医療機関へ通院することができなくなる患者の通院手段として、通院のためのタクシー券を配布する。                                                        |
|          | 医師による往診                     | 医療機関へ通院することができなくなる患者宅へ医師が往診する。                                                                        |
|          | 医療費の増加                      | 地域公共交通利用者が自動車で送迎してもらったり、タクシーを利用することで家や目的地からバス停や駅等へ歩くことがなくなることで、健康が損なわれやすくなることにより医療費が増加する。             |
| 商 業      | 買物バスの運行                     | 買物に行くことができなくなる人の買物先への移動手段として、貸切バスによる送迎サービスを行う。                                                        |
|          | 買物のためのタクシー券配布               | 買物に行くことができなくなる人の買物先への移動手段として、買物のためのタクシー券の配布を行う。                                                       |
|          | 移動販売の実施                     | 買物に行くことができなくなる人のために移動販売を実施する。                                                                         |
| 交通安全     | 高齢者ドライバーのさらなる安全教育           | 自動車の運転が不安になった高齢者が、移動のために仕方なく自動車を運転することにより交通事故が増加すると考えられるため、高齢者ドライバーにさらなる安全教育を行う。                      |
| 教 育      | 貸切スクールバスの運行                 | 通学ができなくなる児童・生徒のための通学手段としてスクールバスを運行する。                                                                 |
|          | 通学のためのタクシー券配布               | 通学ができなくなる児童・生徒のための通学手段として、通学のためのタクシー券の配布を行う。                                                          |
| 定住促進     | 事業所近くでの居住による人口流出対策          | 地域外の事業所へ通勤している人が、通勤が不便になることから地域外の事業所近くに転居することによる人口流出を抑制するための施策を実施する。                                  |
|          | さらなる定住支援事業                  | 地域公共交通がないということで地域外への転居を考える人へのさらなる定住支援事業を実施する。                                                         |
|          | マイカー購入補助                    | 日常生活での移動手段がなくなるために地域外へ転居することによる人口流出を抑制するために、移動手段としてマイカーを購入する際の補助を行う。                                  |
| 観 光      | 観光地送迎貸切バスの運行                | 観光地を訪れることができなくなる観光客の移動手段として、観光地への貸切送迎バスを運行する。                                                         |
|          | 観光地送迎のためのタクシー券配布            | 観光地を訪れることができなくなる観光客の移動手段として、観光のためのタクシー券の配布を行う。                                                        |
| 福 祉      | 通院・買物・観光以外での自由目的のためのタクシー券配布 | 外出しづらくなる高齢者の、通院や買物、観光以外の自由目的での外出支援を目的に、タクシー券の配布を行う。                                                   |
|          | さらなる介護予防事業                  | 外出することが介護予防となっていた高齢者が外出しづらくなることにより、外出機会が減少し、介護を必要とする人が増加することを防止するため、さらなる介護予防事業を実施する。                  |
| 財 政      | 土地の価値低下等による税收減少             | 地域公共交通関係施設周辺の土地の価格低下等により固定資産税や都市計画税の税收が減少する。                                                          |
| 建 設      | 道路混雑に対応した道路整備               | 地域公共交通利用者が自動車利用へ転換することにより増加する自動車交通量に対応するための道路整備を行う。                                                   |
|          | 駐車場の整備                      | 地域公共交通利用者が自動車利用へ転換することにより不足する駐車場整備を行う。                                                                |
| 環 境      | さらなる温室効果ガス削減対策              | 地域公共交通利用者が自動車利用へ転換することにより、自動車から排出される温室効果ガスが増加することに対応して、さらなる温室効果ガス削減対策を実施する。                           |
| 防 災      | 災害時における住民の移動手段の調達           | 災害時の移動手段としての役割も担う地域公共交通が廃止されることから、災害に備えて住民の移動手段を確保する。                                                 |
| 地域コミュニティ | さらなる外出支援事業                  | 地域コミュニティ活動に参加できる人の減少やバス等の車両内での会話の機会が減少するために地域コミュニティ活動が衰退し、地域コミュニティが希薄になるため、地域コミュニティ活動の活性化に向けた対策を実施する。 |

：数値化が困難な項目

【出典】近畿運輸局「クロスセクター効果『地域公共交通 赤字＝廃止 でいいの?』」

## 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、下表に示す通り適時に把握し、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。

| 指標                                                 | 評価年度 |    |    |    |    |    |     |     |
|----------------------------------------------------|------|----|----|----|----|----|-----|-----|
|                                                    | R4   | R5 | R6 | R7 | R8 | R9 | R10 | R11 |
| 「路線バスの運行情報」を良く知っていると回答した人数                         |      |    |    |    | ●  |    |     | ●   |
| 路線バス利用者数<br>タクシー利用者数<br>コミュニティバス利用者数<br>名護市民のバス利用率 | ●    | ●  | ●  | ●  | ●  | ●  | ●   | ●   |
| バス路線補助金 名護市負担額                                     | ●    | ●  | ●  | ●  | ●  | ●  | ●   | ●   |
| 公共交通の乗務員数                                          | ●    | ●  | ●  | ●  | ●  | ●  | ●   | ●   |
| 路線バスの市全体の人口カバー率                                    | ●    | ●  | ●  | ●  | ●  | ●  | ●   | ●   |
| ノンステップバスの導入台数                                      | ●    | ●  | ●  | ●  | ●  | ●  | ●   | ●   |
| 「路線バスのバス停環境」を快適と回答した人数                             |      |    |    |    | ●  |    |     | ●   |
| 路線バスの名護地区の人口カバー率                                   | ●    | ●  | ●  | ●  | ●  | ●  | ●   | ●   |
| 名護市内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              | ●    | ●  | ●  | ●  | ●  | ●  | ●   | ●   |
| 「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人数                     |      |    |    |    | ●  |    |     | ●   |
| 公共交通を利用した観光客数                                      |      |    |    |    | ●  |    |     | ●   |
| クロスセクター効果の分析                                       |      |    |    |    | ※  |    |     | ※   |

※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、次期計画の策定に向けて本計画の計画期間である令和 11 年度に実施を予定。

## 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。

