

第5回協議会資料

実証実験の報告

令和4年3月24日
名護市

目次

1. **コミュニティバス実証実験の概要**
 - 1.1 名護市街地及び周辺エリアコミュニティバス
 - 1.2 二見以北地域コミュニティバス
2. **コミュニティバスの利用実績**
 - 2.1 利用実績
 - 2.2 月別利用状況
 - 2.3 運行便別の利用状況
 - 2.4 バス停別利用状況
3. **コミュニティバスの効果と課題**
 - 3.1 名護市街地及び周辺エリアコミュニティバスの効果
 - 3.2 二見以北地域コミュニティバスの効果
 - 3.3 コミュニティバスの課題
4. **久辺三区デマンド交通実証実験の概要**
5. **久辺三区デマンド交通の利用実績**
6. **久辺三区デマンド交通の効果と課題**
 - 5.1 デマンド交通の効果
 - 5.2 デマンド交通の課題
7. **実証実験の効果・課題のまとめ**

1. 実証実験の概要

1.1 名護市街地及び周辺エリアコミュニティバス | コンセプト

- ✓ 令和2年度の名護市街地コミュニティバス導入事業の結果を受けて、以下のコンセプトで名護市街地及び周辺エリアコミュニティバス実証実験を実施した。

コンセプト	方針
<p>①市街地主要施設へのアクセス向上（利便性）</p> <p>②市街地バス不便地域の解消</p> <ul style="list-style-type: none">○公共交通不便地域の解消○路線バスとのネットワーク化 <p>③市街地来訪者周遊支援（周辺、来訪者）</p> <ul style="list-style-type: none">○市内の観光・商業施設を周遊する移動手段 <p>その他（運行上の考慮事項）</p>	<p>基本的な考え方</p> <ul style="list-style-type: none">○令和2年度実証実験において、高齢者等の日常的な利用が見られたため、一部ルートの見直しを行いつつ、基本的な環状ルートは継続運行する○イオン名護店の駐車地が多く利用されているため、イオン名護店を接続拠点として活用する○高校生が日常的に利用できるルートとする○民間施設が独自で運行する送迎バス等との接続について可能性を検討する <p>令和2年度実証実験ルートからの変更点</p> <ul style="list-style-type: none">○ニーズを踏まえた運行エリアの拡大 →住民ニーズが高い、伊差川、数久田区等へのアクセス、名桜大学生も利用できるルート○更なる不便地域の解消 →運行ルート拡大に伴い、更なる不便地域を解消○路線バスとの連携強化 →コミュニティバスだけでなく、公共交通全体の利便性を向上させるため、路線バスとの接続性を向上（バス停・ダイヤ等）○観光地アクセスの向上 →観光振興に貢献する観光地にアクセス可能なルートを運行○運行効率の考慮 →運行エリア拡大に伴い、利用者の特性、利便性、運転手の環境も考慮し一周の時間が長くなりすぎないように複数の系統を設定

1. 実証実験の概要

1.1 名護市街地及び周辺エリアコミュニティバス | 運行概要

- ✓ 運行期間：令和3年9月15日～令和4年2月28日
- ✓ 利用料金：無料
- ✓ 運行路線：循環線・東西線・南北線



- **循環線**
 右回り 7便/日 (9:00~17:45)
 左回り 7便/日 (9:00~17:45)
- **東西線**
 右回り 5便/日 (9:00~18:34)
 左回り 5便/日 (10:00~19:34)
- **南北線**
 名桜大学行き
 3便/日 (9:45~16:03)
 轟の滝行き
 3便/日 (10:29~17:34)



受注者にて撮影

1. 実証実験の概要

1.2 二見以北地域コミュニティバス | 実証実験概要

- ✓ 令和元年度の二見以北地域での名護市地域公共交通実証実験の結果を受けて、以下の二見以北コミュニティバス実証実験を実施した。

実証実験の目的

対象地域の現状：

- 久志地区は、市内でも高齢化率が高い地域である。
- しかし、既存バス路線は3便/日であり、利用者や訪問者にとって公共交通の利便性の低い地域である。

実証実験の目的：

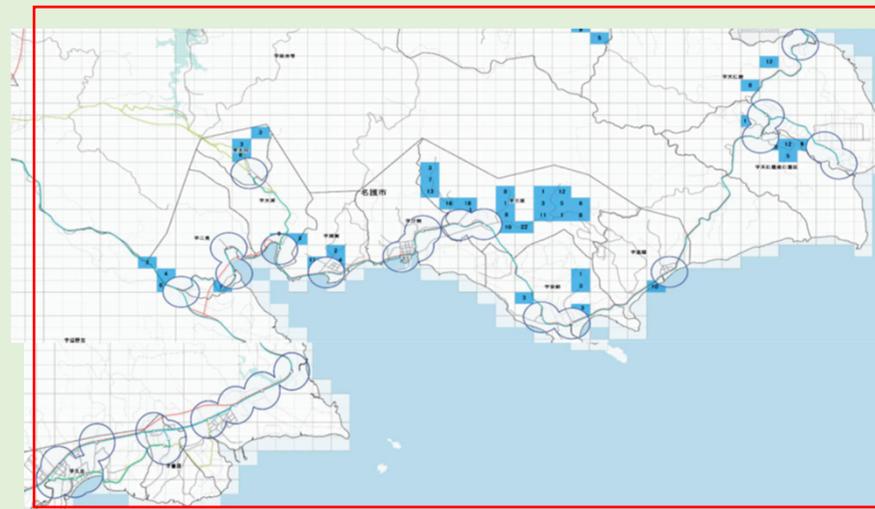
- 公共交通を導入し、**高齢者等住民の利便性の向上を図る**

対象地域



【名護市久志地区の状況】

- 二見以北地域の既存の路線バスは
1路線：3往復/日のみ
(朝7時1便、夕～夜2便)
- 道路幅員が狭く大型の車両は走行不可
- 公共交通空白地域が広範囲に広がる



1. 実証実験の概要

1.2 二見以北地域コミュニティバス | 運行概要

- ✓ 運行期間：令和3年10月15日～令和4年3月31日
- ✓ 利用料金：無料
- ✓ 運行路線：二見以北線（有津～イオン 間）
イオン行き 3便/日 (8:30～15:36)
有津行 3便/日 (10:00～17:11)



2. コミュニティバスの利用実績

2.1 利用実績 | 名護市街地及び周辺エリアコミュニティバス

- ✓ 運行期間中に延べ28,310人の利用があり、最も利用が多い路線は循環線であった。
- ✓ 日平均利用者数は令和2年度の約1.4倍となっている。
- ✓ 今年度は、東西線・南北線の運行により、拡大した運行エリアの需要が取りこめたこと等が利用者増に繋がっていると考えられる。

名護市街地及び周辺エリアコミュニティバス

路線		便数 (便/日)	日平均利用者数 (人/日)			便平均利用者数 (人/便)			累計利用者数 (人)	
			平日	休日	全日	平日	休日	全日		
循環線	右回り	7	34.8	38.4	36.0	5.0	5.5	5.1	12,065	28,310
	左回り	7	34.9	38.9	36.2	5.0	5.6	5.2		
東西線	右回り	5	26.2	31.7	28.0	5.2	6.3	5.6	8,587	
	左回り	5	23.2	23.9	23.4	4.6	4.8	4.7		
南北線	名桜大学行き	3	18.9	22.9	20.2	6.3	7.6	6.7	7,658	
	轟の滝行き	3	24.9	27.2	25.6	8.3	9.1	8.5		
市街地3路線		計30	162.8	183.1	169.5	5.4	6.1	5.7		

令和2年度

↑ 約1.4倍

名護市街地 コミュニティバス	市街地2路線 (赤ルート・ 緑ルート)	計26	119.2	126.7	121.4	4.6	4.9	4.7	10,855
-------------------	---------------------------	-----	-------	-------	-------	-----	-----	-----	--------

2. コミュニティバスの利用実績

2.1 利用実績 | 二見以北地域コミュニティバス

- ✓ 運行開始から2月28日までに、延べ2,279人の利用があり、休日の利用者が多い傾向にある。
- ✓ 日平均利用者数は令和元年度の約2.4倍となっている。令和元年度は、3便目のみ二見以北地域内の運行としていたが、今年度は3便目についてもイオン⇄有津間の往復としており、後述するOD調査の結果からも、移動ニーズの高い名護市中心部への便を増加させたことが利用者増に繋がっていると考えられる。

二見以北地域コミュニティバス

路線		便数 (便/日)	日平均利用者数 (人/日)			便平均利用者数 (人/便)			累計利用者数 (人)
			平日	休日	全日	平日	休日	全日	
二見以北線	イオン行き	3	8.2	11.0	9.2	2.7	3.7	3.1	2,279
	有津行き	3	6.6	10.4	7.8	2.2	3.5	2.6	
	合計	6	14.8	21.4	17.0	2.5	3.6	2.8	

令和元年度

↑ 約2.4倍

二見以北地域 コミュニティバス	・有津⇄イオン (2往復・4便) ・有津⇄わんさか大 浦パーク (1往復・ 2便)	6	8.1	6.5	7.1	2.7	2.2	2.5	285
--------------------	-------------------------------------------------------	---	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

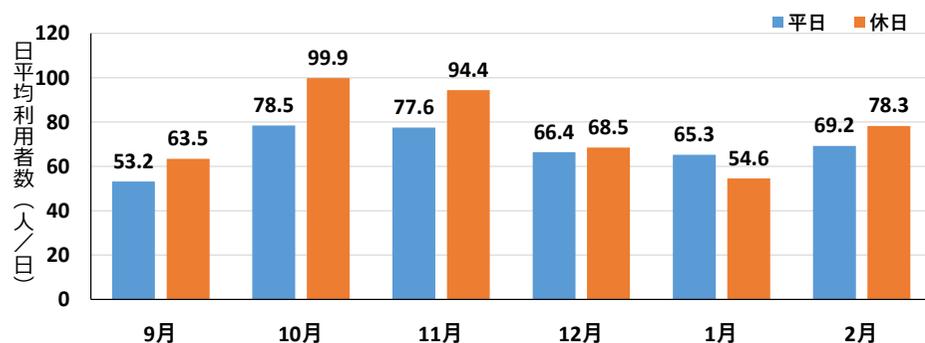
※2/7(月)、2/8(火)、2/9(水)は乗降者センサー故障のため、曜日平均値で補完

2. コミュニティバスの利用実績

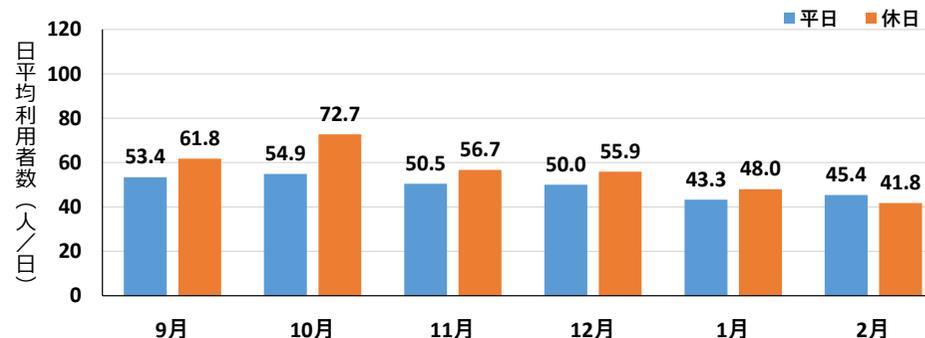
2.2 月別利用状況（月別日平均利用者数）

- ✓ 循環線、南北線、東西線ともに運行開始後 9月から10月にかけて利用者が増加しており、認知が広がっていることに加え、新型コロナウイルス感染症の流行状況(感染者数減少)や、緊急事態宣言の解除（9/12期限）も影響していると考えられる。

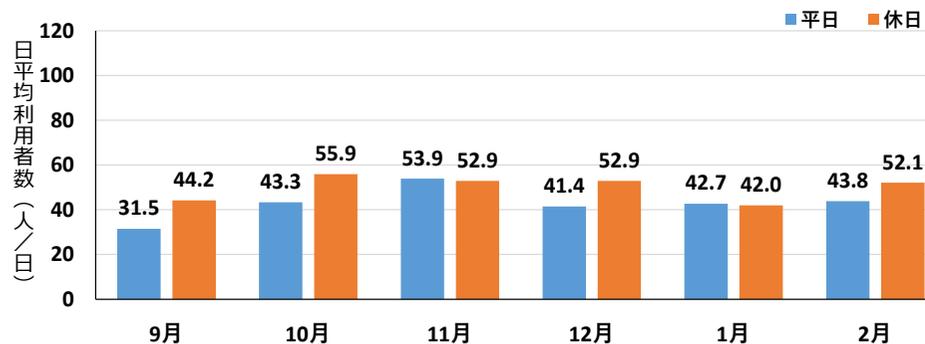
循環線



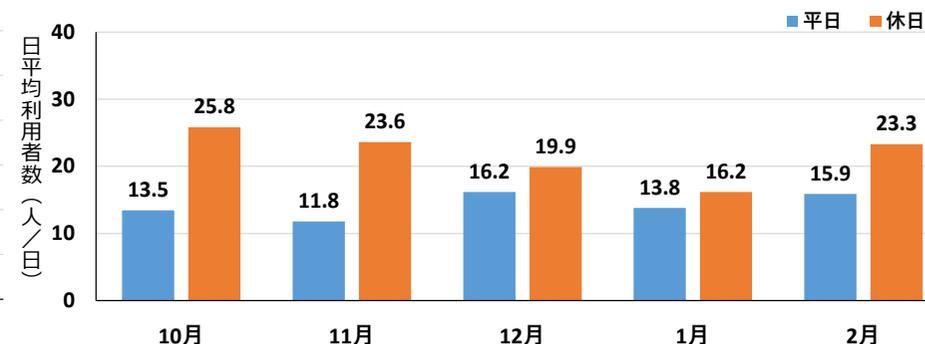
東西線



南北線



二見以北線



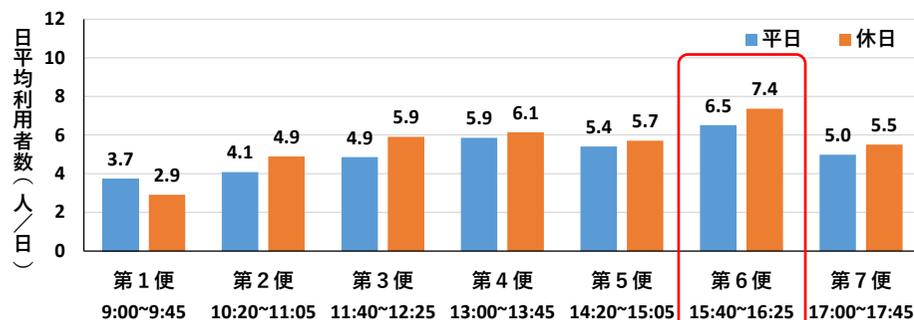
2. コミュニティバスの利用実績

2.2 運行便別の利用状況（便別日平均利用者数）

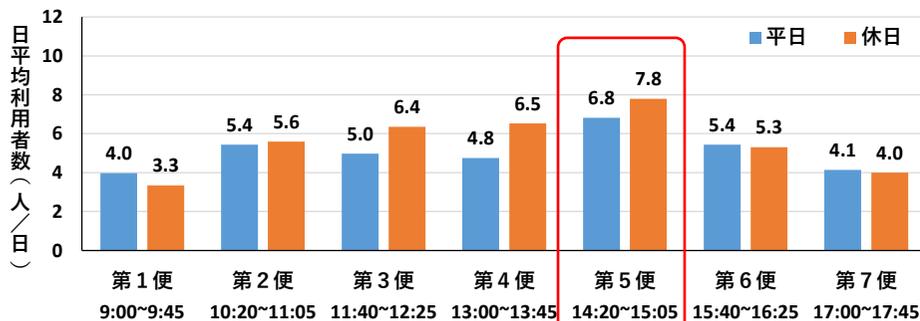
- ✓ 循環線は、平日・休日ともに第5便、第6便（14時から16時頃）の利用が多い。
- ✓ 東西線は、各便ともに大きな差はないが、第3便、第4便（13時から17時頃）の利用者がやや多くなっている。
- ✓ 一方で、いずれの路線も第1便（9時から10時頃）の利用者は少ない状況となっている。

循環線

右回り

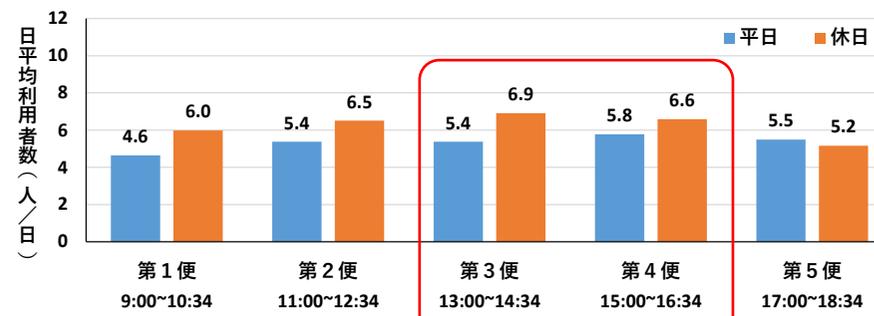


左回り

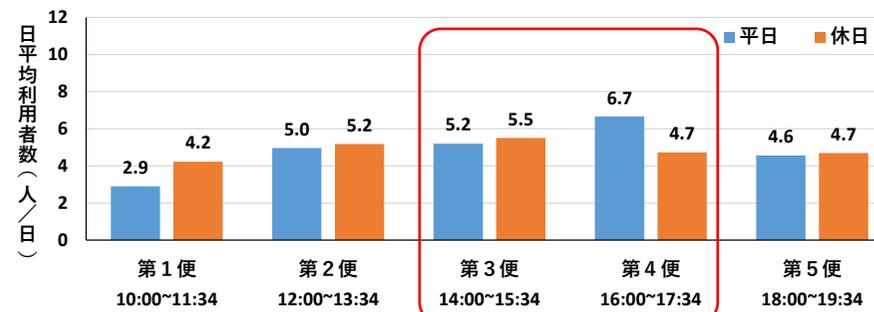


東西線

右回り



左回り



2. コミュニティバスの利用実績

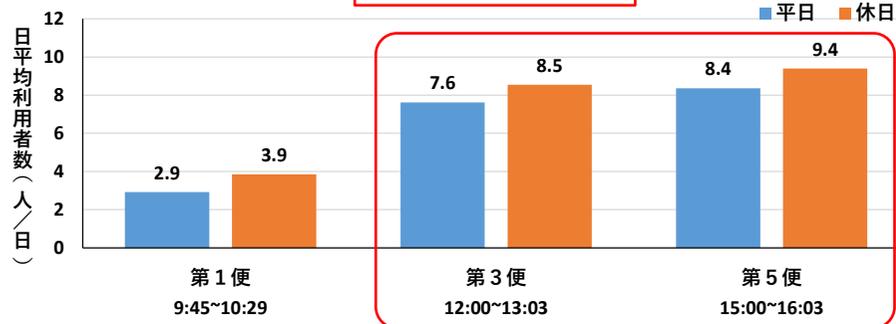
2.3 運行便別の利用状況（便別日平均利用者数）

- ✓ 南北線は、名桜大学行き、轟の滝行きともに午後の利用者が多くなっている。
- ✓ 二見以北線は、イオン行きは第1便の利用者が多い傾向にある。一方で、有津行きは午後の利用がやや多くなっている。
- ✓ なお、二見以北地域のコミュニティバスについて、令和元年度実証時は3便目が二見以北地域内のみの運行で平均0.1人/日の乗車であったが、今年度はイオンまで運行ルートを延長したことにより、他の便と同程度の利用者数に増加している。

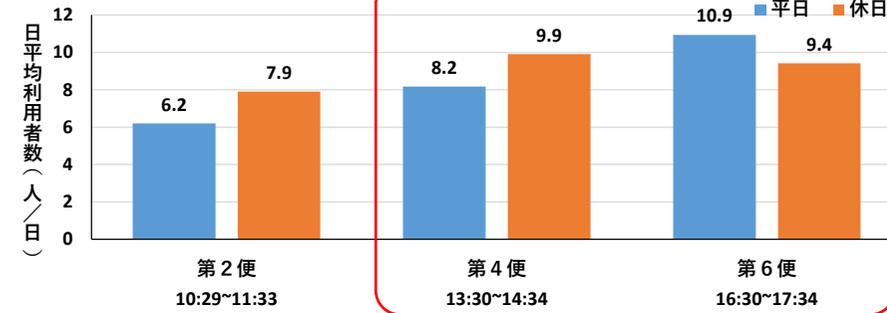
南北線

名桜大学行き

南北線は午後の便が多い

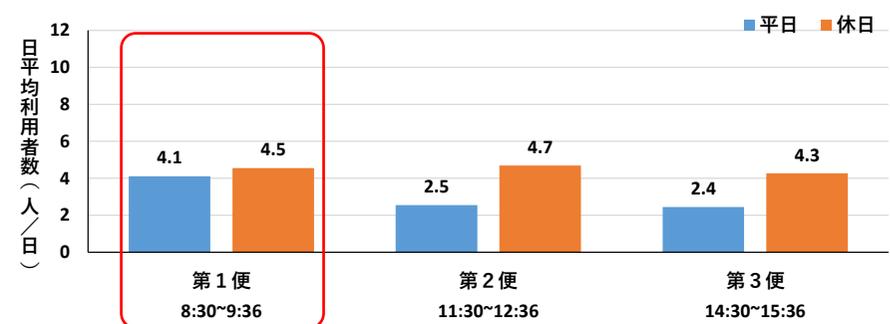


轟の滝行き

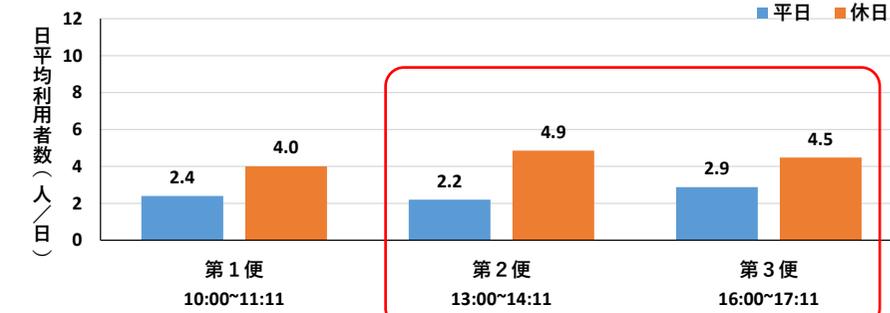


二見以北線

イオン行き



有津行き

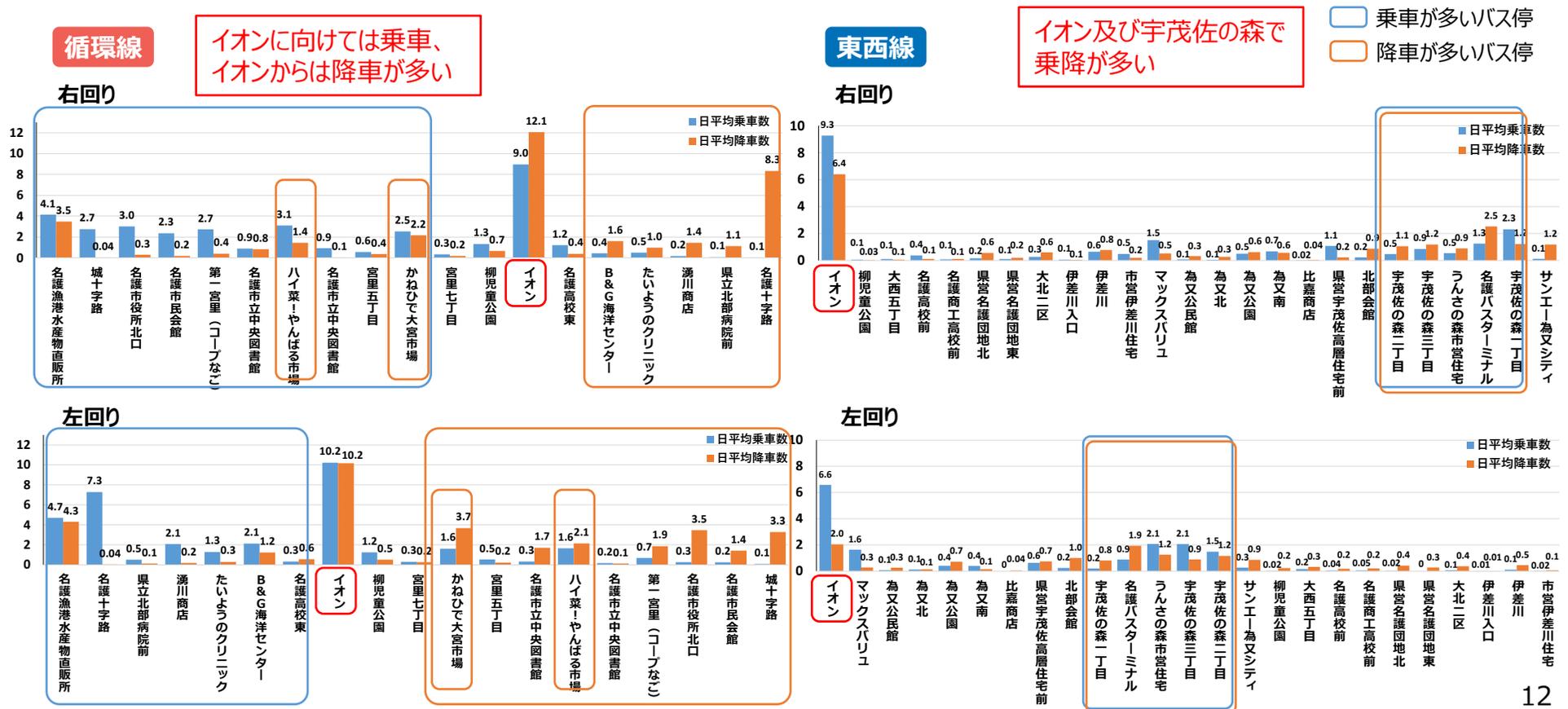


※令和元年実証時は、1便：3.4人、2便：4.0人、3便：0.1人と3便(二見以北地域内のみ運用)では1便、2便と比較し、利用が少なくなっている。11

2. コミュニティバスの利用実績

2.4 運行便別の利用状況（バス停別日平均利用者数）

- ✓ 循環線は、右回り・左回りともにイオンに向けては乗車が、イオンからは降車が多くなっており、主にイオンを目的地とした利用が多いと考えられる。イオン以外では、名護十字路、名護漁港水産物直販所、かねひで大宮市場及びハイ菜!やんばる市場のバス停利用者が多い。
- ✓ 東西線は、乗降者が最も多いイオンを軸として、宇茂佐の森エリアでの乗降者数が多くなっている。



2. コミュニティバスの利用実績

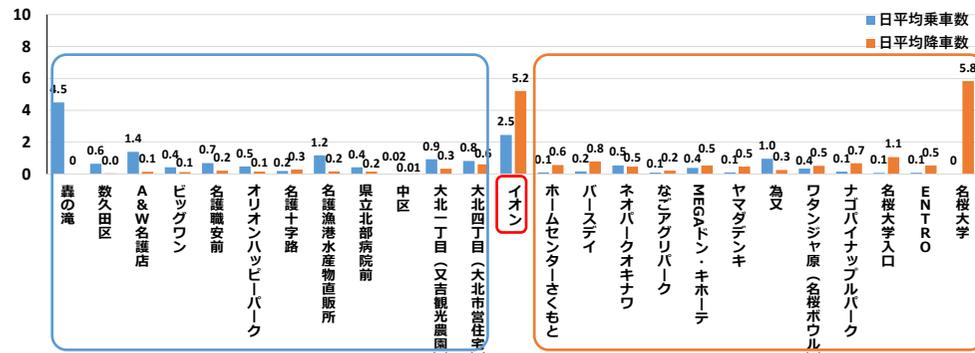
2.4 運行便別の利用状況（バス停別日平均利用者数）

- ✓ 南北線は、イオンに向けては乗車が多く、イオンからは降車が多くなっており、主にイオンを目的地とした利用が多いと考えられる。また、轟の滝行きでは名桜大学から乗車後、ワタンジャ原（森のガラス館）からイオンの区間での降車が多い。
- ✓ 二見以北線は、主に大浦、瀬嵩、汀間を中心とした二見以北地域の各バス停から市街地へ向けての利用が多く、特にオリオンハッピーパーク、イオンの利用が多くなっている。

南北線

イオンに向けては乗車、
イオンからは降車が多い

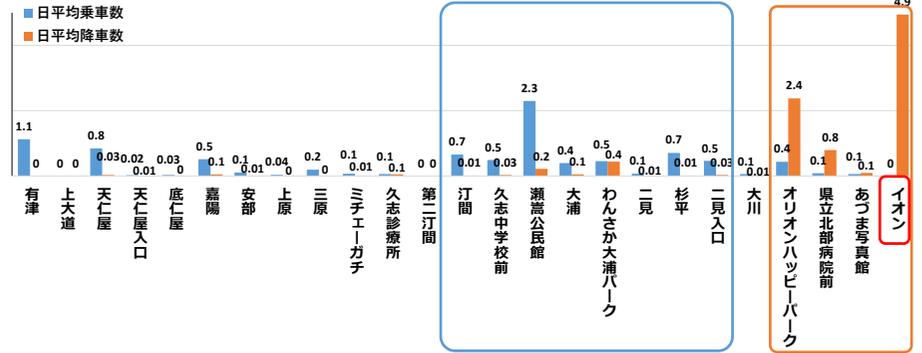
名桜大学行き



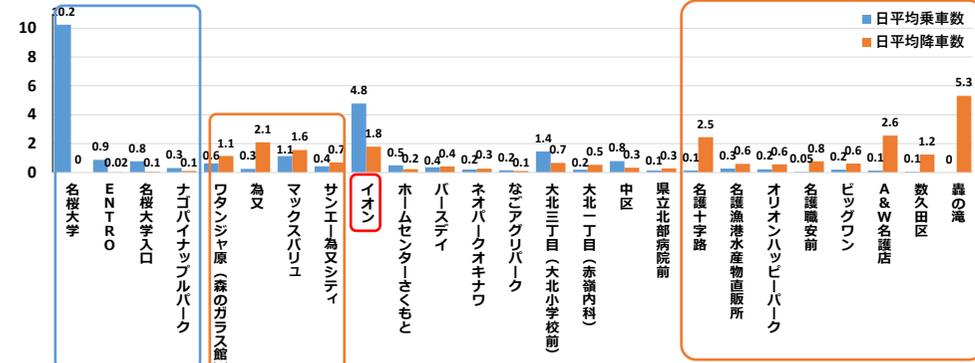
二見以北線

二見以北地区で乗車し、
市街地で降車している

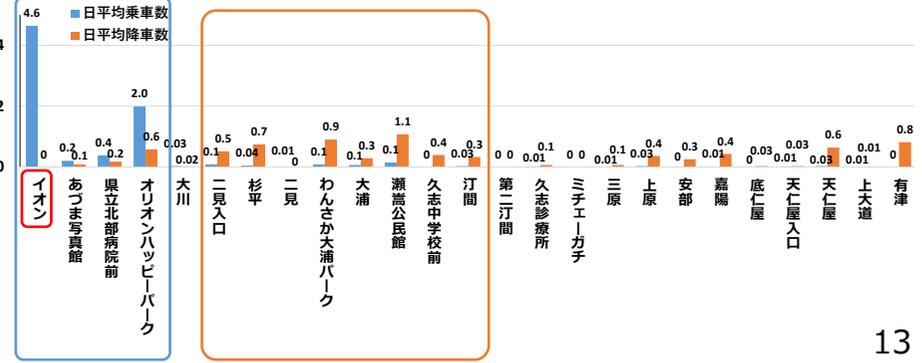
イオン行き



轟の滝行き



有津行き



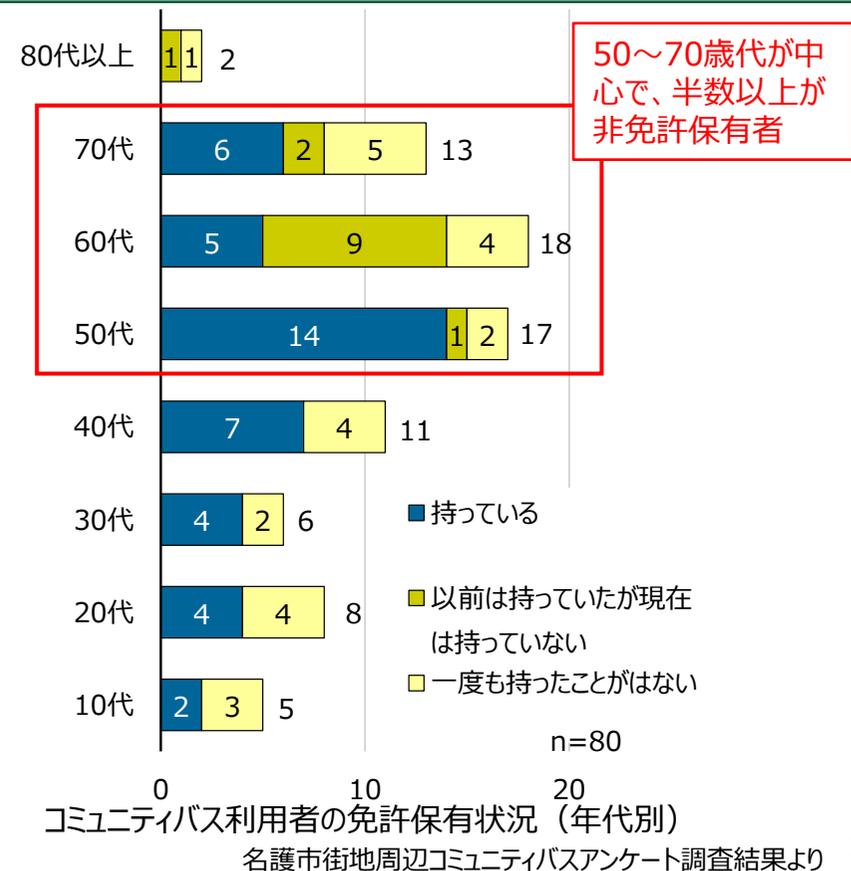
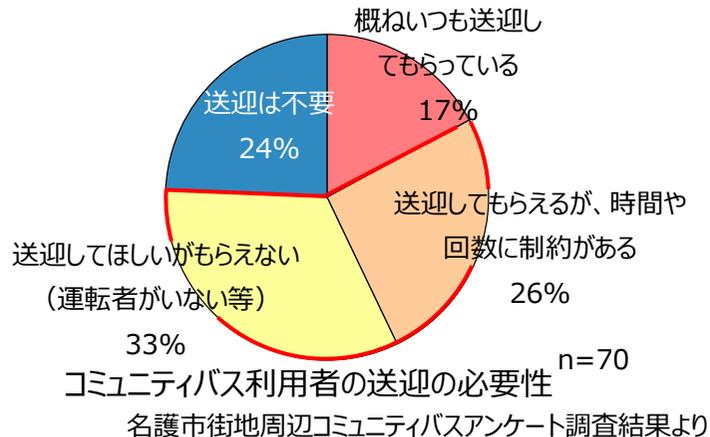
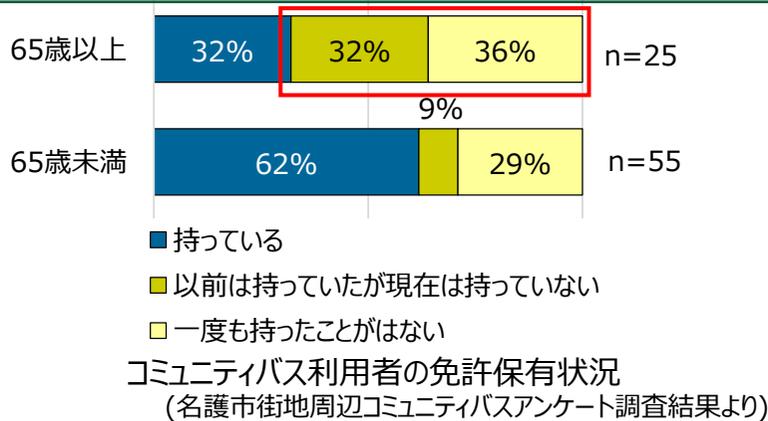
3. コミュニティバスの効果と課題

3.1 名護市街地及び周辺エリアコミュニティバスの効果

| コンセプト① 市街地主要施設へのアクセス向上

交通弱者の移動支援

- ✓ 幅広い世代に利用されているが、利用者の31%が高齢者となっており、そのうち68%が免許非保有者（免許返納者32%を含む）となっている。
- ✓ コミュニティバス利用者の59%は「送迎して欲しいがしてもらえない」、「送迎してもらえるが、時間や回数に制限がある」人であり、現状で移動に不便を感じている方の生活の足としてコミュニティバスが使われている。



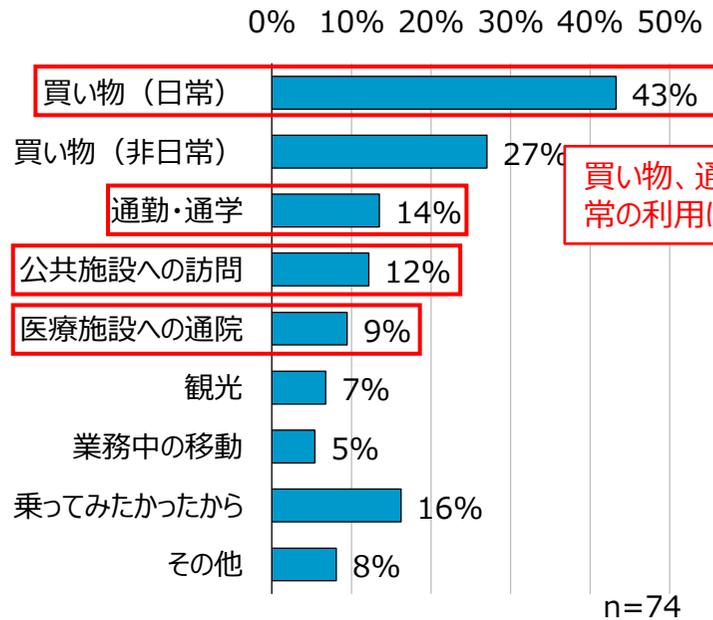
3. コミュニティバスの効果と課題

3.1 名護市街地及び周辺エリアコミュニティバスの効果

| コンセプト① 市街地主要施設へのアクセス向上

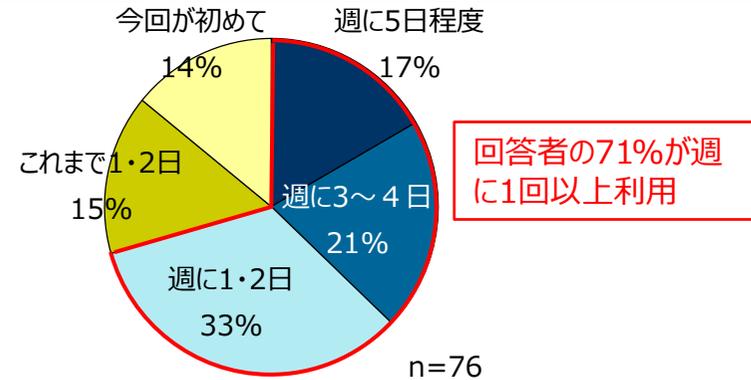
日常的な利用への定着

✓ 市街地周辺コミュニティバス利用者アンケート回答者のうち、週に1回以上利用する利用者が71%、週に5日程度利用する利用者が17%おり、日常の買い物や通勤・通学、通院や公共施設への訪問等、日常的にコミュニティバスを利用している。



コミュニティバスの利用目的

名護市街地周辺コミュニティバスアンケート調査結果より



コミュニティバスの利用頻度

名護市街地周辺コミュニティバスアンケート調査結果より

利用者の利用状況 (乗務員ヒアリングより)

- 買い物目的でイオンや、かねひで大宮市場等への利用が多い
- 名桜大学からワタンジャ原 (森のガラス館)、為又、マックスバリユへの名桜大学生の利用がみられた
- 第一宮里 (コープなご) からかねひで大宮市場やイオンまで、買物目的でよく利用する年配の利用者がみられた

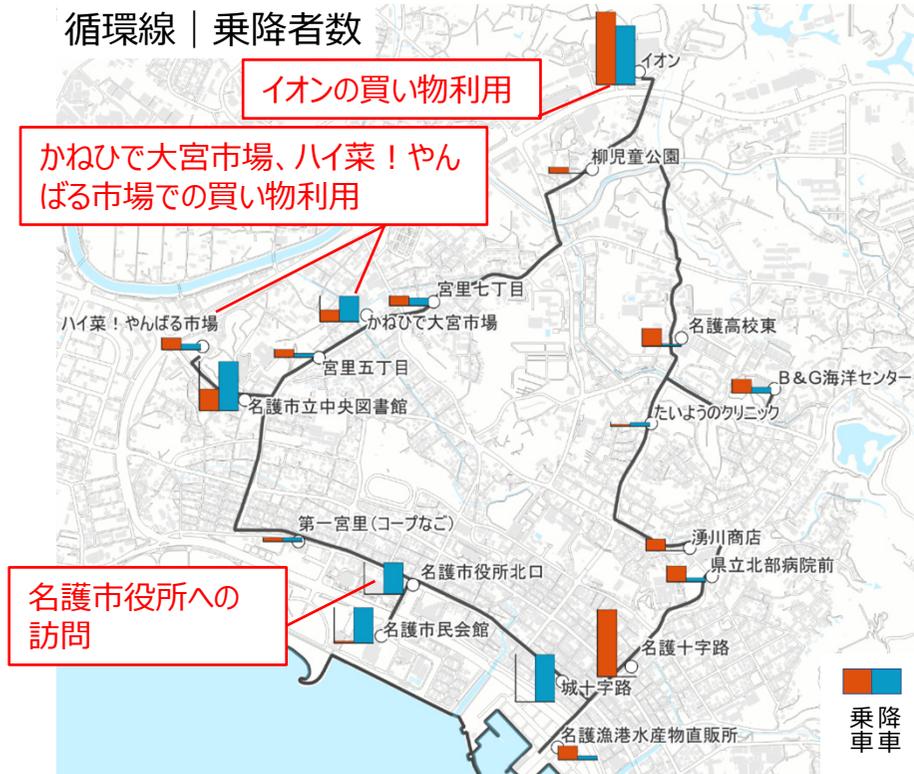
3. コミュニティバスの効果と課題

3.1 名護市街地及び周辺エリアコミュニティバスの効果 | コンセプト① 市街地主要施設へのアクセス向上

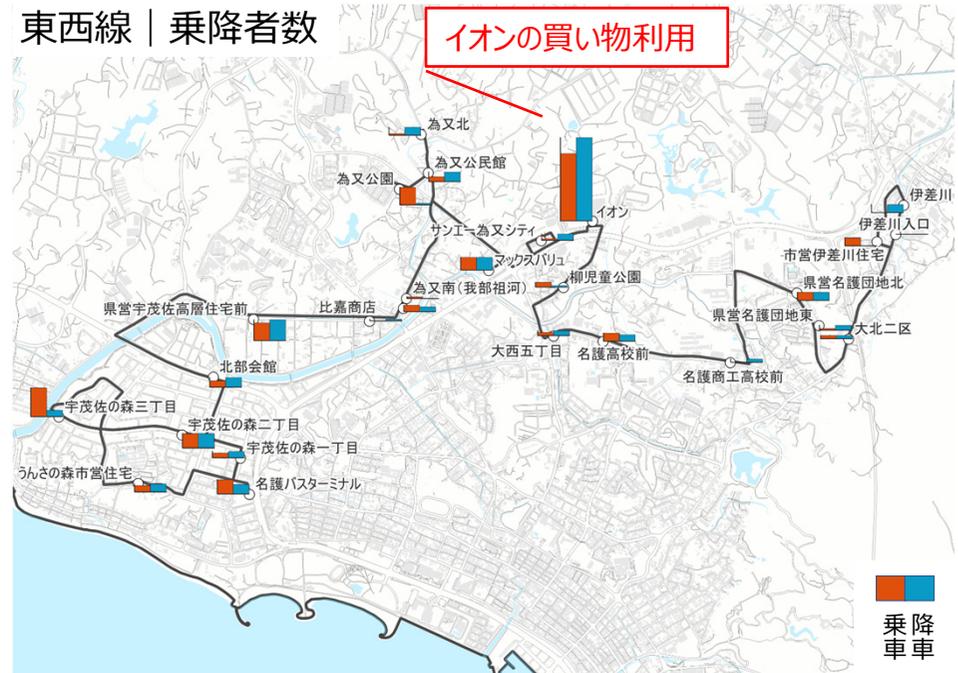
市街地の様々な施設へのアクセス

- ✓ イオン、かねひで大宮市場、ハイ菜！やんばる市場等の商業施設への利用、名護市役所への訪問等の利用が見られるほか、県立北部病院前でも利用が見られ、市街地の商業施設や公共施設等へのアクセスに利用されていると考えられる。

循環線 | 乗降者数



東西線 | 乗降者数



乗降者数

名護市街地周辺コミュニティバスOD調査結果（12月実施）より

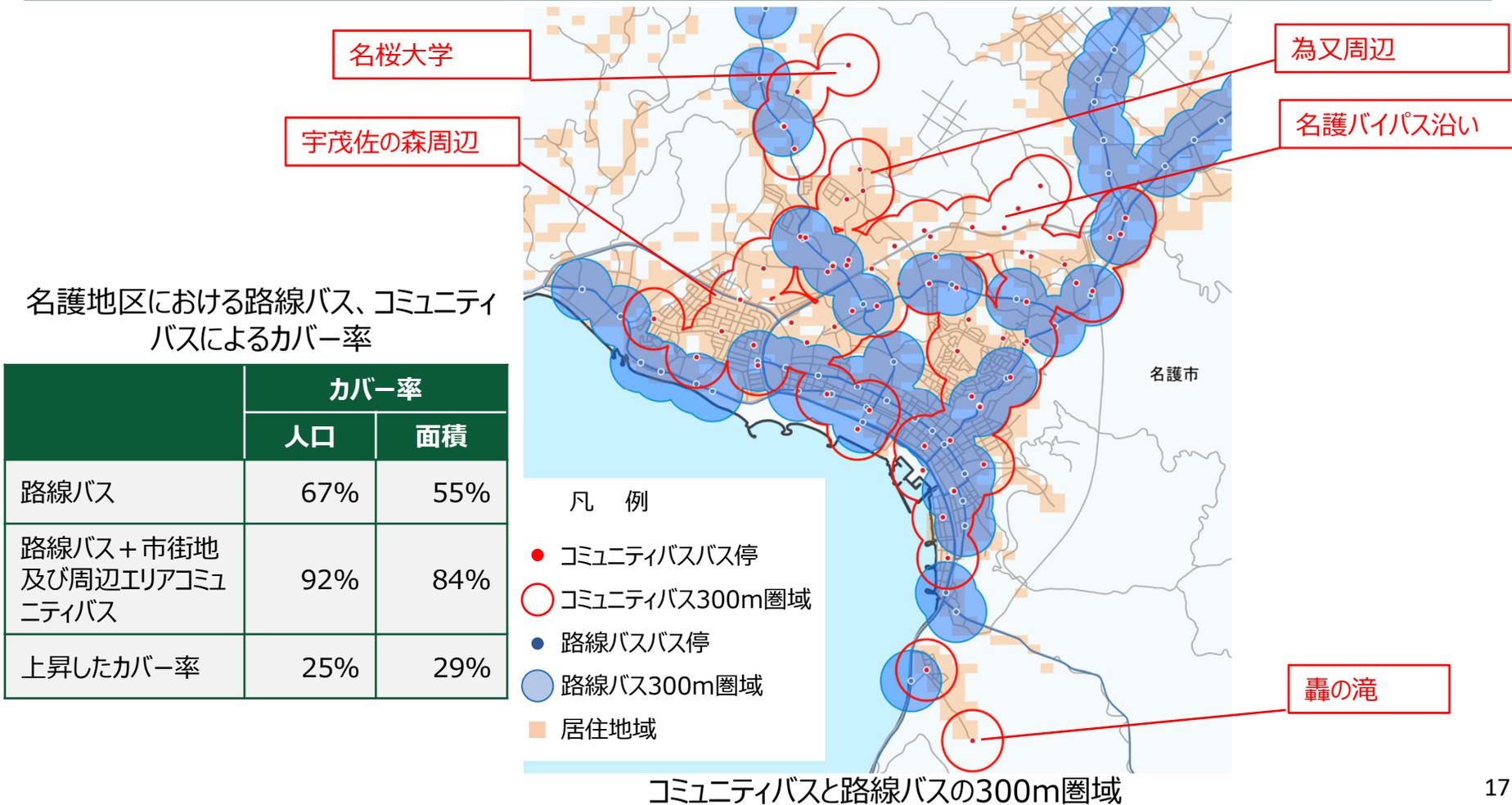
3. コミュニティバスの効果と課題

3.1 名護市街地及び周辺エリアコミュニティバスの効果

コンセプト② 市街地バス不便地域の解消

コミュニティバスによる市街地の路線バス不便地域のカバー

- ✓ コミュニティバスにより、宇茂佐の森周辺、為又周辺、名護バイパス沿いの路線バス不便地域をカバーするとともに、名桜大学や轟の滝を新たにカバーしており、名護地区全体の人口の92%をカバーしている。



3. コミュニティバスの効果と課題

3.1 名護市街地及び周辺エリアコミュニティバスの効果

| コンセプト③ 市街地来訪者周遊支援（周辺、来訪者）

観光目的の利用

- ✓ 名護市民、県外からの来訪者の観光目的での利用が確認されており、コミュニティバスを使って、轟の滝やナゴパイナップルパーク等へ向かっている。

観光目的の利用者の乗降バス停等

居住地	利用路線	乗車バス停	降車バス停
名護市内	南北線	イオン	→ 轟の滝
		イオン	→ 轟の滝
	東西線	為又北	→ 名護バスターミナル
北海道	循環線	第一宮里(コープなご)	→ 名護漁港水産物直販所
東京都	南北線	名護十字路	→ ナゴパイナップルパーク

名護市街地周辺コミュニティバスアンケート調査結果（12月実施）より

- 県外からの利用者のコミュニティバスを知った理由は1名が「知人から聞いて」もう一名が「SNS(twitter)」となっている。

名護市街地周辺コミュニティバスアンケート調査の回答者84名の5名が観光利用、うち、2名は県外からの来訪者の利用



名護市街地周辺コミュニティバスOD調査結果（12月実施）より

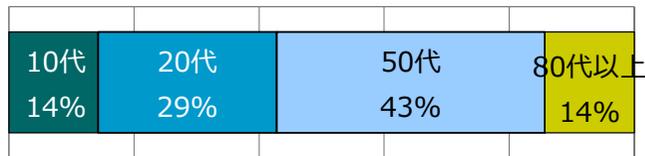
3. コミュニティバスの効果と課題

3.2 二見以北地域コミュニティバスの効果

移動に不便を感じている人が生活の足として利用

- ✓ 幅広い世代で利用されているが、コミュニティバス利用者の67%は「送迎して欲しいがしてもらえない」、「送迎してもらえるが、時間や回数に制限がある」人であり、現状で移動に不便を感じているの足としてコミュニティバスが使われている。
- ✓ 日常利用の買い物利用、公共施設への訪問、観光等、様々な目的で使われている。

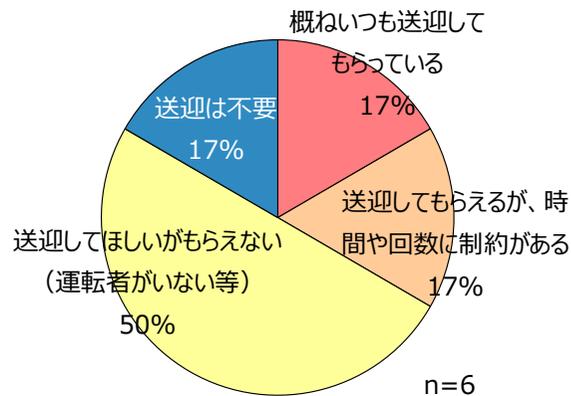
0% 20% 40% 60% 80% 100%



n=7

※回答者7名の内、6名は免許非保有者となっている。

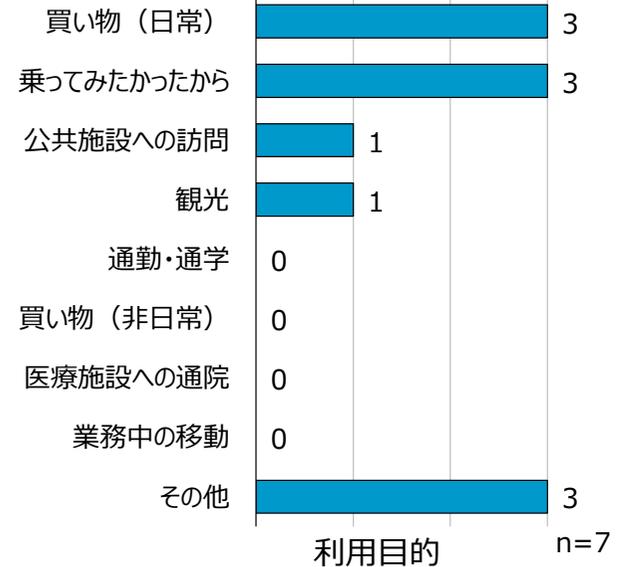
コミュニティバス利用者の年齢分布
名護市街地周辺コミュニティバスアンケート調査結果より



n=6

コミュニティバス利用者の送迎の必要性
名護市街地周辺コミュニティバスアンケート調査結果より

0 1 2 3 4



n=7

名護市街地周辺コミュニティバスアンケート調査結果より

3. コミュニティバスの効果と課題

3.2 二見以北地域コミュニティバスの効果

市街地へのアクセス向上

- ✓ イオン、かねひでなんぐすく桜市場等の商業施設や県立北部病院への利用が多くみられ、二見以北から市街地へのアクセスに利用されている。
- ✓ 高齢者が中心であるが、学生の利用も見られた。

二見以北線 | 乗降者数



乗降者数

名護市街地周辺コミュニティバスOD調査結果（12月実施）より

利用者の利用状況（乗務員ヒアリングより）

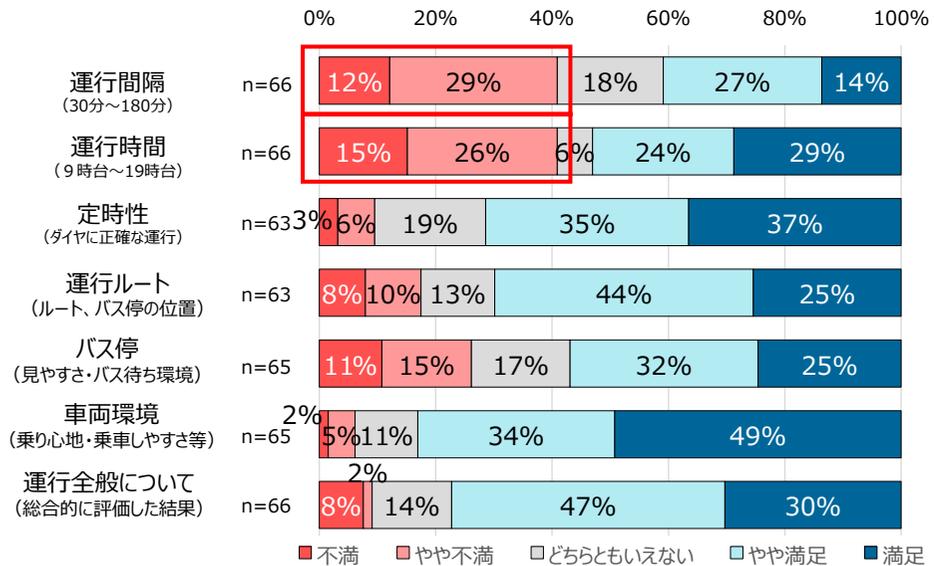
- イオンや、オリオンハッピーパークで下車し、かねひでなんぐすく桜市場で買い物をする高齢者の方が多い。
- 二見入口で乗車し路線バス乗り継ぎ、イオンで降車する学生の利用がみられた。
- デマンド交通からわんさか大浦パークで乗り換えイオンに向かう利用がみられた。

3. コミュニティバスの効果と課題

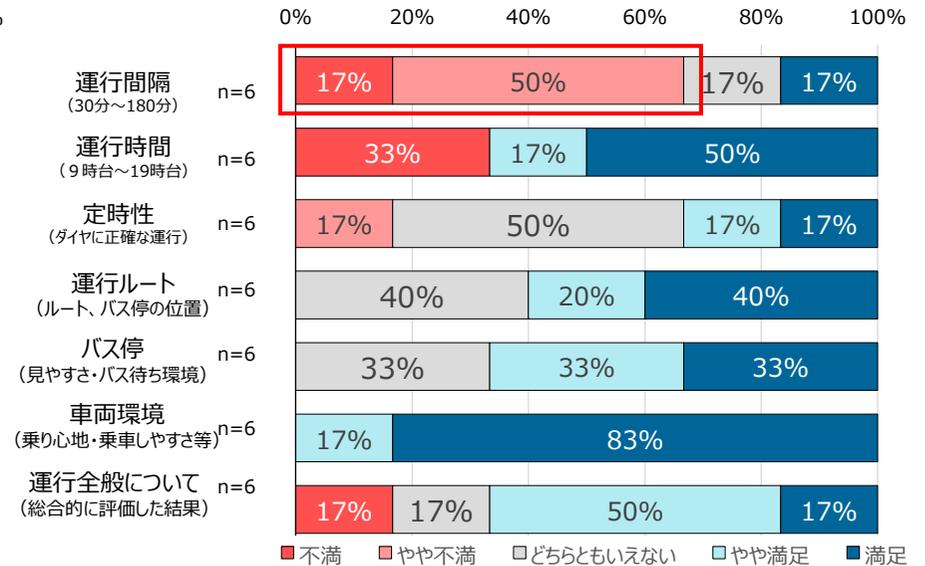
3.3 コミュニティバスの課題

利用者の満足度

- ✓ 市街地の3路線、二見以北線ともに、運行全体では約7割が満足、やや満足と回答している。
- ✓ 一方、運行間隔、運行時間で利用者の満足度が低くなっており、これらの見直しが望まれている。
- ✓ その他、車体への運行方面や経路表示の設置、降車ボタンの設置等が乗務員からの要望が来ている。



コミュニティバス利用者の満足度（市街地3路線）



コミュニティバス利用者の満足度（二見以北線）

名護市コミュニティバスアンケート調査結果より

改善要望（乗務員ヒアリングより）

- 利用者でバスの行き先がわからない方がいたので、車体に運行方面や経路の表示の設置が必要である。
- 降車ボタンの設置をして欲しい。
- 一部狭い道路(轟の滝周辺)、転回がしにくいバス停(サンエー為又シティ)があったため、位置等の見直しを希望する。

4. 久辺三区デマンド交通実証実験の概要

- ✓ 運行期間：令和3年10月15日～令和4年3月31日
- ✓ 利用料金：無料
- ✓ 運行地域：久辺三区内での運行及び三区からわんさか大浦パーク、久志支所、久志診療所への運行

デマンド交通実施内容

デマンド方式は、一部乗降場所を固定するが、利便性の高いフルデマンド方式

デマンド交通実施方法

運行エリアを予め設定し、エリア内を自由に移動できる

対象者

久辺三区の区民・その他（デマンド交通運行エリア内を移動する者）※原則事前登録制

運行時間・予約受付時間

- 運行時間：8時半～17時（運行期間毎日）
- 予約受付時間（電話）：7時半～16時
（WEB）：24時間受付

運行車両台数

3台（ジャンボタクシー1台・セダン2台）

運賃

実証実験のため、無償とする

運行エリア

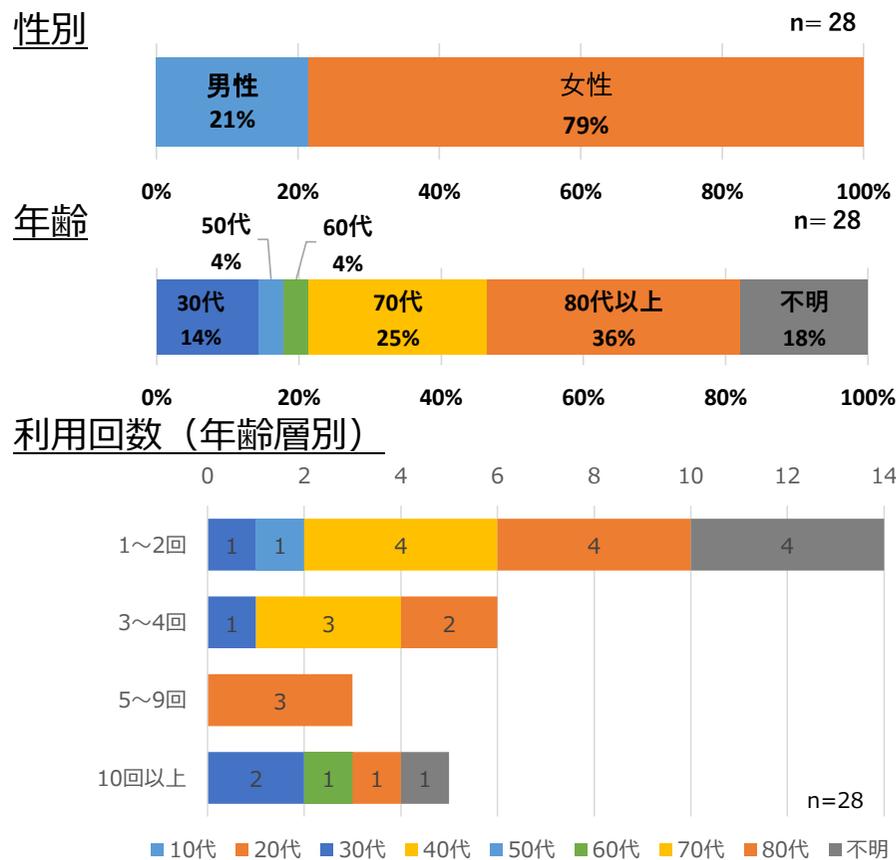
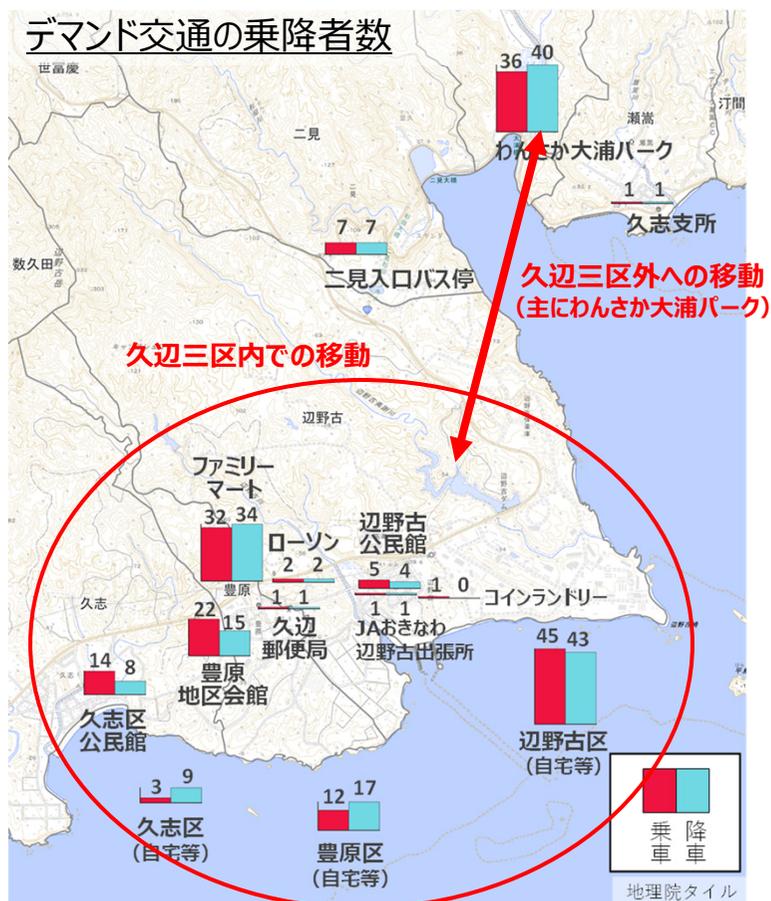


運行車両



5. 久辺三区デマンド交通の利用実績

- ✓ 10月15日～2月28日の期間で合計28人・128回の利用があった。
- ✓ 発着数は、自宅等を除くと、わんさか大浦パークが最も多く、次いで豊原地区会館、ファミリーマートであり、主に久辺三区区内での移動や、三区外では主にわんさか大浦パークへの移動、わんさか大浦パークや二見入口バス停からの接続等に使用されていると考えられる。
- ✓ 利用回数は、1～2回が最も多いものの、10回以上繰り返し利用している方も一定数確認できる。



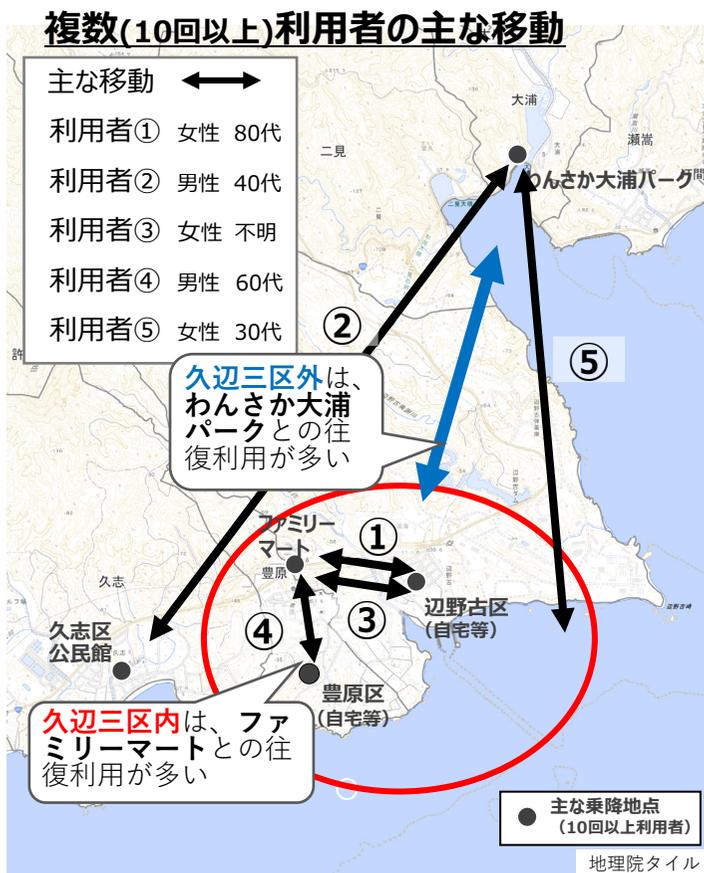
久辺三区デマンド交通利用実績 (10/15～2/28) より

6. 久辺三区デマンド交通の効果と課題

6.1 デマンド交通の効果

買い物など主に日常の移動に利用

- ✓ 複数回利用者のうち、久辺三区内では、**自宅からファミリーマートへの往復利用**が多く、**主に買い物に利用**されていると考えられる。また、久辺郵便局やコインランドリーの利用も確認できた。
- ✓ 久辺三区内では、**わんさか大浦パークへの移動が中心**である。また、**二見以北地域コミュニティバスへの乗り継ぎ利用**もある。



利用者1



- **利用頻度** : 週1・2日
- **目的・目的地** : 買い物・ファミリーマート
- **自動車免許** : 以前は持っていたが現在は持っていない
- **送迎の必要性** : 送迎してほしいがしてもらえない

利用者2



- **利用頻度** : 週1・2日
- **目的・目的地** : 買い物・イオン（二見以北地域コミュニティバスに乗り継ぎ）
- **自動車免許** : 持っている（自動車は持っていない）
- **送迎の必要性** : 送迎は不要

久辺三区デマンド交通利用者アンケート調査より

運転手の声（運転手ヒアリング結果より）

- 繰り返し利用する方が多い印象であり、久辺三区内では**自宅やファミリーマート、コインランドリー等での乗降**がある。
- **わんさか大浦パーク**や**二見入口バス停**を利用する方は、二見以北コミュニティバスに乗り継ぎ**市街地への往復**に利用していると想定される。

6. 久辺三区デマンド交通の効果と課題

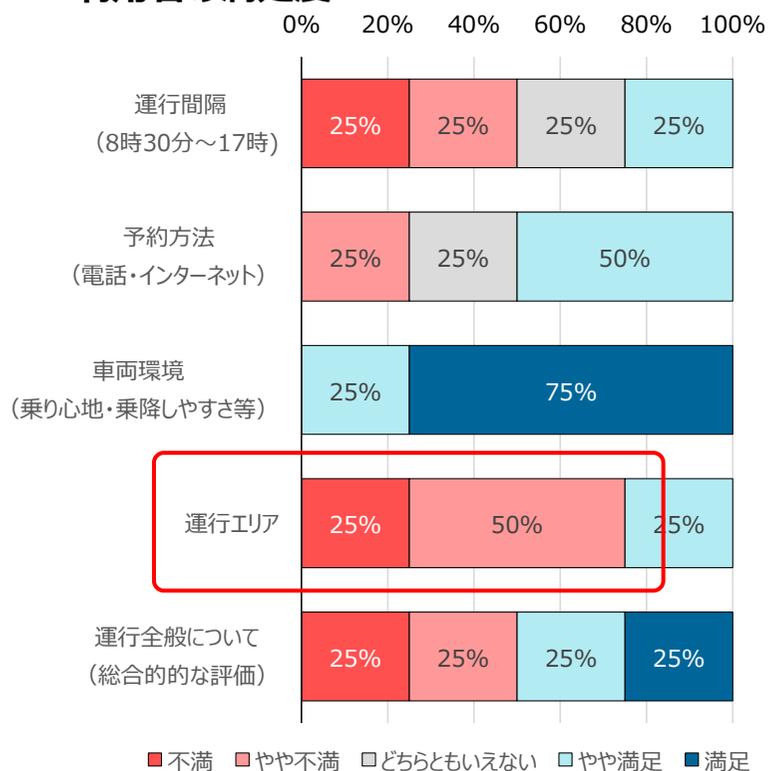
6.2 デマンド交通の課題

運行エリアや予約方法に課題

- ✓ 運行エリアに不満を感じている人が多く、市街地までの運行ではないため、デマンド交通は知っているものの利用しない人も多い。
- ✓ また、特にWEB予約はシステムが分かりづらく、乗車の1時間前までの予約であるため、使いづらいという声や、定時運行への要望もあった。

利用者の満足度

n=4



久辺三区デマンド交通利用者アンケート調査より

利用者の声

久辺三区デマンド交通利用者アンケート調査より

- 久辺三区区内での運行では、買い物ができない。
- スーパーマーケットや病院へ運行範囲を広げてほしい。

運転手ヒアリング結果より

- デマンド交通は知っているものの、運行エリアが限定されているため、実際に利用している人は少ないと感じる。
- 90代女性が頻繁に利用されるが、本人だと予約が難しいため、通常は運行する日に事前にその方へ連絡し、予約をしてあげている。
- 予約しないで済むように、バスのような形で定時運行をする方がよいという声もあった。

7. 実証実験の効果・課題のまとめ

- ✓ 実証実験により、公共交通不便地域の解消や、施設へのアクセス性の向上、観光利用等の効果が確認された。
- ✓ 一方で、運行頻度や運行時間、エリア等への不満の声も確認された。

効果	課題
名護市街地及び周辺エリアコミュニティバス <ul style="list-style-type: none">• 市街地主要施設へのアクセス向上 交通弱者の移動支援に寄与しており、買い物や通学等での日常利用も定着• 市街地バス不便地域の解消 コミュニティバスの運行により、名護地区全体の人口の92%をカバー• 市街地来訪者周遊支援 南北線にて県外の来訪者の観光目的の利用あり	<ul style="list-style-type: none">• 運行間隔や運行時間に対する満足度が低く、運行頻度の見直し等が望まれる• バス車体への運行方面や経路等の明示や、降車ボタンの設置等の対策の要望あり
二見以北地域コミュニティバス <ul style="list-style-type: none">• 送迎が必要な人等、移動に不便を感じている方が生活の足として利用	
久辺三区デマンド交通 <ul style="list-style-type: none">• 買い物など主に日常の移動に貢献• 二見以北地域コミュニティバスとの乗り継ぎ利用も確認	<ul style="list-style-type: none">• 運行エリアに対する不満が多い• 高齢者の方は自身での予約が難しく、乗務員が代わりに予約を実施