資料5－1

名護市地域公共交通計画
（案）

令和4年3月

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 7
3 北部広域市町村圏事務組合 11
3.1 北部地域交通体系基本計画 11
4 沖縄県の上位計画 12
4.1 沖縄 21 世紀ビジョン 12
4.2 新たな振興計画（案） 13
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） 14
4.4 沖縄県総合交通体系基本計画（※改定中） 15
5 国の基本方針 17
5.1 第2次交通政策基本計画 17
6 その他関連する事業 19
6.1 一般国道 58 号名護東道路事業 19
6.2 沖縄北部テーマパーク事業 20
6.3 公立沖縄北部医療センター整備基本計画 20
第 3 章 名護市の人口と施設立地等 21
1 土地の利用状況 21
1.1 土地利用現況 21
1.2 建物現況 22
2 人口 23
2.1 人口の推移 23
2.2 人口の分布 24
2.3 将来予測 26
3 施設立地 29
4 従業者数の分布 34
5 観光 35
6 名護市民の移動特性（平成 25 年北部地域パーソントリップ調査の結果） 37
第 4 章 地域公共交通の現状 38
1 交通の概況 38
2 自動車保有台数の推移 40
3 路線バスの運行・利用状況 41
3.1 運行状況 41
3.2 輸送人員（補助路線） 43
3.3 補助金の交付及び市の負担状況 44
4 送迎バスの運行状況 45
5 タクシーの運行・利用状況 46
6 海上交通の現状（第一マリンサービス） 47

7 公共交通人口カバー率 48
第 5 章 ニーズ調査 50
1 調査概要 50
2 ニーズ調査の実施結果 51
2.1 移動実態 51
2.2 公共交通の利用実態 52
2.3 地域における移動課題 56
2.4 公共交通への要望 57
第 6 章 地域公共交通計画の基本目標と施策 58
1 基本目標の設定 58
1.1 地域公共交通に関する課題の整理 58
1.2 上位関連計画等から見た将来の公共交通の方向性 60
1.3 基本目標 61
2 指標及び目標値の設定 63
2.1 指標及び目標値 63
3 目標を達成するための施策 67
3.1 施策体系 67
3.2 各施策の概要 69
3.3 施策の実施イメージ 123
第 7 章 達成状況の評価と進捗管理 126
1 指標の把握方法 126
2 計画の評価スケジュール 128
3 計画全体のマネジメント 128

第1章 名護市地域公共交通計画策定の概要

1 計画策定の背景と目的

名護市では、平成 29 年度から令和３年度にかけて、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を検討するため、地域公共交通の現状と課題を把握。

＜市中心部以外＞

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近隣の住民及び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、実証実験を実施。なお、コミュニティバスのダイヤ設定は、路線バスの空白時間を補完するダイヤとなるよう設定。

＜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）

＜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、利用方法についての周知が不十分であった。

＜市中心部＞

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＞

○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。

令和３年度　名護市街地周辺コミュニティバス、二見以北コミュニティバス及び久辺三区デマンド交通実証実験

＜目的＞令和元年度、令和２年度の実証実験の結果を踏まえて、複数地域での連携も含めて、より利便性の高いコミュニティバス、デマンド交通に対するニーズを調査するため、実証運行を実施。

＜実証内容＞
■市街地周辺及び二見以北地域でのコミュニティバスの運行、久辺三区でのデマンド交通の運行
期間：令和３年９月 15 日～令和４年２月 28 日（市街地周辺）
令和３年 10 月 15 日～令和４年３月 31 日（二見以北地域、久辺三区）

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、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。

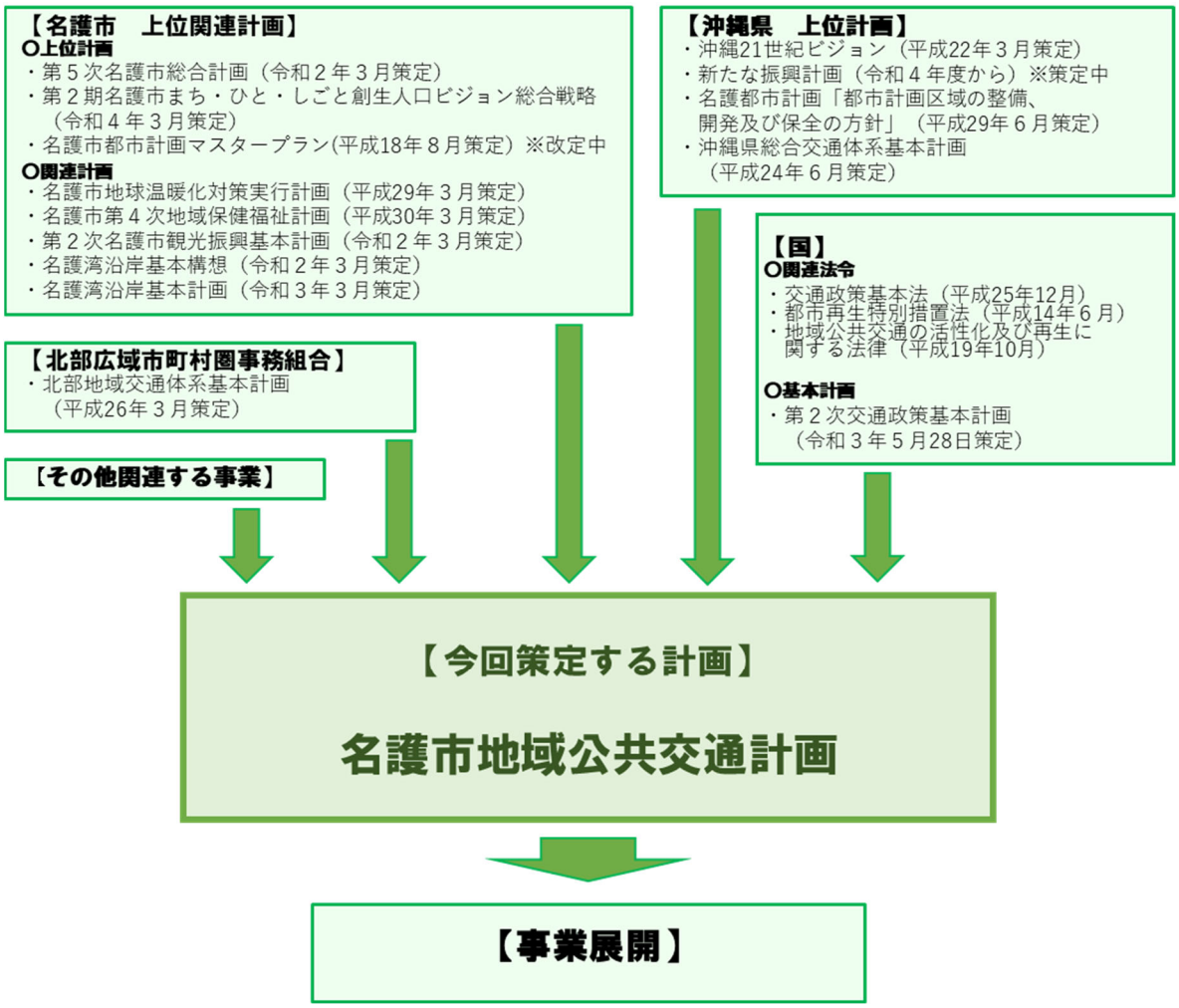


図 2-1　名護市地域公共交通計画の位置づけ

2 名護市の上位関連計画

2.1 名護市の上位計画

(1) 第5次名護市総合計画

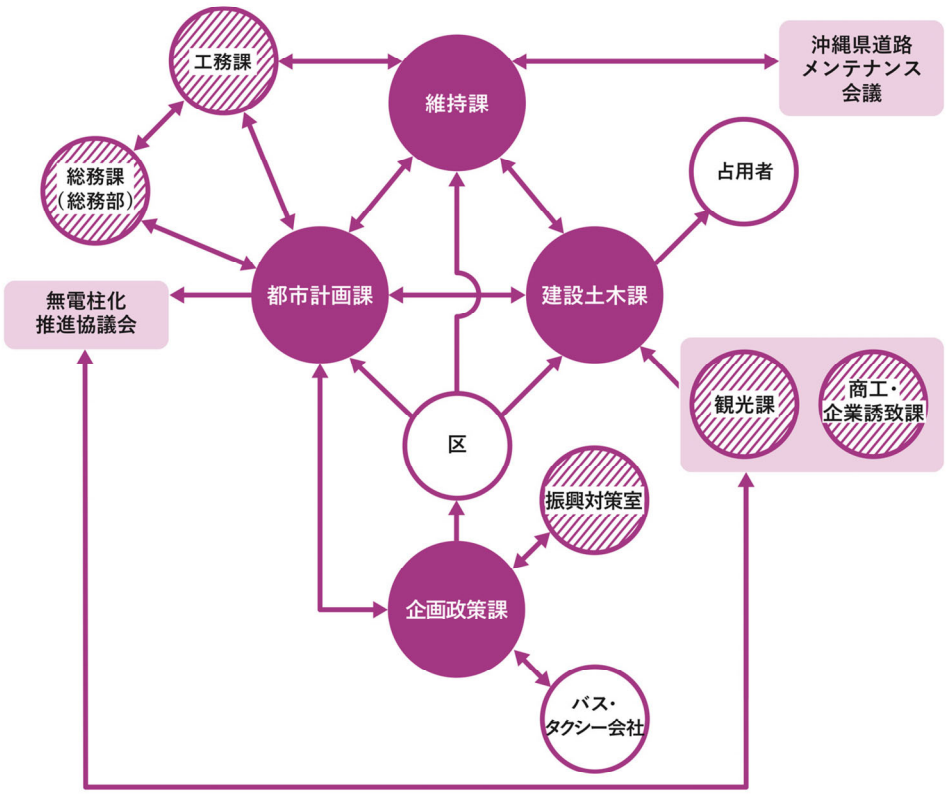
「第５次名護市総合計画」は、長期的なまちづくりに関する総合的かつ計画的な方針・計画を示すために策定された総合計画です。

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、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、ソフト面でも安心で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。



【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-施策２：道路・交通ネットワークの充実)

（2）第２期名護市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン総合戦略策定

「第２期名護市まち・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、それに向けた具体的な取組みを行うことにより、持続可能で活気ある名護市を維持することを目的としています。

基本目標「２．暮らしやすく安全・安心な環境をつくる」の基本方針「（２）道路・交通ネットワークの充実」において、具体的な取組みとして公共交通の利便性の向上が示されており、公共交通空白地域及び不便地域の解消に向け、バス路線の再編を検討することとしております。

また、重要業績評価指標（KPI）として市内公共バス路線の再編及び再編準備件数が設定されており、本計画においてもこれらの目標値を踏まえて施策の検討等を実施いたします。

２）道路・交通ネットワークの充実

【具体的取組・重要業績評価指標（KPI）】

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　【都市計画課】【建設土木課】【維持課】

・「名護市都市計画マスタープラン」及び「名護市道路整備プログラム」に基づき、道路整備の有効性や必要性、地域の意見等を考慮しつつ、透明性及び公平性を確保しながら、より計画的かつ効率的・効果的な道路整備を推進します。

・道路法改正に伴い法定化された橋梁、トンネル等の定期点検事業、及び定期点検結果を踏まえた「長寿命化修繕計画」の策定事業を行い、「名護市道路整備プログラム」と当該計画の双方を勘案し、橋梁等、各道路施設の補修、架け替え事業など維持管理を計画的かつ効率的・効果的に実施します。

・市民の生活環境の改善を図るため、市道や里道の傷んだ舗装や側溝などについて、「名護市道路補修計画」に基づき、修繕業務を行い、計画的かつ効率的・効果的な維持管理に努めます。

②安心・快適な道路環境の整備　【都市計画課】【建設土木課】

・災害の防止、安全・円滑な交通の確保、良好な景観の形成を図るため、電線を地下に埋設することやその他の方法により、道路上の電柱又は電線の撤去を推進します。

・歩行者の安全を確保するための歩道設置及び災害防除事業など、安心・快適な道路環境の整備を実施します。

・生活環境等の安定向上を図る必要のある地域の住民の生活環境等の改善を図るため、道路及び排水路の整備を実施します。

③公共交通の利便性の向上　【企画政策課】【屋我地支所】

・公共交通空白地及び不便地域の解消に向け、実証実験を実施し、公共交通の利便性向上に向けたバス路線の再編を検討します。

取組番号	重要業績評価指標（KPI）	単位	現状値（R２年度）	目標値（R６年度）
①	名護市道路整備プログラム内で計画された都市計画道路整備済み延長の割合	%	34.36	42.73
①	名護市道路整備プログラム内で計画された道路整備済み延長の割合	%	31.09	45.56
②	国道５８号名護喜瀬幸喜地区の電線共同工事に伴う宅地引き込み件数　（令和３年度～令和６年度実施）	件	－	26
②	道路整備計画延長に対する整備済み延長の割合（令和３年度～令和６年度実施）	%	－	50.48
③	市内公共バス路線の再編　（令和３年度～令和６年度実施）	路線	－	2
③	市内公共バス路線の再編準備件数　（令和３年度～令和６年度実施）	路線	－	9

【出典】第２期名護市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン総合戦略（令和４年３月）

図 2-3　第２期名護市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン総合戦略における具体的取組・KPI の設定

(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ど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、今後住民説明会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性があることから、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
	8. バス等の公共交通機関が利用しやすい	33.8	46.8	
利便性	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 2-4　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

（1）名護湾沿岸基本計画

「名護湾沿岸基本計画」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在り方等を明らかにした「名護湾沿岸基本構想」を実現するための具体的な整備計画等を定めた計画です。

当計画では、短期（５年以内）の整備計画として、名護漁港周辺エリアにおいて、市内の回遊手段の充実に向けた取組として、市内を結ぶコミュニティバスの運行や高速船乗降場（浮浅橋）の整備が掲げられています。

【出典】名護湾沿岸基本計画（令和３年３月）を一部加工

図 2-5　名護湾沿岸の整備計画（短期）（抜粋）

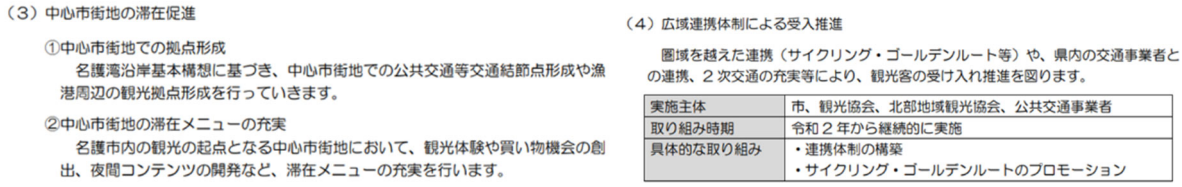
また、中期（10 年以内）、長期（11 年以降）の整備計画では、鉄軌道ターミナルの整備を含めた交通結節機能の充実や国道 58 号の移設、市役所庁舎・市民会館の更新等が示されており、地域公共交通計画においても、これらの整備計画を踏まえた名護市における地域公共交通の将来像を意識して、整理を進めて行く必要があります。

【出典】名護湾沿岸基本計画（令和３年３月）を一部加工

図 2-6　名護湾沿岸の整備計画（中期・長期）（抜粋）

(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おり、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。



（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っていきます。

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。

（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

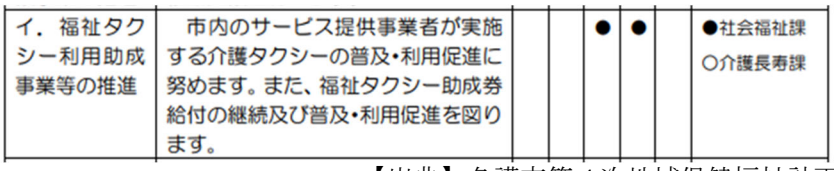
【出典】第２次名護市観光振興基本計画（令和２年３月）

図 2-7　具体的な取り組み・施策（抜粋）

(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。

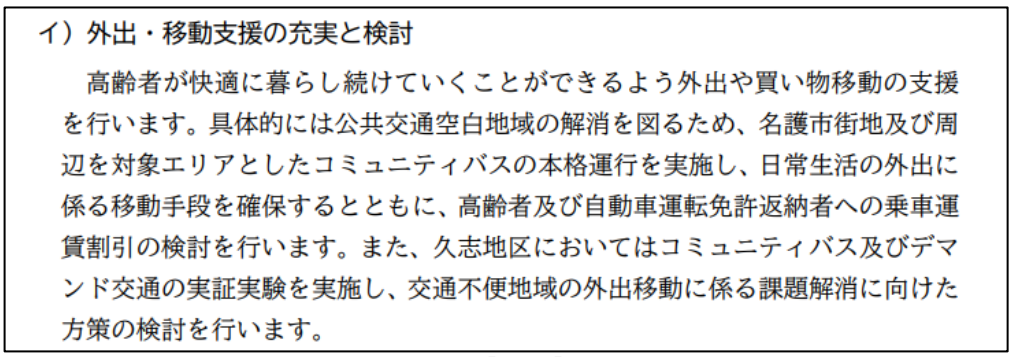


イ．福祉タクシー利用助成事業等の推進	市内のサービス提供事業者が実施する介護タクシーの普及･利用促進に努めます。また、福祉タクシー助成券給付の継続及び普及･利用促進を図ります。			●	●		●社会福祉課 ○介護長寿課

【出典】名護市第４次地域保健福祉計画（平成 30 年３月）

図 2-8　施策内容（抜粋）

また、「名護市第４次地域保健福祉計画」を受けて策定された「第９次あけみお福祉プラン」では、外出困難高齢者通院支援サービス事業の充実が位置付けられている一方で、高齢者の外出・移動支援の充実のため、名護市街地及び周辺エリアを対象としたコミュニティバスの本格運行等の検討を進めて行くことが施策として示されています。



イ）外出・移動支援の充実と検討

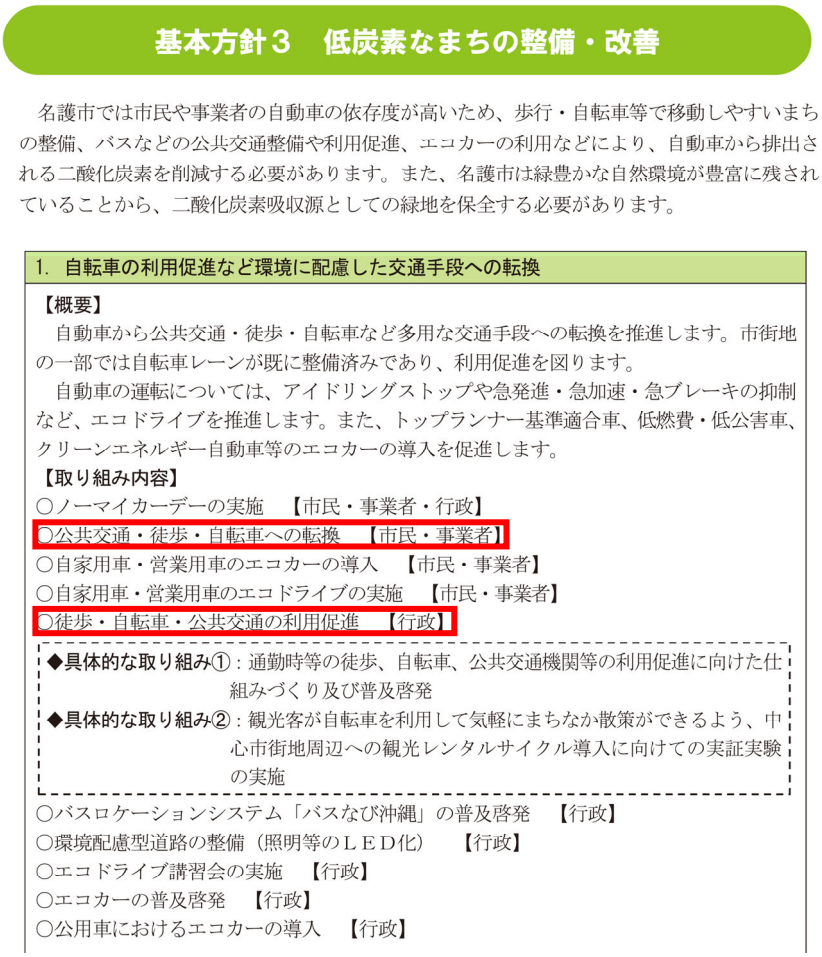
高齢者が快適に暮らし続けていくことができるよう外出や買い物移動の支援を行います。具体的には公共交通空白地域の解消を図るため、名護市街地及び周辺を対象エリアとしたコミュニティバスの本格運行を実施し、日常生活の外出に係る移動手段を確保するとともに、高齢者及び自動車運転免許返納者への乗車運賃割引の検討を行います。また、久志地区においてはコミュニティバス及びデマンド交通の実証実験を実施し、交通不便地域の外出移動に係る課題解消に向けた方策の検討を行います。

【出典】第９次あけおみ福祉プラン（令和３年３月）

図 2-9　第３章　高齢者等支援計画の取り組み内容（抜粋）

（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CO_2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・自転車など多用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】

○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】

◆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
◆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

○バスロケーションシステム「バスなび沖縄」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３月）

図 2-10　温室効果ガス削減のための基本方針

部門	対策・施策	対象	取組内容	想定事業量	削減見込量（千t−CO2）
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

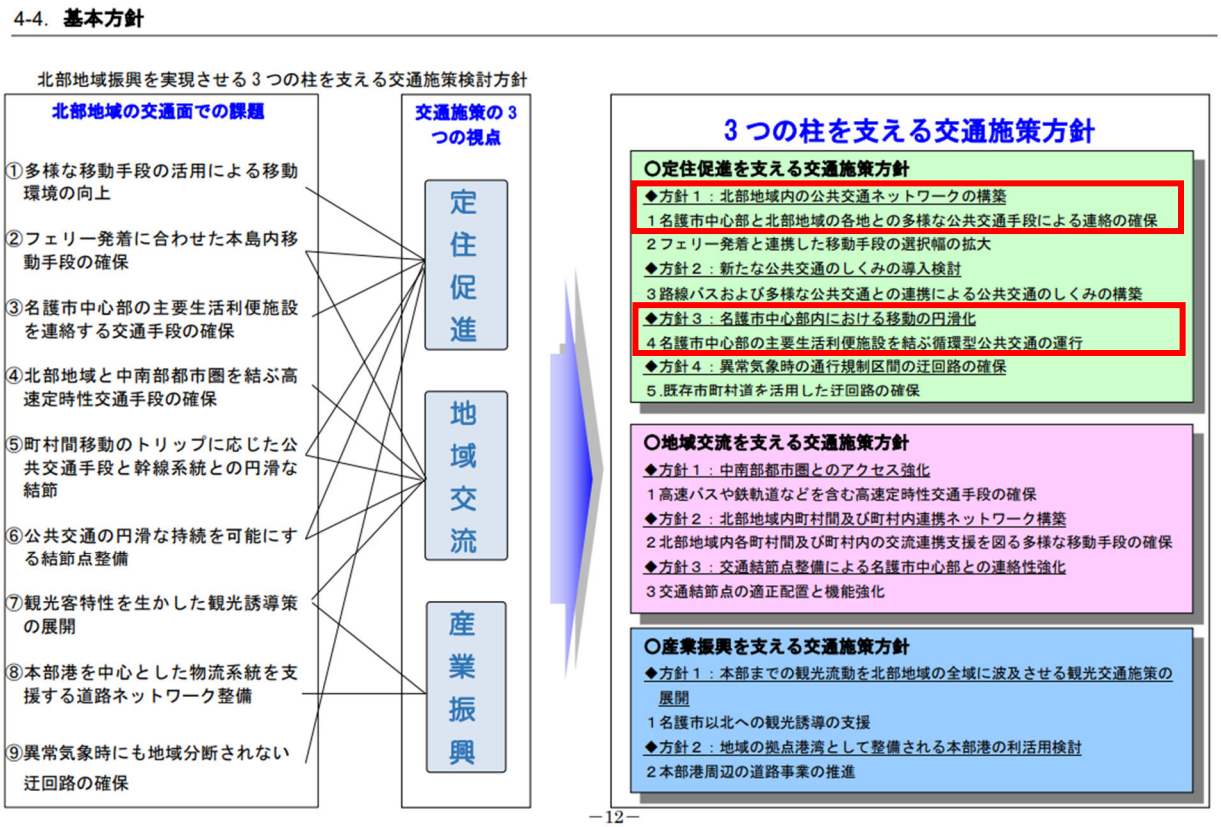
【出典】名護市地球温暖化対策実行計画（平成 29 年３月）

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。



【出典】北部地域交通体系基本計画（平成 26 年３月）

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

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す。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	・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	・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）

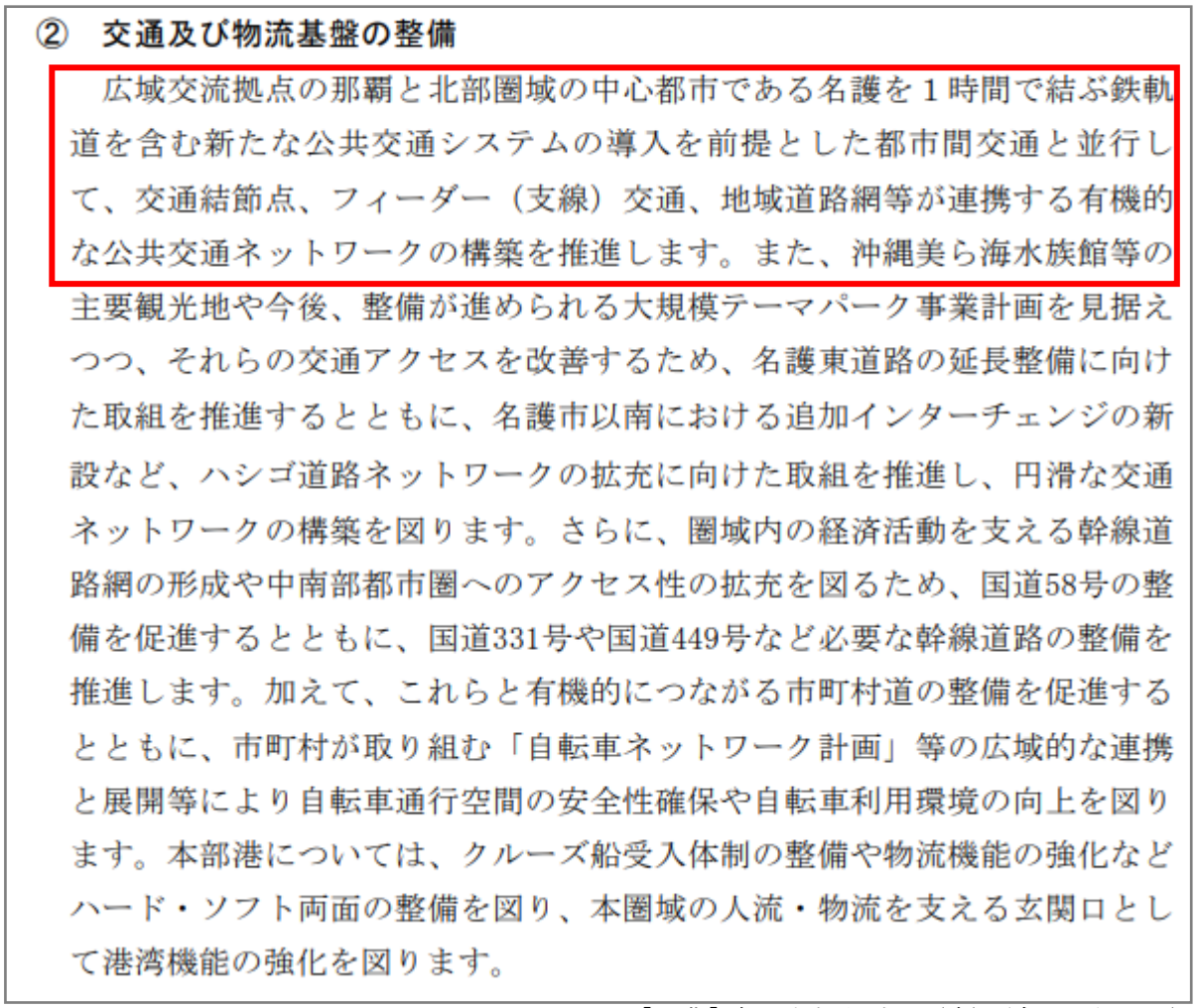
図 2-15　沖縄 21 世紀ビジョン基本計画における沖縄県の基本施策（1-(7)）

4.2 新たな振興計画（案）

沖縄県では、令和４年度からスタートする、新たな振興計画の検討を進めております。令和４年３月時点では、令和４年１月に沖縄県振興審議会からの答申を受けて整理した、新たな振興計画（案）の周知を行っております。

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（支線）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します。また、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、ハシ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ります。さらに、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します。加えて、これらと有機的につながる市町村道の整備を促進するとともに、市町村が取り組む「自転車ネットワーク計画」等の広域的な連携と展開等により自転車通行空間の安全性確保や自転車利用環境の向上を図ります。本部港については、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ります。

【出典】新たな振興計画（案）（令和４年１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、新たな公共交通システムや北部交通網の連携などにより、北部圏域の中核都市としての拠点性を高めることが示されています。

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

名護都市計画は、令和４年３月時点で都市計画の変更の原案が示されており、新型コロナウイルス感染症や SDGs を踏まえた名護市の将来像が整理されています。

検討中の原案では、従来の計画と比較し、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ます。

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」の変更（原案）（令和４年１月）

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」における将来像４

4.4 沖縄県総合交通体系基本計画(※改定中)

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」は、改定に向けて検討が行われております。

骨子案の中では、沖縄県の現状に加え、SDGs 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。

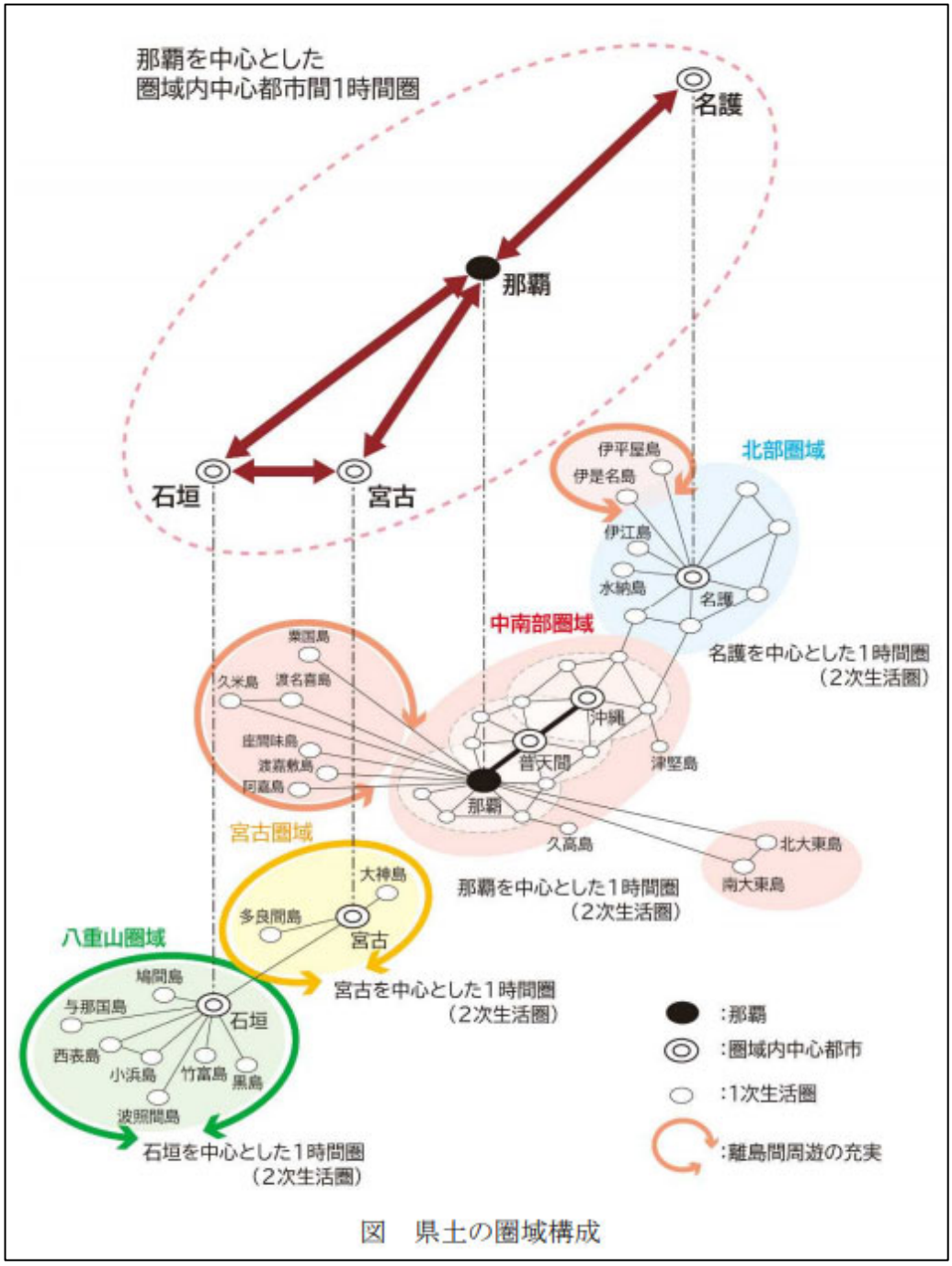


図　県土の圏域構成

【出典】沖縄県総合交通体系基本計画（骨子案）（沖縄県）
（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 2-19　県土の圏域構成

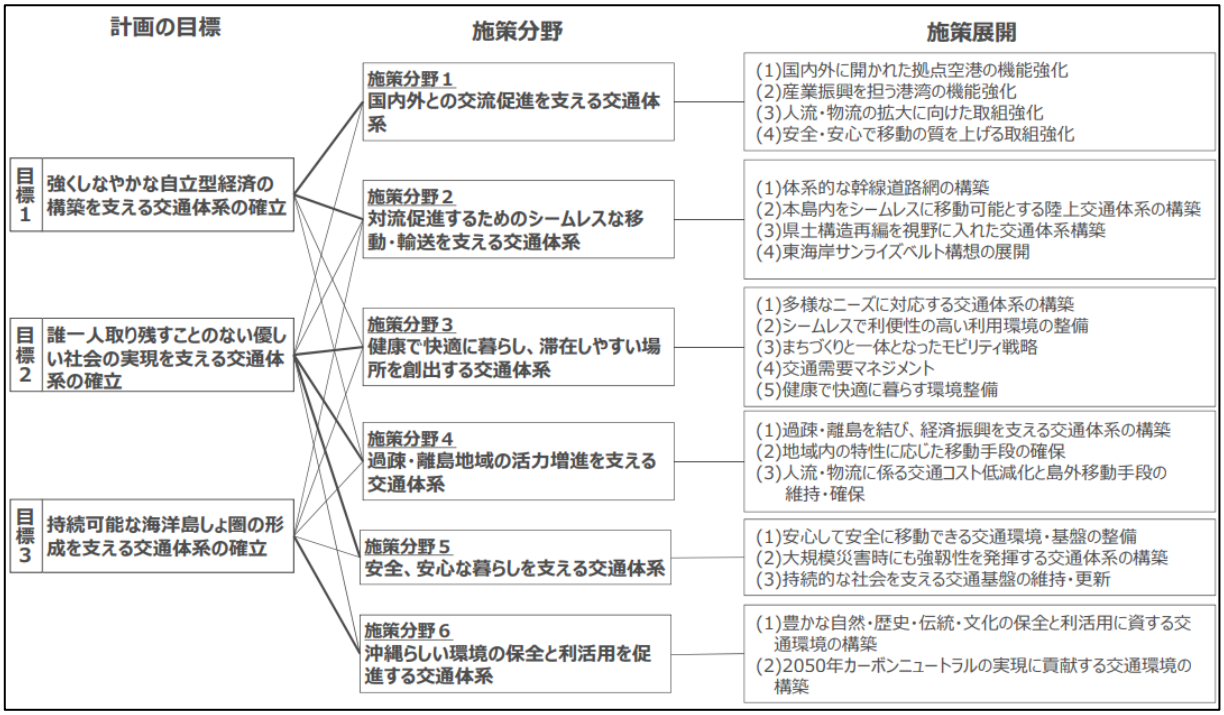
また、北部圏域の課題として、世界自然遺産登録後の観光客増加への対応や、鉄軌道を含む新たな公共交通システムへの対応が課題として整理されています。

（現在の状況）
- 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桜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。

（課題）
- **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】沖縄県総合交通体系基本計画（骨子案）（沖縄県）
（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 2-20　沖縄県北部圏域における現況と課題

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】沖縄県総合交通体系基本計画（骨子案）（沖縄県）
（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　施策展開の全体像

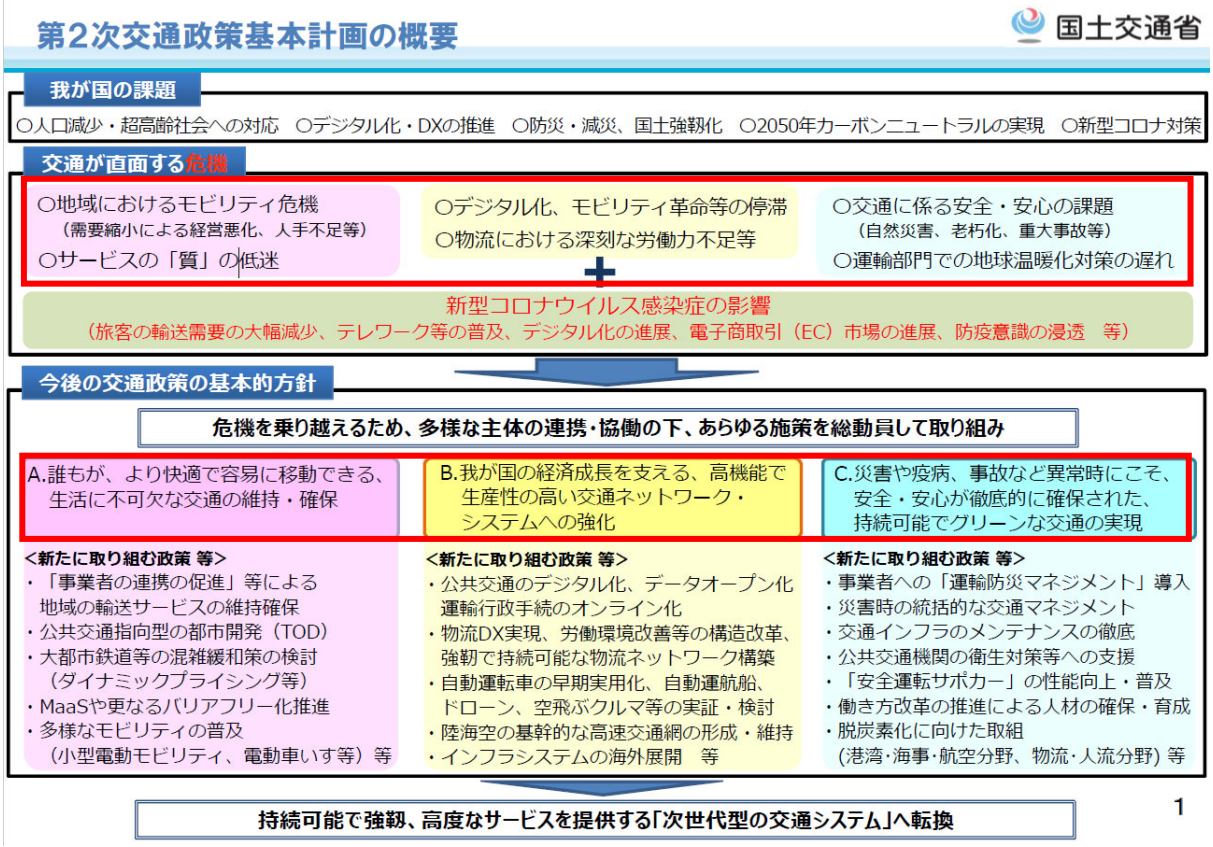
5 国の基本方針

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は、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。

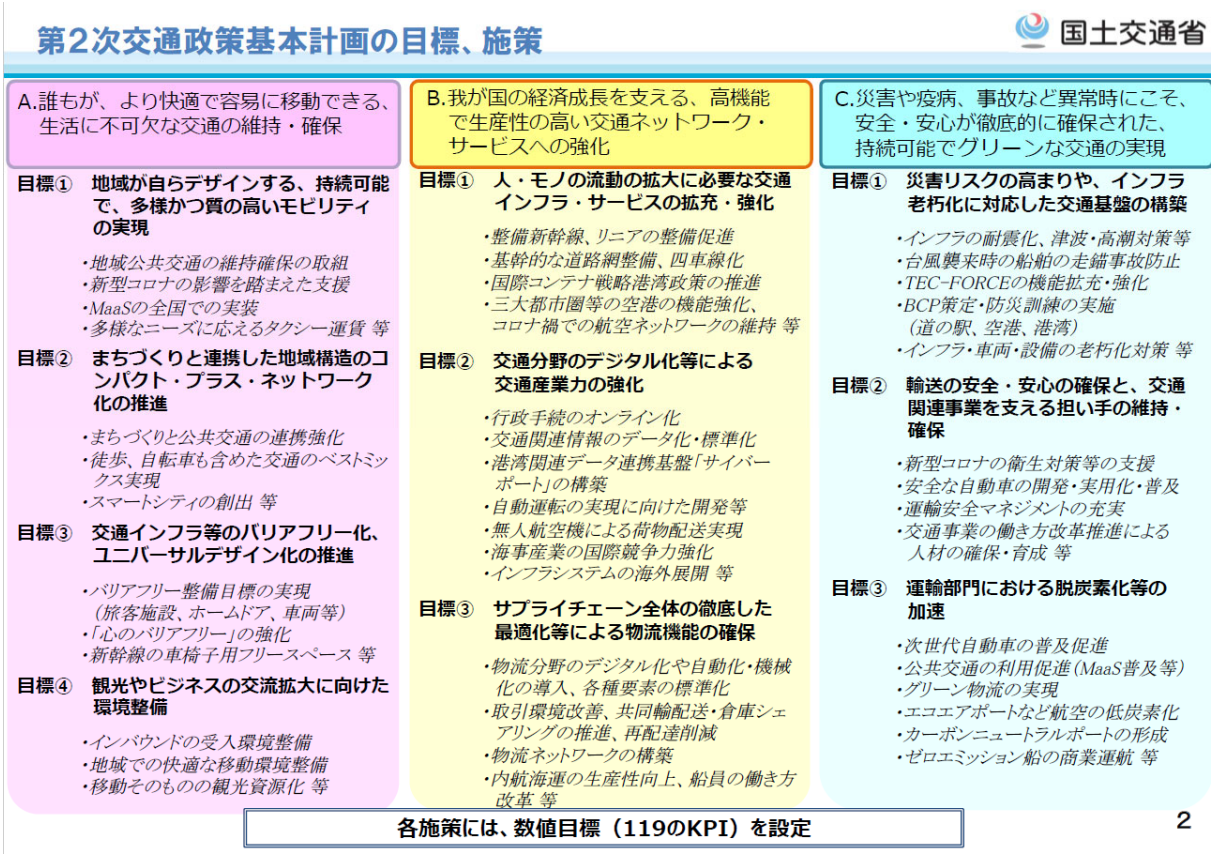


【出典】第２次交通政策基本計画の概要（令和３年５月）（国土交通省）

図 2-22　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、施策においても、以下の設定を参考に検討を進めていきます。



【出典】第２次交通政策基本計画の概要（令和３年５月）（国土交通省）

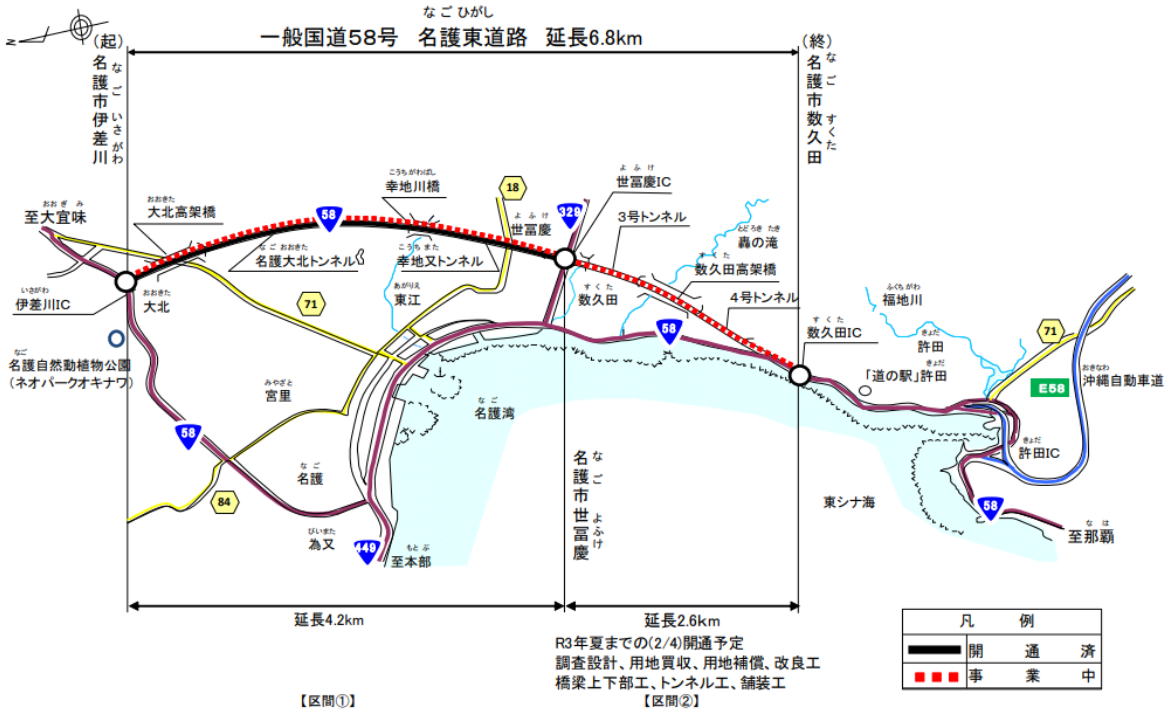
図 2-23　第２次交通政策基本計画の目標、施策（第２次交通政策基本計画の概要）

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しています。

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、名護市街地を経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 2-24　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。

6.3 公立沖縄北部医療センター整備基本計画

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、県立北部病院と北部地区医師会病院を統合し、公立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）、公益財団法人北部地区医師会の間で合意しました。

公立沖縄北部医療センター整備基本計画では、公共交通機関やコミュニティバスの病院内への乗入れ運行を計画することが示されていることから、沖縄県北部地域を運行する路線バスのルートを再編することになります。

（３）施設整備の基本方針

ア　土地利用

(ｱ) 建築用地、駐車場用地、将来の増築や建替え用地、付属建物用地等を機能的に連携させ、かつ十分な面積を確保します。

(ｲ) 将来の建替えや建物周辺に将来の改変に対応できる空地を確保します。

(ｳ) 公共交通機関やコミュニティバスの病院内への乗り入れ運行を計画します。

イ　安全性

(ｱ) 人（患者、職員等）と車（一般、救急、物品搬入等）の動線を分離するなど、安全に配慮します。

(ｲ) 災害時や緊急時のトリアージ、被災者の避難場所、受け入れ経路を確保します。

(ｳ) 自然災害（豪雨、台風、地震など）対策に配慮します。

ウ　近隣対策

(ｱ) 騒音や風害、夜間の光漏れ、覗き、臭気防止、日影対策などに配慮します。

(ｲ) 周辺地域と緩衝帯を設け、感染防止やセキュリティに配慮します。

(ｳ) 道路混雑や生活道路への進入制限など、病院開設による周辺環境の悪化を軽減します。

エ　建築

(ｱ) 地域の気候・風土を踏まえた建築計画とします。

(ｲ) 造成費や建設費などの病院整備費用を軽減します。

(ｳ) 建設コストを考慮し極力地下を設けない計画とします。

(ｴ) バリアフリー法及び沖縄県福祉のまちづくり条例に適合し、高齢者や障害者に配慮した計画とします。

(ｵ) 建築物省エネ法に適合し、省エネに配慮した計画とします。

【出典】公立沖縄北部医療センター整備基本計画（令和４年３月）
（公立沖縄北部医療センター整備協議会）

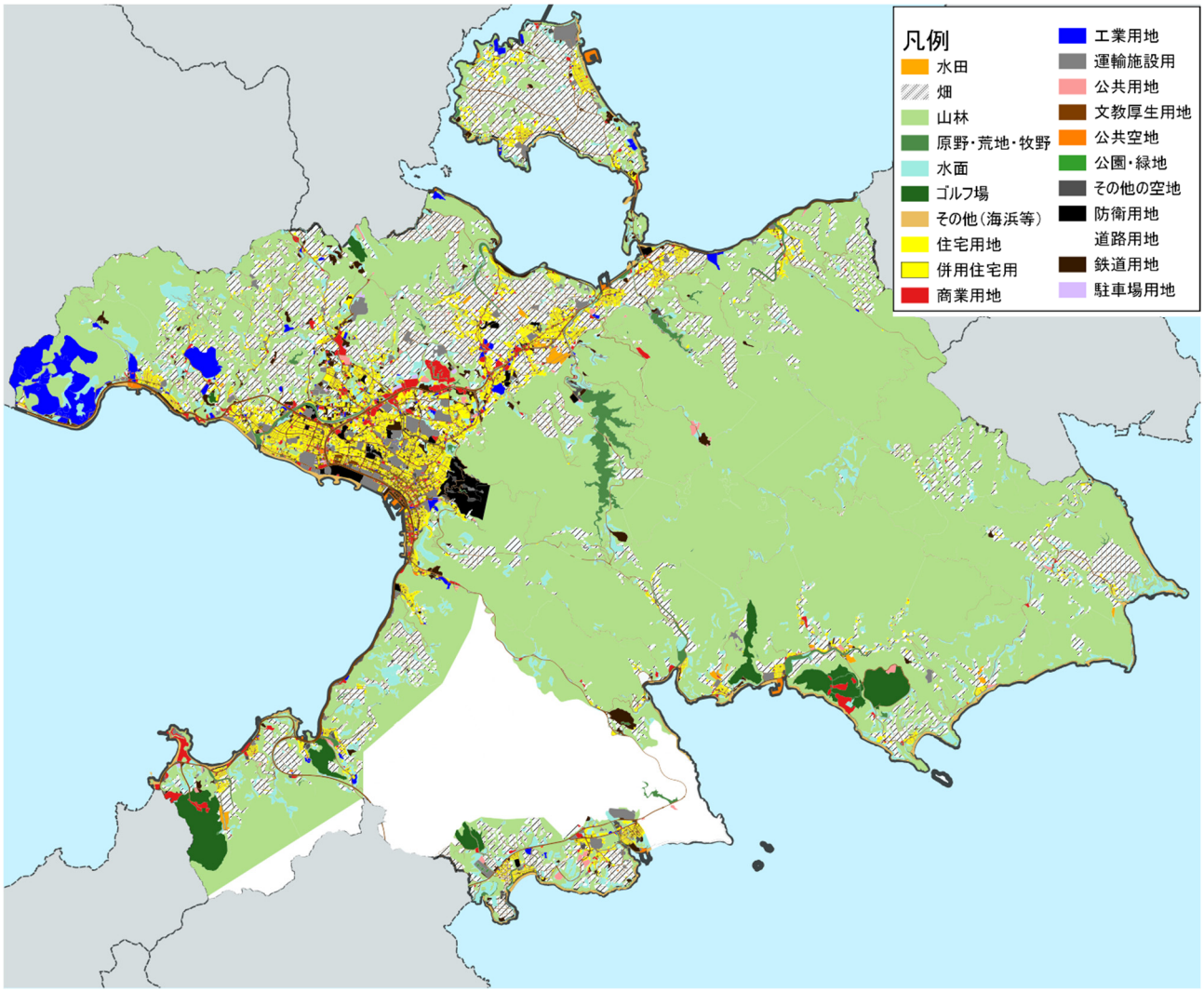
図 2-25　公立沖縄北部医療センター整備基本計画「（３）施設整備の基本方針」

第3章 名護市の人口と施設立地等

1 土地の利用状況

1.1 土地利用現況

- 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。

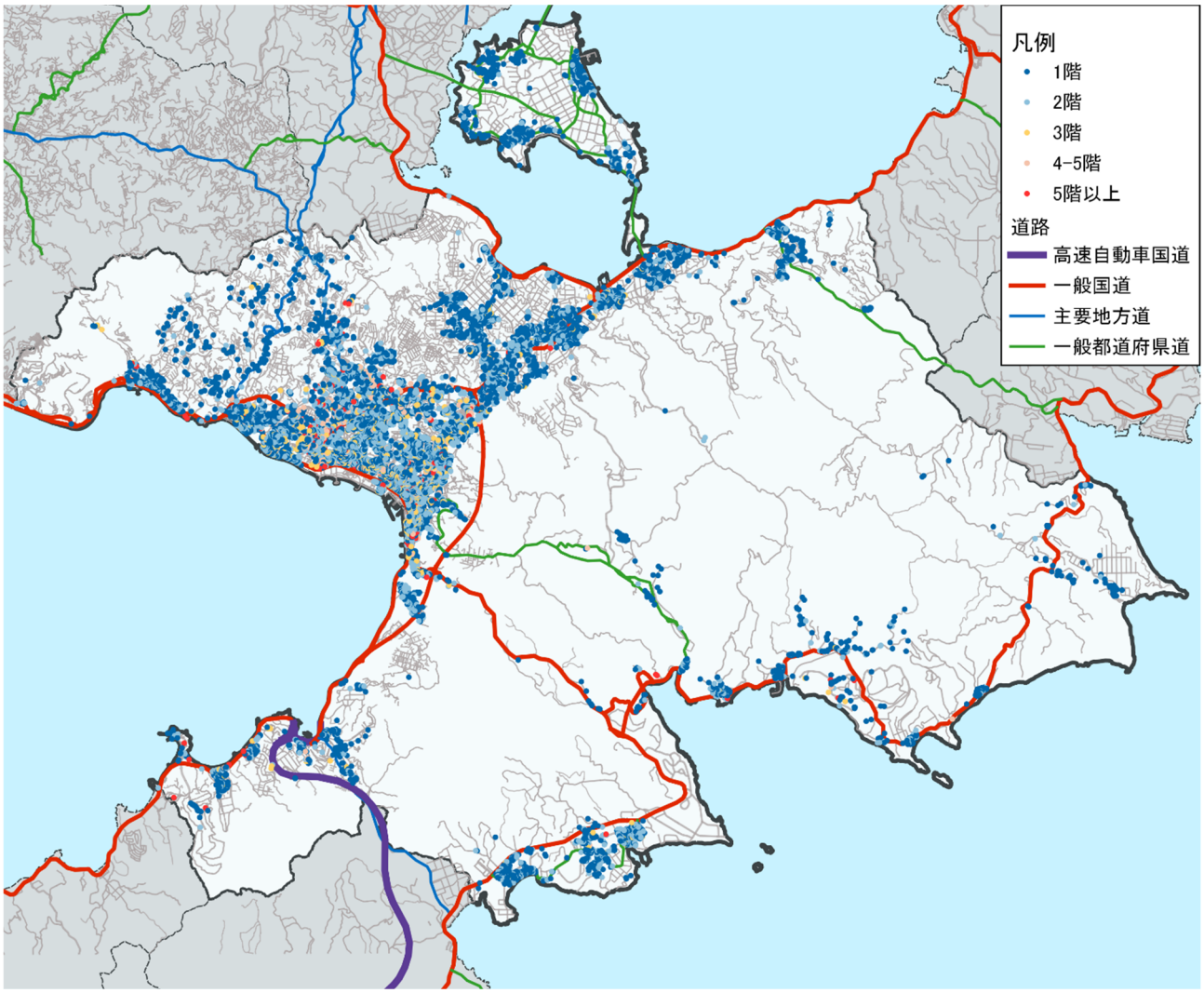


【資料】平成 28 年度都市計画基礎調査

図 3-1　名護市の土地利用（名護市全域）

1.2 建物現況

- 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。



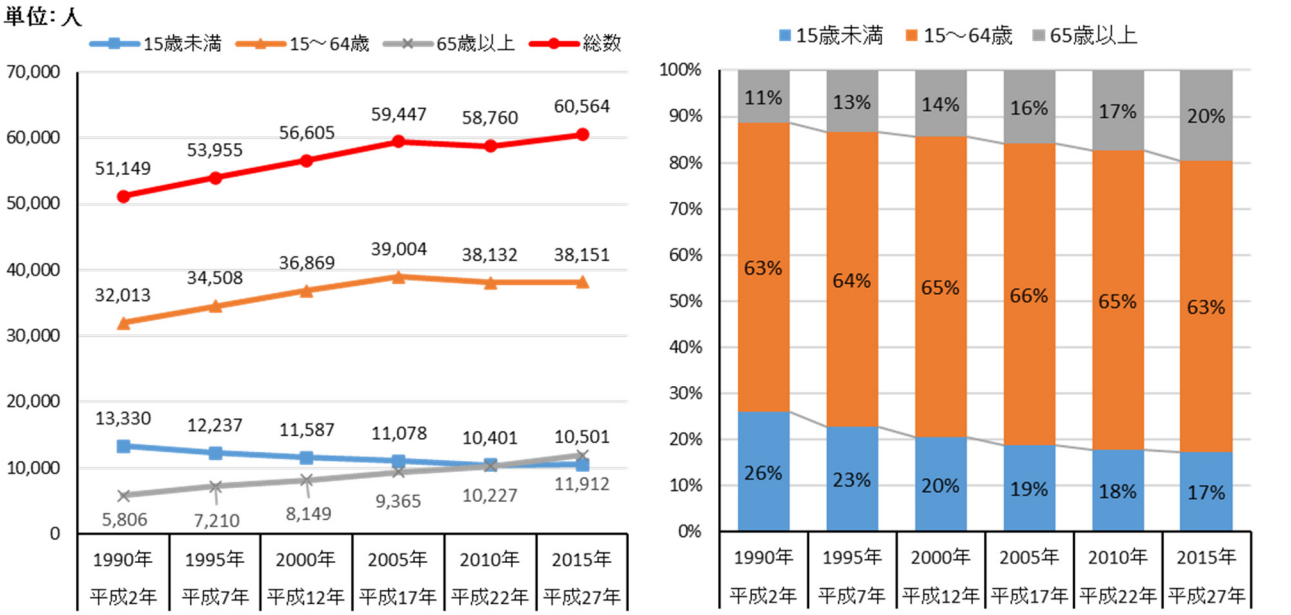
【資料】平成 29 年度都市計画基礎調査

図 3-2　名護市の建物現況（名護市全域）

2 人口

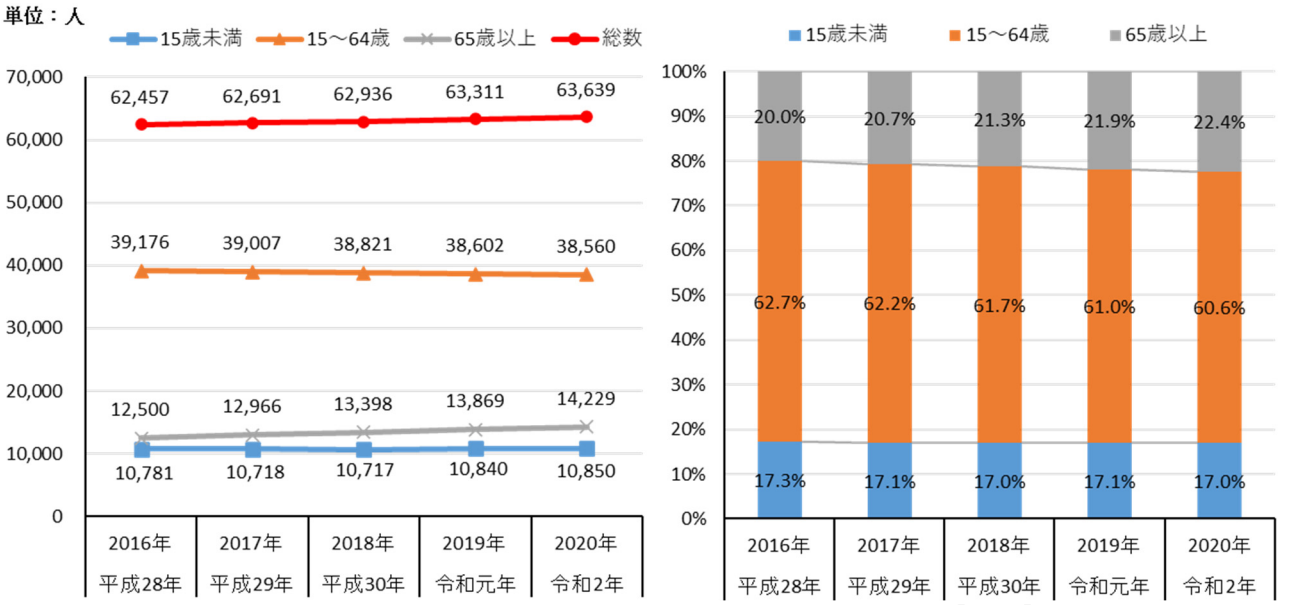
2.1 人口の推移

- 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。



【資料】平成 27 年国勢調査

図 3-3 名護市の人口推移（国勢調査）（平成２年-平成 27 年）



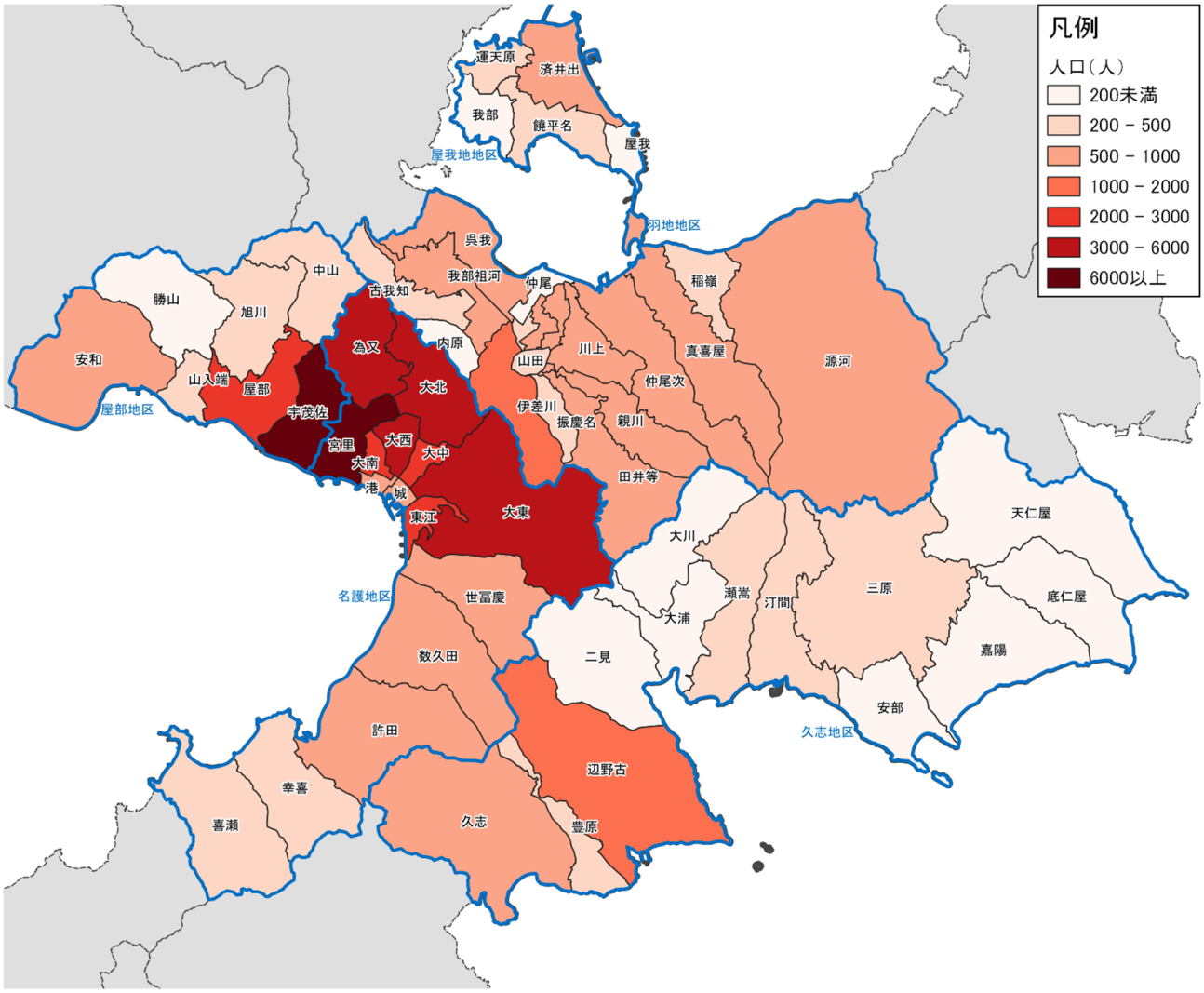
【資料】名護市住民基本台帳

図 3-4 名護市の人口推移（住民基本台帳）（平成 28 年-令和２年）

2.2 人口の分布

(1) 人口分布（令和 2 年）

- 名護市内の人口は、名護地区の市街地地域に集中しています。また、名護地区以外では、屋部地区の宇茂佐区、屋部区や久志地区の辺野古区などで人口が多く分布していることが確認できます。

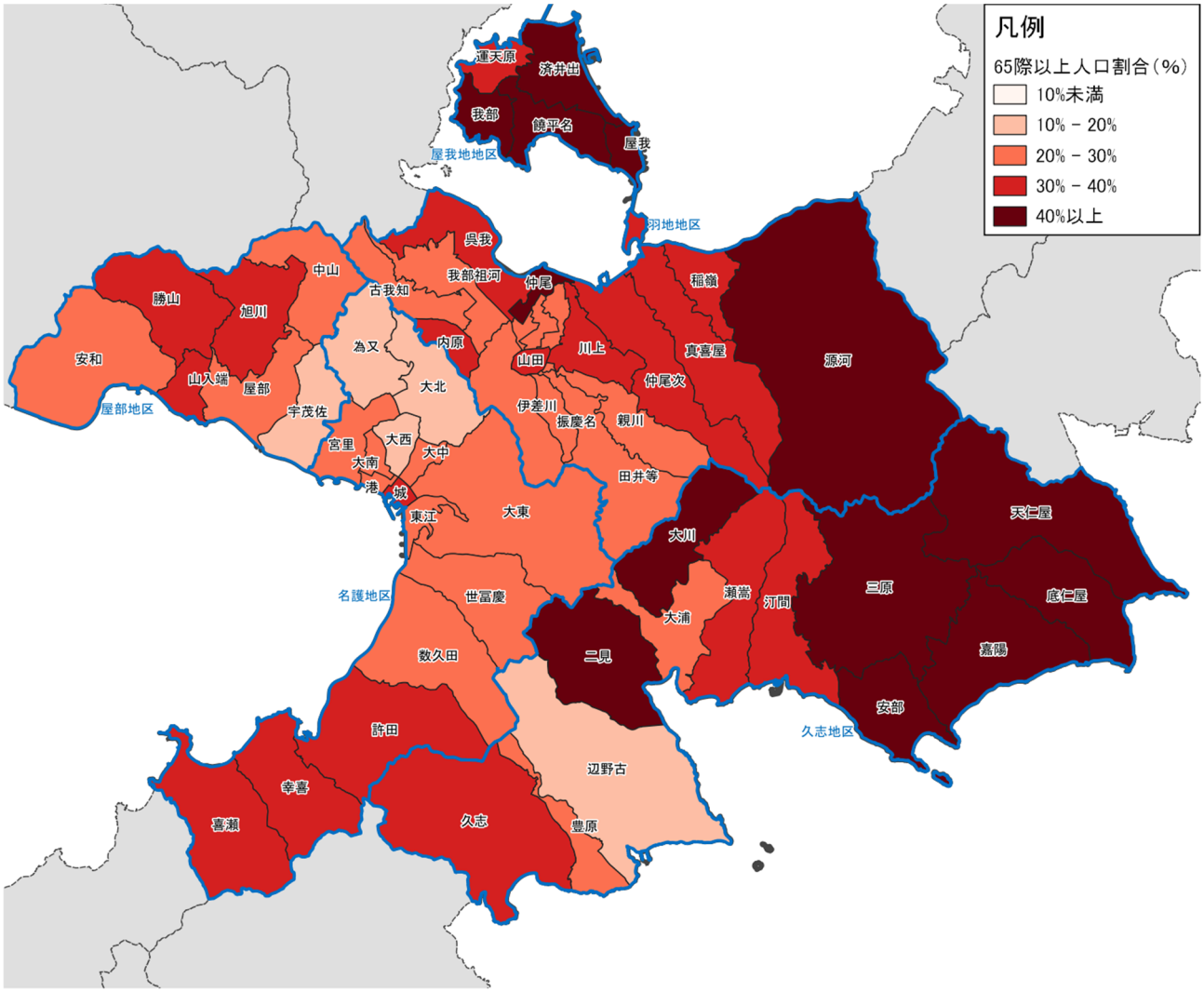


【資料】名護市住民基本台帳

図 3-5　名護市の行政区別人口（令和２年）

(2) 高齢者の人口割合（65 歳以上）（令和 2 年）

- 屋我地地区、羽地地区の東部などの郊外部において、高齢者（65 歳以上）の人口割合が高くなっています。
- 屋部地区の宇茂佐区、名護地区の為又区、大北区や久志地区の辺野古区では、他の区と比較して高齢者（65 歳以上）の人口割合が低い傾向となっています。



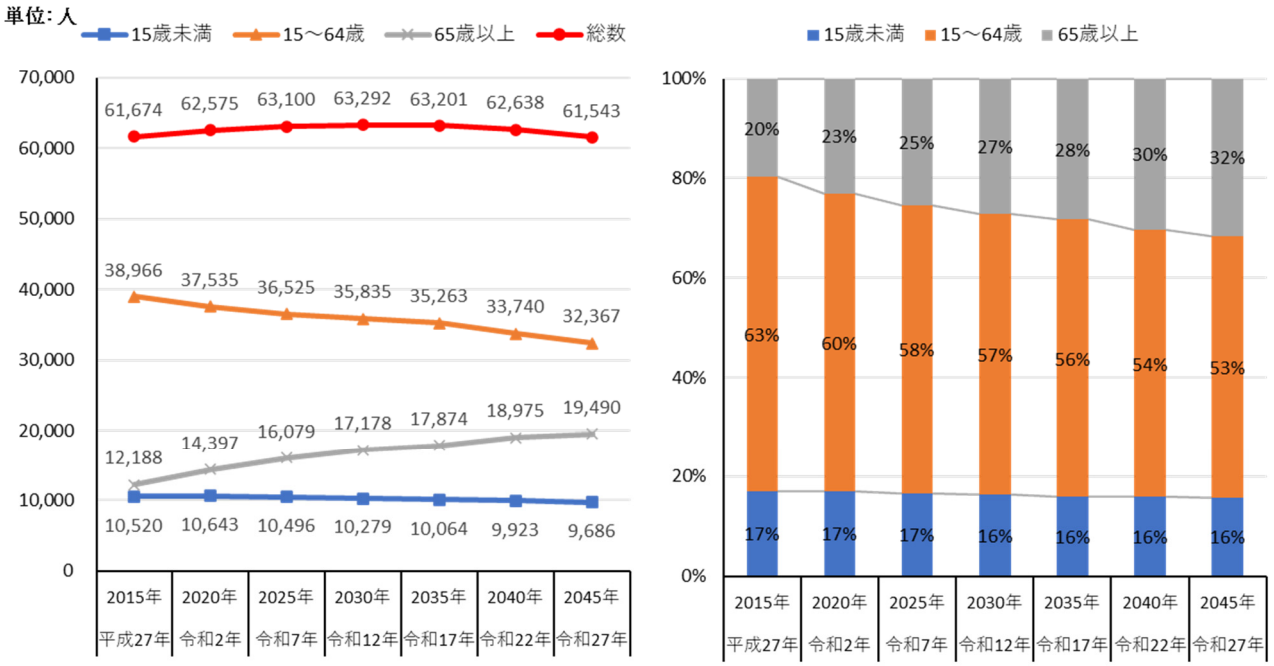
【資料】名護市住民基本台帳

図 3-6　名護市の行政区別 65 歳以上人口の割合（令和 2 年）

2.3 将来予測

(1) 推移

- 人口問題研究所の推計によると、市内の総人口は 2030 年（令和 12 年）をピークに緩やかに減少することが予測されています。
- 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。



【資料】日本の地域別将来推計人口（平成 30 年推計）

図 3-7　名護市の将来人口推移

(2) 推計方法

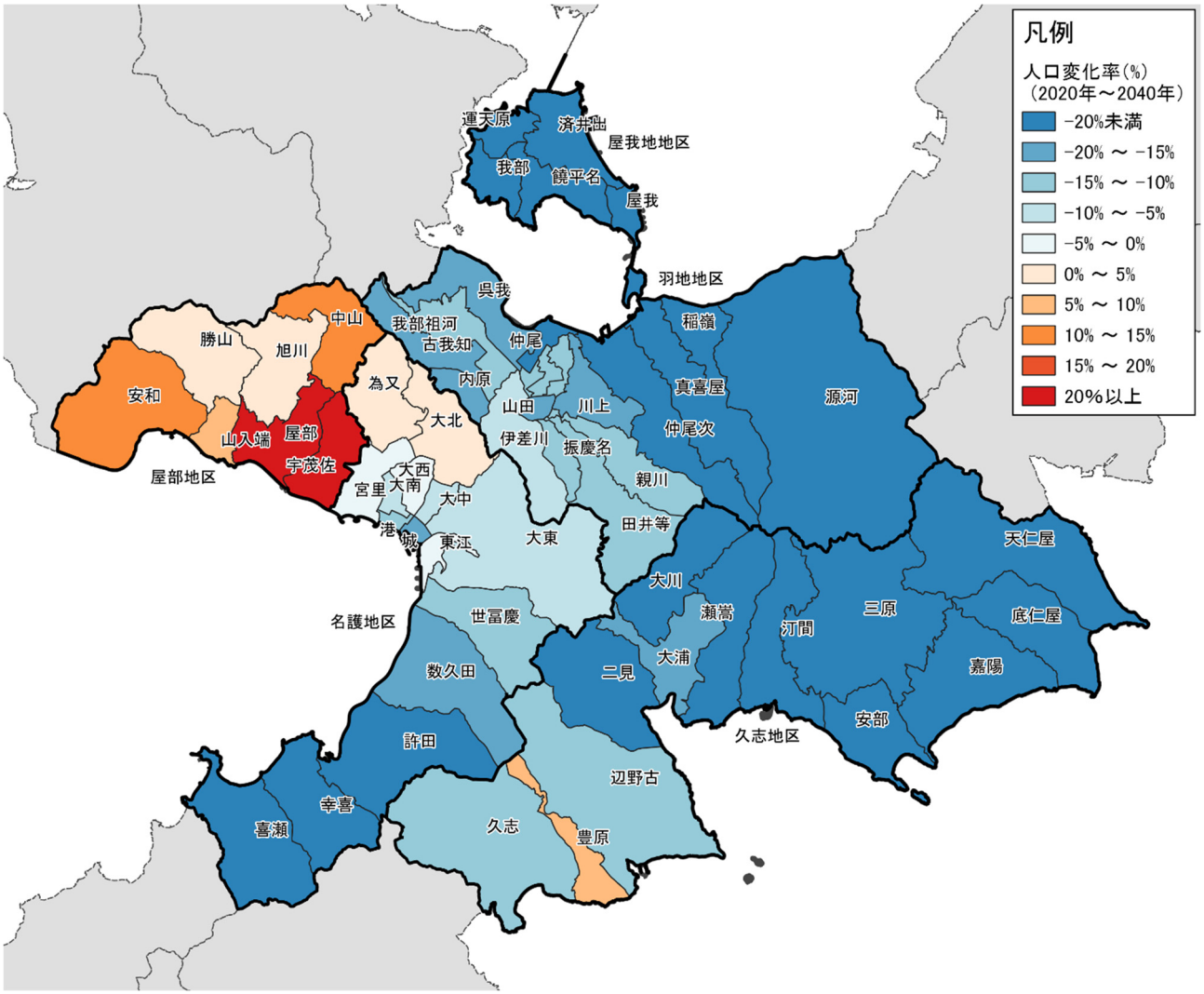
名護市における将来の性別年齢階層別の人口推計はコーホート変化率法により実施します。本推計では、平成 28 年 10 月と令和２年 10 月の住民基本台帳における人口に基づき算出した、都市マスタープラン７地域別の変化率を用いており、令和２年を基準年として令和 22 年（20 年後）の市内の人口を推計します。なお、市内の総人口は人口問題研究所による予測値に合致するように補正しています。コーホート変化率法の概要は以下のとおりです。

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。

(3) 将来人口分布・人口増減

① 人口変化（令和2年～令和 22 年）

- 令和 22 年（2040 年）にかけて、市内の多くの地域で人口の減少が確認でき、特に屋我地地区は全区で－20%未満になることが確認できます。
- 一方で、宇茂佐区や屋部区をはじめとする、市西側の屋部地区と名護地区の一部や久志地区の豊原区において人口の増加が確認できます。

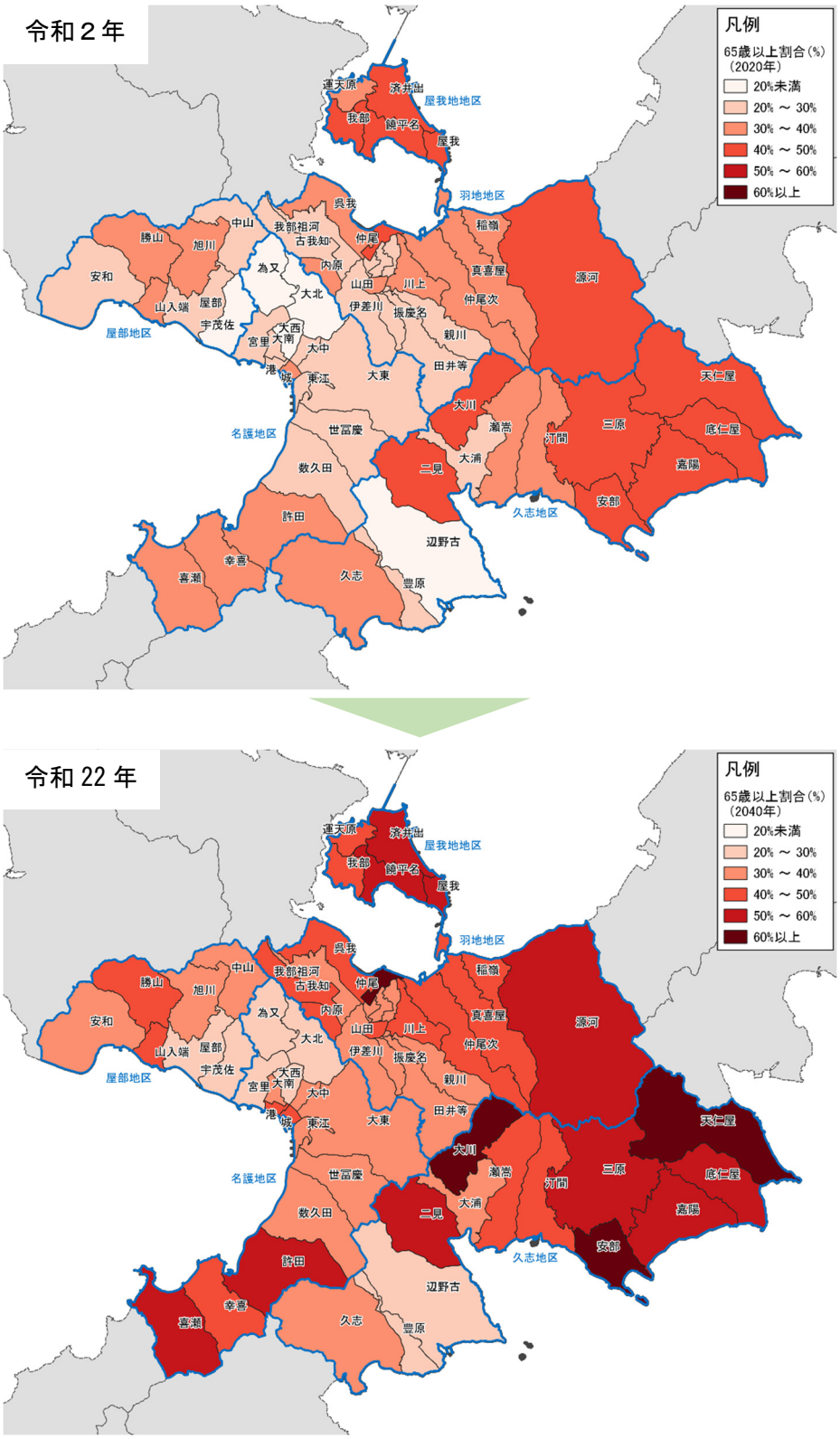


【資料】名護市住民基本台帳を基に推定

図 3-8　名護市の将来人口変化（令和２年～令和 22 年）

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 5 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。



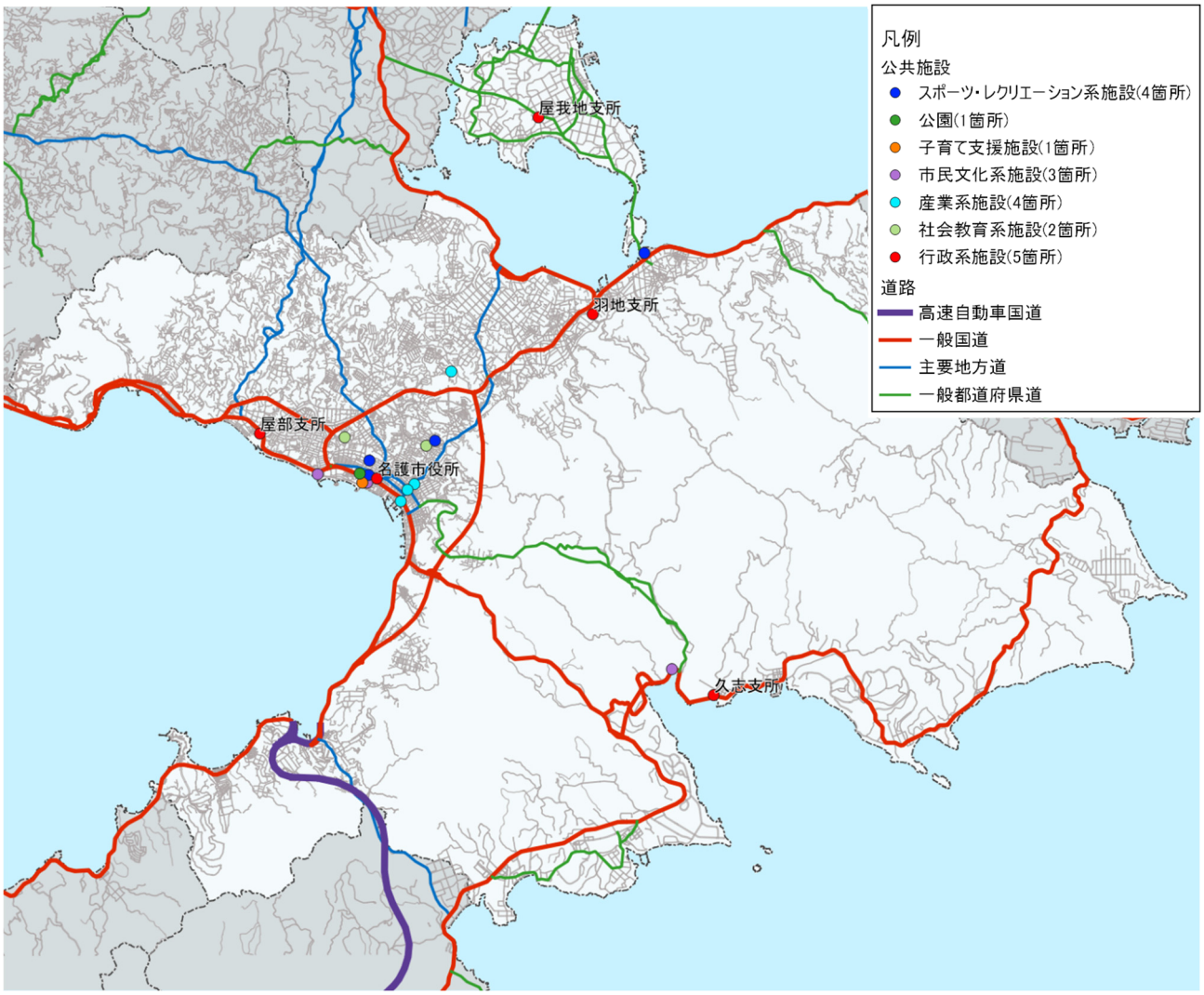
【資料】名護市住民基本台帳を基に推定

図 3-9　65 歳以上の人口割合の変化（令和 2 年～令和 22 年）

3 施設立地

（1）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。

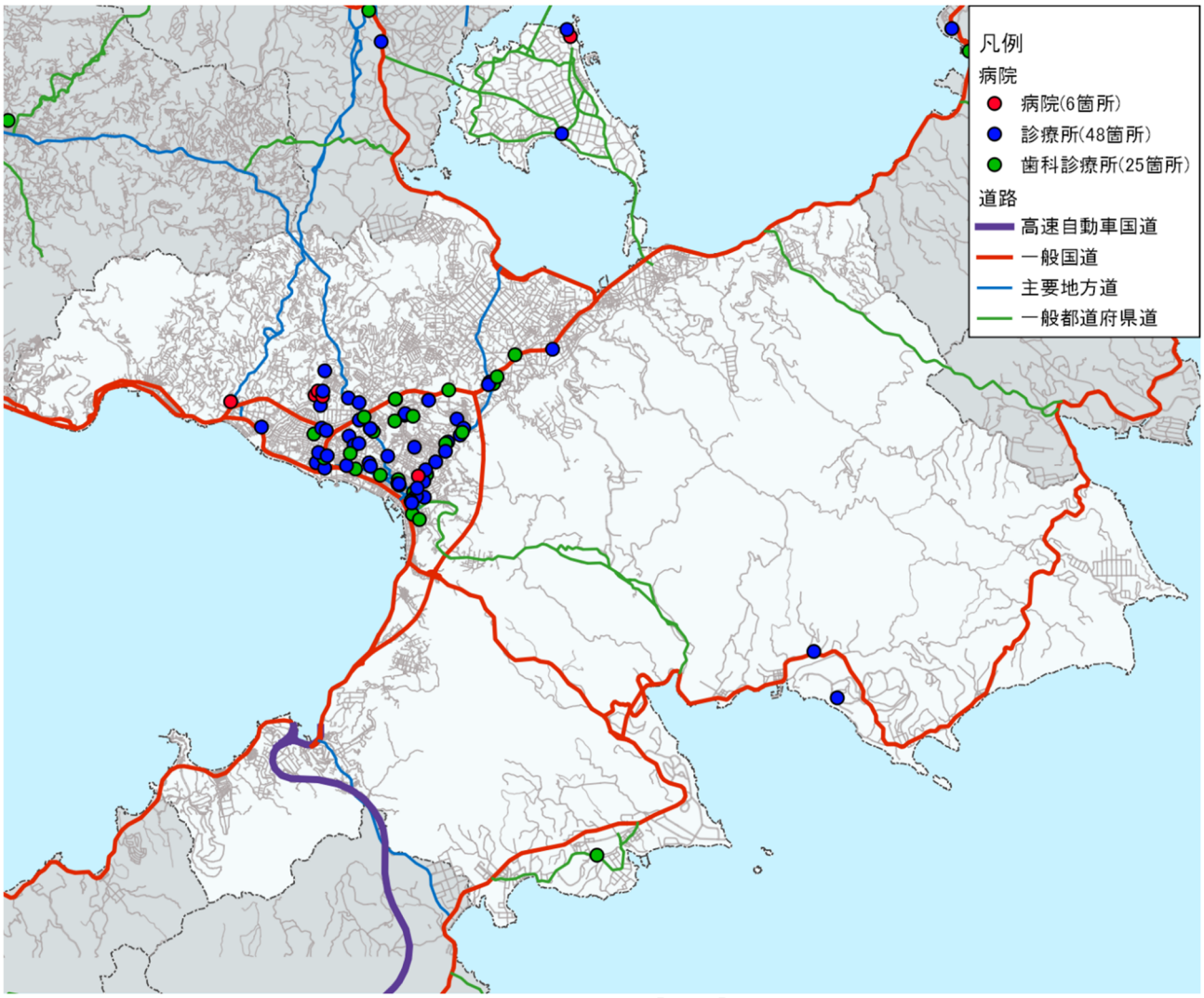


【資料】名護市公共施設等総合管理計画（平成 29 年３月）

図 3-10　名護市の行政施設の立地

(2) 病院

- 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。

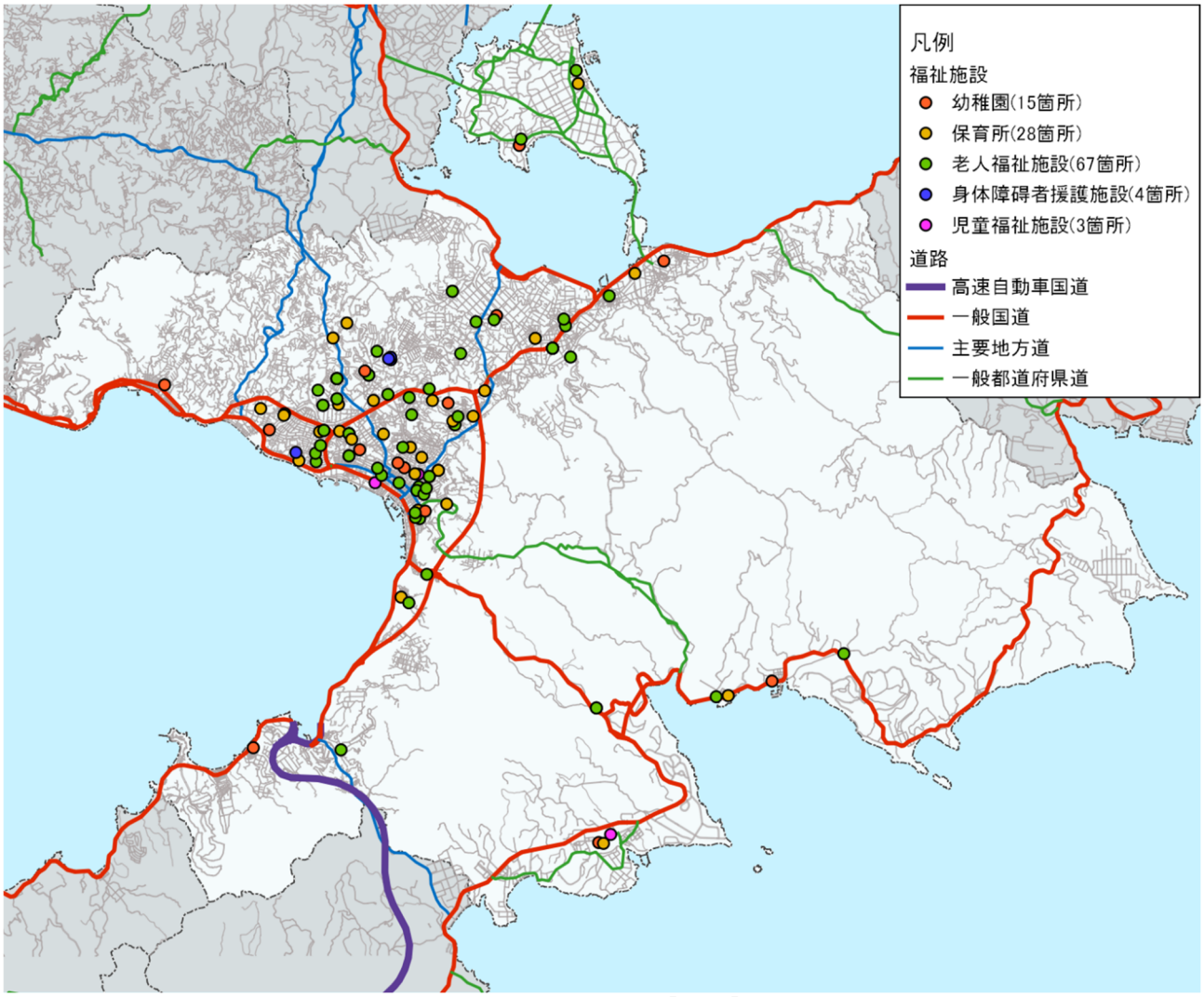


【資料】医療機関（令和２年度）（国土数値情報）

図 3-11　名護市の医療機関の立地

(3) 福祉施設

- 福祉施設は、名護地区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、主要地方道沿いにも立地しています。

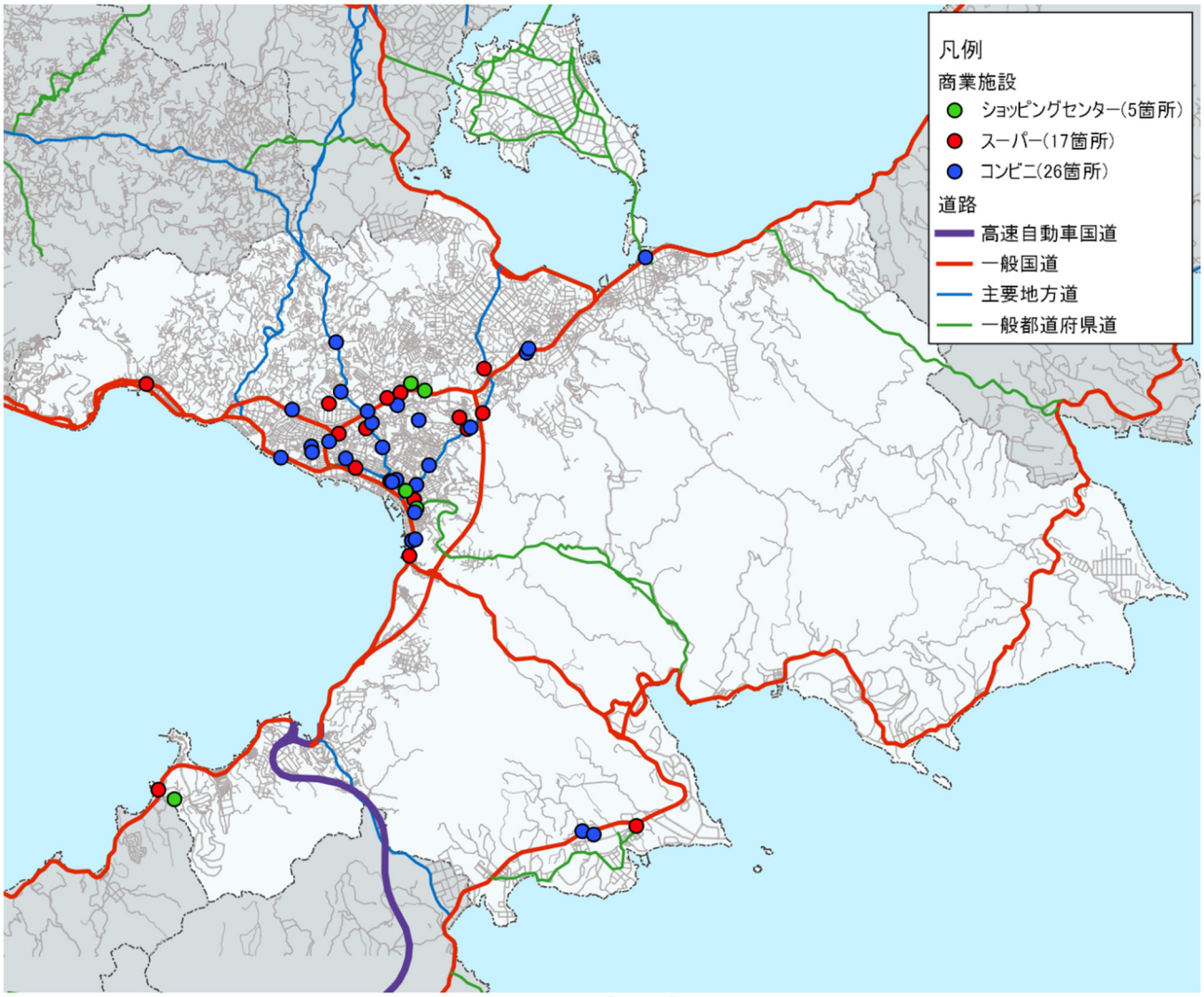


【資料】福祉施設（平成 27 年）（国土数値情報）

図 3-12　名護市の福祉施設の立地

（4）商業施設

- 商業施設は、名護地区の国道、主要地方道沿いを中心に立地しています。

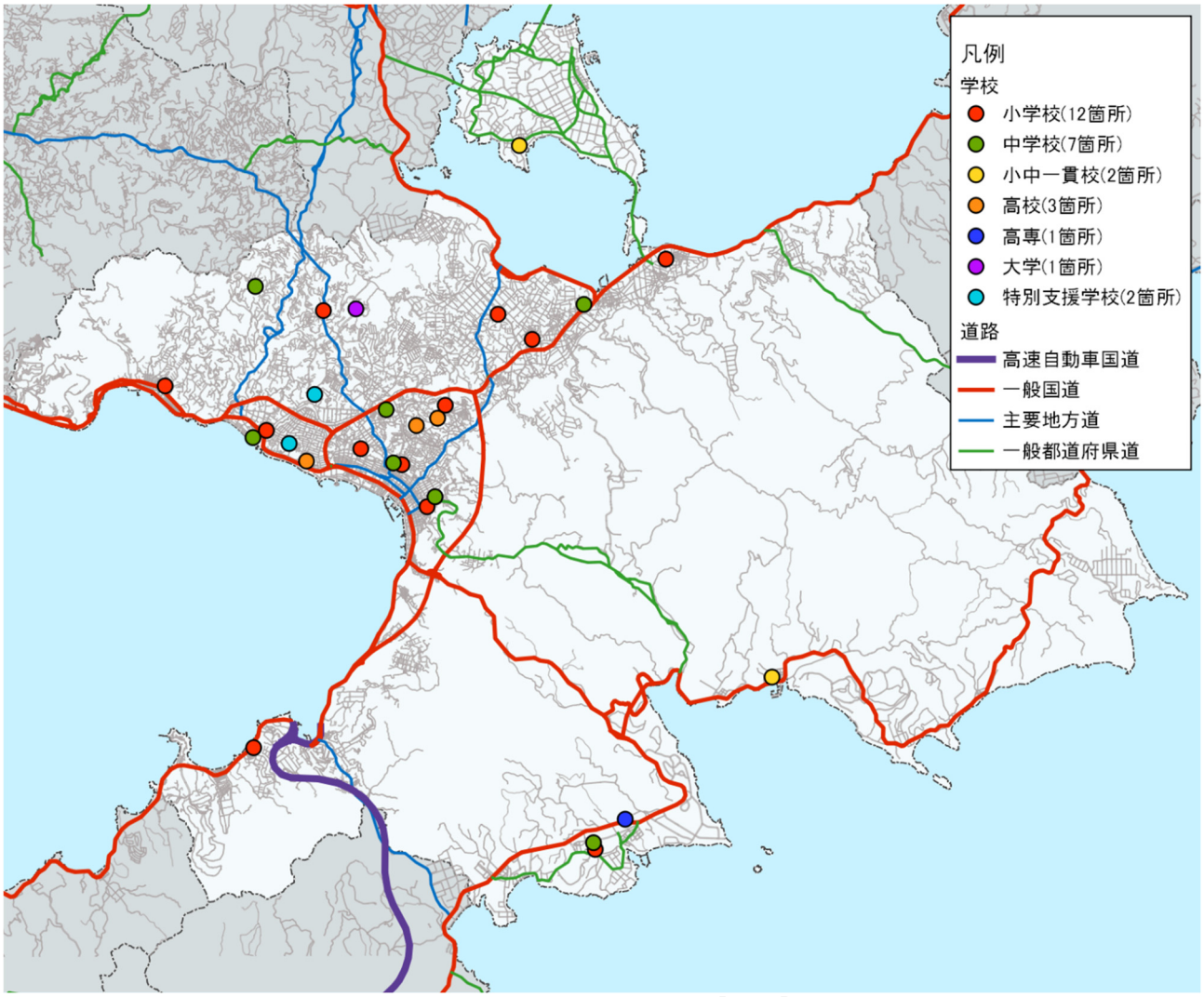


【資料】各社 HP の情報（令和 3 年 7 月時点）より作成

図 3-13　名護市の商業施設の立地

(5) 学校

- 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。

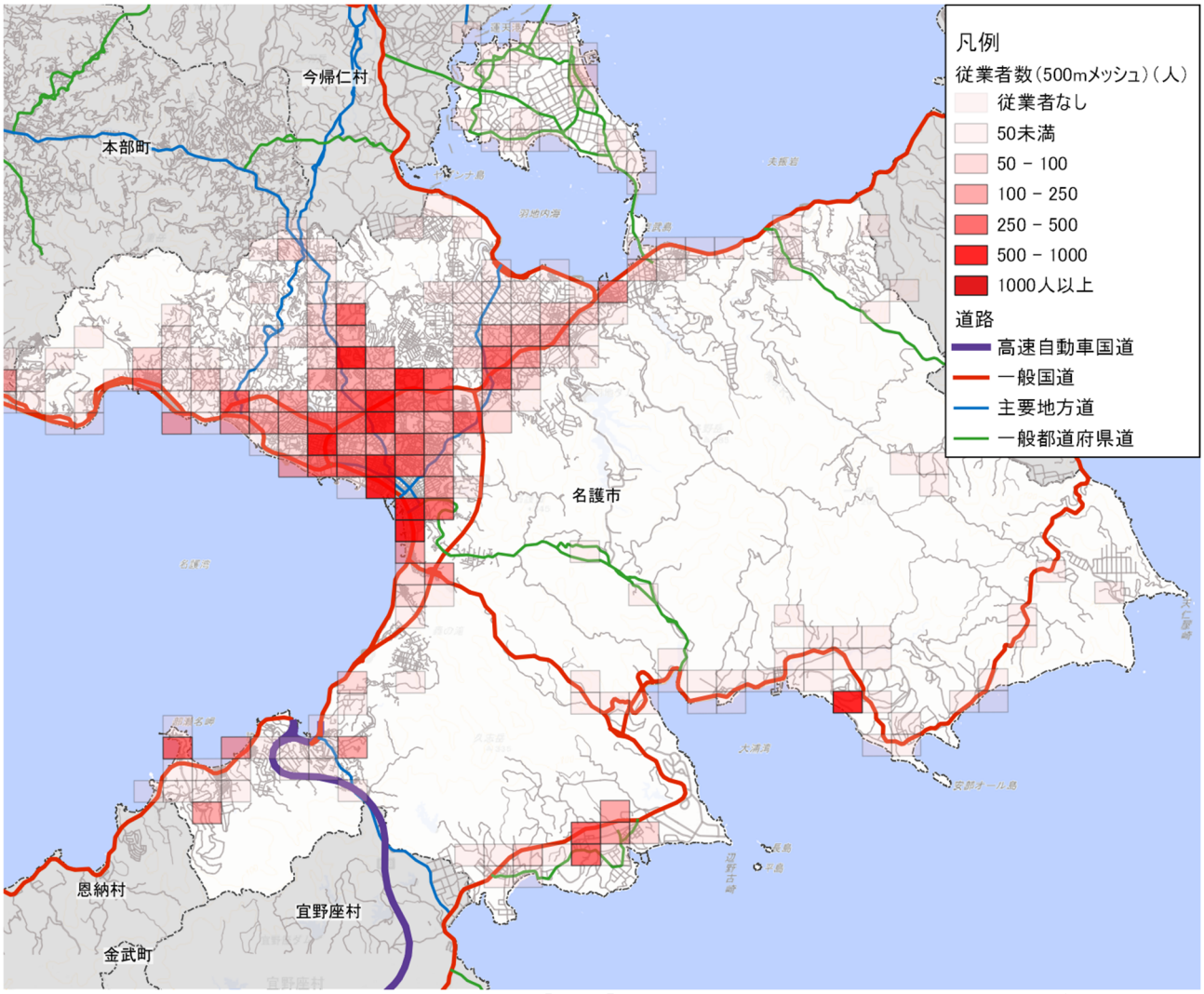


【資料】学校（平成 25 年）（国土数値情報）

図 3-14　名護市の学校の立地

4 従業者数の分布

- 従業者数は、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喜瀬地域においても、従業者数は比較的多い傾向にあります。



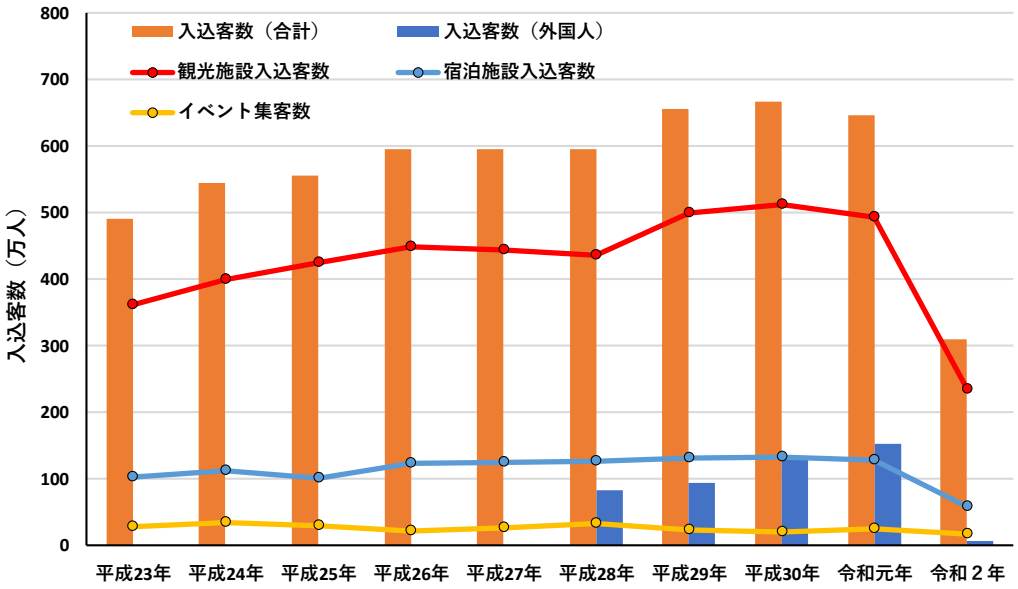
【資料】平成 28 年経済センサス-活動調査（総務省統計局）

図 3-15　名護市の従業者数分布

5 観光

(1) 観光客の状況

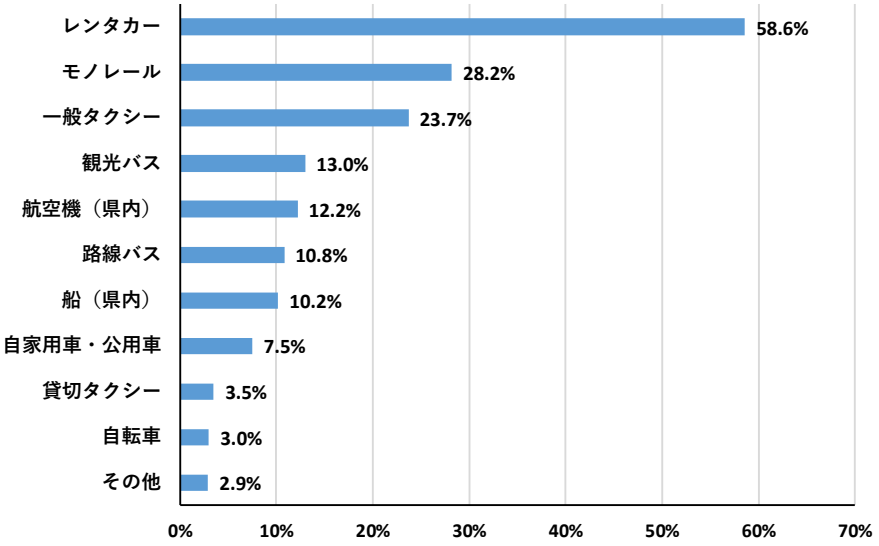
- 名護市内への入込客数は、平成 23 年以降増加傾向となっており、平成 29 年には 600 万人を超えておりましたが、令和２年は新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少しています。
- 沖縄県（離島含む）を訪れる観光客が沖縄県内での移動で使った交通手段は、レンタカーが約６割と高い傾向にあります。



	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

【資料】名護市地域経済部観光課統計（令和３年３月）

図 3-16　名護市の観光客推移

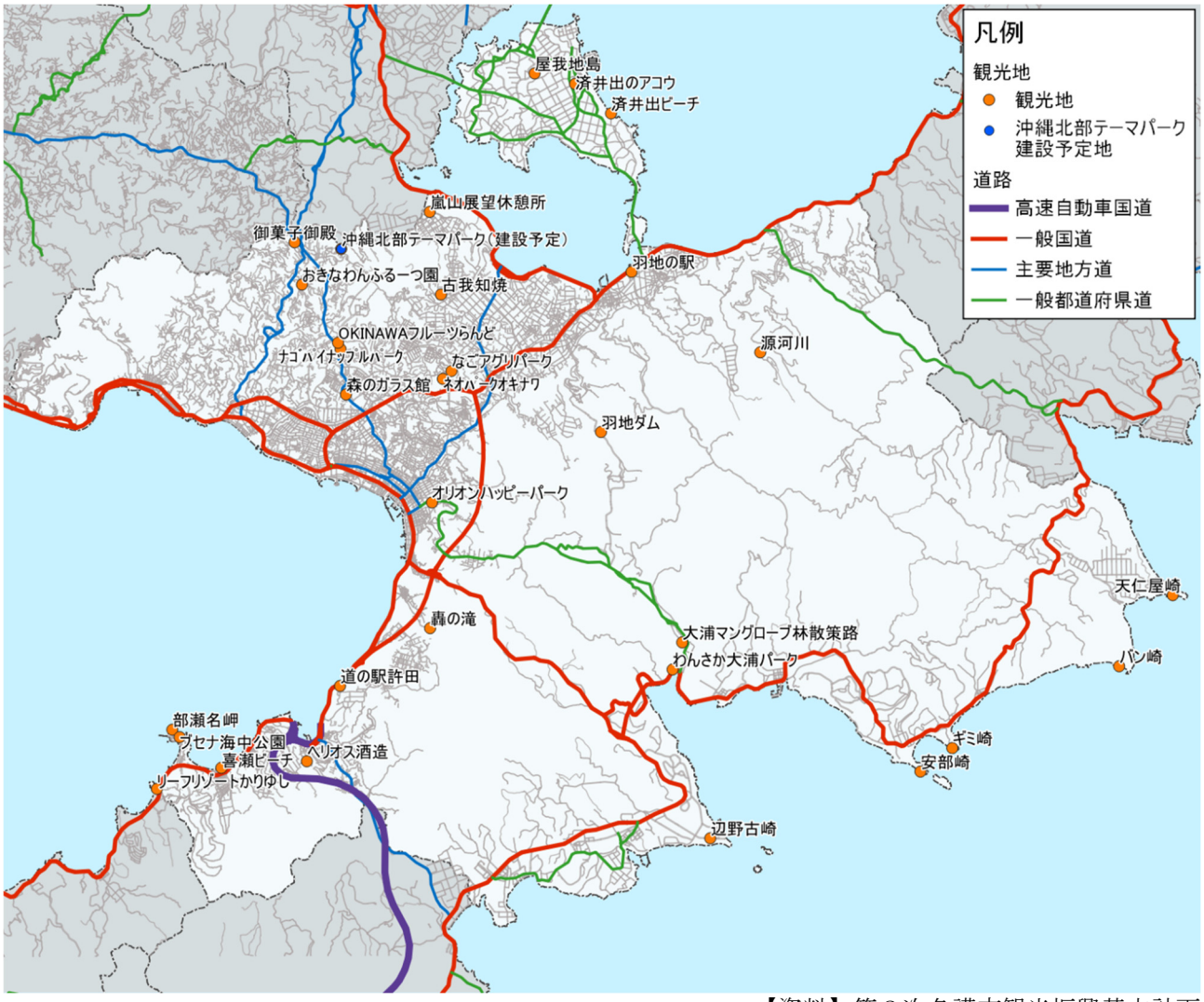


【出典】令和元年度観光統計実態調査（沖縄県）

図 3-17　沖縄県内における観光客の移動手段

(2) 観光地の立地

- 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）に多く立地しています。
- 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 56 ヘクタール）の開業に向けて準備が進められています。



【資料】第２次名護市観光振興基本計画

図 3-18　名護市の観光地

6 名護市民の移動特性（平成 25 年北部地域パーソントリップ調査の結果）

- 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、自動車での移動が半数程度であり、バスの利用が４％程度となっています。
- 多くの目的で、市内では市街地地域と屋部地域の移動、市外では市街地地域と本部地域等の移動が多い傾向にあることが確認されますが、通学については他の目的と比較し、バスの利用が多い傾向にあります。

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 トリップ	-	19,180 トリップ	-	23,034 トリップ	-	59,500 トリップ	-	134,773 トリップ	-
	自動車	28,973 トリップ	87.6%	8,880 トリップ	46.3%	20,183 トリップ	87.6%	50,240 トリップ	84.4%	108,276 トリップ	80.3%
	バ　ス	121 トリップ	0.4%	712 トリップ	3.7%	69 トリップ	0.3%	312 トリップ	0.5%	1,214 トリップ	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。
※トリップ数は、ある目的（通勤、通学、業務、私用など）を持って起点から終点へ移動する際の一方向の移動を定量的に表現する際の単位です。

【資料】平成 25 年北部地域パーソントリップ調査

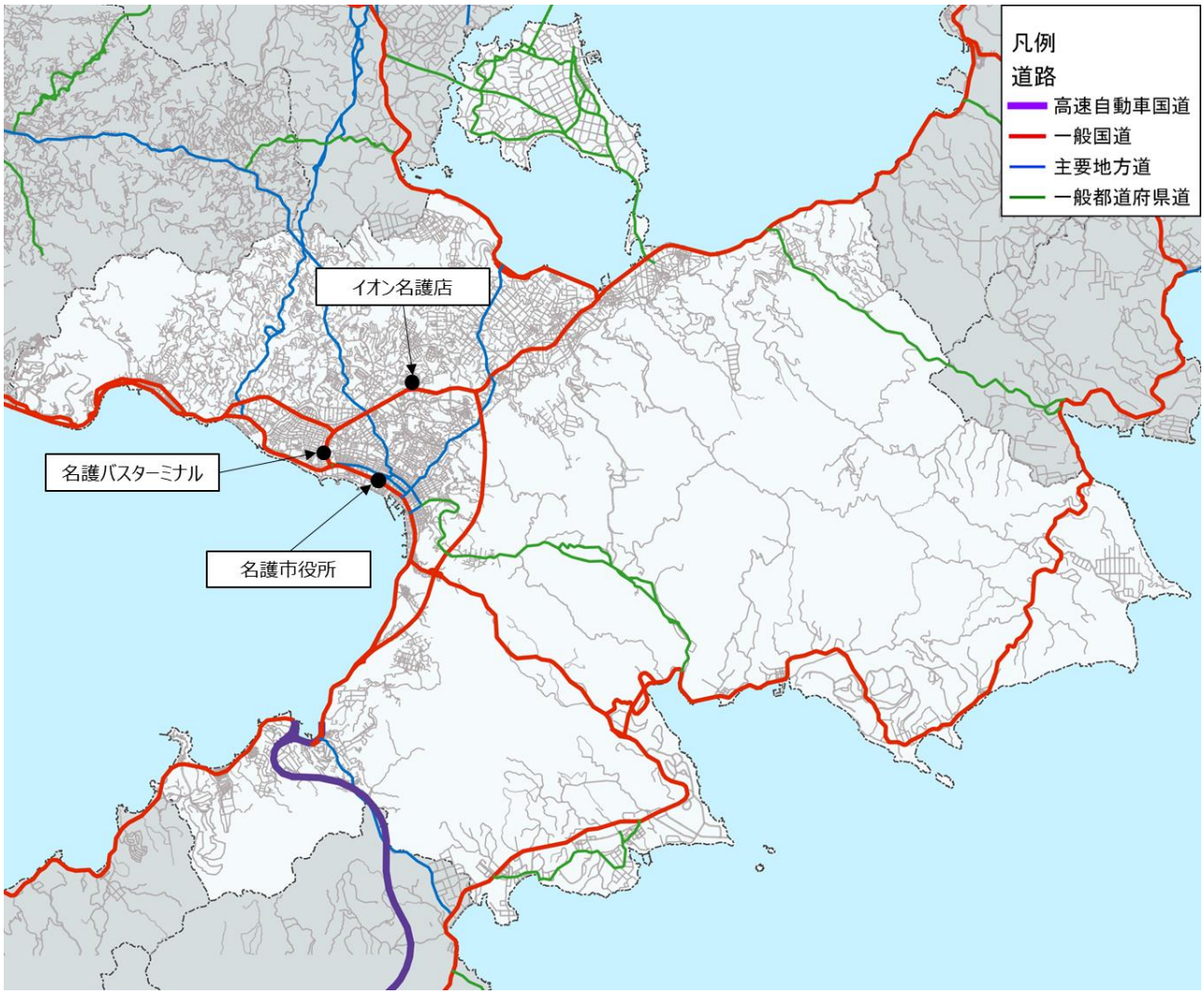
表 3-2　移動目的別の名護市の特徴

移動目的	名護市の特徴
全目的	・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	・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	・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	・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	・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

第4章 地域公共交通の現状

1 交通の概況

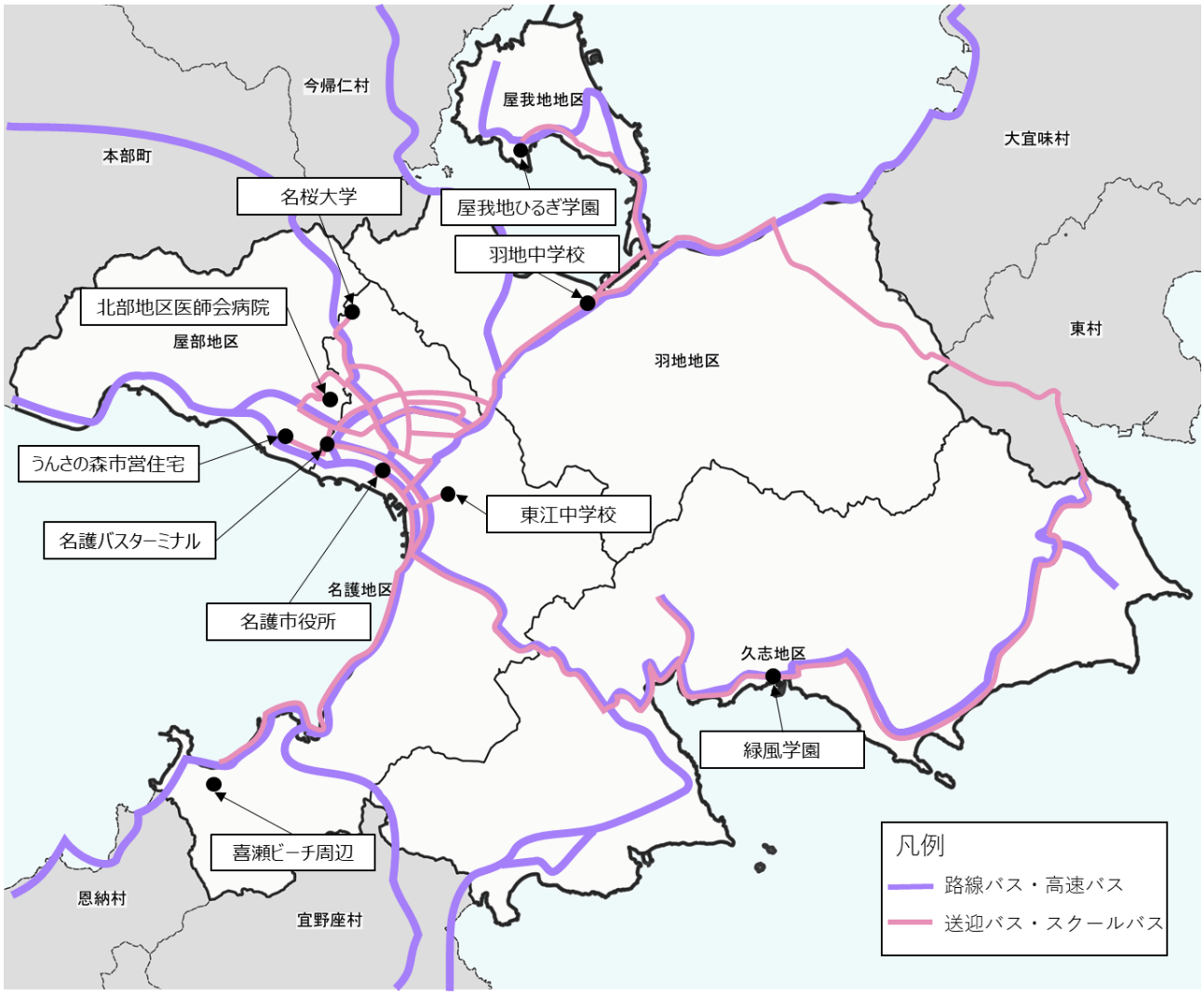
- 名護市中心部から東西南北の各方面に幹線道路が広がっており、高速自動車国道は那覇から名護市南側の許田まで接続されています。



【資料】国土地理院地図を元に作成

図 4-1　名護市の道路網

- 名護市内の路線バスは、中南部、北部地域の各方面から名護バスターミナルに向かって運行しております。
- 路線バスの運行ルートは、スクールバスや病院送迎バス等と重複している区間が存在しております。



【資料】路線バス・高速バス： 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。
送迎バス・スクールバス：各送迎バスの運行情報を基に作成。

図 4-2　名護市周辺のバス網

2 自動車保有台数の推移

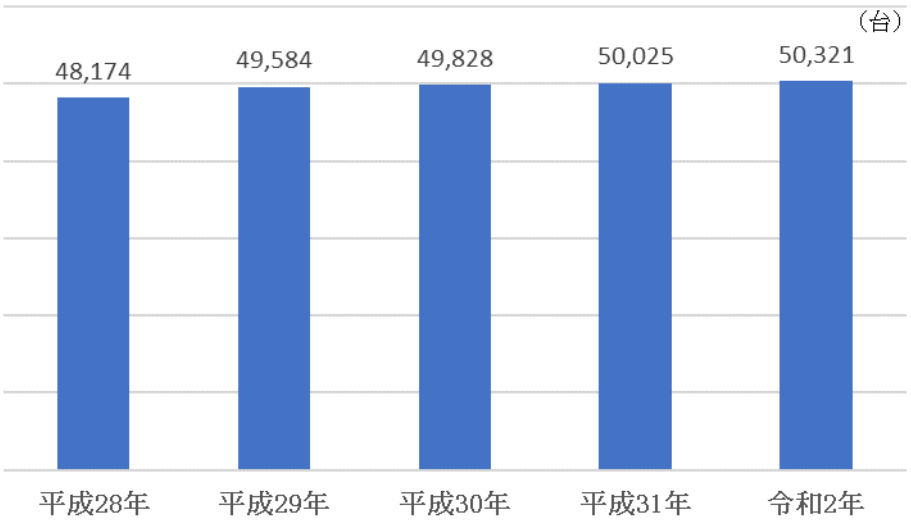
> ➢ 名護市の自動車の総保有台数は平成 28 年から増加傾向にありますが、乗合用及び軽自動車の台数は横ばい傾向となっており、業務用で使用される貨物用や特種（殊）用途用の車両が増加しています。

（単位：台）

	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
平成28年	1,272	1,681	53	3,006	104	90	194	4,539	10,954	15,493
平成29年	1,326	1,675	54	3,055	104	90	194	4,977	11,370	16,347
平成30年	1,377	1,709	64	3,150	103	89	192	5,394	10,876	16,270
平成31年	1,460	1,714	73	3,247	106	85	191	5,807	10,278	16,085
令和2年	1,498	1,727	77	3,302	108	84	192	6,298	10,778	17,076

（単位：台）

特種（殊）用途用			登録自動車計	小型二輪車	軽自動車				総合計
特種用途車	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



※各年 3 月 31 日時点の数値。
※令和 2 年の「総合計」について、「軽二輪」は除く。

【資料】「業務概況 平成 28 年版」沖縄総合事務局陸運事務所
「業務概況 平成 29 年版」沖縄総合事務局陸運事務所
「業務概況 平成 30 年版」沖縄総合事務局陸運事務所
「業務概況 平成 31 年版」沖縄総合事務局陸運事務所
「業務概況 令和 2 年版」沖縄総合事務局陸運事務所

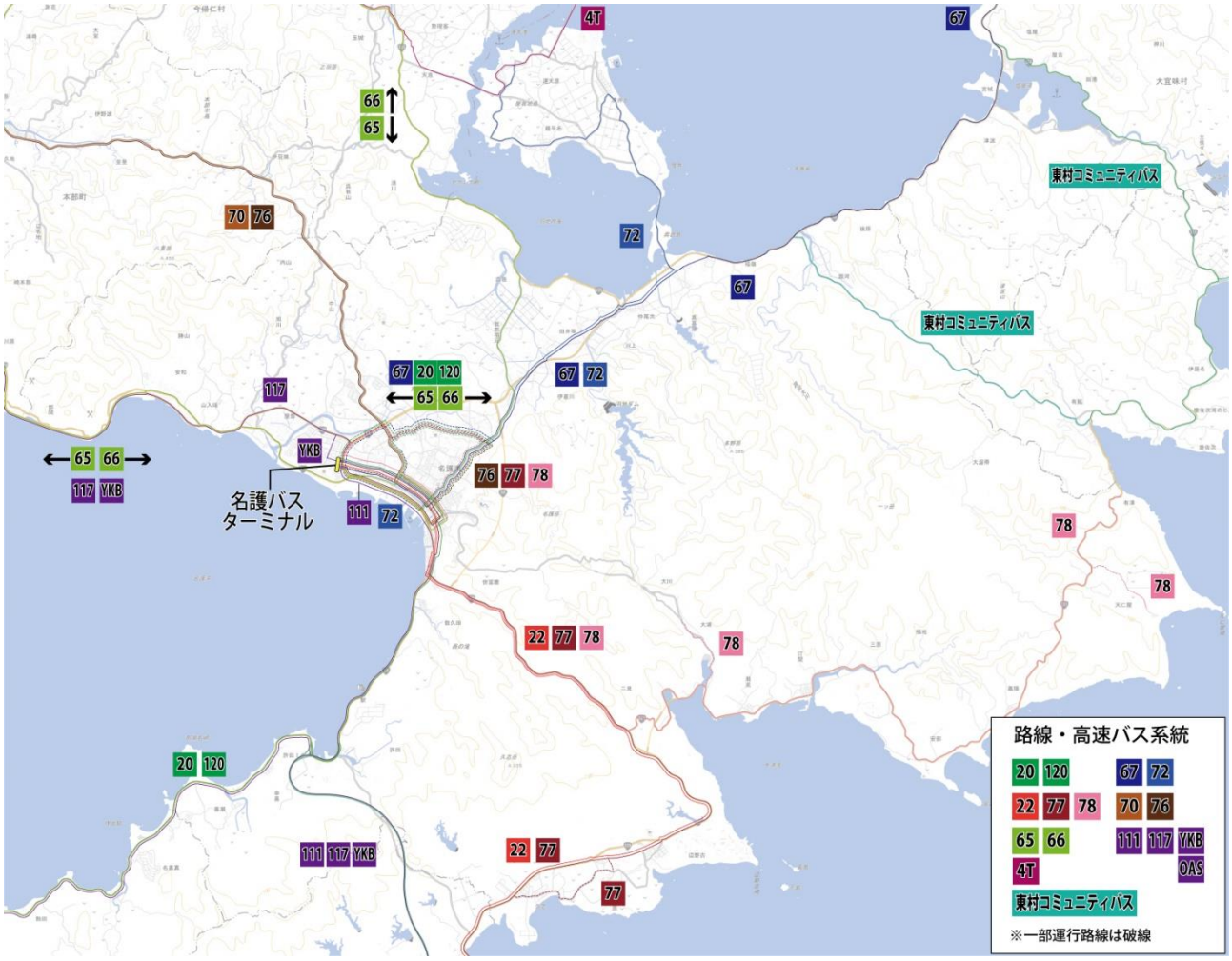
図 4-3 自動車保有台数（総合計）の推移

3 路線バスの運行・利用状況

3.1 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と名護十字路が交通結節点となっており、中南部地域及び北部地域各方面と名護バスターミナルを繋ぐ路線となっています。
- 1986 年に開通した国道 58 号名護バイパス及び宇茂佐地域等の近年の住宅地の郊外化への対応が出来ていない状況です。



【資料】地理院地図を基にバス路線を追加して作成

図 4-4　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	運行区間								運行本数 ※平日	運行本数 ※土曜	運行本数 ※日祝
		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	（便数/日）	（便数/日）	（便数/日）
20	名護西線（共同運行）	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	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）	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）	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）	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）	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）	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）	名護バスターミナル	運天原	6:50	18:45	6:50	19:20	6:50	19:20	6	5	5
76 ※1	瀬底線（共同運行）	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	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）	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）	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）	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）	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	運天港	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	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

※　赤枠は沖縄自動車道を通る路線
※1　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）
※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　この路線は、平日、土祝、日曜となっている。
※4　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
※5　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

【資料】：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 4-5　名護市内を走る路線バスの運行本数

3.2 輸送人員（補助路線）

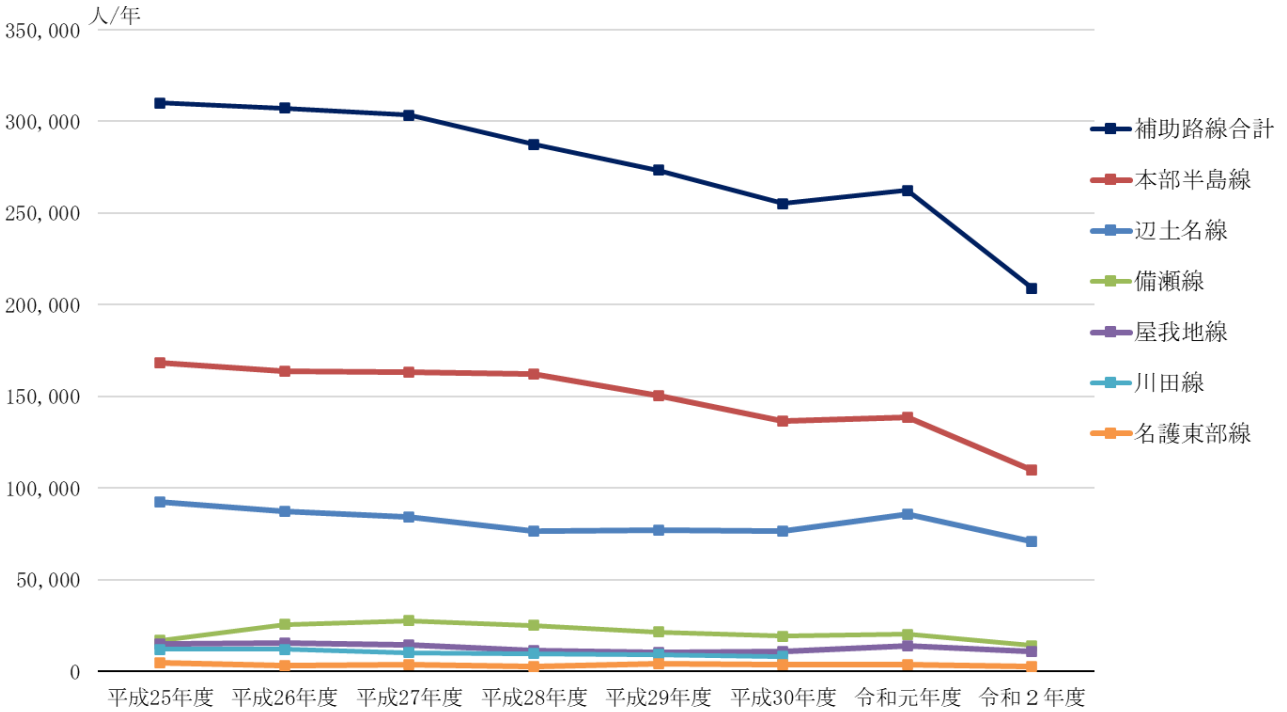
- 名護市内の補助路線の輸送人員は、運行ルートの変更や東村のコミュニティバスの運行に伴って廃止された川田線の影響などはあるものの、平成 25 年度から減少している傾向にあり、特に利用者の多い本部半島線については、減少が大きい傾向にあります。
- また令和 2 年度については、新型コロナウイルス感染症の影響により、全補助路線合計で前年から 2 割程度輸送人員が減少しています。

表 4-1　補助路線の年別（※1）利用状況

	本部半島線	辺土名線	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）

【資料】交通事業者からの補助申請データを基に作成

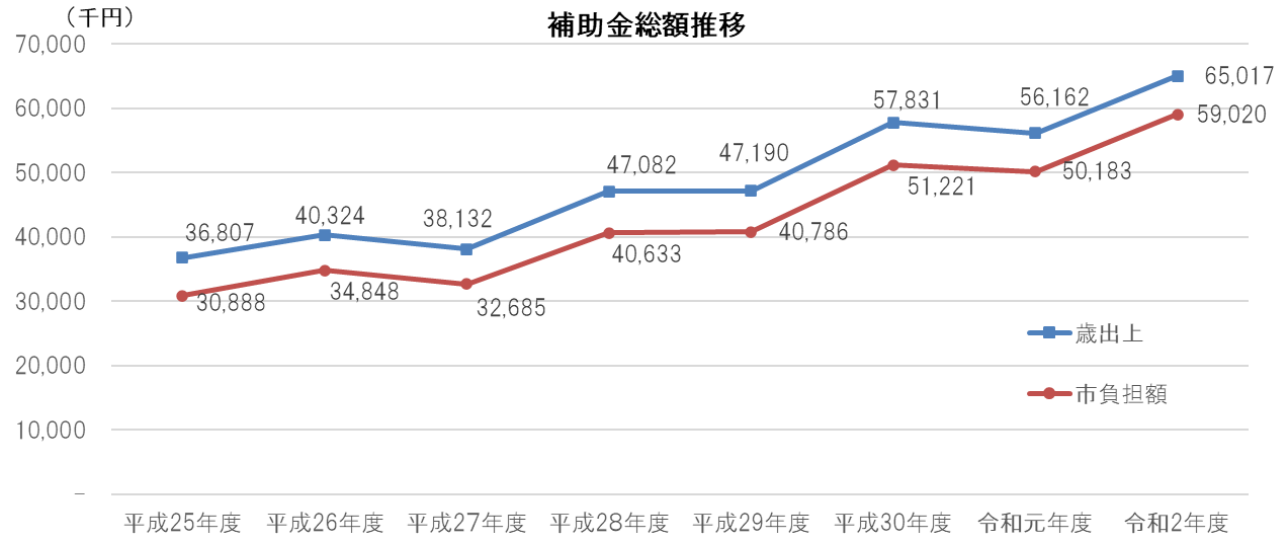


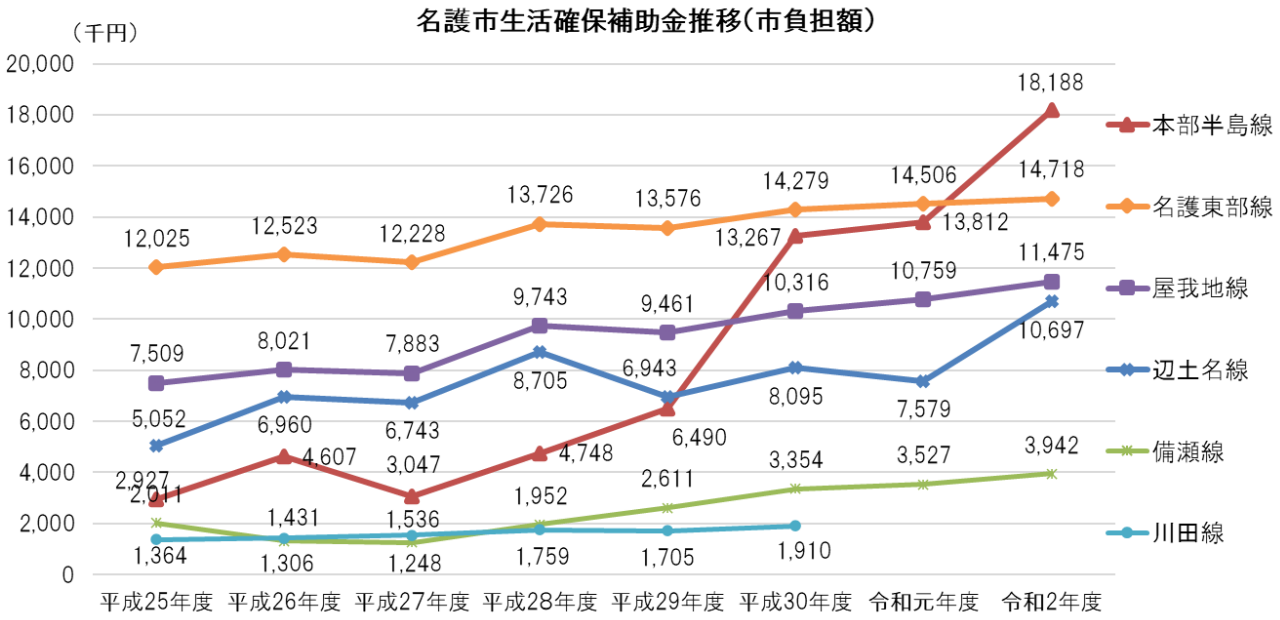
【資料】交通事業者からの補助申請データを基に作成

図 4-6　補助路線の輸送人員の推移

3.3 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。

【資料】交通事業者からの補助申請データを基に作成

図 4-7　路線バスの補助金推移

4 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、送迎バスが運行されております。

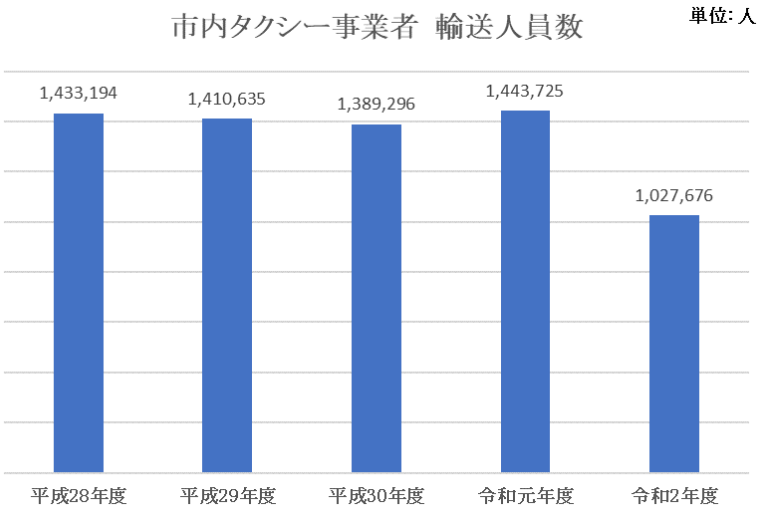
表 4-2　送迎バス等の運行状況

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 コースは１日に 13 便、B コースは１日に９便、市外線は各方面午前に１便の運行。
屋我地コミュニティバス	屋我地コミュニティバス（通学支援バス）	名護市	運行ルート：宮里地区、大北地区それぞれの方面の乗降場所と屋我地ひるぎ学園を結ぶルート。 運行頻度：登校時は計４便、下校時は計３便の運行。（令和３年度から下校時間の都合上、11 月～１月の下校時３便目は運休としている。）

5 タクシーの運行・利用状況

(1) 市内タクシー輸送人員(過去5年間)

- 名護市内で運行しているタクシーの輸送人員は、新型コロナウイルス感染症の影響により令和２年度の実績が落ち込んでいますが、平成 28 年度以降、横ばい傾向となっております。



※名護市内３事業者の合計

【資料】各タクシー事業者提供データから作成

図 4-8 市内タクシーの輸送人員数

(2) タクシーに関する名護市の取り組み

- 名護市では障がい者を対象として、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等を支援するため、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 4-3 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

【資料】名護市福祉タクシー利用助成事業実績データ

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 4-4 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 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	9,965世帯	14,894,330円	１枚560円のチケット×６枚
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

【資料】タクシーチケット利用実績データ

6 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・泊ふ頭と渡久地港を結ぶ高速船の運航が行われております。

表 4-5　海上交通の現状

○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。

【資料】第一マリンサービス株式会社(https://daiichi-marine.com/)(令和３年７月時点)

7 公共交通人口カバー率

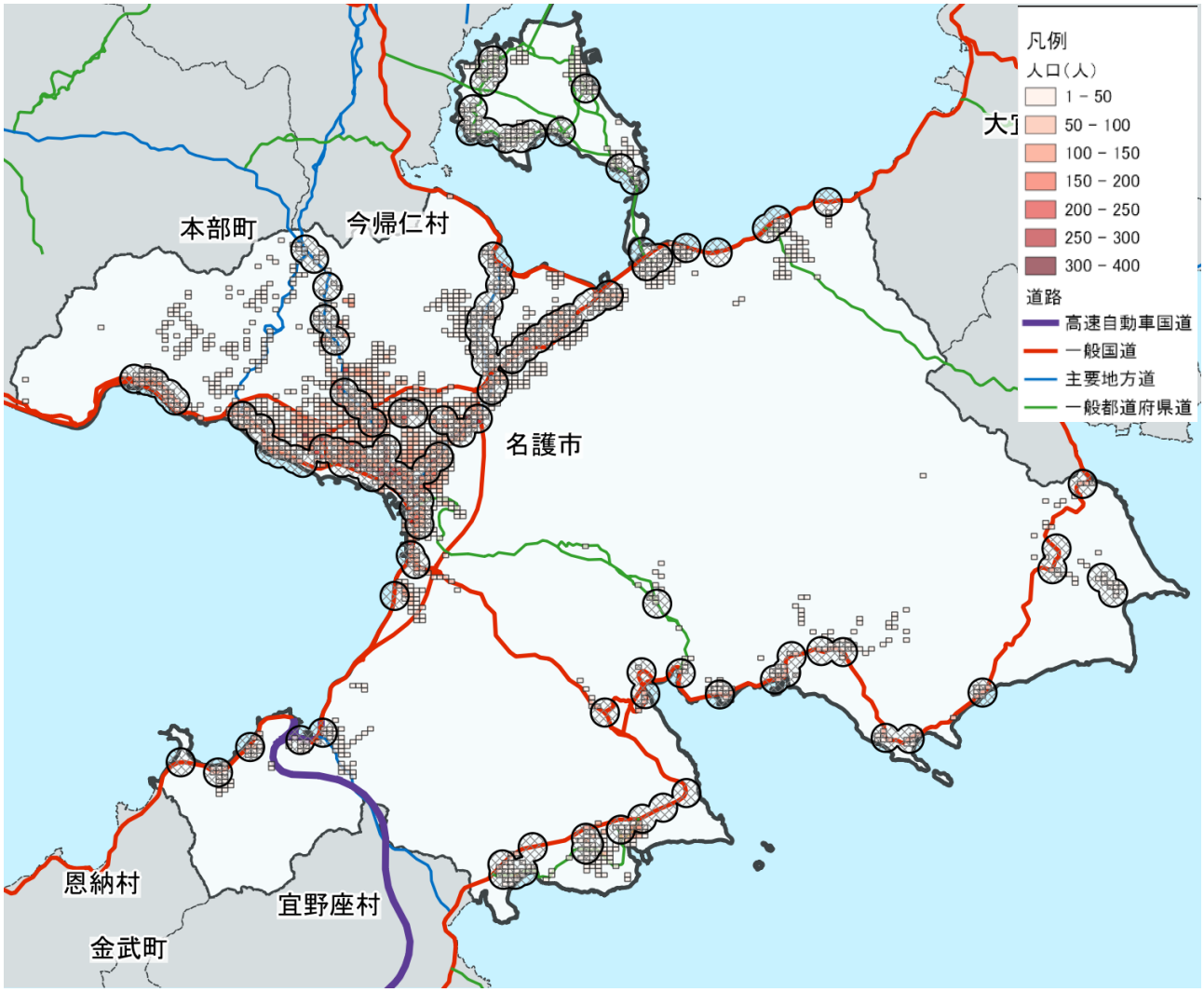
（1）名護市全体の公共交通人口カバー率

- 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。
- 特に名護地区、屋部地区において、公共交通空白地域が多い傾向にあります。

※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。



【資料】名護市住民基本台帳

図 4-9　公共交通の人口カバー率（100m メッシュベース）（名護市全域）

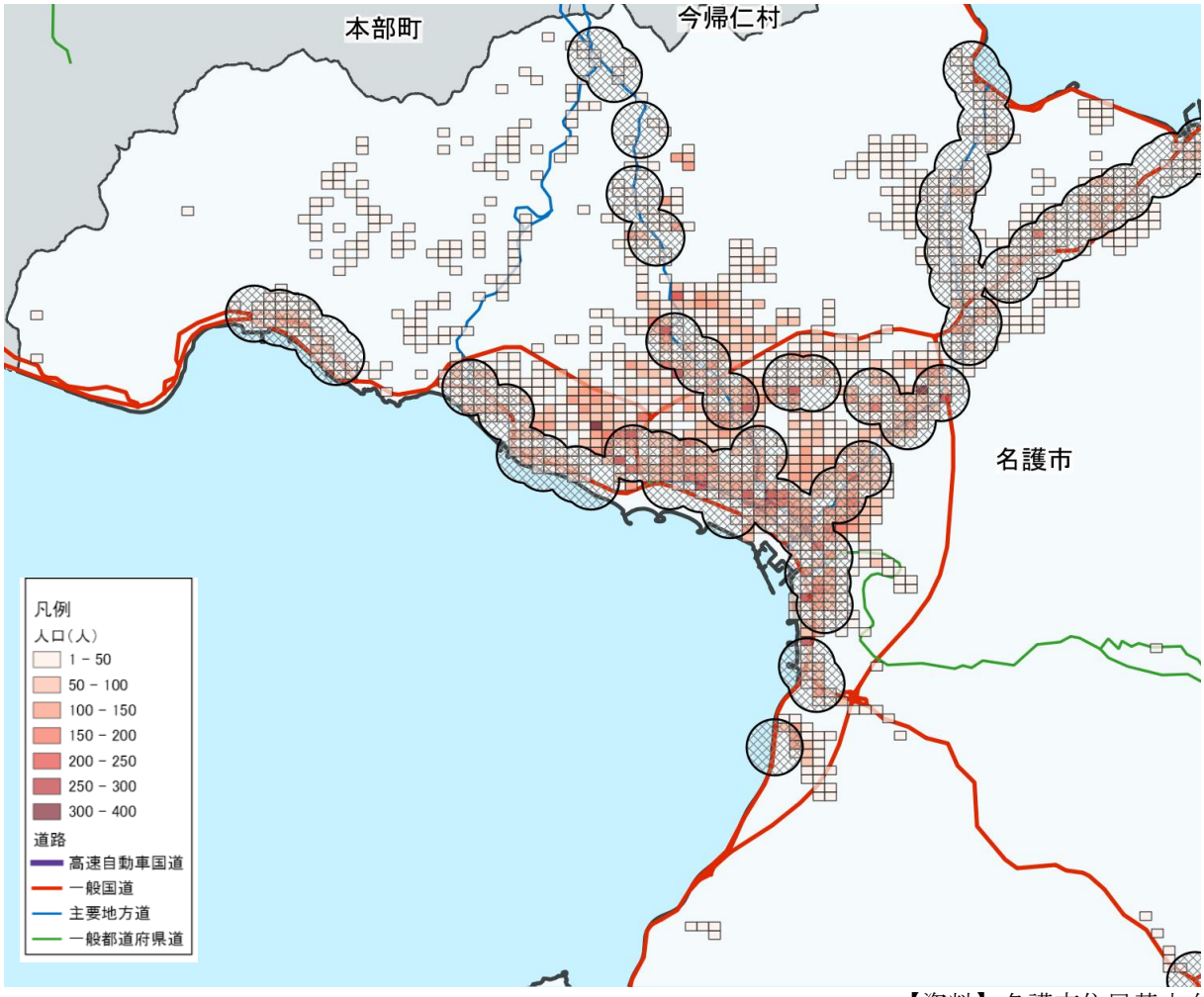
(2) 地区別の公共交通人口カバー率

- 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いるが、屋部地区については、約 46%と比較的低いカバー率となっています。
- 名護地区、屋部地区の空白地域は、国道 58 号名護バイパス沿い、県道 72 号沿いに多い傾向にあります。

表 4-6　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%

【資料】名護市住民基本台帳



【資料】名護市住民基本台帳

図 4-10　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）

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

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て施策に対するニーズを調査

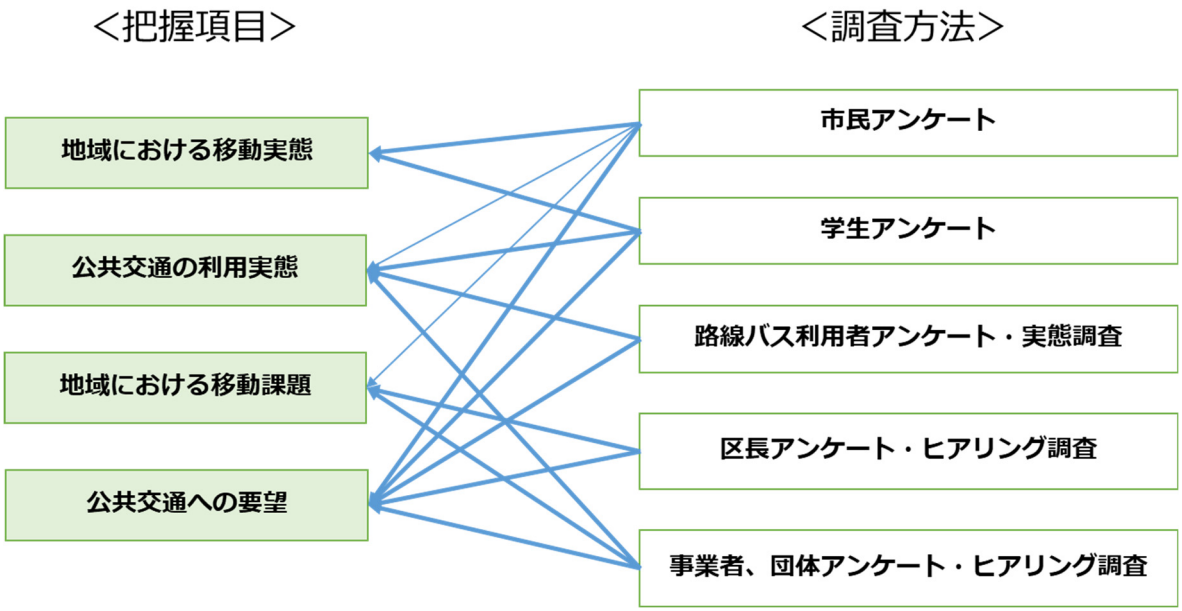
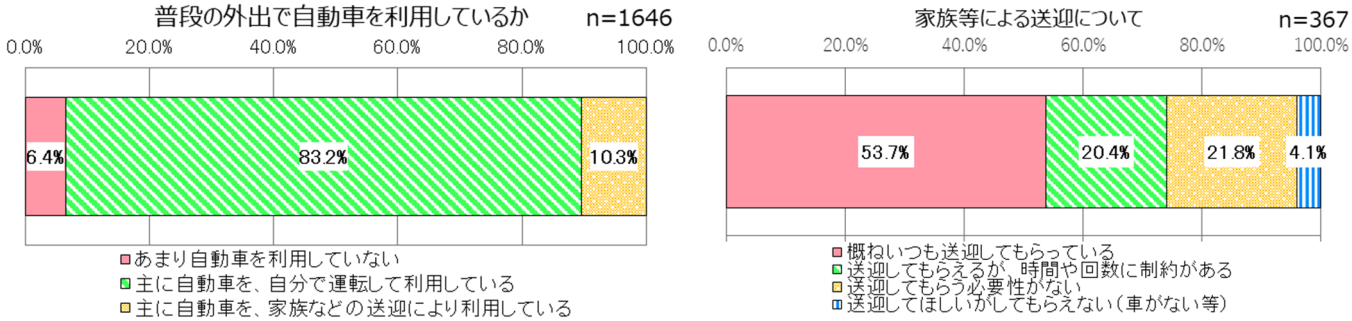


図 5-1　把握項目とアンケート・ヒアリング内容

2 ニーズ調査の実施結果

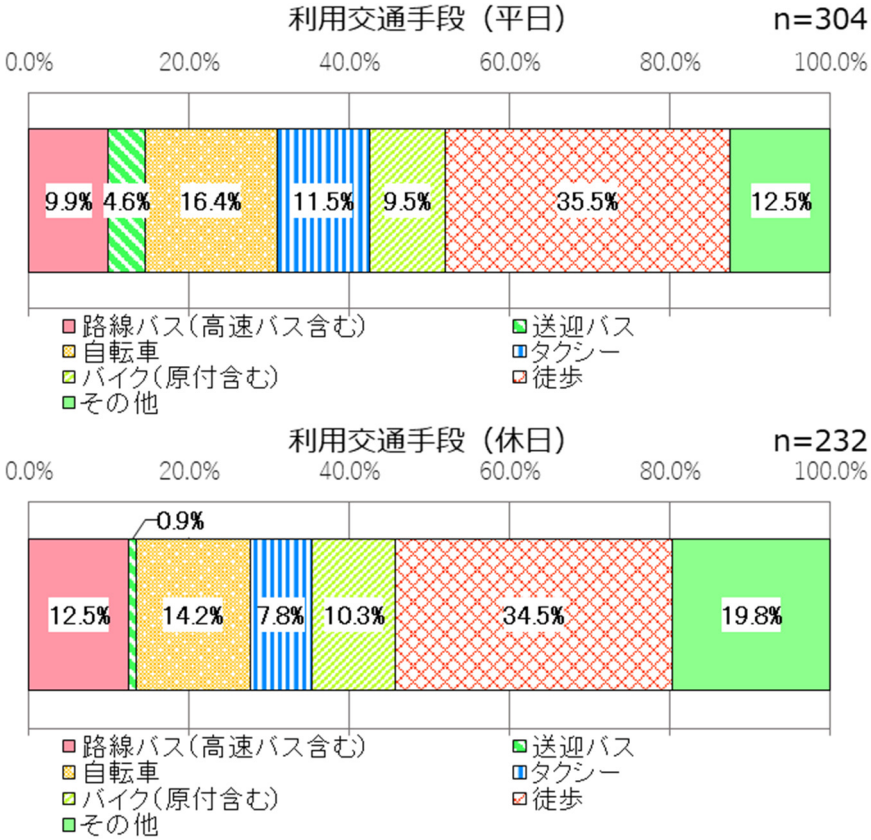
2.1 移動実態

名護市民の約９割が自動車による移動を主としており、高校生及び高専生の通学時の移動手段も約７割が送迎となっており、比較的自動車に依存している傾向にあります。



【資料】令和３年度公共交通に関する名護市民アンケート
【資料】令和３年公共交通に関する名護市内学生アンケート

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。



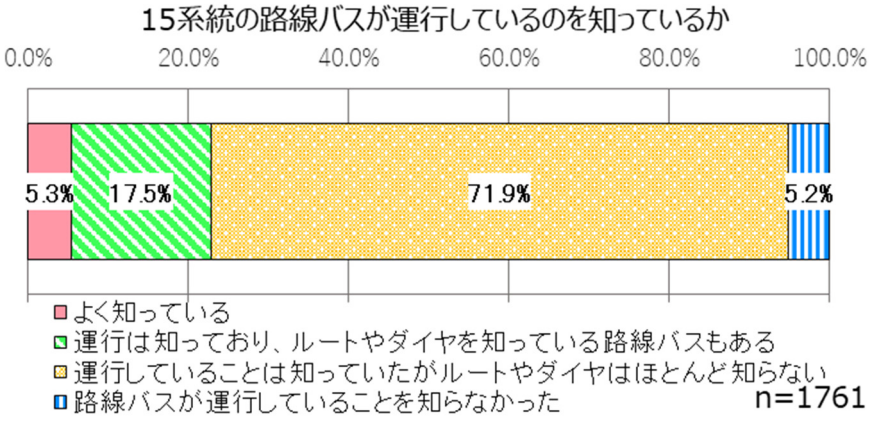
【資料】令和３年度公共交通に関する名護市民アンケート

2.2 公共交通の利用実態

（1）路線バス

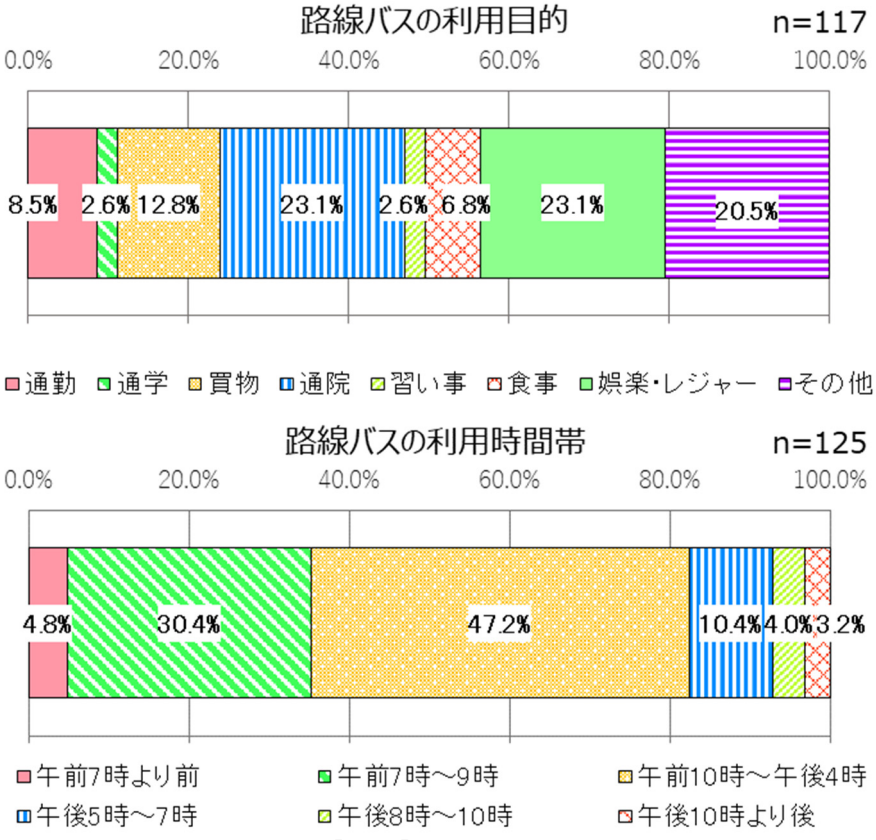
① 市民全体

回答者の約８割の人が、路線バスのルートやダイヤ等について「ほとんど知らない」、「運行していることを知らなった」と回答しております。



【資料】令和３年度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。

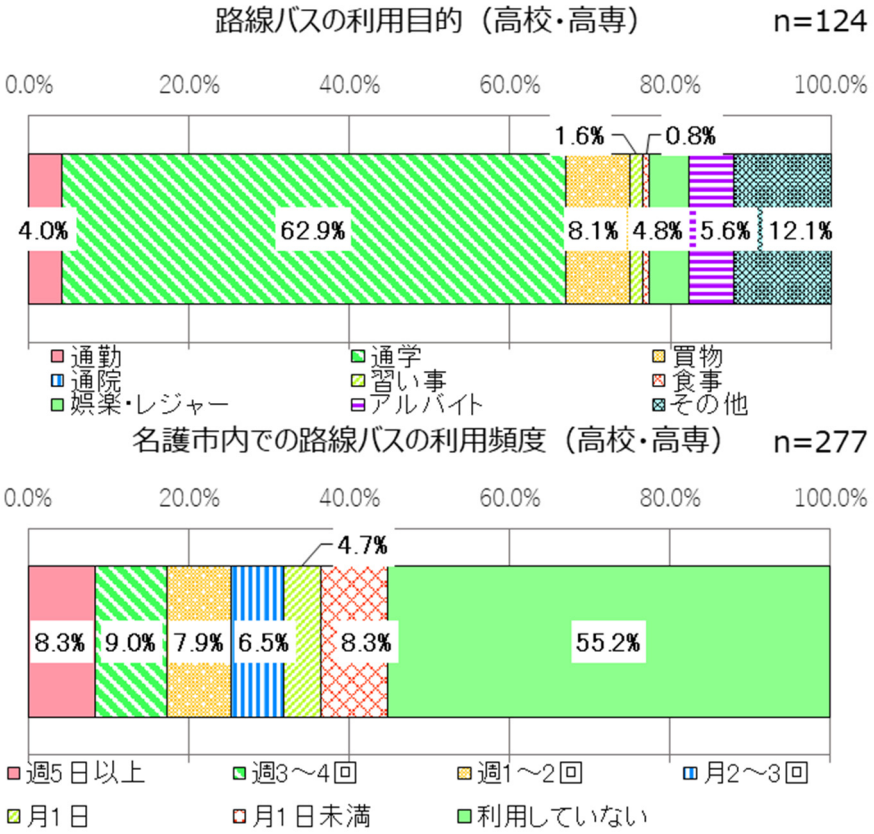


【資料】令和３年度公共交通に関する名護市民アンケート

② 学生

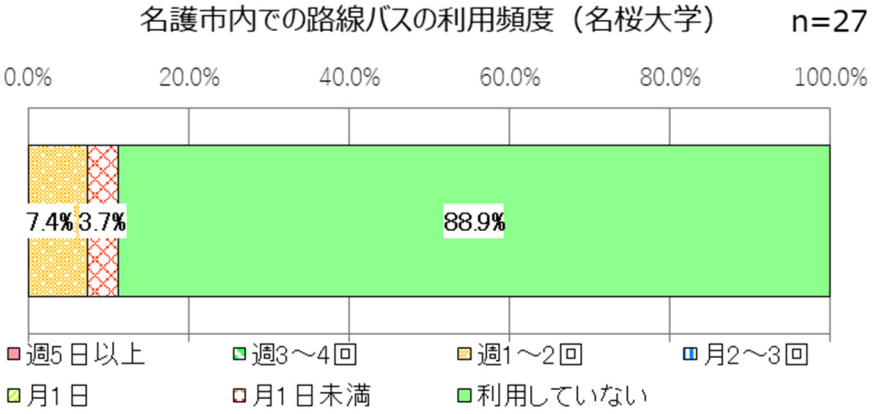
名護市内の高校生及び高専生の路線バスの利用目的の約６割が「通学」となっており、次いで「買い物」等が多くなっています。

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、定期的な利用が一定程度あることが確認されます。



【資料】令和３年公共交通に関する名護市内学生アンケート

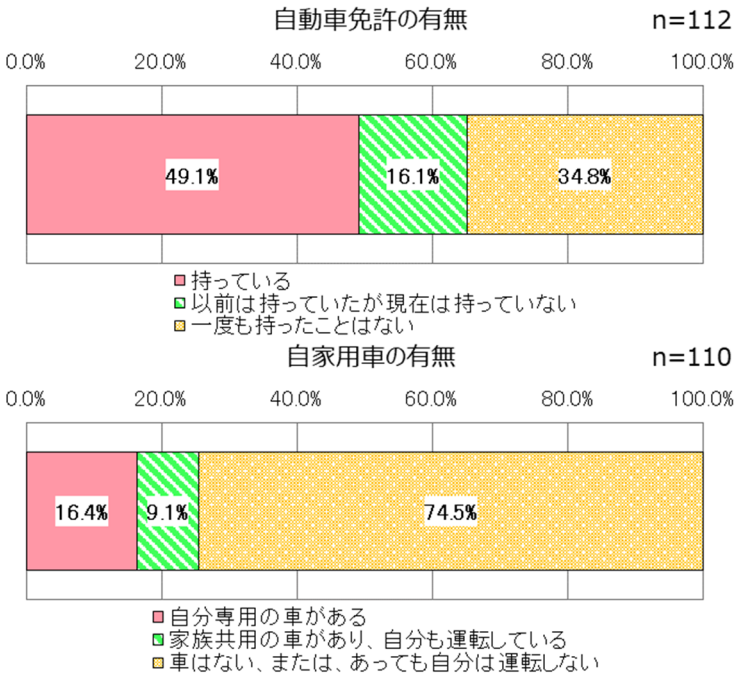
一方で名桜大学の学生の路線バスの利用実態を見ると、サンプル数が少ない中ですが、高校生及び高専生と比較して利用頻度が少ない状況となっています。



【資料】令和３年公共交通に関する名護市内学生アンケート

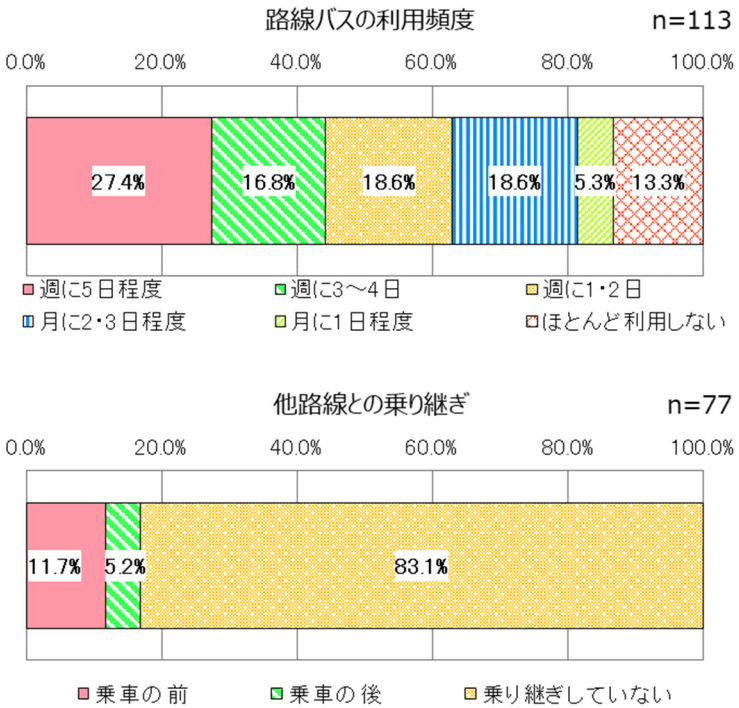
③ 路線バス利用者

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人で、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。



【資料】令和３年度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割います。

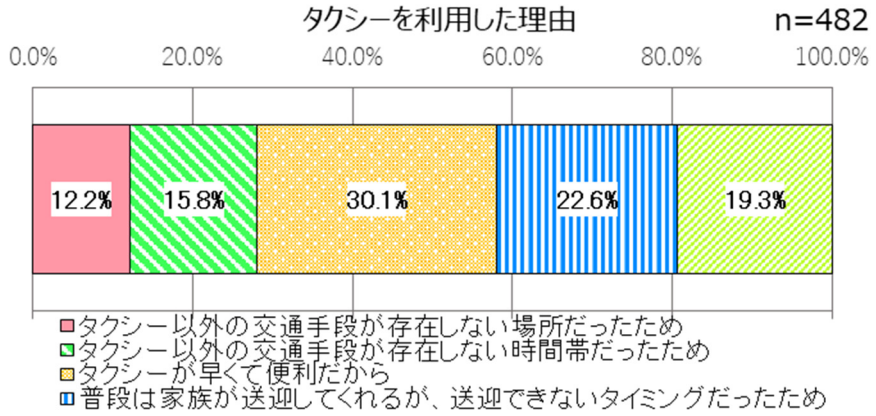


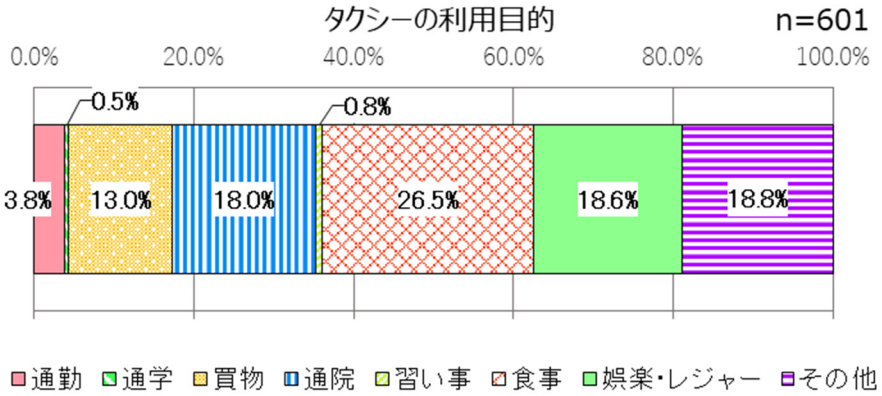
資料：令和３年名護市内路線バス利用者アンケート

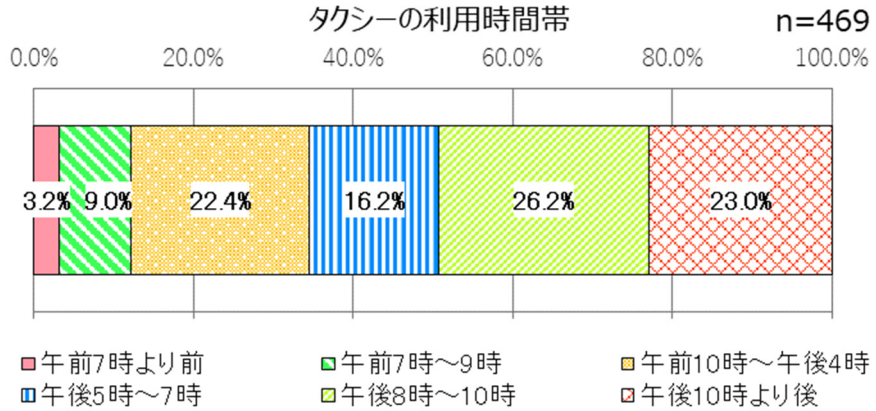
(2) タクシー

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なっており、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。







【資料】令和３年度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。

北部地区医師会病院を公共交通で移動することが不便な施設としてあげている地区が多く、次いでイオンやサンエーといった商業施設をあげている地区が多くなっています。

理由としては、目的地の近くまで行ける路線バスがないことや運行本数が少ないこと、自宅からバス停までが遠いことが多い傾向にあります。

公共交通の利用を増やすために有効と考える要素では、施設近くまでバスを走らせることや、バスの情報を確認しやすくすることが比較的多い傾向にあります。

表 5-2　各地区の移動課題と公共交通の利用を増やすために有効と考える要素

地区	公共交通での移動について		公共交通の利用を増やすために有効と考える要素
	公共交通で移動することが不便な主な施設	主な理由	
名護地区（15 区）	・北部地区医師会病院 ・イオン ・JA ファーマーズマーケットやんばる	・目的地の近くまでいける路線バスがない ・路線バスの運行ルート、運賃などがわからない	・公共施設や集客施設の近くまで路線バスを走らせる ・路線バスの情報を確認しやすくする
羽地地区（15 区）	・イオン ・北部地区医師会病院 ・サンエー	・目的地の近くまでいける路線バスがない ・自宅からバス停までが遠いから	・公共施設や集客施設の近くまで路線バスを走らせる ・路線バスの情報を確認しやすくする
久志地区（13 区）	・北部地区医師会病院 ・県立北部病院 ・久志支所 ・サンエー	・運行本数が少ない ・目的地の近くまでいける路線バスがない ・自宅からバス停までが遠い	・路線バスの情報を確認しやすくする ・路線バスの運賃を安くする
屋部地区（7 区）	・マックスバリュー ・かねひで	・路線バスの運行本数が少ない ・目的地の近くまでいける路線バスがない ・買い物などで荷物がある	・公共施設や集客施設の近くまで路線バスを走らせる ・路線バスの運行本数を多くする
屋我地地区（5 区）	・国道 58 号名護バイパス沿いの商業施設（自由回答） ・病院全体（自由回答）	・路線バスの運行本数が少ない ・目的地の近くまでいける路線バスがない	・始発/終発時刻の見直し ・路線バスの運賃を安くする ・公共施設や集客施設の近くまで路線バスを走らせる

2.4 公共交通への要望

(1) 名護市民・施設・団体等からの要望

公共交通に関する新たな施策の意向等について、以下に整理します。

表 5-3　名護市民・施設・団体等からの公共交通への主な要望

分類	主な要望
市民アンケート回答者	・新たな交通に関する施策として、公共交通が不便な地域への公共交通の導入、市道の整備、幹線的な公共交通の充実、バス停環境の整備（ベンチ・上屋の設置等）を望む声が比較的多い傾向にある ・市街地部の循環バスや乗合交通についても、一定のニーズがある
高齢者・障がい者関係団体又は施設	・バス停留所への屋根、椅子の設置、運行情報表示システム ・ノンステップバスや車いすの人に優しい車両の導入 ・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 ・コミュニティバスの運行継続
商業施設	・施設近くへのバス停留所の設置、又は施設への乗り入れ
病院	・病院近くへの停留所の設置（高齢者は徒歩での移動圏域が狭い） ・コミュニティバスの運行継続、ルートの拡大
観光施設	・乗り継ぎの利便性向上（観光客からのクレーム） ・バスルート案内図、見やすい時刻表などのインフォメーション機能の充実 ・観光地へのアクセスの良いバスルートの設定
学校関係	・路線バスの運行頻度の向上、定時性の確保 ・送迎バスとコミュニティバスの接続
交通拠点	・コミュニティバスの運行継続、ルートの拡大

(2) 交通事業者からの要望

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整理します。

表 5-4　交通事業者からの公共交通への主な要望

事業者	主な要望
バス事業者	・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 ・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 ・国道 58 号沿線等の目的地となる施設へのバス停の設置 ・路線バス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 ・交通拠点の見直し等の公共交通の利用しやすいまちづくりが必要 ・タクシーとの連携　　・運転手不足への対応
タクシー事業者	・バス路線との連携、タクシー乗り場の整備 ・バス利用が難しい方に対する、移動手段としてのタクシーの利用補助の検討 ・乗務員の高齢化、乗務員不足への対応
海上交通事業者	・公共交通機関の結節を良くして、循環する仕組みの構築が必要 ・名護市内の企業や店舗等との連携や広報部分での行政支援

第6章 地域公共交通計画の基本目標と施策

1 基本目標の設定

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、名護市における地域公共交通に関する課題は以下の課題①～⑤の５つになると考えられます。

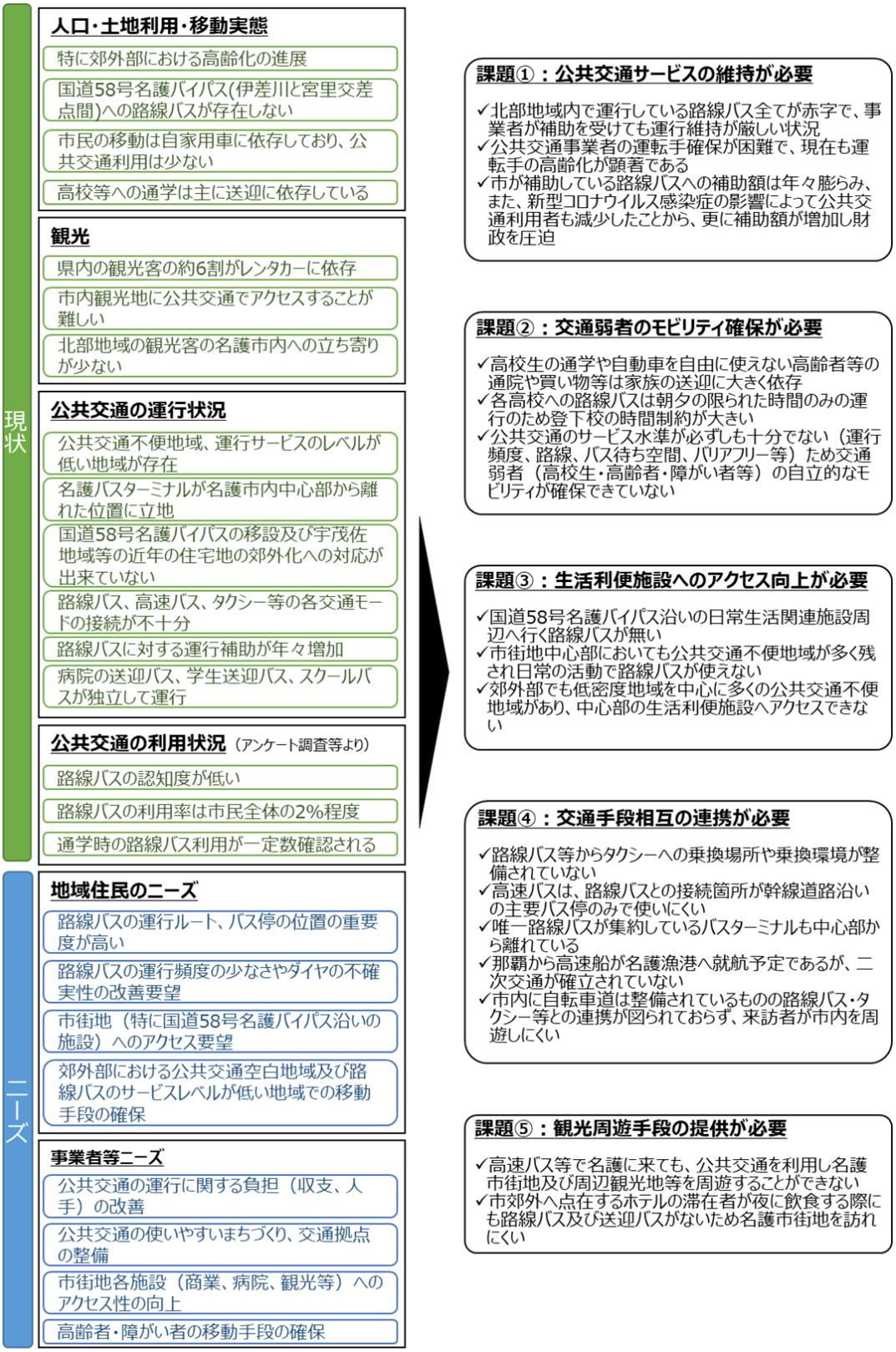
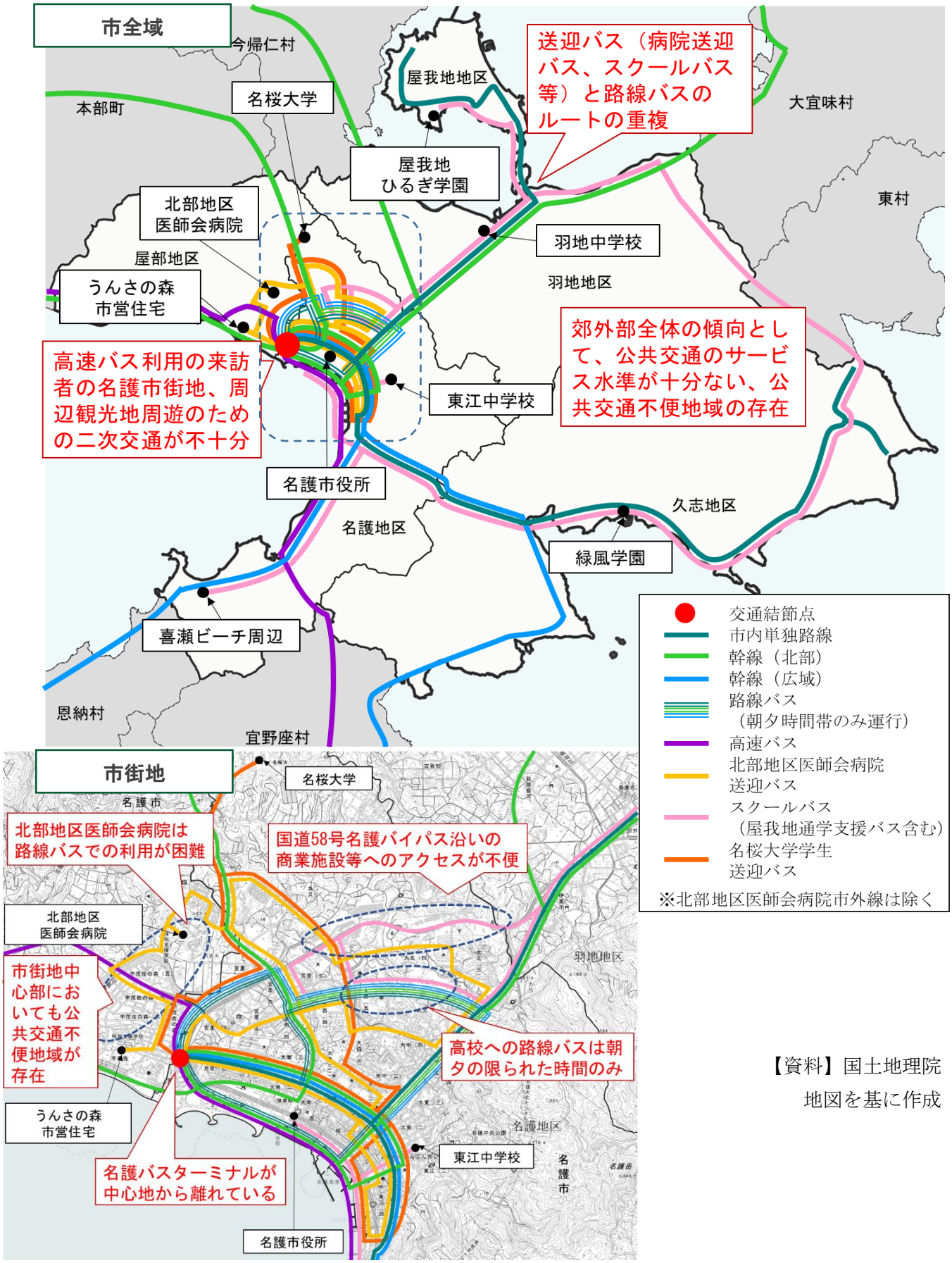


図 6-1　地域公共交通に関する課題の整理

以下に現状の名護市における地域公共交通に関する課題のイメージを整理します。



【資料】国土地理院
地図を基に作成

図 6-2　地域公共交通に関する現状の課題

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、沖縄県における北部地域の位置付け・役割、また、北部地域における名護市の位置付け・役割を踏まえて設定するものとします。

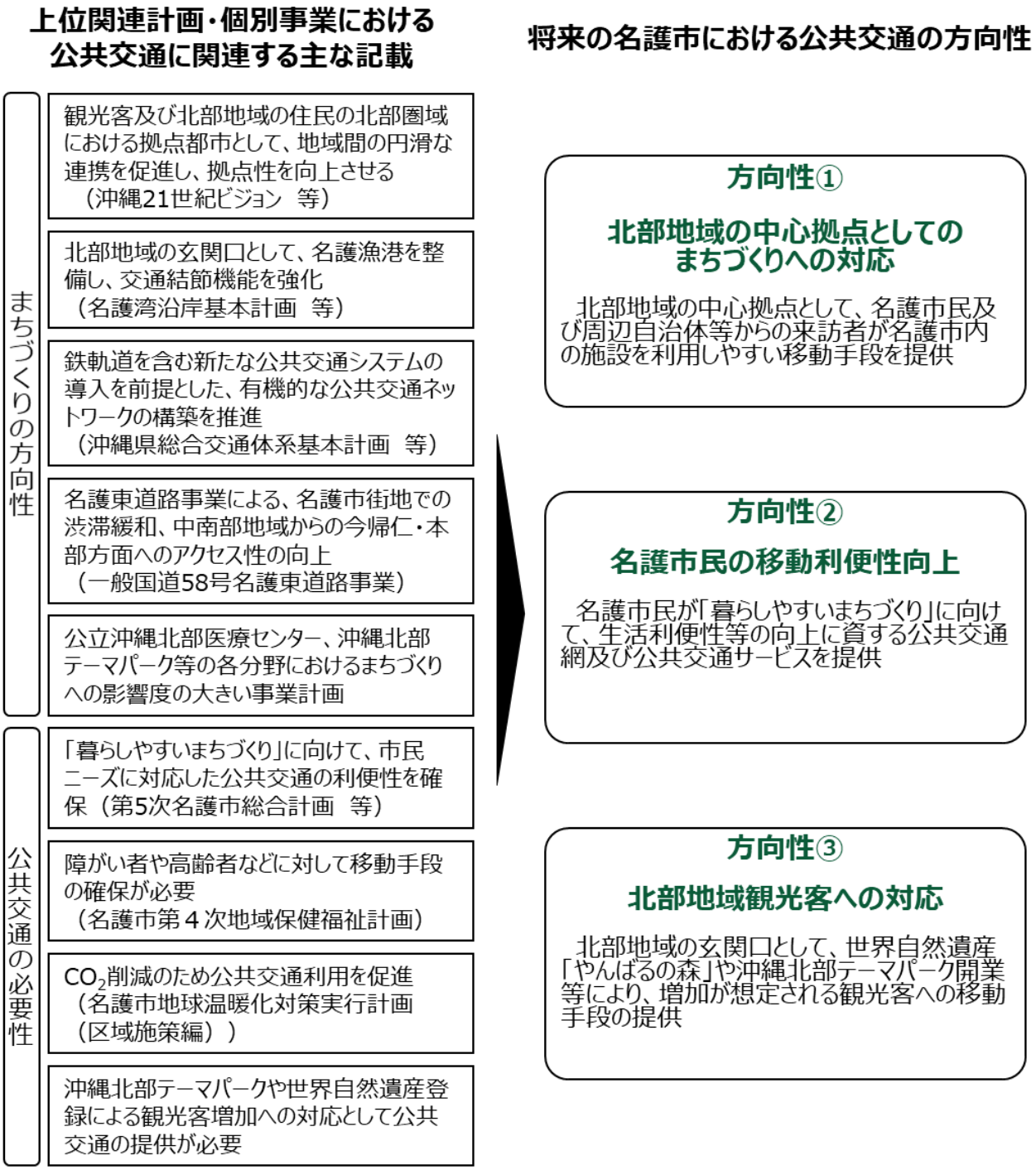


図 6-3　上位関連計画等から見た将来の公共交通の方向性

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等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基本目標及び目標を設定します。

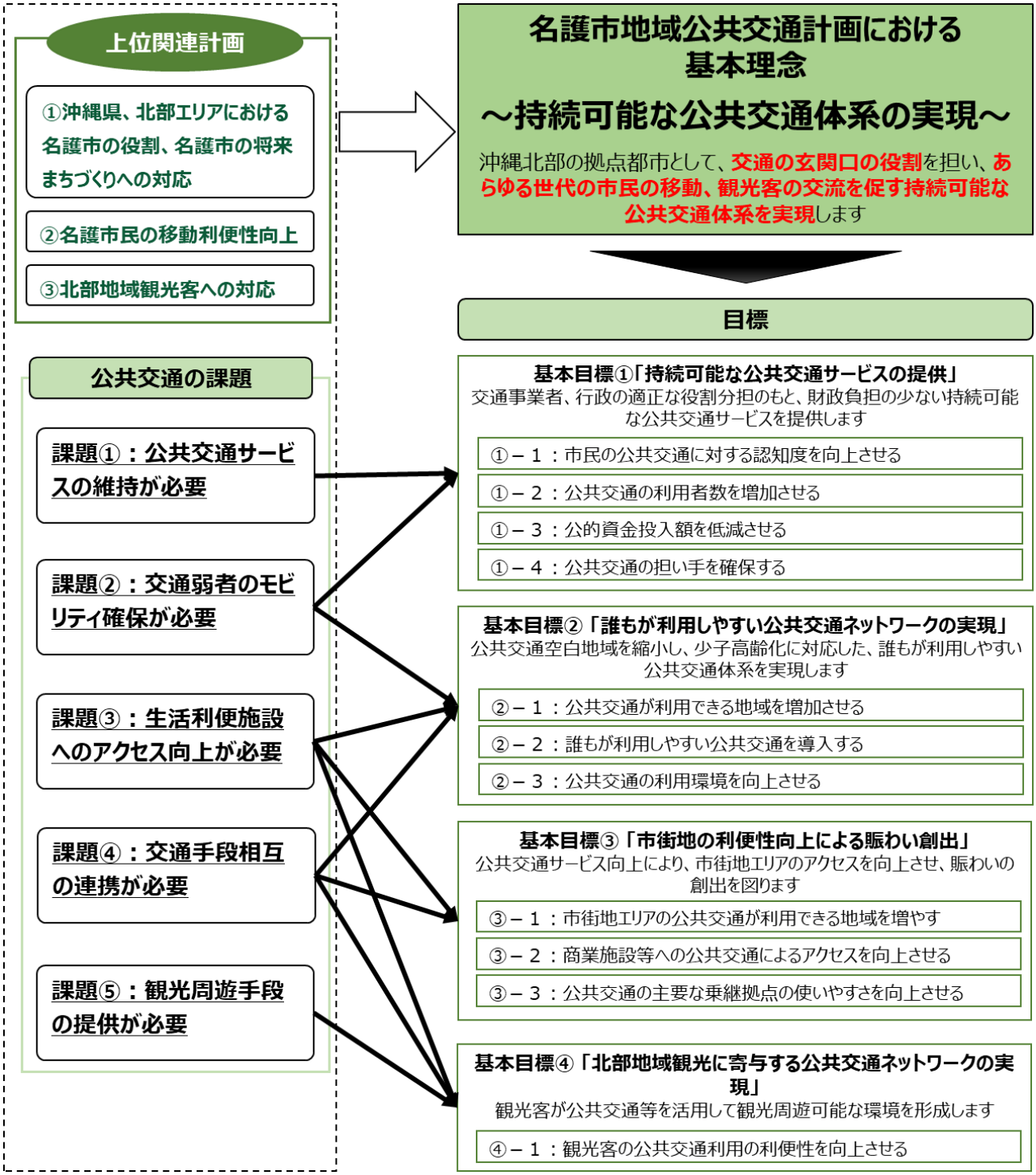


図 6-4　地域公共交通の現状課題や将来の公共交通の方向性を踏まえた基本目標の設定

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）
- CO_2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））
- 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：北部地域の中心拠点として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**
- **方向性③：北部地域観光客への対応**

名護市地域公共交通計画における基本理念

～持続可能な公共交通体系の実現～

沖縄北部の拠点都市として、**交通の玄関口の役割**を担い、**あらゆる世代の市民の移動、観光客の交流を促す持続可能な公共交通体系を実現**します

地域公共交通に関する課題の整理

現状

人口・土地利用・移動実態
- 特に郊外部における高齢化の進展
- 国道58号名護バイパス(伊差川と宮里交差点間)への路線バスが存在しない
- 市民の移動は自家用車に依存しており、公共交通利用は少ない
- 高校等への通学は主に送迎に依存している

観光
- 県内の観光客の約6割がレンタカーに依存
- 市内観光地に公共交通でアクセスすることが難しい
- 北部地域の観光客の名護市内への立ち寄りが少ない

公共交通の運行状況
- 公共交通不便地域、運行サービスのレベルが低い地域が存在
- 名護バスターミナルが名護市内中心部から離れた位置に立地
- 国道58号名護バイパスの移設及び宇茂佐地域等の近年の住宅地の郊外化への対応が出来ていない
- 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
- 路線バスに対する運行補助が年々増加
- 病院の送迎バス、学生送迎バス、スクールバスが独立して運行

公共交通の利用状況（アンケート調査等より）
- 路線バスの認知度が低い
- 路線バスの利用率は市民全体の2%程度
- 通学時の路線バス利用が一定数確認される

ニーズ

地域住民のニーズ
- 路線バスの運行ルート、バス停の位置の重要度が高い
- 路線バスの運行頻度の少なさやダイヤの不確実性の改善要望
- 市街地（特に国道58号名護バイパス沿いの施設）へのアクセス要望
- 郊外部における公共交通空白地域及び路線バスのサービスレベルが低い地域での移動手段の確保

事業者等ニーズ
- 公共交通の運行に関する負担（収支、人手）の改善
- 公共交通の使いやすいまちづくり、交通拠点の整備
- 市街地各施設（商業、病院、観光等）へのアクセス性の向上
- 高齢者・障がい者の移動手段の確保

課題

課題①：公共交通サービスの維持が必要
- ✓北部地域内の路線バス全てが赤字で、事業者が補助を受けても運行維持が厳しい状況
- ✓公共交通事業者の運転手確保が困難で、現在も運転手の高齢化が顕著
- ✓路線バスへの補助額は年々膨らみ、また、新型コロナウイルス感染症の影響によって公共交通利用者も減少したことから、更に補助額が増加し財政を圧迫

課題②：交通弱者のモビリティ確保が必要
- ✓高校生の通学や自動車を自由に使えない高齢者等の通院や買い物等は家族の送迎に大きく依存
- ✓各高校への路線バスは朝夕の限られた時間のみの運行のため登下校の時間制約が大きい
- ✓公共交通のサービス水準が必ずしも十分でないため交通弱者の自立的なモビリティが確保できていない

課題③：生活利便施設へのアクセス向上が必要
- ✓国道58号名護バイパス沿いの日常生活関連施設周辺へ行く路線バスが無い
- ✓市街地中心部においても公共交通不便地域が多く残され日常の活動で路線バスが使えない
- ✓郊外部でも低密度地域を中心に多くの公共交通不便地域があり、中心部の生活利便施設へアクセスできない

課題④：交通手段相互の連携が必要
- ✓路線バス等からタクシーへの乗換場所や乗換環境が整備されていない
- ✓高速バスは、路線バスとの接続箇所が幹線道路沿いの主要バス停のみで使いにくい
- ✓唯一路線バスが集約しているバスターミナルも中心部から離れている
- ✓那覇から高速船が名護漁港へ就航予定であるが、二次交通が確立されていない
- ✓市内に自転車道は整備されているものの路線バス・タクシー等との連携が図られておらず、来訪者が市内を周遊しにくい

課題⑤：観光周遊手段の提供が必要
- ✓高速バス等で名護に来ても、公共交通を利用し名護市街地及び周辺観光地等を周遊することができない
- ✓市郊外へ点在するホテルの滞在者が夜に飲食する際にも路線バス及び送迎バスがないため名護市街地を訪れにくい

目　標

基本目標①「持続可能な公共交通サービスの提供」

交通事業者、行政の適正な役割分担のもと、財政負担の少ない持続可能な公共交通サービスを提供します

- ①－１：市民の公共交通に対する認知度を向上させる
- ①－２：公共交通の利用者数を増加させる
- ①－３：公的資金投入額を低減させる
- ①－４：公共交通の担い手を確保する

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」

公共交通空白地域を縮小し、少子高齢化に対応した、誰もが利用しやすい公共交通体系を実現します

- ②－１：公共交通が利用できる地域を増加させる
- ②－２：誰もが利用しやすい公共交通を導入する
- ②－３：公共交通の利用環境を向上させる

基本目標③「市街地の利便性向上による賑わい創出」

公共交通サービス向上により、市街地エリアのアクセスを向上させ、賑わいの創出を図ります

- ③－１：市街地エリアの公共交通が利用できる地域を増やす
- ③－２：商業施設等への公共交通によるアクセスを向上させる
- 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

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」

観光客が公共交通等を活用して観光周遊可能な環境を形成します

- ④－１：観光客の公共交通利用の利便性を向上させる

図 6-5　地域公共交通の現状課題や将来の公共交通の方向性を踏まえた基本目標の設定

2 指標及び目標値の設定

2.1 指標及び目標値

基本目標の達成状況を把握するため、目標に基づいた指標及び目標値を以下の通り設定します。

表 6-1　指標及び目標値一覧①

目標		指標	現況値	短期目標	中長期目標
基本目標①「持続可能な公共交通サービスの提供」	①－１：市民の公共交通に対する認知度を向上させる	「路線バスの運行情報」を良く知っていると回答した人数	5.3%	25%	50%
		わかりやすい路線表示等のバス停設置割合	－	100%	100%
	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	247,107 人（H30※）	短期目標値以上
		タクシー輸送人員	1,027,676 人	1,389,296 人（H30※）	短期目標値以上
		コミュニティバス利用者数	28,389 人（R3 年度の実証実験利用者数を 1 年に拡大）	31,000 人	34,000 人
		路線バスの平均乗車密度	別表 1（R2）	別表 1（H30※）	短期目標値以上
		市街地コミュニティバスの平均乗車密度	0.7 人/日・km	1.0 人/日・km	1.5 人/日・km
		名護市民のバス利用率	4.1%	10%	20%
		名護市民のバス利用頻度	1.1 回/週（R３）	1.5 回/週	2.0 回/週
	①－３：公的資金投入額を低減させる	公的資金が投入されている路線バスの名護市の公的資金投入額	59,020,000 円	49,311,000 円（H30※）	短期目標値又は維持
		公的資金が投入されている路線バスの収支率	25%（R２）	30%（H30※）	短期目標値又は維持
		市街地コミュニティバスの運賃収入	－	R５の実績	R５の実績よりも増加
		市街地コミュニティバスの運行経費	－	R５の実績	R５の実績よりも減少
		公的資金投入に対する理解度	R４にて把握	現況値よりも１割上昇	現況値よりも２割上昇
	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	維持

※新型コロナウイルス感染症前の水準に戻すことを目標とするため。

表 6-2　指標及び目標値一覧②

目標		指標	現況値	短期目標	中長期目標
基本目標②「誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの実現」	②-１：公共交通が利用できる地域を増加させる	バスの市全体の人口カバー率（バス停留所から300m圏内）	63.7%	75%	82%
	②-２：誰もが利用しやすい公共交通を導入する	ノンステップコミュニティバスの導入率	－	100%	100%
		高齢者の外出率	74.4%(R３)	80%	85%
		高校生の登下校時の公共交通利用率	9.3%(R２)	15%	20%
	②-３：公共交通の利用環境を向上させる	路線バス等の公共交通に対する満足度	36%(H29)	40%	50%
		公共交通に関する高評価（感謝等）、低評価（苦情等）の件数	－	低評価が高評価を上回る	低評価が高評価を上回る
		市街地コミュニティバスへのバスロケーションの導入	－	100%	100%
		公共交通利用者のキャッシュレス決済利用率	－	5%	10%
		「バス停環境」を快適と回答した人数	－	25%	50%
基本目標③「市街地の利便性向上による賑わい創出」	③-１：市街地エリアの公共交通が利用できる地域を増やす	バスの名護地区の人口カバー率（バス停留所から300m圏内）	65.9%	80%	90%
		１時間に１本以上路線バスの運行サービスがある市街地エリアの面積カバー率	45.2%	60%	70%
	③-２：商業施設等への公共交通によるアクセスを向上させる	市街地の大規模商業施設のうちバス停留所から300ｍ圏域にある施設の数	２箇所	６箇所	７箇所
	③-３：公共交通の主要な乗継拠点の使いやすさを向上させる	「名護市内の主要な乗継拠点」に対して使いやすいと回答した割合	－	50.00%	80.0%

表 6-3　指標及び目標値一覧③

目標		指標	現況値	短期目標	中長期目標
基本目標④「北部地域観光に寄与する公共交通ネットワークの実現」	④-1：観光客の公共交通利用の利便性を向上させる	公共交通を利用した観光客数	498,028 人（推計値）	540,000 人（推計値）	750,000 人（推計値）
		名護市観光入込客数	235 万人（R２）	500 万人（コロナ前の水準）	600 万人（120%）
		名護市宿泊施設入込客数	58 万人（R２）	130 万人（コロナ前の水準）	200 万人（150%素通り観光からの脱却）
		観光地最寄りのバス停の乗降者数	―	20 人/日	30 人/日

※別表１　平均乗車密度の推移

	H28	H29	短期目標 H30	R1	現況値 R2
辺土名線	1.6	1.8	1.8	2.0	1.6
本部半島線	2.7	2.5	2.0	2.1	1.6
備瀬線	2.2	1.7	1.4	1.3	1.1
屋我地線	0.7	0.8	0.7	0.7	0.5
名護東部線	0.3	0.2	0.2	0.3	0.3

※ 平均乗車密度：起点から終点まで平均して常時バスに乗車している旅客数のことで、運送収入÷実車走行キロ÷平均賃率　（１人１キロあたりの運賃の平均）で算出。

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。
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？』」

図 6-6　主な行財政負担項目一覧

3 目標を達成するための施策

４つの基本目標を達成するため、各施策を推進していきます。施策は概ね５年以内に効果が発現する短期施策と、それ以降の中長期施策の２区分で設定します。

3.1 施策体系

本計画で実施する施策を以下に示します。

表 6-4　施策一覧①

基本目標	目標	施策名	実施時期
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	市民のひろば、WEB の活用による周知強化	短期
		シンポジウム、イベント等、啓発活動の実施	短期
		わかりやすい路線表示・運賃表示の検討・実施	短期
		市街地コミュニティバスの愛称募集	短期
		公共交通マップの配布	短期
	①-2:公共交通の利用者数を増加させる	市内のみで完結するバス路線の見直し	短期
		公立沖縄北部医療センター開院に伴う公共交通ネットワークの再編	中長期
		北部エリア内のバス路線の見直し	中長期
		沖縄幹線路線の見直し	中長期
		モビリティマネジメントの実施	短期
		学生、高齢者、障がい者等への移動支援策の検討	短期
	①-3:公的資金投入額を低減させる	路線バス運賃体系の検討	短期
		スクールバス等の再編検討	短期
		IT を活用した利用実績等の把握	短期
	①-4:公共交通の担い手を確保する	公共交通運転手育成に係る免許取得費用支援の実施検討	短期
②「誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの実現」	②-1:公共交通が利用できる地域を増加させる	公共交通空白地域の縮小に向けた交通ネットワーク再編等の検討	中長期
		郊外部における効率的な交通システム導入の検討	短期
	②-2:誰もが利用しやすい公共交通を導入する	ノンステップコミュニティバスの導入	短期
		ユニバーサルデザインタクシーの導入	短期
	②-3:公共交通の利用環境を向上させる	バス待ち環境の改善	短期
		公共交通の MaaS 連携	短期
		IC カードの普及・促進	短期

表 6-5　施策一覧②

基本目標	目標	施策名	実施時期
③「市街地の利便性向上による賑わい創出」	③-1:市街地エリアの公共交通が利用できる地域を増やす	市街地コミュニティバスの導入	短期
	③-2:商業施設等への公共交通によるアクセスを向上させる	民間商業施設等とのハード連携	短期
		民間商業施設とのソフト連携	短期
	③-3:公共交通の主要な乗継拠点の使いやすさを向上させる	名護バスターミナルの交通結節機能の強化	短期
		名護漁港に就航する高速船と他交通手段との連携	短期
		名護漁港周辺エリアの交通結節機能の強化	中長期
④「北部地域観光に寄与する公共交通ネットワークの実現」	④-1:観光客の公共交通利用の利便性を向上させる	シェアリングサービスの導入・推進	短期
		観光施設等のタイアップ施策	短期
		観光型 MaaS の導入・推進	短期
		周辺観光施設及び北部テーマパークを周遊する輸送手段の導入	短期
		北部地域全体の観光を支援する輸送手段の導入	中長期

3.2 各施策の概要

（1）基本目標① 持続可能な公共交通サービスの提供

目標①-1 市民の公共交通に対する認知度を向上させる

<table>
<tr><td>施策名</td><td>市民のひろば、WEB の活用による周知強化</td></tr>
<tr><td>施策内容</td><td>名護市広報誌「市民のひろば」への公共交通に関する記事の掲載や名護市 HP 等への公共交通に関する情報の掲載等により、名護市内の公共交通の周知・利用促進を図っていきます。</td></tr>
<tr><td>実施
スケジュール</td><td>
<table>
<tr><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11～</td></tr>
<tr><td>企画・
事業者調整</td><td colspan="7">随時実施</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>想定される
実施主体</td><td>
<table>
<tr><td>市民・地域</td><td>国・沖縄県・
周辺自治体</td><td>名護市</td><td>交通事業者</td><td>企業・関係団体　等</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>○</td><td>○</td><td></td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>参考事例</td><td>
＜事例：沖縄県＞
■わった～バス党による WEB を活用した情報の周知
わった～バス党の取り組みでは、学校ごとのバスマップの作成やバスの乗り方を紹介するページの公開、沖縄県内のお得な乗車券に関する情報が記載されており、幅広く多様な方法で広報の展開が行われている。
2019 年の実証実験では、那覇市中心部等の交通量が１～２割程度減する等の一定の効果が確認された。

14.多様な啓発活動

■取組概要
わったーバス党を通して、バス利用に関する啓発活動を進め、自ら普段の交通について考えるきっかけを与えることで、自らの意思で公共交通への利用を促す施策を展開しました。
■取組の効果
・個人、民間企業と連携し、公共交通利用の促進。
・公共交通の利便性の認知度の向上。
■現在の状況
・法人党員参加企業：2021年3月時点88社。
・わった～バス党サポーター企業：2020年3月時点23社

■関連リンク
わったーバス党（外部サイトへリンク）

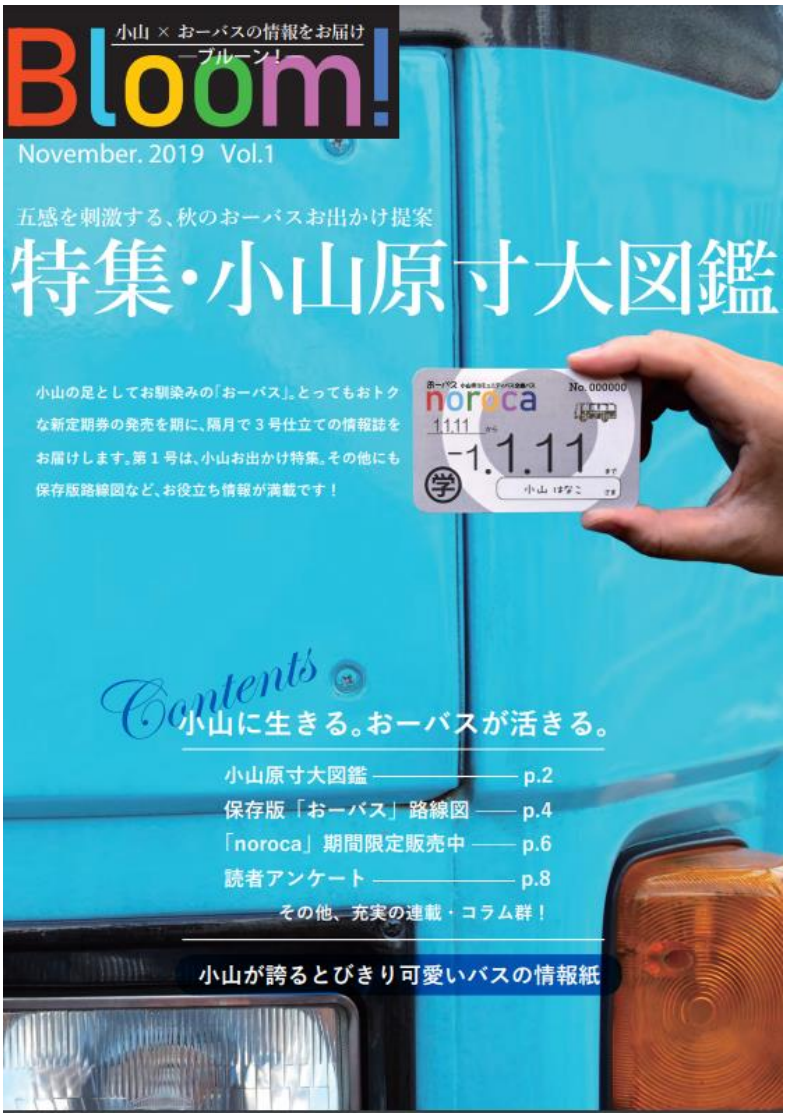
【出典】沖縄県 HP
（https://www.pref.okinawa.jp/site/kikaku/kotsu/rikujo/tdm/tdmtop.html）
</td></tr>
</table>

参考事例

＜事例：栃木県小山市＞

■各種 SNS による情報の発信、及びバス情報誌の配布

小山市では、Facebook・Twitter・Instagram による情報の発信、また新定期券発売にあわせたバス情報誌を公共施設等で配布している。



出典：小山市 HP

小山市「バスの情報誌　Bloom!-ブルーン！- Vol.1」

(https://www.city.oyama.tochigi.jp/site/o-bus/223100.html)

（想定される主な効果）

・公共交通に関する認知度、利用者数の増加

・バスに関する市民の関心の向上

目標①-１　市民の公共交通に対する認知度を向上させる

<table>
<tr><td>施策名</td><td>シンポジウム、イベント等、啓発活動の実施</td></tr>
<tr><td>施策内容</td><td>公共交通に関するシンポジウムやイベント等を実施し、公共交通に関する啓発活動を実施します。</td></tr>
<tr><td>実施
スケジュール</td><td>
<table>
<tr><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11～</td></tr>
<tr><td>企画・
関係者調整</td><td colspan="7">実施</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>想定される
実施主体</td><td>
<table>
<tr><td>市民・地域</td><td>国・沖縄県・
周辺自治体</td><td>名護市</td><td>交通事業者</td><td>企業・関係団体　等</td></tr>
<tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>参考事例</td><td>
＜事例：沖縄県南城市＞
■南城市公共交通アテンダント
南城市では、南城市内を走るコミュニティバス「N バス」の案内を行うアテンダント「N バス娘」の取り組みを行っており、バスの待合所となっている南城市役所１階の共有スペースでの案内カウンターでのバスの乗り方の説明の他、児童への公共交通の啓発を目的として、小学生等を対象として、市内１周の乗車体験等を実施している。

Nバス娘の主な業務内容
<table>
<tr><th>案内カウンター</th><th>バスの乗り方教室</th><th>N娘オリジナルの便利ツール</th></tr>
<tr><td>南城市役所1階案内カウンターにて乗り継ぎの案内や時刻表の印刷、配布を実施</td><td>Nバスの乗り方を知ってもらうための教室を開催</td><td>バスで観光をしたい、乗り継ぎ方法が知りたいといった方への対応として、各種便利なツールを提供</td></tr>
</table>
【出典】N バス娘 HP を参考に作成
（https://www.nmusu.com/）
</td></tr>
</table>

参考事例	＜事例：熊本県＞ **■熊本県内バス・電車無料の日の実施** 熊本桜町ターミナルの開業に合わせ、その認知拡大や、開業初日における駐車場の混雑対策を目的に「電車・バス無料の日」を実施。 当日のバス電車の利用者数は約 25 万人と、ふだんの土曜日の 2.5 倍となり、老舗百貨店や大きな商店街が並ぶ中心市街地の来訪者数は 1.5 倍に増加している。九州産交グループの分析では、「無料の日」の経済効果は、約５億円と推計されている。

九州産交グループ

NEWS RELEASE

2019年8月20日
九州産業交通ホールディングス株式会社

熊本・桜町再開発事業 商業施設「SAKURA MACHI Kumamoto」グランドオープン日(9/14㈯)限定

全国初「熊本県内バス・電車無料の日」

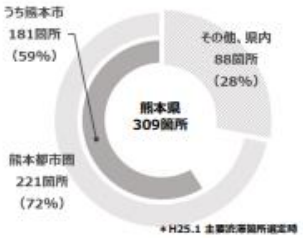
県内全路線バス・コミュニティバス4,099便を含む、市電など県下全域の交通機関が対象*1

～"公共交通機関の利用が、社会問題解決の一助に……"のメッセージを込めて～

九州・熊本を中心にバス、観光、飲食、物販など暮らしに根差したサービスを展開する九州産交グループは、熊本中心市街地にて建設中の桜町再開発事業の商業施設「SAKURA MACHI Kumamoto（サクラマチ クマモト）」グランドオープンの2019年9月14日限定で、県内の関係機関や周辺地域と連携、公共交通機関（路線バス*2、コミュニティバス、熊本市電、電鉄電車）を終日無料とする試みを実施いたします。
県下全域を対象とする公共交通機関の無料化は全国でも初めて*3の試みで、九州産交グループは同日が公共交通の利用による社会問題への再認識、および施設周辺の混雑緩和につながることを期待しております。

熊本市内をはじめとする全国の中心市街地では、人口の集中や駐車場不足に伴う慢性的な渋滞が社会問題となっています。渋滞の常態化は経済物流、緊急医療、地球環境など、あらゆる面で甚大な損失を及ぼしかねません。

私ども九州産交グループでは、国内最大数*4のバース（乗降場）となる「熊本桜町バスターミナル（旧：熊本交通センター）」を併設する「SAKURA MACHI Kumamoto」のオープン初日の来館を約10万人と予測。同施設にも800台以上が収容できる立体駐車場を有するものの、中心市街地に過度な混雑を招くことによる周辺地域への影響を懸念しています。そこで、このたび私どもはグループ内のバス事業会社（九州産交バス株式会社、産交バス株式会社）だけではなく、他の県内バス事業会社（熊本電気鉄道株式会社、熊本バス株式会社、熊本都市バス株式会社）、および、熊本市電を運行する熊本市交通局、電鉄電車を運行する熊本電気鉄道株式会社・鉄道事業部に対し当取り組みを提案、9月14日の始発便から最終便まで、同施設の発着に限らない、「熊本県内バス・電車無料の日」の実現に至りました。無料化の実施に係る関係各所への運賃補填は、九州産交グループが負担します。



左写真：建設中の「SAKURA MACHI Kumamoto」（奥）と現在の「熊本桜町バスターミナル」仮停留所／上グラフ：主要渋滞箇所の内訳（令和元年度第1回熊本県交通渋滞対策協議会資料より）

私どもは今回の取り組みを通じ、公共交通機関の利用が、慢性的な渋滞など社会問題解決の一助にもなり得るというメッセージの発信とともに、解体工事から3年以上を経てグランドオープンを迎える「SAKURA MACHI Kumamoto」への興味喚起、また、普段は公共交通機関に馴染みのない方々の利用機会になることを期待しています。併せて、今回の取り組み結果をもとに各種分析を進め、今後のサービス改善に繋げていく計画です。

全国的な課題とされる地方都市における活性のポイントは、地元の公共交通の発展と雇用創出にあると示唆されます。九州産交グループでは桜町再開発事業の完成を契機に、従来以上にグループ各社の事業発展に専心し、九州・熊本の中心市街地におけるさらなる活性化と、県内外への回遊性向上への貢献を使命と考えています。

【出典】九州産交グループプレスリリース
（https://www.kyusanko.co.jp/landmark/tenant/pdf/20190820_press.pdf）

（想定される主な効果）
・公共交通に関する認知度、利用者数の増加
・公共交通の必要性の市民への浸透
・公共交通を利用するきっかけの創出

目標①-１　市民の公共交通に対する認知度を向上させる

<table>
<tr><td>施策名</td><td colspan="8">わかりやすい路線表示・運賃表示の検討・実施</td></tr>
<tr><td>施策内容</td><td colspan="8">北部地域のバス停では、時刻表のみが掲示されているバス停が多いため、バスが利用しにくい状況にあります。どのバス路線に乗れば良いかを認識できるよう、方向性をイメージできる色付きの路線図の掲示等の検討を行います。</td></tr>
<tr><td>実施
スケジュール</td><td colspan="8"><table>
<tr><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11～</td></tr>
<tr><td colspan="2">事業者調整</td><td colspan="6">実施</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>想定される
実施主体</td><td colspan="8"><table>
<tr><td>市民・地域</td><td>国・沖縄県・
周辺自治体</td><td>名護市</td><td>交通事業者</td><td>企業・関係団体　等</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>○</td><td>○</td><td></td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>参考事例</td><td colspan="8">＜事例：京都府京都市＞
■京都市デザインマニュアル
京都市では、「行きたい所に迷わず乗れる」「知りたい情報がすぐ分かる」ため、市民と観光客の双方にとってわかりやすい情報提供を積極的に進める基本指針「デザインマニュアル」を策定し、系統のラインカラー案内、案内サインの一新、停留所での案内の統一等の充実を図っている。

【出典】京都市交通局「新運転計画【PR 版】」
(https://www.city.kyoto.lg.jp/kotsu/cmsfiles/contents/0000160/160780/pr.pdf)
(想定される主な効果)
・わかりやすさ向上による公共交通の認識度の向上
・乗り間違え等のトラブルの減少
・公共交通の利用しやすさの向上</td></tr>
</table>

目標①-１　市民の公共交通に対する認知度を向上させる

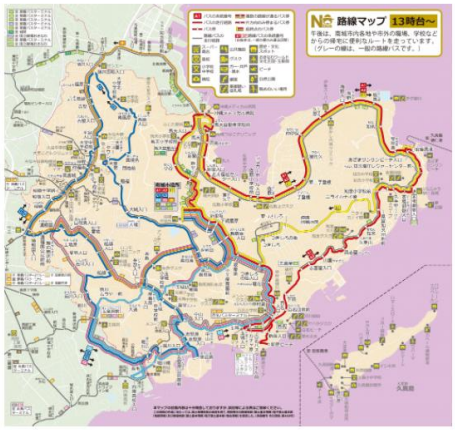
<table>
<tr><td>施策名</td><td>市街地コミュニティバスの愛称募集</td></tr>
<tr><td>施策内容</td><td>令和５年度に本格導入が予定されている市街地コミュニティバスの愛称を市民から募集し、認知してもらうことで、利用促進を図ります。</td></tr>
<tr><td>実施
スケジュール</td><td>
<table>
<tr><td colspan="2">R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11～</td></tr>
<tr><td>募集</td><td>審査</td><td colspan="7">適用</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>想定される
実施主体</td><td>
<table>
<tr><td>市民・地域</td><td>国・沖縄県・
周辺自治体</td><td>名護市</td><td>交通事業者</td><td>企業・関係団体　等</td></tr>
<tr><td>○</td><td></td><td>○</td><td></td><td></td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>参考事例</td><td>
＜事例：沖縄県糸満市＞
■愛称及び車両デザインの募集
糸満市では、市内を周遊するデマンドバスの愛称のみならず、車両デザインの募集を行っている。
<table>
<tr><th></th><th>愛称候補案</th><th>1回目</th><th>2回目</th><th>3回目</th></tr>
<tr><td></td><td>潮風号</td><td>1</td><td>2</td><td>2</td></tr>
<tr><td></td><td>いとぽっぽ</td><td>1</td><td>1</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>ピースエクスプレス</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>うみんちゅバス</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>1位</td><td>いとちゃんバス</td><td>5</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>3位</td><td>ピースライン</td><td>1</td><td>2</td><td>6</td></tr>
<tr><td></td><td>糸満バス</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>和海(なごみ)ちゃん</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>2位</td><td>エイトマン号</td><td>1</td><td>3</td><td></td></tr>
</table>
【決定】糸満市～那覇空港直行バスの愛称
いとちゃんバス
※参考：市内周遊デマンドバスの愛称は「いとちゃんmini」に決定した。
【出典】「糸満市～那覇空港直 バス路線実証実験準備業務 報告書（概要版）」
（https://www.city.itoman.lg.jp/docs/2017033100018/files/20150330-bus-digest.pdf）
</td></tr>
</table>

参考事例	＜事例：東京都品川区＞ **■品川区コミュニティバスの愛称募集** 品川区を始めとして、多くのコミュニティバスを運行している自治体では、コミュニティバスの愛称を、WEB 等で募集している。 応募要件 区内在住・在勤・在学の方（法人・団体での申し込みはできません） 愛称の基準・条件 ・子どもからお年寄りまで幅広い世代が親しみを持ち、覚えやすいもの ・最大15文字まで（半角文字や規格外文字は不可） 選定方法 全応募作品の中から愛称検討会において愛称候補を選定し、区が決定します。 応募方法 1月31日(月)(必着)までに、はがき、FAXもしくはこちらの電子申請（応募フォーム）から（別ウィンドウ表示）、次の事項を記載し提出してください。 1. 愛称案（ふりがな） 2. 愛称の説明 3. 住所 4. 氏名（中学生以下の方は保護者の氏名も） 5. 年齢 6. 電話番号 7. 在住・在勤・在学の別 <はがき郵送先> 〒140-8715 品川区広町2-1-36 都市計画課計画調整担当 宛 <FAX> 03-5742-6889 【出典】品川区 HP （https://www.city.shinagawa.tokyo.jp/PC/kankyo/kankyo-toshiseibi/20211220205528.html） （想定される主な効果） ・コミュニティバスの認知度の増加 ・コミュニティバスへの市民の親しみやすさの向上

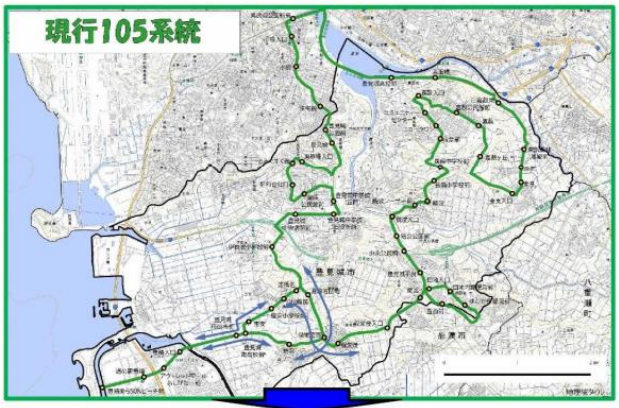
目標①-１　市民の公共交通に対する認知度を向上させる

<table>
<tr><td>施策名</td><td>公共交通マップの配布</td></tr>
<tr><td>施策内容</td><td>北部地域の公共交通マップを市内の公民館や主要施設等に配布します。マップの配布を通じて、市民の公共交通に対する認知度向上、利用促進を図ります。</td></tr>
<tr><td>実施
スケジュール</td><td>
<table>
<tr><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11～</td></tr>
<tr><td>関係者調整</td><td colspan="7">マップ作成・配布（随時更新）</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>想定される
実施主体</td><td>
<table>
<tr><td>市民・地域</td><td>国・沖縄県・
周辺自治体</td><td>名護市</td><td>交通事業者</td><td>企業・関係団体　等</td></tr>
<tr><td>○</td><td></td><td>○</td><td></td><td>○</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>参考事例</td><td>
＜事例：沖縄県＞
■バスマップ沖縄の配布
沖縄県内のバス路線に関する情報をわかりやすく、網羅的に整理している。

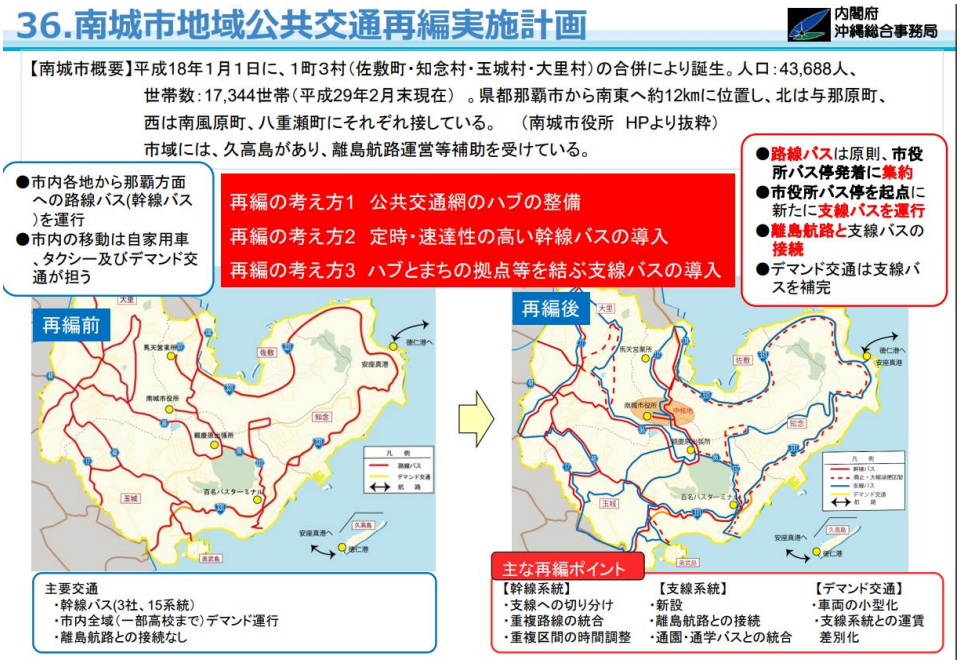
【出典】バスマップ沖縄 HP
（http://www.kotsu-okinawa.org/map/area-honto-nago.pdf）
</td></tr>
</table>

参考事例	**＜事例：沖縄県南城市＞** **■時間帯別の路線マップ** 南城市では、時間帯別にバスマップを作成する等、より利用しやすいバスマップの作成を行っている。 路線マップ ～12時台 ※画像をクリックして拡大版を表示 午前は、南城市内各地や市内幼稚園・小学校・中学校への登園・登校、向陽高校への登校、市外への通勤に便利なルートを走っています。（グレーの線は、一般の路線バスです） 路線マップ 13時台～  ※画像をクリックして拡大版を表示 午後は、南城市内各地や市外の職場、学校などからの帰宅に便利なルートを走っています。（グレーの線は、一般の路線バスです） 【出典】南城市Ｎバス HP （https://nbus-nanjo.jp/） （想定される主な効果） ・乗り間違え等のトラブルの減少 ・公共交通の利用しやすさの向上

目標①-2 公共交通の利用者数を増加させる

<table>
<tr><td>施策名</td><td>市内のみで完結するバス路線の見直し</td></tr>
<tr><td>施策内容</td><td>名護市内を運行しているバス路線のうち、市内で完結している屋我地線（系統 72 番・名護バスターミナル～運天原）、名護東部線（系統 78 番・名護バスターミナル～有津）について、地域住民の利便性やバス路線の採算性改善のため、バス事業者と連携し、効率的なルート検討及びダイヤの見直しを行います。</td></tr>
<tr><td>実施
スケジュール</td><td>
<table>
<tr><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11～</td></tr>
<tr><td>関係者調整・手続</td><td colspan="7">再編の実施</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>想定される
実施主体</td><td>
<table>
<tr><td>市民・地域</td><td>国・沖縄県・
周辺自治体</td><td>名護市</td><td>交通事業者</td><td>企業・関係団体　等</td></tr>
<tr><td>○</td><td></td><td>○</td><td>○</td><td></td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>参考事例</td><td>
＜事例：沖縄県豊見城市＞
■豊見城市内一周バス（105 番）の見直し
市内の公共交通不便地域の解消、市内の主要拠点へのアクセスできるようルートを再編。


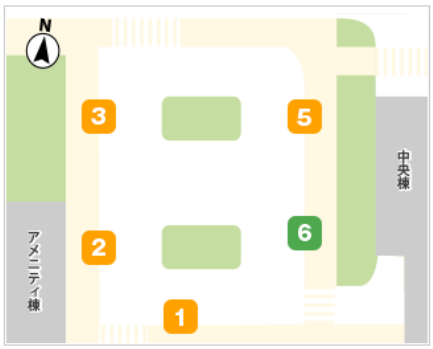
【出典】新しい公共交通システム導入可能性調査社会実験計画書
（平成 30 年 3 月豊見城市）
（https://www.city.tomigusuku.lg.jp/userfiles/files/toshikeikaku/H29syakaijikken_syuusei.pdf）
</td></tr>
</table>

参考事例	＜事例：沖縄県南城市＞ **■公共交通の再編計画** 南城市では、令和元年６月に市役所バス停を起点に路線バスの発着を集約、新たに支線バスの運行、支線バスを補完するデマンド交通の運行を位置づけた計画を策定し、取り組みを進めている。  【出典】内閣府沖縄総合事務局資料 （https://www.mlit.go.jp/common/001346391.pdf） （想定される主な効果） ・公共交通利用者数の増加 ・路線の採算性の改善

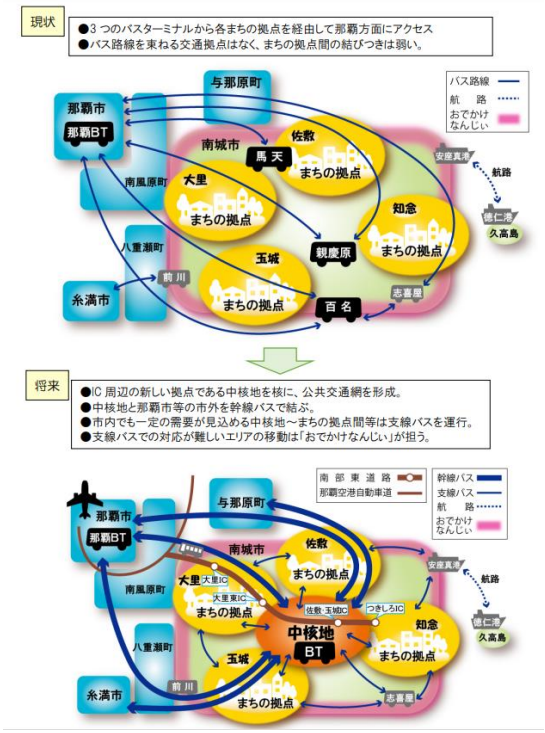
目標①-2 公共交通の利用者数を増加させる

<table>
<tr><td>施策名</td><td>公立沖縄北部医療センター開院に伴う公共交通ネットワークの再編</td></tr>
<tr><td>施策内容</td><td>公共交通での利用が多く見込まれる公立沖縄北部医療センターの開院に向けて、公共交通ネットワークの見直しを行います。
見直しの際は、公立沖縄北部医療センター及び交通事業者と連携し、利便性の高いネットワークに再編します。
また、利用者が利用しやすいバス・タクシーの乗り場の環境整備に向けた調整を行います。この際、現行の送迎バス等のルートの再編を行います。</td></tr>
<tr><td>実施
スケジュール</td><td>
<table>
<tr><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11～</td></tr>
<tr><td colspan="6">関係者調整・手続</td><td colspan="2">再編の実施</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>想定される
実施主体</td><td>
<table>
<tr><td>市民・地域</td><td>国・沖縄県・
周辺自治体</td><td>名護市</td><td>交通事業者</td><td>企業・関係団体　等</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>参考事例</td><td>＜事例：東京都＞
■足立区内の都営バスに「新ルート」大型病院開業で路線再編
東京都交通局は、東京女子医科大学附属足立医療センターの開院に合わせ、路線再編を実施。

【出典】都営バスプレスリリース資料
(https://www.kotsu.metro.tokyo.jp/pickup_information/news/pdf/2021/bus_i_2021120110188_03.pdf)</td></tr>
</table>

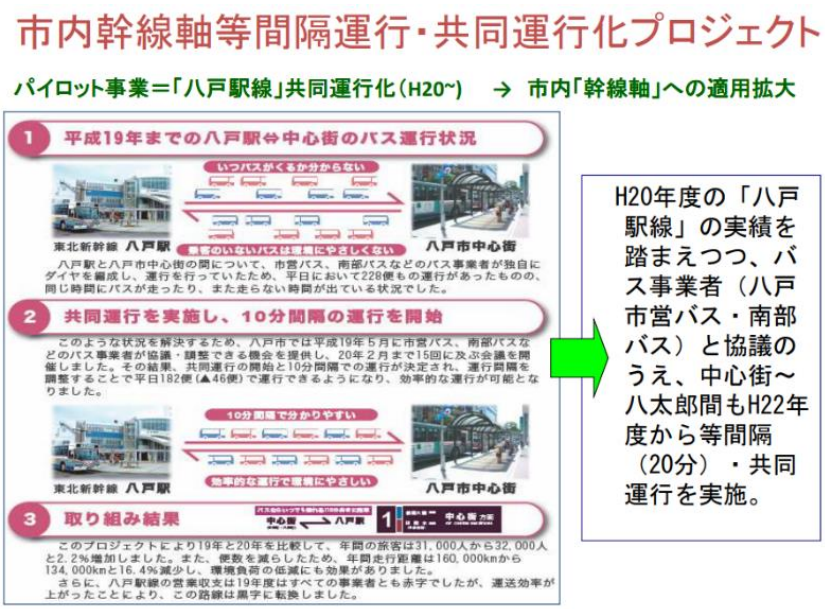
参考事例	＜事例：愛知県＞ **■バス事業者とコミュニティバスとの連携** 愛知医科大学病院はバスターミナルを整備し、名鉄バス、長久手市、尾張旭市、瀬戸市のコミュニティバスが乗入れている。 愛知医科大学病院バスターミナル 1～3，5番のりば  【1番のりば】52 53 藤が丘（四軒家経由），55 藤が丘（平和橋経由），54 藤が丘（快速） 【2番のりば】34 名鉄バスセンター（四軒家・栄経由），51 52 瀬戸駅前（瀬戸市役所南経由） 【3番のりば】85 尾張旭向ヶ丘（尾張旭駅経由），85 長久手古戦場駅（香桶経由） 【5番のりば】コミュニティバス 【6番おりば】降車専用 【出典】愛知医科大学病院 HP （https://www.aichi-med-u.ac.jp/su16/su1603/） （想定される主な効果） ・公共交通利用者数の増加 ・医療施設へのアクセス改善による市民の生活利便性の向上

目標①-2 公共交通の利用者数を増加させる

<table>
<tr><td>施策名</td><td>北部エリア内のバス路線の見直し</td></tr>
<tr><td>施策内容</td><td>沖縄北部地域の自治体、交通事業者等と連携し、沖縄北部の拠点、玄関口としての機能強化を図るため、北部エリアを運行するバス路線の見直しを行います。公立沖縄北部医療センターの開院及び名護漁港周辺エリアのターミナル機能の強化に合わせて、効率的なネットワークとなるよう再編に向けた検討を行います。
想定される見直し対象路線は、以下の５つの系統のバス路線です。
≪想定される見直し対象路線≫
系統 65 番、系統 66 番、系統 67 番、系統 70 番、系統 76 番</td></tr>
<tr><td>実施
スケジュール</td><td>
<table>
<tr><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11～</td></tr>
<tr><td colspan="6">関係者調整・手続</td><td colspan="2">再編の実施</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>想定される
実施主体</td><td>
<table>
<tr><td>市民・地域</td><td>国・沖縄県・
周辺自治体</td><td>名護市</td><td>交通事業者</td><td>企業・関係団体　等</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td></td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>参考事例</td><td>＜事例：沖縄県南城市＞
■バスターミナルを中心とした公共交通網再編
新たに整備されるバスターミナルを軸として、公共交通網の再編を実施。
 

【出典】南城市「南城市地域公共交通網形成計画」
(https://www.city.nanjo.okinawa.jp/shisei/keikaku/koutsu/1585150980/)
(想定される主な効果)
・公共交通利用者数の増加
・路線の採算性の改善</td></tr>
</table>

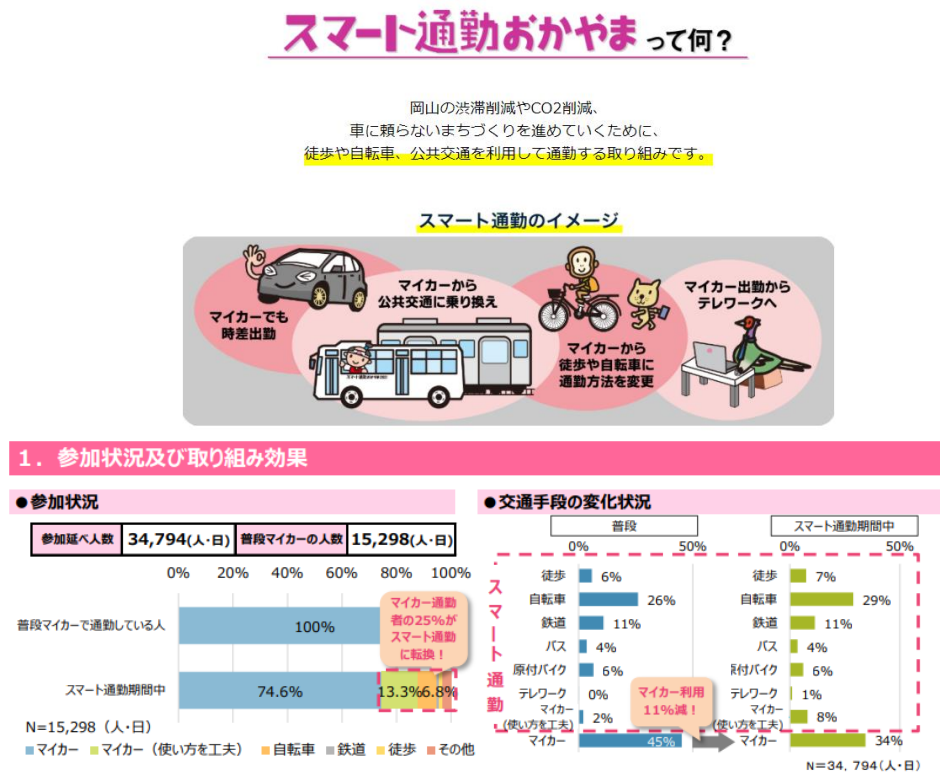
目標①-2 公共交通の利用者数を増加させる

<table>
<tr><td>施策名</td><td colspan="8">沖縄幹線路線の見直し</td></tr>
<tr><td>施策内容</td><td colspan="8">公立沖縄北部医療センターの開院及び名護漁港周辺エリアのターミナル機能の強化に合わせて、中南部エリアと沖縄北部エリアを結ぶ沖縄幹線路線の見直しを行います。なお、見直しは沖縄県及び交通事業者等と連携し実施します。</td></tr>
<tr><td>実施
スケジュール</td><td colspan="8"><table>
<tr><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11～</td></tr>
<tr><td colspan="6">関係者調整・手続</td><td colspan="2">再編の実施</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>想定される
実施主体</td><td colspan="8"><table>
<tr><td>市民・地域</td><td>国・沖縄県・
周辺自治体</td><td>名護市</td><td>交通事業者</td><td colspan="2">企業・関係団体　等</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2"></td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>参考事例</td><td colspan="8">＜事例：青森県八戸市＞
■八戸駅線共同運行化プロジェクト
各事業者でバラバラとなっていたバス路線を共同運行化することにより、事業者の負担軽減や利用者の利便性向上を目指して、路線の見直しが行われた。
 

【出典】「使いやすい公共交通の実現をめざした 八戸市の取組み」
(https://www.its-jp.org/wp-content/uploads/2013/02/fb8a4e84f067fafca7b1c35e26307e5a.pdf)

（想定される主な効果）
・公共交通利用者数の増加
・路線の採算性の改善</td></tr>
</table>

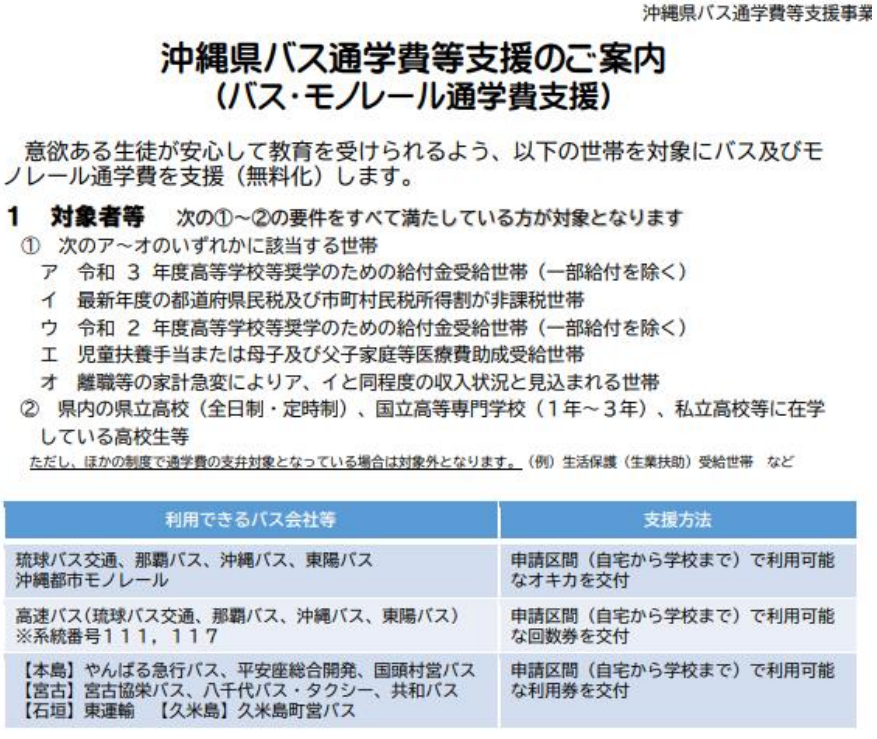
目標①-2 公共交通の利用者数を増加させる

<table>
<tr><td>施策名</td><td>モビリティマネジメントの実施</td></tr>
<tr><td>施策内容</td><td>過度な自動車利用から公共交通等が適切に利用される社会の実現や、市民及び地域住民がより主体的に公共交通を利用する意識を持ってもらうこと等を目的として、モビリティマネジメントの各種施策を実施します。
短期的には特定の地域、学校、団体等を対象としたモデル事業による、モビリティマネジメントの実施及び効果の検証を行い、中長期的には、名護市全域への広域的な事業の展開を行うことを想定しております。</td></tr>
<tr><td>実施
スケジュール</td><td>
<table>
<tr><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11～</td></tr>
<tr><td colspan="2">企画・関係者調整</td><td colspan="2">実証･効果検証</td><td colspan="4">実施・展開</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>想定される
実施主体</td><td>
<table>
<tr><td>市民・地域</td><td>国・沖縄県・
周辺自治体</td><td>名護市</td><td>交通事業者</td><td>企業・関係団体　等</td></tr>
<tr><td>○</td><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>参考事例</td><td>
＜事例：岡山県岡山市＞
■スマート通勤おかやま
岡山市では、通勤者を対象にマイカーから公共交通への転換を目的として、企業に対する公共交通利用への働きかけを実施している。
マイカーを利用した通勤が 11%減少している等、一定の効果が確認されている。


【出典】スマート通勤おかやま HP
(https://www.cgr.mlit.go.jp/okakoku/mm/)
</td></tr>
</table>

参考事例	＜事例：沖縄県うるま市＞ **■うるま市のモビリティマネジメント冊子** うるま市では、令和３年 10 月に、市民のバスとタクシーの利用促進に向けたモビリティマネジメント冊子を刊行。 【出典】うるま市 HP （https://www.city.uruma.lg.jp/town/132/22002/23650） （想定される主な効果） ・公共交通に関する認知度、利用者数の増加 ・公共交通の必要性の市民への浸透 ・市民の公共交通への主体的な参加を促す効果

目標①-2 公共交通の利用者数を増加させる

<table>
<tr><td>施策名</td><td>学生、高齢者、障がい者等への移動支援策の検討</td></tr>
<tr><td>施策内容</td><td>公共交通ニーズが高いと考えられる学生、高齢者、障がい者等に対して、より公共交通が利用しやすくなるよう、バス料金割引等の移動支援策の検討を行います。
移動支援策の検討に当たっては、健康増進課、介護長寿課等との調整を行い、福祉関係の移動支援策との連携や調整を図ることとします。</td></tr>
<tr><td>実施スケジュール</td><td>
<table>
<tr><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11～</td></tr>
<tr><td>企画・関係者調整</td><td colspan="7">実施</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>想定される実施主体</td><td>
<table>
<tr><td>市民・地域</td><td>国・沖縄県・周辺自治体</td><td>名護市</td><td>交通事業者</td><td>企業・関係団体　等</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>参考事例</td><td>
＜事例：沖縄県＞
■沖縄県バス通学費等支援事業
沖縄県では、中高校生を対象に条件を満たしている世帯に対し、専用オキカまたはバス利用券を交付し、自宅から学校までの区間のバス利用が無料となる支援を実施。

沖縄県バス通学費等支援事業
沖縄県バス通学費等支援のご案内
（バス･モノレール通学費支援）
意欲ある生徒が安心して教育を受けられるよう、以下の世帯を対象にバス及びモノレール通学費を支援（無料化）します。
1　対象者等　次の①～②の要件をすべて満たしている方が対象となります
① 次のア～オのいずれかに該当する世帯
ア 令和 3 年度高等学校等奨学のための給付金受給世帯（一部給付を除く）
イ 最新年度の都道府県民税及び市町村民税所得割が非課税世帯
ウ 令和 2 年度高等学校等奨学のための給付金受給世帯（一部給付を除く）
エ 児童扶養手当または母子及び父子家庭等医療費助成受給世帯
オ 離職等の家計急変によりア、イと同程度の収入状況と見込まれる世帯
② 県内の県立高校（全日制・定時制）、国立高等専門学校（1年～3年）、私立高校等に在学している高校生等
ただし、ほかの制度で通学費の支弁対象となっている場合は対象外となります。（例）生活保護（生業扶助）受給世帯　など
利用できるバス会社等 / 支援方法
琉球バス交通、那覇バス、沖縄バス、東陽バス 沖縄都市モノレール / 申請区間（自宅から学校まで）で利用可能なオキカを交付
高速バス（琉球バス交通、那覇バス、沖縄バス、東陽バス）※系統番号111，117 / 申請区間（自宅から学校まで）で利用可能な回数券を交付
【本島】やんばる急行バス、平安座総合開発、国頭村営バス【宮古】宮古協栄バス、八千代バス・タクシー、共和バス【石垣】東運輸　【久米島】久米島町営バス / 申請区間（自宅から学校まで）で利用可能な利用券を交付
【出典】沖縄県 HP
（https://www.pref.okinawa.jp/site/kyoikucho/shien/faq/kyoiku/kyoiku/007.html#jissekihoukoku）
</td></tr>
</table>

参考事例	＜事例：沖縄県宮古島市＞ **■生活バス路線学生割引補助事業** 宮古島市では、中学生・高校生を対象として、通常の学生割引に加えて、バス回数券の正規料金の 25%の補助を行っている。 宮古島市生活バス路線学生割引補助事業について 目的 宮古島市では地域格差を是正し、学生のバス使用に係る経済的な負担の軽減を図る事を目的に、バス回数券の購入に要する費用の一部を補助します。 対象となる方 中学生・高校生（市内に住所を有する者）を養育する保護者へ補助します。 生徒本人が認める場合は、生徒本人または乗車回数券の購入費用を負担する方へ補助します。（市内に住所を有する者に限る。） 対象となる回数券 宮古島市内の中学校・高等学校へ通学する際のバス（協栄バス・八千代バス・共和バス）利用に伴う回数券が対象です。 補助金の額 バス営業所での割引（学割の約25%引き）とは別に、市のほうでも補助（正規料金の25%以内）します。 申請の手順 バス営業所で回数券購入後、市に申請手続きを行い補助金をお支払いします。 申請窓口は宮古島市 生活環境部 地域振興課となります。 【出典】宮古島市 HP （https://www.city.miyakojima.lg.jp/soshiki/shityo/seikatukankyou/matitukuri/oshirase/gakuseiwaribiki.html） （想定される主な効果） ・公共交通利用者数の増加 ・交通弱者への移動手段の確保

目標①-3 公的資金投入額を低減させる

<table>
<tr><td>施策名</td><td>路線バス運賃体系の検討</td></tr>
<tr><td>施策内容</td><td>バス路線の採算性の改善に向けては、目標①-2 の各施策による利便性等の向上とあわせて、より路線バスが利用されやすい環境を構築する必要があるため、路線バスと市街地コミュニティバス等との乗り継ぎ割引制度等、運賃体系の検討を行います。</td></tr>
<tr><td>実施
スケジュール</td><td>
<table>
<tr><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11～</td></tr>
<tr><td colspan="2">企画・事業者調整</td><td colspan="6">実施</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>想定される
実施主体</td><td>
<table>
<tr><td>市民・地域</td><td>国・沖縄県・
周辺自治体</td><td>名護市</td><td>交通事業者</td><td>企業・関係団体　等</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>○</td><td>○</td><td></td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>参考事例</td><td>
＜事例：沖縄県那覇市＞
■沖縄都市モノレールと沖縄バスの乗り継ぎ割引
沖縄都市モノレールの１～３日フリー券をバスで見せると那覇市内線８番首里城下町線で大人 20 円、小人 10 円の運賃割引を受けることができる。

＜事例：兵庫県加古川市＞
■上限運賃制度の導入
加古川市のコミュニティバスである、かこバスの運賃水準とあわせるため、加古川市内の停留所で乗降し、神姫バス株式会社の IC カード「Ｎｉｃｏ Ｐａ（ニコパ）」を使用する場合に限り、路線バスである神姫バスの運賃を上限 200 円にする制度が実施されている。
神姫バスのご利用で、加古川市内の停留所で乗車かつ降車する場合、神姫バスのICカード「NicoPa（ニコパ）」を使用すると運賃が上限200円になります。
※現金、NicoPa以外のICカードは対象外となります。

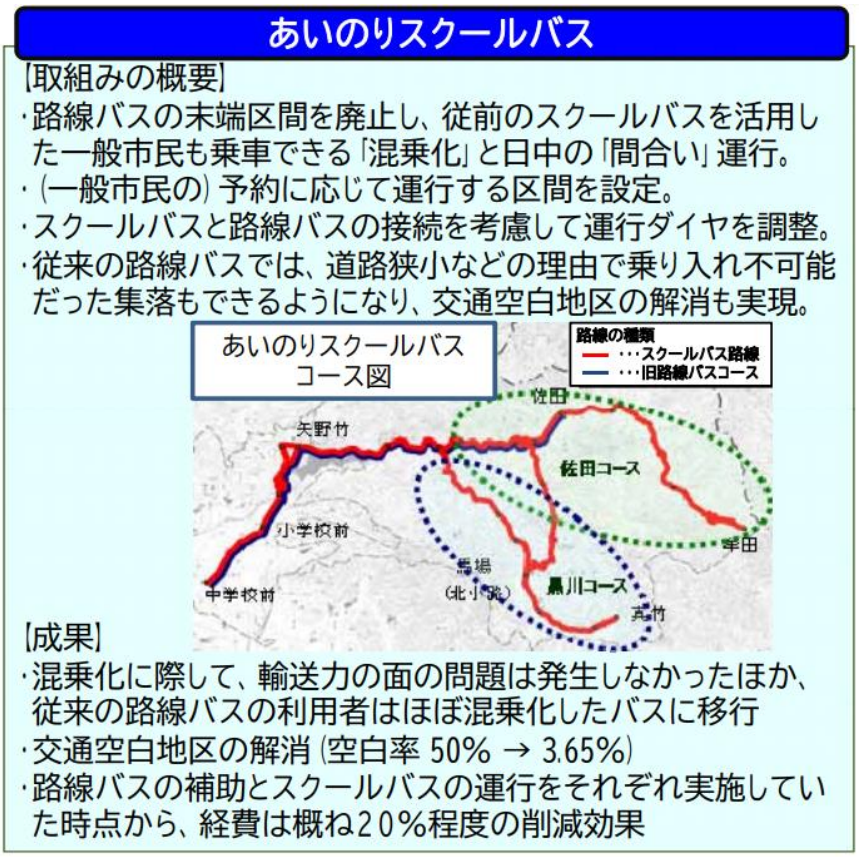
対象となる停留所は以下のとおりです。
市内上限運賃制度対象停留所（令和2年4月1日現在）(PDF:67.4KB)

出典：加古川市 HP
（https://www.city.kakogawa.lg.jp/soshikikarasagasu/tosi_kekaku/tosikekakuka/kotsuseisaku/communitykoutuu/18146.html）
（想定される主な効果）
・公共交通利用者数の増加
・コミュニティバスと路線バスの運賃バランスの確保
</td></tr>
</table>

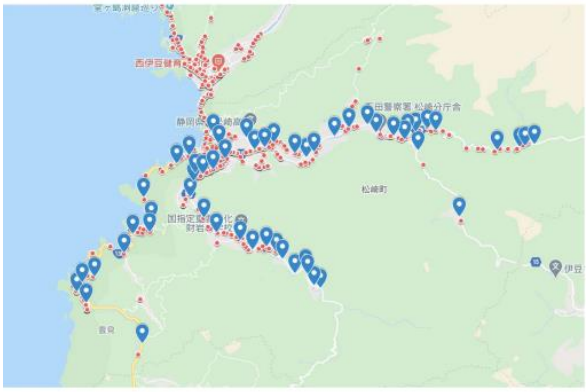
目標①-3 公的資金投入額を低減させる

<table>
<tr><td>施策名</td><td>スクールバス等の再編検討</td></tr>
<tr><td>施策内容</td><td>公的資金の負担軽減を図るため、運行区間に重複がみられる、スクールバス、学生送迎バス、病院送迎バス等と路線バス、市街地コミュニティバス等との再編等の検討を行います。</td></tr>
<tr><td>実施
スケジュール</td><td>
<table>
<tr><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11～</td></tr>
<tr><td colspan="2">企画・関係者調整</td><td colspan="6">実施</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>想定される
実施主体</td><td>
<table>
<tr><td>市民・地域</td><td>国・沖縄県・
周辺自治体</td><td>名護市</td><td>交通事業者</td><td>企業・関係団体　等</td></tr>
<tr><td>○</td><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>参考事例</td><td>
＜事例：兵庫県姫路市＞
■スクールバスを活用したコミュニティバス
路線バスの休止に伴って生じる公共交通空白地域の解消を目的として、スクールバスへの一般利用客の混乗化による、コミュニティバスの運行が行われている。

出典：姫路市 HP
</td></tr>
</table>

参考事例	＜事例：福岡県朝倉市＞ **■スクールバスの混乗化とデマンド化** 公共交通不便地域の解消のため、既存のスクールバスを一般市民も利用できるよう、混乗化を行った。また運行システムについては、予約に応じて運行する区間が設定されるデマンド化となっている。  【出典】国土交通省資料 （https://wwwtb.mlit.go.jp/kyushu/gyoumu/kikaku/file29/08kyushu-okinawa_2.pdf） （想定される主な効果） ・公的資金の負担軽減 ・不採算路線の改善

目標①-3 公的資金投入額を低減させる

<table>
<tr><td>施策名</td><td>IT を活用した利用実績等の把握</td></tr>
<tr><td>施策内容</td><td>コミュニティバス等への乗降センサー設置による利用者利用実績等のモニタリングを行うことでの機動的な運行サービスの見直しなど、効率的な運行に向けた検討を行います。</td></tr>
<tr><td>実施
スケジュール</td><td>
<table>
<tr><td colspan="2">R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11～</td></tr>
<tr><td>調整</td><td>設置</td><td colspan="7">利用実績把握（随時）</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>想定される
実施主体</td><td>
<table>
<tr><td>市民・地域</td><td>国・沖縄県・
周辺自治体</td><td>名護市</td><td>交通事業者</td><td>企業・関係団体　等</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>○</td><td></td><td></td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>参考事例</td><td>
＜事例：静岡県松崎町＞
■バス・タクシーの乗降データの可視化によるバス運行の見直し
松崎町内を走る自主運行バス（4 路線・11 台）・タクシー（３社・８台）に、スマートドライブ社のクラウド車両管理サービス「SmartDrive Fleet」のデバイスを設置し
● バスの利用者数/乗降者数を把握
● バス停ごとの利用者数を把握
● タクシー利用者の乗降場所、タクシー走行ルートの可視化
等の施策を、2020 年 10 月 1 日より４カ月間に実施。
● 朝夕の通学や通勤の移動などバスの利用の偏りの可視化
● 利用が少ないバス停の可視化
● 現在のバス路線だけではカバーしきれていないエリアの可視化
等の分析により、１路線の合理化、３便の削減を実施。

図：バス停位置とタクシー乗降場所のプロット
【出典】株式会社スマートドライブプレスリリース（2021 年４月 27 日）
（https://prtimes.jp/main/html/rd/p/000000047.000013779.html）
</td></tr>
</table>

参考事例

＜事例：名護市＞

■バス乗降センサーによるリアルタイムな利用情報の取得

令和３年度に実施した、名護市街地周辺コミュニティバス、二見以北地域コミュニティバスでは、バスに AI カメラを設置し、乗降データの定期的な取得を行った。

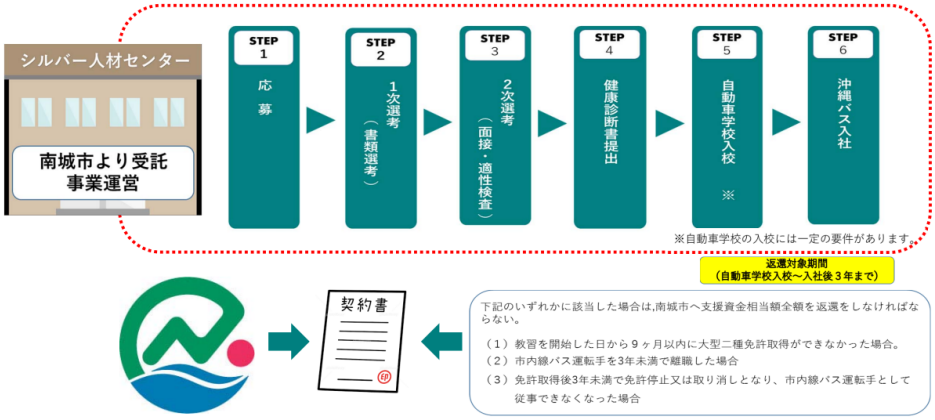
循環線　右回り

No.	停　留　所	乗車(人)	降車(人)	車中(人)	予定時刻	到着時刻	出発時刻	遅れ	停車	元乗車(人)	元降車(人)	元車中(人)
41	名護漁港水産物直販所	3	0	3	11:40	11:03:50	11:40:20	0:20	36:30	3	0	3
42	城十字路	3	0	6	11:41	11:44:57	11:45:36	4:36	0:39	3	0	6
43	名護市役所北口	1	0	7	11:43	11:47:23	11:48:00	5:00	0:37	1	0	7
44	名護市民会館	0	0	7	11:45	11:49:48	11:49:48	4:48	0:00	0	0	7
45	第一宮里（コープなご）	0	0	7	11:47	11:53:48	11:53:48	6:48	0:00	0	0	7
46	名護市立中央図書館	0	0	7	11:50	11:56:33	11:56:33	6:33	0:00	0	0	7
47	ハイ菜！やんばる市場	1	2	6	11:53	11:57:22	11:58:18	5:18	0:56	1	2	6
48	名護市立中央図書館	0	0	6	11:54	11:59:09	11:59:09	5:09	0:00	0	0	6
49	宮里五丁目	0	0	6	11:55	11:59:42	11:59:42	4:42	0:00	0	0	6
50	かねひで大宮市場	0	1	5	11:56	12:00:41	12:01:21	5:21	0:40	0	1	5
51	宮里七丁目	0	0	5	11:58	12:02:48	12:02:48	4:48	0:00	0	0	5
52	柳児童公園	0	0	5	12:01	12:04:42	12:04:42	3:42	0:00	0	0	5
53	イオン	0	1	4	12:06	12:07:00	12:07:39	1:39	0:39	0	1	4
54	名護高校東	0	0	4	12:10	12:11:27	12:11:27	1:27	0:00	0	0	4
55	Ｂ＆Ｇ海洋センター	0	0	4	12:13	12:13:06	12:13:06	0:06	0:00	0	0	4
56	たいようのクリニック	0	0	4	12:16	12:16:09	12:16:09	0:09	0:00	0	0	4
57	湧川商店	0	0	4	12:17	12:17:36	12:17:36	0:36	0:00	0	0	4
58	県立北部病院前	0	0	4	12:18	12:18:24	12:18:24	0:24	0:00	0	0	4
59	名護十字路	0	1	3	12:19	12:19:40	12:20:24	1:24	0:44	0	1	3
60	名護漁港水産物直販所	0	3	0	12:25	12:23:13	13:00:04	-1:47	36:51	0	3	0

（想定される主な効果）

・効率的なルート・ダイヤの設定

目標①-4 公共交通の担い手を確保する

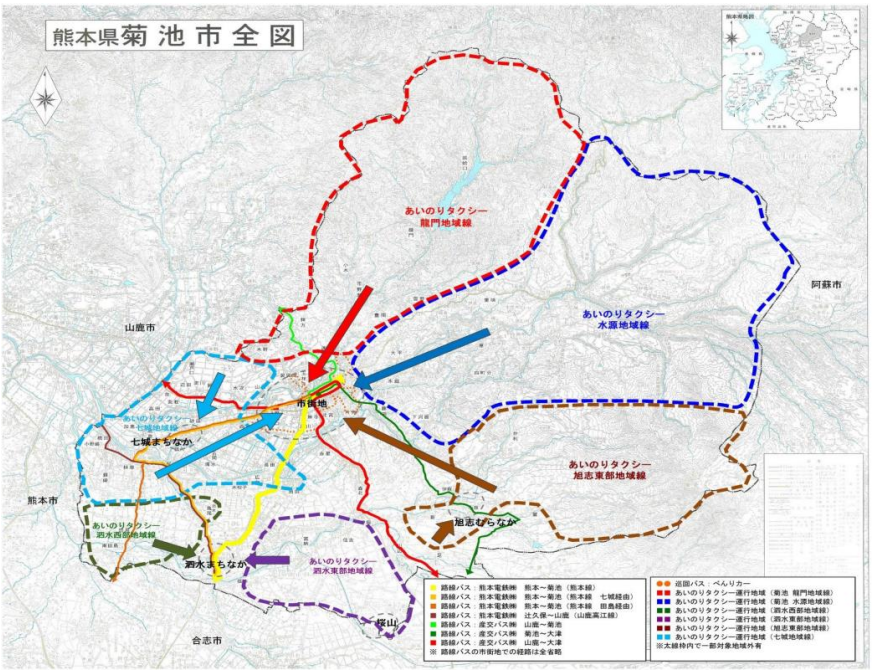
<table>
<tr><td>施策名</td><td>公共交通運転手育成に係る免許取得費用支援の実施検討</td></tr>
<tr><td>施策内容</td><td>名護市内を運行する路線バス、コミュニティバス、タクシー等の公共交通の担い手確保を目的として、大型自動車第二種免許、普通自動車第二種免許の取得の支援を行います。</td></tr>
<tr><td>実施
スケジュール</td><td>
<table>
<tr><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11～</td></tr>
<tr><td colspan="2">企画・事業者調整</td><td colspan="6">実施</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>想定される
実施主体</td><td>
<table>
<tr><td>市民・地域</td><td>国・沖縄県・
周辺自治体</td><td>名護市</td><td>交通事業者</td><td>企業・関係団体　等</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>○</td><td>○</td><td></td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>参考事例</td><td>
＜事例：沖縄県南城市＞
■バス運転手育成事業
南城市では、大型自動車第二種免許取得の支援として、「入学金・教材費・適性検査・学科教習・技能教習・効果測定・修了検定・卒業検定等にかかる費用」の補助を行っております。
バス運転手育成事業　入校までの流れ
※自動車学校入校後は、積極的に教習を受けなるべく短期間で免許を取得するようお願いします。


【出典】南城市「バス運転手育成事業」
（https://www.city.nanjo.okinawa.jp/topics/1583486834/）

（想定される主な効果）
・公共交通の担い手の確保
・公共交通事業者の負担軽減
</td></tr>
</table>

(2) 基本目標②「誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの実現」

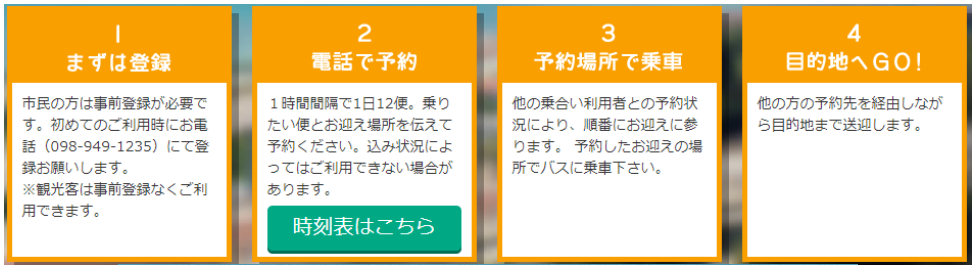
目標②-1 公共交通が利用できる地域を増加させる

<table>
<tr><td>施策名</td><td>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</td></tr>
<tr><td>施策内容</td><td>施策「市内のみで完結するバス路線の見直し」、「北部エリア内のバス路線の見直し」、「沖縄幹線路線の見直し」においては、公共交通空白地域の縮小に留意して、検討を進めることとします。</td></tr>
<tr><td>実施
スケジュール</td><td>＜市内のみで完結するバス路線の見直し＞
<table>
<tr><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11～</td></tr>
<tr><td>関係者調整・手続</td><td colspan="7">再編の実施</td></tr>
</table>
＜北部エリア内のバス路線の見直し＞、＜沖縄幹線路線の見直し＞
<table>
<tr><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11～</td></tr>
<tr><td colspan="6">関係者調整・手続</td><td colspan="2">再編の実施</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>想定される
実施主体</td><td>
<table>
<tr><td>市民・地域</td><td>国・沖縄県・
周辺自治体</td><td>名護市</td><td>交通事業者</td><td>企業・関係団体　等</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td></td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>参考事例</td><td>＜事例：熊本県菊池市＞
■地域交通体系の見直し
熊本県菊池市では、効率的で利便性の高い交通体系の実現のため、市街地には循環バス、郊外部にはデマンド型交通の導入を行い、市内の公共交通ネットワークの改善を図った。
 

【出典】「菊池市地域公共交通の取組み」
(https://wwwtb.mlit.go.jp/kyushu/content/20171031-1.pdf)

（想定される主な効果）
・公共交通空白地域減少による利便性の向上</td></tr>
</table>

目標②-1 公共交通が利用できる地域を増加させる

<table>
<tr><td>施策名</td><td>郊外部における効率的な交通システム導入の検討
（市内路線の見直しと併せて検討）</td></tr>
<tr><td>施策内容</td><td>名護市郊外部等の人口密度が低い地域において、地域の移動特性やニーズを踏まえ、効率的な交通システムの導入に向けた検討を行います。</td></tr>
<tr><td>実施
スケジュール</td><td>
<table>
<tr><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11～</td></tr>
<tr><td colspan="2">企画・関係者調整</td><td colspan="6">実施</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>想定される
実施主体</td><td>
<table>
<tr><td>市民・地域</td><td>国・沖縄県・
周辺自治体</td><td>名護市</td><td>交通事業者</td><td>企業・関係団体　等</td></tr>
<tr><td>○</td><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>参考事例</td><td>
＜事例：沖縄県南城市＞
■デマンドバス　おでかけなんじい
南城市では、市内全域のデマンドバスの運行を実施している。
運行区間は、南城市内(久高島を除く)、運行時間は午前８時～午後８時、１人一回 500 円（未就学児無料）、市民 75 歳以上は 200 円となっており、市民のみならず観光客も利用できる。1 時間間隔便となっており、予約の受付締切は発車時刻の 30 分前迄となっている。


<table>
<tr><td>運行区間</td><td>南城市内（久高島を除く）</td></tr>
<tr><td>運行時間</td><td>毎日 午前８時～午後８時（12/31～1/3を除く）</td></tr>
<tr><td>利用運賃</td><td>1人1回 500円（未就学児無料）
但し、市民75歳以上は200円</td></tr>
<tr><td>利用対象者</td><td>南城市民、南城市を訪れる観光客（未就学児は保護者同伴とする）
※お一人で乗降出来る方
※南城市民は初回利用時に登録が必要です。（電話登録可）</td></tr>
</table>
電話などで事前に予約をして乗車する乗合型の新しい交通システムです。専用の車両でお迎えに行き、市内の目的地までお送りする、タクシーの便利さと路線バスの手軽さを併せもった交通サービスです。
出典：南城市「おでかけなんじい HP」
(https://nbus-nanjo.jp/odekakenanji/)
</td></tr>
</table>

参考事例	＜事例：富山県朝日町＞ **■自家用有償旅客運送によるコミュニティバス運行** 朝日町では、一般の自家用車利用のついでに相乗りする形で「乗っかる」ことができる、自家用有償旅客運送を実施している。利用者はバス回数券を購入し、乗車時にドライバーに渡すことによって相乗りを実現している。 【出典】朝日町「ノッカルあさひまち HP」 （https://www.town.asahi.toyama.jp/gyosei/gaiyo/kotsu/1594702432592.html） （想定される主な効果） ・公共交通の利便性の向上 ・路線の採算性の改善 ・公的資金負担の低減

目標②-2 誰もが利用しやすい公共交通を導入する

<table>
<tr><td>施策名</td><td>ノンステップコミュニティバスの導入</td></tr>
<tr><td>施策内容</td><td>導入を検討している市街地コミュニティバスの車両は、高齢者や障がい者等にも利用しやすいよう、ノンステップバスを想定しております。</td></tr>
<tr><td>実施
スケジュール</td><td>
<table>
<tr><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11～</td></tr>
<tr><td>購入</td><td colspan="7">導入</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>想定される
実施主体</td><td>
<table>
<tr><td>市民・地域</td><td>国・沖縄県・
周辺自治体</td><td>名護市</td><td>交通事業者</td><td>企業・関係団体　等</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>○</td><td></td><td></td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>参考事例</td><td>
＜事例：沖縄県南城市＞
■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いる。

出典：南城市

（想定される主な効果）
・公共交通の利便性の向上
・交通弱者の外出機会の創出
</td></tr>
</table>

目標②-2 誰もが利用しやすい公共交通を導入する

<table>
<tr><td>施策名</td><td>ユニバーサルデザインタクシーの導入</td></tr>
<tr><td>施策内容</td><td>様々な方の移動を支えるためのユニバーサルデザインタクシー（広い開口部にスライドステップを備えており、車いすのまま乗り降りが出来るなど、障がい者や高齢者に配慮された誰もが使いやすい一般タクシー車両）の導入・普及促進をタクシー事業者と連携し実施します。</td></tr>
<tr><td>実施
スケジュール</td><td>
<table>
<tr><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11～</td></tr>
<tr><td colspan="8">導入・普及</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>想定される
実施主体</td><td>
<table>
<tr><td>市民・地域</td><td>国・沖縄県・
周辺自治体</td><td>名護市</td><td>交通事業者</td><td>企業・関係団体　等</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>○</td><td>○</td><td></td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>参考事例</td><td>
＜事例：宮城県＞
■ユニバーサルデザインタクシー車両の導入
宮城県ではユニバーサルデザインタクシー車両を導入するタクシー事業者及びリース事業者に対して，車両購入費用の一部補助している。

【出典】宮城県 HP
（https://www.pref.miyagi.jp/documents/11790/844436.pdf）

（想定される主な効果）
・公共交通の利便性の向上
・交通弱者の外出機会の創出
・福祉的な輸送手段の確保
</td></tr>
</table>

目標②-3 公共交通の利用環境を向上させる

<table>
<tr><td>施策名</td><td>バス待ち環境の改善</td></tr>
<tr><td>施策内容</td><td>名護市内のバス停留所について、利用環境の向上のため、上屋・ベンチの設置・修繕や、市内全線共通のバスロケーションシステムの導入等の検討を行います。</td></tr>
<tr><td>実施
スケジュール</td><td>
<table>
<tr><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11～</td></tr>
<tr><td colspan="2">関係者調整</td><td colspan="6">随時実施</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>想定される
実施主体</td><td>
<table>
<tr><td>市民・地域</td><td>国・沖縄県・
周辺自治体</td><td>名護市</td><td>交通事業者</td><td>企業・関係団体　等</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td></td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>参考事例</td><td>
＜事例：沖縄県＞
■上屋ベンチ等の設置
バス停環境の整備のためグレードアップバス停の導入を進めている。

【出典】沖縄県わった～バス党 HP
(https://www.watta-bus.com/currenttry/)
＜東京都世田谷区＞
■本格的なバス待ち空間
NHK 敷地に NHK 負担で快適な待合空間を平成 13 年に整備。情報発信機能も有する。
NHK放送技術研究所前(世田谷区)

【出典】国土交通省関東運輸局資料
(https://wwwtb.mlit.go.jp/kanto/content/000164545.pdf)

(想定される主な効果)
・公共交通の利便性の向上
・バス利用に関する満足度の向上
</td></tr>
</table>

目標②-3 公共交通の利用環境を向上させる

<table>
<tr><td>施策名</td><td>公共交通の MaaS 連携</td></tr>
<tr><td>施策内容</td><td>路線バス、高速バス、タクシー、市街地コミュニティバス等の公共交通について、シームレスな利用環境構築のため、MaaS 等を活用した各交通手段の連携について検討を行います。</td></tr>
<tr><td>実施
スケジュール</td><td>
<table>
<tr><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11～</td></tr>
<tr><td>関係者調整</td><td colspan="7">実施</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>想定される
実施主体</td><td>
<table>
<tr><td>市民・地域</td><td>国・沖縄県・
周辺自治体</td><td>名護市</td><td>交通事業者</td><td>企業・関係団体　等</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>参考事例</td><td>
＜事例：福岡県福岡市、北九州市＞
■my route
各種交通手段を連携するシステムとして、MaaS の導入を行っている。

出典：西日本鉄道 HP プレスリリース
(https://www.nishitetsu.co.jp/release/2021/21_053.pdf)
</td></tr>
</table>

参考事例

＜事例：神奈川県川崎市、箱根町＞

■川崎・箱根観光 MaaS 実証実験「EMot」

川崎市、箱根町、小田急電鉄株式会社、小田急箱根ホールディングス株式会社が連携して取り組んでいる。観光地等への来訪促進また来訪時の公共交通利用促進を目的として、各交通サービスの電子チケット購入機能等が備わっている。

【出典】「令和３年度日本版 MaaS 推進・支援事業 12 事業について」（国土交通省）

（https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001419406.pdf）

（想定される主な効果）

・公共交通の利便性の向上

・バス利用に関する満足度の向上

・交通手段間の乗り継ぎ利便性の向上

目標②-3 公共交通の利用環境を向上させる

<table>
<tr><td>施策名</td><td>IC カードの普及・促進</td></tr>
<tr><td>施策内容</td><td>コミュニティバス等の公共交通の利用環境を向上させるため、運賃支払い方法として IC カード等のキャッシュレス決済の導入に向けた検討を行います。また、市内における IC カードのチャージ可能施設の増加等による、IC カード利用促進の検討も併せて行います。</td></tr>
<tr><td>実施
スケジュール</td><td>
<table>
<tr><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11～</td></tr>
<tr><td colspan="2">企画・事業者調整</td><td colspan="6">導入・普及促進</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>想定される
実施主体</td><td>
<table>
<tr><td>市民・地域</td><td>国・沖縄県・
周辺自治体</td><td>名護市</td><td>交通事業者</td><td>企業・関係団体　等</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>○</td><td>○</td><td></td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>参考事例</td><td>＜事例：沖縄県＞
■OKICA の導入
沖縄都市モノレール 及び 沖縄本島内の路線バス（定期観光バス、リムジンバス除く）で乗車券として利用できる沖縄 IC カード㈱の IC カードを導入。
OKICA とは
OKICA（オキカ）とは、沖縄都市モノレール 及び 沖縄本島内の路線バス（定期観光バス、リムジンバス除く）で乗車券として利用いただける沖縄ICカード㈱のICカードです。

【出典】ゆいレール HP
（https://www.yui-rail.co.jp/ticketinfo/okica/）</td></tr>
</table>

参考事例	＜事例：沖縄県＞ ■Visa のタッチ決済、各種 QR コード決済の導入実証実験 那覇空港を発着または経由する一部路線において、Visa のタッチ決済、各種 QR コード決済の導入実験が行われています。

【出典】沖縄県観光二次交通 HP チラシ
(https://oki2k.jp/files/flyer.pdf?var=20220201)

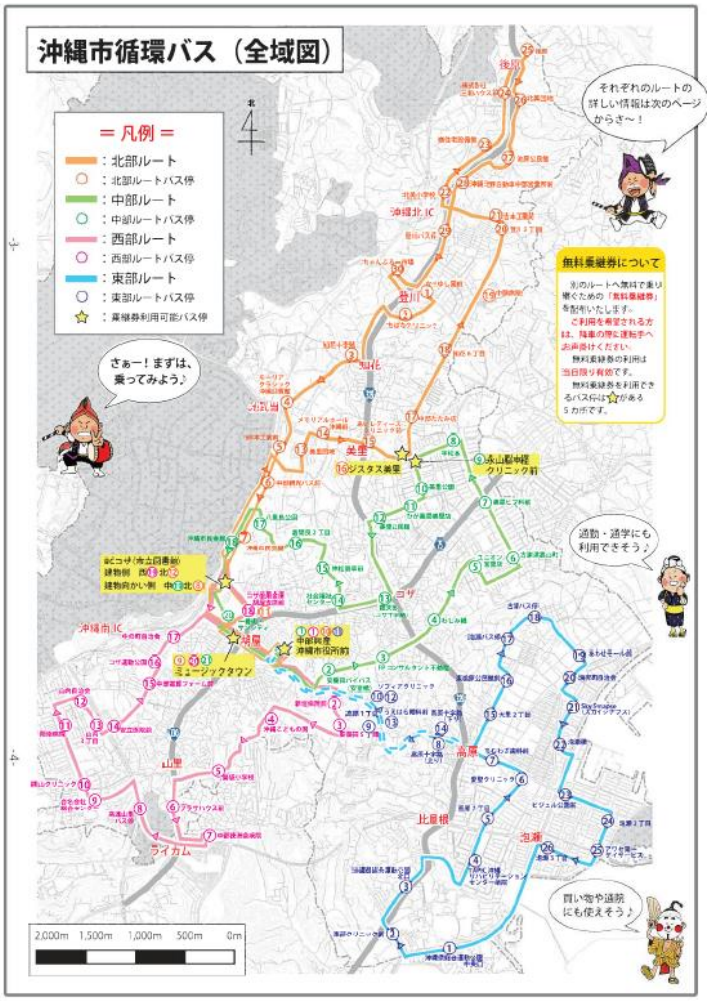
（想定される主な効果）
・公共交通の利便性の向上

（3）基本目標③「市街地の利便性向上による賑わい創出」

目標③-１ 市街地エリアの公共交通が利用できる地域を増やす

<table>
<tr><td>施策名</td><td>市街地コミュニティバスの導入</td></tr>
<tr><td>施策内容</td><td>名護市街地における公共交通空白・不便地域の解消、国道 58 号名護バイパスへのアクセス向上による名護市民の生活利便性の向上等を目標として、市街地におけるコミュニティバスを導入します。
令和４年度に実証実験を行い、令和５年度から本格運行を目指します。</td></tr>
<tr><td>実施
スケジュール</td><td>
<table>
<tr><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11～</td></tr>
<tr><td>実証実験</td><td colspan="7">本格運行</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>想定される
実施主体</td><td>
<table>
<tr><td>市民・地域</td><td>国・沖縄県・
周辺自治体</td><td>名護市</td><td>交通事業者</td><td>企業・関係団体　等</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>○</td><td></td><td></td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>参考事例</td><td>＜事例：沖縄県中城村＞
■護佐丸バス
４系統が運行。一般は 200 円、中学生、65 歳以上、障がい者は 100 円、小学生は 50 円となっている。護佐丸バスどうしの乗り継ぎ料金は発生しない。

出典：護佐丸バス（リーフレット令和３年１月版）
（https://www.vill.nakagusuku.okinawa.jp/UserFiles/File/basuri-huretto.pdf）</td></tr>
</table>

参考事例	＜事例：沖縄県沖縄市＞ **■沖縄市循環バス** 沖縄市では市内を循環するコミュニティバスを４ルート運行している。運賃は一律 200 円で、高校生以下、65 歳以上、障害のある方は 100 円、運転免許証を自主返納した方は 50 円となっている。 乗車しているルートから他ルートへ無料で乗り継ぐことができる。  【出典】沖縄市 HP (https://www.city.okinawa.okinawa.jp/organize/996/25042) （想定される主な効果） ・公共交通空白地域減少による利便性の向上 ・市街地部の公共交通利便性向上による、市民全体の生活利便性の向上

目標③-2 商業施設等への公共交通によるアクセスを向上させる

<table>
<tr><td>施策名</td><td>民間商業施設とのハード連携</td></tr>
<tr><td>施策内容</td><td>市街地コミュニティバス導入や、短期・中長期の路線バスの見直しの際、商業施設付近への停留所設置等、商業施設へのアクセス向上による生活利便性の向上を図るための検討を行います。また、バスのみならず、タクシー乗り場環境の整備等についても連携し、検討を行います。</td></tr>
<tr><td>実施
スケジュール</td><td>
<table>
<tr><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11～</td></tr>
<tr><td>関係者調整</td><td colspan="7">実施・展開</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>想定される
実施主体</td><td>
<table>
<tr><td>市民・地域</td><td>国・沖縄県・
周辺自治体</td><td>名護市</td><td>交通事業者</td><td>企業・関係団体　等</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>参考事例</td><td>
＜事例：岩手県北上市＞
■百貨店の交通拠点化
北上市では、市民の生活利便性等の向上などのため、百貨店を交通拠点として整備している。整備後、百貨店にはバスを利用した買い物客の増加等の効果が確認されている。

【出典】岩手県北上市「百貨店の交通拠点化に係る役割分担と効果」
（https://www.mlit.go.jp/common/001278513.pdf）

（想定される主な効果）
・公共交通利用者数の増加
・施設の利用者増加
</td></tr>
</table>

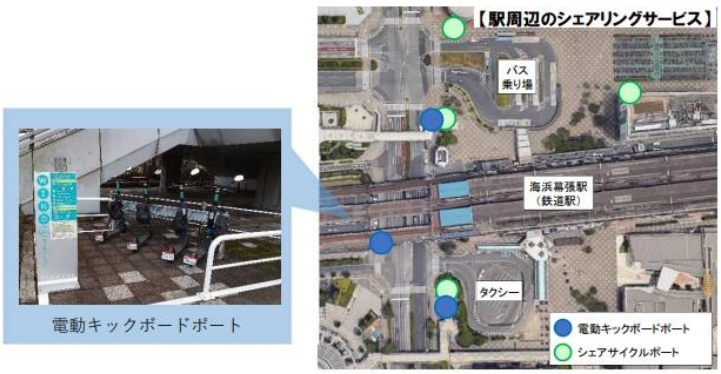
目標③-2 商業施設等への公共交通によるアクセスを向上させる

<table>
<tr><td>施策名</td><td colspan="8">民間商業施設とのソフト連携</td></tr>
<tr><td>施策内容</td><td colspan="8">商業施設を路線バスやコミュニティバスで移動して利用する人を対象とした買い物割引の実施や、MaaS 等を活用した商業施設とバス、タクシーの連携等が連携する施策の検討を行います。</td></tr>
<tr><td>実施
スケジュール</td><td colspan="8">
<table>
<tr><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11～</td></tr>
<tr><td colspan="2">関係者調整</td><td colspan="6">実施・展開</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>想定される
実施主体</td><td colspan="8">
<table>
<tr><td>市民・地域</td><td>国・沖縄県・
周辺自治体</td><td>名護市</td><td>交通事業者</td><td>企業・関係団体　等</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>参考事例</td><td colspan="8">
＜事例：沖縄県北中城村＞
■イオンモール沖縄ライカム店「乗車チケットの配布」
施設で 5,000 円以上買い物した人を対象に高速バスの乗車チケットをプレゼントしている。

【出典】イオンモール沖縄ライカム店 HP
(https://okinawarycom-aeonmall.com/news/event/2760)
</td></tr>
</table>

参考事例	**＜事例：山梨県甲府市＞** **■バス利用お買物手形** 市民・バス事業者・行政・企業が協働し、バス交通を持続可能なものとする目的のため、コミュニティバス運行経路内にある商業施設において、商品割引サービスが受けられる。 出典：甲府市 HP （https://www.city.kofu.yamanashi.jp/kotsusesaku/okaimonotegata.html） （想定される主な効果） ・公共交通利用者数の増加 ・施設の利用者増加

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

<table>
<tr><td>施策名</td><td>名護バスターミナルの交通結節機能の強化</td></tr>
<tr><td>施策内容</td><td>現状の名護市及び沖縄北部地域の交通結節点である、名護バスターミナルの交通結節機能の強化に向けた検討を行います。交通結節機能の強化にあたっては、令和５年度から本格運行を予定している市街地コミュニティバスや、名護市内を運行する路線バスが利用しやすい環境の構築を目指します。</td></tr>
<tr><td>実施スケジュール</td><td>
<table>
<tr><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11～</td></tr>
<tr><td>事業者調整</td><td colspan="7">実施</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>想定される実施主体</td><td>
<table>
<tr><td>市民・地域</td><td>国・沖縄県・周辺自治体</td><td>名護市</td><td>交通事業者</td><td>企業・関係団体　等</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>○</td><td>○</td><td></td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>参考事例</td><td>
＜事例：千葉県千葉市＞
■海浜幕張駅駅前広場にキックボード・シェアサイクルポートの設置


【出典】「バスを中心とした交通結節点に関する参考事例」（国土交通省）
（https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/bustapj/pdf01/05.pdf）

＜事例：東京都町田市＞
■広告負担でデジタルバス案内版を設置（町田市役所）

【出典】「バスまち空間を考えるヒント」（国土交通省関東運輸局）
（https://wwwtb.mlit.go.jp/kanto/content/000164545.pdf）

（想定される主な効果）
・乗り換え利便性の向上
・公共交通利用者数の増加
</td></tr>
</table>

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

<table>
<tr><td>施策名</td><td colspan="8">名護漁港に就航する高速船と他交通手段との連携</td></tr>
<tr><td>施策内容</td><td colspan="8">令和４年度より運航開始予定の那覇～名護間の高速船と市街地コミュニティバス、タクシー等の二次交通手段との連携を図るため、名護漁港内の名護市観光情報センター付近での、コミュニティバス停留所の設置やタクシーの駐機スペースの確保に努めます。
本施策の実施に向けては、国や県の実証メニュー等を活用しながら検討を行うことも想定しています。</td></tr>
<tr><td>実施
スケジュール</td><td colspan="8"><table>
<tr><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11～</td></tr>
<tr><td>事業者調整</td><td colspan="5">実施</td><td colspan="2">名護漁港の交通結節点に集約</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>想定される
実施主体</td><td colspan="8"><table>
<tr><td>市民・地域</td><td>国・沖縄県・
周辺自治体</td><td>名護市</td><td>交通事業者</td><td colspan="2">企業・関係団体　等</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2"></td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>参考事例</td><td colspan="8">＜事例：沖縄県＞
■沖縄スマートシフトプロジェクトによる「渡久地港の二次交通連携」
令和４年２月から MaaS（My route）の機能を活用し、高速船の就航先である渡久地港からの二次交通として、タクシー、カーシェアを連携させる実証実験が行われる予定。

出典：「沖縄スマートシフトプロジェクト」プレスリリース（https://www.sompo-japan.co.jp/-/media/SJNK/files/topics/2021/20220210_1.pdf?la=ja-JP）
（想定される主な効果）
・乗り換え利便性の向上
・公共交通利用者数の増加</td></tr>
</table>

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

<table>
<tr><td>施策名</td><td>名護漁港周辺エリアの交通結節機能の強化</td></tr>
<tr><td>施策内容</td><td>名護湾沿岸基本計画（令和３年３月）では、10 年以内に名護漁港周辺エリアの交通結節機能の充実を図ることとしております。名護漁港周辺エリアを交通結節点として整備し、路線バス、コミュニティバス、タクシー、高速船等各種モビリティ間の連携・強化を図り、公共交通に関する利便性の向上を目指します。
検討にあたっては、名護湾沿岸基本計画等との整合を図り、バス事業者、タクシー事業者等の意向を踏まえ実施することとします。</td></tr>
<tr><td>実施
スケジュール</td><td>
<table>
<tr><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11～</td></tr>
<tr><td colspan="3">計画・設計等</td><td colspan="5">施設整備の工事</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>想定される
実施主体</td><td>
<table>
<tr><td>市民・地域</td><td>国・沖縄県・
周辺自治体</td><td>名護市</td><td>交通事業者</td><td>企業・関係団体　等</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>参考事例</td><td>
＜事例：広島県北広島町＞
■高速 IC に直結した道の駅における交通結節点の整備
高速道路 IC に隣接する道の駅を広島市中心部と郊外部をつなぐバスの乗継拠点として整備。

【出典】バスを中心とした交通結節点に関する参考事例（国土交通省）
（https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/bustapj/pdf01/05.pdf）
</td></tr>
</table>

参考事例

＜事例：奈良県＞

■観光拠点の機能の一部としてバスターミナルを整備

奈良県では世界遺産である奈良公園周辺の渋滞緩和等を目的として、奈良県が県庁の隣に奈良公園バスターミナルを整備。

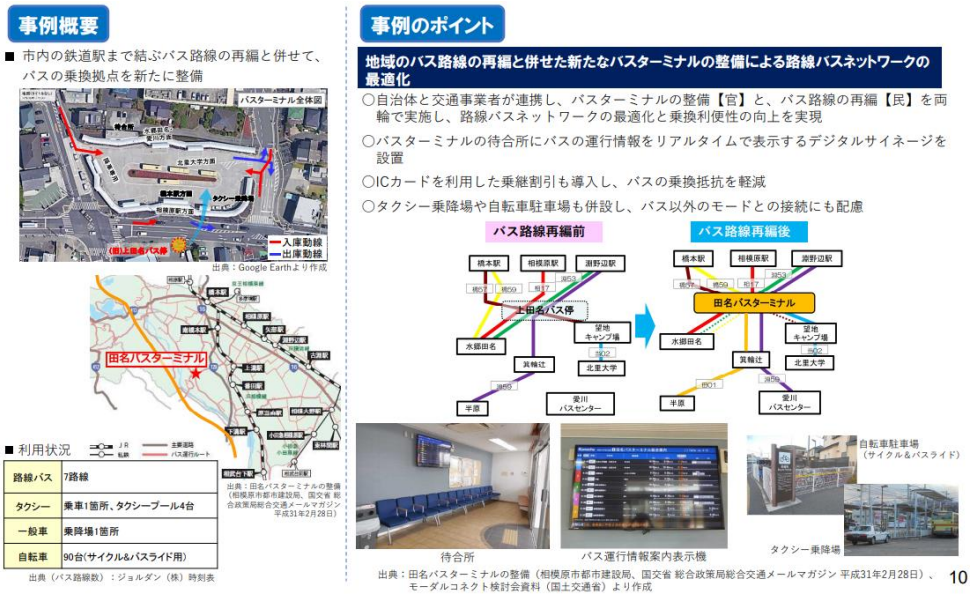
【出典】バスを中心とした交通結節点に関する参考事例（国土交通省）

（https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/bustapj/pdf01/05.pdf）

＜事例：相模原市＞

■バス路線の再編と合わせたバス乗換拠点施設整備

バス路線の再編と併せて田名バスターミナルの整備。



【出典】バスを中心とした交通結節点に関する参考事例（国土交通省）

（https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/bustapj/pdf01/05.pdf）

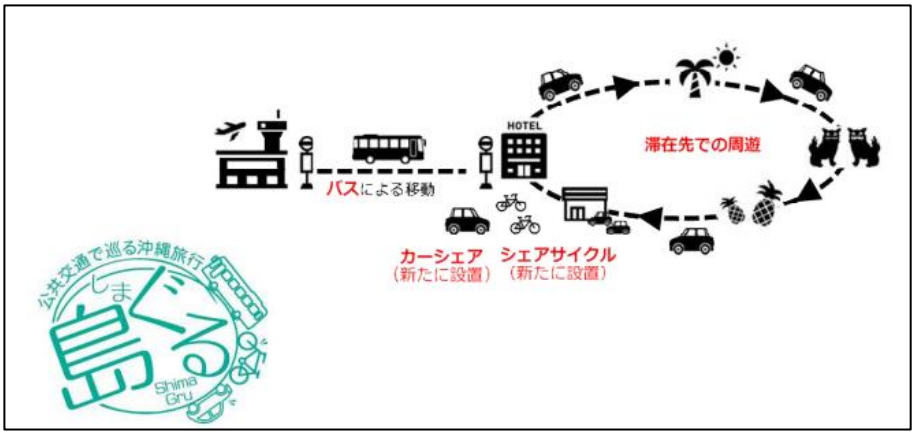
（想定される主な効果）

・乗り換え利便性の向上

・公共交通利用者数の増加

(4) 基本目標④「北部地域観光に寄与する公共交通ネットワークの実現」

目標④-1 観光客の公共交通利用の利便性を向上させる

<table>
<tr><td>施策名</td><td>シェアリングサービスの導入・推進</td></tr>
<tr><td>施策概要</td><td>中南部地域から高速バス等で名護市内に移動したあとの移動手段を提供するため、カーシェア、シェアサイクル等のシェアリングサービスの導入の検討を行います。
具体的には、令和４年度から高速船の就航が予定されている名護漁港からの移動手段や市内中心部の各施設等への設置を想定しております。
本施策の実施に向けては、国や県の実証メニュー等を活用しながら検討を行うことを想定しています。</td></tr>
<tr><td>実施
スケジュール</td><td>
<table>
<tr><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11～</td></tr>
<tr><td colspan="2">企画・関係者調整</td><td colspan="6">実施・展開</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>想定される
実施主体</td><td>
<table>
<tr><td>市民・地域</td><td>国・沖縄県・
周辺自治体</td><td>名護市</td><td>交通事業者</td><td>企業・関係団体　等</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>参考事例</td><td>＜事例：沖縄総合事務局＞
■シェアリングサービスの実証
那覇から北部エリアに高速バスで移動した後の交通手段として、複数のカーシェア、シェアサイクルスポットを設置し、観光客の観光周遊を支援。
 

【出典】沖縄総合事務局「高速バスとカーシェア・シェアサイクルによる沖縄旅行『島ぐる』を実現」
（http://www.ogb.go.jp/-/media/Files/OGB/Unyu/news/191128-1.pdf?la=ja-JP&hash=B3E5832CE1E560D0A18D57402850167E52AC0EE3）</td></tr>
</table>

参考事例	**＜事例：沖縄県＞** ■ちゅらチャリ 　ＯＣＶＢでは、ＮＴＴドコモのバイクシェアを活用し、シェアサイクルを導入。 【出典】ちゅらチャリパンフレット （https://monpa.co.jp/sp/userfiles/files/churachari.pdf） （想定される主な効果） ・二次交通整備による、公共交通利用者数の増加

目標④-1 観光客の公共交通利用の利便性を向上させる

<table>
<tr><td>施策名</td><td>観光施設等のタイアップ施策</td></tr>
<tr><td>施策概要</td><td>観光地と公共交通のタイアップ企画など、公共交通を利用して観光地を訪問しやすい施策の検討を行います。</td></tr>
<tr><td>実施
スケジュール</td><td>
<table>
<tr><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11～</td></tr>
<tr><td>関係者調整</td><td colspan="7">実施</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>想定される
実施主体</td><td>
<table>
<tr><td>市民・地域</td><td>国・沖縄県・
周辺自治体</td><td>名護市</td><td>交通事業者</td><td>企業・関係団体　等</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>○</td><td></td><td>○</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>参考事例</td><td>
＜事例：名護市観光協会青年部＞
■STEP　グルメ&サービスパス
名護市観光協会では、観光施設や飲食等の割引チケットの配布と連携して、コミュニティバスの利用を促進する企画を実施した。

【出典】名護市観光協会青年部
(https://nagomun.or.jp/wp-content/uploads/2021/08/56b11538842c383934f08646eb4f4903-2.pdf)
</td></tr>
</table>

参考事例	**＜事例：山口県＞** ■山口県内を走る公共交通機関で観光地を巡るスタンプラリー 県内のバス・列車内か駅構内に設置された QR コード読み取りスタンプと、観光施設など 40 地点を GPS 機能でチェックインするスタンプの２種類あり、集めたスタンプ数に応じて商品があたる抽選に応募できる。（毎月抽選） ※主催である一般社団法人 山口県観光連盟からデータ提供 （想定される主な効果） ・観光交通に関する利便性の向上 ・観光施設等への来訪者の増加

目標④-１ 観光客の公共交通利用の利便性を向上させる

<table>
<tr><td>施策名</td><td>観光型 MaaS の導入・推進</td></tr>
<tr><td>施策概要</td><td>観光客がより公共交通を利用しやすい環境を構築するため、沖縄 MaaS 等へのコミュニティバスの登録や、MaaS が利用されやすい名護市の実現に向けて、観光施設や観光協会等との連携により MaaS メニューの充実等にむけた検討を行います。
観光型 MaaS の導入・推進に向けては、国や県の実証メニュー等を活用しながら検討を行うことを想定します。</td></tr>
<tr><td>実施
スケジュール</td><td>
<table>
<tr><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11～</td></tr>
<tr><td>企画・
関係者調整</td><td colspan="7">実施・拡大</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>想定される
実施主体</td><td>
<table>
<tr><td>市民・地域</td><td>国・沖縄県・
周辺自治体</td><td>名護市</td><td>交通事業者</td><td>企業・関係団体　等</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>参考事例</td><td>＜事例：沖縄県＞
■沖縄 MaaS
沖縄 MaaS では、バス、フェリー等の交通手段と観光施設、商業施設などと一体となったチケットの販売を実施。

【出典】沖縄 MaaSHP
（https://service.paycierge.com/okinawa-maas/）</td></tr>
</table>

参考事例	＜事例：栃木県日光市＞ ■NIKKO MaaS 公共交通のチケットのほか、日光地域の歴史・文化施設、観光施設等の拝観・入場チケットを検索、購入、利用できるサービスを提供している。 ▲NIKKO MaaS のサービス概要（イメージ） 【出典】栃木県プレスリリース （https://www.pref.tochigi.lg.jp/d01/documents/documents/20211008104026.pdf） （想定される主な効果） ・観光交通に関する利便性の向上 ・観光施設等への来訪者の増加

目標④-1 観光客の公共交通利用の利便性を向上させる

<table>
<tr><td>施策名</td><td colspan="8">周辺観光施設及び北部テーマパークを周遊する輸送手段の導入</td></tr>
<tr><td>施策概要</td><td colspan="8">名護市内に点在する観光地の周遊観光が可能な輸送手段の検討を行います。
北部テーマパーク開業時には北部テーマパークへの導入の検討も行います。</td></tr>
<tr><td>実施
スケジュール</td><td colspan="8"><table>
<tr><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11～</td></tr>
<tr><td colspan="2">企画・関係者調整</td><td colspan="2">市内観光施設導入</td><td colspan="4">北部テーマパーク導入</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>想定される
実施主体</td><td colspan="8"><table>
<tr><td>市民・地域</td><td>国・沖縄県・
周辺自治体</td><td>名護市</td><td>交通事業者</td><td colspan="2">企業・関係団体　等</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>○</td><td>○</td><td colspan="2">○</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>参考事例</td><td colspan="8">＜事例：沖縄県北谷町＞
■美浜シャトルカート
美浜エリアを周遊する無料のカートが運行。北谷 MaaS プロジェクトとして、2021 年 11 月から那覇空港から北谷町を 45 分で結ぶシャトルバスを運行。

【出典】北谷観光 MaaS プロジェクト HP
（https://www.chatamobi.com）</td></tr>
</table>

参考事例

＜事例：島根県松江市＞

■ぐるっと松江レイクラインバス

松江城や宍道湖等の市内の主要な観光施設を巡る観光ループバスを運行。通常便の他に、夕方の時間帯は日本の夕日百選に選ばれている宍道湖の夕日を見るための特別便の運行が行われている。

出典：松江市交通局 HP

（https://matsue-bus.jp/lakeline）

（想定される主な効果）

・観光交通に関する利便性の向上

・市内周遊観光の促進

目標④-1 観光客の公共交通利用の利便性を向上させる

<table>
<tr><td>施策名</td><td colspan="8">北部地域全体の観光を支援する輸送手段の導入</td></tr>
<tr><td>施策概要</td><td colspan="8">名護漁港周辺を拠点に、北部地域の観光スポットである、やんばる世界自然遺産、本部港のクルーズターミナル等へのアクセスなどを可能とする輸送手段の検討を行います。</td></tr>
<tr><td>実施
スケジュール</td><td colspan="8"><table>
<tr><td>R4</td><td>R5</td><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td><td>R11～</td></tr>
<tr><td colspan="5">検討・関係者調整</td><td colspan="3">導入</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>想定される
実施主体</td><td colspan="8"><table>
<tr><td>市民・地域</td><td>国・沖縄県・
周辺自治体</td><td>名護市</td><td>交通事業者</td><td>企業・関係団体　等</td></tr>
<tr><td></td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>参考事例</td><td colspan="8">＜事例：沖縄県＞
■やんばるグルッと観光無料シャトルバス
JTB 沖縄では、2021 年 12 月末から 2 月中旬までの間に、おんなの駅～古宇利オーシャンタワー間の無料シャトルバスを運行。

【出典】やんばるグルッと観光無料シャトルバス HP
（https://www.okinawatraveler.net/yambarubus/）</td></tr>
</table>

参考事例

＜事例：石川県穴水町＞

■能登半島観光の玄関口での交通拠点整備

石川県穴水町の道の駅「あなみず」は、能登半島観光の玄関口に位置しており、能登半島各方面へ運行するバス路線の乗り入れと、金沢方面等から訪れる観光客が道の駅で乗り継いで各方面への移動が可能となるよう、駐車場の整備等を行っている。

出典：地理院地図（国土地理院）より作成

■ 利用状況

路線バス	23路線※1
鉄　道	乗降客数:113人/日
タクシー	乗車1箇所、 タクシープール6台
一般車	普通車64台 大型車6台 （道の駅あなみず駐車場）

出典（バス路線数）：ジョルダン（株）時刻表
※1：のと里山海道(無料区間)を通行する
バス路線は路線バスとしてカウント

【出典】バスを中心とした交通結節点に関する参考事例（国土交通省）
(https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/bustapj/pdf01/05.pdf)

（想定される主な効果）

・観光交通に関する利便性の向上

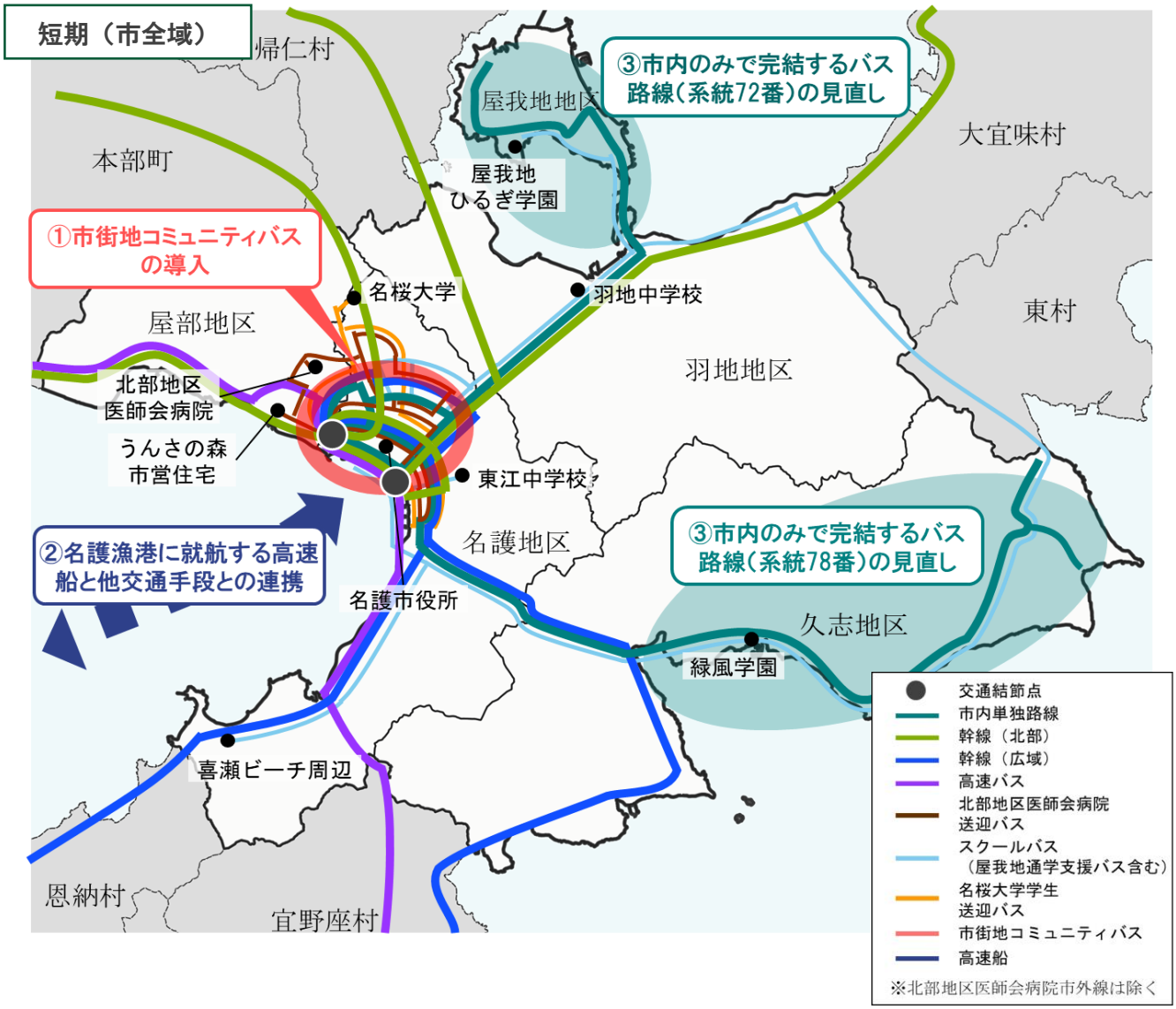
・観光客の移動範囲の拡大

3.3 施策の実施イメージ

（1）短期

短期的には、市街地コミュニティバスの導入や名護漁港に就航する高速船と他交通手段との連携等、市街地部における公共交通の利便性の向上に向けた施策を中心に実施します。

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行います。



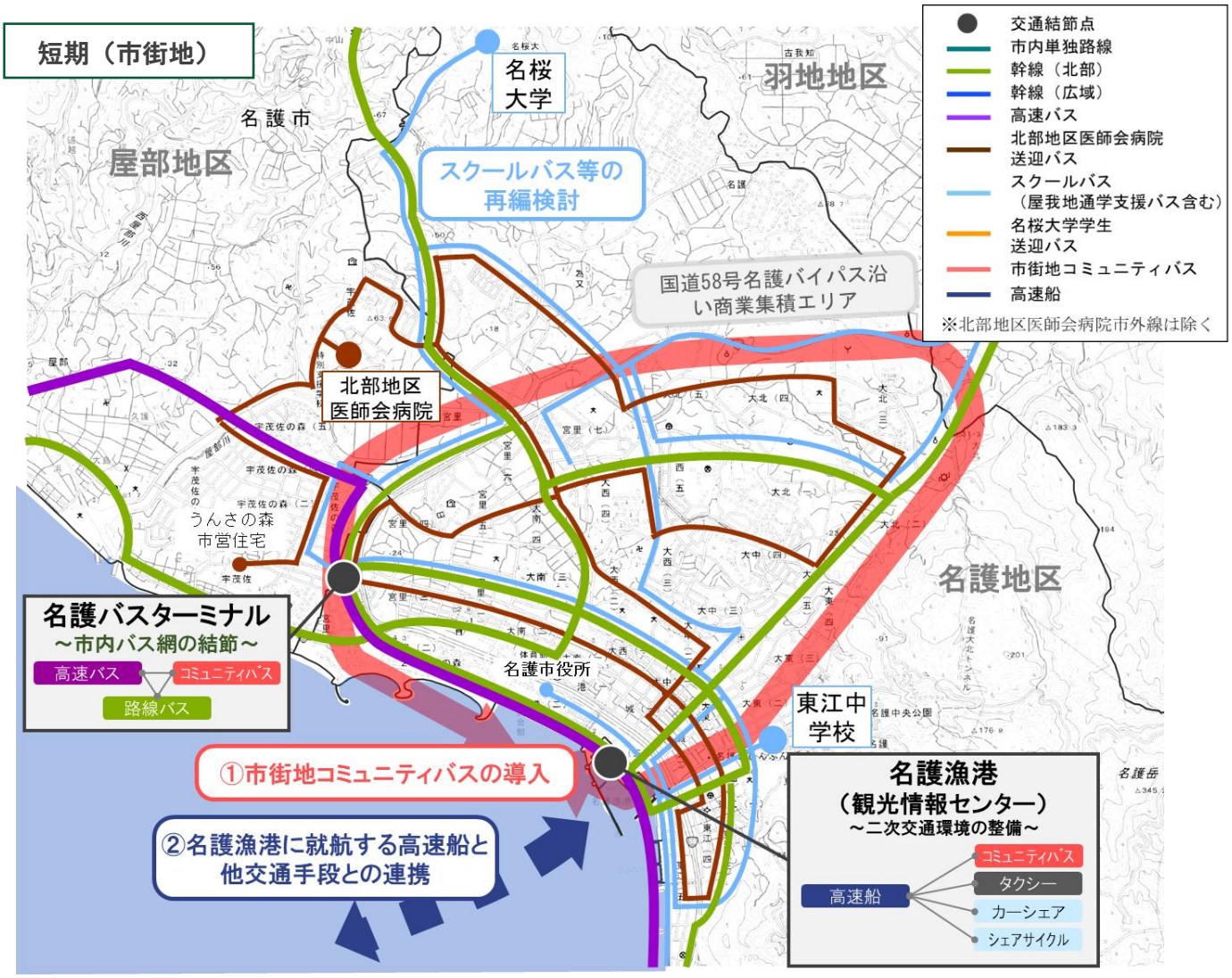
【資料】国土地理院地図を基に作成

図 6-7　施策の実施イメージ（短期 市全域）

実施する主な施策（短期）

①市街地コミュニティバスの導入	②名護漁港に就航する高速船と他交通手段との連携	③市内のみで完結するバス路線の見直し
市街地部における空白地域の解消、市街地各施設へのアクセス性の向上により生活利便性を向上させる	高速船からの二次交通として、バス、タクシーを含む各種交通手段の連携を実施	持続的な公共交通の実現に向けて送迎バスとの連携等や新たな輸送手段の検討も含めて検討を実施

市街地コミュニティバスの導入は、市街地地域における公共交通空白地域の解消や市街地地域に住む住民の生活利便性向上のみならず、他公共交通等との乗り継ぎに留意したルート・ダイヤ等での運行により、名護市全体の地域公共交通ネットワークを形成し、全市民及び名護市への来訪者の公共交通に関する利便性の向上を目指します。



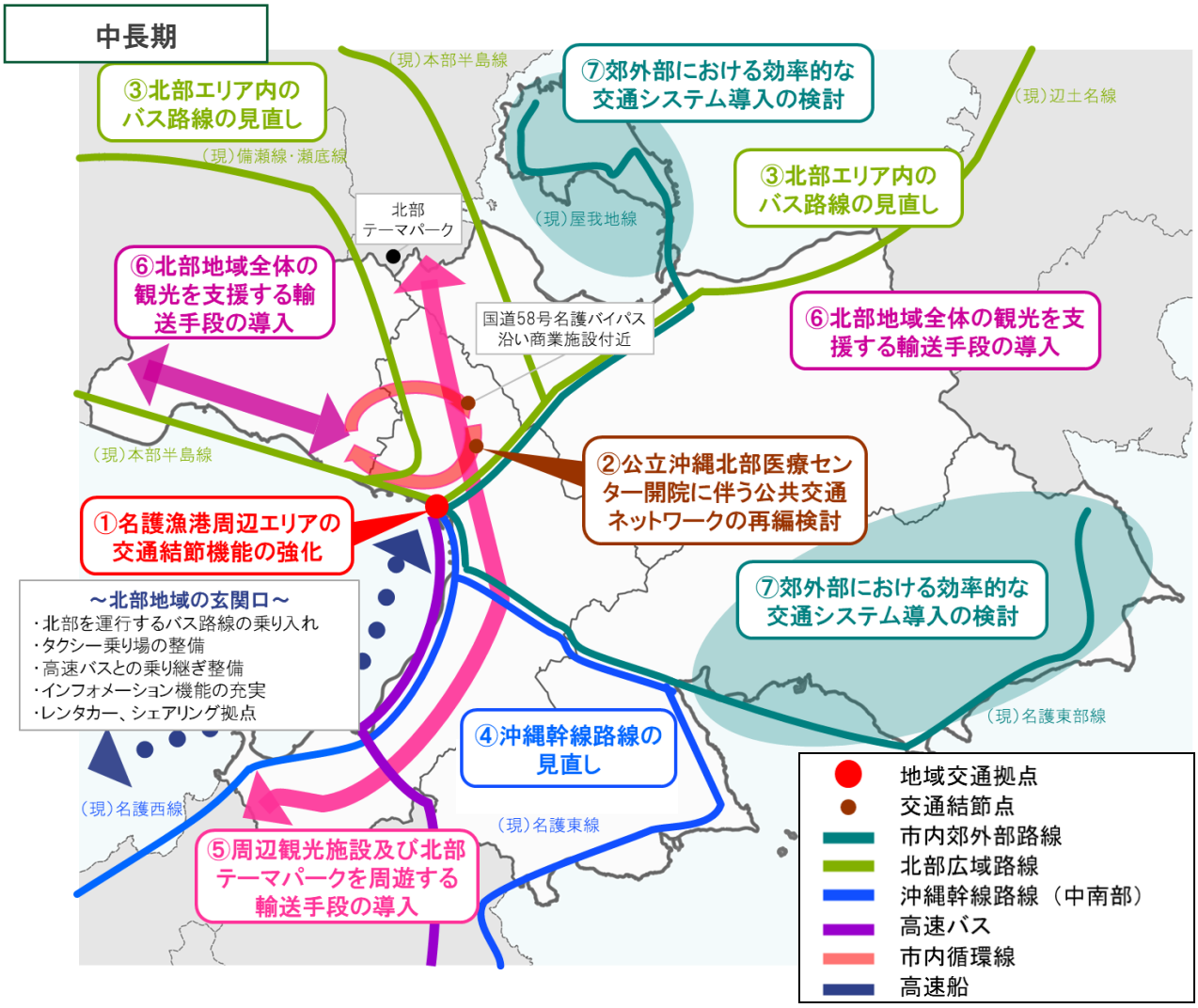
【資料】国土地理院地図を基に作成

図 6-8　施策の実施イメージ（短期 市街地）

（2）中長期

中長期的には、短期施策展開による市街地部を中心とした利便性の向上に加え、公立沖縄北部医療センターの開院や、名護漁港周辺エリアへの公共交通結節機能の強化に合わせた各バス路線の再編により、地域住民及び来訪者にとって便利な北部地域の玄関口としての整備を進めていきます。

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



【資料】国土地理院地図を基に作成

図 6-9　施策の実施イメージ（中長期）

実施する主な施策（中長期）

①名護漁港周辺エリアの交通結節機能の強化	②公立沖縄北部医療センター開院に伴う公共交通ネットワークの再編検討	③北部エリア内のバス路線の見直し	④沖縄幹線路線の見直し	⑤周辺観光施設及び北部テーマパークを周遊する輸送手段の導入	⑥北部地域全体の観光を支援する輸送手段の導入	⑦郊外部における効率的な交通システム導入の検討
名護漁港の公共交通結節機能を強化し、北部地域公共交通ネットワークの核として整備を行う	医療センターへのバス路線の乗り入れに伴う、公共交通ネットワークの再編を実施	北部地域の各自治体と連携し、送迎バス等も含めて、より効率的なバスネットワークの検討を行う	沖縄幹線路線のうち、名護市内の運行区間について、送迎バス等も含めて、より効率的なバスネットワークの検討を行う	名護市周辺の観光地を巡る輸送手段の検討を行う	名護漁港を拠点として、沖縄北部の観光を支援する輸送手段の検討を行う	バス路線の見直しと連携して、地域のニーズにあった効率的な移動手段の検討を行う

第7章 達成状況の評価と進捗管理

1 指標の把握方法

各指標の把握方法を以下に示します。

表 7-1　各指標の把握方法一覧①

指標	把握方法
「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（市民アンケート）
わかりやすい路線表示等のバス停設置割合	バス停の路線標示等について「分かりやすい」「まあまあわかりやすい」と回答した人の割合（市民アンケート）
路線バス利用者数（補助路線）	事業者へ情報提供を依頼
タクシー輸送人員	事業者へ情報提供を依頼
コミュニティバス利用者数	乗降カウントセンサーを活用し、名護市で把握
路線バスの平均乗車密度	事業者からの報告により把握
市街地コミュニティバスの平均乗車密度	名護市で把握
名護市民のバス利用率	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）
名護市民のバス利用頻度	路線バスを月 1 日以上利用していると回答した人の平均利用頻度（市民アンケート）
公的資金が投入されている路線バスの名護市の公的資金投入額	事業者からの報告により把握
公的資金が投入されている路線バスの収支率	事業者からの報告により把握
市街地コミュニティバスの運賃収入	コミュニティバス利用実績から把握
市街地コミュニティバスの運行経費	コミュニティバス利用実績から把握
公的資金投入に対する理解度	市民アンケートで把握
公共交通の乗務員数	事業者からの報告により把握
バスの市全体の人口カバー率（バス停留所から 300m 圏内）	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）
ノンステップコミュニティバスの導入率	名護市で把握
高齢者の外出率	65 歳以上の方で月 1 回以上外出していると回答した人数の割合（市民アンケート）
高校生の登下校時の公共交通利用率	市民アンケートで把握
路線バス等の公共交通に対する満足度	バス利用者のうち、路線バスの総合的な満足度を「満足」、「やや満足」と回答した人数の割合（市民アンケート）
公共交通に関する高評価（感謝等）、低評価（苦情等）の件数	名護市で把握
市街地コミュニティバスへのバスロケーションの導入	名護市で把握
公共交通利用者のキャッシュレス決済利用率	事業者からの報告により把握

表 7-2　各指標の把握方法一覧②

指標	把握方法
「バス停環境」を快適と回答した人数	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）
バスの名護地区の人口カバー率(バス停留所から 300m 圏内)	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）
１時間に１本以上路線バスの運行サービスがある市街地エリアの面積カバー率	GIS で計測
市街地の大規模商業施設のうちバス停留所から 300m圏域にある施設の数	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
「名護市内の主要な乗継拠点」に対して使いやすいと回答した割合	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）
公共交通を利用した観光客数	名護市の観光入込客数のうち、公共交通を利用した人（アンケートの割合から推計）
名護市観光入込客数	名護市観光統計資料
名護市宿泊施設入込客数	名護市観光統計資料
観光地最寄りのバス停の乗降者数	コミュニティバス利用実績から把握

2 計画の評価スケジュール

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

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

3 計画全体のマネジメント

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

PDCA サイクルは、引き続き名護市地域公共交通協議会を通して実行していくこととします。

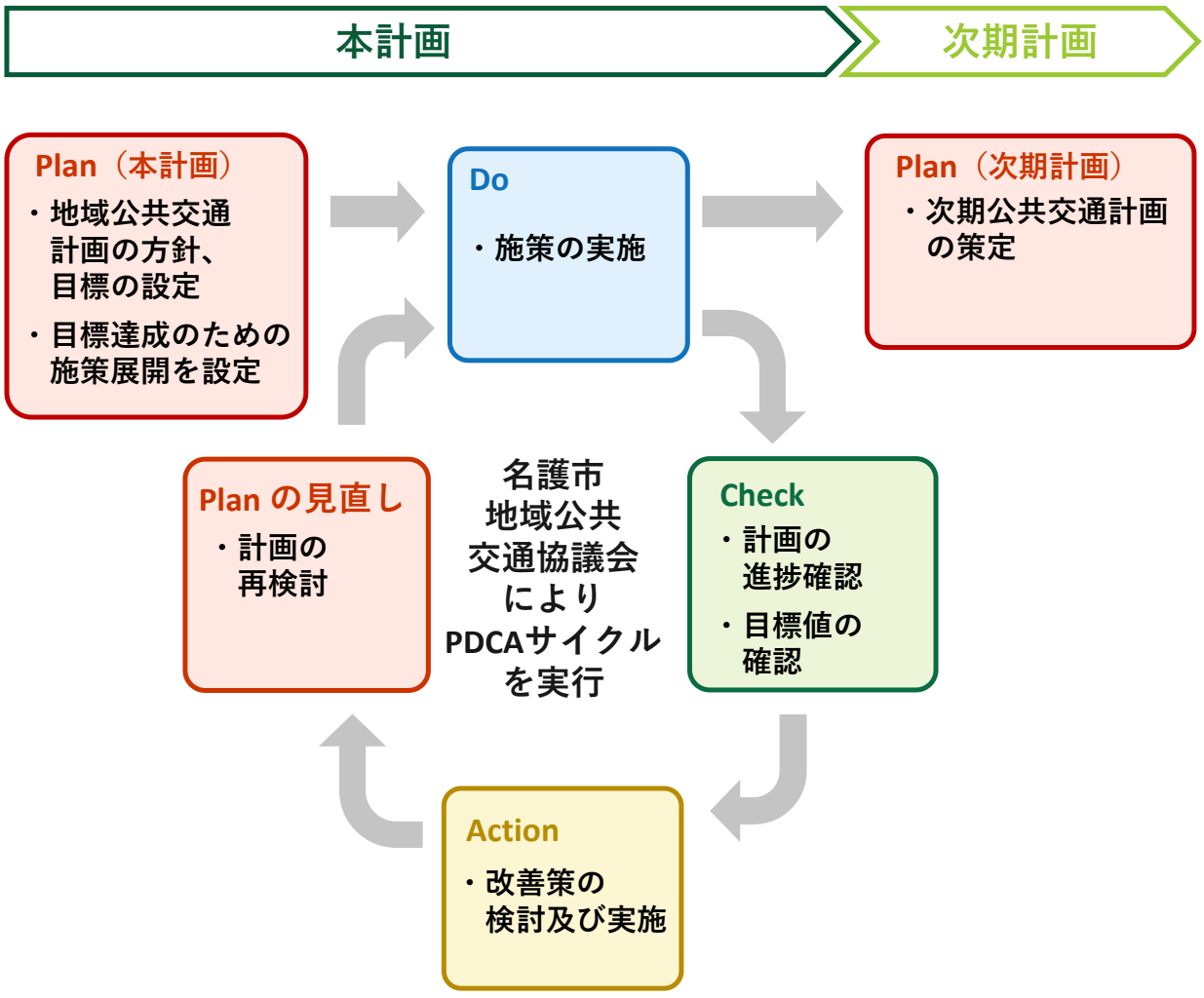


図 7-1　PDCA サイクルの流れ