

**名護市地域公共交通計画
(改定抜粋版)**

令和4年3月

名護市

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。

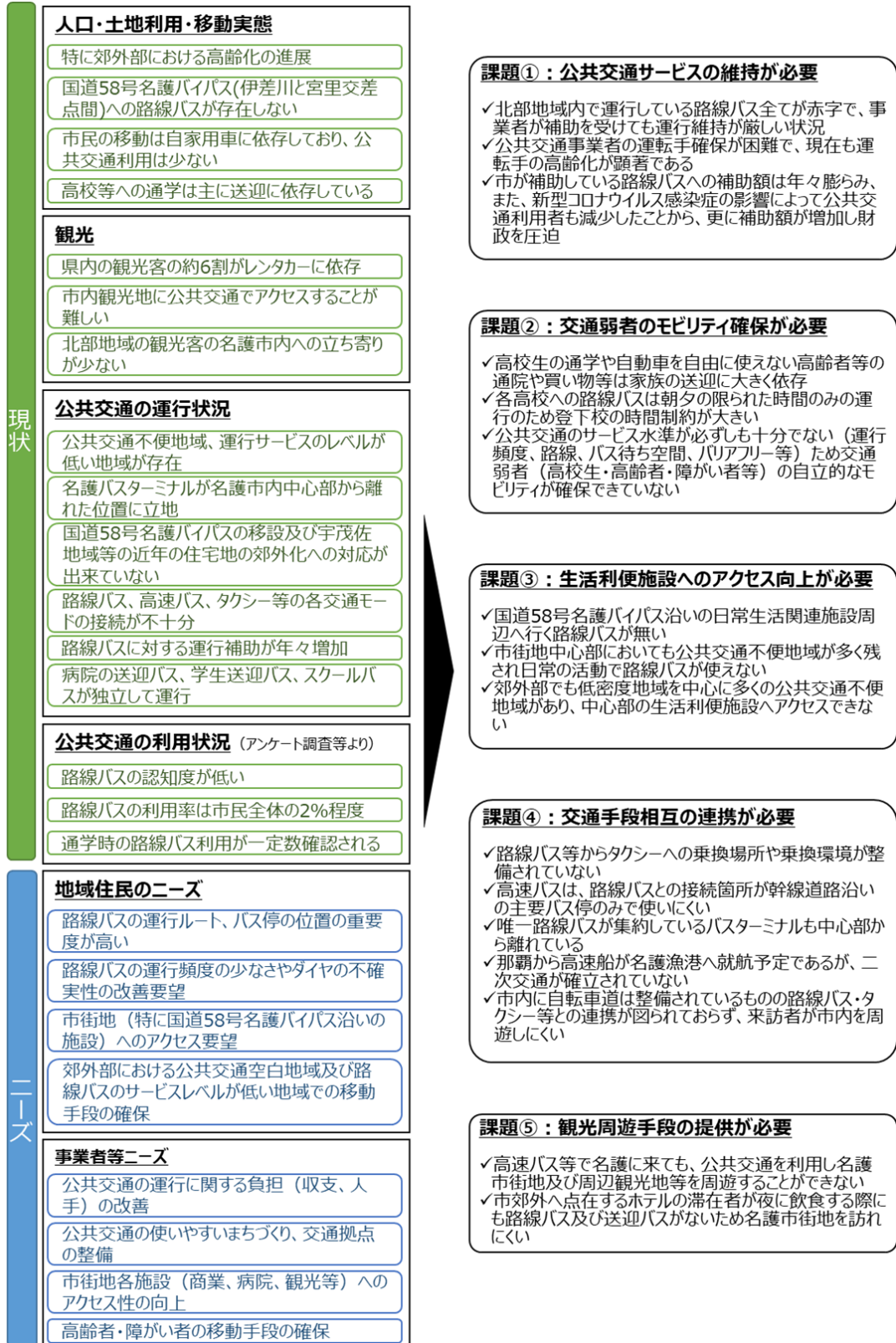


図 6-1 地域公共交通に関する課題の整理

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。

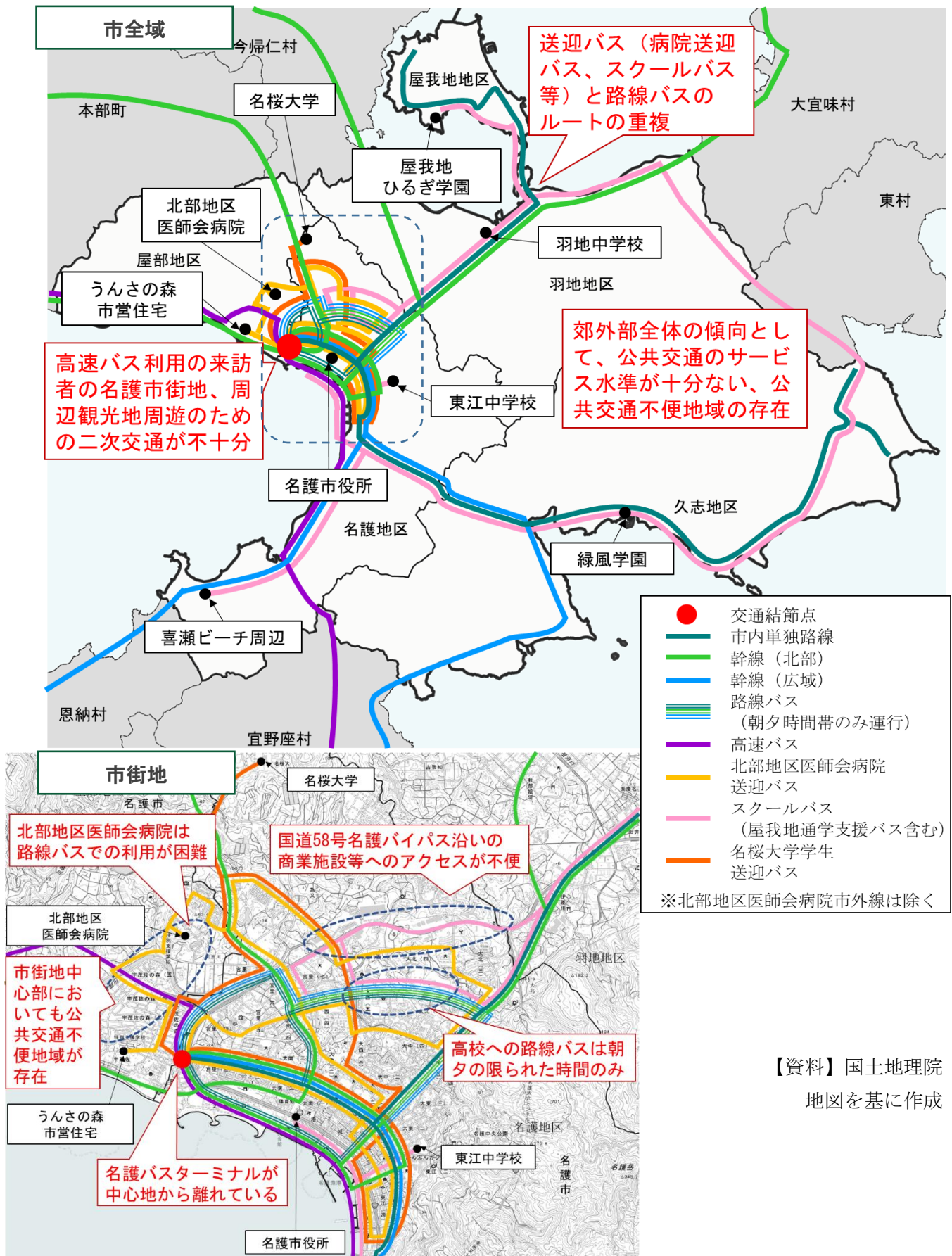


図 6-2 地域公共交通に関する現状の課題

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。

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

北部地域の中心拠点として、名護市民及び周辺自治体等からの来訪者が名護市内の施設を利用しやすい移動手段を提供

方向性②

名護市民の移動利便性向上

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

方向性③

北部地域観光客への対応

北部地域の玄関口として、世界自然遺産「やんばるの森」や沖縄北部テーマパーク開業等により、増加が想定される観光客への移動手段の提供

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 公共交通ネットワークのあり方

地域公共交通は、現在、将来のまちを支えながら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サービスを提供するため、生活交通や観光交通といった適切な役割分担のもと各路線が連携しながら、市民や来訪者にとって利用しやすく、まちのにぎわいが促進されるような公共交通ネットワークの形成を目指します。

(1) 各地域公共交通機関の役割・機能分担

■各公共交通機関の役割・機能分担

位置づけ		系統	役割
幹線交通（広域）		高速バス(111, 117)、YKB、エアポートバス、名護西線(20)、名護西空港線(120)、名護東線(77)、高速船	那覇空港や那覇バスターミナルと名護バスターミナルや本部町を結ぶ中南部から北部までを結ぶ路線・航路
幹線交通（北部）		本部半島線(65(右回り), 66(左回り)), 辺土名線(67)、備瀬線(70)、瀬底線(76)、高速船	県北部の市町村を跨る路線・航路
フィーダー交通	支線交通	名護・うるま線(22)	県中北部を結ぶ路線バス
	地域内交通	屋我地線(72)、名護東部線(78)、名護市コミュニティバス(①循環線、②二見以北線)	主として名護市内で完結する路線（市内単独路線）で、広域幹線交通や幹線交通、地域拠点に接続する
面的交通		デマンド交通、タクシー、カーシェア、シェアサイクリング、小型モビリティ、グリーンスローモビリティ等	路線バスやコミュニティバスの運行がない地域や時間帯を補完する。小規模な需要をカバーする
特定の利用者等の移動を担う交通		スクールバス、介護送迎・デイサービス、病院送迎バス、移動販売車、カーシェア等	特定の利用者や目的に応じて公共交通を補完する

※括弧書きは系統番号

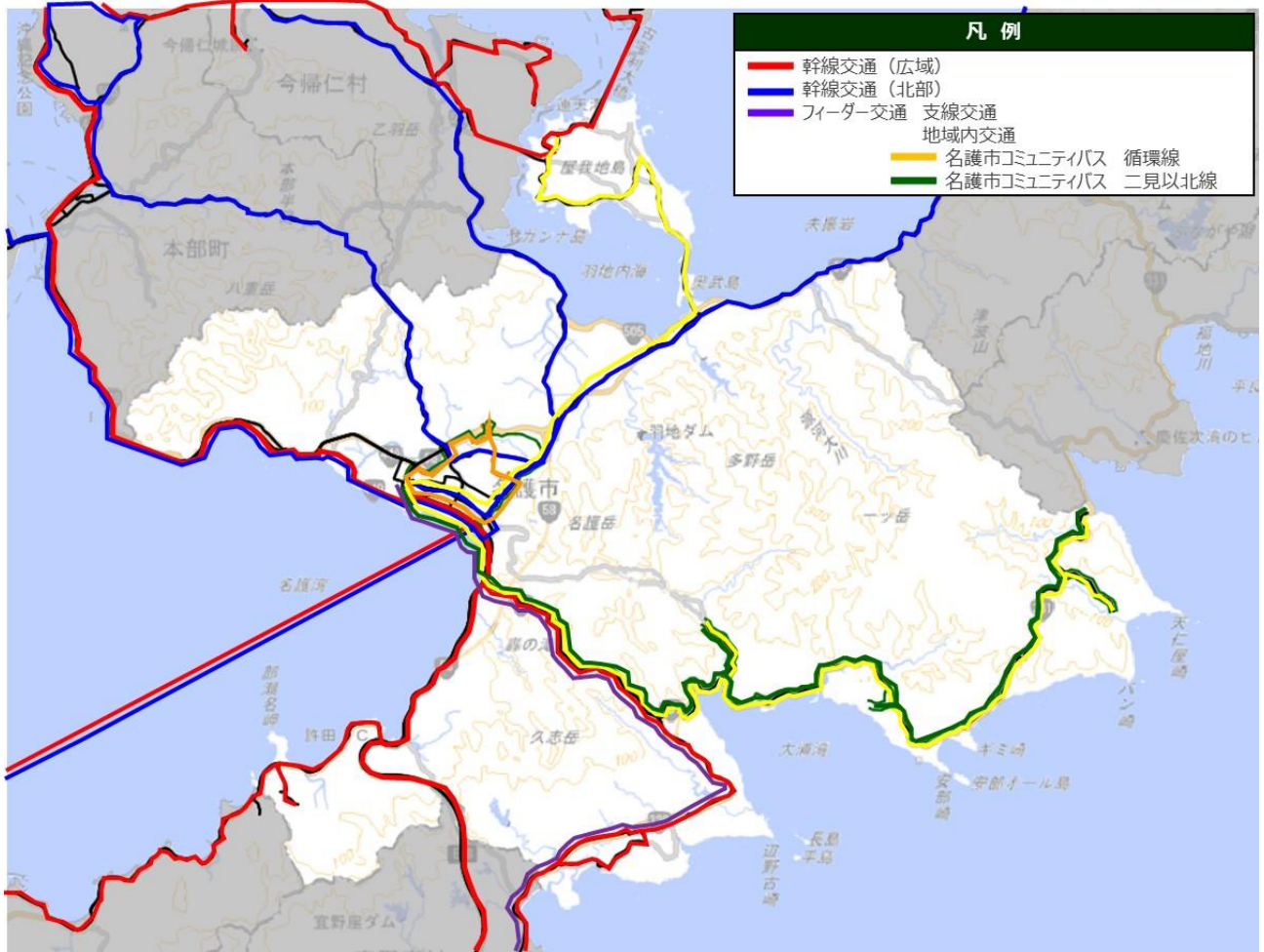


図 各公共交通機関の役割・機能分担

(2) 路線の必要性

対象地域における補助事業の必要性について、以下に整理しました。

① 名護市コミュニティバス（循環線）

路線名	名護市コミュニティバス（循環線）
地区	名護市街地周辺（市内完結路線）
事業許可区分	4条乗合
運営態様	路線定期運行
実施主体	名護市（運行は運行事業者へ委託）
補助事業の活用	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）
必要性	名護市コミュニティバス（循環線）は名護市内完結の路線であり、名護バスターミナルを発着地として路線バスが運行していない市街地の交通空白地域を右回りと左回りで運行する。名護地区の居住者の通勤、通学、買物、通院、私用といった日常生活行動を支えている他、名護市に訪問した市外客や観光客の市街地内の移動を円滑にする上で重要な役割を担っている。一方で、自治体の営業努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

② 名護市コミュニティバス（二見以北線）

路線名	名護市コミュニティバス（二見以北線）
地区	久志地区（二見以北地域）
事業許可区分	4条乗合
運営態様	路線定期運行
実施主体	名護市（運行は運行事業者へ委託）
補助事業の活用	地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）
必要性	名護市コミュニティバス（二見以北線）は名護市内完結の路線であり、名護バスターミナルと有津間（イオン経由）を連絡し、市街地より離れた二見以北エリアの居住者の通勤、通学、買物、通院などの日常生活行動を支える重要な役割を担っている。また、名護東部線が運行していない日中や夕方の地域住民の交通を補う形で運行している。一方で、市街地から距離がある路線であることに加え、当該エリアの利用者数も少ないことから自治体の営業努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

(3) 補助系統に関する地域公共交通の事業及び実施主体

補助系統に関する地域公共交通の事業及び実施主体の概要を以下に示します。

No.	系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
①	名護市コミュニティバス (循環線)	名護 BT	イオン	名護 BT	4条乗合	路線定期 運行	名護市（運行は交通事業者へ委託）	フィーダー補助
②	名護市コミュニティバス (二見以北線)	名護 BT	イオン	有津	4条乗合	路線定期 運行	名護市（運行は交通事業者へ委託）	フィーダー補助

1.4 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。

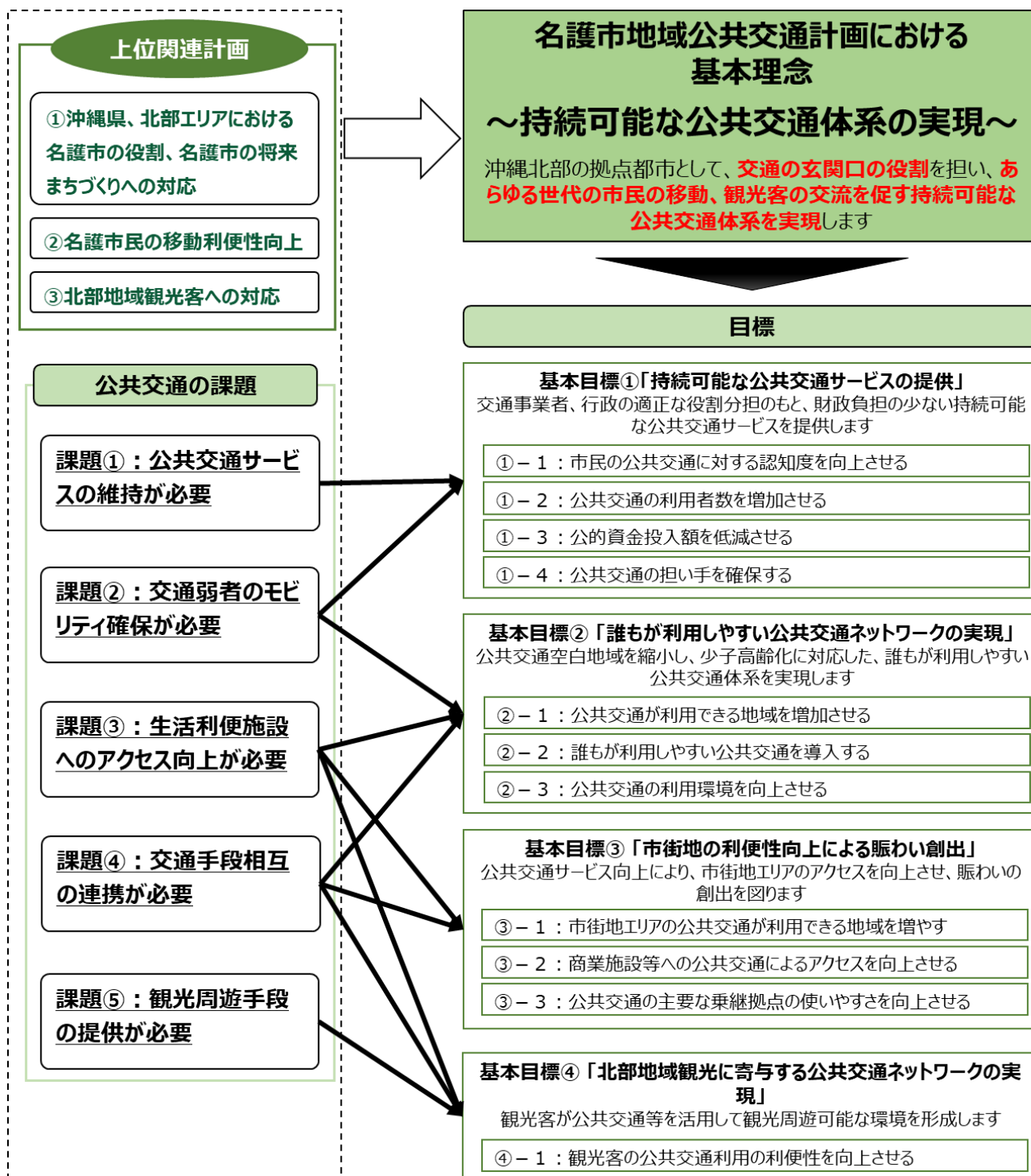


図 6-4 地域公共交通の現状課題や将来の公共交通の方向性を踏まえた基本目標の設定

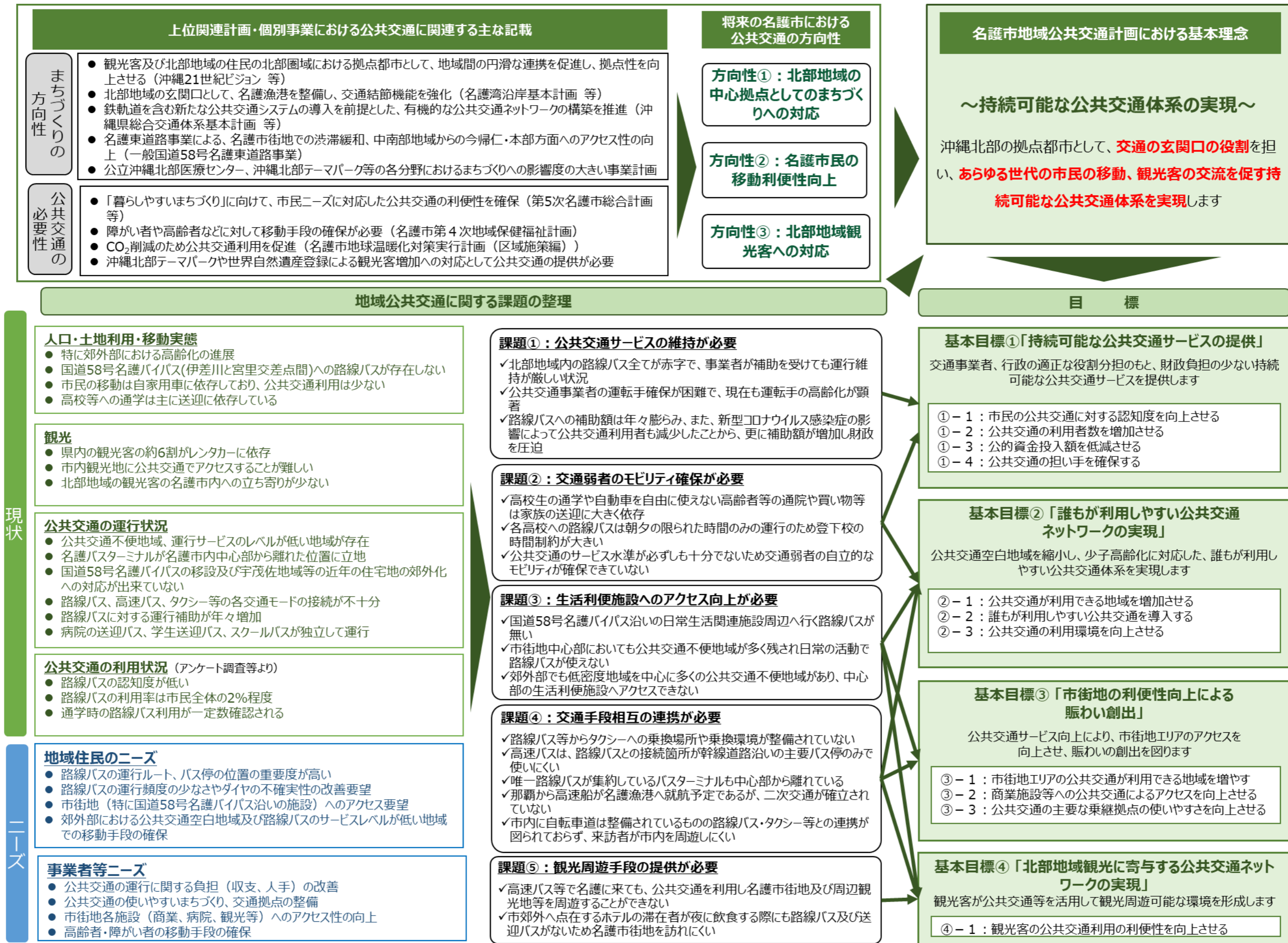


図 6-5 地域公共交通の現状課題や将来の公共交通の方向性を踏まえた基本目標の設定

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
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感じた人数	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
	循環線	R5にて把握	R5を維持	R5を維持
	二見以北線	R5にて把握	R5を維持	R5を維持
	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
	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※)
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
コミュニティバスの運賃収入				
循環線		—	R5の実績	R5の実績よりも増加
二見以北線		—	R5の実績	R5の実績よりも増加
コミュニティバスの運行経費				
循環線		—	R5の実績	R5の実績よりも減少
二見以北線		—	R5の実績	R5の実績よりも減少
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
	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

※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	—	高評価が低評価を上回る	高評価が低評価を上回る
		コミュニティバスへのバスロケーションシステムの導入	—	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%
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

	短期目標			現況値	
	H28	H29	H30	R1	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、
 $\text{運送収入} \div \text{実車走行キロ} \div \text{平均賃率}$ （1人1キロあたりの運賃の平均）で算出。

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感じた人数	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	
循環線	コミュニティバス利用実績から把握
二見以北線	コミュニティバス利用実績から把握
路線バスの平均乗車密度	事業者からの報告により把握
コミュニティバスの平均乗車密度	
循環線	名護市で把握
二見以北線	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
コミュニティバスの運賃収入	
循環線	コミュニティバス利用実績から把握
二見以北線	コミュニティバス利用実績から把握
コミュニティバスの運行経費	
循環線	コミュニティバス利用実績から把握
二見以北線	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

表 7-2 各指標の把握方法一覧②

指標	把握方法
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
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
「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