

## 名護市地域公共交通計画の指標達成状況・進捗について

令和7年8月29日  
名護市

# 名護市地域公共交通計画における指標一覧

名護市地域公共交通計画においては、基本目標の達成状況を把握するため目標に基づいた計32の指標を設定

目標	指標
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
	①-1-1 「路線バスの運行情報」を良く知っていると回答した人数
	①-1-2 わかりやすい路線表示等のバス停設置割合
	①－2：公共交通の利用者数を増加させる
	①-2-1 路線バス利用者数（補助路線）
	①-2-2 タクシー輸送人員
	①-2-3 コミュニティバス利用者数
	①-2-4 路線バスの平均乗車密度
	①-2-5 市街地コミュニティバスの平均乗車密度
	①-2-6 名護市民のバス利用率
	①-2-7 名護市民のバス利用頻度
	①－3：公的資金投入額を低減させる
	①-3-1 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
	①-3-2 公的資金が投入されている路線バスの収支率
	①-3-3 市街地コミュニティバスの運賃収入
	①-3-4 市街地コミュニティバスの運行経費
	①-3-5 公的資金投入に対する理解度
①－4：公共交通の担い手を確保する	①-4-1 公共交通の乗務員数

目標	指標
基本目標②誰もが利用しやすい公共交通の実現	②-1：公共交通が利用できる地域を増加させる
	②-1-1 バスの市全体の人口カバー率（バス停留所から300m 圏内）
	②-2：誰もが利用しやすい公共交通を導入する
	②-2-1 ノンステップコミュニティバスの導入率
	②-2-2 高齢者の外出率
	②-2-3 高校生の登下校時の公共交通利用率
	②-3：公共交通の利用環境を向上させる
	②-3-1 路線バス等の公共交通に対する満足度
	②-3-2 公共交通に関する高評価（感謝等）、低評価（苦情等）の件数
	②-3-3 市街地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
基本目標③市街地の利便性向上による賑わいの創出	②-3-4 公共交通利用者のキャッシュレス決済利用率
	②-3-5 「バス停環境」を快適と回答した人数
	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
	③-1-1 バスの名護地区の人口カバー率（バス停留所から300m 圏内）
	③-1-2 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
	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
	③-2-1 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
	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
	③-3-1 「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
	④-1：観光客の公共交通利用の利便性を向上させる
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	④-1-1 公共交通を利用した観光客数
	④-1-2 名護市観光入込客数
	④-1-3 名護市宿泊施設入込客数
	④-1-4 観光地最寄りのバス停の乗降者数

指標の達成状況まとめ

主要な指標の結果	コミュニティバス関連	利用者数	指標 ①-2-3 (P6)	<b>&lt;循環線、二見以北線&gt; 運行開始以降、順調に増加</b> <b>&lt;羽地・屋我地線&gt; 運行1年に満たないが、72屋我地線の運休前の利用者数より多くなる見込み</b>		
		カバー人口	指標 ②-1-1 (P15)	・空白地を補完するコミュニティバスのルートを設定してきたため、バスの <b>人口カバー率は循環線、二見以北線、羽地・屋我地線の運行に伴い増加</b> （現時点の <b>人口カバー率は71.3%</b> でカバー人口は約4.5万人） ・路線バスのみ的人口カバー率は59.6%、カバー人口は約3.8万人で、 <b>コミュニティバスの運行により約7千人をカバー</b> することができている		
		収入	指標 ①-3-3 (P12)	<b>&lt;循環線、二見以北線&gt; 運行開始以降、順調に増加</b> <b>&lt;羽地・屋我地線&gt; 運行1年に満たないが、72屋我地線の運休前の収入より少なくなる見込み</b>		
		経費	指標 ①-3-4 (P13)	・ <b>物価・人件費の上昇による増加も想定</b> され、需要の少ない便の <b>減便・ルート改善、デマンド化</b> 等を含めた効率化を検討していく必要がある。		
	（補助路線）バス	利用者数	指標 ①-2-1 (P5)	・計画策定時のR4から <b>利用者数は回復傾向</b> 。ただし、R5.10.16に複数の系統で <b>減便がなされており、補助路線全体の利用者はR5からR6にかけて減少</b>		
		公的資金投入額	指標 ①-3-1 (P10)	・利用者数の回復と減便による運行費用の減少に伴い、 <b>市の公的資金投入額は減少</b> 。	・今後、 <b>物価・人件費の上昇による悪化も想定</b> され、 <b>利用促進策（収入増加）や利用者の利便性とバランスを考慮した運行効率化策（経費削減）</b> の検討が必要	
		収支率	指標 ①-3-2 (P11)	・利用者数の回復と減便による運行費用の減少に伴い、 <b>収支率は増加</b> している。		
	指標による評価の課題	・ <b>アンケートで取得する指標</b> について、居住地や年代等の属性によって傾向が異なり <b>同一条件での評価が難しい</b> （R6第4回協議会にて報告済み） ・計画策定時点（R4.3）はコロナ禍だったこともあり、 <b>目標値が低めに設定されている</b> ことがある（R6第4回報告済み） ・市域全体を対象とする指標が基本であり、 <b>地域により異なる課題を評価することが難しい</b> ・沖縄県内の他自治体と比較しても設定している <b>指標の数が多く</b> 、計測に伴う負担が大きい（次項参照） ⇒ <b>今後、地域公共交通計画改定時に、指標の計測にともなう負担や難易度も考慮して、各地域の課題や取り組みを改善していくことにつなげることが可能な指標の設定を検討する方針</b>				

## 沖縄県内他自治体の地域公共交通計画における指標の設定状況

沖縄県内の名護市以外の自治体における地域公共交通計画において設定されている指標の数は4～15指標と名護市より少ない。

#	地域	計画名	自治体	策定期間	設定している指標の数
1	南部	那覇市地域公共交通計画	那覇市	2025年3月	5指標
2	南部	浦添市地域公共交通計画	浦添市	2024年2月	15指標
3	南部	豊見城市地域公共交通計画	豊見城市	2023年3月	13指標
4	中部	宜野湾市地域公共交通計画	宜野湾市	2024年3月	7指標
5	中部	北谷町地域公共交通計画	北谷町	2023年3月	12指標
6	中部	北中城村地域公共交通計画	北中城村	2023年3月	9指標
7	北部	名護市地域公共交通計画	名護市	2022年3月	32指標
8	北部	伊平屋村地域公共交通	伊平屋村	2024年3月	12指標
9	離島	石垣市地域公共交通計画	石垣市	2022年3月	4指標
10	離島	宮古島市地域公共交通計画	宮古島市	2024年3月	6指標
11	離島	粟国村地域公共交通	粟国村	2024年3月	4指標
参1	南部	＜参考＞糸満市地域公共交通網形成計画	糸満市	2020年2月	13指標
参2	南部	＜参考＞南城市地域公共交通網形成計画	南城市	2017年3月	13指標
参3	中部	＜参考＞沖縄市地域公共交通網形成計画	沖縄市	2018年2月	8指標

指標の達成状況：基本目標①-1（指標①-1-1、①-1-2）

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						
		短期目標以上			中長期目標以上			
指標	単位	R4	R5	R6	短期目標	中長期目標	結果	計測方法
①-1-1 「路線バスの 運行情報」を 良く知っていると 回答した人数	%	8%	6%	12%	25%	50%	・ 居住地や年代などによって傾向が異なり、正確な評価が困難 ⇒計画改定時に指標の見直しを想定	住民アンケート
①-1-2 わかりやすい 路線表示等の バス停設置割合	%	44%	29%	35%	100%	100%	・ 居住地や年代などによって傾向が異なり、正確な評価が困難 ⇒計画改定時に指標の見直しを想定	住民アンケート

指標の達成状況：基本目標①-2（指標①-2-1）

基本目標①	持続可能な公共交通サービスの提供
目標①-2	公共交通の利用者数を増加させる

					短期目標以上	中長期目標以上		
指標	単位	R4	R5	R6	短期目標	中長期目標	備考	計測方法
①-2-1 路線バス利用者数 （補助路線）	人	210,629	242,803	234,208	247,107	短期目標以上	・ R4からR5にかけて増加 ・ R5.10.16に減便された路線も多く、R5からR6にかけては減少	交通事業者からの補助申請データ※
－65・66本部半島線	人	111,402	118,658	118,634	－	－	・ R4からR5にかけて増加 ・ R5.10.16に計7便減便されたもののR5からR6にかけては横ばい	〃
－67辺土名線	人	76,172	92,752	83,960	－	－	・ R4からR5にかけて増加 ・ R5.10.16に計12便減便されたこともありR5からR6にかけては減少	〃
－70備瀬線	人	8,829	15,169	14,584	－	－	・ R4からR5にかけて増加 ・ R5.10.16に計2便減便されたこともありR5からR6にかけては減少	〃
－72屋我地線	人	11,364	12,335	12,953	－	－	・ R4からR6まで増加傾向 ・ R7.1.14から運休	〃
－78名護東部線	人	2,862	3,889	4,077	－	－	・ R4からR6まで増加傾向 ・ R6.12.2から運休	〃

<b>&lt;路線バス（補助路線）の便数の変化&gt;</b> R5.10.16のダイヤ改正時に減便がなされている。 補助対象路線の便数の変化は右記の通り	路線	便数		増減
		～R5.10.15	R5.10.16～	
	－65・66本部半島線	計34便	計27便	7便減少
	－67辺土名線	計36便	計24便	12便減少
	－70備瀬線	計5便	計3便	2便減少
	－72屋我地線	計12便	計10便	2便減少
	－78名護東部線	計6便	計6便	増減無し

※申請のデータ対象期間は10月～翌年9月（R4：R3.10～R4.9、R5：R4.10～R5.9、R6：R5.10～R6.9）

## 指標の達成状況：基本目標①-2（指標①-2-2、①-2-3）

基本目標①		持続可能な公共交通サービスの提供						
目標①-2		公共交通の利用者数を増加させる						
							短期目標以上	中長期目標以上
指標	単位	R4	R5	R6	短期目標	中長期目標	備考	計測方法
①-2-2 タクシー輸送人員※1	人	1,164,654	1,148,828	1,126,916	1,389,296	短期目標以上	・ R4よりR6にかけて大きく変動していない状況 (R4からR6にかけて-3%)	事業者提供データ (市内3事業者)
①-2-3 コミュニティバス利用者数	—	—	—	—	—	—	—	—
—循環線	人	23,835※2	41,327※3	50,246	55,271 (R6+10%)	57,783 (R6+15%)	・ R4年度の実証実験時から順調に増加	コミュニティバス利用実績
—二見以北線	人	7,629※2	10,105※4	12,951	14,246 (R6+10%)	11,621 (R6+15%)	・ R4年度の実証実験時から順調に増加	〃
—羽地・屋我地線	人	—	—	15,956※5	17,552 (R6+10%)	18,394 (R6+15%)	・ R6年度より計測開始 ・ 利用者数は既存の路線バスである72屋我地線より多くなる見込み	〃
<参考：再掲> —72屋我地線	人	11,364	12,335	12,953	—	—	—	交通事業者からの補助申請データ※6

羽地・屋我地線はR7.1.14より72屋我地線に代わり運行を開始  
⇒羽地・屋我地線の利用者数は72屋我地線より多くなる見込み

※1市内を運行する3事業者を対象に算出 ※2運行をしていたR4.12.10～R5.3.26の実績を年間に拡大 ※3 運行をしていたR5.10.1～R6.3.31の実績を年間に拡大

※4運行をしていたR6.2.23～R6.3.31の実績を年間に拡大 ※5運行をしていたR7.1.14～R7.3.31の実績を年間に拡大

※6申請のデータ対象期間は10月～翌年9月（R4：R3.10～R4.9、R5：R4.10～R5.9、R6：R5.10～R6.9）



指標の達成状況：基本目標①-2（指標①-2-4）

基本目標①	持続可能な公共交通サービスの提供
目標①-2	公共交通の利用者数を増加させる

短期目標以上

中長期目標以上

指標	単位	R4	R5	R6	短期目標	中長期目標	備考	計測方法
①-2-4 路線バス平均乗車密度※1	—	—	—	—	—	—	—	—
－65・66本部半島線	人/日・km	1.8	2.1	2.4	2.0	短期目標以上	・ R4からR6にかけて増加傾向 ・ 中長期目標以上を達成 ・ R5.10.16の減便に伴い、R5からR6にかけて利用者数が減少している路線についても平均乗車密度は増加している	交通事業者補助申請データ※2
－67辺土名線	人/日・km	1.9	2.4	3.2	1.8	短期目標以上		〃
－70備瀬線	人/日・km	1.0	1.5	1.6	1.4	短期目標以上		〃
－72屋我地線	人/日・km	0.4	0.7	1.0	0.7	短期目標以上		〃
－78名護東部線	人/日・km	0.2	0.3	0.3	0.2	短期目標以上		〃

<b>&lt;路線バス（補助路線）の便数の変化&gt; 再掲</b> R5.10.16のダイヤ改正時に減便がなされている。 補助対象路線の便数の変化は右記の通り	路線	便数		増減
		～R5.10.15	R5.10.16～	
	－65・66本部半島線	計34便	計27便	7便減少
	－67辺土名線	計36便	計24便	12便減少
	－70備瀬線	計5便	計3便	2便減少
	－72屋我地線	計12便	計10便	2便減少
	－78名護東部線	計6便	計6便	増減無し

※1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であり、交通事業者の補助申請データでは「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

※2申請のデータ対象期間は10月～翌年9月（R4：R3.10～R4.9、R5：R4.10～R5.9、R6：R5.10～R6.9）

7



指標の達成状況：基本目標①-2（指標①-2-5）

基本目標①		持続可能な公共交通サービスの提供						
目標①-2		公共交通の利用者数を増加させる						
							短期目標以上	中長期目標以上
指標	単位	R4	R5	R6	短期目標	中長期目標	備考	計測方法
①-2-5 コミュニティバス 平均乗車密度※1	—	—	—	—	—	—	—	—
—循環線	人/日・km	—	2.5 ※2	3.2 ※3	1.0	1.5	・ 運行開始時点で中長期目標を達成している状況（計画策定時点（R4.3）はコロナ禍であったこともあり、目標値が実態より低かったことが想定される）	コミュニティバス 利用実績
—二見以北線	人/日・km	—	1.5 ※4	1.7 ※5	1.0	1.5		〃
—羽地・屋我地線	人/日・km	—	—	2.1 ※6	1.0	1.5		〃

※1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であり、「輸送人キロ÷実車走行キロ」で算出.R4は正確なバス停別乗降者数が取得できていないため算出していない  
※2 運行をしていたR5.10.1～R6.3.31の実績より算出 ※3 R6年度中にダイヤ変更をしているためダイヤ変更後のR6.10.1～R7.3.31の実績で算出  
※4 運行を開始したR6.2.23～R6.3.31の実績より算出 ※5 R6年度中にダイヤ変更をしているためダイヤ変更後のR6.12.2～R7.3.31の実績で算出 ※6運行を開始したR7.1.14～R7.3.31の実績より算出

## 指標の達成状況：基本目標①-2（指標①-2-6、①-2-7）

基本目標①		持続可能な公共交通サービスの提供						
目標①-2		公共交通の利用者数を増加させる						
							短期目標以上	中長期目標以上
指標	単位	R4	R5	R6	短期目標	中長期目標	備考	計測方法
①-2-6 名護市民の バス利用率	%	9%	5%	13%	10%	20%	<ul style="list-style-type: none"> <li>居住地や年代などによって傾向が異なり正確な評価が困難 ⇒計画改定時に指標の見直しを想定</li> </ul>	住民アンケート
①-2-7 名護市民の バス利用頻度	回／週	-	2.0	3.1	1.5	2.0	<ul style="list-style-type: none"> <li>居住地や年代などによって傾向が異なり正確な評価が困難 ⇒計画改定時に指標の見直しを想定</li> </ul>	住民アンケート

## 指標の達成状況：基本目標①-3（指標①-3-1）

基本目標①		持続可能な公共交通サービスの提供						
目標①-3		公的資金投入額を低減させる						
							短期目標以上	中長期目標以上
指標	単位	R4	R5	R6	短期目標	中長期目標	備考	計測方法
①-3-1 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	千円	71,037	66,573	56,644	49,311	短期目標値 又は維持	<ul style="list-style-type: none"> <li>R4からR5は利用者数が増加した路線の収益が増えたことで約4百万円減少</li> <li>R5からR6は減便により運行費用が減少したことで約10百万円減少</li> </ul>	交通事業者からの補助申請データ※
－65・66本部半島線	千円	19,869	19,366	14,456	－	－	<ul style="list-style-type: none"> <li>R4からR5は横ばい</li> <li>R5からR6は減便により運行費用が減少したことで約5百万円減少</li> </ul>	〃
－67辺土名線	千円	10,209	7,783	1,928	－	－	<ul style="list-style-type: none"> <li>R4からR5は利用者数が増加し収益が増えたことで減少</li> <li>R5からR6は減便により運行費用が減少したことで約6百万円減少</li> </ul>	〃
－70備瀬線	千円	6,837	6,697	4,796	－	－	<ul style="list-style-type: none"> <li>R4からR5は横ばい</li> <li>R5からR6は減便により運行費用が減少したことで約2百万円減少</li> </ul>	〃
－72屋我地線	千円	17,577	17,549	16,464	－	－	<ul style="list-style-type: none"> <li>R4からR5は横ばい</li> <li>R5からR6は減便により運行費用が減少したことで約百万円減少</li> </ul>	〃
－78名護東部線	千円	16,545	17,178	19,000	－	－	<ul style="list-style-type: none"> <li>R4からR6にかけて増加傾向（便数等の運行形態は変わっていないことから物価高等による運行費用の増加と想定される）</li> </ul>	〃

## 指標の達成状況：基本目標①-3（指標①-3-2）

基本目標①		持続可能な公共交通サービスの提供						
目標①-3		公的資金投入額を低減させる						
							短期目標以上	中長期目標以上
指標	単位	R4	R5	R6	短期目標	中長期目標	備考	計測方法
①-3-2 公的資金が投入されている路線バス収支率	%	26%	30%	34%	30%	短期目標値又は維持	<ul style="list-style-type: none"> <li>R4からR5は利用者数が増加した路線の収益が増えたことで4pt上昇</li> <li>R5からR6は減便により運行費用が減少したことで4pt上昇</li> </ul>	交通事業者からの補助申請データ※
－65・66本部半島線	%	27%	29%	33%	－	－	<ul style="list-style-type: none"> <li>R4からR5は利用者数が増加し収益が増えたことで2pt上昇</li> <li>R5からR6は減便により運行費用が減少したことで4pt上昇</li> </ul>	〃
－67辺土名線	%	33%	39%	50%	－	－	<ul style="list-style-type: none"> <li>R4からR5は利用者数が増加し収益が増えたことで6pt上昇</li> <li>R5からR6は減便により運行費用が減少したことで11pt上昇</li> </ul>	〃
－70備瀬線	%	18%	23%	25%	－	－	<ul style="list-style-type: none"> <li>R4からR5は利用者数が増加し収益が増えたことで5pt上昇</li> <li>R5からR6は減便により運行費用が減少したことで2pt上昇</li> </ul>	〃
－72屋我地線	%	9%	13%	18%	－	－	<ul style="list-style-type: none"> <li>R4からR5は利用者数が増加したことで4pt上昇</li> <li>R5からR6は減便により運行費用が減少したことで5pt上昇</li> </ul>	〃
－78名護東部線	%	4%	5%	6%	－	－	<ul style="list-style-type: none"> <li>R4からR6まで利用者が増加したことで上昇傾向</li> </ul>	〃

※申請のデータ対象期間は10月～翌年9月（R4：R3.10～R4.9、R5：R4.10～R5.9、R6：R5.10～R6.9）

## 指標の達成状況：基本目標①-3（指標①-3-3）

基本目標①		持続可能な公共交通サービスの提供						
目標①-3		公的資金投入額を低減させる						
							短期目標以上	中長期目標以上
指標	単位	R4	R5	R6	短期目標	中長期目標	備考	計測方法
①-3-3 コミュニティバスの 運賃収入	—	—	—	—	—	—	—	—
—循環線	千円	1,781 ※1	3,390 ※2	4,088	4,497 (R6+10%)	4,701 (R6+15%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>R4年度より運賃収入は増加。</li> <li>通年運行をしたR6年度をベースに目標を設定</li> </ul>	コミュニティバス 利用実績
—二見以北線	千円	627 ※1	1,027 ※3	1,312	1,443 (R6+10%)	1,509 (R6+15%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>R4年度より運賃収入は増加。</li> <li>通年運行をしたR6年度をベースに目標を設定</li> </ul>	〃
—羽地・屋我地線	千円	—	—	2,003 ※4	2,203 (R6+10%)	2,303 (R6+15%)	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行を開始したR6年度をベースに目標を設定</li> <li>72屋我地線の運賃収入より少なくなる見込み</li> </ul>	〃
<参考：再掲> ・72屋我地線	千円	1,682	2,595	3,315	—	—	—	交通事業者からの補助申請データ※5

※1運行をしていたR4.12.10～R5.3.26の実績を年間に拡大 ※2 運行をしていたR5.10.1～R6.3.31の実績を年間に拡大 ※3運行をしていたR6.2.23～R6.3.31の実績を年間に拡大  
 ※4運行をしていたR7.1.14～R7.3.31の実績を年間に拡大 ※5申請のデータ対象期間は10月～翌年9月（R4：R3.10～R4.9、R5：R4.10～R5.9、R6：R5.10～R6.9）

## 指標の達成状況：基本目標①-3（指標①-3-4）

基本目標①		持続可能な公共交通サービスの提供						
目標①-3		公的資金投入額を低減させる						
		短期目標以上		中長期目標以上				
指標	単位	R5	R6	R7	短期目標	中長期目標	備考	計測方法
①-3-4 コミュニティバスの 運行経費	—	—	—	—	—	—	—	—
—循環線	千円	22,747 (運行213日)	34,740	37,091	維持	維持	<ul style="list-style-type: none"> <li>R6からR7にかけて約2百万円増加</li> <li>物価・人件費の上昇によるものと想定され、需要の少ない便の減便、ルートの改善等、効率化も含めて維持することを目指して進める</li> </ul>	名護市 収集
—二見以北線	千円	1,631 (運行38日)	21,309	26,551	維持	維持	<ul style="list-style-type: none"> <li>R6からR7にかけて約5百万円増加</li> <li>78名護東部線の運休に伴う増便（計6便→計8便）や物価・人件費の上昇によるものと想定され、需要の少ない便の減便、ルートの改善、デマンド化等、効率化も含めて維持することを目指して進める</li> <li>78名護東部線のR6の公的負担額（指標①-3-1）は19,000千円であり運休によりR7以降の負担が0円になることから合計の負担額は減少する見込み</li> </ul>	名護市 収集
—羽地・屋我地線	千円	—	6,167 (運行77日)	23,428	維持	維持	<ul style="list-style-type: none"> <li>物価・人件費の上昇による経費の増加も想定されることから、需要の少ない便の減便、ルートの改善、デマンド化等、効率化も含めて維持することを目指して進める</li> </ul>	名護市 収集

## 指標の達成状況：基本目標①-3、①-4（指標①-3-5、①-4-1）

基本目標①		持続可能な公共交通サービスの提供						
目標①-3		公的資金投入額を低減させる						
		短期目標以上		中長期目標以上				
指標	単位	R4	R5	R6	短期目標	中長期目標	備考	計測方法
①-3-5 公的資金投入に対する理解度	%	90%	86%	81%	現況値よりも1割上昇	現況値よりも1割上昇	・ 目標値は達成していないものの、現時点で高い水準	住民アンケート

目標①-4		公共交通の担い手を確保する						
指標	単位	R4	R5	R6	短期目標	中長期目標	備考	計測方法
①-4-1 公共交通の乗務員数	-	-	-	-	維持	維持	-	-
バス事業者※1	人	526	501	462	維持	維持	・ R4からR6にかけて減少傾向（－64人（－12％））	事業者提供データ
タクシー事業者※2	人	129	123	124	維持	維持	・ R4よりR6にかけて減少傾向（－5人（－4％））	事業者提供データ



## 指標の達成状況：基本目標②-1（指標②-1-1）

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

短期目標以上

中長期目標以上

指標	単位	R4	R5	R6	短期目標	中長期目標	備考	計測方法
②-1-1 バスの市全体の人口カバー率 (バス停留所300m 圏内)	%	下記 参照 (①)	下記 参照 (①～③)	下記 参照 (③～⑤)	75%	82%	・ R5.10の循環線運行、R6.2の二見以北線運行、R7.1の羽地・屋我地線運行に伴い増加	国土数値 情報等

R2国勢調査の人口より算出（名護市の人口＝65,334人）

ケース	バスネットワーク				バス停留所の変化		人口カバー率 (%)	カバー人口 (人)
	路線バス	循環線	二見以北線	羽地・屋我地線	追加	削除		
① なご丸運行前 ～R5.10	●	-	-	-	-	-	62.5%	39,713
② 循環線運行 R5.10～R6.2	●	●	-	-	イオン、柳児童公園、名護高校東、名護博物館、B&G海洋センター 等	-	67.9%	43,157
③ 二見以北線運行 R6.2～R6.12	●	●	●	-	大北市営団地、県営名護団地、東江五丁目 等	-	71.1%	45,210
④ 二見以北線運行 (78運休) R6.12～R7.1	● (78運休)	●	● 停車バス停変更	-	県営名護団地（東）、 わんさか大浦パーク	大川、有津、カヌチャリゾート クラブハウス、瀬嵩	71.1%	45,170
⑤ 羽地・屋我地線運行 R7.1～R7.5	● (72・78運休)	●	● 停車バス停変更	●	仲尾公民館、羽地の駅	運天原入り口	71.2%	45,274
⑥ 二見以北線変更 R7.5～	● (72・78運休)	●	● 停車バス停変更	●	大川	-	71.3%	45,309
参考 路線バスのみケース R7.5～	● (72・78運休)	-	-	-	-	なご丸のみ停車するバス 停	59.6%	37,886

## 指標の達成状況：基本目標②-2（指標②-2-1、②-2-2、②-2-3）

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②-2		誰もが利用しやすい公共交通を導入する						
							短期目標以上	中長期目標以上
指標	単位	R4	R5	R6	短期目標	中長期目標	備考	計測方法
②-2-1 ノンステップバスの導入率	%	100%	100%	100%	100%	100%	・ 中長期目標の達成を継続	名護市にて把握
②-2-2 高齢者の外出率 （月1回以上）	%	99%	93%	98%	80%	85%	・ 中長期目標の達成を継続 ・ 居住地や年代などによって傾向が異なり正確な評価が困難 ⇒計画改定時に指標の見直しを想定	住民アンケート
②-2-3 高校生の登下校時の公共交通利用率	%	5%	8%	20%	15%	20%	・ 居住地や学校によって傾向が異なり正確な評価が困難 ⇒計画改定時に指標の見直しを想定	住民アンケート

## 指標の達成状況：基本目標②-3（指標②-3-1～②-3-5）

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②-3		公共交通の利用環境を向上させる						
		短期目標以上		中長期目標以上				
指標	単位	R4	R5	R6	短期目標	中長期目標	備考	計測方法
②-3-1 路線バス等の公共交通 に対する満足度	%	41%	23%	42%	40%	50%	・ 居住地や年代などによって傾向が異なり正確な評価が困難 ⇒計画改定時に指標の見直しを想定	住民 アンケート
②-3-2 公共交通に関する 高評価（感謝等）、低 評価（苦情等）の件数	件	—	—	—	高評価が 低評価を上回る	高評価が 低評価を上回る	・ 取得が困難であるため、アンケートにより収集されている自由意見等を施策推進に活用する方針	名護市 収集
②-3-3 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%	100%	100%	100%	・ 中長期目標の達成を継続	名護市 にて把握
②-3-4 公共交通利用者のキャッ シュレス決済利用率※1	%	—	—	—	—	—	—	—
ーバス事業者※2	%	43%	56%	50%	5%	10%	・ R4の時点で目標を大きく上回っている （計画策定時点で現況値は不明であった）	事業者 データ
ータクシー事業者※3	%	38%	37%	46%	5%	10%	・ R4の時点で目標を大きく上回っている （計画策定時点で現況値は不明であった）	〃
②-3-5 「バス停環境」を 快適と回答した人数	%	46%	16%	22%	25%	50%	・ 居住地や年代などによって傾向が異なり正確な評価が困難 ⇒計画改定時に指標の見直しを想定	住民 アンケート

※1 決済件数に占めるキャッシュレス決済件数をキャッシュレス利用率として算出 ※2 市内を運行する補助路線に関するキャッシュレス決済利用率を算出

※3 市内3事業者のうち、キャッシュレス決済利用率を算出することが可能であった事業者を対象に算出

## 指標の達成状況：基本目標③-1（指標③-1-1）

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	

短期目標以上

中長期目標以上

指標	単位	R4	R5	R6	短期目標	中長期目標	備考	計測方法
指標③-1-1 バスの名護地区の人口カバー率 (バス停300m圏内)	%	下記参照 (①)	下記参照 (①～③)	下記参照 (③～⑤)	80%	90%	・ R5.10の循環線運行、R6.2の二見以北線運行に伴い増加	国土数値情報等

R2国勢調査の人口より算出（名護地区の人口＝36,722人）

ケース		バスネットワーク				市内のバス停留所の変化		人口カバー率 (%)	カバー人口 (人)
		路線バス	循環線	二見以北線	羽地・屋我地線	追加	削除		
①	なご丸運行前 ～R5.10	●	-	-	-	-	-	62%	22,779
②	循環線運行 R5.10～R6.2	●	●	-	-	イオン、柳児童公園、名護高校東、名護博物館、B&G海洋センター 等	-	71%	26,112
③	二見以北線運行 R6.2～R6.12	●	●	●	-	大北市営団地、県営名護団地、東江五丁目 等	-	77%	28,161
④	二見以北線運行 (78運休) R6.12～R7.1	● (78運休)	●	● 停車バス停変更	-	県営名護団地（東）、わんさか大浦パーク	大川、有津、カヌチャリゾートクラブハウス、瀬嵩	〃	〃
⑤	羽地・屋我地線運行 R7.1～R7.5	● (72・78運休)	●	● 停車バス停変更	●	仲尾公民館、羽地の駅	運天原入口	〃	〃
⑥	二見以北線変更 R7.5～	● (72・78運休)	●	● 停車バス停変更	●	大川	-	〃	〃
参考	路線バスのみケース R7.5～	● (72・78運休)	-	-	-	-	なご丸のみ停車するバス停	62%	22,779

## <参考> 指標③-1-1における名護地区の位置図





## 指標の達成状況：基本目標③-1（指標③-1-2）

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						
							短期目標以上	中長期目標以上
指標	単位	R4	R5	R6	短期目標	中長期目標	備考	計測方法
指標③-1-2 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%	45%	45%	60%	70%	・ R4から変化していない	国土数値 情報等

名護バスターミナル～イオンの区間では、  
なご丸の循環線、二見以北線、羽地・屋我地線が  
運行しており、**1時間に1本近くの運行頻度を確保**

### ■ 8～20時台（13時間）の運行本数

（イオン名護店の営業開始時刻は8:00）

#### <名護バスターミナル→イオン>

計12本/13時間

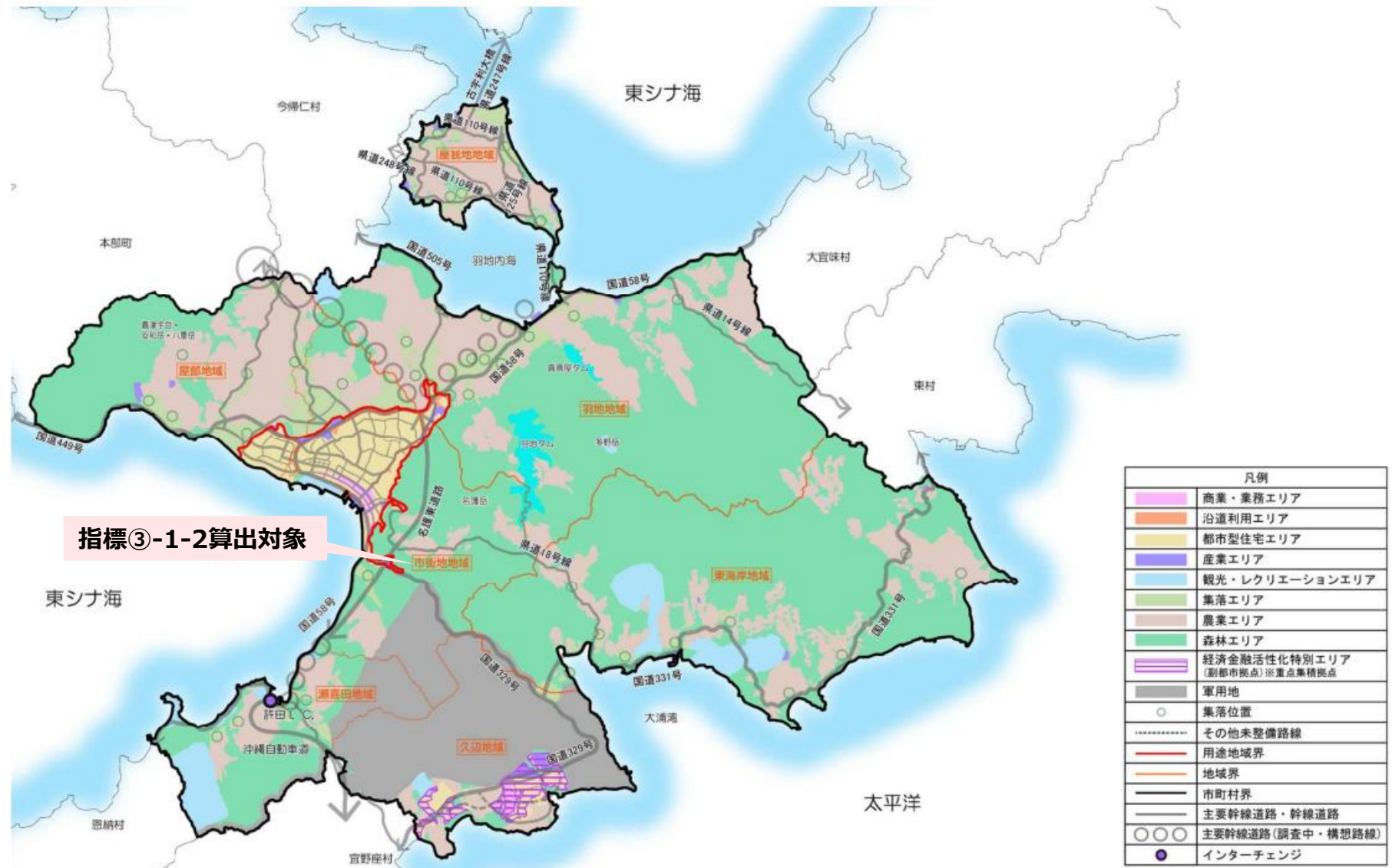
- ・循環線：7本
- ・二見以北線：2本
- ・羽地・屋我地線：3本

#### <イオン→名護バスターミナル>

計12本/13時間

- ・循環線：7本
- ・二見以北線：2本
- ・羽地・屋我地線：3本

## ＜参考＞ 指標③-1-2における市街地エリアの位置図





## 指標の達成状況：基本目標③-2、③-3（指標③-2-1、③-3-1）

基本目標③		市街地の利便性向上による賑わい創出						
目標③-2		商業施設等への公共交通によるアクセスを向上させる						
		短期目標以上		中長期目標以上				
指標	単位	R4	R5	R6	短期目標	中長期目標	備考	計測方法
③-2-1 市街地の大規模商業施設のうちバス停300m圏域にある施設の数	箇所	2	5	5	6	7	・ コミュニティバスなご丸運行によりイオン名護店等へのアクセスが可能になった	国土 数値情報等
<div> <p>なご丸運行前のバス停300m圏内に立地</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ サンエー東江ショッピングタウン</li> <li>・ タウンプラザかねひで大宮市場</li> </ul> </div> <div> <p>なご丸運行後に新たにバス停300m圏内となった湿雪</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ イオン名護店</li> <li>・ サンエー為又シティ</li> <li>・ JAファーマーズマーケット はい菜！やんばる市場</li> </ul> </div> <div> <p>短期目標の対象施設：①～⑥</p> <p>中長期目標の対象施設：①～⑦</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① サンエー東江ショッピングタウン</li> <li>② タウンプラザかねひで大宮市場</li> <li>③ イオン名護店</li> <li>④ サンエー為又シティ</li> <li>⑤ JAファーマーズマーケット はい菜！やんばる市場</li> <li>⑥ マックスバリュ</li> <li>⑦ 交通結節点</li> </ul> </div>								
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						
指標	単位	R4	R5	R6	短期目標	中長期目標	備考	計測方法
③-3-1 「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	%	47%	26%	38%	50%	80%	・ 居住地や年代などによって傾向が異なり、正確な評価が困難 ⇒計画改定時に指標の見直しを想定	住民アンケート

## 指標の達成状況：基本目標④-1（指標④-1-1～④-1-4）

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						
							短期目標以上	中長期目標以上
指標	単位	R4	R5	R6	短期目標	中長期目標	備考	計測方法
④-1-1 公共交通を利用した観光客数	万人	—	—	—	54	75	・ 計測のためには観光客アンケート調査が必要であり、指標に大きく関連する事業も実施していないことから調査も未実施の状況。今後、担当となる部署も含めて調整をしていく方針	アンケートより推定
④-1-2 名護市観光入込客数	万人	217	314	400	500	600	・ R4以降、増加傾向にある	名護市観光統計資料
④-1-3 名護市宿泊施設入込客数	万人	54	82	102	130	200	・ R4以降、増加傾向にある	名護市観光統計資料
④-1-4 観光地最寄りのバス停の乗降者数	人/日	4.4	9.5	10.2	20	30	・ R4以降、増加傾向にある	コミュニティバス利用実績

### <対象バス停>

- ・ 名護博物館（R5～）
- ・ 観光情報センター（R4～）
- ・ カヌチャリゾート（R4～）