

本部町地域公共交通計画

(資料編)

令和8年3月

沖縄県本部町

目次

1. 地域の概要	1
1-1 地勢・土地利用.....	2
1-2 人口特性	3
1-3 主要施設の立地状況.....	6
1-4 地域の移動特性.....	9
2. 公共交通の概要	13
2-1 公共交通ネットワークの概要	14
2-2 各交通手段の現状	15
3. 上位関連計画における公共交通の位置づけ	20
4. 計画策定に向けて実施した調査概要	33
4-1 住民アンケート.....	33
4-2 航路利用者アンケート.....	37
4-3 交通事業者・観光協会ヒアリング.....	39

1. 地域の概要

本町の地勢・土地利用や、人口・世帯、施設立地等については、以下のように整理されます。

表 1-1.地域の現状整理の結果

項目	内容
地勢・土地利用	<ul style="list-style-type: none"> ●沿岸部に平地があるものの、台地、山地が多く、全般に傾斜のある地形となっています。 ●町域の大半が森林であり、沿岸部に市街地が、全域に農用地が点在しています。
人口・世帯	<ul style="list-style-type: none"> ●人口は減少傾向で推移しており、今後も減少が見込まれています。一方、世帯数は増加、65歳以上の単独世帯の割合は増加しています。 ●人口は、渡久地～大浜一帯の中心部に集中していますが、沿岸部や山間部にも集落が点在しています。 ●高齢化率は2020年(令和2年)の32.9%から10年後の2030年(令和12年)には38.4%へと5.5ポイント増加すると推計されています。また、今後も高齢化が進むことが推計されており、山間部などではすでに高齢化率が50%を超えている地区もあります。
施設立地	<ul style="list-style-type: none"> ●中心部に多くの公共施設、スーパー、病院が立地しています。 ●小学校が5校、中学校が4校ありますが、そのうち3校は小中一貫校となっており、学校の統廃合が進められています。 ●観光施設は町内に広く点在しており、特に、沖縄を代表する観光施設である海洋博記念公園周辺には、多くの宿泊施設が立地しています。
移動状況	<ul style="list-style-type: none"> ●通勤通学先は、町外では、名護市、今帰仁村が多くなっています。 ●観光客の流動は、名護市、今帰仁村、恩納村の北部地域に加え、那覇市が多くなっています。

1-1 地勢・土地利用

1-1-1 地形

- 本町は、東経 127 度 54 分、北緯 26 度 39 分にあり、本部半島の先端に位置しています。西側の海域には瀬底島および水納島の離島を有しています。
- 地形は大きく山地と台地に分かれ、全般的に険しい山地形状をなしています。町の中央から南側にかけては八重岳や本部富士(ミラムイ)などの丘陵が連なり標高が高く、一方、西側から南側の沿岸部には平坦な地が広がっています。

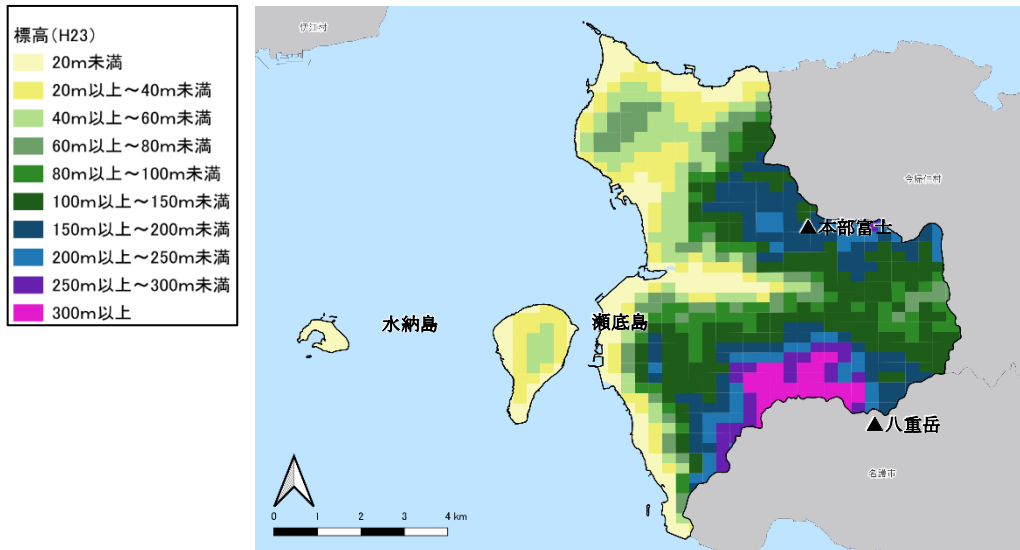


図 1-1.本部町の標高

出典：国土数値情報 (H23)

1-1-2 都市計画と土地利用

- 本町の面積のほとんどが森林や農用地となっており、沿岸部の平坦な地は、主に建物用地として利用されています。

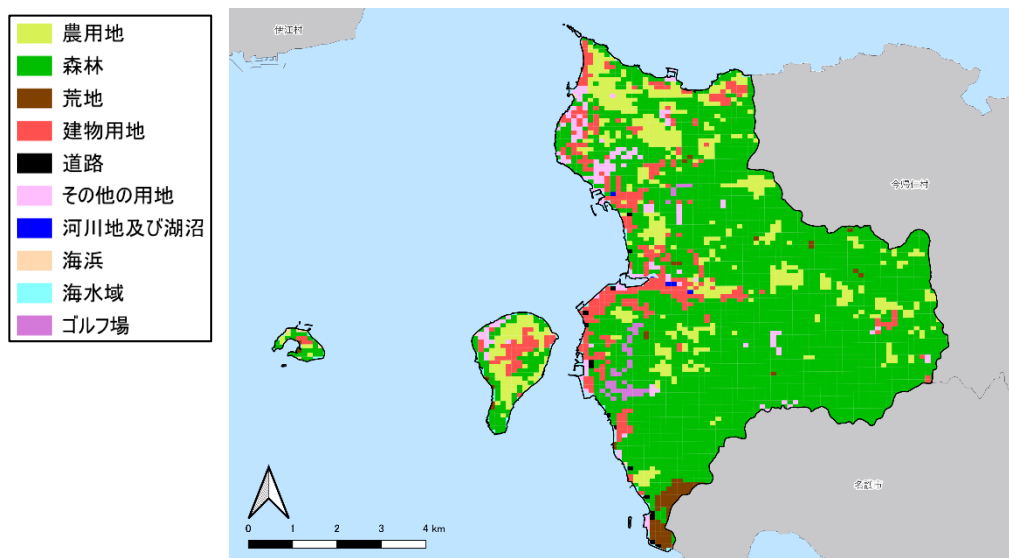


図 1-2.土地利用の状況

出典：国土数値情報 (R3)

1-2 人口特性

1-2-1 人口推移と将来予測

- 国勢調査結果によると、本町の人口は減少傾向にあり、令和2年時点で12,530人となっています。
- 社会保障・人口問題研究所の推計によると、本町の人口は今後も減少を続け、令和27年には1万人を下回る見込みであり、同年には高齢化率が40%を超えると予測されています。

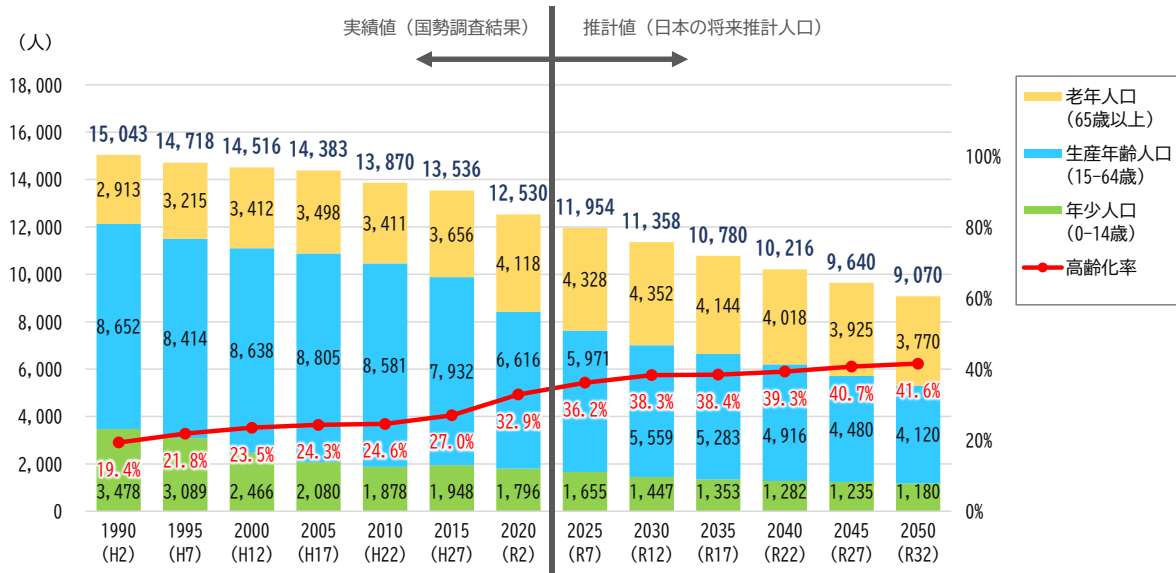


図 1-3.総人口の推移

出典：【実績値】国勢調査 (R2)
【推計値】社会保障・人口問題研究所 ※R5 推計 (R2 国勢調査を基に推計)

1-2-2 世帯数

- 本町の世帯数は増加傾向にあり、令和2年時点で5,570世帯となっています。
- 65歳以上の単独世帯は、平成12年には全体の約6.5%でしたが、20年間で約2倍となり、令和2年には12.1%に達しています。

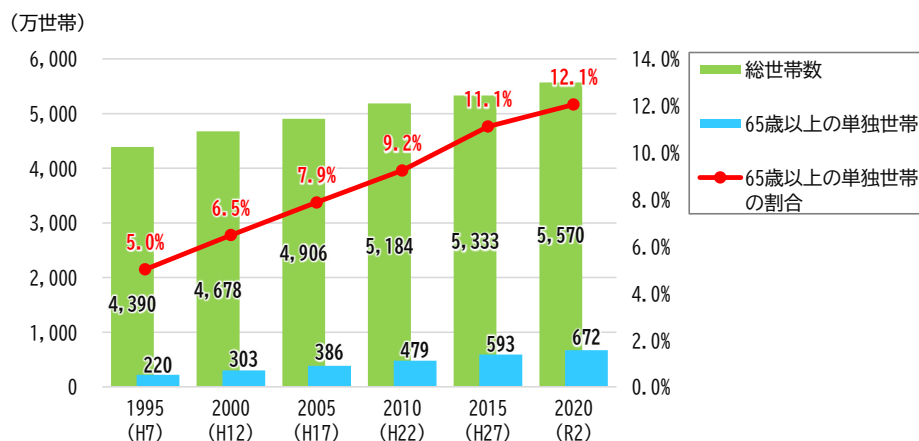


図 1-4.世帯数の推移

出典：国勢調査 (R2)

1-2-3 人口分布

(1) 総人口の分布(R2/R17/R27)

- 本町の人口は、西側から南側の沿岸部および国道沿いに集中しており、北側から内陸部にかけては、人口 20 人未満の地域が広範囲に分布しています。
- 将来も分布の傾向は変わりませんが、全体的に人口が少なくなる見込みです。

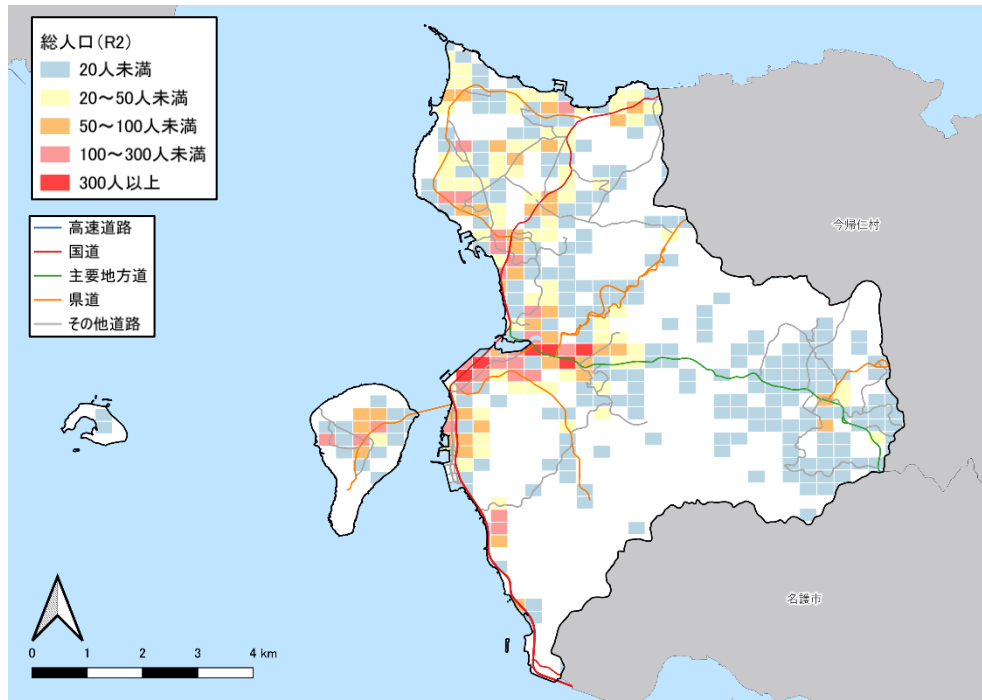


図 1-5.総人口の分布状況(250mメッシュ)

出典: 国勢調査(R2)

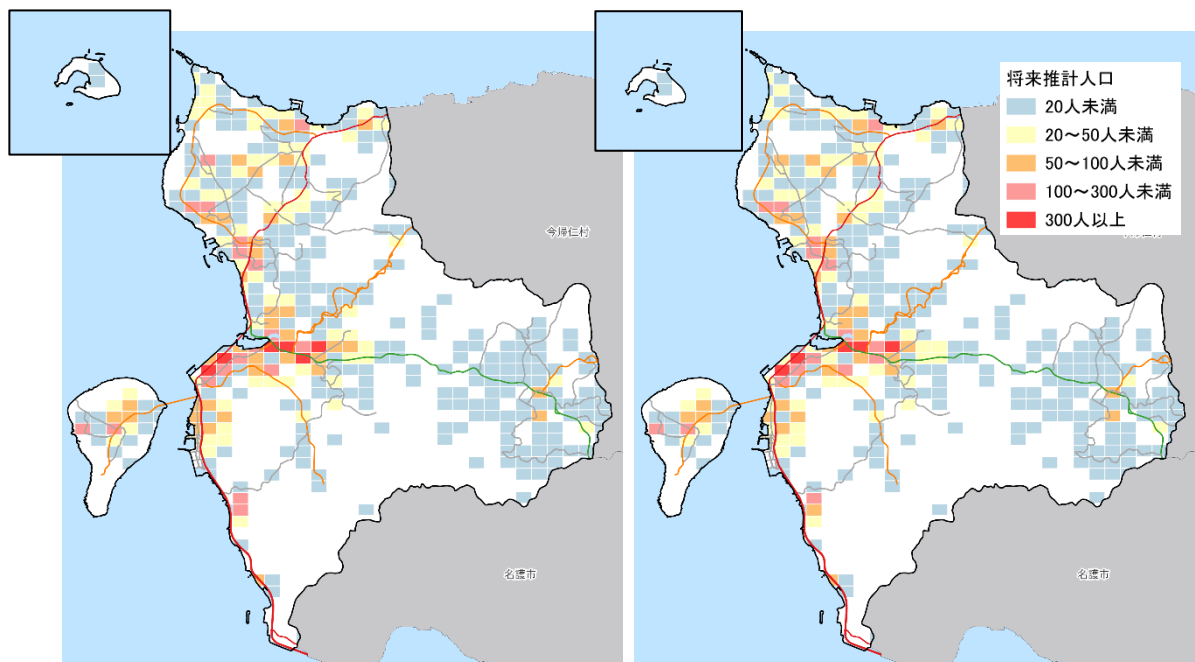


図 1-6.将来人口の分布状況(左:R17 右:R27)(250mメッシュ)

出典: 国土数値情報(R6 推計)

(2) 総人口の推移(R27→R2)

●本町の平成 27 年から令和 2 年の総人口の推移を見ると、全体的には減少傾向が強いですが、一部地域では局所的な人口増加がみられます。

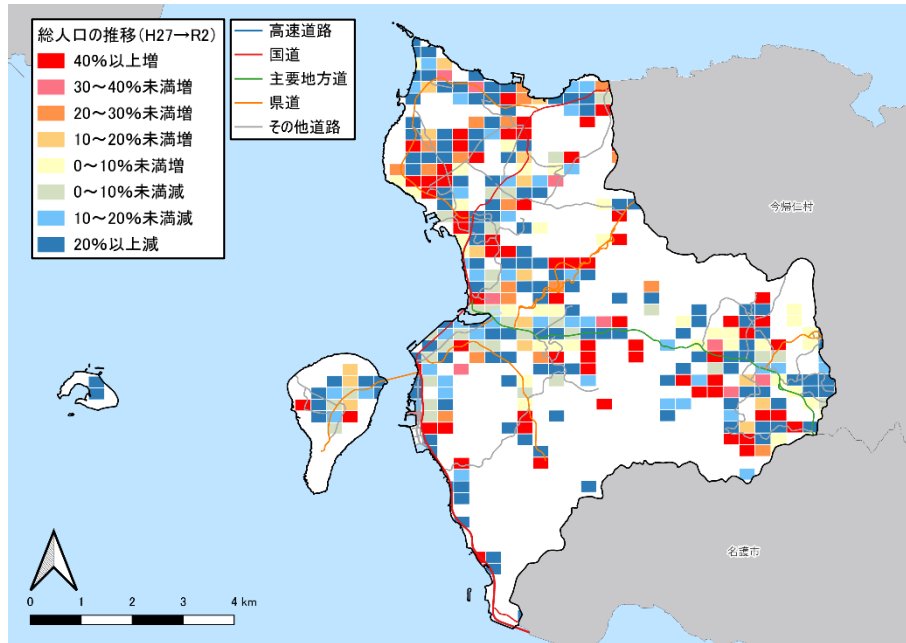


図 1-7.総人口の推移(H27→R2) (250mメッシュ)

出典: 国勢調査(R2)

(3) 高齢化率の分布(R2)

●人口が集中している本町の中心部では高齢化率 40%未満の地域が多いですが、沿岸部の北側や南東部では高齢化率 40%以上の地域が広く分布しており、50%を超える地域もみられます。

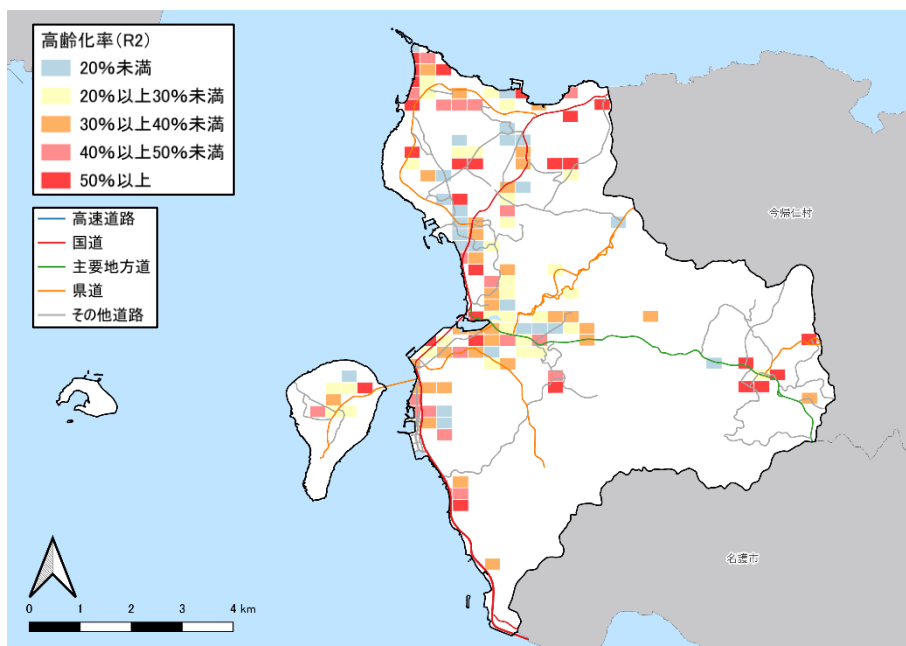


図 1-8.高齢化率の分布状況(250mメッシュ)

出典: 国勢調査(R2)

※秘匿措置が施されたメッシュを除く

1-3 主要施設の立地状況

1-3-1 公共・公益施設

●公共・公益施設は、本町の中央部に立地しています。

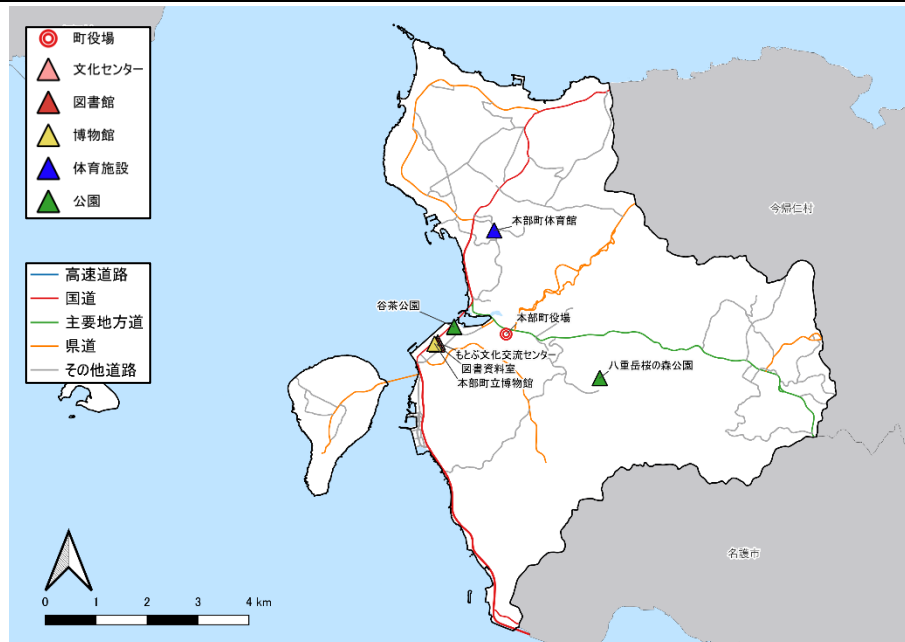


図 1-9.公共・公益施設の立地状況

出典：本部町HP

1-3-2 教育施設

●教育施設は、各地域の国道・県道沿いに集中して立地しています。

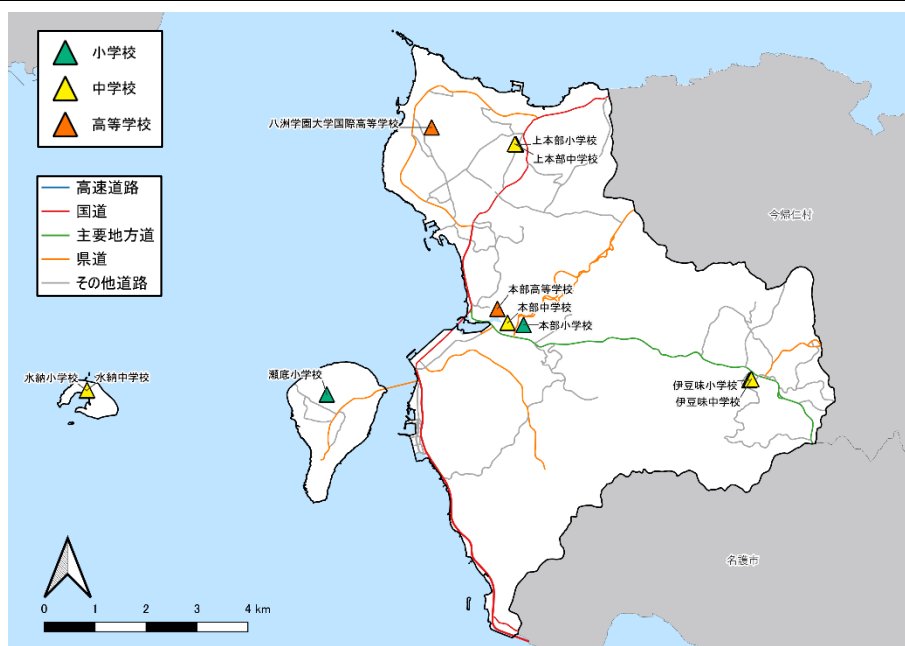


図 1-10.教育施設の立地状況

出典：本部町HP/国土数値情報(R5)

1-3-3 医療施設

●医療施設は、沿岸部に集中して立地しています。

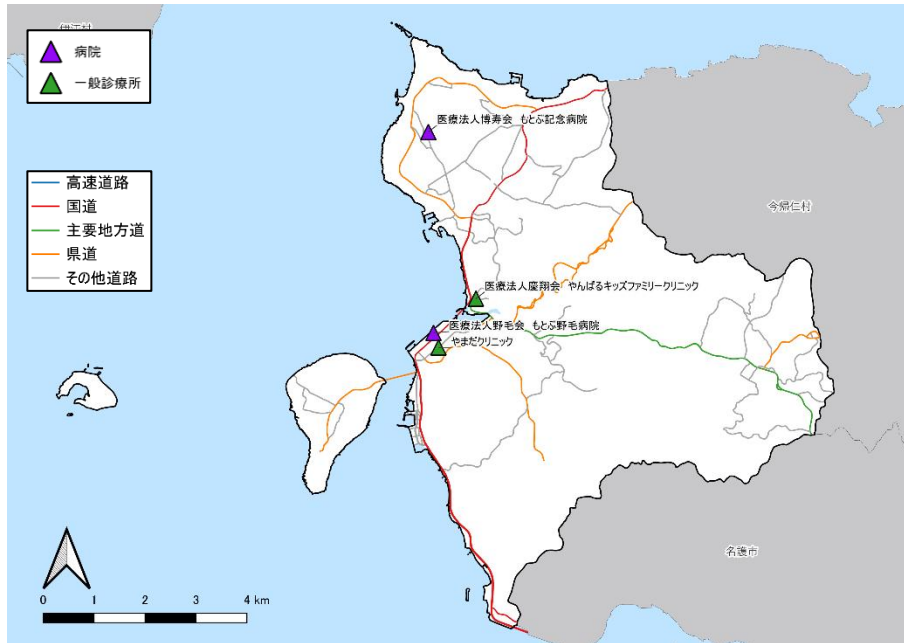


図 1-11.医療施設の立地状況(歯科等を除く)

出典:地域医療情報システム

1-3-4 福祉・子育て施設

●福祉・子育て施設は、本町の北部から中央部にかけて広範囲に分布しています。

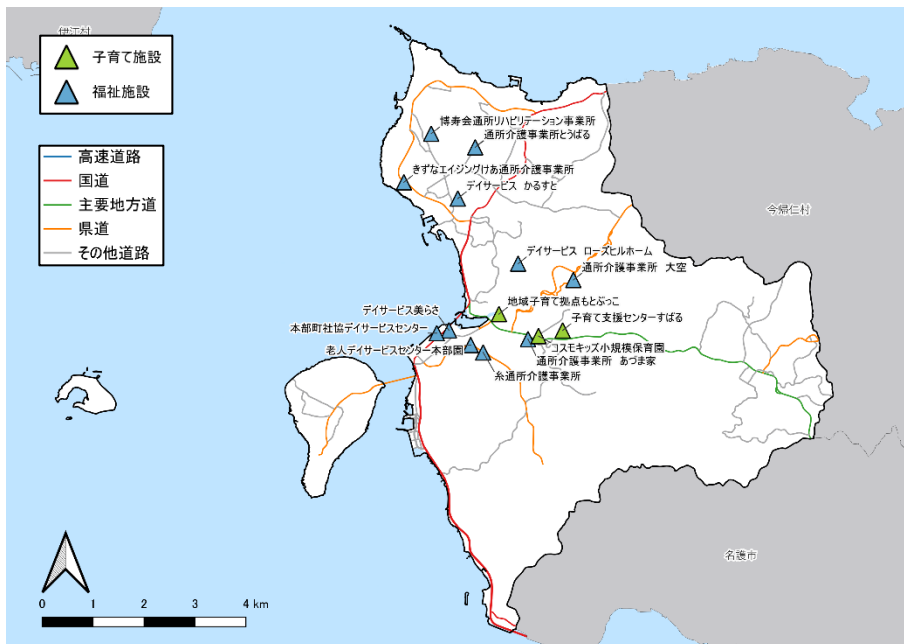


図 1-12.福祉・子育て施設の立地状況

出典:本部町HP/地域医療情報システム

1-3-5 商業施設

●大型商業施設は、沿岸部中央および県道沿いに立地しています。

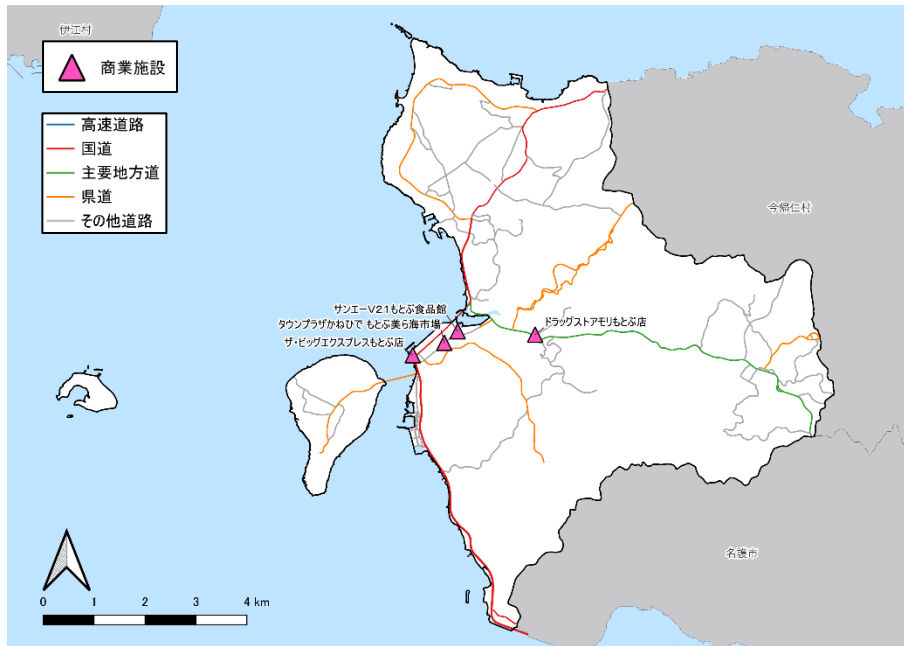


図 1-13.商業施設の立地状況

出典：全国大型小売店総覧 2024

1-3-6 観光・宿泊施設

●観光・宿泊施設は、本島の沿岸部および国道・県道沿いに立地しています。

●また、瀬底島にも多くの観光・宿泊施設が立地しています。

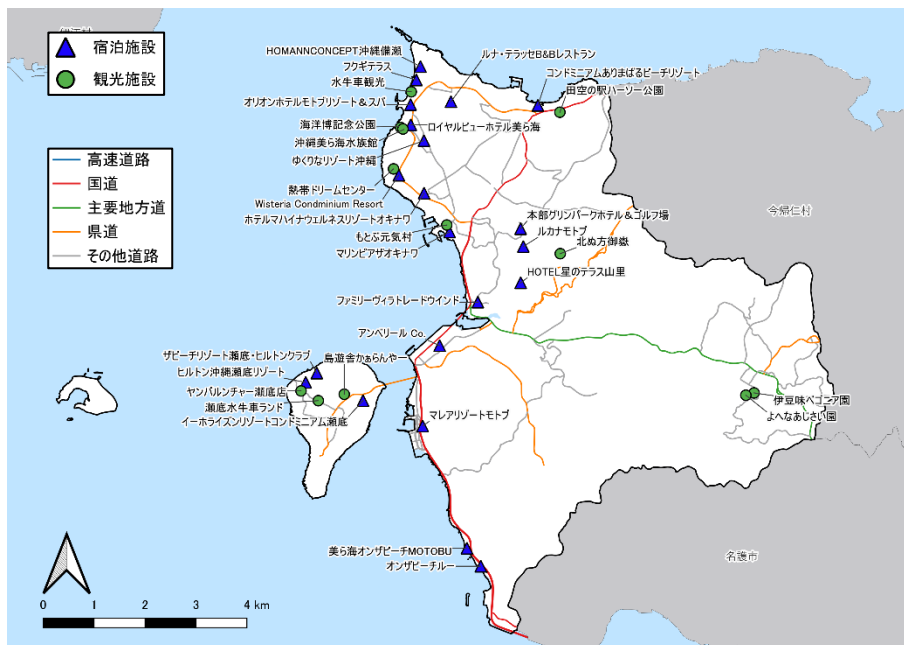


図 1-14.観光・宿泊施設の立地状況

出典：本部町観光協会HP

1-4 地域の移動特性

1-4-1 通勤流動

- 本町の通勤流動をみると、流出・流入ともに名護市や今帰仁村との往来が多く、隣接市町村への通勤が中心となっています。
- また、流入は流出に比べ広域の移動が多く、近隣市町村以外からも多くの通勤者が流入しています。

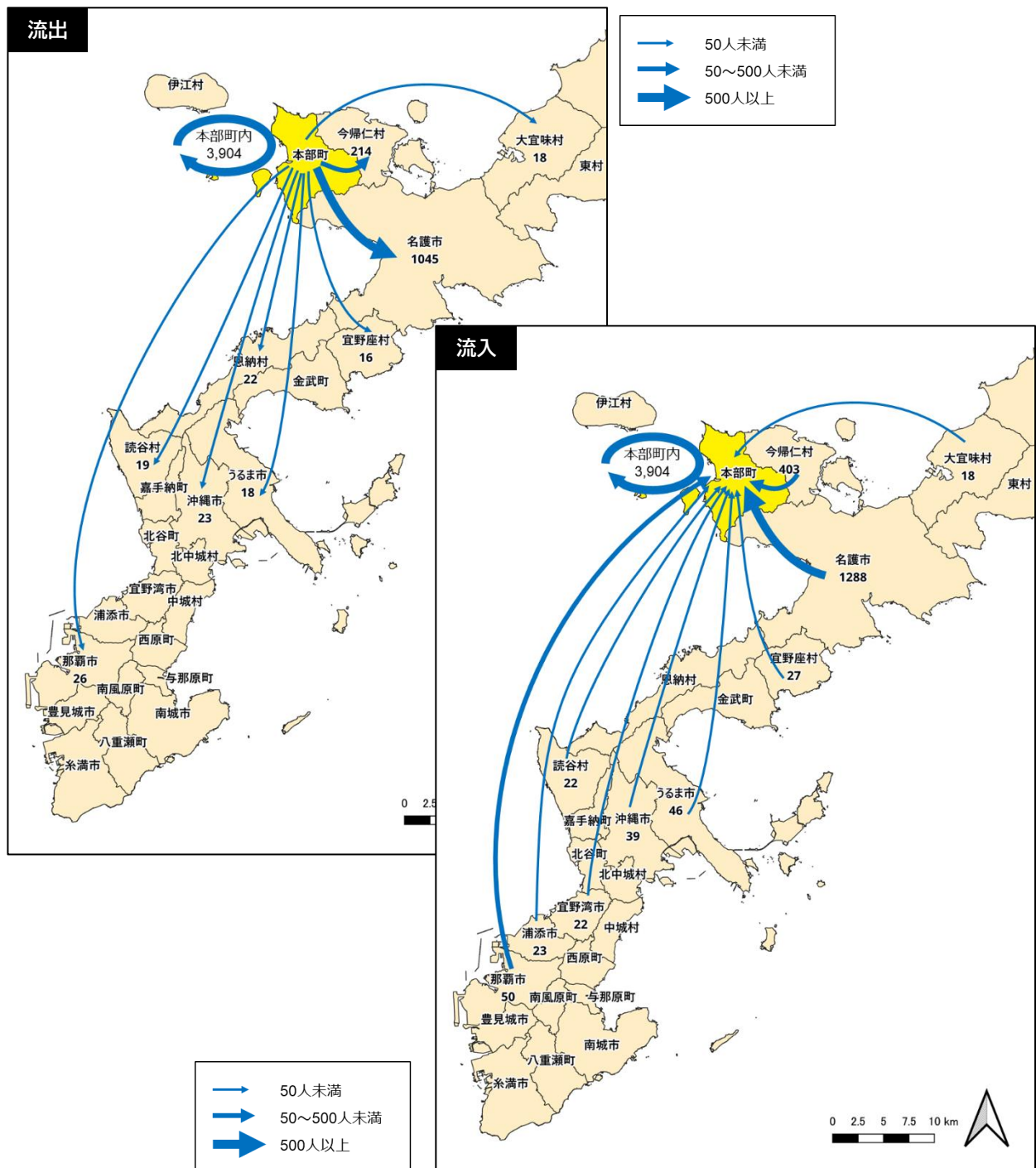


図 1-15.通勤流動

出典：国勢調査(R2)
※自宅従業者を除く上位 10 件を表示

1-4-2 通学流動

●本町の通学流動をみると、通勤流動と同様に、隣接している名護市や今帰仁村との往来が多くみられます。

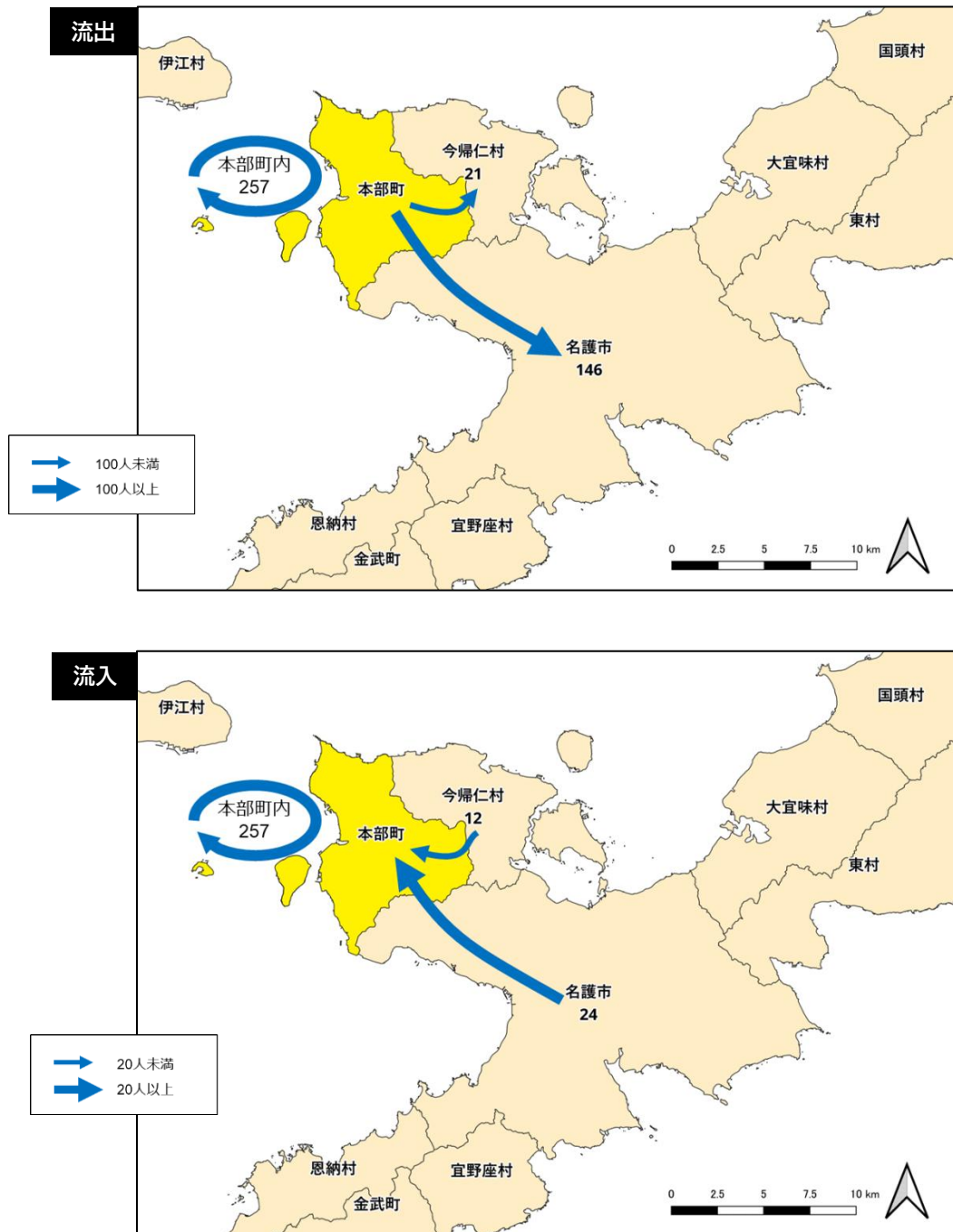


図 1-16.通学流動

出典：国勢調査(R2)

※自宅従業者を除く上位 10 件および 10 人以上の流動を表示

1-4-3 観光

(1) 来訪者の流動

- 本部町を訪れた観光客をはじめとする県外居住者の流動をみると、隣接している名護市や今帰仁村を周遊していることが分かります。
- 他にも、恩納村、那覇市、北谷町など広範囲にわたっており、本部町を拠点に沖縄本島を周遊している様子がうかがえます。

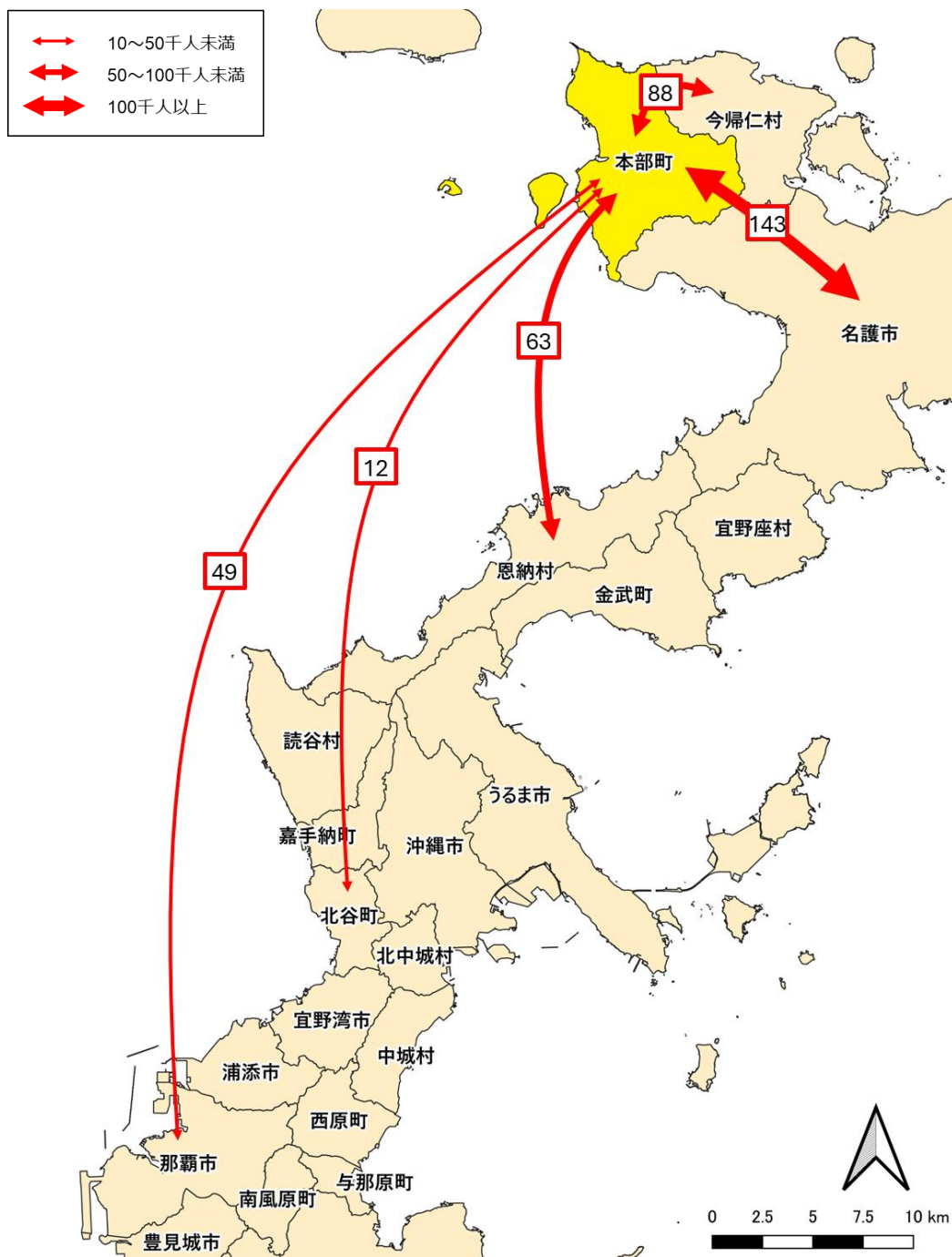


図 1-17.本部町を訪れた県外居住者の流動 (R7.10)

出典:おきなわ観光地域カルテ(沖縄観光コンベンションビューロー)

※10千人以上の流動を表示

(2) 主な来訪先

●本部町へ訪れた県外居住者は、主に海洋博公園やリゾートホテルなどへ訪れています。

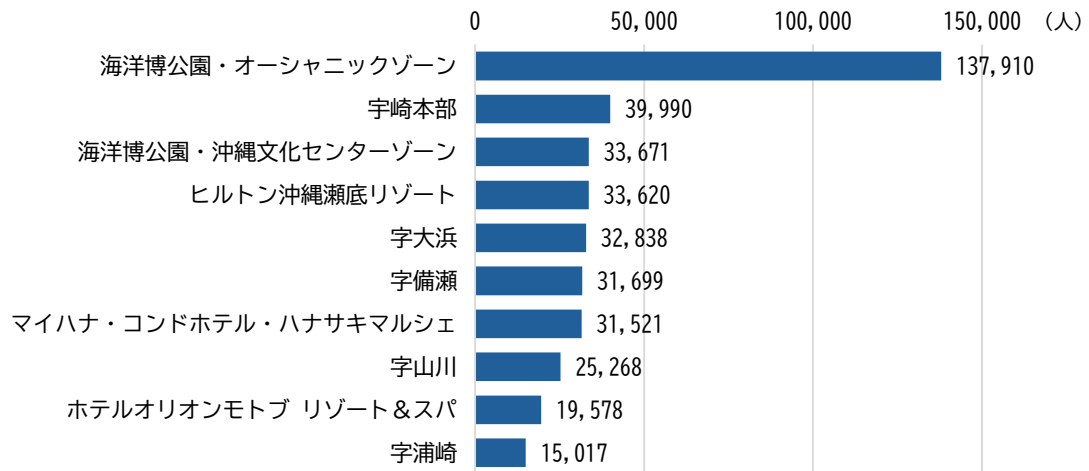


図 1-18. 本部町へ訪れた県外居住者の主な来訪先 (R7.10)

出典: おきなわ観光地域カルテ (沖縄観光コンベンションビューロー)

※上位 10 件を表示

2. 公共交通の概要

本町の公共交通ネットワークや、各交通手段の運行状況は、以下のように整理されます。

表 2-1.公共交通の現状整理の結果

項目	内容
ネットワークの概要	<ul style="list-style-type: none"> ●本町の公共交通ネットワークは、路線バス、高速バス、航路、タクシーで構成されています。 ●もとぶ町内観光周遊バスの実証運行が実施されています。
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ●琉球バス交通、沖縄バスが共同運行で 3 路線を運行しています。 ●系統 65・66 番「本部半島線」は、名護バスターミナルを起点に本部半島を一周する本町の公共交通網の基軸となる路線であり、平日 27 便と比較的多くの便数が運行されています。 ●系統 70 番「備瀬線」、系統 76 番「瀬底線」は本部半島線を補完する路線であり、備瀬地区、瀬底地区と町の中心部を結び、本部半島線が経由しない県道 84 号線を通して、名護バスターミナルに至っています。ただし、便数は平日で 3～4 便と少ないです。
高速バス	<ul style="list-style-type: none"> ●主に海洋博公園と那覇空港を結ぶ高速バスが 4 路線運行されており、那覇市や本島中北部のリゾートホテルと多くの便で結ばれています。 ●すべての路線が名護市中心部を経由しており、本部町～名護市間には、平日・休日ともに 88 便と多くの便が運行されています。
航路	<ul style="list-style-type: none"> ●本部港から伊江航路、沖縄奄美航路が、渡久地港から水納島航路が運航されています。
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ●町内では、丸金交通、本部サンシー交通の 2 社が営業しています。
もとぶ町内観光周遊バス	<ul style="list-style-type: none"> ●令和 4 年度より、瀬底島～本部港～渡久地港～海洋博公園～備瀬を連絡する観光客向けの本部町内観光周遊バスが、通常期が 8 便、繁忙期が 14 便運行されています。

2-1 公共交通ネットワークの概要

- 本町の公共交通ネットワークは、路線バス、高速バス、航路、タクシーで構成されています。
- 既存の公共交通に加え、もとぐ町内観光周遊バスの実証運行が実施されています。

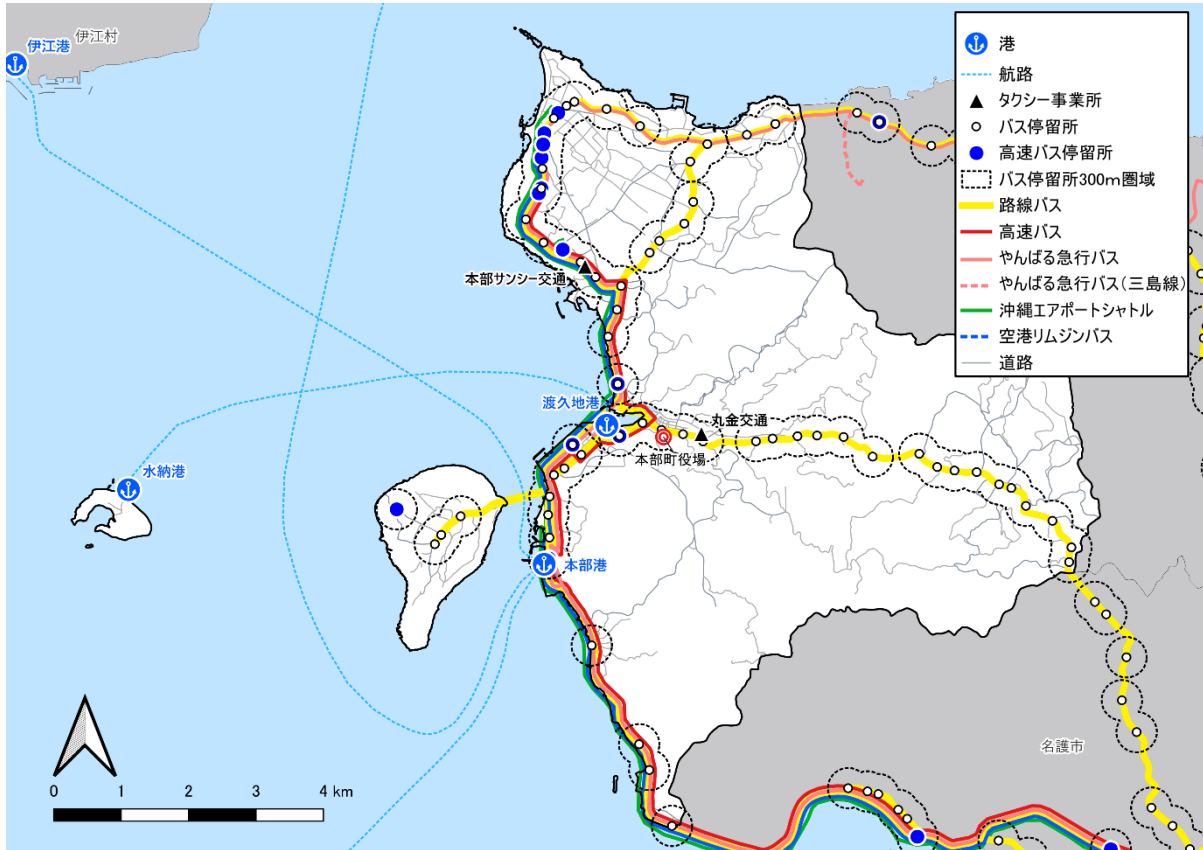


図 2-1.本部町の公共交通ネットワーク(R8.3 時点)

2-2 各交通手段の現状

2-2-1 路線バス

- 本町では、琉球バス交通、沖縄バスが共同運行で路線バスを運行しており、町内を走る3路線は、いずれも名護バスターミナルと本町を結んでいます。
- 本部半島線は1日あたり13～14便、備瀬線および瀬底線は1～2便の運行となっています。

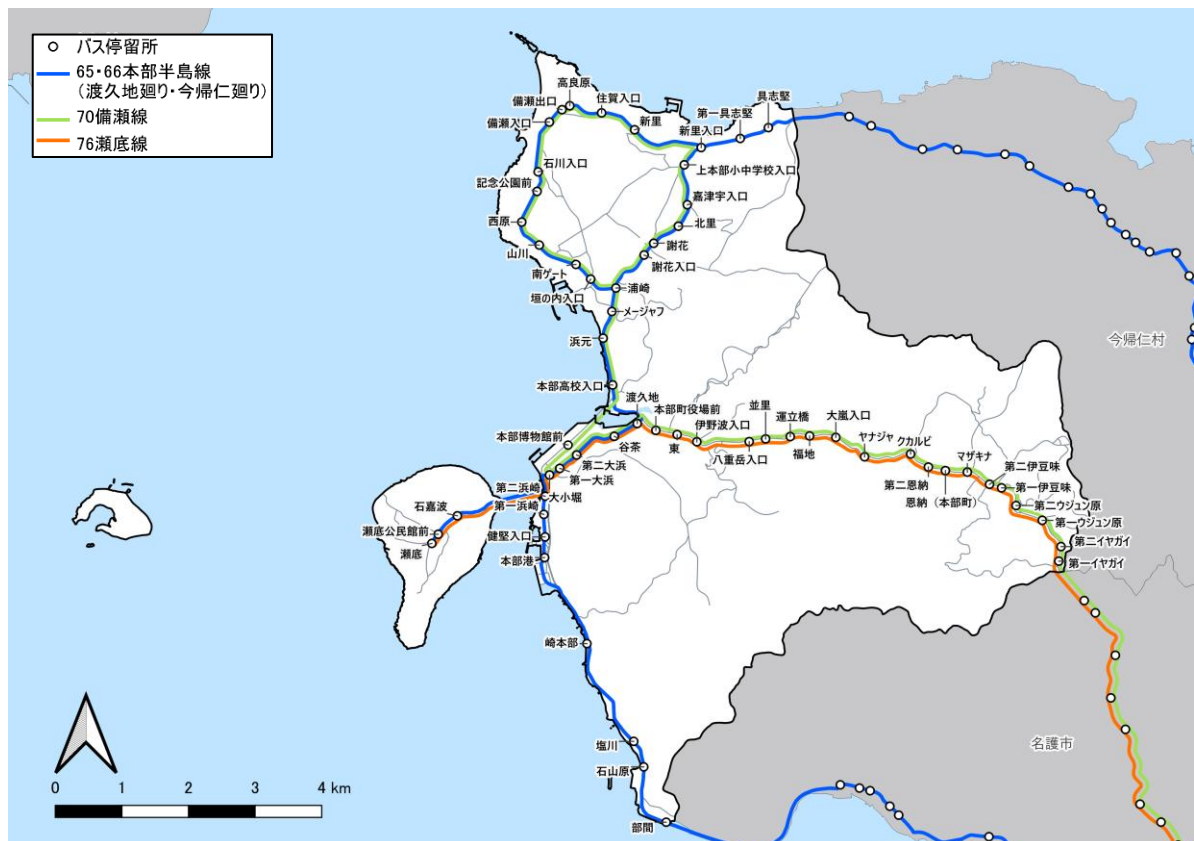


図 2-2.路線バスの運行状況

表 2-2.路線バスの運行本数

系統番号	系統	運行経路	方向	運行本数	
				平日	休日
65	本部半島線	名護 BT～備瀬～名護 BT	渡久地廻り	13	13
66			今帰仁廻り	14	13
70	備瀬線	名護 BT～記念公園前～名護 BT	備瀬廻り	1	1
			謝花廻り	2	2
76	瀬底線	名護 BT～瀬底	瀬底方面	2	2
			名護方面	2	2

出典：沖縄バス・琉球バス HP

2-2-2 高速バス

- 本町を走る高速バスは 5 路線あり、いずれも那覇空港と本町を結んでいます。
- 本部港や観光施設・ホテルなどに停車し、主に観光客の移動手段として重要な役割を担っています。

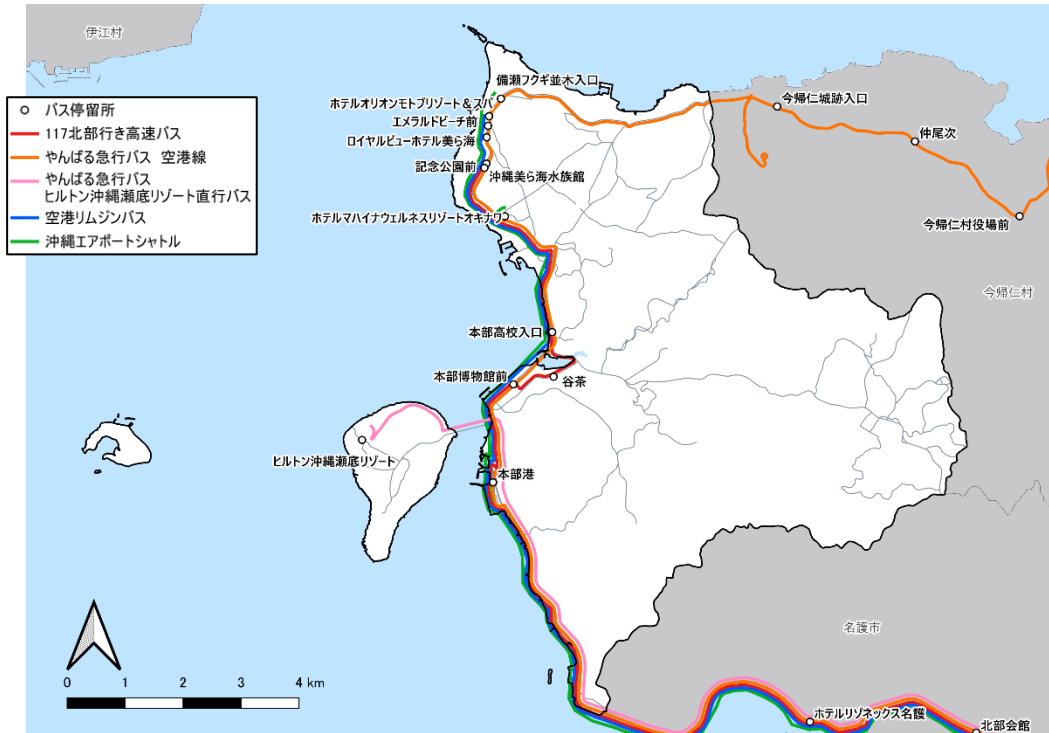


図 2-3.高速バスの運行状況

表 2-3.高速バスの運行本数

運行事業者	系統番号	系統	運行経路	方向	運行本数	
					平日	休日
沖縄バス 琉球バス	117	北部行き高速バス	那覇空港～オリオンホテルモトブリゾート&スパ	本部方面	8	8
				空港方面	9	9
			那覇空港～名護 BT	本部方面	13	13
				空港方面	12	12
やんばる急行バス	-	空港線	那覇空港～今帰仁役場	本部方面	4	4
				空港方面	8	8
			那覇空港～リゾートホテルバルパライソ	本部方面	5	5
				空港方面	1	1
	-	ヒルトン沖縄瀬底リゾート直行バス	那覇空港～ヒルトン沖縄瀬底リゾート	本部方面	1	1
				空港方面	1	1
沖縄バス	DE	空港リムジンバス	那覇空港・那覇 BT～オリオンホテルモトブ	本部方面	2	2
				空港方面	1	1
沖縄エアポートシャトル	-	沖縄エアポートシャトル	那覇空港・那覇 BT 前～名護市役所前・備瀬フクギ並木入り口	本部方面	6	6
				空港方面	8	8
		沖縄エアポートシャトル(特急)	那覇空港・県庁北口～備瀬フクギ並木入り口	本部方面	3	3
				空港方面	2	2

出典:運行事業者の HP

2-2-3 航路(本部港・渡久地港)

- 本部町には、本島にある本部港と、水納島にある渡久地港の2つの港があります。
- 本部港には、伊江島、那覇～鹿児島を繋ぐ便が、渡久地港には、水納島を繋ぐ便が発着しています。

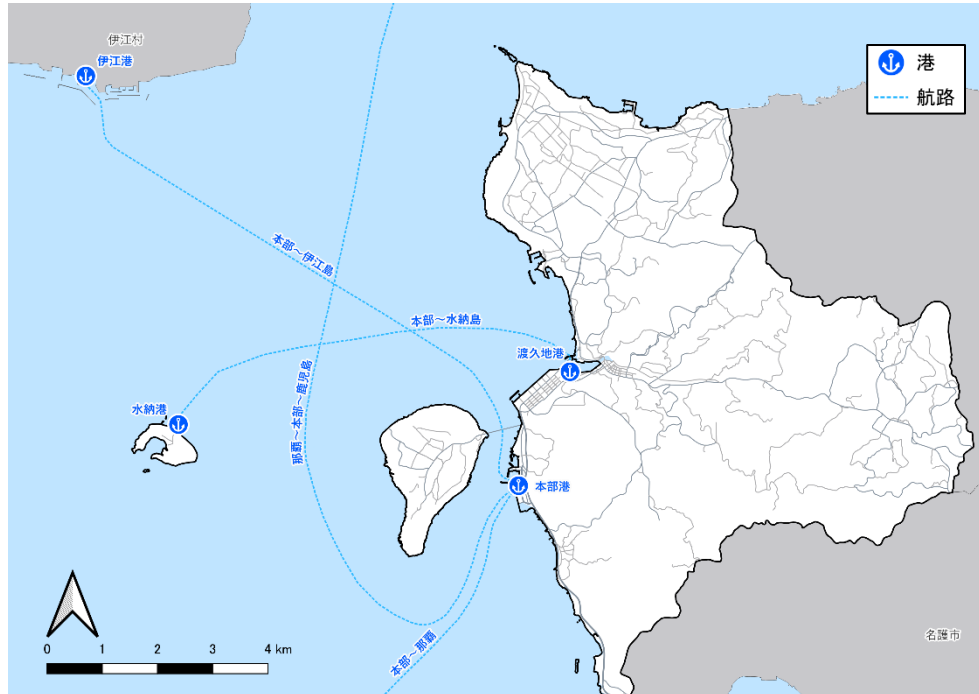


図 2-4.フェリー(本部港・渡久地港)の運行区間

表 2-4.フェリー(本部港)の運行概要

運行事業者	伊江村	マルエーフェリー(株)	マリックスライン(株)
運行区間	本部～伊江島	那覇～本部～鹿児島	那覇～本部～鹿児島
旅客定員	◆フェリーぐすく 700名 ◆フェリーいえしま 626名	◆フェリーあけぼの 678名 ◆フェリー波之上 707名	◆クイーンコーラルプラス 604名 ◆クイーンコーラルクロス 653名
運行便数	伊江港発:4便/日 本部港発:4便/日	鹿児島発:1便/日 那覇発:1便/日	鹿児島発:1便/日 那覇発:1便/日

表 2-5.フェリー(渡久地港)の運行概要

運行事業者	水納海運
運行区間	本部～水納島
旅客定員	◆ニューウィングみんな 173名
運行便数	渡久地港発:3～8便/日 水納島港:3～8便/日

出典:運行事業者のHP(R7.11時点)

2-2-4 タクシー

●本町にはタクシー事業者が3社あり、いずれも町中央部の国道・県道沿いに立地しています。

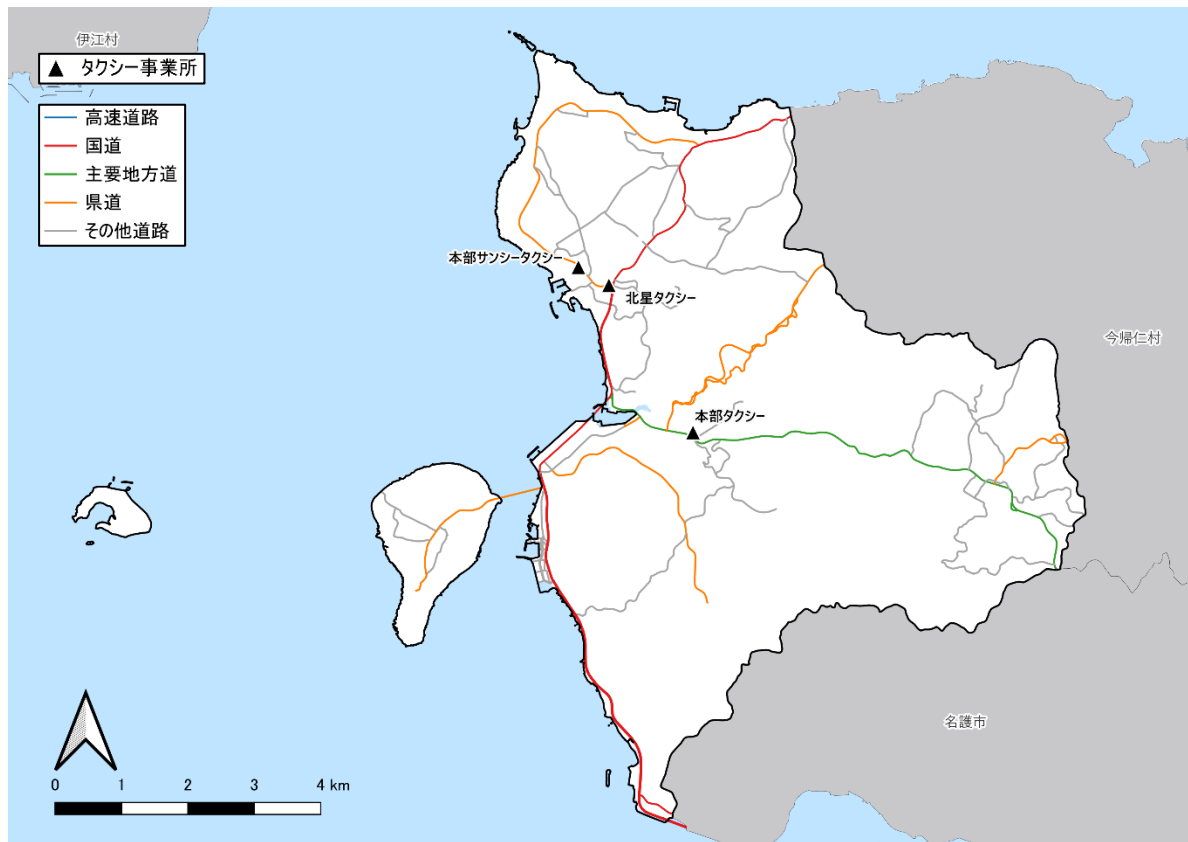


図 2-5. タクシー事業者の所在地

2-2-5 もとぶ町内観光周遊バス

- 本町では、令和4年度より本部町観光誘客周遊バス実証事業を実施しています。
- 令和7年度の運行ルートは、ヒルトングランドバケーションズ～備瀬のフクギ並木(備瀬区公民館)となっており、町内の宿泊施設や観光施設を結んでいます。
- 運行は1日あたり4往復で、繁忙期には3便を増便し、計7往復運行しています。

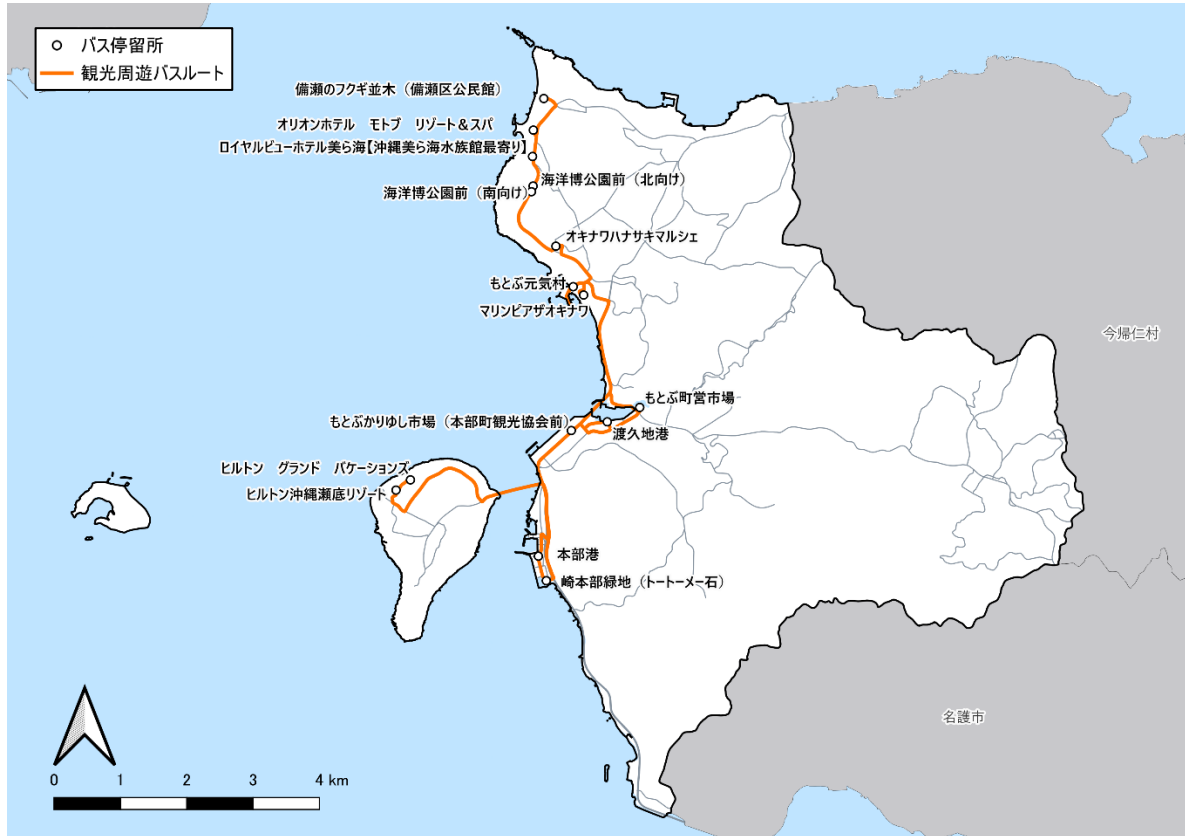


図 2-6.もとぶ町内観光周遊バスの運行状況

表 2-6.もとぶ町内観光周遊バスの運行本数

運行時期	運行経路	方向	運行本数	
			平日	休日
通常	ヒルトングランドバケーションズ～ 備瀬のフクギ並木(備瀬区公民館)	備瀬方面(北向き)	4	4
		ヒルトン方面(南向き)	4	4
繁忙期	ヒルトングランドバケーションズ～ オリオンホテルモトブリゾート&スパ ・備瀬のフクギ並木(備瀬区公民館)	備瀬方面(北向き)	7	7
		ヒルトン方面(南向き)	7	7

出典:もとぶ町観光協会 HP

3. 上位関連計画における公共交通の位置づけ

3-1-1 第4次本部町総合計画

- 第4次本部町総合計画では、将来まちづくり像を「太陽と海と緑—観光文化のまち」と定め、5つの基本目標を掲げています。
- 公共交通分野では、過疎化や自家用車の普及等に伴い輸送人員が減少を続けている現状を踏まえ、公共交通の存続のため、バス運行の継続・定時性の向上や停留所の快適性向上に取り組むこととしています。

表 3-1. 第4次本部町総合計画の概要

第4次本部町総合計画(平成28年3月)	
計画概要等	<p>■計画期間 後期基本計画 平成28年度～令和7年度</p> <p>■将来まちづくり像 「太陽と海と緑—観光文化のまち」</p> <p>■基本目標</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 活力と魅力が融和する元気なまちづくり 2. 豊かな自然を活かし共生する住みよいまちづくり 3. あたたかさや安らぎに満ちた癒しのまちづくり 4. 「武本部」の精神で、未来を担い、ふるさと愛を育む人づくり 5. 強い絆と和を備えた柔軟なまちづくり
公共交通に関する記述	<p>基本構想 第4章 まちづくりの方向</p> <p>■豊かな自然を活かし共生する住みよいまちづくり</p> <p>○交流・流通の活発化を促す交通・情報網の充実 児童生徒や高齢者、観光客などが移動手段として利用する公共交通の手段は、唯一の乗合バスに依存していることから、乗合バス運行を基本とした公共交通の確保と利便性の向上を図る。 また、沖縄県では新たな公共交通機関として鉄軌道の導入を検討しており、本町としても関係機関との密接な連携体制を構築し、必要に応じて協議及び協力を行っていく。 本町は「2港5地区」の港湾を有する港町であり、本部港、水納港は、生活港、観光港、産業港として人々の生活や地域経済を支える重要な役割を果たしている。このため、港の利用目的に応じた整備充実を図るとともに、町内外を含めた広域的な利活用の推進と活性化を図る。</p> <p>基本計画 基本目標2 豊かな自然を活かし共生する住みよいまちづくり</p> <p>■交流・流通の活発化を促す交通・情報網の充実</p> <p>○現状と課題 バス交通を取り巻く環境は、本町においても過疎化の反面、自家用車の普及等に伴い輸送人員は年々減少を続けているのが現状である。 本町は2港5地区の港湾を有しており、とりわけ本部港(渡久地地区)、水納港は地域経済や町民の生活を支える重要な役割を担っている。すなわち、港湾の整備は本町の活性化に必要不可欠であり、今後も関連機関との調整を図りつつ、積極的に推進していくことが求められている。</p> <p>○施策に関する町民の声</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本部町へ高速道路を整備して欲しい ・子どもやお年寄り等が気軽に利用できるコミュニティバスを整備して欲しい

	○計画の方針		
	バスは、さらなる利便性の向上を図るために路線網の改善・充実等について協議、検討を進める。		
	港湾は、本町のみならず北部地域全体の観光振興・経済発展に資するための北部拠点港湾としての機能性向上に努める。		
	○施策の方向		
	公共交通の存続		
	具体的な施策		
	取り組み内容		
	①	バス運行の継続、定時性の向上	バス会社等と連携し、関係機関との調整を行い、町民のニーズに対応するために運行路線の充実・変更等を協議・検討し、公共交通の利便性向上に努める。
	②	停留所の快適性向上	「バス停上屋整備事業」等を実施し、停留所環境の向上を図る。
	北部拠点港湾の形成(本部港の整備)		
具体的な施策			
取り組み内容			
③	旅客ターミナルの整備検討	旅客ターミナル等の整備を検討し、本町ならびに北部地域全体の経済発展に資する北部拠点港湾としての機能充実に努める。	
④	円滑な物流ネットワークの確立	本部港を拠点とした円滑な物流ネットワークの確立に努める。	

3-1-2 本部町都市計画マスタープラン

- 本部町都市計画マスタープランは、総合計画と同様に「太陽と海と緑—観光文化のまち」を将来像として掲げ、観光資源を活かした持続的なまちづくりを理念に5つの基本方針を定めています。
- 本町は高齢化の進行が著しく、今後も交通弱者の増加が見込まれることから、コミュニティバスの充実や北部都市圏の周辺市村との連携強化に資する公共交通の拡充を検討していくこととしています。

表 3-2.本部町都市計画マスタープランの概要

本部町都市計画マスタープラン(令和8年3月)	
計画概要等	<p>■計画期間 令和8年度～令和28年度</p> <p>■都市の将来像 「太陽と海と緑—観光文化のまち」</p> <p>■基本理念 緑豊かなムイ(森)や清らかな川、美しい海等、豊かで美しい自然環境の恩恵を受け、我々は生活を営んできた。その豊かな自然の中で先人たちが築き上げ、受け継いできた、伝統的な集落、御嶽や拝所等の聖地、踊りや祭事等固有の歴史的資源・伝統文化は我々に安らぎや自信、誇りを与えてくれている。これらの先人から受け継いだ美しい郷土を守り、育み、再生を図りながら、より良い形で次世代へと引き継ぐことが、我々の責務であり、それらと共生したまちづくりを進める。 さらには、多様な観光資源を活かし、多くの人々が訪れ、交流し、安心、安全で明るく住みよい、すべての世代の人々が生きがいを持ち、夢と活力に満ちた持続的に発展するまちづくりを目指す。</p> <p>■基本方針 (1)協働・参画による住みよいまちづくり (2)ムイ(森)・川・海を守る循環型・低炭素型のまちづくり (3)身近な生活空間の質を高めるまちづくり (4)農地を活かす、秩序あるまちづくり (5)観光資源を活かし、交流を育むまちづくり (6)災害に強い安全・安心なまちづくり</p>
公共交通に関する記述	<p>第3章 全体構想</p> <p>■道路・交通の整備方針 ○基本方針 “観光文化のまち”としての質の高い道路・交通環境の整備</p> <p>○公共交通の充実 本町は高齢化の進行が著しく、今後、交通弱者の増加が見込まれることから、公共交通の役割はより重要となる。よって、コミュニティバスや北部都市圏の周辺市村との連携強化に資する公共交通の拡充を検討し、誰もが安心して暮らせ、都市サービスを楽しむ交通環境の形成に取り組む。 また、本部八重岳桜まつり等のイベント時のパークアンドライドによる交通混雑の解消についても検討する。</p>

■みどりと水の整備方針

○基本方針

広域交流拠点としての公園利用促進及び町民の身近な公園の整備

○都市公園の整備

国営沖縄記念公園海洋博覧会地区においては、年間約 500 万人の観光客が訪れていることから、本町の観光の中心拠点とし、円錐カルスト地域や備瀬集落等のその他の観光拠点との交通ネットワークの確立を図る。

■福祉のまちづくりの方針

○基本方針

すべての人が個人として尊重され、様々な交流やふれあいを通して、生きがいを持って自由に行動し、社会参加できる地域社会を実現するため、ノーマライゼーションの理念を実現するまちづくりを目指し、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえた各種施設整備・改善を進めるとともに、高齢者や障がい者をはじめ誰もが歩いて暮らせる環境づくりを推進する。

○人にやさしい公共交通システムの推進

公共交通の充実を図り、高齢者、障がい者等をはじめ、誰もが公共交通機関を利用できるよう移動の円滑化を促進する。また、歩いて暮らせる環境づくりとして、身近な場所で充実した活動ができる生活環境や、歩行空間での日陰の確保、緑化推進により、歩行環境の整った歩行者ネットワーク形成を促進する。

第 4 章 地域別構想

■北部地域

○道路・交通の基本方針

・公共交通の充実

国営沖縄記念公園海洋博覧会地区、円錐カルスト地域及び今帰仁城跡等の観光拠点や本部半島周遊におけるバス交通の強化や、主要イベント時におけるシャトルバス導入等、観光振興に資する公共交通の充実を図る。また本地域は高齢化の進行も著しく、さらに本町の中心市街地から離れており、日常生活の利便性が他地域に比べて低いことから、交通弱者に対する移動権の確保を図るため、コミュニティバスを含めた公共交通の強化を検討する。

○みどりと水の基本方針

・観光拠点としての公園の整備・機能充実

国営沖縄記念公園海洋博覧会地区については、年間 500 万人の観光客が訪れる本町の観光の顔であり、ユニバーサルデザイン化の促進、地域との連携強化、来客者の増加に対応した駐車場整備や公共交通等によるアクセス性の向上等機能向上・拡充を図る。

■中北部地域

○道路・交通の基本方針

・公共交通の充実

国営沖縄記念公園海洋博覧会地区、円錐カルスト地域及び今帰仁城跡等の観光拠点や本部半島周遊におけるバス交通の強化や、主要イベント時におけるシャトルバス導入等、観光振興に資する公共交通の充実を図る。また、交通弱者に対する移動権の確保を図るため、コミュニティバスを含めた公共交通の強化を検討する。

■中南部地域

○道路・交通の基本方針

・公共交通の充実

本部半島周遊におけるバス交通の強化や、主要イベント時におけるシャトルバス導入等、観光振興に資する公共交通の充実を図る。

■東部地域

○道路・交通の基本方針

・公共交通の充実

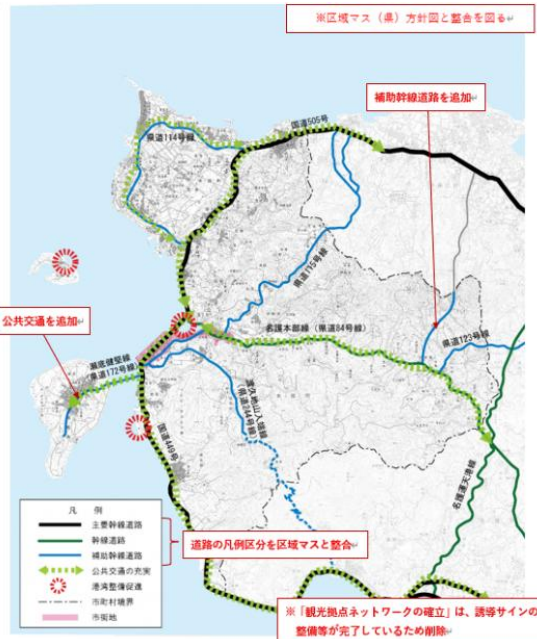
本部半島周遊におけるバス交通の強化等、観光振興に資する公共交通の充実を図る。また、交通弱者に対する移動権の確保を図るため、コミュニティバスを含めた公共交通の強化を検討する。

■南部地域

○道路・交通の基本方針

・公共交通の充実

本部半島周遊におけるバス交通の強化や、主要イベント時におけるシャトルバス導入等、観光振興に資する公共交通の充実を図る。また本地域は高齢化の進行も著しく、さらに本町の中心市街地から離れており、日常生活の利便性が他地域に比べて低いことから、交通弱者に対する移動権の確保を図るため、コミュニティバスを含めた公共交通の強化を検討する。



3-1-3 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、「やんばるの思い織りなす“みち”づくり」の理念のもと、「定住促進」「地域交流」「産業振興」の3つの柱を支援することを交通体系の目標として掲げています。
- 本町においては、名護市中心部との幹線系統の運行を確保し、幹線系統は今帰仁村を經由して名護市中心部に至る本部半島一周路線とする計画となっています。
- また、将来ネットワークを形成する施策として、新たな公共交通の導入や、本部港に接続する路線バスの時間調整、シャトルバスの運行などにより本島内の移動手段を確保するとともに、カーシェアリング等による効率的な移動手段の確保を図ることとしています。

表 3-3.北部地域交通体系基本計画の概要

北部地域交通体系基本計画(平成 26 年 3 月)																									
計画概要等	<p>■計画期間 平成 26年度～概ね 20 年後</p> <p>■基本理念 「やんばるの思い織りなす“みち”づくり」</p> <p>■目標 「定住」・「交流」・「振興」の 3 つの柱の支援</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 定住促進 2. 地域交流 3. 産業振興 <p>■基本方向</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 定住促進:過度に自動車に依存しない、誰もが快適に自由に移動できる地域を目指す。 2. 地域交流:北部地域内の連携地域づくりと北部地域と中南部都市圏との連携地域づくりを目指す。 3. 産業振興:地域特性を活かし魅力ある産業育成地域づくりを目指す。 																								
公共交通に関する記述	<p>■将来交通ネットワークを形成する施策</p> <p><u>新たな公共交通システムの運行</u> 「誰もが快適に自由に移動できる地域づくり」を実現する公共交通ネットワークを構成する一つとして、路線バス、送迎バス、デマンド型公共交通の交通手段の組み合わせによる新たなしくみの公共交通の運行を実現させ、多様な交通手段を確保し、日常生活行動の主な目的地である名護中心部と北部地域の各地とを結ぶ幹線系統の公共交通手段のサービス水準の向上を実現する。</p> <p>○路線バスと送迎バスの組合せによる目標サービス水準の確保状況</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>本部町</th> <th>朝 (6-10)</th> <th>昼 (10-17)</th> <th>夕 (17-21)</th> <th>夜 (21-23)</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>目標サービス水準</td> <td>8</td> <td>14</td> <td>8</td> <td>2</td> <td>32</td> </tr> <tr> <td>路線バス+送迎バス 運行対応本数(現況)</td> <td>12</td> <td>15</td> <td>6</td> <td>0</td> <td>33</td> </tr> <tr> <td>不足本数</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>-2</td> <td>-2</td> <td>-4</td> </tr> </tbody> </table>	本部町	朝 (6-10)	昼 (10-17)	夕 (17-21)	夜 (21-23)	合計	目標サービス水準	8	14	8	2	32	路線バス+送迎バス 運行対応本数(現況)	12	15	6	0	33	不足本数	0	0	-2	-2	-4
本部町	朝 (6-10)	昼 (10-17)	夕 (17-21)	夜 (21-23)	合計																				
目標サービス水準	8	14	8	2	32																				
路線バス+送迎バス 運行対応本数(現況)	12	15	6	0	33																				
不足本数	0	0	-2	-2	-4																				

○期待される需要と対応可能トリップ数

本部町	朝 (6-10)	昼 (10-17)	夕 (17-21)	夜 (21-23)	合計
期待される需要 (トリップ)	351	299	300	47	997
路線バス+送迎バスでの 対応トリップ	300	420	210	0	930
対応トリップの不足	-50	0	-90	-50	-190

○不足トリップ数の対応方針

本部町	朝 (6-10)	昼 (10-17)	夕 (17-21)	夜 (21-23)	合計
対応トリップの不足	-50	0	-90	-50	-190
増便による対応が 必要な時間帯	増便必要	-	増便必要	増便必要	-

○各町村別の対応方針の検討

・各町村別・時間帯別の目標サービス水準に対する不足本数、不足トリップ数、期待される需要を用い、町村毎に効率的な運行方法について検討した。目標サービス水準に対する不足本数、不足トリップ数、期待される需要によって、将来の公共交通のための追加対応を以下の条件により検討した。

	目標サービス水準に対する不足本数	対応トリップの不足数	期待される需要による分類	増便設定条件
分類①	なし	なし	-	追加対応なし
分類②	なし	あり	-	不足トリップが20トリップ以上であればバス輸送を追加 ただし、夜間は不足トリップ数が40トリップ未満であればデマンド交通とする
分類③	あり	なし	期待される需要が時間当り20トリップ以上は追加対応	不足本数をすべて確保することは過大であるものと判断し、不足本数の50%について追加対応 ただし、夜間はデマンド交通
分類④	あり	あり	-	不足本数と不足トリップ数の両者を解消できるよう、追加対応 ただし、夜間は不足トリップ数が40トリップ未満であればデマンド交通とする

○将来における公共交通の対応

・期待できる需要が多い本部町は、既存路線バスに送迎バスさらに追加対応のバス輸送を加えることでサービス水準の確保を図る。

本部町	朝 (6-10)	昼 (10-17)	夕 (17-21)	夜 (21-23)	合計
不足本数	0	0	-2	-2	-4
対応トリップの不足	-50	0	-90	-50	-190
対応分類方法	②	①	④	④	
期待される需要 (トリップ)	351	299	300	47	997

北部地域の各町村を結ぶ支線系統の公共交通サービス水準の向上

○各町村を結ぶ支線系統の対応方針

対応するOD	内容
本部町⇄今帰仁村	それぞれの幹線系統(名護市中心部と各地を結ぶ公共交通)のバス輸送を活用する。



図 各町村間を結ぶ支線系統の対応

フェリー発着と連携した移動手段の確保

本部港に接続する路線バスの時間調整や各フェリーターミナルと名護市中心部や名護バスターミナルを結ぶシャトルバスの運行により、本島内の移動手段を確保するとともに、現状、車両を港に留置している利用者に対しカーシェアリング等による負担の軽減を図る等の効率的な移動手段の確保を実施する。

○充実してほしい機能

利用者が欲しい機能	本部港	検討施策
ターミナルに併設する月極駐車場	20.9%	カーシェアリング
乗用車やバイクなどの貸し出しや返却などを行う施設	22.9%	カーシェアリング
フェリーの発着時刻にあった路線バスの接続	29.2%	・路線バスのダイヤ調整 ・シャトルバスの運行

○既存路線バスの時間調整(案)

<本部港から名護市方面へバスへの乗り継ぎ：今帰仁廻り>

※現況

フェリー	本部港	路線バス
伊江港 → 着	接続(分)	発 → 名護BT
8:00 →	29	8:59 → 9:38
10:00 →	29	11:59 → 12:38
13:00 →	39	14:09 → 14:48
16:00 →	49	17:19 → 17:58

※変更案

フェリー	本部港	路線バス
伊江港 → 着	接続(分)	発 → 名護BT
8:00 →	29	8:59 → 9:38
10:00 →	29	11:59 → 12:38
13:10 →	29	14:09 → 14:48
16:30 →	19	17:19 → 17:58

<名護市方面からバスから本部港の乗り継ぎ：本部廻り>

※現況

路線バス	本部港	フェリー
名護BT → 着	接続(分)	発 → 伊江港
8:05 →	19	9:00 → 9:30
9:00 →	84	11:00 → 11:30
13:45 →	39	15:00 → 15:30
16:00 →	24	17:00 → 17:30

※変更案

路線バス	本部港	フェリー
名護BT → 着	接続(分)	発 → 伊江港
8:05 →	19	9:00 → 9:30
9:30 →	54	11:00 → 11:30
13:55 →	29	15:00 → 15:30
16:00 →	24	17:00 → 17:30

※名護BTを9:30に発車するバスは、名護BTに11:20に到着し、その後、11:50に再び発車することとなる

○本部港および運天港と名護中心部を結ぶシャトルバスの運行

・本部港、運天港ともに定住促進に寄与する公共交通の確保として、各港と名護市中心部および名護バスターミナルを結ぶ公共交通が必要であり、名護市中心部の循環系公共交通に接続させる必要がある。

○カーシェアリングサービスの提供

・1日当りの乗船人数より、交通手段分担率、留置の割合の結果を用いて1日当りの留置の必要台数を算出した。本部港では、560人/日が本島を訪問し、そのうち半数の280人/日が午前便を利用し来訪し、午後便で帰宅するものと仮定した。その間にカーシェアを利用できるものとする、280人の65.9%が自動車の分担率であり、更に48.2%が留置していることを考慮すると89台/日となり、利用意向の22.9%を用いると20台となる。
・したがって、本部港では20台がカーシェアリング台数として望ましいと想定される。

・新しい取り組みとなるため、周知目的も含め利用実績を把握しながら段階的に実施していく。
 ・なお、カーシェアリング運用台数の算出にあたっては、利用者が午前便で本島に到着し、夕方の午後便が出港するまでに返却されるものとして算出した。

利用者が欲しい機能	本部港
①1日当り発生量[人/日]	560
②午前便(2便)の発生量[人/日]	280
③港からの自動車(自分で運転)交通機関分担率[%]	65.9
④留置割合[%]	48.2
⑤日当り台数[台/日]	89
⑥利用意向[%]	22.9
⑦カーシェアリング運用台数[台]	20

○移動手段の確保方法

・北部地域のフェリー利用と連続した本島内の移動手段は、公共交通として、本部港では既存路線バスのみである。また、離島住民の約60%は自車を積載するか、車両を本部港、運天港に留置して本島内の移動手段としている。したがって、離島住民における本島内移動の課題はフェリー発着に合ったバス輸送による移動円滑化と車両の積載・留置による車両維持費用の軽減である。

・そこで、本島内のフェリーターミナルから目的地まで様々な交通手段の選択幅(具体的にはバス輸送とカーシェアリング)を拡大することで、本島内移動の円滑化を図り、利用住民の本島内移動に対する利便性を高めることが可能となる。また、車両の留置や積載による移動費用の低減についても図ることが出来る。

対応策	具体的な対応方法
a. 既存路線バスの時間調整	・フェリーとの接続待ち時間が30分未満となるよう設定
b. フェリーターミナルと名護BTを結ぶシャトル便の運行	・本部港からの目的地は名護市中心部と中南部地域で61.5% ・シャトル便の運行により名護BTまたはイオン名護店への利便性を確保・運行車両は、将来のバス利用158人/日(40人/便)を見込み、大型バス程度の車両を想定 ・前項で検討した名護中心部と結ぶ公共交通と連携して運行できる
c. カーシェアリングの実施	・1日当り20台のカーシェアリングが見込まれるが、公共交通での対応を基本とするため、段階的に利用状況を確認しながら整備を進めていく。

交通結節点の適正配置と機能強化

○結節点の機能と配置

・交通結節点は、①幹線系統と支線系統の起終点の機能が中心の交通結節点と②幹線系統と支線系統の乗換えの機能が中心の交通結節点に分けられ、前者は候補位置として、日常的な行動目的である通勤および通学、帰宅トリップの発着点に着目し、発生量、集中量の多いゾーンが挙げられる。後者の候補位置は、支線系統と幹線系統の運行ルートを確認し、運行上、効率的な箇所を候補位置とする。

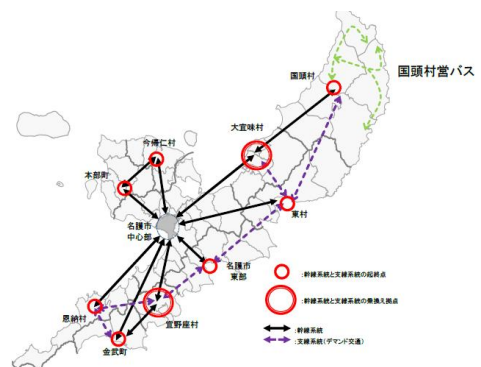


図 交通結節点の配置

<求められる交通結節点の整備内容>

- ①円滑な乗換え、乗り継ぎ
 ⇒運行ダイヤの調整、わかりやすい案内表示
- ②快適な待合い環境
 ⇒トイレの整備、待合室や上屋の整備、待ち時間の表示、周辺地域情報
- ③端末交通手段の乗換えに対応した施設整備
 ⇒自転車駐輪スペースの確保、送迎用車両の待機スペースの確保

○交通結節点の具体的候補地

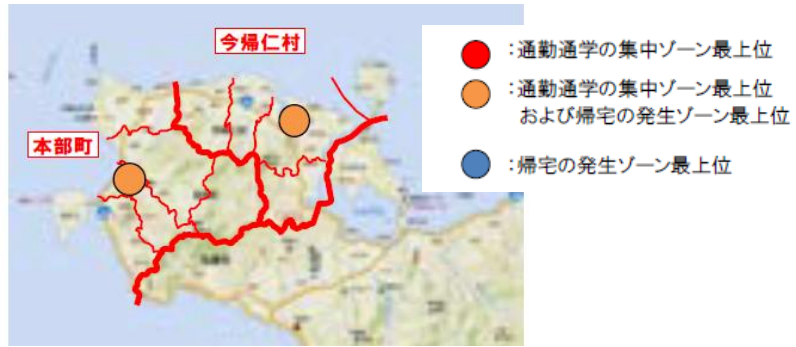


図 各町村で想定される結節点配置ゾーン発生量および集中量の多いゾーン



図 交通結節点の整備候補ゾーンにおける主要バス停

交通結節点の適正配置と機能強化

交通結節点では主に新たな公共交通システムを結節させるため、バスロケーションシステムを導入し、乗り継ぎ情報の提供や待合環境を整備することで利用者サービスを向上させる。

バス停までの自転車利用を促進する駐輪場整備

バス停までのアクセス手段として自転車の活用を考え、自転車利用を促進するため駐輪場の整備が望ましい。

観光マップへのバス路線等の案内表示

那覇市や福岡市では、観光周遊バスのルートマップに観光施設の情報を含めており、北部地域においても、同様のマップの作成を行い、観光客等へのPR用品としても有効に利用する。

■将来公共交通ネットワーク計画

○幹線系統

名護市中心部と各地を結ぶ幹線系統については、既存路線バス、送迎バスに加えバス輸送の追加やデマンド型の公共交通により構成し、概ね30分に1本のサービス水準を確保する。

○支線系統

各町村を結ぶ支線系統は、デマンド型の公共交通を整備する。町村間の期待される需要が多い国頭村⇄大宜味村、今帰仁村⇄本部町、宜野座村⇄金武町は支線系統から幹線系統へ移行して、幹線系統での運行とする。

○高速バス等

高速バス等は北部地域と中南部都市圏とを結ぶ幹線系統の公共交通として運行する。

3-1-4 沖縄県地域公共交通計画

- 沖縄県地域公共交通計画は、「マイカーに依存しなくても、安心・快適で活力ある沖縄を築く交通社会の実現」を基本方針とし、4つの目標を掲げています。
- 高速バスや観光交通の充実、移動困難者支援、新モビリティ導入、交通結節点を軸としたまちづくり、観光周遊交通の強化を進めることとしています。

表 3-4. 沖縄県地域公共交通計画の概要

沖縄県地域公共交通計画(令和6年5月)	
計画概要等	<p>■計画期間 令和6年度～令和10年度</p> <p>■基本方針 マイカーに依存しなくても、安心・快適で活力ある沖縄を築く交通社会の実現(クルマから人中心の社会へ)</p> <p>■目標</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 都市活動を支え、都市構造を誘導する効率的な公共交通体系の構築 2. 県民全ての安全・安心で健康的な暮らしを支える交通環境の創出 3. 誰もが快適に沖縄観光を楽しめる交通体系の整備 4. 地域・事業者・行政等が目標4 一体で取り組む、持続可能な交通社会の実現
公共交通に関する記述	<p>■目標達成に向けた施策・事業</p> <p>○高速バスの拡充及び利便性の向上 ・南北に広がる本島の様々な広域活動や中南部都市圏の都市内活動を、高いモビリティで担うことが可能な高速バスについては、都市内自動車交通からの転換を促すためにも、その公共交通資源を最大限活用できるよう高速バスの利便性向上を図る。</p> <p>○高校通学の需要・ニーズ把握と支援事業の継続・拡充 ・通学圏域が広く路線バスによる通学が不可欠な高校生に対しては、既存のバス通学支援事業の継続及び拡充を検討し、次世代を担う生徒が安心して教育を受けられる環境向上に努める。</p> <p>○高齢者・障がい者等への移動支援策等の検討・拡充 ・今後加速度的に増加する高齢者に対しては、免許返納者のみならず全ての高齢者等が気兼ねなくお出かけできる健康的な日常を過ごすための移動支援策を拡充し、県民の健康増進につなげる。 ・免許を持たない高齢者や障がい者などの移動困難者の移動手段となる公共交通のバリアフリー化を推進するために、ノンステップバス等の導入を引き続き推進する</p> <p>○自助や共創等による持続可能な地域公共交通サービスの検討・拡充 ・マイカー、既存路線バス、タクシーに頼れないエリアでも、自助で気軽に移動しやすい新しいモビリティ(小型EVカー等を含む)の利用機会拡大に向けた支援や、生活圏における交通・他分野間の共創の推進による持続可能な地域公共交通サービスの検討・拡充、自動運転技術の社会実装に向けた調査・研究等を進めていく。</p>

- 各市町村中心部・中心地における交通まちづくりの重点的な検討
- ・居住地や都市機能が拡大分散する本島においては、コンパクト・プラス・ネットワークを進めるため、各市町村それぞれで開発動向等も踏まえながら、地域の特性に応じた多様な生活機能が集積し人々がお出かけする場ともなる地域拠点の検討、基幹的な公共交通及び地域の公共交通に必要な交通結節点の検討、公共交通利便性が確保された周辺まちづくりを進める。
 - ・また、地域拠点づくりを踏まえた地域公共交通計画の検討(地域の特性にあった交通結節点を含む)については、各市町村の関係者相互間で課題を共有しながら連携して取組み、公共交通の利便性が高いエリアの明示やその周辺地域への居住を促す施策の盛り込み等、市町村マスタープラン(必要に応じた立地適正化計画等)の都市政策とも連動した戦略的な交通まちづくり計画を進める。
- 空港・港湾・観光拠点エリアを結ぶ公共交通の利便性向上
- ・西海岸を中心とした観光地や宿泊施設までの交通手段については、適度なレンタカー利用の促進を図るとともに、訪日観光客や運転免許を持たないZ世代など、見知らぬ土地で自ら運転しなくても安心して移動できる公共交通の利用を促進するため、空港・那覇とホテル・北部等を結ぶ既存の路線バス(高速バスを含む)や基幹バスシステムの取組と連携しながら、主要な観光地等まで多頻度の急行バス等の運行を検討する。
 - ・また、クルーズ船寄港時における観光地等までの交通手段の確保についても検討する。
- 観光まちづくりを踏まえた周遊型交通システム導入の検討
- ・観光都市としての魅力向上に向けた観光まちづくり計画の検討や、観光と県民との交流による街の賑わいや地域の経済振興を促すため、観光施設や都心周遊性の強化に向けた、わかりやすく魅力的な周遊型公共交通システムに関する検討を進める。

4. 計画策定に向けて実施した調査概要

地域の移動ニーズや公共交通の利用実態、問題等を把握するため、「住民アンケート」、「航路利用者アンケート」、「交通事業者・観光協会ヒアリング」を実施しました。

4-1 住民アンケート

4-1-1 実施概要

表 4-1.住民アンケートの調査概要

項目	内容
調査目的	町民の日常的な移動実態や公共交通の利用状況等の把握
調査対象	本部町内居住の15歳(高校生)以上の方
調査実施方法	郵送による配布、郵送又はWEBによる回収
配布票数	2,360票
回収票数	669票(回収率28.3%)
調査実施時期	令和7年11月7日(金)～令和7年11月24日(月)
主な把握項目	<ul style="list-style-type: none"> ●属性(性別、年齢、職業、居住地、運転免許の保有状況・返納意向、自家用車の保有状況) ●日常生活の移動実態(通勤・通学、買い物、通院の目的別に、行先、頻度、移動手段、移動に関する困りごと・不便な点) ●公共交通の利用状況(利用の有無、利用サービス、目的、乗継実態、問題点、利用しない理由) ●公共交通に対する考え(公共交通に対する改善要望、最低限必要な交通サービス水準、財政負担への意見)

4-1-2 調査結果

表 4-2.住民アンケート調査の結果概要

項目	内容
回答者の属性	<ul style="list-style-type: none"> ●回答者の男女比は 43:55(不明等が 2)で女性がやや多く、年代は 65 歳以上が 44%と比較的多く、10 代、20 代の若年層の回答がそれぞれ 4%とやや少ないです。 ●居住地別では、人口比に応じて調査票を配布したこともあり、おおむね地域別の居住人口比に応じた回収結果となっています。 ●回答者の 86%が運転免許証を保有、68%が自分専用の車を、17%が家族共用の車を保有しています。
通勤通学の実態	<ul style="list-style-type: none"> ●回答者の 57%が通勤目的で、5%が通学目的で外出しており、通勤通学先は町内が 60%、町外では、名護市が 25%、今帰仁村が 5%を占めています。 ●移動手段は、複数回答で、86%が自家用車(自分で運転)、10%が自家用車(送迎)とほとんどを自家用車が占め、公共交通の利用は路線バスが 2%、高速バスが 1%と少ないです。
買物の実態	<ul style="list-style-type: none"> ●回答者の 95%が買物目的で外出しており、買物先は町内が 94%と大半を占め、町外では、名護市が 5%を占めています。 ●移動手段は、複数回答で、83%が自家用車(自分で運転)、12%が自家用車(送迎)とほとんどを自家用車が占め、公共交通の利用は路線バスが 2%、高速バスが 1%と少ないです。
通院の実態	<ul style="list-style-type: none"> ●回答者の 73%が通院目的で外出しており、通院先は町内が 50%と半数を占め、町外では、名護市が 39%を占めています。 ●移動手段は、複数回答で、77%が自家用車(自分で運転)、12%が自家用車(送迎)とほとんどを自家用車が占め、公共交通の利用は路線バスが 2%、高速バスが 1%と少ないです。
移動で不便な点	<ul style="list-style-type: none"> ●不便な点として「バスの便数が少ない・運行時間があわない」、「移動手段が少ない」、「バス停が遠い・待合環境が悪い」が多くあげられています。
公共交通の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ●年に数回程度以上の利用割合は、路線バスが 9%、高速バスが 31%、タクシーが 31%であり、高速バス、タクシーに比べ、路線バスがあまり利用されていません。 ●路線バスは 27%が買物・飲食目的、25%が空港利用目的で、高速バスは 7 割が空港利用目的で利用されています。 ●路線バスを利用しない理由としては、「自家用車よりも時間がかかる」が過半数を占め、高速バスでは 4 割を占めています。
将来の公共交通のありかた	<ul style="list-style-type: none"> ●将来の不安として「車を運転できなくなり、外出が不便になる」が 42%と最も多くなっています。 ●公共交通の改善要望としては「バスを待つ場所をもっと快適にする」が 44%、「町内を周回するバスなどを導入する」が 36%とニーズが高くなっています。 ●最低限必要な公共交通のサービス水準としては「1 時間に 1 本」が 23%と最も多く、1 時間に 1 本以下の頻度でよいとの回答が過半数を占めています。 ●財政支出と交通サービスについて、過半数が「財政支出を抑えつつ、高齢者や学生などが利用しやすい公共交通を目指すべき」と回答しています。

(1)回答者属性

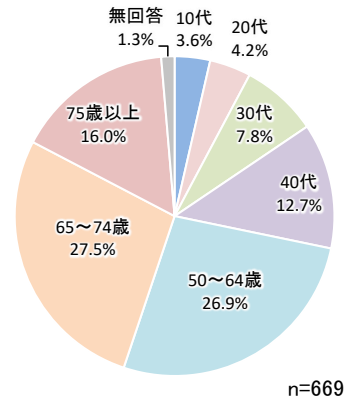
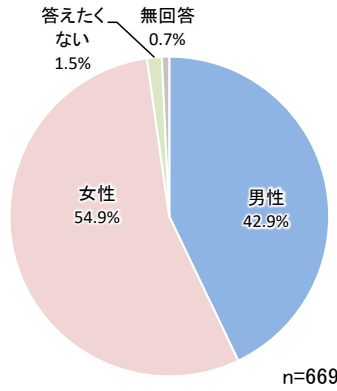


図 4-1. 回答者の性別

図 4-2. 回答者の年代

表 4-3.回答者の居住地

地区	町名	件数	件数	構成比	地区	町名	件数	件数	構成比			
北部	謝花	22	160	23.9%	中南部	辺名地	14	225	33.6%			
	北里	24				大浜	69					
	嘉津宇	4				谷茶	41					
	具志堅	19				渡久地	51					
	新里	17				東	47					
	備瀬	19				大嘉陽	3					
	石川	8				東部	伊豆味			39	39	5.8%
	山川	32				南部	瀬底(水納島含む)			44	102	15.2%
	豊原	15				崎本部	27					
	並里	10				健堅	31					
中北部	伊野波	34	135	20.2%	無回答	8	8	1.2%				
	山里	8			合計	669	669	100.0%				
	野原	25										
	浜元	32										
	浦崎	19										
	古島	4										
	大堂	3										

(2)将来の公共交通のありかた

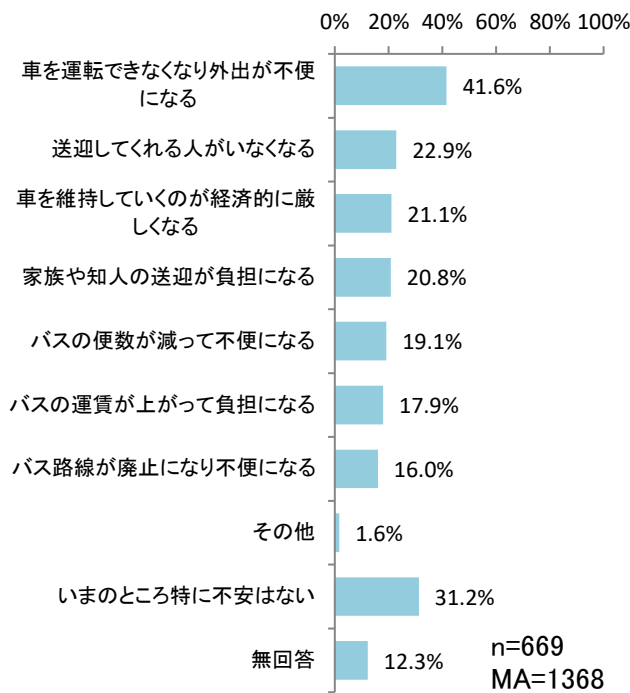


図 4-3. 将来の移動に関する不安

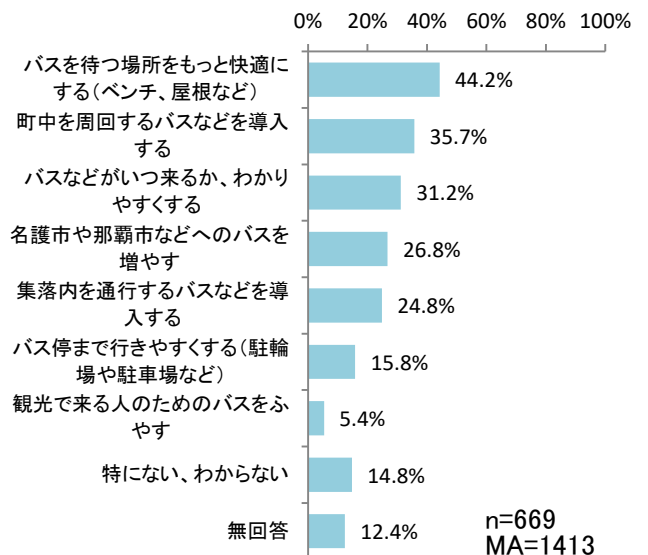


図 4-4. 公共交通の改善要望

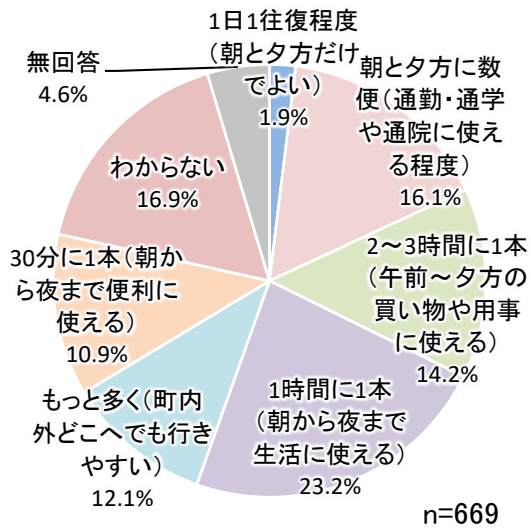


図 4-5.公共交通の効果的な取り組み

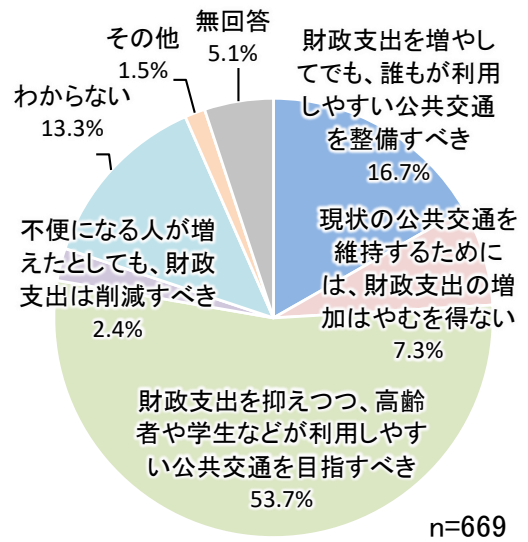


図 4-6.財政支出と交通サービスについて

4-2 航路利用者アンケート

4-2-1 実施概要

表 4-4.航路利用者アンケートの調査概要

項目	内容
調査目的	渡久地港、本部港の航路の利用実態を把握
調査対象	渡久地港、本部港の利用者
調査実施方法	渡久地港、本部港の待合所で乗船待ちをしている利用者に直接聞き取り
調査日時	【休日】令和 7 年 11 月 2 日(日) 【平日】令和 7 年 11 月 7 日(金)

4-2-2 調査結果

表 4-5.航路利用者アンケート調査の結果概要

項目	内容
回答者の属性	<ul style="list-style-type: none"> ●回答者の男女比は、本部港が 55:44(不明等が 1)、渡久地港が 58:40(不明等が 2)と、どちらも男性の割合がやや高いです。 ●回答者の年齢は、本部港が 20 代から 60 代がそれぞれ 15%以上を占めるなど分散しているのに対し、渡久地港は 50 代が 25%、20 代が 23%と特定の年代に集中しています。 ●回答者の居住地は、本部港が本部町を除く県内 41%、県外 36%であるのに対し、渡久地港は県外が 63%と多く、その他では水納島 15%、水納島以外の本部町が 5%と、町民の利用が 20%を占めています。
航路の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ●各航路とも利用目的は観光・レジャーが最も多く、沖縄奄美航路、水納島航路、那覇航路では利用目的の 7 割前後を占めています。 ●航路利用の最終目的地は、伊江航路が伊江村 76%、沖縄奄美航路が県外 83%、水納島航路が水納島 63%、那覇航路が那覇市 83%と、それぞれ最も多くなっています。

項目	内容
二次交通	<ul style="list-style-type: none"> ●自家用車・レンタカーの利用割合が高く、本部港の75%、渡久地港の78%を占めています。 ●航路別では、伊江航路は自家用車(自分で運転)が41%と最も多く、その他3航路ではレンタカーが36~44%と最も多くなっています。 ●公共交通は、本部港で高速バス7%、路線バス6%、タクシー3%の計16%、渡久地港でタクシー5%、高速バス・路線バスが各3%の計11%の利用があります。 ●航路別では、沖縄奄美航路は路線バス12%、那覇航路は路線バス・高速バスがそれぞれ9%と、やや利用割合が高くなっています。 ●二次交通に関する問題として、両港とも「駐車場が少ない」が最も多く、公共交通に関しては「バスの本数が少ない」が多くなっています。
航路の改善要望	<ul style="list-style-type: none"> ●航路の改善要望は、各航路とも「運航本数を増やす」「運賃を安くする」の順に多くなっています。

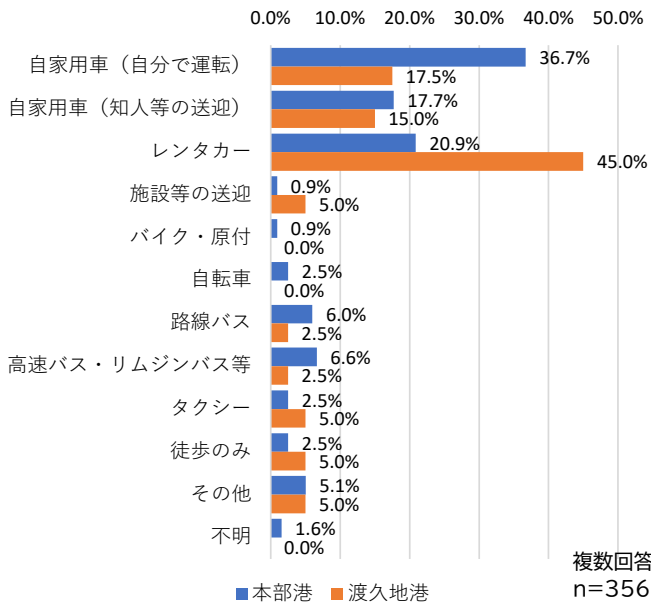


図 4-7.本島内の移動手段(水納島除く)

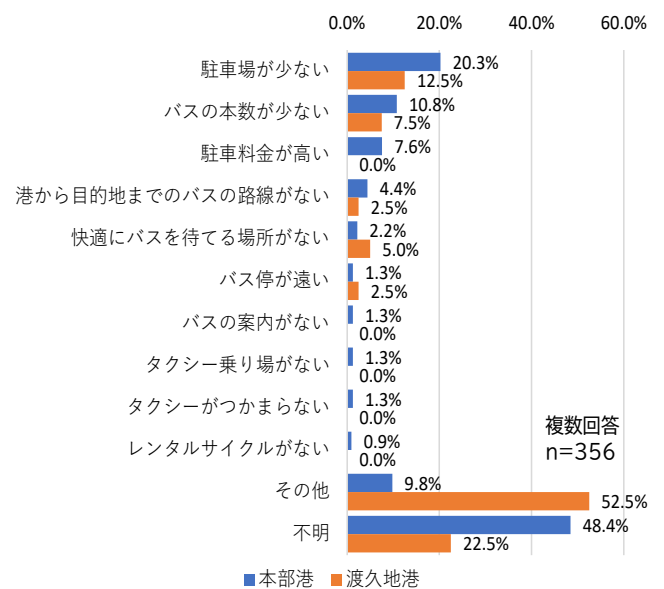


図 4-8.本島側の二次交通の問題点

4-3 交通事業者・観光協会ヒアリング

4-3-1 実施概要

表 4-6.交通事業者ヒアリングの調査概要

項目	内容
調査目的	公共交通の利用状況や、利用者から寄せられる苦情、交通事業者からみた町内の公共交通の問題、持続的な運行に関する問題・課題等を把握
調査対象	○バス事業者(4社) 琉球バス交通、沖縄バス、やんばる急行バス、伊江島観光バス ○航路事業者(2社) 水納海運、第一マリンサービス ○タクシー事業者(2社) 本部タクシー、本部サンシー交通
調査実施方法	各事業者に対し直接聞き取り
調査実施時期	令和7年10月
主な把握項目	○運営体制(人員・タイプ別車両等)および利用実態の状況 ○運行や経営上の課題、今後のサービス運行に対する意向 ○地域公共交通計画に対する意見・要望 など

表 4-7.観光協会ヒアリングの調査概要

項目	内容
調査目的	観光周遊バスの利用区間、利用目的等の利用実態を把握
調査対象	観光協会
調査実施方法	協会に訪問し直接聞き取り
調査実施時期	令和7年10月
主な把握項目	○観光周遊バスの利用実態(利用の多い属性や、目的、利用のされ方等) ○観光周遊を目的とした利用状況 ○地域公共交通計画に対する意見・要望 など

4-3-2 調査結果

表 4-8.交通事業者・観光協会ヒアリング調査の結果概要(1/2)

項目	内容
観光客の流動	<ul style="list-style-type: none"> ●那覇市や恩納村、名護市に宿泊して、海洋博公園や古宇利島、ジャングリアを観光するパターンが多いと思われる。 ●年間 400 万人の観光客が来訪し、本部での宿泊客は 100 万人弱とみられる。
利用者数の推移	<ul style="list-style-type: none"> ●路線バスはコロナ禍前の利用者数には回復しておらず、1~2 割減の利用者数である。 ●海外客の増加により、コロナ禍前より利用者数が多くなっているタクシー会社もある。 ●各交通事業者とも、ジャングリア開業による大きな影響はみられない。
利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ●路線バスの利用は、朝夕は学生の通学利用が多く、日中は観光客の利用が増えてきている。 ●高速バスは、中南部への通勤通学にも利用されている。 ●タクシーは観光客の利用が多く、町民は高齢者の買物や通院目的での利用が多い。観光客、町民ともに夕食時間の 17 時~20 時がピークである。若年層や海外客はアプリ予約が多い。 ●航路は、夏休みを中心に観光客の利用が多く、観光客が少ない冬期は、島民中心の利用になる。観光客の利用に伴う季節変動が大きい。
利用者からの要望	<ul style="list-style-type: none"> ●路線バスは OKICA のコンビニチャージやキャッシュレス決済、10 カード利用の要望がある。 ●タクシーは、安定的な配車体制づくりの要望がある。また、観光周遊バスは、待ち時間が長いことから増便の要望がある。 ●観光協会には本部町から那覇までの移動方法や、渡久地港からホテルへのアクセスなどの問い合わせがある。
運営にあたっての問題点	<ul style="list-style-type: none"> ●バス、航路、タクシーともに運転手不足が問題となっている。 ●路線バスは現行ダイヤの維持が難しく、日中の減便や運行回数の調整を検討している。 ●路線バスの赤字路線の維持が厳しくなっている。 ●海洋博公園の北ゲートへの右折車両による渋滞が特に雨天時にひどく、路線バスや高速バスに大きな遅れが生じている。公園内にタクシー乗り場ないことから、路上で客待ちを行っており、事業者間で取り決めた待機ルール違反などトラブルが発生している。 ●道路が狭く、夜間照明も不足している地域があり、タクシーでの走行の事故リスクが高くなっている。

表 4-9.交通事業者・観光協会ヒアリング調査の結果概要(2/2)

項目	内容
利用促進に向けた取組	<ul style="list-style-type: none"> ●バス会社では乗り方教室や高校でのバスの講義などのモビリティ・マネジメントや、路線バス 4 社共通乗車券の発行、観光客が多い路線でのタッチ決済の導入などを行っている。 ●タクシー会社では配車アプリが導入されている。 ●レンタカーを利用しない欧米人や、日本人観光客が増えていることから、北部広域 DMO では、これらの方を対象とした取組が検討されている。
本部町の公共交通に関する課題	<ul style="list-style-type: none"> ●町外の大規模な商業施設や病院までの移動支援 ●タクシーの繁忙期や夕方の台数確保 ●本部港のクルーズ船対応の検討 ●備瀬のオーバーツーリズム対策
公共交通の利便性向上に向けたアイデア	<ul style="list-style-type: none"> ●地域の方の移動の仕方を作り出し、誘導する方向で公共交通網を整備する。 ●市町村で路線バスのアクセスを確保することで、公共交通全体の利用者数を増やす。 ●便数が多い海洋博～那覇空港の路線で、道の駅「もとぶオアシス」と海洋博の 2 拠点を結ぶことで利便性が高まるのではないかな。 ●道の駅「もとぶオアシス」に路線バス、高速バス、やんばる急行バス等が結節し、タクシーやレンタサイクル、キックボード等の貸し出しができれば、ここを拠点に回遊できる。 ●軸となる系統 65・66 番を活かす工夫が必要である。 ●県道 84 号線伊豆味方面への路線の充実が必要である。 ●沖縄県で路線維持のための補助について検討してほしい。 ●道の駅でレンタカーが借りられるようにする。 ●海洋博公園、ホテルでのシェアサイクル実証実験の実施。 ●航路とバスのダイヤの連携について検討してほしい。 ●デマンド交通を導入して、集落の公民館と病院などを結ぶとよい。 ●観光周遊バスを夜運行すると、本部に町のお金を落とす宿泊客もいると思う。 ●広域での周遊バスの運行。 ●インバウンド向けにキャッシュレス対応の交通サービスの提供。 ●実証実験を行うことで、既存のバス路線が縮小しやすい環境づくりを行わないようにする必要がある。 ●街灯や信号機の設置など公共交通の走行環境の整備が必要である。