

資料 2

第1回名護市総合交通ターミナル検討部会の報告

目次

1. 第1回名護市総合交通ターミナル検討部会の概要と報告内容
2. 検討部会での意見交換内容
3. 次回に向けた検討内容

1. 第1回名護市総合交通ターミナル検討部会の概要と報告内容

1-1. 第1回名護市総合交通ターミナル検討部会の概要

■ 概要

- ・日時：令和6年7月9日（火） 15時～17時
- ・場所：名護市民会館中ホールおよびWEB
- ・議事
 1. 沖縄における道路交通ネットワークの基本方針
 2. 名護市および北部地域の現状について
 3. 交通結節機能強化に係る課題について
 4. 事業候補箇所のポテンシャルについて
 5. 課題・ポテンシャルを踏まえた基本目標について

■ 会議の様子



1. 第1回名護市総合交通ターミナル検討部会の概要と報告内容

1-1. 第1回名護市総合交通ターミナル検討部会の概要

■ 委員名簿

(敬称略)		
区分	所属等	氏名
有識者	琉球大学工学部 准教授	神谷 大介
	東京大学大学院工学系研究科（工学部）教授	羽藤 英二
	名桜大学 副学長	林 優子
	名護市観光協会 理事長	前田 裕子
交通関係者	一般社団法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会 専務理事	大城 直人
	一般社団法人沖縄県バス協会 専務理事	慶田 佳春
	株式会社琉球バス交通 代表取締役	小川 吾吉
	那覇バス株式会社 副社長	鹿毛 建造
	沖縄バス株式会社 代表取締役	新川 幹雄
	東陽バス株式会社 運輸部長	比嘉 良尚
	合同会社やんばる急行バス	谷田貝 哲
	株式会社北部観光バス 常務取締役	宮城 敦
	株式会社丸金交通 代表取締役	運天 健
	合資会社北部観光タクシー 代表	湖城 秀實 (欠席)
	第一マリンサービス株式会社 代表取締役	小田 典史 (代理) 北崎 祐一

(敬称略)		
区分	所属等	氏名
行政	名護警察署 交通課長	西原 裕也 (代理) 島袋 健
	沖縄総合事務局 運輸部 企画室長	亀谷 匡哉
	沖縄総合事務局 開発建設部 企画調整官	関 信郎
	沖縄総合事務局 北部国道事務所長	屋我 直樹
	沖縄総合事務局 開発建設部 道路建設課長	具志堅 清一
	沖縄総合事務局 開発建設部 建設産業・地方整備課長	久場 兼治
	沖縄県 土木建築部 都市計画・モノレール課長	下地 英 (代理) 主任技師 西里 雅範
	沖縄県 北部土木事務所 技術総括	當眞 和彦
	沖縄県 企画部 交通政策課 公共交通推進室長	佐久本 愉 (代理) 金城 伸佑
	沖縄県 北部農林水産振興センター 農業水産整備課長	兼次 孝彰
	名護市 建設部長	岸本 啓史
事務局	名護市建設部まちなか再開発・公共交通課	
	内閣府沖縄総合事務局北部国道事務所調査課	

1. 第1回名護市総合交通ターミナル検討部会の概要と報告内容

1-2. 第1回名護市総合交通ターミナル検討部会の報告内容

2. 名護市および北部地域の現状

■ 名護市および北部地域の現状 【まとめ】

名護市および北部地域の現状のまとめ

名護市および北部地域は、豊富な自然・文化資源を有し、産業面・医療面も充実。高速船の就航(2022年)やジャングリアの開業(2025年)により、新たな広域的な移動を呼び込むポテンシャルを有するものの、自家用車・レンタカーへの依存傾向や既存のバスターミナルの利便性の問題がある状況。

No.	項目	名護市の現状	紫字：交通に関わる現状、赤字：交通以外に関わる現状
1	広域的な位置づけ	・ 北部圏域の中心都市であり、周辺には豊富な自然・文化的資源が存在。	
2	人口	・ 全国と比較して緩やかではあるが、少子高齢化が進展。	
3	主要産業	・ 「宿泊業、飲食サービス」「医療、福祉」等の産業が優位。 ・ 金融・情報通信分野等のさらなる産業集積を推進。	
4	施設立地・施設状況	・ 名護湾に沿う国道58号に並行して市街地が形成。 ・ 中心市街地には商店が立ち並ぶほか、国道沿いにはロードサイド型の大型店舗が進出。 ・ 那覇から名護市街地への公共交通手段は高速バス（名護バスターミナル等）や高速船（名護漁港）。	
5	観光実態	・ 観光需要はコロナ禍を経て減少したが徐々に回復傾向。2025年夏にはジャングリアが開業予定。 ・ 名護市までの来訪手段は大半が自家用車・レンタカー。	
6	医療	・ 名護市の人口10万人あたりの医師数及び一般病床数は、全国と比較して高い水準。 ・ 北部圏域唯一の三次救急医療機関が新設予定（R10年度）。	
7	公共交通の状況	・ 名護バスターミナルや名護十字路を中心にバス路線網が形成。 ・ 北部地域住民の交通分担率は自動車が約8割以上であり、バスの分担率はわずか。 ・ 2022年には名護漁港に発着する高速船が就航。	
8	名護バスターミナルの利用状況	・ 名護市在住者の「通勤」「通学」、県外在住者の「観光」目的で主に利用されている。 ・ 名護バスターミナルではバス・タクシーへの乗り継ぎが一定数存在。	
9	地域間の自動車交通需要	・ 名護市を着地とする自動車交通は、北部圏域の他、沖縄市や那覇市などからの流動が多い。 ・ 沖縄県および名護市は、R22年にかけて自動車流動量が増加する見込み。	
10	名護市における上位計画	・ 名護市の名護湾沿岸（名護漁港周辺エリア）実施計画（R4.3）において、名護漁港周辺の交通結節点事業を位置づけ。	

1. 第1回名護市総合交通ターミナル検討部会の概要と報告内容

1-2. 第1回名護市総合交通ターミナル検討部会の報告内容

2. 名護市および北部地域の現状

参考) 7 公共交通の状況 (名護市街地におけるバス運行状況)

- 現在の「名護バスターミナル」は、名護市の中心市街地とは離れた位置に立地。
- 名護市街地周辺では、県道84号線・県道71号線・国道58号等を中心にバスルートが設定されている。

■市街地周辺の公共交通の現状



1. 第1回名護市総合交通ターミナル検討部会の概要と報告内容

1-2. 第1回名護市総合交通ターミナル検討部会の報告内容

2. 名護市および北部地域の現状

参考) 7. 公共交通の状況 (名護市街地におけるバス利用状況)

- 名護市内のバスの乗降客数は、名護バスターミナルの他、名護十字路等の中心市街地が多い。[図2.33]
- 広域的なバス流動は周辺地域および那覇市からの流入割合が高い。[図2.35]
- 北部地域における住民の交通手段分担率は、自動車と比較してバス利用が圧倒的に少ない。また、市内を走行する一部の路線バス利用者は減少傾向にある。[図2.36] [図2.37]

■市街地におけるバス路線網および乗降客数

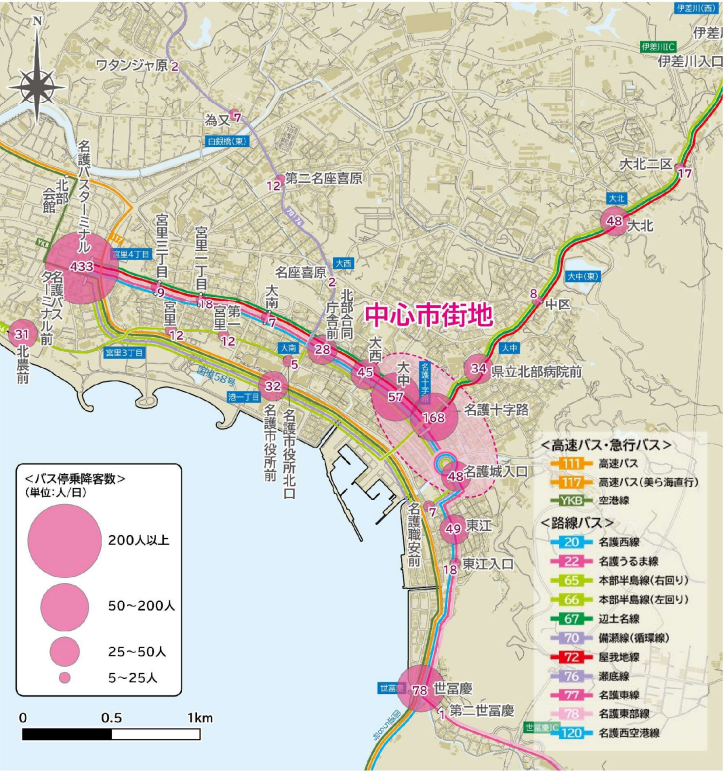


図2.33 市街地におけるバス路線網および乗降客数
出典:平成25年度バスOD調査結果(沖縄県)に基づき集計

■主要バス停便数

路線バス			
バス停	平日	土	日祝
名護市役所	81	76	76
名護十字路	244	228	254
県立北部病院前	79	74	42
世富慶	120	110	136
数久田	64	64	90
名護城入口	166	154	180
名護BT	249	227	252
高速バス			
バス停	平日	土	日祝
名護市役所	64	64	64
世富慶	64	64	64
名護BT前	21	21	21
本部港	18	18	18
名護BT	42	42	42

図2.34 主要バス停便数
出典:沖縄バスマップ及び各社HPに基づき作成

■広域的なバス流動



図2.35 名護市へのバstriップ分布
出典:平成25年度バスOD調査結果(沖縄県)に基づき集計

■北部地域住民の移動目的別交通手段割合

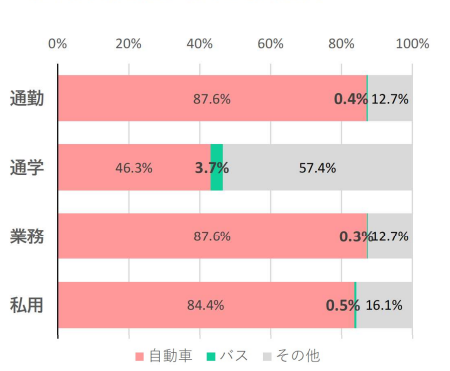


図2.36 北部地域住民の移動目的別交通手段割合
出典:名護市地域公共交通計画(R4.3 名護市)

■補助路線※1の年別利用状況※2

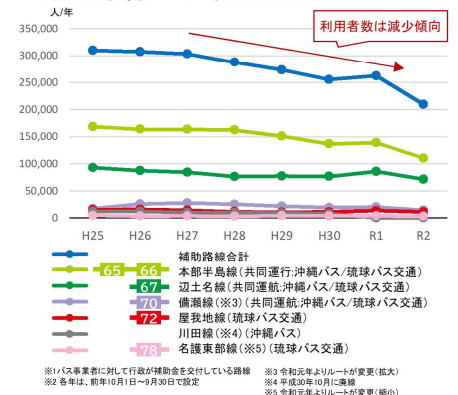


図2.37 補助路線の年別利用状況
出典:名護市地域公共交通計画(R4.3 名護市)

1. 第1回名護市総合交通ターミナル検討部会の概要と報告内容

1-2. 第1回名護市総合交通ターミナル検討部会の報告内容

2. 名護市および北部地域の現状

参考) 7. 公共交通の状況 (路線バスの利用状況)

- 路線バスの利用者は半数が15-19歳であり、利用目的も「通学先へ」「自宅へ」が多数を占めており、学生利用が多いことが推察される。[図2.38] [図2.39]
- 路線バスの時間帯別需要は、名護市街地では朝8時台、夕方17時台がピークとなっており、その他市内では朝7時台、夕方16時台がピークとなっている。[図2.40]
- 公共交通以外にも、大学や自動車学校、医療施設などへの送迎バスが複数運行されている。[図2.41]

■ 路線バス利用者の年齢・目的

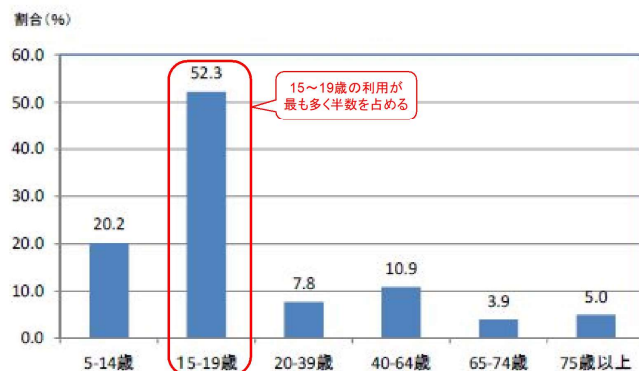


図2.38 路線バス利用者の年齢構成

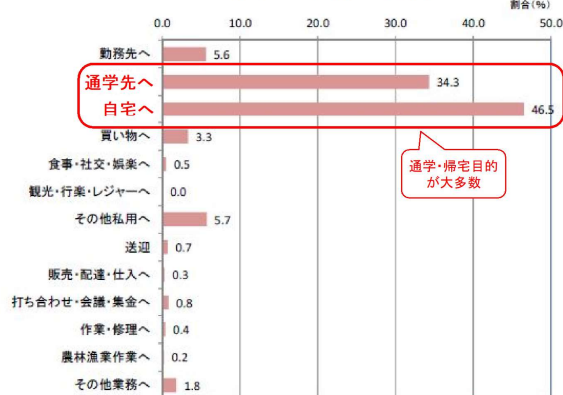


図2.39 路線バス利用者の目的構成

出典: 第1回 沖縄本島北部広域市町村圏 パーソントリップ調査報告書現況分析編 (H24.3 北部広域市町村圏事務組合)より引用

■ 路線バス利用の時間帯別需要

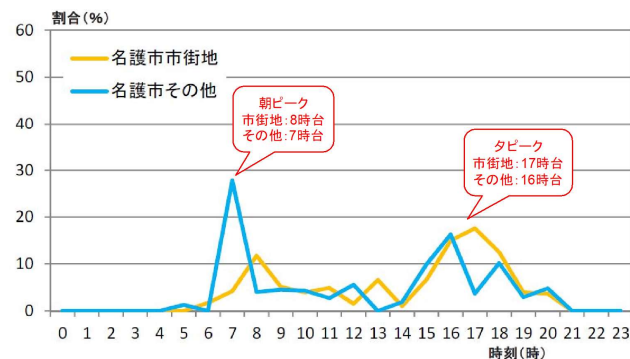


図2.40 路線バス利用の時間帯別需要
(北部地域における路線バス利用者の発生時間比率)

出典: 第1回 沖縄本島北部広域市町村圏 パーソントリップ調査報告書現況分析編 (H24.3 北部広域市町村圏事務組合)より引用

■ 送迎バスの実態

- 北部地域においては、観光リゾート施設や老人福祉施設、総合病院、自動車学校などへの送迎バスが多数運行
- 名護市の中心市街地や北部地域の各地と各施設を結ぶ運行ルートが設定

【送迎バスの運行施設例】

- ・ 名桜大学
- ・ 名護自動車学校
- ・ 今帰仁自動車学校
- ・ 宮里病院
- ・ 北部地区医師会病院
- ・ 沖縄スイミングスクール名護校 等

出典: 第1回 沖縄本島北部広域市町村圏 パーソントリップ調査報告書現況分析編 (H24.3 北部広域市町村圏事務組合)より引用



図2.41 市街地に停車する送迎バス(名桜大学)

1. 第1回名護市総合交通ターミナル検討部会の概要と報告内容

1-2. 第1回名護市総合交通ターミナル検討部会の報告内容

2. 名護市および北部地域の現状

参考) 7. 公共交通の状況 (高速船の状況)

- 2022年4月より那覇～名護～本部間で高速船「ジンベエ・マリン」が就航し、名護港を拠点とする海上交通が誕生。[図2.29]
- 名護漁港内には、高速船の待合所 (名護市観光情報センター) が設置。[図2.31]
- 一方で、高速バス・路線バスの停留所は名護漁港周辺に設置されていない。(名護市コミュニティバスは漁港内まで乗り入れあり)

■高速船「ジンベエ・マリン」の概要



画像: 第一マリンサービス(株)HP

名称	ジンベエ・マリン (タクマ3)
運行会社	第一マリンサービス株式会社
運行開始年月日	2022年04月29日
運行区間	那覇～名護～本部
所要時間	那覇～名護 75分 名護～本部 25分
乗船可能人数	180名 ※自動車積載不可、自転車積載可(9台)

図2.29 高速船「ジンベエ・マリン」の概要

出典: 第一マリンサービス(株)HP

■運行ダイヤ・利用料金

- 料金は那覇・名護間で1,000円、本部・名護間で500円
- 名護漁港を経由する便は1日1往復設定

区間別一般料金	
一般料金	大人 ¥1,000
泊ふ頭⇄名護漁港 泊ふ頭⇄本部遠久地港	小児 ¥500
一般料金	大人 ¥500
名護漁港⇄本部遠久地港	小児 ¥500

※学生割引・高齢者割引・免許返納者割引あり

出港地	出港時刻	帰港地	帰港時刻	出港時刻	帰港時刻
1 那覇 (泊ふ頭)	08:30	名護 (漁港)	09:45	10:05	10:30
2 本部 (遠久地港)	10:50	—	—	—	12:05
3 那覇 (泊ふ頭)	14:25	—	—	—	15:40
4 本部 (遠久地港)	16:00	名護 (漁港)	16:25	16:45	18:00

図2.30 料金表・運行ダイヤ

出典: 第一マリンサービス(株)HP

■待合所・周辺状況



図2.31 名護漁港周辺及び待合所の状況

○名護漁港におけるコミュニティバスの時刻表

	名護バスターミナル	名護市観光情報センター	名護バスターミナル
循環線 (左回り)	09:00	⇒ 09:34	⇒ 09:54
	10:40	⇒ 11:19	⇒ 11:34
	12:10	⇒ 12:49	⇒ 13:04
	14:10	⇒ 14:49	⇒ 15:04
	15:40	⇒ 16:19	⇒ 16:34
循環線 (右回り)	09:00	⇒ 09:39	⇒ 09:54
	10:40	⇒ 11:19	⇒ 11:34
	12:10	⇒ 12:49	⇒ 13:04
	14:10	⇒ 14:49	⇒ 13:04
	15:40	⇒ 16:19	⇒ 16:34
二見以北線 (下り)	08:20	⇒ 08:55	⇒
	13:10	⇒ 13:45	⇒
二見以北線 (上り)		11:30	⇒ 12:03
		16:15	⇒ 16:48

図2.32 名護漁港におけるコミュニティバスの時刻表

出典: 沖縄バスマップHP(R6.6)時点

1. 第1回名護市総合交通ターミナル検討部会の概要と報告内容

1-2. 第1回名護市総合交通ターミナル検討部会の報告内容

2. 名護市および北部地域の現状

参考) 8. 名護バスターミナルの利用状況

- 名護バスターミナルの利用目的は、名護市内在住者は「通勤」「通学」、県内在住者は「私用」、県外在住者は「観光」が多い。[図2.42]
- 名護バスターミナルへのアクセス手段・イグレス手段ともに、路線バスやコミュニティバスの利用が25%前後見られる。[図2.43]
- 名護バスターミナル利用者が前後に利用したバス停は、名護市内では「大北」や「イオン」が多い。[図2.44]

■名護バスターミナル利用者の利用目的(居住地域別)

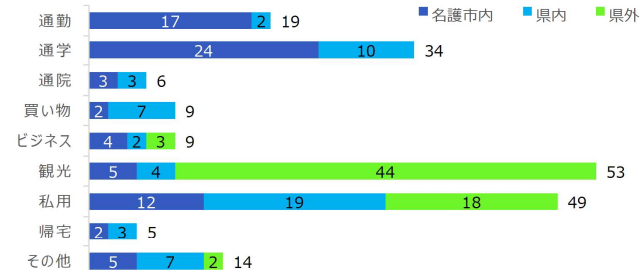


図2.42 名護バスターミナル利用者の利用目的(居住地域別)
出典: R6.3.28第4回名護市地域公共交通協議会 会議資料
(調査日: R5.12.17.20、調査対象: 名護バスターミナルを利用する市民・県民・県外民)

■名護バスターミナルにおけるアクセス・イグレス手段※

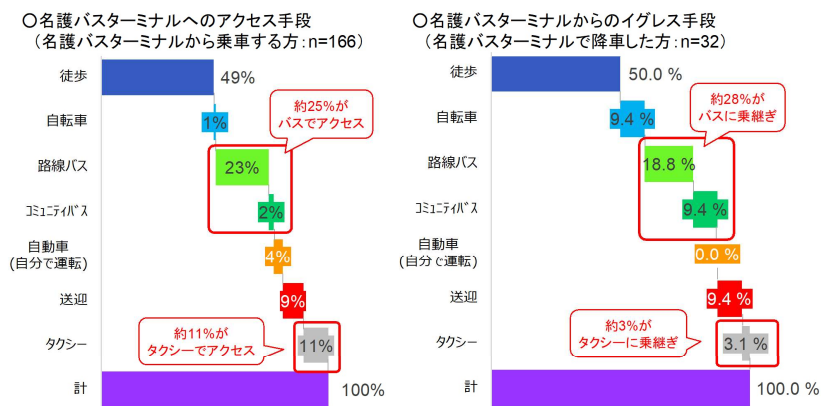


図2.43 現状の名護バスターミナルにおけるアクセス・イグレス手段
出典: R6.3.28第4回名護市地域公共交通協議会 会議資料
(調査日: R5.12.17.20、調査対象: 名護バスターミナルを利用する市民・県民・県外民)

※名護バスターミナルからバスに乗り継ぐ方が、名護バスターミナルへ向かう際に利用した交通手段を「アクセス手段」、名護バスターミナルでバスを降りた方が、その後利用する予定の交通手段を「イグレス手段」としている。

■名護バスターミナル利用者が前後に利用したバス停(地域)

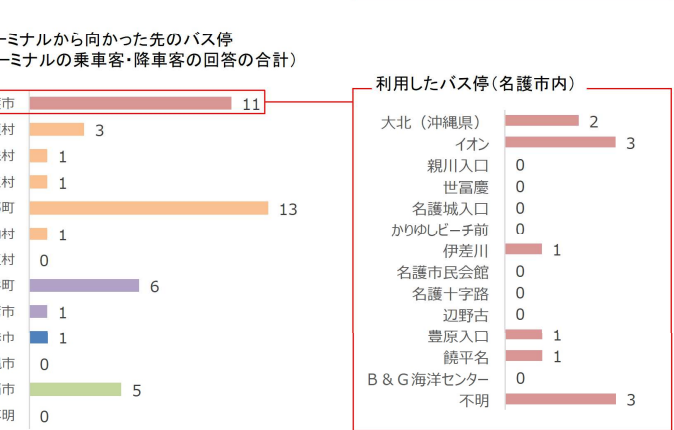
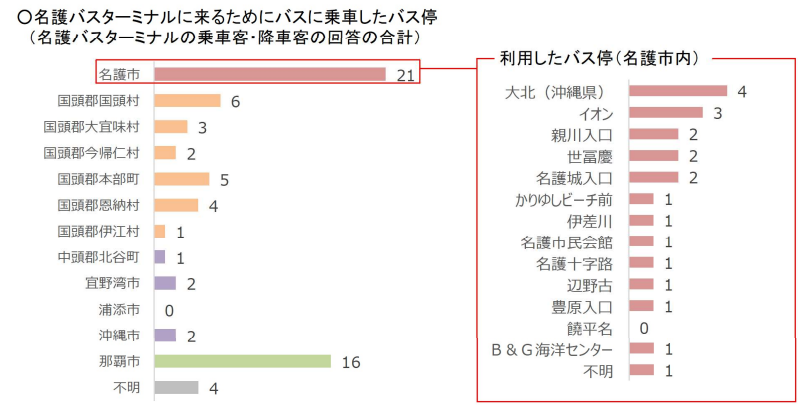


図2.44 名護バスターミナルでバスを乗り継いだ方が前後に利用したバス停(地域)
出典: R6.3.28第4回名護市地域公共交通協議会 会議資料をもとに作成
(調査日: R5.12.17.20、調査対象: 名護バスターミナルを利用する市民・県民・県外民)

1. 第1回名護市総合交通ターミナル検討部会の概要と報告内容

1-2. 第1回名護市総合交通ターミナル検討部会の報告内容

3. 交通結節機能強化に係る課題

■ 交通結節機能強化に係る課題と必要性について

交通結節機能強化に係る課題

課題 1 北部地域における公共交通（バス等）の利便性の低さ

- ・路線バス・高速バスの拠点となっている**既存バスターミナルは、中心市街地から離れた場所に立地しており、公共交通モード間の乗り換え利便性も低い。**
- ・名護漁港に発着する**高速船利用者の二次交通が不十分※。**
- ・中心市街地では**一部のバス停が分散しており、利用者にとって分かりにくい。**
- ・既存バスターミナルは**施設の老朽化が進行し待合環境が不十分なことや、タクシー等との連携がしにくいこと等の理由から、市民や事業者等から改善要望も挙がっている。**
- ・既存バスターミナルの周辺には一般車駐車場等が無い場合、パークアンドライド等の利用も困難。

※名護市コミュニティバスは名護漁港に乗り入れているものの、市内ルートのみであり、本部・やんばる地域等、名護市外への二次交通に課題

課題 2 国道58号を含む周辺道路の安全性・円滑性の低下

- ・県道71号線等、北部地域の主要な道路が集中する名護市街地では、**面的な混雑が慢性化。**
- ・南部方面からの来訪者により**国道58号で観光シーズンの著しい渋滞**が発生。

課題 3 自動車交通への依存

- ・公共交通の担い手不足や運転免許返納者の増加に伴い、地域住民の自由な移動が制限される懸念があり、**公共交通の効率的な整備が喫緊の課題。**
- ・沖縄県において、観光客の約6割がレンタカーを利用。ジャングリアの開業等に伴い北部地域への観光の活性化が予想されるが、北部地域だけでなく県全体での道路混雑が懸念されることから、**観光客等の来訪者に対して公共交通利用を促すことが重要。**

課題 4 名護市中心市街地の活力低下

- ・北部地域の中核都市として、**市街地の活性化や周辺エリアとの連携**が課題。
- ・**まちづくり計画と連動した交通拠点整備**が求められている。
- ・名護市中心市街地の観光資源や名護漁港イベント会場（名護夏まつり、名護市ハーリー大会）と既存バスターミナルが離れた場所に立地しており、**観光客が公共交通（バス、高速船）で観光しにくい環境。**ウォークアブル空間等を活用した市街地活性化に向けては、公共交通を利用した**観光客等の来訪者が訪れやすい環境整備が求められる。**

課題 5 災害に備えた防災機能強化の必要性

- ・名護漁港周辺では、津波や高潮浸水時の**避難場所が不足**しており、発災直後の応急措置や被災者支援の円滑化が課題。

交通結節機能強化の必要性

公共交通サービスの高度化及び利便向上、まちづくりの推進、防災性向上に向け、**拠点での交通結節機能強化が必要**

1. 第1回名護市総合交通ターミナル検討部会の概要と報告内容

1-2. 第1回名護市総合交通ターミナル検討部会の報告内容

3. 交通結節機能強化に係る課題

参考）課題1. 北部地域における公共交通（バス等）の利便性の低さ（アクセス・立地面）

- 名護バスターミナル（既存）は主要公共施設や商業施設が立地する中心市街地（名護十字路周辺）から1～2km以上離れており、市街地へのアクセス性や公共交通の乗換え利便性に課題。[図3.1]
- 名護漁港周辺に路線バスのバス停が無く、高速船から乗り継ぐことのできる二次交通（路線バス等）が十分でない。[図3.1]
- また中心市街地では一部、バス停が分散して設置されており、利用者にとって分かりにくい状況[図3.2]

● 名護市街地の施設分布および公共交通ネットワーク

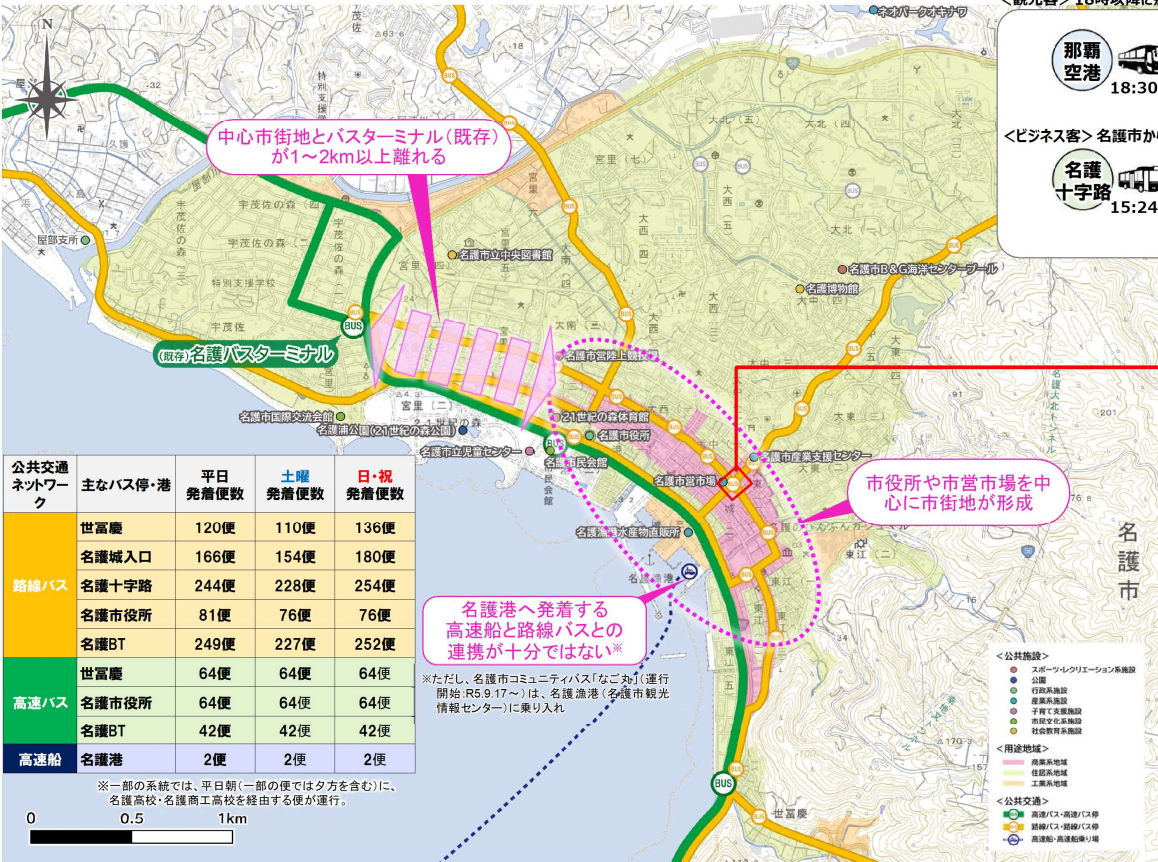


図3.1 名護市街地の概況

出典：沖縄バスマップ、名護市公共施設等総合管理計画（H29.3）を基に作成

名護BT⇄中心市街地（名護十字路）のアクセス性・乗換え利便性に課題がある事例

<観光客> 18時以降に那覇空港を発し、名護市中心部の宿泊施設等に向かう場合（土曜日）



<ビジネス客> 名護市から那覇空港発に向かい、19時頃の飛行機に搭乗する場合（水曜日）



■ 中心市街地におけるバス停設置状況

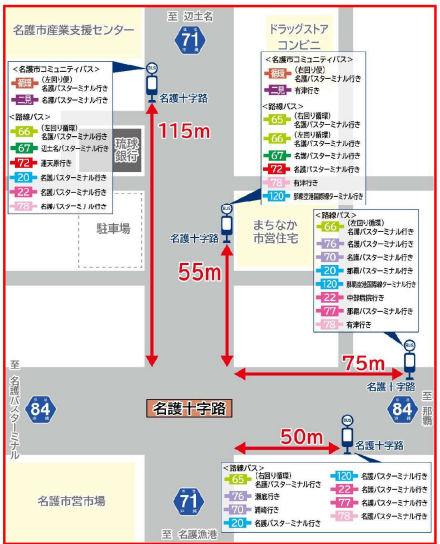


図3.2 中心市街地におけるバス停設置状況

出典：沖縄バスマップHP（R6.6）時点を基に作成

※第1回名護市総合交通ターミナル検討部会資料より（一部加工）

1. 第1回名護市総合交通ターミナル検討部会の概要と報告内容

1-2. 第1回名護市総合交通ターミナル検討部会の報告内容

3. 交通結節機能強化に係る課題

参考）課題1. 北部地域における公共交通（バス等）の利便性の低さ（既存バスターミナル）

- ・ 名護バスターミナル（既存）は、供用開始から約40年が経過しており、施設の老朽化が進展。[図3.3]
- ・ 「専用バスターミナル」であるため、タクシー等のその他交通モードとの連携ができず、利便性が低い水準。[図3.3]
- ・ 周辺に駐車場が立地しておらず、高速バス利用者のパークアンドライド利用等が困難。[図3.4]
- ・ 交通事業者や市民から、バス利用環境の向上が求められている。[表3.1]

● 既存バスターミナルの概況

待合環境の利便性

- ・ 利用者の待合環境は低い水準
- ・ 供用開始から約40年が経過しており、施設の老朽化が進展

バスターミナルの管理運営方式に伴う課題

- ・ 「専用バスターミナル※」のため、関係事業者以外の車両の進入が不可
⇒タクシー等による送迎や、他事業者路線との乗換え利便性が悪い

※一般乗合旅客自動車運送事業者が当該事業の用に供することを目的として設けたバスターミナル



■ 名護バスターミナル概略図



図3.3 既存バスターミナルの概況

● 既存バスターミナル周辺の駐車場立地

- ・ 周辺に駐車場が立地しておらず、高速バス利用者のパークアンドライド利用等が困難。

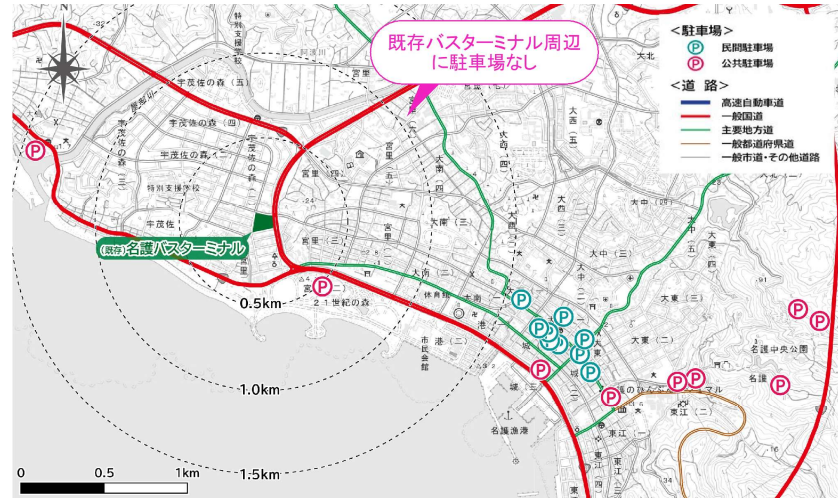


図3.4 既存バスターミナル周辺の駐車場立地

● 交通事業者や市民からの改善要望

- ・ 様々な主体からバス利用環境の向上が求められている。

表3.1 交通事業者や市民からの改善要望

主体	主な要望
市民	・ 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）
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
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
観光施設	・ 乗り継ぎの利便性向上 ・ 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
バス事業者	・ 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 ・ タクシーとの連携
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

出典：名護市地域公共交通計画（R4.3）より抜粋

1. 第1回名護市総合交通ターミナル検討部会の概要と報告内容

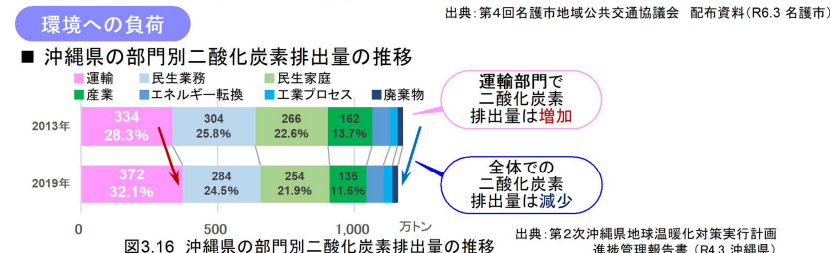
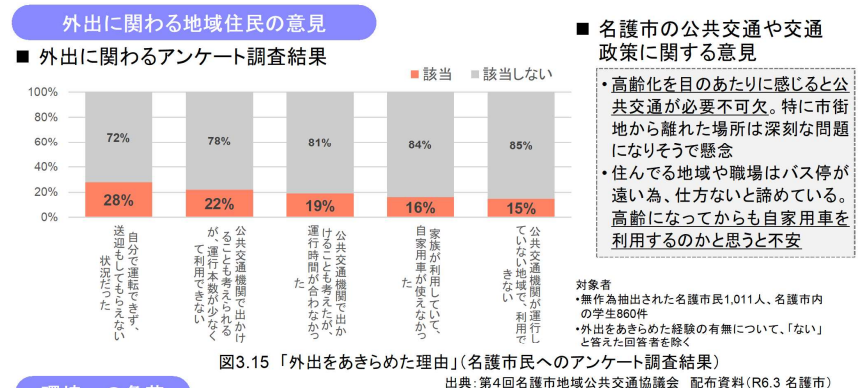
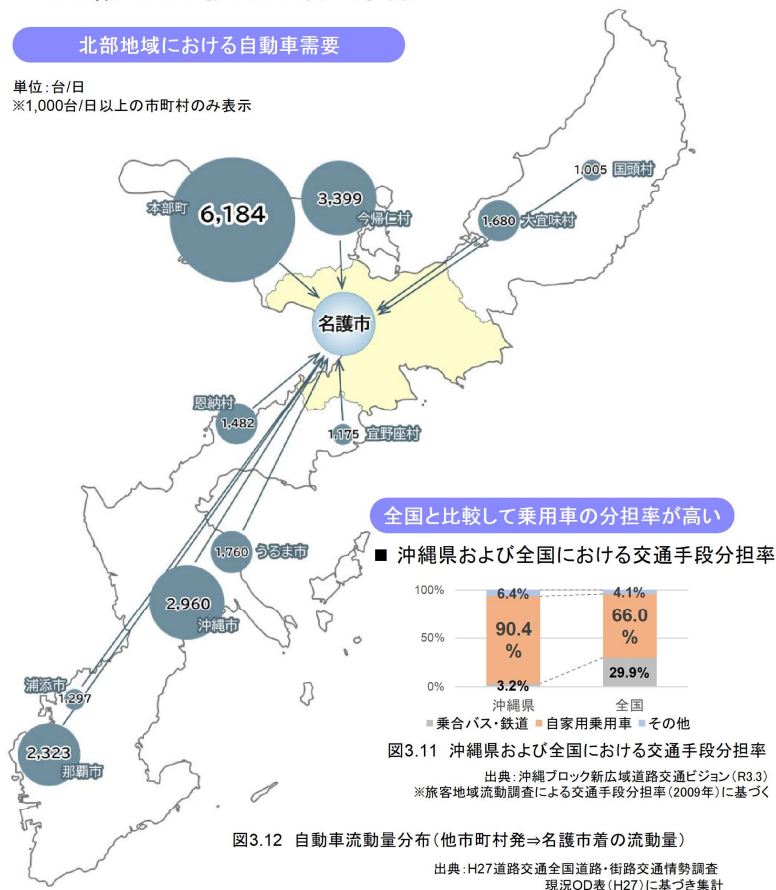
1-2. 第1回名護市総合交通ターミナル検討部会の報告内容

3. 交通結節機能強化に係る課題

参考) 課題3. 自動車交通への依存 (地域住民)

- ・ 沖縄県内の自動車交通分担率は約9割と全国と比較して高い水準にあり、本部町、今帰仁村等の北部地域内から名護市に多くの自動車流動がある。[図3.11]
- ・ 公共交通の担い手不足や運転免許返納者の増加に伴い、地域住民が自由な移動を制限されてしまう懸念があることから、公共交通の効率的な整備が喫緊の課題。[図3.13][図3.14][図3.15]
- ・ 環境面でも、自動車交通への依存から脱却し、環境負荷軽減を図ることが重要。[図3.16]

● 地域住民の移動手段の確保



1. 第1回名護市総合交通ターミナル検討部会の概要と報告内容

1-2. 第1回名護市総合交通ターミナル検討部会の報告内容

5. 課題・ポテンシャルを踏まえた基本目標

- 名護市および候補箇所の課題とポテンシャルを踏まえ、名護市総合交通ターミナルの目指す姿および基本目標を設定。

目指す姿
暮らす人・訪れる人、誰もが利用しやすく居心地の良い新たなやんばるの玄関口となる総合交通ターミナル

出典：名護市総合交通ターミナル整備基本計画（R5.3 名護市）を一部加筆

課題	ポテンシャル	基本目標
①北部地域における公共交通（バス等）の利便性の低さ	- 北部地域の中心都市として観光・経済・医療等の産業が集積し、豊富な自然・文化的資源を有する - 沖縄県、名護市ともに、道路交通の移動需要は増加傾向 - 名護漁港周辺は将来バスネットワークの中核に位置し、高速船とも接続 - 第1次緊急輸送道路に面し、防災機能強化の期待が大きい - 中心市街地活性化の取組みによる更なる発展が期待	①円滑で快適な市街地アクセス・公共交通利用を実現する交通拠点の整備 ○路線バス・高速バスのバス停、高速船乗り場等の集約による公共交通の利用促進 ○中心市街地との接続性の向上 ○路線バス・高速バスのバス停、高速船乗り場と一般自動車、タクシー等のシームレスな乗換の実現 ○多言語対応を含む、バリアフリーな交通拠点の整備による利便性向上 ○情報発信機能等を備えた快適な待合空間の創出
②国道58号を含む周辺道路の安全性・円滑性の低下		②名護市総合交通ターミナル周辺道路の安全性・円滑性の確保 ○路上のバス停の集約や総合交通ターミナル整備に合わせた周辺道路の改良による安全性・円滑性の確保 ○公共交通への転換による観光シーズンの道路混雑緩和
③自動車交通への依存		③公共交通の利便性向上による自家用車からの利用転換の促進 ○公共交通ネットワークの再編と交通拠点の整備による公共交通の利便性向上 ○高速バス・高速船と二次交通をシームレスに接続し、那覇方面から訪れる観光客等の来訪者に対して、多様な交通手段の選択肢を提供し、周辺地域の周遊や公共交通利用を促進 ○運転免許返納者や高齢者等、誰もが安心して移動できる公共交通利用環境の構築 ○バス等を中心とした公共交通ネットワークの効率化による担い手不足への対応
④名護市中心市街地の活力低下		④まちづくりと一体となった拠点形成による回遊促進・賑わいの創出 ○広域交通と各種交通モードの接続により、やんばるの玄関口として広域的な回遊性の向上に寄与 ○中心市街地のまちづくりと一体となった賑わい拠点の創出 ○ウォーカブルな空間の創出によるまちなかとの接続性・回遊性向上
⑤災害に備えた防災機能強化の必要性		⑤防災機能の向上 ○名護漁港周辺における防災拠点としての機能向上（一時避難場所、災害時の情報発信）

2. 検討部会での意見交換内容

■ 主なご意見 (1/2)

No.	意見内容
1.	● 名護市における総合交通ターミナル事業は、名護市民だけでなく、 北部地域全体の移動 を支える圏域拠点として、具備すべき役割や機能を検討していく必要がある。名護市に加え、 沖縄県や北部地域の他自治体の意見も取り入れながら検討 していくことが重要である。
2.	● 既存の名護バスターミナルは、開業当時の市街地やバス事業者等の状況を鑑み、現在の位置に整備された経緯がある。時代のニーズに即して利便性の向上を図ることも重要である。
3.	● 観光客だけでなく、 学生も含めた市民の自由な移動を確保 していくため、公共交通をどのようなデザインにすべきか、 北部地域の豊かな自然環境を守るという視点 も含めて検討することが必要。
4.	● 地域住民や学生、観光客等の移動ニーズは多岐にわたるため、公共交通サービスをどう上手く使っていくかもポイントである。 移動手段を利用者に効果的に発信 し、利用者側で取捨選択できるように情報環境を整備していくことも重要である。
5.	● パークアンドライド、ライドシェア等も含め、 様々な交通サービスを総合的に検討 していくべきである。
6.	● 環境負荷や交通混雑等を踏まえると、レンタカー等の自動車依存から公共交通利用に転換することが必要である。総合交通ターミナルの整備により、 地域間交通とローカルな移動手段を結ぶことに意義 がある。単なる乗換拠点としての機能だけではなく、 交流や防災といった機能も考慮し、周辺の市街地整備や区画整理事業と組み合わせで検討すべき である。
7.	● 海との近接性は、全国で進められているバスタ事業でも他に例はなく、名護市の総合交通ターミナルの個性であると言える。「 やんばるの玄関口 」として“ 海のバスタ ”というフレーズも盛り込みながら、人々の文化・交流の拠点として位置づけていただきたい。

2. 検討部会での意見交換内容

■ 主なご意見 (2/2)

No.	意見内容
8.	● 総合交通ターミナルの整備に関して、名護市民やその他北部地域の方々の機運醸成を図るため、名護漁港周辺を拠点に、やんばる地域への回遊を促進するような社会実験等にも取り組んではどうか。
9.	● 高速船の利用者からは、 下船後の移動手段 がないという意見も出ている。総合交通ターミナルが整備されることで名護漁港の利便性が改善されることに期待している。
10.	● 自動車交通依存の状況に対しては、TDM（交通需要マネジメント）等の方策も取り入れながら改善方策を検討する必要がある。
11.	● 周辺自治体との公共交通の連携や、 本部港等のクルーズバスとの棲み分け 等についても、実施主体に確認していく必要がある。
12.	● 北部地域まで高速バス等の公共交通で移動し、そこからレンタカーに乗り換える ことができると利便性も高まる。レンタカー事業者等の意見も収集し検討していくべき。
13.	● 総合交通ターミナルに シェアサイクル があると利便性が高い。名護市内で自転車利用環境整備が進められているため、政策としての親和性もある。
14.	● 公共交通による広域的な地域間移動と、レンタカー等による地域内移動とが効果的に連携 できることで、公共交通や地域活性化につながると考えられる。実態としてどのような移動ニーズがあるのかについても把握できるとよい。

3. 次回に向けた検討内容

- 第2回検討部会に向け、名護市総合交通ターミナルの整備方針や、区域・施設配置の基本方針の検討を進める予定。

