

第3回 名護市総合交通ターミナル検討部会

日時：令和7年1月15日（水）

10：00～11：30

場所：名護市民会館中ホール及びWeb

議 事 次 第

1. 開会

2. 議事

- ・ 第3回名護市中心市街地まちづくり推進協議会（概要）
- ・ 第2回検討部会での主なご意見と対応方針
- ・ 第2回意見聴取結果
- ・ 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方
- ・ 名護市総合交通ターミナルの整備イメージ（案）
- ・ 整備方針（案）
- ・ 第3回意見聴取の実施方針
- ・ 今後の進め方

3. 閉会

（配付資料）

資料1 名護市総合交通ターミナル検討部会規約

資料1 別紙 名護市総合交通ターミナル検討部会委員名簿

資料2 第3回名護市中心市街地まちづくり推進協議会（概要）

資料3 議事資料

参考資料1 名護市総合交通ターミナル整備に関する関係者意見（詳細版）

参考資料2 第3回名護市中心市街地まちづくり推進協議会 資料

第3回 名護市総合交通ターミナル検討部会

1. 第2回検討部会での主なご意見と対応方針
2. 第2回意見聴取結果
3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方
4. 名護市総合交通ターミナルの整備イメージ（案）
5. 整備方針（案）
6. 第3回意見聴取の実施方針
7. 今後の進め方

令和7年1月

名護市総合交通ターミナル検討部会

1. 第2回検討部会での主なご意見と対応方針

1. 第2回検討部会での主なご意見と対応方針

第2回検討部会での主なご意見と対応方針			◆：第3回検討部会（今回）での検討事項、◇：次回以降の検討事項 []は該当箇所の見出し番号_ページ番号
分類	第2回検討部会での主なご意見	対応方針	
全体	1. 交通結節点の規模感や中心市街地とのつながり等、計画の全体像が見えにくい。 総合交通ターミナルと中心市街地とが有効に連携していけるよう、利用者の行動特性等についてもよく考えていく必要がある。	◆ 交通ターミナルの規模感や中心市街地におけるまちづくりとの連続性をイメージできるようパスを作成。[4.1（P38～P42）]	
交通機能	2. 北部地域には世界遺産があり、更に今後はテーマパークも新たに開業する予定である。各施設への直通バスは利便性が高いことにも留意が必要である。 利用実態に応じた運用方法を検討していくべきではないか。	◆ 関係者へのヒアリング調査を実施（第2回）し、バスの運用や路線間の接続、利用者利便に配慮した交通機能を検討。[3.2（P14～16）] ◇ バス路線の運行計画に関しては、沖縄県地域公共交通計画に基づき、交通事業者や自治体等の関係者と今後調整が必要。	
	3. 総合交通ターミナルの利用者は地元や観光客も多く利用が想定されるため、 分かりにくい施設にならないようにすべき。		
	4. 北部地域の市町村で運営するバス交通との連携も 、うまく進めてもらえればありがたい。		
	5. 総合交通ターミナルにバスが立ち寄る時間の問題や、起終点にするかといった問題は 、今後詰めていく必要がある。		
	6. 津波等の災害の視点は重要 である。先般の能登の震災では、包括協定を事前に結んでいるものの、情報の一元化に苦労したようである。このような事例も参考に沖縄では安全に過ごせるような計画にしていければよい。	◆ 関係者ヒアリング結果に加え、令和6年11月の沖縄本島北部での豪雨による被災・復旧状況、名護市中心市街地まちづくり推進協議会での議論等を踏まえ、防災機能の考え方を整理。[3.3（P17～P27）]	
防災機能	7. 防災に関しては、海拔を調べると名護市役所は1m、北部病院21m、現在の名護バスターミナルは5mとなっているが、名護漁港は海拔ゼロメートルである。 避難施設だけでなく、高潮が来ないように防波堤なども必要 になってくるのではないかと。		
	8. 先日の 沖縄での豪雨経験も踏まえ つ、海側には比較的土地があるので、 北部地域の防災拠点として名護バスタを明確に位置づけ、各市町村と連携しながら防災機能の充実 もお願いしたい。		
整備方針（素案）	9. 道の駅や海の駅等に見られるような、複合的な施設 を計画するとよいものができるのではないかと。	◆ 関係者ヒアリング結果や名護市中心市街地まちづくり推進協議会の結果を踏まえて、交流等機能の整備方針（案）を検討。[3.4（P28～P33）]	
	10. 「漁港」という特徴もあるため 、このキーワードもどこかに入れておいた方がよいかもしれない。	◆ 交流等機能について“漁港振興施設”を追記 [3.4（P28）] ◇ 計画の具体化については、今後、関係者との調整を踏まえ検討する。	
区域・施設配置	11. 市街地側に交流機能を持たせる というの理解。公共交通の運用にも配慮し 国道58号上下線に交通機能を割り付ける 。海と街をシームレスにつなぎ、 防災機能も担保するデッキを整備する沖縄方式のバスタ を目指すべき。	◆ 関係者へのヒアリング結果や名護市まちづくり推進協議会での結果を踏まえ、具備すべき機能の更なる検討や、効果的かつ効率的な配置パターンを検討。[3.1～6（P13～P36）, 4.1（P38～P42）]	
その他	12. 観光客が本島内をどう動いているか、名護市内をどう動いているか等、 人の動きを踏まえ たうえで計画していくべき。	◇ 今後、実施主体も含め対応を検討する。	
	13. 今後の予定で「 オープンハウス 」とあるが、実施場所は 公設市場等の中心市街地でも実施すべきではないか。	◆ 中心市街地（名護市営市場）での実施も予定する。[6.1（P47）]	

名護市総合交通ターミナル検討部会

2. 第2回意見聴取結果

- 2.1 関係者意見の把握
- 2.2 関係者ヒアリングでの主な結果
- 2.3 結果まとめ

2. 第2回意見聴取結果

2.2 関係者ヒアリングでの主な結果

- 交通機能の配置パターンについては、国道58号を挟み中心市街地側、漁港側の両側への配置を求める意見が多くあった。
- 一方、交通機能を両側配置にする際には、利用者への分かりやすさへの配慮や、国道58号をスムーズに渡るアクセス方法へのニーズが確認された。

(1) 交通機能の配置パターンについて

交通事業者

- 南海トラフ地震発生切迫性が高まっている中、漁港側1箇所交通機能を配置した場合、交通機能が瞬間的に麻痺する可能性があるため、**交通機能を両側に配置することが望ましい**。その際、両側をスムーズに行き来できるように**横断デッキ等**を設置した方がよい。
- 運転士の労働時間の制約も踏まえると、**タイムロスにつながる配置は避けるべきであり、両側配置がよい**。
- 名護を経由する路線を考慮すると、**交通機能は国道58号に対して両側に配置するのが最もよい**。**両側をつなぐデッキも必須**と考える。
- 両側配置の方が運用上は好ましい**印象。ただし、利用者の利便性・わかりやすさとバスの定時性が担保されれば、**配置はどちらでもよい**。
- 地元の人以上は、那覇方面・本部方面の判断が付きにくいので、**両側配置は辞めた方がよい**。片側配置にした場合、**海側に交通機能を設けた方がよい**。
- 高齢者や荷物の多い旅行者が利用することを想定すると、**横方向の移動が最小限になるよう立体構造も含めて検討**いただくとよい。
- タクシー運用の観点からは、**中心市街地側にタクシー乗り場がある方が望ましい**。またバスとの近接も重視したい。
- レンタカー駐車場**は、市街地側の渋滞を避けるため、**漁港側の方が望ましい**。

二次交通関係

- 両側に交通機能を設けることが一番よい**。片側だけに交通機能を求める場合、移動が困難な方の利用頻度に配慮すべき。
- シェアサイクル等の二次交通は、動線上の安全が確保されていればどこでも設置場所にこだわらない**。
- 中心市街地側に交通機能を配置する案は、利用者の利便性向上と施設運用の効率化の両面で合理的**だと思う。**地域全体の交通利便性がさらに高まる**ことが期待される。
- レンタカー駐車場**は、駐車スペースに加えて洗車スペースなどそれなりの施設規模を必要とするため、空間を広く取れるような**海側の方がよい**と思われる。

周辺自治体

- 交通機能だけでなく防災機能等も考慮すると**両側配置がいいと思う**が、用地費や工事費の関係で困難であれば漁港側でもよい。
- 交通機能を**両側配置すれば海面及び地上両方の交通の活用への幅が広がる**ためよい。ただし、国道58号で分断されるので、**アクセス手法が重要**。
- 交通機能の集約化は北部周遊等の拠点となりうると思うが、基本機能及び交通結節機能の配置において、**利用者によりやすい配置**としてほしい。
- ターミナル出入口付近の混雑への対策が必要**だと感じる。
- 高速バスと路線バスがスムーズな乗り継ぎができる配置**としてほしい。

着地側施設

- 那覇方面、本部方面から相互のアクセスを考えれば、**国道58号を挟んで両側に交通機能（シャトルバス）の発着場があるとよい**。一方、中心市街地のアクセスも考慮すると、**中心市街地側へ設置される方がよい**と思う。

観光関連

- 交通機能については、**両側配置案に賛成**。「名護湾沿岸（名護漁港周辺エリア）実施計画」においても、漁港から中心市街地までが計画対象範囲となっており、地域住民・観光客の両方が利用することを考えると、**国道58号の両側からアクセスできる方が利便性は高い**と考えられる。

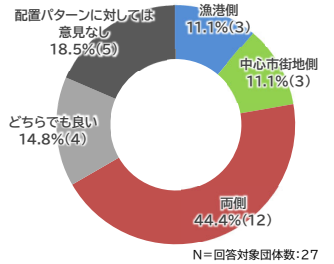
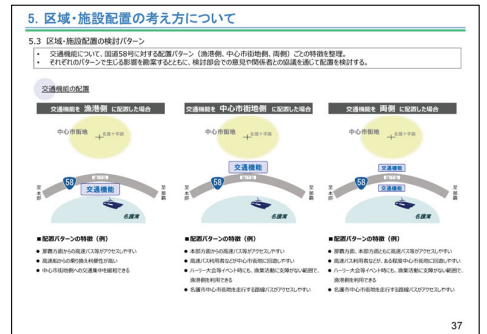


図2.2 交通機能の配置パターン



2. 第2回意見聴取結果

2.2 関係者ヒアリングでの主な結果

- 交流等機能の配置パターンについては、国道58号を挟み中心市街地側、漁港側の両側への配置を求める意見のほか、漁港側への集約、中心市街地側への集約等それぞれについて意見があった。
- いずれの配置パターンにおいても、中心市街地と漁港とが連携し賑わいを創出することの必要性が確認された。

(2) 交流等機能の配置パターンについて

交通事業者

- 交通機能を両側に配置する場合、**海側にも広場空間（交流機能）があってもよい**と考える。
- 交通機能側にも少しの交流機能を持たせ明るさを演出するとよい**。
- 海との近接性を特色として生かすのであれば、交流施設も海側にあった方がよい**。
- 市街地側にシンボルロードを整備されるのであれば、交流機能は**中心市街地側にあった方がよい**。
- 名護ではハリーニ大会や夏祭りなど、年に数回人が多く集まるイベントがあるため**来訪者が集える空間を確保**してほしい。
- 市街地側との連携の観点で、**交流機能は市街地側に配置されている方が望ましい**。

二次交通関係

- 漁港側に設置し、しっかりと集客できる空間を一つに集約すべき**だと思う。移動のし易さと滞在等に適した場所をしっかりと設けるべき。一番は綺麗な海を活かした、海岸線への導線とその周辺に民間事業者の誘致を目指すべき。
- 中心市街地と一体となった地域振興のため、**交流機能は中心市街地に近い方がよい**。

周辺自治体

- 道の駅許田のように**両サイドに施設を設け、渡り廊下で繋がっていただくと使いやすい**。また、雨天時や猛暑日においても天候に左右されず、利用者の満足度が高いと思う。
- 観光情報発信施設はバスのロータリーと近接している方がよい**。
- 交流等機能を**両側配置すれば海面及び地上両方の賑わい創出への幅が広がる**ためよい。
- 名護十字路付近の活性化を踏まえ、**中心市街地一体型の整備が好ましい**と考える。

着地側施設

- 交流等機能は**中心市街地に近い方がよい**と考えている。交流等機能が国道58号を挟んで両側に配置された場合も、**漁港と中心市街地を歩いて楽しめるウォーカブルな空間づくりが必要**と思う。

観光関連

- 交流等機能を**両側に配置した場合に賛同**する。横断歩道もあり、**両側に面した方が、地元の方や観光の方など利用し易い**と思われる。
- 中心市街地との連携を図るため**中心市街地側に配置されている方がよい**。併せて、中心市街地への回遊を促すような空間づくりや仕組みも重要である。
- 漁港側の区域をイベントスペースとして活用することも挙げられているが、交通結節点としての機能が損なわれることは避けていただきたい。限られた区域にすべての機能を詰め込むのではなく、**21世紀の森公園など周辺施設等との機能分担も含めた検討が重要**なのではないか。

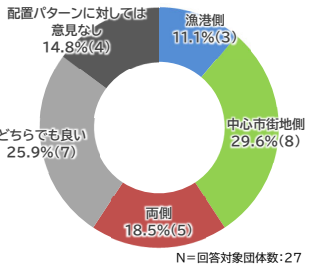
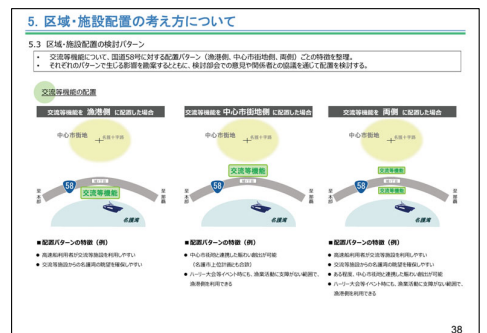


図2.3 交流等機能の配置パターン



2. 第2回意見聴取結果

2.2 関係者ヒアリングでの主な結果

- 防災機能の配置パターンについては、中心市街地側、海側それぞれに一定の機能を持たせる必要性について意見があった。
- また、災害支援車両等のための広い敷地の確保や、海上からの支援を受け入れられるような配置に対する意見も確認された。

(3) 防災機能の配置パターンについて

- 交通事業者**
- 津波なども想定に入れるのであれば、より離れた中心市街地寄りにした方がいいと思う。
 - 海側にも（防災に使える）一定の敷地があると良いと思う。
 - 津波避難タワーのようなものを想定するのであれば、海側に設置した方が避難がしやすいのではないかな。
 - 防災の観点では、平常時の利便性と両立も重要であり、災害時の物的被害（特に津波・高潮による浸水被害）を避けるために、平常時の利便性が損なわれる形は望ましくない。
 - 国道58号をまたぐ立体的な施設とし、上層にチケット販売機能等を備える形であれば、浸水リスクを低減できるためよいのではないかな。
 - 人命確保は最優先であるべきであるが、近年キャッシュレスも普及が進んでおり、チケット販売の仕器もコンパクトかつ低コストになってきているため、仕器への被害はある程度許容するという考え方もあろう。
 - 防災直後に避難できる施設は重要であるが、必ずしも総合交通ターミナルで防災機能のすべてをカバーする必要はないと思われる。名護市としての全体計画の中で、総合交通ターミナルに持たせる機能を検討するべき。

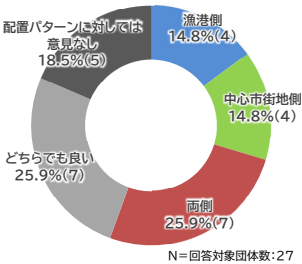


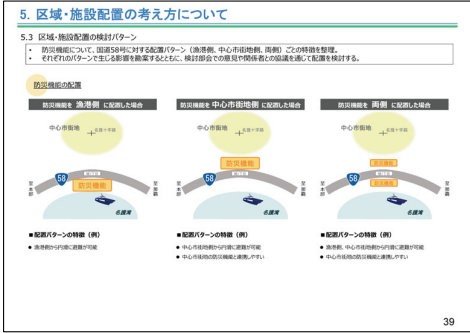
図2.4 防災機能の配置パターン

- 二次交通関係**
- 最低限の敷地は確保しつつも、平常時の仕様を意識した仕様が望ましい。塩害や津波等を念頭に置くと、ロータリー側（交通機能側）にしっかりと場所を確保して対応していくべき。
 - 漁港側に大型の立体駐車場と津波避難所の一体化施設を配置する。これが防災直後に一時避難場所として、また、長期的には災害復旧拠点としての機能を果たすことで、地域の防災力が強化される。
 - 立体駐車場を緊急時の一時避難場所として活用する可能性も考えられる。
 - 海側にも一定の広場があり、海・陸と支援体制があればより安全性が保てる。

- 周辺自治体**
- 災害支援車両などがロータリーを使用することを想定するとより広い敷地を確保し、北部地域全域への支援の拠点となることを望む。
 - 帰宅困難者の受入れ場所として活用することを想定すると、待合室と広場は近接していた方が望ましい。
 - 海上からの支援も受けられるよう海側にも一定の敷地があるとよい。

- 着地側施設**
- 救急車両や災害支援車両等を受け入れるため、（このエリアに）広い敷地が必要。観光客の一時避難所としても想定し、障がい者対応、多言語対応の設備・備品が必要。

- 観光関連**
- 海上からの支援も受けられるよう海側にも一定の敷地があるとよい。両側に面した方がよいと思われる。
 - 海側に滞在している人が名護小学校まで避難するのは遠いという意見もあり、一時避難が可能な防災機能が海側に整備されるのは良いと思う。



2. 第2回意見聴取結果

2.2 関係者ヒアリングでの主な結果

- 交通や観光・イベント・災害等に関する情報発信施設や二次交通、待合スペース等、様々な施設の整備ニーズが確認された。
- また、将来を見据えた自動運転等への設計上の配慮についても意見が上がった。

(4) 必要機能・施設・規模について

- 交通事業者**
- 折り返しの高速バスの時間調整ができるバス待機スペース及び乗務員の休憩施設、トイレ等を配置してほしい。
 - 交通情報だけでなく全体的な観光・イベント等をサイネージなどで情報発信してほしい。
 - タッチパネル式で移動手段（時間、金額）が検索できる機械を多数並べられと便利。
 - EVバスも普及しつつあるため、EV充電設備がターミナル内にあるとよい。乗務員の休憩施設も不可欠。
 - バリアフリーを徹底し乗り継ぎ抵抗を減らすことが重要。交通情報や観光情報の案内スタッフを配置し、分かりやすい情報提供の実施が不可欠。中心市街地の観光案内所とも連携が取れる仕組みになると良い。
 - バスの駐機場や乗務員の休憩所、乗務員向けの簡易宿泊施設等があるとよい。加えて、営業所や給油施設、整備場もあるとよい。バスが錆びないように塩害対策も実施いただきたい。
 - バス待ち時に雨風がしのげることや、交通情報を得られることが重要である。
 - 利用者の動線を考えると、交通施設はできるだけコンパクトにし、必要最小限のバス数でよい。待合スペースとバス乗降場は可能な限り近接させるとよい。
 - タクシー待機スペースは最低でも10台程度あるとよい。

- 二次交通関係**
- シェアサイクルは10台以上の設置台数を検討すべき。周辺5キロの地域に10箇所程度設置していく事が利用者の課題を解決していく手段になる。
 - 今後50年を考えた時に自動運転車を組み込みやすい道路構造にすべきと考えます。また、ITに詳しくない方にも使いやすいUI（ユーザーインターフェース）を搭載した、大型タブレット（サイネージ）等を設置し、人員コストをかけずに自動配車ができる仕組みを構築すべき。
 - カーシェアで想定すると2台〜5台の設置ができると良い。
 - 中心市街地側にカーシェアステーションを設置することで、レンタカー営業所のような大規模施設を設ける必要がなく、限られたスペースでも運用可能。
 - 歩行領域もモビリティも提供することで、特に、中心市街地では複数の利用目的に対する最適な活用が期待できる。
 - レンタカー駐車場の規模は、将来需要次第となるため現段階では想定しにくい。供用時点では土地のみ担保し、需要に応じ設置できるような形が理想的。

- 周辺自治体**
- やんばるの玄関口として、北部市町村や北部地域の観光協会等と連携し、観光やイベント等の情報、道の駅の施設情報を発信していただくと、名護市を含め北部全域の交流機能となるのではないかなと思う。
 - 地域住民にも利用される施設となっていきたいので、駐車場の整備については十分な検討をお願いしたい。
 - 図書館・遊戯室等、こどもと一緒に過ごせる交流等機能を希望する。

- 着地側施設**
- 団体旅行バスの一時待機場所として20台、繁忙日のシャトルバスの発着場所として10台確保できるとありがたい。また、繁忙日のパークアンドライド用の駐車スペース約800台分（ソニー日本女子プロゴルフ実績）を確保できるとありがたい。

- 観光関連**
- 令和6年11月の北部豪雨の際は、北部地域での冠水や通行止めの状況が、中南部方面からやってくる一部の道路利用者に伝わってなかった。「やんばるの玄関口」として、こうした災害情報が発信できるような機能も携えることが重要である。

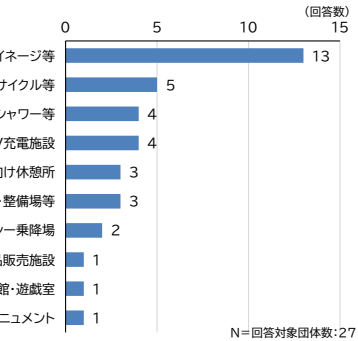


図2.5 必要機能・施設・規模

2. 第2回意見聴取結果

2.2 関係者ヒアリングでの主な結果

- 交通運用の考え方については、バス等の円滑な切り回しを可能とするため余裕を持った設計にすることや、将来的な車両の変化について留意点としてあげられた。
- また、「名護市総合交通ターミナルの整備方針（素案）」についても、一定程度、意見が寄せられた。

(5) 交通運用の考え方について

交通事業者

- 那覇方面、本部方面へのスムーズな乗り換えができるようにするのは基本で、大型路線バス、大型貸切バスのデータ上の軌跡図きっちりに設計するのではなく、軌跡図を参考に少し余裕を持った道路幅にすることで円滑な切り回しができると思う。
- GPS等によるリアルタイムな情報提供は実施できるとよい。
- 総合交通ターミナルの供用開始時期にもよるが、自動運転や連節バス等、車両の変化も想定しておく。
- 現状の名護バスターミナル周辺も、周辺人口の増加や公共施設が立地している状況であり、一定程度のニーズが存在することは考慮が必要と考えられる。
- 許田から交通ターミナルまでバス専用レーンを設ける等、周辺の走行環境の整備も重要。

着地側施設

- 那覇方面からくる高速バスが、名護市役所前のバス停留所に停車すると思うが、新たな総合交通ターミナルが交通結節点となり、テーマパークや観光集客施設への周遊が行えるように乗り換える拠点となるとありがたい。

(6) 名護市総合交通ターミナルの整備方針（素案）について

交通事業者

- 整備して終わりではなく、防災や維持管理の面で、持続可能な施設になっていることが重要である。
- タクシーに関する要素も記載いただきたい。

二次交通関係

- 暮らす人・訪れる人の人数構成や年齢・運転免許証の有無や、現状などの分析の結果を記載し、今回の素案が如何に現状の課題を解決できるのかを確認できるといい。

周辺自治体

- サステナブルに関連する案があると環境意識のある街として認知が上がるのではないと思う。例えば、施設内に給水スポットを設け、水筒の利用推進によりペットボトルのゴミを減らすなど。市街地でも一体となって参加できる仕組みがあれば更に良い街になると思う。

着地側施設

- 北谷町でも交通結節点を検討されているため追記されると良い。

観光関連

- 【暮らす人・訪れる人・誰でも利用しやすい居心地の良い新たなやんばるの玄関口となる臨海部のバス】から、【暮らす人・訪れる人・誰でも利用しやすい居心地の良い新たなやんばるの玄関口】の方が、強調力があるかと思う。



2. 第2回意見聴取結果

2.3 結果まとめ

- 関係者ヒアリング等で得られた意見を参考に、交通・交流等・防災の各機能の配置パターンに関する考え方やゾーニング、配置等を検討していく。
- また、必要機能・施設・規模、交通運用の考え方についても、ニーズや留意点を確認。
- 本調査結果も踏まえながら、名護市総合交通ターミナルに具備すべき機能・施設配置等、計画の具体化を図る。

関係者ヒアリング	交通機能の配置パターン	バス運用の効率性等の観点からは、国道58号を挟んで中心市街地側、漁港側の両側への配置が望ましい。 どのような配置にしても、利用者に寄り添った便利で分かりやすい構造やスムーズなアクセス動線確保が重要。 タクシー乗り場や二次交通の設置場所、レンタカー駐車場については各手段の特性に応じて配置を検討。
	交流等機能の配置パターン	中心市街地と連携した賑わい・交流の創出のため、中心市街地側に交流機能を持たせることが望ましい。 海との近接性やイベント空間等の確保を想定すると、漁港側への配置も検討の余地あり。 来訪者への観光案内等の観点から、交通機能との連携も必要。
	防災機能の配置パターン	中心市街地側、海側それぞれに一定の防災機能を持たせることが望ましい。 津波・高潮を想定すると、垂直方向への避難を可能にする施設配置が必要。 復旧段階も想定し、災害支援車両等のための敷地確保や、海上からの支援を受け入れが可能な配置も検討。
	必要機能・施設・規模	バス待機スペースや休憩施設の他、交通や観光・イベント・災害等に関する情報発信施設の整備ニーズあり。 二次交通としてのカーシェア車両の配置や、将来的な自動運転等への設計上の配慮についても意見あり。
	交通運用の考え方	各方面へのスムーズな乗り換えが可能な施設が望ましい。 バス等の円滑な切り回しを可能にするための余裕を持った設計や、リアルタイムデータを活用した情報提供、将来的な車両の変化等も留意すべき。
	名護市総合交通ターミナルの整備方針（素案）	ただ整備するだけでなく、防災や維持管理、環境の面でも持続可能な計画とすることが重要。

3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

- 3.1 具備すべき機能の全体像
- 3.2 交通機能に関する考え方
- 3.3 防災機能に関する考え方
- 3.4 交流等機能に関する考え方
- 3.5 ゾーニングに関する関係者ヒアリング結果の再整理
- 3.6 ゾーニング（案）

3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

3.1 具備すべき機能の全体像

- 関係者へのヒアリング等を踏まえ、再整理を行った。（前回検討部会より修正した箇所を赤字で記載）
- 基本目標の実現に向けては、「交通機能」「防災機能」「交流等機能」を導入機能に位置付け、具体的な施設を検討する。[図3.1]
- 特に海上交通との結節性を生かしながら、名護ならではの魅力ある拠点形成を検討する。[図3.1]

基本目標

- 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
- 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
- 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
- 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
- ⑤防災機能の向上

交通機能

快適な公共交通利用環境

- 市民・来訪者が障壁なく快適に公共交通を利用できる環境を構築

公共交通の階層的な連携

- 広域公共交通（高速バス・高速船）と地域の公共交通（路線バス・コミュニティバス・タクシー等）を接続し、北部地域全体の交通拠点としての機能を拡充

モーダルコネクットの推進

- シェアサイクル、カーシェア等、様々な交通モードと接続し、多様な移動ニーズに対応

防災機能

広域防災機能の強化

- 対象地は浸水危険度が高いため、防災直後の一時避難や情報発信、浸水後（水が引いた後）の災害復旧拠点としての活用を想定

地域と連携した避難手段・場所の確保

- 対象地は浸水危険度が高いため、安全なエリアへ避難できる手段を確保
- 長期滞在が必要な場合は、周辺の避難所等と連携する

フェーズフリーの実現

- 平常時の施設を災害時にも有効活用（フェーズフリー）できるよう、効果の最大化を実現

交流等機能（賑わい機能など）

まちづくりと一体となった拠点形成

- 名護市で検討中の中心市街地活性化施策と連動し、一体的な拠点形成を目指す

やんばるの玄関口にふさわしい上質な空間

- 名護市及びやんばるの玄関口として、地域の魅力を生かした景観・空間を実現

拠点を核とした情報発信・交流の促進

- 交通拠点を核として、市民をはじめとする北部地域全体と来街者の交流を促進させる

基本機能

交通結節機能



防災機能



サービス機能 景観機能



地域の拠点 賑わい機能

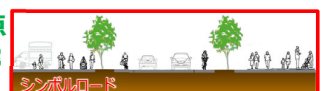


図3.1 基本目標を踏まえた機能強化の方向性

画像出典：国土交通省「交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン」（令和3年4月）

3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

3.2 交通機能に関する考え方

- 関係者へのヒアリング等を踏まえ、再整理を行った。（前回検討部会より修正した箇所を赤字で記載）
- 交通機能の考え方は、「快適な公共交通利用環境」「公共交通の階層的な連携」「モーダルコネクトの連携」を軸とする。[図3.2]
- 具体施設として、基本機能となる停留場所や待合スペース等に加えて、高速バスや高速船といった広域交通から地域内移動のための二次交通をスムーズに利用できるよう、パークアンドライド駐車場やシェアサイクル、カーシェア等の施設を確保する。[図3.2]

交通機能

快適な公共交通利用環境

- 市民・来訪者が障壁なく快適に公共交通を利用できる環境を構築

公共交通の階層的な連携

- 広域公共交通（高速バス・高速船）と地域の公共交通（路線バス・コミュニティバス・タクシー等）を接続し、北部地域全体の交通拠点としての機能を拡充

モーダルコネクト※の推進

- シェアサイクル、カーシェア等、様々な交通モードと接続し、多様な移動ニーズに対応

※モーダルコネクト：道路ネットワークと多様な交通モードの連携を強化し、利用者が交通を選択しやすい環境を作ること。

機能の考え方

方針（案）

- バス乗降場・待機場を集約し、利用者の利便性向上を図る
- 市民・来訪者が快適に公共交通機関を利用できる待合空間および情報発信を提供
- 近年普及が推進されている新たなモビリティ（自動運転等）の動向も踏まえ、導入するモードは随時検討

＜基本機能＞

停留場所	高速バス 路線バス コミュニティバス 観光バス タクシー乗り場
誘導車線（車両が走行する車路）	
乗降場（バス）	路線バス コミュニティバス 観光バス タクシー乗り場（乗降）
歩行者通路（乗降場内の通路）	
待合スペース、チケットセンター	
事務室・管制室（交通ターミナルの運営用）	
その他（自動運転等の関連施設等）	

方針（案）

- 高速バス・高速船から路線バス、路線バスからタクシーなど、広域/狭域の交通機関をシームレスに利用できる拠点を形成
- バス路線の再編計画と連携し、公共交通動線・バスバース配置は検討

＜交通結節機能＞

駐車施設	カーシェア・レンタカー施設 シェアサイクル 電動キックボード 自動車送迎用の停留場所 駐車場（パークアンドライド駐車場、プリングパーキング） 駐輪場 グリーンスローモビリティ※
歩行者通路（交通モード間を接続する通路）・バリアフリー動線	
運行情報の案内施設	

※グリーンスローモビリティ：時速20km未満で公道を走行することができる電動車を活用した小さな移動サービス、車両



高速船利用者の二次交通



カーシェア・レンタカー



モビリティハブ

具体施設

図3.2 交通機能に関する考え方

画像出典：国土交通省「交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン」（令和3年4月）

3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

3.2 交通機能に関する考え方ー現在の公共交通ネットワークー

- 現在のバス路線では、高速バスは海側の国道58号を主に走行しており、路線バスは市街地側の県道84号線（名護本部線）を主に走行している。[図3.3]
- 名護漁港にはコミュニティバスが乗り入れているが、その他の多くの路線バスは名護十字路等、中心市街地側を経由する。[図3.3]

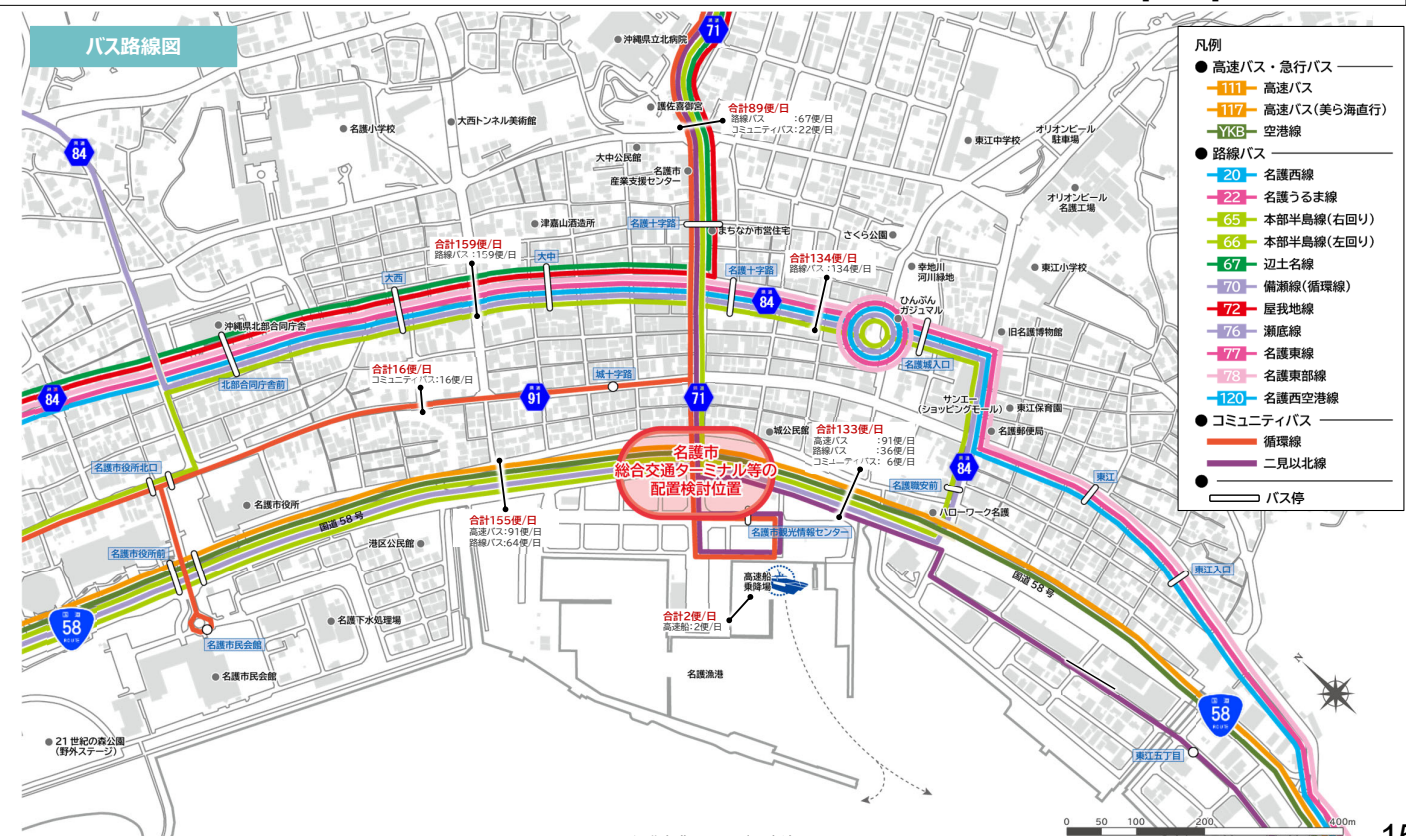


図3.3 名護漁港周辺のバス路線図

出典：名護市「名護漁港周辺（名護漁港周辺エリア）実施計画」（令和4年3月）を参考に作成 ※便数：バスマップ沖縄HP（令和6年6月時点）（平日ダイヤ）

3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

3.2 交通機能に関する考え方ー現在の自転車走行環境ー

- ・ 名護市においては、自転車活用推進計画に基づき自転車ネットワークの整備が進捗している。[図3.4]



図3.4 名護港周辺の自転車走行環境の整備状況

出典：名護市自転車活用推進計画（R2.3）を元に作成

16

3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

3.3 防災機能に関する考え方

- ・ 関係者へのヒアリング等を踏まえ、再整理を行った。（前回検討部会より修正した箇所を赤字で記載）
- ・ 防災機能の考え方は、「広域防災機能の強化」「地域と連携した避難手段・場所の確保」「フェーズフリーの実現」を軸とする。
- ・ 具体施設として、発災直後の一時避難や情報発信、被災後の災害復旧拠点としての活用が可能な施設を設けるとともに、これらの施設を平時・災害時を問わずに活用できるよう、効果の最大化を図る。[図3.5]

防災機能

広域防災機能の強化

- ・ 対象地は浸水危険度が高いため、発災直後の一時避難や情報発信、浸水後（水が引いた後）の災害復旧拠点としての活用を想定

地域と連携した避難手段・場所の確保

- ・ 対象地は浸水危険度が高いため、安全なエリアへ避難できる手段を確保
- ・ 長期滞在が必要な場合は、周辺の避難所等と連携する

フェーズフリーの実現

- ・ 平常時の施設を災害時にも有効活用（フェーズフリー）できるよう、効果の最大化を実現

機能の考え方

方針（案）

- ・ 交通ターミナル内に津波浸水想定（最大10m）を上回る高さの建屋を設け、近隣の就業者や観光客の一時的な退避を受け入れ
- ・ 災害時のリアルタイムな情報発信を実施
- ・ 災害復旧拠点として、災害対応車両の駐車スペースやボランティア受入機能を設ける

方針（案）

- ・ 周辺地域、避難所等と連携した避難活動、災害対応活動を実施
- ・ 観光客の帰宅支援、滞在支援を実施

方針（案）

- ・ 待合空間や休憩スペースは、災害時には一時避難者の受け入れができるよう、柔軟な活用が可能となる形で整備
- ・ 情報発信施設は平常時と災害時で内容が可変な施設を整備
- ・ 駐車場は、災害時に災害対応車両の駐車スペースとして活用

具体施設

<防災機能>

一時避難所	近隣の就業者や観光客の一時的な滞在が可能なスペース ⇨平常時：待合空間、休憩スペース
災害時の情報提供施設	災害情報、避難情報等をリアルタイムに収集・発信する施設 ⇨平常時：観光や地域情報の案内施設
防災備蓄倉庫	一時滞在を想定した備蓄
非常用インフラ	非常用電源、通信環境（Wi-Fi）、給水タンク
災害対応車両の駐車スペース	災害復旧時の災害対応車両の駐車スペース ⇨平常時：ロータリー、駐車場
ボランティア受入れ機能	災害ボランティアの受付
帰宅支援機能	一時避難した観光客の帰宅・滞在の支援窓口



※現時点で想定されるイメージであり、整備内容を決定するものではない

図3.5 防災機能に関する考え方

出典：名護市WEB版ハザードマップ

17

3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

3.3 防災機能に関する考え方ー令和6年11月 沖縄本島北部での豪雨災害ー

- 令和6年11月8日深夜から10日にかけて、沖縄県北部地域で線状降水帯を伴う大規模な豪雨災害が発生。
- 国道58号や県道14号線で冠水や法面崩落といった被害が発生。

■令和6年沖縄県北部豪雨の概要

- 発災日：令和6年11月8日（金）深夜～10日（日）
- 9日未明から明け方に線状降水帯が発生
- 記録的短時間大雨情報（9日・10日）
- 東村、国頭村西部、大宜味村、名護市西部・東部では1時間に120mm以上の降雨を観測

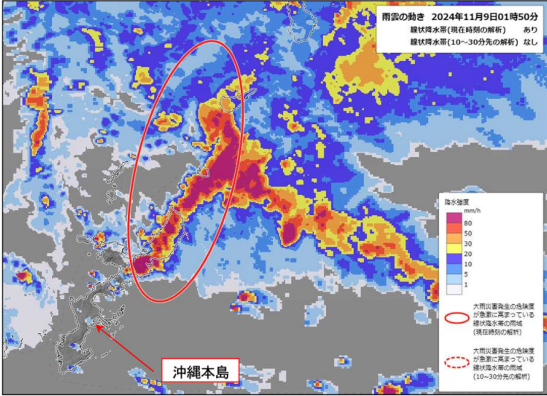


図3.6 線状降水帯の発生状況（R6.11.9 01時50分時点）
出典：沖縄県・沖縄気象台「沖縄県農業気象災害速報」（令和6年12月3日）

○被害状況

住家被害	【床上浸水：76件】
	名護市20件、大宜味村9件、恩納村1件、国頭村30件、東村16件
	【床下浸水：69件】
	名護市15件、大宜味村4件、国頭村40件、東村10件
	【半壊：1件】東村1件
土砂崩れ	9件（名護市・大宜味村・国頭村・東村）
停電	最大770戸
道路破損	名護市3件、大宜味村5件、国頭村8件、東村9件

出典：沖縄県防災危機管理課「令和6年11月8日 大雨・洪水警報 被害情報」

○被災状況

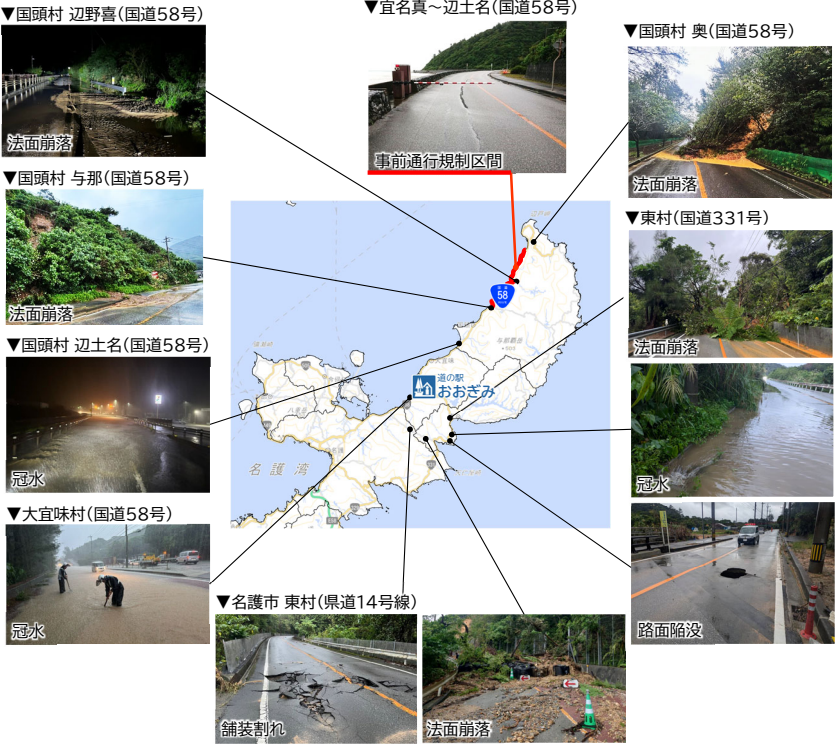


図3.7 北部地方における主な被災位置
画像：内閣府沖縄総合事務局北部国道事務所、沖縄県土木建築部北部土木事務所

3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

3.3 防災機能に関する考え方ー令和6年11月 沖縄本島北部での豪雨災害ー

- 大宜味村では村内全域で断水が発生し、道の駅おおぎみ等で応急給水を実施。
- 11月8日未明から続いた沖縄本島北部豪雨を受け、南部国道事務所から給水機能付散水車やバキュームカーを派遣。断水地域への給水や浸水地域の土砂撤去を実施。

○災害復旧支援

時間降水量 2024年11月9日 00時 30分 時点

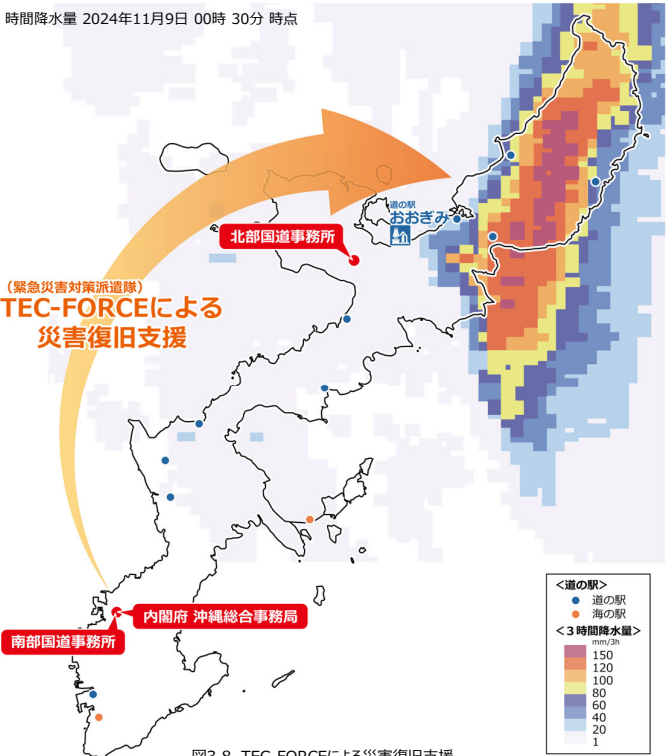


図3.8 TEC-FORCEによる災害復旧支援

出典：気象庁大気海洋部「令和6年（2024年）11月9日に沖縄本島地方、奄美地方で線状降水帯が発生した事例」（令和6年12月）を元に作成

○災害支援活動の状況

- 沖縄総合事務局は、道の駅おおぎみ・農村環境改善センターに給水機能付散水車（3台）を派遣し、応急給水を実施
- 国頭村に側溝清掃車（3台）、排水管清掃車（2台）を派遣し、集落内の土砂撤去支援を実施



出典：沖縄総合事務局「令和6年11月豪雨 緊急災害対策派遣隊（TEC-FORCE）の活動報告（11月10日）」



出典：沖縄総合事務局



出典：沖縄総合事務局



出典：沖縄総合事務局

図3.9 災害支援活動の状況

3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

3.3 防災機能に関する考え方ー令和6年能登半島地震ー

- ・ 令和6年1月1日に発生した能登半島地震では、山がちな半島という地形的制約がある中で主要な幹線道路が被災・寸断。
- ・ 内陸側・海側の両方から、くしの歯状の緊急復旧を実施し、孤立集落の解消が図られた。

■令和6年 能登半島地震の概要

- 概要
- ・ 令和6年1月1日16時10分にマグニチュード7.6、深さ16kmの地震が発生
- ・ 石川県輪島市・志賀町で震度7を観測。北海道から九州地方にかけて震度6強～1を観測。大津波警報・津波警報も発令。



図3.10 能登半島地震の被災状況
画像：石川県ホームページ

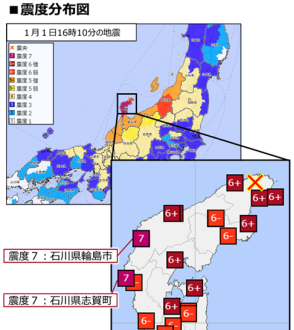


図3.11 能登半島地震の震度分布
出典：内閣府「令和6年能登半島地震を踏まえた災害対応検討ワーキンググループ（第1回）」（令和6年6月26日）

- ・発生時刻：令和6年1月1日（月）16:10
- ・マグニチュード：7.6
- ・最大震度：7（輪島市・志賀町）
- ・死者：469名（災害関連死241名含む）（石川県内）
- ・負傷者：1254名（石川県内）
- ・住家被害※：94910棟（石川県内）

※全壊、半壊、一部破損、床上浸水、床下浸水

出典：石川県「被害等の状況について（第176報）」（2024年12月6日14:00現在）」

- 被害状況
- ・被災地が山がちな半島であり、三方を海に囲まれる地形で発生
- ・沿岸部では坑口崩落や法面崩落が複数発生し、孤立集落が多数発生
- ・内陸側・海側の両方からくしの歯状の緊急復旧を実施



図3.12 能登半島地震における道路緊急復旧の状況
出典：内閣府「令和6年能登半島地震を踏まえた災害対応検討ワーキンググループ（第1回）」（令和6年6月26日）

3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

3.3 防災機能に関する考え方ー能登半島地震・沖縄本島での豪雨災害ー

- ・ 昨今の自然災害（地震・豪雨）では、「道の駅」が広域的な防災機能を発揮するとともに地域の様々な支援ニーズに対応。
- ・ これらの事例も踏まえ、新たな総合交通ターミナルを、災害復旧時の広域的な支援拠点として位置付けることが重要。

■令和6年能登半島地震における「道の駅」の活用

道の駅「輪島」
（石川県輪島市）ほか

- ・インフラ復旧工事従事者の宿泊対策として、「道の駅輪島」等の駐車スペースをキャンピングカー等の停泊場所として活用。



道の駅「赤神」
（石川県輪島市）

- ・自衛隊が被災住民に入浴環境を提供



道の駅「すずなり」
（石川県輪島市）

- ・日本赤十字社や公益社団法人広島県薬剤師会が臨時医療施設を開設。付近の珠洲市総合病院の負担軽減。



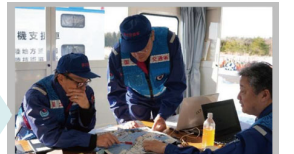
道の駅「あなみず」
（石川県穴水町）

- ・道の駅「あなみず」へ停電・断水時でも使用可能な防災コンテナ型トイレを派遣。



道の駅「のと里山空港」
（石川県輪島市）

- ・防災道の駅に指定されており、停電・断水対策を行っていたことから、発災後より施設の利用が可能であったため、避難者へ水や毛布などの備蓄品を提供。
- ・その後、支援物資の集配拠点や道路啓開活動の拠点となる「道路啓開支援センター」として活用。



道の駅「千枚田ポケットパーク」
（石川県輪島市）

- ・道路が寸断され孤立状態となったため、防災拠点自動車駐車場に指定されている駐車場をヘリポートとして利用。現地調査や物資供給の拠点として活用。

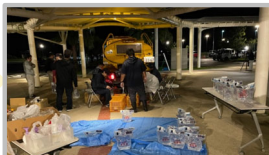


- ※防災道の駅：都道府県の地域防災計画等で、広域的な防災拠点に位置づけられている「道の駅」について「防災道の駅」として選定。防災拠点としての役割を果たすための、ハード・ソフト両面からの重点的な支援を行う。
- ※防災拠点自動車駐車場（令和3年3月道路法改正）：広域災害応急対策の拠点となる防災機能を有する「道の駅」や高速道路のサービスエリア・パーキングエリアの自動車駐車場について、国土交通大臣が防災拠点自動車駐車場として指定する制度。

■令和6年11月沖縄県北部豪雨における「道の駅」の活用

道の駅「おおぎみ」
（沖縄県大宜味村）

- ・沖縄総合事務局は、道の駅おおぎみ・農村環境改善センターに給水機能付散水車（3台）を派遣し、応急給水を実施



出典：国土交通省「能登半島地震による被災及び復旧状況について」（令和6年3月）
国土交通省 第8回「道の駅」第3ステージ推進委員会配付資料（令和6年4月）
国土交通省 第9回「道の駅」第3ステージ推進委員会配付資料（令和6年5月）
沖縄総合事務局「令和6年11月豪雨 緊急災害対策派遣隊（TEC-FORCE）の活動報告（11月10日）」

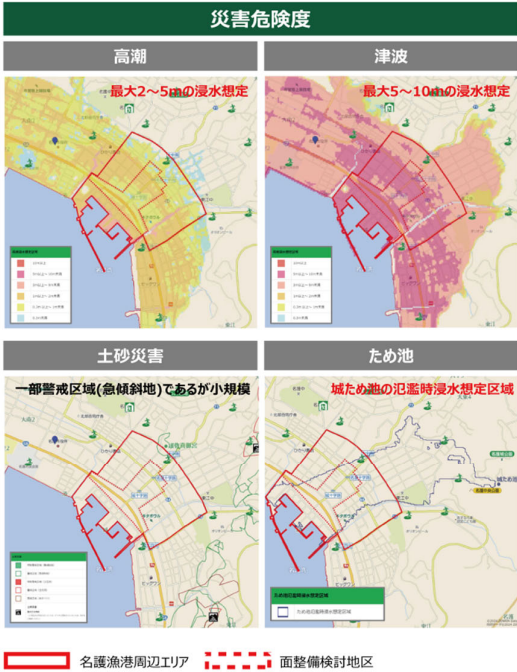
3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

【参考】防災機能に関する考え方

2. 中心市街地エリアの防災に関する現状整理

■ 中心市街地エリアの災害危険度

- 中心市街地エリアは、高潮及び津波、ため池氾濫による浸水が想定されている。
- しかし、名護漁港周辺エリア内の避難施設は1箇所であり、避難施設が不足している。



出典：第3回名護市中心市街地まちづくり推進協議会 資料3-2より抜粋

3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

【参考】防災機能に関する考え方

2. 中心市街地エリアの防災に関する現状整理

■ 上位関連計画での位置付け

- 上位関連計画では、避難路や避難場所の確保を掲げ、一時避難場所や防災備蓄倉庫、防災情報発信施設等の整備が求められている。

計画名(策定主体・年)	防災に関する記載 ※防災に関する部分のみを抜粋
名護都市計画(都市計画区域の整備、開発及び保全の方針)(沖縄県・令和4年)	IV 主要な都市計画の決定の方針 5.都市防災に関する主要な都市計画の決定の方針 1) 基本方針 既成市街地においては、不燃化や老朽建築物の建替えを促進するとともに避難路や避難場所の確保、伝統的な屋敷林の保全を図る。 ICT・IoTを活用した防災情報共有や防災力の向上など、ハード対策とソフト対策を組み合わせ、災害に強くなやかな都市づくりに努める。
第5次名護市総合計画(名護市・令和2年)	第2部 基本構想 4.まちづくりの基本方針 4-6.安全・安心なまちづくり 地震や津波、台風などの自然災害並びに交通事故や犯罪など、日常生活を脅かすあらゆる事態への対策について、市民、地域、関係機関及び行政が連携・協働して被害を未然に防止、又は最小限に抑えることができる体制を目指す。
第2次名護市都市計画マスタープラン(名護市・令和5年)	第3部 地域別構想編 第2章地域別まちづくり方針 1.市街地地域 1-4-7.安心安全のまちづくりの方針 災害に強いまちづくりを進めるため、避難路・避難場所の確保など、各種防災・減災のための都市基盤の整備・改善に取り組む。
名護湾沿岸(名護漁港周辺エリア)実施計画(名護市・令和4年)	6.2 土地利用計画(5)防災まちづくり計画 1)防災拠点となる機能の確保 ・交通結節点(バスターミナル・鉄軌道等)や複合施設に、一時避難場所、帰宅困難者等の受入れ、災害時の支援等の拠点として活用できる機能の導入や運用を図る。 ・防災情報システムや避難誘導システムなどDXを活用した情報発信機能の充実を図る。 ・官民が連携し、一時避難場所や防災備蓄倉庫等の確保を進める。 2)災害時の輸送ネットワークの形成、避難路の整備 ・関係機関と連携し、国道58号の移設、県道名護宜野座線の拡幅、電線類の地中化や共同溝化、沿道建物の建て替え等により、緊急輸送道路・啓開道路の機能確保を図り、海上を活用した代替交通(緊急輸送船等)発着機能の強化を図る。 ・緑地・広場について、防災広場機能を持たせ、発災時の広域的な物資輸送の拠点としての活用も想定した設えとする。 ・県道名護宜野座線の拡幅や区画道路の整備等により、高台や津波避難場所への避難を円滑にする避難路を確保する。 3)インフラ施設・市街地の強靱化 ・狭小道路の拡幅、広場の防火水槽等の消防水利の設置等により、消防活動困難区域の解消を図るとともに、電線類の地中化や共同溝化、インフラ施設の長寿命化対策、建物の建て替え・共同化等により、市街地整備・改善にあわせてインフラ・市街地の強靱化を進める。 4)再生可能エネルギーや次世代モビリティによる非常用電源の確保 ・太陽光等の再生可能エネルギーや蓄電池等の導入、電気自動車・燃料電池自動車の導入により、非常用電源の確保を図る。
名護市総合交通ターミナル整備基本計画(名護市・令和4年)	4.2 総合交通ターミナルの整備の方向性 【課題】津波や高潮に対して安全に避難できる場所が近くにない 【基本的な方向性】防災性の向上 【整備の方向性】避難困難区域の解消、多面的な防災性向上 【必要な機能】防災機能(一時避難場所、防災備蓄倉庫、防災広場、再エネ・非常用電源、防災情報・Wi-Fi)

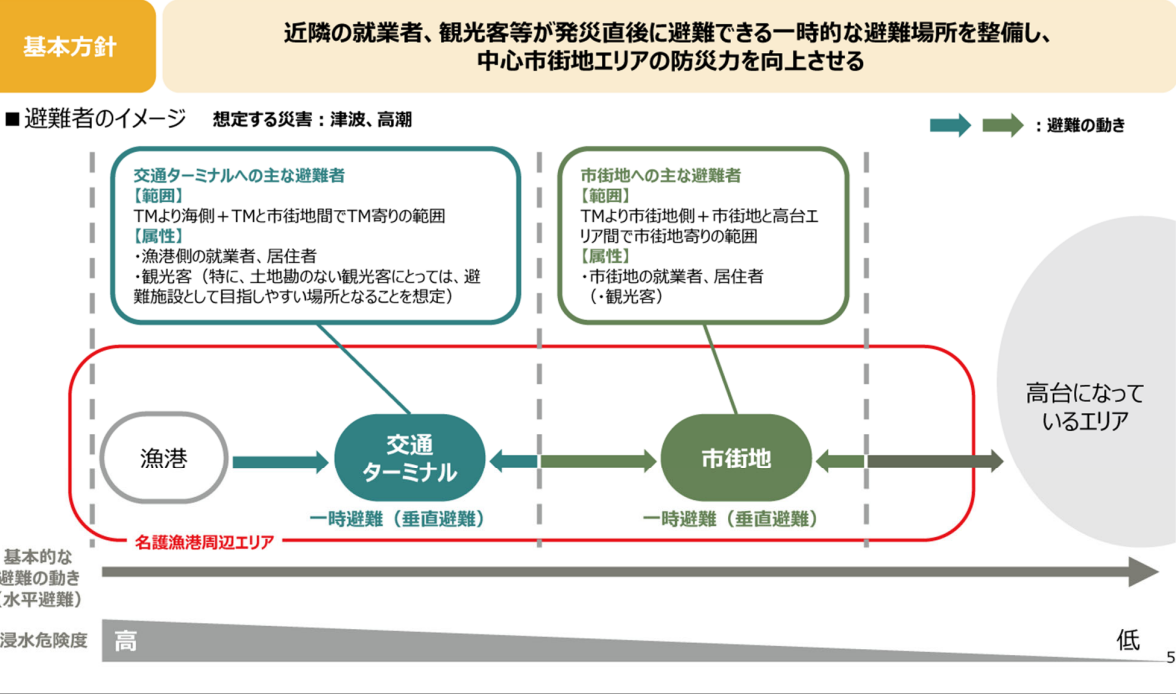
出典：第3回名護市中心市街地まちづくり推進協議会 資料3-2より抜粋

3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

【参考】防災機能に関する考え方

3. 中心市街地エリアにおける防災機能の考え方（案）

- 中心市街地エリアは浸水の危険度が高いため、長期的かつ広域的な防災拠点とするのではなく、近隣の就業者や観光客等の「一時的な避難場所」として整備することを想定する。
- 高台を目指す避難経路を基本としつつ、交通ターミナル（以下、TM）、市街地に中継地点となる一時避難機能を整備する。



出典：第3回名護市中心市街地まちづくり推進協議会 資料3-2より抜粋

3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

【参考】防災機能に関する考え方

3. 中心市街地エリアにおける防災機能の考え方（案）

- 「一時的な避難場所」としての基本機能は、交通ターミナル、市街地ともに整備する。
- 交通ターミナルについては、国道沿いに立地する拠点施設になり得るため、「広域防災」に係る機能を重点的に整備する。
- 「広域防災」に係る機能として、以下の機能の導入も想定する。
 - 「名護市地域防災計画」に記載の「ボランティア受入れ計画」に連動する形で、ボランティアの受入れ機能を導入する。
※詳細はp.7「北部地域が被災」を参照
 - 「第2次沖縄県観光危機管理計画」に記載の「観光客の帰宅困難者対策」の一環として帰宅支援に関する機能を導入する。
※詳細はp.7「中南部地域が被災」を参照

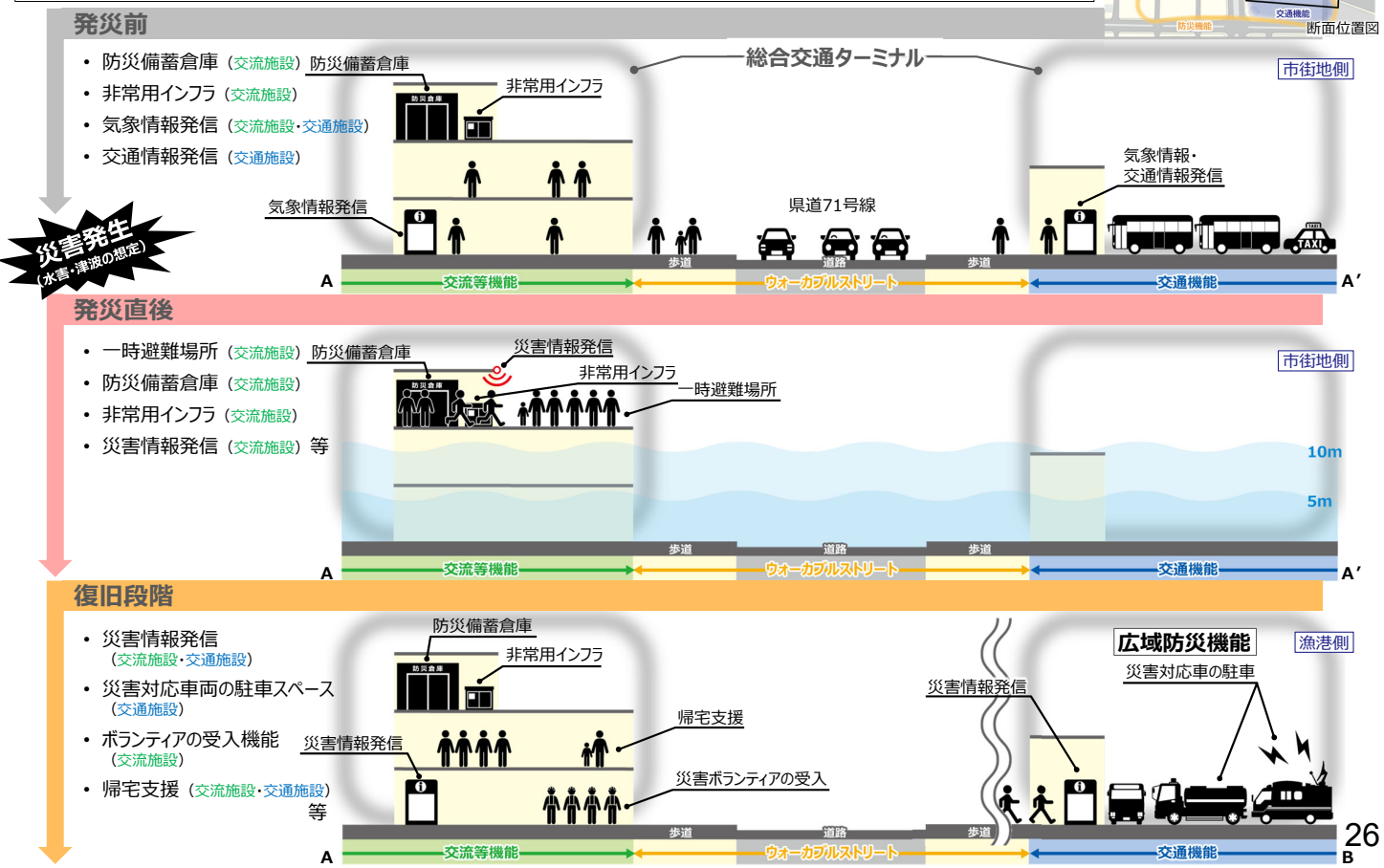
名護漁港周辺エリア			高台になっているエリア
連携			
	交通ターミナル	市街地	
主な避難者属性 (p.5再掲)	・漁港側の就業者、居住者 ・観光客（特に、土地勘のない観光客にとっては、避難施設として目指しやすい場所となることを想定）	・市街地の就業者、居住者（・観光客）	長期的、広域的な 防災拠点
導入機能	基本機能 ➢ 一時的な避難場所	・一時避難場所（滞在スペース） ・防災備蓄倉庫 ・非常用インフラ（電気、水、通信） ・災害情報発信（地域情報） 等	・避難所 ・災害対応拠点 ・支援物資の集配機能 等
	広域防災 ➢ 水が引いた後の災害復旧拠点	・災害情報発信（広域情報、道路状況） ・災害対応車両の駐車スペース ・ボランティアの受入機能（受付等） ・帰宅支援 等	

出典：第3回名護市中心市街地まちづくり推進協議会 資料3-2より抜粋

3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

3.3 防災機能に関する考え方

- 総合交通ターミナルにおいては、交流等機能側では防災備蓄や一時避難場所として活用し、交通機能側では主に復旧段階での広域防災支援活動に活用。

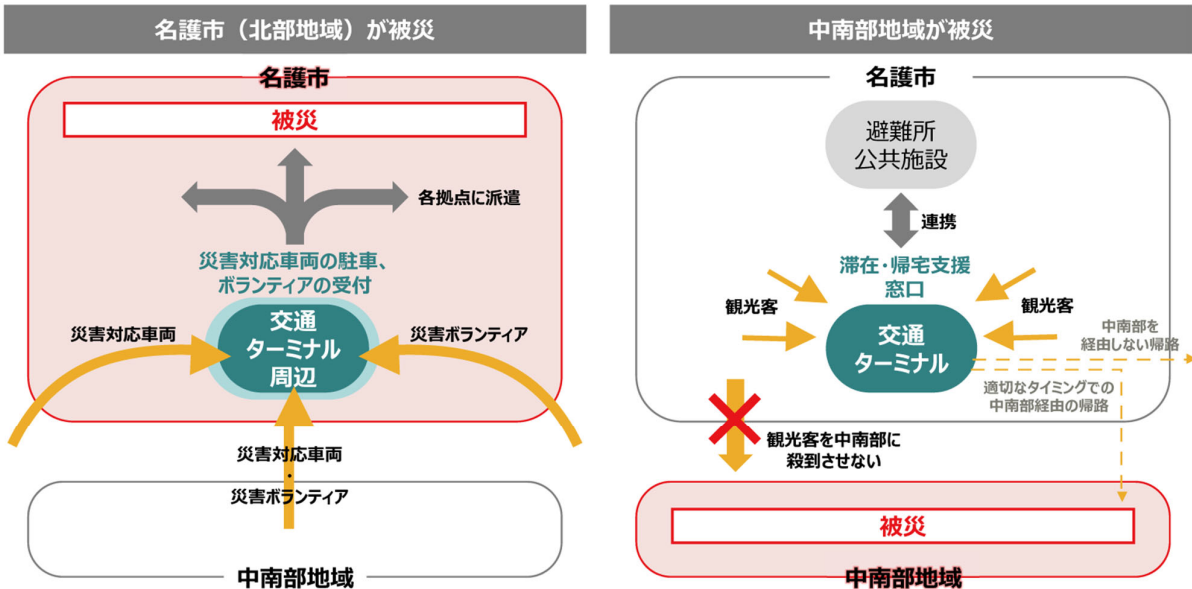


3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

【参考】防災機能に関する考え方

3. 中心市街地エリアにおける防災機能の考え方（案）

- 広域防災においては、名護市（北部地域）が被災した場合と、中南部地域が被災した場合の2つのパターンを想定した。
- 北部地域が被災した場合は、災害対応車両の駐車拠点、ボランティアの受入機能(受付等)を交通ターミナル周辺に設ける。
- 中南部地域が被災した場合は、沖縄県外に出たい観光客が中南部地域に殺到しないよう、北部地域での滞在・帰宅支援機能を交通ターミナルに設ける。この際、エリア外の避難所や公共施設と連携しながら支援を行う。



3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

3.4 交流等機能に関する考え方

- 関係者へのヒアリング等を踏まえ、再整理を行った。（前回検討部会より修正した箇所を赤字で記載）
- 交流等機能の考え方は、「まちづくりと一体となった拠点形成」「やんばるの玄関口にふさわしい上質な空間」「拠点を核とした情報発信・交流の促進」を軸とする。[図3.13]
- 具体的な方向性は、名護市中心市街地まちづくり推進協議会の動向も踏まえ、協議・調整を進める。[図3.13]

交流等機能（賑わい機能など）

機能の考え方

まちづくりと一体となった拠点形成

・ 名護市で検討中の中心市街地活性化施策と連動し、一体的な拠点形成を目指す

方針（案）

・ 名護市のまちづくり方針と連携した拠点整備を実施。県道71号線のウォークアブルストリート化（歩道の拡幅）等の施策との連携を図る。
・ 二次交通の拡充とも連動し、交通ターミナルを核とした来訪者のまちなかへの回遊を促す方策を検討。

やんばるの玄関口にふさわしい上質な空間

・ 名護市及びやんばるの玄関口として、地域の魅力を生かした景観・空間を実現

方針（案）

・ 名護市及びやんばるの玄関口としてふさわしい良質な空間を構築。
・ 名護湾の眺望を生かした視点場の構築や滞留空間の提供。

拠点を核とした情報発信・交流の促進

・ 交通拠点を核として、市民をはじめとする北部地域全体と来街者の交流を促進させる

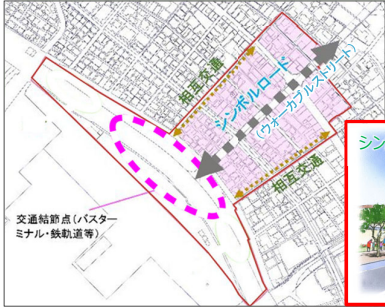
方針（案）

・ 名護市民や北部地域全体と連携し、特産品や自然、観光地、イベント、飲食店等の情報発信を行い、名護市だけでなく北部地域全体と来街者の交流を促進させる。

具体施設

<地域の拠点・賑わい機能>

歩行者通路・デッキ（地域との接続、賑わい創出のための歩行者空間）
まちなかと連続した広場空間（イベント等はまちなか等で実施）
地場産品等を取扱う物販・飲食施設（漁港振興施設を含む）
その他収益施設



<景観機能>

環境空間（建築部の高さ、テクスチャー（質感・素材等）、植栽等）
名護湾、夕日を望む視点場



<サービス機能>

トイレ
情報発信・提供（観光案内所等）
ロッカー



出典：第3回名護市中心市街地まちづくり推進協議会資料（令和6年12月）

※現時点で想定されるイメージであり、整備内容を決定するものではない

図3.13 交流等機能に関する考え方

3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

【参考】交流等機能に関する考え方

2. シンボルロードの検討状況

■シンボルロードの概要

- 名護市街には、11の通り会が存在しており、シンボルロードは北平和通り会、南平和通り会に該当する。
- 両通りは、アーケード街として整備されたものの、歩行者は少なく、歩道拡幅、無電柱化による景観向上等が課題である。

<北平和通り・南平和通りの特徴>



出典：名護市商工会HP

特徴	・ 名護市街南北のメインストリート、アーケード商店街として整備 ・ 国頭、今帰仁方面からの玄関口 ・ 交通量が多い（名護十字路～商工会館）
歴史	・ 昭和22年頃から北部の人々が疎開先より集まり、米軍の払下品や周辺町村より食品等を売りに来る人で自然発生的にまち（商圏）が形成（南平和通り）
沿道建物	・ 銀行、薬局、雑貨、美容室、衣料品店、花屋、飲食店等が混在
現在の取組	・ 名護市、商工会、観光協会に協力参加し、通り会の活性化を図っている ・ 商工会の運動会、名護さくら祭り、緑化運動等を実施

<北平和通り>



アーケードが整備されているものの、歩行者は少ない
出典：名護市商工会HP

<城十字路交差点周辺>



無電柱化がされていない



歩道、自転車通行帯が狭い

<さくら祭りの様子>



歩行者天国化し、多くの市民が来場
出典：やんばる経済新聞

3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

【参考】交流等機能に関する考え方

2. シンボルロードの検討状況

※協議中の内容であり、今後変更となる可能性がある

■市街地整備等の検討状況

- ・現在、市街地整備等において、「県道名護宜野座線のシンボルロード化」の道路幅員構成を検討中。
- ・県道名護宜野座線の道路幅員は30mの計画であり、歩道部分は両側で16m（片側8m）となっている。

〈シンボルロードの計画〉

視点	計画
公共交通	路線バス、コミュニティバス、次世代交通 等の進入を優先
歩行者動線	歩行者中心の動線軸として、公共交通（次世代交通含む）と歩行者・自転車の共存する空間を形成
歩行者回遊	街区内へ誘導するように奥行きのある路地状の歩行者動線を形成
沿道建物	原則として商業・宿泊、公共施設等を配置し、賑わいを演出するように配慮
緑陰軸	海からまちなか、まちなかから緑地（護佐 喜御宮）を結ぶ緑の軸として、緑陰樹やブーゲンビリアの咲くパーゴラなどの連続した緑陰空間を創出

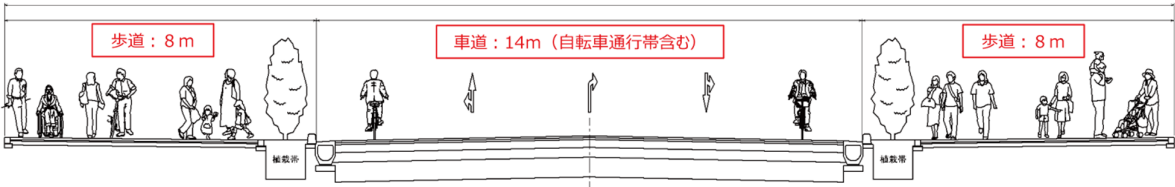
〈将来平面イメージ〉



出典：第2回名護市中心市街地まちづくり推進協議会資料（令和6年7月）

〈将来断面イメージ〉

道路幅員：30m



出典：第3回名護市中心市街地まちづくり推進協議会 資料3-3より抜粋

3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

【参考】交流等機能に関する考え方

2. シンボルロードの検討状況

※現段階のイメージであり、今後変更となる可能性がある

■市街地整備後のイメージ

〈名護十字路周辺から海側を見た景色（17時頃）〉

▼現況イメージ



▼計画イメージ



〈城十字路周辺から山側を見た景色（13時頃）〉

▼現況イメージ



▼計画イメージ



出典：第3回名護市中心市街地まちづくり推進協議会 資料3-3より抜粋

3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

【参考】交流等機能に関する考え方

4. シンボルロードのあり方（案）

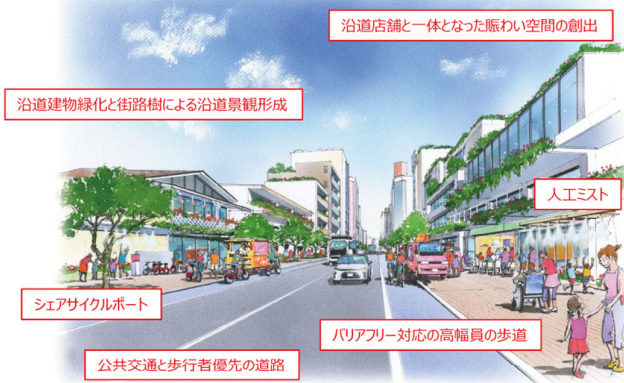
※現段階のイメージであり、今後変更となる可能性がある

■シンボルロードの基本的な考え方（案）

- ・市民や事業者にとって表現や商い・チャレンジの場として賑わい、**市民活動の推進を担う**役割を持つ。
- ・季節に応じたイベントの開催や、公共交通、地域資源の活用等により、回遊性の向上を図り、観光客の滞在拠点として**市街地へ誘導する**役割を持つ。

〈海側から名護十字路方面を見た時のイメージ〉

〈山側から海側を見た時の鳥瞰イメージ〉



▶意見交換のポイント

- ・人が歩きたくなる仕組み、要素（住民視点、観光客視点）
- ・シンボルロードを通して、中心市街地や総合交通ターミナルへの回遊を促すための工夫・アイデア

16

出典：第3回名護市中心市街地まちづくり推進協議会 資料3-3より抜粋

32

3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

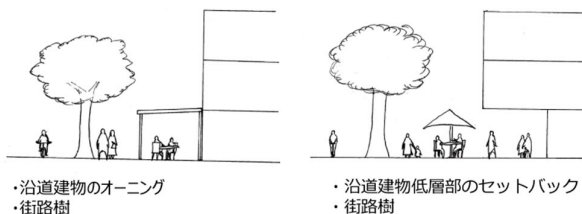
【参考】交流等機能に関する考え方

4. シンボルロードのあり方（案）

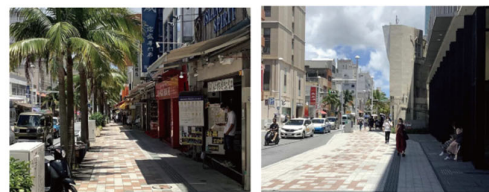
■空間形成のアイデア

- ・市民活動を推進するため、歩行者天国によるイベントの開催や、店先を活用した飲食店販売等による歩行空間での賑わい創出、シェアサイクル等の移動手段の充実、徒歩や公共交通利用の意識づけ等を行う。
- ・来訪者の市街地への誘導を促すため、交通結節機能の充実や地域資源を活かした回遊性の向上を図り、歩道の日陰形成、休憩スペースの確保等により快適に歩きやすい空間への配慮（人工ミストの設置等）を行う。

〈日陰創出のアイデア〉



〈沿道建物のイメージ〉



左：建物のオーニング（日除け・雨除けの庇）
右：セットバックによる日陰形成（国産通り）

〈目的地となるための空間形成のアイデア〉



写真映えスポットの創出
（場所：道の駅「都城NIQLL」）



食事の提供、椅子や屋根等
様々な場の要素を設置
（場所：中之条町ふるさとセンター「つむじ」）

〈歩行空間の賑わい創出イメージ〉



休憩スペースの提供
（場所：那覇市西消防通り）

キッチンカーの設置
（場所：パレットくもじ前）

17

出典：第3回名護市中心市街地まちづくり推進協議会 資料3-3より抜粋

33

3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

3.5 ゾーニングに関する関係者ヒアリング結果の再整理

- 交通機能、交流等機能、防災機能について、関係者ヒアリング等を踏まえゾーニングの基本的な考え方を整理した。

交通機能配置への主な意見（抜粋）

＜両側配置を推奨＞

- 交通機能を両側に配置することが望ましい（交通事業者）
- 両側に交通機能を設ける事ができればそれが良い（二次交通）
- 両側配置案に賛成（観光関係）
- 両側配置すれば海面及び地上両方の交通の活用への幅が広がる（自治体）
- 国道58号を挟んで両側に交通機能（シャトルバス）の発着場があると良い（着地側施設）

＜漁港側集約を推奨＞

- 漁港側に交通機能を設けた方が良い（交通事業者）
- ＜中心市街地側集約を推奨＞
- 利用者利便向上と施設運用効率化の両面で合理的（二次交通）

交流等機能配置への主な意見（抜粋）

＜両側配置を推奨＞

- 両側に面した方が、地元の方や観光の方など利用し易い（観光関係）
- 両サイドに施設を設け、渡り廊下で繋がっていればとても使いやすい（自治体）

＜漁港側集約を推奨＞

- 漁港側に設置ししっかりと集客できる空間を一つに集約すべき（二次交通）

＜中心市街地側集約を推奨＞

- 市街地側にシンボルロードが整備されるのであれば、交流機能は市街地側にあった方がよい（交通事業者）
- 中心市街地と一体となった地域振興のため、交流機能は中心市街地に近い方がよい（二次交通）
- 交流等機能は中心市街地に近い方がよい（着地側施設）
- 中心市街地との連携を図るため中心市街地側に配置されている方がよい（観光関係）

防災機能への主な意見（抜粋）

＜両側配置を推奨＞

- 両側に面した方がよい（観光関係）
- 海上からの支援も受けられるよう（中心市街地側だけでなく）海側にも一定の敷地があるとよい（自治体）
- 救急車両や災害支援車両等を受け入れるため、広い敷地が必要（着地側施設）

＜漁港側集約を推奨＞

- 漁港側に大型の立体駐車場と津波避難所の一体化施設を配置する。これが防災直後に一時避難場所として、また、長期的には災害復旧拠点としての機能を果たす（二次交通）
- 漁港側にも防災に使える敷地があると良い（交通事業者）

＜中心市街地側集約を推奨＞

- 海から離れた中心市街地寄りにした方がいい（交通事業者）

交通機能は、バス等の公共交通動線の効率化や海上輸送とのアクセス性に配慮し両側に配置し、交流等機能は、中心市街地との連携を強化し回遊性を高めるため中心市街地側に集約して配置する。また、防災機能は、エリア全体の機能強化を図るべく両側に機能を配置することを基本とする。

3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

3.6 ゾーニング（案）

交通機能

- 路線バスをはじめ、市街地側を走行するバス動線と国道58号を走行するバス動線に配慮し、両側に配置。

交流等機能

- ウォークアブルストリート等と連携し、賑わい創出を図るため中心市街地側に集約して配置。

防災機能

- 防災直後は、漁港側の就業者や居住者、観光客が迅速に一時避難可能となるよう両側に配置。
- 災害復旧段階に、災害支援車両等の拠点としても活用可能とするため、漁港側にスペースを確保。

図3.14 ゾーニング（案）
写真出典 ※1：談合村漁業協同組合HP ※2：道の駅「ぎのき」HP ※3：一般社団法人日本自走式駐車場工業会HP ※4：株式会社プロトソリューションHP ※5：やんばる経済新聞「名護市コミュニティバス、「見以北線」運行1日の利用客数は昨年比2倍に」（2024.2.19）※6：新橋高速/スターミナルHP ※7：出典：沖縄総合事務局「令和6年11月豪雨 緊急災害対策推進隊（TEC-FORCE）の活動報告（11月10日）」

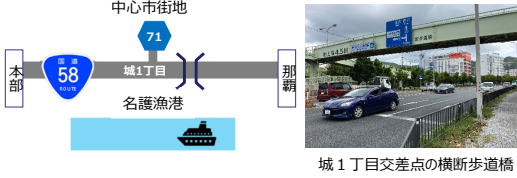
3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

3.6 ゾーニング（案）（立体横断施設の考え方及び事例）

- 現在の国道58号には横断歩道橋が設置されており、名護漁港側と市街地側の往来に活用。
- 総合交通ターミナルを整備する際、国道58号を挟み両側に各機能を配置した場合には現在以上の国道横断需要が見込まれる。
- 安全で円滑な国道58号本線の交通機能の確保や、中心市街地側と漁港側をスムーズにつなぐ歩行者動線の確保に加え、災害発生時も見据えた国道の横断機能強化を検討する必要がある。

■ 現況

- 現在の国道58号は、横断歩道は設置されておらず漁港側と市街地側のアクセスは歩道橋を利用
- 名護漁港側、市街地側に駐車場が整備されているため、歩行者横断需要は少ない



■ 交通ターミナル整備時（将来）

- 名護漁港側に交通機能を設けた場合、漁港側と中心市街地側との歩行者横断需要の増加が見込まれる
- 基本的な横断機能に加え、滞留・賑わい創出や、防災時の活用も想定した計画検討が必要



<関係者ヒアリングでのご意見（抜粋）>

- 両側をスムーズに行き来できるよう**横断デッキ等**を設置した方がよい
- 両側をつなぐ**デッキも必須**と考える
- 両サイドに施設を設け、渡り廊下で繋がっていればとても使いやすい
雨天や猛暑でも天候に左右されず、利用者の満足度が高い
- 漁港と市街地を歩いて楽しめる**ウォカブルな空間づくりが必要**
- 国道58号をまたぐ**立体的な施設を整備し**、上層にチケット販売機能等を備えつける形であれば、**浸水リスクを低減**できる

参考：立体横断施設の事例



那覇バスターミナル



名護 道の駅許田



佐賀「THE VICTORY WALK」

画像：佐賀県HP

名護市総合交通ターミナル検討部会

4. 名護市総合交通ターミナルの整備イメージ(案)

4. 名護市総合交通ターミナルの整備イメージ(案)

4.1 名護市総合交通ターミナルの整備イメージ (案)



※本イメージは検討のたたき台として作成したものであり、具体的な施設の規模や位置等の詳細については、引き続き、多くの皆様より幅広くご意見を伺い、検討を進めてまいります。

図4.1 鳥観図

4. 名護市総合交通ターミナルの整備イメージ(案)

4.1 名護市総合交通ターミナルの整備イメージ (案)

■ 配置例① (交通機能を両側に概ね均等に配置した例)

<配置例の特徴>

- 交通機能を両側に概ね均等に配置
- 交通ターミナル (市街地側) への出入りは、都市計画街路及び国道58号を想定
- 高速船と観光バス等は近接
- 交流施設の規模は「配置例②」に比べて小さくなる
- 地下埋設物や周辺施設への影響が「配置例②」より少ない

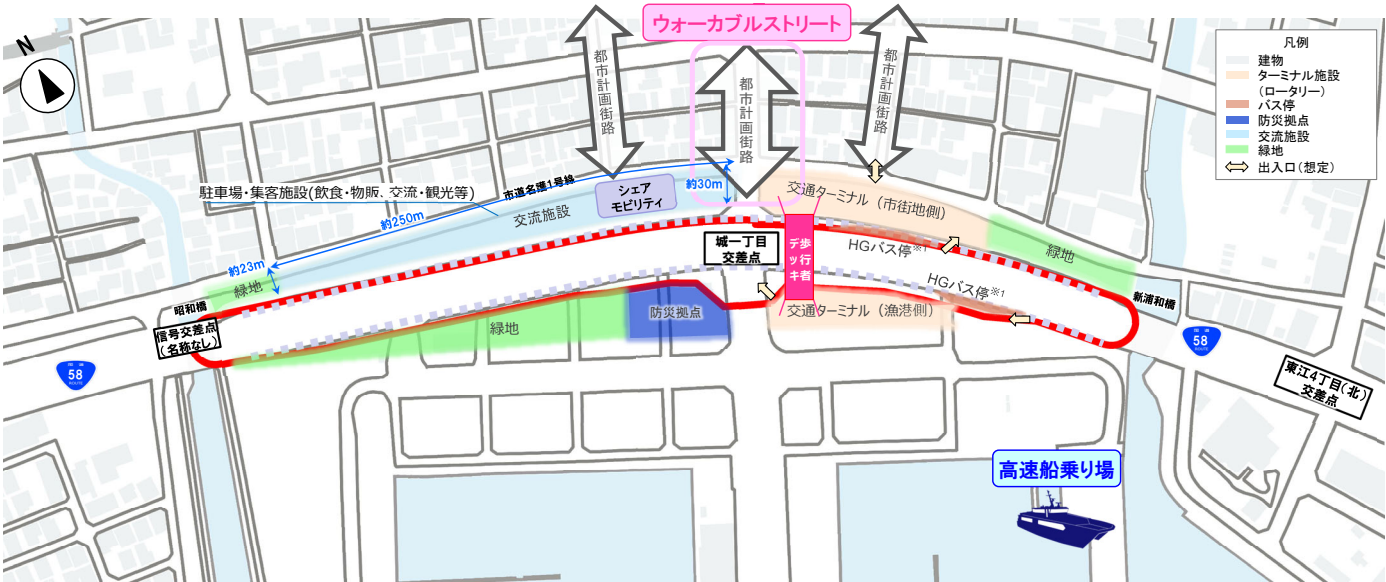


図4.2 配置例①平面図

※1：HGバス停 (ハイグレードバス停)
バスの到着時刻等の情報を提示するほか、福祉施設や乗降者の多いバス停に屋根やベンチを設けることにより利便性が向上しているバス停

※本イメージは検討のたたき台として作成したものであり、具体的な施設の規模や位置等の詳細については、引き続き、多くの皆様より幅広くご意見を伺い、検討を進めてまいります。

4. 名護市総合交通ターミナルの整備イメージ(案)

4.1 名護市総合交通ターミナルの整備イメージ(案) (交通機能：立体図・パース)

■ 配置例① (交通機能を両側に概ね均等に配置した例)

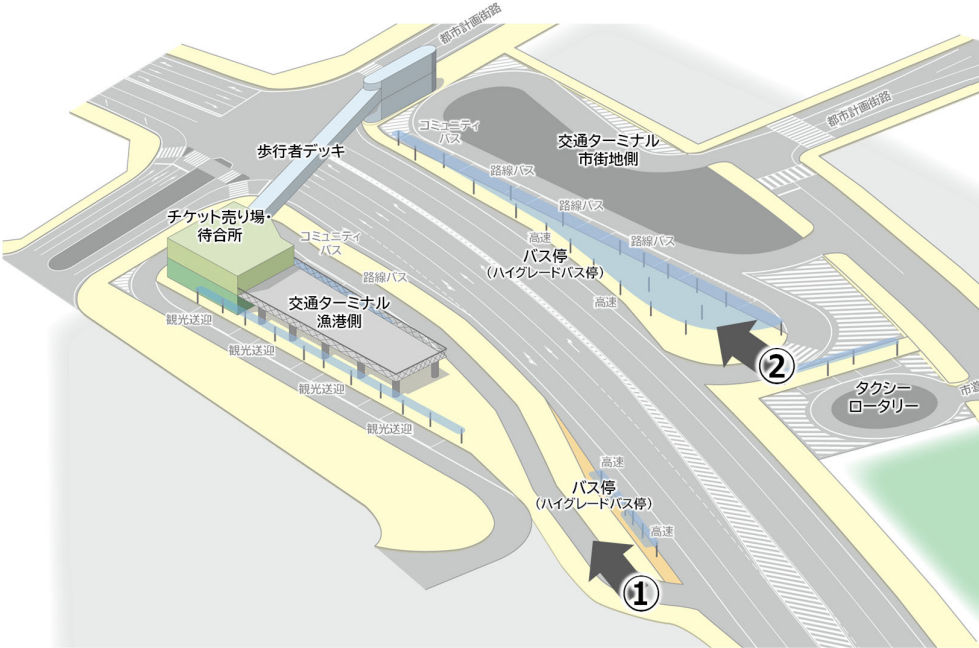


図4.3 配置例①立体図



図4.4 配置例①アイレベル：国道58号南側から交通ターミナル漁港側を眺望



図4.5 配置例①アイレベル：バスロータリー側から市街地側のバス乗り場を眺望

※本イメージは検討のたたき台として作成したものであり、具体的な施設の規模や位置等の詳細については、引き続き、多くの皆様より幅広くご意見を伺い、検討を進めてまいります。

4. 名護市総合交通ターミナルの整備イメージ(案)

4.1 名護市総合交通ターミナルの整備イメージ(案)

■ 配置例② (交通機能を市街地側メインに配置した例)

- <配置例の特徴>
- 交通機能を市街地側メインに配置
 - 交通ターミナル(市街地側)への出入りは都市計画街路を想定
 - 高速船と観光バス等は「配置例①」より離れる
 - 交流施設の規模は「配置例①」に比べて大きくできる
 - 地下埋設物や周辺施設への影響が「配置例①」より多い

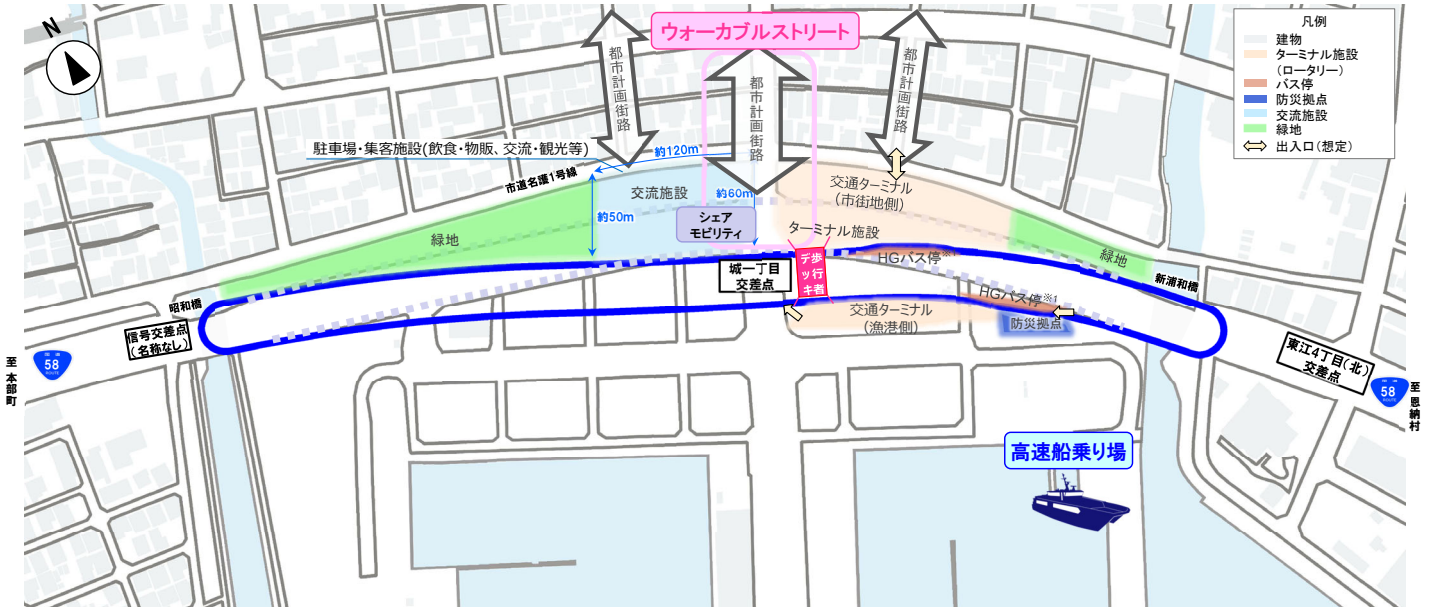


図4.6 配置例②平面図

※本イメージは検討のたたき台として作成したものであり、具体的な施設の規模や位置等の詳細については、引き続き、多くの皆様より幅広くご意見を伺い、検討を進めてまいります。

4. 名護市総合交通ターミナルの整備イメージ(案)

4.1 名護市総合交通ターミナルの整備イメージ（案）（交通機能：立体図・パース）

■ 配置例②（交通機能を市街地側メインに配置した例）

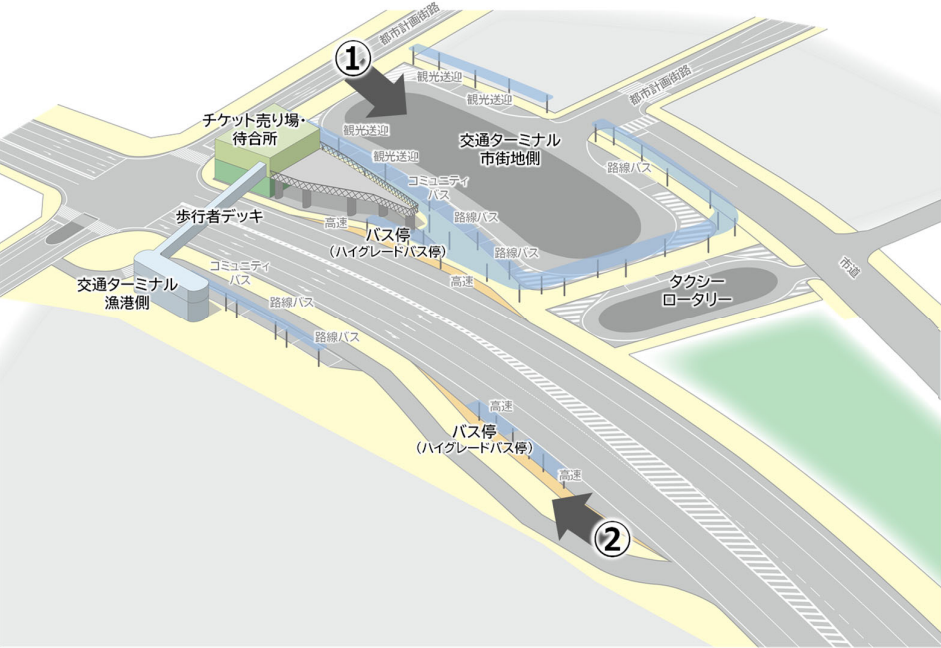


図4.7 配置例②立体図



図4.8 配置例②アイレベル：ウォークアブルストリートから交通ターミナル市街地側を眺望



図4.9 配置例②アイレベル：国道58号南側から交通ターミナル海側を眺望

※本イメージは検討のたたき台として作成したものであり、
具体的な施設の規模や位置等の詳細については、引き続き、多くの皆様より幅広くご意見を伺い、検討を進めてまいります。

名護市総合交通ターミナル検討部会

5. 整備方針(案)

5. 整備方針(案)

5.1 名護市総合交通ターミナル整備方針 (案)

- 関係者へのヒアリング等を踏まえ、再整理を行った。(前回検討部会より修正した箇所を赤字で記載)
- 関係者意見等も踏まえ、北部地域・名護漁港周辺のポテンシャルや課題に基づく総合交通ターミナル整備の方針を整理。[図5.1]
- 「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臨海部のバスタ」[図5.1]



44

5. 整備方針(案)

5.1 名護市総合交通ターミナル整備方針 (案)

- 関係者へのヒアリング等を踏まえ、再整理を行った。(前回検討部会より修正した箇所を赤字で記載)
- 現在事業中・調査中の道路ネットワーク整備と併せ、「みち」「うみ」「まち」の近接性を生かした交通拠点整備により、高速バス・高速船による広域移動と、路線バス・各種二次交通による地域内移動が接続し、北部地域の回遊性向上を図る。[図5.2]

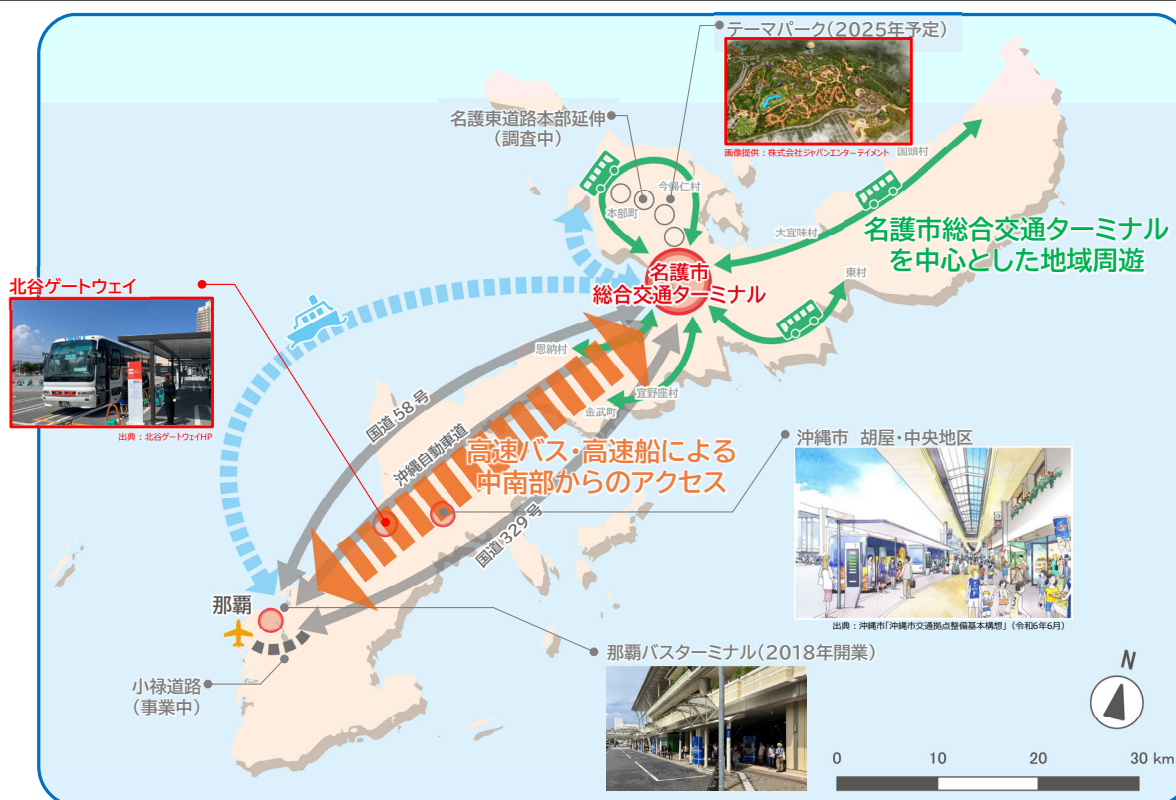


図5.2 名護市総合交通ターミナル整備方針 (案)

45

6. 第3回意見聴取の実施方針

6. 第3回意見聴取の実施方針

6.1 オープンハウス等の実施概要（案）

- ・ 名護市総合交通ターミナルの計画深度化にあたり、これまで関係者ヒアリングや高速バス・高速船利用者アンケートを実施。
- ・ 計画に対する市民意見を聴取するため、イオン名護店・名護市営市場・道の駅許田でオープンハウスを開催予定。

■概要

表6.1 オープンハウス等の概要

目的	● これまで関係者間で検討してきた名護市総合交通ターミナルについて、地域課題や整備の必要性、具備すべき機能、ゾーニング等について、幅広く市民（又は来訪者）の立場からご意見を伺う。 ● 事業推進の観点から、当計画を地域に広く広報することで、地元機運の醸成を図る。
対象	● 名護市民、北部地域在住者、観光・ビジネス客 等
日時・場所	①道の駅許田 1月25日（土）または1月26日（日） 13：00～16：00 ②名護市営市場 1月25日（土）または1月26日（日） 13：00～16：00 ③イオン名護店 2月8日（土）13：00～16：00
意見聴取内容	1)地域の課題 2)名護市総合交通ターミナルの整備の必要性 3)名護市総合交通ターミナルに具備すべき機能 4)ゾーニング案について 5)整備にあたっての留意事項
実施方法	上記①②③の3会場にパネルを設置し御覧いただくとともに、来訪者に対し直接説明後、アンケート調査を行う。
その他	・ 高速バスや高速船利用者に対しても、アンケート形式でご意見を求めることを想定。 ・ さくら祭り等のイベント時に、漁港周辺での周遊行動を把握するための実証調査・分析を実施予定（平常日との比較含む）。



図6.1 オープンハウスの実施箇所位置図



図6.2 オープンハウスの実施箇所

7. 今後の進め方

7. 今後の進め方

7.1 今後の進め方



