

第1回 名護市総合交通ターミナル検討部会

日時：令和6年7月9日（火）

15：00～17：00

場所：名護市民会館中ホール及びWeb

議事次第

1. 開会

2. 「名護市総合交通ターミナル検討部会」の設置について

- ・「名護市総合交通ターミナル検討部会」の設置
- ・規約（案）
- ・委員名簿
- ・検討範囲
- ・名護市総合交通ターミナル検討部会等の進め方

3. 議事

- ・沖縄における道路交通ネットワークの基本方針
- ・名護市および北部地域の現状について
- ・交通結節機能強化に係る課題について
- ・事業候補箇所のポテンシャルについて
- ・課題・ポテンシャルを踏まえた基本目標について

4. 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」の設置
- 資料2 名護市総合交通ターミナル検討部会規約（案）
- 資料3 名護市総合交通ターミナル検討部会委員名簿
- 資料4 検討範囲
- 資料5 名護市総合交通ターミナル検討部会等の進め方
- 資料6 議事資料

令和 6 年 7 月 9 日
名 護 市
内閣府沖縄総合事務局
北 部 国 道 事 務 所

「名護市総合交通ターミナル検討部会」の設置

（設置趣意（案））

名護市は、名護湾沿岸の魅力をいっそう高めることで、まちの賑わいを生み出し、市民の暮らしの魅力向上や滞在の促進、市街地の賑わい創出の起爆剤とすることを目指し、名護湾沿岸のまちづくりに取り組んでいる。過年度までに、名護湾沿岸の活性化を目的とした名護湾沿岸基本構想（令和 2 年 3 月）、名護湾沿岸基本計画（令和 3 年 3 月）、名護湾沿岸（名護漁港周辺エリア）実施計画（令和 4 年 3 月）、及び名護市総合交通ターミナル整備基本計画（令和 5 年 3 月）を策定し、これらの上位計画等を踏まえ、中心市街地を含めた名護漁港周辺エリアのまちづくりや交通結節拠点の検討を進めてきた。名護湾沿岸（名護漁港周辺エリア）実施計画においては、基本計画で示した整備イメージを実現するため、まちづくりの計画を具体化し、中核となる取組みとして「交通結節点と集客施設の整備」を位置づけている。さらに名護市総合交通ターミナル整備基本計画では、「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名護の玄関口となる総合交通ターミナル」を目指す姿として、整備の方向性や街づくりの方針を整理している。

その実現に向けては、国のバスタプロジェクトによる整備の可能性を含め、まちづくりの主体である名護市と、関連する国道 58 号の道路管理者である北部国道事務所との協議・調整を行いながら、段階的に検討を深めていくこととしている。

今後、関係者とともに専門的・学術的見地から幅広い意見交換を行い、名護漁港周辺エリアにおけるまちづくりと一体となった交通結節点の事業計画のとりまとめに向けて検討を進め、導入する機能の具体化を図ることを目的として、本検討部会を設置するものとする。

(参考) 本検討部会の位置づけ

名護市中心市街地まちづくり推進協議会

●目的
名護市中心市街地のまちづくりや施設整備について、関係者とともに専門的・学術的見地から、幅広く意見交換を行うことを目的とする。

●委員
有識者
神谷 大介 准教授 (琉球大学)
島田 勝也 特別研究員 (沖縄大学)
伊良皆 啓 上級准教授 (名桜大学)

関係機関
内閣府沖縄総合事務局(運輸部企画室長、運輸部陸上交通課長、北部国道事務所副所長、開発建設部建設産業・地方整備課長)、沖縄県(土木建築部北部土木事務所技術総括、企画部交通政策課長、土木建築部都市計画・モノレール課長、北部農林水産振興センター所長)、名護警察署交通課長、沖縄振興開発金融公庫北部支店長、名護漁業協同組合代表理事、名護市観光協会理事長、名護市商工会会長、中心市街地関係各区(城、港、大中、大東)区長、名護十字路商店連合会会長。

●事務局
名護市



「名護市中心市街地まちづくり推進協議会」が意見交換を行う範囲 (A・B・C・D・E・F)

「まちづくり検討ワークショップ」で希望調査を行う範囲 (A・B・C・D)

「名護市総合交通ターミナル検討部会」が意見交換を行う範囲 (バスタ検討範囲A・F)

名護市総合交通ターミナル検討部会

●目的
名護市の関連する上位計画等を踏まえ、「名護市総合交通ターミナル検討部会」を開催し、交通結節点の事業計画の策定に向けた検討を行う。

●委員(案)
有識者
神谷 大介 准教授 (琉球大学)
羽藤 英二 教授 (東京大学大学院)
林 優子 副学長 (名桜大学)
前田 裕子 理事長 (名護市観光協会)

交通関係者
一般社団法人沖縄バス協会、一般社団法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会、各バス事業者 11名

行政
警察、沖縄総合事務局、沖縄県、名護市等の関係部局 11名

●事務局
名護市、沖縄総合事務局北部国道事務所

まちづくり検討ワークショップ

●目的
まちづくりの将来像を検討。

●構成
①各行政区・各通り会 ②学生(大学・高校) ③観光関連

名護市総合交通ターミナル検討部会 規約（案）

（名称）

第 1 条 本会は、「名護市総合交通ターミナル検討部会」（以下、「部会」という。）と称する。

（目的）

第 2 条 部会は、名護湾沿岸（名護漁港周辺）実施計画を踏まえ、「（仮称）名護市総合交通ターミナル事業計画」策定に向け、計画の具体化を図ることを目的とする。

（審議事項）

第 3 条 部会は、第 2 条の目的を達成するため、以下の事項について検討を行う。

- （1） 事業計画に係る検討
- （2） その他、第 2 条の目的を達成するために必要な事項

（組織）

第 4 条 部会は、第 2 条の目的を達成するため、有識者、交通関係者、各行政機関をもって組織し、構成は別紙（資料 3）のとおりとする。

- 2 有識者、交通関係者、各行政機関の追加・変更は、部会の承認を得るものとする。
- 3 任期は、事業計画の策定が完了するまでとする。
- 4 交通関係者、各行政機関関係者において、やむを得ない事情により部会に出席できないときは、代理者を出席させることができる。

（部会の成立条件）

第 5 条 部会は有識者のうち原則 2 名以上の出席がなければ開催することができない。ただし、やむを得ず 2 名以上有識者の出席ができない場合は、有識者の了承を得た上、事前説明を行うことを以て部会の成立とみなすことができる。

（部会長）

第 6 条 部会には部会長を置き、部会メンバーの互選によりこれを定める。

- 2 部会長は、部会メンバーを代表して、会務を総括する。
- 3 部会長が出席できない場合は、部会長が予め指名した者がその職務を代行す

る。

- 4 部会長は、必要があると認めるとき、部会に構成員以外の者の出席を求め、その意見を聞くことができる。

(部会の運営)

第7条 部会は、第3条に規定する事項を審議するため、必要に応じ、事務局が招集する。

- 2 部会は、運営にあたり必要な資料等を部会メンバーに求めることができる。
- 3 部会における検討内容については、「名護市中心市街地まちづくり推進協議会」に報告する。

(守秘義務)

第8条 各部会メンバーは、個人情報など公開することが望ましくない情報を漏らしてはならない。また、その職を退いた後も同様とする。

(部会の公開について)

第9条 この部会の審議は原則公開で行うものとする。なお、非公開とする必要がある場合には、部会の承認をもって行うものとする。

(規約の変更)

第10条 本規約の改正等は、出席する部会メンバーの過半数以上の賛同をもって行うことができるものとする。

(事務局)

第11条 部会の運営に関わる事務を行わせるため、事務局を置くものとする。

- 2 事務局は、名護市建設部まちなか再開発・公共交通課および内閣府沖縄総合事務局北部国道事務所調査課に置くものとする。

(雑則)

第12条 本規約に定めるものの他、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会において別に定める。

附則

(施行期日)

この規約は、令和6年7月9日から施行する。

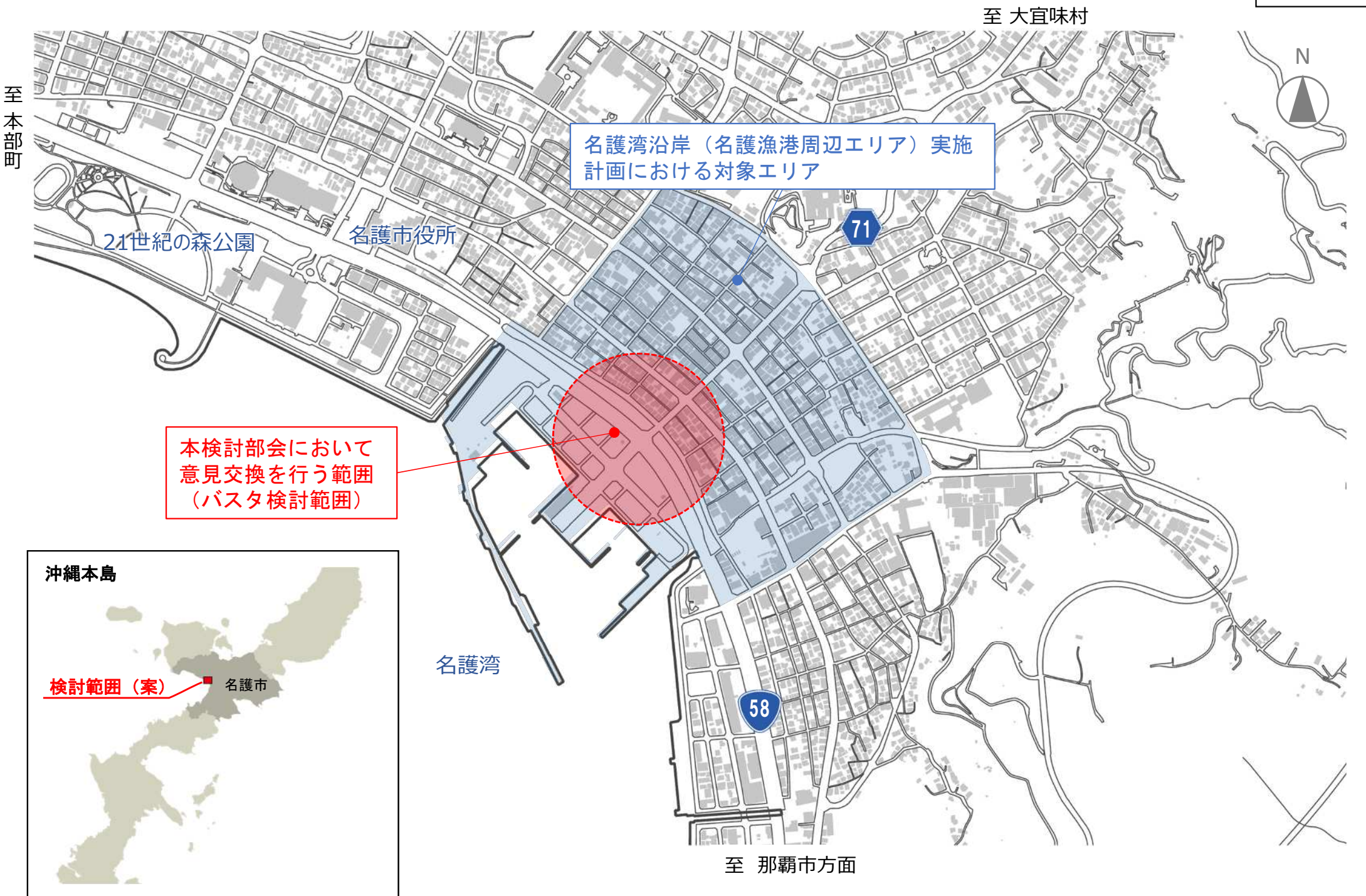
名護市総合交通ターミナル検討部会
委員名簿（順不同）

有識者	琉球大学工学部 准教授	かみや だいすけ 神谷 大介
	東京大学大学院工学系研究科（工学部）教授	はとう えいじ 羽藤 英二
	名桜大学 副学長	はやし ゆうこ 林 優子
	名護市観光協会 理事長	まえだ ひろこ 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	おおしろ なおと 大城 直人
	一般社団法人沖縄県バス協会 専務理事	けいだ よしはる 慶田 佳春
	株式会社琉球バス交通 代表取締役	おがわ ごきち 小川 吾吉
	那覇バス株式会社 副社長	か げ けんぞう 鹿毛 建造
	沖縄バス株式会社 代表取締役	あらかわ みきお 新川 幹雄
	東陽バス株式会社 運輸部長	ひ が よしなお 比嘉 良尚
	合同会社やんぱる急行バス	やたが い さとる 谷田貝 哲
	株式会社北部観光バス 常務取締役	みやぎ あつし 宮城 敦
	株式会社丸金交通 代表取締役	うんてん けん 運天 健
	合資会社北部観光タクシー 代表	こじょう ひでみ 湖城 秀實
第一マリンサービス株式会社 代表取締役	おだ のりふみ 小田 典史	
行政	名護警察署 交通課長	にしはら ひろや 西原 裕也

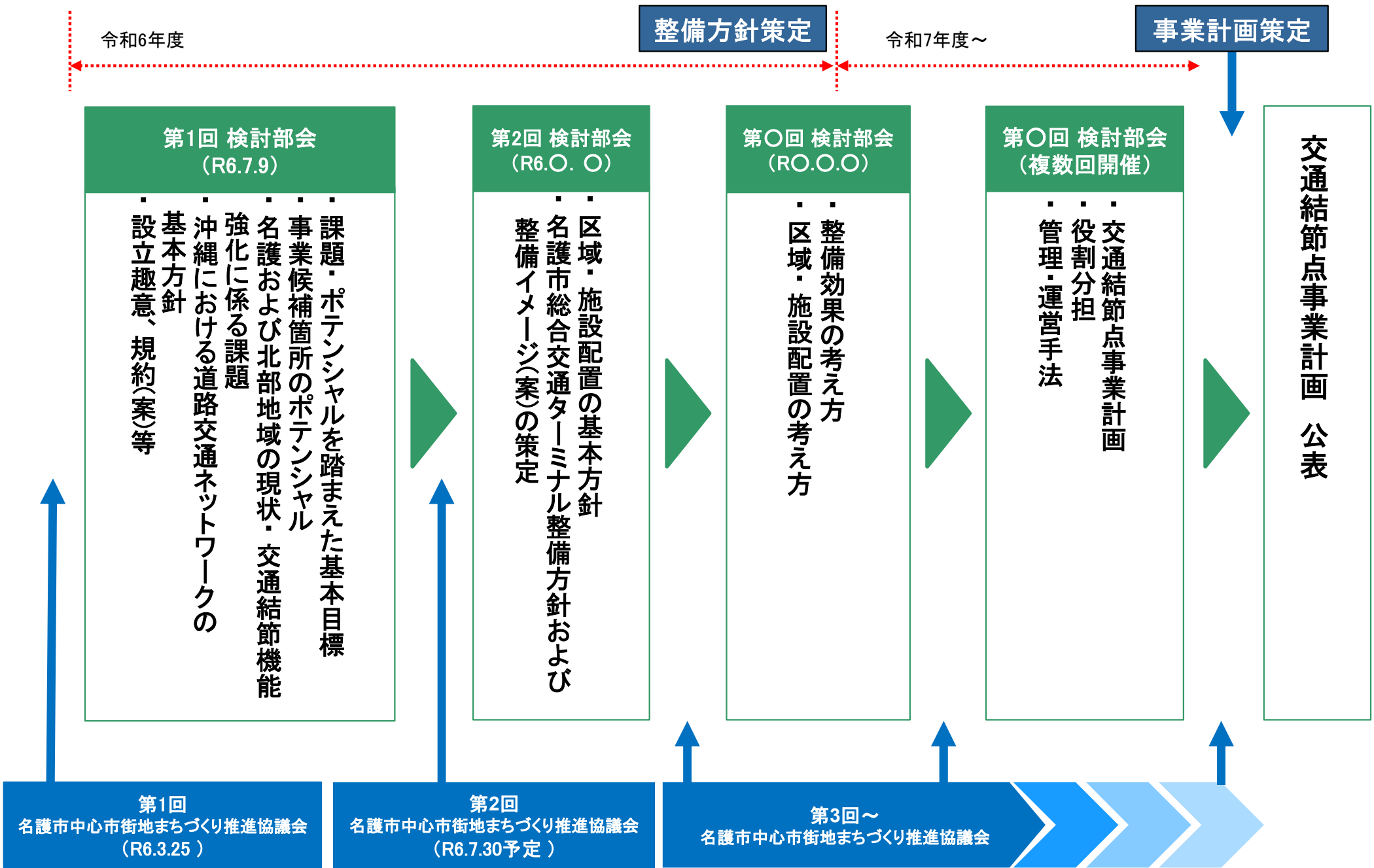
	沖縄総合事務局 運輸部 企画室長	かめたに まさや 亀谷 匡哉
	沖縄総合事務局 開発建設部 企画調整官	せきのぶお 関 信郎
	沖縄総合事務局 北部国道事務所長	やが なおき 屋我 直樹
	沖縄総合事務局 開発建設部 道路建設課長	ぐしけん せいいち 具志堅 清一
	沖縄総合事務局 開発建設部 建設産業・地方整備課長	くばかねはる 久場 兼治
	沖縄県 土木建築部 都市計画・モノレール課長	しもじ ひでき 下地 英輝
	沖縄県 北部土木事務所 技術総括	とうま かずひこ 當眞 和彦
	沖縄県 企画部 交通政策課 公共交通推進室長	さくもと ゆう 佐久本 愉
	沖縄県 北部農林水産振興センター 農業水産整備課長	かねし たかあき 兼次 孝彰
	名護市 建設部長	きしもと ひろふみ 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

検討範囲



名護市総合交通ターミナル検討部会等の進め方



名護市総合交通ターミナル検討部会

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
3. 交通結節機能強化に係る課題
4. 事業候補箇所のポテンシャル
5. 課題・ポテンシャルを踏まえた基本目標

令和6年7月

1. 沖縄における道路交通ネットワークの基本方針

1. 沖縄における道路交通ネットワークの基本方針

- 南北に長い沖縄県土においては、広域的な道路ネットワークを強化し、中南部圏域内・北部圏域内や圏域中心都市間の連絡を向上させる取り組みとして、ハシゴ道路ネットワークなどの道路整備を推進。[図1.1]
- 名護市を含む本部半島周辺では、名護東道路延伸（本部方面）に関する計画段階評価に向けた議論が開始するなど、北部地域の道路交通ネットワーク強化に向けた動きが加速。[図1.2]

■ 沖縄における今後の道路整備の基本方針

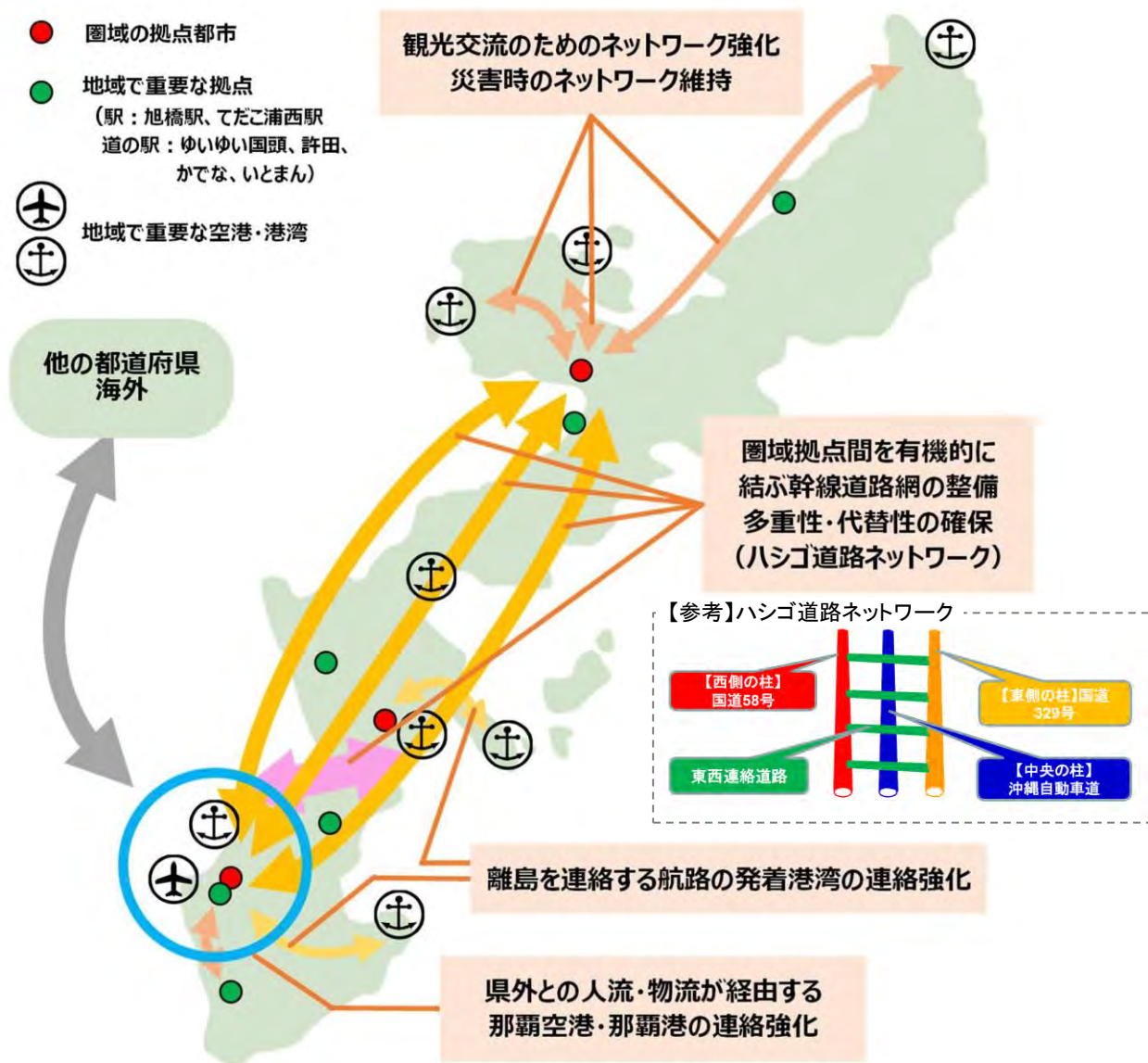


図1.1 将来像の実現に向けた広域道路ネットワークの基本方針

出典：沖縄ブロック新広域道路交通ビジョン(2021年3月)

実現を目指す将来像

1. 強くしなやかな自立型経済を支える広域的交通ネットワークを構築する
2. 「世界水準の観光リゾート」にふさわしい魅力的な交通基盤を実現する
3. 渋滞がないすべての人に優しいシームレスな交通体系を構築する
4. 台風・地震に強く早期に機能復旧できる交通ネットワークを構築する
5. ICT 等の先端技術を積極的に取り入れた戦略的マネジメントを発信する

出典：沖縄ブロック新広域道路交通ビジョン(2021年3月)

■ 北部地域における道路交通ネットワークの強化(名護東道路延伸)

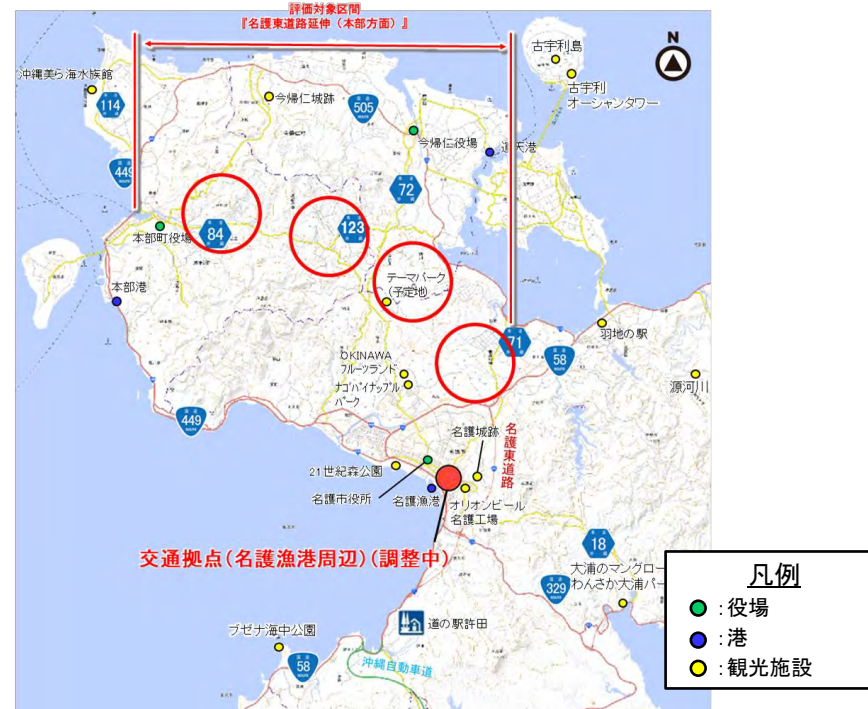


図1.2 名護東道路延伸(本部方面)の対象区間

出典：社会資本整備審議会道路分科会沖縄地方小委員会資料(2024年4月)

1. 沖縄における道路交通ネットワークの基本方針

- 北部の中心都市である名護市も拠点として位置づけられており、那覇BT、沖縄市の結節点等と併せて、交通拠点としての役割が期待される。 [図1.3] [図1.4]

■ 交通結節点と公共交通整備の長期イメージ

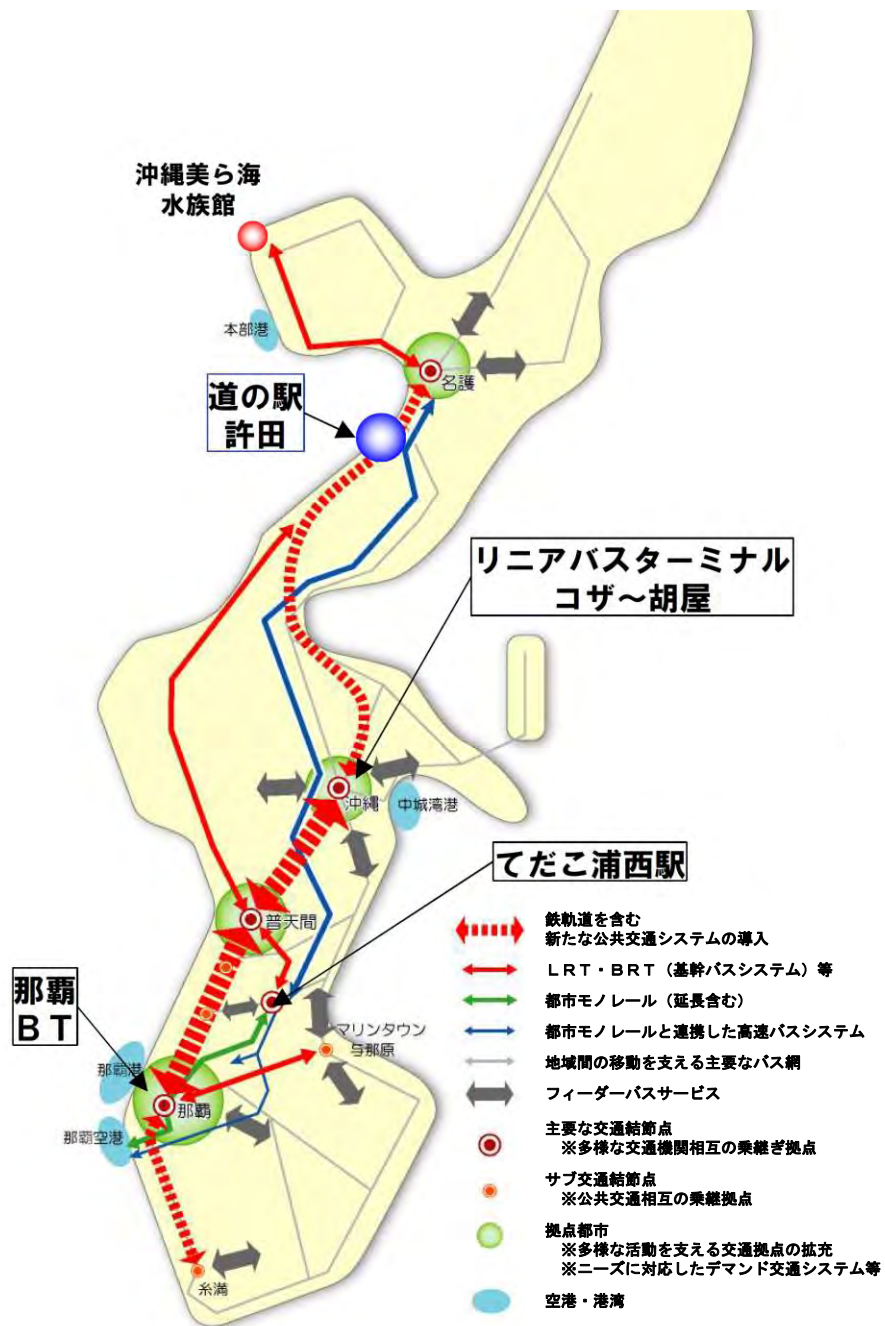


図1.3 交通結節点と公共交通整備の長期イメージ
出典：沖縄ブロック新広域道路交通計画(2021年3月)

具体的な交通結節点整備の取組

【沖縄市の都市間交流拠点整備】

- 沖縄市胡屋地区のまちづくりと一体となった都市間交流拠点を検討中。
- 交通拠点の事業化に向けて、整備方針の検討等が進められている。



出典：沖縄市交通拠点整備基本構想（2024年6月）

【てだこ浦西駅】

- 都市モノレール最終駅からLRT・BRTやフィーダーバスサービス・レンタカーライド駐車場等の連携を行う、複合的な交通結節点として位置づけ。



出典：沖縄ブロック新広域道路交通計画(2021年3月)

図1.4 具体的な交通結節点整備の取組

2. 名護市および北部地域の現状

2. 名護市および北部地域の現状

2.1 名護市の広域的な位置づけ

- 沖縄県総合交通体系基本計画において名護市は北部圏域の中心都市に位置付けられていることに加え、「那覇を中心とした圏域内中心都市間1時間圏」として、那覇⇄名護間の移動時間1時間とすることを目指している。[図2.1]
- 名護市を含む北部地域は豊かな自然・文化的資源を有する地域となっている。[図2.2]

■ 沖縄県の圏域構成

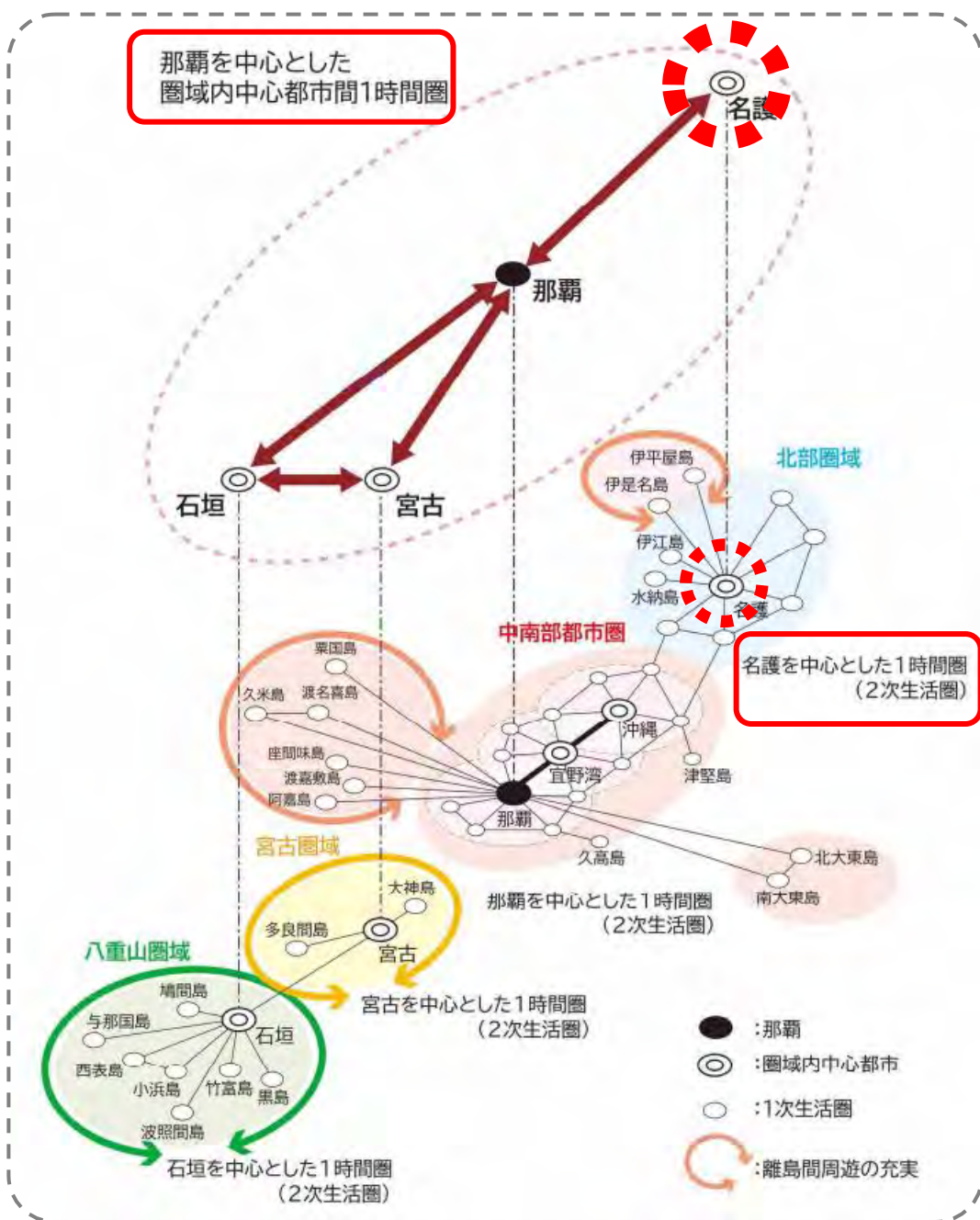


図2.1 沖縄県の圏域構成

出典：沖縄県総合交通体系基本計画(R4.10 沖縄県)

■ 北部地域の豊富な自然・文化的資源



図2.2 名護市の立地特性

2. 名護市および北部地域の現状

2.2 北部地域・名護市の人口

- 名護市の人口は約6.3万人（2020年）（県7位）であり、大部分が市街地に集中している。[図2.3] [図2.4] [図2.5]
- 名護市では近年人口は微増傾向にあるものの、国頭村、東村、今帰仁村、本部町では人口減少に転じている。[図2.6]
- また、将来は名護市を含め北部地域全体で急速に高齢化が進行することが推定されている。[図2.7] [図2.8]

■ 沖縄県の人口順位

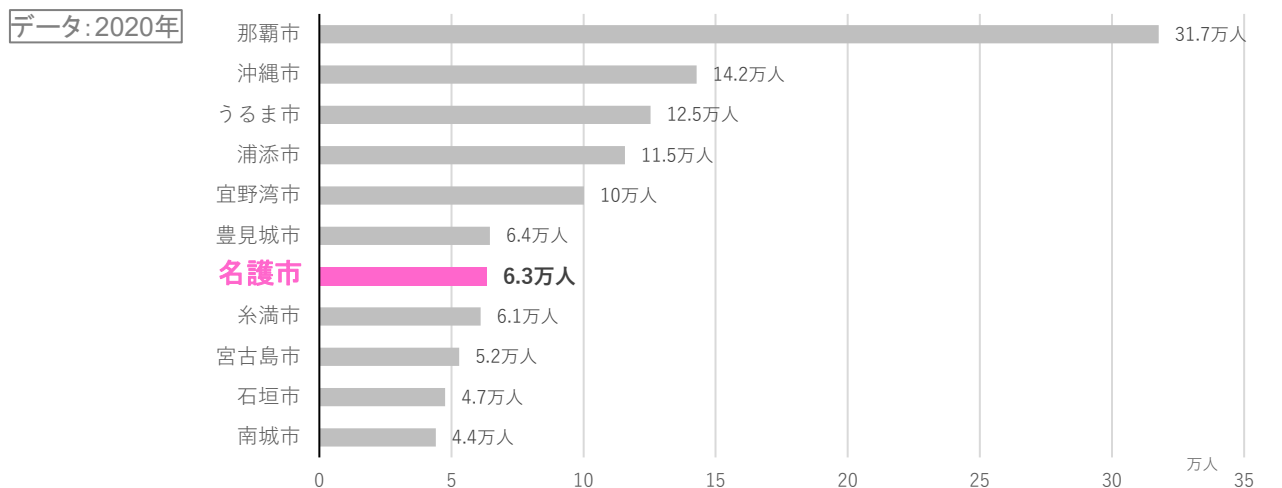


図2.3 沖縄県の人口順位

出典: 総務省「国勢調査」

■ 北部地域・名護市の人口分布

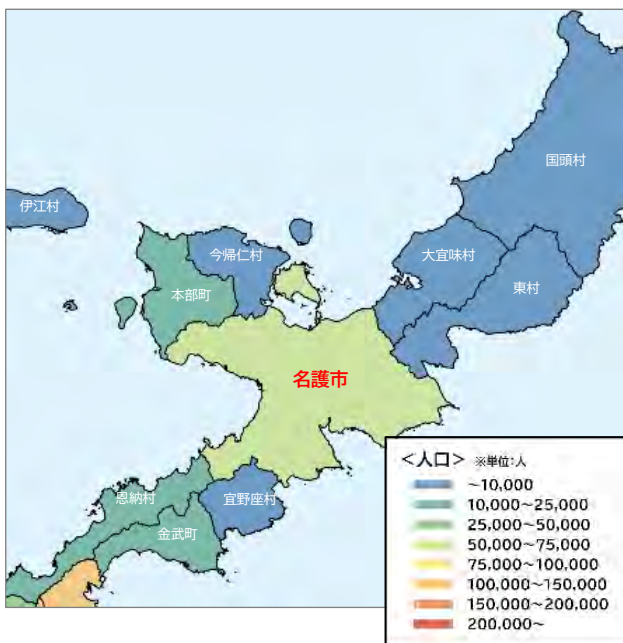


図2.4 北部地区の人口

出典: 総務省「国勢調査」

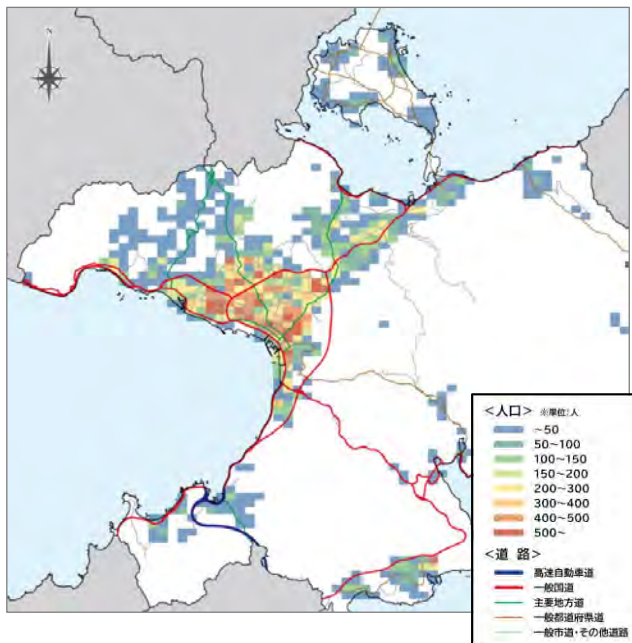


図2.5 名護市の人口分布

出典: 総務省「国勢調査」

■ 総人口・高齢化率の推移

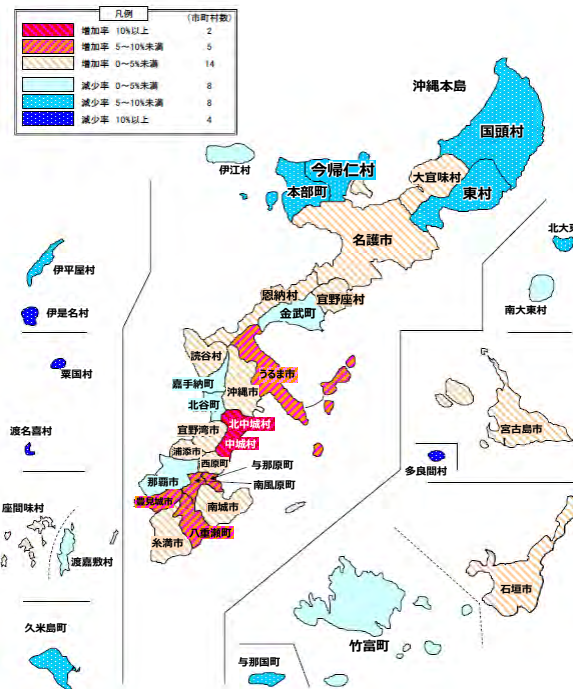


図2.6 沖縄県における人口増減率 (H27-R02)

出典: 沖縄県「令和2年国勢調査速報 沖縄県の人口と世帯数」(R3.6)

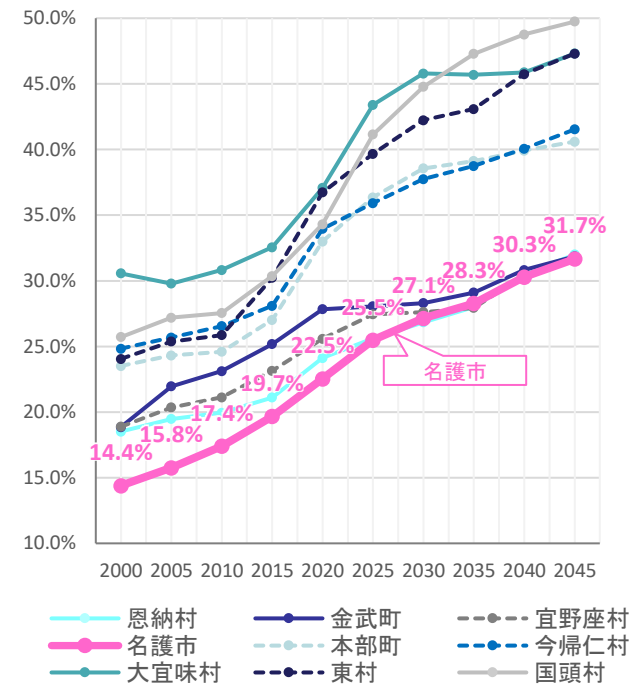


図2.7 北部地域 (離島を除く) の高齢化率 (65歳以上人口割合) の推移

出典: 総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」

■ 人口構成比

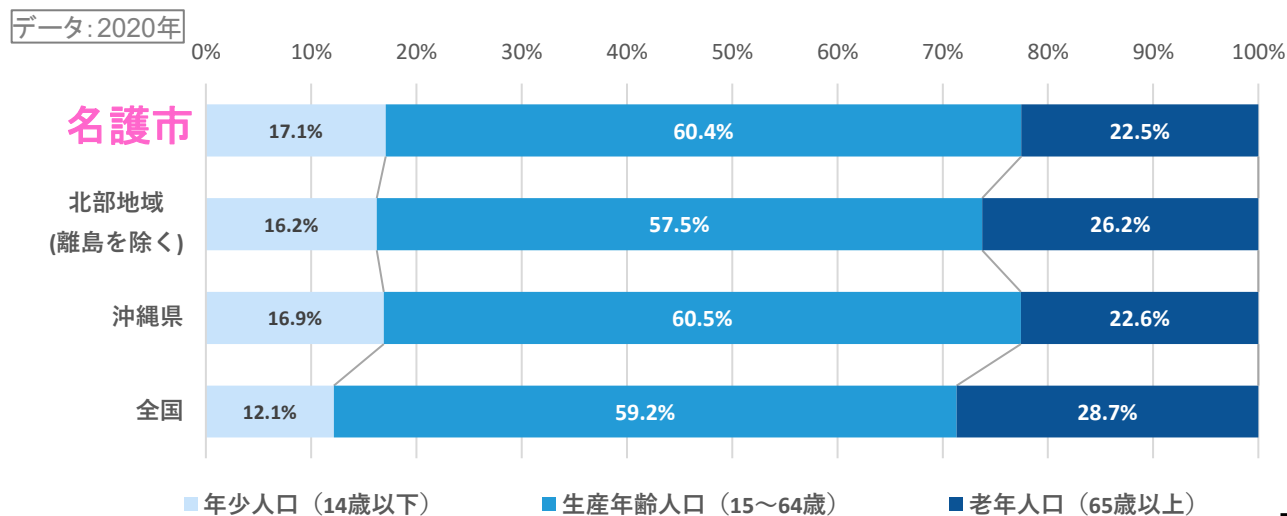


図2.8 人口構成比

出典: 総務省「国勢調査」

2. 名護市および北部地域の現状

2.3 名護市の主要産業

- 名護市の産業は、「建設業」「宿泊業、飲食サービス業」「医療、福祉」等の分類で全国と比較して割合が高い。[図2.9]
- 従業者数では、「卸売業、小売業」「医療、福祉」「宿泊業、飲食サービス業」が特に多い。[図2.10]
- 名護市は平成26年に「経済金融活性化特別地区」に指定されており、金融、情報通信産業等の集積を図っている。[図2.11]

■ 名護市における産業大分類別の売上高の構成比

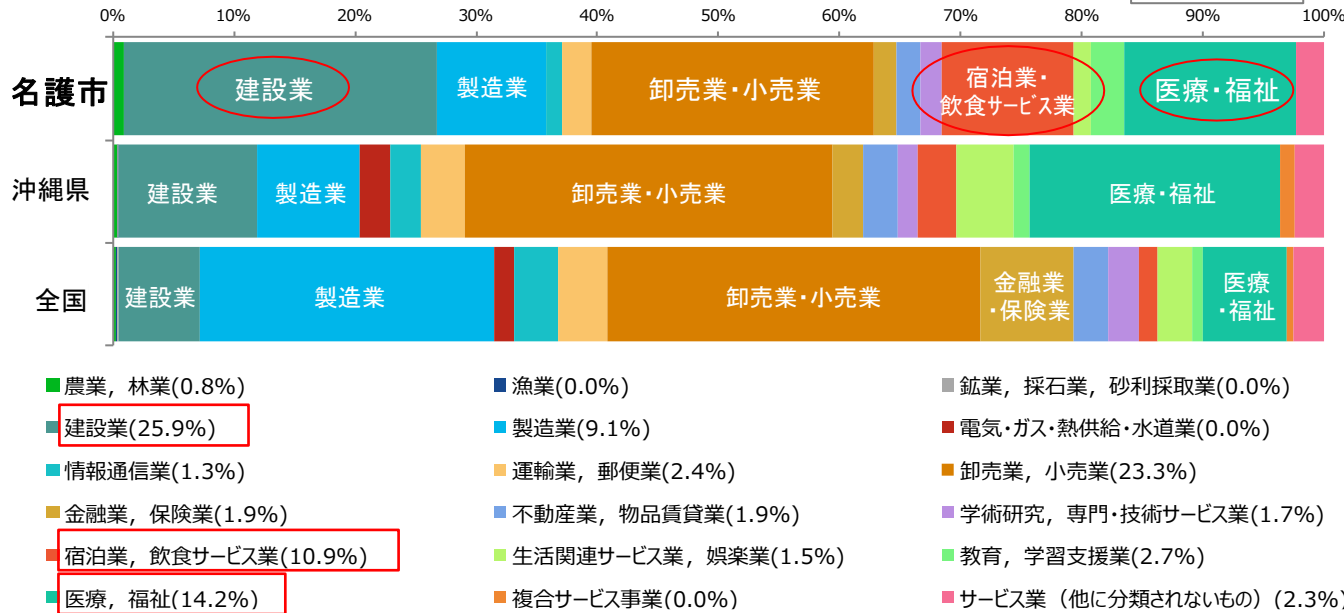


図2.9 名護市における産業大分類別の売上高の構成比
出典: RESAS (総務省・経済産業省「経済センサス活動調査」再編加工)

■ 名護市における産業大分類別の従業者数及び事業所数

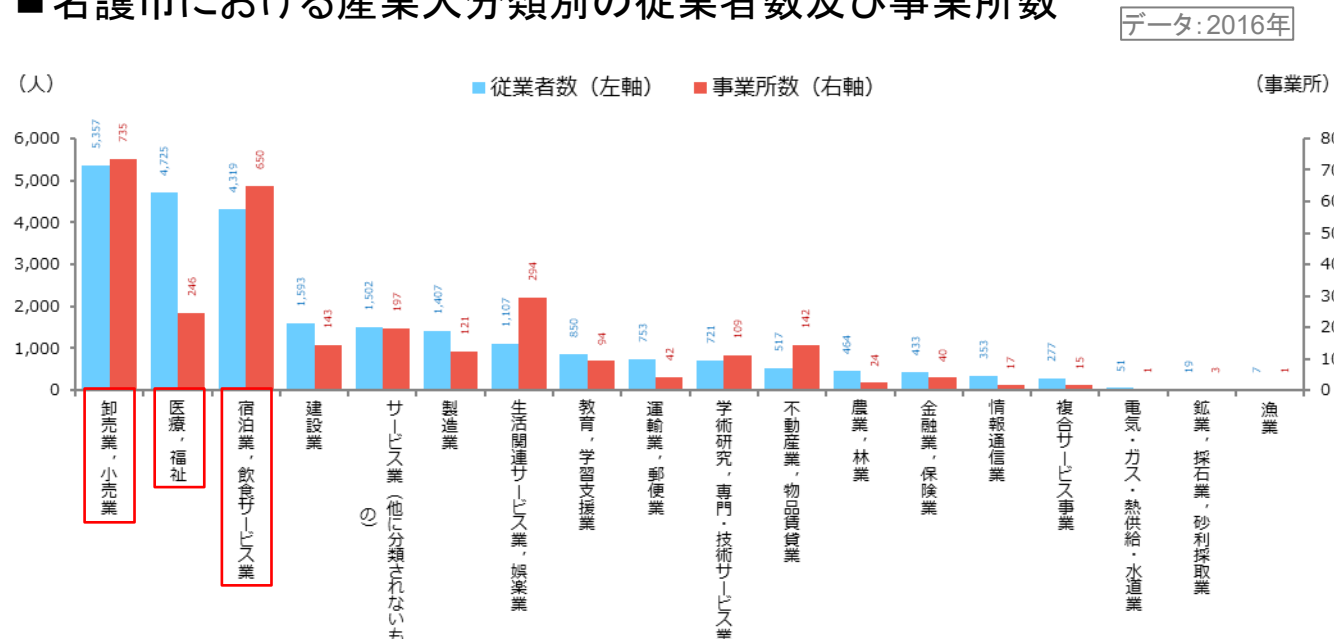


図2.10 名護市における産業大分類別の従業者数及び事業所数
出典: RESAS (総務省「経済センサス基礎調査」、総務省・経済産業省「経済センサス活動調査」再編加工)

■ 経済金融活性化特別地区 (H26.4指定、R4.4改正)

○ 制度の趣旨

金融関連産業や情報通信関連産業をはじめ、沖縄の地理的特殊性・優位性や亜熱帯気候である自然的特性を生かした多様な産業の集積を行うことで、「実体経済の基盤となる産業」と「金融産業」を両輪とした沖縄の経済金融の活性化を図る。

対象地域(名護市)において、金融関連産業、情報通信関連産業等に対して、所得控除や投資税額控除といった措置を実施

沖縄の経済金融を活性化 ~ 経済金融活性化特区 ~

目指す姿
従来の金融特区を抜本的に改組し、沖縄における経済金融の活性化を図るための多様な産業の集積を促進し、「実体経済の基盤となる産業」と「金融産業」を車の両輪として、沖縄の経済金融を活性化

経済金融活性化特区

- 地区: 名護市 (H26.4.10指定)
- 対象産業: 金融関連産業、情報通信関連産業、観光関連産業、農業・水産養殖業、製造業等 (別紙参照)
- 優遇措置 <①、②、③は選択制>

Point!

- ★ 知事が設定し、総理が認定した産業が対象に
- ★ 区域外業務の制限なし
- ★ 対象産業以外の活動も可能
- ★ 常時従業員5人以上

① 所得控除制度 (40%控除)
【条件】 (1) 特区内に本店又は主たる事務所を有する法人
(2) H26.4.10以後に特区内で設立され、10年以内の法人
(3) 特区内で常時使用する地元従業員が5人以上
※ 特区内での雇用が増加するほど税制メリット大 (所得控除額 = 所得金額 × 40% × 特区内従業員数 / 全従業員数)
※ 県知事が対象法人を認定

② 投資税額控除 (機械装置・器具備品15%、建物等8%) ※ 特区内の投資が対象。限度額あり。
下限取得価額 機械装置・器具備品: 100万円超 (建物等は1,000万円超)

③ 特別償却 (機械装置・器具備品50%、建物等25%) ※ 特区内の投資が対象。限度額あり。
下限取得価額 機械装置・器具備品: 100万円超 (建物等は1,000万円超)

④ エンジェル税制
県知事の指定を受けた中小企業の株式取得が対象。本特区版は要件が...

⑤ そのほか、事業税、不動産取得税、固定資産税の課税の特例
※ 各優遇措置等には

出典: 首相官邸

図2.11 経済金融活性化特別地区

出典: 経済金融活性化計画 (R4.9 沖縄県)

2. 名護市および北部地域の現状

2.4 施設立地・施設状況（商業施設）

- 商業施設は、名護市街地を中心に分布している。[図2.12]
- 名護市における小売業の事業所数は、近年緩やかな増加傾向がみられる。[図2.13]
- 中心市街地では古くからの商店等が並ぶのに対して、国道沿いではロードサイド型の大型店舗の立地が進んでいる。[図2.14]

■ 名護市における商業施設分布

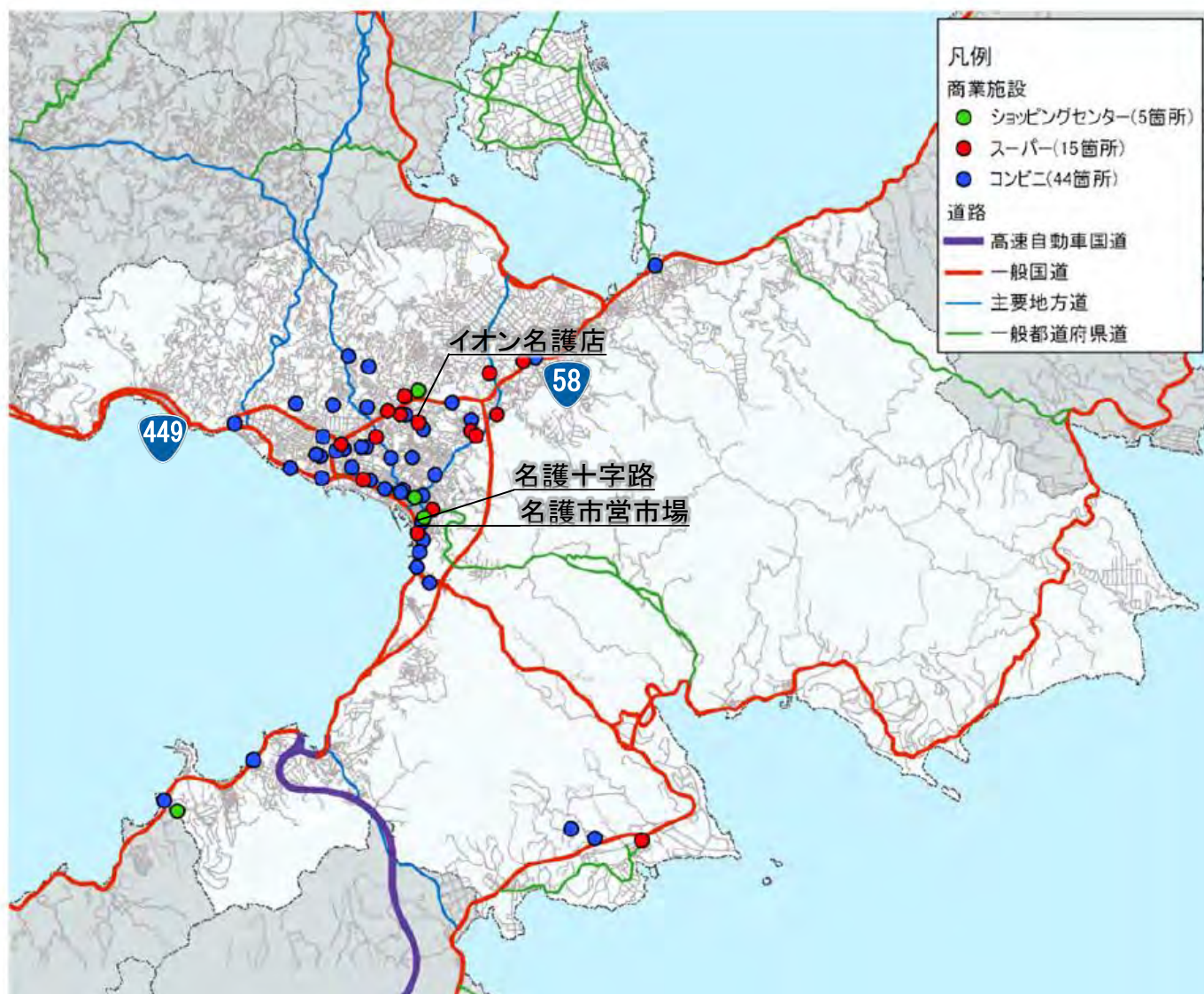


図2.12 名護市における商業施設分布図

出典: 名護市地域公共交通計画 (R4.3)

■ 名護市における小売業事業所数の推移

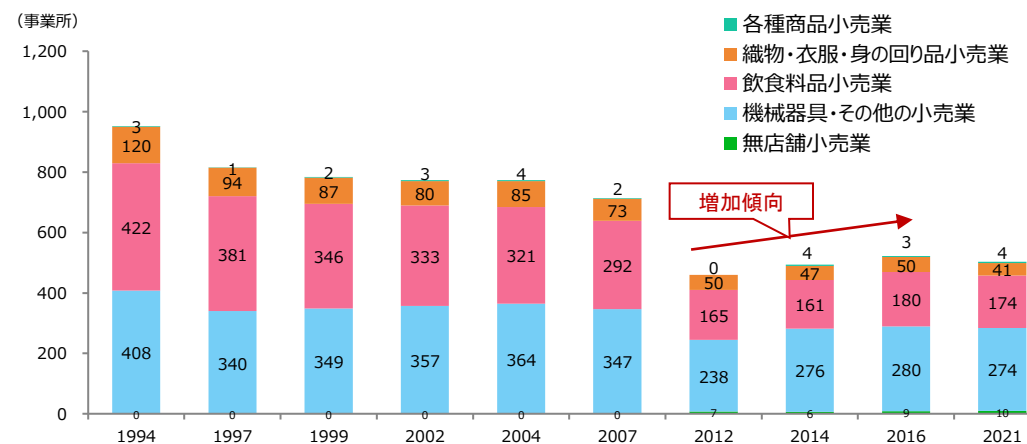


図2.13 名護市における小売事業所数の推移

出典: RESAS(経済産業省「商業統計調査」総務省・経済産業省「経済センサス活動調査」)
 ※2007年以降は、日本標準産業分類の大幅改定の影響や、「商業統計調査」と「経済センサス活動調査」の集計対象範囲の違い等から、単純比較が不可

■ 商業施設の立地状況

○ 中心市街地

古くからの商店等が立ち並ぶ



○ 国道沿い

ロードサイド型の大型店舗が立地



図2.14 名護市内商業施設

2. 名護市および北部地域の現状

2.4 施設立地・施設状況（名護市街地の概況）

- 名護市街地は、名護湾に沿う国道58号と並行して格子状に形成され、名護十字路を中心に商業地域が広がり、飲食店や土産物売り場等が集積する。[図2.15]
- 那覇方面から名護市街地への公共交通でのアクセスは、主に高速バス（名護バスターミナル・市役所前）や高速船（名護漁港）となる。

■ 名護市街地の概況

名護市街地に広がる飲食店や土産物売り場 写真：なごグルメガイド（名護市観光協会）

名護バスターミナル

名護市営市場

名護市庁舎

名護十字路周辺

名護市民会館(21世紀の森公園と隣接) 名護漁港（那覇港・本部港と連絡）

図2.15 名護市街地の概況

0 250 500 m

至 本部
至 渡久地港(本部町)
至 泊心頭(那覇市)
至 那覇方面

名護湾

21世紀の森公園

国道58号
国道449号

名護バスターミナル
名護市役所前

<用途地域>
商業系地域
住居系地域
工業系地域

<高速バス停留所>
高速バス停留所

名護のひんぷんガジュマル
(国指定天然記念物)
写真提供：名護市

2. 名護市および北部地域の現状

2.5 観光実態

- 名護市は豊富な観光資源を有し、四季のイベントに伴う集客がある。さらに、2025年夏には新テーマパーク「ジャングリア」が開業予定。[図2.16] [図2.19]
- 観光客の名護市までの移動手段は、大半が自家用車もしくはレンタカーを利用している。[図2.17]
- 名護市における観光入込客数は、コロナ禍を経て減少したが、徐々に回復傾向にある。[図2.18]

■ 名護市における観光地



出典: 名護市地域公共交通計画 (R4.3) に基づき作成

■ 主要観光目的地

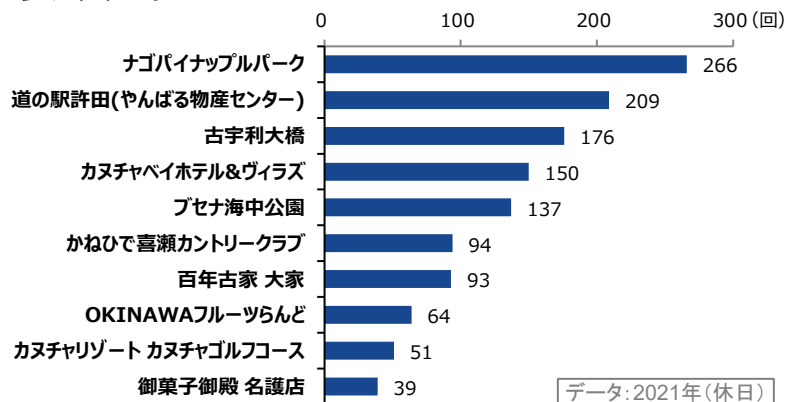


図2.16 名護市内主要観光目的地

出典: RESAS(株式会社ナビタイムジャパン「経路検索条件データ」)
主要観光施設等を目的地とした検索回数ランキング(交通手段:自動車)

・ジャングリアの概要

名称	JUNGLIA(ジャングリア)
場所	・オリオン嵐山ゴルフ倶楽部跡地 ・全体120haのうち約60haを使用予定
コンセプト	・Power Vacance!! 世界が知らない休日(パカンス)、はじまる。 ・世界自然遺産「やんばる」の豊かな自然を活かしたアトラクション。
投資総額	・総事業費700億円規模

出典: 新聞記事等を北部国道事務所にて加工

■ 観光客の名護市までの移動手段

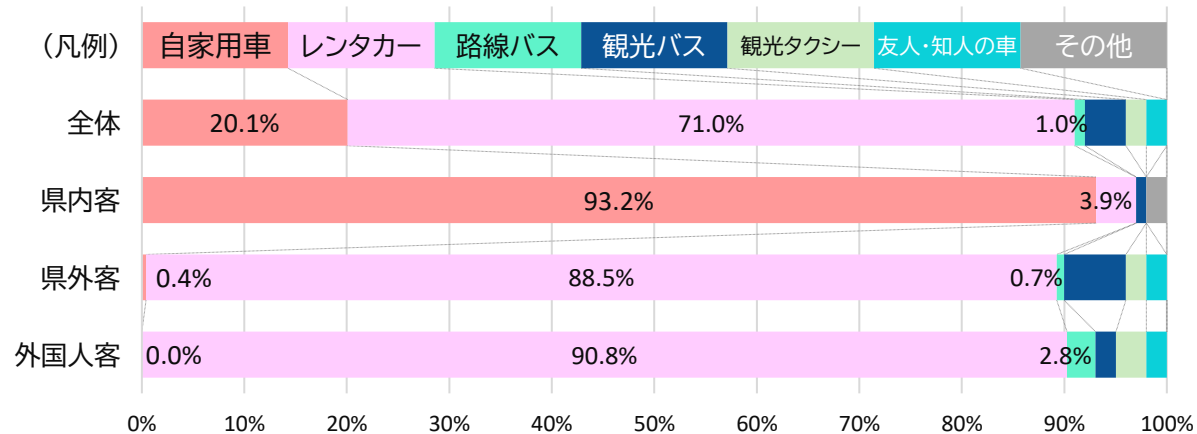


図2.17 観光客の名護市までの移動手段

出典: 第2次名護市観光振興基本計画策定業務に向けた検証及び成果指標策定業務
3.観光振興に係る基礎調査・分析(H31.3名護市)

■ 名護市における観光入込客数

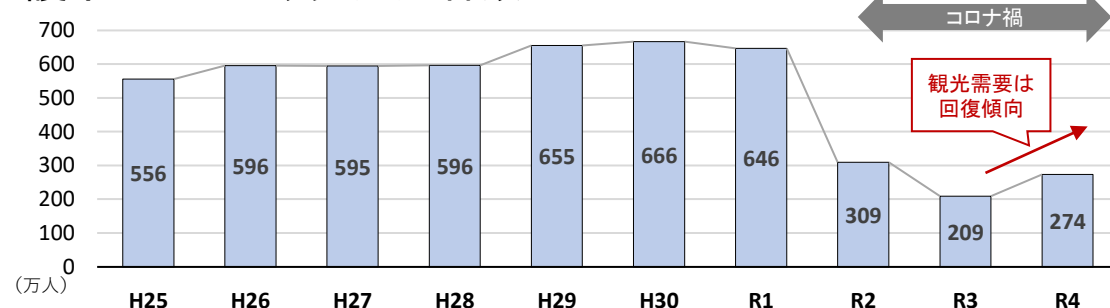


図2.18 名護市における観光入込客数

出典: 令和4年入込観光客数および過去10年の統計(R4 名護市)
※名護市内の主な宿泊施設及び観光施設での入込客数(県内客を含む延べ人数)を集計

■ 名護市におけるイベント



図2.19 名護市におけるイベント

画像: 名護市HPより

2. 名護市および北部地域の現状

2.6 医療

- 医療施設は、名護市街地に集中している。[図2.20]
- 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にあるが、北部地域全体では医師数が全国比で少ない状況にある。[図2.21] [図2.22]
- 今後、市内の病院の統合により、北部医療圏唯一の三次救急医療機関が開業予定。[図2.23] [図2.24]

■名護市における医療施設分布

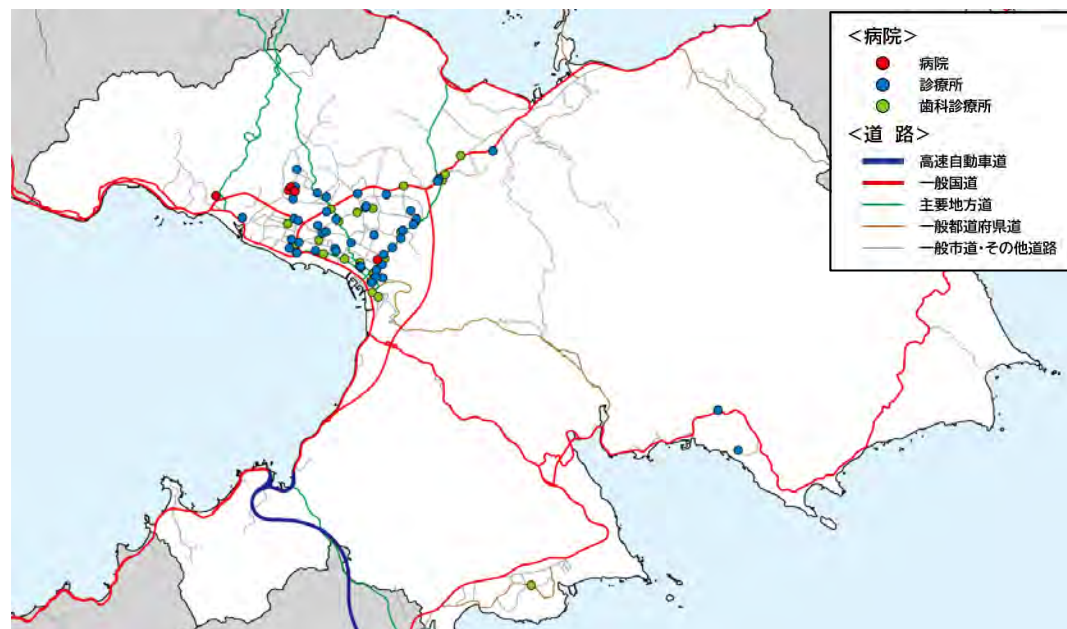


図2.20 名護市における医療施設分布

出典：地理院地図、病院(令和2年)(国土数値情報)を基に作成

■公立沖縄北部医療センター整備基本計画



図2.23 公立沖縄北部医療センター建設予定地

出典：公立沖縄北部医療センターの整備に向けた取組について (R5.5 沖縄県)

■人口10万人あたり医師数・一般病床数

データ：2020年

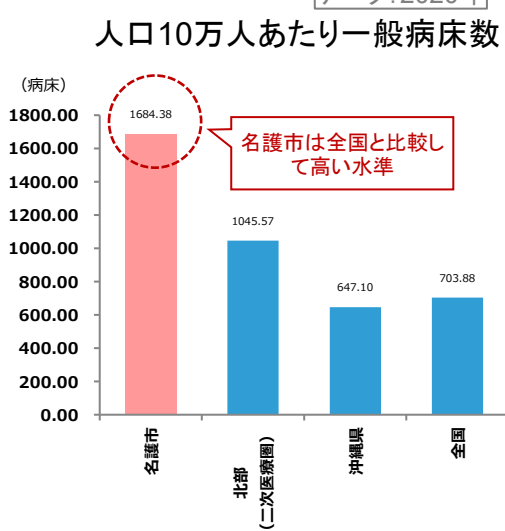
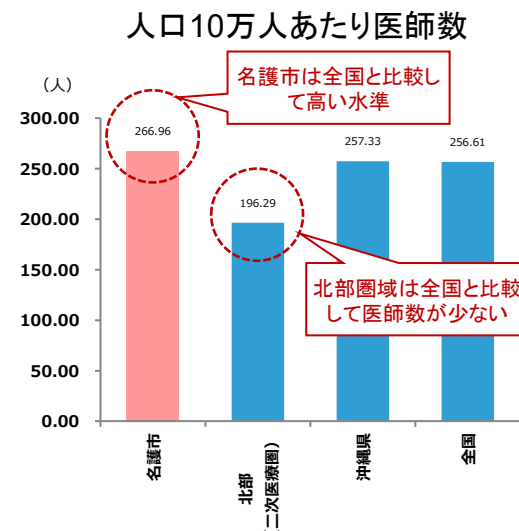


図2.21 人口10万人あたり医師数

図2.22 人口10万人あたり一般病床数

出典：RESAS(厚生労働省「医療施設静態調査」、「医師・歯科医師・薬剤師統計」、「衛生行政報告例」、「患者調査」、総務省「人口推計」、「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」)

- 県立北部病院と北部地区医師会病院を統合し、新たな基幹病院、「**公立沖縄北部医療センター**」を県立農業大学校跡地(名護市大北)に開業予定【R10年度予定】⇒北部医療圏で唯一の**三次救急指定**
- 公共交通機関・コミュニティバスが乗入れ予定

出典：公立沖縄北部医療センターの整備に向けた取組について (R5.5 沖縄県)



図2.24 公立沖縄北部医療センターイメージ

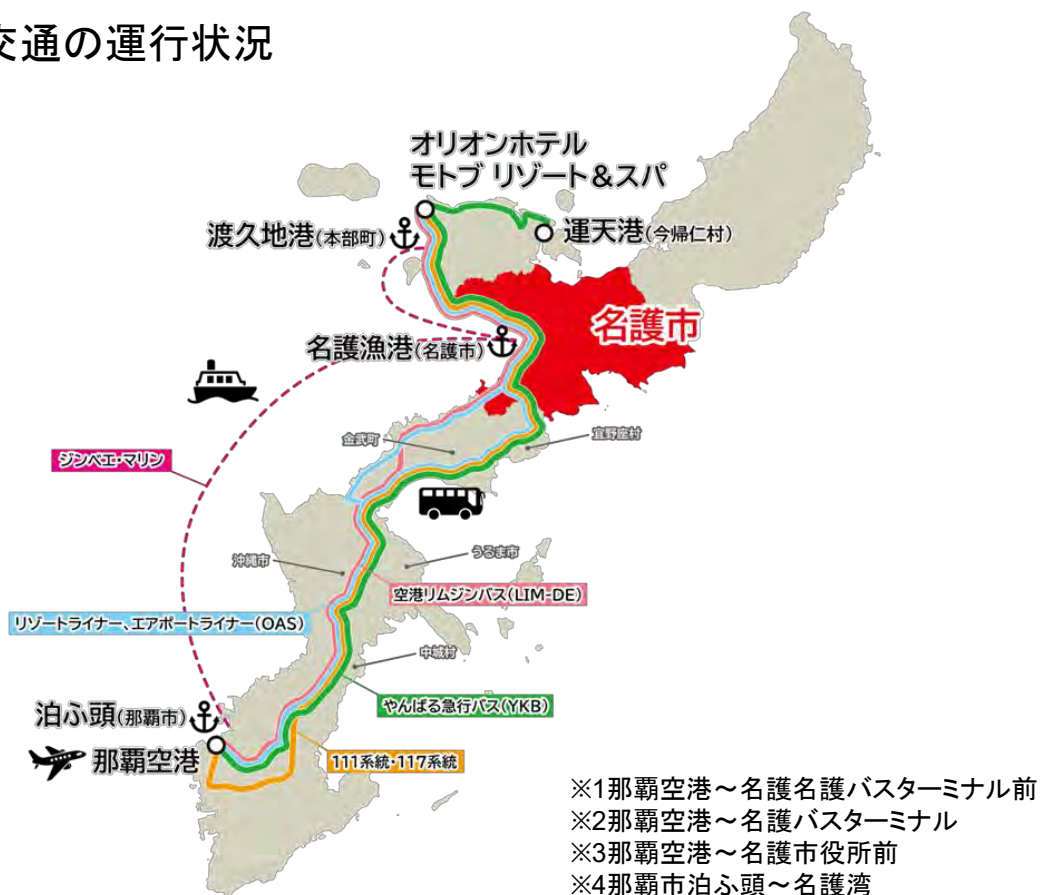
画像：公立沖縄北部医療センターに関する住民説明会(R5.2 名護市)

2. 名護市および北部地域の現状

2.7 公共交通の状況（高速バスの運行状況および交通事業者の取り組み）

- 名護市内を走行する高速バスは、那覇空港と名護バスターミナル、本部町内のホテル等を連絡している。[図2.25]
- 交通事業者は、キャッシュレス決済やMaaSの導入など、独自の取り組みで利用者の利便性向上を図っている。[図2.26] [図2.27] [図2.28]

■ 広域交通の運行状況



交通手段		便数	所要時間	料金
やんばる急行バス(YKB)	やんばる急行バス	上り11便 下り11便	1時間43分※1	1,650円※1
111系統 (那覇空港～名護バスターミナル)	沖縄バス 琉球バス交通 那覇バス 東陽バス	上り12便 下り13便	1時間48分※2	2,520円※2
117系統 (那覇空港～オリオンホテル モトリゾート&スパ)		上り9便 下り8便	1時間48分※2	2,520円※2
空港リムジンバス(LIM-DE)	沖縄バス	上り2便 下り1便	2時間19分※2	2,240円※2
リゾートライナーライナー、 エアポートライナー(OAS)	沖縄エアポート シャトル	上り11便 下り11便	(特急)1時間24分※3 2時間26分※3	1,600円※3
シンベエマリン	第一マリン サービス	上り1便※4 下り1便※4	1時間15分※4	1,000円※4

図2.25 高速バス・高速船の経路と所要時間・料金

出典：バスマップ沖縄、沖縄エアポートシャトルHP、沖縄バスHP、第一マリンサービスHP(R6.6時点)

■ 交通事業者の取り組み

・キャッシュレス決済(クレジットカード、交通系IC等)

地域住民及び国内外からの観光客の利便性向上を目的にR6年より導入



図2.26 キャッシュレス決済機器

出典：琉球銀行「やんばる急行バスおよび沖縄エアポートシャトルでの交通系ICの取り扱い開始について」

・JAL MaaS

国内外から訪れる観光客の利便性・快適性向上と、移動需要の喚起を目的に、交通事業者と連携し導入

航空機の予約と連携して、高速バスや高速船など、出発空港から目的地(名護市等)までの交通手段をワンストップで予約・購入可能

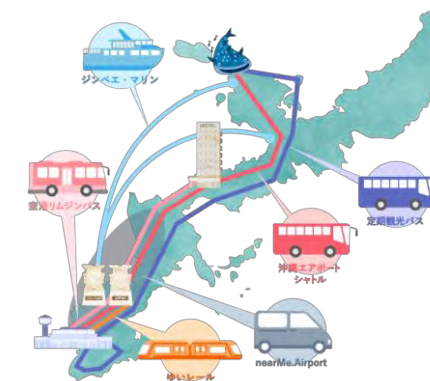


図2.27 沖縄におけるJAL MaaSのイメージ

出典：日本航空

・船内サイクルスタンド(第一マリンサービス)

海上交通へのサイクリング環境の整備によるサイクルツーリズム推進を目的に導入

自転車を船内に持ち込み、降りた先でサイクリングを楽しむことが可能



図2.28 船内へのサイクルスタンドの導入

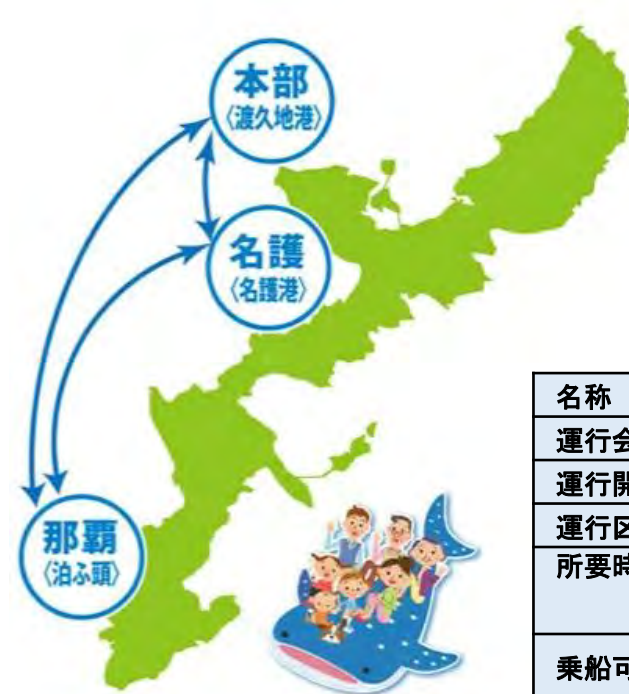
出典：第一マリンサービス

2. 名護市および北部地域の現状

2.7 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⇄本部渡久地港	小児 ¥500
一般料金	大人 ¥500
名護漁港⇄本部渡久地港	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 寄港地	帰港時刻 (寄港時刻) 出港時刻	帰港地	帰港時刻		
1便	那覇 (泊ふ頭)	08:30	→	名護 (漁港)	09:45 10:05	→	本部 (渡久地港)	10:30
2便	本部 (渡久地港)	10:50	→	—	—	→	那覇 (泊ふ頭)	12:05
3便	那覇 (泊ふ頭)	14:25	→	—	—	→	本部 (渡久地港)	15:40
4便	本部 (渡久地港)	16:00	→	名護 (漁港)	16:25 16:45	→	那覇 (泊ふ頭)	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



○待合所内の様子



チケット販売所・観光案内コーナーを備える

漁港周辺に高速バス・路線バス停留所なし

市コミュニティバスは観光情報センターまで乗り入れ

図2.31 名護漁港周辺及び待合所の状況

画像：第一マリンサービス(株)HP

○ 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	➡	15:04
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

2. 名護市および北部地域の現状

2.7 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



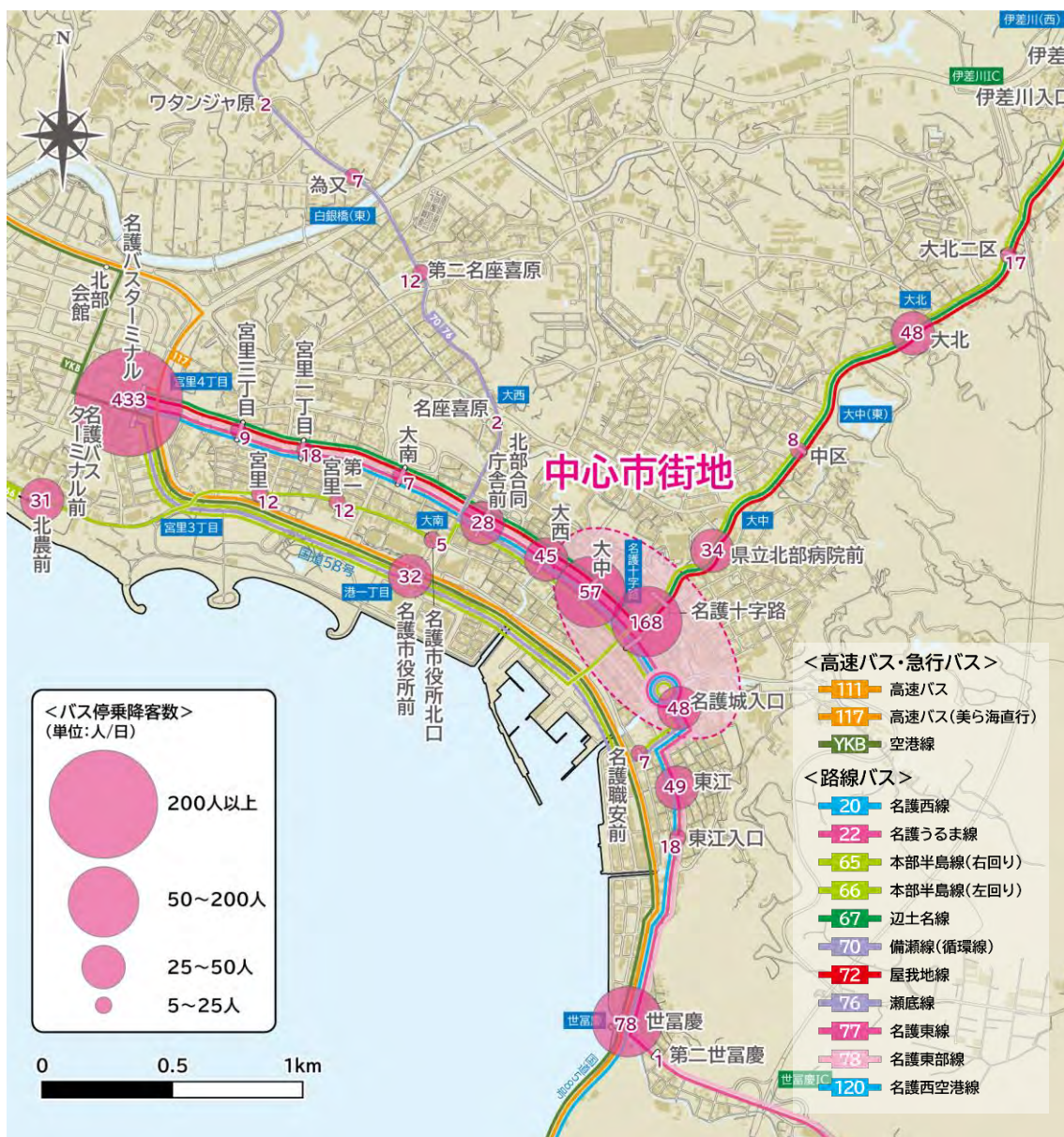
※平日の便数を記載(R6.6月時点)

2. 名護市および北部地域の現状

2.7 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で多い。[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



■ 主要バス停便数

路線バス	平日	土	日祝
バス停			
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	平日	土	日祝
バス停			
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HPIに基づき作成

■ 広域的なバス流動



■ 北部地域住民の移動目的別交通手段割合

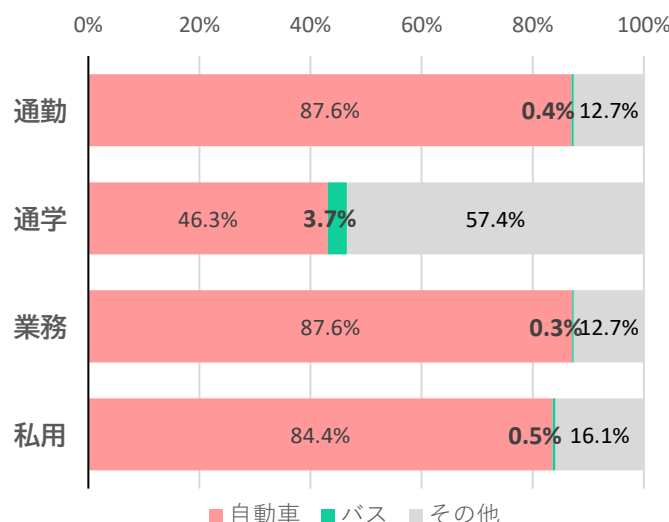
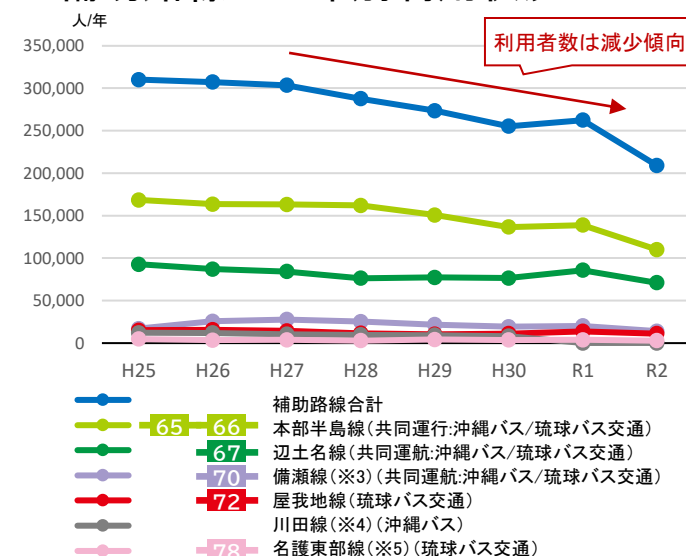


図2.36 北部地域住民の移動目的別交通手段割合
出典: 名護市地域公共交通計画(R4.3 名護市)

■ 補助路線※1の年別利用状況※2



※1バス事業者に対して行政が補助金を交付している路線 ※3令和元よりルートが変更(拡大)
 ※2各年は、前年10月1日～9月30日で設定 ※4平成30年10月に廃線
 ※5令和元よりルートが変更(縮小)

2. 名護市および北部地域の現状

2.7 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

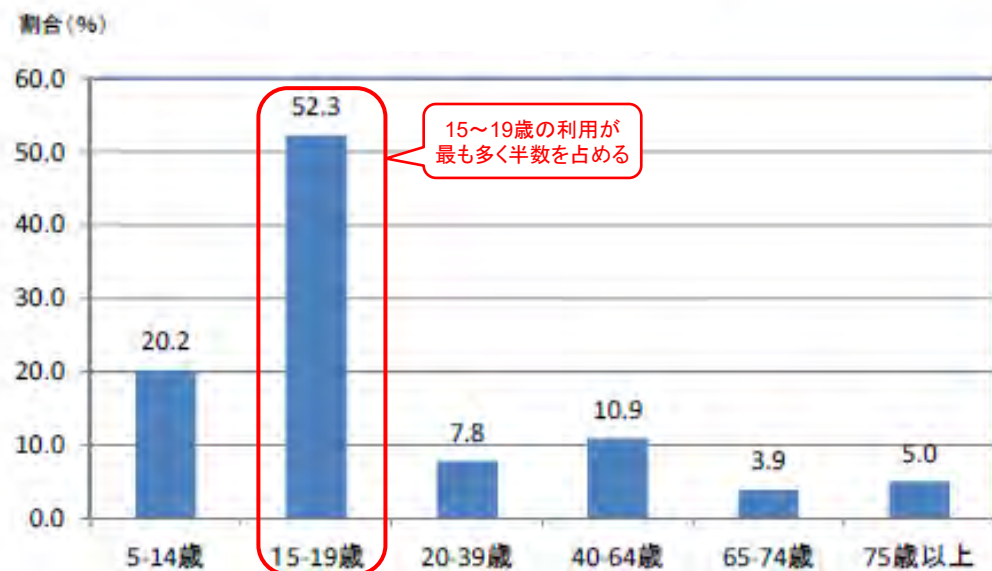


図2.38 路線バス利用者の年齢構成

■ 路線バス利用の時間帯別需要

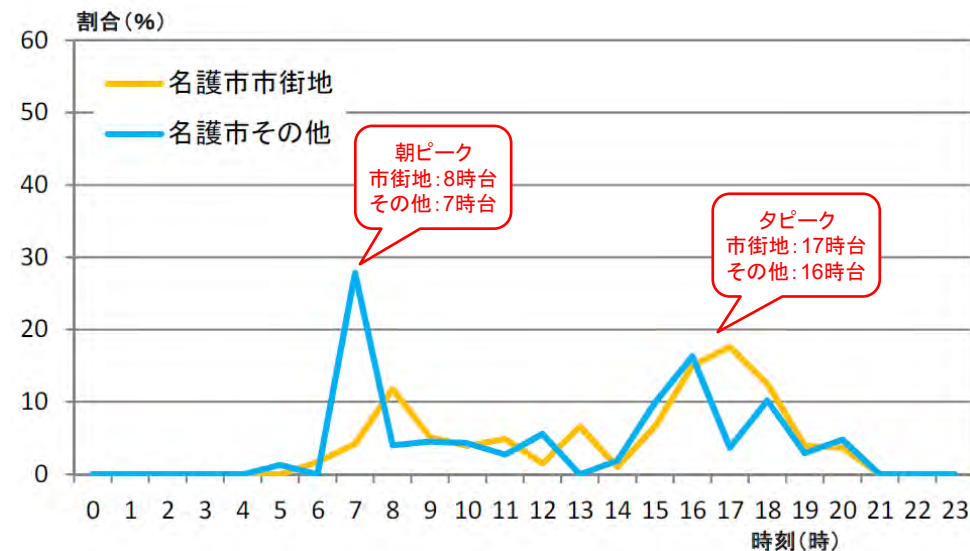


図2.40 路線バス利用の時間帯別需要
(北部地域における路線バス利用者の発生時間比率)

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)



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

2. 名護市および北部地域の現状

2.8 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)

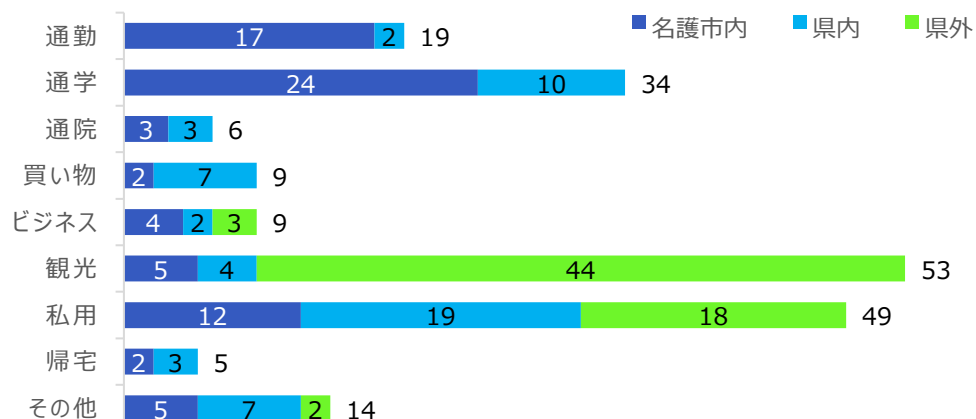


図2.42 名護バスターミナル利用者の利用目的(居住地域別)
 出典: R6.3.28第4回名護市地域公共交通協議会 会議資料
 (調査日: R5.12.17,20、調査対象: 名護バスターミナルを利用する市民・県民・県外民)

■ 名護バスターミナルにおけるアクセス・イグレス手段※

○名護バスターミナルへのアクセス手段
 (名護バスターミナルから乗車する方: n=166)

○名護バスターミナルからのイグレス手段
 (名護バスターミナルで降車した方: n=32)

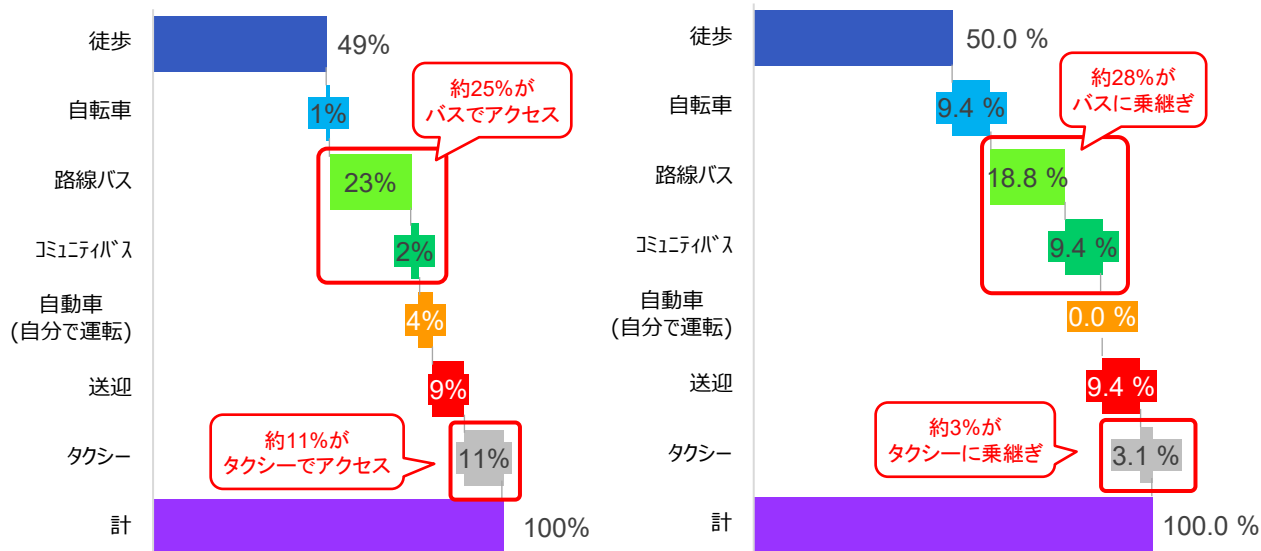
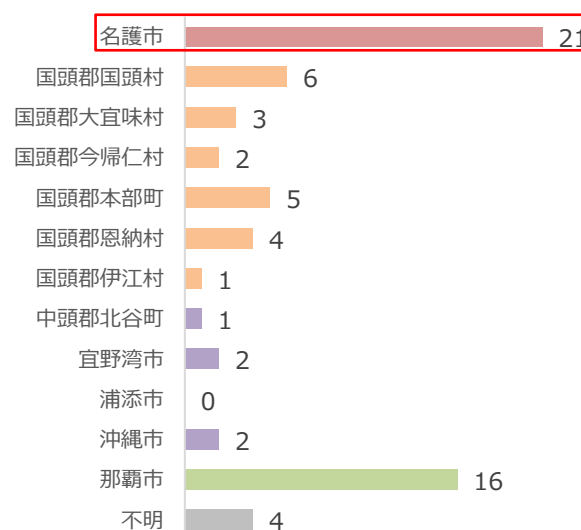


図2.43 現状の名護バスターミナルにおけるアクセス・イグレス手段
 出典: R6.3.28第4回名護市地域公共交通協議会 会議資料
 (調査日: R5.12.17,20、調査対象: 名護バスターミナルを利用する市民・県民・県外民)

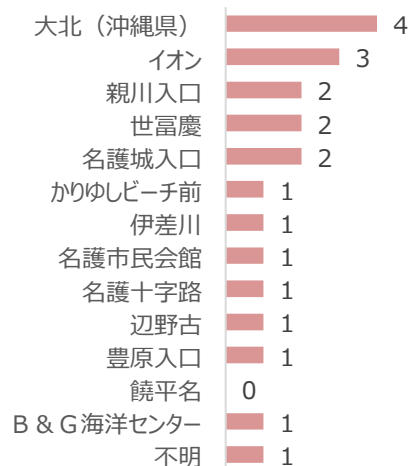
※名護バスターミナルからバスに乗車する方が、名護バスターミナルへ向かう際に利用した交通手段を「アクセス手段」、名護バスターミナルでバスを降りた方が、その後利用する予定の交通手段を「イグレス手段」としている。

■ 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)

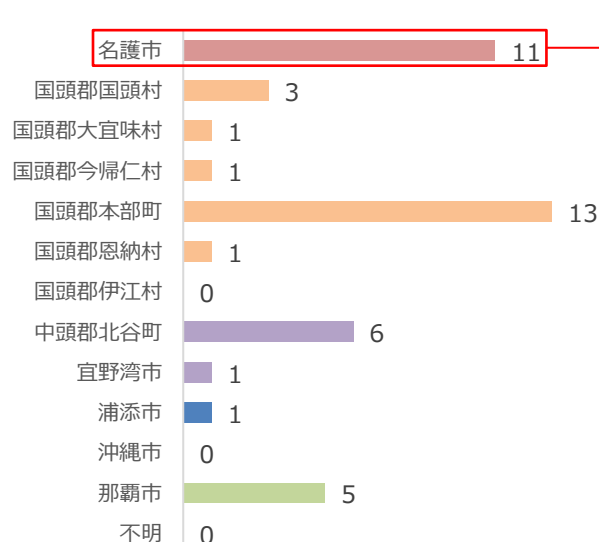
○名護バスターミナルに来るためにバスに乗車したバス停
 (名護バスターミナルの乗車客・降車客の回答の合計)



利用したバス停(名護市内)



○名護バスターミナルから向かった先のバス停
 (名護バスターミナルの乗車客・降車客の回答の合計)



利用したバス停(名護市内)

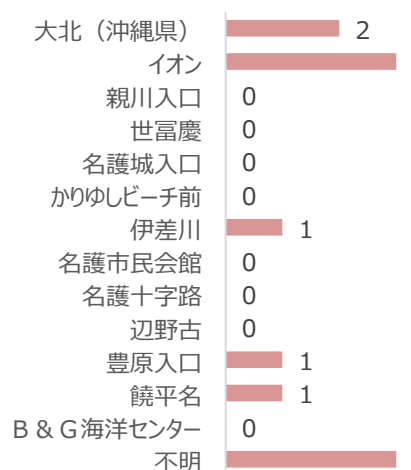


図2.44 名護バスターミナルでバスを乗り継いだ方が前後に利用したバス停(地域)

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)

2. 名護市および北部地域の現状

2.9 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の発地は、本部町や今帰仁村といった周辺地域が特に多く、中部の沖縄市、南部の那覇市等との広域的な往来も存在。一方でバスODは那覇との往来が最も多い。[図2.45]
- 沖縄県および名護市の自動車流動量はH27年からR22年にかけて増加の見込みであることから、道路交通による移動需要は増加すると考えられる。[図2.46]

■ 広域的な自動車流動(現況H27)

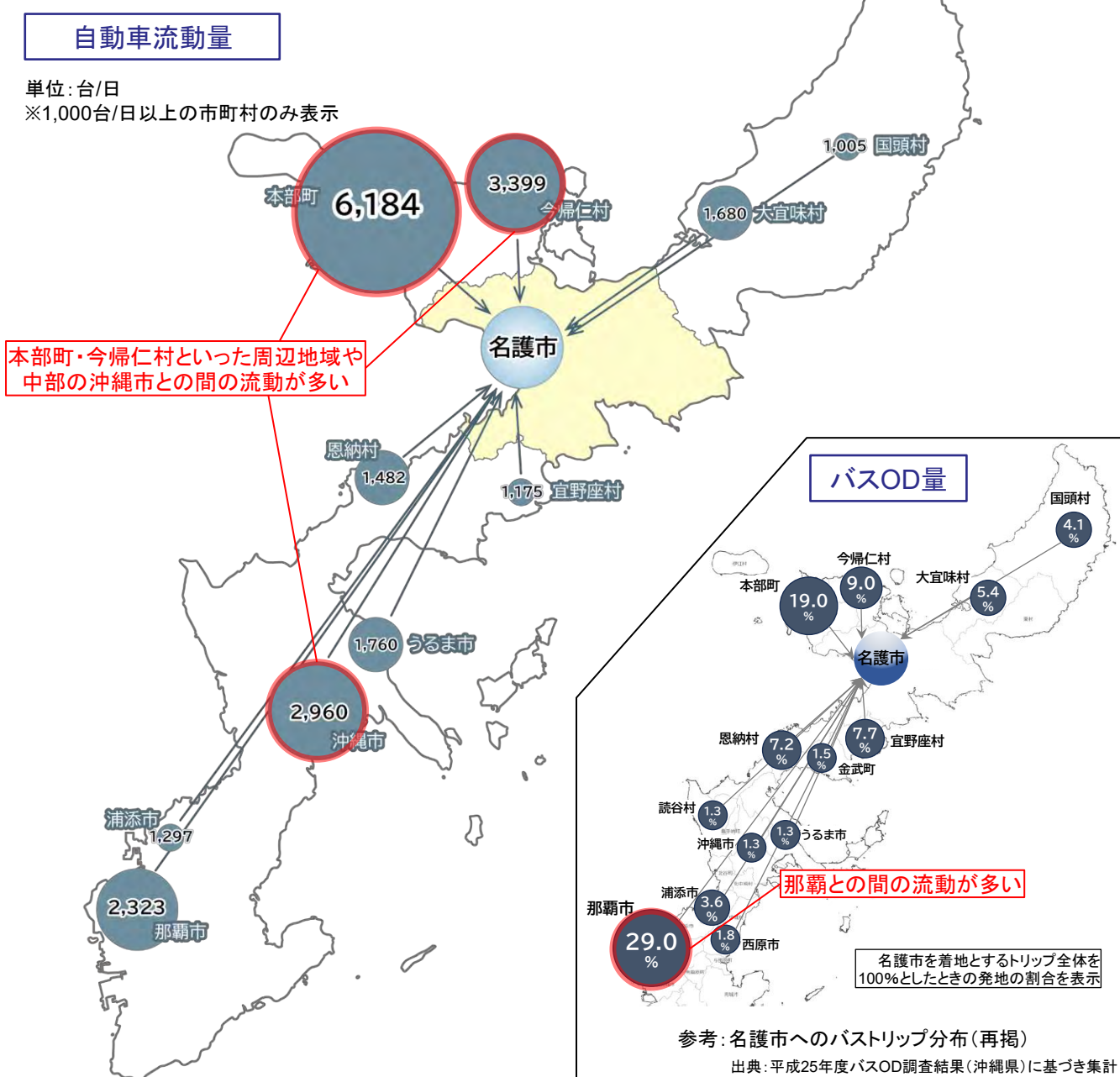


図2.45 自動車流動量分布(他市町村発⇒名護市着の流動量)

出典: H27道路交通全国道路・街路交通情勢調査 現況OD表(H27)に基づき集計

■ 現況(H27)および将来(R22)の自動車流動量

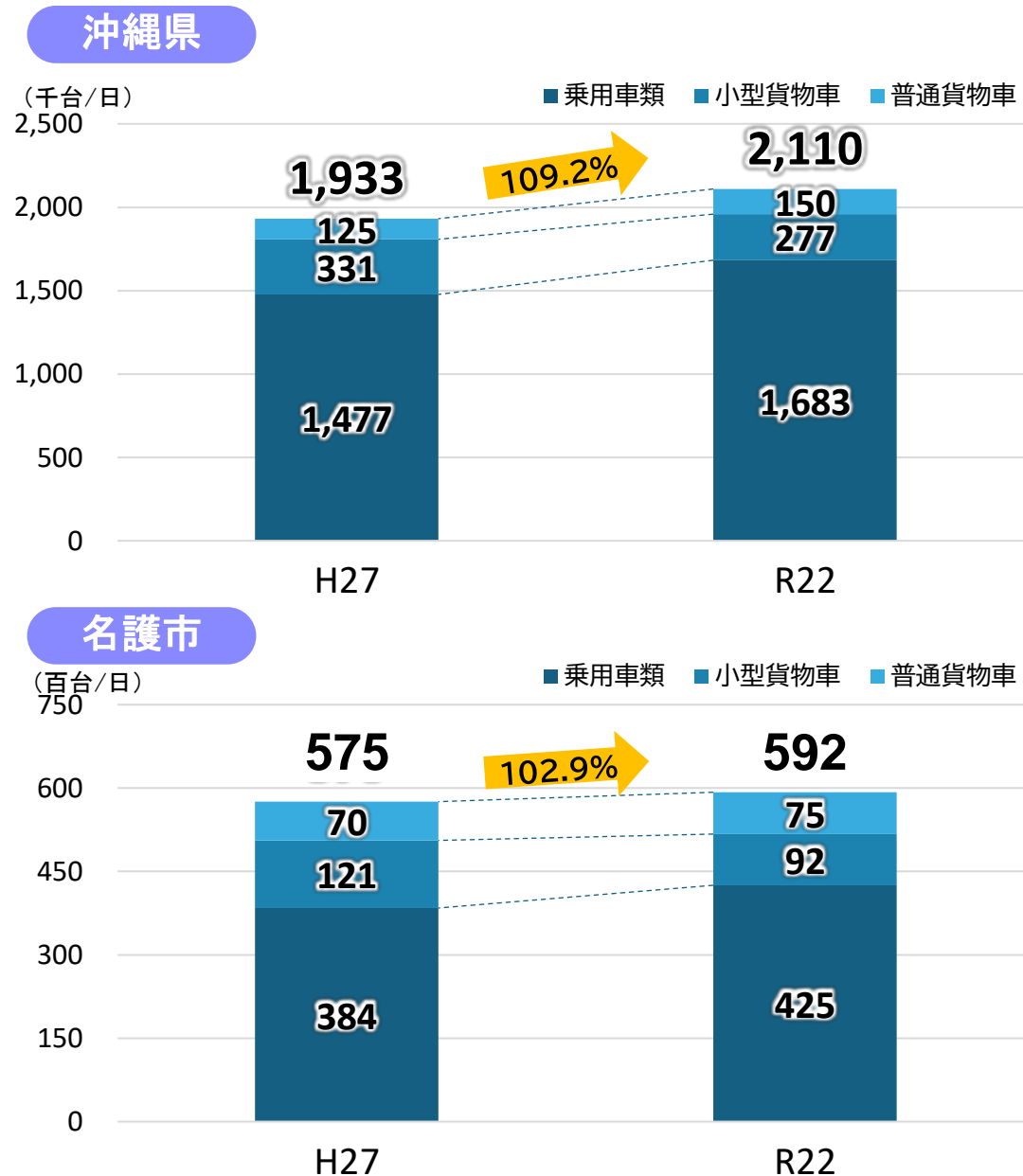


図2.46 車種別交通量推移(上段: 沖縄県、下段: 名護市)

出典: H27道路交通全国道路・街路交通情勢調査 現況OD表(H27)・将来OD表(R22)に基づき集計

2. 名護市および北部地域の現状

2.10 名護市における上位計画

- 第2次名護市都市計画マスタープランでは、中心市街地における主な取組として、名護湾沿岸基本構想の推進を位置づけている。[図2.47]
- 名護湾沿岸（名護漁港周辺エリア）実施計画では、名護漁港周辺の交通結節点事業と、中心市街地の複合施設及びこれらを結ぶウォーカブルストリートの構築（県道歩道の拡幅）を目指している。[図2.48] [図2.49]

■第2次名護市都市計画マスタープラン(R5.3)

市街地地域の整備方針



図2.47 第2次名護市都市計画マスタープラン

■名護湾沿岸(名護漁港周辺エリア)実施計画(R4.3)

計画の対象エリア

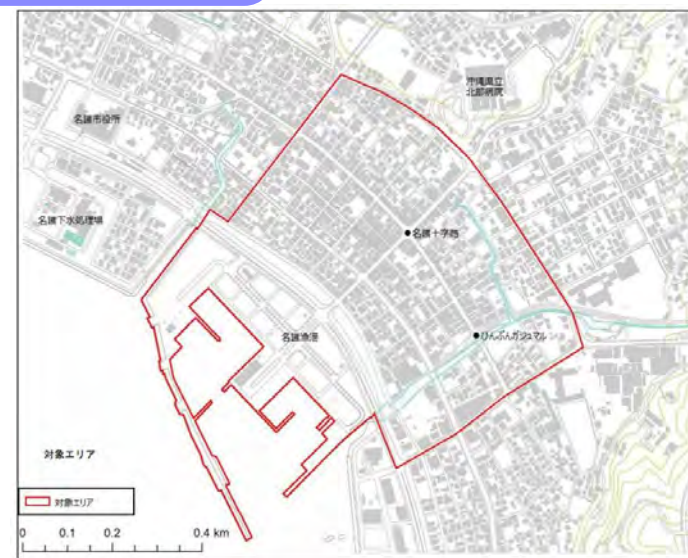


図2.48 名護湾沿岸(名護漁港周辺エリア)実施計画対象エリア

事業イメージ

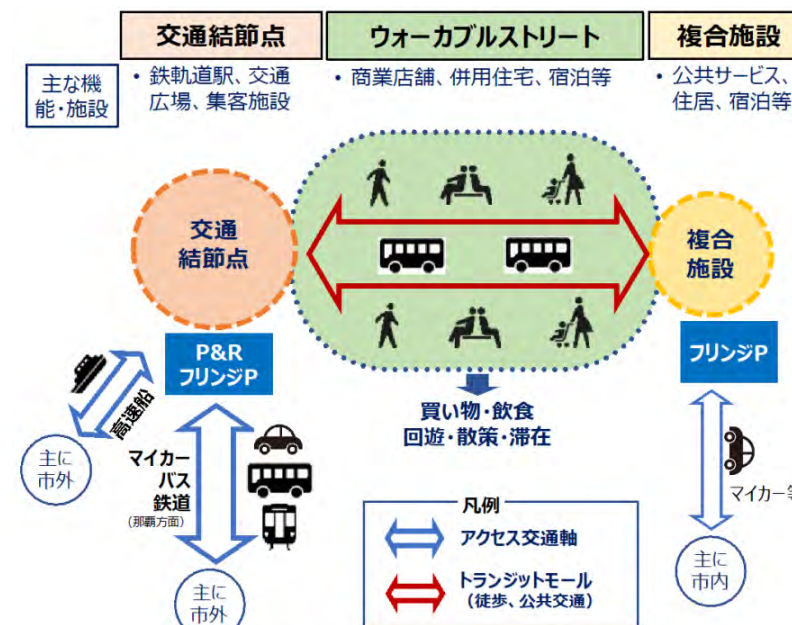


図2.49 名護湾沿岸(名護漁港周辺エリア)実施計画 イメージ

- 土地利用の方針
- 道路・交通の方針
- 水とみどりの方針
- その他の方針

凡例	
	商業・業務エリア
	沿道利用エリア
	中密都市型住宅エリア
	低密都市型住宅エリア
	集落エリア
	産業エリア
	観光・レクリエーションエリア
	農業エリア
	森林エリア
	風致地区
	公園・緑地
	河川・湖沼、ダム等
	軍用地
	公共公益施設
	学校
	公園等(計画)
	その他の主要施設
	水源地
	観光交流軸
	森林保全重点区域
	主要幹線道路(計画)
	幹線道路(計画)
	補助幹線道路(計画・構想)
	その他主要道路(計画)
	地域界
	拠点

2. 名護市および北部地域の現状

2.11 現状のまとめ

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	<ul style="list-style-type: none">・ 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	<ul style="list-style-type: none">・ 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	<ul style="list-style-type: none">・ 「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	<ul style="list-style-type: none">・ 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	<ul style="list-style-type: none">・ 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	<ul style="list-style-type: none">・ 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	<ul style="list-style-type: none">・ 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	<ul style="list-style-type: none">・ 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	<ul style="list-style-type: none">・ 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	<ul style="list-style-type: none">・ 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。	

3. 交通結節機能強化に係る課題

3. 交通結節機能強化に係る課題

3.1 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

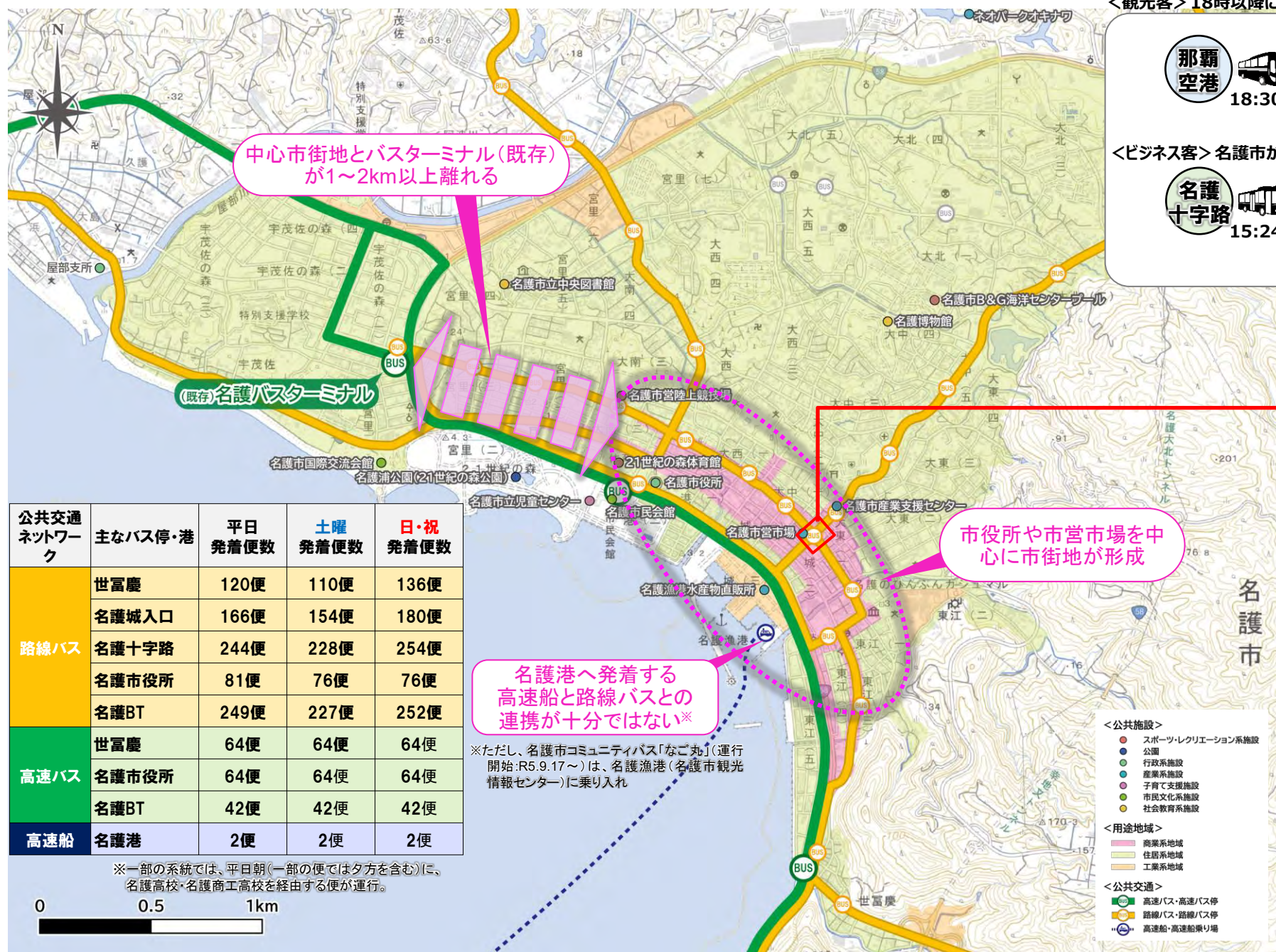
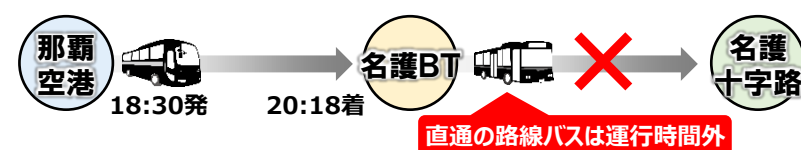


図3.1 名護市街地の概況

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出発し、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

3. 交通結節機能強化に係る課題

3.1 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]

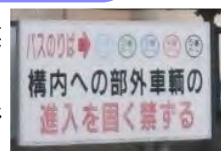
● 既存バスターミナルの概況

待合環境の利便性

バスターミナルの管理運営方式に伴う課題

- 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

- 「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

3. 交通結節機能強化に係る課題

3.2 国道58号を含む周辺道路の安全性・円滑性の低下

- 名護市街地では、県道71号線を中心に慢性的な混雑が発生。[図3.5]
- 市街地においてバス乗降によって、後続車の通行阻害が生じており、混雑につながっている。[図3.5]
- 観光シーズンにおいて、国道58号の上下線ともに自動車渋滞が発生。[図3.6]

● 名護市街地の面的な混雑

市街地の慢性的な混雑

- 市街地の県道71号線、県道84号線等を中心に慢性的な混雑が発生しており、県道71号と国道58号の交差点(城1丁目)は名護市の主要渋滞箇所となっている。

■ 名護市街地における自動車旅行速度(昼間12時間)



データ: 民間プローブデータ(2022年4月～8月(土日を除く))

現状: 中心市街地内にバスターミナルがなく、バスカートのない道路上で乗降
⇒一般車の通行阻害・交通事故の誘発

図3.5 名護市街地の面的な混雑

● 観光ピーク時における国道58号の渋滞

名護市街地を先頭に観光ピーク時の渋滞が発生

- 国道58号における道路混雑は、名護東道路の供用開始により緩和傾向だが、観光シーズンにおいて依然として混雑・渋滞が発生
- 名護市街地(城1丁目交差点)を先頭に、速度低下傾向



出典: 沖縄地方渋滞対策推進協議会資料

■ 国道58号における観光ピーク時の速度状況図

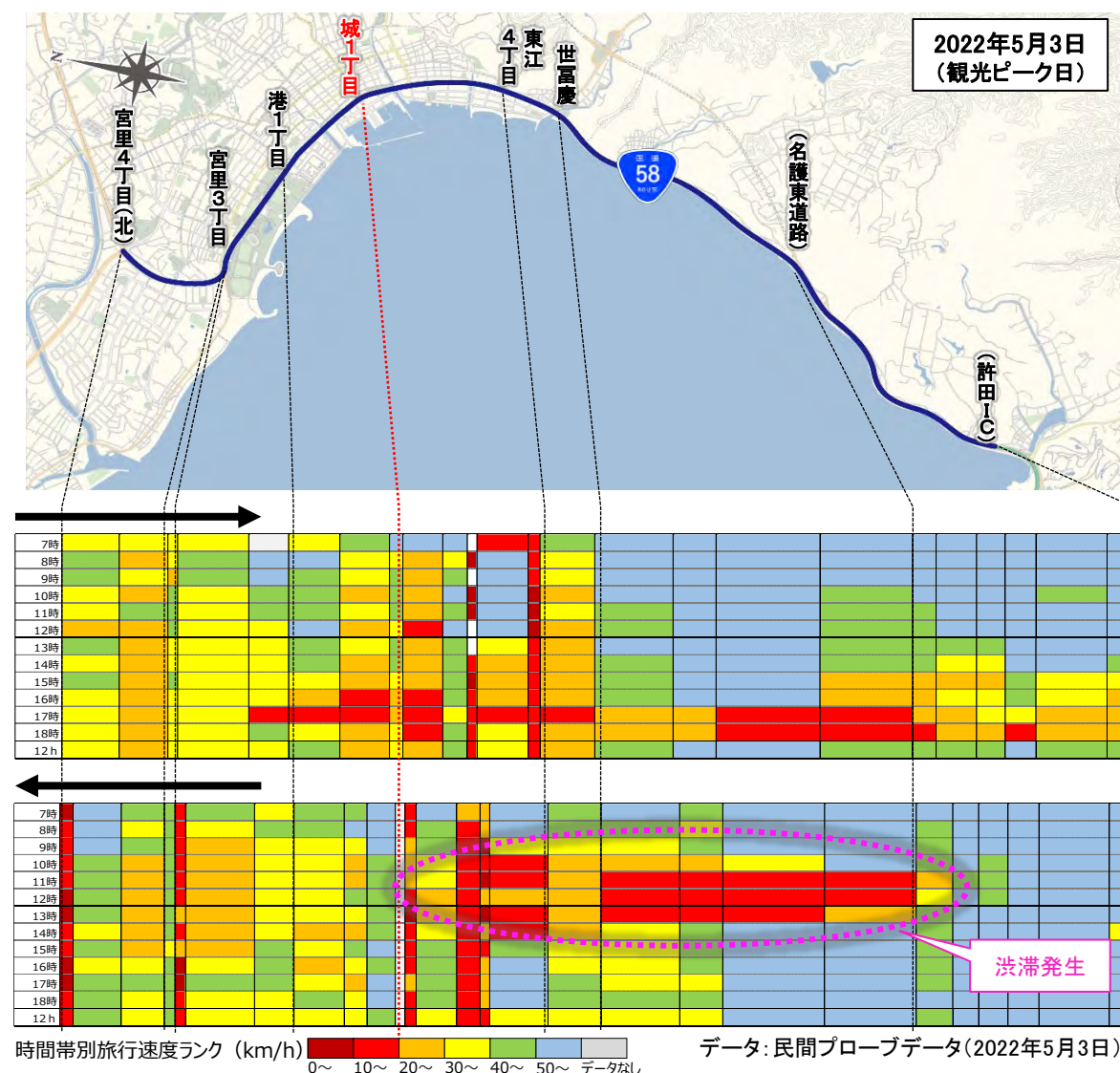


図3.6 観光ピーク時における国道58号の渋滞

3. 交通結節機能強化に係る課題

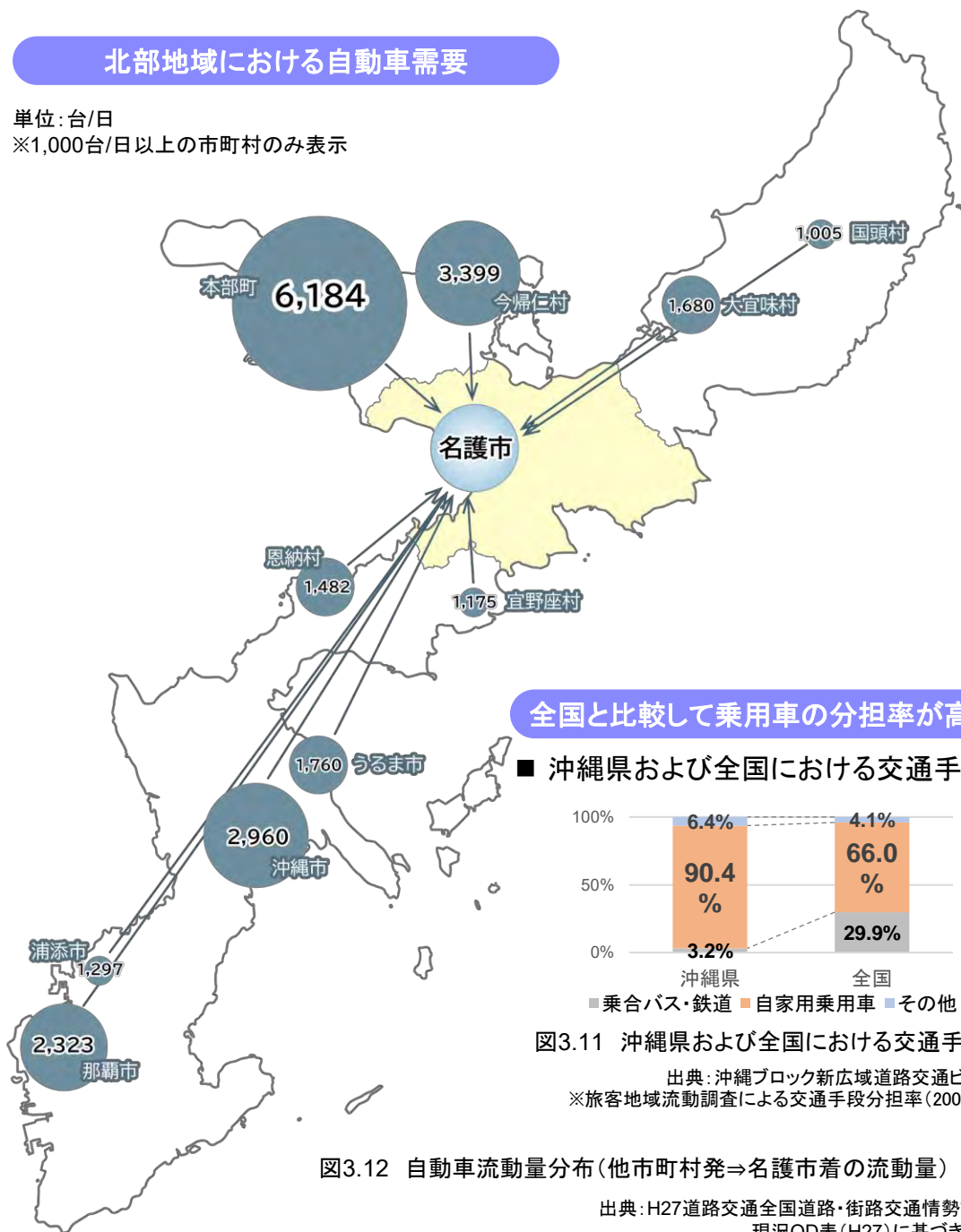
3.3 自動車交通への依存（地域住民）

- 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

北部地域における自動車需要

単位: 台/日
※1,000台/日以上のみ表示



全国と比較して乗用車の分担率が高い

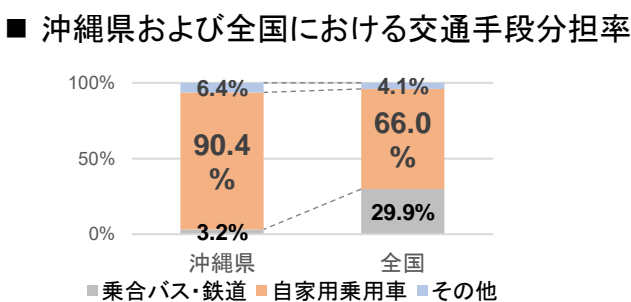


図3.11 沖縄県および全国における交通手段分担率
出典: 沖縄ブロック新広域道路交通ビジョン (R3.3)
※旅客地域流動調査による交通手段分担率(2009年)に基づく

図3.12 自動車流動量分布(他市町村発⇒名護市着の流動量)
出典: H27道路交通全国道路・街路交通情勢調査現況OD表(H27)に基づき集計

公共交通の担い手不足



図3.13 路線バス4社の運転手数の推移
出典: 沖縄県地域公共交通計画(R6.5 沖縄県)に基づき作成

運転免許返納者の推移

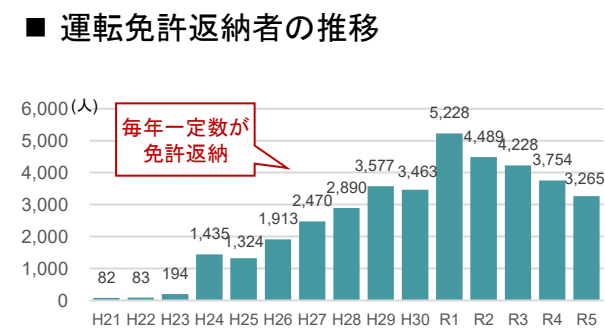
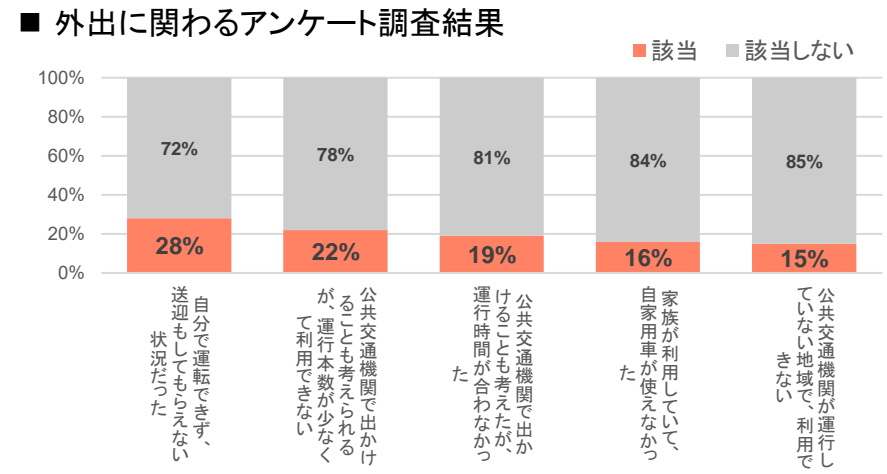


図3.14 沖縄県における運転免許返納者数の推移
出典: 運転免許統計(警察庁)

外出に関わる地域住民の意見



■ 名護市の公共交通や交通政策に関する意見

- 高齢化を目のあたりに感じると公共交通が必要不可欠。特に市街地から離れた場所は深刻な問題になりそうで懸念
- 住んでる地域や職場はバス停が遠い為、仕方ないと諦めている。高齢になってからも自家用車を利用するのかと思うと不安

対象者
・無作為抽出された名護市民1,011人、名護市内の学生860件
・外出をあきらめた経験の有無について、「ない」と答えた回答者を除く

図3.15 「外出をあきらめた理由」(名護市民へのアンケート調査結果)
出典: 第4回名護市地域公共交通協議会 配布資料(R6.3 名護市)

環境への負荷

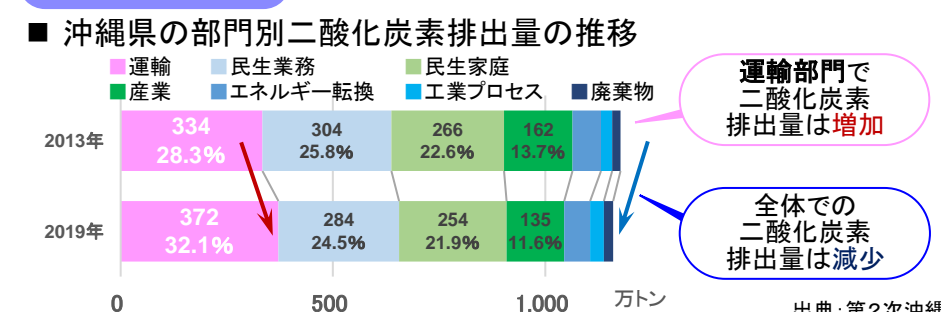


図3.16 沖縄県の部門別二酸化炭素排出量の推移
出典: 第2次沖縄県地球温暖化対策実行計画進捗管理報告書 (R4.3 沖縄県)

3. 交通結節機能強化に係る課題

3.3 自動車交通への依存（観光客等の来訪者）

- 観光需要はコロナ禍を経て一度落ち込んだものの近年回復傾向にあり、新たなテーマパーク「ジャングリア」の開業（2025年夏）や周辺の開発等に伴って、北部地域への観光客は今後さらに増加することが予想。[図3.7]
- 沖縄県内における観光客の移動手段は約6割がレンタカーであり、観光客等の来訪者に対して公共交通利用を促すことにより、増加する観光客への対応、ひいては那覇市内はじめ県全体における渋滞緩和につながる可能性がある。[図3.8] [図3.9] [図3.10]

● 観光需要の活発化

ポストコロナの観光需要の活発化

海洋博公園をはじめ、北部地域に観光の目的地が点在、将来開発に伴う更なる観光活発化も予想

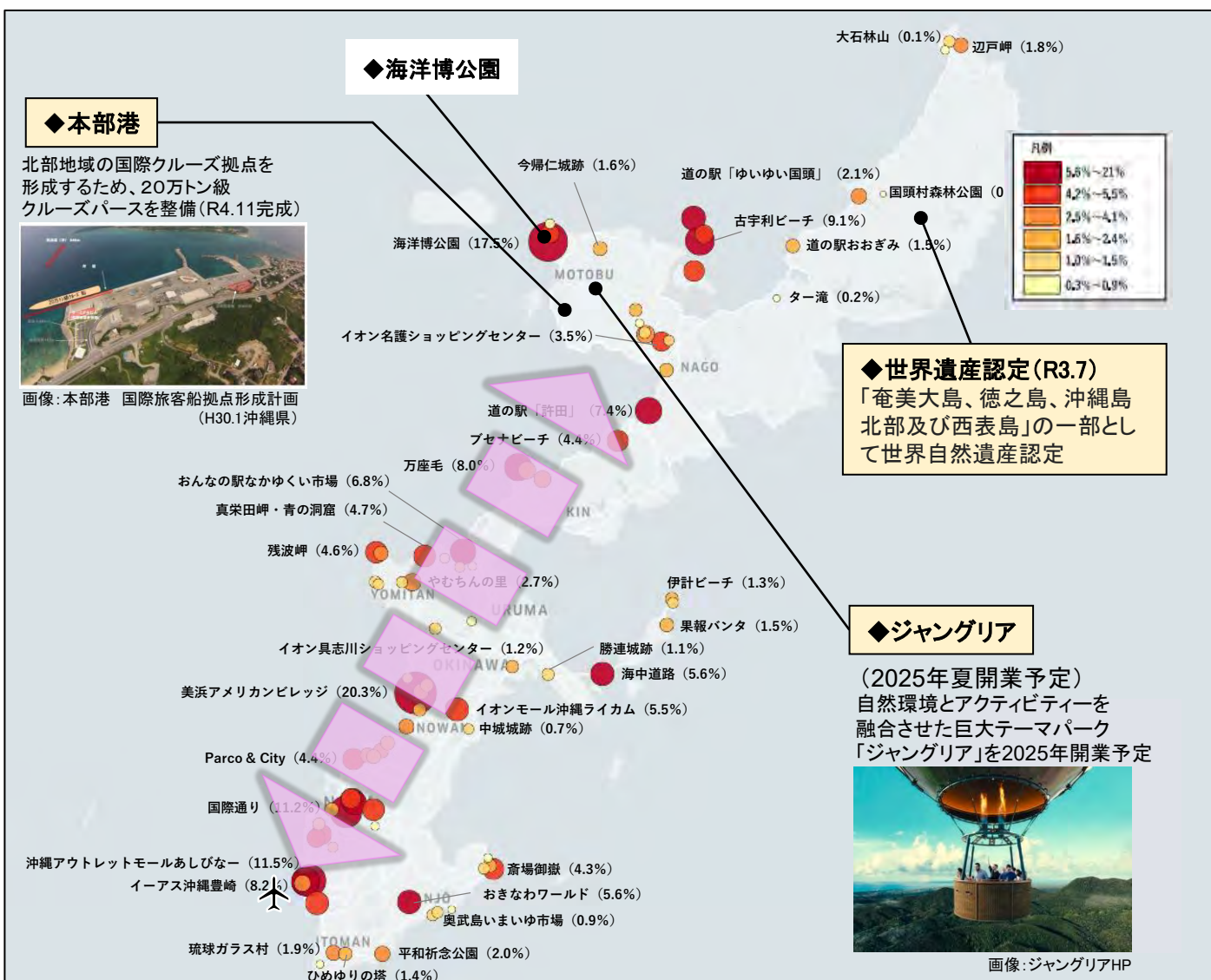
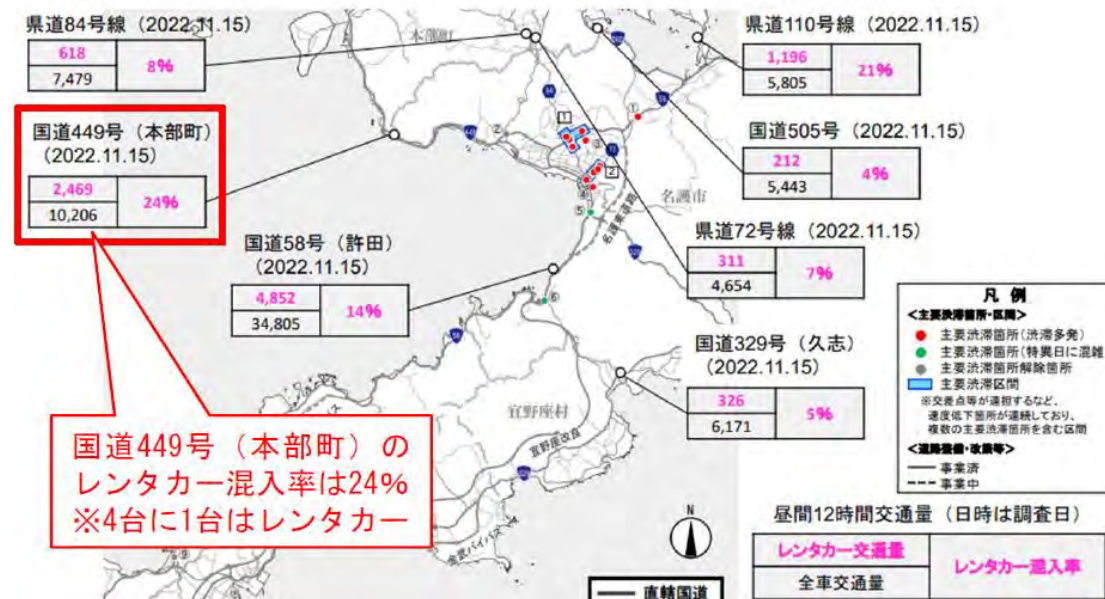


図3.7 観光施設等の滞在状況および周辺の開発計画

出典: 令和2年度観光2次交通機能強化事業委託業務報告書(沖縄県)
図中のパーセントは取得サンプル(5115件)に対する各施設の立ち寄り件数の割合を表す(レンタカー利用客(R2.8~R3.3)の位置情報データを使用)

一部の道路では、レンタカー混入率が高い状況

■ 北部地域におけるレンタカー混入率



出典: 令和5年度 第1回沖縄地方渋滞対策推進協議会

観光客の約6割がレンタカーを利用

■ 沖縄県内における観光客の移動手段

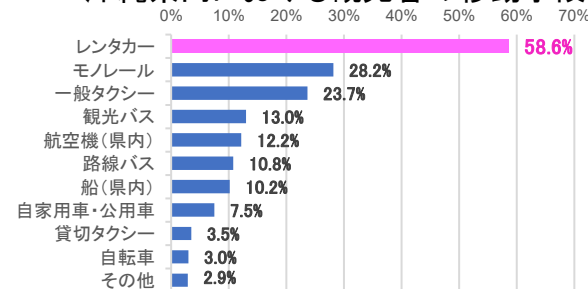


図3.9 沖縄県内における観光客の移動手段

出典: 令和元年度観光統計実態調査(R2.9 沖縄県)

南部～北部地域間の交通渋滞

■ 那覇都市圏における渋滞の発生



図3.10 泊・泊ふ頭入口(那覇市)の渋滞

3. 交通結節機能強化に係る課題

3.4 名護市中心市街地の活力低下（市街地の現状と目指す方向性）

- 名護市は北部地域の中核都市として、市街地の活性化や都市機能強化を図っていくことがまちづくりの方向性として示されている。[図3.17] [図3.18] [図3.19]
- 郊外部の開発により中心市街地の空洞化（人口減少）が徐々に進展。[図3.20]
- 中心市街地を訪れる来街者の滞在時間は大半が60分未満であり、多くが名護市街地を素通りしている可能性がある。[図3.21]

● まちづくりの方向性

中心市街地の活性化

まちづくりの方針として、中心市街地の活性化を含む名護市の方向性が示されている。

都市づくりの基本方針

1. 北部都市圏で連携した都市づくり
2. 自然共生型土地利用を基盤とした循環型の都市づくり
3. 北部圏域の中核都市づくり
4. 心が響きあう市街地の再生を核とした都市づくり
5. 国際的な観光都市づくり
6. 新たな産業が集積する東海岸の魅力ある都市づくり
7. 強さとしなやかさを持った安全・安心な都市圏づくり

行政/経済/教育/文化/
医療・福祉/金融/情報
通信/交通/公園等、多
様な都市機能の充実

出典：名護都市計画「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」(R4.11 沖縄県)

図3.17 まちづくりの方向性

将来都市構造

県の骨格的な公共交通軸の一端や、周辺の地域拠点を支える中心拠点として名護市街地が位置づけられている。

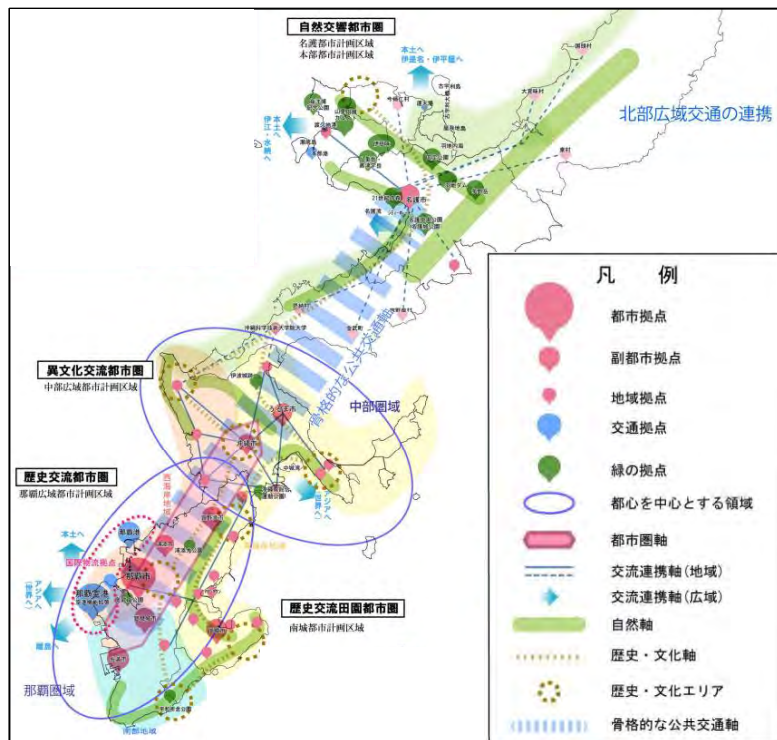


図3.18 将来都市構造図

出典：名護都市計画「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」(R4.11 沖縄県)

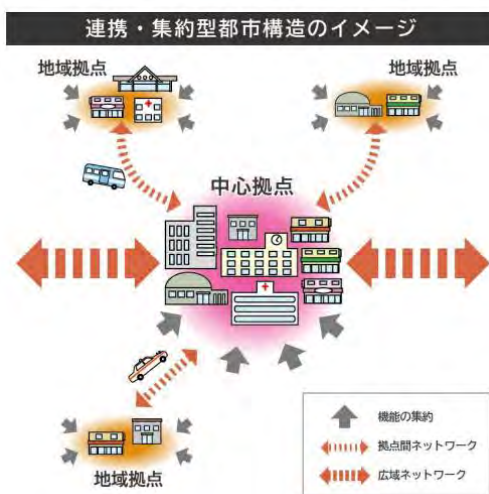


図3.19 連携・集約型都市構造の方針

出典：名護都市計画「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」(R4.11 沖縄県)

● 名護市街地の活力低下

中心市街地の空洞化が進行

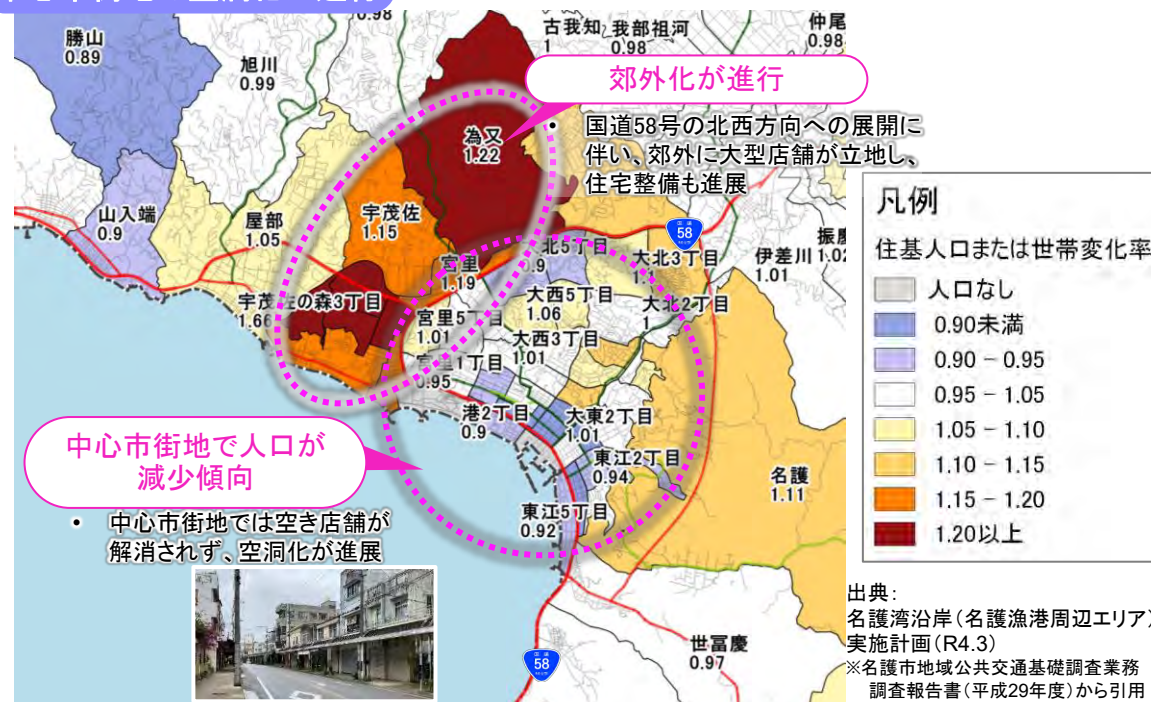


図3.20 人口増加率(H24~H29)

来街者の滞在時間

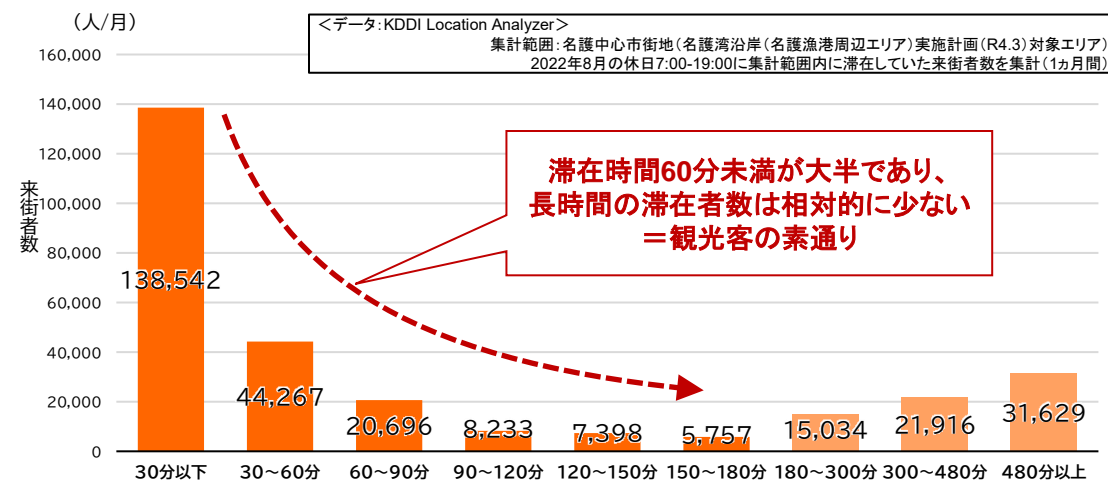


図3.21 来街者の滞在時間(休日)

3. 交通結節機能強化に係る課題

3.4 名護市中心市街地の活力低下（今後のまちづくりと交通拠点整備との連携の必要性）

- 「名護湾沿岸(名護漁港エリア)実施計画(R4.3)」において、中心市街地における市民・来訪者のにぎわい創出を目的として、複合施設およびウォーカブル空間の構築(県道歩道の拡幅)と、これらと連動する交通結節点の整備がビジョンとして示されている。[図3.22]
- 既存バスターミナルは中心市街地から離れており、周辺に公共施設や商業店舗が少ない一方で、名護漁港周辺は、まちづくりと連動した交通拠点整備のポテンシャルを有している。[図3.22]

● 名護市におけるまちづくり計画

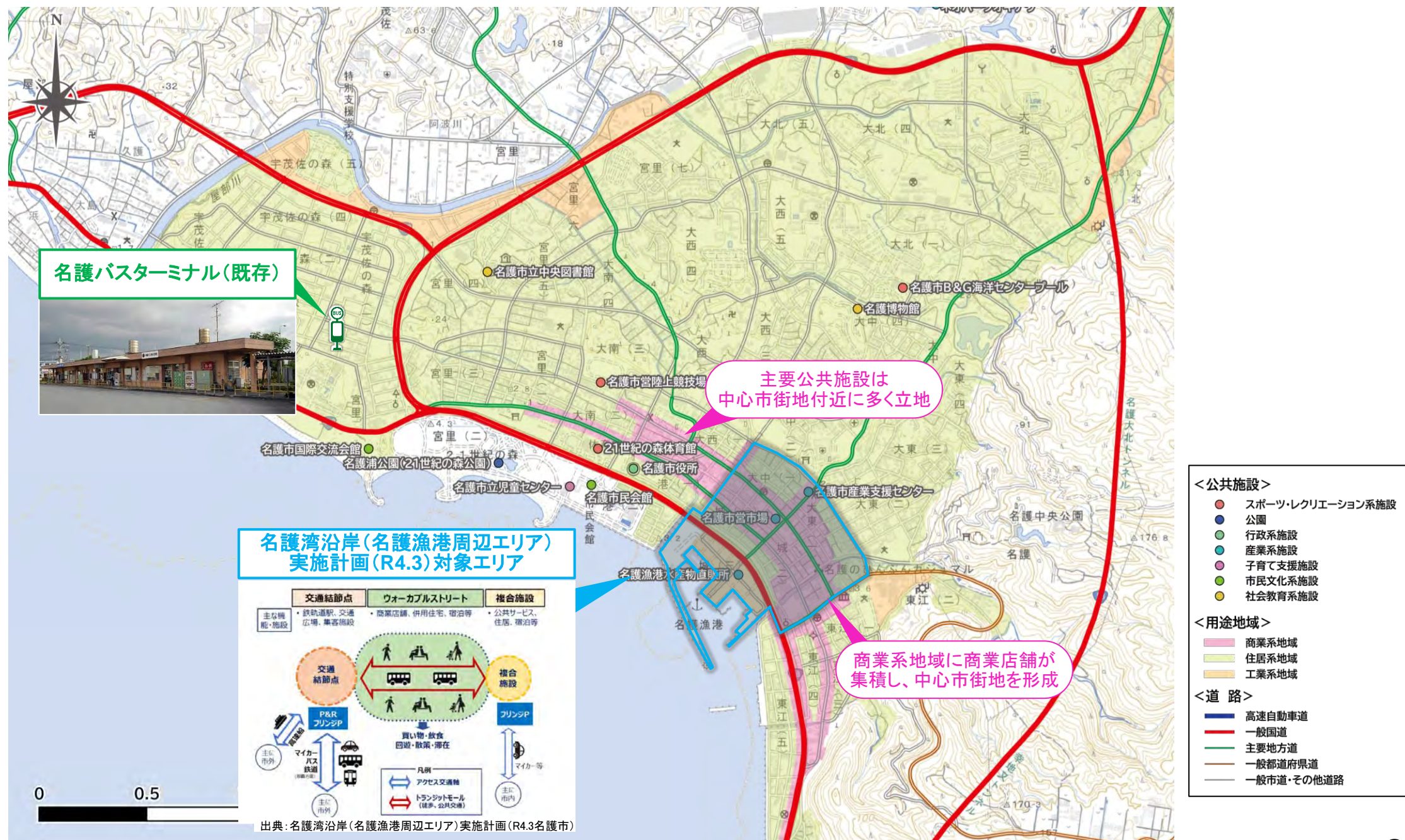


図3.22 名護市まちづくり計画

出典: 地理院地図、名護市公共施設等総合管理計画(改訂版)、国土数値情報(用途地域)より作成

3. 交通結節機能強化に係る課題

3.5 災害に備えた防災機能の必要性

- 名護市街地は、広範囲で津波・高潮による浸水が想定されている。名護漁港周辺には避難場所が限られており（漁港周辺500m圏に2箇所程度）、発災直後の応急措置や被災者支援の円滑化が課題。[図3.25]
- 拠点整備によって、災害支援拠点としての役割が期待。[図3.26]

● 災害リスクへの課題

各種災害の発生が懸念

沖縄地方の大部分で今後30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率が6~26%を占める。

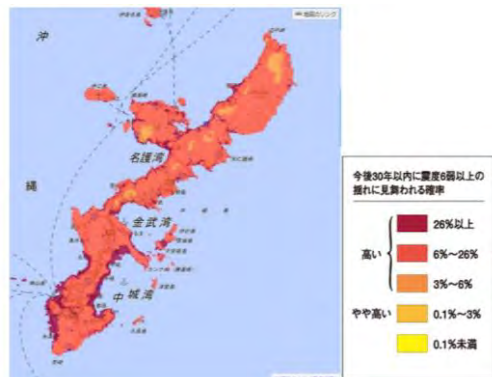


図3.23 今後30年間に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率分布
出典：沖縄ブロック新広域道路交通ビジョン(R3.3)

沖縄県は台風の常襲地域であり、暴風雨、高波・高潮などによる被害が発生。

■ 台風災害の発生状況

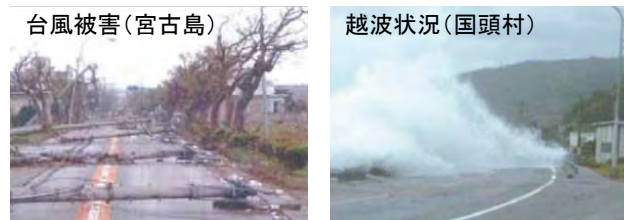


図3.24 沖縄県内の台風災害発生状況
出典：沖縄ブロック新広域道路交通ビジョン(R3.3)

市街地における避難場所の欠如

中心市街地では約5~10mの津波浸水が想定されているが、漁港周辺には避難場所が立地していない。

■ 津波浸水範囲



図3.25 津波浸水範囲

※自治体の津波避難計画等において、徒歩での避難の限界距離は最長でも500m程度が目安とされていることを考慮

● 災害支援拠点としての役割

一時的な退避場所の確保・帰宅困難者対策等

拠点施設の整備により、一時的な退避場所の確保や、帰宅困難者対策、情報発信拠点の役割といった効果が期待される。



図3.26 災害支援拠点としての役割事例

出典：第1回 パスタプロジェクト推進検討会(R2.9 国土交通省))

3. 交通結節機能強化に係る課題

3.6 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ため、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**

4. 事業候補箇所のポテンシャル

4. 事業候補箇所のポテンシャル

名護市のポテンシャル：
北部圏域の持続可能な発展を牽引する中心都市

北部圏域の中心都市

豊富な自然・文化的資源

・ひんぱんガジュマル等

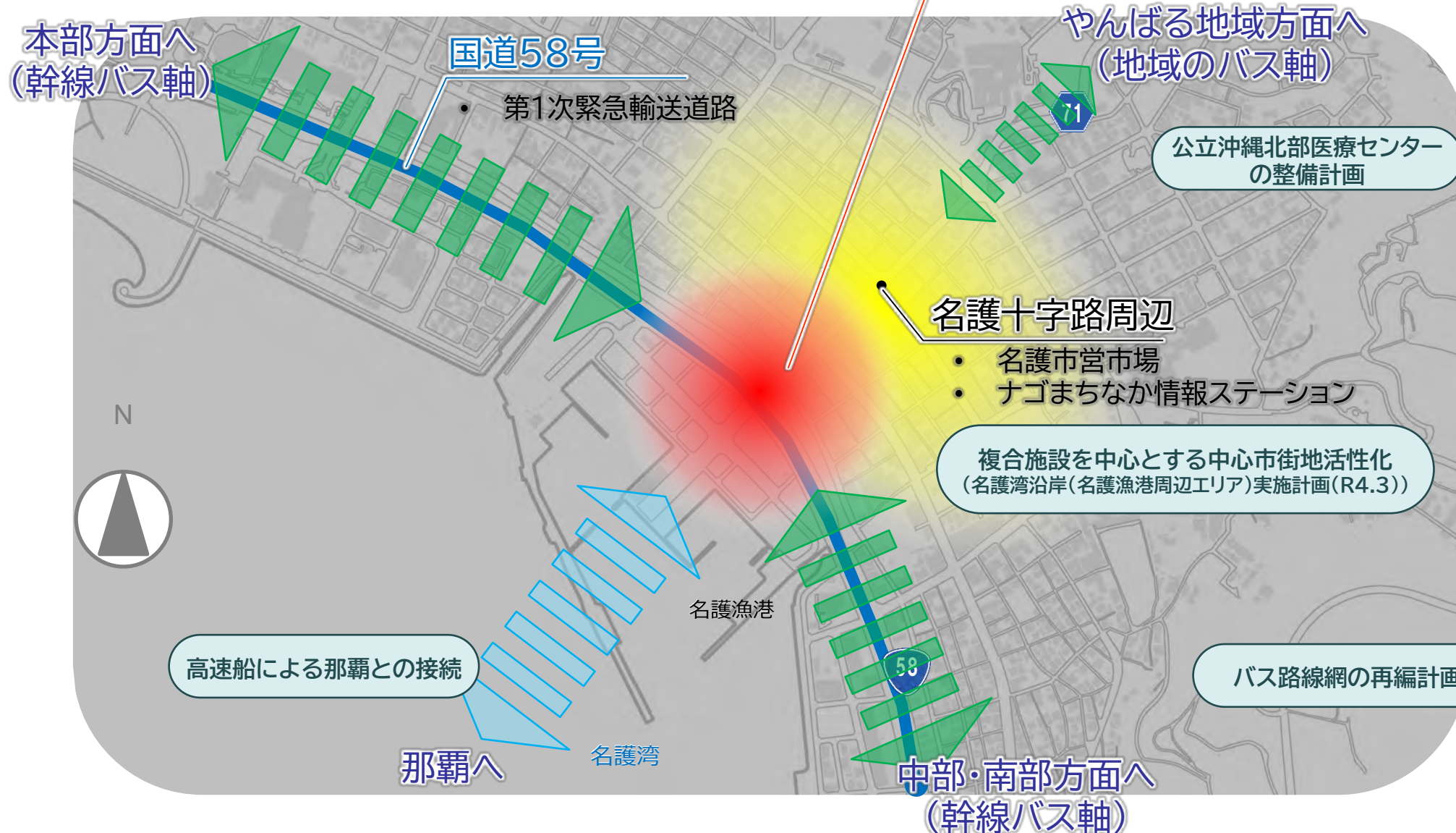
道路交通の移動需要が増加

観光・経済・医療の集積、更なる発展

・新テーマパーク「ジャングリア」(2025年夏開業予定)
・北部医療圏唯一の三次救急指定となる「公立沖縄北部医療センター」(2028年度開院予定)等

名護漁港周辺のポテンシャル：
交通拠点に求められる機能を備えた立地性

- 交通 | 広域的な交通軸のクロスポイント
- 防災 | 防災上重要な道路との近接性
- 交流 | まちづくりと連動した中心市街地の玄関口



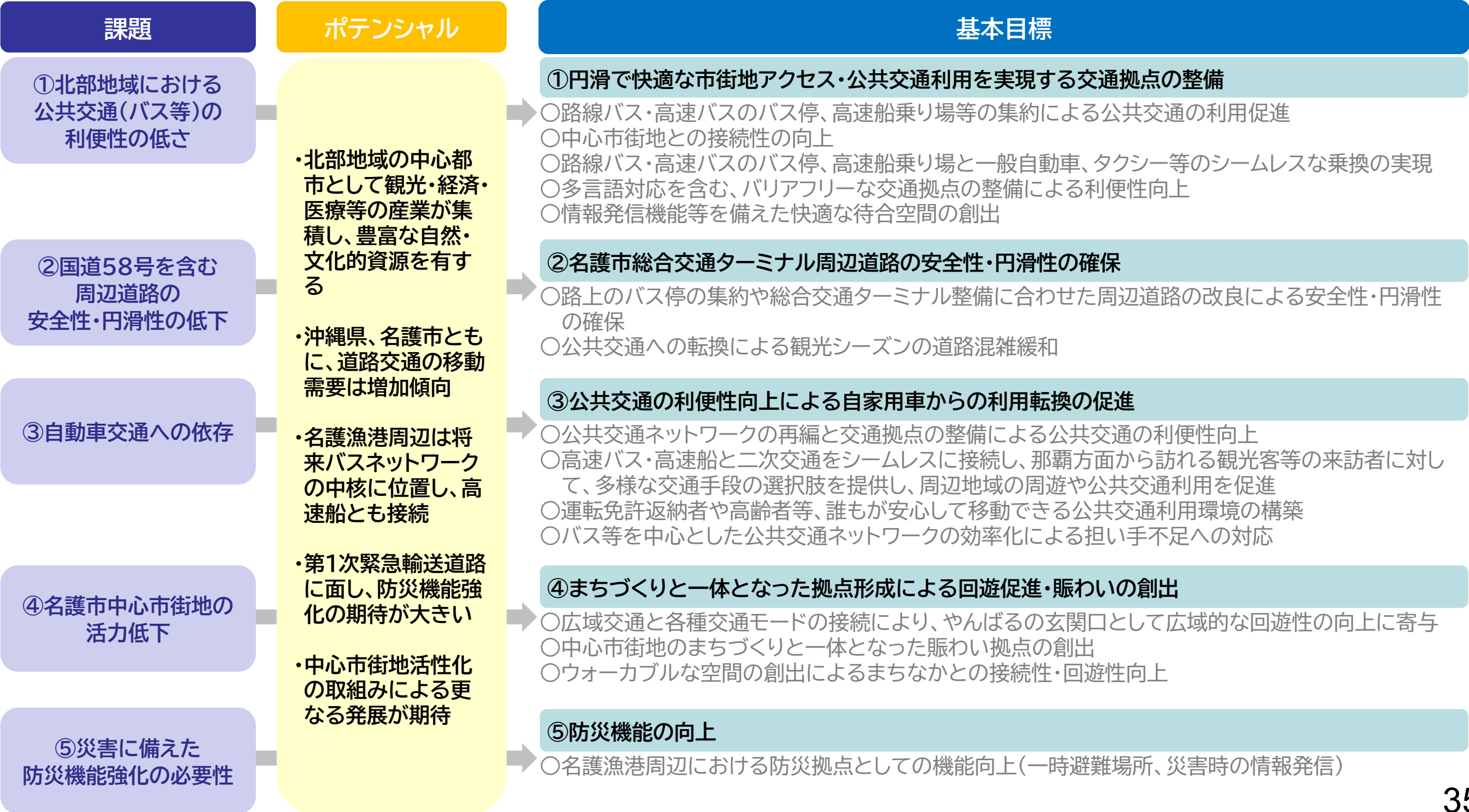
5. 課題・ポテンシャルを踏まえた基本目標

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



參考資料

参考資料：北部地域におけるバス路線網



参考資料：名護市街地におけるバス路線網

