

第2回 名護市総合交通ターミナル検討部会

日時：令和6年11月12日（火）

10:00～12:00

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

- ・名護市総合交通ターミナル検討部会委員の追加・変更について
- ・第2回名護市中心市街地まちづくり推進協議会の報告
- ・バスタープロジェクトについて
- ・第1回検討部会での主なご意見と対応方針について
- ・名護市総合交通ターミナル整備に関する関係者意見の整理について
- ・名護市総合交通ターミナルの整備方針（素案）について
- ・区域・施設配置の考え方について
- ・今後の進め方について

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（案）

資料2 第2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 管理運営手法について

参考資料2 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）

名護市総合交通ターミナル検討部会 規約

(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、各行政機関をもつて組織し、構成は別紙委員名簿のとおりとする。

- 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、必要があると認めたとき、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、協議会の運営に關し必要な事項は、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。

一部改正 令和6年11月12日（委員名簿の追加・変更）

名護市総合交通ターミナル検討部会
委員名簿（案）（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
	一般社団法人 沖縄県レンタカー協会 会長	しらいし たけひろ 白石 武博
	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 部長	ひが よしなお 比嘉 良尚
	合同会社やんばる急行バス	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	沖縄県警察本部 交通部 交通規制課長	いじゅ もりたか 伊集 守隆
	沖縄県名護警察署長	おきた のぶひこ 沖田 暢彦
	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

1.開催概要

日時： 令和6年7月30日(火) 14時～16時

会場： 名護市民会館中ホール(名護市港2丁目1-1) ※WEB併用

次第： 1. 開会

2. 議事

(1)第1回名護市中心市街地まちづくり推進協議会の振り返り

(2)第1回名護市総合交通ターミナル検討部会の報告

(3)名護中心市街地のまちづくりの状況について

-名護市中心市街地のまちづくりの状況

-名護市中心市街地土地地区画整理事業の検討状況

-名護漁港浮桟橋整備事業について

-名護市コミュニティバスの利用状況

委員：琉球大学工学部 准教授 神谷 大介 氏

沖縄大学地域研究所 特別研究員 島田 勝也 氏

名桜大学国際学群 准教授 伊良皆 啓 氏

内閣府沖縄総合事務局運輸部陸上交通課 課長 崎濱 秀治 氏

内閣府沖縄総合事務局運輸部企画室 室長 亀谷 匠哉 氏

内閣府沖縄総合事務局北部国道事務所 副所長 米須 俊彦 氏

内閣府沖縄総合事務局開発建設部建設産業・地方整備課 課長 久場 兼治 氏

沖縄県土木建築部北部土木事務所 技術総括 當眞 和彦 氏

沖縄県企画部交通政策課 課長 平良 秀春 氏

沖縄県土木建築部都市計画・モノレール課 課長 下地 英輝 氏

沖縄県北部農林水産振興センター 所長 玉城 聰 氏

名護警察署交通課 課長 西原 裕也 氏

沖縄振興開発金融公庫 北部支店長 真栄田 哲弘 氏

名護漁業協同組合 代表理事 安里 政利 氏

名護市観光協会 理事長 前田 裕子 氏

名護市商工会 会長 山端 康成 氏

城区区長 宮里 旭 氏

港区区長 津波 康章 氏

大中区区長 小橋川 栄一 氏

大東区区長 又吉 真子 氏

名護十字路商店連合会 会長 山城 孝 氏

2.主な意見

まちづくりの考え方(ハード)

- ・海・市街地・山の近接性や名低山、夕日、ナイトマーケットなど名護の特徴・既存の観光資源等を活かすべき。まちと自然を活かし、協調した計画とすべき。
- ・名護東道路開通による交通流動の変化や、今後の鉄道、バス、道路等の計画を踏まえた検討をすべき。
- ・交通結節点の整備だけでなく、そこを中心としたまちづくり・賑わいづくりを一体的に議論すべき。
- ・エリア(緑街等)ごとの考えも検討に反映していただきたい。
- ・イベントとしてはこれまでの何十回と実施しているが、来客数に思うような効果がない。メイン通りは、居酒屋がメインで、日中観光客が歩いても立寄る場所がない。昼も楽しい歩いて楽しいまちづくりを目指したい。
- ・住民に意見を伺うためにも、土地地区画整理事業の具体的なスケジュール等を教えていただきたい。
- ・ウォーカブルを目指すのであれば屋根の設置等、暑さなど気候を考慮した計画が必要である。また、文化・歴史をめぐるなどテーマ別にルートを設定し、周遊を誘導、沿道施設と協働するなど、具体的な計画を示すことが必要である。
- ・津波対策、災害対策として、まち全体における交通結節点の役割や位置づけ等、検討が必要である。
- ・国道58号の移設について、事務局の回答が消極的に見える。具体的な検討内容を説明いただきたい。

まちづくりの考え方(ソフト)

- ・高頻度かつ地域内各地でイベントが開催されているが、それらのイベントを他の地域の人々に届ける有効な情報発信手段がない。規模の大小にかかわらず情報を一元化するなど、情報発信手段の検討も必要である。
- ・観光協会のHP等を活用すべき。

まちづくりの考え方(関係者協議・連携方策)

- ・やんばるの玄関口として、本部、今帰仁など周辺自治体との意見交換・連携が必要。
- ・検討区域外の住民への周知も促進すべき。
- ・本構想には中学生や高校等での研究等と連携し、若い力を取り入れるべき。
- ・住民に興味関心を持っていただけるよう模型や図面、動画等の活用も検討してほしい。

3.写真



名護市中心市街地まちづくり推進協議会(1)



名護市中心市街地まちづくり推進協議会(2)

第2回 名護市総合交通ターミナル検討部会

1. バスタプロジェクトについて
2. 第1回検討部会での主なご意見と対応方針について
3. 名護市総合交通ターミナル整備に関する関係者意見の整理について
4. 名護市総合交通ターミナルの整備方針(素案)について
5. 区域・施設配置の考え方について
6. 今後の進め方について

令和6年11月

1. バスタプロジェクトについて

- 1.1 バスタプロジェクトのコンセプト
- 1.2 沖縄における検討状況
- 1.3 特定車両停留施設について

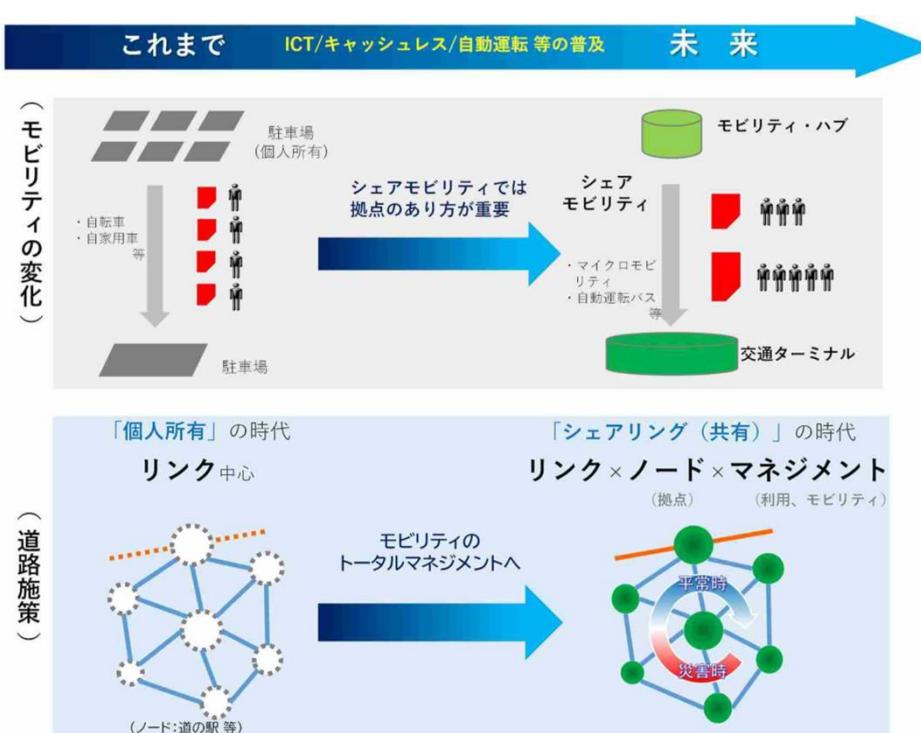
1. バスタプロジェクトについて

1.1 バスタプロジェクトのコンセプト

- 高速バスの利用増加やシェアサイクル等のシェアモビリティの普及等が進み、将来においても自動運転技術の進展やMaaS※の普及等が見込まれる中、モビリティの変化に対応する道路施策として交通拠点の整備（モビリティ・ハブ、交通ターミナル等）が重要。災害時における道路交通の確保の観点からも、交通拠点の整備・ネットワーク形成を通じたモビリティのトータルマネジメントが必要。[図1.1]
- 沖縄県においては、圏域拠点間を有機的に結ぶ幹線道路網（ハシゴ道路ネットワーク）の整備や交通拠点整備（那覇バスターミナルの開業、胡屋・中央地区バスターミナルプロジェクトの進展）が進行中。これらの整備による効果を県全体に波及させるためには、北部地域の中心都市である名護市における拠点整備が重要。[図1.2]

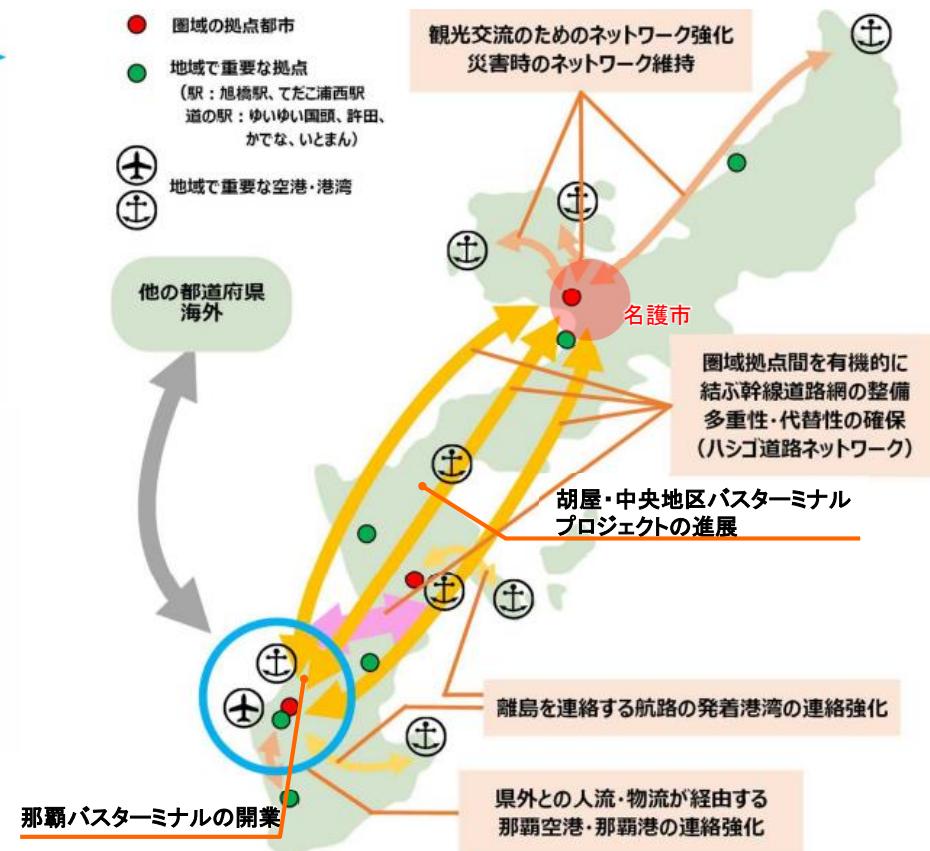
※MaaS(Mobility as a Service)：複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス

■バスタプロジェクトのコンセプト



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）

■沖縄ブロック新広域道路交通ビジョン



出典：沖縄県「沖縄ブロック新広域道路交通ビジョン」（令和3年3月）

1. バスタプロジェクトについて

1.1 バスタプロジェクトのコンセプト

- ・ バスタプロジェクトは、道路管理者が主体となって行う集約型公共交通ターミナルの整備・マネジメントを行い、地域における課題を解決とともに、みち・えき・まちが一体となった新たな空間を官民連携により創出して、地域の活性化や災害対応の強化、生産性の向上の実現を図る取組。[図1.3]
- ・ 交通拠点における「①人を中心の空間づくりの推進」、「②モーダルコネクトの強化」、「③官民連携の推進」、「④ICT等を活用した交通マネジメントの高度化」を通じて、道路交通ネットワークのトータルマネジメントを目指す。[図1.3]



図1.3 バスタプロジェクトのコンセプト

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)

MaaS(Mobility as a Service):複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス

ETC2.0:従来のETCと比較して、「大量の情報の送受信が可能となる」「ICの出入り情報だけでなく、経路情報の把握が可能となる」など、大幅に拡張された機能を有するシステム

ICT(Information and Communication Technology):情報通信技術

1. バスタプロジェクトについて

1.1 バスタプロジェクトのコンセプト

- 道路交通ネットワーク上の立地特性に着目すると、交通拠点の形態は「マルチモードバスタ」、「ハイウェイバスタ」、「地域のバスタ」の3つの類型に分類される。[表1.1]

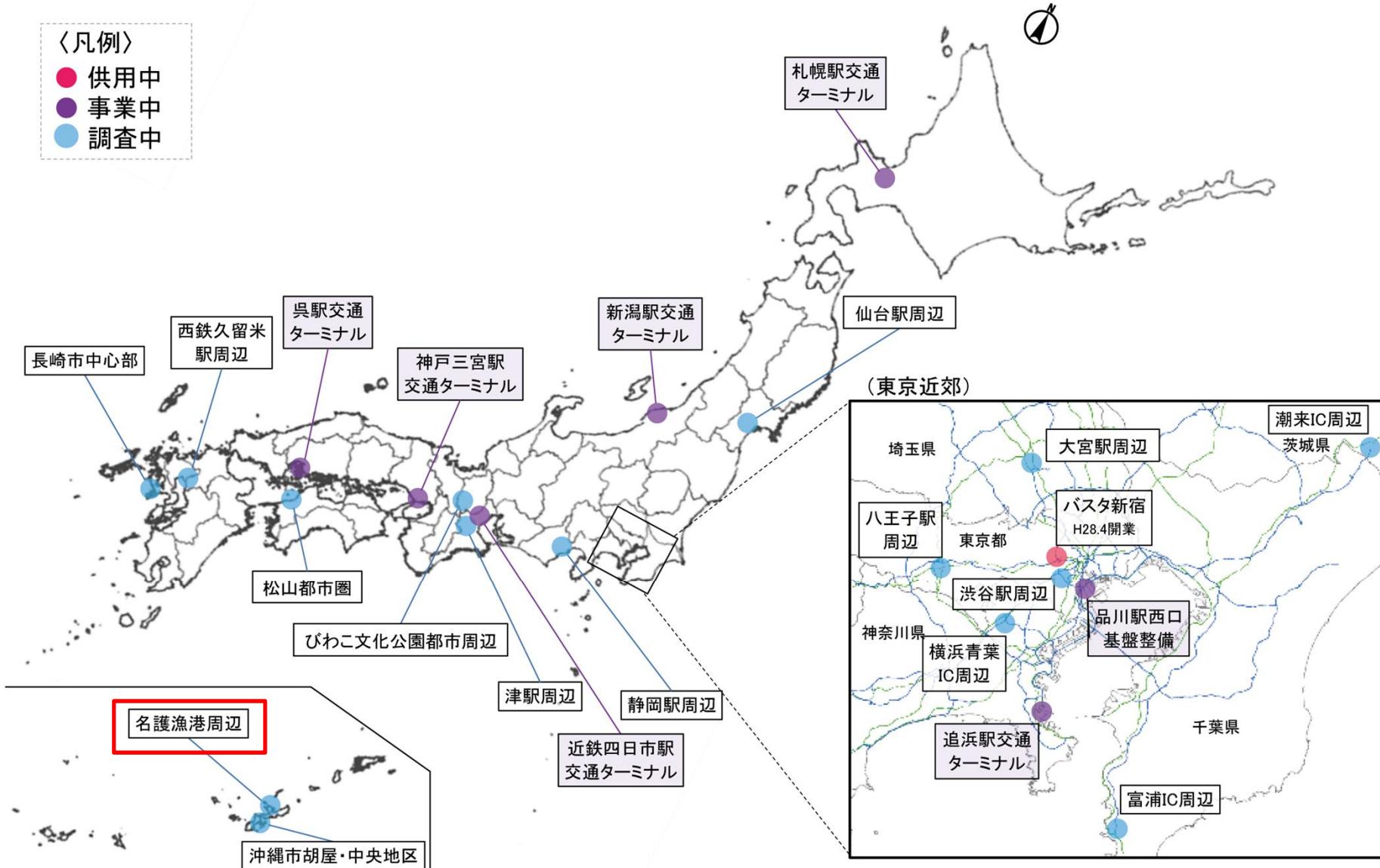
表1.1 交通拠点の類型

	マルチモードバスタ	ハイウェイバスタ	地域のバスタ
概要	<ul style="list-style-type: none">既存の鉄道駅を中心とした総合的な交通拠点	<ul style="list-style-type: none">高速道路内及び近傍で高速バスと結節する交通拠点	<ul style="list-style-type: none">地域の拠点施設と一体、または、バスを中心として構成された交通拠点
類型のイメージ	<p>M1 鉄道駅を中心とした広域的な交通拠点</p> <p>M2 鉄道駅を中心とした地域の交通拠点</p> <p>立地特性以外にも、 ・交通モードの種類 ・交通ネットワークの規模 ・施設の構造 等に着目した交通拠点の分類も可能</p>	<p>H1 SA・PA併設型</p> <p>H2 高速バス停型</p> <p>H3 IC直結型</p>	<p>L1 地域の拠点型</p> <p>L2 独立ターミナル型</p> <p>L3 地域のバス停型</p>

1. バスタプロジェクトについて

1.2 沖縄における検討状況

- 全国23箇所でバスタプロジェクトが進行。（うち1箇所は供用中、7箇所が事業中、15箇所が調査中）[図1.4]
- 沖縄県内では「名護漁港周辺」「沖縄市胡屋・中央地区」の2箇所で調査中。[図1.4]



1. バスタプロジェクトについて

1.2 沖縄における検討状況

- 沖縄市の胡屋・中央地区では、まちの賑わい・活力の創出に向け、広域道路交通と連携した交通拠点整備に向けた検討が進められている。（令和6年6月には「沖縄市交通拠点整備基本構想」（沖縄市）が公表）[図1.5] [図1.6]
- 令和6年10月には「第1回胡屋地区交通結節点整備検討委員会」が開催され、関連する検討会との連携を図りながら交通結節点の整備方針及び事業計画策定に向けた検討が推進。[図1.7]

■「沖縄市交通拠点整備基本構想」(R6.6 沖縄市)

基本的な方向性イメージ（沖縄市胡屋・中央地区を中心とした範囲）



図1.5 基本的な方向性イメージ



図1.6 バスターミナル整備の将来イメージ

出典:沖縄市「沖縄市交通拠点整備基本構想」(令和6年6月)

■「第1回胡屋地区交通結節点整備検討委員会」 (R6.10 沖縄市・沖縄県・内閣府沖縄総合事務局南部国道事務所)

2. 本検討会の目的・位置付け

（3）本検討会の役割

- 本検討会では、バスタ事業に関連する「沖縄市交通拠点まちづくり検討委員会」「沖縄県公共交通活性化推進協議会」「沖縄県地域公共交通協議会」とも役割分担・成果共有を図りながら、交通結節点の整備方針及び事業計画策定に向けて検討を推進

胡屋地区交通結節点整備検討委員会

【主な役割】

- 全体とりまとめ・総括
- 各検討会での議論を踏まえた交通拠点に具備すべき機能の検討

【事務局】

- 沖縄市、沖縄県、沖縄総合事務局 南部国道事務所

検討結果等の共有

フィードバック

沖縄市交通拠点 まちづくり検討委員会

【主な役割】

- 交通拠点と連携した周辺まちづくりの検討推進

【事務局】

- 沖縄市

沖縄県公共交通活性化推進協議会

【主な役割】

- 基幹バスを中心としたバス路線網の検討推進

【事務局】

- 沖縄県

沖縄県地域公共交通協議会

【主な役割】

- 沖縄県地域公共交通計画の作成・実施

【事務局】

- 沖縄県



第1回検討委員会では、地域の現状・課題等を踏まえ、
交通結節点機能強化の目指すべき方向性（案）を整理

図1.7 第1回胡屋地区交通結節点整備検討委員会

出典:沖縄市・沖縄県・内閣府沖縄総合事務局南部国道事務所
「第1回胡屋地区交通結節点整備検討委員会」(令和6年10月)

1. バスタプロジェクトについて

1.3 特定車両停留施設について

- 那覇バスターミナルや既存の名護バスターミナル等は自動車ターミナル法に基づくバスターミナルとして整備。
- これ以外に交通ターミナルを整備する制度として、道路法に基づく特定車両停留施設が存在。[図1.8]
- 本検討部会で検討する名護市総合交通ターミナルは、道路法に基づく、特定車両停留施設（道路附属物）としての整備を想定する。[図1.8]

自動車ターミナル法に基づくバスターミナル

(自動車ターミナル法第2条第4項、第6項)

乗合バスの旅客の乗降のため、乗合バス車両を同時に2両以上停留させることを目的とした施設で、道路の路面や駅前広場など一般交通の用に供する場所以外の場所に同停留施設を持つものをいう。

注)自動車ターミナル法に該当しないバスの停留施設が、通称で「●●バスターミナル」と呼ばれることがあります。

①一般バスターミナル

：専用バスターミナル以外のバスターミナル（複数のバス会社が乗り入れ）

例:那覇バスターミナルなど



②専用バスターミナル

：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（自社用）

例:名護バスターミナル(既存)など



道路法に基づく特定車両停留施設（道路法第2条第8項）

交通混雑の緩和や物流の円滑化のため、バス・タクシー・トラック等の事業者専用の停留施設を道路附属物として位置づけるもの

名護市総合交通ターミナルは、
道路法に基づく特定車両停留施設
での整備を想定

1. バスタブプロジェクトについて

1.3 特定車両停留施設について

- 令和2年度道路法改正により、交通混雑の緩和や物流の円滑化のため、バス・タクシー・トラック等の事業者専用の停留施設を道路附属物として新たに位置づける「特定車両停留施設」の制度が設けられた。[図1.9]

特定車両停留施設

- 交通混雑の緩和や物流の円滑化のため、バス・タクシー・トラック等の事業者専用の停留施設を道路附属物として、新たに位置付け

事業者専用の道路施設の構築

- バス、タクシー、トラック等を停留させるための「**特定車両停留施設**」を、新たに道路附属物として位置付け
 - 施設を利用する車両の種類を道路管理者が指定する
 - 車両を停留する際にあらかじめ道路管理者が許可する
 - 道路管理者が停留料金を徴収することができる 等



出典：国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画

図1.9 特定車両停留施設の概要

出典：国土交通省「令和2年度道路法改正内容説明会資料(抄録)」

1. バスタプロジェクトについて

1.3 特定車両停留施設について

- 特定車両停留施設に停留できる車両（特定車両）の中から、道路管理者が各特定車両停留施設を利用することができる車両の種類を指定し運用。[図1.10]
- 特定車両停留施設に停留できる車両は、道路運送法に定める旅客自動車運送事業のうち、一般旅客自動車運送事業と、貨物自動車運送事業法に定める一般貨物自動車運送事業用の車両に限定。[図1.10]

※一般的な自家用車両（マイカー）やレンタカー等は、特定車両停留施設内への進入等は不可となるため、別途施設の整備を検討する必要がある。

＜特定車両停留施設に停留できる車両の種類（赤枠内の事業）＞

自動車運送事業		
【道路運送法（昭和26年法律第183号）】		
旅客自動車運送事業（§2(3)） 他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業		
一般旅客自動車運送事業（§3(1)） 特定旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業		
一般乗合旅客自動車運送事業 (§3(1)イ)	乗合旅客を運送	路線バス
一般貸切旅客自動車運送事業 (§3(1)ロ)	一個の契約により国土交通省令で定める乗車定員（11名）以上の自動車を貸し切つて旅客を運送	貸切バス
一般乗用旅客自動車運送事業 (§3(1)ハ)	一個の契約により国土交通省令で定める乗車定員（11名）未満の自動車を貸し切つて旅客を運送	タクシー
特定旅客自動車運送事業 (§3(2))	特定の者の需要に応じ、一定の範囲の旅客を運送する旅客自動車運送事業	送迎バス
【貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）】		
貨物自動車運送事業（§2(1)）		
一般貨物自動車運送事業 (§2(2))	他人の需要に応じ、有償で、自動車（三輪以上の軽自動車及び二輪の自動車を除く。次項及び第七項において同じ。）を使用して貨物を運送する事業であって、特定貨物自動車運送事業以外のもの	
特定貨物自動車運送事業 (§2(3))	特定の者の需要に応じ、有償で、自動車を使用して貨物を運送する事業	
貨物軽自動車運送事業 (§2(4))	他人の需要に応じ、有償で、自動車（三輪以上の軽自動車及び二輪の自動車に限る。）を使用して貨物を運送する事業	
上記赤字の車両の中から、特定車両停留施設ごとに指定して公示 ※公示する内容：特定車両停留施設の名称、指定をしようとする日		

【旅客】

《一般乗合旅客自動車運送事業》 ⇒OK
✓ 高速バス
✓ 路線バス
✓ コミュニティバス
✓ 乗合タクシー

《一般貸切旅客自動車運送事業》 ⇒OK
✓ 貸切バス
- 観光バス・ツアーバス 等
- イベント会場へのシャトルバス 等

《一般乗用旅客自動車運送事業》 ⇒OK
✓ 一般タクシー

《特定旅客自動車運送事業》 ⇒NG
✓ 上記に該当しない送迎バス 等
- 学校に通う生徒・職員用バス
- 事業所に通う従業員用バス 等

【貨物】

《一般貨物自動車運送事業》 ⇒OK
✓ トラック 等

図1.10 特定車両停留施設に停留できる車両の種類

出典：国土交通省「令和2年度道路法改正内容説明会資料（抄録）」に加筆

※上記事業に該当しないため、自家用車（マイカー）やレンタカー等は、特定車両停留施設の利用はできない

2. 第1回検討部会での主なご意見と対応方針について

2. 第1回検討部会での主なご意見と対応方針について

■ 第1回検討部会での主なご意見と対応方針

◆ : 第2回検討部会(今回)での検討事項、◇ : 次回以降の検討事項
[]は該当箇所のページ番号_見出し番号

分類	第1回検討部会での主なご意見	対応方針
機能や役割	<p>1. 総合交通ターミナルは、名護市民だけでなく北部地域全体の移動を支える圏域の拠点として、具備すべき機能や役割を検討していく必要がある。</p> <p>2. 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て検討すべきである。</p> <p>3. 人々の文化・交流の拠点として位置づけていただきたい。</p>	<p>◆ 「やんばるの玄関口」として北部地域全体の移動を支える拠点となるよう、具備する機能や役割を検討。[4.2 (P26～P29)]</p> <p>◆ 名護市中心市街地整備事業と連携し、交流機能や防災機能についても検討。[4.2 (P26～P29)]</p>
交通機能	<p>4. 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。</p> <p>5. 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。</p> <p>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。</p> <p>7. 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。</p> <p>8. 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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>◆ 名護市街地との連携や回遊性を高めるための移動サービス（レンタカー、カーシェア、シェアサイクル他）について、最新の動向も踏まえた上で計画を具体化。[4.2 (P27)]</p>
情報のあり方	11. 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。	◇ 総合交通ターミナルの計画具体化の段階では、デジタルサイネージ等の情報発信施設のハード整備に加え、MaaS※等のソフト施策の両面で検討し、情報環境の整備を具体化させていく。
整備・運営手法	<p>12. 本検討部会で想定される総合交通ターミナルは、自動車ターミナル法に基づく施設か、道路法に基づく施設か、どちらを想定しているか。</p> <p>13. 管理運営の方法についてはどのように考えているか。</p>	<p>◆ バス等が発着する交通施設部分については、道路法に基づき整備することを想定している。[1.3 (P7～P9)]</p> <p>◇ 総合交通ターミナルをどのように整備し、管理運営していくかについては、検討部会等で今後議論し検討する。（※参考資料1に管理運営手法に関する事項を記載）</p>
調査の提案	<p>14. 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組んではどうか。</p> <p>15. 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。</p> <p>16. 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。</p> <p>17. 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。</p>	<p>◇ 名護市と国や民間で実施するイベント等と連携した社会実験の実施について、今後検討する。</p> <p>◆ 広域的な移動実態・二次交通に関するアンケート調査を実施。[3.1,3.3 (P15～P16,P21)]</p> <p>◆ 検討部会の委員としてレンタカー協会関係者を追加し意見を伺う。</p> <p>◆ 総合交通ターミナル計画の検討の進捗段階で、他自治体にもご意見を伺う。[3.1,3.2 (P13～P14,P17～P20)]</p>
その他	<p>18. 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に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。</p> <p>19. 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。</p> <p>20. 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。</p> <p>21. 「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むと良い。</p>	<p>◇ 名護市では、名桜大学も含んだコミュニティバス（南北線）を走らせていましたが利用者が少なく浸透しなかったため、現在では循環線を本格運行している。大学の送迎バスでは拾いれない学生への対応についても検討する必要がある。また北部地域ならではの豊かな自然環境を生かした総合交通ターミナルの在り方についても検討を進める。</p> <p>◆ 公共交通連携やクルーズバスに関しては、確認結果を本日報告する。</p> <p>◆ 整備方針（素案）の作成にあたり“海のバスタ”を意識したものにする。[4.3 (P30)]</p>

※MaaS : 地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。

3. 名護市総合交通ターミナル整備に関する 関係者意見の整理について

- 3.1 関係者意見の把握
- 3.2 関係者ヒアリングでの主な結果
- 3.3 高速バス・高速船利用者アンケートでの主な結果
- 3.4 結果まとめ

3. 名護市総合交通ターミナル整備に関する関係者意見の整理について

3.1 関係者意見の把握

- 地域における交通課題や利用者のニーズ、名護市総合交通ターミナルに求める機能や整備に対する意向等を把握することを目的として、沖縄県内の交通事業者や県、自治体等、全28団体を対象に関係者ヒアリング調査を実施。

■関係者ヒアリング調査の概要

目的	地域における交通課題やニーズ、総合交通ターミナルに求める機能や整備に対する意向等を把握する
対象	交通事業者/二次交通関係者/着地側施設（ヤングリア等）/周辺自治体、行政等/観光協会、観光事業者
期間	2024年9月11日～9月27日
手法	対面・WEB・書面
実施件数	全28団体



表3.1 ヒアリング先一覧

No.	大分類	中分類	関係事業者	実施方法	日時
1	交通事業者	バス事業者	(株)琉球バス交通	ヒアリング(対面)	9月13日
2			那覇バス(株)	ヒアリング(対面)	9月11日
3			沖縄バス(株)	ヒアリング(WEB)	-
4			東陽バス(株)	書面回答	-
5			(同)やんばる急行バス	ヒアリング(対面)	9月19日
6			沖縄エアポートシャトル(責)	ヒアリング(対面)	9月17日
7		タクシー事業者	(株)丸金交通	ヒアリング(WEB)	9月18日
8			(資)北部観光タクシー	ヒアリング(対面)	9月19日
9		高速船事業者	第一マリンサービス(株)	ヒアリング(対面)	9月18日
10	二次交通関係者	レンタカー協会	(一社)沖縄県レンタカー協会	ヒアリング(対面)	9月20日
11		レンタカー事業者	沖縄トヨタ自動車(株)	ヒアリング(対面)	9月20日
12			オリックス自動車(株)	ヒアリング(対面)	9月18日
13		カーシェア事業者	タイムズモビリティ(株)	ヒアリング(対面)	9月27日
14		シェアサイクル事業者	(株)プロトソリューション	ヒアリング(WEB)	9月11日

No.	大分類	中分類	関係事業者	実施方法	日時
15	周辺自治体・行政等	着地側施設	ヤングリア	(株)ジャパンエンターテイメント	書面回答
16		病院	北部地区医師会病院	書面回答	-
17		自治体	本部町	書面回答	-
18			今帰仁村	書面回答	-
19			宜野座村	書面回答	-
20			国頭村	書面回答	-
21			東村	書面回答	-
22			金武町	書面回答	-
23			恩納村	書面回答	-
24			大宜味村	書面回答	-
25		県	沖縄県	書面回答	-
26		北部広域市町村組合	北部広域市町村圏事務組合	ヒアリング(対面)	9月18日
27	観光関連	観光協会	名護市観光協会	ヒアリング(対面)	9月19日
28	観光事業者	(株)スカイツアーズ		書面回答	-



※回答のあった団体名を記載

3. 名護市総合交通ターミナル整備に関する関係者意見の整理について

3.1 関係者意見の把握

- ・ ヒアリング項目は、地域の交通課題、利用者の利用実態ニーズ、総合交通ターミナルに求める機能・施設等とした。
- ・ ヒアリングは調査票に沿って実施し、名護市総合交通ターミナル整備に関する幅広いご意見・ご要望等を収集した。

■ 関係者ヒアリング調査の概要

主な設問項目	
①利用実態	名護市総合交通ターミナルの整備に係るヒアリング票
②地域における交通課題	Q1 : 利用実態について ・貴社の営業路線（北部地域）における近年の利用者（乗客）の実態について、特に利用が多い区間（バス停）、利用者の属性（学生、高齢者、観光客等）等について教えてください。
③利用者のニーズ・声	Q2 : 地域における交通課題について ・交通事業の運営にあたり、主に道路交通や地域公共交通の維持等に関する課題について教えてください。 例）路上駐車が多く渋滞している、バス停の待ち環境が悪く乗客からクレームがある 観光シーズンにはレンタカーが増え幹線道路が渋滞する、従業者不足や働き方改革関連法等による路線維持が厳しい、地域住民の高齢化が進むが公共交通が不十分であることから免許返納ができない 等
④公共交通利用促進のための取組み	Q3 : 利用者のニーズ・声について ・利用者（乗客）や地域住民等から御社の事業に寄せられるニーズや声について、具体的に教えてください。 例）高速バスで降りた際の二次交通がない、バスの便数が少ない、バス路線等の情報案内が不十分 等
⑤総合交通ターミナルに求める機能・施設・規模	Q4 : 公共交通利用促進のための取組みについて ・貴社がこれまで実施している公共交通利用促進のための取組みについて教えてください。また、全国に比較しても自動車依存が強い沖縄県において、バスをはじめとする公共交通に転換させるために有効と思われる取組みは、どんなものがあると考えますか。 例）公共交通の定時性の確保、バスロケ等の情報発信の強化、乗り継ぎや待ち環境の整備（交通拠点強化）等
⑥総合交通ターミナルへの期待・要望・時期	Q5 : 総合交通ターミナルに求める機能・施設・規模について ・現在、名護市及び北部国道路事務所で検討を進めている総合交通ターミナル（名護漁港周辺）について、貴社として求める機能・施設・規模について具体的に教えてください。
⑦既存の名護バスター・ミナルとの棲み分け	Q6 : 総合交通ターミナルへの期待・要望・時期について ・総合交通ターミナルの整備にあたっての期待やご要望があれば教えてください。 例）名護市街地の活性化や来訪客の増加に繋がる、新たなターミナルができるれば更なる交通サービスの高度化（便数、路線、車両等）を検討したい、テーマパークの開業等を見据えができる限り早期の整備を望む 等
⑧総合交通ターミナル整備時の運行の考え方	Q7 : 既存の名護バスター・ミナルとの棲み分けについて ・総合交通ターミナルが整備された場合、既存の名護バスター・ミナルとの接続についてどのようにお考えか教えてください。ただし、総合交通ターミナルは、道路法に基づき道路管理者が整備可能な「特定車両停泊施設」としての整備を想定します。
⑨MaaS、自動運転等の新たなサービスへの考え方	Q8 : 総合交通ターミナル整備時の運行の考え方について ・総合交通ターミナルが名護漁港周辺に整備された場合、貴社のバス路線に对しどのような変化・影響を与えるかについて、現在の想定で構いませんので教えてください。 例）現在は名護バスター・ミナルが起終点となっている、路線の起終点を総合交通ターミナルに移設する 等
⑩二次交通として機能するために必要な事項	Q9 : MaaS、自動運転等の新たなサービスへの考え方 ・MaaS（Mobility as a Service）や自動運転等に対する貴社の取組や今後の展開について教えてください。 例）電子決済の充実や宿泊施設と一緒にしたチケット販売を実施、2030年までに一部路線で自動運転車の導入を予定している
⑪地域間連携の考え方	Q10 : 二次交通として機能するために必要な事項について ・レンタカーやマイカー等の自動車依存からの脱却を目指し、高速バスや高速船等の拠点からの二次交通を充実させるために貴社としてできる事項や、それを実現するために必要な条件について教えてください。 例）海洋公園やジャングリア、カヌチャ等の集客が多いエリアに対するシャトルバスの運行業務が想定され、その場合には大型バスの待機場所や乗降場所が必要等
⑫来訪者（従業員含む）の輸送計画	Q11 : その他 ・その他、何か道路行政に関するご意見・ご要望がございましたら教えてください。 例）主要渋滞箇所の解消、名護東道路の本部延伸 等
⑬その他	

図3.1 ヒアリング調査票（交通事業者への調査票の例）

3. 名護市総合交通ターミナル整備に関する関係者意見の整理について

3.1 関係者意見の把握

- 利用者視点での移動ニーズや総合交通ターミナルへの期待等を把握するため、那覇↔名護間の広域公共交通手段（高速バス、高速船）利用者を対象にアンケート調査を実施。

■高速バス・高速船利用者アンケート調査の概要

目的	高速バス・高速船利用者が総合交通ターミナルに求める機能や施設に対する意向を把握する
対象	名護↔那覇間の高速バス及び高速船利用者 調査箇所：那覇バスターミナル、名護バスターミナル、泊港、名護漁港
調査期間	高速バス：2024年9月18日、19日、21日、22日の4日間で配布 高速船：2024年9月23日～10月31日で配布
実施手法	高速バス：高速バスの乗車待ちの利用者へ、調査員より調査票（Webアンケート）を配布。 高速船：券売所において、高速船利用者へ調査票（Webアンケート）を配布
回収数	200件（2024/10/31時点）



図3.2 アンケート調査への協力依頼



那覇バスターミナルでの配布状況



名護バスターミナルでの配布状況



3. 名護市総合交通ターミナル整備に関する関係者意見の整理について

3.1 関係者意見の把握

- アンケート項目は、高速バス/高速船の利用実態、名護地域と中南部地域との移動機会、名護市総合交通ターミナルの必要性・求める機能・施設等とした。

■高速バス・高速船利用者アンケート調査の概要

主な設問項目

1. 今回の高速バス/高速船の利用実態

- 1-1. 乗ったバス停(港)、降りたバス停(港)
- 1-2. 出発地(施設)、目的地(施設)
- 1-3. 高速バス又は高速船に乗られた目的
- 1-4. 高速バス又は高速船に乗られた理由

2. 名護地域と中南部地域との移動機会

- 2-1. 移動機会
- 2-2. 交通手段毎の利用頻度
- 2-3. 公共交通を利用するための条件
- 2-4. 交通サービス改善後の利用頻度

3. 名護市総合交通ターミナルの必要性・求める機能・施設

- 3-1. 新たな総合交通ターミナル整備の必要性
- 3-2. 必要と思われる機能・施設

4. その他

- 4-1. 道路交通行政やまちづくりに関するご意見

5. 回答者の属性

- 5-1. お住まい、ご職業、ご年齢、性別、自動車運転免許の有無

名護市総合交通ターミナル整備に向けた
高速バス利用者アンケート

現在、名護市では、名護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ます。

沖縄総合事務局北部国道事務所では、この一環として高速バス等が発着する新たな総合交通ターミナルの整備に向け検討を進めております。

本調査は、高速バスや高速船等をご利用になつて広域的な移動をされる皆様を対象に、移動の実態把握や、名護市総合交通ターミナルの整備に関連した皆様のご意見をお伺いし、今後検討を進めるための基礎資料として活用させていただく事を目的に実施しています。大変お忙しいところ恐れ入りますが、アンケート調査へのご協力をよろしくお願い致します。

【所要時間目安：約5分】

□ 共有なし



次へ フォームをクリア

名護市総合交通ターミナル整備に向けた
高速バス利用者アンケート

□ 共有なし

* 必選の質問です

＜名護市総合交通ターミナルの必要性、求める性能・施設＞

沖縄県の交通渋滞の緩和や公共交通の利用促進に貢献する新たな総合交通ターミナルについて、整備の必要性に関して、あなたの考えに最も当てはまるものをお選びください。（単一回答）

早期に必要

対象的には必要

必要ない

どちらともいえない

必要性について、なぜそう思うのか回答の理由を教えてください。（任意）

回答を入力

名護港周辺に総合交通ターミナルを整備するにあたり、あなたが必要と思われる機能や施設は何ですか。（複数可）

*1 パークアンドライド：自家から自家用車で最寄りの駅や停留所まで行って駐車し、そこから公共交通機関を利用すること

*2 キャリアントライド：家族や知人等に最寄りの駅や停留所まで送迎してもらい、そこから公共交通を利用すること

路線バスやコミュニティバス、タクシー、高速船等へのスムーズな乗り換え施設

レンタサイクルや自転車等のシェア型モビリティ

レンタカー、カーシェア等の二次交通

交通や報酬等の情報発信施設

快適な待合施設

パークアンドライド※1 やキアンドライド※2 のための駐車施設

バイクやロッカー等の利便施設

駐輪場

チケットカウンター

地域イベントや文化等の情報発信施設

名護湾等、自然環境を眺望できる施設

飲食や物販施設

地域住民のための交流スペース

帯状施設

緑地や環境のための空間

広場やオープンスペース

災害発生時の交通状況等の情報提供施設

災害発生や交通状況等の情報提供施設

その他: _____

戻る 次へ フォームをクリア

図3.3 WEBアンケート画面(抜粋)

3. 名護市総合交通ターミナル整備に関する関係者意見の整理について

3.2 関係者ヒアリングでの主な結果

- 地域における交通課題では、名護バスターミナル周辺道路や高速アクセス道路の混雑、バス停の環境が不十分、運転手の不足、シェアサイクル等の認知の低さ、観光客の交通事故、住民の自由な移動の確保等に対する意見があった。

(1) 地域における交通課題について

交通事業者

- 朝夕は名護バスターミナルから国道58号に出るまで、徒歩2~3分のところバスで10分~15分程度かかり、名護バスターミナル周辺道路の渋滞が課題。【バス事業者】
- 那覇空港から沖縄自動車道に接続するが、沖縄自動車道までの市内で渋滞が頻発。場合によっては1時間程度遅延することもあり、大きな課題。【バス事業者】
- 名護市街地はバス停の環境が整備ができない。また、バス発車時に一般車が譲ってくれない。【バス事業者】
- 運転手が慢性的に不足しており、路線の維持が難しい状況。【バス事業者】
- ヤングリア周辺の道路が狭小であり、開業後にバス路線が運行できるか懸念。【バス事業者】
- 自動車を自由に利用させすぎているため、TDM※等、積極的に自動車利用を抑制する施策が重要。【バス事業者】
※TDM：自動車の効率的利用や公共交通への利用転換など、交通行動の変更を促すことで、交通需要の調整を図る取組み（交通需要マネジメント）。
- 来年ヤングリアが開業した際には益々の混雑が予想されるが、渋滞の影響を受けないというのが高速船の大きな強み。【高速船事業者】

二次交通関係

- 路上駐車や不慣れなドライバーによる事故、観光シーズンの渋滞が課題となっている。【レンタカー事業者】
- 空港から距離のある豊崎店の場合、店舗から那覇空港まで渋滞し、40~50分程度かかる。渋滞がひどい時は3時間前の返却を求める。【レンタカー事業者】

周辺自治体

- 観光客が多い恩納村においては、インバウンドを含む観光客による交通事故が多い。【恩納村】
- 路線バスが廃止となり、村営のコミュニティバスが唯一の公共交通であるため、自家用車を持たない者にとって移動の利便性が低い。観光客についても同様であり、呼び込みに課題がある。【東村】
- 町内に中学校1校、高校は所在しないため、通学には公共交通の利用が必須。【金武町】
- 今後増加が見込まれる免許非保有者等の生活を支える移動手段の確保が必要。【宜野座村】

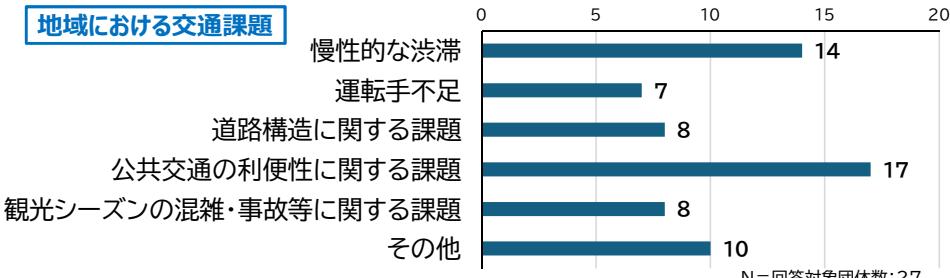
着地側施設

- 当院は高台にあり最寄りのバス停から上り坂を約15分歩かないといけない場所にあり、高齢者の方は歩いて来院するのは非常に厳しい状況にある。【医療関係施設】
- 名護市内にヤングリアとの交通の結節点として適した場所がなく、シャトルバスの効率的な路線設置・運行が容易ではない。【テーマパーク事業者】

観光関連

- リムジンバスや路線バスも本数が少なく、航空便数とのバランスが合っていない。那覇以外の地域ではタクシーもドライバー不足により確保が困難な状況である事は、地域への観光、宿泊をあきらめる要因になっている。【観光事業者】
- 名護市に着いてからの二次交通が不足している。【名護市観光協会】

地域における交通課題



N=回答対象団体数:27

3. 名護市総合交通ターミナル整備に関する関係者意見の整理について

3.2 関係者ヒアリングでの主な結果

- 利用者ニーズでは、公共交通のサービス向上や名護バスターミナルでの送迎のしづらさ、シームレスな乗り換えに対する意見があった。
- 公共交通利用促進については、タッチ決済やフリー乗車券、バス位置情報の公開等を交通事業者で取組んでいる他、県や自治体では、コミュニティバスの時刻表調整や基幹バスの導入促進、バス停環境の整備等に取り組んでいるという意見があった。

(2) 利用者のニーズ・声について

交通事業者

- 北部地域での大幅な減便をしたが、思っていたほどの混乱はなかった。ただ、本数の増加や運行時間拡大の要望は継続してある。【バス事業者】
- スマートフォンやインターネットがうまく使えない高齢者等から目的地までの路線の問い合わせがある。【バス事業者】
- 名護バスターミナルには利用者の駐車場がなく、送迎がしづらいという声がある。【バス事業者】
- 名護市三原地区等では、タクシーを呼んでも30分程度待つような状況。バス便数も少なく不便であり、交通空白地帯というご意見をいただく。【タクシー事業者】

周辺自治体

- 名護市街へ行くにはコミュニティバスと路線バスを乗り継ぐ必要があり不便なため、乗り継ぎ無しで名護市街へ行ける仕組みを作つてほしいとの要望が強い。【東村】
- 高齢化が進行し事故の危険性から免許返納をしたい方が多くおり、これらの方からは公共交通の充実（村内、隣接町村間の充実）を求める声がある。【今帰仁村】
- ご自身で運転できない方は通院も満足にできていないため医療機関へのアクセスを求める声が大きい。【今帰仁村】
- 既存路線バスに対し運行本数増加や運行時間帯の変更、施設内への案内掲示板やバス停設置、バス待合スペース整備などの要望も上がっている。【宜野座村】

観光関連

- バス停や飲食店等での多言語案内が不十分であり、多言語案内を求める声がある。【観光事業者】

(3) 公共交通利用促進のための取組みについて

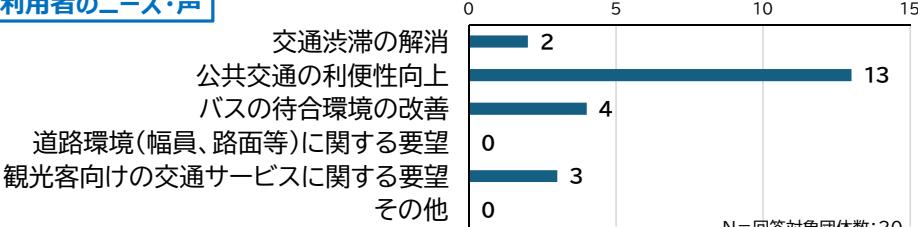
交通事業者

- バスのダイヤ調整や、OKICAやクレジットカードのタッチ決済を導入。複数のバス事業者合同のフリー乗車券「沖縄路線バス周遊バス」を発行。【バス事業者】
- バス位置情報として、「乗り物ナビ」で位置情報を公開する他、一部ではGoogle Map上でもオープンしている。【バス事業者】
- 高額となる長距離路線を対象とした運賃抑制施策や、空港から宿泊ホテルまでの手荷物配送サービス等、バス利用者が享受できるメリットが必要。【バス事業者】

周辺自治体

- コミュニティバスは定時運行と事前予約運行を組み合わせて実施しているが、定時運行は路線バスとの乗り継ぎを考慮し、時刻を設定。【東村】
- バスレーン延長等を含めた基幹バスシステムの導入促進やノンステップバス導入及びバス停上屋の整備に係る支援などの利便性向上に係る取組や、国や市町村と協調した生活バス路線の運転手確保のための2種免許取得に対する支援等を実施し、バス路線の確保・維持を支援。【沖縄県】
- 路線バスに無料で乗れる日を設定し、多くの県民に乗車の機会を提供することで、過度な自家用車利用から適度なバス利用への転換を促し、バス利用者の増加、交通渋滞の緩和等に繋げる取組を実施。【沖縄県】

利用者のニーズ・声



公共交通利用促進のための取組み



3. 名護市総合交通ターミナル整備に関する関係者意見の整理について

3.2 関係者ヒアリングでの主な結果

- 総合交通ターミナルに求める機能・施設に関しては、交通モード間のスムーズな乗換え環境や、待合空間・情報案内施設・チケット販売施設、パークアンドライド、ドライバーの休憩施設、道の駅のような飲食・物販施設、商業施設の併設等を求める声が寄せられた。
- 加えて、防災機能の確保や、北部地域全体の観光情報を発信する施設についても複数主体から要望があった。

(4) 総合交通ターミナルに求める機能・施設について

交通事業者

- 夏は暑く、冬は寒いため、気候に適した待合環境が重要。【バス事業者】
- 外国人観光客に対する総合案内や、コンシェルジュが必要。【バス事業者・タクシー事業者】
- チケット販売機能を確保し、周遊バス販売やOKICAチャージ機の施設があると更に良い。【バス事業者】
- バス待ち客は軽食を済ませることが考えられるため、コンビニや食堂があると良い。簡単な道の駅のようないメージ。【バス事業者】
- 労務管理の観点から、バス待機スペースおよび乗務員の待機所・仮眠室があるとよい。【バス事業者】
- バスがバック駐車にならない形状や、歩行者との接触は起きないよう歩車の分離や、一般車両の誤進入対策等が必要。【バス事業者】
- 動線も短縮されるコンパクトな施設規模が良い。乗り入れの手間が少ないような構造が良い。時間のロスは避けたい。【バス事業者】
- なるべくモビリティ間の移動がシンプルで分かりやすいことが重要であり、「降りてすぐに次の交通手段を選べる」ということが最も重要。【高速船事業者】

周辺自治体

- 災害時に一時避難や情報提供ができ、帰宅困難者等の受け入れや搬送ができる施設が必要。【恩納村・今帰仁村・国頭村】
- 高速バス等を利用する方のパークアンドライドやキスアンドライドができる施設が必要。【恩納村・今帰仁村】
- 那覇方面への移動の際に、名護まで車で移動（もしくは送迎）し、そこから高速バスや高速船に乗り換えると良い。【恩納村・今帰仁村】
- 高齢者が通院のために利用することが多く想定されるため、周辺医療機関の情報提供スペースがあると良い。【東村】
- 観光案内所のような場所で北部地域全体の観光案内（アクセス、観光情報）をしてもらいたい。【国頭村】
- 自家用車やレンタカーからバス、タクシー、船舶等へ乗り換えることなどを検討したうえで、観光周遊やイベント、災害時等に対応出来る規模が必要と考える。【宜野座村】
- 北部地域全体の観光案内のため、今後設立予定の観光地域づくり法人（DMO）が情報発信できる場所を整備してほしい。【北部広域市町村圏事務組合】

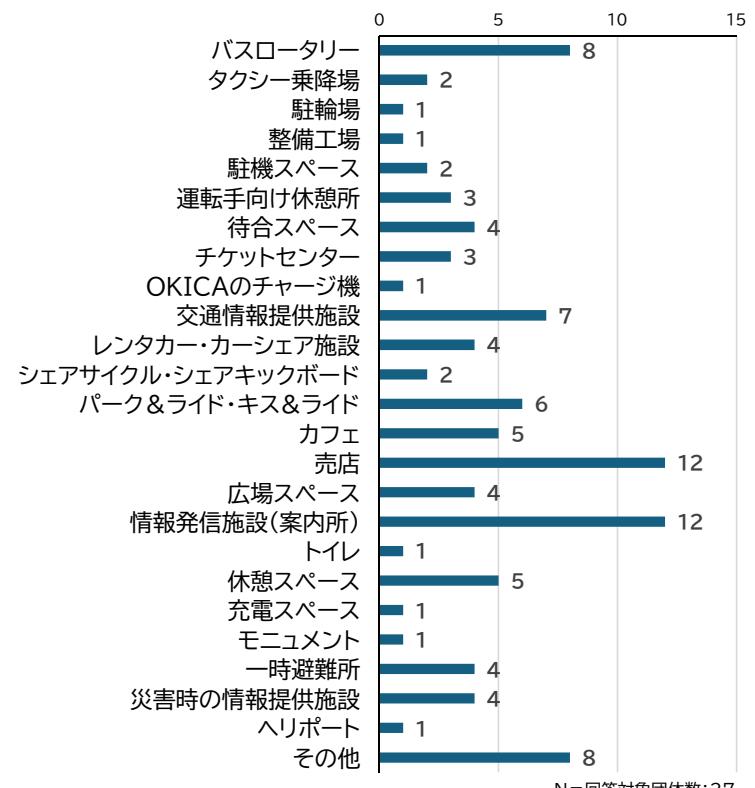
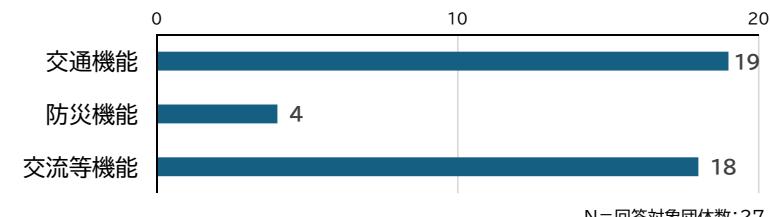
観光関連

- 二次交通への速やかな乗り継ぎができる事が重要。その確保ができないのであれば待ち時間を退屈させない商業施設が併設されると良い。【観光事業者】
- 北部地域全体の交通情報や観光情報を案内する観光案内所が必要。【観光協会】

着地側施設

- ホテルや各地域、他の観光施設などへの乗り換え時間を有効に活用できる待合施設。【テーマパーク事業者】
- テーマパーク来場者へのシャトルバスを発着させるためのバス乗降場所、テーマパーク来場者やその他の方に向けた情報発信施設。【テーマパーク事業者】

総合交通ターミナルに求める機能・施設



3. 名護市総合交通ターミナル整備に関する関係者意見の整理について

3.2 関係者ヒアリングでの主な結果

- 期待・要望等に関しては、周辺自治体や一部の交通事業者等から早期整備を望む声や、総合交通ターミナルを拠点とした北部全体の振興への期待が上がった一方で、災害リスクや運営方法（停留料金の徴収等）等についても意見があった。
- 二次交通利用促進に向けては、モード間の乗り継ぎを高めるため、広域交通と二次交通の近接性等が重要との意見があった。

(5) 総合交通ターミナルへの期待・要望・時期について

交通事業者

- テーマパーク開業等を見据えれば、できるだけ早く整備してほしい。【バス事業者】
- 早期に施設を整備し、運用しながら施設を追加するなどして理想形に近づける形も一案。【タクシー事業者】
- 災害に対してもリスクを検討したうえで場所や機能を役立ててほしい。防災は大きな懸念事項。【タクシー事業者】
- 総合交通ターミナルでは、停留料金は徴収しないスキームを期待する。【バス事業者】

二次交通関係

- 総合交通ターミナルには是非カーシェアを配置したい。ただ、レンタカー事業は人手不足が課題であり新たに参入できるかは分からぬ。【レンタカー事業者】
- 総合交通ターミナル単体でシェアサイクルのポートを整備しても、シェアサイクルの活性化にはつながりにくい。面的なポート整備が必要。【シェアサイクル事業者】

周辺自治体

- 北部地域に外国人や首都圏Z世代※の来訪客を呼び込むための拠点施設として極めて重要。【今帰仁村】※Z世代：1990年代後半から2000年代に生まれた若者を指す。
- 来訪予定のなかつた方が、総合交通ターミナルで観光情報等を得て、恩納村へ足を運んでくれると良い。【恩納村】
- 整備が進み近隣市町村との連携が図られる施設であれば北部全体の振興が期待できる。【大宜味村】
- ニーズにあった移動を提供するとともに、ルートの分散を図るなど自然環境、生活環境への配慮を最大限可能とする拠点となってもらいたい。【宜野座村】

着地側施設

- R10年度の新たな医療施設開業に伴い公共交通を利用して来院される方も多いため、早期の総合交通ターミナルの整備を望む。【医療関係施設】

観光関連

- 新テーマパークの開業に合わせていただけるとベストだと思う。【観光事業者】

(6) 二次交通として機能するために必要な事項について

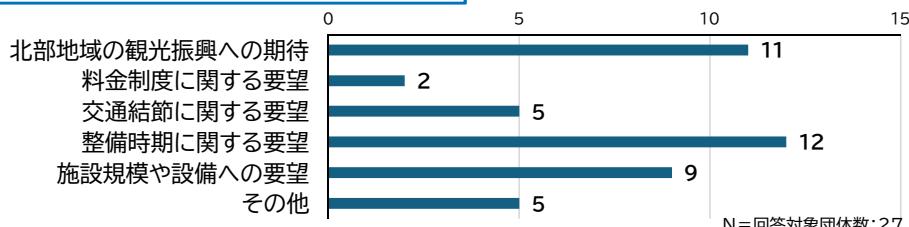
交通事業者

- 高速船との接続は、下船したところで二次交通が見えること、案内所の整備が不可欠。【タクシー事業者】
- ジャングリアの開業も見据えれば、名護漁港周辺でパークアンドライドを行いテーマパークへの自家用車アクセスを最小限にする工夫が望ましい。【バス事業者】

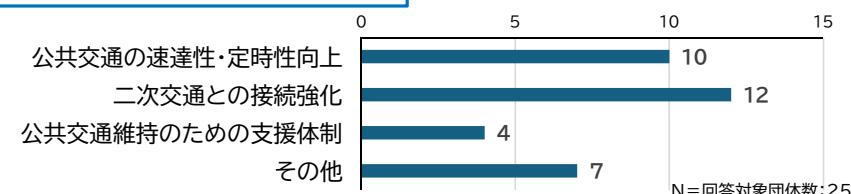
二次交通関係

- 旅慣れた方等は高速バスとレンタカーを組合わせて使うかもしれないが、多くの方は交通手段を組合わせずレンタカー一つで完結したいと考える。【レンタカー事業者】
- 沖縄県ではシェアサイクルの認知度が低い。地域住民の利用を増やすためにはワンウェイで使えることと、面的なポート整備が重要。那覇市と比べ人口密度が低い名護市では、民間独自での事業は難しい可能性がある。【シェアサイクル事業者】

総合交通ターミナルへの期待・要望・時期



二次交通として機能するために必要な事項

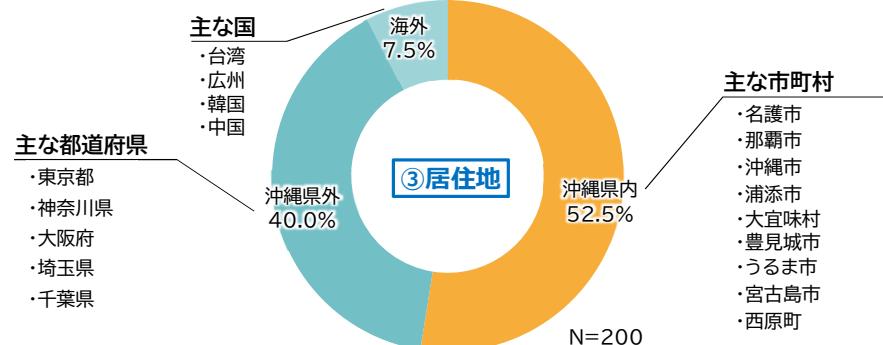
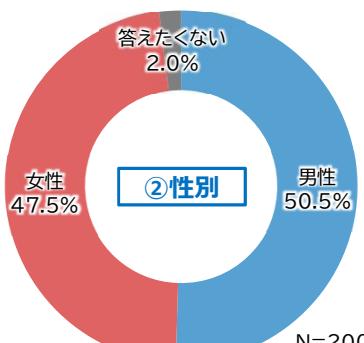
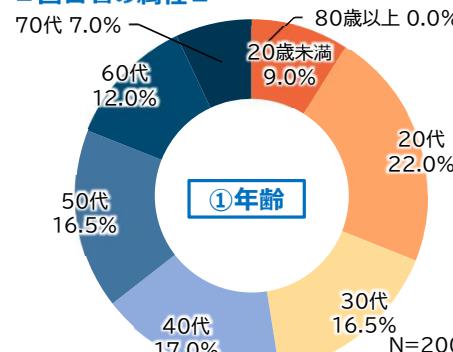


3. 名護市総合交通ターミナル整備に関する関係者意見の整理について

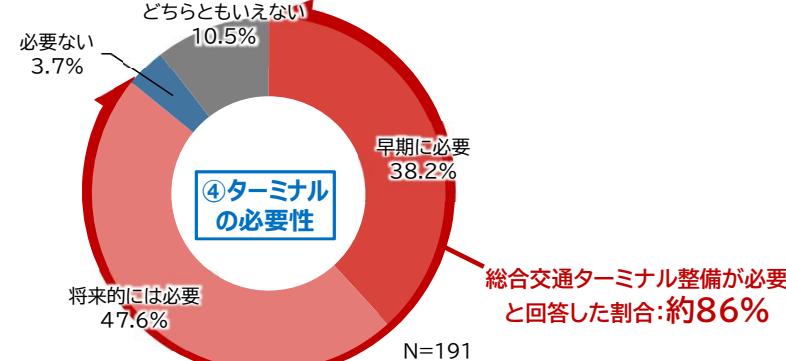
3.3 高速バス・高速船利用者アンケートでの主な結果

- アンケート調査では、20歳未満から70代、沖縄県内外（海外含む）、幅広い利用者層からの回答を得た（全200件）。[①②③]
- 高速バス・高速船利用者のうち、8割超から総合交通ターミナル整備が必要との回答が確認された。[④]
- 公共交通利用促進に向け、拠点施設へのアクセス性改善や、施設利便性の向上、料金の低廉化、速達性・定時性の改善が望まれた。[⑤]
- 総合交通ターミナルには、「トイレ・ロッカー等の利便施設」や、「快適な待合施設」等が必要との回答が特に多い結果。[⑥]

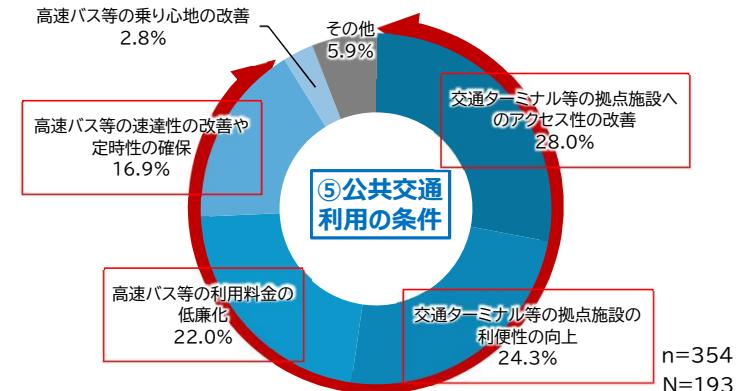
■回答者の属性■



Q：名護漁港周辺における新たな総合交通ターミナルの必要性について、当てはまるものをお選びください。

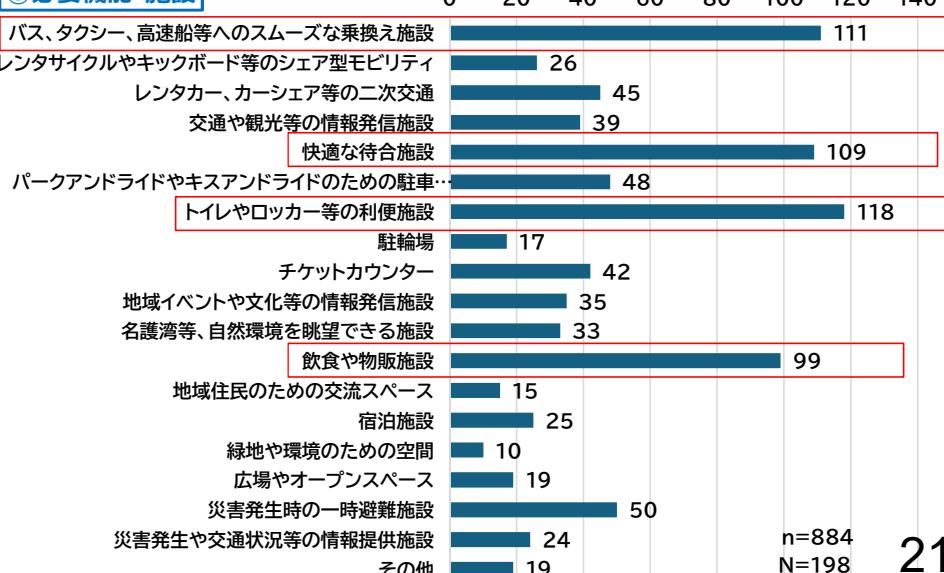


Q：あなたが名護地域（概ね名護市以北）と中南部地域（概ね宜野座村・恩納村以南）を移動される際、高速バスや高速船等の公共交通を利用するための条件は何ですか。



Q：名護漁港周辺での総合交通ターミナルの整備にあたり、あなたが必要と思われる機能や施設は何ですか。（複数選択）

⑥必要機能・施設



3. 名護市総合交通ターミナル整備に関する関係者意見の整理について

3.4 結果まとめ

- ・関係者ヒアリングおよび高速バス・高速船利用者アンケートを通じて、総合交通ターミナルに関する要望や意見を収集した。
- ・総合交通ターミナル整備を契機に、公共交通利用環境の改善や、北部地域全体の振興に関する期待の声が得られた。
- ・本調査結果も踏まえながら、名護市総合交通ターミナルの整備方針を検討する。

関係者 ヒアリング	地域における交通課題	<ul style="list-style-type: none">・<u>名護バスターミナル周辺道路・高速アクセス道路の混雑、バス停の環境の悪化、運転手不足、観光客による交通事故、住民の自由な移動（免許非保有者含む）の確保</u>…等
	利用者のニーズ・声	<ul style="list-style-type: none">・<u>公共交通のサービス向上、バスターミナルでの送迎のしやすさ、シームレスな乗り換え</u>…等
	公共交通利用促進のための取組み	<ul style="list-style-type: none">・交通事業者：タッチ決済やフリー乗車券、バス位置情報の公開…等・県・自治体：コミュニティバスの時刻表調整や基幹バスの導入促進、バス停環境の整備…等
	総合交通ターミナルに求める機能・施設	<ul style="list-style-type: none">・<u>交通モード間のスムーズな乗換え環境、待合空間・情報案内施設・チケット販売施設、パークアンドライド、ドライバーの休憩施設、道の駅のような飲食・物販施設、商業施設の併設</u>…等・<u>防災機能の確保や、北部地域全体の観光情報発信施設</u>についても複数主体から要望あり
	二次交通として機能するために必要な事項	<ul style="list-style-type: none">・モード間の乗り継ぎを高めるため、広域交通と二次交通の近接性が重要…等
	総合交通ターミナルへの期待・要望・時期	<ul style="list-style-type: none">・周辺自治体や一部の交通事業者等から早期整備を望む声や、<u>総合交通ターミナルを拠点とした北部全体の振興への期待</u>の声あり・一方で、災害リスクや運営方法（停留料金の徴収等）等についても意見あり
高速バス・高速船利用者アンケート		<ul style="list-style-type: none">・多くの利用者から<u>総合交通ターミナル整備が必要との回答</u>が確認（回答の8割超）・公共交通利用促進に向けては、<u>拠点施設へのアクセス性改善、施設利便性の向上、料金の低廉化、速達性・定時性の改善</u>が望まれた。・必要施設として、「<u>トイレ・ロッカー等の利便施設</u>」や、「<u>快適な待合施設</u>」等を求める意見が多い

意見・要望も踏まえ、名護市総合交通ターミナルの整備方針を検討

4. 名護市総合交通ターミナルの整備方針(素案)について

- 4.1 課題・ポテンシャル・基本目標の確認
- 4.2 整備方針(素案)の考え方
- 4.3 名護市総合交通ターミナルの整備方針(素案)

4. 名護市総合交通ターミナルの整備方針(素案)について

4.1 課題・ポテンシャル・基本目標の確認

- ・第1回名護市総合交通ターミナル検討部会では、公共交通サービスの高度化および利便向上、まちづくりの推進、防災性向上に向けて、拠点における交通結節機能強化の必要性を確認した。
- ・前項のヒアリング調査およびアンケート調査で得られた要望・意見も踏まえ、総合交通ターミナル整備に関する課題を再整理した。

■交通結節機能強化に係る課題（第1回名護市総合交通ターミナル検討部会より）赤文字：関係者ヒアリング・利用者アンケートを踏まえて第1回検討部会から追記

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。
- ・高速船から路線バスや、高速バスからタクシー・レンタカーといった、交通モード間のスムーズな乗継ぎがしにくい。
- ・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。
- ・北部地域の周辺自治体でも、名護市までの公共交通アクセスの改善を求める声が上がっている。

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しており、また、既存の名護バスターミナル周辺でも朝夕の交通混雑が発生。
- ・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。
- ・運転に不慣れな観光客やインバウンド客による交通事故が発生。
- ・新たなテーマパークの開業に伴う交通混雑等への懸念。

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。ジャンボ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。また、TDM※等による自家用車の抑制が求められる。

※TDM：自動車の効率的利用や公共交通への利用転換など、交通行動の変更を促すことで、交通需要の調整を図る取組み（交通需要マネジメント）。

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。ウォーカ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るやすい環境整備が求められる。
- ・新たな総合交通ターミナルを拠点として、名護市街地および北部地域全体への周遊を促すことが求められる。

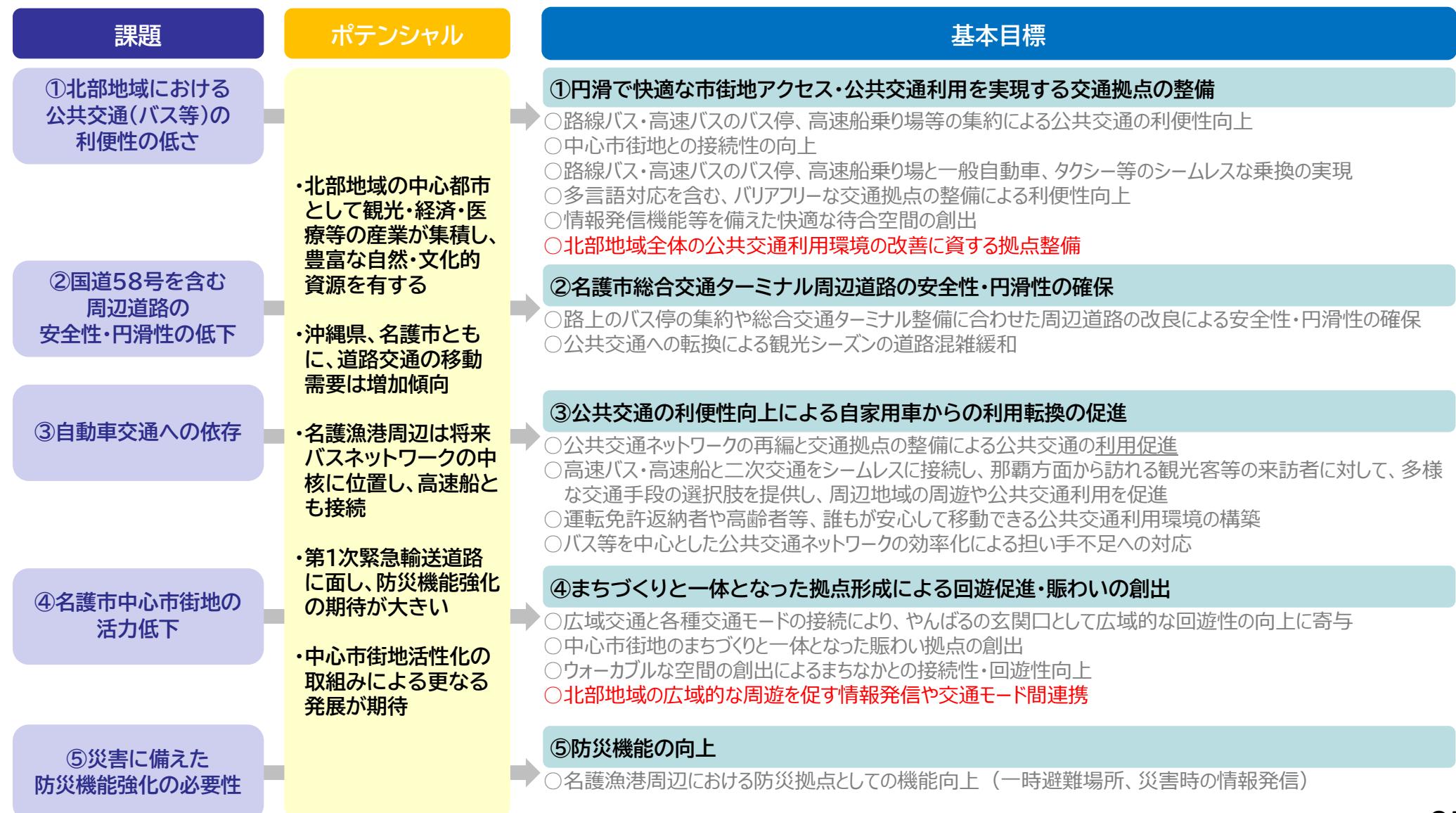
課題 5 災害に備えた防災機能強化の必要性

- ・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。
- ・災害時に、情報提供や帰宅困難者の受け入れ・搬送ができる施設が求められる。

4. 名護市総合交通ターミナルの整備方針(素案)について

4.1 課題・ポテンシャル・基本目標の確認

- ・課題の再整理に併せて、基本目標を更新した。
- ・目指す姿である「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」の実現に向け、具体的な交通結節機能強化の方向性（＝総合交通ターミナルの整備方針（素案））を検討する。



赤文字：関係者ヒアリング・利用者アンケートを踏まえて第1回検討部会から追記

4. 名護市総合交通ターミナルの整備方針(素案)について

4.2 整備方針(素案)の考え方

- 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4.1]
- 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4.1]



図4.1 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)

4. 名護市総合交通ターミナルの整備方針(素案)について

4.2 整備方針(素案)の考え方(交通機能)

- 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4.2]
- 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・レンタカー等の施設を確保する。[図4.2]

交通機能

機能の考え方

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

- 自家用車・レンタカー等、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。

方針(素案)

- 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す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次世代モビリティ等の動向も踏まえ、導入するモードは隨時検討

方針(素案)

- 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

方針(素案)

- 高速バスや高速船利用者の二次交通を確保
- 自家用車の駐車場を設け、パークアンドライド・公共交通利用を促進
- レンタカー施設の併設やシェアサイクル等の設備を設け、観光客やビジネス客の二次交通を確保
- 将来的な鉄軌道構想にも配慮

具体施設

＜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)	
操車場所(車両が転回等をする場所)	
乗降場(バース)	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)	



＜交通結節機能＞

駐車施設	自動車送迎者用の停留場所
	駐車場(パークアンドライド駐車場、フリンジパーキング)、カーシェアポート
	駐輪場
	レンタカー施設
	シェアサイクル
	電動キックボード
	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)	
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



図4.2 交通機能に関する整備方針(素案)

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)

4. 名護市総合交通ターミナルの整備方針(素案)について

4.2 整備方針(素案)の考え方(防災機能)

- 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4.3]

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(素案)

- 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入れ
- 災害時のリアルタイムな情報発信を実施
- 緊急時には、ロータリー・駐車場には災害対応車両のスペースを確保

方針(素案)

- 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

方針(素案)

- 待合空間や休憩スペースは、災害時には一時避難者の受入れができるよう、柔軟な利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

＜防災機能＞

具体施設

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



図4.3 防災機能に関する整備方針(素案)

指定緊急避難場所:津災害の危険から命を守るために緊急的に避難をする場所
指定避難所:災害の危険に伴い避難をしてきた被災者等が一定期間滞在するための施設

4. 名護市総合交通ターミナルの整備方針(素案)について

4.2 整備方針(素案)の考え方(交流等機能)

- 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4.4]
- 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4.4]

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

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

方針(素案)

- 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号線のウォーカブルストリート化(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。

方針(素案)

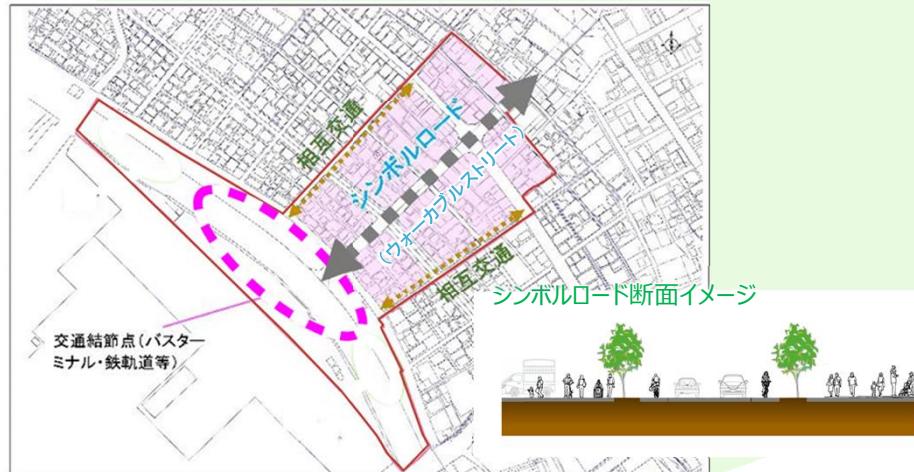
- 名護市及びやんばるの玄関口としてふさわしい良質な空間を構築。
- 名護湾の眺望を生かした視点場の構築や滞留空間の提供。

方針(素案)

- 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。

＜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)



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)

＜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)



画像:名護市「名護湾沿岸(名護漁港周辺エリア)実施計画」(令和4年3月)

＜サービス機能＞

トイレ
カフェ・売店(漁港振興施設を含む)
情報発信・提供
ロッカー



画像: 恵庭市「道と川の駅「花ロードえにわ」観光案内情報デジタルサイネージ」

図4.4 交流等機能に関する整備方針(素案)

4. 名護市総合交通ターミナルの整備方針(素案)について

4.3 名護市総合交通ターミナル整備方針(素案)

- 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4.5]
- 「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4.5]

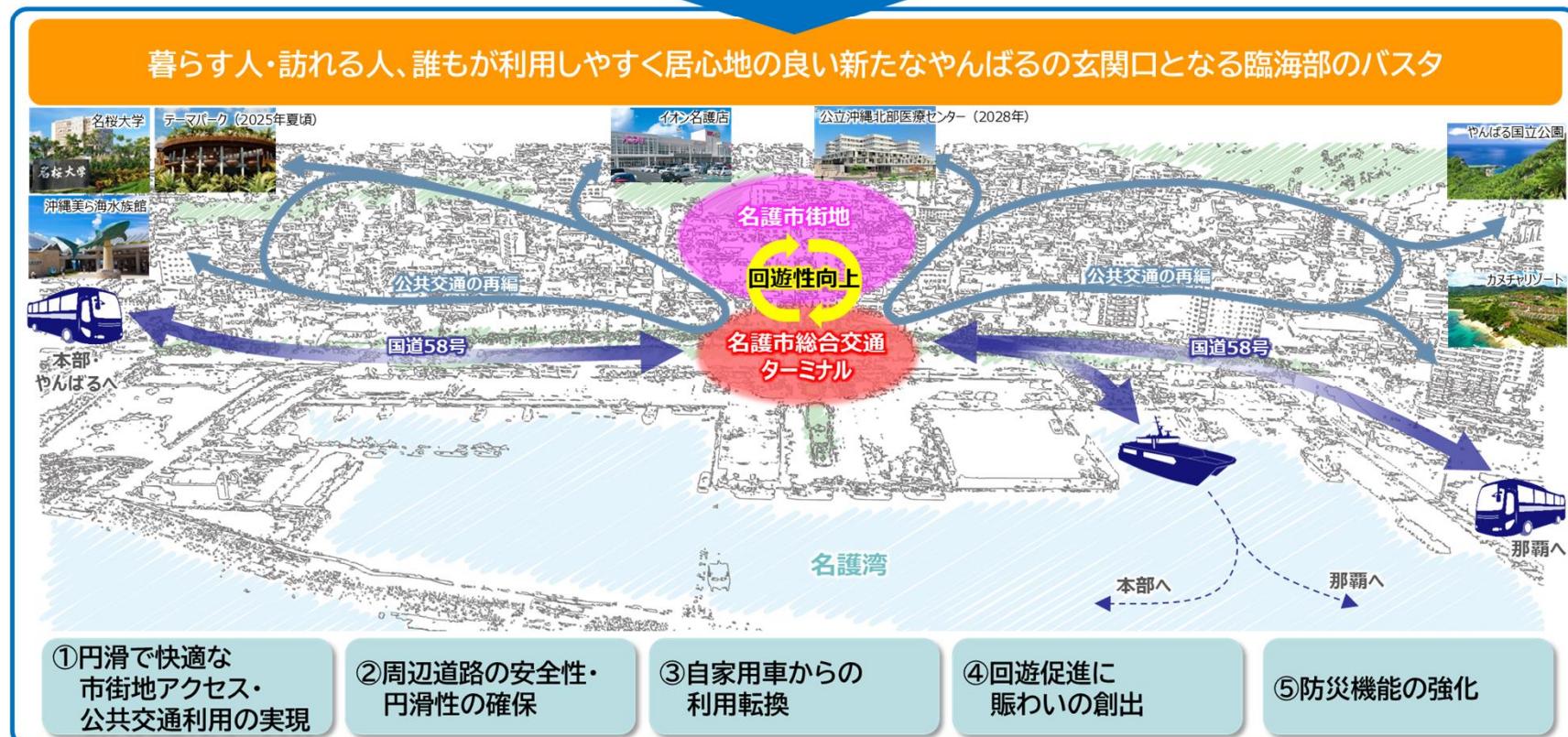


図4.5 名護市総合交通ターミナル整備方針(素案)

4. 名護市総合交通ターミナルの整備方針(素案)について

4.3 名護市総合交通ターミナル整備方針(素案)

- 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4.6]

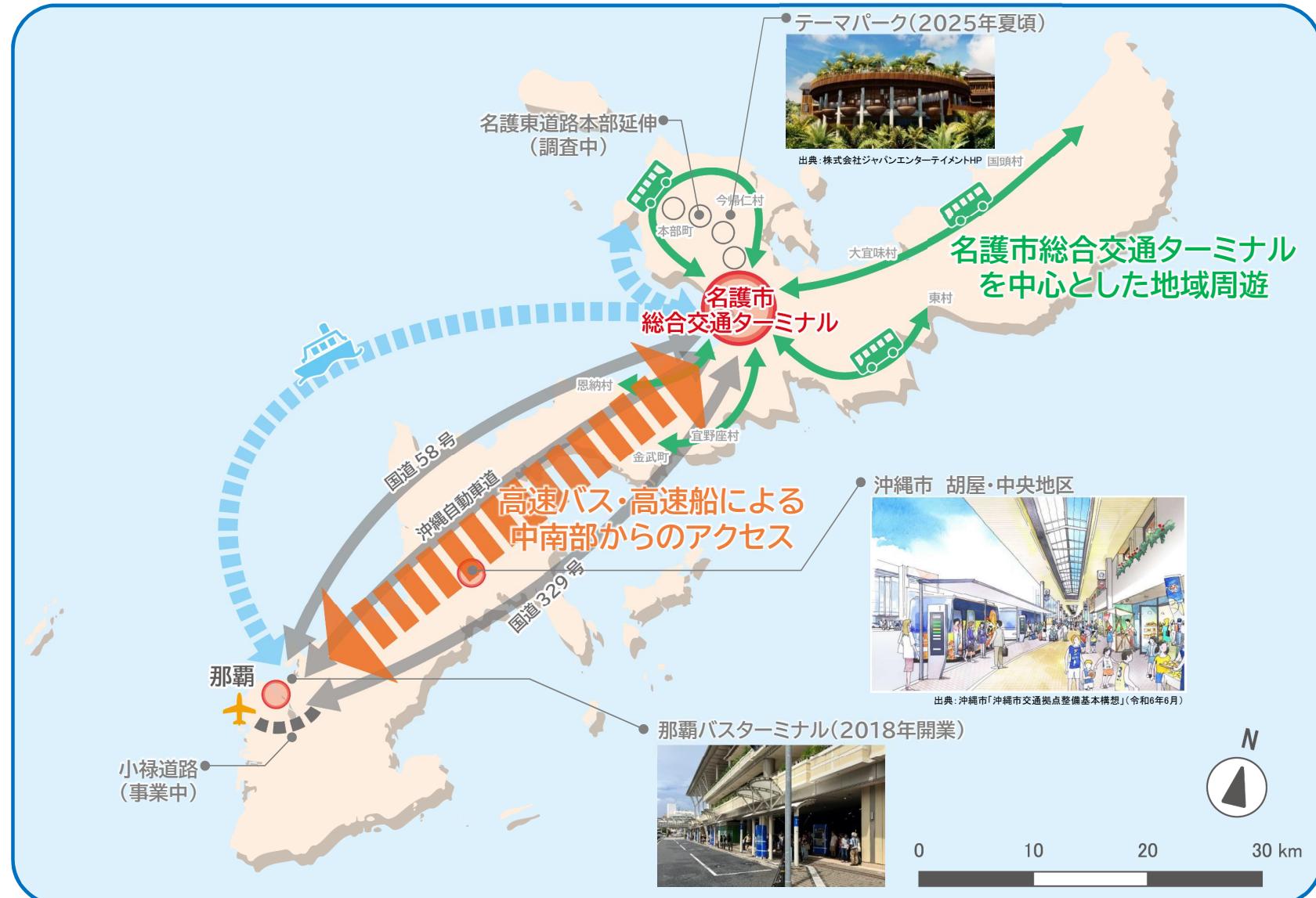


図4.6 名護市総合交通ターミナル整備方針(素案)

5. 区域・施設配置の考え方について

- 5.1 名護漁港周辺の現況
- 5.2 名護市総合交通ターミナルにおいて提供されるサービス
- 5.3 区域・施設配置の検討パターン

5. 区域・施設配置の考え方について

5.1 名護漁港周辺の現況

- 名護市を中心市街地では、土地区画整理事業や市街地再開発事業が検討されており、賑わい創出に向けた空間整備に向け検討が進んでいる。
- [図5.1]
- 周辺エリアの用途地域変更や周辺道路の幅員拡幅も計画されており、施設配置の検討に際して留意が必要。[図5.1]

名護市中心市街地における土地区画整理事業等

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より

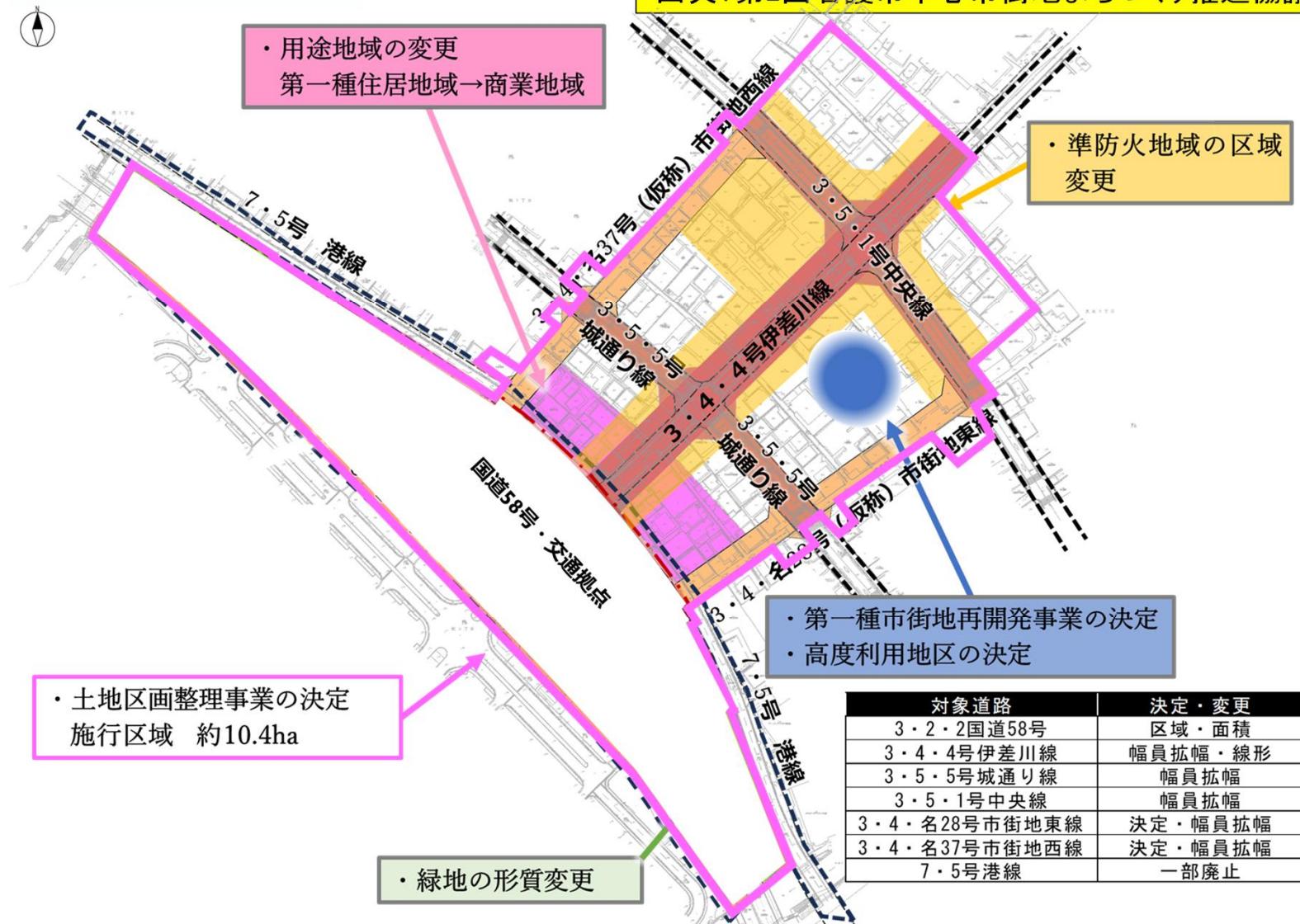
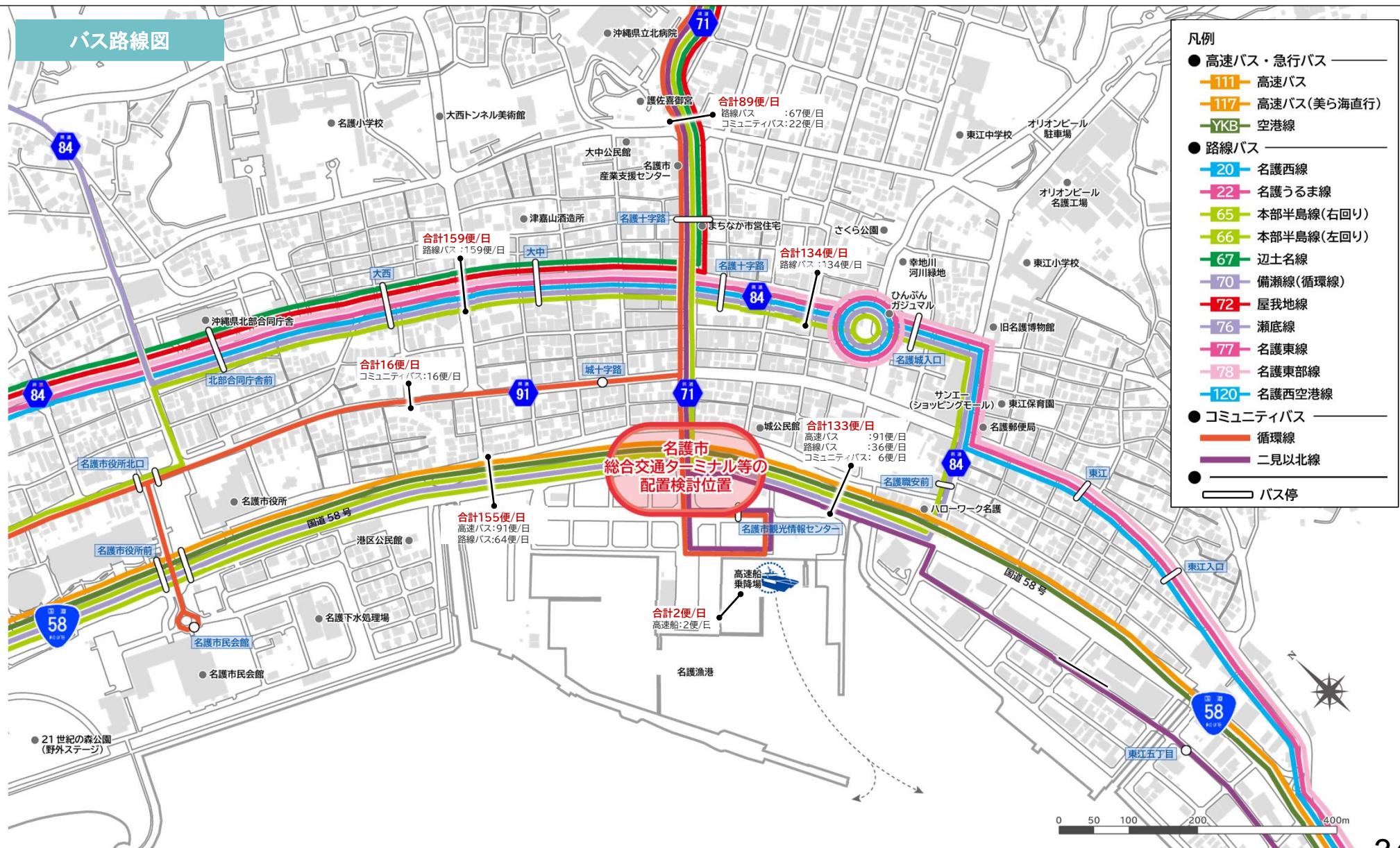


図5.1 名護市中心市街地における土地区画整理事業等

5. 区域・施設配置の考え方について

5.1 名護漁港周辺の現況

- 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号線を主に走行している。[図5.2]
- 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5.2]



5. 区域・施設配置の考え方について

5.1 名護漁港周辺の現況

- 現在の名護漁港は、漁業活動に支障がない範囲で、ハーリー大会や夏まつり等ではイベント会場として使われる他、ツールド・おきなわ等では臨時駐車場として活用されている。[図5.3]



図5.3 名護漁港周辺で開催されるイベント

画像:名護市HP・沖縄美ら島財団HP・沖縄亜熱帯植物株式会社HP

5. 区域・施設配置の考え方について

5.2 名護市総合交通ターミナルにおいて提供されるサービス

- ・ バスタガイドラインや関係者意見等踏まえ、総合交通ターミナルで提供されるサービスを交通機能、交流等機能、防災機能ごとに整理。[図5.4]
- ・ 交通機能及び交流等機能については、利便性（交通処理等）や周辺まちづくりとの連携に配慮し、効果的かつ機能的な配置となるよう計画。
- ・ 防災機能については、備蓄倉庫等の専用施設を除き、各施設を災害対応用として活用することを想定。[図5.4]

※整備内容について決定したものではありません。今後、関係者等との協議を通じ更なる具体化を図り決定します。

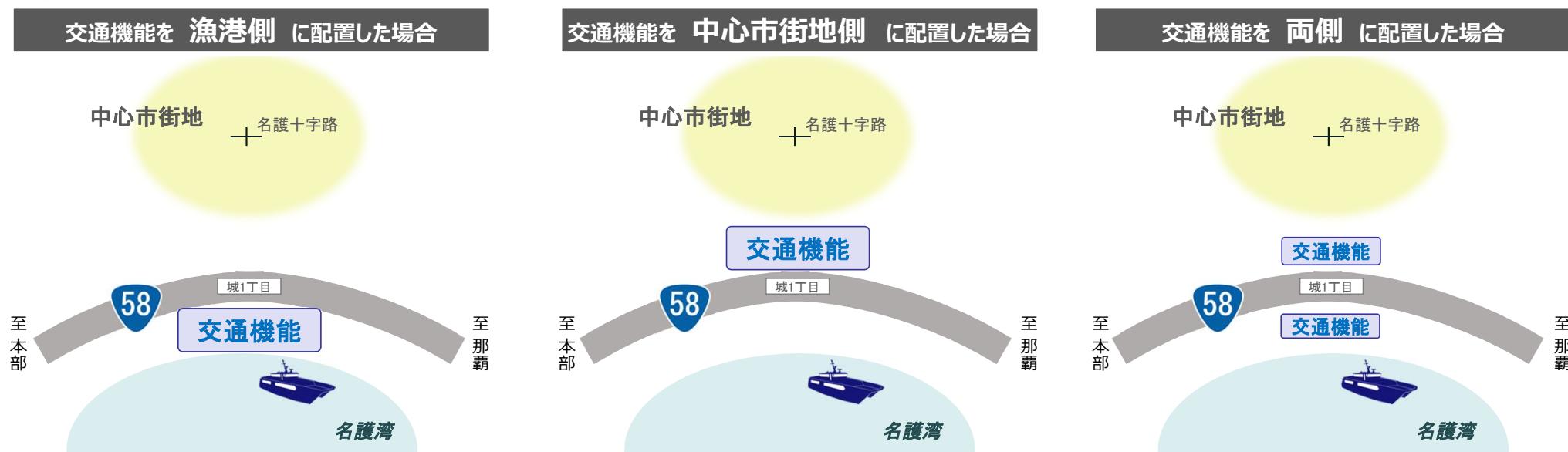


5. 区域・施設配置の考え方について

5.3 区域・施設配置の検討パターン

- 交通機能について、国道58号に対する配置パターン（漁港側、中心市街地側、両側）ごとの特徴を整理。
- それぞれのパターンで生じる影響を勘案するとともに、検討部会での意見や関係者との協議を通じて配置を検討する。

交通機能の配置



■配置パターンの特徴（例）

- 那覇方面からの高速バス等がアクセスしやすい
- 高速船からの乗り換え利便性が高い
- 中心市街地側への交通集中を緩和できる

■配置パターンの特徴（例）

- 本部方面からの高速バス等がアクセスしやすい
- 高速バス利用者などが中心市街地に回遊しやすい
- ハーリー大会等イベント時にも、漁業活動に支障がない範囲で、漁港側を利用できる
- 名護市中心市街地を走行する路線バスがアクセスしやすい

■配置パターンの特徴（例）

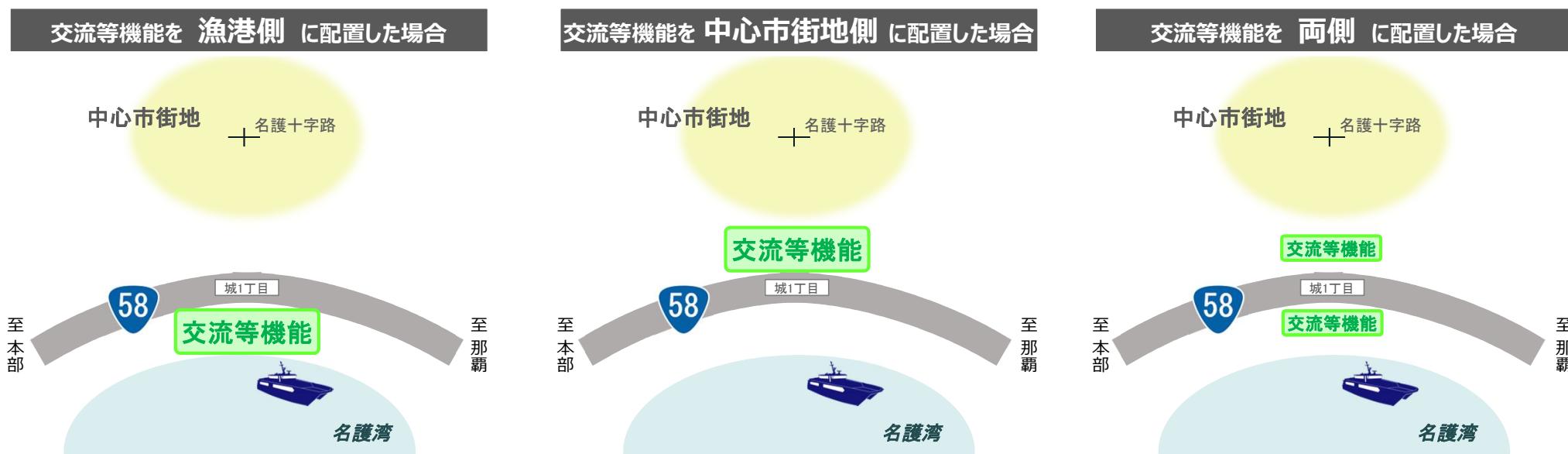
- 那覇方面、本部方面ともに高速バス等がアクセスしやすい
- 高速バス利用者などが、ある程度中心市街地に回遊しやすい
- ハーリー大会等イベント時にも、漁業活動に支障がない範囲で、漁港側を利用できる
- 名護市中心市街地を走行する路線バスがアクセスしやすい

5. 区域・施設配置の考え方について

5.3 区域・施設配置の検討パターン

- ・ 交流等機能について、国道58号に対する配置パターン（漁港側、中心市街地側、両側）ごとの特徴を整理。
- ・ それぞれのパターンで生じる影響を勘案するとともに、検討部会での意見や関係者との協議を通じて配置を検討する。

交流等機能の配置



■配置パターンの特徴（例）

- ・ 高速船利用者が交流等施設を利用しやすい
- ・ 交流等施設からの名護湾の眺望を確保しやすい

■配置パターンの特徴（例）

- ・ 中心市街地と連携した賑わい創出が可能
(名護市上位計画とも合致)
- ・ ハーリー大会等イベント時にも、漁業活動に支障がない範囲で、漁港側を利用できる

■配置パターンの特徴（例）

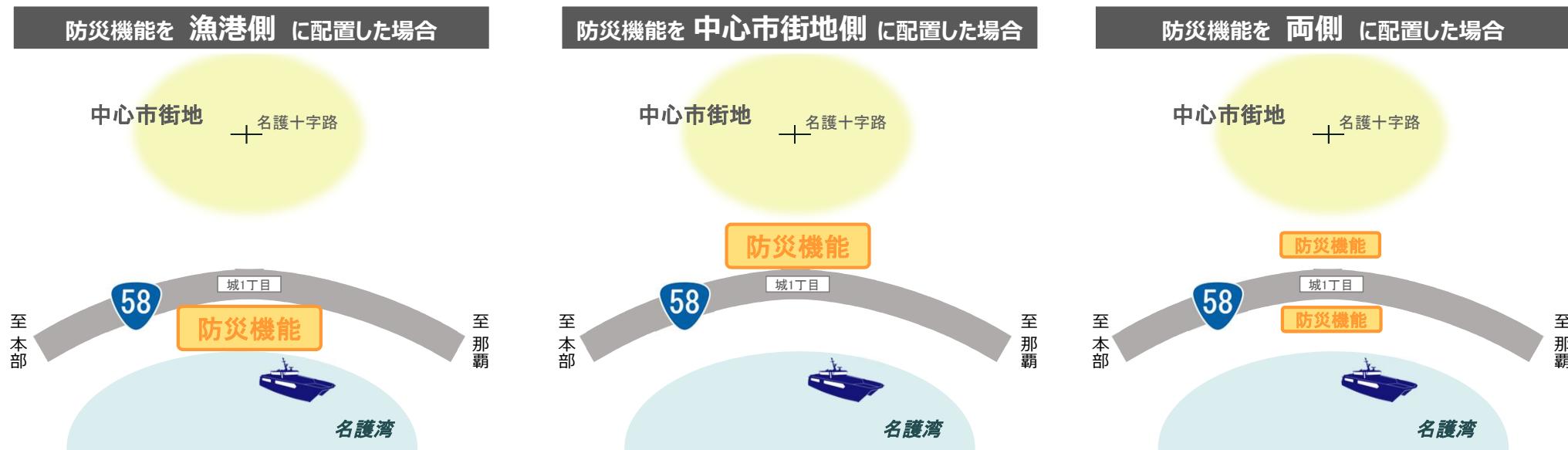
- ・ 高速船利用者が交流等施設を利用しやすい
- ・ 交流等施設からの名護湾の眺望を確保しやすい
- ・ ある程度、中心市街地と連携した賑わい創出が可能
- ・ ハーリー大会等イベント時にも、漁業活動に支障がない範囲で、漁港側を利用できる

5. 区域・施設配置の考え方について

5.3 区域・施設配置の検討パターン

- 防災機能について、国道58号に対する配置パターン（漁港側、中心市街地側、両側）ごとの特徴を整理。
- それぞれのパターンで生じる影響を勘案するとともに、検討部会での意見や関係者との協議を通じて配置を検討する。

防災機能の配置



■配置パターンの特徴（例）

- 漁港側から円滑に避難が可能

■配置パターンの特徴（例）

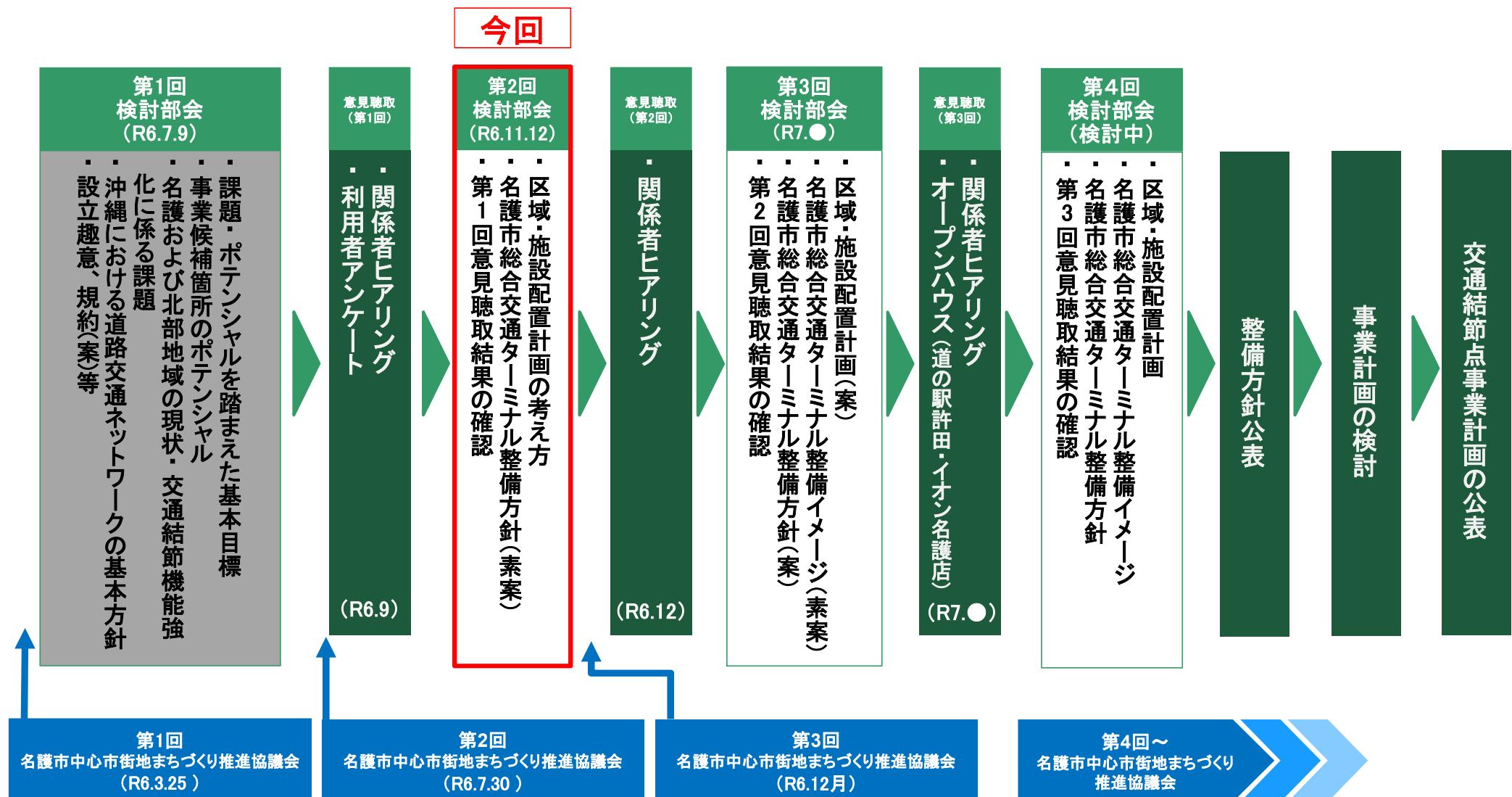
- 中心市街地側から円滑に避難が可能
- 中心市街地の防災機能と連携しやすい

■配置パターンの特徴（例）

- 漁港側、中心市街地側から円滑に避難が可能
- 中心市街地の防災機能と連携しやすい

6. 今後の進め方について

6. 今後の進め方について



第1回
名護市中心市街地まちづくり推進協議会
(R6.3.25)

第2回
名護市中心市街地まちづくり推進協議会
(R6.7.30)

第3回
名護市中心市街地まちづくり推進協議会
(R6.12月)

第4回～
名護市中心市街地まちづくり
推進協議会

6. 今後の進め方について

参考：名護市総合交通ターミナル検討部会の検討体制

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长。

●事務局

名護市

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、
一般社団法人沖縄県レンタカー協会、各バス事業者 12名

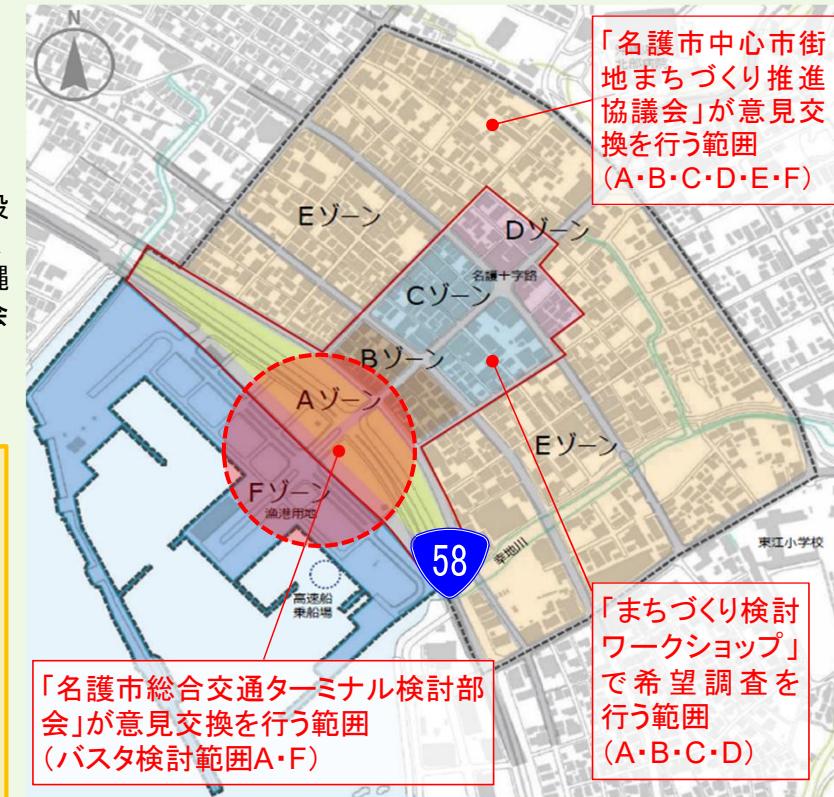
行政

警察、沖縄総合事務局、沖縄県、名護市等の関係部局

●事務局

名護市、沖縄総合事務局北部国道事務所

12名



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

管理運営手法について

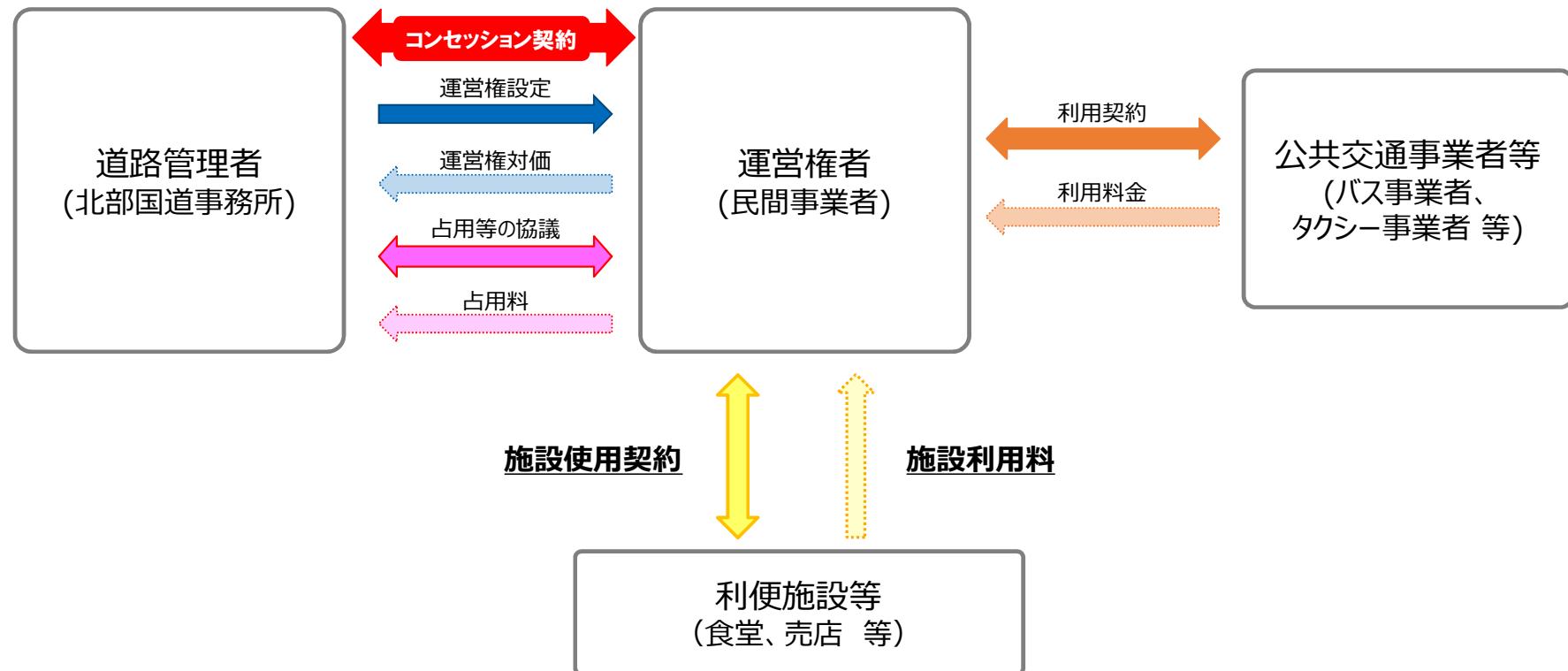
管理運営手法について

■ 管理運営手法について

- 特定車両停留施設では、「コンセッション（公共施設等運営権）制度」の活用が可能。
- 運営権者（民間事業者）は、利用料金（停留料金）を自らの収入として収受することが可能。

＜特定車両停留施設におけるコンセッション＞

※ 特定車両停留施設は「道路」であるため、民間事業者の参入がなくコンセッション契約が締結できない場合においては、道路管理者が維持管理主体となる



出典：国土交通省「令和2年度道路法改正内容説明会資料(抄録)」に加筆

コンセッション(公共施設等運営権)制度とは

出典：内閣府HP「公共施設等運営事業（コンセッション事業）方式」より抜粋

- 利用料金の徴収を行う公共施設について、施設の所有権を公共主体が有したまま、施設の運営権を民間事業者に設定する方式。（平成23年PFI法改正により導入）
- 公的主体が所有する公共施設等について、民間事業者による安定的で自由度の高い運営を可能とすることにより、利用者ニーズを反映した質の高いサービスを提供。

運営権/運営権対価とは

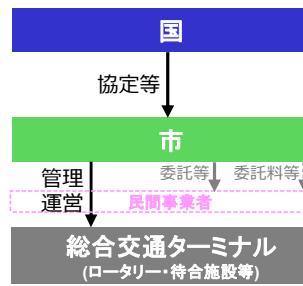
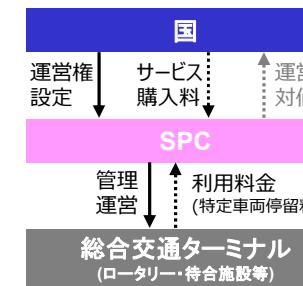
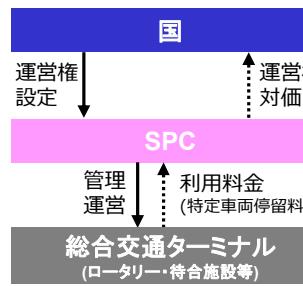
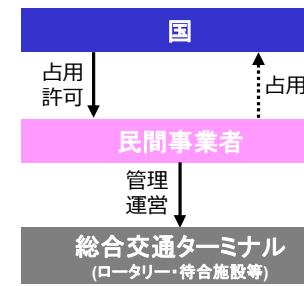
出典：内閣府HP「共施設等運営権及び公共施設等運営事業に関するガイドライン」より抜粋

- 運営権とは、管理者等が有する施設所有権のうち、公共施設等を運営して利用料金を収受する（収益を得る）権利を切り出したもの。
- 運営権対価とは、あらかじめ実施契約において管理者等・運営権者間で定めた金額を指す。
- 運営権対価の支払い方法・時期については、管理者等及び運営権者の合意により決定される。
- 管理者等と選定事業者の合意により運営権対価を徴収しないとすることもあり得る。

管理運営手法について

■ 管理運営手法について

- 総合交通ターミナルの管理運営については、現時点では複数のパターンが考えられるため、今後の計画の具体化や関係者等との調整を通じ、検討していく。

	市管理	コンセッション ※1		占用許可
		サービス購入型／混合型	独立採算型	
スキーム図 → 契約等 ··· お金				
概要	国から市へ移管し、市が施設の管理運営をする方式。		施設の所有権を国が有したまま、施設の運営権を民間事業者(SPC ^{※3})に設定する方式。 施設の管理運営費用をサービス購入料として国が負担する方式。	民間事業者が道路管理者(国)から占用許可を受け、管理運営する方式。
底地（敷地）所有	国	国	国	国
施設所有	国	国	国	民
管理運営	市	民	民	民
費用負担 ^{※2}	市	国	民	民
民間の創意工夫	△民間の創意工夫が活かしづらい	○コンセッション事業として創意工夫が可能	○コンセッション事業として創意工夫が可能	○ほこみち制度等の活用により創意工夫が可能
民間の参画意欲	△収益性がないため参画意欲が下がる（ただし、地元企業等は参画しやすい）	○サービス購入料により収支バランスの確保が可能であるため、参入しやすい	△収入見込みが少ない場合は、民間の参画意欲が下がる	△独立採算のため、民間参画意欲は収支バランス確保の見込みによる △別途占用料 ^{※4} の負担が必要
事例	・御堂筋（国道25号）（大阪市）	・一般国道1号 近鉄四日市駅バスターミナル運営等事業(国土交通省) 等	・福岡空港特定運営事業等（国土交通省） ・沖縄科学技術大学院大学規模拡張に伴う宿舎整備運営事業（学校法人沖縄科学技術大学院大学学園）等	・バス停上屋の維持管理PPP事業（福岡市内）（福岡国道事務所） ・バスタ新宿【購買施設】占用事業（東京国道事務所） 等

※ 1 総合交通ターミナル（ロータリー・待合施設等）を特定車両停留施設に位置付けることにより、コンセッション事業が可能。

※ 2 表内の費用負担は、管理運営に係る費用負担を示している。

※ 3 SPC（特別目的会社）：ある特別の事業を行うために設立された事業会社。PFIでは、公募提案する共同企業体が新会社を設立して、整備・管理・運営にあたることが多い。

※ 4 公共貢献により9割減免が可能

管理運営手法について

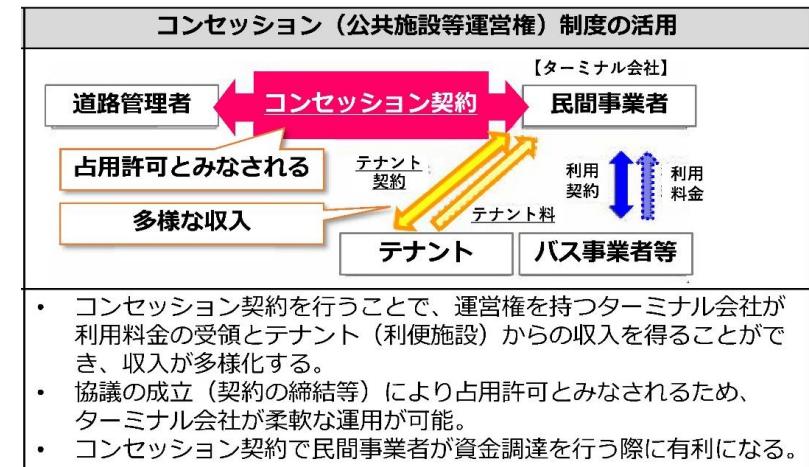
■ 管理運営手法について

- 他バスタプロジェクトにおいては、令和2年11月の道路法改正を踏まえて、特定車両停留施設制度の活用が検討されている。
- あわせて管理・運営においては、コンセッション等の官民連携の枠組みが検討されている。

＜他バスタ事例における管理運営手法＞

No.	プロジェクト	状況	管理運営手法に関する検討状況
1	新潟駅 交通ターミナル整備	R2.4 事業化	上層部の民間施設業者は、バスターミナルと上層部の民間施設の設計及び建設を一体的に行い、上層部を独立採算により、維持管理・運営することを検討中。 バスターミナルの民間事業者は、躯体等を除く、バスターミナルの専用部にかかる工事等の一部を実施し、バスターミナルの使用料及び利便施設(飲食・物販等のテナント)からの収入を得て、バスターミナルの維持管理・運営を行うことを検討中。 【新潟駅周辺広域交通事業計画検討会_第7回_令和4年7月27日】
2	神戸三宮駅 交通ターミナル整備	R2.4 事業化	道路改正と合わせて、コンセッション(公共施設等運営権)制度の活用による官民連携での整備・運営を可能とする事業スキームを構築し、民間の技術やノウハウを活用。 【国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画_令和2年3月25日】
3	追浜駅 交通ターミナル整備	R3.4 事業化	行政や市民まちづくりの枠組みを超え、地域に関わる様々なプレーヤーが連携することにより、地域内での営業を継続できる連鎖型の事業推進など、新たな方式の事業スキームを検討 【追浜駅交通結節点整備事業計画_令和3年3月19日】
4	近鉄四日市駅 バスターミナル整備	R3.4 事業化	民間のノウハウを活用した効率的で質の高いサービスの提供や維持管理を目指し、運営事業者(民間)主体による管理運営、経常修繕を実施。(コンセッション制度の活用を想定) 【近鉄四日市駅バスターミナル検討部会_第8回_令和4年11月7日】
5	吳駅 交通ターミナル整備	R3.4 事業化	維持管理費(トータルコスト)と民間運営(PFI)を見据えて、管理運営を検討。 【吳駅交通ターミナル整備検討会_第1回_令和5年7月18日】
6	札幌駅 交通ターミナル整備	R5.4 事業化	コンセッション(公共施設等運営権)制度等の活用も視野に入れ、民間のノウハウを活用した効率的・効果的な管理・運営を検討。 民間事業者の知見を活用した他地域のバスターミナルの官民連携手法を踏まえ、周辺施設と一体となった整備・管理・運営を図る。 【札幌駅交通ターミナルの事業計画_令和5年3月31日】
7	松山駅交通拠点機能強化検討会	R4.5～ 検討中	道路法の改正を踏まえた、特定車両停留施設におけるコンセッション導入等、民間ノウハウの活用が検討中。 【松山駅交通拠点機能強化検討会第3回_令和5年3月16日】

▼コンセッション制度の例



出典:四日市「近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画」(令和3年3月)

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)

- 1 関係者ヒアリング結果
- 2 利用者アンケート調査結果

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)

1 関係者ヒアリング結果

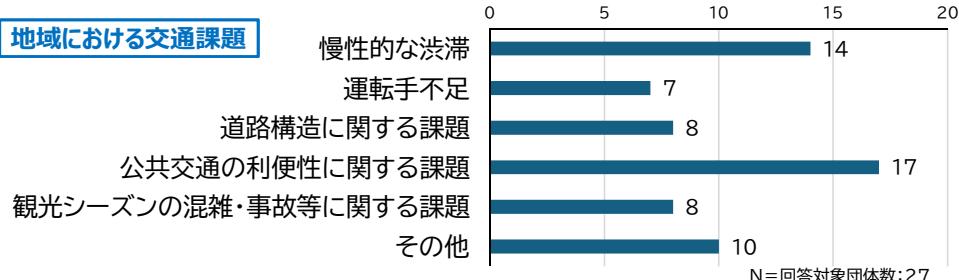
■ 地域における交通課題 (1/2)

交通事業者

- 朝夕は名護バスターミナルから国道58号に出るまで、歩いても2~3分で移動できるところバスでは10分~15分程度を要しており、名護バスターミナル周辺道路の渋滞が課題。
- 美ら海水族館周辺の混雑や、バス停が設置されているホテルのロータリー内の遅延が課題。
- 那覇空港から県庁北口を経由して沖縄自動車道に接続するが、沖縄自動車道までの市内で渋滞が頻発している。遅延時間は日によるが、場合によっては1時間程度遅延することもあり、大きな課題。
- 特に観光シーズンで沖縄自動車道出口から先が混雑する。
- 運転手が慢性的に不足しており、路線の維持が難しい状況。去年10月に北部では大幅に減便。2024年問題も関係しており厳しい。
- 運転手不足による減便を余儀なくされている。働き方改革による終発便の繰り上げ等、バス事業にとっては厳しい状況。
- タクシー車両はあっても、ドライバーがいないため、運行できない。
- 道路幅員が狭く、大謝名の交差点では、右折レーンをバスが走行している際に左側の車線に米軍車両が走行している場合、ほぼ必ず接触が発生する。
- ジャングリア周辺の道路が狭隘であり、渋滞の発生を心配している。
- 高速バス利用者が増えたことで満席が多い。場合によっては次の便も満席の場合もある。一方で、高速バスは高速道路を走行するため、立ち乗りさせることもできない（他地域では高速でも立ち乗りの例はあるが沖縄は不可）。
- 海洋博記念公園のバス停等、路線バスと観光バスの停留所が近いため、路線バスの前に観光バスが停車している場合、観光バスが荷積みや事前決済で発車に時間がかかるため、路線バスが発車できない状況が発生している。乗車待ちの利用客も混在しており、乗車拒否になることを避けるために、路線バスは観光バスが出発するまで待たなければならない。
- 特に名護市街地ではバス停の環境が整備ができていない。また、バス発車時に一般車が譲ってくれない。何かしらの取り組みが必要。
- 名護十字路周辺は駐車場がない。

黒字: 実際にヒアリングで確認できた内容
赤字: ポイントとなる記述

地域における交通課題



二次交通関係者

- 空港から距離のある豊崎店の場合、店舗から那覇空港まで渋滞し、40,50分程度かかる。渋滞がひどい時は3時間前の返却を求める。或いはレンタカー返却後、空港までのバスが満席で次の便まで待つ場合もあり、苦情が出ている。
- 道路渋滞が著しく、初めて来た人は所要時間が読めないことが利用客にとって大きな課題。道路渋滞による利用者からの苦情も多い。
- 沖縄県内では自転車走行空間の整備が不十分。
- 路上駐車や不慣れなドライバーによる事故、観光シーズンの渋滞が課題となっている。
- 駐車場の不足が課題。事業者目線では、カーシェアの駐車場を増やしていくにあたって、土地が高騰している。これにより駐車場料金が高価となっており、カーシェアの出店コストは上がっている。

周辺自治体・行政等

- 北部テーマパーク開業後は、国道449号（大浜地区）及び県道84号で渋滞が発生すると懸念している。【本部町】
- 宜野座村からは県道71号線、土砂崩れにより不便な状況が続いている。総合交通ターミナルまでのルートの強化、利便性向上もあわせて検討してほしい。【宜野座村】
- 路線バスが廃止となり、村営のコミュニティバスが唯一の公共交通であるため、自家用車を持たない者にとって移動の利便性が低い。観光客についても同様であり、呼び込みに課題がある。【東村】
- 町内観光スポットが点在している状況において、公共交通を利用した移動が困難。【金武町】

1 関係者ヒアリング結果

■ 地域における交通課題 (2/2)

周辺自治体・行政等

- 外国人旅行客は本国で運転可能な免許証を保有しない方が多いため北部地域まで呼び込むハードルが高い。【金武町】
- (町内に中学校1校、高校は所在なし) 通学のために公共交通の利用が必須。通学の時間帯においても本数が少なく、天候やトラブルなどによる遅延の影響を受けることがあるため多くの学生に影響が出る。【金武町】
- 高齢者等の交通手段を持たない方を対象とした、コミュニティバスの運行を実施しているが、路線バス運行本数が少なく、現時点で連携した運行の実施は困難である。【金武町】
- 利用者が少ないので路線バスが減便され、便数が少ないので利用者が減るという負のスパイラルとなっている。【本部町】
- 公共交通を利用して来町した観光客や本部港にクルーズ船入港時における二次交通が少ない。また、バスを降りてから目的地までが遠い。【本部町】
- 村内の生活移動手段としてのバスサービスが不十分であり、定時制が確保されていない。また、バスを降りてから目的地までが遠いため、自家用車依存からの脱却が困難。【今帰仁村】
- 恩納村には、スーパー等がないため、住民の買い物は近隣のうるま市・読谷村・名護市・金武町まで行く。特に多いとされるうるま市(石川)へ直接行くバスがない。【恩納村】
- やんばる3村への交通体系が脆弱であり、観光客等を引き込めない。【大宜味村】
- 各市町村からは、レンタカーによる観光がメインとなっており、二次交通が不足しているとの意見が挙がっている。また、市町村を跨いだ移動に関しては、公共交通が不足している。【北部広域市町村圏事務組合】
- 観光客が多い恩納村においては、インバウンドを含む観光客による交通事故が多い。【恩納村】
- 災害発生等の有事の際には、地域住民や来訪者に移動手段提供や情報発信等をおこなえる施設がない。【今帰仁村・本部町・金武町】
- 近年増加する自動車からの排ガス等が、やんばるの美しい景観の保全に支障を与えている。【金武町】

黒字: 実際にヒアリングで確認できた内容
赤字: ポイントとなる記述

着地側施設

- 当院は高台にあり最寄りのバス停から上り坂を約15分歩かないといけない場所にあり、高齢者の方は歩いて来院するのは非常に厳しい状況にある。
- 現在、名護市で運行しているコミュニティバスが当院に乗降できるバス停がなく不便である。
- 乗合高速バスやホテル経由の乗合高速バス、那覇泊港からの高速船との乗り換えにおける拠点が名護漁港・名護市役所前バス停、名護バスターミナル、名護十字路などに分散されている。乗り換えにおける十分な待ち合わせ拠点がないため、ジャングリアとの交通の結節点として適した場所がないためシャトルバスの効率的な路線設置・運行が容易ではない状況。

観光関連

- リムジンバスや路線バスも本数が少なく、航空便数とのバランスが合っていない。那覇以外の地域ではタクシーもドライバー不足により確保が困難な状況である事は、地域への観光、宿泊をあきらめる要因になっている。
- 北谷ゲートウェイにシェアサイクルのステーションを設置しているが、北部の場合は道路環境が整備されていない事から、利用は少ない。
- 観光シーズンはレンタカーが増え、国道58号が渋滞している。特に夕方の那覇向けの渋滞がひどく、地域住民への影響が大きい。名護東道路と平準化させる必要がある。
- 名護市に着いてからの二次交通が不足している。

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)

1 関係者ヒアリング結果

■利用者のニーズ・声

交通事業者

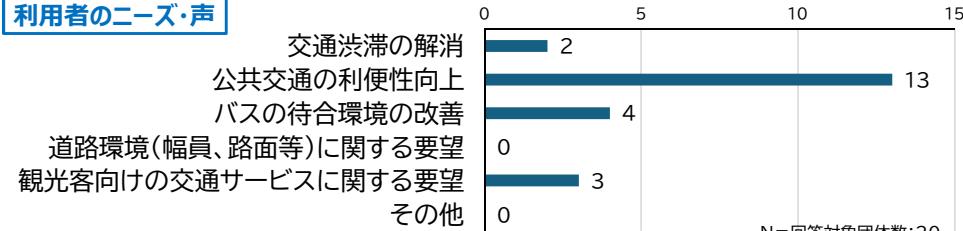
- ヤングリア付近の道路整備。沖縄バスは、南城市のコストコ付近を経由する路線があるが、混雑を避けるため現状迂回して運行している。そのためヤングリア開業時に道路の整備が追い付いていないと交通が麻痺すると考えられる。
- 北部地域での大幅な減便をしたが、思っていたほどの混乱はなかった。ただ、本数の増加や運行時間拡大の要望は継続してある。スマートフォンやインターネットがうまく使えない高齢者等から目的地までの路線の問い合わせがある。Suicaが使用できないことに対しての問い合わせがある。クレジットカードのタッチ決済を導入したもの、依然として問い合わせがある状況。
- 名護バスターミナルには利用者の駐車場がなく、送迎がしづらいという声がある。三原地区は郊外にあたり、タクシーを呼んでも時間がかかり30分程度待つような状況である。加えてバスの便数も少ない交通空白地帯であり、移動が不便というご意見をいただく。
- 名護バスターミナルのバス停について、夏は暑く日差しが当たり、冬は風が強く寒いことに対して改善の要望が寄せられている。
- バス停に日除けやベンチ等を設置してほしいとの要望もある。
- バス停付近に公共のトイレがなく、利用者は不便の声があがっている。
- 美ら海水族館以外の観光地へ行きたいが、行くための路線バスが解らない。名護であればパイナップルパークやお菓子御殿、飲食店等が行くための路線バスが分からぬ」という声があると考えられる。

観光関連

- 観光繁忙期の渋滞問題を解消してほしい。
- 離島に住む方からは、名護市から港（運天港や渡久地港）までバスで繋いでほしいとの声が挙がっている。現在は路線バスが運行しているが、時間がかかったり乗り換えが必要となっている。
- バス停や飲食店等での多言語案内が不十分であり、観光協会へ尋ねに来られる方も多い。

黒字:実際にヒアリングで確認できた内容
赤字:ポイントとなる記述

利用者のニーズ・声



周辺自治体・行政等

- 名護市街へ行くにはコミュニティバスと路線バスを乗り継ぐ必要があるため、乗り継ぎ無しで名護市街へ行ける仕組みを作ってほしいとの要望が強い。【東村】
- 高齢化が進行し事故の危険性から免許返納をしたい方が多くおり、これらの方からは公共交通の充実（村内、隣接町村間の充実）を求める声がある。通院も満足にできていないため医療機関へのアクセスを求める声が大きい。【今帰仁村・恩納村】
- 各集落から国道沿いのバス停までの距離が遠いため、公共交通利用がしづらい。村内の移動よりも村外への移動のニーズが高い。現在運行している路線バスが増便されると良い。【今帰仁村】
- 既存路線バスに対し運行本数増加や運行時間帯の変更の要望が上がっている。【宜野座村】
- 高速バスから路線バスへのアクセスに不便があるため、バス停を集約して乗換えが円滑に行えることが必要だと考えている。【金武町】
- 本町は沖縄県内の市町村で10番目に面積が広く、国道・県道等の幹線道路から離れた集落が多い。高校生が通学で利用する路線バスは最低限確保してほしいと要望がある。【本部町】
- 国道329号から外れた地域は公共交通空白地帯となっているので、デマンド交通による自由度の高い運行が求められる。【宜野座村】
- 交通空白地域への対策を含めコミュニティバス等の導入の声がある。コミュニティバスが良いのかデマンド交通が良いのか等、地域の現状を踏まえて今後検討していく。【大宜味村】
- 夜の移動（飲食店から自宅まで）に関しては、タクシーが数台あるのみであり、バスの増便、夜の時間帯も運行してほしいとの意見が圧倒的に多い。【国頭村】
- バス待合スペース整備などの要望も上がっている。【宜野座村】
- レンタカーを利用ない観光客の二次交通を充実してほしいとの声がある。【本部町】

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)

1 関係者ヒアリング結果

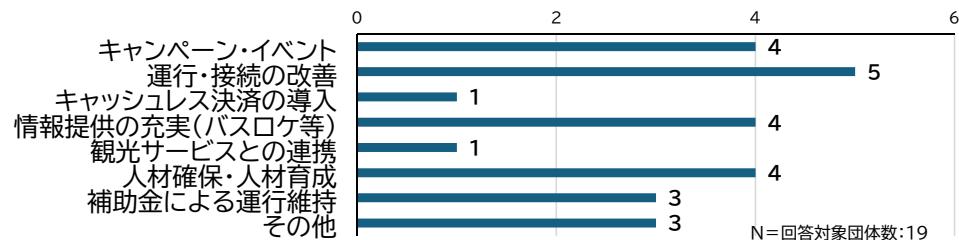
■公共交通利用促進のための取組み

交通事業者

- 行政と連携し、毎年バスの乗り方教室を小学校に対して実施。
- 「わった～バス感謝祭乗りほ～DAY」は、普段自宅にこもっている高齢者が活発に動いている様子が見受けられ、需要掘り起こしとしてはうまく機能している。一方で、無料であることが大きな要因と考えられるため、期間終了後の動きを見る必要。那覇バスターミナルでは、名護行（120番系統）で非常に需要が多く、立ち乗り状態が見られた、これでは高齢者の利用は厳しい印象。
- バスのダイヤ調整を実施。
- バスだけでは移動は完結しないため、他の交通モードとの接続も意識している。本部港、運天港ではそれぞれ伊江島などの離島フェリーと接続している。乗換が円滑にできるように調整している。
- なるべく最新の取り組みを取り入れたいと考えている。バスロケと車内の空席情報を提供しており、利用者への情報発信に力を入れている。
- バスの位置情報として、「乗り物ナビ」で位置情報を公開する他、一部ではGoogle Map上でもオープンしている。
- 県外観光客を対象に、旅行会社やリゾートホテルとタイアップしたキャンペーンを実施している。具体的にはエアポートシャトルの半券を持っている宿泊客には各種割引が適用される。
- バス利用者だけが享受できるメリットとして、空港から宿泊ホテルまでの手荷物の無料配送サービスを行っている。観光客は手荷物が多いと何をするにも苦労するため、公共交通利用者でもなるべく手ぶらで旅行が楽しめるような工夫ができると良いと考えている。
- 人材確保の面では運転手体験会を隨時実施している。これにより採用に結びついているドライバーも何名かいる。
- 人材獲得の活動は、リクルート専用のHPを立ち上げ、求人サイト等からアクセスできるようにしている。
- ドライバー確保のため、従業員の免許取得の費用を会社で負担している。最近では2か年で2名が会社負担で普通二種免許を取得した。
- 高額となる長距離路線を対象とした運賃抑制施策の実施を行っている。

黒字:実際にヒアリングで確認できた内容
赤字:ポイントとなる記述

公共交通利用促進のための取組み



周辺自治体・行政等

- 本年9月には、路線バスに無料で乗れる日を設定し、多くの県民に乗車の機会を提供することで、過度な自家用車利用から適度なバス利用への転換を促し、バス利用者の増加、交通渋滞の緩和等に繋げる取組を実施。【沖縄県】
- 本村のコミュニティバスは定時運行と事前予約運行を組み合わせて実施しているが、定時運行は路線バスとの乗り継ぎを考慮し、時刻を決定している。また、事前予約運行については任意の時間での運行になるため、予約時に路線バスへの乗り継ぎ易い時間を案内している。【東村】
- 令和4年度から観光周遊バスの運行を実施しており、本町のホテルや観光施設、物販施設を結んでいる。主に本部港発着フェリーや渡久地港発着の高速船との連携を実施しているため、路線バスとの連携がとれていない。利便性向上のためには路線バスとの連携が必要となり、今後の課題である。【本部町】
- コミュニティバスの運行（村民向け）、二次交通実証事業の実施（観光客向け）。バス停は、路線バスのバス停と近い位置に設置し連携を図っている。
- 各区における集会等で、本村が試験的に運行しているデマンド交通について周知している。【宜野座村】
- 通学支援として中学生を対象にバスの定期券購入の補助を行っている。【金武町】
- バスレーン延長等を含めた基幹バスシステムの導入促進やノンステップバス導入及びバス停上屋の整備に係る支援などの利便性向上に係る取組や、国や市町村と協調した生活バス路線の運転手確保のための2種免許取得に対する支援等を実施し、バス路線の確保・維持を支援。【沖縄県】

観光関連

- コミュニティバスの情報発信を行っている。

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)

1 関係者ヒアリング結果

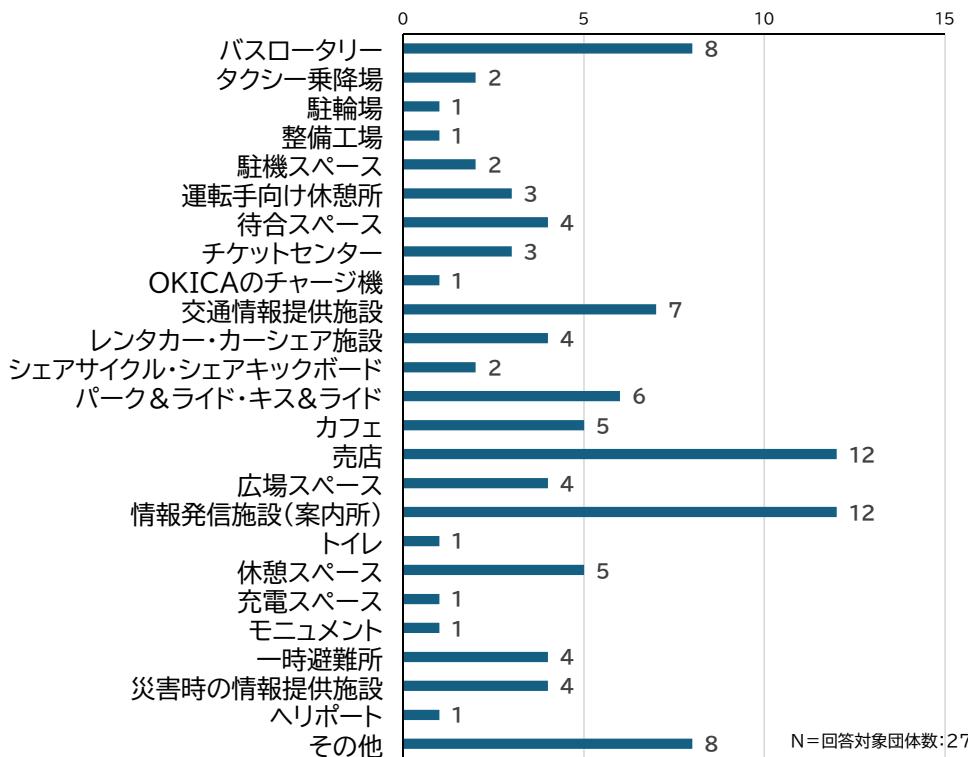
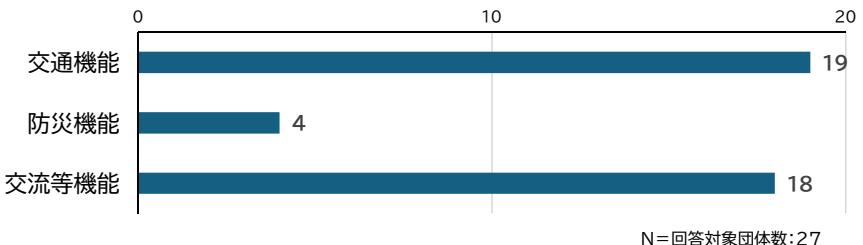
■総合交通ターミナルに求める機能・施設 (1/3)

交通事業者

- バース数については、現在の名護バスターミナルの 6 バースを確保したうえで、今後のジャングリアへのシャトルバスや観光バス等への対応を想定し、追加で 2 バース程度を設けることは最低限必要ではないか。
- 総合交通ターミナルを起終点とした場合、方面別の乗り場、降り場もしっかり整備する必要がある。
- 動線も短縮されるコンパクトな施設規模で良い。(現路線では) 名護バスターミナルは起終点ではなく通過点のため、乗り入れの手間が少ないような構造が良い。バスターミナルがあることによって時間をロスする事は避けたい。
- タクシーの乗車、降車を各 1 バースずつと、10 台程度のプールがあれば十分。10 台あれば無線等で台数を調整することができる。
- 現状、高速船と高速バスの連絡ができないないため、スムーズな接続が図られると良いのではないか。
- 夏は暑く、冬は寒いため、気候に適した待合環境が重要。漁港付近では、特に風が強いことや、塩害等も懸念されるため、持続可能なインフラ整備となるような計画が必要。
- バス事故の中では構内事故が最も多いため、バック駐車にならない形状や、歩行者との接触は起きないよう歩車分離や、一般車両の誤進入対策等が考えられる。
- 防災の観点でも、総合交通ターミナルの立地に不安がある。津波が発生した際に耐えられるか心配している。名護市では消防署が山側に移転している。
- なるべくモビリティ間の移動がシンプルで分かりやすいことが重要であり、「降りてすぐに次の交通手段を選べる」ことが最も重要と考える。その点でターミナルの配置がどこかということよりも、乗継ぎの分かりやすさを重視した設計としてほしい。
- 高齢者や車いすの利用者が簡単に乗降できるようにするべきである。
- 雨天の日や、足腰の不自由な高齢者、車いす、ベビーカーの利用者を考えると、交通の乗継ぎが容易な結節点が一つの場所に集約されていると良い。

黒字: 実際にヒアリングで確認できた内容
赤字: ポイントとなる記述

総合交通ターミナルに求める機能・施設



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)

1 関係者ヒアリング結果

■総合交通ターミナルに求める機能・施設 (2/3)

交通事業者

- バス待つスペースに雨がしのげる屋根があるとよい。
- 沖縄の施設では駐車場がメインで整備され、駐輪場ははざれに整備される傾向にあるが、本来は自転車利用者が乗継ぎしやすい環境整備が重要であり、ラックや屋根が整備されると良い。
- 営業所及び整備工場は一体的に整備すべきと考える。なお整備工場を計画する場合には消防法への考慮が必要となる。
- バス駐機場と交通結節点の連携がとりやすいシステムが必要。
- 那覇空港から名護BTまでの長距離を運転することから、運転手が十分に休憩できる休憩所の整備は必須と思います。
- バス運行管理の目線からは、運転手向けの休憩所やトイレに加え、食堂などの設備が必要。
- 県民性なのか仕事とプライベートの境が薄く、乗務員用の休憩施設等があると過度にとどまってしまうことが懸念。休憩施設があるが故に利用客に迷惑をかけないかが心配。
- ヤンガリアの開業も見据えると、名護でパークアンドライドを行い、自家用車利用を最小限にする工夫が望ましい。琉球ゴールデンキングスの試合は自家用車での乗り入れを禁止している。このような事例を参考に進めるべき。
- 案内所は、那覇バスターミナル、空港にあるようなカウンター、北谷ゲートウェイのようなものをイメージしており、ここでチケット販売機能を確保する。周遊バス販売やOKICAチャージ機の施設があると更に良い。
- 名護市総合交通ターミナルにバスの発着時刻や遅延状況が、一元的にわかる情報掲示版等があるとよい。
- ターミナルから出発・到着時に渋滞がないよう、PTPSの活用などがあると良い。
- 観光客の中で海外からの来訪者が多い。そのため近くに通訳可能なコンシェルジュが必要。
- ターミナルには待合環境、飲食スペース、コンビニ、情報提供施設等の設置も重要である。ただしその一方でまち側の商店が潰れないようにする配慮も重要と考える。既存の商店やまちの良さを残しながら事業を進められる工夫をしていただきたい。
- バス待ち客は軽食を済ませることが考えられるため、コンビニや食堂があると良い。簡単な道の駅のようなイメージ。

黒字: 実際にヒアリングで確認できた内容
赤字: ポイントとなる記述

二次交通関係者

- シェアサイクルは、屋根や壁がある空間があることが望ましい。また、メンテナンスを行うため作業員が使える駐車場があるとよい。
- 電源、看板、車室があればよい。台数は5台程度が妥当と考える。駐車場さえあればいつでも台数は変えられるため、2台程度からのスタートでも良い。
- レンタカー店舗を配置するとなると、割と大きめに作る必要がある。カーシェアは駐車場の1マス分のスペースがあればいい。配置場所は、見やすさ・出入りのしやすさの観点から道路に近いところに配置するのが良い。駐車スペースは24時間開放してもらえると利用者としては使いやすい。

周辺自治体・行政等

- 自家用車やレンタカーからバス、タクシー、船舶等へ乗り換えることなどを検討したうえで、観光周遊やイベント、災害時等に対応出来る規模が必要。【宜野座村】
- 首都圏等のZ世代や様々な世代の移動手段確保に向け地域を自由に周遊できるバス等の乗降場が必要。【恩納村・今帰仁村・金武町】
- 生活環境、観光周遊、イベント、災害時などに配慮し、路線バス、タクシー、レンタカー、観光バス、旅客船、自転車、(将来的に鉄軌道や自動運転、カーシェアリング、電動キックボード、ヘリなども) なども踏まえた円滑な連携機能(乗り換え等)。【宜野座村】
- 施設としては案内や短時間の休憩、レンタカー、コンビニ程度とし、名護市も含め北部地域への早めの移動を促すため、長時間滞在しない仕組みとして頂たい。店舗やイベント機能は、他のエリアや施設に任せることで維持管理を集中的に行えるようにした方がよいと思う。【宜野座村】
- 高齢者が通院のために利用することが多く想定されるため、周辺医療機関の情報提供スペースがあると良い。【東村】
- 高速バス等を利用する方のパークアンドライドやキスアンドライドができる施設が必要。【恩納村・今帰仁村・国頭村・金武町・宜野座村】
- 地域住民にとっても利用しやすいように、図書館等の公共施設や医療機関、学校、ショッピングセンター等と接続できる路線網の確保と、イベント等の催事ができる空間整備。【本部町】
- 休憩ができるスペースを広く確保し、移動時の疲労を緩和できる機能。【東村】
- 総合交通ターミナルで大宜味村の特産品を販売することは、大宜味村を知ってもらうきっかけになる。【大宜味村】

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)

1 関係者ヒアリング結果

■総合交通ターミナルに求める機能・施設 (3/3)

周辺自治体・行政等

- 交通ターミナルで**北部地域の特産品が販売**できる施設があると良い。【今帰仁村】
- 北部地域全体の情報発信をしてほしい。**デジタルサイネージを活用した情報発信**ができると良い。【北部広域市町村圏事務組合】
- 総合交通ターミナルでの**周遊プランの提案**、総合交通ターミナル利用者限定のクーポン発行（美ら海水族館、JUNGLIA）。【今帰仁村】
- 観光案内所のような場所で、**周辺市町村までのアクセス情報、観光情報の提供**。【国頭村】
- **災害時に一次避難や情報提供**ができ、**帰宅困難者等の受け入れや搬送**ができる施設が必要。【恩納村・今帰仁村・国頭村】

着地側施設

- テーマパーク来場者へのシャトルバスを発着させるためのバス乗降場所。**高速船とのスムーズな乗り換え**ができる構造。
- ホテルや各地域、他の観光施設などへの**乗り換え時間的有效に活用できる待合施設**。テーマパーク来場者やその他の方に向けた情報発信施設。（デジタルサイネージ等）。

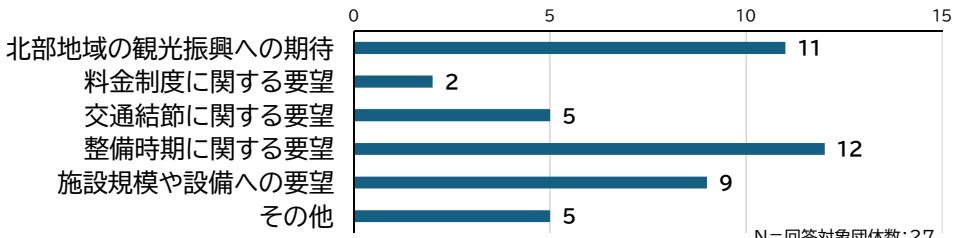
観光関連

- 北部地域へのアクセス拠点となる事は当然だが、そこからの**二次交通については速やかな乗り継ぎができる事を**求める。その確保ができないのであれば待ち時間に退屈させない**商業施設が併設されると良い**。また、**レンタカー会社の営業所**も欲しい。
- 誘客を促進するクーポン施策、特典付与など旅行商品を絡めた施策やターミナルでの有人によるオペレーションを前提とした**着地型商品の販売**。**ホテルのプレチェックインや手荷物のポーターサービス**のカウンターなど。
- 名護だけでなく、**北部地域全体の交通情報や観光情報を案内する観光案内所**が必要。**デジタルサイネージ等**を活用したり、**オペレーター**を配置。
- **北部地域のお土産などの物販**も考えられるが、道の駅との棲み分けが必要と考える。

黒字:実際にヒアリングで確認できた内容
赤字:ポイントとなる記述

■総合交通ターミナルへの期待・要望・時期 (1/2)

総合交通ターミナルへの期待・要望・時期



交通事業者

- 総合交通ターミナルでは、**停留料金は徴収しないスキームを期待**する。
- 総合交通ターミナルを起点に今帰仁、国頭までの支線バス、**乗り換えをスムーズにできるように**することが大事。
- テーマパーク開業等を見据えれば、**できるだけ早く整備**してほしい。運行管理の観点から、運転手の休憩ができる施設を期待している。
- ジャングリアが開業する来年の夏が一つのポイントであると捉えている。当然そこには間に合わないと捉えているが、**早期に施設を整備し、運用しながら施設を追加するなどして理想形に近づける形**も一案。
- **災害に対してもリスクを検討したうえで場所や機能を役立てほしい**。防災は大きな懸念事項。
- 総合交通ターミナルの整備にあたり、バス路線の運賃や経路が変更されることとなる。**バス停を一つ追加するだけでもデータの変更に大きな費用が掛かる**ことも理解いただきたい。
- 名護のバスタは、全国のバスタプロジェクトの中でも「海との接続」というのが大きな特徴と捉えている。**地域としても高速バス・高速船・まちづくりがうまく連携する方向**が望ましいと思われる。

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)

1 関係者ヒアリング結果

■総合交通ターミナルへの期待・要望・時期 (2/2)

二次交通関係者

- 総合交通ターミナルに是非カーシェアを配置したい。ただ、レンタカー事業は人手不足が課題であり新たに参入できるかは分からぬ。
- 総合交通ターミナル単体でシェアサイクルのポートを整備しても、シェアサイクルの活性化にはつながりにくい。面的なポート整備が必要。
- ターミナル施設が整備された場合でも、営業所を出そうという発想にはならない。沖縄の入口出口はあくまで那覇空港。名護漁港にクルーズ船が停泊するくらいの集客のインパクトがないと、積極的に出店したいとは思わない。小さなニーズでもあればカーシェア等で段階的に事業ができる可能性はある。カーシェアもしくは無人レンタカーといった営業所を構えない形であれば十分考えられる。
- 高速バスや高速船の便数が明確になってくれば、なんとなく参入の検討することはできる。渋滞等を考えるために行政等からの何等かの支援がないと参入は難しい。
- 名護市で既にカーシェアを出店していることもあり、総合交通ターミナルでの出店も違和感はない。利用者としても、そこから美ら海水族館へ向かうなど、イメージしやすい使い方ができると考えており、スペースがもらえれば、今時点では前向きに検討できる。
- 総合交通ターミナルの整備が渋滞緩和に繋がるのであれば、沖縄県民全体にとって便益がある。

観光関連

- 新テーマパークの開業に合わせていただけるとベストだと思う。

着地側施設

- R10年度の新たな医療施設開業に伴い公共交通を利用して来院される方も多いため、早期の総合交通ターミナルの整備を望む。
- 開発許可申請が可能になるのが3年後以降であり、名護漁港を活用する場合には、3年後以降の連携の在り方も想定した検討が必要

黒字: 実際にヒアリングで確認できた内容
赤字: ポイントとなる記述

周辺自治体・行政等

- 北部地域に外国人や首都圏Z世代の来訪客を呼び込むための拠点施設として極めて重要。【今帰仁村】
- 地域振興の起爆剤となり得る施設であると考えるため早急に整備してほしい。【今帰仁村】
- 来年にはヤングリアが開業し、北部地域の交通状況が大きく変化することが想定されるため、早急に整備してほしい。【恩納村】
- インバウンドの観光客がレンタカーから公共交通に転換することで、インバウンド客のレンタカー事故が減ることを期待する。【恩納村】
- 観光の拠点として北部全体の情報発信拠点となってほしい。【東村】
- 整備が進み近隣市町村との連携が図られる施設であれば北部全体の振興が期待できるため、今後の情報提供をお願いしたい。【大宜味村】
- ターミナル周辺だけではなく、ターミナルを拠点として他市町村とのアクセスの交通利便性の向上について期待します。【金武町】
- 北部地域に外国人や首都圏Z世代の来訪客を呼び込むための拠点施設として極めて重要。【金武町】
- 総合交通ターミナルを拠点として、より定時性・利便性が高い交通網の整備がなにより大事だと考える。【本部町】
- 地域住民が自家用車から公共交通利用頻度を増やす機会が増えることを期待。【本部町】
- 生活環境への配慮を最大限可能とする拠点【宜野座村】
- 時期についてはヤングリア整備を考慮すると可能な限り早期実施が必要と思われるが、将来的な変化に対応出来るよう規模等の検討については慎重さも必要。【宜野座村】
- 交通拠点として周辺地域の賑わい創出に寄与できる様に、周辺整備又は環境改善などと同時並行で進める必要がある。【宜野座村】
- ターミナル周辺のウォーカブルなまちづくりに取り組んでほしい。【宜野座村】
- 県内利用者がターミナルへ駐車し、そこから2次交通を利用できれば名護市内での渋滞緩和ができるのではないかと期待する。【今帰仁村】
- 将来的に総合交通ターミナルが鉄軌道の発着地になるといい。【今帰仁村】
- 恩納村を訪れる予定のなかつた方が、総合交通ターミナルで恩納村の観光情報等を得て、恩納村へ足を運んでくれると良い。【恩納村】

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)

1 関係者ヒアリング結果

■既存の名護バスターミナルとの棲み分け・運行の考え方

交通事業者

- 起終点を全て総合交通ターミナルに移す場合、既存の名護バスターミナルは車庫として活用することも想定できるが、総合交通ターミナルにどこまで起終点を移すかで棲み分けは変わる。
- 既存の名護バスターミナルから起終点を完全に移行するかは検討が必要。運行管理や利用者ニーズの問題から、起終点を移す場合には時間を要すると考えられる。また、名護バスターミナルに起終点を残し、新たな総合交通ターミナルを経由地とする場合、経由地が増えるため運行時間が増加し、便数が減少する可能性もある。
- 新たな乗降場所としてのバス停設置が考えられる。また、総合交通ターミナルを起終点とした新たなルート設定（北部地区の観光箇所を随時運行）も想定されるのではないか。
- 移動に際して、乗り換えを強いると不便になるため、幹線＆支線化の流れには反対である。鉄道もそうだが、乗り換えは無い方が望ましい。料金の低下等の施策を行い、乗り換え抵抗を上回るメリットがある状況があるなら良いとは思われる。

■MaaS、自動運転等の新たなサービスへの考え方

交通事業者

- キャッシュレス化のためOKICAを導入、マイルート等、MaaSの取組みは進めている。
- 4社合同のフリー乗車券「沖縄路線バス周遊バス」を発行している。クレジットカードのタッチ決済とOKICA決済を導入。将来的に自動運転が普及していくことが想定されるため、その時は検討する。
- Suica利用の割合は増加傾向にある。電子マネー決済に関しては、本部や今帰仁の方は通信環境が悪く決済がうまくいかない場合もあり、通信環境の整備も併せて課題である。
- クレジットカード決済となる事前予約への誘導や、当日申込の利用者に対する電子決済サービスの対応強化が必要である。また、バスの利用を前提としたリゾートホテルでの日帰りランチプランや県民向け宿泊プランを検討中。
- ライドシェアについて、遊休車両を活用するため参入を視野に申請を検討している。

黒字:実際にヒアリングで確認できた内容
赤字:ポイントとなる記述

■MaaS、自動運転等の新たなサービスへの考え方

二次交通関係者

- 名護スマートシティコンソーシアムとして、名護市内で高齢者をターゲットとしたパーソナルモビリティの実験を実施予定。今後、名護市の回遊性を上げる一つの手段として、モビリティ導入を進めていきたい。
- 観光客としては、沖縄に来る前に情報を一元的に把握でき、決済までできるmaas的なプラットフォームがあればよい。
- 2019年に那覇市内のカーシェアの利用促進による需要の分散を目的として、「那覇市走ってマイルキャンペーン」を実施。

観光関連

- 事業展開するシェアサイクルのプラットフォーム提供者であるオープンストリート社により、地図アプリ、経路検索アプリ等に弊社のサービスが間接的に組み込まれていく予定です。また、今後は小型EVや特定小型原付などの導入する可能性があります。

周辺自治体・行政等

- コミュニティバスではカバーできていない利用者に向けてライドシェアを検討している。【東村】
- 金武町公共交通計画（案）を策定予定しており、同計画の中で本町における公共交通のニーズ調査を踏まえ、ライドシェア等の効果的な交通手段の導入を進めていく。【金武町】
- 試験的に運行するデマンド交通において、自宅から路線バス停留所までの利用も可能。【宜野座村】

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)

1 関係者ヒアリング結果

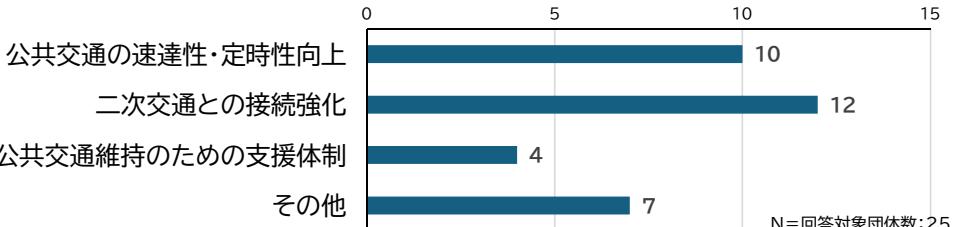
■二次交通として機能するために必要な事項 (1/2)

交通事業者

- 公共交通の定時性確保が重要課題と位置づけ、バスレーンの拡充が必要。
- ジャングリアの開業に伴い、大規模な範囲で交通渋滞が想定されるので、それと並行して道路整備を進めてほしい。
- 総じて、自動車を自由に利用させすぎていることが課題と思われる。積極的に自動車利用を抑制する施策、例えば国道58号のバスレーンを終日可するなど、抜本的な対策が重要である。ジャングリア開業も控えているが、現状のままでは深刻な渋滞の発生が容易に想像できる。
- 通勤ラッシュ・帰宅ラッシュ時における那覇空港周辺でのバスレーン設定や、主に那覇空港でのルールを守らない悪質なレンタカー業者やタクシー業者の取り締まり強化が必要。
- 大分では、船が遅れた場合にタクシーが無料で利用できる仕組みの保険付き乗船券の取り組みを実施している。拠点機能を高めるためにはこのような施策も重要である。
- 運転手不足の対応が必要。交通事業者と自治体が一緒に考える必要がある。将来的に自動運転が導入されれば解決されるかもしれないが、短中期的には人手が足りていないため対応が必要。
- ジャングリア付近の道路整備。南城市のコストコが開業した際に交通が麻痺し、コミュニティバスが機能しなかった。そのためジャングリア開業時にも周辺道路の整備が追い付いていないと、交通麻痺すると考えられる。
- 夏期繁忙期等、多くの利用者が想定される場合には、バス事業者の判断で増便または運行台数の増車を実施したい。監督官庁への事後報告を可としてもらいたい。
- 既存の名護バスターミナルはタクシー乗降場がなく、ターミナル内を目的地とする利用者の送迎に関しては入れない。徒歩で乗り換えていただいているが、足腰の不自由な高齢者、車いす、ベビーカーの利用者を考えると、交通の乗り継ぎが容易な結節点が一つの場所に集約されていると良い。
- タクシーとしては、高速船との接続に関してはあまり重視しない。今日のような台風が3日続ければ船が出せない。年間200日稼働できればいい方で、あと100日は天候やしけで運行できない状況であれば、安定した交通手段としては期待できないのではないか。接続を考えるのであれば、下船したところで二次交通が見えること、案内所の整備が不可欠。

黒字:実際にヒアリングで確認できた内容
赤字:ポイントとなる記述

二次交通として機能するために必要な事項



二次交通関係者

- 沖縄県ではシェアサイクルの認知度が低い。国道・県道・市道含め、あらゆる道路にシェアサイクルのステーションを設置することで目につく機会が増えるため、シェアサイクルの認知度が高まり、普及していくと考えている。
- 名護市街地に関して言うと、自転車走行空間が整備されていることや、道路幅員が広いので、自転車が走行しやすい環境にある。
- 観光客がターゲットとなれば二次交通としてシェアサイクル利用は期待できる。一方で、地域住民の利用を増やすためにはワンウェイで使えること、面的にポートを整備することが重要。ターゲットを明確にし、戦略的なポート配置や、自治体が主体となって事業を進めること等ができると利用(収益)が高まる。シェアサイクルが使われるためには、ターミナルからの移動先にもポートを十分に整備することが必要。
- 那覇市とは人口密度の違う名護市では、民間独自での事業は難しい可能性がある。
- 那覇空港からのレンタカー需要を、空港周辺だけでなく那覇市内などへ分散する取り組みが県や国でもあると良い。

着地側施設

- 主要アクセスルート上の交通渋滞を懸念。混雑が予想される主要道路を迂回する来訪ルートの推奨や、シャトルバスと自家用車のルートの分離、大型車両の一方通行化要請などにより、交通の流れを分散させることで、渋滞緩和と事故のリスクを低減することが必要。
- アクセスルート上にはみ出した樹木の伐採や中央線・車道外側線の引き直し、交通集中する交差点への渋滞対策(交差点改良、信号現示改良等)。

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)

1 関係者ヒアリング結果

■二次交通として機能するために必要な事項 (2/2)

周辺自治体・行政等

- 定時性と、一日を通して利用できる利便性が必須と考える。定時性の確保には、バスが時間通り通行できるための道路拡張等のインフラ整備も必要になるとと思う。利便性の向上には乗継ぎ等の拠点強化が必要だと考えている。【金武町】
- バスが決められた路線ではなく、都度、予約をベースにしたルート設定。確約された需要をベースに運行するのがよい。【国頭村】
- 公共交通の定時性の確保、バスロケ等の情報発信の強化、乗り継ぎや待合環境の整備（交通拠点強化）、北部地域での二次交通の提供。旅行会社や交通事業者及び宿泊施設等と連携した情報発信やMaaS等の推進。【今帰仁村】
- 総合交通ターミナルよりもジャングリアの方が先に開業するため、空港↔ジャングリアの移動の動きが定着し、総合交通ターミナルが整備された時に、観光客が総合交通ターミナルを経由するか懸念がある。総合交通ターミナルを整備する前段階で、名護漁港にパークアンドライドができる施設を整備し、名護漁港↔ジャングリアの移動の動きを作り出していくと良いと考える。【北部広域市町村圏事務組合】

観光関連

- 北部地域の観光地を周遊するバスを運行すると良いと考えるが、コミュニティバス等の地域の方が利用するバスとの棲み分けが必要である。
- 事業者目線で言えば、レンタカー以外の交通手配を顧客自身に委ねており事業者として関与できていない事から、リムジンバスの予約システムをAPIで解放していただき、旅行商品とワンストップで事前に予約購入ができるような仕組みがあれば安心して旅行に参加できる顧客が増えると思う。
- 一時交通から二次交通への乗り継ぎがスムーズである事。二次交通への乗車が事前に担保できる事。価格が他の手段と比較して妥当である事。予約、決済がデジタル化されスムーズである事。二次交通の安全性について適切な監査が行われている事。

黒字: 実際にヒアリングで確認できた内容
赤字: ポイントとなる記述

■その他

交通事業者

- 夏期繁忙期等、多くの利用者が想定される場合には、バス事業者の判断で増便または運行台数の増車を実施したい。監督官庁への事後報告を可としてもらいたい。
- 通勤ラッシュ・帰宅ラッシュ時における那覇空港周辺でのバスレーン設定や、主に那覇空港でのルールを守らない悪質なレンタカー業者やタクシー業者の取り締まり強化が必要。
- テーマパークの開業とともに大きな渋滞が予測される。公共交通業界の要望として、名護東道路の本部延伸のスケジュール感についてなるべくリアルタイムで情報が欲しいと考えている。
- 道路整備は自家用車利用を誘発し渋滞を招くため、マイカー利用の抑制の方向で施策を進めてほしい。マイカー・レンタカーは名護東道路を走行するが、バスは利用者を乗降させる都合から、従来のルートを走行することとなり、バスとマイカー利用と所要時間差が生じ相対的にバスが不便になる。

周辺自治体・行政等

- JUNGLIAや古宇利島、今帰仁城跡へのアクセス向上のため、名護東道路の延伸を望む。【今帰仁村】
- 58号線のゆずり車線の追加、またはゆずりスペースの設置、ゆずりあい看板の設置。【国頭村】

着地側施設

- 迅速な患者の搬送に向けた主要渋滞箇所の解消や名護東道路の本部延伸を希望いたします。
- 弊社では、南側敷地および周辺敷地も含めた将来構想となるマスタープラン（ジャングリアの拡張やホテル、商業施設、新たな集客施設等）を策定中。名護東道路の延伸やアクセス道路の整備などにおいて、効率的な整備が実現できるよう弊社マスタープランを共有しながら意見交換したい。

観光関連

- 那覇空港から北部地区までシームレスに高速道路を繋げてほしい。また、高速度道路の無償化や国道58号に専用レーンを設けBRTやLRTを北部まで走らせてほしい。

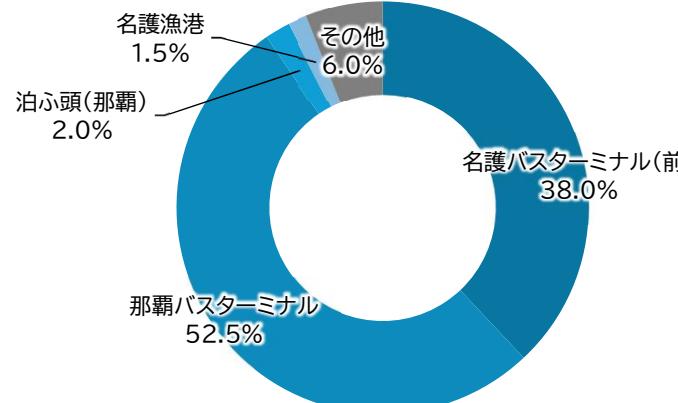
名護市総合交通ターミナル整備に関する関係者意見(詳細版)

2 利用者アンケート調査結果

(1) 今回の高速バス/高速船の利用実態

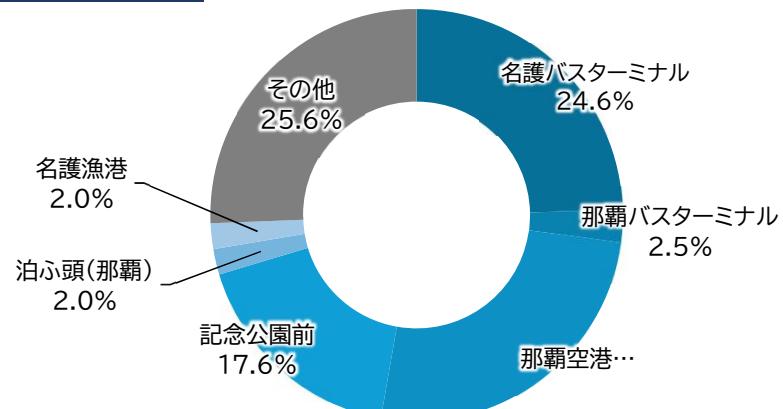
1-1 今回、高速バス又は高速船に乗られる(予定含)バス停(港)と降車した(予定含)バス停(港)を教えてください。(単一回答)

乗ったバス停(港)



N=200

降りたバス停(港)



N=199

その他回答

- 琉大北口
- バスターミナル
- 帰省
- 那覇インター前
- 那覇空港に向かうため
- Nago city office
- 2月に1回
- なし。
- 1
- 名護市役所前
- 乗ったことがある

回答率 100.0%

その他回答

- 池武当
- 沖縄南
- 名護市役所
- ホテルオリオンモトブ
- 世富慶
- 金武IC
- 西原町幸地
- 南インター
- 本部町
- 名護市役所前
- 宜野座IC
- 那覇メインプレイス前
- 那覇インター
- 沖縄市山里
- 宜野座
- 宜野湾
- 那覇市内
- 国際通り
- 久茂地
- 県庁北口
- 旭橋バスセンター
- 沖縄北インター・エンジ
- 石川IC
- 国場
- 琉大入口
- 沖縄南IC
- 県庁北口バスターミナル
- 古島駅前
- いけんとう
- Nago city office
- かりゆしビーチリゾート
- 山里
- なし。
- 幸地
- 万座ビーチ前
- 沖縄北インター
- した

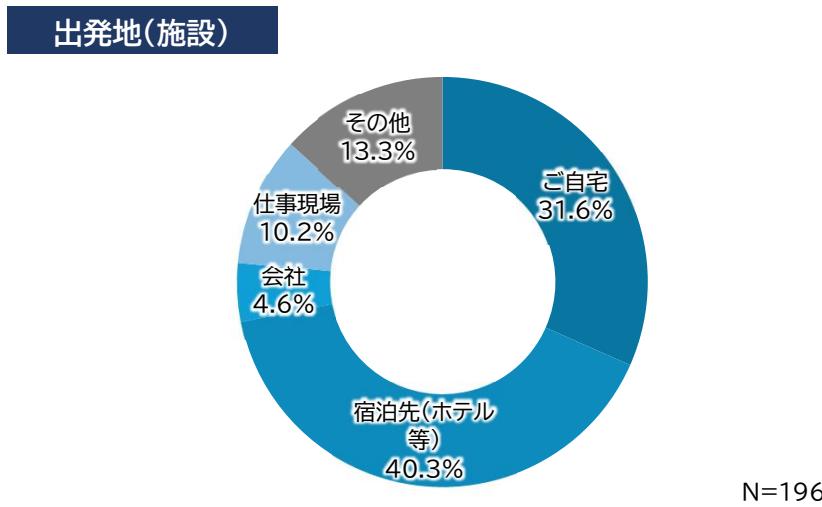
回答率 99.5%

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)

2 利用者アンケート調査結果

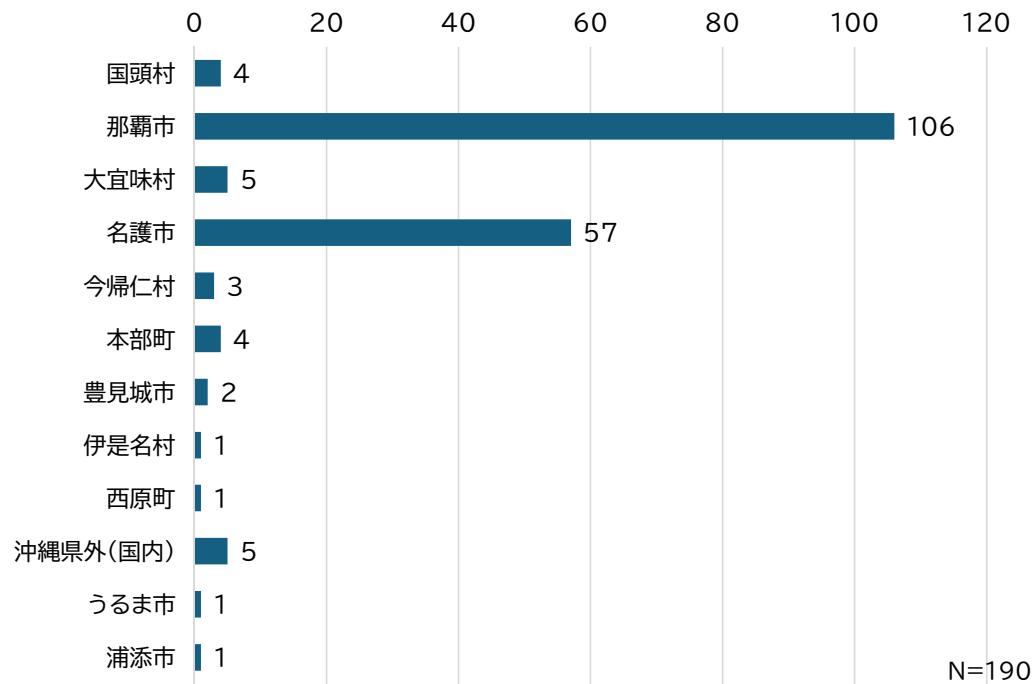
(1) 今回の高速バス/高速船の利用実態

1-2 今回のご移動の出発地（施設）と目的地（施設）について教えてください。それぞれ市区町村名も教えてください。



その他回答	
<ul style="list-style-type: none">・ 実家・ 学生アパート・ 友人宅・ その他・ 知人宅・ 自動車学校・ お客様宅・ 友人と会食・ イベント・ 観光・ 那覇バスタークミナル・ 親戚の家	<ul style="list-style-type: none">・ 子供の下宿先・ 別居家族の自宅・ 娘の家・ レンタカー屋の近辺・ 辺戸岬

回答率 98.0%



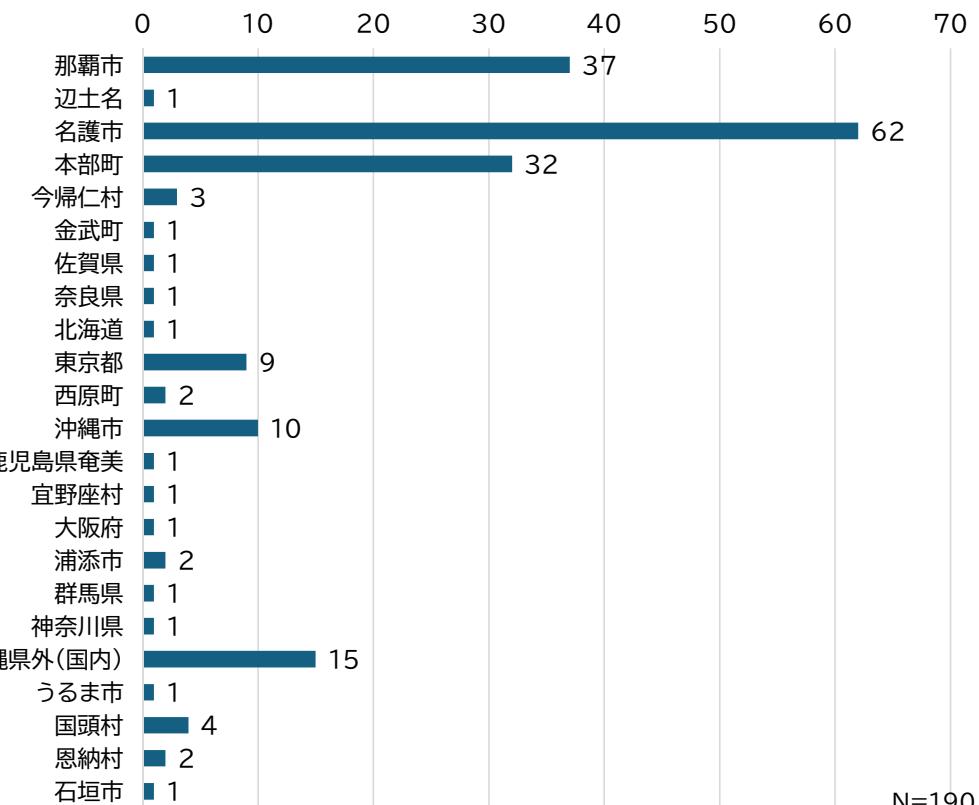
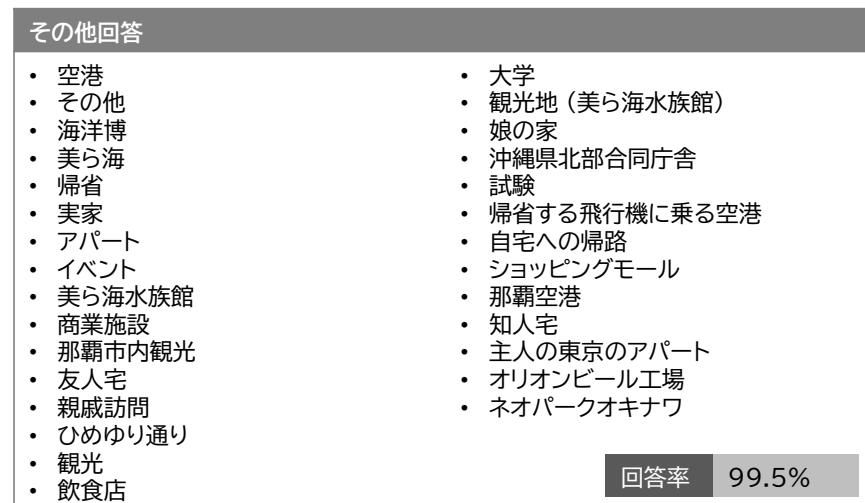
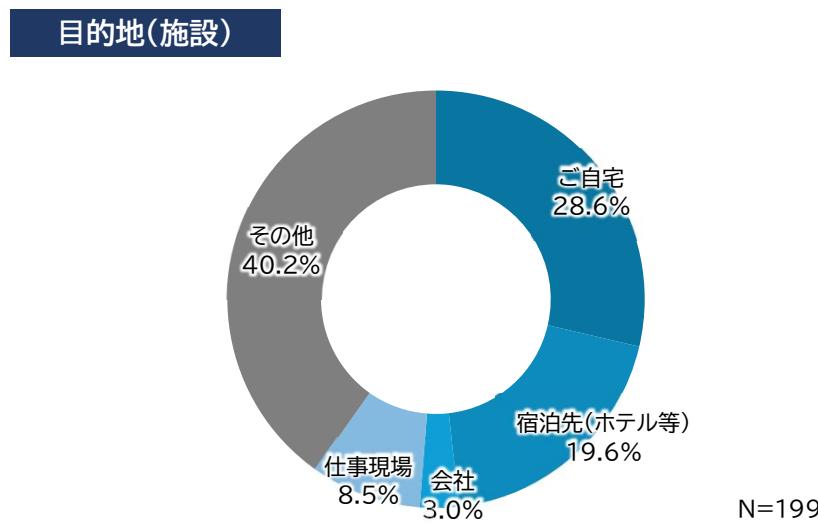
回答率 95.0%

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)

2 利用者アンケート調査結果

(1) 今回の高速バス/高速船の利用実態

1-2 今回のご移動の出発地（施設）と目的地（施設）について教えてください。それぞれ市区町村名も教えてください。



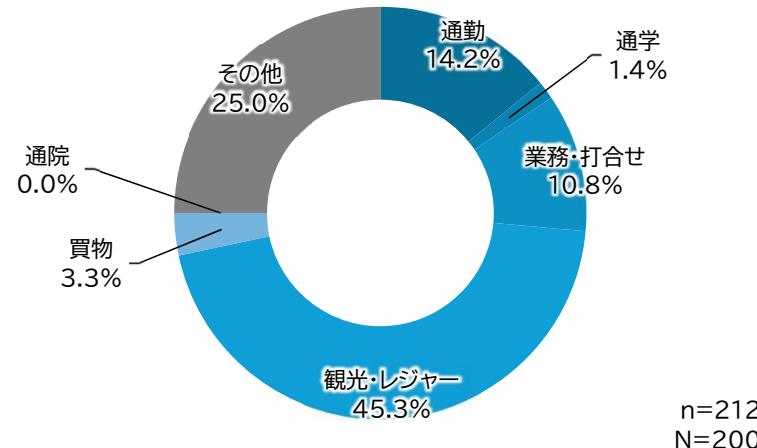
回答率 95.0%

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)

2 利用者アンケート調査結果

(1) 今回の高速バス/高速船の利用実態

1-3 今回、高速バス又は高速船に乗られた目的について教えてください。(複数可)

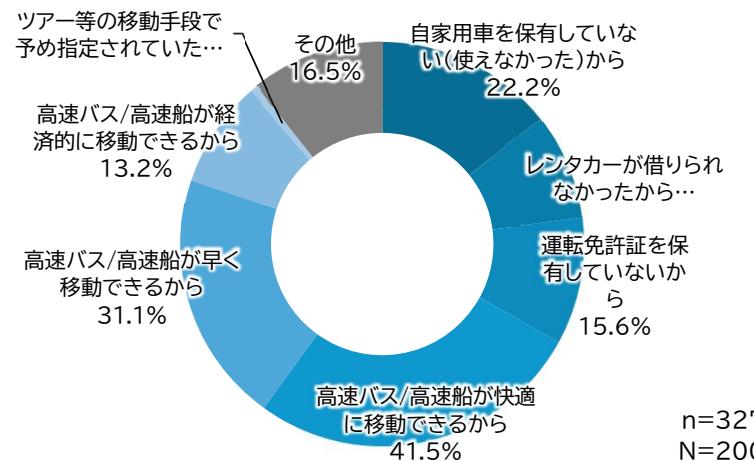


その他回答

- ・帰省
- ・その他
- ・実家に帰る
- ・実家からの帰り
- ・国体出場の為
- ・空港に行くため
- ・墓参り
- ・出張
- ・お見舞い
- ・面会等
- ・実家
- ・自宅に帰る
- ・イベントに参加する
- ・イベント参加
- ・友人に会うため
- ・観光
- ・実家に帰省するため利用しました。
- ・空港までの利用
- ・大会
- ・帰宅
- ・空港への移動
- ・葬儀
- ・試験
- ・空港に移動
- ・帰省のため
- ・高速バスには乗っていない。

回答率 100.0%

1-4 今回、高速バス又は高速船に乗られる理由について教えてください。(複数可)



その他回答

- ・バスで通勤しているから
- ・空港に直で早く行けるから
- ・路線バス利用
- ・運転が不安だから
- ・空港まで直で行けるから
- ・仕事上都合が良い
- ・免許がなく、バス移動
- ・バス以外無いので
- ・たまにはバスを利用したい
- ・車が不安だから
- ・会社から指示
- ・免許はあるが運転が不得意だから
- ・指定されてるから
- ・空港まで行く手段がなかったから
- ・車を運転したくなかったから
- ・空港に車を停めておきたくないから
- ・空港への移動手段
- ・空港までの移動は公共交通機関を利用する社内ルール
- ・高速バスには乗っていない。
- ・路線バス無料施策で120番が混雑していたため
- ・乗ったことがなかったから
- ・親や自ら運転しなくていいから
- ・便利だから
- ・楽で便利
- ・帰り一人になったから
- ・自分たちの都合上
- ・自ら運転しなくていい
- ・便利
- ・会社の指示(バス利用)
- ・ビール飲みたいから車で行けない
- ・運転が好きじゃないから

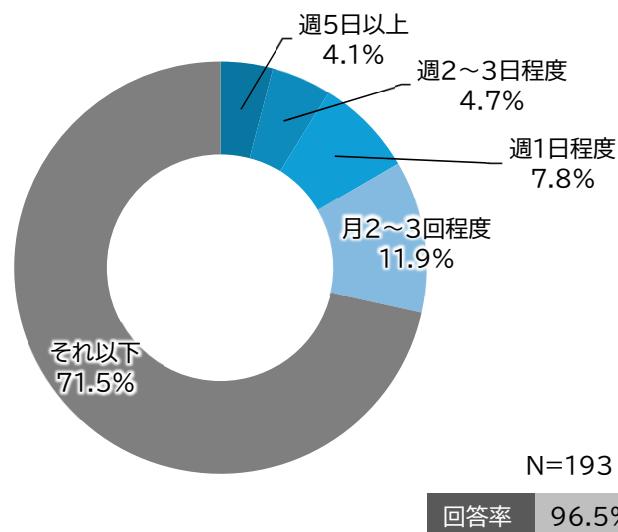
回答率 100.0%

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)

2 利用者アンケート調査結果

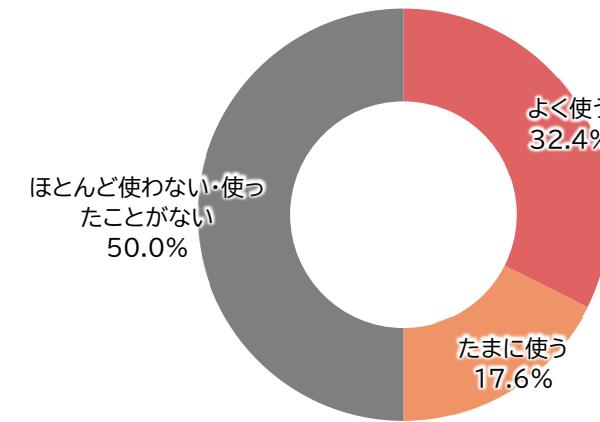
(2) 名護地域と中南部地域との移動機会

2-1 あなたの日常生活の中で、名護地域（概ね名護市以北）と中南部地域（概ね宜野座村・恩納村以南）との移動機会はどの程度ありますか。（単一回答）

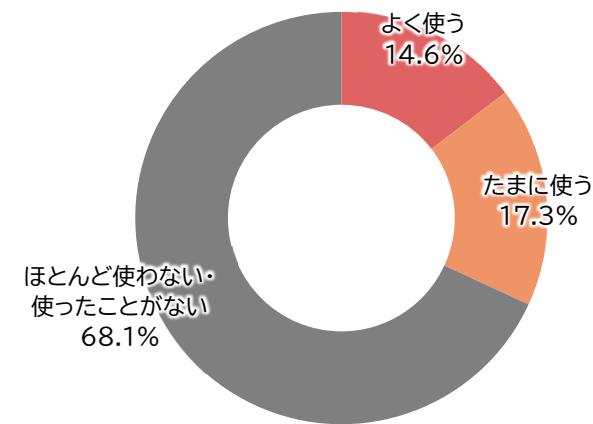


2-2 あなたが名護地域（概ね名護市以北）と中南部地域（概ね宜野座村・恩納村以南）を移動される際の交通手段毎の利用頻度について教えてください。

自家用車・レンタカー（あなたが運転）



自家用車・レンタカー（あなた以外が運転）



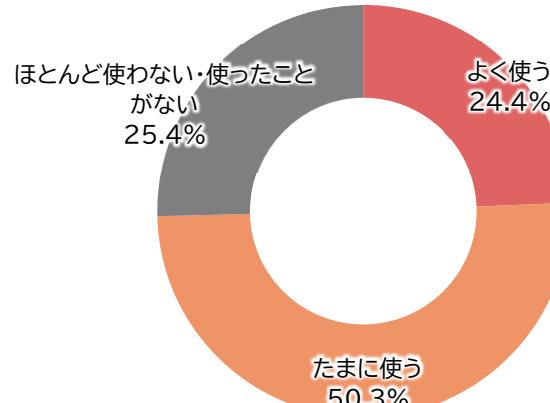
名護市総合交通ターミナル整備に関する関係者意見(詳細版)

2 利用者アンケート調査結果

(2) 名護地域と中南部地域との移動機会

2-2 あなたが名護地域（概ね名護市以北）と中南部地域（概ね宜野座村・恩納村以南）を移動される際の交通手段毎の利用頻度について教えてください。

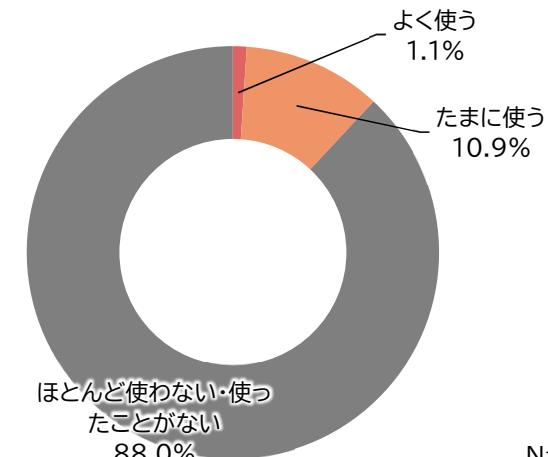
高速バス・路線バス



N=193

回答率 96.5%

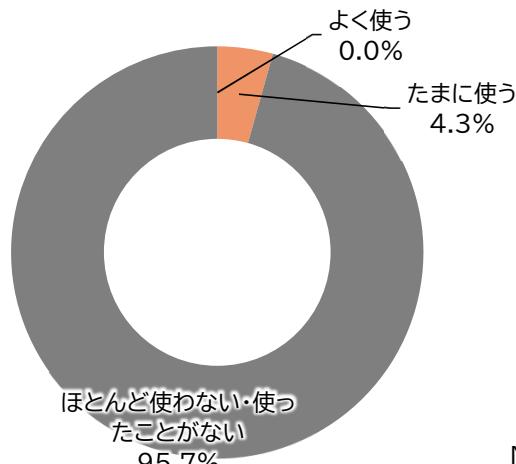
高速船



N=184

回答率 92.0%

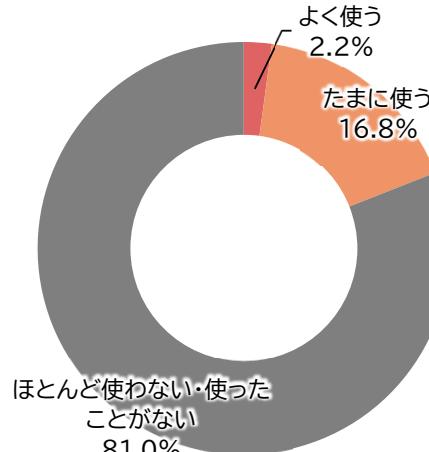
観光バス・ツアーバス



N=184

回答率 96.5%

その他(タクシー等)



N=184

回答率 92.0%

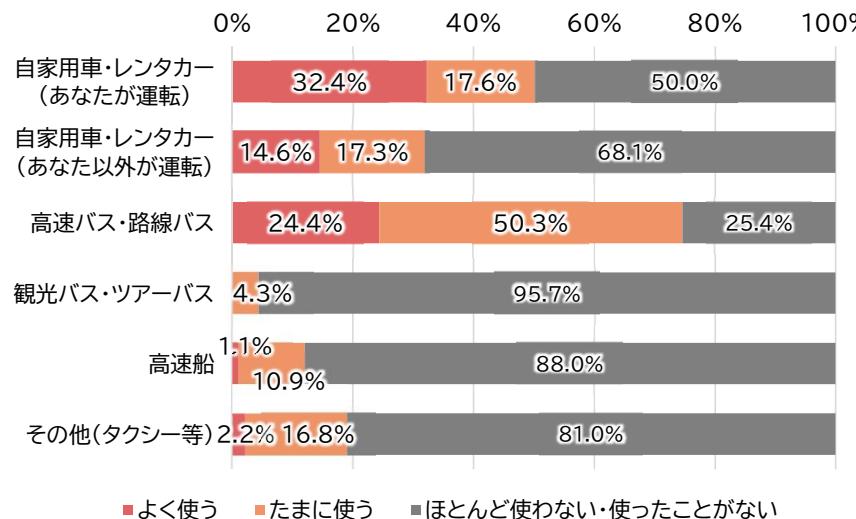
名護市総合交通ターミナル整備に関する関係者意見(詳細版)

2 利用者アンケート調査結果

(2) 名護地域と中南部地域との移動機会

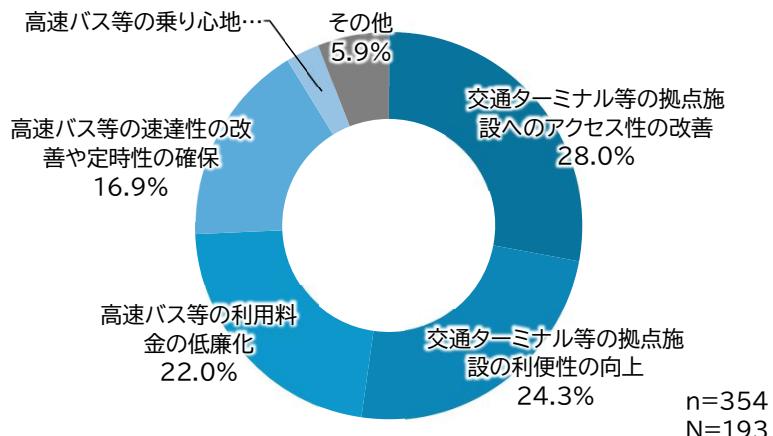
2-2 あなたが名護地域（概ね名護市以北）と中南部地域（概ね宜野座村・恩納村以南）を移動される際の交通手段毎の利用頻度について教えてください。

まとめ: 交通手段毎の利用頻度



■よく使う ■たまに使う ■ほとんど使わない・使ったことがない

2-3 あなたが名護地域（概ね名護市以北）と中南部地域（概ね宜野座村・恩納村以南）を移動される際、高速バスや高速船等の公共交通を利用するための条件は何ですか。（複数可）



その他回答

- 自家用車を使えない事情がある場合、その代替の移動方法として
- 空港駐車場の駐車スペースの確保が困難なため
- 充電施設
- その他
- 運行本数の増加
- 天気がよく変わるのでバス停に屋根を付けて欲しい
- 自宅の近くから乗車ができる。
- 那覇はダメ、名護は良い
- 料金は安く
- やんばるとの差
- 車内の清掃
- レンタカーが近くで借りれるかどうか。
- 各バス停の南インターの出口等を安全を策に考え点検してほしい
- 今帰仁に行く本数が少ない
- 乗り場が分からず、表も
- 窓口
- 合同にターミナル
- 県外にいて整備されていないと思う
- 自家車ないので
- 本数が少ない
- ネット予約してるので謎に書類を書かれる手間をなんとかして欲しい

回答率 96.5%

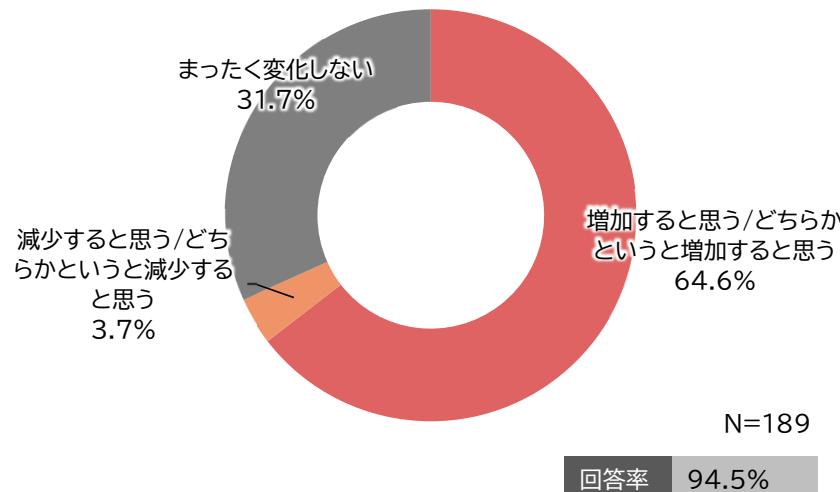
名護市総合交通ターミナル整備に関する関係者意見(詳細版)

2 利用者アンケート調査結果

(2) 名護地域と中南部地域との移動機会

2-4 名護漁港周辺に総合交通ターミナル（様々な交通モードが乗入れ、暮らす人・訪れる人、誰もが利用しやすい新たな交通拠点）が整備され、交通サービスの改善（快適性・定時制・速達性）が図られた場合、高速バスや高速船等の公共交通の利用は増えますか。

（単一回答）

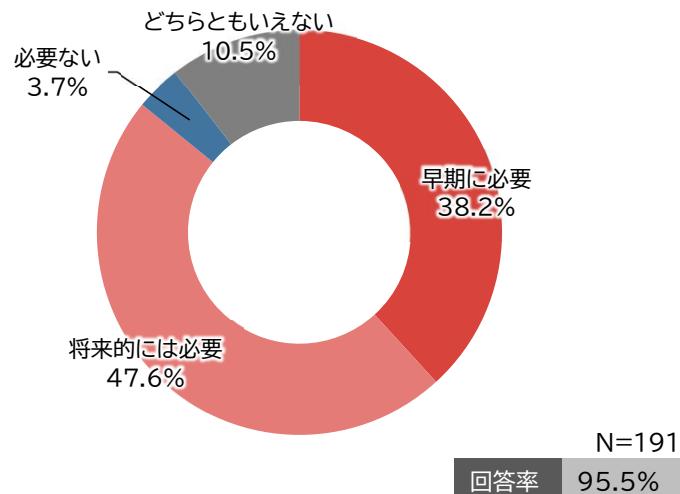


名護市総合交通ターミナル整備に関する関係者意見(詳細版)

2 利用者アンケート調査結果

(3) 名護市総合交通ターミナルの必要性、求める性能・施設

3-1 沖縄県の交通渋滞の緩和や公共交通の利用促進に資する新たな総合交通ターミナルについて、整備の必要性について、あなたの考えに最も当てはまるものをお選びください。(単一回答)



<理由>

- 名護市と中南部那覇市の間を日常的に高速バスで往復する(通勤通学)が人は、多いと思います。又、離れて住む家族のケアや病院の通院、買い物(ライカム、パルコ)等で、高速バスを利用する人もこれから更に増えてくると思います。
- 名護と那覇間の移動が楽になり、経済の活性化が見込める
- 現在の観光名所である美ら海水族館に加えて、ジャングリアがオープンすれば、今以上に交通問題が浮き彫りになると考えるため
- 移設したコストを回収できる程のリターンがあるとは考えられないからです
- 観光できたんですが、乗り遅れたら1時間も待たないといけないのがきつい
- 早朝の飛行機に乗車したいから
- 自家用車がないと生活が不便
- 公共交通が不便なことにより、自家用車を使わざるを得ない状況ですが、新たな総合交通ターミナルによって自家用車を使う機会を減らしたいからです。
- バス移動網が便利になれば観光もしやすくなり、観光客が増えそう
- 利便性があまりよく無いので
- 沖縄へ訪れる方は毎年多いと思うので、より快適なターミナルに進化されるとより需要が高まるのではないかと思います。
- 週末や休日に交通渋滞による遅延が起きている(定時性が確保されない時がある)
- 那覇からの名護までの鉄軌道はいつできるのかまだ未定なので、先に船とバスの利便性を高める総合ターミナルを作りたい。
- 漁港周辺には住宅が少なく、地域住民にとっては現在の場所が良い
- 名護に観光に訪れる観光客の増加が期待出来る為
- 船、バス、タクシーの拠点地になり得る
- 沖縄県は本土と異なり、電車がないので、交通の利便性を確保するためにも、バスが必要なため。
- 旅行者であり現状がわからないため。ただ、何に4,5回は必ず毎年訪れるため、名護バスターミナルの移転は大変大きな問題。
- 効果があるのか判断できないから。
- 総合交通ターミナルが交通渋滞の緩和に繋がれば、公共交通の利用しようと考える県民が増えると思います。また、自家用車を運転されない方にとっても早期に必要だと思います。今回、国頭村にバスを利用して大石林山を見学しました。地元の方とお話しする機会があり、タクシー会社がないことに衝撃を受けました。バスやタクシー等、生活していく為には必要不可欠だと改めて考えさせられた日でした！
- 今後益々名護市内への流入がわかっているのに小手先の改善では根本的な解決は程遠いと思う。
- 鉄道の整備もあわせて必要だと考えるから
- 来年名護にジャングリアがオープンしますので。
- 北部に行きたい気持ちはあっても車以外の選択肢がないのから
- 今回、目的地までの交通手段に迷ったから。混雑や移動方法で。
- 高速バスの便数が増えれば間違い無く自家用車通勤は減る。
- 施設としての利便性は高まるものの、名護バスターミナルが移転するとなると自宅からの距離が遠くなるため利用しようと思えない
- 常に道路が混んでいる。
- 交通総合ターミナルが有ると便利になり名護市、那覇市間の移動が簡単になるため
- ターミナルが古く整備が必要
- 地元の方は自家用車しか使わないから
- 恩納バイパス一つとっても沖縄の道路工事は遅すぎる。反戦の影響で左翼が強い土地柄かもしれないがもっと強権を発動して物事を推し進めることが重要だと考える

<理由>

- 県外在住で帰省しているため分からぬ
- 周辺施設の増加
- 観光客が増える
- 観光客の増加
- 免許取得者が少なくなる
- 免許保有率が低い
- 運転免許がない人の移動手段が必要
- 免許がない人の移動手段
- 人口の増加
- より便利
- 安全面、通路が狭い
- 海に問題がある
- 便利になる事は良い事だから
- 便利になる事は良い事
- 車がない時の移動手段
- 免許持っていない人が増える
- 車がない場合の移動手段
- 免許持っていない人が多い
- 車を運転できない人には必要
- 高齢で自分で運転は厳しいので
- 免許がない人の移動が必要
- 渋滞緩和のため
- 渋滞の緩和
- 問題ない
- 早い方が良い
- 内容次第で変化する
- 車がない時の交通手段
- 車を利用しない時の移動
- 車がない場合の移動
- 車が使えない時の交通手段
- モノレールが延伸できればよくなると思う
- その前にバスの行先、経由地を増やしてほしい
- 沖縄県には、それなりの事情があると思う。よく話し合って検討してほしい。
- 便利になると思う
- 車が多いと環境にも悪い。また、バスを利用する人が増えればバスの本数が増えて利用しやすくなる。
- 現在の施設の老朽化。
- ジャングリアできる時が心配
- 名護バスターミナルは入りづらい
- 電車がないから
- 今ので十分便利だから
- 渋滞が多いから
- 不便利だから
- Jungliaができるので

※重複内容は非表示にて記載

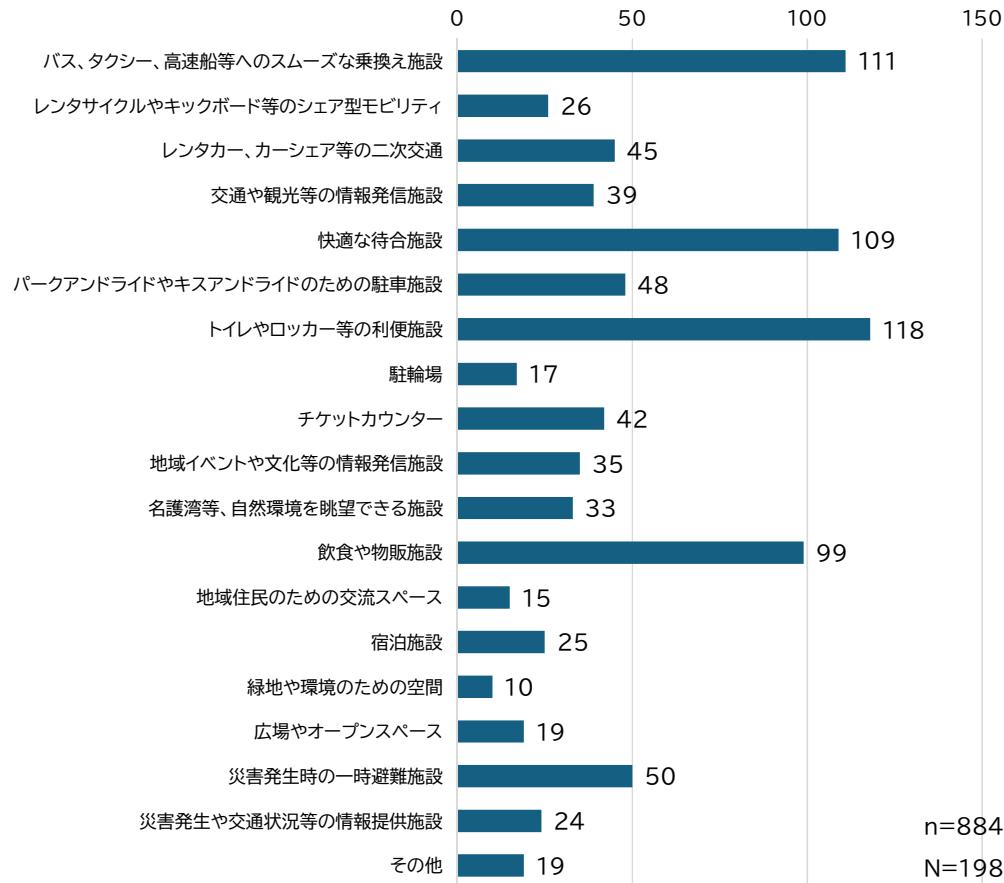
回答率 59.0%

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)

2 利用者アンケート調査結果

(3) 名護市総合交通ターミナルの必要性、求める性能・施設

3-2 名護漁港周辺に総合交通ターミナルを整備するにあたり、あなたが必要と思われる機能や施設は何ですか。（複数可）



その他回答
<ul style="list-style-type: none">・バス停を分かりやすく・必要なし・特になし。・県外に出て長いので、とりあえずよくなればいい・バス停乗り場が分かりにくい・おむつ交換出来る施設・ベンチが古く、ゴミ箱ない・バリアフリー対策・乗り場が分かりにくい・目隠・海のそばで災害の話、防災の話・待合所の屋根・総合案内所・もっと高台へ・ATMを多くして・パークアンドライドを想定するなら相当数の駐車スペース(格安)でなければならないと思う。・コンビニ・国頭、奥への日帰り観光が絶望的。バス会社が入り乱れ非常に煩雑で使用する気にも慣れないと。沖縄北部太平洋側は未開の地と言っても過言では無い。

回答率 99.0%

2 利用者アンケート調査結果

(4) その他

4-1 その他、道路交通行政やまちづくりに関するご意見等がございましたらご記入下さい。

- ・便利です(20代/男性)
- ・全ての公共交通が使いやすくしてもらいたい(乗継→すぐ次のバス等)(60代/男性)
- ・ターミナル内に駐車場を強く希望する(60代/女性)
- ・鉄路がほしい、駐車場(40代/女性)
- ・料金の支払いを両替も含め、もっとススメてほしい。(40代/女性)
- ・利用者の目線で集約した拠点を作ってほしい(70代/男性)
- ・鉄道がほしい(30代/女性)
- ・できるなら鉄道を希望(40代/男性)
- ・漁港になると遠いのでちょっと困る(20代/男性)
- ・ローカルの良さも残してほしい(50代/女性)
- ・まだよくわからない必要性も(50代/女性)
- ・ICでの支払いをスムーズにして欲しい。バス毎に利用できるかどうかが分からぬ。辺野古バス行にバスが遅れて来たので10:00発に遅れた。(30代/女性)
- ・①観光客の為にターミナル内のデザインを変化させる(建物) ②来年の為(ジャングリア)に早めに着工(30代/男性)
- ・漁港は遠いので困る。今の場所がいい(60代/女性)
- ・バスの発着をはっきりわかる様、案内や表示をしてもらいたい(60代/女性)
- ・今日の伊是名→名護→那覇空港の乗り継ぎはよかったです。(60代/女性)
- ・鉄道になれていて、また沖縄県のバスは複雑でわかりにくい(30代/女性)
- ・バス路線の自動車自体が多すぎ。バスの運行が遅れる。(60代/男性)
- ・高速バスを降りてからも、路線バスの本数が少なすぎるため、名護に着いてからバスで移動するのが現状は困難。利用する人が増えることによって本数や路線が増えれば利用しやすくなり、車の運転ができない人でも名護に観光に来れると思う。また、名護から先、北部に向かう時に58号を直進する路線バスルートがあるといいと思う。イオンとかに寄りやすいため地元の人も使えるので。(40代/女性)
- ・災害等の観点から、漁港には新設してほしくない。(40代/男性)
- ・コミュニティバスの路線エリアを広げて欲しい。羽地エリア。バス停も増やして欲しい。(50代/女性)
- ・快適にすることを目指してアンケートとったりして嬉しいです！応援してます(20代/女性)
- ・特になし(20歳未満/男性)
- ・京都の例を考慮しても、外国人含めた観光客が多い土地において、LUUP等のシェア型モビリティは交通事故の増加が問題となるので、法整備が進むまで止めて頂いた方がよろしいかと思います。御一考お願い申し上げます。(30代/答えたくない)
- ・路線バスとのアクセス時間が10~15分以内で行えること(50代/男性)
- ・リゾート開発/宿泊施設数 バランスのとれた開発(60代/男性)
- ・バス停に屋根が欲しい(40代/答えたくない)
- ・EVコミュニティーバスの充実させ、本数を増やし、病院やスーパー・市役所まで行き来し易くなつて欲しい。(50代/女性)
- ・週5日、那覇から名護まで高速バスで通勤しています。片道2時間の通勤はいつ自分が倒れてもおかしくないくらい過酷です。少しでも利便性を良くしてくれる政策は嬉しいです。早急な整備を求めたいです。(30代/答えたくない)
- ・観光客目線の質問が多く、地域住民の視点が少ないアンケートだと印象を持った。名護市に観光客が滞在する方法の検討がなければ予算の浪費だと考える。(60代/男性)
- ・沖縄を発展させるためには電車の整備が必要(70代/男性)
- ・名護港に現在の名護バスターミナルの機能を移転してもこれまでの今帰仁・本部側のバス停は残して欲しい(50代/男性)
- ・渋滞緩和のため南部、北部を結ぶ鉄道、軌道又はモノレールの整備をお願いします(50代/女性)
- ・赤土の流出が無いような、まちづくりを希望します。(30代/男性)
- ・名護バスターミナルは近隣にレンタカー会社が複数あり、利便性が高い。新たにバスターミナルを整備するに当たっても、その点を考慮頂きたい。出ないと那覇空港でのレンタカーの激戦に巻き込まれることになり非常に負担が大きく、値段も高くなり、高速道路の運転もせねばならないため、これからも名護まではバスで往復したい。(40代/男性)
- ・中途半端な都市計画ではなく、実用性は当たり前、来たくなる場所(エリア)にするために、用途制限や容積率も大きく緩和が必要(50代/男性)
- ・名護港に急行バスを停留所が必要(60代/男性)
- ・船という選択肢は素敵。観光客にもうけると思う。渋滞しないし、海の活用したほうがいい。でも現在そこからの移動手段がない。(40代/女性)
- ・那覇の渋滞もすごいが、名護の車の多さにも驚いている。緩和されてほしい。(50代/女性)
- ・名護市以北の道路(国道、県道含め)の表示が消えかけている場所が多く、危険を伴うので早急に改善してほしい(50代/男性)
- ・バスの支払い方法を統一して欲しい。前払い、後払い、前乗り、後ろ乗り。(40代/男性)

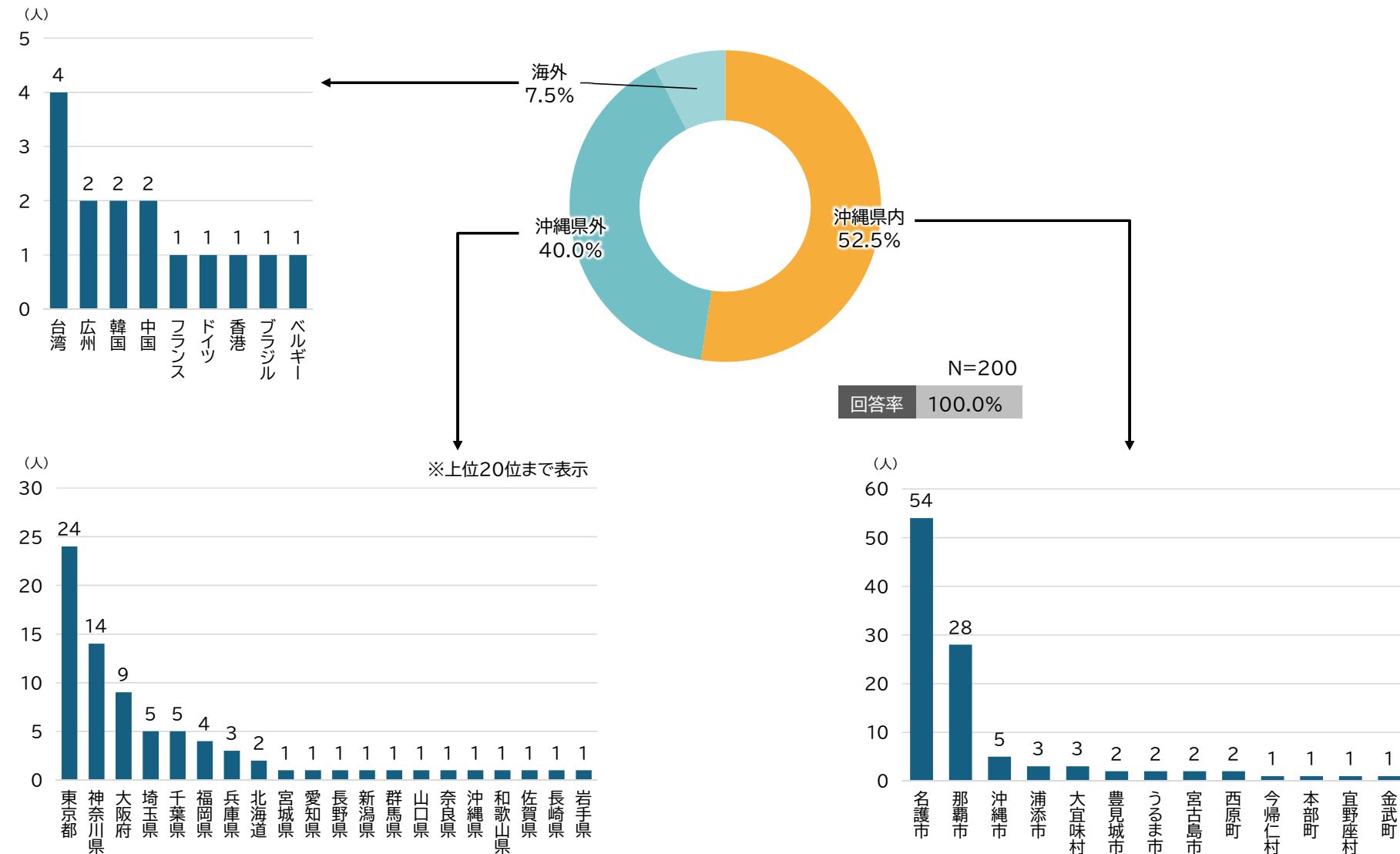
名護市総合交通ターミナル整備に関する関係者意見(詳細版)

2 利用者アンケート調査結果

(5) 回答者の属性

5-1 最後にあなたご自身について教えてください。

現在のお住まい(単一回答)



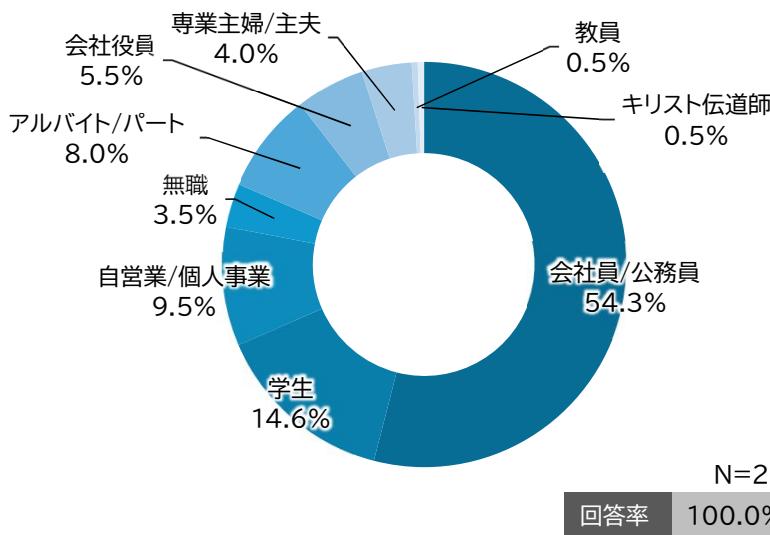
名護市総合交通ターミナル整備に関する関係者意見(詳細版)

2 利用者アンケート調査結果

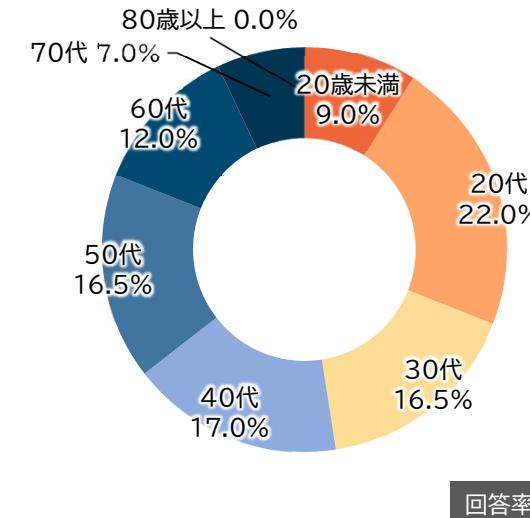
(5) 回答者の属性

5-1 最後にあなたご自身について教えてください。

ご職業(単一回答)



ご年齢(単一回答)



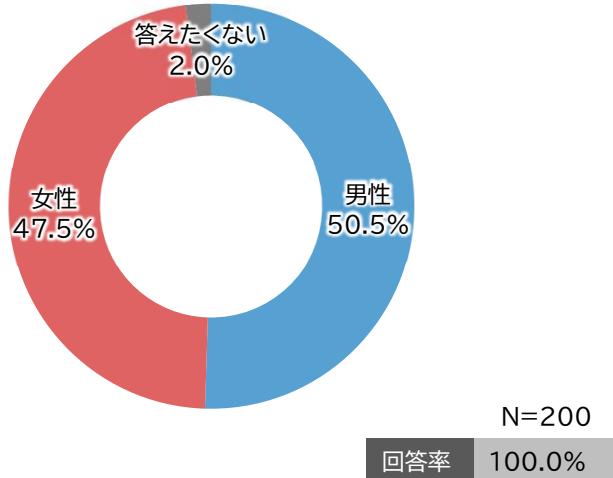
名護市総合交通ターミナル整備に関する関係者意見(詳細版)

2 利用者アンケート調査結果

(5) 回答者の属性

5-1 最後にあなたご自身について教えてください。

性別(单一回答)



自動車運転免許の有無

