

第3回 名護市総合交通ターミナル検討部会

日時：令和7年1月15日（水）

10：00～11：30

場所：名護市民会館中ホール及びWeb

議 事 次 第

1. 開会

2. 議事

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

3. 閉会

（配付資料）

- | | |
|--------|------------------------------|
| 資料1 | 名護市総合交通ターミナル検討部会規約 |
| 資料1 別紙 | 名護市総合交通ターミナル検討部会委員名簿 |
| 資料2 | 第3回名護市中心市街地まちづくり推進協議会（概要） |
| 資料3 | 議事資料 |
| 参考資料1 | 名護市総合交通ターミナル整備に関する関係者意見（詳細版） |
| 参考資料2 | 第3回名護市中心市街地まちづくり推進協議会 資料 |

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、各行政機関をもって組織し、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。

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

第3回名護市中心市街地まちづくり推進協議会(概要)

1.開催概要

日時： 令和6年12月6日(金) 14時～16時
会場： 名護市産業支援センター 2F 会議室（名護市大中1丁目19-24）

※WEB併用

- 次第： 1. 開会
2. 議事
- (1) 第2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2回名護市総合交通ターミナル検討部会の報告
(3) 名護市中心市街地のまちづくりの考え方・方向性
- コンセプトとゾーニング
-防災の考え方
-にぎわいの創出（シンボルロードのあり方）

- 委員：琉球大学工学部 准教授 神谷 大介 氏
沖繩大学地域研究所 特別研究員 島田 勝也 氏（欠席）
名桜大学国際学群 上級准教授 伊良皆 啓 氏
内閣府沖縄総合事務局運輸部企画室 室長 亀谷 匡哉 氏（欠席）
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 當真 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 聡 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
城川区長 宮里 旭 氏
港区区長 津波 康章 氏
大中国区長 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

コンセプトやゾーニング、にぎわい創出の観点

- 観光振興計画との連携が重要。自然等、名護市ならではの観光資源を活かしつつ、新たに整備する「まち」自体が誘客のコンテナツになることよい。税収が増え、維持管理にも回せるような好循環になることが望まれる。
- コストはかかるが赤瓦等、名護らしさは集客力の向上につながる。
- 住みやすいのも名護の良さの一つ。海があり、山がある。若い世代が、「名護に限り仕事をしよう」と思ってもらえるのが理想。居心地の良さを感ずるまちになるのが最も重要。
- 名護らしさをコンセプトやデザインに落とし込むのは難しい。例えば写真コンテストで、市民から名護の「好きなところ」を集め、デザインへのヒントを得ていくというのも一案。
- 地域では小中学生が減少している実態がある。子供たち、若い世代が住みやすい環境にしていく必要がある。保育所や子育て支援センター等、子育て世帯が来なくなるような場所にデザインすることが極めて重要。
- オーブンスペース等がないと街側に人が流れにくい。シンボルロードでは、子供たちが楽しめること、例えば水が流れる通り等、魅力ある空間にしてほしい。
- 雨天でもイベントができる空間等、天候に左右されず使いやすい設計が必要。
- 交通機能や交流機能は、分散させると来訪者にとっては分りにくく、使いにくい。
- 交流機能は中心市街地側が良いと考える。

防災の考え方について

- 地域防災計画、災害発生時の物流計画、観光危機管理計画等を踏まえ、名護市の防災上のウィークポイントを把握しつつ、今後のまちづくりや交通ターミナルとして担保すべき機能を考えることが重要。
- 津波の時に海側に逃げる人はいない。現状は漁港から名護小学校まで避難するのに約1.3kmで30分かかる。9時頃には100人近く働いており、屋は食堂を含め250人程いるため、近くに避難できるところが必要。

その他

- インフラ整備による営業保証や、既存商店等の労働者へのサポート等も配慮が必要。
- 示されたイメージ図は素晴らしいが、現実的な目線でもよく考えることが重要。例えば緑化のための植樹は、維持管理も大変になる。
- 車いすや障害を持った方へのデザインも予め考えていく必要。さくら祭りでの実証実験では、どんなものがデバイドになるか確認することも有効。

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3回 名護市総合交通ターミナル検討部会

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

令和7年1月

1. 第2回検討部会での主なご意見と対応方針

1. 第2回検討部会での主なご意見と対応方針

■ 第2回検討部会での主なご意見と対応方針

◆：第3回検討部会（今回）での検討事項、◇：次回以降の検討事項
[]は該当箇所の見出し番号_ ページ番号

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

2. 第2回意見聴取結果

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

2. 第2回意見聴取結果

2.1 関係者意見の把握

- ・ 名護市総合交通ターミナルに必要なとなる機能や施設配置の考え方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27団体を対象に関係者ヒアリング調査を実施した。

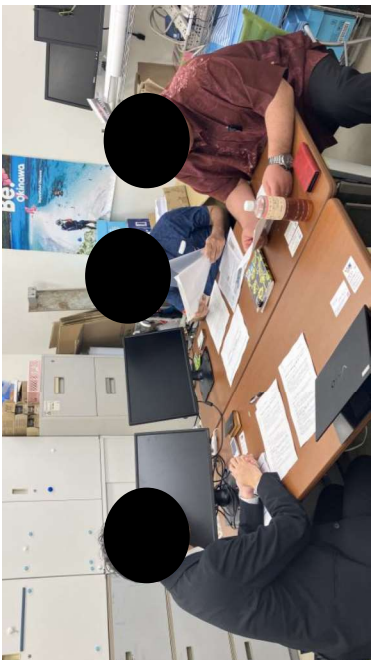
■ 関係者ヒアリング調査の概要

目的	名護市総合交通ターミナルに必要なとなる機能や施設配置の考え方や、今後の整備に関する方針についてのご意見等を把握する
対象	交通事業者/二次交通関係者/着地側施設（テーマパーク）/周辺自治体、行政等/観光協会、観光事業者
期間	2024年12月9日～12月20日
手法	対面・WEB・書面
実施件数	全27団体



表2.1 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	対面	12/17
2			那覇バス(株)		
3			沖縄バス(株)	対面	12/11
4			東陽バス(株)	書面	—
5			(同)やんばる急行バス	対面	12/12
6		タクシー事業者	沖縄エアポートシヤトル(資)	対面	12/11
7			(株)丸金交通	WEB	12/19
8			(資)北部観光タクシー	対面	12/17
9			第一マリンサービス(株)	書面	—
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	対面	12/11
11		レンタカー事業者	沖縄トヨタ自動車(株)	書面	—
12		レンタカー事業者	オリックス自動車(株)	書面	—
13		カーシェア事業者	タイムズモビリティ(株)	書面	—
14		サイクルシェア事業者	(株)プロトソリューション	書面	—



No.	大分類	中分類	関係事業者	実施方法	日時
15	着地側施設	ジャングリア	(株)ジャパンエンターテイメント	書面	—
16		自治体	本部町	書面	—
17			今帰仁村	書面	—
18			宜野座村	書面	—
19			国頭村	書面	—
20			東村	書面	—
21		行政等	金武町	書面	—
22			恩納村	書面	—
23			大宜味村	書面	—
24		県	沖縄県	書面	—
25	北部広域市町村組合		書面	—	
26	観光関連	観光協会	名護市観光協会	対面	12/12
27		観光事業者	(株)スカイツアーズ	書面	—

※回答のあった団体名を記載

2. 第2回意見聴取結果

2.1 関係者意見の把握

- ・ ヒアリングでの主な設問項目は、各種機能（交通・交流等・防災）の配置パターンや、総合交通ターミナルに求める機能・施設・規模等とした。
- ・ 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整備方針（素案） ②交通機能の配置パターン ③交流等機能の配置パターン ④防災機能の配置パターン ⑤総合交通ターミナルに求める機能・施設・規模 ⑥交通運用の考え方 ⑦その他
-----------------	---

※ヒアリング対象毎で項目を取捨選択

調 査 票	
※別添２（第２回名護市総合交通ターミナル検討会合 議事資料（抜粋））を調査ご参照ください。	
Q１：名護市総合交通ターミナルの整備方針（素案）へのご意見・ご要望について ・第2回検討会で提示した「名護市総合交通ターミナル整備方針（素案）」【別添2参照（P1～P2）】について、ご意見・ご要望等がありましたら教えてください。 例 ●●● このようなワードがあるように、無いかのように感じられるような絵がよい。等	
Q２－１：交通機能の配置パターンについて ・第2回検討会で提示した交通機能の配置（別添2参照（P3～P4））について、バス事業者としての運用のしやすさや利用者の利便性も踏まえ、ご意見をお聞かせください。想定される施設（バス乗降場、路線バス・高速バス）、タクシー乗り場、駐車場、駐車場等）ごとに回答いただく形でも構いません。 例 ● あわせて、懸念事項や必要となる対策等があれば教えてください。 例 ○ 市街地を定着するバス停は必ずしもミッドランドに集中させる必要はないと思います。市街地にロータリーがあり、バスが停車できるようなロータリー一般とバスの動線調整を図るため、パークアンドライド駐車場はロータリーと隣り設置した方がよい。／道南側のバス停から中心市街地へアクセスするための増設デッキが必要。等	
Q２－２：交流等集客施設の配置パターンについて ・第2回検討会で提示した交流等施設の配置（別添2参照（P5～P6））について、名護市・やんばる地域における観光振興や気象悪化時の対応から、ご意見を伺うか考えてください。想定される施設ごとに回答いただく形で構いません。 例 ● あわせて、懸念事項や必要とする対策等があれば教えてください。 例 ○ 中心市街地と一体となった地域振興のため交流路線は中心市街地に近い方がよい／観光情報発信施設はバスのロータリーと一近接している方がよい／名護市の展望を最大限生かすためには湾側にも広域空間があるとよい。等	

図2.1 ヒアリング調査票(交通事業者への調査票の例)

0.2ー3：防災機種の配置（ボタン）について	・初期設定の「防災機種の配置」【別添参考（P7～P9）】について、地域の防災強化や被災時の支援、発災後の事業継続の観点でご意見をお寄せください。想定される施設ごとにご回答いただくだけでも構いません。 ・あわせて、緊急事項や必要となる対策等があれば教えてください。 例）災害支援車などがロータリーを使用することを想定するよりとより広い敷地が確保できる配慮することが望ましい しいノードで道路者の安全を確保するために活用することを想定すること待合室と広場は近接していた方が望ましい ／海上からの上陸者も受け入れられるよう周知にも一定の敷地が必要かといふ等
0.3：給食交通ターミナルに求める機能・施設・規模について	・給食交通ターミナルに必要な機能・施設がありましたとお考えください。（別添参考（P9）） ・また車両に給食交通ターミナルにおいて、乗客が路線バス・高速バス等を運行することを想定した場合、どの程度の施設規模が必要か、ご意見をお聞かせください。 例）バスターミナルは駅前に●バース、山側に○バスであるように併り返しの高速バスの時間調整ができるバス待合スペースを●の位置で確保してほしい／ロータリー内での発生し得る急な乗降の対応には、ある程度余裕を設けておく必要がある／もしも、いざという時に、乗客が発着できる施設が必要／大きな荷物を持つ方多いので一時預けられる施設も必要 等
0.4：交通運用の考え方について	・施設配置に関連して、給食交通ターミナル内およびその周辺において、どのようなバス動線やオペレーションが望ましいか、具体的に教えてください。 例）乗客の乗降待ち時間を短くしたい／交差歩道の交通動線の確保は避けてもらいたい／寄居側方面からやってこると高速バス、本部東方面への路線バスはスムーズな乗り換えができるとよい／寄居側方面へ向かうバスは、一部東方面への路線バスはスムーズな乗り換えができるとよい 等
0.5：その他のご意見について	・その他、何か道路行状に関するご意見、ご要望がございましたら教えてください。

ヒアリング項目は以上です。ご協力いただきありがとうございます。

2. 第2回意見聴取結果

2.2 関係者ヒアリングでの主な結果

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

(1) 交通機能の配置パターンについて

交通事業者

- 南海トラフ地震発生時の切迫性が高まっている中、漁港側1箇所交通機能を配置した場合、交通機能が一瞬にして麻痺する可能性があるため、**交通機能を両側に配置することが望ましい**。その際、両側をスムーズに行き来できるよう**横断デッキ等を設置**した方がよい。
- 運転士の労働時間の制約も踏まえると、**タイムロスにつながる配置は避けるべき**であり、**両側配置がよい**。
- 名護を経由する路線を考慮すると、**交通機能は国道58号に対して両側に配置するのが最もよい**。**両側をつなぐデッキも必須**と考える。
- 両側配置の方が運用上は好ましい印象**。ただし、利用者の利便性・わかりやすさとバスの定時性が担保されれば、**配置はどちらでもよい**。
- 地元の人以外、那覇方面・本部方面の判断が付きにくいので、**両側配置は辞めた方がよい**。片側配置にした場合、**海側に交通機能**を設けた方がよい。
- 高齢者や荷物の多い旅行者が利用することを想定すると、**横方向の移動が最小限になるよう立体構造も含めて検討**いただくとよい。
- タクシー運用の観点からは、**中心市街地側にタクシー乗り場がある方が望ましい**。またバスとの近接も重視したい。

二次交通関係

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

周辺自治体

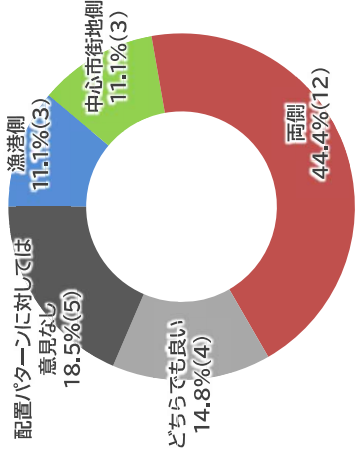
- 交通機能だけでなく防災機能等も考慮すると**両側配置が良い**と思うが、用地費や工事費の関係で困難であれば漁港側でもよい。
- 交通機能を**両側配置すれば海面及び地上両方の交通の活用への幅が広がる**ため良い。ただし、国道58号で分断されるので、**アクセス手法が重要**。
- 交通機能の集約化は北部周遊等の拠点となりうと思うが、基本機能及び交通結節機能の配置において、**利用者にわかりやすい配置**としてほしい。
- ターミナル出入口付近での混雑への対策が必要**だと感じる。
- 高速バスと路線バスがスムーズな乗り継ぎができる配置**としてほしい。

着地側施設

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

観光関連

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



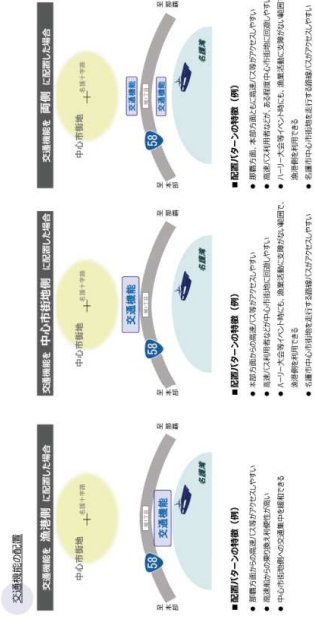
N＝回答対象団体数：27

図2.2 交通機能の配置パターン

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（魚港側、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主たる影響を勘案すると、検討対象での施設や関係者の協議を通して配置を検討する。



2. 第2回意見聴取結果

2.2 関係者ヒアリングでの主な結果

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

(2) 交流等機能の配置パターンについて

交通事業者

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

二次交通関係

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

周辺自治体

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

着地施設

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

観光関連

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

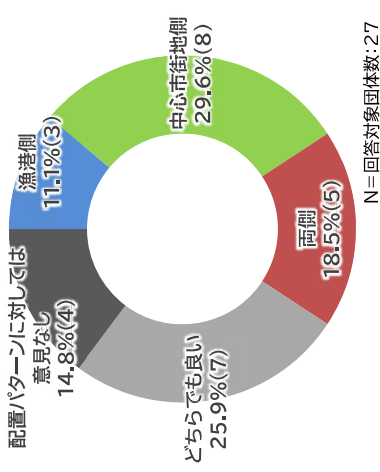
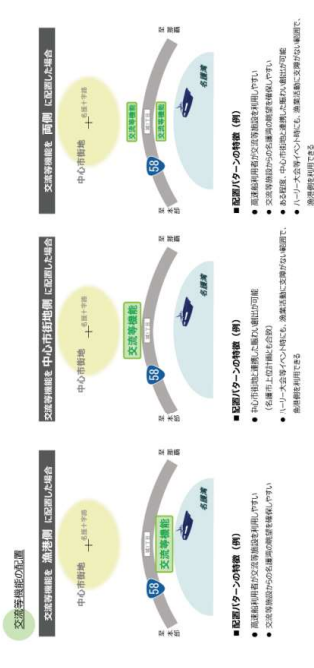


図2.3 交流等機能の配置パターン

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

- ・ 交流機能について、国道58号に対する配置パターン（海側側、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、検討対象での意見や関係者の協議を通じて配置を検討する。



2. 第2回意見聴取結果

2.2 関係者ヒアリングでの主な結果

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

(3) 防災機能の配置パターンについて

交通事業者

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

二次交通関係

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

周辺自治体

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

着地側施設

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

観光関連

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

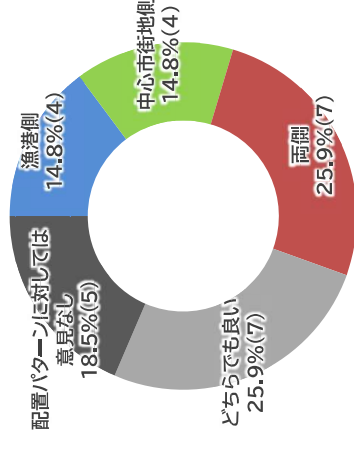
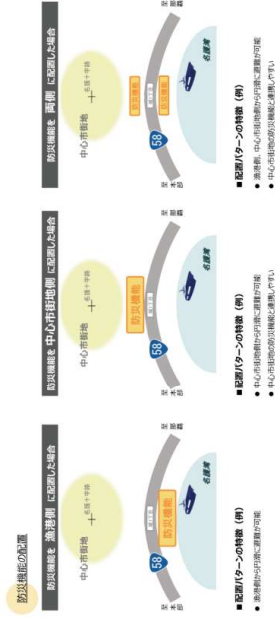


図2.4 防災機能の配置パターン

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

- ・ 防災機能に対して、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機関の協議を通じて配置を検討する。



2. 第2回意見聴取結果

2.2 関係者ヒアリングでの主な結果

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

（４）必要機能・施設・規模について

交通事業者

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

二次交通関係

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

周辺自治体

- やんばるの玄関口として、北部市町村や北部地域の観光協会等と連携し、**観光やイベント等の情報、道の駅の施設情報を発信**していただくと、名護市を含め北部全域の交流機能となるのではないかと思います。
- **地域住民にも利用される施設**となっていたきたいので、**駐車場の整備**については十分な検討をお願いしたい。
- 図書館・遊戯室等、こどもも一緒に過ごせる交流等機能を希望する。

着地側施設

- 団体旅行バスの一待機場所として20台、繁忙日のシャトルバスの発着場所として10台確保できるとありがたい。また、繁忙日のパークアンドライド用の駐車スペース約8000台分（ノー日本女子グローバル実績）を確保できるとありがたい。

観光関連

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

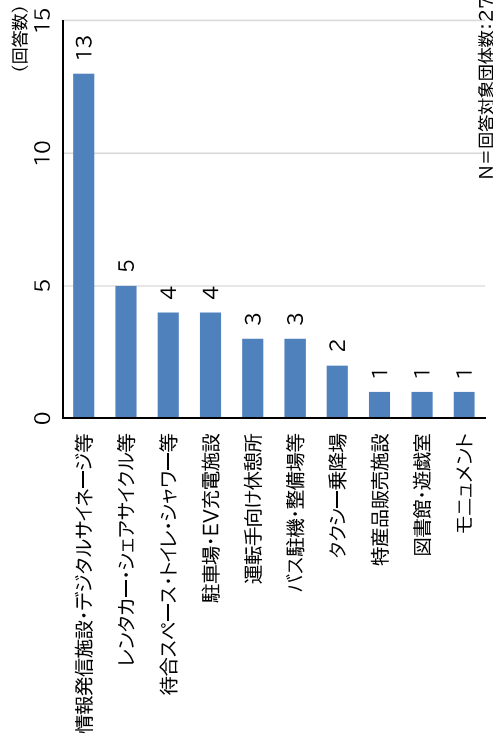


図2.5 必要機能・施設・規模

2. 第2回意見聴取結果

2.2 関係者ヒアリングでの主な結果

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

（5）交通運用の考え方について

交通事業者

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

着地側施設

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

（6）名護市総合交通ターミナルの整備方針（素案）について

交通事業者

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

二次交通関係

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

周辺自治体

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

着地側施設

- 北谷町でも交通結節点を検討されているため追記されると良い。

観光関連

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



2. 第2回意見聴取結果

2.3 結果まとめ

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



3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

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

3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

3.1 具備すべき機能の全体像

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

基本目標

①円滑で快適な市街地アクセス・公共交通利用を実現する交通拠点の整備

②名護市総合交通ターミナル周辺道路の安全性・円滑性の確保

③公共交通の利便性向上による自家用車からの利用転換の促進

④まちづくりと一体となった拠点形成による回遊促進・賑わいの創出

⑤防災機能の向上

交通機能

快適な公共交通利用環境

公共交通の階層的な連携

モーダルコネク
トの推進

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



基本機能

交通結節
機能

防災機能

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

- 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
- 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
- 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

防災機能



交流等機能（賑わい機能など）

まちづくりと
一体となった
拠点形成

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

- 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
- 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
- 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

サービス機能
景観機能

地域の拠点
賑わい機能



図3.1 基本目標を踏まえた機能強化の方向性

3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

3.2 交通機能に関する考え方

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

交通機能

快適な公共交通利用環境

- 市民・来訪者が障壁なく快適に公共交通を利用できる環境を構築

公共交通の階層的な連携

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

方針（案）

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

＜基本機能＞

停留場所	高速バス
	路線バス
	コミュニティバス
	観光バス
	タクシー乗り場
誘導車線（車両が走行する車路）	
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）	
その他（自動運転等の関連施設 等）	

具体施設

方針（案）

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

＜交通結節機能＞



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

※グリーンスローモビリティ：時速20km未満で公道を走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

モータルコネク트의推進

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

※モータルコネク트：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（案）

- 高速バスや高速船利用者の二次交通を確保
- カーシェア・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
- 駐車場を設け、パークアンドライド・公共交通利用を促進



※現時点で想定されるイメージであり、整備内容を決定するものではない

図3.2 交通機能に関する考え方

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

3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

3.3 防災機能に関する考え方

- 関係者へのヒアリング等を踏まえ、再整理を行った。(前回検討部会より修正した箇所を赤字で記載)
- 防災機能の考え方は、「広域防災機能の強化」「地域防災機能の強化」「避難手段・場所の確保」「フェーズブリーの実現」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・災害時に問わずに活用できるよう、効果の最大化を図る。[図3.5]

防災機能

広域防災機能の強化

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

地域と連携した避難手段・場所の確保

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

フェーズブリーの実現

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

機能の考え方

方針（案）

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

方針（案）

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

方針（案）

- 待合空間や休憩スペースは、災害時には一時避難者の受入れができるよう、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

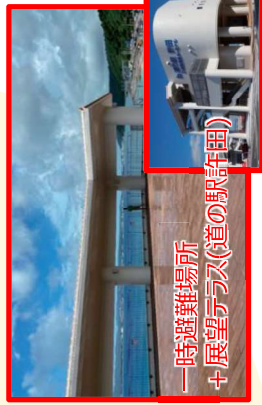
<防災機能>

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

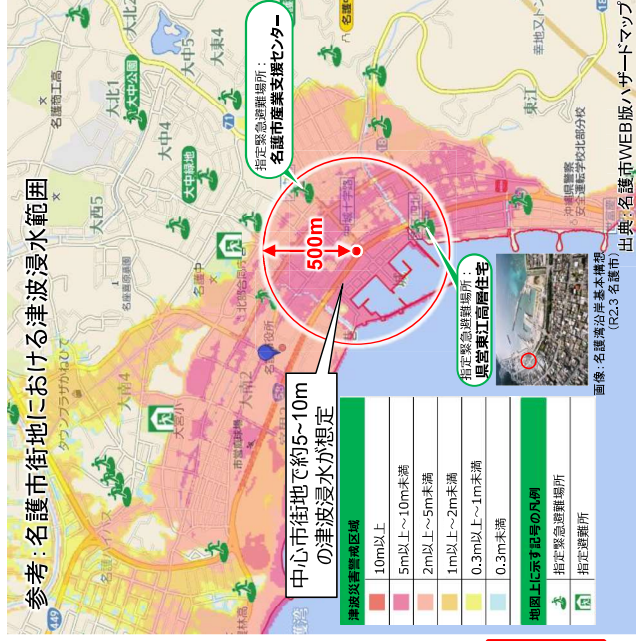
具体施設



画像：国土交通省「第8回」道の駅・第3ラウンド推進委員会配布資料」（令和6年4月19日）



画像：道路新産業開発機構「道の駅（許田）リニューアルについて」（令和4年3月）



※現時点で想定されるイメージであり、整備内容を決定するものではない

図3.5 防災機能に関する考え方

3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

3.3 防災機能に関する考え方ー令和6年11月 沖縄本島北部での豪雨災害ー

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

■令和6年沖縄県北部豪雨の概要

- 発災日**：令和6年11月8日（金）深夜～10日（日）
 - ・ 9日未明から明け方に線状降水帯が発生
 - ・ 記録的短時間大雨情報計18回発表（9日・10日）
 - ・ 東村、国頭村西部、大宜味村、名護市西部・東部では1時間に120mm以上の降雨を観測

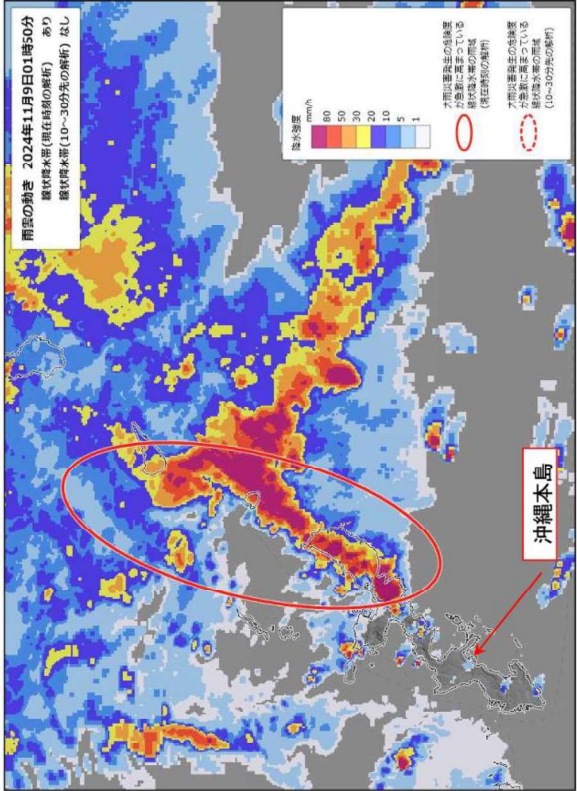


図3.6 線状降水帯の発生状況（R6.11.9 01時50分時点）

出典：沖縄県・沖縄気象台「沖縄県農業気象災害速報」（令和6年12月3日）

○被害状況

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

出典：沖縄県防災危機管理課「令和6年11月8日 大雨・洪水警報 被害情報」

○被災状況

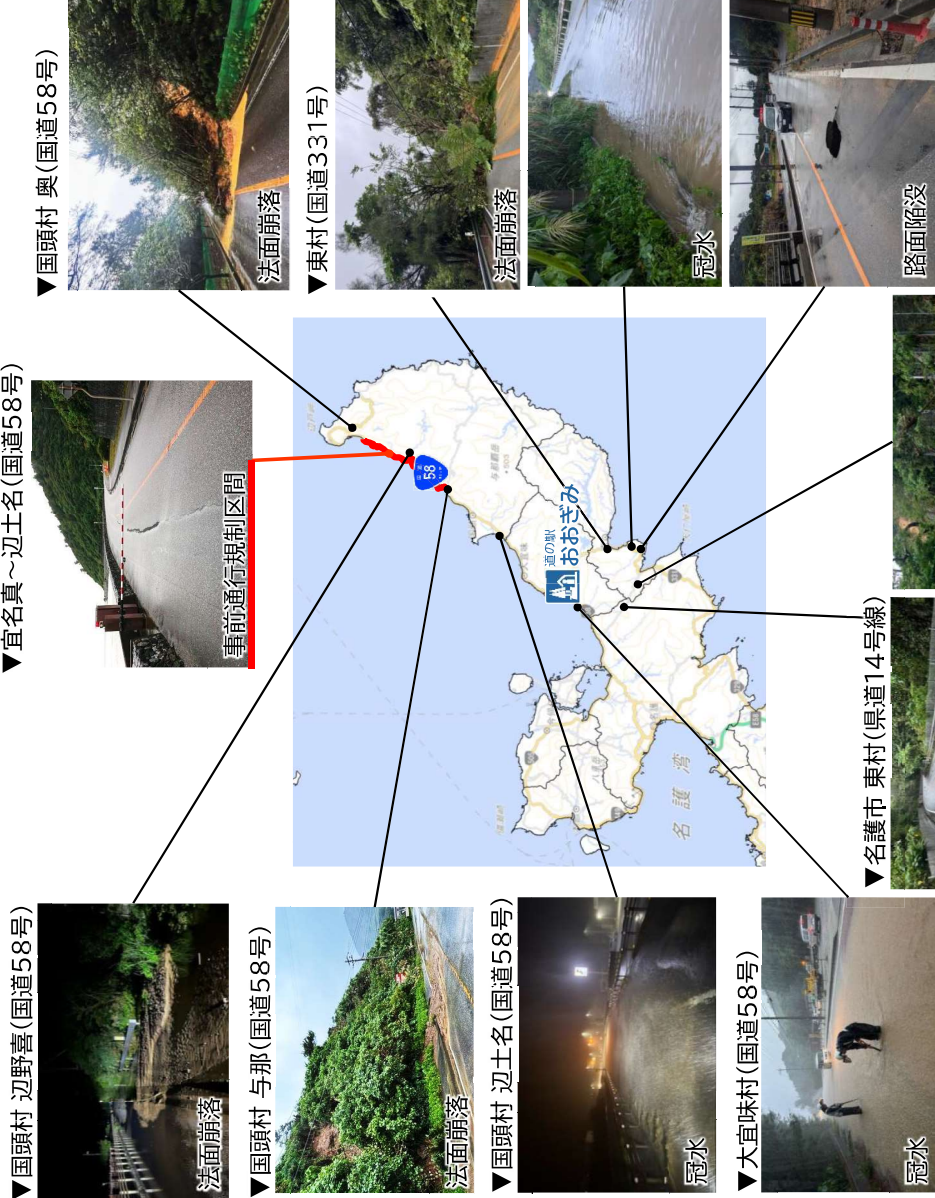


図3.7 北部地方における主な被災位置

画像：内閣府沖縄総合事務局北部国道事務所、沖縄県土木建築部北部土木事務所

3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

3.3 防災機能に関する考え方ー令和6年11月 沖縄本島北部での豪雨災害ー

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

○災害復旧支援

時間降水量 2024年11月9日 00時 30分 時点

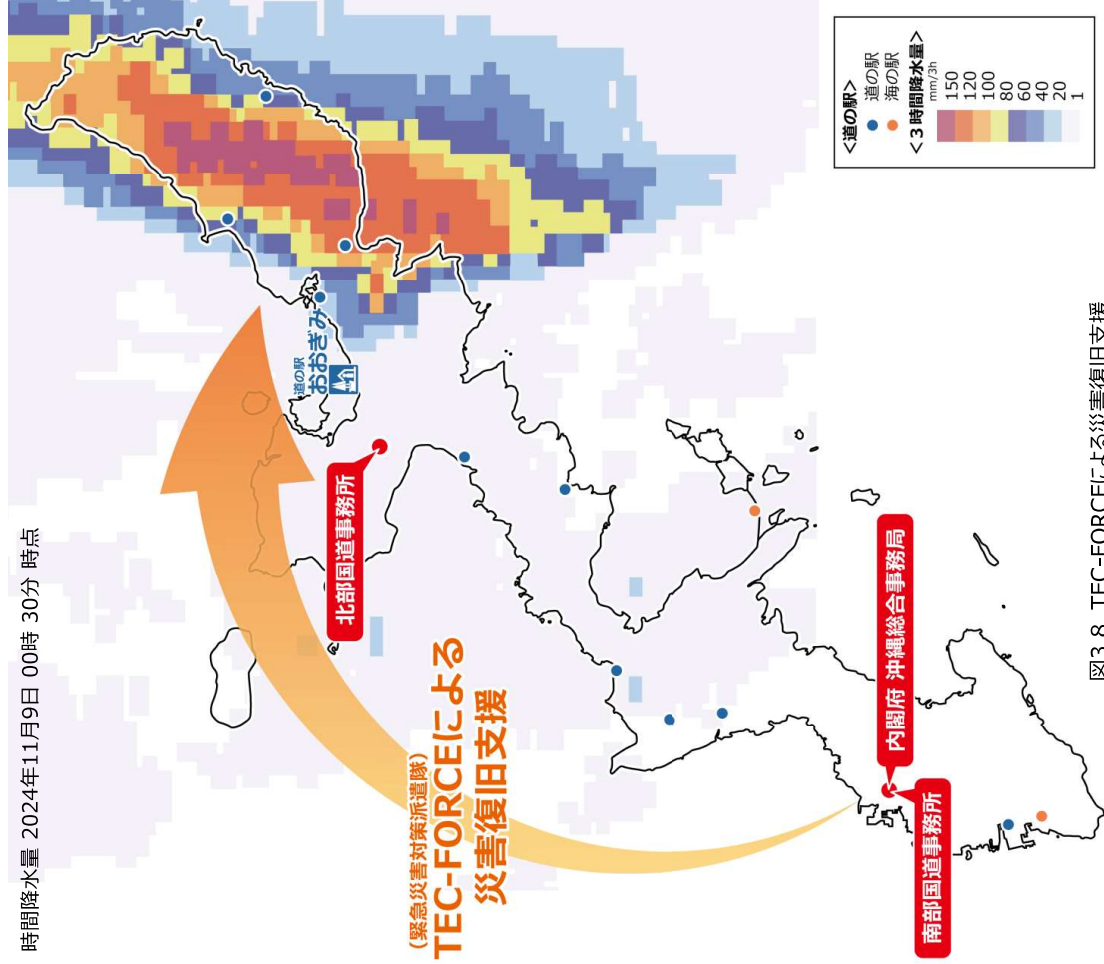
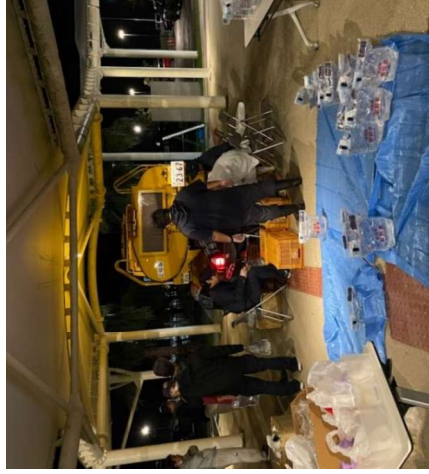


図3.8 TEC-FORCEによる災害復旧支援

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

○災害支援活動の状況

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



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



出典：沖縄総合事務局



出典：沖縄総合事務局



出典：沖縄総合事務局

図3.9 災害支援活動の状況

3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

3.3 防災機能に関する考え方ー能登半島地震・沖縄本島での豪雨災害ー

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

令和6年能登半島地震における「道の駅」の活用

道の駅「輪島」 (石川県輪島市)ほか

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



道の駅「赤神」 (石川県輪島市)

- ・自衛隊が被災住民に入浴環境を提供



道の駅「すずなり」 (石川県輪島市)

- ・日本十字社や公益社団法人広島県薬剤師会が臨時医療施設を開設。付近の珠洲市総合病院の負担軽減。



道の駅「あなみず」 (石川県穴水町)

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



令和6年11月沖縄県北部豪雨における「道の駅」の活用

道の駅「おおぞみ」 (沖縄県大宜味村)

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



道の駅「のと里山空港」 (石川県輪島市)

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



道の駅「千枚田ポケットパーク」 (石川県輪島市)

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



※防災道の駅：

都道府県の地域防災計画等で、広域的な防災拠点に位置づけられている「道の駅」について「防災道の駅」として選定。防災拠点としての役割を果たすための、ハード・ソフト両面からの重点的な支援を行う。

※防災拠点自動車駐車場（令和3年3月道路法改正）：

広域災害応急対策の拠点となる防災機能を有する「道の駅」や高速道路のサービスエリア・パーキングエリアの自動車駐車場について、国土交通大臣が防災拠点自動車駐車場として指定する制度。

3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

【参考】防災機能に関する考え方

2. 中心市街地エリアの防災に関する現状整理

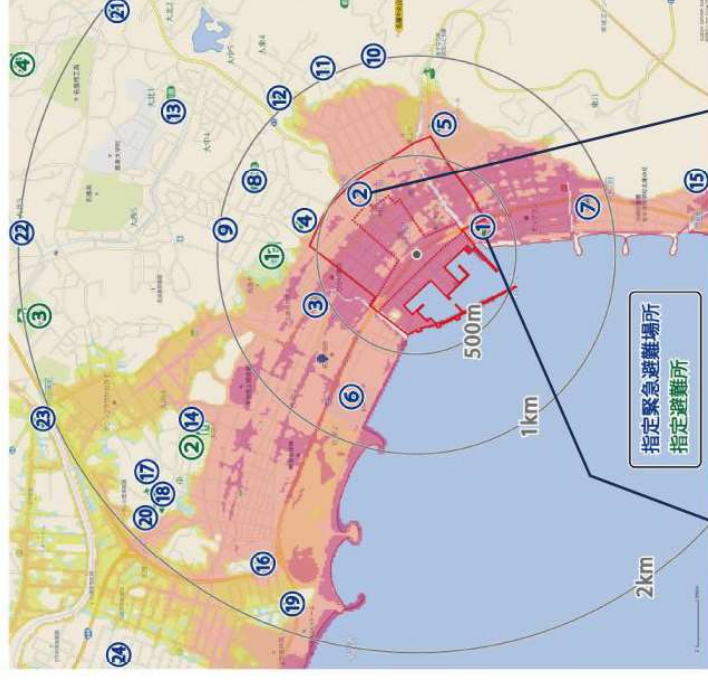
■ 中心市街地エリアの災害危険度

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

災害危険度



避難施設の位置



①県営東江高層住宅
13階建て、SRC造
出典：沖縄県庁HP

②名護市産業支援センター
7階建て、RC造(一部PC造)
出典：名護市商工会HP

名護漁港周辺エリア

面整備検討地区

▲ 名護漁港周辺エリア内

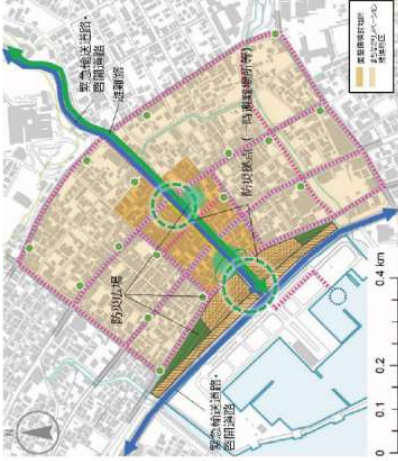
3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

【参考】防災機能に関する考え方

2. 中心市街地エリアの防災に関する現状整理

■上位関連計画での位置付け

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

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

3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

【参考】防災機能に関する考え方

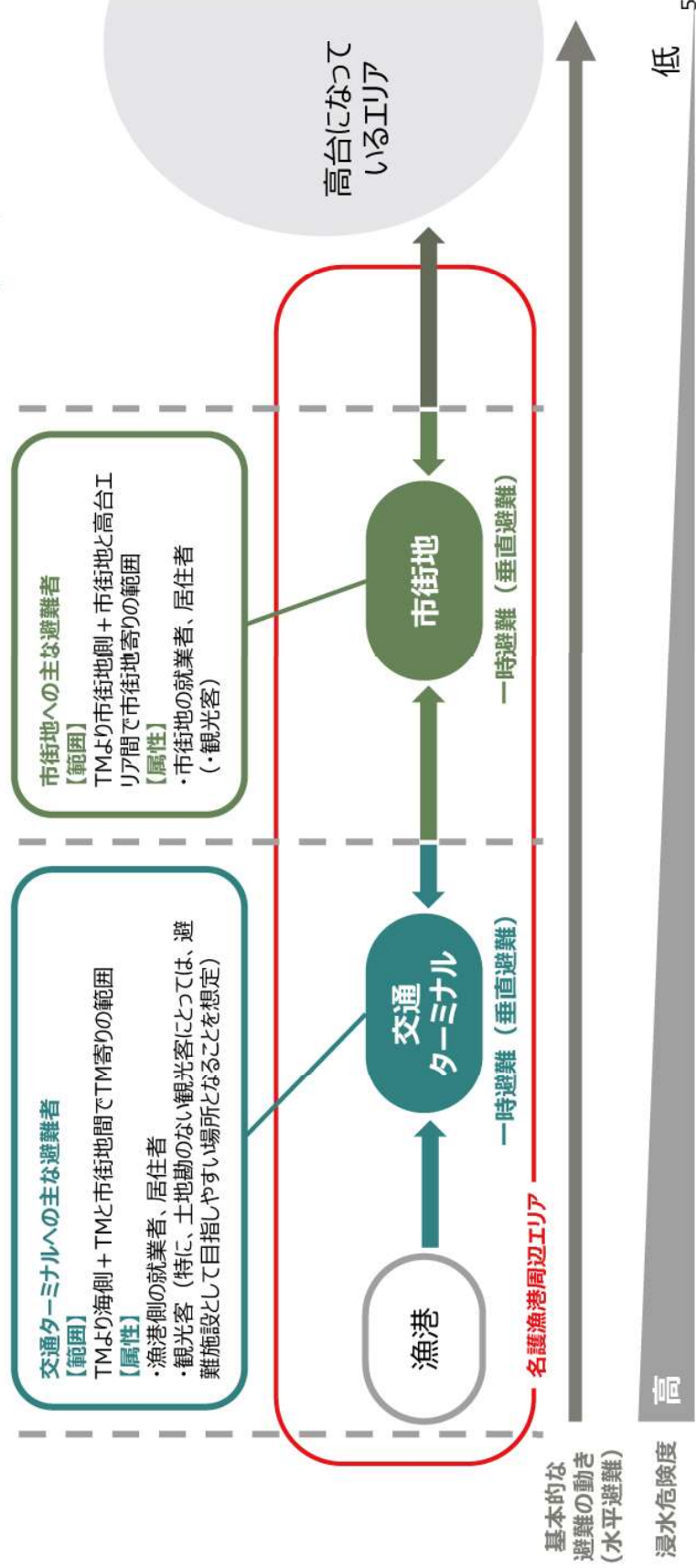
3. 中心市街地エリアにおける防災機能の考え方（案）

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

基本方針

近隣の就業者、観光客等が発災直後に避難できる一時的な避難場所を整備し、
中心市街地エリアの防災力を向上させる

■ 避難者のイメージ 想定する災害：津波、高潮



3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

【参考】防災機能に関する考え方

3. 中心市街地エリアにおける防災機能の考え方（案）

- ・「一時的な避難場所」としての基本機能は、交通ターミナル、市街地ともに整備する。
- ・交通ターミナルについては、国道沿いに立地する拠点施設になり得るため、「広域防災」に係る機能を重点的に整備する。
- ・「広域防災」に係る機能として、以下の機能の導入も想定する。

－「名護市地域防災計画」に記載の「ボランティア受入れ計画」に連動する形で、ボランティアの受入れ機能を導入する。

※詳細はp.7「北部地域が被災」を参照

－「第2次沖縄県観光危機管理計画」に記載の「観光客の帰宅困難者対策」の一環として帰宅支援に関する機能を導入する。

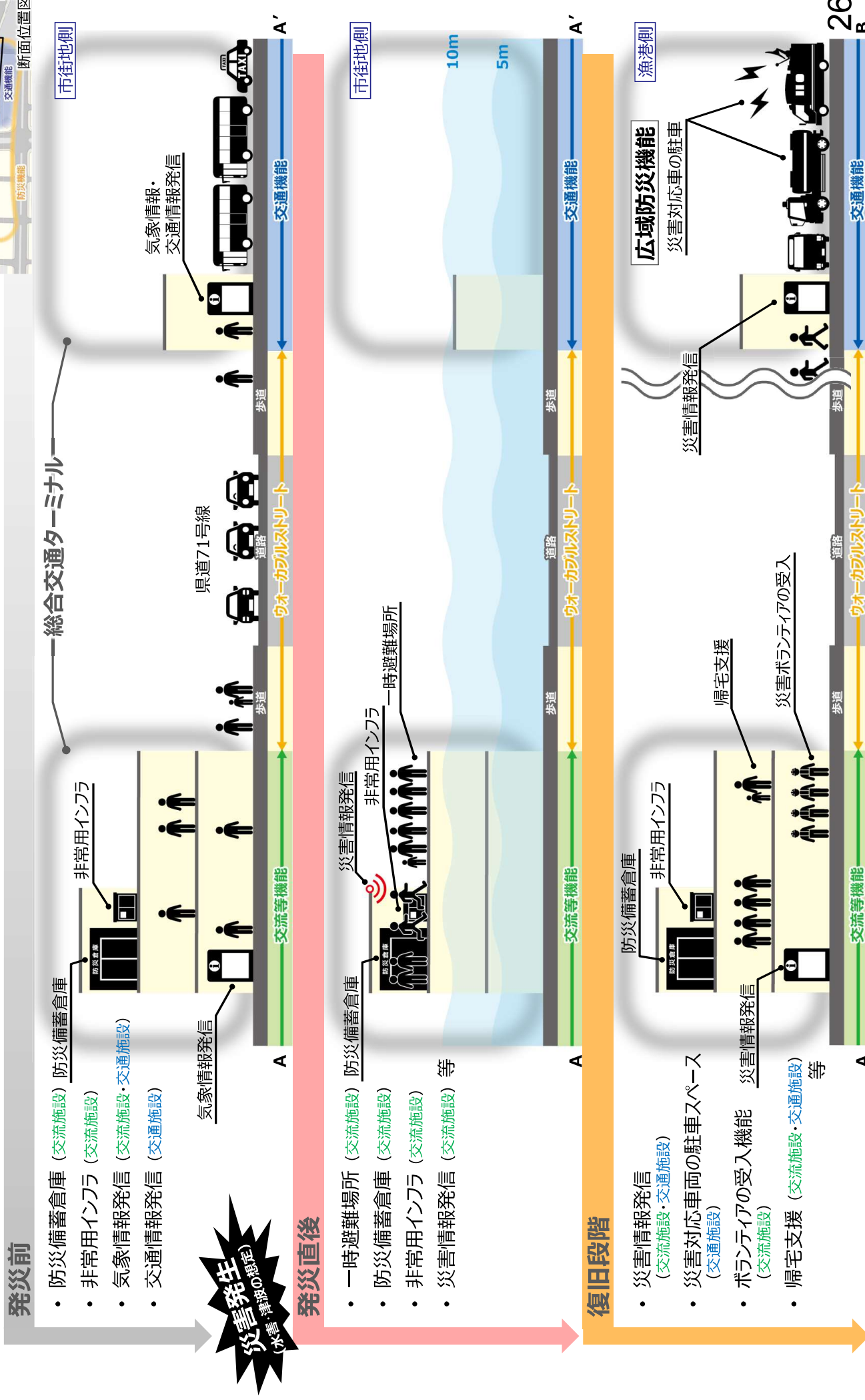
※詳細はp.7「中南部地域が被災」を参照



3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

3.3 防災機能に関する考え方

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

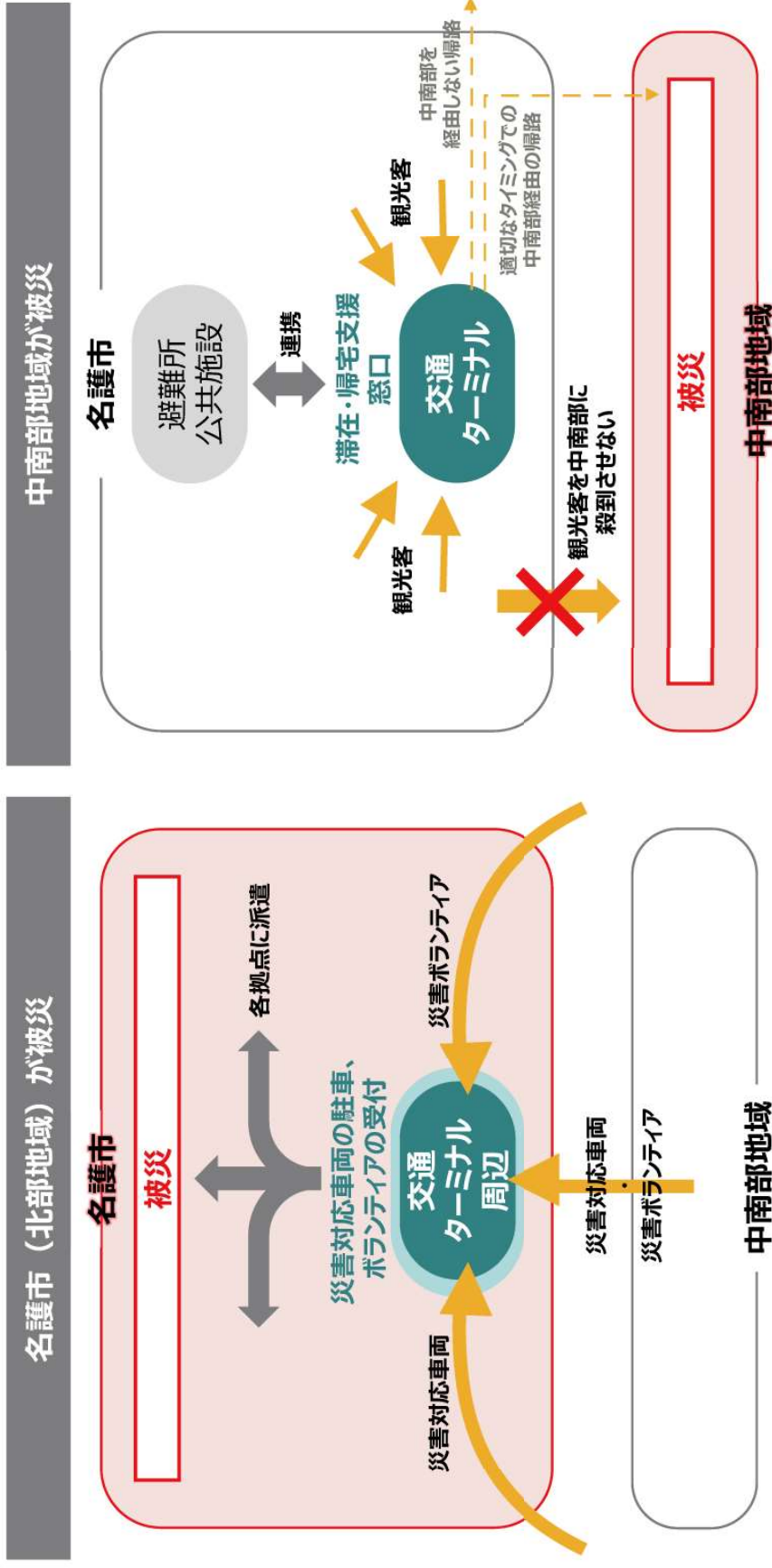


3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

【参考】防災機能に関する考え方

3. 中心市街地エリアにおける防災機能の考え方（案）

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



3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

3.4 交流等機能に関する考え方

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

交流等機能（賑わい機能など）

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

機能の 考え方

方針（案）

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

方針（案）

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

方針（案）

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

＜地域の拠点・賑わい機能＞

歩行者通路・デッキ（地域との接続、賑わい創出のための歩行者空間）

まちなかと連続した広場空間（イベント等はまちなか等で実施）

地場産品等を取扱う物販・飲食施設（魚港振興施設を含む）

その他収益施設



＜景観機能＞

環境空間（建築部の高さ、テラスチャアー（質感・素材等）、植栽等）

名護湾、夕日を望む視点場



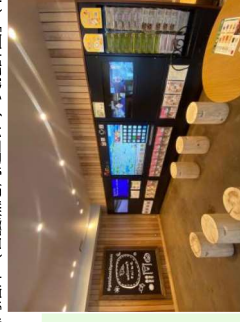
画像：名護市「名護湾沿岸（名護漁港周辺エリア）実施計画」（令和4年3月）

＜サービス機能＞

トイレ

情報発信・提供（観光案内所等）

ロッカー



3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

【参考】交流等機能に関する考え方

2. シンボルロードの検討状況

■シンボルロードの概要

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

〈北平和通り・南平和通りの特徴〉



出典：名護市商工会HP

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

〈北平和通り〉



アーケードが整備されているものの、歩行者は少ない

出典：名護市商工会HP

〈城十字路交差点周辺〉



無電柱化がされていない



歩道、自転車通行帯が狭い

〈さくら祭りの様子〉



歩行者天国化し、多くの市民が来場

出典：やんばる経済新聞

3

3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

【参考】交流等機能に関する考え方

2. シンボルロードの検討状況

■市街地整備等の検討状況

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

※協議中の内容であり、今後変更となる可能性がある

〈シンボルロードの計画〉

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

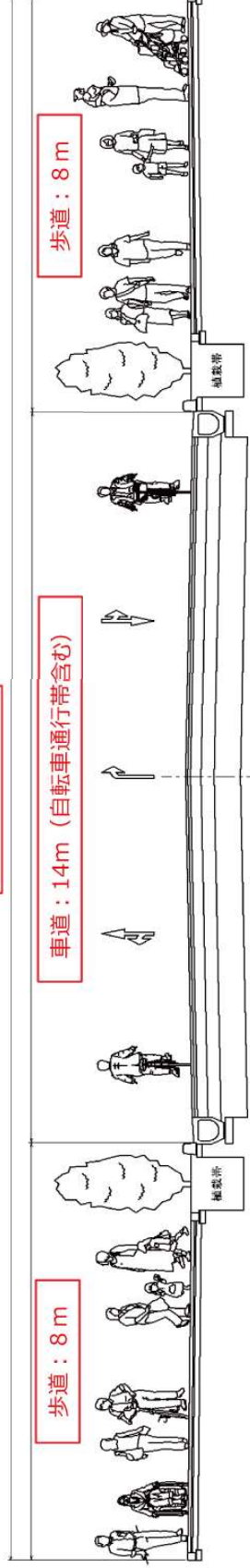
〈将来平面イメージ〉



出典：第2回名護市中心市街地まちづくり推進協議会資料（令和6年7月）

〈将来断面イメージ〉

道路幅員：30m



3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

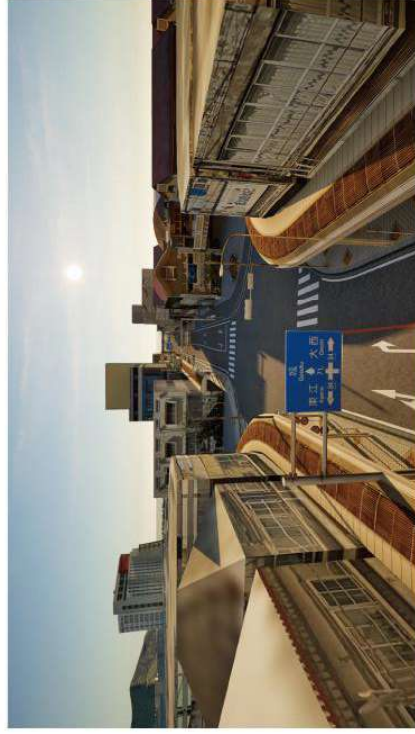
【参考】交流等機能に関する考え方

2. シンボルロードの検討状況

■ 市街地整備後のイメージ

〈名護十字路周辺から海側を見た景色（17時頃）〉

▼現況イメージ



▼計画イメージ



※現段階のイメージであり、今後変更となる可能性がある

〈城十字路周辺から山側を見た景色（13時頃）〉

▼現況イメージ



▼計画イメージ



3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

【参考】交流等機能に関する考え方

4. シンボルロードのあり方（案）

■シンボルロードの基本的な考え方（案）

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

※現段階のイメージであり、今後変更となる可能性がある

〈海側から名護十字路方面を見た時のイメージ〉



〈山側から海側を見た時の鳥瞰イメージ〉



▶意見交換のポイント

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

3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

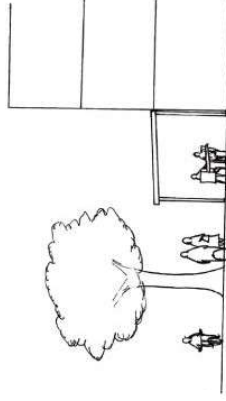
【参考】交流等機能に関する考え方

4. シンボルロードのあり方（案）

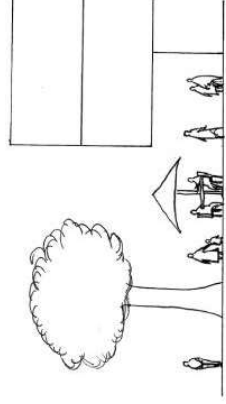
■ 空間形成のアイデア

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

〈日陰創出のアイデア〉



- ・沿道建物のオーニング
- ・街路樹



- ・沿道建物低層部のセットバック
- ・街路樹

〈沿道建物のイメージ〉



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



〈目的地となるための空間形成のアイデア〉



写真映えスポットの創出
（場所：道の駅「郡城NIQLL」）



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

〈歩行空間の賑わい創出イメージ〉



休憩スペースの提供
（場所：那覇市西消防通り）



キッチンカーの設置
（場所：パレットくもじ前）

3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

3.5 ゾーニングに関する関係者ヒアリング結果の再整理

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

交通機能配置への主な意見（抜粋）

<両側配置を推奨>

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

<漁港側集約を推奨>

- 漁港側に交通機能を設けた方が良い（交通事業者）

<中心市街地側集約を推奨>

- 利用者利便向上と施設運用効率化の両面で合理的（二次交通）

交流等機能配置への主な意見（抜粋）

<両側配置を推奨>

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

<漁港側集約を推奨>

- 漁港側に設置ししっかりと集客できる空間を一つに集約すべき（二次交通）

<中心市街地側集約を推奨>

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

防災機能への主な意見（抜粋）

<両側配置を推奨>

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

<漁港側集約を推奨>

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

<中心市街地側集約を推奨>

- 海から離れた中心街地寄りにした方がよい（交通事業者）

中心市街地



交通機能

58

城1丁目

至本部

至那覇

至本部

至那覇

交流等機能

58

城1丁目

中心市街地



中心市街地



防災機能

58

城1丁目

至本部

至那覇

名護湾

名護湾

名護湾

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

3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

3.6 ゾーニング（案）

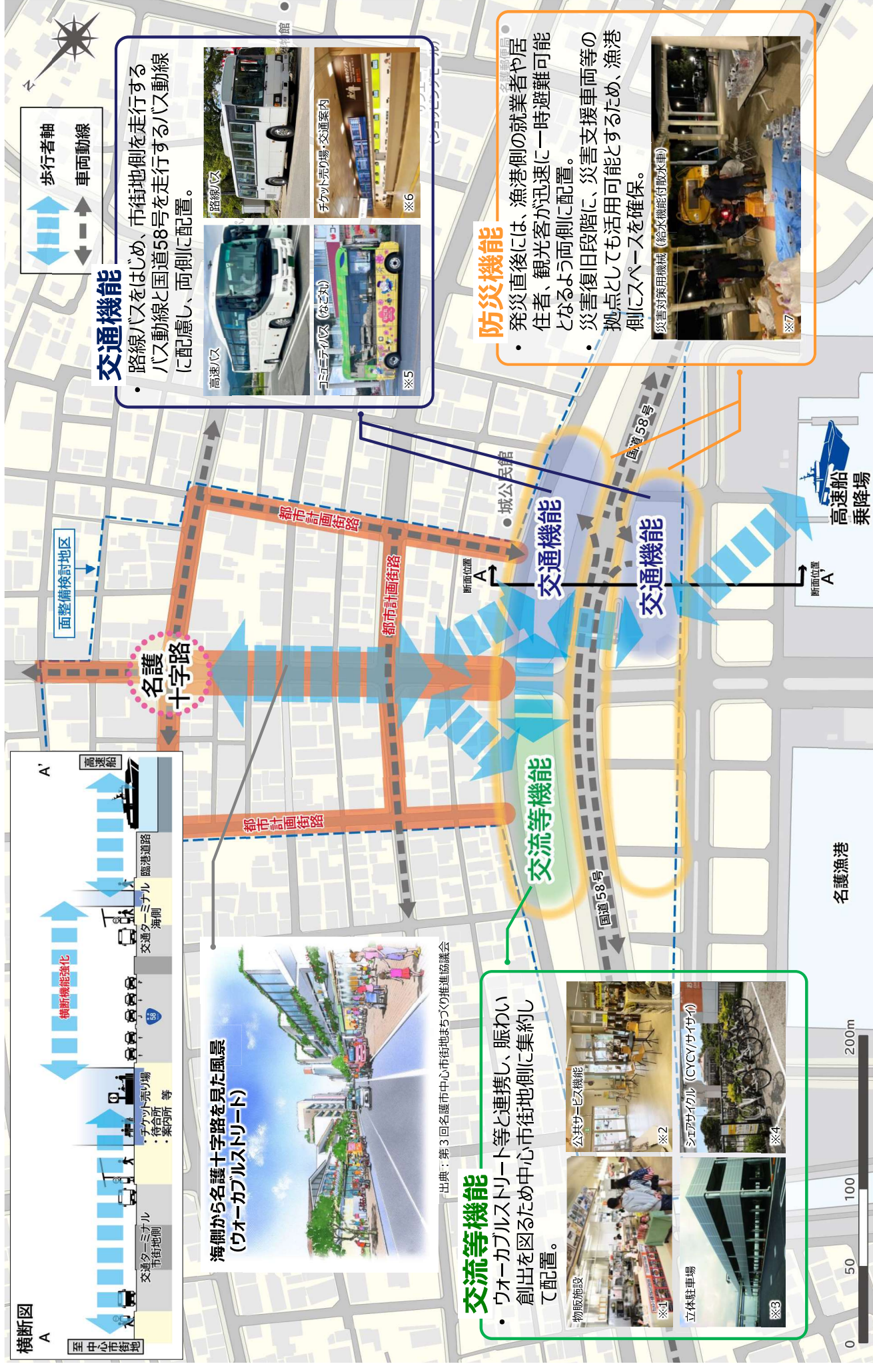


図3.14 ゾーニング（案）

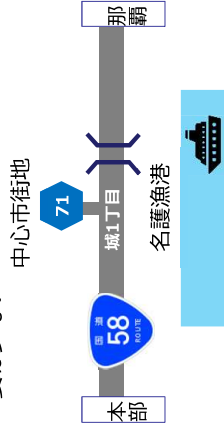
3. 関係者ヒアリング等を踏まえた必要機能の考え方

3.6 ゾーニング（案）（立体横断施設の考え方及び事例）

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

■ 現況

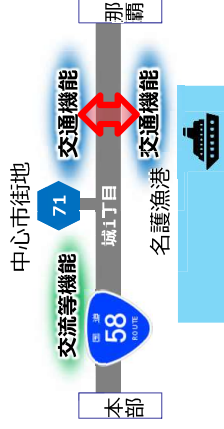
- 現在の国道58号は、横断歩道は設置されておらず漁港側と市街地側のアクセスは歩道橋を利用
- 名護漁港側、市街地側に駐車場が整備されているため、歩行者横断需要は少ない



城1丁目交差点の横断歩道橋

■ 交通ターミナル整備時（将来）

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



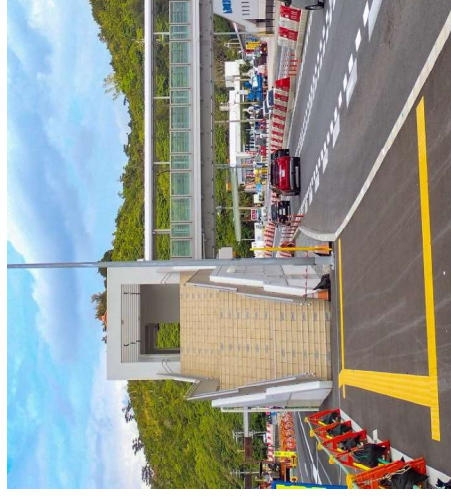
＜関係者ヒアリングでのご意見（抜粋）＞

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

参考：立体横断施設の事例



那覇バスターミナル



名護 道の駅許田



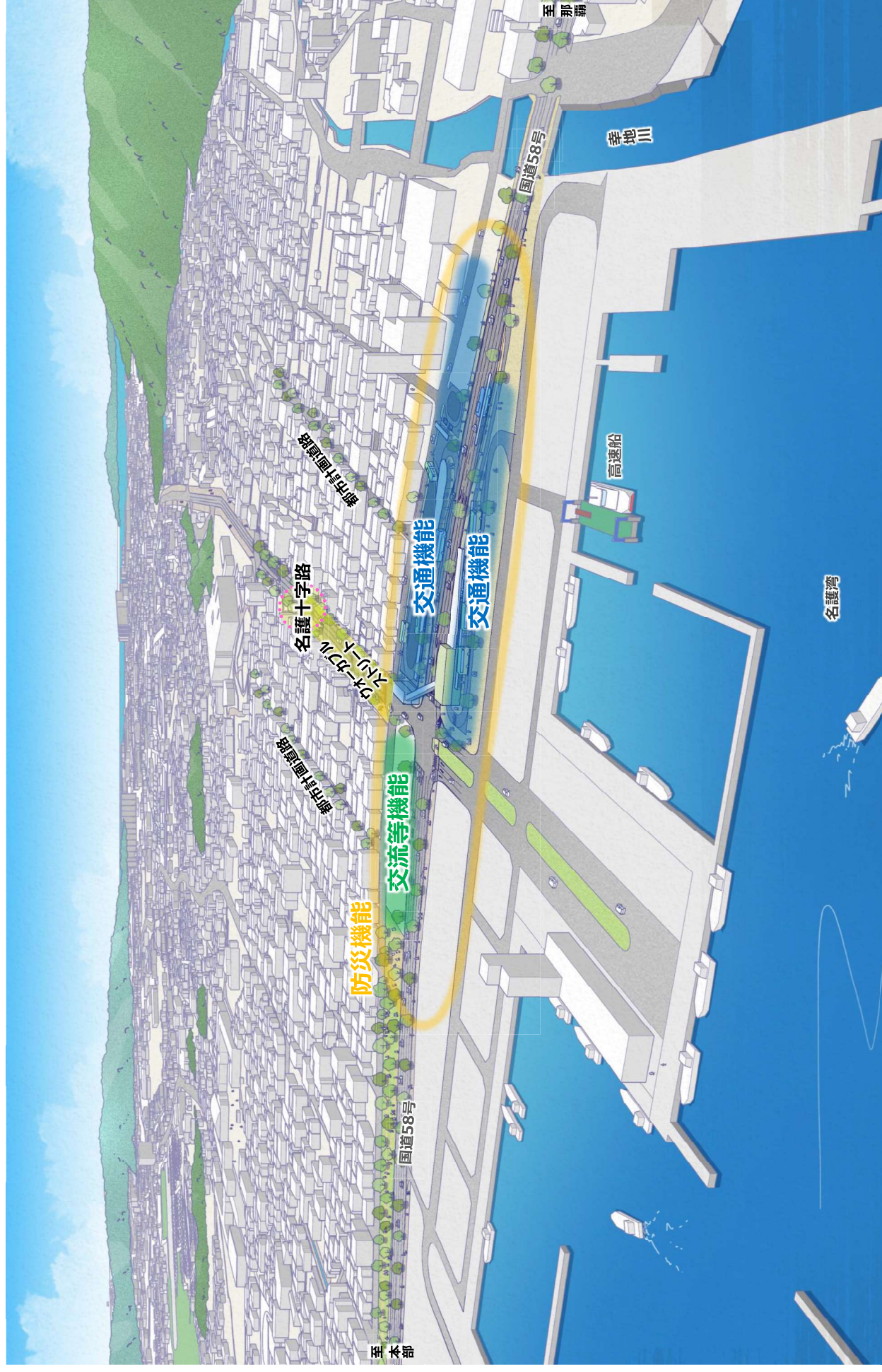
佐賀「THE VICTORY WALK」

画像：佐賀県HP

4. 名護市総合交通ターミナルの整備イメージ(案)

4. 名護市総合交通ターミナルの整備イメージ(案)

4.1 名護市総合交通ターミナルの整備イメージ (案)



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

図4.1 鳥観図

4. 名護市総合交通ターミナルの整備イメージ(案)

4.1 名護市総合交通ターミナルの整備イメージ(案)

■ 配置例① (交通機能を両側に概ね均等に配置した例)

＜配置例の特徴＞

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

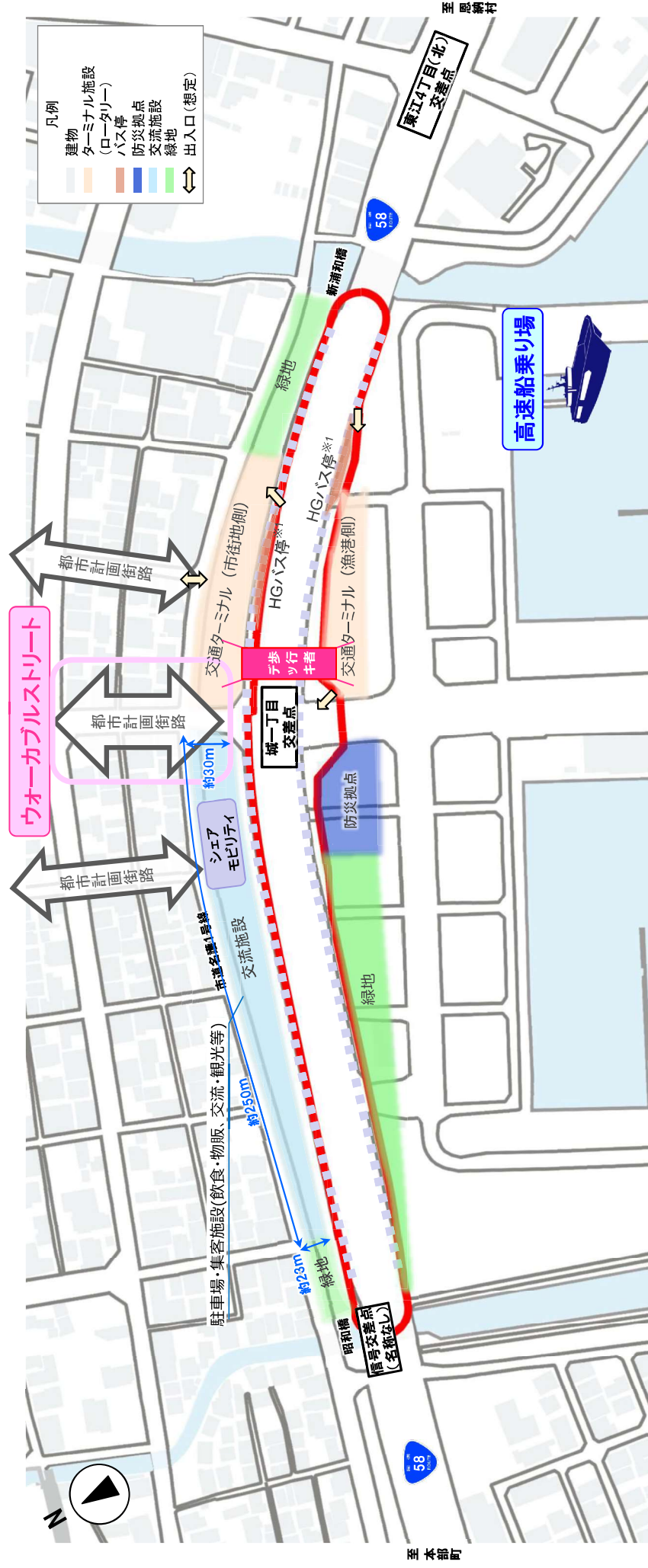


图4.2 配置例①平面図

※1：HGバス停（ハイゲルドバス停）

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

※本イメージは検討のたたき台として作成したものであり、具体的な施設の規模や位置等の詳細については、引き

4. 名護市総合交通ターミナルの整備イメージ(案)

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

■ 配置例① (交通機能を両側に概ね均等に配置した例)

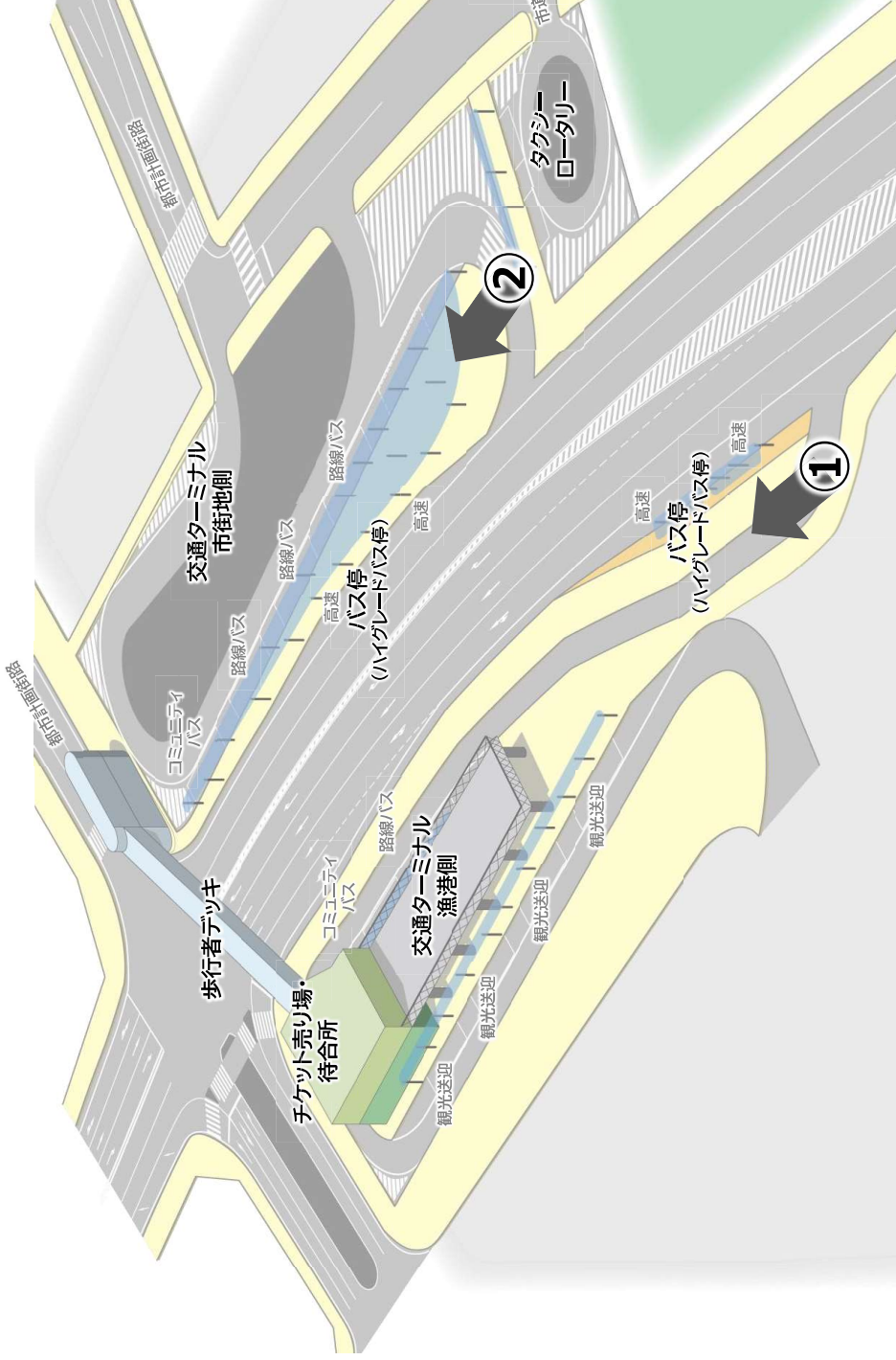


図4.3 配置例①立体図



図4.4 配置例①アイレベル：国道58号南側から交通ターミナル漁港側を眺望



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

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

4. 名護市総合交通ターミナルの整備イメージ(案)

4.1 名護市総合交通ターミナルの整備イメージ (案)

■ 配置例② (交通機能を市街地側メインに配置した例)

<配置例の特徴>

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

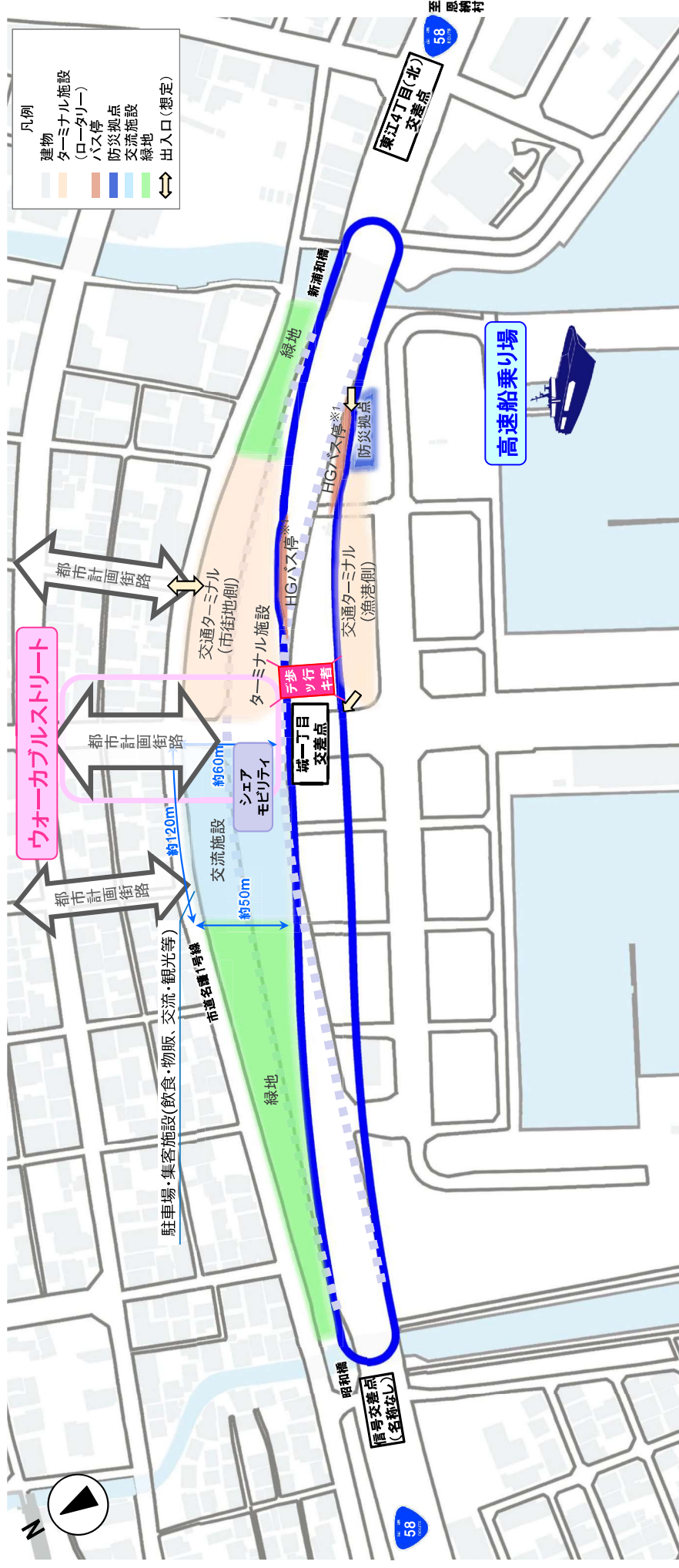


図4.6 配置例② 平面図

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

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

4. 名護市総合交通ターミナルの整備イメージ(案)

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

■ 配置例② (交通機能を市街地側メインに配置した例)

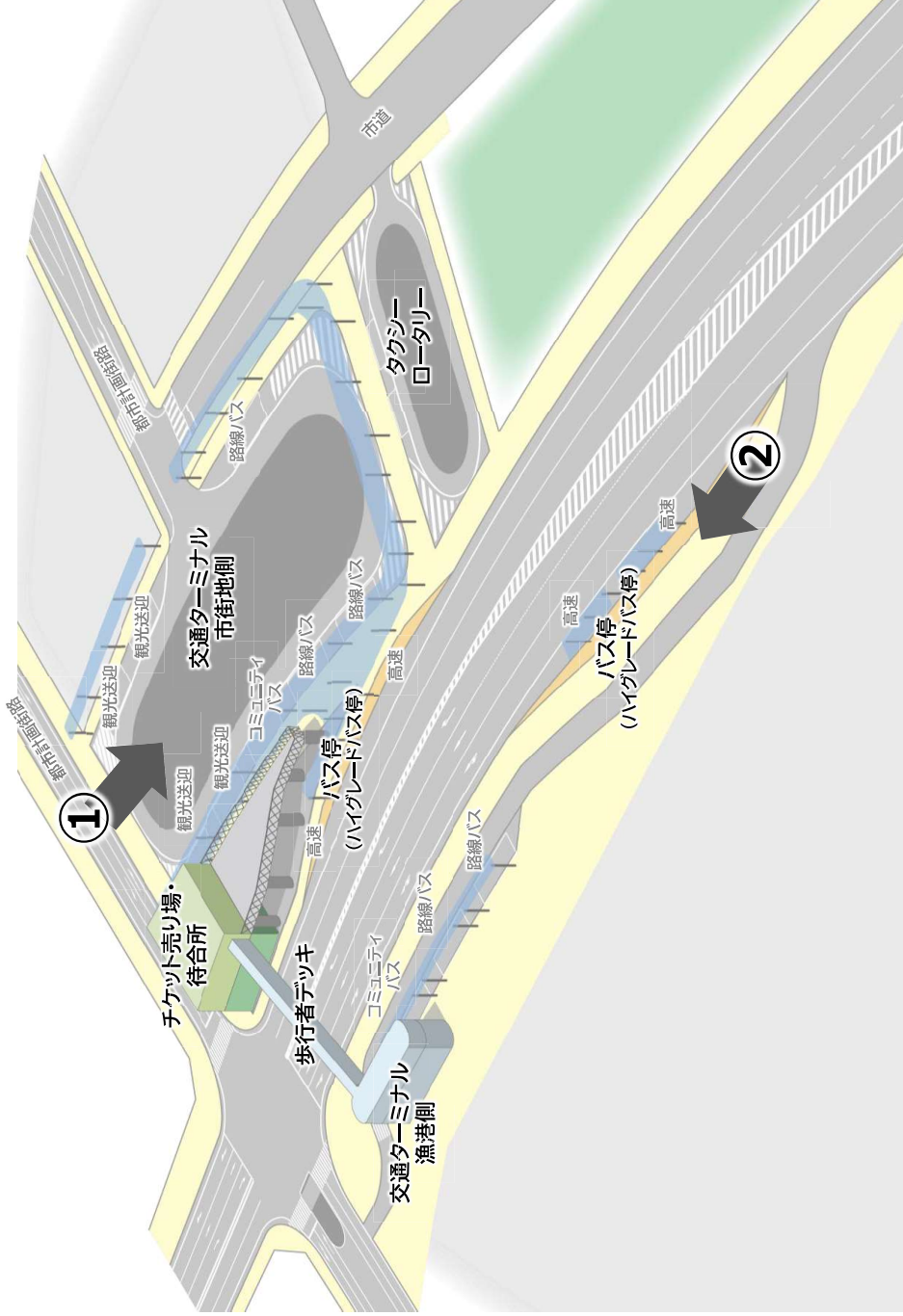


図4.7 配置例②立体図



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



図4.9 配置例②アイレベル：国道58号南側から交通ターミナル海側を眺望

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

5. 整備方針(案)

5. 整備方針(案)

5.1 名護市総合交通ターミナル整備方針 (案)

- 関係者へのヒアリング等を踏まえ、再整理を行った。(前回検討部会より修正した箇所を赤字で記載)
- 関係者意見等も踏まえ、北部地域・名護漁港周辺のポテンシャルや課題に基づく総合交通ターミナル整備の方針を整理。[図5.1]
- 「暮らす人・訪れる人、誰もが利用しやすい居心地の良い新たなやんばるの玄関口となる臨海部のバスタ」[図5.1]

ポテンシャル

【北部地域】

- ◆ 北部地域の中心都市
- ◆ 道路交通の移動需要が増加
- ◆ 豊富な自然・文化的資源
- ◆ 観光・経済・医療の集積、更なる発展

【名護漁港周辺】

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

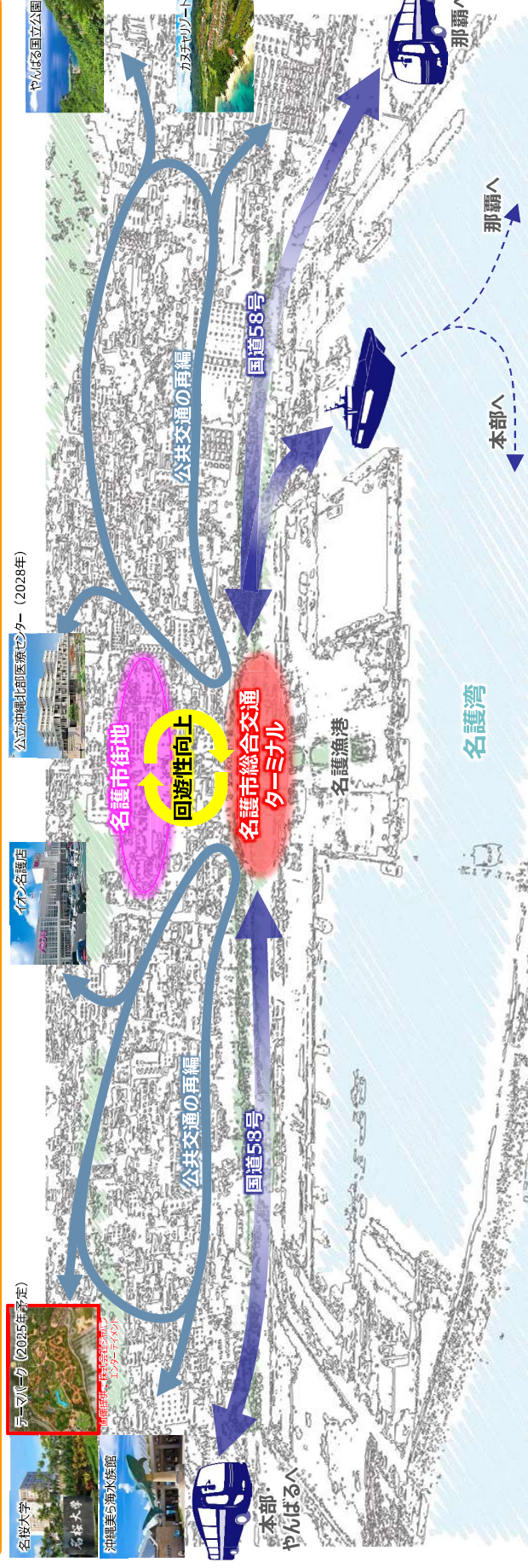


課題

- ◆ 北部地域における公共交通（バス・タクシー等）の利便性の課題
- ◆ 国道58号を含む周辺道路の安全性・円滑性の課題
- ◆ 自家用車への依存
- ◆ 中心市街地の活力低下
- ◆ 防災機能強化の必要性



暮らす人・訪れる人、誰もが利用しやすい居心地の良い新たなやんばるの玄関口となる臨海部のバスタ



①円滑で快適な
市街地アクセス・
公共交通利用の実現

②周辺道路の安全性・
円滑性の確保

③自家用車からの
利用転換

④回遊促進に
賑わいの創出

⑤防災機能の強化

5. 整備方針(案)

5.1 名護市総合交通ターミナル整備方針 (案)

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

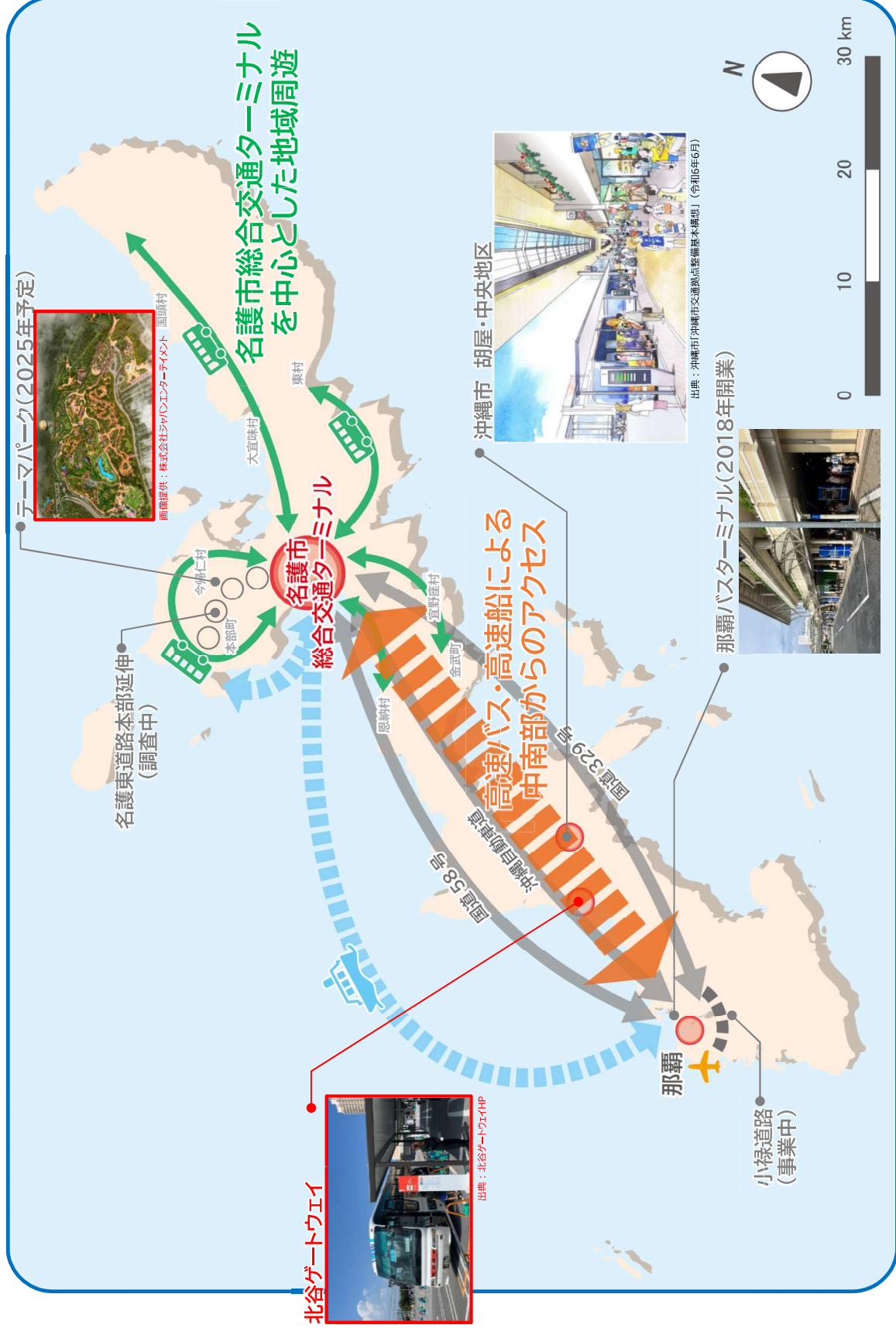


図5.2 名護市総合交通ターミナル整備方針 (案)

6. 第3回意見聴取の実施方針

6. 第3回意見聴取の実施方針

6.1 オープンハウス等の実施概要（案）

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

■ 概要

表6.1 オープンハウス等の概要

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

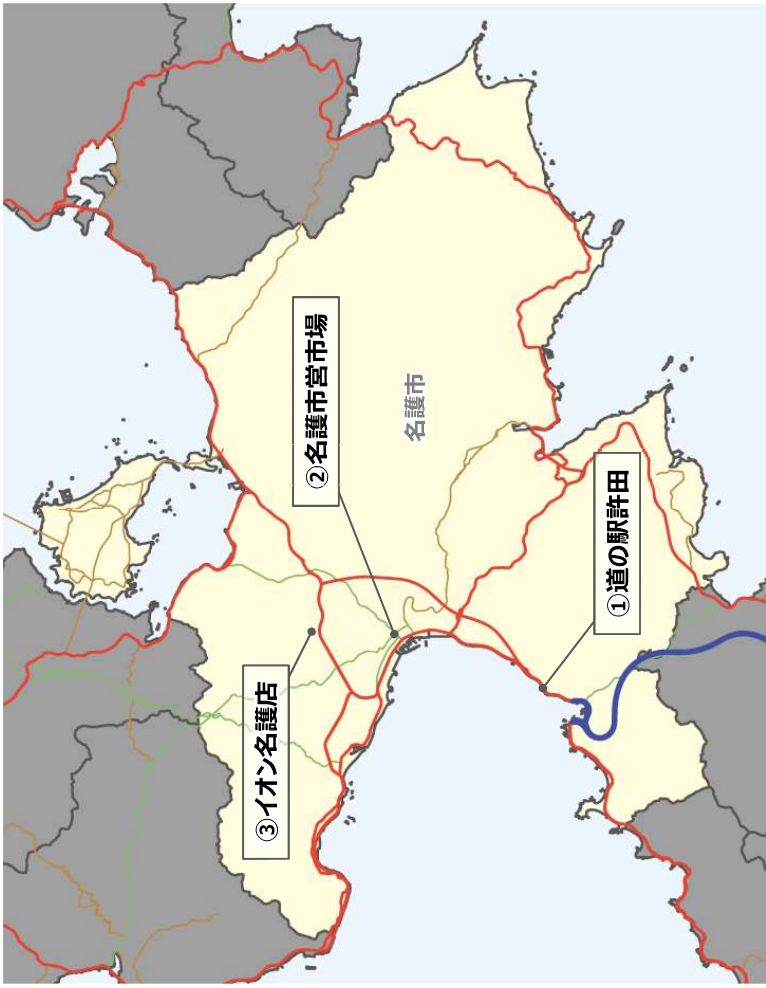


図6.1 オープンハウスの実施箇所位置図

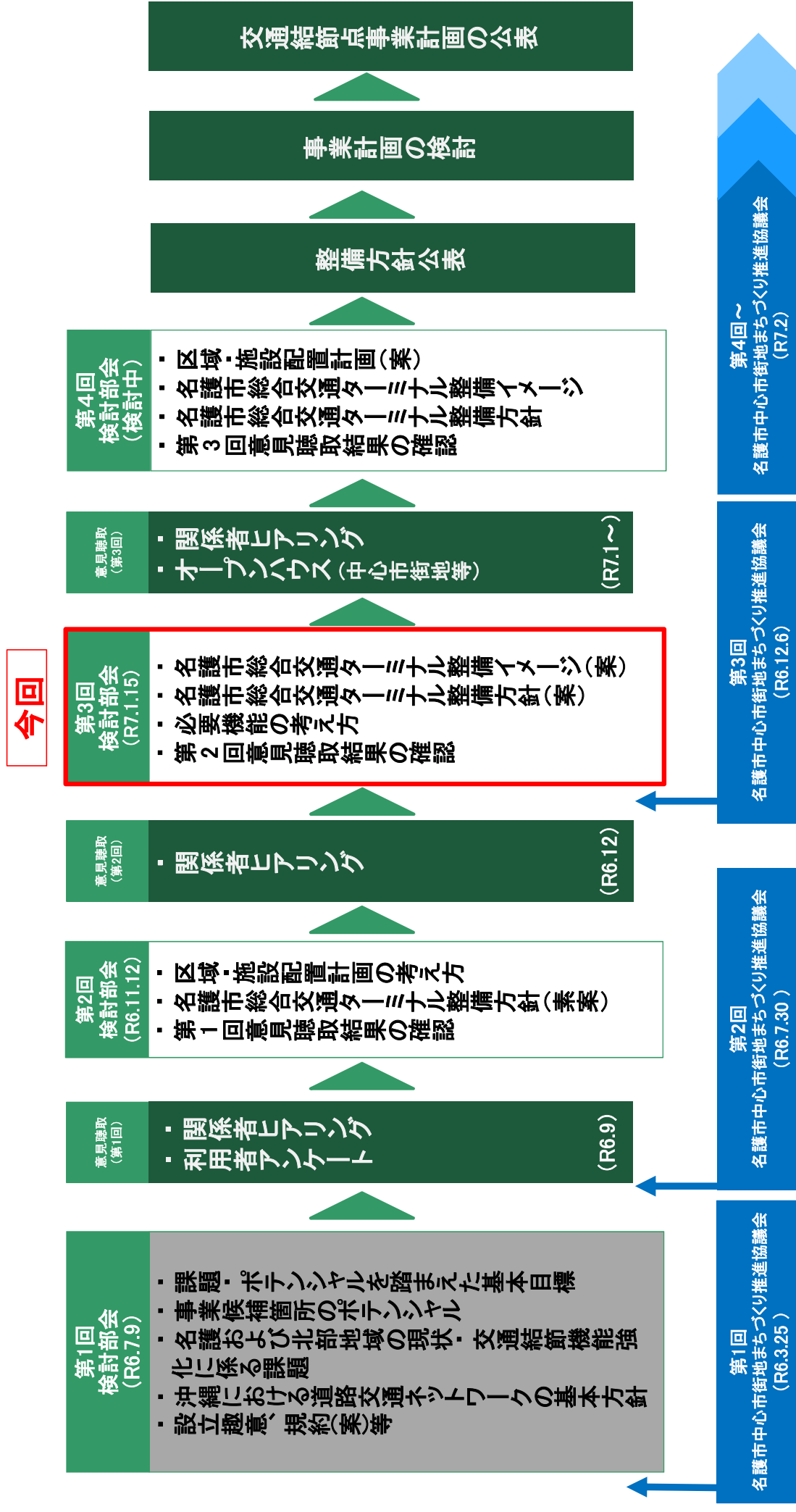


図6.2 オープンハウスの実施箇所

7. 今後の進め方

7. 今後の進め方

7.1 今後の進め方



7. 今後の進め方

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

第1回 R6.3/25
第2回 R6.7/30
第3回 R6.12/6

- **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、大東)区長、名護十字路商店連合会会長

- **事務局** 名護市

名護市総合交通ターミナル検討部会

第1回 R6.7/9
第2回 R6.11/12
第3回 R7.1/15(本日)

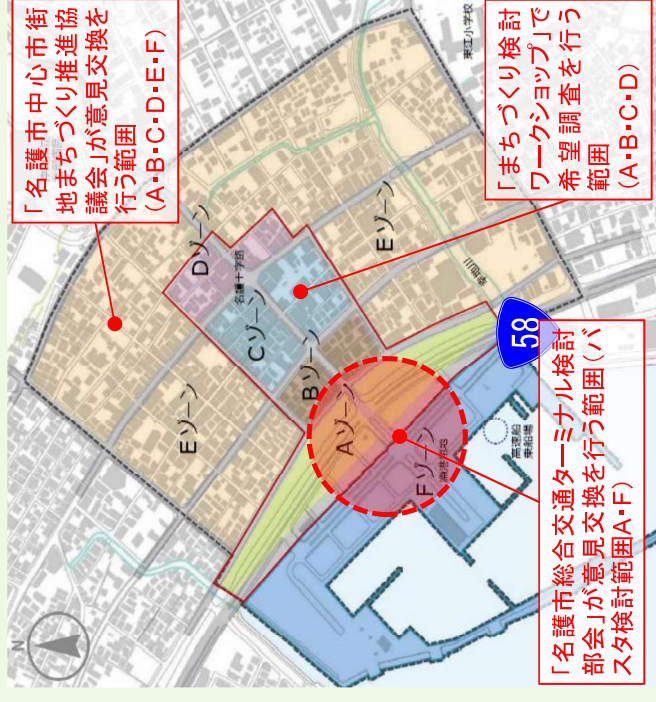
- **目的** 名護市の関連する上位計画等を踏まえ、「名護市総合交通ターミナル検討部会」を開催し、マスターミナルの整備方針を検討する。

- **委員** 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 (一社)沖縄県バス協会、(一社)沖縄県ハイヤー・タクシー協会、(一社)沖縄県レンタカー協会、交通事業者(9社)

行政 警察、沖縄総合事務局、沖縄県、名護市等の関係部局(計12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

第1回 R6.10/23
第2回 R6.11/27

- **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

連携

名護市地域公共交通協議会

- **目的** 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律並びに道路運送法の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要な交通手段の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するとともに、地域公共交通計画の作成及び実施に関する協議を行うことを目的とする。

- **委員** 学識経験者 神谷大介 准教授(琉球大学)
交通関係者 (一社)沖縄県バス協会、(一社)沖縄県ハイヤー・タクシー協会、私鉄沖縄県労働組合連合会、交通事業者(5社)、住民等代表、第一マリンサービス(株)、公立大学法人名桜大学

行政 金城 副市長(名護市)、沖縄総合事務局、沖縄県、名護警察署

- **事務局** 名護市

北部市町村連携交通会議

- **目的** 北部圏域における公共交通の現状や課題を認識し、併せて、名護と那覇を結ぶ鉄軌道による骨格軸とフィーダー(支線)交通とが連携する利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向けた公共交通の有機的連携による移動利便性の向上、交通の円滑化を図るため、沖縄県地域公共交通協議会の分科会として設置された。

- **委員** 会長 沖縄県交通政策課公共交通推進室長
交通関係者 交通事業者(3社)
オブザーバー 北部広域市町村圏事務組合
行政 名護市、国頭村、大宜味村、東村、今帰仁村、本部町、恩納村、首野座村、金武町、伊江村、伊平屋村、伊是名村

- **事務局** 沖縄県企画部交通政策課