

第3回 名護市総合交通ターミナル検討部会 議事録

1. 開催日時：令和7年1月15日（水）10:00～11:30

2. 場 所：名護市民会館中ホール及びWeb

3. 出席者：○委員

| | |
|--------|--------------------------------|
| 神谷 大介 | 琉球大学工学部 准教授【部会長】 |
| 羽藤 英二 | 東京大学大学院工学系研究科(工学部)教授 |
| 林 優子 | 名桜大学 副学長 (Web) |
| 前田 裕子 | 名護市観光協会 理事長 |
| 大城 直人 | 一般社団法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会 専務理事 |
| 慶田 佳春 | 一般社団法人沖縄県バス協会 専務理事 (Web) |
| 白石 武博 | 一般社団法人沖縄県レンタカー協会 会長 (Web) |
| 小川 吾吉 | 株式会社琉球バス交通 代表取締役 |
| 鹿毛 建造 | 那覇バス株式会社 副社長 |
| 新川 幹雄 | 沖縄バス株式会社 代表取締役 |
| 比嘉 良尚 | 東陽バス株式会社 運輸部 部長 (Web) |
| 谷田貝 哲 | 合同会社やんばる急行バス |
| 宮城 敦 | 株式会社北部観光バス 常務取締役 |
| 小田 典史 | 第一マリンサービス株式会社 代表取締役 |
| 大城 守 | 沖縄県名護警察(代理出席) |
| 亀谷 匡哉 | 沖縄総合事務局 運輸部 企画室長 |
| 関 信郎 | 沖縄総合事務局 開発建設部 企画調整官 |
| 屋我 直樹 | 沖縄総合事務局 北部国道事務所長 |
| 具志堅 清一 | 沖縄総合事務局 開発建設部 道路建設課長 |
| 久場 兼治 | 沖縄総合事務局 開発建設部 建設産業・地方整備課長 |
| 下地 英輝 | 沖縄県 土木建築部 都市計画・モノレール課 (Web) |
| 當眞 和彦 | 沖縄県 北部土木事務所 技術総括 |
| 佐久本 愉 | 沖縄県 企画部 交通政策課 公共交通推進室長 (Web) |
| 内間 修 | 沖縄県 北部農林水産振興センター 農業水産整備課(代理出席) |
| 岸本 啓史 | 名護市 建設部長 |

○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

4. 議事要旨：

委員：交通結節点やシンボルロードが整備されることは、今後の名護の発展に関わる好機と捉えている。インフラ整備だけでなく、目的地として来訪者に滞在してもらえるような仕掛けも考えていく必要がある。現在、名護市内で観光と言えば、点在した箇所を個別に案内しているに過ぎないが、例えば、名護十字路からひんぷんガジュマルまで常時歩行者天国にすることで、交通結節点・シンボルロード・ひんぷんガジュマルまで一体となった賑わいを生み出せるのではないか。バス交通に対しては、名護さくら祭りの歩行者天国実施時に城通りを通行してもらっているが、これを常設のバス停にすると利便が高まるかもしれない。名護市の観光誘客の観点でも、交通結節点とまちづく

りの在り方を考えていくべきである。

委員：名護らしさをどのように具体化していくか、中心市街地まちづくり推進協議会でも引き続き議論していく。

委員：当社のホバークラフト事業の関係でイギリス・ポーツマスを視察したが、電車・バス・船がスムーズにつながり非常に利便性が高い一方で、地元の商店街の存在を知らずに通過していた。ターミナルの利便性だけを重視すると、名護が通過されるだけになってしまう懸念もあるため、まちに滞在してもらえるような魅力づくりが重要。また今後、超高齢化社会に入ること踏まえて、地域の高齢者のご意見を聞くことも重要である。

委員：資料にあるシンボルロード案はウォークアブルではない。中心市街地の「歩けるまちづくり」を進めるのであれば自動車交通量も減ることになるし、歩道をより広く、車道をより狭くすべきではないか。また、この空間でイベント等が開催されることもあるだろうが、アスファルト舗装では（無機的で）ワクワク感を得にくい。石畳その他、アスファルト以外の舗装としてはどうか。

委員：総合交通ターミナルが起点となるようであれば、それを前提として路線計画等を今後検討していきたい。

委員：さらに具体的な、名護の未来を思い描けるような、夢を感じるパースを示していただけるとよい。またバスの動線等のシミュレーションも示していただきたい。本事業が大成功を収めるために、計画の段階から交通事業者に対して分かりやすい説明を求めたい。当社がある豊崎は、道の駅ができたことで地域が盛り上がったが、名護でもそのような効果を期待している。

委員：3点意見がある。①具体的なバスの通行ルートを示してほしい。道路両側に交通機能を配置ということだが、従来のバス路線やコミュニティバスがどのようなルートとなるのか示していただきたい。②シンボルロードは市役所の方も含めて再整備するのか伺いたい。③漁港エリアは浸水想定地域であるが、人が集まることを踏まえると防波堤整備も重要と思われ、関係部局と連携して進めていただきたい。

委員：バスタ事業と都市計画道路は同時に実施する事業という理解でよい。市街地再開発はどのような状況か。また道路拡幅を想定されているのであれば、一度立ち退いた店舗が優先的に営業できるようにするなどの配慮が必要と考える。

委員：自動車駐車場の計画有無を確認したい。てだこ浦西駅では駐車場が併設されていることもあって、利用者も多いようであり、自動車駐車場の存在が重要と考える。また路線バスについて、現在国頭方面への運行は少ないが、総合交通ターミナル整備と合わせて国頭方面への増便も考えられるか。また、これらに関する市町村との連携は取れているか。

委員：人が訪れるまちや名護らしさといった要素は、北部地区の観光振興のうえで不可欠であり、それを支える二次交通としてレンタカー協会としても協力していきたい。

委員：まちづくりの方針を考えるうえでは、路線バスのルートを具体化していけるとよい。名護が通過点にとどまってしまう懸念については、目的地となる場所や工夫が必要である。交流機能や防災機能は複合的に検討ということで、様々なアイデアを積み重ねていけるとよい。

委

員：交通・交流・防災の各機能に関する関係者のご意見を数多く集められた点は大きな成果であり、本検討部会で頂いたご意見も重ねれば、概ねのプランが固まっていくのではないかと感じた。

- ①昨年11月の北部豪雨災害や、今年のジャングリアの開業も踏まえると、名護バスタは防災拠点や観光拠点として北部地域において重要な役割を果たすポテンシャルがあると改めて認識した。防災や観光、渋滞対策のオペレーションを考えると、駐車機能強化、滞在・滞留機能の強化、トイレ等の十分な整備といった事項はやはり重要であり、引き続き検討いただきたい。
- ②今回、那覇から名護まで高速船を利用したが、下船後にどう移動すればよいかが分かりづらい印象を受けた。「海のバスタ」という名護の大きな特徴を生かすことを想定すると、名護らしさの観点も含めて、海側からの一体的なデザインをどうすべきか、今後深めていくべきポイントと認識した。
- ③モビリティやエリアマネジメントの観点で、バスタとシンボルロードを一体的にマネジメントする、デザインセンターのような機能がバスタあるいはシンボルロードにあることが重要と考える。こうした機能がないと、バスの乗換えが分かりづらいまま、名護のまちなかや北部地域へのビジターセンター機能が果たせないことが懸念される。平成30年7月豪雨（西日本豪雨）を経験した呉でも防災教育等を図るデザインセンターの検討が進められるなど、各地のバスタプロジェクトでも検討されているため、名護でも一歩踏み込んだ検討ができるとよい。

委

員：防災については、被災後の対応との関連もあるため、県の計画にもつながることを示してはどうか。また旅行者が多い地域特性を踏まえると、スーツケースを持って移動する方への配慮も今後必要である。形状については一般車送迎をどこで捌くのかも重要なポイントとなるため、さらなる具体化が必要である。沖縄市の胡屋バスタとも相互に情報共有しながら検討を進めていただきたい。

以 上