

## 第5回 名護市総合交通ターミナル検討部会

日時：令和7年10月30日（木）

14：00～16：00

場所：名護市産業支援センター及び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変更について
- ・ 名護市総合交通ターミナル検討部会の検討経緯と振り返り
- ・ バーチャル・リアリティによる名護漁港周辺の将来イメージ
- ・ 整備方針（案）について
- ・ 都市計画の変更と都市計画範囲について
- ・ 管理・運営等の考え方
- ・ 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    | 議事資料                 |

## 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）

一部改正 令和7年6月30日（委員名簿の変更）

一部改正 令和7年10月30日（委員名簿の変更）

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 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 事務局長	つ は こ おさむ 津波古 修
	一般社団法人沖縄県バス協会 常務理事兼事務局長	た か え す まこと 高江洲 誠
	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 秀貴
	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	ありはま 東濱    たかひろ 貴大
	沖縄県名護警察署長	おき た 沖田    のぶひこ 暢彦
	沖縄総合事務局 運輸部 企画室長	かめたに 亀谷    まさ や 匡哉
	沖縄総合事務局 開発建設部 企画調整官	おかもと 岡本    まさゆき 雅之
	沖縄総合事務局 北部国道事務所長	や が 屋我    なお き 直樹
	沖縄総合事務局 開発建設部 道路建設課長	いげ い 伊藝    せい い ち ろ う 誠一郎
	沖縄総合事務局 開発建設部 建設産業・地方整備課長	く ば 久場    かね は る 兼治
	沖縄県 土木建築部 都市計画・モノレール課長	しも じ 下地    ひで き 英輝
	沖縄県 北部土木事務所 技術総括	おおやま 大山    たけ し 豪
	沖縄県 企画部 交通政策課 公共交通推進室長	なかよし 仲吉    とも な お 朝尚
	沖縄県 北部農林水産振興センター 農業水産整備課長	おおしろ 大城    あつ し 厚司
	名護市 建設部長	きし も と 岸本    ひろ ふ み 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5回 名護市総合交通ターミナル検討部会

1. 名護市総合交通ターミナル検討部会の検討経緯と振り返り
2. バーチャルリアリティによる名護漁港周辺の将来イメージ
3. 整備方針（案）について
4. 都市計画の変更と都市計画範囲について
5. 管理・運営等の考え方
6. 今後の進め方

令和7年10月30日

# **1. 名護市総合交通ターミナル検討部会の 検討経緯と振り返り**

# 1. 名護市総合交通ターミナル検討部会の検討経緯と振り返り

第5回 名護市総合交通ターミナル検討部会

議題

主な決定事項

当日状況

## 第1回 名護市 総合交通ターミナル検討部会 (R6.7.9)

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

- 計画対象範囲、地域の現状、課題、ポテンシャルを確認。
- これらを踏まえ、**名護市総合交通ターミナルの目指す姿、基本目標**を設定。

### 【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



## 第2回 名護市 総合交通ターミナル検討部会 (R6.11.12)

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

- 第1回意見聴取結果（関係者ヒアリング・アンケート）について報告。
- 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**に関する要望や意見を収集。
- 導入機能として「**交通機能**」「**防災機能**」「**交流等機能**」を位置付け、具体の施設を検討する方針を確認。



## 第3回 名護市 総合交通ターミナル検討部会 (R7.1.15)

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

- 第2回意見聴取結果（関係者ヒアリング）について報告。
- 各機能に関わる区域・施設配置について、国道58号に対し、**交通機能・防災機能は両側、交流等機能は中心市街地側に配置する方針**を確認。



## 第4回 名護市 総合交通ターミナル検討部会 (R7.6.30)

1. 第4回名護市中心市街地まちづくり推進協議会の報告
2. 第3回検討部会での主なご意見と対応方針
3. 第3回意見聴取結果
4. 区域・施設配置計画（案）
5. 名護市総合交通ターミナル整備方針（案）
6. 名護市総合交通ターミナル整備イメージ（案）
7. 今後の進め方

- 第3回意見聴取結果（オープンハウス）について報告。
- 区域・施設配置計画について、**交通機能の配置パターン（配置例①：交通機能を両側に概ね均等に配置、配置例②交通機能を市街地側メインに配置）を比較し、配置例②が優位**であることを確認。
- 整備方針（案）として、「**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**」の実現を目指すことを確認。



第5回検討部会（本日）

## ◆第4回名護市総合交通ターミナル検討部会での主なご意見と対応方針

分類	第4回 名護市総合交通ターミナル検討部会での主なご意見	対応方針
総合交通ターミナルの機能について	<ul style="list-style-type: none"> <li>アンケート結果では<u>交通渋滞への懸念の声がある</u>。バスタだけではなく、国道や高速道路と連携した混雑対策にバスターミナルが機能するための戦略が必要ではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>ジャングリア開業に伴う交通影響</u>について報告する。</li> <li>・ 国道、高速道路、総合交通ターミナルが連携した混雑対策は<u>継続して検討を実施</u>。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ レンタカーの社会実験（名護まではバス、名護で借りるなど）や、立体駐車場の整備計画などを連動させつつ、<u>総合的対策によるバス利用促進と車の交通の削減の検討が大切</u>ではないか。</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 検討にあたっては2つの空間スケールでの現状把握が重要。一つは那覇～胡屋～名護といった<u>県全体の人の流れや、名護や北部地域に滞在する観光客の動き</u>といった大きな範囲。もう一つは狭域で、高速バスや高速船を降りた人がどう動き、どこに滞在し、どこにお金を落としているか。これらをモニタリングする仕組みが重要ではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広域、狭域での人流等の把握は、<u>調査手法を含め今後検討</u>を行う。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域公共交通の集約化とともに、<u>交通ターミナルを起点とした回遊性のある様々なモビリティの確保</u>について検討していくことが重要。</li> <li>・ 公共交通利用やバスタを起点とした回遊を誘導するような仕掛けづくりが重要。公共交通で来た方にどのように回ってもらうか。ウォカブルの視点に加えて、公共交通とパーソナルモビリティ等との組合せも重要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 令和6年度に名護市にてパーソナルモビリティを活用した社会実験を実施。<u>回遊の具体的な提案などまちづくり推進協議会とも連携を図る</u>こととしたい。</li> <li>・ 公共交通とパーソナルモビリティ等の組合せは、関係者と調整し、総合交通ターミナルで提供すべき二次交通手段について具体化を図る。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>まちとつながる広場スペースなどの整備</u>は、デザインセンターとあわせて重要。<u>平常/災害時の利用の仕方の実験・検討が大切</u>ではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 今後、<u>事業計画の検討段階において、まちづくりと併せて平常/災害時を想定した各施設の機能の具体化を図る</u>。</li> </ul>
総合交通ターミナルの計画案について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 集客施設と交通ターミナル施設のイメージがリンクしづらく、<u>一体的なイメージを提示</u>いただきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>計画案のVR</u>を作成。 ※集客施設については、計画が具体化した段階でモデルに反映を予定。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>高速船で来訪した方の移動動線</u>も十分検討いただきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 今後、<u>漁港内施設の再配置等を確認し、移動動線を検討</u>する。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>交流等機能と交通機能間のデッキ</u>は、最低限必要ではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 整備・管理運営に関わる<u>役割分担の在り方も含め、今後検討</u>。</li> </ul>
中心市街地との関係について	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ シンボルロードとの連携によるまちなかに向けた<u>回遊性向上のための調査とデザイン検討が必要</u>。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>中心市街地まちづくり推進協議会へ意見・要望を共有し、調査検討・議論に活用</u>する。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>まちの中に「目的地」が必要</u>。まちなかへの回遊性を高めるには、城～名護十字路のシンボルロードではなく、名護十字路～ひんぱんガジュマルまでをシンボルロードとして整備した方が効果はあると思う。カフェやキッチンカーがあり、<u>楽しく歩けるような空間づくりが良い</u>。</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共交通で名護市を訪れて滞在できることを、バス事業者・名護市・沖縄県一緒にアピールすることが大事である。<u>様々な滞在スタイルを示す具体的な社会実験の実施を検討してほしい</u>。面の役割を持つ拠点の事業として、ホテル・那覇バスターミナル・名護の交通事業者との連携を考慮し、社会実験の幅を広げていただきたい。</li> </ul>	
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バスやタクシー等を総合交通ターミナルに発着させる際に<u>事業者が負担する料金</u>についても検討いただきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バスタ施設内に配置する設備等を今後確認し、<u>交通事業者と協議を継続</u>する。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 漁港用地の取得が必要となるため事前に調整が必要となる。<u>漁港用地利用計画の調整および変更</u>に加えて、県の関連部局、国の水産庁等との協議が今後必要になると考える。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 漁港用地の利用は<u>県の関連部局等と協議</u>を実施する。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>既存名護バスターミナルとの役割分担・使い分け</u>についても検討いただきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 名護市のコミュニティバスの路線の再編等も含めて、<u>交通事業者と協議を継続</u>する。</li> </ul>



- 第4回名護市総合交通ターミナル検討部会での計画案をもとに関係者との調整を行い、より安全性・円滑性・利便性を高めた計画案に修正。

## ▼施設配置のイメージ

### 主な変更点①

車両軌跡を踏まえ、流出部を余裕を持った線形に変更



### 主な変更点②

ロータリー内へスムーズに流入するためバスベイを拡張

### 主な変更点③

車両軌跡を踏まえ、流入部を余裕を持った線形に変更

※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. 区域・施設配置計画(案)

第4回 名護市総合交通ターミナル検討部会

### 4.3 配置案の具体化

- 関係者の意見も踏まえ、**交通機能を市街地側に広く配置**する計画案とした。

#### ▼施設配置のイメージ



※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。

30

## 2. バーチャルリアリティによる名護漁港周辺の将来イメージ



・動画をご覧ください。



### 3. 整備方針(案)について

## 3.1 名護市総合交通ターミナル整備方針（案）

- これまでの名護市総合交通ターミナル検討部会での検討結果踏まえ、以下の通り整備方針（案）を整理した。
- 本検討部会及び、名護市中心市街地まちづくり推進協議会（R7.11予定）を経て、公表することを想定。

### 1.円滑で快適な市街地アクセス・公共交通利用の実現

- 広域移動の公共交通（高速バス・高速船）と地域内移動の公共交通（路線バス・コミュニティバス・タクシー等）をシームレスに接続し、「みち」、「うみ」、「まち」の近接性を生かした北部地域全体の交通拠点としての機能を目指します。
- 市民・来訪者、交通事業者にとって快適な公共交通利用環境(乗降空間、待合空間等)を構築するとともに、広域移動にかかる高速バスの速達性確保や地域内移動にかかるバス運行に関わる機能について配置します。

### 2.周辺道路の安全性・円滑性の確保

- 総合交通ターミナル整備に合わせ、周辺道路の改良を行い安全性・円滑性を確保します。
- 公共交通への転換による観光シーズンの道路混雑の緩和を図ります。

### 3.自家用車からの利用転換

- 公共交通の再編、多様な交通モード間の乗換等による公共交通の利便性向上を検討し、レンタカーを含めた自家用車から公共交通への転換を図ります。

### 4.回遊促進・賑わいの創出

- 中心市街地の賑わいの創出に向け、地域住民や民間事業者とともにまちづくりと一体となった便利で魅力ある拠点形成を図ります。
- 中心市街地におけるまちづくりと連携し、域内移動を補完する二次交通にかかる各種施設を検討し、総合交通ターミナルに訪れた人々のまちなかへの回遊促進を図ります。
- 交通モードの結節に加え情報発信・交流の機能も備え、北部地域の広域周遊の促進を図ります。

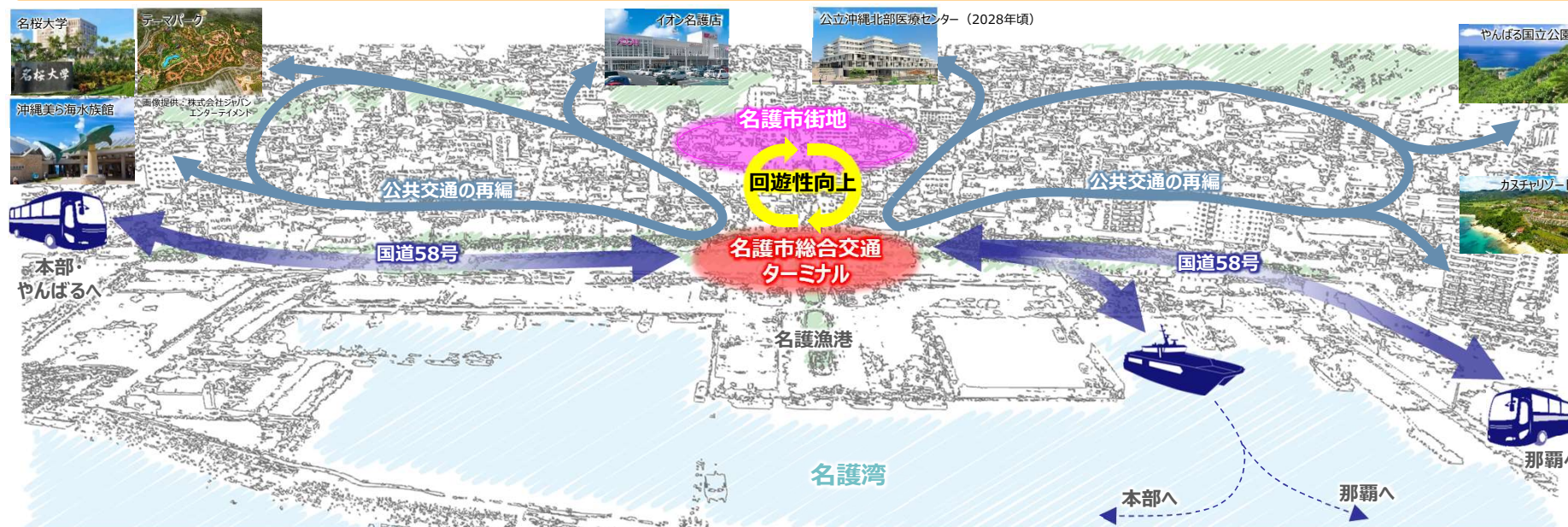
### 5.防災機能の強化

- 発災直後の一時的な避難場所や広域的な災害復旧拠点（災害対応車両の駐車、ボランティアの受入機能等）としての機能強化を図ります。
- 北部地域の広域的な支援拠点として、海上からのプッシュ型支援を含めた幅広い支援を受け入れられるよう検討を行い、機能強化を図ります。



## 第5回 名護市総合交通ターミナル検討部会

- ・ 北部地域・名護漁港周辺のポテンシャル・課題に基づき、総合交通ターミナルの整備方針（案）を取りまとめ。
- ・ 「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」の実現を目指す。



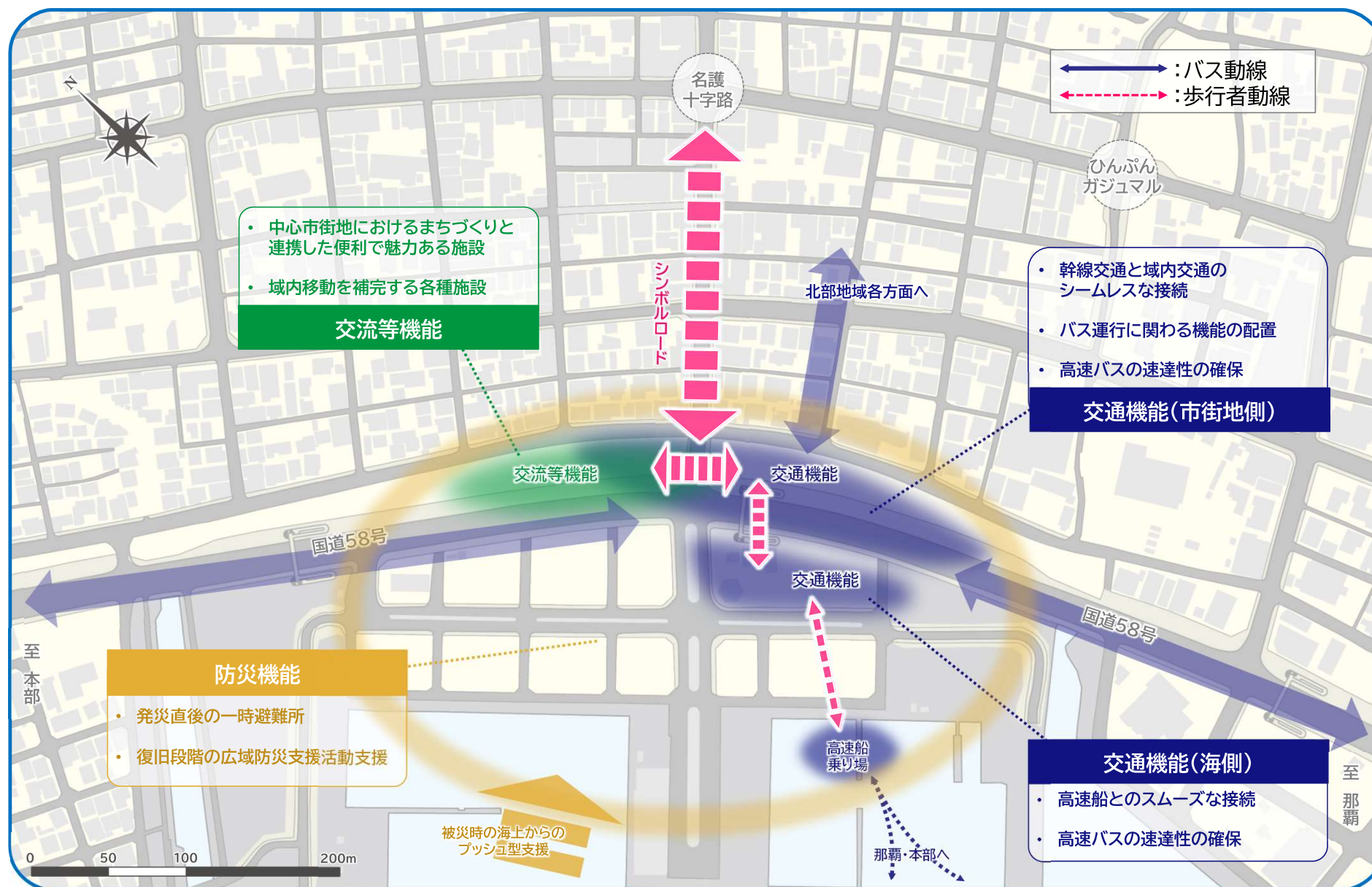
- ①円滑で快適な市街地アクセス・公共交通利用の実現
  - ②周辺道路の安全性・円滑性の確保
  - ③自家用車からの利用転換
  - ④回遊促進・賑わいの創出
  - ⑤防災機能の強化



# 3. 整備方針(案)について

## 3.1 名護市総合交通ターミナル整備方針 (案)

- ・ 国道58号に沿って交通機能・防災機能・交流等機能を配し、バリアフリーな歩行者動線で接続。
- ・ 中心市街地におけるまちづくりと連携し、**総合交通ターミナルに訪れた人々のまちなかへの回遊を促す。**



## 第5回 名護市総合交通ターミナル検討部会

- 現在事業中・調査中の道路ネットワーク整備とあわせて、**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。**

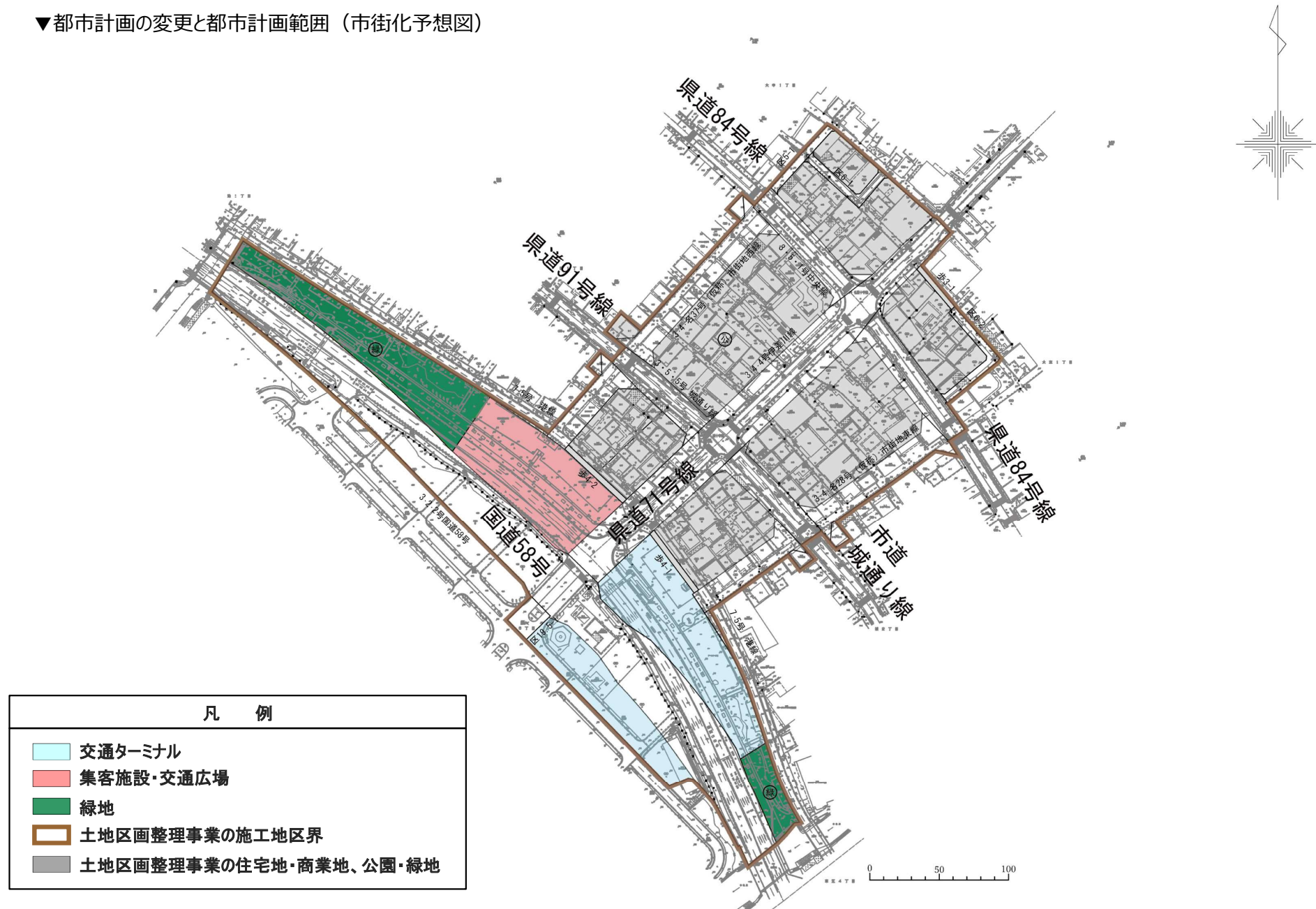


## 4. 都市計画の変更と都市計画範囲について



- 整備方針をふまえ、今後、関係者との合意形成に向け協議を行う範囲

▼都市計画の変更と都市計画範囲（市街化予想図）





## 5. 管理・運営等の考え方

## 5.1 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（バスタ）の整備・マネジメント」により、地域における課題を解決するとともに、地域の活性化や災害対応の強化、生産性の向上を目指す取り組み。
- これらの取組に際し、PPP/PFIの活用を含む「**官民連携の推進**」を図ることで実現していくこととされている。

### 集約型公共交通ターミナルによりみち・えき・まちが一体となった新たな未来空間の創出

#### 人中心の空間づくりの推進

動線・施設配置の最適化



バリアフリー化



待合環境の改善



賑わい空間の創出



#### モーダルコネクトの強化

バス停の集約・ターミナル化



災害時の輸送確保



新たなモビリティへの対応



他の交通モード・拠点との連携



#### 官民連携の推進

PPP/PFIの活用



道路空間の立体的な活用



まちづくりとの連携



イベントの実施

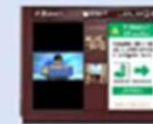


MaaS等への対応



ETC2.0データ等の活用

ICT等を活用した交通マネジメントの高度化(平常時・災害時)



各種情報収集・活用(災害時の情報提供等)

#### 地域の活性化

地域の実情に即した公共交通ネットワークの充実や賢く公共交通を使う取組により、人と物の流れや地域の活性化等をより一層促進。

#### 災害対応の強化

災害時の鉄道等の代替交通機関としてのバスの機能を強化し、災害時の人流を確保。

#### 生産性の向上

ドライバー不足が進行するバスの運行効率化を促進するとともに、バスの利用促進により都市部の渋滞損失を削減。

## 5.2 他地域でのバスタにおける管理運営手法の考え方

- 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。
- 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	官民連携事業 関する状況	管理運営手法等に関する状況
1	新潟駅 交通ターミナル整備	R2.4 事業化	市場調査中 (R6.9～)	<p>・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、<b>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</b>を検討中。</p> <p>【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】</p>
2	神戸三宮駅 交通ターミナル整備	R2.4 事業化	民間事業者 公募中 (R7.1～)	<p>・道路法改正と合わせて、<b>コンセッション（公共施設等運営権）制度の活用</b>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することを検討中。</p> <p>【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】</p>
3	追浜駅 交通ターミナル整備	R3.4 事業化	市場調査中 (R7.1～)	<p>・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イ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。</p> <p>【追浜駅交通結節点整備事業計画_令和3年3月19日】</p>
4	近鉄四日市駅 バスターミナル整備	R3.4 事業化	民間事業者 <b>選定済</b> (R6.3)	<p>・<b>民間のノウハウを活用</b>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、<b>運営事業者（民間）主体による管理運営、経常修繕を実施</b>。（コンセッション制度の活用を想定）</p> <p>【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】</p>
5	呉駅 交通ターミナル整備	R3.4 事業化	民間事業者 公募中 (R7.7～)	<p>・維持管理費（トータルコスト）と<b>民間運営（PFI）</b>を見据えて、管理運営を検討。</p> <p>【呉駅交通ターミナル整備検討会_第1回_令和5年7月18日】</p>
6	札幌駅 交通ターミナル整備	R5.4 事業化	市場調査中 (R5.8～)	<p>・<b>コンセッション（公共施設等運営権）制度等の活用</b>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。</p> <p>・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<b>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</b>を図る。</p> <p>【札幌駅交通ターミナルの事業計画_令和5年3月31日】</p>
7	松山駅交通拠点機能 強化検討会	R4.5～ 検討中	検討中	<p>・道路法の改正を踏まえた、<b>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</b>が検討中。</p> <p>【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】</p>
8	長崎駅前交通拠点整 備	R6.7～ 検討中	検討中	<p>・民間事業者等の知見を広く取り入れながら、<b>官民連携による効果的・効率的な施設運営を検討</b>。</p> <p>【長崎駅前交通拠点の整備方針_令和7年3月】</p>



## 5.3 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。

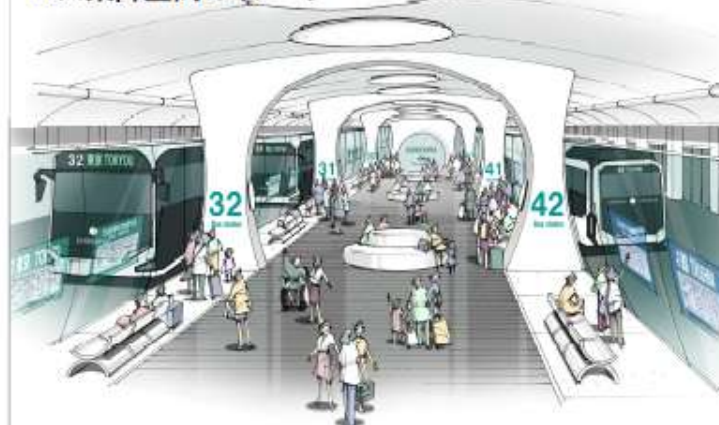
### 特定車両停留施設

- 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
  - 施設を利用でき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

バス乗降空間のイメージ



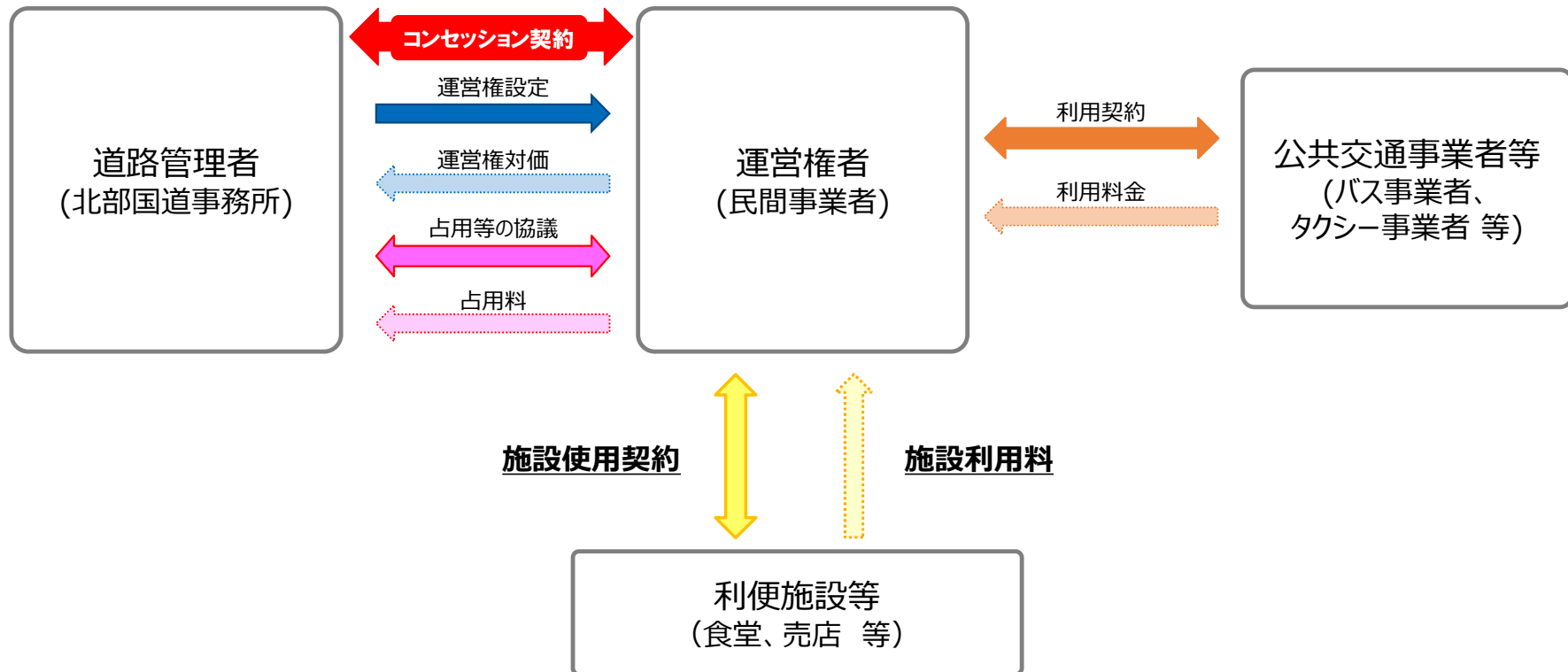
出典：国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画

## 5.3 特定車両停留施設について

- ・ **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「公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いうこともあり得る。

## 5.4 官民連携に関する先行事例

### ■ 近鉄四日市駅バスターミナル整備

- 分散しているバス乗り場の集約による利便性向上を目的とし、四日市の新たな交通結節点として整備を目指している。
- バスターミナルとなる区域を「特定車両停留施設」に指定し、**平面的な空間利用**が想定されている。



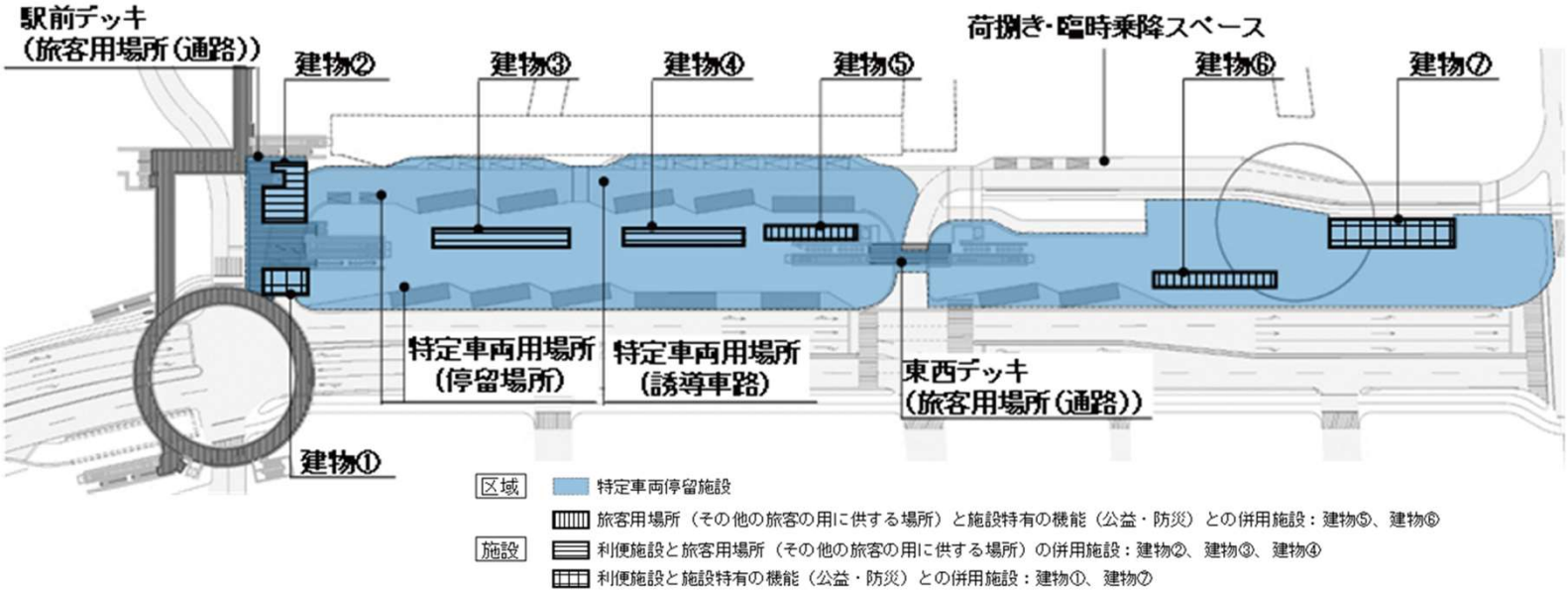


5.4 官民連携に関する先行事例

■ 近鉄四日市駅バスターミナル整備

事業名	一般国道1号 近鉄四日市駅バスターミナル運営等事業
事業主体	国土交通省
事業地	三重県四日市市諏訪栄町、浜田町
敷地面積	バスターミナル: 約9,200㎡ 特定車両停留施設区域: 約8,100㎡ 建築面積・延べ面積: 約720㎡ バス数(予定): 12バス(バスターミナル西島の10バスは主に地域路線バス、バスターミナル東島の2バスは主に高速バス等の乗り入れを想定)
建物面積	▼本事業の建物(案) ①デッキ上テラス部賑わい施設、観光案内(行政運営): 約40㎡ ②デッキ上テラス部屋内待合、賑わい施設: 約110㎡ ③チケット販売(有人)、屋内待合、賑わい施設: 約120㎡ ④屋内待合、賑わい施設: 約110㎡ ⑤便所、防災備蓄倉庫: 約70㎡ ⑥チケット販売(無人)、パウダーコーナー、子育て支援機能、コインロッカー、多目的トイレ: 約90㎡ ⑦ゲートウェイ施設(道路交通情報・地域交流・東海道歴史情報提供等)、賑わい施設: 約180㎡ 合計: 約720㎡
事業内容	バスタプロジェクトの対象である市の近鉄四日市駅周辺における交通結節点(バスターミナル)について、民間事業者に運営権を設定し、民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用することで、交通結節点(バスターミナル)の効率的かつ効果的な維持管理・運営事業の実施を図ることを目的とする。 【事業範囲】 a)開業準備 b)バスターミナル運営等事業 ① 維持管理業務 ② 運営業務 c)利便増進事業
運営権存続期間	30年間
事業方式	コンセッション
支払方法	ジョイントベンチャー型
公募開始日	令和5年11月10日
選定事業者	代表企業 株式会社ディア四日市 構成企業 三重交通株式会社、三岐鉄道株式会社、株式会社シー・ティー・ワイ 協力企業 三重近鉄タクシー株式会社、株式会社マクニカ、株式会社日建設計

資料: 「一般国道1号 近鉄四日市駅バスターミナル 運営等事業 募集要項、令和5年11月」を基に作成



◆事業方式◆  
コンセッション: 公共施設の運営権を民間事業者に委託し、公共主体が所有権を保持する仕組み。

◆支払方法◆  
サービス購入型: 民間事業者は、自ら調達した資金により施設を設計・建設し、維持管理及び運営を行う。発注者はそのサービスの提供に対して対価を支払う。  
独立採算型: 民間事業者は、自ら調達した資金により施設を設計・建設し、維持管理及び運営を行い、施設利用者からの料金収入のみで資金を回収する。  
ジョイントベンチャー型: サービス購入型と独立採算型を組み合わせたもの。民間事業者は、発注者から支払われるサービス購入料と、利用料金収入等の施設利用者からの支払の双方により資金を回収する。

## 5.4 官民連携に関する先行事例

### ■ 21世紀の森公園周辺エリア活用推進事業（Park-PFI事業）





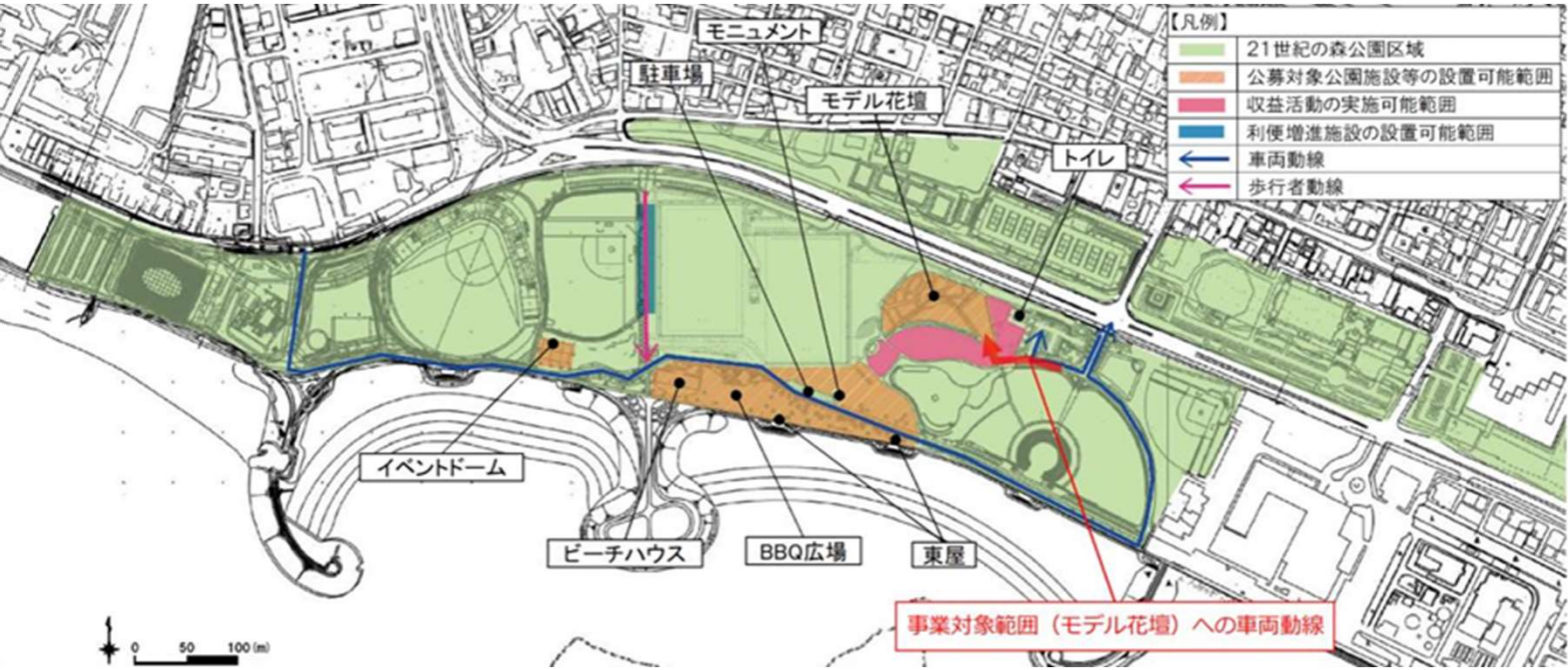
5.4 官民連携に関する先行事例

■ 21世紀の森公園周辺エリア活用推進事業（Park-PFI事業）

事業名	21 世紀の森公園周辺エリア活用推進事業
事業主体	名護市
事業地	名護市宮里二丁目1番 21世紀の森公園(名護浦公園)
敷地面積	26.0ha うち事業区域 約2.2ha
事業の目的	公募設置管理制度 (Park-PFI) を活用し、21 世紀の森公園に新しいサービスを提供するとともに園内施設整備を実施することで、名護湾沿岸基本計画で掲げられた「誰もが”健幸”になれる海と陸のスポーツ&レクリエーション拠点」を実現し、地元住民の日常的な公園利用と、観光客の誘致を図ることで、当該エリアを核とした地域活性化を図る。
事業内容	【事業範囲】 ①公募対象公園施設の設置及び管理運営業務 ②特定公園施設の設計業務 ③特定公園施設の建設業務 ④特定公園施設の譲渡業務 ⑤特定公園施設の管理運営業務 ⑥利便増進施設の設置及び管理運営業務(任意)

公募設置等計画の認定日	令和6年10月31日
認定の有効期間	公募対象公園施設の工事着手日から20年間
選定計画提出者	YAMBARU GATEWAY PARK
代表企業	株式会社ゆがふホールディングス
構成員	株式会社興設計、株式会社屋部土建、株式会社ゆがふファシリティ

事業可能なエリア	取扱い
公募対象公園施設等の設置可能範囲	公募対象公園施設、特定公園施設の設置可能範囲
収益活動の実施可能範囲	看板・広告塔などの利便増進施設の設置可能範囲 ※公募対象公園施設、特定公園施設を含む上記以外の工作物の設置は不可 ※現状の芝生や植栽を活かした広場としての活用が可能
利便増進施設の設置可能範囲	歩行者動線上に看板・広告塔などの利便増進施設の設置可能範囲 ※公募対象公園施設、特定公園施設を含む上記以外の工作物の設置は不可



◆公募対象公園施設◆  
飲食店、売店等の公園施設であって、法第5条第1項の許可の申請を行う事ができる者を公募により決定することが、公園施設の設置又は管理を行う者の公平な選定を図るとともに、都市公園の利用者の利便の向上を図る上で特に有効であると認められるもの。(都市公園法第5条の2第1項に規定する「公募対象公園施設」参照)

◆特定公園施設◆  
公園管理者との契約に基づき、公募対象公園施設の設置又は管理を行うこととなる者が整備する、園路、広場等の公園施設であって、公募対象公園施設の周辺に設置することが都市公園の利用者の利便の一層の向上に寄与すると認められるもの。(都市公園法第5条の2第2項第5号に規定する「特定公園施設」参照)

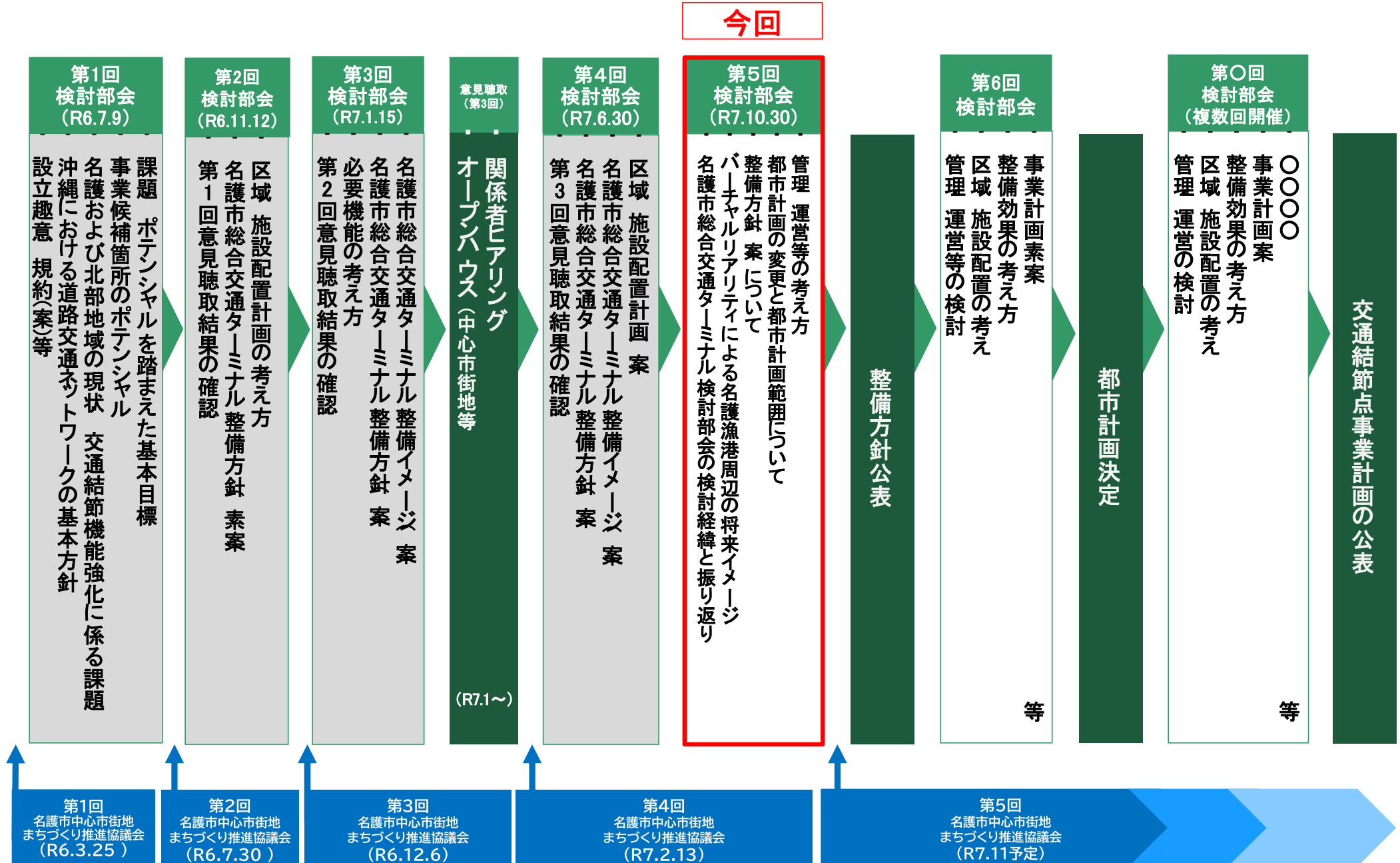
◆利便増進施設◆  
ParkPFIにより選定された者が占有物件として設置できる自転車駐車場、地域における催しに関する情報を提供するための看板・広告塔。(都市公園法第5条の2第2項第6号に規定する「利便増進施設」参照)

資料：「21 世紀の森公園周辺エリア活用推進事業 公募設置等指針、令和5年10月」を基に作成

## 6. 今後の進め方

# 6. 今後の進め方

## 6.1 今後の進め方



## 参考資料



- ・開業前:令和7年6月22日、25日
- ・開業日:令和7年7月25日



**開業前**

(仮称) ジャングリア入口(北)  
10m (7・8時台)

(仮称) 湧川  
10m (7・8時台)

伊豆味

中山

テマハバー

(仮称) ジャングリア入口(西)  
50m (9時台)

100m (10時台)

72

84

40m (8時台)

為又  
100m (8時台)

白銀橋(東)  
90m (8時台)

宮里4丁目(北)  
100m (8時台)

大北5丁目  
210m (8時台)

30m (10時台)

伊差川IC  
10m (8時台)

伊差川(西)  
20m (8時台)

60m (10時台)

71

58

仲尾次(北)

城1丁目

世富慶  
250m (10時台)

58

教久田IC

許田  
70m (7時台)

凡例

- 主要渋滞箇所
- その他交差点
- 最大渋滞長

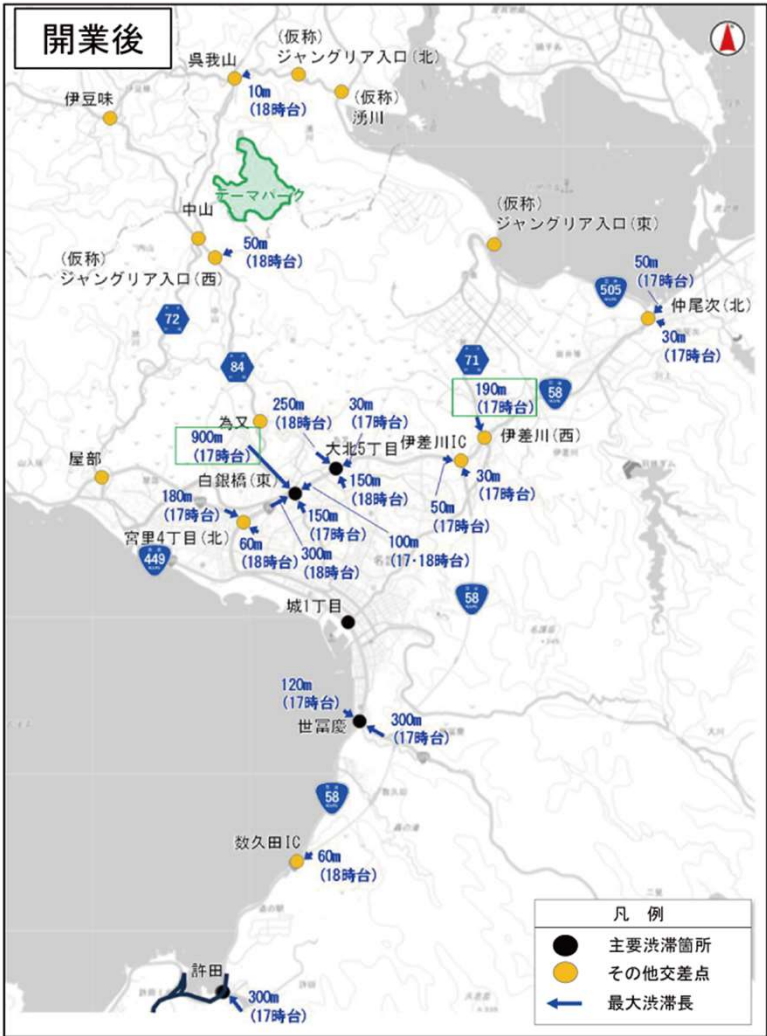
ただし、「中山」、「(仮称)ジャングリア入口(西)」については、(仮称)ジャングリア入口(西)交差点における右折帯設置工事が行われていない令和7年6月22日の調査結果。



ジャングリア開業前後における渋滞長比較 (タピーク)

・開業前: 令和7年6月22日、25日  
・開業日: 令和7年7月25日

○県道84号線の白銀橋(東)交差点や県道71号線の伊差川(西)交差点のように、開業前に比べて渋滞長が伸びている箇所があり、ジャングリアの開業による影響と考えられる。



※調査日は、令和7年6月25日。  
ただし、「中山」、「(仮称)ジャングリア入口(西)」については、(仮称)ジャングリア入口(西)交差点における右折帯設置工事が行われていない令和7年6月22日の調査結果。



▼参考：パーソナルモビリティを活用した社会実験

### 3. さくら祭りでの歩行者天国の様子・実証実験での意見

#### ■実証実験の開催概要と実施結果

- ・二次交通に対する利用者・事業者のニーズや導入・運営における課題、公共交通利用促進・利便性向上に向けた課題等を把握するための実証実験を実施した。
- ・利用者数は下記の通り。  
レンタサイクル：9名、電動キックボード：26名、WHILL：15名（沖縄トヨタ自動車主催のツアー参加者を含む）

#### ＜実施時期＞

2025年1月25日（土）・26日（日）9時～17時  
※第62回名護さくら祭りの2日間

#### ＜貸出し場所＞

- ・名護漁港
- ・市民会館
- ・名護市役所
- ・名護市営市場

#### ＜貸出しを実施した二次交通（イメージ）＞



#### ＜実証実験の様子＞



15

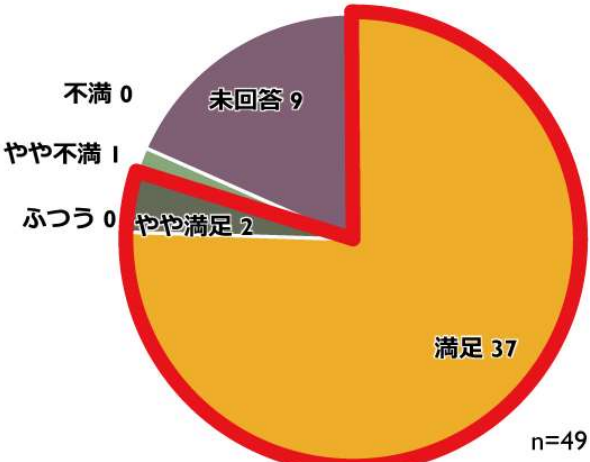
▼参考：パーソナルモビリティを活用した社会実験

### 3. さくら祭りでの歩行者天国の様子・実証実験での意見

■ 二次交通利用者へのアンケート調査結果（速報）

- 二次交通利用者を対象にアンケート調査を実施し、名護市総合交通ターミナルにおける二次交通のニーズ等を把握した。
- アンケート回答数は332サンプルで、アンケートの結果、二次交通の利用満足度は高く、レンタサイクルや電動キックボード、レンタカーのニーズが高いことがわかった。

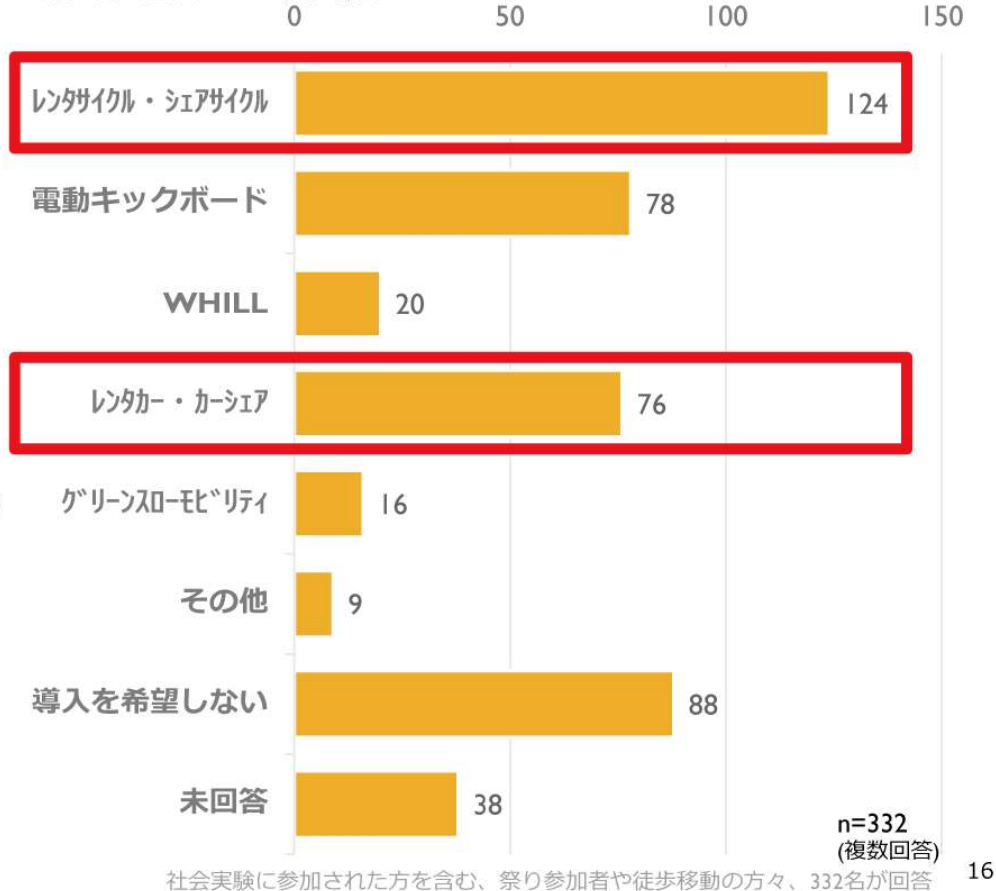
■ 利用した際の満足度



＜アンケートの様子＞ 社会実験に参加された50名の内49名が回答



■ 導入してほしい二次交通





▼参考：パーソナルモビリティを活用した社会実験

### 3. さくら祭りでの歩行者天国の様子・実証実験での意見

#### ■ さくら祭りでの歩行者等の状況

- ・さくら祭りでは県道84号線（名護大通り）大西通～ひんぷんガジュマルを歩行者天国に設定。自動車での来場者は名護漁港の臨時駐車場から徒歩、または周遊バスで移動。  
⇒県道71号線（名護漁港から名護十字路）の歩道、歩行者天国は多くの歩行者が通行。
- ・県道84号線を通行する路線バスは、県道91号線（本部循環線）に仮バス停を設置し、運行。  
⇒仮バス停で乗降する利用者も見られ、県道91号線に渋滞発生しなかった。

#### ＜さくら祭りの概要＞



#### ＜歩行者やバス利用者の状況＞



(県道71号線は、午後、祭り会場に向かう人と駐車場に戻る人で歩道上が混雑)



(名護漁港の臨時駐車場から会場に向かう人で歩道橋が混雑)



(県道91号線に仮バス停を設置。特に渋滞は発生しなかった)