

# 交通結節点事業の取り組み

1. 名護漁港周辺地区
2. 沖縄市胡屋中央地区

令和7年1月28日

沖縄総合事務局

## 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

## 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

# 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それが良い（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易い（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>

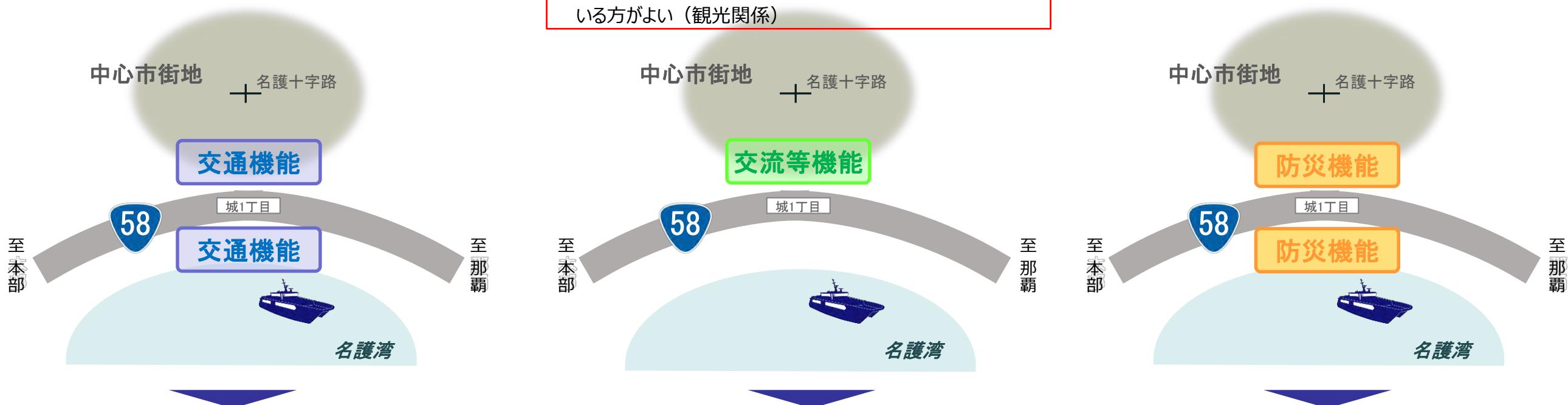
- 両側に面した方がよい（観光関係）
- 海上からの支援も受けられるよう（中心市街地側だけでなく）海側にも一定の敷地があるとよい（自治体）
- 救急車両や災害支援車両等を受け入れるため、広い敷地が必要（着地側施設）

#### <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（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いい（交通事業者）



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)

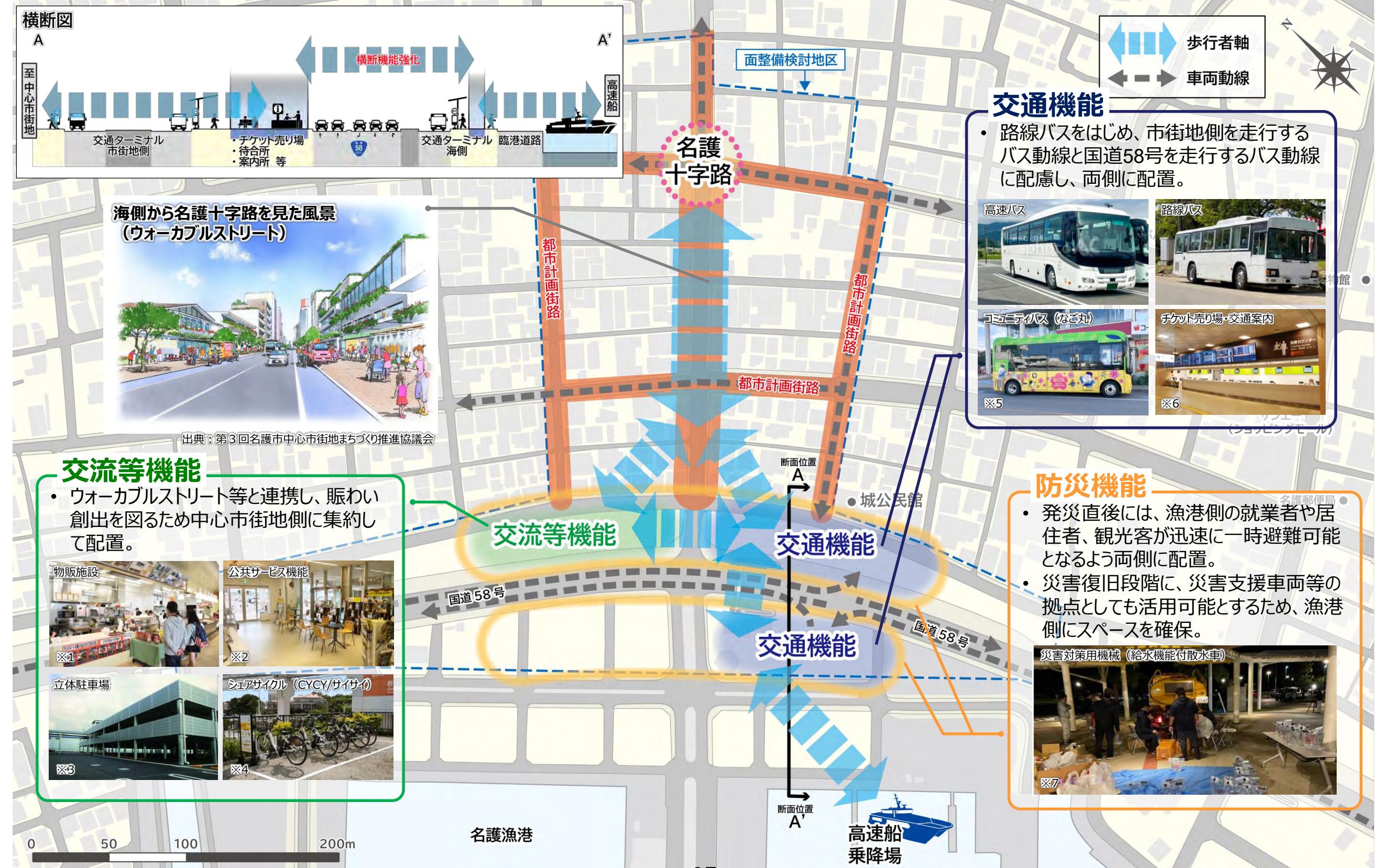


図3.14 ゾーニング (案)

写真出典 ※1: 読谷村漁業協同組合HP ※2: 道の駅「ぎのぎ」HP ※3: 一般社団法人日本自走式駐車場工業会HP ※4: 株式会社プロトソリューションHP ※5: やんばる経済新聞「名護市コミュニティバス、「二見以北線」運行へ 1日の利用客数は昨年比2倍に」(2024.2.19) ※6: 新宿高速バスターミナルHP ※7: 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)」

# 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

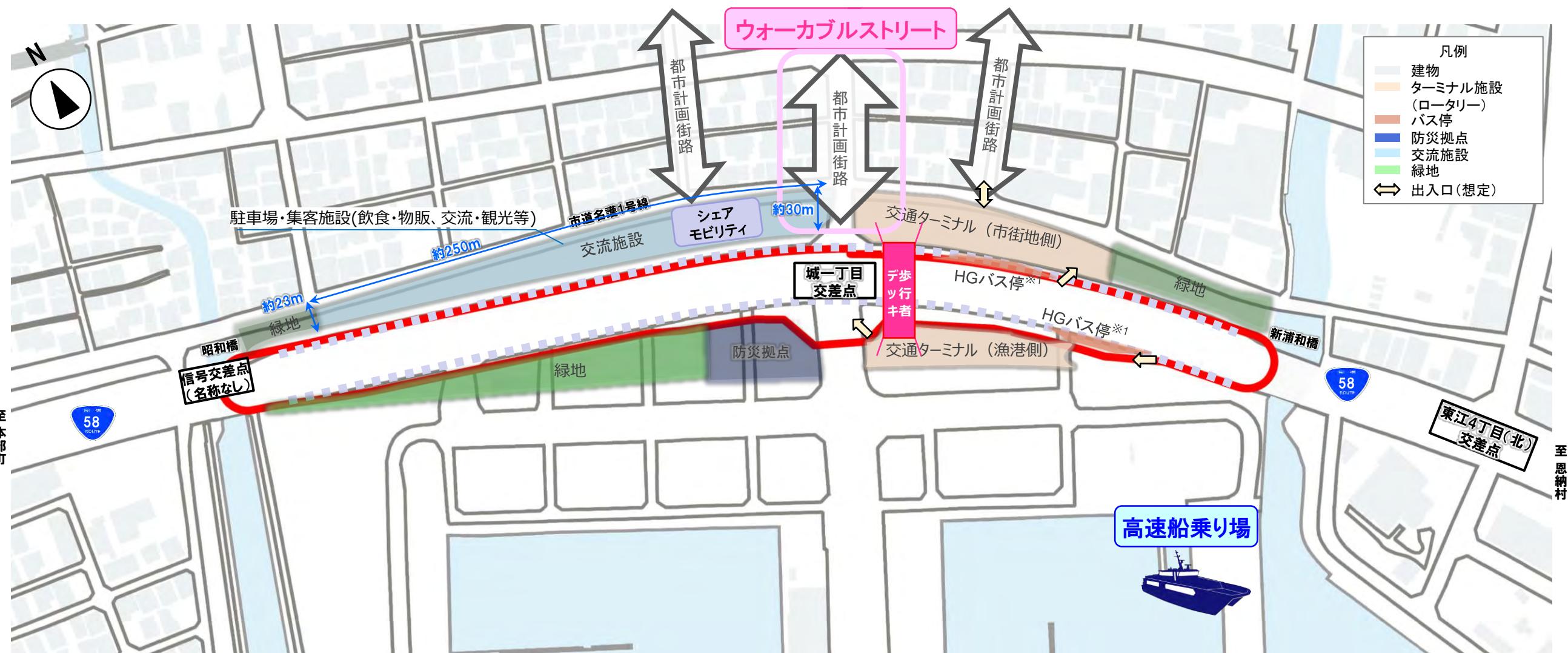


図4.2 配置例①平面図

※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

※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) (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)

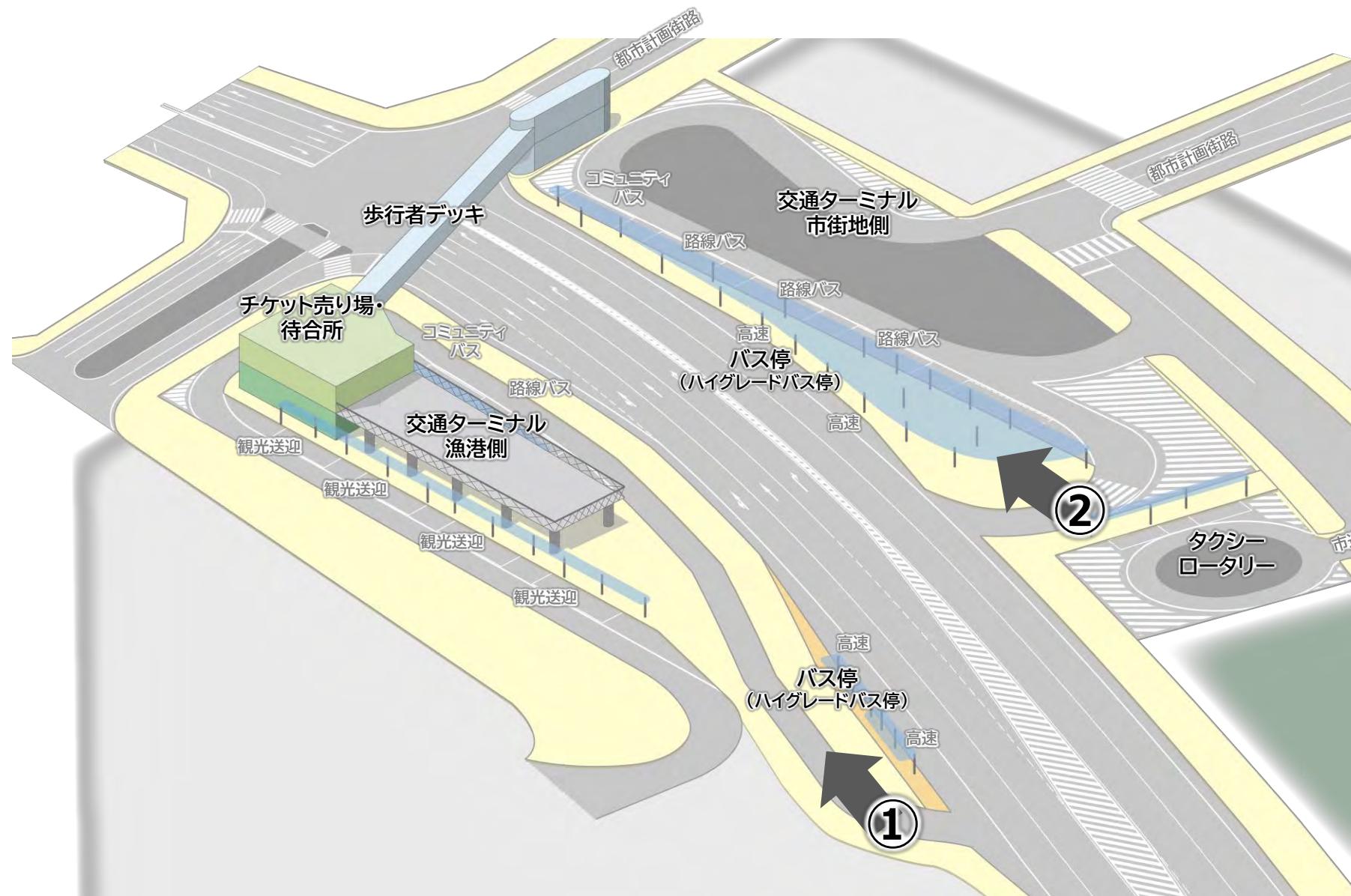


図4.3 配置例①立体図



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

# 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

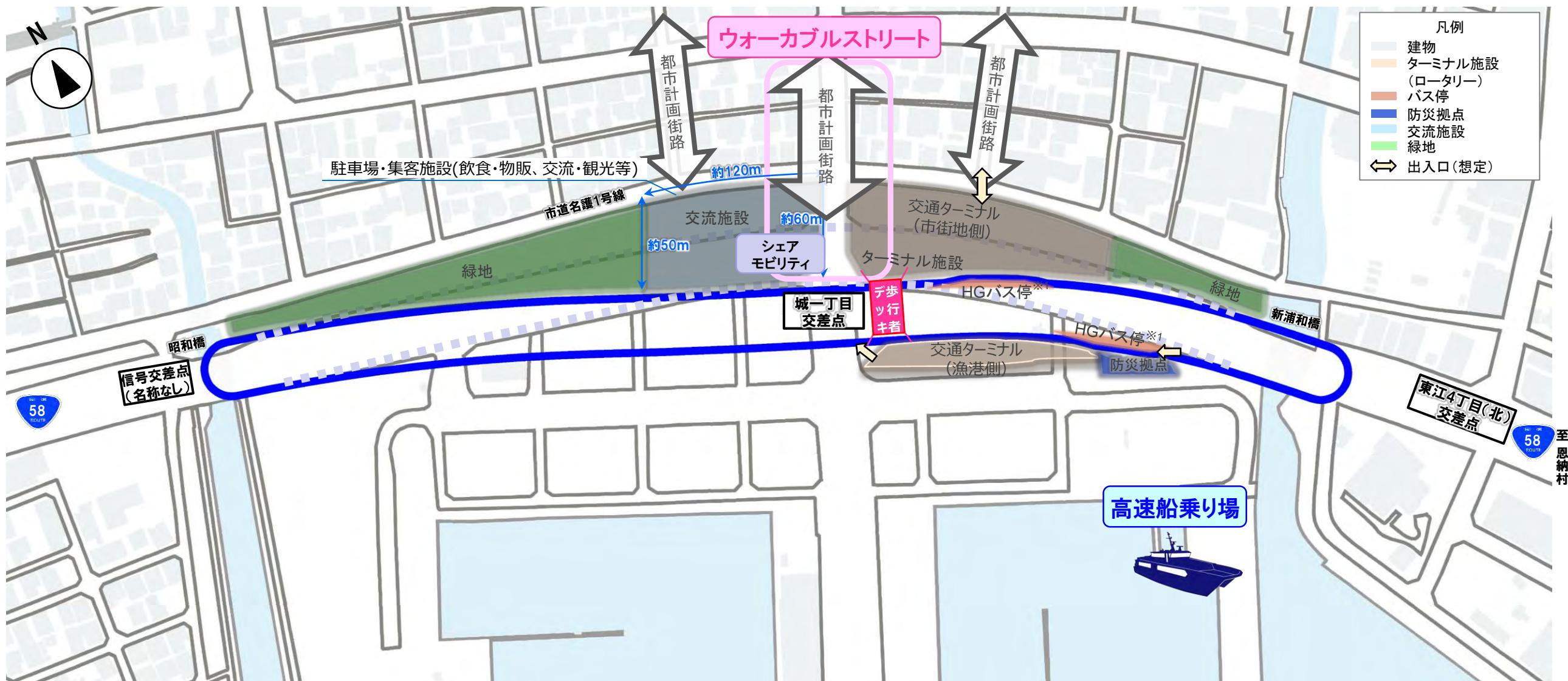


図4.6 配置例②平面図

※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

※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) (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)

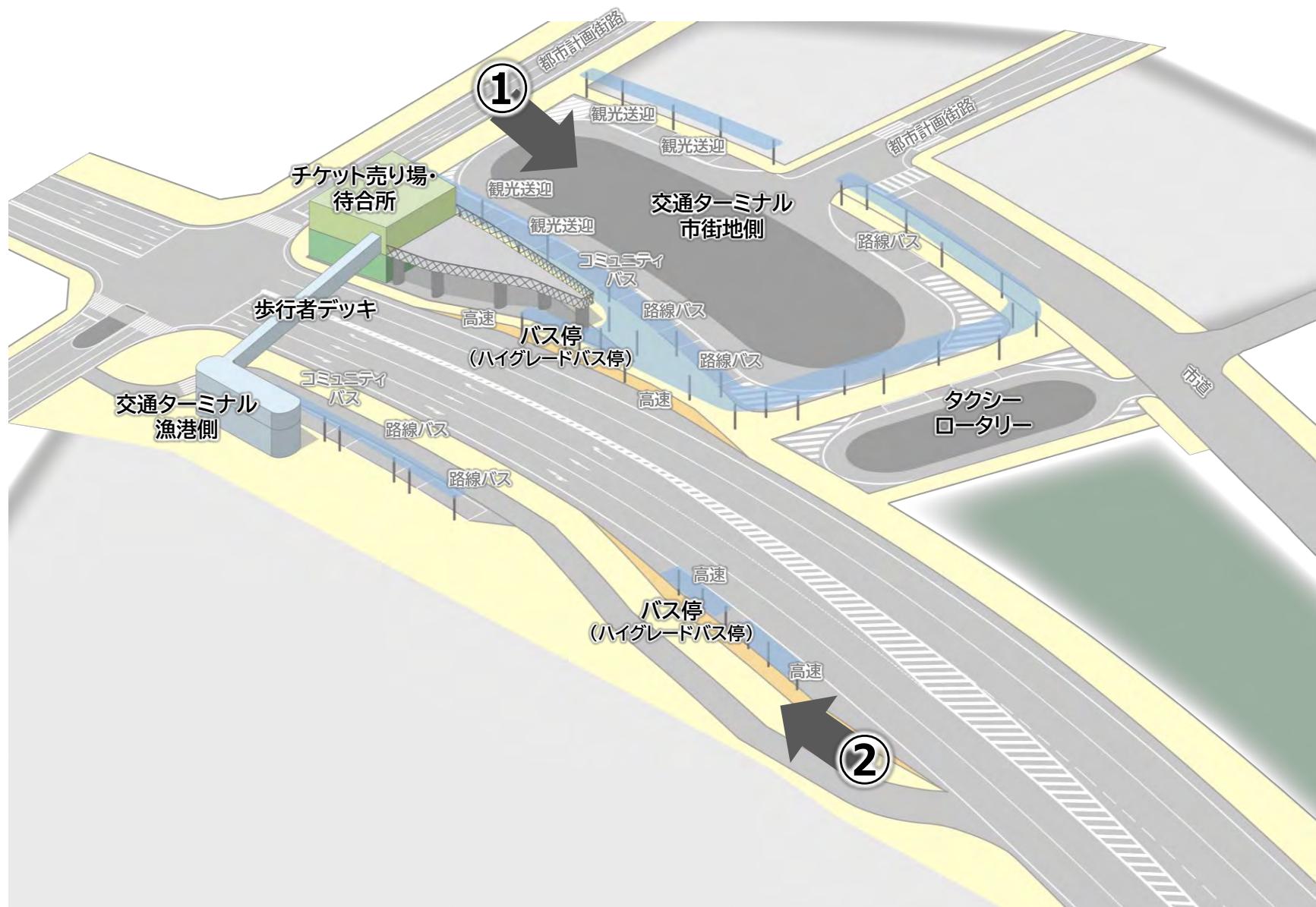


図4.7 配置例②立体図



図4.8 配置例②アイレベル：ウォーク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。

# 7. 今後の進め方

## 7.1 今後の進め方

