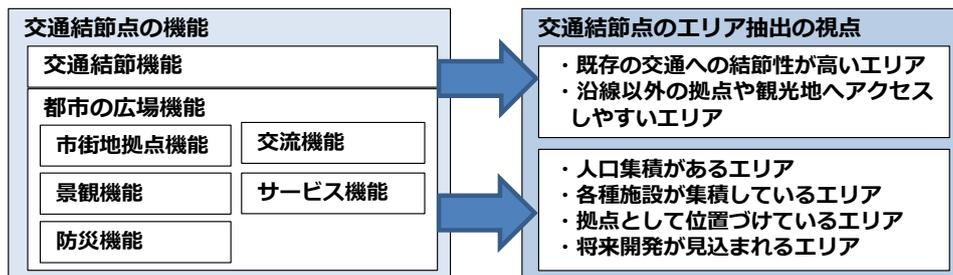


1-1 交通結節点の考え方

交通結節点は、一般的に以下の機能(図の左側)を有する必要がある。これらの機能をもとに、**交通結節点のエリア抽出の視点**を整理し、**交通結節点となり得るエリアを抽出**



1-2 拠点抽出のためのデータ収集

交通結節点に求められる条件を検討するために、鉄軌道沿線の以下の8自治体において、下記のデータを収集する

対象自治体: 那覇市、浦添市、宜野湾市、北谷町、沖縄市、うるま市、恩納村、名護市

項目	データ名	データ出典
交通結節機能	交通ネットワーク(道路、バス、モノレール) 駅、バス停	国土数値情報及び地図等
人口集積	250mメッシュ夜間人口	国勢調査
	500mメッシュ従業人口	経済センサス
	人口集中地区(DID)	国土数値情報
	滞在人口	モバイルデータ(ブログウォッチャー)*
施設の集積	公共施設/医療機関/文化施設/学校/集客施設	国土数値情報等
拠点・将来開発	拠点・将来開発エリア	各自治体の計画等

*モバイルデータ: スマートフォンなどのGPS機能で取得される位置情報をもとにして把握できる移動データ

1-3 交通結節点の選定フロー及び選定基準

収集したデータをもとに、以下のフローで交通結節点となり得るエリアを抽出する。なお、ここで抽出する交通結節点は、現時点での鉄軌道検討ルート(R58号案およびR330号案)上に位置することを前提とする。

	選定方法	選定基準
Step1	現時点での鉄軌道ルート上において、既存の交通との結節性が高い、複数のバス路線が交差するポイントを抽出(※以下、拠点候補とする。)	・鉄軌道ルート上において、幹線道路(国道、県道)との 交差点 および 複数のバス路線が停車もしくは交差するバス停
Step2	市役所および支所が、拠点候補周辺にあるか なお、拠点候補に一つも市役所および支所が含まれない場合は、市役所および支所から最も近い地点を新たな拠点候補として追加	・拠点候補の内、 拠点から半径1km以内に役所・支所 がある拠点候補
Step3	沖縄都市モノレールの駅、無い場合は駅がある道路と結節する拠点候補を抽出(那覇市、浦添市のみ)	・拠点候補の内、 沖縄モノレールの駅と結節 する拠点候補
Step4	通過する路線バスの運行本数が多い拠点候補を抽出	・ 路線バスの運行本数の 最大値との比率が75%以上
Step5	夜間人口が多い拠点候補を抽出	・拠点から 半径1km以内の夜間人口 の最大値との比率が75%以上の拠点候補
Step6	従業人口が多い拠点候補を抽出	・拠点から 半径1km以内の従業人口 の最大値との比率が75%以上の拠点候補
Step7	県外来訪者の滞在人口が多い拠点候補を抽出	・拠点から 半径1km以内の滞在人口 の最大値との比率が75%以上の拠点候補
Step8	複数の施設(公共施設/医療機関/文化施設/学校/集客施設/観光施設)が拠点候補周辺に集積しているか	拠点から 半径1km以内に複数の医療機関や文化施設などの施設 が集積している拠点候補
Step9	上位計画で示されている交通結節点等が含まれる拠点候補周辺にあるか	拠点から 半径1km以内に上位計画で示されている交通結節点等 がある拠点候補
Step10	開発計画地域が含まれる拠点候補周辺にあるか	拠点から 半径1km以内に開発計画 がある拠点候補

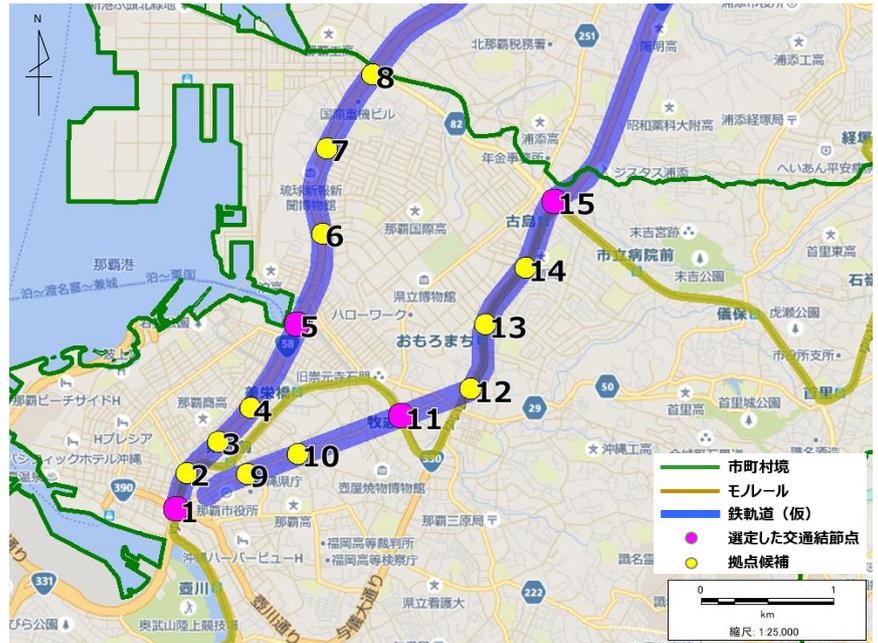
1-3 交通結節点の検討結果

①那覇市

Step1~10の選定方法および選定基準(条件)より、那覇市における交通結節点は、1、5、11、15を選定。

拠点候補	ルート	役所支所	モノレール結節	バス本数(本)	夜間人口	従業人口	滞在人口	施設の集積	上位計画の拠点	開発計画	選定結果	選定理由
1	R58	●	●	868	●	●	●	●	●	●	採用	※1
2		●	●	18	●	●	●	●	●	●	不採用	
3		●	●	800	●	●	●	●	●	●	不採用	
4		●	●	34	●	●	●	●	●	●	不採用	
5		●	●	789	●	●	●	●	●	●	採用	※2
6		●	●	822	●	●	●	●	●	●	不採用	※3
7		●	●	725	●	●	●	●	●	●	不採用	
8		●	●	656	●	●	●	●	●	●	不採用	※4
9	R330	●	●	982	●	●	●	●	●	●	不採用	
10		●	●	216	●	●	●	●	●	●	不採用	※5
11		●	●	645	●	●	●	●	●	●	採用	※6
12		●	●	346	●	●	●	●	●	●	不採用	
13		●	●	723	●	●	●	●	●	●	不採用	
14		●	●	276	●	●	●	●	●	●	不採用	
15		●	●	287	●	●	●	●	●	●	採用	

 条件を4つ満たす拠点候補
 条件を5つ満たす拠点候補
 条件を6つ以上満たす拠点候補



【選定理由】

- ※1) 拠点候補1は、R58、R330の起点となるため採用。2~4は1の約1.5km圏内に含まれるため不採用。なお、1は2~4よりも条件を多く満たし、かつバス本数が多い。
- ※2) 拠点候補5は条件を4つ以上満たすため採用
- ※3) 拠点候補6、7、8は条件が4つ未満のため不採用
- ※4) 拠点候補9、10は、1の約1.5km圏内に含まれるため不採用(※拠点候補1は採用が前提)
- ※5) 拠点候補11~14は約1.5km圏内に位置するため、条件を最も多く満たす「11」を採用し、「12」「13」「14」は不採用
- ※6) 拠点候補15は条件を4つ以上満たすため採用。

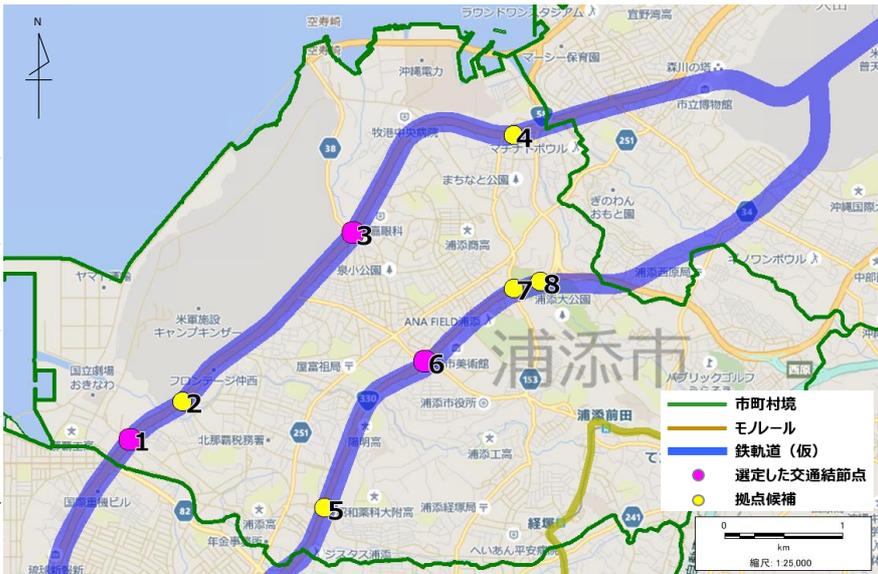
1-3 交通結節点の検討結果

②浦添市

Step1~10の選定方法および選定基準(条件)より、浦添市における交通結節点は、1、3、6を選定。

拠点候補	ルート	役所支所	モノレール結節	バス本数(本)	夜間人口	従業人口	滞在人口	施設の集積	上位計画の拠点	開発計画	選定結果	選定理由
1	R58	●	●	666	●	●	●	●	●	●	採用	※1
2		●	●	576	●	●	●	●	●	●	不採用	
3		●	●	565	●	●	●	●	●	●	採用	※2
4		●	●	626	●	●	●	●	●	●	不採用	
5	R330	●	●	219	●	●	●	●	●	●	不採用	※3
6		●	●	291	●	●	●	●	●	●	採用	
7		●	●	217	●	●	●	●	●	●	不採用	※4
8		●	●	177	●	●	●	●	●	●	不採用	

 条件を4つ満たす拠点候補
 条件を5つ満たす拠点候補
 条件を6つ以上満たす拠点候補



【選定理由】

- ※1) 拠点候補1、2は約1.5km圏内に位置するため、条件を最も多く満たす「1」を採用し、「2」は不採用
- ※2) 拠点候補3、4は約1.5km圏内に位置するため、条件を最も多く満たす「3」を採用し、「4」は不採用
- ※3) 拠点候補5、6は約1.5km圏内に位置するため、条件を最も多く満たす「6」を採用し、「5」は不採用
- ※4) 拠点候補7、8は、6の約1.5km圏内に含まれるため不採用。(6~8では、6が条件を最も多く満たしている。)

1-3 交通結節点の検討結果

③ 宜野湾市

Step1~10の選定方法および選定基準(条件)より、宜野湾市における交通結節点は、1、4を選定。
また、現時点で条件は満たしていないが、大規模な開発計画があるため、交通結節点として、6を選定

拠点候補	役所支所	バス本数	バス本数(本)	夜間人口	従業人口	滞在人口	施設の集積	上位計画の拠点	開発計画	選定結果	選定理由
1	●	●	583	●	●	●	●	●	●	採用	※1
2			218				●	●	●	不採用	※2
3			244					●	●	不採用	
4			275	●			●		●	採用	※3
5			80	●			●		●	不採用	
6	●		0					●	●	採用	※4

条件を4つ満たす拠点候補
 条件を5つ満たす拠点候補
 条件を6つ以上満たす拠点候補



【選定理由】

- ※1) 拠点候補1は、条件を4つ以上満たすため**採用**
- ※2) 拠点候補2、3は、6の約1.5km圏内に含まれるため、不採用(拠点候補6は採用が前提)
- ※3) 拠点候補4、5は約1.5km圏内に位置するため、条件を最も多く満たす「4」を**採用**し、「5」は不採用
- ※4) 拠点候補6は、現時点で条件は満たしていないが、大規模な開発計画があるため**採用**

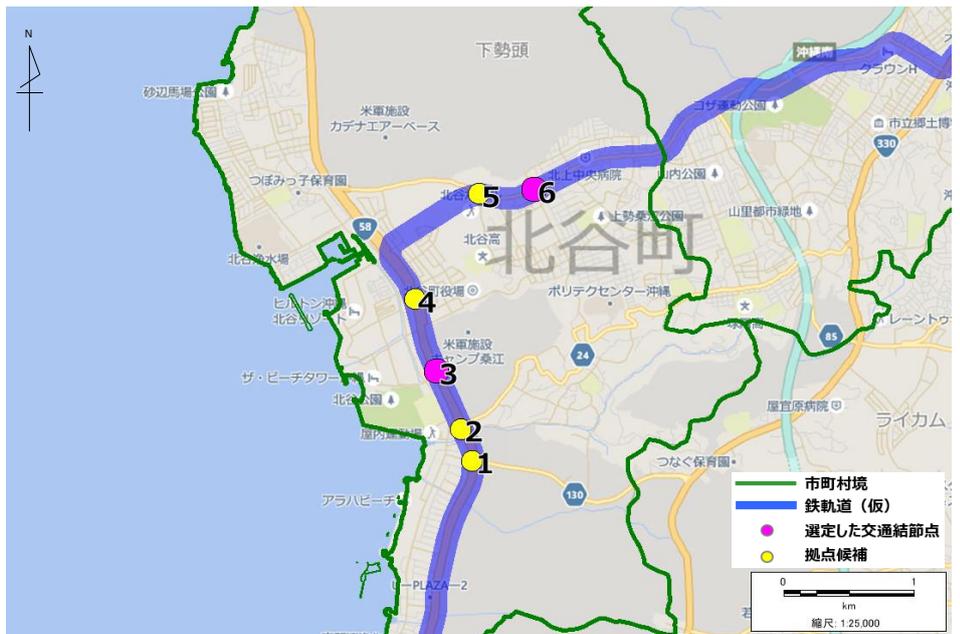
1-3 交通結節点の検討結果

④ 北谷町

Step1~10の選定方法および選定基準(条件)より、北谷町における交通結節点は、3、6を選定。

拠点候補	役所支所	バス本数	バス本数(本)	夜間人口	従業人口	滞在人口	施設の集積	上位計画の拠点	開発計画	選定結果	選定理由
1		●	268		●	●	●	●	●	不採用	※1
2	●	●	268	●	●	●	●	●	●	不採用	
3	●	●	222	●	●	●	●	●	●	採用	
4	●	●	222	●	●	●	●	●	●	不採用	
5	●		35	●			●		●	不採用	※2
6	●		30	●	●	●	●	●	●	採用	

条件を4つ満たす拠点候補
 条件を5つ満たす拠点候補
 条件を6つ以上満たす拠点候補



【選定理由】

- ※1) 拠点候補1、2、3、4は、約1.5km圏内に位置するため、条件を最も多く満たす「3」を**採用**し、「1」「2」「4」は不採用
- ※2) 拠点候補5、6は、約1.5km圏内に位置するため、条件を最も多く満たす「6」を**採用**し、「3」は不採用

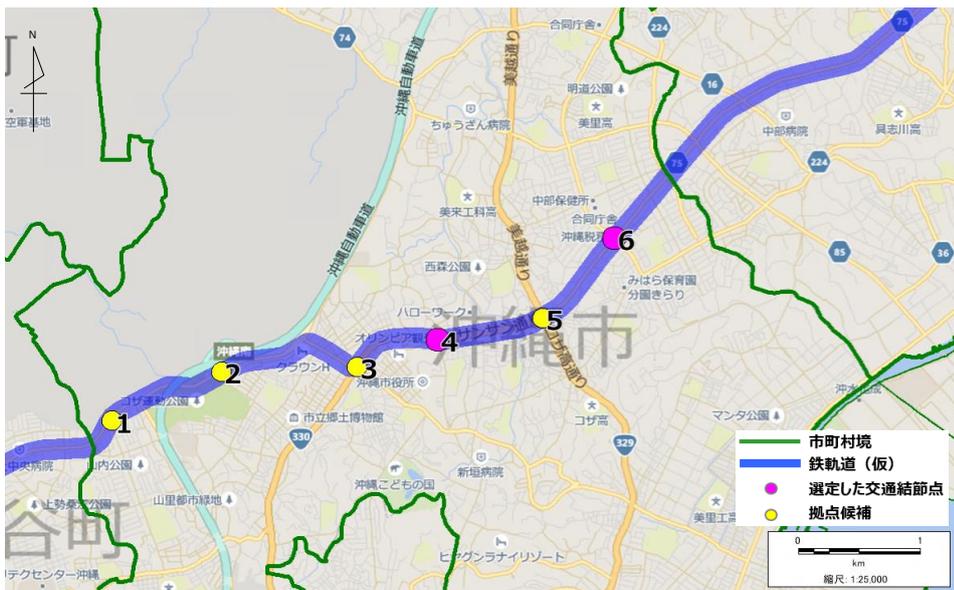
1-3 交通結節点の検討結果

⑤ 沖縄市

Step1～10の選定方法および選定基準(条件)より、沖縄市における交通結節点は、4、6を選定。

拠点候補	役所・支所	バス本数(本)	夜間人口	従業人口	滞在人口	施設の集積	上位計画の拠点	開発計画	選定結果	選定理由
1		11				●			不採用	※1
2		15				●			不採用	
3	●	484	●	●	●	●	●		採用	※2
4	●	484	●	●	●	●	●		不採用	
5	●	484	●	●	●	●	●		不採用	
6		320	●	●	●	●	●		採用	※3

	条件を4つ満たす拠点候補
	条件を5つ満たす拠点候補
	条件を6つ以上満たす拠点候補



【選定理由】

※1) 拠点候補1、2は、条件が4つ未満のため不採用

※2) 拠点候補3、4、5は、約1.5km圏内に位置するため、条件を最も満たし、かつ人口集積がもっとも多い「4」を採用
(※バス本数は同じであるため)し、「3」「5」は不採用

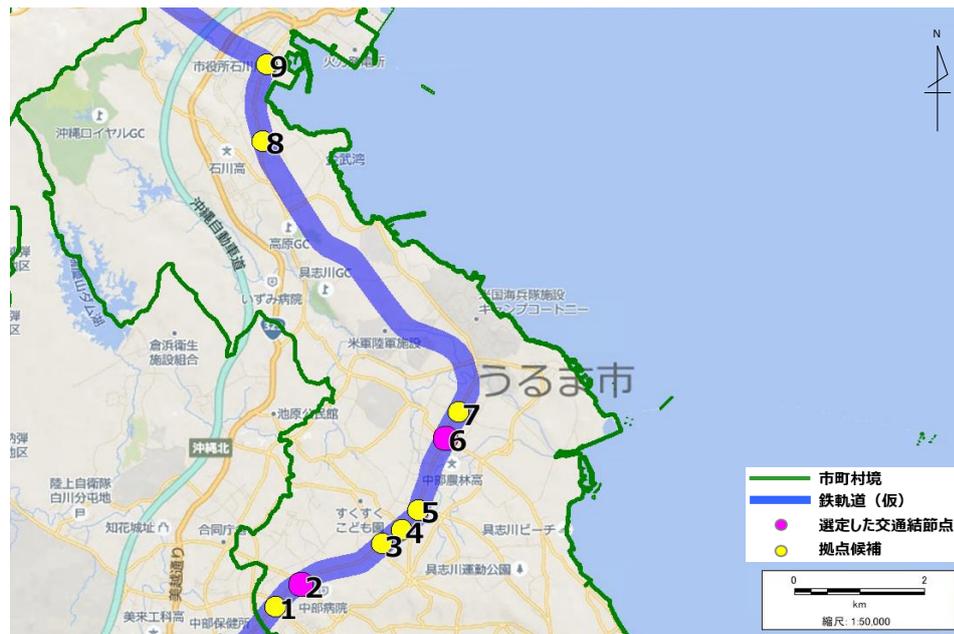
※3) 拠点候補6は、条件が4つ以上のため採用

1-3 交通結節点の検討結果

⑥ うるま市

Step1～10の選定方法および選定基準(条件)より、うるま市における交通結節点は、2、6を選定。

拠点候補	役所・支所	バス本数(本)	夜間人口	従業人口	滞在人口	施設の集積	上位計画の拠点	開発計画	選定結果	選定理由
1	●	292	●	●	●	●			不採用	※1
2	●	292	●	●	●	●			採用	※2
3	●	289							不採用	※3
4	●	320							不採用	
5	●	289				●	●		不採用	
6	●	190	●	●	●	●	●		採用	※4
7	●	221				●	●	●	不採用	※5
8	●	137				●			不採用	
9		137				●	●		不採用	



【選定理由】

※1) 拠点候補1は、沖縄市の交通結節点と近傍しており、不採用

※2) 拠点候補2は、条件が4つ以上のため採用

※3) 拠点候補3、4、5は、条件が4つ未満のため不採用

※4) 拠点候補6、7は、約1.5km圏内に位置するため、条件を最も満たす「6」を採用し、「7」は不採用

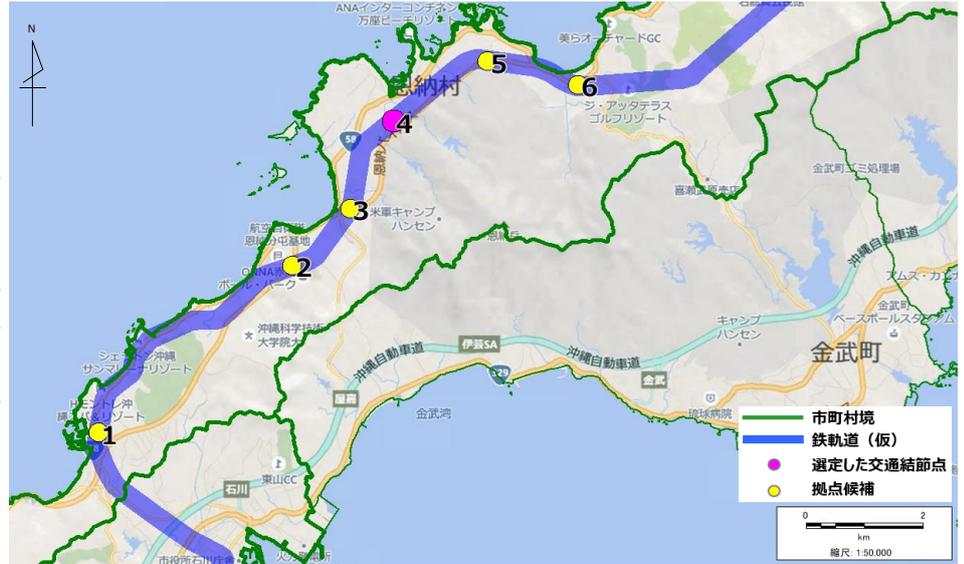
※5) 拠点候補8、9は、条件が4つ未満のため不採用

1-3 交通結節点の検討結果

⑦恩納村

Step1～10の選定方法および選定基準(条件)より、恩納村における交通結節点は、4を選定。

拠点候補	役所・支所	バス本数(本)	夜間人口	従業人口	滞在人口	施設の集積	上位計画の拠点	開発計画	選定結果	選定理由
1		75	●	●	●				不採用	※1
2		8						●	不採用	
3		42							不採用	
4	●	0	●			●	●		採用	※2
5		42		●					不採用	※3
6	●	117							不採用	



【選定理由】

※1) 拠点候補1、2、3は、条件が4つ未満のため不採用

※2) 拠点候補4は、条件が4つ以上のため**採用**

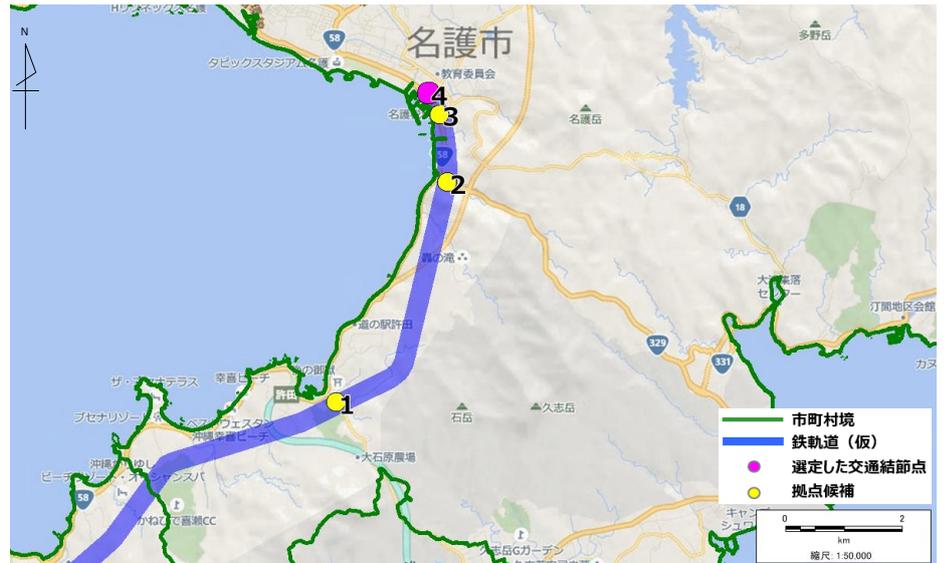
※3) 拠点候補5、6は、条件が4つ未満のため不採用

1-3 交通結節点の検討結果

⑧名護市

Step1～10の選定方法および選定基準(条件)より、名護市における交通結節点は、4を選定。

拠点候補	役所・支所	バス本数(本)	夜間人口	従業人口	滞在人口	施設の集積	上位計画の拠点	開発計画	選定結果	選定理由
1		19							不採用	※1
2		45							不採用	
3	●	109	●	●	●	●	●		不採用	※2
4	●	109	●	●	●	●	●		採用	



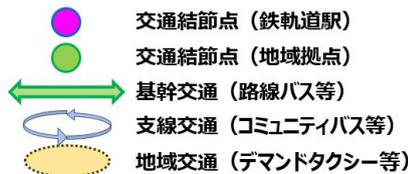
【選定理由】

※1) 拠点候補1、2は、条件が4つ未満のため不採用

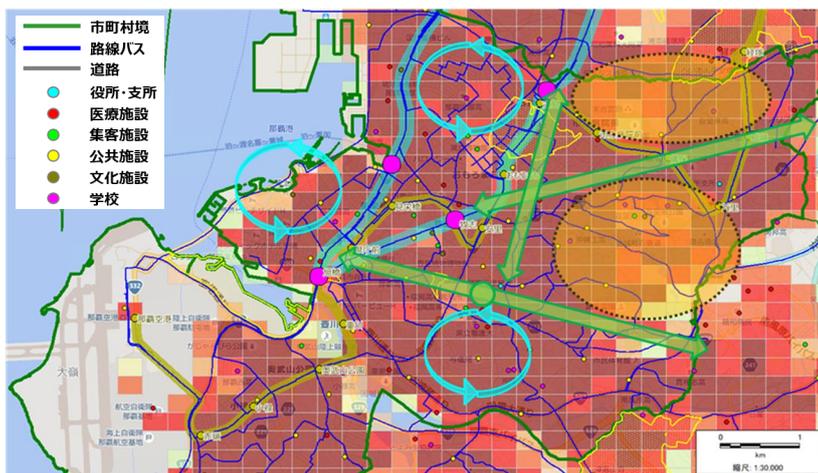
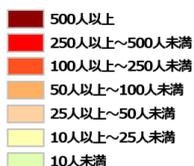
※2) 拠点候補3、4は、約1.5km圏内に位置するため、条件を最も満たす「4」を**採用**し、「3」は不採用

1-2 フィーダー交通再編のあり方の検討 各市町村における再編のあり方の検討

那覇市におけるフィーダー交通再編のあり方



250mメッシュ夜間人口
(令和2年国勢調査)

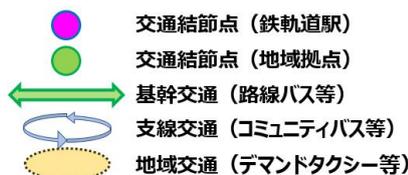


交通の位置づけ	対象地点およびエリア	役割・機能(運行形態等)
基幹交通	<ul style="list-style-type: none"> 旭橋駅付近から以西 牧志駅付近から以西 古島駅付近から交通結節点(地域拠点)(※沖縄赤十字病院付近)) 	<ul style="list-style-type: none"> 交通結節点(鉄軌道駅)と隣接する自治体(南風原町、西原町)および交通結節点(地域拠点(※沖縄赤十字病院付近))間の輸送。 人口集積があるエリアを運行し、既存の路線バスも多く運行しており、一定規模の輸送需要が想定されるため、大型バスによる定時定路線を高頻度で運行。
支線交通	<ul style="list-style-type: none"> 旭橋駅から北側エリア 古島駅から西側エリア 交通結節点(地域拠点(※沖縄赤十字病院付近))から南側エリア 	<ul style="list-style-type: none"> 最寄りの交通結節点(鉄軌道駅および地域拠点)までの輸送。 幹線交通ではカバーできないエリア(国道58号と国道330号の間、旭橋駅の北側、交通結節点(地域拠点(※沖縄赤十字病院付近))の南側)の輸送。 人口集積があるエリアを多く運行するが、既存の路線バスがあまり運行していないエリアが含まれるため、小型バスによる定時定路線を需要規模に応じて運行。
地域交通	<ul style="list-style-type: none"> 市立病院前駅から北側エリア 首里駅から南側エリア 	<ul style="list-style-type: none"> 最寄りの交通結節点(鉄軌道駅および地域拠点(※沖縄赤十字病院付近))までの輸送。 幹線交通および支線交通ではカバーできないエリア(市立病院前駅の北側、首里駅の南側)の輸送 一部人口密度が少ないエリアを運行するため、運行形態は、デマンド方式によるタクシーを運行。

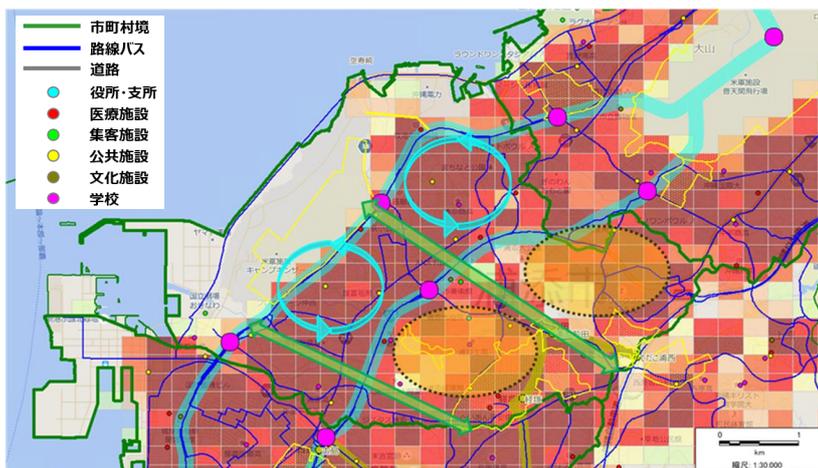
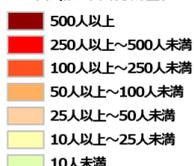
11

1-2 フィーダー交通再編のあり方の検討 各市町村における再編のあり方の検討

浦添市におけるフィーダー交通再編のあり方



250mメッシュ夜間人口
(令和2年国勢調査)

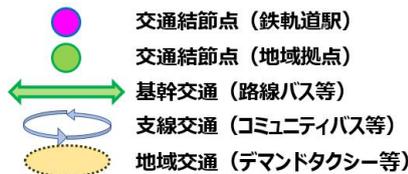


交通の位置づけ	対象地点およびエリア	役割・機能(運行形態等)
基幹交通	<ul style="list-style-type: none"> 国立劇場おきなわ付近から那覇市・西原町方面 牧港補給地区キャンプキンザーから那覇市・西原町方面 	<ul style="list-style-type: none"> 交通結節点(鉄軌道駅)と隣接する自治体(那覇市、西原町)間の輸送 人口集積があるエリアを運行し、既存の路線バスも多く運行しており、一定規模の輸送需要が想定されるため、大型バスによる定時定路線を高頻度で運行。
支線交通	<ul style="list-style-type: none"> 国道58号と国道330号の間のエリア 	<ul style="list-style-type: none"> 最寄りの交通結節点(鉄軌道駅)までの輸送 幹線交通ではカバーできないエリア(国道58号と国道330号の間)の輸送 人口集積があるエリアを多く運行するが、既存の路線バスがあまり運行していないエリアが含まれるため、小型バスによる定時定路線を需要規模に応じて運行
地域交通	<ul style="list-style-type: none"> 国道330号の南側エリア 	<ul style="list-style-type: none"> 最寄りの交通結節点(鉄軌道駅)までの輸送 幹線交通および支線交通ではカバーできないエリア(国道330号の南側)の輸送 一部人口密度が少ないエリアを運行するため、運行形態は、デマンド方式によるタクシーを運行

12

1-2 フィーダー交通再編のあり方の検討 各市町村における再編のあり方の検討

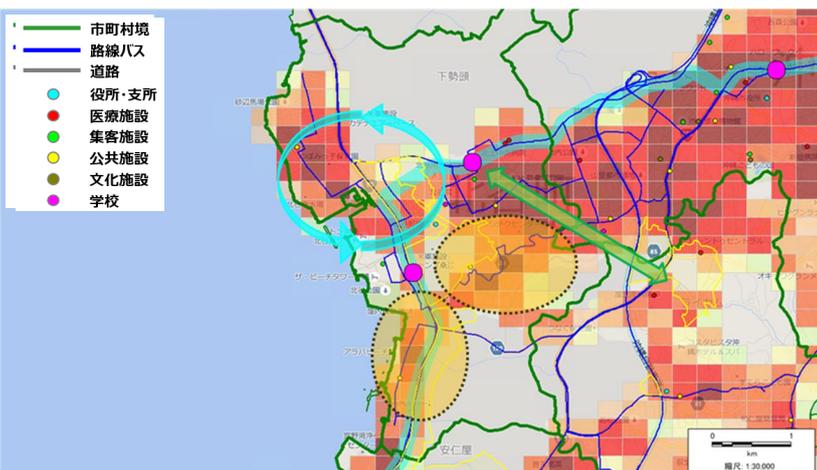
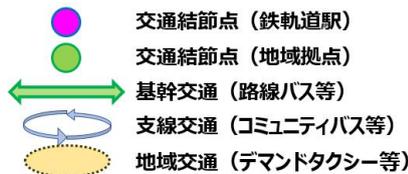
宜野湾市におけるフィーダー交通再編のあり方



交通の位置づけ	対象地点およびエリア	役割・機能(運行形態等)
基幹交通	<ul style="list-style-type: none"> ・普天間基地エリアから沖縄市方面 ・普天間基地エリアから琉球大方面 ・普天間基地エリアから宜野湾海浜公園方面 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通結節点(鉄軌道駅)と隣接する自治体(沖縄市、中城村)間の輸送 ・交通結節点(鉄軌道駅)と市北西部間の輸送 ・大規模な開発が見込まれる普天間基地エリアと各地を結ぶことで、一定規模の輸送需要が想定されるため、大型バスによる定時定路線を高頻度で運行
支線交通	<ul style="list-style-type: none"> ・交通結節点(鉄軌道)間のエリア(市西部) ・普天間基地エリアから市北部方面 	<ul style="list-style-type: none"> ・最寄りの交通結節点(鉄軌道駅)までの輸送 ・幹線交通ではカバーできないエリア(国道58号と国道330号の間、国道58号の北側、国道330号の南側、普天間基地エリアの北側)の輸送 ・人口集積があるエリアを多く運行するが、既存の路線バスがあまり運行していないエリアが含まれるため、小型バスによる定時定路線を需要規模に応じて運行
地域交通	<ul style="list-style-type: none"> ・普天間基地エリアから市東部方面 	<ul style="list-style-type: none"> ・最寄りの交通結節点(鉄軌道駅)までの輸送 ・幹線交通および支線交通ではカバーできないエリア(国道330号の南側)の輸送 ・一部人口密度が少ないエリアを運行するため、運行形態は、デマンド方式によるタクシーを運行

1-2 フィーダー交通再編のあり方の検討 各市町村における再編のあり方の検討

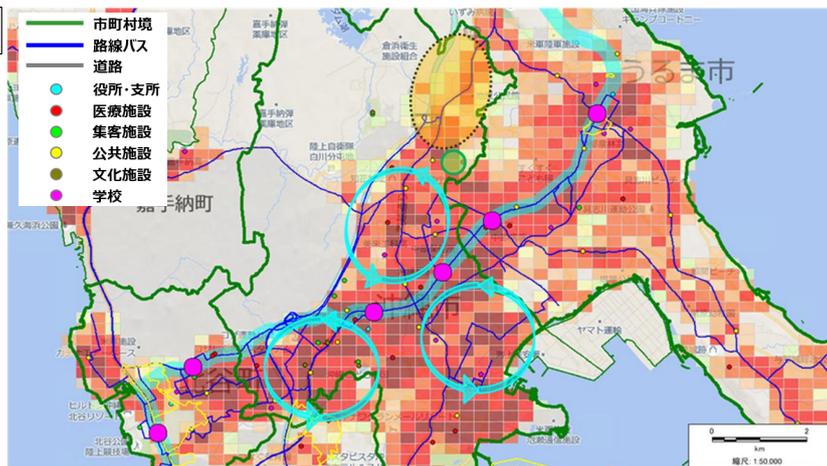
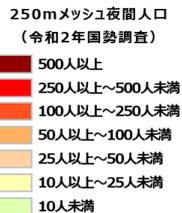
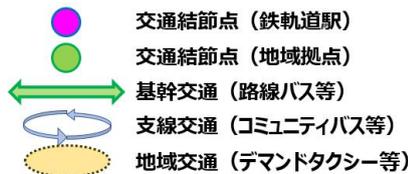
北谷町におけるフィーダー交通再編のあり方



交通の位置づけ	対象地点およびエリア	役割・機能(運行形態等)
基幹交通	<ul style="list-style-type: none"> ・交通結節点(鉄軌道)からライカム方面 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通結節点(鉄軌道駅)と隣接する自治体(北中城村)間の輸送 ・人口集積があるエリアを運行し、隣接する自治体の大規模集客施設(イオンモール沖縄ライカム)を結ぶことで一定規模の輸送需要が想定されるため、大型バスによる定時定路線を高頻度で運行
支線交通	<ul style="list-style-type: none"> ・交通結節点(鉄軌道)から町北部方面 	<ul style="list-style-type: none"> ・最寄りの交通結節点(鉄軌道駅)までの輸送 ・幹線交通ではカバーできないエリア(交通結節点(鉄軌道駅)から町の北側、交通結節点(鉄軌道駅)の間)の輸送 ・人口密度が少ないエリアや既存の路線バスがあまり運行していないエリアが含まれるため、小型バスもしくはコミュニティバスによる定時定路線を需要規模に応じて運行
地域交通	<ul style="list-style-type: none"> ・交通結節点(鉄軌道)から町南部方面 ・交通結節点(鉄軌道)から町西部方面 	<ul style="list-style-type: none"> ・最寄りの交通結節点(鉄軌道駅)までの輸送 ・幹線交通および支線交通ではカバーできないエリア(交通結節点(鉄軌道駅)の西側および南側)の輸送 ・一部人口密度が少ないエリアを運行するため、運行形態は、デマンド方式によるタクシーを運行

1-2 フィーダー交通再編のあり方の検討 各市町村における再編のあり方の検討

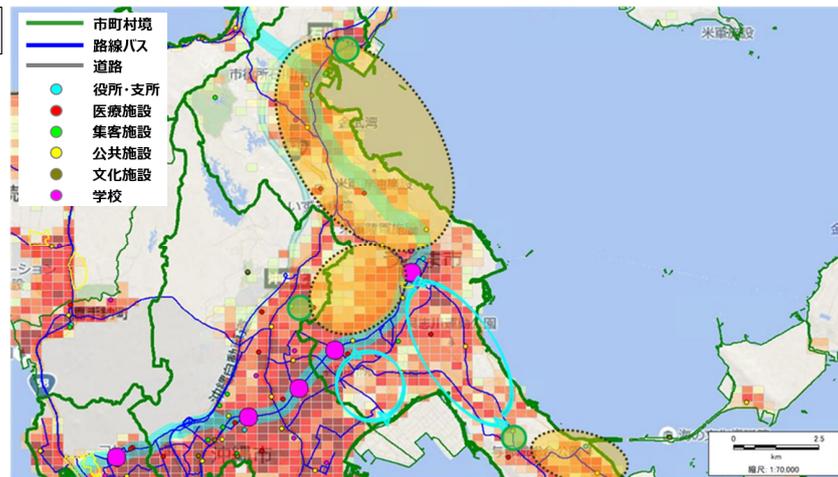
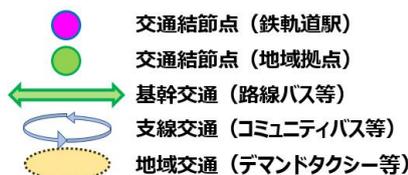
沖縄市におけるフィーダー交通再編のあり方



交通の位置づけ	対象地点およびエリア	役割・機能(運行形態等)
基幹交通	(特に無し)	
支線交通	<ul style="list-style-type: none"> 交通結節点(鉄軌道)から市南部方面 交通結節点(鉄軌道)と交通結節点(地域拠点(※中頭病院付近))の間 	<ul style="list-style-type: none"> 最寄りの交通結節点(鉄軌道駅)までの輸送 幹線交通ではカバーできないエリア(交通結節点(鉄軌道駅)から市の南側、交通結節点(鉄軌道駅)と交通結節点(地域拠点(中頭病院付近(※中頭病院付近)))の間)の輸送。 人口密度が少ないエリアや既存の路線バスがあまり運行していないエリアが含まれるため、小型バスもしくはコミュニティバスによる定時定路線を需要規模に応じて運行
地域交通	<ul style="list-style-type: none"> 交通結節点(地域拠点(中頭病院付近))から市北部方面 	<ul style="list-style-type: none"> 最寄りの交通結節点(地域拠点(※中頭病院付近))までの輸送 幹線交通および支線交通ではカバーできないエリア(交通結節点(地域拠点(※中頭病院付近))の北側)の輸送 一部人口密度が少ないエリアを運行するため、運行形態は、デマンド方式によるタクシーを運行

1-2 フィーダー交通再編のあり方の検討 各市町村における再編のあり方の検討

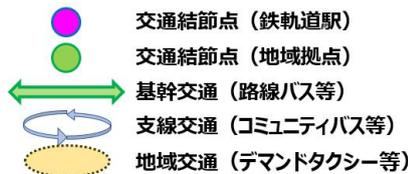
うるま市におけるフィーダー交通再編のあり方



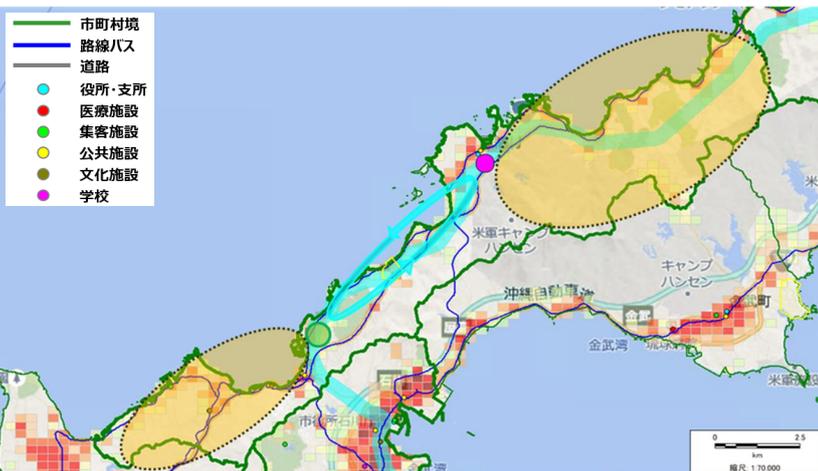
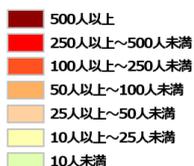
交通の位置づけ	対象地点およびエリア	役割・機能(運行形態等)
基幹交通	(特に無し)	
支線交通	<ul style="list-style-type: none"> 交通結節点(鉄軌道)と交通結節点(地域拠点(勝連庁舎付近))の間 	<ul style="list-style-type: none"> 最寄りの交通結節点(鉄軌道駅)までの輸送 幹線交通ではカバーできないエリア(交通結節点(鉄軌道駅)から市の南側、交通結節点(鉄軌道駅)と交通結節点(地域拠点(※勝連庁舎付近))の間)の輸送 人口密度が少ないエリアや既存の路線バスがあまり運行していないエリアが含まれるため、小型バスもしくはコミュニティバスによる定時定路線を需要規模に応じて運行
地域交通	<ul style="list-style-type: none"> 交通結節点(鉄軌道)と交通結節点(地域拠点(石川庁舎付近))の間 	<ul style="list-style-type: none"> 最寄りの交通結節点(鉄軌道駅、地域拠点(※石川庁舎付近、※勝連庁舎付近))までの輸送 幹線交通および支線交通ではカバーできないエリア(交通結節点(鉄軌道駅)の西側、交通結節点(地域拠点(※石川庁舎付近))の南側、交通結節点(地域拠点(※勝連庁舎付近))の南側)の輸送 一部人口密度が少ないエリアを運行するため、運行形態は、デマンド方式によるタクシーを運行 地域交通ではカバーできない市北部(交通結節点(地域拠点(※石川庁舎付近))から恩納村への輸送は、一般タクシー

1-2 フィーダー交通再編のあり方の検討 各市町村における再編のあり方の検討

恩納村におけるフィーダー交通再編のあり方



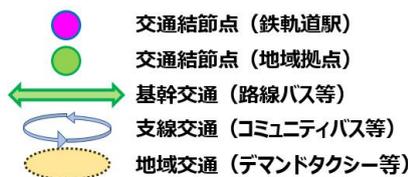
250mメッシュ夜間人口
(令和2年国勢調査)



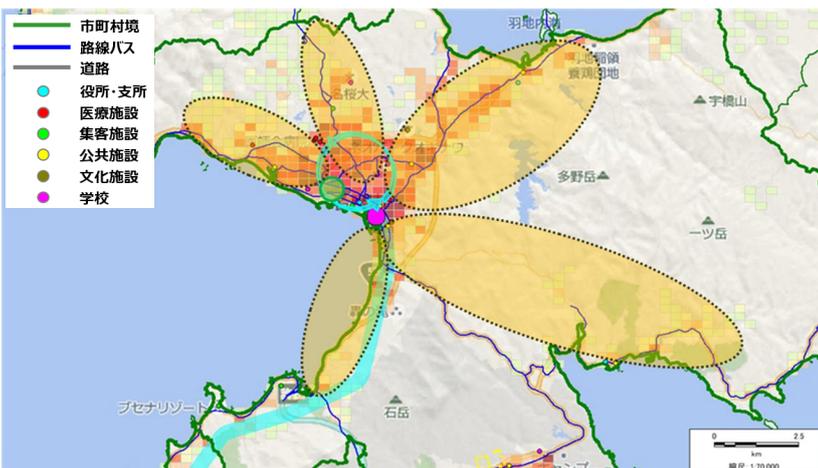
交通の位置づけ	対象地点およびエリア	役割・機能(運行形態等)
基幹交通	(特に無し)	
支線交通	<ul style="list-style-type: none"> 交通結節点(鉄軌道)と交通結節点(地域拠点(ムーンビーチ付近))の間 	<ul style="list-style-type: none"> 最寄りの交通結節点(鉄軌道駅)までの輸送 幹線交通ではカバーできないエリア(交通結節点(鉄軌道駅)から交通結節点(地域拠点(※ムーンビーチ付近))の間)の輸送 観光地(ムーンビーチ等)への輸送(アクセス) 人口密度が少ないエリアが含まれるが、県外来訪者等の観光地(ムーンビーチ等)へのアクセス手段確保のため、小型バスもしくはコミュニティバスによる定時定路線を需要規模に応じて運行
地域交通	<ul style="list-style-type: none"> 交通結節点(鉄軌道)から村東部方面 交通結節点(地域拠点(ムーンビーチ付近))から村西部方面の間 	<ul style="list-style-type: none"> 最寄りの交通結節点(鉄軌道駅、地域拠点(※ムーンビーチ付近))までの輸送 幹線交通および支線交通ではカバーできないエリア(交通結節点(鉄軌道駅)の東側、交通結節点(地域拠点(※ムーンビーチ付近))の西側)の輸送 人口密度が少ないエリアを運行するため、運行形態は、デマンド方式によるタクシーを運行 地域交通ではカバーできない交通結節点(地域拠点(※ムーンビーチ付近))からうるま市への輸送は、一般タクシー

1-2 フィーダー交通再編のあり方の検討 各市町村における再編のあり方の検討

名護市におけるフィーダー交通再編のあり方



250mメッシュ夜間人口
(令和2年国勢調査)



交通の位置づけ	対象地点およびエリア	役割・機能(運行形態等)
基幹交通	(特に無し)	
支線交通	<ul style="list-style-type: none"> 交通結節点(鉄軌道)と交通結節点(地域拠点(名護バスターミナル付近))の間 	<ul style="list-style-type: none"> 最寄りの交通結節点(鉄軌道駅)までの輸送 幹線交通ではカバーできないエリア(交通結節点(鉄軌道駅)から交通結節点(地域拠点(※名護バスターミナル付近))の間、交通結節点(鉄軌道駅)の北側)の輸送 人口密度が少ないエリアが含まれるため、小型バスもしくはコミュニティバスによる定時定路線を需要規模に応じて運行
地域交通	<ul style="list-style-type: none"> 交通結節点(鉄軌道)から市北西方面 交通結節点(鉄軌道)から市北方面 交通結節点(鉄軌道)から市北東部方面 交通結節点(鉄軌道)から市東南部方面 交通結節点(鉄軌道)から市西南部方面 	<ul style="list-style-type: none"> 最寄りの交通結節点(鉄軌道駅)までの輸送 幹線交通および支線交通ではカバーできないエリア(交通結節点(鉄軌道駅)から各方面(北西部、北部、北東部、南西部、南東部)の輸送 人口密度が少ないエリアを運行するため、運行形態は、デマンド方式によるタクシーを運行