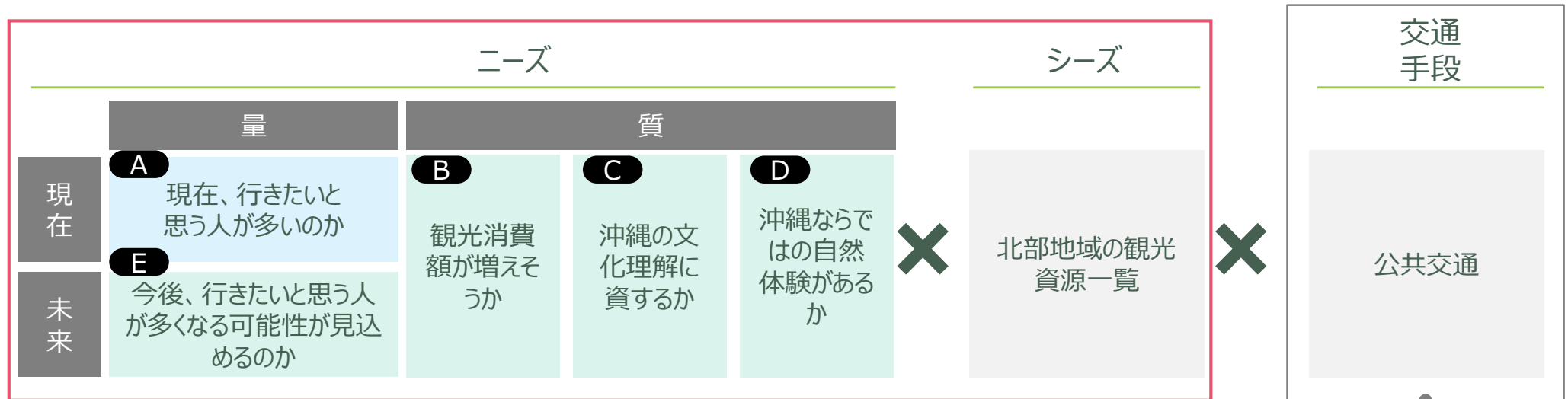


# 第5章

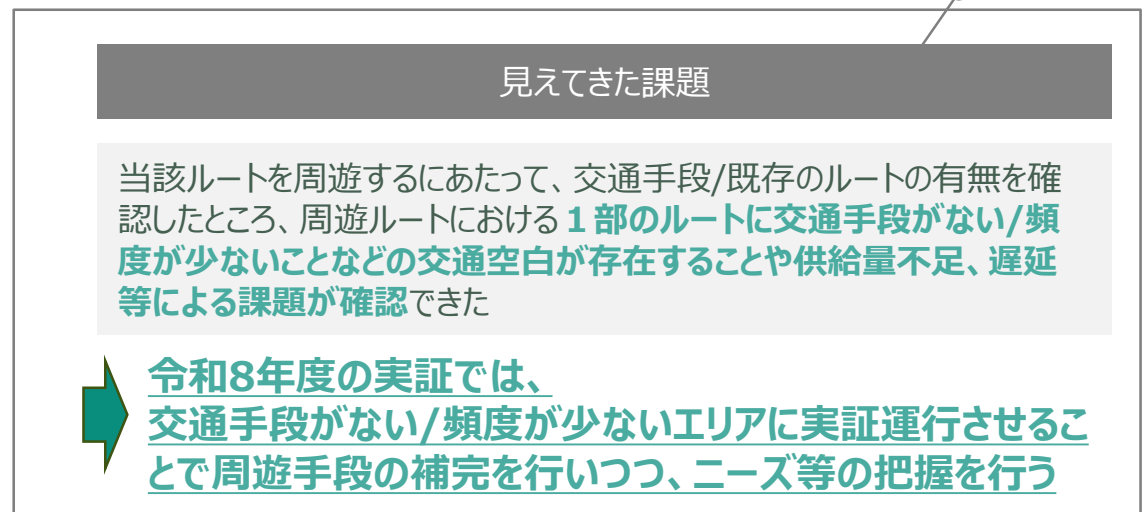
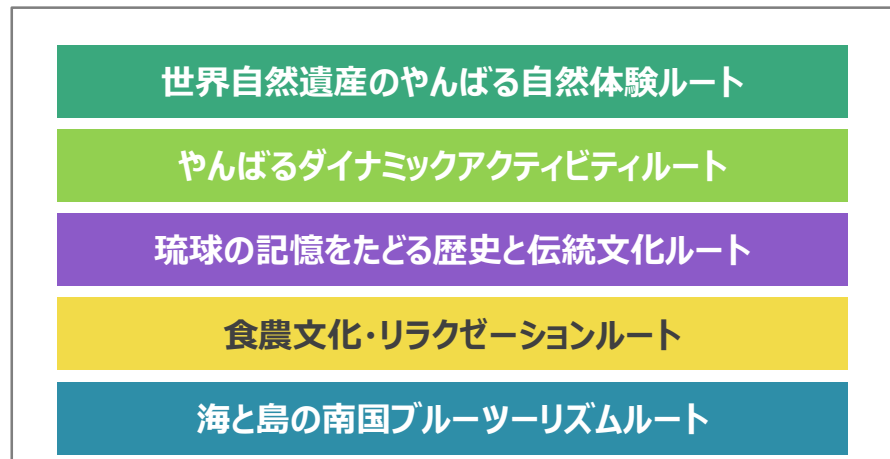
## 実現に向けた施策・事業案

## 次年度実証事業案の背景

北部観光周遊周遊の促進に向けたテーマ別ルート（案）作成の考え方に基づき、観光周遊ルートを作成した次に、当該ルートを周遊するにあたって、交通手段/既存のルートの有無を確認したところ、周遊ルートにおける一部のルートに交通手段がない/頻度が少ないことが確認できたため、これをR8年度の実証にて補完し、ニーズ等の把握を行う



上記の考え方に基づき、5つのルート案を作成



## 次年度における取り組み・実証案について

調査や各12市町村における観光部署、観光協会、生活交通部署、交通事業者等へのヒアリング内容を踏まえて、下記の取組案や実証案を想定した

取組内容（案）		実証内容（案）	
①	<p><b>交通情報統一サイトの構築に向けた検討・調整</b></p> <p>北部エリアに係る民間高速バス、路線・自治体バス、シャトル、オンデマンド、ライドシェア、レンタ&amp;シェアサイクル、カーシェア、レンタカー等の<b>すべての交通情報の一元化</b>サイト・ページの構築</p> <p><b>【当面の機能（案）】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>観光周遊ルート</li> <li>アクセスマップ</li> </ul> <p><b>【機能の必要性も含めて検討】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>経路検索（多手段比較） ：施設to施設（時間・費用・乗換・CO2）</li> <li>旅程生成 ：複数スポット、自動時刻連携、滞在時間調整など</li> <li>チケット連携 ：予約（周遊パス、シャトル、オンデマンド、体験）</li> <li>多言語対応</li> </ul>	③	<p><b>役割</b> 北部幹線（面積周遊の「幹」）を構築</p> <p><b>シャトル A</b></p> <p><b>停留</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>名護バスターミナル</li> <li>道の駅おおぎみやんばるの森ビジターセンター 東村のオンデマンドと接続</li> <li>道の駅ゆいゆい国頭 国頭村の国頭村周遊バス、くにがみAIバスと接続</li> <li>中継候補</li> </ul>
	<p>②</p> <p><b>商品販売（周遊パス等）実証化に向けた検討・調整</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>周遊パス： 路線バス、シャトル、オンデマンド、自治体バスの共通電子チケット（連携できるものから）、連携施設の特典（飲食・体験割引）</li> <li>バス商品販売（ひがし北海道のようなイメージ）</li> <li>セット商品（例：名護発・国頭1日周遊、やんばる体験、飲食クーポン）</li> <li>清算（乗車記録等による事前・事後清算）</li> </ul>		④
		⑤	<p><b>シャトル D</b></p> <p><b>役割</b> 離島への効率的なアクセス</p> <p><b>内容</b> 名護市街地から運天港へ、本部半島を經由せず、船のダイヤに合わせて直接運行する</p>

取り組み・実証案は、今後の実証化に向けた関係事業者や市町村等との詳細調整により、実施内容が変更となる可能性がある。

## R8年度実証内容（案）における関係エリア

No.	市町村	北部広域実証（案）				運行状況	
		交通情報一元化周遊バス	シャトルA 国頭－大宜見－名護	シャトルB/C 恩納－金武－宜野座	シャトルD 伊平屋－伊是名－今帰仁－名護	実装	実証 ※実証の時期を揃える
1	名護市	○	○ 右記と接続		○ 右記と接続	コミュニティバス、高速・路線バス多数	AIオンデマンド
2	本部町	○	渋滞対応(海洋博公園周辺)や北部振興事業で実施中の「もとぶオアシス整備事業」の整備に合わせた実証検討など			111,117,YKB,HLT,DE,エアポート,三島線,65,66,70,76,111,117	観光周遊バス
3	今帰仁村	○			○ 右記と接続	YKB,三島線,65,66	
4	恩納村	○		○ 右記と接続		20,120	ライドシェア
5	宜野座村	○		○ 右記と接続		77,111,117	
6	金武町	○		○ 右記と接続		77,111,117	
7	国頭村	○	○ 右記と接続			村営バス,67	周遊バス、AIバス
8	東村	○	△ ライドシェアと接続			コミュニティバス、公共ライドシェア	
9	大宜味村	○	○ ライドシェアと接続			67	公共ライドシェア
10	伊江村	○	観光ピーク期の運用検証、フェリー接続の設計(駐車場、遅延)、島内ラストワンマイル検証や「本部港立体駐車場整備事業」の整備に合わせた実証検討など			伊江島バス	
11	伊平屋村	○			○ 運天港アクセス改善	コミュニティバス	
12	伊是名村	○			○ 運天港アクセス改善		

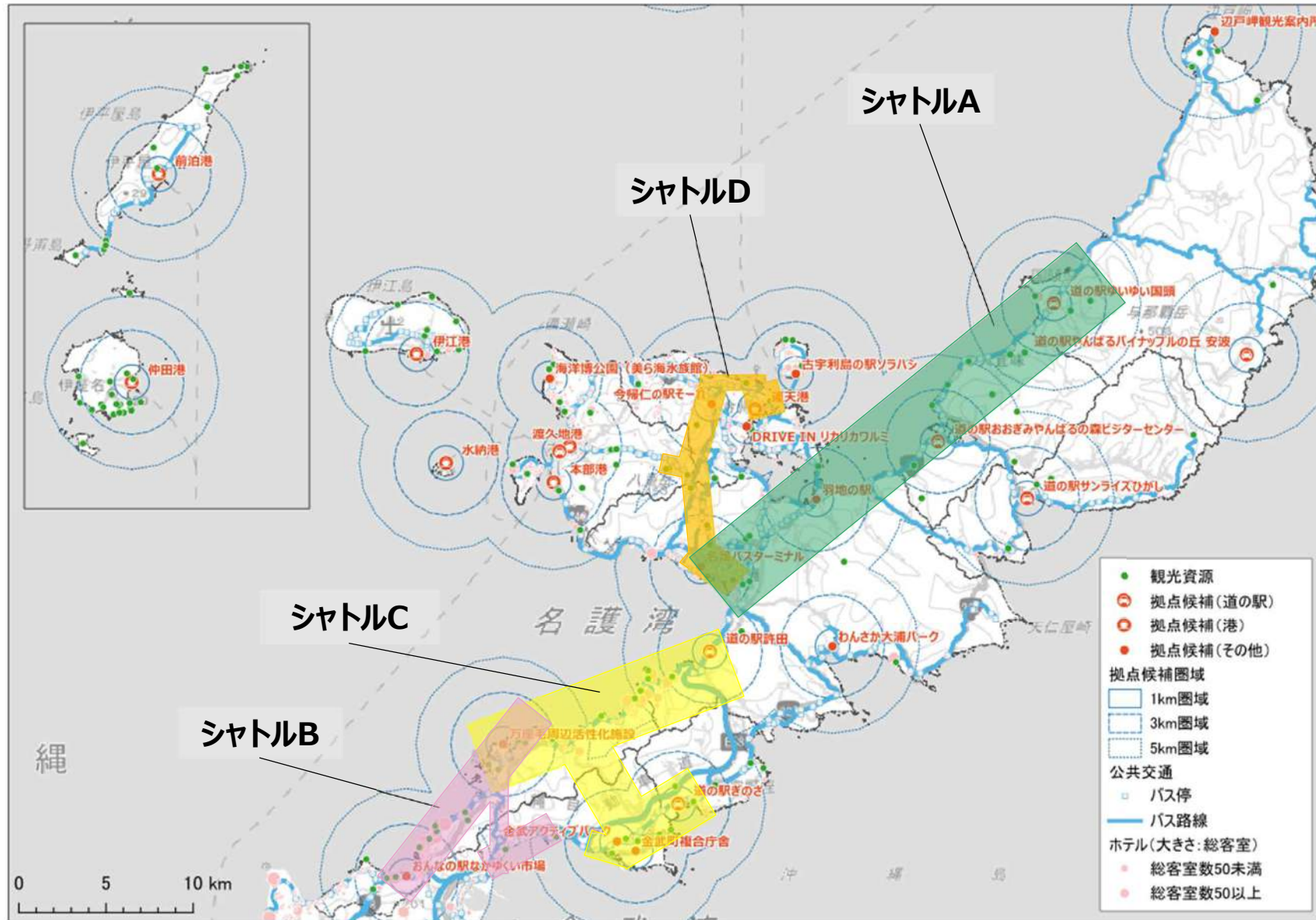
## 交通情報統一サイトの構築

1	背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 交通情報が事業者ごとに分散（高速、路線、コミバス、オンデマンド、ライドシェア、フェリー）</li> <li>• 遅延情報が把握できず、乗継できない不安も大きい</li> <li>• 多言語情報が不十分、乗り方がわからない</li> <li>• 各市町村・事業者がバラバラに発信しており、<b>利用者は運行している実態に基づいた正しい判断ができない</b></li> </ul>
2	自治体 ヒアリング	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 交通情報の一元化が最も重要。<b>情報が分散しているため利用者に届いていない可能性がある</b></li> <li>• 周遊バス・フェリー・路線バスの情報が統一されていないため<b>検索の手間や混乱を招く</b></li> <li>• <b>二次交通の周知不足が、利用されない最大の課題</b></li> <li>• 観光客は徒歩移動。情報がなければ使えない</li> <li>• フェリー接続情報と名護・運天アクセスの情報が必要</li> </ul>
3	交通事業者 ヒアリング	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>空港での正しい案内がないため、利用者がレンタカーに流れているのではないか</b></li> <li>• Googleに出しているが、<b>空港やホテルが交通情報を案内されていない</b></li> <li>• 乗り方がわからないインバウンドが多い</li> <li>• GTFSは整備済なので統一サイトで使ってほしい</li> <li>• 情報がバラバラで利用者が迷う。バス停とセットで案内してほしい</li> <li>• 拠点情報やフェリー情報を集約したサイトが必要</li> </ul>
4	実証として 必要な理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>北部の公共交通利用を「増やす仕組み」として情報統一は必須</b></li> <li>• <b>既存路線を活かすためにも「まず情報基盤」がなければ利用は伸びないと思われる</b></li> <li>• <b>広域的に遅延情報・乗継案内・フェリー連携が必要</b></li> </ul>

## 商品販売（周遊バス等）

1	背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 路線バス・周遊バス・コミバス・オンデマンドなど利用の組み合わせが複雑</li> <li>• 清算方式がバラバラで、観光客が使いにくい</li> <li>• 「レンタカーしか選択肢がない」状態が続く</li> </ul>
2	自治体 ヒアリング	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 共通周遊バスの導入に強い期待。電子化するとよい</li> <li>• 30分～1時間ヘッドならパスで観光客が使うのではないか</li> <li>• <b>生活交通と観光交通を両立できる仕組みが必要</b></li> <li>• 観光客を誘客できる「仕組み」が必要</li> </ul>
3	交通事業者 ヒアリング	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>北部域内のフリーパスは歓迎。収益按分は可能</b></li> <li>• OTOPaがあるが周知不足。実証で改善してほしい</li> <li>• <b>既存路線を使いながら周遊するパスは現実的</b></li> <li>• 周遊のしくみが観光全体を伸ばす</li> </ul>
4	実証として 必要な理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 「使い方の簡素化」が周遊を生むと思われるため、パスはその方策の一つではないか</li> <li>• <b>バス事業者も協力姿勢。按分方式も既存事例あり</b></li> <li>• <b>周遊パス＋特典連携で北部全体の滞在・消費を増やせる可能性</b>がある</li> </ul>

# 実証するシャトルコースの位置関係





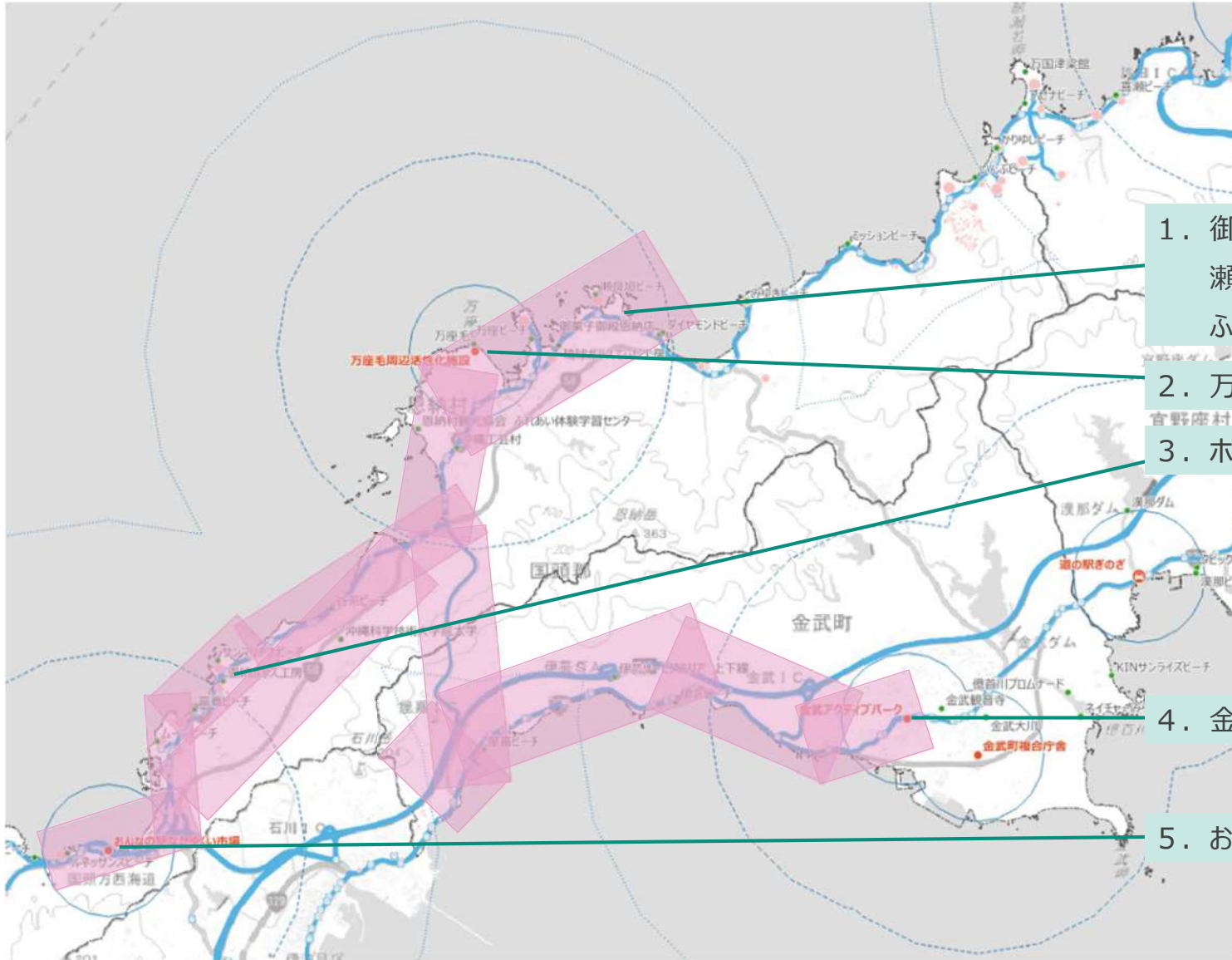
## シャトルAの実証実験の条件設定

<p><b>実証の目的</b> ・狙い</p>	<p>名護市街地から大宜味村・国頭村にかけての西海岸エリアは、やんばる国立公園の玄関口として自然景観や体験型拠点が連続している一方、観光客が公共交通を使って移動しにくく、名護→国頭方向の観光動線が弱い区間となっている。観光客が北部の自然・体験拠点へ周遊しやすい移動環境を確保できるかを検証する</p>	<p><b>対象利用者</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光客：国内・訪日／家族・自然体験・アクティビティ層</li> <li>地域住民（副次的）：名護市への移動、道の駅の利用者</li> </ul>
<p><b>運行方式</b></p>	<p>固定ポイント方式（定時運行） + 一部停留所の準デマンド（予約時のみ停車） ※国頭村、東村、大宜味村の運行する車両と接続</p>	<p><b>運行主体・体制</b></p>	<p>運行受託：タクシー／小型車運行事業者等 運転手要件：普通免許可 運行管理：コールセンター／タクシー事業者 予約受付：（Web/電話） 待機・休憩：道の駅（おおぎみやんばるの森／ゆいゆい国頭）を想定</p>
<p><b>車両タイプ</b></p>	<p>ジャパントクシー（最大4名） ～ ハイエース（最大9名） 普通車とする理由：狭隘区間の安全性、停車スペース確保、運転手確保</p>	<p><b>料金体系</b></p>	<p>実証料金（例）：1乗車500～800円</p>
<p><b>運行時間帯</b> ・頻度</p>	<p>9:00-18:00 ※既存路線の辺士名線と連携しながら国頭村、東村、大宜味村の運行する車両と接続</p>	<p><b>実証期間</b></p>	<p>2026年10月-2027年2月（5ヵ月）</p>
<p><b>対象エリア</b> ・停留所</p>	<p>前ページのとおり</p>	<p><b>評価指標</b> （KPI）</p>	<p>乗降者数、利用者属性、所要時間、回遊性、利用者満足度、住民利用の副次効果、既存交通への影響有無</p>

## シャトルAの背景と根拠

1	背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 北部三村（国頭・大宜味・東村）へのアクセスが弱い</li> <li>• <b>世界自然遺産エリアへの交通が弱く、各自治体で個別に運行、実証</b></li> <li>• <b>67系統の減便で利便性が低下し、名護⇄国頭への直行性が不足している可能性がある</b></li> </ul>
2	自治体 ヒアリング	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>名護に行く需要が多い</b>。国頭三村でつながる交通が必要</li> <li>• <b>名護～東～国頭の東海岸側での接続を希望</b></li> <li>• <b>世界自然遺産エリアへのアクセスを改善したい</b></li> <li>• <b>北部三村との接続強化が必要</b></li> </ul>
3	交通事業者 ヒアリング	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 名護以北は自社では手が回らない。行政の事業としてはあり</li> <li>• <b>既存路線だけでは東海岸が拾えない</b></li> </ul>
4	実証として 必要な理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>北部三村（世界自然遺産エリア）の面的周遊を支える「幹線」が必要</b></li> <li>• 名護バスターミナルを核に、三村の観光・生活の双方を捉える現実的手段</li> <li>• <b>各自治体で実施しているライドシェアや村営バス、実証運行と接続し、連携や利便性向上を狙う</b></li> </ul>
5	懸念・調整 事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>• タクシー車両ないしはハイエースクラスでの運行想定</li> <li>• <b>既存路線との競合</b>（名護BTー辺土名は既存路線系統67があり、同区間の利用者を奪う可能性） 将来的に、67系統は道の駅おおぎみ やんばるの森 ビジターセンター終点での折り返しはあり得るか 道の駅おおぎみ やんばるの森 ビジターセンターー道の駅 ゆいゆい国頭が当該シャトルの運行</li> <li>• <b>既存市町村運行ダイヤとの接続・連絡調整が必要</b>（北部3村は、東村：公共ライドシェア「notteco」、大宜味村：ライドシェア実証、国頭村：村営バス＋AIオンデマンドを運行しており、これらとの接続に関して調整必要）</li> <li>• 採算性が未知</li> </ul>

# シャトルBの運行エリア



1. 御菓子御殿、琉球ガラスていだ工房、  
瀬良垣ビーチ、万座ビーチ、沖縄工芸村、  
ふれあい体験学習センター

2. 万座毛周辺活性化施設

3. ホテル群

4. 金武アクティブパーク

5. おんなの駅なかゆくい市場

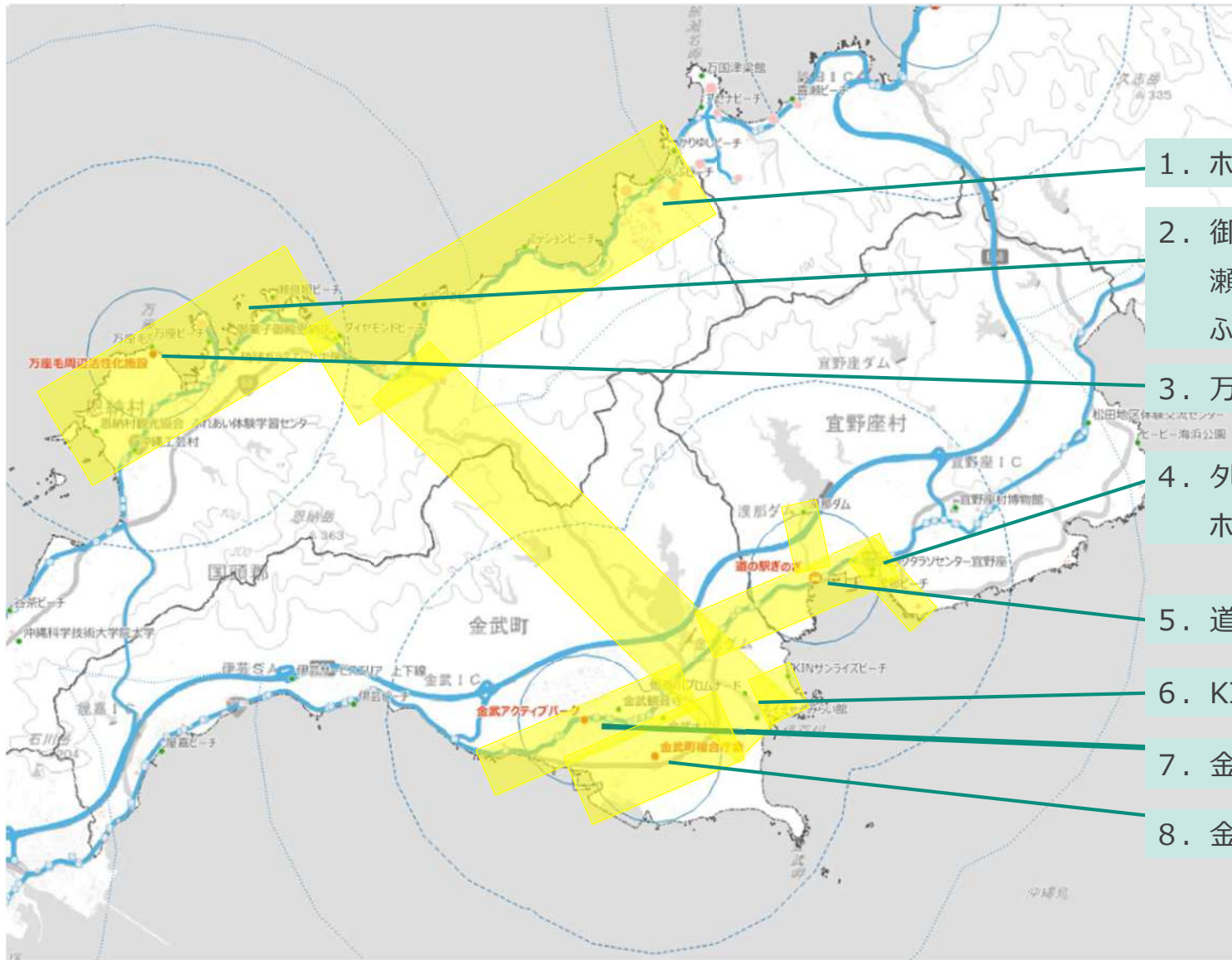
## シャトルBの実証実験の条件設定

<b>実証の目的 ・狙い</b>	<p>県道88号沿いの恩納村～金武町は、観光施設・宿泊施設・商業エリアが連続する東西回廊である一方、既存公共交通が十分でなく、観光客の移動の大半がレンタカーに依存している</p> <p>本実証では、この区間において観光客が周遊しやすい東西動線を確認できるかを検証し、需要規模・利用行動・時間帯別の特徴を把握することを目的とする</p> <p>また、万座毛周辺活性化施設と金武アクティブパークではシャトルB/Cの両方が時間帯をずらして乗り入れることにより、利便性向上を図る</p>	<b>運行時間帯 ・頻度</b>	<p>9:00 ～ 18:00</p>
<b>運行方式</b>	<p>固定ポイント方式（定時運行） ＋一部停留所の準デマンド（予約時のみ停車）</p> <p>※系統20/120 (平日：23本/日・片道、 土日：24本/日・片道)に接続</p>	<b>対象エリア ・停留所</b>	<p>前ページのとおり</p>
<b>車両タイプ</b>	<p>ジャパントクシー（最大4名） ～ ハイエース（最大9名）</p> <p>小型車とする理由：県道88号の狭隘区間の安全性、停車スペース確保、運転手確保</p>	<b>対象利用者</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光客：国内・訪日／飲食・買物・体験利用、家族・カップル層</li> <li>地域住民（副次的）：買物・商業利用、直売所利用</li> </ul>
<b>運行主体・体制</b>	<p>運行受託：タクシー／小型車運行事業者等 運転手要件：普通免許可 運行管理：コールセンター／タクシー事業者 予約受付：（Web/電話） 待機・休憩：道の駅を休憩・折り返しポイントとして活用</p>	<b>料金体系</b>	<p>実証料金（例）：1乗車500～800円</p>
<b>実証期間</b>	<p>2026年10月-2027年2月（5ヵ月）</p>	<b>評価指標 （KPI）</b>	<p>乗降者数、利用者属性、所要時間、回遊性、利用者満足度、住民利用の副次効果、既存交通への影響有無</p>

## シャトルBの背景と根拠

1	背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 県道88／104沿いは大きな交通空白地帯</li> <li>・ タクシー不足</li> <li>・ 夜間移動の困難</li> <li>・ 観光：恩納村に宿泊、飲食・買物・夜は金武、宜野座、うるまヘニーズ有</li> <li>・ 生活：恩納村はスーパーがない、買物は金武、宜野座、うるまへ</li> <li>・ 観光動線と通院・買物の生活交通とが重なる</li> </ul>
2	自治体 ヒアリング	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 88号・104号が交通課題エリア</li> <li>・ 夜間帰りの足がない</li> <li>・ 恩納のホテル客が金武町に来る動線を作りたい</li> <li>・ 金武町・宜野座で夜遊んで、恩納村の宿泊に戻ること1泊増える可能性がある</li> <li>・ 金武の医療アクセスが重要。県道88/104で結びたい</li> </ul>
3	交通事業者 ヒアリング	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 細道路は大型バスが入れない。小型シャトルに期待。役割分担ができる</li> <li>・ 既存路線では拾えないエリア。中型以下で補完すべき</li> </ul>
4	実証として 必要な理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 観光動線（ホテル⇔近隣エリア）が必要</li> <li>・ 三町村全てが「同じ方向性」を持つルート</li> <li>・ 小型シャトルが合理的</li> </ul>
5	懸念・調整 事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ タクシー車両ないしはハイエースクラスでの運行想定</li> <li>・ 既存路線との競合（88号・104号周辺にはすでに路線バス（120番、20番、48番、77番等）が存在。新しいシャトルが入ると既存線の利用者が移り、赤字がさらに悪化する可能性がある。）</li> <li>➡シャトルB/Cは片足が補完（空白地域）で設計ないしは南北横断移動での設計とする必要があるか</li> <li>・ シャトルB/Cの価値は夜間（飲食帰り）にも多く存在するが、夜間は運行が難しいのではないか</li> </ul>

# シャトルCの運行エリア



1. ホテル群
2. 御菓子御殿、琉球ガラスていだ工房、瀬良垣ビーチ、万座毛ビーチ、沖縄工芸村、ふれあい体験学習センター
3. 万座毛周辺活性化施設
4. タピックタラソセンター、漢那ビーチ、漢那ダム、ホテル
5. 道の駅ぎのざ
6. KINサンライズビーチ、億首川プロムナード
7. 金武アクティブパーク
8. 金武複合庁舎

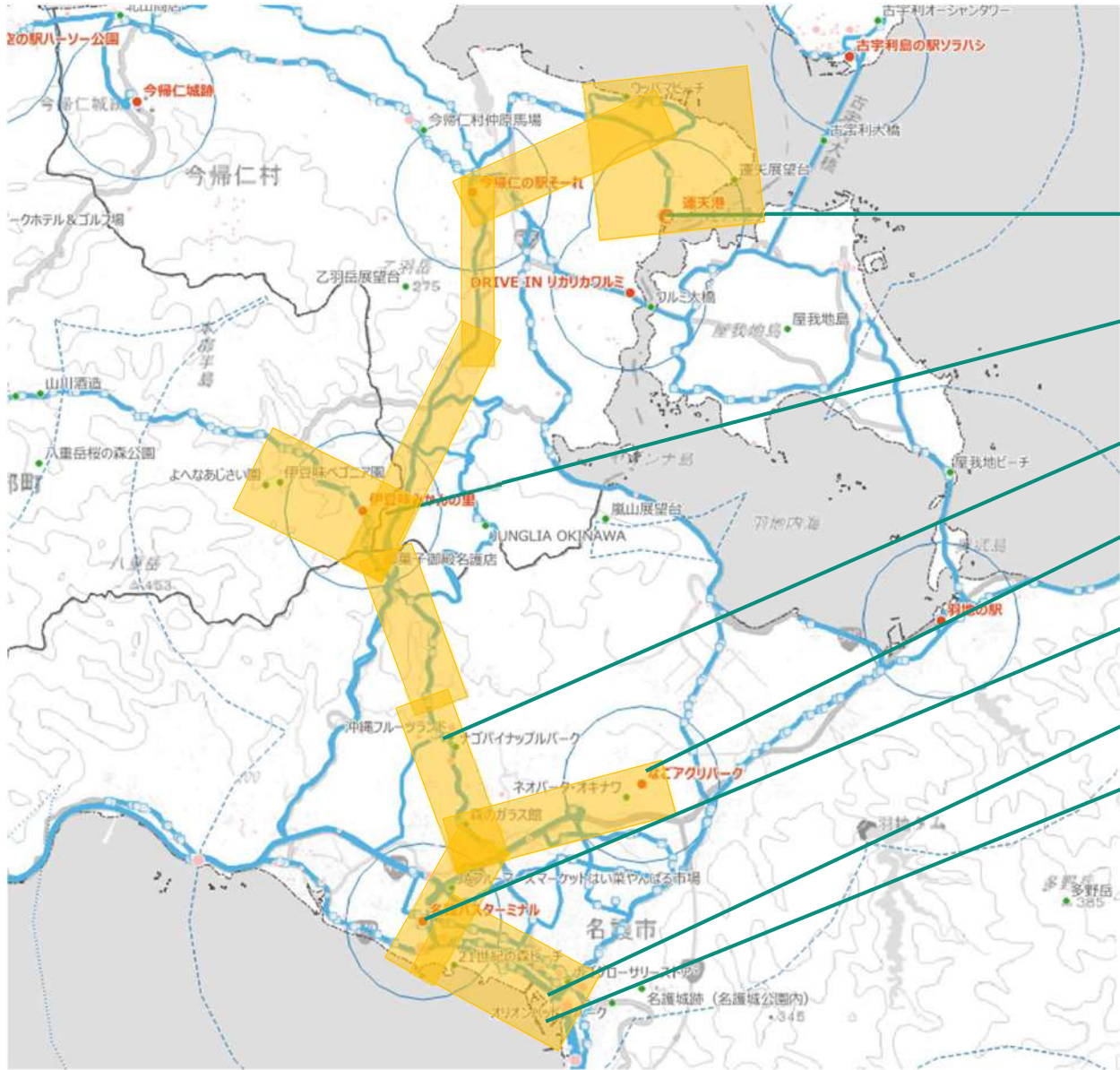
## シャトルCの実証実験の条件設定

<p><b>実証の目的 ・狙い</b></p>	<p>県道104号沿いに点在する「体験」「自然」「スポーツ」「道の駅」「ビーチ」を面的に結び、恩納村宿泊者の昼間の周遊性向上と、金武町「新開地」への夜間アクセスによるナイトタイムエコノミー創出を検証する</p> <p>本実証では、この区間に 観光周遊の新しい移動軸（東西移動）を作り、観光客の回遊行動を促進することを目的とする</p> <p>また、万座毛周辺活性化施設と金武アクティブパークではシャトルB/Cの両方が時間帯をずらして乗り入れることにより、利便性向上を図る</p>	<p><b>運行時間帯 ・頻度</b></p>	<p>昼間（観光周遊） : 10:00 ~ 16:00 夜間（繁華街アクセス） : 19:00 ~ 22:00</p>
<p><b>運行方式</b></p>	<p>固定ポイント方式（定時運行） + 一部停留所の準デマンド（予約時のみ停車）</p> <p>外出需要を想定した「昼夜二部制」を採用 夜間は恩納村ホテルと金武町・新開地間のみのナイトシャトルだけでよい ※系統20/120 (平日：23本/日・片道、 土日：24本/日・片道)に接続</p>	<p><b>対象エリア ・停留所</b></p>	<p>前ページのとおり</p>
<p><b>車両タイプ</b></p>	<p>ジャパントクシー（最大4名） ～ ハイエース（最大9名）</p> <p>小型車とする理由：県道104号の狭隘区間の安全性、停車スペース確保、運転手確保</p>	<p><b>対象利用者</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光客：国内・訪日／恩納村宿泊者</li> <li>地域住民（副次的）：買物・飲食利用</li> </ul>
<p><b>運行主体・体制</b></p>	<p>運行受託：タクシー／小型車運行事業者等 運転手要件：普通免許可 運行管理：コールセンター／タクシー事業者 予約受付：（Web/電話） 待機・休憩：道の駅ぎのざ／金武アクティブパークを想定</p>	<p><b>料金体系</b></p>	<p>実証料金（例）：1乗車500～800円</p>
<p><b>実証期間</b></p>	<p>2026年10月-2027年2月（5ヵ月）</p>	<p><b>評価指標 （KPI）</b></p>	<p>乗降者数、利用者属性、所要時間、回遊性、利用者満足度、住民利用の副次効果、既存交通への影響有無</p>

## シャトルCの背景と根拠

1	背景	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 県道88／104沿いは大きな交通空白地帯</li> <li>・ タクシー不足</li> <li>・ 夜間移動の困難</li> <li>・ 観光：恩納村に宿泊、飲食・買物・夜は金武、宜野座、うるまヘニーズ有</li> <li>・ 生活：恩納村はスーパーがない、買物は金武、宜野座、うるまへ</li> <li>・ 観光動線と通院・買物の生活交通とが重なる</li> </ul>
2	自治体 ヒアリング	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 88号・104号が交通課題エリア</li> <li>・ 夜間帰りの足がない</li> <li>・ 恩納のホテル客が金武町に来る動線を作りたい</li> <li>・ 金武町・宜野座で夜遊んで、恩納村の宿泊に戻ること1泊増える可能性がある</li> <li>・ 金武の医療アクセスが重要。県道88/104で結びたい</li> </ul>
3	交通事業者 ヒアリング	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 細道路は大型バスが入れない。小型シャトルに期待。役割分担ができる</li> <li>・ 既存路線では拾えないエリア。中型以下で補完すべき</li> </ul>
4	実証として 必要な理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 観光動線（ホテル⇄近隣エリア）が必要</li> <li>・ 三町村全てが「同じ方向性」を持つルート</li> <li>・ 小型シャトルが合理的</li> </ul>
5	懸念・調整 事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ タクシー車両ないしはハイエースクラスでの運行想定</li> <li>・ 既存路線との競合（88号・104号周辺にはすでに路線バス（120番、20番、48番、77番等）が存在。新しいシャトルが入ると既存線の利用者が移り、赤字がさらに悪化する可能性がある。）</li> <li>➡シャトルB/Cは片足が補完（空白地域）で設計ないしは南北横断移動での設計とする必要があるか</li> <li>・ シャトルB/Cの価値は夜間（飲食帰り）にも多く存在するが、夜間は運行が難しいのではないか</li> </ul>

# シャトルDの運行エリア



1. 運天港：伊平屋村・伊是名村アクセス改善
2. 御菓子御殿、みかんの里、ベゴニア園、よへなあじさい園へのアクセス改善
3. ナゴパイナップルパーク、沖縄フルーツランド、森のガラス館アクセス
4. ネオパーク・オキナワ、なごアグリパーク
5. 名護バスターミナル/名護バスターミナル前：既存路線との接続
6. 名護漁港：高速船（ジンベイマリン）と接続
7. 市街地各ホテル

## シャトルDの実証実験の条件設定

<p><b>実証の目的</b> ・狙い</p>	<p>本実証では、名護市街地・名護バスターミナル・市街地ホテルと運天港を結ぶ新たな「幹線アクセス」を形成し、離島アクセスの利便性向上と、名護市街～北部観光地の周遊促進を検証する。併せて、観光施設立寄りの需要、港アクセスの改善効果を明らかにすることを目的とする</p>	<p><b>対象利用者</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光客：国内・訪日／離島訪問者、名護市街地宿泊者</li> <li>地域住民（副次的）：伊是名村・伊平屋村民</li> </ul>
<p><b>運行方式</b></p>	<p>固定ポイント方式（定時運行） ＋一部停留所の準デマンド（予約時のみ停車） ※フェリー運行と接続</p>	<p><b>運行主体・体制</b></p>	<p>運行受託：タクシー／小型車運行事業者等 運転手要件：普通免許可 運行管理：コールセンター／タクシー事業者 予約受付：（Web/電話） 待機・休憩：なごアグリパーク・名護漁港を想定</p>
<p><b>車両タイプ</b></p>	<p>ジャパントクシー（最大4名） ～ハイエース（最大9名） 普通車とする理由：名護市街地のホテルや狭隘区間の安全性、停車スペース確保、運転手確保</p>	<p><b>料金体系</b></p>	<p>実証料金（例）：1乗車500～800円</p>
<p><b>運行時間帯</b> ・頻度</p>	<p>9:00-18:00</p>	<p><b>実証期間</b></p>	<p>2026年10月-2027年2月（5ヵ月）</p>
<p><b>対象エリア</b> ・停留所</p>	<p>前ページのとおり ※遅延・混雑リスクに対応するため、市街地・58号ホテル帯は限定停車とする</p>	<p><b>評価指標</b> （KPI）</p>	<p>乗降者数、利用者属性、所要時間、回遊性、利用者満足度、住民利用の副次効果、既存交通への影響有無</p>

## シャトルDの背景と根拠

1	背景	<ul style="list-style-type: none"><li>フェリー接続が公共交通で保証されていない</li><li>現在のフェリーは定刻厳守</li><li>やんばる急行バスは運天港行きの遅延で接続できない場合あり</li><li>やんばる急行バスは空港行きが本部町の時点で満員で乗車できない場合あり</li><li>運天港周辺は交通空白地帯</li></ul>
2	自治体ヒアリング	<ul style="list-style-type: none"><li>フェリー接続の交通がない</li><li>名護と運天港を結ぶ交通が最重要</li><li>本島での通院・買物の利便性向上にもなる</li><li>運天港周辺は交通空白地帯</li><li>名護バスターミナルが離島の入口になるべき</li></ul>
3	交通事業者ヒアリング	<ul style="list-style-type: none"><li>遅延時にフェリーが待ってくれず困っている</li><li>行政が間に入って接続をつくるべき</li><li>本部港・運天港の接続需要は高い</li></ul>
4	実証として必要な理由	<ul style="list-style-type: none"><li>離島3村（伊江・伊平屋・伊是名）の最大課題がフェリー接続と本島側での移動制約</li><li>名護バスターミナル⇔運天港を直接結ぶことで、離島への周遊が促進されるとともに生活利便性も向上</li></ul>
5	懸念・調整事項	<ul style="list-style-type: none"><li>タクシー車両ないしはハイエースクラスでの運行想定</li><li>やんばる急行との役割分担・遅延時案内調整が必要</li><li>フェリーは「定刻厳守」が基本方針</li><li>採算性不明</li><li>「生活者の通院・買物にも使える方が良い」</li></ul>