

南風原町総合交通戦略

令和5年（2023年）7月

南風原町

目次

第1章	南風原町総合交通戦略の概要	
1-1	計画の目的	1
1-2	計画の位置づけ	1
1-3	計画区域	2
1-4	計画年次	3
1-5	南風原町総合交通戦略の構成	4
第2章	地域を取巻く現状と課題	
2-1	南風原町の課題	6
2-1-1	住民ワークショップからの課題	8
2-1-2	送迎交通に関する課題及び今後の展開	12
第3章	南風原町総合交通戦略の考え方	
3-1	町が目指す将来像	13
3-2	計画目標及び実施施策	14
3-2-1	町内の交通課題	14
3-2-2	本町の特徴	16
3-2-3	施策の展開及び核となる考え方	19
3-3	展開の目標	23
第4章	具体的な施策の展開	
4-1	南風原町総合交通戦略の目標について	25
4-2	具体的な施策	27
4-2-1	展開方針1（自動車交通の円滑性の向上）	29
4-2-2	展開方針2（生活道路の安全性向上）	44
4-2-3	展開方針3（移動しやすい環境の整備）	49
4-3	施策パッケージの設定	61
4-3-1	パッケージの地域区分	61
第5章	南風原町総合交通戦略の展開	
5-1	目標値の設定	73
5-2	推進体制の構築	74
5-3	評価・改善の仕組み	75
■	付属資料	77

第1章 南風原町総合交通戦略の概要

1-1 計画の目的

「南風原町総合交通戦略」は、令和4年（2022年）7月に策定した「南風原町交通基本計画」の実現に向け短中期（約5～10年）における具体的な交通施策の展開を図る目的として策定する。

1-2 計画の位置づけ

「南風原町総合交通戦略」は、南風原町交通基本計画の実現に向けて、効果的、効率的な施策の展開を図る目的として、短中期（約5～10年）のアクションプログラムとして位置づける。国、県及び本町の上位関連計画と本総合交通戦略の位置づけは下図に示すとおりである。

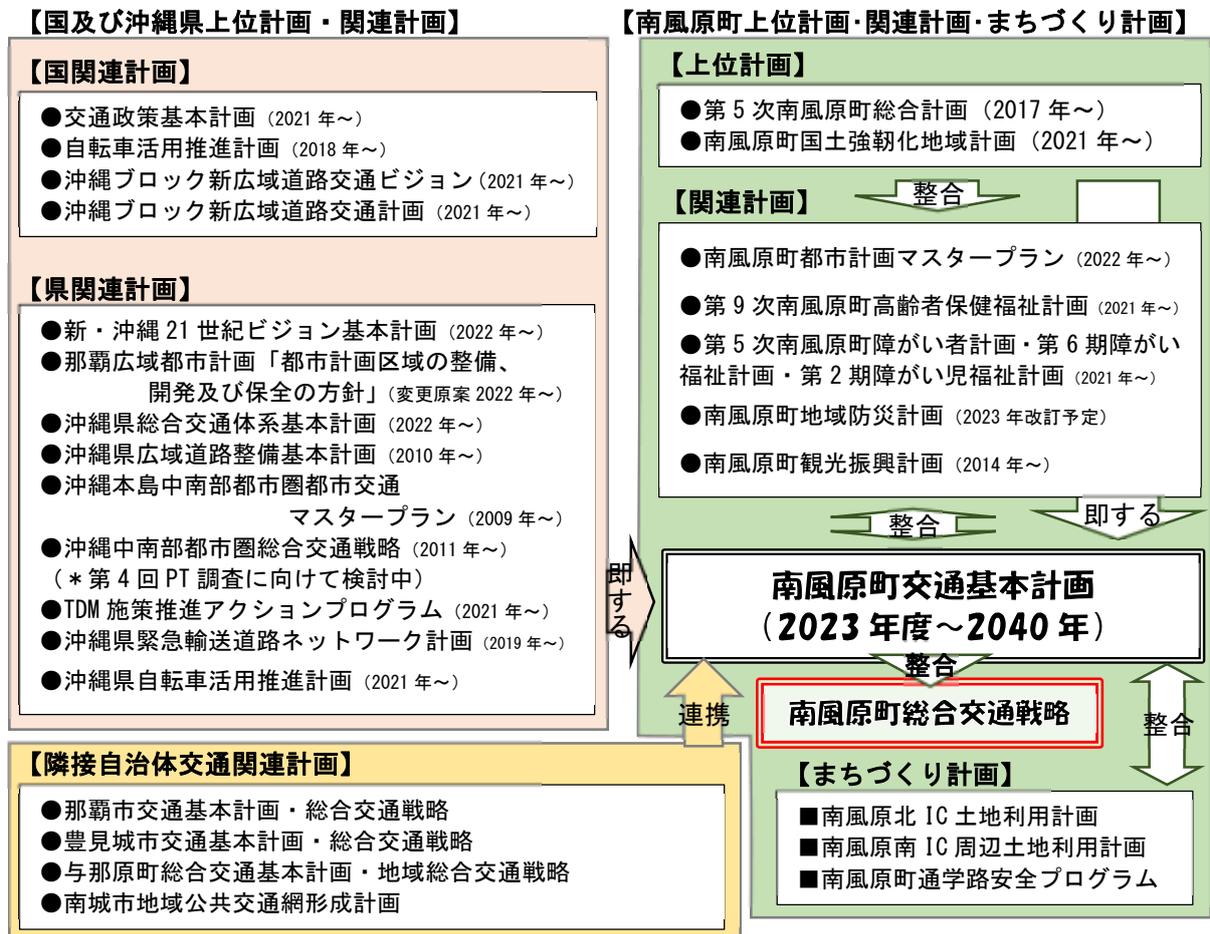


図 1-1 南風原町総合交通戦略の位置づけ

1-3 計画区域

「南風原町総合交通戦略」の計画区域は、本町全域を対象として検討するものとする。
また、本町隣接地域との連携及び広域連携の視点も踏まえるものとする。

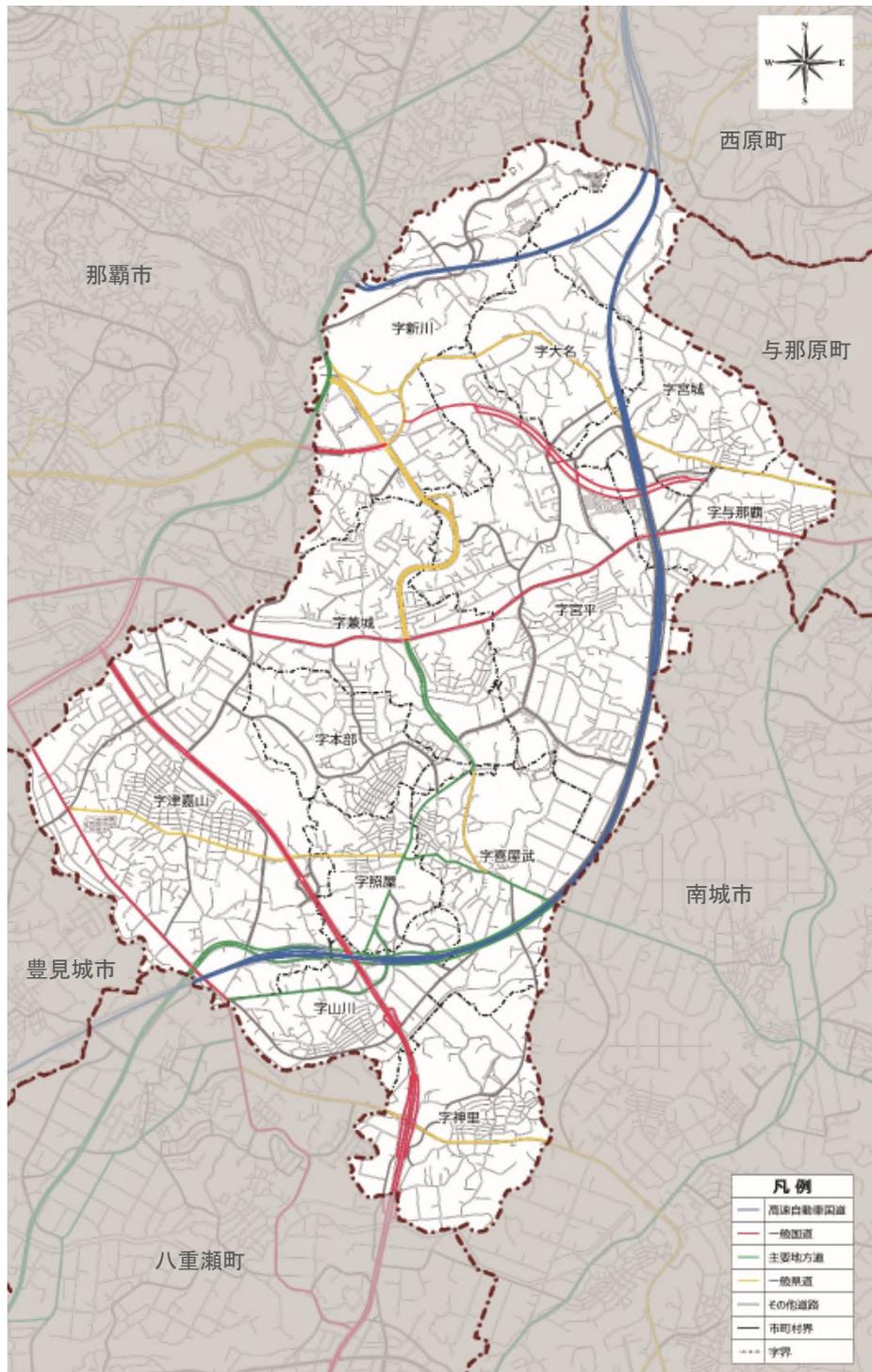


図 1-2 南風原町総合交通戦略の計画区域

1-4 計画年次

本総合交通戦略の目標年次については、本総合交通戦略の事業開始年次となる令和5年（2023年）から、南風原町交通基本計画の中間年となる令和15年（2033年）までの約10年間とする。

なお、本総合交通戦略の中間年となる令和10年（2028年）においては、個別施策や関連計画の進捗状況を検証し、必要に応じて内容の見直しについての検討を行うものとする。

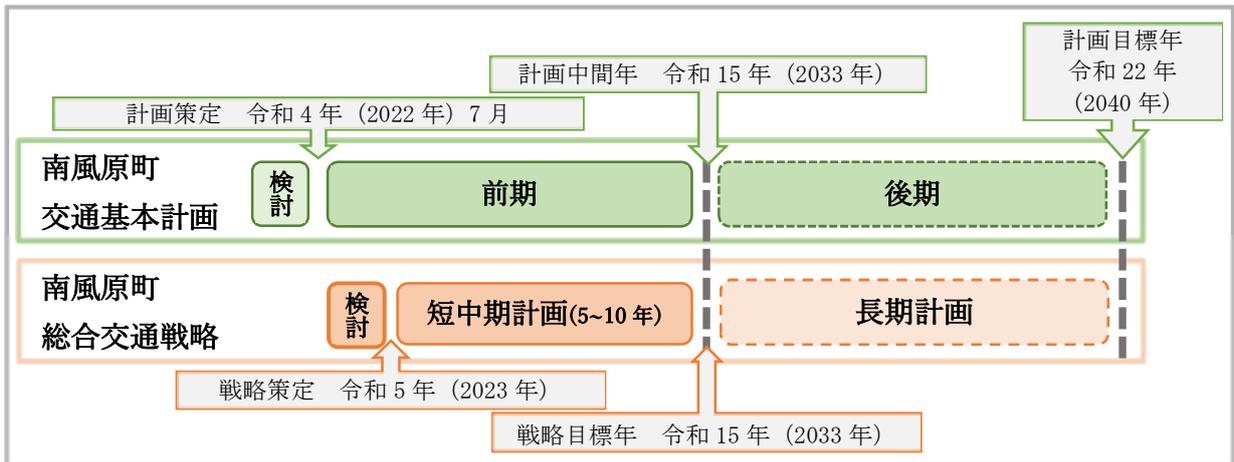


図 1-3 南風原町総合交通戦略目標年次

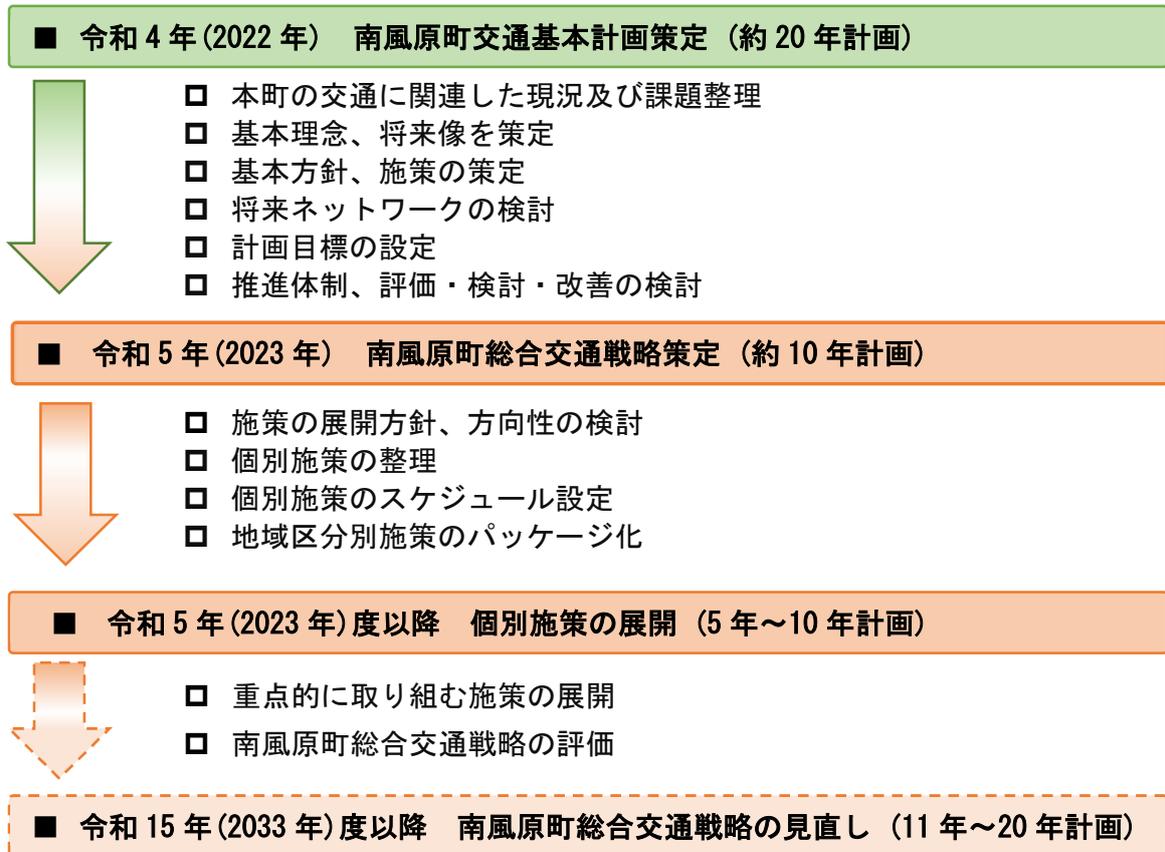


図 1-4 南風原町総合交通戦略の流れ

1-5 南風原町総合交通戦略の構成

「南風原町交通基本計画」について示した基本方針、施策及び計画目標に基づき、本総合交通戦略における具体施策等の検討を行う。

また、各施策の実実施スケジュール設定について関係機関へのヒアリングを実施。今後の施策を評価するための目標値について設定する。

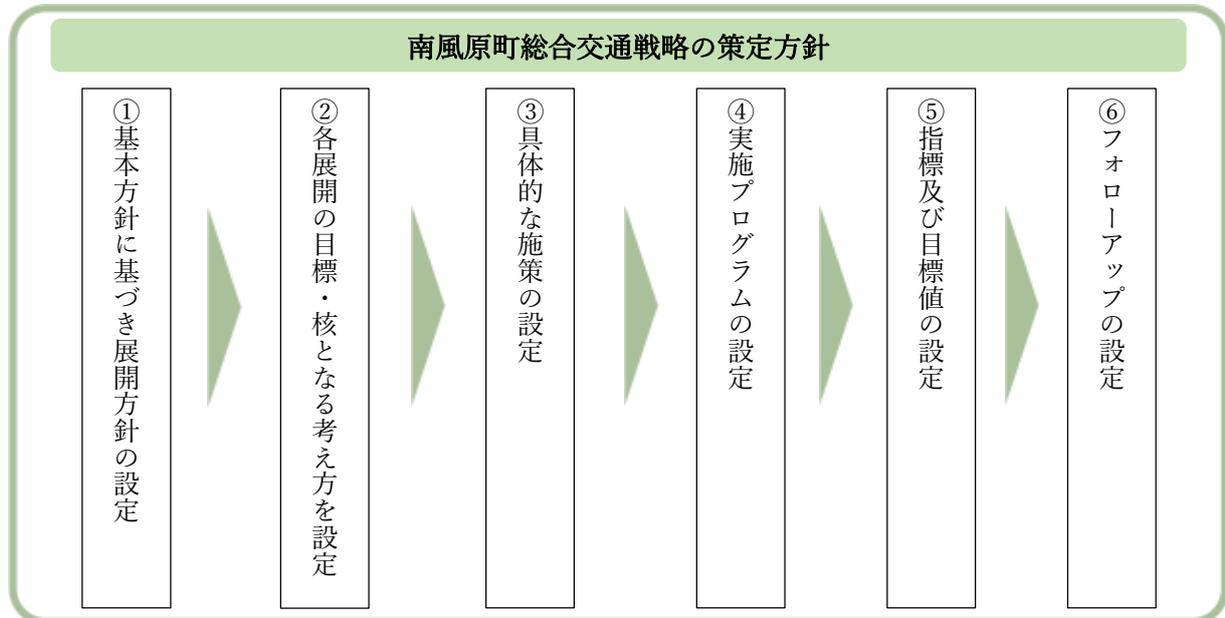


図 1-5 検討の流れ

① 基本方針に基づき展開方針の設定

- ・ 「南風原町交通基本計画」において示された基本方針に基づき、展開方針を設定

② 各展開の目標・核となる考え方を設定

- ・ 本総合交通戦略の目標年次である令和 15 年（2033 年）を目指して、短期（約 5 年）及び中期（約 10 年）における目標を示し、また、目標を達成するための核となる考え方について設定

③ 具体的な施策の設定

- ・ 核となる考え方に基づき、今後、実施していく施策について具体的な位置づけ
- ・ 施策を効果的・効率的に展開できるよう施策のパッケージ化を検討

④ 実施プログラムの設定

- ・ 各施策を戦略的に進めていけるよう、具体的な内容及び実施スケジュールを設定

⑤ 指標及び目標値の設定

- ・ 実施プログラム達成状況を評価するための指標及び目標値を設定

⑥ フォローアップの設定

- ・ 施策を確実に推進していくために推進体制について設定

第2章 地域を取巻く現状と課題

「南風原町交通基本計画」では、本町の現状（地形、土地利用、人口、移動特性、道路及び公共交通）、また、住民アンケート及び住民意見（メール等）からみえる課題について整理を行った。

「南風原町総合交通戦略」の策定にあたって、本町内各地域の生活道路における課題、地域住民の公共交通に関するニーズ調査として、また、町立学校（幼稚園、小学校、中学校）周辺における登下校時間帯の送迎交通を把握するため、各地域での住民ワークショップ、町立の学校への送迎交通に関する保護者アンケート調査を実施した。

■ 住民ワークショップ開催及び送迎交通に関する保護者アンケート調査のねらい

① 住民ワークショップ開催のねらい

本総合交通戦略を策定するにあたり、具体的に町民が地域の交通安全問題に関する認識と、町内外への移動ニーズ及び移動サービスを求めているか、把握することを目的として住民ワークショップを実施した。



図 2-1 住民ワークショップ状況

【住民ワークショップの内容】

1. 住民ワークショップ開催の説明
 - 1-1 住民ワークショップの目的
 - 1-2 南風原町の取り組み概要
2. グループ別に作業
 - 2-1 地域の交通安全について
 - 2-2 公共交通について
3. グループ毎に発表

② 送迎交通に関する保護者アンケート調査のねらい

町内の学校周辺では、登下校の時間帯において送迎交通による渋滞が発生し、地域住民及び徒歩登校の児童生徒の安全性が低下している。

本調査においては、町立幼・小・中学校における送迎交通の実態を把握し、今後の対策検討に用いる基礎資料収集を目的として実施した。

表 2-1 アンケート回収数

	配布数	回収数	回収率
幼稚園	505	296	58.6%
小学校	3,321	1,413	42.5%
中学校	1,458	212	14.5%

対象校		生徒数	計
幼稚園	南風原	130	505
	津嘉山	195	
	北丘	109	
	翔南	71	
小学校	南風原	916	3,321
	津嘉山	932	
	北丘	931	
	翔南	542	
中学校	南風原	830	1,458
	南星	628	
合計			5,284

2-1 南風原町の課題

本総合交通戦略において、今後の展開を整理するにあたり「南風原町交通基本計画」において示した本町の地形、土地利用、人口及び移動特性等を再整理し、さらに、本総合交通戦略において実施した住民ワークショップ、送迎交通に関する保護者アンケートの調査結果から見える住民のニーズ等を取りまとめた。

表 2-2 現状及びアンケート等からみえる課題

	現状からの課題	アンケート及び住民意見からみえる課題
地形	<ul style="list-style-type: none"> 北側地域では徒歩や自転車による移動が厳しいことから、<u>地形に影響されない、多様な移動手段の検討が必要</u>である 	<p>《アンケートからみえる課題》</p> <ul style="list-style-type: none"> <u>地形的な理由から、徒歩・自転車移動の問題</u>を感じている
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> <u>道路ネットワークとまちづくりを一体的に検討し、スプロールの防止や快適な交通環境の向上が必要</u>である 幹線道路の円滑性を確保するための、<u>沿線土地利用を含めた道路の位置づけを検討</u>する必要がある 	—
人口	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者の増加に伴い、<u>移動困難者への対策や高齢者の移動しやすい交通施策の検討が必要</u>である 人口増加に伴う発生交通の増加による交通環境の悪化が懸念されることから、<u>自家用車利用を抑える施策の検討が必要</u>である 今後の高齢化による移動困難者への<u>移動支援を含めた施策の検討が必要</u>である 	—
移動特性	<ul style="list-style-type: none"> 南風原町から半数の人が自動車を利用して移動していることから、国道329号及び507号等の幹線道路において渋滞が発生しており、<u>その対策が必要</u>である 路線バスの利用が低く、<u>渋滞緩和や移動困難者等への対策として、公共交通の利用促進が必要</u>である 自動車利用が難しい<u>移動困難者等への交通環境の向上を図る必要</u>がある 歩道のバリアフリー化等の検討を行い、<u>誰もが歩きやすいまちづくりを推進</u>する必要がある 	<p>《アンケートからみえる課題》</p> <ul style="list-style-type: none"> アンケート回答した<u>世帯の約95%が自動車</u>を保有し、自動車保有世帯の約<u>65%が2台以上</u>所有している 日常移動では平日約<u>80%、休日約85%</u>が自動車移動。バス利用については平日約8%から休日では4%に減少し、公共交通を利用した移動は8%以下となっており、<u>移動手段が自動車に偏っている</u> 自動車移動の理由として「<u>目的地まで直接行ける</u>」、「<u>複数の用事をすます</u>」等の<u>効率的な移動及び時間短縮を理由</u>として挙げている <p>《住民が認識する課題》</p> <ul style="list-style-type: none"> 小学校の登下校時における児童の<u>送迎交通による学校周辺の渋滞</u>への対策

	現状からの課題	アンケート及び住民意見からみえる課題
道路 交通	<ul style="list-style-type: none"> 今後、高齢者の増加に伴い、<u>高齢者に係る交通事故防止等の取り組み</u>が必要である 交通渋滞による生活道路への<u>通り抜け交通への対策</u>が必要である 渋滞の悪化により、<u>経済損失が課題</u>である <p>《交通量調査結果からの課題》</p> <ul style="list-style-type: none"> 生活道路において、通勤・通学時間帯の交通が日中に比べ多く、<u>通り抜け交通が流入している可能性</u>があり、今後、必要箇所においては通り抜け交通の実態を把握し、対策の検討が必要である 一部の付加車線が設けられていない交差点において、右折車両による後続車両への進行阻害が見られることから、<u>ボトルネック交差点への対応</u>についての検討が必要である 	<p>《アンケートからみえる課題》</p> <ul style="list-style-type: none"> <u>幹線道路及び右折帯が整備されていない交差点における渋滞を問題</u>に感じている 生活道路及び通学路において、<u>歩道の狭小及び未整備区間、ガードレールの未整備による危険性</u>を感じている 生活道路における<u>通り抜け交通や、学校の登下校時の送迎交通</u>についても<u>問題</u>を感じている 自動車、歩行者の視点から<u>自転車の車道及び歩道の走行に危険性</u>を感じている <p>《住民が認識する課題》</p> <ul style="list-style-type: none"> 南風原北、南 IC における<u>交通渋滞対策及びボトルネック交差点への付加車線の整備</u>が必要 <u>生活道路内の通り抜け交通、及び走行速度の抑制策</u>が必要（ゾーン 30 プラス、スクールゾーン） <u>生活道路及び通学路の安全対策</u>として、ガードレール、歩行空間及び横断歩道等の整備 夜間歩行の安全性向上の為の街灯整備、及び道路施設の維持管理
	<p>公共 交通</p> <ul style="list-style-type: none"> 多くの地域で発生している<u>公共交通不便地域への対処</u>が必要である 人口が集中している地域への<u>バス路線の見直し</u>が必要である <u>バス停までのアクセス環境が悪い地域等での、アクセス環境の向上</u>を図る必要がある 	<p>《アンケートからみえる課題》</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用については、<u>自宅からバス停（駅）までの距離、また、公共交通の運行（ルート、本数、運行時間）</u>について<u>問題</u>を感じている <u>バス待ち空間（上屋、ベンチ）</u>についても<u>問題</u>を感じている <u>公共交通の利用頻度が年数回程度</u>の理由として、「<u>バス停までの距離</u>」、「<u>バスの本数及び定時性、ルート不足</u>」等が挙げられている <p>《住民が認識する課題》</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在、人口が増加している津嘉山区画整理地区（国道 507 号バイパス）への新たなバスルートを増設 広域及び地域移動の向上、移動困難者の移動支援を図るための新たな公共交通システム（LRT、BRT、モノレール含む）の導入 バス利用環境整備（利用促進）としてのバス待ち空間整備

* 南風原町交通基本計画からの再掲載

2-1-1 住民ワークショップからの課題

(1) 交通問題に対する意見

各地域における交通問題に対し、必要と考えられる対策について地域住民のアイデアとして、「交通渋滞」、「生活道路、通学路の安全対策」及び「その他」の3つに分類し、結果として「生活道路、通学路の安全対策」に対する意見が最も多い傾向が見られる。

表 2-3 交通安全に対する地域アイデア

分類	交通問題の内容	対策案（地域アイデア）
交通渋滞	1 幹線道路等の朝・夕の渋滞	幹線道路の整備及び幹線道路の交差点改良の推進 取付け道路（町道）の右折帯整備、交差点改良
	2 連続交差点の渋滞	停止線位置の見直し、「停止禁止」標示の整備
	3 商業施設の出入（国道 329 及 507 号）	商業施設への負荷車線整備
	4 バスレーンによる円滑性の低下	バスレーン時間帯のリバーシブルレーンの導入
	5 右折信号の未整備	右折矢印信号の設置
生活道路、 通学路の 安全対策	6 通り抜け交通	ハンプ、通行規制
	7 スピード超過	速度抑制（安全速度標識）、ハンプ
	8 歩道が狭い、車道が狭く電柱が多い	無電柱化、電柱の移動、グリーンベルト
	9 白線の不明瞭（路肩）	白線整備、グリーンベルト
	10 優先道路の不明瞭（無信号交差）	「止まれ」標示、カラー舗装
	11 道路勾配（下りの速度）	滑り止め舗装
	12 事故の多発（単独）	滑り止め舗装、速度抑制、注意喚起看板
	13 事故の多発（無信号交差）	優先側の明確化（止まれ標示、カラー舗装）、交差点ハンプ
	14 見通し（カーブ、鋭角交差）	カーブミラー、優先の明確化、交差点改良
	15 見通し（草木の繁茂）	除草（維持管理）
	16 見通し（構造物）	カーブミラー、スムーズ横断歩道
	17 学校への送迎交通	学校 MM
	18 変則交差点	交差点改良
	19 生活道路への大型車進入	交通規制
20 人身事故の多発	交差点改良、信号位置の変更	
21 通学路横断歩道（無信号）	信号整備、スムーズ横断歩道	
その他	22 路上駐車	交通規制
	23 路面の凹凸	道路整備
	24 歩道路面が滑る	湧水対策

(2) 移動しやすい環境づくり

町民移動ニーズにおいて、町民がよく行く場所へ必要と考える移動手段について、地域毎に整理を行った。

ほとんどの地域では、町内全域移動が可能なコミュニティバス、デマンド交通との意見があるなか、宮平、喜屋武、神里地区では、コミュニティバス、デマンド交通に関する意見が少なく、当該3地域では、地域の中心を路線バスが通過しており、バス停までの移動距離や公共交通不便地域の広がり等の地域の特徴がひとつの要因として考えられる。

また、その他の意見では、日常の食品等の買物では、近隣の商業施設を利用することから、長距離移動を目的とした路線バスやコミュニティバスではなく、ドア to ドア形式の気軽に利用できるタクシー利用への補助に対する意見が多くあげられた。

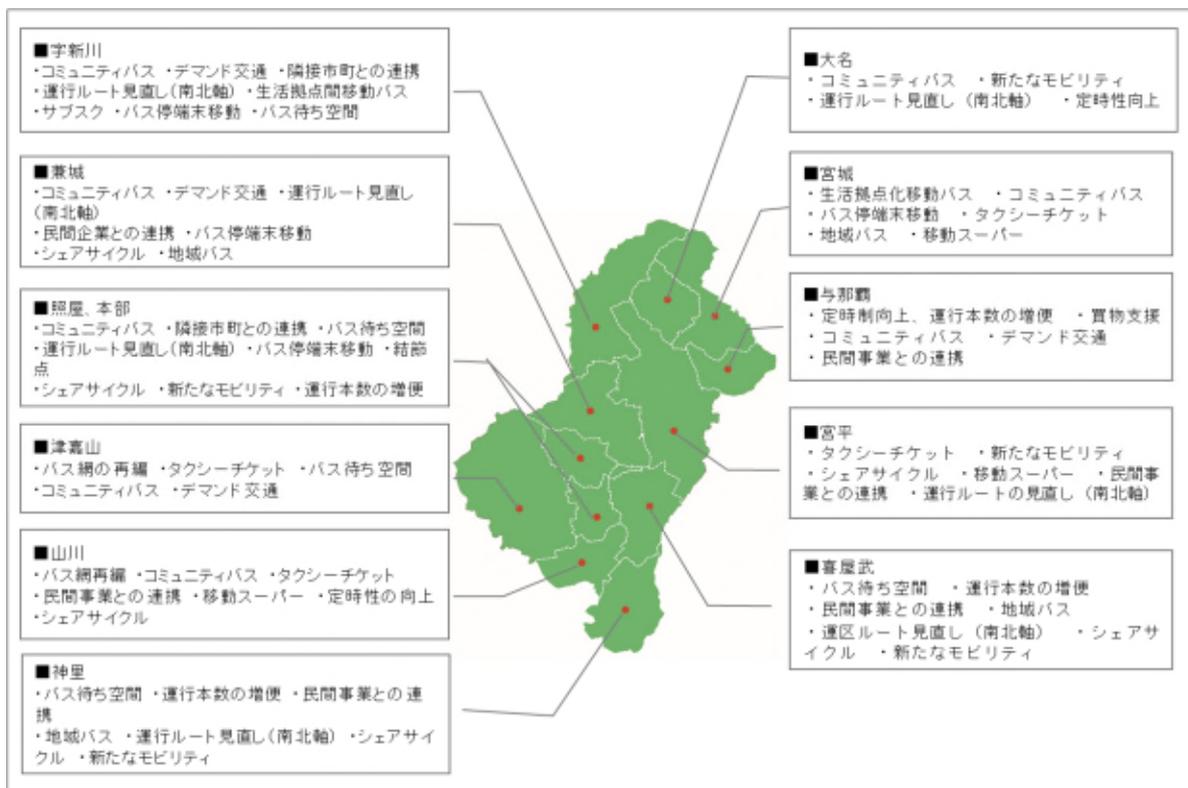


図 2-2 地域別移動手段のニーズ

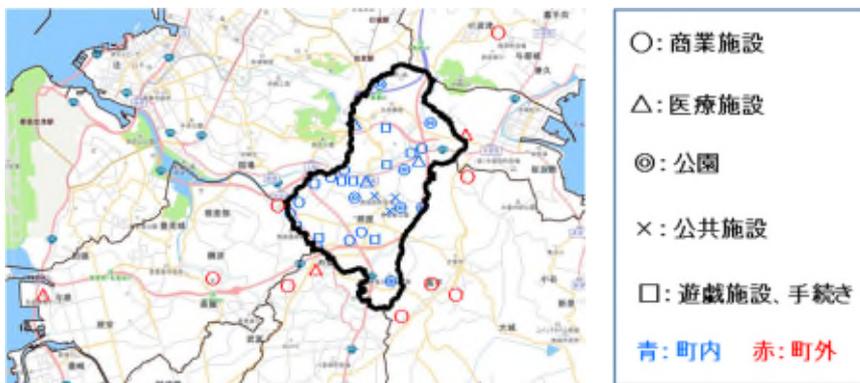


図 2-3 町民の移動先

各地域からあげられた移動手段のニーズについて、項目立てを行い下表に整理した。

項目は大きく5つ（路線バス、民間事業との連携、支線公共交通、自転車、新たなモビリティ）あげられており、その他ではタクシーチケット、地域バス等が挙げられている。

表 2-4 移動しやすい環境づくりに必要と考えられる事項

	移動しやすい環境づくりに必要な項目	備考
路線バス	定時性の向上	バスレーン整備
	運行本数の増便	利便性向上、利用促進
	バス待ち空間整備	上屋、ベンチの整備、コンビニでのバス待ち
	運行ルートの見直し	バス網の再編、南北軸のバス路線強化、国道507号バイパスへのルート導入 新川営業所、モノレール首里駅との連携
	運賃割引	サブスクリプションの導入
	交通結節点	乗り換えのシームレス化
民間事業との連携	買物支援	民間事業者が主体となって買物を支援
	民間事業者が運営する既存ストックを活用	商業施設、病院、福祉バスの活用
支線公共交通	生活拠点間移動バス	地域内移動の充実を図る
	コミュニティバス	
	デマンド交通	
自転車	自転車通行空間	自転車利用の安全性を高める
	駐輪場	バス停及び交通結節点からの端末移動
	シェアサイクル	
新たなモビリティ	電動キックボード	町内の拠点移動、バス停の端末移動
その他	パークアンドライド（P&R）	那覇空港自動車道の空地を利用した駐車場（公共交通への乗換え）
	移動スーパー	
	タクシーチケット	高齢者の買物（荷物持ち）の負担軽減
	地域バス	各地域で買物支援を行う（運転手は各地域、バスは町が準備）
	スクールバス	学校から遠距離の児童を対象とした通学支援

(3) 今後の展開について

前述で整理した住民ワークショップに対し、「交通安全対策」、「移動しやすい環境づくり」において、渋滞対策、道路整備の推進、また、支線公共交通の導入やタクシーチケット等を整理し、今後の検討として記載する。

表 2-5 今後の検討

令和5年度（2023年度）以降に検討・実施	
交通安全対策	<ul style="list-style-type: none"> ■ 渋滞対策 <ul style="list-style-type: none"> ・ 渋滞交差点に位置付けられている箇所について関係機関と連携し対策実施を促進 ・ その他渋滞交差点においても、現況を十分把握し対策について検討 ■ 生活道路安全対策区域指定の検討 <ul style="list-style-type: none"> ・ 関係機関調整 ・ 想定する区域（津嘉山小学校地区、北丘小学校地区、南風原小学校地区、翔南小学校地区、与那覇・宮城地区、兼城地区、山川地区、神里地区） ■ 指定区域の重点対策の検討、実施（ゾーン30プラス） <ul style="list-style-type: none"> ・ 関係機関との調整を行い、対策地域の優先度の検討、対策を実施 ■ 通学路指定の検討 <ul style="list-style-type: none"> ・ 住民ワークショップ意見、現地確認により通学路指定の可能性について検討 ■ 安全な歩行空間の創出 <ul style="list-style-type: none"> ・ 生活道路や通学路等において安全で安心な歩きやすい歩行空間を創出
移動しやすい環境づくり	<ul style="list-style-type: none"> ■ 端末移動 <ul style="list-style-type: none"> ・ 拠点（自宅）からバス停、バス停から拠点（目的地）や施設間の移動支援としたサイクルステーション導入等の検討 ■ 路線バス利用促進 <ul style="list-style-type: none"> ・ 既存の路線バス利用の向上を図るため、バス待ち空間を検討、整備 ■ 民間事業との連携 <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域交通の持続的な運用の可能性について、民間連携について検討 ■ 地域内移動 <ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者への「タクシーチケット」配布等による移動支援、また、本町内における支線公共交通のあり方について段階的に検討

2-1-2 送迎交通に関する課題及び今後の展開

本町内の町立幼・小・中学校の送迎交通に関する保護者アンケートの調査結果より、多くの園児、児童、生徒が自家用車により送迎されていることが把握できた。

また、登園・登校時の送迎は、同時刻（7：30～8：00）に送迎交通が学校周辺に集中しており、当該時間帯において学校周辺での送迎交通による渋滞が発生しているものと予想される。

今後、送迎交通の抑制を図るため、送迎交通の課題、今後の展開について下表に整理した。

表 2-6 今後の検討

令和5年度（2023年度）以降に検討の実施	
送迎交通の現状・課題	<ul style="list-style-type: none"> ■ 自家用車送迎の実態 <ul style="list-style-type: none"> ● <u>登園・登校時は全体の約53%、降園・下校時では全体の約47%が自家用車による送迎</u> ● 特に、幼稚園の自家用車による送迎が最も多く登園約80%、降園約95% ● <u>小学校では登校約50%、下校約40%、中学校では登校約35%、下校約18%が自家用車による送迎</u> ■ 送迎の時間帯 <ul style="list-style-type: none"> ● 登園・登校時の時間帯では、<u>7時30分からの30分間に全体の約70%が集中</u> ● 小中学校の下校時間のピークは <u>18時30分からの30分間に集中</u>
今後の展開	<ul style="list-style-type: none"> ■ 生活道路対策 <ul style="list-style-type: none"> ● 歩行空間の創出 ■ 自家用車送迎の理由を基に送迎交通抑制について検討 <ul style="list-style-type: none"> ● 送迎交通の抑制策として、学校MMの可能性検討 ● 教育委員会、学校、PTAとの意見交換 ● 学校MMの実施スケジュール検討 ● 学校MMの実施、効果検証

※MM（モビリティ・マネジメント）とは

当該の地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（=かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組みを意味するものである。

（国土交通省 モビリティ・マネジメントパンフレット参照）

第3章 南風原町総合交通戦略の考え方

3-1 町が目指す将来像

「南風原町交通基本計画」では、本町の上位計画である「南風原町都市計画マスタープラン」に掲げられている目標のひとつ「誰もが快適に移動しやすい交通体系のまちづくり」を基本理念として、目指すべき将来像、基本方針が示され、本総合交通戦略においては、それら基本理念等に基づき策定を行う。

【基本理念】

誰もが快適に移動しやすい交通体系のまちづくり

【目指すべき将来像】

- 《将来像①》：都市と地域をつなぐ交通
- 《将来像②》：人と環境にやさしい安全・安心な交通

【目指すべき交通体系に向けた基本方針】

- 基本方針1：体系的な道路ネットワークの構築
- 基本方針2：公共交通の利用促進
- 基本方針3：安全・安心な交通環境の創出
- 基本方針4：交流機能の向上

課題に対応

【本町における交通に関する課題】

- | | |
|----------------------------|-------------------|
| □ <u>課題1. 体系的な道路ネットワーク</u> | (基本方針 1, 2, 3, 4) |
| □ <u>課題2. 公共交通の利用環境</u> | (基本方針 2, 3, 4) |
| □ <u>課題3. 安全・安心な生活環境</u> | (基本方針 1, 3) |
| □ <u>課題4. 交流拠点</u> | (基本方針 2, 4) |
| □ <u>課題5. 循環型・低炭素型</u> | (基本方針 2, 3, 4) |

南風原町交通基本計画より再掲載

図 3-1 本町が目指すべき将来像

3-2 計画目標及び実施施策

3-2-1 町内の交通課題

「南風原町交通基本計画」において、本町交通に関する課題を大きく5つ（体系的な道路ネットワーク、公共交通の利用環境、安全・安心な生活環境、交流拠点及び循環型・低炭素型）に分類。（南風原町交通基本計画より再掲）

■町内の交通課題

課題1.体系的な道路ネットワーク

- 広域幹線道路の構築
- 地域内及び広域移動を支える道路ネットワークの構築
- 道路の段階構成
- 渋滞交差点の改善
- 歩きやすい歩行空間の創出 等

課題2.公共交通の利用環境

- だれもが利用しやすい公共交通機関
- 公共交通不便地域の解消
- 公共交通の利用促進 等

課題3.安全・安心な生活環境

- 既存道路の幅員再構築
- 自転車ネットワークの構築
- 生活道路や通学路の通過交通対策
- 災害に強い道路網の構築 等

課題4.交流拠点

- 各交通手段の有機的な連携
- 交通結節点を中心とした地域観光との連携
- 地域の交流拠点の構築

課題5.循環型・低炭素型

- 自家用車利用に偏らない生活スタイルの構築

図 3-2 本町が抱える交通課題

本町に隣接する地域と那覇市を繋ぐ幹線道路において渋滞が発生しており、渋滞を避けるために地域内の生活道路への通り抜け交通が流入し生活道路の安全性が低下している。

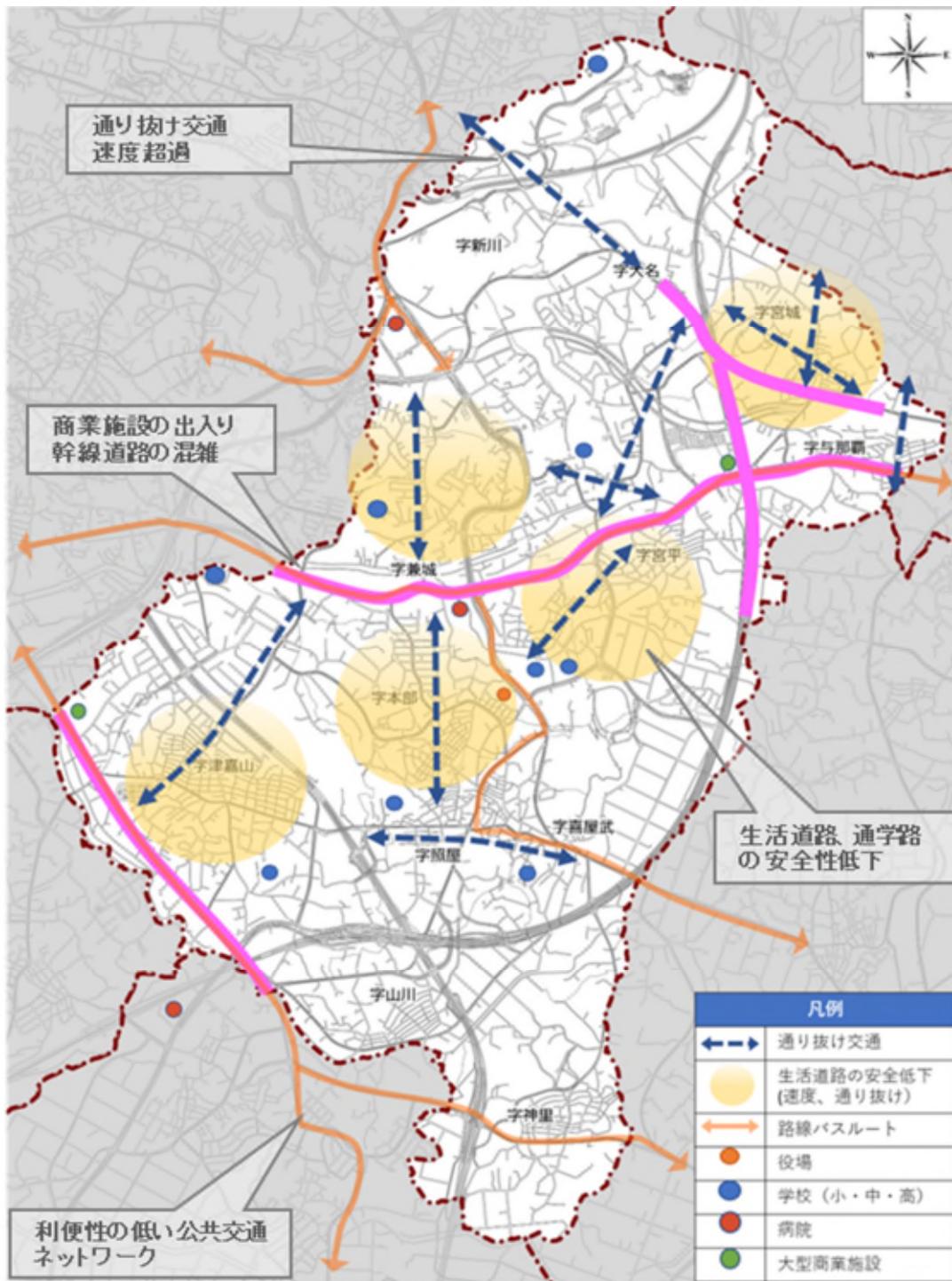


図 3-3 本町の交通の現状

3-2-2 本町の特徴

本町は、本島南部の中心に位置し、唯一海に面していない自治体であり、また、地域の北側は起伏が激しい地域となっている。

また、県都である那覇市に隣接し、人口も年々増加し、本町内及び周辺においては商業施設等が多く立地し、利便性の高い地域となっている。

本町の地域的特徴を下表に整理する。

表 3-1 本町の特徴

幹線道路が整備され、どこにでも行ける交通の便が良い南風原町！	
特徴	① 那覇市と市町村を繋ぐ広域幹線道路があり、交通結節点としての位置付けもある
	② 生活圏内に利便施設がある
	③ 国道 329 号から北側の地形は起伏が激しく、特に高齢者の移動が困難と推測される
	④ まちの魅力は地域の中にあり、歩いて体感することで町の魅力を感じられる

第3章 総合交通戦略の考え方

特徴①（交通）

□ 那覇市と周辺市町村を繋ぐ広域幹線道路が進められ、本町内に位置する南風原北 IC 付近は、県の上位関連計画において交通結節点として位置づけられている

今後も広域交通の利便性が向上し、交通量が増加することが考えられる。

特徴②（生活）

- 本町及び隣接市町には、様々な便利施設が点在しており、買物や通院で町外移動も見られるものの、多くは町内移動が中心となっている



生活圏内に便利施設が整っている。

買物動向調査

最寄り品（一般食料品）	
出向先	買物出向比率
町内	79.4%
町外	31.8%
八重瀬町	13.7%
南城市	9.7%
与那原町	8.4%

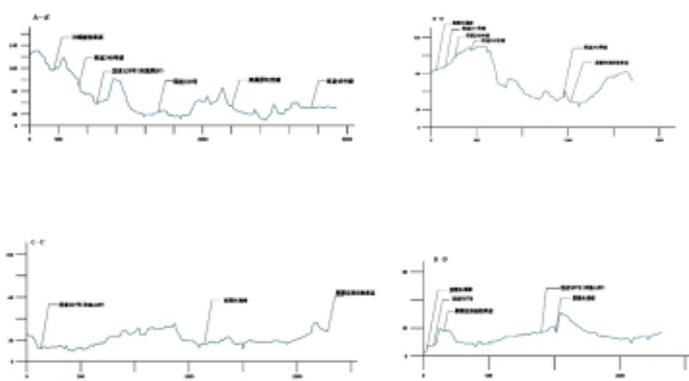
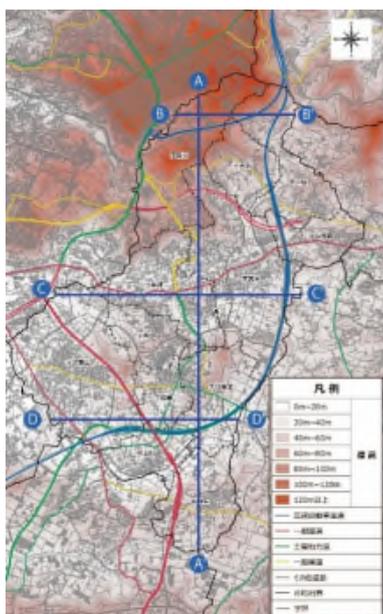
買回品	
出向先	買物出向比率
町内	64.1%
町外	40.3%
与那原町	24.4%
豊見城市	6.8%
その他	9.1%

* 買回品とはファッション衣料品

出典：沖縄県買物動向調査（H30）

特徴③（地形）

- 北側では全体的に標高が高く、南側においては小高い丘として「黄金森（標高 80m）及び高津嘉山（標高 87m）」等が点在し、丘周辺では平坦地がなだらかに広がっている。



国道 329 号から北側は高低差が激しく、特に高齢者の移動が困難と推測される。

特徴④（文化）

- 本町内には、各地域において文化的特徴が異なっており、地域を歩いて周遊することで地域毎の魅力を体感できる



出典：南風Valu
南風原観光協会

南風原町の特徴

3-2-3 施策の展開及び核となる考え方

(1) 本町の特徴と課題

「南風原町交通基本計画」において整理した、本町の現況及び課題、さらに、本総合交通戦略策定に向けて実施した住民ワークショップ、送迎交通に関する保護者アンケートの調査結果から、本町の特徴について整理を行った。

表 3-2 本町の特徴と課題

幹線道路が整備され、どこにでも行ける交通の便が良い南風原町！	
特 徴	① 那覇市と市町村を繋ぐ広域幹線道路があり、交通結節点としての位置付けもある
	② 生活圏内に利便施設がある
	③ 国道 329 号から北側の地形は起伏が激しく、特に高齢者の移動が困難と推測される
	④ まちの魅力は地域の中にあり、歩いて体感することで町の魅力を感じられる
課 題	① 路線バスはルートや便数が少なく、利用者は少ない（自動車移動が中心）
	② 国道・県道では、交通渋滞が発生（特に朝夕の通勤・通学時間帯）
	③ 渋滞を回避するために通り抜け交通が増加
	④ 通り抜け交通は学校周辺に多い

(2) 展開の方向性

本町は、町内のみならず、隣接する市町を含む生活圏内に商業施設、医療施設、運動施設等の利便施設が点在しており、暮らしやすい町として年々人口が増加している。

しかし、本町の位置的特性から通過交通による交通量の増加、また、本町北側地域では起伏の激しい地形であることから、近距離移動も車を利用している状況が伺える。

「南風原町交通基本計画」に示している目指すべき将来像の実現に向けて、本総合交通戦略以降（10年後以降）も見据え、効率的・効果的に施策が展開できるよう短中期の10年の方向性について下記に示す。

■展開の方向性

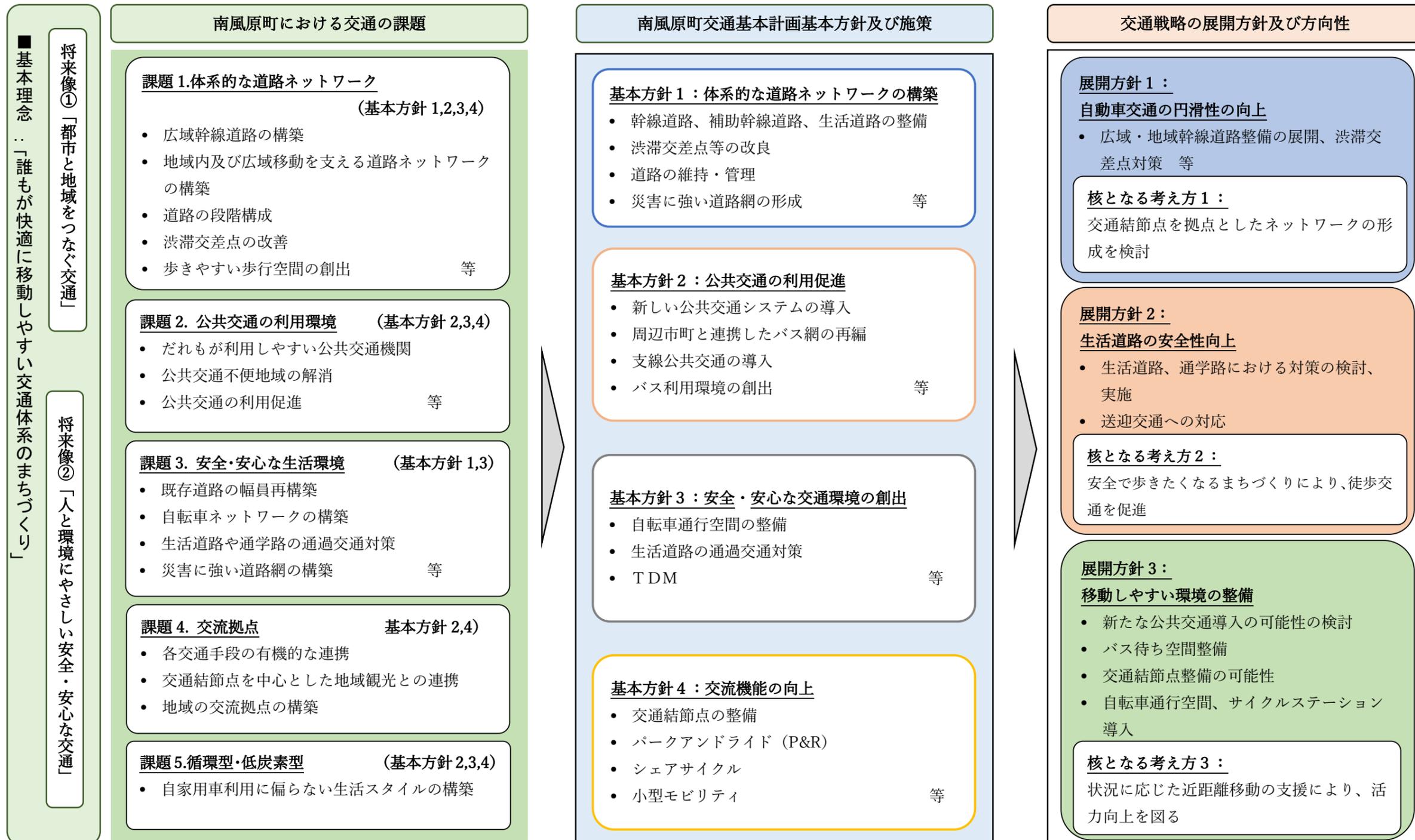
核となる考え方 1 : 交通結節点を拠点としたネットワークの形成を検討

核となる考え方 2 : 安全で歩きたくなるまちづくりにより、徒歩交通を促進

核となる考え方 3 : 状況に応じた近距離移動の支援により、活力向上を図る

本町が抱える交通に関する課題、また、住民ワークショップ等で得られた地域ニーズ、さらに、本町の特徴等から、本総合交通戦略における今後10年の方向性から、展開方針を設定した。

表 3-3 展開方針及び方向性



3-3 展開の目標

前述に示した本総合交通戦略における展開方針及び方向性より、本総合交通戦略において、今後、短期（5年）、中期（10年）における展開目標について下表に整理する。

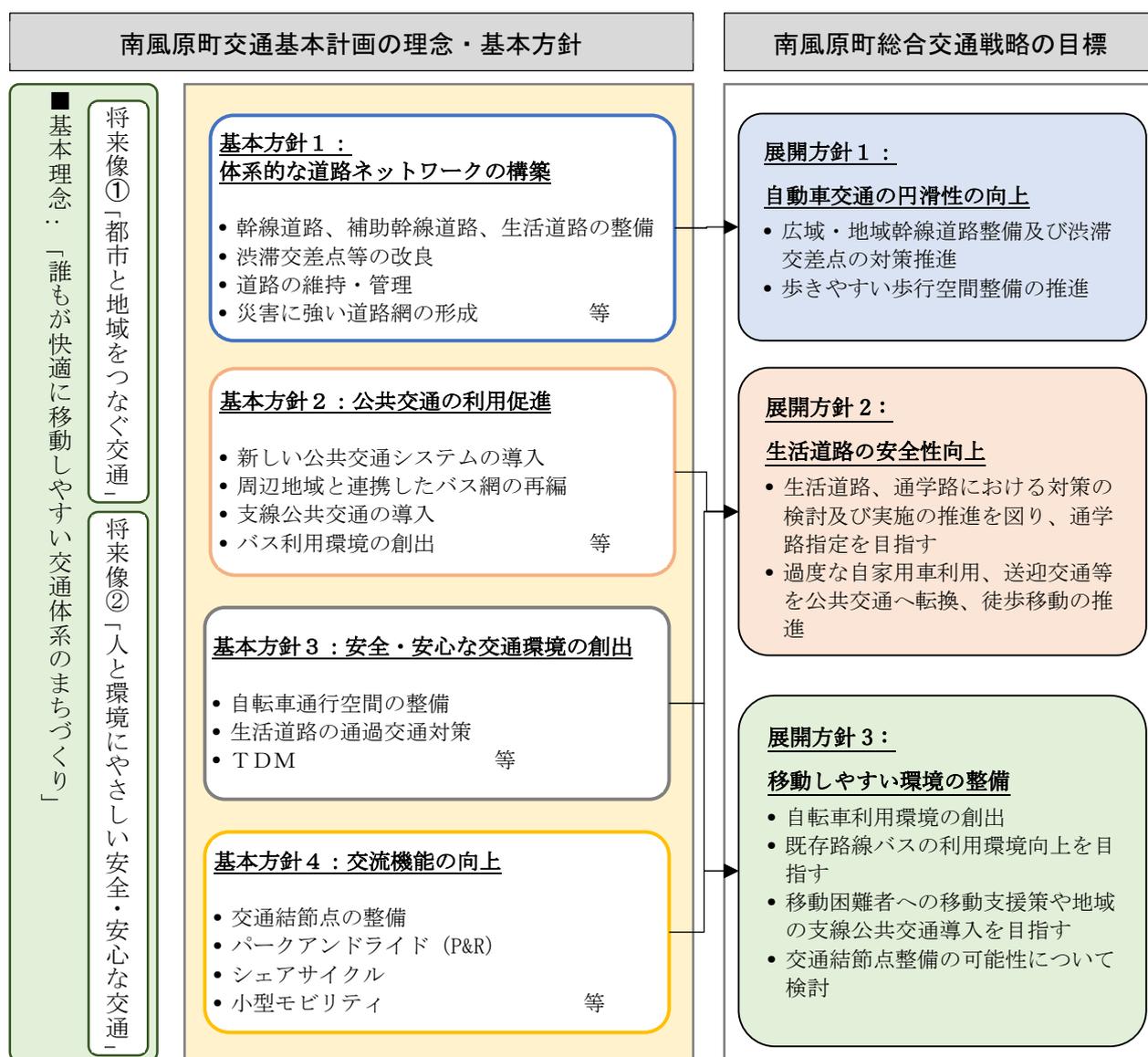
表 3-4 個別施策の展開目標

方針	項目	短期（5年程度）	中期（5～10年）	期待できる効果
展開方針1 自動車交通の円滑性の向上	整備の推進	<ul style="list-style-type: none"> 道路整備プログラムの検討・策定。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路整備プログラムに基づき、優先度の高い路線整備の推進。 	<ul style="list-style-type: none"> 効率的な道路整備の推進
	交通の円滑化	<ul style="list-style-type: none"> 道路整備、渋滞対策等について対策の検討・整備の推進を図る。 		<ul style="list-style-type: none"> 道路ネットワークの構築 渋滞緩和
	防災	<ul style="list-style-type: none"> 緊急輸送道路の耐震化、無電柱化の推進、代替道路ネットワークの検討。 		<ul style="list-style-type: none"> 防災
	維持管理	<ul style="list-style-type: none"> 道路維持管理プログラムの検討・策定。 地域と連携した維持管理手法の検討・実施。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路維持管理プログラムに基づき、地域との連携した継続的な維持管理を推進。 	<ul style="list-style-type: none"> 効率的な維持管理
	歩行者・自転車の通行空間	<ul style="list-style-type: none"> まちづくりと連携した魅力ある歩行空間の整備について検討。 拠点、周遊観光手段及び情報発信手法についての検討。 	<ul style="list-style-type: none"> まちづくりと連携した誰もが歩きたくなる歩行空間の整備の推進。 自転車が安全・安心に走行できる通行空間の検討。 町内周遊観光の拠点整備を推進し、観光情報発信を実施。 	<ul style="list-style-type: none"> 車から徒歩への移動手段の転換により渋滞緩和、健康増進 南風原町を肌で感じる観光（徒歩・自転車）
	観光イベント	<ul style="list-style-type: none"> 町内イベント時の混雑緩和に向けた対策の検討。 	<ul style="list-style-type: none"> 短期の検討結果に基づき、イベント時の混雑対策の実施。 	<ul style="list-style-type: none"> イベント時のスムーズな移動や案内
展開方針2 生活道路の安全性向上	安全対策	<ul style="list-style-type: none"> 主要生活道路の位置づけを検討。 「南風原町通学路安全プログラム」と連携し、生活道路の安全対策の検討、対策を実施。 	<ul style="list-style-type: none"> 安全対策を実施した生活道路を中心に、関係機関と連携を図り、通学路の指定を実施。 	<ul style="list-style-type: none"> 地域内の通過交通の抑制を図り、安全・安心な道路環境を創出
	TDM	<ul style="list-style-type: none"> 自動車移動から、その他移動手法への転換を促すためのTDM施策の検討。 	<ul style="list-style-type: none"> 短期において検討した施策について、関係機関と連携を図り推進。 	
展開方針3 移動しやすい環境の整備	自転車	<ul style="list-style-type: none"> 町内の短中距離移動支援として、サイクルステーション設置箇所の検討・導入。 自転車の利用促進を図るサイクルイベントの検討。 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車の活用推進に向けて、「自転車活用推進計画」及び「自転車ネットワーク計画」の検討・策定。 町内サイクリングイベントを実施し、自転車の利用促進を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> 短中距離移動について車からの移動手段のシフト、健康増進 自転車利用の促進
	バスの利用促進	<ul style="list-style-type: none"> バスの利用促進を図るため、バス停までのアクセス性向上、バス待ち空間整備の検討。 バス通学促進の検討。 	<ul style="list-style-type: none"> バス待ち空間（上屋、ベンチ、標示等）、駐輪の整備推進。 バス通学促進につながる施策の実施。 	<ul style="list-style-type: none"> バス利用者の促進
	移動支援	<ul style="list-style-type: none"> 移動支援の手法について検討・実施。 	<ul style="list-style-type: none"> 支線公共交通の導入に向けた検討・実証運行等を実施し、町内にあった交通の検討。 新たな公共交通システム導入の検討。 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用促進や移動困難者の減少
	結節点	<ul style="list-style-type: none"> 南風原町交通基本計画において示している結節点（広域、サブ、地域）の整備の可能性を検討。 	<ul style="list-style-type: none"> 交通結節点の整備推進。 交通結節点と連携し、多様な交通モードの導入の可能性を検討。 	<ul style="list-style-type: none"> 結節点により公共交通ネットワークの構築

第4章 具体的な施策の展開

4-1 南風原町総合交通戦略の目標について

南風原町交通基本計画において掲げた基本理念及び基本方針の実現に向けて、本総合交通戦略では5～10年で実施する施策の展開方針を示し、下図においては、各展開方針における施策の目標を示している。



第4章 具体的な施策の展開

図 4-1 南風原町総合交通戦略の目標（参考）

4-2 具体的な施策

各展開方針に沿って実施する個別施策について、下表に整理する。

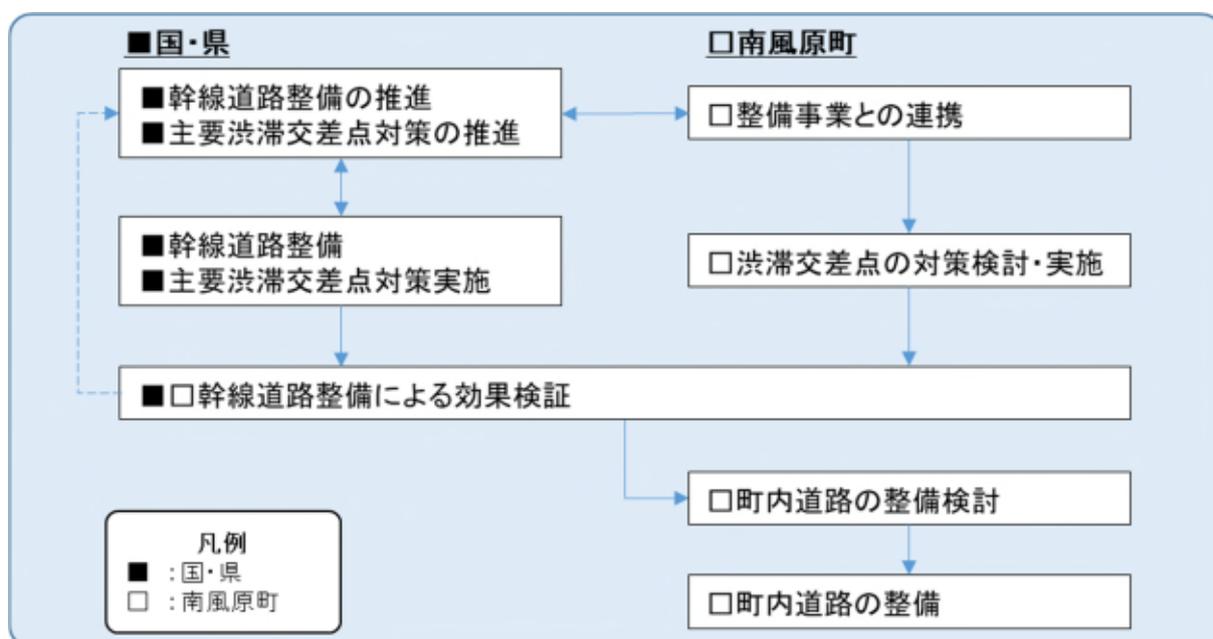
(検討：→ 実施：→ 継続：→)

展開方針及び個別施策			展開スケジュール			備考	掲載頁
展開方針1：自動車交通の円滑性の向上			短期	中期	長期	備考	掲載頁
1-①	道路整備プログラムの策定		→			・ 計画的な道路整備を推進	P31
1-②	幹線、補助幹線、生活道路の整備	南風原・与那原バイパス整備の推進	→	→		・ 交通の円滑化、通過交通の抑制等	P32
		南部東道路、県道 241 号線(黄金森公園線)、国道 507 号整備の推進	→	→	→		
		町道 10 号線、津嘉山中央線・津嘉山西線、本部公園線整備の推進	→	→	→		
1-③	渋滞交差点の改良	主要渋滞交差点の対策推進	→	→		・ 渋滞緩和・交通の円滑化 等	P34
		町内主要渋滞交差点の対策検討・実施	→	→	→		
1-④	道路維持管理プログラムの策定	道路維持管理プログラムの検討・策定	→	→		・ 計画的な道路維持管理 ・ 関連団体との連携	P36
		地域と連携した維持管理	→	→	→		
1-⑤	災害に強い道路網の形成	緊急輸送道路の耐震化、無電柱化の推進	→	→	→	・ 災害時の道路網強化 ・ 避難ルートの確保	P39
		代替道路ネットワークの検討	→	→	→		
1-⑥	歩行空間及び自転車通行空間整備の推進	快適な歩行空間の推進	→	→	→	・ 自家用車に偏らない移動手段への転換	P41
		自転車通行空間の検討		→	→		
1-⑦	観光交通環境の整備		→	→	→	・ 周遊観光の促進、レンタカー流入の抑制	P43
1-⑧	イベント交通への対応		→	→	→	・ 公共交通利用の推進、混雑緩和	P43
展開方針2：生活道路の安全性向上			短期	中期	長期	備考	掲載頁
2-①	安全な歩行空間の創出	主要生活道路ネットワークの検討	→			・ 安全・安心な生活空間の構築	P45
		生活道路対策エリアの設定（登録）	→				
		生活道路安全対策の検討・実施	→	→	→		
		通学路安全点検の実施（連携）	→	→	→		
		通学路の指定	→	→	→		
2-②	TDM（交通需要マネジメント）の推進	町民 MM による意識改革	→	→	→	・ 自家用車に偏らない移動手段への意識改革	P47
		学校 MM による意識改革	→	→	→		
		企業 MM による意識改革	→	→	→		
		公共交通利用促進を図るイベントの実施	→	→	→		
展開方針3：移動しやすい環境の整備			短期	中期	長期	備考	掲載頁
3-①	自転車活用の推進	サイクルステーションの導入	→	→	→	・ バス停からの端末、施設間移動等の短中距離移動 ・ 自転車利用環境の創出 ・ 自転車利用の推進 ・ 公共交通へのアクセシビリティ向上	P51
		自転車活用推進計画の策定		→	→		
		自転車ネットワーク計画の策定		→	→		
		サイクリングイベントの実施	→	→	→		
3-②	バス利用環境の創出	バス通学の促進	→	→		・ バス事業者、商業設及び道路管理者と連携を図ったバス待ち空間づくりによるバス利用促進 ・ バス停までのアクセシビリティ向上	P53
		バス待ち空間の整備	→	→	→		
		駐輪場の整備	→	→	→		
		民間事業者と連携したバス待ち空間	→	→	→		
3-③	新たな公共交通システムの導入	地域公共交通計画の策定		→	→	・ 公共交通の役割を明確化し、移動しやすい環境を構築 ・ 移動困難者への移動支援 ・ 中北部、空港等の広域移動の向上	P55
		新たな公共交通導入の検討		→	→		
		支線公共交通の検討		→	→		
		移動支援の手法の検討	→	→			
		民間と連携した移動支援の検討	→	→			
3-④	交通結節点の整備	交通結節点整備の検討	→	→	→	・ 結節点整備により、広域移動、地域内及び地域内施設移動の向上、また、防災機能拠点、滞留空間を確保	P56
		パークアンドライド（P&R）の実施		→	→		
		高速バスルートの誘導		→	→		
3-⑤	多様な交通モード導入の検討			→	→	・ 多様な交通モードによる地域回遊性向上	P60

4-2-1 展開方針1（自動車交通の円滑性の向上）

- ・ 本町は、沖縄本島南部の中央に位置し、那覇市に隣接していることから、南部地域や中北部地域間移動の要衝となっている。一方で、朝、夕ピークの通勤・通学及び帰宅時間帯において渋滞が発生している。現在、国、県において進められている幹線道路整備と連携し、整備を推進する。
- ・ 幹線道路整備と合あわせて、町内に点在する渋滞交差点への対応についても、関係機関との連携を図り効果的に展開する。

展開方針1における展開の流れについて、以下のフロー図にイメージを示す。



第4章 具体的な施策の展開

図 4-2 展開方針1のフローイメージ

展開方針1の個別施策のスケジュールを下表に、また、個別施策の内容については次ページ以降に示すものとする。

表 4-1 個別施策のスケジュール

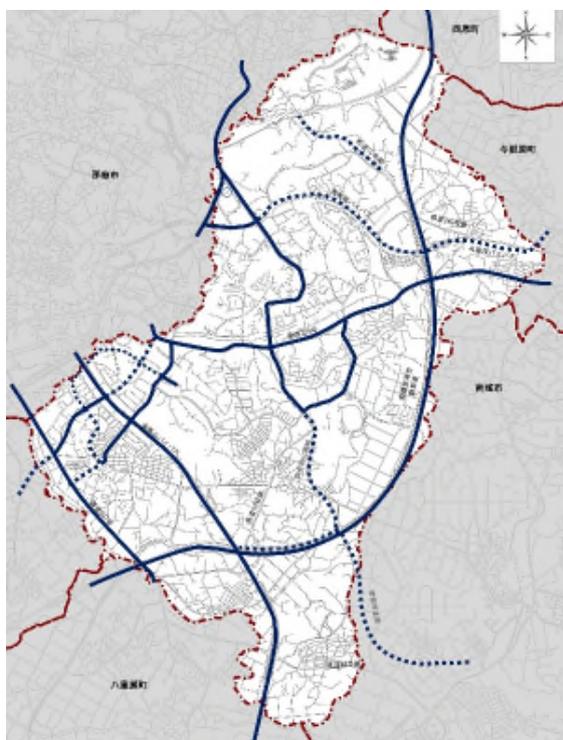
個別施策 (検討： → 実施： → 継続： - - - →)			展開スケジュール			備考	
			短期	中期	長期		
展開方針1	1-①	道路整備プログラムの策定	→			・計画的な道路整備の推進	
	1-②	幹線、補助幹線、生活道路の整備	南風原・与那原バイパス整備の推進	→	→		・交通の円滑化、通過交通の抑制等
			南部東道路、県道241号線(黄金森公園線)、国道507号整備の推進	→	→	- - - →	
			町道10号線、津嘉山中央線・津嘉山西線、本部公園線整備の推進	→	→	- - - →	
	1-③	渋滞交差点の改良	主要渋滞交差点の対策推進	→	→		・渋滞緩和・交通の円滑化等
			町内主要渋滞交差点の対策検討・実施	→	→	- - - →	
	1-④	道路維持管理プログラムの策定	道路維持管理プログラムの検討・策定	→	→		・計画的な道路維持管理 ・関連団体との連携
			地域と連携した維持管理	→	→	- - - →	
	1-⑤	災害に強い道路網の形成	緊急輸送道路の耐震化、無電柱化の推進	→	→	→	・災害時の道路網強化 ・避難ルートの確保
			代替道路ネットワークの検討	→	→	→	
1-⑥	歩行空間及び自転車通行空間整備の推進	快適な歩行空間の推進	→	→	→	・自家用車に偏らない移動手段への転換	
		自転車通行空間の検討		→	→		
1-⑦	観光交通環境の整備		→	→		・周遊観光の促進、レンタカー流入の抑制	
1-⑧	イベント交通への対応		→	→	- - - →	・公共交通利用の推進、混雑緩和	

【1-①】道路整備プログラムの策定

- 本町が計画している道路事業及び街路事業が、国、県において進められてる広域幹線道路網の整備と連携し、効率的かつ効果的な整備工程が踏めるよう、道路整備プログラム策定に向け検討する。

【道路整備プログラムの策定】

- ・ 道路整備プログラムの検討においては、町が計画している道路網と整備状況を踏まえ、4路線【町道10号線、津嘉山中央線、津嘉山西線、本部公園線】を重点的に道路整備の推進を図る。



■都市計画道路の整備状況

区分	計画 (km)	改良済 (km)	完成済 (km)	整備率 (%)
南風原町				
自動車専用道路	5.8	5.8	0.0	100.0%
幹線道路	20.0	11.3	0.794	56.4%
区画道路	0.0	0.0	0.0	0.0%
特殊道路	0.5	0.3	0.0	66.7%
合計	26.3	17.4	0.8	66.2%
加賀川町				
自動車専用道路	24.0	24.0	0.0	100.0%
幹線道路	344.4	289.8	11.1	84.2%
区画道路	18.9	13.4	3.1	70.6%
特殊道路	26.4	19.77	1.267	74.6%
合計	413.7	398.0	15.5	96.2%
39編入				
自動車専用道路	24.1	24.1	0.0	100.0%
幹線道路	627.6	526.7	31.3	83.0%
区画道路	30.6	21.2	4.2	69.1%
特殊道路	25.9	23.2	1.3	89.4%
合計	718.2	587.3	36.7	81.8%

■本町の都市計画道路整備率 : 66.2%

出典：南風原町都市計画マスタープラン

■南風原町内計画道路

名称	幅員 (m)	計画延長 (m)	名称	幅員 (m)	計画延長 (m)
1 南風原・寺部原バイパス	43	5,500	8 本部公園線	18	1,800
2 加賀川中央線	30	5,700	9 宮平字線	18	900
3 南風原中央線	30	2,800	10 津嘉山中央線	12	1,048
4 黄金堂公園線	28	870	11 南川線跡	12	480
5 国道322号	18	5,270	12 南郷東道路	35	8,270
6 伴井美・津嘉山線	20	1,830	13 加賀川沿道	22	17,578
7 津嘉山西線	16	1,418	14 第二環状線	25	8,110
その他 町道10号線	9.5	1,180			

出典：南風原町都市計画マスタープラン

出典：南風原町都市計画マスタープラン

対象地域	個別施策	展開スケジュール(検討: → 実施: → 継続実施: - - -)			備考
		短期(5年程度) 令和5~9年	中期(5~10年) 令和10年~14年	長期(10年以上) 令和15年~20年	
町内全域	道路整備プログラムの策定	→			

国 ○ 県 ○ 町 ◎ 事業者 ○ その他 ○
 ■推進体制(◎:主体 ○:関係機関)

【1-②】幹線、補助幹線、生活道路の整備

- 本町における広域幹線道路等の整備状況は、南部東道路、南風原・与那原バイパス、県道241号線（黄金森公園線）及び国道507号が進められている。町内外の広域及び地域内移動の効率化を図るため、国、県と連携し、道路整備の促進を図る。
- 南風原・与那原バイパス及び南部東道路は、「沖縄総合交通体系基本計画」の2環状7放射道路として位置付けられており、現在は南風原・与那原バイパスが暫定供用、南部東道路が南城市の一部区間で暫定供用されている。

【南風原・与那原バイパス、南部東道路整備の推進】

- 南風原・与那原バイパスの供用により、東海岸（MICE計画含む）と那覇市（空港等）とのアクセス性が向上し、本町内の国道329号の交通の分散により渋滞緩和が期待できる。また、南部東道路の供用においては、南城市方面への交通のアクセス性の向上、まちづくりとの連携が期待できることから、関係機関と連携し整備の推進を図る。

【県道241号線（黄金森公園線）、国道507号整備の推進】

- 県道241号線（黄金森公園線）は、南風原南ICから那覇空港自動車道と南部東道路の接続ICを通過し、本町の中心を連絡するルートとなっており重要な路線となっていることから、南部東道路整備とあわせて関係機関と連携した整備の推進を図る。
- 国道507号は、一部区間において整備が進められており、交通の円滑性が向上しているものの、未整備区間においては車両の沿道出入り等による交通の円滑性低下が確認できることから、さらなる整備の推進を図るため関係機関と連携を図る。

【町道整備の推進】

- 東新川及び大名地区のアクセス性向上を図るために町道10号線を重点的に、整備を推進する。
- 津嘉山北地区の交通の円滑性を図るため、津嘉山中央線、津嘉山西線、本部公園線を重点的に、整備を推進する。

対象地域	個別施策	展開スケジュール(検討: → 実施: → 継続実施: - - -)			備考
		短期(5年程度) 令和5~9年	中期(5~10年) 令和10年~14年	長期(10年以上) 令和15年~20年	
町内全域	南風原・与那原バイパス整備の推進	→			
町内全域	南部東道路、県道241号線(黄金森公園線)、 国道507号整備の推進	→			IC整備
町内全域	町道10号線、津嘉山中央、津嘉山西線、 本部公園線整備の推進	→			

国 県 町 事業者 その他
 ◎: 推進体制(◎: 主体 ○: 関係機関)



第4章 具体的な施策の展開

【1-③】渋滞交差点の改良

- 町内の主要渋滞交差点について、国や県と連携し対策の推進を図り、町道の付加車線未整備交差点（ボトルネック交差点）について、対策の検討及び対策を行う。

【主要渋滞交差点の対策推進】

- ・ 国や県において組織する沖縄県渋滞対策推進協議会において位置付けられている、本町内の主要渋滞交差点（南風原南 IC、津嘉山）においては、朝・夕ピーク時の渋滞が激しく、渋滞緩和及び移動円滑の向上を図るため、関係機関と連携し対策の推進を図る。

【町内主要渋滞交差点の対策検討・実施】

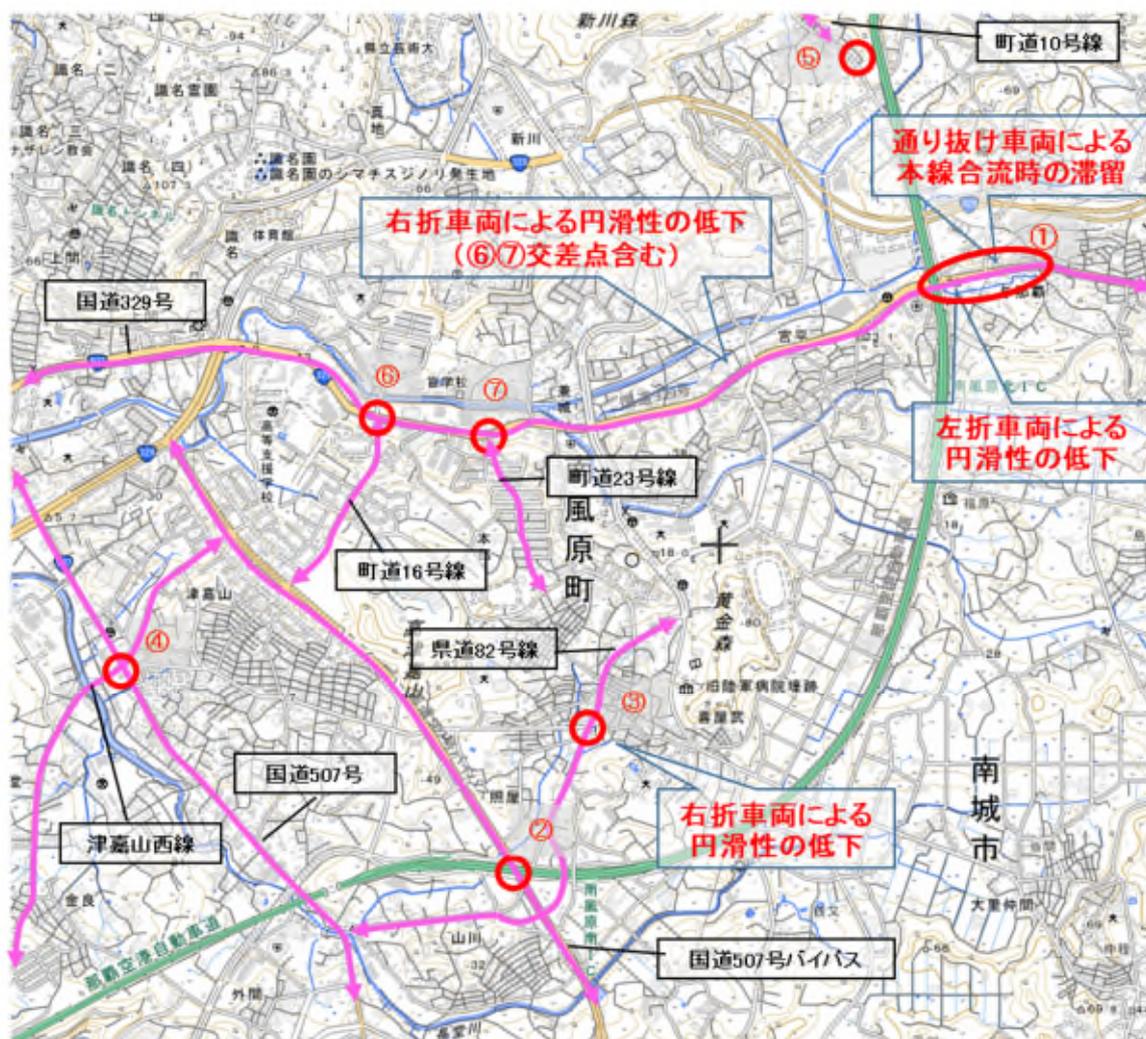
■ 町道の渋滞交差点

- ・ 町道 10 号線は、県道 240 号線との交差箇所において、朝・夕ピーク時の渋滞により走行性が低下している。現在は、町道 10 号線の道路整備が進められており、当該道路整備とあわせて、県道 240 号線の交差箇所においては、右折帯整備について検討し、道路の円滑性向上を図る。
- ・ 町道 16 号線及び町道 23 号線は、国道 329 号へ接続し地域利用による交通量が多い道路となっている。しかし、朝・夕ピーク時の渋滞から、国道へのアクセス性が低下しており、信号サイクル及び右折帯整備等による対策について検討し、アクセス性、円滑性の向上を図る。

■ その他渋滞

- ・ 国道 329 号及び国道 507 号は交通量も多く本町内の幹線道路となっているため、右折帯の未整備交差点や沿道の商業施設への右折進入、左折車両と横断歩行者の交錯により後続車への阻害が発生し、交通の円滑性が低下している。
- ・ 幹線道路の円滑性確保に向け、施設管理者及び道路管理者等と連携し対策の検討を行う。

対象地域	個別施策	展開スケジュール(検討: → 実施: → 継続実施: - - - →)			備考
		短期(5年程度) 令和5~9年	中期(5~10年) 令和10年~14年	長期(10年以上) 令和15年~20年	
南風原南IC、津嘉山	主要渋滞交差点の対策実施	→			
町内全域	町内主要渋滞交差点の対策検討・実施	→			
国	県	町	事業者	その他	■ 推進体制(◎:主体 ○:関係機関)
○	◎	◎			



第4章 具体的な施策の展開

管理	路線名	上段: 交差点名(区間)	
		下段: 対策(案)	
国	① 国道329号	よなは保育園～与那覇	
		<ul style="list-style-type: none"> ・南風原バイパス整備 ・右折帯整備 ・左折帯整備 	
		南風原南IC	
沖縄県	② 国道507号 バイパス	<ul style="list-style-type: none"> ・右折帯の2車線化 ・左折帯の整備 	
		③ 県道82号線	
		照屋	
		<ul style="list-style-type: none"> ・右折帯の整備 	
管理	路線名	上段: 交差点名(区間)	
		下段: 対策(案)	
南風原町	④ 津嘉山西線 国道507号	津嘉山	
		<ul style="list-style-type: none"> ・道路拡幅 ・右折帯整備 	
	⑤ 町道10号線	<ul style="list-style-type: none"> ・右折帯整備 	
		(仮称)第二団地	
	⑥ 町道16号線	<ul style="list-style-type: none"> ・右折帯の整備 (右折相当幅の整備) ・信号現示 	
		(仮称)兼本ハイツ	
	⑦ 町道23号線	<ul style="list-style-type: none"> ・右折帯整備 (右折相当幅の整備) ・信号現示 	

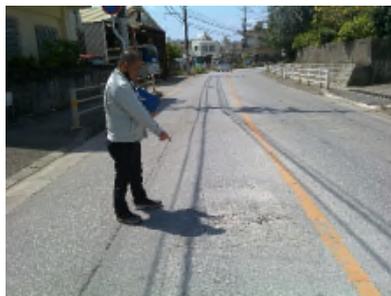
【1-④】道路維持管理プログラムの策定

- 移動しやすい道路空間（歩行者、自転車及び自動車）を維持するため、除草、道路舗装及び道路付属物等の定期的な点検、修繕、維持管理を推進する。

【道路維持管理プログラムの検討・策定】

- ・ 地域住民が、徒歩、自転車及び自動車で安全に安心して通行できる環境を維持管理していくため、本町の主要生活道路上にある道路構造物や付属物を重点的に管理や定期点検を行う。
- ・ 補修等の対応が計画的に行えるように道路維持管理プログラムについて検討する。
- ・ 維持管理プログラムの継続的な実施が図れるよう、取り組み体制等の構築を図る。

■道路構造物・付属物等の点検



■道路構造物・付属物等の補修



■町内生活道路安全対策区域

【北丘小学校校区】

- 区域（1）北丘小学校地区
- 区域（2）与那覇・宮城地区

【南風原小学校校区】

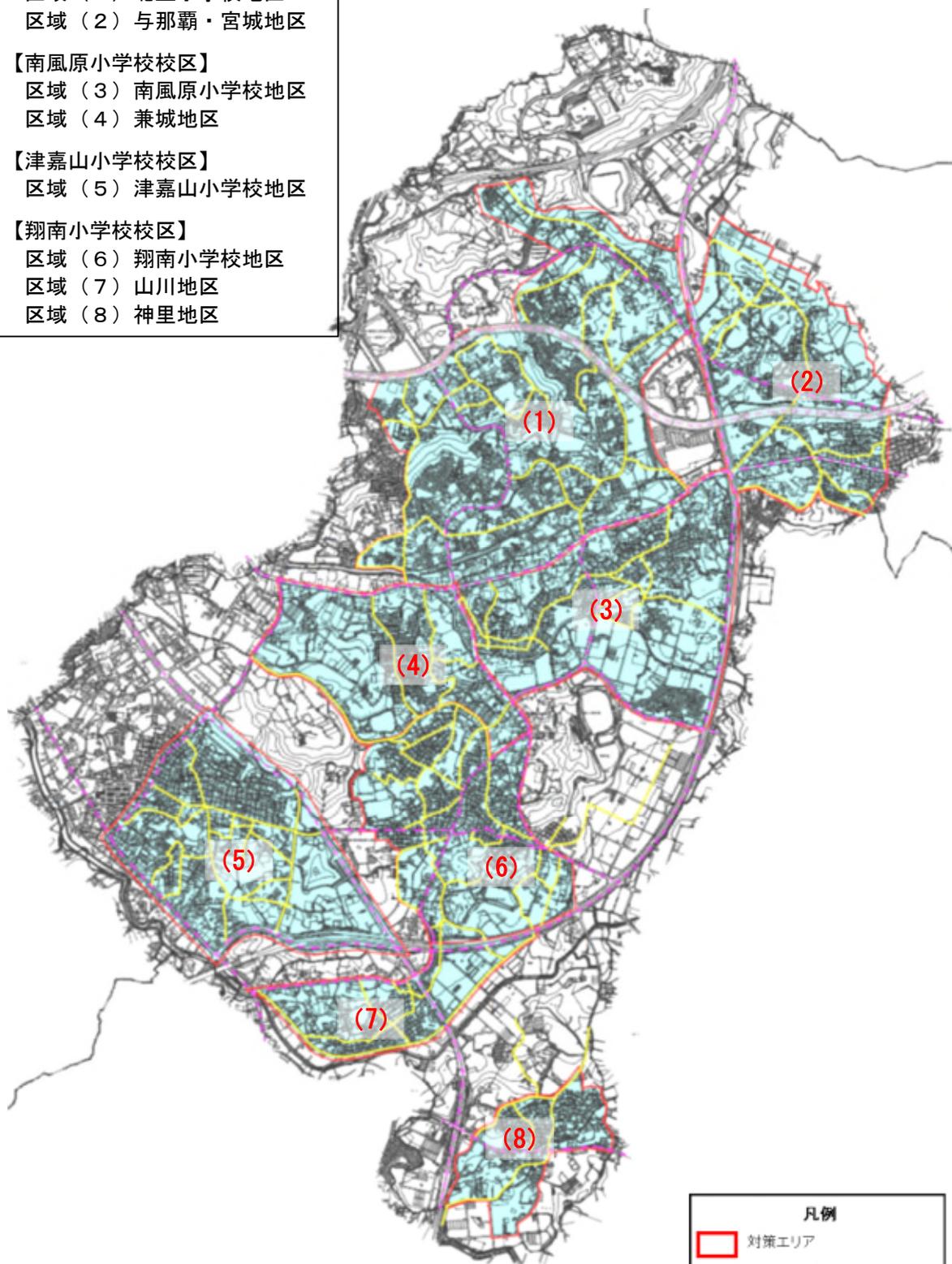
- 区域（3）南風原小学校地区
- 区域（4）兼城地区

【津嘉山小学校校区】

- 区域（5）津嘉山小学校地区

【翔南小学校校区】

- 区域（6）翔南小学校地区
- 区域（7）山川地区
- 区域（8）神里地区



凡例

- 対策エリア
- エリア内にある幹線道路
- 生活道路(通学路)

第4章 具体的な施策の展開

【地域と連携した維持管理】

- ・ 各地域や団体が実施している活動と連携した道路の清掃、草刈りを推奨し、活動の支援策及び表彰等による意欲的に継続できる環境整備について検討する。

■地域活動



■沖縄県におけるボランティア募集内容

道路ボランティアの募集について

沖縄県では、県が管理している道路において、ボランティアで道路清掃等の管理活動（美化活動）を行う任意団体等を募集し、住民と行政の協働による「美しい道路環境づくり」を推進しています。

1. ボランティア支援制度の目的

県が管理する道路において、道路利用者が自主的に取り組む道路清掃等の管理活動を支援することで、ボランティア活動の活性化や道路愛護の心を育むことを目的としています。

2. 制度の対象範囲

- 対象道路・・・県管理道路
- 対象団体・・・自治会、婦人会、サークル、企業等で5名以上から構成され、継続的な活動を行う団体
- 対象活動・・・樹木の剪定や除草、草花の植え付け養生、植樹などの管理等を対象（中央分離帯は対象外）

※種別金においては50m以上又は50平方メートル以上から対象（50m以下でもボランティア登録可能）

■南風原町におけるボランティア募集内容

南風原町 HP

「道路のれあい月間清掃活動ボランティア募集」

毎年9月は、全国的に「道路のれあい月間」と設定されています。

この期間は、道路を利用している市民のみなさんに西めて清掃のれあい、道路の清潔さが重要だと認識してもらい、さらには清掃の正しい

利用の両方を図り、清掃を共に広げ、楽しく、安全に利用する気持ちを集めることを目的としています。

その目的を踏まえ月間やに地域住民が伊城町長必清掃準備作業を下記のとおり予定しています。多くのみなさまのご参加をお願いします。

今年度は【さらさらの この歳ずっと ささるよ】が代表標語に選ばれました。

日 時 : 9月1日（土）午前8時45分～11時
 集 会 所 : 南風原公園・陸上競技場
 作 業 地 : 午前9時30分
 作 業 結 了 : 午前10時30分
 内 容 : 道路沿線の草刈りおよびゴミの回収、不法投棄物撤去等
 申し込み締切日 : 平成30年7月31日（水）午後5時
※申し込み締切日の後、人数確保のため申し込み期間を設定しています。
 ※申し込み締切日の後が下記にありますので、ご利用ください。

出典：沖縄県 HP、南風原町 HP

対象地域	個別施策	展開スケジュール(検討: → 実施: → 継続実施: ---)			備考
		短期(5年程度) 令和5～9年	中期(5～10年) 令和10年～14年	長期(10年以上) 令和15年～20年	
町内全域	道路維持管理プログラムの検討・策定	→	→		
	地域と連携した維持管理	→	→	---	

■推進体制(◎:主体 ○:関係機関)

国	県	町	事業者	その他
		◎		○

【1-⑤】災害に強い道路網の形成

- 緊急輸送道路として位置づけられた主要幹線道路、その他幹線道路等の道路構造について耐震化、無電柱化等の推進を図る。また、災害時の代替道路ネットワークの検討、災害に強い道路ネットワーク構築を図る。

【緊急輸送道路の耐震化、無電柱化の推進】

- ・ 現在、本町内を通過する那覇空港自動車道、国道329号及び国道507号バイパス、県道82号線及び県道241号線（黄金森公園線）は緊急輸送道路として位置づけられており、災害時の物資輸送が滞ることなく安全に通行できる空間が確保できるよう、関係機関と連携し、当該路線の道路構造物の耐震化、無電柱化の推進を図る。

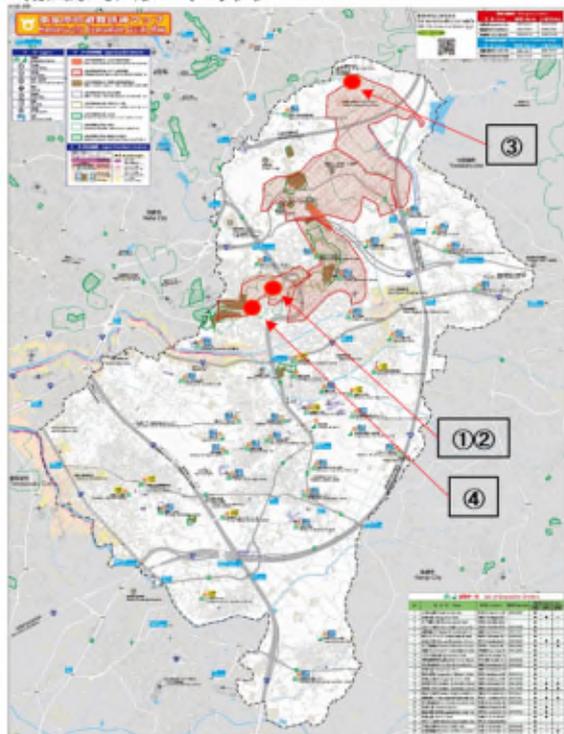


図-緊急輸送道路

【代替道路ネットワークの検討】

- ・ 本町を通過する緊急輸送道路の一部においては、土砂災害危険箇所及び浸水地域を通過することから、緊急輸送道路の通行が不可となった際の代替道路の検討及び対策を行う。
- ・ 災害時の地域住民の避難路指定、また、指定避難路を中心とした対策について検討する。

■南風原町ハザードマップ



出典：南風原町国土強靱化地域計画

■近年の災害箇所

No	発生日	警報等 発令情報	災害種別	発生場所
①	H23.8.4	台風第9号	地すべり	兼城340
②	H27.7.20	大雨洪水警報	地すべり	兼城340
③	H28.4.10	大雨洪水警報	急傾斜地の崩壊	那覇・南風原クリーンセンター敷地内
④	H30.10.4	台風第25号	地すべり	兼城相互団地

対象地域	個別施策	展開スケジュール(検討: → 実施: → 継続実施: - - →)			備考
		短期(5年程度) 令和5~9年	中期(5~10年) 令和10年~14年	長期(10年以上) 令和15年~20年	
町内全域	緊急輸送道路の耐震化、無電柱化の推進	→	→	→	
	代替道路ネットワークの検討	→	→	→	

国	県	町	事業者	その他
◎	◎	◎		

■推進体制(◎:主体 ○:関係機関)

【1-⑥】歩行空間及び自転車通行空間整備の推進

- 誰もが歩きたくなる安全で快適な通行空間、緑陰による潤いある空間を確保した歩行空間整備の推進を図る。
- 快適に自転車での移動が可能となるよう自転車通行空間について、関係機関と連携を図り整備を推進する。

【快適な歩行空間の推進】

- ・ 地域住民や観光客等が歩いて移動したくなる連続した緑陰空間、地域の歴史・文化と連携した魅力ある歩行空間の創出等について、本町の景観まちづくりと連携し検討する。
- ・ 歩道空間へのベンチ、カフェ及び露店の設置について、イベント時のみならず日常生活においても人を中心とした活力ある空間づくりについて検討する。

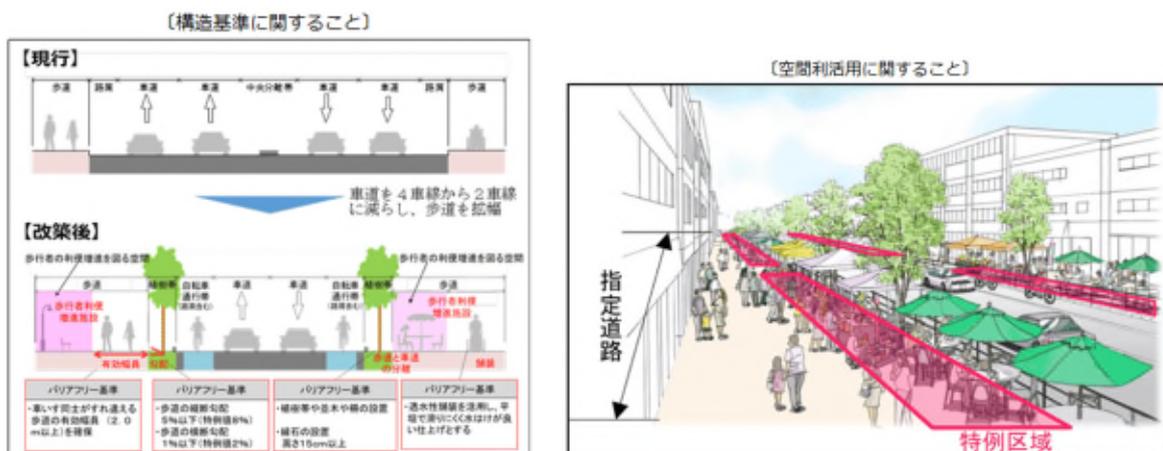


図-歩行者利便増進道路制度

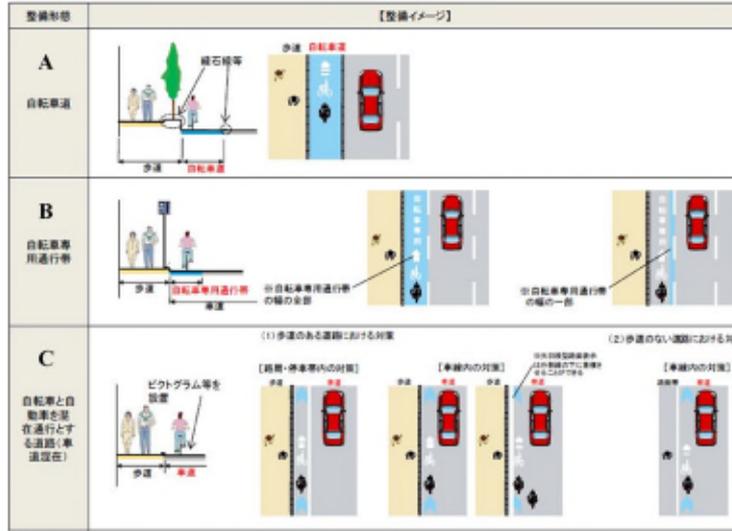


図-「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり

出典：国土交通省 HP

【自転車通行空間の検討】

- 現在、沖縄県において進められている玉城那覇自転車道整備、周辺市町と連携した自転車ネットワーク計画とし、町内のみならず、隣接市町への自転車移動を安全に行えるよう、自転車通行空間について検討する。



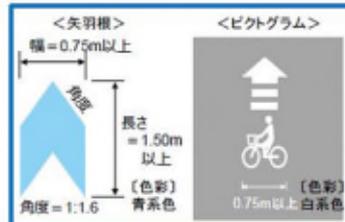
<自転車道>



<自転車専用通行帯>



<車道混在>



<車道混在とする場合に併用する路面表示の標準仕様>

図-自転車通行空間

出典：安全で安心な自転車利用環境創出ガイドライン

対象地域	個別施策	展開スケジュール(検討: → 実施: → 継続実施: - - -)			備考
		短期(5年程度) 令和5~9年	中期(5~10年) 令和10年~14年	長期(10年以上) 令和15年~20年	
町内全域	快適な歩行空間の推進	→	→	→	
	自転車通行空間の検討		→	→	

国	県	町	事業者	その他
◎	◎	◎		

■推進体制(◎:主体 ○:関係機関)

【1-⑦】観光交通環境の整備

- 本町内の観光資源は町内に分散しているため、観光バス、タクシー及びレンタカーの駐車スペースを検討する。
- 町内周遊を目的とした観光交通に対応した拠点について検討する。
- レンタカーでのアクセスのみならず、公共交通によるアクセス性の向上、自転車等を用いた周遊等、さらに、観光情報発信も含め検討する。

【観光交通環境の整備】

- ・ 観光施設近辺へ観光バス及びタクシーの乗降場所整備及び駐車場所について検討し、レンタカー利用者へは、駐車場の確保、中央公民館及び競技場駐車場からの自転車等による周遊への転換を図る。
- ・ 事前に Web 等による情報発信の内容及び手法について検討する。

対象地域	個別施策	展開スケジュール(検討: → 実施: → 継続実施: --->)			備考
		短期(5年程度) 令和5~9年	中期(5~10年) 令和10年~14年	長期(10年以上) 令和15年~20年	
町内全域	観光交通環境の整備	→	→	→	
国	県	町	事業者	その他	■推進体制(◎:主体 ○:関係機関)
◎	◎	◎			

【1-⑧】イベント交通への対応

- 町内において開催されるイベント等においては、会場周辺の交通混雑を避けるため、公共交通利用の推進及び臨時のシャトルバスの送迎対応について検討する。

【イベント交通への対応】

- ・ イベント時及びプロスポーツチームのキャンプ開催期間においては、会場への交通集中による混雑を抑制するため、駐車場の分散化及びシャトルバスによる送迎の可能性について検討する。
- ・ 広報誌等によるイベント会場へのアクセス手段の周知、また、Web によるイベント当日の駐車場利用、混雑状況等の情報発信の内容及び手法について検討する。

対象地域	個別施策	展開スケジュール(検討: → 実施: → 継続実施: --->)			備考
		短期(5年程度) 令和5~9年	中期(5~10年) 令和10年~14年	長期(10年以上) 令和15年~20年	
町内全域	イベント交通への対応	→	→	→	
国	県	町	事業者	その他	■推進体制(◎:主体 ○:関係機関)
		◎			

4-2-2 展開方針 2（生活道路の安全性向上）

- 本町内では、朝・夕の通勤・通学及び帰宅時間帯において、交通の集中により、幹線道路、補助幹線道路等での交通渋滞が発生し、渋滞を避けるため地域の生活道路への通り抜け交通が発生し、地域の生活や児童生徒の安全性が低下していることから、地域の安全性の向上を図る取り組みを効果的に展開する。
- 通学における送迎交通についても、各学校で課題としており、送迎交通の抑制を図る取り組みもあわせて展開する。

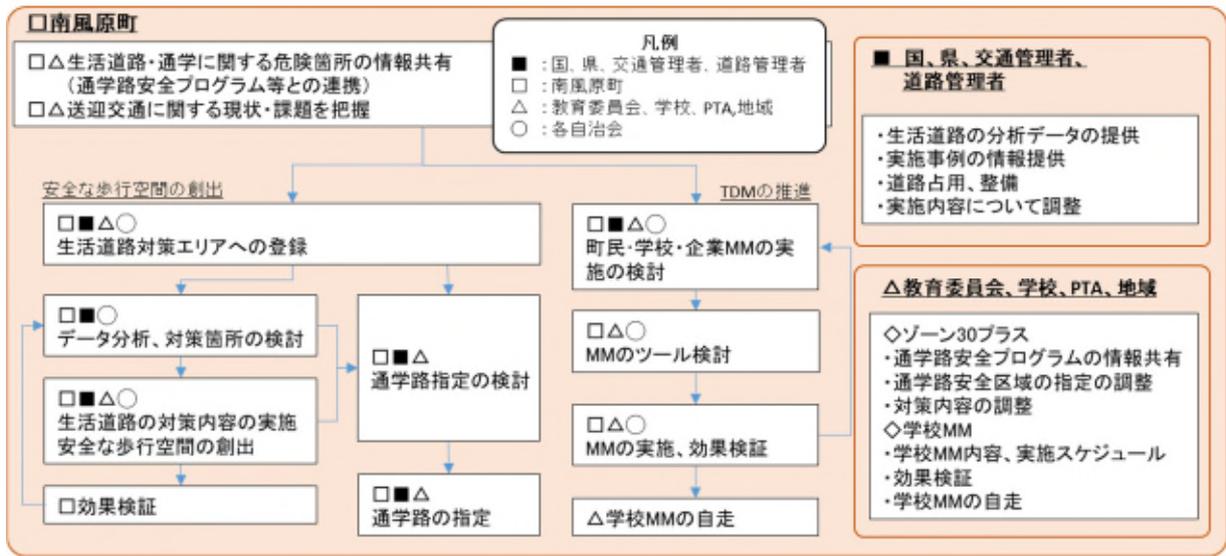


図 4-3 展開方針 2 のフローイメージ

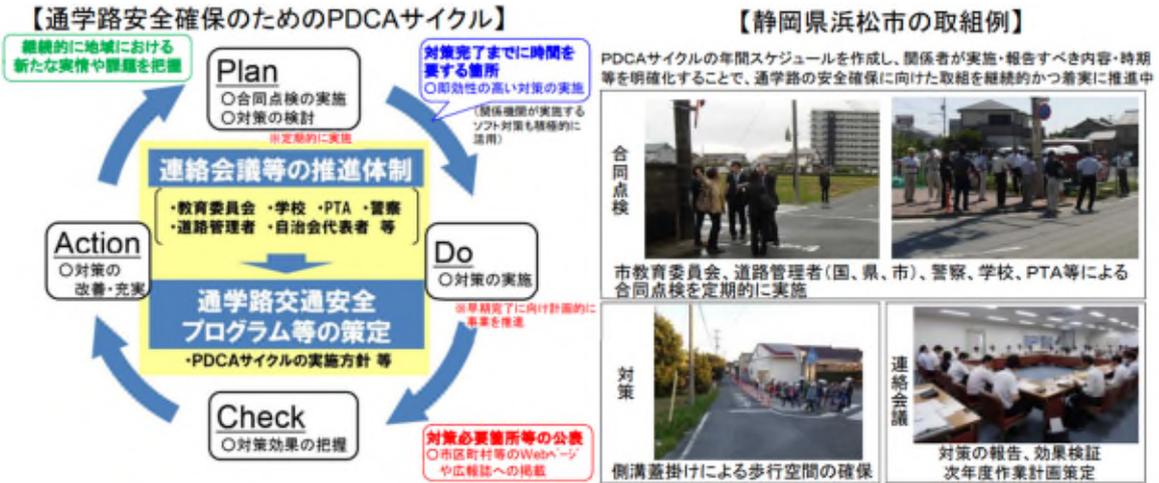
展開方針 2 の個別施策のスケジュールを下表に、また、個別施策の内容については次ページ以降に示すものとする。

表 4-2 個別施策のスケジュール

	個別施策 (検討： → 実施： → 継続： - - - →)	展開スケジュール			備考	
		短期	中期	長期		
展開方針 2 2-①	安全な歩行空間の創出	主要生活道路ネットワークの検討	→			・安全・安心な生活空間の構築
		生活道路対策エリアの設定(登録)	→			
		生活道路安全対策の検討・実施	→	→	- - - →	
		通学路安全点検の実施(連携)	→	→	- - - →	
		通学路の指定	→	→	- - - →	
展開方針 2 2-②	TDM(交通需要マネジメント)の推進	町民MMIによる意識改革	→	→	- - - →	・自家用車に偏らない移動手段への意識改革
		学校MMIによる意識改革	→	→	- - - →	
		企業MMIによる意識改革	→	→	- - - →	
		公共交通利用促進を図るイベントの実施	→	→	- - - →	

【通学路安全点検の実施（連携）】

- 「南風原町通学路安全プログラム」において、毎年実施している通学路の合同点検を関係機関が連携し、危険箇所の抽出、改善策について検討する。（地域住民、交通管理者等）
- 危険箇所の抽出のみならず、対策を実施した箇所の評価についても実施する。



出典：国土交通省 HP

図-通学路安全プログラムイメージ

【通学路の指定】

- 学校、地域、教育委員会及び交通管理者等と連携し、各学校区域において、児童・生徒が安全に登下校できるよう通学路の指定について検討する。

対象地域	個別施策	展開スケジュール(検討: → 実施: → 継続実施: - - -)			備考
		短期(5年程度) 令和5～9年	中期(5～10年) 令和10年～14年	長期(10年以上) 令和15年～20年	
町内全域	主要生活道路ネットワークの検討	→			
	生活道路対策エリアの設定(登録)	→			
	生活道路安全対策の検討・実施	→	→	- - -	
	通学路安全点検の実施(連携)	→	→	→	
	通学路の指定	→	→	- - -	

国 ○ 県 ○ 町 ◎ 事業者 ○ その他 ○
 ■ 推進体制(◎:主体 ○:関係機関)

【2-②】TDM（交通需要マネジメント）の推進

- 通勤・通学、帰宅時間帯においては、自家用車に偏った移動による渋滞が発生しており、TDM 施策の推進により、公共交通、自転車、徒歩等の様々な移動手段への分散、企業等へは通勤時間の見直しや相乗り通勤等の推奨を図り、交通渋滞の緩和に繋げる。なお、TDM 施策は地域、企業等との連携が重要であり、長期的な視点で施策推進を図る。

【町民 MM による意識改革】

- ・ 通勤・通学、買物等の移動において、自家用車に偏らず公共交通や自転車による移動への転換を促すため、広報誌やポスター等の作成を行う。また、住民との意見交換を行う。

【学校 MM による意識改革】

- ・ 小中学校の登下校時間帯においては、学校周辺における送迎交通が集中し、渋滞のみならず児童、生徒の安全性が低下している。送迎交通による危険性にあわせて、公共交通の必要性、その他の移動手段を活用した移動手段について座学を実施し、送迎交通の抑制や将来的な公共交通利用への転換を図る。また、児童・生徒のみならず、保護者及び教員を含めた移動手段についての意識改革を図る。

□ MM 教育に関わる学校支援制度



<2022年度支援校>

校名	学習テーマ	実施経緯
国々井町教育委員会	国々井学（ふるさと学習）の学校3学年「国々井の交通」	
小千谷市立南小学校	たいよう学年の6N6（すごいながよし！がんばれ！）大演劇	
富山県立上野小学校	富山の土地利用と交通の様子 スーパーで働く人	
糸山町立東部小学校	家出にモビリティマイバージョンをへい教師を招いた道前こしを	
富山県立大学附属新部中学校	新部町見聞 私たちが目指しよう～公共交通とまちづくりの意識を	
西条市立北六甲小学校	総合的な学習の時間（6年）ゆめまちプロジェクト（SDGs）	
はなざし立東野台第二小学校	コミュニティバス「弘見見見見」利用促進の授業	
南砺市立東部小学校	公共交通機関を身近に利用して、富山道の交通のつながりの体験を	
南砺市立戸田中学校	持続可能なコミュニティバスの導入について授業しよう	
岡崎町立新山中学校	私たちの生活とエネルギー利用	
池田市立中学校・高等学校	駅と生活を送る中学生や高生と「ふもと」企画「八幡駅プロジェクト	
志賀町立大野川小学校	志賀町有線バスとコミュニティバス	
富山県立原野高等学校	富山県立原野高等学校「原野駅」プロジェクト	
富山県立富山高等学校	地域と共生する公共交通の研究 その②	

出典：公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団 HP

□ 学校 MM 実施例(浦添市)



出典：わった〜バス党

□ バスの乗り方教室の実施(浦添市)



公共交通に関する座学



交通すごろく

【企業 MM による意識改革】

- ・ 町内企業を対象として、自家用車通勤から公共交通及び自転車通勤（徒歩含む）への転換を推進する。また、時差通勤や相乗り等の可能性も含めた検討を行う。
- ・ 県において取り組まれている「わった～バス党」との連携の可能性についても検討する。

□ 党員登録企業の表彰



出典：わった～バス党 HP

【公共交通利用促進を図るイベントの実施】

- ・ 公共交通利用促進策として、自家用車利用を控える期間を設ける「カーフリーデー」の実施や、町内イベントにあわせて公共交通利用促進に係る PR を行う。



図-那覇市カーフリーデー

出典：那覇市 HP

対象地域	個別施策	展開スケジュール(検討: → 実施: → 継続実施: →)			備考
		短期(5年程度) 令和5～9年	中期(5～10年) 令和10年～14年	長期(10年以上) 令和15年～20年	
町内全域	i 町民MMIによる意識改革	→	→	→	移動手段の転換
	ii 学校MMIによる意識改革	→	→	→	バス乗方教室 法廷交通抑制
	iii 企業MMIによる意識改革	→	→	→	公共交通・自転車通勤・時差通勤・相乗り
	iv 公共交通利用促進を図るイベントの実施	→	→	→	カーフリーデー

国	県	町	事業者	その他
	○	◎	○	◎

■推進体制(◎:主体 ○:関係機関)

4-2-3 展開方針3（移動しやすい環境の整備）

- ・ 公共交通の利便性向上を図るための課題改善に向けた取り組みを効果的に展開する。（バス停へのアクセス、バス待ち空間）
- ・ バス網が脆弱な本町において、移動困難者の移動支援の手法として、持続的な運営を視野に入れた民間事業者の既存ストック活用を検討する。
- ・ 新たな公共交通システム（コミュニティバス、デマンド交通等）導入については、既存路線バスとの連携や公共交通に関する計画等を考慮し、段階的に検討する。
- ・ 歩行者、自転車を利用しやすい環境を構築する取り組みを効果的に展開する。

展開方針3における展開の流れについて、以下のフロー図にイメージを示す。

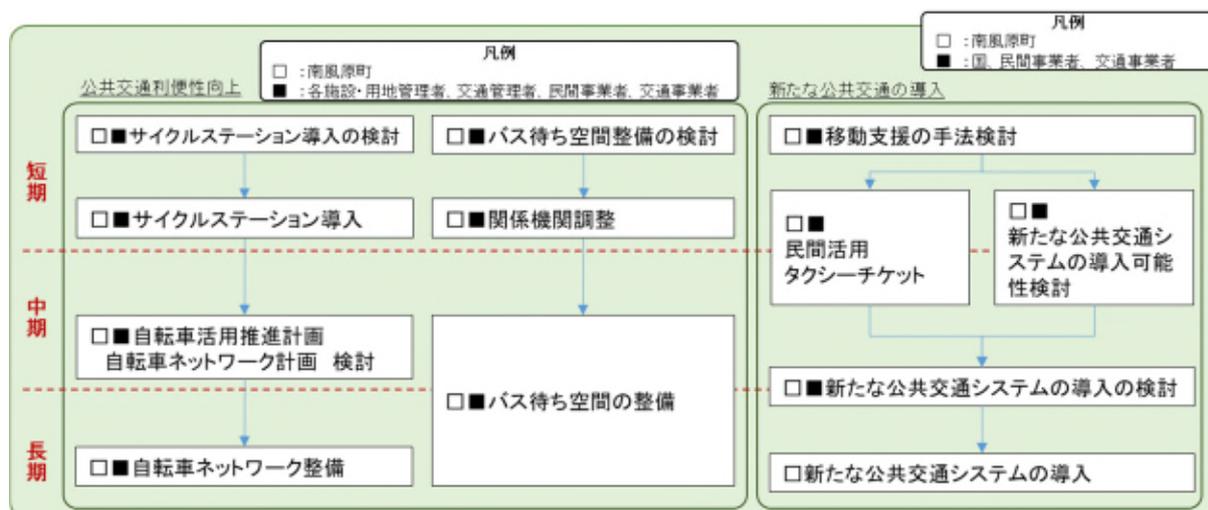


図 4-4 展開方針3のフローイメージ

展開方針3の個別施策のスケジュールを下表に、また、個別施策の内容については次ページ以降に示すものとする。

表 4-3 展開方針3のスケジュール

個別施策 (検討： → 実施： → 継続： - - -)			展開スケジュール			備考
			短期	中期	長期	
展開方針3	3-① 自転車活用の推進	サイクルステーションの導入	→	→	→	・バス停からの端末、施設間移動等の短中距離移動 ・自転車利用環境の創出 ・自転車利用の推進 ・公共交通へのアクセス性向上
		自転車活用推進計画の策定		→		
		自転車ネットワーク計画の策定		→		
		サイクリングイベントの実施	→	→	→	
	3-② バス利用環境の創出	バス通学の促進	→	→		・バス事業者、商業施設及び道路管理者と連携を図ったバス待ち空間づくりによるバス利用促進 ・バス停までのアクセス性向上
		バス待ち空間の整備	→	→	→	
		駐輪場の整備	→	→	→	
		民間事業者と連携したバス待ち空間	→	→	→	
	3-③ 新たな公共交通システムの導入	地域公共交通計画の策定		→		・公共交通の役割を明確化し、移動しやすい環境を構築 ・移動困難者への移動支援 ・中北部、空港等の広域移動の向上
		新たな公共交通導入の検討		→	→	
		支線公共交通の検討		→	→	
		移動支援の手法の検討	→	→		
		民間と連携した移動支援の検討	→	→		
	3-④ 交通結節点の整備	交通結節点整備の検討	→	→	→	結節点整備により、広域移動、地域内及び地域内施設移動の向上、また、防災機能拠点、滞留空間を確保
		パークアンドライド(P&R)の実施		→	→	
		高速バスルートの誘導		→	→	
3-⑤ 多様な交通モード導入の検討		→	→		多様な交通モードによる地域回遊性向上	

【3-①】自転車活用の推進

- 本町内はバス路線が脆弱であり、短中距離移動においても自家用車を利用していることから、自転車を活用した効率的な移動について検討する。
- 自転車活用を図るため、自転車利用の環境整備について検討する。

【サイクルステーションの導入】

- ・ 地域内の公共施設、バス停へのアクセス性向上のため、隣接市町の連携を図る。
- ・ 短中距離移動に適した自転車の利用促進を図るため、民間事業者と連携し、町内の公共施設等へサイクルステーションの導入を行う。



(那覇市、浦添市、宜野湾市においてシェアサイクル事業を実施)

【自転車活用推進計画の策定】

- ・ 日常生活の移動において自転車が重要な位置づけとなり、安全に利用できる環境づくりを進めるため、自転車活用推進計画の策定に向けた検討を行う。

【自転車ネットワーク計画の策定】

- ・ 本町内の拠点や主要施設をつなぐ自転車ネットワーク及び広域的な自転車ネットワークを構築するため、隣接市町との連携も含めた検討を行う。
- ・ 自転車ネットワーク計画の検討においては、各地域の歴史・文化を繋ぐサイクリングモデルルートについても検討する。

■自転車活用推進計画の取り組み状況

	状況	備考
① 沖縄県	R03.3 策定済	-
② 名護市	R02.3 策定済	-

■自転車ネットワーク計画の取り組み状況

	状況	備考
① 名護市	H24.3 策定済	一部整備済み
② 那覇市	H29.3 策定済 (R02.3一部改訂)	一部整備済み
③ 浦添市	H26.2 策定済	未整備
④ うるま市	H30.8 東部地域のみ策定	一部整備済み
⑤ 石垣市	H31.3 策定済	未整備
⑥ 竹富町	H31.3 策定済	不明
⑦ 北部市町村会	計画検討済(未策定)	名護市、国頭村、大宜見村、東村、今帰仁村、本部町、恩納町、金武町、伊江村、伊平屋村、伊是名町

■那覇市、浦添市自転車NW計画



【サイクリングイベントの実施】

- 幅広い年齢層が安全に自転車を利用できるよう自転車の乗り方教室の実施や、町内地域を周遊するサイクリングイベント等を実施し、自転車利用の促進を図る。

対象地域	個別施策	展開スケジュール(検討: → 実施: → 継続実施: - - -)			備考
		短期(5年程度) 令和5~9年	中期(5~10年) 令和10年~14年	長期(10年以上) 令和15年~20年	
町内全域	i サイクルステーションの導入	→	→	- - -	
	ii 自転車活用推進計画の策定		→		
	iii 自転車ネットワーク計画の策定		→		
	iv サイクリングイベントの実施	→	→	- - -	
国	県	町	事業者	その他	■推進体制(◎:主体 ○:関係機関)
○	○	◎	○	○	

【3-②】バス利用環境の創出

- 本町内にあるほとんどのバス停では、上屋が整備されておらず、また、自宅からバス停までの移動についての課題が挙げられている。バスの利用促進を図るため、バス待ち空間の整備、バス停へのアクセス性向上に向けた検討を行う。
- 学生等のバス通学支援として、運賃補助等の可能性について調査を行う。

【バス通学の促進】

- 自家用車による送迎から、バス通学への転換を図るため、学生等へのバス通学支援として運賃補助等の可能性について調査を行う。

【バス待ち空間の整備】

- バス事業者や道路管理者と連携を図り、既存バス停へ上屋、ベンチ、時刻表等の整備を行い、バスが利用しやすい環境整備を図る。
- バス待ち空間の整備の検討においては、道路及び周辺の状態、また、バス利用状況なども考慮した上で実施する。

■ バス停下屋



■ バス停標示



■ デジタルサイネージ



【民間事業者と連携したバス待ち空間】

- 既存バス停に隣接した商業施設に対し、バス待ち空間をイートインスペース等としての活用の可能性について調整を行う。
- 施設内（役場内含む）のバス待ち空間にはバス運行情報の提供を目的としたデジタルサイネージ等の設置について検討する。

■ 民間事業者と連携したバス待ち空間の整備



出典：関東運輸局 HP、京都市交通局 HP

【駐輪場の整備】

- バス停へのアクセス性向上のため、バス停近くへの駐輪場整備の可能性について関係機関と調整、検討を行い、バス利用促進を図る。

■ 駐輪場



対象地域	個別施策	展開スケジュール(検討: → 実施: → 継続実施: →)			備考
		短期(5年程度) 令和5~9年	中期(5~10年) 令和10年~14年	長期(10年以上) 令和15年~20年	
町内全域	i バス通学の促進	→	→		
	ii バス待ち空間の整備	→	→	→	上層、ベンチ、時刻表等
	iii 駐輪場の整備	→	→	→	
	iv 民間事業者と連携したバス待ち空間	→	→	→	

国	県	町	事業者	その他
○	○	◎	○	○

■ 推進体制(◎:主体 ○:関係機関)

【3-③】新たな公共交通システムの導入

- 本町内は国道329号、国道507号及び県道の一部のみ路線バスが運行し、その他の地域では公共交通利用の不便地域が広がっていることから、公共交通不便地域の移動手段、地域内及び地域内外移動について検討する。
- 地域や企業等と連携した持続的な運行手法について検討する。

【地域公共交通計画の策定、新たな公共交通導入の検討、支線公共交通の検討】

- 「地域公共交通計画」の策定に向けて関係機関と連携を図るものとし、現在、沖縄県において検討されている地域公共交通計画と密に連携を図り、広域移動及び地域内移動などの機能分担を明確にし、バス網再編の可能性について検討する。
- 本町を通過する東西軸、南北軸の幹線道路等において、広域移動を定時・速達性を向上を図るための新たな公共交通の導入の可能性について検討する。
- 本町内は幹線道路を除く、多くの地域で公共交通利用の不便地域が広がっている。また、地域内での公共交通移動も困難な状況であり、町外の広域移動の路線バスと、地域移動を結ぶ支線公共交通として、コミュニティバスまたは、デマンド交通の導入に向けた検討、実証実験等を実施する。



LRT



コミュニティバス



デマンド交通

図-新たな公共交通システム

【移動支援の手法の検討、民間と連携した移動支援の検討】

- 地域公共交通計画の検討とあわせて、短距離移動が困難な高齢者等へのタクシーチケットの検討、また、地域バス等の様々なニーズに対する移動支援の手法について検討する。
- 現在、本町内の企業が運行している商業施設への送迎バスについて、運行事業者へヒアリングを行い、送迎バスと連携した地域移動支援の可能性について検討する。

対象地域	個別施策	展開スケジュール(検討: → 実施: → 継続実施: - - -)			備考
		短期(5年程度) 令和5~9年	中期(5~10年) 令和10年~14年	長期(10年以上) 令和15年~20年	
町内全域	i 地域公共交通計画の策定		→		
	ii 新たな公共交通導入の検討		→	→	モノレール LRT、BRT等
	iii 支線公共交通の検討		→	→	コミュニティバス、 デマンド交通
	iv 移動支援の手法の検討	→	→		タクシーチケット、 地域バス
	vi 民間と連携した移動支援の検討	→	→		企業バスとの連携

国	県	町	事業者	その他
○	○	◎	○	○

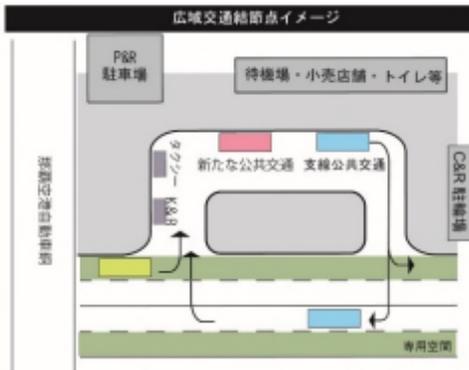
■推進体制(◎:主体 ○:関係機関)

【3-④】交通結節点の整備

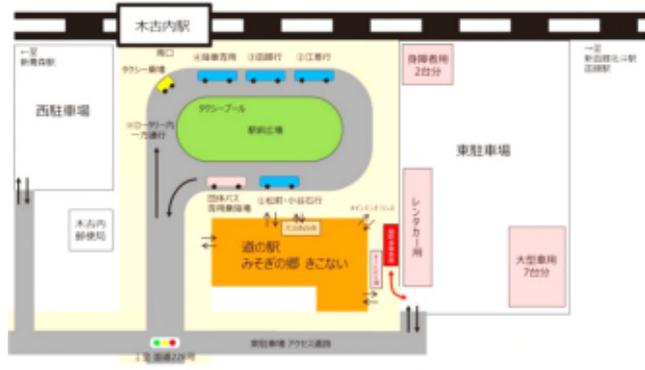
- 地域住民の広域的な移動を円滑に行えるよう交通結節点整備について検討する。

【交通結節点整備の検討】

- 地域住民の広域的な移動を円滑に行えるよう交通結節点整備について検討する。
- 公共交通相互や自家用車等との乗り継ぎ機能、観光や物産販売所等を整備することによる交流機能、防災機能整備等の多様な機能を有する施設について検討する。



広域交通結節点イメージ



道の駅施設配置イメージ

出典：道の駅 みそぎの郷 きこない HP

図-広域交通結節点イメージ

結節点の種類	箇所	概要
広域交通結節点	南風原北 IC	<p>《選定理由》</p> <ul style="list-style-type: none"> 沖縄県中南部都市圏都市交通マスタープランにおいて、「サブ交通結節点」として位置づけられている。南風原北 IC 周辺の土地利用と広域、地域内移動の結節を考慮し選定 <p>《交通結節機能》</p> <ul style="list-style-type: none"> 新たな公共交通、高速バス、路線バス、支線公共交通、タクシー、自家用車、自転車、多様な交通モード、レンタカー等との結節 <p>《コンセプト》</p> <ul style="list-style-type: none"> 広域交通結節点は、那覇空港から大型 MICE や、東海岸サンライズベルト構想との連携を視野に入れ、当該結節点からの本島中北部方面や那覇空港への広域移動、また、町内や周辺市町村への周遊観光の拠点、さらに、まちづくりと一体となった交通結節点（交通広場）を検討

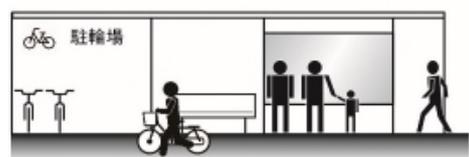
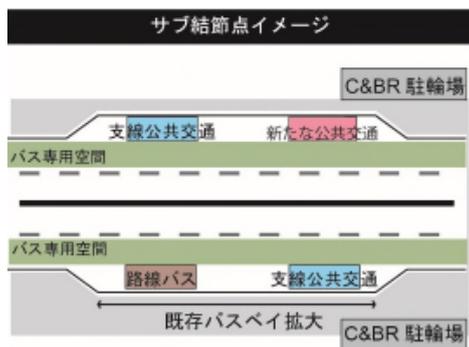


図-サブ結節点イメージ

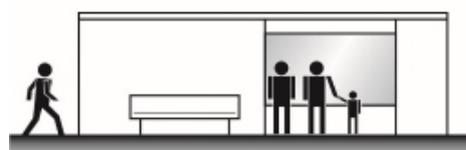
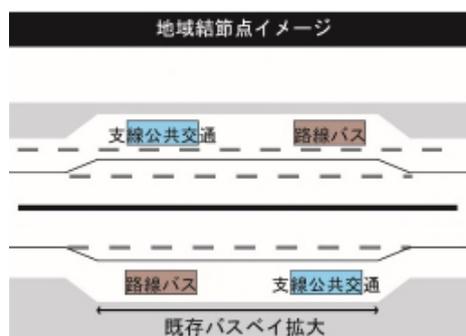


図-地域結節点イメージ

結節点の種類	箇所	概要
サブ結節点	兼城十字路 南風原南 IC 南部東道路 IC (仮称)	<p>《選定理由》</p> <ul style="list-style-type: none"> 本町の中心である都市拠点、また、南風原南 IC 及び南部東道路 IC (仮称) の周辺土地利用との広域、地域内移動の結節を考慮し選定 <p>《交通結節機能》</p> <ul style="list-style-type: none"> 新たな公共交通、高速バス、路線バス、支線公共交通、自転車との結節 <p>《コンセプト》</p> <ul style="list-style-type: none"> サブ結節点は、町内から南部地域及び中北部方面への広域移動を視野に入れた交通結節点 高速バスとの連携においては、バスの速達性を考慮したバスベイ整備等 ロングバスベイにおいては、公共施設や商業施設、まちづくりと連携したバス待ち空間整備を検討
地域交通結節点	南風原町役場 津嘉山 新川	<p>《選定理由》</p> <ul style="list-style-type: none"> 本町の中心である都市拠点、副次都市拠点及び隣接市が検討する公共交通との連携を考慮し決定 <p>《交通結節機能》</p> <ul style="list-style-type: none"> 路線バス、支線公共交通、自転車との結節 <p>《コンセプト》</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域結節点は、町内移動及び隣接市町へのアクセスを考慮した交通結節点 町内や隣接市町との連携が図れる拠点を位置づけ、ロングバスベイにおいては、公共施設や商業施設、まちづくりと連携したバス待ち空間整備を検討
その他バス停	—	<ul style="list-style-type: none"> 既存のバス停

【パークアンドライド (P&R) の検討】

- バス停へのアクセス性向上を図るため、バス停に近接する公共用地などへ駐車場を整備し、自家用車からバスへの転換を促し、町内外移動において自家用車利用の抑制を図る。また、本町内の結節点整備と合わせた駐車場整備の可能性についても検討する。



イオンモール沖縄ライカム



ただこ浦西駅

出典：ただこ浦西駅パークアンドライド駐車場

パーク&ライド

乗用車やオートバイを駅近くの駐車場に駐車させ、モノレールに乗り換え、目的地(会社等)に向かうことができます。現在、運営しているパーク&ライド駐車場は、自動車駐車場3駅とオートバイ専用駐車場2駅となっています。



小禄駅・安里駅パーク&ライド駐車場 (管理運営：沖縄都市モノレール株式会社)

地図上のPマークは、沖縄都市モノレール株式会社が管理運営をしています。

小禄駅・安里駅パークアンドライド駐車場



①牧港交差点



②安謝高架下

出典：沖縄県 HP

図-県内パークアンドライド事例

【高速バスルートの誘導】

- 本町内に位置する南風原北 IC、南 IC は那覇空港自動車道に接続し、空港～北部地域へのアクセス性が高く、南部東道路の接続により、南部地域とのアクセス性も向上する。また、南風原北 IC は国道 329 号（バイパス）へも接続しており、地域住民の広域移動、北部地域と南部地域を接続する観光の拠点となる可能性があることから、高速バスルートを那覇空港自動車道へ誘導し、南風原北 IC、南 IC との連携強化を図るため、関係機関との調整を行う。

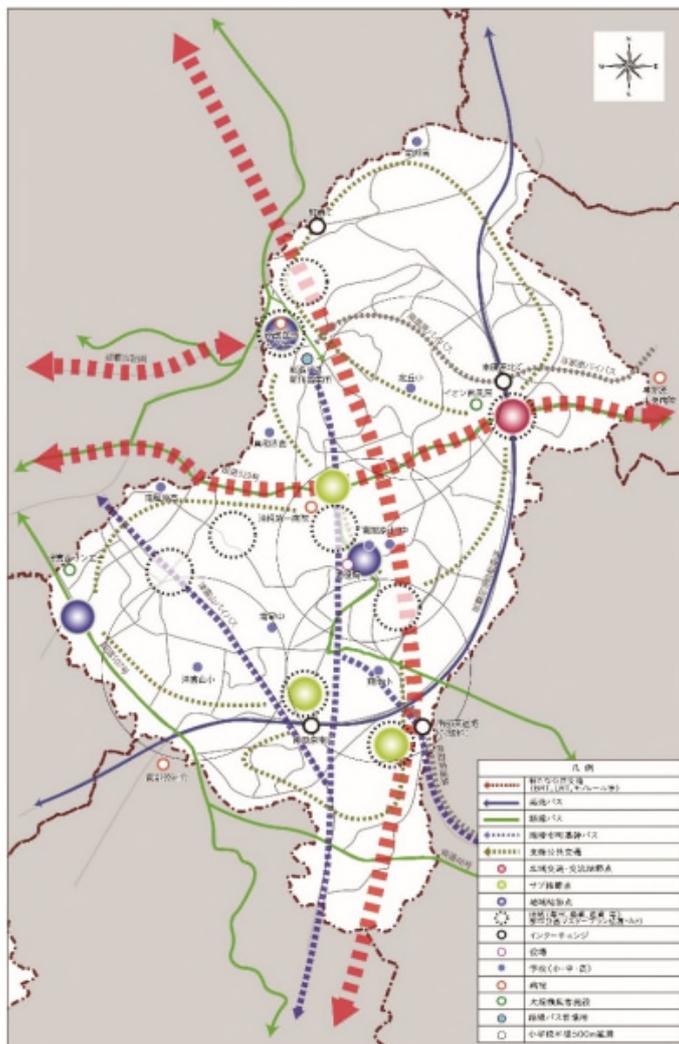


図-公共交通ネットワーク図（南風原町交通基本計画）

対象地域	個別施策	展開スケジュール(検討: → 実施: → 継続実施: →)			備考
		短期(5年程度) 令和5～9年	中期(5～10年) 令和10年～14年	長期(10年以上) 令和15年～20年	
結節点	i 交通結節点整備の検討	→	→	→	
	ii パークアンドライド(P&R)の実施		→	→	
	iii 高速バスルートの誘導		→	→	

国	県	町	事業者	その他
○	○	◎	○	

■推進体制(◎:主体 ○:関係機関)

【3-⑤】多様な交通モード導入の検討

- 地域の回遊性向上を図るため、交通結節点と連携した多様な交通モード導入の可能性について検討する。

【多様な交通モード】

- 町内の回遊性向上を図るため、交通結節点と連携した多様な交通モード（電動キックボード、小型モビリティ、グリーンスローモビリティ）の導入について検討する。

◆ 小型モビリティ

自動車より小さく、1~2人乗りの電動車両です。



◆ グリーンスローモビリティ

公道で走行可能な時速20km未満の電動車両のことで、相乗りをすることを前提に4人乗り以上であることが定義されています。



出典：国土交通省 HP

図-小型モビリティ

対象地域	個別施策	展開スケジュール(検討: → 実施: → 継続実施: - - -)			備考
		短期(5年程度) 令和5~9年	中期(5~10年) 令和10年~14年	長期(10年以上) 令和15年~20年	
結節点	i 多様な交通モード導入の検討		→	→	
国		○			
県		○			
町		◎			
事業者					
その他					

■推進体制(◎:主体 ○:関係機関)

4-3 施策パッケージの設定

4-3-1 パッケージの地域区分

前述に示した個別の実施施策について、今後の展開において実施施策が連携することで、効果的・効率的に推進が図れるものと考えられる。

本総合交通戦略においては、「南風原町都市計画マスタープラン」において示されている地域区分毎に施策パッケージを行うものとする。

地域区分は、下図に示す「北部地域」、「中央北地域」、「中央南地域」、「南部地域」の4地域に区分する。

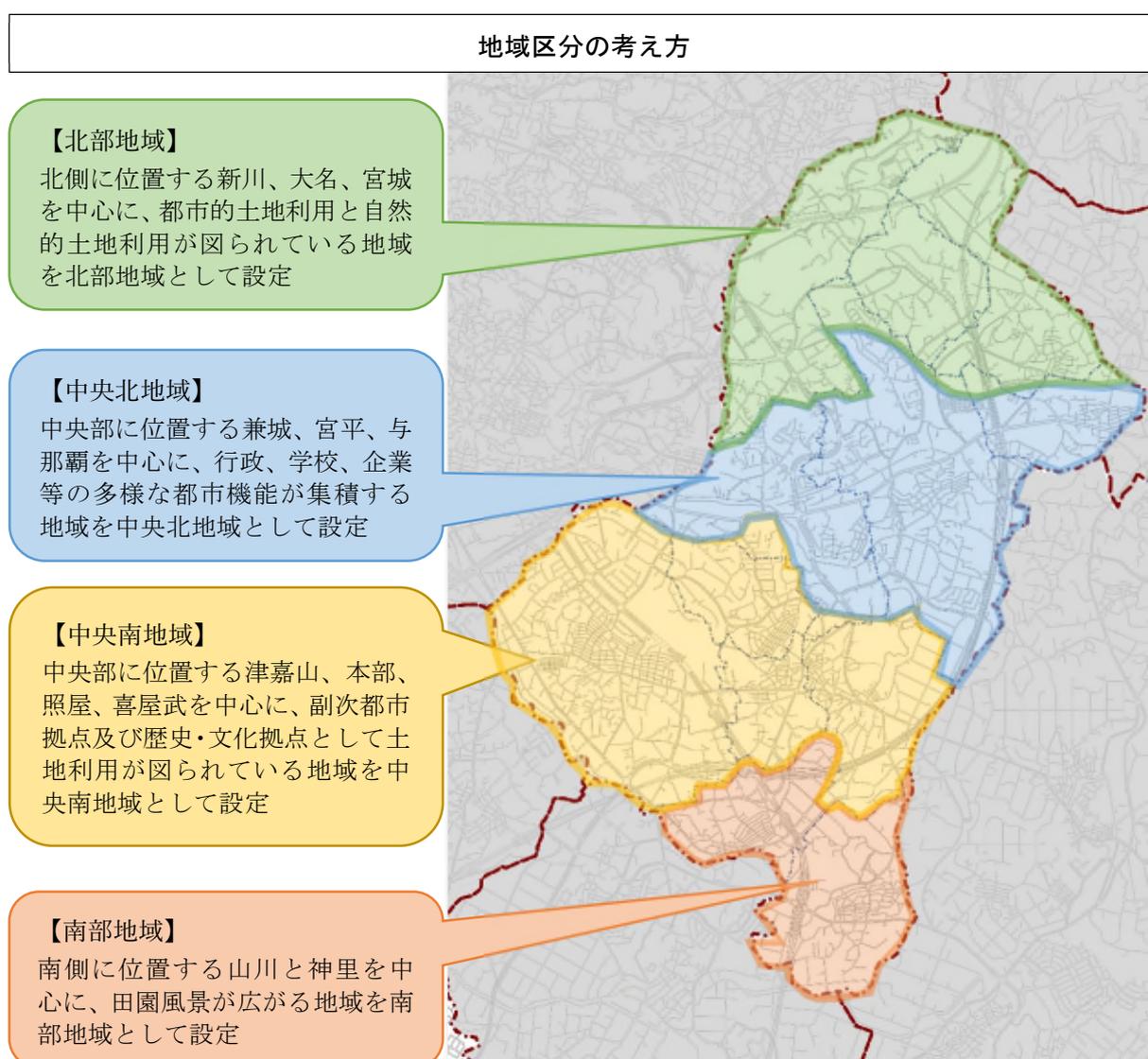


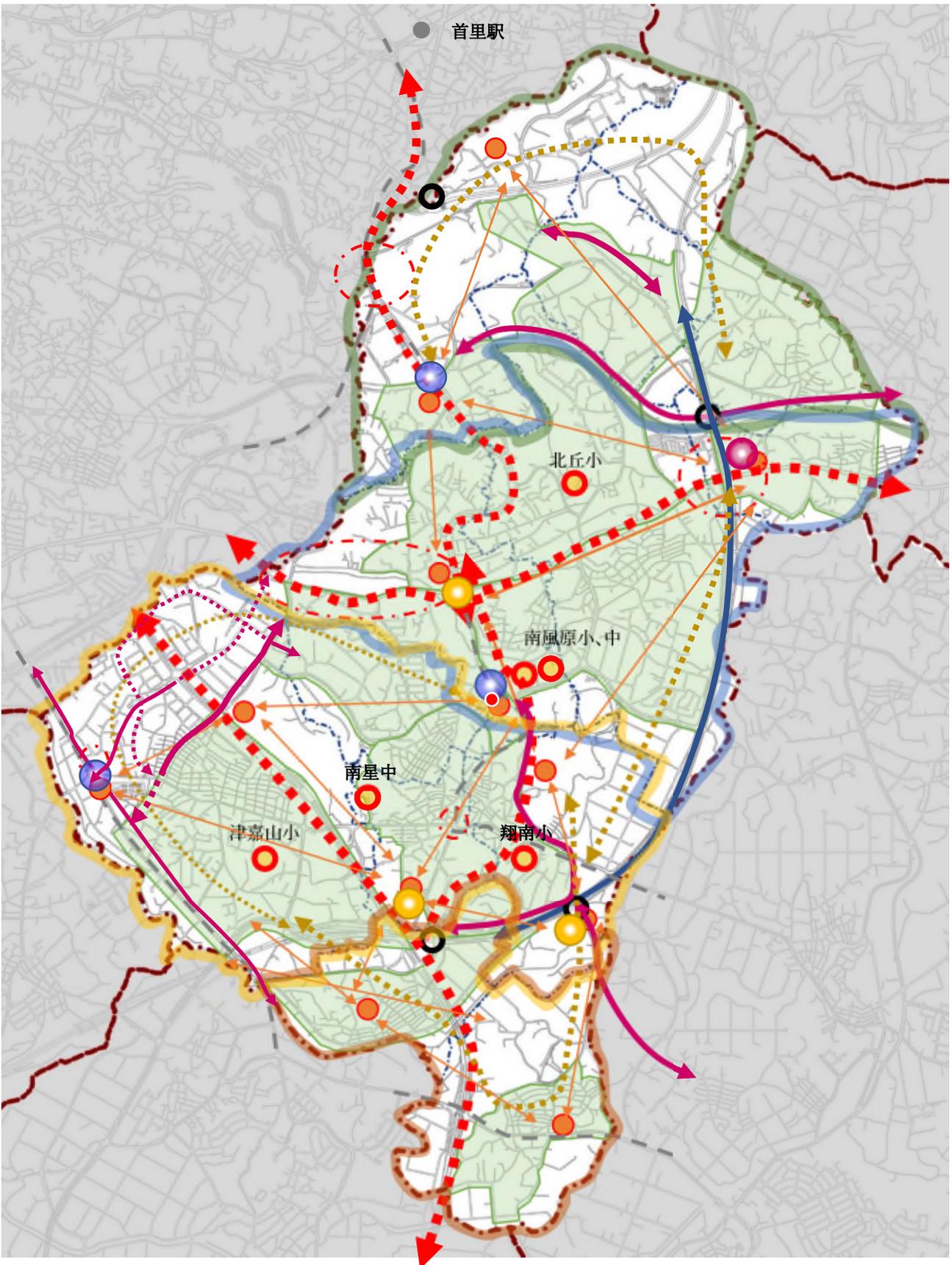
図 4-5 地域区分

■全体施策

前述において、効率的・効果的に施策を進めるためのパッケージ化を行うものとしたが、本町全体を対象とした施策については、地域区分別のパッケージとは分けて展開を図るものとする。
以下に、個別に進めていく施策を示す。

	個別施策 (検討: → 実施: → 継続: - - -)		展開スケジュール			備考
			短期	中期	長期	
展開方針1	1-①	道路整備プログラムの策定	→			・計画的な道路整備の推進
	1-②	幹線、補助幹線、生活道路の整備 南風原・与那原バイパス整備の推進 南部東道路、県道241号線(黄金森公園線)、国道507号整備の推進 町道10号線、津嘉山中央線、津嘉山西線、本部公園線整備の推進	→	→		・交通の円滑化、通過交通の抑制 等
			→	→		
			→	→		
			→	→		
	1-③	渋滞交差点の改良 主要渋滞交差点の対策推進 町内主要渋滞交差点の対策検討・実施	→	→		・渋滞緩和・交通の円滑化 等
	1-④	道路維持管理プログラムの策定 地域と連携した維持管理	→	→		・計画的な道路維持管理 ・関連団体との連携
	1-⑤	災害に強い道路網の形成 緊急輸送道路の耐震化、無電柱化の推進 代替道路ネットワークの検討	→	→		・災害時の道路網強化 ・避難ルートの確保
			→	→		
1-⑥	歩行空間及び自転車通行空間整備の推進 快適な歩行空間の推進 自転車通行空間の検討	→	→		・自家用車に偏らない移動手段への転換	
		→	→			
1-⑦	観光交通環境の整備	→	→		・周遊観光の促進、レンタカー流入の抑制	
1-⑧	イベント交通への対応	→	→		・公共交通利用の推進、混雑緩和	
展開方針2	2-① 安全な歩行空間の創出	主要生活道路ネットワークの検討	→			・安全・安心な生活空間の構築
		生活道路対策エリアの設定(登録)	→			
		生活道路安全対策の検討・実施	→	→		
		通学路安全点検の実施(連携)	→	→		
	通学路の指定	→	→			
2-② TDM(交通需要マネジメント)の推進	町民MMIによる意識改革	→	→		・自家用車に偏らない移動手段への意識改革	
	学校MMIによる意識改革	→	→			
	企業MMIによる意識改革	→	→			
	公共交通利用促進を図るイベントの実施	→	→			
展開方針3	3-① 自転車活用の推進	サイクルステーションの導入	→	→		・バス停からの端末、施設間移動等の短中距離移動 ・自転車利用環境の創出 ・自転車利用の推進 ・公共交通へのアクセシビリティ向上
		自転車活用推進計画の策定	→	→		
		自転車ネットワーク計画の策定	→	→		
		サイクリングイベントの実施	→	→		
	3-② バス利用環境の創出	バス通学の促進	→	→		・バス事業者、商業施設及び道路管理者と連携を図ったバス待ち空間づくりによるバス利用促進 ・バス停までのアクセシビリティ向上
		バス待ち空間の整備	→	→		
		駐輪場の整備 民間事業者と連携したバス待ち空間	→	→		
	3-③ 新たな公共交通システムの導入	地域公共交通計画の策定	→	→		・公共交通の役割を明確化し、移動しやすい環境を構築 ・移動困難者への移動支援 ・中北部、空港等の広域移動の向上
		新たな公共交通導入の検討	→	→		
		支線公共交通の検討	→	→		
		移動支援の手法の検討 民間と連携した移動支援の検討	→	→		
	3-④ 交通結節点の整備	交通結節点整備の検討	→	→		結節点整備により、広域移動、地域内及び地域内施設移動の向上、また、防災機能拠点、滞留空間を確保
		パークアンドライド(P&R)の実施	→	→		
高速バスルートの誘導		→	→			
3-⑤	多様な交通モード導入の検討	→	→		多様な交通モードによる地域回遊性向上	

- : 広域交通・交流結節点 ● : サブ結節点 ● : 地域結節点 ● : 町役場
- : サイクル拠点 ● : インターチェンジ ● : 学校 ● : 学校MM
- ↔ : 路線整備 ↔ : 路線整備(一部整備) ↔ : 高速バス
- - - : 路線バスルート ← → : 新たな公共交通(LRT, BRT, 基幹バス, モノレール) ← → : 支線公共交通(コミュニティバス, デマンド交通)
- ↔ : サイクルステーションの連携
- : 渋滞交差点 □ : 北部地域 □ : 生活道路対策



■北部地域における施策

【地域の課題】

- 当該地域の地形は、高低差が激しく徒歩や自転車での移動が困難な地域であり、通勤・通学においては送迎交通が多い。
- 首里方面へ抜ける那覇糸満線、南風原バイパス及び県道 241 号線が合流し、一部の合流箇所は主要渋滞交差点として位置づけられ、朝・夕の通勤・通学時間帯において幹線道路も含め渋滞が激しい地域となっている。また、渋滞を避けるため一部の生活道路へ通り抜け交通が流入し地域の安全性が低下している。
- 当該地域には、那覇市内線の営業所が位置しており那覇市方面へのアクセス性は高いが、本町内へのバス路線は通っておらず、地域との連携が不便であり、また、公共交通不便地域も広がっている。

【施策の実施方針】

- 本総合交通戦略において、幹線道路、補助幹線道路の整備及び主要渋滞交差点对策の推進を図る。
- 那覇市内線のバス営業所と連携を図り、那覇市及び本町内へのアクセス性向上を図る。
- 通り抜け交通への通過交通抑制対策を実施。
- 通学時の送迎、通勤・買物移動時の自家用車の利用について、徒歩通学や公共交通利用への転換を図る。

【施策のパッケージ】

《個別施策：1-②、③》南風原バイパス、町道 10 号線整備及び主要渋滞交差点への対策を推進

《個別施策：2-①、②》生活道路の安全対策、過度な自家用車利用に頼らない交通行動の素地づくり

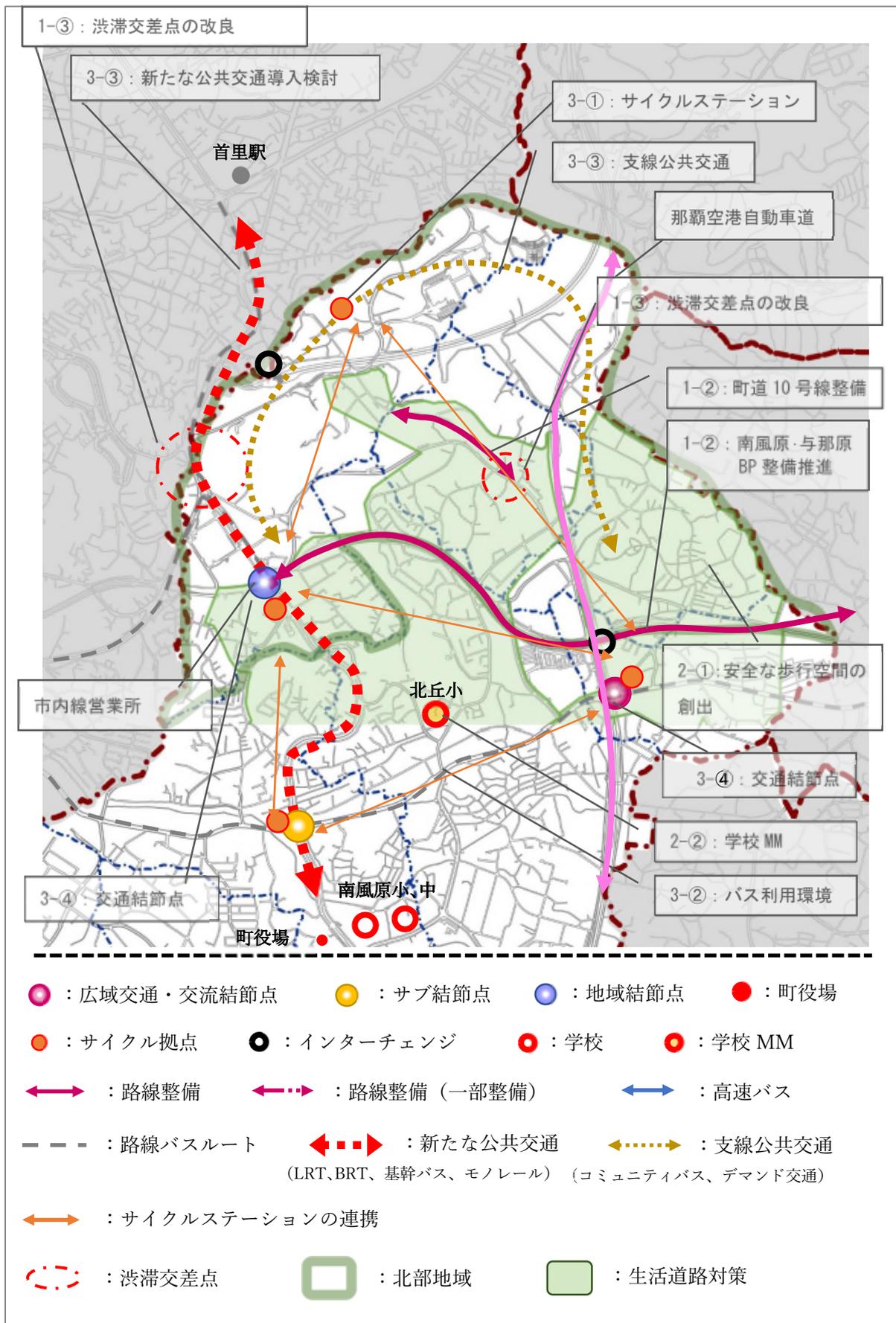
《個別施策：3-①》短中距離移動を支援するサイクルステーションの導入

《個別施策：3-②、④》市内線営業所と連携した地域交通結節点の整備及びバス利用環境の創出

《個別施策：3-③》モノレール首里駅や本町の他地域との連携（国道 329 号路線バス）を図るため支援公共交通整備

検討・調整： 実施： 継続：

個別施策	展開スケジュール			備考
	短期 (約 5 年)	中期 (約 10 年)	長期 (約 20 年)	
1-② 幹線、補助幹線、生活道路の整備				南風原 BP、町道
1-③ 渋滞交差点の改良				
2-① 安全な歩行空間の創出				
2-② TDM（交通需要マネジメント）の推進				学校 MM
3-① 自転車活用の推進				サイクルステーション
3-② バス利用環境の創出				
3-③ 新たな公共交通システムの導入				
3-④ 交通結節点の整備				



■中央北地域における施策

【地域の課題】

- 当該地域は、地域の中心を幹線道路である国道 329 号が横断している。沿線地域は人口が集中している地域となっており、商業施設が多く立地している。
- 国道 329 号は、本島の東海岸側（西原町、与那原町、南城市）と那覇市を結ぶ幹線道路となっている。また、南風原北 IC も接続しており、交通量が多く朝・夕の通勤・通学時間帯、商業施設出入りにより渋滞が発生している。
- 幹線道路の渋滞を避けるため、生活道路への通り抜け交通の流入、通学時の送迎交通等による地域内の安全性が低下している。
- 当該地域は、国道 329 号の路線バスは充実しており、那覇市へのアクセス性は高いものの、沿道から離れた地域では公共交通不便地域が広がっている。

【施策の実施方針】

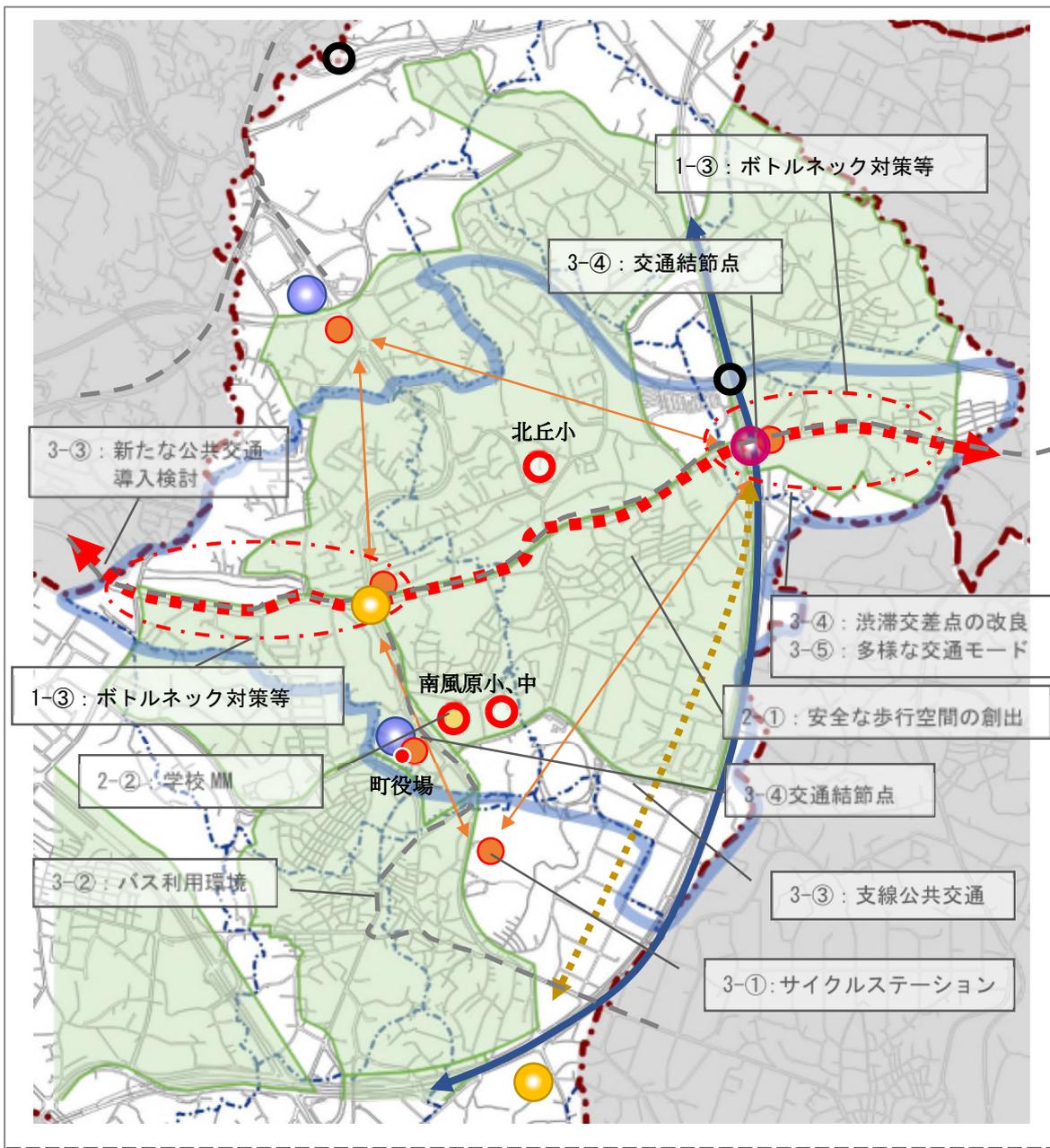
- 本総合交通戦略において、その他渋滞交差点等の対策の推進を図る。
- 通学時の送迎、通勤・買物移動時の自家用車の利用について、徒歩通学や公共交通利用への転換を図る。
- 短中距離移動を支援するサイクルステーションの導入。
- 那覇市内線のバス営業所と連携を図り、那覇市及び本町内へのアクセス性向上を図る。
- 通り抜け交通への通過交通抑制対策を実施。
- 広域交通を支える公共交通ネットワークの構築及び地域との連携を図る結節点の整備。

【施策のパッケージ】

- 《個別施策：1-③》 》 幹線道路におけるボトルネック交差点、町道渋滞交差点におけるの対策検討・実施
- 《個別施策：2-①、②》 生活道路の安全対策、過度な自家用車利用に頼らない交通行動の素地づくり
- 《個別施策：3-①》 》 短中距離移動を支援するサイクルステーションの導入
- 《個別施策：3-②》 》 バス利用促進策としてバス利用環境の創出
- 《個別施策：3-③》 》 公共交通の役割を明確化（支線公共交通、基幹バス）
- 《個別施策：3-④、⑤》 広域移動を円滑に行えるよう広域交通結節点の整備に向けた検討

検討・調整： → 実施： → 継続： →

個別施策	展開スケジュール			備考
	短期 (約 5 年)	中期 (約 10 年)	長期 (約 20 年)	
1-③ 渋滞交差点の改良	→	→	→	施設出入、町道等
2-① 安全な歩行空間の創出	→	→	→	
2-② TDM（交通需要マネジメント）の推進	→	→	→	学校・企業 MM
3-① 自転車活用の推進	→	→	→	
3-② バス利用環境の創出	→	→	→	
3-③ 新たな公共交通システムの導入		→	→	
3-④ 交通結節点の整備		→	→	
3-⑤ 多様な交通モード		→	→	



■中央南地域

【地域の課題】

- 当該地域は、地域の中心を幹線道路である国道 507 号及び国道 507 号バイパスが横断しており、国道 507 号バイパスにおいては、現在、津嘉山北地区区画整理事業が進められ、当該路線の沿線には商業施設が多く立地し、周辺ではマンション等の建設も進み人口が増加している。
- 国道 507 号及び国道 507 号バイパスは、本島の南部方面（八重瀬町、糸満市）と那覇市を結ぶ幹線道路となっており、また、南風原南 IC も接続しており、交通量が多く朝・夕の通勤・通学時間帯に渋滞が発生している。
- 幹線道路の渋滞を避けるため、生活道路への通り抜け交通の流入、通学時の送迎交通等による地域内の安全性が低下している。
- 当該地域は、国道 507 号の路線バスは充実しており、那覇市へのアクセス性は高いものの、沿道から離れた地域では公共交通不便地域が広がっている。

【施策の実施方針】

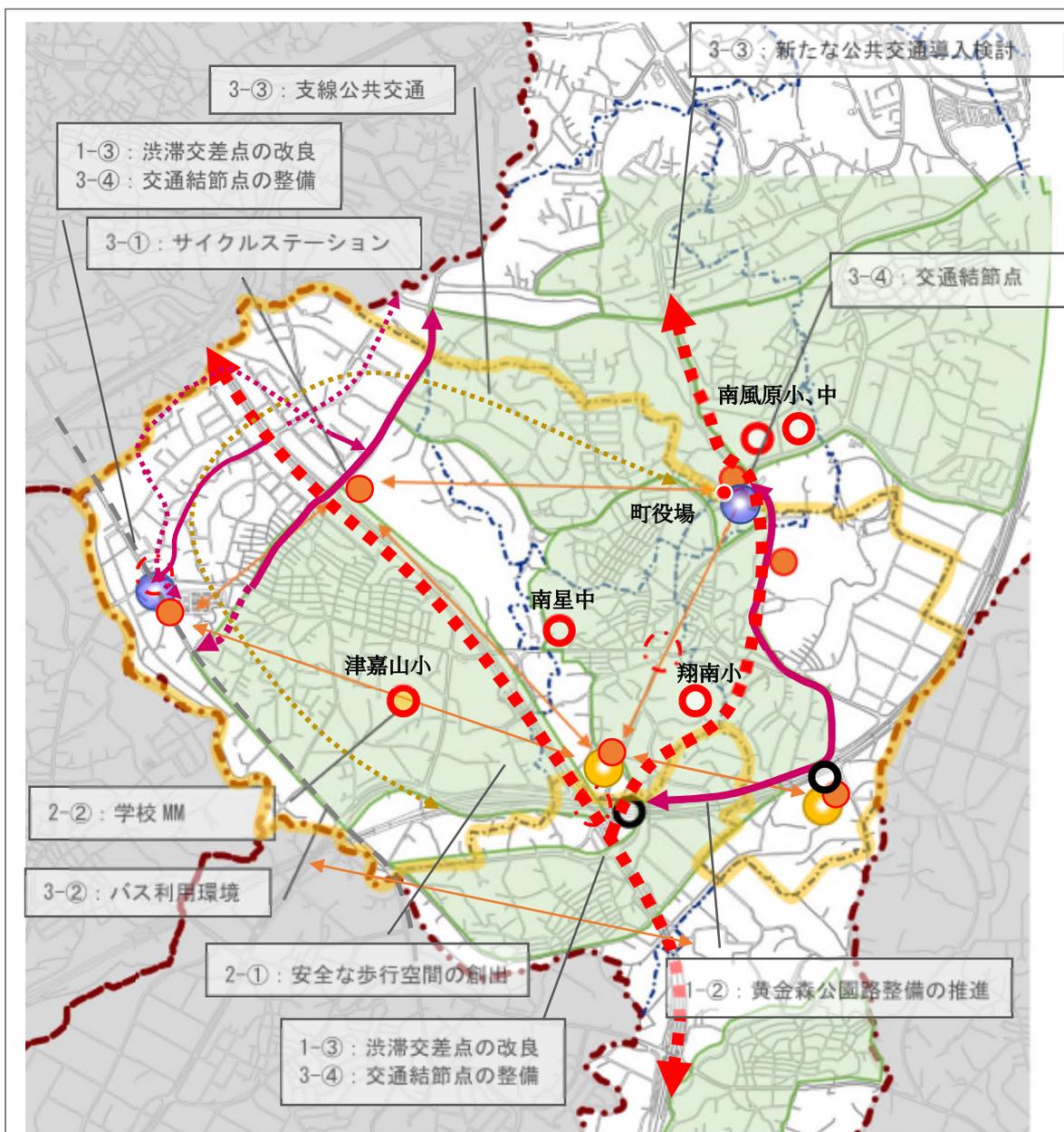
- 本総合交通戦略において、幹線道路の整備及びその他渋滞交差点の対策の推進を図る。
- 通学時の送迎、通勤・買物移動時の自家用車の利用について、徒歩通学や公共交通利用への転換を図る。
- 短中距離移動を支援するサイクルステーションの導入。
- 那覇市内線の営業所と連携を図り、那覇市及び本町内へのアクセス性向上を図る。
- 通り抜け交通への対応策を実施。
- 域交通を支える公共交通ネットワークの構築及び地域との連携を図る結節点の整備。

【施策のパッケージ】

- 《個別施策：1-②、③》 県道 241 号線（黄金森公園線）の整備及び主要渋滞交差点への対策を推進
- 《個別施策：2-①、②》 生活道路の安全対策、過度な自家用車利用に頼らない交通行動の素地づくり
- 《個別施策：3-①》 短中距離移動を支援するサイクルステーションの導入
- 《個別施策：3-②》 バス利用促進策としてバス利用環境の創出
- 《個別施策：3-③》 公共交通の役割を明確化（支線公共交通、基幹バス）
- 《個別施策：3-④》 地域内及び隣接市町への移動を円滑に行えるよう交通結節点の整備に向けた検討

検討・調整： → 実施： → 継続： ……→

個別施策	展開スケジュール			備考
	短期 (約 5 年)	中期 (約 10 年)	長期 (約 20 年)	
1-② 幹線、補助幹線、生活道路の整備	→	→	→	県道 241 号線(黄金森公園線)
1-③ 渋滞交差点の改良	→	→	→	施設出入り、町道等
2-① 安全な歩行空間の創出	→	→	→	
2-② TDM (交通需要マネジメント) の推進	→	→	→	学校・企業 MM
3-① 自転車活用の推進	→	→	→	
3-② バス利用環境の創出	→	→	→	
3-③ 新たな公共交通システムの導入		→	→	
3-④ 交通結節点の整備	→	→	→	



第4章 具体的な施策の展開



■南部地域

【地域の課題】

- 当該地域は、地域の中心を幹線道路である国道 507 号バイパスが縦断し、また、当該地域の北側には国道 507 号バイパスと那覇空港自動車道が交差（南風原南 IC）している。
- 南風原南 IC は、本島の中北部地域と南部方面（八重瀬町、糸満市）を結ぶ要衝となり、また、国道 507 号バイパスも本島南部方面（八重瀬町、糸満市）と那覇を結ぶ幹線道路であることから、朝・夕の通勤・通学時間帯において渋滞が発生している。
- 幹線道路の渋滞を避けるため、生活道路への通り抜け交通の流入、通学時の送迎交通等による地域内の安全性が低下している。
- 当該地域は、路線バスの運行は一部の県道と国道のみを通過し、運行本数及びバス停数が少ないことから、公共交通の利便性は低く、公共交通不便地域が広がっている。

【施策の実施方針】

- 本総合交通戦略において、幹線道路の整備及びその他渋滞交差点の対策の推進を図る。
- 通学時の送迎、通勤・買物移動時の自家用車の利用について、徒歩通学や公共交通利用への転換を図る。
- 短中距離移動を支援するサイクルステーションの導入。
- 那覇市内線の営業所と連携を図り、那覇市及び本町内へのアクセス性向上を図る。
- 通り抜け交通への対応策を実施。
- 広域交通を支える公共交通ネットワークの構築及び地域との連携を図る結節点の整備。

【施策のパッケージ】

《個別施策：1-②、③》 県道 241 号線（黄金森公園線）の整備及び主要渋滞交差点への対策を推進

《個別施策：2-①、②》 生活道路の安全対策、過度な自家用車利用に頼らない交通行動の素地づくり

《個別施策：3-①》 短中距離移動を支援するサイクルステーションの導入

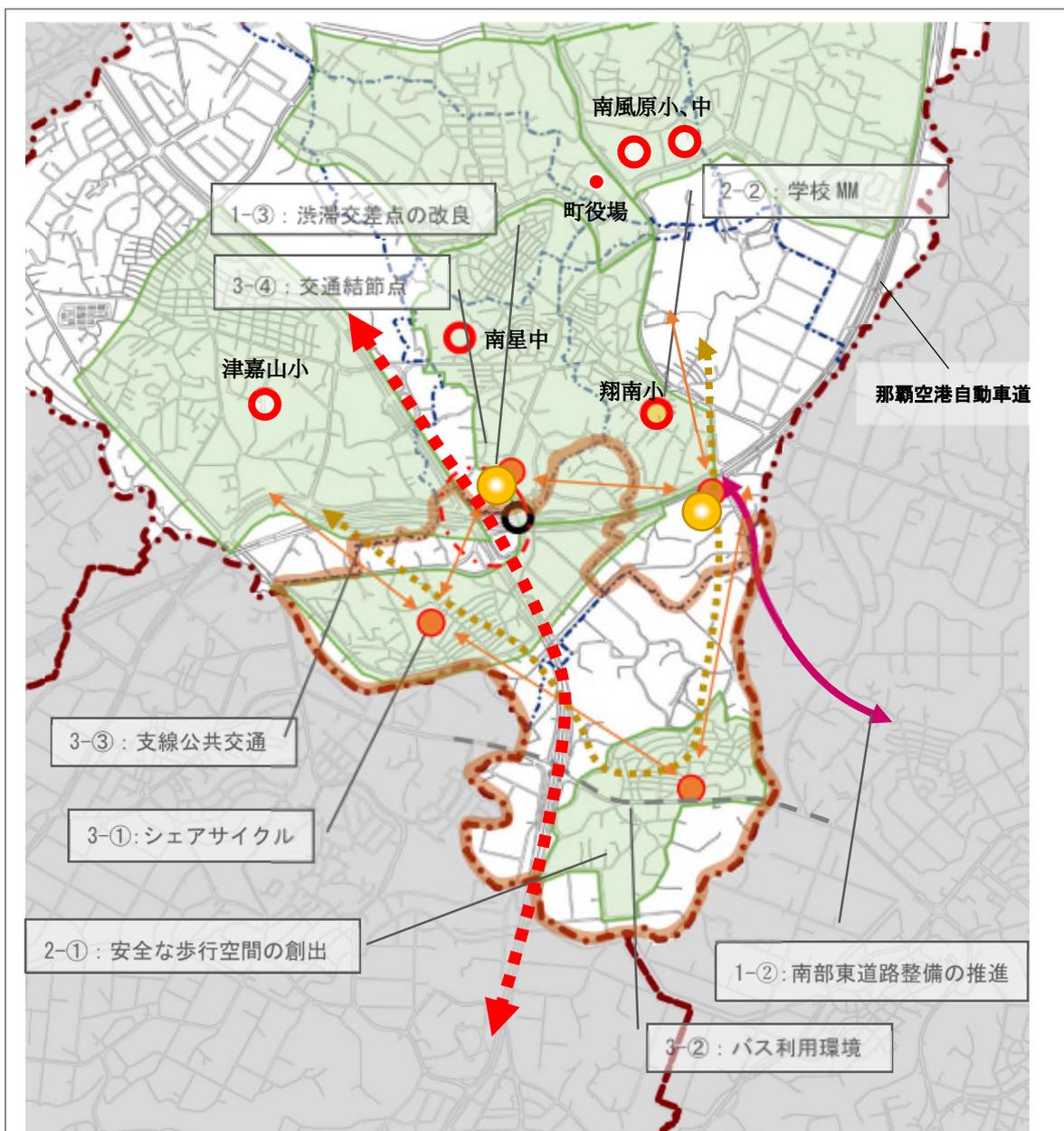
《個別施策：3-②》 バス利用促進策としてバス利用環境の創出

《個別施策：3-③》 公共交通の役割を明確化（支線公共交通、基幹バス）

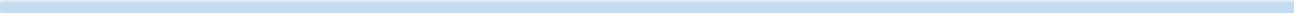
《個別施策：3-④》 地域内及び隣接市町への移動を円滑に行えるよう交通結節点の整備に向けた検討

検討・調整： → 実施： → 継続： →

個別施策	展開スケジュール			備考
	短期 (約 5 年)	中期 (約 10 年)	長期 (約 20 年)	
1-② 幹線、補助幹線、生活道路の整備	→	→	→	県道 241 号線(黄金森公園線)
1-③ 渋滞交差点の改良	→	→	→	施設出入り、町道等
2-① 安全な歩行空間の創出	→	→	→	
2-② TDM（交通需要マネジメント）の推進	→	→	→	学校・企業 MM
3-① 自転車活用の推進	→	→	→	
3-② バス利用環境の創出	→	→	→	
3-③ 新たな公共交通システムの導入		→	→	
3-④ 交通結節点の整備	→	→	→	



第4章 具体的な施策の展開



第5章 南風原町総合交通戦略の展開

5-1 目標値の設定

本総合交通戦略の個別施策が効果を発しているか確認し、計画の達成状況を評価する為、指標を設定した。

なお、本総合交通戦略は、短期5年から中期10年の目標計画であることから、指標は「南風原町交通基本計画」において設定した指標を用いるものとする。

なお、一部項目にあたっては、個別施策を展開する際に設定する。

表 5-1 指標及び目標値

展開方針	指標	目的	現状値 (R05)	目標値 (R14)	把握方法
基本方針1 体系的な道路ネットワーク	主要渋滞交差点	主要渋滞交差点の早期改善を図るため目標値として設定 (沖縄地方渋滞対策推進協議会の指定箇所)	0/2 箇所	2/2 箇所	<u>整備実績</u> (対策箇所/ 渋滞交差点数)
	町内主要渋滞交差点	町内の交通問題箇所の検討・対策の推進を図る目的として設定(町民意見、交通量調査等により設定)	0/5 箇所	3/5 箇所	<u>整備実績</u> (対策箇所/ 渋滞交差点数)
	道路網の整備	計画道路の整備推進を図るために目標値を設置 (都市計画道路、町計画道路事業により設定)	整備率 66.2%	75%	<u>整備実績</u>
基本方針2 公共交通の利用促進	生活道路安全対策区域	生活道路の危険箇所を抽出し、危険箇所への対策を目的として設定(警察庁事故データ、民間プローブデータ、ETC2.0の活用を想定)	0/8 区域	4/8 区域	<u>整備実績</u> (対策区域/ 指定区域)
基本方針3 安全・安心な交通環境の創出	サイクルステーションの設置箇所	自転車利用促進を図るため、サイクルステーション設置箇所数を目標値として設定	0 箇所	10 箇所	<u>運営事業者より把握</u>
	バス待ち空間整備	公共交通利用促進を図るため目標値を設定	0 箇所	整備の推進	<u>整備実績</u>
	公共交通利用率(バス、モノレール)	公共交通利用促進による効果把握するための目標値として設定(住民アンケート、パーソントリップ調査結果の活用を想定)	R3. 住民アンケート : 8% (H18PT : 3.5%)	9.1%	<u>住民アンケート</u>

5-2 推進体制の構築

(1) 組織づくり

本町における望ましい交通体系の構築を着実に推進していくため、町民等、交通事業者等、行政等が、それぞれの役割分担・責任を認識し、連携・協働して課題に取り組むことが重要である。

また、行政内部においても各部局の横断的な協力体制、国、県及び隣接市町（那覇市、豊見城市、南城市、西原町、与那原町、八重瀬町）と連携し、計画の推進体制を図る。

(2) 協働体制

南風原町交通基本計画に基づく各施策を推進していくためには、町民や地域の積極的な取り組みが必要不可欠である。交通に関連する情報や資料等の発信、状況に応じたバックアップ等の協働体制を構築する。

また、住民等がまちづくりに参加しやすい環境づくりや、人材育成などが重要となり、住民意見交換会、学校教育の現場において、交通に関する出前講座等を実施し、交通によるまちづくりを推進する環境づくりを行う。

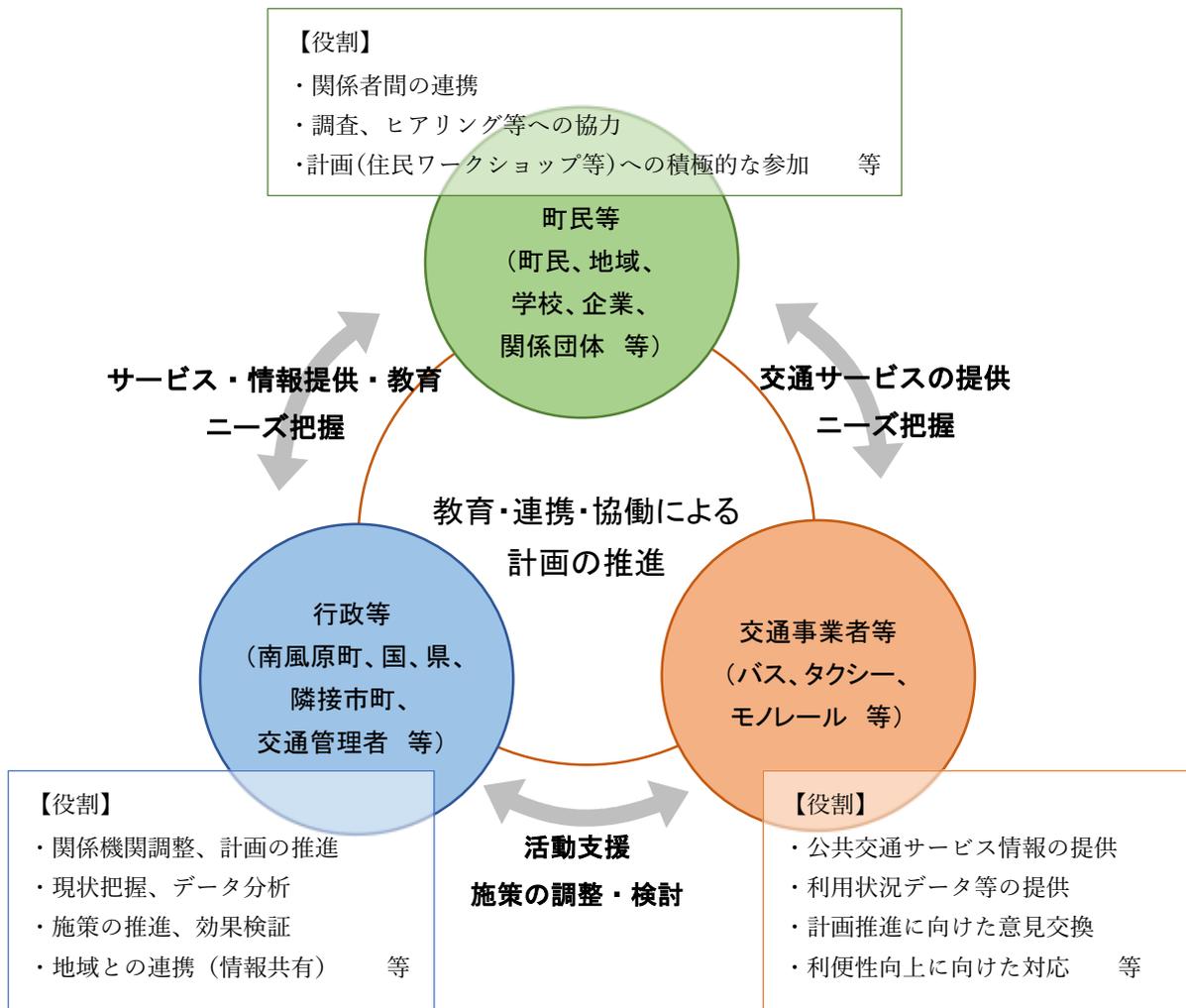
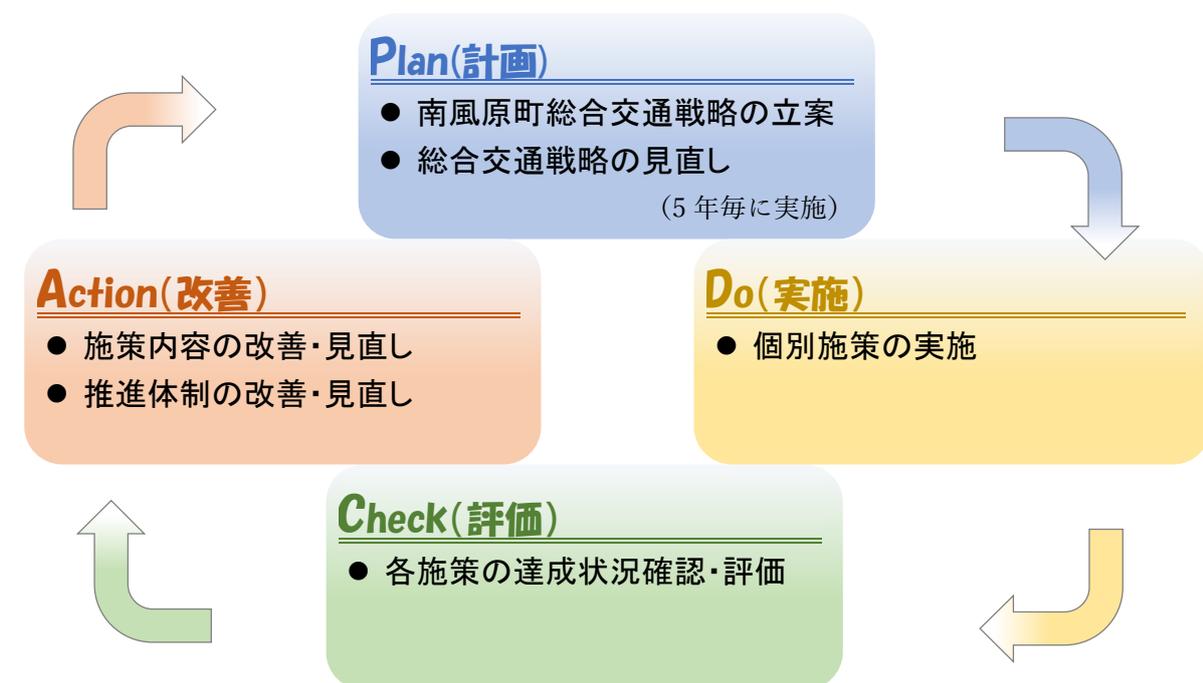


図 5-1 施策の組織イメージ

5-3 評価・改善の仕組み

本総合交通戦略は概ね10年計画となっており、5年毎にモニタリングを行い、段階的に施策を展開していくとともに、近年では自動車に関連した技術や、新しい移動手段の技術革新が進み、南風原町交通基本計画の策定時とは異なる課題、対策手法等の発生も想定されるため、社会情勢の変化に合わせて柔軟に計画の見直しも行っていく。

その為、本総合交通戦略においては、PDCAサイクルを用いた計画の進行管理、評価、検証を行い、着実に施策の推進を図る。



第5章 総合交通戦略の展開

令和4年度 (2022年)	短期施策					中期施策
	令和5年度 (2023年)	令和6年度 (2024年)	令和7年度 (2025年)	令和8年度 (2026年)	令和9年度 (2027年)	令和10年～ (2028年)
Plan : 計画	Do : 実施					Plan : 計画
				Check : 評価		
					Action : 改善	

図 5-2 施策の推進イメージ

付属資料

~~~~~ 目 次 ~~~~~

|                             |           |      |
|-----------------------------|-----------|------|
| 1. 南風原町総合交通戦略 施策内容及び推進体制（案） | ・ ・ ・ ・   | P79  |
| 2. 目標設定の根拠                  | ・ ・ ・ ・ ・ | P83  |
| 3. 住民ワークショップ開催              | ・ ・ ・ ・ ・ | P91  |
| 4 送迎交通に関する保護者アンケートの調査結果     | ・ ・ ・ ・   | P113 |
| 5. 生活道路安全対策エリア設定            | ・ ・ ・ ・ ・ | P129 |
| 6. 施策の実施事例                  | ・ ・ ・ ・ ・ | P143 |
| 7. 用語集                      | ・ ・ ・ ・ ・ | P159 |

~~~~~


1.南風原町総合交通戦略 施策内容及び推進体制（案）

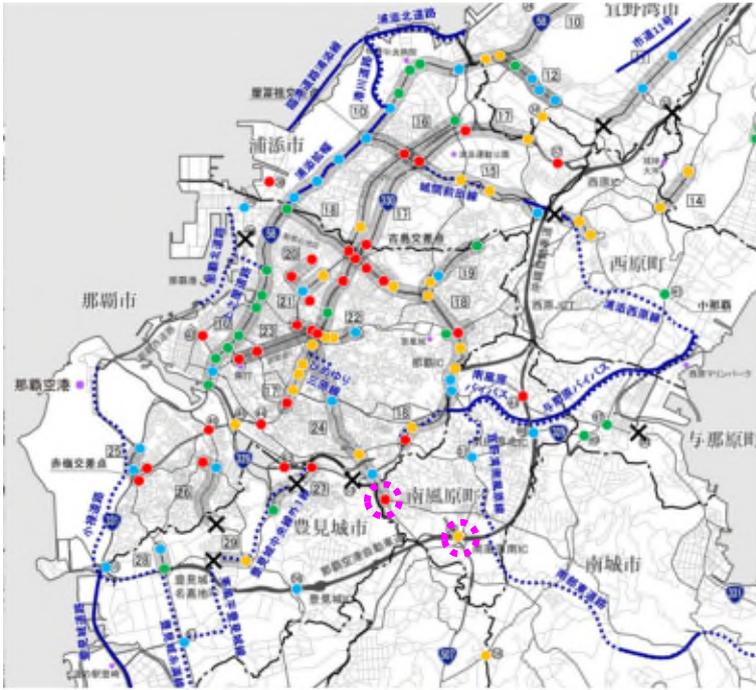
2.目標設定の根拠

■主要渋滞交差点

- ・ 本総合交通戦略の計画年（約 10 年間）での当該 2 交差点への渋滞対策について関係機関と調整を行い対策の推進を図る。

■沖縄県渋滞対策協議会

町内に位置する主要渋滞交差点（南風原南 IC、津嘉山）においては、現在、検討中または、未検討・再検討として位置づけられている。



○：対象箇所

主要渋滞箇所対策状況

- ✕ 解除
- 対策済
- 対策中
- 検討中
- 未検討・再検討

■沖縄県道路整備プログラム

沖縄県道路整備プログラムにおいて、ボトルネック交差点への対応は、後期（2023～2027）においても継続される。

主な事業箇所一覧

圏域	所管	事業名	事業概要	総事業費 (百万円)	事業期間(年度)		備考
					前期 2018 ~ 2022	後期 2023~2027 (R5~R9)	
南部	県	南風原知念線(南部東道路)	L=7.4km, W=8.5m	42,570	■■■■■		
		那覇インターアクセス道路		-			事業化検討
		那覇北中城線(上之屋道路)	L=0.4km, W=16.5m	12,500	■■■■■		
		宜野湾南風原線(崎山~兼城)	L=1.8km, W=30m	12,750	■■■		前期完了
		東風平豊見城線	L=4.7km, W=30m	24,100	■■■■■		
		豊見城糸満線(名嘉地~兼城)	L=4.5km, W=30m	10,500	■■■■■		
④渋滞ボトルネック対策							
全域	県	渋滞対策	交差点改良等	-	■■■■■		

■町道主要渋滞交差点

- 町道に関連する主要渋滞交差点については、現在、進められている道路整備（町道10号線）及び道路拡幅の検討中となる道路（町道16号線及び町道23号線）にあわせて、3交差点の対策を実施するものとする。

■道路整備と合わせた交差点対策の実施

【町道10号線】

- 町道10号線は、県道240号線との交差箇所において、朝・夕ピーク時の渋滞により走行性が低下している。現在は、町道10号線の道路整備が進められており、当該道路整備とあわせて、県道240号線の交差箇所においては、右折帯整備の検討を行い、道路の円滑性向上を図る。

【町道16号線及び町道23号線】

- 町道16号線及び町道23号線は、国道329号へ接続し地域利用による交通量が多い道路となっている。しかし、朝・夕ピーク時の渋滞から、国道へのアクセス性が低下しており、信号サイクル及び右折帯整備等による対策の検討を行い、アクセス性、円滑性の向上を図る。

■渋滞交差点（渋滞区間）



管理	路線名	上段: 交差点名(区間)
		下段: 対策(案)
国	① 国道329号	よなは保育園~与那覇
		・南風原バイパス整備 ・右折帯整備 ・左折帯整備
沖縄県	② 国道507号バイパス	南風原南IC ・右折帯の2車線化 ・左折帯の整備
	③ 県道82号線	照屋 ・右折帯の整備
南風原市	④ 津嘉山西線 国道507号	津嘉山 ・道路拡幅 ・右折帯整備
	⑤ 町道10号線	・右折帯整備
	⑥ 町道16号線	第二団地側(仮称) ・右折帯の整備(右折相当幅の整備) ・信号現示
	⑦ 町道23号線	兼本ハイソ側(仮称)
		・右折帯整備 ・右折相当幅の整備 ・信号現示

■道路網の整備

本町内における道路網整備については、現在、進められている整備事業も含め、今後10年間に幹線街路の整備延長を2.5km（整備率75%）目標として道路整備の促進を図る。

■道路の整備

現在進められている幹線街路整備について、津嘉山西線、津嘉山中央線、本部公園線の3路線（2.5km）を今後、10年間での整備を目指す。

また、計画道路事業で進められている町道10号線も、幹線街路同様に今後10年間での整備を目指す。

* 10年後に都市計画道路の改良済延長19.9km（整備：2.5km）を目指す

* 整備率：19.9km（改良済延長）／26.3km（計画延長）＝約75%



■都市計画道路の整備状況

区分	計画 (km)	改良済 (km)	概成済 (km)	整備率 (%)	
南風原町	自動車専用道路	5.8	5.8	0.0	100.0%
	幹線道路	20.0	11.3	0.754	56.4%
	区画街路	0.0	0.0	0.0	0.0%
	特殊街路	0.5	0.3	0.0	66.7%
	合計	26.3	17.4	0.8	66.2%
那覇広域	自動車専用道路	24.0	16.0	0.0	66.9%
	幹線道路	344.4	289.8	11.1	84.2%
	区画街路	18.9	13.4	3.1	70.6%
	特殊街路	26.4	19.77	1.267	74.8%
	合計	413.7	339.0	15.5	81.9%
沖縄県	自動車専用道路	24.1	16.1	0.0	67.1%
	幹線道路	627.6	520.7	31.3	83.0%
	区画街路	30.6	21.2	4.2	69.1%
	特殊街路	35.9	29.2	1.3	81.4%
	合計	718.2	587.3	36.7	81.8%

出典：南風原町都市計画マスタープラン

単位：m

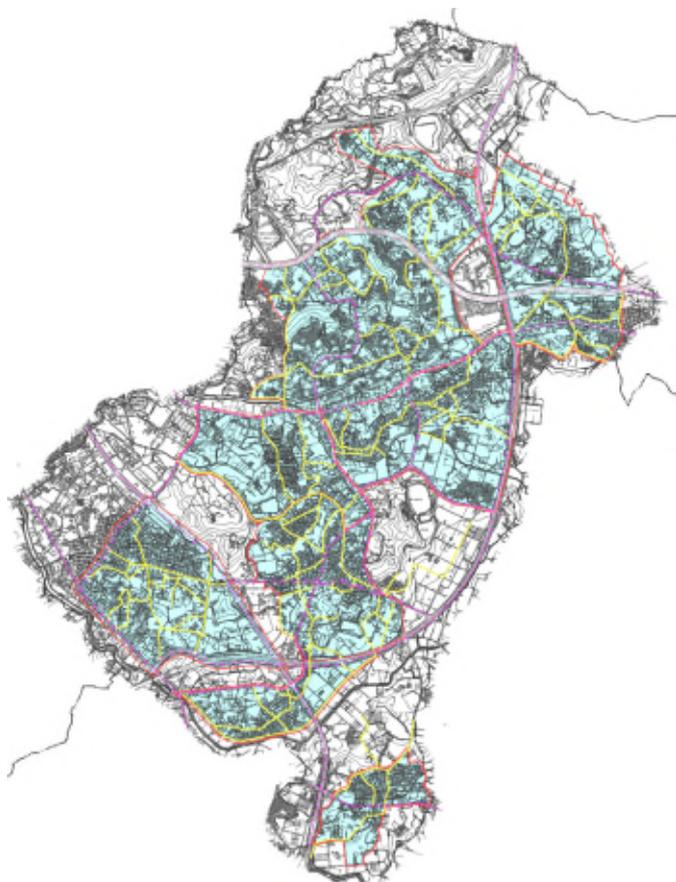
名称	幅員	計画延長	新設・改良済延長	整備率
1 津嘉山西線	16	1,410	770	55%
2 津嘉山中央線	12	1,040	790	76%
3 本部公園線	16	1,690	130	77%
幹線街路 計		4,140	1,690	41%
都市計画道路		26,300	—	—
4 町道10号線	9.5	1,190	—	—

都市計画道路、町計画道路		H30 (2018)	R01 (2019)	R02 (2020)	R03 (2021)	4年合計
整備延長	都市計画道路	60	230	60	70	420
	町計画道路	—	—	—	—	—

■生活道路安全対策区域

- ・ 本総合交通戦略の計画年（約 10 年間）で、優先度の高い 4 区域への対策を実施

南風原町内の 8 地区を生活道路の安全対策区域として登録



【北丘小学校校区】
区域(1)北丘小学校地区
区域(2)与那覇・宮城地区

【南風原小学校校区】
区域(3)南風原小学校地区
区域(4)兼城地区

【津嘉山小学校校区】
区域(5)津嘉山小学校地区

【翔南小学校校区】
区域(6)翔南小学校地区
区域(7)山川地区
区域(8)神里地区

生活道路安全対策については、周辺環境を踏まえ、優先度1の津嘉山小学校、優先度2の北丘小学校周辺から生活道路安全対策を検討する



【優先度1】津嘉山小学校周辺
周辺は住宅地が形成されており、正門裏門ともに生活道路となっている。都市化が進行し、種々の狭い生活道路での送迎交通による渋滞や子供達の安全性が危惧されている。



【優先度2】北丘小学校周辺
周辺は住宅地が形成されており、正門裏門ともに生活道路となっている。起伏の激しい地帯の小学校になっており、学校も遠い地域があることから送迎交通による朝夕の渋滞が発生している。



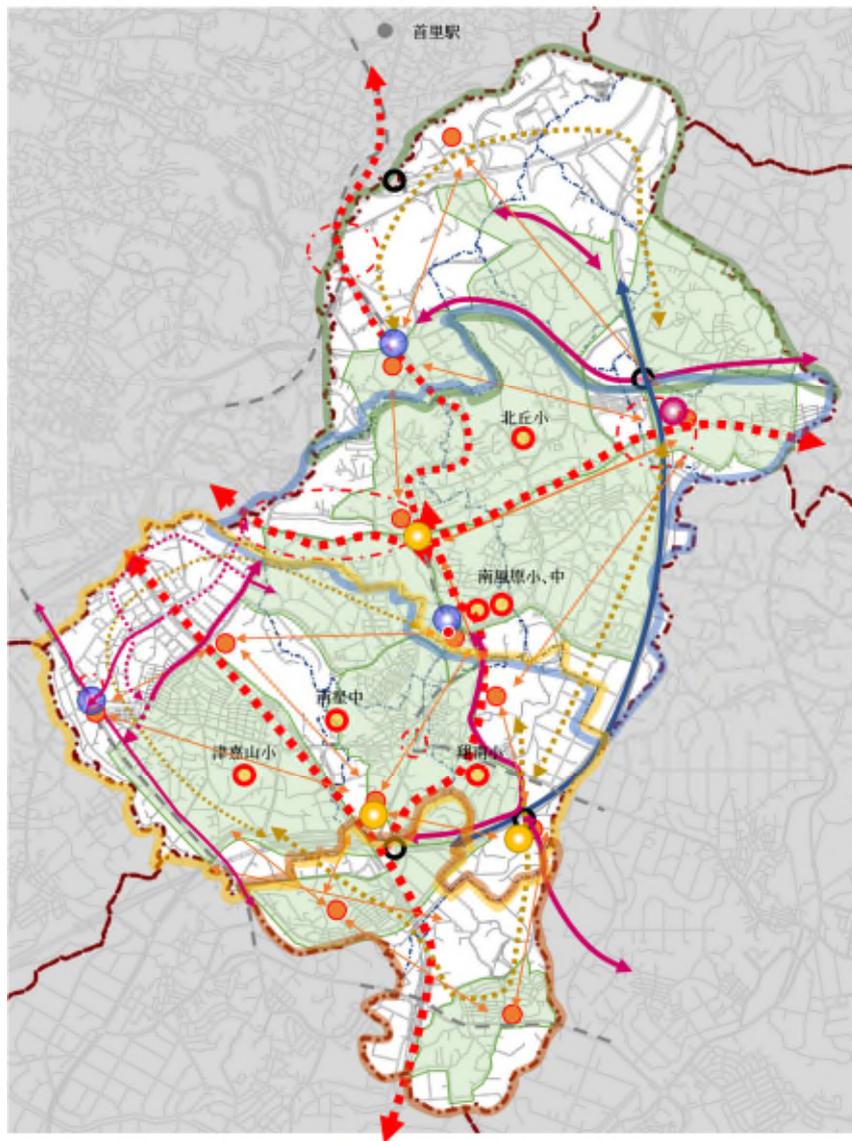
【優先度3】南風原小学校周辺
小学校校区がのび地区となっており、人口密度の高い地区であるが、正門は幹線道路であり、周辺に公共施設(役場・ちむくる館)があり送迎による渋滞は少ない。



【優先度4】翔南小学校周辺
正門は県道、裏門にはJAが立地している。小学校周辺に住宅は少なく、生徒数も他小学校に比べ少ない。

■サイクルステーションの設置箇所

- ・ 本総合交通戦略の計画年（約 10 年間）において、本町内の公共施設、公共交通拠点、主要施設等へサイクルステーションの設置を行う。
- ・ サイクルステーションの設置については、事業者との連携を図り検討する。

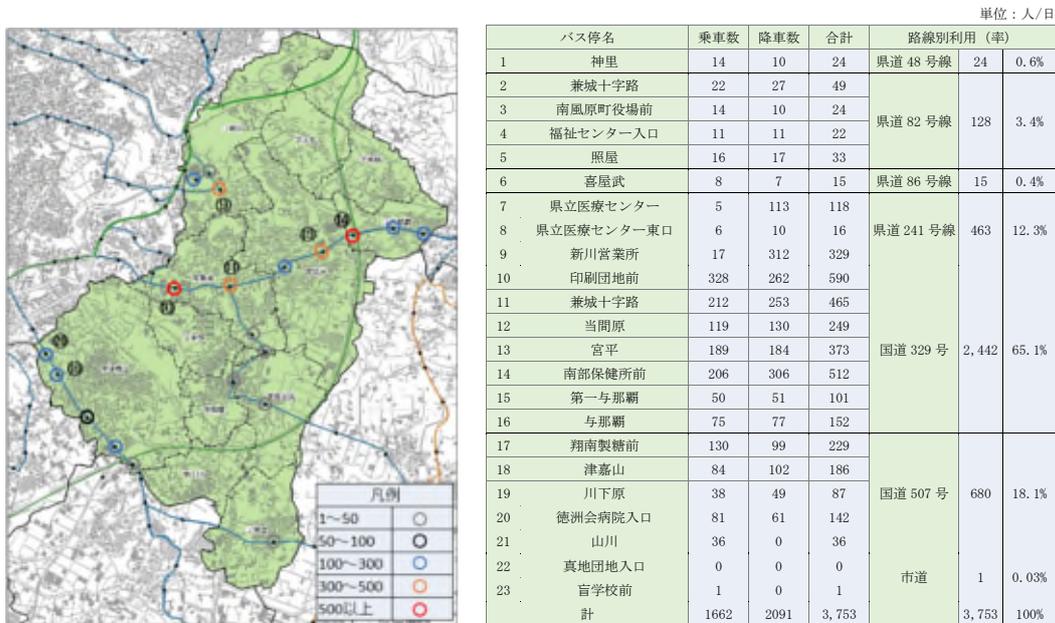


■バス待ち空間整備

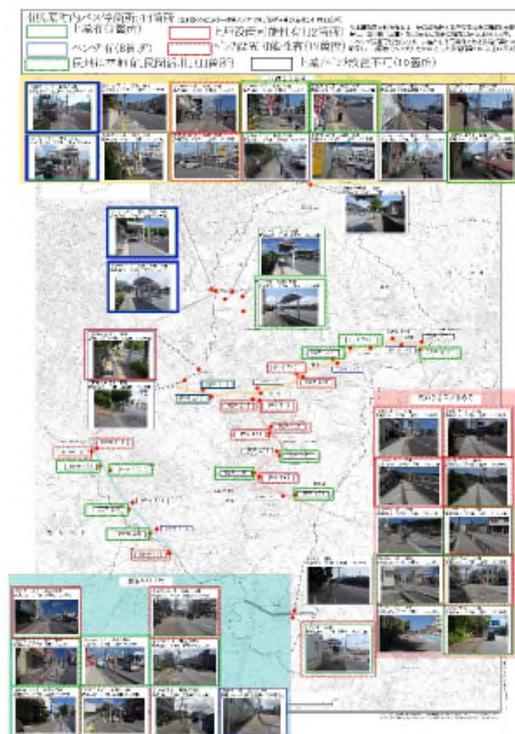
- ・ 本総合交通戦略の計画年（約 10 年間）において、バス停の利用及び整備状況を踏まえ、整備の検討、整備の推進を図る。

■沖縄県 沖縄本島路線バス利用促進方策検討に向けた調査報告（H26.3）

本町内の路線別のバス利用者数は、国道 329 号が最も多く 65.1%、次に国道 507 号で 18.1%、県道 241 号線で 12.3%と、この 3 路線で全体の約 96%を占める。



バス停別利用状況



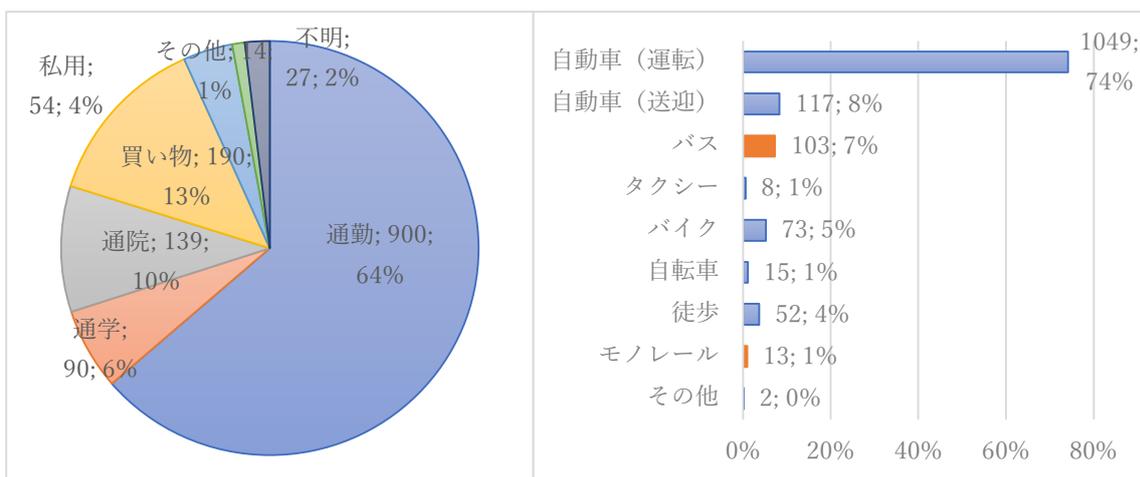
バス停整備状況

■公共交通利用率（バス、モノレール）

- 令和3年（2021年）における南風原町民の公共交通利用率は約8%となっており、本総合交通戦略の目標年となる約10年後において、公共交通利用率1.1%増の9.1%を目標値とする。

■南風原町交通基本計画【令和4年（2022年）7月策定】

令和3年度（2021年度）に実施した住民アンケート結果より、平日の公共交通分担率がバス、モノレールを合わせ約8%となっている。



平日の主な移動目的と移動手段

■TDM 施策推進アクションプログラム【令和4年（2022年）12月】

TDM 施策推進アクションプログラムにおいて、平成18年度（2006年度）時点での公共交通分担率4.4%から、約25年後の目標6.6%の2.2%向上を目指している。

指標	実績値	目標値	目標値設定の考え方
公共交通分担率	4.4% (H18年度)	6.6% (R12年度)	<ul style="list-style-type: none"> H18 沖縄中南部都市圏パーソントリップ調査では、R12 時点で新たな公共交通システム(モノレールや基幹バス等)の導入により、公共交通分担率が6.6%と推計
	2.2%の増加を想定		
公共交通利用者数	29,561 千人 (R2年度) 【参考】 45,791 千人(R元年度)	48,000 千人(R6年度) 53,000 千人(R9年度) 69,000 千人(R13年度)	<ul style="list-style-type: none"> 第3回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査(平成21年3月)の予測値を踏まえて設定 基幹バスシステムが完成した場合におけるH42公共交通利用者数 189 千人/日×365 日=68,985 千人≒69 百万人/年
乗合バス利用者数	17,785 千人 (R2年度) 【参考】 26,034 千人(R元年度)	27,362 千人(R6年度) 28,191 千人(R9年度) 43,000 千人(R13年度)	
モノレール日当たり乗客数	30,044 人(R2年度) 【参考】 55,766 千人(R元年度)	56,900 人(R6年度) 70,070 人(R9年度) 72,370 人(R13年度)	<ul style="list-style-type: none"> 目標値の設定については、沖縄都市モノレール(株)の中長期経営計画・収支表から引用

3.住民ワークショップ開催

(1) 住民ワークショップの開催

1) 住民ワークショップの概要

住民ワークショップは、本町内の12字を対象に開催した。

住民ワークショップでは、令和4年(2022年)7月に策定した「南風原町交通基本計画」の概要と、本町内の交通に関する課題を説明し、各地域住民が認識している交通に関する課題、また、移動に関するニーズの把握を行った。

表 住民ワークショップ開催スケジュール

	対象地域	会場	【住民ワークショップの内容】 1. 住民ワークショップ開催の説明 1-1 住民ワークショップの目的 1-2 南風原町の取り組み概要 2. グループ別に作業 2-1 地域の交通安全について
9/12(月)	与那覇自治会	与那覇 コミュニティセンター	
9/13(火)	宮城区	宮城構造改善センター	
9/15(木)	大名区	大名公民館	
9/16(金)	新川自治会 ※東新川含む	新川コミュニティセンター	
9/20(火)	宮平区 ※慶原、北丘ハイワ、宮平ハイワ含む	宮平資料館	
9/26(月)	兼城区 ※第一団地、兼平自治会含む	兼城公民館	
9/27(火)	照屋区・本部区 ※兼本ハイツ含む	照屋農村 コミュニティセンター	
9/28(水)	山川区	山川集落センター	
9/29(木)	津嘉山区 ※第二団地含む	津嘉山資料館	
10/4(火)	喜屋武区	喜屋武公民館	
10/5(水)	神里区	神里構造改善センター	

表 住民ワークショップ開催状況

実施内容	実施状況
<p>1. 住民ワークショップ開催の説明</p> <p>1-1 住民ワークショップの目的</p> <p>1-2 南風原町の取り組み概要</p>	
<p>2. グループ別に作業</p> <p>2-1 地域の交通安全について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の重要な道路（生活道路、通学路） ・地域の危険箇所 ・危険箇所の安全対策 <p>2-2 公共交通について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町民の普段の移動や公共交通の利用実態 ・だれでも移動しやすい環境づくり 	
<p>3. グループ毎に発表</p> <ul style="list-style-type: none"> ・グループ別に意見交換を行った後、意見内容の確認、また、別グループとの内容の共有を図るため、グループ毎に内容について発表 	

2) 住民ワークショップで得られた主な意見

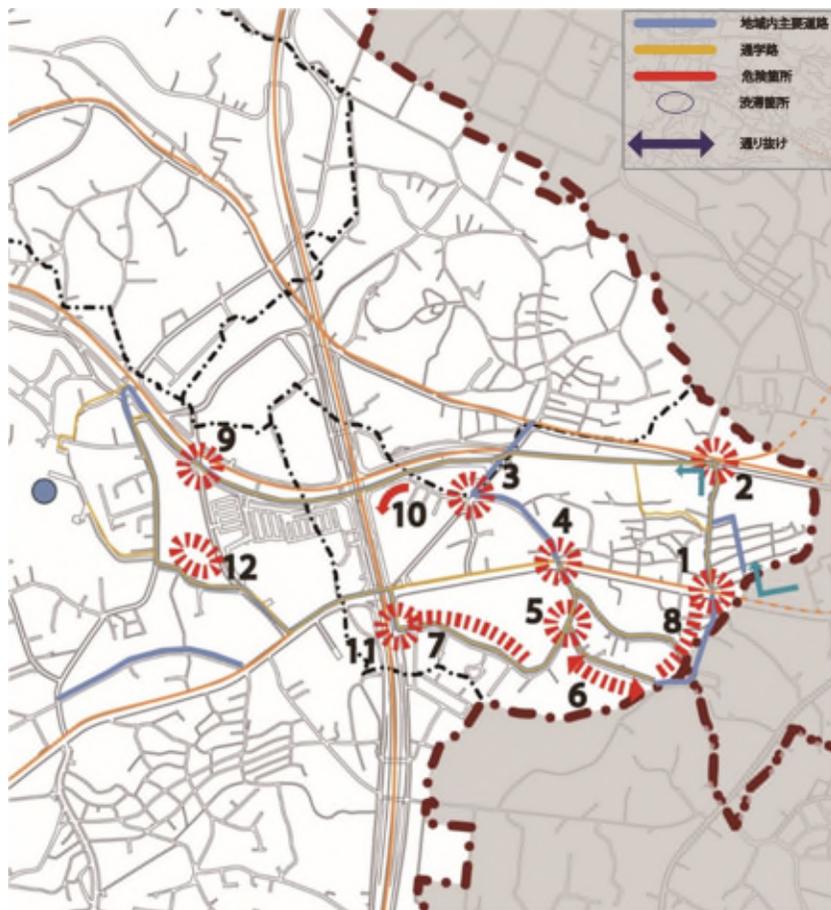
a) 地域安全について

本町内の各地域における交通問題において、各地域住民より交通問題に対する対策案について意見を整理した。

各地域が生活移動に主に利用する道路、また、学校への登下校時の通学路として利用する道路について確認を行い、当該道路における危険性等の意見を収集した。

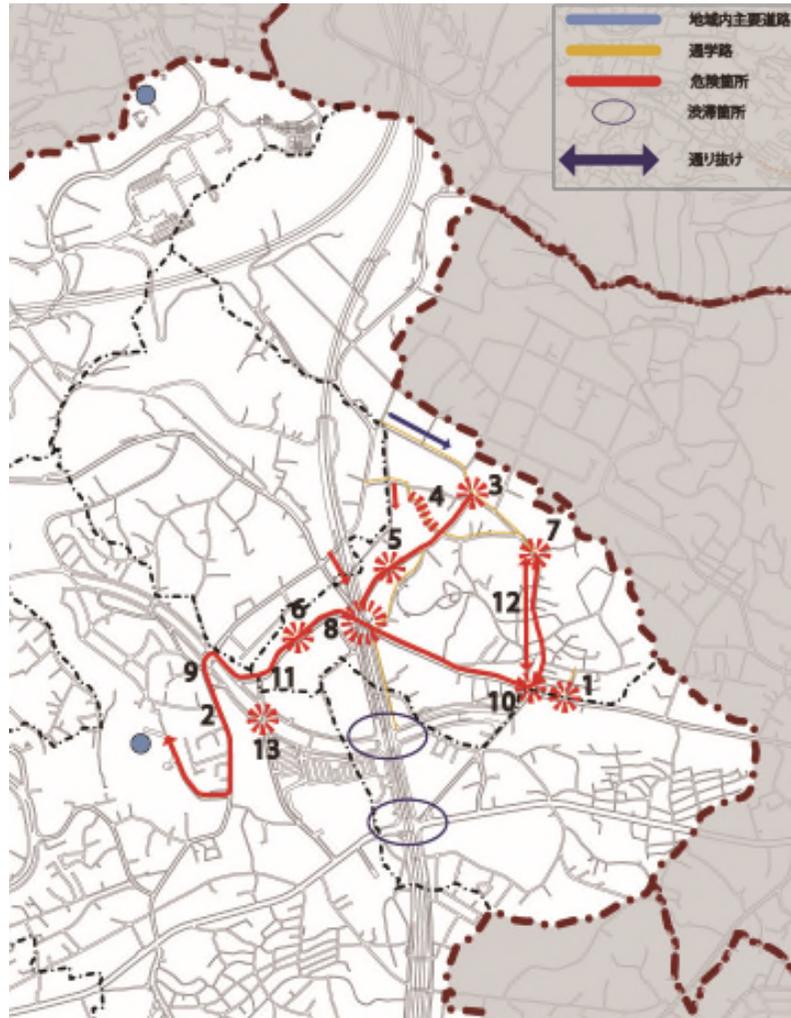
各地域の交通課題について次ページ以降に示す。

① 与那覇自治会



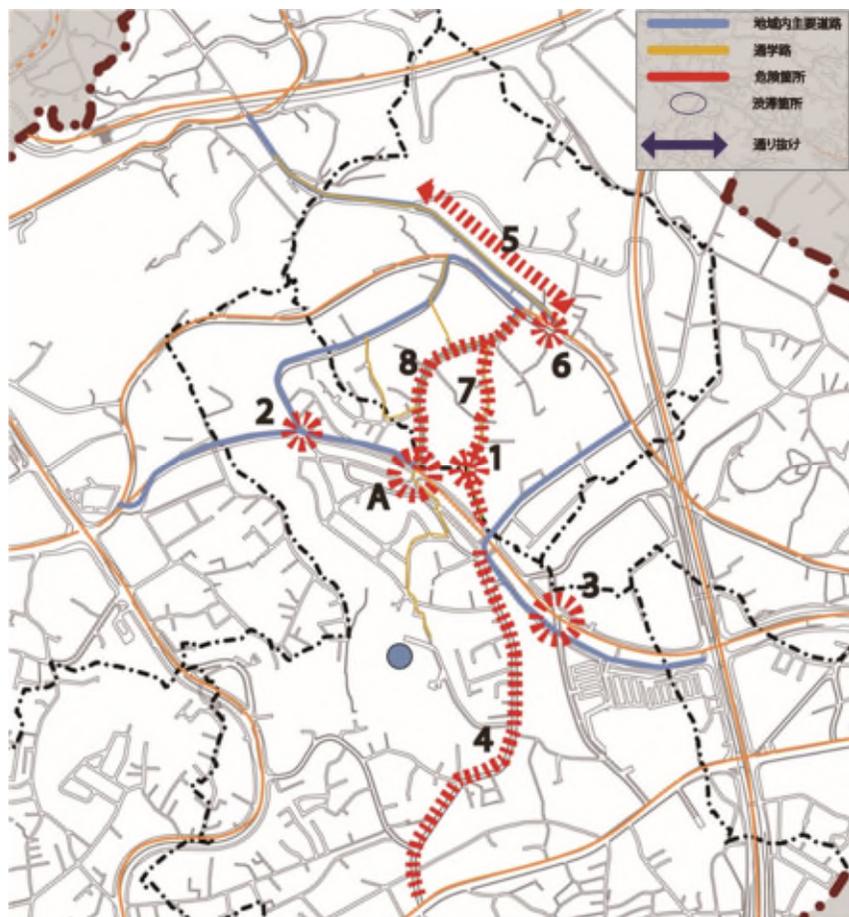
箇所番号	課題等	対策案等
1	<ul style="list-style-type: none"> ● 信号無視が多い ● 事故 	<ul style="list-style-type: none"> ● 安全速度20の標識設置 ● 拡張 ● 停止線
2	<ul style="list-style-type: none"> ● 事故 ● 歩行(犬)利用者いる ● 左折事故 ● 県道から左折 ● 町道狭い ● 狭い 	<ul style="list-style-type: none"> ● 安全速度20の標識設置 ● 速度落とせ ● 右折できない標示(左折のみ) ● 拡張 ● 路面標示+看板(工夫)
3	<ul style="list-style-type: none"> ● 見通し悪い(鋭角) ● 事故 	<ul style="list-style-type: none"> ● 「止まれ」「減速」路面標示 ● 横断歩道
4	<ul style="list-style-type: none"> ● 停止線の位置が悪い ● 信号無視が多い ● 事故 	<ul style="list-style-type: none"> ● セットバック ● 止まれ ● 見守りなど抑止力 ● 交差点(停止線)の移動等
5	<ul style="list-style-type: none"> ● 優先が不明確(どこが優先かわからない) ● 事故 ● 通り抜け交通(大泉向け) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 優先のカラー舗装 ● 色分け標示 ● 優先をわかりやすく路面標示、看板
6	<ul style="list-style-type: none"> ● 速度超過 ● プラスチック板(ハンブ)は緊急車両進行中危ない。夜中うるさい 	<ul style="list-style-type: none"> ● ハンブなど
7	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通が多い ● 生徒の徒歩 	<ul style="list-style-type: none"> ● ハンブ ● スピード抑制
8	<ul style="list-style-type: none"> ● 通路幅員狭小 ● 狭い 	●
9	<ul style="list-style-type: none"> ● 車工場の土地から通学 	●
10	<ul style="list-style-type: none"> ● 左折先づまり 	●
11	<ul style="list-style-type: none"> ● 危険 	● 譲り合い
12	<ul style="list-style-type: none"> ● 環境が悪い(赤橋周辺) 	●
	<ul style="list-style-type: none"> ● 時差式だから右折できない ● 通り抜け多い⑥ ● 安全① 	<ul style="list-style-type: none"> ● 公民館に横断できる方法を考える ● 見守り(地域) ● 速度看板・路面標示→速度抑制 ● 南風原高校向けに ● スクールバス?(南城) ● 巡回バス

② 宮城区



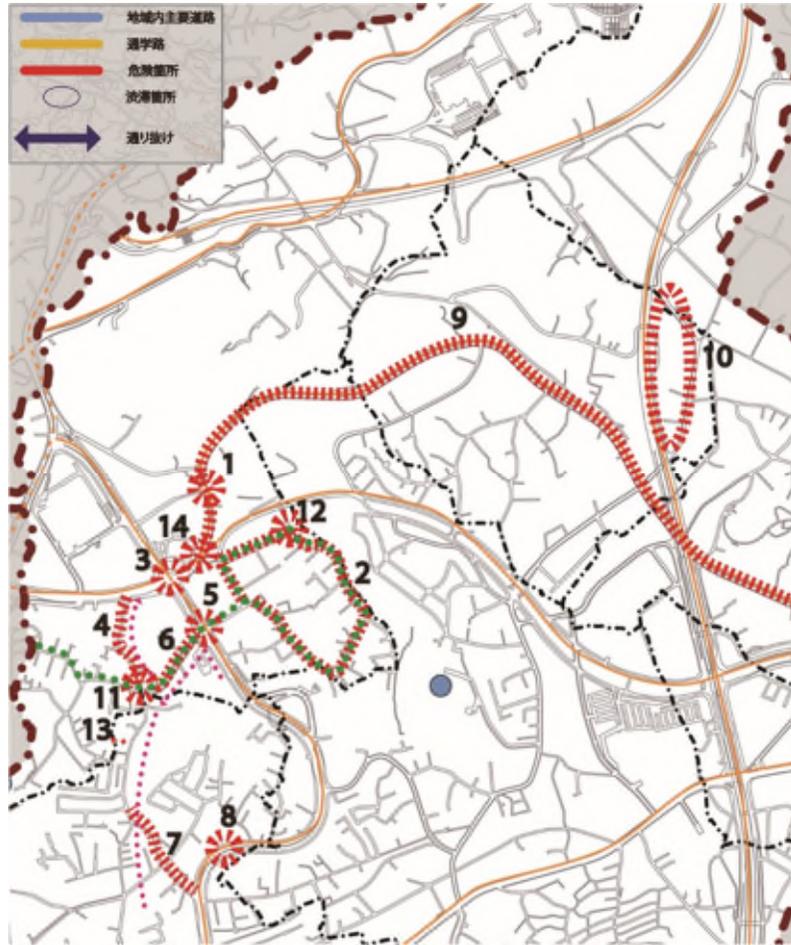
箇所番号	課題等	対策案等
1	● 旧バス停で停車があり見えにくい	
2	● 交通量が多い	● ハンプ
3	● 優先がわかりにくい ● 3号線の渋滞	● カラー舗装。
4	● 歩道が狭い	● ハンプ
5	● 路面標示等の左折レーン検討	
6	● 歩道が狭い(未整備)	
7	● 優先がわかりにくくカーブになって見通しが悪い	
8	● 複雑な交差点	
9	● 信号がないので渡るとき危ない	● 路面標示(看板)
10	● 横断歩道がない(ファミマに行くために通る)	
11	● 歩道狭い上に草が多い ● 抜け道になっている	
12	● 速度超過60km/h ● 狭い	
13	● BPができて横断が増えている	
その他	● 歩道の凹みに水たまりがあって避けるために道路に出る	● 舗装の張替え ● 歩道を広げる

③ 大名区



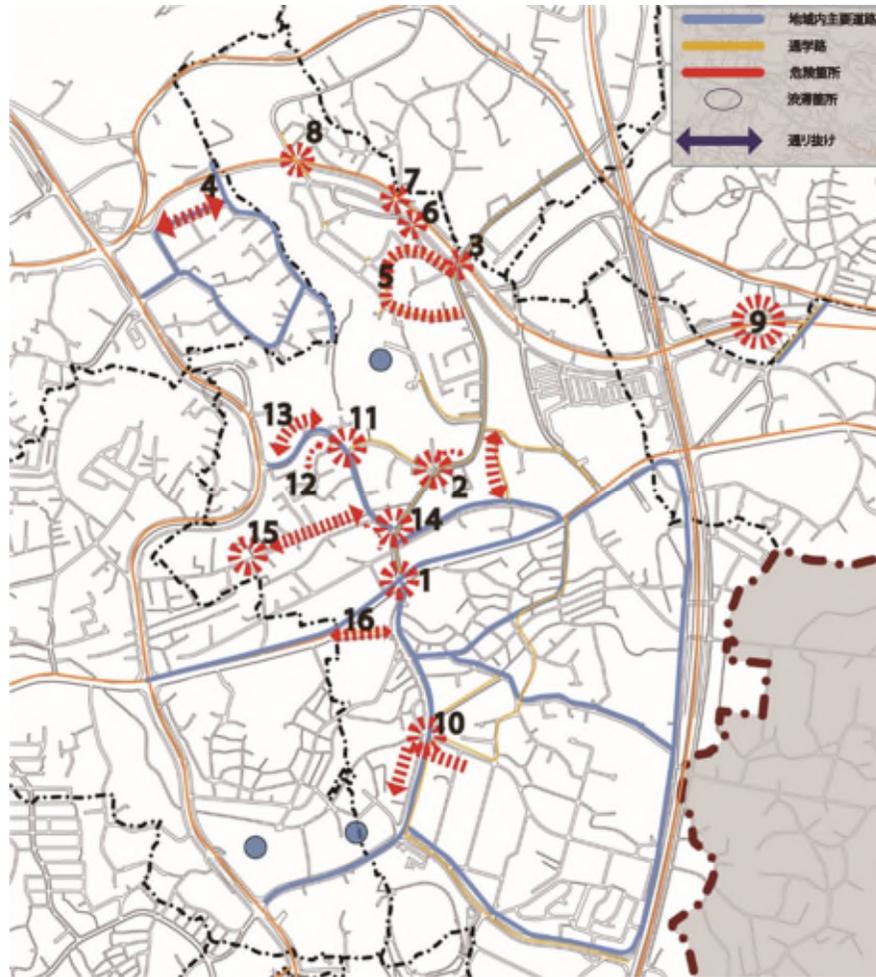
箇所番号	課題等	対策案等
1	<ul style="list-style-type: none"> ● 草木で見通し悪い ● 歩道の白線もない 	<ul style="list-style-type: none"> ● 歩道の確保+速度制限
2	<ul style="list-style-type: none"> ● 側道が合流して危険(側道を分ける) 	
3	<ul style="list-style-type: none"> ● 夜は優先がわかりにくい ● 矢印信号が変更になり危険 	<ul style="list-style-type: none"> ● 信号をつける(連動式信号) ● コーナー部分(イオン側)の草刈り
4	<ul style="list-style-type: none"> ● 3号線の舗装悪い。穴を避けて対向車線へ出る。 ● 歩道狭い 	<ul style="list-style-type: none"> ● 路面整備 ● 歩道の確保 ● 速度制限
5	<ul style="list-style-type: none"> ● 10号線歩道ない ● 速度超過 	<ul style="list-style-type: none"> ● 歩道の確保 ● 速度制限
6	<ul style="list-style-type: none"> ● 凸凹してて危険 	<ul style="list-style-type: none"> ● 路面整備
7	<ul style="list-style-type: none"> ● 歩道未整備、 ● 歩道の白線もない 	<ul style="list-style-type: none"> ● 区画線設置による歩行空間確保
8	<ul style="list-style-type: none"> ● 歩道未整備、 ● 歩道の白線もない 	<ul style="list-style-type: none"> ● 区画線設置による歩行空間確保
A	<ul style="list-style-type: none"> ● 通学路で3回横断するが、町道部に横断歩道がない。視認性が悪い。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 通学ルート指定 ● 横断歩道整備

④ 新川自治会



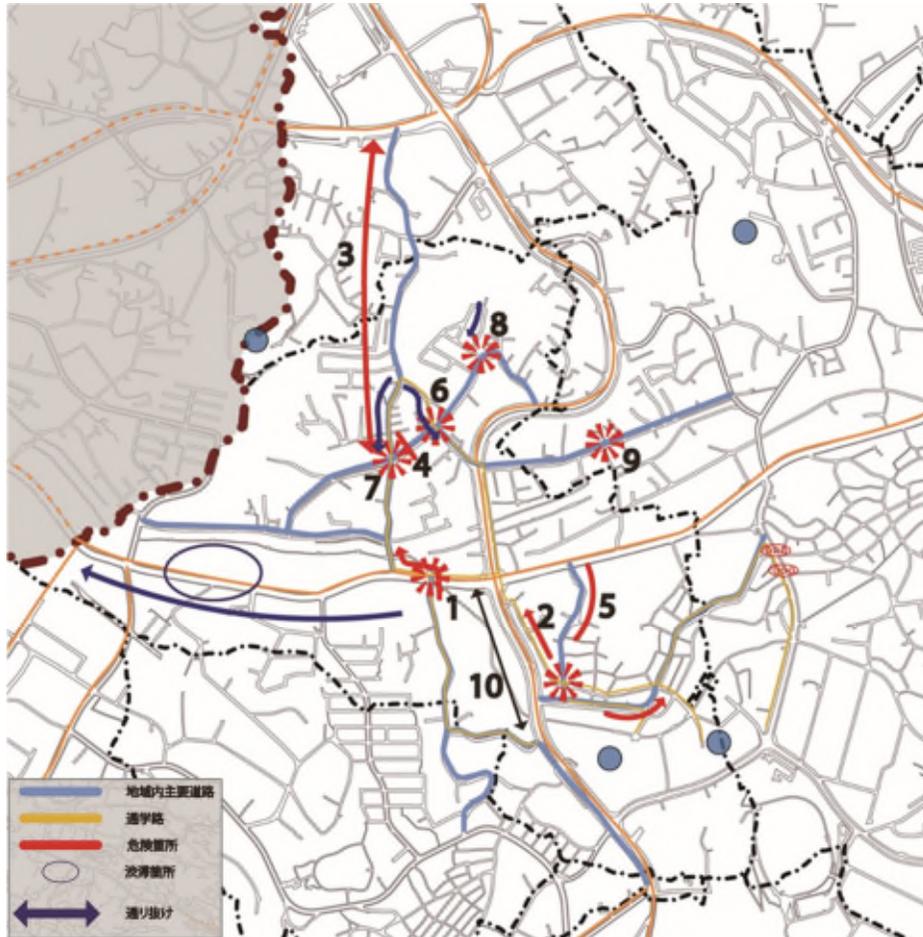
箇所番号	課題等	対策案等
1	● 抜け道になっている	
2	● 小学校送迎車両の流入多い ● スピード出す ● 歩道なし ● 幅員狭い	● 視覚的に路面標示(20km) ● グリーンベルト、ゾーン20希望 ● 安全速度、路面舗装(看板)
3	● コンビニに入るためのUターンが多い	
4		
5	● 送迎時間右折信号Uターン多い ● 右折帯	● グリーンベルト
6		● 路面表示(30km)
7	● 歩道幅員狭い	● グリーンベルトで歩行空間確保
8	● 雨水処理 ● 歩道の管理	
9	● 事故多い	● 県への対策要望維持管理の徹底
10	● 病院駐車場があり、朝タスピード超過	
11	● 事故多く優先がわからない ● スピード多い(70%抜け道)	● カラー路面舗装 ● 交差点の改良
12	● カーブで見えづらい	● 停止線の位置 ● カーブミラー設置
13	● すべる、苔がある	● 滑り止め
14	● あぶない	
その他	● 買い物バスに乗って那覇へ行く ● 浸水、苔滑りそうになっている	● バス路線、新川～兼城向けを強く要望

⑤ 宮平区



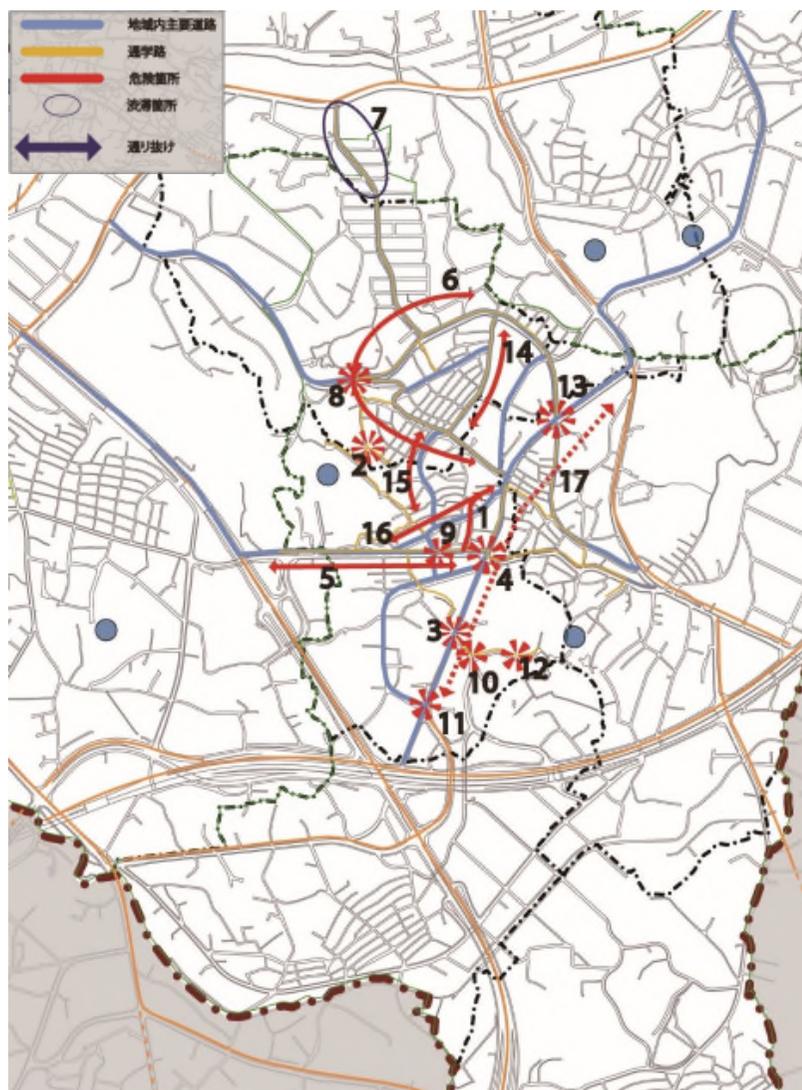
箇所番号	課題等	対策案等
1	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通量が多い ● 右折時間がない(右折矢印がない) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 兼城十字路⇒宮平保育園向け右折が混んでいるので、右折信号必要要望
2	<ul style="list-style-type: none"> ● 傘がさせないくらい歩道が狭い ● 見通し悪い(電柱で人が見えない) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 電柱移動
3	<ul style="list-style-type: none"> ● 車の停止線の位置で渋滞する 	
4	<ul style="list-style-type: none"> ● 路上駐車が多いので歩行者の安全確保が必要 	
5	<ul style="list-style-type: none"> ● 進入禁止の看板はある ● 歩道なし 	<ul style="list-style-type: none"> ● グリーンベルトが必要 ● 停止線のマーキングが必要 ● 徐行看板が必要
6	<ul style="list-style-type: none"> ● 歩道なし 	<ul style="list-style-type: none"> ● グリーンベルトが必要 ● 停止線のマーキングが必要 ● 徐行看板が必要
7	<ul style="list-style-type: none"> ● 歩道なし ● 260名ぐらいの生徒が通学路として使用 ● 横断歩道有り、下りの車のスピードが危険である 	<ul style="list-style-type: none"> ● グリーンベルトが必要 ● 停止線のマーキングが必要 ● 徐行看板が必要
8	<ul style="list-style-type: none"> ● 横断歩道有り、下りの車のスピードが危険である 	
9	<ul style="list-style-type: none"> ● 道路幅員が広がって横断は大丈夫か ● 道路の新設により渋滞が発生 	
10	<ul style="list-style-type: none"> ● 横断歩道なし ● 見通し悪い(電柱で人が見えない) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 警察協議
11	<ul style="list-style-type: none"> ● カーブ速度超過 ● 暗い 	<ul style="list-style-type: none"> ● 「速度落とせ」の路面標示
12	<ul style="list-style-type: none"> ● 狭い 	
13	<ul style="list-style-type: none"> ● 傾斜きつい ● 結構車が出てくる ● コーナーで見通し悪い 	
14	<ul style="list-style-type: none"> ● 横断がしにくい(渋滞で曲がれない) 	
15	<ul style="list-style-type: none"> ● 狭くて電柱が多い 	
16	<ul style="list-style-type: none"> ● 送迎+通過交通 	
交通安全 / その他	<ul style="list-style-type: none"> ● ハイッは路上駐車が多い ● 歩道が狭い 	<ul style="list-style-type: none"> ● グリーンベルトで駐車できないようにできないか(ポストコーンで検討) ● 今後新築の家にはセットバックの要望など

⑥ 兼城区



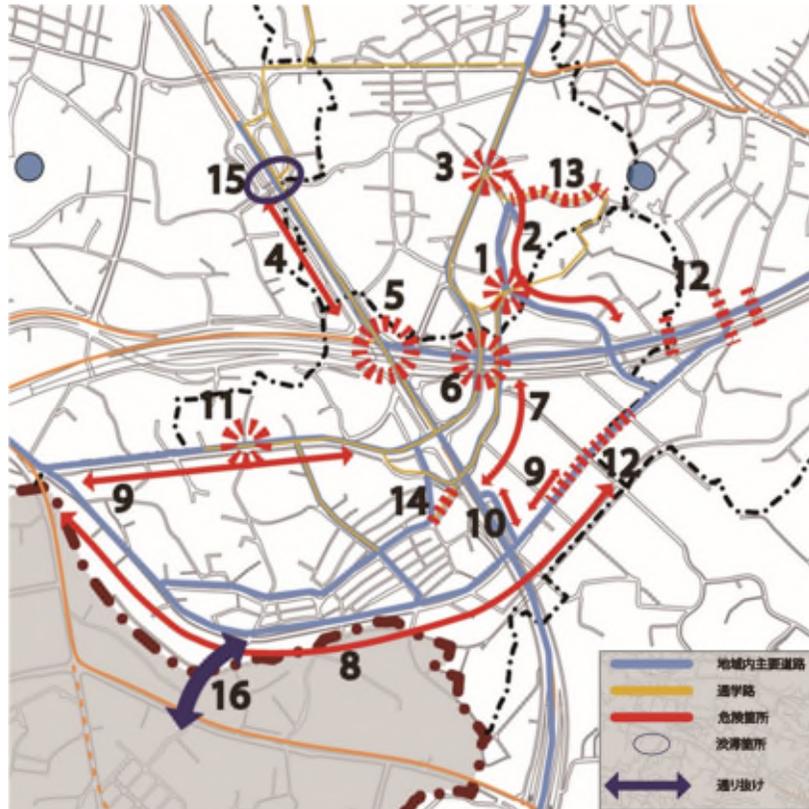
箇所番号	課題等	対策案等
1	● 右折の為つまる	● 右折禁止(時間帯)
2	● 県道分離帯があることで流入が増え速度超過	● ハンプ ● グリーンベルト ● 一方通行でも案あり
3	● すべる ● 通学路+生活道路 ● 優先がわからない	● 329号を3車線にしてほしい
4	● 優先がどこかわからない	● 止まれ
5	●	● グリーンベルト
6	● 事故が多い ● 優先がみえにくい(わかりにくい) ● 下り自転車がノンストップ ● 交通量が多い ● 歩行者が危ない	● カラー舗装で優先をわかりやすく ● 路面標示 ● 下りのハンプ設置 ● グリーンベルト
7	● 交通量が多い	● 路面標示
8	● 団地内のスピード超過がある	● 路面標示、看板(掲示板の下部スペースを有効活用できないか)
9	● 見えにくい	
10	● タイルがはがれている	
その他	● 信号ズレてる ● バスレーンのため渋滞 ● 兼城鍼灸院の横断歩道段差 ● 太子橋の横断防止策修繕 ● 商業施設出入りでの渋滞 ● T字路で見通しが悪い	● 全体的に優先道路を表示して、カラー舗装または白線 ● 一日橋からバスレーン ● リバーシブルレーン導入 ● カーブミラー復旧

⑦ 照屋区・本部区



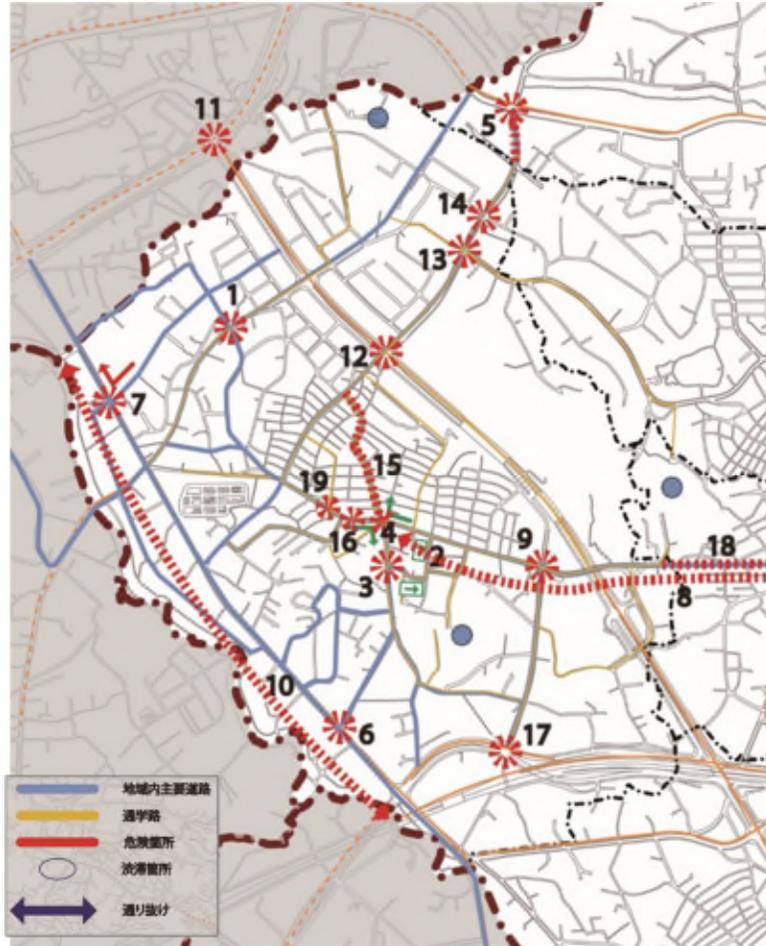
箇所番号	課題等	対策案等
1	● 抜け道	● 右折帯
2	● 送迎	● 降ろす場所があれば
3	● 信号なし ● 横断歩道が冠水 ● 交通事故	● 信号設置
4	● 交差点渋滞(朝夕混雑) ● 交通事故 ● スピード	● 右折帯 ● 交差点の改良等
5	● スピード超過 ● 横断歩道で車が止まらない	● 路面標示+標識
6	● 通り抜け	● 路面標示+標識 ● ハンプ ● ゾーン30プラス
7	● 渋滞 ● スピード超過	● 右折帯
8	● 横断歩道があるが緩やかなカーブだが街路樹でみづらい	
9	● 住宅の死角となりあふない	
10	● 送迎あり	
11	● 信号機必要	
12	● 車と歩行者が重なる	● グリーンベルト
13	● 横断歩道、歩行者みえにくい	●
14	● スピード超過	● 路面標示 ● ハンプ ● ゾーン30プラス
15	● スピード超過	● 路面標示 ● ハンプ ● ゾーン30プラス
16	● スピード超過	● 路面標示 ● ハンプ ● ゾーン30プラス
17	● 地域の生活道路になっている。歩道が狭い上に電柱が歩道に立っている箇所も有。高齢者の手押し車も通れない箇所がある。	● 歩道を広くしてほしい
	● 全体的に歩道が狭い	● スクールゾーン検討

⑧ 山川区



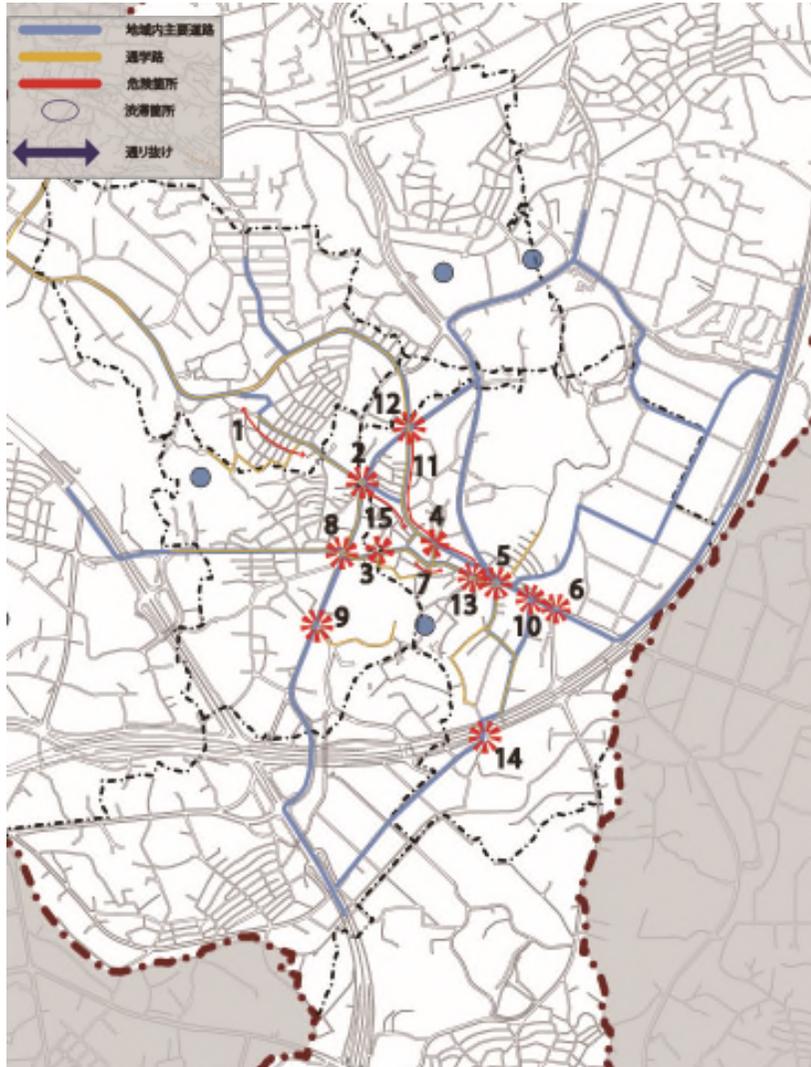
箇所番号	課題等	対策案等
1	<ul style="list-style-type: none"> ● 横断歩道なし+横断多い ● 坂・カーブになって見通し悪い ● 大型バスも通る 	<ul style="list-style-type: none"> ● ガードレールなくす(せまい) ● グリーンベルト ● 標識 ● カーブミラー
2	<ul style="list-style-type: none"> ● 通過交通(BP)車多い 	
3	<ul style="list-style-type: none"> ● 水たまる 	
4	<ul style="list-style-type: none"> ● 暗い ● めかるみ 	
5	<ul style="list-style-type: none"> ● 事故 	<ul style="list-style-type: none"> ● 色分けして良くなってきた
6	<ul style="list-style-type: none"> ● 湧水対策 ● 構造物との取り付け ● 道路の痛みが激しい 	
7	<ul style="list-style-type: none"> ● スピード 	
8	<ul style="list-style-type: none"> ● スピード 	
9	<ul style="list-style-type: none"> ● 歩道に藻が生えている 	<ul style="list-style-type: none"> ● 湧水対策が必要
10	<ul style="list-style-type: none"> ● 歩道歩かない 	<ul style="list-style-type: none"> ● 草刈り
11	<ul style="list-style-type: none"> ● 路上駐車が多い 	<ul style="list-style-type: none"> ● カーブミラー要望
12	<ul style="list-style-type: none"> ● 畑が周辺のため見えにくい ● 道路が暗い 	<ul style="list-style-type: none"> ● 街路樹、維持管理
13	<ul style="list-style-type: none"> ● 通学、車両との重なり危険 	<ul style="list-style-type: none"> ● グリーンベルト(スクールゾーン) ● カーブミラー
14	<ul style="list-style-type: none"> ● 生徒の通学路と車両が重なって危険 	<ul style="list-style-type: none"> ● ポール
15	<ul style="list-style-type: none"> ● 不便 	
16	<ul style="list-style-type: none"> ● 抜け道になっており交通量が多い 	
	<ul style="list-style-type: none"> ● 学校内まで送迎車が入ってくる 	<ul style="list-style-type: none"> ● 通行許可

⑨ 津嘉山区



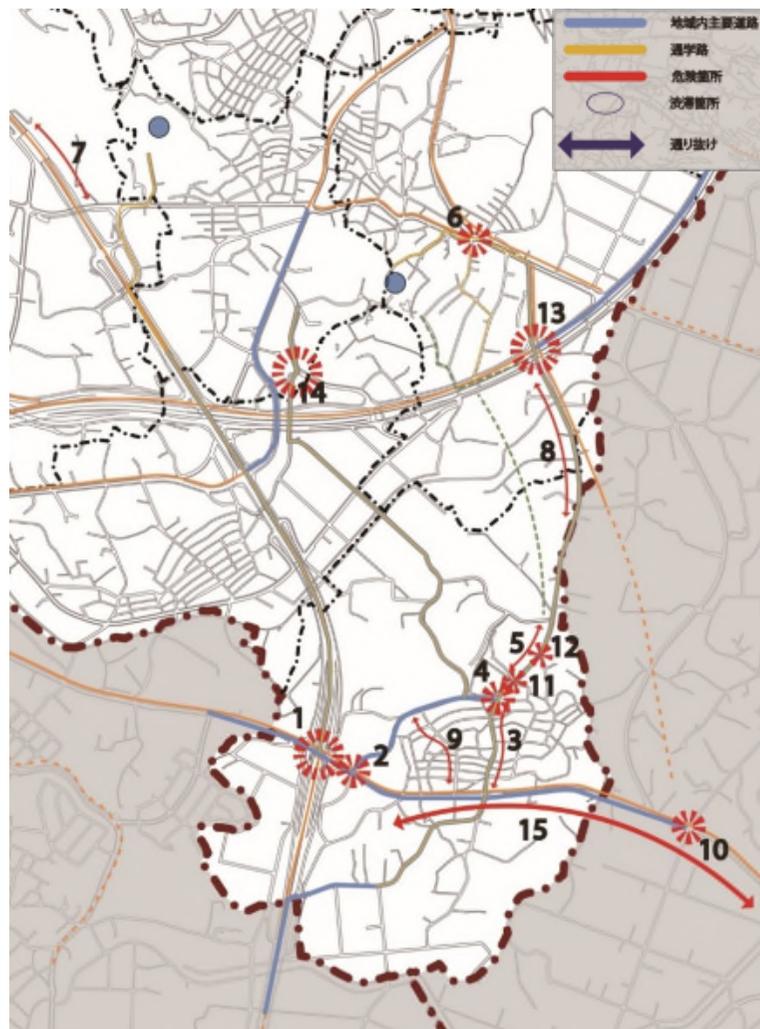
箇所番号	課題等	対策案等
1	<ul style="list-style-type: none"> ● 交差点信号なくて右折もいたり飛び出したりして怖い ● カーブ見通し悪い ● 分離帯を取ってほしい ● 信号機 	
2	<ul style="list-style-type: none"> ● 速度が高い 	<ul style="list-style-type: none"> ● 一方通行
3	<ul style="list-style-type: none"> ● コーナーに塀と路駐でみえない 	<ul style="list-style-type: none"> ● 隅切り ● 通学路を作る ● 一方通行
4	<ul style="list-style-type: none"> ● コーナーに家があつてみえにくい ● 交差点の視界が悪い(ブロック塀) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 全方向に右折帯が必要
5	<ul style="list-style-type: none"> ● 渋滞 ● 事故 	<ul style="list-style-type: none"> ● 右折帯 ● 交差点改良
6	<ul style="list-style-type: none"> ● つまって右折できない ● 事故 	
7	<ul style="list-style-type: none"> ● 右折できない 	
8	<ul style="list-style-type: none"> ● スピード超過 ● 年一回事故あり 	<ul style="list-style-type: none"> ● 県道128号線の歩道を広くしてほしい(要望)
9	<ul style="list-style-type: none"> ● 歩車分離信号となっており、歩行者がいない状況でも歩行者側が青になる 	<ul style="list-style-type: none"> ● 信号機の歩行者を押しボタン式にする
10	<ul style="list-style-type: none"> ● バス停がなくつまっている(507号) ● 信号で全部止まる 	<ul style="list-style-type: none"> ● 交差点改良
11	<ul style="list-style-type: none"> ● つまっている 	
12	<ul style="list-style-type: none"> ● 夜間事故多い(要検討) 	
13	<ul style="list-style-type: none"> ● 昼頃交通量多い 	
14	<ul style="list-style-type: none"> ● 優先がわかりにくい ● 街路樹がかかっている 	<ul style="list-style-type: none"> ● カラー舗装
15	<ul style="list-style-type: none"> ● 一方通行厳しい。課題あり 	
16	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通量多い ● スピード ● 横断歩道(ランプ未整備) 	
17	<ul style="list-style-type: none"> ● 信号機 ● 交差点照明 	
18	<ul style="list-style-type: none"> ● 歩道が狭い ● 整備が悪い 	<ul style="list-style-type: none"> ● 再整備
19	<ul style="list-style-type: none"> ● 段差がある(確認) 	
その他	<ul style="list-style-type: none"> ● 保育園→園まで親 ● 幼稚園→自分で ● 幼稚園(3、4才児)→園まで親 ● 小学生→送迎 	<ul style="list-style-type: none"> ● 全道路に隅切りが必要 ● 507号バイパスを新都心までつなげる ● 前で先生が迎える(幼稚園) ● バスが通る時に青信号にする。スムーズ運行

⑩ 喜屋武区



箇所番号	課題等	対策案等
1	● 交差点にカーブミラーがついて狭い	
2	● わかりにくい ● 交通量が多い	● 渋滞対策
3	● 水はけ悪い ● 排水口にずっと土のうが置かれている ● カーブミラーの向き	● 排水を考える
4	● 勾配がきつくてスピード出る	● 路面標示(止まれ、スピード落とせ)
5	● 勾配がきつくて少し前にいかないといけない ● 事故 ● 交差点が鋭角になっており、従道路側から主道路側への流入が直線に近く、主道路側の横断歩道が危険。また、冬は逆光で信号、横断歩道上がみづらい	
6	● 将来的な交差点要注意	
7	● おがみ勾配 ● 道が波打ってカーブで盛り上がっていて、原付バイクがこける ● ゆるいS字になっていて事故多い(確認)	● バスも通るので構造考える
8	● 交差点が変則	● 交差点改良
9	● 歩行者、交通量多い危険	
10	● 信号機2箇所近いためわかりにくい(2回事故有) ● 坂道が滑り危険	● 滑り止めなどでできないか
11	● スピード超過	● ハンプ ● 通行止め ● スクールゾーン
12	● 交差点の課題	● 時差式の信号 ● 交差点改良
13		● 押しボタン式信号要望
14		● カーブミラー要望
15	● スピード	
その他		● 歩行者優先 ● 県道の歩道確保

⑪ 神里区



箇所番号	課題等	対策案等
1	<ul style="list-style-type: none"> ● 事故が多い ● 逆走も多い ● スピード ● 渋滞 ● 曲がれない(BP→県道48号線) ● 間違える人がいる(県道48号線→BP) ● 右折がいる ● 見えない 	<ul style="list-style-type: none"> ● 路面標示(一時停止) ● カラー舗装での誘導
2	<ul style="list-style-type: none"> ● 右折出にくい 	
3	<ul style="list-style-type: none"> ● 大型車両が入っている 	<ul style="list-style-type: none"> ● 別の道(A)に車両の誘導 ● 路面標示(大型車進入禁止)
4	<ul style="list-style-type: none"> ● 歩道切下がない(横断歩道あり) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 歩行者が横断しやすいように路面表示
5	<ul style="list-style-type: none"> ● 路駐 	<ul style="list-style-type: none"> ● (民間協力)管理用通路を広げる
6	<ul style="list-style-type: none"> ● 事故 	
7	<ul style="list-style-type: none"> ● 街灯消えてる 	
8	<ul style="list-style-type: none"> ● 歩きにくい 	
9	<ul style="list-style-type: none"> ● 通過交通 	
10	<ul style="list-style-type: none"> ● 右折なし 	<ul style="list-style-type: none"> ● 右折帯
11	<ul style="list-style-type: none"> ● 無信号横断歩道 	
12	<ul style="list-style-type: none"> ● 歩道が反対なので渡らないといけない 	<ul style="list-style-type: none"> ● 横断歩道とか検討
13	<ul style="list-style-type: none"> ● 事故多い 	<ul style="list-style-type: none"> ● くがに市場みたいにカラー舗装での誘導
14	<ul style="list-style-type: none"> ● 通学ルート(横断歩道なし) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 横断歩道等整備
15	<ul style="list-style-type: none"> ● 渋滞 	
その他	<ul style="list-style-type: none"> ● 南部東道路整備に伴う通学路の確保を強く希望(ルート) ● ダイナミックに都市計画で道路歩道、住宅地の整備 	<ul style="list-style-type: none"> ● 【南部東道路完成後】拡張して通学ルートを作る(ルート縮小)、暗い。通学ルート変わる

b) 交通安全に対する地域アイデア

各地域における交通問題に対し、必要と考えられる対策について地域住民のアイデアとして整理を行った。

「交通渋滞」、「生活道路、通学路の安全対策」及び「その他」の3つに分類し、結果として「生活道路、通学路の安全対策」に対する意見が最も多い傾向が見られる。

表 交通安全に対する地域アイデア

分類	交通問題の内容	対策案
交通渋滞	1 幹線道路等の朝・夕の渋滞	幹線道路の整備及び幹線道路の交差点改良の推進 取付け道路（町道）の右折帯整備、交差点改良
	2 連続交差点の渋滞	停止線位置の見直し、「停止禁止」標示の整備
	3 商業施設の出入（国道 329、507 号）	商業施設への負荷車線整備
	4 バスレーンによる円滑性の低下	バスレーン時間帯のリバーシブルレーンの導入
	5 右折信号の未整備	右折矢印信号の設置
生活道路、 通学路の 安全対策	6 通り抜け交通	ハンプ、通行規制
	7 スピード超過	速度抑制（安全速度標識）、ハンプ
	8 歩道が狭い、車道が狭く電柱が多い	無電柱化、電柱の移動、グリーンベルト
	9 白線の不明瞭（路肩）	白線整備、グリーンベルト
	10 優先道路の不明瞭（無信号交差）	「止まれ」標示、カラー舗装
	11 道路勾配（下りの速度）	滑り止め舗装
	12 事故の多発（単独）	滑り止め舗装、速度抑制、注意喚起看板
	13 事故の多発（無信号交差）	優先側の明確化（止まれ標示、カラー舗装）、交差点ハンプ
	14 見通し（カーブ、鋭角交差）	カーブミラー、優先の明確化、交差点改良
	15 見通し（草木の繁茂）	除草（維持管理）
	16 見通し（構造物）	カーブミラー、スムーズ横断歩道
	17 学校への送迎交通	学校 MM
	18 変則交差点	交差点改良
	19 生活道路への大型車進入	交通規制
20 人身事故の多発	交差点改良、信号位置の変更	
21 通学路横断歩道（無信号）	信号整備、スムーズ横断歩道	
その他	22 路上駐車	交通規制
	23 路面の凹凸	道路整備
	24 歩道路面が滑る	湧水対策

3) 公共交通について

a) 町内外の移動ニーズ

町民の主な日常移動となる買物、通院等の移動は、隣接する市町への移動も見られるものの、多くは町内移動が中心となっている。



項目	良くいく場所・施設	備考
商業施設 (買物)	イオン南風原、津嘉山サンエー、丸大、メイクマン、くがに市場、マックスバリュ ー、かねひで、ユニオン、ふく薬局、Big	町内
	サンエー (南城、八重瀬、豊見城)、イオン (南城)、うんたま市場 (西原)、アグリ (八重瀬)、アトール (南城)、ダイレックス (那覇)	町外
医療施設 (通院)	南部医療センター、沖縄第一病院、南部保健所、吉クリニック、えびす耳鼻科、照屋 整形	町内
	与那原中央病院 (与那原)、南部徳洲会病院 (八重瀬)、友愛医療センター (豊見城)	町外
公園 (健康増進)	黄金森公園、宮城公園、ウガンヌ前公園、本部公園、神里ふれあい公園、花水緑の大 回廊公園、環境の杜	町内
公共施設等	町役場、中央公民館 (図書館)、ちむぐる館 (社協)、各公民館	町内
手続き等	JA 南風原支店、町内銀行	町内
遊戯施設	サザンヒル、ラウンドワン、トマト	町内
飲食	マック、ちら一小、いろり亭、ていーら、きちんと、大戸屋	町内
	あさと家	町外
その他	那覇バス新川営業所、ガソリンスタンド、コンビニ、寿スイミング	町内

図 住民の移動ニーズ

【参考】

① 通勤・通学、買物動向調査

令和2年国勢調査（2020年）、平成30年度沖縄県買物動向調査（2018年）より、本町民の通勤・通学、買物の移動について整理を行った。

町民の通勤・通学移動において、町内から町外、町外から町内では那覇市が最も多く、買物動向においては町内での買物が約64%以上と最も多く、隣接する地域では八重瀬町、与那原町が多い。

表 通勤・通学移動

15歳以上	町内から他市町村へ		町外から町内へ	
	就業者数	通学者数	就業者数	通学者数
那覇市	5,195	594	3,123	296
豊見城市	924	63	788	57
糸満市	694	36	521	18
南城市	839	21	1,299	150
八重瀬町	688	109	871	79
与那原町	460	184	721	54
西原町	598	87	500	31
その他	2,167	191	1,625	133
合計	11,565	1,285	9,448	818

表 買物動向調査

最寄り品（一般食料品）		買回品	
出向先	買物出向比率	出向先	買物出向比率
町内	79.4%	町内	64.1%
町外	31.8%	町外	40.3%
八重瀬町	13.7%	与那原町	24.4%
南城市	9.7%	豊見城市	6.8%
与那原町	8.4%	その他	9.1%

*買回品とはファッション衣料品

b) 移動しやすい環境づくり

前述の町民移動ニーズにおいて、町民がよく行く場所へ必要と考える移動手段について、地域毎に整理を行った。

ほとんどの地域では、町内全域移動が可能なコミュニティバス、デマンド交通との意見があるなか、宮平、喜屋武、神里地区では、コミュニティバス、デマンド交通に関する意見が少なく、当該3地域では、地域の中心を路線バスが通過しており、バス停までの移動距離や公共交通不便地域の広がり等の地域的特徴がひとつの要因として考えられる。

また、その他の意見では、日常の食品等の買物では、近隣の商業施設を利用することから、長距離移動を目的とした路線バスやコミュニティバスではなく、ドア to ドア形式の気軽に利用できるタクシー利用への補助に対する意見が多くあげられた。

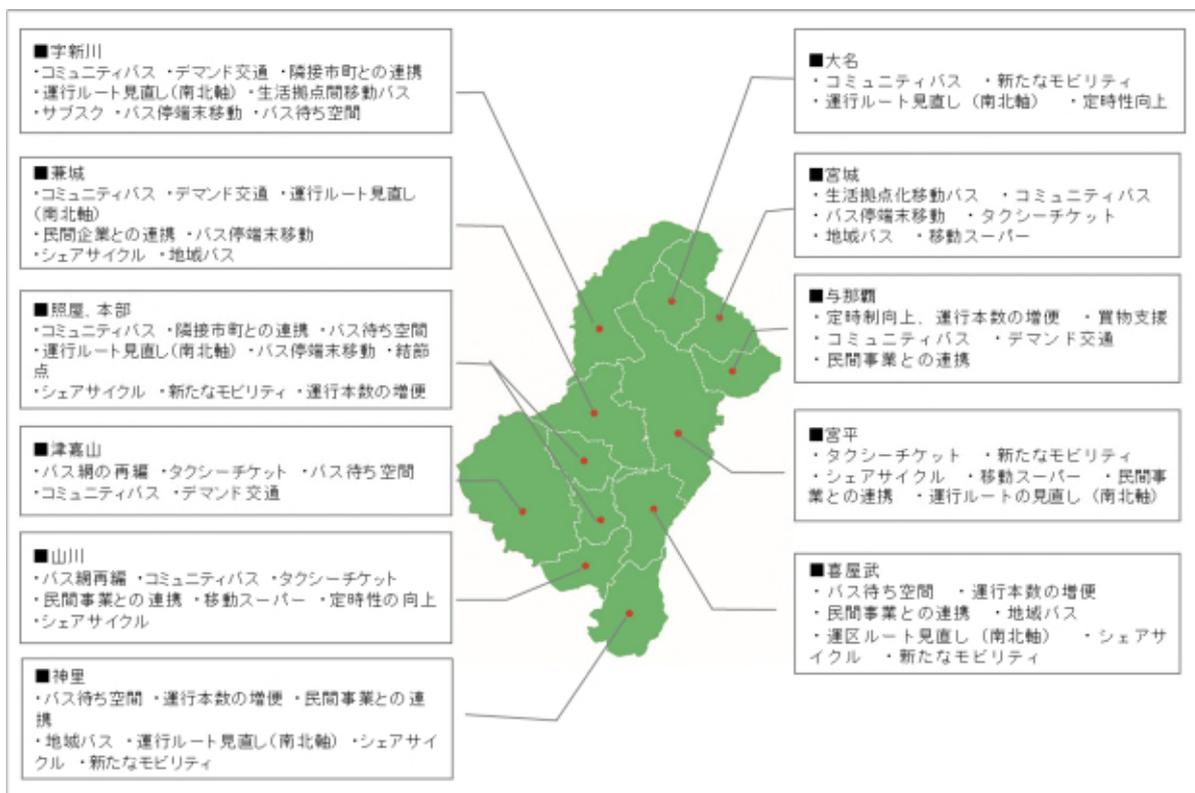


図 地域別移動手段のニーズ

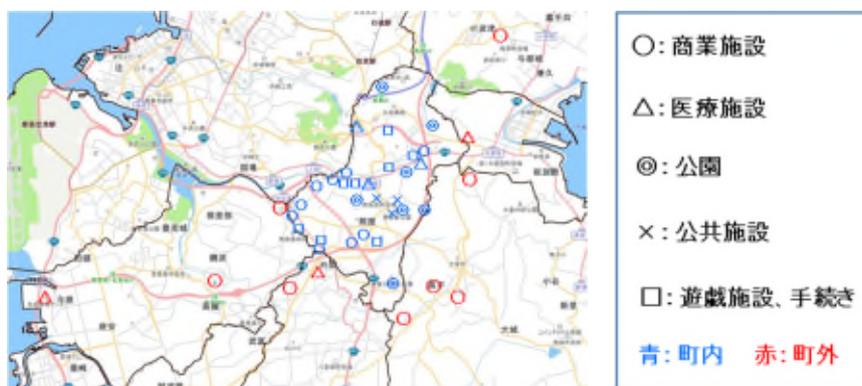


図 町民の移動先 (再掲)

各地域からあげられた移動手段のニーズについて、項目立てを行い下表に整理した。

項目は大きく5つ（路線バス、民間事業との連携、支線公共交通、自転車、新たなモビリティ）あげられており、その他ではタクシーチケット、地域バス等が挙げられている。

表 移動しやすい環境づくりに必要と考えられる事項

	移動しやすい環境づくりに必要な項目	備考
路線バス	定時性の向上	バスレーン整備
	運行本数の増便	利便性向上、利用促進
	バス待ち空間整備	上屋、ベンチの整備、コンビニでのバス待ち
	運行ルートの見直し	バス網の再編、南北軸のバス路線強化、国道507号バイパスへのルート導入 新川営業所、モノレール首里駅との連携
	運賃割引	サブスクリプションの導入
	交通結節点	乗り換えのシームレス化
民間事業との連携	買物支援	民間事業者が主体となって買物を支援
	民間事業者が運営する既存ストックを活用	商業施設、病院、福祉バスの活用
支線公共交通	生活拠点間移動バス	地域内移動の充実を図る
	コミュニティバス	
	デマンド交通	
自転車	自転車通行空間	自転車利用の安全性を高める
	駐輪場	バス停及び交通結節点からの端末移動
	シェアサイクル	
新たなモビリティ	電動キックボード	町内の拠点移動、バス停の端末移動
その他	パークアンドライド（P&R）	那覇空港自動車道の空地を利用した駐車場（公共交通への乗換え）
	移動スーパー	
	タクシーチケット	高齢者の買物（荷物持ち）の負担軽減
	地域バス	各地域で買物支援を行う（運転手は各地域、バスは町が準備）
	スクールバス	学校から遠距離の児童を対象とした通学支援

4) 今後の展開について

前述で整理した住民ワークショップに対し、「交通安全対策」、「移動しやすい環境づくり」において、渋滞対策、道路整備の推進、また、支線公共交通の導入やタクシーチケット等を整理し、今後の検討として記載する。

表 今後の検討

令和5年度（2023年度）以降に検討・実施	
交通安全対策	<ul style="list-style-type: none"> ■ 渋滞対策 <ul style="list-style-type: none"> • 渋滞交差点に位置付けられている箇所について関係機関と連携し対策実施を促進 • その他渋滞交差点においても、現況を十分把握し対策について検討 ■ 生活道路安全対策区域指定の検討 <ul style="list-style-type: none"> • 関係機関調整 • 想定する区域（津嘉山小学校地区、北丘小学校地区、南風原小学校地区、翔南小学校地区、与那覇・宮城地区、兼城地区、山川地区、神里地区） ■ 指定区域の重点対策の検討、実施（ゾーン30プラス） <ul style="list-style-type: none"> • 関係機関との調整を行い、対策地域の優先度の検討、対策を実施 ■ 通学路指定の検討 <ul style="list-style-type: none"> • 住民ワークショップ意見、現地確認により通学路指定の可能性について検討 ■ 安全な歩行空間の創出 <ul style="list-style-type: none"> • 生活道路や通学路等において安全で安心な歩きやすい歩行空間を創出
移動しやすい環境づくり	<ul style="list-style-type: none"> ■ 端末移動 <ul style="list-style-type: none"> • 拠点（自宅）からバス停、バス停から拠点（目的地）や施設間の移動支援としたサイクルステーション導入等の検討 ■ 路線バス利用促進 <ul style="list-style-type: none"> • 既存の路線バス利用の向上を図るため、バス待ち空間を検討、整備 ■ 民間事業との連携 <ul style="list-style-type: none"> • 地域交通の持続的な運用の可能性について、民間連携について検討 ■ 地域内移動 <ul style="list-style-type: none"> • 高齢者への「タクシーチケット」配布等による移動支援、また、本町内における支線公共交通のあり方について段階的に検討

4 送迎交通に関する保護者アンケートの調査結果

■ 送迎交通の現状把握

(1) 実施概要

本町の町立幼稚園、小学校、中学校を対象に、送迎交通に関連する保護者アンケート調査を以下の日程で実施した。

① 実施期間

令和4年（2022年）9月26日～10月7日

表 アンケート対象

対象校	生徒数	計	回収数	回収率	指定区域	
幼稚園	南風原	130	505	78	60.0%	宮平(一部)、兼城(一部)
	津嘉山	195		115	59.0%	兼城(一部)、津嘉山、本部(一部)
	北丘	109		54	49.5%	与那覇、宮城、大名、新川、宮平(一部)、兼城(一部)
	翔南	71		49	69.0%	兼城(一部)、本部(一部)、喜屋武、照屋、山川、神里
小学校	南風原	916	3,321	414	45.2%	宮平(一部)、兼城(一部)
	津嘉山	932		341	36.6%	兼城(一部)、津嘉山、本部(一部)
	北丘	931		417	44.8%	与那覇、宮城、大名、新川、宮平(一部)、兼城(一部)
	翔南	542		241	44.5%	兼城(一部)、本部(一部)、喜屋武、照屋、山川、神里
中学校	南風原	830	1,458	110	13.3%	与那覇、宮城、大名、新川、宮平、兼城(一部)
	南星	628		102	16.2%	兼城(一部)、本部、喜屋武、照屋、津嘉山、山川、神里
合計		5,284	1,921	36.4%		

② アンケート回収

対象人数は約5,300人を対象に実施し、回答者数は約1,900人の回収率36.4%、幼・小・中別の回収率は、幼・小が50%前後、中学校が約14%と低い。

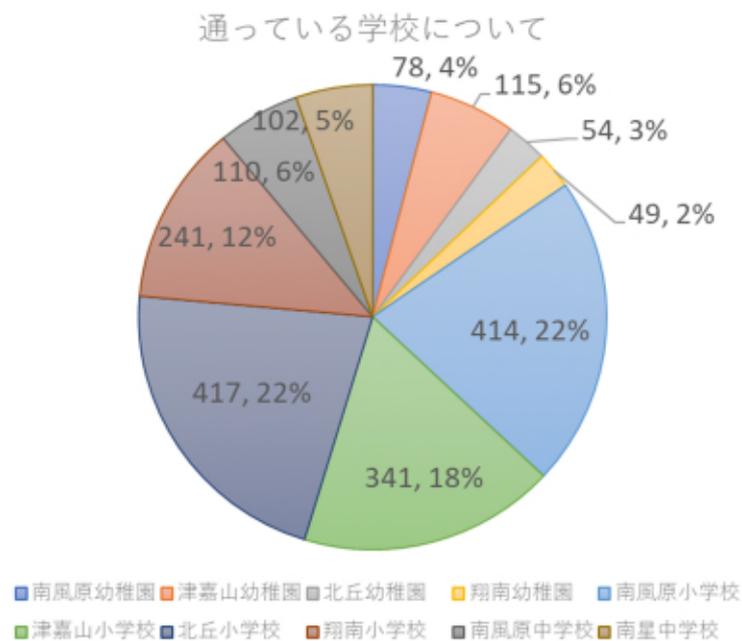
表 アンケート回収数

	配布数	回収数	回収率
幼稚園	505	296	58.6%
小学校	3,321	1,413	42.5%
中学校	1,458	212	14.5%

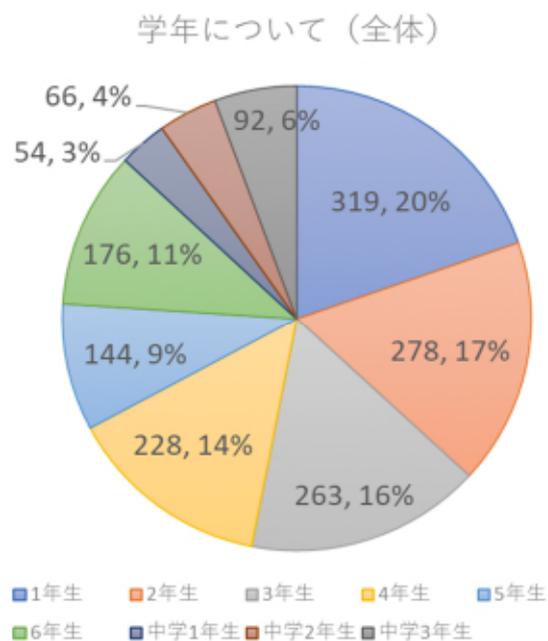
(2) 送迎交通の現状

1. こどもの通学先等について教えてください。

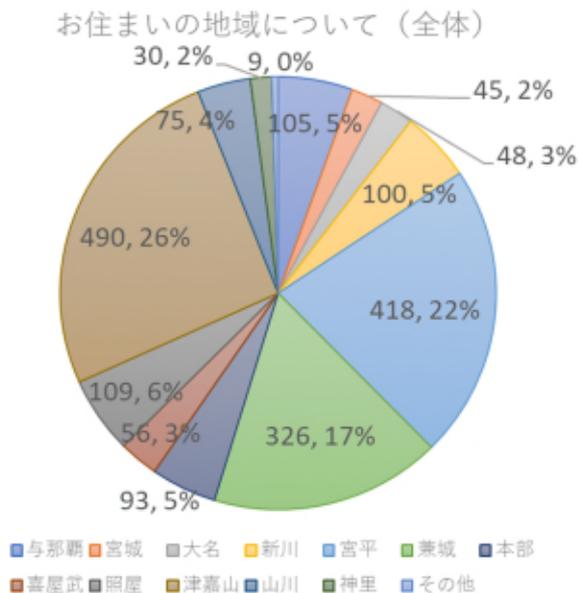
(1) 通っている学校について教えてください。(N=1,921)



(2) 学年について教えてください。(N=1,620)

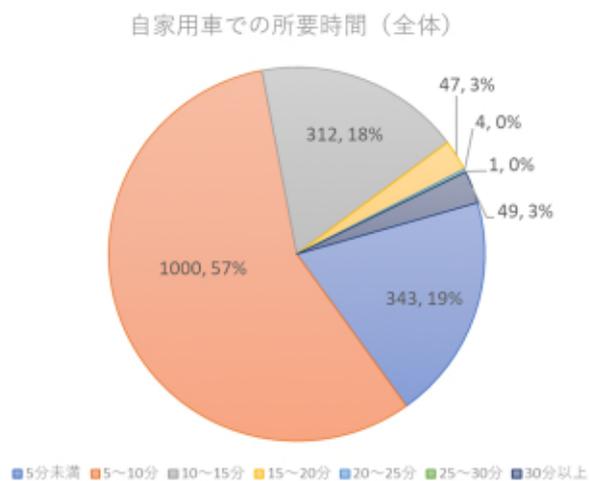
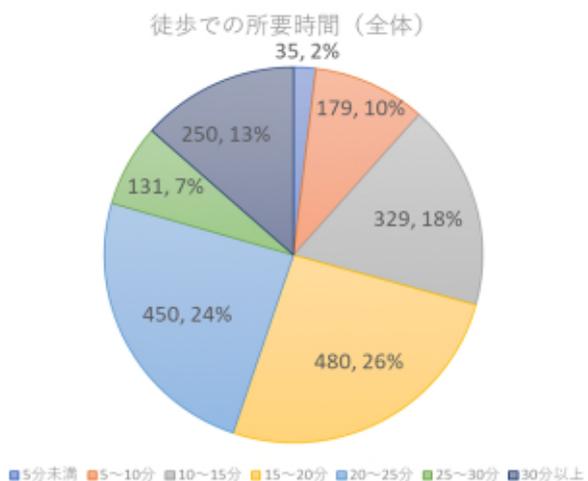


(3) お住まいの地域について教えてください。(N=1,904)



2. 学校の通学（登降園・登下校）方法について教えてください。

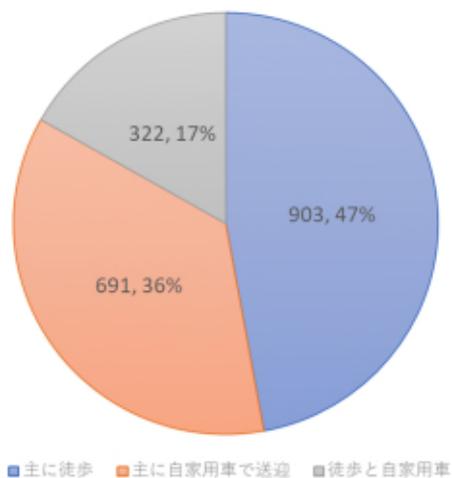
(1) 自宅から学校までの所要時間について教えてください。徒歩(N=1,854) / 自動車(N=1,756)



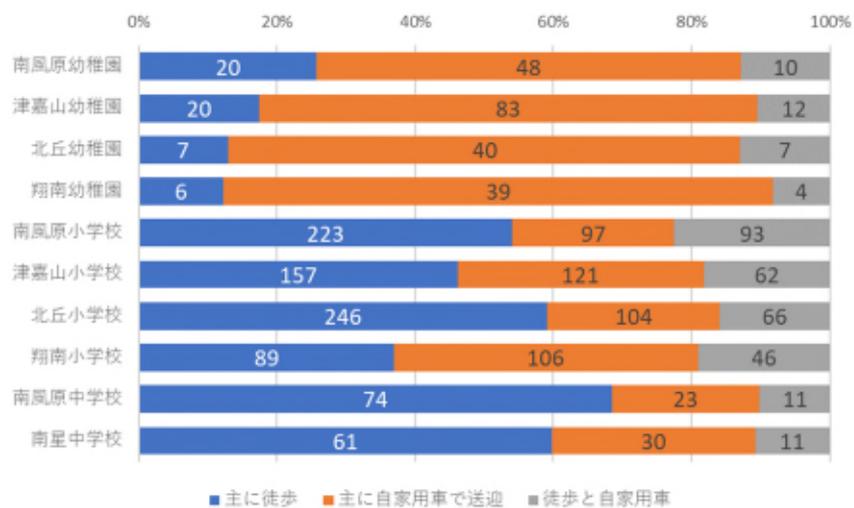
(2) 登園・登校時について。

1) 主な通学方法について教えてください。(N=1,916)

主な登園登校方法について (全体)

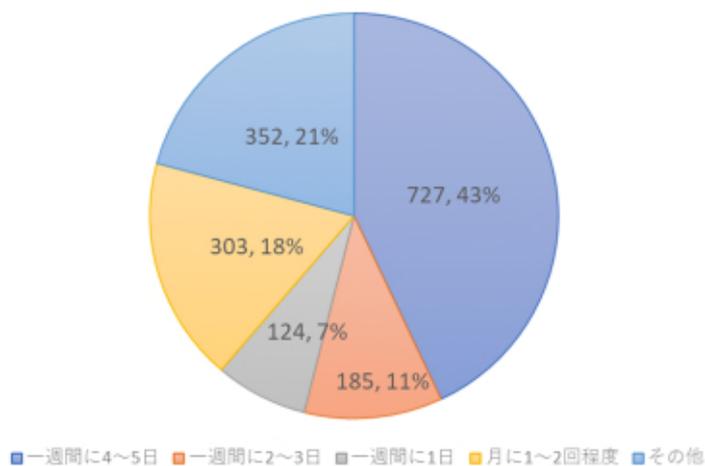


主な登園登校方法について (学校別)

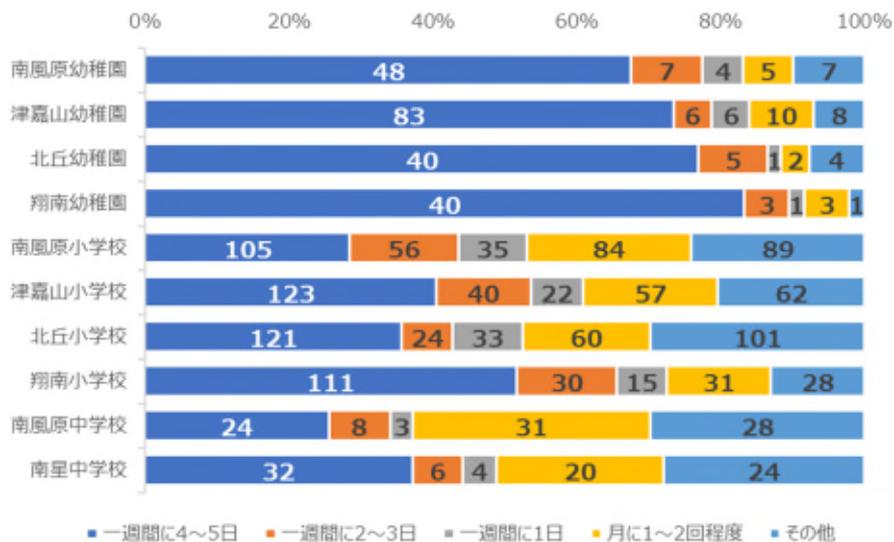


2) 自家用車での送迎の頻度について教えてください。(N=1,691)

登園登校時の自家用車での送迎の頻度について
(全体)



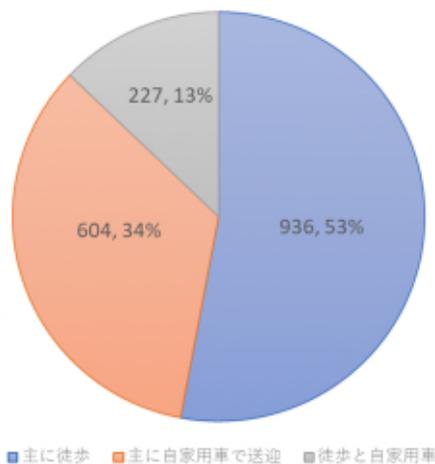
登園登校時の自家用車での送迎の頻度について (学校別)



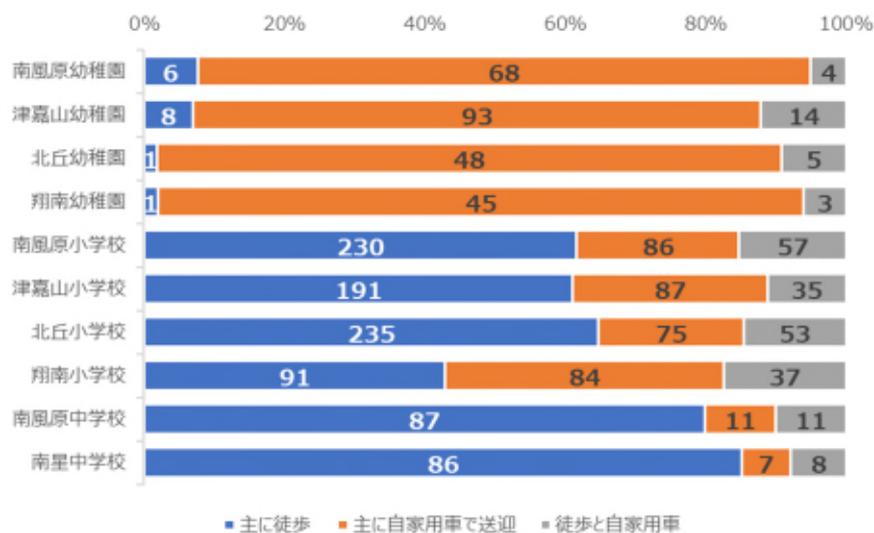
(3) 降園・下校時について。

1) 主な通学方法について教えてください。(N=1,767)

主な降園下校方法について (全体)

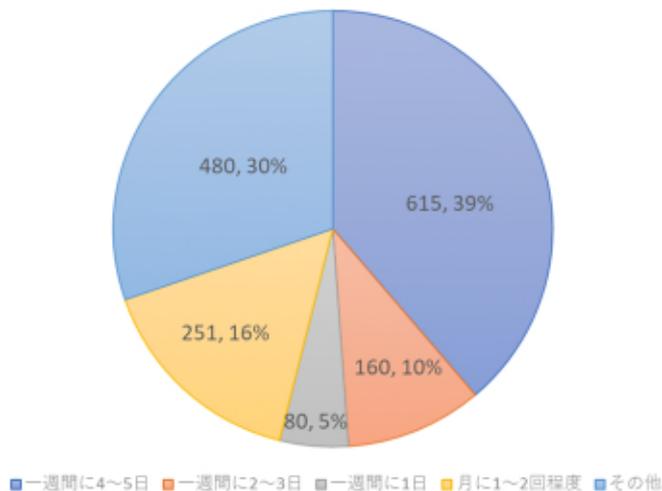


主な降園下校について (学校別)

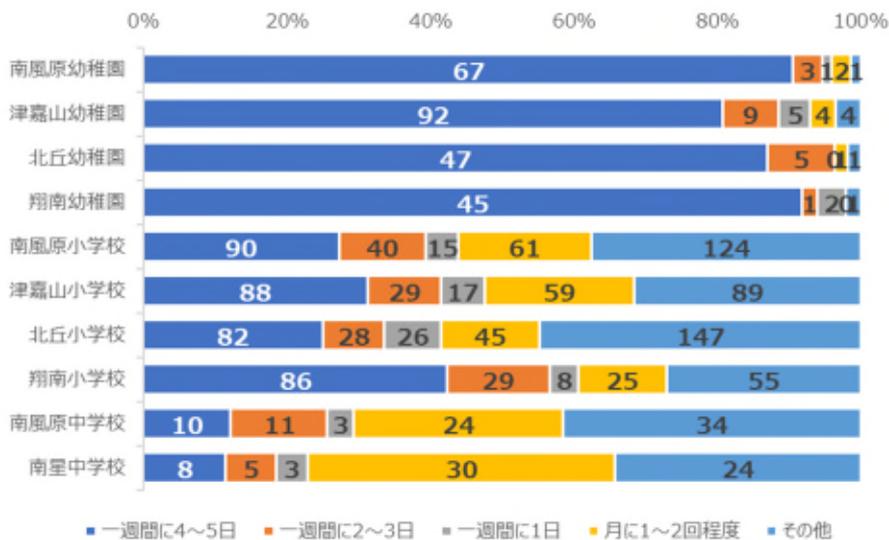


2) 自家用車での送迎の頻度について教えてください。(N=1,586)

降園下校時の自家用車での送迎の頻度について（全体）



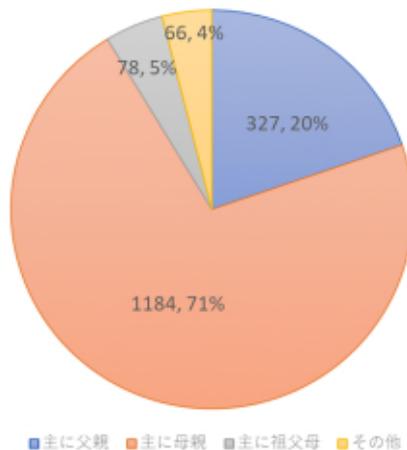
降園下校時の自家用車での送迎の頻度について（学校別）



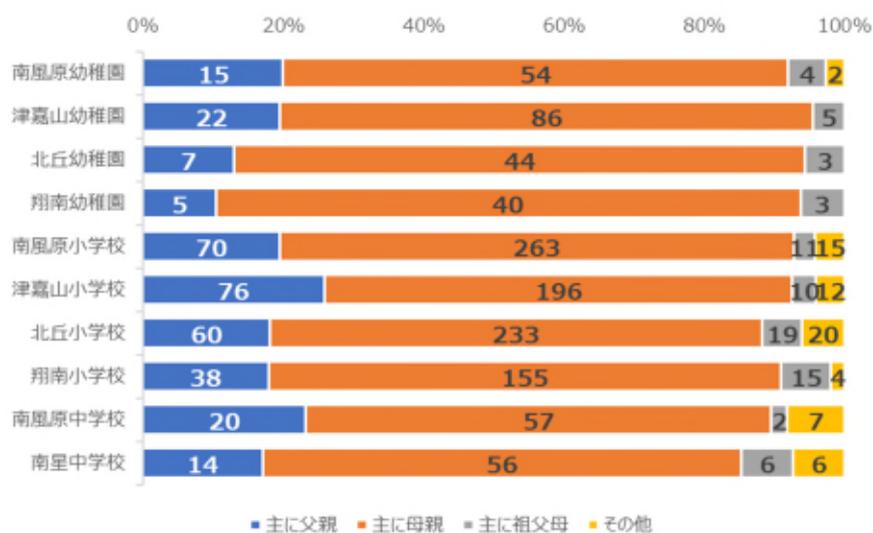
3. 自家用車での送迎について教えてください。

(1) 自家用車で送迎する方について教えてください。(N=1,655)

自家用車で送迎する方について (全体)



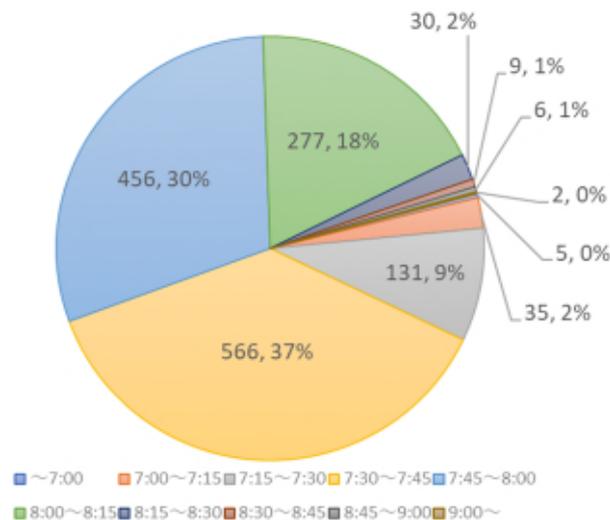
自家用車で送迎する方について (学校別)



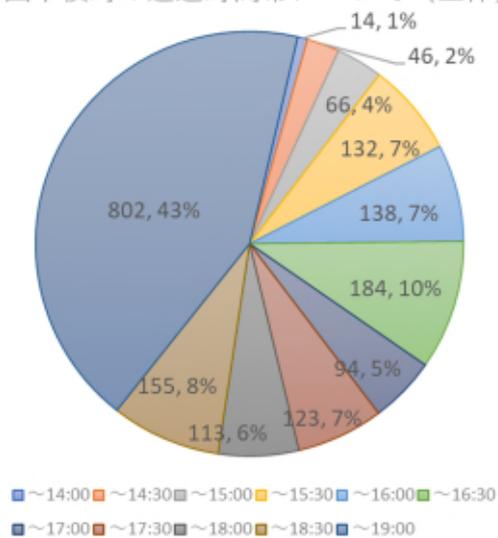
付属資料

(2) 送迎の時間帯について詳しく教えてください。(N=1,517)

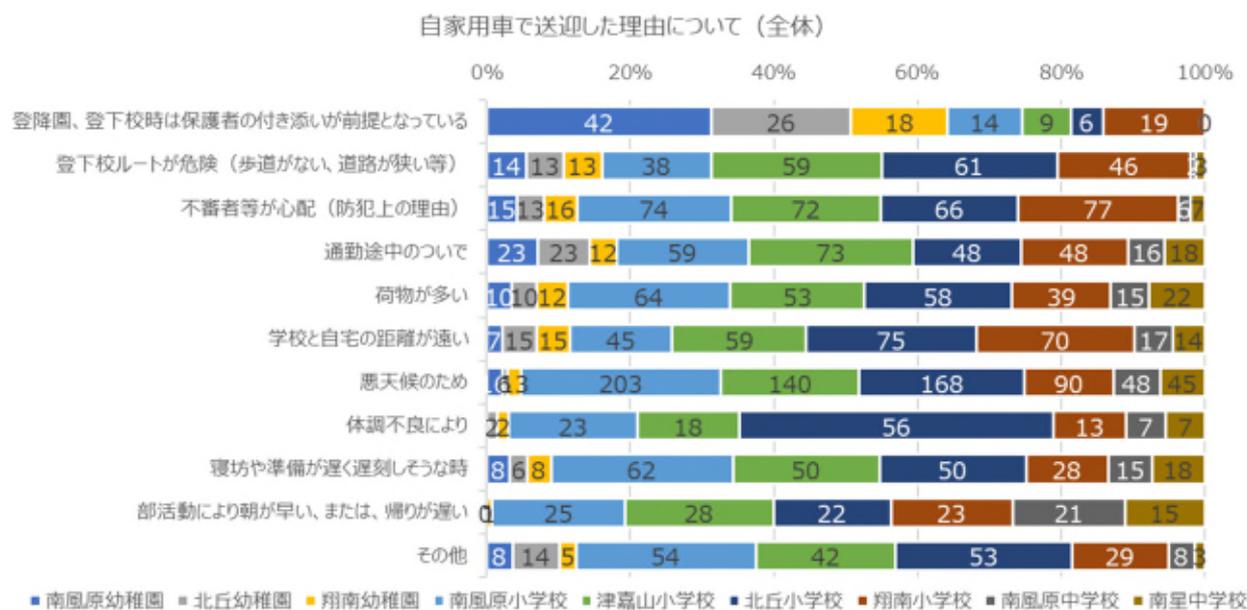
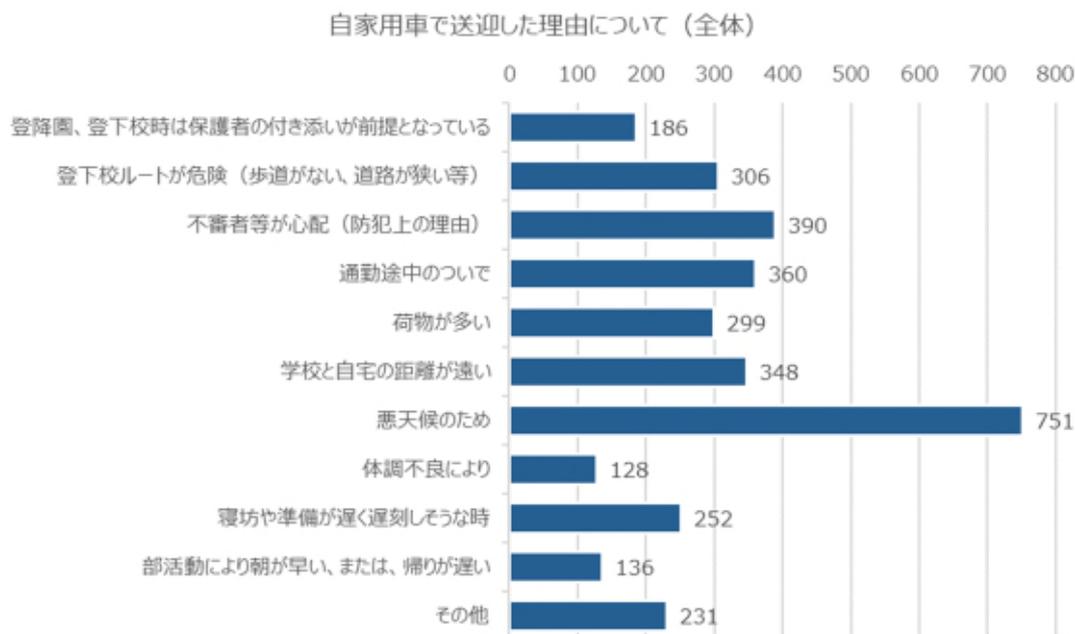
登園登校時の送迎時間帯について（全体）



降園下校時の送迎時間帯について（全体）



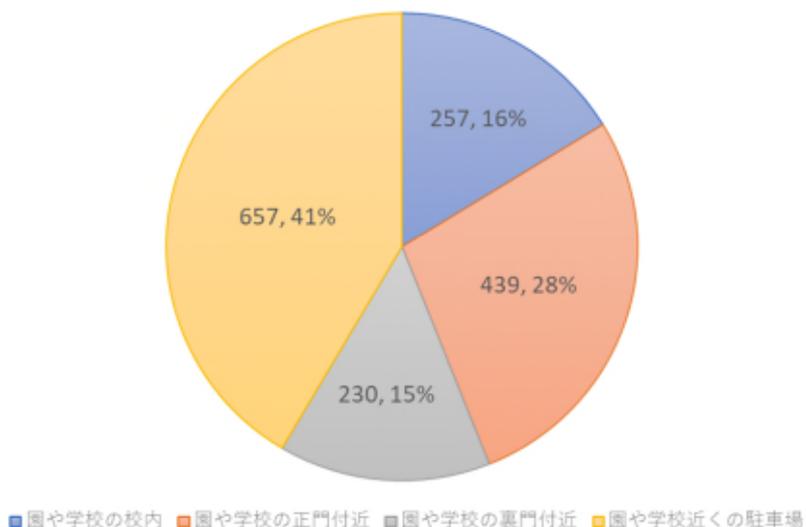
(3) 自家用車で送迎した理由について教えてください。(N=3,387)



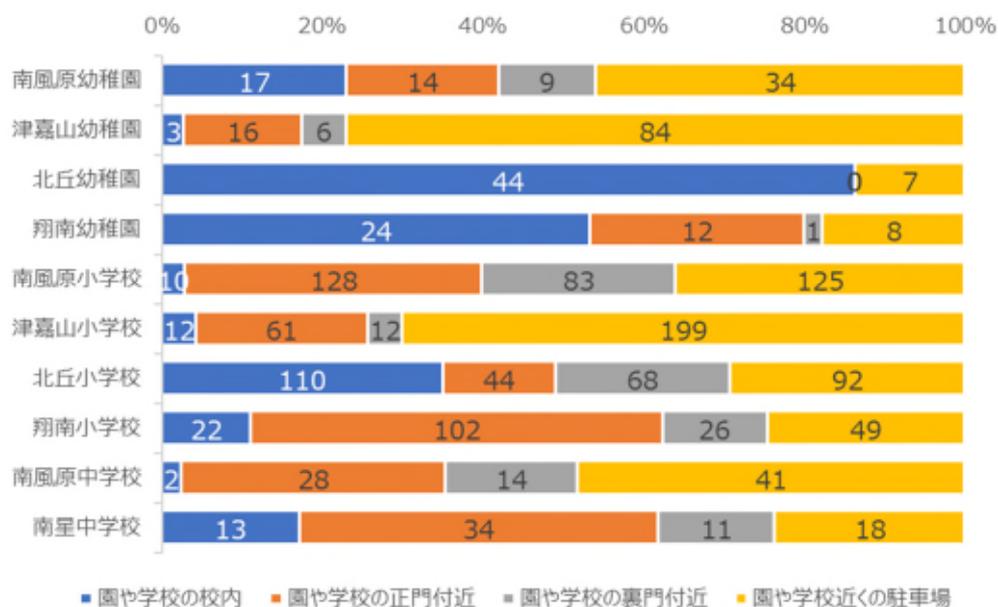
付属資料

(4) 送迎時の乗降場所について教えてください。(N=1,583)

送迎時の乗降場所について (全体)



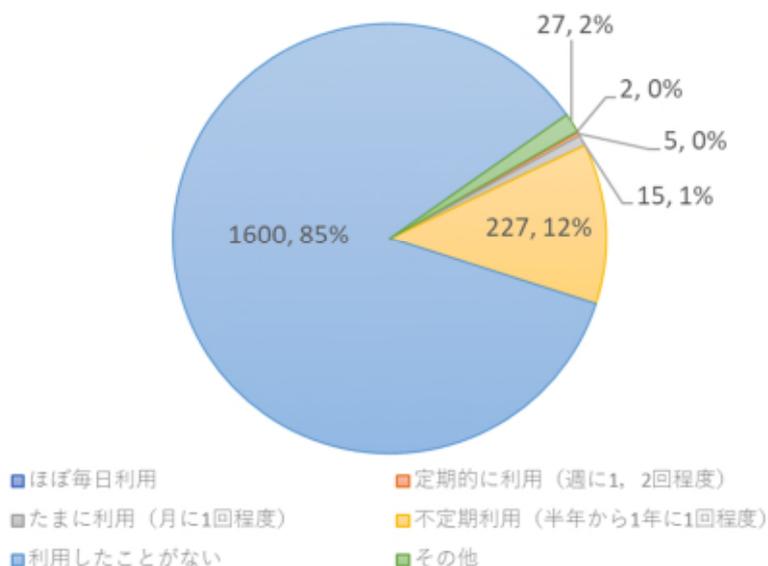
送迎時の乗降場所について (学校別)



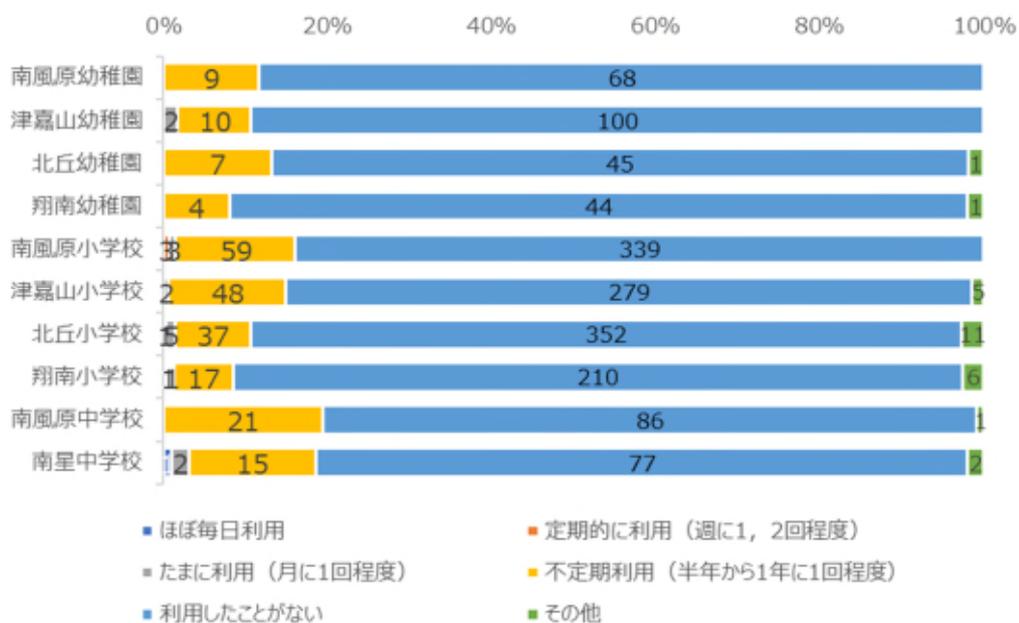
4. こどもの路線バス利用について教えてください。

(1) 路線バスを利用したことがありますか。(N=1,876)

路線バスの利用について（全体）

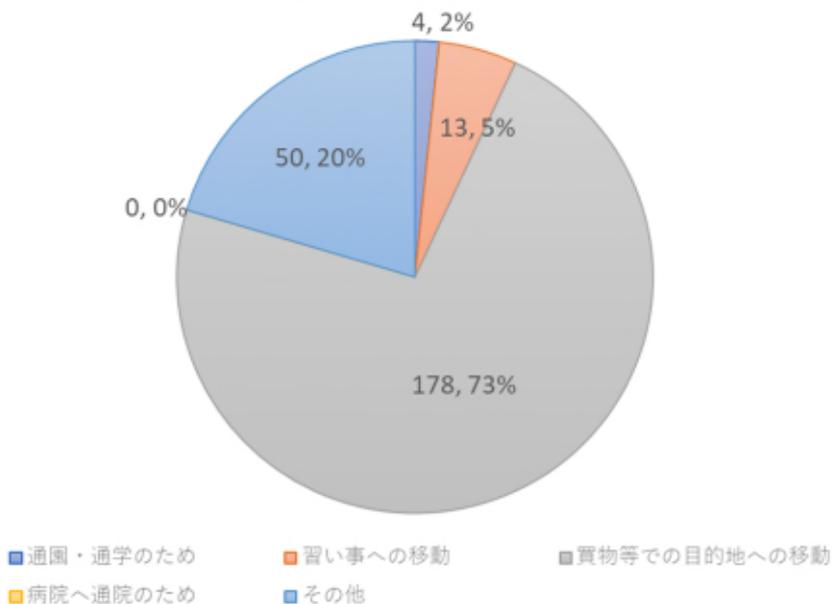


路線バスの利用について（学校別）

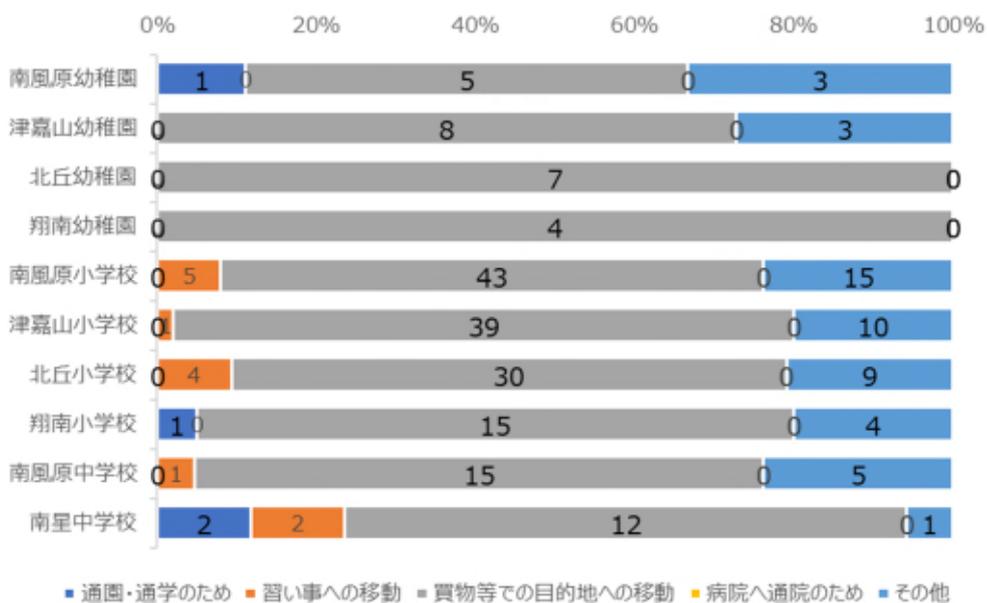


(2) 路線バスを利用した際の理由について教えてください。(N=245)

路線バスを利用した理由について (全体)



路線バスを利用した理由について (学校別)



(3) 今後の展開

本町内の町立幼・小・中学校の送迎交通に関する保護者アンケートの調査結果より、多くの園児、児童、生徒が自家用車により送迎されていることが把握できた。

また、登園・登校時の送迎は、同時刻（7：30～8：00）に送迎交通が学校周辺に集中しており、当時間帯において学校周辺での送迎交通による渋滞が発生しているものと予想される。

今後、送迎交通の抑制を図るため、送迎交通の課題、今後の展開について下表に整理した。

表 今後の検討

令和5年度（2023年度）以降に検討の実施	
送迎交通の現状・課題	<ul style="list-style-type: none"> ■ 自家用車送迎の実態 <ul style="list-style-type: none"> ● 登園・登校時は全体の約47%、降園・下校時では全体の約53%が自家用車による送迎 ● 特に、幼稚園の自家用車による送迎が最も多く登園約80%、降園約95% ● 小学校では登校約50%、下校約40%、中学校では登校約35%、下校約18%が自家用車による送迎 ■ 送迎の時間帯 <ul style="list-style-type: none"> ● 登園・登校時の時間帯では、7時30分からの30分間に全体の約70%が集中 ● 小中学校の送迎時間のピークは18時30分からの30分間に集中
今後の展開	<ul style="list-style-type: none"> ■ 生活道路対策 <ul style="list-style-type: none"> ● 歩行空間の整備 ■ 自家用車送迎の理由を基に送迎交通抑制について検討 <ul style="list-style-type: none"> ● 送迎交通の抑制策として、学校MMの可能性検討 ● 教育委員会、学校、PTAとの意見交換 ● 学校MMの実施スケジュール検討 ● 学校MMの実施、効果検証

■学校MMとは

- 小学校や中学校を対象として、交通に関する課題、環境、多様な移動手段等について出前講座を行い、公共交通利用への意識啓発を行う。

■学校MMの実施例（浦添市）



公共交通に関する座学



交通すごろく



バスの乗り方教室

5.生活道路安全対策エリア設定

南風原町生活道路安全対策

【生活道路安全対策区域指定の検討について】

南風原町 まちづくり振興課

■生活道路安全対策の目的

生活道路安全対策の目的

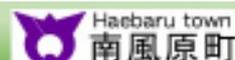
南風原町は、沖縄本島南部の中央に位置し、那覇市に隣接していることから、南部地域や中北部地域間移動における交通の要衝となっています。

近年では、町内を通過する幹線道路整備、区画整理事業による人口増加により、市街化が進展し、活力ある町となっています。

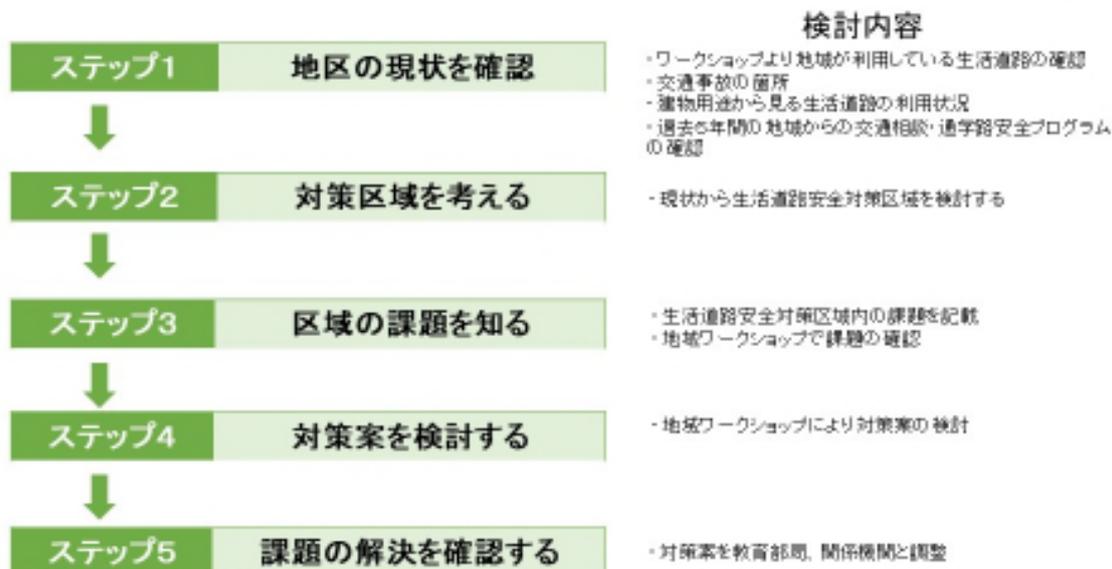
しかし、本町の位置的特徴から、町外から那覇市へ向かう交通により、通勤・通学及び帰宅時間帯等において幹線道路での渋滞が発生し、生活道路への通り抜け交通による地域内の安全性が低下しています。

本町においては、今後地域内の安全性向上を目指し、生活道路安全対策区域を位置図付けし多様化するニーズに対応した対策実行します。

■生活道路安全対策の進め方

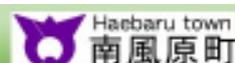


生活道路安全対策については、地区の現況及び課題を確認した上で生活道路安全対策区域を指定し、対策を進める。

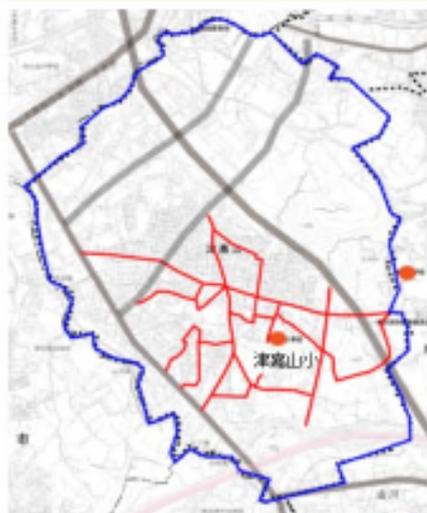


2

■ステップ1：地区の現状の確認[生活道路]

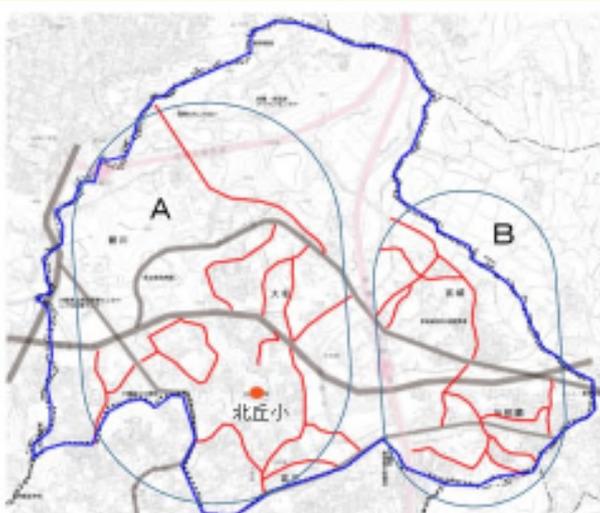


地域ワークショップにより地域が利用している生活道路の確認を行った。



【優先順位1】津嘉山小学校校区

北側は区画整理地区となっており、幹線道路や生活道路が整備されている区域となっている。生活道路は旧集落の津嘉山小学校校区周辺となっている。

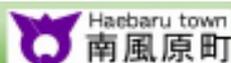


【優先順位2】北丘小学校校区

各集落で生活道路が形成されている。広範囲の地区となっている為、地区をA、Bの2地区に分け対策を検討する。対策としては、北丘小学校周辺のA地区を先行する。

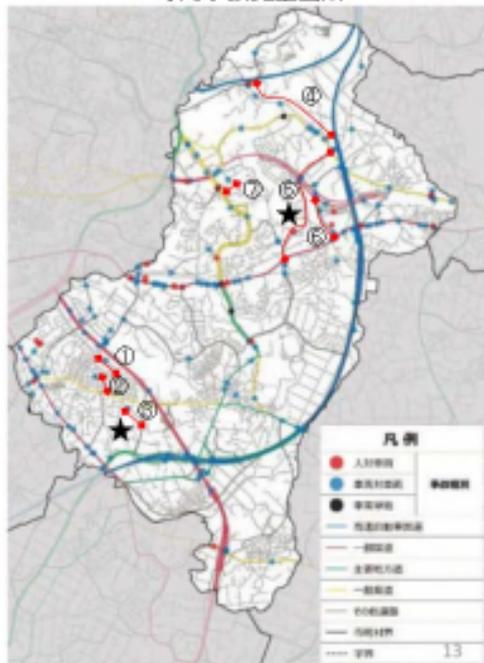
3

■ステップ1：地区の現状の確認[事故状況]



交通事故の箇所を確認し、生活道路内での事故状況を把握する。

町内事故発生箇所



生活道路内での事故の件数は以下のとおり

【優先順位1】津嘉山小学校校区

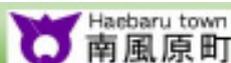
- ①区画整理道路(幅員:6m以上 歩道有)
- ②町道 8号線(幅員:6m以上 歩道無)
- ③町道27号線(幅員:4m超~6m未満 グリーンヘルメット舗装)

【優先順位2】北丘小学校校区

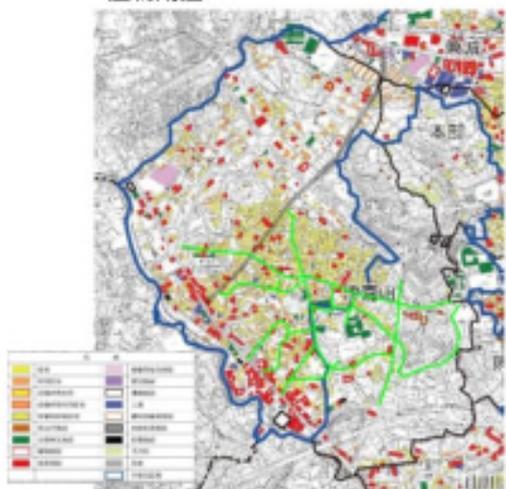
- ④町道10号線(幅員:4m超~6m未満 歩道無)
- ⑤町道 3号線(幅員:6m以上 歩道有)
- ⑥町道43号線(幅員:6m以上 歩道有)
- ⑦町道21号線(幅員:4m超~6m未満 歩道無)

4

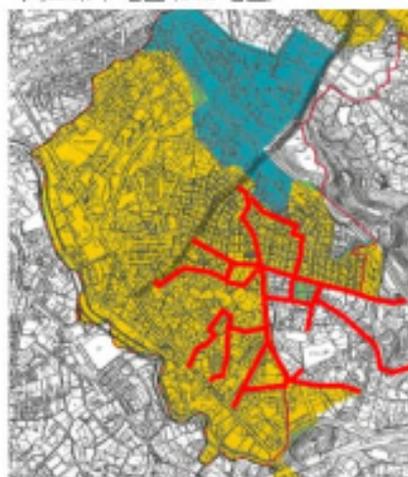
■ステップ1：地区の現状の確認[建物用途]



津嘉山小学校校区
建物用途



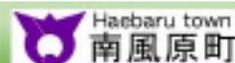
人口集中地区(DID地区)



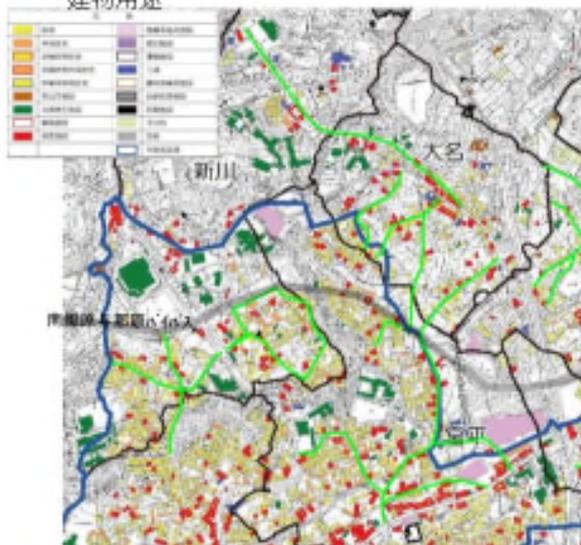
津嘉山小学校校区は兼用共同住宅の立地が地域に点在している。また、H29年都市計画基礎調査のDID地区を確認すると、津嘉山地区全域が人口集中地区となっている。北側の区画整理地内は、事業中の為住宅が点在している。今後も都市化が進行し人口増加が予想される。

5

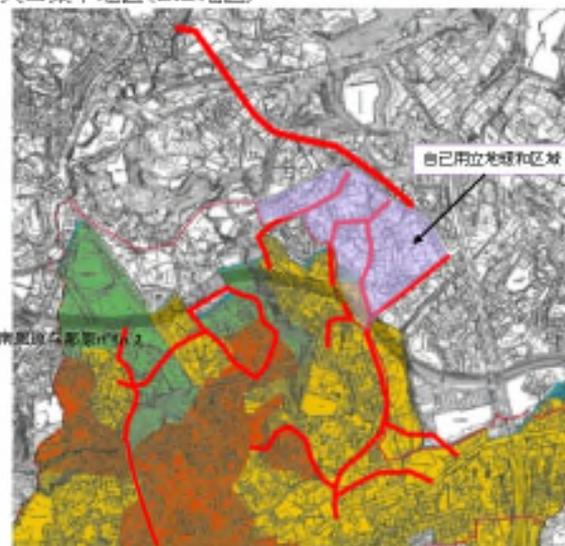
■ステップ1：地区の現状の確認[建物用途]



北丘小学校校区 Aブロック
建物用途



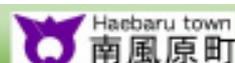
人口集中地区(DID地区)



北丘小学校校区は兼用住宅の立地が地域に点在している。また、H29年都市計画基礎調査のDID地区を確認すると、南風原与那原バイパス南側は人口が集中している。南風原与那原バイパスの北側の大名地区は自己用住宅立地緩和区域となっており、近年住宅建築が増加している地域である。

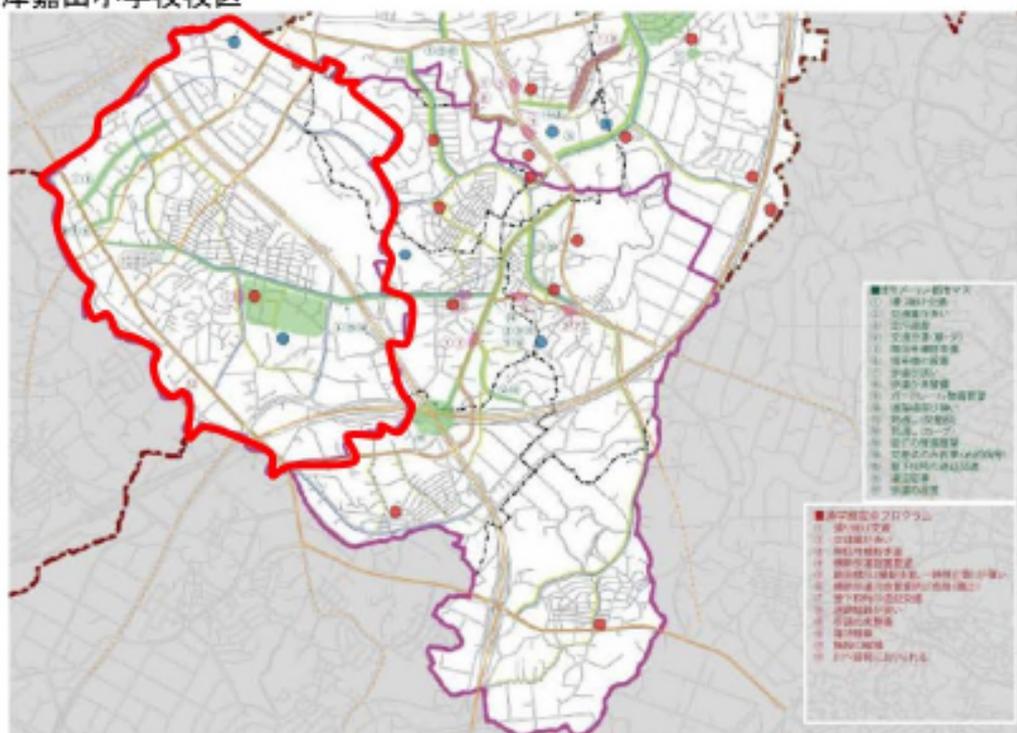
6

■ステップ1：地区の現状の確認[現況課題]



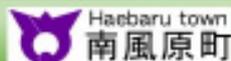
過去5年間の地域からの交通相談・通学路安全プログラムの確認し現状の課題を分析した。

津嘉山小学校校区



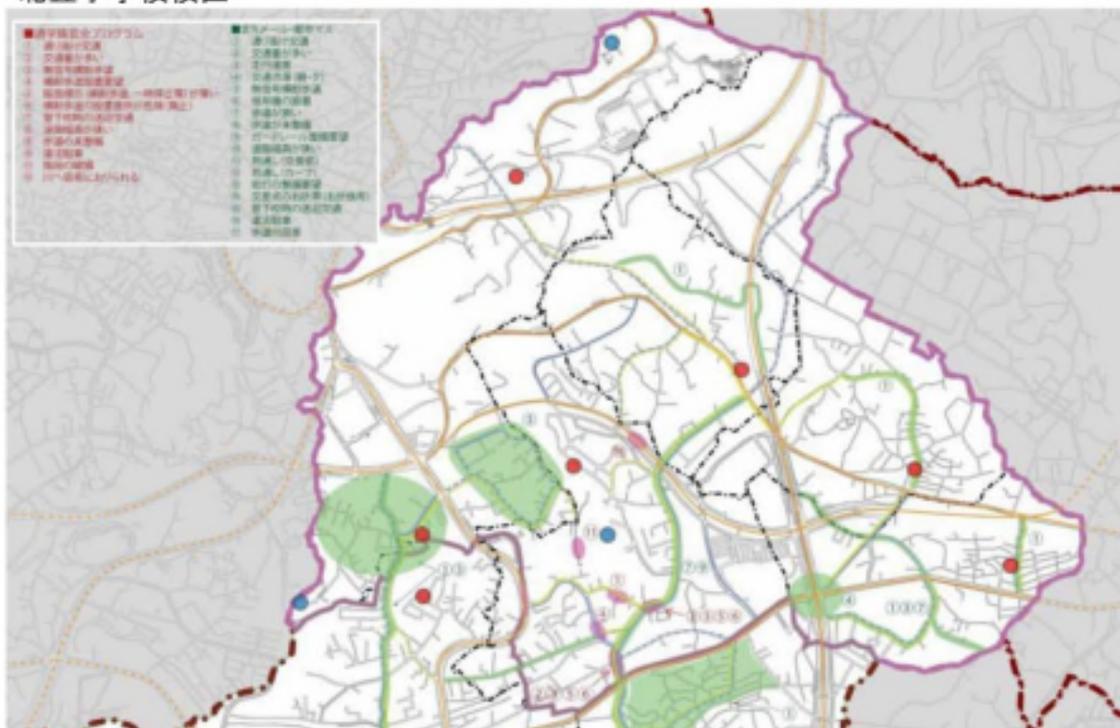
7

■ステップ1：地区の現状の確認[現況課題]

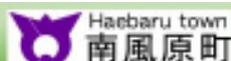


過去5年間の地域からの交通相談・通学路安全プログラムの確認し現状の課題を分析した。

北丘小学校校区



■ステップ2：対策地区の検討



【対策区域の検討ポイント】

- ①地域が利用している生活道路を重点的に対策する
- ②事故発生箇所は生活安全道路区域とする。
- ③区画整理事業箇所は、事業中である為、含まない。



【津嘉山小校区】

オレンジ色で囲った部分を、生活道路安全対策区域として位置付ける

■ステップ2：対策地区の検討



【対策区域の検討ポイント】

- ①地域が利用している生活道路を重点的に対策する
- ②事故発生箇所は生活安全道路区域とする。
- ③将来の土地利用計画を勘案し、人口集中地区及び、建物の建ち並ぶ地区を区域とする。

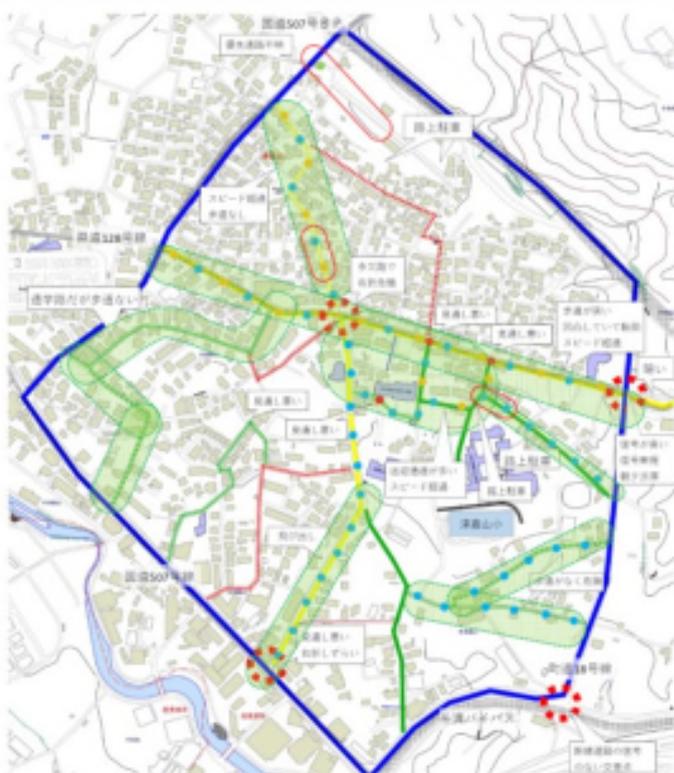


【北丘小校区Aブロック】

オレンジ色で囲った部分を、生活道路安全対策区域として位置付ける

10

■ステップ3：区域の課題を知る

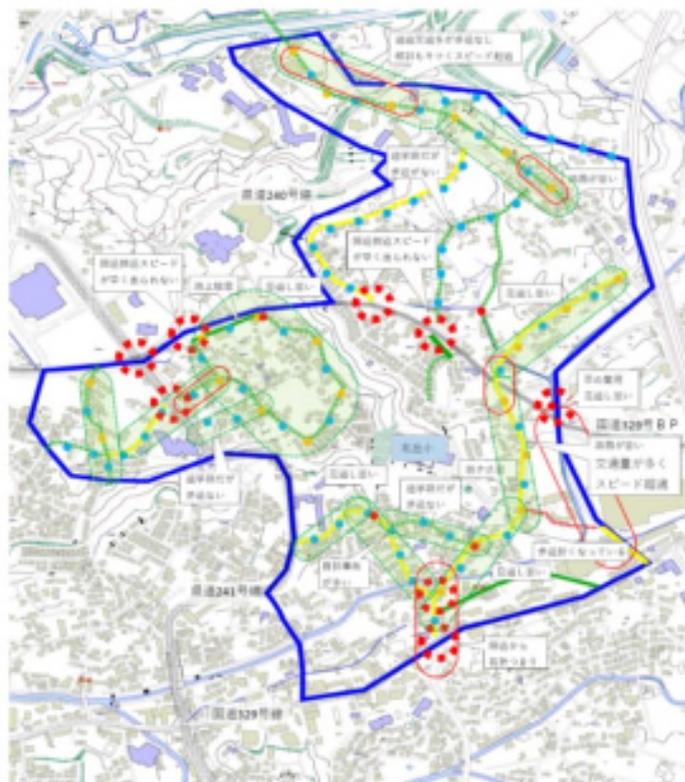
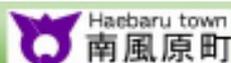


生活道路安全対策区域の課題を整理し、課題箇所を特定する

<p>【課題凡例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 見通しが悪い ● スピード超過 ● 従来道路不備 ● 通達交差 	<p>【凡例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 集積集中箇所(対策箇所) ○ 事故発生箇所 ○ 危険な交差点
<p>※実線：歩道空間有 破線：歩道空間無</p> <ul style="list-style-type: none"> — 道路幅員 6 m 以上 — 道路幅員 4 m 超～ 6 m 未満 	

11

■ステップ3：区域の課題を知る

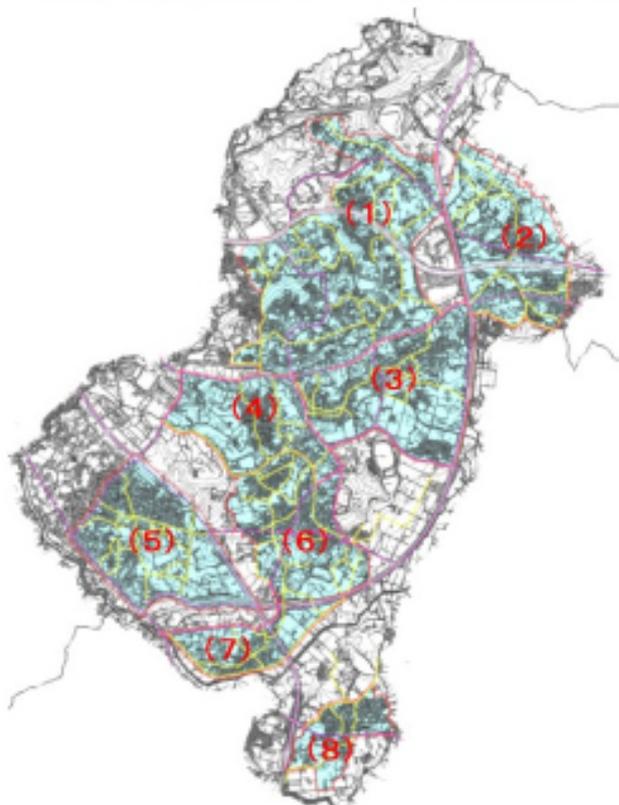
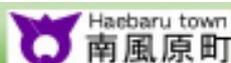


生活道路安全対策区域の課題を整理し、課題箇所を特定する

<p>【課題凡例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 見通しが悪い ● スピード超過 ● 優先道路不明 ● 通過交通 	<p>【凡例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 車見集中箇所(対策箇所) ○ 事故発生箇所 ○ 危険な交差点
<p>【凡例】</p> <p>※実線：歩道空間有 破線：歩道空間無</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 道路幅員 6 m 以上 ■ 道路幅員 4 m 超～ 6 m 未満 	

12

■町内生活道路安全対策区域



【北丘小学校校区】

- 区域(1)北丘小学校地区
- 区域(2)与那覇・宮城地区

【南風原小学校校区】

- 区域(3)南風原小学校地区
- 区域(4)兼城地区

【津嘉山小学校校区】

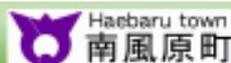
- 区域(5)津嘉山小学校地区

【翔南小学校校区】

- 区域(6)翔南小学校地区
- 区域(7)山川地区
- 区域(8)神里地区

13

■ 生活道路安全対策優先順位の検討



- 生活道路安全対策については、周辺環境を踏まえ、優先度1の津嘉山小学校周辺、優先度2の北丘小学校から生活道路安全対策を検討する



【優先度1】津嘉山小学校周辺
周辺は住宅地が形成されており、正門・裏門ともに生活道路となっている。都市化が進み、幅員の狭い生活道路での送迎交通による渋滞や子供達の安全性が危惧されている。



【優先度2】北丘小学校周辺
周辺は住宅地が形成されており、正門・裏門ともに生活道路となっている。起伏の激しい地域の小学校になっており、学校も遠い地域もあることから送迎交通による朝夕の渋滞が発生している。



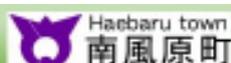
【優先度3】南風原小学校周辺
小学校校区がDID地区となっており、人口密度の高い地区であるが、正門は幹線道路であり、周辺に公共施設(会場・ちむくろ館)があり送迎による渋滞は少ない。



【優先度4】羽南小学校周辺
正門は県道、裏門にはJAが立地している。小学校周辺に住宅は少なく、生徒数も他小学校に比べ少ない。

14

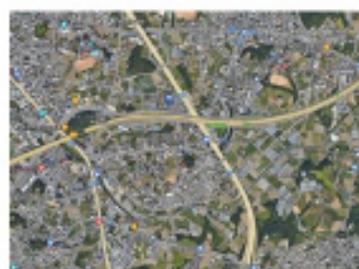
■ 生活道路安全対策優先順位の検討



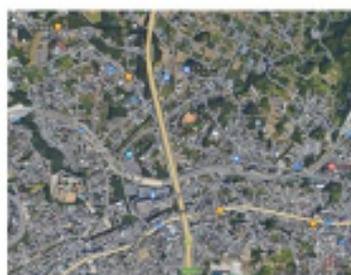
- 前述の優先度の高い4地区の他、兼城、山川、与那覇・宮城及び神里地区においても、生活道路安全対策を検討する
- 下図に示す地域では、幹線道路・補助幹線道路を繋ぐ道路が集落内を通過しており、バイパス的な利用で通り抜け交通が発生している。また、幹線道路及び補助幹線道路の渋滞回避するための通り抜け交通も見られ、地域の安全性が危惧される



兼城地区



山川地区



与那覇・宮城地区



神里地区

出典：Google Maps

15

はえぼろちよう きたあかしようがっこう
【沖縄県南風原町北丘小学校地区】

【登録様式2】



150m

凡例	
	対策エリア
	エリアの外特で、 エリアに含まれない道路
	エリア内にある幹線道路
	生活道路(通学路)
	ゾーン80

(施設対応)	
	暫定対策(試行)のハンプ
	暫定対策(試行)のハンプ以外
	本格実施のハンプ
	本格対策のハンプ以外
(区間対策)	
	暫定対策(試行)
	本格対策

16

はえぼろちよう よなは みやぐすく
【沖縄県南風原町与那覇・宮城地区】

【登録様式2】



100m

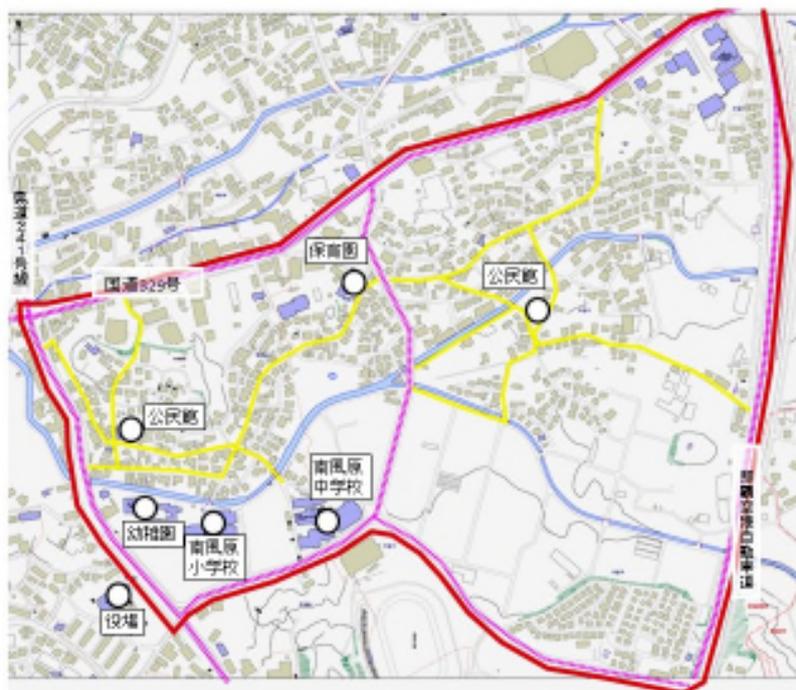
凡例	
	対策エリア
	エリアの外特で、 エリアに含まれない道路
	エリア内にある幹線道路
	生活道路(通学路)
	ゾーン80

(施設対応)	
	暫定対策(試行)のハンプ
	暫定対策(試行)のハンプ以外
	本格実施のハンプ
	本格対策のハンプ以外
(区間対策)	
	暫定対策(試行)
	本格対策

17

はえぼろちよ はえぼろ
【沖縄県南風原町南風原小学校地区】

【登録様式2】



100m

凡例	
	対策エリア
	エリアの外枠で、 エリアに含まれない道路
	エリア内にある幹線道路
	生活道路(通学路)
	ゾーン80

(施設対象)	
	暫定対策(試行)のハンプ
	暫定対策(試行)のハンプ以外
	本格実施のハンプ
	本格対策のハンプ以外
(区間対象)	
	暫定対策(試行)
	本格対策

18

はえぼろちよ かむくすく
【沖縄県南風原町兼城地区】

【登録様式2】



100m

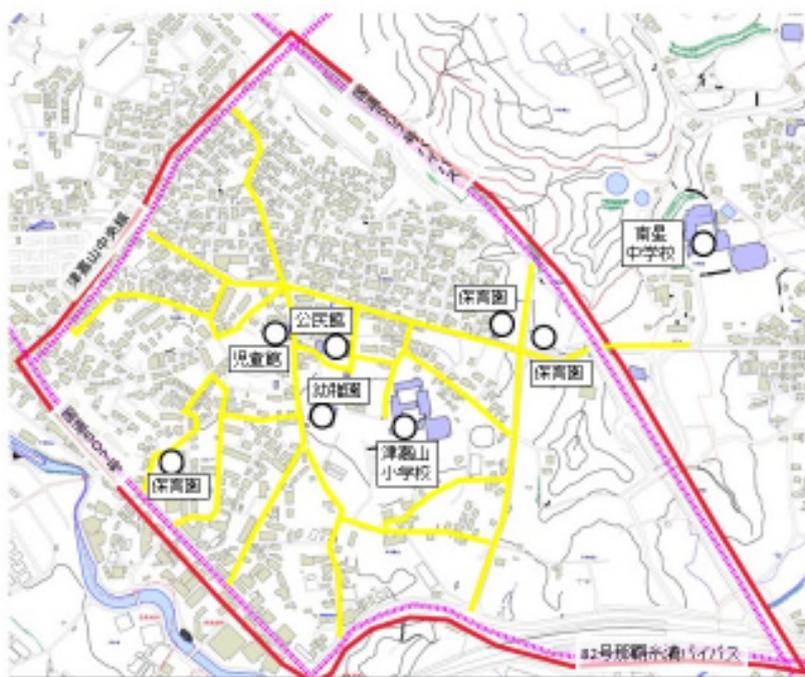
凡例	
	対策エリア
	エリアの外枠で、 エリアに含まれない道路
	エリア内にある幹線道路
	生活道路(通学路)
	ゾーン80

(施設対象)	
	暫定対策(試行)のハンプ
	暫定対策(試行)のハンプ以外
	本格実施のハンプ
	本格対策のハンプ以外
(区間対象)	
	暫定対策(試行)
	本格対策

19

はえぼるちよう つかぜん
【沖縄県南風原町津嘉山小学校地区】

【登録様式2】



N

150m

凡例	
	対策エリア
	エリアの外特で、 エリアに含まれない道路
	エリア内にある幹線道路
	生活道路(通学路)
	ゾーン30

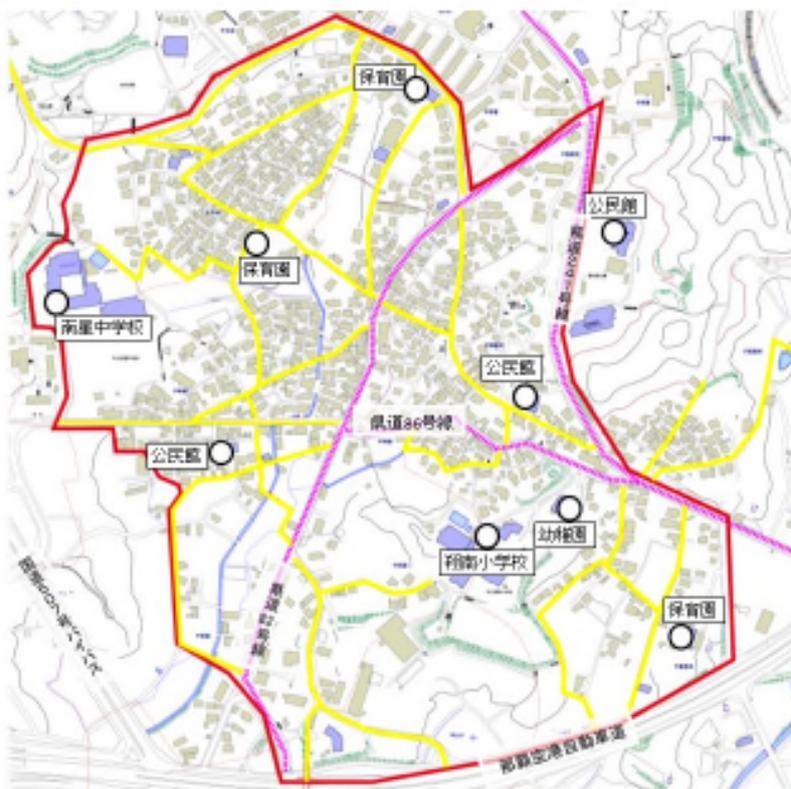
(施設対応)	
	暫定対策(試行)のハンプ
	暫定対策(試行)のハンプ以外
	本格実施のハンプ
	本格対策のハンプ以外

(区間対策)	
	暫定対策(試行)
	本格対策

20

はえぼるちよう しゅうなん
【沖縄県南風原町翔南小学校地区】

【登録様式2】



N

150m

凡例	
	対策エリア
	エリアの外特で、 エリアに含まれない道路
	エリア内にある幹線道路
	生活道路(通学路)
	ゾーン30

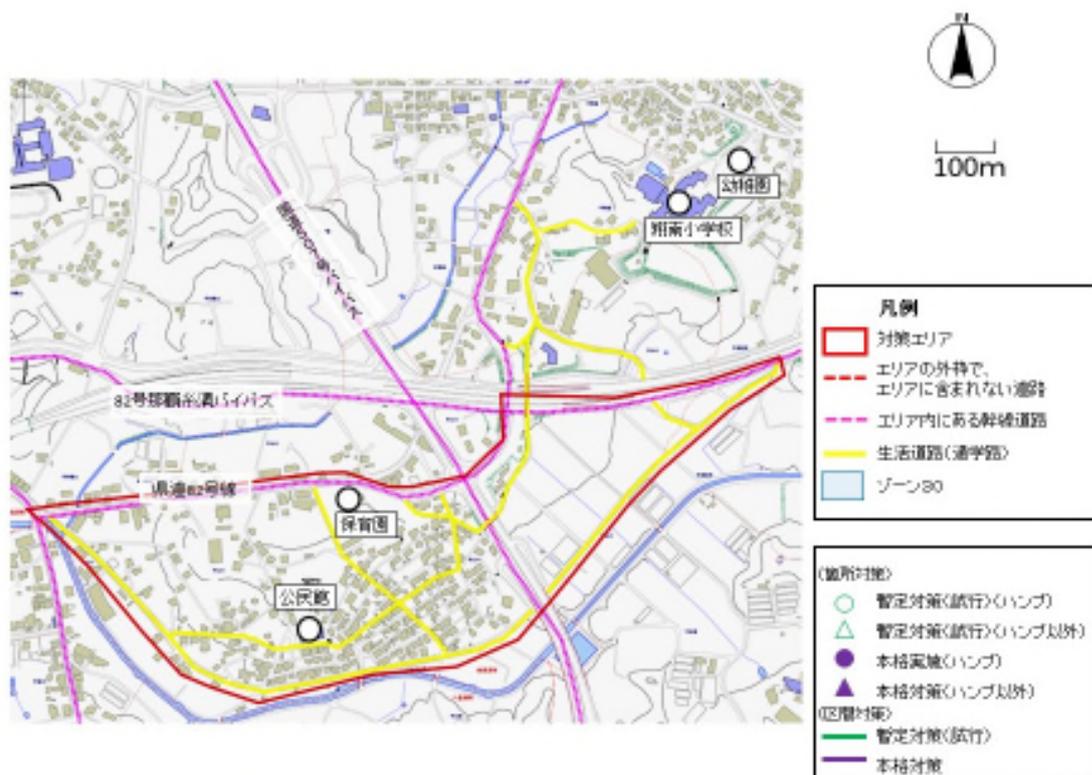
(施設対応)	
	暫定対策(試行)のハンプ
	暫定対策(試行)のハンプ以外
	本格実施のハンプ
	本格対策のハンプ以外

(区間対策)	
	暫定対策(試行)
	本格対策

21

はえいぼちょう やまがわ
【沖縄県南風原町山川地区】

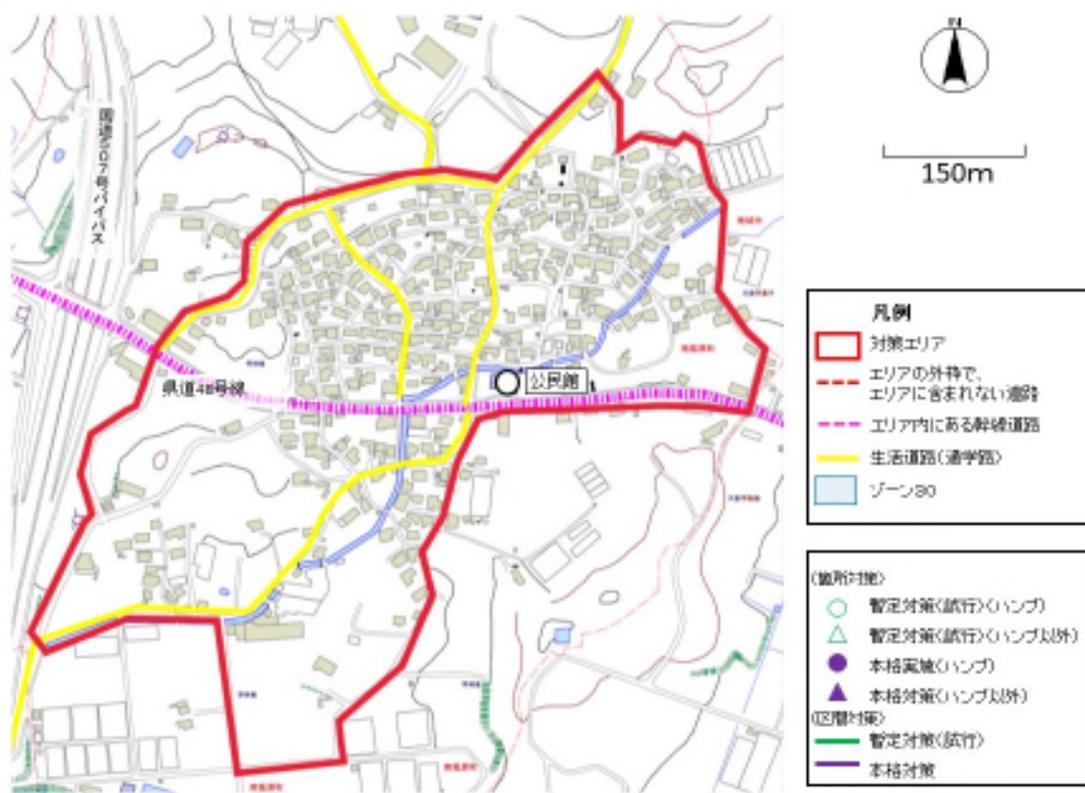
【登録様式2】



22

はえいぼちょう かみさと
【沖縄県南風原町神里地区】

【登録様式2】



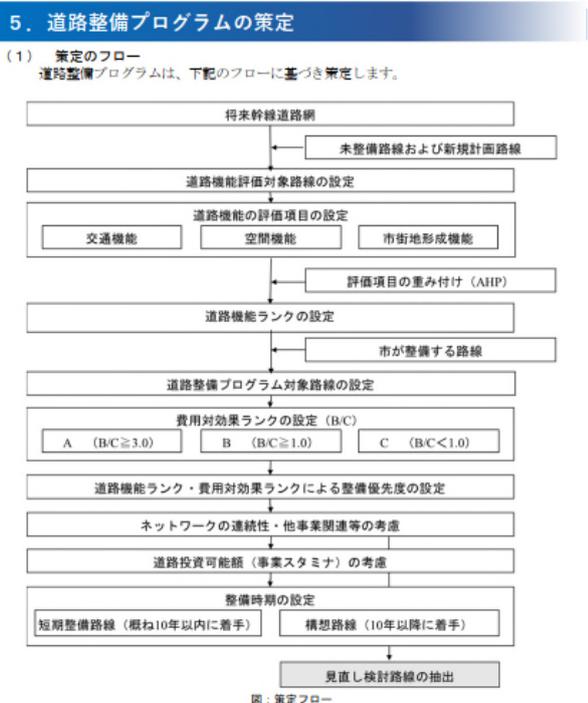
23

6. 施策の実施事例

展開方針 1（自動車交通の円滑性の向上）

【1-①】道路整備プログラムの策定

① うるま市における道路整備プログラムについて



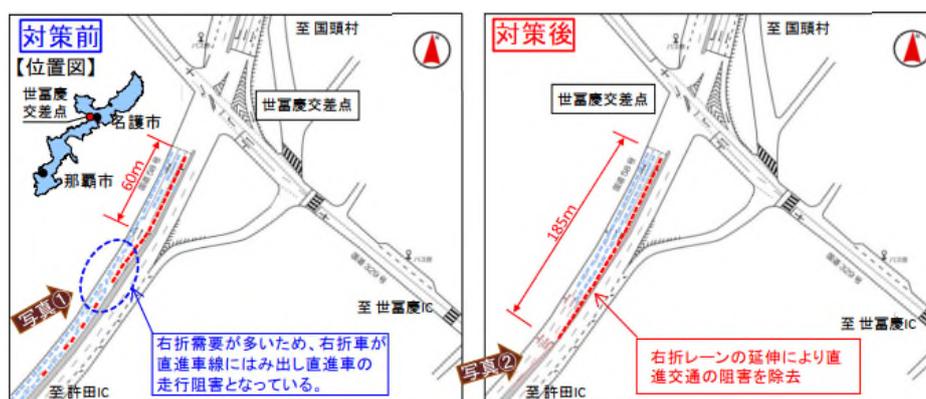
(概要)

- ・ 現況、上位計画の把握
- ・ 現計画の検証
- ⇒ 整備状況及び財政状況（事業確定路線の事業費、道路投資可能額等）の確認
- ・ 将来幹線道路網の設定
- ⇒ 道路種別ごとに市独自の将来幹線道路網を設定
- ・ 道路整備プログラムの策定
- ・ 計画道路カルテ
- ⇒ 既決定都市計画道路についてカルテを作成し、各路線の現況や課題等を整理

【1-③】道路整備プログラムの策定

① 整備事例(世富慶交差点)

- ・ 平成 30 年 (2018 年) 4 月に世富慶交差点において、国道 58 号 (世富慶 IC 方向) の右折車線を延伸。(60m→185m)
- ・ 右折車両の滞留により、直進交通の阻害が除去されたことにより、国道 58 号 (許田 IC から国頭方面) の旅行速度が改善。



【1-④】道路維持管理プログラムの策定

- ① 舗装の表層に係る補修 (例: 切削、オーバーレイ、路上再生等) ※簡易アスファルト舗装 (全層) を含む
- ② 小規模構造物の補修・更新 (例: 道路照明施設、道路標識、防護柵、防雪柵、側溝、機械設備、小型擁壁、カルバート (大型を除く) 等)
- ③ 法面・斜面の小規模対策工 (例: 落石防止柵、植生工、モルタル吹付工、排水工、土留工等)



<舗装のオーバーレイ>



<防護柵の取替>



<落石防止柵の取替>

付属資料

【1-⑤】自動車交通円滑性の向上

①無電柱化の推進



図 2-5 国際通り（那覇市）整備前



図 2-6 国際通り（那覇市）整備後

- 電線共同溝の整備等に関する特別措置法に基づき、道路管理者が電線共同溝を整備し、電線管理者が電線、地上機器を整備する方式である。沿線の各戸へは地下から電力線や通信線を引き込む仕組みとなっている。沖縄県内でこれまでに実施された無電柱化の整備手法は電線共同溝方式がほとんどである。

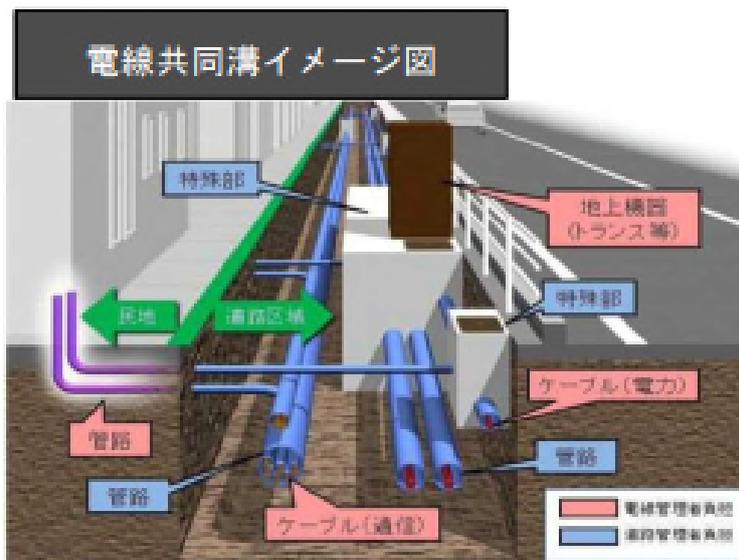


図 5-6 電線共同溝イメージ図

(出典：国土交通省ホームページ)

【1-⑥】歩行空間及び自転車通行空間整備の推進

①ウォーカブルなまちなか空間の整備

- ・ 民地側のセットバックと車道幅員の削減による歩行空間の拡幅、沿道建物の低層部の商業店舗化、石張り舗装による道路空間デザイン等の整備により、来街者の誘致を図る魅力ある街路空間の創出を目指す。



画像出典： <https://ligare.jp/report/mssp2020-report/>

展開方針 2 (生活道路の安全対策)

【2-①】安全な歩行空間の創出

①歩道の整備

課題	<ul style="list-style-type: none"> ・交通量が多く、歩行者と車両が錯綜する。 ・車両の通行速度が高い。
対策内容	歩道を新たに設置、もしくは既存の歩道を拡幅することによって、歩行者と車両を分離し、安全な歩行空間を確保する。
効果	歩行者と車両を分離することで歩行者が車両と接触する危険性が減少し、歩行者の安心感が高まる。

交通量の多い道路への歩道整備 (佐賀県 白石町^{しろいしちやう})

○対策前



・交通量が多いが、歩道が設置されていないため、危険な状況

○対策後



・用地買収を行い、歩道を設置

大型車交通量の多い道路への歩道整備 (北海道開発局旭川開発建設部)

○対策前



・大型車の交通量が多いが、歩道が設置されていないため危険な状況

○対策後



・歩道を設置し、児童の安全な通行空間を確保

学校からの用地提供により歩道を整備（神奈川県 かわさき 川崎市）

○対策前



・歩道がないため危険な状況

○対策後



・学校からの用地提供により歩道を設置

カーブ区間の危険箇所¹に歩道を整備（茨城県）

○対策前



・カーブ区間であり、歩道がないため危険

○対策後



・歩道を設置

出典：生活道路の交通安全対策ポータル（国土交通省）

展開方針 3（移動しやすい環境の整備）

【3-①】 自転車活用の推進

① サイクルステーション等の導入

- ・ 買い物客による短時間の自転車駐輪への対応を図るため、商店街内に「路上駐輪帯」や「サインラック（可動式駐輪器具）」といった小規模な駐輪施設を配置

▼路上駐輪帯



▼サインラック（可動式駐輪器具）

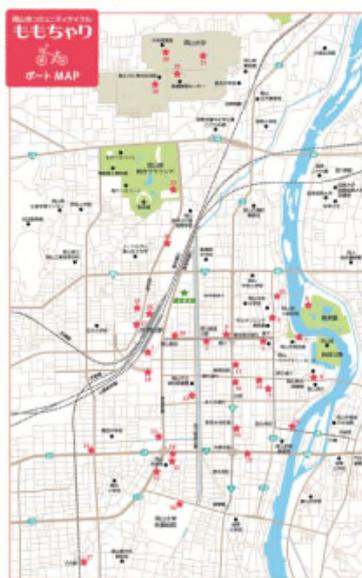


出典：八王子市ホームページ

② シェアサイクル等の導入

- ・ 自転車 332 台、ポート 5 箇所（平成 29 年（2017 年）2 月末現在）
- ・ 公設民営事業（実施主体：岡山市、運営主体：中央復建コンサルタンツ(株)）
- ・ 大型ショッピングセンター、大学、医療施設等との連携によるサイクルポートの増設などサービス拡大を推進。

▼サイクルポートマップ



提供：中央復建コンサルタンツ(株)

▼サイクルポート（岡山駅）



▼ICカードで利用



▼三井のリパークと連携し、ももちやりに利用者に対して岡山市役所前駐車場の料金割引を実施し、都心内への自転車流入抑制を図る



提供：三井のリパーク

【3-②】バス待ち空間の整備

①サイクル&バスライド

- ・ バス停の直近に自転車駐車を整備することで、自転車とバスの連携を促進。

▼神奈川県茅ヶ崎市



出典：茅ヶ崎市ホームページ

▼栃木県宇都宮市



提供：宇都宮市

②商店街等との連携

- ・ 兵庫県伊丹市では、市営自転車駐車場や市内加盟店を利用することで、地域通貨「いたみんポイント」が貯まる制度を導入。

▼兵庫県伊丹市「いたみんポイント」

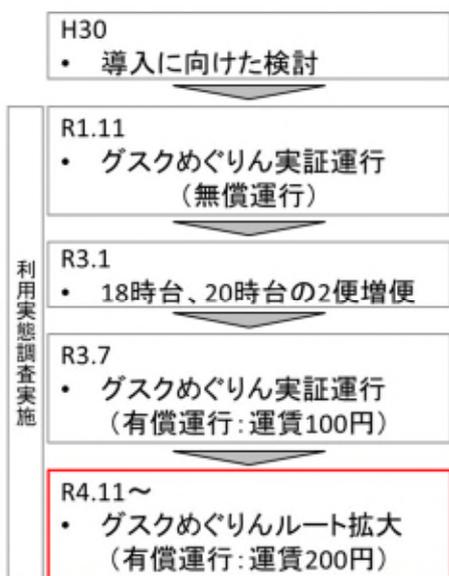


出典：いたみんポイントサービスホームページ

【3-③】新しい公共交通システムの導入

①北中城村 グスクめぐりん

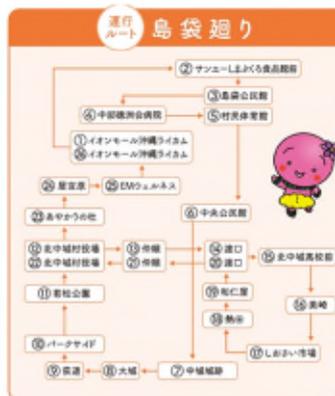
■グスクめぐりん導入の流れ



■運行内容

車両
 ・ワンボックスタイプ(2台)
 ・定員14名(最大乗客12名)

路線情報
 ・2路線運行(喜舎場、島袋廻り)
 ・6便/日(8:30~21:12)
 ・各ルート2時間に1本程度運行



【3-④】交通結節点の整備



● 駅まち再構築のポイント

課題	市街地の拡散によりまちの中心としての機能低下 都市の魅力向上が必要	課題	ゆとりある交通結節機能の確保に必要な空間の不足
----	--------------------------------------	----	-------------------------

- 様々な集客施設が郊外へ移転
- 駅前空間に乗換空間が不足し交通結節機能が不足

解決策	【B】 駅前広場の交通機能を駅空間・駅広隣接地区に拡張	解決策	【E】 交通機能の一部を周辺市街地に移設
-----	------------------------------------	-----	-----------------------------

解決策	【G】 サービス機能を駅広隣接地区などに集約		
-----	-------------------------------	--	--

- 駅広隣接地区の再開発事業にて、商業施設や公共施設、賑わい創出に資する屋根付き広場等を整備
- 再開発事業に併せて子ども一時預かり所や観光関連施設等を整備
- タクシープールの一部を周辺市街地に設けることで、ゆとりある乗換空間を整備



福井駅西口駅前広場
出典：福井市

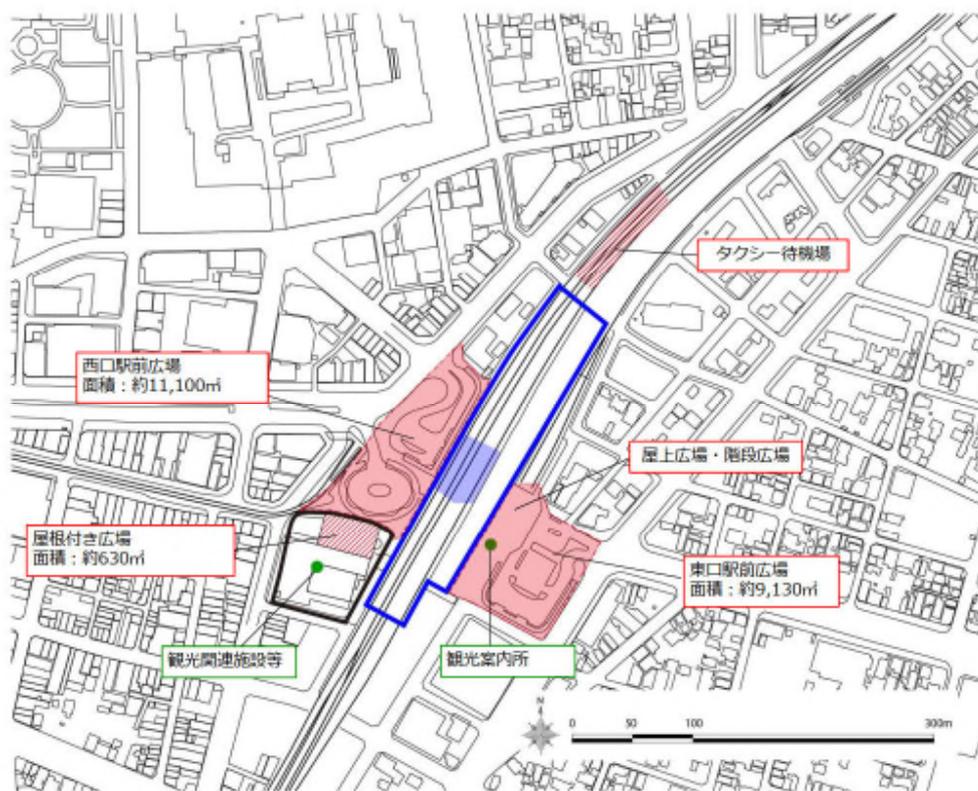


福井駅西口駅前広場の整備イメージ
出典：福井市

● 「空間の共有」と「機能の連携イメージ」

機能	空間	駅まち空間				周辺市街地
		駅空間		駅前空間		
		改札内	改札外	駅前広場	駅広隣接地区	
交通空間	乗降機能 交通結節機能	タクシープールを周辺市街地に設け歩行者空間等を創出		バス タクシー乗降場 白家用車乗降場 路面電車電停	タクシー待機場	
	交流機能 防災機能		屋上広場 階段広場	屋根付き広場		
環境空間	都市環境 形成機能		象徴的な駅舎	駅前のシンボルとなる建物		
	サービス機能 公共機能			観光案内所	観光関連施設	

● 駅周辺地図



凡例 (✓がついているものが該当)

出典：国土地理院 基盤地図情報

駅前空間	駅空間
✓駅前広場等（都市計画決定区域）	✓駅施設（駅ビル含む）
駅前広場等（都市計画決定なし）	✓改札内空間
歩行者デッキ	駅前広場・駅広隣接地区へ拡張した範囲
✓駅広隣接地区・駅空間へ拡張した範囲	周辺市街地
✓駅広隣接地区（連携し整備した地区）	サービス機能・シンボルロード等
	✓建物内に設置されたサービス機能

● 基礎情報

所在地	福井県福井市	自治体人口	26.3万人 (2020年3月時点)
乗り入れ路線	4線 ・ JR西日本北陸本線、九頭竜線 ・ えちぜん鉄道勝山永平寺線 ・ 福井鉄道	乗降客数	2.7万人/日 (2019年度)

駅まち再構築 事例集
◎福井駅

●駅まち再構築の実現における工夫

■民間と行政の一体的な市街地再開発事業により市が権利床・保留床を取得し、大屋根のある広場や駅前に必要な機能を整備

■駅前広場外にタクシーの第二プールを整備し、駅周辺の渋滞緩和とともにゆとりある歩行者空間を確保

- ・大型商業施設の撤退に伴い、市街地再開発事業により再整備。市が再開発事業に参加し権利床を確保するとともに、保留床も確保し公益施設を整備。
- ・タクシープール数を適正数に是正し、一般車駐車場を廃止。高架下を利用し第二タクシープールを整備しショットガン方式で運用。駅前空間にはゆとりある歩行者空間を確保。



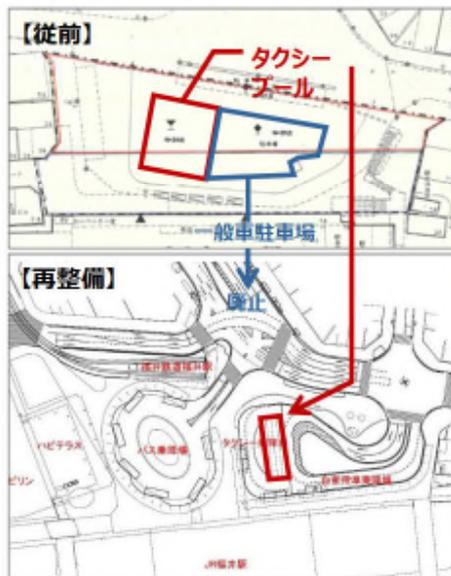
市街地再開発事業により整備された施設建築物（ハビリン）と西口駅前広場

出典：福井市



屋根付き広場

出典：福井市



タクシープールの従前従後
出典：福井県HP、福井市HP



高架下を利用したタクシープール

事業の概要

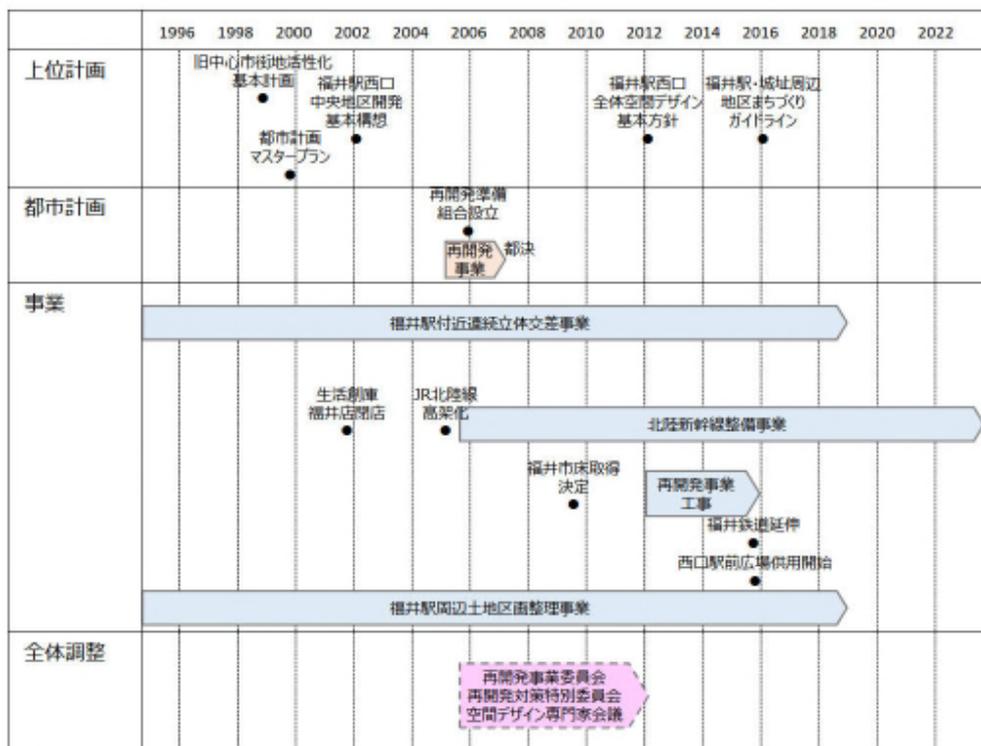
市街地再開発事業	
整備内容	屋根付き広場 施設建築物（商業・公共公益・観光関連施設、住宅）
整備主体	福井駅西口中央地区市街地再開発組合
管理主体	屋根付き広場（福井市：指定管理者） 施設建築物（ハビリン管理組合）

土地区画整理事業	
整備内容	駅前広場
整備主体	福井市
管理主体	福井市

● 駅まち再構築の経緯

- JR北陸本線、えちぜん鉄道の福井駅付近において、都市内交通の円滑化、分断された市街地の一体化による都市の活性化を図るため、5箇所の踏切を除去する連続立体交差事業が採択され、1992年に事業認可された。
- 連立事業が進む中、北陸新幹線開通に合わせた福井駅の高架化、駅前の商業施設の閉店や駅前商店街の老朽化等により、駅周辺の一体的な再編整備が検討された。
- 市街地再開発事業のあり方については、地元商工会等からの提言や意見交換を踏まえ、市有施設や市の床取得、県施設の導入などが検討された。
- また、再開発事業委員会や再開発対策特別委員会、西口全体空間デザイン専門家会議などの会議体での検討を踏まえ、全体の空間デザインや施設の基本方針などが定められた。
- 西口駅前の再編整備に合わせ、福井鉄道駅前線を約150m延伸し、乗換利便性・安全性を向上させた。

経緯



7.用語集

	用語	意味
あ 行	新たな公共交通	定時・速達性を確保した路線バスやタクシーとは異なる公共交通（LRT、BRT、基幹バス、モノレール）を言います。
	移動困難者	公共交通不便地域に住み、運転免許を持たない（持てない）、高齢者や子供のことをいいます。
か 行	学校 MM (モビリティマネジメント)	小学生や中学生等を対象にして、交通に関する課題、環境、多様な移動手段等について出前講座を行い、公共交通利用への意識啓発を行います。
	カーシェアリング	車を複数人で共有して利用する仕組みです。決まった貸出し場所から車を借り、利用は短時間でも可能で、少しの使用に便利です。
	カーフリーデー	自家用車の代わりに公共交通、徒歩、自転車等により移動を行い、公共交通や環境について考える日となっています。ヨーロッパを中心に、毎年9月22日に『カーフリーデー』という社会イベントが行われています。
	企業 MM (モビリティマネジメント)	企業に対して、自家用車通勤から公共交通、自転車、徒歩等への手段の転換、時差通勤や相乗り等を推奨し、通勤・帰宅時間帯の自動車利用の抑制を図ります。
	グリーンスロー モビリティ	公道で走行可能な20km/h未満の電動車両で、4人乗り以上であることが定義されています。
	公共交通ネットワーク	公共交通である電車、モノレール、路線バス及び高速バスの運行ルートが、連携を図り網の目のように広がっている（バス網ともいう）ことをいいます。
	公共交通不便地域 (公共交通空白地域)	路線バス、モノレールの公共交通の路線から外れた地域をいいます。本計画では、バス停から半径300m圏外の地域を設定しています。
	交通結節点	駅前広場をはじめとする交通結節点は、複数の交通手段をつなぎ「交通機関の乗り換え・乗り継ぎ」としての機能をもつほか、地域の中心拠点エリアを形成する「拠点形成」や「ランドマーク」などの機能もあります。
	小型モビリティ	自動車より小さく、1~2人乗りの電動車両です。決まった貸出し場所から車両を借り、利用は短時間でも可能です。

	コミュニティバス	路線バスが走っていない地域を小型バスで循環し、主要施設、商業施設、バス停等との連携を図り、町内の移動を便利にします。 (令和4年4月現在、南城市、中城村、沖縄市 等で実施)
さ 行	サイクルステーション	シェアサイクルを駐輪（借りる、返却する場所）する場所となります。
	シェアサイクル	電動アシスト自転車を複数人で共有して利用する仕組みです。さまざまな場所に設けている駐輪場で自転車を借りる（返却）ことができます。町内の短距離移動に便利です。
	支線公共交通	路線バスのバス停から公共交通不便地域を接続し、公共交通不便地域の解消を図る公共交通をいいます。
	生活道路	地域住民が生活移動において利用する道路をいいます。
	ゾーン30プラス	最高速度30km/hの区域規制と物理的器材との適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」として設定します。 また、道路管理者と警察が緊密に連携し、地域住民等の合意形成を図りながら、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間を整備します
た 行	タクシーチケット	本計画では、移動困難者等への移動支援を目的とした、タクシー料金の一部を補助する施策を言います。
	駐輪場	自転車を止めるための決められた場所を言います。 サイクルステーションは、シェアサイクルを駐輪（借りる、返却する場所）する場所となり考え方が異なります。
	町民MM (モビリティマネジメント)	日常の通勤、買物、通院等の短中距離において、自家用車から徒歩、自転車及び公共交通への転換を促します。
	通学路	小・中学校の児童生徒が登下校時に利用する道路を言います。
	デマンド交通	指定された区域内を運行する予約制の乗合交通です。乗降場所は自由に指定でき、指定区域内の移動を便利にします。 (令和4年4月現在、南城市、糸満市、北谷町等で実施)

は 行	ボトルネック交差点	交通が通過できる容量が少ない区間、または箇所、その容量を超過する交通が流れ込んだ際に、そこを先頭として交通渋滞が発生する状況をいいます。(信号交差点、道路の合流部、高速道路のサブ等)
B	BRT	バスを基盤とし定時性、速達性向上を図るためのシステムを導入したバスです。走行性の確保に、バスレーンの導入が挙げられます。
C	C&R (サイクル&ライド)	駅やバス停の周辺などに整備された駐輪場に自転車を駐輪し、そこからは公共交通機関に乗り継ぎを図る方法です。
L	LRT	低床式車両の活用等で乗降しやすく、定時性、速達性などの面で優れた次世代の軌道系交通システムのことです。
P	P&R (パーク&ライド)	郊外や都心周辺部のバスターミナルやバス停周辺などに駐車場を整備し、マイカーから公共交通への乗り継ぎを図る方法です。 (令和4年4月現在、小祿駅、安里駅、てだこ浦西駅等で実施)
T	TDM (交通需要マネジメント)	自動車の効率的利用や公共交通への利用転換など、交通行動の変更を促して、発生交通量の抑制や集中の平準化など、「交通需要の調整」を行うことにより、道路交通混雑を緩和していく取組みをいいます。