

## 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"> <li>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、地形に影響されない、多様な移動手段の検討が必要である</li> </ul>	《アンケートからみえる課題》 <ul style="list-style-type: none"> <li>地形的な理由から、徒歩・自転車移動の問題を感じている</li> </ul>
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>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である</li> <li>幹線道路の円滑性を確保するための、沿線土地利用を含めた道路の位置づけを検討する必要がある</li> </ul>	—
人口	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者の増加に伴い、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である</li> <li>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、自家用車利用を抑える施策の検討が必要である</li> <li>今後の高齢化による移動困難者への移動支援を含めた施策の検討が必要である</li> </ul>	—
移動特性	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、その対策が必要である</li> <li>路線バスの利用が低く、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である</li> <li>自動車利用が難しい移動困難者等への交通環境の向上を図る必要がある</li> <li>歩道のバリアフリー化等の検討を行い、誰もが歩きやすいまちづくりを推進する必要がある</li> </ul>	《アンケートからみえる課題》 <ul style="list-style-type: none"> <li>アンケート回答した世帯の約95%が自動車を保有し、自動車保有世帯の約65%が2台以上所有している</li> <li>日常移動では平日約80%、休日約85%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、移動手段が自動車に偏っている</li> <li>自動車移動の理由として「目的地まで直接行ける」、「複数の用事をすます」等の効率的な移動及び時間短縮を理由として挙げている</li> </ul> 《住民が認識する課題》 <ul style="list-style-type: none"> <li>小学校の登下校時における児童の送迎交通による学校周辺の渋滞への対策</li> </ul>

	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"> <li>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</li> <li>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</li> <li>渋滞の悪化により、<u>経済損失が課題</u>である</li> </ul> <p>《交通量調査結果からの課題》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>	<p>《アンケートからみえる課題》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><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</li> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> </ul> <p>《住民が認識する課題》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li><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）</li> <li><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</li> <li>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</li> </ul>
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li><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</li> </ul>	<p>《アンケートからみえる課題》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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>に感じている</li> <li><u>バス待ち空間（上屋、ベンチ）</u>についても<u>問題</u>に感じている</li> <li><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</li> </ul> <p>《住民が認識する課題》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>バス利用環境整備（利用促進）としてのバス待ち空間整備</li> </ul>

\* 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。

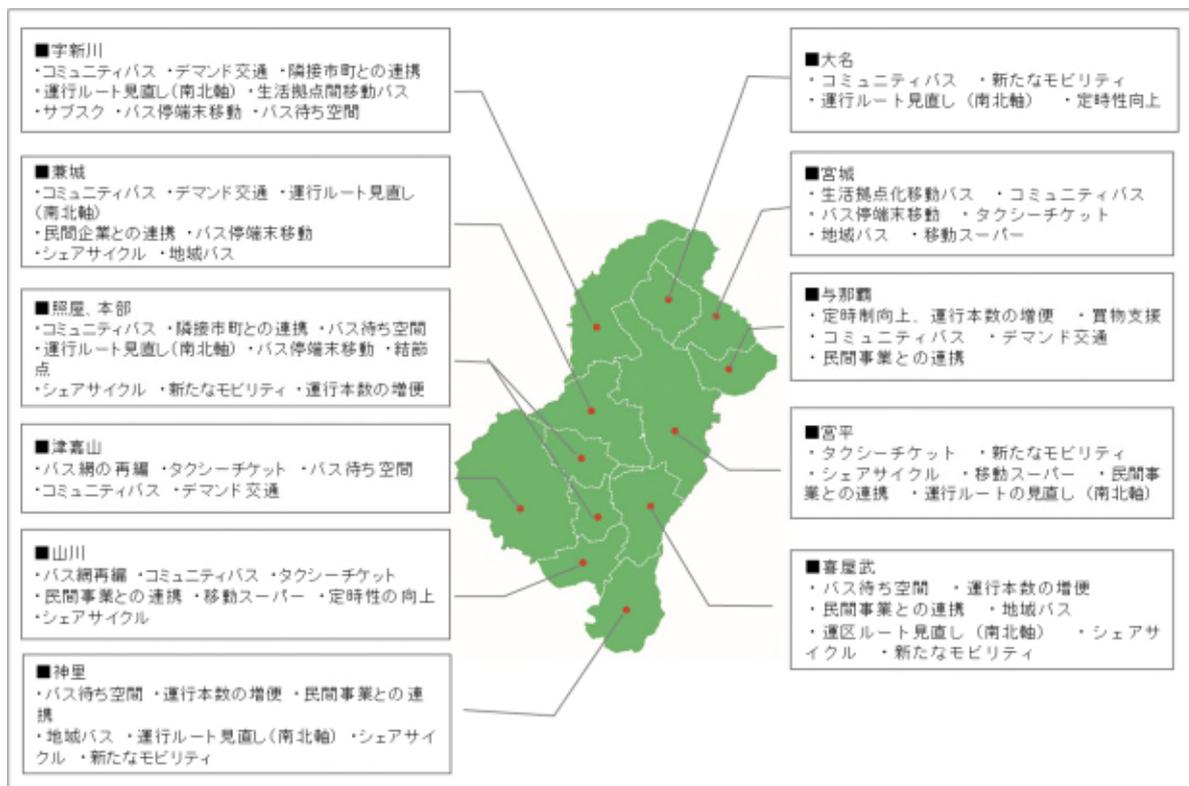


図 2-2 地域別移動手段のニーズ

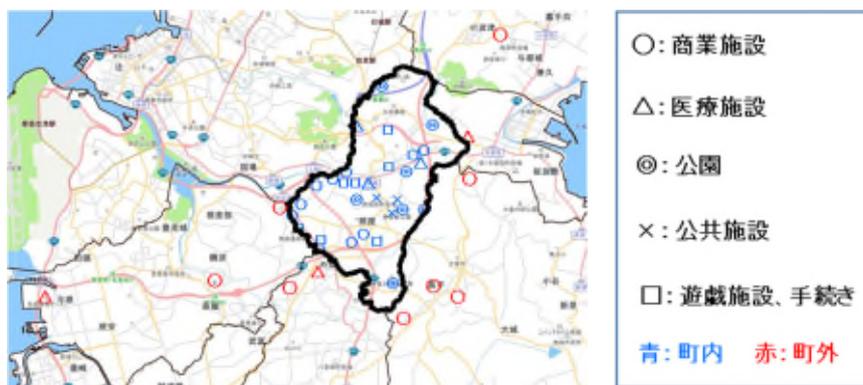


図 2-3 町民の移動先

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"> <li>■ 渋滞対策               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> <li>・ 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</li> </ul> </li> <li>■ 生活道路安全対策区域指定の検討               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関係機関調整</li> <li>・ 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）</li> </ul> </li> <li>■ 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"> <li>・ 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</li> </ul> </li> <li>■ 通学路指定の検討               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul> </li> <li>■ 安全な歩行空間の創出               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul> </li> </ul>
移動しやすい環境づくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 端末移動               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul> </li> <li>■ 路線バス利用促進               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul> </li> <li>■ 民間事業との連携               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul> </li> <li>■ 地域内移動               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> </ul> </li> </ul>

## 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"> <li>■ 自家用車送迎の実態           <ul style="list-style-type: none"> <li>● <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></li> <li>● 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%</li> <li>● <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></li> </ul> </li> <li>■ 送迎の時間帯           <ul style="list-style-type: none"> <li>● 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></li> <li>● 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></li> </ul> </li> </ul>
今後の展開	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 生活道路対策           <ul style="list-style-type: none"> <li>● 歩行空間の創出</li> </ul> </li> <li>■ 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"> <li>● 送迎交通の抑制策として、学校MMの可能性検討</li> <li>● 教育委員会、学校、PTAとの意見交換</li> <li>● 学校MMの実施スケジュール検討</li> <li>● 学校MMの実施、効果検証</li> </ul> </li> </ul>

## ※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）