

# 南風原町交通基本計画

令和4年7月

南風原町



# 目 次

第1章	南風原町交通基本計画の概要	1
1-1	南風原町交通基本計画の概要	1
1-2	交通基本計画の位置づけ	2
1-3	計画の目標年次	2
1-4	上位関連計画の整理	3
1-4-1	上位関連計画の概要	3
1-4-2	沖縄県の交通に関する上位計画	8
1-4-3	南風原町の交通に関する計画	20
1-4-4	隣接市町における交通関連計画	26
第2章	南風原町の現状と課題	32
2-1	南風原町の概況	32
2-1-1	位置・地勢・沿革等	32
2-1-2	概況からの課題	39
2-2	南風原町の現況	40
2-2-1	南風原町の人口	40
2-2-2	地域別人口	43
2-2-3	人口集中地区	46
2-2-4	南風原町の現況からの課題	48
2-3	南風原町における交通の現状	49
2-3-1	移動特性	49
2-3-2	交通の現状	62
2-3-3	公共交通の現状	69
2-3-4	南風原町の道路ネットワーク	74
2-3-5	現状からみえる交通課題	75
2-4	南風原町の防災の現状	77
2-4-1	南風原町の緊急輸送道路	77
2-4-2	南風原町の災害指定地域	78
2-4-3	防災における課題	78
2-5	自転車を取巻く動向	79
2-5-1	自転車に関する動向	79
2-5-2	自転車利用からみえる課題	80
2-6	住民アンケート	81
2-6-1	住民アンケート	81
2-7	南風原町の交通に関する課題	92
2-7-1	南風原町の現況からみえる課題	92
2-7-2	住民アンケートからみえる課題	94

2-7-3	町民意見からみえる課題.....	95
2-7-4	交通調査の実施.....	97
2-7-5	課題の整理.....	110
第3章	南風原町が目指す将来像.....	105
3-1	南風原町が目指す将来の交通体系像.....	105
3-1-1	交通体系イメージ.....	105
3-2	基本理念.....	111
3-3	基本方針.....	112
3-3-1	基本方針の概要.....	112
3-3-2	基本方針の説明.....	113
3-4	将来ネットワーク.....	127
3-4-1	道路ネットワーク（再掲）.....	127
3-4-2	公共交通ネットワーク（再掲）.....	128
3-5	地域別施策.....	129
3-5-1	地域区分.....	129
3-5-2	地域別施策イメージ.....	130
3-6	交通結節点の整備方針.....	131
3-6-1	交通結節点に求められる機能.....	131
3-6-2	交通結節点.....	132
第4章	計画実現に向けた取組.....	140
4-1	目標の設定.....	140
4-2	計画実現に向けた取組.....	141
4-2-1	施策の推進.....	141
4-2-2	南風原町交通基本計画に基づく実現に向けた取組.....	141
4-2-3	実施体制.....	143
4-2-4	評価・検証・改善.....	144
4-2-5	目標達成の工程イメージ.....	145
■用語集	.....	146

# 第1章 南風原町交通基本計画の概要

---

## 1-1 南風原町交通基本計画の概要

---

### (1) 計画策定の背景及び目的

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、南部地域や中部地域間移動における交通の要衝となっている。

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る。

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る。また、人口増加に伴う発生交通量が増加、今後の高齢化による移動困難者への対応、地域内を通過する公共交通ネットワークの不足等様々な課題を抱えている。

このような中、第5次南風原町総合計画のまちづくりの目標のひとつ「みどりとまちが調和した安全・安心のまち」において、町内道路ネットワーク整備、公共交通の利便性向上及びユニバーサルデザインの推進を掲げ、また、南風原町都市計画マスタープランの目標において「誰もが快適に移動しやすい交通体系のまちづくり」を示している。

そこで本町では、町内の様々な交通課題を改善するとともに、上記に示しているまちづくりの実現に向けて南風原町交通基本計画を策定する。

## 1-2 交通基本計画の位置づけ

南風原町交通基本計画は、本町の交通計画の最上位計画として位置づけ、国、沖縄県が定める上位関連計画に基づき、また、本町の上位計画である「第5次総合計画」、「南風原町都市計画マスタープラン」、その他関連計画との整合を図り策定する。

また、南風原町交通基本計画の実現に向けて効果的、効率的な施策転換を図るため、短中期的な(10年程度)具体的アクションプランとして南風原町総合交通戦略を策定する。

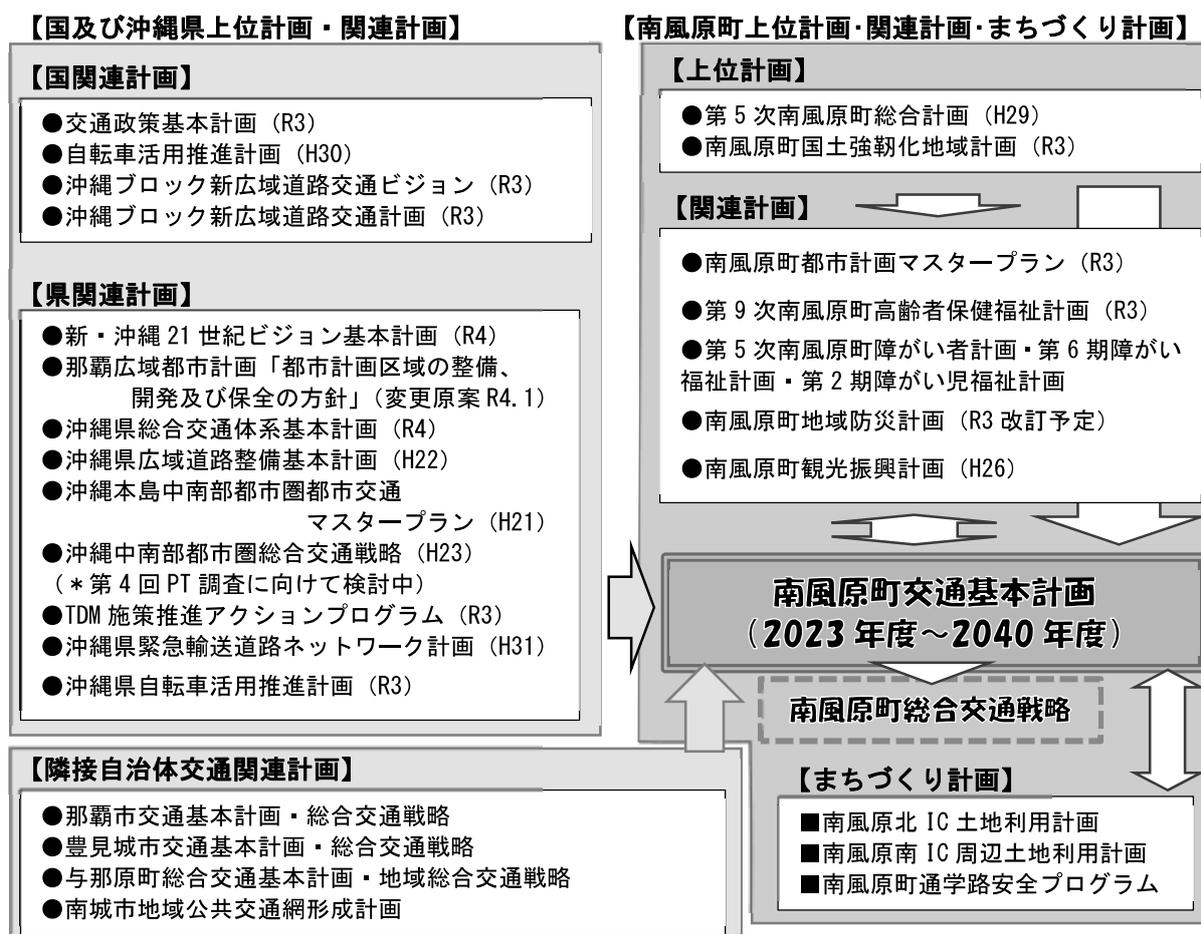
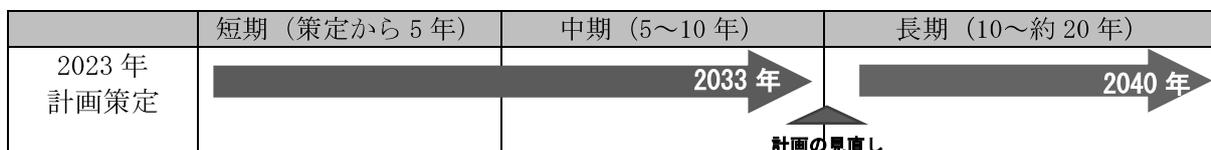


図 1-1 南風原町交通基本計画の位置づけ

## 1-3 計画の目標年次

南風原町交通基本計画は、南風原町都市計画マスタープランの目標年次に合わせ、2040年を目標年次とする。ただし、社会情勢の大きな変化や上位関連計画等の改訂に対し柔軟に対応するため、必要に応じて計画の見直しや取組の追加等を検討する。

計画イメージ



## 1-4 上位関連計画の整理

### 1-4-1 上位関連計画の概要

#### (1) 道路交通体系に関する概要

国及び沖縄県の上位計画では、那覇空港自動車道、南部東道路を広域道路や幹線道路として位置づけられている。

また、南風原町の上位計画においては、町内道路の維持・保全や利便性・安全性向上を中心として掲げ、南風原町都市計画マスタープランの目標「⑧誰もが快適に移動しやすい交通体系のまちづくり」の実現に向けた施策の検討

表 1-1 上位関連計画における道路交通体系

沖縄県	SDGs の取組み	<p>■ <b>沖縄県の SDGs 推進における基本施策（将来像）</b></p> <p>01：沖縄らしい自然と歴史、伝統、文化を大切にする島</p> <p>02：心豊かで、安全・安心に暮らせる島</p> <p>03：希望と活力にあふれる豊かな島</p> <p>04：世界に開かれた交流と共生の島</p> <p>05：多様な能力を発揮し、未来を拓く島</p> <p>■ <b>沖縄らしい SDGs の実現に向けた優先課題</b></p> <p>沖縄の歴史的・地理的・自然的・社会的特殊事情を踏まえて、12 の優先課題を設定</p> <p><b>01：PEOPLE 人間</b></p> <p><b>02：PROSPERITY 繁栄</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 気候変動に適応する強靱なインフラと交通網の整備【将来像 01 将来像 03】</li> </ul> <p><b>03：PLANET 地球</b></p> <p><b>04：PEACE 平和</b></p> <p><b>05：PARTNERSHIP パートナーシップ</b></p>
-----	-----------	---

	<p>新・沖縄 21 世紀 ビジョン基本計画 (R4)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ヒトやモノの広域的な交流の活発化に向けて、那覇空港や那覇港の結節機能の強化・拡充を図るとともに、拠点都市間の移動の円滑化、慢性的な交通渋滞の緩和を図るため、体系的な幹線道路網の構築を図る。</li> <li>・ ハシゴ道路ネットワークの構築に向け、本島南北軸である那覇空港自動車道、沖縄西海岸道路、国道 329 号西原バイパス等の整備促進や、東西軸である南部東道路等の整備を推進する。</li> <li>・ 都市と近郊地域間の交流を促進する幹線道路の整備を推進するとともに、これらと有機的につながる市町村道の整備を促進する。</li> </ul>
	<p>那覇広域都市計画 「都市計画区域の 整備、開発及び保 全の方針」(変更原 案 R4. 1)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 沖縄自動車道、那覇空港自動車道、沖縄西海岸道路、国道 58 号、国道 329 号を基軸に、南部東道路、那覇インターアクセス道路、宜野湾横断道路、沖縄自動車道への追加インターチェンジ新設等により、ハシゴ道路ネットワークの構築を推進</li> </ul>
	<p>沖縄県総合交通体 系基本計画 (H24)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 那覇空港自動車道、国道 507 号及び南部東道路が「ハシゴ道路をはじめとする幹線道路ネットワーク」に位置付け</li> <li>・ 津嘉山バイパス、南部東道路及び南風原バイパスが「2 環状 7 放射道路」に位置付け</li> </ul>
	<p>沖縄県総合交通体 系基本計画 (計画 見直し : R4. 3)</p>	<p>【中南部圏域】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 慢性的な交通渋滞が発生していることから、各拠点を結ぶ道路ネットワークの整備を進める必要がある。</li> </ul>
<p>国</p>	<p>沖縄ブロック新広 域道路交通計画 (R3)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広域道路ネットワークにおいて連絡すべき拠点として南風原町役場（災害時重要拠点）、県立南部医療センター・こども医療センター、南部徳洲会病院（災害医療拠点）を位置付け</li> <li>・ 広域道路としては、那覇空港自動車道、南部東道路（高規格道路）を位置付け</li> </ul>
<p>南 風 原 町</p>	<p>第 5 次南風原町総 合計画 (H29)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通事故の多発箇所においては、危険除去に向けた取組を検討</li> <li>・ 自転車道等のスポーツレクリエーションの面からも道路整備の在り方を検討</li> <li>・ 道路整備による利便性向上による周辺まちづくりへの波及を検討</li> <li>・ 歩道等公的空間や公共施設のバリアフリー・ユニバーサルデザイン化を推進</li> <li>・ 通学路等の歩行者優先の道路整備については、沿道の景観形成や防犯面など、多様な視点で検討</li> </ul>

	<p>南風原町都市計画 マスタープラン (R3)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 町道 3 号線、町道 6 号線、町道 10 号線等を補助幹線道路と位置付け、機能の維持、向上に努める</li> <li>• 主要生活道路については、機能充実を検討、狭隘道路については、拡幅整備について検討</li> <li>• 土地区画整理事業内の主要生活道路については、維持・保全に努める</li> <li>• 南風原内環状線は、市街地の通過交通を抑制し、地域ネットワークを支える道路として、歩行者の安全性も重視した検討及び整備</li> <li>• 那覇空港自動車道側道、国道 507 号バイパス、主要地方道那覇糸満線、南風原与那原バイパスについては、南風原外環状線に位置付け</li> <li>• 安全で魅力ある自転車道路空間の整備に努める</li> <li>• 都市づくりの目標として「⑧誰もが快適に移動しやすい交通体系のまちづくり」を掲げている</li> </ul>
--	--------------------------------------	---

## (2) 公共交通体系に関する概要

沖縄本島中南部都市圏都市交通マスタープランにおいては、LRT や BRT 等の新たな公共交通システムの導入が検討されており、南風原町の上位計画においては、路線バスの見直しやコミュニティバスの導入を検討

表 1-2 上位関連計画における公共交通体系

沖縄県	新・沖縄 21 世紀 ビジョン基本計画 (R4)	<ul style="list-style-type: none"> <li>市町村が取り組む「自転車ネットワーク計画」等の広域的な連携と展開等により自転車通行空間の安全性確保やシェアサイクルの導入促進など、都市交通システムにおける交通手段として自転車利用環境の向上を図る。</li> <li>南城市において進められている公共駐車場を活用したバスターミナル整備による公共交通の再編に向けた取組など、市町村における取組も含め、市町村と連携して広域的な公共交通ネットワーク形成に向けた取組を推進する。</li> </ul>
	那覇広域都市計画 「都市計画区域の 整備、開発及び保 全の方針」(変更原 案 R4. 1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>沖縄都市モノレールの充実及び基幹バスシステムの構築や、鉄軌道を含む新たな公共交通システム等の導入により、各拠点間の円滑な交流・連携と活発な都市活動を支える広域交通網を充実</li> </ul>
	沖縄県総合交通体 系基本計画 (H24)	<ul style="list-style-type: none"> <li>国道 329 号 (那覇-与那原間) においては、広域移動を支える LRT・BRT (基幹バスシステム) 等の導入を位置付け</li> </ul>
	沖縄県総合交通体 系基本計画 (計画 見直し: R4. 3)	<p>【中南部圏域】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>基幹バスシステムの導入、バスレーンの拡充や交通結節点の整備、バス停上屋等の整備による乗継環境改善等に取り組む必要がある</li> <li>公共交通の運行情報等の動的データを含めて経路検索機能の充実などにより、さらなるサービス水準向上に向け取り組むとともに、シェアサイクル等の多様な交通手段の導入に取り組む必要がある</li> <li>ライフステージに応じた MM (モビリティマネジメント) の実施や、時差通勤の促進に取り組む必要がある</li> </ul>
	沖縄本島中南部都 市圏都市交通マス タープラン (H21)	<ul style="list-style-type: none"> <li>国道 329 号 (那覇-与那原間) において、「新たな公共交通システム (モノレール、基幹バス、LRT 等)」を中心とする公共交通ネットワークを位置付け</li> <li>南風原北 IC においては、サブ交通結節点として位置付け</li> </ul>

	<p>沖縄中南部都市圏 総合交通戦略 (H23)</p>	<p>【南風原ゾーン】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>医療施設とモノレール及び国道 329 号とを結ぶ支線バス、町内の交通利便性を高めるためのコミュバス等、交通モビリティ向上へ向けた施策を重点的に推進</li> </ul>
<p>南風原町</p>	<p>第 5 次南風原町総合計画 (H29)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>多様な視点から公共交通の在り方について検討</li> <li>町内路線バスについては、事業者と連携し、バス停の位置、路線ルート等、最善の運行形態の在り方について検討</li> <li>広域的な連携を必要とする公共交通の在り方については、県や近隣市町村と連携を図る</li> <li>歩道等公的空間や公共施設のバリアフリー・ユニバーサルを推進</li> </ul>
	<p>南風原町都市計画 マスタープラン (R3)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>町内を巡回するコミュニティバスの導入について検討</li> <li>広域連携を必要とする新たな公共交通の在り方について、県や近隣市町と連携を検討</li> <li>町独自の交通計画を策定し、新たな公共交通の方針を定めることを検討</li> <li>自動車専用道路の桁下は、パークアンドライド等としての有効活用を検討</li> <li>基幹バスシステムの拡充や地域を結ぶ利便性の高い公共交通ネットワークの構築を促進</li> </ul>
	<p>南風原町観光振興 計画 (H26)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の充実、エコカー・レンタサイクルの導入、駐車場の確保、ユニバーサルデザインの推進などを図る</li> <li>路線バスのバス路線の新設・増便・時間短縮の検討</li> <li>長期的には、周遊機能を高めるモノレールや鉄軌道の導入を検討し、推進</li> <li>周遊性の高いコミュニティバスの導入をまちづくりと観光活用を視野に入れて検討</li> </ul>

## 1-4-2 沖縄県の交通に関する上位計画

### 沖縄県におけるSDGsの推進

#### ■ SDGsは国際社会が協力して2030年までの達成を目指す目標

- 目標11のターゲット11.2では、「2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する」
- 持続可能な開発目標（SDGs：Sustainable Development Goals）とは、2015年9月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択され、「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現のため、2030年を年限とする17の国際目標（その下に、169のターゲット）。

#### SDGsの17のゴール



#### ゴール⑪都市のターゲット

#### 11. 包摂的で安全かつ強靭（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する

**11** 住み続けられるまちづくりを

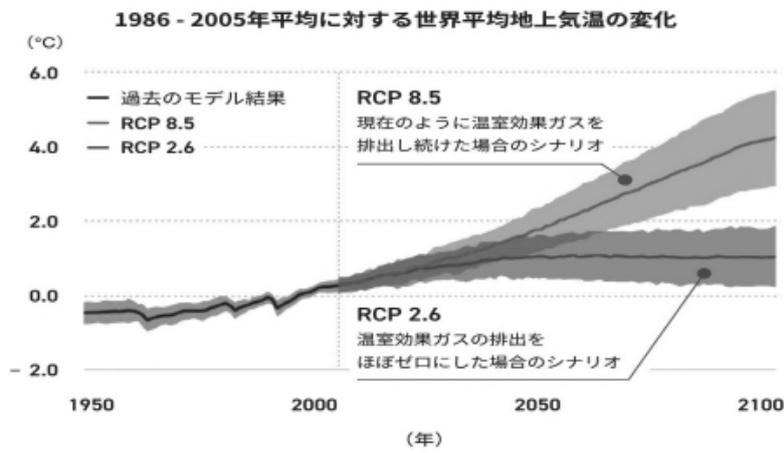
この目標は、コミュニティの絆と個人の安全を強化しつつ、イノベーションや雇用を刺激する形で、都市その他の人間居住地の再生と計画を回すことを目指したものです。

	ターゲット
11.1	2030年までに、全ての人々の、適切、安全かつ安価な住宅及び基本的サービスへのアクセスを確保し、スラムを改善する。
11.2	2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。
11.3	2030年までに、包摂的かつ持続可能な都市化を促進し、全ての国々の参加型、包摂的かつ持続可能な人間居住計画・管理の能力を強化する。
11.4	世界の文化遺産及び自然遺産の保護・保全の努力を強化する。
11.5	2030年までに、貧困層及び脆弱な立場にある人々の保護に焦点をあてながら、水関連災害などの災害による死者や被災者数を大幅に削減し、世界の国内総生産に占める直接的経済損失を大幅に減らす。
11.6	2030年までに、大気の大気質及び一般並びにその他の汚染物の管理に特別な注意を払うことによるものを含め、都市の一人当たりの環境上の悪影響を軽減する。
11.7	2030年までに、女性、子ども、高齢者及び障害者を含め、人々に安全で包摂的かつ利用が容易な緑地や公共スペースへの普遍的アクセスを提供する。
11.a	各国・地域規模の開発計画の強化を通じて、経済、社会、環境面における都市部、都市周辺部及び農村部間の良好なつながりを支援する。
11.b	2020年までに、省エネ、資源効率、気候変動の緩和と適応、災害に対する強靭さ（レジリエンス）を目指す総合的政策及び計画を導入・実施した都市及び人間居住地の件数を大幅に増加させ、仙台防災枠組2015-2030に沿って、あらゆるレベルでの総合的な災害リスク管理の策定と実施を行う。
11.c	財政的及び技術的な支援などを通じて、復興開発途上国における現地の資材を用いた、持続可能かつ強靭（レジリエント）な建造物の整備を支援する。

## ■カーボンニュートラルへの切迫した状況

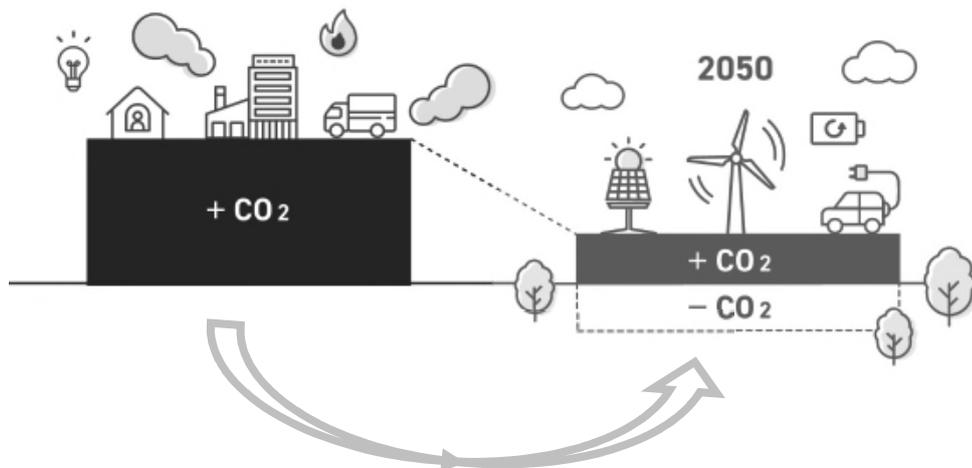
(世界共通の長期目標)

- 世界的な平均気温上昇を産業革命以前に比べて2℃より十分低く保つとともに、1.5℃に抑える努力を追求すること（2015年パリ協定）
- 2018年までに世界的な平均気温上昇は、産業革命前に比べて既に1℃上昇。
- 2020年に120以上の国と地域が、2050年カーボンニュートラルを目指すことを宣言。
- 「経済と環境の好循環」を作っていく産業政策（グリーン成長戦略）実施には、従来の発想の転換や変革が求められることから、政府は民間企業の挑戦を支援することが重要と認識。



資料：環境省 HP「脱炭素ポータル」

### 2050年カーボンニュートラル



ライフスタイルの大転換

## 沖縄県における SDGs の推進

### ■ SDGs の基本理念

- 2030 アジェンダは、経済、社会及び環境の3つの側面のバランスがとれた社会を目指し、その中で、誰一人として取り残さない（leave no one behind）を基本理念とし、持続可能な開発目標（SDGs）を推進

### ■ 沖縄県 21 世紀ビジョン

- 沖縄県は、2010（平成 22）年 3 月に「沖縄 21 世紀ビジョン」を策定している。同ビジョンは、広く県民意見を集約し、審議会において議論を重ね、子ども達の笑顔が常に絶えない、希望と優しさに満ちた豊かな社会となることを願い、県民全体で共有する沖縄の 2030 年を目途とする将来像として取りまとめられている。

#### 【基本理念】

- 21 世紀に求められる人権尊重と共生の精神を基に、“時代を切り拓き、世界と交流し、ともに支え合う平和で豊かな「美ら島」おきなわ”を創造する。

## SDGs の要素を組み込み重層的に展開



### ■ 沖縄県の SDGs 推進における基本施策（将来像）

#### 01：沖縄らしい自然と歴史、伝統、文化を大切にする島

02：心豊かで、安全・安心に暮らせる島

#### 03：希望と活力にあふれる豊かな島

04：世界に開かれた交流と共生の島

05：多様な能力を発揮し、未来を拓く島

## ■ 沖縄らしいSDGsの実現に向けた優先課題

- ・ 沖縄らしいSDGsの基本理念の達成に向けた取り組みの柱として、SDGsのゴール及びターゲット、「沖縄21世紀ビジョン」、県民意識調査回答などを中心に、新型コロナウイルス感染症の拡大による影響や変化を織り込み、沖縄の歴史的・地理的・自然的・社会的特殊事情を踏まえて、12の優先課題を設定

### 01 : PEOPLE 人間

1. 性の多様性（LGBT等）、障がいの有無、国籍など、互いの違いを認め合い、一人ひとりが大切にされ、あらゆる場所で活躍できる社会の実現（多様性の尊重、個人の尊厳）
2. 医療・福祉の充実、健康長寿と生きがい、子どもを貧困から守る子育てしやすい暮らし
3. 地域への誇り（しまくとぅばの普及・推進等）と夢・目標をもてる学びの確保、教育の充実

### 02 : PROSPERITY 繁栄

4. 基幹産業として持続可能で責任ある観光（サステナブル／レスポンシブルツーリズム）の推進、観光との連携・相乗効果等も活用した産業振興（農林水産業におけるブランド化等）、県経済の基盤となる安定的な雇用
5. 日本とアジア・太平洋の架け橋となる物流・情報・金融の拠点
6. 気候変動に適応する強靱なインフラと交通網の整備【将来像01 将来像03】

### 03 : PLANET 地球

7. 多様な生物・生態系や自然遺産を含む自然に囲まれた環境の保全、エコアイランドの実現、自然と調和したライフスタイル

### 04 : PEACE 平和

8. 基地から派生する諸問題の解決の促進、平和を希求する沖縄として世界平和への貢献・発信
9. 共助・共創型の安全・安心な社会の実現

### 05 : PARTNERSHIP パートナーシップ

10. ユイマール（相互扶助）の継承、人の和・地域の和
11. 地域・世代・分野・文化等を超えた多様な交流と連携の創出
12. 世界の島しょ地域における技術・経験の共有と国際貢献・グローバル・パートナーシップ



■克服すべき沖縄の固有課題

【美ら島交通ネットワークの構築】

- 万国津梁の精神の下、世界を結ぶ架け橋としての交流を通し、我が国及びアジア・太平洋地域とともに発展していくため、空港、港湾、道路、鉄軌道を含む新たな公共交通システムなど必要な基盤整備やネットワーク機能の強化を戦略的に進めていく。
- 広域交流拠点の那覇と北部圏域の中心都市である名護を 1 時間で結ぶ鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入実現に取り組むとともに、規制緩和等による交通・物流コストの大幅な低減による豊かな住民生活の実現を図り、アジアを基軸としたネットワークの構築など自立型経済の構築に必要な条件整備を図り、物流・商流が横断的に連携した国際的な競争力の強化に取り組む。
- 道路の整備については、沖縄本島の南北軸と東西軸を有機的に結ぶハシゴ道路ネットワークなど体系的な幹線道路網の構築を図るほか、主要渋滞箇所において交差点改良を行う渋滞ボトルネック対策に取り組む。
- 交通渋滞など本県で起きている様々な問題の解決に向けては、スマートシティやスマートアイランドの概念を踏まえ、AI、IoT、ビッグデータの県民・観光客目線での活用等により、交通や行政サービス等に係る社会基盤を効率的に管理・運営することで課題の解決を図っていく。

【県土のグランドデザインと圏域別展開】

- シームレスな交通体系の整備と鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入
- 発展を支える公共交通の基幹軸として、骨格性・速達性・定時性等の機能を備え、都市間をつなぐ鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に取り組むとともに、北部圏域と中南部都市圏における有機的な公共交通ネットワークの構築に向けた交通結節点やフィードー交通の機能強化を図る。
- 都市内交通については、沖縄都市モノレールの 3 両化を推進するほか、モノレールの延伸や LRT/BRT 等の導入についても並行して検討を進めるなど、本県の重大な社会的課題である交通渋滞対策に取り組むとともに、多様な交通システムの導入に向けた段階的な取組を推進する。
- 鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入に向けては、新たな技術開発等の動向を捉えながら実現に向けて取り組むとともに、市町村のまちづくりや広域的な都市計画と連携を図り、駐留軍用地の跡地利用を見据えた県土構造の再編を視野に入れた取組を進める。
- 円滑な移動の骨格となる道路ネットワークの構築に向けて、沖縄本島の南北軸と東西軸を有機的に結ぶハシゴ道路や 2 環状 7 放射道路の整備を推進するとともに、空港・港湾へのアクセス強化に資する重要物流道路の整備など、体系的な幹線道路ネットワークの構築を図る。
- 体系的な幹線道路の整備等に当たっては、社会環境や自然環境への負荷を増大させない見地から、需要追従の整備ではなく、需要の変動に柔軟に対応できる交通環境の構築と、既存ストックを最大限に活用する交通需要マネジメント (TDM) 施策の両輪を進める。特に中南部都市圏においては、過度な自家用車の保有・利用を前提とせず、公共交通やカーシェアリン

グ等を中心に、多様なモビリティによる移動により自家用車利用を上回るサービスや便益の提供が可能な新たな交通環境の構築を推進する。

- 多様な活動を支える交通システムの導入と利用促進に当たっては、人間中心の良質な交通環境を実現するため、道路空間と沿道空間との一体的な利活用、既存道路空間の再配分を含む道路空間の柔軟活用、歩行者・自転車をはじめとする多様な移動手段の安全かつ快適な利用環境の整備・改善、駅やバス停等の乗り継ぎ・待合環境の向上など、各種の取組を推進する。
- シームレスな交通体系の実現に当たっては、公共交通、カーシェアリング、その他のモビリティなど、「移動」に関わる手段・サービス等を一体で捉える MaaS の概念と方向性を踏まえ、官民一体でのデータ及び提供サービス等の連携、安心・快適・円滑な乗り継ぎ等を支えるシステムや運賃体系の構築を推進するとともに、店舗・ホテル等の予約・決済システムとの統合など、中心市街地や観光エリアなど各地域の商業・観光業等との連携、まちづくりと一体となったサービス環境の構築を促進する。
- 取組の推進に当たっては、AI、IoT、ビッグデータ等の先端技術を活用した道路利用の効率化を図るとともに、自動運転技術等の導入についても、道路空間の構築と合わせた一体的取組を推進する。

## ■南部圏域

### 【主な特性と課題】

- 那覇市を中心とする都市地域においては、慢性的な交通渋滞等の都市問題への対応、防災等の視点を踏まえたまちづくりが求められている。
- 都市近郊地域においては、交通アクセス等の向上に伴い、今後人口増加が見込まれる東海岸地域において良好な住環境が求められている。

### 【展開の基本方向】

#### 持続可能な基幹都市圏の形成（交通渋滞の緩和に向けた交通ネットワークの構築）

- ヒトやモノの広域的な交流の活発化に向けて、那覇空港や那覇港の結節機能の強化・拡充を図るとともに、拠点都市間の移動の円滑化、慢性的な交通渋滞の緩和を図るため、体系的な幹線道路網の構築を図る。
- ハンゴ道路ネットワークの構築に向け、本島南北軸である那覇空港自動車道、沖縄西海岸道路、国道 329 号西原バイパス等の整備促進や、東西軸である南部東道路等の整備を推進する。
- 都市と近郊地域間の交流を促進する幹線道路の整備を推進するとともに、これらと有機的につながる市町村道の整備を促進する。
- 市町村が取り組む「自転車ネットワーク計画」等の広域的な連携と展開等により自転車通行空間の安全性確保やシェアサイクルの導入促進など、都市交通システムにおける交通手段として自転車利用環境の向上を図る。
- 南城市において進められている公共駐車場を活用したバスターミナル整備による公共交通の再編に向けた取組など、市町村における取組も含め、市町村と連携して広域的な公共交通ネットワーク形成に向けた取組を推進する。

## 沖縄県総合交通体系基本計画 (H24)

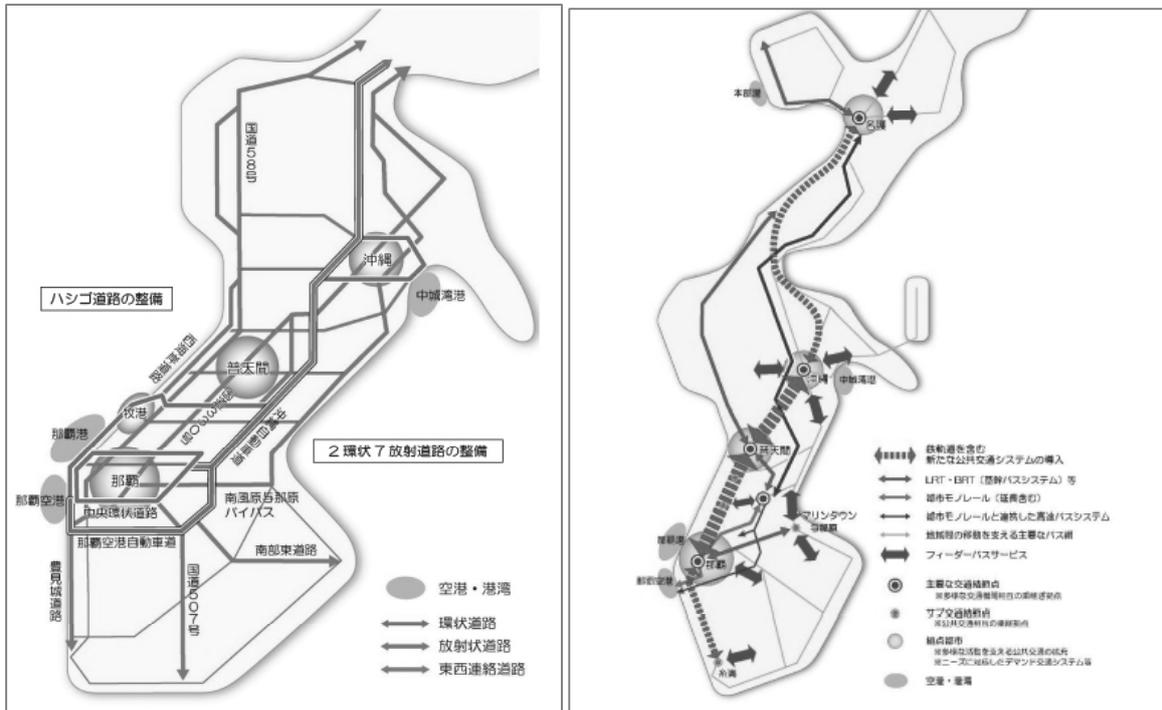
### ■ 体系的な幹線道路網の整備

- ・ 那覇空港自動車道、国道 507 号及び南部東道路を「ハシゴ道路をはじめとする幹線道路ネットワーク」として位置づけ
- ・ 津嘉山バイパス、南部東道路及び南風原バイパスを「2 環状 7 放射道路」として位置づけ

### ■ 利便性の高い公共交通ネットワークの構築

- ・ 与那原から那覇を結ぶ国道 329 号においては、利便性の高い公共交通ネットワークを構築するため、広域移動を支える LRT・BRT（基幹バスシステム）等の導入を位置づけ

### 関連イメージ図

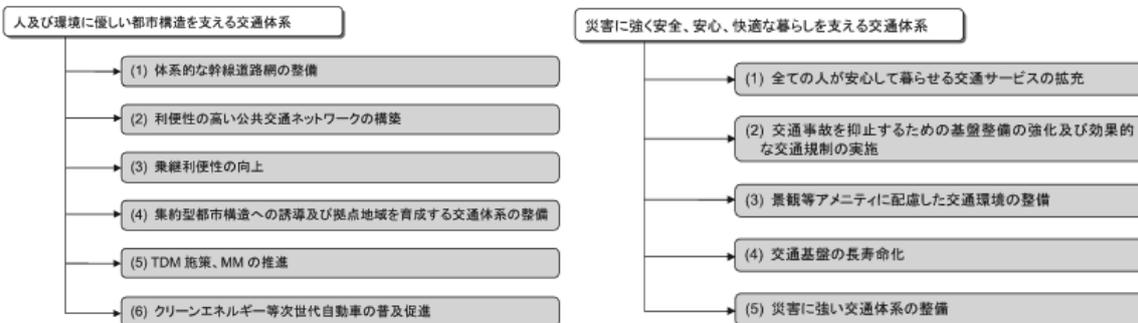
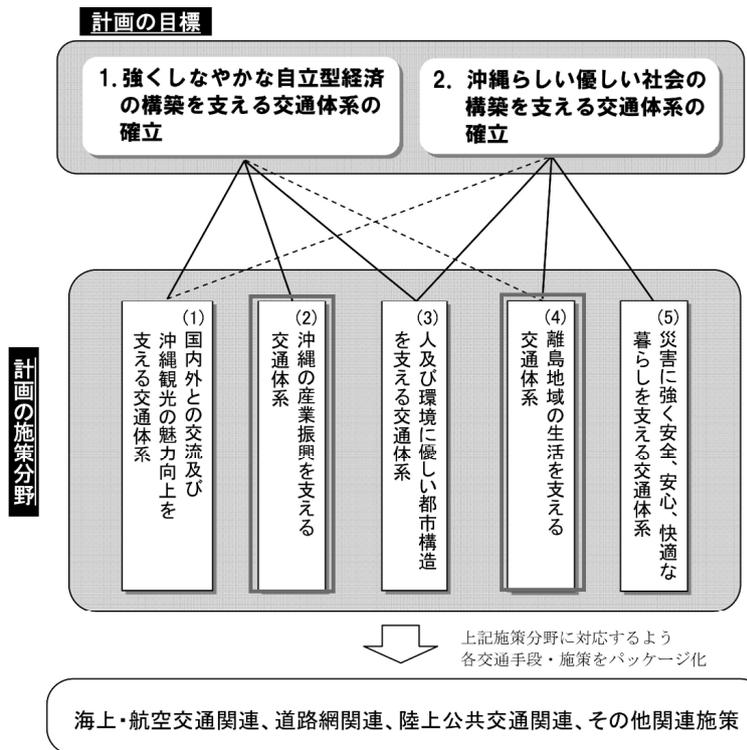


幹線道路網及び公共交通ネットワーク

## 沖縄県総合交通体系基本計画（R4）

- 先に掲げた2つの目標を達成するためには、陸上・海上・航空の交通手段毎の施策、ハード面とソフト面の施策を連携・パッケージ化し、効果を最大限高めていくことが重要
- 沖縄が抱える現状と課題、めざす将来像、計画の目標等を踏まえて、以下の5つの施策分野で施策の展開を図る

### 関連イメージ図

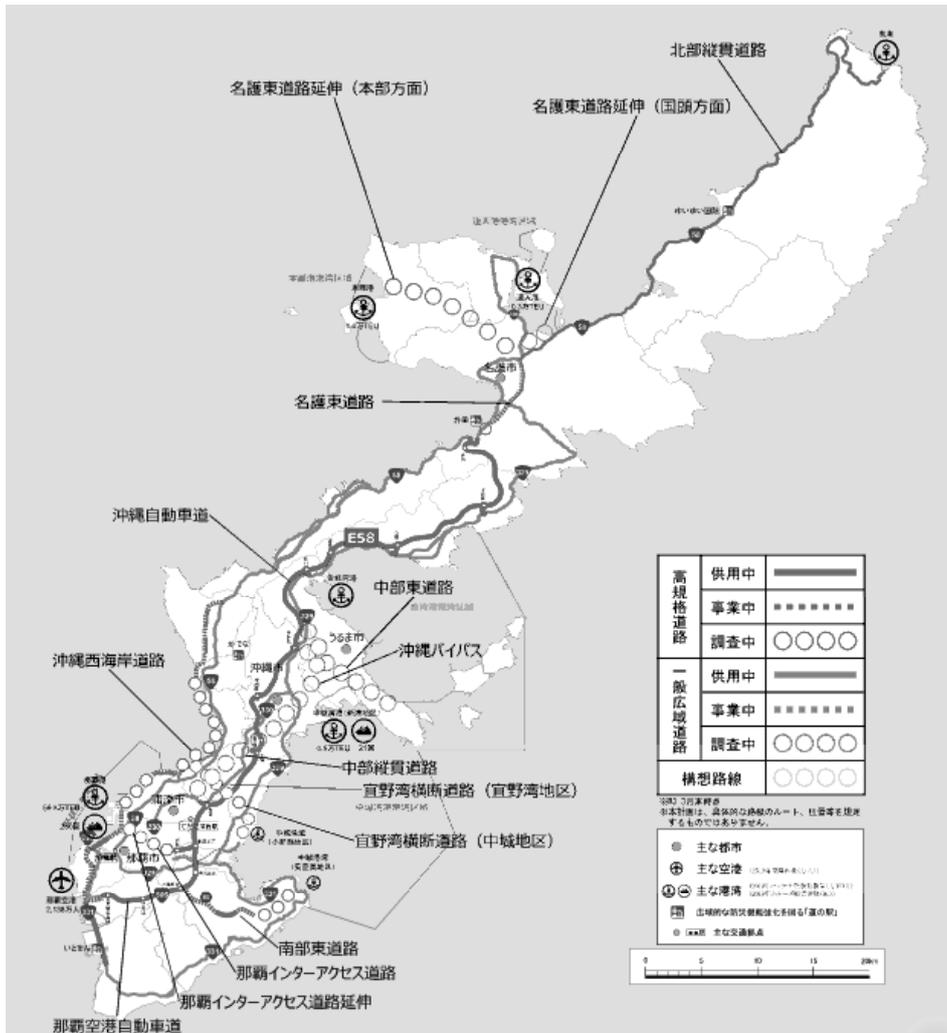


## 沖縄ブロック新広域道路交通計画（R3）

### ■ 広域道路ネットワークの拠点

- 基幹道路（高規格道路及び一般広域道路）を検討する上で、物流、防災、交流・観光等が重要な役割を担うことから広域道路ネットワークで連絡すべき拠点を設定
- 基幹道路と拠点（物流、防災、交流・観光等）を連絡するラストマイルの機能強化を図ることで、広域道路ネットワークの機能を発揮  
 災害時の重要な拠点：南風原町役場  
 災害医療拠点：県立南部医療センター・こども医療センター、南部徳洲会病院
- 交通の課題を解決し、平常時・災害時を問わない安定的な物流・人流を確保するため、以下を広域道路（基幹道路）として位置づけ  
 高規格道路：那覇空港自動車道、南部東道路

### 関連イメージ図

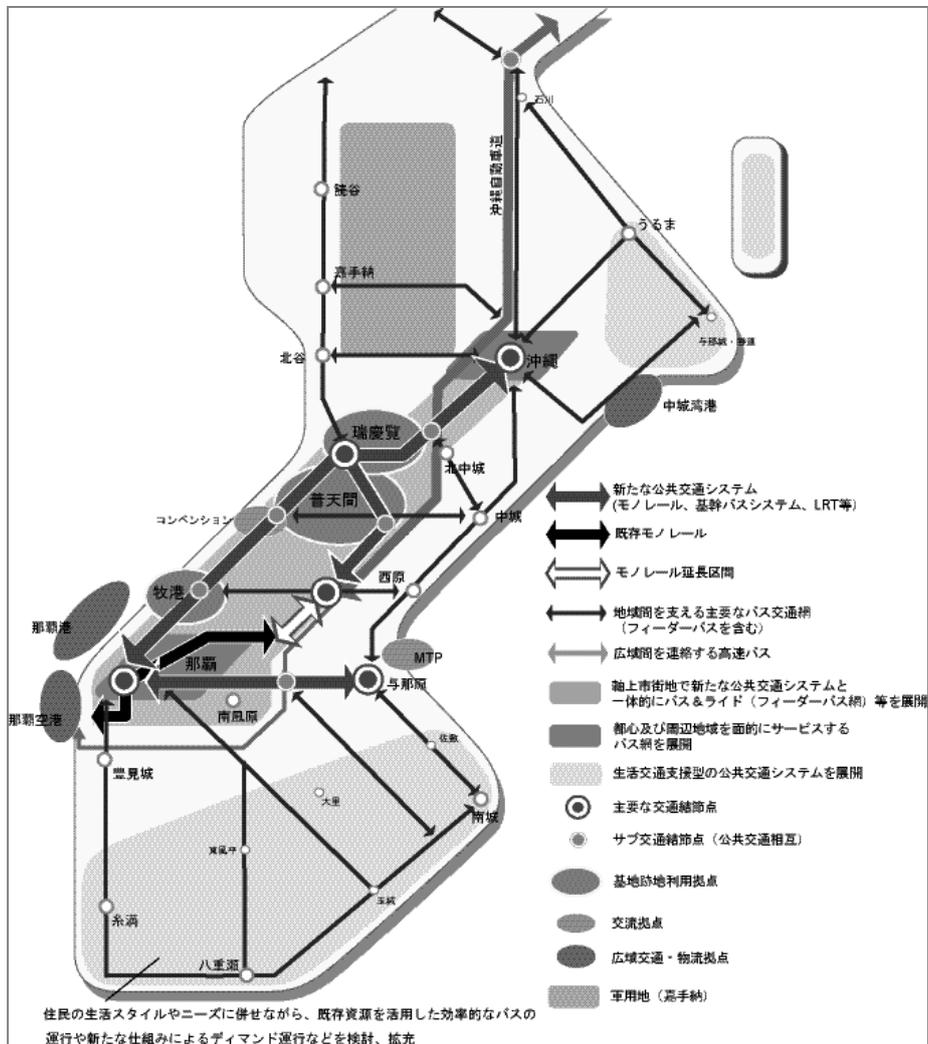


## 沖縄本島中南部都市圏都市交通マスタープラン（H21）

### ■ 将来公共交通ネットワーク計画案

- 与那原から那覇へ抜ける国道 329 号において、「新たな公共交通システム」を中心としたネットワークとして位置づけ
- 南風原北 IC においては、サブ交通結節点として位置づけ

### 関連イメージ図



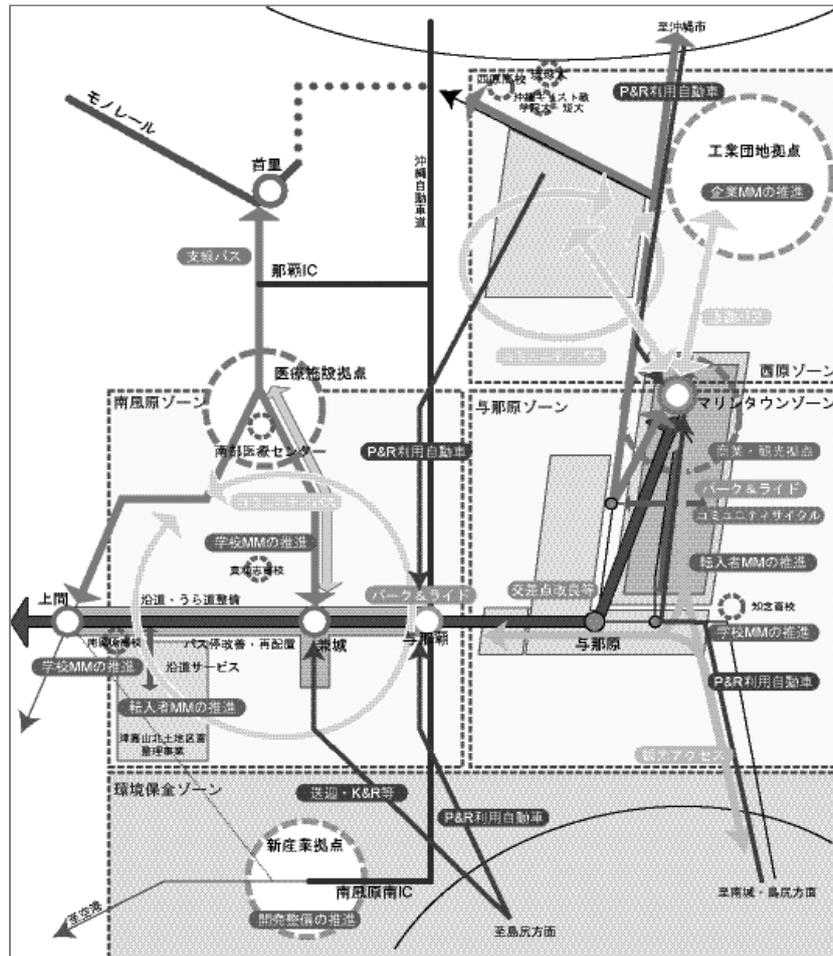
沖縄中南部都市圏総合交通戦略（H23）

■ 国道 329 号沿線（南風原町・与那原町・西原町）の具体施策の展開方針

南風原ゾーン

- ・ 医療施設とモノレールおよび国道 329 号とを結ぶ支線バスや、町内の交通利便性を高めるためのコミュバス等、交通モビリティ向上へ向けた施策を重点的に推進

関連イメージ図



### 1-4-3 南風原町の交通に関する計画

#### 第5次南風原町総合計画（H29）

##### ■現状・課題

（1）道路交通網の充実

##### 【現状】

①交通の要衝地である本町は、広域幹線が充実しつつあります。

##### 【課題】

①今後は、町内の生活幹線道路との効果的な交通網の結節により、生活の利便性をより一層充実させることが求められています。

（2）公共交通の可能性に対する機運の高まり

##### 【現状】

①自動車交通の利便性が向上する一方で、高齢者等の交通弱者の移動の確保やCO<sub>2</sub>削減による環境負荷の低減など、近年、公共交通に期待する機運の高まりがあります。

##### 【課題】

①関係者との連携による公共交通のあり方について、幅広い話し合いの場を確保し、検討することが求められています。

（3）公共空間における安全性の確保

##### 【現状】

①多くの方が利用する役場庁舎や学校等をはじめとする公共施設においては、施設のバリアフリー化による利用者の利便性の向上に取り組んでいます。

##### 【課題】

①歩行者空間をはじめとする公共空間におけるバリアフリーやユニバーサルデザインによる快適で安全性が確保された空間づくりが求められています。

##### ■施策の展開

（1）広域交通幹線軸と連携した町内道路交通ネットワークの整備

① 広域幹線道路と生活幹線道路との効果的な結節による生活の利便性の向上を図ります。

② 交通事故の多発する危険箇所については、町民とともに情報把握に努め、関係機関と連携し、危険除去に向けた取組を図ります。

③ 自動車交通のみならず、自転車道などスポーツレクリエーションの面からの道路整備のあり方についても検討します。

④ 道路整備による利便性の向上を周辺まちづくりへ波及させるための調査・研究に取り組めます。

（2）公共交通の利便性の向上

① 高齢社会への対応や効果的なまちづくりなど、多様な視点から公共交通のあり方について検討します。

- ② 町内の路線バスのあり方については、当該事業者との連携を図り、バス停の位置、路線ルートなど、最善の運行形態のあり方について検討します。
  - ③ LRT 等の広域的な連携を必要とする公共交通のあり方については、県や近隣市町との連携を図り検討します。
- (3) 公共施設等のユニバーサルデザインの推進
- ① 歩道等公的空間や公共施設のバリアフリー・ユニバーサルデザインを推進します。
  - ② 通学路等の歩行者優先の道路整備については、保護者や周辺地域住民との協働による実態調査なども踏まえ、沿道の景観づくりや防犯面など、多様な視点で検討します。

## 南風原町都市計画マスタープラン (R3)

### ■ 現状・課題

本町は、那覇空港自動車道及びインターチェンジ、国道 329 号、国道 507 号津嘉山バイパス、県道 241 号線などの幹線道路が整備されており、広域的な交通の利便性が高い特性を有しています。

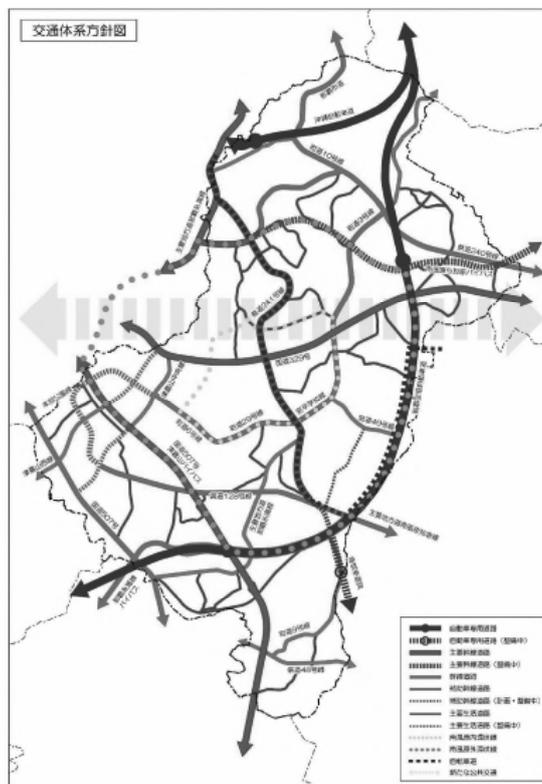
南風原与那原バイパスや南部東道路の整備計画も進められており、これらの幹線道路の着実な整備により、さらなる道路交通の機能の充実が期待されます。

また、本町は地域間を結ぶ道路交通ネットワークが弱く、公共交通の運行水準も低いことから誰もが移動しやすい町内の主要な拠点をつなぐ公共交通の強化が必要です。さらに、集落内では通過交通が多い地区がみられ、生活環境への影響も懸念されることから、生活道路における自動車交通量の抑制も課題となっています。

### ■ 基本方針

本町においては、那覇空港自動車道をはじめ、国道 507 号津嘉山バイパス、県道 82 号線、県道 241 号線等の幹線道路の整備が進み、南風原与那原バイパスや南部東道路もこれから本格的に整備される予定にあり、広域交通ネットワークの基盤が整いつつあります。このような恵まれた条件を踏まえ、広域的な幹線道路、町の骨格を形成する幹線道路、主要な生活道路が円滑に機能するよう、道路の段階構成に配慮した交通ネットワークの形成を目指します。

### 関連イメージ図



南風原町観光振興計画（H26）

■ 基本方針の方向性

基本方針-3 もてなしの快適環境づくり

訪れる観光客はもとより、住んでいる町民も含めたすべての人が心地よく楽しんでもらえるよう、交通の利便性、町並みの美しさ、安全・安心の確保など、観光を支える基本的分野の快適環境づくりを目指します。

■ 《施策の方向》

- 交通の利便性を高めるために、公共交通の充実、エコカー・レンタサイクルの導入、駐車場の確保、ユニバーサルデザインの推進などを図ります。
- 南風原町らしい、黄金南風の里の風景づくりを推進するために、地域景観としての原風景の保全と創出、花や緑豊かでごみ等のない美しいまちづくり、観光案内サイン等の充実などを推進します。
- 観光客や住んでいる町民が安心して観光を楽しみ住むことのできるよう、防災情報の提供や観光施設の安全確保、医療情報の提供など充実を図ります。

■ 施策 3-1 交通利便性の向上

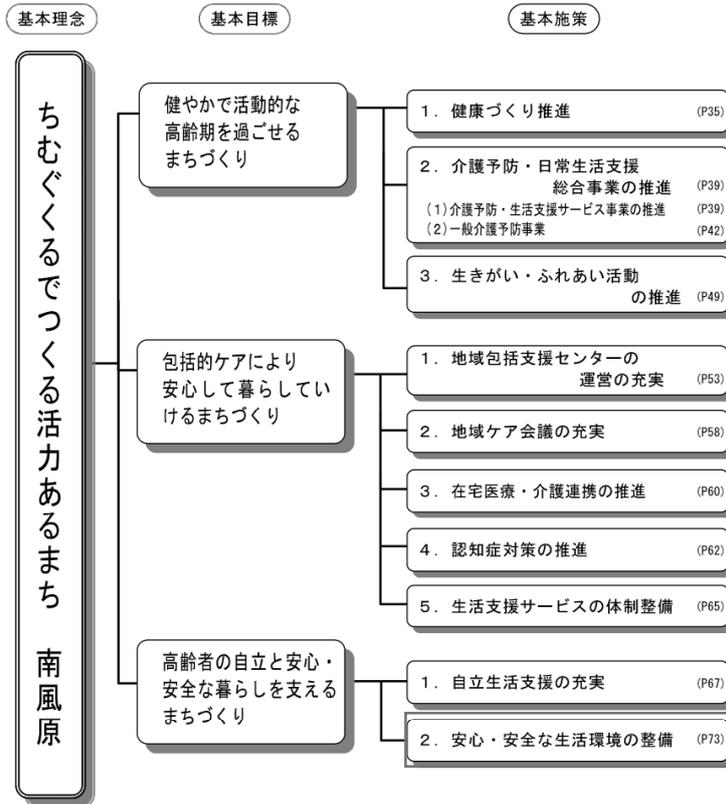
- 取組① 公共交通の充実
- 取組② エコカー、レンタサイクルの導入
- 取組③ 駐車場の確保
- 取組④ ユニバーサルデザインの推進

施策の工程

取組施策の内容	展開事業	実施時期・期間			実施主体			
		短期	中期	長期	行政	観光団体	事業者	町民
①公共交通の充実	路線バスの利便性向上	■	■	■	●	●		
	広域公共交通機関の導入検討	■	■	■	●	●		
	コミュニティバスの導入検討	■	■	■	●	●		●
②エコカー、レンタサイクルの導入	充電設備の整備促進	■	■	■	●	●	●	
	カーボンオフセットツアーの推進	■	■	■	●	●	●	
	レンタサイクルの導入	■	■	■	●	●	●	
③駐車場の確保	駐車場の確保・整備の促進	■	■	■	●	●	●	
④ユニバーサルデザインの推進	ユニバーサルデザインの導入	■	■	■	●	●	●	

## 第9次南風原町高齢者保健福祉計画（R3）

基本目標に基づき、各基本施策を定め以下の体系とし、基本施策のもとで具体的な事業の展開を図ります。



### ■ バリアフリーの推進

- 新たに整備する道路や公共建築物については、引き続きバリアフリーに関する法律や「沖縄県福祉のまちづくり条例」等に基づく設置基準に従って、高齢者等の円滑な利用に配慮したバリアフリーを推進します。
- 既存の建物や公園等の公共建築物については、高齢者や障害者をはじめ、誰もが快適に利用できるように、スロープや手すり、エレベータの設置、身体障害者用のトイレや駐車スペースの確保等について、必要に応じて整備を行います。
- 生活道路についても、可能な限り歩道の段差解消や拡幅、ガードレールや信号機の設置等安全な歩行環境の整備を推進するほか、安全な歩行を妨げる車の駐車や障害物について、住民への啓発を行います。

第5次南風原町障がい者計画・第6期障がい福祉計画・第2期障がい児福祉計画

基本理念に基づき、次の3つの基本目標を定め、基本目標に沿って施策・事業を推進していきます。

基本理念	基本目標	施策の方向性
『ちむむくるの支えあい』 くともにつくり、ともにあゆむ、自立と社会参加のまち 南風原 く	安心して 共に暮らせるまち	1. 理解啓発・差別解消の推進 (1) 理解啓発活動の充実 (2) 差別解消・合理的配慮の普及啓発 2. 相談支援の充実・権利擁護の推進 (1) 相談支援体制の充実 (2) 権利擁護・虐待防止の推進 3. 情報提供・意思疎通支援の充実 (1) 情報提供の充実 (2) 意思疎通支援の充実 4. 保育・教育等の充実 (1) 発達支援保育等の充実 (2) 特別支援教育の充実 5. 防災・防犯対策の充実 (1) 防災対策の充実 (2) 防犯対策の充実
	健やかで 自立を支えるまち	1. 保健・医療の充実 (1) 乳幼児期における障がいの発生予防・早期支援の充実 (2) 障がいの原因となる疾病予防対策の充実 (3) 精神保健福祉の充実 2. 自立生活支援の充実 (1) 障害福祉サービス等の推進 (2) 障がい児支援の充実 (3) 医療費等経済的支援の推進 (4) その他の生活支援の推進
	住み良い環境と 生きがいの持てるまち	1. 生活環境の整備推進 (1) 外出・移動支援の推進 (2) 住環境の整備推進 2. 社会参加・生きがい活動の推進 (1) スポーツ・レクリエーション及び文化活動の推進 (2) 就労支援

■ 公共施設の整備推進

- 新たに整備する道路や公共建築物、公園等について、引き続きバリアフリーに関する法律や「沖縄県福祉のまちづくり条例」等に基づく設置基準に従って、障がい者等の円滑な利用に配慮したバリアフリーを推進します。
- 既存の公共施設については、障がい者をはじめ、誰もが快適に利用できるように、バリアフリーが必要な箇所について可能な範囲で整備を進めます。

■ わかりやすい案内表示の整備推進

- 障がい者が必要な情報を広い空間の中から読みとることができるよう、多様な障がいの特性を踏まえて、公共施設等の案内表示について、その位置や高さ、向き、標記のデザイン等の検証を行い、障がい者にわかりやすい案内表示となるよう必要な整備を進めます。

## 1-4-4 隣接市町における交通関連計画

### (1) 周辺地域の道路ネットワーク計画

- 現在、国及び沖縄県において広域幹線道路の整備が進められている。また、隣接する複数の市町においても道路ネットワーク計画が示されており、本町として広域幹線道路及び隣接市町道路と連携し、南風原町内の地域間移動の強化を図る道路ネットワークの構築を図る必要がある。

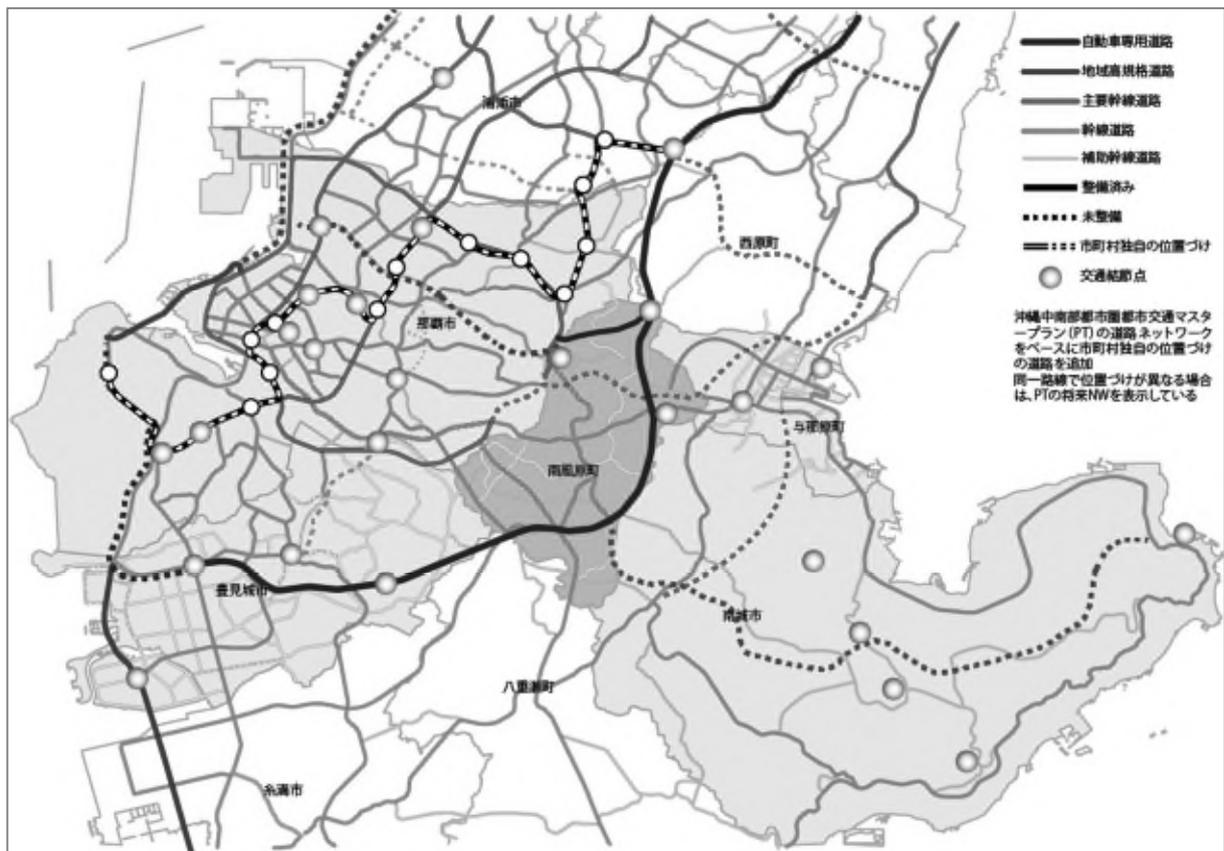


図 1-2 隣接市町における道路ネットワーク計画

## (2) 周辺地域の公共交通ネットワーク計画

- 現在、沖縄県において国道 329 号への新たな公共交通システムが示されており、また、周辺市町においても公共交通ネットワーク計画が示されている。本町として、交通結節点と隣接市町との連携した公共交通ネットワークの構築、また、公共交通による地域内移動強化を図る必要がある。

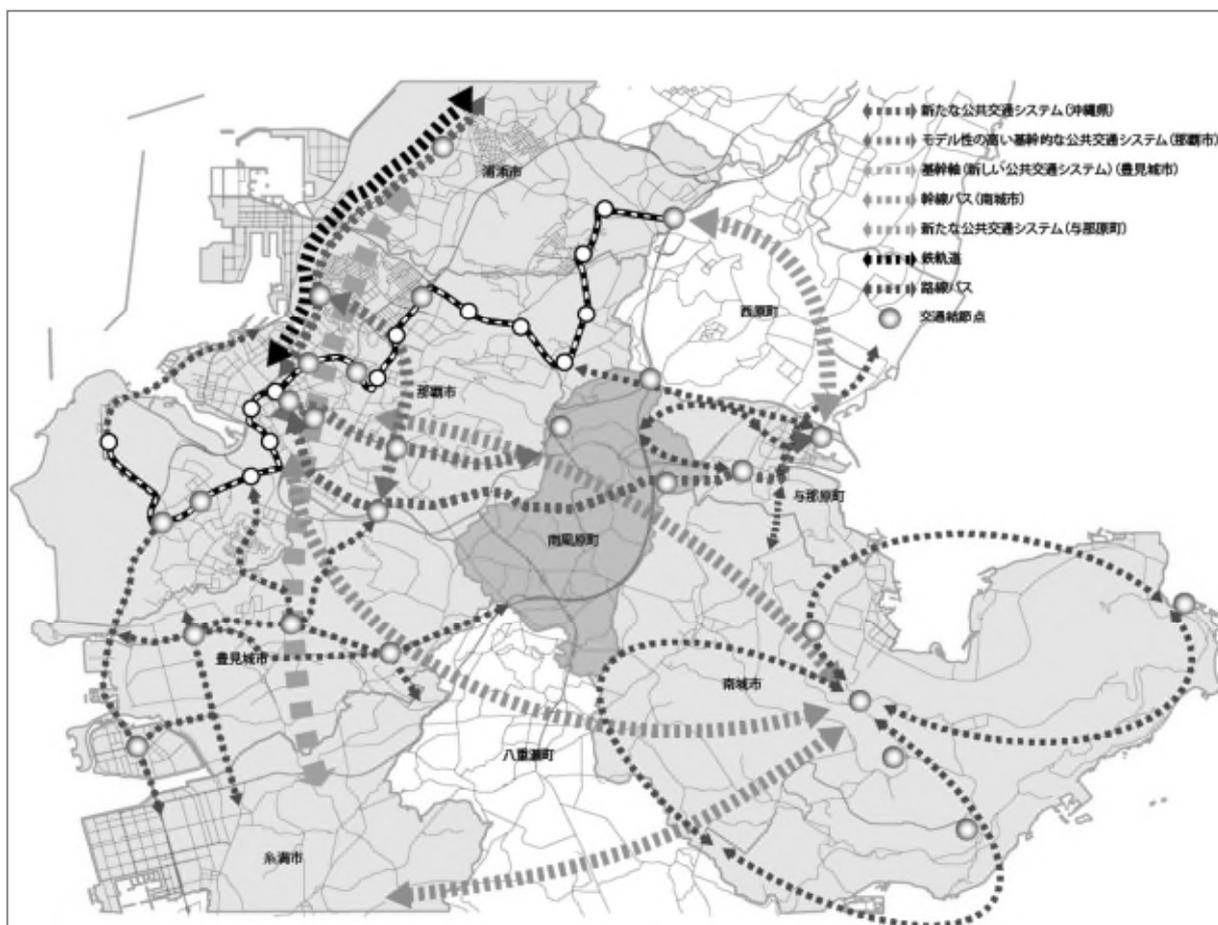


図 1-3 隣接市町における公共交通ネットワーク計画

(3) 隣接市町における関連計画

第二期 那覇市総合交通戦略 (R3)

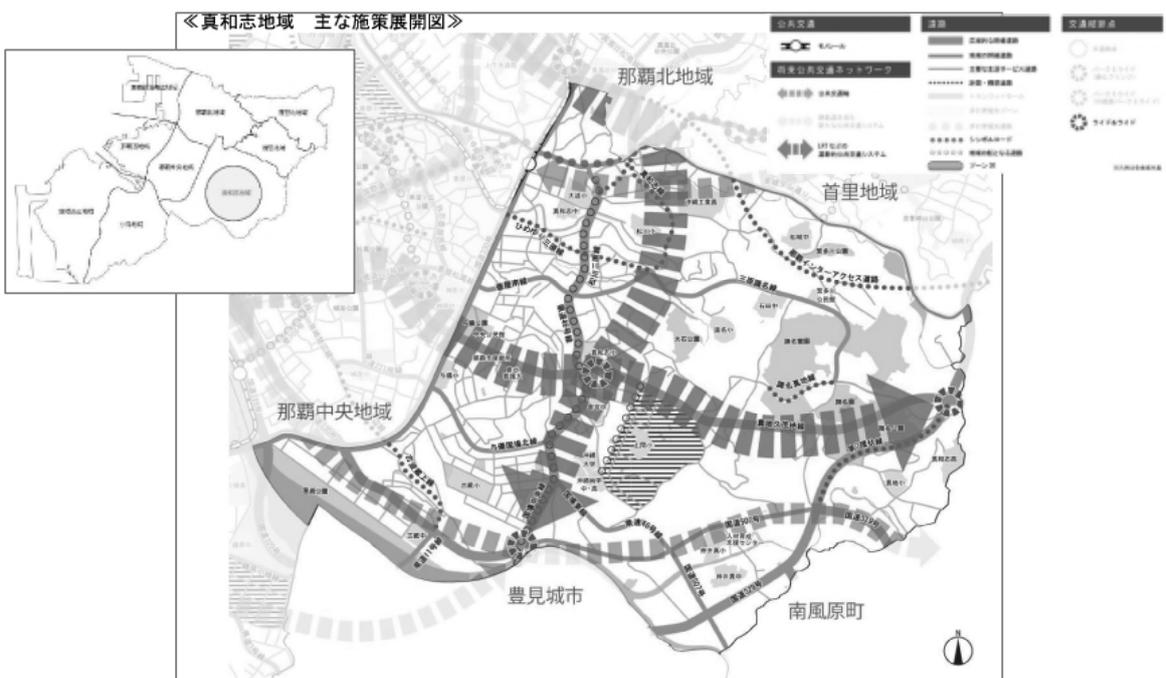
■ 首里地域

- 那覇 IC 付近において、外延部パーク&ライドに位置付け、市街地への車両流入の抑制を図る



■ 真和志地域

- 主要地方道那覇糸満線の真地交差点付近をライド&ライドに位置づけ、LRT などの基幹的公共交通システムにより、市街地を結び、公共交通への転換を図る

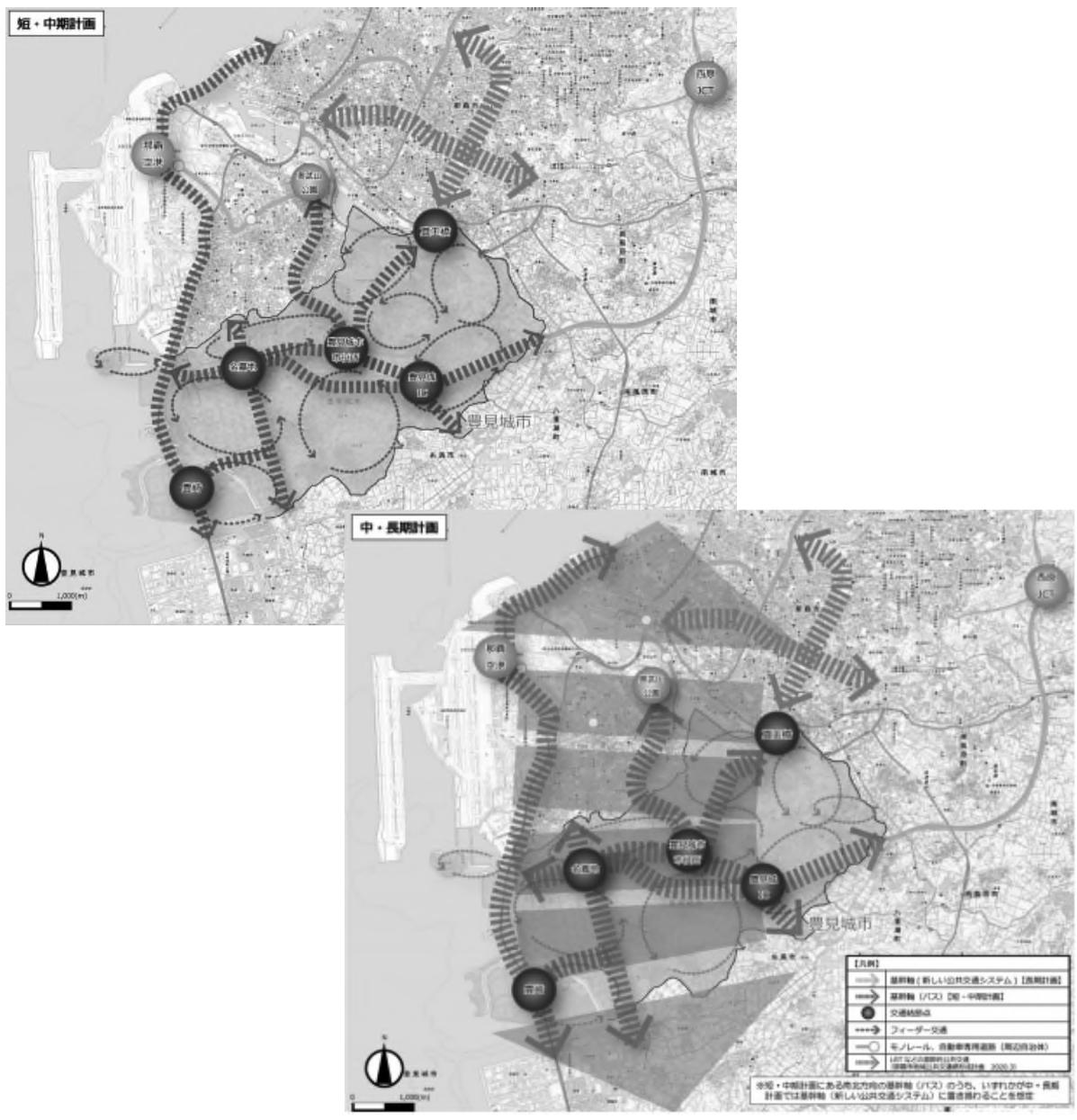


## 豊見城市交通基本計画 (R3)

### ■ 将来公共交通ネットワークの考え方

- 公共交通手段それぞれの役割を明確にし、周辺市町村とも連携した「短・中期計画」「長期計画」の段階的なネットワークを構成
- **豊見城市の東側における広域的な連携として、那覇空港自動車道を活用した基幹軸を位置づけ**
- また、中長期計画においては、糸満市、豊見城市及び那覇市へ抜ける南北時において、「新たな公共交通システム」を基幹軸として位置づけ

### 関連イメージ図



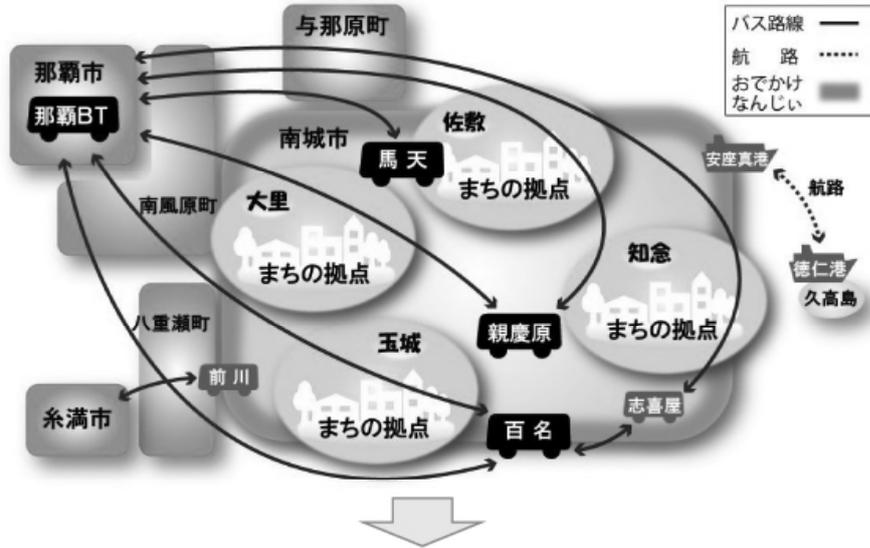


## 南城市地域公共交通網形成計画（H29）

### 【公共交通網再編のイメージ】

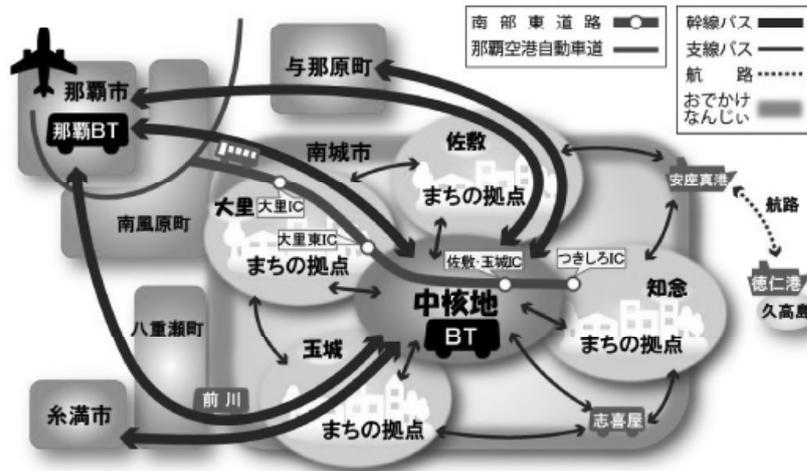
現状

- 3つのバスターミナルから各まちの拠点を經由して那覇方面にアクセス
- バス路線を束ねる交通拠点はなく、まちの拠点間の結びつきは弱い。



将来

- IC周辺の新しい拠点である中核地を核に、公共交通網を形成。
- 中核地と那覇市等の市外を幹線バスで結ぶ。
- 市内でも一定の需要が見込める中核地～まちの拠点間等は支線バスを運行。
- 支線バスでの対応が難しいエリアの移動は「おでかけなんじい」が担う。







## (2) 地勢

- 本町は、国道 329 号を境に南北方向において地形が異なる特徴を有している。
- 北側では全体的に標高が高く「新川森（標高 130m）」、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、周辺では平坦地がなだらかに広がっている。

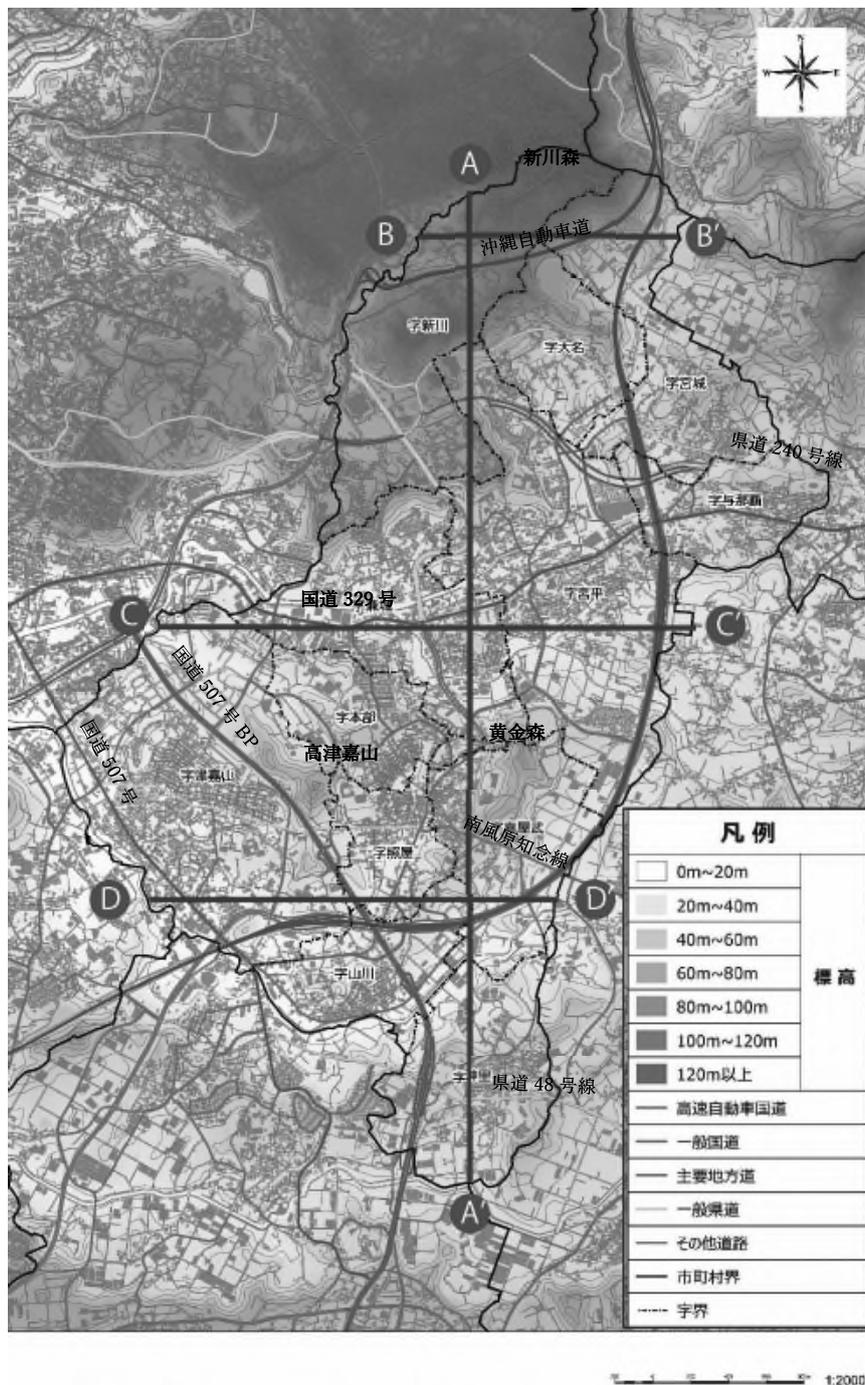


図 2-2 地形図

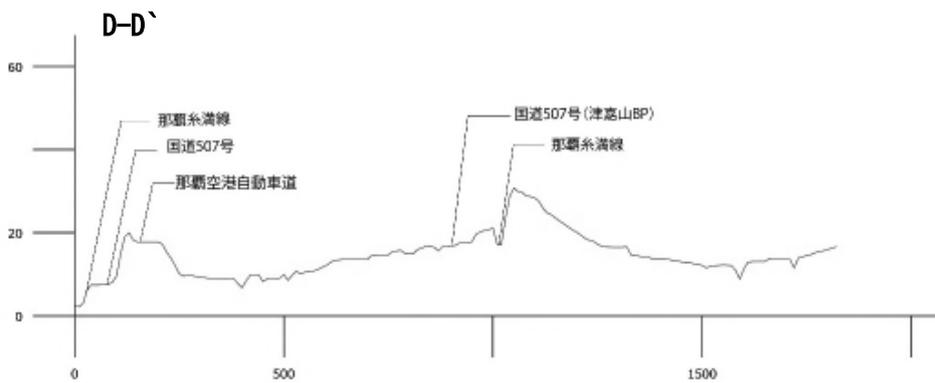
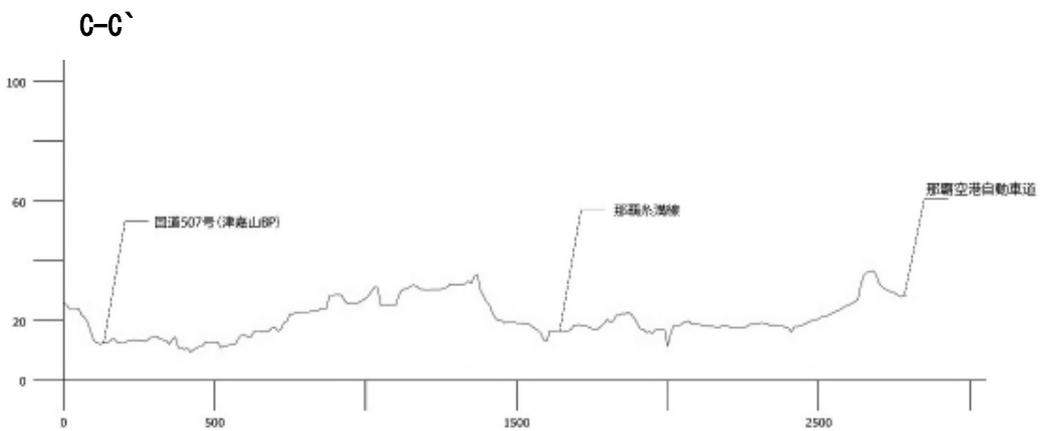
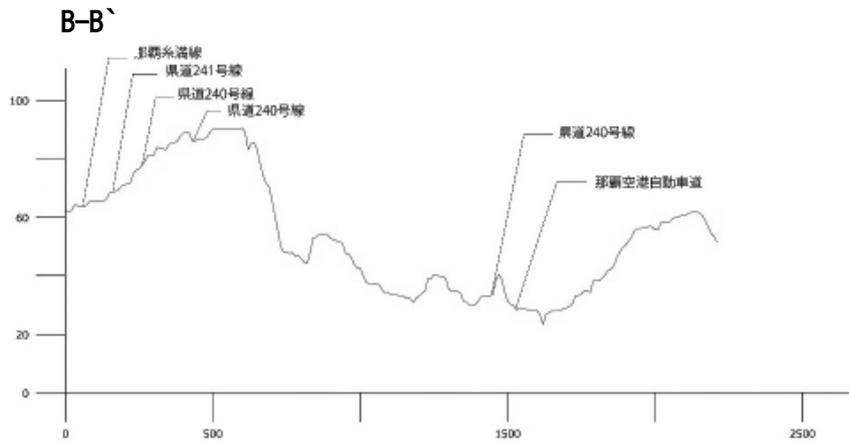
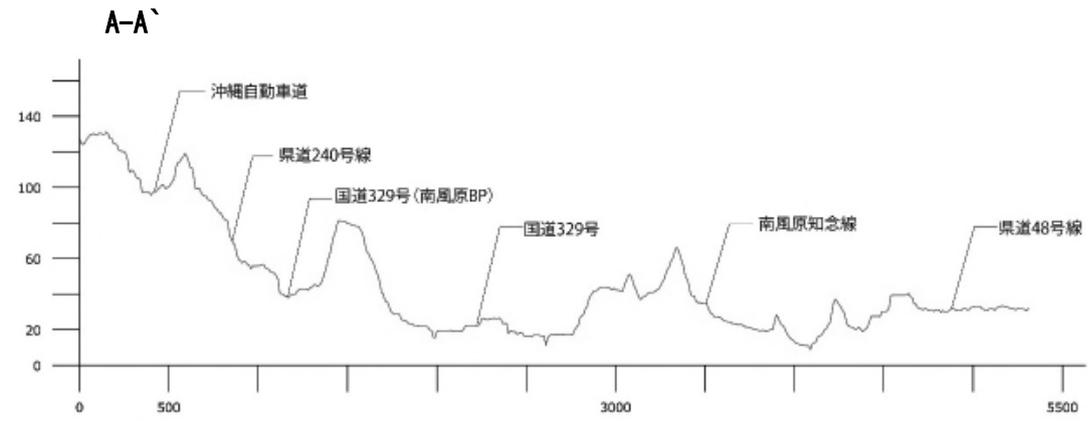
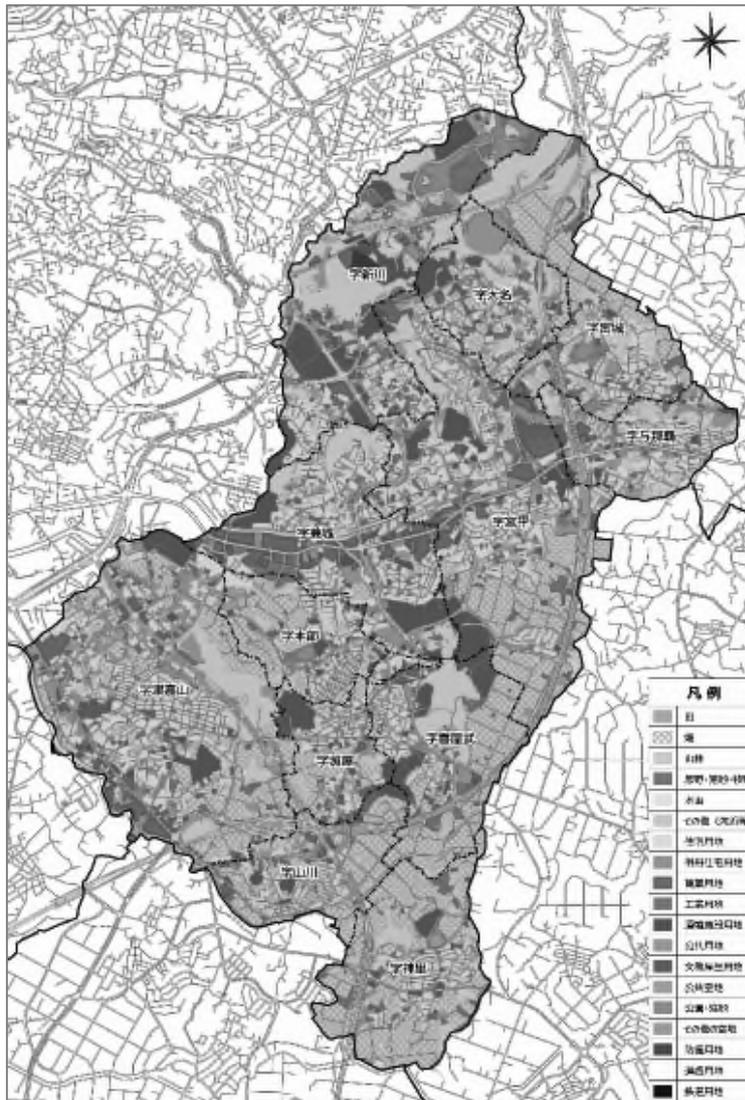


図 2-3 断面図

### (3) 土地利用の現状

- 都市的土地利用（約 52%）は、住宅用地が最も多く約 21%、商業用地は約 6%で国道沿線を中心に分布
- 自然的土地利用（約 48%）は、畑及び山林が最も多く約 40%で、国道 329 号北側に山林、南側に畑が主に分布



土地利用	用途別面積 (ha)		
畑	232.89	25.8%	自然的土地利用
山林	144.24	16.0%	
原野・荒地・牧野	42.46	4.7%	
水面	11.13	1.2%	
住宅用地	193.28	21.4%	都市的土地利用
併用住宅用地	24.23	2.7%	
商業用地	55.98	6.2%	
工業用地	18.18	2.0%	
運輸施設用地	0.29	0.0%	
公共用地	9.75	1.1%	
文教厚生用地	79.1	8.8%	
公共空地	3.66	0.4%	
公園・緑地	12.18	1.3%	
その他の空地	70.21	7.8%	
駐車場用地	4.87	0.5%	
ゴルフ場	1.2	0.1%	
合計	903.65	100.0%	

出典：平成 28 年度都市計画基礎調査

図 2-4 土地利用図

#### (4) 主要施設

- 南風原町の中心となる役場周辺においては、公共施設、小中学校及び病院が点在
- また、本町を横断する幹線道路の国道 329 号では大型商業施設が点在

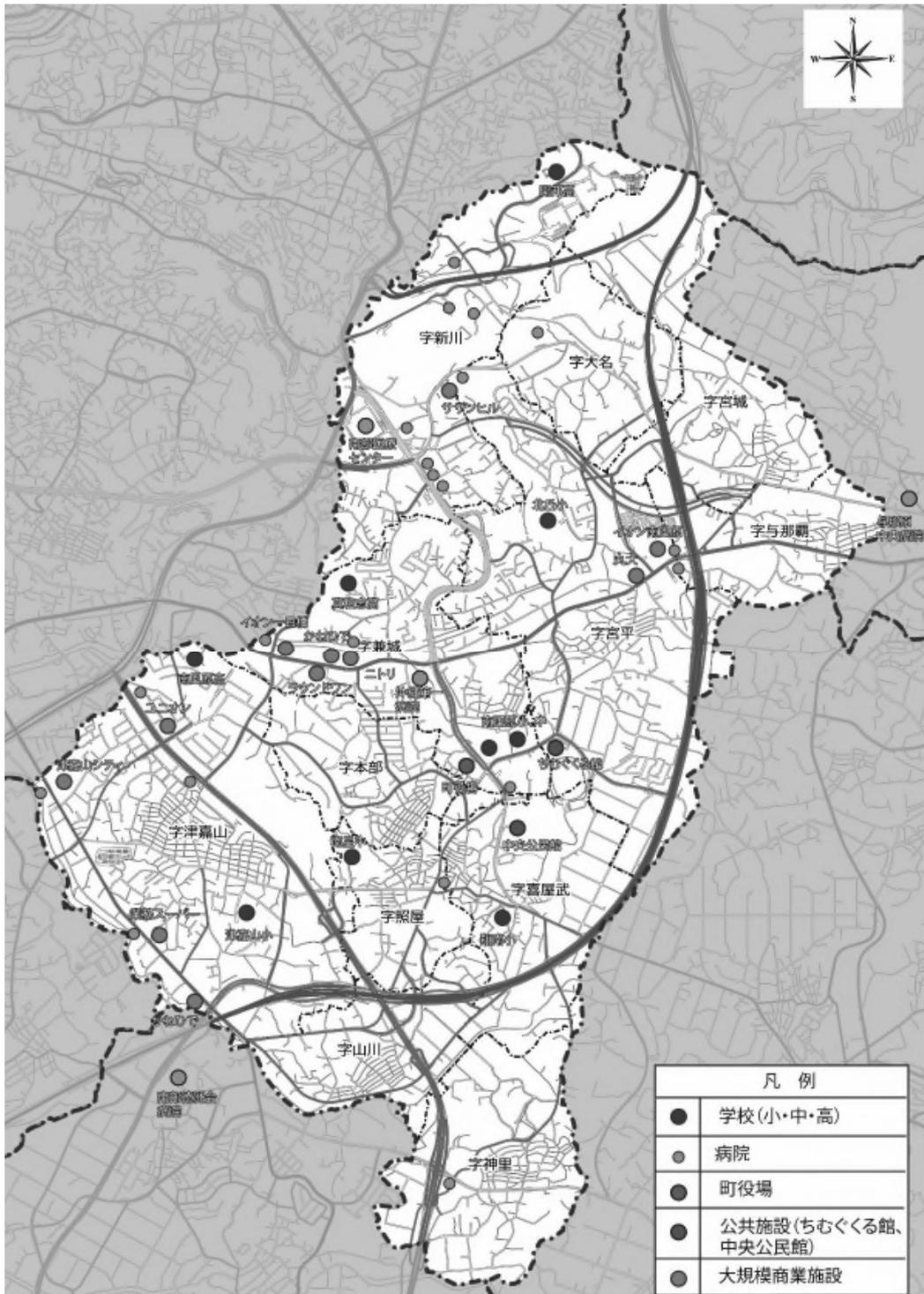
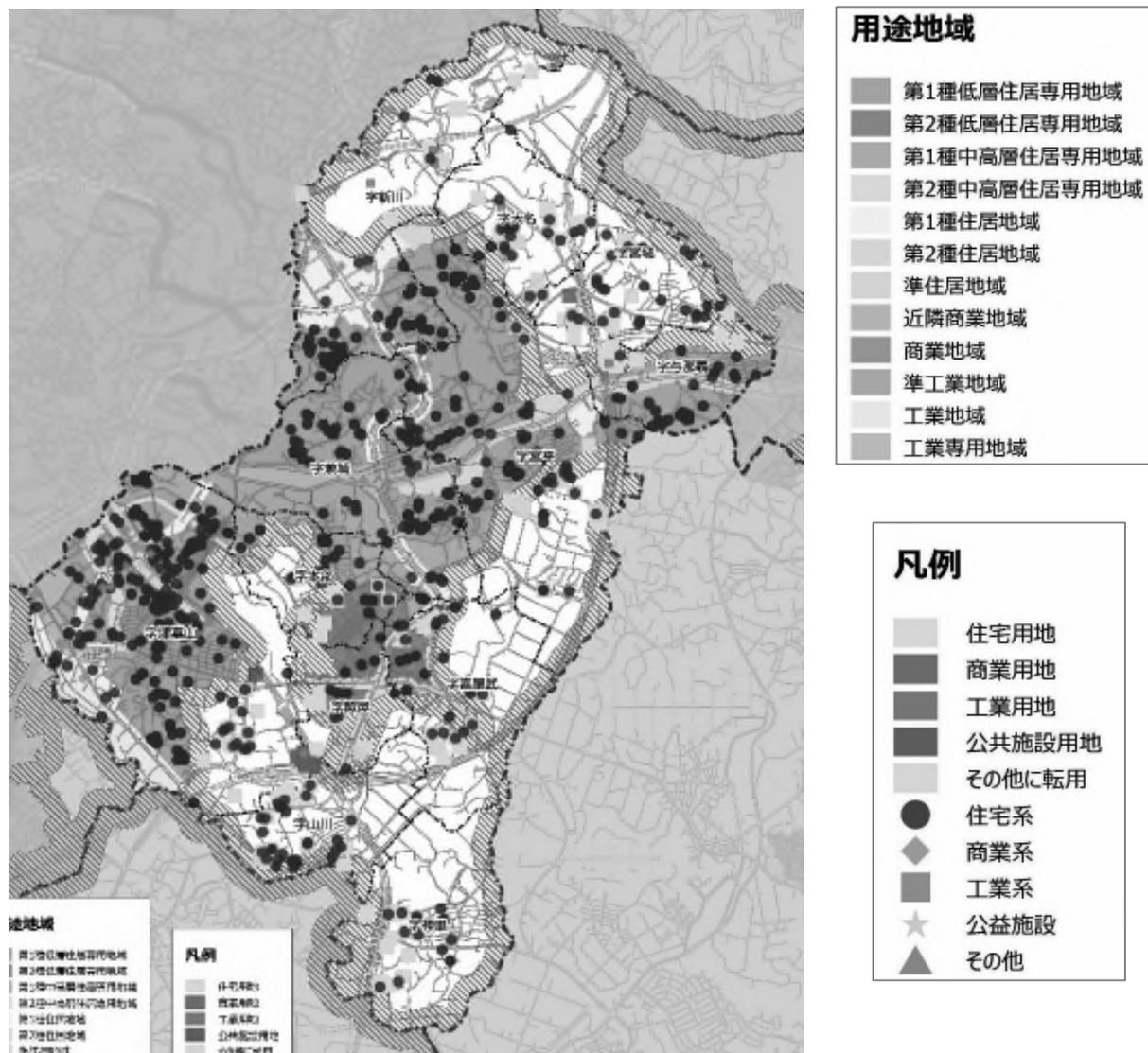


図 2-5 町内主要施設位置

(5) 新築状況

- 平成 23 年から平成 27 年度の新築状況では、市街化区域のみならず、市街化調整区域への住宅の立地も進んでいることが伺える



出典：平成 28 年度都市計画基礎調査

図 2-6 新築状況図

\* 市街化区域とは、すでに市街地を形成している区域及びおおむね十年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域

\* 市街化調整区域は、市街化を抑制すべき区域とする

## (6) 沿革

- 現在の南風原町の境界は、明治 41(1908)年の特別町村制の施行により定まり、11 字からなる南風原村が形成された。
- 今次大戦で焦土と化した南風原村も、昭和 21(1946)年に村役場の再編とともに復興の第一歩が始まり、畜産を中心とした農業、織物などの生産が村の発展の原動力となり、近年は那覇市に隣接する地の利を得て、工業や企業の進出により着実に発展を続け、昭和 55 年(1980 年)に 16 行政区をもって町政への移行を成し遂げ、以来田園都市をめざした諸施策が展開され、令和 3 年度現在では 20 行政区となっている。



出典：南風原町勢要覧（2016 年版）

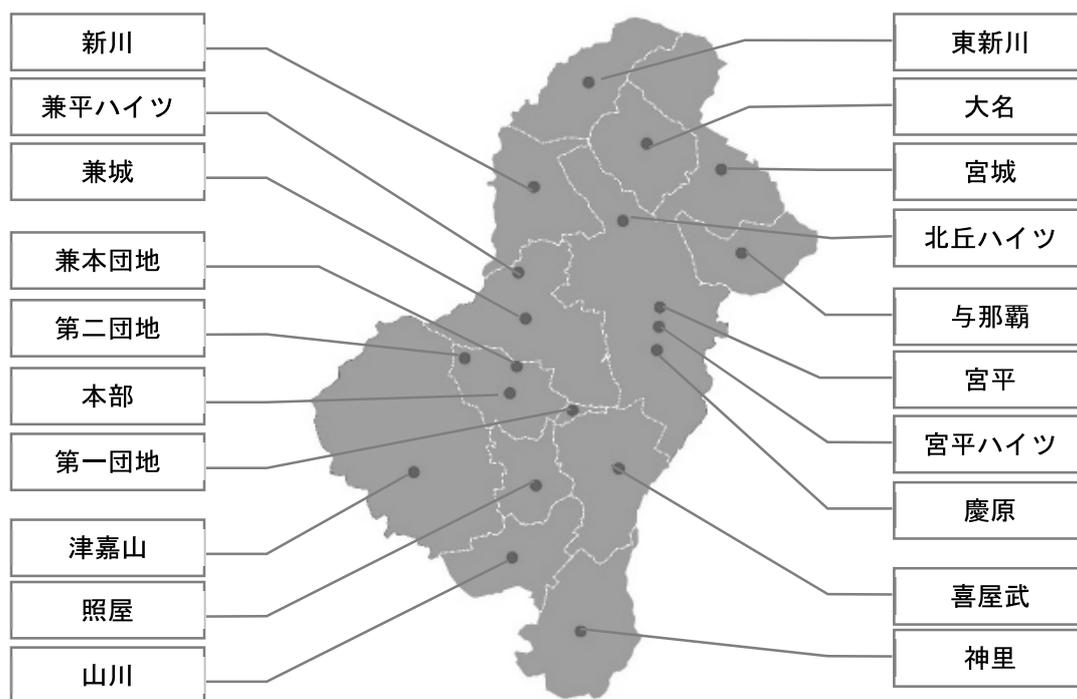


図 2-7 南風原町行政区

## 2-1-2 概況からの課題

前述において整理した南風原町の概況からの課題について以下に整理する。

表 2-1 概況からみえる課題

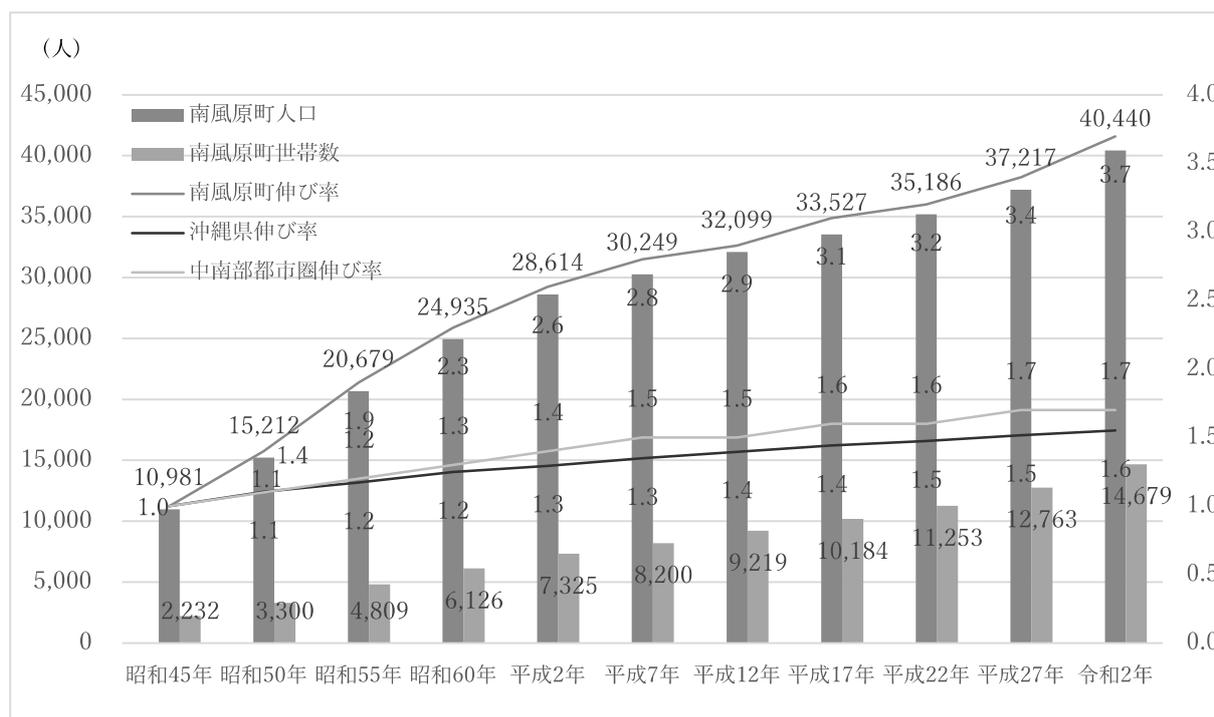
項目	現況	課題
位置	<ul style="list-style-type: none"> <li>南風原町は南部の中心に位置し、那覇市に隣接した地域となっており、那覇市へのアクセス交通（通過）が集中。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>通過交通への対策として幹線道路整備の促進、公共交通利用促進策についての検討が必要。</li> </ul>
地勢	<ul style="list-style-type: none"> <li>南風原町の国道 329 号から北側の地域においては、起伏が激しい地形となっており、徒歩や自転車による移動が困難な地域。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地形に影響されない移動手段の検討が必要。</li> </ul>
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>南風原町土地利用として、大型商業施設が幹線道路の国道 329 号、国道 507 号に集中しており、地域内外の通過交通と、商業施設へのアクセス交通が集中。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿道土地利用を考慮した道路の位置づけ、道路ネットワーク計画等の検討が必要。</li> </ul>
新築状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>町内の市街化調整区域への新築住宅の立地が増加し、今後も市街化調整区域への進行が予想される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>将来的な土地利用を考慮した地域道路の検討が必要。</li> </ul>

## 2-2 南風原町の現況

### 2-2-1 南風原町の人口

#### (1) 総人口の推移

- 本町の総人口は増加傾向にあり、令和2年度において40,440人
- 人口の伸び率は、沖縄県及び中南部都市圏に比べ高く、昭和45年から50年間で約3.7倍

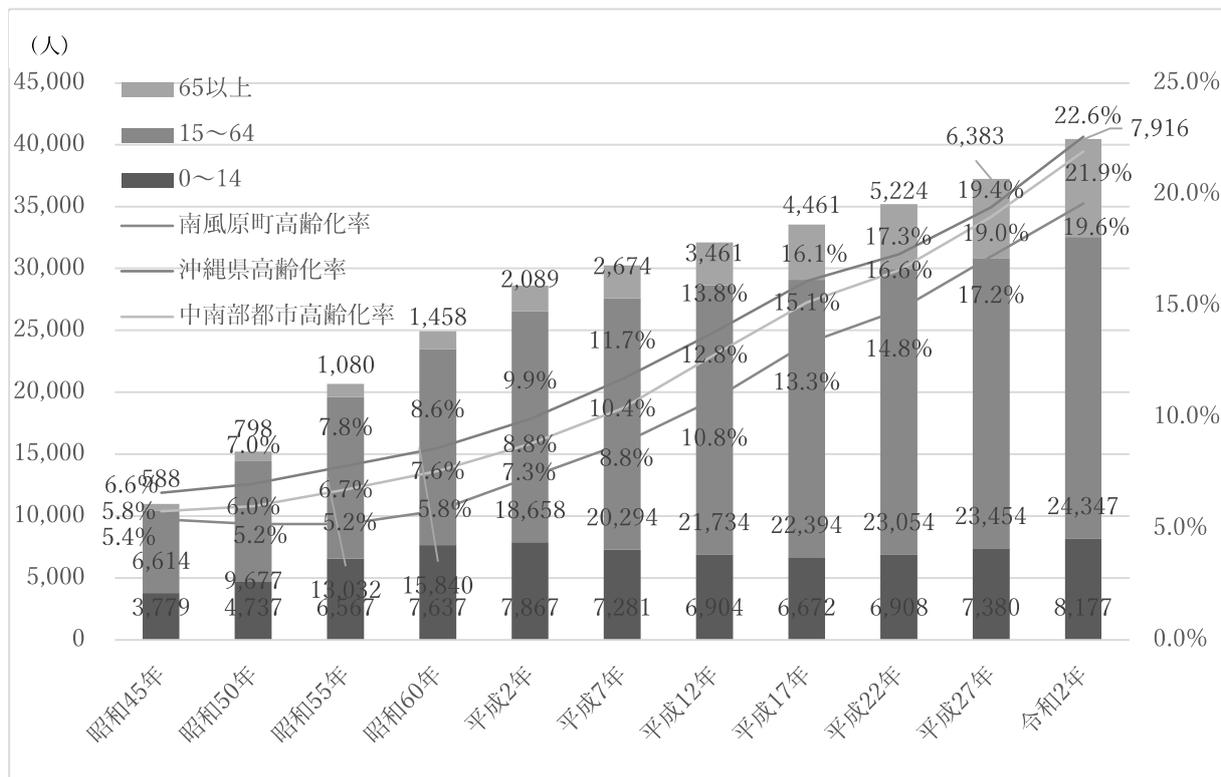


出典：令和2年度国勢調査

図 2-8 総人口の推移

## (2) 年齢別人口

- 本町の高齢者人口（65歳以上）は年々増加し、令和2年においては7,916人となり、高齢化は県及び中南部都市圏と比べ、若干低いものの高齢化率の上昇は同様な傾向を示している。

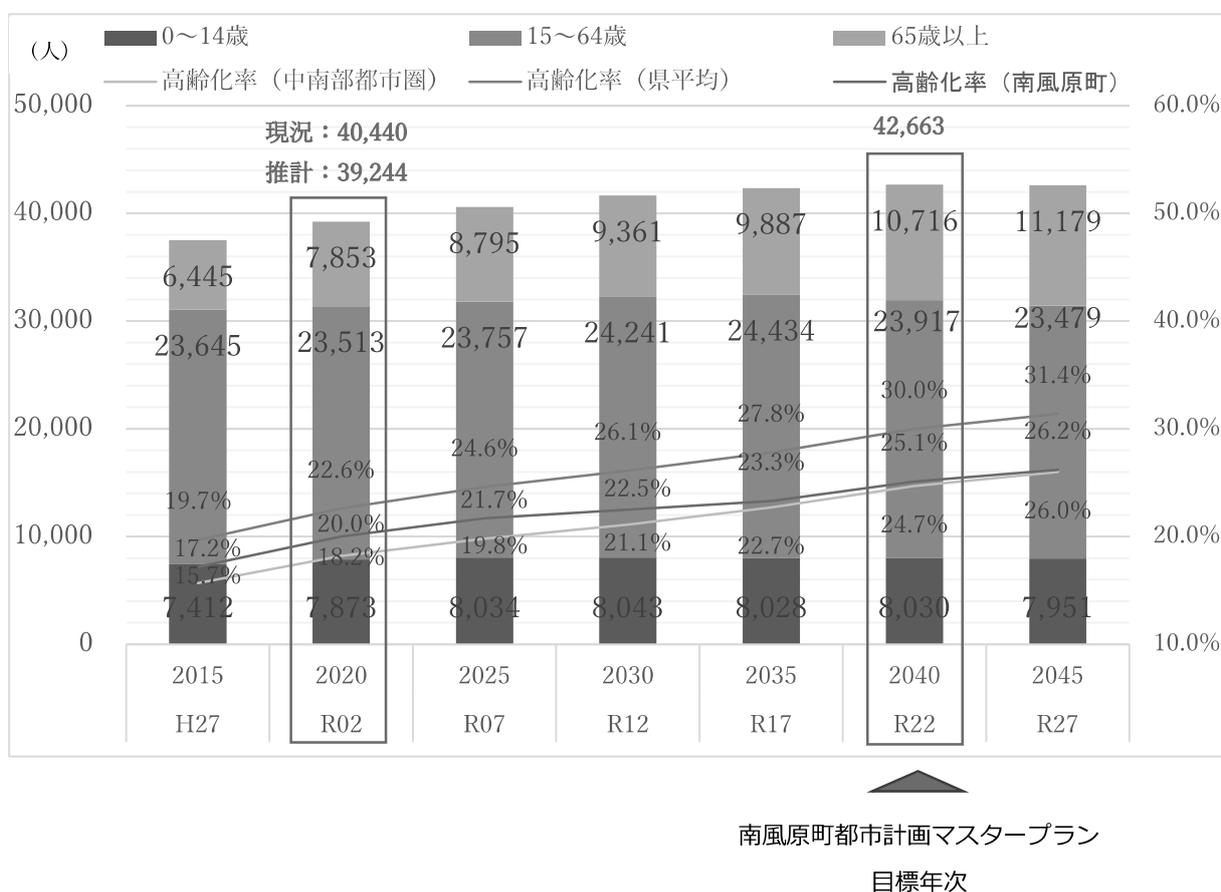


出典：令和2年度国勢調査

図 2-9 年齢別人口の推移

### (3) 将来推計人口

- 本町の人口は2015年から2040年の25年間で、約3.7万人から約4.3万人（ピーク）へと増加が予想されている
- 県平均と比較すると高齢化の進展は遅いが、2040年に高齢化率約25%に達すると予想されている
- 中南部都市圏と比較すると高齢化の進展は幾分早い、2035年以降は鈍化傾向が予想されている
- なお、令和2年時点の町人口は40,440人（現況：国勢調査）となっており、推計値を上回っている



出典：国立社会保障・人口問題研究所（H30 推計）

図 2-10 将来推計人口

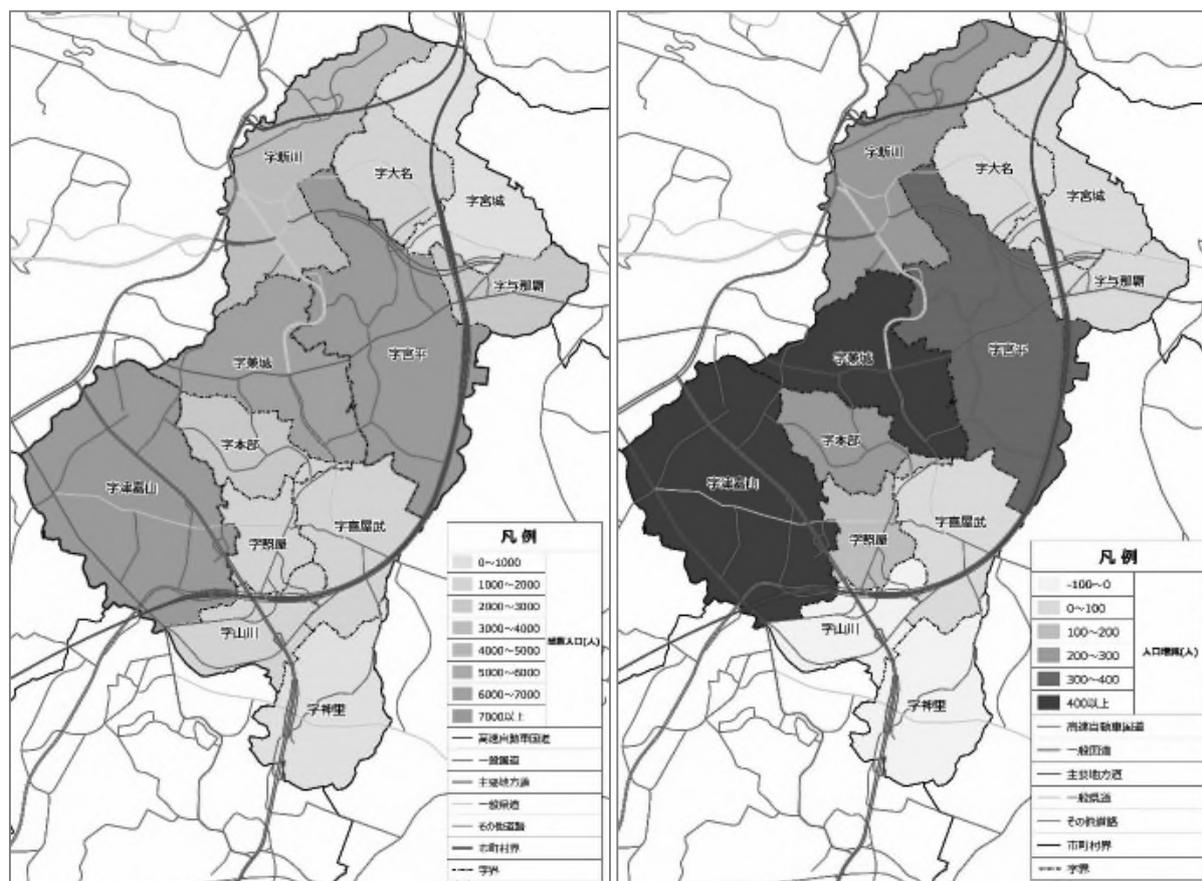
## 2-2-2 地域別人口

### (1) 地域別人口及び人口増減

- 地域別人口では全体的に増加傾向であるが、津嘉山、兼城、宮平等の人口が多い
- 特に土地区画整理事業が進む津嘉山の人口増加が顕著である

■地区別人口 (R2)

■地区別人口の増減 (R2-H27)



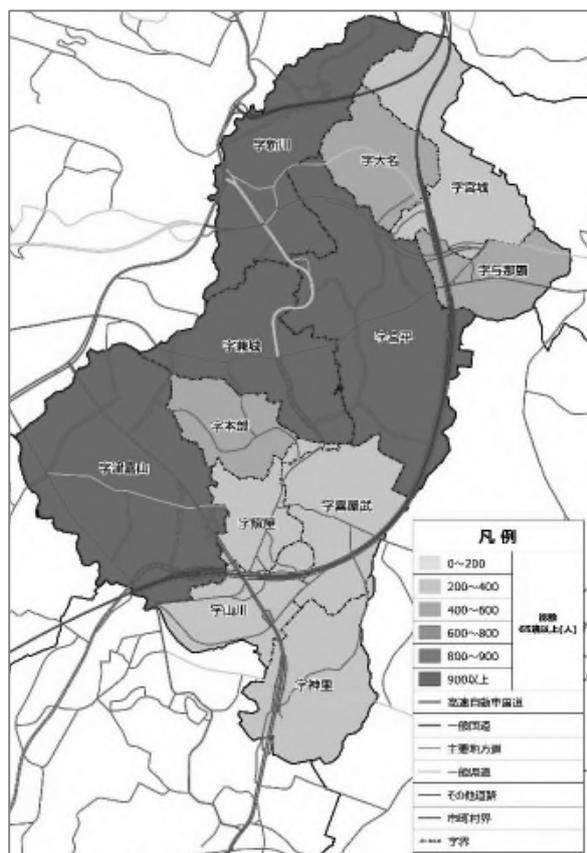
	H27 人口	R2 人口	増減人口		H27 人口	R2 人口	増減人口
与那覇	2,393	2,432	39	本部	1,997	2,205	208
宮城	962	981	19	喜屋武	1,181	1,232	51
大名	1,130	1,192	62	照屋	1,508	1,652	144
新川	3,438	3,655	217	津嘉山	9,397	10,868	1,471
宮平	7,521	7,833	312	山川	1,038	1,004	-34
兼城	6,133	6,600	467	神里	804	786	-18
				南風原町	37,502	40,440	2,938

出典：平成 27、令和 2 年国勢調査図

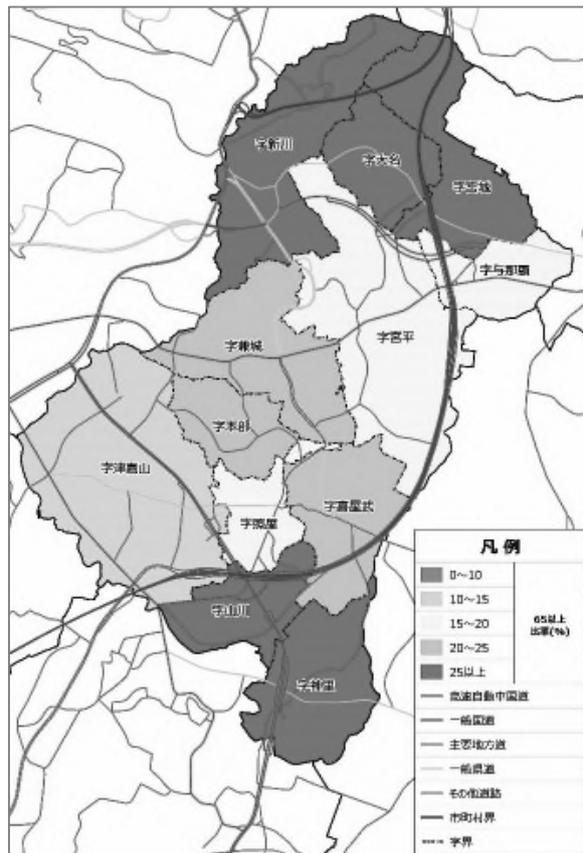
## (2) 高齢者人口及び高齢化率

- 地域別の65歳以上人口は、津嘉山、宮平、兼城、及び新川の4地域が1,000人以上
- 65歳以上の高齢化率では、新川、大名、山川及び神里が30%以上

■地区別高齢者人口（R2：65歳以上）



■地区別高齢化率（R2：65歳以上）



	総人口	65歳以上		75歳以上			総人口	65歳以上		75歳以上	
		人口	率	人口	率			人口	率	人口	率
与那覇	2,432	470	19.3%	223	9.2%	本部	2,205	497	22.5%	272	12.3%
宮城	981	278	28.3%	133	13.6%	喜屋武	1,232	291	23.6%	136	11.0%
大名	1,192	433	36.3%	215	18.0%	照屋	1,652	266	16.1%	115	7.0%
新川	3,655	1,131	30.9%	700	19.2%	津嘉山	10,868	1,577	14.5%	798	7.3%
宮平	7,833	1,350	17.2%	554	7.1%	山川	1,004	301	30.0%	175	17.4%
兼城	6,600	1,324	20.1%	551	8.3%	神里	786	250	31.8%	118	15.0%
						南風原町	40,440	8,168	20.2%	3,990	9.9%

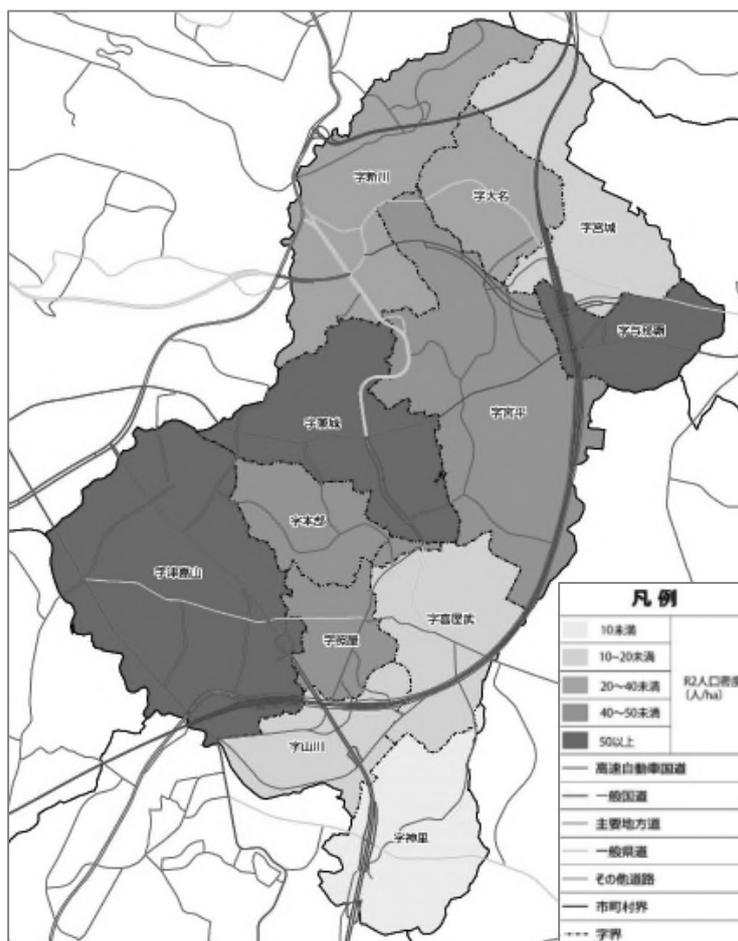
出典：令和2年国勢調査

図 2-12 R2 高齢化人口及び高齢化率

### (3) 人口密度

- 本町の中心地である兼城の人口密度が約 68 人/ha と最も高い
- 40 人/ha 以上の地域も 5 地域と広く分布

#### ■地区別人口密度（R2：65 歳以上）



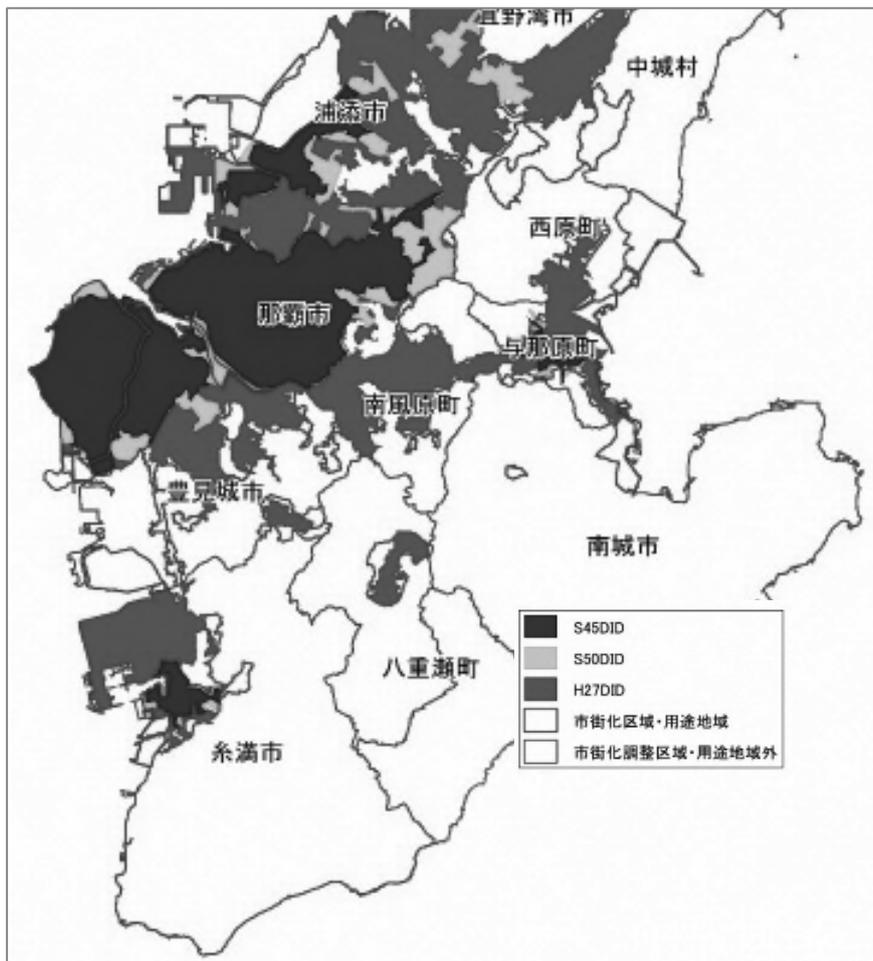
	面積	人口	人口密度		面積	人口	人口密度
与那覇	47.7	2,432	51.0	本部	46.3	2,205	47.6
宮城	88.9	981	11.0	喜屋武	77.9	1,232	15.8
大名	55.2	1,192	21.6	照屋	40.7	1,652	40.6
新川	123.5	3,655	29.6	津嘉山	188.8	10,868	57.6
宮平	172.0	7,833	45.6	山川	54.1	1,004	18.5
兼城	96.5	6,600	68.4	神里	84.3	786	9.3
				南風原町	1,076.0	40,440	37.6

出典：令和 2 年国勢調査

図 2-13 地域別人口密度

### 2-2-3 人口集中地区

- 本町の人口増加とともに、人口集中地区（DID）も拡大し、S60年から約3.2倍



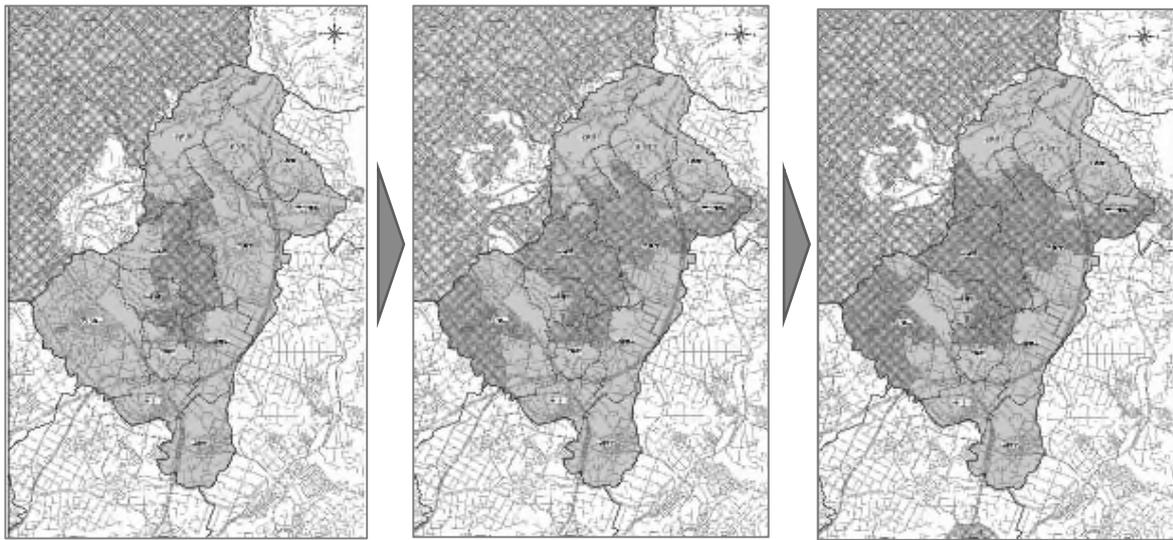
出典：平成 27 年度国勢調査

図 2-14 周辺地域における DID の推移

#### \* DID地区とは、人口集中地区のこと

原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の域内で互いに隣接し、それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有するこの地域を「人口集中地区」としている。

		S60	H2	H7	H12	H17	H22	H27
人口集中 地区 (DID)	人口	7,524	12,603	21,627	22,984	23,860	25,279	27,800
	面積 (ha)	130	210	360	363	366	393	421
	人口密度	57.9	60.0	60.1	63.3	65.2	64.3	66.0
	面積伸び率	—	1.6	2.8	2.8	2.8	3.0	3.2



S60

H12

H27

出典：平成 27 年度国勢調査

図 2-15 南風原町における DID の推移

## 2-2-4 南風原町の現況からの課題

前述において整理した町の人口からみえる課題について以下に整理する。

表 2-2 現況からみえる課題

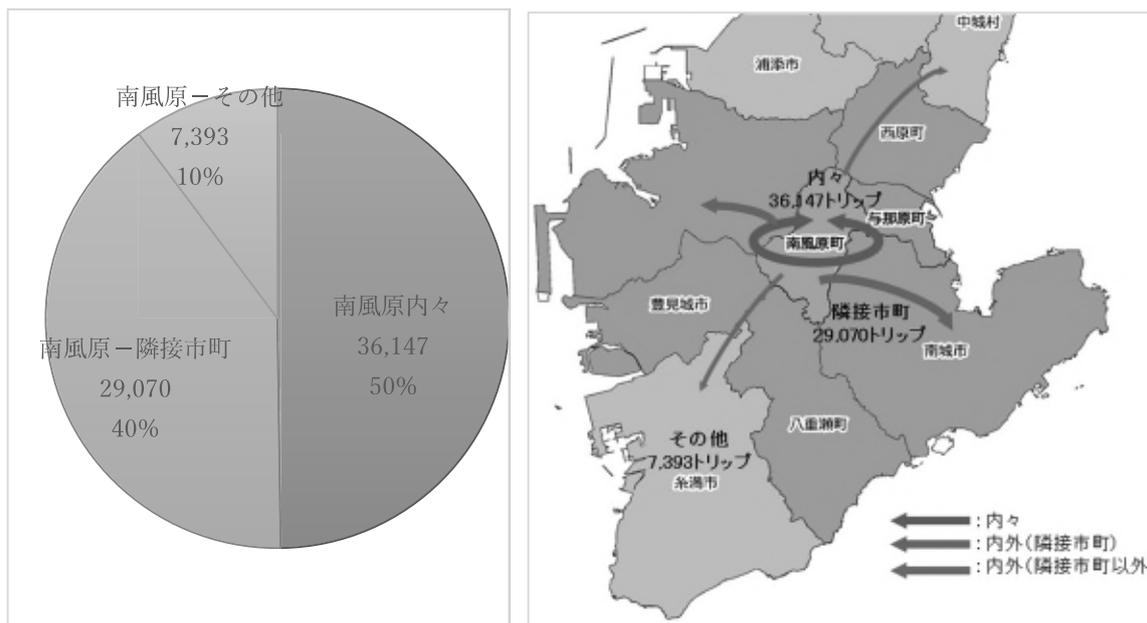
項目	現況	課題
人口の推移	<ul style="list-style-type: none"> <li>今後も町内人口の増加が予想されているものの、高齢者人口（65歳以上）も増加し、高齢化が着実に進行している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>今後は、人口増加及び高齢化を考慮した検討が必要。</li> </ul>
地域別人口	<ul style="list-style-type: none"> <li>区画整理事業により津嘉山地区では大きく人口が増加しているものの、一部の地域（山川、神里）では人口が減少、また、高齢化率（65歳以上）が30%以上の地域（大名、新川、山川、神里）もみられる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口増加、高齢化等の地域毎の特徴を考慮した検討が必要。</li> </ul>
人口集中地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口増加に伴い、宮城、大名、山川及び神里以外の地域においては、人口密度40人/ha以上の地域が広く分布し、町内の人口集中地区の人口密度は、平成27年度では66.0人/ha（40人/ha以上）となっている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口が集中する地区への効率的な交通施策の検討が必要。</li> </ul>

## 2-3 南風原町における交通の現状

### 2-3-1 移動特性

#### (1) 町民の移動特性

- 本町民の本町に関連した移動は約 72,000 トリップ/日となり、約 50%が町内々、約 40%が隣接市町内外を占めている



本町民の南風原町に関するトリップ：72,600 トリップ

図 2-16 町民の移動

出典：第3回中南部都市圏パーソントリップ調査 (H18)

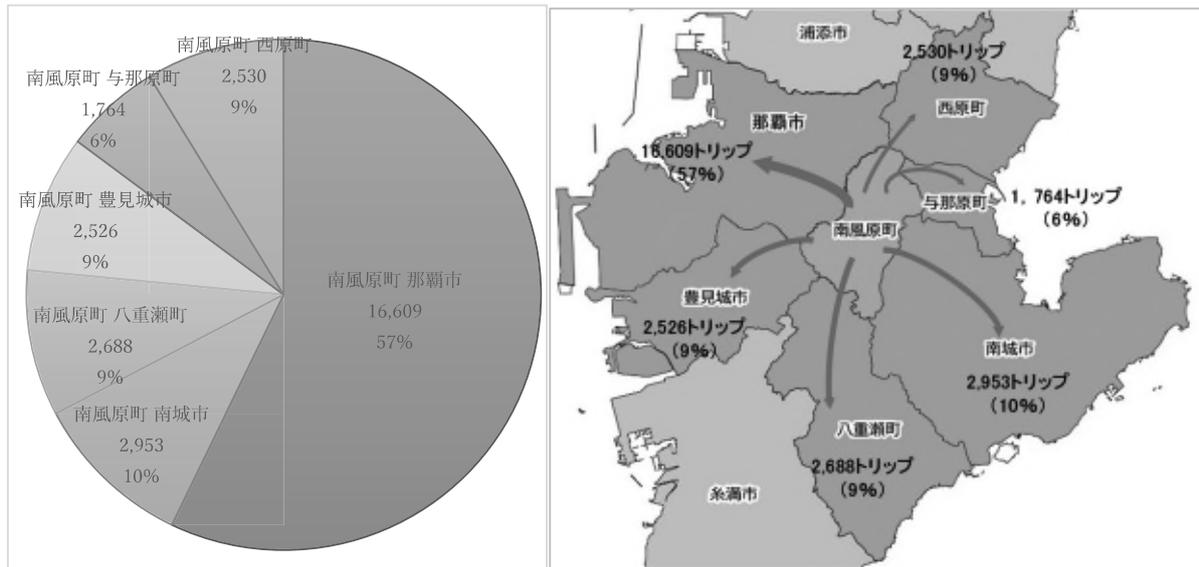
\* パーソントリップ調査とは、人の移動に着目し、「どのような人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段で」移動しているかを把握する目的として実施している。

\* トリップとは、ひとがある目的をもってある地点からある地点まで移動することである。

\* 1回の移動で、複数の交通手段を用いた場合でも1トリップである。

## (2) 隣接市町への移動特性

- 隣接市町への移動では、那覇市が全体の57%（約16,000トリップ）と多く、次いで南城市10%、八重瀬町、豊見城市及び西原町が9%の順に多い傾向であるが、与那原町においては6%と最も少ない



隣接市町：29,070 トリップ

図 2-17 隣接市町への移動

出典：第3回中南部都市圏パーソントリップ調査 (H18)

### (3) 通勤・通学における隣接市町への移動特性

- 通勤・通学における隣接市町への移動をみると、通勤及び通学共に那覇市が最も多く50%以上を占める
- 那覇市以外では、通勤は8%前後で糸満市、豊見城市、南城市等に分散し、通学では那覇市54%、次いで与那原が16%と高い

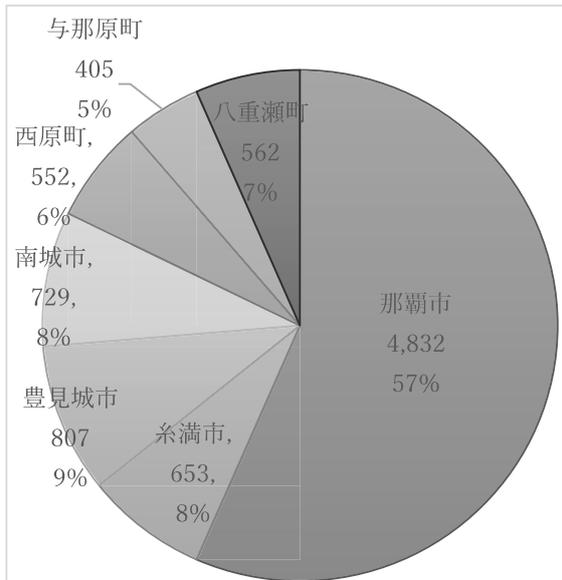


図 2-18 通勤先

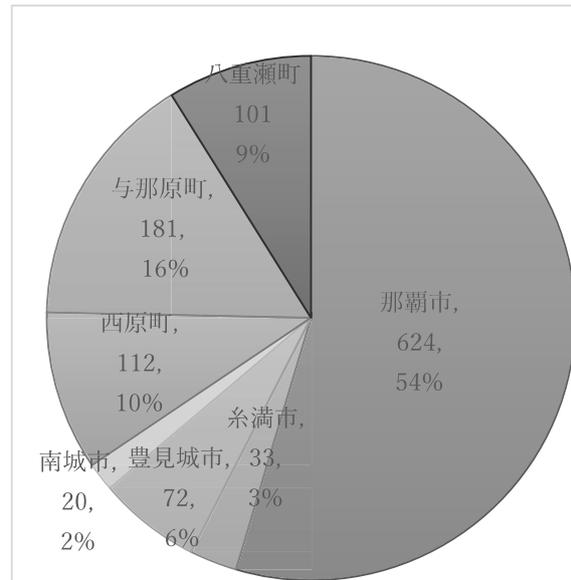


図 2-19 通学先

出典：第3回中南部都市圏パーソントリップ調査（H18）

#### (4) 町民の移動目的及び目的別 OD（起点・終点間の交通量）

- 本町民の移動目的は私事 42.7%、通勤 25.4%、業務 17.3%の順に高く、通勤・通学で約 4 割を占め、全体的傾向は中南部都市圏及び周辺市町と同様である
- 目的別 OD では、通勤では町内が約 23%に対して、町外への移動は約 76%（隣接・隣接以外含む）と高い
- 一方、通学では町内が約 72%と高く、町外へは約 27%（隣接・隣接以外含む）と低い

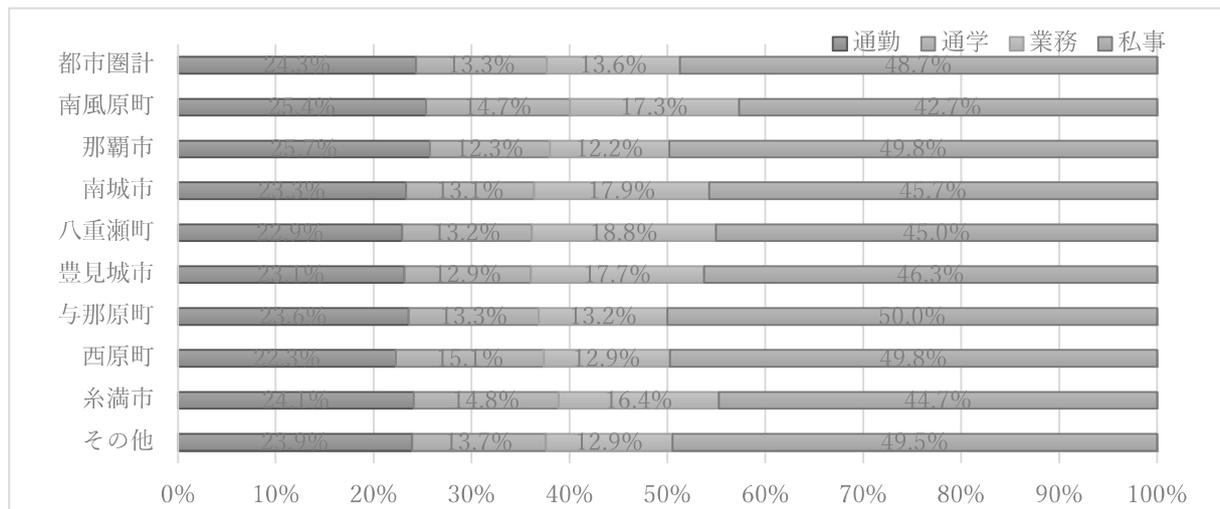


図 2-20 移動目的

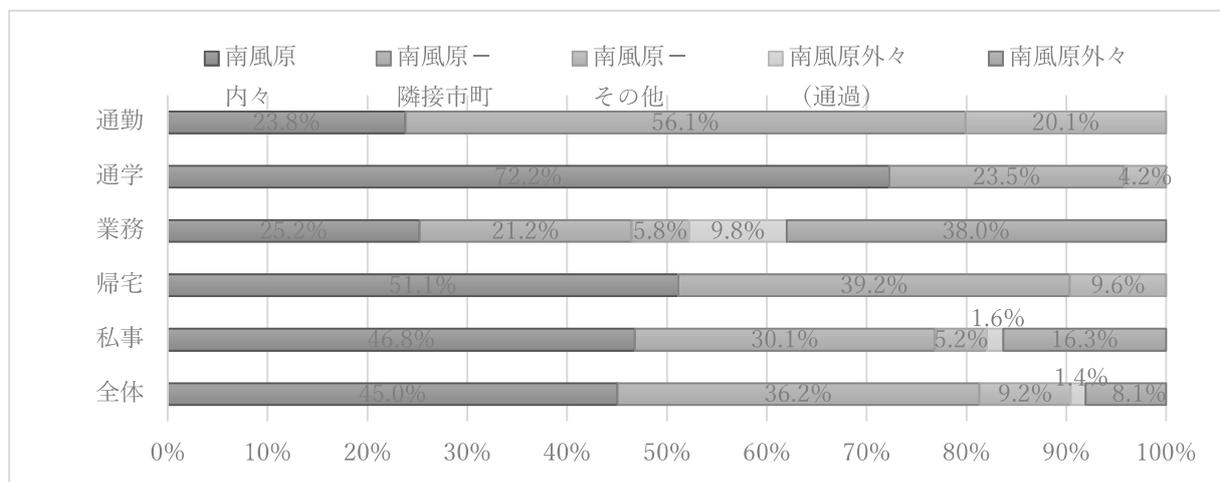


図 2-21 目的別 OD

出典：第 3 回中南部都市圏パーソントリップ調査 (H18)

\* **OD** とは、ある地域からある地域へ移動する交通量のことであり、Origin（出発地）－ Destinaion（目的地）の略語である。

\* **目的別 OD** とは、通勤、通学、業務等を目的とした移動のことである。

・業務とは仕事に関連した移動のことである。 ・私事とは買い物、通院、私的な目的とした移動のことである。 ・帰宅とは目的を済ませた後の自宅への移動である。

### (5) OD 別分担率

- 本町内々における移動分担率は自動車約 58%、徒歩約 37%、路線バスによる移動は約 0.8%
- 隣接市町への移動分担率は自動車約 78%、路線バスによる移動は 7.7%
- 町民全体の移動の約 71%が自動車に偏っており、公共交通の利用が約 3%に留まっている

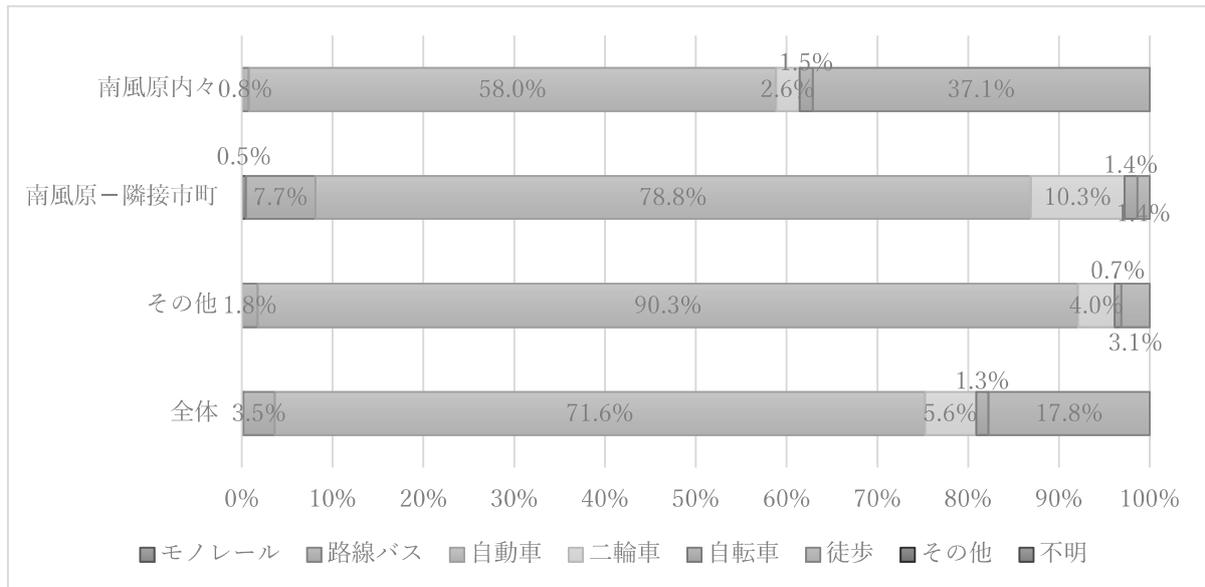


図 2-22 南風原町 OD 別分担率

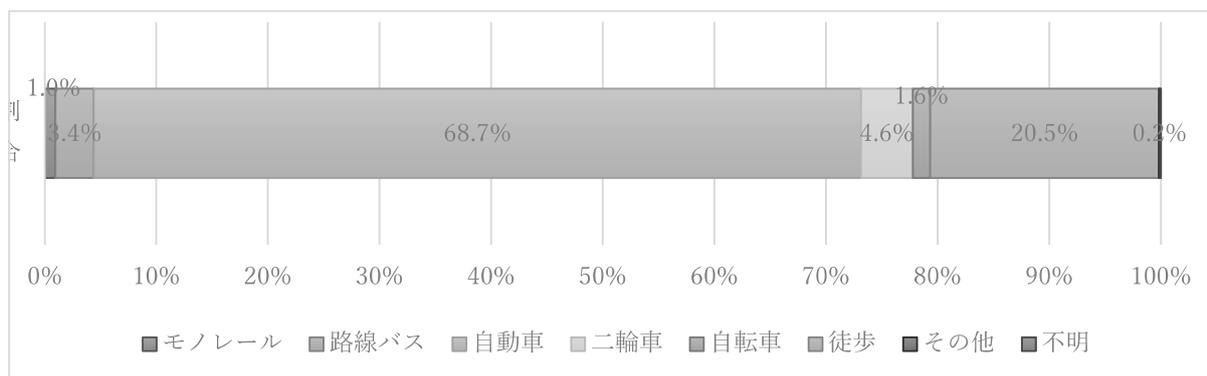


図 2-23 中南部都市圏分担率

出典：第 3 回中南部都市圏パーソントリップ調査 (H18)

## (6) 目的別分担率

- 通勤時における分担率は、自動車が最も多く約76%、二輪車が約13.6%となり、路線バスでは約4%
- 通学時における分担率は、徒歩が最も多く約54%、自動車が約34%、路線バスでは約6%
- その他の移動目的では約70%以上が自動車で移動し、路線バス利用は4%以下で、圧倒的に自動車での移動が主である

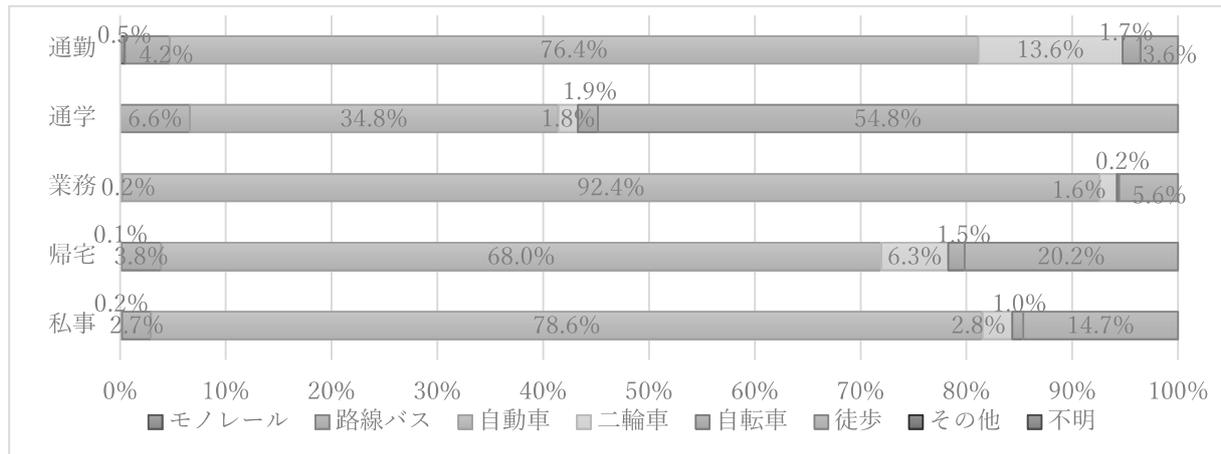


図 2-24 目的別の分担率

### OD 目的別分担率

- 本町内々移動の目的別分担率では、通学の徒歩が約74%となっているものの、通学以外の目的では自動車が50%以上を占め自動車移動が多い状況
- 隣接市町への移動の目的別分担率では、各目的において50%以上が自動車による移動と自動車移動が多いものの、通学では路線バス利用が約24%

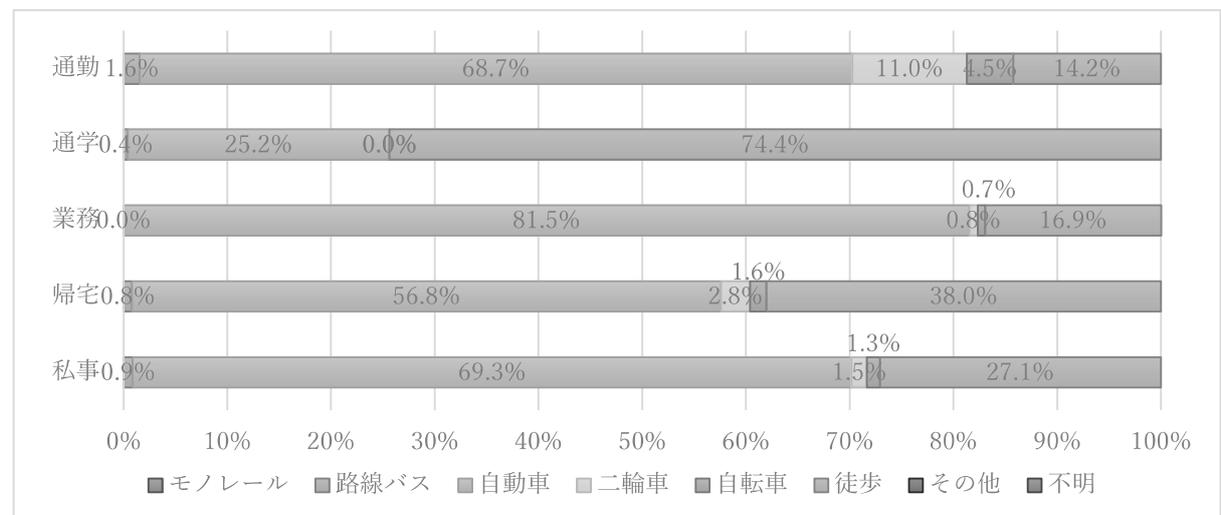


図 2-25 南風原町内々移動の目的別分担率

出典：第3回中南部都市圏パーソントリップ調査 (H18)

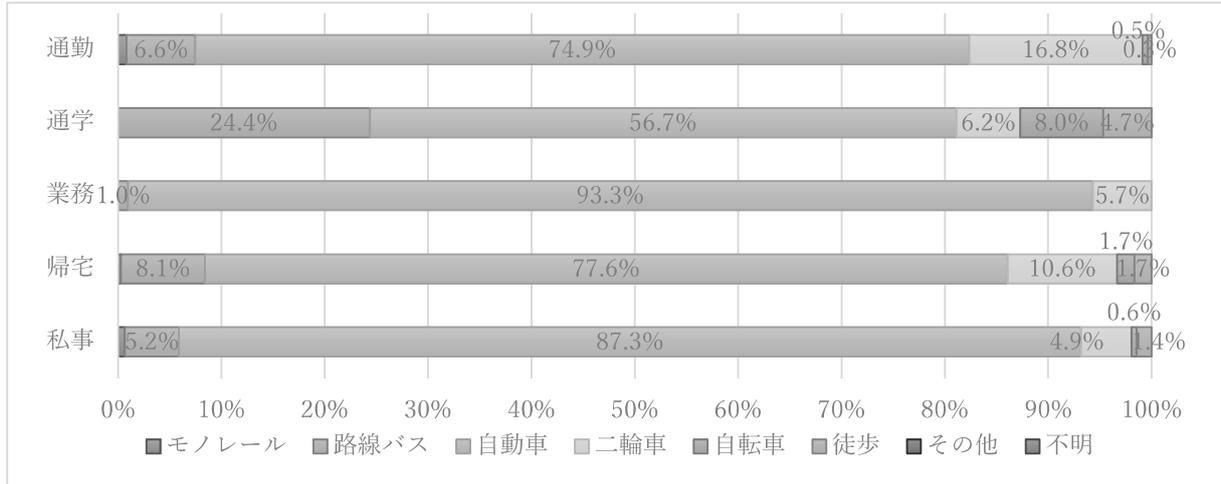


図 2-26 南風原町-隣接市町移動の目的別分担率

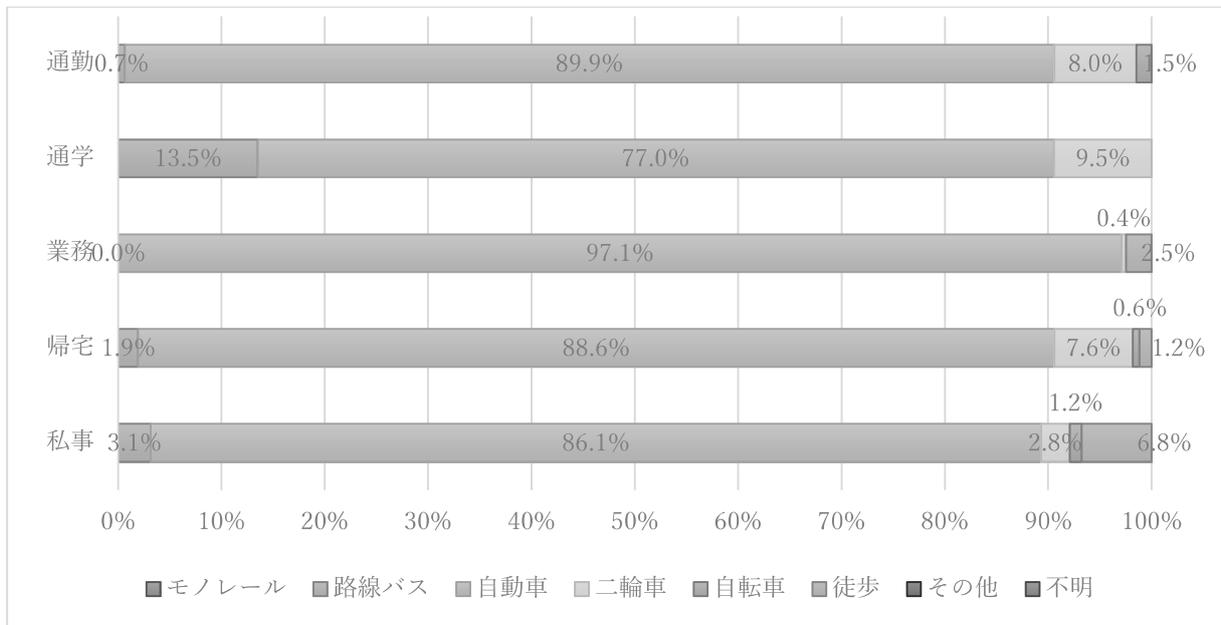


図 2-27 南風原町-その他市町村移動の目的別分担率

出典：第3回中南部都市圏パーソントリップ調査（H18）

## (7) 年齢別分担率

- 本町内々の移動で20歳以上では自動車による移動が高い値を占めているが、20歳未満及び60歳以上の徒歩割合が高く、隣接市町への移動では10代のバス利用が約30%を占めている

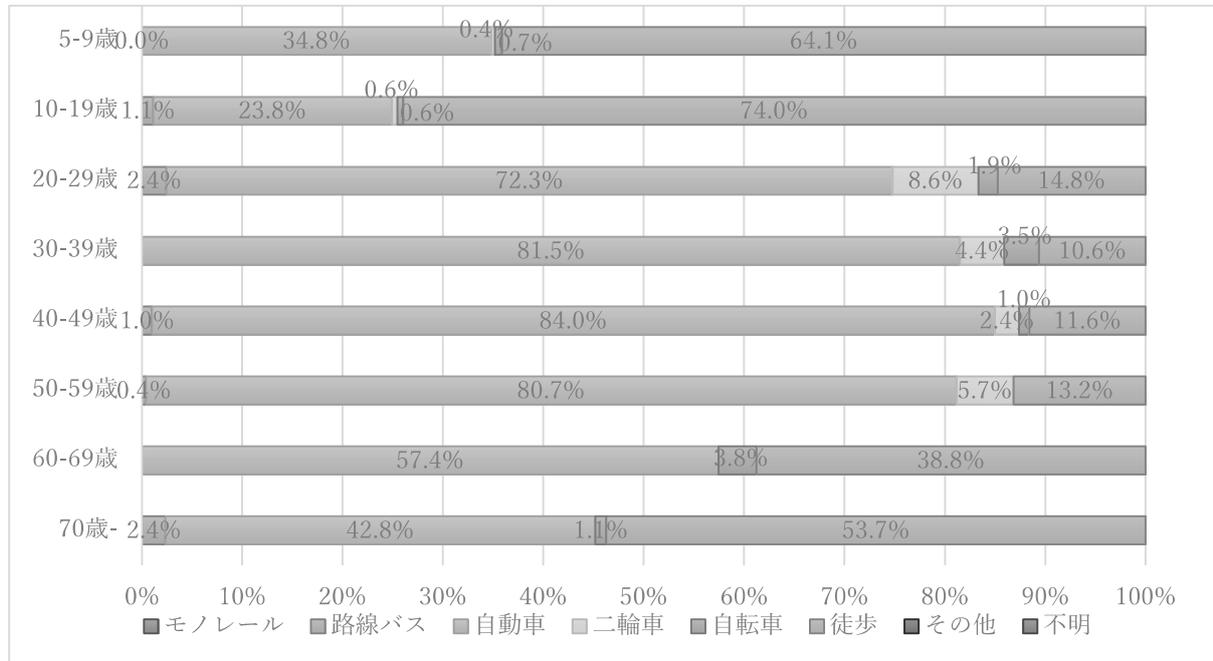


図 2-28 南風原町内々

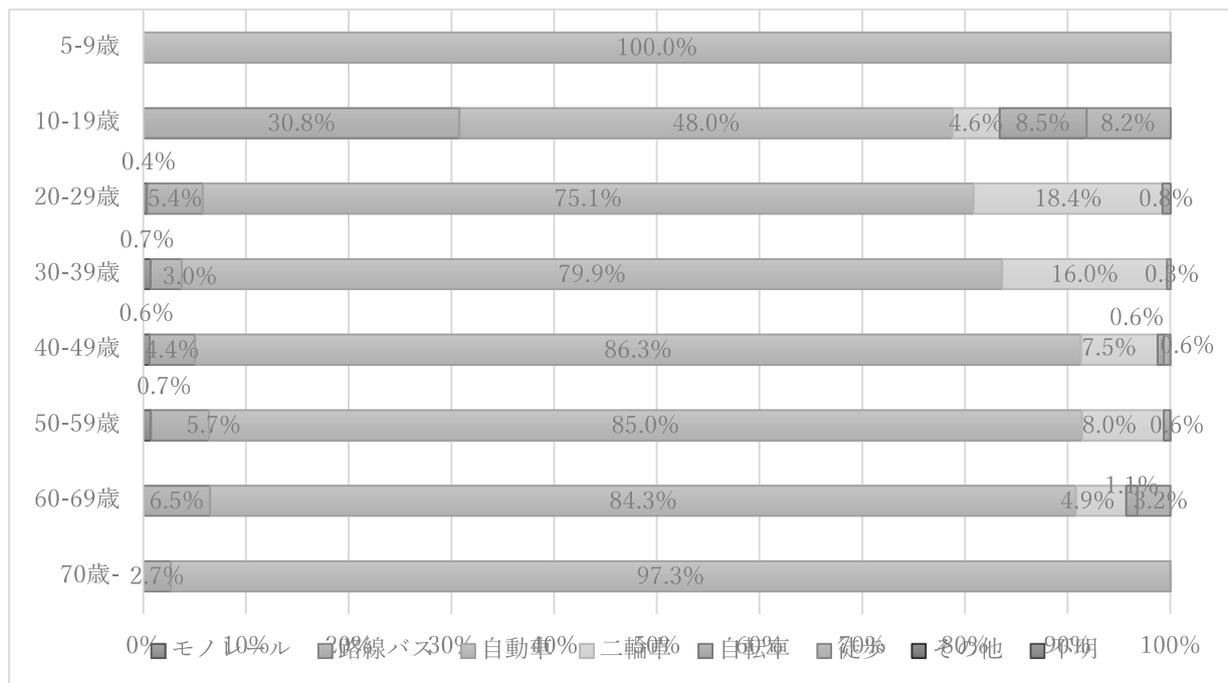


図 2-29 南風原町-隣接市町

出典：第3回中南部都市圏パーソントリップ調査 (H18)

## (8) 隣接市町の移動特性

### 1) 隣接市町から町内への流入

- 本町への流入は全体で約 86,000 トリップあり、那覇市が約 40% (約 12,000 トリップ) と最も多い
- 隣接市町からの流入による交通環境悪化 (渋滞、通過交通等) に対する交通施策の検討が必要

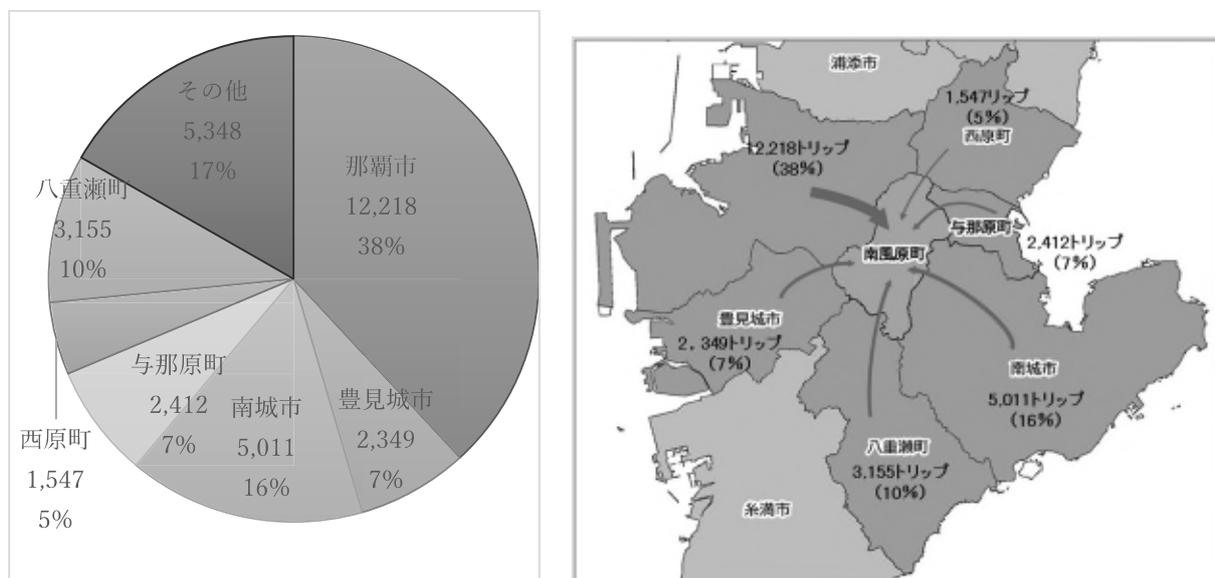


図 2-30 隣接市町からの移動

出典：第3回中南部都市圏パーソントリップ調査 (H18)

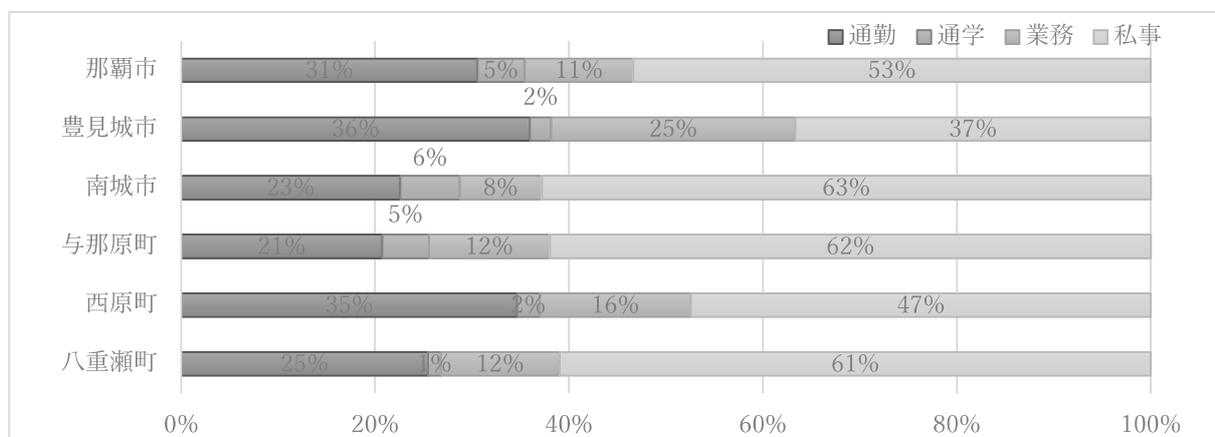


図 2-31 隣接市町からの移動目的

出典：第3回中南部都市圏パーソントリップ調査 (H18)

## 2) 隣接市町から通過

- 本町から隣接市町への移動では、那覇市への移動が多く、特に豊見城から那覇市、那覇市から南部地域への移動が顕著

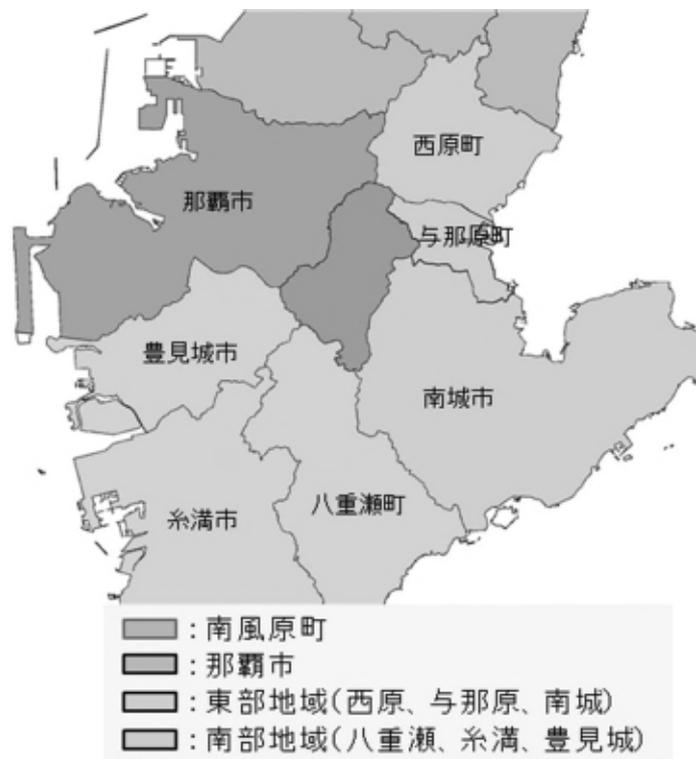


図 2-32 隣接市町からの移動

出典：第3回中南部都市圏パーソントリップ調査 (H18)

### 3) 隣接市町から町の通過（東部地域）

- 隣接する東部地域（西原町、与那原町、南城市）から那覇市方面への移動は約 15,000 トリップ、南部方面への移動は約 5,400 トリップ
- 地域別の移動では、那覇市方面への移動が多く、国道 329 号、国道 507 号等を利用した通過交通が想定される

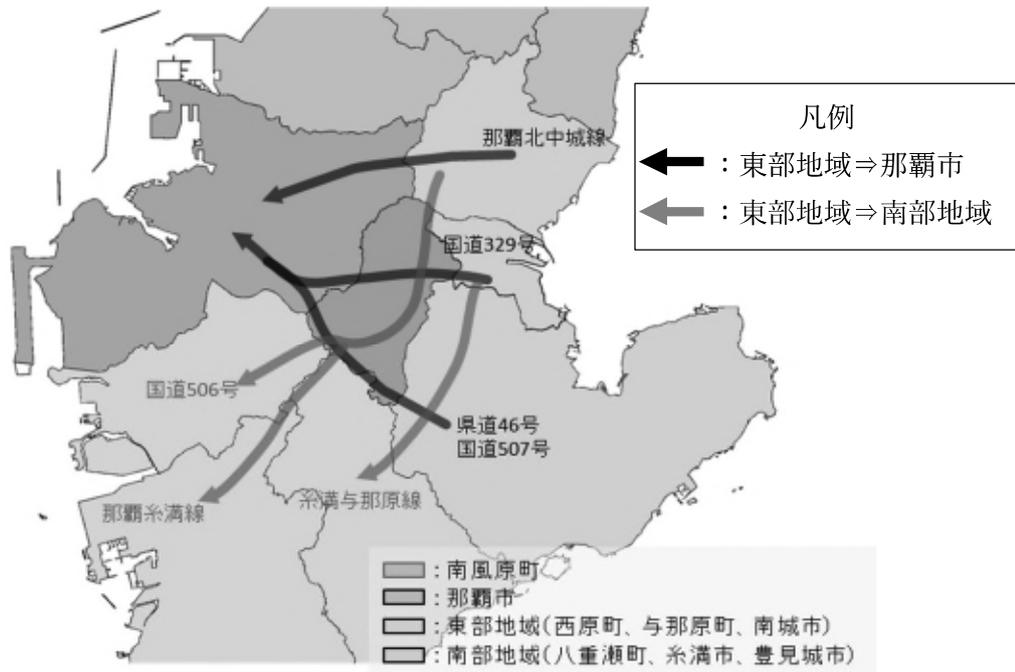


図 2-33 東部地域発の通過交通

表 2-3 地域別トリップ

発地	着地	通勤	通学	業務	私事	計
西原町	那覇市	3,004	544	465	2,225	6,238
	南部地域	326	18	76	96	516
与那原町	那覇市	1,204	175	385	852	2,616
	南部地域	391	79	0	185	655
南城市	那覇市	3,064	622	542	1,642	5,870
	南部地域	1,829	693	233	1,514	4,269
東部地域	那覇市	7,272	1,341	1,392	4,719	14,724
	南部地域	2,546	790	309	1,795	5,440

#### 4) 隣接市町から町の通過（南部地域）

- 南部地域（八重瀬町、豊見城市）から、東部地域への移動は約 4,800 トリップ
- 南部地域から那覇市方面への移動は約 31,000 トリップ
- 八重瀬町から那覇市方面への移動は約 4,000 トリップで、国道 507 号を通過してのアクセスが想定される

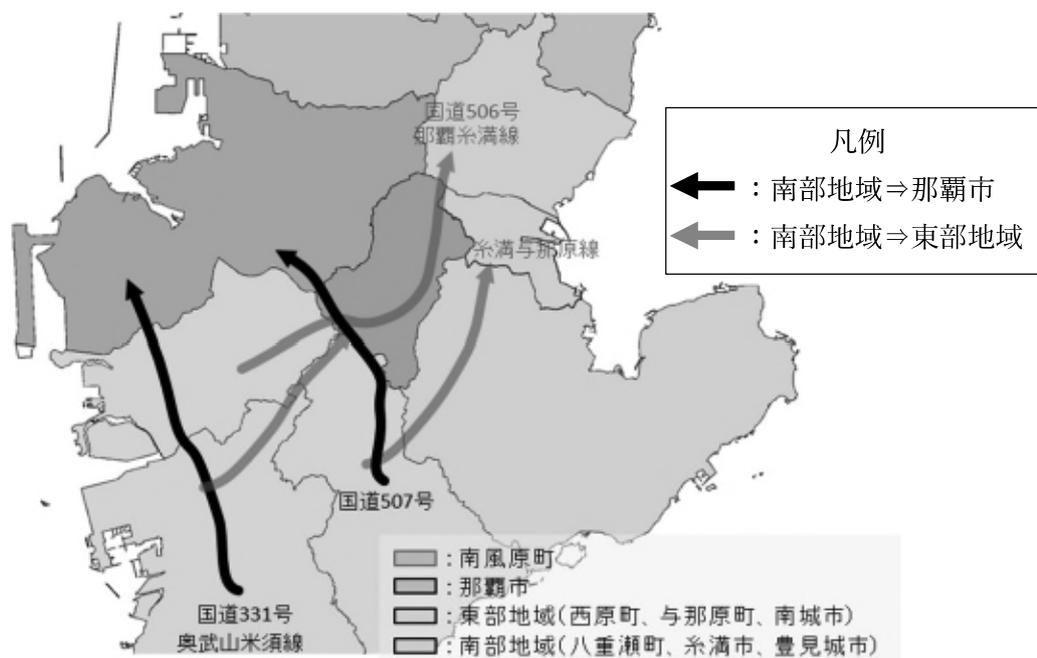


図 2-34 南部地域発の通過交通

表 2-4 地域別トリップ

発地	着地	通勤	通学	業務	私事	計
八重瀬町	那覇市	2,257	498	396	945	4,096
	東部地域	951	184	149	852	2,136
糸満市	那覇市	4,884	761	668	2,268	8,581
	東部地域	401	308	143	221	1,073
豊見城市	那覇市	8,981	1,668	1,226	6,386	18,261
	東部地域	807	327	223	302	1,659
南部地域	那覇市	16,122	2,927	2,290	9,599	30,938
	東部地域	2,159	819	515	1,375	4,868

### 5) 隣接市町から町の通過（那覇地域）

- 那覇市から東部地域への移動は約 11,000 トリップ、通勤が最も多く約 4,600 トリップである
- 那覇市から南部地域への移動は約 18,000 トリップ、私事が最も多く約 8,000 トリップである
- 本町を通過する隣接市町の交通は、国道 329 号及び国道 507 号の幹線道路に集中することが予想され、当該路線において発生する渋滞要因のひとつと考えられる

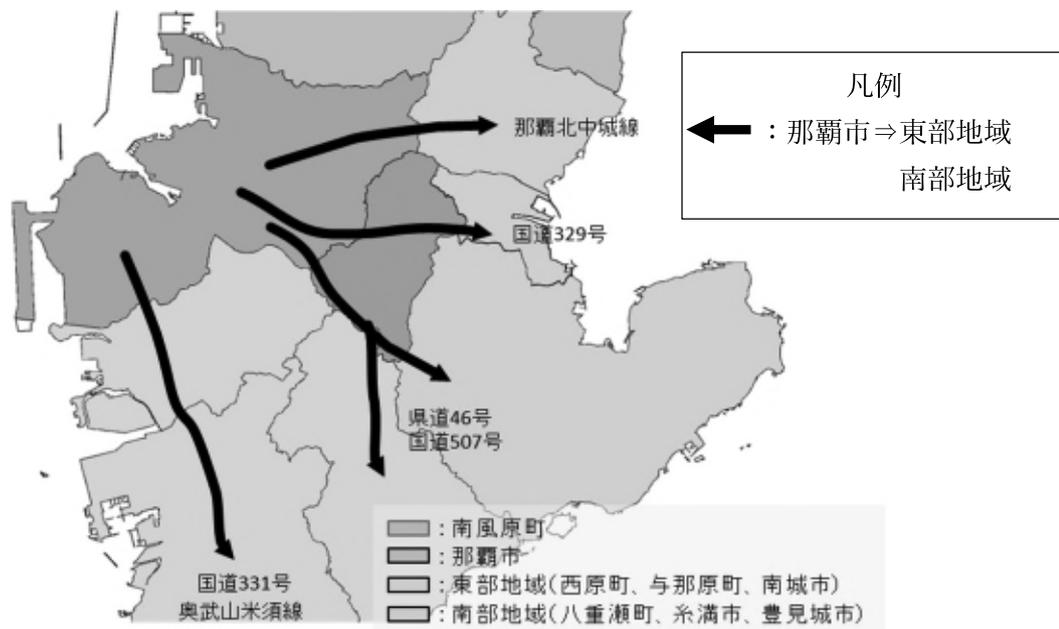


図 2-35 那覇市発の通過交通

表 2-5 地域別トリップ

発地	着地	通勤	通学	業務	私事	計
那覇市	西原町	3,010	1,610	605	2,433	7,658
	与那原町	621	248	141	453	1,463
	南城市	989	0	362	753	2,104
	東部地域	4,620	1,858	1,108	3,639	11,225
	八重瀬町	544	142	422	411	1,519
	糸満市	2,882	221	628	1,615	5,346
	豊見城市	4,052	728	1,199	5,996	11,975
	南部地域	7,478	1,091	2,249	8,022	18,840

## 2-3-2 交通の現状

### (1) 自動車保有台数

- S54年～R1年間の沖縄県の自動車保有台数は約4倍、運転免許保有者数は約2.7倍増加している一方で、運転免許返納者数もH24頃から急速に増加している。
- S54年～R1年間の南風原町の自動車保有台数は約5.6倍増加しており、県よりも高い伸びとなっている
- 今後、自動車利用の増加に伴う交通渋滞や交通事故等の増加への対応が必要

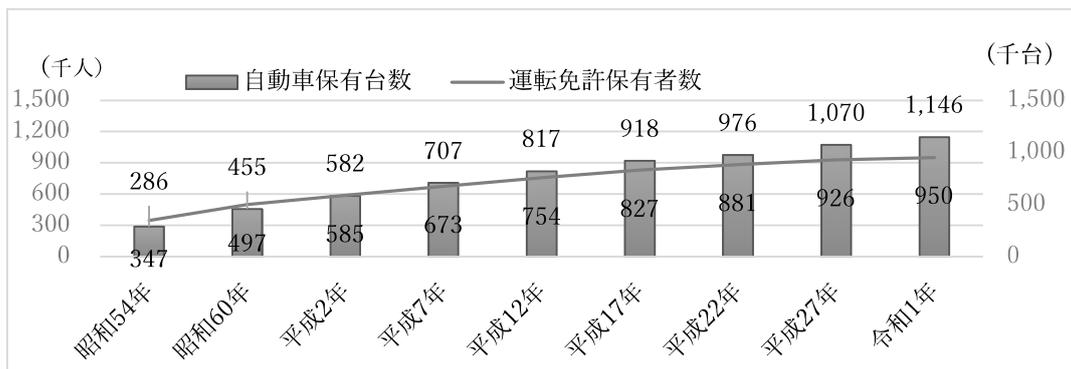


図 2-36 沖縄県自動車保有台数及び運転免許保有者数

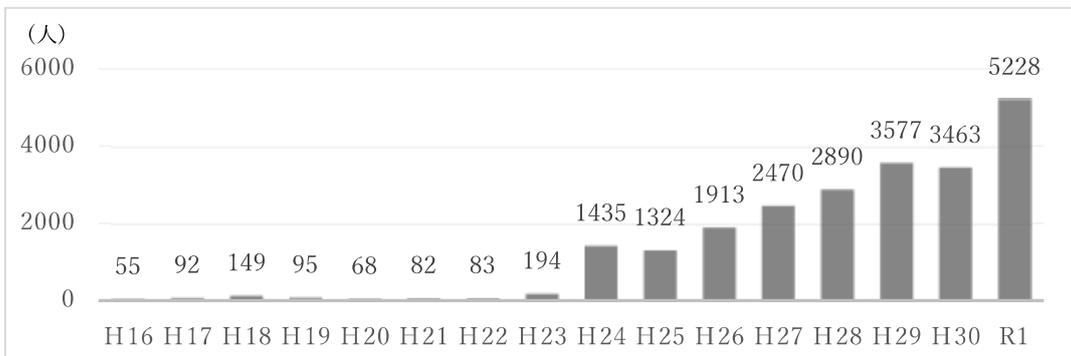


図 2-37 沖縄県運転免許返納者数

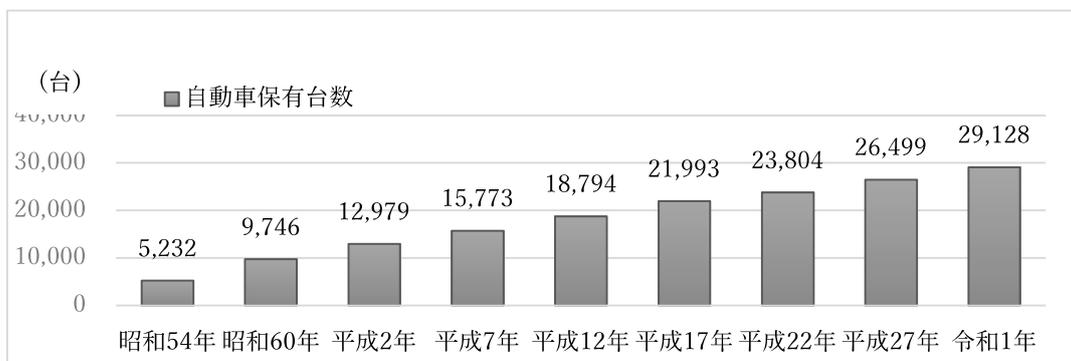


図 2-38 南風原町自動車保有台数

出典：令和元年度交通白書（沖縄県警）、運転免許統計

## (2) 交通事故件数

- 本町内における交通事故は、平成22年をピークに減少傾向を示し、県及び中南部も同様な傾向
- 一方、60歳以上の交通事故の割合は、年々増加傾向でS54の1.3%からR1年には26.9%と急激に増加している
- 今後、高齢化社会の進展により、さらに高齢者が関連する交通事故の増加が懸念されることから、高齢者が関わる交通事故防止に向けた取組の検討が必要

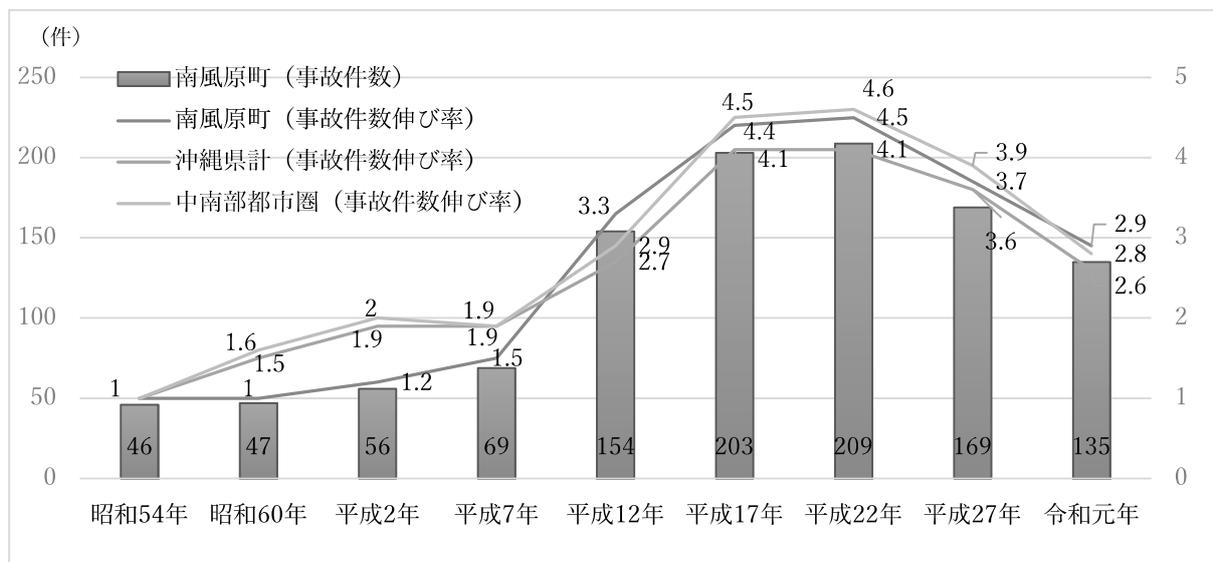


図 2-39 南風原町における事故件数及び伸び率

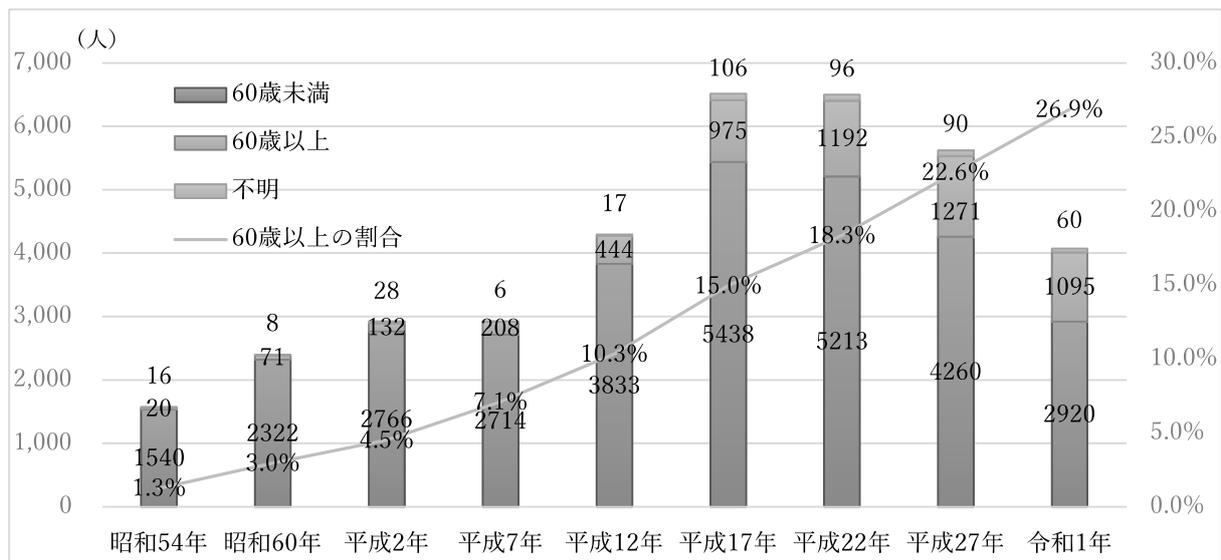
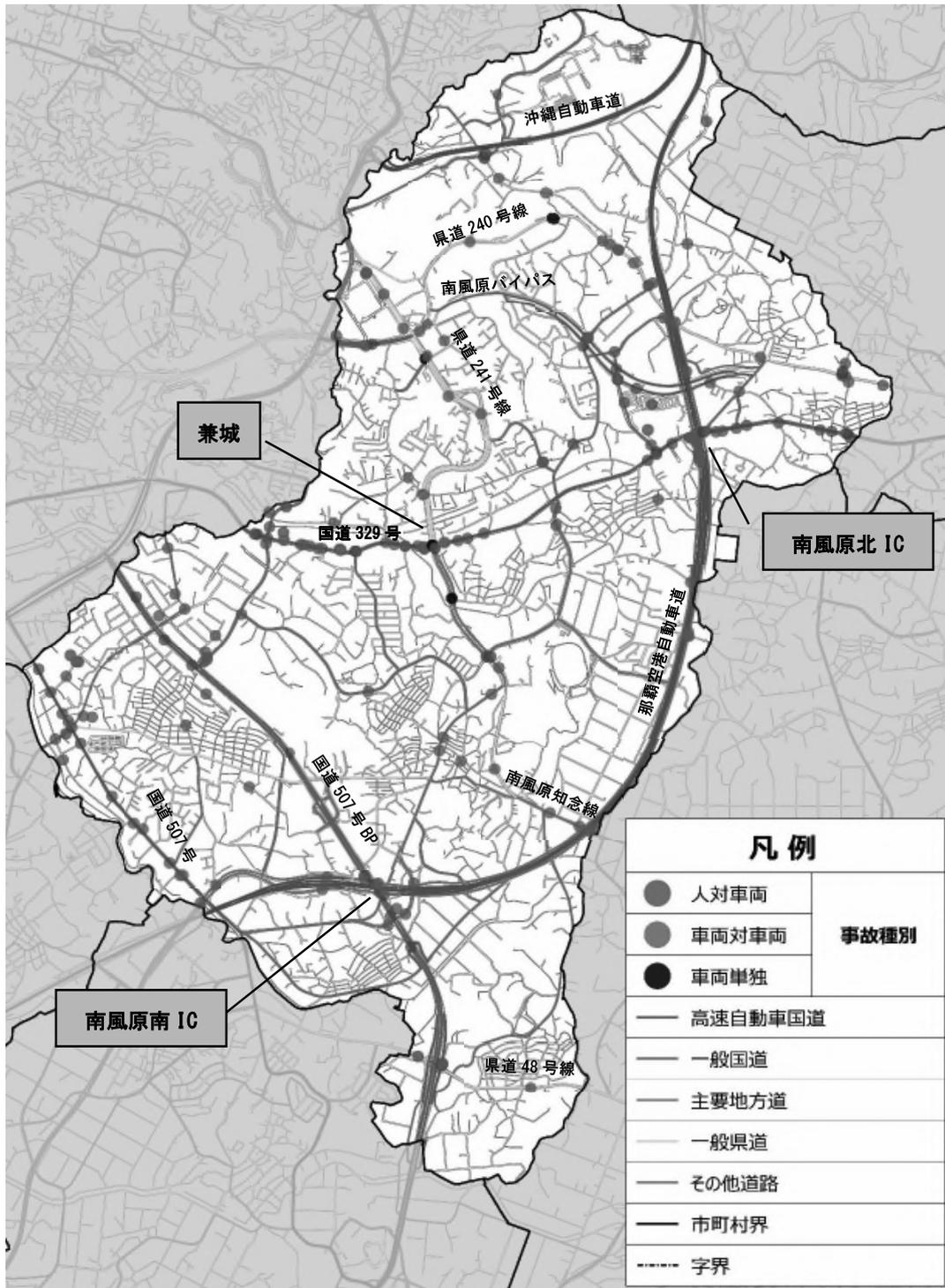


図 2-40 県内における年齢別事故件数

出典：令和元年度交通白書（沖縄県警）

### (3) 町内交通事故発生状況

- 本町内においての交通事故発生状況では、幹線道路での事故が多い傾向
- しかし、地域内道路での事故発生も伺える



出典：警察庁 HP (2019, 2020)

図 2-41 町内交通事故発生箇所

#### (4) 路線別交通状況

- 本町内を通過する国道の12時間交通量は約15,000台～約40,000台と多い
- 通勤・通学時の朝（7時～8時）のピーク交通量を見ると、那覇向け交通が集中し、幹線道路等での渋滞が発生

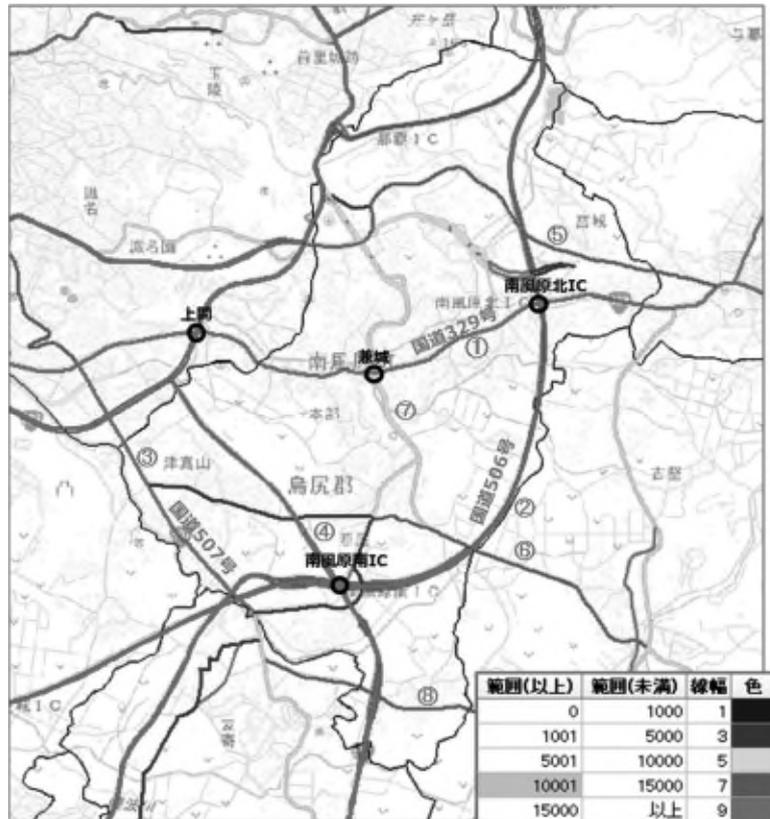


図 2-42 路線別交通量図

表 2-6 断面交通量

		上り	下り	合計
①	国道 329 号	10,677 (与那原向)	<b>13,716</b> (那覇向)	24,393
②	国道 506 号	<b>19,878</b> (八重瀬向)	20,305 (那覇向)	40,183
③	国道 507 号	7,614 (八重瀬向)	<b>7,638</b> (那覇向)	15,252
④	国道 507 号 BP	8,666 (八重瀬向)	<b>7,822</b> (那覇向)	16,488
⑤	南風原与那原線	<b>5,386</b> (那覇向)	6,836 (与那原向)	12,222
⑥	南風原知念線	<b>5,556</b> (那覇向)	5,362 (知念向)	10,918
⑦	那覇糸満線	<b>4,191</b> (那覇向)	4,915 (糸満向)	9,106
⑧	県道 48 号線	<b>6,460</b> (那覇向)	6,205 (玉城向)	12,665

出典：平成 27 年度道路交通センサス

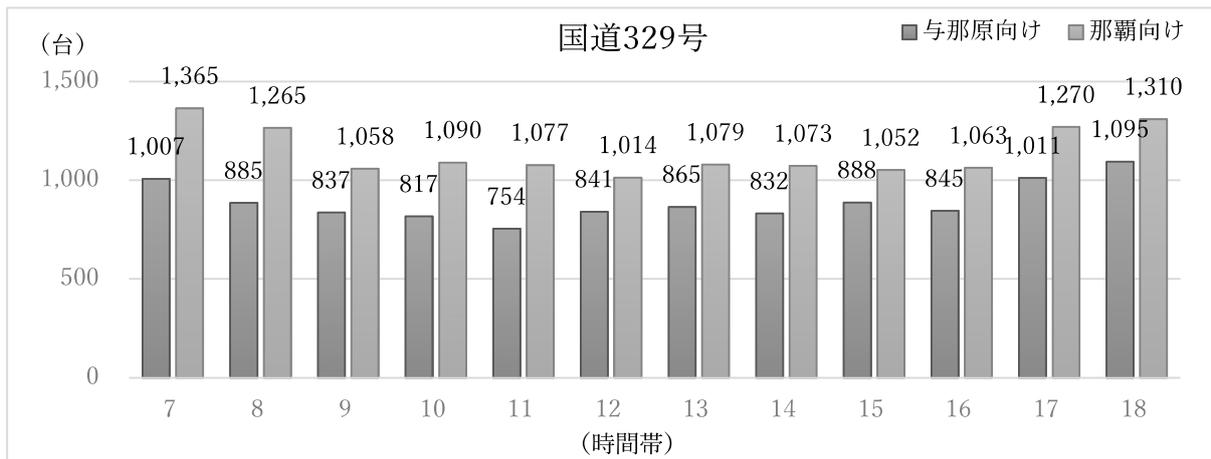


図 2-43 国道 329 号時間帯別断面交通量

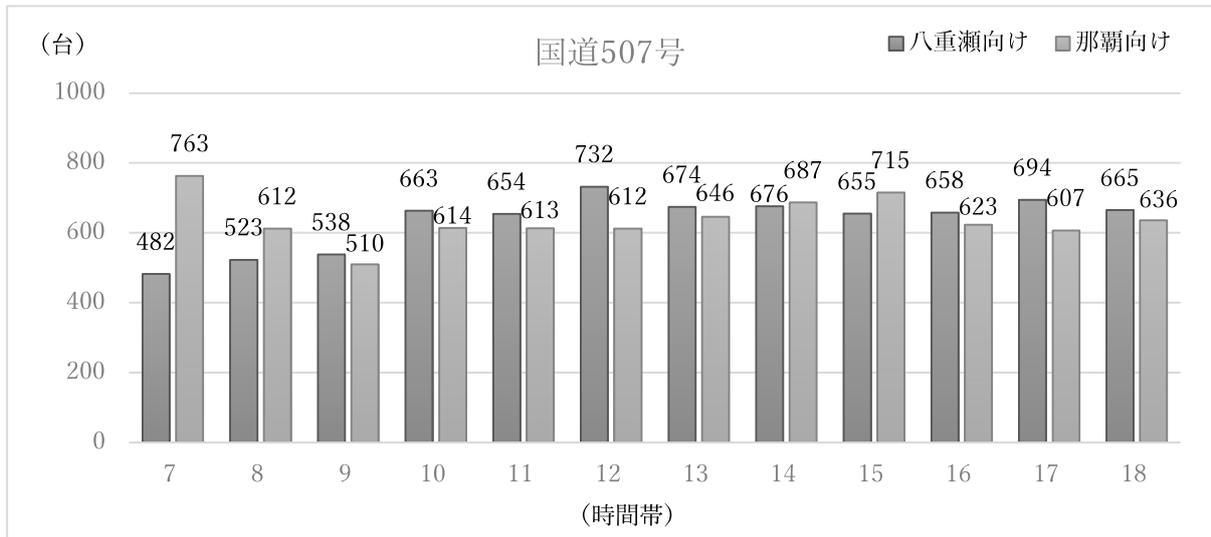
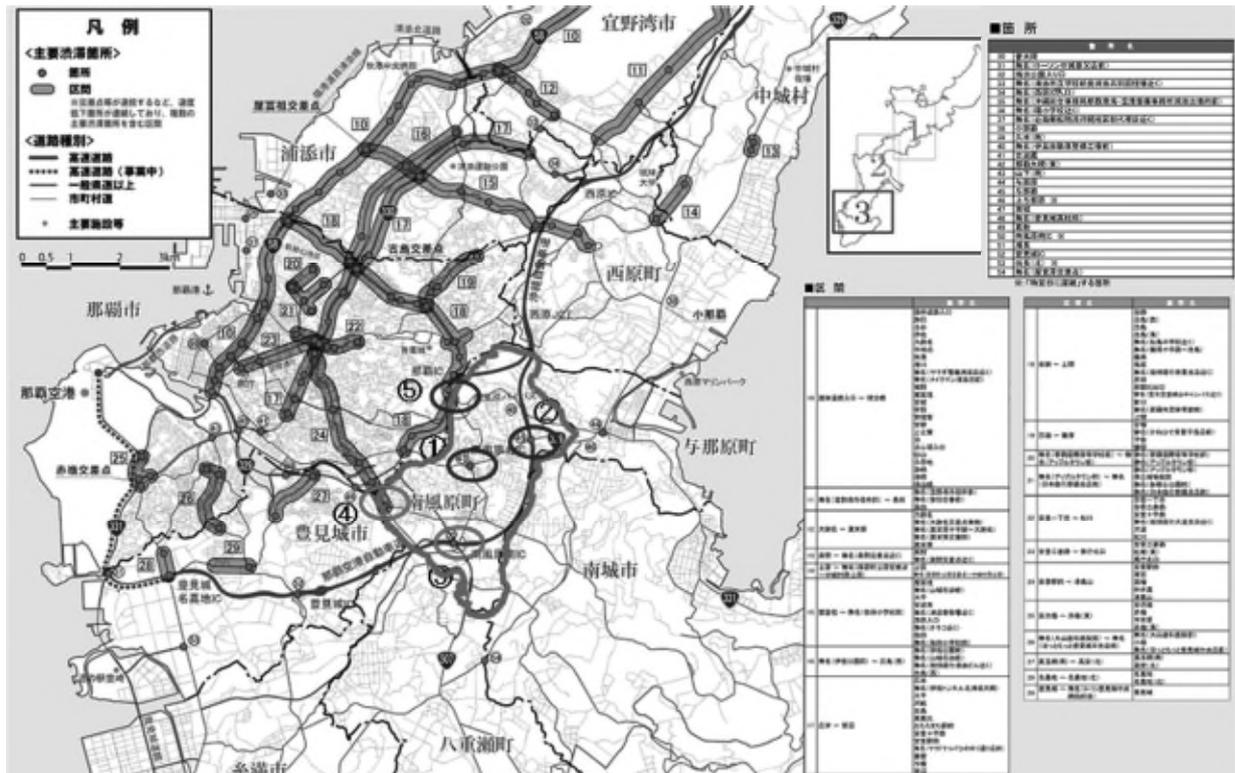


図 2-44 国道 507 号時間帯別断面交通量

出典：平成 27 年度道路交通センサス

## (5) 渋滞交差点

- 本町内の主要渋滞交差点は一部を残し対策済みとなっている。（対策箇所は次年度以降解除検討）
- 幹線道路の渋滞により生活道路への通り抜け交通の増加が懸念
- 本町内の幹線道路の円滑性向上を図るため、主要渋滞交差点の対策推進に向けた関係機関との調整が必要



出典：平成 27 年度道路交通センサス

図 2-45 主要渋滞交差点

## (6) 混雑時平均旅行速度

- 本内の混雑時平均旅行速度は、23.9km/h
- 混雑時平均旅行速度をみると、渋滞交差点に位置付けられている箇所付近において概ね 20km/h 以下と低い
- 混雑時平均旅行速度の低下により、利用者の損失時間の増大等が懸念される

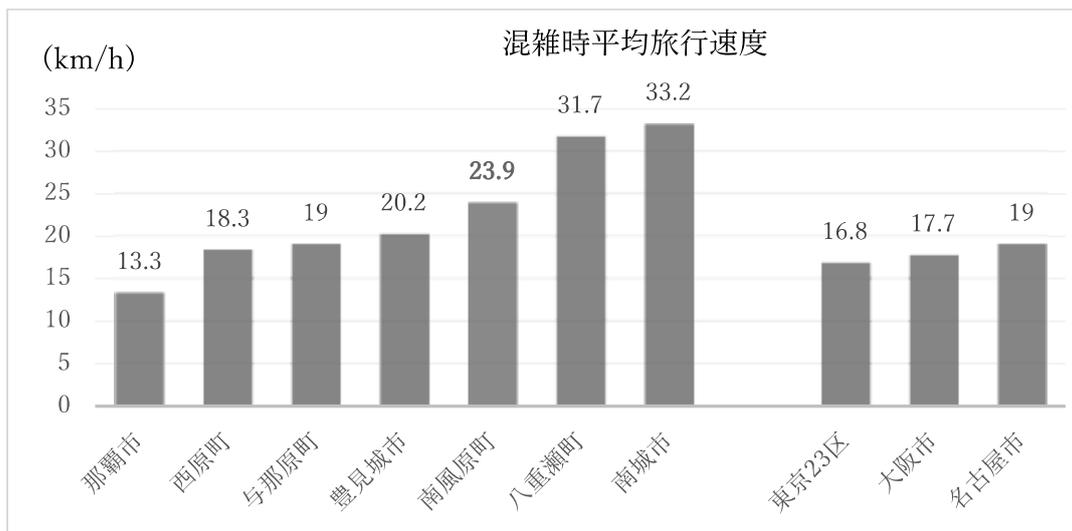


図 2-46 混雑時平均旅行速度



(上り方向)

(下り方向)

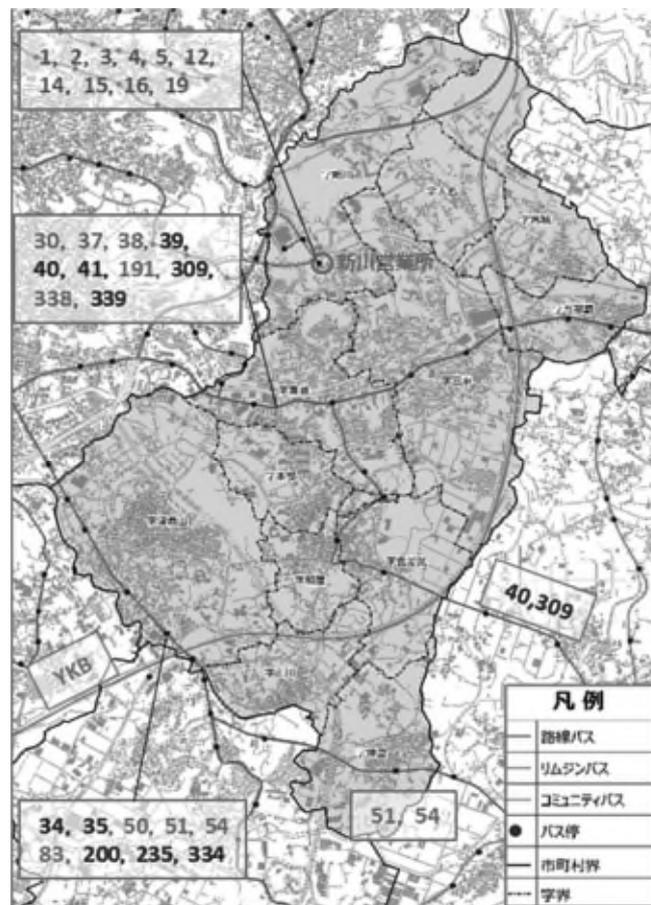
図 2-47 路線別混雑時平均旅行速度

出典：平成 27 年度道路交通センサス

## 2-3-3 公共交通の現状

### (1) バスの運行状況

- 本町内における路線バスの運行状況は、国道 329 号及び国道 507 号の幹線道路に集中
- 本町を通過する路線バスの運行ルートのがほとんどが横断（東西）方向であり、縦断（南北）方向が少なく不便
- 本町内移動を考慮したバスネットワークの検討が必要



路線面	系統番号	那覇向け	逆向け
国道329号	30, 37, 38, 191, 338(東陽バス) 39, 40, 41, 309, 339(沖縄バス)	118	105
国道506号 (那覇空港自動車道)	やんばる急行バス(YKB)	1	0
国道507号	34, 35, 200, 235, 334(沖縄バス) 50, 51, 54, 83, (琉球バス)	96	99
県道48号線	51, 54(琉球バス)	15	13
南風原知念線 那覇糸満線	40, 309(沖縄バス)	17	17
新川営業所	1, 2, 3, 4, 5, 12, 14, 15, 16, 19 (那覇バス)	204	終点

出典：バスマップ沖縄

図 2-48 路線バス運行状況

のりものNAVI okinawa

## (2) バスの利用状況

- 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

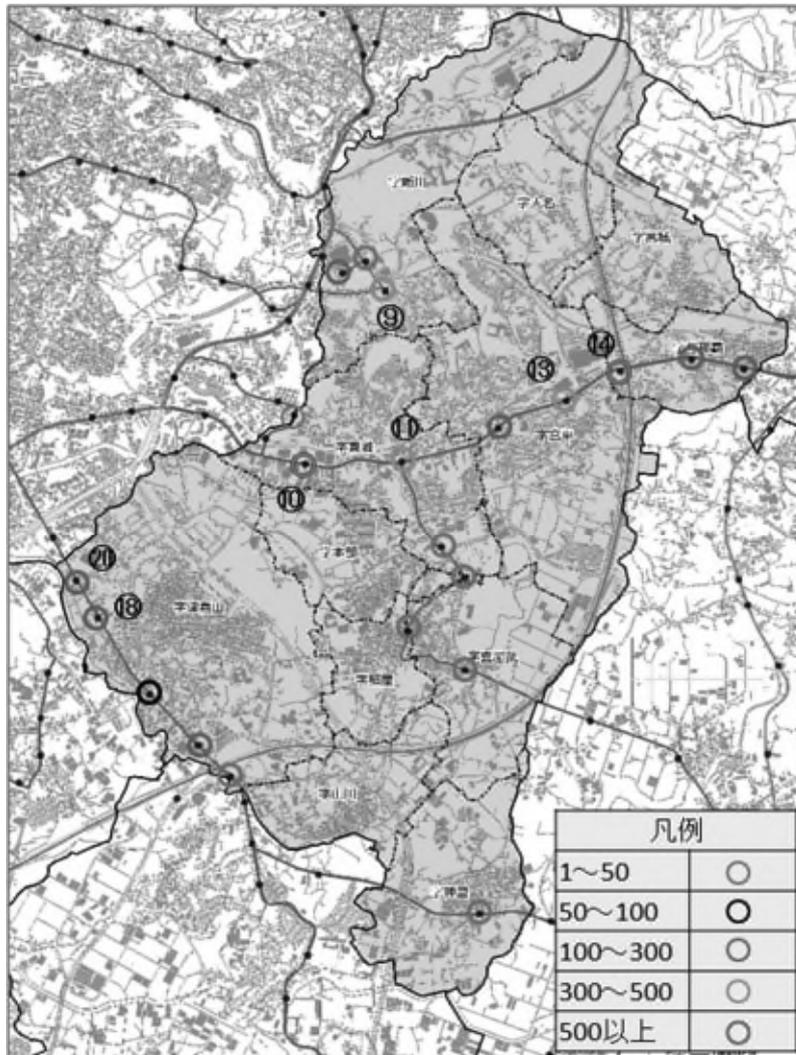


図 2-49 バス停別利用状況

出典：沖縄県 H25 バス利用実態調査結果

表 2-7 バス停別利用者数

単位：人/日

バス停名	乗車数	降車数	合計	路線別利用（率）		
				路線	利用者数	利用率
1 神里	14	10	24	県道 48 号線	24	0.6%
2 兼城十字路	22	27	49	県道 82 号線	128	3.4%
3 南風原町役場前	14	10	24			
4 福祉センター入口	11	11	22			
5 照屋	16	17	33			
6 喜屋武	8	7	15	県道 86 号線	15	0.4%
7 県立医療センター	5	113	118	県道 241 号線	463	12.3%
8 県立医療センター東口	6	10	16			
9 新川営業所	17	312	329			
10 印刷団地前	328	262	590	国道 329 号	2,442	65.1%
11 兼城十字路	212	253	465			
12 当間原	119	130	249			
13 宮平	189	184	373			
14 南部保健所前	206	306	512			
15 第一与那覇	50	51	101			
16 与那覇	75	77	152			
17 翔南製糖前	130	99	229	国道 507 号	680	18.1%
18 津嘉山	84	102	186			
19 川下原	38	49	87			
20 徳洲会病院入口	81	61	142			
21 山川	36	0	36			
22 真地団地入口	0	0	0	市道	1	0.03%
23 盲学校前	1	0	1			
計	1662	2091	3,753		3,753	100%

出典：沖縄県 H25 バス利用実態調査結果

### (3) バス利用の不便地域

- バス停圏域（300m）において、町内のDID地区や都市的土地利用（市街地等）の50%以上をカバーしているが、幹線道路から外れた地域では公共交通不便地域となっている

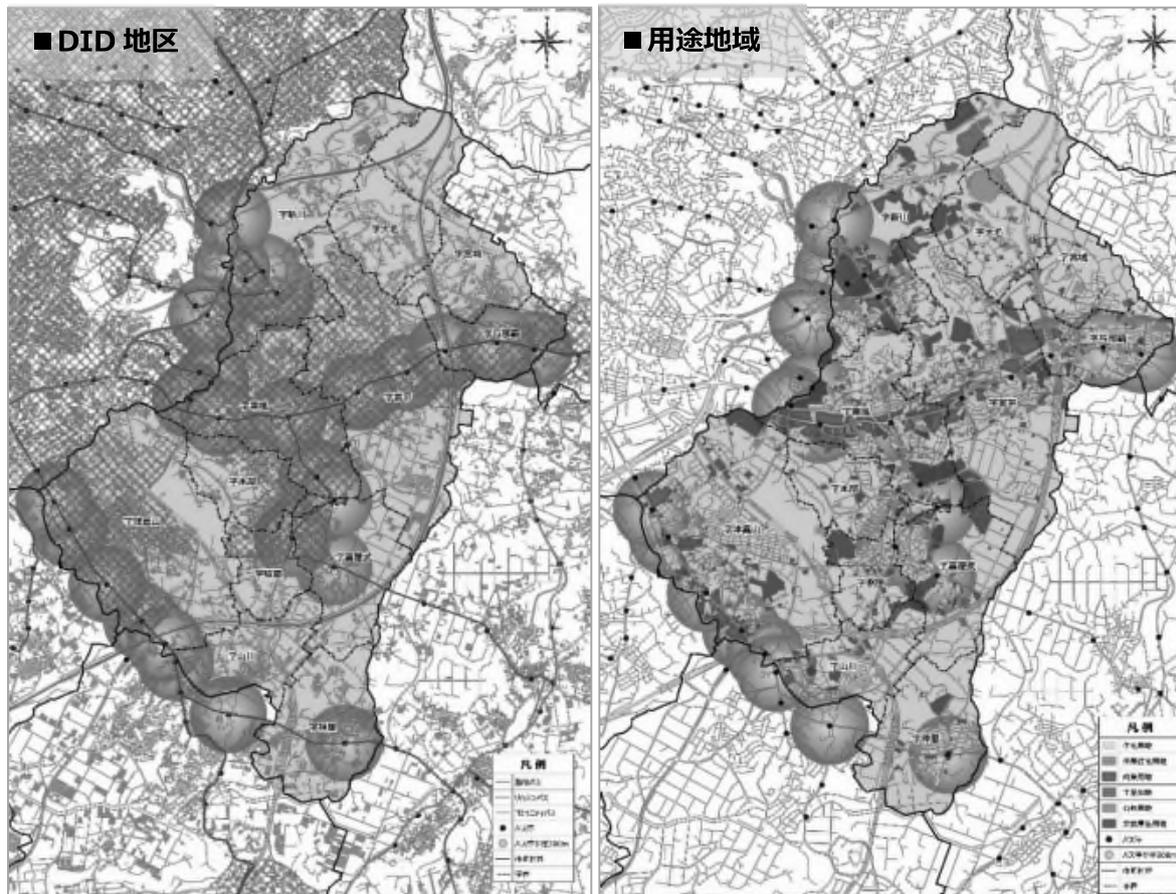


図 2-50 公共交通不便地域

面積単位：ha

	面積	バス停カバー圏域	
		面積	カバー率
全域	1,076.0	401.73	37.3%
DID地区	421.0	267.60	63.6%
土地利用	380.28	205.75	54.1%

\*土地利用（都市的）：住宅、供用住宅、商業、工業、公共文化厚生等を対象（市街地等）として計上

出典：平成28年度都市計画基礎調査

#### (4) バス停へのアクセス

- バス停へのアクセス手段として、全体の約 77%が徒歩で最も多く、車やバイク及び自転車等も若干みられる
- バス停までのアクセス時間においては、5 分未満が最も多く 21%で、10 分未満の合計は全体の約 37%を占める
- バス停までのアクセス性向上等のバス利用促進策の検討が必要

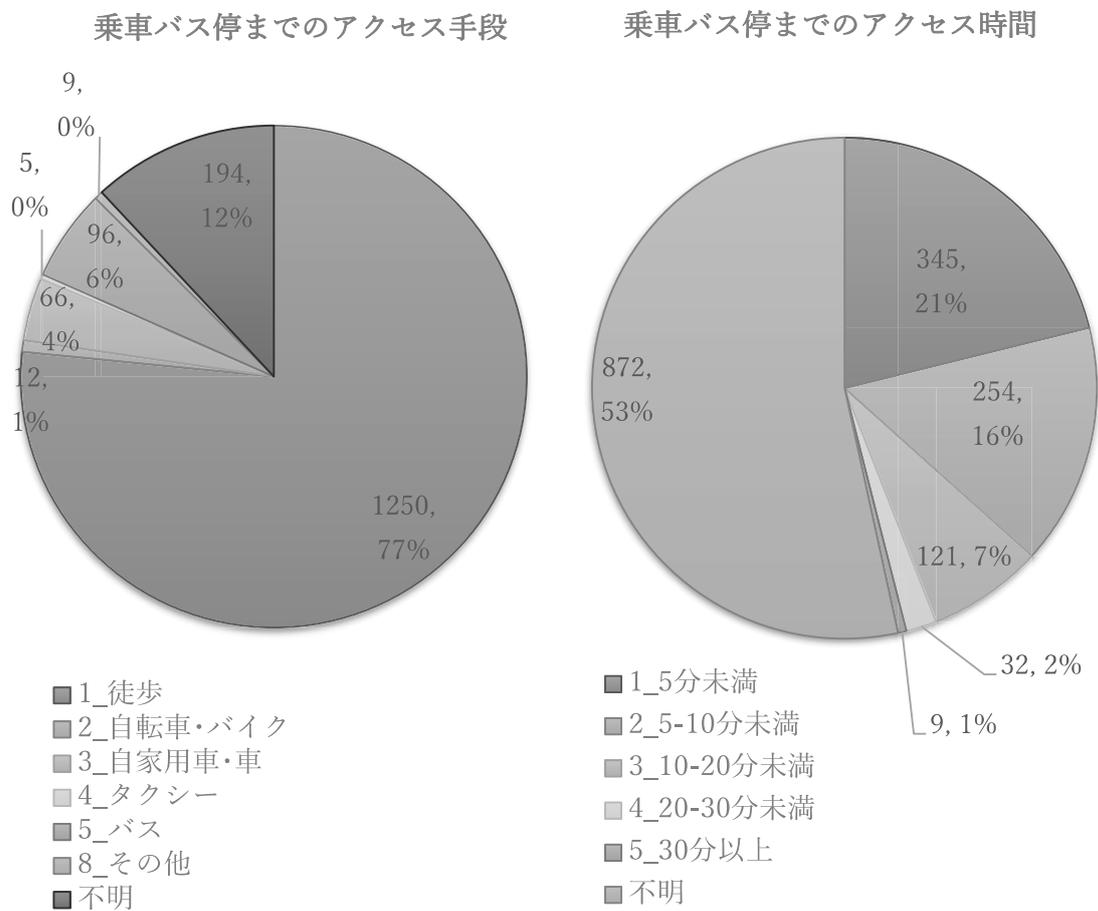


図 2-51 バス停へのアクセス手段及び所要時間

出典：沖縄県 H25 バス利用実態調査結果

## 2-3-4 南風原町の道路ネットワーク

- 本町の都市計画道路の整備状況は、計画決定 26.3km に対して改良済 17.4km、整備率は 66.2%
- 那覇広域都市計画区域の整備率 81.9%、沖縄県の整備率 81.8%と比較して低い



### ■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%

資料：H30年都市計画現況調査

### ■南風原町都市計画道路

	名称	幅員(m)	計画延長(m)	決定年月日
1	南風原与那原バイパス	43	5,530	H13.1.30
2	那覇具志碓線	30	5,790	H5.2.16
3	南風原中央線	30	2,600	H20.9.26
4	黄金森公園線	28	970	H23.9.16
5	国道329号	18	5,270	H28.3.11
6	仲井真・津嘉山線	20	1,630	H5.10.26
7	津嘉山西線	16	1,410	H10.12.22

	名称	幅員(m)	計画延長(m)	決定年月日
8	本部公園線	16	1,690	H10.12.22
9	宮平学校線	18	960	H25.10.21
10	津嘉山中央線	12	1,040	H26.9.16
11	前川線道	12	480	H24.8.31
12	南部東道路	35	8,270	H27.4.24
13	那覇空港自動車道	22	17,570	H21.5.1
14	第二環状線	25	6,110	H14.5.10

出典：南風原町都市計画マスタープラン

## 2-3-5 現状からみえる交通課題

本町町の現状からみえる交通に関する課題について、下表に整理する。

表 2-8 現状からみえる課題

項目	現況	課題
移動特性	<p><b>【町民の移動】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>移動の約 50%が町内移動となっており、町外への移動では那覇市が最も多く、隣接市町への移動もみられる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>町内移動、町外移動を考慮した検討が必要。</li> <li>町外移動では、最も多い那覇市への移動を軸に、隣接市町の計画との連携を図った検討が必要。</li> <li>町民の移動手段として、自家用車による移動に偏っている状況が確認でき、公共交通を利用した移動の転換を推進する必要。</li> <li>近距離、中距離移動としての徒歩、自転車移動を推進する検討が必要。</li> </ul>
	<p><b>【隣接市町の移動】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>隣接市町から南風原町内への移動は、約 86,000 トリップ/日あり、那覇市が全体の約 40%を占めている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>隣接市町からの流入交通による交通問題への対応が必要。</li> <li>隣接市町から那覇市への移動では、南風原町の東側（西原町、与那原町、南城市）からの通過が国道 329 号へ集中することが予想されることから、東側からの通過交通に対する検討が必要。</li> </ul>
	<p><b>【その他】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>今後の人口増加による自家用車利用の増加により、さらなる環境への負荷が懸念。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>環境負荷を抑えた移動への転換を図る必要がある。</li> </ul>

<p><b>交通の現状</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>県内及び南風原町の交通事故発生状況は、年々減少傾向にあるものの、交通事故の高齢者（60歳以上）が占める割合は増加している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>今後の高齢化社会における高齢者の移動手段についての検討が必要。</li> <li>町内における交通事故発生箇所は、幹線道路に集中しているものの、地域内での事故もみられることから、幹線道路や生活道路における交通事故対策の検討が必要。</li> <li>町内の主要渋滞交差点として位置づけられている箇所について、関係機関と連携を図り、対策を進めていく必要。</li> </ul>
<p><b>公共交通の現状</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>町内のバスネットワークは脆弱であり、また、幹線道路から外れた地域では公共交通不便地域となっている。</li> <li>現在、開発により人口が増加している津嘉山北土地区画整理地区が公共交通不便地域となっている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域内移動や地域外移動を考慮したバスネットワークの構築、バス停へのアクセス性向上及びバス停上屋やベンチ等のバス待ち空間整備による、バス利用向上の促進対策が必要。</li> </ul>
<p><b>道路ネットワーク</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>本町の都市計画道路の整備率は約66%となっており、沖縄県及び那覇広域都市計画区域の整備率に比べ低い。</li> </ul>	<p>地域内道路及び幹線道路とのネットワーク連携を図るため整備の推進を図っていく必要。</p>

## 2-4 南風原町の防災の現状

### 2-4-1 南風原町の緊急輸送道路

- 沖縄県緊急輸送道路ネットワーク計画において、南風原町役場及び沖縄県立南部医療センター・こども医療センターが災害拠点として位置づけ
- また、本町内を通過する国道 329 号、507 号及び宜野湾南風原線等を第 2 次緊急輸送道路として位置づけ



図 2-52 緊急輸送道路ネットワーク計画

名称 定義	名称 定義
第一次緊急輸送道路	那覇空港、重要港湾等（3 港）※1、災害対策本部等※2、広域市町村圏中心市庁舎※3 を連絡する道路
第二次緊急輸送道路	第一次緊急輸送道路で連絡された防災拠点と主要防災拠点※4 を連絡する道路
第三次緊急輸送道路	第三次緊急輸送道路本島とその周辺の島を連絡する離島架橋

\*1：重要港湾 4 港（那覇港、中城湾港、金武湾港、運天港）のうち、耐震強化岸壁の整備計画のない金武湾港及び運天港を除く重要港湾 2 港と、耐震岸壁を有する本部港の計 3 港とする

\*2：県の災害対策本部及び地方対策本部が設置されている県庁等（沖縄県庁、南部合同庁舎、中部合同庁舎、北部合同庁舎）、沖縄県警察本部、沖縄総合事務局、自衛隊那覇駐屯地

\*3：那覇市役所、沖縄市役所、名護市役所

\*4：市町村庁舎、病院、指定公共機関等、国の出先機関庁舎、警察署、消防本部、他の輸送拠点（地方港湾、主要な漁港、自衛隊基地ヘリポート、浄水場、火力発電所、石油基地、国営公園、海上警察、気象台）とする。なお、宜野湾港、奥港については、耐震強化されていないが、各圏域の港湾拠点を補完する目的で設定するものとする

出典：沖縄県緊急輸送道路ネットワーク計画（H31.2）

## 2-4-2 南風原町の災害指定地域

- 本町を通過する幹線道路等では、縦断（南北）方向では土砂災害危険箇所を通過し、横断（東西）方向では浸水指定地域を通過
- 第2次緊急輸送道路として位置づけられている宜野湾南風原線が土砂災害危険箇所、国道329号が浸水指定地域を通過



図 2-53 南風原町の危険箇所及び災害状況

## 2-4-3 防災における課題

本町の災害箇所における課題について下表に整理する。

表 2-9 災害箇所からみえる課題

項目	現況	課題
緊急輸送道路・ 災害指定区域	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 本町を通過する幹線道路は、第1, 2次緊急輸送道路に位置付けられているが、第2次緊急輸送道路では、縦断（南北）方向では土砂災害危険箇所を通過し、横断（東西）方向では浸水指定地域を通過している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 今後、災害時を想定した補完的な道路ネットワークについての検討を行っていくことが必要</li> </ul>

## 2-5 自転車を取巻く動向

### 2-5-1 自転車に関する動向

- 沖縄県自転車活用推進計画の体制として、「沖縄県、国、市町村、企業・団体、県民等がそれぞれの役割を認識し、相互に連携を深めながら、全県で一体となって自転車の活用推進に向けた取組を行う」と示されている。
- 現在では宜野湾市、浦添市及び那覇市においてシェアサイクル事業が展開、また、沖縄県において玉城那覇自転車道の整備も進められている。

#### (1) 自転車に関する施策

沖縄県内における自転車施策の動向について以下に整理する。

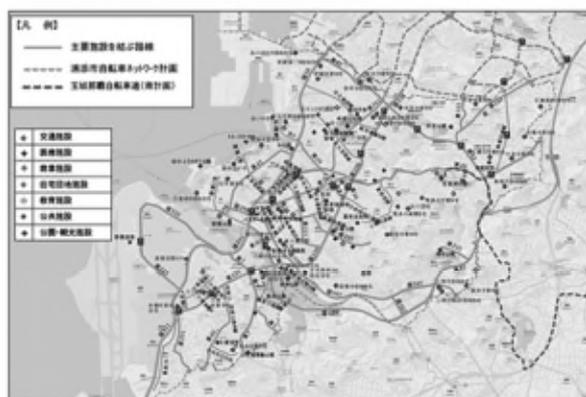
##### ■ 自転車活用推進計画の取り組み状況

	状況
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
① 名護市	H24.3 策定済
② 那覇市	H29.3 策定済
③ 浦添市	H26.2 策定済
④ うるま市	H30.8 東部地域のみ策定
⑤ 石垣市	H31.3 策定済
⑥ 竹富町	H31.3 策定済
⑦ 北部市町村会	計画検討済 (未策定)

##### ■ 那覇市自転車NW計画



出典：那覇市自転車ネットワーク計画 (H29.3)

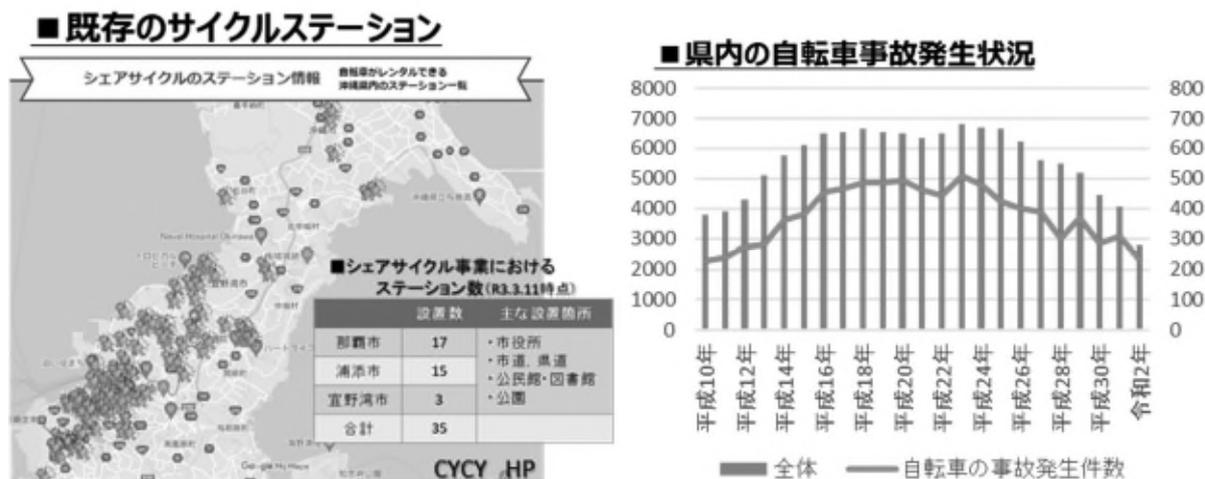
##### ■ 玉城那覇自転車道



図 2-54 自転車に関連した施策及び計画

## (2) シェアサイクル及び自転車事故

現在、沖縄本島内に増加しているシェアサイクルステーション及び、県内の自転車に関連する事故件数を以下に整理する。



出典：CYCY HP 沖縄県交通白書

図 2-55 シェアサイクルステーション箇所及び自転車事故

### 2-5-2 自転車利用からみえる課題

自転車利用に関連した課題について以下に整理する。

項目	現況	課題
自転車を取巻く動向	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車利用が増加する中で、自転車と歩行者及び自動車との接触による重大事故が懸念される。自転車が安全に走行できる空間整備が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在、県内の一部の市町では自転車ネットワーク計画が策定されている。</li> <li>南風原町において自転車ネットワーク計画を検討する上で、那覇市と連携を図り、自転車ネットワーク計画を検討する必要がある。</li> </ul>

## 2-6 住民アンケート

### 2-6-1 住民アンケート

#### (1) 調査概要

期 間：9月上旬郵送

郵送回収：令和3年9月6日～10月31日（約2ヶ月）

対 象 者：南風原町内の20行政区の人口比、男女比及び年齢構成比等により配布数を振り分けた。（慶原は宮平へ含めて集計）

配 布 数：3,000通（1世帯あたり、3票配布）

調査方法：郵送による配布、回収

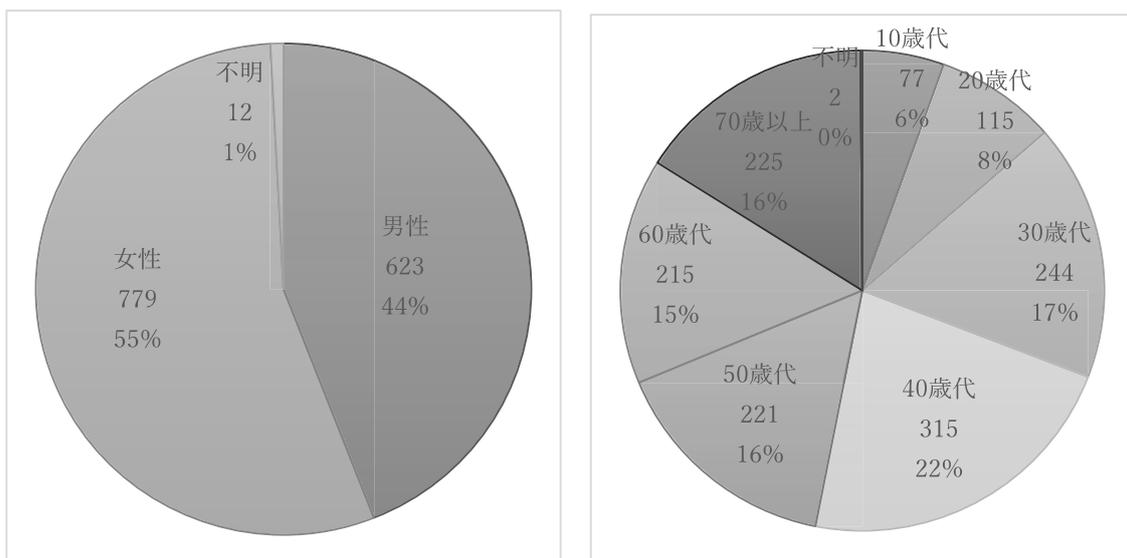
回 収 数：765通(1,414票)

回 収 率：25.5%

#### (2) 回答者の属性

##### 1) 性別及び年齢構成

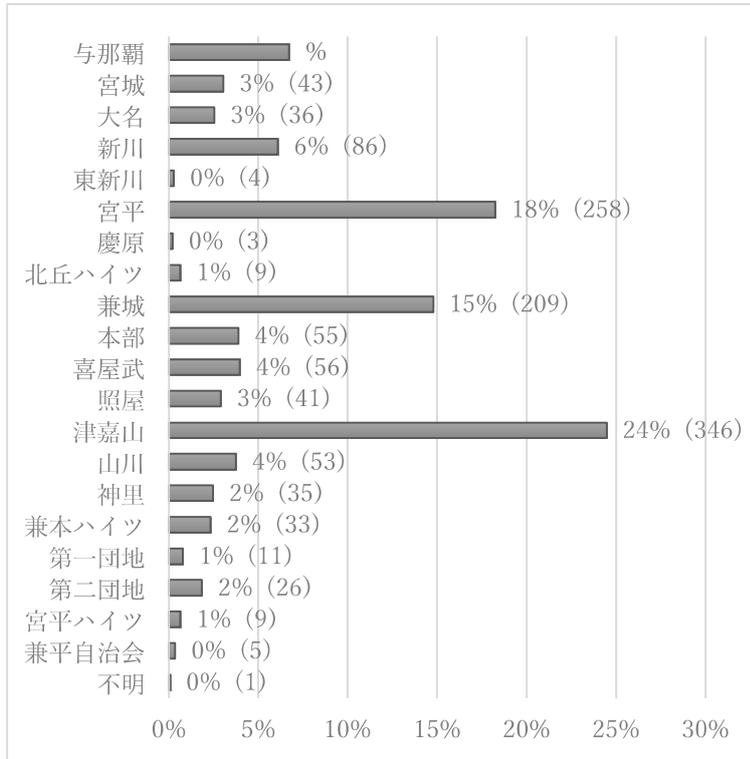
- 性別では女性が男性に比べ若干多い程度となっており、性別による偏りはみられない。
- 10代、20代の割合が10%以下と回答数が少ないものの、その他年代では20%前後の割合で回答している。



N=1,414

## 2) 居住地別回答数

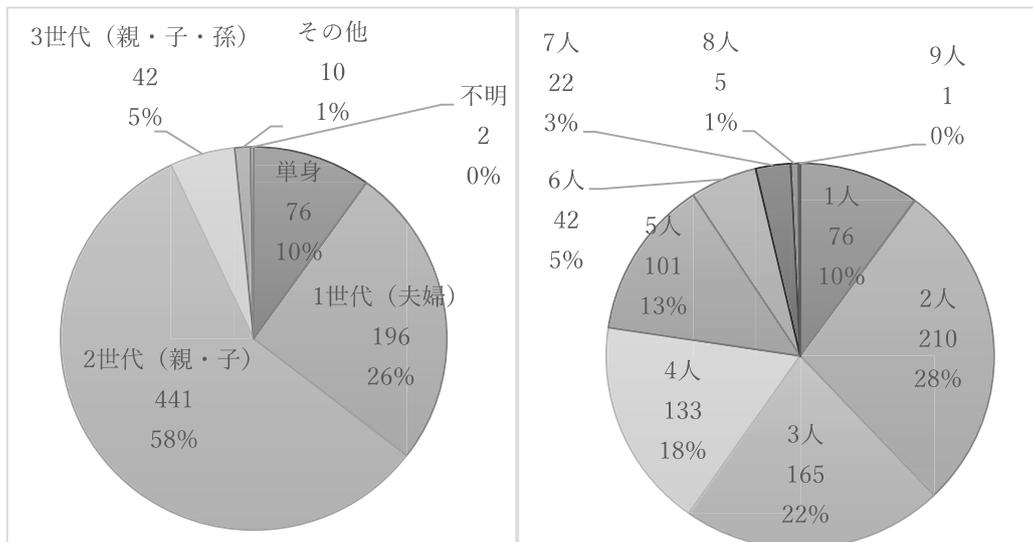
- 地域別の回答者数では、地域の人口比に比例しての回答者数となっている。



行政区名	人口	割合
与那覇	2,494	6.2%
宮城	1,032	2.6%
大名	987	2.4%
新川	2,606	6.5%
東新川	257	0.6%
宮平	7,532	18.7%
北丘ハイツ	315	0.8%
兼城	5,832	14.4%
本部	1,777	4.4%
喜屋武	1,300	3.2%
照屋	1,633	4.0%
津嘉山	10,645	26.4%
山川	1,099	2.7%
神里	855	2.1%
兼本ハイツ	609	1.5%
南風原第一団地	371	0.9%
南風原第二団地	466	1.2%
宮平ハイツ	354	0.9%
兼平	206	0.5%
合計	40,370	100.0%

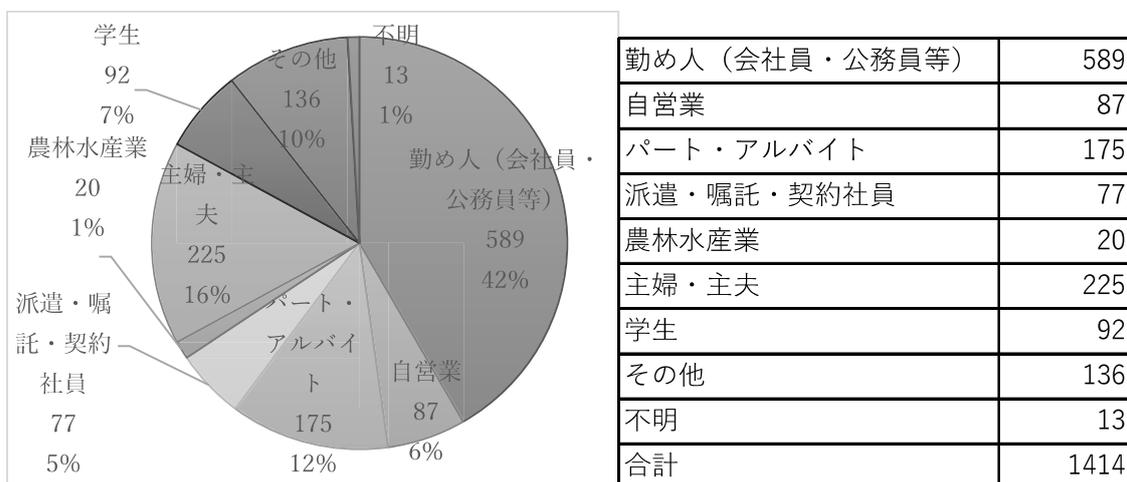
## 3) 家族構成

- 家族構成では、2世代家族（親・子）が最も多く、1世代家族（夫婦）も26%を占めている。
- 家族の構成人数では、2人が28%、3人が22%となっている。



#### 4) 職業

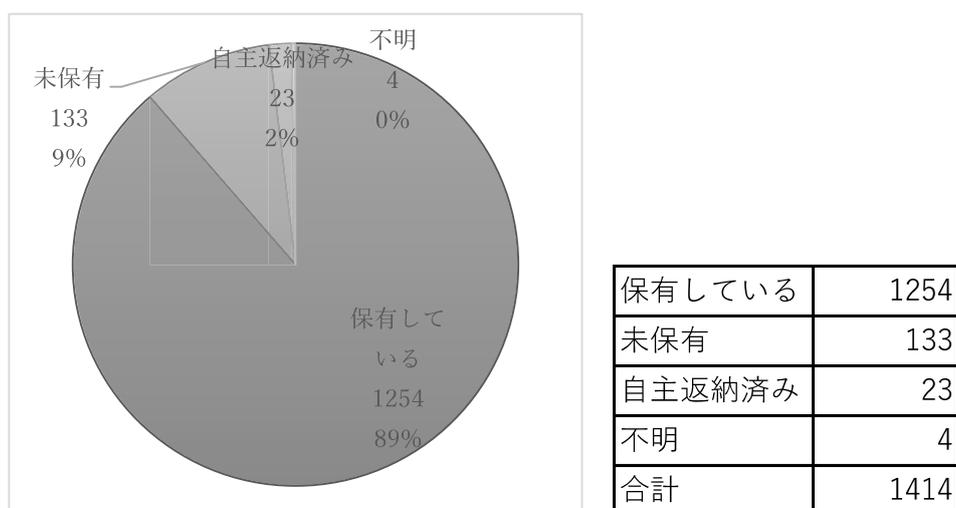
- 職業では、勤め人が最も多く全体の約 40%、次いでパート・アルバイト、主婦・主夫となっている。



### (3) 日常の移動

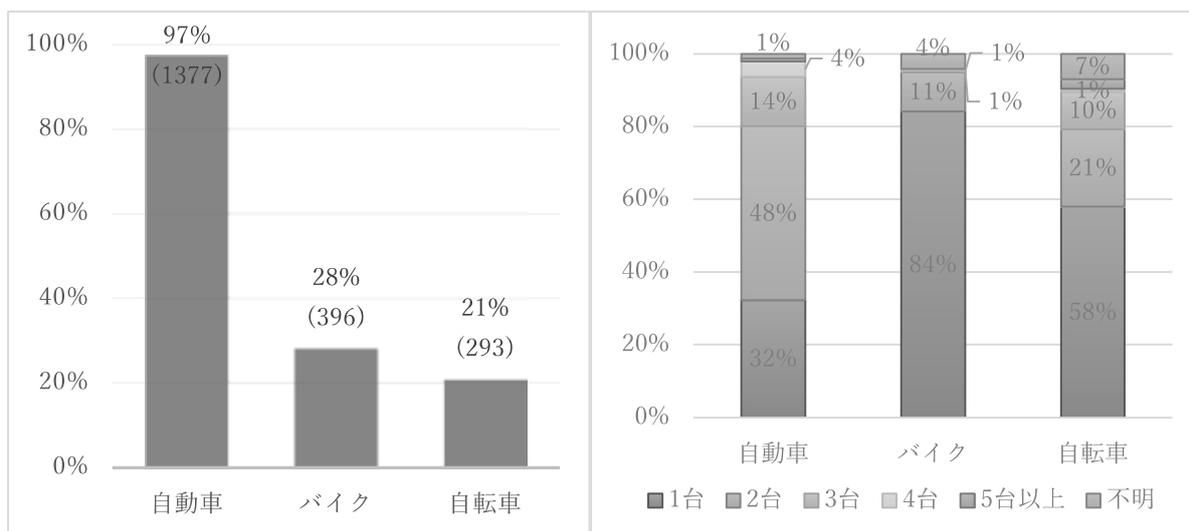
#### 1) 運転免許証の保有

- 回答者の約 90%が運転免許証を保有しており、自主返納者は 2%となっている。



## 2) 車両の保有

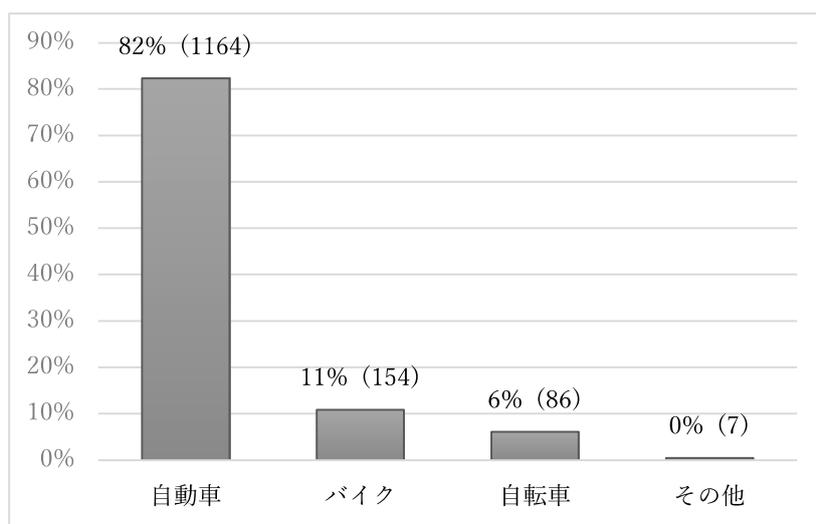
- 「自動車」の保有率は97%で最も多く、「バイク」、「自転車」は約2割となった。
- 「自動車」の保有台数は「2台」が最も多い。
- 「バイク」、「自転車」においては、「1台」が最も多い。



N=1,414

## 3) 利用できる移動手段

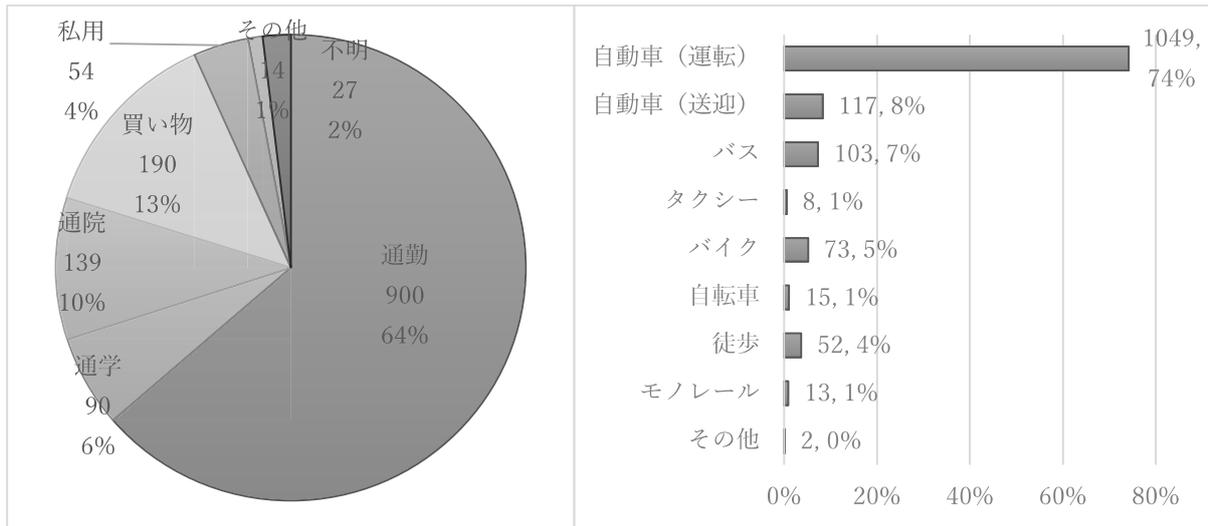
- 8割が自動車を用いて自由に移動できる。



N=1,414

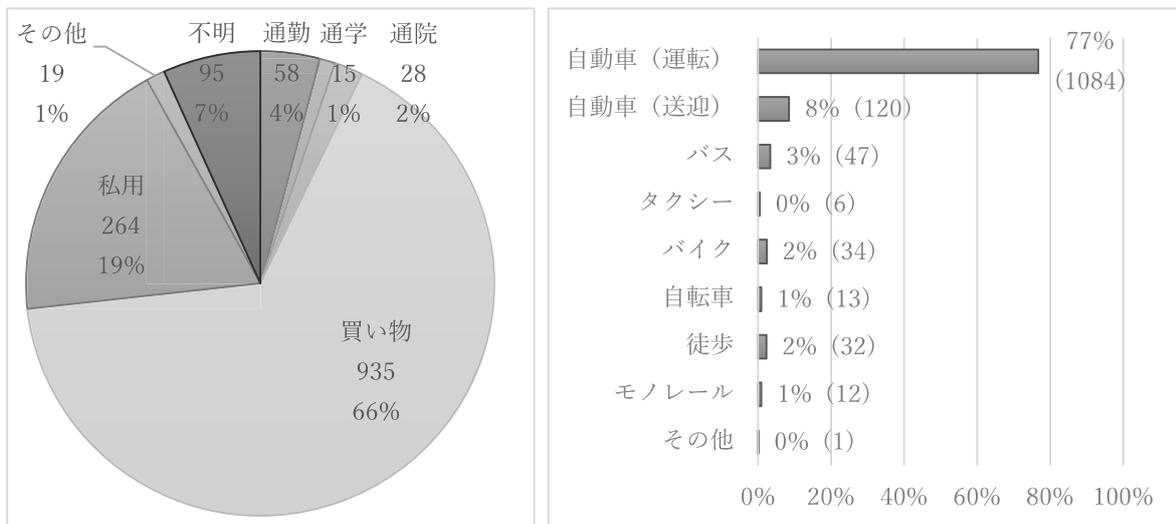
#### 4) 平日の主な移動目的と移動手段

- 「通勤」を目的とした移動が全体の約6割を占めており、移動手段の約7割は「自動車（運転）」を用いて移動している。
- 移動手段に公共交通（バス・タクシー・モノレール）を用いる人は1割未満である。



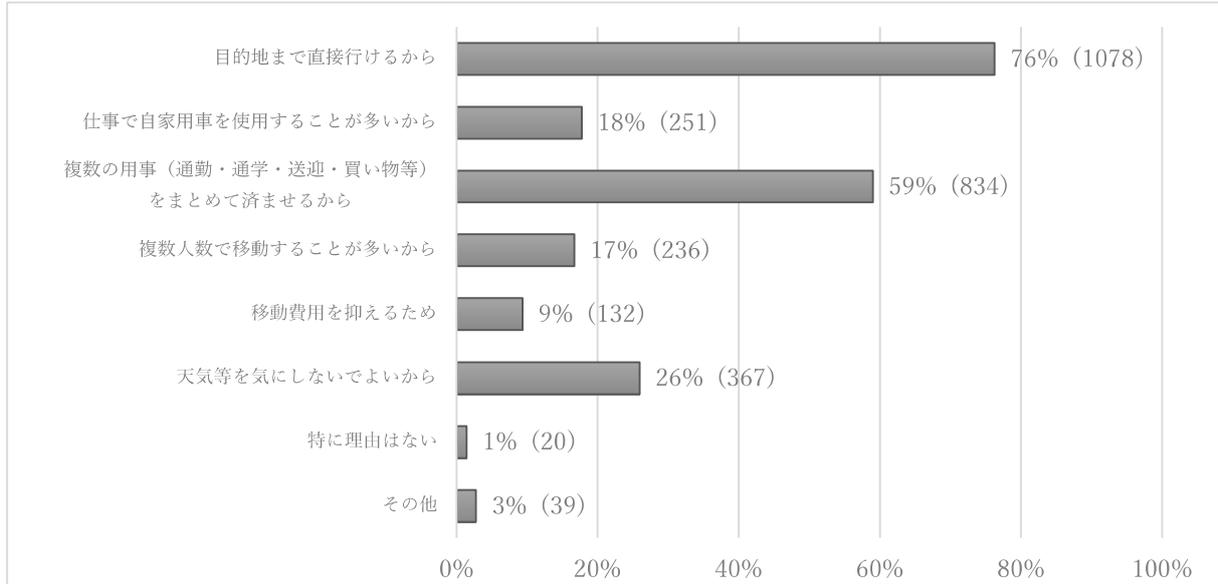
#### 5) 休日の主な移動目的と移動手段

- 「買い物」を目的とした移動が全体の約6割を占めており、約7割は「自動車（運転）」を用いて移動している。
- 移動手段に公共交通（バス・タクシー・モノレール）を用いる人は1割未満である。



## 6) 自家用車利用の理由

- 約8割が「目的地まで直接行けるから」を理由として自家用車を利用している。
- 過半数は、「複数の用事をまとめて済ませるから」を理由として、自家用車を利用している。

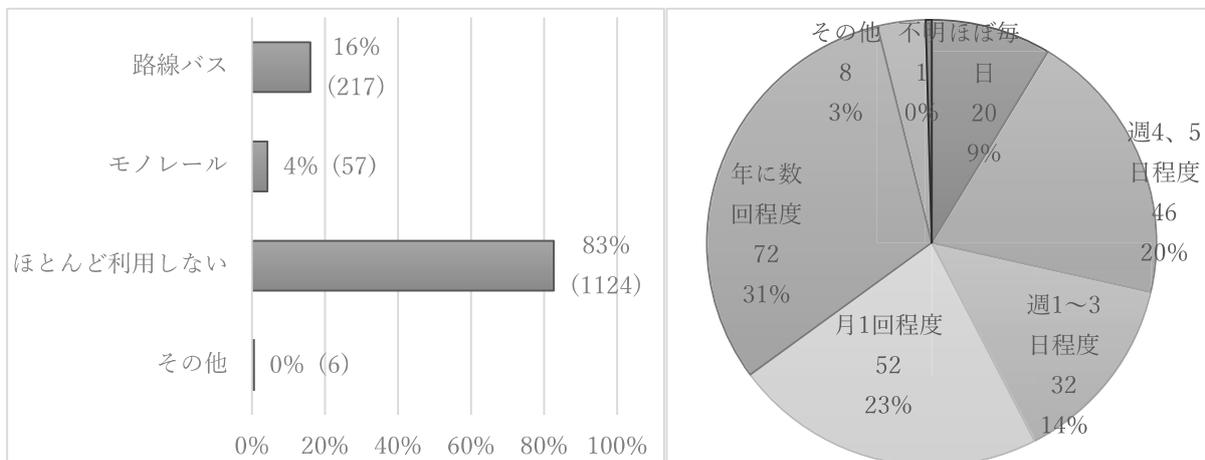


N=1, 253

## (4) 公共交通の利用について

### 1) 利用する公共交通及び利用頻度

- 公共交通利用について、「路線バス」利用は2割程度で、「モノレール」利用は1割未満である。
- 過半数の利用頻度は、「月に1回程度」以下である。

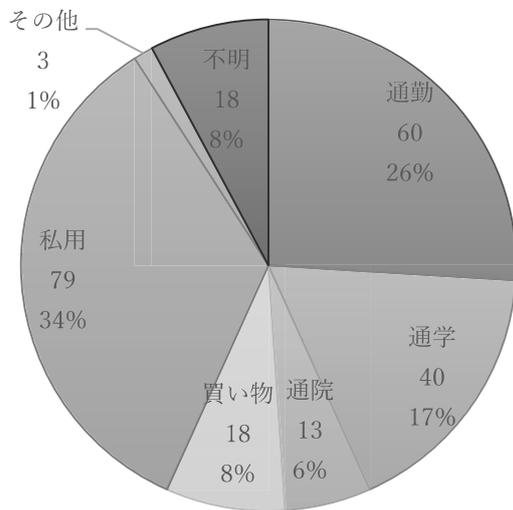


N=1, 360

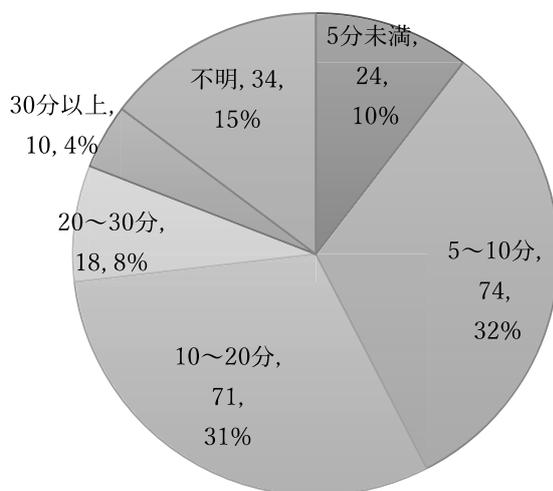
N=231

## 2) 公共交通の利用目的及び最寄バス停等

- 公共交通利用の目的は「私用」が最も多く、「通勤・通学」を目的とする利用者は約4割程度存在する。
- 公共交通利用者の約7割が、利用するバス停（駅）までの所要時間が20分以内となっている。



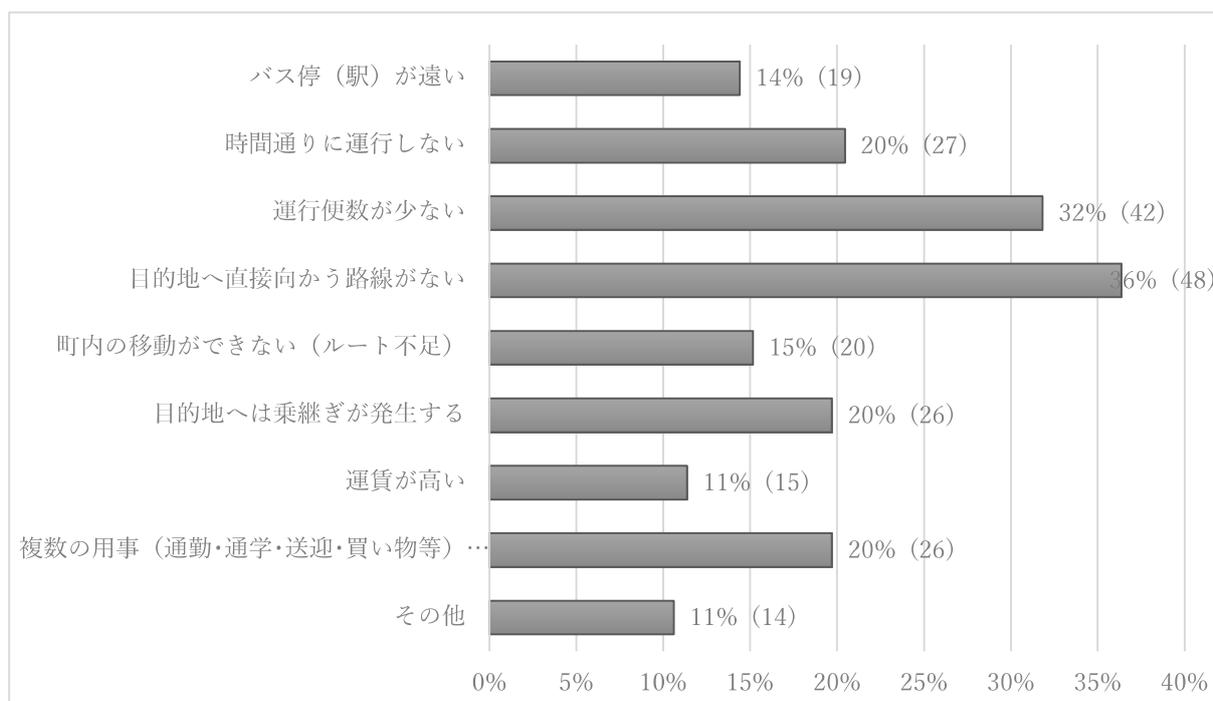
	バス停・駅名	分類	回答数
1	県立医療センター前（南風原町）	バス停	3
2	照屋（南風原町）	バス停	7
3	翔南製糖前（南風原町）	バス停	1
4	津嘉山（南風原町）	バス停	26
5	山川（南風原町）	バス停	2
6	徳洲会病院入口（南風原町）	バス停	5
7	兼城十字路（南風原町）	バス停	29
10	喜屋武（南風原町）	バス停	3
11	印刷団地前（南風原町）	バス停	22
12	当間原（南風原町）	バス停	17
13	宮平（南風原町）	バス停	6
14	南部保健所前（南風原町）	バス停	5
15	第一与那覇（南風原町）	バス停	4
16	与那覇（南風原町）	バス停	8
17	川下原（南風原町）	バス停	3
18	新川営業所（南風原町）	バス停	32
21	神里（南風原町）	バス停	5
22	一日橋（那覇市）	バス停	7
27	真和志高校前（那覇市）	バス停	1
28	国場（那覇市）	バス停	1
34	赤嶺駅（那覇市）	モノレール駅	1
43	おもろまち駅（那覇市）	モノレール駅	1
47	首里駅（那覇市）	モノレール駅	8
52	不明（不明）	不明	34
	合計		231



	所要時間	回答数
1	5分未満	24
2	5～10分	74
3	10～20分	71
4	20～30分	18
5	30分以上	10
6	不明	34
	合計	231

### 3) 公共交通を利用しない理由

- 「目的地へ直接向かう路線がない」が最も多く、次いで、「運行便数が少ない」となっている。



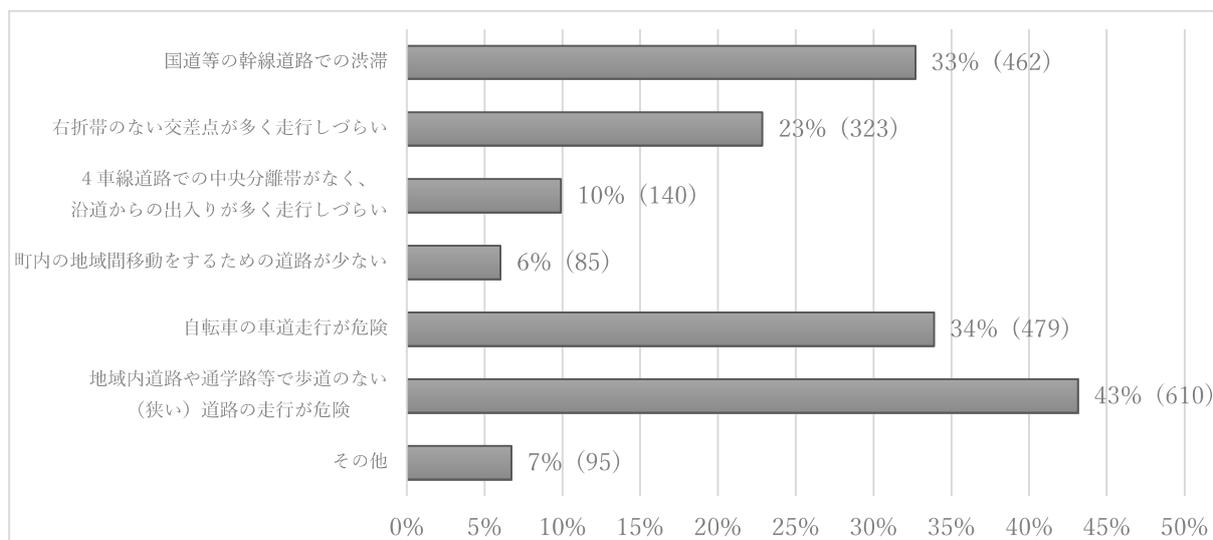
N=106

## (5) 南風原町の交通問題

アンケート回答者から、南風原町内において感じる交通問題について回答頂いた結果を以下に示す。

### 1) 自動車移動での問題

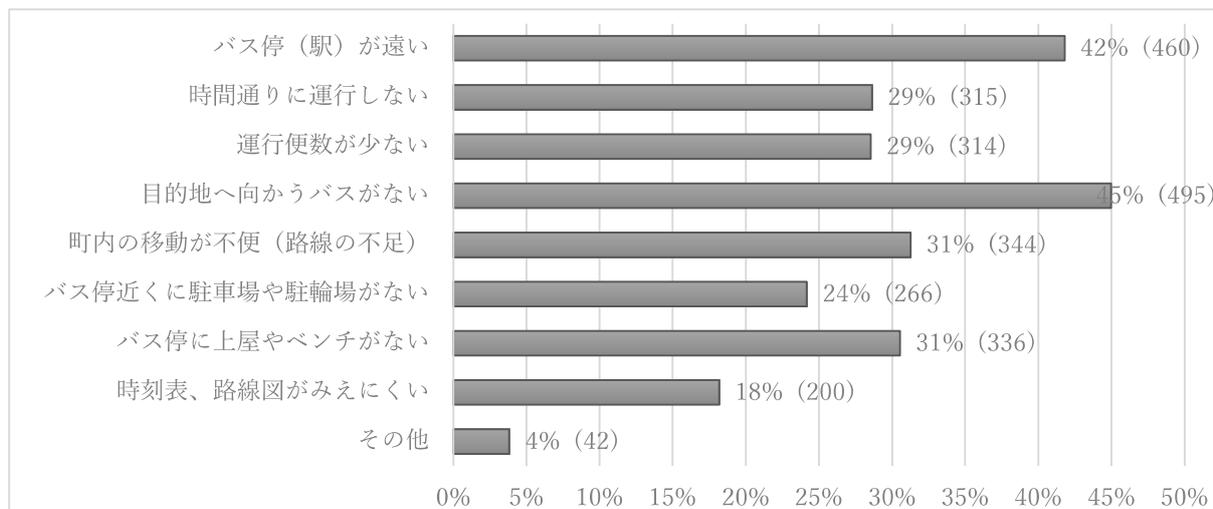
- ・ 「地域内道路等で歩道のない道路の走行が危険」が最も多い。
- ・ 次いで、「自転車の車道走行が危険」、「国道等の幹線道路での渋滞」が多い。



N=1, 174

### 2) 路線バス・モノレール利用における問題

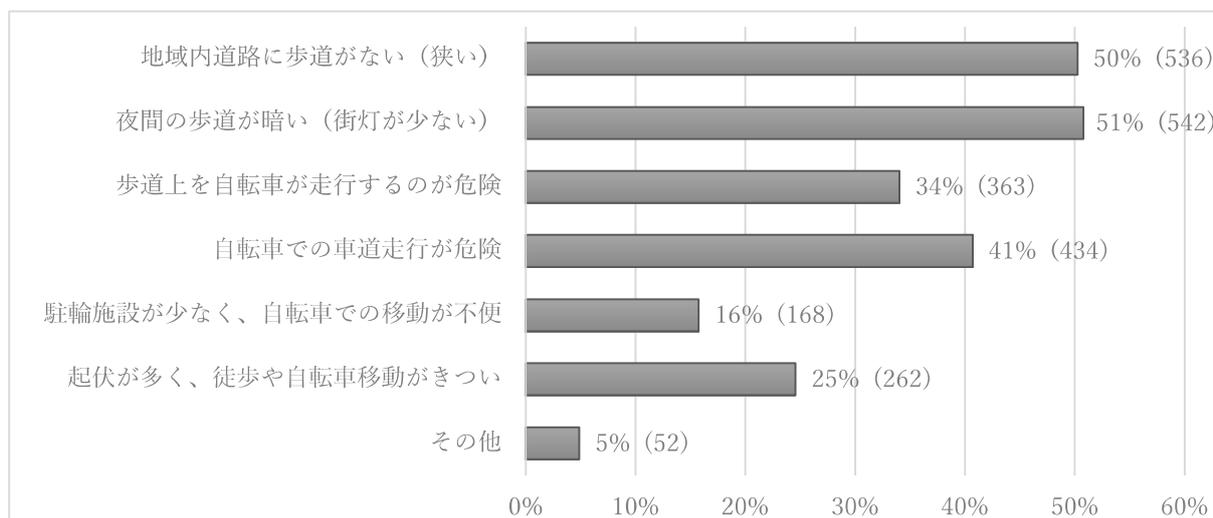
- ・ 「目的地へ向かうバスがない」が最も多い。
- ・ 次いで、「バス停(駅)が遠い」が多い。



N=1, 101

### 3) 徒歩・自転車移動における問題

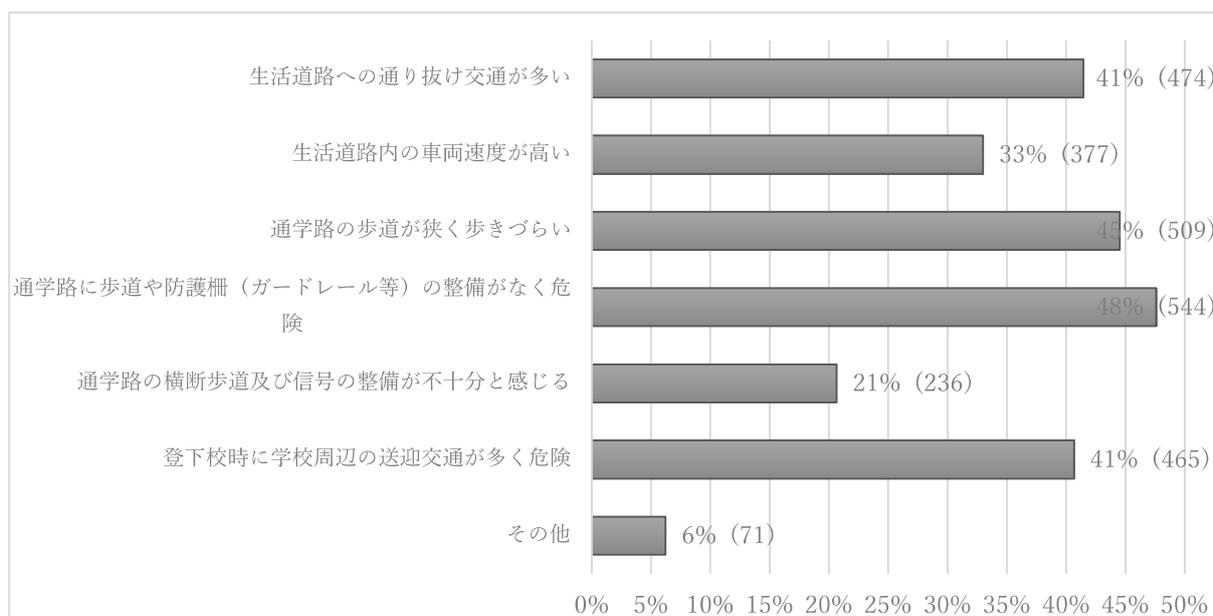
- 「夜間の歩道が暗い（街灯が少ない）」が最も多く、同程度で「地域内道路に歩道がない」が多い。
- 次いで、「自転車での車道走行が危険」が多い。



N=1,067

### 4) 安全・安心に関する問題

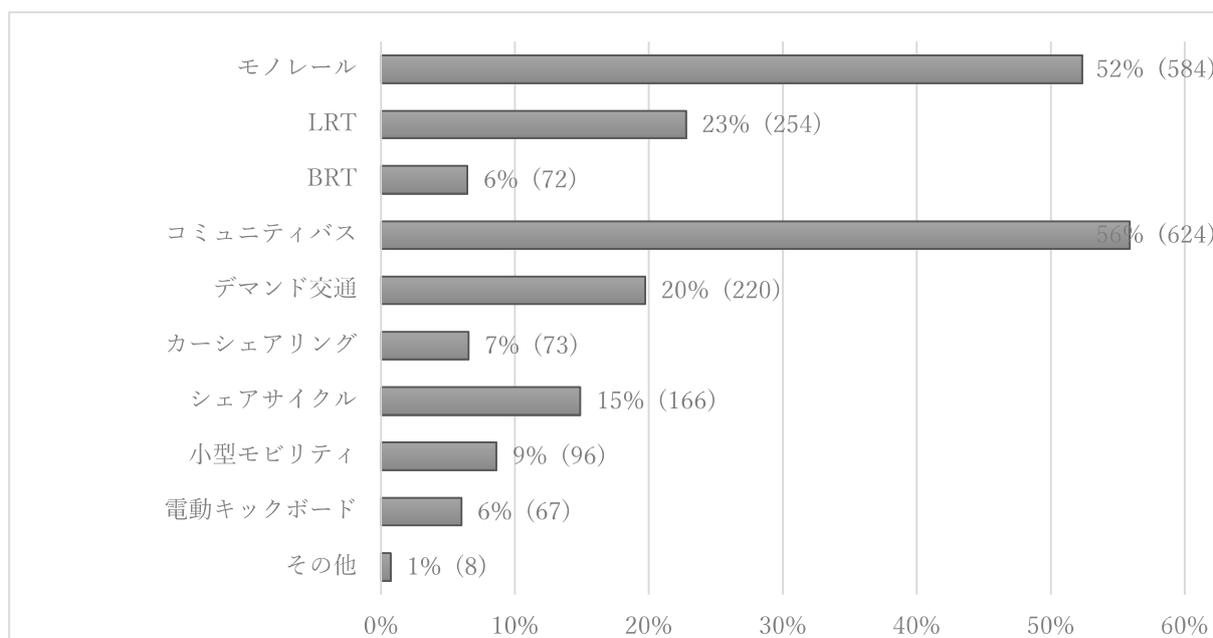
- 「通学路に歩道や防護柵の整備がなく危険」、「通学路の歩道が歩きづらい」、「生活道路の通り抜け交通が多い」、「登下校時に学校周辺の送迎交通が多く危険」が多い。



N=1,143

## 5) 南風原町に必要と考える「新たな交通手段」

- 前述までの、南風原町内における問題を解決するにあたり、町内に必要と考える「新たな交通手段」として、「モノレール」、「コミュニティバス」が多く、次いで、「LRT」、「デマンド交通」が高い。



N=1,116

## 2-7 南風原町の交通に関する課題

南風原町内における交通に関する課題について、南風原町の現況、地域住民アンケート及び住民意見交換会から整理を行った。

### 2-7-1 南風原町の現況からみえる課題

南風原町の地形、土地利用、人口、移動特性、道路交通及び公共交通の現況から、南風原町内における各項目の課題を下表に整理した。

表 2-10 南風原町の現況からみえる課題

	現況	課題
地形	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 国道 329 号より北側は起伏が激しく、南側では平坦地が広がっている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ <u>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。</u></li> </ul>
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 道路ネットワークの整備に伴い、市街化調整区域への開発も広がり、スプロール化の進展がみられる。</li> <li>• 町内の商業施設が、幹線道路（国道 329 号、507 号）に集中し、商業施設への出入り交通と、通過交通による<u>幹線道路の走行性が低下</u>している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ <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である。</u></li> <li>□ <u>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</u>検討する必要がある。</li> </ul>
人口	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 南風原町の人口は増加、将来人口も 2040 年までは増加となっている。高齢者人口（高齢化率）も増加すると推計されている。</li> <li>• 人口の増加と共に、人口集中地区も拡大し、現在も区画整理事業を進めている津嘉山地区の人口が大きく増加している。</li> <li>• その一方、一部地域では人口減少もみられ、高齢化率（65 歳以上）25%以上の地域も点在している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ <u>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。</u></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>隣接市町への移動では、南風原町から那覇市への移動が全体の半数以上を占める。</li> <li>町民の移動手段として約70%が自動車利用、徒歩が約20%、路線バスが約4%となっている。</li> <li>通学の移動においても約40%が自動車による移動となっており、自動車への依存度が高い。</li> <li>20歳未満及び60歳以上の徒歩割合が高く、隣接市町への移動では10代のバス利用が約30%を占めている。</li> </ul>	<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、<u>国道329号、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</u>である。</li> <li>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</u>として、<u>公共交通の利用促進が必要</u>である。</li> <li>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。</li> <li>運転者による交通事故防止等の取組の検討が必要である。</li> </ul>
道路交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>沖縄県及び南風原町における事故件数は減少傾向となっているものの、高齢者の事故件数は横ばいとなっている。</li> <li>朝・夕ピーク時等における幹線道路で渋滞が発生しており、南風原町では複数の主要渋滞交差点を有している。</li> <li>南風原町は那覇市に隣接しており、隣接市町から那覇市への特に通勤、帰宅時に通過交通が集中し、幹線道路において、交通渋滞が発生している。</li> </ul>	<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組が必要</u>である。</li> <li>交通渋滞による<u>生活道路への通り抜け交通対処が必要</u>である。</li> <li><u>渋滞の悪化により、経済損失が課題</u>である。</li> <li>自家用車利用から公共交通への転換を図る推進策について、隣接市町と連携する必要がある。</li> </ul>
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>南風原町を通過する路線バスは主に国道329号、507号等の幹線道路を通過しており、幹線道路から外れた地域では公共交通不便地域となっている。</li> <li>開発により人口が増加している津嘉山区画整理地区が公共交通不便地域となっており、非効率なバス路線となっている。</li> <li>南風原町のバス利用者の約半数が、バス停から10分圏内に集中し、それ以外の圏域に住む人はあまりバスを利用していない。</li> </ul>	<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が必要</u>である。</li> <li>人口が集中している地域への<u>バス路線の見直しが必要</u>である。</li> <li>バス停までの<u>アクセス環境が悪い地域等での、アクセス環境の向上を図る必要</u>がある。</li> </ul>

## 2-7-2 住民アンケートからみえる課題

南風原町民へのアンケートより、地域住民の移動特性からみえる課題や、住民が感じている交通課題について下表に整理した。

表 2-11 住民アンケートからみえる交通課題

	現状	課題
1. 自動車保有状況及び日常移動について	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>日常移動では平日約 80%、休日約 85%が自動車移動。<u>バス利用については平日約 8%から休日では 4%</u></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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>日常の移動手段が自動車に偏っており、世帯あたりの自動車保有台数 2 台以上が 65%</li> <li>また、移動の際には効率的移動や、時間短縮など利便性を重視し、移動手段を選択しており、公共交通利用へ結びつける行動変容が必要</li> </ul>
2. 公共交通利用について	<ul style="list-style-type: none"> <li>回答者の約 76%が公共交通をほとんど利用しておらず、公共交通利用は 2 割程度（バス 17%、モノレール 4%）</li> <li>公共交通利用実態として約 40%が週に複数回利用しているが、約 60%は年に数回程度</li> <li>公共交通の利用頻度が年数回程度の理由として、「バス停までの距離」、「バスの本数及び定時性、ルート不足」</li> <li>バス待ち空間（上屋、ベンチ）についても問題</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通利用者においても、定期的な利用は 40%程度にとどまる。</li> <li>公共交通利用推進として、バスの運行水準の向上、バス停までのアクセス性向上等の検討が必要</li> </ul>
3. 南風原町内の交通問題について	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>生活道路における通り抜け交通や、学校の登下校時の送迎交通</li> <li>自転車の車道、歩道の走行に危険性</li> <li>自宅からバス停（駅）までの距離</li> <li>公共交通の運行（ルート、本数、運行時間）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>渋滞箇所やボトルネック交差点への対策検討</li> <li>生活道路や通学路において、歩行空間確保、安全対策等の検討</li> <li>自転車走行空間整備の検討</li> <li>バスの利便性向上の検討</li> </ul>

### 2-7-3 町民意見からみえる課題

南風原町都市計画マスタープランの策定にあたり、南風原町が実施した住民意見交換会及び町メールに寄せられた地域住民からの交通課題について以下に整理した。

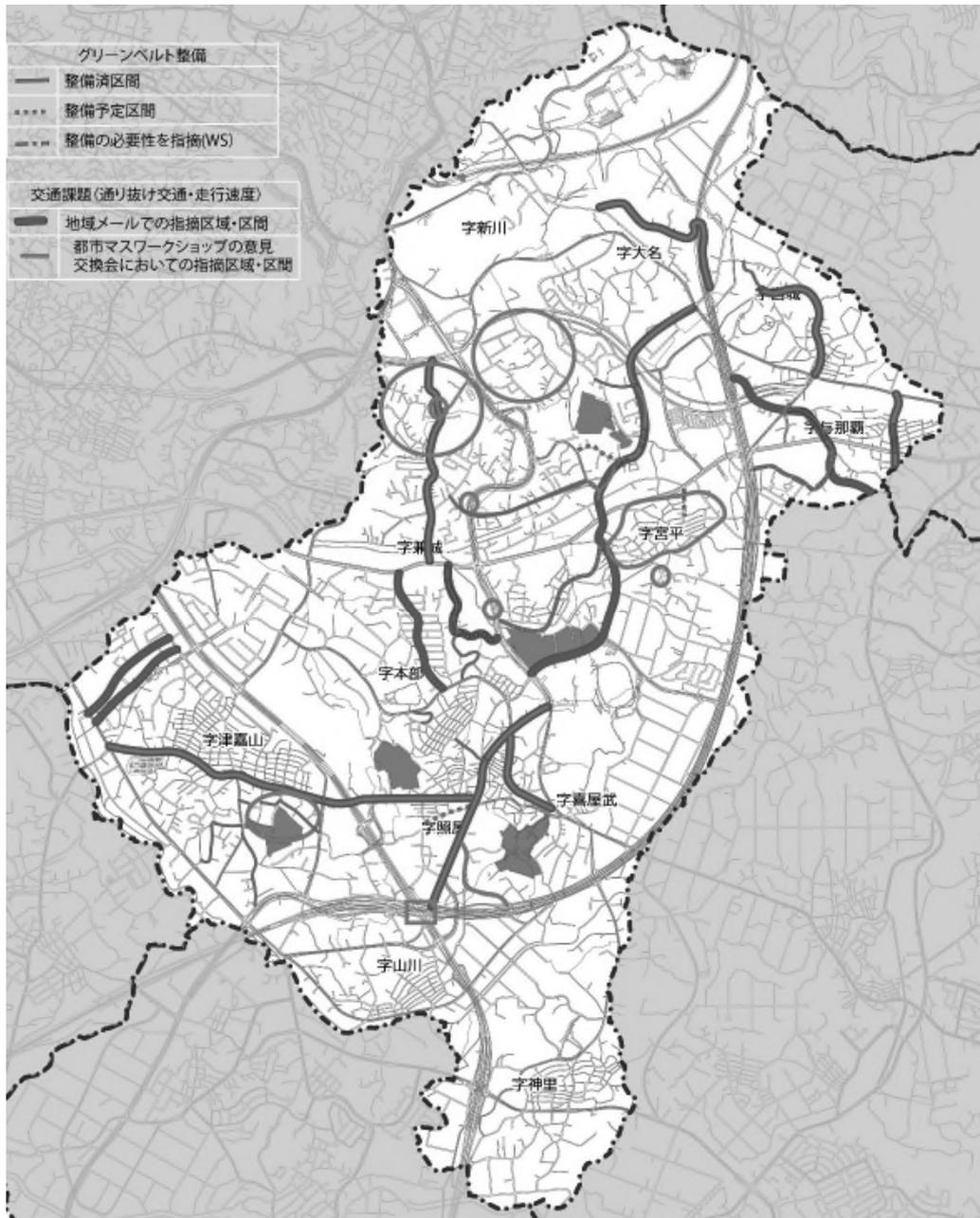


図 2-56 交通課題箇所の位置

表 2-12 町民からの交通課題に関する意見

<b>現況の交通課題</b>
<p><b>【道路ネットワーク】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 南風原北、南 IC における渋滞対策</li> <li>• ボトルネック交差点の対策（付加車線整備）</li> </ul>
<p><b>【公共交通】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 国道 507 号バイパスへの路線バスルートを増設</li> <li>• 道路へのバスベいの整備</li> <li>• 交通弱者への移動支援の対応策</li> <li>• バス待ち空間の整備</li> <li>• 新たな公共交通の導入</li> </ul>
<p><b>【交通安全】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>□ 生活道路の安全対策 <ul style="list-style-type: none"> <li>• 生活道路内の通り抜け交通対策</li> <li>• 生活道路での走行速度抑制対策（ハンプ、路面標示）</li> </ul> </li> <li>□ 通学路の安全対策 <ul style="list-style-type: none"> <li>• ガードレール整備</li> <li>• 歩道が整備されていない道路への歩行空間整備対策</li> <li>• 通学ルート上の交通量が多い道路への信号（横断歩道）整備</li> <li>• 夜間の歩道へ照明の整備</li> <li>• スクールゾーン、ゾーン 30 の指定</li> <li>• 小学校周辺の送迎交通の抑止</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>【道路の維持管理】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 道路舗装</li> <li>• ガードレール、カーブミラー、道路側溝蓋</li> <li>• 路面標示</li> </ul>

## 2-7-4 交通調査の実施

### (1) 調査目的

南風原町内において、交通渋滞、通り抜け交通等の問題としてあげられている地点において交通調査を実施し、現在の交通状況の把握を行った。現状把握及び対策検討の基礎資料収集を目的として実施した。

### (2) 調査概要

#### 1) 調査日時

交通調査は、平日の交通状況を把握するものとして、以下の日程で実施した。

なお、実施にあたっては、通常の交通と異なるのを避け、周辺でのイベント等が開催されていないことに留意した。

- 令和3年12月7日（火） 7:00～19:00（12時間）

#### 2) 調査箇所及び調査内容

交通調査は、下表に示す8箇所において実施し、調査内容として断面交通量、また、一部の交差点においては、渋滞状況の観測を実施した。

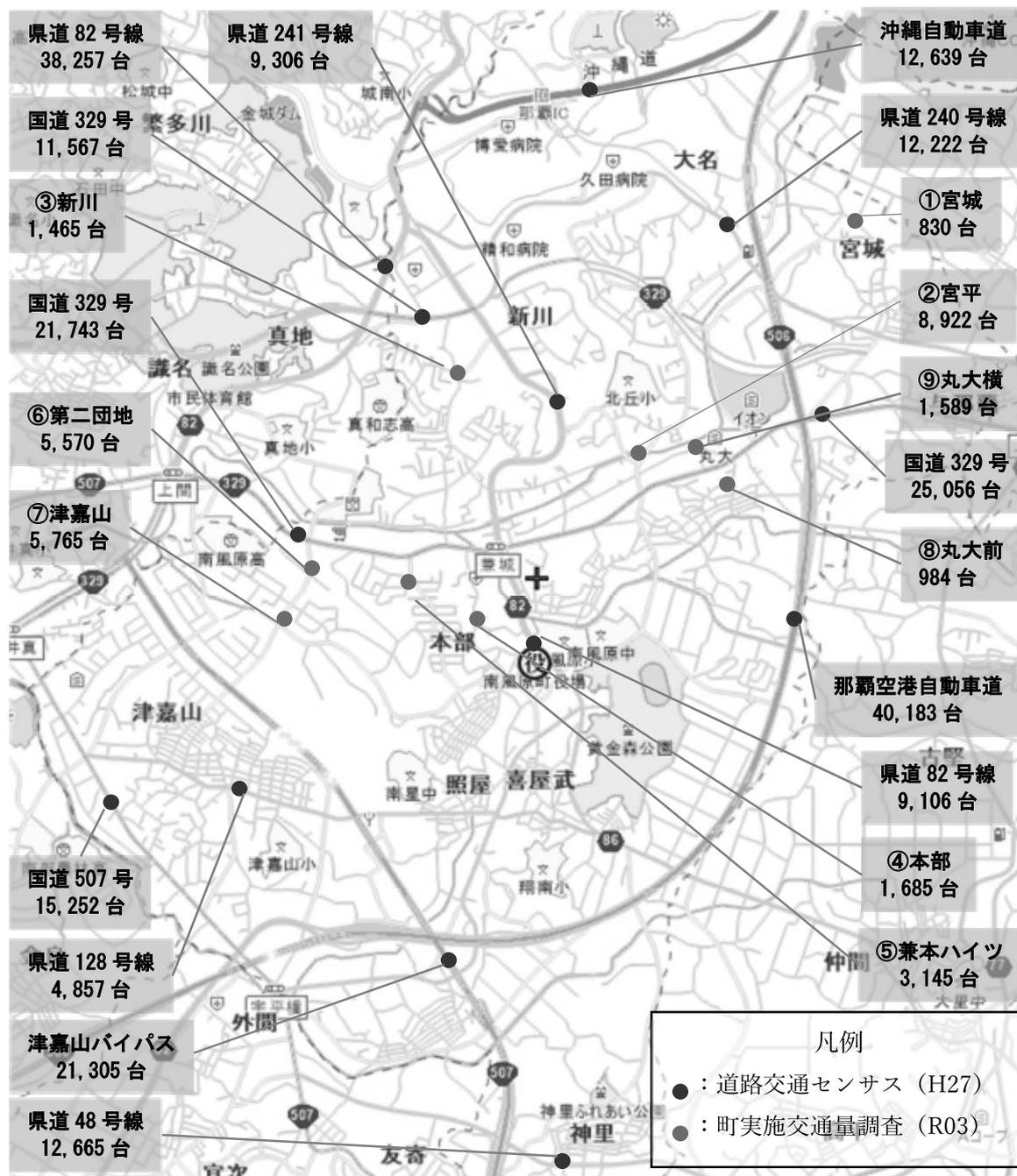
表 2-13 調査箇所

	地点名	調査内容	備考
①	宮城	方向別交通量	通過交通の把握
②	宮平	方向別交通量	通過交通の把握
③	新川	方向別交通量	通過交通の把握
④	本部	方向別交通量	通過交通の把握
⑤	兼本ハイツ	断面交通量・渋滞長	通過交通の把握、渋滞状況の把握
⑥	第2団地	断面交通量・渋滞長	通過交通の把握、渋滞状況の把握
⑦	津嘉山	断面交通量	通過交通の把握
⑧	丸大前	断面交通量	通過交通の把握
<p>➤ 断面交通量は交差点側で行い、交差部道路への流出・流入交通については方向別で把握</p> <p>➤ 観測分類：車両（普通車、大型車）、歩行者、自転車</p>			

### (3) 町内交通状況

今回、調査を実施した箇所ほとんどにおいて、日中の交通に比べ、朝・夕方において交通量が多い傾向を示している。

交通の時間帯別変動から、通勤・通学時の地域の移動による集中と考えられるが、一部、通り抜け交通による交通も含まれているものと考えられる。



出典：沖縄県地図情報システム

図 2-57 地点別断面交通量

#### (4) 調査結果

##### ① 宮城

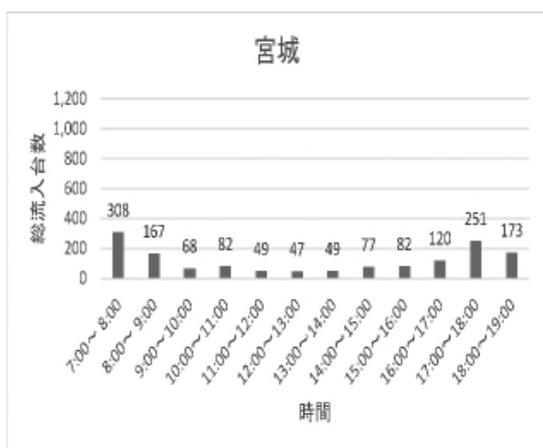
宮城地区では、県道 240 号線から町道 3 号線への通り抜け交通が多いことから、方向別交通量調査を実施した。

12 時間で当該交差点の交通量は 1,473 台となり、朝ピーク（7～8 時台）が 475 台、夕ピーク（17～18 時台）が 424 台通過しており、朝、夕ピークで 12 時間交通量の 61%（899 台）を占めており、通勤、通学及び帰宅時における通り抜けとして利用されている状況が伺える。



図 2-58 位置図及び現地状況（宮城）

##### ■時間帯別交通量



##### ■方向別交通量（12 時間）

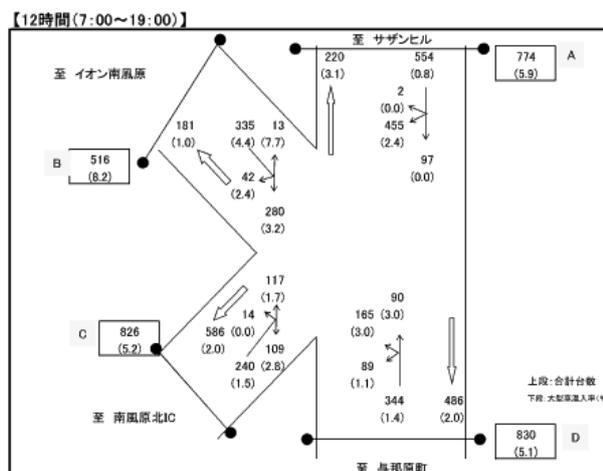


図 2-59 交通量調査結果（宮城）

② 宮平

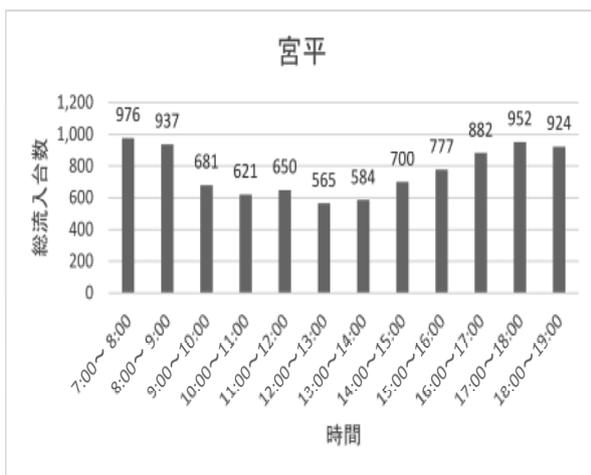
宮平地区では、町道 3 号線から国道 329 号への通り抜け交通が多いことから、方向別交通量調査を実施した。

12 時間で当該交差点の交通量は 9,249 台となり、朝ピーク（7～8 時台）が 1,913 台、夕ピーク（17～18 時台）が 1,876 台通過しており、朝、夕ピークで 12 時間交通量の 40%（3,789 台）を占めており、通勤、通学及び帰宅時のみでなく、日中利用も多く利用されている状況が伺える。



図 2-60 位置図及び現地状況（宮平）

■時間帯別交通量



■方向別交通量（12 時間）

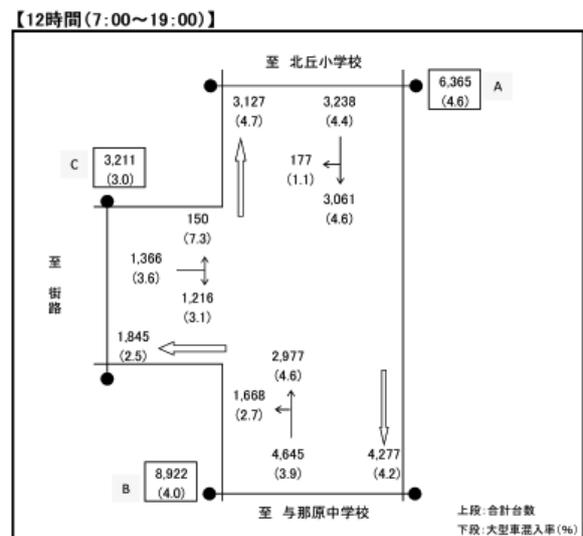


図 2-61 交通量調査結果（宮平）

### ③ 新川

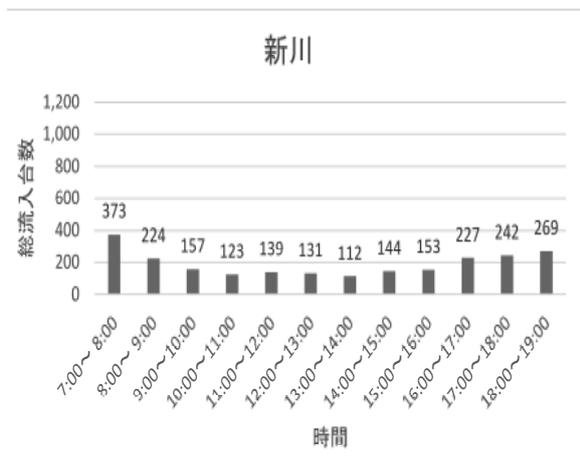
新川地区では、国道 329 号から県道 241 号及び国道 329 号 BP への通りぬけ交通が多いことから、方向別交通量調査を実施した。

12 時間で当該交差点の交通量は 2,294 台となり、朝ピーク（7～8 時台）が 597 台、夕ピーク（17～18 時台）が 511 台通過しており、朝、夕ピークで 12 時間交通量の約 48%（1,108 台）を占めている。なお、日中の交通状況は、朝夕ピークの半分程度となっている。



図 2-62 位置図及び現地状況（新川）

#### ■時間帯別交通量



#### ■方向別交通量（12 時間）

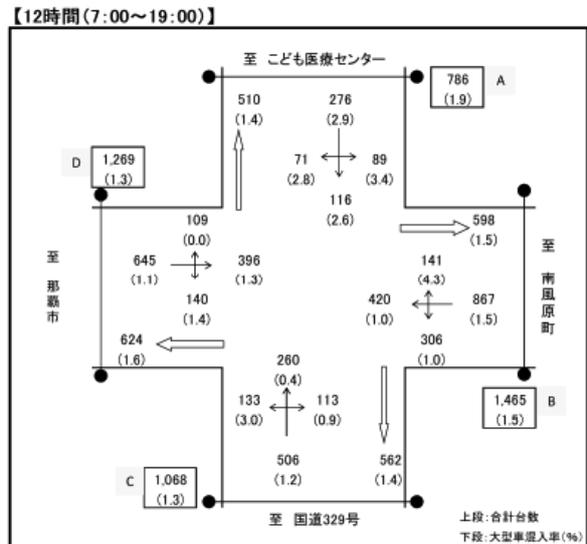


図 2-63 交通量調査結果（新川）

#### ④ 本部

本部地区では、国道 329 号から町道 29 号、県道 241 号から国道 329 号への通りぬけ交通が多いことから、方向別交通量調査を実施した。

12 時間で当該交差点の交通量は 2,200 台となり、朝ピーク（7～8 時台）が 477 台、夕ピーク（17～18 時台）が 474 台通過しており、朝、夕ピークで 12 時間交通量の約 43%（951 台）を占めている。なお、日中の交通状況は、朝夕ピークの半分程度となっている。

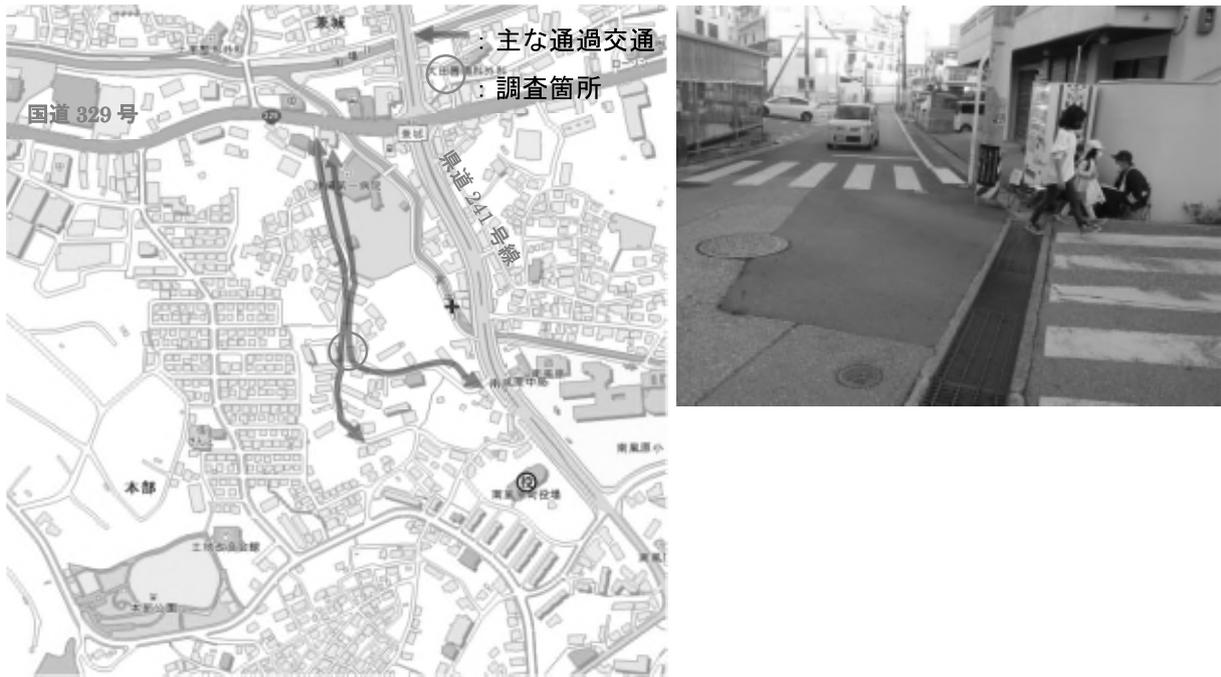
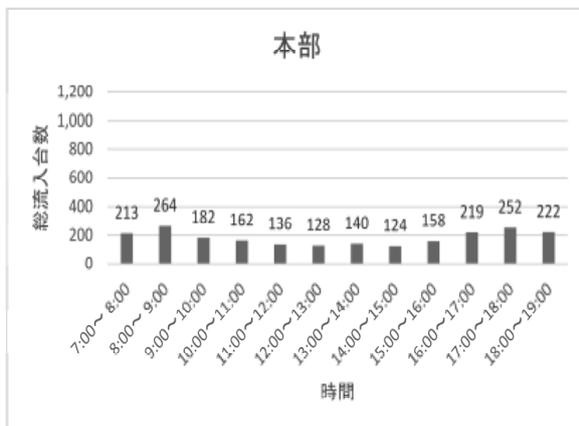


図 2-64 位置図及び現地状況（本部）

#### ■時間帯別交通量



#### ■方向別交通量（12 時間）

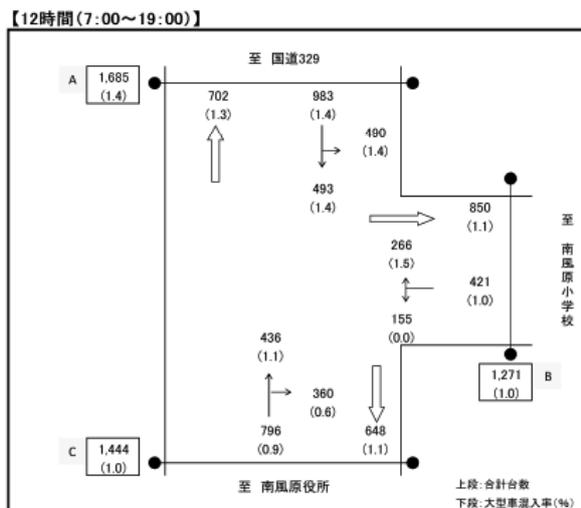


図 2-65 交通量調査結果（本部）

⑤ 兼本ハイツ

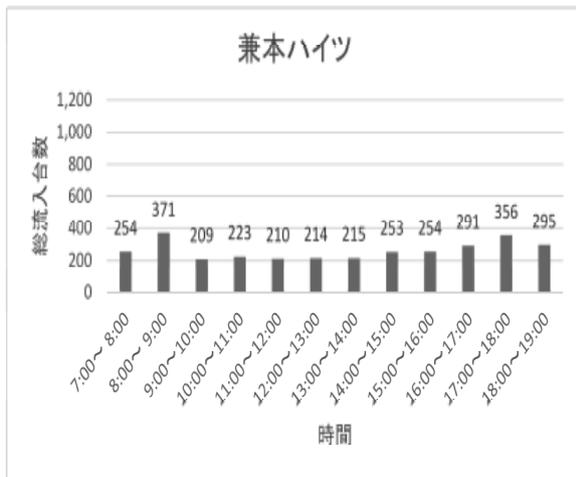
兼本ハイツでは、町道 29 号から国道 329 号への通り抜け交通が発生し、朝夕ピークにおいては渋滞の発することから、断面交通量及び渋滞長調査を実施した。

12 時間で町道 23 号線の断面交通量は 3,145 台となり、朝ピーク（7～8 時台）が 625 台、夕ピーク（17～18 時台）が 651 台通過しており、朝、夕ピークで 12 時間交通量の約 40%（1,276 台）を占めている。なお、日中も 200 台強/h の交通があり、日常的な利用が伺える。



図 2-66 位置図及び現地状況（兼本ハイツ）

■時間帯別交通量



■方向別交通量（12 時間）

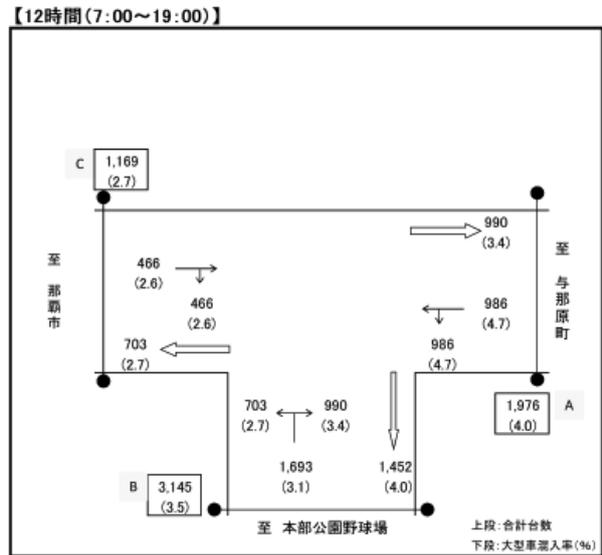


図 2-67 交通量調査結果（兼本ハイツ）

渋滞長調査においては、交通が集中する朝・夕ピークに車両の滞留が発生しているが、朝ピークにおいては渋滞発生は、1回確認できた。

なお、夕ピークにおいては、17時頃から18時30分頃までの間に渋滞が確認できた。最大渋滞長は80m、平均30m前後程度となっている。

また、日中の状況では、車両の滞留は30m程度確認できるものの、渋滞の発生には至らなかった。



図 2-68 渋滞発生状況

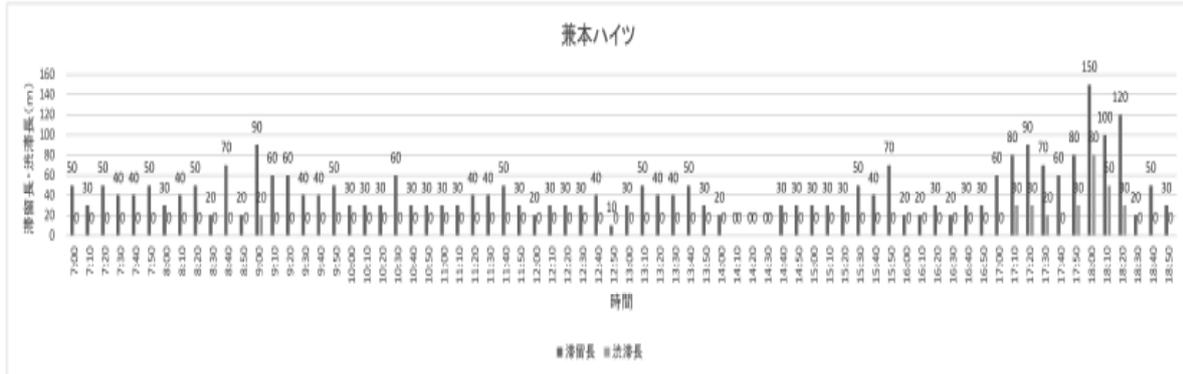


図 2-69 渋滞長調査結果（兼本ハイツ）

⑥ 第二団地

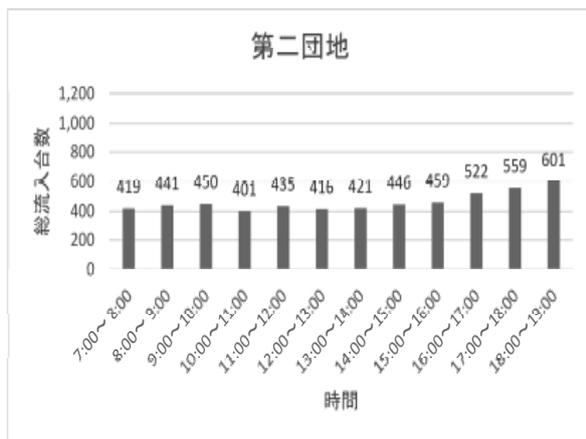
津嘉山地区では、国道 507 号 BP から国道 329 号への通り抜け交通が発生し、朝夕ピークにおいては渋滞の発することから、断面交通量及び渋滞長調査を実施した。

12 時間で町道 16 号線の断面交通量は 5,570 台となり、朝ピーク（7～8 時台）が 860 台、夕ピーク（17～18 時台）が 1,060 台通過しており、朝、夕ピークで 12 時間交通量の約 34%（1,920 台）を占めている。なお、日中も 400 台/h 以上の交通があり、日常的な利用が伺える。



図 2-70 位置図及び現地状況（兼本ハイツ）

■時間帯別交通量



■方向別交通量（12 時間）

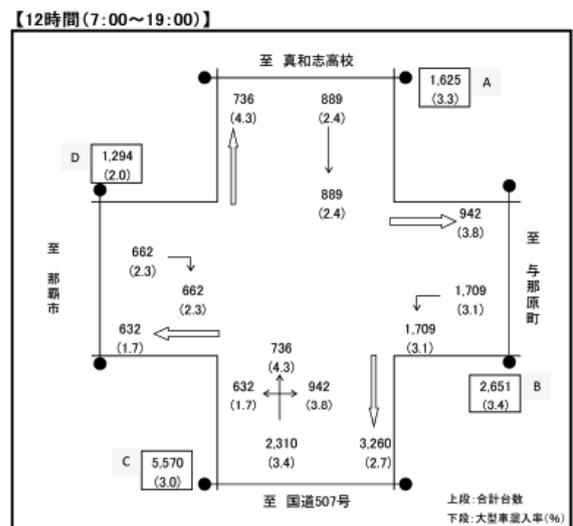


図 2-71 交通量調査結果（兼本ハイツ）

渋滞長調査においては、朝ピークから夕ピーク前までの間に断続的な車両の滞留、渋滞の発生が確認できた。

夕ピークにおいては、渋滞が連続して発生し、滞留長が最大 200m、渋滞調査が最大 100mの発生が確認できた。17 時頃から 18 時 30 分頃までの間に渋滞が確認できた。最大渋滞長は 80m、平均 30m前後程度となっている。

渋滞の発生状況として、主に第二団地から国道 329 号を右折する車両により、後続車の進行が阻害されていることによるものが多く確認できた。

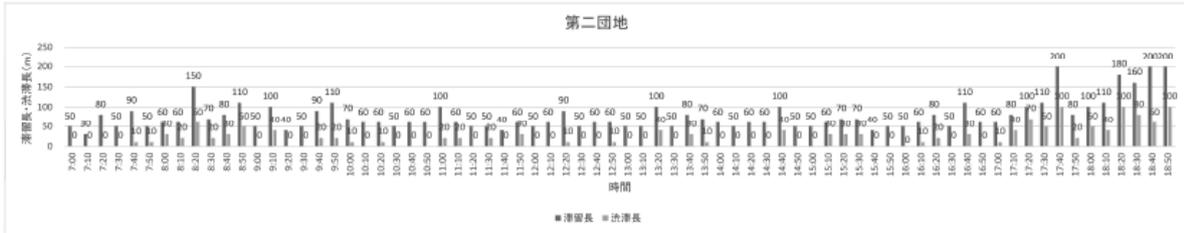


図 2-72 渋滞長調査結果（第二団地）

⑦ 津嘉山

津嘉山地区では、区画整理地区から国道 329 号への通りぬけ交通が多いことから、町道 6 号線において断面交通量調査を実施した。

12 時間で町道 6 号線の断面交通量は 5,765 台となり、朝ピーク（7～8 時台）が 941 台、夕ピーク（17～18 時台）が 1,278 台通過しており、朝、夕ピークで 12 時間交通量の約 38%（2,219 台）を占めている。なお、日中も概ね 400 台/h 以上の交通があり、日常的な利用が伺える。

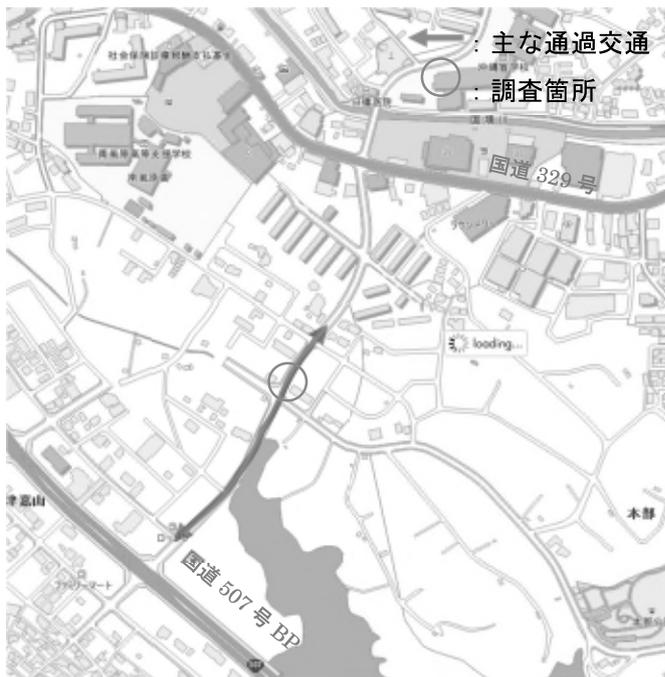
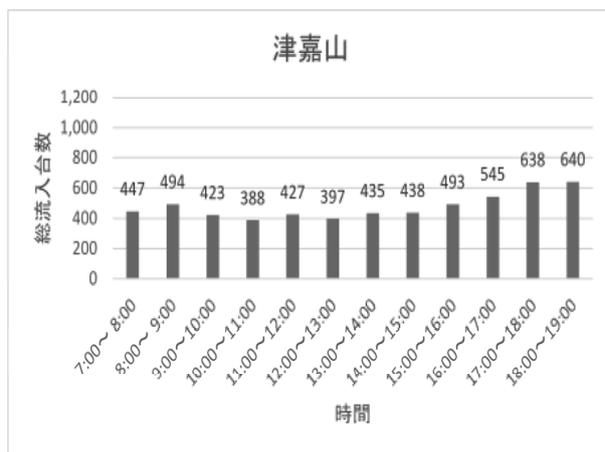


図 2-73 位置図及び現地状況（津嘉山）

■時間帯別交通量



■方向別交通量（12 時間）

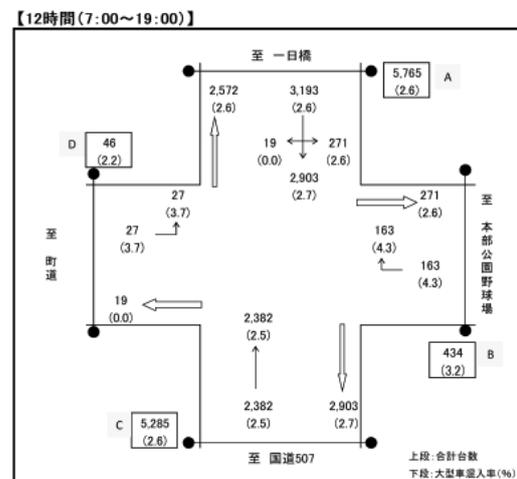


図 2-74 交通量調査結果（津嘉山）



⑨ 丸大横

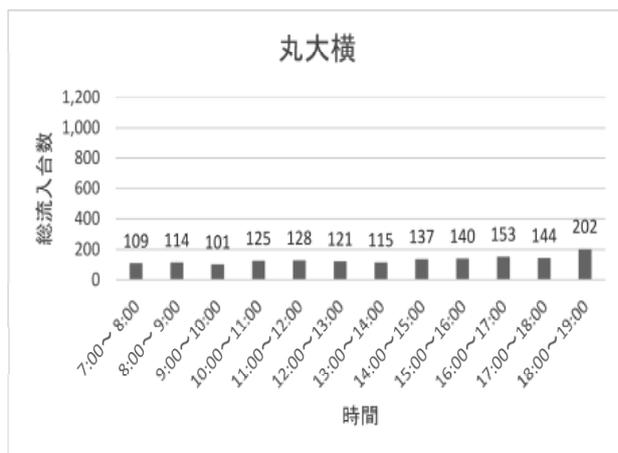
丸大前付近の生活道路では、国道 329 号から町道 3 号線への通りぬけ交通が多いことから、町道 173 号線において断面交通量調査を実施した。

12 時間で当該交差点の交通量は 1,589 台となり、朝ピーク（7～8 時台）が 223 台、夕ピーク（17～18 時台）が 346 台通過しており、朝、夕ピークで 12 時間交通量の約 35%（569 台）を占めている。なお、日中も同程度の交通が通過しており、日常的な利用が伺える。



図 2-77 位置図及び現地状況（丸大横）

■時間帯別交通量



■方向別交通量（12 時間）

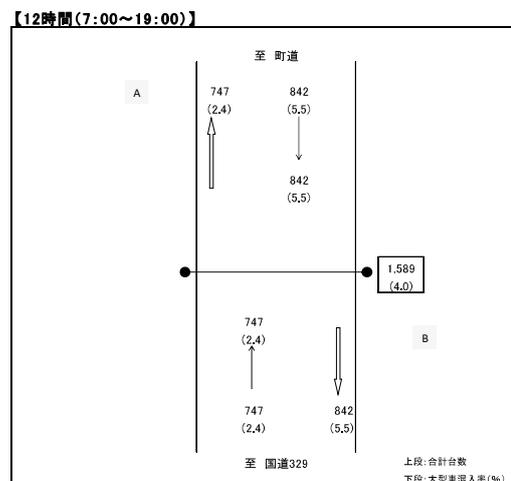


図 2-78 交通量調査結果（丸大横）

## 2-7-5 課題の整理

前述までに整理した南風原町の現状（地形、土地利用、人口、移動特性、道路及び公共交通）、町民アンケート調査及び町民意見（メール等）を下表に整理した。

	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、<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</li> </ul>	<p>《アンケートからみえる課題》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><u>地形的な理由から、徒歩・自転車移動の問題を感じている</u></li> </ul>
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> <li><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</li> <li>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</li> </ul>	—
人口	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</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、<u>自家用車利用を抑える施策の検討が必要</u>である</li> <li>今後の高齢化による<u>移動困難者への移動支援を含めた施策の検討が必要</u>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、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、<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。</li> <li>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</u>必要がある</li> <li>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</li> </ul>	<p>《アンケートからみえる課題》</p> <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><u>日常移動では平日約80%、休日約85%が自動車移動</u>。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></li> <li><u>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</u></li> </ul> <p>《住民が認識する課題》            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</p>

	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組み</u>が必要である</li> <li>交通渋滞による<u>生活道路への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<u>通り抜け交通の実態を把握し、対策の検討</u>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、<u>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、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>生活道路及び通学路の<u>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<u>街灯整備、及び道路施設の維持管理</u></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<u>新たなバスルートを増設</u></li> <li>広域及び地域移動の向上、交通弱者の移動支援を図るための<u>新たな公共交通システム（LRT, BRT, モノレール含む）の導入</u></li> <li>バス利用環境整備（利用促進）としての<u>バス待ち空間整備</u></li> </ul>

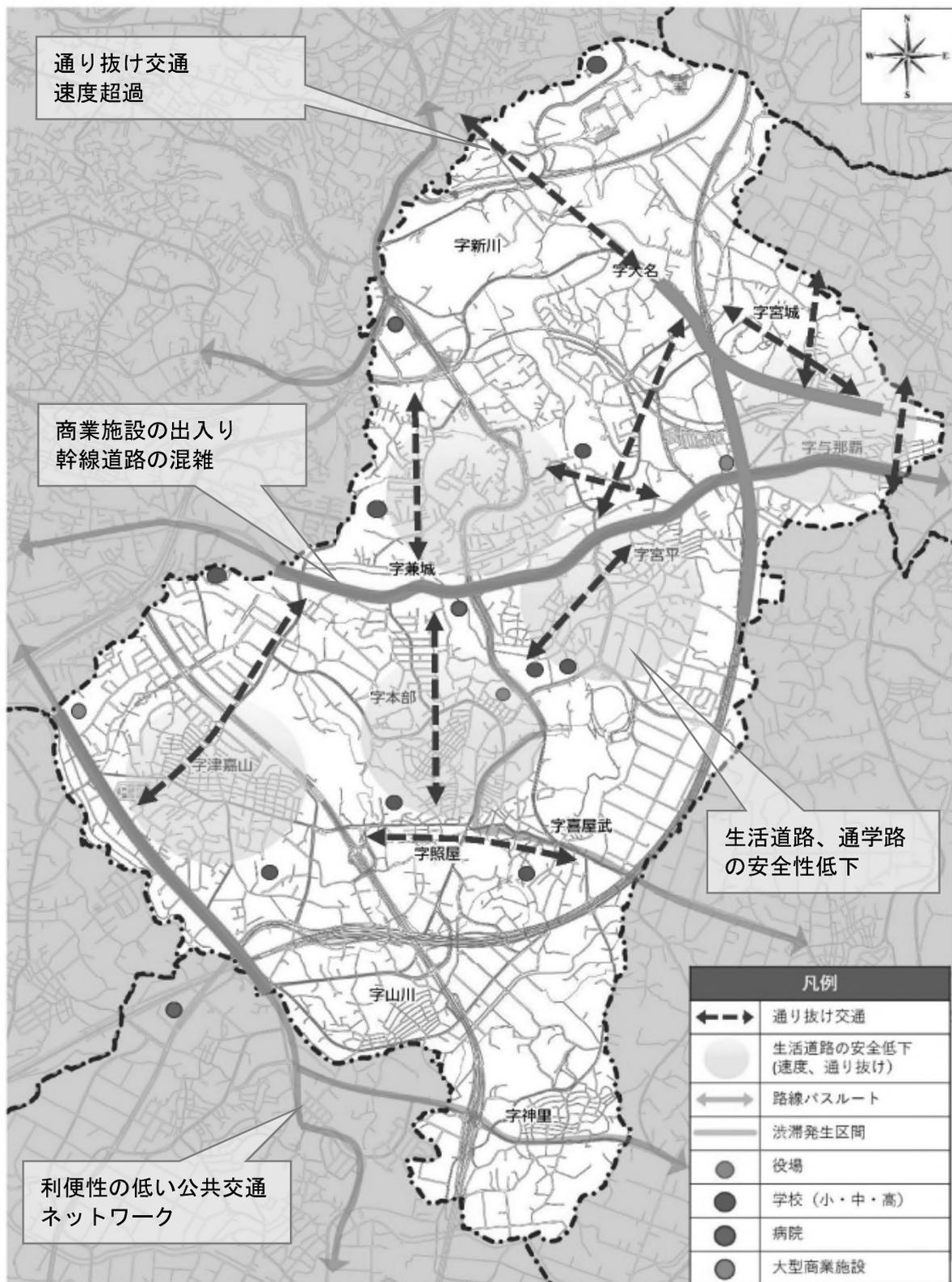


図 2-79 南風原町の交通の現状

南風原町における交通の課題は、大きく5つ（体系的な道路ネットワーク、公共交通、安全・安心な生活環境、交流拠点及び循環型・低炭素型社会）考えられ、これらを視点に本計画の方針展開を図る必要があると考える。

#### **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構築

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

#### **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 2-80 南風原町が抱える交通課題



# 第3章 南風原町が目指す将来像

## 3-1 南風原町が目指す将来の交通体系像

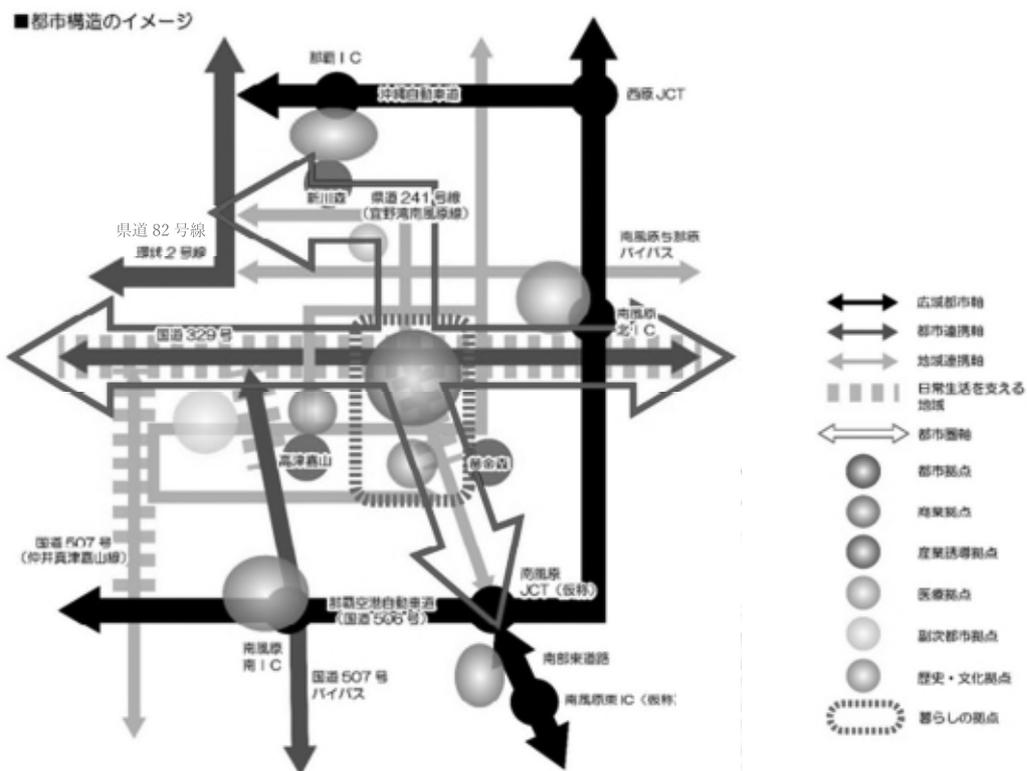
本町においては、那覇空港自動車道をはじめ、国道 507 号バイパス、県道 82 号線、県道 241 号線等の幹線道路の整備が進み、南風原与那原バイパスや南部東道路もこれから本格的に整備される予定にあり、広域交通ネットワークの基盤が整いつつある。このような恵まれた条件を踏まえ、広域的な幹線道路、町の骨格を形成する幹線道路、主要な生活道路が円滑に機能するよう、道路の段階構成に配慮した交通ネットワークの形成を目指す。

### 3-1-1 交通体系イメージ

#### (1) 将来の都市構造イメージ

南風原町は東西方向の国道 329 号、南北方向の県道 241 号線（宜野湾南風原線）を軸として、那覇市から東側に隣接する与那原町に連なる形で市街地を形成している。

また、那覇空港自動車道（国道 506 号）などの広域的な道路交通機能が整備され、本島南部地域における交通結節点として都市化が進行し、今後、南風原与那原バイパス、国道 507 号バイパス、南部東道路の整備により、更なる広域的な交通機能の充実が見込まれている。



出典：南風原町都市計画マスタープラン

図 3-1 都市構造イメージ

## (2) 将来都市構造の設定

南風原町の将来都市構造は、まちづくりの目標実現に向けて、都市を構成する「ゾーン」「拠点」「まちの軸」の3つの要素に分けて整理されている。

- ゾーンの設定 : 土地利用の利用区分毎のまとまりであり、面的な構成要素
- 拠点の設定 : 人々の都市活動の中心となる場であり、点的な構成要素
- まちの軸の設定 : 都市の骨格を形成する主要な道路であり、線的な構成要素

表 3-1 都市構造の概要

■ゾーンの設定		
1	住宅ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 住居系用途地域が指定された区域及び市街化を誘導する区域を住宅ゾーンと位置づけ、良好な住環境の保全と創出に努め、秩序ある土地利用を図ります。</li> </ul>
2	沿道・商業ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 国道沿いや県道沿いの住居系用途地域、商業系用途地域が指定された区域等を沿道・商業ゾーンと位置づけ、地域の利便施設等の集積や商業業務機能の集積を図ります。</li> </ul>
3	業務ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 工業系用途地域が指定された区域を業務ゾーンと位置づけ、工業機能や流通機能の集積を図ります。</li> </ul>
4	計画的誘導ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 既存集落や自然地形を計画的誘導ゾーンと位置づけ、秩序ある土地利用を図ります。</li> </ul>
5	緑地ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 三大森（新川森、黄金森、高津嘉山）等を緑地ゾーンと位置づけ、貴重な自然緑地の保全・活用に努めます。</li> </ul>
6	農地ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 農業基盤整備が行われた農地を農地ゾーンと位置づけ、保全・活用に努めます。</li> </ul>
■拠点の設定		
1	都市拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 国道 329 号と県道 241 号線（宜野湾南風原線）が交差する兼城十字路から南風原町役場一帯を都市拠点と位置づけます。</li> <li>• 本町の顔として、行政、学校、企業等の多様な都市機能が集積する場の形成を図ります。</li> </ul>
2	商業拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 南風原北インターチェンジ周辺一帯を商業拠点と位置づけます。交通結節点として町内外から多くの人々が訪れる広域的な利用を促進する商業空間の形成を図ります。</li> </ul>
3	産業誘導拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 南風原南インターチェンジ周辺一帯、沖縄自動車道や南風原東インターチェンジ（仮称）周辺一帯、印刷団地等の既存の企業が立地する地区、新川森の北側の地区を産業誘導拠点と位置づけます。</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 周辺環境に配慮した産業や生活利便施設の誘導を図ります。</li> </ul>
4	医療拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 南部医療センター・こども医療センターを含む周辺一帯を医療拠点として位置づけます。</li> <li>・ 広域的な利用を想定した重要な都市機能であり、今後とも医療関連施設等が集積した拠点形成を図ります。</li> </ul>
5	副次都市拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 津嘉山北土地区画整理事業地区は、良好な住宅地の形成とともに商業・業務機能の集積を図り本町の副次拠点にふさわしいまちづくりを進めていきます。</li> </ul>
6	歴史・文化拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 喜屋武・本部・照屋一帯を歴史・文化拠点と位置づけ、歴史文化資源である琉球絃・南風原花織と観光産業が連携した拠点形成を図ります。</li> </ul>
7	暮らしの交流拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市拠点と歴史・文化拠点を含む兼城十字路から喜屋武・本部・照屋地区一帯を、暮らしの交流拠点と位置づけます。</li> <li>・ 本町の中心市街地として、人々が暮らし、集い、学び、働くなど様々な交流を支える空間の形成を図ります。</li> </ul>
<b>■まちの軸の設定</b>		
1	広域都市軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広域的な都市間の移動を担う道路を広域都市軸と位置づけます。</li> </ul> <p><b>【対象道路】</b> 沖縄自動車道、那覇空港自動車道（国道 506 号）、南部東道路</p>
2	都市連携軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 周辺市町を結ぶ道路で広域的な交流を支え、本町の都市軸を形成する道路を都市連携軸と位置づけます。</li> </ul> <p><b>【対象道路】</b> 国道 329 号、国道 507 号バイパス、県道 241 号線（宜野湾南風原線）、南風原与那原バイパス、環状 2 号線</p>
3	地域連携軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広域都市軸及び都市連携軸からの道路交通を受け止め、町内の道路交通を円滑に処理する道路を地域連携軸と位置づけます。</li> </ul> <p><b>【対象道路】</b> 国道 507 号（仲井真津嘉山線）、県道 240 線、県道 128 号線、県道 86 線（南風原知念線）、宮平学校線等</p>

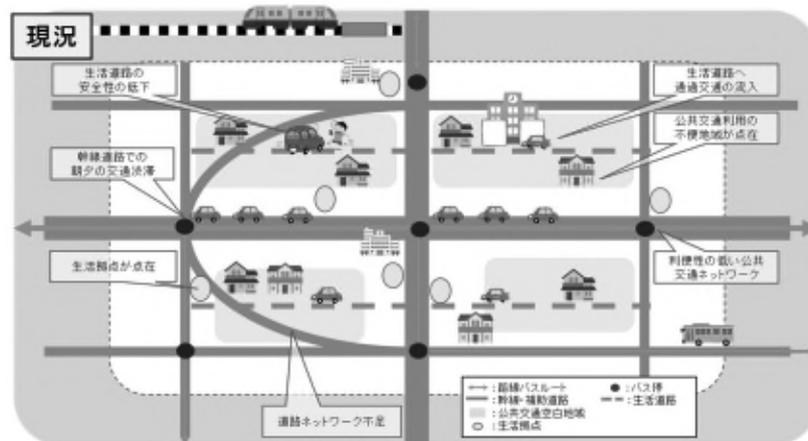
出典：南風原町都市計画マスタープラン



### (3) 目指すべき交通体系

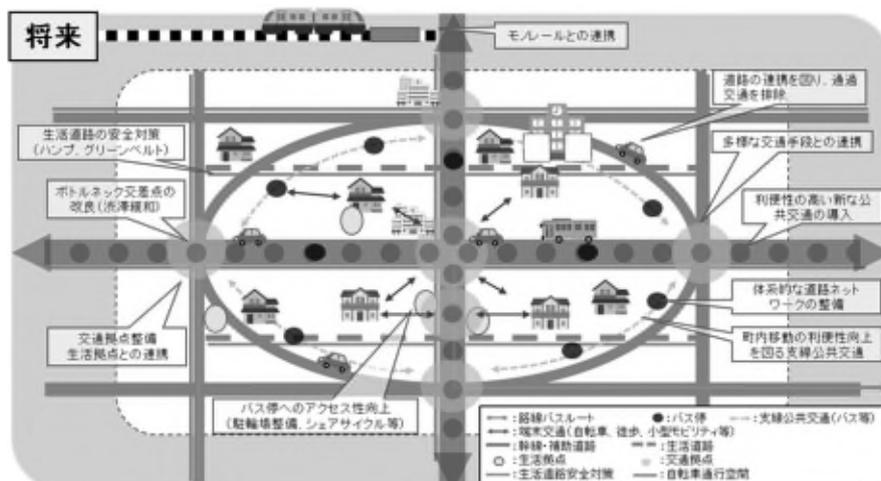
#### 1) 現況

- ・ 町内の路線バスの運行ルートは、幹線道路に集中しており、幹線道路から外れた地域が多く、バスの利便性が低い。
- ・ また、生活拠点が点在しており、地域内移動においても自家用車による移動に偏っている。
- ・ 幹線道路では、渋滞が発生しており、渋滞を避けるため、生活道路へ流入する通り抜け交通も見られ、生活道路の安全性が低下している。
- ・ 道路ネットワークが不足しており、道路の体系的な連携が図れていない。



#### 2) 将来

- ・ 渋滞交差点の改良や、道路整備により、体系的な道路ネットワークを構築する。
- ・ 生活道路の安全対策を行い、通り抜け交通の抑制、安全性向上を図る。
- ・ 自転車通行空間整備を行い、自転車が利用しやすい環境、また、歩行者が安心して歩ける空間を構築する。
- ・ 隣接市町を結ぶ幹線バスや新たな公共交通、また、町内を循環する支線公共交通を導入することにより、公共交通の利便性向上を図る。
- ・ まちづくりと連携した生活拠点と交通拠点の連携を図る。



#### (4) 南風原町における将来交通体系イメージ

##### 【将来】

- 体系的な道路ネットワークの整備による、幹線道路の混雑緩和、通り抜け交通を抑制し、安全で安心な生活環境を創出
- 新たな公共交通も視野に入れた、周辺市町と連携のとれた公共交通ネットワークの構築、地域内支線公共交通の整備による交通弱者への対応
- 多様な移動手段の連携

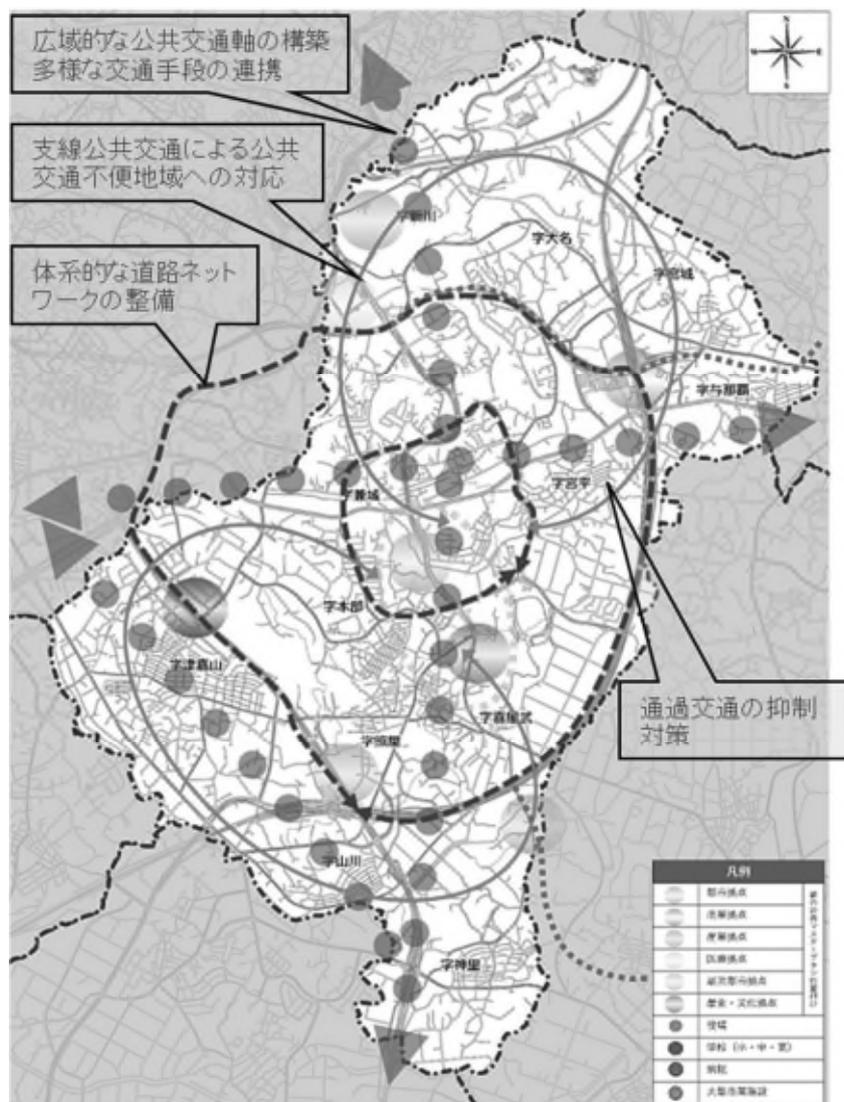


図 3-3 交通体系イメージ

## 3-2 基本理念

南風原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9つの都市づくり目標のひとつ、「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、南風原町が目指すべき将来像を設定する。

### 【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

南風原町は、沖縄自動車道、那覇空港自動車道（国道506号）、国道329号、国道507号バイパス、県道241号線（宜野湾南風原線）などの幹線道路が整備され、また、南風原与那原バイパスや南部東道路の整備計画も進められており、これらの幹線道路の着実な整備により、さらなる道路交通の機能の充実が期待されています。しかし、町内の地域間を結ぶ道路交通ネットワークが弱く、公共交通の運行水準も低いことから誰もが移動しやすい町内の主要な拠点を結ぶ公共交通の強化を図っていきます。

また、生活道路の通り抜け交通対策、多様な移動手段の導入による過度な自家用車利用からの脱却、及び歩行者にやさしい道づくり等、南風原町が抱える交通課題に対し、「誰もが快適に移動しやすい交通体系のまちづくり」を目指し検討を進めます。

#### 《将来像①》：都市と地域をつなぐ交通

南風原町は沖縄本島南部の中心に位置し、那覇市に隣接していることから、南部地域及び中北部地域移動における交通の要衝となっています。位置的有意性や道路ネットワークを活かし、隣接市町及び広域市町村との交流を促進します。

また、地域内を繋ぐ道路整備を推進し、地域内移動の向上を図り、町に賑わい、活力を生む交通のまちづくりを推進します。

#### 《将来像②》：人と環境にやさしい安全・安心な交通

生活道路や通学路において、安全・安心に移動できるよう通り抜け交通等への対策を行います。また、自家用車にたよらない、多様な移動手段の導入を推進し、人や環境にやさしい、誰もが快適に移動しやすい交通まちづくりを推進します。

図 3-4 基本理念及び将来像

### 3-3 基本方針

#### 3-3-1 基本方針の概要

前述において示した南風原町が目指す交通体系に向けて、4つの基本方針を設定する。

<b>基本方針1：体系的な道路ネットワークの構築</b>	
<b>概要</b>	<p>現在、南風原町内においては広域幹線道路の整備が進められ、道路ネットワーク基盤が整いつつありますが、地域間を結ぶ道路ネットワークが不足しています。今後、町内の骨格を形成する地域幹線道路の整備を進めつつ、道路ネットワークの有機的な連携を図ります。</p> <p>また、一部の交差点では、通勤、通学及び帰宅時間帯において交通渋滞が発生しており、渋滞緩和に向け関係機関と連携を図り取り組んでいきます。</p>
<b>施策</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 幹線道路、補助幹線道路、生活道路の整備</li><li>・ 渋滞交差点改良</li><li>・ 道路の維持・管理</li><li>・ 災害に強い道路網の形成</li></ul> 等

<b>基本方針2：公共交通の利用促進</b>	
<b>概要</b>	<p>南風原町では公共交通ネットワークが脆弱で、幹線道路から外れた地域は公共交通不便地域が広がっており、公共交通の利便性が低く、町民の移動は自動車に偏っています。</p> <p>今後、高齢化が進み、免許返納による交通弱者の増加が予想される中、隣接市町や広域、町内移動を支える新たな公共交通システムの導入、公共交通ネットワークの見直し、公共交通の利用しやすい環境づくり等の検討を行い、誰でも公共交通が利用しやすい環境整備を図ります。</p>
<b>施策</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 新しい公共交通システムの導入</li><li>・ 周辺市町と連携したバス網の再編</li><li>・ バス利用環境の創出</li></ul> 等

### 基本方針 3 : 安全・安心な交通環境の創出

<b>概要</b>	<p>南風原町内の生活道路においては、通り抜け交通や学校周辺における送迎交通等により歩行者の安全性が低下しており、生活道路への通過交通対策や、過度な自動車利用の抑制策等の検討を行い、交通弱者の子供や高齢者が安心して移動できる環境づくりを推進します。</p> <p>また、近年、利用者が増加している自転車においても、歩行者や自動車との接触事故が増加していることから、歩行者、自転車及び自動車が安全で安心して通行できる道路幅員構成の再構築の検討を行います。</p>
<b>施策</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 自転車通行空間の整備</li><li>• 生活道路や通学路の安全対策（通過交通及び走行速度抑制、歩行空間確保等）</li><li>• TDM等</li></ul>

### 基本方針 4 : 交流機能の向上

<b>概要</b>	<p>南風原町の位置的有意性や道路ネットワークを活かした交流拠点整備の検討を行い、広域移動及び地域内移動との連携を図ります。</p> <p>また、多様な交通モードについての導入検討を行い、交流拠点へのアクセス性、地域内の回遊性向上を図ります。</p> <p>さらに、交流拠点整備に合わせて、自動車から公共交通への転換を図るためのP&amp;R、K&amp;R等の可能性についても検討を行います。</p>
<b>施策</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 交通結節点の整備、P&amp;R、シェアサイクル、小型モビリティ等</li></ul>



■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」

将来像①  
「都市と地域をつなぐ交通」

位置的有意性や道路ネットワークを活かし、隣接市町及び広域市町村との交流を促進  
また、地域内を繋ぐ道路整備を推進し、地域内移動の向上を図り、広域、隣接市町及び地域内移動における公共交通の充実を図り、町に賑わい、活力を生む交通のまちづくりを推進

将来像②  
「人と環境にやさしい安全・安心な交通」

生活道路や通学路において、安全・安心に移動できるよう通り抜け交通等への対策  
また、自家用車にたよらない、多様な移動手段の導入を推進し、人や環境にやさしい交通が快適に移動しやすい交通まちづくりを推進

南風原町における交通の課題

課題 1. 体系的な道路ネットワーク  
(基本方針 1, 2, 3, 4)

- ・ 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構築 等

課題 2. 公共交通の利用環境  
(基本方針 2, 3, 4)

- ・ 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  
(基本方針 1, 3)

- ・ 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  
(基本方針 2, 4)

- ・ 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風光との連携
- ・ 地域の交流拠点の構築

課題 5. 循環型・低炭素型  
(基本方針 2, 3, 4)

- ・ 自家用車利用に偏らない生活スタイルの構築

南風原町交通基本計画基本方針及び施策

基本方針 1：体系的な道路ネットワークの構築

- ・ 幹線道路、補助幹線道路、生活道路の整備
- ・ 渋滞交差点等の改良
- ・ 道路の維持・管理
- ・ 災害に強い道路網の形成 等

基本方針 2：公共交通の利用促進

- ・ 新しい公共交通システムの導入
- ・ 周辺市町と連携したバス網の再編
- ・ 支線公共交通の導入

基本方針 3：安全・安心な交通環境の創出

- ・ 自転車通行空間の整備
- ・ 生活道路通過交通対策
- ・ TDM 等

基本方針 4：交流機能の向上

- ・ 交通結節点の整備
- ・ P&R
- ・ シェアサイクル
- ・ 小型モビリティ 等

施策実施による効果

【交通渋滞の緩和 等】

- 幹線道路やボトルネック交差点における渋滞緩和
- 安全・安心な歩行空間の創出
- 体系的な道路ネットワークの構築

【公共交通利便性の向上】

- 町内外移動の利便性向上
- 利用しやすいバス待ち空間の創出
- バス停への移動負担の軽減
- 公共交通不便地域の解消
- 公共交通利用者の増加

【安全・安心】

- 自転車利用の利便性向上
- 通過交通の減少、走行速度の低下
- 生活道路、通学路の安全性向上
- 自家用車利用の減少

【環境負荷の低減】

- CO2排出量を削減



### 3-3-2 基本方針の説明

前述において示した本計画の基本方針について、各基本方針の内容を以下に示す。

#### (1) 基本方針 1：体系的な道路ネットワークの構築

基本方針 1：体系的な道路ネットワークの構築	
概要	<p>現在、南風原町内においては広域幹線道路の整備が進められ、道路ネットワーク基盤が整いつつありますが、地域間を結ぶ道路ネットワークが不足しています。今後、町内の骨格を形成する地域幹線道路の整備を進めつつ、道路ネットワークの有機的な連携を図ります。</p> <p>また、一部の交差点では、通勤、通学及び帰宅時間帯において交通渋滞が発生しており、渋滞緩和に向け関係機関と連携を図り取り組んでいきます。</p>

#### 【幹線道路、補助幹線道路、生活道路の整備】

- 本町の骨格を形成する那覇空港自動車道をはじめ、国道 507 号バイパス、県道 82 号線、県道 241 号線等の幹線道路の整備が進み、南風原与那原バイパスや南部東道路もこれから本格的に整備される予定です。今後も幹線道路の整備が進み、広域交通ネットワークの基盤が整うよう、関係機関と調整を図り道路整備を推進します。
- 広域移動及び地域内移動を効率的に行えるよう、道路ネットワークの有機的な連携が図れるよう、現在、計画及び整備中の都市計画道路の整備を推進します。
- 道路ネットワークが円滑に機能できるよう、沿道利用を考慮した道路機能の位置づけを行います。
- まちづくりと連携し、「居心地が良く歩きたくなるまちづくり」を目指した道路空間整備の検討を行います。
- 自転車の広域的利用の展開を見据え、玉城那覇自転車道整備の推進についても関係機関と調整を図ります。

#### 【渋滞交差点の改良】

- 本町内の幹線道路における主要渋滞交差点については、交差点改良による渋滞対策が進められており、今後も、関係機関との調整を行いつつ、交差点改良等を推進します。
- その他の幹線道路等の付加車線が整備されていないボトルネック交差点等においても、関係機関と調整を行い、段階的な対策についての協議を行います。

### 【道路の維持・管理】

- 歩行者や自動車が安全に通行できるよう、歩道の除草、路面標示、道路舗装及び道路附属施設等の定期的な修繕、また、地域と連携した持続的な維持・管理についても検討を行います。

### 【災害に強い道路網の形成】

- 本町内を通過する緊急輸送道路として位置づけられた主要幹線道路、また、その他の幹線道路等、災害時の位置づけとして重要な路線については、災害時に寸断されることがないように、道路構造の耐震化や無電柱化を推進します。
- 土砂災害及び浸水地域を通過する一部の幹線道路においては、災害時における代替路を指定する等、災害に強い道路ネットワーク、公共交通ネットワークの構築を図ります。

表 3-2 道路の位置づけ

1	自動車専用道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 沖縄自動車道、那覇空港自動車道及び、南部東道路が自動車専用道路と位置づけられており、関係機関と連携し、機能の維持・向上に努めます。</li> </ul>
2	主要幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市の骨格を形成するとともに周辺市町との連携を促す主要な役割を担う道路として、機能の維持・向上に努めます。</li> <li>・ 国道 329 号、国道 507 号バイパス、那覇市を通過する主要地方道那覇糸満線、県道 241 号線、整備中の南風原与那原バイパスを主要幹線道路と位置づけ、機能の維持・向上に努めます。</li> </ul>
3	幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域内の交通を集約し、主要幹線道路との円滑な交通処理を行う道路として、機能の維持・向上に努めます。</li> <li>・ 国道 507 号、県道 240 号線、那覇糸満線、県道 128 号線等を幹線道路と位置づけ、機能の維持・向上に努めます。</li> </ul>
4	補助幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 県道 48 号線、県道 82 号線、町道 3 号線等を補助幹線道路と位置づけ、主要幹線道路や幹線道路を保管する道路として機能の維持・向上に努めます。</li> </ul>
5	主要生活道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 主要生活道路については、地域住民の日常生活を支える道路として機能充実に図ります。また、集落内にみられる狭隘道路については、歩行者の安全確保の為、路面標示やグリーンベルト、自動車の速度抑制等の方策の導入について検討します。</li> <li>・ 土地区画整理事業内の主要生活道路や新たに整備を行った主要生活道路については、機能の維持・保全に努めます。</li> </ul>

6	南風原内環状線	<ul style="list-style-type: none"> <li>南風原内環状線は、市街地への通過交通を抑制するとともに、身近な地域のネットワークを支える道路として整備を図ることとします。また、自動車等の通行を前提としながらも、歩行者の安全性を重視した道路としての整備を図ります。</li> </ul>
7	南風原外環状線	<ul style="list-style-type: none"> <li>那覇空港自動車道側道、国道 507 号バイパス、環状 2 号線、南風原与那原バイパス側道については、南風原外環状線として位置づけ、市街地への通過交通を整序するとともに身近な地域や町外とのネットワークを支える道路としての整備を図り、合わせてゆとりのある歩道の整備に努めます。</li> </ul>
8	玉城那覇自転車道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車道路については、関係機関と連携を図りながら、安全で魅力ある自転車道路空間の整備に努めます。</li> </ul>
9	公共交通の利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢化の進行に伴い、公共交通の需要が高まることが想定されることを踏まえ、町内を巡回するコミュニティバス等の導入について検討し、地域住民の利便性の向上に努めます。</li> </ul>
10	新たな公共交通の検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>LRT や鉄軌道等の広域的な連携を必要とする新たな公共交通のあり方について、県や近隣市町との連携を図り検討します。また、町独自の交通計画を策定し、新たな公共交通の方針を定めることを検討します。</li> </ul>
11	自動車専用道路の桁下有効利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車専用道路の桁下については、パークアンドライド等としての有効利用を検討します。</li> </ul>
12	循環型・低炭素社会の構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>集中的な交通渋滞の慢性化による温室効果ガスの排出削減に対応するため、基幹バスシステムの拡充や地域を結ぶ利便性の高い公共交通ネットワークの構築を促進します。</li> </ul>

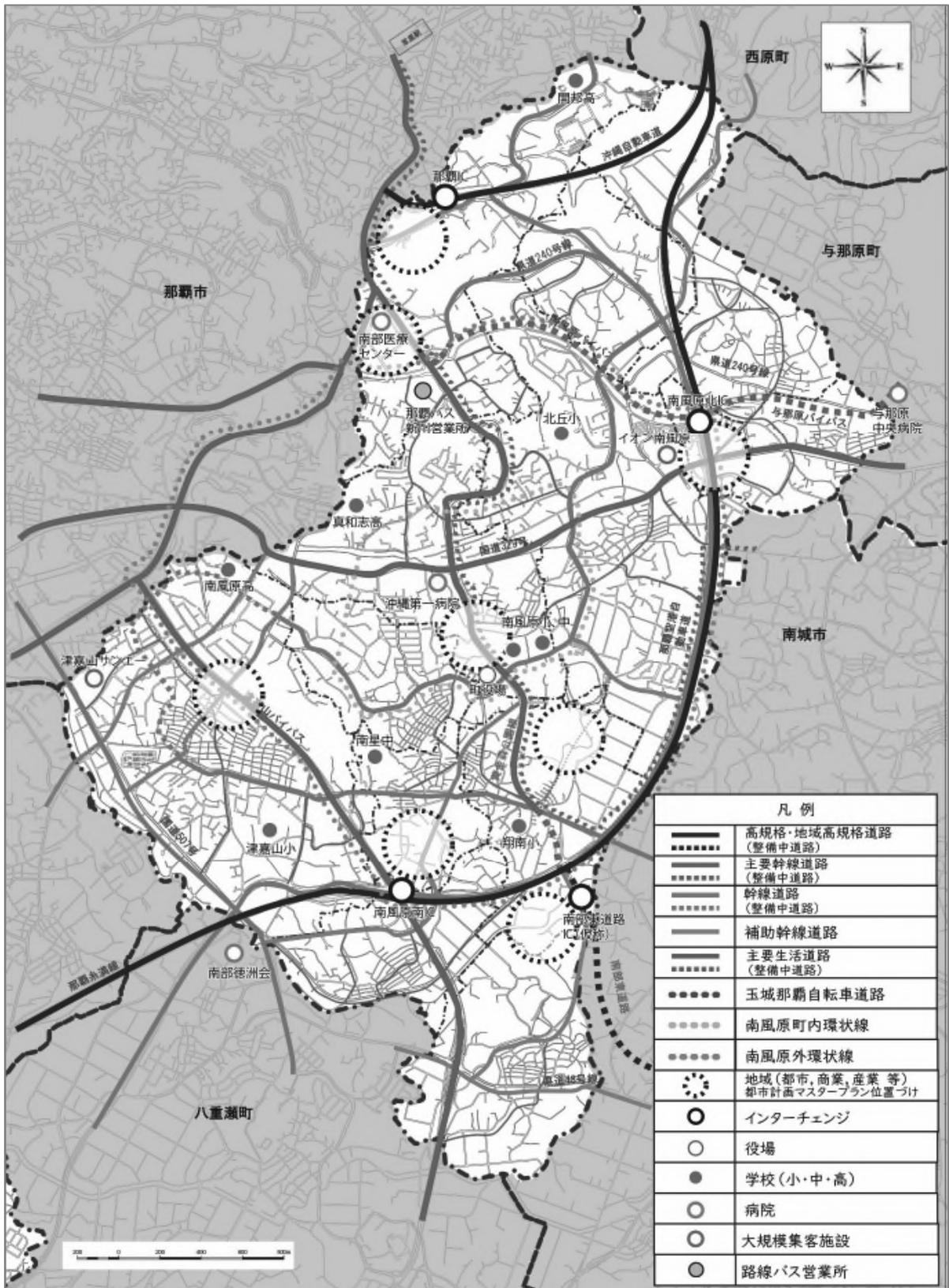


図 3-5 将来道路ネットワーク

## (2) 基本方針 2：公共交通の利用促進

基本方針 2：公共交通の利用促進	
概要	<p>南風原町では公共交通ネットワークが脆弱で、幹線道路から外れた地域は公共交通不便地域が広がっており、公共交通の利便性が低く、町民の移動は自動車に偏っています。</p> <p>今後、高齢化が進み、免許返納による交通弱者の増加が予想される中、隣接市町や広域、町内移動を支える新たな公共交通システムの導入、公共交通ネットワークの見直し、公共交通の利用しやすい環境づくり等の検討を行い、誰でも公共交通が利用しやすい環境整備を図ります。</p>

### 【バス利用環境の創出】

- 路線バスのバス停では、時刻表、運行ルートが掲示されていますが、不鮮明な状況も多く、また、ほとんどのバス停においてベンチ及び上屋が整備されておらず、バスの利用しやすい環境とは言えません。今後、バス事業者、関係機関及び民間事業者等と連携を図り、バス停やバス待ち空間等の充実を推進します。
- バスの利用促進策として、バス停へのアクセス性向上を図り、駐輪場整備やP&Rなどの検討も合わせて行います。

① コンビニ駐車場を活用したバス停

② コンビニイトインスペースを活用したバス待ち空間



埼玉県深谷市



京都市

出典：関東運輸局 HP、京都市交通局 HP

③ バス停上屋、時刻表、駐輪場の整備



図 3-6 民間企業と連携したバス待ち環境の整備

**【新しい公共交通システムの導入】**

- 本町の中心を横断する国道 329 号は、本町及び東側地域と那覇市を結び、大型商業施設等が沿道に立地する幹線機能及びアクセス機能を有した道路となっています。今後、与那原町への大型 MICE 整備に伴い交通量の増加が予想されることから、那覇から MICE 方面へ公共交通による移動軸の強化が重要と考えられ、当該路線へ L R T、B R T 及びモノレールを含む新しい公共交通システムの導入を検討します。
- 本町内を移動するためのバス路線は脆弱であることから、町内公共交通不便地域をカバーし循環する支線公共交通の検討を行います。
- 支線公共交通を活用し、通勤、通学や高齢者の買い物、通院等、移動支援を図ります。
- 今後、南風原町への新しい公共交通システム導入の検討においては、上位関連計画や周辺市町の動向、本町の規模、将来の需要及び地形的な条件等を考慮し、検討を行います。



**■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。



**■コミュニティバス**

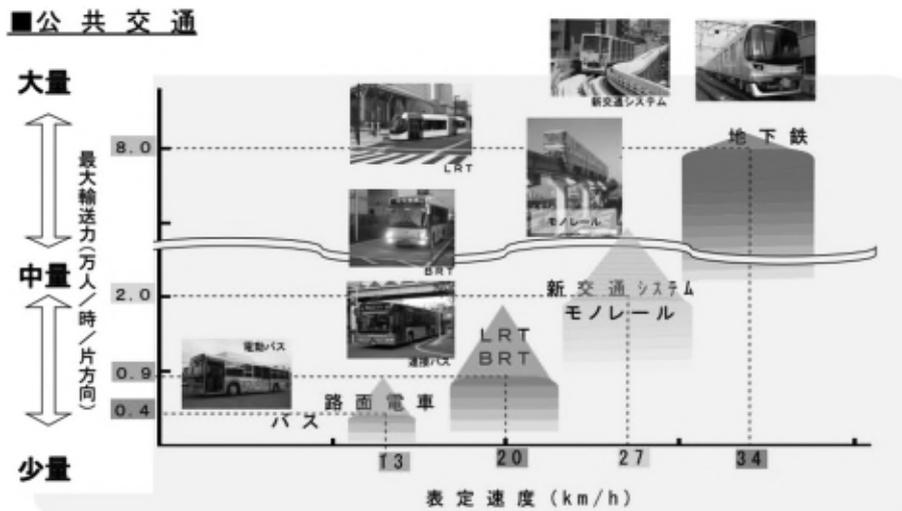
路線バスが走っていない地域を小型バスで循環し、主要施設、商業施設、バス停等との連携を図り、町内の移動を便利にします。



**■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。

(南城市、糸満市、浦添市、北谷町等で実施)



出典：国土交通省 HP

図 3-7 国内都市交通システム



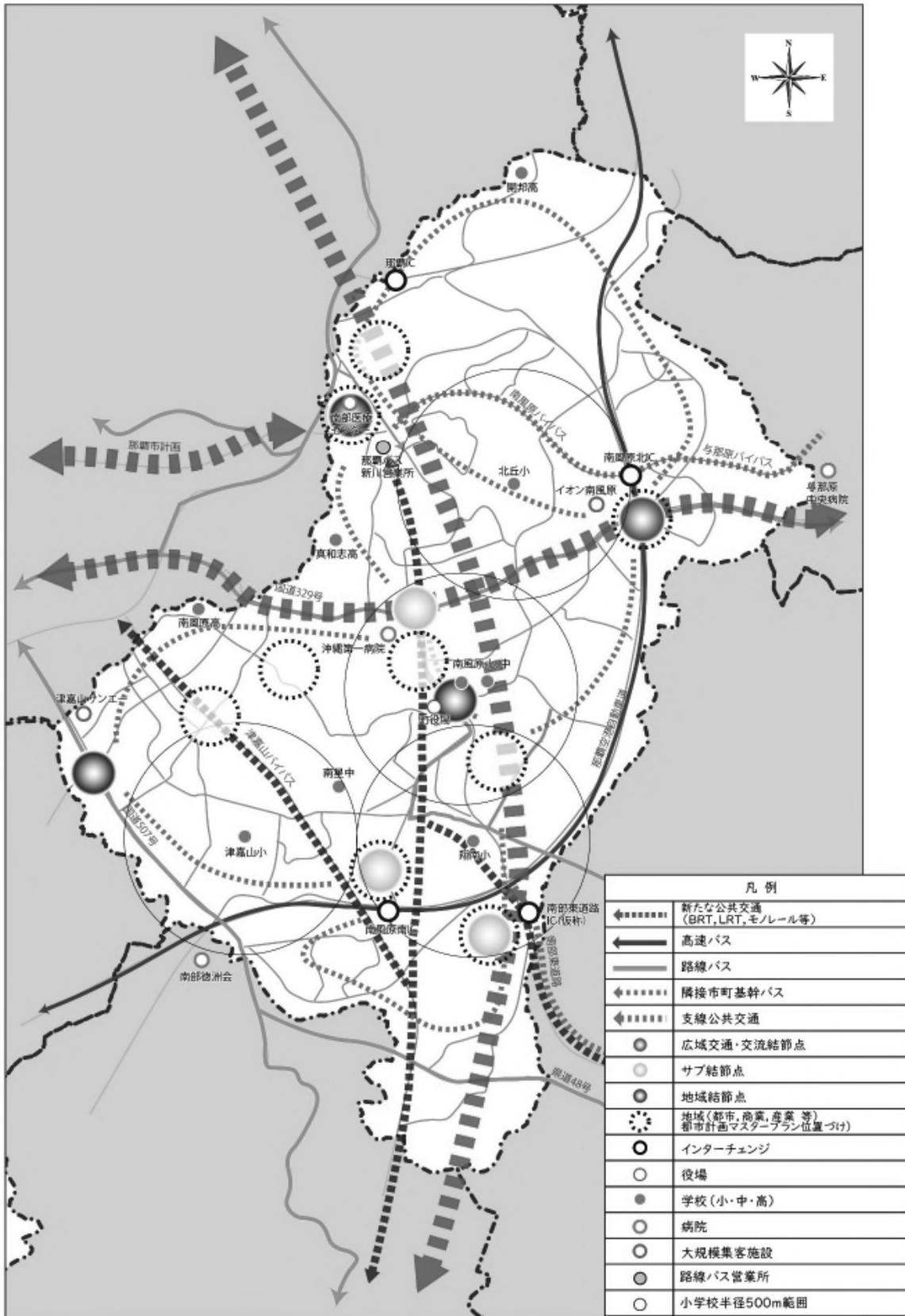


図 3-9 将来公共交通ネットワーク

### (3) 基本方針 3：安全・安心な交通環境の創出

基本方針 3：安全・安心な交通環境の創出	
概要	<p>南風原町内の生活道路においては、通り抜け交通や学校周辺における送迎交通等により歩行者の安全性が低下しており、生活道路への通過交通対策や、過度な自動車利用の抑制策等の検討を行い、交通弱者の子供や高齢者が安心して移動できる環境づくりを推進します。</p> <p>また、近年、利用者が増加している自転車においても、歩行者や自動車との接触事故が増加していることから、歩行者、自転車及び自動車が安全で安心して通行できる道路幅員構成の再構築の検討を行います。</p>

#### 【安全な歩行空間の創出】

- 子供から高齢者まで、だれもが安全に安心して歩いて移動できる歩行空間整備と併せて、無電柱化の推進を図ります。
- 多様なデータを活用し、町内の事故危険箇所及び事故発生箇所等を分析し、幹線道路のみならず、地域や学校と連携し生活道路、通学路の安全対策についても検討します。

#### 【生活道路通過交通対策】

- 生活道路への通過交通が発生しており、地域の安全性の低下を招いています。地域の安全性向上を図る目的として、安全対策エリアの指定を行い、「ゾーン 30 プラス」等の対策を推進します。



出典：国土交通省 HP

図 3-10 生活道路安全対策イメージ

### 【自転車通行空間の整備】

- 近年、環境にやさしい移動手段として自転車利用が見直されています。しかし、自転車が車道を安全に走行できる空間整備は進んでおらず、原則、車道走行としている自転車ですが、歩道を走行し、歩道の安全性が低下しています。今後、歩行者、自転車及び自動車が安全・安心して通行できるよう自転車通行空間のネットワーク計画及び自転車通行空間整備を検討します。



図 3-11 自転車通行空間整備イメージ

#### ■ 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、恩納村、全武町、伊江村、伊平屋村、伊是名村

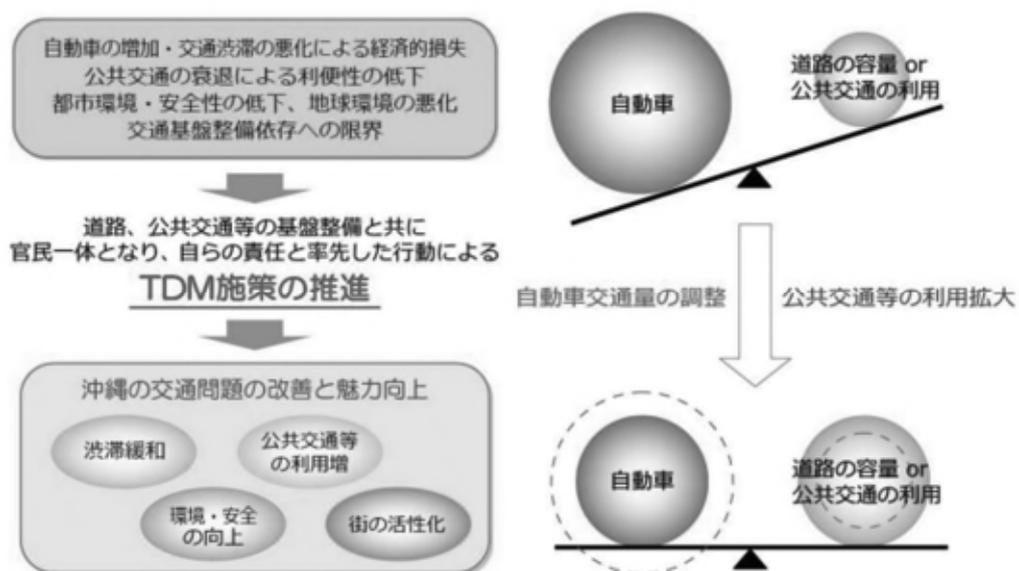
#### ■ 那覇市、浦添市自転車NW計画



図 3-12 沖縄県内の自転車施策の動向

## 【TDM】

- ❑ 自家用車による移動は、目的地へ直接アクセスできる等の便利な面があるものの、自家用車に偏ったことにより、自動車交通の増加による渋滞、生活道路の通過交通、公共交通利便性低下による路線バスの衰退等の弊害を招いています。
- ❑ 本町では、町民の移動手段が自家用車に偏っており、TDM施策の検討・推進を図り、公共交通利用促進や、その他移動手段への転換を促し、交通課題の改善に取り組みます。



出典：沖縄県TDM推進アクションプログラム (H29.6)

#### (4) 基本方針 4 : 交流機能の向上

基本方針 4 : 交流機能の向上	
概要	<p>南風原町の位置的有意性や道路ネットワークを活かした交流拠点整備の検討を行い、広域移動及び地域内移動との連携を図ります。</p> <p>また、多様な交通モードについての導入検討を行い、交流拠点へのアクセシビリティ、地域内の回遊性向上を図ります。</p> <p>さらに、交流拠点整備に合わせて、自動車から公共交通への転換を図るためのP&amp;R、K&amp;R等の可能性についても検討を行います。</p>

#### 【交通結節点の整備】

- 本町内において、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の検討を行います。
- 交通結節点においては、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の検討を行います。
- 交通結節点の検討にあたっては、公共施設、商業施設との連携も視野に入れたバス待ち空間の検討、周辺の土地利用と合わせて整備の検討を行います。

表 3-3 交通結節点の概要

	結節点の種類	箇所	概要
1	広域交通結節点	南風原北 IC	<p>《選定理由》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> </ul> <p>《交通結節機能》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> </ul> <p>《コンセプト》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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観光周遊の拠点、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</li> </ul>
2	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"> <li>• 南風原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</li> </ul> <p>《交通結節機能》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> </ul>

			<p>《コンセプト》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> </ul>
3	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"> <li>南風原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</li> </ul> <p>《交通結節機能》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>路線バス、支線公共交通、自転車との結節</li> </ul> <p>《コンセプト》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>
4	その他バス停	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存のバス停</li> </ul>

**【シェアサイクル】**

- 公共交通利用の促進及び地域内移動の向上を図るため、シェアサイクルの普及を推進します。

**【交通結節点の整備】**

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。



国土交通省HP

**【シェアサイクル】**

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。



(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)

**【P&R】**

- 交通結節点やその周辺の公共施設及び商業施設等と連携した、自動車から公共交通等への乗り継ぎを支援する施策としてP&Rなどの施策を検討し、公共交通等による町外及び町内移動の促進を図ります。

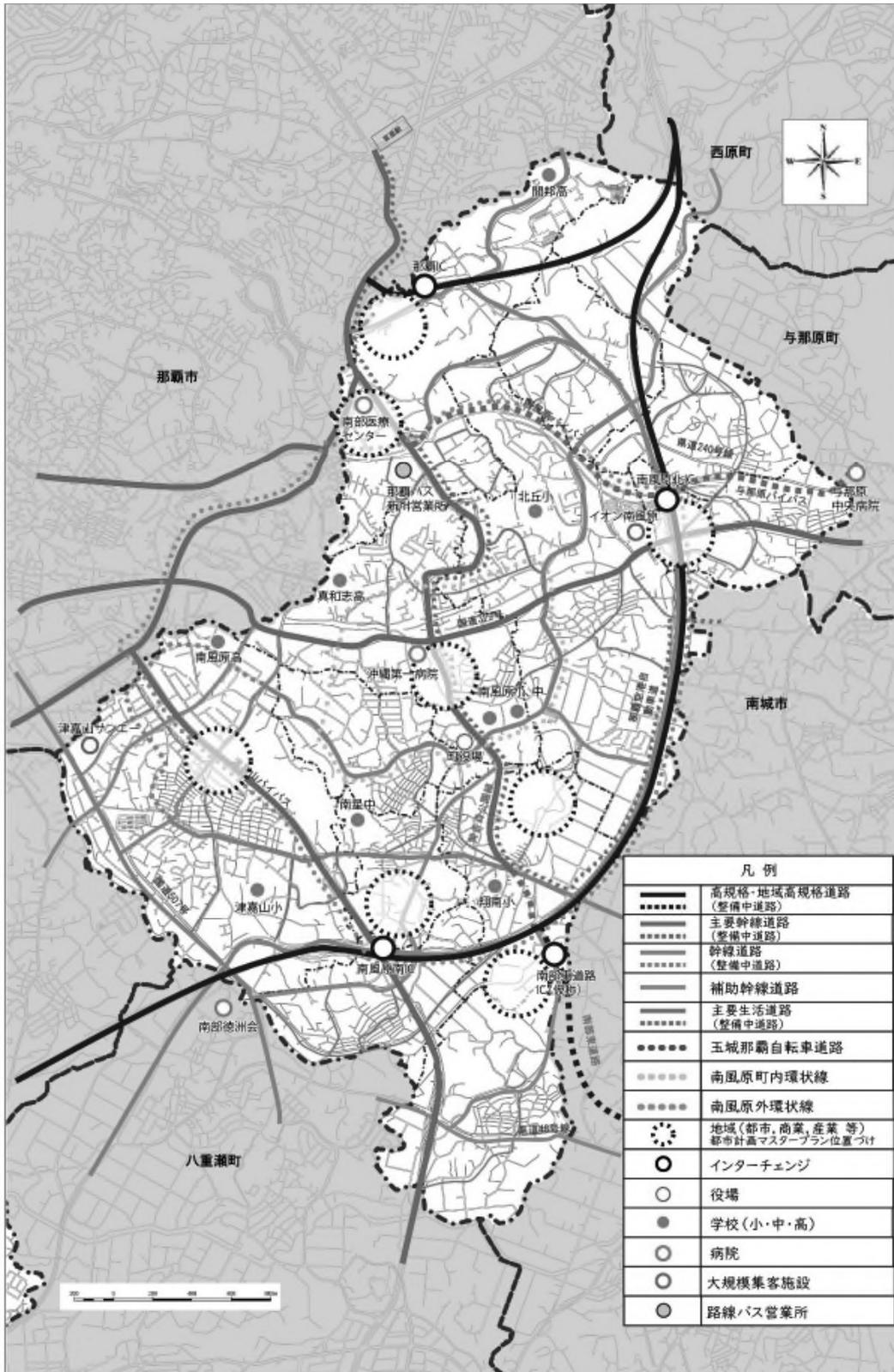
**【多様な交通モード】**

- 地域内の回遊性向上を図るため、多様な交通モード導入の検討を行います。
- 公共交通との乗り換え可能なターミナルや、多様な交通モードの導入による地域の回遊性向上に向けた検討を行います。

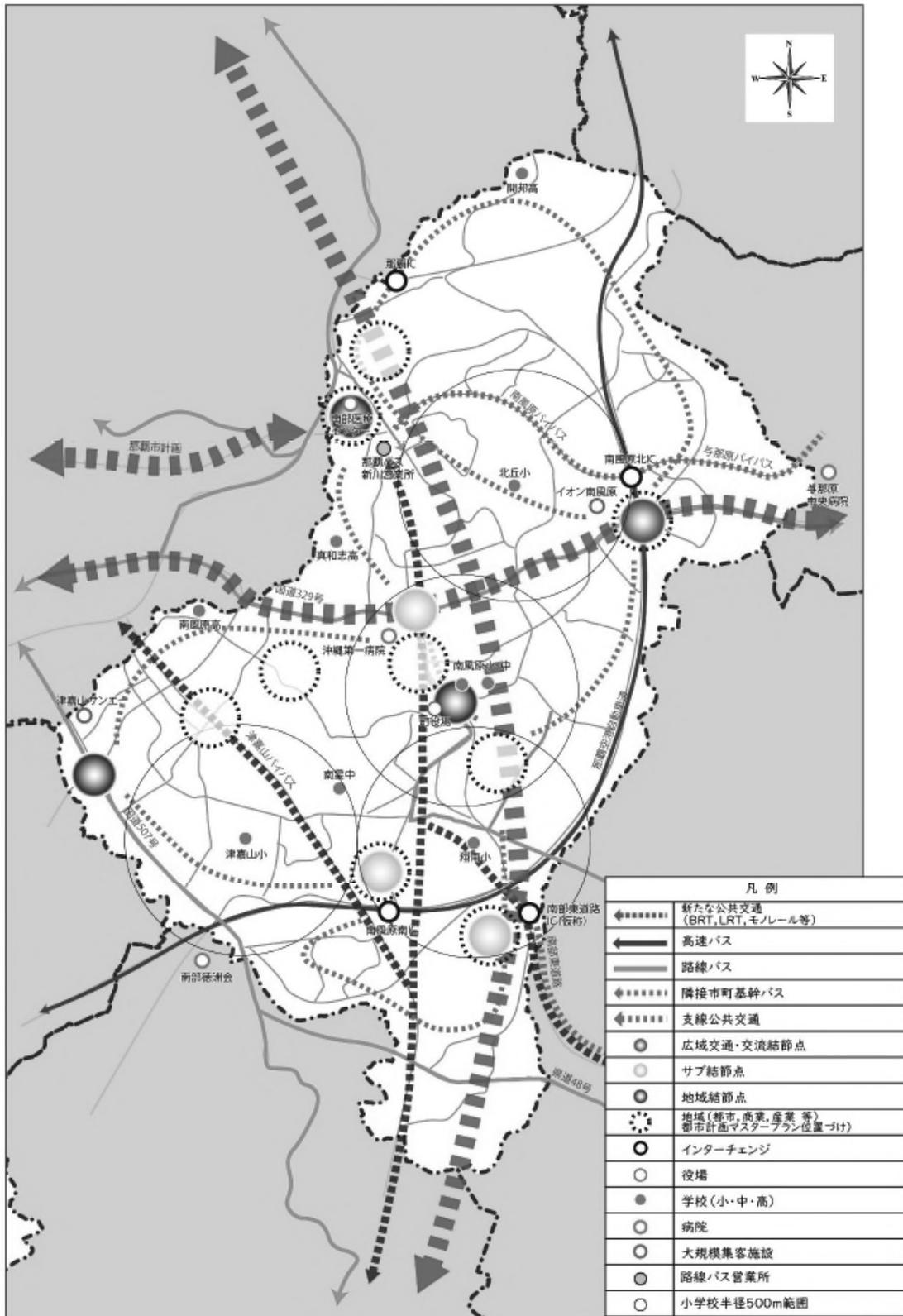
<p><b>【P&amp;R】</b></p> <p>パーク&amp;ライドは、市街地への交通の流入を抑制するため、郊外に設けられた駐車場に自家用車を駐車し、そこからモノレールやバスレーンなど定時性の高い公共交通を活用して通勤・通学を行うことです。</p> <p>沖縄県HP</p> <p>(小禄駅、安里駅、てだこ浦西駅等で実施)</p>	<p><b>【多様な交通モード】</b></p> <p>◆ 小型モビリティ</p> <p>自動車より小さく、1~2人乗りの電動車両です。</p>	<p>◆ グリーンスローモビリティ</p> <p>公道で走行可能な時速20km未満の電動車両のことで、相乗りをすることを前提に4人乗り以上であることが定義されています。</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="957 1657 1093 1881"> <p>軽自動車</p> </td> <td data-bbox="1101 1657 1236 1881"> <p>小型自動車</p> </td> <td data-bbox="1244 1657 1380 1881"> <p>普通自動車</p> </td> </tr> <tr> <td colspan="3" data-bbox="957 1780 1380 1881"> <p>特殊用途車両 (MPV等)</p> </td> </tr> </table> <p>国道交通省HP</p>	<p>軽自動車</p>	<p>小型自動車</p>	<p>普通自動車</p>	<p>特殊用途車両 (MPV等)</p>		
<p>軽自動車</p>	<p>小型自動車</p>	<p>普通自動車</p>						
<p>特殊用途車両 (MPV等)</p>								

### 3-4 将来ネットワーク

#### 3-4-1 道路ネットワーク（再掲）



### 3-4-2 公共交通ネットワーク（再掲）



### 3-5 地域別施策

本計画における施策にあたっては、効率的に施策を展開するため南風原町を複数の地域に分割し、各地域の課題、地域毎の必要な施策を整理し展開していくことが重要と考えられる。

なお、本計画における地域分割にあたっては、南風原町都市計画マスタープランにおける地域別構想に即して進めていく必要があると考えられることから、地域区分については南風原町都市計画マスタープランにあわせるものとする。

#### 3-5-1 地域区分

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。

地域	地域区分の考え方
北部地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>北側に位置する新川、大名、宮城を中心に、都市的土地利用と自然的土地利用が図られている地域を北部地域として設定</li> </ul>
中央北地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>中央部に位置する兼城、宮平、与那覇を中心に、行政、学校、企業等の多様な都市機能が集積する地域を中央北地域として設定</li> </ul>
中央南地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>中央部に位置する津嘉山、本部、照屋、喜屋武を中心に、副次都市拠点及び歴史・文化拠点として土地利用が図られている地域を中央南地域として設定</li> </ul>
南部地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>南側に位置する山川と神里を中心に、田園風景が広がる地域を南部地域として設定</li> </ul>



出典：南風原町都市計画マスタープラン

図 3-13 地域区分

### 3-5-2 地域別施策イメージ

本計画において掲げた施策については、交通戦略に各地域の交通課題に合わせた地域毎の施策を展開していく。南風原町の現況、都市計画マスタープラン及び住民意見等から整理した課題より、地域毎の課題、対応施策について下表に整理する。

なお、各地域の課題については、地域毎のワークショップを開催し、地域課題を把握し、地域の施策について詳細に検討を行っていく。

表 3-4 地域区分別の現状及び課題

地域	現状・課題	対応施策
北部地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 地形が急峻で、移動手段が制限</li> <li>• 主要渋滞交差点</li> <li>• 幹線道路の渋滞</li> <li>• 公共交通不便地域</li> <li>• 生活道路の歩行空間確保及び通り抜け交通対策</li> <li>• バス営業所の立地</li> <li>• 送迎交通</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 多様な移動手段</li> <li>• 道路ネットワーク</li> <li>• 渋滞対策</li> <li>• 支線公共交通</li> <li>• 公共交通利用促進</li> <li>• 交通結節点</li> <li>• 生活道路の安全対策</li> <li>• TDM</li> </ul> <p style="text-align: right;">等</p>
中央北地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 人口及び商業施設が集中</li> <li>• 主要渋滞交差点</li> <li>• 幹線道路の渋滞</li> <li>• ボトルネック交差点</li> <li>• 広域公共交通網</li> <li>• 生活道路の歩行空間確保及び通り抜け交通対策</li> <li>• 送迎交通</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 道路ネットワーク</li> <li>• 渋滞対策</li> <li>• 交通結節点</li> <li>• 新しい公共交通</li> <li>• 多様な移動手段</li> <li>• TDM</li> </ul> <p style="text-align: right;">等</p>
中央南地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 幹線道路の渋滞、交通事故</li> <li>• 区画整理事業内のバス路線不足</li> <li>• 公共交通不便地域</li> <li>• 生活道路の歩行空間確保及び通り抜け交通対策</li> <li>• 送迎交通</li> <li>• 市街化の拡大</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 現道拡幅</li> <li>• 交通結節点</li> <li>• バス網再編</li> <li>• 支線公共交通</li> <li>• 公共交通利用促進</li> <li>• 多様な移動手段</li> <li>• TDM</li> </ul> <p style="text-align: right;">等</p>
南部地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 幹線道路の渋滞、交通事故</li> <li>• 公共交通不便地域</li> <li>• 広域公共交通網</li> <li>• 生活道路の歩行空間確保及び通り抜け交通対策</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 道路ネットワーク</li> <li>• 交通結節点</li> <li>• バス網再編</li> <li>• 支線公共交通</li> <li>• 公共交通利用促進</li> <li>• 多様な移動手段</li> <li>• TDM</li> </ul> <p style="text-align: right;">等</p>

### 3-6 交通結節点の整備方針

#### 3-6-1 交通結節点に求められる機能

下表に示している交通結節機能を参考に、南風原町の交通結節点に必要と考えられる機能を整理する。

表 3-5 交通機能が担う役割

交通結節機能	機能の分類	代表的な施設及び役割
乗り換え機能	交通結節機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>通路、乗降施設、駐輪場、バス乗降場、自動車乗降場、乗換案内表示、運行情報施設、乗換待ちスペース等</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>交通手段相互の乗換え及び歩行が効率的かつスムーズに行えることが求められる最も基本的となる重要な機能</li> </ul>
拠点形成機能	市街地拠点機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅ビル等（都市内の立地により一定の役割を果たすが、デッキ・地下空間の利用での強化も可）</li> <li>都市（地区）の骨格を形成するとともに、都市（地区）活動の中心の場として周辺の各種都市機能を支援する機能</li> </ul>
	交流機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>滞留スペース、プラザ等（都市特性や駅特性に応じ導入を検討）</li> <li>日常生活の中で人々が憩い、集い、語らう場としての役割を担う機能</li> </ul>
ランドマークとしての機能	景観機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>シンボル施設、緑等（基本的な導入施設）</li> <li>都市の顔としてふさわしい美しさとシンボル性を備えるために歴史や風土など、その都市を特徴づける機能</li> </ul>
	サービス機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>トイレ、案内板、情報機能等（基本的な導入施設）</li> <li>人々が集まる空間であるため、人々に対して各種情報、公共的なサービスを提供する機能</li> </ul>
	防災機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>空間そのものが、防災活動拠点の場となる</li> <li>他の公園や街路などと共に都市内の公共的なオープンスペースとなり地震の際の一時的な避難場所、緊急活動の拠点としての機能</li> </ul>

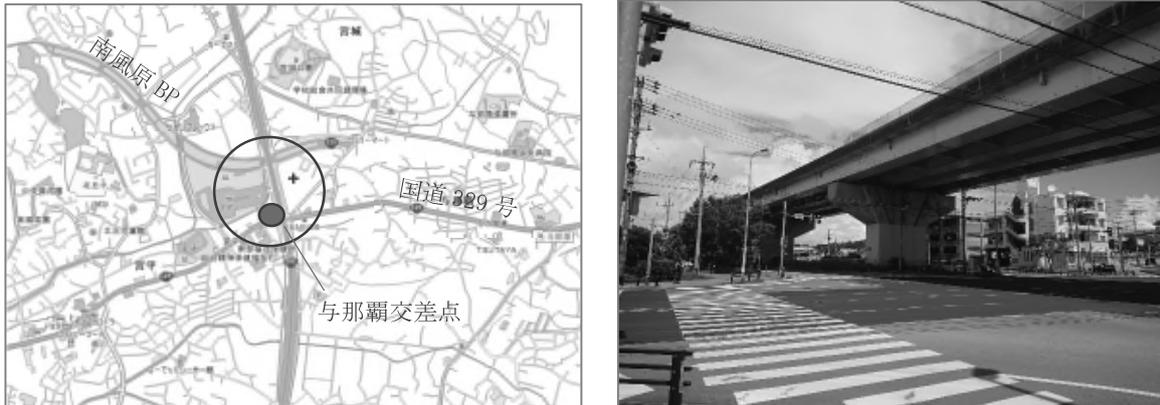
出典：南風原町都市計画マスタープラン

## 3-6-2 交通結節点

### (1) 広域交通結節点

南風原北 IC は沖縄県中南部都市圏都市交通マスタープランにおいて、「交通結節点」として位置づけられ、本町の南風原北 IC 周辺の土地利用の計画においても交通結節機能を有した施設整備が検討されている。

本計画において、周辺の道路ネットワーク、土地利用計画等を考慮して当該箇所周辺を広域交通結節点として位置づけ、必要と考えられる機能について以下に整理する。



出典：沖縄県地図情報システム

図 3-14 南風原北 IC 周辺

表 3-6 広域交通結節点が担う機能

交通結節機能	機能の分類	代表的な施設及び役割
乗り換え機能	交通結節機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通結節機能に求められる基本的な機能を有し、新たな公共交通、高速バス、路線バス、支線公共交通、その他、タクシー、自転車、多様な交通モード、レンタカーとの連携を図る</li> </ul>
拠点形成機能	交流機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存の大型商業施設、土地利用計画との連携を図り、賑わいある空間整備を図る</li> </ul>
ランドマークとしての機能	景観機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>周辺の土地利用と連携し、地域の拠点にふさわしい景観機能を創出</li> </ul>
	サービス機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用者の利便性向上に係るサービス提供として、トイレや小売店舗等を設置</li> </ul>
	防災機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通機能を災害時の一時的な避難場所や、緊急活動の拠点としての機能確保</li> </ul>

## ■ 広域交通結節点の整備イメージ

前述の広域交通結節点が担う機能を踏まえて、本計画における広域交通結節点の整備イメージを整理する。

- 交通結節点では、周辺の立体高架の桁下など、スペースが確保可能な場合、C&BR、駐輪場、タクシーベイを整備する。
- 公共交通の利用圏域の拡大をねらいとしてシェアサイクルの導入の検討を行う。
- 各手段の乗り継ぎの移動においては、バリアフリーに配慮する。
- 公共交通の乗り継ぎに生じる待合に快適性を確保するため、結節点には上屋（上屋・風よけ・ベンチ等のシェルター機能）を整備する。
- 上屋の整備にあたっては、統一性やシンボル性のあるデザインとし、誰が見ても公共交通システムの結節点だと分かるようにするとともに、利用意識を促すデザインとする。
- 目的とする公共交通の接近、目的地までの乗り継ぎ等の情報を提供する案内板を設置する。
- 案内板では、運行情報の他にも周辺地域の情報等を提供し、まち全体の魅力向上に資するための工夫も必要。

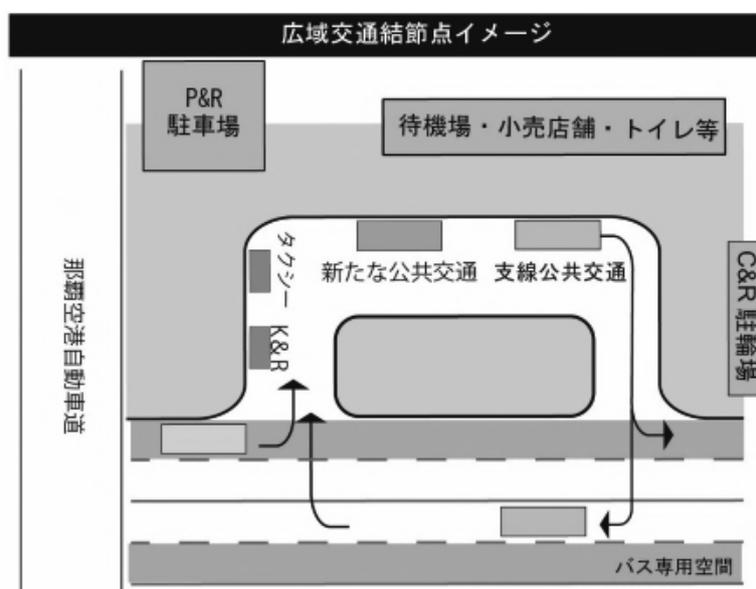
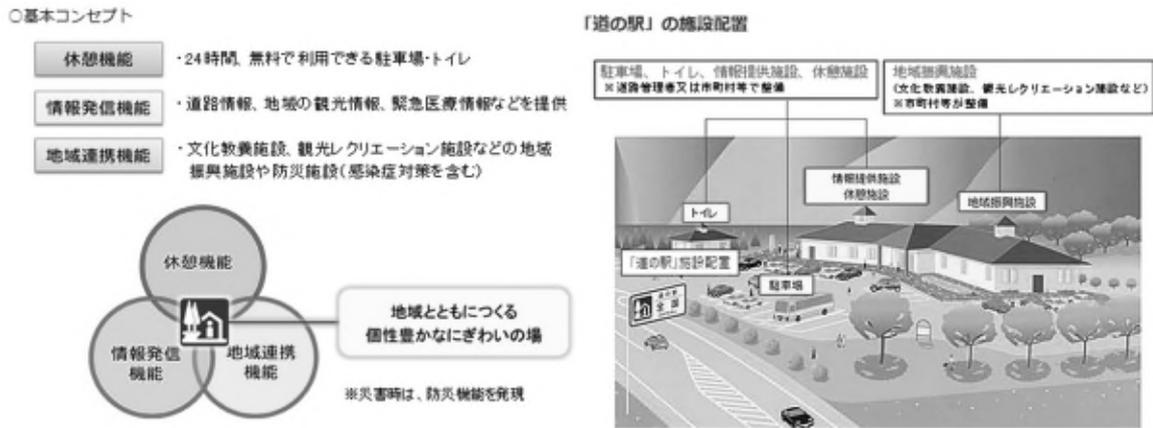


図 3-15 広域交通結節点イメージ

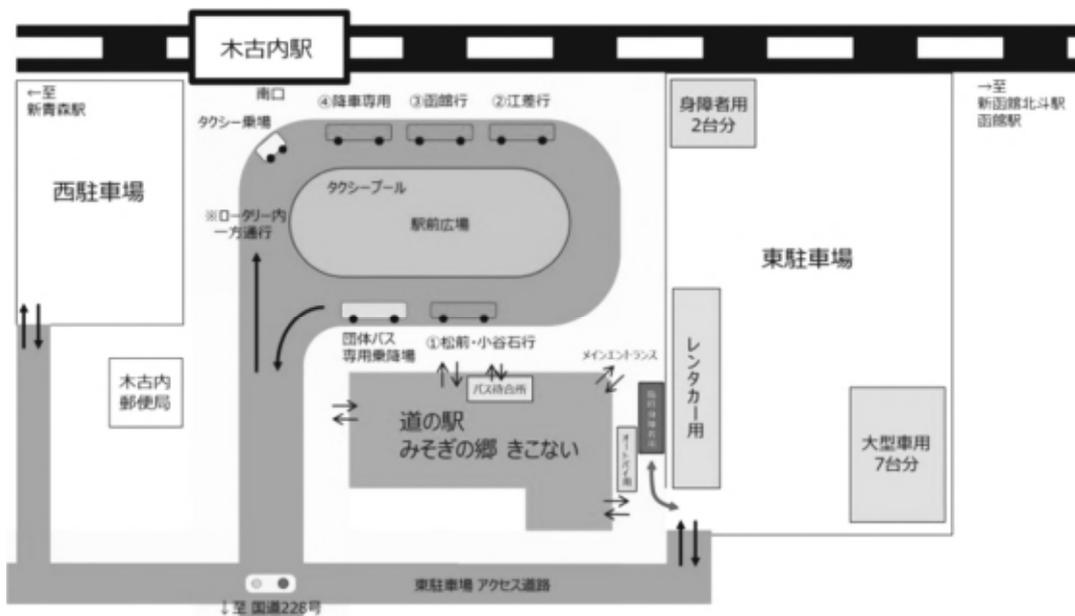
## ■ 道の駅

前述において示した広域交通結節点について、地域の個性・魅力を活かして、交通、観光、防災面で、地域活性化に貢献する目的として、道の駅設置の可能性についても検討する。



出典：国土交通省 HP

図 3-16 道の駅の機能



出典：道の駅 みそぎの郷 きこない HP

図 3-17 道の駅施設配置イメージ

## (2) サブ結節点

サブ結節点として位置づけた兼城十字路は、幹線道路が交差する町の中心となっており、新たな公共交通システムと隣接市町を結ぶ基幹バス、支線公共交通との接続を想定している。



出典：沖縄県地図情報システム

図 3-18 兼城十字路周辺

南風原南 IC については、高速バスと隣接市町を結ぶ基幹バス、支線公共交通との接続、周辺土地利用計画との連携を図ることを想定している。



出典：沖縄県地図情報システム

図 3-19 南風原南 IC 周辺

南部東道路 IC（仮称）については、高速バスと隣接市町を結ぶ基幹バス、支線公共交通との接続、周辺土地利用計画との連携を図ることを想定している。



出典：沖縄県地図情報システム

図 3-20 南部東道路 IC（仮称）  
（予定地周辺）

サブ結節点が担う機能及び整備イメージについて整理する。

表 3-7 サブ結節点が担う機能

交通結節機能	機能の分類	代表的な施設及び役割
乗り換え機能	交通結節機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>サブ結節点においては、複数のバスが停車できる乗降場、駐輪場、バス停上屋・ベンチの整備</li> <li>新たな公共交通や高速バスと、路線バス、支線公共交通と連携を図る</li> </ul>
拠点形成機能	交流機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>周辺施設及び土地利用計画との連携を図り、賑わいある空間整備を図る</li> </ul>

- バス停での乗り継ぎが可能となるよう、複数のバスが停車できるバス停を整備する。
- バス停圏域拡大を図るため公共交通と自転車の連携の強化を図る。
- バリアフリーに配慮する。
- 公共交通の乗り継ぎに生じる待合に快適性を確保するため、結節点には上屋（上屋・風よけ・ベンチ等のシェルター機能）を整備する。
- 上屋の整備にあたっては、統一性やシンボル性のあるデザインとし、誰が見ても公共交通の結節点だと分かるようにするとともに、利用意識を促すようなデザインとする。
- 目的とする公共交通の接近、目的地まで乗り継ぎ等の情報を提供する案内板を設置する。
- 案内板は運行情報の提供を行うと同時に、利用者の携帯電話やスマートフォンを活用するなどして周辺地域の情報を提供する。

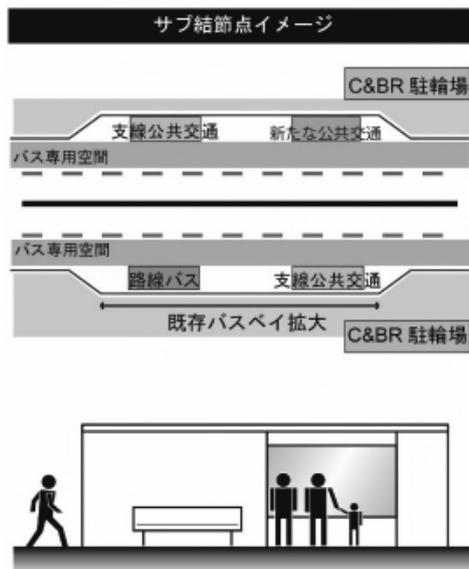


図 3-21 サブ結節点イメージ

### (3)地域交通結節点

町の中心である南風原町役場、また、隣接市町が検討している公共交通との連携が図れる新川及び津嘉山を地域交通結節点として位置づけ、町中心及び隣接市町へのアクセス性向上を図る。



図 3-22 南風原町役場周辺

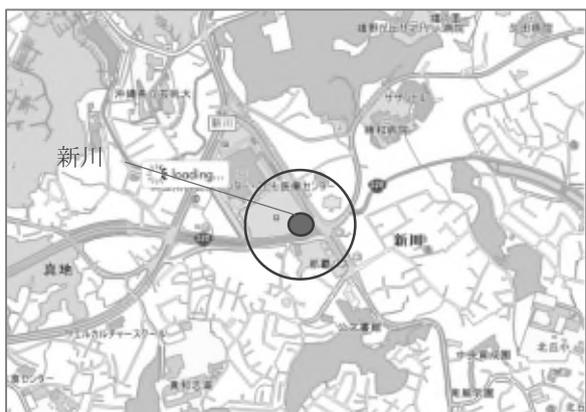


図 3-23 新川周辺



図 3-24 津嘉山周辺

出典：沖縄県地図情報システム

地域交通結節点が担う機能及び整備イメージについて整理する。

表 3-8 地域交通結節点が担う機能

交通結節機能	機能の分類	代表的な施設及び役割
乗り換え機能	交通結節機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域交通結節点においては、複数のバスが停車できる乗降場、また、駐輪場、バス停上屋・ベンチの整備</li> <li>路線バス及び支線公共交通と隣接市町が計画する地域内の公共交通との連携を図る</li> </ul>

- バス停での乗り継ぎが可能となるよう、複数のバスが停車できるバス停を整備する。
- 駐輪スペースの確保が可能な場合において、バス停圏域拡大を図るための公共交通と自転車の連携の強化を図る。
- バリアフリーに配慮する。
- 公共交通の乗り継ぎに生じる待合に快適性を確保するため、結節点には上屋（上屋・風よけ・ベンチ等のシェルター機能）を整備する。
- 上屋の整備にあたっては、統一性やシンボル性のあるデザインとし、誰が見ても町内幹線公共交通と支線公共交通の結節点だと分かるようにするとともに、乗る気を起こさせるようなデザインとする。
- 目的とする公共交通の接近、目的地まで乗り継ぎ等の情報を提供する案内板を設置する。
- 案内板は運行情報の提供を行うと同時に、利用者の携帯電話やスマートフォンを活用するなどして周辺地域の情報を提供する。

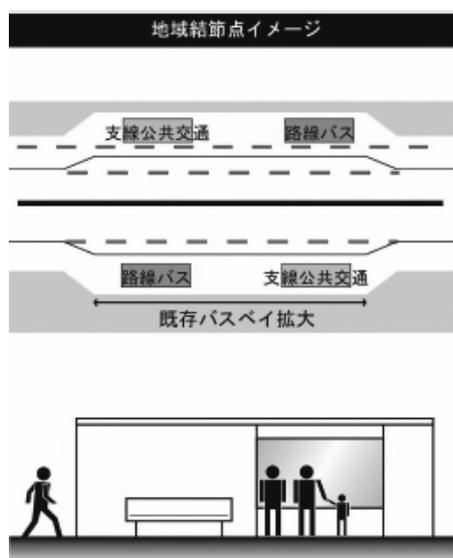


図 3-25 地域結節点イメージ



## 第4章 計画実現に向けた取組

### 4-1 目標の設定

南風原町交通基本計画において掲げた基本方針を踏まえ、施策の進捗（達成）状況を把握する目的として、目標とする指標の設定を行った。

なお、目標値の設定については、次年度以降の総合交通戦略及び個別施策の実施時において設定するものとする。

表 4-1 目標指標及び目標値

課題	指標	目的
<b>基本方針 1</b> 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）
	町道主要渋滞箇所	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）
	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）
<b>基本方針 2</b> 公共交通の利用促進	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）
	公共交通不便地域 カバー率	公共交通利用促進を図るため目標値を設定（地域公共交通の運行による対応）
	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
<b>基本方針 3</b> 安全・安心な交通環境の創出	歩行空間整備	生活道路安全対策として、歩行空間整備を目標値として設定
	交通危険箇所	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）
	自転車通行空間整備 延長	自転車施策の展開を自転車走行空間整備延長において目標値を設定（自転車ネットワーク計画）

: 交通戦略時において目標値設定

: 個別施策時において目標値設定

## 4-2 計画実現に向けた取組

### 4-2-1 施策の推進

南風原町交通基本計画の実現に向けては、道路ネットワーク、公共交通、また、交通安全等の様々な施策が連携を図りながら、本計画における効果を高めていくことが重要と考えられる。それらの施策を推進するにあたっては、国、県、町及び交通管理者などの行政のみならず、町民、地域及び企業との協働・連携が必要となり、また、それらの施策を継続的、戦略的に展開する方策の検討が必要となる。

さらに、施策の実施にあたっては、本町の特性を十分に発揮できるように実証実験や社会実装等を積極的に行う基盤（テストベッド）づくりの形成を合わせて行う。

### 4-2-2 南風原町交通基本計画に基づく実現に向けた取組

南風原町交通基本計画は約20年の長期計画となっているが、短・中期（5～10年）において、重点施策を効率的に具体化するため、南風原町総合交通戦略を策定し戦略的に施策展開を図っていく。

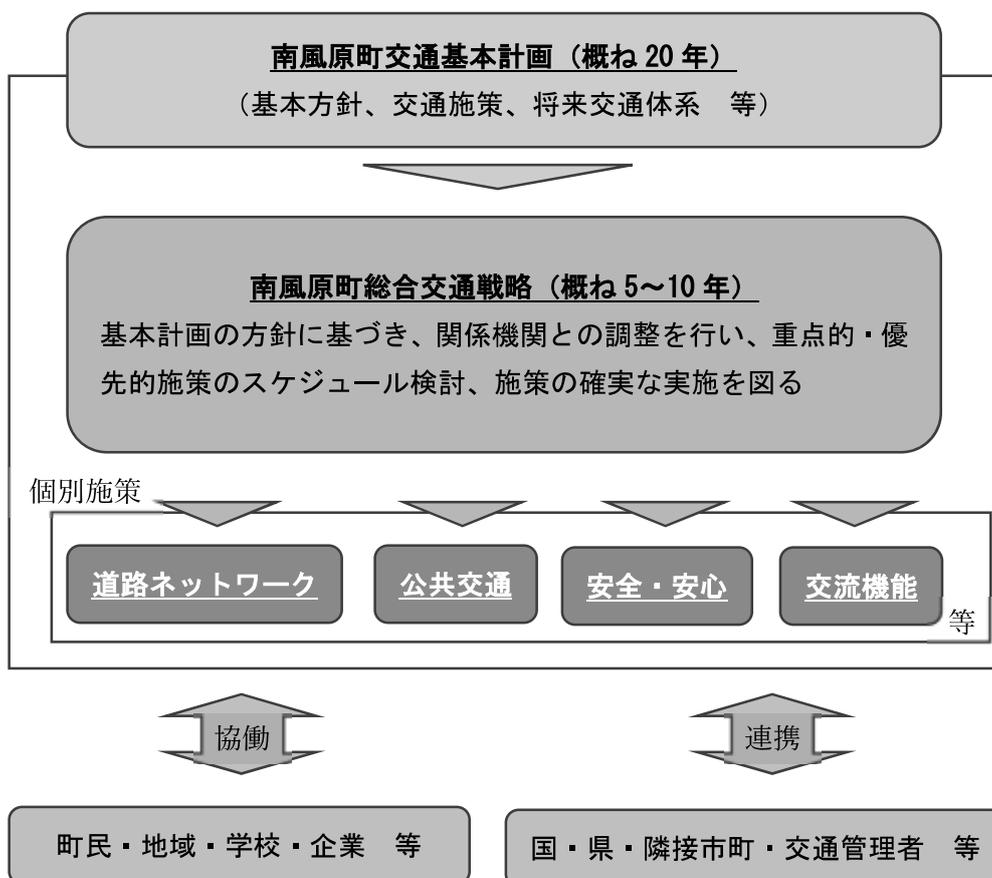


図 4-1 施策の推進イメージ

施策の実施内容においては、地域内及び広域を視点とした対応となり、地域内では庁内関係部署、広域では隣接市町や国、県との連携を図る必要がある。

南風原町内における交通課題について、地域内及び広域対応として下表に分類した。

表 4-2 課題への対応

	交通課題	対応
地域内 (南風原町対応)	<ul style="list-style-type: none"> <li>急峻な地形による移動手段の制限</li> <li>地域内のボトルネック交差点</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 地形に影響されない移動手段の検討</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域移動及び幹線道路へのアクセス性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 計画道路の整備を推進</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>脆弱なバス網</li> <li>幹線道路を外れた公共交通不便地域</li> <li>交通弱者への対応</li> <li>移動手段が自動車に偏り、公共交通の利用が低い</li> <li>開発地域へのバス路線の不足</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 支線公共交通の検討</li> <li>□ バス利用環境の改善</li> <li>□ モビリティマネジメント(MM)の実施</li> <li>□ バス網再編の検討</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>生活道路への通り抜け交通、走行速度</li> <li>生活道路及び通学路における歩行空間の未整備</li> <li>学校の送迎交通</li> <li>自転車利用環境</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 生活道路及び通学路の安全対策</li> <li>□ 学校への送迎交通の抑制対策</li> <li>□ 自転車の安全な走行空間の創出</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通による地域内及び広域移動の連携不足</li> <li>地域内の交通拠点</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 交通結節点の検討(整備)</li> <li>□ 交通結節点と連携した多様な移動手段との連携検討</li> </ul>
隣接市町含む広域 (関係機関連携)	<ul style="list-style-type: none"> <li>通勤・通学、帰宅時における幹線道路の渋滞</li> <li>主要交差点における渋滞</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 幹線道路の整備促進に向けた関係機関調整</li> <li>□ 主要渋滞交差点の対策促進に向けた関係機関調整</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>隣接市町からの通り抜け交通</li> <li>広域移動を考慮したバスネットワーク</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>□ 隣接市町と連携した広域バス網の再編に向けた調整(バス網再編)</li> <li>□ 新しい公共交通の導入に向けた関係機関との連携</li> </ul>

### 4-2-3 実施体制

#### (1) 組織づくり

南風原町交通基本計画において示された、南風原町における望ましい交通体系を着実に推進していくため、町民・地域・学校・教育委員会・企業、有識者、交通事業者、行政が、それぞれの役割分担・責任を認識し、連携・協働を行い、取組を進めることが重要である。

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、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組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。

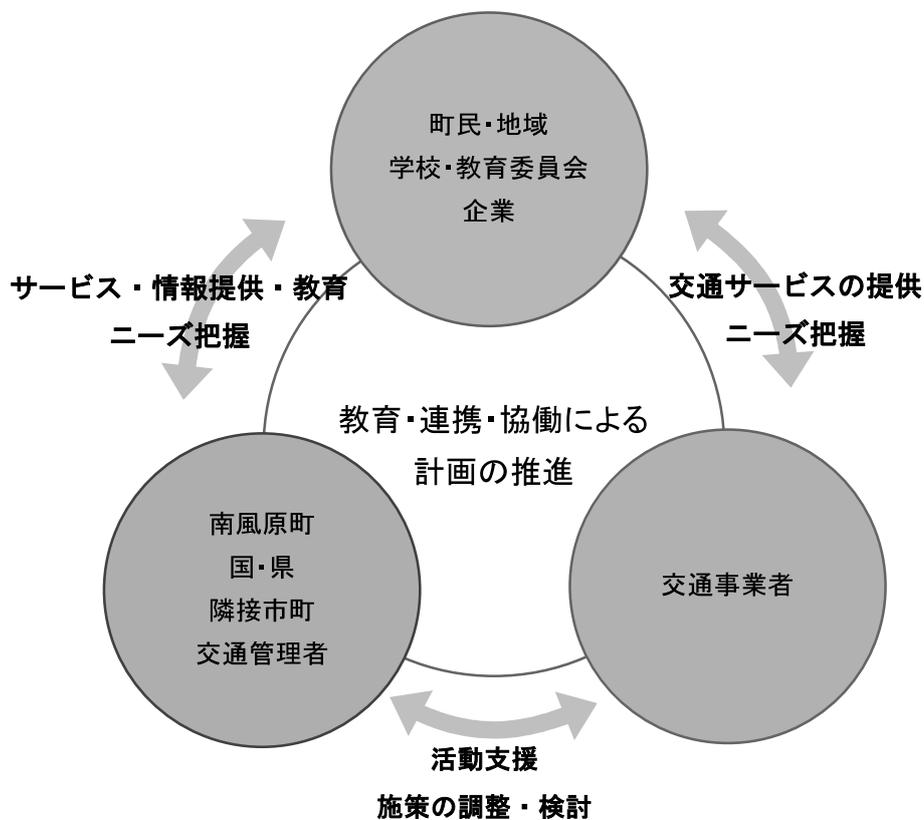


図 4-2 施策の組織イメージ

#### 4-2-4 評価・検証・改善

南風原町交通基本計画は概ね20年の長期計画となっており、20年後を見据えながら交通まちづくりの方向性を示しているが、長期計画のため、計画の期間中に南風原町及び周辺市町においての社会情勢の変化が想定される。

また、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、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た計画の見直しも必要と考える。

その為、本計画においては、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。

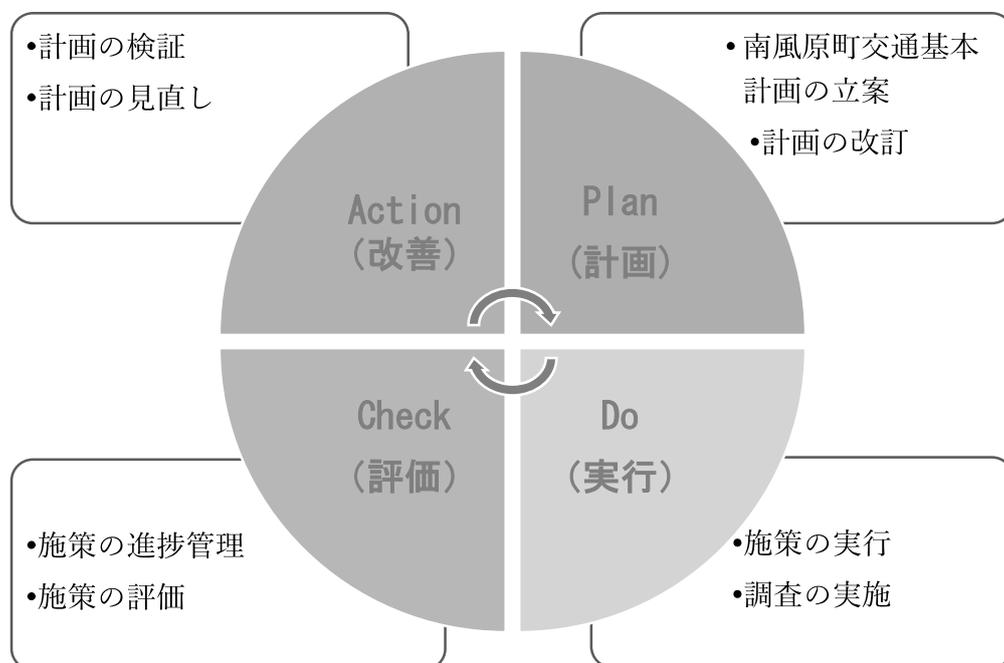


図 4-3 施策の推進イメージ

#### 4-2-5 目標達成の工程イメージ

本計画の目標期間の約20年において、各施策を達成する為の工程イメージを下表に示す。計画イメージとしては、個別施策における計画を短期5年で策定し、中期10年、長期20年を見据えて計画の推進を図っていくことを目標とする。

なお、詳細な工程については、次年度において、町内の各地域課題への対応方針を含め検討を進めていくものとする。

表 4-3 施策の工程イメージ

	短期 (策定から5年)	中期 (5～10年)	長期 (10～20年)
道路ネットワーク	道路整備計画 → 維持管理計画 →	道路整備の推進 渋滞交差点の改良 定期的な維持管理・道路改修	→ → →
公共交通利用促進	地域公共交通計画 → 新しい公共交通の導入(関係機関調整) →	実証実験・本格運行	→  (本格導入) →
安全・安心	生活道路・通学路の個別対策の詳細検討 → 自転車ネットワーク計画 → TDM実施計画 →		個別対策の実施 → 自転車通行空間整備 → 個別施策の実施 →
交流機能	南風原北、南IC土地利用計画検討 → 多様な交通モードの導入検討・導入 →		関係機関調整・交通結節点整備 → →

## ■用語集

	用語	意味
か 行	学校 MM (モビリティマネジメン)	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、少しの私用に便利です。
	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。
	交通弱者	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。
	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	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。 (令和4年4月現在、那覇市、浦添市、宜野湾市、中城村においてシェアサイクル事業を実施)
	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。
	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	テストベッド	新技術の実証実験や社会実装等を積極的に行える基盤
	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	フレックスタイム	あらかじめ決められた一定期間の総労働時間において、社員自ら始業時刻や終業時刻(労働時間)を決められる制度をいいます。
	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)

や 行	ユニバーサルデザイン	文化・言語・国籍や年齢・性別・能力などの違いにかかわらず、出来るだけ多くの人が利用できることを目指したデザインのことをいいます。
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。
K	K&R (キス&ライド)	家族に最寄の駅やバス停まで送迎してもらい、そこから公共交通機関に乗り換えて通勤や通学などを行う方法です。
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。

