

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。

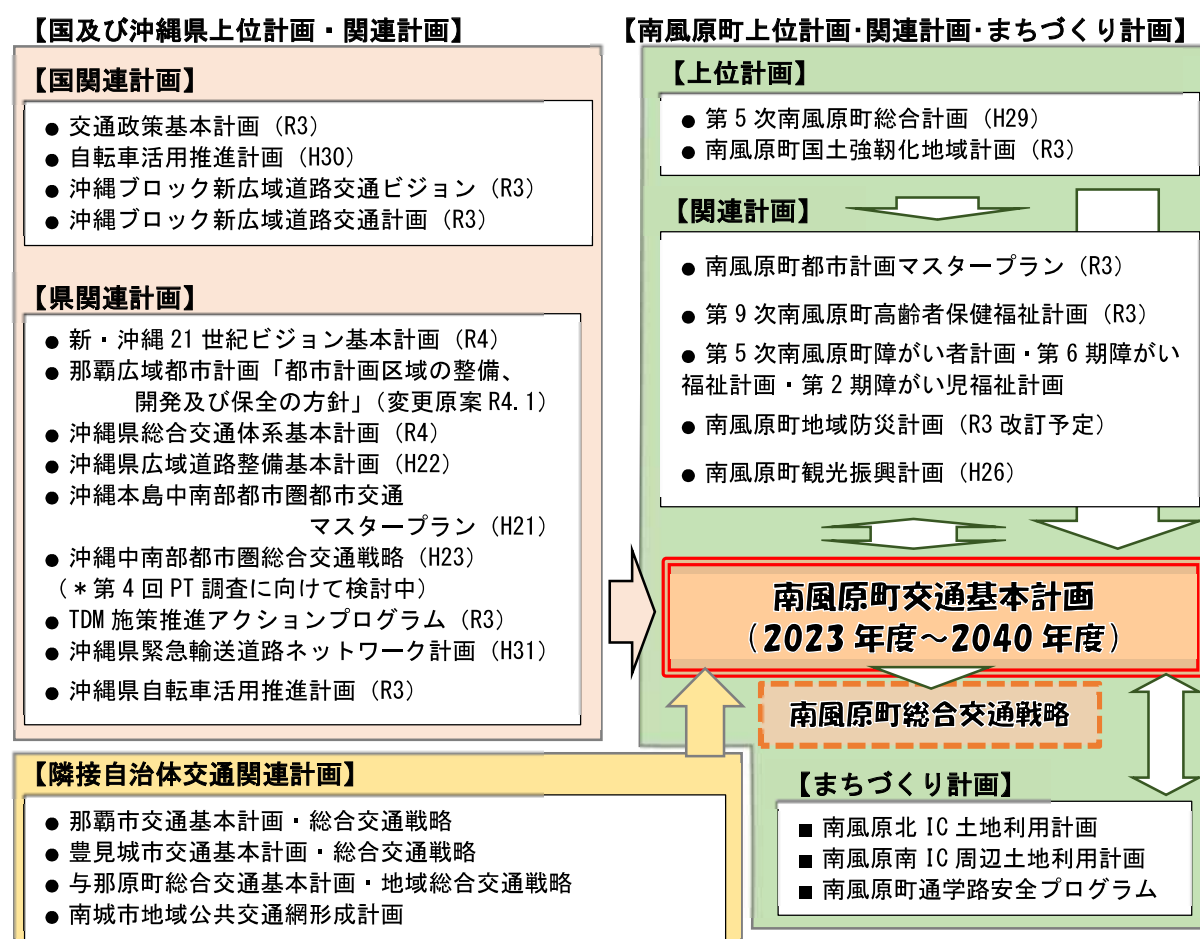
このような中、第5次南風原町総合計画のまちづくりの目標のひとつ「みどりとまちが調和した安全・安心のまち」において、町内道路ネットワーク整備、公共交通の利便性向上及びユニバーサルデザインの推進を掲げ、また、南風原町都市計画マスタープランの目標において「誰もが快適に移動しやすい交通体系のまちづくり」を示している。

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。



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「㊦ 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	■ 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 02：PROSPERITY 繁栄 ・ 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 04：PEACE 平和 05：PARTNERSHIP パートナースhip
-----	-----------	--

	新・沖縄 21 世紀 ビジョン基本計画 (R4)	・ 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。 ・ 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。
	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)	・ 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
	沖縄県総合交通体 系基本計画 (H24)	・ 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 ・ 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
	沖縄県総合交通体 系基本計画 (計画 見直し : R4. 3)	【中南部圏域】 ・ 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。
国	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 ・ 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
南風原町	第 5 次南風原町総 合計画 (H29)	・ 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 ・ 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 ・ 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 ・ 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 ・ 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

	南風原町都市計画 マスタープラン (R3)	- 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 - 主要生活道路については、機能充実を検討、狹隘道路については、拡幅整備について検討 - 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 - 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 - 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 - 安全で魅力ある自転車道路空間の整備に努める - 都市づくりの目標として「◎ 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
--	--------------------------------------	--

(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)	- 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。
	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)	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
	沖縄県総合交通体 系基本計画 (H24)	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
	沖縄県総合交通体 系基本計画 (計画 見直し : R4. 3)	【中南部圏域】 - 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 - 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 - 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
	沖縄本島中南部都 市圏都市交通マス タープラン (H21)	- 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 - 南風原北 IC においては、サブ交通結節点として位置付け

	沖縄中南部都市圏 総合交通戦略 (H23)	【南風原ゾーン】 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
南風原町	第 5 次南風原町総合計画 (H29)	- 多様な視点から公共交通の在り方について検討 - 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 - 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 - 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
	南風原町都市計画 マスタープラン (R3)	- 町内を巡回するコミュニティバスの導入について検討 - 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 - 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 - 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 - 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
	南風原町観光振興 計画 (H26)	- 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 - 路線バスのバス路線の新設・増便・時間短縮の検討 - 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 - 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

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



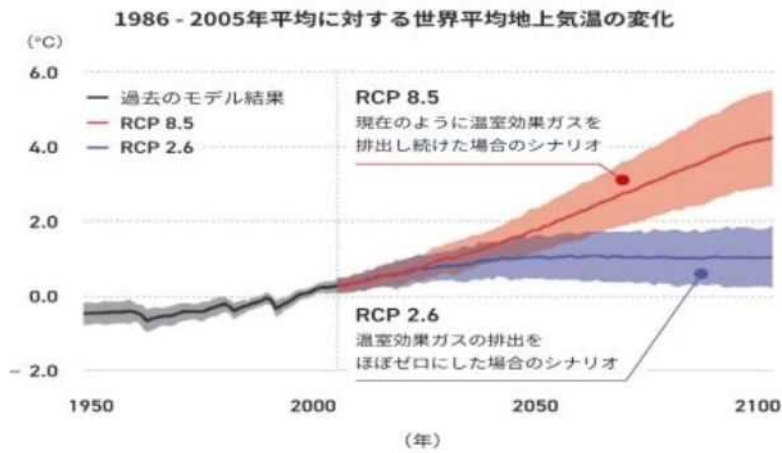
この目標は、コミュニティの絆と個人の安全を強化しつつ、イノベーションや雇用を刺激する形で、都市その他の人間居住地の再生と計画を回ることを目指したものです。

	ターゲット
11.1	2030年までに、すべての人々の、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、すべての人々に、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、すべての国々の数加型、包摂的かつ持続可能な人間居住計画・戦略の能力を強化する。
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重点をあてながら、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、世界の国内総生産比で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廃棄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、障害者及び高齢者を含め、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、災害、資源効率、気候変動の緩和と適応、災害に対する強靭性（レジリエンス）を担担する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、後発開発途上国における地域の資材を用いた、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

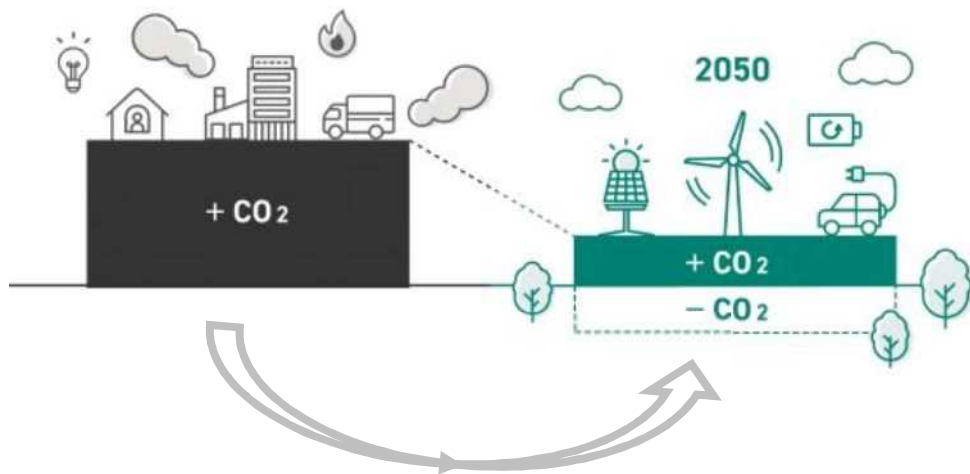
(世界共通の長期目標)

- 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（しまくとうばの普及・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

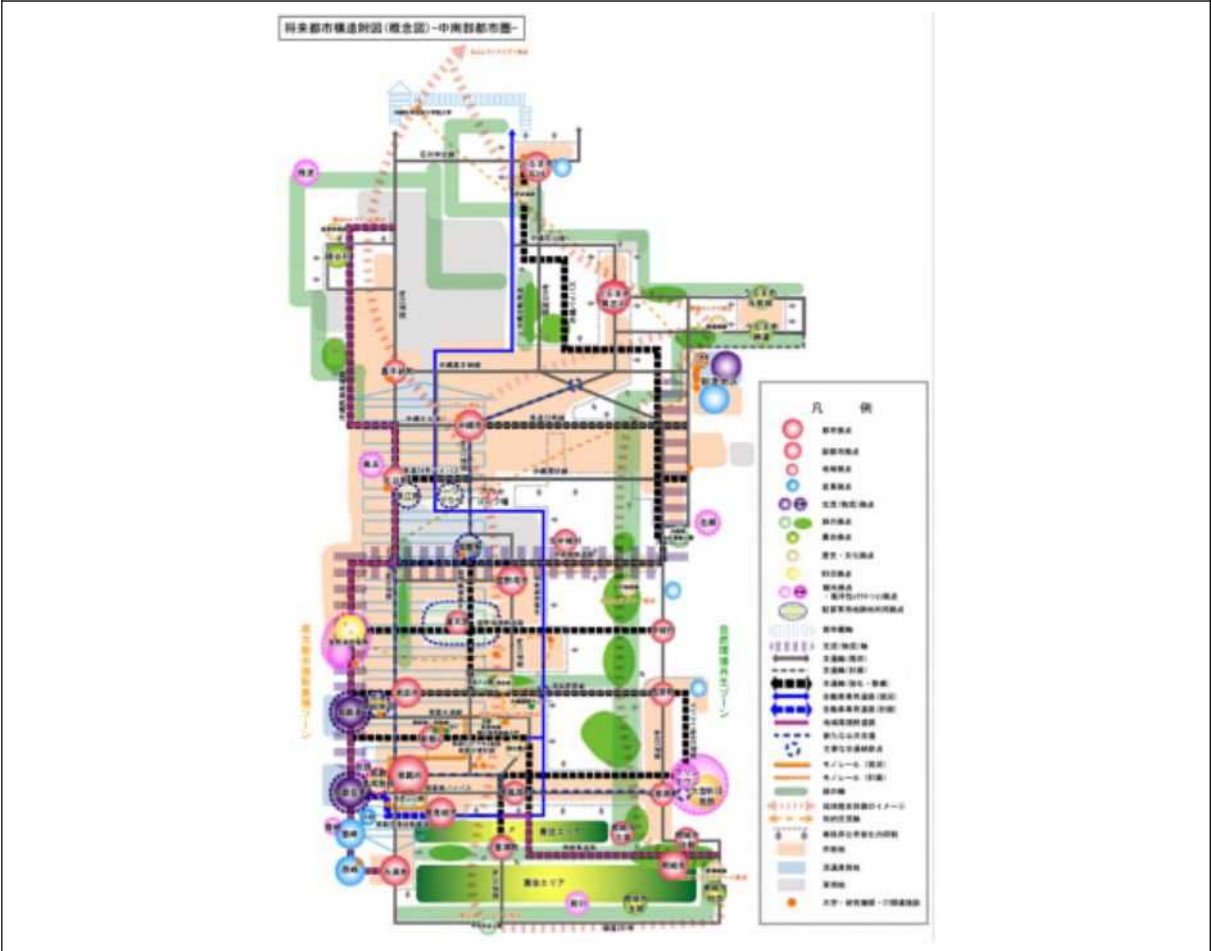
05 : PARTNERSHIP パートナーシップ

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

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）

- 本区域では、中南部都市圏全体を視野に入れ、高次都市機能が集積する拠点都市、新たな活力を生み出す産業拠点や主要な観光拠点間での物及び人の流れを効率的に支援するため、骨格的道路の整備や鉄軌道を含む新たな公共交通システムと地域を結ぶ利便性の高い公共交通ネットワークの構築により、多様な交通手段の確保と適正な交通機関分担の実現に向けた総合的な交通施策を推進します。
- 道路交通施設の整備に際しては、沖縄の気候風土に配慮したユニバーサルデザインや透水性・低騒音舗装等による交通弱者や環境に配慮した優しい都市空間の形成及び無電柱化や道路緑化などによる都市景観の向上に努めます。また、多様な移動手段の確保、レクリエーション活動及び交通安全対策を推進するため、自転車道の整備を推進し、ポケットパークやペDESTリアンデッキ等により快適で安心して歩ける歩行者空間を確保し道路空間全体の質的向上を図ります。
- パーク・アンド・ライド、時差出勤等の交通需要マネジメント（TDM）施策の推進、ICT（自動運転技術、ビッグデータによる交通モニタリングなど）を活用した多様な情報サービス等について総合的に推進していき、鉄軌道を含む新たな公共交通システムの導入を契機に陸上公共交通の戦略的再編を図り、MaaS等のシステムも利活用したシームレスな総合交通体系の構築を目指します。

将来都市構造附図（中南部都市圏）



■ 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ダ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）施策の両輪で進める。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、防災等の観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。
- 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）

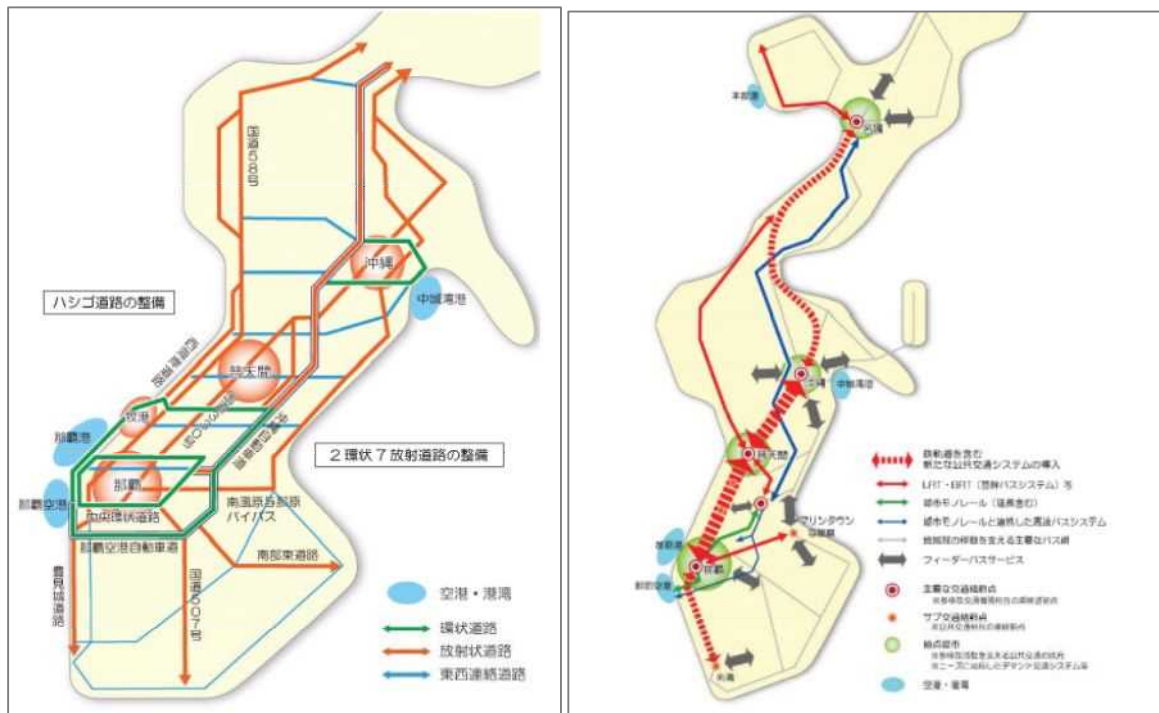
■ 体系的な幹線道路網の整備

- ・ 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

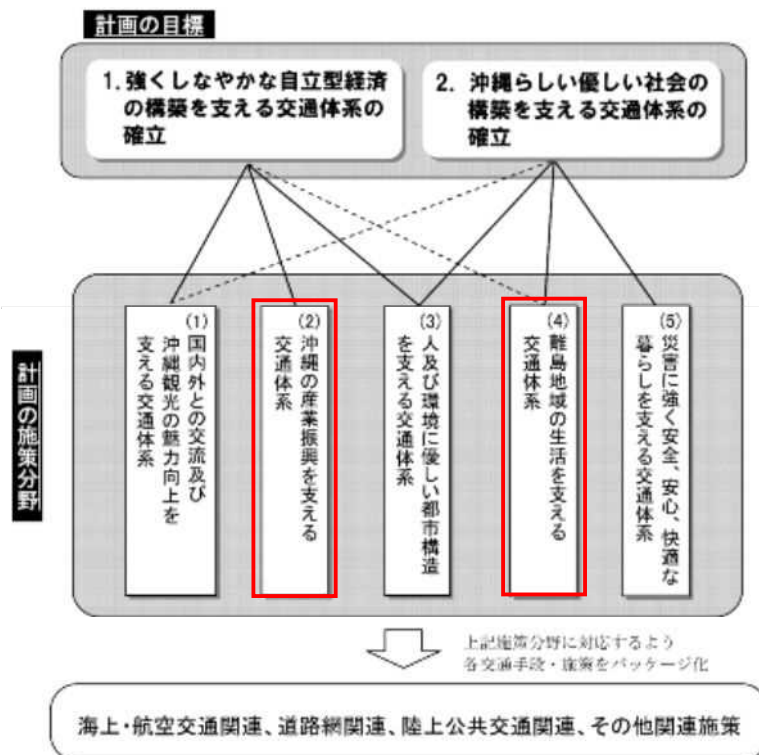


幹線道路網及び公共交通ネットワーク

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



■ 広域道路ネットワークの拠点

- 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 <u>生活幹線道路との効果的な交通網の結節</u> 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ＣＯ２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 <u>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</u> 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 <u>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</u> 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 <u>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。</u>	
③ 自動車交通のみならず、 <u>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</u> します。	
④ <u>道路整備による利便性の向上を周辺まちづくりへ波及</u> 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、 <u>多様な視点から公共交通のあり方について検討</u> 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）

■ 現狀・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。

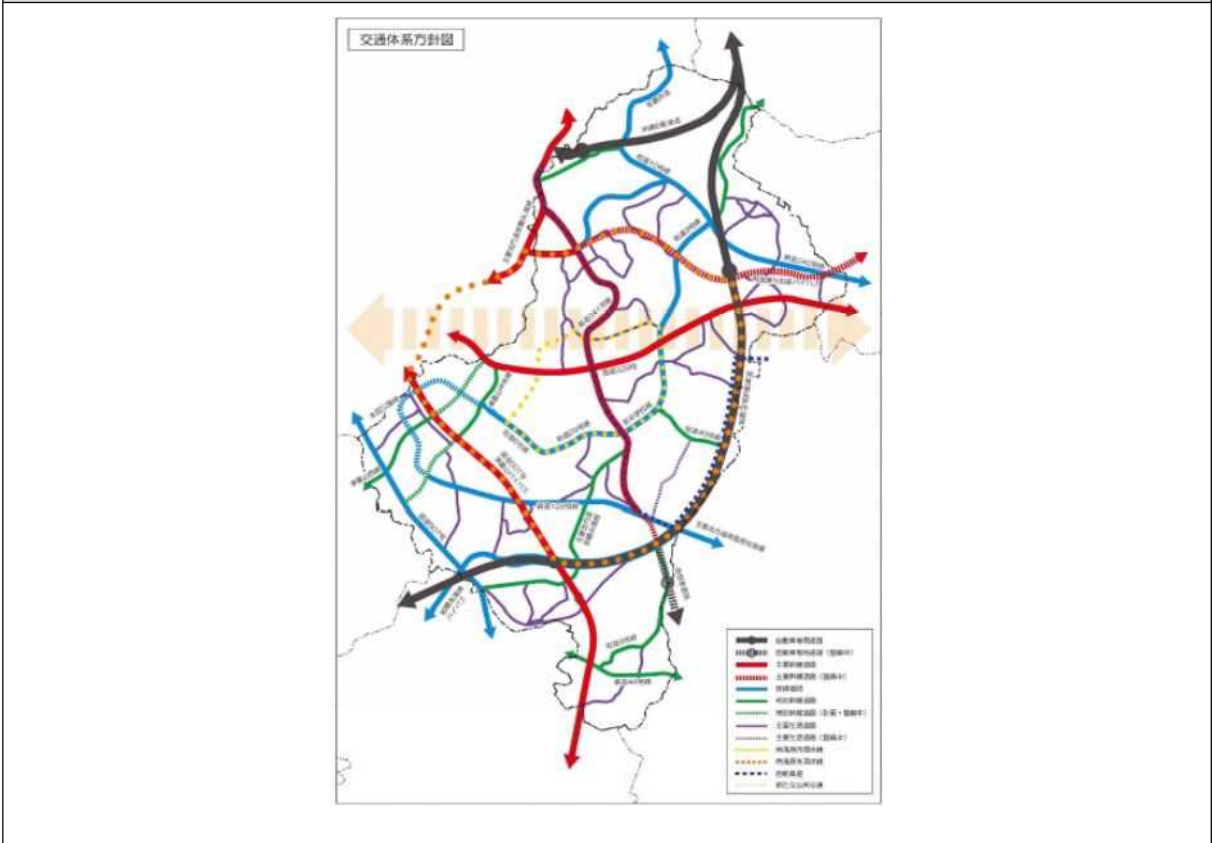
また、本町は地域間を結ぶ道路交通ネットワークが弱く、公共交通の運行水準も低いことから誰もが移動しやすい町内の主要な拠点を結ぶ公共交通の強化が必要です。さらに、集落内では通過交通が多い地区がみられ、生活環境への影響も懸念されることから、生活道路における自動車交通量の抑制も課題となっています。

■ 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む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

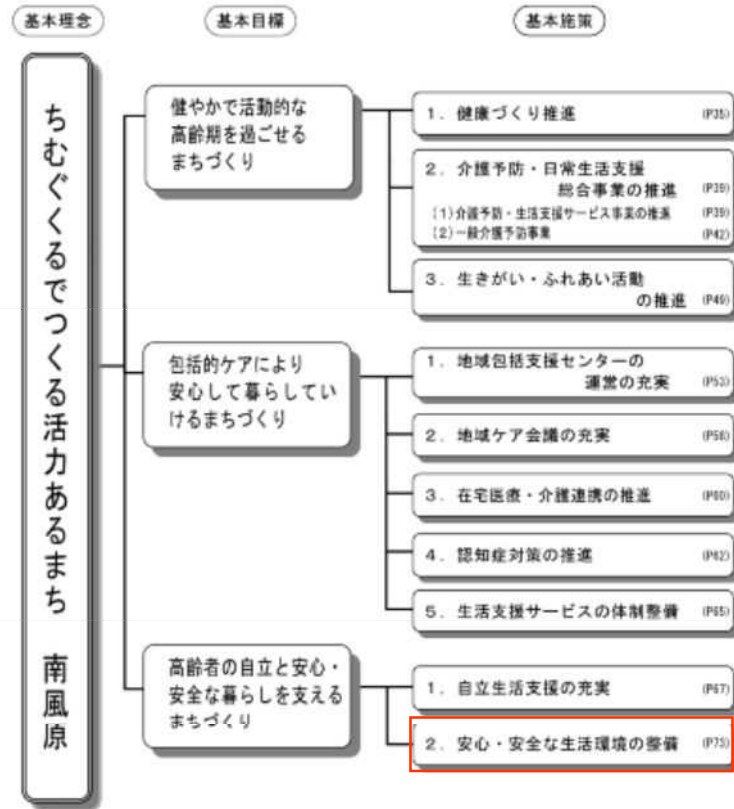
取組④ ユニバーサルデザインの推進

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
『ちむぐくるの支えあい』 「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」	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) 発達支援保障等の充実 (2) 特別支援教育の充実 5. 防災・防災対策の充実 (1) 防災対策の充実 (2) 防災対策の充実
	健やかで 自立を支えるまち	1. 保健・医療の充実 (1) 見守り活動における障がいの発生予防・早期発見の充実 (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) 医療費等給付の支援の推進 (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。

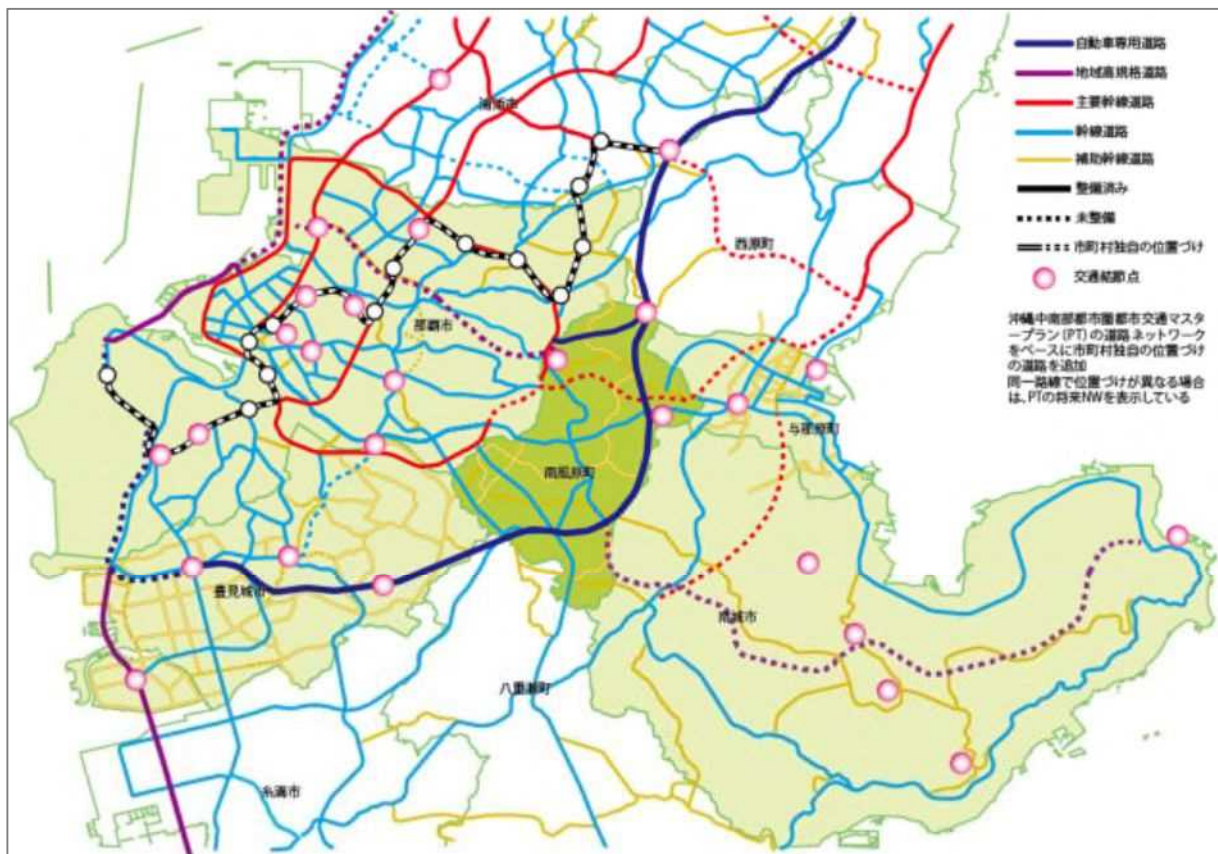


図 1-2 隣接市町における道路ネットワーク計画

(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。

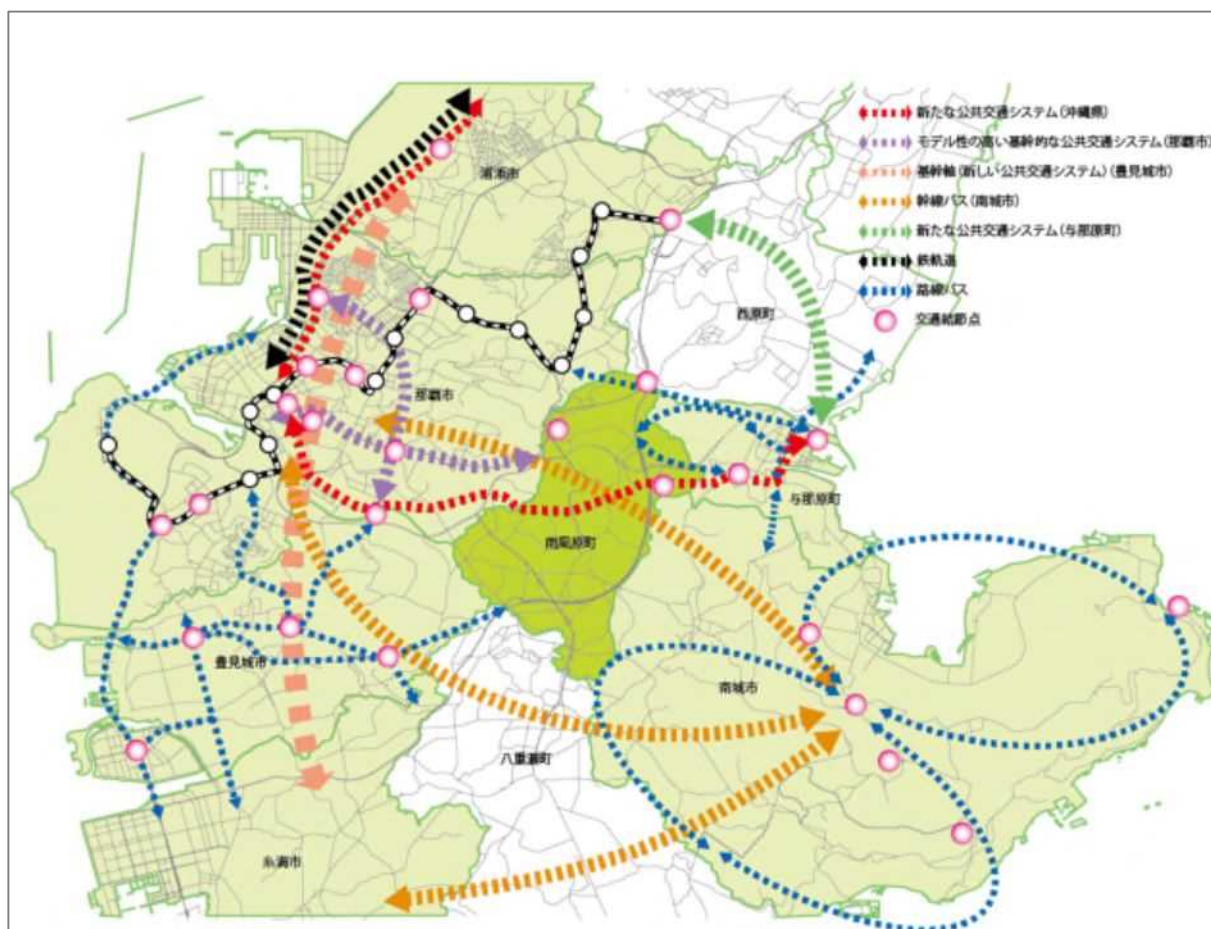


図 1-3 隣接市町における公共交通ネットワーク計画

(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）

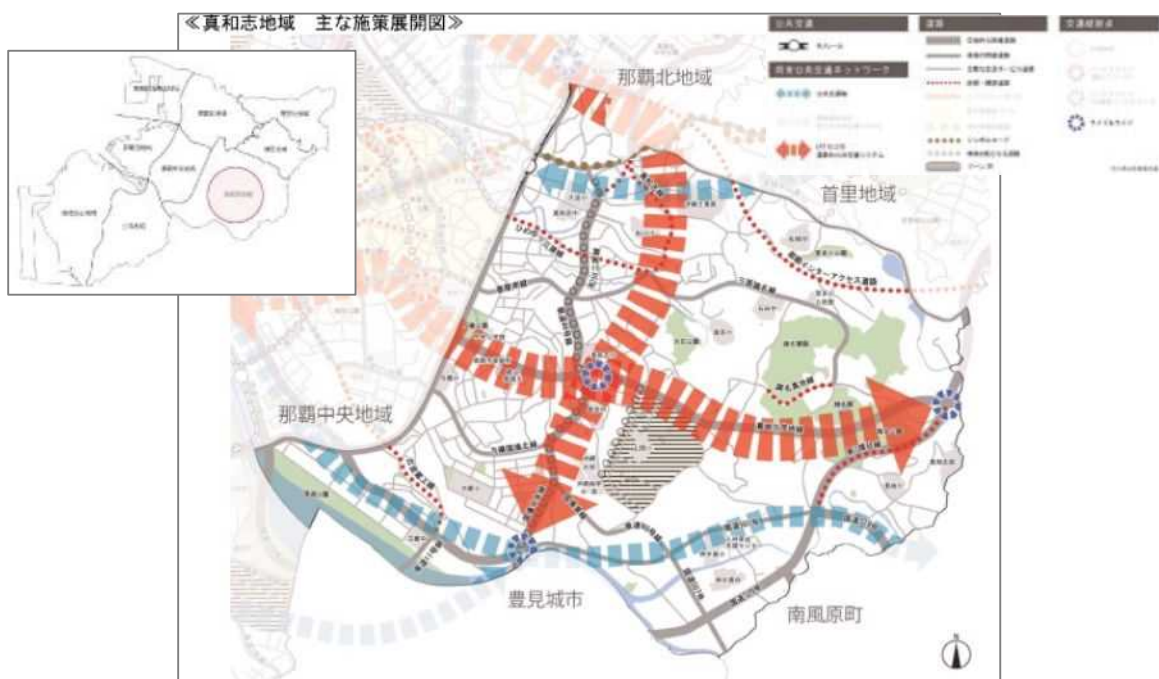
■ 首里地域

- 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

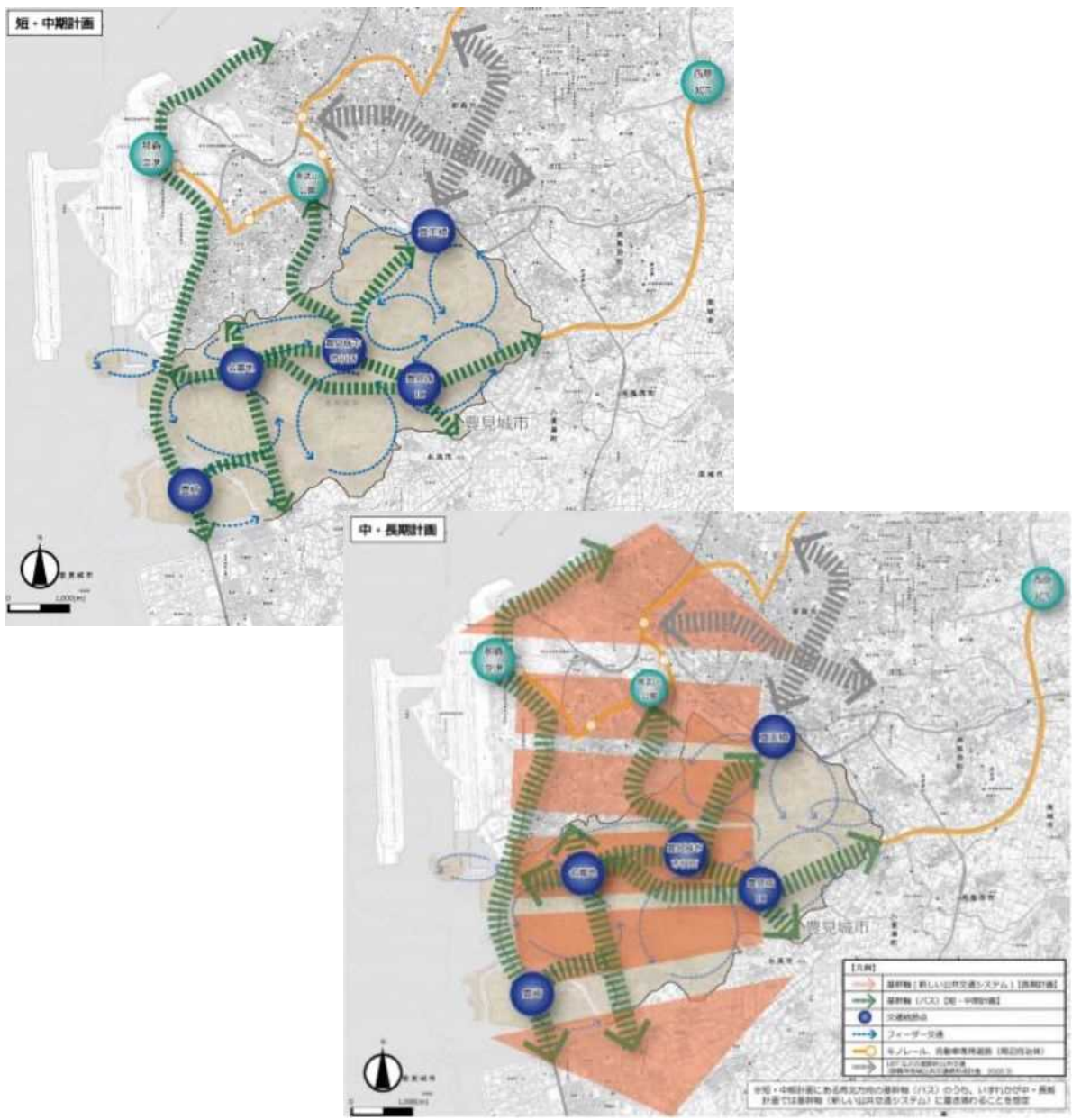


豊見城市交通基本計画（R3）

■ 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



与那原町総合交通基本計画（H29）

■ 将来公共交通ネットワーク

【広域的な移動を伴う公共交通】

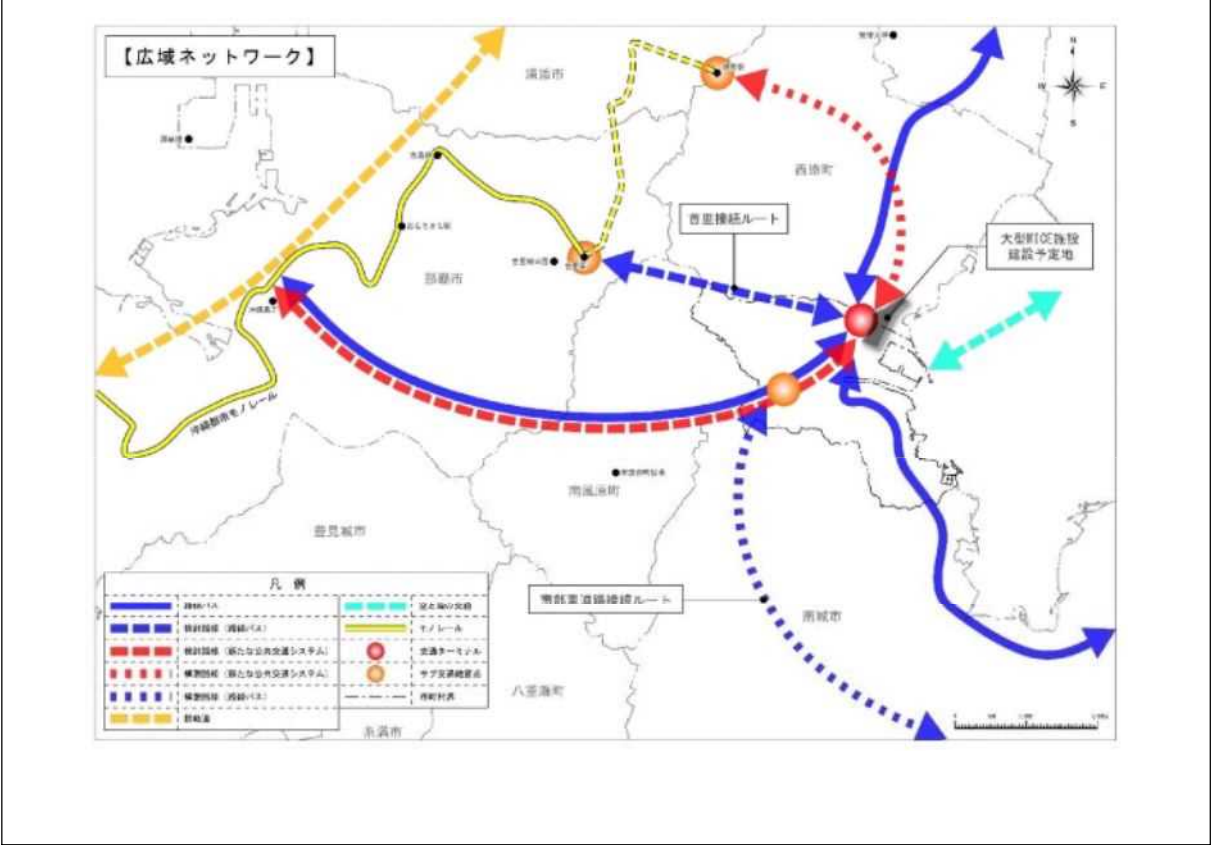
① 新たな公共交通システム

- 新たな公共交通システムは、都市モノレール・LRT・BRT（基幹バスシステム）等を目指し、那覇市と大型 MICE 施設および本町を結ぶもので、定時速達性および中量輸送に優れ、広域的な移動に対応した基幹的交通機関を想定

② 路線バス（広域対応）

- 周辺市町村や町内各地区の移動に対応したバス輸送
- 本町の場合は、町内のみの路線バスは考えられないので、路線は周辺市町との連絡バスと共有

関連イメージ図

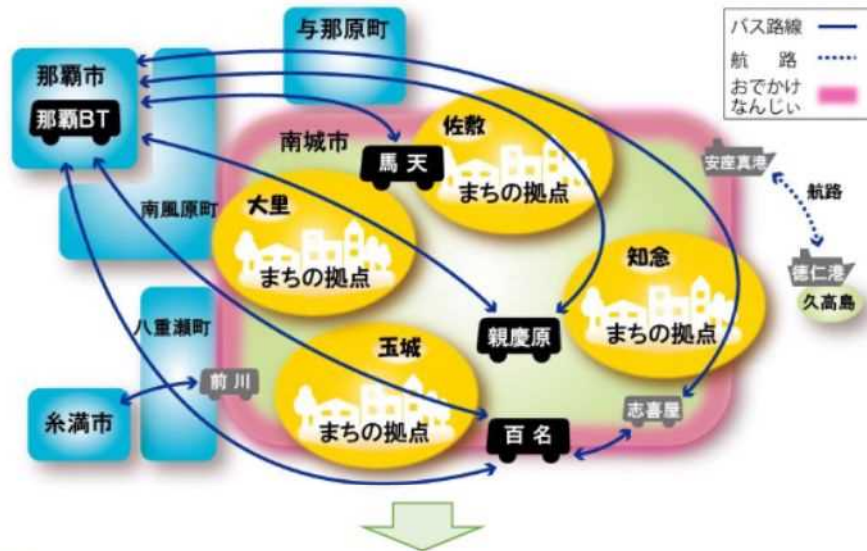


南城市地域公共交通網形成計画（H29）

【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。

