

第2章 南風原町の現状と課題

2-1 南風原町の概況

2-1-1 位置・地勢・沿革等

(1) 位置

- 南風原町は、沖縄本島南部のほぼ中央に位置し、県都那覇市を含む、周りを6つの市町に囲まれ、県内で唯一の海に面していない町となっている。
- 町全域が那覇広域都市計画区域に位置付けられ、面積は10.76平方キロメートルと県内41市町村で4番目に小さな町で、人口は令和2年で40,458人（国勢調査速報値）となっている。



図 2-1 南風原町の位置

(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。

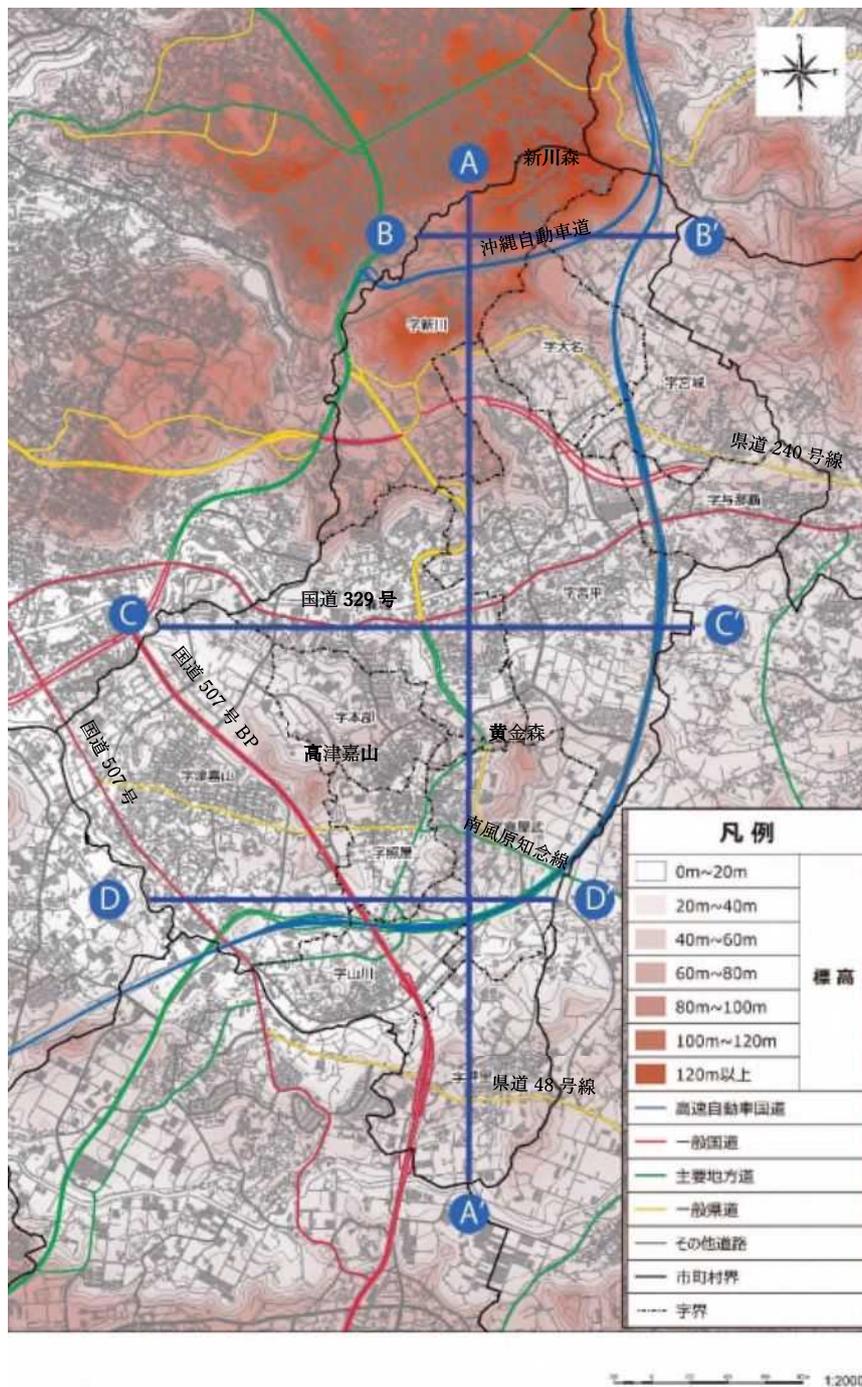
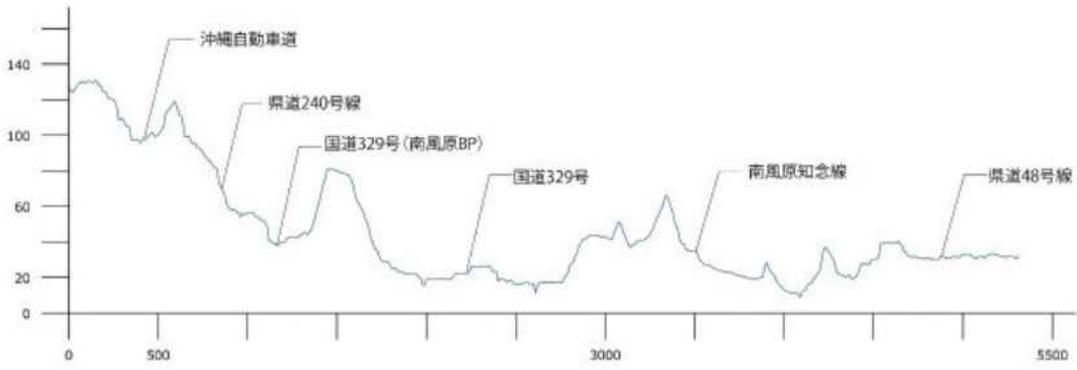
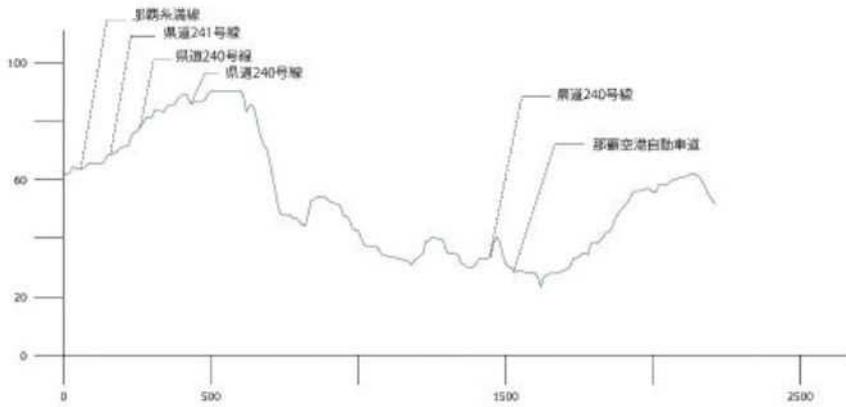


図 2-2 地形図

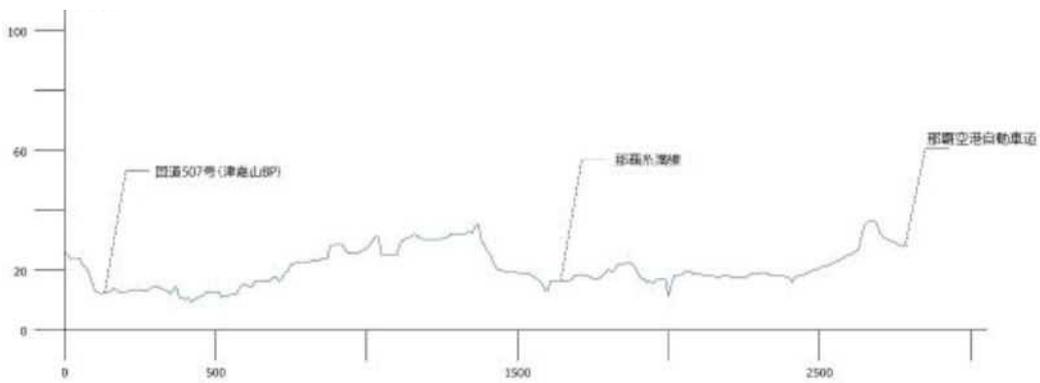
A-A`



B-B`



C-C`



D-D`

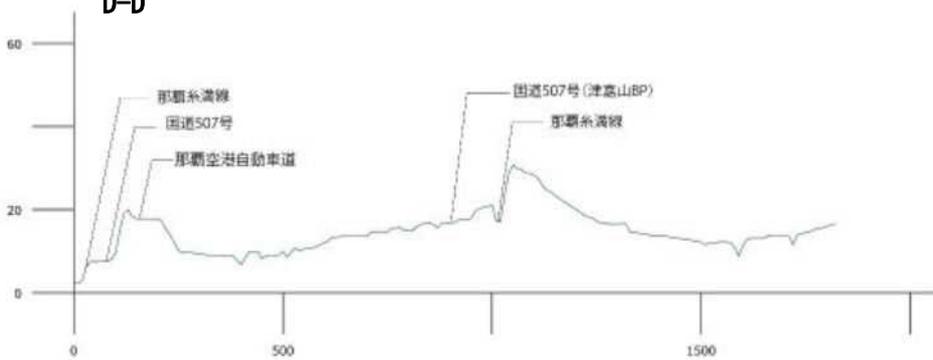
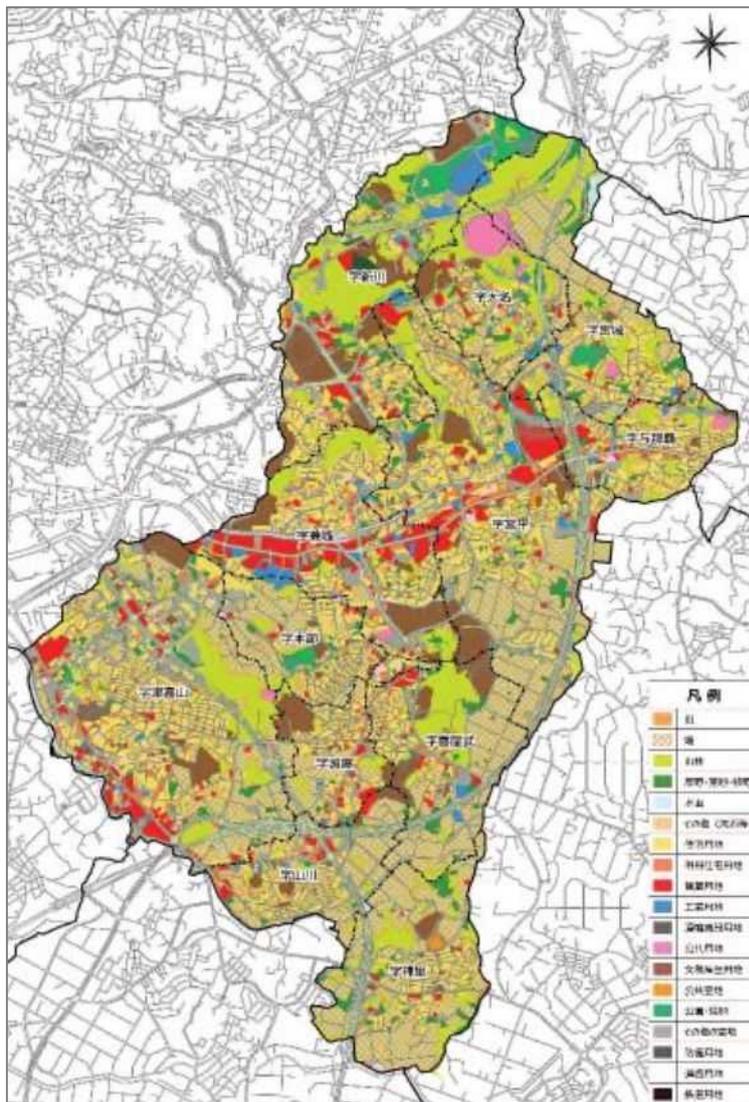


图 2-3 断面图

(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

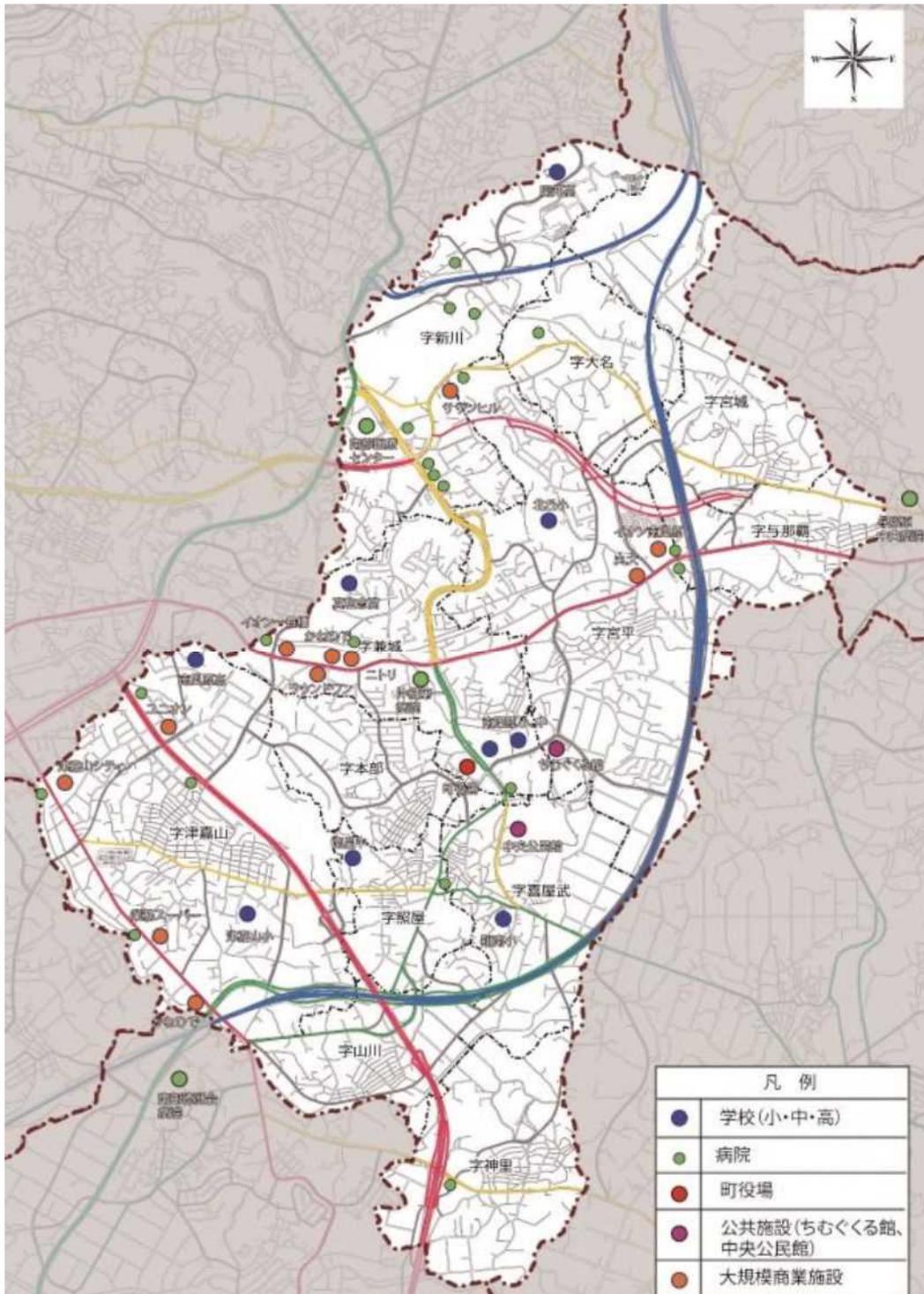
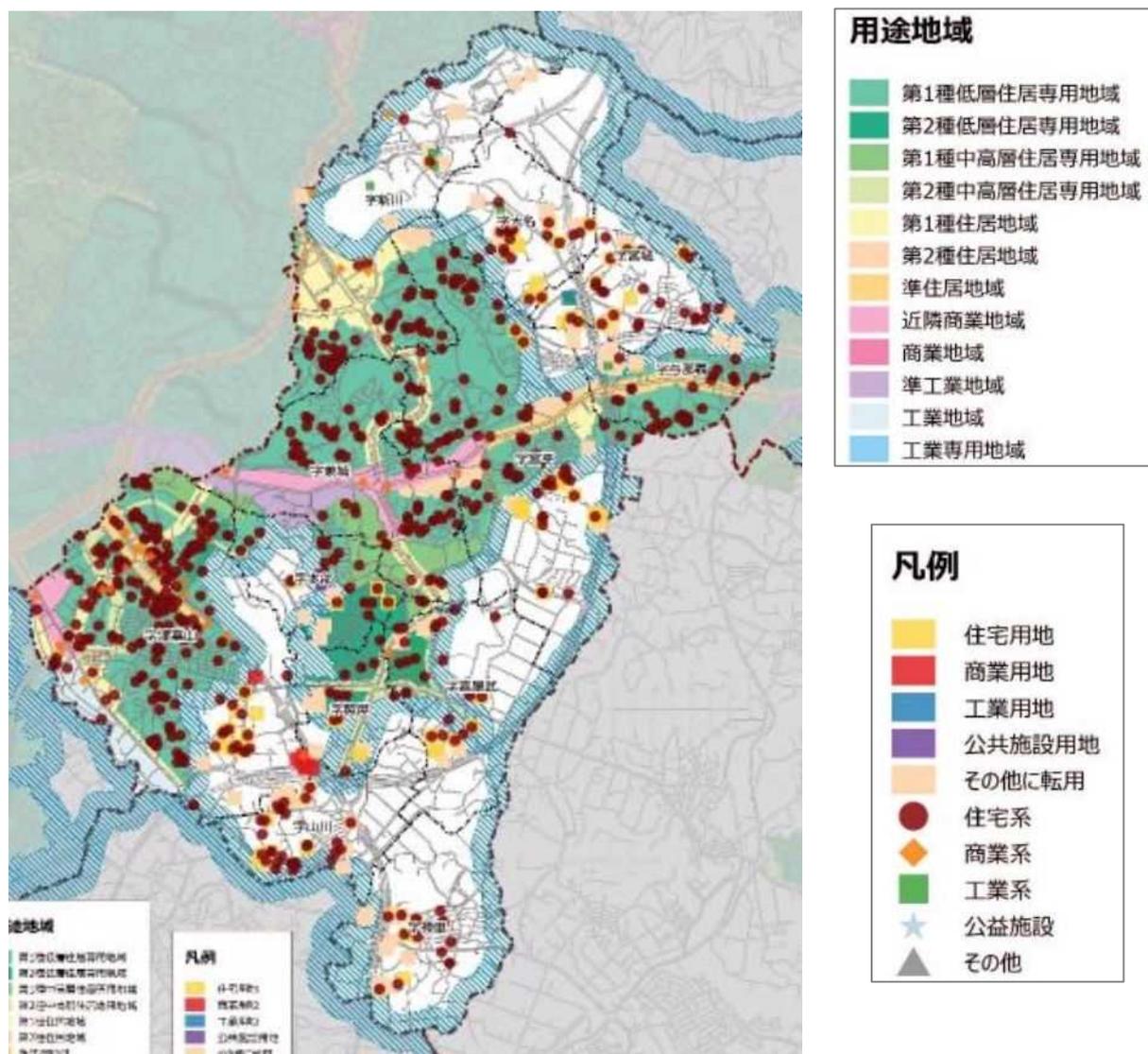


図 2-5 町内主要施設位置

(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）

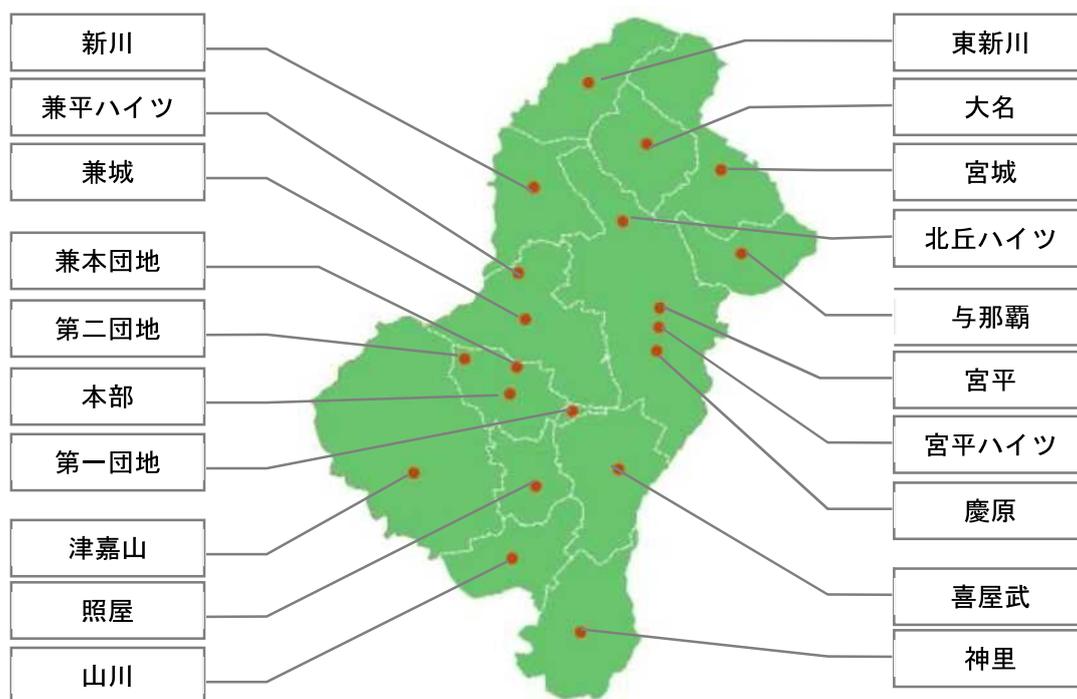


図 2-7 南風原町行政区

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

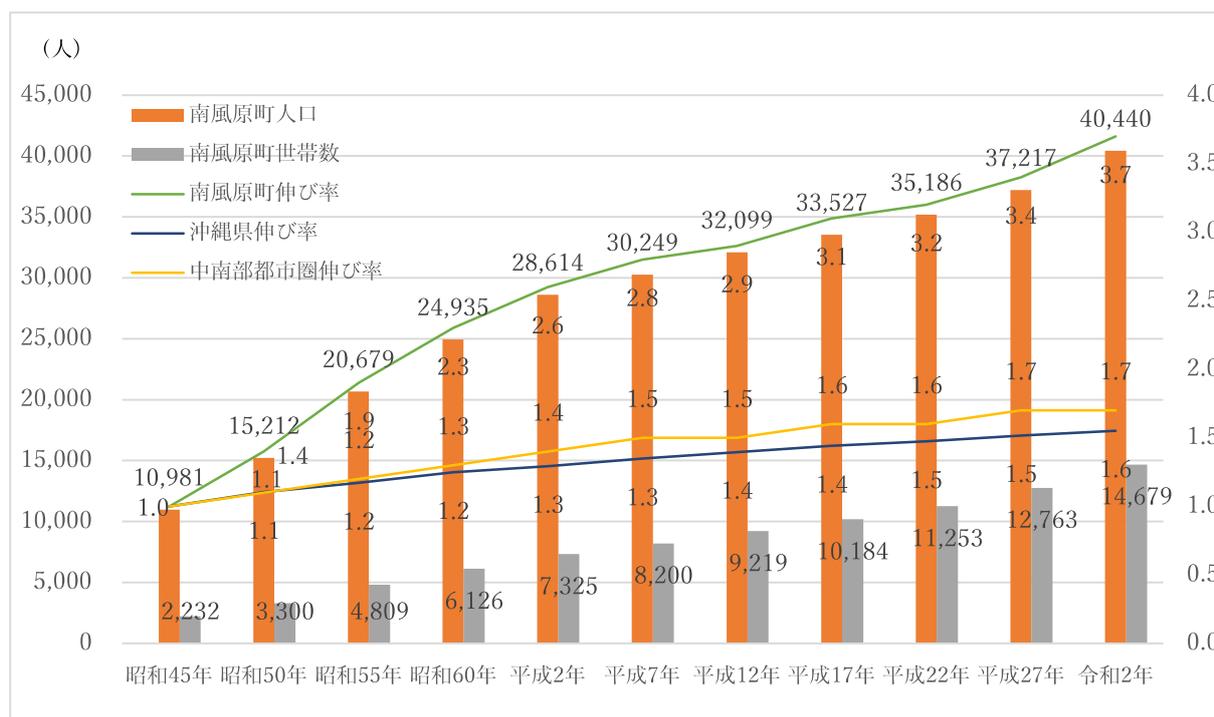
項目	現況	課題
位置	<ul style="list-style-type: none"> 南風原町は南部の中心に位置し、那覇市に隣接した地域となっており、那覇市へのアクセス交通（通過）が集中。 	<ul style="list-style-type: none"> 通過交通への対策として幹線道路整備の促進、公共交通利用促進策についての検討が必要。
地勢	<ul style="list-style-type: none"> 南風原町の国道 329 号から北側の地域においては、起伏が激しい地形となっており、徒歩や自転車による移動が困難な地域。 	<ul style="list-style-type: none"> 地形に影響されない移動手段の検討が必要。
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。
新築状況	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 将来的な土地利用を考慮した地域道路の検討が必要。

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

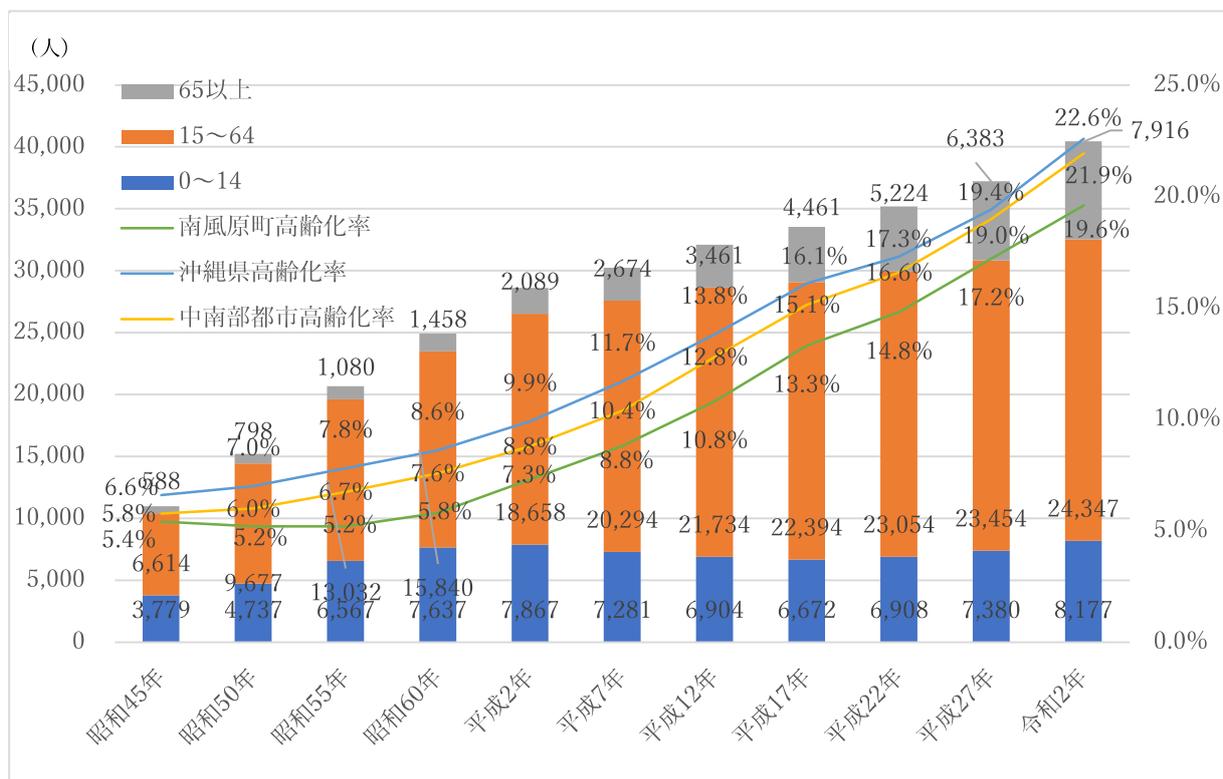


出典：令和2年度国勢調査

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。

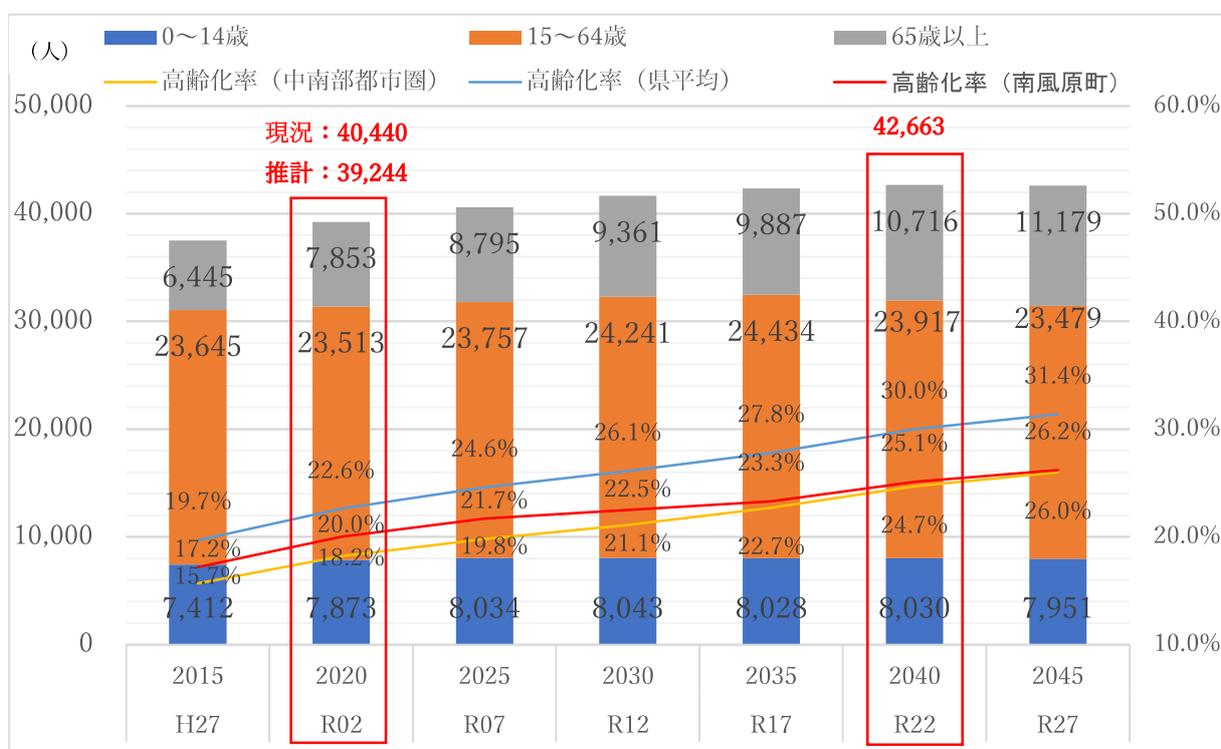


出典：令和2年度国勢調査

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



南風原町都市計画マスタープラン
目標年次

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

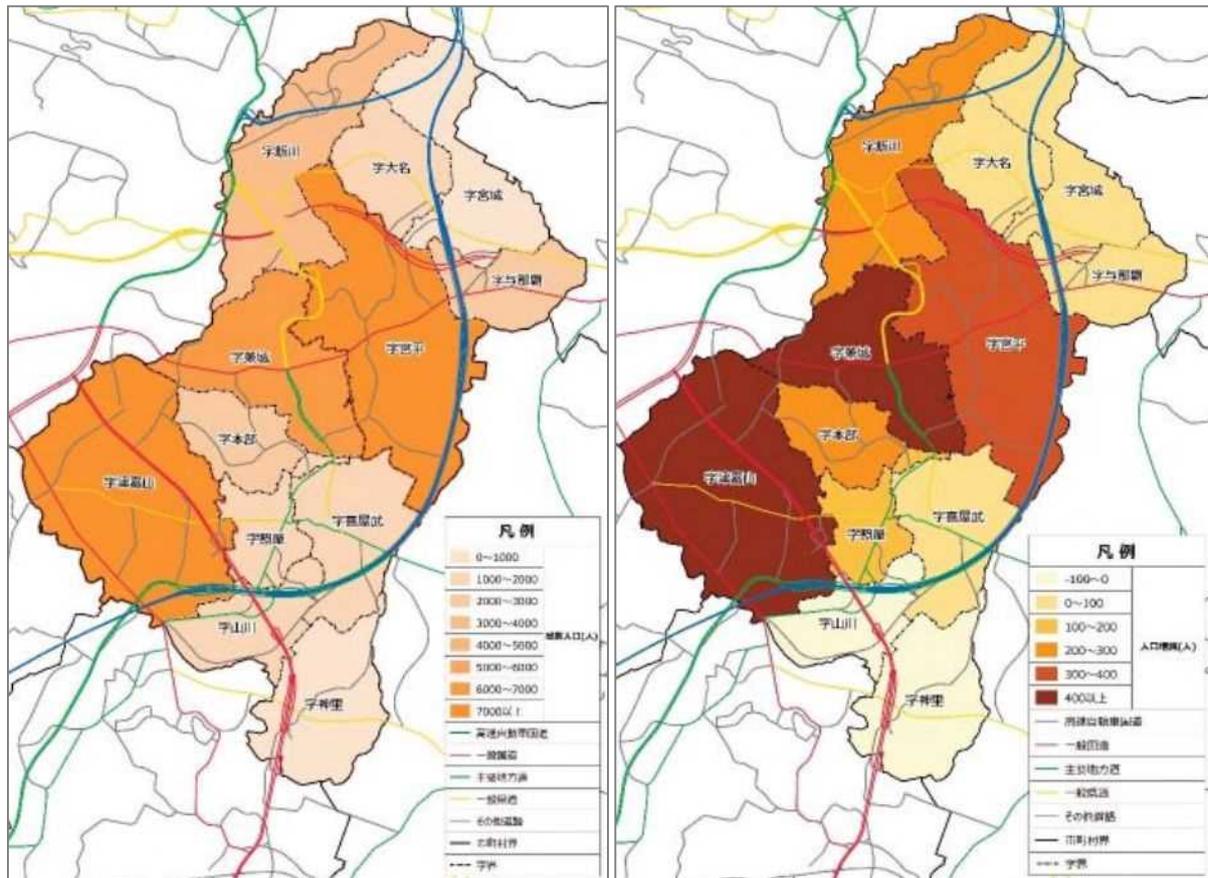
2-2-2 地域別人口

(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

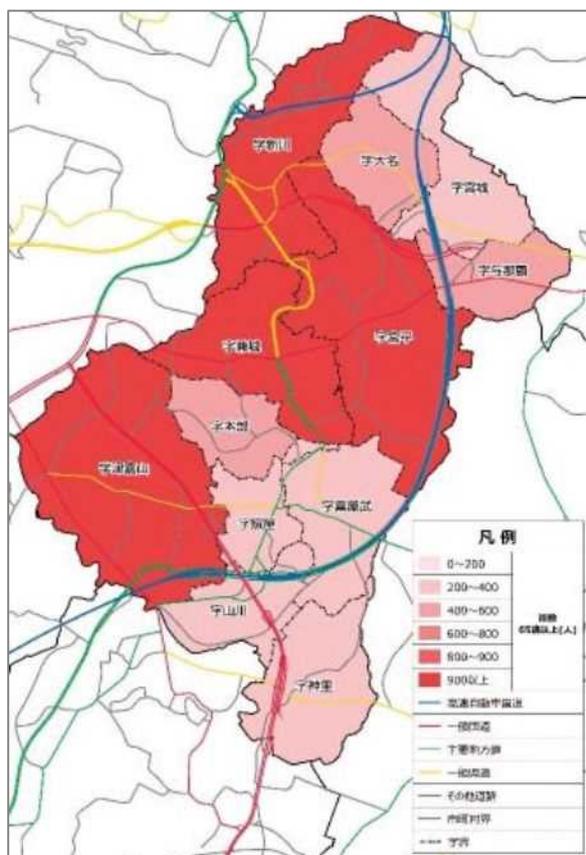
出典：平成 27、令和 2 年国勢調査図

2-11 地域別人口の変化

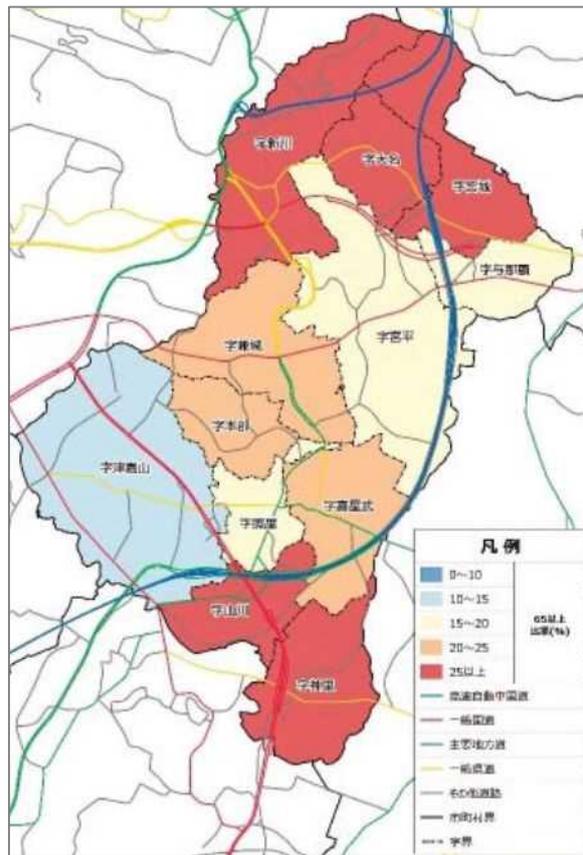
(2) 高齢者人口及び高齢化率

- 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%

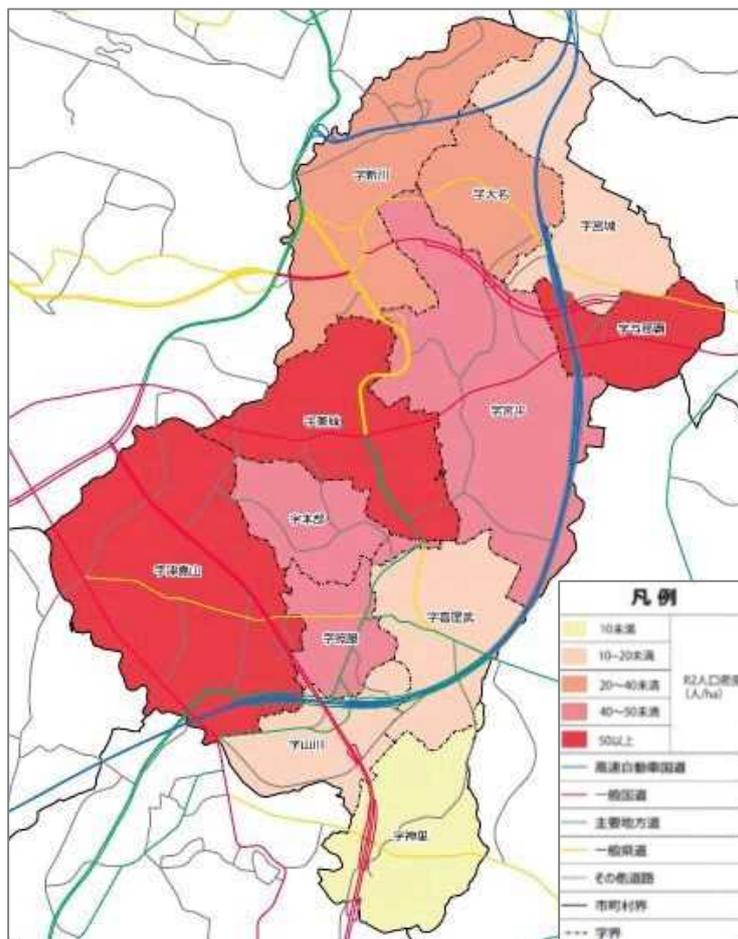
出典：令和2年国勢調査

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)



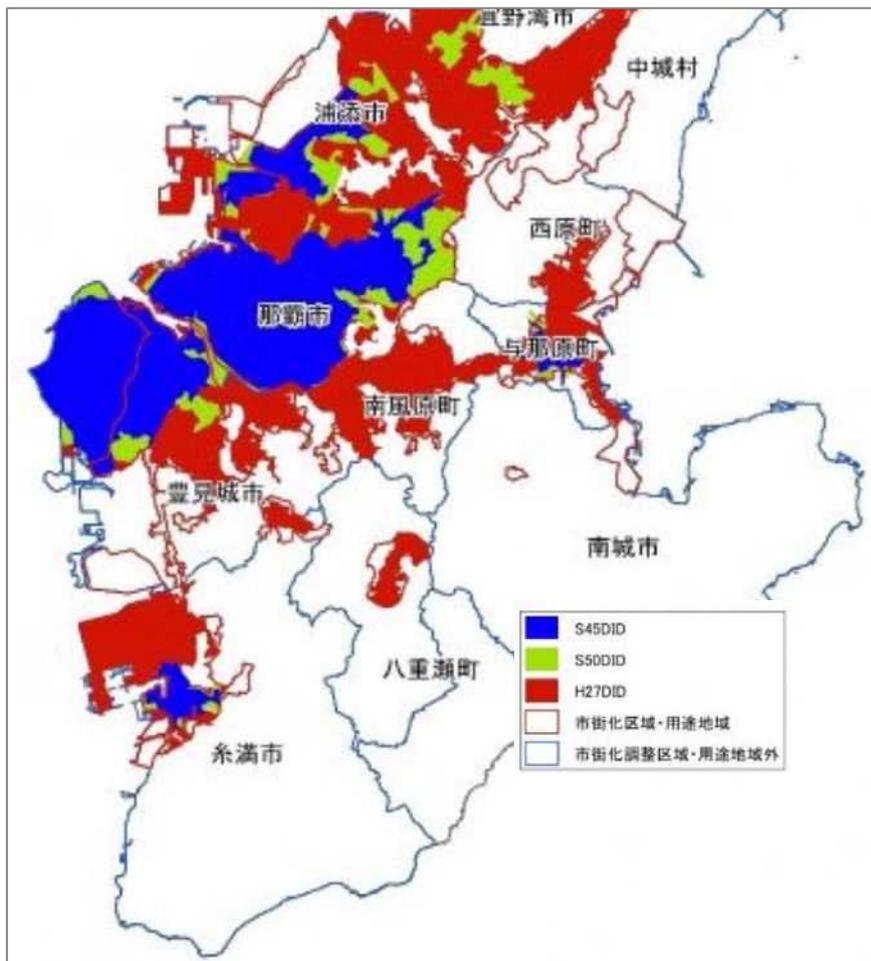
	面積	人口	人口密度		面積	人口	人口密度
与那覇	47.7	2,432	51.0	本部	46.3	2,205	47.6
宮城	88.9	981	11.0	喜屋武	77.9	1,232	15.8
大名	55.2	1,192	21.6	照屋	40.7	1,652	40.6
新川	123.5	3,655	29.6	津嘉山	188.8	10,868	57.6
宮平	172.0	7,833	45.6	山川	54.1	1,004	18.5
兼城	96.5	6,600	68.4	神里	84.3	786	9.3
				南風原町	1,076.0	40,440	37.6

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



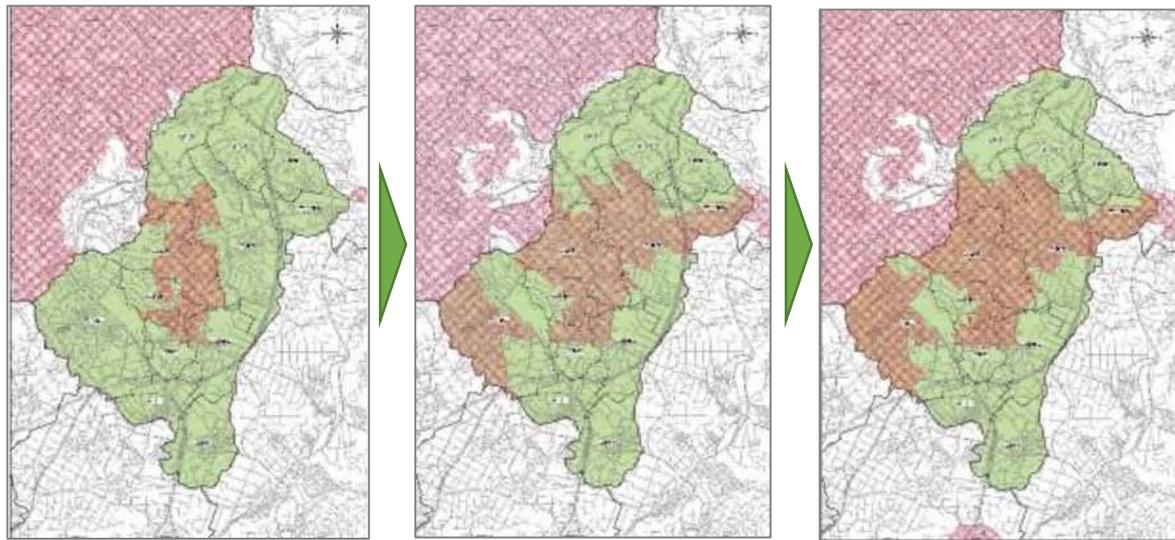
出典：平成27年度国勢調査

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

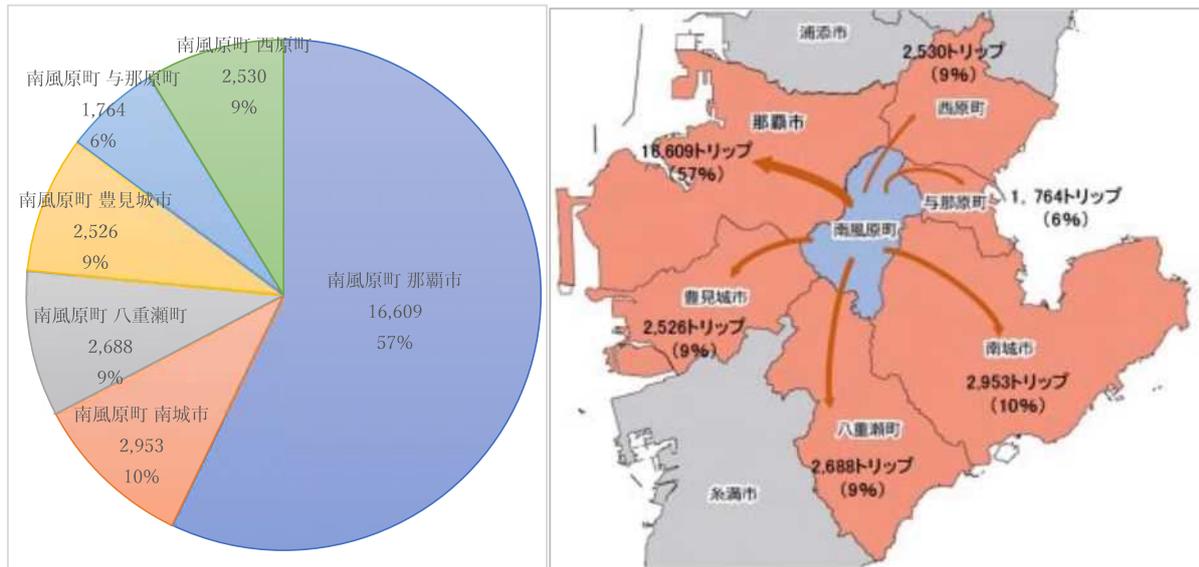
前述において整理した町の人口からみえる課題について以下に整理する。

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"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 今後は、人口増加及び高齢化を考慮した検討が必要。
地域別人口	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。
人口集中地区	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。

(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%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

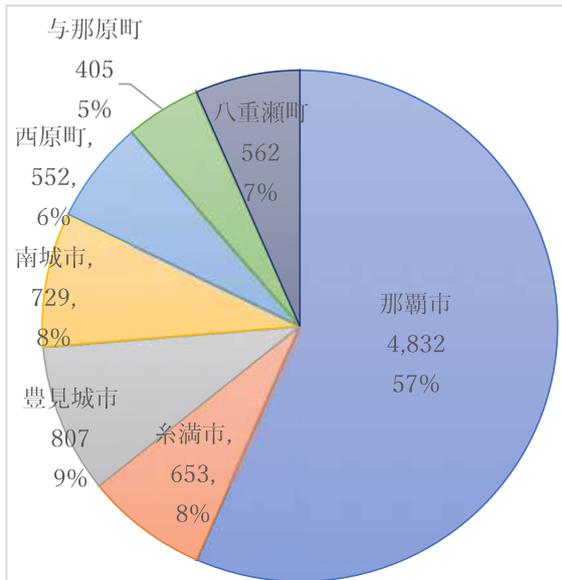


図 2-18 通勤先

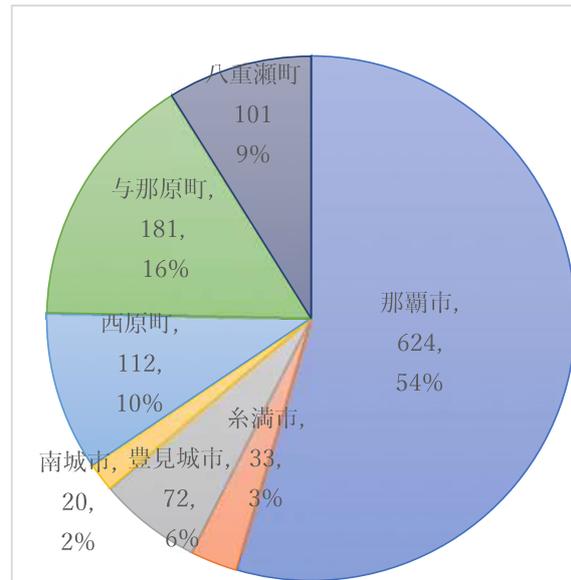


図 2-19 通学先

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

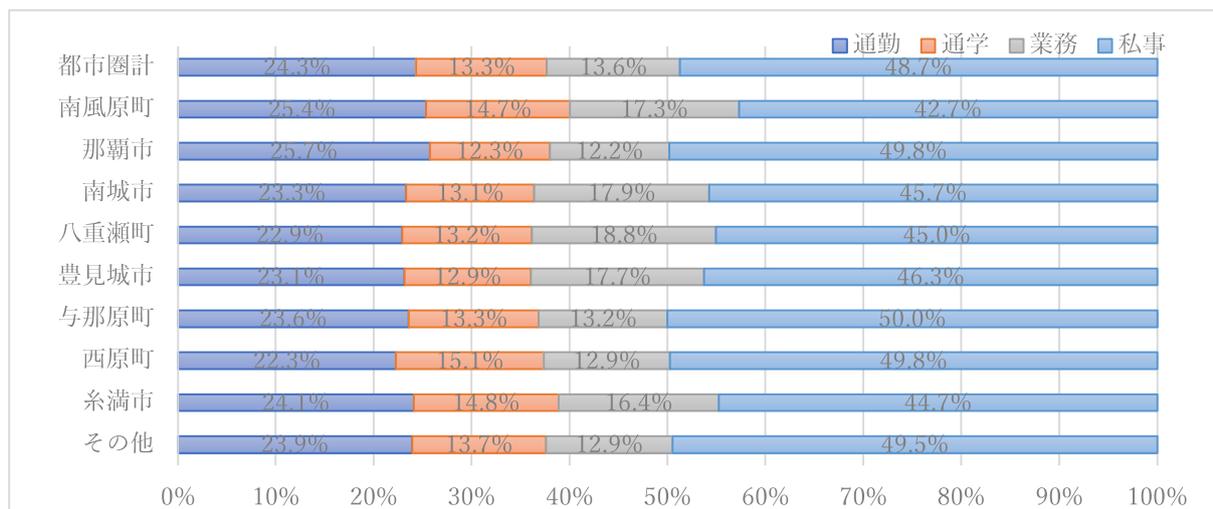


図 2-20 移動目的

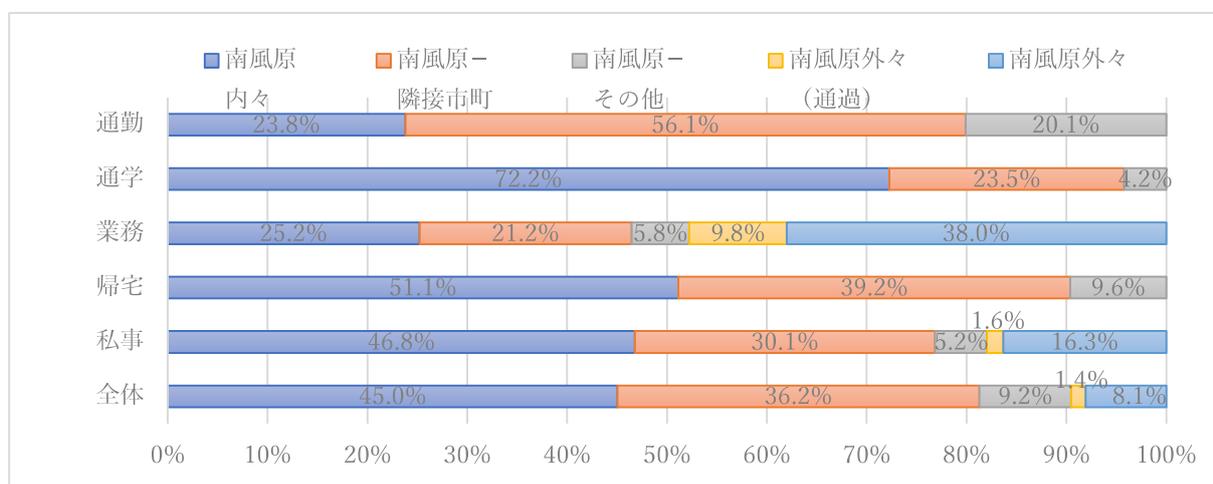


図 2-21 目的別 OD

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が約 58%、徒歩が約 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が約 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

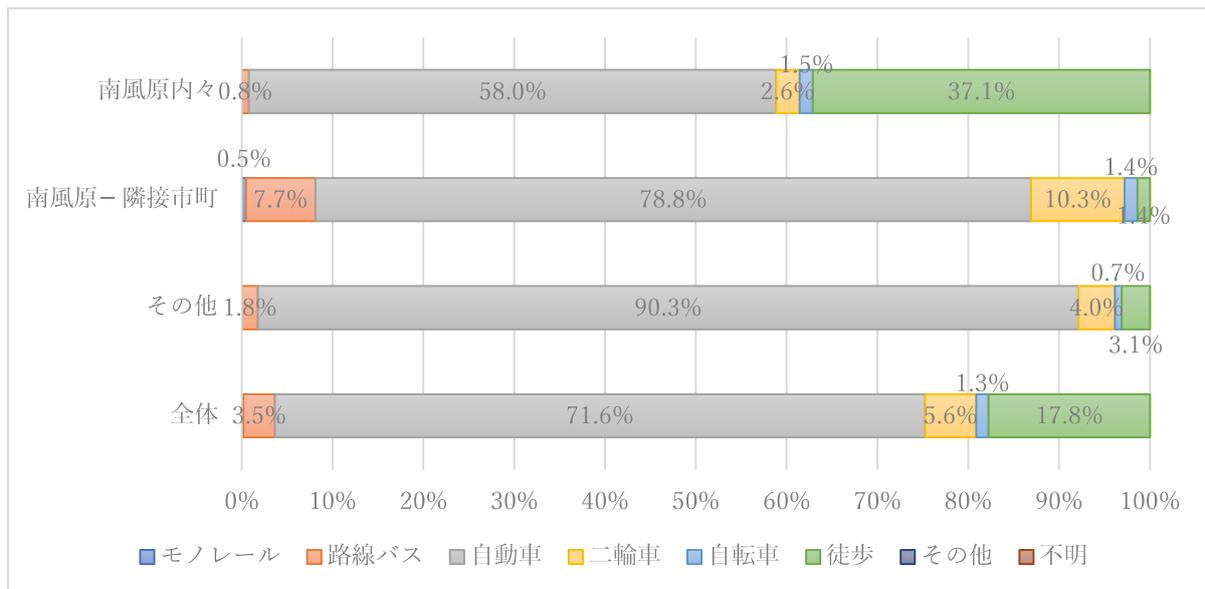


図 2-22 南風原町 OD 別分担率

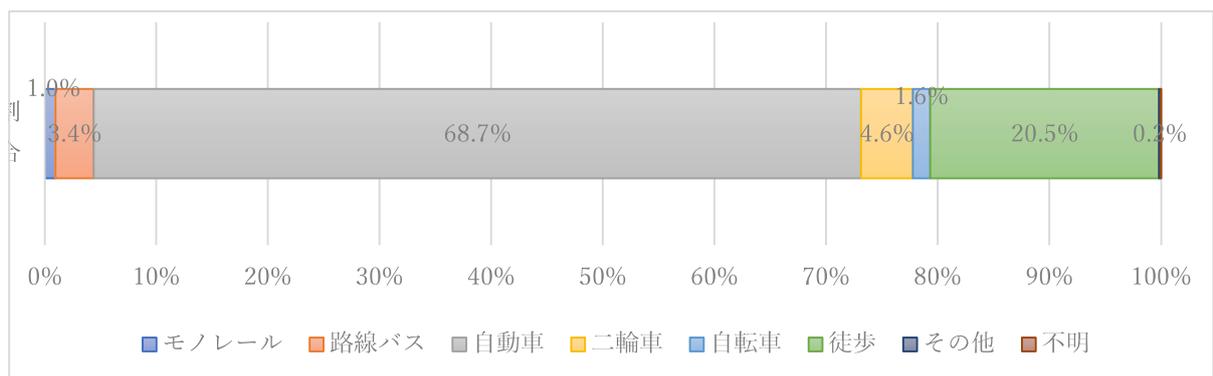


図 2-23 中南部都市圏分担率

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

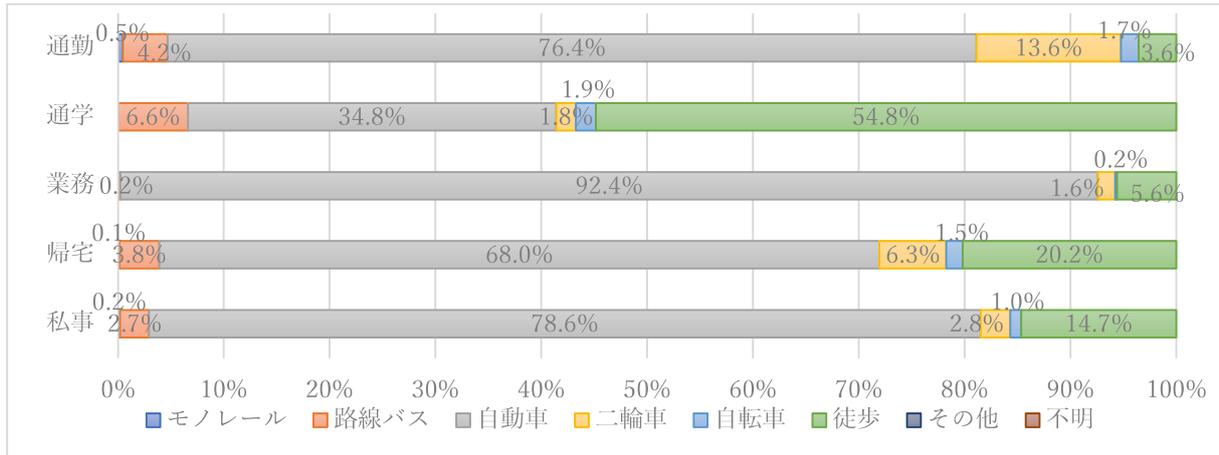


図 2-24 目的別の分担率

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%

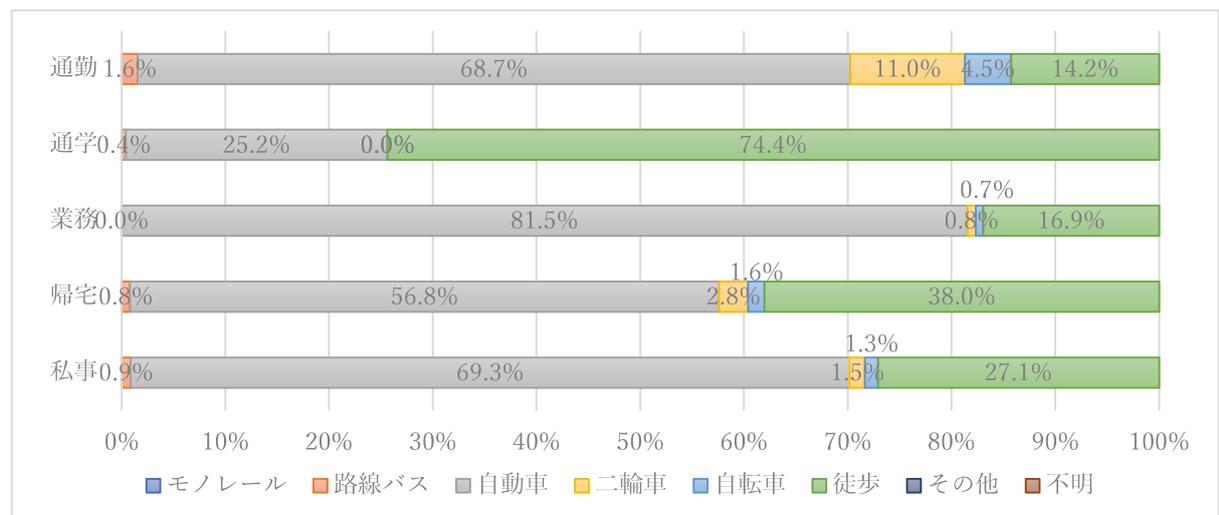


図 2-25 南風原町内々移動の目的別分担率

出典：第3回中南部都市圏パーソントリップ調査 (H18)

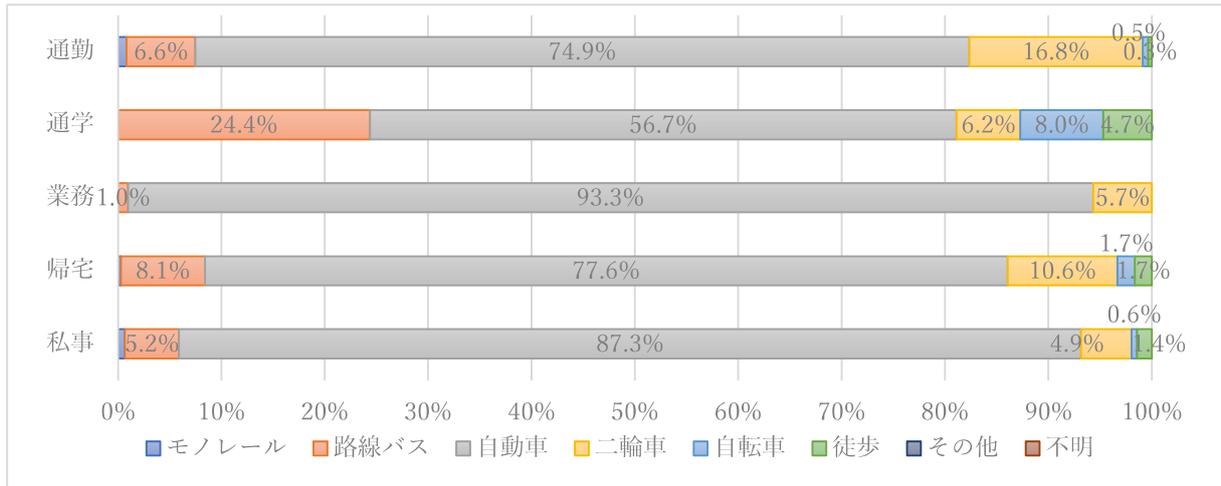


図 2-26 南風原町-隣接市町移動の目的別分担率

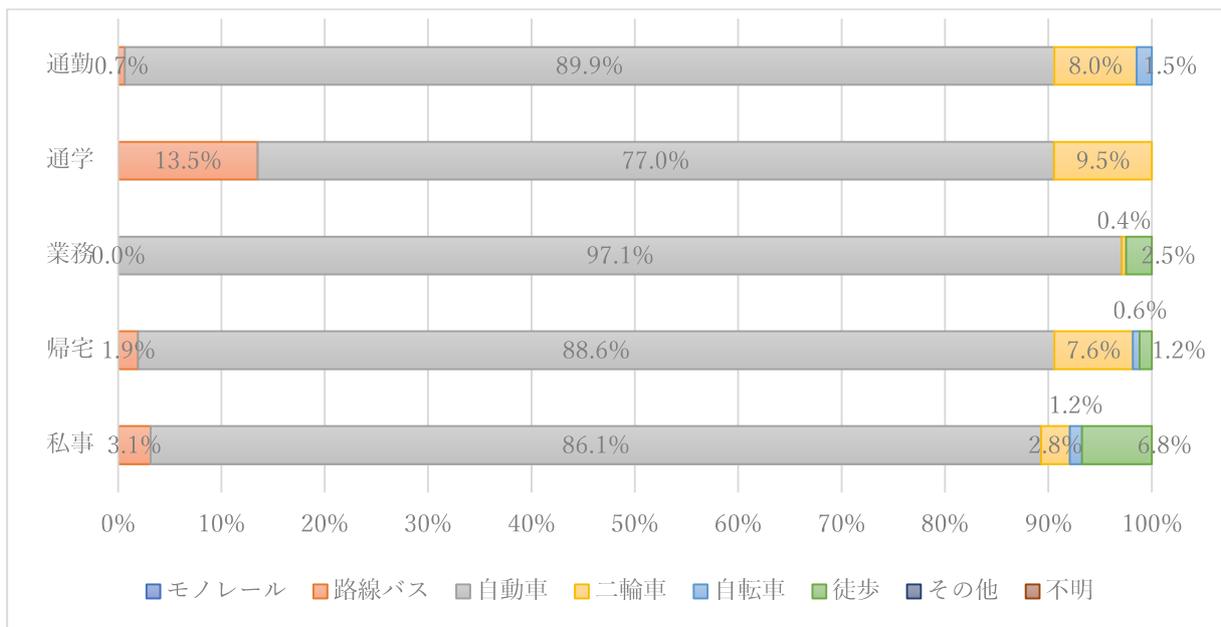


図 2-27 南風原町-その他市町村移動の目的別分担率

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

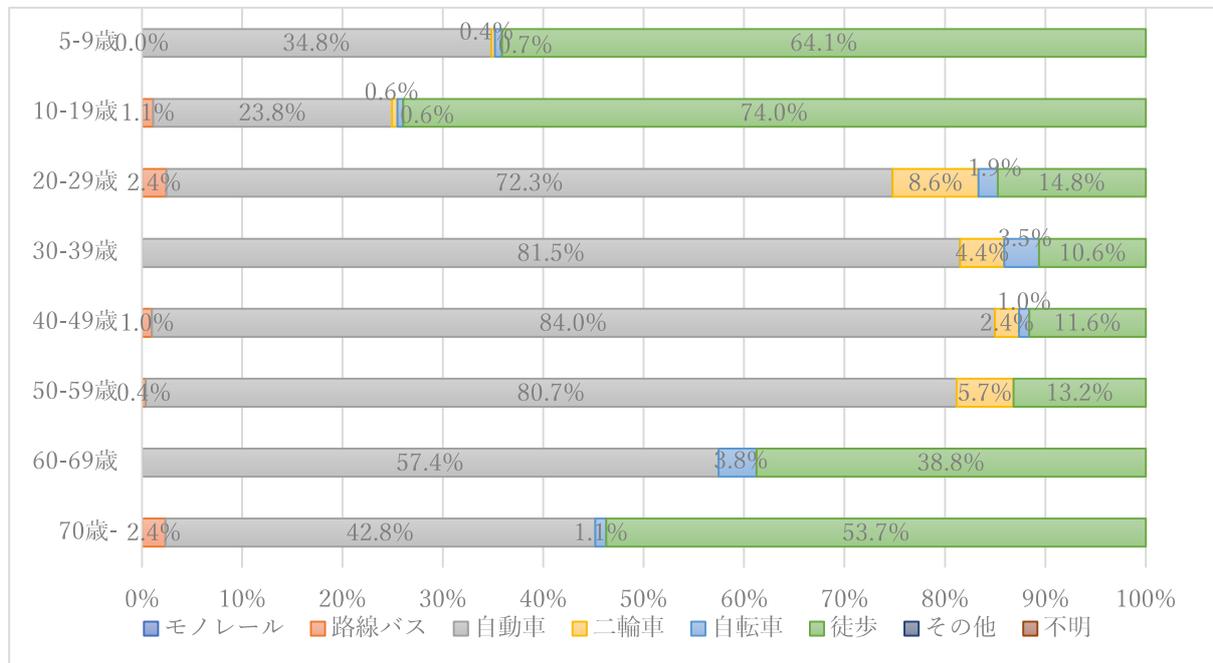


図 2-28 南風原町内々

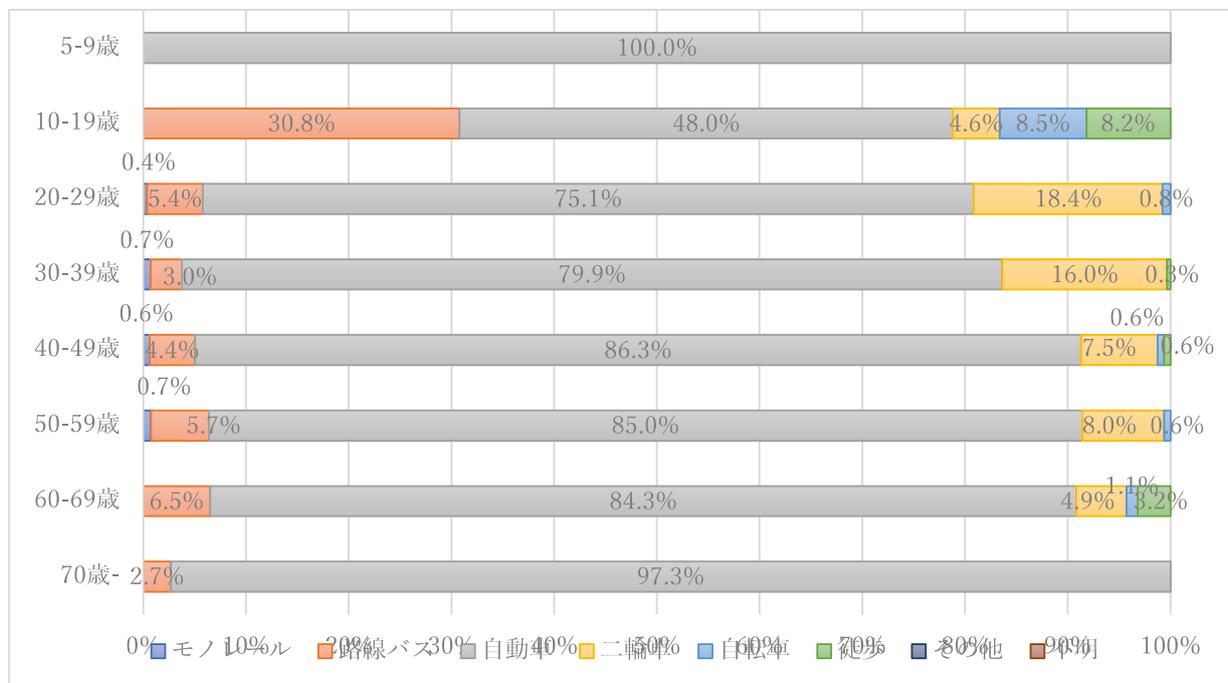


図 2-29 南風原町-隣接市町

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

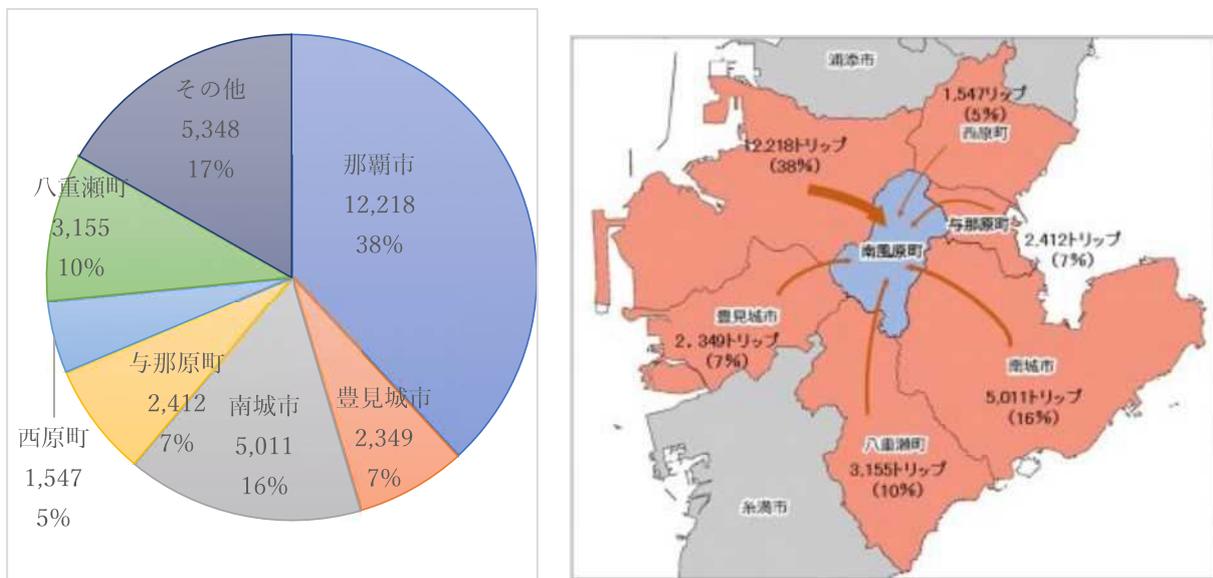


図 2-30 隣接市町からの移動

出典：第3回中南部都市圏パーソントリップ調査 (H18)

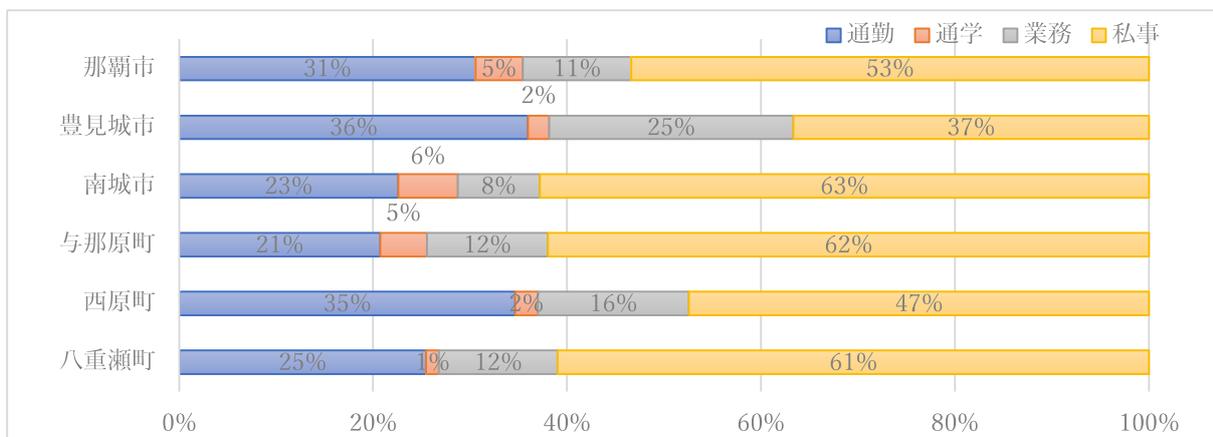


図 2-31 隣接市町からの移動目的

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

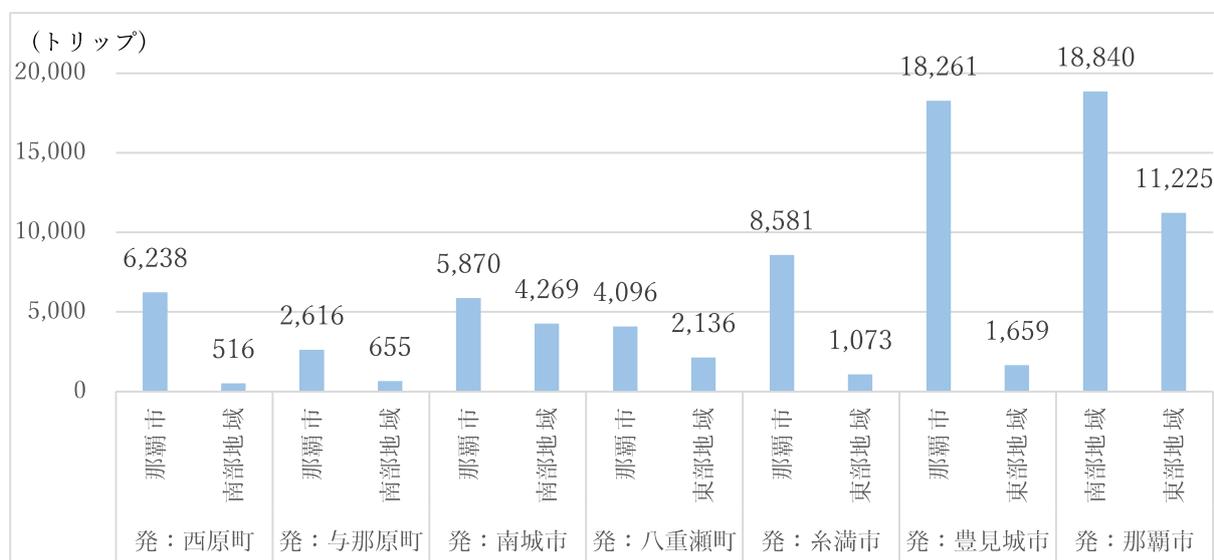


図 2-32 隣接市町からの移動

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

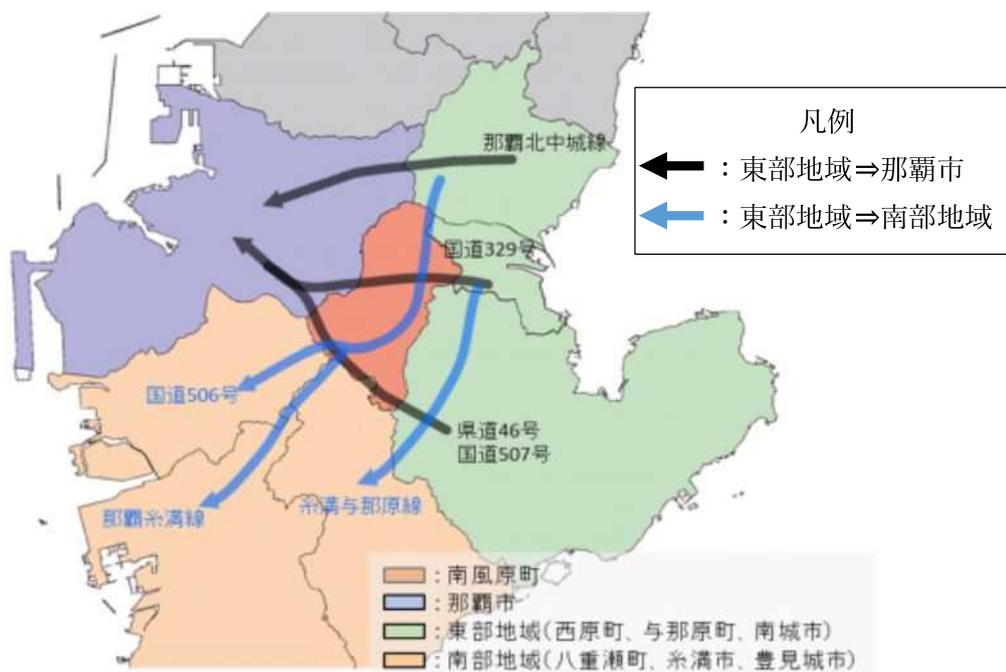


図 2-33 東部地域発の通過交通

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

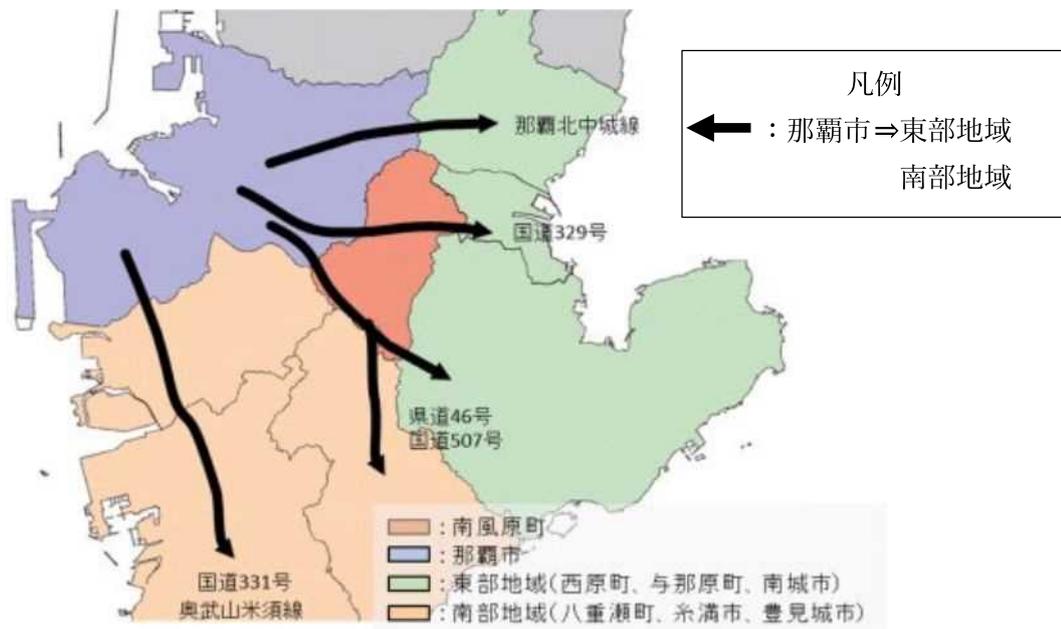


図 2-35 那覇市発の通過交通

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

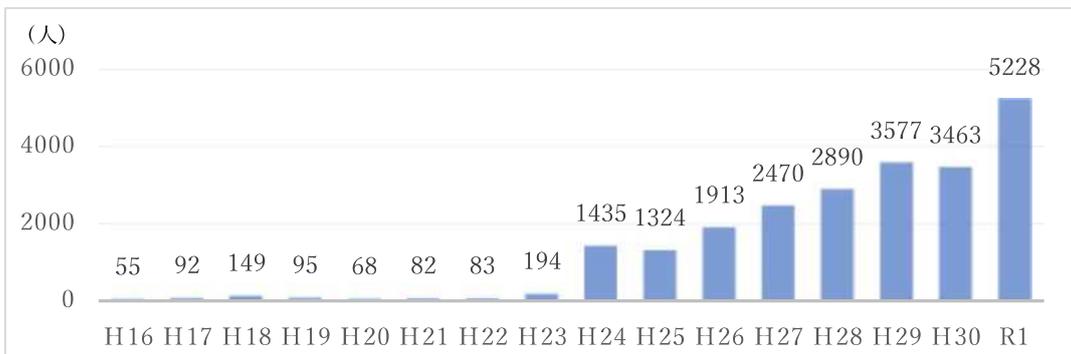


図 2-37 沖縄県運転免許返納者数

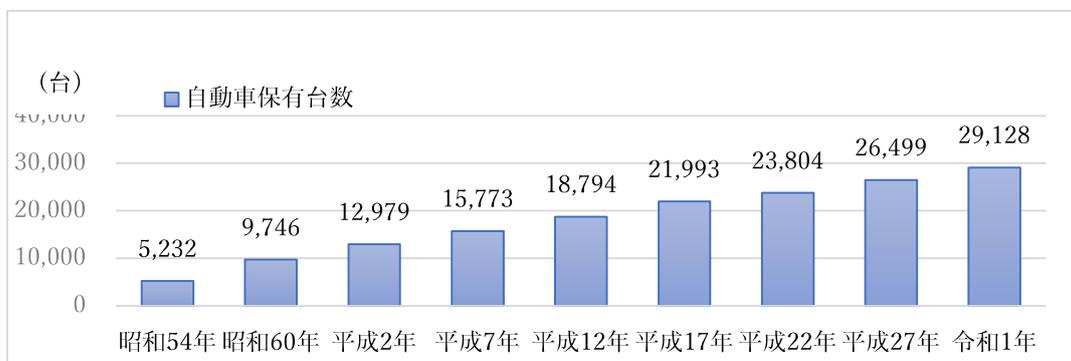


図 2-38 南風原町自動車保有台数

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

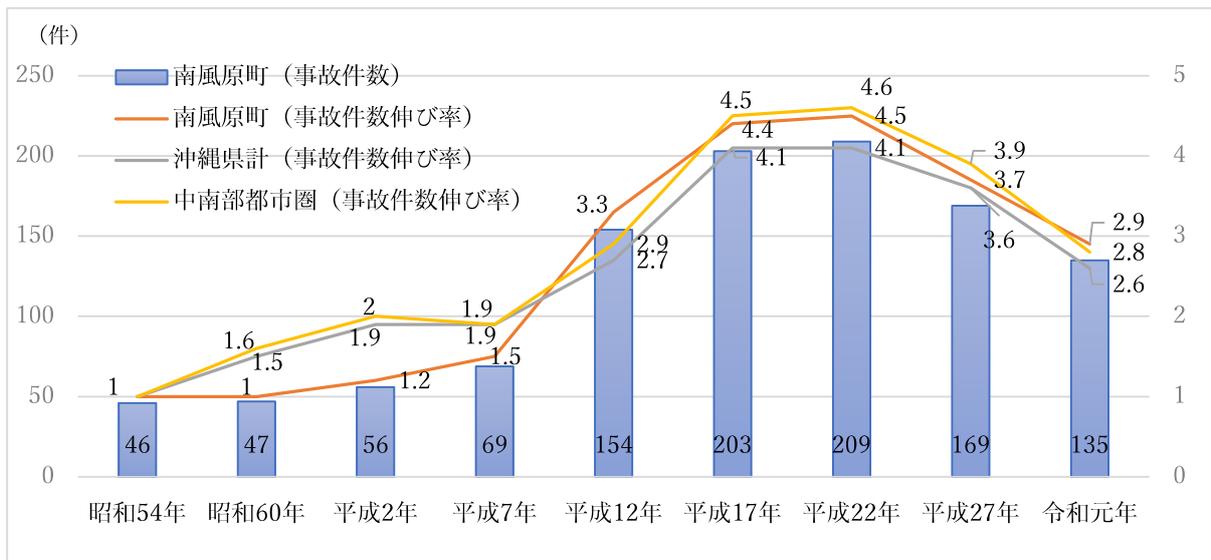


図 2-39 南風原町における事故件数及び伸び率

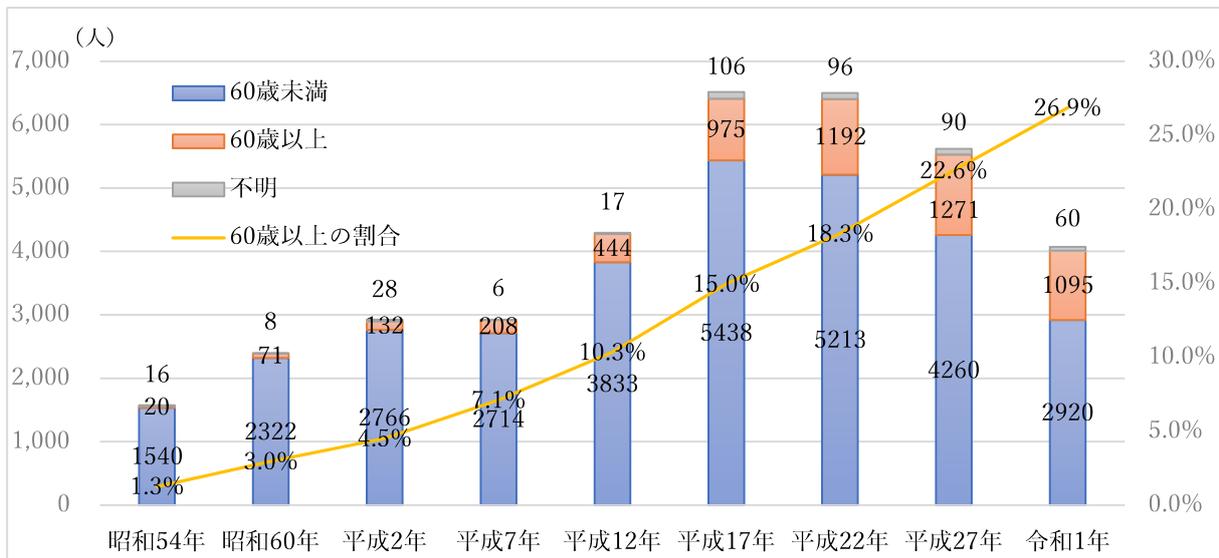


図 2-40 県内における年齢別事故件数

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

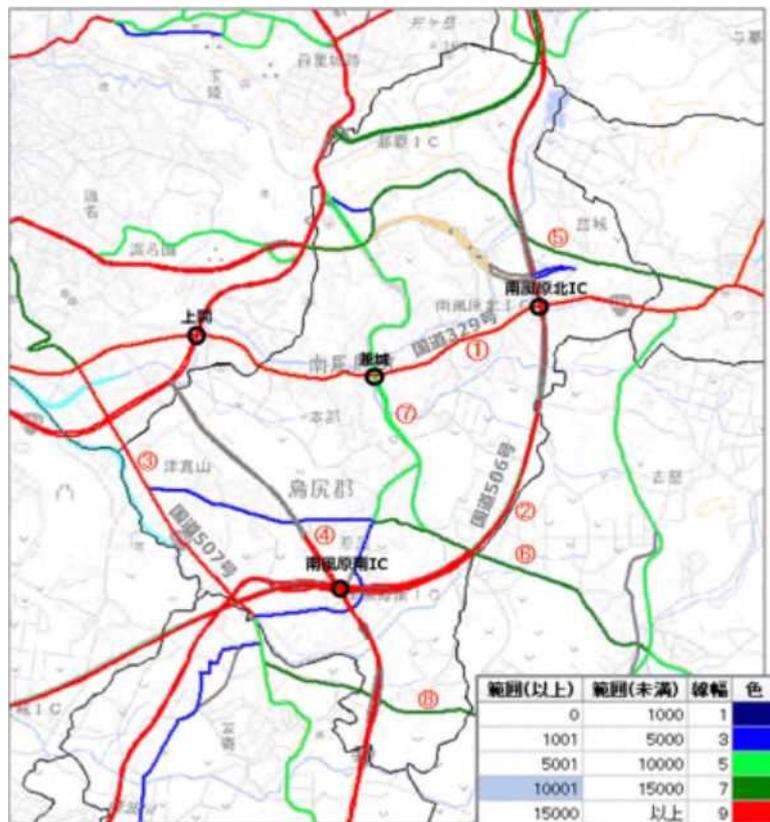


図 2-42 路線別交通量図

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

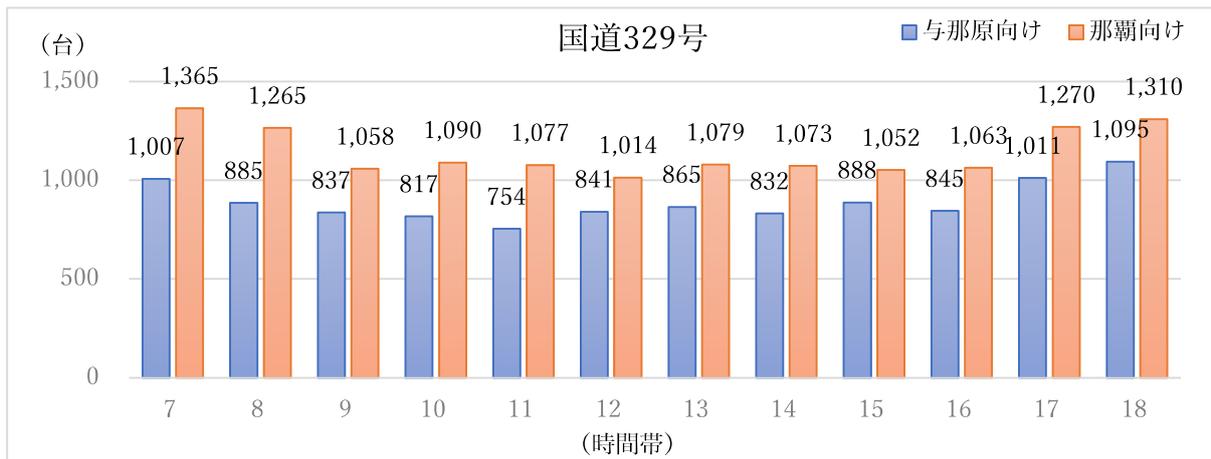


図 2-43 国道 329 号時間帯別断面交通量

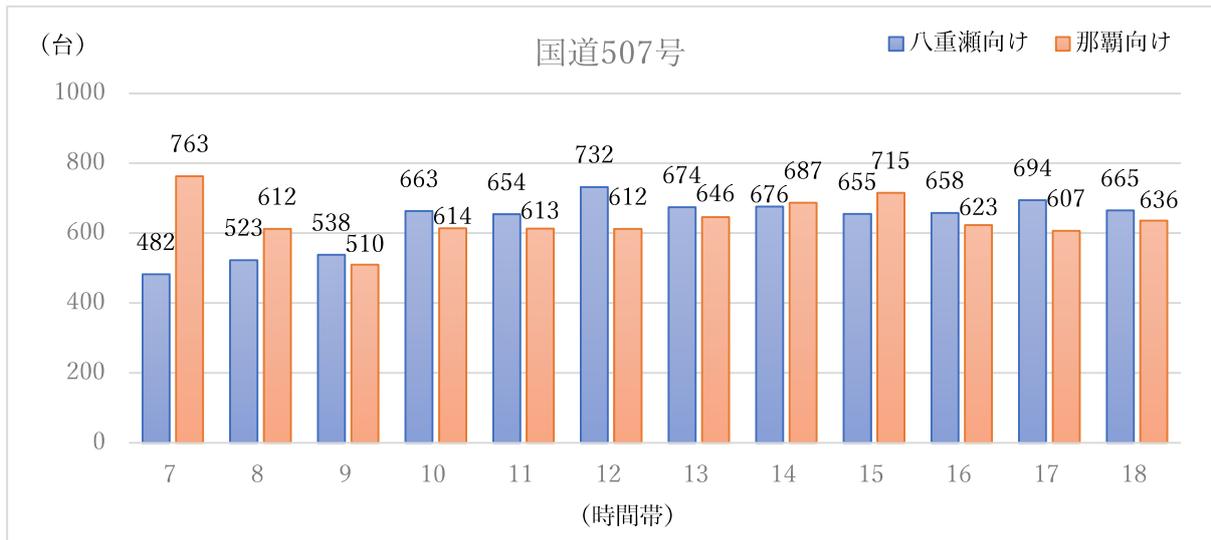
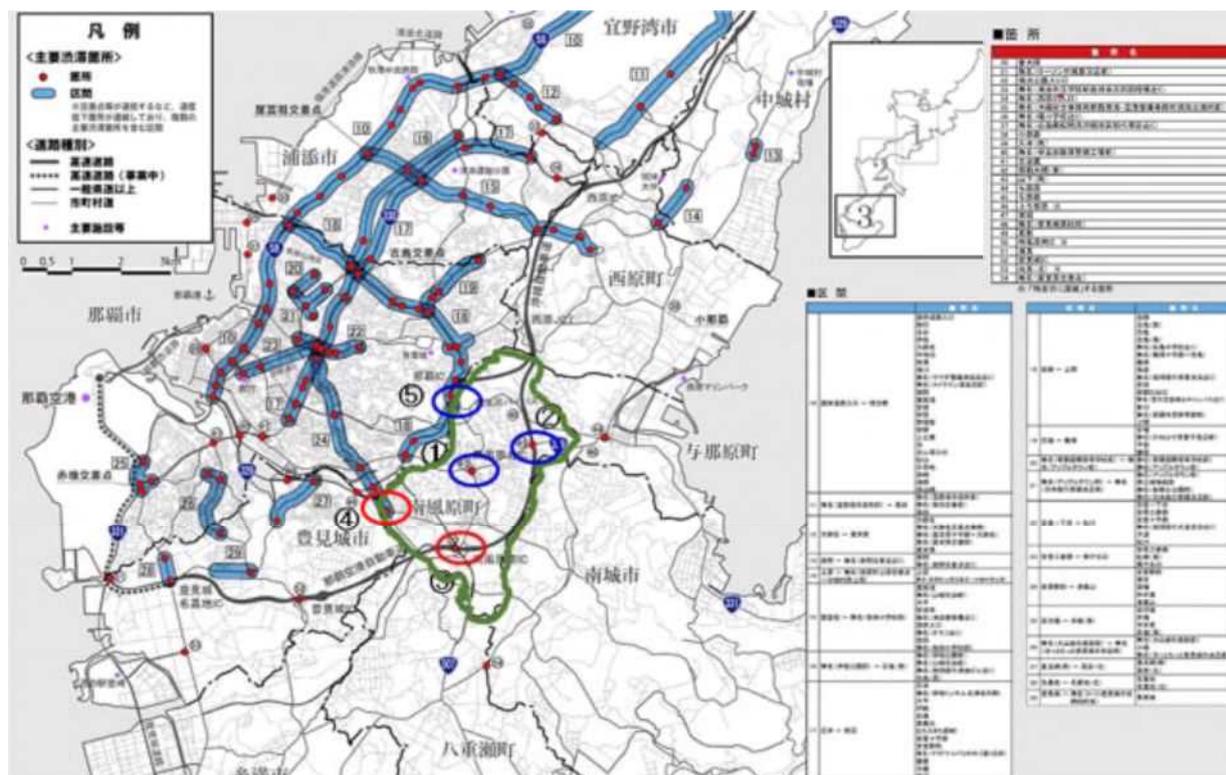


図 2-44 国道 507 号時間帯別断面交通量

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



渋滞交差点名		主道路	状況
①	兼城	国道 329 号	対策済
②	与那覇	国道 329 号	対策済
③	南風原南 IC	国道 507 号 BP	未対策
④	津嘉山	国道 507 号	一部未対策
⑤	新川	那覇糸満線	対策済
	芸大首里崎山キャンパス前	那覇糸満線	対策済

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)

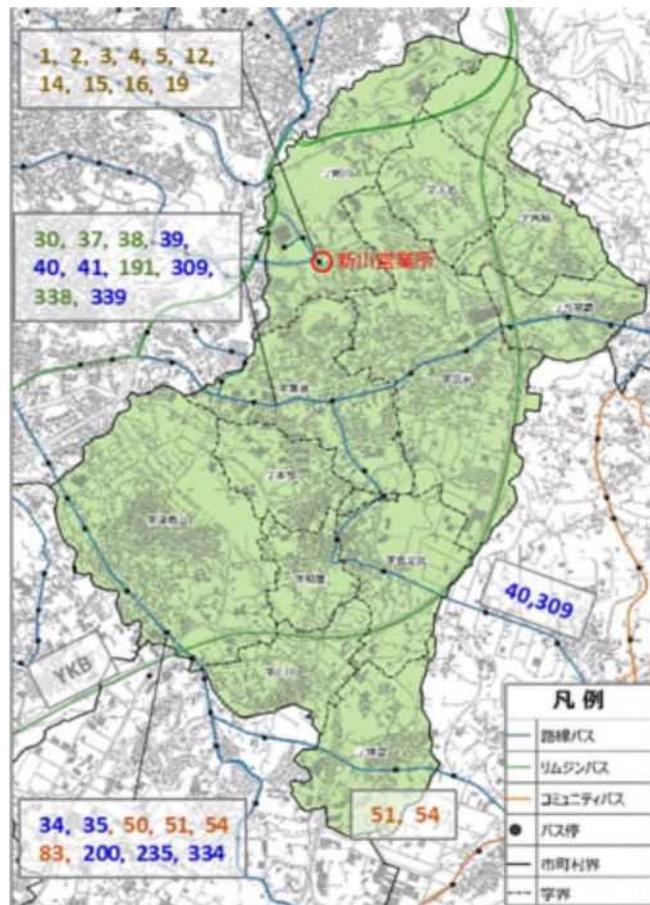
図 2-47 路線別混雑時平均旅行速度

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

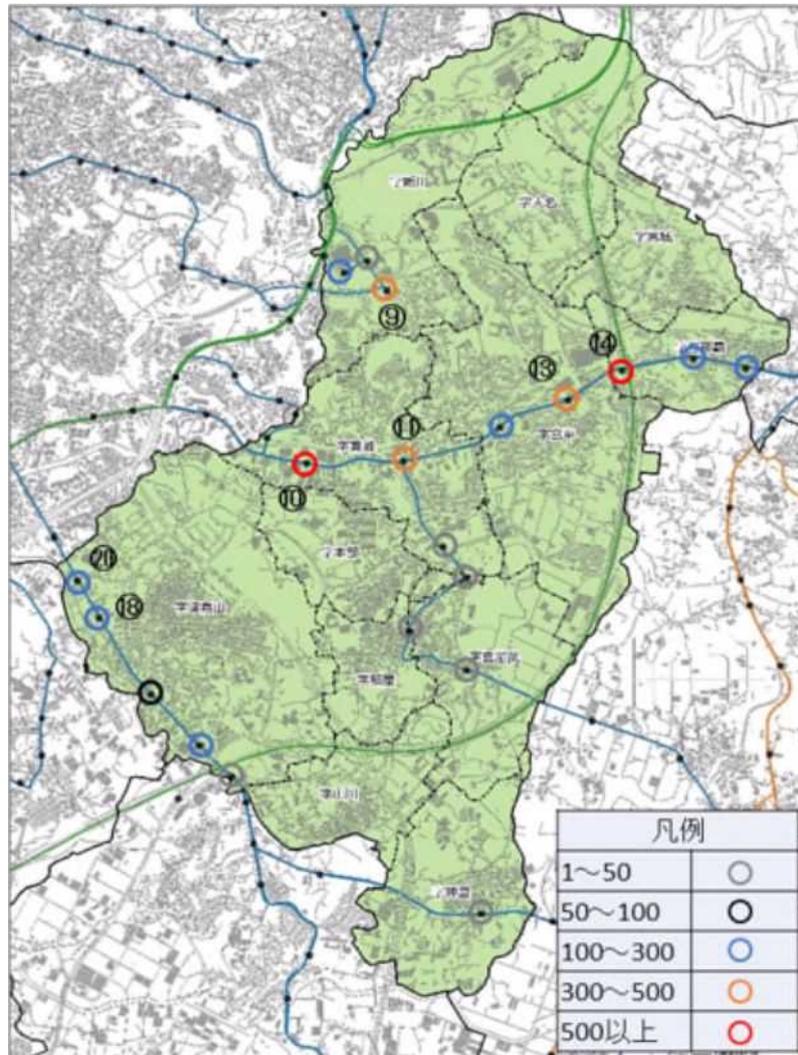


図 2-49 バス停別利用状況

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）		
				路線名	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

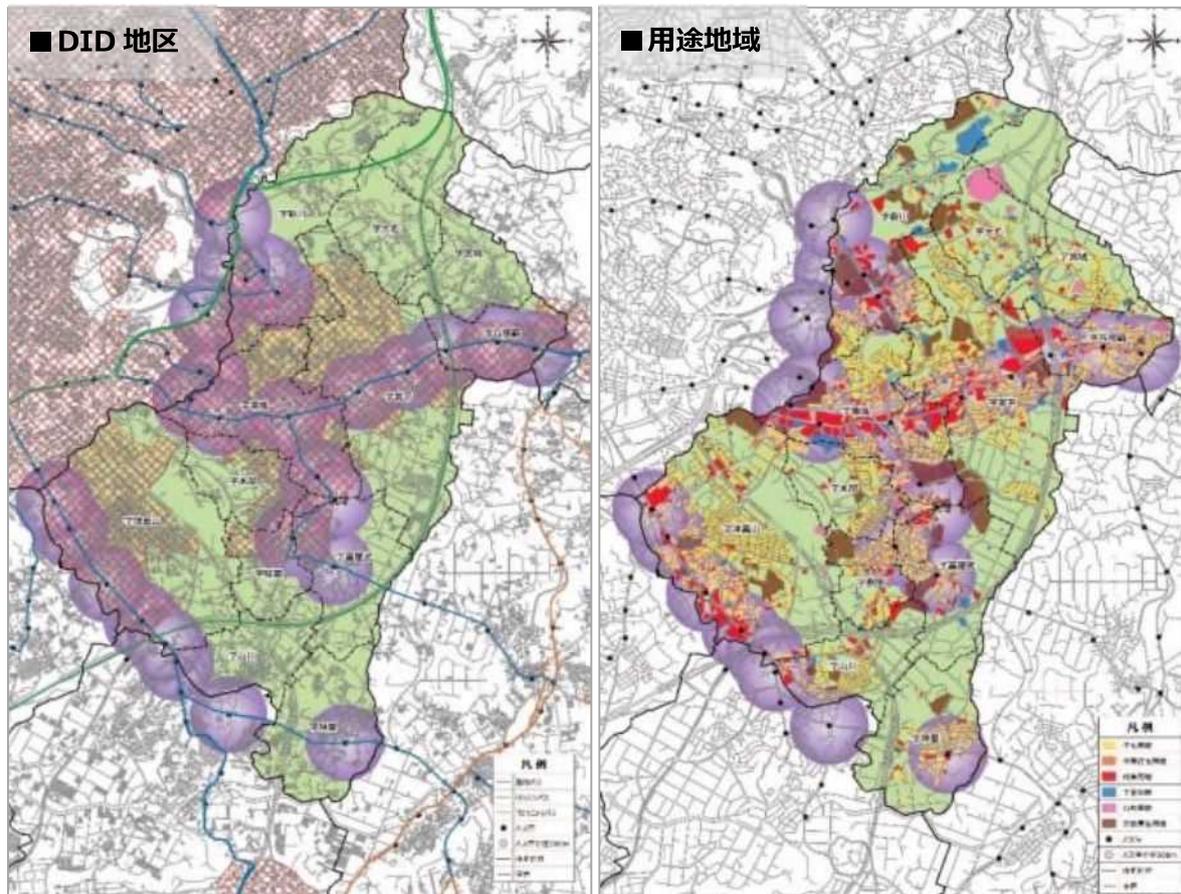


図 2-50 公共交通不便地域

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

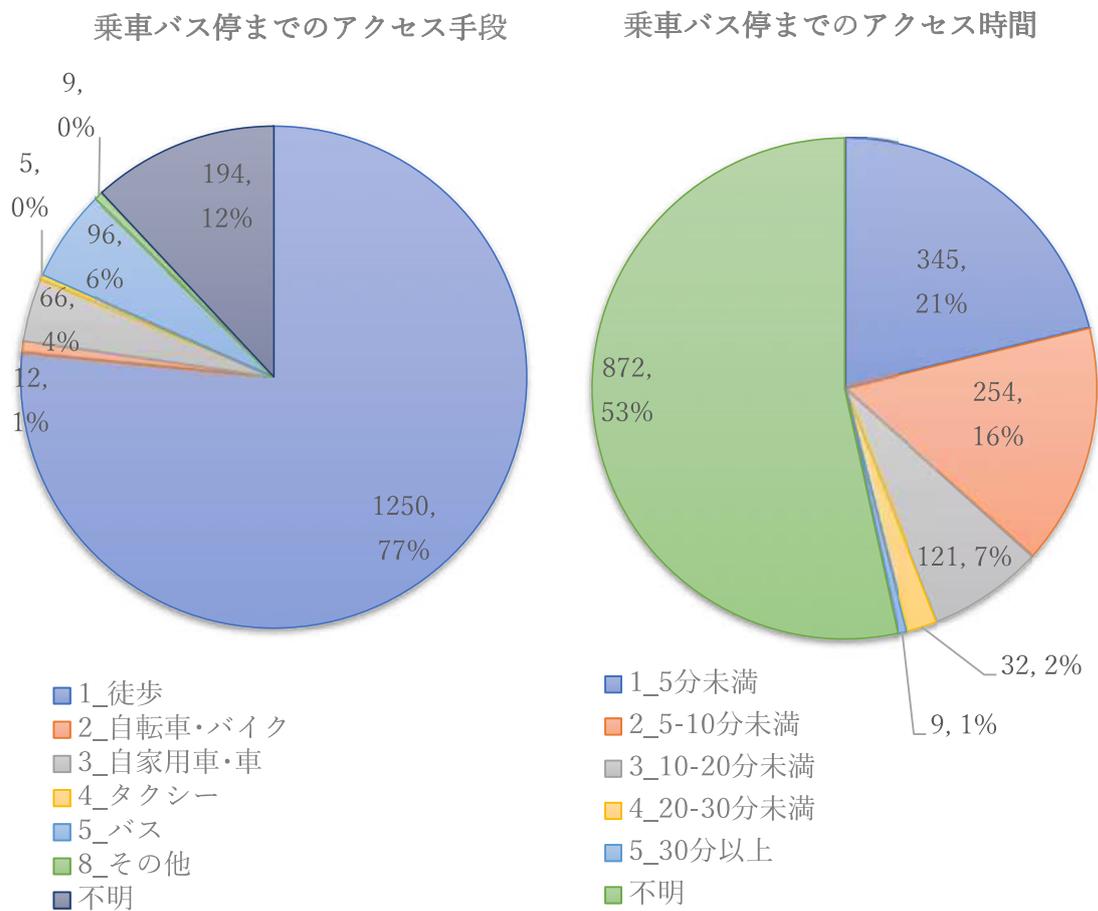


図 2-51 バス停へのアクセス手段及び所要時間

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	那覇具志頭線	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>【町民の移動】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 町内移動、町外移動を考慮した検討が必要。 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。 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。 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。
	<p>【隣接市町の移動】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。
	<p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 環境負荷を抑えた移動への転換を図る必要がある。

<p>交通の現状</p>	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 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。
<p>公共交通の現状</p>	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。
<p>道路ネットワーク</p>	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	<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"> • 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。 	<ul style="list-style-type: none"> • 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

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"> 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。

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

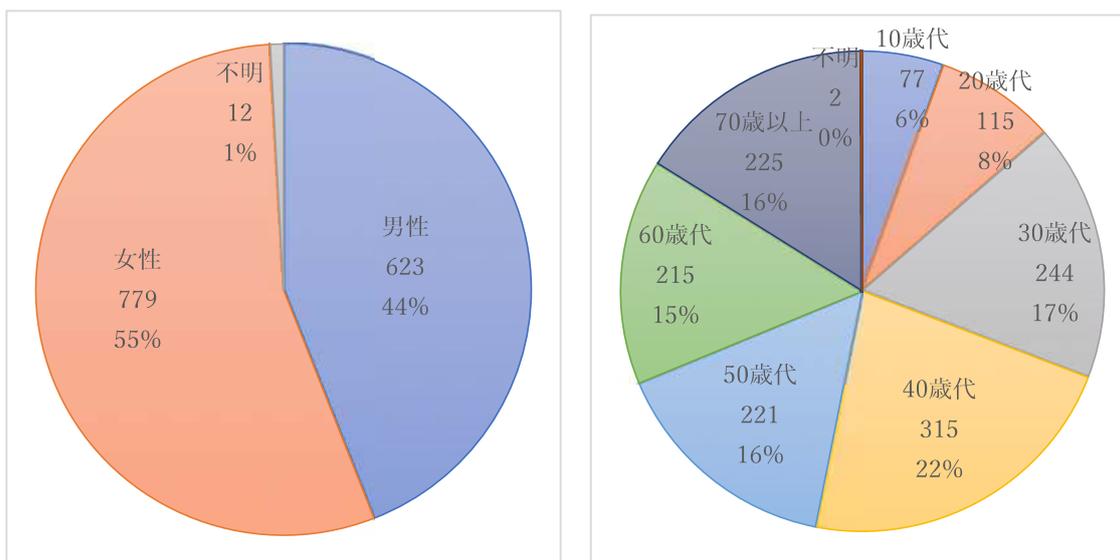
回 収 数：765通(1,414票)

回 収 率：25.5%

(2) 回答者の属性

1) 性別及び年齢構成

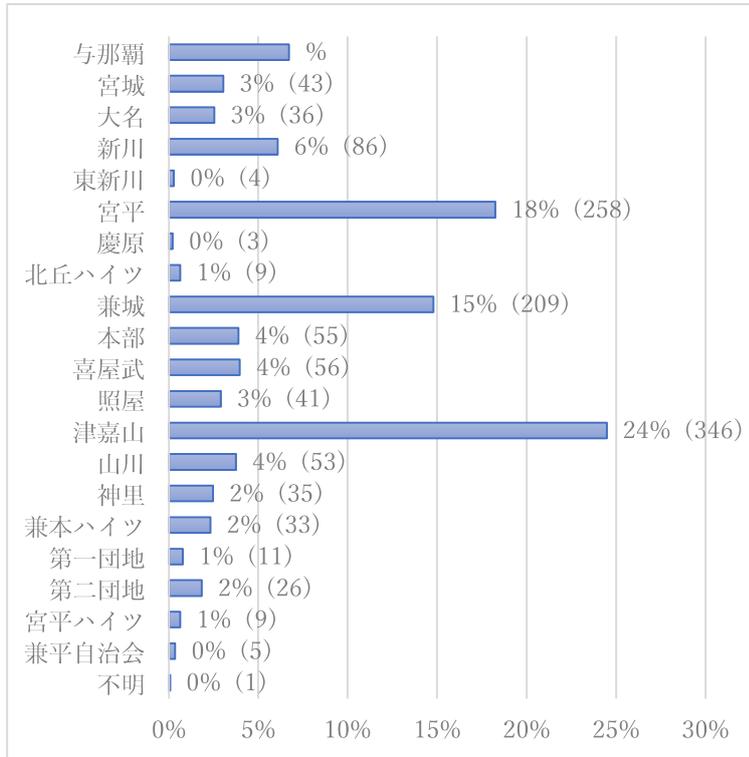
- 性別では女性が男性に比べ若干多い程度となっており、性別による偏りはみられない。
- 10代、20代の割合が10%以下と回答数が少ないものの、その他年代では20%前後の割合で回答している。



N=1,414

2) 居住地別回答数

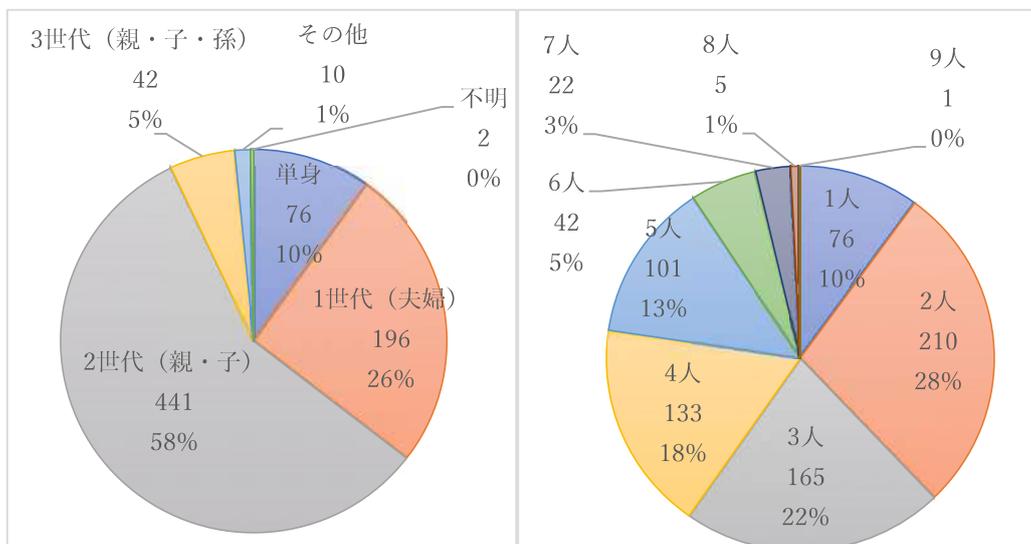
- 地域別の回答者数では、地域の人口比に比例しての回答者数となっている。



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%

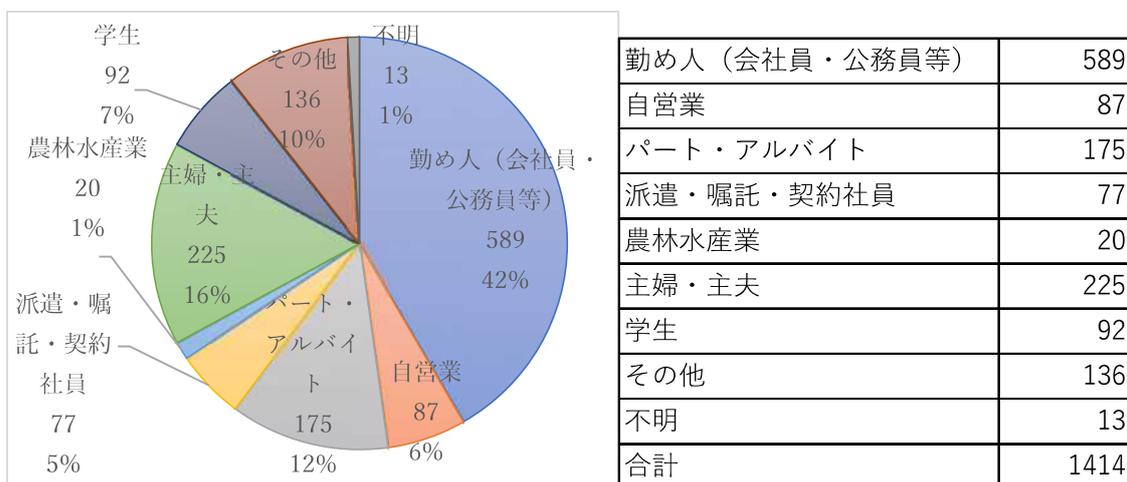
3) 家族構成

- 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

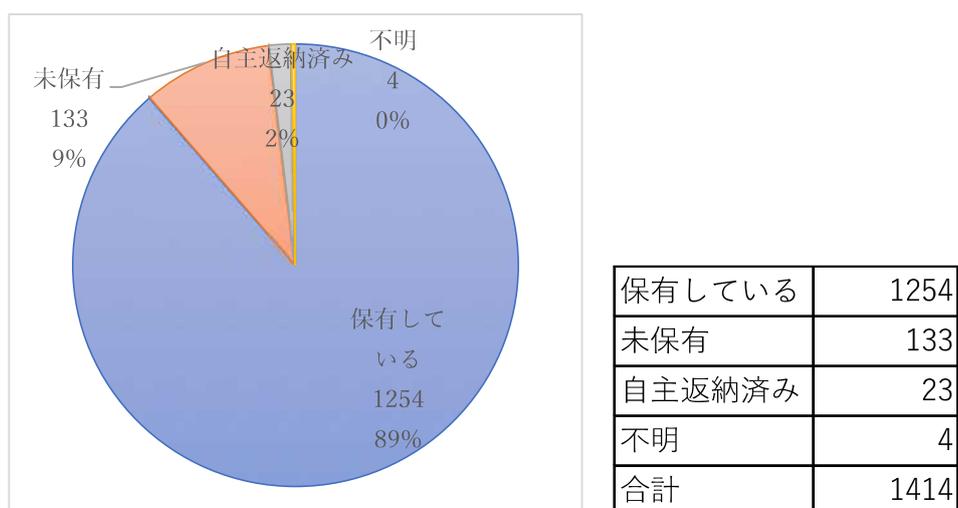
- 職業では、勤め人が最も多く全体の約 40%、次いでパート・アルバイト、主婦・主夫となっている。



(3) 日常の移動

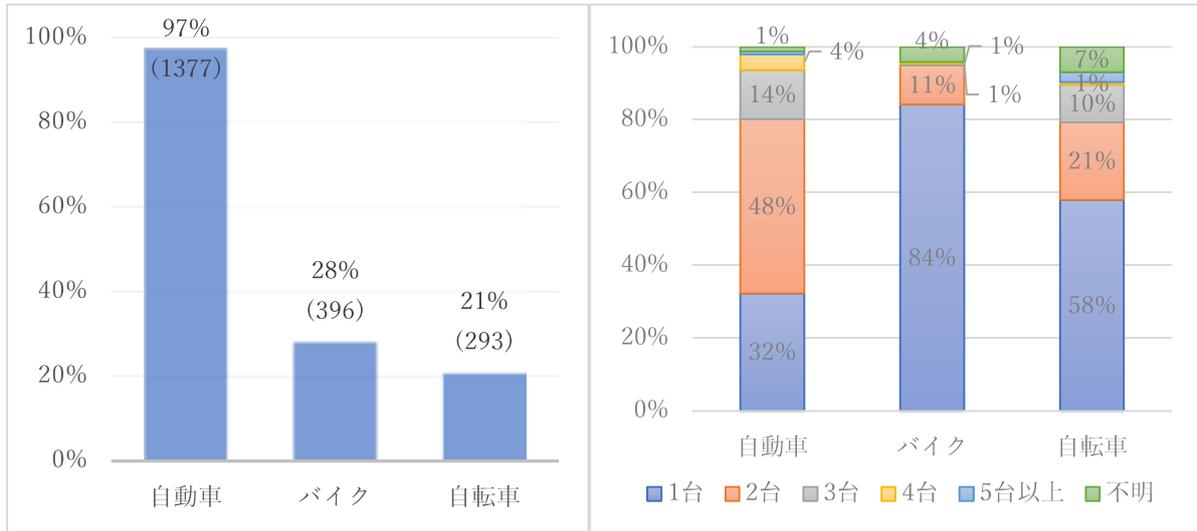
1) 運転免許証の保有

- 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

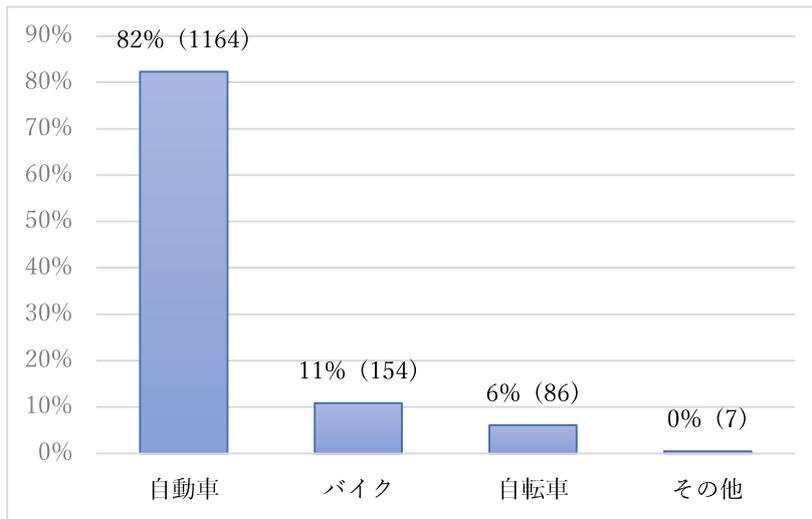
- 「自動車」の保有率は97%で最も多く、「バイク」、「自転車」は約2割となった。
- 「自動車」の保有台数は「2台」が最も多い。
- 「バイク」、「自転車」においては、「1台」が最も多い。



N=1,414

3) 利用できる移動手段

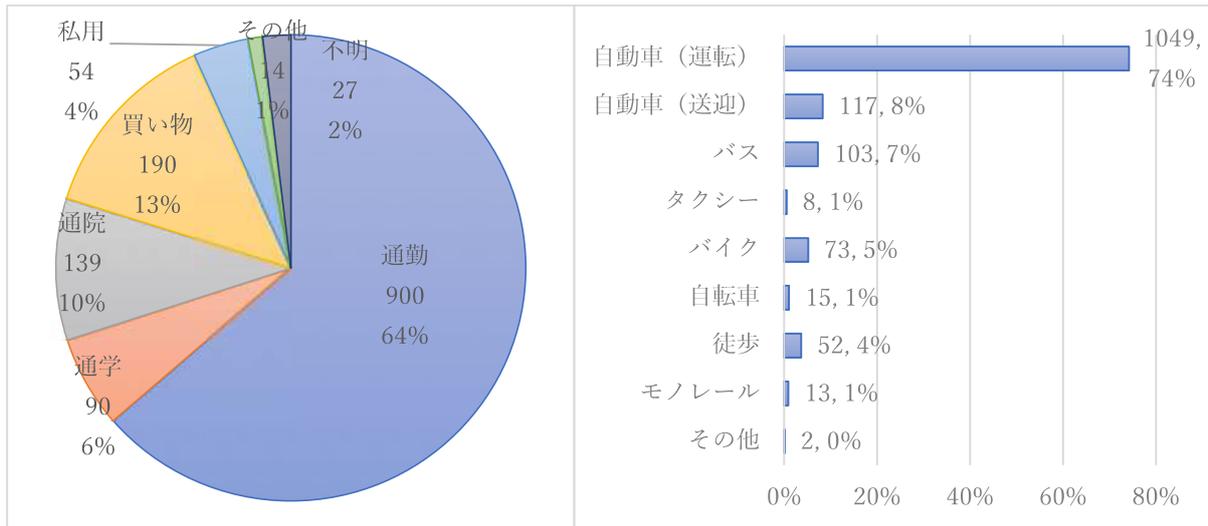
- 8割が自動車を用いて自由に移動できる。



N=1,414

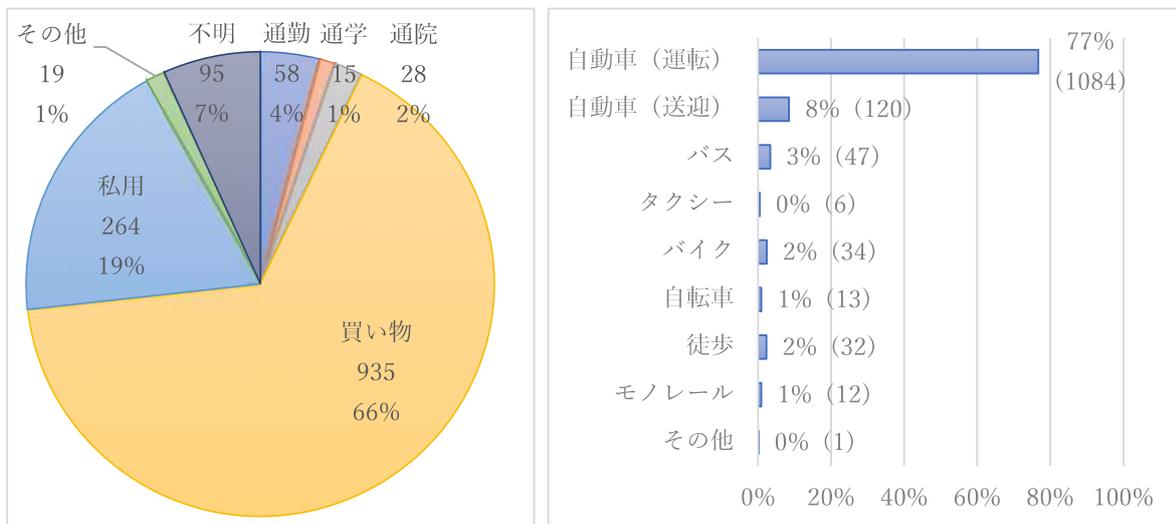
4) 平日の主な移動目的と移動手段

- 「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。



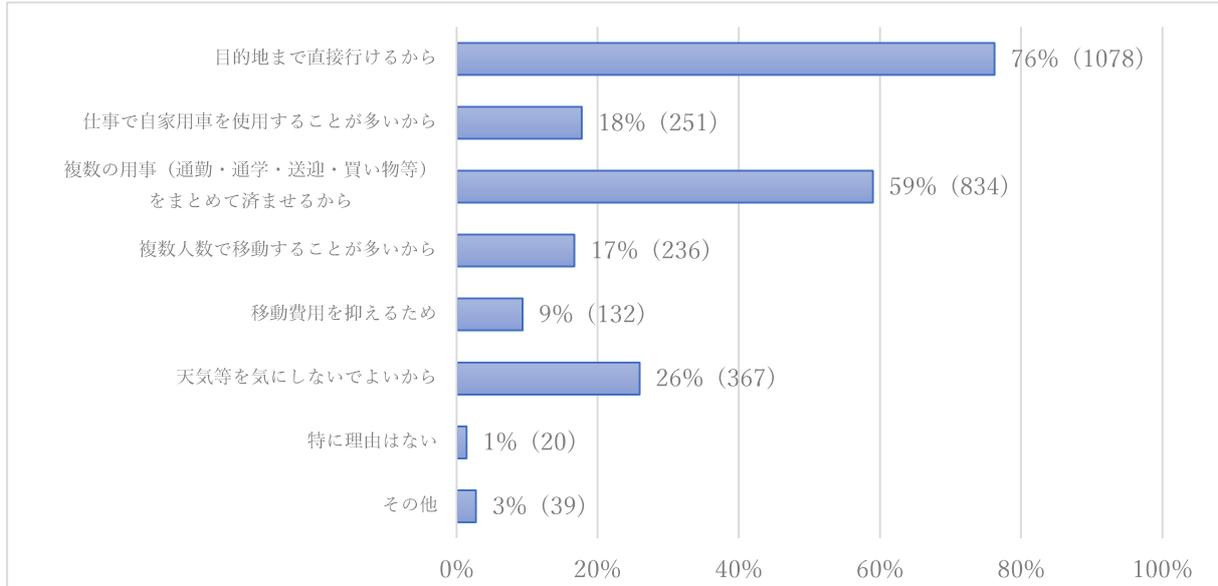
5) 休日の主な移動目的と移動手段

- 「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。

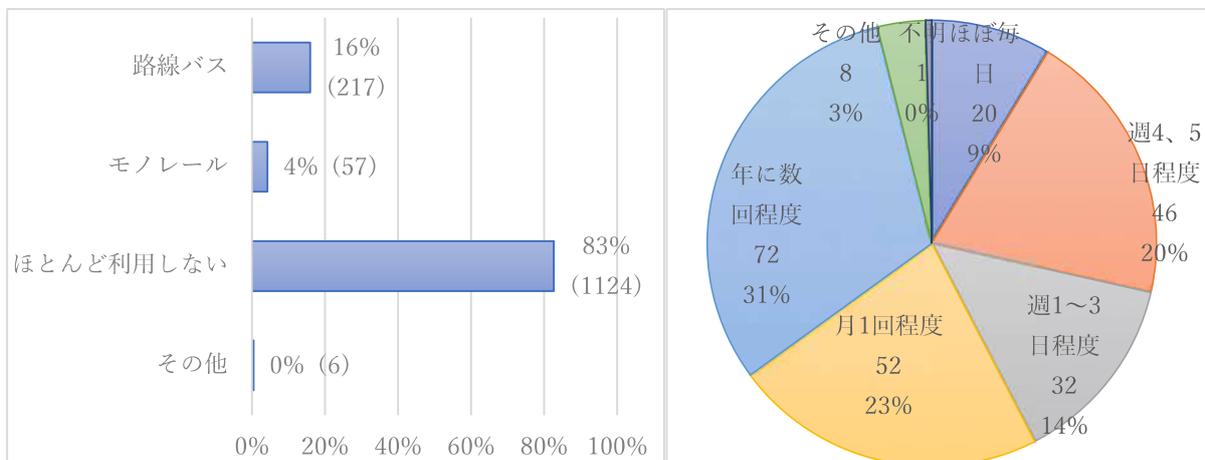


N=1, 253

(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。

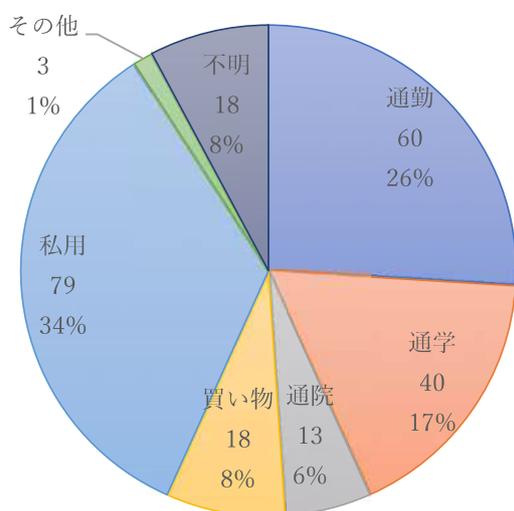


N=1, 360

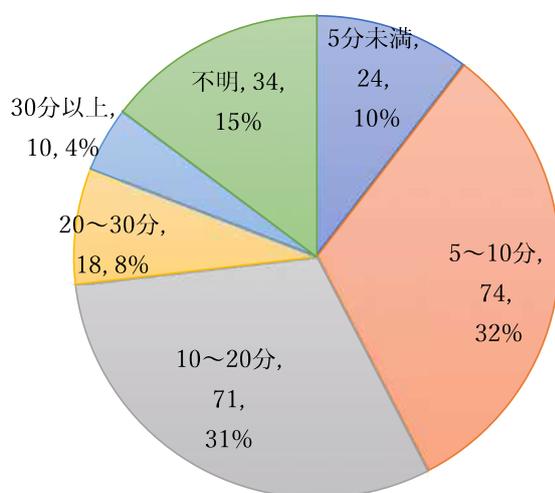
N=231

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。



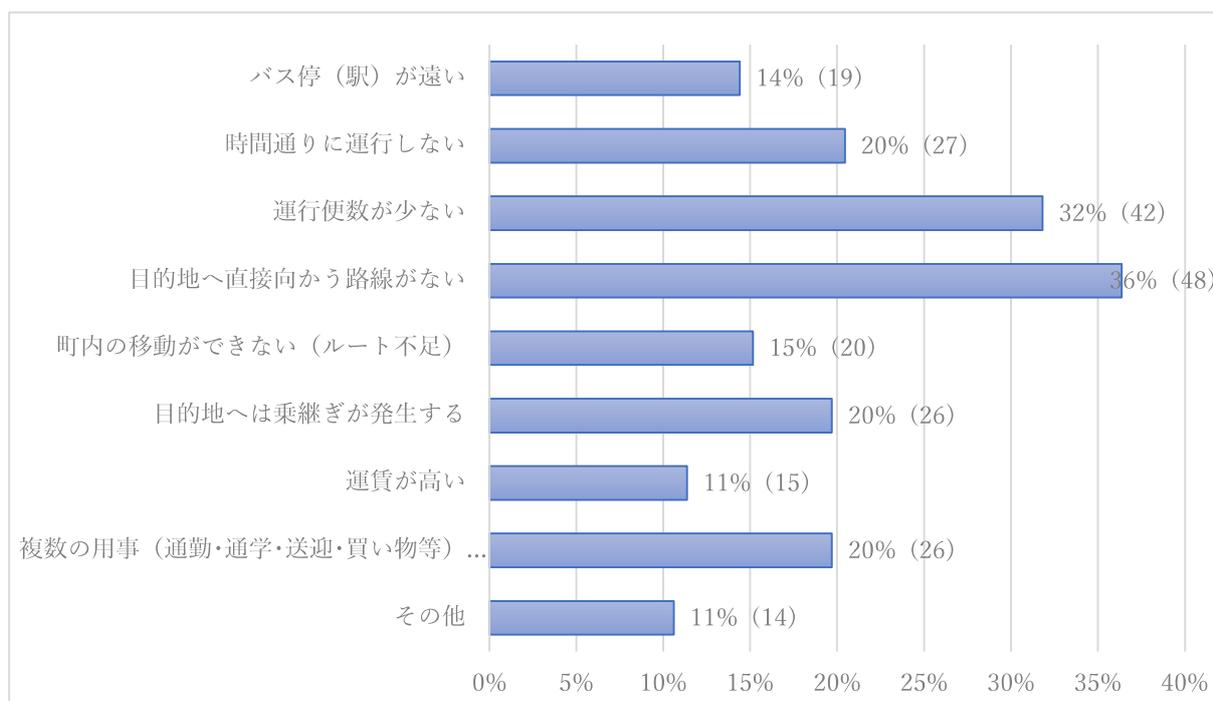
	バス停・駅名	分類	回答数
1	県立医療センター前（南風原町）	バス停	3
2	照屋（南風原町）	バス停	7
3	翔南製糖前（南風原町）	バス停	1
4	津嘉山（南風原町）	バス停	26
5	山川（南風原町）	バス停	2
6	徳洲会病院入口（南風原町）	バス停	5
7	兼城十字路（南風原町）	バス停	29
10	喜屋武（南風原町）	バス停	3
11	印刷団地前（南風原町）	バス停	22
12	当間原（南風原町）	バス停	17
13	宮平（南風原町）	バス停	6
14	南部保健所前（南風原町）	バス停	5
15	第一与那覇（南風原町）	バス停	4
16	与那覇（南風原町）	バス停	8
17	川下原（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。



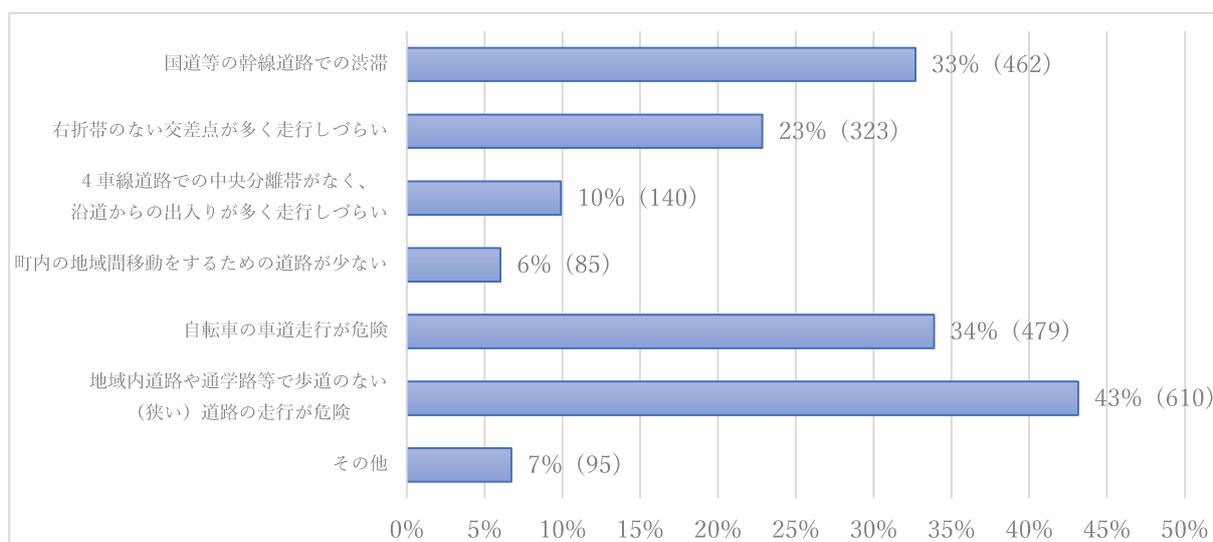
N=106

(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

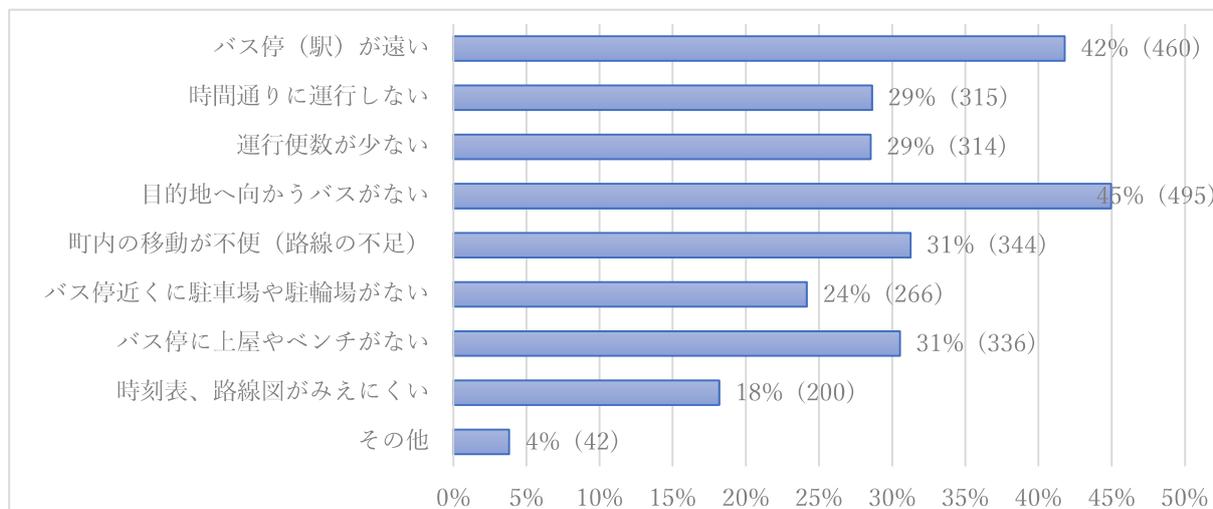
- ・ 「地域内道路等で歩道のない道路の走行が危険」が最も多い。
- ・ 次いで、「自転車の車道走行が危険」、「国道等の幹線道路での渋滞」が多い。



N=1, 174

2) 路線バス・モノレール利用における問題

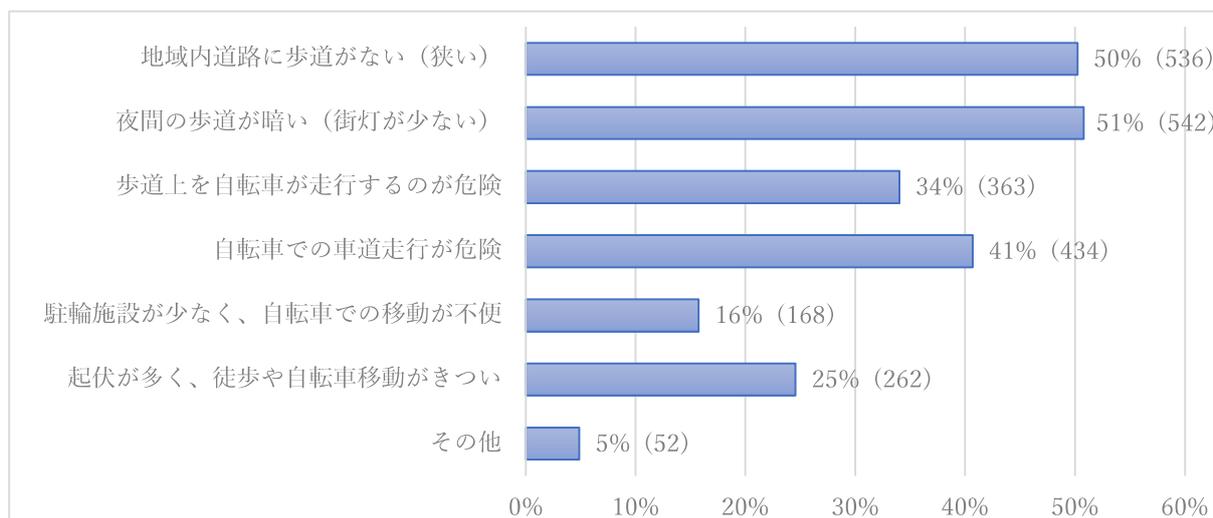
- ・ 「目的地へ向かうバスがない」が最も多い。
- ・ 次いで、「バス停(駅)が遠い」が多い。



N=1, 101

3) 徒歩・自転車移動における問題

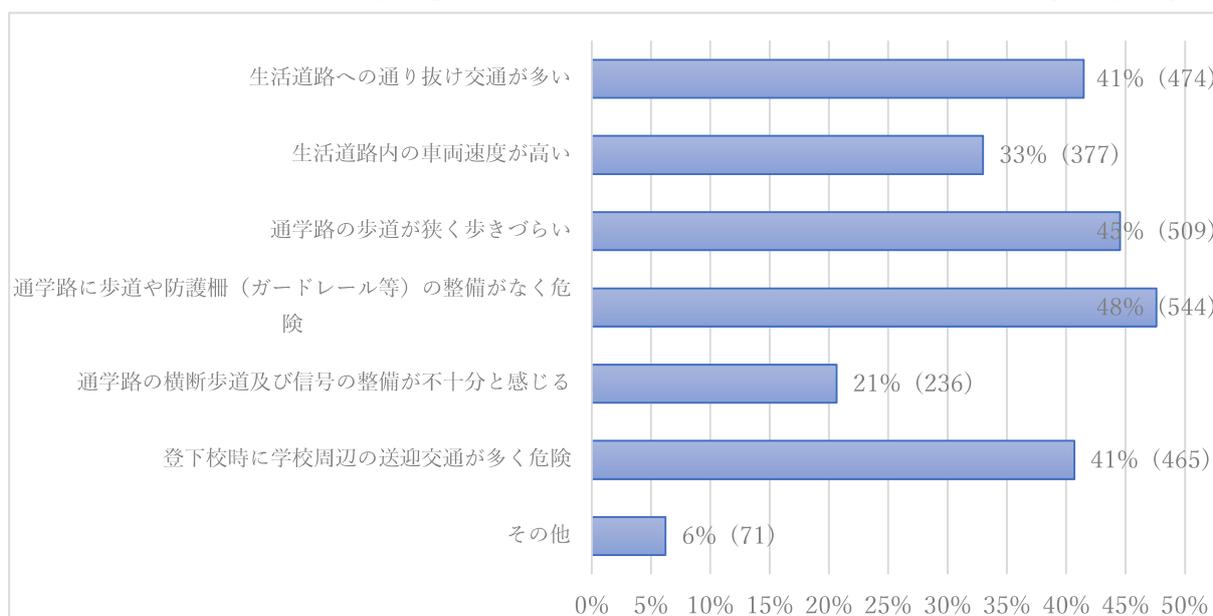
- 「夜間の歩道が暗い（街灯が少ない）」が最も多く、同程度で「地域内道路に歩道がない」が多い。
- 次いで、「自転車での車道走行が危険」が多い。



N=1,067

4) 安全・安心に関する問題

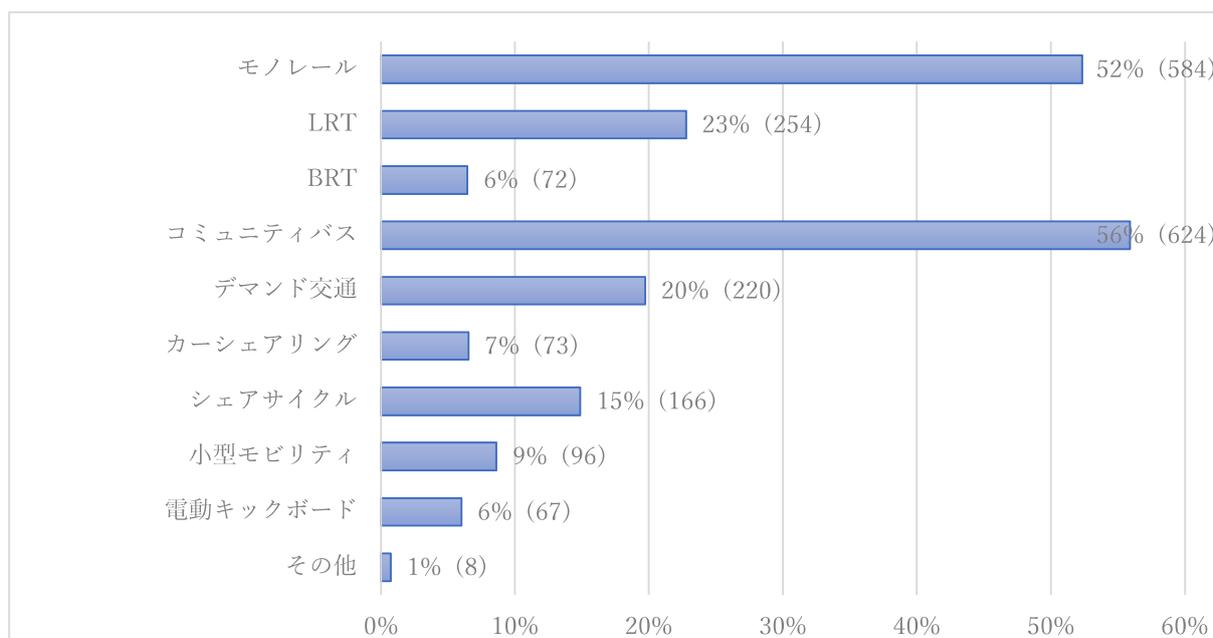
- 「通学路に歩道や防護柵の整備がなく危険」、「通学路の歩道が歩きづらい」、「生活道路の通り抜け交通が多い」、「登下校時に学校周辺の送迎交通が多く危険」が多い。



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"> • 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。 	<ul style="list-style-type: none"> □ <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>
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> • 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。 • 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。 	<ul style="list-style-type: none"> □ <u>道路ネットワークとまちづくりを一体的に検討し、スプロールの防止や快適な交通環境の向上が必要である。</u> □ <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。
人口	<ul style="list-style-type: none"> • 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。 • 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。 • 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。 	<ul style="list-style-type: none"> □ <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> □ 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。 □ 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。

移動特性	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 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。 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 南風原町から半数の人が自動車を利用して移動していることから、<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。 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。 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。 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。
道路交通	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 今後、高齢者の増加に伴い、<u>高齢者に係る交通事故防止等の取組が必要</u>である。 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。 <u>渋滞の悪化により、経済損失が課題</u>である。 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。
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 多くの地域で発生している<u>公共交通不便地域への対処が必要</u>である。 人口が集中している地域への<u>バス路線の見直しが必要</u>である。 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。

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"> 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 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> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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% 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
2. 公共交通利用について	<ul style="list-style-type: none"> 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%） 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 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」 バス待ち空間（上屋、ベンチ）についても問題 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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
3. 南風原町内の交通問題について	<ul style="list-style-type: none"> 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 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 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 自転車の車道、歩道の走行に危険性 自宅からバス停（駅）までの距離 公共交通の運行（ルート、本数、運行時間） 	<ul style="list-style-type: none"> 渋滞箇所やボトルネック交差点への対策検討 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 自転車走行空間整備の検討 バスの利便性向上の検討

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。

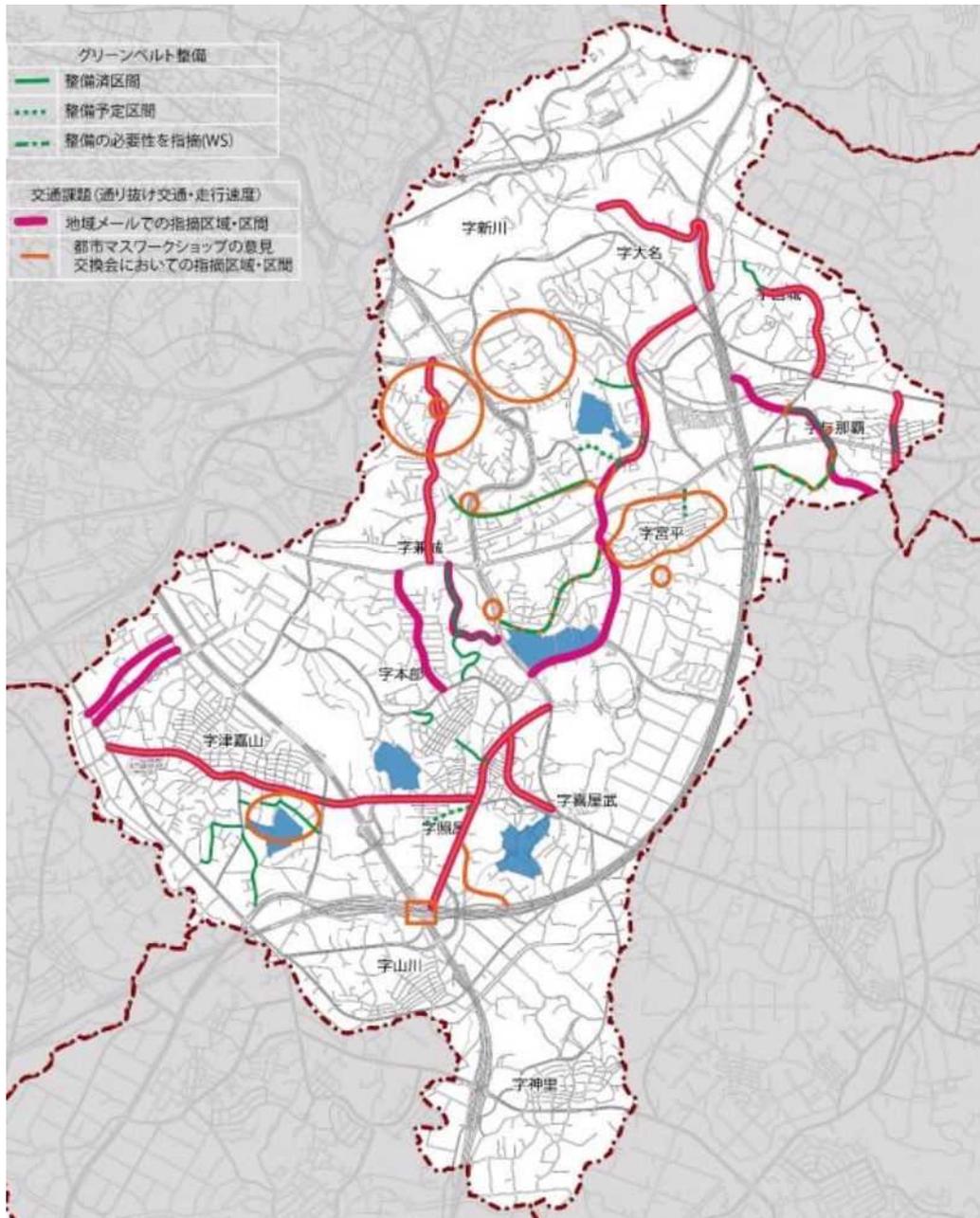


図 2-56 交通課題箇所的位置

表 2-12 町民からの交通課題に関する意見

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

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。

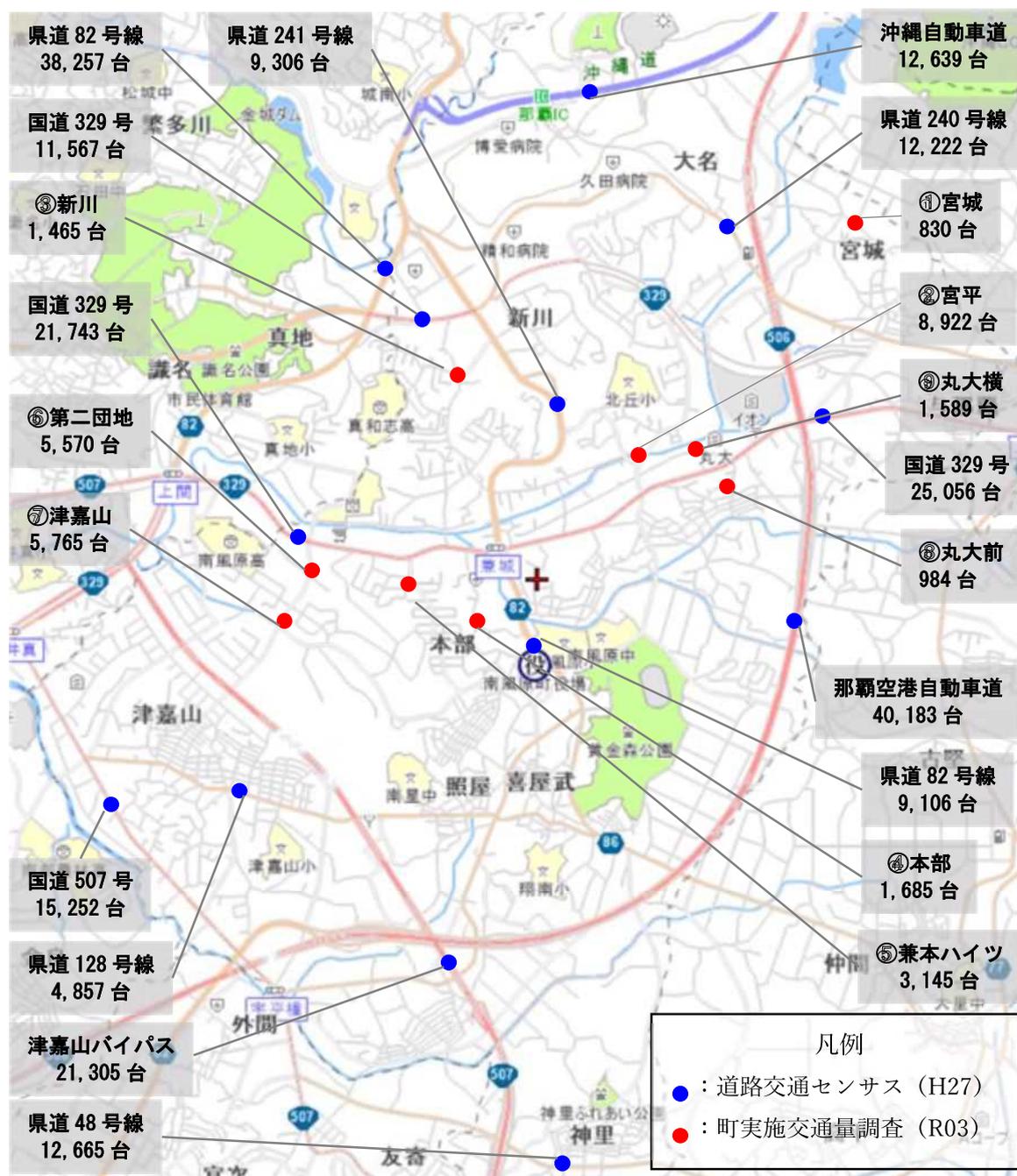
表 2-13 調査箇所

	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のひとつにおいて、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

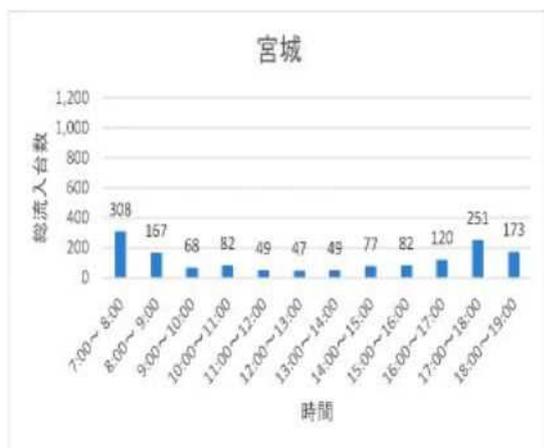
宮城地区では、県道 240 号線から町道 3 号線への通り抜け交通が多いことから、方向別交通量調査を実施した。

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）

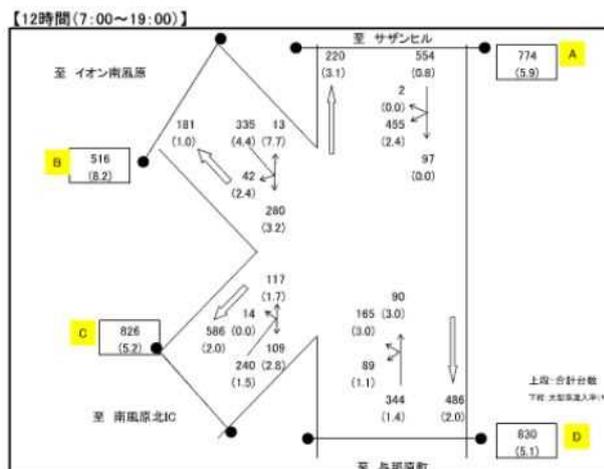


図 2-59 交通量調査結果（宮城）

② 宮平

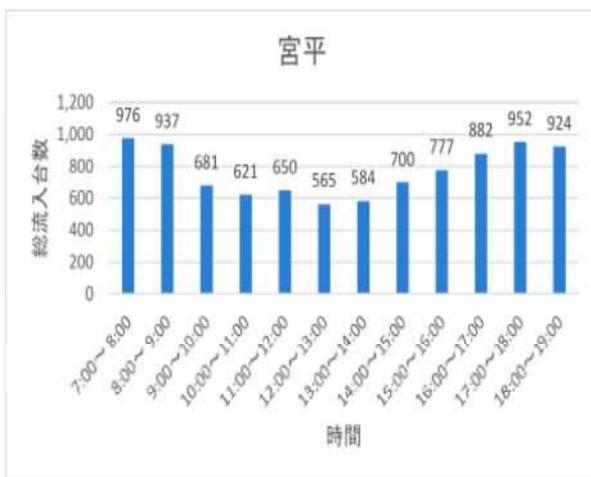
宮平地区では、町道 3 号線から国道 329 号への通り抜け交通が多いことから、方向別交通量調査を実施した。

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）

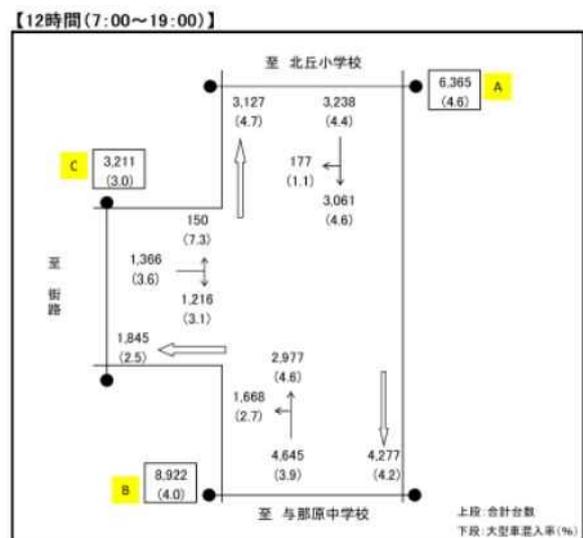


図 2-61 交通量調査結果（宮平）

③ 新川

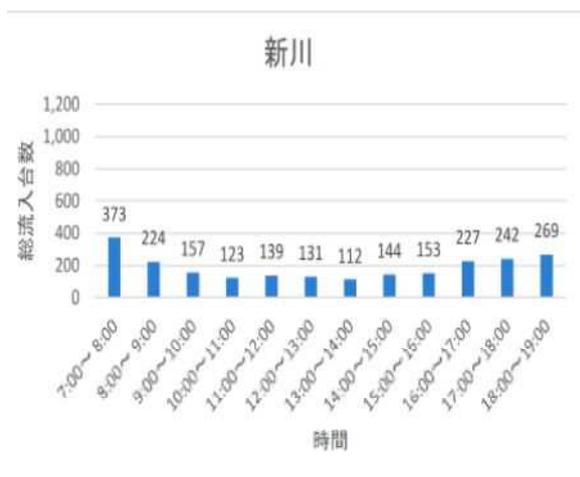
新川地区では、国道 329 号から県道 241 号及び国道 329 号 BP への通りぬけ交通が多いことから、方向別交通量調査を実施した。

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）

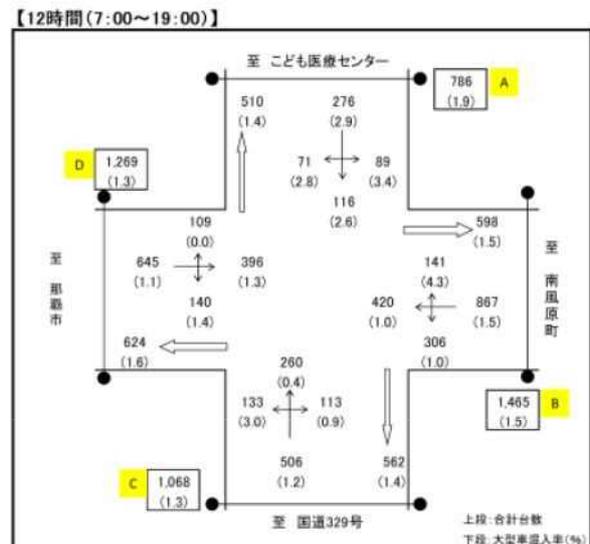


図 2-63 交通量調査結果（新川）

④ 本部

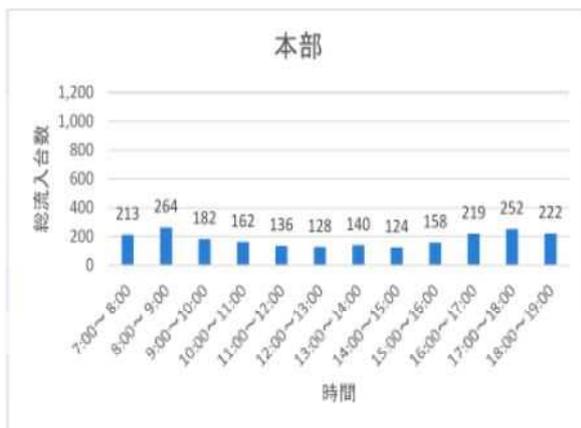
本部地区では、国道 329 号から町道 29 号、県道 241 号から国道 329 号への通りぬけ交通が多いことから、方向別交通量調査を実施した。

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）

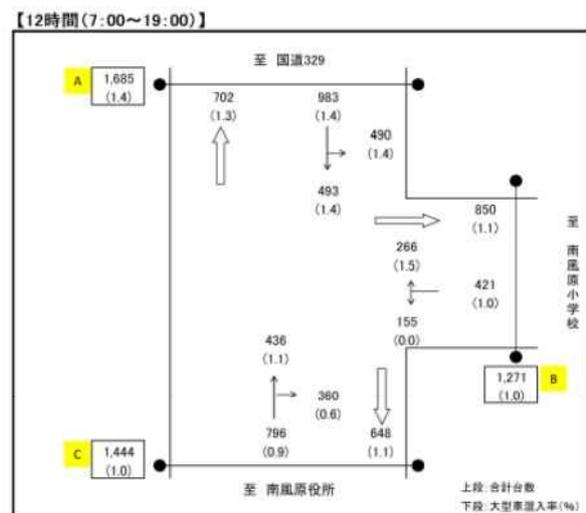


図 2-65 交通量調査結果（本部）

⑤ 兼本ハイツ

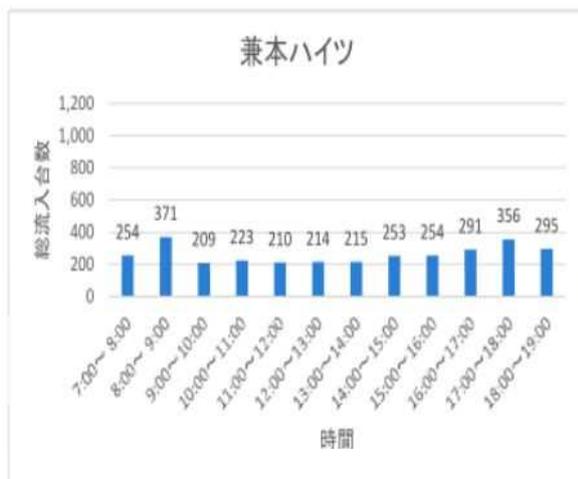
兼本ハイツでは、町道 29 号から国道 329 号への通り抜け交通が発生し、朝夕ピークにおいては渋滞の発することから、断面交通量及び渋滞長調査を実施した。

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)

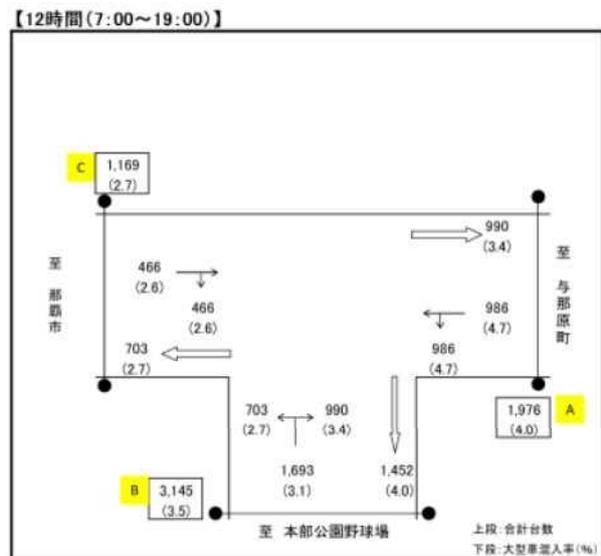


図 2-67 交通量調査結果 (兼本ハイツ)

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

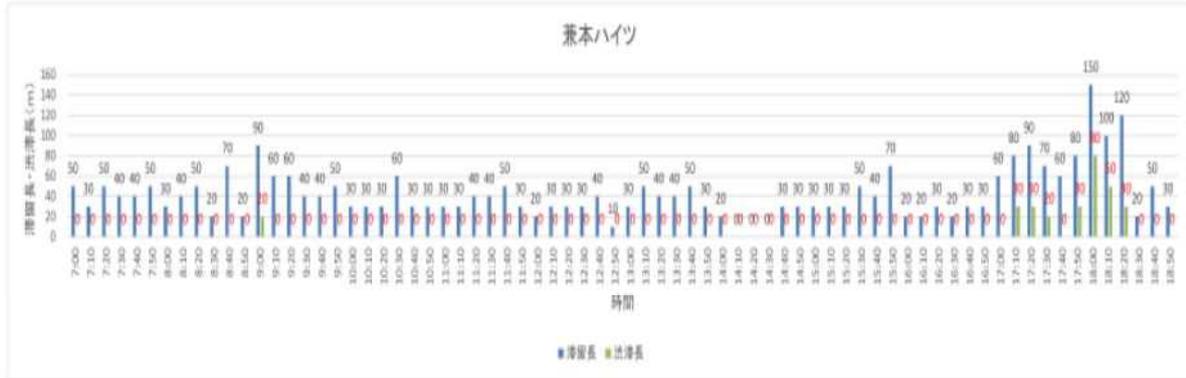


図 2-69 渋滞長調査結果（兼本ハイツ）

◎ 第二団地

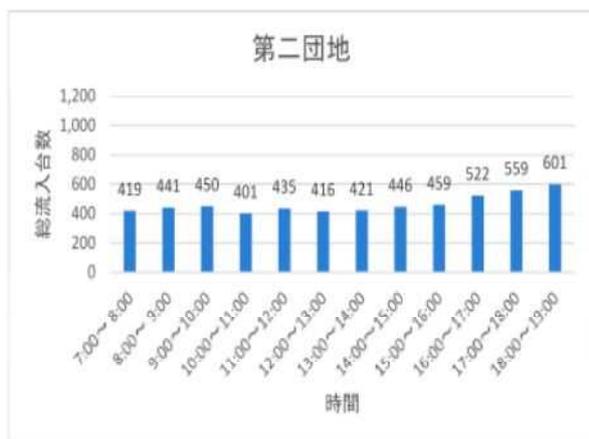
津嘉山地区では、国道 507 号 BP から国道 329 号への通り抜け交通が発生し、朝夕ピークにおいては渋滞の発することから、断面交通量及び渋滞長調査を実施した。

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)

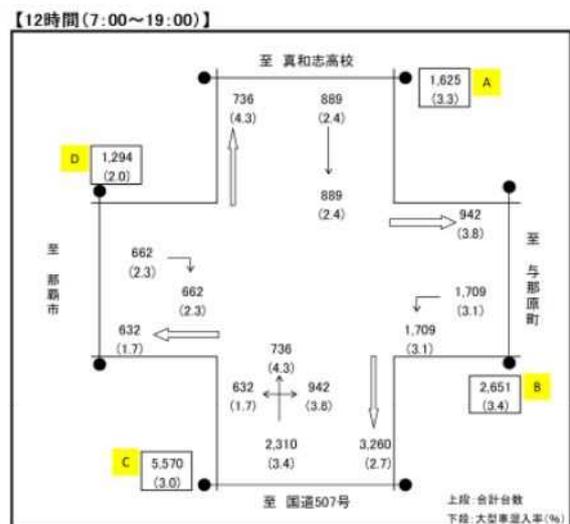


図 2-71 交通量調査結果 (兼本ハイツ)

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

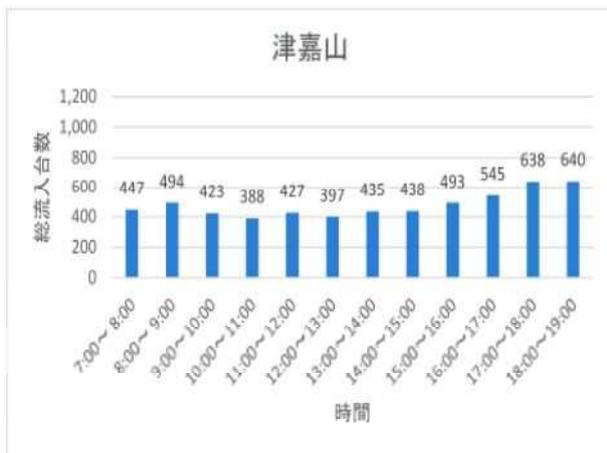
津嘉山地区では、区画整理地区から国道 329 号への通りぬけ交通が多いことから、町道 6 号線において断面交通量調査を実施した。

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）

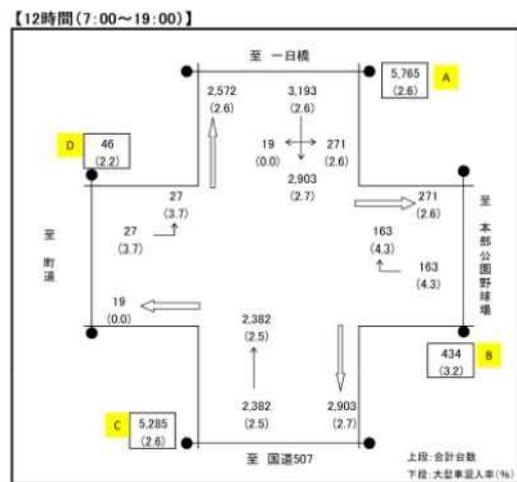


図 2-74 交通量調査結果（津嘉山）

③ 丸大前

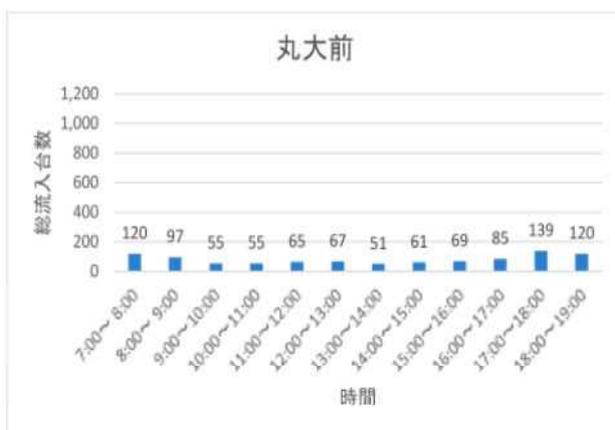
丸大前付近の生活道路では、国道 329 号から南風原中学校方面への通りぬけ交通が多いことから、町道 15 号線において断面交通量調査を実施した。

12 時間で町道 15 号線の断面交通量は 984 台となり、朝ピーク（7～8 時台）が 217 台、夕ピーク（17～18 時台）が 259 台通過しており、朝、夕ピークで 12 時間交通量の約 48%（476 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 2-75 位置図及び現地状況（丸大前）

■ 時間帯別交通量



■ 方向別交通量（12 時間）

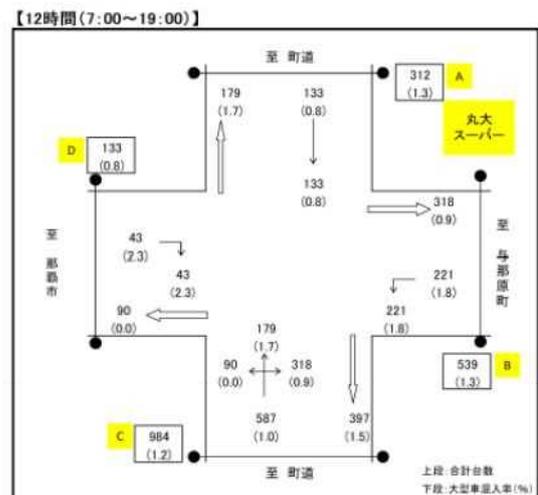


図 2-76 交通量調査結果（丸大前）

◎ 丸大横

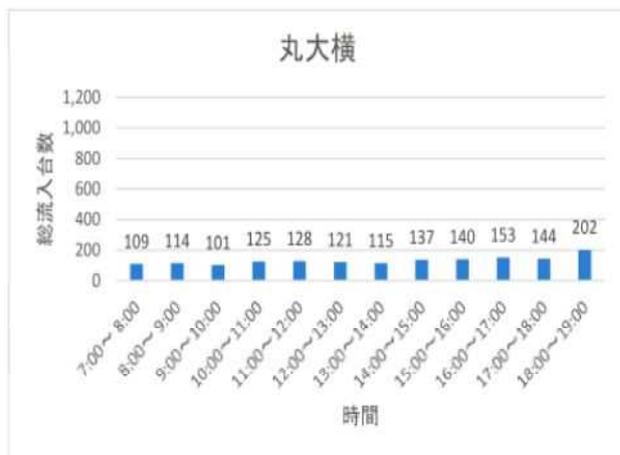
丸大前付近の生活道路では、国道 329 号から町道 3 号線への通りぬけ交通が多いことから、町道 173 号線において断面交通量調査を実施した。

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）

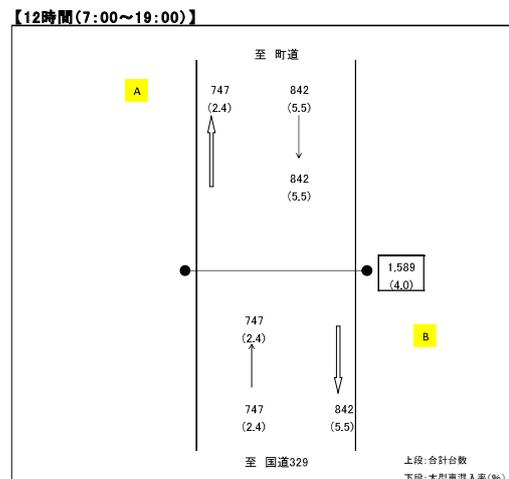


図 2-78 交通量調査結果（丸大横）

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"> 北側地域では徒歩や自転車による移動が厳しいことから、<u>地形に影響されない、多様な移動手段の検討が必要</u>である 	<p>《アンケートからみえる課題》</p> <ul style="list-style-type: none"> <u>地形的な理由から、徒歩・自転車移動の問題</u>を感じている
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> <u>道路ネットワークとまちづくりを一体的に検討</u>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 幹線道路の円滑性を確保するための、<u>沿線土地利用を含めた道路の位置づけを検討</u>する必要がある 	—
人口	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者の増加に伴い、<u>移動困難者への対策や高齢者の移動しやすい交通施策の検討</u>が必要である 人口増加に伴う発生交通の増加による交通環境の悪化が懸念されることから、<u>自家用車利用を抑える施策の検討</u>が必要である 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</u>が必要である 	—
移動特性	<ul style="list-style-type: none"> 南風原町から半数の人が自動車を利用して移動していることから、国道329号、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 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</u>が必要である。 自動車利用が難しい<u>移動困難者等への交通環境の向上</u>を図る必要がある 歩道のバリアフリー化等の検討を行い、<u>誰もが歩きやすいまちづくりを推進</u>する必要がある 	<p>《アンケートからみえる課題》</p> <ul style="list-style-type: none"> アンケート回答した世帯の約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 日常移動では平日約80%、休日約85%が<u>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> <u>自動車移動の理由として「目的地まで直接行ける」、「複数の用事をすませる」等の効率的な移動及び時間短縮を理由</u>として挙げている <p>《住民が認識する課題》</p> <p>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"> 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 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 渋滞の悪化により、<u>経済損失が課題</u>である <p>《交通量調査結果からの課題》</p> <ul style="list-style-type: none"> 生活道路において、通勤・通学時間帯の交通が日中に比べ多く、<u>通り抜け交通が流入している可能性</u>があり、今後、必要箇所においては<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 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 	<p>《アンケートからみえる課題》</p> <ul style="list-style-type: none"> <u>幹線道路及び右折帯が整備されていない交差点における渋滞を問題</u>に感じている 生活道路及び通学路において、<u>歩道の狭小及び未整備区間、ガードレールの未整備による危険性</u>を感じている 生活道路における<u>通り抜け交通や、学校の登下校時の送迎交通</u>についても<u>問題</u>を感じている 自動車、歩行者の視点から<u>自転車の車道及び歩道の走行に危険性</u>を感じている <p>《住民が認識する課題》</p> <ul style="list-style-type: none"> 南風原北、南 IC における<u>交通渋滞対策及び、ボトルネック交差点への付加車線の整備</u>が必要 <u>生活道路内の通り抜け交通、及び走行速度の抑制策</u>が必要（ゾーン 30 プラス、スクールゾーン） 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 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>
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> 多くの地域で発生している<u>公共交通不便地域への対処</u>が必要である 人口が集中している地域への<u>バス路線の見直し</u>が必要である <u>バス停までのアクセス環境が悪い地域等での、アクセス環境の向上</u>を図る必要がある 	<p>《アンケートからみえる課題》</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用については、<u>自宅からバス停（駅）までの距離、また、公共交通の運行（ルート、本数、運行時間）</u>について<u>問題</u>に感じている <u>バス待ち空間（上屋、ベンチ）</u>についても<u>問題</u>に感じている <u>公共交通の利用頻度が年数回程度</u>の理由として、「<u>バス停までの距離</u>」、「<u>バスの本数及び定時性、ルート不足</u>」等が挙げられている <p>《住民が認識する課題》</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在、人口が増加している津嘉山区画整理地区（国道 507 号バイパス）への<u>新たなバスルートを増設</u> 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> 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>

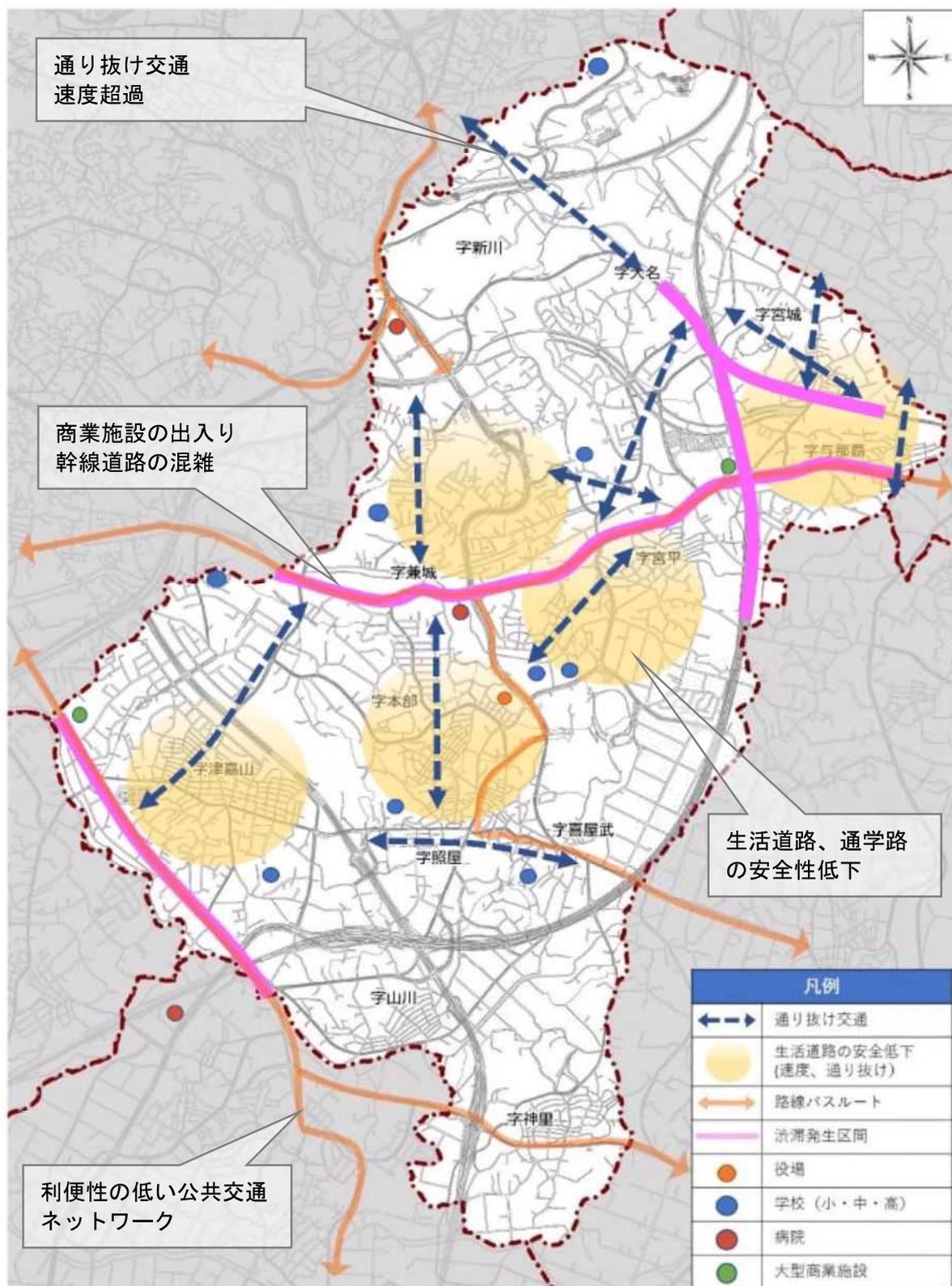


図 2-79 南風原町の交通の現状

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