

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

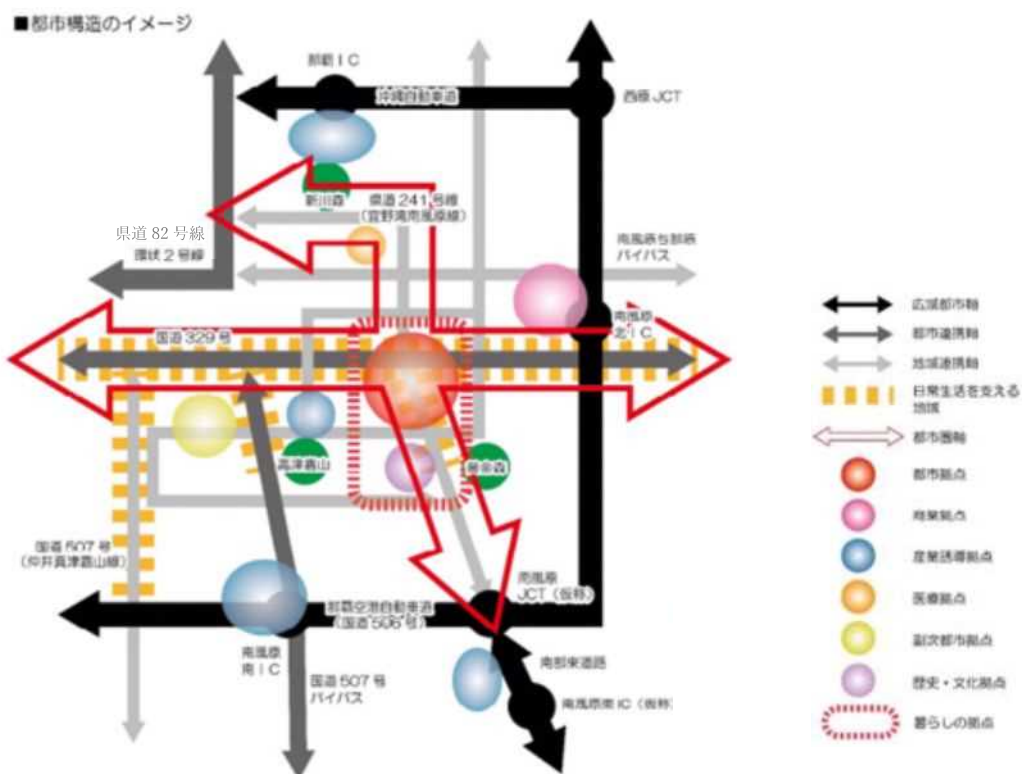
本町においては、那覇空港自動車道をはじめ、国道 507 号バイパス、県道 82 号線、県道 241 号線等の幹線道路の整備が進み、南風原与那原バイパスや南部東道路もこれから本格的に整備される予定にあり、広域交通ネットワークの基盤が整いつつある。このような恵まれた条件を踏まえ、広域的な幹線道路、町の骨格を形成する幹線道路、主要な生活道路が円滑に機能するよう、道路の段階構成に配慮した交通ネットワークの形成を目指す。

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	・ 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。
2	沿道・商業ゾーン	・ 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。
3	業務ゾーン	・ 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。
4	計画的誘導ゾーン	・ 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。
5	緑地ゾーン	・ 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。
6	農地ゾーン	・ 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。
■ 拠点の設定		
1	都市拠点	・ 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。 ・ 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。
2	商業拠点	・ 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。
3	産業誘導拠点	・ 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。

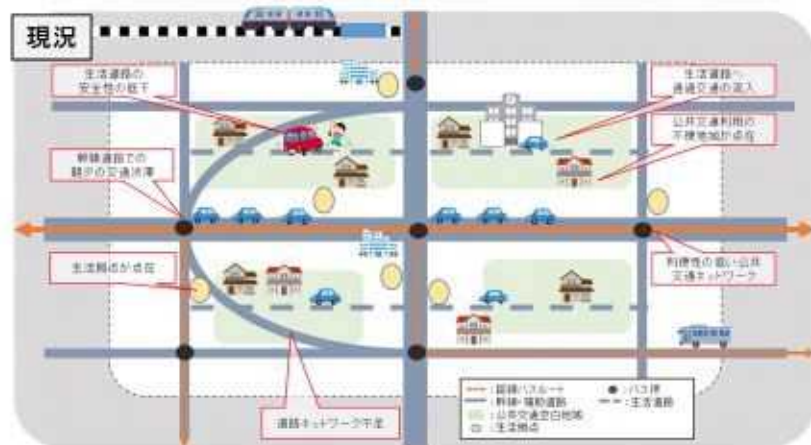
		・ 周辺環境に配慮した産業や生活利便施設の誘導を図ります。
4	医療拠点	・ 南部医療センター・こども医療センターを含む周辺一帯を医療拠点として位置づけます。 ・ 広域的な利用を想定した重要な都市機能であり、今後とも医療関連施設等が集積した拠点形成を図ります。
5	副次都市拠点	・ 津嘉山北土地区画整理事業地区は、良好な住宅地の形成とともに商業・業務機能の集積を図り本町の副次拠点にふさわしいまちづくりを進めていきます。
6	歴史・文化拠点	・ 喜屋武・本部・照屋一帯を歴史・文化拠点と位置づけ、歴史文化資源である琉球絃・南風原花織と観光産業が連携した拠点形成を図ります。
7	暮らしの交流拠点	・ 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。 ・ 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。
■ まちの軸の設定		
1	広域都市軸	・ 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。 【対象道路】 沖縄自動車道、那覇空港自動車道（国道 506 号）、南部東道路
2	都市連携軸	・ 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。 【対象道路】 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
3	地域連携軸	・ 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。 【対象道路】 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

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

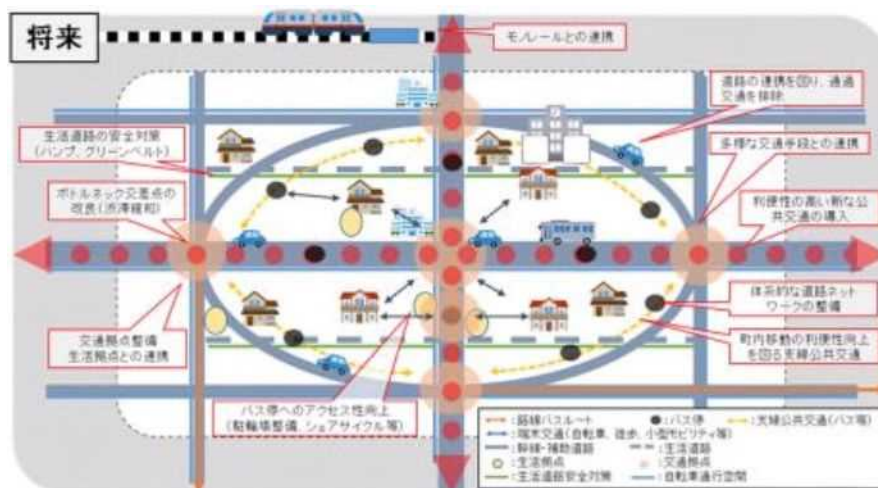
1) 現況

- ・ 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

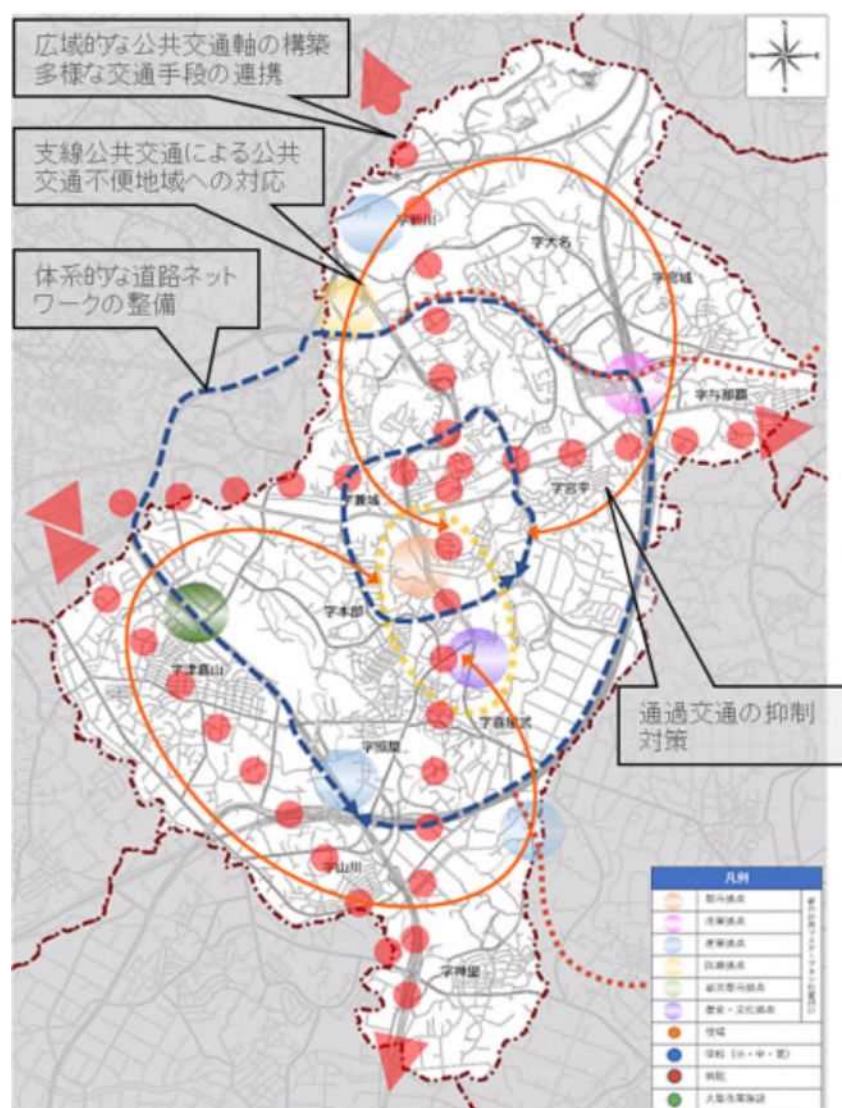


図 3-3 交通体系イメージ

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。

基本方針１：体系的な道路ネットワークの構築	
概要	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。 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。
施策	・ 幹線道路、補助幹線道路、生活道路の整備 ・ 渋滞交差点改良 ・ 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	
概要	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。 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。
施策	・ 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 ・ バス利用環境の創出 等

基本方針 3：安全・安心な交通環境の創出

概要	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。 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。
施策	・ 自転車通行空間の整備 ・ 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） ・ TDM等

基本方針 4：交流機能の向上

概要	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。 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。 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&R、K&R等の可能性についても検討を行います。
施策	・ 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



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	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。 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。

【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	・ 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。
2	主要幹線道路	・ 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。 ・ 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。
3	幹線道路	・ 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。 ・ 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。
4	補助幹線道路	・ 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。
5	主要生活道路	・ 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努めます。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。 ・ 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。

6	南風原内環状線	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。
7	南風原外環状線	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。
8	玉城那覇自転車道路	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。
9	公共交通の利便性向上	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。
10	新たな公共交通の検討	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。
11	自動車専用道路の桁下有効利用	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。
12	循環型・低炭素社会の構築	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。

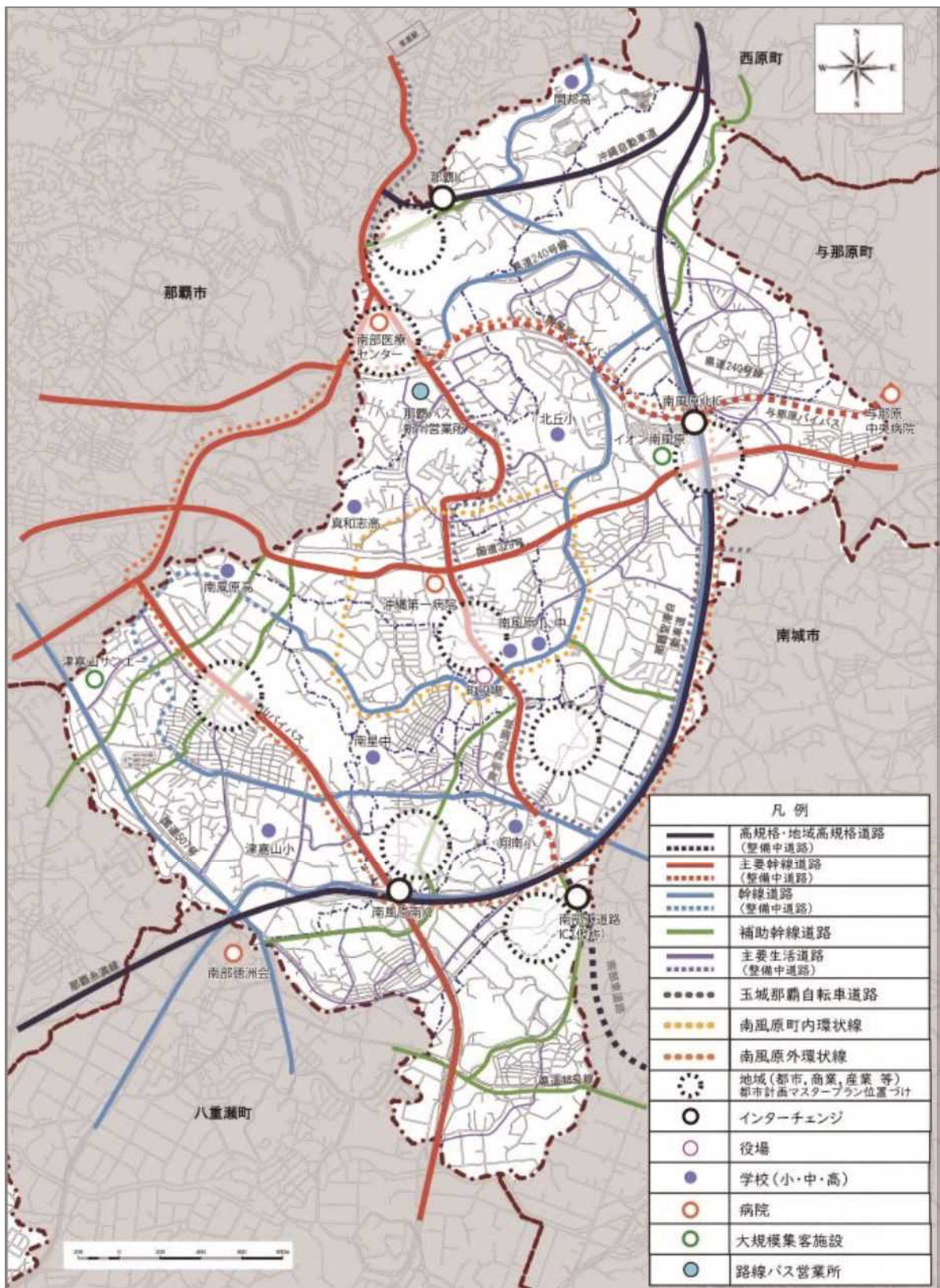


図 3-5 将来道路ネットワーク

(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	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。 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。

【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 コンビニイー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

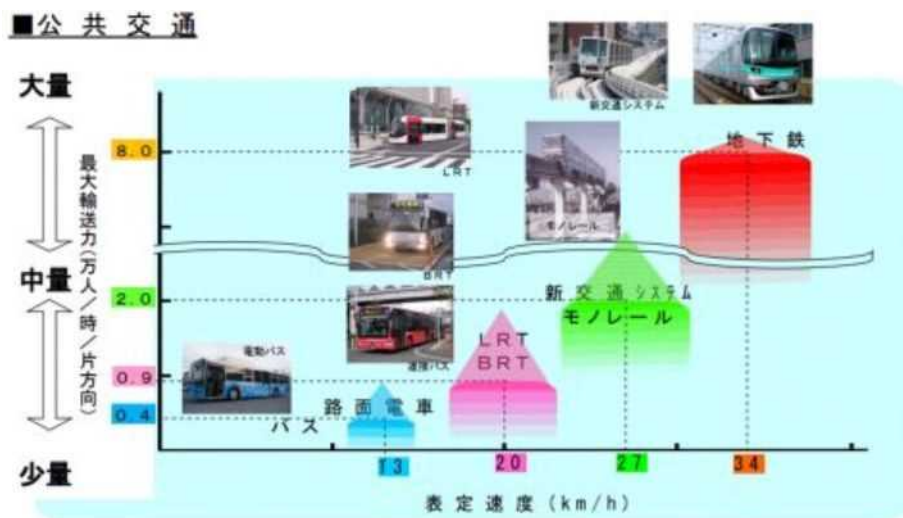
路線バスが走っていない地域を小型バスで循環し、主要施設、商業施設、バス停等との連携を図り、町内の移動を便利にします。



■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)

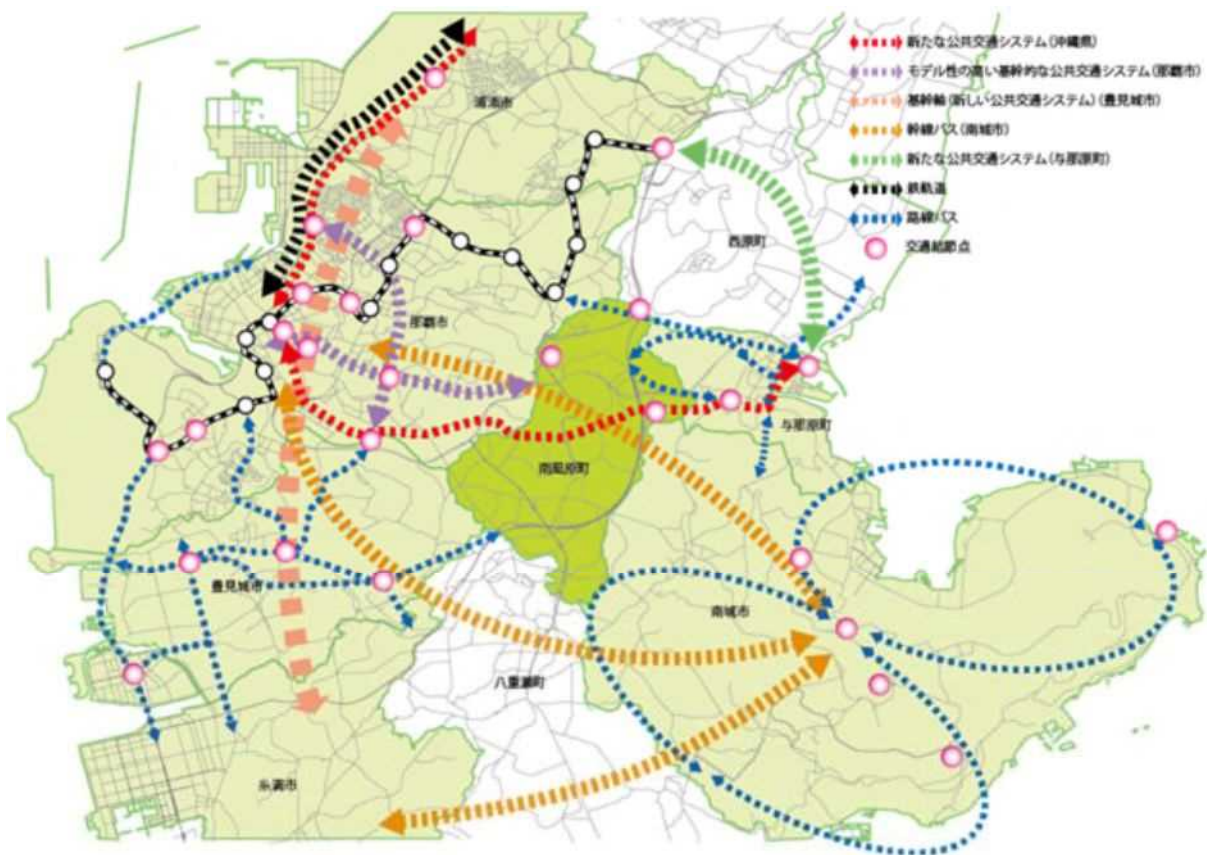


出典：国土交通省 HP

図 3-7 国内都市交通システム

【周辺地域と連携したバス網の再編】

- 本町は那覇市に隣接しており、本町の東側（西原、与那原、南城）及び南側（八重瀬）から那覇市へ向かう通過交通が幹線道路へ集中し、通勤・通学時や帰宅時ににおいて渋滞等の影響が発生していることから、周辺市町と連携したバス網の再編検討を行い、効率的なバス網の構築を図ります。
- 区画整理事業による開発が進められている津嘉山北地区の国道 507 号バイパスへのバス路線の再編についても検討を行います。



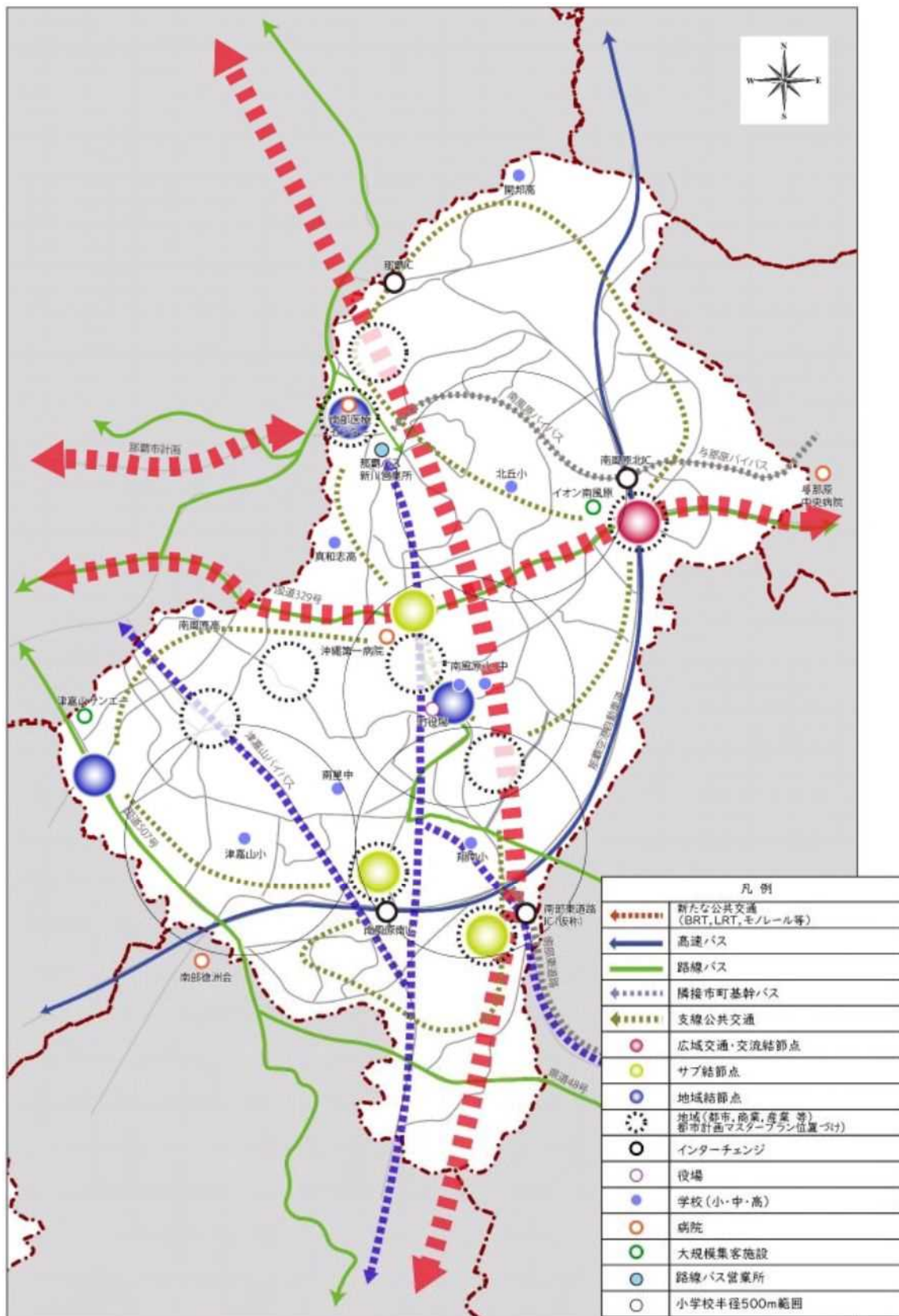


図 3-9 将来公共交通ネットワーク

(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	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。 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。

【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、金武町、伊江村、伊平屋村、伊是名村

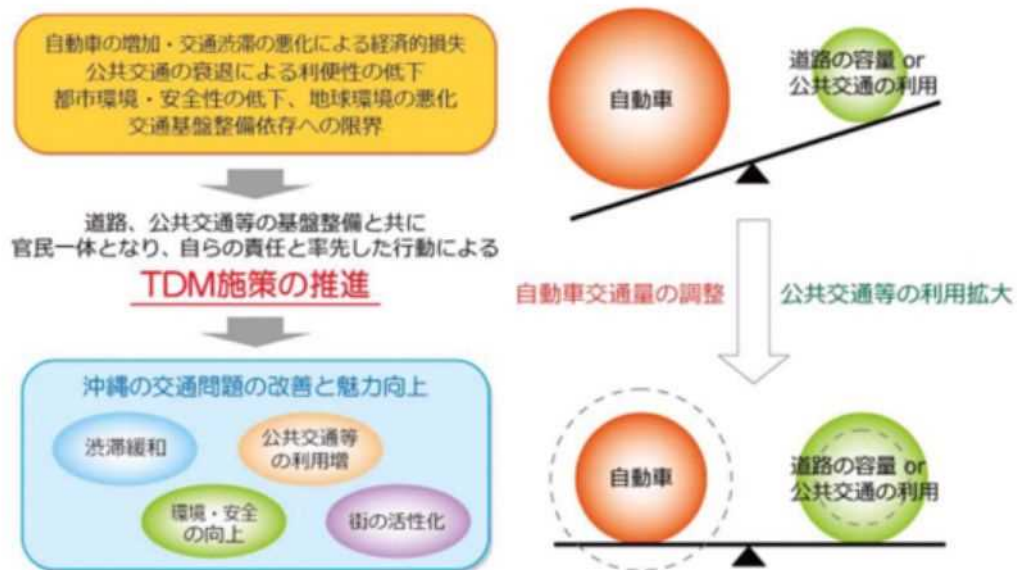
■那覇市、浦添市自転車NW計画



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	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。 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。 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 & R、K & R 等の可能性についても検討を行います。

【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	《選定理由》 - 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 《交通結節機能》 - 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 《コンセプト》 - 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
2	サブ結節点	兼城十字路 南風原南 IC 南部東道路 IC（仮称）	《選定理由》 - 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 《交通結節機能》 - 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

			《コンセプト》 - サブ結節点は、町内から南部地域及び中北部方面への広域移動を視野に入れた交通結節点 - 高速バスとの連携においては、バスの速達性を考慮したバスベイ整備等 - ロングバスベイにおいては、公共施設や商業施設、まちづくりと連携したバス待ち空間整備を検討
3	地域交通結節点	南風原町役場 津嘉山 新川	《選定理由》 - 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 《交通結節機能》 - 路線バス、支線公共交通、自転車との結節 《コンセプト》 - 地域結節点は、町内移動及び隣接市町へのアクセスを考慮した交通結節点 - 町内や隣接市町との連携が図れる拠点を位置づけ、ロングバスベイにおいては、公共施設や商業施設、まちづくりと連携したバス待ち空間整備を検討
4	その他バス停	—	既存のバス停

【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。



（郡縣市、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&R】

パーク&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。

沖縄県HP

（小禄駅、安里駅、てだこ浦西駅等で実施）

【多様な交通モード】

◆ 小型モビリティ

自動車より小さく、1～2人乗りの電動車両です。

◆ グリーンスローモビリティ

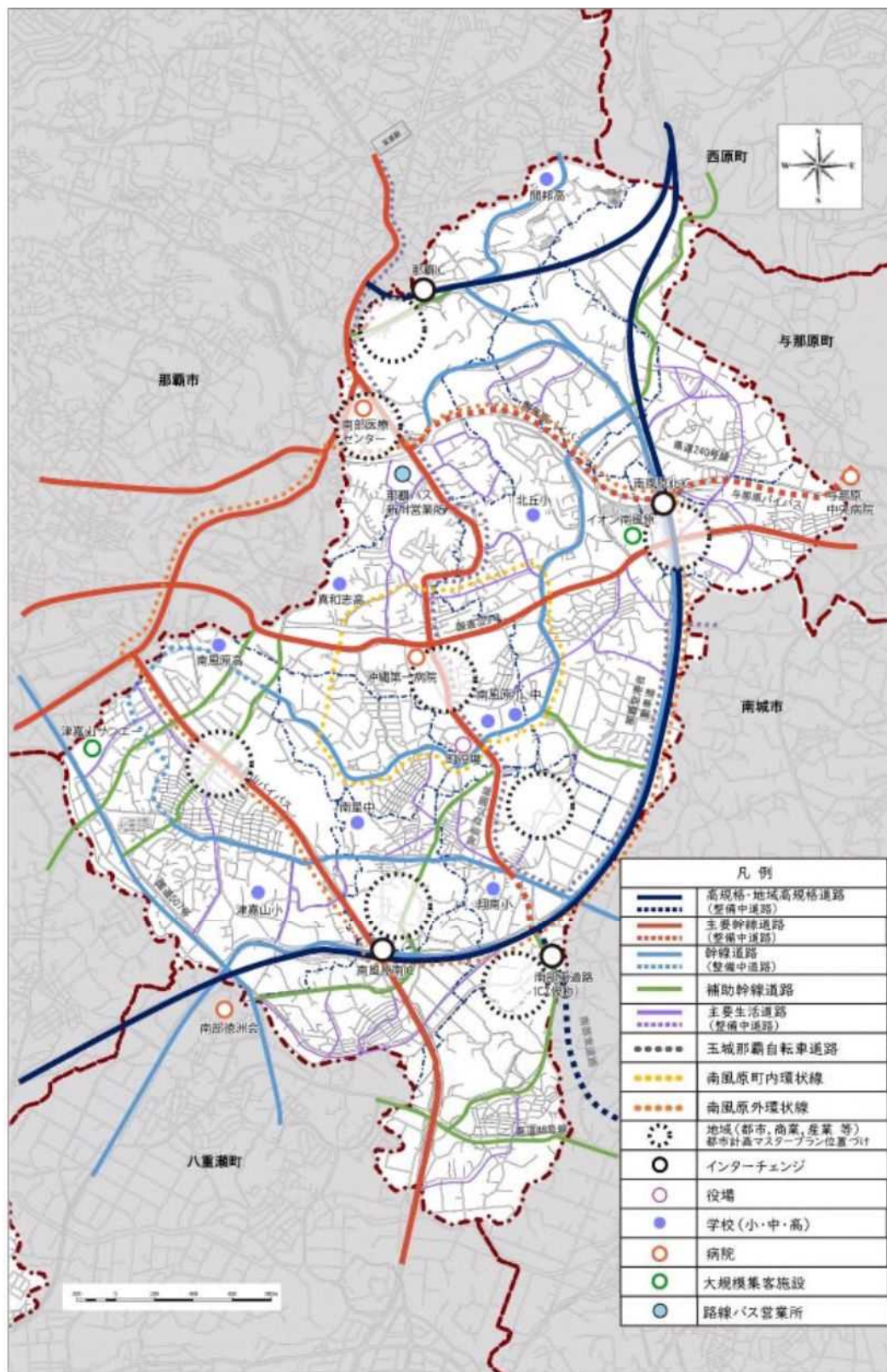
公道で走行可能な時速20km未満の電動車両のことで、相乗りをすることを前提に4人乗り以上であることが定義されています。

軽自動車	小型自動車	普通自動車
1人乗り	2人乗り	4人乗り
1人乗り	2人乗り	4人乗り
1人乗り	2人乗り	4人乗り

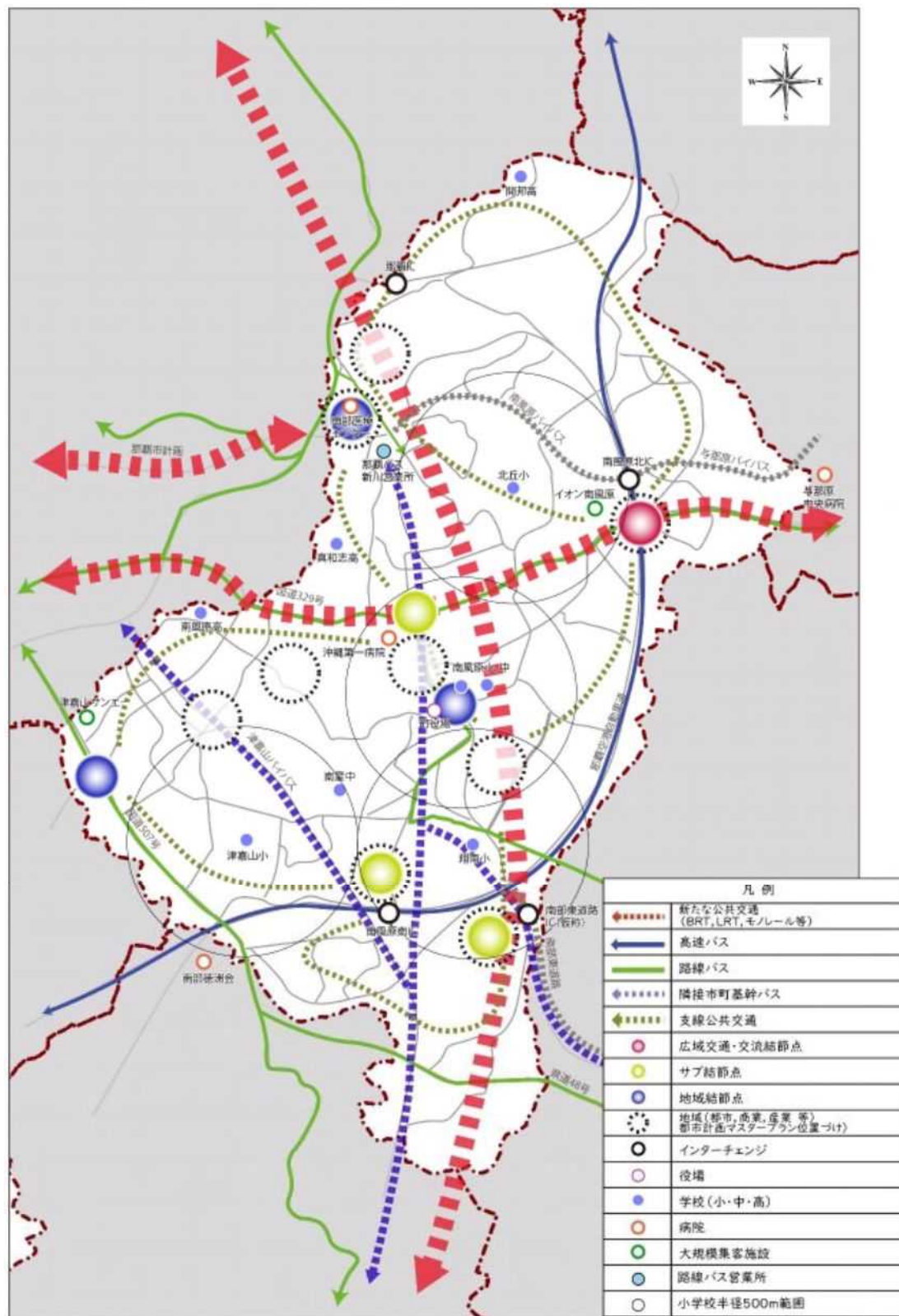
国道交通省HP

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	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
中央北地域	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
中央南地域	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
南部地域	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



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	・ 地形が急峻で、移動手段が制限 ・ 主要渋滞交差点 ・ 幹線道路の渋滞 ・ 公共交通不便地域 ・ 生活道路の歩行空間確保及び通り抜け交通対策 ・ バス営業所の立地 ・ 送迎交通	・ 多様な移動手段 ・ 道路ネットワーク ・ 渋滞対策 ・ 支線公共交通 ・ 公共交通利用促進 ・ 交通結節点 ・ 生活道路の安全対策 ・ TDM 等
中央北地域	・ 人口及び商業施設が集中 ・ 主要渋滞交差点 ・ 幹線道路の渋滞 ・ ボトルネック交差点 ・ 広域公共交通網 ・ 生活道路の歩行空間確保及び通り抜け交通対策 ・ 送迎交通	・ 道路ネットワーク ・ 渋滞対策 ・ 交通結節点 ・ 新しい公共交通 ・ 多様な移動手段 ・ TDM 等
中央南地域	・ 幹線道路の渋滞、交通事故 ・ 区画整理事業内のバス路線不足 ・ 公共交通不便地域 ・ 生活道路の歩行空間確保及び通り抜け交通対策 ・ 送迎交通 ・ 市街化の拡大	・ 現道拡幅 ・ 交通結節点 ・ バス網再編 ・ 支線公共交通 ・ 公共交通利用促進 ・ 多様な移動手段 ・ TDM 等
南部地域	・ 幹線道路の渋滞、交通事故 ・ 公共交通不便地域 ・ 広域公共交通網 ・ 生活道路の歩行空間確保及び通り抜け交通対策	・ 道路ネットワーク ・ 交通結節点 ・ バス網再編 ・ 支線公共交通 ・ 公共交通利用促進 ・ 多様な移動手段 ・ TDM 等

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	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
		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
拠点形成機能	市街地拠点機能	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）
		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
	交流機能	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）
		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
ランドマークとしての機能	景観機能	シンボル施設、緑等（基本的な導入施設）
		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
	サービス機能	トイレ、案内板、情報機能等（基本的な導入施設）
		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
	防災機能	空間そのものが、防災活動拠点の場となる
		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

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	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
拠点形成機能	交流機能	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
ランドマークとしての機能	景観機能	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
	サービス機能	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
	防災機能	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

■ 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、タクシーペイを整備する。
- 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。

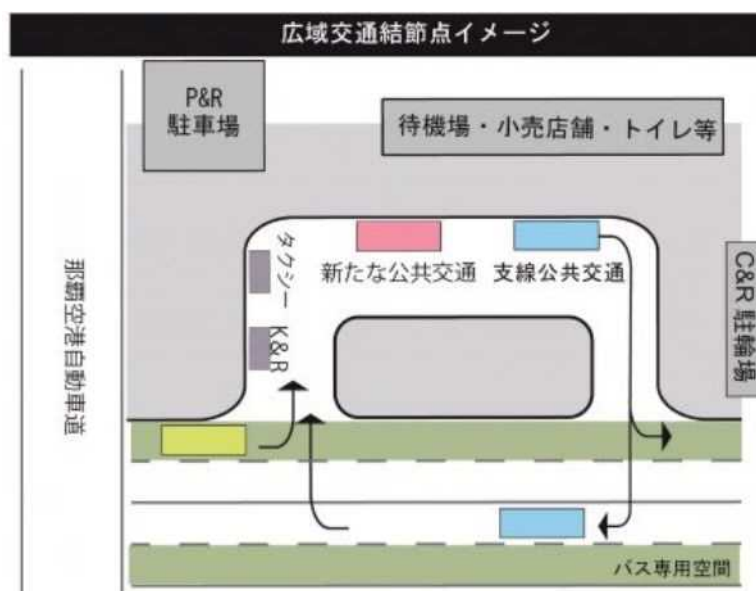


図 3-15 広域交通結節点イメージ

■ 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	- 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 - 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
拠点形成機能	交流機能	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

- 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。

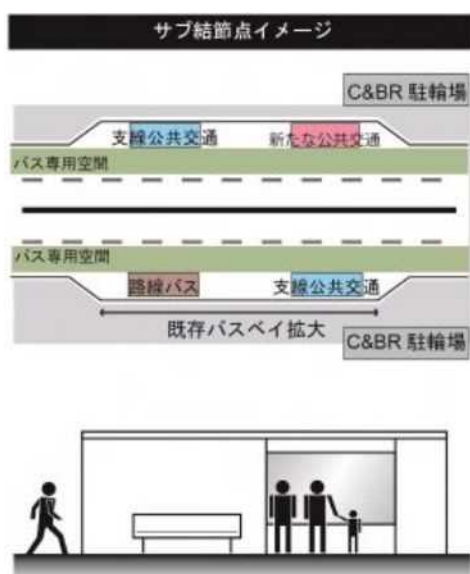


図 3-21 サブ結節点イメージ

(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シビリティ向上を図る。



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	・ 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 ・ 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

- ・ 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。

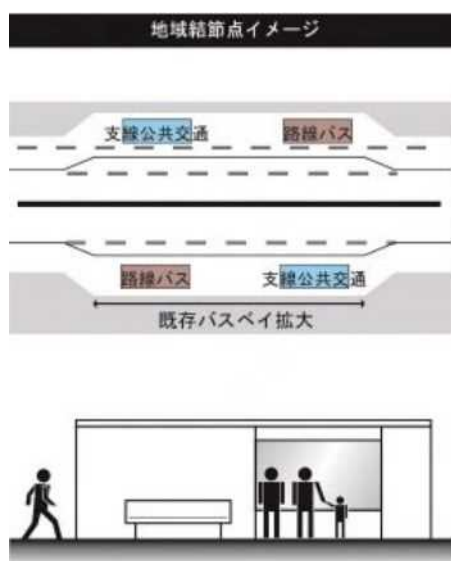


図 3-25 地域結節点イメージ