

第4章 具体的な施策の展開

4-1 南風原町総合交通戦略の目標について

南風原町交通基本計画において掲げた基本理念及び基本方針の実現に向けて、本総合交通戦略では5～10年で実施する施策の展開方針を示し、下図においては、各展開方針における施策の目標を示している。

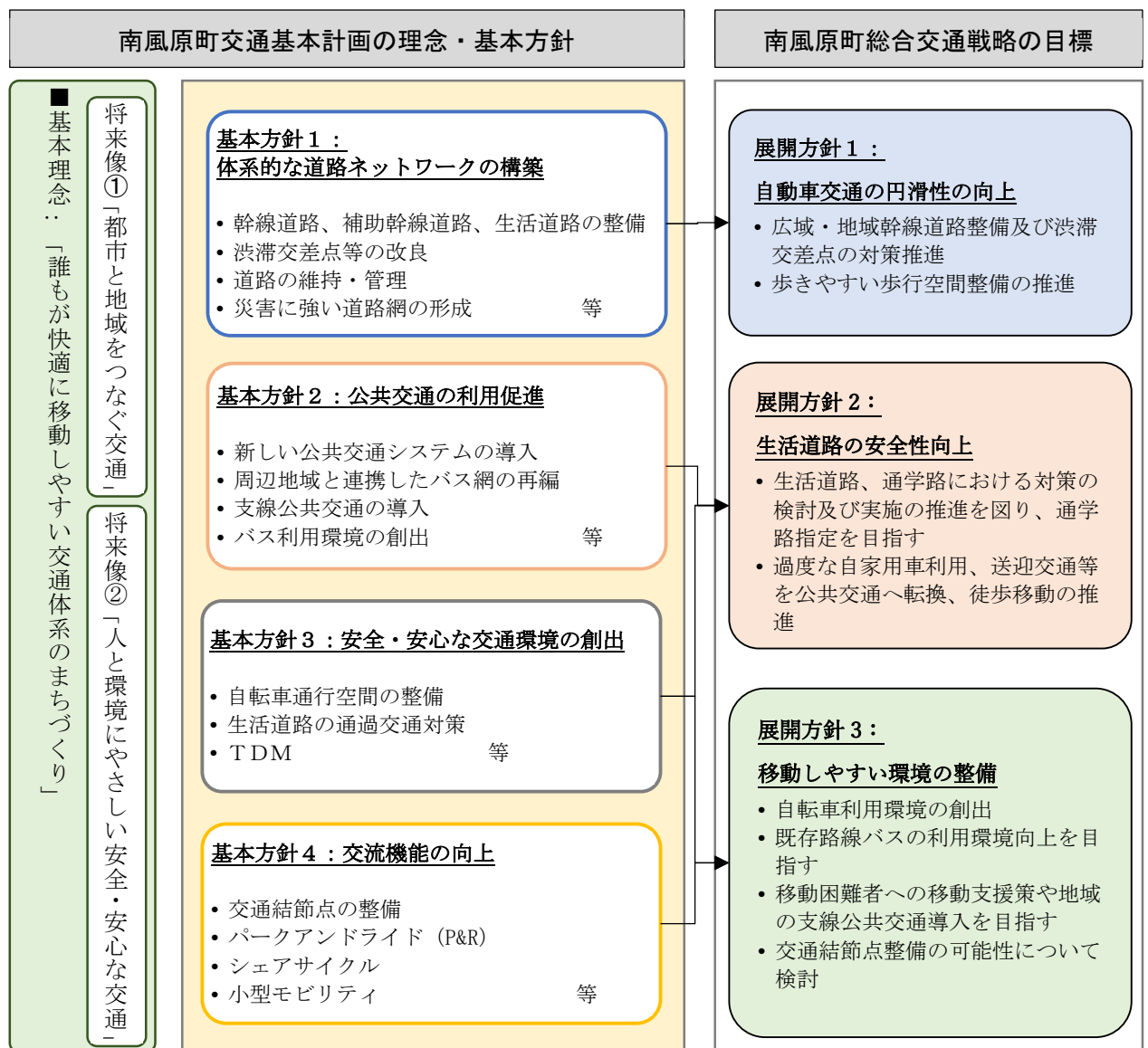


図 4-1 南風原町総合交通戦略の目標（参考）

4-2 具体的な施策

各展開位方針に沿って実施する個別施策について、下表に整理する。

(検討：→ 実施：→ 継続：→)

展開方針及び個別施策			展開スケジュール			備考	掲載頁
展開方針 1：自動車交通の円滑性の向上			短期	中期	長期	備考	掲載頁
1-①	道路整備プログラムの策定					・ 計画的な道路整備を推進	P31
1-②	幹線、補助幹線、生活道路の整備	南風原・与那原バイパス整備の推進				・ 交通の円滑化、通過交通の抑制等	P32
		南部東道路、県道 241 号線(黄金森公園線)、国道 507 号整備の推進					
		町道 10 号線、津嘉山中央線・津嘉山西線、本部公園線整備の推進					
1-③	渋滞交差点の改良	主要渋滞交差点の対策推進				・ 渋滞緩和・交通の円滑化 等	P34
		町内主要渋滞交差点の対策検討・実施					
1-④	道路維持管理プログラムの策定	道路維持管理プログラムの検討・策定				・ 計画的な道路維持管理 ・ 関連団体との連携	P36
		地域と連携した維持管理					
1-⑤	災害に強い道路網の形成	緊急輸送道路の耐震化、無電柱化の推進				・ 災害時の道路網強化 ・ 避難ルートの確保	P39
		代替道路ネットワークの検討					
1-⑥	歩行空間及び自転車通行空間整備の推進	快適な歩行空間の推進				・ 自家用車に偏らない移動手段への転換	P41
		自転車通行空間の検討					
1-⑦	観光交通環境の整備					・ 周遊観光の促進、レンタカー流入の抑制	P43
1-⑧	イベント交通への対応					・ 公共交通利用の推進、混雑緩和	P43
展開方針 2：生活道路の安全性向上			短期	中期	長期	備考	掲載頁
2-①	安全な歩行空間の創出	主要生活道路ネットワークの検討				・ 安全・安心な生活空間の構築	P45
		生活道路対策エリアの設定（登録）					
		生活道路安全対策の検討・実施					
		通学路安全点検の実施（連携）					
		通学路の指定					
2-②	TDM（交通需要マネジメント）の推進	町民 MM による意識改革				・ 自家用車に偏らない移動手段への意識改革	P47
		学校 MM による意識改革					
		企業 MM による意識改革					
		公共交通利用促進を図るイベントの実施					
展開方針 3：移動しやすい環境の整備			短期	中期	長期	備考	掲載頁
3-①	自転車活用の推進	サイクルステーションの導入				・ バス停からの端末、施設間移動等の短中距離移動 ・ 自転車利用環境の創出 ・ 自転車利用の推進 ・ 公共交通へのアクセス性向上	P51
		自転車活用推進計画の策定					
		自転車ネットワーク計画の策定					
		サイクリングイベントの実施					
3-②	バス利用環境の創出	バス通学の促進				・ バス事業者、商業設及び道路管理者と連携を図ったバス待ち空間づくりによるバス利用促進 ・ バス停までのアクセス性向上	P53
		バス待ち空間の整備					
		駐輪場の整備					
		民間事業者と連携したバス待ち空間					
3-③	新たな公共交通システムの導入	地域公共交通計画の策定				・ 公共交通の役割を明確化し、移動しやすい環境を構築 ・ 移動困難者への移動支援 ・ 中北部、空港等の広域移動の向上	P55
		新たな公共交通導入の検討					
		支線公共交通の検討					
		移動支援の手法の検討					
		民間と連携した移動支援の検討					
3-④	交通結節点の整備	交通結節点整備の検討				・ 結節点整備により、広域移動、地域内及び地域内施設移動の向上、また、防災機能拠点、滞留空間を確保	P56
		パークアンドライド（P&R）の実施					
		高速バスルートの誘導					
3-⑤	多様な交通モード導入の検討					・ 多様な交通モードによる地域回遊性向上	P60

4-2-1 展開方針1（自動車交通の円滑性の向上）

- ・ 本町は、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、南部地域や中北部地域間移動の要衝となっている。一方で、朝、夕ピークの通勤・通学及び帰宅時間帯において渋滞が発生している。現在、国、県において進められている幹線道路整備と連携し、整備を推進する。
- ・ 幹線道路整備と合あわせて、町内に点在する渋滞交差点への対応についても、関係機関との連携を図り効果的に展開する。

展開方針1における展開の流れについて、以下のフロー図にイメージを示す。

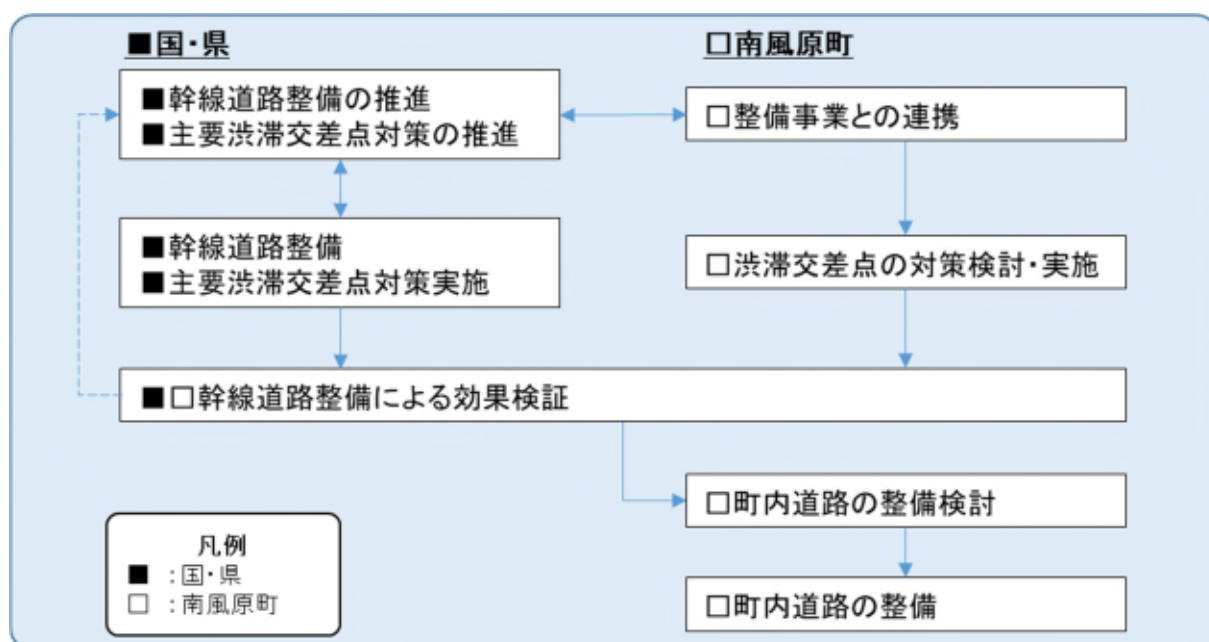


図 4-2 展開方針1のフローイメージ

展開方針1の個別施策のスケジュールを下表に、また、個別施策の内容については次ページ以降に示すものとする。

表 4-1 個別施策のスケジュール

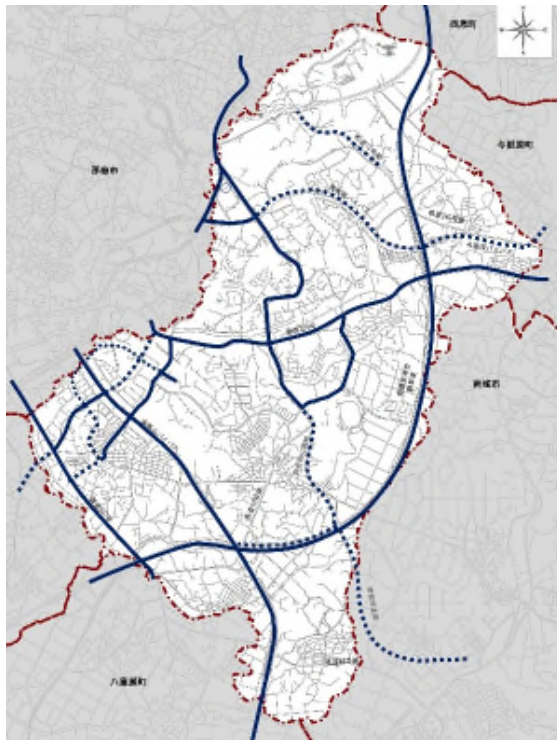
個別施策			展開スケジュール			備考
(検討: → 実施: → 継続: →)			短期	中期	長期	
展開方針1	1-①	道路整備プログラムの策定	→			・計画的な道路整備の推進
	1-②	幹線、補助幹線、生活道路の整備	→	→	→	・交通の円滑化、通過交通の抑制 等
		南風原・与那原バイパス整備の推進	→	→	→	
		南部東道路、県道241号線(黄金森公園線)、国道507号整備の推進	→	→	→	
	1-③	町道10号線、津嘉山中央線・津嘉山西線、本部公園線整備の推進	→	→	→	・渋滞緩和・交通の円滑化等
		主要渋滞交差点の対策推進	→	→	→	
	1-④	町内主要渋滞交差点の対策検討・実施	→	→	→	・計画的な道路維持管理 ・関連団体との連携
		道路維持管理プログラムの検討・策定	→	→	→	
	1-⑤	地域と連携した維持管理	→	→	→	・災害時の道路網強化 ・避難ルートの確保
		緊急輸送道路の耐震化、無電柱化の推進	→	→	→	
展開方針1	1-⑥	代替道路ネットワークの検討	→	→	→	・自家用車に偏らない移動手段への転換
		快適な歩行空間の推進	→	→	→	
	1-⑦	自転車通行空間の検討	→	→	→	・周遊観光の促進、レンタカー流入の抑制
		歩行空間及び自転車通行空間整備の推進	→	→	→	
	1-⑧	観光交通環境の整備	→	→	→	・公共交通利用の推進、混雑緩和
		イベント交通への対応	→	→	→	

【1-①】道路整備プログラムの策定

- 本町が計画している道路事業及び街路事業が、国、県において進められてる広域幹線道路網の整備と連携し、効率的かつ効果的な整備工程が踏めるよう、道路整備プログラム策定に向け検討する。

【道路整備プログラムの策定】

- ・ 道路整備プログラムの検討においては、町が計画している道路網と整備状況を踏まえ、4路線【町道10号線、津嘉山中央線、津嘉山西線、本部公園線】を重点的に道路整備の推進を図る。



■都市計画道路の整備状況

区分	計画 (km)	改良済 (km)	完成済 (km)	整備率 (%)
自動車専用道路	5.8	5.8	0.0	100.0%
幹線道路	20.0	11.3	0.794	56.4%
区画道路	0.0	0.0	0.0	0.0%
特殊道路	0.5	0.3	0.0	66.7%
合計	26.3	17.4	0.8	66.2%
自動車専用道路	24.0	24.0	0.0	100.0%
幹線道路	544.4	289.8	11.1	84.2%
区画道路	18.9	13.4	3.1	70.6%
特殊道路	26.4	19.77	1.267	74.6%
合計	618.7	359.0	15.5	85.9%
自動車専用道路	24.5	24.5	0.0	100.0%
幹線道路	627.6	526.7	21.3	83.9%
区画道路	30.6	21.2	4.2	69.3%
特殊道路	35.9	29.2	1.3	81.4%
合計	718.2	581.3	26.7	82.2%

■本町の都市計画道路整備率
: 66.2%

出典：南風原町都市計画マスタープラン

■南風原町内計画道路

名称	幅員 (m)	計画延長 (m)
1 南風原・本部原バイパス	43	5,500
2 部露具池線	50	5,760
3 南風原中央線	30	2,880
4 南風原公園線	28	870
5 国道322号	18	5,270
6 仲井美・津嘉山線	20	1,830
7 津嘉山西線	16	1,410
その他 町道10号線	9.5	1,180

名称	幅員 (m)	計画延長 (m)
8 本部公園線	16	1,880
9 宮平字松線	18	880
10 津嘉山中央線	12	1,040
11 南川線	12	480
12 南風原線	35	8,270
13 南風原空港自動車道	22	17,570
14 第二環状線	25	8,110

出典：南風原町都市計画マスタープラン

出典：南風原町都市計画マスタープラン

対象地域	個別施策	展開スケジュール(検討: → 実施: → 継続実施: →)			備考
		短期(5年程度) 令和5~9年	中期(5~10年) 令和10年~14年	長期(10年以上) 令和15年~20年	
町内全域	道路整備プログラムの策定	→			
国					
県					
町					
事業者					
その他					

■推進体制(◎:主体 ○:関係機関)

○	○	◎		
---	---	---	--	--

【1-②】幹線、補助幹線、生活道路の整備

- 本町における広域幹線道路等の整備状況は、南部東道路、南風原・与那原バイパス、県道 241 号線（黄金森公園線）及び国道 507 号が進められている。町内外の広域及び地域内移動の効率化を図るため、国、県と連携し、道路整備の促進を図る。
- 南風原・与那原バイパス及び南部東道路は、「沖縄総合交通体系基本計画」の 2 環状 7 放射道路として位置付けられており、現在は南風原・与那原バイパスが暫定供用、南部東道路が南城市の一部区間で暫定供用されている。

【南風原・与那原バイパス、南部東道路整備の推進】

- ・ 南風原・与那原バイパスの供用により、東海岸（MICE 計画含む）と那覇市（空港等）とのアクセス性が向上し、本町内の国道 329 号の交通の分散により渋滞緩和が期待できる。また、南部東道路の供用においては、南城市方面への交通のアクセス性の向上、まちづくりとの連携が期待できることから、関係機関と連携し整備の推進を図る。

【県道 241 号線（黄金森公園線）、国道 507 号整備の推進】

- ・ 県道 241 号線（黄金森公園線）は、南風原南 IC から那覇空港自動車道と南部東道路の接続 IC を通過し、本町の中心を連絡するルートとなっており重要な路線となっていることから、南部東道路整備とあわせて関係機関と連携した整備の推進を図る。
- ・ 国道 507 号は、一部区間において整備が進められており、交通の円滑性が向上しているものの、未整備区間においては車両の沿道出入り等による交通の円滑性低下が確認できることから、さらなる整備の推進を図るため関係機関と連携を図る。

【町道整備の推進】

- ・ 東新川及び大名地区のアクセス性向上を図るために町道 10 号線を重点的に、整備を推進する。
- ・ 津嘉山北地区の交通の円滑性を図るため、津嘉山中央線、津嘉山西線、本部公園線を重点的に、整備を推進する。

対象地域	個別施策	展開スケジュール(検討: → 実施: → 継続実施: ---)			備考
		短期(5年程度) 令和5～9年	中期(5～10年) 令和10年～14年	長期(10年以上) 令和15年～20年	
町内全域	南風原・与那原バイパス整備の推進	→	→	→	
町内全域	南部東道路、県道241号線(黄金森公園線)、 国道507号整備の推進	→	→	→	IC整備
町内全域	町道10号線、津嘉山中央、津嘉山西線、 本部公園線整備の推進	→	→	→	
国	県	町	事業者	その他	■推進体制(◎:主体 ○:関係機関)
◎	◎	◎			



【1-③】 渋滞交差点の改良

- 町内の主要渋滞交差点について、国や県と連携し対策の推進を図り、町道の付加車線未整備交差点（ボトルネック交差点）について、対策の検討及び対策を行う。

【主要渋滞交差点の対策推進】

- ・ 国や県において組織する沖縄県渋滞対策推進協議会において位置付けられている、本町内の主要渋滞交差点（南風原南 IC、津嘉山）においては、朝・夕ピーク時の渋滞が激しく、渋滞緩和及び移動円滑の向上を図るため、関係機関と連携し対策の推進を図る。

【町内主要渋滞交差点の対策検討・実施】

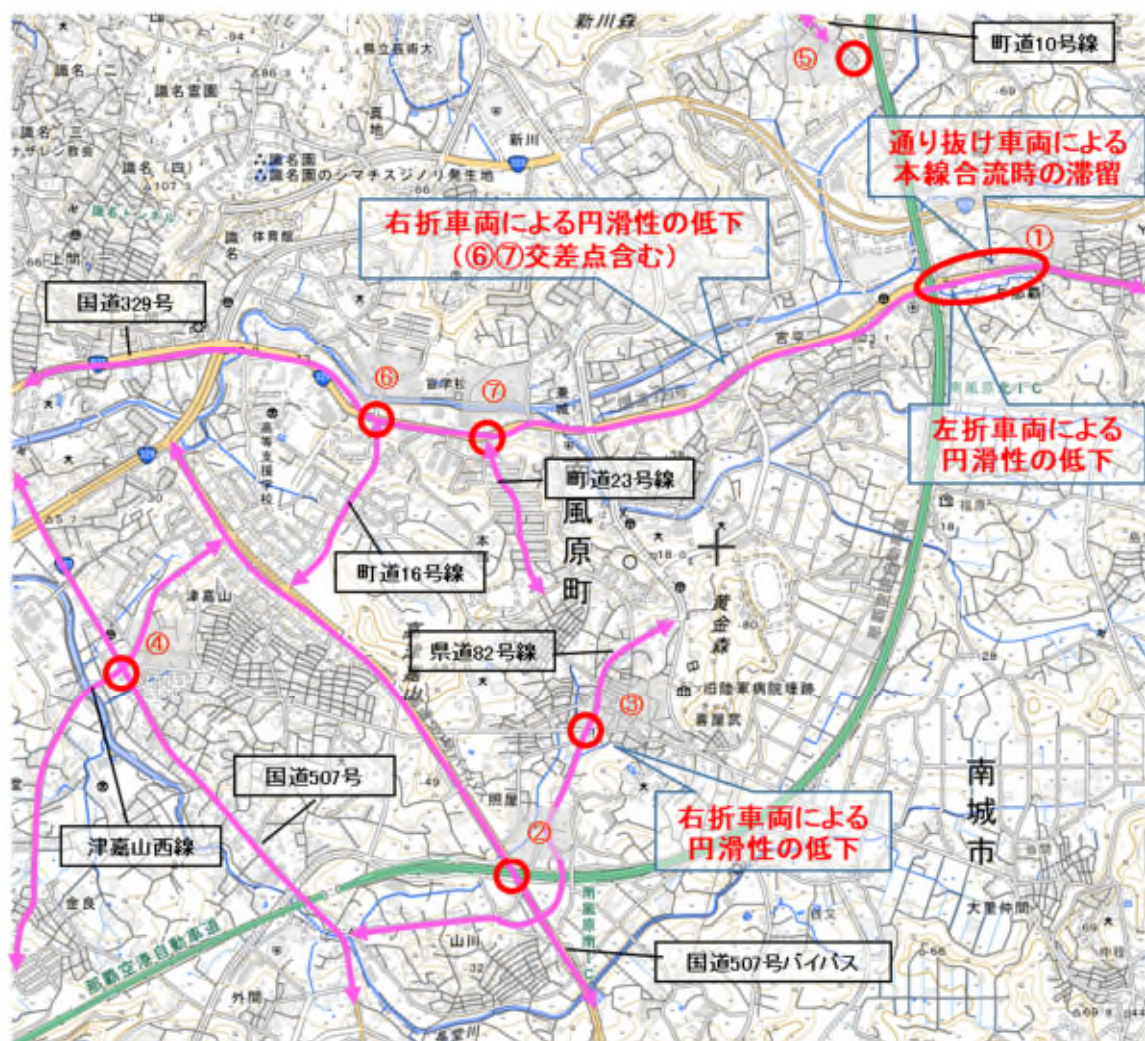
■ 町道の渋滞交差点

- ・ 町道 10 号線は、県道 240 号線との交差箇所において、朝・夕ピーク時の渋滞により走行性が低下している。現在は、町道 10 号線の道路整備が進められており、当該道路整備とあわせて、県道 240 号線の交差箇所においては、右折帯整備について検討し、道路の円滑性向上を図る。
- ・ 町道 16 号線及び町道 23 号線は、国道 329 号へ接続し地域利用による交通量が多い道路となっている。しかし、朝・夕ピーク時の渋滞から、国道へのアクセス性が低下しており、信号サイクル及び右折帯整備等による対策について検討し、アクセス性、円滑性の向上を図る。

■ その他渋滞

- ・ 国道 329 号及び国道 507 号は交通量も多く本町内の幹線道路となっているため、右折帯の未整備交差点や沿道の商業施設への右折進入、左折車両と横断歩行者の交錯により後続車への阻害が発生し、交通の円滑性が低下している。
- ・ 幹線道路の円滑性確保に向け、施設管理者及び道路管理者等と連携し対策の検討を行う。

対象地域	個別施策	展開スケジュール(検討: → 実施: → 継続実施: --->)			備考
		短期(5年程度) 令和5～9年	中期(5～10年) 令和10年～14年	長期(10年以上) 令和15年～20年	
南風原南に、津嘉山	主要渋滞交差点の対策実施	→	→		
町内全域	町内主要渋滞交差点の対策検討・実施	→	→	---	
国	県	町	事業者	その他	■推進体制(◎:主体 ○:関係機関)
○	◎	◎			



管理	路線名	上段: 交差点名(区間)
		下段: 対策(案)
国	① 国道329号	よなは保育園～与那覇
		・南風原バイパス整備
		・右折帯整備 ・左折帯整備
沖縄県	② 国道507号 バイパス	南風原南IC
		・右折帯の2車線化
		・左折帯の整備
	③ 県道82号線	照屋
		・右折帯の整備

管理	路線名	上段: 交差点名(区間)
		下段: 対策(案)
南風原町	④ 津嘉山西線 国道507号	津嘉山
		・道路拡幅 ・右折帯整備
	⑤ 町道10号線	・右折帯整備
	⑥ 町道16号線	(仮称) 第二団地
		・右折帯の整備 (右折相当幅の整備) ・信号現示
	⑦ 町道23号線	(仮称) 兼本ハイツ
		・右折帯整備 (右折相当幅の整備) ・信号現示

【1-④】道路維持管理プログラムの策定

- 移動しやすい道路空間（歩行者、自転車及び自動車）を維持するため、除草、道路舗装及び道路付属物等の定期的な点検、修繕、維持管理を推進する。

【道路維持管理プログラムの検討・策定】

- ・ 地域住民が、徒歩、自転車及び自動車で安全に安心して通行できる環境を維持管理していくため、本町の主要生活道路上にある道路構造物や付属物を重点的に管理や定期点検を行う。
- ・ 補修等の対応が計画的に行えるように道路維持管理プログラムについて検討する。
- ・ 維持管理プログラムの継続的な実施が図れるよう、取り組み体制等の構築を図る。

■道路構造物・付属物等の点検



■道路構造物・付属物等の補修



■町内生活道路安全対策区域

【北丘小学校校区】

区域（1）北丘小学校地区

区域（2）与那覇・宮城地区

【南風原小学校校区】

区域（3）南風原小学校地区

区域（4）兼城地区

【津嘉山小学校校区】

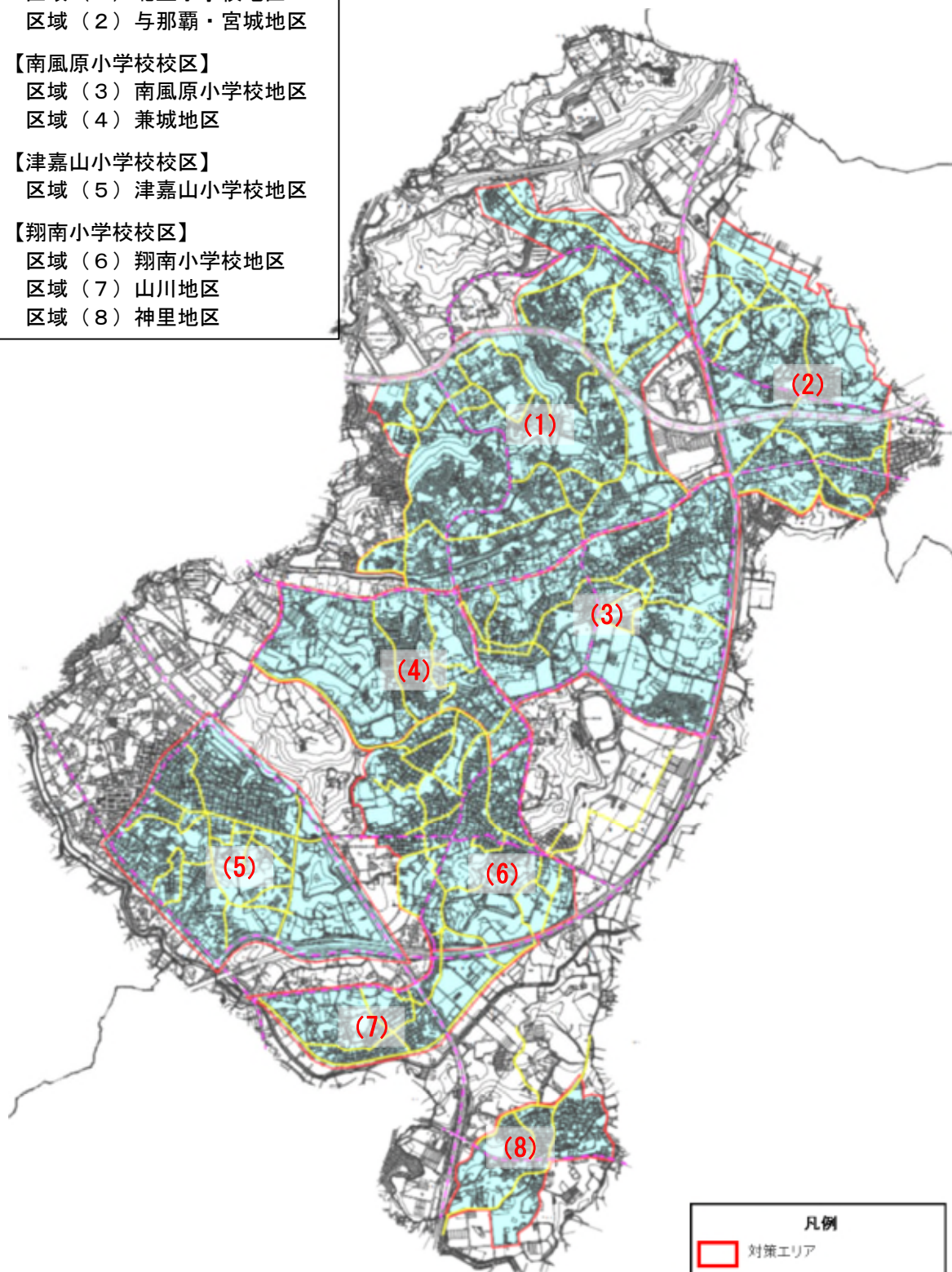
区域（5）津嘉山小学校地区

【翔南小学校校区】

区域（6）翔南小学校地区

区域（7）山川地区

区域（8）神里地区



【地域と連携した維持管理】

- ・ 各地域や団体が実施している活動と連携した道路の清掃、草刈りを推奨し、活動の支援策及び表彰等による意欲的に継続できる環境整備について検討する。

■地域活動



■沖縄県におけるボランティア募集内容

道路ボランティアの募集について

沖縄県では、県が管理している道路において、ボランティアで道路清掃等の管理活動（美化活動）を行う住民団体等を募集し、住民と行政の協働による「美しい道路環境づくり」を推進しています。

1. ボランティア支援制度の目的

県が管理する道路において、道路利用者が自主的に取り組む道路清掃等の管理活動を支援することで、ボランティア活動の活性化や道路環境の心を育むことを目的としています。

2. 制度の対象範囲

- 対象道路・・・県管理道路
- 対象団体・・・自治会、婦人会、サークル、企業等で5名以上から構成され、継続的な活動を行う団体
- 対象活動・・・樹木の剪定や除草、草花の植え付け養生、植樹などの管理等を対象（中央分離帯は対象外）

※報奨金においては50m以上又は50平方メートル以上が対象（50m以下でもボランティア登録可能）

道路幅員が50m以上
又は50平方メートル以上

■南風原町におけるボランティア募集内容

南風原町

「道路ふれあい月間道路清掃活動ボランティア募集」

毎年9月は、全国的に「道路ふれあい月間」と設定されています。

この季節は、道路を利用している市民のみなさんに改めて道路とのふれあい、道路の清潔及び美観を再認識してもらい、さらには道路の正しい

利用の機会を設け、道路を共に広く、楽しく、安全に利用する気持ちを高めることを目的としています。

その目的を踏まえ月間やに地域住民が参加出来る道路清掃作業を下記のとおり予定しています。多くのみなさまのご参加をお願いします。

今年は【皆さんのこの歳ずっと、守ろうよ】が代表標語に選ばれました。

道 路	日 時
出 発 地	： 南風原町役場 1 日（土）午前8時45分集合
集 会 場 所	： 南風原公園・陸上競技場
作 業 場 所	： 午前9時30分
作 業 結 了	： 午前10時30分
内 容	： 道路沿線の草刈りやよげばえ払い、不特定多数の清掃
申し込み締切日	： 平成30年7月31日（水）午後5時

※申込み締切の期日が下記にありますので、ご利用ください。

出典：沖縄県 HP、南風原町 HP

対象地域	個別施策	展開スケジュール(検討) → 実施: → 継続実施: --->>			備考
		短期(5年程度) 令和5~9年	中期(5~10年) 令和10年~14年	長期(10年以上) 令和15年~20年	
町内全域	道路維持管理プログラムの検討・策定	→	→		
	地域と連携した維持管理	→	→	→	
国	県	町	事業者	その他	
		◎		○	

■推進体制(◎:主体 ○:関係機関)

【1-⑤】災害に強い道路網の形成

- 緊急輸送道路として位置づけられた主要幹線道路、その他幹線道路等の道路構造について耐震化、無電柱化等の推進を図る。また、災害時の代替道路ネットワークの検討、災害に強い道路ネットワーク構築を図る。

【緊急輸送道路の耐震化、無電柱化の推進】

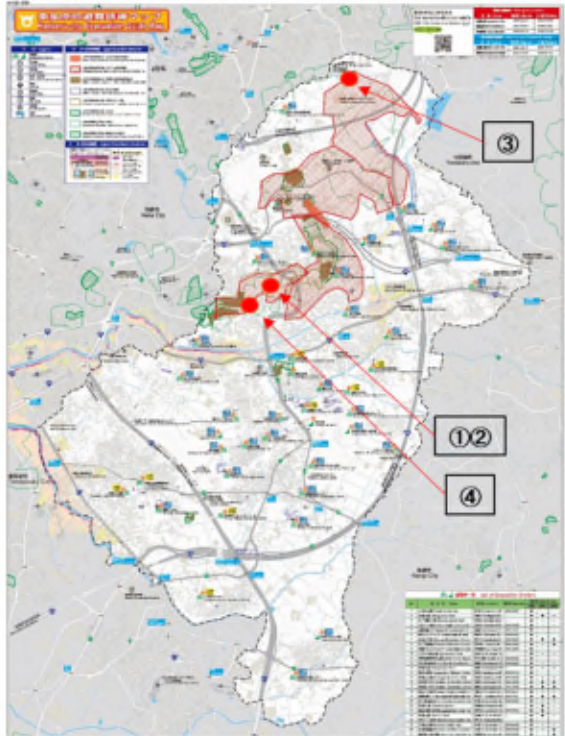
- ・ 現在、本町内を通過する那覇空港自動車道、国道 329 号及び国道 507 号バイパス、県道 82 号線及び県道 241 号線（黄金森公園線）は緊急輸送道路として位置づけられており、災害時の物資輸送が滞ることなく安全に通行できる空間が確保できるよう、関係機関と連携し、当該路線の道路構造物の耐震化、無電柱化の推進を図る。



【代替道路ネットワークの検討】

- ・ 本町を通過する緊急輸送道路の一部においては、土砂災害危険箇所及び浸水地域を通過することから、緊急輸送道路の通行が不可となった際の代替道路の検討及び対策を行う。
- ・ 災害時の地域住民の避難路指定、また、指定避難路を中心とした対策について検討する。

■南風原町ハザードマップ



出典：南風原町国土強靱化地域計画

■近年の災害箇所

No	発生日	警報等 発令情報	災害種別	発生場所
①	H23.8.4	台風第9号	地すべり	兼城340
②	H27.7.20	大雨洪水警報	地すべり	兼城340
③	H28.4.10	大雨洪水警報	急傾斜地の 崩壊	那覇・南風原クリー ンセンター敷地内
④	H30.10.4	台風第25号	地すべり	兼城相互団地

対象地域	個別施策	展開スケジュール(検討: → 実施: → 継続実施: →)			備考
		短期(5年程度) 令和5～9年	中期(5～10年) 令和10年～14年	長期(10年以上) 令和15年～20年	
町内全域	緊急輸送道路の耐震化、無電柱化の推進				
	代替道路ネットワークの検討				
国	県	町	事業者	その他	
◎	◎	◎			

■推進体制(◎:主体 ○:関係機関)

【1-⑥】歩行空間及び自転車通行空間整備の推進

- 誰もが歩きたくなる安全で快適な通行空間、緑陰による潤いある空間を確保した歩行空間整備の推進を図る。
- 快適に自転車での移動が可能となるよう自転車通行空間について、関係機関と連携を図り整備を推進する。

【快適な歩行空間の推進】

- ・ 地域住民や観光客等が歩いて移動したくなる連続した緑陰空間、地域の歴史・文化と連携した魅力ある歩行空間の創出等について、本町の景観まちづくりと連携し検討する。
- ・ 歩道空間へのベンチ、カフェ及び露店の設置について、イベント時のみならず日常生活においても人を中心とした活力ある空間づくりについて検討する。

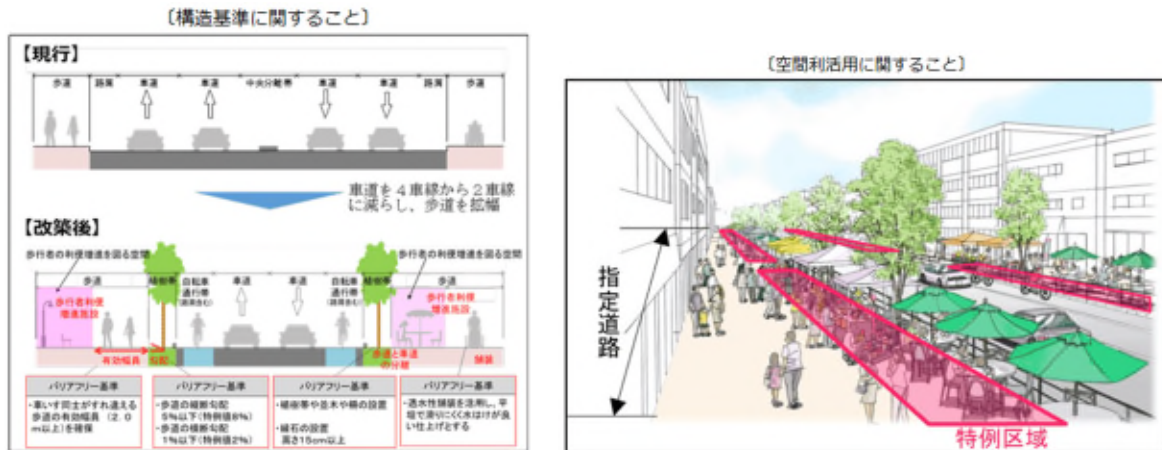


図-歩行者利便増進道路制度

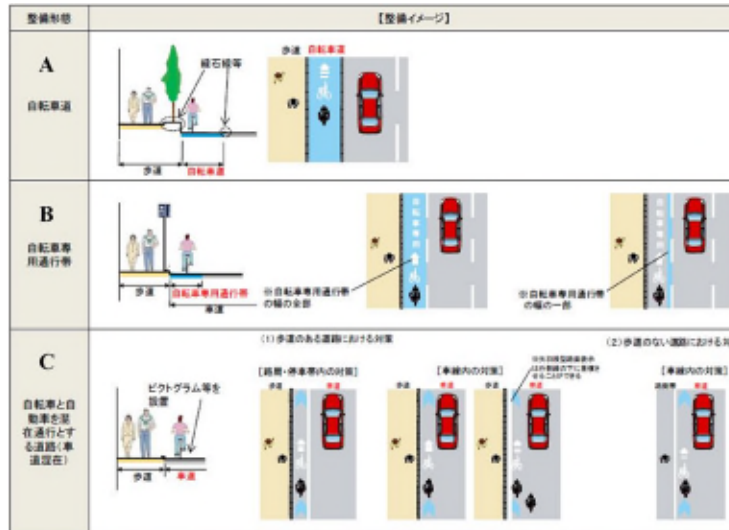


図-「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり

出典：国土交通省 HP

【自転車通行空間の検討】

- 現在、沖縄県において進められている玉城那覇自転車道整備、周辺市町と連携した自転車ネットワーク計画とし、町内のみならず、隣接市町への自転車移動を安全に行えるよう、自転車通行空間について検討する。



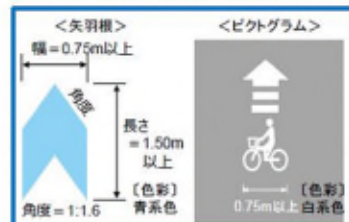
＜自転車道＞



＜自転車専用通行帯＞



＜車道混在＞



＜車道混在とする場合に併用する路面表示の標準仕様＞

図-自転車通行空間

出典：安全で安心な自転車利用環境創出ガイドライン

対象地域	個別施策	展開スケジュール(検討: → 実施: → 継続実施: →)			備考
		短期(5年程度) 令和5～9年	中期(5～10年) 令和10年～14年	長期(10年以上) 令和15年～20年	
町内全域	快適な歩行空間の推進	→	→	→	
	自転車通行空間の検討		→	→	
国	県	町	事業者	その他	
◎	◎	◎			

■推進体制(◎:主体 ○:関係機関)

【1-⑦】観光交通環境の整備

- 本町内の観光資源は町内に分散しているため、観光バス、タクシー及びレンタカーの駐車スペースを検討する。
- 町内周遊を目的とした観光交通に対応した拠点について検討する。
- レンタカーでのアクセスのみならず、公共交通によるアクセス性の向上、自転車等を用いた周遊等、さらに、観光情報発信も含め検討する。

【観光交通環境の整備】

- ・ 観光施設近辺へ観光バス及びタクシーの乗降場所整備及び駐車場所について検討し、レンタカー利用者へは、駐車場の確保、中央公民館及び競技場駐車場からの自転車等による周遊への転換を図る。
- ・ 事前に Web 等による情報発信の内容及び手法について検討する。

対象地域	個別施策	展開スケジュール(検討: → 実施: → 継続実施: →)			備考
		短期(5年程度) 令和5~9年	中期(5~10年) 令和10年~14年	長期(10年以上) 令和15年~20年	
町内全域	観光交通環境の整備				
国	県	町	事業者	その他	■推進体制(◎:主体 ○:関係機関)
◎	◎	◎			

【1-⑧】イベント交通への対応

- 町内において開催されるイベント等においては、会場周辺の交通混雑を避けるため、公共交通利用の推進及び臨時のシャトルバスの送迎対応について検討する。

【イベント交通への対応】

- ・ イベント時及びプロスポーツチームのキャンプ開催期間においては、会場への交通集中による混雑を抑制するため、駐車場の分散化及びシャトルバスによる送迎の可能性について検討する。
- ・ 広報誌等によるイベント会場へのアクセス手段の周知、また、Web によるイベント当日の駐車場利用、混雑状況等の情報発信の内容及び手法について検討する。

対象地域	個別施策	展開スケジュール(検討: → 実施: → 継続実施: →)			備考
		短期(5年程度) 令和5~9年	中期(5~10年) 令和10年~14年	長期(10年以上) 令和15年~20年	
町内全域	イベント交通への対応				
国	県	町	事業者	その他	■推進体制(◎:主体 ○:関係機関)
		◎			

4-2-2 展開方針 2（生活道路の安全性向上）

- ・ 本町内では、朝・夕の通勤・通学及び帰宅時間帯において、交通の集中により、幹線道路、補助幹線道路等での交通渋滞が発生し、渋滞を避けるため地域の生活道路への通り抜け交通が発生し、地域の生活や児童生徒の安全性が低下していることから、地域の安全性の向上を図る取り組みを効果的に展開する。
- ・ 通学における送迎交通についても、各学校で課題としており、送迎交通の抑制を図る取り組みもあわせて展開する。。

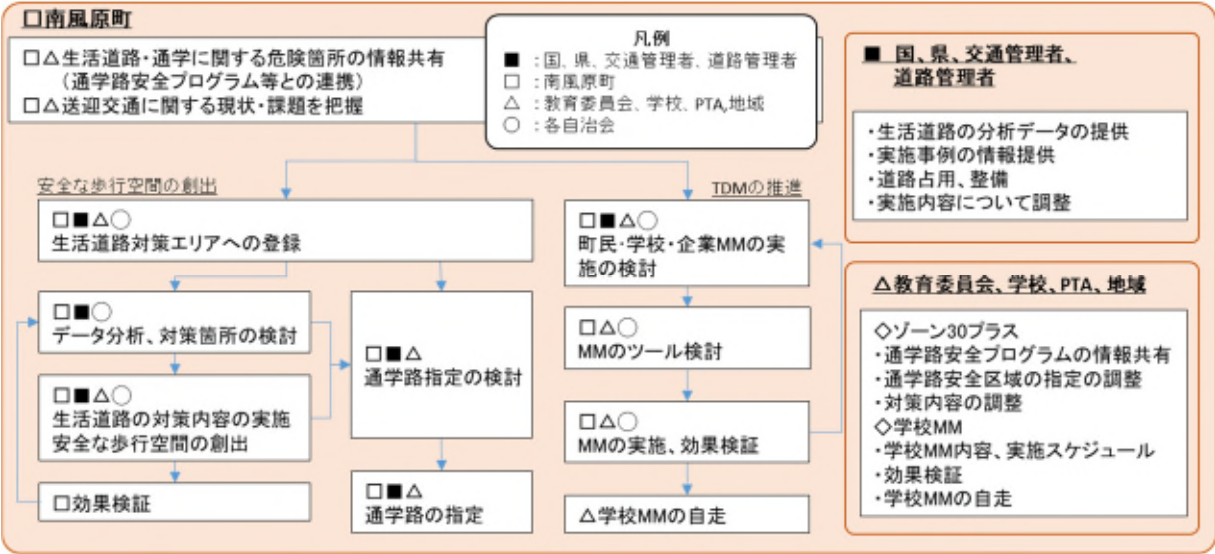


図 4-3 展開方針 2 のフローイメージ

展開方針 2 の個別施策のスケジュールを下表に、また、個別施策の内容については次ページ以降に示すものとする。

表 4-2 個別施策のスケジュール

個別施策 (検討： → 実施： → 継続： - - - →)				展開スケジュール			備考
				短期	中期	長期	
展開 方針 2	2-①	安全な歩行空間の創出	主要生活道路ネットワークの検討	→			・安全・安心な生活空間の構築
			生活道路対策エリアの設定（登録）	→			
			生活道路安全対策の検討・実施	→	→	- - -	
			通学路安全点検の実施（連携）	→	→	- - -	
			通学路の指定	→	→	- - -	
	2-②	TDM（交通需要マネジメント）の推進	町民MMによる意識改革	→	→	- - -	・自家用車に偏らない移動手段への意識改革
			学校MMによる意識改革	→	→	- - -	
			企業MMによる意識改革	→	→	- - -	
			公共交通利用促進を図るイベントの実施	→	→	- - -	
				→	→	- - -	

【2-①】安全な歩行空間の創出

- 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、また、幹線道路のみならず、地域や学校と連携し生活道路の安全対策、各学校区域において通学路指定を行い、安全な歩行空間を創出する。

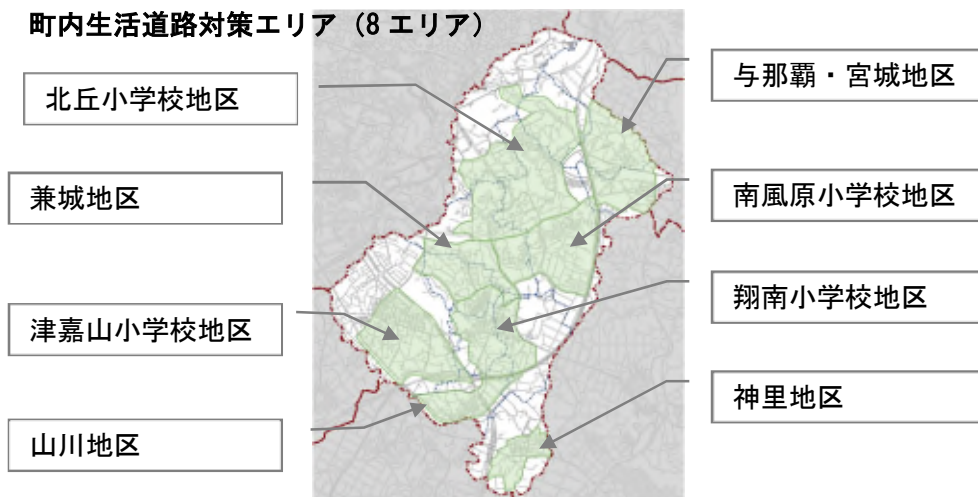
【主要生活道路ネットワークの検討】

- ・ 住民ワークショップにおける意見を参考に地域の実情を考慮し、本町内にある各地域の主要生活道路ネットワークについて検討・指定を行い、道路の維持管理との連携及び効果的な対策が行えるようにする。

【生活道路対策エリア設定（登録）】

- ・ 国において進められている施策「ゾーン 30 プラス」との連携が図れるよう、生活道路対策エリアを設定し、効率的・効果的に実施できるよう対策実施の工程検討もあわせて行う。

町内生活道路対策エリア（8 エリア）



【生活道路安全対策の検討・実施】

- ・ 生活道路の安全対策として、別途検討されている生活道路対策エリア、通学路の指定を考慮し、地域、学校、交通管理者等と連携を図り、各地域に必要な対策を実施する。



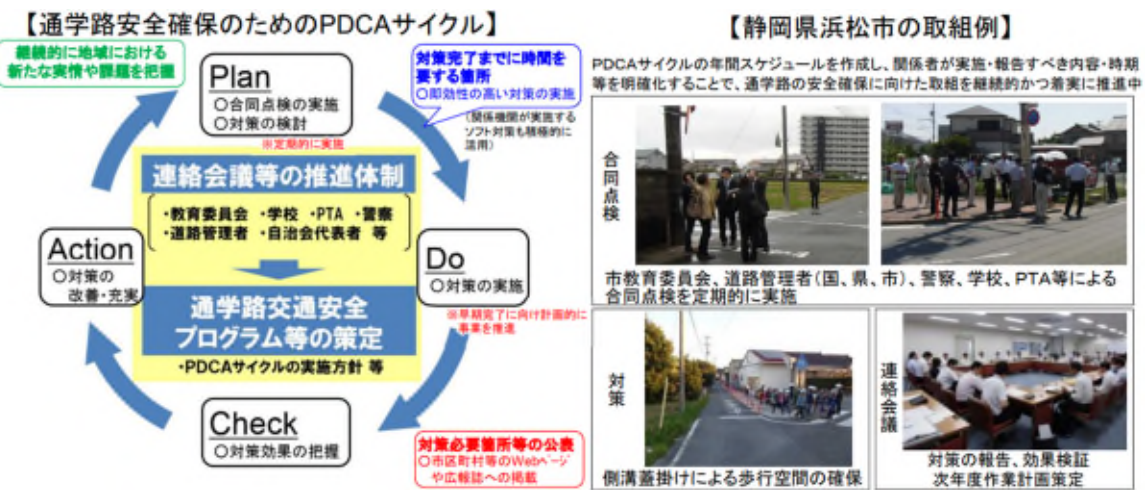
図-生活道路安全対策（ゾーン 30 プラス）



図-町内生活道路対策事例

【通学路安全点検の実施（連携）】

- 「南風原町通学路安全プログラム」において、毎年実施している通学路の合同点検を関係機関が連携し、危険箇所の抽出、改善策について検討する。（地域住民、交通管理者等）
- 危険箇所の抽出のみならず、対策を実施した箇所の評価についても実施する。



出典：国土交通省 HP

図-通学路安全プログラムイメージ

【通学路の指定】

- 学校、地域、教育委員会及び交通管理者等と連携し、各学校区域において、児童・生徒が安全に登下校できるよう通学路の指定について検討する。

対象地域	個別施策	展開スケジュール(検討: → 実施: → 継続実施: - - -)			備考
		短期(5年程度) 令和5～9年	中期(5～10年) 令和10年～14年	長期(10年以上) 令和15年～20年	
町内全域	主要生活道路ネットワークの検討	→			
	生活道路対策エリアの設定(金額)	→			
	生活道路安全対策の検討・実施	→	→	- - -	
	通学路安全点検の実施(連携)	→	→	- - -	
	通学路の指定	→	→	- - -	
国	県	町	事業者	その他	
○	○	◎		○	

■推進体制(◎: 主体 ○: 関係機関)

【2-②】TDM（交通需要マネジメント）の推進

- 通勤・通学、帰宅時間帯においては、自家用車に偏った移動による渋滞が発生しており、TDM 施策の推進により、公共交通、自転車、徒歩等の様々な移動手段への分散、企業等へは通勤時間の見直しや相乗り通勤等の推奨を図り、交通渋滞の緩和に繋げる。なお、TDM 施策は地域、企業等との連携が重要であり、長期的な視点で施策推進を図る。

【町民 MM による意識改革】

- ・ 通勤・通学、買物等の移動において、自家用車に偏らず公共交通や自転車による移動への転換を促すため、広報誌やポスター等の作成を行う。また、住民との意見交換を行う。

【学校 MM による意識改革】

- ・ 小中学校の登下校時間帯においては、学校周辺における送迎交通が集中し、渋滞のみならず児童、生徒の安全性が低下している。送迎交通による危険性にあわせて、公共交通の必要性、その他の移動手段を活用した移動手段について座学を実施し、送迎交通の抑制や将来的な公共交通利用への転換を図る。また、児童・生徒のみならず、保護者及び教員を含めた移動手段についての意識改革を図る。

□ MM 教育に関わる学校支援制度



学校名	学習テーマ	実施経緯
国々井町教育委員会	国々井学（ふるさと学習）が学校3学年「国々井の交通」	
小千谷市立南小学校	たいよう学級の8月6日（すばい！ながよし！がんばれ！）大演習	
富山県立上野小学校	富山県の土地利用と交通の様子 スーパーで働く人	
大山市立東部小学校	家庭にもモビリティマイナージョーンをへい教諭を招いた駅前こしを	
富山県立大学附属中部小学校	中部新築大駅周辺の様子 私たちから発信しよう～公共交通とまちづくりの勉強会を通して～	
西条市立北六甲小学校	総合的な学習の時間（1年）ゆめまちプロジェクト（SDGs）	
北越前市立東部小学校	コミュニティバス「弘見丸乗用」利用促進の授業	
南砺市立東部小学校	公共交通機関を身近に利用して、富山県の交通の広がりを知る	
南砺市立西郷小学校	持続可能なコミュニティバスの活用について考える	
富山県立新巻中学校	私たちの生活とエネルギー利用	
富山県立新巻中学校	駅と地域を活性化させる中学生プロジェクト 企画「八幡町駅プロジェクト」	
富山県立新巻中学校	富山県立新巻中学校に設置した17歳入居は必要なの？	
富山県立新巻中学校	富山県立新巻中学校に設置した17歳入居は必要なの？	
富山県立新巻中学校	富山県立新巻中学校に設置した17歳入居は必要なの？	

出典：公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団 HP

□ 学校 MM 実施例（浦添市）



出典：わった～バス党

□ バスの乗り方教室の実施（浦添市）



公共交通に関する座学



交通すごろく

【企業 MM による意識改革】

- ・ 町内企業を対象として、自家用車通勤から公共交通及び自転車通勤（徒歩含む）への転換を推進する。また、時差通勤や相乗り等の可能性も含めた検討を行う。
- ・ 県において取り組まれている「わった～バス党」との連携の可能性についても検討する。

□ 党員登録企業の表彰



出典：わった～バス党 HP

【公共交通利用促進を図るイベントの実施】

- ・ 公共交通利用促進策として、自家用車利用を控える期間を設ける
「カーフリーデー」の実施や、町内イベントにあわせて公共交通利用促進に係る PR を行う。



図-那覇市カーフリーデー

出典：那覇市 HP

対象地域	個別施策	展開スケジュール(検討: → 実施: → 継続実施: →)			備考
		短期(5年程度) 令和5～9年	中期(5～10年) 令和10年～14年	長期(10年以上) 令和15年～20年	
町内全域	i 町民MMIによる意識改革	→	→	→	移動手段の転換
	ii 学校MMIによる意識改革	→	→	→	バス・乗車教室 遠征交通抑制
	iii 企業MMIによる意識改革	→	→	→	公共交通・自転車 通勤・通学・通勤・通学
	iv 公共交通利用促進を図るイベントの実施	→	→	→	カーフリーデー
国	県	町	事業者	その他	
	○	◎	○	◎	

■推進体制(◎:主体 ○:関係機関)

4-2-3 展開方針3（移動しやすい環境の整備）

- ・ 公共交通の利便性向上を図るための課題改善に向けた取り組みを効果的に展開する。（バス停へのアクセス、バス待ち空間）
- ・ バス網が脆弱な本町において、移動困難者の移動支援の手法として、持続的な運営を視野に入れた民間事業者の既存ストック活用を検討する。
- ・ 新たな公共交通システム（コミュニティバス、デマンド交通等）導入については、既存路線バスとの連携や公共交通に関する計画等を考慮し、段階的に検討する。
- ・ 歩行者、自転車を利用しやすい環境を構築する取り組みを効果的に展開する。

展開方針3における展開の流れについて、以下のフロー図にイメージを示す。

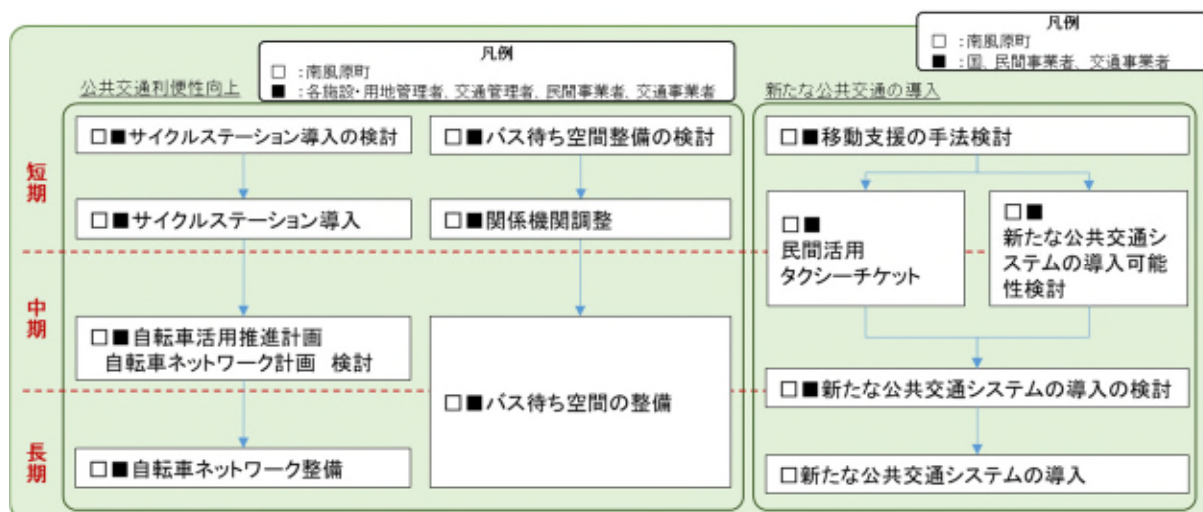


図 4-4 展開方針3のフローイメージ

1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2037, 2038, 2039, 2040, 2041, 2042, 2043, 2044, 2045, 2046, 2047, 2048, 2049, 2050, 2051, 2052, 2053, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2081, 2082, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090, 2091, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100, 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2122, 2123, 2124, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130, 2131, 2132, 2133, 2134, 2135, 2136, 2137, 2138, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2155, 2156, 2157, 2158, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165, 2166, 2167, 2168, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177, 2178, 2179, 2180, 2181, 2182, 2183, 2184, 2185, 2186, 2187, 2188, 2189, 2190, 2191, 2192, 2193, 2194, 2195, 2196, 2197, 2198, 2199, 2200, 2201, 2202, 2203, 2204, 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2210, 2211, 2212, 2213, 2214, 2215, 2216, 2217, 2218, 2219, 2220, 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2226, 2227, 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2234, 2235, 2236, 2237, 2238, 2239, 2240, 2241, 2242, 2243, 2244, 2245, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250, 2251, 2252, 2253, 2254, 2255, 2256, 2257, 2258, 2259, 2260, 2261, 2262, 2263, 2264, 2265, 2266, 2267, 2268, 2269, 2270, 2271, 2272, 2273, 2274, 2275, 2276, 2277, 2278, 2279, 2280, 2281, 2282, 2283, 2284, 2285, 2286, 2287, 2288, 2289, 2290, 2291, 2292, 2293, 2294, 2295, 2296, 2297, 2298, 2299, 2300, 2301, 2302, 2303, 2304, 2305, 2306, 2307, 2308, 2309, 2310, 2311, 2312, 2313, 2314, 2315, 2316, 2317, 2318, 2319, 2320, 2321, 2322, 2323, 2324, 2325, 2326, 2327, 2328, 2329, 2330, 2331, 2332, 2333, 2334, 2335, 2336, 2337, 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2346, 2347, 2348, 2349, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2355, 2356, 2357, 2358, 2359, 2360, 2361, 2362, 2363, 2364, 2365, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2390, 2391, 2392, 2393, 2394, 2395, 2396, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402, 2403, 2404, 2405, 2406, 2407, 2408, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 2414, 2415, 2416, 2417, 2418, 2419, 2420, 2421, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2431, 2432, 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438, 2439, 2440, 2441, 2442, 2443, 2444, 2445, 2446, 2447, 2448, 2449, 2450, 2451, 2452, 2453, 2454, 2455, 2456, 2457, 2458, 2459, 2460, 2461, 2462, 2463, 2464, 2465, 2466, 2467, 2468, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2475, 2476, 2477, 2478, 2479, 2480, 2481, 2482, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2488, 2489, 2490, 2491, 2492, 2493, 2494, 2495, 2496, 2497, 2498, 2499, 2500, 2501, 2502, 2503, 2504, 2505, 2506, 2507, 2508, 2509, 2510, 2511, 2512, 2513, 2514, 2515, 2516, 2517, 2518, 2519, 2520, 2521, 2522, 2523, 2524, 2525, 2526, 2527, 2528, 2529, 2530, 2531, 2532, 2533, 2534, 2535, 2536, 2537, 2538, 2539, 2540, 2541, 2542, 2543, 2544, 2545, 2546, 2547, 2548, 2549, 2550, 2551, 2552, 2553, 2554, 2555, 2556, 2557, 2558, 2559, 2560, 2561, 2562, 2563, 2564, 2565, 2566, 2567, 2568, 2569, 2570, 2571, 2572, 2573, 2574, 2575, 2576, 2577, 2578, 2579, 2580, 2581, 2582, 2583, 2584, 2585, 2586, 2587, 2588, 2589, 2590, 2591, 2592, 2593, 2594, 2595, 2596, 2597, 2598, 2599, 2600, 2601, 2602, 2603, 2604, 2605, 2606, 2607, 2608, 2609, 2610, 2611, 2612, 2613, 2614, 2615, 2616, 2617, 2618, 2619, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2628, 2629, 2630, 2631, 2632, 2633, 2634, 2635, 2636, 2637, 2638, 2639, 2640, 2641, 2642, 2643, 2644, 2645, 2646, 2647, 2648, 2649, 2650, 2651, 2652, 2653, 2654, 2655, 2656, 2657, 2658, 2659, 2660, 2661, 2662, 2663, 2664, 2665, 2666, 2667, 2668, 2669, 2670, 2671, 2672, 2673, 2674, 2675, 2676, 2677, 2678, 26

		個別施策	展開スケジュール			備考		
			短期	中期	長期			
(検討：  実施：  継続： )								
展開方針3	3-①	自転車活用の推進	サイクルステーションの導入				・バス停からの端末、施設間移動等の短中距離移動 ・自転車利用環境の創出 ・自転車利用の推進 ・公共交通へのアクセス性向上	
			自転車活用推進計画の策定					
			自転車ネットワーク計画の策定					
			サイクリングイベントの実施					
	3-②	バス利用環境の創出	バス通学の促進					・バス事業者、商業施設及び道路管理者と連携を図ったバス待ち空間づくりによるバス利用促進 ・バス停までのアクセス性向上
			バス待ち空間の整備					
			駐輪場の整備					
			民間事業者と連携したバス待ち空間					
	3-③	新たな公共交通システムの導入	地域公共交通計画の策定					・公共交通の役割を明確化し、移動しやすい環境を構築 ・移動困難者への移動支援 ・中北部、空港等の広域移動の向上
			新たな公共交通導入の検討					
			支線公共交通の検討					
			移動支援の手法の検討					
			民間と連携した移動支援の検討					
	3-④	交通結節点の整備	交通結節点整備の検討					結節点整備により、広域移動、地域内及び地域内施設移動の向上、また、防災機能拠点、滞留空間を確保
			パークアンドライド(P&R)の実施					
			高速バスルートの誘導					
	3-⑤	多様な交通モード導入の検討					多様な交通モードによる地域回遊性向上	

【3-①】自転車活用の推進

- 本町内はバス路線が脆弱であり、短中距離移動においても自家用車を利用していることから、自転車を活用した効率的な移動について検討する。
- 自転車活用を図るため、自転車利用の環境整備について検討する。

【サイクルステーションの導入】

- ・ 地域内の公共施設、バス停へのアクセス性向上のため、隣接市町の連携を図る。
- ・ 短中距離移動に適した自転車の利用促進を図るため、民間事業者と連携し、町内の公共施設等へサイクルステーションの導入を行う。



(那覇市、浦添市、宜野湾市においてシェアサイクル事業を実施)

【自転車活用推進計画の策定】

- ・ 日常生活の移動において自転車が重要な位置づけとなり、安全に利用できる環境づくりを進めるため、自転車活用推進計画の策定に向けた検討を行う。

【自転車ネットワーク計画の策定】

- ・ 本町内の拠点や主要施設をつなぐ自転車ネットワーク及び広域的な自転車ネットワークを構築するため、隣接市町との連携も含めた検討を行う。
- ・ 自転車ネットワーク計画の検討においては、各地域の歴史・文化を繋ぐサイクリングモデルルートについても検討する。

■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、読谷村、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



【サイクリングイベントの実施】

- 幅広い年齢層が安全に自転車を利用できるよう自転車の乗り方教室の実施や、町内地域を周遊するサイクリングイベント等を実施し、自転車利用の促進を図る。

対象地域	個別施策	展開スケジュール(検討: → 実施: → 継続実施: →)			備考
		短期(5年程度) 令和5～9年	中期(5～10年) 令和10年～14年	長期(10年以上) 令和15年～20年	
町内全域	i サイクルステーションの導入	→	→	→	
	ii 自転車活用推進計画の策定		→	→	
	iii 自転車ネットワーク計画の策定		→	→	
	iv サイクリングイベントの実施	→	→	→	
国	県	市	事業者	その他	■推進体制(◎:主体 ○:関係機関)
○	○	◎	○	○	

【3-②】バス利用環境の創出

- 本町内にあるほとんどのバス停では、上屋が整備されておらず、また、自宅からバス停までの移動についての課題が挙げられている。バスの利用促進を図るため、バス待ち空間の整備、バス停へのアクセス性向上に向けた検討を行う。
- 学生等のバス通学支援として、運賃補助等の可能性について調査を行う。

【バス通学の促進】

- 自家用車による送迎から、バス通学への転換を図るため、学生等へのバス通学支援として運賃補助等の可能性について調査を行う。

【バス待ち空間の整備】

- バス事業者や道路管理者と連携を図り、既存バス停へ上屋、ベンチ、時刻表等の整備を行い、バスが利用しやすい環境整備を図る。
- バス待ち空間の整備の検討においては、道路及び周辺の状況、また、バス利用状況なども考慮した上で実施する。

■ バス停上屋



■ バス停標示



■ デジタルサイネージ



【民間事業者と連携したバス待ち空間】

- 既存バス停に隣接した商業施設に対し、バス待ち空間をイートインスペース等としての活用の可能性について調整を行う。
- 施設内（役場内含む）のバス待ち空間にはバス運行情報の提供を目的としたデジタルサイネージ等の設置について検討する。

■ 民間事業者と連携したバス待ち空間の整備



出典：関東運輸局 HP、京都市交通局 HP

【駐輪場の整備】

- バス停へのアクセス性向上のため、バス停近くへの駐輪場整備の可能性について関係機関と調整、検討を行い、バス利用促進を図る。

■ 駐輪場



対象地域	個別施策	展開スケジュール(検討: → 実施: → 継続実施: →)			備考
		短期(5年程度) 令和5～9年	中期(5～10年) 令和10年～14年	長期(10年以上) 令和15年～20年	
町内全域	i バス通学の促進	→	→		
	ii バス待ち空間の整備	→	→	→	上屋、ベンチ、時刻表 等
	iii 駐輪場の整備	→	→	→	
	iv 民間事業者と連携したバス待ち空間	→	→	→	
国	県	町	事業者	その他	■推進体制(◎:主体 ○:関係機関)
○	○	◎	○	○	

【3-③】新たな公共交通システムの導入

- 本町内は国道 329 号、国道 507 号及び県道の一部のみ路線バスが運行し、その他の地域では公共交通利用の不便地域が広がっていることから、公共交通不便地域の移動手段、地域内及び地域内外移動について検討する。
- 地域や企業等と連携した持続的な運行手法について検討する。

【地域公共交通計画の策定、新たな公共交通導入の検討、支線公共交通の検討】

- ・ 「地域公共交通計画」の策定に向けて関係機関と連携を図るものとし、現在、沖縄県において検討されている地域公共交通計画と密に連携を図り、広域移動及び地域内移動などの機能分担を明確にし、バス網再編の可能性について検討する。
- ・ 本町を通過する東西軸、南北軸の幹線道路等において、広域移動を定時・速達性を向上を図るための新たな公共交通の導入の可能性について検討する。
- ・ 本町内は幹線道路を除く、多くの地域で公共交通利用の不便地域が広がっている。また、地域内での公共交通移動も困難な状況であり、町外の広域移動の路線バスと、地域移動を結ぶ支線公共交通として、コミュニティバスまたは、デマンド交通の導入に向けた検討、実証実験等を実施する。



LRT



コミュニティバス



デマンド交通

図-新たな公共交通システム

【移動支援の手法の検討、民間と連携した移動支援の検討】

- ・ 地域公共交通計画の検討とあわせて、短距離移動が困難な高齢者等へのタクシーチケットの検討、また、地域バス等の様々なニーズに対する移動支援の手法について検討する。
- ・ 現在、本町内の企業が運行している商業施設への送迎バスについて、運行事業者へヒアリングを行い、送迎バスと連携した地域移動支援の可能性について検討する。

対象地域	個別施策	展開スケジュール(検討: → 実施: → 継続実施: →)			備考
		短期(5年程度) 令和5～9年	中期(5～10年) 令和10年～14年	長期(10年以上) 令和15年～20年	
町内全域	i 地域公共交通計画の策定		→		
	ii 新たな公共交通導入の検討			→	モノレール (LRT、BRT等)
	iii 支線公共交通の検討		→	→	コミュニティバス、 デマンド交通
	iv 移動支援の手法の検討	→	→		タクシーチケット、 地域バス
	v 民間と連携した移動支援の検討	→	→		企業バスのとの 連携
国	県	町	事業者	その他	
○	○	◎	○	○	

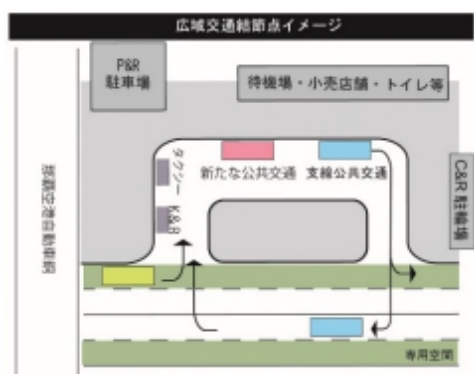
■推進体制(◎:主体 ○:関係機関)

【3-④】交通結節点の整備

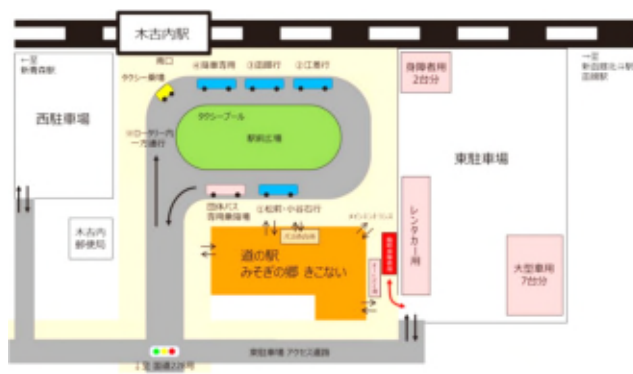
- 地域住民の広域的な移動を円滑に行えるよう交通結節点整備について検討する。

【交通結節点整備の検討】

- ・ 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検討する。
- ・ 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について検討する。



広域交通結節点イメージ



道の駅施設配置イメージ

出典：道の駅 みそぎの郷 きこない HP

図-広域交通結節点イメージ

結節点の種類	箇所	概要
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周遊観光の拠点、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

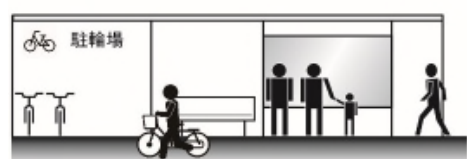
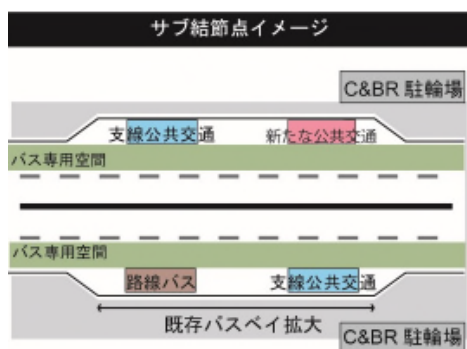


図-サブ結節点イメージ

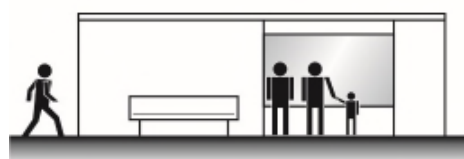
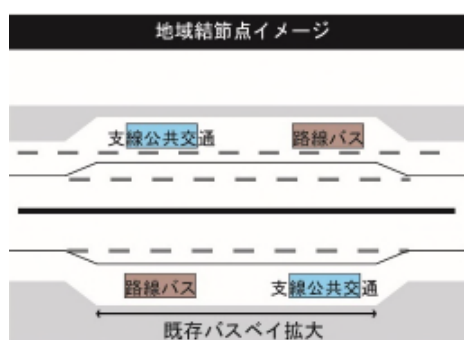


図-地域結節点イメージ

結節点の種類	箇所	概要
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》 - 本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
地域交通結節点	南風原町役場 津嘉山 新川	《選定理由》 - 本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
その他バス停	—	既存のバス停

【パークアンドライド（P&R）の検討】

- バス停へのアクセス性向上を図るため、バス停に近接する公共用地などへ駐車場を整備し、自家用車からバスへの転換を促し、町内外移動において自家用車利用の抑制を図る。また、本町内の結節点整備と合わせた駐車場整備の可能性についても検討する。



イオンモール沖縄ライカム



てだこ浦西駅

出典：てだこ浦西駅パークアンドライド駐車場



小禄駅・安里駅パークアンドライド駐車場（管理運営：沖縄都市モノレール株式会社）

地図上のPマークは、沖縄都市モノレール株式会社が管理運営をしています。

小禄駅・安里駅パークアンドライド駐車場



①牧港交差点



②安謝高架下

出典：沖縄県 HP

図-県内パークアンドライド事例

【高速バスルートの誘導】

- 本町内に位置する南風原北 IC、南 IC は那覇空港自動車道に接続し、空港～北部地域へのアクセス性が高く、南部東道路の接続により、南部地域とのアクセス性も向上する。また、南風原北 IC は国道 329 号（バイパス）へも接続しており、地域住民の広域移動、北部地域と南部地域を接続する観光の拠点となる可能性があることから、高速バスルートを那覇空港自動車道へ誘導し、南風原北 IC、南 IC との連携強化を図るため、関係機関との調整を行う。

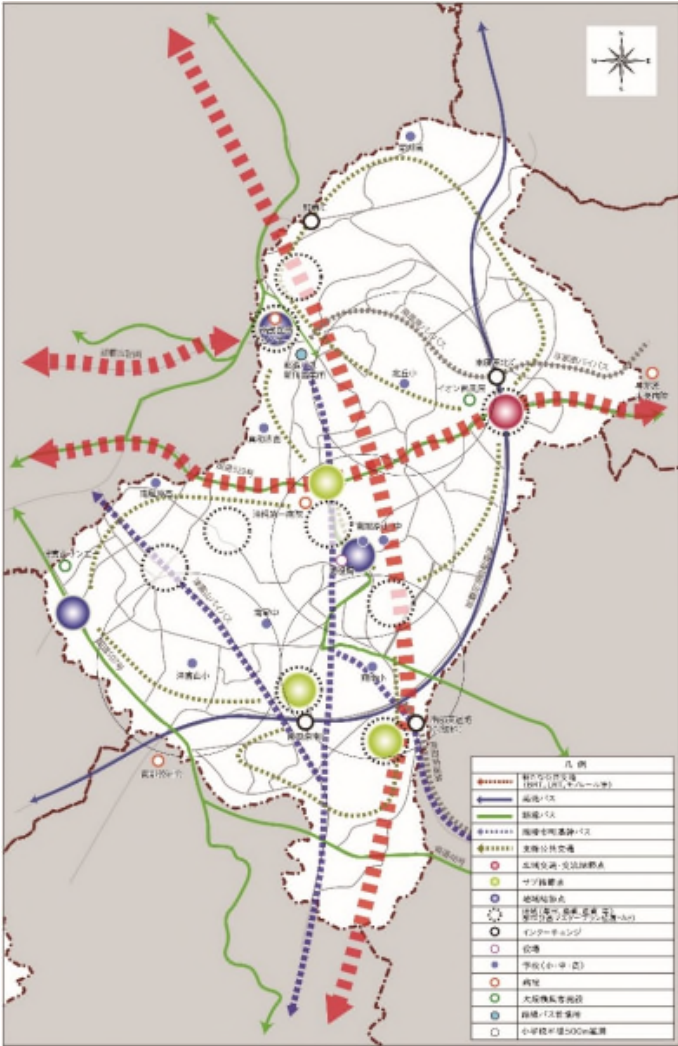


図-公共交通ネットワーク図（南風原町交通基本計画）

対象地域	個別施策	展開スケジュール(検討: → 実施: → 継続実施: →)			備考
		短期(5年程度) 令和5～9年	中期(5～10年) 令和10年～14年	長期(10年以上) 令和15年～20年	
結節点	i 交通結節点整備の検討	→	→	→	
	ii パークアンドライド(P&R)の実施		→	→	
	iii 高速バスルートの誘導		→	→	
国	県	町	事業者	その他	
○	○	◎	○		

■推進体制(◎:主体 ○:関係機関)

- 地域の回遊性向上を図るため、交通結節点と連携した多様な交通モード導入の可能性について検討する。

- 町内の回遊性向上を図るため、交通結節点と連携した多様な交通モード（電動キックボード、小型モビリティ、グリーンスローモビリティ）の導入について検討する。

自動車より小さく、1~2人乗りの電動車両です。



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。



出典：国土交通省 HP

図-小型モビリティ

対象地域					個別施策	展開スケジュール(検討: → 実施: → 継続実施: ---)			備考
						短期(5年程度) 令和5~9年	中期(5~10年) 令和10年~14年	長期(10年以上) 令和15年~20年	
結節点					i 多様な交通モード導入の検討				
国	県	市町	事業者	その他	■推進体制(◎:主体 ○:関係機関)				
○	○	◎							

4-3 施策パッケージの設定

4-3-1 パッケージの地域区分

前述に示した個別の実施施策について、今後の展開において実施施策が連携することで、効果的・効率的に推進が図れるものと考えられる。

本総合交通戦略においては、「南風原町都市計画マスタープラン」において示されている地域区分毎に施策パッケージを行うものとする。

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。

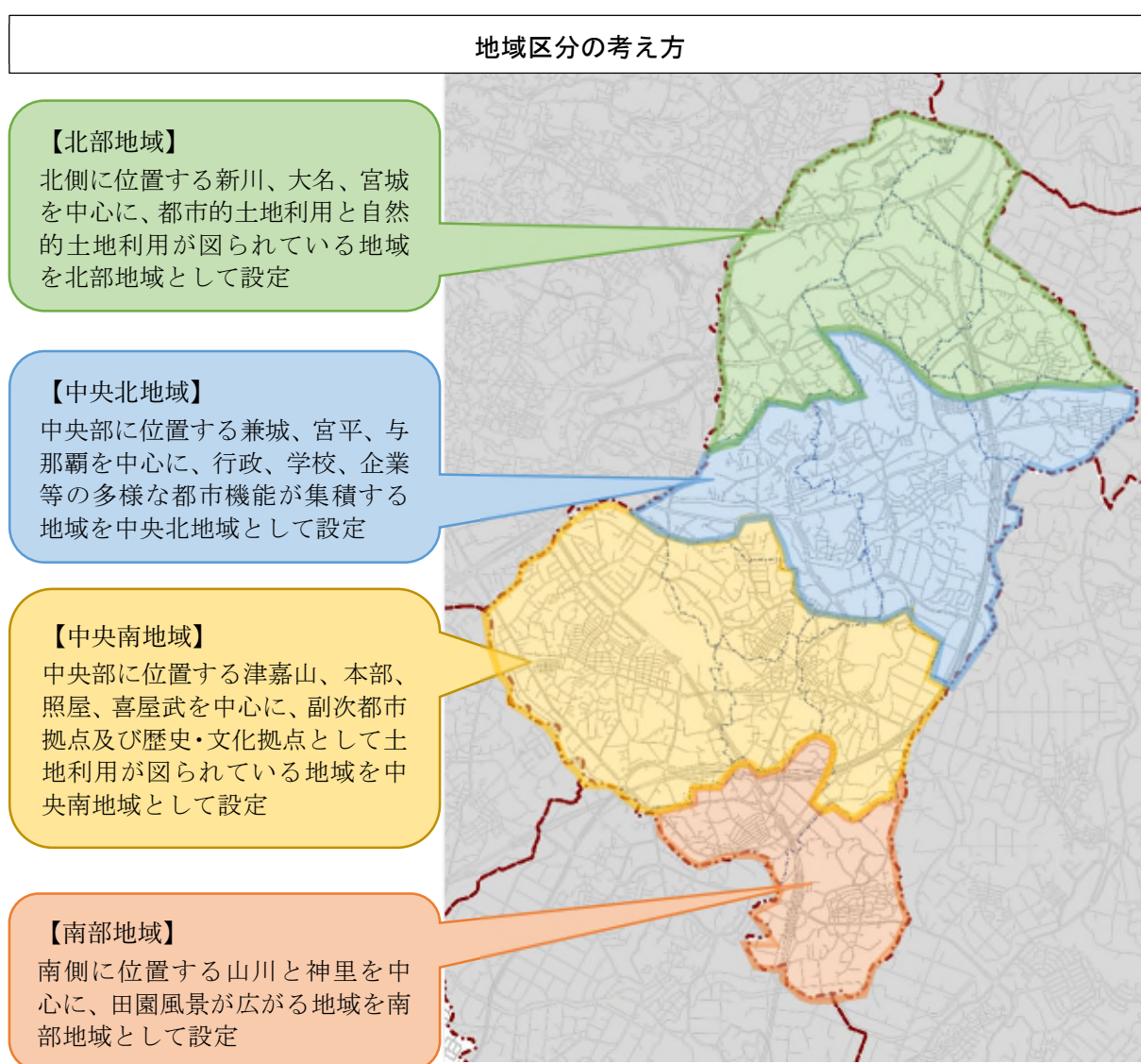


図 4-5 地域区分

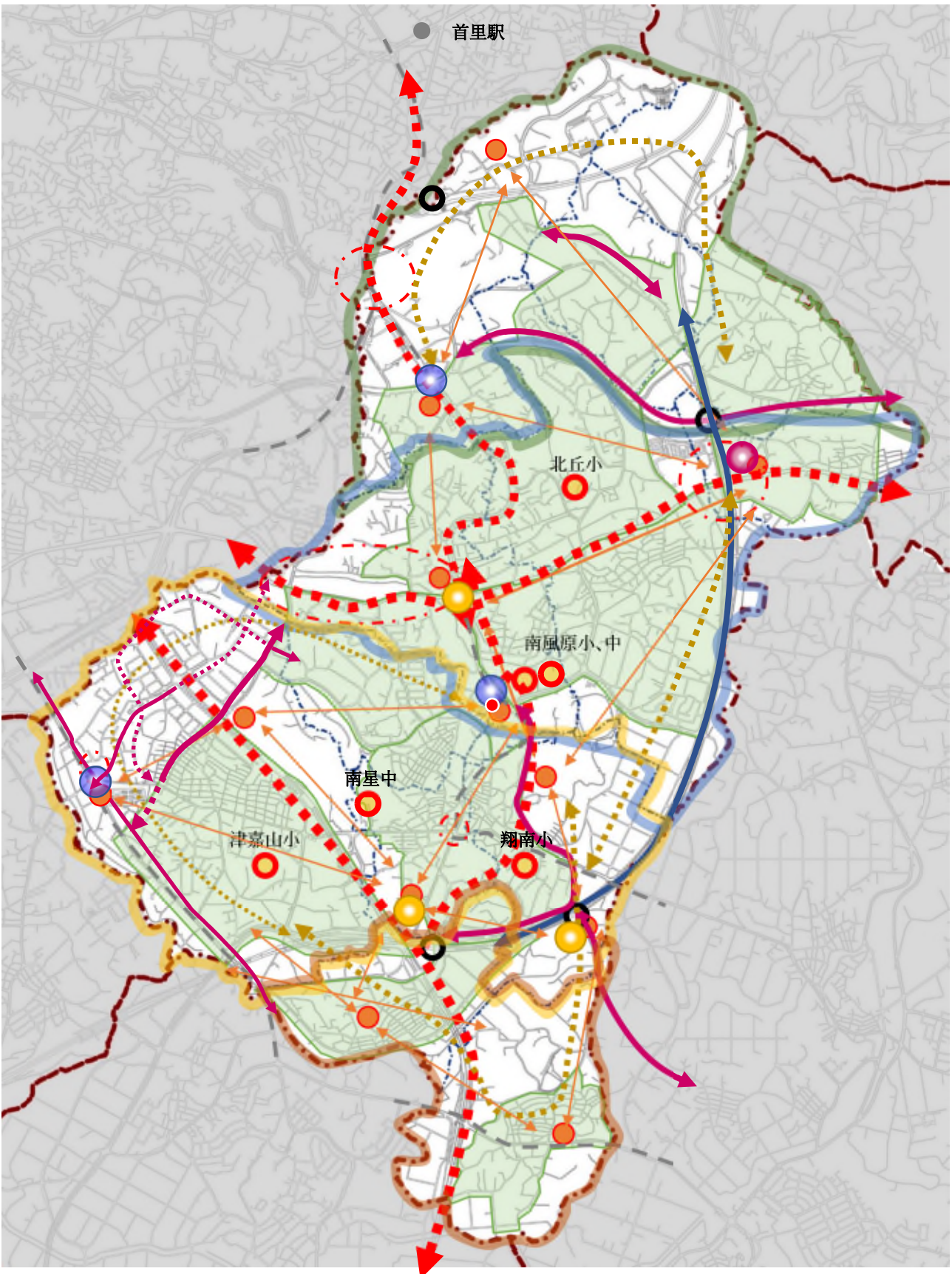
■全体施策

前述において、効率的・効果的に施策を進めるためのパッケージ化を行うものとしたが、本町全体を対象とした施策については、地域区分別のパッケージとは分けて展開を図るものとする。

以下に、個別に進めていく施策を示す。

	個別施策		展開スケジュール			備考
	(検討: → 実施: → 継続: →)		短期	中期	長期	
展開方針1	1-①	道路整備プログラムの策定	→			・計画的な道路整備の推進
	1-②	幹線、補助幹線、生活道路の整備	→	→	→	・交通の円滑化、通過交通の抑制 等
		南風原・与那原バイパス整備の推進	→	→	→	
		南部東道路、県道241号線(黄金森公園線)、国道507号整備の推進	→	→	→	
	1-③	渋滞交差点の改良	→	→	→	・渋滞緩和・交通の円滑化 等
		主要渋滞交差点の対策推進	→	→	→	
	1-④	道路維持管理プログラムの策定	→	→	→	・計画的な道路維持管理 ・関連団体との連携
		地域と連携した維持管理	→	→	→	
	1-⑤	災害に強い道路網の形成	→	→	→	・災害時の道路網強化 ・避難ルートの確保
展開方針2	2-①	安全な歩行空間の創出	→	→	→	・安全・安心な生活空間の構築
		主要生活道路ネットワークの検討	→	→	→	
		生活道路対策エリアの設定(登録)	→	→	→	
		生活道路安全対策の検討・実施	→	→	→	
		通学路安全点検の実施(連携)	→	→	→	
	2-②	TDM(交通需要マネジメント)の推進	→	→	→	・自家用車に偏らない移動手段への意識改革
		町民MMIによる意識改革	→	→	→	
		学校MMIによる意識改革	→	→	→	
		企業MMIによる意識改革	→	→	→	
展開方針3	3-①	自転車活用の推進	→	→	→	・バス停からの端末、施設間移動等の短中距離移動 ・自転車利用環境の創出 ・自転車利用の推進 ・公共交通へのアクセス性向上
		サイクルステーションの導入	→	→	→	
		自転車活用推進計画の策定	→	→	→	
		自転車ネットワーク計画の策定	→	→	→	
	3-②	バス利用環境の創出	→	→	→	・バス事業者、商業施設及び道路管理者と連携を図ったバス待ち空間づくりによるバス利用促進 ・バス停までのアクセス性向上
		バス通学の促進	→	→	→	
		バス待ち空間の整備	→	→	→	
		駐輪場の整備	→	→	→	
	3-③	新たな公共交通システムの導入	→	→	→	・公共交通の役割を明確化し、移動しやすい環境を構築 ・移動困難者への移動支援 ・中北部、空港等の広域移動の向上
		地域公共交通計画の策定	→	→	→	
		新たな公共交通導入の検討	→	→	→	
		支線公共交通の検討	→	→	→	
	3-④	交通結節点の整備	→	→	→	・結節点整備により、広域移動、地域内及び地域内施設移動の向上、また、防災機能拠点、滞留空間を確保
		パークアンドライド(P&R)の実施	→	→	→	
		高速バスルートの誘導	→	→	→	
	3-⑤	多様な交通モード導入の検討	→	→	→	・多様な交通モードによる地域回遊性向上





■北部地域における施策

【地域の課題】

- ・ 当該地域の地形は、高低差が激しく徒歩や自転車での移動が困難な地域であり、通勤・通学においては送迎交通が多い。
- ・ 首里方面へ抜ける那覇糸満線、南風原バイパス及び県道 241 号線が合流し、一部の合流箇所は主要渋滞交差点として位置づけられ、朝・夕の通勤・通学時間帯において幹線道路も含め渋滞が激しい地域となっている。また、渋滞を避けるため一部の生活道路へ通り抜け交通が流入し地域の安全性が低下している。
- ・ 当該地域には、那覇市内線の営業所が位置しており那覇市方面へのアクセス性は高いが、本町内へのバス路線は通っておらず、地域との連携が不便であり、また、公共交通不便地域も広がっている。

【施策の実施方針】

- ・ 本総合交通戦略において、幹線道路、補助幹線道路の整備及び主要渋滞交差点对策の推進を図る。
- ・ 那覇市内線のバス営業所と連携を図り、那覇市及び本町内へのアクセス性向上を図る。
- ・ 通り抜け交通への通過交通抑制対策を実施。
- ・ 通学時の送迎、通勤・買物移動時の自家用車の利用について、徒歩通学や公共交通利用への転換を図る。

【施策のパッケージ】

《個別施策：1-②、③》南風原バイパス、町道 10 号線整備及び主要渋滞交差点への対策を推進

《個別施策：2-①、②》生活道路の安全対策、過度な自家用車利用に頼らない交通行動の素地づくり

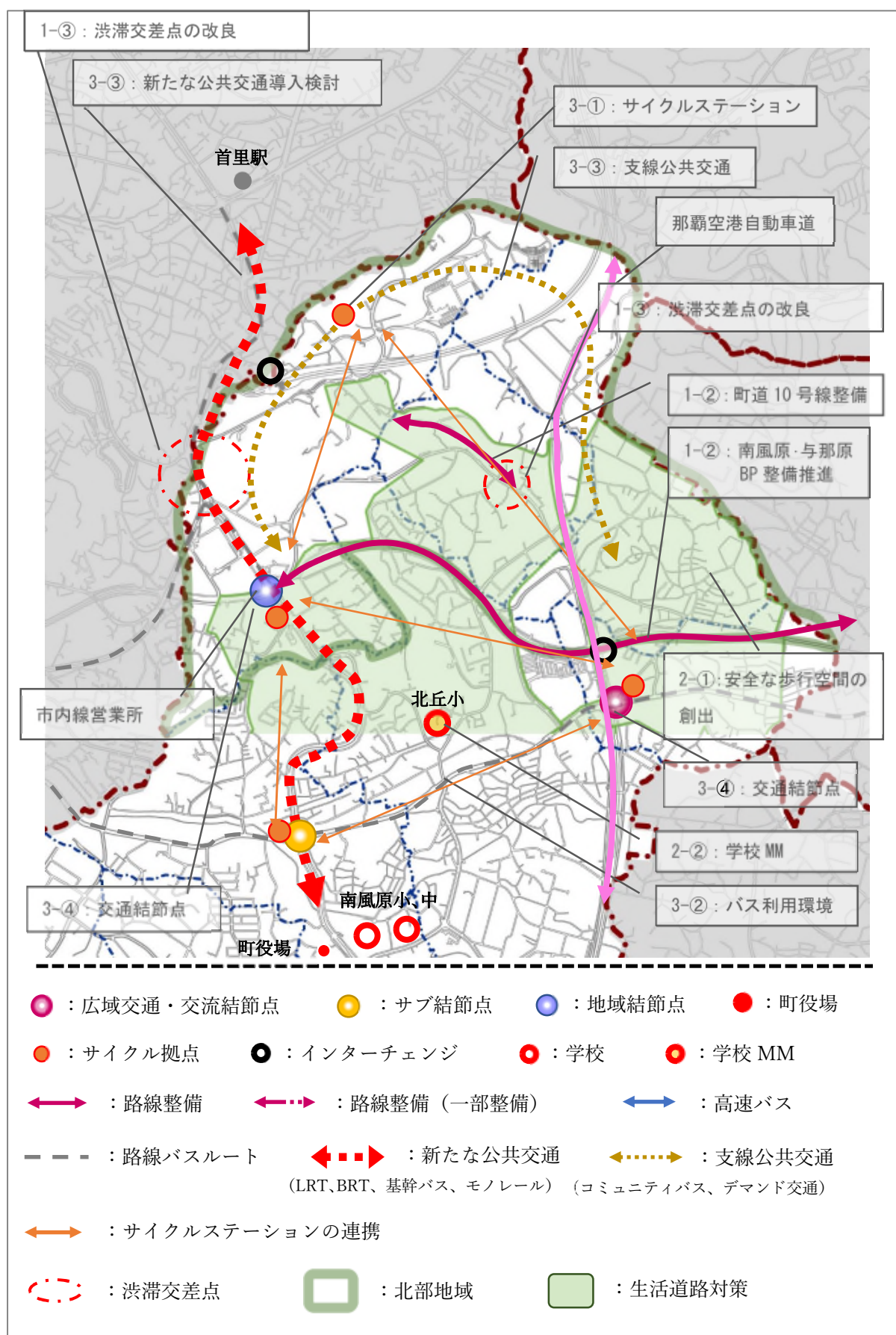
《個別施策：3-①》短中距離移動を支援するサイクルステーションの導入

《個別施策：3-②、④》市内線営業所と連携した地域交通結節点の整備及びバス利用環境の創出

《個別施策：3-③》モノレール首里駅や本町の他地域との連携（国道 329 号路線バス）を図るため支援公共交通整備

検討・調整：  実施：  継続： 

個別施策		展開スケジュール			備考
		短期 (約 5 年)	中期 (約 10 年)	長期 (約 20 年)	
1-②	幹線、補助幹線、生活道路の整備				南風原 BP、町道
1-③	渋滞交差点の改良				
2-①	安全な歩行空間の創出				
2-②	TDM（交通需要マネジメント）の推進				学校 MM
3-①	自転車活用の推進				サイクルステーション
3-②	バス利用環境の創出				
3-③	新たな公共交通システムの導入				
3-④	交通結節点の整備				



■中央北地域における施策

【地域の課題】

- ・ 当該地域は、地域の中心を幹線道路である国道 329 号が横断している。沿線地域は人口が集中している地域となっており、商業施設が多く立地している。
- ・ 国道 329 号は、本島の東海岸側（西原町、与那原町、南城市）と那覇市を結ぶ幹線道路となっている。また、南風原北 IC も接続しており、交通量が多く朝・夕の通勤・通学時間帯、商業施設出入りにより渋滞が発生している。
- ・ 幹線道路の渋滞を避けるため、生活道路への通り抜け交通の流入、通学時の送迎交通等による地域内の安全性が低下している。
- ・ 当該地域は、国道 329 号の路線バスは充実しており、那覇市へのアクセス性は高いものの、沿道から離れた地域では公共交通不便地域が広がっている。

【施策の実施方針】

- ・ 本総合交通戦略において、その他渋滞交差点等の対策の推進を図る。
- ・ 通学時の送迎、通勤・買物移動時の自家用車の利用について、徒歩通学や公共交通利用への転換を図る。
- ・ 短中距離移動を支援するサイクルステーションの導入。
- ・ 那覇市内線のバス営業所と連携を図り、那覇市及び本町内へのアクセス性向上を図る。
- ・ 通り抜け交通への通過交通抑制対策を実施。
- ・ 広域交通を支える公共交通ネットワークの構築及び地域との連携を図る結節点の整備。

【施策のパッケージ】

《個別施策：1-③》 幹線道路におけるボトルネック交差点、町道渋滞交差点における対策検討・実施

《個別施策：2-①、②》生活道路の安全対策、過度な自家用車利用に頼らない交通行動の素地づくり

《個別施策：3-①》 短中距離移動を支援するサイクルステーションの導入

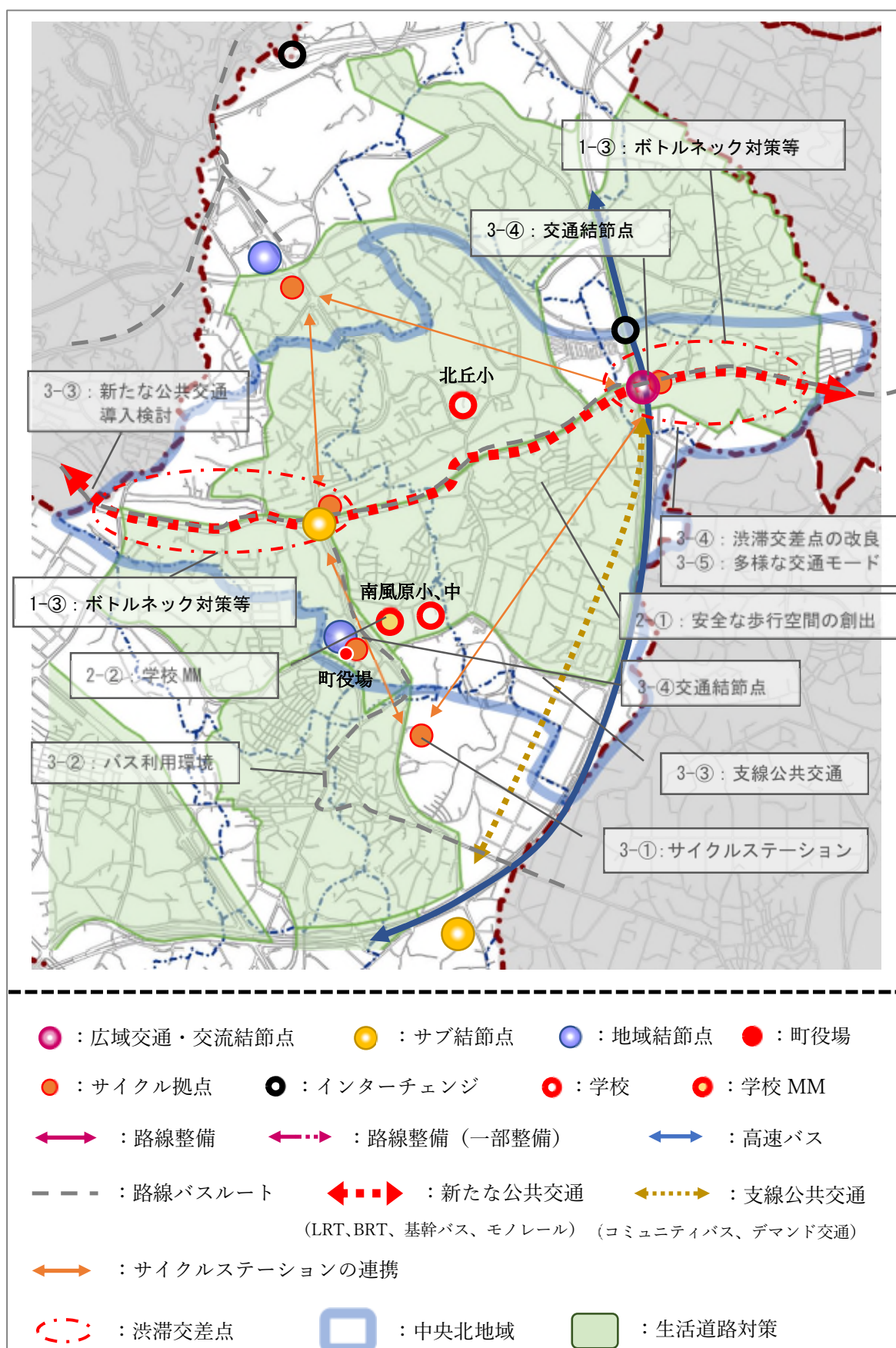
《個別施策：3-②》 バス利用促進策としてバス利用環境の創出

《個別施策：3-③》 公共交通の役割を明確化（支線公共交通、基幹バス）

《個別施策：3-④、⑤》 広域移動を円滑に行えるよう広域交通結節点の整備に向けた検討

検討・調整： → 実施： → 継続： →

個別施策		展開スケジュール			備考
		短期 (約 5 年)	中期 (約 10 年)	長期 (約 20 年)	
1-③	渋滞交差点の改良	→	→	→	施設出入、町道等
2-①	安全な歩行空間の創出	→	→	→	
2-②	TDM（交通需要マネジメント）の推進	→	→	→	学校・企業 MM
3-①	自転車活用の推進	→	→	→	
3-②	バス利用環境の創出	→	→	→	
3-③	新たな公共交通システムの導入		→	→	
3-④	交通結節点の整備		→	→	
3-⑤	多様な交通モード		→	→	



■中央南地域

【地域の課題】

- ・ 当該地域は、地域の中心を幹線道路である国道 507 号及び国道 507 号バイパスが横断しており、国道 507 号バイパスにおいては、現在、津嘉山北地区区画整理事業が進められ、当該路線の沿線には商業施設が多く立地し、周辺ではマンション等の建設も進み人口が増加している。
- ・ 国道 507 号及び国道 507 号バイパスは、本島の南部方面（八重瀬町、糸満市）と那覇市を結ぶ幹線道路となっており、また、南風原南 IC も接続しており、交通量が多く朝・夕の通勤・通学時間帯に渋滞が発生している。
- ・ 幹線道路の渋滞を避けるため、生活道路への通り抜け交通の流入、通学時の送迎交通等による地域内の安全性が低下している。
- ・ 当該地域は、国道 507 号の路線バスは充実しており、那覇市へのアクセス性は高いものの、沿道から離れた地域では公共交通不便地域が広がっている。

【施策の実施方針】

- ・ 本総合交通戦略において、幹線道路の整備及びその他渋滞交差点の対策の推進を図る。
- ・ 通学時の送迎、通勤・買物移動時の自家用車の利用について、徒歩通学や公共交通利用への転換を図る。
- ・ 短中距離移動を支援するサイクルステーションの導入。
- ・ 那覇市内線の営業所と連携を図り、那覇市及び本町内へのアクセス性向上を図る。
- ・ 通り抜け交通への対応策を実施。
- ・ 域交通を支える公共交通ネットワークの構築及び地域との連携を図る結節点の整備。

【施策のパッケージ】

《個別施策：1-②、③》 県道 241 号線（黄金森公園線）の整備及び主要渋滞交差点への対策を推進

《個別施策：2-①、②》 生活道路の安全対策、過度な自家用車利用に頼らない交通行動の素地づくり

《個別施策：3-①》 短中距離移動を支援するサイクルステーションの導入

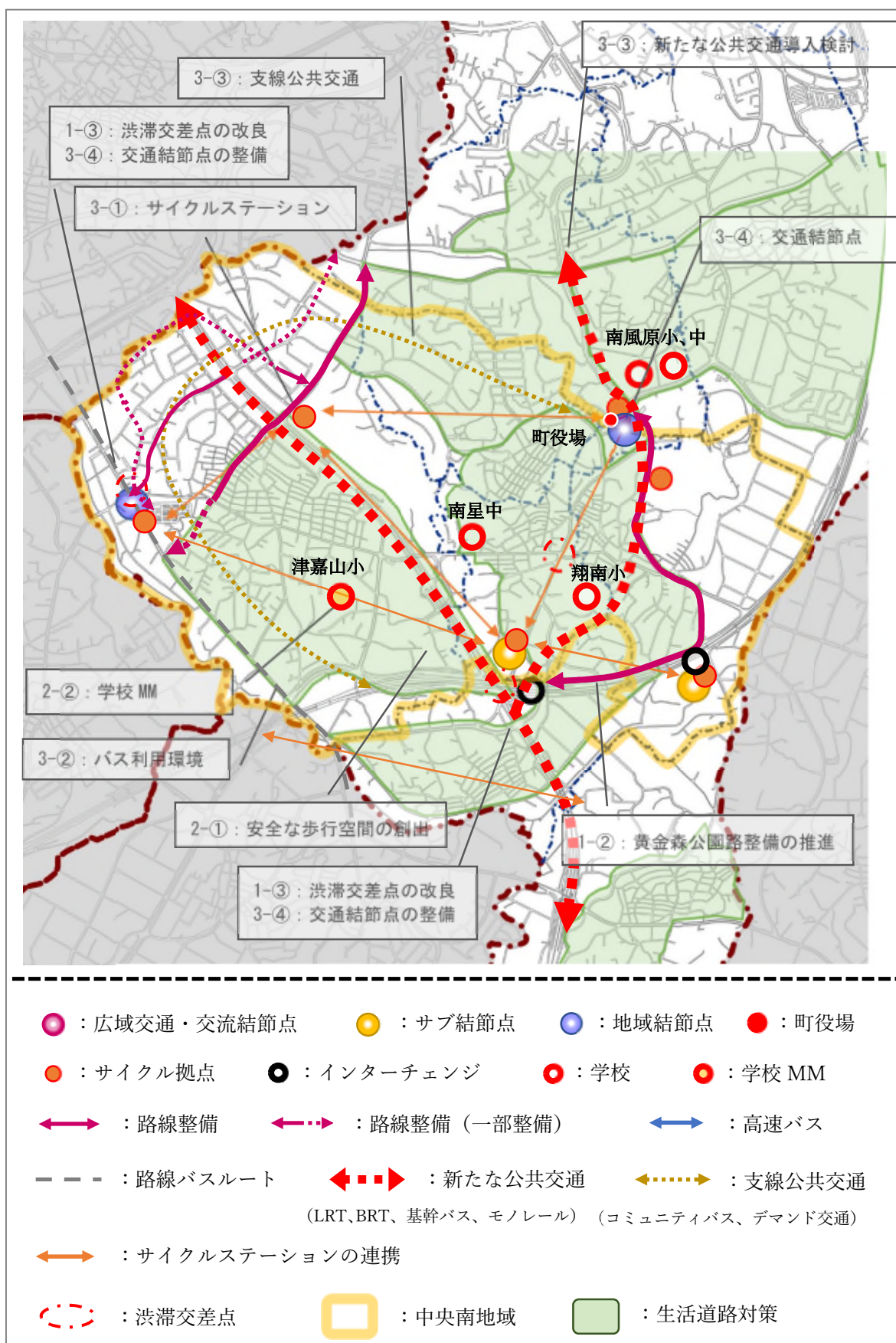
《個別施策：3-②》 バス利用促進策としてバス利用環境の創出

《個別施策：3-③》 公共交通の役割を明確化（支線公共交通、基幹バス）

《個別施策：3-④》 地域内及び隣接市町への移動を円滑に行えるよう交通結節点の整備に向けた検討

検討・調整： → 実施： → 継続： ……→

個別施策		展開スケジュール			備考
		短期 (約 5 年)	中期 (約 10 年)	長期 (約 20 年)	
1-②	幹線、補助幹線、生活道路の整備	→	→	→	県道 241 号線（黄金森公園線）
1-③	渋滞交差点の改良	→	→	→	施設出入り、町道等
2-①	安全な歩行空間の創出	→	→	→	
2-②	TDM（交通需要マネジメント）の推進	→	→	→	学校・企業 MM
3-①	自転車活用の推進	→	→	→	
3-②	バス利用環境の創出	→	→	→	
3-③	新たな公共交通システムの導入		→	→	
3-④	交通結節点の整備	→	→	→	



■南部地域

【地域の課題】

- ・ 当該地域は、地域の中心を幹線道路である国道 507 号バイパスが縦断し、また、当該地域の北側には国道 507 号バイパスと那覇空港自動車道が交差（南風原南 IC）している。
- ・ 南風原南 IC は、本島の中北部地域と南部方面（八重瀬町、糸満市）を結ぶ要衝となり、また、国道 507 号バイパスも本島南部方面（八重瀬町、糸満市）と那覇を結ぶ幹線道路であることから、朝・夕の通勤・通学時間帯において渋滞が発生している。
- ・ 幹線道路の渋滞を避けるため、生活道路への通り抜け交通の流入、通学時の送迎交通等による地域内の安全性が低下している。
- ・ 当該地域は、路線バスの運行は一部の県道と国道のみを通過し、運行本数及びバス停数が少ないことから、公共交通の利便性は低く、公共交通不便地域が広がっている。

【施策の実施方針】

- ・ 本総合交通戦略において、幹線道路の整備及びその他渋滞交差点の対策の推進を図る。
- ・ 通学時の送迎、通勤・買物移動時の自家用車の利用について、徒歩通学や公共交通利用への転換を図る。
- ・ 短中距離移動を支援するサイクルステーションの導入。
- ・ 那覇市内線の営業所と連携を図り、那覇市及び本町内へのアクセス性向上を図る。
- ・ 通り抜け交通への対応策を実施。
- ・ 広域交通を支える公共交通ネットワークの構築及び地域との連携を図る結節点の整備。

【施策のパッケージ】

《個別施策：1-②、③》 県道 241 号線（黄金森公園線）の整備及び主要渋滞交差点への対策を推進

《個別施策：2-①、②》 生活道路の安全対策、過度な自家用車利用に頼らない交通行動の素地づくり

《個別施策：3-①》 短中距離移動を支援するサイクルステーションの導入

《個別施策：3-②》 バス利用促進策としてバス利用環境の創出

《個別施策：3-③》 公共交通の役割を明確化（支線公共交通、基幹バス）

《個別施策：3-④》 地域内及び隣接市町への移動を円滑に行えるよう交通結節点の整備に向けた検討

検討・調整： ———→ 実施： —————→ 継続：→

個別施策		展開スケジュール			備考
		短期 (約 5 年)	中期 (約 10 年)	長期 (約 20 年)	
1-②	幹線、補助幹線、生活道路の整備	—————→	—————→	-----→	県道 241 号線(黄金森公園線)
1-③	渋滞交差点の改良	—————→	—————→	-----→	施設出入り、町道等
2-①	安全な歩行空間の創出	—————→	—————→	-----→	
2-②	TDM（交通需要マネジメント）の推進	—————→	—————→	-----→	学校・企業 MM
3-①	自転車活用の推進	—————→	-----→	-----→	
3-②	バス利用環境の創出	—————→	—————→	-----→	
3-③	新たな公共交通システムの導入		—————→	-----→	
3-④	交通結節点の整備	—————→	—————→	-----→	

