

南 風 原 町 総 合 交 通 戦 略

(概要版)

令和 5 年（2023 年）7 月

南 風 原 町

目 次

第1章 南風原町総合交通戦略の概要

1-1	計画の目的.....	1
1-2	計画の位置づけ.....	1
1-3	計画年次.....	2
1-4	南風原町総合交通戦略の構成.....	3

第2章 地域を取巻く現状と課題

2-1	南風原町の課題	
2-1-1	住民ワークショップからの課題.....	7
2-1-2	送迎交通に関する課題及び今後の展開.....	11

第3章 南風原町総合交通戦略の考え方

3-1	町が目指す将来像.....	13
3-2	計画目標及び実施施策.....	14
3-2-1	町内の交通課題.....	14
3-2-2	本町の特徴と課題.....	16
3-3	展開の目標.....	19

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.....	21
4-2	具体的な施策.....	23
4-2-1	展開方針1（自動車交通の円滑性の向上）.....	25
4-2-2	展開方針2（生活道路の安全性向上）.....	27
4-2-3	展開方針3（移動しやすい環境の整備）.....	29
4-3	施策パッケージの設定.....	31
4-3-1	パッケージの地域区分.....	31

第5章 南風原町総合交通戦略の展開

5-1	目標値の設定.....	35
5-2	推進体制の構築.....	36
5-3	評価・改善の仕組み.....	37

第1章 南風原町総合交通戦略の概要

1-1 計画の目的

「南風原町総合交通戦略」は、令和4年（2022年）7月に策定した「南風原町交通基本計画」の実現に向け短中期（約5～10年）における具体的な交通施策の展開を図る目的として策定する。

1-2 計画の位置づけ

「南風原町総合交通戦略」は、南風原町交通基本計画の実現に向けて、効果的、効率的な施策の展開を図る目的として、短中期（約5～10年）のアクションプログラムとして位置づける。

国、県及び本町の上位関連計画と本総合交通戦略の位置づけは下図に示すとおりである。

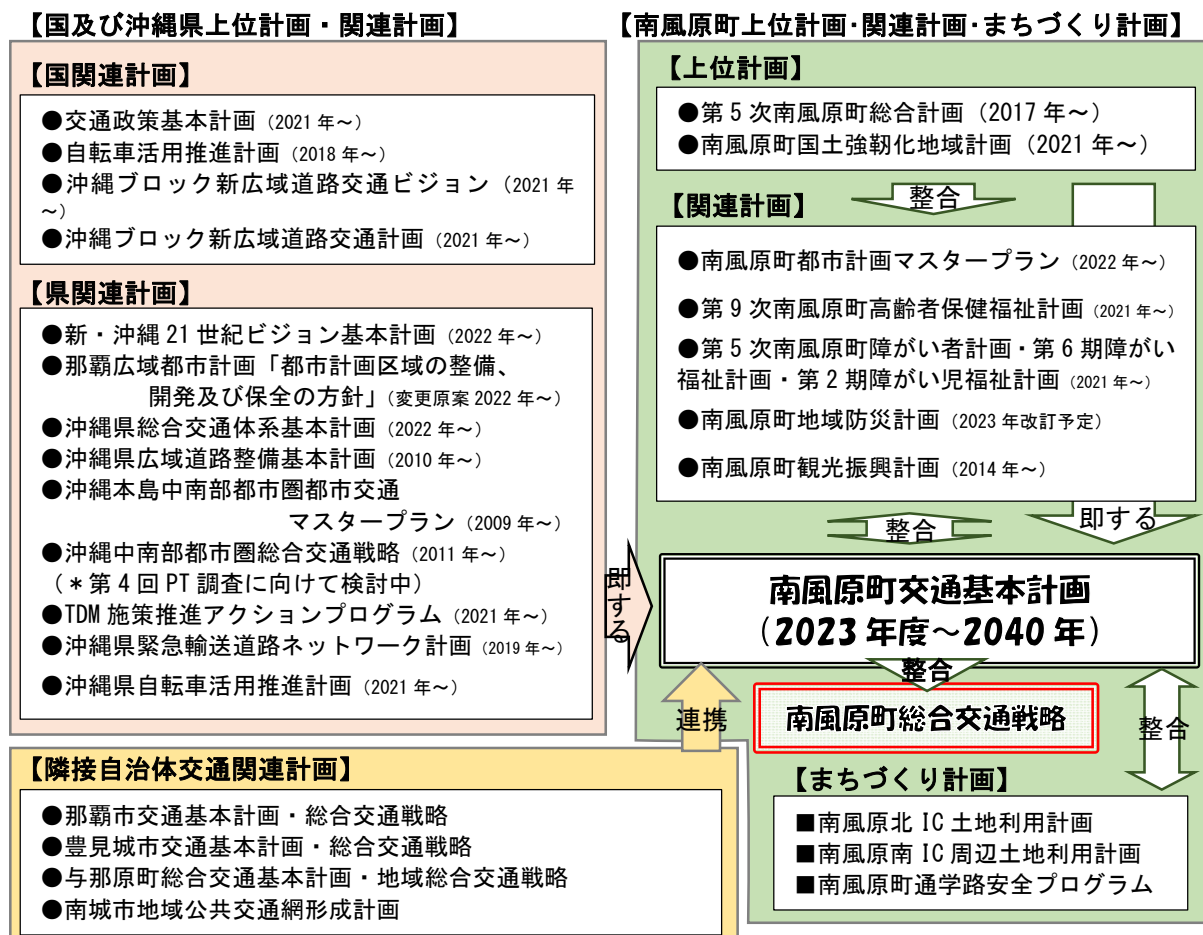


図 1-1 南風原町総合交通戦略の位置づけ

1-3 計画年次

本総合交通戦略の目標年次については、本総合交通戦略の事業開始年次となる令和5年（2023年）から、南風原町交通基本計画の中間年となる令和15年（2033年）までの約10年間とする。

なお、本総合交通戦略の中間年となる令和10年（2028年）においては、個別施策や関連計画の進捗状況を検証し、必要に応じて内容の見直しについての検討を行うものとする。

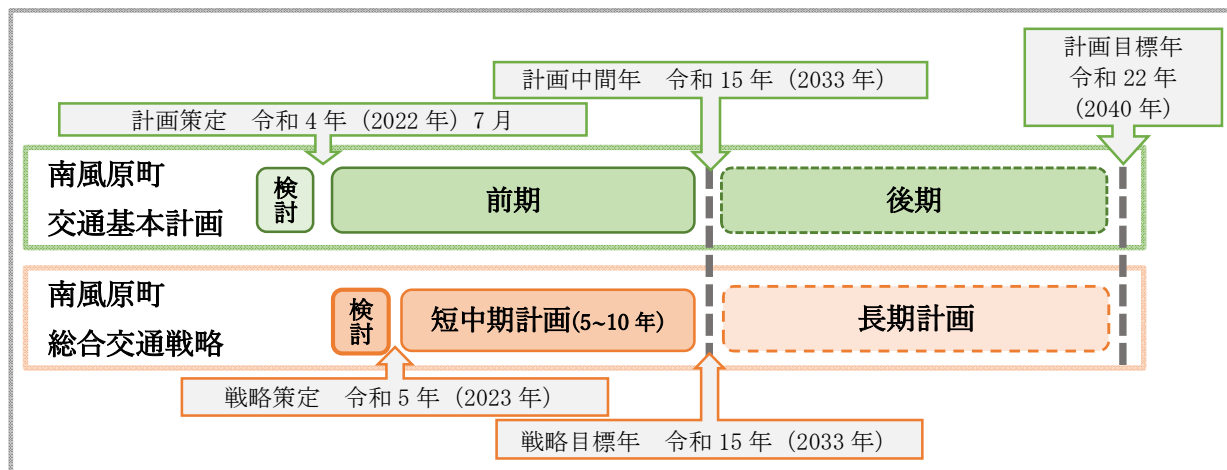
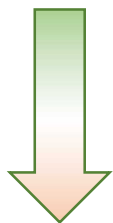


図 1-3 南風原町総合交通戦略目標年次

■ 令和4年（2022年） 南風原町交通基本計画策定（約20年計画）



- 本町の交通に関連した現況及び課題整理
- 基本理念、将来像を策定
- 基本方針、施策の策定
- 将来ネットワークの検討
- 計画目標の設定
- 推進体制、評価・検討・改善の検討

■ 令和5年（2023年） 南風原町総合交通戦略策定（約10年計画）



- 施策の展開方針、方向性の検討
- 個別施策の整理
- 個別施策のスケジュール設定
- 地域区分別施策のパッケージ化

■ 令和5年（2023年）度以降 個別施策の展開（5年～10年計画）



- 重点的に取り組む施策の展開
- 南風原町総合交通戦略の評価

■ 令和15年（2033年）度以降 南風原町総合交通戦略の見直し（11年～20年計画）

図 1-4 南風原町総合交通戦略の流れ

1-4 南風原町総合交通戦略の構成

「南風原町交通基本計画」について示した基本方針、施策及び計画目標に基づき、本総合交通戦略における具体施策等の検討を行う。

また、各施策の実施スケジュール設定について関係機関へのヒアリングを実施。今後の施策を評価するための目標値について設定する。

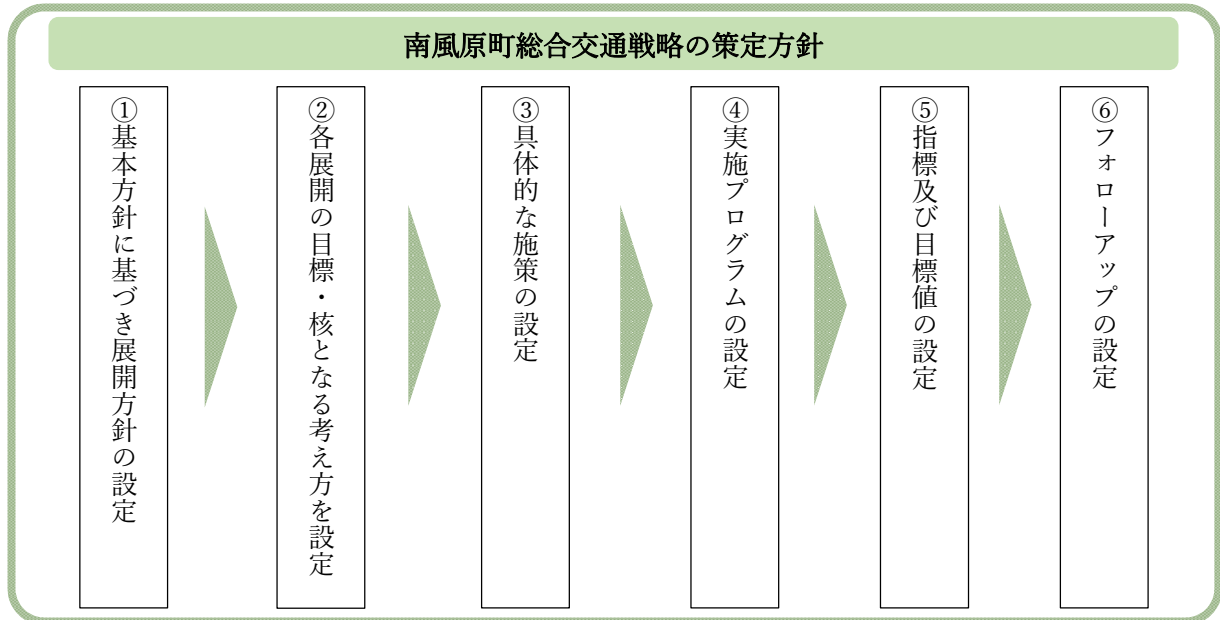


図 1-5 検討の流れ

① 基本方針に基づき展開方針の設定

- ・ 「南風原町交通基本計画」において示された基本方針に基づき、展開方針を設定

② 各展開の目標・核となる考え方を設定

- ・ 本総合交通戦略の目標年次である令和 15 年（2033 年）を目指して、短期（約 5 年）及び中期（約 10 年）における目標を示し、また、目標を達成するための核となる考え方について設定

③ 具体的な施策の設定

- ・ 核となる考え方に基づき、今後、実施していく施策について具体的な位置づけ
- ・ 施策を効果的・効率的に展開できるよう施策のパッケージ化を検討

④ 実施プログラムの設定

- ・ 各施策を戦略的に進めていけるよう、具体的な内容及び実施スケジュールを設定

⑤ 指標及び目標値の設定

- ・ 実施プログラム達成状況を評価するための指標及び目標値を設定

⑥ フォローアップの設定

- ・ 施策を確実に推進していくために推進体制について設定

第2章 地域を取巻く現状と課題

2-1 南風原町交通基本計画の課題

本総合交通戦略において、今後の展開を整理するにあたり「南風原町交通基本計画」において示した本町の地形、土地利用、人口及び移動特性等を再整理し、さらに、本総合交通戦略において実施した住民ワークショップ、送迎交通に関する保護者アンケートの調査結果から見える住民のニーズ等を取りまとめた。

表 2-2 現状及びアンケート等からみえる課題

	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	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	《アンケートからみえる課題》 地形的な理由から、徒歩・自転車移動の問題を感じている
土地利用	- 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 - 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検討する必要がある	—
人口	- 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 - 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	- 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号及び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、渋滞緩和や移動困難者等への対策として、公共交通の利用促進が必要である - 自動車利用が難しい移動困難者等への交通環境の向上を図る必要がある - 歩道のバリアフリー化等の検討を行い、誰もが歩きやすいまちづくりを推進する必要がある	《アンケートからみえる課題》 - 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%が自動車移動。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、移動手段が自動車に偏っている - 自動車移動の理由として「目的地まで直接行ける」、「複数の用事をすます」等の効率的な移動及び時間短縮を理由として挙げている 《住民が認識する課題》 - 小学校の登下校時における児童の送迎交通による学校周辺の渋滞への対策

	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	- 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り組み</u>が必要である - 交通渋滞による生活道路への<u>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、経済損失が課題である 《交通量調査結果からの課題》 - 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、通り抜け交通が流入している可能性があり、今後、必要箇所においては通り抜け交通の実態を把握し、対策の検討が必要である - 一部の付加車線が設けられていない交差点において、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についての検討が必要である	《アンケートからみえる課題》 <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>についても問題を感じている - 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 《住民が認識する課題》 - 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） <u>生活道路及び通学路の安全対策</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街灯整備、及び道路施設の維持管理
公共 交通	- 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	《アンケートからみえる課題》 - 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>について問題に感じている <u>バス待ち空間（上屋、ベンチ）</u>についても問題に感じている <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 《住民が認識する課題》 - 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）への新たなバスルートを増設 - 広域及び地域移動の向上、移動困難者の移動支援を図るための新たな公共交通システム（LRT、BRT、モノレール含む）の導入 - バス利用環境整備（利用促進）としてのバス待ち空間整備

* 南風原町交通基本計画からの再掲載

2-2 住民ワークショップからの課題

(1) 交通問題に対する意見

各地域における交通問題に対し、必要と考えられる対策について地域住民のアイデアとして、「交通渋滞」、「生活道路、通学路の安全対策」及び「その他」の3つに分類し、結果として「生活道路、通学路の安全対策」に対する意見が最も多い傾向が見られる。

表 2-3 交通安全に対する地域アイデア

分類	交通問題の内容		対策案（地域アイデア）
交通渋滞	1	幹線道路等の朝・夕の渋滞	幹線道路の整備及び幹線道路の交差点改良の推進 取付け道路（町道）の右折帯整備、交差点改良
	2	連続交差点の渋滞	停止線位置の見直し、「停止禁止」標示の整備
	3	商業施設の出入（国道 329 及 507 号）	商業施設への負荷車線整備
	4	バスレーンによる円滑性の低下	バスレーン時間帯のリバーシブルレーンの導入
	5	右折信号の未整備	右折矢印信号の設置
生活道路、 通学路の 安全対策	6	通り抜け交通	ハンプ、通行規制
	7	スピード超過	速度抑制（安全速度標識）、ハンプ
	8	歩道が狭い、車道が狭く電柱が多い	無電柱化、電柱の移動、グリーンベルト
	9	白線の不明瞭（路肩）	白線整備、グリーンベルト
	10	優先道路の不明瞭（無信号交差）	「止まれ」標示、カラー舗装
	11	道路勾配（下りの速度）	滑り止め舗装
	12	事故の多発（単独）	滑り止め舗装、速度抑制、注意喚起看板
	13	事故の多発（無信号交差）	優先側の明確化（止まれ標示、カラー舗装）、交差点ハンプ
	14	見通し（カーブ、鋭角交差）	カーブミラー、優先の明確化、交差点改良
	15	見通し（草木の繁茂）	除草（維持管理）
	16	見通し（構造物）	カーブミラー、スムーズ横断歩道
	17	学校への送迎交通	学校 MM
	18	変則交差点	交差点改良
	19	生活道路への大型車進入	交通規制
	20	人身事故の多発	交差点改良、信号位置の変更
	21	通学路横断歩道（無信号）	信号整備、スムーズ横断歩道
その他	22	路上駐車	交通規制
	23	路面の凹凸	道路整備
	24	歩道路面が滑る	湧水対策

(2) 移動しやすい環境づくり

町民移動ニーズにおいて、町民がよく行く場所へ必要と考える移動手段について、地域毎に整理を行った。

ほとんどの地域では、町内全域移動が可能なコミュニティバス、デマンド交通との意見があるなか、宮平、喜屋武、神里地区では、コミュニティバス、デマンド交通に関する意見が少なく、当該3地域では、地域の中心を路線バスが通過しており、バス停までの移動距離や公共交通不便地域の広がり等の地域的特徴がひとつの要因として考えられる。

また、その他の意見では、日常の食品等の買物では、近隣の商業施設を利用することから、長距離移動を目的とした路線バスやコミュニティバスではなく、ドア to ドア形式の気軽に利用できるタクシー利用への補助に対する意見が多くあげられた。

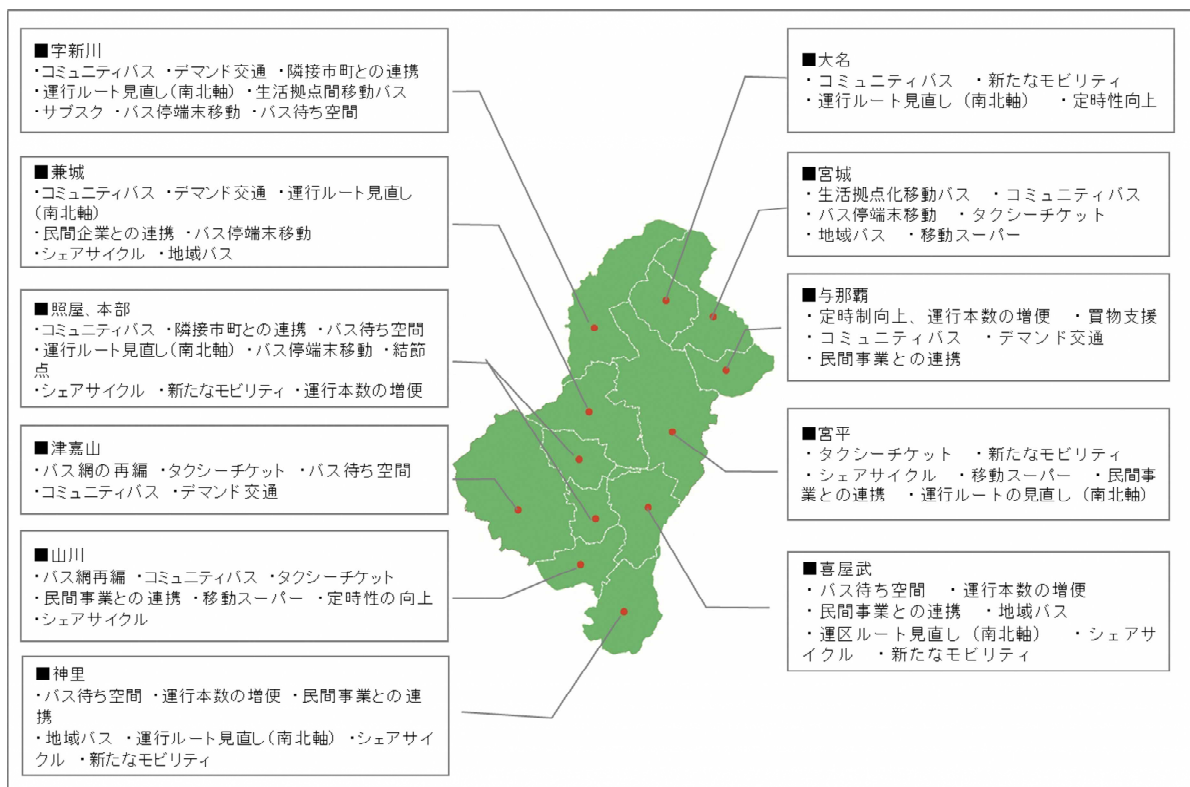


図 2-2 地域別移動手段のニーズ

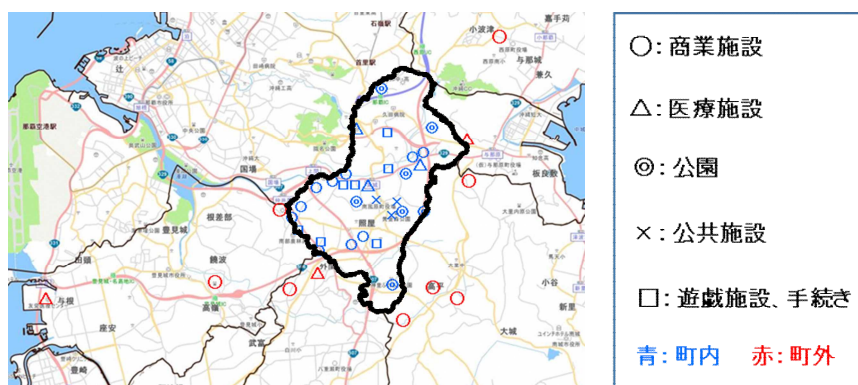


図 2-3 町民の移動先

各地域からあげられた移動手段のニーズについて、項目立てを行い下表に整理した。

項目は大きく5つ（路線バス、民間事業との連携、支線公共交通、自転車、新たなモビリティ）あげられており、その他ではタクシーチケット、地域バス等が挙げられている。

表 2-4 移動しやすい環境づくりに必要と考えられる事項

	移動しやすい環境づくりに必要な項目	備考
路線バス	定時性の向上	バスレーン整備
	運行本数の増便	利便性向上、利用促進
	バス待ち空間整備	上屋、ベンチの整備、コンビニでのバス待ち
	運行ルートの見直し	バス網の再編、南北軸のバス路線強化、国道507号バイパスへのルート導入 新川営業所、モノレール首里駅との連携
	運賃割引	サブスクリプションの導入
	交通結節点	乗り換えのシームレス化
民間事業との連携	買物支援	民間事業者が主体となって買物を支援
	民間事業者が運営する既存ストックを活用	商業施設、病院、福祉バスの活用
支線公共交通	生活拠点間移動バス	地域内移動の充実を図る
	コミュニティバス	
	デマンド交通	
自転車	自転車通行空間	自転車利用の安全性を高める
	駐輪場	バス停及び交通結節点からの端末移動
	シェアサイクル	
新たなモビリティ	電動キックボード	町内の拠点移動、バス停の端末移動
その他	パークアンドライド（P&R）	那覇空港自動車道の空地を利用した駐車場（公共交通への乗換え）
	移動スーパー	
	タクシーチケット	高齢者の買物（荷物持ち）の負担軽減
	地域バス	各地域で買物支援を行う（運転手は各地域、バスは町が準備）
	スクールバス	学校から遠距離の児童を対象とした通学支援

(3) 今後の展開について

前述で整理した住民ワークショップに対し、「交通安全対策」、「移動しやすい環境づくり」において、渋滞対策、道路整備の推進、また、支線公共交通の導入やタクシーチケット等を整理し、今後の検討として記載する。

表 2-5 今後の検討

	令和5年度（2023年度）以降に検討・実施
交通安全対策	■ 渋滞対策 ・ 渋滞交差点に位置付けられている箇所について関係機関と連携し対策実施を促進 ・ その他渋滞交差点においても、現況を十分把握し対策について検討 ■ 生活道路安全対策区域指定の検討 ・ 関係機関調整 ・ 想定する区域（津嘉山小学校地区、北丘小学校地区、南風原小学校地区、翔南小学校地区、与那覇・宮城地区、兼城地区、山川地区、神里地区） ■ 指定区域の重点対策の検討、実施（ゾーン30プラス） ・ 関係機関との調整を行い、対策地域の優先度の検討、対策を実施 ■ 通学路指定の検討 ・ 住民ワークショップ意見、現地確認により通学路指定の可能性について検討 ■ 安全な歩行空間の創出 ・ 生活道路や通学路等において安全で安心な歩きやすい歩行空間を創出
移動しやすい環境づくり	■ 端末移動 ・ 拠点（自宅）からバス停、バス停から拠点（目的地）や施設間の移動支援としたサイクルステーション導入等の検討 ■ 路線バス利用促進 ・ 既存の路線バス利用の向上を図るため、バス待ち空間を検討、整備 ■ 民間事業との連携 ・ 地域交通の持続的な運用の可能性について、民間連携について検討 ■ 地域内移動 ・ 高齢者への「タクシーチケット」配布等による移動支援、また、本町内における支線公共交通のあり方について段階的に検討

2-3 送迎交通に関する課題及び今後の展開

本町内の町立幼・小・中学校の送迎交通に関する保護者アンケートの調査結果より、多くの園児、児童、生徒が自家用車により送迎されていることが把握できた。

また、登園・登校時の送迎は、同時刻（7：30～8：00）に送迎交通が学校周辺に集中しており、当該時間帯において学校周辺での送迎交通による渋滞が発生しているものと予想される。

今後、送迎交通の抑制を図るため、送迎交通の課題、今後の展開について下表に整理した。

表 2-6 今後の検討

	令和5年度（2023年度）以降に検討の実施
送迎交通の現状・課題	■ 自家用車送迎の実態 ・ 登園・登校時は全体の約53%、降園・下校時では全体の約47%が自家用車による送迎 ・ 特に、幼稚園の自家用車による送迎が最も多く登園約80%、降園約95% ・ 小学校では登校約50%、下校約40%、中学校では登校約35%、下校約18%が自家用車による送迎 ■ 送迎の時間帯 ・ 登園・登校時の時間帯では、7時30分からの30分間に全体の約70%が集中 ・ 小中学校の下校時間のピークは18時30分からの30分間に集中
今後の展開	■ 生活道路対策 ・ 歩行空間の創出 ■ 自家用車送迎の理由を基に送迎交通抑制について検討 ・ 送迎交通の抑制策として、学校MMの可能性検討 ・ 教育委員会、学校、PTAとの意見交換 ・ 学校MMの実施スケジュール検討 ・ 学校MMの実施、効果検証

※MM（モビリティ・マネジメント）とは

当該の地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組みを意味するものである。

（国土交通省 モビリティ・マネジメントパンフレット参照）

第3章 南風原町総合交通戦略の考え方

3-1 町が目指す将来像

「南風原町交通基本計画」では、本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、目指すべき将来像、基本方針が示され、本総合交通戦略においては、それら基本理念等に基づき策定を行う。

【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

【目指すべき将来像】

- 《将来像①》：都市と地域をつなぐ交通
- 《将来像②》：人と環境にやさしい安全・安心な交通

【目指すべき交通体系に向けた基本方針】

- 基本方針1：体系的な道路ネットワークの構築
- 基本方針2：公共交通の利用促進
- 基本方針3：安全・安心な交通環境の創出
- 基本方針4：交流機能の向上

課題に対応

【本町における交通に関する課題】

- | | |
|----------------------------|------------------|
| □ <u>課題1. 体系的な道路ネットワーク</u> | (基本方針1, 2, 3, 4) |
| □ <u>課題2. 公共交通の利用環境</u> | (基本方針2, 3, 4) |
| □ <u>課題3. 安全・安心な生活環境</u> | (基本方針1, 3) |
| □ <u>課題4. 交流拠点</u> | (基本方針2, 4) |
| □ <u>課題5. 循環型・低炭素型</u> | (基本方針2, 3, 4) |

南風原町交通基本計画より再掲載

図 3-1 本町が目指すべき将来像

3-2 計画目標及び実施施策

3-2-1 町内の交通課題

「南風原町交通基本計画」において、本町交通に関する課題を大きく5つ（体系的な道路ネットワーク、公共交通の利用環境、安全・安心な生活環境、交流拠点及び循環型・低炭素型）に分類。（南風原町交通基本計画より再掲）

■町内の交通課題

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創出
- 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
- 等

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 3-2 本町が抱える交通課題

本町に隣接する地域と那覇市を繋ぐ幹線道路において渋滞が発生しており、渋滞を避けるために地域内の生活道路への通り抜け交通が流入し生活道路の安全性が低下している。

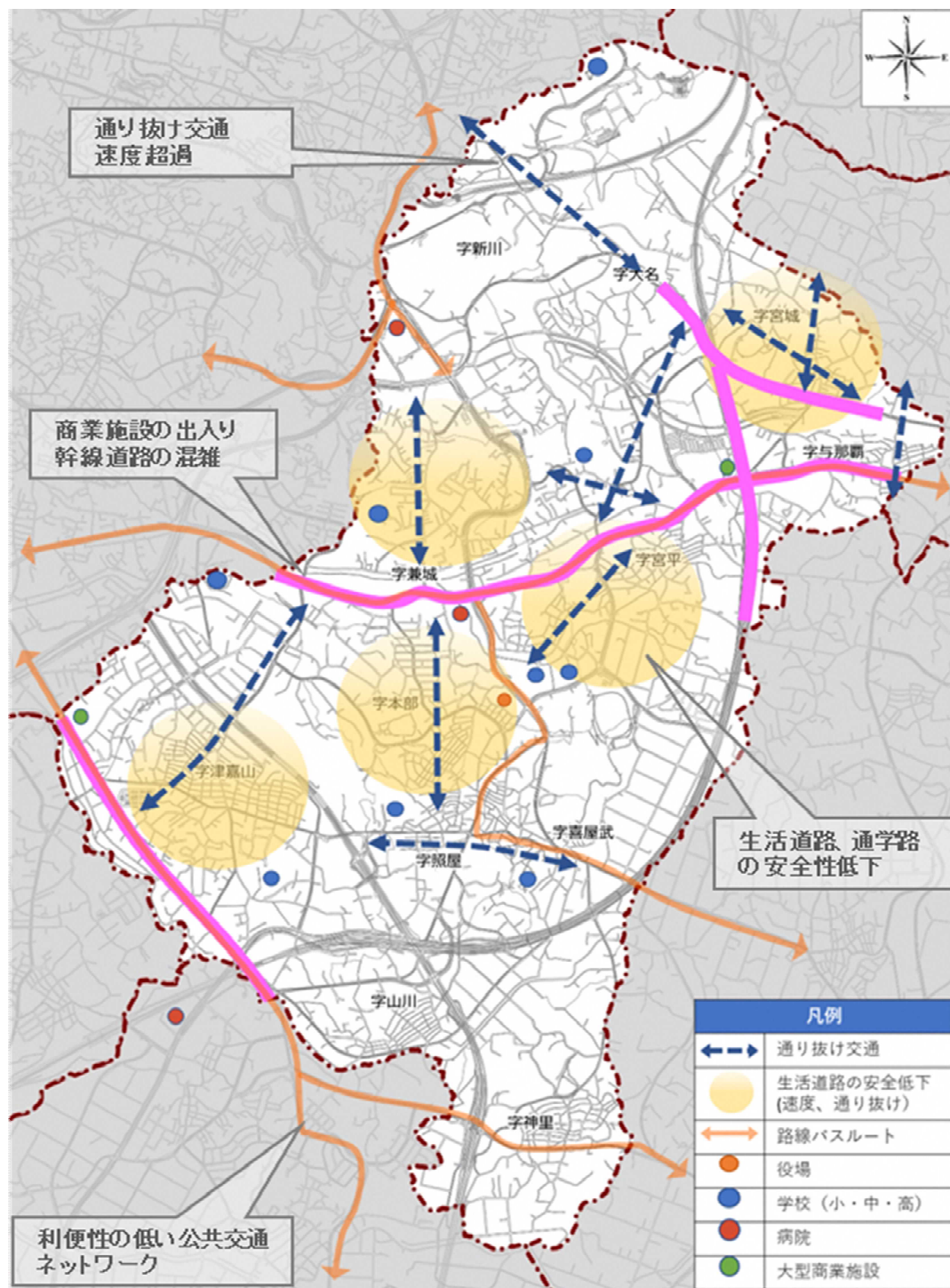


図 3-3 本町の交通の現状

3-2-2 本町の特徴と課題

「南風原町交通基本計画」において整理した、本町の現況及び課題、さらに、本総合交通戦略策定に向けて実施した住民ワークショップ、送迎交通に関する保護者アンケートの調査結果から、本町の特徴について整理を行った。

表 3-2 本町の特徴と課題

幹線道路が整備され、どこにでも行ける交通の便が良い南風原町！		
特 徴	①	那覇市と市町村を繋ぐ広域幹線道路があり、交通結節点としての位置付けもある
	②	生活圏内に利便施設がある
	③	国道 329 号から北側の地形は起伏が激しく、特に高齢者の移動が困難と推測される
	④	まちの魅力は地域の中にあり、歩いて体感することで町の魅力を感じられる
課 題	①	路線バスはルートや便数が少なく、利用者は少ない（自動車移動が中心）
	②	国道・県道では、交通渋滞が発生（特に朝夕の通勤・通学時間帯）
	③	渋滞を回避するために通り抜け交通が増加
	④	通り抜け交通は学校周辺に多い

(1) 展開の方向性

本町は、町内のみならず、隣接する市町を含む生活圏内に商業施設、医療施設、運動施設等の利便施設が点在しており、暮らしやすい町として年々人口が増加している。

しかし、本町の位置的特性から通過交通による交通量の増加、また、本町北側地域では起伏の激しい地形であることから、近距離移動も車を利用している状況が伺える。

「南風原町交通基本計画」に示している目指すべき将来像の実現に向けて、本総合交通戦略以降（10 年後以降）も見据え、効率的・効果的に施策が展開できるよう短中期の 10 年の方向性について下記に示す。

■展開の方向性

核となる考え方 1 : 交通結節点を拠点としたネットワークの形成を検討

核となる考え方 2 : 安全で歩きたくなるまちづくりにより、徒歩交通を促進

核となる考え方 3 : 状況に応じた近距離移動の支援により、活力向上を図る

本町が抱える交通に関する課題、また、住民ワークショップ等で得られた地域ニーズ、さらに、本町の特徴等から、本総合交通戦略における今後10年の方向性から、展開方針を設定した。

表 3-3 展開方針及び方向性



3-3 展開の目標

前述に示した本総合交通戦略における展開方針及び方向性より、本総合交通戦略において、今後、短期（5年）、中期（10年）における展開目標について下表に整理する。

表 3-4 個別施策の展開目標

方針	項目	短期（5年程度）	中期（5～10年）	期待できる効果
展開方針1 自動車交通の円滑性の向上	整備の推進	・ 道路整備プログラムの検討・策定。	・ 道路整備プログラムに基づき、優先度の高い路線整備の推進。	・ 効率的な道路整備の推進
	交通の円滑化	・ 道路整備、渋滞対策等について対策の検討・整備の推進を図る。		・ 道路ネットワークの構築 ・ 渋滞緩和
	防災	・ 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。		・ 防災
	維持管理	・ 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手法の検討・実施。	・ 道路維持管理プログラムに基づき、地域との連携した継続的な維持管理を推進。	・ 効率的な維持管理
	歩行者・自転車の通行空間	・ まちづくりと連携した魅力ある歩行空間の整備について検討。 ・ 拠点、周遊観光手段及び情報発信手法についての検討。	・ まちづくりと連携した誰もが歩きたくなる歩行空間の整備の推進。 ・ 自転車が安全・安心に走行できる通行空間の検討。 ・ 町内周遊観光の拠点整備を推進し、観光情報発信を実施。	・ 車から徒歩への移動手段の転換により渋滞緩和、健康増進 ・ 南風原町を肌で感じる観光（徒歩・自転車）
	観光イベント	・ 町内イベント時の混雑緩和に向けた対策の検討。	・ 短期の検討結果に基づき、イベント時の混雑対策の実施。	・ イベント時のスムーズな移動や案内
展開方針2 生活道路の安全性向上	安全対策	・ 主要生活道路の位置づけを検討。 ・ 「南風原町通学路安全プログラム」と連携し、生活道路の安全対策の検討、対策を実施。	・ 安全対策を実施した生活道路を中心に、関係機関と連携を図り、通学路の指定を実施。	・ 地域内の通過交通の抑制を図り、安全・安心な道路環境を創出
	TDM	・ 自動車移動から、その他移動手法への転換を促すためのTDM施策の検討。	・ 短期において検討した施策について、関係機関と連携を図り推進。	
展開方針3 移動しやすい環境の整備	自転車	・ 町内の短中距離移動支援として、サイクルステーション設置箇所の検討・導入。 ・ 自転車の利用促進を図るサイクルイベントの検討。	・ 自転車の活用推進に向けて、「自転車活用推進計画」及び「自転車ネットワーク計画」の検討・策定。 ・ 町内サイクリングイベントを実施し、自転車の利用促進を図る。	・ 短中距離移動について車からの移動手段のシフト、健康増進 ・ 自転車利用の促進
	バスの利用促進	・ バスの利用促進を図るため、バス停までのアクセス性向上、バス待ち空間整備の検討。 ・ バス通学促進の検討。	・ バス待ち空間（上屋、ベンチ、標示等）、駐輪の整備推進。 ・ バス通学促進につながる施策の実施。	・ バス利用者の促進
	移動支援	・ 移動支援の手法について検討・実施。	・ 支線公共交通の導入に向けた検討・実証運行等を実施し、町内にあった交通の検討。 ・ 新たな公共交通システム導入の検討。	・ 公共交通の利用促進や移動困難者の減少
	結節点	・ 南風原町交通基本計画において示している結節点（広域、サブ、地域）の整備の可能性を検討。	・ 交通結節点の整備推進。 ・ 交通結節点と連携し、多様な交通モードの導入の可能性を検討。	・ 結節点により公共交通ネットワークの構築

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。

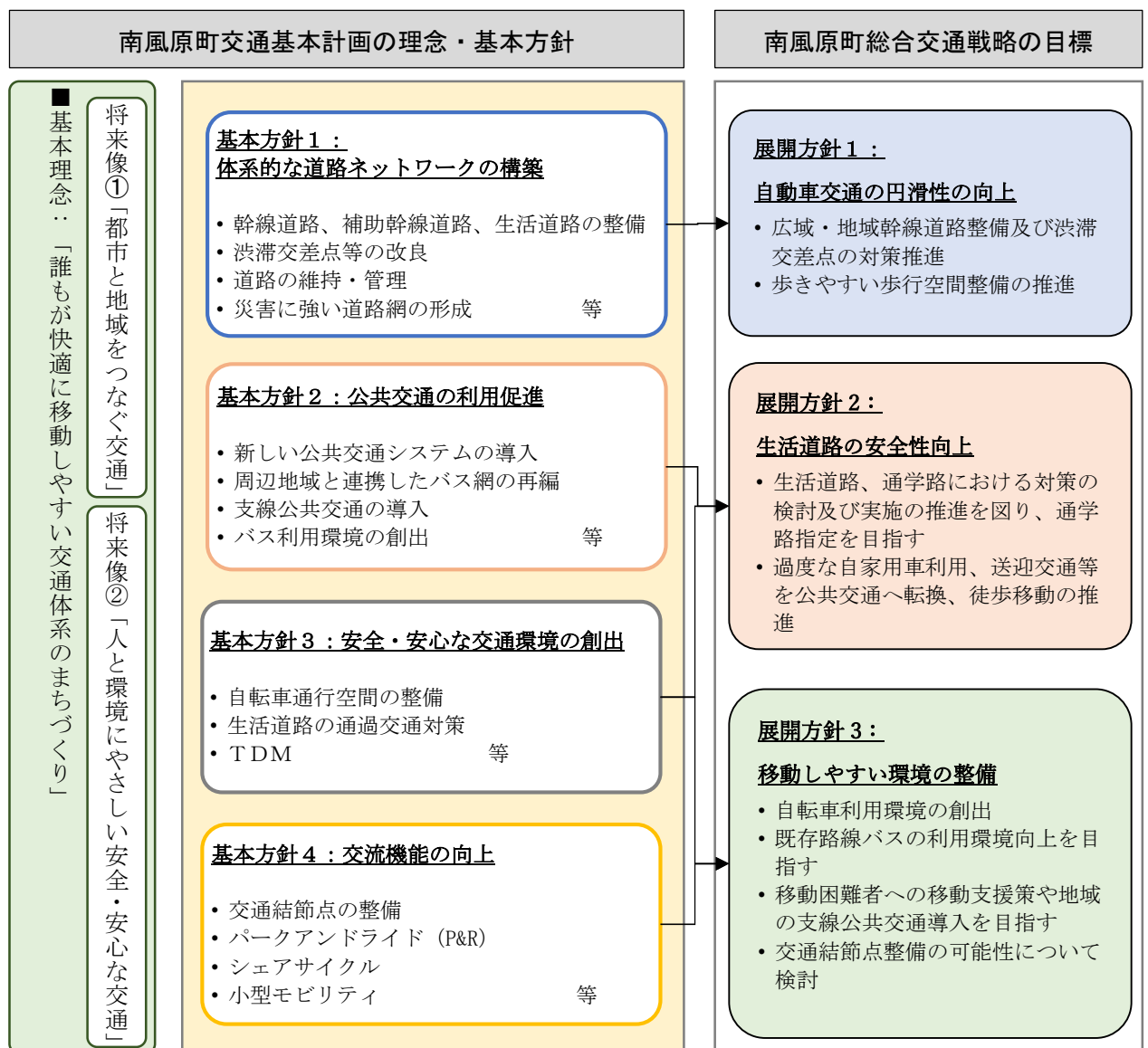


図 4-1 南風原町総合交通戦略の目標（参考）

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
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
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
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
		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
		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
		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
		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
		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
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
展開方針 2：生活道路の安全性向上			短期	中期	長期	備考
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				
展開方針 3：移動しやすい環境の整備			短期	中期	長期	備考
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
-----	---------------	--	---	----------------------

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。

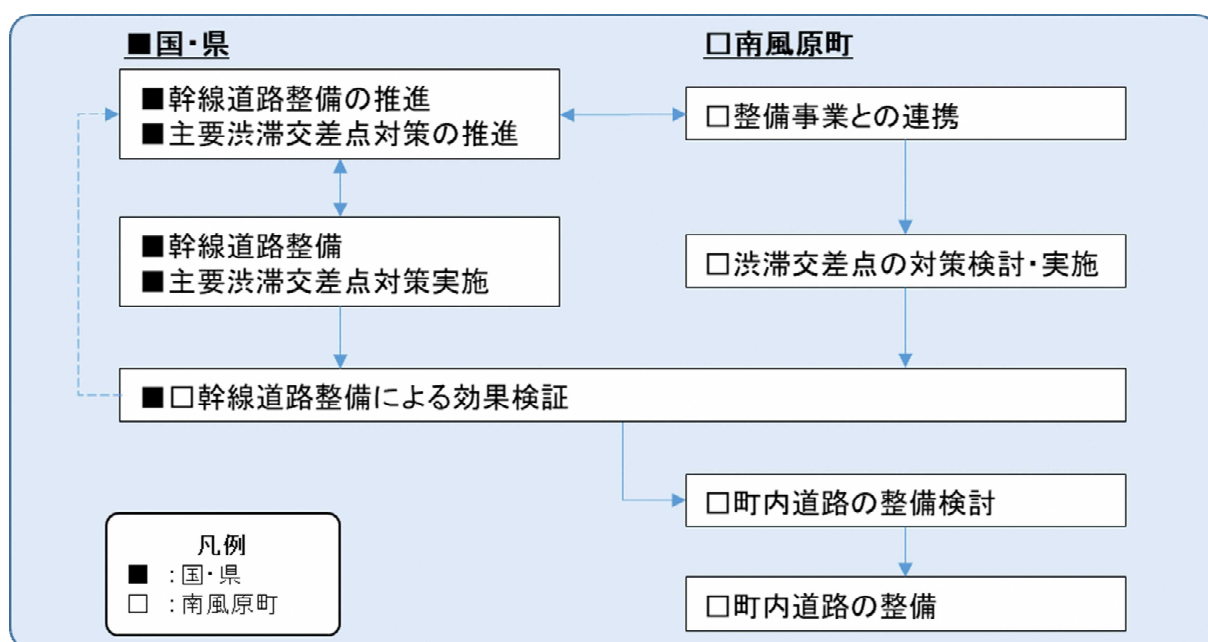


図 4-2 展開方針1のフローイメージ

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	→	→	→	
	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	歩行空間及び自転車通行空間整備の推進		→	→	・周遊観光の促進、レンタカー流入の抑制
	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	→	→	- - - →	

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。。

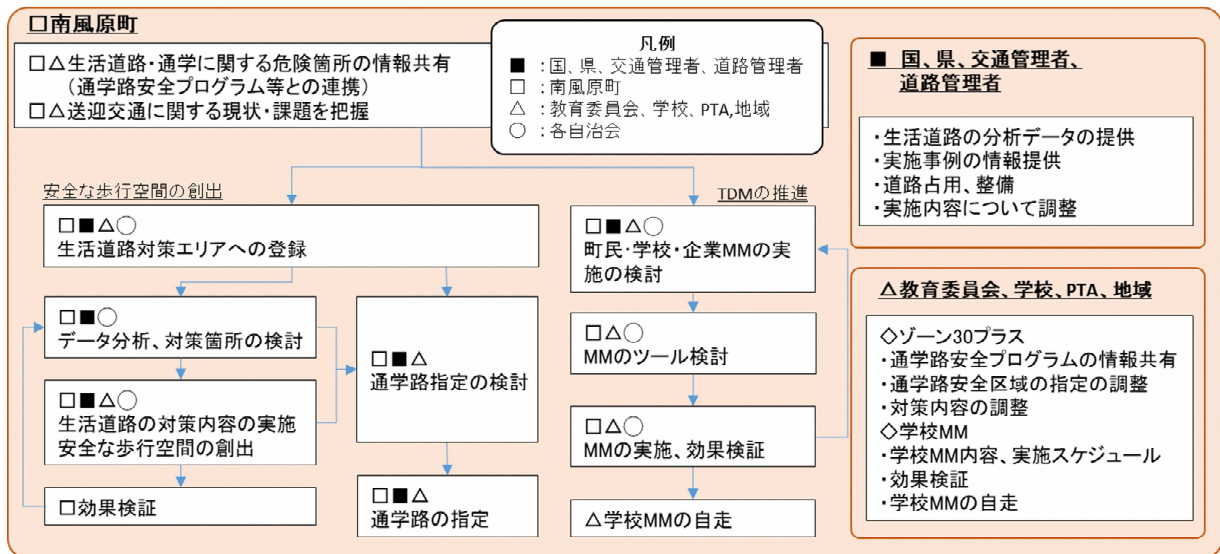


図 4-3 展開方針2のフローイメージ

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				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 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	→	→	- - - →	

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、自転車が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。

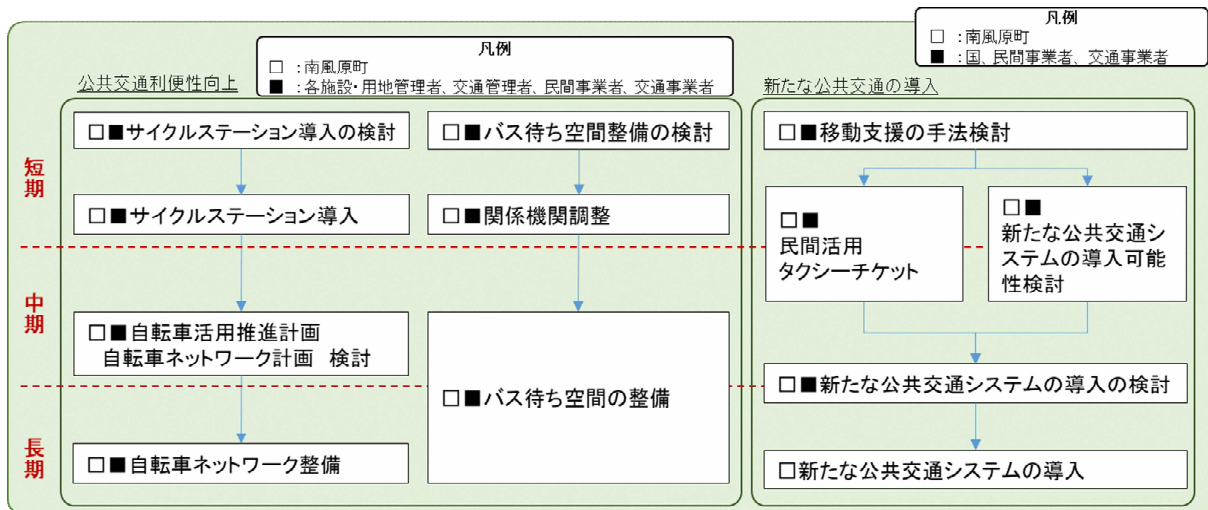


図 4-4 展開方針3のフローイメージ

展開方針3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 4-3 展開方針3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 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

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。

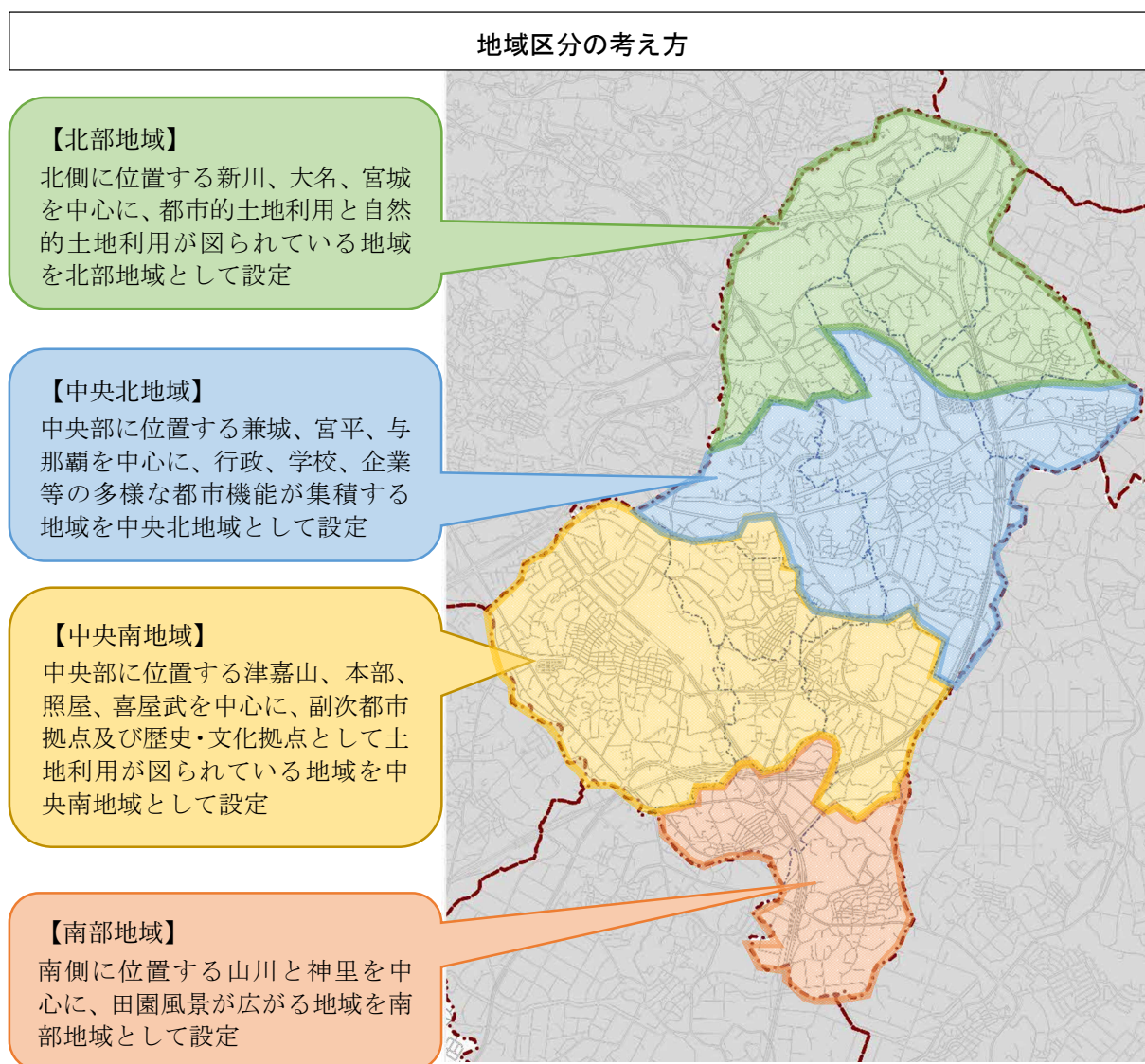


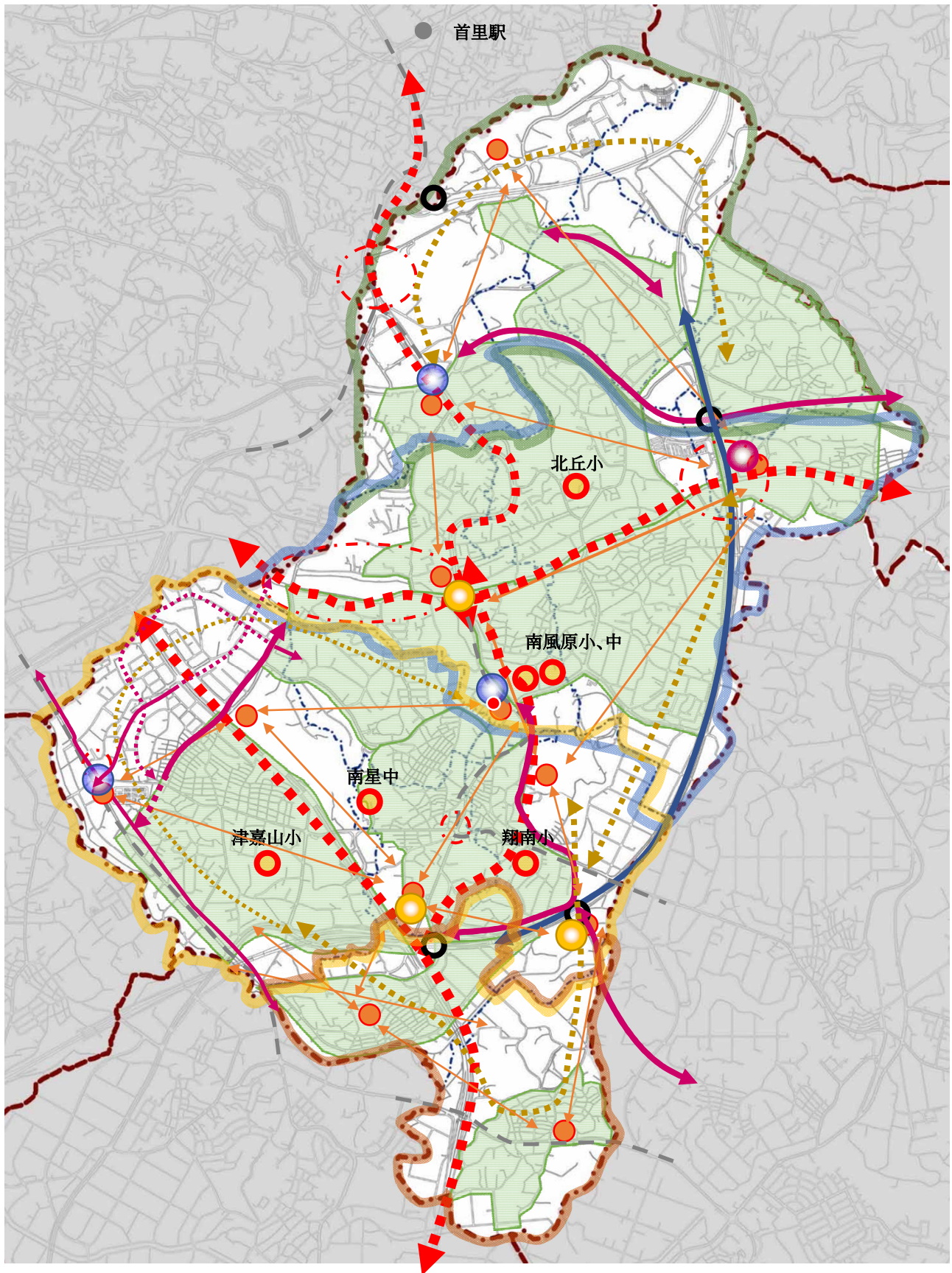
図 4-5 地域区分

■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 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 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	→	→	→	・交通の円滑化、通過交通の抑制 等
	1-③	渋滞交差点の改良 主要渋滞交差点の対策検討・実施 町内主要渋滞交差点の対策検討・実施	→	→	→	・渋滞緩和・交通の円滑化 等
	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 地域と連携した維持管理	→	→	→	・計画的な道路維持管理 ・関連団体との連携
	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 代替道路ネットワークの検討	→	→	→	・災害時の道路網強化 ・避難ルートの確保
	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 自転車通行空間の検討	→	→	→	・自家用車に偏らない移動手段への転換
	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
	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
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 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	→	→	→	・安全・安心な生活空間の構築
	2-②	TDM(交通需要マネジメント)の 推進 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 公共交通利用促進を図るイベントの実施	→	→	→	・自家用車に偏らない移動手段への意識改革
	3-①	自転車活用の推進 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 サイクリングイベントの実施	→	→	→	・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シビリティ向上
	3-②	バス利用環境の創出 バス通学の促進 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	→	→	→	・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シビリティ向上
	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 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	→	→	→	・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
	3-④	交通結節点の整備 交通結節点整備の検討 パークアンドライド(P&R)の実施 高速バスルートの誘導	→	→	→	・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
展開方針3	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

-  : 広域交通・交流結節点
  : サブ結節点
  : 地域結節点
  : 町役場
 : サイクル拠点
 : インターチェンジ
 : 学校
 : 学校MM
 : 路線整備
 : 路線整備(一部整備)
 : 高速バス
 : 路線バスルート
 : 新たな公共交通
 : 支線公共交通
 (LRT、BRT、基幹バス、モノレール) (コミュニティバス、デマンド交通)
 : サイクルステーションの連携
 : 渋滞交差点
 : 北部地域
 : 生活道路対策



第5章 南風原町総合交通戦略の展開

5-1 目標値の設定

本総合交通戦略の個別施策が効果を発しているか確認し、計画の達成状況を評価する為、指標を設定した。

なお、本総合交通戦略は、短期5年から中期10年の目標計画であることから、指標は「南風原町交通基本計画」において設定した指標を用いるものとする。

なお、一部項目にあたっては、個別施策を展開する際に設定する。

表 5-1 指標及び目標値

展開方針	指標	目的	現状値 (R05)	目標値 (R14)	把握方法
基本方針1 体系的な道路ネットワーク	主要渋滞交差点	主要渋滞交差点の早期改善を図るため目標値として設定 (沖縄地方渋滞対策推進協議会の指定箇所)	0/2 箇所	2/2 箇所	整備実績 (対策箇所/ 渋滞交差点数)
	町内主要渋滞交差点	町内の交通問題箇所の検討・対策の推進を図る目的として設定(町民意見、交通量調査等により設定)	0/5 箇所	3/5 箇所	整備実績 (対策箇所/ 渋滞交差点数)
	道路網の整備	計画道路の整備推進を図るために目標値を設置 (都市計画道路、町計画道路事業により設定)	整備率 66.2%	75%	整備実績
基本方針2 公共交通の利用促進	生活道路安全対策区域	生活道路の危険箇所を抽出し、危険箇所への対策を目的として設定(警察庁事故データ、民間プローブデータ、ETC2.0の活用を想定)	0/8 区域	4/8 区域	整備実績 (対策区域/ 指定区域)
基本方針3 安全・安心な交通環境の創出	サイクルステーションの設置箇所	自転車利用促進を図るため、サイクルステーション設置箇所数を目標値として設定	0 箇所	10 箇所	運営事業者より把握
	バス待ち空間整備	公共交通利用促進を図るため目標値を設定	0 箇所	整備の推進	整備実績
	公共交通利用率 (バス、モノレール)	公共交通利用促進による効果把握するための目標値として設定(住民アンケート、パーソントリップ調査結果の活用を想定)	R3. 住民アンケート : 8% (H18PT : 3.5%)	9.1%	住民アンケート

5-2 推進体制の構築

(1) 組織づくり

本町における望ましい交通体系の構築を着実に推進していくため、町民等、交通事業者等、行政等が、それぞれの役割分担・責任を認識し、連携・協働して課題に取り組むことが重要である。

また、行政内部においても各部局の横断的な協力体制、国、県及び隣接市町（那覇市、豊見城市、南城市、西原町、与那原町、八重瀬町）と連携し、計画の推進体制を図る。

(2) 協働体制

南風原町交通基本計画に基づく各施策を推進していくためには、町民や地域の積極的な取り組みが必要不可欠である。交通に関連する情報や資料等の発信、状況に応じたバックアップ等の協働体制を構築する。

また、住民等がまちづくりに参加しやすい環境づくりや、人材育成などが重要となり、住民意見交換会、学校教育の現場において、交通に関する出前講座等を実施し、交通によるまちづくりを推進する環境づくりを行う。

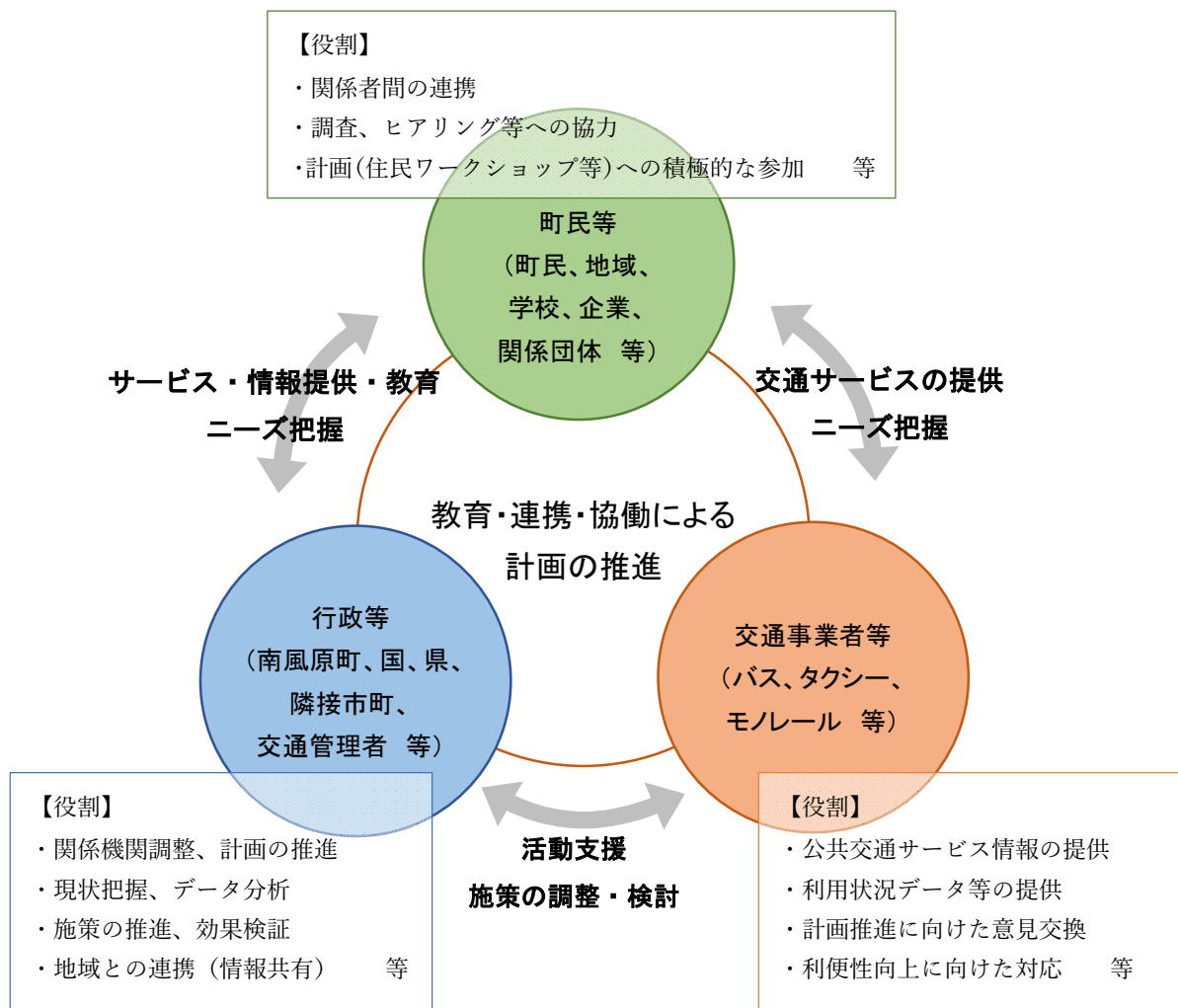


図 5-1 施策の組織イメージ

5-3 評価・改善の仕組み

本総合交通戦略は概ね10年計画となっており、5年毎にモニタリングを行い、段階的に施策を展開していくとともに、近年では自動車に関連した技術や、新しい移動手段の技術革新が進み、南風原町交通基本計画の策定時とは異なる課題、対策手法等の発生も想定されるため、社会情勢の変化に合わせ柔軟に計画の見直しも行っていく。

その為、本総合交通戦略においては、PDCAサイクルを用いた計画の進行管理、評価、検証を行い、着実に施策の推進を図る。



	短期施策					中期施策
令和4年度 (2022年)	令和5年度 (2023年)	令和6年度 (2024年)	令和7年度 (2025年)	令和8年度 (2026年)	令和9年度 (2027年)	令和10年～ (2028年)
Plan: 計画	Do: 実施					Plan: 計画
				Check: 評価		
					Action: 改善	

図 5-2 施策の推進イメージ

