



# 与那原町 地域総合交通戦略

平成 30 年(2018 年)3 月  与那原町







# **与那原町地域総合交通戦略**

**平成 30 年(2018 年)3 月**

**与那原町**



# 目次

## I 交通戦略の基本事項

1. 計画の目的・位置付け	1
2. 計画区域	4
3. 目標年次	4

## II 交通戦略策定の基本的な考え方

1. 目指すべき将来像（「与那原町総合交通基本計画」より）	5
2. 交通戦略検討の流れ	6
3. 交通戦略の構成	7
4. 戦略のポイント	8

## III 計画目標および実施施策

1. 計画目標	10
2. 交通戦略に位置付ける具体的な施策	11
3. 施策パッケージ	27
4. 実施プログラム	31
5. 計画目標値の設定	79

## IV 交通戦略の展開方針

1. 推進体制	83
2. PDCA サイクルによる達成状況の評価・改善	84
3. 評価・改善の仕組み	85

## 付 属 資 料

1. 与那原町交通施策検討協議会設置規則	付属資料 1
2. 与那原町交通施策検討協議会委員名簿	付属資料 3
3. 与那原町プロジェクト・チームの設置及び運営に関する規程	付属資料 4
4. 与那原町開発プロジェクトチーム設置要綱	付属資料 6
5. 与那原町交通施策検討協議会幹事会名簿	付属資料 8
6. 与那原町地域総合交通戦略策定経緯	付属資料 9
7. 与那原町地域総合交通戦略策定について（諮問）	付属資料 11
8. 与那原町地域総合交通戦略策定について（答申）	付属資料 12
9. 目標値設定の根拠	付属資料 13
10. ワークショップ実施概要	付属資料 33
11. TDM 施策推進アクションプログラム	付属資料 43



## I 交通戦略の基本事項

### 1. 計画の目的・位置付け

#### (1) 目的

平成 28 年度(2016 年度)に策定された交通計画のマスタープランである「与那原町総合交通基本計画（以下「総合交通基本計画」という。）」で定めた基本理念や目標像の実現に向けては、限られた財源の中でより高い成果を上げるため、既存ストックの有効活用や関係主体との連携、選択と集中による投資等、重点的かつ効率的に施策を推進することが必要である。

そこで、総合交通基本計画における計画期間【平成 42 年度(2030 年度)まで】のうち、短中期【平成 30 年度(2018 年度)～平成 37 年度(2025 年度)まで】に取り組むべき施策について、具体的な施策パッケージや実施プログラム、実施に係るスケジュール等を示した『与那原町地域総合交通戦略（以下「本戦略」という。）』を策定する。

本戦略においては、町民、行政（国・県・町）、交通事業者、交通に関わる各種関係団体がそれぞれの担う役割を認識し、協働・連携しながら総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図る。

また、交通施策は、与那原町（以下「本町」という。）に留まらず、広域にも波及することから、周辺市町村と連携した一体的な取り組みの推進を図る。

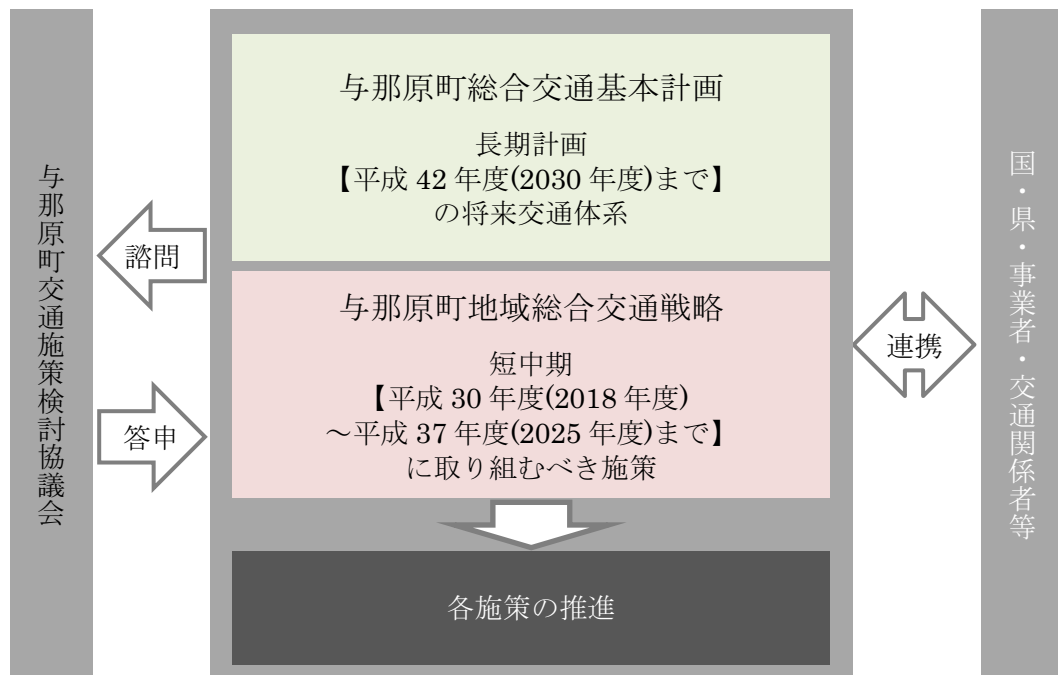


図 I-1 交通施策の展開イメージ

## (2) 位置付け

本戦略は、本町の上位計画や国および県の交通に関する関連計画に基づき策定された総合交通基本計画における基本理念、目標像等の実現に向けて、短中期【平成 30 年度(2018 年度)～平成 37 年度(2025 年度)まで】に取り組むべき施策を示すものである。

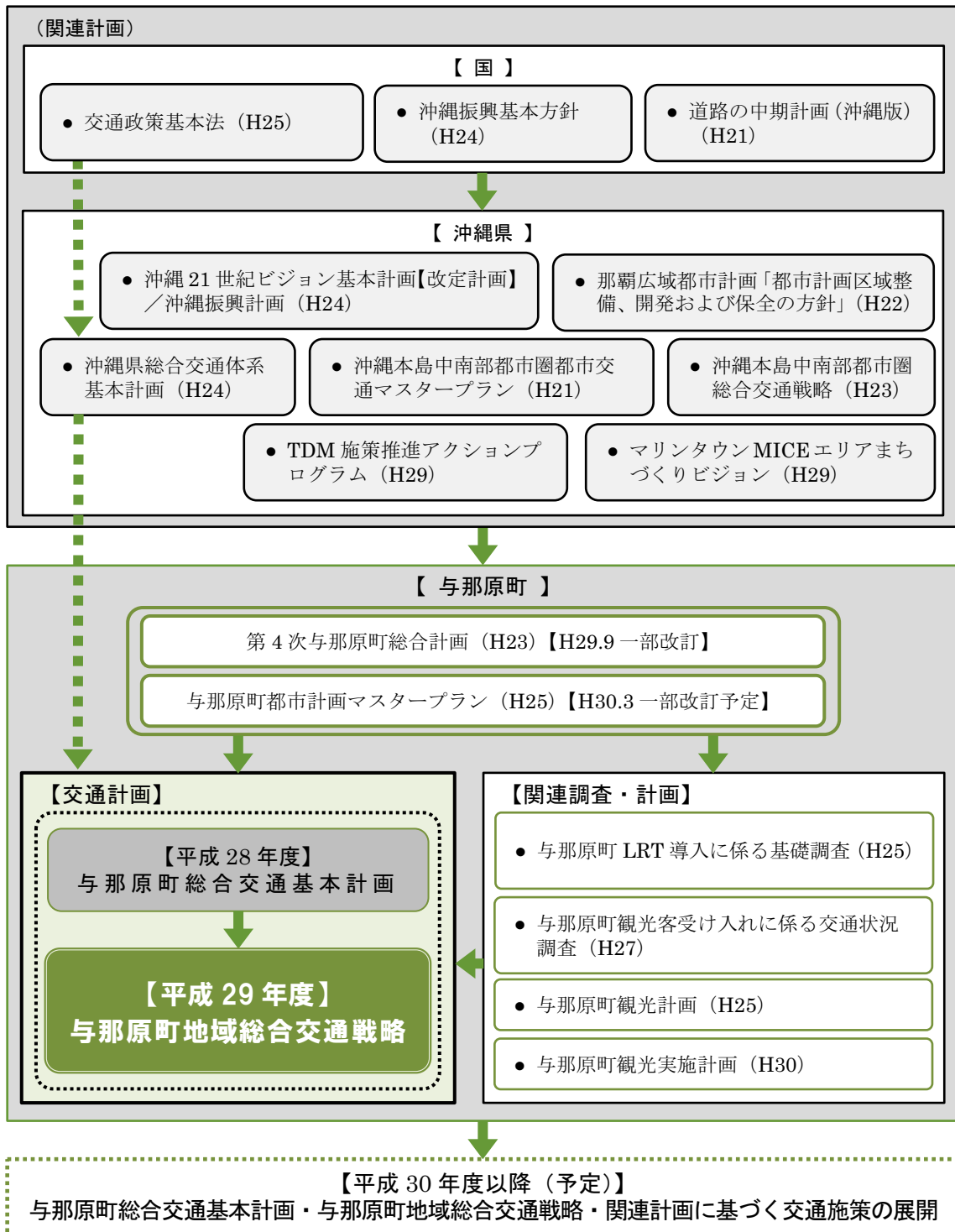


図 I-2 与那原町地域総合交通戦略の位置付け

本戦略を策定するにあたり、整合性を図った上位計画、関連計画・調査は次の通りである。

	名称	策定年次	策定機関	概要
①上位計画	第4次与那原町総合計画	平成23年4月 (平成29年9月一部改訂)	与那原町	与那原町の最上位計画
	与那原町都市計画マスタープラン	平成25年9月 (平成30年6月一部改訂予定)	与那原町	都市計画マスタープラン
	与那原町総合交通基本計画	平成29年3月	与那原町	交通計画のマスタープラン
②関連計画	道路の中期計画（沖縄版）	平成21年7月	国	沖縄県全体の道路の中期計画
	沖縄21世紀ビジョン基本計画 【改定計画】／沖縄振興計画	平成24年5月 （【改定計画】平成29年5月）	沖縄県	沖縄振興計画（現行）
	那覇広域都市計画「都市計画区域の整備、開発および保全の方針」	平成22年8月	沖縄県	那覇広域都市計画区域マスタープラン
	沖縄県総合交通体系基本計画	平成24年6月	沖縄県	県の交通基本計画
	沖縄本島中南部都市圏 都市交通マスタープラン	平成21年3月	沖縄県	第3回PT調査に基づく交通基本計画
	沖縄本島中南部都市圏 総合交通戦略	平成23年3月	沖縄県	第3回PT調査に基づく総合交通戦略
	TDM施策推進 アクションプログラム	平成29年6月	沖縄県	TDM施策推進に向けたプログラム
	マリンタウンMICEエリア まちづくりビジョン	平成29年2月	沖縄県	マリンタウンにおけるまちづくりの方針
	与那原町観光客受け入れに係る交通 状況調査	平成27年3月	与那原町	観光施策の為に交通に関する基礎調査
	与那原町観光計画	平成25年12月	与那原町	与那原町の観光振興に資する計画
	与那原町観光実施計画	平成30年3月	与那原町	与那原町観光計画の実施に向けた計画

注記）上位計画、関連計画・調査の内容および位置付けについては、「与那原町総合交通基本計画」の本文および資料編を参考のこと。

## 2. 計画区域

本戦略の計画区域は与那原町全域とする。

ただし、沖縄本島の市町村で最も面積が小さく、コンパクトな町域である本町においては、広域的な道路・交通体系が重要になるため、広域交通についても考慮するものとする。

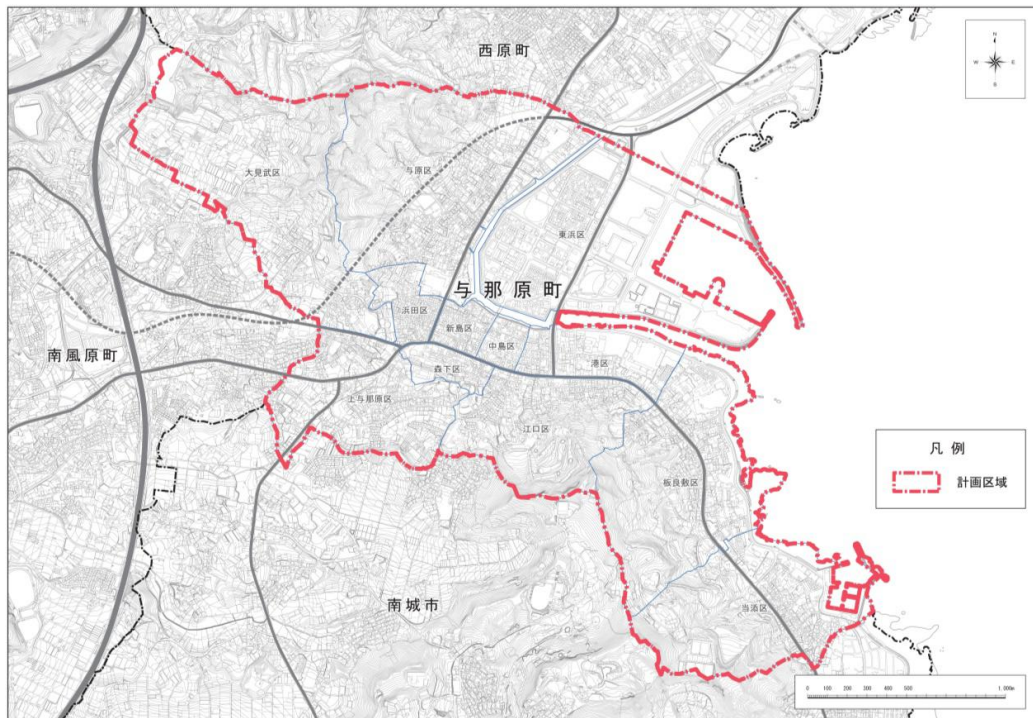


図 I-3 与那原町地域総合交通戦略の計画区域図

## 3. 目標年次

本戦略の目標年次は、本戦略の事業開始年度である平成 30 年度(2018 年度)から総合交通基本計画の第 2 ステージ完了の平成 37 年度(2025 年度)までの 8 年間とする。

また、総合交通基本計画の中間目標年次である平成 32 年度(2020 年度)には、本町の交通に影響をもたらす大型 MICE 施設の供用開始予定となっているため、その時点で計画目標の達成状況を検証し、必要に応じて施策の内容等を見直すものとする。

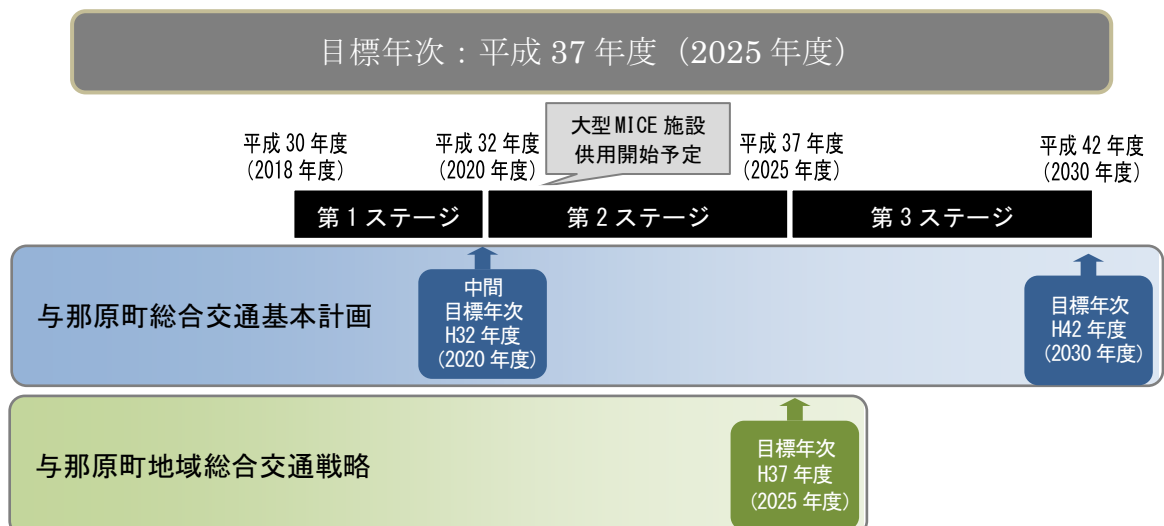


図 I-4 与那原町地域総合交通戦略の目標年次



## Ⅱ 交通戦略策定の基本的な考え方

### 1. 目指すべき将来像（「与那原町総合交通基本計画」より）

総合交通基本計画においては、本町の交通が目指すべき将来像として、以下の基本理念・目標像および基本方針が示されている。

本戦略は、この基本理念、目標像および基本方針に基づき策定する。

#### 与那原町総合交通基本計画(平成 29 年 3 月策定)

##### (1) 基本理念

「豊かな暮らしを支える ひとにやさしい 交通まちづくり」

##### (2) 目標像および基本方針

###### 目標像① 豊かな暮らしを支える安心・安全でひとにやさしい交通環境の構築

多様化する利用者の生活スタイルに対応するため、誰もがどこへでも安心・安全に移動できる交通環境を整える。

【基本方針 1】安心・安全に移動できる道路交通環境の整備

【基本方針 2】誰もが快適に利用できる公共交通環境の構築

【基本方針 3】交通に対する意識改革

###### 目標像② 将来の都市構造の実現に向けた交通ネットワークの充実

大型 MICE 施設の設置に伴う将来交通量の増大に対応し、広域的な公共交通ネットワークの確立に向け、新たな公共交通システムの新設やバス路線の再編等に取り組み、町民の生活行動の拡大や都市間移動の利便性向上を図る。

【基本方針 1】広域的な公共交通体系の確立に向けての新たな公共交通システムの検討

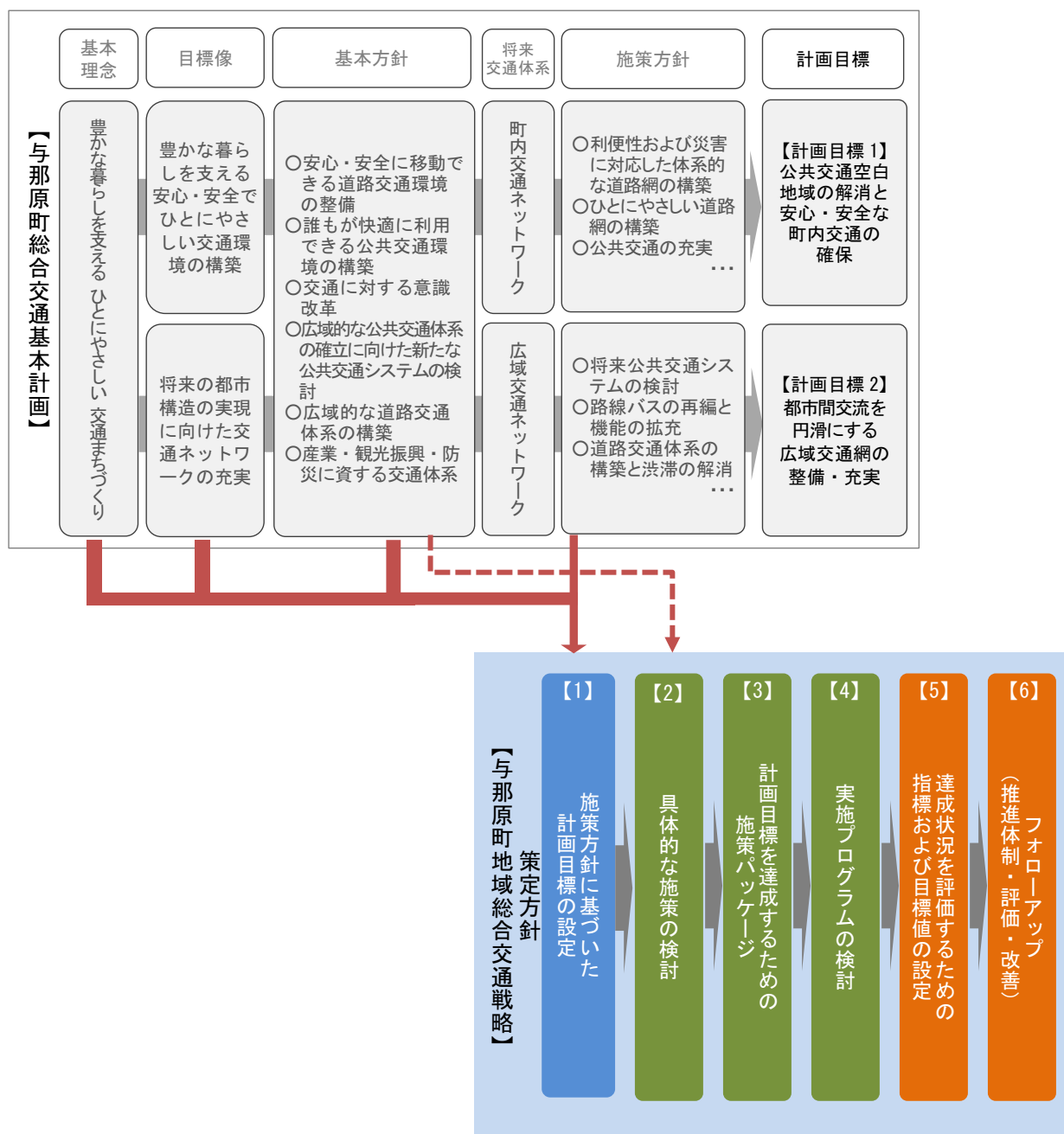
【基本方針 2】広域的な道路交通体系の構築

【基本方針 3】産業・観光振興および防災に資する交通体系の構築

## 2. 交通戦略検討の流れ

総合交通基本計画において定めた基本方針、施策方針、計画目標に基づき、本戦略における計画目標および具体的な施策を検討する。

また、施策のパッケージ化を図り、それぞれの施策の実施スケジュールや関係主体のほか、推進体制や計画目標の達成状況を評価するための指標となる目標値を設定する。



図Ⅱ-1 戦略検討の流れ図

### 3. 交通戦略の構成

本戦略の策定内容を以下に示す。

#### 【1】基本方針に基づいた計画目標の設定

総合交通基本計画においては、基本方針に基づき、将来交通体系や施策方針が示されており、本戦略においては、総合交通基本計画において示されている基本方針に基づき計画目標を設定するとともに、計画目標達成に向けた施策の展開を図る。

#### 【2】具体的な施策の検討

総合交通基本計画における交通施策方針および施策の検討に基づきながら、実施していく具体的な施策を位置付ける。

#### 【3】計画目標を達成するための施策パッケージ

具体的な施策により高い効果を得るため、具体的施策の中から効果的かつ効率的に施策を組み合わせ「施策パッケージ」として位置付けることにより計画目標の達成に向けた施策の展開を図る。

#### 【4】実施プログラムの検討

実施プログラムの検討においては施策パッケージにおける各施策の具体的な内容や実施に係るスケジュール、関係主体<sup>※1</sup>を示し、戦略的に実施していくものとする。

#### 【5】達成状況を評価するための指標および目標値<sup>※2</sup>の設定

実施プログラムの有効性や計画目標の達成状況を評価していくため、指標と目標値を設定する。

指標は、町や関係機関等が、できるだけ簡易にかつ継続的に計測可能なものを設定するとともに、目標値については、計画目標別での各ステージの進捗が確認できるよう設定するものとする。

#### 【6】フォローアップ（推進体制・評価・改善）

本戦略で定めた施策は、多様な分野にわたり、実施スケジュールや実施・推進主体も様々なことから、施策を確実に実施するため推進体制について設定する。

※1 関係主体：当該施策の実施やその内容を検討するための関係機関等を示しており、実際の事業実施主体を記載したものではない。

※2 目標値：ここでの指標とは、目標が達成されているか、または目標に向かって進捗状況を測る「ものさし」のことである。また、目標値は、その「ものさし」において達成されるべき数値のことである。例として、安心・安全な交通環境が目標であれば、それを図る指標の一つとして「交通事故件数」があり、目標値は「0件（事故なし）」となる。

## 4. 戦略のポイント

本戦略を策定し、計画的に各施策を実現していくうえで重要となる戦略のポイントを以下に示す。

### ポイント1：施策の実効性を高める⇒展開スケジュールと関係主体

施策の効果を高め確実に実現していくため、各施策の実施スケジュールを示し展開していくものとする。

町内における交通施策については、実施スケジュールを示して施策の展開を図り、広域における交通施策については、関係機関や関連事業者の協力が不可欠であるため、協議調整等に関するスケジュールを検討する。

また、施策に取り組む行政（国、県、町）、町民、事業者、交通に関わる各種団体等がそれぞれの役割分担を意識したうえで連携・協働し取り組みを実施していく必要があることから、関係主体について示し各施策の実効性を高めるものとする。

### ポイント2：他計画との連携で進める⇒広域的には大型MICE施設関連計画との連携

本戦略を確実に実行し、計画目標を達成するには町内外の様々な計画との連携を図る必要がある。国道および県道等の整備、新たな公共交通整備については、本町のみに留まらず広域に渡る計画となることから、国、県および周辺市町村との密な連携が求められる。

特に、将来建設予定の大型MICE施設および関連する周辺まちづくりについては、本町の交通へ大きく影響を与えることが予想されることから、大型MICE施設関連のまちづくり計画との連携を図り、交通施策を展開していく必要がある。

また、町が実施する施策については、庁内で構成される「与那原町交通施策検討会議」等において関連各課等との協議・調整を行い、具体的な施策としての展開を図るものとする。

### ポイント3：地域と協働で取り組む⇒環境改善を目指す地域協働と意識啓発

交通を通じての環境改善を目指し、施策の実効性を高めるためには、地域との連携が重要な課題となる。

モビリティマネジメントの実施で、自動車交通の抑制によりCO<sub>2</sub>（二酸化炭素）、NO<sub>2</sub>（二酸化窒素）排出の低減等の環境改善や多様な交通手段の利用による地域の利便性の向上を図ることが可能となる。そのため、地域に対して意識啓発を継続的に実施するとともに、モビリティマネジメントの具体的施策（仕掛け）を実施する。

地域の連携を高めるために、地域が持つ問題・課題を把握し、問題意識の共有化を図り、身近な交通問題を地域と協働で取り組むことが重要である。本戦略を策定するにあたり、関係者ワークショップや意見交換会を開催する等、地域との調整・協議を進め、地域と連携した施策展開を図る。

**ポイント4：優先的に進める施策の抽出⇒町民の暮らしに係る施策の優先**

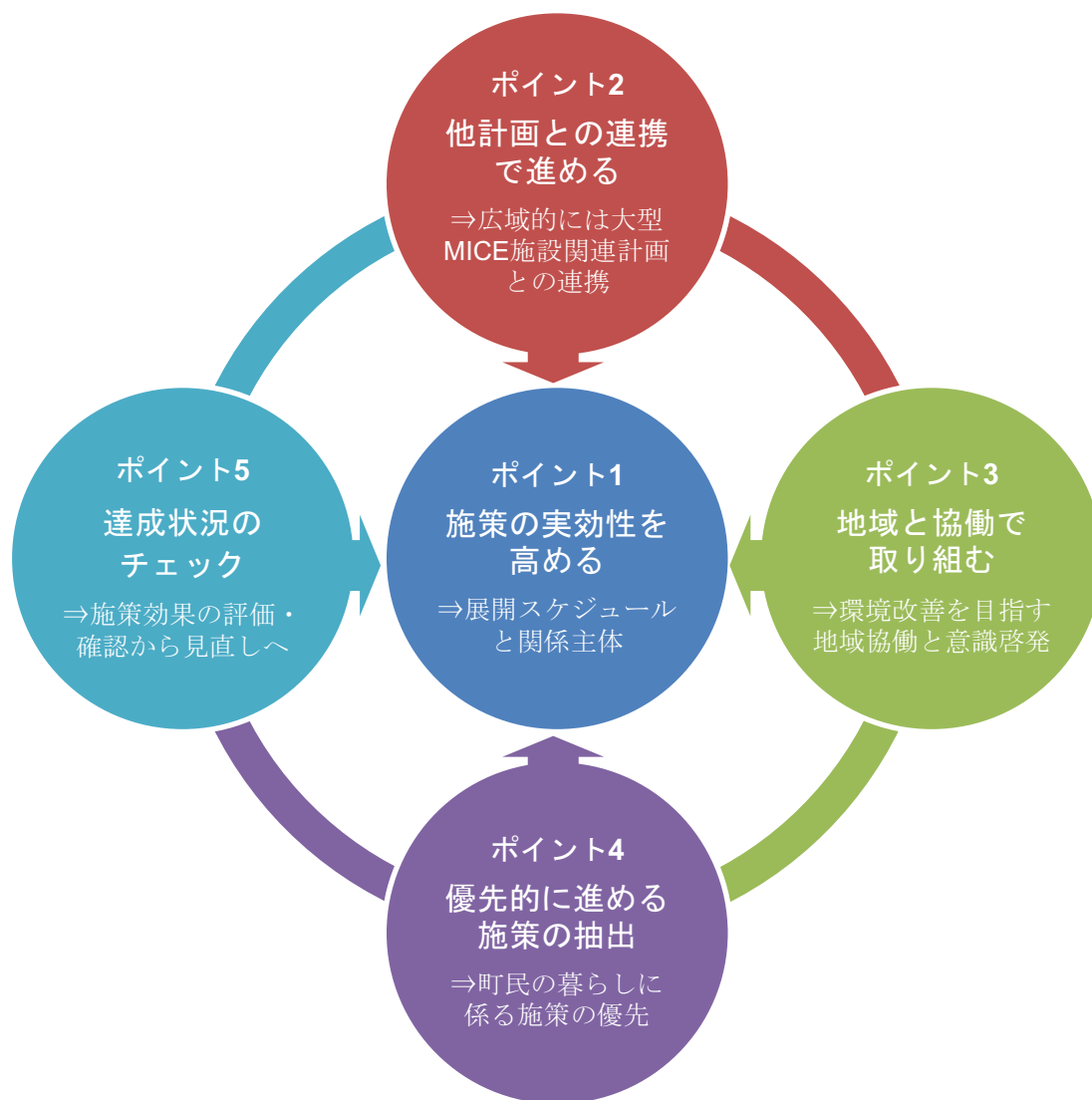
総合交通基本計画で定めた施策方針に基づき、本戦略では重点的かつ効率的に推進する具体的な施策を位置付ける必要がある。

本町を取り巻く交通状況の変化においては、将来建設予定である大型 MICE 施設の影響に係る施策について優先的に進めていく必要があると考えられる。その他、具体的な施策の中から、町民の生活に係る重要かつ早期展開が求められる施策については優先的に施策の展開を図る。

**ポイント5：達成状況のチェック⇒施策効果の評価・確認から見直しへ**

計画目標の達成状況のチェックを行い、本戦略における施策パッケージが有効に効果を発揮しているか確認を行う必要がある。

そのため、計画目標ごとに指標を設定し、定期的に達成状況や施策の進捗状況について確認や評価を行い、適切かつ妥当な見直しが図れるようにする。



図Ⅱ-2 戦略のポイント関係図

## Ⅲ 計画目標および実施施策

### 1. 計画目標

総合交通基本計画における計画目標年次である平成 42 年度(2030 年度)までのうち、短中期(第 1 ステージ・第 2 ステージ)までの平成 37 年度(2025 年度)までを本戦略の目標年次としていることから、この第 1 ステージ・第 2 ステージを対象とした計画目標を以下の通り定める。

#### 《計画目標 1 (町内交通に係る目標)》

#### 公共交通空白地域の解消と安心・安全な町内交通の確保

【第1ステージ】大型MICE施設供用まで【平成30年度(2018年度)～平成32年度(2020年度)】

- ・ 町内の公共交通充実による公共交通空白地域の解消。
- ・ モビリティマネジメントの実施による自動車交通の削減。

【第2ステージ】大型MICE施設周辺整備完了まで【平成33年度(2021年度)～平成37年度(2025年度)】

- ・ 大型MICE施設の交通増大に対する町域における交通渋滞の解消。
- ・ 町内移動に対する安全・安心な交通環境の確立。

#### 《計画目標 2 (広域交通に係る目標)》

#### 都市間交流を円滑にする広域交通網の整備、充実と意識改革

【第1ステージ】大型MICE施設供用まで【平成30年度(2018年度)～平成32年度(2020年度)】

- ・ 与那原交差点の渋滞解消等、緊急の交通問題の解消。
- ・ 路線バスの再編等広域的な交通体系の充実・強化。

【第2ステージ】大型MICE施設周辺整備完了まで【平成33年度(2021年度)～平成37年度(2025年度)】

- ・ 大型MICE施設対応公共交通の充実・強化。
- ・ 交通渋滞を解消する広域道路ネットワークの形成。

## 2. 交通戦略に位置付ける具体的な施策

総合交通基本計画における施策方針に基づき、具体的かつ戦略的に実施していく施策を以下の通り整理する。

※以下より示す **枠内** は総合交通基本計画より再掲である。

### 【施策方針１：利便性および災害に対応した体系的な道路網の構築】

#### 1) 主要幹線道路等の整備

本町の都市骨格を形成し、体系的に交通を処理する主要幹線道路や幹線道路の整備を県や周辺市町村と連携し推進する。国道 329 号と国道 331 号は沖縄本島東南部地域における重要な主要幹線道路となっており、交差点を中心に慢性的な交通渋滞が発生していることから、自動車交通の集中を軽減させるため、通過交通を処理するバイパス等の整備を促進する。

町内の交通渋滞の解消と交通利便性の向上に資する施策として、国道 329 号南風原バイパス与那原バイパス、県道南部東道路および浦添西原線等の広域道路体系の整備推進を図る。

また、上記の広域道路網の整備による効果等も踏まえつつ、与那原交差点のさらなる交通渋滞緩和に向けて総合交通基本計画で位置付けられた県道南風原与那原線と国道 329 号を接続する「ゆめなり線（仮称）」、県道南部東道路と国道 331 号を接続する「県道糸満与那原線を補完する道路」の検討を進める。

その他、与那原交差点の渋滞解消や町内交通の利便性向上に資する補助幹線道路等の整備や改良を図る。

### 【戦略に位置付ける施策】

- 1-① 南風原バイパス与那原バイパス等広域道路網の整備推進
- 1-② ゆめなり線（仮称）の検討
- 1-③ 県道糸満与那原線を補完する道路の検討
- 1-④ 補助幹線道路等の整備・改良



### 【施策方針１：利便性および災害に対応した体系的な道路網の構築】

#### 2) 避難路や緊急輸送道路ネットワークの整備

住宅地や海岸低地等においては狭隘道路や行き止まり道路があり、災害時の避難の際に支障をきたす恐れがあることから、地震や津波等の様々な災害から迅速かつ円滑に避難できるよう避難路の確保を推進する。

また、被災者の応急対策に必要な人員や物資の輸送を確実に行うため、緊急輸送道路ネットワークを構築し、各種災害対策を円滑に実施できる環境整備を推進する。

海岸低地部から津波避難ビルや高台部へ接続する道路を中心に適切な誘導サイン配置や避難路における建物、ブロック塀等の倒壊防止対策、回路の確保等、津波避難経路の整備を図るとともに沖縄県緊急輸送道路ネットワーク計画において、第２次緊急輸送道路として位置付けされる国道３２９号、国道３３１号を中心に緊急輸送道路ネットワークの整備を図る。

#### 【戦略に位置付ける施策】

- 1-⑤ 津波避難経路の整備・改良
- 1-⑥ 緊急輸送道路ネットワークの整備促進

### 【施策方針２：ひとにやさしい道路網の構築】

#### 1) 安全・快適な歩行者道および自転車道網の整備

本町内外交通における歩行者・自転車トリップが少ない状況にあることから、誰もが安心・安全に歩けるよう連続性のある歩行者道の整備や自転車により町内外の移動が容易になるよう自転車専用通行帯の整備を推進する。また、高齢者や障がい者等の交通弱者にも対応したユニバーサルデザインに配慮した道路、緑陰の形成等人に優しい快適な道路網の整備を推進する。

歩道拡幅や歩行者専用道路の整備、ポケットパークや緑陰の確保、バリアフリー対応等、交通弱者を含めた誰もが安全で快適に利用できる歩行者空間の整備を図る。

また、住民や観光客の自転車利用を促進するため、自転車専用通行帯や自転車歩行者道の整備を図る。

#### 【戦略に位置付ける施策】

- 2-① 安全で快適な歩行者空間の確保
- 2-② 自転車専用通行帯や自転車歩行者道の整備



## 【施策方針 2：ひとにやさしい道路網の構築】

## 2) わかりやすい道路案内標識の設置

本町内には狭隘道路が多いのにも関わらず、国道 329 号と国道 331 号の抜け道としている通過車両が多いため、歩道が設置されていない箇所では町民の生活に危険を及ぼしている。そのため、町民が安心・安全に移動できるよう、視認性が高く、わかりやすい道路案内標識設置等の情報提供の充実を図る。

特に既成市街地内の生活道路においては、歩行者の安全を確保するため、道路標識、防護柵等交通安全施設の適正な整備と、既存道路の交差部等の改良、ゾーン 30<sup>※3</sup>等交通規制の適用検討等運用改善を図る。

また、住民や町内への通勤通学者に対して、通過交通の抑制を図り、交通規制の遵守を促すため、これら交通規制の周知徹底を図る。

## 【戦略に位置付ける施策】

2-③ 生活道路における交通安全施設の設置および交通規制の運用改善

2-④ 住民および町内への通勤・通学者に対する交通ルールへの周知徹底

## 【施策方針 3：公共交通の充実】

## 1) 町内交通機関（コミュニティバス等）の導入検討

本町における公共交通空白地域の縮小を図るとともに、高齢者や障がい者等の交通弱者に対する交通移動サービスの向上を目指し、町民が多く利用する町役場等の公共施設や商業施設、病院等を巡回する町内交通機関（コミュニティバスやデマンド交通等）等の導入を検討する。

町内交通機関については、公共交通空白地域の縮小に向けて、コミュニティバスやデマンド交通<sup>※4</sup>等、具体的な手段を検討するとともに効果や事業成立性について検証する実証試験を実施し、本格運用を目指すものとする。

## 【戦略に位置付ける施策】

3-① コミュニティバスまたはデマンド交通等の導入

※3 ゾーン 30：住宅地等生活道路が多いエリアにおいて、自動車の最高速度を時速 30 キロに制限する交通規制。

※4 デマンド交通：路線定期型交通と異なり、予約型で運行方式、運行ダイヤ、発着地の自由度の組み合わせにより様々な運行形態が考えられる交通システム。デマンドバス、デマンドタクシー等がある。

## 【施策方針３：公共交通の充実】

## 2) バス路線の再編

本町を通過する路線バスは国道 329 号、国道 331 号を中心に運行しているため、主要幹線道路から離れた地域は公共交通空白地域となっている。また、近年人口が増加傾向にある東浜地区においては、沖縄女子短期大学や商業施設が立地しているが、路線バスが運行していない状況にある。公共交通空白地域の規模縮小を図り、誰もが公共交通を利用しやすい環境を創出するため、周辺市町村およびバス協会、路線バス事業者等の関係機関と協議を行い、バス路線の再編を検討する。

バス路線の再編に向けて、近年人口の増加が著しく、大型 MICE 施設の立地も予定される東浜地区における路線再編や町と沖縄都市モノレール首里駅および浦西駅とを結ぶ路線等、要望が多い路線の拡充を図る。

また、バス路線の再編に合わせて、本町の交通利便性向上に資するバス停の設置や移転等を行うとともにバスナビの周知、車内やバス停でのデジタルサイネージ※5導入、観光客等へ案内を行うバスアテンダント※6の配置等、バス案内機能の充実を図る。

なお、上記の施策の実現にあたっては、バス事業者や関係機関による広域的な観点からの検討が必要となるため、県、バス協会、路線バス事業者等の関係機関と連絡や情報交換の場を設置する。

## 【戦略に位置付ける施策】

- 3-② バス路線の再編・拡充
- 3-③ 交通利便性向上に資するバス停の新設・再配置
- 3-④ 円滑で快適な利用を促進するバス案内機能の充実
- 3-⑤ バス路線連絡会議等の設置

※5 デジタルサイネージ：屋外や店頭、公共空間、交通機関等において、ディスプレイ等の電子的な表示機器を使って情報を発信するシステムのことである。

※6 バスアテンダント：駅やバスターミナル等において配置され、バスの乗継等各種案内を行う係員のこと。

## 【施策方針3：公共交通の充実】

## 3) 交通結節点の整備

新たな公共交通システムの導入の検討とともに、路線バス等の乗り換えを円滑に行える交通結節点（交通ターミナル）の整備を推進する。

また、町内各地区の交通の拠点となる箇所やバス停留所等路線バス、町内交通機関（コミュニティバス等）との乗り換えを円滑に行えるサブ交通結節点の導入を推進する。

新たな公共交通システムや路線バス、町内交通機関等の円滑な乗り換えや、交通情報案内機能等を有した交通結節点として、大型 MICE 施設周辺への公共交通ターミナルの誘致を図る。

また、本町の既存バス停や新たに新設するバス停については、自転車からの円滑な乗り換えを図るための駐輪場の設置や将来的に導入を予定するコミュニティバスのバス停として相互運用する等、バス停における交通結節機能の拡充を図る。

## 【戦略に位置付ける施策】

- 3-⑥ 公共交通ターミナルの誘致
- 3-⑦ バス停の交通結節機能の拡充
- 3-⑧ タクシーおよび貸切バス乗降場の適正な配置と推進

## 【施策方針4：公共交通利用環境の改善】

## 1) 快適なバス停留所の確保

道路整備や公共交通網の再編等とあわせ、沖縄の気候的特性等も踏まえながら、誰もが快適に公共交通を利用できるよう、明るく開放的で、ゆとりあるバス停留所の形成を推進する。

待ち時間における快適性の向上を図るため、バス停における上屋やベンチの設置、既設案内板の改善・充実を検討する。

また、渋滞解消に資するバス停移転や町内の商業施設等との連携した待合機能強化を図るバス停配置、バス路線再編と併せた広域的なアクセス性の向上に資するバス停の新設等を行う。

## 【戦略に位置付ける施策】

- 4-① バス停における上屋やベンチ等の設置
- 4-② 交通利便性向上に資するバス停新設・再配置（3-③再掲）
- 4-③ 円滑で快適な利用を促進するバス案内機能の充実（3-④再掲）

## 【施策方針4：公共交通利用環境の改善】

## 2) 交通弱者に配慮した車両の導入

高齢者や障がい者において公共交通は重要な移動手段であるが、乗降等、さまざまな問題が生じている。このような交通弱者が公共交通を利用しやすい環境を整えるため、関係団体と協議を行いながらノンステップバス等のバリアフリーの機能を備えた車両の導入を推進する。

町内の公共交通においては、ノンステップバス等、高齢者や障がい者、子供連れ等交通弱者が利用しやすいバリアフリー機能を備えた車両の導入を図る。

## 【戦略に位置付ける施策】

## 4-④ バリアフリー機能を備えた車両の導入

## 【施策方針5：クルマに頼りすぎない暮らしの推進】

## 1) モビリティマネジメントの実施

自家用車主体の移動から公共交通や徒歩等を含めた多様な交通手段を適度に利用するために、モビリティマネジメントによる意識啓発を継続的に実施する。特に、小学生、中学生、高校生、社会人といった、それぞれの年代・立場に応じた継続的な取り組みを推進する。

自家用車から公共交通等への利用転換を促すため、カーフリーデー<sup>※7</sup>の実施や公共交通等利用促進イベント等、モビリティマネジメント<sup>※8</sup>による意識啓発を継続的に実施する。次世代の交通利用者である小学生から高校生までに対しては、公共交通等利用に対する教育や公共交通により親しみ、利用してもらうきっかけづくりとして作文・図画コンクール等、普及啓発活動を実施する。また、町内各所での OKICA の販売促進や、既存バスと町内交通機関等との乗り継ぎ割引等について検討を行う。

なお、モビリティマネジメントは、意識啓発だけではなく、運用施策やシステムの導入・改善、実施主体となる組織の改変や新設等を含むもので、本戦略全体として実施することでその推進を図る。

## 【戦略に位置付ける施策】

- 5-① カーフリーデー等公共交通利用を促進するイベントの実施
- 5-② 小中高生への公共交通利用を促進する教育・啓発活動の実施
- 5-③ 町内各所での OKICA 販売の促進
- 5-④ 公共交通機関の乗り継ぎ割引の検討
- 5-⑤ 運転免許の自主返納制度における優遇措置の拡充

※7 カーフリーデー：排出ガス、渋滞、事故、騒音等自動車の利用が都市の安全や環境に与える影響に関心をもち、望ましい都市交通のあり方を考えるための社会啓発活動。

※8 モビリティマネジメント：(Mobility Management、略称 MM) 多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ（移動状況）が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取り組みを指す。具体的には、一般の人々や各種の組織を対象としたコミュニケーション施策を中心に様々な運用施策やシステムの導入や改善、実施主体となる組織の改変や新設等を持続的に展開する。

## 【施策方針５：クルマに頼りすぎない暮らしの推進】

## 2) 自動車交通適正化の取り組み推進

児童・生徒・学生のクルマによる送迎等については、安心・安全な歩行者・自転車の通行環境の整備等の推進と合わせて、学校を通じてクルマ利用の抑制を要請するとともに、企業等と連携した時差出勤等の取り組みの推進により、自動車利用の抑制と平準化を図る。

与那原交差点を中心とした、朝夕の激しい交通渋滞を解消するため、町内各企業や町内の大学、専門学校に対して、時差出勤の推進や自転車通勤の推奨、相乗りの推奨を図る。また、町内各学校においては、朝夕の児童・生徒の車送迎を抑制するよう取り組みを行う。

## 【戦略に位置付ける施策】

- 5-⑥ 町内各事業所における時差出勤の推奨
- 5-⑦ 町内各事業所における自転車通勤・徒歩通勤の推奨
- 5-⑧ 児童・生徒の車送迎の抑制
- 5-⑨ 相乗りの推奨
- 5-⑩ カーシェアリングの推奨

## 【施策方針６：地域と協働で進めるみちづくりの推進】

## 1) 地域とともに持続可能な道路管理の促進

地域住民の力による魅力的なまちづくりの推進を図り、住む人目線での良好な生活空間と景観の創出を推進する。また道路に関する計画的な維持管理に取り組むとともに、市民や道路愛護団体等の参加による道路の美化活動等を推進する。

地域住民や町内関係団体による、道路の美化活動や緑の維持管理等を推進するとともにこれら活動団体等への助成や支援を充実させる。

## 【戦略に位置付ける施策】

- 6-① 地域住民が主体となった道路維持管理や沿道景観づくりの推進

## 【施策方針６：地域と協働で進めるみちづくりの推進】

## 2) 交通バリアフリーマップ等の作成と普及

高齢者や障がい者が公共交通および生活道路を利用しやすいように、バリアフリー等の状況等を記載したマップおよび案内を作成するとともに、その普及に努める。

地域住民や子育て世代、高齢者、車いす利用者や視覚障がい者、聴覚障がい者等関係者の協働により、公共交通や生活道路に関する状況を整理し、交通バリアフリーマップの作成を行うとともに普及啓発に努める。

## 【戦略に位置付ける施策】

- 6-② 道路交通バリアフリーマップ等の作成と普及啓発

## 【施策方針 7：将来公共交通システムの検討】

## 1) 新たな公共交通システムの導入の検討

将来的に高齢者等の交通弱者が増大すると考えられる町民の広域移動を支えるとともに、大型 MICE 施設の設置に伴う将来交通量の増大に対応するため、自動車依存型社会の脱却、観光客の移動利便性の向上を目的とした新たな公共交通システム（都市モノレール、LRT、BRT（基幹バスシステム）等）の導入を検討する。

新たな公共交通システムの導入検討にあたっては、広域的な観点から導入の可能性について検討を行っていく必要があることから、県および関係市町村を含めた広域の協議会を設置し、各システムの特性を踏まえ、需要や事業費、採算性等について幅広く検討を行う。

## 【戦略に位置付ける施策】

## 7-① 広域協議会の設置と調査・検討の促進

## 【施策方針 7：将来公共交通システムの検討】

## 2) 大型 MICE 施設の受け入れに係る交通システムの構築

大型 MICE 施設の設置に伴う様々な利用形態による交通の発生に対応する交通システム（平常時、大規模イベント開催時等）を町民の交通に影響を及ぼさないように構築する。沖縄県では、新たに発生する需要を把握し、そのなかで、自動車交通と公共交通機関が対応すべきそれぞれの需要を確認し、そのうえで、LRT や BRT、バス等といった様々な公共交通システムの特性も踏まえながら、需要等に対応できるシステムについて検討を行うこととしている。

大型 MICE 施設の供用後、平常時においても増加が予想される交通需要に対して、バス路線の再編・拡充やバス案内機能の充実を図る。

また、大規模イベント時における交通需要への対応を図るため、シャトルバス等参加者の移動手段の確保や町民生活への影響を低減する臨時的な交通規制の運用、大型 MICE 施設周辺の大規模施設における駐車場受け入れ協定等の締結等環境整備を図る。

## 【戦略に位置付ける施策】

## 7-② バス路線の再編・拡充（3-②再掲）

## 7-③ 円滑で快適な利用を促進するバス案内機能の充実（3-④、4-③再掲）

## 7-④ 大規模イベント参加者の交通手段の確保

## 7-⑤ 大規模イベント時の交通規制等の運用

## 7-⑥ 近隣大規模施設との駐車場受け入れ協定等の締結

## 【施策方針８：路線バスの再編と機能の拡充】

## １）路線バス機能の拡充

路線バスの定時性・速達性・利用者の快適性の向上のため、バス走行空間の確保に向けた整備や乗降施設の整備、バス待合所機能の拡充について関係機関と連携を図りながら取り組む。

路線バスの定時性・速達性の向上に向けて、本町に係るバス路線に関して、バスレーンの拡充やバスベイ（停車帯）の設置等、バス走行空間の環境改善や充実、バス停における環境整備（上屋やベンチの設置等）を検討・実施する。

## 【戦略に位置付ける施策】

- ８-① バスベイの設置
- ８-② バスレーン等公共車両優先システムの検討
- ８-③ バス停における上屋やベンチ等の設置（４-①再掲）

## 【施策方針８：路線バスの再編と機能の拡充】

## ２）バス路線の再編と新設の検討

本町内の公共交通空白地域の解消と合わせ、町民からの要望の高い方面（沖縄都市モノレール首里駅等）への路線の新設をはじめとして、必要なバス路線の再編を要請する。

バス路線の再編と新設においては、人口増加の著しい東浜地区へのバス路線再編や都市モノレール主要駅と接続する路線の新設等が必要と考えられるが、いずれも本町外との連携を伴う路線設定となる。したがって、定期的なバス路線連絡会議の設置やバス停の新設に対する支援制度等総合的に検討する。

## 【戦略に位置付ける施策】

- ８-④ バス路線の再編・拡充（３-②、７-②再掲）
- ８-⑤ バス路線連絡会議等の設置（３-⑤再掲）



## 【施策方針 9：道路交通体系の構築と渋滞の解消】

## 1) 広域道路交通体系の構築による広域交流の促進

周辺市町村と連携した体系的な幹線道路ネットワークの整備を推進するとともに、大型 MICE 施設の設置に伴う将来交通量の増大に対応した広域道路交通体系の構築による広域交流の促進を図る。

大型 MICE 施設利用者や急増する海外入域観光客をはじめとして、広域交流を促進する交通需要の拡大が予想されている。広域道路交通体系の構築に向けて、国道 329 号南風原バイパス与那原バイパス、南部東道路等の広域道路網の整備の推進を図る。

また、上記広域道路網の整備効果や大型 MICE 施設による交通需要への影響を踏まえつつ、「総合基本計画」で位置付けられた県道南風原与那原線と国道 329 号を接続する「ゆめなり線（仮称）」、県道南部東道路と国道 331 号を接続する「県道糸満与那原線を補完する道路」の検討を進める。

## 【戦略に位置付ける施策】

- 9-① 南風原バイパス与那原バイパス等広域道路体系の整備推進（1-①再掲）
- 9-② ゆめなり線（仮称）の検討（1-②再掲）
- 9-③ 県道糸満与那原線を補完する道路の検討（1-③再掲）

## 【施策方針 9：道路交通体系の構築と渋滞の解消】

## 2) 国道を中心とした交通渋滞の改善

本町中心部においては国道 329 号、国道 331 号が交差する位置にあるため、慢性的な交通渋滞が問題となっている。そのため、道路交通信号システムの改善や道路網の整備を行い、道路交通の円滑化を図る。緊急を有する与那原交差点の渋滞解消については、既存道路空間を活用した交通円滑化に資する交差点の改良および道路交通信号システムの再構築を検討する。

国道 329 号、国道 331 号の慢性的渋滞は、本町内における与那原交差点、上与那原交差点における交差点渋滞の影響が大きいと考えられる。渋滞解消を図るためには、「施策方針 9 の 1）」の「広域道路交通体系の構築」とともに国道を中心とした道路交通信号システムの改善や与那原交差点における拡幅等改良を検討する。

## 【戦略に位置付ける施策】

- 9-④ 渋滞区間における信号システムによる改善
- 9-⑤ 与那原交差点の改良



### 【施策方針 10：周辺市町村と連携した道路網の整備と魅力の創出】

#### 1) 周辺市町村と連携した道路網の整備とアフターMICE の検討

平成 32 年の大型 MICE 施設の供用開始（予定）に伴い、大型 MICE 施設を中心に来訪者の増加が想定される。これらの来訪者の円滑な移動および町民の生活の安全性を確保するために周辺市町村と連携し、計画的な道路交通網の整備を推進する。

また、MICE への来訪者の円滑なアフターMICE の実施のため、町内移動交通の充実とともに、周辺市町村も含め観光等と連携した交通網の整備・検討を行う。

広域的道路網としては、「施策方針 9 の 1）」の「広域道路交通体系の構築」を周辺市町村と連携して進める。

また、住民、観光客、大型 MICE 施設利用者の移動利便性向上の観点から、レンタサイクルを導入するとともに、長期的にはコミュニティバスまたはデマンド交通について、町内のみならず周辺市町村を含めた広域的な運行についても検討を行う。

#### 【戦略に位置付ける施策】

- 10-① コミュニティバスまたはデマンド交通等の導入（3-①再掲）
- 10-② レンタサイクル・コミュニティサイクルの導入
- 10-③ 駐輪場の整備
- 10-④ タクシーおよび貸切バス乗降場の適正な配置と推進（3-⑧再掲）

### 【施策方針 10：周辺市町村と連携した道路網の整備と魅力の創出】

#### 2) 良好な沿道環境の創出

町内を縦横断する幹線道路を通過するだけでなく、滞在したくなるような滞留空間の確保や本町の特性を踏まえた魅力的な道路空間や沿道景観の創出を図り、良好な沿道環境の創出を推進する。

地域住民や町内関係団体による、道路の美化活動や緑の創出、維持管理等を推進する。

また、誘客イベントの開催やオープンカフェの設置等、既存商店街や沿道店舗と一体となった、賑わいがあり、回遊したくなる沿道空間の創出を図る。

#### 【戦略に位置付ける施策】

- 10-⑤ 地域住民が主体となった道路維持管理や沿道景観づくりの推進（6-①再掲）
- 10-⑥ 沿道空間と一体となったイベント等の開催

## 【施策方針 11：海、空の交通システムの導入の検討】

## 1) クルーズ船寄港等に対するバース機能導入の検討

陸路の道路機能および公共交通機能の拡充に加えて、本町の海路の歴史的な位置づけを復活し、大型 MICE 施設および与那原マリーナと連携し、海洋性レクリエーションの拠点としてのクルーズ船やフェリー寄港に耐えうるバースおよび付帯施設の整備を検討する。なお、バース整備においては、災害時の海からの物資輸送、廃材搬出等に対応できるように配慮する。

海に面している本町の特性を生かすため、陸路だけでなく海路についても活用していくことが有効と考えられる。そのため、大型 MICE 施設および与那原マリーナと連携した、海洋性レクリエーションの拠点および災害時の救援物資や災害廃棄物の搬出等を想定し、クルーズ船等の接岸に対応したバースの可能性について、関係者への要請や検討を行う。

## 【戦略に位置付ける施策】

## 11-① バース導入の検討

## 【施策方針 11：海、空の交通システムの導入の検討】

## 2) 緊急時等に対応するヘリポート機能導入の検討

大型 MICE 施設の事故等による傷病者の緊急輸送、要人輸送および中城湾港～沖縄本島周辺等の遊覧飛行に供するために、空路としてのヘリポート機能の整備を検討する。

また、災害発生時には陸路の寸断が予測されるため、傷病者等緊急搬送や災害医療人員・器材の搬入・移送等が行えるヘリポートが望ましい。なお、設置に当たっては、津波等災害に対して安全な場所に設置を検討する。

大型 MICE 施設の事故や災害時における輸送手段の多重性や観光資源として遊覧飛行等に供するため、既存施設の活用を含めヘリポート設置について、関係者への要請や検討を行う。

## 【戦略に位置付ける施策】

## 11-② ヘリポート設置の検討

## 【施策方針 12：沖縄本島東南部観光の拠点化の検討】

## 1) 総合交通ターミナル整備の検討

陸・海・空の交通システムの整備と合わせて、沖縄本島東南部観光の拠点化を目指して、それらを統合する総合交通ターミナルの整備を推進する。

将来的に東南部観光の拠点化を目指し、公共交通ターミナルの整備、旅客船バース導入、ヘリポート設置等、陸・海・空の各交通結節点を東浜地区に集約し、総合交通ターミナルとしての整備を検討する。

当面取り組むべき措置としては、国内外観光客の増加に対して、多言語対応を含めた観光客の利便性向上に向けた情報提供の実施を図る。

## 【戦略に位置付ける施策】

- 12-① 公共交通ターミナルの誘致（3-⑥再掲）
- 12-② 観光客の利便性向上に向けた情報提供の実施

## 【施策方針 12：沖縄本島東南部観光の拠点化の検討】

## 2) 交通拠点整備と連携した町内歩行者道・自転車道の整備

大型 MICE 施設の供用開始とともに町外、国内外からの観光客等が増加することが想定されるため、このような来訪者が大型 MICE 施設を中心とした周辺施設の利用および地域・観光資源等への回遊性の向上を図るため、歩行者道や自転車道の整備を図るとともに、コミュニティサイクルやレンタルサイクル、また、高齢者等を想定とした電動車椅子等の設置を検討する。

歩道整備や歩行者専用道路、緑陰空間の確保等快適な歩行者空間の整備を図るとともに自転車専用通行帯または自転車歩行者道の整備を図る。

また、観光客や住民が気軽に利用できる交通手段として、レンタルサイクル等の導入や駐輪場の整備等環境整備も推進する。

## 【戦略に位置付ける施策】

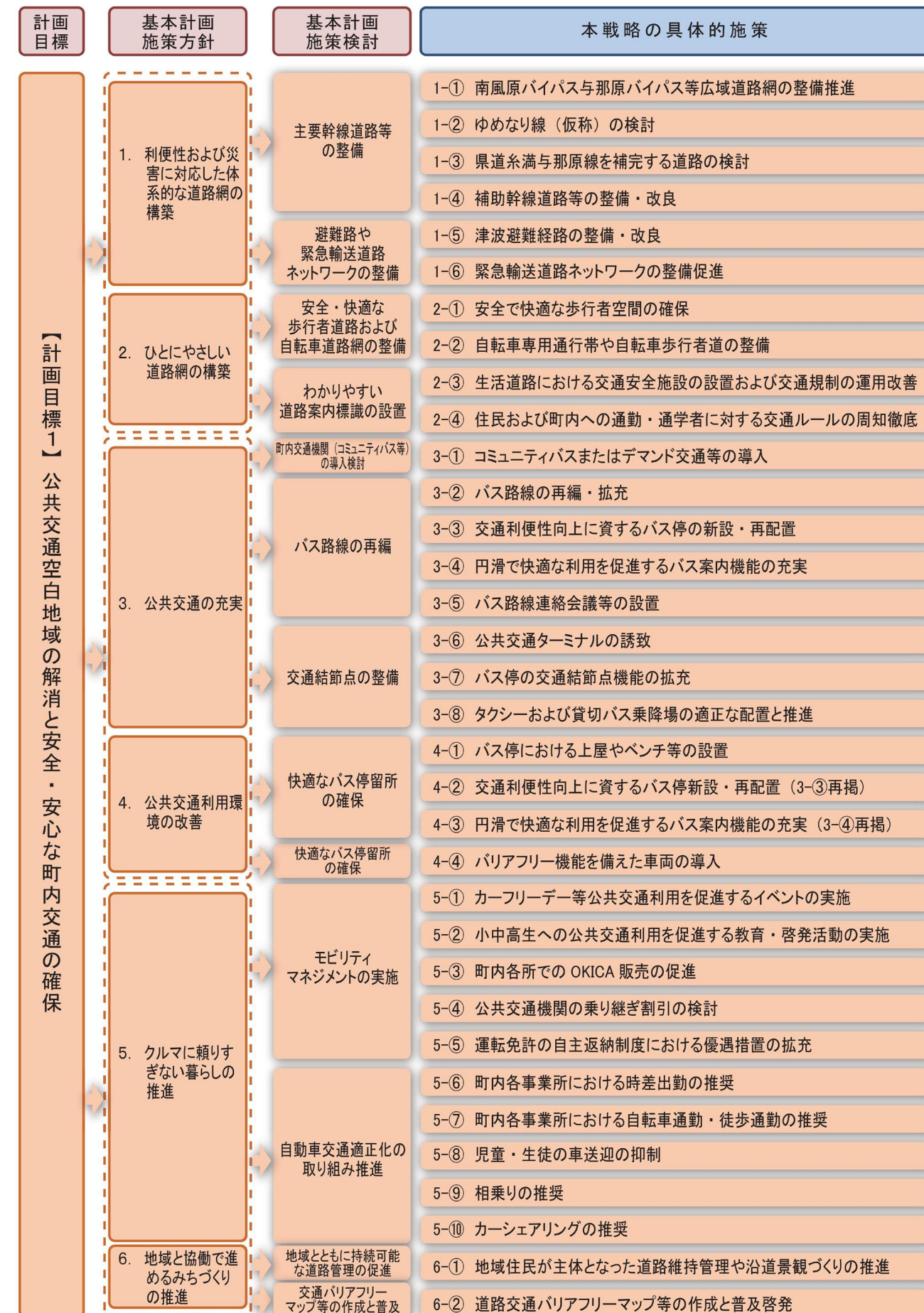
- 12-③ 安全で快適な歩行者空間の確保（2-①再掲）
- 12-④ 自転車専用通行帯や自転車歩行者道の整備（2-②再掲）
- 12-⑤ レンタサイクル・コミュニティサイクルの導入（10-②再掲）
- 12-⑥ 駐輪場の整備（10-③再掲）



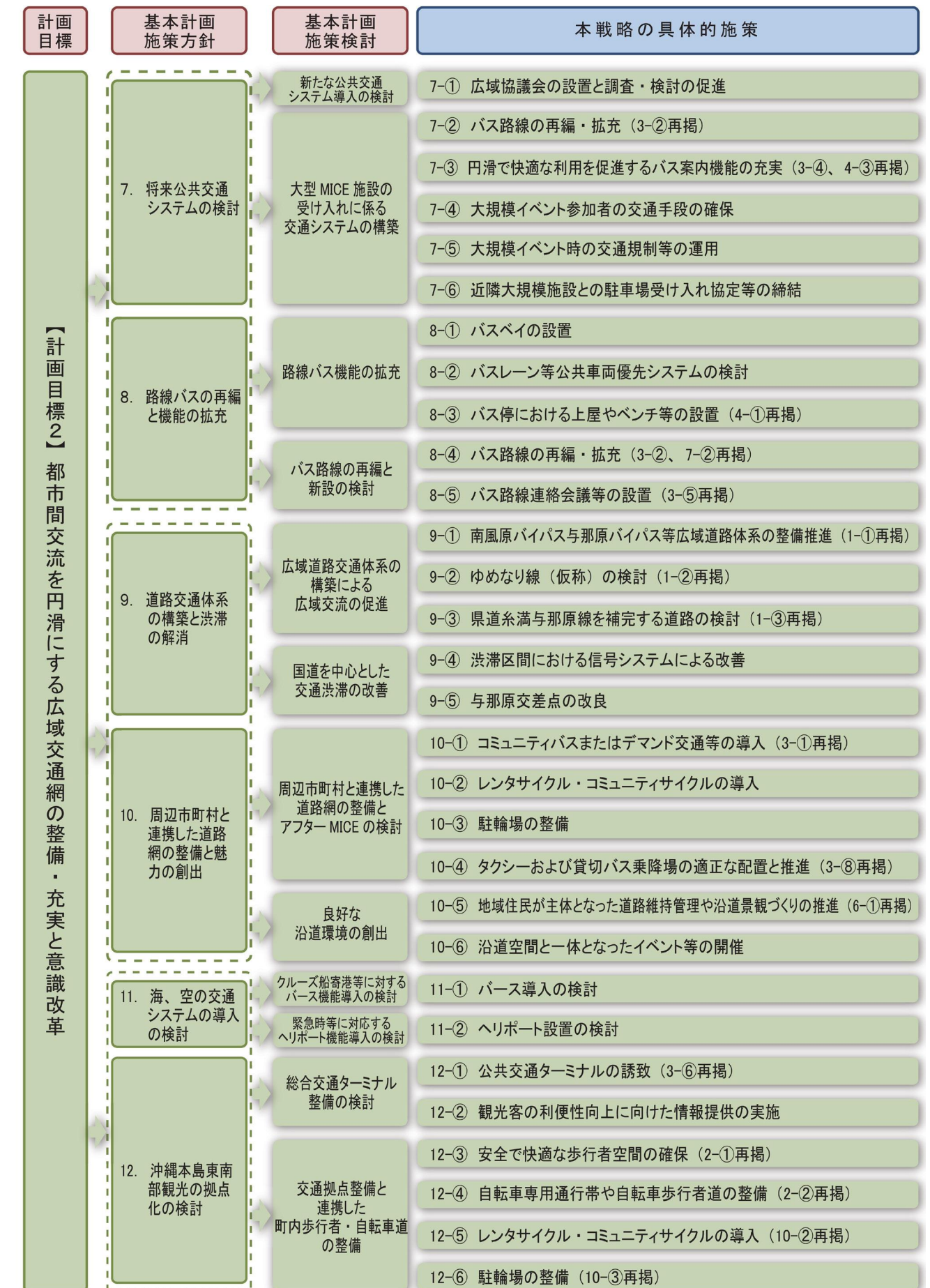


【計画目標から本戦略の具体的施策 体系図】

■ 町内交通施策



■ 広域交通施策



図Ⅲ-1 計画目標から本戦略の具体的施策 体系図

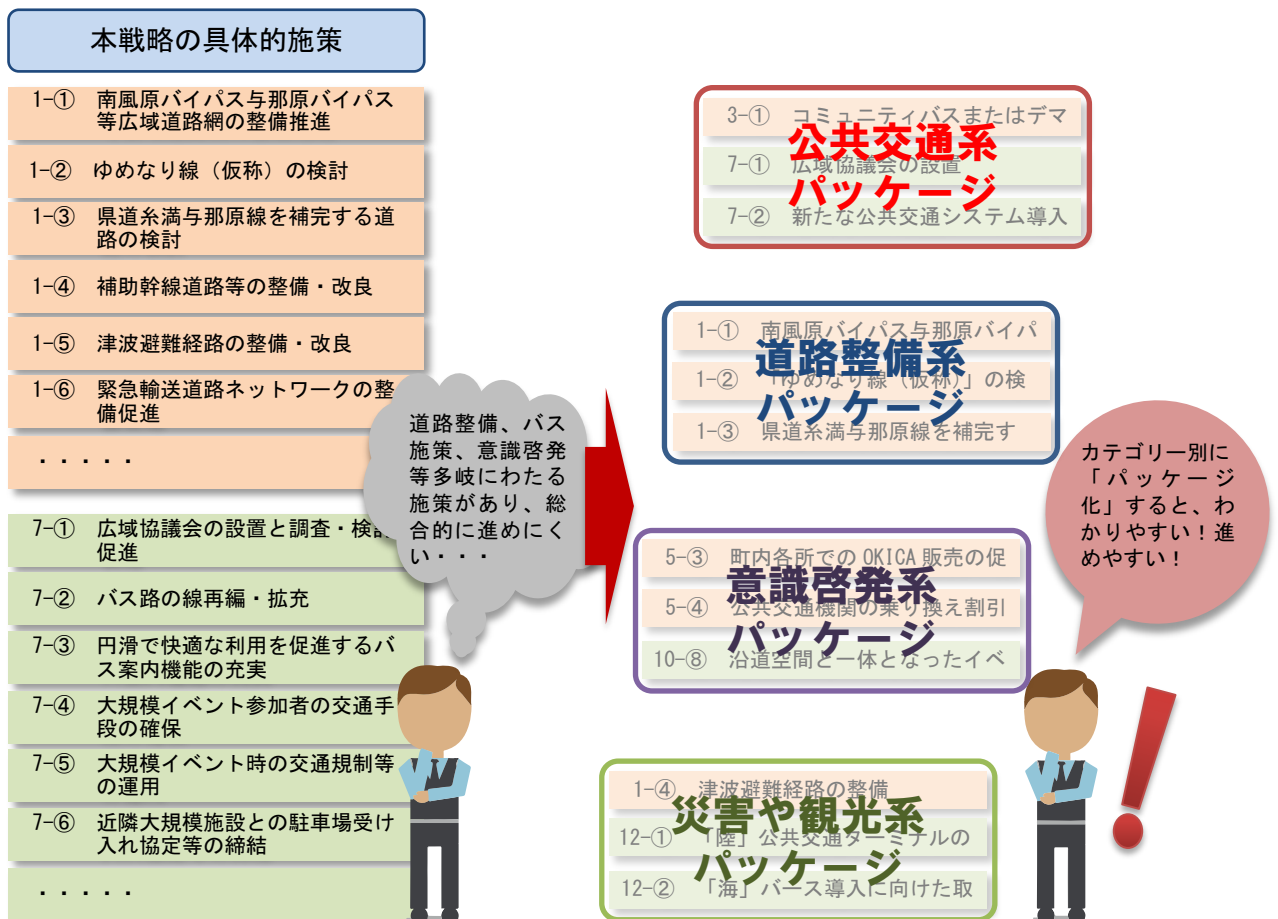


### 3. 施策パッケージ

#### (1) 目標を達成するための施策パッケージの考え方

都市交通の課題に適切に対応し、目指すべき将来像を実現するためには、関係者が共通の目標のもと連携・協働し、施策を総合的に組み合わせて推進する取り組みが必要である。

そのため、本戦略においては、施策実施のより高い効果を得るため、前項で整理した具体的な施策の中から効果的かつ効率的に組み合わせる施策を選択し、「施策パッケージ（施策群）」として位置付けることにより戦略的に取り組む。



図Ⅲ-2 施策パッケージイメージ



## (2) 本戦略における施策パッケージ

本町の交通を構成していく大きな要素として以下の 4 つに区分される。前述した具体的な施策を取り組むうえでわかりやすさを考慮し、4 つの要素を大パッケージとして位置付け、施策パッケージを展開していく。

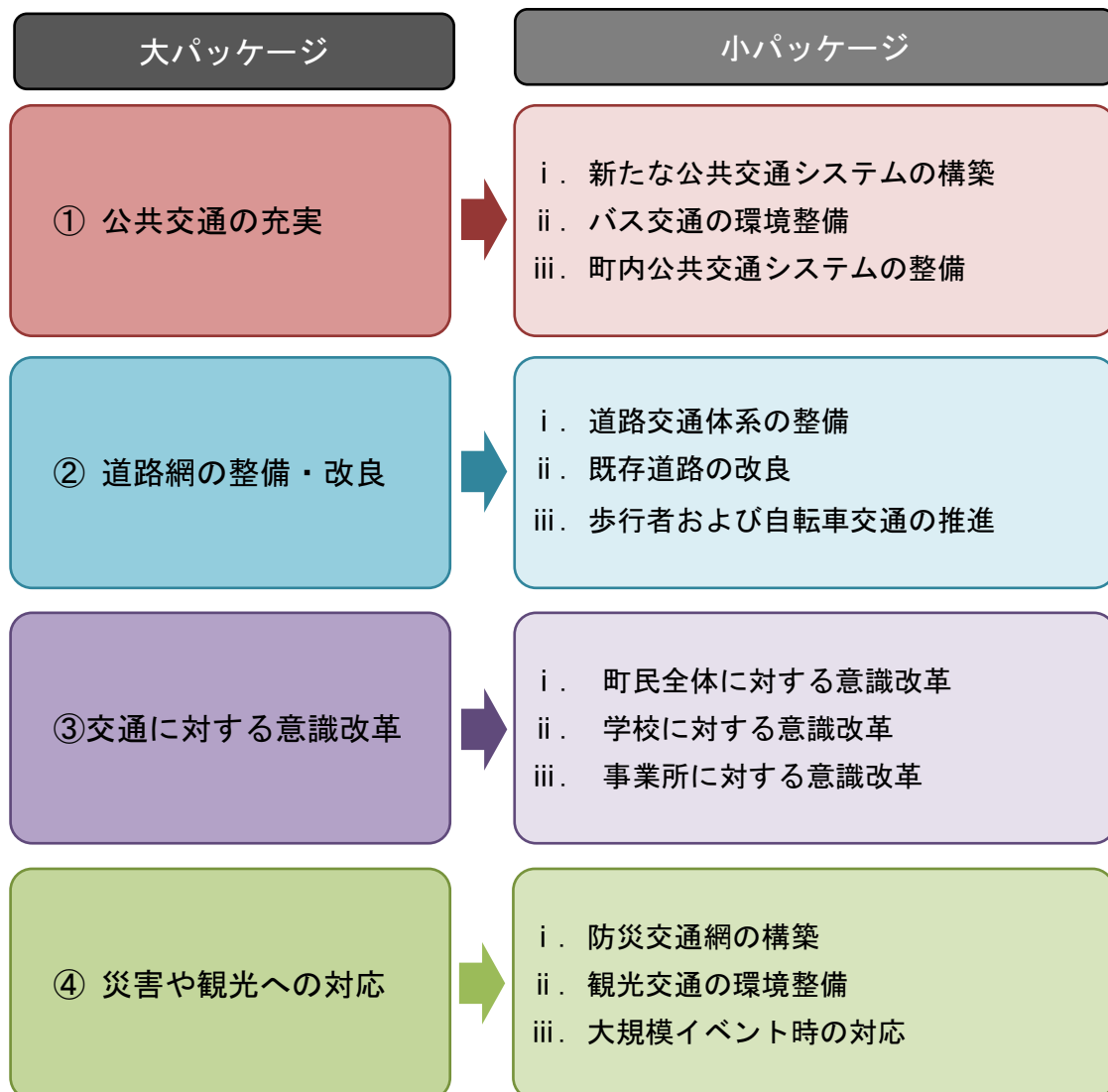
公共交通系パッケージ ⇒ ① 公共交通の充実

道路整備系パッケージ ⇒ ② 道路網の整備・改良

意識啓発系パッケージ ⇒ ③ 交通に対する意識改革

災害や観光系パッケージ ⇒ ④ 災害や観光への対応

上記で示した 4 つの大パッケージについてはそれぞれを構成する小パッケージを位置付け、それぞれのパッケージにて計画目標の達成に向けて施策の展開を図る。





## ■「公共交通の充実」に係るパッケージの施策一覧

① 公共交通の充実	i. 新たな公共交通システムの構築	施策番号
	● 広域協議会の設置と調査・検討の促進	7-①
	ii. バス交通の環境整備	施策番号
	● バス路線連絡会議等の設置	3-⑤、8-⑤
	● バス路線の再編・拡充	3-②、7-②、8-④
	● 交通利便性向上に資するバス停の新設・再配置	3-③
	● バス停における上屋やベンチ等の設置	4-①、8-③
	● バス停の交通結節点機能の拡充	3-⑦
	● バスベイの設置	8-①
	● バスレーン等公共車両優先システムの検討	8-②
	● バリアフリー機能を備えた車両の導入	4-④
	● 円滑で快適な利用を促進するバス案内機能の充実	3-④、4-③、7-③
	● 公共交通機関の乗り継ぎ割引の検討	5-④
	● 公共交通ターミナルの誘致	3-⑥、12-①
	iii. 町内公共交通システムの整備	施策番号
	● コミュニティバスまたはデマンド交通等の導入	3-①、10-①

表Ⅲ-1 「公共交通の充実」に係るパッケージの施策一覧表

## ■「道路網の整備・改良」に係るパッケージの施策一覧

② 道路網の整備・改良	i. 道路交通体系の整備	施策番号
	● 南風原バイパス与那原バイパス等広域道路網の整備推進	1-①、9-①
	● ゆめなり線（仮称）の検討	1-②、9-②
	● 県道糸満与那原線を補完する道路の検討	1-③、9-③
	● 補助幹線道路等の整備・改良	1-④
	ii. 既存道路の改良	施策番号
	● 渋滞区間における信号システムによる改善	9-④
	● 与那原交差点の改良	9-⑤
	● 生活道路における交通安全施設の設置および交通規制の運用改善	2-③
	iii. 歩行者および自転車交通の推進	施策番号
	● 安全で快適な歩行者空間の確保	2-①、12-③
	● 自転車専用通行帯や自転車歩行者道の整備	2-②、12-④
	● 駐輪場の整備	10-③、12-⑥
	● レンタサイクル・コミュニティサイクルの導入	10-②、12-⑤

表Ⅲ-2 「道路網の整備・改良」に係るパッケージの施策一覧表

## ■「交通に対する意識改革」に係るパッケージの施策一覧

③ 交通に対する意識改革	i. 町民全体に対する意識改革	施策番号
	● 住民および町内への通勤・通学者に対する交通ルールの周知徹底	2-④
	● 相乗りの推奨	5-⑨
	● カーシェアリングの推奨	5-⑩
	● カーフリーデー等公共交通利用を促進するイベントの実施	5-①
	● 沿道空間と一体となったイベント等の開催	10-⑥
	● 運転免許の自主返納制度における優遇措置の拡充	5-⑤
	● 町内各所での OKICA 販売の促進	5-③
	● 道路交通バリアフリーマップ等の作成と普及啓発	6-②
	● 地域住民が主体となった道路維持管理や沿道景観づくりの推進	6-①、10-⑤
	ii. 学校に対する意識改革	施策番号
	● 小中高生への公共交通利用を促進する教育・啓発活動の実施	5-②
	● 児童・生徒の車送迎の抑制	5-⑧
	iii. 事業所に対する意識改革	施策番号
	● 町内各事業所における自転車通勤・徒歩通勤の推奨	5-⑦
	● 町内各事業所における時差出勤の推奨	5-⑥

表Ⅲ-3 「交通に対する意識改革」に係るパッケージの施策一覧表

## ■「災害や観光への対応」に係るパッケージの施策一覧

④ 災害や観光への対応	i. 防災交通網の構築	施策番号
	● 津波避難経路の整備・改良	1-⑤
	● 緊急輸送道路ネットワークの整備促進	1-⑥
	ii. 観光交通の環境整備	施策番号
	● タクシーおよび貸切バス乗降場の適正な配置と推進	3-⑧、10-④
	● 観光客の利便性向上に向けた情報提供の実施	12-②
	● バース導入の検討	11-①
	● ヘリポート設置の検討	11-②
	iii. 大規模イベント時の対応	施策番号
	● 大規模イベント参加者の交通手段の確保	7-④
	● 大規模イベント時の交通規制等の運用	7-⑤
	● 近隣大規模施設との駐車場受け入れ協定等の締結	7-⑥

表Ⅲ-4 「災害や観光への対応」に係るパッケージの施策一覧表

## 4. 実施プログラム

### (1) 実施に係るスケジュールの考え方

各施策を計画的に展開し、確実に実施していくため概ねの実施スケジュールを示す必要がある。

そのため、本戦略においては、総合交通基本計画の計画期間内となる「第 1 ステージ《短期》【～平成 32 年度(2020 年度)】」および「第 2 ステージ《中期》【平成 33 年度(2021 年度)～平成 37 年度(2025 年度)】」、計画期間外となる「第 3 ステージ《長期》【平成 38 年度(2026 年度)～平成 42 年度(2030 年度)】」の 3 期間に区分し設定する。

また、施策の実施については、次の通り、「検討・調整」、「一部実施（再検討含む）」、「実施」、「継続実施」の 4 段階を設定する。

施策実施の 4 段階区分

①検討・調整	施策の実施に向けた検討や関係機関との調整を実施
②一部実施 (再検討含む)	施策を実施するうえで先行的に一部を実施 又は、「①検討・調整」を踏まえた再検討や調査・研究等
③実施	施策の実施
④継続実施	施策の継続実施

なお、記載しているスケジュールについては、本戦略策定時（平成 29 年度末）のものである。

### (2) 関係主体の考え方

目標の達成に向け、町民、行政（国、県、町）、事業者など施策に関連する各種団体等が、協議・調整をしながら取り組みを実施・検討していく必要があるため、これらを関係主体として設定する。

なお、関係主体は、当該施策の実施やその内容を検討するための関係機関等を示しており、実際の事業を実施する主体を記載したものではない。

### (3) 優先施策の考え方

本町の交通まちづくりを検討するうえで特に重要な施策については、優先施策として位置付けし、施策の推進を図る。

なお、優先施策は、以下の通り、【視点 1】のいずれかに該当し、かつ【視点 2】の早期実施が可能な施策を優先施策とする。

#### 【視点 1】交通まちづくりの重要性

※下記のうち、いずれかに該当

- ① 大型 MICE 施設の利便性向上に係る施策
- ② 公共交通空白地帯解消に係る施策
- ③ その他、町民からの要望が大きい施策

かつ

#### 【視点 2】施策の期間内実現

- 本戦略の計画期間内(平成 37 年度)までに実施が可能と判断される施策

#### (4) 実施プログラムの構成

実施プログラムは、施策と実施地域、展開スケジュール、関係主体で構成される。

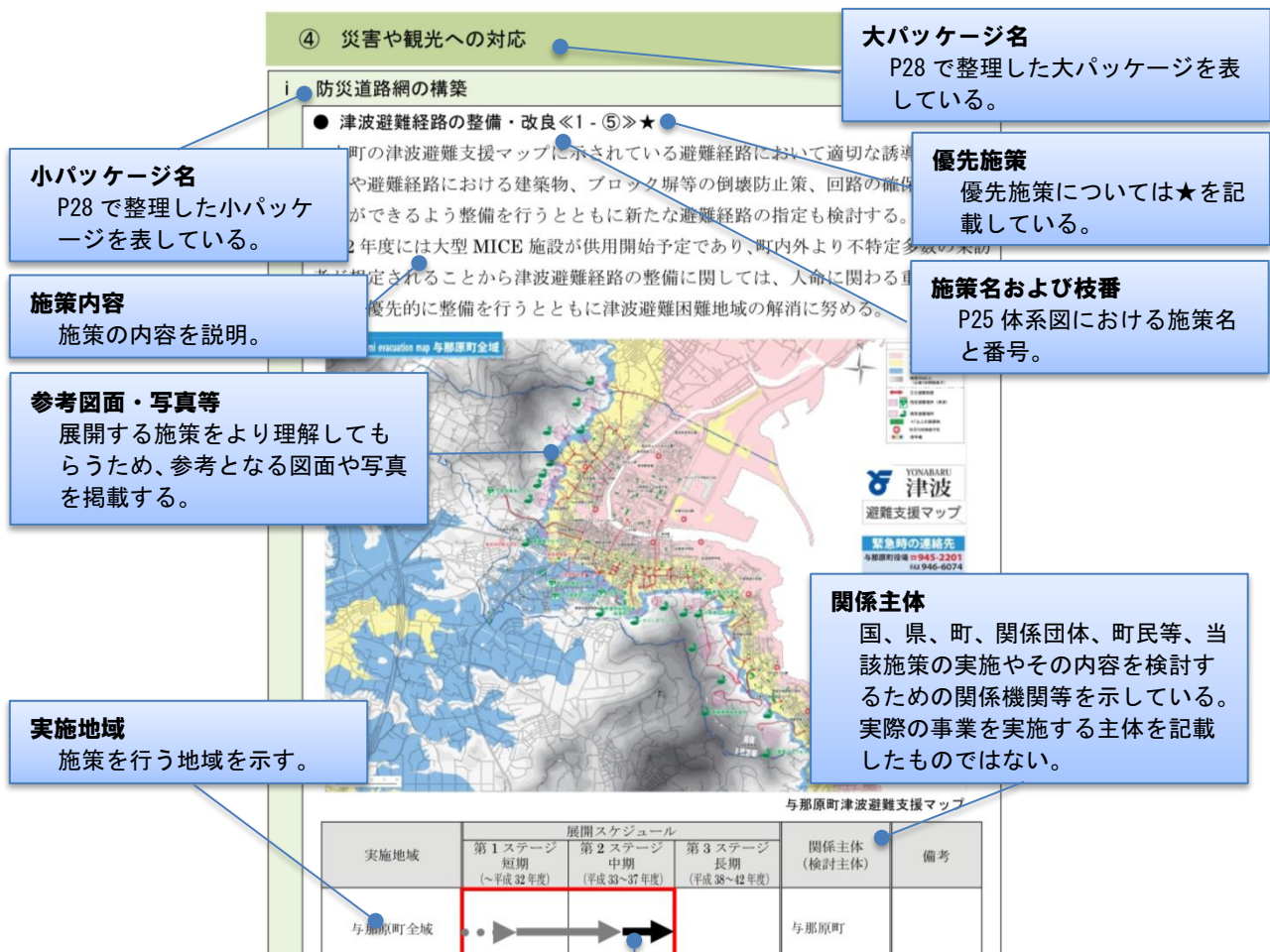
施策については、その内容の説明とともに、施策をより理解しやすいよう参考となる図面・写真等を掲載している。

実施地域については、施策を実施する地域や路線等を示している。

展開スケジュールについては、総合交通基本計画における第 1 ステージから第 3 ステージ【平成 29 年度(2017 年度)～平成 42 年度(2030 年度)】までのうち、本戦略の計画期間である第 2 ステージ【平成 37 年度(2025 年度)】までのスケジュールを明示している。

関係主体については、国、県、町、関係団体、町民等施策を実施あるいは検討する主体を示すとともに、関係団体については、想定される団体名等を記載している。

#### 【参考：実施プログラムの見方】



#### 展開スケジュール

総合交通計画における第 1 ステージから第 3 ステージ（平成 29 年度～平成 42 年度）までのうち、総合交通戦略の計画期間である第 2 ステージ（平成 37 年度）までを赤枠で示し、展開スケジュールを明示。

#### 【凡例】

検討・調整 ●●●●▶ : 施策実施に向けて検討や関係機関との調整を実施

一部実施 (再検討含む) ▶▶▶▶▶ : 施策を実施していくうえで先行的に一部実施又は、「検討・調整」を踏まえた再検討や調査・研究等

実施 ▶▶▶▶▶ : 施策の実施

継続実施 ■■■■■▶ : 施策の継続実施

( 赤 枠 ) : 総合交通戦略における計画期間（～平成 37 年度）







バス路線の再編・拡充に合わせて、本町の交通利便性向上に資するバス停設置や移転等を行う。第 1 ステージにおいては、交差点渋滞を助長している与那原バス停の移転や町内の商業施設等との連携した待合機能強化を図るバス停配置、大型 MICE 施設の周辺等広域的なアクセス性の向上に資するバス停の新設等を検討する。また、これらのバス停については、支援制度の検討等を行う。

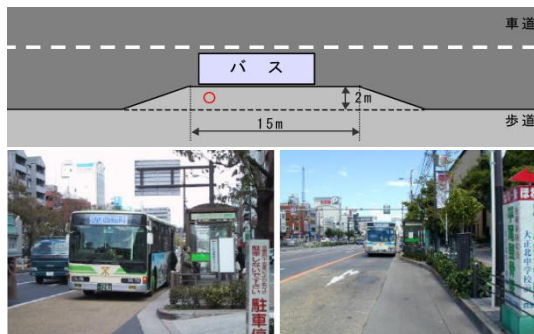
実施地域	展開スケジュール			関係主体 (検討主体)	備考
	第1ステージ 短期 (平成32年度)	第2ステージ 中期 (平成33～37年度)	第3ステージ 長期 (平成38～42年度)		
与那原町内 バス停				沖縄県 与那原町 バス協会 バス事業者	

バス路線の再編や新規路線の拡充等と合わせ、沖縄の気候的特性等も踏まえたうえで、誰もが快適に公共交通を利用できるよう、バス停の上屋やベンチの設置を行う。



上屋やベンチが設置されたバス停

から、バス停に隣接する公共用地の活用や民間敷地の借用、テラス型<sup>※10</sup>バス停の整備の可能性についても検討を進める。



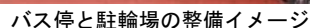
テラス型バス停（大阪市）

第1ステージにおいて道路管理者およびバス協会等と調整を行い、交通結節点となるバス停においては優先的に整備を行う等、設置の優先順位等も検討する。第2ステージより整備を行い、平成42年度(2030年度)までに設置が可能なバス停の整備が完了するよう取り組みを推進する。

実施地域	展開スケジュール			関係主体 (検討主体)	備考
	第１ステージ 短期 (平成 32年度)	第２ステージ 中期 (平成 33～37年度)	第３ステージ 長期 (平成 38～42年度)		
与那原町内 バス停	 ● ●    ● ● ▶ → ■■■■▶			国 沖縄県 与那原町 バス協会 バス事業者	

※10 テラス型バス停：車道側（路肩、停車帯、または車道）に張り出して停留所を設けたものであり、歩道の有効幅員を狭めることなく停留所を設けることができる。ただし、広い路肩や停車帯を持たない道路では適用が困難である。

バス停の交通結節機能については、「サイクル・アンド・バスライド」等交通手段の乗り換えおよ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。そのため、バス停および駐輪場の整備等と合わせ、バスおよび各交通機関の円滑な移動・乗り換えを支援し、円滑な接続による移動の連続性の確保を図る。






宇部市「サイクル・アンド・ライド促進事業」

実施地域	展開スケジュール			関係主体 (検討主体)	備考
	第1ステージ 短期 (～平成32年度)	第2ステージ 中期 (平成33～37年度)	第3ステージ 長期 (平成38～42年度)		
与那原町内 主要バス停				国 沖縄県 与那原町 バス協会 タクシー・ハイヤー協会	

快適なバス停留所の確保や路線バス機能の拡充を図るため、バス停車帯の整備を行う。バス停車帯の整備を行う際、様々な形式が検討されるが、道路幅員および交通量等を考慮したうえで適切な形式を選択する。交通量が多い国道 329 号、国道 331 号においてはバスベイ※<sup>11</sup>の設置を検討する。



実施地域	展開スケジュール			関係主体 (検討主体)	備考
	第1ステージ 短期 (～平成32年度)	第2ステージ 中期 (平成33～37年度)	第3ステージ 長期 (平成38～42年度)		
国道329号 国道331号				国 沖縄県 警察[公安委員会] 与那原町 バス協会 バス事業者	

※11 バスベイ：歩道に切り込みを入れてバスの停車帯を設けるものであり、乗降の利便性を図るとともに、後続車の追い越しを容易にさせることができるという特徴がある。ただし、切り込みの形状や周辺の路上駐車状況によっては停留所に正着することが困難となる。



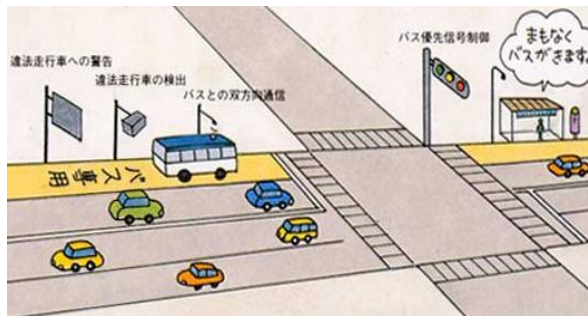
## ● バスレーン等公共車両優先システムの検討≪8-②≫

路線バスの定時性・速達性や利用者の快適性の向上を図るため、国道 329 号、国道 331 号におけるバス走行空間（バスレーン）の確保や主要交差点におけるバス優先信号制御等の導入に向けた検討を行う。



第 1 ステージから第 2 ステージにかけて国や県、バス協会等の関係機関と調整および協議を行い、連携を図りながら整備に向けた取り組みを実施する。



国道 58 号のバスレーン（那覇市）



公共車両優先システムのイメージ（国土交通省）

実施地域	展開スケジュール			関係主体 (検討主体)	備考
	第1ステージ 短期 (～平成32年度)	第2ステージ 中期 (平成33～37年度)	第3ステージ 長期 (平成38～42年度)		
国道329号 国道331号				国 沖縄県 警察[公安委員会] 与那原町 バス協会 バス事業者	

● バリアフリー機能を備えた車両の導入《4-④》

交通弱者が公共交通を利用しやすい環境を整えるため、関係団体と協議を行いながら、ノンステップバス等のバリアフリー機能を備えた車両の導入を行うとともに、バスへの乗降が円滑に行えるよう歩道部分の高さを調整する等、バス停の改良も合わせて行う。導入を検討する段階で設備投資に係る費用等を考慮し、バス事業者への補助等を検討し、段階的な導入を行う。



ノンステップバス（那覇バス）



国土交通省が認定した標準仕様ノンステップバスであることを利用者等へ示すマーク

実施地域	展開スケジュール			関係主体 (検討主体)	備考
	第1ステージ 短期 (～平成32年度)	第2ステージ 中期 (平成33～37年度)	第3ステージ 長期 (平成38～42年度)		
与那原町内 運行路線バス				国 沖縄県 与那原町 バス協会 バス事業者	

● 円滑で快適な利用を促進するバス案内機能の充実《3-④、4-③、7-③》

バス利用環境の向上および充実を図るため、バスナビの周知や観光客等へ案内を行うバスアテンダントの設置、車内やバス停でのデジタルサイネージの導入等、行き先案内機能の強化を行い、快適で安全なバス案内機能の導入を行う。

また、増加する海外観光客に対応するため、多言語対応を図る。






## デジタルサイネージ



青森県八戸市におけるバスアテンダント



バスなび沖縄

実施地域	展開スケジュール			関係主体 (検討主体)	備考
	第１ステージ 短期 (～平成 32年度)	第２ステージ 中期 (平成 33～37年度)	第３ステージ 長期 (平成 38～42年度)		
与那原町内 運行路線バス				沖縄県 与那原町 バス事業者 バス協会	

### ● 公共交通機関の乗り継ぎ割引の検討<<5-④>>

公共交通利用の促進のため、路線バスの乗り継ぎ、バス等から公共交通機関における乗り継ぎを行う場合は割引等を実施することを検討する。

検討を行う際は、バス協会等、公共交通事業者と協議および連携を図りながら、実態把握や効果検証等を行いながら実現に向けた取り組みを行う。



実施地域	展開スケジュール			関係主体 (検討主体)	備考
	第1ステージ 短期 (～平成32年度)	第2ステージ 中期 (平成33～37年度)	第3ステージ 長期 (平成38～42年度)		
関連公共交通機関	● ● ▶	▶	▶	沖縄県 与那原町 バス事業者 バス協会	

### ● 公共交通ターミナルの誘致<<3-⑥、12-①>>

既存の公共交通や新たな公共交通システムの利便性、快適性を高め、利用圏域の拡大に向け、大型MICE施設等へ交通結節点として公共交通ターミナルの整備を行い、乗り換えの快適性および利便性の向上を図る。



那覇バスターミナル完成イメージ図  
モノレール旭橋駅周辺地区再開発事業（A街区）

そのため、第1ステージにおいて公共交通ターミナルの誘致に向けた調整および協議を行い実現に向けた取り組みを推進する。

実施地域	展開スケジュール			関係主体 (検討主体)	備考
	第1ステージ 短期 (～平成32年度)	第2ステージ 中期 (平成33～37年度)	第3ステージ 長期 (平成38～42年度)		
東浜地区内	● ● ▶	▶	▶	沖縄県 与那原町	大型MICE施設整備計画との調整要

本町における公共交通空白地域の縮小を図るとともに、高齢者や障がい者等の交通弱者に対する交通移動サービスの向上を目指し、町民が多く利用する町役場等の公共交通施設や商業施設、病院等を巡回するコミュニティバスやデマンド交通等の導入を含めた地域交通の検討を行う。

- 40 -

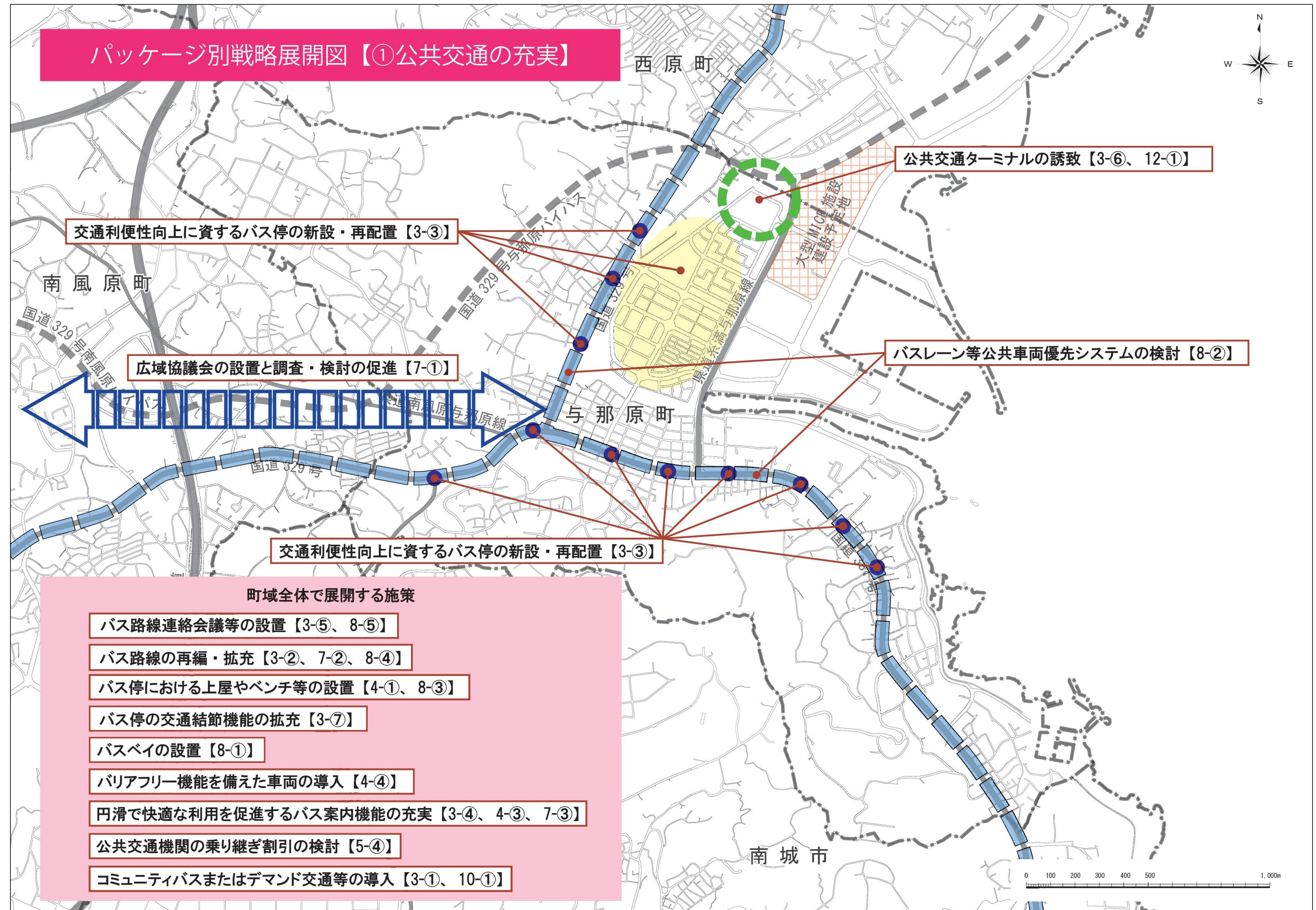
■「① 公共交通の充実」における展開スケジュールおよび関係主体

	具体的施策	実施地域	展開スケジュール			関係主体（検討主体）					
			第1ステージ 短期 （～平成32年度）	第2ステージ 中期 （平成33～37年度）	第3ステージ 長期 （平成38～42年度）	国	県	政 委員会	町	町民 地域	交通 事業者
新たな公共交通 システムの構築	広域協議会の設置と調査・検討の促進	調査路線	●▶→	.....▶			○		○		
バス交通の環境整備	バス路線連絡会等の設置	与那原町および 関連バス路線	●▶→	.....▶			○		○		○
	バス路線の再編・拡充	与那原町および 関連バス路線	●▶→	▶→.....▶			○		○		○
	交通便利性向上に資する バス停の新設・再配置	与那原町内バス停	●▶→	▶→.....▶			○		○		○
	バス停における上屋や ベンチ等の設置	与那原町内バス停	●▶→	▶→.....▶		○	○		○		○
	バス停の交通結節機能 の拡充	与那原町内 主要バス停	●▶→	▶→.....▶		○	○		○		○
	バスベ이의設置	国道329号 国道331号	● ..	▶→.....▶		○	○	○	○		○
	バスレーン等公共車両 優先システムの検討	国道329号 国道331号	● ..	▶→.....▶		○	○	○	○		○
	バリアフリー機能を備 えた車両の導入	与那原町内運 行路線バス	●▶→	▶→.....▶		○	○		○		○
	円滑で快適な利用を促進 するバス案内機能の充実	与那原町内運 行路線バス	●▶→	▶→.....▶			○		○		○
	公共交通機関の乗り継 ぎ割引の検討	関連公共交通機関	●▶→	▶→.....▶			○		○		○
	公共交通ターミナルの誘致	東浜地区内	●▶→	▶→			○		○		
市内公共交通 システムの整備	コミュニティバスまたは デマンド交通等の導入	与那原町全域 （公共交通空白 地域を中心に）	● .. ▶→	▶→.....▶					○		○

※関係主体は、当該施策の実施やその内容を検討するための関係機関等を示しており、実際の事業を実施する主体を記載したものではない。







図Ⅲ-3 パッケージ別戦略展開図【①公共交通の充実】





## ② 道路網の整備・改良

## i. 道路交通体系の整備

## ● 南風原バイパス与那原バイパス等広域道路網の整備推進&lt;1-①、9-①&gt;★

本町に関連する広域的な道路網については、「沖縄県総合交通体系基本計画（平成24年6月沖縄県）」の2環状7放射道路の整備に基づいて進められており、国道329号南風原バイパス与那原バイパスおよび県道南部東道路等の整備が進捗している。また、国道58号と国道329号を東西に連絡する県道浦添西原線の整備も進められ、大型MICE施設の交通利便性向上が期待される。

よって、本町における広域的な道路体系の確立に向けて、国、県と連携し、これら既存計画路線の整備推進を図る。

実施地域	展開スケジュール			関係主体 (検討主体)	備考
	第1ステージ 短期 (～平成32年度)	第2ステージ 中期 (平成33～37年度)	第3ステージ 長期 (平成38～42年度)		
南風原与那原 BP 県道南部東道路 県道浦添西原線				国 沖縄県 与那原町	

## ● ゆめなり線（仮称）の検討&lt;1-②、9-②&gt;

本道路は、国道329号から県道南風原与那原線を連結する道路を想定しており、沖縄県が可能性調査を進めているところである。

本町にとっては、国道329号と国道331号の交差点である与那原交差点における交通渋滞の緩和や大型MICE施設の交通需要に対応することが期待され、本道路については、体系的な道路網の構成や役割機能等、県や周辺自治体等の関連機関との調整や協議等を重ね検討していく。

実施地域	展開スケジュール			関係主体 (検討主体)	備考
	第1ステージ 短期 (～平成32年度)	第2ステージ 中期 (平成33～37年度)	第3ステージ 長期 (平成38～42年度)		
ゆめなり線(仮称)	● ● ▶			国 沖縄県 与那原町	

## ● 県道糸満与那原線を補完する道路の検討&lt;1-③、9-③&gt;

本道路は、県道糸満与那原線から県道南部東道路の南城市大里地区へ連結する道路を想定しており、沖縄県が可能性調査を進めているところである。

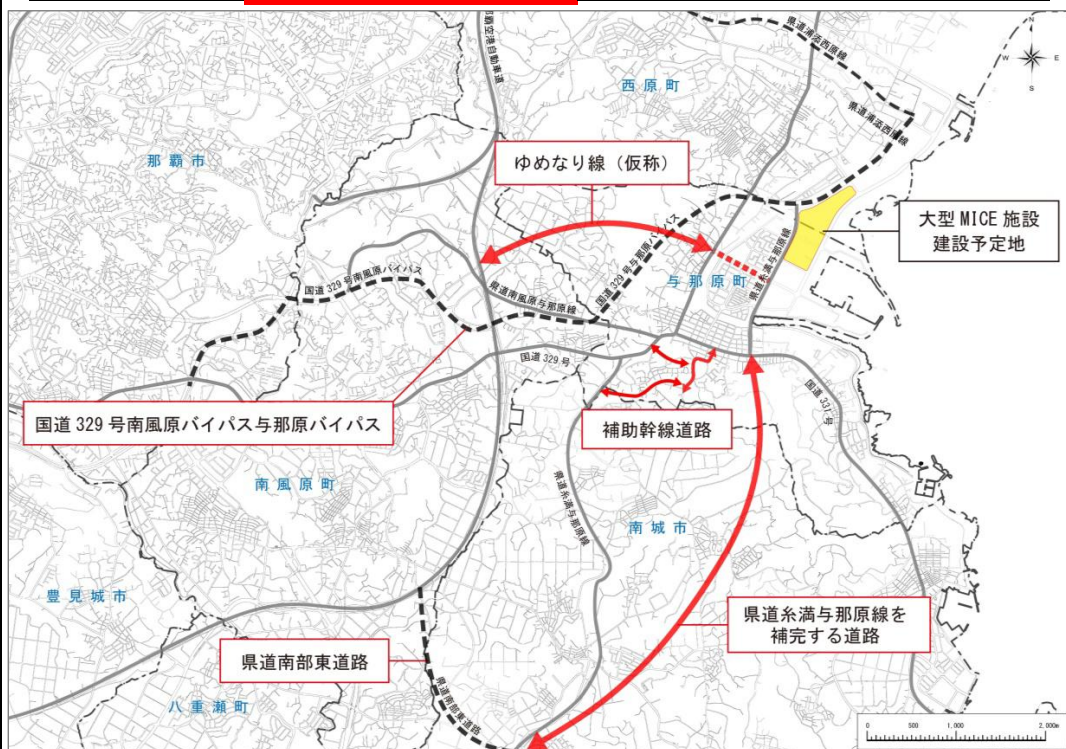
本道路については、与那原交差点を経由せず、本町から南部地域へのスムーズな交通の誘導が図れることや大型MICE施設の交通需要に対応することが期待され、体系的な道路網の構成や役割機能について、関連機関との調整や協議を重ね検討をしていく。

実施地域	展開スケジュール			関係主体 (検討主体)	備考
	第1ステージ 短期 (～平成32年度)	第2ステージ 中期 (平成33～37年度)	第3ステージ 長期 (平成38～42年度)		
県道糸満与那原線 を補完する道路	● ● ▶			国 沖縄県 与那原町	

● 補助幹線道路等の整備・改良《1-④》

与那原交差点における交通を分散させ、交通渋滞を解消するとともに、町内交通の利便性向上や町民が安心して利用できる道路の確保に向けて、補助幹線道路や生活道路等の整備・改良を行う。

第 1 ステージにおいては、必要とされる道路の役割機能と体系的な道路網構成を明確にし、関係機関との調整を図りながら整備に向けた取り組みを行うとともに第 3 ステージまでの供用開始を目指す。

[illegible]

道路整備構想図



● 生活道路における交通安全施設の設置および交通規制の運用改善≪2-③≫★

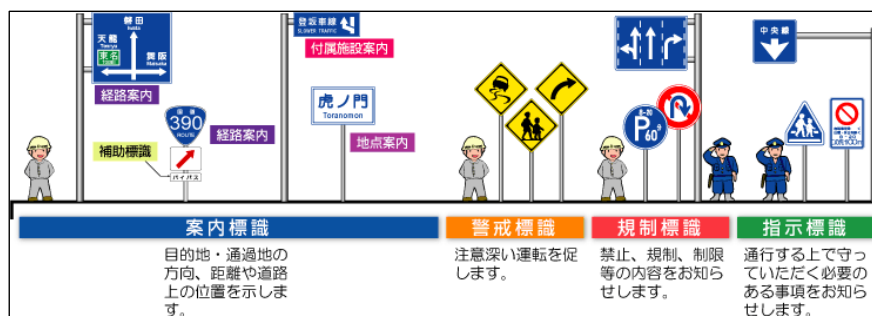
本町内には狭隘道路が多いため、一方通行の道路が多く存在するが、国道 329 号、国道 331 号の抜け道とし利用する車が多く、町民の生活に危険を及ぼしている。

よって、生活道路における交通安全対策として、防護柵、ハンプ、フォルト等交通安全施設の設置やゾーン 30 等交通規制の運用改善等を実施する。


第 1 ステージにおいて、道路標識<sup>※11</sup>、交通安全施設<sup>※12</sup>等の設置状況や交通状況を把握し、公安委員会等と協議を行いながら、適切な改良と交通規制等の運用、道路標識設置に向けた検討を行い、第 2 ステージ以降、早期の整備を目標に取り組みを推進する。



生活道路における交通安全対策（左から防護柵、ハンプ、ゾーン 30）



## 道路標識の種類と役割

実施地域	展開スケジュール			関係主体 (検討主体)	備考
	第１ステージ 短期 (～平成 32年度)	第２ステージ 中期 (平成 33～37年度)	第３ステージ 長期 (平成 38～42年度)		
与那原町内の生活道路				警察[公安委員会] 与那原町	

※11 道路標識：案内標識、警戒標識、規制標識、指示標識の4種類。案内標識、警戒標識は、道路管理者による設置。規制標識、指示標識は、主に公安委員会による設置。

※12 交通安全施設：道路標識、区画線（ライン）、立体横断施設（横断歩道橋等）、防護柵（ガードレール、ガードパイプ等）、道路照明、視線誘導標、道路反射鏡、視覚障害者誘導用ブロック等が含まれる。







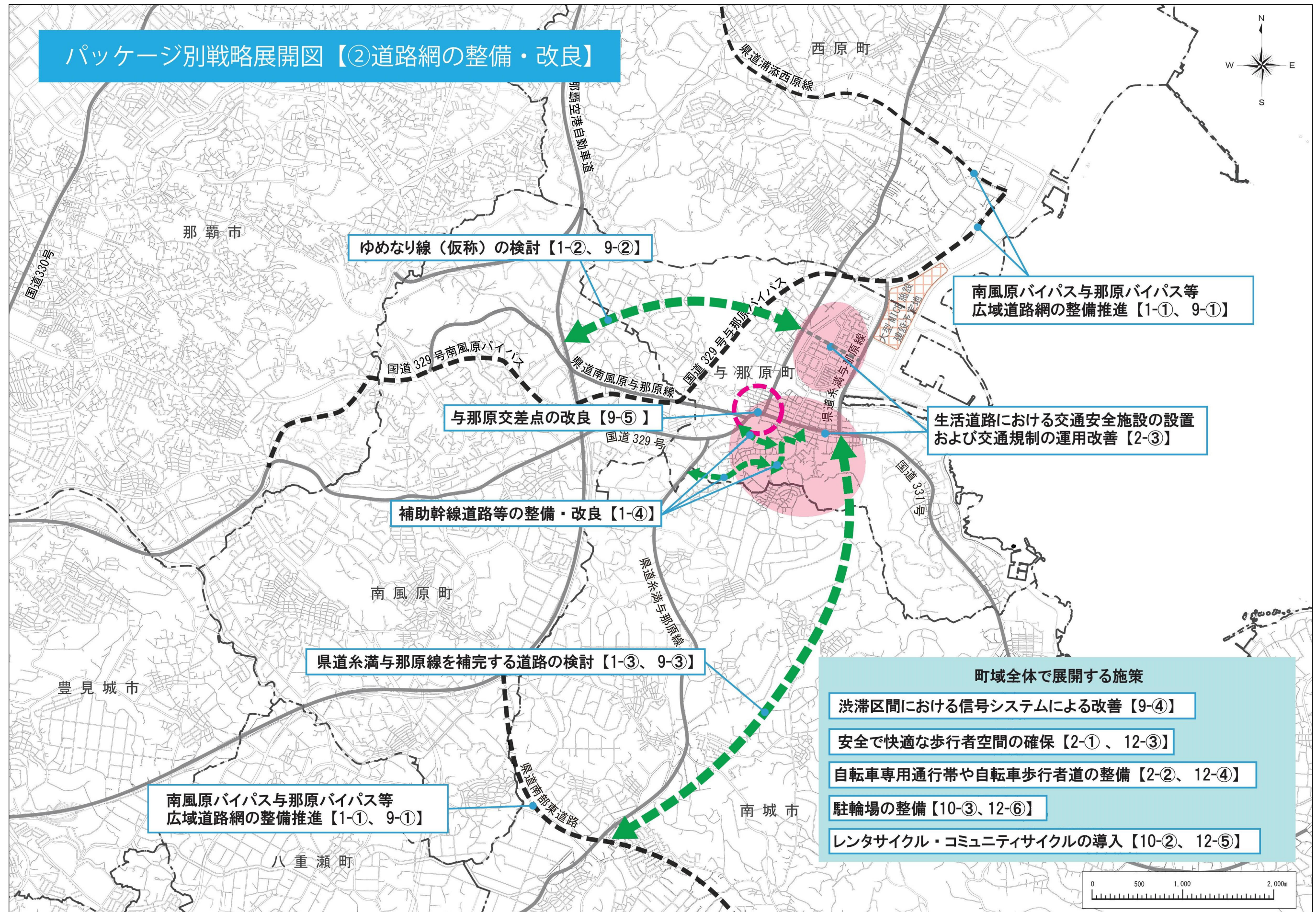
## ■ 「② 道路網の整備・改良」における展開スケジュールおよび関係主体

	具体的施策	実施地域	展開スケジュール			関係主体（検討主体）					
			第1ステージ 短期 (～平成32年度)	第2ステージ 中期 (平成33～37年度)	第3ステージ 長期 (平成38～42年度)	国	県	公安 委員会	町	町民 地域	交通 事業者
道路交通体系の整備	南風原バイパス与那原バイパス等広域道路網の整備推進	南風原与那原 BP 県道南部東道路 県道浦添西原線	→	→	→	○	○		○		
	ゆめなり線（仮称）の検討	ゆめなり線（仮称）	● ● →	→	→	○	○		○		
	県道糸満与那原線を補完する道路の検討	県道糸満与那原線を補完する道路	● ● →	→	→	○	○		○		
	補助幹線道路等の整備・改良	町道全般	● →	→	→				○		
既存道路の改良	渋滞区間における信号システムによる改善	国道 329 号	● →	→	→			○	○		
	与那原交差点の改良	与那原交差点	● →	→	→	○		○	○		○
	生活道路における交通安全施設の設置および交通規制の運用改善	与那原町内の生活道路	● →	→	→			○	○		
歩行者および自転車交通の推進	安全で快適な歩行者空間の確保	与那原町内主要な道路	● →	→	→	○	○	○	○	○	
	自転車通行帯や自転車歩行車道の整備	与那原町全域 （自転車道ネットワーク整備計画において位置付ける）	● ● ●	→	→	○	○	○	○		
	駐輪場の整備	与那原町主要施設 交通結節点	● →	→	→	○	○		○	○	
	レンタサイクル・コミュニティサイクルの導入	与那原町主要施設 交通結節点	● →	→	→	○	○		○	○	

※関係主体は、当該施策の実施やその内容を検討するための関係機関等を示しており、実際の事業を実施する主体を記載したものではない。







図Ⅲ-4 パッケージ別戦略展開図【②道路網の整備・改良】






## ③ 交通に対する意識改革

## i. 町民全体に対する意識改革

## ● 住民および町内への通勤・通学者に対する交通ルールの周知徹底《2-④》

生活道路における交通安全の確保や自転車、自動車を運転する際の交通マナーの向上等を図るため、警察等関係機関との協力により、住民および町内への通勤・通学者に対し交通安全教室を開催する。


本取り組みは一時的な実施では効果が得られないことから長期的な視点に立ち、継続的に実施することにより成果を積み重ね、徐々に効果が出るよう、継続的な実施に取り組む。

実施地域	展開スケジュール			関係主体 (検討主体)	備考
	第1ステージ 短期 (～平成32年度)	第2ステージ 中期 (平成33～37年度)	第3ステージ 長期 (平成38～42年度)		
与那原町全域				警察 与那原町 町民	

## ● 相乗りの推奨《5-⑨》


本町の交通渋滞の解消と、過度の自動車依存からの脱却に向けて、通勤通学時等における相乗りを推奨する。

第1ステージより、自動車による通勤が主となっている町内事業所や学生による自動車通学が多い町内の大学、専門学校等に対して、協力要請を行い、早期実施を図る。

実施地域	展開スケジュール			関係主体 (検討主体)	備考
	第1ステージ 短期 (～平成32年度)	第2ステージ 中期 (平成33～37年度)	第3ステージ 長期 (平成38～42年度)		
与那原町全域				与那原町 町民	

## ● カーシェアリングの推奨《5-⑩》

本町の交通渋滞の解消と、過度の自動車依存からの脱却に向けて「相乗りの推奨」と合わせ、好きな時に好きな時間だけ車を利用できるカーシェアリングを推奨する。カーシェアリングについては、既設の民間パーキングやレンタカー会社のシステムを利用するとともに、公営住宅や公民館等の公共施設の一部用地を活用し、駐車スペースを有効運用することも検討する。

実施地域	展開スケジュール			関係主体 (検討主体)	備考
	第1ステージ 短期 (～平成32年度)	第2ステージ 中期 (平成33～37年度)	第3ステージ 長期 (平成38～42年度)		
与那原町全域				与那原町 町民	

### ● カーフリーデー等公共交通利用を促進するイベントの実施<5-①>

公共交通に関する取り組みや公共交通利用促進の周知 PR を行うため、カーフリーデー等のイベントやシンポジウム、ワークショップ等を実施し、自動車利用を抑制し、公共交通の積極的な利用や徒歩や自転車への転換を促すため、案内情報等を積極的に発信する。

また、イベント時にかかわらず日常的に、自動車利用を削減し、公共交通を利用することのメリットを啓発し、モビリティマネジメントの実質化に努める。

これらの取り組みについては、効果が発現するまで時間を要することから、継続的に取り組むこととする。



なはモビリティウィーク&カーフリーデー

実施地域	展開スケジュール			関係主体 (検討主体)	備考
	第1ステージ 短期 (～平成32年度)	第2ステージ 中期 (平成33～37年度)	第3ステージ 長期 (平成38～42年度)		
与那原町主要拠点	→	→	→	与那原町 商工会 町民	

### ● 沿道空間と一体となったイベント等の開催<10-⑥>

道路空間の価値を上げるとともに地域魅力を向上させるため、道路空間の利活用を図る。その一環として、道路空間と一体となったイベント等やオープンカフェ等を開催し、道路を身近に感じてもらう、町民や観光客の回遊性を高め、散策を楽しんでもらうための取り組みを実施する。イベント等を開催



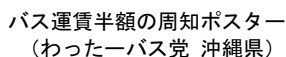
えびす通りにおける歩行者天国の様子

催す際は、町民や観光客等の参加者に対し、道路の魅力等を伝えるためのブースを設置する等、効果的な PR を行う。

本取り組みは第1ステージ中に一部実施を図り、その効果検証を行いながら、第3ステージ以降も継続的に実施を行うものとする。

実施地域	展開スケジュール			関係主体 (検討主体)	備考
	第1ステージ 短期 (～平成32年度)	第2ステージ 中期 (平成33～37年度)	第3ステージ 長期 (平成38～42年度)		
与那原町主要拠点	→	→	→	与那原町 商工会 町民	

本県においては高齢者等が運転免許自主返納を行った場合、優遇措置としてバスや沖縄都市モノレール（ゆいレール）、タクシー運賃の割引が実施されている。これら優遇措置の周知徹底を行うとともに優遇措置の拡充を行い、県や関係団体と調整および協議を行い運転免許返納者数の増加を図る。



● 町内各所での OKICA 販売の促進 ≪5-③≫

ゆいレールの IC カード OKICA

第 1 ステージで県や関連企業等と調整および協議を行い、早い段階での実現に向けた取り組みを実施する。

- 57 -

● 道路交通バリアフリーマップ等の作成と普及啓発◀6-②▶★

高齢者や障がい者、子ども連れ家族を含め、全ての人が安心して手軽に外出できるよう、道路における段差の有無やスロープの設置状況、多機能トイレやベビーベットの設置場所等を示したバリアフリーマップや公共交通への理解や愛着を深めるため、路線バス等による主要施設へのアクセス方法やダイヤ等を掲載した公共交通利用ガイドブックを作成し、普及に努める。

また、これらの配布物については、近年急増する海外観光客向けに多言語対応とする。


なお、配布物の制作プロセスにおいては、町民の意見等を十分に反映させるとともに高齢者や障がい者、学生、子供等当事者のみならず、幅広い町民の参加を促し、町民相互の交流と、普及啓発に向けた工夫に努める。



## 琉球大学におけるバリアフリーマップ



浦添市の交通マップ

実施地域	展開スケジュール			関係主体 (検討主体)	備考
	第１ステージ 短期 (～平成 32年度)	第２ステージ 中期 (平成 33～37年度)	第３ステージ 長期 (平成 38～42年度)		
与那原町全域				与那原町 商工会 社協・身協 バス協会	



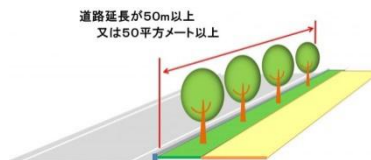
町内を縦横断する幹線道路を通過するだけでなく、滞在したくなるような滞留空間の確保や本町の特性を踏まえた魅力的な沿道景観の創出を地域が主体となって取り組み、良好な沿道環境の創出を行う。

本取り組みは一時的な実施では効果が得られないことから長期的な視点に立ち、

### 北中城村花叟会

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植栽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愛護の心を育むことを目的としています。

対象活動・・・道路の一定区間（右図）にて行う、  
樹木の剪定や植樹樹の管理等を対象



支援金のほか、苗や肥料等の提供

## 道路ボランティアの概要（沖縄県道路管理課）

- 59 -




● 小中高生への公共交通利用を促進する教育・啓発活動の実施《5-②》

# バスやモノレールを （公共交通） 利用しようBOOK

おきなわけんこうきょうこうつう（かみせい）が、すいしんきようかい  
沖縄県公共交通活性化推進協議会



実施地域	展開スケジュール			関係主体 (検討主体)	備考
	第1ステージ 短期 (～平成32年度)	第2ステージ 中期 (平成33～37年度)	第3ステージ 長期 (平成38～42年度)		
与那原町各学校				与那原町 町民 各学校	

児童・生徒の車による送迎等により交通渋滞や歩行空間の妨げになることから、学校を通じて車利用の抑制を行う。



よなばら  
**学校** **だより**

# てくてく 登下校 推進中!

与那原小学校

町内各学校では現在「てくてく登下校」運動を進めています。朝のすがすがしい空気をいっしょに浴びて、友達と楽しく「てくてく」歩いて登校し、明るく元氣な学校生活のスタートにしようというのの試みです。

### ● 小と小ではどんな登校?

与那原小学校で、子どもたちがどのように登校しているかを調べてみました。すると……

学年	徒歩登校	車通りで登校
1年	122人	16人
2年	119人	15人
3年	121人	9人
4年	114人	11人
5年	102人	8人
6年	130人	5人

全体でおよそ8%の子どもたちが車通りで登校していました。車で登校する子どもたちの中には、体がまだ十分に成長してきておらず、あいさつにも元氣が感じられない子どもたちもちらほら見受けられます。また、迎送する車通りの学校周辺の交通渋滞を招いていること、学校行事などの場合は交通安全などで教員に負担がかかることでもあります。

### ● 思った以上の利点

いはい、この春から始まった「てくてく登下校」運動で、車通りでなく歩いて登校ようになった子どもたちの感想です。

てくてく登下校、朝歩くと楽しくなってきました。車通りで通っていた以上になく多くの利点があることが分りました。これからぼくは、毎日歩いて登下校をするを毎日したいと思っています

歩いてくると顔が起きるから健康。歩いてこないか顔が起きないから健康じゃない。僕は毎日歩くようにしたい


ぼくは、朝歩くとこと、信と顔が目覚めるってことがわりました。そして、朝からくさくさした元氣がなかったというところは、フーミーキングクラブのたのしみということがわりました。なので、ぼくも毎日歩くようにしたいです

いごがですか？ 徒歩通学のよい所は、健康ばかりでは、く、子どもたちが新しい発見をしているのが分りました。

保護者の立場では、不安や道路事情などからくる不安で、やむを得ず子ども達の通学を制限しなければならない場合もあると思います。安全が確保できる区間であれば、できるだけ子どもたちを少くせ、元氣に「てくてく」登下校できるようにしますよ。




てくてく登下校の推進（広報よなばる）

実施地域	展開スケジュール			関係主体 (検討主体)	備考
	第１ステージ 短期 (～平成 32年度)	第２ステージ 中期 (平成 33～37年度)	第３ステージ 長期 (平成 38～42年度)		
与那原町各学校				与那原町 町民 各学校	

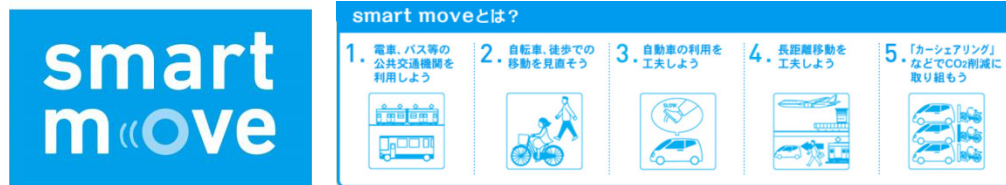
### iii. 事業所に対する意識改革

#### ● 町内各事業所における自転車通勤・徒歩通勤の推奨<5-⑦>

朝夕の出退勤時間を中心に発生している交通渋滞の解消を図るため、自転車専用通行帯の整備および駐輪場の整備と合わせ、町役場をはじめ町内各企業等に対し、自転車通勤や徒歩出勤を推奨する。

本取り組みは一時的な実施では効果が得られないことから長期的な視点に立ち、継続的に実施することにより成果を積み重ね、徐々に効果が出るよう、継続的な実施を推奨する。

「移動」を「エコ」に。



環境省がキャンペーンを展開している smart move

実施地域	展開スケジュール			関係主体 (検討主体)	備考
	第1ステージ 短期 (～平成32年度)	第2ステージ 中期 (平成33～37年度)	第3ステージ 長期 (平成38～42年度)		
与那原町各事業所	●▶→■■■■■■■■■■▶			与那原町 商工会 町民	

#### ● 町内各事業所における時差出勤の推奨<5-⑥>

朝夕の出退勤時間を中心に発生している交通渋滞の解消を図るため、町内各企業に対し、時差出勤等の取り組みを推奨する。

また、時差出勤の推奨と合わせ、時差出勤に積極的に取り組む事業所等に対し表彰等を行う等支援制度の確立を行う。



東急電鉄の早起き応援キャンペーン

実施地域	展開スケジュール			関係主体 (検討主体)	備考
	第1ステージ 短期 (～平成32年度)	第2ステージ 中期 (平成33～37年度)	第3ステージ 長期 (平成38～42年度)		
与那原町各事業所	●▶→■■■■■■■■■■▶			与那原町 商工会	

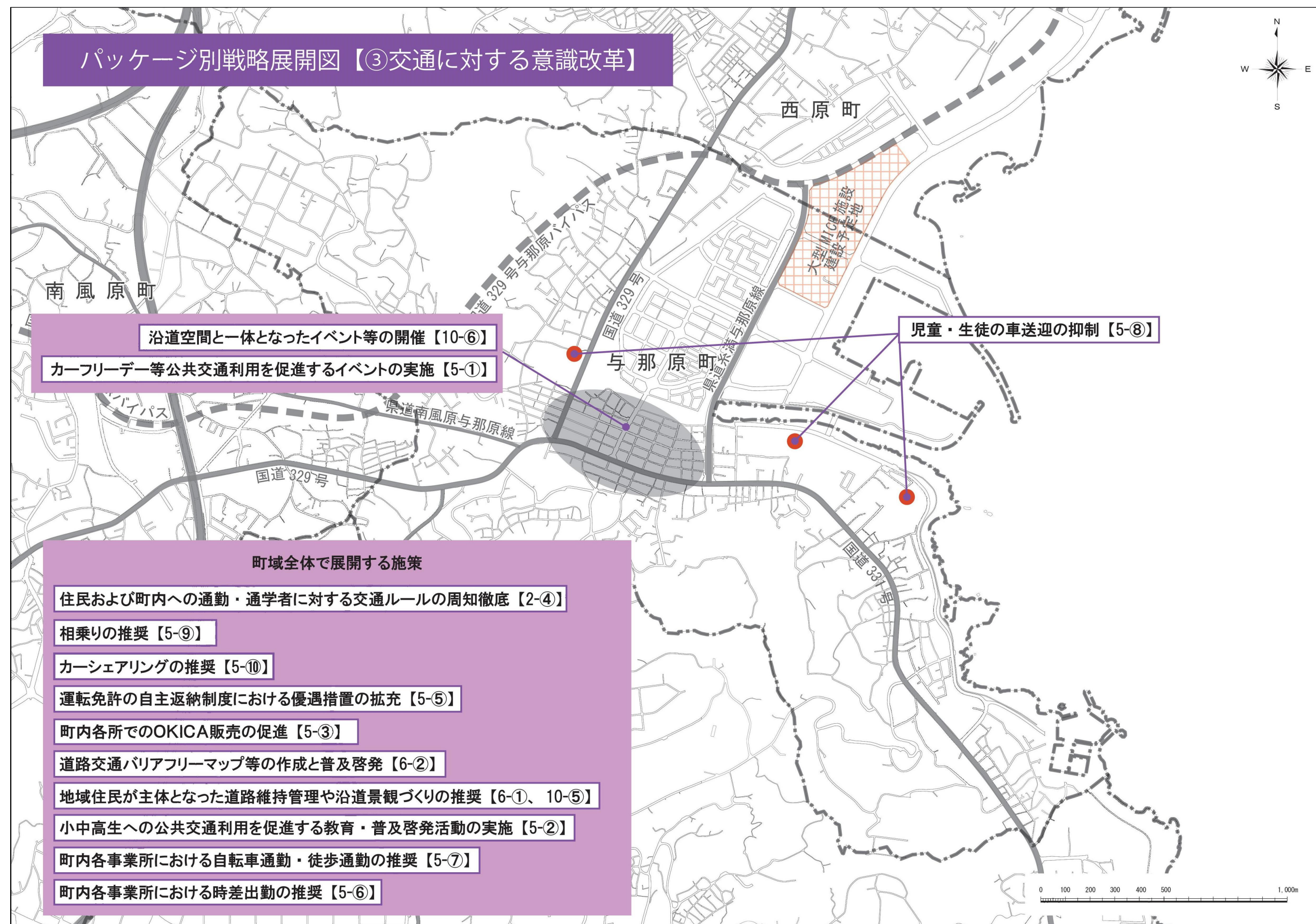
■「③ 交通に対する意識改革」における展開スケジュールおよび関係主体

	具体的施策	実施地域	展開スケジュール			関係主体（検討主体）					
			第1ステージ 短期 (～平成32年度)	第2ステージ 中期 (平成33～37年度)	第3ステージ 長期 (平成38～42年度)	国	県	公安 委員会	町	町民 地域	交通 事業者
町民全体に対する意識改革	住民および町内への通勤・通学者に対する交通ルールの周知徹底	与那原町全域	→	→	→		○ (警察)		○	○	
	相乗りの推奨	与那原町全域	→	→	→				○	○	
	カーシェアリングの推奨	与那原町全域	→	→	→				○	○	
	カーフリーデー等公共交通利用を促進するイベントの実施	与那原町主要拠点	→	→	→				○	○	
	沿道空間と一体となったイベント等の開催	与那原町主要拠点	→	→	→				○	○	
	運転免許の自主返納制度における優遇措置の拡充	与那原町全域	→	→	→		○ (警察)		○	○	○
	町内各所での OKICA 販売の促進	与那原町主要拠点	→	→	→				○	○	
	道路交通バリアフリーマップ等の作成と普及啓発	与那原町全域	→	→	→				○	○	○
	地域住民が主体となった道路維持管理や沿道景観づくりの推奨	与那原町幹線道路	→	→	→				○	○	
学校に対する意識改革	小中高生への公共交通利用を促進する教育・啓発活動の実施	与那原町各学校	→	→	→				○	○	
	児童・生徒の車送迎の抑制	与那原町各学校	→	→	→				○	○	
事業所に対する意識改革	町内各事業所における自転車通勤・徒歩出勤の推奨	与那原町各事業所	→	→	→				○	○	
	町内各事業所における時差出勤の推奨	与那原町各事業所	→	→	→				○	○	

※関係主体は、当該施策の実施やその内容を検討するための関係機関等を示しており、実際の事業を実施する主体を記載したものではない。







図Ⅲ-5 パッケージ別戦略展開図【③交通に対する意識改革】



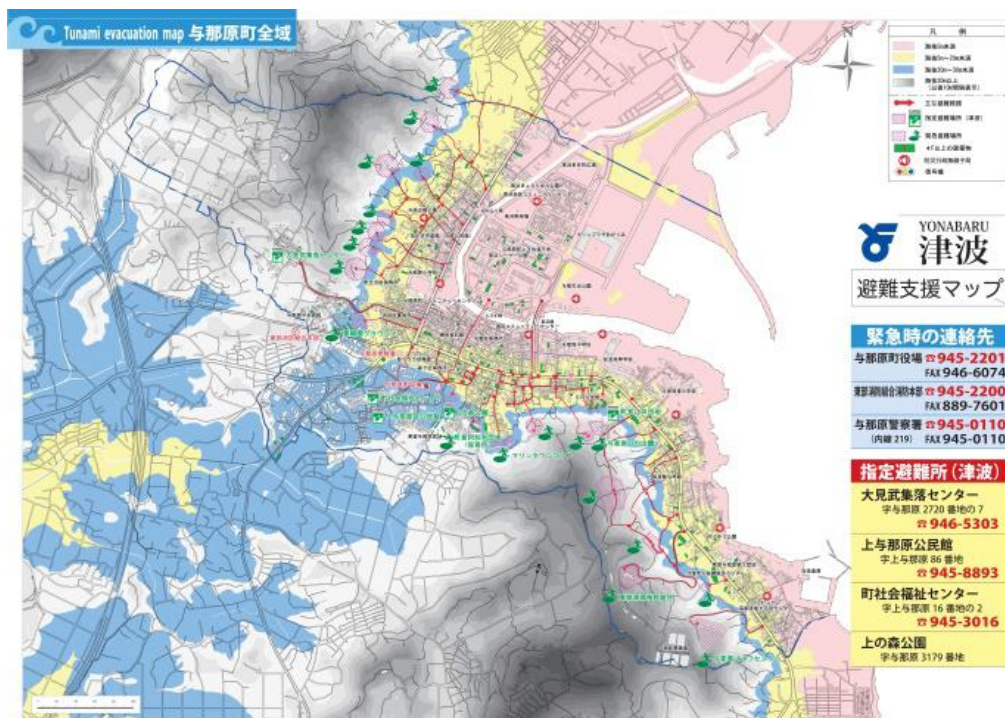


## ④ 災害や観光への対応

## i. 防災交通網の構築

## ● 津波避難経路の整備・改良《1-⑤》★

本町の津波避難支援マップに示されている避難経路において適切な誘導サインの設置や避難経路における建築物、ブロック塀等の倒壊防止策、回路の確保等円滑な避難ができるよう整備を行うとともに新たな避難経路の指定も検討する。また、将来建設予定である大型 MICE 施設の供用開始により、町内外より不特定多数の来訪者が想定されることから津波避難経路の整備に関しては、人命に関わる重要な施策として優先的に整備を行うとともに津波避難困難地域の解消に努める。

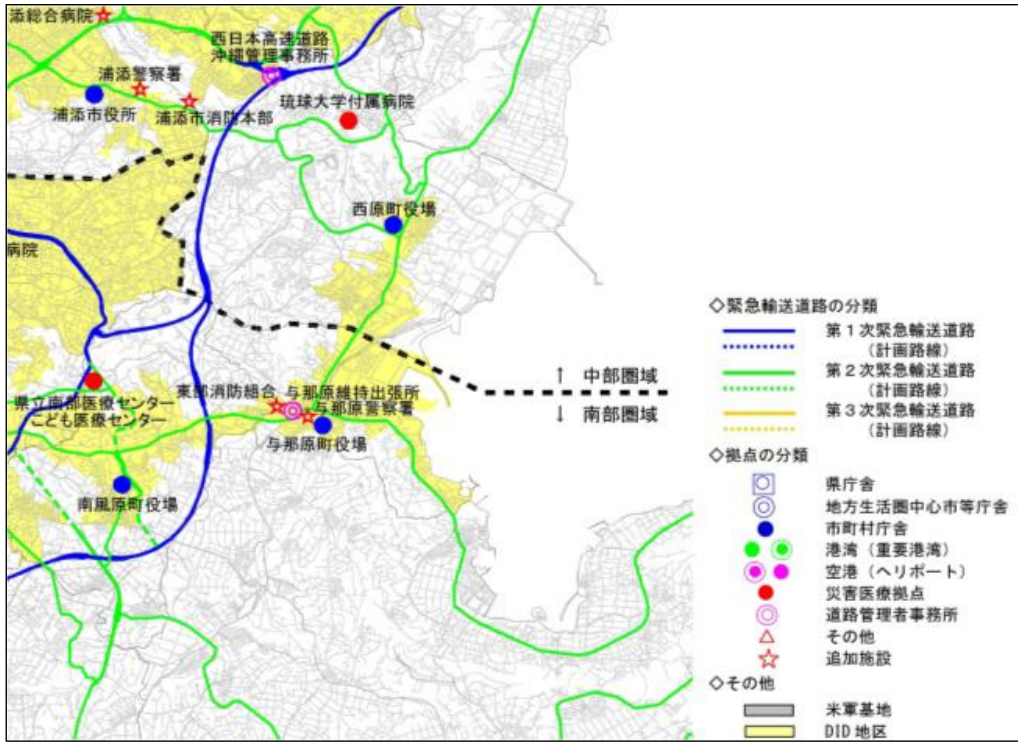


与那原町津波避難支援マップ



実施地域	展開スケジュール			関係主体 (検討主体)	備考
	第1ステージ 短期 (～平成32年度)	第2ステージ 中期 (平成33～37年度)	第3ステージ 長期 (平成38～42年度)		
与那原町全域	● ▶ →			与那原町	

● 緊急輸送道路ネットワークの整備促進《1-⑥》

災害時における被災者の応急対策に必要な人員や物資の輸送を確実に行うため、現在位置付けされている第2次緊急輸送道路（国道329号、国道331号）の他に町内の防災拠点間を結ぶ道路網を形成する等、町内における緊急輸送道路ネットワークを形成し、道路占用物（電柱、上下水道等）の耐震化機能向上や沿道施設の耐震化等も合わせて推進することで、各種災害対策を円滑に実施できる環境整備を推進する。



緊急避難輸送道路ネットワーク図（沖縄県）

実施地域	展開スケジュール			関係主体 (検討主体)	備考
	第１ステージ 短期 (～平成３２年度)	第２ステージ 中期 (平成３３～３７年度)	第３ステージ 長期 (平成３８～４２年度)		
与那原町内緊急輸送道路および沿道	● ●    ● ●		■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ 	国 沖縄県 与那原町	


ii. 観光交通の環境整備

● タクシーおよび貸切バス乗降場の適正な配置と推進《3-⑧、10-④》

本町における公共交通手段のひとつであるタクシーおよび観光等に供する貸切バスの利便性向上に向けて、乗降場所の適正な配置と整備を推進する。

町内の主要な施設においては、路上における客待ちの防止策を兼ねて、待ち溜まりスペース（バス・タクシープール）を十分にとり、乗り入れや出発が円滑に行えるよう、適正な乗降場所配置を推進する。

また、大型 MICE 施設における大規模イベント時においては、数百台～数千台のタクシーが集中することも想定されるため、待合客に対する円滑な乗降を実施するうえでも、臨時の乗降場所や待ち溜まりスペース（バス・タクシープール）を含めて、整備に向けた検討を行う。


実施地域	展開スケジュール			関係主体 (検討主体)	備考
	第1ステージ 短期 (～平成32年度)	第2ステージ 中期 (平成33～37年度)	第3ステージ 長期 (平成38～42年度)		
大型MICE施設周辺 町内主要施設				沖縄県 与那原町 タクシーハイヤー協会	

● 観光客の利便性向上に向けた情報提供の実施《12-②》★

大型 MICE 施設の供用に伴い、外国人を含む観光客の増大が予想されるため、交通や施設利用に関する情報提供の充実を図る。

町内主要施設等において、与那原町に係る公共交通利用案内、レンタサイクル、交通規制情報、施設案内、駐車場、イベント情報等を提供する。

その他、町外における情報提供の実施については、公共交通利用者を想定して那覇空港、モノレール駅等主要公共施設、レンタカー利用者を想定して、周辺市町村所在の主要なレンタカー事業所に、案内誌の常設や案内ブース等の設置を検討する。

実施地域	展開スケジュール			関係主体 (検討主体)	備考
	第1ステージ 短期 (～平成32年度)	第2ステージ 中期 (平成33～37年度)	第3ステージ 長期 (平成38～42年度)		
与那原町および 周辺地域				沖縄県 与那原町 商工会 交通事業者	

### ● バース導入の検討<11-①>

海に面している本町の特性を生かすため、陸路だけでなく海路についても活用していくことが有効と考えられる。そのため、大型 MICE 施設および与那原マリーナと連携した、海洋性レクリエーションの拠点および災害時における物資輸送や廃材搬出等への対応を想定した、クルーズ船等の接岸に対応したバースの可能性について検討する。また、関係機関と設置について協議、調整を行い、合わせて要請活動も実施していく。



バースのイメージ（那覇クルーズターミナル）



災害時における海上からの物資輸送

実施地域	展開スケジュール			関係主体 (検討主体)	備考
	第1ステージ 短期 (～平成32年度)	第2ステージ 中期 (平成33～37年度)	第3ステージ 長期 (平成38～42年度)		
与那原マリーナ周辺	● ● ● ●	● ● ▶	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	国 沖縄県 与那原町	

### ● ヘリポート設置の検討<11-②>

大型 MICE 施設の事故等による負傷者の緊急輸送、要人輸送および中城湾港から沖縄本島周辺等の遊覧飛行に供するため、既存施設の活用を含めて、ヘリポート設置の検討を行う。また、関係機関と設置について協議、調整を行い、合わせて要請活動も実施していく。



MESH による緊急輸送



遊覧飛行のイメージ

実施地域	展開スケジュール			関係主体 (検討主体)	備考
	第1ステージ 短期 (～平成32年度)	第2ステージ 中期 (平成33～37年度)	第3ステージ 長期 (平成38～42年度)		
大型 MICE 施設周辺	● ● ● ●	● ● ▶	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	沖縄県 与那原町	










● 近隣大規模施設との駐車場受け入れ協定等の締結≪7-⑥≫★

大型 MICE 施設では施設利用者による交通量の増大が想定されるため、大規模イベント開催時における駐車場の確保が必要である。そのため、周辺の大規模施設等に対し、臨時駐車場として駐車場の受け入れに協力してもらうよう協力を要請し、供用開始までには協定の締結を行う。

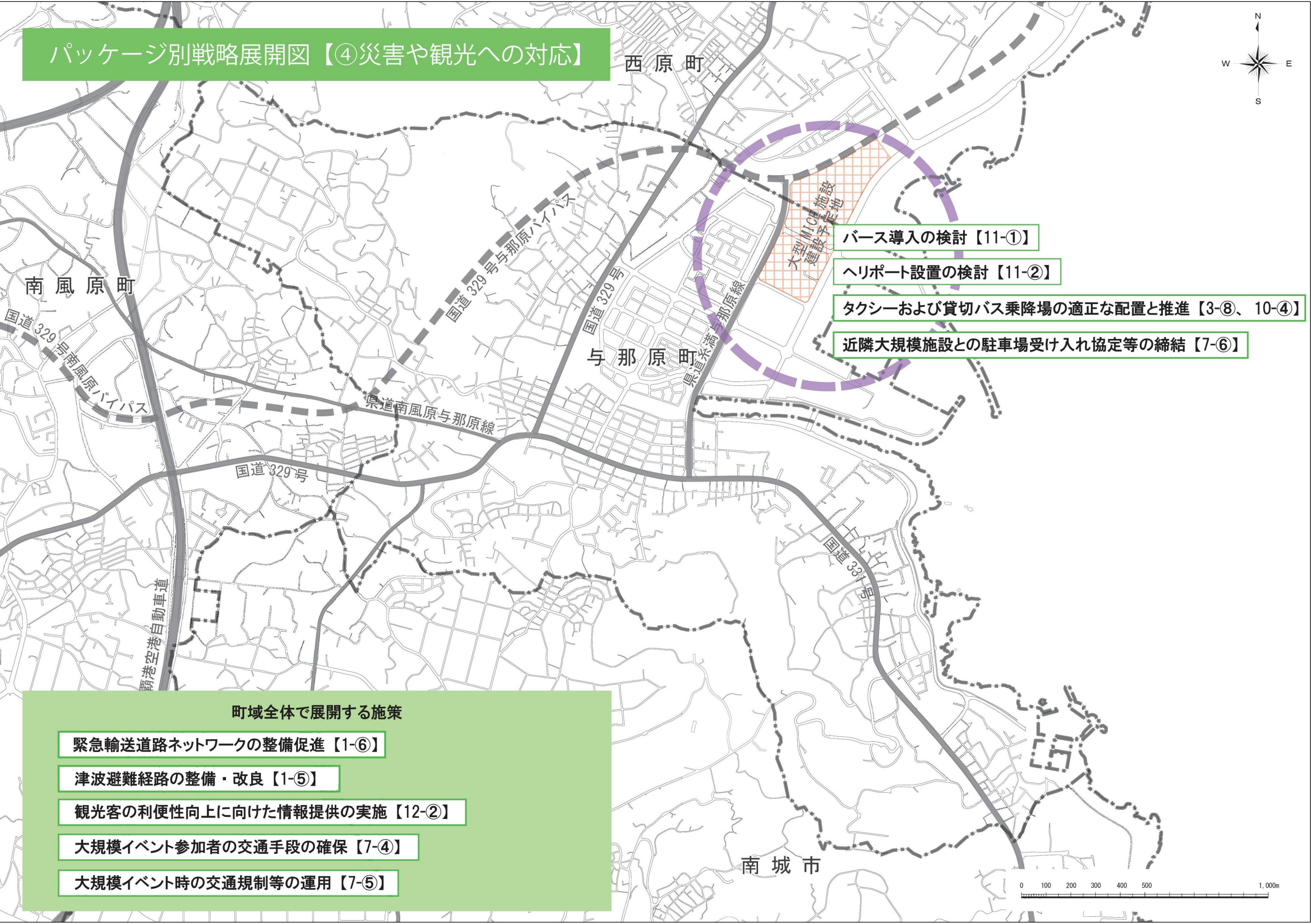
実施地域	展開スケジュール			関係主体 (検討主体)	備考
	第１ステージ 短期 (～平成３２年度)	第２ステージ 中期 (平成３３～３７年度)	第３ステージ 長期 (平成３８～４２年度)		
与那原町および 周辺地域				沖縄県 与那原町 交通事業者	

■「④ 災害や観光への対応」における展開スケジュールおよび関係主体

	具体的施策	実施地域	展開スケジュール			関係主体（検討主体）						
			第1ステージ 短期 （平成32年度）	第2ステージ 中期 （平成33～37年度）	第3ステージ 長期 （平成38～42年度）	国	県	公安 委員会	町	町民 地域	交通 事業者	
防災交通網の構築	津波避難経路の整備・改良	与那原町全域								○		
	緊急輸送道路ネットワークの整備促進	与那原町内緊急輸送道路および沿道				○	○		○			
観光交通の環境整備	タクシーおよび貸切バス乗降場の適正な配置と推進	大型 MICE 施設周辺町内主要施設					○		○		○	
	観光客の利便性向上に向けた情報提供の実施	与那原町および周辺地域					○		○	○	○	
	バース導入の検討	与那原マリーナ周辺				○	○		○			
	ヘリポート設置の検討	大型MICE施設周辺					○		○			
大規模イベント時の対応	大規模イベント参加者の交通手段の確保	与那原町および周辺地域					○		○		○	
	大規模イベント時の交通規制等の運用	与那原町および周辺地域					（準備）		○	○		
	近隣商業施設との駐車場受け入れ協定等の締結	与那原町および周辺地域					○		○		○	

※関係主体は、当該施策の実施やその内容を検討するための関係機関等を示しており、実際の事業を実施する主体を記載したものではない。





図Ⅲ-6 パッケージ別戦略展開図【④災害や観光への対応】





■各具体的施策における展開スケジュールおよび関係主体一覧

パッケージ		具体的施策	ページ 番号	実施地域	展開スケジュール			関係主体（検討主体）					備考		
大	小				第 1 ステージ 短期 （～平成 32 年度）	第 2 ステージ 中期 （平成 33～37 年度）	第 3 ステージ 長期 （平成 38～42 年度）	国	県	公安 委員会	町	町民 地域		交通 事業者	
公共交通の充実	新たな公共交通システムの構築	広域協議会の設置と調査・検討の促進	P33	調査路線	●●▶	.....▶	.....▶		○		○				
	バス交通の環境整備	バス路線連絡会等の設置	P34	与那原町および関連バス路線	●●▶	.....▶	.....▶				○		○		
		バス路線の再編・拡充	P34	与那原町および関連バス路線	●●●▶	.....▶	.....▶		○		○		○		
		交通利便性向上に資するバス停の新設・再配置	P35	与那原町内バス停	●●●▶	.....▶	.....▶		○		○		○		
		バス停における上屋やベンチ等の設置	P35	与那原町内バス停	●●●▶	.....▶	.....▶	○	○		○		○		
		バス停の交通結節機能の拡充	P36	与那原町内主要バス停	●●●▶	.....▶	.....▶	○	○		○		○		
		バスペイの設置	P36	国道 329 号・国道 331 号	●●●●▶	.....▶	.....▶	○	○	○	○		○		
		バスレーン等公共車両優先システムの検討	P37	国道 329 号・国道 331 号	●●●●●▶	.....▶	.....▶	○	○	○	○		○		
		バリアフリー機能を備えた車両の導入	P37	与那原町内運行路線バス	●●▶	.....▶	.....▶	○	○		○		○		
		円滑で快適な利用を促進するバス案内機能の充実	P38	与那原町内運行路線バス	●●●▶	.....▶	.....▶		○		○		○		
		公共交通機関の乗り継ぎ割引の検討	P39	関連公共交通機関	●●●▶	.....▶	.....▶		○		○		○		
		公共交通ターミナルの誘致	P39	東浜地区内	●●●▶	.....▶	.....▶		○		○			大型 MICE 施設整備計画との調整要	
		町内公共交通システムの整備	コミュニティバスまたはデマンド交通等の導入	P40	与那原町全域（公共交通空白地域を中心）	●●●▶	.....▶	.....▶				○		○	特に公共交通空白地域と交通弱者対応
	道路網の整備・改良	道路交通体系の整備	南風原バイパス与那原バイパス等広域道路網の整備推進	P45	南風原与那原 BP・南部東道路・浦添西原線	.....▶	.....▶	.....▶	○	○		○			
ゆめなり線（仮称）の検討			P45	ゆめなり線（仮称）	●●●▶	.....▶	.....▶	○	○		○				
県道糸満与那原線を補完する道路の検討			P45	県道糸満与那原線を補完する道路	●●●▶	.....▶	.....▶	○	○		○				
補助幹線道路等の整備・改良			P46	町道全般		.....▶	.....▶				○				
既存道路の改良		渋滞区間における信号システムによる改善	P47	国道 329 号	●●●▶	.....▶	.....▶			○	○				
		与那原交差点の改良	P47	与那原交差点	●●●▶	.....▶	.....▶	○		○	○		○		
		生活道路における交通安全施設の設置および交通規制の運用改善	P48	与那原町内の生活道路	●▶	.....▶	.....▶			○	○				
歩行者および自転車交通の推進		安全で快適な歩行者空間の確保	P49	与那原町内主要な道路	●●●▶	.....▶	.....▶	○	○	○	○	○			
		自転車専用通行帯や自転車歩行者道の整備	P49	与那原町全域（自転車道ネットワーク整備計画において位置付ける）	●●●●●▶	.....▶	.....▶	○	○	○	○				
		駐輪場の整備	P50	与那原町主要施設・交通結節点	●●●▶	.....▶	.....▶	○	○		○	○			
レンタサイクル・コミュニティサイクルの導入	P50	与那原町主要施設・交通結節点	●●●▶	.....▶	.....▶	○	○		○	○					
交通に対する意識改革	町民全体に対する意識改革	住民および町内への通勤・通学者に対する交通ルールの周知徹底	P55	与那原町全域	.....▶	.....▶	.....▶		○		○	○			
		相乗りの推奨	P55	与那原町全域	.....▶	.....▶	.....▶				○	○			
		カーシェアリングの推奨	P55	与那原町全域	.....▶	.....▶	.....▶				○	○			
		カーフリーデー等公共交通利用を促進するイベントの実施	P56	与那原町主要拠点	.....▶	.....▶	.....▶				○	○			
		沿道空間と一体となったイベント等の開催	P56	与那原町主要拠点	.....▶	.....▶	.....▶				○	○			
		運転免許の自主返納制度における優遇措置の拡充	P57	与那原町全域	●▶	.....▶	.....▶		○		○	○	○		
		町内各所での OKICA 販売の促進	P57	与那原町主要拠点	●▶	.....▶	.....▶				○	○			
		道路交通バリアフリーマップ等の作成と普及啓発	P58	与那原町全域	●▶	.....▶	.....▶				○	○	○		
		地域住民が主体となった道路維持管理や沿道景観づくりの推進	P59	与那原町幹線道路	●▶	.....▶	.....▶				○	○			
	学校に対する意識改革	小中高生への公共交通利用を促進する教育・啓発活動の実施	P60	与那原町各学校	●▶	.....▶	.....▶				○	○			
		児童・生徒の車送迎の抑制	P61	与那原町各学校	●▶	.....▶	.....▶				○	○			
	事業所に対する意識改革	町内各事業所における自転車通勤・徒歩出勤の推奨	P62	与那原町各事業所	●▶	.....▶	.....▶				○	○			
		町内各事業所における時差出勤の推奨	P62	与那原町各事業所	●▶	.....▶	.....▶				○	○			
	災害や観光への対応	防災交通網の構築	津波避難経路の整備・改良	P67	与那原町全域	●▶	.....▶	.....▶				○			
			緊急輸送道路ネットワークの整備促進	P68	与那原町内緊急輸送道路および沿道	●●●●●▶	.....▶	.....▶	○	○		○			
		観光交通の環境整備	タクシーおよび貸切バス乗降場の適正な配置と推進	P69	大型 MICE 施設周辺・町内主要施設	●●●●▶	.....▶	.....▶		○		○		○	
観光客の利便性向上に向けた情報提供の実施			P69	与那原町および周辺地域		.....▶	.....▶		○		○	○	○		
バース導入の検討			P70	与那原マリーナ周辺	●●●●▶	●●●●▶	.....▶	○	○		○				
ヘリポート設置の検討			P70	大型 MICE 施設周辺	●●●●▶	●●●●▶	.....▶		○		○				
大規模イベント時の対応		大規模イベント参加者の交通手段の確保	P71	与那原町および周辺地域		.....▶	.....▶		○		○		○		
		大規模イベント時の交通規制等の運用	P71	与那原町および周辺地域		.....▶	.....▶		○		○	○			
		近隣商業施設との駐車場受け入れ協定等の締結	P72	与那原町および周辺地域		.....▶	.....▶		○		○		○		

【展開スケジュール凡例】

検討・調整 ●●●▶ : 施策実施に向けて検討や関係機関との調整を実施

実 施 ●●●●▶ : 施策の実施

一 部 実 施 ▶ : 施策を実施していくうえで先行的に一部実施又は、「検討・調整」を踏まえた再検討や調査・研究等

継 続 実 施 ▶ : 施策の継続実施

（ 赤 枠 ） : 総合戦略における計画期間（～平成 37 年度）

※関係主体は、当該施策の実施やその内容を検討するための関係機関等を示しており、実際の事業を実施する主体を記載したものではない。

図Ⅲ-7 各具体的施策における展開スケジュールおよび関係主体一覧図





## 5. 計画目標値の設定

### (1) 指標と目標値の考え方

本戦略の着実な推進に向けて、施策の達成状況を把握するための指標と目標値を設定する。

指標については、計画目標からキーワードを抽出し、これに対応するものとする。また、既存調査により定期的に把握が可能、もしくは比較的容易に独自計測が可能な指標とするとともに、施策の効果を分かりやすくするため、アウトプット指標<sup>※16</sup>ではなくアウトカム指標<sup>※17</sup>をできる限り採用する。

目標値の設定については、上位計画、関連計画との整合を図るものとし、目標年次については、本戦略の最終年次である平成 37 年度(2025 年度)を基本とするが、計測の参考とする既存調査や、既往計画との関係で前後することがある。

### (2) 指標の設定（計画目標から指標へ）

#### 1) キーワードの抽出

#### 《計画目標 1（町内交通に係る目標）》 公共交通空白地域の解消と安心・安全な町内交通の確保

公共交通空白地域を解消し、地区間での円滑な移動を確保することで、町民の交流が活性化し、豊かな生活環境の形成につながる。また、回遊性が向上されることで観光交流の活性化にもつながる。さらに、複数の移動手段や経路を確保することで、多重性や代替性も確保され、誰もが利用しやすく、災害にも強い、町内交通インフラが構築されることになる。

よって、町内各地区の特性を活かしつつ、様々な交通手段(徒歩・自転車・コミュニティバス・路線バス等)を総合的に活用した公共交通空白地域の解消を含む、町内交通網の強化を目標とするとともに、災害に強く、安心・安全な町内交通環境の整備を図り、高齢者や子ども、障がい者を含むすべての人が安心・安全で快適な道路空間の形成を目標とする。  
(与那原町総合交通基本計画 P.105 所収)



計画目標 1（町内交通に係る目標）にかかるキーワード	
公共交通空白地域の解消	様々な交通手段の活用
回遊性向上・観光交流活性化	安心・安全な交通環境
複数の移動手段の確保	災害に強い交通環境
災害に強い町内交通インフラ	

※16 アウトプット指標：「何をしたか」という活動量を表す指標。道路を例にすると、「道路整備延長：〇〇km」など。

※17 アウトカム指標：「その結果どうなったか」という取り組みの成果を表す指標。上記のアウトプット指標「道路整備延長：〇〇km」の結果として、「A から B への到達時間〇〇分短縮」など。

### 《計画目標 2（広域交通に係る目標）》 都市間交流を円滑にする広域交通網の整備、充実と意識改革

本町を中心とする都市間の交流の活性化は、経済活動の広域化や観光交流を促進し、経済の活性化やまちの魅力向上にもつながる。また、大型 MICE 施設の設置に伴う交通量の増大に対して、環境を守り、町民の交通に対する影響を少なくするには、広域的な交通ネットワークの整備と過度に自動車依存することのないよう交通に対する意識改革が必要である。

よって、広域交通骨格を形成する道路網や新たな公共交通システムの導入等を推進することで、「都市間交流を円滑にする広域交通網の整備・充実」による那覇市や沖縄県全域との交流を促進する広域交通体系の構築および本町へのアクセス強化を目標とするとともに、過度の自動車依存から公共交通利用への意識の転換を目標とする。

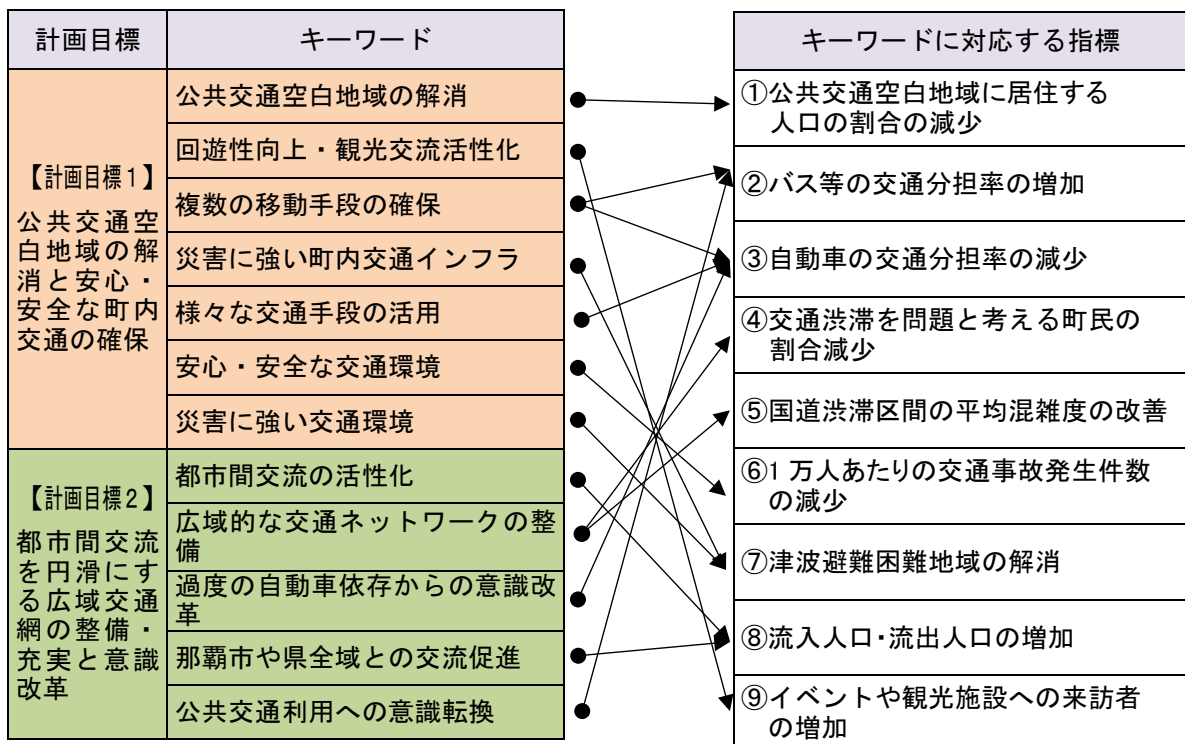
（与那原町総合交通基本計画 P.105 所収）



計画目標 2（広域交通に係る目標）にかかるキーワード	
都市間交流の活性化	那覇市や県全域との交流促進
広域的な交通ネットワークの整備	公共交通利用への意識転換
過度の自動車依存からの意識改革	

#### 2) アウトカム指標の設定

抽出されたキーワードから、既存調査などにより計測が可能なアウトカム指標を設定する。



## (3) 目標値の設定

指標	現状値【年次】 上段:数 値 下段:根拠資料、考え方	目標値【年次】 上段:数 値 下段:根拠資料、考え方	目標値の 計測方法
①公共交通空白地域に居住する人口の割合の減少	13.0%【H29(2017)】 「与那原町総合交通基本計画(P46)」 現在のバス停勢圏(半径 300m)に含まれない地域に居住する人口の割合	7.0%【H37(2025)】 公共交通空白地域である東浜地域においてバス路線再編により公共交通サービスを楽しむことができるようになることを見込む	独自計測
②バス等の交通分担率の増加	6.4%【H29(2017)】 「与那原町総合交通基本計画(P55)」 における町民アンケート結果	9.0%【H37(2025)】 「沖縄県TDM推進アクションプログラム(平成29年)」において、概ね10年後に2.8%増としており、町においても約3%増を見込む	独自計測 (町民アンケート)
③自動車の交通分担率の減少	76.3%【H29(2017)】 「与那原町総合交通基本計画(P55)」 における町民アンケート結果	70.0%【H37(2025)】 自動車からバス、徒歩、自転車への転換を想定し、自動車の分担率について5%程度の減少を見込む	独自計測 (町民アンケート)
④交通渋滞を問題と考える町民の割合減少	72.1%【H29(2017)】 「与那原町総合交通基本計画(P55)」 における町民アンケート結果	50.0%【H37(2025)】 半数以下にする	独自計測 (町民アンケート)
⑤国道渋滞区間の平均混雑度の改善	1.37【H27(2015)】 「平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)」 町内の国道渋滞区間の平均混雑度	1.25 未満【H37(2025)】 混雑が何時間も連続する可能性が少ない1.25 未満への改善を見込む	全国道路・街路交通情勢調査 (道路交通センサス)
⑥1万人あたりの交通事故発生件数の減少	48.0 件【H27(2015)】 「平成27年交通白書(沖縄県警)」 与那原町の事故発生件数	40 件【H37(2025)】 「平成27年交通白書(沖縄県警)」 沖縄県内11市の平均が39.3件、11町の平均が約40.0件であり、これら水準程度に改善することを見込む	交通白書
⑦津波避難困難地域の解消	約16ha【H27(2015)】 生活環境安全課資料	0ha【H37(2025)】 避難路の整備などにより、津波避難困難地域の解消を見込む	独自計測
⑧流入人口・流出人口の増加	10,793 人【H27(2015)】 国勢調査における、「与那原町に常住する人口のうち他市町村で従業・通学する人口」と「与那原町で従業・通学する人口のうち、他市町村に常住する人口」の合算値	約14,000 人【H37(2025)】 平成17年(2005年)から平成27年の(2015年)10年間の増加率(約16%)に加え、広域交通体系整備推進や大型MICE施設の供用により、全体として30%程度の増加を見込む	国勢調査
⑨イベントや観光施設への来訪者の増加	25,907 人/年【H28(2016)】 「与那原町観光実施計画」の「大綱曳の来訪者数」と「軽便与那原駅舎の来訪者数」の合算値	38,300 人/年【H37(2025)】 「与那原町観光実施計画(策定中)」 による平成34年(2022年)の目標値を按分し設定した人数を見込む	独自計測(左記計画の進捗確認作業による)

## 【参考：実施プログラムと目標値の対応表】

実施プログラムの具体的施策	対応する目標値の項目：主要なもの（関連）
広域協議会の設置と調査・検討の促進	⑤国道渋滞区間の平均混雑度の改善（⑧、⑨）
バス路線連絡会等の設置	②バス等の交通分担率の増加（⑧、⑨）
バス路線の再編・拡充	②バス等の交通分担率の増加（①、⑧、⑨）
交通利便性向上に資するバス停の新設・再配置	②バス等の交通分担率の増加（⑧、⑨）
バス停における上屋やベンチ等の設置	②バス等の交通分担率の増加（⑧、⑨）
バス停の交通結節機能の拡充	②バス等の交通分担率の増加（③、⑧、⑨）
バスペイの設置	②バス等の交通分担率の増加（⑤）
バスレーン等公共車両優先システムの検討	②バス等の交通分担率の増加（⑤）
バリアフリー機能を備えた車両の導入	②バス等の交通分担率の増加
円滑で快適な利用を促進するバス案内機能の充実	②バス等の交通分担率の増加（⑧、⑨）
公共交通機関乗り継ぎ割引の検討	③自動車の交通分担率の減少（⑧、⑨）
公共交通ターミナルの誘致	③自動車の交通分担率の減少（⑧、⑨）
コミュニティバスまたはデマンド交通等の導入	①公共交通空白地域に居住する人口の割合の減少
南風原バイパスと那原バイパス等広域道路網の整備推進	⑤国道渋滞区間の平均混雑度の改善（⑧、⑨）
ゆめなり線（仮称）の検討	⑤国道渋滞区間の平均混雑度の改善（⑧、⑨）
県道系満与那原線を補完する道路の検討	⑤国道渋滞区間の平均混雑度の改善（⑧、⑨）
補助幹線道路等の整備・改良	④交通渋滞を問題と考える町民の割合減少
渋滞区間における信号システムによる改善	④交通渋滞を問題と考える町民の割合減少
与那原交差点の改良	④交通渋滞を問題と考える町民の割合減少
生活道路における交通安全施設の設置および交通規制の運用改善	⑥1万人あたりの交通事故発生件数の減少（④）
安全で快適な歩行者空間の確保	③自動車の交通分担率の減少（⑥、⑧、⑨）
自転車専用通行帯や自転車歩行者道の整備	③自動車の交通分担率の減少（⑥、⑧、⑨）
駐輪場の整備	③自動車の交通分担率の減少（⑧、⑨）
レンタサイクル・コミュニティサイクルの導入	③自動車の交通分担率の減少（⑧、⑨）
住民および町内への通勤・通学者に対する交通ルールへの周知徹底	⑥1万人あたりの交通事故発生件数の減少
相乗りの推奨	③自動車の交通分担率の減少（④、⑤、⑨）
カーシェアリングの推奨	③自動車の交通分担率の減少（④、⑤、⑨）
カーフリーデー等公共交通利用を促進するイベントの実施	③自動車の交通分担率の減少
沿道空間と一体となったイベント等の開催	⑨イベントや観光施設への来訪者の増加
運転免許の自主返納制度における優遇措置の拡充	③自動車の交通分担率の減少
町内各所でのOKICA販売の促進	③自動車の交通分担率の減少（⑧、⑨）
道路交通バリアフリーマップ等の作成と普及啓発	③自動車の交通分担率の減少（⑨）
地域住民が主体となった道路維持管理や沿道景観づくりの推奨	⑨イベントや観光施設への来訪者の増加（⑥）
小中高生への公共交通利用を促進する教育・啓発活動の実施	③自動車の交通分担率の減少
児童・生徒の車送迎の抑制	③自動車の交通分担率の減少（⑤、⑥）
町内各事業所における自転車通勤・徒歩通勤の推奨	③自動車の交通分担率の減少（⑤）
町内各事業所における時差出勤の推奨	⑤国道渋滞区間の平均混雑度の改善（④）
津波避難経路の整備・改良	⑦津波避難困難地域の面積の解消
緊急輸送道路ネットワークの整備促進	⑦津波避難困難地域の面積の解消
タクシーおよび貸切バス乗降場の適正な配置と推進	③自動車の交通分担率の減少（⑧、⑨）
観光客の利便性向上に向けた情報提供の実施	⑨イベントや観光施設への来訪者の増加
パース導入の検討	⑨イベントや観光施設への来訪者の増加
ヘリポート設置の検討	⑨イベントや観光施設への来訪者の増加
大規模イベント参加者の交通手段の確保	③自動車の交通分担率の減少（④、⑤）
大規模イベント時の交通規制等の運用	③自動車の交通分担率の減少（④、⑤）
近隣商業施設との駐車場受け入れ協定等の締結	③自動車の交通分担率の減少（④、⑨）

表Ⅲ-5 実施プログラムと目標値の対応表

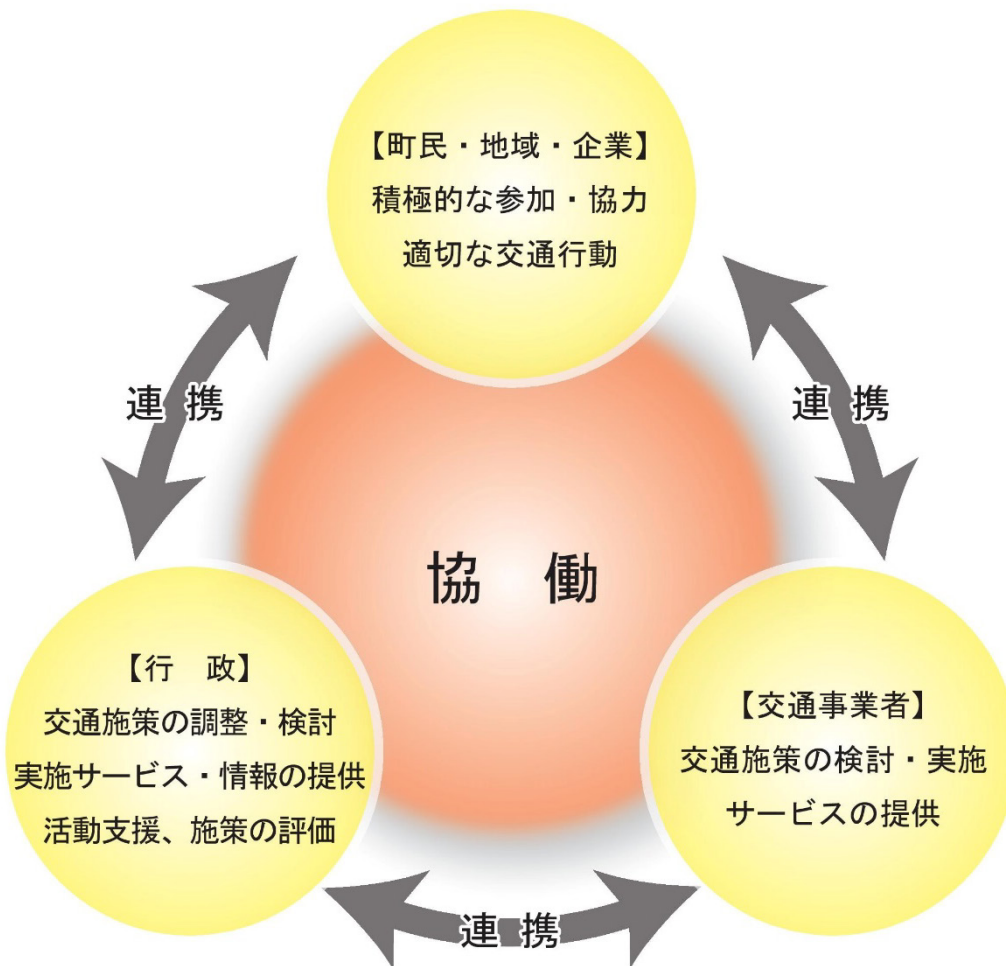


## IV 交通戦略の展開方針

### 1. 推進体制

本戦略で定めた施策は、多様な分野にわたり、実施スケジュールや実施主体も様々なことから、町民や地域、企業、公共交通事業者および行政（国・県・町、警察等）の関係者それぞれが役割を十分に理解し、必要に応じて町民や関係機関との意見交換を実施するなど協働・連携して、施策を実施するものとする。

また、与那原町交通施策検討協議会などを通じて、関係者が相互に情報共有や連携を確認することで、着実な進捗を図るものとする。



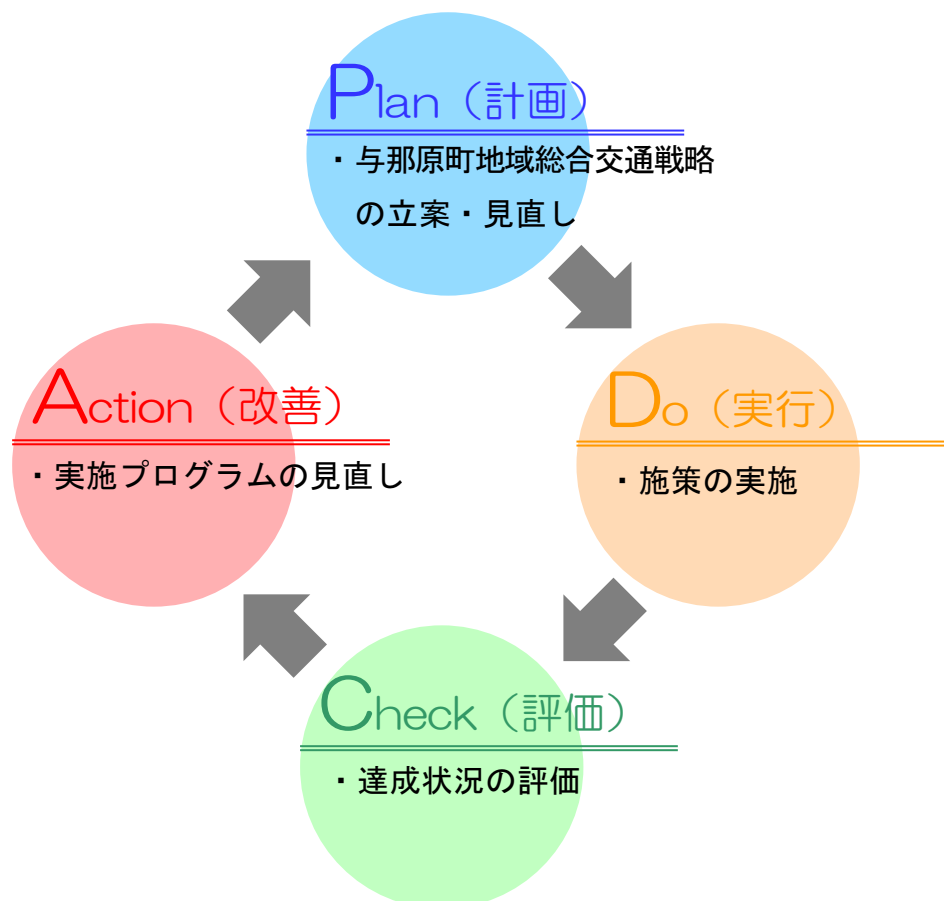
図IV-1 推進体制イメージ図

## 2. PDCAサイクルによる達成状況の評価・改善

本戦略の実施においては、社会情勢の変化、町民ニーズの変化、上位・関連計画との整合性、まちづくり関連施策の展開状況などに柔軟に対応しながら、効率的かつ効果的に施策を推進していくことが求められる。

また、本町の交通環境がより良いものとなるためには、一人一人のモビリティ（移動）が、過度に自動車に頼ることなく個人的にも社会的にも望ましい方向へ自発的に変化していくことが重要であり、本戦略に位置付けられた施策をはじめ、町民や企業等と対話しながら町民にも社会にもメリットのある施策を今後も継続して検討していくことが必要である。

そのため、下記の通り、P（Plan：計画）、D（Do：実行）、C（Check：評価）、A（Action：改善）のPDCAサイクルにより、本戦略の施策について、適宜、評価・改善を実施する。



図IV-2 PDCA サイクルイメージ図

### 3. 評価・改善の仕組み

評価主体としては、関係団体で構成される「与那原町交通施策検討協議会」とし、同協議会において、目標値の達成状況や、各施策の進捗状況について評価を実施し、必要に応じて見直し等の改善を行う。

評価の時期としては、中間年となる平成 32 年度(2020 年度)と最終年となる平成 37 年度(2025 年度)とするが、「与那原町総合計画」、「与那原町都市計画マスタープラン」等の改定・見直しなど、上位関連計画の動向を踏まえ、必要に応じて適宜見直すこととする。



# 付 属 資 料

---

1. 与那原町交通施策検討協議会設置規則	1
2. 与那原町交通施策検討協議会委員名簿	3
3. 与那原町プロジェクト・チームの設置及び運営に関する規程	4
4. 与那原町開発プロジェクトチーム設置要綱	6
5. 与那原町交通施策検討協議会幹事会名簿	8
6. 与那原町地域総合交通戦略策定経緯	9
7. 与那原町地域総合交通戦略策定について（諮問）	11
8. 与那原町地域総合交通戦略策定について（答申）	12
9. 目標値設定の根拠	13
10. ワークショップ実施概要	33
11. TDM 施策推進アクションプログラム	43





## 与那原町交通施策検討協議会設置規則

(設置)

第1条 与那原町総合交通基本計画、与那原町総合交通戦略及びその他交通関連計画等（以下「交通計画等」という。）を策定する為、及び計画に基づく施策の実施に関し必要な協議を行うため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）の規定に基づき、与那原町交通施策検討協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2条 協議会は、次の事務を所掌するものとする。

- (1) 町長の諮問に応じて交通計画等について調査・検討し、その結果を町長へ答申すること。
- (2) 交通計画等の検証、見直しを行うこと。
- (3) その他協議会が必要と認める事項

(組織)

第3条 協議会は、委員25名以内で組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから町長が委嘱または任命する。

- (1) 町民
- (2) 学識経験者（有識者）
- (3) 公共交通事業者
- (4) 商工業関係者
- (5) 地元警察関係者
- (6) 国関係者
- (7) 沖縄県関係者
- (8) 与那原町副町長
- (9) 与那原町企画政策課長
- (10) 与那原町まちづくり課長
- (11) 与那原町福祉課長
- (12) その他町長が必要と認める者

(任期)

第4条 委員の任期は2年以内とし、再任を妨げない。

2 委員が欠けた場合の補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(委員長及び副委員長)

第5条 協議会に会長及び副会長を置く。

2 会長及び副会長は、委員のうちから互選する。

- 3 会長は、会務を総理し、会議の議長となる。
- 4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、必要に応じて会長が招集する。

- 2 会議は、委員の過半数の出席がなければ開くことができない。
- 3 委員長は、必要があると認めるときは、委員以外の者を会議に出席させ、説明又は意見を求めることができる。

(幹事会)

第7条 協議会に、下部組織として、幹事会を置く。

- 2 幹事会は、協議会の指示に基づき、調査・検討し、その結果を協議会に報告するものとする。
- 3 幹事会の委員は与那原町開発プロジェクトチームをもってあてる。
- 4 幹事会の運営方法については、与那原町プロジェクトチーム設置要綱（平成元年訓令第1号）に定めるとおりとする。

(協議結果の取扱い)

第8条 協議会において協議が整った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(庶務)

第9条 協議会の庶務は、企画政策課において処理する。

(関係職員の協力業務)

第10条 町職員は、協議会運営に関する資料の提供、その他協力を求められたときは、これに応じなければならない。

(委任)

第11条 この規則に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、委員長が会議に諮って定める。

附 則

この規則は、公布の日から施行する。

## 与那原町交通施策検討協議会 委員名簿

	No	所属		委員氏名	規則上の 位置付け
			職名		
◎	1	国立大学法人 琉球大学	名誉教授	上間 清	学識経験者 (有識者)
○	2	与那原町	副町長	照屋 勉	与那原町
	3	与那原町区長会	会長	仲嶺 眞助	町民
	4	公共交通利用者	—	山内 健	
	5	与那原町身体障害者協会	会員	崎原 真純	
	6	国立大学法人 琉球大学	教授	越智 正樹	学識経験者 (有識者)
	7	一般社団法人 沖縄県バス協会	専務理事	慶田 佳春	公共交通事業者
	8	東陽バス株式会社	常務取締役	普久原 朝啓	
	9	沖縄バス株式会社	運輸部業務課長	名嘉山 敬雄	
	10	一般社団法人 沖縄県ハイヤー・タクシー協会	事務局長	津波古 修	
	11	与那原町商工会	事務局長	屋比久 智幸	商工業関係者
	12	与那原警察署	交通課長	波平 悟暁	地元警察関係者
	13	内閣府沖縄総合事務局 運輸部企画室	室長	小柳 美枝子	国関係者
	14	内閣府沖縄総合事務局 運輸部陸上交通課	課長	西倉 浩	
	15	内閣府沖縄総合事務局 開発建設部建設産業・地方整備課	課長	豊見山 秀樹	
	16	内閣府沖縄総合事務局 開発建設部道路建設課	課長	大城 照彦	
	17	沖縄県企画部交通政策課	課長	座安 治	沖縄県関係者
	18	沖縄県土木建築部 都市計画・モノレール課	課長	古堅 孝	
	19	沖縄県土木建築部道路街路課	課長	玉城 佳卓	

◎：会長      ○：副会長

# 与那原町プロジェクト・チームの設置及び運営に関する規程

昭和63年5月11日

訓令第4号

改正 平成19年3月30日訓令第3号

(目的)

第1条 この規程は、複雑多様化する行政需要に弾力的に対応する機動的組織としてのプロジェクト・チーム（以下「チーム」という。）の設置及び運営について必要な基本的事項を定めるものとする。

(プロジェクトの決定)

第2条 プロジェクトは、2課以上に関する事務、事業又は特に必要と認める事務、事業に係る調査研究及び計画の策定並びに実施に関するものについて町長が決定するものとする。

(設置要領)

第3条 チームの設置にあたっては、次の事項を内容とした「プロジェクト・チーム設置要領」を定めるものとする。

- (1) 設置の目的
- (2) 名称
- (3) 所掌事務、事業
- (4) 構成人員
- (5) 経費
- (6) 報告
- (7) 庶務担当課
- (8) 関係部課
- (9) 設置期間
- (10) その他必要な事項

2 チームの庶務担当課は、原則として、そのプロジェクトに最も関係の深い課をもつてあてる。

(チームの編成)

第4条 チームはプロジェクトごとに編成し、チームの構成員（以下「メンバー」という。）は町長が命ずる。

2 メンバーは専従、非専従に区別し、命を受けた期間、主として、当該チームの所掌する業務に従事するものとする。

(チームの運営)

第5条 チームにチームリーダー（以下「リーダー」という。）を置き、当該チームの運営についての権限は、リーダーが有するものとする。



- 2 メンバーは、原則として職務遂行上同格扱いとする。
  - 3 出張命令、休暇等服務についての命令及び承認は、リーダーが行うものとし、当該事務処理及び所属長に対する報告は、庶務担当課が行うものとする。
  - 4 リーダーは、プロジェクトの進行状況等を町長に報告し、指示を受けるものとする。  
(経費)
- 第6条 チームの所掌する事務、事業に要する経費は、関係部課が副町長と協議のうえ定めるものとする。  
(関係部課等の協力)
- 第7条 関係部課は、資料の提供等チームの運営に積極的に協力しなければならない。  
(成果の報告及び解散)
- 第8条 リーダーは、当該プロジェクトの任務が終了した時は、その成果について遅滞なく町長に対し報告を行うものとする。
- 2 町長は、当該プロジェクトの目的達成を認めた場合は、チームの解散を命ずるものとする。  
(協議)
- 第9条 チームの設置にあたっては、あらかじめ副町長に協議するものとする。
- 附 則  
この規程は、公布の日から施行する。
- 附 則（平成19年訓令第3号）抄  
(施行期日)
- 1 この訓令は、平成19年4月1日から施行する。

# 与那原町開発プロジェクトチーム設置要綱

平成元年1月17日

訓令第1号

改正 平成3年5月22日訓令第5号

平成18年3月31日訓令第4-1号

平成19年3月30日訓令第3号

平成24年5月11日訓令第1-2号

平成28年4月1日訓令第2号

## 1 設置目的

与那原町の既成市街地開発計画事業や中城湾港南部開発事業、その他重要な事業を推進するに当たり、十分な検討や検証を行う為、万全の体制で望む必要があるので「与那原町プロジェクトチームの設置及び運営に関する規程」（昭和63年5月11日訓令第4号）に基づいて本プロジェクトチームを設置する。

## 2 名称

プロジェクトチームの名称を「与那原町開発プロジェクトチーム」という。

## 3 所掌事務

- (1) 既成市街地開発計画事業に関すること。
- (2) 中城湾港南部開発事業に関すること。
- (3) その他町長が必要と認める事業

## 4 構成員

副町長、総務課長、財政課長、企画政策課長、企画政策課長補佐、まちづくり課長、まちづくり課長補佐、上下水道課長、上下水道課長補佐をもってプロジェクトチームの構成員とする。

## 5 報告

プロジェクトチームに委ねられた事項については、報告書を作成し町長に報告する。

## 6 庶務担当課

庶務は企画政策課において担当する。

## 7 設置期間

平成元年1月より事業完了までとする。但し、中途において町長がプロジェクトチームの意見を聴いて解散させることができる。

## 8 組織

プロジェクトチームに正副リーダーを置きリーダーは副町長をもつて充て副リーダーはリーダーが指名する。

## 9 会議の開催

- (1) 会議の開催は、必要に応じてリーダーが招集し、リーダーが議長になる。

(2) リーダーは構成員以外の者を会議に参加させることができる。

10 その他必要な事項

その他必要な事項はプロジェクトチームで協議して定める。

附 則（平成3年訓令第5号）

この要綱は、公布の日から施行する。

附 則（平成18年訓令第4-1号）

この訓令は、平成18年4月1日から施行する。

附 則（平成19年訓令第3号）抄

（施行期日）

1 この訓令は、平成19年4月1日から施行する。

附 則（平成24年訓令第1-2号）

この訓令は公布の日から施行する。

附 則（平成28年訓令第2号）

この訓令は、平成28年4月1日

## 与那原町交通施策検討協議会幹事会名簿

◎

○

No	所属職名	氏名
1	副町長	照屋 勉
2	企画政策課長	石川 毅
3	政策調整監	城間 秀盛
4	総務課長	上原 丈二
5	財政課長	上原 謙
6	まちづくり課長	饒平名 幹貴
7	上下水道課長	大城 哲
8	福祉課長	宮城 きよみ
9	観光商工課長	比嘉 義明
10	生活環境安全課長	比嘉 哲也
11	住民課長	上原 宏章
12	企画政策課長補佐	山城 司
13	まちづくり課長補佐	金城 勝治
14	上下水道課長補佐	仲宗根 祥徳

### ■事務局

番号	所属	氏名
1	企画政策課	與那嶺 匡
2		山城 脩人

◎：幹事長      ○副幹事長

## 与那原町地域総合交通戦略策定経緯

和 暦	月 日	内 容
平成 29 年	9 月 15 日	与那原町開発プロジェクト会議
	10 月 5 日	与那原町交通施策検討協議会へ諮問
	10 月 5 日	第 1 回与那原町交通施策検討協議会
	10 月 16 日	関係者意見交換の実施 (一般社団法人沖縄県ハイヤータクシー協会)
	10 月 17 日	関係者意見交換の実施 (一般社団法人沖縄県バス協会)
	10 月 20 日	関係者意見交換の実施 (東陽バス株式会社)
	10 月 20 日	関係者意見交換の実施 (与那原町商工会)
	10 月 23 日	関係者意見交換の実施 (沖縄県与那原警察署)
	10 月 24 日	関係者意見交換の実施 (沖縄バス株式会社)
	10 月 25 日	関係者意見交換の実施 (与那原町身体障害者協会)
	11 月 1 日	関係者意見交換の実施 (内閣府沖縄総合事務局運輸部企画室)
	11 月 1 日	関係者意見交換の実施 (内閣府沖縄総合事務局運輸部陸上交通課)
	11 月 6 日	関係者意見交換の実施 (内閣府沖縄総合事務局開発建設部 建設産業・地方整備課)
	11 月 6 日	関係者意見交換の実施 (内閣府沖縄総合事務局開発建設部 道路建設課)
	11 月 7 日	ワークショップ開催 (与那原町商工会等)



和 暦	月 日	内 容
	11 月 9 日	ワークショップ開催（沖縄女子短期大学）
	11 月 14 日	ワークショップ開催（沖縄県立知念高等学校）
	11 月 14 日	関係者意見交換の実施（沖縄県土木建築部道路街路課）
	11 月 15 日	ワークショップ開催（沖縄リハビリテーション福祉学院）
	11 月 17 日	関係者意見交換の実施（沖縄県企画部交通政策課）
	11 月 17 日	関係者意見交換の実施（沖縄県土木建築部港湾課）
	11 月 20 日	関係者意見交換の実施 （沖縄県土木建築部都市計画・モノレール課）
	11 月 22 日	関係者意見交換の実施（沖縄県土木建築部道路管理課）
	11 月 27 日	関係者意見交換の実施 （沖縄県文化観光スポーツ部観光整備課）
	12 月 26 日	与那原町交通施策検討協議会幹事会
平成 30 年	1 月 9 日	第 2 回与那原町交通施策検討協議会
	1 月 17 日～31 日	パブリックコメント（意見募集）の実施
	2 月 13 日	与那原町交通施策検討協議会幹事会
	2 月 20 日	第 3 回与那原町交通施策検討協議会
	3 月 2 日	与那原町交通施策検討協議会より答申

## 与那原町地域総合交通戦略策定について(諮問)



与那原町諮問第5号  
平成29年10月5日

与那原町交通施策検討協議会  
会長 上 間 清 殿

与那原町長 古 堅 國 雄



与那原町地域総合交通戦略策定について(諮問)

与那原町交通施策検討協議会設置規則第2条第1項第1号の規定により、  
下記の事項について貴協議会の意見を求めます。

記

与那原町地域総合交通戦略策定について

## 与那原町地域総合交通戦略策定について(答申)



与交検協答申第1号  
平成30年3月2日

与那原町長 古堅 國雄 殿

与那原町交通施策検討協議会  
会 長 上 間 清  
( 公印省略 )

与那原町地域総合交通戦略策定について(答申)

平成29年10月5日付与那原町諮問第5号にて諮問がありましたみだしの件について、下記のとおり答申いたします。

記

別紙「与那原町地域総合交通戦略(案)」のとおり

## 目標値設定の根拠

本戦略においては施策の着実な推進に向けて、施策の達成状況を把握するための指標として目標値を設定した。各指標における目標値設定の根拠について以下に示す。

### 1. 【指標①】公共交通空白地域に居住する人口の割合の減少

	現状値	目標値
年次	平成 29 年（2017 年）	平成 37 年（2025 年）
数値	13.0%	7.0%

#### ■目標値の設定

「与那原町総合交通基本計画」において示されている公共交通空白地域に居住する人口は 2,456 人（住民基本台帳：平成 27 度末）であり、本町全人口の 13.0%にあたる。

公共交通空白地域の中でも特に人口密度が高く、今後も人口増加が見込まれる東浜地区においては、「バス路線の再編・拡充」や「コミュニティバスまたはデマンド交通等の導入」等により公共交通サービスを楽しむことができるようになることを見込む。

よって、現在の東浜区における公共交通空白地域の人口、1,085 人が 0 人になることを目指し、現状の公共交通空白地域の人口 2,456 人から東浜区の公共交通空白地域の人口を除いた 1,371 人、7.0%を目標値として設定する。

#### ○公共交通空白地域とは

バスのサービス圏域を公共交通サービス地域とし、そこから外れる地域を公共交通空白地域という。

バスのサービス圏域に関しては数値基準が設定されていないことから本町においては「沖縄管内における公共交通空白地域等実態調査および地域公共交通促進方策現状調査業務報告書【公共交通空白地域等実態調査編】：内閣府沖縄総合事務局（H25.3）」で用いている数値を参考とし、バス停から半径 300mとしている。

現状値：平成29年(2017年)

単位：人、ha、人/ha

	公共交通サービス地域					
	市街化区域			市街化調整区域		
	人口	面積	人口密度 (人/ha)	人口	面積	人口密度 (人/ha)
当添区	1,593	18.38	86.7	5	9.68	0.5
板良敷区	2,065	26.25	78.7	1	6.68	0.1
港区	1,021	15.04	67.9	0	0.00	0.0
江口区	1,814	14.44	125.6	11	9.94	1.1
中島区	519	4.88	106.4	—	—	—
新島区	749	6.69	112.0	—	—	—
森下区	384	7.76	49.5	—	—	—
浜田区	796	7.00	113.7	4	0.51	7.9
与原区	2,780	34.24	81.2	21	11.04	1.9
大見武区	391	2.94	132.8	247	4.77	51.9
上与那原区	1,523	29.84	51.0	0	0.09	0.0
東浜区	2,482	11.08	224.0	—	—	—
計	16,117	178.53	90.3	289	42.7	6.8

	公共交通空白地域					
	市街化区域			市街化調整区域		
	人口	面積	人口密度 (人/ha)	人口	面積	人口密度 (人/ha)
当添区	10	1.66	6.0	6	20.59	0.3
板良敷区	30	1.81	16.5	60	26.81	2.2
港区	0	1.10	0	0	1.40	0.0
江口区	595	5.28	112.6	18	16.16	1.1
中島区	0	0.00	0	—	—	—
新島区	0	0.00	0	—	—	—
森下区	0	0.00	0	—	—	—
浜田区	0	0.69	0.0	4	1.06	3.8
与原区	20	3.70	5.4	39	48.32	0.8
大見武区	330	4.33	76.3	6	80.52	0.1
上与那原区	253	3.97	63.7	0	8.33	0.0
東浜区	1,085	71.02	15.3	—	—	—
計	2,323	93.57	24.8	133	203.20	0.7

目標値：平成37年(2025年)

単位：人、ha、人/ha

	公共交通サービス地域					
	市街化区域			市街化調整区域		
	人口	面積	人口密度 (人/ha)	人口	面積	人口密度 (人/ha)
当添区	1,593	18.38	86.7	5	9.68	0.5
板良敷区	2,065	26.25	78.7	1	6.68	0.1
港区	1,021	15.04	67.9	0	0.00	0.0
江口区	1,814	14.44	125.6	11	9.94	1.1
中島区	519	4.88	106.4	—	—	—
新島区	749	6.69	112.0	—	—	—
森下区	384	7.76	49.5	—	—	—
浜田区	796	7.00	113.7	4	0.51	7.9
与原区	2,780	34.24	81.2	21	11.04	1.9
大見武区	391	2.94	132.8	247	4.77	51.9
上与那原区	1,523	29.84	51.0	0	0.09	0.0
東浜区	2,482	11.08	224.0	—	—	—
計	16,117	178.53	90.3	289	42.7	6.8

	公共交通空白地域					
	市街化区域			市街化調整区域		
	人口	面積	人口密度 (人/ha)	人口	面積	人口密度 (人/ha)
当添区	10	1.66	6.0	6	20.59	0.3
板良敷区	30	1.81	16.5	60	26.81	2.2
港区	0	1.10	0	0	1.40	0.0
江口区	595	5.28	112.6	18	16.16	1.1
中島区	0	0.00	0	—	—	—
新島区	0	0.00	0	—	—	—
森下区	0	0.00	0	—	—	—
浜田区	0	0.69	0.0	4	1.06	3.8
与原区	20	3.70	5.4	39	48.32	0.8
大見武区	330	4.33	76.3	6	80.52	0.1
上与那原区	253	3.97	63.7	0	8.33	0.0
東浜区	0	71.02	15.3	—	—	—
計	1,238		24.8	133	203.20	0.7

東浜区全域が、公共交通サービス地域に含まれる見込み

単位：人、ha、人/ha

			人口	面積	人口密度 (人/ha)
与那原町	市街化区域		18,440	272.10	67.8
			97.8%	52.5%	—
	市街化調整区域		422	245.90	1.7
			2.2%	47.5%	—
	計		18,862	518.00	36.4
			100%	100%	—
公共交通 サービス地域	市街化区域		16,117	178.53	90.3
			85.4%	34.5%	—
	市街化調整区域		289	42.70	6.8
			1.5%	8.2%	—
	計		16,406	221.23	74.2
			87.0%	42.7%	—
公共交通空白地域	市街化区域		2,323	93.57	24.8
			12.3%	18.1%	—
	市街化調整区域		133	203.20	0.7
			0.7%	39.2%	—
	計		2,456	296.77	8.3
			13.0%	57.3%	—

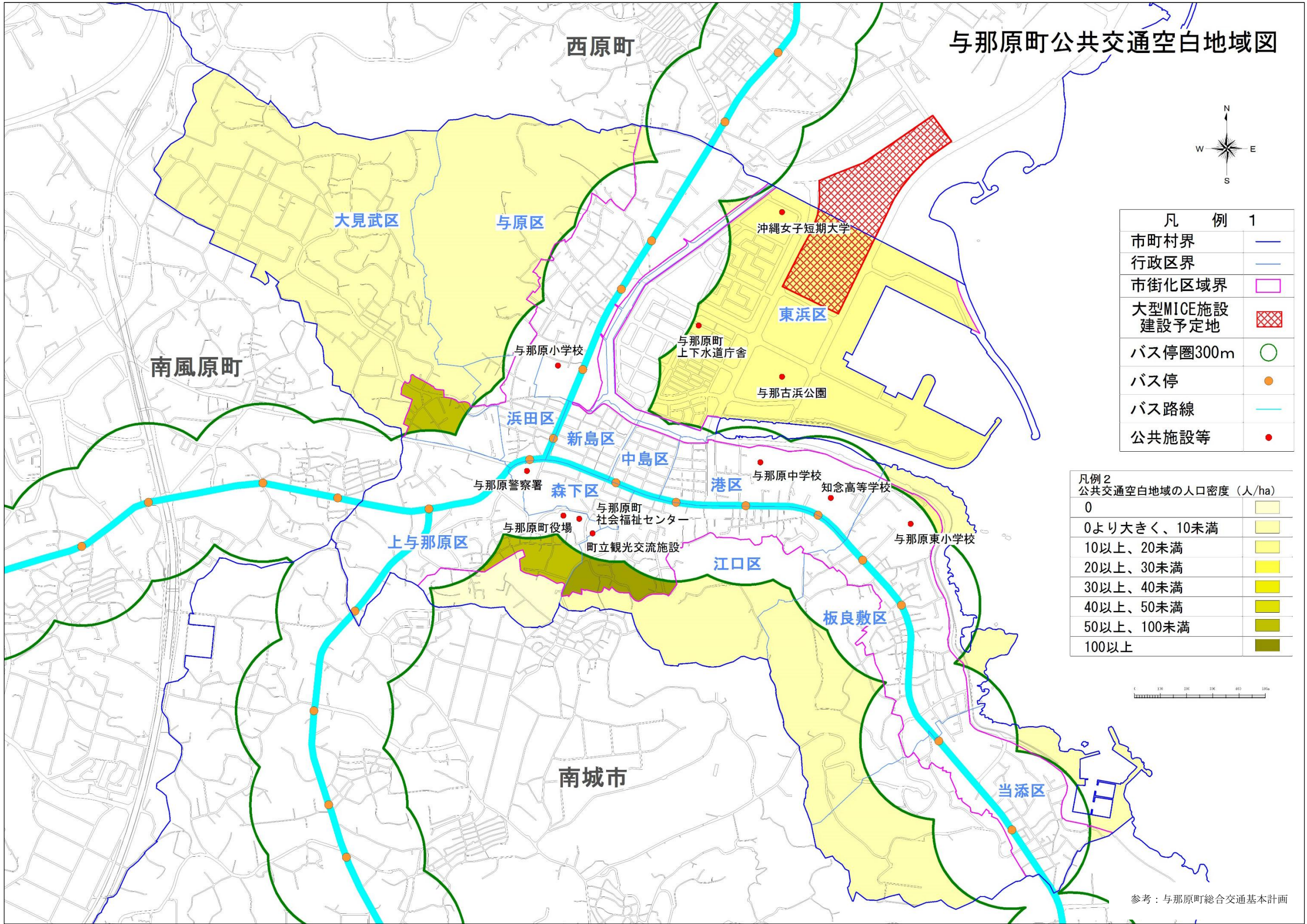
			人口	面積	人口密度 (人/ha)
与那原町		市街化区域	18,440	272.10	67.8
			97.8%	52.5%	—
		市街化調整区域	422	245.90	1.7
			2.2%	47.5%	—
		計	18,862	518.00	36.4
100%	100%		—		
公共交通 サービス地域		市街化区域	16,117	178.53	90.3
			85.4%	34.5%	—
		市街化調整区域	289	42.70	6.8
			1.5%	8.2%	—
		計	16,406	221.23	74.2
87.0%	42.7%		—		
公共交通空白地域		市街化区域	1,238	93.57	13.2
			6.6%	18.1%	—
		市街化調整区域	133	203.20	0.7
			0.7%	39.2%	—
		計	1,371	296.77	4.6
7.3%	57.3%		—		

参考：与那原町総合交通基本計画

沖縄管内における公共交通空白地域等実態調査及び地域公共交通促進方策現状調査業務【公共交通空白地域実態調査編】

資料：人口（住民基本台帳平成 27 年度末より）









## 2. 【指標②】 バス等の交通分担率の増加

	現状値	目標値
年次	平成 29 年 (2017 年)	平成 37 年 (2025 年)
数値	6.4%	9.0%

### ■目標値の設定

「与那原町総合交通基本計画」策定の際に実施した住民アンケートにおいて「普段の移動手段」についてうかがったところ、バス、モノレール（ゆいレール）などの公共交通を利用しているという回答が全体の 6.4%であった。本戦略において「公共交通の充実」および「交通に対する意識改革」に資する施策を検討していることから、今後はバスやモノレールなどの公共交通の利用者が増加することを見込む。

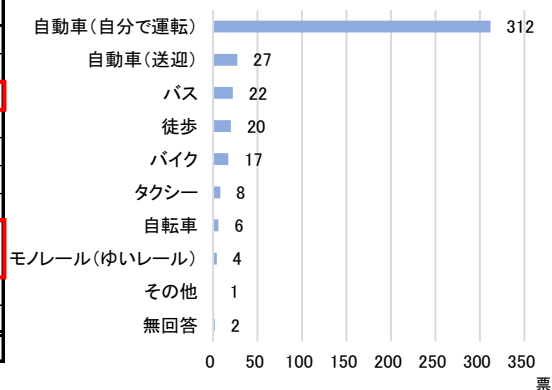
また、「沖縄県 TDM 推進アクションプログラム（平成 29 年 6 月）」において、成果指標として「公共交通分担率」を現状 4.4%（H18 年度）から 10 年後には 7.2%と 2.8%増を見込んでいる。

そのため、本町においてもバス等の交通分担率を現状値の 6.4%から約 3.0%増の 9.0%を目標値として設定する。

### ○住民アンケートの結果（与那原町総合交通基本計画：平成 29 年 3 月）

問：普段の移動手段について

	票	比率
1 自動車（自分で運転）	312	76.3%
2 自動車（送迎）	27	6.6%
3 バス	22	5.4%
4 徒歩	20	4.9%
5 バイク	17	4.2%
6 タクシー	8	2.0%
7 自転車	6	1.5%
8 モノレール（ゆいレール）	4	1.0%
9 その他	1	0.2%
- 無回答	2	0.5%
合計	419	-



### ○TDM 施策推進アクションプログラム（平成 29 年 6 月沖縄県）P7

成果指標	沖縄県の現状（基準年）	5 年後の目標	10 年後の目標	成果指標の概要
交通渋滞等による損失時間	41.2 千人時間/年・km (H14 年度)	減少	減少	道路 1km 区間における渋滞による「遅れ時間」（渋滞が無い場合の所要時間と実際の所要時間との差）について、交通量と平均乗車人数から算出した 1 年当たりの総計値
公共交通分担率	4.4% (H18 年度)	5.8%	7.2%	代表交通手段に対する乗合バスとモノレールの分担率
乗合バス利用者数	80,745 人/日 (H18 年度)	104,945 人/日	130,274 人/日	乗合バスの年間輸送人員の 1 日当たり平均乗客数
モノレールの乗客数	35,551 人/日 (H22 年度)	40,542 人/日 (H30 年度)	50,166 人/日 (H31 年度)	沖縄都市モノレールの 1 日当たり平均乗客数（※統計ベース）
運輸部門における二酸化炭素排出量	377 万 t-CO <sub>2</sub> (20 年度)	377 万 t-CO <sub>2</sub> (27 年度)	377 万 t-CO <sub>2</sub> (32 年度)	自動車等から排出される二酸化炭素の排出量

### 3. 【指標③】 自動車の交通分担率の減少

	現状値	目標値
年次	平成 29 年 (2017 年)	平成 37 年 (2025 年)
数値	76.3%	70.0%

#### ■ 目標値の設定

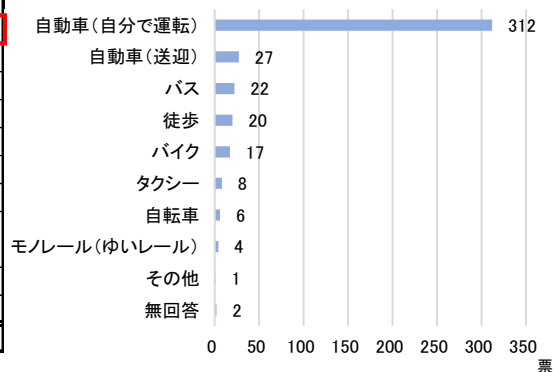
「与那原町総合交通基本計画」策定の際に実施した住民アンケートにおいて「普段の移動手段」についてうかがったところ、自動車（自分で運転）を利用しているという回答が全体の 76.3%と最も多かった。本戦略において「公共交通の充実」、「歩行者および自転車交通の推進」および「交通に対する意識改革」に資する施策を実施することで自動車依存からの脱却が期待される。

そのため、自動車（自分で運転）からバス、徒歩、自転車への転換を想定し、自動車の交通分担率を現状値の 76.3%から約 5.0%減の 70.0%を目標値として設定する。

#### ○住民アンケートの結果（与那原町総合交通基本計画：平成 29 年 3 月）

問：普段の移動手段について

	票	比率
1 自動車（自分で運転）	312	76.3%
2 自動車（送迎）	27	6.6%
3 バス	22	5.4%
4 徒歩	20	4.9%
5 バイク	17	4.2%
6 タクシー	8	2.0%
7 自転車	6	1.5%
8 モノレール（ゆいレール）	4	1.0%
9 その他	1	0.2%
- 無回答	2	0.5%
合計	419	-



#### 4. 【指標④】 交通渋滞を問題と考える町民の割合減少

	現状値	目標値
年次	平成 29 年 (2017 年)	平成 37 年 (2025 年)
数値	72.1%	50.0%

##### ■ 目標値の設定

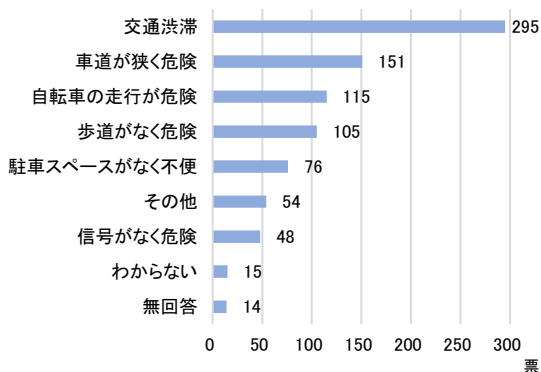
「与那原町総合交通基本計画」策定の際に実施した住民アンケートにおいて「車やバイクで移動する際に感じる問題点」についてうかがったところ、「交通渋滞」と回答した町民が全体の 72.1%と最も多かった。本戦略において「道路交通体系の整備」や「既存道路の改良」に資する施策の実施により、与那原交差点をはじめとする町内道路における交通渋滞の緩和が期待される。

よって、施策の実施を進めることで、交通渋滞を問題と考える町民の割合を現状の 72.1%から半数以下の 50.0%を目標値として設定する。

##### ○住民アンケートの結果（与那原町総合交通基本計画：平成 29 年 3 月）

問：車やバイクで移動する際に感じる問題点について

	票	比率
1 交通渋滞	295	72.1%
2 車道が狭く危険	151	36.9%
3 自転車の走行が危険	115	28.1%
4 歩道がなく危険	105	25.7%
5 駐車スペースがなく不便	76	18.6%
6 その他	54	13.2%
7 信号がなく危険	48	11.7%
8 車やバイクを利用しないためわからない	15	3.7%
- 無回答	14	3.4%
合計	873	-



## 5. 【指標⑤】 国道渋滞区間の平均混雑度の改善

	現状値	目標値
年次	平成 27 年 (2015 年)	平成 37 年 (2025 年)
数値	1.37	1.25 未満

### ■目標値の設定

「平成 27 年度 全国道路・街路情勢調査（交通センサス）」をみると、与那原交差点を通過する路線において混雑度が高く、慢性的な混雑状態となっており、与那原交差点に介在する国道 329 号（町内全区間 混雑度：1.26～1.96）と国道 331 号の一部区間（国道 329 号～県道糸満与那原線 混雑度：1.12）の平均混雑度の現況値は 1.37 となっている。

また、混雑度の定義については、「道路の交通容量」（社団法人日本道路協会）において、「混雑度の解釈」として次のようにまとめられている。これで見ると、現在の国道の渋滞区間の状態（混雑度 1.12～1.98、平均混雑度 1.37）は、「混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態」にあることがわかる。

目標値は本来 1.00 以下を目指すことが必要と考えられるが、現況値が大きいことに鑑み、「混雑が何時間も連続する可能性が少ない」とされる 1.25 未満を目標値として設定する。

### ■町内における国道および県道の混雑度

No.	路線名	起点側路線名	終点側路線名	区間延長 (km)	昼間 12 時間交通量 (上下合計)	24 時間交通量 (上下合計)	交通容量 (台/12h)	混雑度
①	一般国道 329 号	一般国道 329 号与那原バイパス (西原地区)	一般国道 331 号	1.4	21,339	29,874	16,936	1.26
②	一般国道 329 号	一般国道 331 号	南風原与那原線	0.1	24,393	34,150	12,445	1.96
③	一般国道 329 号	南風原与那原線	糸満与那原線	0.4	24,393	34,150	12,445	1.96
④	一般国道 329 号	糸満与那原線	与那原町・南風原町境	0.2	24,393	34,150	12,445	1.96
⑤	一般国道 331 号	南城市・与那原町境	糸満与那原線	2.1	17,541	22,453	18,464	0.95
⑥	一般国道 331 号	糸満与那原線	一般国道 329 号	0.7	17,541	22,453	15,662	1.12
⑦	糸満与那原線	南城市・与那原町境	一般国道 329 号	0.5	7,937	10,397	9,449	0.84
⑧	糸満与那原線	一般国道 331 号	一般国道 329 号与那原バイパス (西原地区)	1.4	8,278	10,596	22,373	0.37
⑨	南風原与那原線	南風原町・与那原町境	一般国道 329 号	0.4	12,222	16,940	10,271	1.19

資料：平成 27 年度 全国道路・街路情勢調査



■路線別平均混雑度

No.	路線名	区間 延長 (km)	昼間 12 時間交通量 (距離あたり 加重平均値)	交通容量(台/12h) (距離あたり 加重平均値)	平均 混雑度
①～④	一般国道 329 号 【一般国道 329 号与那原バイパス（西原地区）～与那原町・南風原町境】	2.1	22,357	15,439	1.45
⑤～⑥	一般国道 331 号 【南城市・与那原町境～一般国道 329 号】	2.8	17,541	17,764	0.99
⑦～⑧	糸満与那原線 【南城市・与那原町境～一般国道 329 号与那原バイパス（西原地区）】	1.9	8,188	18,972	0.43
⑨	南風原与那原線 【南風原町・与那原町境～一般国道 329 号】	0.4	12,222	10,271	1.19
①～⑥	国道 平均	4.9	19,605	16,767	1.17
⑦～⑨	県道 平均	2.3	8,890	17,459	0.51
①～⑨	町全体 平均	7.2	16,182	16,988	0.95
①～④ + ⑥	一般国道 329 号＋一般国道 331 号 【糸満与那原線～一般国道 329 号】	2.8	21,153	15,495	1.37

資料：平成 27 年度 全国道路・街路情勢調査

○混雑度と道路交通の状態

混雑度	道路交通の状態
1.00以下	道路が混雑することなく、円滑に走行できる。
1.00～1.25	道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間あるものの、何時間も混雑が連続する可能性は小さい。
1.25～1.75	ピーク時間帯はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態。
1.75～2.00	慢性的混雑状態。昼間12時間のうち混雑する時間帯が約50%に達する。
2.00以上	慢性的混雑状態。昼間12時間のうち混雑する時間帯が約70%に達する。

出典：「道路の交通容量」（社団法人日本道路協会）

○平均混雑度 算出の考え方

混雑度とは交通容量に対する交通量の比で表される。

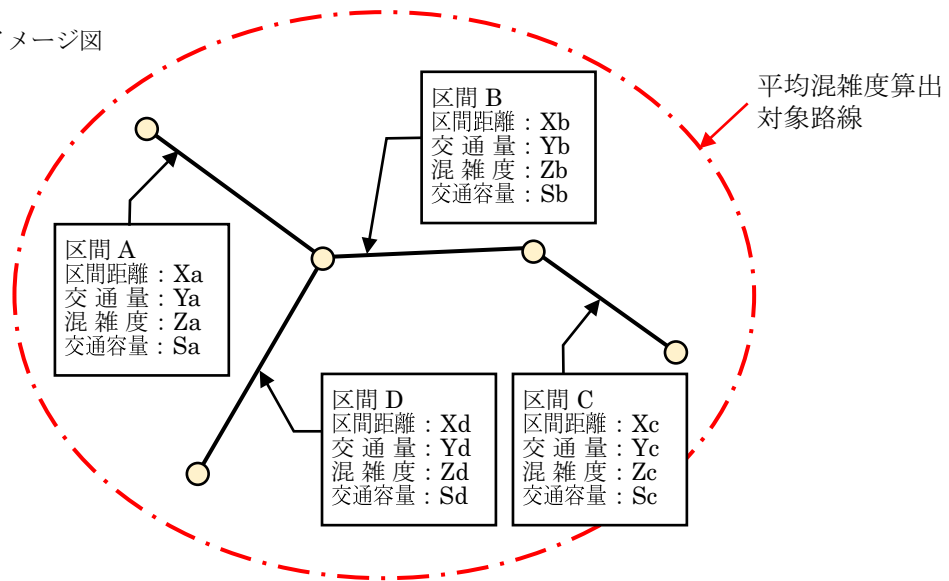
混雑度(Z)＝交通量【台/12h】(Y)／交通容量【台/12h】(S)

平均混雑度(Zo)＝距離あたり交通量の加重平均値(Yo)／距離あたり交通容量の加重平均値(So)

距離あたり交通量の加重平均値(Yo)＝ $Xa \cdot Ya + Xb \cdot Yb + Xc \cdot Yc + Xd \cdot Yd / Xa + Xb + Xc + Xd$

距離あたり交通容量の加重平均値(So)＝ $Xa \cdot Sa + Xb \cdot Sb + Xc \cdot Sc + Xd \cdot Sd / Xa + Xb + Xc + Xd$

イメージ図



付属資料P21の参考

<一般国道329号＋一般国道331号【糸満与那原線～一般国道329号】における平均混雑度の算出>

○区間延長 (km)

$$= 1.4 + 0.1 + 0.4 + 0.2 + 0.7 = \underline{2.8 \text{ (km)}}$$

○距離あたり交通量の加重平均値 (昼間12時間交通量)

$$= (1.4 \cdot 21,339 + 0.1 \cdot 24,393 + 0.4 \cdot 24,393 + 0.2 \cdot 24,393 + 0.7 \cdot 17,541) / (1.4 + 0.1 + 0.4 + 0.2 + 0.7) \\ = \underline{21,153 \text{ (台/12h)}}$$

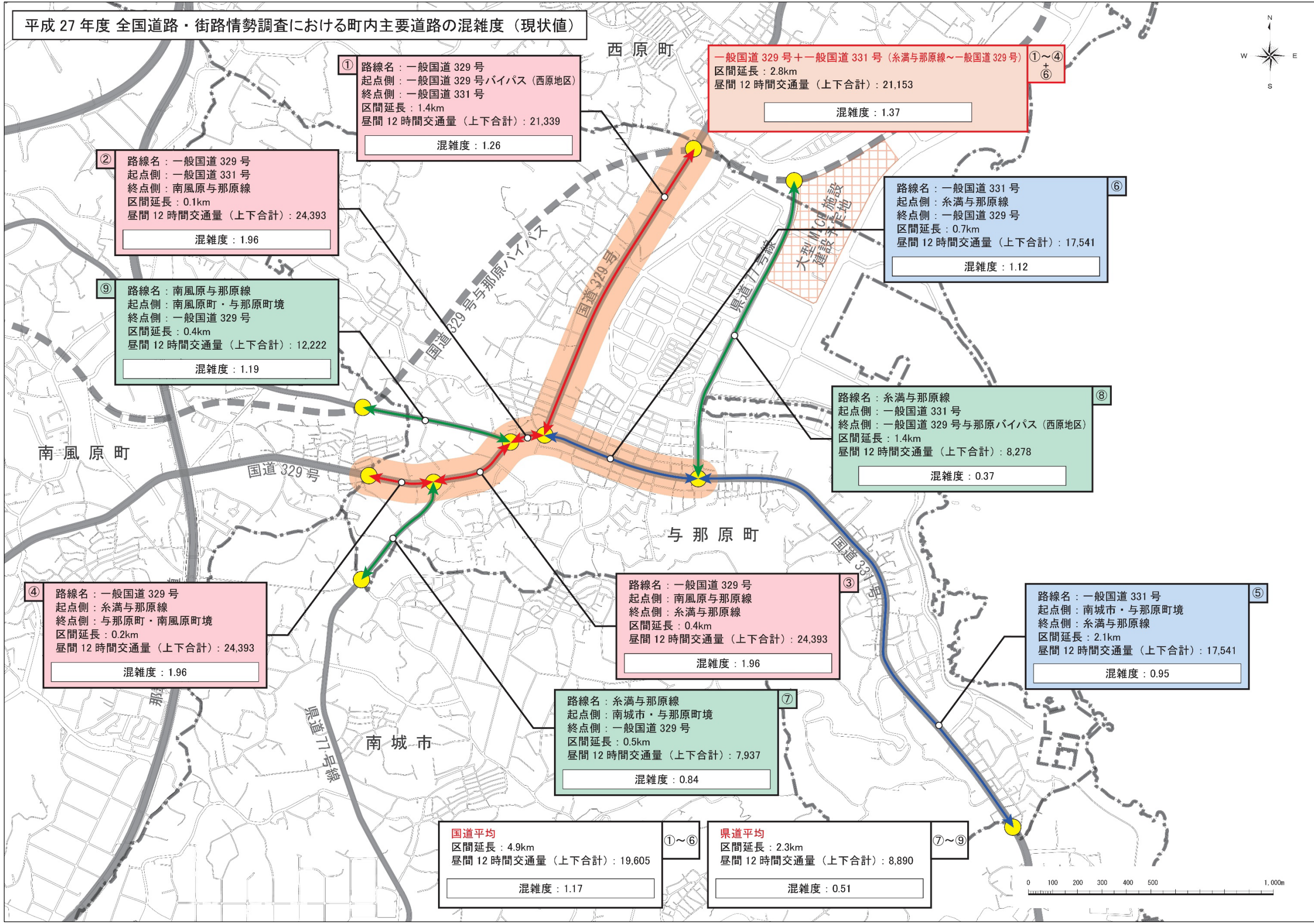
○距離あたり交通容量の加重平均交通容量 (交通容量)

$$= (1.4 \cdot 16,936 + 0.1 \cdot 12,445 + 0.4 \cdot 12,445 + 0.2 \cdot 12,445 + 0.7 \cdot 15,662) / (1.4 + 0.1 + 0.4 + 0.2 + 0.7) \\ = 15,494.75 \div \underline{15,495 \text{ (台/12h)}}$$

○平均混雑度＝距離あたり交通量の加重平均値／距離あたり交通容量の加重平均値

$$= 21,153 \text{ (台/12h)} / 15,495 \text{ (台/12h)} = 1.365150048 \div \underline{1.37}$$







## 6. 【指標⑥】 1 万人あたり交通事故発生件数の減少

	現状値	目標値
年次	平成 27 年 (2015 年)	平成 37 年 (2025 年)
数値	48.0 件	40.0 件

### ■目標値の設定

「平成 27 年度版交通白書」によると、本町における人口 1 万人あたりの事故率は 48.0 件となっており、この数値は町部および中部地域市町村の中でも高い事故率となっている。

本戦略においては「生活道路における交通安全施設の設置および交通規制の運用改善」や「住民および町内への通勤・通学者に対する交通ルールの周知徹底」により、交通事故の減少を目指している。

よって、施策の実施を進めることで人口 1 万人あたりの交通事故の発生件数を町部平均（本町を含む）の 40.0 件を目標値として設定する。

○人口 1 万人あたりの事故率のまとめ		
	事故率	事故率 (与那原町を除く場合)
沖縄県 平均	39.0	-
市部 平均	39.3	-
町部 平均	40.0	39.2
中部地域市町村 平均	40.1	39.8
中南部都市圏 平均	41.9	41.8
隣接市町村 平均	36.6	34.8



■人口1万人当たりの事故率(県内各市町村)

	人口	発生件数	
			事故率
那覇市	320,287	1,540	48.1
糸満市	59,875	156	26.1
豊見城市	61,492	225	36.6
南城市	42,052	77	18.3
浦添市	113,441	559	49.3
宜野湾市	95,676	428	44.7
沖縄市	138,010	598	43.3
うるま市	120,863	370	30.6
名護市	61,747	219	35.5
宮古島市	54,476	109	20.0
石垣市	48,662	109	22.4
市部	1,116,581	4,390	39.3
久米島町	8,262	4	4.8
八重瀬町	29,437	69	23.4
南風原町	37,034	169	45.6
与那原町	18,551	89	48.0
西原町	34,797	150	43.1
北谷町	28,292	192	67.9
嘉手納町	13,747	54	39.3
金武町	11,376	38	33.4
本部町	13,600	36	26.5
竹富町	4,153	2	4.8
与那国町	1,491		
町部	200,740	803	40.0
町部(与那原除く)	182,189	714	39.2
渡嘉敷村	678		
座間味村	904	1	11.1
粟国村	756		
渡名喜村	405		
南大東村	1,261		
北大東村	574		
中城村	19,141	70	36.6
北中城村	16,604	141	84.9
読谷村	40,686	101	24.8
思納村	10,409	66	63.4
宜野座村	5,865	15	25.6
国頭村	5,014	11	21.9
大宜味村	3,263	4	12.3
東村	1,877	5	26.6
伊平屋村	1,304		
伊是名村	1,535		
今帰仁村	9,595	13	13.5
伊江村	4,715		
多良間村	1,216	1	8.2
村部	125,802	428	34.0
沖縄県	1,443,123	5,621	39.0

■人口1万人当たりの事故率(中南部都市圏)

	人口	発生件数	
			事故率
那覇市	320,287	1,540	48.1
糸満市	59,875	156	26.1
豊見城市	61,492	225	36.6
南城市	42,052	77	18.3
浦添市	113,441	559	49.3
宜野湾市	95,676	428	44.7
沖縄市	138,010	598	43.3
うるま市	120,863	370	30.6
八重瀬町	29,437	69	23.4
南風原町	37,034	169	45.6
与那原町	18,551	89	48.0
西原町	34,797	150	43.1
北谷町	28,292	192	67.9
嘉手納町	13,747	54	39.3
中城村	19,141	70	36.6
北中城村	16,604	141	84.9
読谷村	40,686	101	24.8
合計	1,189,985	4,988	41.9
合計(与那原町除く)	1,171,434	4,899	41.8

■人口1万人当たりの事故率(中部地域市町村)

	人口	発生件数	
			事故率
那覇市	320,287	1,540	48.1
糸満市	59,875	156	26.1
豊見城市	61,492	225	36.6
南城市	42,052	77	18.3
久米島町	8,262	4	4.8
八重瀬町	29,437	69	23.4
南風原町	37,034	169	45.6
与那原町	18,551	89	48.0
渡嘉敷村	678		
座間味村	904	1	11.1
粟国村	756		
渡名喜村	405		
南大東村	1,261		
北大東村	574		
合計	581,568	2,330	40.1
合計(与那原町除く)	563,017	2,241	39.8

■人口1万人当たりの事故率(隣接市町村)

	人口	発生件数	
			事故率
南城市	42,052	77	18.3
南風原町	37,034	169	45.6
与那原町	18,551	89	48.0
西原町	34,797	150	43.1
合計	132,434	485	36.6
合計(与那原町除く)	113,883	396	34.8

資料:平成27年版交通白書(沖縄県警察)



## 7. 【指標⑦】 津波避難困難地域の解消

	現状値	目標値
年次	平成 27 年（2015 年）	平成 37 年（2025 年）
数値	約 16ha	0ha

### ■ 目標値の設定

町内における資料によると、本町では東浜区において約 16ha の津波避難困難地域がある。

本戦略においては「津波避難経路の整備・改良」や「緊急輸送道路ネットワークの整備促進」などの施策により防災道路網の構築を位置付けている。

よって、施策の実施を進めることで平成 27 年（2015 年）時点で約 16ha ある津波避難困難地域を解消するため、目標値を 0ha と設定する。

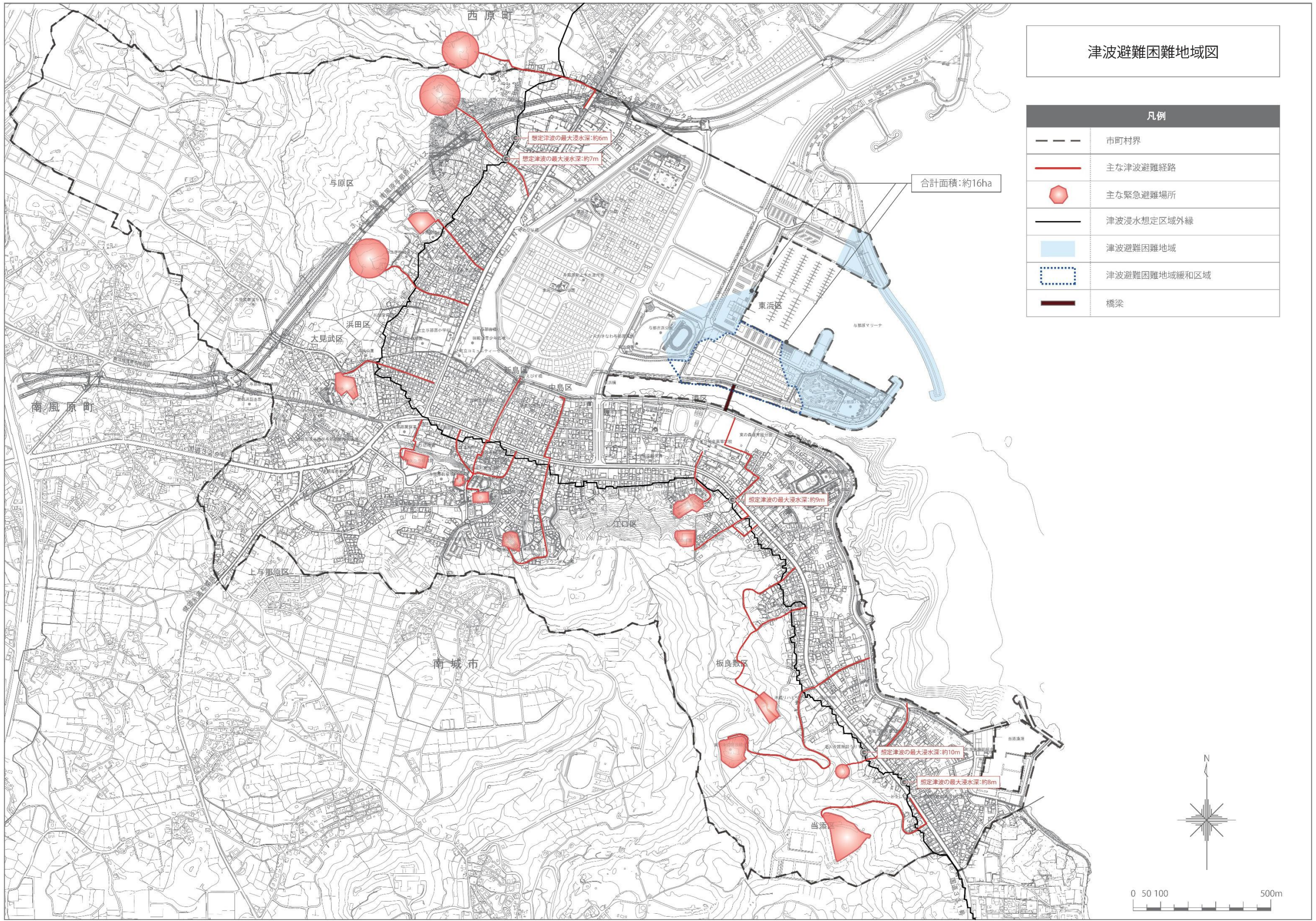
### ○ 津波避難困難地域とは

津波避難困難地域とは避難対象地域のうち、津波浸水予測時間までに安全な場所に避難することが困難な地域をいう。

本町においては、東浜地区において約 16ha の津波避難困難地域がある。（次頁参照）











## 8. 【指標⑧】 流入人口・流出人口の増加

	現状値	目標値
年次	平成 27 年 (2015 年)	平成 37 年 (2025 年)
数値	10,793 人	約 14,000 人

### ■目標値の設定

本町における流出人口（自市町村外で従業・通学）および流入人口（自市町村外に常住）は平成 12 年から年々増加傾向にあり、平成 27 年では流出人口 6,299 人、流入人口 4,494 人となっている。

本戦略における実施プログラムを進めていくことで、交通利便性が向上し、流入人口および流出人口が増加することが期待される。

そのため、平成 17 年から平成 27 年までの流入人口および流出人口の増減率 16.4% が今後も堅調に維持され、かつ、大型 MICE 施設や広域交通体系の整備により全体として 30%増の約 14,000 と設定する。

### ○流出人口（自市町村外で従業・通学）および流入人口（自市町村外に常住）

#### ■通勤・通学の流出人口(与那原町)

	人口(人)				過去10年の増減率
	H12	H17	H22	H27	H17→H27
自市町村内に常住	7,765	7,535	7,802	8,985	19.2%
自市町村内で従業・通学	2,631	2,366	2,181	2,434	2.9%
自市町村外で従業・通学 (流出人口)	5,134	5,169	5,309	6,299	21.9%

資料: 国勢調査

#### ■通勤・通学の流入人口(与那原町)

	人口(人)				過去10年の増減率
	H12	H17	H22	H27	H17→H27
自市町村内で従業・通学	6,938	6,467	6,899	7,248	12.1%
自市町村内に常住	2,631	2,366	2,181	2,434	2.9%
自市町村外に常住 (流入人口)	4,307	4,101	4,282	4,494	9.6%

資料: 国勢調査

	人口(人)				過去10年の増減率
	H12	H17	H22	H27	H17→H27
流出人口、流入人口の合計	9,441	9,270	9,591	10,793	16.4%

資料: 国勢調査



9. 【指標⑨】 イベントや観光施設への来訪者の増加

	現状値	目標値
年次	平成 28 年 (2015 年)	平成 37 年 (2025 年)
数値	25,907 人	38,300 人

■ 目標値の設定

本町では与那原大綱曳まつりや軽便与那原駅舎展示資料館が観光の要となっており、今後も当イベントおよび施設における来訪者数は本戦略における「観光客の利便性向上に向けた情報提供の実施」などにより増加することが期待される。

よって、観光実施計画における「大綱曳の来訪者数」および「軽便与那原駅舎の来訪者数」の平成 34 年の目標値合計を平成 28 年の現状値より按分し、本戦略におけるイベントや観光施設への来訪者数の目標値を合計 38,300 人と設定する。

○与那原大綱曳まつりおよび軽便与那原駅舎展示資料館の来訪者数				
項目	観光実施計画			本戦略における 目標値
	現状値 (H28)	中間 (H32)	目標値 (H34)	H37
与那原大綱曳まつり の来訪者数	18,000	21,500	23,400	26,100
軽便与那原駅舎展示 資料館の来訪者数	7,907	9,717	10,773	12,200
合計	25,907	31,217	34,173	38,300

参考資料：与那原町観光実施計画（平成 30 年 3 月）

## ワークショップ実施概要

### 1. 実施目的

与那原町地域総合交通戦略策定に向け、交通戦略に位置付ける具体的な施策を検討する為、ワークショップを開催した。今回は与那原町総合交通基本計画で定めた必要施策を各分野に分けて掘り下げて検討する為、対象者を絞って開催した。

### 2. 実施団体

実施にあたっては町内の大学生、高校生、商工業関係者、福祉関係者等により検討していただいた。実施団体について以下に示す。

No.	対象団体	日時	参加人数
1	与那原町商工会 与那原町金融協会 与那原町役場	11月7日（火） 18時～20時	23人
2	沖縄女子短期大学	11月9日（木） 13時30分～15時	13人
3	沖縄県立知念高等学校	11月14日（火） 16時～17時30分	50人
4	医療法人 おもと会 沖縄リハビリテーション福祉学院 学校法人 おもと会 沖縄看護専門学校	11月15日（水） 16時40分～17時40分	20人
合計参加人数			106人

#### 4. 意見の概要

##### ①与那原町商工会・与那原町金融協会・与那原町役場における主な意見

項目	主な意見
MICE が来ることで 起こり得る問題点	<ul style="list-style-type: none"> <li>●交通渋滞の深刻化 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ MICE 周辺における交通渋滞が懸念される。</li> <li>・ 国道 329 号南風原バイパス・与那原バイパスだけでは渋滞解消はできないと思う。</li> </ul> </li> <li>●交通事故やトラブルへの懸念 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通量の増加に伴い交通事故が増加すると思われる。</li> <li>・ 外国人が増えることにより交通マナーに関するトラブルが増加する恐れがある。</li> </ul> </li> <li>●自転車利用への影響 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自動車が増えることにより、自転車が運転しづらくなる。</li> </ul> </li> <li>●バス利用への影響 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ バスの定時性が確保できなくなる。</li> </ul> </li> <li>●駐車場不足 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駐車場が足りなくなり、路上駐車などの違反が増える。</li> </ul> </li> <li>●町民の生活への影響 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 通学路の安全確保が難しくなるのではないかな。</li> <li>・ 与那原町民の交通の便が悪くなる可能性がある。</li> </ul> </li> </ul>
MICE が来ることで 期待されること	<ul style="list-style-type: none"> <li>●道路整備の促進 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 旧道路の拡幅整備。</li> <li>・ 歩行者が歩きやすい環境が整備される。</li> </ul> </li> <li>●バス <ul style="list-style-type: none"> <li>・ バスターミナルが MICE にできる。</li> <li>・ 小型のバスが増える。</li> <li>・ 東浜地域間のシャトルバスの運行。</li> <li>・ 那覇などへのアクセスが容易になる。</li> </ul> </li> <li>●自転車利用の促進 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ モバイクなどのシェアサイクルの設置。</li> <li>・ 自転車専用道路の整備。</li> </ul> </li> <li>●コミュニティバスの運行 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ コミュニティバス等による東浜地区住民の交通利便性の向上。</li> </ul> </li> <li>●新たな公共交通の導入 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ LRT 等、新たな交通手段の導入が期待される。</li> </ul> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ モノレールが MICE まで延長することが期待される。</li> </ul> <p>●観光・交流</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 町内に人が増えることで経済的に潤う。</li> </ul>
課題解決に向けた対策	<p>●車から自転車への転換</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車通勤抑制するために条例化する。(行政主体)</li> <li>・ 週 3 回程度、通勤は車から自転車へ転換する。(町民主体)</li> <li>・ 通勤自家用車に税金をかける。(行政主体)</li> <li>・ 相乗りを促進し一人乗車の抑制を行う。(町民、行政主体)</li> </ul> <p>●通学対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 学校との連携を図る。(学校主体)</li> <li>・ スクールバスの導入。(学校主体)</li> </ul> <p>●自転車利用の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ レンタル自転車の導入。(行政主体)</li> <li>・ レンタル自転車用のステーションを設置する。(行政主体)</li> <li>・ 自転車が安全に走れるように道路を整備する。(行政主体)</li> </ul> <p>●バス利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ バスターミナルの誘致を行う。(行政主体)</li> <li>・ 行き先や料金などを明確化する。(バス事業者主体)</li> <li>・ バスレーンを延長する。(行政、バス事業者主体)</li> <li>・ バス停留所の見直しを行う。(バス事業者主体)</li> </ul> <p>●新たな公共交通の導入</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新たな公共交通機関の誘致を行う。(行政主体)</li> <li>・ 商工会や行政が一丸となって LRT 導入の運動を強化する。 (商工会、行政主体)</li> </ul> <p>●アーケード街をつくる</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 商店街の屋根付き歩道、アーケード街の整備を行う。(商工会、行政主体)</li> </ul> <p>●道路整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車道、自転車道、歩道をしっかりと区分する。(行政主体)</li> <li>・ ラウンドアバウトを導入する。(行政主体)</li> </ul>



②沖縄女子短期大学における主な意見

項目	主な意見
車による課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>●道路や信号機の整備 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 時差式の信号機がわかりにくい。</li> <li>・ 生活道路は幅員が狭い。</li> </ul> </li> <li>●渋滞 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 雨の日は特に渋滞している。</li> <li>・ 朝や夕方の渋滞が著しい。</li> </ul> </li> <li>●自転車やバイク <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車も車道を走行するため、車との距離が近くて危険である。</li> <li>・ バイクが車と車の間をすり抜けするため危険である。</li> </ul> </li> <li>●駐車場不足 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 目的地で駐車場がない。</li> <li>・ 狭い道での路上駐車。</li> </ul> </li> <li>●交通マナー <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 住宅地でスピードを出す車がある。</li> <li>・ 小学生等の送迎による道の混雑。</li> </ul> </li> </ul>
バスやモノレール など公共交通利用 促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>●遅い時間までの運行 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 22 時以降の便をもっと増やす。</li> <li>・ 最終のバスをもっと遅くする。</li> </ul> </li> <li>●時間通りの運行 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 時間通りに運行するようにすると利用者も増えるのではないかな。</li> </ul> </li> <li>●バスの運行本数を増やす <ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス停を増やすとともに、運行本数を増やす。</li> </ul> </li> <li>●料金 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運賃をもう少し安くする。</li> <li>・ バス内に設置されている運賃表が見にくいいためもっと見やすくする。</li> <li>・ 乗換にお金がかかる。</li> </ul> </li> <li>●バス停 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス停に屋根やベンチを設置する等、環境をよくする。</li> <li>・ バス停をもっと増やす。</li> <li>・ バス停でバスがいつくるかわかるようにしてほしい。</li> <li>・ バスに乗る時の段差が危険であるため、高齢者でも楽に乗降</li> </ul> </li> </ul>



	<p>できるように低くする。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●意識改革 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車からの脱却。</li> </ul> </li> <li>●コミュニティバスの運行 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス停がない地域にはコミュニティバス等で無料送迎を行う。</li> </ul> </li> </ul>
自転車や徒歩による移動促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>●地形的な要因 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 坂道を減らす。</li> </ul> </li> <li>●自転車の購入補助 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車を購入する時に補助があると購入しやすい。</li> <li>・ 自転車を安くする。</li> <li>・ 見た目もかわいい自転車があると購入する人が増えるのではないか。</li> </ul> </li> <li>●駐輪場の設置 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駐輪場を増やす。</li> </ul> </li> <li>●意識啓発 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 健康のために歩くことを意識する。</li> <li>・ あるクーポンなどのアプリ開発を行い、徒歩による移動を促す。</li> </ul> </li> <li>●その他 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駐輪場の整備を行う。</li> <li>・ 夜道でも安全になるように街灯を設置する。</li> <li>・ パトロールの強化。</li> <li>・ ガードレールを設置する。</li> </ul> </li> </ul>



③沖縄県立知念高等学校における主な意見

項目	主な意見
車による課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>●道路の整備 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路幅員が狭い。</li> <li>・ 横断歩道が少ない。</li> </ul> </li> <li>●信号システムの改善 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 知念高校前の横断歩道は押しボタン式になっているが赤信号が長い。</li> </ul> </li> <li>●運転者マナー <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路幅員が狭くてもスピードを出している。</li> <li>・ 子どもの送迎の際に車を止める場所を考えてほしい。</li> </ul> </li> <li>●道路幅員 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 住宅地内の道路幅員が狭い。</li> </ul> </li> <li>●駐車場 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駐車場が少ない。</li> </ul> </li> <li>●街灯 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 街灯がなく危険である。</li> </ul> </li> <li>●渋滞 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 与那原交差点の渋滞。</li> </ul> </li> <li>●自転車の走行空間 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車を走行する場所が狭い。</li> </ul> </li> <li>●環境 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 坂道が多い。</li> <li>・ 排気ガスが多い。</li> </ul> </li> </ul>
バスやモノレール など公共交通利用 促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>●バス環境 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ バスの本数を増やしてほしい。</li> </ul> </li> <li>●料金 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 料金安くする。</li> </ul> </li> <li>●新たなバスの導入 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ バスに地域のキャラクターなどをデコレーションする。</li> <li>・ おでかけなんじいみみたいなコミュニティバスを導入する。</li> </ul> </li> <li>●バス停の増加 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス停の増加が必要。</li> <li>・ 目的地まで一本で行けるバスを増やす。</li> <li>・ バス停と家が遠いため利用しにくい。</li> <li>・ バス停が汚い。</li> </ul> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 住んでいるところから乗換しないと学校までいけない。</li> <li>●バス停の整備 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス停で待っている時、雨が降ったら濡れるから雨から守れるようにする。</li> <li>・ バス停の表示をわかりやすく、大きくする。</li> </ul> </li> <li>●時間通りの運行 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 時間通りに来るようにする。</li> </ul> </li> <li>●運転手問題 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運転手が優しいと利用したいと思う。</li> </ul> </li> <li>●アプリ等 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現在のバスナビは使いにくいいためバス接近情報を町内とか市内で放送する。</li> <li>・ バスの乗り継ぎの仕方をわかりやすくする。</li> </ul> </li> <li>●バスに対する疑問 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ バスの乗り方がわからない。</li> <li>・ バスの時刻表がわかりづらい。</li> <li>・ バスの番号がわからない。</li> <li>・ バスのサービスが悪い。</li> </ul> </li> <li>●その他 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ OKICA を無料配布する。</li> <li>・ OKICA の更新がバス内でできるとよい。</li> <li>・ バス車内でも両替ができるようにする。</li> </ul> </li> </ul>
自転車や徒歩による移動促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>●歩道等の環境整備 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 歩道をきれいにする。</li> <li>・ 自転車専用道路を整備する。</li> <li>・ 歩道幅員を大きくするなどの整備が必要。</li> </ul> </li> <li>●駐輪場増加 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車が盗まれたりするので駐輪場をもっと増やす。</li> </ul> </li> <li>●自転車を購入しやすく <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車を安くする。</li> <li>・ かわいいデザインの自転車。</li> </ul> </li> <li>●意識改革 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道に絵を描くと徒歩で移動する人が増えるのではないかな。</li> </ul> </li> <li>●バスとの連携 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車ごとバスに乗せられるようにする。</li> </ul> </li> <li>●レンタルサイクル</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車をレンタルする。</li> <li>●駐輪場 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駐輪場を増やす。</li> </ul> </li> <li>●公共交通の充実 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 電車をつくる。</li> </ul> </li> <li>●クーポン券利用策 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 歩クーポンを復活させると歩く人が増えると思う。</li> </ul> </li> </ul>
--	--



④沖縄リハビリテーション福祉学院・沖縄看護専門学校における主な意見

項目	主な意見
車による課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>●信号機システムの改善 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 右折専用の信号機があると右折渋滞しない。</li> </ul> </li> <li>●渋滞 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 与那原中央病院の全面道路が1車線のため、朝は慢性的に渋滞している。</li> <li>・ 与那原交差点は朝、夕の通勤時間帯に渋滞している。</li> </ul> </li> <li>●道路整備 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路幅員が狭く、すれ違う時に危険である。</li> <li>・ 標識の設置位置が統一されていないため見にくい。</li> </ul> </li> <li>●歩道・自転車道 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自動車専用通行帯の設置。</li> </ul> </li> <li>●路上駐車 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路幅員が狭いにも関わらず路上駐車が多い。</li> </ul> </li> <li>●道路の舗装等 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 道路の舗装状態が悪い。</li> <li>・ 雨天時の夜は中央線が見えにくい。</li> </ul> </li> <li>●交通安全活動 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車の飛び出しが多いため、交通安全指導が必要。</li> <li>・ 子どもは運転免許書を持っていないため、交通ルールをよく理解していない。</li> </ul> </li> </ul>
バスやモノレールなど公共交通利用促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>●バスの本数およびルート <ul style="list-style-type: none"> <li>・ バスが通っていない地域があって不便。</li> <li>・ バス停を多くする必要がある。</li> <li>・ 乗り換えがわかりやすくスムーズだとよい。</li> <li>・ バスが運行するルート数を増やす。</li> </ul> </li> <li>●コミュニティバス <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 町内を巡回するコミュニティバスがあると便利。</li> </ul> </li> <li>●バスの設備 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス内で運賃を支払い降車する場所と利用者が乗車する場所を分ける。</li> </ul> </li> <li>●バス停の設備 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス停の屋根やイスを設置する。</li> <li>・ バス停を目印となる建物の前に設置するとわかりやすい。</li> </ul> </li> <li>●バスレーンの導入</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ バスレーンを延長する。</li> <li>・ バスに自転車を乗せられるとよい。</li> </ul> <p>●運賃</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運賃を見直す必要がある。</li> <li>・ 町内は 100 円でバスが利用できるとよい。</li> <li>・ OKICA の普及。</li> </ul> <p>●アプリの作成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 停留所に通過情報を表示する。</li> <li>・ バスの便ごとのルートをわかりやすく示す。</li> <li>・ バスを利用したらイオンとかのクーポンがもらえると利用する。</li> </ul>
自転車や徒歩による 移動促進	<p>●道路幅員</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車が通行できる道の幅員を広く確保する。</li> <li>・ 歩道をもう少し広くする。</li> </ul> <p>●バリアフリー</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 目が不自由な人のために点字ブロックの設置カ所を増やす。</li> <li>・ 音声付き信号機を増やす</li> </ul> <p>●自転車専用道の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車専用道を整備する。</li> </ul> <p>●学校への車での送迎</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 保護者の意識改革が必要。</li> <li>・ 子供への教育も保護者と合わせて行う。</li> </ul> <p>●インセンティブ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 歩いたらお金が貯まるなど。</li> <li>・ 万歩計で 1 日何km歩くと景品がもらえるアプリを作る。</li> </ul> <p>●駐輪場の設置や自転車店の増加</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車販売店やレンタサイクルを増やす。</li> </ul> <p>●意識啓発</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車・徒歩＝健康となる啓蒙活動を行う。</li> <li>・ 企業で NO マイカー通勤にすることで車の利用が減る。</li> </ul>



## TDM 施策推進アクションプログラム(沖縄県:平成 29 年 6 月)

### TDM とは

TDM とは、交通需要マネジメント (Transportation Demand Management) の頭文字をとったもので、自動車利用者の交通行動の変更を促すことにより、都市や地域レベルの交通渋滞等、様々な交通問題を改善するための手法のことを指します。沖縄県では、これまで道路整備が交通需要の伸びに対応できておらず、今後も道路整備のみでは交通問題の改善は困難です。

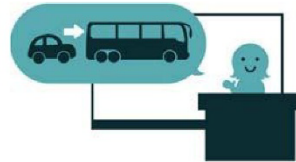
そこで、道路の「利用の仕方の工夫」と「適切な利用の誘導」によって、円滑な交通流を実現することが期待されており、このため道路整備や街づくり施策に加えて TDM の推進が必要とされてきています。また、TDM にあわせて、モビリティ・マネジメント (MM : Mobility Management) を合わせて実施していくことが重要です。MM とは、多様な交通施策とあわせて実施すると効果的な取組であり、個人や組織・地域のモビリティ (移動状況) が社会にも個人にも望ましい方向 (すなわち、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向) へ自発的に変化することを促すものです。

### TDM の種類

TDM 施策を種類別にみると、下記の 5 つに分類することができます。

#### ①発生源の調整

自動車交通の発生を調整、抑制する。  
〔例：カーフリーデー、MM (モビリティ・マネジメント) 等〕



#### ②手段の変更

自動車以外の他の交通手段の魅力を向上させ、自動車からの転換を図る。  
〔例：パーク＆ライド等の複数手段組み合わせ等〕



#### ③適切な自動車利用の誘導

自動車交通や駐車政策における規制や誘導により渋滞緩和を図る。  
〔例：高度道路情報化 (ITS)、生活道路対策等〕



#### ④出発時刻の変更

朝夕のピーク時の交通量をピーク時間外にシフトさせ、交通量の時間的平準化を行う。  
〔例：時差出勤、フレックスタイム等〕



#### ⑤効率的な自動車の利用

自動車の乗車人員を増加させたり、自動車保有を抑制する等、1人あたりの走行量を減少させる。  
〔例：相乗り、カーシェアリング等〕



### アクションプログラム策定の主旨

本プログラムは、現行の「沖縄県総合交通体系基本計画（現行計画：平成 24 年度～平成 43 年度）」を踏まえ作成した「TDM 施策推進アクションプログラム（平成 25 年 3 月）」について、都市圏を取り巻く社会情勢の変化を踏まえ、改訂を行ったものです。

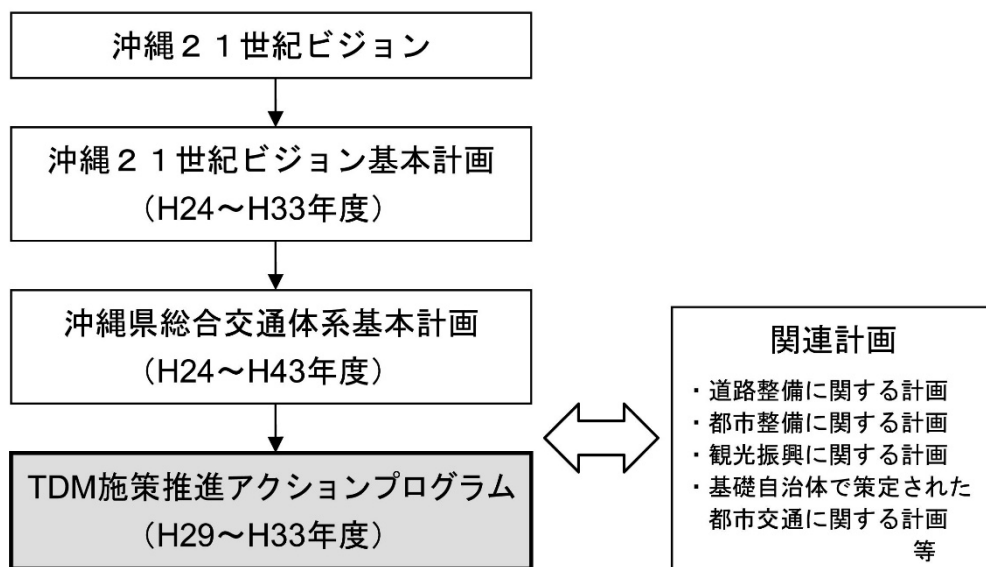
本アクションプログラムでは、TDM の施策展開方針を設定した上で、計画期間内（今後 5 年間）に重点的に検討・推進を図る施策を重点施策として選定し、それぞれの展開方針や推進プログラム（時期、内容、実施主体等）を示しています。

本アクションプログラムは、沖縄県における総合交通体系の方向性を視野に置きながら、行政機関、民間事業者、県民のみなさんが連携・協力して、一人ひとりが主体的・自発的に TDM 施策に関わり、今後具体的に取組を推進していくための道筋を総合的、体系的に示すことを目的に作成したものです。

### 目標年次と対象範囲

TDM 施策の推進にあたっては、行政、県民や事業者の協働作業が必要となりますが、協議や調整に相当の期間を要する施策が多いため、本アクションプログラムの目標年次は 5 年間（平成 29 年度～平成 33 年度）とし、その後見直すこととします。

なお、本アクションプログラムでは、ソフト施策を中心とした TDM 施策（既存ストックを有効活用した小規模な施設整備等を要するものは含む）を対象とし、ハード面の施設整備等が中心または相当の規模を要する TDM 施策は対象外としています。



## TDM 施策展開の目標

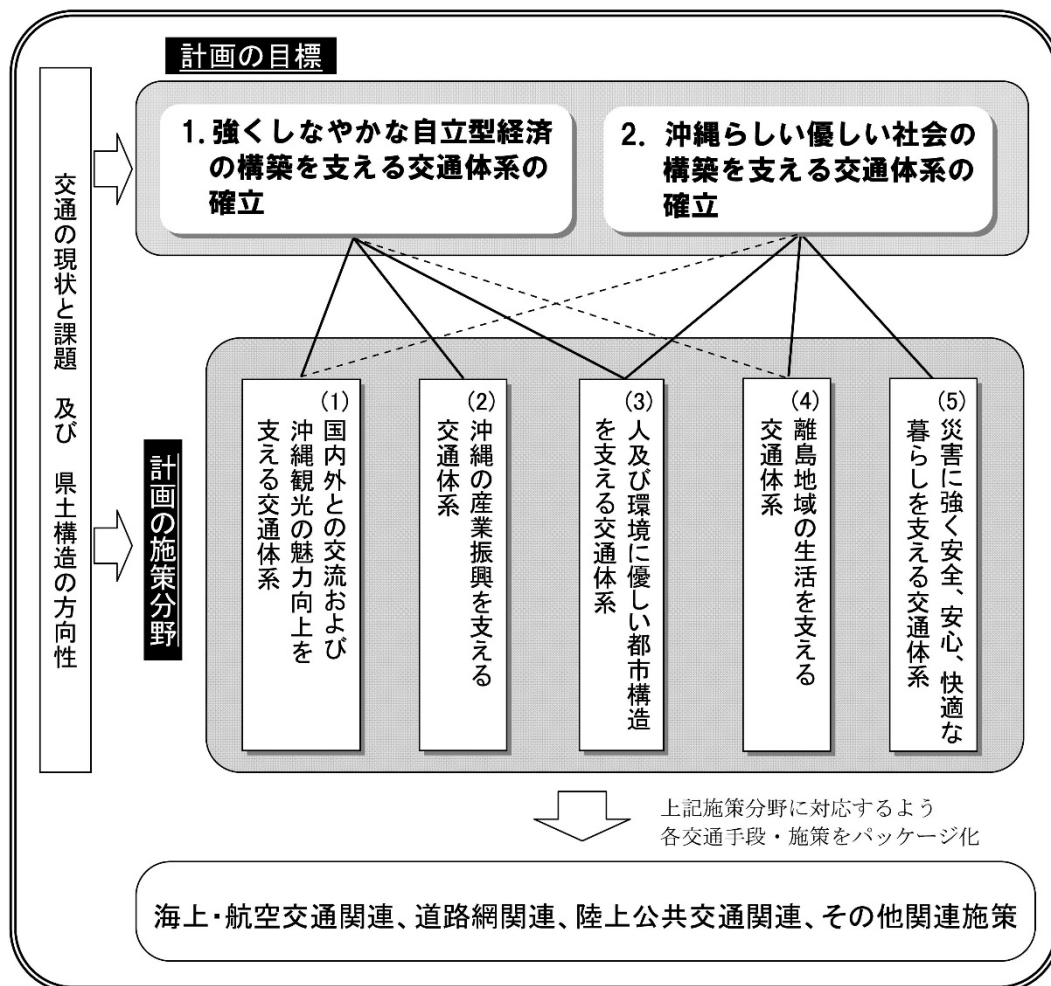
上位計画である沖縄 21 世紀ビジョン及びその実現に向け策定された沖縄県総合交通体系基本計画では、2 つの計画目標と 5 つの施策分野を設定し、その実現に向けて各種の施策を推進しています。

### 沖縄21世紀ビジョン基本計画における将来像

- ① 沖縄らしい自然と歴史、伝統、文化を大切にする島
- ② 心豊かで、安全・安心に暮らせる島
- ③ 希望と活力にあふれる豊かな島
- ④ 世界に開かれた交流と共生の島
- ⑤ 多様な能力を発揮し、未来を拓く島



“沖縄21世紀ビジョン基本計画”における施策展開の基軸的な考え  
「日本と世界の架け橋となる強くしなやかな自立型経済の構築」  
「潤いと活力をもたらす沖縄らしい優しい社会の構築」



本アクションプログラムでは、上位計画の目標実現に寄与するため「自動車利用の適正化」、「公共交通の利用促進」、「魅力あるまちづくり」の視点から、各種の TDM 施策を展開します。

TDM 施策の展開に際しては、県民・事業者・行政の連携により、多様な分野で TDM 施策の検討とその仕組みづくりを推進することが必要です。那覇都市圏を中心にこれまで実施された施策、または既往計画等で今後検討・推進が提案されている TDM 施策等を体系的に整理すると、以下のようになります。

視点	施策の方向性	TDM 施策	①	②	③	④	⑤
自動車交通の適正化	自動車利用の平準化	時差出勤	○			○	
		フレックスタイム	○			○	
		高度道路情報化等 (ITS)			○		○
	自動車利用の仕方の工夫	相乗り (HOV)			○		○
		共同輸配送					○
		カーシェアリング			○		
公共交通等の利用促進	公共交通等への転換利用の促進	サイクル&バスライド【C&BR】		○			
		パーク&ライド【P&R】		○			○
		パーク&バス (高速) ライド【P&BR】		○			○
		パーク&モノレールライド【P&MR】		○			○
		バス (高速) &モノレールライド【B&MR】		○			
		レンタカー&モノレールライド【R&MR】		○			○
	公共交通のサービス向上	コミュニティサイクル等 (自転車利用環境改善)		○			
		通勤手当制度の改善		○			
		バスレーン		○			
		バス運行体系の改善		○			
		公共交通運賃、カード化 (IC カード)		○			
		交通情報提供システム (バスロケーションシステム含む)		○			
		バス施設等のグレードアップ		○			
		循環バス、コミュニティバス等		○			
		交通管理システム (PTPS)		○			
		公共交通利用特典		○			
		キャンパス交通システム		○			
魅力ある街づくり	適切な自動車利用の誘導	自動車走行規制			○		
		トランジットモール		○	○		
		駐車場政策 (フリンジ駐車場)			○		
		ロードプライシング			○		
	利用者行動意識の変革	モビリティ・マネジメント (MM)	○	○	○	○	○
		多様な啓発活動	○	○	○	○	○
		ノーマイカーデー	○		○		
		モビリティウィーク&カーフリーデー	○		○		

※①発生源の調整、②手段の変更、③適切な自動車利用の誘導、④出発時刻の変更、⑤効率的な自動車の利用



## 成果指標

本アクションプログラムの上位計画である沖縄 21 世紀ビジョンにおいては、県民が望む 5 つの将来像の実現を図るための総合的な基本計画として「沖縄 21 世紀ビジョン基本計画」が策定されています。また、この基本計画を推進する活動計画として「沖縄 21 世紀ビジョン実施計画（以下、実施計画）」が策定されています。

この実施計画では、基本計画に掲げた施策ごとの具体的な取組や成果指標等が示されており、実施計画に記載されている道路整備や歩いて暮らせる街づくりに関する取組とあわせ、本アクションプログラムにおける各種 TDM 施策の実施により、以下に示す成果指標の改善・向上が期待され、沖縄 21 世紀ビジョンが目指す将来像の実現に向けて大きく寄与することが考えられます。

成果指標	沖縄県の現状 (基準年)	5 年後 の目標	10 年後 の目標	成果指標の概要
交通渋滞等による 損失時間	41.2 千人 時間/年・km (H14 年度)	減少	減少	道路 1km 区間における渋滞による「遅れ時間」（渋滞が無い場合の所要時間と実際の所要時間との差）について、交通量と平均乗車人数から算出した 1 年当たりの総計値
公共交通分担率	4.4% (H18 年度)	5.8%	7.2%	代表交通手段に対する乗合バスとモノレールの分担率
乗合バス利用者数	80,745 人/日 (H18 年度)	104,945 人/日	130,274 人/日	乗合バスの年間輸送人員の 1 日当たり平均乗客数
モノレールの乗客数	35,551 人/日 (H22 年度)	40,542 人/日 (H30 年度)	50,166 人/日 (H31 年度)	沖縄都市モノレールの 1 日当たり平均乗客数（※統計ベース）
運輸部門における 二酸化炭素排出量	377 万 t-CO <sub>2</sub> (20 年度)	377 万 t-CO <sub>2</sub> (27 年度)	377 万 t-CO <sub>2</sub> (32 年度)	自動車等から排出される二酸化炭素の排出量

※モノレールの乗客数に関する目標値について、実施計画では、モノレールの延長区間開業前後（H30、H31）の乗客数を目標値として設定しています。実施計画における 5 年後の点検評価時には、H22~H30 の乗客数のトレンドを使用して評価を実施する予定です。

※運輸部門における二酸化炭素排出量に関する目標値について、現状の傾向では右肩上がりに増加する推計となりますが、施策展開により現状の水準にとどめることを目標として設定しています。

## 沖縄県における TDM 施策の取組状況と課題

既往の TDM 施策推進アクションプログラム（平成 25 年 3 月）では、TDM の施策体系の中でも、重点的に検討・推進を図る施策を重点施策として選定し、事業の具体的な進め方や役割分担及び事業スケジュールを示して取組を進めています。

ここでは、既往のアクションプログラムにおける重点施策に関して、現在までの取組状況と課題について整理します。

政策目標	政策の方向	TDM 重点施策
自動車交通の適正化	自動車利用の平準化	● 時差出勤
		● 高度道路情報化等
	自動車利用の仕方の工夫	● 相乗り(HOV)
公共交通等の利用促進	公共交通等への転換利用の促進	● モノレールを活用した TDM 施策
	公共交通のサービス向上	● サイクル&バスライド、コミュニティサイクル等
		● バス運行体系の改善 ➢ バスレーンの延長拡充、バス運行体系の改善 ➢ バスレーン、基幹バス導入と併せた公共交通の利用環境改善
		● 循環バス、コミュニティバス等
		● キャンパス交通システム
魅力ある街づくり	適切な自動車利用の誘導	● 自動車走行規制
		● トランジットモール
	利用者行動意識の変革	● モビリティ・マネジメント(MM) ➢ 県民を対象とした MM ➢ 学校教育 MM

政策目標	政策の方向	重点施策	取組状況と課題、対応等
自動車交通の適正化	自動車利用の平準化	時差出勤	<p>【取組状況】</p> <p>沖縄総合事務局開発建設部では、平成 20 年の試行を経て、平成 21 年度より時差出勤を導入し、職員の 7 割程度が制度を利用しています。また、同局運輸部においても平成 26 年度より時差出勤が導入されています。</p> <p>平成 28 年度より沖縄県庁、那覇市役所にも時差出勤制度が導入されており、県庁内では 1 割程度の職員が制度を利用しています。</p> <p>【課題】</p> <p>今後の継続的な取組と参加機関の拡大が課題であり、沖縄総合事務局や沖縄県、那覇市の取組の他の行政機関への普及促進が必要です。</p> <p>さらに、行政機関の取組の成果を市民へと周知するとともに、民間事業者への時差出勤導入、拡大に向けて働きかけを行っていく必要があります。</p> <p>※自治体や企業全体で一斉に時差出勤を開始するのではなく、一部の部署に導入し、効果を確認しながら進めていく等、状況に応じた運用を行うことが重要です。</p>
		高度道路情報化等	<p>【取組状況】</p> <p>2014 年より、ETC が料金収受だけでなく、高速道路上の ITS スポットや一般道上の経路情報収集装置を通して集約される経路情報を活用した新たなサービス「ETC2.0」へと拡充されました。現在、県内に整備予定の 38 基の経路情報収集装置のうち 18 基の整備が進み、ITS スポットにおいて道路交通情報、休憩施設案内情報、安全運転支援情報が提供されています。</p> <p>基幹バスルートにおいては、平成 27 年にバスレーンが延長され、平成 28 年に急行バスの社会実験が行われました。また平成 29 年より公共車両優先システム(PTPS)も導入されています。</p> <p>【課題】</p> <p>沖縄県における ETC の普及率が低いことから、料金所渋滞緩和等の効果が十分発揮されておらず、普及に向けた取組が必要です。また、ETC2.0 サービスに対応した車載器の普及率も低く、道路交通情報提供による効果も十分に発揮されていないため、道路交通情報に加え、安全や観光に関する情報等情報提供内容の充実を図りつつ、データの収集、情報提供を深化させていく必要があります。</p> <p>公共車両優先システム(PTPS)については、公共交通の定時性向上のためには必要なシステムであることから、導入効果について評価を行い、今後の展開について検討していく必要があります。</p>

政策目標	政策の方向	重点施策	取組状況と課題、対応等
自動車交通の適正化	自動車利用の仕方の工夫	相乗り(HOV)	<p>【取組状況】</p> <p>平成 26 年度に、「わったーバス党」法入党員募集の中で、入党条件に「相乗り通勤への転換(基本3名以上)」を設定し、企業ごとの「相乗り通勤」導入を働きかけています。</p> <p>民間企業への手転換を図るため広報活動と連携しタクシー協会の協力のもと、飲食品店等からの相乗りタクシーの実証実験を検討しましたが、駐車スペース確保等の課題から実施には至っていません。</p> <p>【課題】</p> <p>沖縄総合事務局主催の有識者懇談会において、賢い道路利用に向けて、バス専用レーンを利用した HOV の導入が提言されています。</p> <p>当該施策を単独で実施するのではなく、利用者行動意識の変革(職場対象 MM 等)と組合わせて実施することが肝要であり、MM 等その他の取組とあわせて導入可能性を検討する必要があります。</p> <p>また、HOVレーンを設置した場合の交通規制の煩雑さやバス交通への影響も課題として指摘されていることから、バスレーン拡充等の施策と連携した導入可能性についても検討を行う必要があります。</p>
公共交通等の利用促進	公共交通等への転換利用の促進	モノレールを活用した TDM 施策	<p>【取組状況】</p> <p>モノレールの利用促進に向け、パーク&amp;モノレールライド、レンタカー&amp;モノレールライドのための駐車、駐輪施設が整備されました。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場:小禄駅、安里駅、古島駅</li> <li>・駐輪場:赤嶺駅、安里駅</li> <li>・レンタカー:おもろまち駅 DFS</li> </ul> <p>平成 31 年の春に、モノレール延長区間の開業が予定されており、新たな 4 駅への駅前広場やパーク&amp;モノレールライド用の駐輪場整備、終点「てだこ浦西駅」への大規模駐車場の整備や浦添西原線桁下の空間活用に向けた検討が進められています。</p> <p>また、関係機関による「モノレール連絡調整会議」を開催し、更なるモノレール利用促進に向けた検討を進めています。</p> <p>【課題】</p> <p>今後は、モノレールと路線バス、高速バスやレンタカー、カーシェア等交通手段との連携による乗り継ぎ利便性の向上方策等について検討を進めていく必要があります。</p>

政策目標	政策の方向	重点施策	取組状況と課題、対応等
公共交通等の利用促進	公共交通等への転換利用の促進	サイクル&バスライド、コミュニティサイクル等	<p>【取組状況】</p> <p>○那覇市 平成 27 年にモノレール県庁駅前に駐輪施設を整備しました。また、自転車利用意向に関するマーケティング調査や自転車走行環境に関する現況把握調査が完了し、平成 29 年度に自転車ネットワーク計画の策定が予定されています。</p> <p>○浦添市 平成 27 年度に自転車ネットワーク計画が策定され、さらに、コミュニティサイクルの導入に向け、平成 28 年度に第 1 段階の社会実験として安謝高架下でサイクル&amp;バスライドの社会実験が実施されています。</p> <p>○宜野湾市、沖縄市 現在までに自転車関連施策の検討は行われていません。</p> <p>○その他(広域調整) 平成 28 年度より、沖縄県がサイクリングコネクト事業を開始した他、沖縄総合事務局が、自転車ネットワーク計画の整備に向けた、那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市及び沖縄県道路管理課からなる連絡調整会議を設置しています。</p> <p>自転車関連施策の推進にあたっては、自転車ネットワークが市町村で分割されず連結されていることが重要であり、地域を跨いだ広域的な調整も進められています。</p> <p>【課題】 自転車走行空間の計画策定、整備に向けては、沿線地域住民と合意形成を行いながら検討を進めていくことが重要であるため、必要な協議、調整を行いながら、計画策定、整備を進めていきます。</p> <p>モノレール駅や中心市街地において、違法駐輪が確認されており、駐輪場の用地確保やコミュニティサイクルの導入に向けた検討が課題です。</p> <p>また、バスやモノレールの利用促進の観点から、サイクル&amp;バスライド、モノレールライドを利用する際の乗継に対するインセンティブ施策の検討が必要とされています。</p>



政策目標	政策の方向	重点施策	取組状況と課題、対応等
公共交通等の利用促進	公共交通のサービス向上	<b>バス運行体系の改善</b> <b>(a) バスレーンの延長拡充、バス運行体系の改善</b>	<p>【取組状況】</p> <p>沖縄県公共交通活性化推進協議会の検討に基づき、平成 26 年度に、第 1 段階のバスレーン延長(宜野湾市伊佐～那覇市久茂地間)が実施され、平成 27 年度にはその効果検証、第 2 段階の延長実施に向けた検討が進められています。また、バスレーンの延長に関連し以下の対策が進められています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・生活道路への通過交通流入対策として、仲西小学校前の狭窄、台型ハンプ、スクールゾーン路面標示の検討、実施(浦添市)</li> <li>・安謝高架下の右折帯改良、バスレーンカラー舗装等(沖縄総合事務局)</li> <li>・規制標識の設置、信号現時の変更(沖縄県警察本部)</li> </ul> <p>平成 28 年度には、「那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市地域公共交通総合連携計画(以下、連携計画)」の更新に向けた検討が予定されています。</p> <p>【課題】</p> <p>バスレーン延長に関連する事業は概ね順調に進んでいるものの、交通結節点の整備やバス網の再編に関する検討に遅れが生じており、関係機関との調整及び実効的な工程への見直し(連携計画の更新)が必要とされています。</p> <p>第 2 段階以降のバスレーン延長に向けては、延長実施の具体的な時期や課題等を把握し、関係機関との調整が必要とされています。</p>
		<b>バス運行体系の改善</b> <b>(b) バスレーン、基幹バス導入と併せた公共交通の利用環境改善</b>	<p>【取組状況】</p> <p>IC 乗車券システムの導入、バスロケーションシステムの運用、バス停のグレードアップ、系統別カラーリング、ノンステップバスの導入、多言語対応機器の導入、公共車両優先システムの導入や各施策の利用促進に向けた広報等が順調に進められています。</p> <p>平成 33 年度の基幹バス導入に向けて、各取組の対象範囲拡大等検討が引き続き進めらる予定です。</p> <p>【課題】</p> <p>IC 乗車券のサービス内容については、事業者が判断するものですが、公共交通機関の更なる利用促進に向けて、県民の期待する共通サービスや乗継割引等を実現するためには、各事業者各社間の経営姿勢、規模が異なることから、行政機関による調整が求められています。</p> <p>バス停のグレードアップについては、設置箇所の埋設物等の物理的制約から構造形式の変更箇所が発生しており、制約条件に応じて適切に見直しを行いながら整備を推進する必要があります。</p>

政策目標	政策の方向	重点施策	取組状況と課題、対応等
公共交通等の利用促進	公共交通のサービス向上	循環バス、コミュニティバス等	<p>【取組状況】</p> <p>○那覇市 コミュニティバスの実証実験を実施、採算性を確認しながらバス事業者へ引き継ぎ、路線バスとして継続的な運行へと移行しています(首里城下町線、新川おもろまち線等)。平成 26 年度より公共交通空白地帯である真和志地域における地域公共交通の導入検討を開始し、平成 28 年に真和志地域乗合タクシー(デマンドタクシー)の実証実験を実施、平成 29 年より本格運行へと移行しています。</p> <p>○浦添市 平成 22 年度にコミュニティバスの実証実験を実施しましたが、事業採算性が取れないことから、本格運行には至っていません。平成 25 年度に運行に向けた、コストの縮減や利用者増加、多様な運行・運営形態について検討を実施しましたが、以降検討は進行しておらず、平成 29 年度以降に運行に向けた検討を再開する予定です。</p> <p>○宜野湾市 平成 21 年度にコミュニティバス導入に向けた検討調査を実施し、平成 23 年位にコミュニティバス運行事業のため「宜野湾市地域公共交通会議」を発足しています。平成 25 年には国道交通省に補助申請を行い、同 10 月より運行開始を予定していましたが、財源の確保が困難であったことから、導入には至っていません。</p> <p>○沖縄市 平成 22 年～24 年に中心市街地循環バス実証実験を実施し、平成 25 年より本格運行へと移行しています。平成 28 年度より、市民アンケートや関係機関ヒアリングを実施し、中心市街地以外の地域への循環バス拡充の検討を進めています。</p> <p>【課題】</p> <p>○那覇市 地域のニーズを把握した上で、継続的な運用が可能となる仕組み作りが必要とされています。</p> <p>○浦添市 市民よりコミュニティバスの導入要望が寄せられており、運行に向けた検討の再開、導入が必要とされています。 バス網の再編とあわせたコミュニティバスの導入を想定していますが、バス網再編計画の工程が不透明であることから、関係機関との調整も課題となっています。</p> <p>○宜野湾市 コミュニティバスの運行に係る財源の確保が課題となっています。</p> <p>○沖縄市 現行の循環バスは、中心市街地に特化した取組に留まっています。路線バスが廃止された地域等の住民から拡充に関する要望も寄せられており、今後、市域全体の公共交通空白地域の解消、利便性向上に向けた取組が必要とされています。</p>

政策目標	政策の方向	重点施策	取組状況と課題、対応等
公共交通等の利用促進	公共交通のサービス向上	キャンパス交通システム	<p>【取組状況】</p> <p>平成 27 年度に、モノレール首里駅へのアクセス性向上を図るためから琉球大学周辺間のキャンパスバス実証実験を実施しています。実験にあたり、琉球大学の他、琉球大学付属小学校、琉球大学付属中学校、琉球大学附属病院、西原高校、中城村、宜野湾市との調整を行い、周知活動を行いました。また、実験期間中にはモノレールとバスの乗継割引を実施しました(現在は終了)。</p> <p>平成 28 年にバス事業者へと引き継ぎを行い、現在は路線バスとして継続運行を実施しています。</p> <p>【課題】</p> <p>平成 31 年春にモノレール延長区間の開業が予定されていることから、開業にあわせた路線の見直しや、モノレールとバスの乗継に行為に対するインセンティブの検討、状況客数増加に向けた周知方法の検討が必要とされています。</p>
魅力ある街づくり	適切な自動車利用の誘導	自動車走行規制	<p>【取組状況】</p> <p>○那覇市</p> <p>平成 26 年度に、県道真地久茂地線(開南～与儀)のバスレーン導入検討に併せて、周辺地区の生活道路安全対策を検討しています。また、通学路安全プログラムを策定し、通学路の安全確保を目的とした取組を進めています。</p> <p>○浦添市</p> <p>平成 26 年度に、バスレーン延長に伴う生活道路への通過交通流対策を県と連携し実施しています(仲西小学校前の狭窄、台型ハンプの設置、スクールゾーンの路面標示等)。平成 28 年度には、浦添市教育委員会が通学路の安全確保を目的とした通学路安全プログラムを策定し、小学校区の交通安全点検、対策案の検討を進めています。</p> <p>この他、牧港小学校、港川小学校の 2 校区が、国際交通安全学会(IATSS)の研究対象に選定されており、交通安全対策の検討が進められていく予定です。</p> <p>○宜野湾市</p> <p>宜野湾市教育委員会を中心に、毎年 1 回程度小学校区の点検を実施し、問題箇所に対し対策(ラバーポール、狭窄、路面標示等)を実施しています。また、通学路安全プログラムを策定し、通学路の安全確保を目的とした取組を進めています。</p> <p>○沖縄市</p> <p>沖縄市教育委員会を中心に、毎年 1 回程度小学校区の点検を実施し、問題箇所に対し対策(ラバーポール、狭窄、路面標示等)を実施しています。</p> <p>○沖縄県警察本部</p> <p>各市町村の検討にあわせてゾーン 30 等の交通規制を進めています。</p>

政策目標	政策の方向	重点施策	取組状況と課題、対応等
魅力ある街づくり	適切な自動車利用の誘導	自動車走行規制	<p>【取組状況】</p> <p>○沖縄県土木建築部道路街路課、道路管理課          国道 330 号沿線域交通環境整備計画に基づき、平成 26 年度までに国道 330 号日野通り交差点、神原小学校前交差点に右折相当幅を整備しています。</p> <p>○沖縄総合事務局開発建設部道路管理課          平成 27 年度より、沖縄県交通安全マネジメント検討会議を開催しています。生活道路対策エリアに登録された地区を対象に、プローブデータ等のビッグデータによる危険挙動分析や対策効果の評価等、市町村の生活道路安全対策の基礎資料作成を行い、対策の推進支援を進めています。</p> <p>【課題】</p> <p>○那覇市          バスレーン導入について、交通管理者との調整が難航しており、周辺地区の生活道路対策が実施に至っていない点が課題です。</p> <p>○浦添市          対策案の検討は進められていますが、実施に至っていない箇所が多く、速やかな対策の推進が必要とされています。</p> <p>○宜野湾市          交通事故要因の把握や交通規制が地域に及ぼす影響の分析を行うため、警察から事故発生状況等の情報を収集し、協議を進めていく必要があります。</p> <p>○沖縄市          混雑する幹線道路を避けた生活道路への流入が多い中、児童の登下校等の安全確保のための自動車走行規制等の施策が不十分であり、現状の課題整理や影響分析等早急な対応が必要とされています。また、沖縄市北部では、米軍関係者の通過交通が多く、今後、キャンプキンザー倉庫群の受け入れによる交通量増加に伴う生活道路への交通流入も懸念されており、対策検討が求められています。</p>
		トランジットモール	<p>【取組状況】</p> <p>平成 19 年に開始された毎週日曜日のトランジットモールが、平成 28 年も継続して実施されています。</p> <p>【課題】</p> <p>沖縄総合事務局主催の有識者懇談会において、徒歩・自転車にも優しい道路空間の再編・創出として、国際通りのトランジットモール化が提言されています。トランジットモールの実施曜日、時間の拡充による効果を明確にし、平日のトランジットモール化に向けた検討を進めていく必要があります。</p>

政策目標	政策の方向	重点施策	取組状況と課題、対応等
魅力ある街づくり	利用者行動意識の変革	モビリティ・マネジメント (MM) (a) 県民を対象とした MM	<p>【取組状況】</p> <p>沖縄県では、路線バスの利用促進を図るため、「わった〜バス党」を結党し、子供からお年寄りまでバスに親しみを持ってもらえる広報活動(テレビ・ラジオでの CM、バス車内やイベント会場での PR 活動等)を平成 24 年度より実施しています。平成 28 年度には、第 1 段階のバスレーン延長の周知、効果検証を目的とし、延長の目的等を県民に説明するためのパンフレットを作成し、那覇市以北 11 市町村 1 万 7 千世帯への配布を行いました。</p> <p>那覇市では、那覇市交通基本計画で位置づけた 4 つの柱のうち「交通に対する意識改革」を図る重要な取組の一つとして「クルマに頼りすぎない暮らし」の実現を目標に、毎年「なはモビリティウィーク&amp;カーフリーデー」を開催しています。</p> <p>浦添市では、過度な自動車利用の抑制を目的に、転入者を対象として、浦添市内のバス路線図を示したパンフレットの配布を行っています。</p> <p>【課題】</p> <p>交通渋滞の緩和を目的とした MM については、事業所通勤者を対象として実施する方法が効果的であり、対象企業との実施内容の協議・調整が必要とされています。また、公共交通の利用促進を目的とした MM の実施に向けては、バスレーンの延長等、現在行われている公共交通利用促進の取組にあわせて実施する方法が効率的であり、各種施策との連携が必要とされています。</p> <p>カーフリーデーについては、その認知度を高めるため、イベント内容や周知方法の工夫に関する検討、イベントの特徴であるカーフリーゾーン(トランジットモール)の実施時間の拡大が課題とされています。</p>
		モビリティ・マネジメント (MM) (b) 学校教育 MM	<p>【取組状況】</p> <p>沖縄本島内の高校新入生に対し、自動車に過度に依存した生活習慣が根付かないようにするための啓発を目的としたパンフレットを作成し、配布を行っています。那覇市、浦添市、宜野湾市、沖縄市の小学 3・4 年生の社会科の授業で使用される副読本に、公共交通に関する課題等の単元を設置しました。</p> <p>浦添市では、H27 に内間小学校を対象として出前授業を実施しました。今後他校への取組の拡大を目指しています。</p> <p>【課題】</p> <p>小学校での試行的な実施には、協力意向を持つ学校や先生との合意が必要です。先生や教育関係者からの意見を取り入れることで、汎用性のある指導方法を整理し、将来的に県全域で展開できるような改善が必要とされています。このため、当面は教育委員会等で情報を共有し、徐々に取組を広げていく予定です。また、教員の多くが自動車利用者である現状を踏まえ、公共交通の重要性に関する授業を展開するための事前段階として、教員を対象とした意識啓発も必要とされています。</p>

## 施策展開にあたっての基本方針

(1) 新たな社会基盤の整備により、交通の変化が期待できる時期に併せて、戦略的に施策を展開します。

- 幹線道路の供用
- 公共交通活性化推進協議会における基幹バスの導入（バスレーン延長、バス網再編）
- 自転車活用推進法に基づき進められる自転車ネットワーク等の整備
- 沖縄都市モノレールの延長
- 那覇空港第2滑走路の整備

(2) 民間及び公的取り組みと一体となり、自動車交通の発生を抑制する施策を展開します。

- 大型商業施設の自動車交通の発生抑制
- 大規模駐車場等の活用
- 公共施設整備との連携

(3) 新技術等を活用し、効率的かつ効果的に施策を展開します。

- カーシェアリング等の新たなシステムやモビリティの活用
- ビッグデータ等の新たな情報技術の活用

(4) 車中心社会からの脱却を目指し、官民が一体となり、持続的な取組への移行を見据えて施策を展開します。

- 学校教育等との連携強化
- 健康、ワークライフバランス、環境、観光等の様々な施策との連携
- 民間事業者との連携



### 重点的に検討・推進する施策に選定

本アクションプログラムでは、平成 24 年度策定の TDM 施策推進アクションプログラムにおける重点施策（既に検討・推進がなされており、実現性が高く早期展開が期待できる施策）を基本とし、中南部都市圏を中心とした近年の交通実態や課題に加え、各関係機関や上位関連計画での取組状況等を踏まえて、前述の TDM 施策体系の中から計画期間内（5 年間）に重点的に検討・推進を図る施策として重点施策（●印）を選定しました。今回の改定では、「カーシェアリング」を新たに重点施策に追加しました。また、いくつかの施策については、実態にあわせた施策名称の変更を行いました。

政策目標	政策の方向	TDM 施策	重点施策の抽出(●印)	施策関係主体
自動車交通の適正化	自動車利用の平準化	時差出勤(沖縄県・沖縄総合事務局)	● 今後もバスレーン延長と併せて、施策拡大の取組が必要であることから、引き続き重点施策として取り組む。	①沖縄県企画部交通政策課 ②沖縄県総務部人事課 ③沖縄総合事務局 ④那覇市近隣市町村 ⑤民間事業者
		時差出勤(那覇市近隣市町村への導入)		①那覇市近隣市町村(浦添市、宜野湾市、沖縄市等) ②沖縄県企画部交通政策課 ③沖縄総合事務局開発建設部
		フレックスタイム	—	
		高度道路情報化等(ETC2.0 サービス)	● 既存のカーナビ・ETC・VICS を一体化し、多用なサービスを実現する ETC2.0 サービスの拡大と活用に向け、引き続き重点施策として取り組む。	①沖縄総合事務局開発建設部 ②西日本高速道路株式会社 ③沖縄県企画部交通政策課 ④沖縄県警察本部 ⑤沖縄県土木建築部道路管理課 ⑥民間事業者
	仕方の工夫 自動車利用の	相乗り(HOV)	● 有識者懇談会での提言も踏まえ、引き続き重点施策として取り組む。	①沖縄県公共交通活性化推進協議会 ②沖縄総合事務局開発建設部 ③沖縄県警本部 ④沖縄県土木建築部 ⑤バス事業者 ⑥民間事業者
		共同輸配送	—	
		カーシェアリング	● 県営住宅等公共駐車場の効率運用、セカンドカーの抑制、公共交通利用促進に有効であるため、今回新規重点施策として選定する。	①沖縄県企画部交通政策課 ②沖縄県土木建築部住宅課 ③沖縄都市モノレール株式会社 ④民間事業

は、今回新規で抽出した重点施策

政策 目標	政策 の方向	TDM 施策	重点施策の抽出（●印）	施策関係主体
公共交通等の 利用促進	公共交通等への 転換利用の促進	パーク&バス(高速)ライド	—	
		パーク&モノレールライド	● 既設営業区間他、特に モノレール延長に併せ た具体的な施策展開、 取組が欠かせないた め、引き続き重点施策 として取り組む。	①沖縄都市モノレール株式会社 ②沖縄県土木建築部都市計画・ モノレール課 ③沖縄県企画部交通政策課 ④バス事業者 ⑤那覇市都市計画課、浦添市 都市計画課 ⑥沖縄県土木建築部道路管理 課
		バス(高速)&モノレールライド		
		レンタカー&モノレールライド		
		サイクル(自動二輪)&バスライド	● 交通渋滞緩和、バスレーン 拡充等、バス利用促進 等を含めた多様な効果の 可能性を勘案し、引き続き 重点施策として取り組む。	①那覇市、浦添市、宜野湾市、 沖縄市 ②沖縄県土木建築部道路管理 課 ③沖縄総合事務局開発建設部 道路管理課 ④沖縄県警察本部 ⑤沖縄県企画部交通政策課 ⑥民間事業者
	公共交通のサービス向上	自転車利用促進施策	● 歩行者を含む自転車利用 環境の改善を図ることが 重要であるため、引き続き 重点施策として取り組む。	①那覇市、浦添市、宜野湾市、 沖縄市 ②沖縄県土木建築部道路管理 課 ③沖縄総合事務局開発建設部 道路管理課 ④沖縄県警察本部 ⑤沖縄県企画部交通政策課 ⑥民間事業者
		通勤手当制度の改善	—	
		バスレーンの延長拡充	● 国道 58 号を中心とした 基幹バスシステムの導入  ※沖縄県公共交通活性化 推進協議会での継続的 な取組状況を踏まえ、施 策内容を拡充した重点 施策として取り組む。	①沖縄県公共交通活性化推進 協議会 (沖縄県企画部交通政策課) ②那覇市都市計画課、浦添市 都市計画課、宜野湾市市民 生活課、沖縄市市民生活課 ③バス事業者 ④沖縄総合事務局開発建設部 道路管理課、沖縄県土木建 築部道路管理課 ⑤沖縄県警察本部
		バス運行体系の改善		

は、今回新規で抽出した重点施策

政策 目標	政策 の方向	TDM 施策	重点施策の抽出（●印）	施策関係主体
公共交通等の利用促進	公共交通のサービス向上	IC 乗車券システム導入	● 基幹バス導入とあわせた公共交通の利用環境改善 ※沖縄県公共交通活性化推進協議会での継続的な取組状況を踏まえ、引き続き施策内容を拡充した重点施策として取り組む。	①沖縄県公共交通活性化推進協議会 ②那覇市都市計画課、浦添市都市計画課、宜野湾市市民生活課、沖縄市市民生活課 ③バス事業者 ④沖縄総合事務局開発建設部道路管理課、沖縄県土木建築部道路管理課 ⑤沖縄県警察本部
		交通情報提供システム（バスロケーションシステム、多言語公共交通検索システム）		
		バス停等のグレードアップ		
		循環バス、コミュニティバス等	● 交通空白地域や幹線系のバスが通れない住宅地域における公共交通の利用を促進し、交通弱者の利便性向上を図るとともに、モノレール駅圏でのフィーダー（支線）バスとして役割等、バス運行体系改善に関連した施策群であり、引き続き重点施策として取り組む。	①那覇市都市計画課、浦添市都市計画課、宜野湾市市民生活課、沖縄市都市整備室 ②バス事業者 ③沖縄県企画部交通政策課 ④タクシー事業者 ⑤沖縄都市モノレール(株) ⑥沖縄総合事務局運輸部
		交通管理システム（PTPS）	—	・沖縄県警察本部
		公共交通利用特典	—	
魅力ある街づくり	適切な自動車の誘導	キャンパス交通システム	● モノレールの交通結節点と大学キャンパス間において、通学時におけるモノレール及びバス利用促進を図る観点から、モノレール延長と併せ、引き続き重点施策として取り組む。	①沖縄県土木建築部都市計画・モノレール課 ②沖縄県企画部交通政策課 ③バス事業者 ④大学(琉球大学、沖縄国際大学 等) ⑤沖縄都市モノレール(株) ⑥那覇市都市計画課、浦添市都市計画課、宜野湾市市民生活課、沖縄市市民生活課、その他関係市町村 ⑦沖縄総合事務局開発建設部
		生活道路安全対策	● 郊外の住宅地、文教地への通過交通流入を削減し、地域の安全性を確保する観点から、引き続き重点施策として選定する。	①那覇市、浦添市、宜野湾市、沖縄市 ②沖縄総合事務局開発建設部道路管理課 ③沖縄県土木建築部 ④沖縄県警察本部 ⑤沖縄県企画部交通政策課

は、今回新規で抽出した重点施策

政策 目標	政策 の方向	TDM 施策	重点施策の抽出（●印）	施策関係主体
魅力ある街づくり	適切な自動車の誘導	国際通り トランジットモール	● 既に国際通りで日曜日に実施済であるが、今後の実施日拡大に向け、引き続き重点施策として取り組む。	①那覇市国際通り商店街振興組合連合会 ②那覇市経済観光部なはまちなか振興課 ③那覇市都市計画課 ④沖縄県警察本部 ⑤バス事業者 ⑥沖縄県土木建築部道路管理課 ⑦沖縄総合事務局開発建設部
		駐車場施策 (フリンジ駐車場)	—	
		ロードプライシング	—	
	利用者行動意識の変革	モビリティ・マネジメント (MM)	● 居住地、職場、学校等のあらゆる場面で今後具体的な展開が求められるため、引き続き重点施策として取り組む。	①沖縄県企画部交通政策課 ②沖縄県環境生活部(環境政策課・県民生活課) ③沖縄総合事務局運輸部 ④国、関係市町村 ⑤交通事業者 ＜学校教育 MM＞
		多様な啓発活動 (シンポジウム・PR)等		①沖縄県企画部交通政策課 ②那覇市都市計画課、浦添市都市計画課、宜野湾市市民生活課、沖縄市都市整備室 ③県及び市の教育委員会 ④学校関係者(教員) ⑤沖縄総合事務局運輸部
		ノーマイカーデー	毎月特定の日に自動車利用者に対し意識改革のため実施してきたところであり、公共交通機関への転換は、温室効果ガスの削減にも寄与することから、引き続き重点施策として取り組む。	・沖縄県環境生活部県民生活課
		モビリティウィーク& カーフリーデー	過度にクルマに頼り過ぎない暮らしについて社会啓発するモビリティウィーク・カーフリーデーについても重点施策として取り組む。	・那覇市

は、今回新規で抽出した重点施策







## 与那原町地域総合交通戦略

---

発 行: 与那原町 企画政策課

住 所: 〒901-1392

沖縄県島尻郡与那原町字上与那原 16 番地

T E L: 098-945-8881 (直通)

F A X: 098-946-6074



