



与那原町 地域総合交通戦略

【後期戦略】



与那原町地域総合交通戦略 【後期戦略】

令和 8 年(2026 年)2 月
与那原町

－目次－

第1章 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..... - 5 -

第2章 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) - 6 -
- 2. 交通戦略検討の流れ..... - 7 -
- 3. 交通戦略の構成..... - 8 -
- 4. 戦略のポイント..... - 9 -

第3章 計画目標および実施施策

- 1. 計画目標 - 11 -
- 2. 交通戦略に位置付ける具体的な施策 - 12 -
- 3. 施策パッケージ - 29 -
- 4. 実施プログラム..... - 33 -
- 5. 計画目標値の設定..... - 77 -

第4章 交通戦略の展開方針

- 1. 推進体制..... - 79 -
- 2. PDCA サイクルによる達成状況の評価・改善..... - 80 -
- 3. 評価・改善の仕組み..... - 81 -

付属資料

- 与那原町交通施策検討協議会設置規則 付属資料- 1 -
- 与那原町交通施策検討協議会 委員名簿..... 付属資料- 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 -
- 与那原町開発プロジェクトチーム設置要綱..... 付属資料- 6 -
- 与那原町交通施策検討協議会幹事会名簿 付属資料- 8 -
- 与那原町地域総合交通戦略策定経緯..... 付属資料- 9 -
- 与那原町地域総合交通戦略策定について(諮問)..... 付属資料- 10 -
- 与那原町地域総合交通戦略策定について(答申)..... 付属資料- 11 -
- 目標値設定の根拠..... 付属資料- 12 -
- アンケート実施概要..... 付属資料- 32 -

第 1 章 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、限られた財源の中でより高い成果を上げ、重点的かつ効率的に施策を推進するため、短中期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(前期戦略)(以下「前期戦略」という。)」を策定し、施策を推進してきた。

前期戦略の計画期間満了に伴い、前期の施策評価や社会情勢の変化等を勘案しつつ、引き続き総合交通基本計画の基本理念や目標像の実現に向けた具体的な施策内容等を示すため、『与那原町地域総合交通戦略(後期戦略)』(以下「後期戦略」という。)を策定する。

後期戦略においては、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。

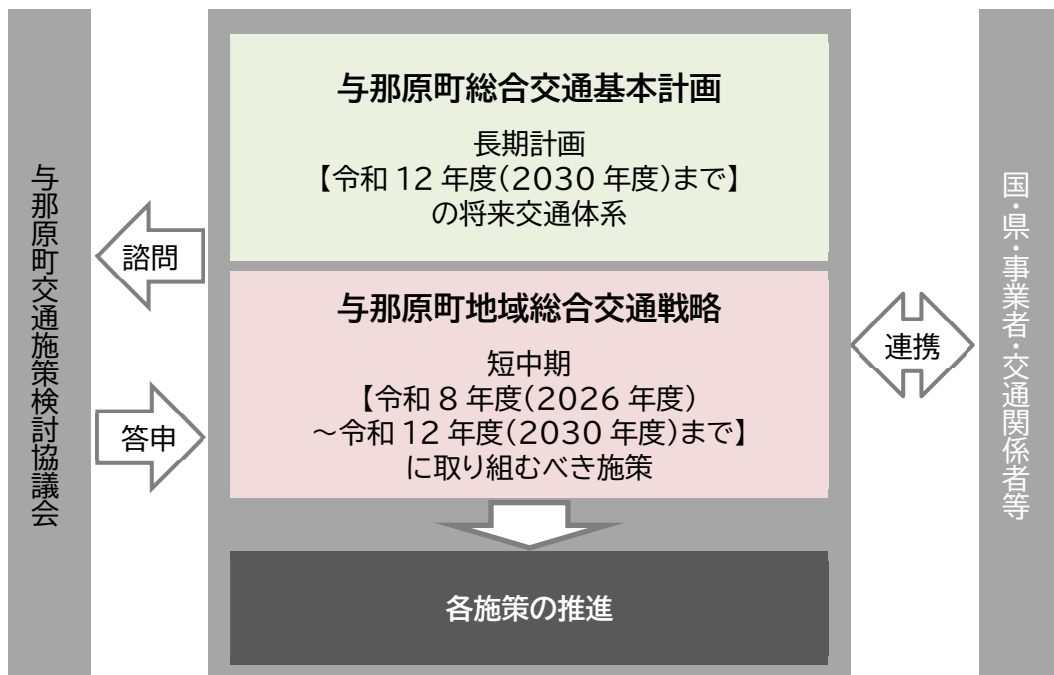


図 I-1 交通施策の展開イメージ

(2) 位置付け

後期戦略は、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【令和 8 年度(2026 年度)～令和 12 年度(2030 年度)まで】に取り組むべき施策を示すものである。

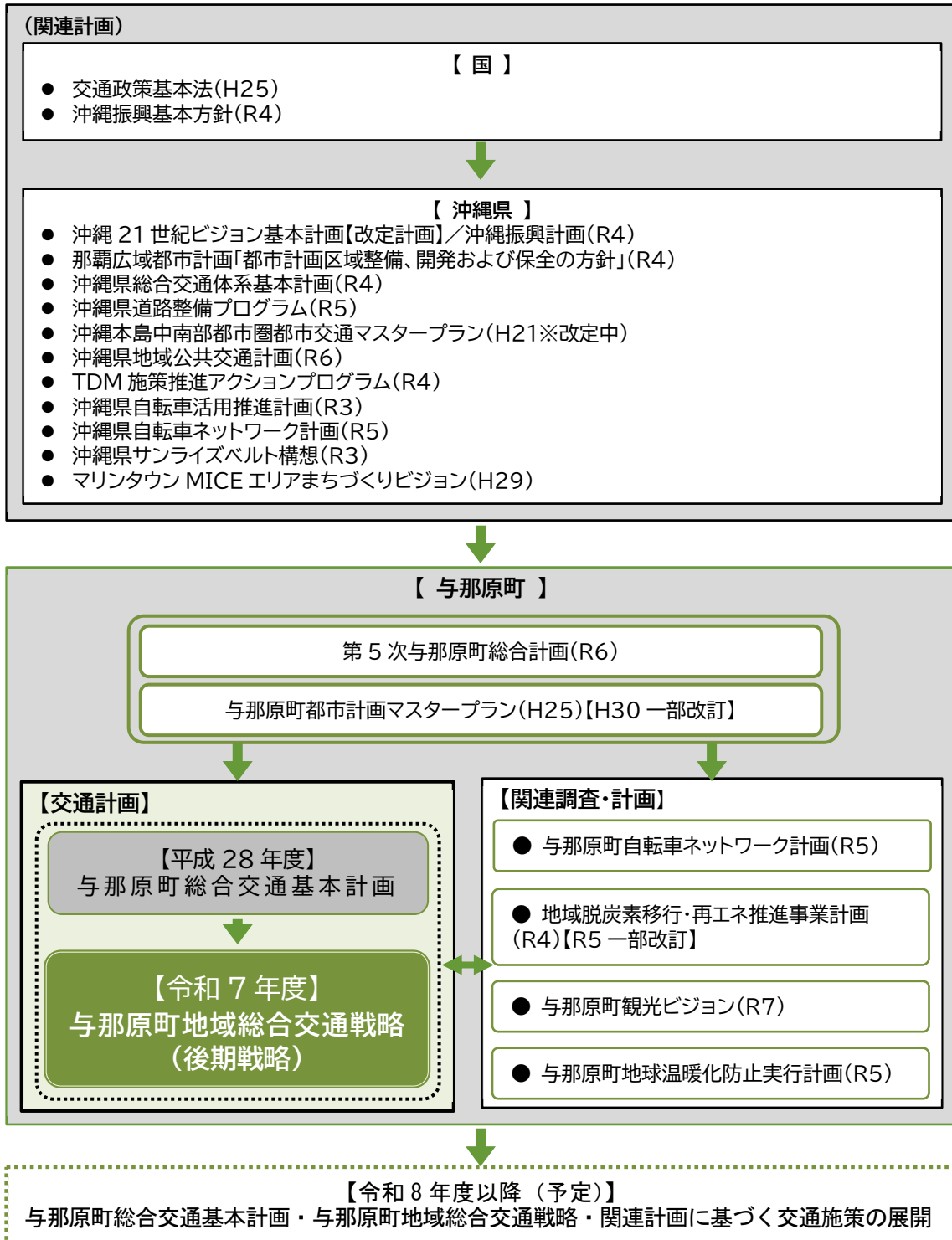


図 I-2 与那原町地域総合交通戦略の位置付け

後期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5次与那原町総合計画	令和6年4月	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)	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	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
	沖縄県自転車活用推進計画	令和3年3月	沖縄県	自転車活用推進に関わる最上位計画
	沖縄県自転車ネットワーク計画	令和5年3月	沖縄県	自転車の近隣市町村との接続に関する指針
	沖縄県総合交通体系基本計画	令和4年10月	沖縄県	県の交通基本計画
	沖縄県地域公共交通計画	令和6年5月	沖縄県	地域交通法に基づく地域公共交通計画
	マリントウンMICEエリア まちづくりビジョン	平成29年2月	沖縄県	マリントウンにおけるまちづくりの方針
	沖縄県東海岸サンライズベルト構想	令和3年3月	沖縄県	沖縄県東海岸における振興計画
	与那原町自転車ネットワーク計画	令和5年3月	与那原町	与那原町の自転車道の整備計画
	地域脱炭素移行・ 再エネ推進事業計画	令和4年8月 (令和5年4月 一部改訂)	与那原町	再生可能エネルギーとEVを活用したまちづくり
	与那原町地球温暖化防止実行計画	令和5年12月	与那原町	カーボンニュートラルに向けた施策
	与那原町観光ビジョン	令和7年3月	与那原町	与那原町の観光分野における個別計画

2. 計画区域

後期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。

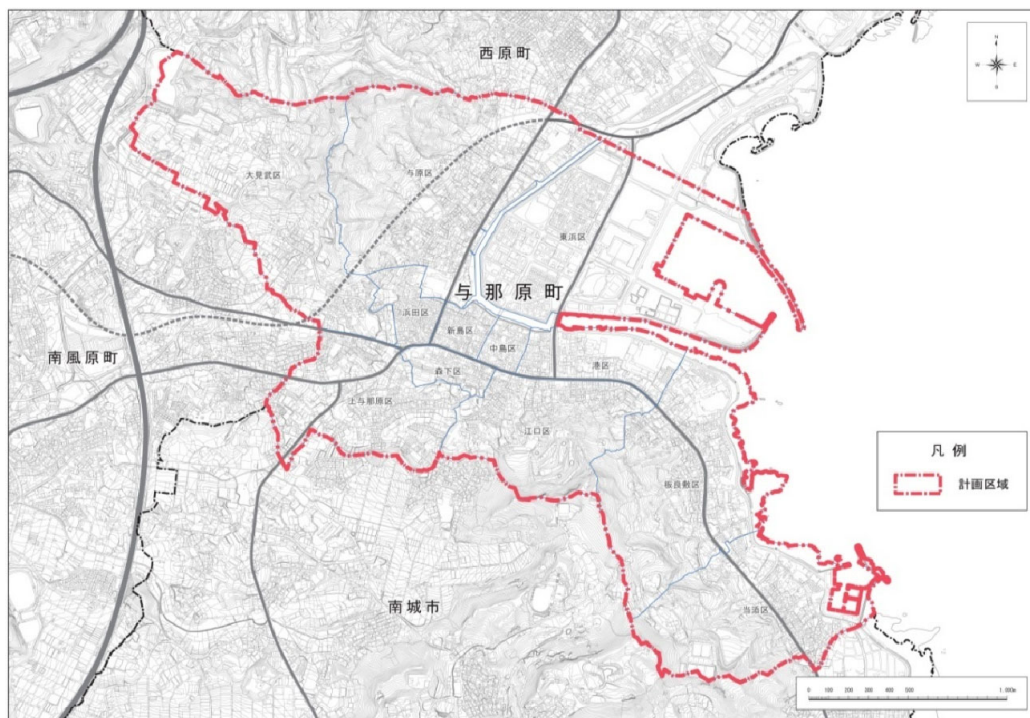


図 I-3 与那原町地域総合交通戦略の計画区域図

3. 目標年次

後期戦略の目標年次は、令和 8 年度（2026 年度）から総合交通基本計画と同じ令和 12 年度（2030 年度）までの 5 年間とする。

なお、大型 MICE^{※1}施設の動向や社会情勢の著しい変化など、本戦略の計画期間中に改定の必要性が生じた場合には、必要に応じて施策の内容等を見直すものとする。

目標年次:令和 12 年度(2030 年度)

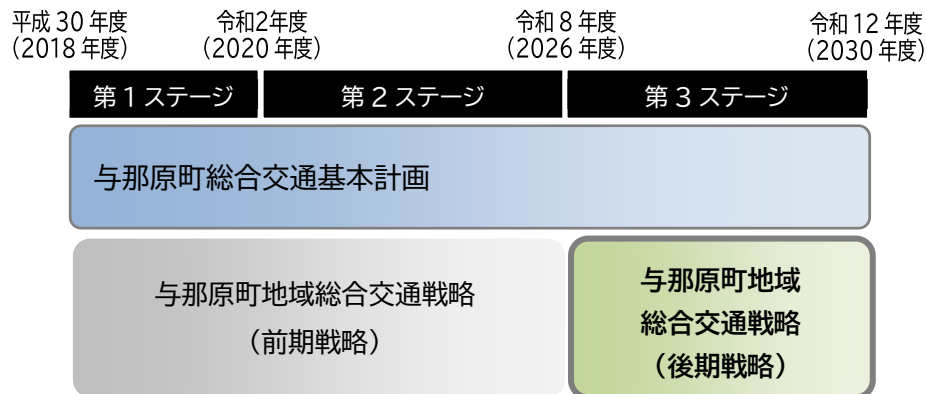


図 I-4 与那原町地域総合交通戦略の目標年次

※前期戦略策定時には令和 2 年度に予定されていた大型 MICE 施設供用開始までを第 1 ステージとしていた。

※1 MICE：企業の会議や報奨・研修旅行、国際会議、展示会・イベントなど、人が集まるビジネスイベントの総称。(Meeting=会議/Incentive Travel=報奨・研修旅行/Convention=国際会議/Exhibition・Event=展示会・イベント)。

第2章 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者のほか、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。

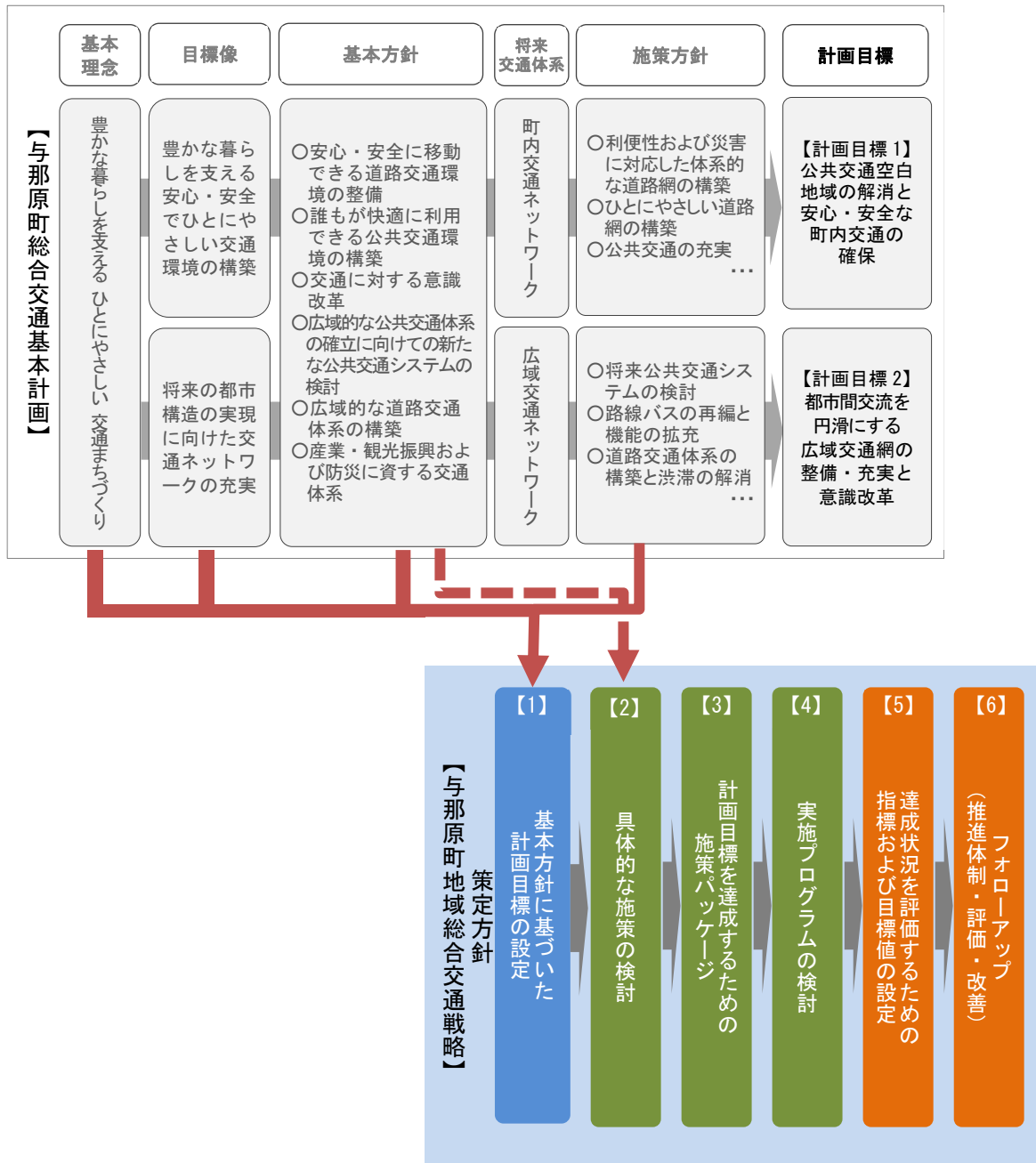


図 II-1 戦略検討の流れ図

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、関係者を示し、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。

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者

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、関係者について示し各施策の実効性を高めるものとする。

さらに、具体施策を進めるにあたりデータや需要実態を踏まえた改善を重視することで実効性を高める。

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、本町のみな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協議会（幹事会）」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。

脱炭素先行地域としての取り組み推進及び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CO₂（二酸化炭素）、NO₂（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。

加えて、自転車や歩行者空間の整備を含む低炭素型の移動手段を広げ、脱炭素社会に資する取り組みを町民と協働で進める。

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

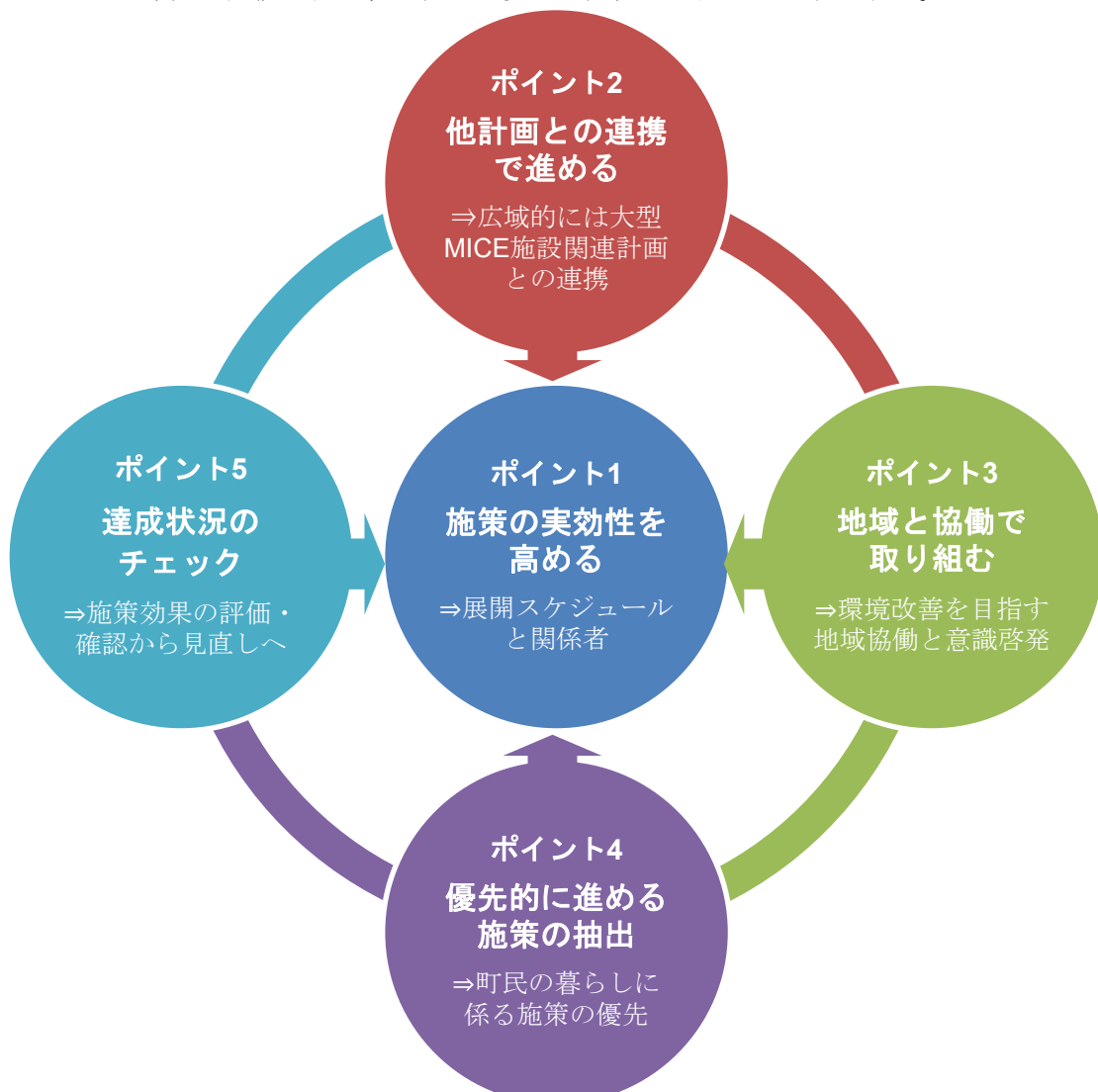
総合交通基本計画で定めた施策方針に基づき、本戦略では重点的かつ効率的に推進する具体的な施策を位置付ける必要がある。

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。



第3章 計画目標および実施施策

1. 計画目標

前期戦略に引き続き、総合交通基本計画における計画目標年次である令和12年度(2030年度)までの計画目標を以下の通り定め、具体施策の展開を図る。

《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全・安心な町内交通の確保・充実

【後期戦略の目標(第3ステージ)】：令和8年度(2026年度)～令和12年度(2030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継続による自動車交通の削減。
- ・ 多様な移動手段の確保による町内及び近隣市町村間の移動環境の充実。
- ・ 町内移動に対する安全・安心な交通環境の確立。

(参考) 前期戦略の目標

【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

【後期戦略の目標(第3ステージ)】：令和8年度(2026年度)～令和12年度(2030年度)

- ・ 交通渋滞を解消する広域道路ネットワークの形成。
- ・ 大型MICE施設整備を契機とした基幹的公共交通の導入準備、交通結節点整備による公共交通の利便性向上。
- ・ 関係者との連携による広域的な公共交通の維持・充実(路線バスの再編等)

(参考) 前期戦略の目標

【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「県道糸満与那原線バイパス」の整備を促進する。

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】

- ・南風原バイパス、与那原バイパス、西原バイパス等広域道路網の整備促進
- ・ゆめなり線（仮称）の検討
- ・県道糸満与那原線のバイパス整備の促進
- ・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を行うため、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。

また、EV車の利用促進、EV充電設備等の整備によるEVシフト化を促し、環境への負荷軽減と併せて災害時の補助電源確保など災害に強いまちづくりを進める。

【戦略に位置付ける施策】

- ・津波避難経路の整備・改良
- ・緊急輸送道路ネットワークの整備促進
- ・EVを活用した災害に強いまちづくりの促進

【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、快適な自転車走行空間の整備を図る。

【戦略に位置付ける施策】

- ・安全で快適な歩行者空間の確保
- ・快適な自転車走行空間の整備

【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、既存道路の交差点等の改良、ゾーン30プラス^{※2}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】

- ・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
- ・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と交通手段の適正利用推進

【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^{※3}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。

また、地域の抱える移動等に関する課題解決を図るため、自動運転やシェアリングサービスなど、新たなモビリティサービスの導入等について検討する。

【戦略に位置付ける施策】

- ・公共交通空白地域の解消に向けたコミュニティバス等の導入
- ・新たなモビリティサービス等の導入検討

※2 ゾーン30プラス：生活道路で、時速30kmの規制（ゾーン30）に加えて、ハンプや狭さくなどの道路のつくりも組み合わせ、車の速度を落として安全性を高める取り組み。

※3 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、公共交通空白地域※4へのバス路線整備やモノレール駅との接続強化、バス運転手不足に対応するための効率的な路線再編等を図る。

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・再配置に向けた検討を行うとともに、バスロケーションシステムの周知、バスマップの活用、バリアフリーマップの周知等、誰にでもわかりやすい公共交通情報の提供を行う。

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の協議の場を設置する。

【戦略に位置付ける施策】

- ・バス路線の再編等
- ・円滑で快適な利用を促進するバス案内機能の充実
- ・バス交通作業部会の設置

※4 公共交通空白地域：本町においては、バスのサービス圏（バス停から半径300m）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。

【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^{※5}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・シェアサイクルポートの設置や新たなモビリティとの接続等、バスと各交通手段の円滑な接続による移動連続性の確保を図る。

【戦略に位置付ける施策】

- ・公共交通ターミナルの誘致
- ・バス停への接続機能の強化
- ・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。

【戦略に位置付ける施策】

- ・バス停における上屋やベンチ等の設置
- ・円滑で快適な利用を促進するバス案内機能の充実（再掲）

※5 交通結節点：電車（LRT等）・バス・タクシー等の多様な交通手段をつなぎ、乗り換え、乗り継ぎを行う施設や拠点。（例：バスターミナル、駅前広場）

【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。

高齢者や障がい者、こども連れなど、支援が必要な方へのサポートの在り方や車両、バス待ち環境のバリアフリー化等について、関係者と調整・連携しながら検討する。

【戦略に位置付ける施策】

- ・バス交通作業部会の設置（再掲）

【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関係者と検討を行うとともに、多様なモビリティの導入検討などにより、公共交通への転換を促す。

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】

- ・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
- ・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
- ・町内各所でのOKICA販売の促進
- ・バス交通作業部会の設置（再掲）
- ・運転免許自主返納制度における優遇措置の拡充
- ・多様な地域モビリティの導入

【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。

自動車交通適正化の取り組みと併せて、脱炭素社会の形成の視点からカーシェアリングの普及・利用を促進する。

【戦略に位置付ける施策】

- ・町内各事業所の時差出勤等の推奨
- ・町内各事業所における自転車通勤・徒歩通勤の推奨
- ・児童・生徒の車送迎の抑制
- ・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と交通手段の適正利用推進（再掲）
- ・カーシェアリングの推奨
- ・公用車・事業用車のEV化およびEVカーシェアリング

【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】

- ・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

【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た、交通バリアフリーマップの普及啓発と定期的な更新を行う。

【戦略に位置付ける施策】

- ・道路交通バリアフリーマップ等の更新と普及啓発

【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】

- ・新たな公共交通システムの調査・検討

【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、バス路線の再編等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】

- ・バス路線の再編等（再掲）
- ・円滑で快適な利用を促進するバス案内機能の充実（再掲）
- ・大規模イベント時の交通対策の検討

【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】

- ・バスレーン等公共車両優先システムの検討
- ・バス停における上屋やベンチ等の設置（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】

- ・バス路線の再編等（再掲）
- ・バス交通作業部会の設置（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・西原バイパス、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「県道糸満与那原線のバイパス」の検討を進める。

【戦略に位置付ける施策】

- ・南風原バイパス、与那原バイパス、西原バイパス等広域道路網の整備促進（再掲）
- ・ゆめなり線（仮称）の検討（再掲）
- ・県道糸満与那原線のバイパス整備の促進（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の検討を促す。

【戦略に位置付ける施策】

- ・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、シェアサイクルの拡充や駐輪場の整備を促進するとともに、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】

- ・公共交通空白地域の解消に向けたコミュニティバス等の導入（再掲）
- ・シェアサイクルの拡充、駐輪場の整備
- ・タクシーおよび貸切バス乗降場の適正な配置と推進（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】

- ・ 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（再掲）
- ・ 沿道空間と一体となったウォークابل^{※6}施策の推進

【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、与那原マリーナの活用促進に向け、国及び県と協議・調整を行う。

【戦略に位置付ける施策】

- ・ 与那原マリーナの整備促進

※6 ウォークابل：「居心地がよく、歩きたくなる」まちにする考え方。道路や広場などの公共空間を、車中心から人中心にして、歩いて移動・滞在しやすくする。

【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、必要性を含めて関係者と協議・調整を行い、あわせて要請活動も実施していく。

【戦略に位置付ける施策】

- ・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、大型プレジャーボートへの対応、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】

- ・公共交通ターミナルの誘致（再掲）
- ・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快適な自転車走行空間の整備を図る。

また、観光客や住民が気軽に利用できる交通手段として、シェア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】

- ・安全で快適な歩行者空間の確保（再掲）
- ・快適な自転車走行空間の整備（再掲）
- ・シェアサイクルの拡充、駐輪場の整備（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

計画目標	基本計画 施策方針	基本計画 施策検討	本戦略の具体的施策
【計画目標1】 公共交通空白地域の解消と安全・安心な町内交通の確保・充実	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	・南風原バイパス、与那原バイパス、西原バイパス等広域道路網の整備促進 ・ゆめなり線（仮称）の検討 ・県道糸満与那原線のバイパス整備の促進 ・補助幹線道路等の整備・改良
		2) 避難路や緊急輸送道路ネットワークの整備	・津波避難経路の整備・改良 ・緊急輸送道路ネットワークの整備促進 ・EVを活用した災害に強いまちづくりの促進
	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	・安全で快適な歩行者空間の確保 ・快適な自転車走行空間の整備 ・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) わかりやすい道路案内標識の設置	・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と交通手段の適正利用推進
	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	・公共交通空白地域の解消に向けたコミュニティバス等の導入 ・新たなモビリティサービス等の導入検討
		2) バス路線の再編	・バス路線の再編等 ・円滑で快適な利用を促進するバス案内機能の充実 ・バス交通作業部会の設置
3) 交通結節点の整備		・公共交通ターミナルの誘致 ・バス停への接続機能の強化 ・タクシーおよび貸切バス乗降場の適正な配置と推進	
4. 公共交通利用環境の改善	1) 快適なバス停留所の確保	・バス停における上屋やベンチ等の設置 ・円滑で快適な利用を促進するバス案内機能の充実	
	2) 交通弱者に配慮した車両の導入	・バス交通作業部会の設置	
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	・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 ・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 ・町内各所での OKICA 販売の促進 ・バス交通作業部会の設置 ・運転免許自主返納制度における優遇措置の拡充 ・多様な地域モビリティの導入	
		・町内各事業所の時差出勤等の推奨 ・町内各事業所における自転車通勤・徒歩通勤の推奨 ・児童・生徒の車送迎の抑制	
		2) 自動車交通適正化の取り組み推進	・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と交通手段の適正利用推進 ・カーシェアリングの推奨 ・公用車・事業用車のEV化およびEVカーシェアリング
6. 地域と協働で進めるまちづくりの推進	1) 地域とともに持続可能な道路管理の促進	・地域住民が主体となった道路維持管理や沿道景観づくりの推奨	
	2) 交通バリアフリーマップ等の作成と普及	・道路交通バリアフリーマップ等の更新と普及啓発	

■ 広域交通施策

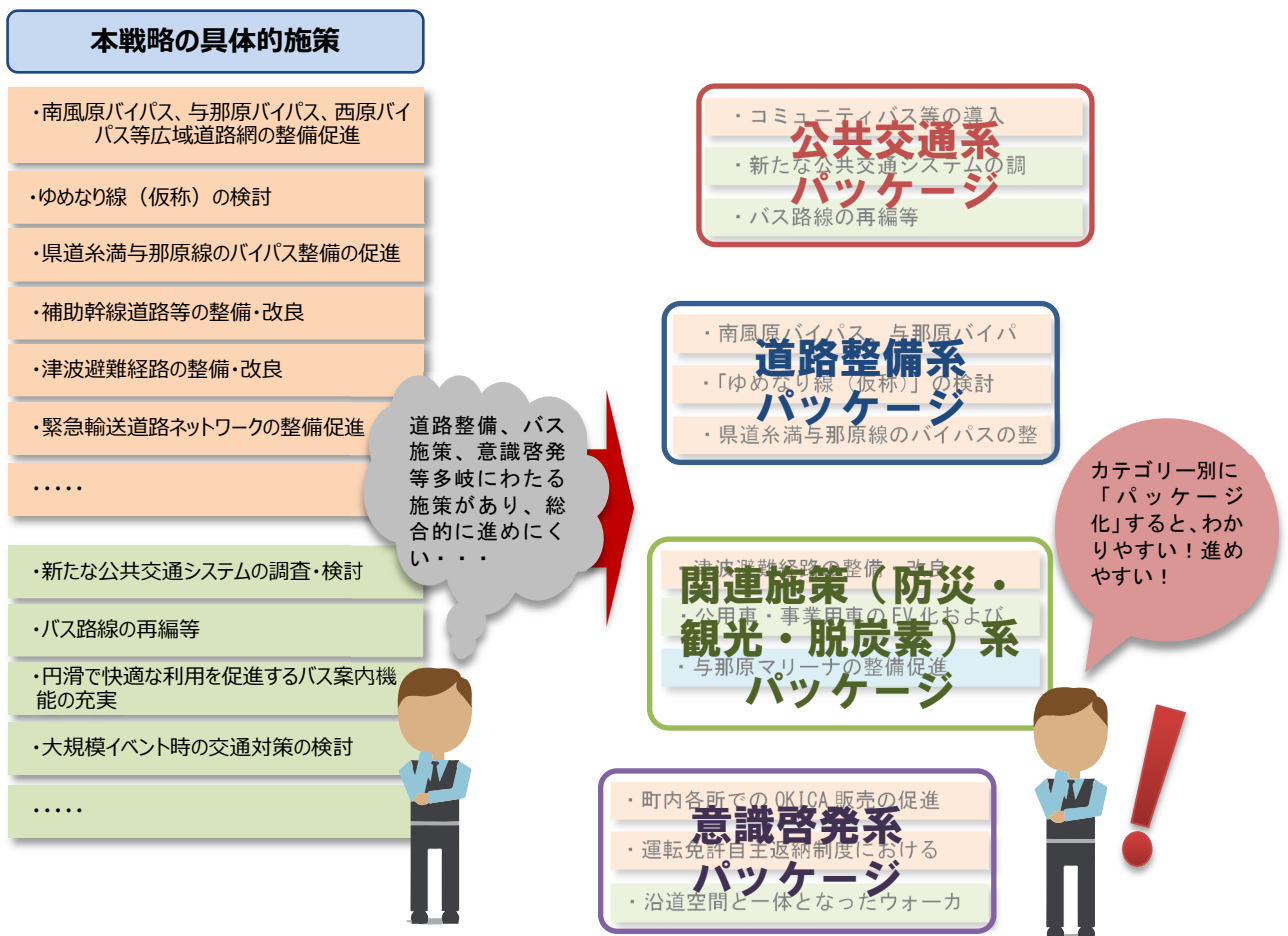
計画目標	基本計画 施策方針	基本計画 施策検討	本戦略の具体的施策
【計画目標2】 都市間交流を円滑にする広域交通網の整備、充実と意識改革	7. 将来公共交通システムの検討	1) 新たな公共交通システムの導入の検討	・新たな公共交通システムの調査・検討
		2) 大型 MICE 施設の受け入れに係る交通システムの構築	・バス路線の再編等 ・円滑で快適な利用を促進するバス案内機能の充実 ・大規模イベント時の交通対策の検討
	8. 路線バスの再編と機能の拡充	1) 路線バス機能の拡充	・バスレーン等公共車両優先システムの検討 ・バス停における上屋やベンチ等の設置
		2) バス路線の再編と新設の検討	・バス路線の再編等 ・バス交通作業部会の設置
	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	・南風原バイパス、与那原バイパス、西原バイパス等広域道路網の整備促進 ・ゆめなり線（仮称）の検討 ・県道糸満与那原線のバイパス整備の促進
		2) 国道を中心とした交通渋滞の改善	・与那原交差点の改良
	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	・公共交通空白地域の解消に向けたコミュニティバス等の導入 ・シェアサイクルの拡充、駐輪場の整備 ・タクシーおよび貸切バス乗降場の適正な配置と推進
		2) 良好な沿道環境の創出	・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 ・沿道空間と一体となったウォークアブル施策の推進
	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	・与那原マリーナの整備促進
		2) 緊急時等に対応するヘリポート機能導入の検討	・ヘリポート設置の検討
	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	・公共交通ターミナルの誘致 ・観光客の利便性向上に向けた情報提供の実施
		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	・安全で快適な歩行者空間の確保 ・快適な自転車走行空間の整備 ・シェアサイクルの拡充、駐輪場の整備

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る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。



(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	⇒ I 公共交通の充実
道路整備系パッケージ	⇒ II 道路網の整備・改良
関連施策（災害・観光・脱炭素）系パッケージ	⇒ III 関連施策の推進
意識啓発系パッケージ	⇒ IV 交通に対する意識改革

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（★＝優先施策）

I 公共交通の充実	i. 新たな公共交通システムの構築
	①新たな公共交通システムの調査・検討 ★
	②公共交通ターミナルの誘致
	ii. バス交通の環境整備
	③バス交通作業部会の設置 ★
	④バス路線の再編等 ★
	⑤バス停における上屋やベンチ等の設置
	⑥バス停への接続機能の強化
	⑦バスレーン等公共車両優先システムの検討
	⑧円滑で快適な利用を促進するバス案内機能の充実
	iii. 町内および近隣市町村間の公共交通システムの整備
⑨公共交通空白地域の解消に向けたコミュニティバス等の導入 ★	
⑩シェアサイクルの拡充、駐輪場の整備 ★	
⑪新たなモビリティサービス等の導入検討 ★	

■「道路網の整備・改良」に係るパッケージの施策一覧（★＝優先施策）

II 道路網の整備・改良	i. 道路交通体系の整備
	①南風原バイパス、与那原バイパス、西原バイパス等広域道路網の整備促進 ★
	②ゆめなり線（仮称）の検討
	③県道糸満与那原線のバイパス整備の促進
	④補助幹線道路等の整備・改良
	ii. 既存道路の改良
	⑤与那原交差点の改良
	⑥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 ★
iii. 歩行者および自転車交通の推進	
⑦安全で快適な歩行者空間の確保	
⑧快適な自転車走行空間の整備 ★	

■「関連施策の推進」に係るパッケージの施策一覧（★＝優先施策）

Ⅲ 関連 施策 の 推 進	i. 防災交通網の構築
	①津波避難経路の整備・改良 ★
	②緊急輸送道路ネットワークの整備促進
	ii. 観光交通の環境整備
	③タクシーおよび貸切バス乗降場の適正な配置と推進
	④観光客の利便性向上に向けた情報提供の実施 ★
	⑤大規模イベント時の交通対策の検討 ★
	⑥与那原マリーナの整備促進
	⑦ヘリポート設置の検討
	iii. 脱炭素への取り組み
⑧EVを活用した災害に強いまちづくりの促進	
⑨公用車・事業用車のEV化およびEVカーシェアリング	
⑩多様な地域モビリティの導入	

■「交通に対する意識改革」に係るパッケージの施策一覧（★＝優先施策）

Ⅳ 交通 対 す る 意 識 改 革	i. 町民全体に対する意識改革
	①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と交通手段の適正利用推進
	②カーシェアリングの推奨
	③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
	④沿道空間と一体となったウォークアブル施策の推進
	⑤運転免許自主返納制度における優遇措置の拡充
	⑥町内各所でのOKICA販売の促進
	⑦道路交通バリアフリーマップ等の更新と普及啓発 ★
	⑧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
	ii. 学校に対する意識改革
	⑨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
	⑩児童・生徒の車送迎の抑制 ★
iii. 事業所に対する意識改革	
⑪町内各事業所における自転車通勤・徒歩通勤の推奨	
⑫町内各事業所の時差出勤等の推奨	

4. 実施プログラム

(1) 実施に係るスケジュールの考え方

後期戦略においては、前期戦略での進捗を踏まえスケジュールを設定する。

施策の実施については、次の通り、「検討・調整」、「実施」、の2段階で設定する。

また、参考として、前期戦略期間（2018年度～2025年度）の実績を示すこととする。

施策実施の2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実施	施策の実施

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（令和7年度末）のものである。

(2) 関係者の考え方

目標の達成に向け、町民、行政（国、県）、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、これらに関係者として設定する。

なお、関係者は、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。

※与那原町はすべての施策に関連することから、関係者としての記載は省略

(3) 優先施策の考え方（★＝優先施策）

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 公共交通の利用促進のために効果的または重要な施策
- 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（令和12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

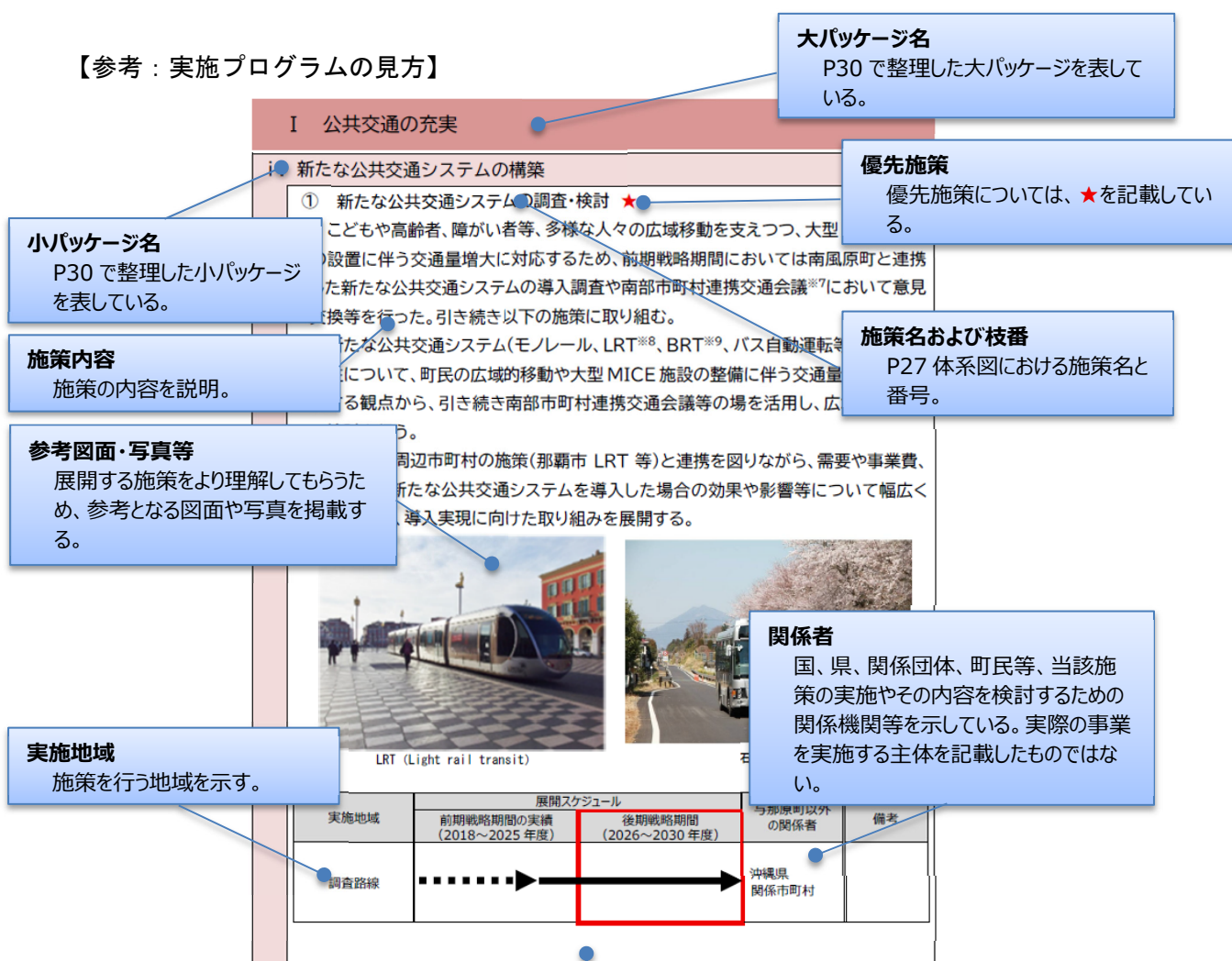
実施プログラムは、施策と実施地域、展開スケジュール、関係者で構成される。

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、総合交通基本計画の計画期間である【平成 29 年度(2017 年度)～令和 12 年度(2030 年度)】のうち後期戦略期間のスケジュールを、前期戦略期間の実績とともに示している。

【参考：実施プログラムの見方】



展開スケジュール
 総合交通計画の計画期間（平成 29～令和 12 年度）までのうち、後期戦略の計画期間（令和 8～令和 12 年度）までを赤枠で示し、前期戦略期間の実績（平成 29～令和 7 年度）とともに展開スケジュールを明示。

【凡例】

- 検討・調整 $\cdots\cdots\blacktriangleright$: 施策実施に向けて検討や関係機関との調整を実施
- 実 施 \blacktriangleright : 施策の実施
- (赤 枠) : 総合交通戦略における計画期間（令和 8～令和 12 年度）

I 公共交通の充実

i. 新たな公共交通システムの構築

① 新たな公共交通システムの調査・検討 ★

こどもや高齢者、障がい者等、多様な人々の広域移動を支えつつ、大型 MICE 施設の設置に伴う交通量増大に対応するため、前期戦略期間においては南風原町と連携した新たな公共交通システムの導入調査や南部市町村連携交通会議※7において意見交換等を行った。引き続き以下の施策に取り組む。

新たな公共交通システム(モノレール、LRT※8、BRT※9、バス自動運転等)の導入可能性について、町民の広域的移動や大型 MICE 施設の整備に伴う交通量の増大に対応する観点から、引き続き南部市町村連携交通会議等の場を活用し、広域的な視点で検討を行う。

県および周辺市町村の施策(那覇市 LRT 等)と連携を図りながら、需要や事業費、採算性等、新たな公共交通システムを導入した場合の効果や影響等について幅広く検討を行い、導入実現に向けた取り組みを展開する。



LRT (Light rail transit)



石岡 BRT

実施地域	展開スケジュール		与那原町以外の関係者	備考
	前期戦略期間の実績 (2018～2025 年度)	後期戦略期間 (2026～2030 年度)		
調査路線	■■■■■▶	▶■■■■■▶	沖縄県 関係市町村	

※7 南部市町村連携交通会議：南部圏域を構成する緊密な連携と情報共とともに、公共交通の課題を認識し、移動利便性の向上や交通の円滑化を目的し設置されている会議。

※8 LRT (Light Rail Transit)：低床式車両の活用や軌道・電停の改良により、乗降の容易性、定時制、速達性に、快適性などで優れた特徴を持つ「軌道交通系システム」。

※9 BRT (Bus Rapid Transit)：バス高速輸送システムのこと。走行空間、車両、運行管理等に工夫を施すことで、速達性、定時制、輸送力を高め、利便性を提供する次世代のバスシステム。

② 公共交通ターミナルの誘致

沖縄県が進めている MICE 計画において交通ターミナル整備が明記されたが、引き続き MICE 事業の動向を注視しつつ、沖縄県等関係者と連携しながら必要な複合機能の導入を促進するため、以下の施策に取り組む。

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、交通結節点として大型 MICE 施設等への公共交通ターミナルの整備を促進し、乗り換えるため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



多様な交通手段の集積イメージ
(事務局作成)

また、交通結節点周辺において、沿道のオープンスペースの活用や道路

空間の再配分等による歩きたくなるウォーカブルなまちづくりを推進し、公共交通の利用促進とともに賑わいの創出を図る。

実施地域	展開スケジュール		与那原町以外の関係者	備考
	前期戦略期間の実績 (2018～2025 年度)	後期戦略期間 (2026～2030 年度)		
東浜地区内			沖縄県	大型 MICE 施設整備計画との調整要

ii. バス交通の環境整備

③ バス交通作業部会の設置 ★

前期戦略期間においては、南部市町村連携交通会議等にて、公共交通ネットワークの形成をテーマとし事業者との協議を行ったものの、継続的な会議の場の設置に向け、引き続き、以下の施策に取り組む。

多様化する市民のニーズ等に対応したバス路線の確保やバス利用環境の充実を目的とし、『与那原町交通施策検討協議会』に「バス交通作業部会」を設置する。

バス停環境の充実(上屋・ベンチの設置拡充 等)をはじめ、車両・バス待機場等のバリアフリー化及びバリアフリーマップの周知、こども・高齢者・障がい者など支援が必要な方へのサポートの在り方、各種支援制度の検討等、様々な内容について、バス交通作業部会で意見交換を行う。

一方、バス路線の再編や新設など広域的な調整を要する事項については、国や県、関係市町村、交通事業者等が参画する会議体(沖縄県地域公共交通協議会等)と密接に連携を図りながら、継続的な情報交換等を行う。

実施地域	展開スケジュール		与那原町以外の関係者	備考
	前期戦略期間の実績 (2018～2025 年度)	後期戦略期間 (2026～2030 年度)		
与那原町および関連バス路線			バス協会 バス事業者 関係市町村	

④ バス路線の再編等 ★

第4回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査※10においては、本町を含む那覇中心部から概ね 11km 圏内の地域では公共交通の利用余地が相対的に大きいことが示された。前期戦略期間においては、ニーズ調査や公共交通空白地域の解消に向けたバス事業者との意見交換を行った。東浜地区へのルートについては、実証実験中である町内バスからの乗降状況も踏まえながら、引き続きバス利用促進に向けたバス路線整備やモノレール駅との接続強化とともに、バス運転手不足へ対応するための効率的な路線再編等を図るため、以下の施策に取り組む。

公共交通を維持し町民の足を確保するため、町民のニーズや既存調査の結果等を踏まえ、バス路線再編の提案を行うとともに、バス交通作業部会において継続的な意見交換を行う。各バス事業者と協議を行い、バス路線の再編やそれに伴うバス停の新設・再配置等について検討する。

実施地域	展開スケジュール		与那原町以外の関係者	備考
	前期戦略期間の実績 (2018～2025 年度)	後期戦略期間 (2026～2030 年度)		
与那原町および関連バス路線	●●●●●●●●●●→	→	国 沖縄県 バス協会 バス事業者 関係市町村	

⑤ バス停における上屋やベンチ等の設置

バス路線の再編や新規路線の拡充と合わせ、沖縄の気候的特質も踏まえたうえで、誰もが快適に利用できるよう、バス事業者等と連携しながらバス停の上屋やベンチの設置を進める。

また、本町においては、歩道幅員が狭く、上屋の設置が困難であるバス停が多いことから、前期戦略期間においては民間敷地を活用した上屋の設置等に取り組んだ。引き続きバス停に隣接する公共用地の活用や民間敷地の借用等の拡充に努める。

道路管理者およびバス協会と調整を行い、乗継・乗換に利用される主要な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。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。



与那原町内に設置されたバス停ベンチ

実施地域	展開スケジュール		与那原町以外の関係者	備考
	前期戦略期間の実績 (2018～2025 年度)	後期戦略期間 (2026～2030 年度)		
与那原町内バス停	→	→	国 沖縄県 バス協会 バス事業者	

※10 パーソントリップ調査：都市における人の移動（行動）を把握する調査。ある目的を持った出発地から到着地までの移動を1トリップとし、利用した交通手段を調べる。

⑥ バス停への接続機能の強化

主要なバス停においては、徒歩をはじめ自転車や小型モビリティなど多様な交通手段との乗り換えが効率的かつスムーズに行えるよう、駐輪場の整備やシェアサイクル等の整備促進を図り、バスと各交通手段の円滑な接続により移動の連続性を高める。



バス停と駐輪場の整備イメージ
宇部市「サイクル・アンド・ライド促進事業」

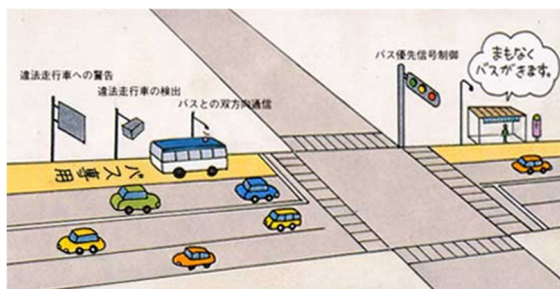
実施地域	展開スケジュール		与那原町以外の関係者	備考
	前期戦略期間の実績 (2018～2025年度)	後期戦略期間 (2026～2030年度)		
与那原町内 主要バス停	■■■■■▶	▶■■■■■	国 沖縄県 バス協会 バス事業者	

⑦ バスレーン等公共車両優先システムの検討

公共交通の定時・定速性向上による利便性確保に向けては、新たな公共交通システムの導入検討と連動して検討が必要であることから、引き続き、以下の施策を位置付ける。

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。

国や県、警察(公安委員会)等の関係機関と調整及び協議を行い、連携を図りながら整備を促進する。



公共車両優先システムのイメージ (国交省)

実施地域	展開スケジュール		与那原町以外の関係者	備考
	前期戦略期間の実績 (2018～2025年度)	後期戦略期間 (2026～2030年度)		
国道 329 号 国道 331 号	取り組めていない	■■■■■▶	国 沖縄県 警察【公安委員会】 バス協会 バス事業者	

⑧ 円滑で快適な利用を促進するバス案内機能の充実

バス利用環境の向上及び充実を図るため、バス事業者と連携しながらバスロケーションシステム※11及びバスマップ等の周知に取り組み、誰にでもわかりやすい公共交通情報の提供を行う。

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。

実施地域	展開スケジュール		与那原町以外の関係者	備考
	前期戦略期間の実績 (2018～2025 年度)	後期戦略期間 (2026～2030 年度)		
与那原町内 運行路線バス	取り組めていない	→	沖縄県 バス協会 バス事業者	

iii. 町内および近隣市町村間の公共交通システムの整備

⑨ 公共交通空白地域の解消に向けたコミュニティバス※12等の導入 ★

令和元年 10 月より町内バス実証実験を開始し、移動に支援が必要な方(高齢者・障がい者・妊産婦等)に対し、東浜地区の公共交通空白地域を含むルートでの外出支援を実施している。

今後、本格実施に向けては、実証実験結果等に基づくルートの見直しや利用対象者の拡大検討、近隣市町村との連携による運行検討など、サービスの充実に向けた検討を行う。

また、国の支援メニューの活用を検討するとともに、そのために必要な計画策定等を検討する。



与那原町町内バス

実施地域	展開スケジュール		与那原町以外の関係者	備考
	前期戦略期間の実績 (2018～2025 年度)	後期戦略期間 (2026～2030 年度)		
与那原町全域 (公共交通空白 地域を中心に)	→	→	バス事業者 バス協会 タシ-ハヤ-協会	

※11 バスロケーションシステム：バスの現在地や遅れ（運行状況）を GPS などで把握して、利用者に示し、「あと何分で来るか」などを分かりやすくする仕組み。

※12 コミュニティバス：交通空白地域の移動手段を確保するために、市町村などが主体となり計画・運行を行う地域のバス。

⑩ シェアサイクルの拡充、駐輪場の整備 ★

前期戦略期間においては、実証実験としてシェアサイクル※13の設置及びサイクルステーションの設置・拡充を図った。一方、アンケート調査では、存在を知っている町民は7割を超えているが、利用したことがある方は3%に止まっている。

引き続き、町民や観光客の手軽な交通手段として自転車利用を促進するため、イベントと併せて試乗会を開催するなど、利用のきっかけづくりに努める。また、主要な公共施設や商業施設、観光施設等周辺、主要バス停へ駐輪場の整備を促進・検討する。さらに、事業者と連携し交通安全の確保等に配慮しつつ、必要に応じて道路占用許可の特例制度等を活用したサイクルポート等の拡充促進に努め、利便性向上を図る。



与那原町 シェアサイクルポート

実施地域	展開スケジュール		与那原町以外の関係者	備考
	前期戦略期間の実績 (2018～2025年度)	後期戦略期間 (2026～2030年度)		
与那原町内 主要施設 交通結節点 主要バス停等			国 沖縄県 商工会	

⑪ 新たなモビリティサービス等の導入検討 ★

既存のバス・タクシー等の公共交通機関の維持・活用を前提としたうえで、地域の抱える移動等に係る課題解決を図るため、近隣市町村との連携も視野に入れつつ、自動運転や MaaS※14、シェアリングサービス、AI オンデマンド交通※15等、新たなモビリティサービスの導入やサービス同士の組み合わせを検討し、町内及び近隣市町村間の移動環境充実を図る。



画像提供：AIM

実施地域	展開スケジュール		与那原町以外の関係者	備考
	前期戦略期間の実績 (2018～2025年度)	後期戦略期間 (2026～2030年度)		
与那原町全域 (公共交通空白地 域を中心)	(新規施策)			沖縄県 関係市町村 バス協会 タクシー協会

※13 シェアサイクル：まちの各所にあるサイクルポート（自転車の貸出・返却場所）で、自転車を借りたり返したりできるサービス。借りた場所と別のポートに返却が可能。
 ※14 MaaS（マース：Mobility as a service）：個人の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済を一括で行うサービス。
 ※15 AI オンデマンド交通：利用者の予約に合わせて、AIで配車（どの車を向かわせるか）や運行ルートをその都度最適化して運行する、予約型の乗合交通サービス。

■「I 公共交通の充実」における展開スケジュールおよび関係者（★＝優先施策）

	具体的施策	実施地域	展開スケジュール		与那原町以外の関係者						
			前期戦略期間の 実績 (2018～2025年度)	後期戦略期間 (2026～2030年度)	国	県	警察・ 公安 委員会	関係 市町 村	町民 ・ 地域	交通 事業者	
i 新たな公共交通システム の構築	①新たな公共交通システムの調査・検討 ★	調査路線	→	→		○		○			
	②公共交通ターミナルの誘致	東浜地区内	→	→		○					
ii バス交通の環境整備	③バス交通作業部会の設置 ★	与那原町および 関連バス路線	→	→				○		○	
	④バス路線の再編等 ★	与那原町および 関連バス路線	→	→	○	○		○		○	
	⑤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	→	→	○	○				○	
	⑥バス停への接続機能の強化	与那原町内 主要バス停	→	→	○	○				○	
	⑦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	取り組めていない	→	○	○	○				○
	⑧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	取り組めていない	→		○					○
iii 町内および近隣市町村間の 公共交通システムの整備	⑨公共交通空白地域の解消に向けたコミュニティバス等の導入 ★	与那原町全域 (公共交通空白 地域を中心)	→	→						○	
	⑩シェアサイクルの拡充、駐輪場の整備 ★	与那原町内 主要施設 交通結節点 主要バス停等	→	→	○	○			○		
	⑪新たなモビリティサービス等の導入検討 ★	与那原町全域 (公共交通空白 地域を中心)	(新規施策)	→		○		○		○	

■パッケージと施策相関表（★＝優先施策）

小パッケージ		施策方針との対応
i. 新たな公共交通システムの構築	① 新たな公共交通システムの調査・検討 ★	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
	② 公共交通ターミナルの誘致	施策方針 3：公共交通の充実 3) 交通結節点の整備 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
ii. バス交通の環境整備	③ バス交通作業部会の設置 ★	施策方針 3：公共交通の充実 2) バス路線の再編
		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
		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
		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
	④ バス路線の再編等 ★	施策方針 3：公共交通の充実 2) バス路線の再編
		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
		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
	⑤ バス停における上屋やベンチ等の設置	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
		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
	⑥ バス停への接続機能の強化	施策方針 3：公共交通の充実 3) 交通結節点の整備
⑦ バスレーン等公共車両優先システムの検討	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	
⑧ 円滑で快適な利用を促進するバス案内機能の充実	施策方針 3：公共交通の充実 2) バス路線の再編	
	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	
	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	
iii. 町内および近隣市町村間の公共交通システムの整備	⑨ 公共交通空白地域の解消に向けたコミュニティバス等の導入 ★	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
		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
	⑩ シェアサイクルの拡充、駐輪場の整備 ★	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
		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
	⑪ 新たなモビリティサービス等の導入検討 ★	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

I 公共交通の充実 戦略展開図

【公共交通空白地域を中心に展開】

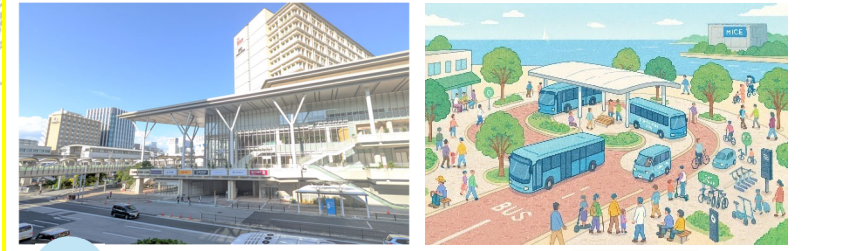
- I-⑨公共交通空白地域の解消に向けたコミュニティバス等の導入★ (p39)
- I-⑪新たなモビリティサービス等の導入検討★ (p40)
- ・ 町内、近隣市町村間の移動環境充実を図る
- ・ 公共交通空白地域からも移動利便性向上



- 関連施策
- Ⅲ-⑨公用車・事業用車のEV化およびEVカーシェアリング
 - Ⅲ-⑩多様な地域モビリティの導入

【MICE施設など東浜地区を中心に展開】

- I-②公共交通ターミナルの誘致 (p36)
- ・ MICE施設等への公共交通ターミナル整備促進
- ・ 既存公共交通や新たな公共交通システムの利便性向上



- 関連施策
- Ⅲ-③タクシーおよび貸切バス乗降場の適正な配置と推進
 - Ⅲ-⑥与那原マリーナの整備促進
 - Ⅲ-⑦ヘリポート設置の検討
 - Ⅳ-④沿道空間と一体となったウォークアブル施策の推進

【主要なバス停などを中心に展開】

- I-⑥バス停への接続機能の強化 (p38)
- ・ 徒歩・自転車・小型モビリティ等の接続機能の強化でバス停へのアクセス性を高める
- I-⑩シェアサイクルの拡充、駐輪場の整備★ (p40)
- ・ 駐輪場・サイクルポートの拡充促進
- ・ 試乗会等、利用のきっかけづくり



- 関連施策
- Ⅱ-⑦安全で快適な歩行者空間の確保
 - Ⅱ-⑧快適な自転車走行空間の整備

【バスルートを中心に展開】

- I-⑦バスレーン等公共車両優先システムの検討 (p38)
- ・ バスレーン確保等による路線バスの定時性・定速性の確保

【全体で展開する施策】

- I-③バス交通作業部会の設置★ (p36)
- I-④バス路線の再編等★ (p37)
- I-⑤バス停における上屋やベンチ等の設置 (p37)
- I-⑧円滑で快適な利用を促進するバス案内機能の充実 (p39)



I-①新たな公共交通システムの調査・検討★ (p35)

- ・ モノレール、LRT、BRT など、新たな公共交通システム導入に向けた検討



- 市町村界
- 公共交通空白地域(バス停から半径300m圏外)
- 路線バスルート
- 町内バス (東回り)
- 町内バス (西回り)
- 🚲 シェアサイクルポート

II 道路網の整備・改良

i. 道路交通体系の整備

① 南風原バイパス、与那原バイパス、西原バイパス等広域道路網の整備促進 ★

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いる。国道329号南風原バイパス与那原バイパスは暫定供用され、西原バイパスは調査設計・用地買収が進められており、県道南部東道路等の整備も進捗している。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、引き続きこれら既存計画路線の整備促進を図りながら、暫定供用期間中の安全対策にも配慮しつつ、更なる利便性向上を目指し与那原バイパスの早期の4車線開通を促進する。大型MICE施設に伴う交通需要への対応やバイパス機能の強化等のため、与那原バイパス早期4車線化と国道329号の立体交差※18の実現に向けて継続して要望していく。



与那原バイパス暫定供用セレモニー

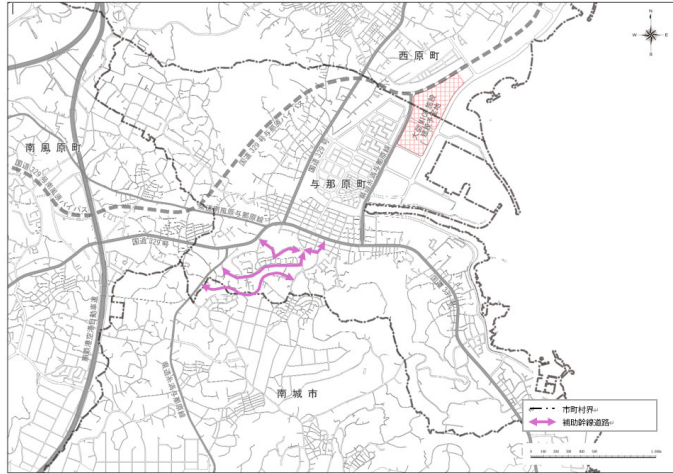
実施地域	展開スケジュール		与那原町以外の関係者	備考
	前期戦略期間の実績 (2018～2025年度)	後期戦略期間 (2026～2030年度)		
南風原与那原BP 県道南部東道路 県道浦添西原線		→	国 沖縄県	

※18 国道329号の立体交差：立体交差化については、現在検討中である。なお、暫定供用中であるため、スケジュールについては、実線で表示している。

④ 補助幹線道路等の整備・改良

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。

道路の役割機能や道路網構成の検討を進めており、引き続き機能強化及び供用開始に向け、整備に取り組む。



整備中の補助幹線道路
(事務局作成)

実施地域	展開スケジュール		与那原町以外の関係者	備考
	前期戦略期間の実績 (2018～2025 年度)	後期戦略期間 (2026～2030 年度)		
町道全般 (図表示区間等)			町民	

ii. 既存道路の改良

⑤ 与那原交差点の改良

与那原交差点は交通渋滞の緩和と交通流の円滑化が課題となっている。そのため、与那原バイパスの整備による交通量の変化を確認しつつ、交差点改良や信号システムの改善について検討を促す。

改善の具体的な施策としては、道路幅員の拡幅、右左折専用レーンの設置、リバーシブルレーン(時間帯による中央線の変位)の導入、与那原バス停の移設、信号システムの再構築等が想定される。

与那原交差点の渋滞は本町の交通における最重要課題でもあることから、関係機関との密な連携を図り、効果的な施策を講じることを目標とする。

実施地域	展開スケジュール		与那原町以外の関係者	備考
	前期戦略期間の実績 (2018～2025 年度)	後期戦略期間 (2026～2030 年度)		
与那原交差点			国 警察 [公安委員会] バス事業者	

⑥ 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 ★

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号や国道331号への抜け道として利用する車が多く、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、ハンブ、フォルト等交通安全施設※19の設置やゾーン30プラス等交通規制の運用改善等を推進する。



ゾーン30プラスイメージ (国土交通省)



与那原町 横断者注意喚起灯「ゆずるくん」

実施地域	展開スケジュール		与那原町以外の関係者	備考
	前期戦略期間の実績 (2018～2025年度)	後期戦略期間 (2026～2030年度)		
与那原町内の生活道路	→		警察【公安委員会】	

iii. 歩行者および自転車交通の推進

⑦ 安全で快適な歩行者空間の確保

誰もが利用しやすく、快適で潤いのある歩行空間とするため、沿道における街路樹整備により木陰の確保を図るとともに、四季を彩る花壇、休憩できる施設やポケットパーク※20、ストリートファニチュア※21等の配置を行う。また、歩行者が安全に利用できる環境を整えるため、適切な歩道幅員の確保や歩道等の勾配・段差解消、点字ブロックや音響式信号機の設置、無電柱化等により、沿道土地利用と連携した歩きたくなる、回遊性のある空間整備を行う。

そのため、これまで実施されている定期的な清掃活動や安全管理に係る点検活動等を継続するとともに、与那原町無電柱化推進計画(令和6年3月)に基づく施策を推進する。

実施地域	展開スケジュール		与那原町以外の関係者	備考
	前期戦略期間の実績 (2018～2025年度)	後期戦略期間 (2026～2030年度)		
与那原町内 主要な道路 (与那原町景観計画の景観重要公共施設等)	→		国 沖縄県 警察【公安委員会】 町民	

※19 交通安全施設：道路標識、区画線（ライン）、立体横断施設（歩道橋等）、防護柵、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。

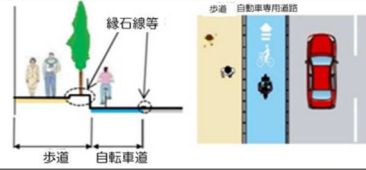


※20 ポケットパーク：ポケットほどの（小さな）公園という意味。わずかのスペースを利用して都市環境を改善しようとするもの。

※21 ストリートファニチュア：街頭を彩る家具という意味で、電車、バスの停留所、公衆電話ボックスなどの小建造物やベンチ、街路灯、郵便ポスト、くず入れなどが含まれる。

⑧ 快適な自転車走行空間の整備 ★

町民や観光客の自転車利用促進に向けて、自転車走行空間の整備を行い、利用環境の充実を図る。

具体的には、与那原町自転車ネットワーク計画(令和5年3月)に基づき、関係機関と調整を行いながら、段階的な整備に取り組む。

整備形態	整備イメージ	交通状況(速度 ※目安)
A.自転車道 幅員：2.0m以上		自動車の速度が50km/hを超える
B.自転車専用通行帯 幅員：1.5m以上 (やむを得ない場合一部区間で1.0m以下も可)		自動車の速度が40km/hを超え50km/h以下
C.車道混在 自動車と自転車が混在通行とする道路		自動車の速度が40km/h以下かつ自動車交通量4,000台/日以下

自転車専用通行帯整備イメージ
与那原町自転車ネットワーク計画より

実施地域	展開スケジュール		与那原町以外の関係者	備考
	前期戦略期間の実績 (2018～2025年度)	後期戦略期間 (2026～2030年度)		
与那原町全域(自転車ネットワーク計画において位置付ける)			国 沖縄県 警察 [公安委員会]	

■「Ⅱ 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者（★＝優先施策）

	具体的施策	実施地域	展開スケジュール		与那原町以外の関係者					
			前期戦略期間 の実績 (2018～2025年度)	後期戦略期間 (2026～2030年度)	国	県	警察・ 公安 委員会	関係 市町 村	町民 ・ 地域	交通 事業者
i 道路交通体系の整備	①南風原バイパス、与那原バイパス、西原バイパス等広域道路網の整備促進 ★	南風原与那原 BP 県道南部東道路 県道浦添西原線	→	→	○	○				
	②ゆめなり線（仮称）の検討	(仮称)ゆめなり線	→	→	○	○		○		
	③県道糸満与那原線のバイパス整備の促進	県道糸満与那原線 を補完する道路	→	→	○	○		○		
	④補助幹線道路等の整備・改良	町道全般	→	→					○	
ii 既存道路の改良	⑤与那原交差点の改良	与那原交差点	→	→	○		○			○
	⑥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	→	→			○			
iii 歩行者および自転車交通の推進	⑦安全で快適な歩行者空間の確保	与那原町内 主要な道路 (与那原町景観計画 の景観重要公共施設 等)	→	→	○	○	○		○	
	⑧快適な自転車走行空間の整備 ★	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)	→	→	○	○	○			

■パッケージと施策相関表（★＝優先施策）

小パッケージ		施策方針との対応
i. 道路交通体系の整備	① 南風原バイパス、与那原バイパス、西原バイパス等広域道路網の整備促進 ★	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 整備方針 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
	② ゆめなり線（仮称）の検討	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 整備方針 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
	③ 県道糸満与那原線のバイパス整備の促進	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 整備方針 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
	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 1) 主要幹線道路等の整備
ii. 既存道路の改良	⑤ 与那原交差点の改良	整備方針 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
	⑥ 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 ★	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
iii. 歩行者および自転車交通の推進	⑦ 安全で快適な歩行者空間の確保	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 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
	⑧ 快適な自転車走行空間の整備 ★	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 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

II 道路網の整備・改良 戦略展開図

II-②ゆめなり線（仮称）の検討（p46）

- ・関係機関との調整・協議



関連施策

- III-⑤大規模イベント時の交通対策の検討

II-①南風原バイパス、与那原バイパス、西原バイパス等広域道路網の整備促進★（p45）

- ・暫定供用期間中の安全対策
- ・早期4車線開通の促進



関連施策

- III-②緊急輸送道路ネットワークの整備促進

【全体で展開する施策】

II-⑥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）

II-⑦安全で快適な歩行者空間の確保（p48）



関連施策

- IV-①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と交通手段の適正利用推進
- IV-⑧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
- IV-④沿道空間と一体となったウォークアブル施策の推進

- 与那原町域
- - - 市町村界
- — — 整備中・計画中の広域幹線道路（実線：整備中／破線：計画中）
- — — 整備検討中道路
- — — 補助幹線道路
- — — 自転車ネットワーク路線
- 与那原交差点

【主に自転車ネットワーク路線で展開する施策】

II-⑧快適な自転車走行空間の整備★（p49）

- ・与那原町自転車ネットワーク計画に基づく段階的な整備



関連施策

- I-⑩シェアサイクルの拡充、駐輪場の整備



II-⑤与那原交差点の改良（p47）

- ・与那原バイパス整備による交通量の変化を踏まえた改善策の検討促進

II-④補助幹線道路等の整備・改良（p47）

II-③県道糸満与那原線のバイパス整備の促進（p46）

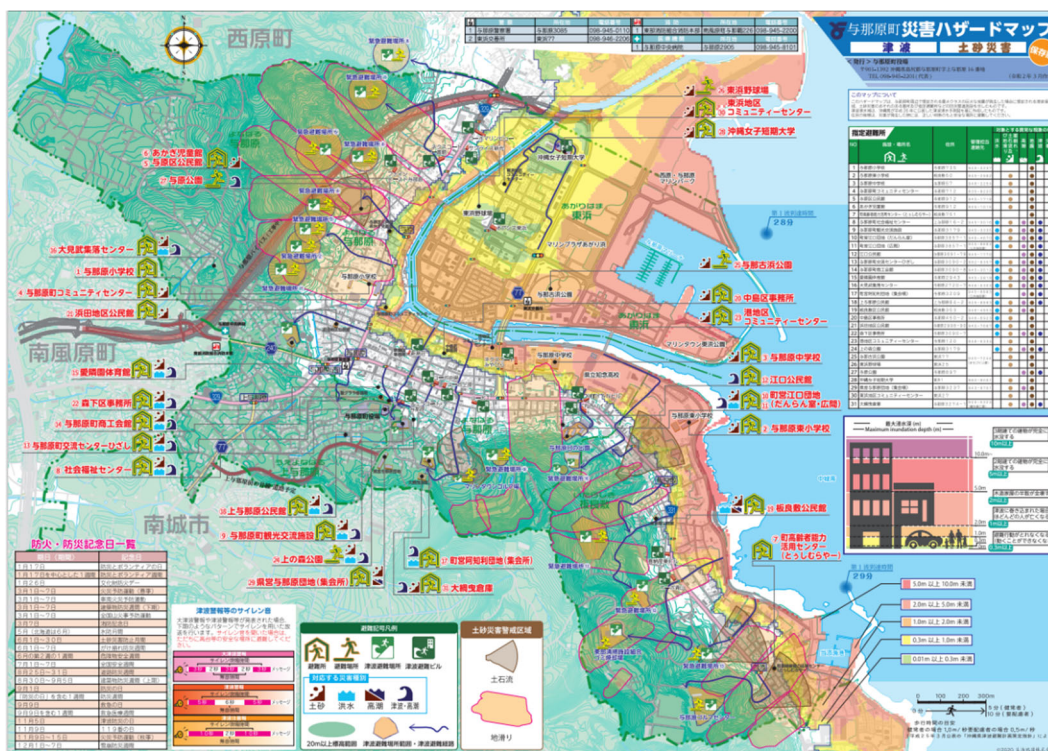


Ⅲ 関連施策の推進

i. 防災交通網の構築

① 津波避難経路の整備・改良 ★

施策の目標は、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、迂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ことである。前期において、学校施設ブロック塀の改修及び避難経路の一部改修を行った。引き続き、津波避難困難地域の避難経路確保のため、整備・改良を実施する。また、大型MICE施設が供用開始以降においては、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。

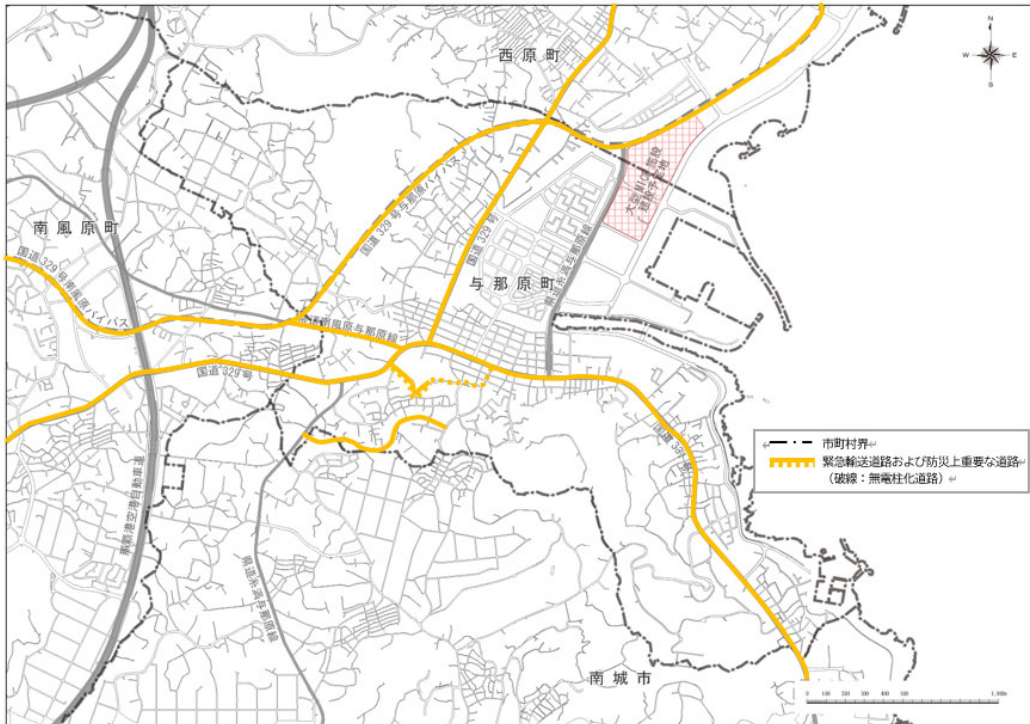


与那原町 災害ハザードマップ

実施地域	展開スケジュール		与那原町以外の関係者	備考
	前期戦略期間の実績 (2018～2025年度)	後期戦略期間 (2026～2030年度)		
与那原町全域	■■■■▶	▶■■■■	-	

② 緊急輸送道路ネットワークの整備促進

第2次緊急輸送道路※22として、町道与那原嶺井線が指定されたことから、町内における緊急輸送道路ネットワークの形成が促進された。また、防災上、重要な道路となる上与那原前の井線の整備に着手した。さらに、令和6年3月「与那原町無電柱化推進計画」が策定されたことから、引き続き、道路占用物(電柱、上下水道等)の耐震化機能向上等も含め、施策達成のため第2次緊急輸送道路として指定された町道与那原嶺井線等、防災上、重要な道路において、無電柱化も含めた道路整備及び環境整備を推進する。



緊急輸送道路ネットワーク図（事務局作成）

実施地域	展開スケジュール		与那原町以外の関係者	備考
	前期戦略期間の実績 (2018～2025年度)	後期戦略期間 (2026～2030年度)		
与那原町内緊急輸送道路および沿道		→	国 沖縄県	

※22 第2次緊急輸送道路：第1次緊急輸送道路（地方中心都市、重要港湾、空港等を連絡する道路）と市町村役場、主要な防災拠点（行政機関、公共機関、主要駅、港湾、ヘリポート、災害医療拠点、自衛隊等）を連絡する道路

ii. 観光交通の環境整備

③ タクシーおよび貸切バス乗降場の適正な配置と推進

本施策については、大型 MICE 施設関連交通ターミナルの整備について、県との協議が進んでいるが、町内の乗降場所の配置や整備の検討は取り組めていない。引き続き、以下の施策を継続的に取り組む。

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推進する。

大型 MICE 施設関連交通ターミナルの設置に対する協議は進んでおり、MICE 本体の規模や施設稼働時期が決まり次第、関係機関と具体的な検討に入るものとする。

実施地域	展開スケジュール		与那原町以外の関係者	備考
	前期戦略期間の実績 (2018～2025 年度)	後期戦略期間 (2026～2030 年度)		
大型 MICE 施設 周辺→	沖縄県 バス協会 タクシー・ハイヤー協会	

④ 観光客の利便性向上に向けた情報提供の実施 ★

コロナ収束後、インバウンドをはじめとする内外観光客が増加している事や、大型 MICE 施設の供用開始後は、外国人を含む観光客の更なる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。

前期において、町公式 LINE、X(旧 Twitter)等による観光情報の提供を実施しているが、交通関連情報の提供にまでは至っていない。引き続き、WEB での情報提供の充実を図るとともに、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、シェアサイクル、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ことに取り組む。

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		与那原町以外の関係者	備考
	前期戦略期間の実績 (2018～2025 年度)	後期戦略期間 (2026～2030 年度)		
与那原町および 周辺地域→	沖縄県 商工会 交通事業者	

⑤ 大規模イベント時の交通対策の検討 ★

大型 MICE 施設において大規模なイベントが実施される場合、数万人規模の参加が想定されるため、関係機関と連携し、公共交通機関の効率的な運用、臨時的な交通規制、駐車場の確保等の検討を行う。

公共交通機関の効率的な運用では、新公共交通システムの検討、既存路線バスの臨時増発、シャトルバスの運行等が考えられる。臨時的な交通規制では、主要ルートの一方向通行化や進入禁止等が想定される。駐車場の確保では、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関し協力してもらう事などが考えられる。

具体策については、沖縄県による大型 MICE エリア整備に関する協議会の中で、交通対策を検討中であり、引き続き、協議を継続する。

実施地域	展開スケジュール		与那原町以外の関係者	備考
	前期戦略期間の実績 (2018～2025 年度)	後期戦略期間 (2026～2030 年度)		
与那原町および周辺地域→	沖縄県 警察 交通事業者	

⑥ 与那原マリーナの整備促進

令和3年度、沖縄県が「中城湾港港湾計画」の改定において、大型プレジャーボートに対応した岸壁を整備する方針が示された。

大型 MICE 施設と連携した、海洋性レクリエーションの拠点及び災害時における物資輸送や廃材搬出等への対応や、マリーナのポテンシャルを活かした国内外の港湾との定期便の導入を想定し、引き続き、与那原マリーナの活用促進に向け、国及び県と協議、調整を行う。



中城湾港港湾計画図 (沖縄県)

実施地域	展開スケジュール		与那原町以外の関係者	備考
	前期戦略期間の実績 (2018～2025 年度)	後期戦略期間 (2026～2030 年度)		
与那原マリーナ周辺→	国 沖縄県	

⑦ ヘリポート設置の検討

本施策については、民間ヘリ事業者との協議・調整を行ったのみで、具体的な検討は進んでいない。したがって、以下の設置に向けた検討を継続する。

大型 MICE 施設の事故等による負傷者の緊急輸送、要人輸送及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。具体的には、大型 MICE 関連整備として、必要性を含めて、関係機関と設置について協議、調整を行い、あ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		与那原町以外の関係者	備考
	前期戦略期間の実績 (2018～2025 年度)	後期戦略期間 (2026～2030 年度)		
大型 MICE 施設周辺	●●●●●●●●●●	▶▶▶▶▶▶▶▶▶▶	国 沖縄県	

iii. 脱炭素への取り組み

⑧ EV を活用した災害に強いまちづくりの促進

ガソリン車から EV 車への利用促進を踏まえ、脱炭素先行地域をはじめ、町内において EV 充電ステーションや EV 充電設備を整備することで EV を活用しやすい環境を整え、災害時の補助電源等としての活用も見据えた災害に強いまちづくりを促進するとともに、町の脱炭素化に向けた取り組みの一つとして推進を図る。

実施地域	展開スケジュール		与那原町以外の関係者	備考
	前期戦略期間の実績 (2018～2025 年度)	後期戦略期間 (2026～2030 年度)		
与那原町全域	(新規施策)	●●●●▶▶▶▶▶▶▶▶▶▶	国 沖縄県 EV 事業者	

⑨ 公用車・事業用車のEV化およびEVカーシェアリング

公用車・事業用車については、新規及び更新車両の一部をEV車へ計画的に移行し、地域全体での排出ガス抑制や「動く電源」としての災害対応力の向上に資する車両構成とする。また、再エネの発電量の変動を吸収するための電力インフラの補完設備としても位置付ける。

公用車・事業用車として使用しない時間帯については、カーシェアリングの仕組みを導入することで、効率的な車両利用と新たな消費行動を促し、住民の行動変容につなげる。

実施地域	展開スケジュール		与那原町以外の関係者	備考
	前期戦略期間の実績 (2018～2025年度)	後期戦略期間 (2026～2030年度)		
与那原町全域	(新規施策)		国 沖縄県 EV事業者	

⑩ 多様な地域モビリティの導入

地域交通の補完的役割として、グリーンスローモビリティ※23等の多様な地域モビリティ(電動キックボード、Eサイクル)やEVバス(コミュニティバス)が持つそれぞれの付加価値を最大限に活用し、MaaSと組み合わせることで、自家用車に替わる移動手段として導入する。また、エリア内のMICE施設整備を見越し、地域モビリティのシェアリングサービスも展開し、施設利用者や観光客の移動を快適にする。



電動キックボード・Eサイクルのポート

実施地域	展開スケジュール		与那原町以外の関係者	備考
	前期戦略期間の実績 (2018～2025年度)	後期戦略期間 (2026～2030年度)		
与那原町全域	(新規施策)		国 沖縄県 EV事業者	

※23 グリーンスローモビリティ：時速20km未満で公道を走れる電動車を使った、地域の小さな移動サービス。(車両も含めた総称。)

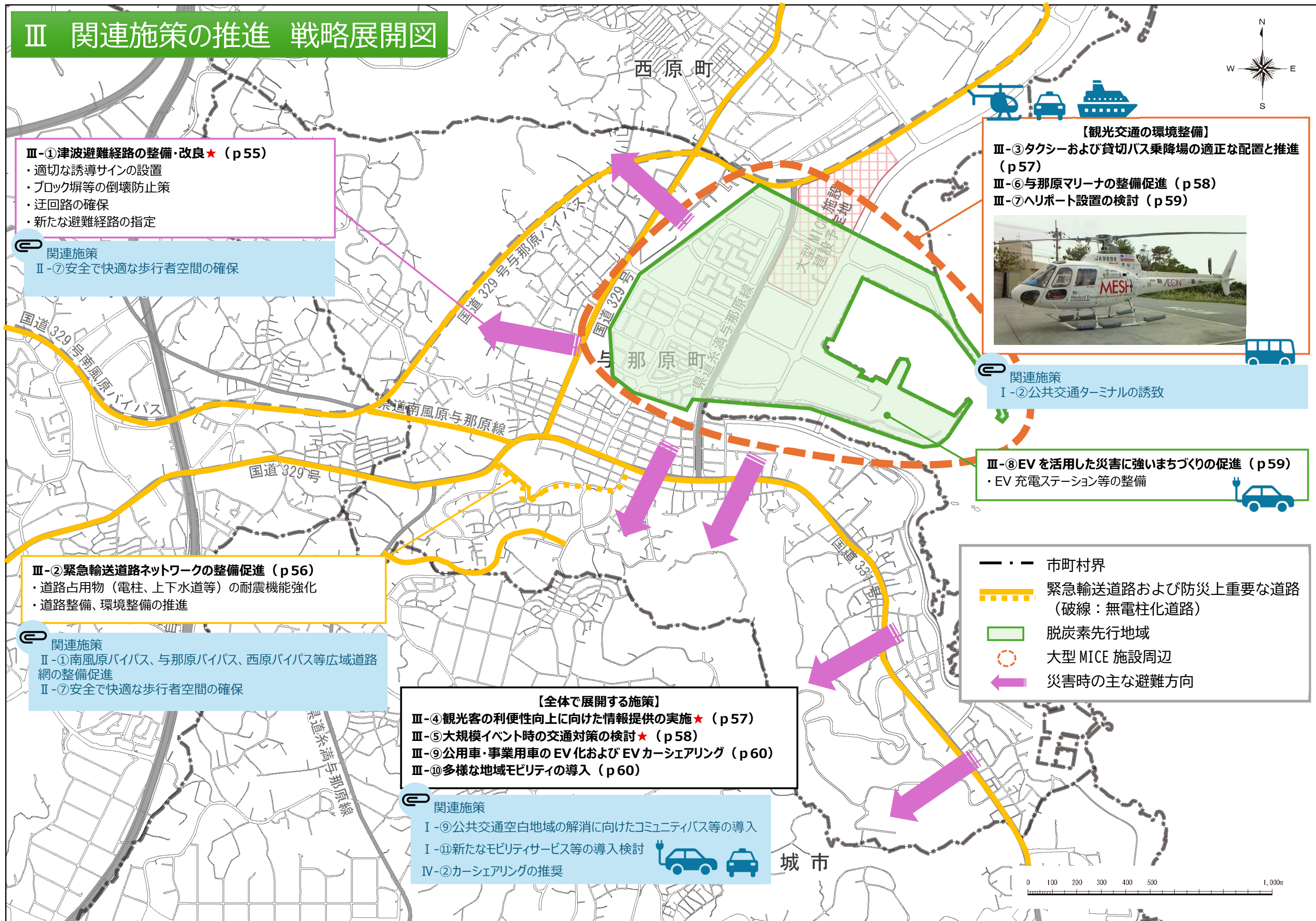
■「Ⅲ 関連施策の推進」における展開スケジュールおよび関係者（★ = 優先施策）

	具体的施策	実施地域	展開スケジュール		与那原町以外の関係者					
			前期戦略期間 の実績 (2018~2025年度)	後期戦略期間 (2026~2030年度)	国	県	警察・ 公安 委員会	関係 市町 村	町民 ・ 地 域	交通 事業者
i 防災交通網の構築	①津波避難経路の整備・改良 ★	与那原町全域	→	→						
	②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	→	→	○	○				
ii 観光交通の環境整備	③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	→	→		○				○
	④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	→	→		○			○	○
	⑤大規模イベント時の交通対策の検討 ★	与那原町および周辺地域	→	→		○	○			○
	⑥与那原マリーナの整備促進	与那原マリーナ周辺	→	→	○	○				
	⑦ヘリポート設置の検討	大型 MICE 施設周辺	→	→	○	○				
iii 脱炭素への取り組み	⑧EVを活用した災害に強いまちづくりの促進	与那原町全域	(新規施策) →	→	○	○				○
	⑨公用車・事業用車のEV化およびEVカーシェアリング	与那原町全域	(新規施策) →	→	○	○				○
	⑩多様な地域モビリティの導入	与那原町全域	(新規施策) →	→	○	○				○

■パッケージと施策相関表（★＝優先施策）

小パッケージ		施策方針との対応
i. 防災交通網の構築	①津波避難経路の整備・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
	②緊急輸送道路ネットワークの整備促進	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
ii. 観光交通の環境整備	③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 3：公共交通の充実 3) 交通結節点の整備 整備方針 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
	④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 1) 総合交通ターミナル整備の検討
	⑤大規模イベント時の交通対策の検討★	整備方針 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
	⑥与那原マリーナの整備促進	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ス機能導入の検討
	⑦ヘリポート設置の検討	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
iii. 脱炭素への取り組み	⑧EV を活用した災害に強いまちづくりの促進	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
	⑨公用車・事業用車のEV化およびEVカーシェアリング	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
	⑩多様なモビリティの導入	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

Ⅲ 関連施策の推進 戦略展開図



Ⅲ-①津波避難経路の整備・改良★ (p55)

- ・適切な誘導サインの設置
- ・ブロック塀等の倒壊防止策
- ・迂回路の確保
- ・新たな避難経路の指定

関連施策
Ⅱ-⑦安全で快適な歩行者空間の確保

Ⅲ-②緊急輸送道路ネットワークの整備促進 (p56)

- ・道路占用物（電柱、上下水道等）の耐震機能強化
- ・道路整備、環境整備の推進

関連施策
Ⅱ-①南風原バイパス、与那原バイパス、西原バイパス等広域道路網の整備促進
Ⅱ-⑦安全で快適な歩行者空間の確保

【全体で展開する施策】

- Ⅲ-④観光客の利便性向上に向けた情報提供の実施★ (p57)
- Ⅲ-⑤大規模イベント時の交通対策の検討★ (p58)
- Ⅲ-⑨公用車・事業用車のEV化およびEVカーシェアリング (p60)
- Ⅲ-⑩多様な地域モビリティの導入 (p60)

関連施策
Ⅰ-⑨公共交通空白地域の解消に向けたコミュニティバス等の導入
Ⅰ-⑪新たなモビリティサービス等の導入検討
Ⅳ-②カーシェアリングの推奨

【観光交通の環境整備】

- Ⅲ-③タクシーおよび貸切バス乗降場の適正な配置と推進 (p57)
- Ⅲ-⑥与那原マリーナの整備促進 (p58)
- Ⅲ-⑦ヘリポート設置の検討 (p59)

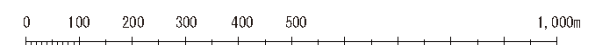


関連施策
Ⅰ-②公共交通ターミナルの誘致

Ⅲ-⑧EVを活用した災害に強いまちづくりの促進 (p59)

- ・EV充電ステーション等の整備

- · — 市町村界
- — — 緊急輸送道路および防災上重要な道路 (破線：無電柱化道路)
- 脱炭素先行地域
- 大型MICE施設周辺
- ← 災害時の主な避難方向



IV 交通に対する意識改革

i. 町民全体に対する意識改革

① 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と交通手段の適正利用推進

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。前期戦略期間においては、自転車安全講習会(R2)の実施や、与那原地区交通安全協会と連携した街頭での広報活動など、組織的な取り組みが継続的に行われている。

引き続き取り組みを推進するとともに、交通安全教室と合わせて、交通手段の適正利用を促進し、交通渋滞の緩和や脱炭素社会の実現に向け取り組む。

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、継続的に取り組む。



与那原町交通安全啓発運動

実施地域	展開スケジュール		与那原町以外の関係者	備考
	前期戦略期間の実績 (2018～2025年度)	後期戦略期間 (2026～2030年度)		
与那原町全域		→	警察 町民	

② カーシェアリングの推奨

本町の交通渋滞の解消と、過度の自動車依存からの脱却、ひいては脱炭素社会の実現に向けて、好きなとき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、今後新たに導入予定である公用車(EV車)や、町内事業者の事業用車の未使用時間帯を活用したカーシェアリングを検討・促進し、町民に広く利用してもらえよう周知活動に取り組む。

実施地域	展開スケジュール		与那原町以外の関係者	備考
	前期戦略期間の実績 (2018～2025年度)	後期戦略期間 (2026～2030年度)		
与那原町全域	取り組めていない	→	町民 商工会	

③ 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

施策の目標は、カーフリーデー※24等のイベントやシンポジウム、ワークショップ等を実施することにより、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ことである。前期戦略期間では、公共交通シンポジウム(R3)やバスの日企画展(R5～6)を開催した。

加えて、イベント時に限らず日常的に、自動車利用の削減と公共交通利用のメリットを啓発し、モビリティマネジメント※25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、引き続き継続的に取り組むこととする。



与那原町バスの日展示会

実施地域	展開スケジュール		与那原町以外の関係者	備考
	前期戦略期間の実績 (2018～2025年度)	後期戦略期間 (2026～2030年度)		
与那原町主要拠点	→		商工会 町民	

④ 沿道空間と一体となったウォーカブル施策の推進

道路空間の価値を上げるとともに地域の魅力向上を図るため、道路空間の活用を図る。その一環として、道路空間と一体となったイベント等を開催し、町民や観光客の回遊性を高め、散策及び滞在したくなる空間づくりに取り組む。

前期戦略期間においては、軽便駅舎開通107周年記念に合わせイベントを開催したが、継続的な取り組みには至っていない。

後期戦略期間については、ウォーカブル施策の推進において関係者と連携を図りつつ、対象エリア全体のまちづくりビジョン及びソーラー歩廊等脱炭素化の観点や、道路整備も踏まえた空間の創出に努める。



ソーラー歩廊整備イメージ

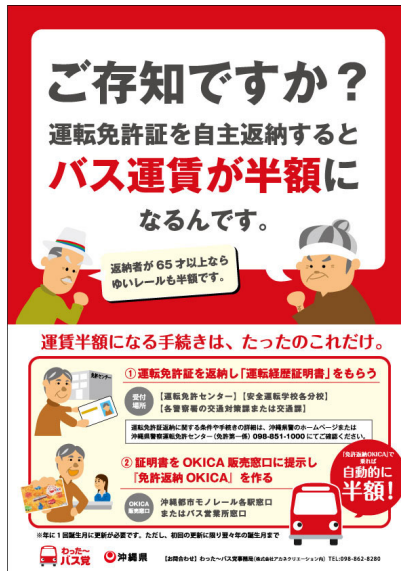
実施地域	展開スケジュール		与那原町以外の関係者	備考
	前期戦略期間の実績 (2018～2025年度)	後期戦略期間 (2026～2030年度)		
与那原町主要拠点	→		商工会 町民	

※24 カーフリーデー：都市の中心部などで「マイカーを使わない日」を設け、公共交通・徒歩・自転車で移動しながら、交通や環境、まちのあり方を考える社会啓発イベント。

※25 モビリティマネジメント：過度な自動車依存を見直し、公共交通・自転車・徒歩などを「かしこく」使うライフスタイルへの転換を促す取り組み。

⑤ 運転免許自主返納制度における優遇措置の拡充

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、各種支援制度の検討など優遇措置の拡充に向けて、国、県や関係団体と調整、協議し国の補助事業活用も視野に入れて検討する。



バス運賃半額の周知ポスター
(わったーバス党 沖縄県)

実施地域	展開スケジュール		与那原町以外の関係者	備考
	前期戦略期間の実績 (2018~2025 年度)	後期戦略期間 (2026~2030 年度)		
与那原町全域	取り組めていない	→	国 沖縄県 警察 商工会 バス協会 タクシー・ハイヤー協会	

⑥ 町内各所での OKICA 販売の促進

沖縄本島路線バスや沖縄都市モノレール(ゆいレール)で利用できる OKICA(ICカード)の販売窓口を設置し、公共交通利用を促進する。前期戦略期間においては、県内で唯一、市町村庁舎内での OKICA 販売を開始しており、後期戦略期間においても継続して取り組む。



ゆいレールの IC カード OKICA

実施地域	展開スケジュール		与那原町以外の関係者	備考
	前期戦略期間の実績 (2018~2025 年度)	後期戦略期間 (2026~2030 年度)		
与那原町主要拠点		→	商工会	

⑦ 道路交通バリアフリーマップ等の更新と普及啓発 ★

前期戦略期間にて作成した、高齢者や障がい者、子ども連れ家族を含め、すべての人が安心して手軽に外出できるよう、スロープの設置状況や多機能トイレ、ベビーバットの設置場所等を示したバリアフリーマップについて、定期的な更新を行い、町内外への周知を図る。

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。

さらに、更新や普及にあたっては、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、子どもなどの当事者のみならず、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。



与那原町バリアフリーマップ

実施地域	展開スケジュール		与那原町以外の関係者	備考
	前期戦略期間の実績 (2018～2025 年度)	後期戦略期間 (2026～2030 年度)		
与那原町全域	→		商工会 社協・身協 バス協会	

⑧ 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

良好な沿道環境の創出を図るため、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創出に関する地域主体の取り組みを促進する。

前期戦略期間においては、緑化推進を図る団体へ助成金を活用し補助を行い、与那原町まちづくり推進協議会においても清掃活動を行った。

引き続き、地域住民が主体となって行う道路清掃や草刈りといった美化活動等を奨励し、道路愛護精神の啓発を図るとともにこれらの活動に関する助成やその他支援を行う。

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、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		与那原町以外の関係者	備考
	前期戦略期間の実績 (2018～2025 年度)	後期戦略期間 (2026～2030 年度)		
与那原町幹線道路	→		各種団体 町民	

ii. 学校に対する意識改革

⑨ 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

本施策では、将来的に公共交通を利用する小学生や中学生、高校生に対し、公共交通により親しみを持ち、利用してもらえるようなきっかけづくりを行う。また、公共交通の利用を通じ安心して教育を受ける事が出来る環境作りについても検討を行う。

前期戦略期間においては、公共交通利用促進に向けたPR 動画作成や、小学生を対象にランドセルカバー配布、バスの乗り方教室を実施した。引き続き作文・図画コンクール等、それぞれの年代、立場に応じた普及啓発活動を継続的に実施する。



与那原町バス教室

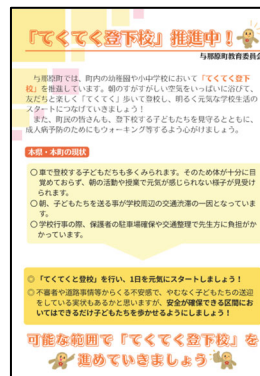
実施地域	展開スケジュール		与那原町以外の関係者	備考
	前期戦略期間の実績 (2018～2025 年度)	後期戦略期間 (2026～2030 年度)		
与那原町各学校		→	町民 各学校	

⑩ 児童・生徒の車送迎の抑制 ★

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、「てくてく登下校」運動を継続・推進するとともに、送迎抑制に係る新たな取り組みについても検討を行う。

また、車送迎の抑制と合わせ、子どもたちに向けた交通安全指導を行い、交通事故の減少に向けた意識啓発を行う。

「てくてく登下校」(与那原町教育委員会)



実施地域	展開スケジュール		与那原町以外の関係者	備考
	前期戦略期間の実績 (2018～2025 年度)	後期戦略期間 (2026～2030 年度)		
与那原町各学校		→	町民 各学校	

iii. 事業者に対する意識改革

⑪ 町内各事業所における自転車通勤・徒歩通勤の推奨

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、前期戦略期間では、自転車購入補助の実施や自転車メンテナンス講習会を実施した。後期においては、「与那原町自転車ネットワーク計画」におけるハード施策と連動し、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。

実施地域	展開スケジュール		与那原町以外の関係者	備考
	前期戦略期間の実績 (2018～2025年度)	後期戦略期間 (2026～2030年度)		
与那原町各事業所	→		商工会 町民	

⑫ 町内各事業所の時差出勤等の推奨

前期戦略期間においては、役場内の会計年度任用職員に対する時差出勤を実施・継続しているが、町内各企業への普及・啓発には至っていない。

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、庁内の働き方改革の一環として時差出勤の普及・啓発を図るとともに、併せて町内各企業に対し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を検討する。

実施地域	展開スケジュール		与那原町以外の関係者	備考
	前期戦略期間の実績 (2018～2025年度)	後期戦略期間 (2026～2030年度)		
与那原町役場 与那原町各事業所	→		商工会	

■「IV 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者（★ = 優先施策）

	具体的施策	実施地域	展開スケジュール		与那原町以外の関係者					
			前期戦略期間の実績 (2018~2025年度)	後期戦略期間 (2026~2030年度)	国	県	警察・ 公安 委員会	関係 市町村	町民・ 地域	交通 事業者
i 町民全体に対する意識改革	①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と交通手段の適正利用推進	与那原町全域	→	→			○		○	
	②カーシェアリングの推奨	与那原町全域	取り組めていない	→					○	
	③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	→	→					○	
	④沿道空間と一体となったウォークابل施策の推進	与那原町主要拠点	→	→					○	
	⑤運転免許自主返納制度における優遇措置の拡充	与那原町全域	取り組めていない	→	○	○	○		○	○
	⑥町内各所での OKICA 販売の促進	与那原町主要拠点	→	→					○	
	⑦道路交通バリアフリーマップ等の更新と普及啓発★	与那原町全域	→	→					○	○
	⑧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	→	→					○	
ii 学校に対する意識改革	⑨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	→	→					○	
	⑩児童・生徒の車送迎の抑制★	与那原町各学校	→	→					○	
iii 事業者に対する意識改革	⑪町内各事業所における自転車通勤・徒歩通勤の推奨	与那原町各事業所	→	→					○	
	⑫町内各事業所の時差出勤等の推奨	与那原町役場 与那原町各事業所	→	→					○	

■パッケージと施策相関表（★＝優先施策）

小パッケージ		施策方針との対応
i. 町民全体に対する意識改革	① 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と交通手段の適正利用推進	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
	② カーシェアリングの推奨	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
	③ 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	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
	④ 沿道空間と一体となったウォークアブル施策の推進	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
	⑤ 運転免許自主返納制度における優遇措置の拡充	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
	⑥ 町内各所でのOKICA販売の促進	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
	⑦ 道路交通バリアフリーマップ等の更新と普及啓発★	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
	⑧ 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	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 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
ii. 学校に対する意識改革	⑨ 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	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
	⑩ 児童・生徒の車送迎の抑制★	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
iii. 事業者に対する意識改革	⑪ 町内各事業所における自転車通勤・徒歩通勤の推奨	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
	⑫ 町内各事業所の時差出勤等の推奨	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

IV 交通に対する意識改革 戦略展開図

【全体で展開する施策（公共交通関連）】

- IV-①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と交通手段の適正利用推進 (p65)
- IV-②カーシェアリングの推奨 (p65)
- IV-③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 (p66)
- IV-⑤運転免許自主返納制度における優遇措置の拡充 (p67)
- IV-⑥町内各所でのOKICA販売の促進 (p67)



ご存知ですか？
運転免許証を自主返納すると
バス運賃が半額に
なるんです。

運転者が65才以上なら
おいルールも半額です。

運賃半額になる手続きは、たったのこれだけ。

- ① 運転免許証を返納し「運転経歴証明書」をもらう
- ② 証明書をOKICA販売窓口で提示し「免許返納OKICA」を作る

自動的に半額！



- 関連施策
- I-③バス交通作業部会の設置
 - I-⑪新たなモビリティサービス等の導入検討
 - III-⑩多様な地域モビリティの導入
 - III-⑨公用車・事業用車のEV化およびEVカーシェアリング

【全体で展開する施策（ウォーカブル関連）】

- IV-⑦道路交通バリアフリーマップ等の更新と普及啓発★ (p68)
- IV-⑧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 (p68)



TAKE FREE

新橋保与那原町
バリアフリーマップ

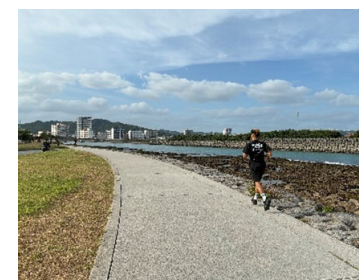
この1冊でわかる！
バリアフリー情報！

**よなばるYONABURO
グリーンアップ
CLEAN UP 大作戦 2025**

開催日時：令和7年3月8日(土) 午前10時～12時
開催場所：与那原公民館(与那原町277)
参加費：無料(参加費は全額町民負担)
町民の皆さん！

- 関連施策
- II-⑦安全で快適な歩行者空間の確保

IV-④沿道空間と一体となったウォーカブル施策の推進 (p66)



- 関連施策
- II-⑦安全で快適な歩行者空間の確保

西原町

与那原町

原与那原線

- ### 【学校に対する意識改革】
- IV-⑨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 (p69)
 - III-⑩児童・生徒の車送迎の抑制★ (p69)

公共交通をもっと身近に
小学校バス教室 開催!

与那原東小学校 与那原小学校

「てくてく登下校」推進中!

与那原町教育委員会

与那原町では、町内の幼稚園や小学校において「てくてく登下校」を推進しています。朝のすがすがしい空気を味わいながら、友達と楽しく「てくてく」歩いて登校し、明るく元気な学校生活のスタートにつなげていきましょう！

また、町民の皆さんも、車送迎する子どもたちを見守るとともに、行人歩行者のためにウォーキング等を行うよう心がけましょう。

本町・本町の現状

- 車で登校する子どもたちも多くなります。そのため体が十分に目覚めておらず、朝の活動や授業で元気が感じられない様子が見受けられます。
- 朝、子どもたちを送る事が学校周辺の交通渋滞の一因となっています。
- 学校行事の際、保護者の駐車場確保や交通整理で先生方に負担がかかっています。

「てくてく登下校」を行い、1日を元気にスタートしましょう！

不審者や道路工事等からくる不安感で、安心して子どもたちの送迎をしない町民も多くなっています。安全が確保できる区画においてはできるだけ子どもたちを歩かせようしましょう！

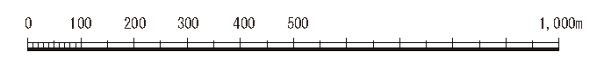
可能な範囲で「てくてく登下校」を進めていきましょう！

- ### 【事業者に対する意識改革】
- IV-⑪町内各事業所における自転車通勤・徒歩通勤の推奨 (p70)
 - IV-⑫町内各事業所の時差出勤等の推奨 (p70)

--- 市町村界

○ 小学校、中学校、高等学校

○ ウォーカブル施策推進箇所



■ 各具体的施策における展開スケジュールおよび関係者一覧

大	小	パッケージ	具体的施策 (★ = 優先施策)	ページ番号	実施地域	展開スケジュール		与那原町以外の関係者						備考	
						前期戦略期間の実績 (2018~2025年度)	後期戦略期間 (2026~2030年度)	国	県	警察・公安委員会	関係市町村	町民・地域	交通事業者		
I	i	新たな公共交通システムの構築	① 新たな公共交通システムの調査・検討 ★	P35	調査路線	→	→		○						
			② 公共交通ターミナルの誘致	P36	東浜地区内	→	→		○						
	ii	バス交通の環境整備	③ バス交通作業部会の設置 ★	P36	与那原町および関連バス路線	→	→					○		○	
			④ バス路線の再編等 ★	P37	与那原町および関連バス路線	→	→	○	○			○		○	
			⑤ バス停における上屋やベンチ等の設置	P37	与那原町内バス停	→	→	○	○					○	
			⑥ バス停への接続機能の強化	P38	与那原町内主要バス停	→	→	○	○					○	
			⑦ バスレーン等公共車両優先システムの検討	P38	国道 329 号・国道 331 号	→	→	○	○	○				○	
			⑧ 円滑で快適な利用を促進するバス案内機能の充実	P39	与那原町内運行路線バス	→	→		○					○	
	iii	町内および近隣市町村間の公共交通システムの整備	⑨ 公共交通空白地域の解消に向けたコミュニティバス等の導入 ★	P39	与那原町全域	→	→							○	(公共交通空白地域を中心)
			⑩ シェアサイクルの拡充、駐輪場の整備 ★	P40	与那原町主要施設、交通結節点	→	→	○	○					○	
			⑪ 新たなモビリティサービス等の導入検討 ★	P40	与那原町全域	→	→	(新規施策)	○			○		○	(公共交通空白地域を中心)
II	i	道路交通体系の整備	① 南風原バイパス、与那原バイパス、西原バイパス等広域道路網の整備促進 ★	P45	南風原与那原 BP・県道南部東道路・県道浦添西原線	→	→	○	○						
			② ゆめなり線（仮称）の検討	P46	ゆめなり線（仮称）	→	→	○	○			○			
			③ 県道糸満与那原線のバイパス整備の促進	P46	県道糸満与那原線を補完する道路	→	→	○	○			○			
			④ 補助幹線道路等の整備・改良	P47	町道全般	→	→							○	
	ii	既存道路の改良	⑤ 与那原交差点の改良	P47	与那原交差点	→	→	○		○				○	
			⑥ 生活道路における交通安全施設の設定および交通規制の運用改善 ★	P48	与那原町内の生活道路	→	→			○					
	iii	歩行者および自転車交通の推進	⑦ 安全で快適な歩行者空間の確保	P48	与那原町内主要な道路	→	→	○	○	○			○		(与那原町景観計画の景観重要公共施設等)
			⑧ 快適な自転車走行空間の整備 ★	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)
III	i	防災交通網の構築	① 津波避難経路の整備・改良 ★	P55	与那原町全域	→	→								
			② 緊急輸送道路ネットワークの整備促進	P56	与那原町内緊急輸送道路および沿道	→	→	○	○						
	ii	観光交通の環境整備	③ タクシーおよび貸切バス乗降場の適正な配置と推進	P57	大型 MICE 施設周辺	→	→		○					○	
			④ 観光客の利便性向上に向けた情報提供の実施 ★	P57	与那原町および周辺地域	→	→		○					○	
			⑤ 大規模イベント時の交通対策の検討 ★	P58	与那原町および周辺地域	→	→		○	○				○	
			⑥ 与那原マリーナの整備促進	P58	与那原マリーナ周辺	→	→	○	○						
			⑦ ヘリポート設置の検討	P59	大型 MICE 施設周辺	→	→	○	○						
	iii	脱炭素への取り組み	⑧ EVを活用した災害に強いまちづくりの促進	P59	与那原町全域	→	→	(新規施策)	○	○				○	
			⑨ 公用車・事業用車のEV化およびEVカーシェアリング	P60	与那原町全域	→	→	(新規施策)	○	○				○	
			⑩ 多様な地域モビリティの導入	P60	与那原町全域	→	→	(新規施策)	○	○				○	
IV	i	町民全体に対する意識改革	① 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と交通手段の適正利用推進	P65	与那原町全域	→	→			○			○		
			② カーシェアリングの推奨	P65	与那原町全域	→	→	取り組めていない						○	
			③ 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	P66	与那原町主要拠点	→	→							○	
			④ 沿道空間と一体となったウォークアブル施策の推進	P66	与那原町主要拠点	→	→							○	
			⑤ 運転免許自主返納制度における優遇措置の拡充	P67	与那原町全域	→	→	○	○	○				○	
			⑥ 町内各所でのOKICA販売の促進	P67	与那原町主要拠点	→	→							○	
			⑦ 道路交通バリアフリーマップ等の更新と普及啓発 ★	P68	与那原町全域	→	→							○	
			⑧ 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	P68	与那原町幹線道路	→	→							○	
	ii	学校に対する意識改革	⑨ 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	P69	与那原町各学校	→	→							○	
			⑩ 児童・生徒の車送迎の抑制 ★	P69	与那原町各学校	→	→							○	
	iii	事業所に対する意識改革	⑪ 町内各事業所における自転車通勤・徒歩通勤の推奨	P70	与那原町各事業所	→	→							○	
			⑫ 町内各事業所の時差出勤等の推奨	P70	与那原町役場、与那原町各事業所	→	→							○	

5. 計画目標値の設定

(1) 後期戦略における指標と目標値の考え方

後期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。

前期戦略期間においては、施策の効果を正確に把握するため、アウトカム指標を設定し、各施策の効果を評価してきた。その結果、全体としては進捗（達成・未達成）にバラつきがあったものの、一部の指標では改善傾向や目標の達成が見られた。

後期戦略では、未達成のものについては、引き続き指標による進捗の把握を行い、改善に向けた取り組みを継続する。目標達成した指標についても、社会的影響や効果の継続性を確認する必要があるものについて、継続的に効果検証を行うものとする。さらに、新たな施策に対応する指標の追加や社会情勢を踏まえた項目見直しを行い、後期戦略の施策体系に即した構成とする。

指標については引き続き、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^{※26}ではなくアウトカム指標^{※27}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、本戦略及び「与那原町総合交通基本計画」の最終年次である令和12年度（2030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。

※26 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。

※27 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。

(2) 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 (付属資料 p 12)	24.5%【R2 (2020)】 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	11.5%【R12 (2030)】 今後、東浜区において、公共交通の導入を図り、県道糸満与那原線周辺の公共交通空白地域の人口割合 13%を除いた 11.5%を目標値とする	独自計測
②バス・モノレールの交通分担率の増加 (付属資料 p 19)	5.3%【R7 (2025)】 (※参考値：3.2%) 「与那原町地域交通総合戦略（後期戦略）」における町民アンケート結果	6.6%【R12 (2030)】 「沖縄県 TDM 施策推進アクションプログラム（令和 4 年改定）」の公共交通分担率と合わせ 6.6%とする	独自計測 (町民アンケート) ※参考値：第 4 回 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査
③自動車の交通分担率の減少 (付属資料 p 21)	77.1%【R7 (2025)】 (※参考値：72.7%) 「与那原町地域交通総合戦略（後期戦略）」における町民アンケート結果	70.0%【R12 (2030)】 前期より増加したが、引き続き関係者との連携を強化し公共交通利用環境向上を図り、自動車から公共交通等への変換を図る	独自計測 (町民アンケート) ※参考値：第 4 回 沖縄本島中南部都市圏 PT 調査
④外出する際の交通環境で“特に問題”と感ずることで「交通渋滞」を選択する町民の割合減少 (付属資料 p 22)	59.6%【R7 (2025)】 「与那原町地域交通総合戦略（後期戦略）」における町民アンケート結果	50.0%【R12 (2030)】 前期戦略で約 12.5%減少したことから、引き続き減少を図る	独自計測 (町民アンケート)
⑤主要幹線道路の平均混雑度の改善 (付属資料 p 24)	1.23【R3 (2021)】※28 「令和 3 年度 全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）」における、町内の主要幹線道路渋滞区間の平均混雑度	現状維持（1.25 未満） 【R12 (2030)】 「混雑が何時間も連続する可能性が少ない」とされる、1.25 未満を維持する	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 (付属資料 p 29)	23.5 件【R5 (2023)】 「令和 5 年交通白書（沖縄県警）」 与那原町の人口 1 万人あたりの事故発生件数	20.0 件【R12 (2030)】 「令和 5 年交通白書（沖縄県警）」 沖縄県の平均が 20.0 件であり、これら水準程度に改善することを目指す	交通白書
⑦公用車 EV 化による温室効果ガス削減等の推進 (付属資料 p 31)	0%【R7 (2025)】 未導入のため	20%【R12 (2030)】 公用車の EV 化等により、災害時の電源確保やエネルギー利用の高度化を図るとともに、温室効果ガス排出削減への寄与を目指す指標として設定する。年 2 台を 5 年間購入すると想定し、10 台で 20%の EV 化を目指す	独自計測

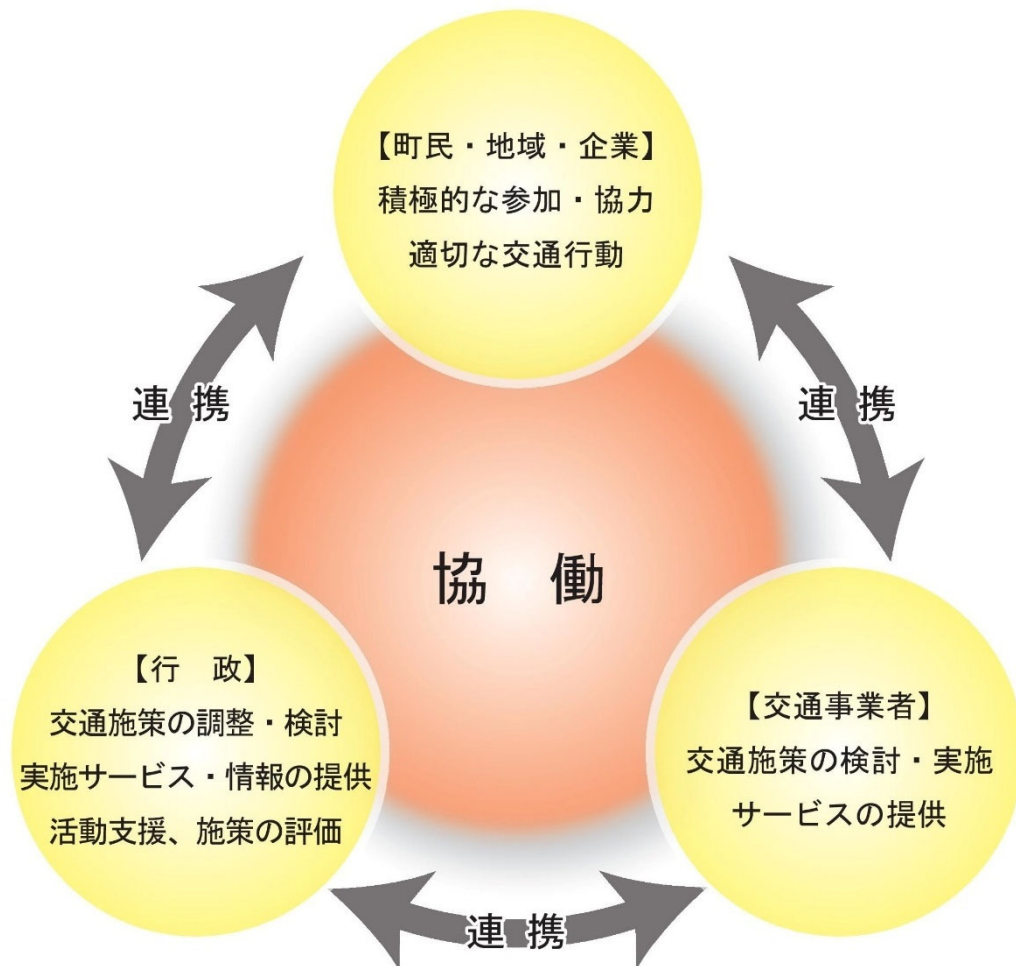
※28 現状値においてはコロナ禍の数値となっているため、次回の全国道路・街路交通情勢調査にて確認する必要がある。

第4章 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、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。

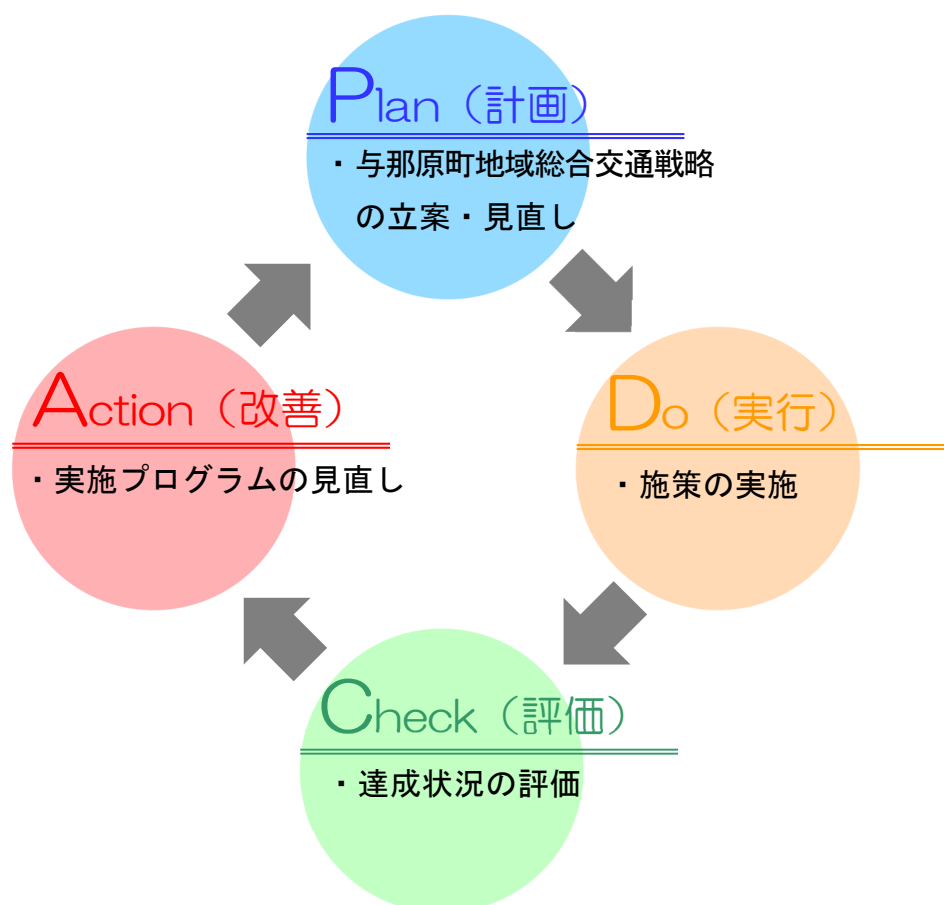


2. PDCA サイクルによる達成状況の評価・改善

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。



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。

なお、急激な社会情勢の変化や「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

与那原町交通施策検討協議会設置規則	- 1 -
与那原町交通施策検討協議会 委員名簿	- 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 -
与那原町開発プロジェクトチーム設置要綱	- 6 -
与那原町交通施策検討協議会幹事会名簿	- 8 -
与那原町地域総合交通戦略策定経緯	- 9 -
与那原町地域総合交通戦略策定について(諮問)	- 10 -
与那原町地域総合交通戦略策定について(答申)	- 11 -
目標値設定の根拠	- 12 -
アンケート実施概要	- 32 -

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) 与那原町関係者
- (9) 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。

(代理出席)

第7条 委員は、やむを得ない事情により会議に出席できないときは、あらかじめ会長の承認を得て、当該委員を代理するものを会議に出席させることができる。

(幹事会)

第8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9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。

(事務局)

第10条 協議会の事務局は、企画政策課に置く。

2 事務局は協議会の運営に必要な事務を行う。

3 事務局は、必要に応じて、関係者を招集した作業部会を開催することができる。

(関係職員の協力業務)

第11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12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	職名	委員氏名	規則上の 位置付け
1	国立大学法人 琉球大学	教授	神谷 大介	学識経験者 (有識者)
2	与那原町区長会	会長	新垣 智弥	町民
3	公共交通利用者	—	野原 哲	
4	与那原町身体障害者協会	会員	崎原 真純	
5	一般社団法人 沖縄県バス協会	常勤顧問	慶田 佳春	
6	東陽バス株式会社	運輸部部长	比嘉 良尚	公共交通事業者
7	沖縄バス株式会社	運輸部部长	稲嶺 聡	
8	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	
9	与那原町商工会	事務局長	本永 学	商工業関係者
10	沖縄県与那原警察署	交通課長	上原 徹也	地元警察関係者
11	内閣府沖縄総合事務局 開発建設部建設産業・地方整備課	建設産業・ 地方整備課長	久場 兼治	国関係者
12	内閣府沖縄総合事務局 開発建設部建設産業・地方整備課	道路建設課長	伊藝 誠一郎	
13	内閣府沖縄総合事務局 運輸部企画室	企画室長	亀谷 匡哉	
14	内閣府沖縄総合事務局 運輸部陸上交通課	課長	崎濱 秀治	
15	沖縄県企画部交通政策課	課長	平良 秀春	沖縄県関係者
16	沖縄県土木建築部 都市計画・モノルール課	課長	下地 秀樹	
17	沖縄県土木建築部道路街路課	課長	砂辺 秀樹	
18	沖縄県土木建築部道路管理課	課長	安里 嗣也	
19	与那原町	政策調整監	上原 謙	与那原町

◎：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充てる。

(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

1 設置目的

与那原町の既成市街地開発計画事業、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ため、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年与那原町訓令第4号）に基づいてプロジェクトチームを置く。

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) 中城湾港南部開発に関すること。

4 構成員

副町長 政策調整監 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 公共施設課長 公共施設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月から事業完了までとする。ただし、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って充て、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日から施行する。

附 則（平成30年訓令第10号）

この訓令は、公布の日から施行する。

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	城間 秀盛
○ 2	企画政策課長	饒平名 幹貴
3	政策調整監	上原 謙
4	総務課長	岡 剛
5	財政課長	新垣 政孝
6	まちづくり課長	金城 勝治
7	上下水道課長	比嘉 義明
8	公共施設課長	仲宗根 祥徳
9	福祉課長	具志堅 智
10	学校教育課長	山城 司
11	ブランド推進課長	桑江 朝照
12	生活環境安全課長	吉野 了
13	企画政策課長補佐	平良 仁
14	まちづくり課長補佐	金城 盛人
15	上下水道課長補佐	長松 真也
16	公共施設課長補佐	宮里 達也

■事務局

番号	所属	氏名
1	企画政策課	新里 博嗣

◎ : 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
令和7年 (2025年)	6月26日	第1回与那原町交通施策検討協議会幹事会
	7月18日	与那原町交通施策検討協議会へ諮問
	7月18日	第1回与那原町交通施策検討協議会
	8月7日～31日	与那原町交通アンケート実施
	10月17日	第2回与那原町交通施策検討協議会 幹事会
	11月13日	第2回与那原町交通施策検討協議会
	12月8日～26日	パブリックコメント実施
令和8年 (2026年)	1月14日	第3回与那原町交通施策検討協議会幹事会
	2月4日	第3回与那原町交通施策検討協議会
	2月20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2号
令和7年7月18日

与那原町交通施策検討協議会
会長 神谷 大介 殿

与那原町長 照屋 勉



与那原町地域総合交通戦略（後期戦略）の策定について（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（後期戦略）の策定について

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
令和8年2月20日

与那原町長 照屋 勉 殿

与那原町交通施策検討協議会
会長 神谷 大介
(公印省略)

与那原町地域総合交通戦略（後期戦略）の策定について（答申）

令和7年7月18日付与那原町諮問第2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（後期戦略）」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

	前期戦略策定時	前期戦略目標値	現状値	後期戦略目標値
年次	平成 29 年 (2017 年)	令和 7 年 (2025 年)	令和 2 年 (2020 年)	令和 12 年 (2030 年)
数値	21.7% ^{※1}	7.0% ^{※2}	24.5%	11.5%

※1 前期戦略時の数値に集計に誤りがあったため、再集計を行った。

※2 前期戦略目標値については、当時の集計結果をもとに設定されたものである。

■目標値の設定

「国勢調査(令和2年度)」をもとに独自集計した公共交通空白地域に居住する人口は4,823人であり、本町全人口の24.5%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、「バス路線の再編等」や「公共交通空白地域の解消に向けたコミュニティバス等の導入」等により公共交通サービスを享受できるようになることを見込む。

よって、東浜区の県道糸満与那原線周辺の公共交通空白地域の人口割合約13%を除いた11.5%を目標値として設定する。

■前期戦略指標の達成状況と要因考察

前期戦略時において、公共交通空白地域の人口は21.7%であった。後期戦略策定に伴い再集計を行ったところ、公共交通空白地域の人口が24.5%と約3%上昇していた。要因として、東浜区への公共交通導入が実現しなかったことや、東浜区が他の地区より人口増加率が高かったことが挙げられる。

○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「都市構造の評価に関するハンドブック：国土交通省(H30.7)」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。

○公共交通サービス地域・公共交通空白地域の人口および割合

前期戦略時：平成29年（2017年）

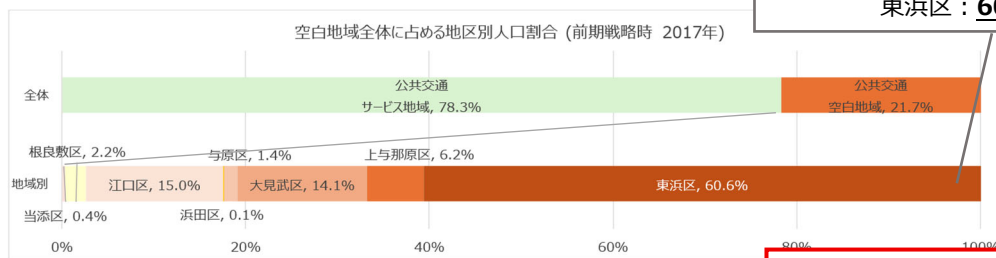
与那原町人口		18862
	公共交通サービス地域	公共交通空白地域
当添区	1,598 (8.5%)	16 (0.1%)
根良敷区	2,066 (11.0%)	90 (0.5%)
港区	1,021 (5.4%)	0 (0.0%)
江口区	1,825 (9.7%)	613 (3.2%)
中島区	519 (2.8%)	0 (0.0%)
新島区	749 (4.0%)	0 (0.0%)
森下区	384 (2.0%)	0 (0.0%)
浜田区	800 (4.2%)	4 (0.0%)
与原区	2,801 (14.8%)	59 (0.3%)
大見武区	397 (2.1%)	577 (3.1%)
上与那原区	1,523 (8.1%)	253 (1.3%)
東浜区	1,085 (5.8%)	2,482 (13.2%)
合計	14,768 (78.3%)	4,094 (21.7%)

【現状値：令和2年（2020年）】

与那原町人口		19695
	公共交通サービス地域	公共交通空白地域
当添区	1,610 (8.2%)	0 (0.0%)
根良敷区	2,465 (12.5%)	0 (0.0%)
港区	993 (5.0%)	0 (0.0%)
江口区	1,976 (10.0%)	458 (2.3%)
中島区	493 (2.5%)	0 (0.0%)
新島区	682 (3.5%)	0 (0.0%)
森下区	382 (1.9%)	0 (0.0%)
浜田区	793 (4.0%)	0 (0.0%)
与原区	2,628 (13.3%)	0 (0.0%)
大見武区	232 (1.2%)	733 (3.7%)
上与那原区	1,479 (7.5%)	247 (1.3%)
東浜区	1,139 (5.8%)	3,385 (17.2%)
合計	14,872 (75.5%)	4,823 (24.5%)

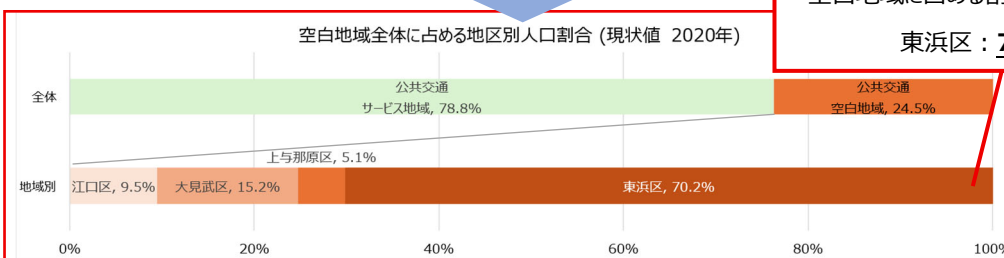
東浜区の人口割合が増加

○公共交通空白地域に占める地区別人口割合



空白地域に占める割合（2017年）

東浜区：**60.6%**



空白地域に占める割合（2020年）

東浜区：**70.2%**

参考：都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省）

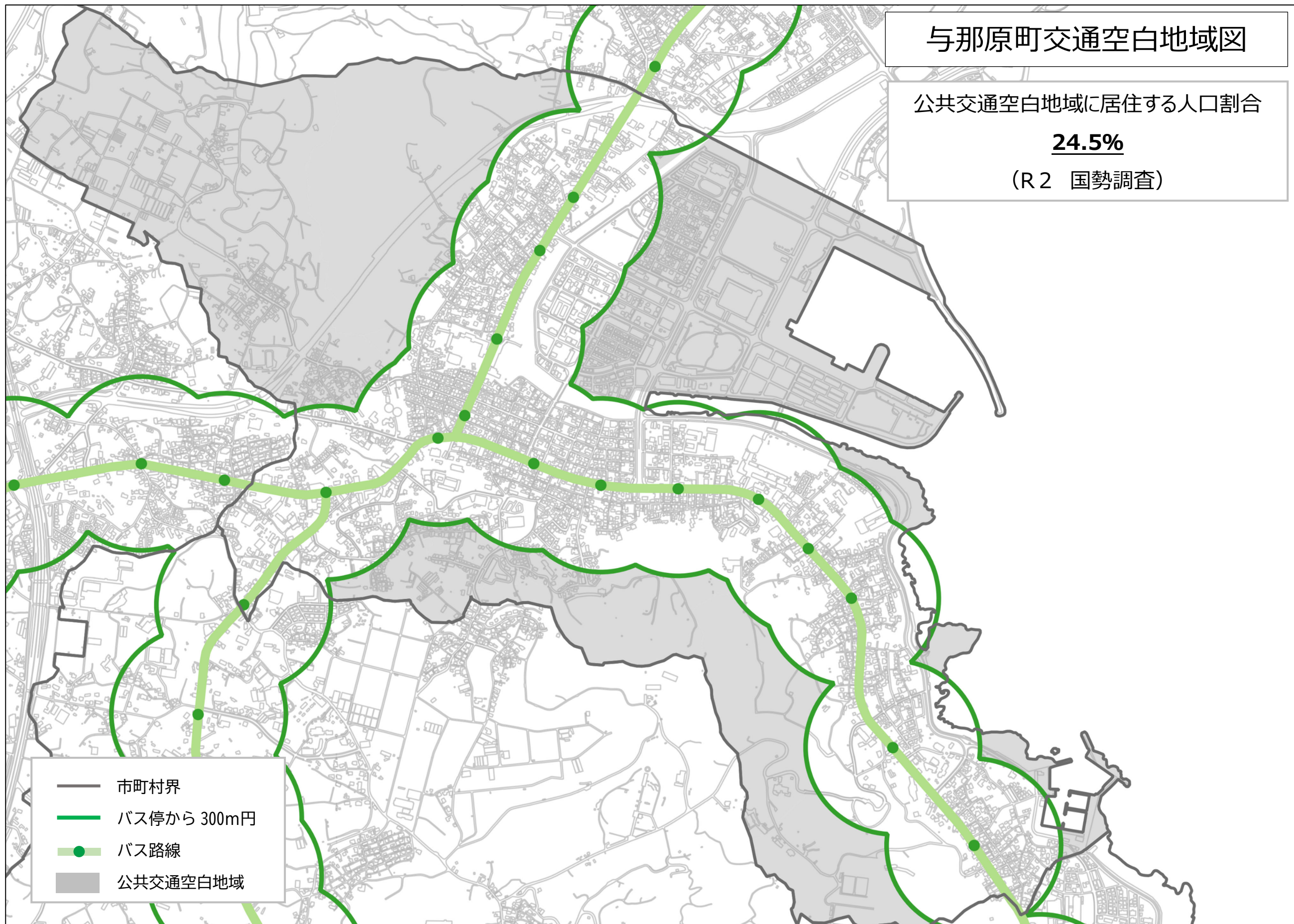
資料：人口（国勢調査令和2年度より）

与那原町交通空白地域図

公共交通空白地域に居住する人口割合

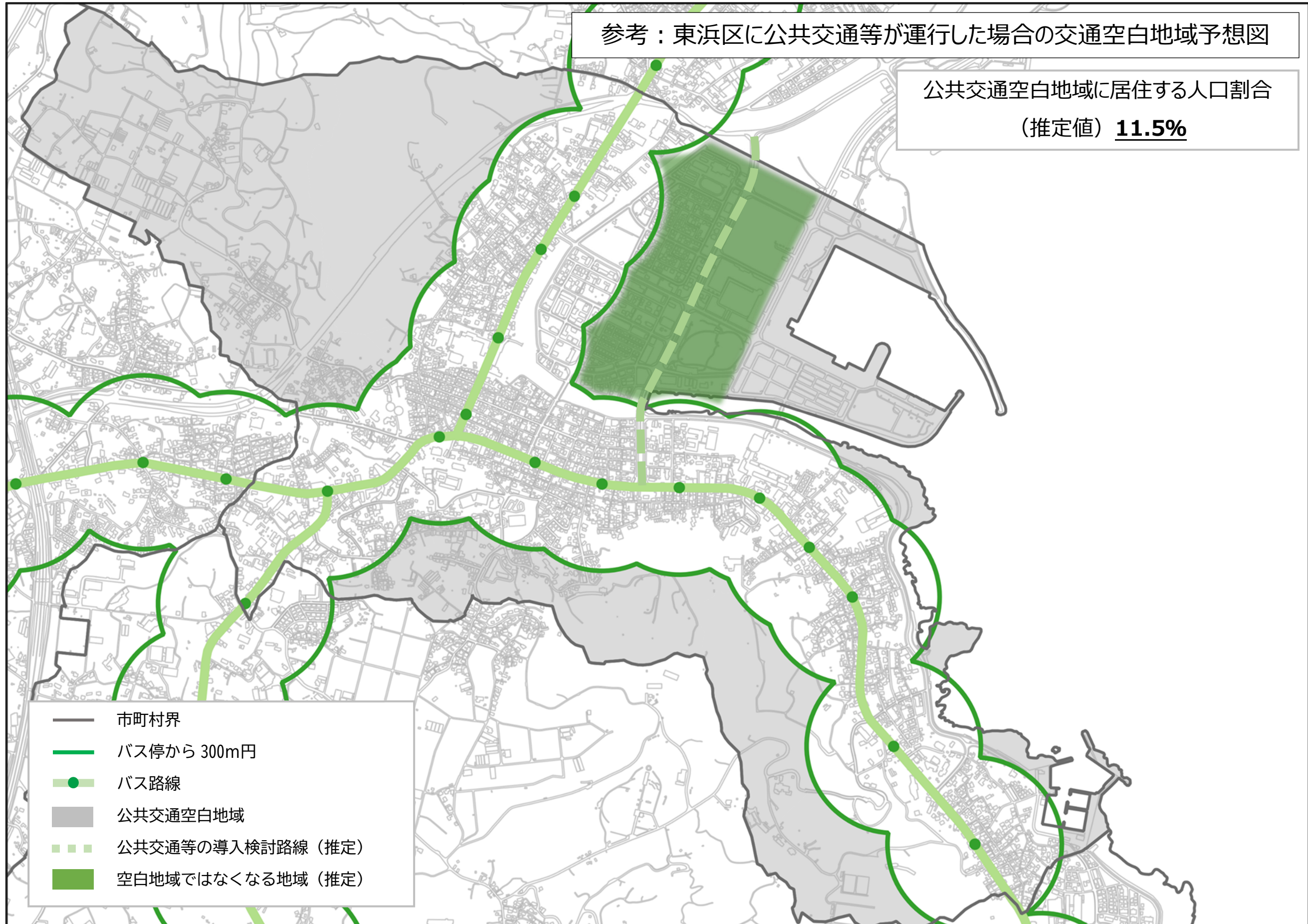
24.5%

(R2 国勢調査)



参考：東浜区に公共交通等が運行した場合の交通空白地域予想図

公共交通空白地域に居住する人口割合
(推定値) **11.5%**



2. 【指標②】 バス・モノレールの交通分担率の増加

	前期戦略策定時	前期戦略目標値	現状値	後期戦略目標値
年次	平成 29 年 (2017 年)	令和 7 年 (2025 年)	令和 7 年 (2025 年)	令和 12 年 (2030 年)
数値	6.4%	9.0%	5.3%	6.6%

■目標値の設定

令和 7 年 8 月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前期戦略時より 1.1%減少し、全体の 5.3%であった。後期戦略においても引き続き「新たな公共交通システムの構築」、「バス交通の環境整備」および「交通に対する意識改革」に資する施策をより一層推進し、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 施策推進アクションプログラム（令和 4 年改定）」にて、成果指標として「公共交通分担率 6.6%（令和 12 年度）」を掲げている。

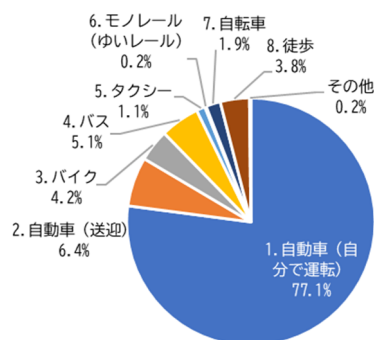
そのため、本町においてもバス等の交通分担率を「沖縄県 TDM 施策推進アクションプログラム」と合わせて **6.6%**を目標値として設定する。

○住民アンケートの結果（令和 7 年 8 月、与那原町企画政策課実施）

問：普段の移動手段について

選択肢	回答数	割合	前期戦略時	差
1.自動車（自分で運転）	407	77.1%	76.3%	0.8%
2.自動車（送迎）	34	6.4%	6.6%	-0.2%
3.バイク	22	4.2%	4.2%	0.0%
4.バス	27	5.1%	5.4%	-0.3%
5.タクシー	6	1.1%	2.0%	-0.9%
6.モノレール（ゆいレール）	1	0.2%	1.0%	-0.8%
7.自転車	10	1.9%	1.5%	0.4%
8.徒歩	20	3.8%	4.9%	-1.1%
その他	1	0.2%	0.7%	-0.5%
合計	528	100%	100.0%	-

問6. 最もよく利用する交通手段



○TDM 施策推進アクションプログラム（令和 4 年 沖縄県）P48

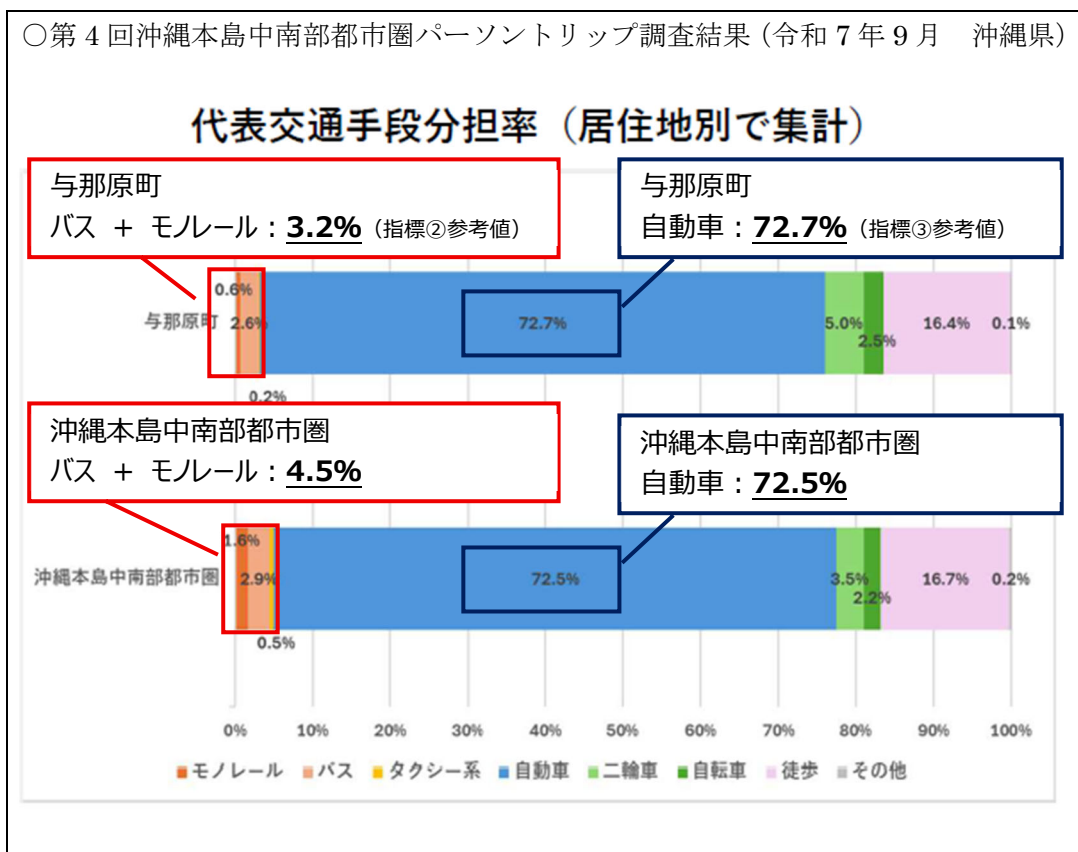


■前期戦略指標の達成状況と要因考察

前期戦略時は「バス・モノレールの交通分担率」が6.4%であり、目標値を9.0%と定めていたが、現状値5.3%と目標達成には至らなかった。

第4回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査によると、沖縄本島中南部都市圏の「バス・モノレールの交通分担率」は4.5%（バス：2.9%、モノレール：1.6%）、与那原町は「バス・モノレールの交通分担率」3.2%（バス：2.6%、モノレール：0.6%）。バスの分担率は同等だが、最寄り駅の遠いモノレールは分担率が低くなっている。

また「沖縄統計年鑑」によると、自動車保有台数が増加傾向にあり、バス・モノレールの交通分担率減少の要因の一つとして挙げられる。（p21「与那原町の自動車保有台数」参照）



3. 【指標③】自動車の交通分担率の減少

	前期戦略策定時	前期戦略目標値	現状値	目標値
年次	平成 29 年 (2017 年)	令和 7 年 (2025 年)	令和 7 年 (2025 年)	令和 12 年 (2030 年)
数値	76.3%	70.0%	77.1%	70.0%

■目標値の設定

令和 7 年度 8 月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 77.1%と最も多かった。後期戦略においても、「新たな公共交通システムの構築」、「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。

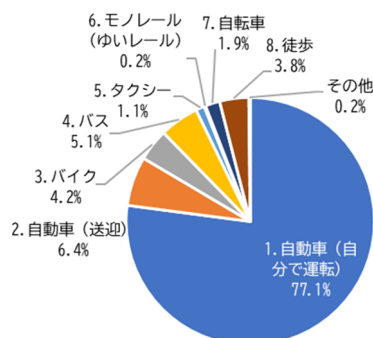
そのため、自動車（自分で運転）からバス等の公共交通、徒歩、自転車への転換を想定し、自動車の交通分担率を現状値の 77.1%から、前期戦略時と同様に約 7.0%減の **70.0%**を目標値として設定する。

○住民アンケートの結果（令和 7 年 8 月実施）

問：普段の移動手段について

選択肢	回答数	割合	前期戦略時	差
1.自動車（自分で運転）	407	77.1%	76.3%	0.8%
2.自動車（送迎）	34	6.4%	6.6%	-0.2%
3.バイク	22	4.2%	4.2%	0.0%
4.バス	27	5.1%	5.4%	-0.3%
5.タクシー	6	1.1%	2.0%	-0.9%
6.モノレール（ゆいレール）	1	0.2%	1.0%	-0.8%
7.自転車	10	1.9%	1.5%	0.4%
8.徒歩	20	3.8%	4.9%	-1.1%
その他	1	0.2%	0.7%	-0.5%
合計	528	100%	100.0%	-

問6. 最もよく利用する交通手段



■前期戦略指標の達成状況と要因考察

前期戦略時は「自動車の交通分担率」が 76.3%であり、目標値を 70.0%と定めていたが、現状値 77.1%と目標達成には至らなかった。

与那原町の自動車の保有台数の増加に伴い、自動車の分担率も増加している。

○与那原町の自動車保有台数（沖縄県統計年鑑の数値をもとに事務局作成）

	平成27年	28年	29年	30年	令和元年	2年	3年	4年	5年	6年	沖縄県R6年
軽自動車	8,244	8,257	8,394	8,383	8,668	8,225	8,383	8,435	8,474	8,534	657,672
その他の車両	4,727	4,815	4,999	5,110	5,253	5,352	5,701	5,587	5,703	5,693	556,776
計	12,971	13,072	13,393	13,493	13,921	13,577	14,084	14,022	14,177	14,227	1,214,448
原付自転車	1,520	1,509	1,499	1,457	1,483	1,458	1,434	1,424	1,419	1,406	112,189
1世帯当たり 所有数 (軽自動車)	1.17	1.05	1.04	1.02	1.03	0.96	0.96	0.96	0.95	0.95	1.01
1世帯当たり 所有数 (全体)	1.85	1.66	1.67	1.64	1.66	1.58	1.62	1.59	1.59	1.58	1.86

資料：沖縄県統計年鑑、住民基本台帳（各年度末）

4. 【指標④】「外出する際の交通環境で“特に問題”と感ずること」、で『交通渋滞』を選択する町民の割合

	前期戦略策定時	前期戦略目標値	現状値	目標値
年次	平成 29 年 (2017 年)	令和 7 年 (2025 年)	令和 7 年 (2025 年)	令和 12 年 (2030 年)
数値	72.1%	50.0%	59.8%	50.0%

■目標値の設定

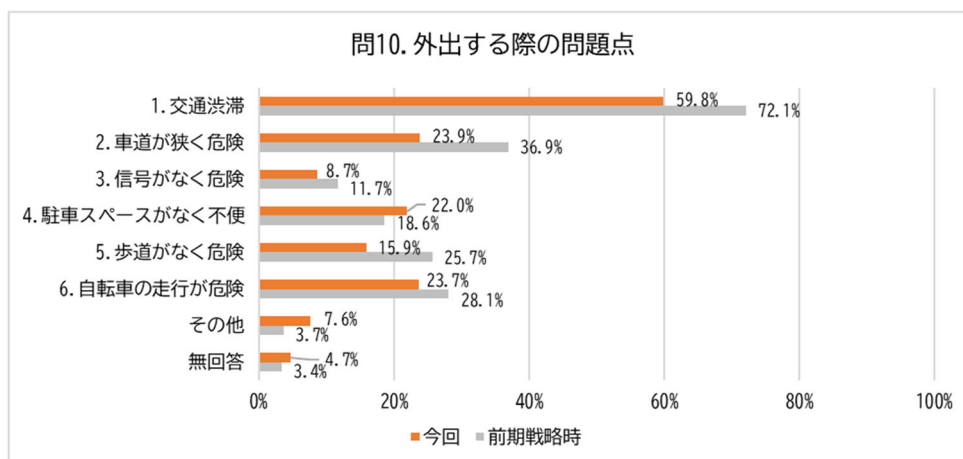
令和 7 年 8 月に実施した住民アンケートにおいて「外出する際の交通環境について、特に問題と感ずていること」をうかがったところ、「交通渋滞」と回答した町民が全体の **59.8%** と最も多かった。

後期戦略においても引き続き「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・促進に取り組み、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を図る必要がある。

前期戦略期間で約 **12.5%** 減少したものの、目標達成には至らなかったことから、引き続き **50.0%** を目標値として設定する。

○住民アンケートの結果（令和 7 年度 8 月実施）

問：外出する際の交通環境について、特に問題と感ずること



■前期戦略指標の達成状況・要因考察

前期戦略時は、外出する際の問題点として「交通渋滞」を答えた割合が、**72.1%** を占めており、目標値を **50.0%** としていた。令和 7 年度時点で **59.8%** と目標値の達成には至っていないが、大幅な割合減少が見られる。

要因として、与那原バイパス暫定供用による、与那原交差点の交通量減少が挙げられる。令和 7 年度 9 月・10 月に行った交通量調査では、令和 3 年度（与那原バイパス暫定供用前）と比較し、約 **20%** の交通量の減少が見られた。

与那原交差点 交通量調査

1. 調査趣旨・目的

第1回幹事会(R7.6.26)にて、「与那原交差点は与那原バイパス暫定供用開始後も混雑が見られる」という指摘があったため、状況確認のための交通量調査を実施。

2. 実施内容

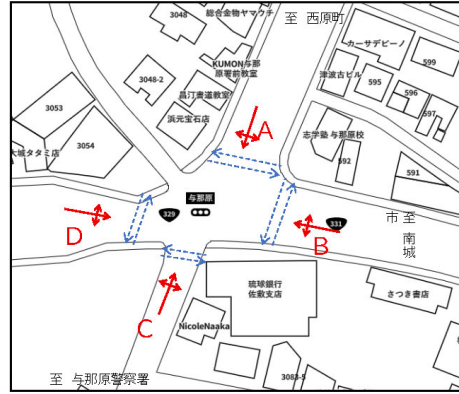
与那原交差点の自動車・バイクの台数、および歩行者量

●計測日:9月8日(月)、10月27日(月)

●計測時間:7時~9時

●計測場所:与那原交差点(右図参照)

※なお、実施曜日、時間、場所について、過去に実施した与那原交差点交通量調査を参照している。



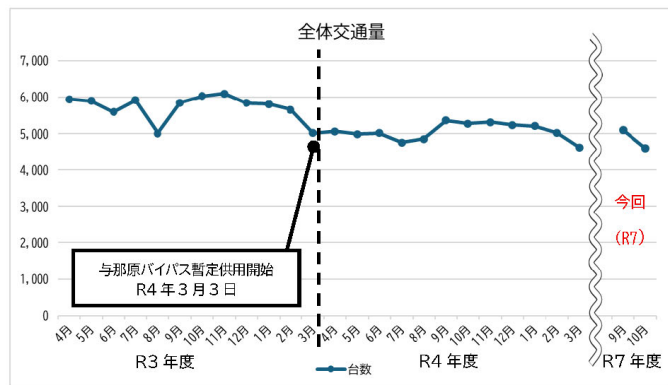
3. 調査結果

①全路線月毎交通量

➢ 今回の交通量調査結果は、与那原バイパス暫定供用以降の交通量と同水準であった。

➢ 与那原バイパスの暫定供用で、一定の渋滞緩和効果がみられる。

	R3年度	R4年度	R7年度
	台数(台)	台数(台)	台数(台)
4月	5,944	5,065	
5月	5,898	4,985	
6月	5,593	5,013	
7月	5,912	4,757	
8月	5,000	4,853	
9月	5,844	5,354	5,088
10月	6,025	5,268	4,590
11月	6,095	5,308	
12月	5,836	5,232	
1月	5,813	5,205	
2月	5,654	5,025	
3月	5,017	4,625	



●各年度同月の比較

➢ 各年度同月で比較すると、令和3年度(暫定供用開始前)より、9月は13%減、10月は23%減となっている。

	R3年度		R4年度		R7年度		
	台数	台数	前年同月比		台数	令和3年同月比	
			台	%		台	%
9月	5,844	5,354	-490	-8%	5,088	-756	-13%
10月	6,025	5,268	-757	-13%	4,590	-1,435	-23%
合計	11,869	10,622	-1,247	-12%	9,678	-2,191	-18%
平均	5,935	5,311	-624	-13%	4,839	-1,096	-18%

5. 【指標⑤】 主要幹線道路の平均混雑度の改善

	前期戦略策定時	前期戦略目標値	現状値	目標値
年次	平成 27 年 (2015 年)	令和 7 年 (2025 年)	令和 3 年 (2021 年)	令和 12 年 (2030 年)
数値	1.37	1.25 未満	1.23 ^{※3}	現状維持 (1.25 未満)

※3 現状値においてはコロナ禍の数値となっているため、次回の全国道路・街路交通情勢調査にて確認する必要がある

■目標値の設定

「令和 3 年度 全国道路・街路情勢調査（交通センサス）」によると、一部区間を除きほとんどの区間で混雑度 1.25 未満となっており、与那原交差点に介在する国道 329 号（町内全区間 混雑度：0.92～1.55）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）の現状値は平均混雑度 1.23 である。

下の「混雑度と道路交通の状態」（道路の交通容量：社団法人日本道路協会）をみると、現在の主要幹線道路の渋滞区間の状態（混雑度 0.92～1.55、平均混雑度 1.23）は、「何時間も混雑が連続する可能性は少ない」にあることがわかる。

調査時点はコロナの影響が大きいものの、現在は与那原バイパス暫定供用の影響も大きいと考えられるため、引き続き平均混雑度 1.25 未満を目標値として設定し、快適な道路交通環境の維持に努める。

■前期戦略指標の達成状況・要因考察

前期戦略時の現状値は、平均混雑度 1.37 であり、目標値を平均混雑度 1.25 未満としていた。令和 3 年度時点で現状値が平均混雑度 1.23 となっており、目標値を下回っている。

コロナ禍の数値であるため、次回の「全国道路・街路交通情勢調査」にて確認する必要があるが、本町で独自に行った交通量調査（令和 7 年度 9 月、10 月実施）では、与那原交差点の交通量が約 20%減少したことが確認されている。（前頁参照）

○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）

■町内における国道および県道の混雑度

() 内：前期戦略比

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	18,373 (▼2,966)	24,436 (▼5,438)	16,936	0.92 (▼0.32)
②	一般国道 329 号	一般国道 331 号	南風原与那原線	0.1	22,332 (▼2,061)	29,701 (▼4,449)	12,445	1.55 (▼0.41)
③	一般国道 329 号	南風原与那原線	糸満与那原線	0.4	22,332 (▼2,061)	29,701 (▼4,449)	12,445	1.55 (▼0.41)
④	一般国道 329 号	糸満与那原線	与那原町・南風原町境	0.2	22,332 (▼2,061)	29,701 (▼4,449)	12,445	1.55 (▼0.41)
⑤	一般国道 331 号	南城市・与那原町境	糸満与那原線	2.1	16,903 (▼638)	21,298 (▼1,155)	18,464	1.08 (△0.13)
⑥	一般国道 331 号	糸満与那原線	一般国道 329 号	0.7	16,903 (▼638)	21,298 (▼1,155)	15,662	1.08 (▼0.04)
⑦	糸満与那原線	南城市・与那原町境	一般国道 329 号	0.5	6,752 (▼1,185)	8,507 (▼1,890)	9,449	0.7 (▼0.14)
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	7,380 (▼893)	9,372 (▼1,224)	22,373	0.31 (▼0.06)
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	13,848 (△1,626)	19,246 (△2,306)	10,271	1.13 (▼0.06)

資料：令和 3 年度 全国道路・街路情勢調査

■路線別平均混雑度

() 内：前期戦略比

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	19,693 (▼2,664)	15,439	1.28 (▼0.17)
⑤～⑥	一般国道 331 号 【南城市・与那原町境～一般国道 329 号】	2.8	16,903 (▼638)	17,764	0.95 (▼0.04)
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	7,215 (▼937)	18,972	0.38 (▼0.05)
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	13,848 (△1,626)	10,271	1.13 (▼0.06)
①～⑥	国道 平均	4.9	15,099 (▼4,506)	16,767	1.08 (▼0.09)
⑦～⑨	県道 平均	2.3	8,368 (▼552)	17,459	0.48 (▼0.03)
①～⑨	町全体 平均	7.2	14,990 (▼1,192)	16,988	0.88 (▼0.07)
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	18,995 (▼2,158)	15,495	1.23 (▼0.14)

資料：令和 3 年度 全国道路・街路情勢調査

○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。

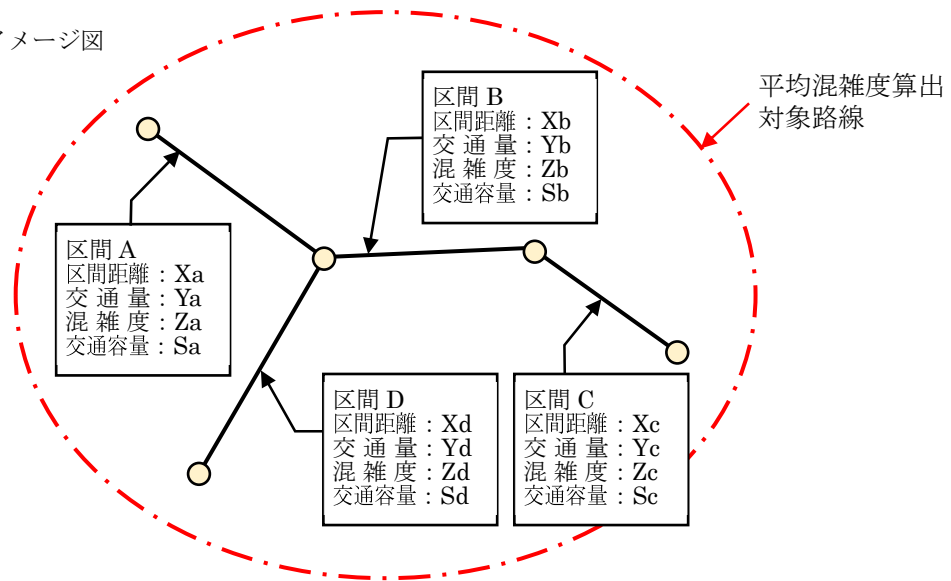
$$\text{混雑度}(Z) = \text{交通量【台/12h】}(Y) / \text{交通容量【台/12h】}(S)$$

$$\text{平均混雑度}(Z_o) = \text{距離あたり交通量の加重平均値}(Y_o) / \text{距離あたり交通容量の加重平均値}(S_o)$$

$$\text{距離あたり交通量の加重平均値}(Y_o) = X_a * Y_a + X_b * Y_b + X_c * Y_c + X_d * Y_d / X_a + X_b + X_c + X_d$$

$$\text{距離あたり交通容量の加重平均値}(S_o) = X_a * S_a + X_b * S_b + X_c * S_c + X_d * S_d / X_a + X_b + X_c + X_d$$

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)

$$= (1.4 * 18,373 + 0.1 * 22,332 + 0.4 * 22,332 + 0.2 * 22,332 + 0.7 * 16,903) / (1.4 + 0.1 + 0.4 + 0.2 + 0.7) \\ = \underline{18,995 \text{ (台/12h)}}$$

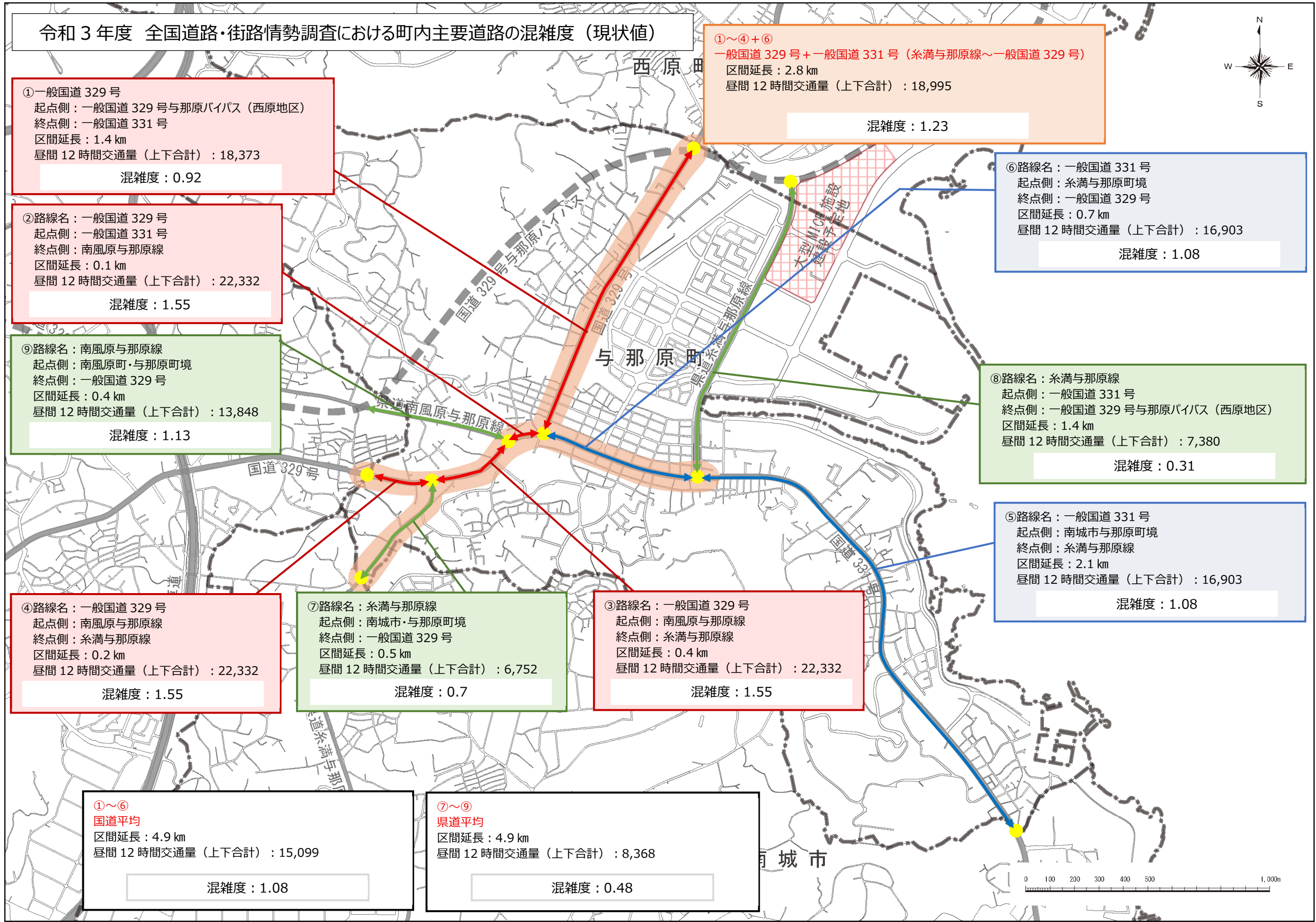
○距離あたり交通容量の加重平均交通容量 (交通容量)

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

○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

$$= 18,995 \text{ (台/12h)} / 15,495 \text{ (台/12h)} = 1.225879315 \div \underline{1.23}$$

令和3年度 全国道路・街路情勢調査における町内主要道路の混雑度（現状値）



①一般国道 329 号
 起点側：一般国道 329 号与那原バイパス（西原地区）
 終点側：一般国道 331 号
 区間延長：1.4 km
 昼間 12 時間交通量（上下合計）：18,373
 混雑度：0.92

②路線名：一般国道 329 号
 起点側：一般国道 331 号
 終点側：南風原与那原線
 区間延長：0.1 km
 昼間 12 時間交通量（上下合計）：22,332
 混雑度：1.55

⑨路線名：南風原与那原線
 起点側：南風原町・与那原町境
 終点側：一般国道 329 号
 区間延長：0.4 km
 昼間 12 時間交通量（上下合計）：13,848
 混雑度：1.13

④路線名：一般国道 329 号
 起点側：南風原与那原線
 終点側：糸満与那原線
 区間延長：0.2 km
 昼間 12 時間交通量（上下合計）：22,332
 混雑度：1.55

⑦路線名：糸満与那原線
 起点側：南城市・与那原町境
 終点側：一般国道 329 号
 区間延長：0.5 km
 昼間 12 時間交通量（上下合計）：6,752
 混雑度：0.7

③路線名：一般国道 329 号
 起点側：南風原与那原線
 終点側：糸満与那原線
 区間延長：0.4 km
 昼間 12 時間交通量（上下合計）：22,332
 混雑度：1.55

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）
 区間延長：2.8 km
 昼間 12 時間交通量（上下合計）：18,995
 混雑度：1.23

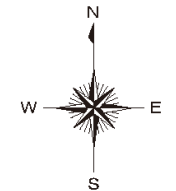
⑥路線名：一般国道 331 号
 起点側：糸満与那原町境
 終点側：一般国道 329 号
 区間延長：0.7 km
 昼間 12 時間交通量（上下合計）：16,903
 混雑度：1.08

⑧路線名：糸満与那原線
 起点側：一般国道 331 号
 終点側：一般国道 329 号与那原バイパス（西原地区）
 区間延長：1.4 km
 昼間 12 時間交通量（上下合計）：7,380
 混雑度：0.31

⑤路線名：一般国道 331 号
 起点側：南城市与那原町境
 終点側：糸満与那原線
 区間延長：2.1 km
 昼間 12 時間交通量（上下合計）：16,903
 混雑度：1.08

①～⑥
 国道平均
 区間延長：4.9 km
 昼間 12 時間交通量（上下合計）：15,099
 混雑度：1.08

⑦～⑨
 県道平均
 区間延長：4.9 km
 昼間 12 時間交通量（上下合計）：8,368
 混雑度：0.48



6. 【指標⑥】1万人あたり交通事故発生件数の減少

	前期戦略策定時	前期戦略目標値	現状値	目標値
年次	平成 27 年 (2015 年)	令和 7 年 (2025 年)	令和 5 年 (2023 年)	令和 12 年 (2030 年)
数値	48.0 件	40.0 件	23.5 件	20.0 件

■目標値の設定

「令和 5 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 23.5 件となっており、この数値は沖縄県平均よりやや高い事故率となっている。

後期戦略においても「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と交通手段の適正利用推進」により、交通事故の減少を目指す。

よって、施策の実進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沖縄県平均の **20.0 件** を目標値として設定する。

■前期戦略指標の達成状況・要因考察

前期戦略時は「1 万人あたりの交通事故発生件数」が 48.0 件であり、目標値を 40.0 件としていた。令和 5 年度時点で、23.5 件と大幅に減少し、目標値も達成した。

沖縄県の平均も、39.9 件から 20.0 件となっており、与那原町の減少傾向と概ね一致している。

	事故率 () 内：前期戦略時	事故率 (与那原町を除く場合)
沖縄県 平均	20.0 (39.0)	-
市部 平均	19.4 (39.3)	-
町部 平均	22.5 (40.0)	22.4
南部地域市町村 平均	20.6 (40.1)	20.6
中南部都市圏 平均	19.8 (41.9)	19.7
隣接市町村 平均	21.2 (36.6)	20.9

■人口1万人当たりの事故率（県内各市町村）

	人口	発生件数	
		発生率	
那覇市	317,030	701	22.1
豊見城市	65,954	109	16.5
糸満市	62,569	88	14.1
南城市	45,928	72	15.7
浦添市	115,702	288	24.9
宜野湾市	100,269	237	23.6
沖縄市	142,679	272	19.1
うるま市	125,973	166	13.2
名護市	64,290	102	15.9
宮古島市	55,562	93	16.7
石垣市	49,530	99	20.0
市部	1,145,486	2,227	19.4
久米島町	7,413	4	5.4
八重瀬町	32,630	49	15.0
南風原町	40,642	109	26.8
与那原町	20,003	47	23.5
西原町	35,728	74	20.7
北谷町	29,056	119	41.0
嘉手納町	13,154	25	19.0
金武町	11,451	18	15.7
本部町	13,002	25	19.2
竹富町	4,288	1	2.3
与那国町	1,725		
町部小計	209,092	471	22.5
町部（与那原町を除く）	189,089	424	22.4
渡嘉敷村	695	2	28.8
座間味村	895		
粟国村	666		
渡名喜村	317		
南大東村	1,210		
北大東村	542		
中城村	22,409	39	17.4
北中城村	17,936	78	43.5
読谷村	42,041	61	14.5
恩納村	11,298	29	25.7
宜野座村	6,303	5	7.9
国頭村	4,504	6	13.3
大宜味村	3,044	4	13.1
東村	1,752	2	11.4
伊平屋村	1,213		
伊是名村	1,308	1	7.6
今帰仁村	9,364	9	9.6
伊江村	4,366	2	4.6
多良間村	1,085	1	9.2
村部	130,948	239	18.3
沖縄県	1,485,526	2,964	20.0

■人口1万人当たりの事故率（中南部都市圏）

	人口	発生件数	
		発生率	
那覇市	317,030	701	22.1
豊見城市	65,954	109	16.5
糸満市	62,569	88	14.1
南城市	45,928	72	15.7
浦添市	115,702	288	24.9
宜野湾市	100,269	237	23.6
沖縄市	142,679	272	19.1
うるま市	125,973	166	13.2
八重瀬町	32,630	49	15.0
南風原町	40,642	109	26.8
与那原町	20,003	47	23.5
西原町	35,728	74	20.7
北谷町	29,056	119	41.0
嘉手納町	13,154	25	19.0
中城村	22,409	39	17.4
北中城村	17,936	78	43.5
読谷村	42,041	61	14.5
合計	1,229,703	2,534	20.6
合計（与那原町除く）	1,209,700	2,487	20.6

■人口1万人当たりの事故率（南部地域市町村）

	人口	発生件数	
		発生率	
那覇市	317,030	701	22.1
豊見城市	65,954	109	16.5
糸満市	62,569	88	14.1
南城市	45,928	72	15.7
久米島町	7,413	4	5.4
八重瀬町	32,630	49	15.0
南風原町	40,642	109	26.8
与那原町	20,003	47	23.5
座間味村	895		
粟国村	666		
渡名喜村	317		
南大東村	1,210		
北大東村	542		
合計	595,799	1,179	19.8
合計（与那原町除く）	575,796	1,132	19.7

■人口1万人当たりの事故率（隣接市町村）

	人口	発生件数	
		発生率	
南城市	45,928	72	15.7
南風原町	40,642	109	26.8
与那原町	20,003	47	23.5
西原町	35,728	74	20.7
合計	142,301	302	21.2
合計（与那原町除く）	122,298	255	20.9

参考：交通白書（沖縄県警察：令和5年度）

7. 【指標⑦】 公用車 EV 化による温室効果ガス排出削減等の推進

	前期戦略策定時	前期戦略目標値	現状値	目標値
年次	—※	—※	令和 5 年 (2023 年)	令和 12 年 (2030 年)
数値	—※	—※	0%	20.0%

※後期戦略より新たに追加した指標のため

■目標値の設定

本町は、令和 4 年度に環境省の「脱炭素先行地域」として沖縄県で初めて選定され、二酸化炭素排出削減に資する取り組みの推進が求められている。

本戦略においては、「脱炭素への取り組み」や「町民全体に対する意識改革」により温室効果ガス排出削減を目指している。

現在所有している公用車 51 台のうち、令和 7 年度から年 2 台を EV 車に更新する（5 年間）と想定し、10 台で **20%** の EV 化を目指す。

地域固有の課題	
【災害に対する万全の備えが不足】 台風の多い沖縄においては台風時における停電が課題となっており、本町においても同様の課題を抱えているところである。	
先行地域の取組による地域課題解決について 台風での長時間停電が発生する沖縄県の課題解決への取組として、EV 車を活用した電力供給を実施するとともに、住民への防災面での活用の認知度の向上と、燃料費の抑制の利点のアピールにより EV 自動車導入の推進を行う。また、災害時に拠点となる公共施設の再生エネルギー等活用による電気供給体制の強靱化を図ることで、災害に強いまちづくりを目指す。	
KPI（重要業績評価指標）	
指標： ①公用車 EV 化台数 ②電気自動車充電用カーポートの設置件数 ③公共施設の太陽光発電設備等の設置件数	
現在（令和 4 年 8 月）： ①1 台 ②0 件 ③0 件	最終年度： ①50 台 ②40 件 ③25 件
KPI 設定根拠	①公用車 EV 化台数＝EV 自動車を増やすことで停電時の電力供給等の防災対応ができる可能性があるため。 ②電気自動車充電用カーポートの設置件数＝カーポートを設置することで町民の EV 自動車化推進に繋がり、防災時の活用を含め災害に強い街の実現が図られるため。 ③災害時の避難拠点となる公共施設において太陽光発電設備等により電力を供給することで、停電時においても電気を確保することができ、災害に強いまちとしての実現が図られるため。
KPI 改善根拠・方法	①公用車管理下の所有する管理計画により数年をかけて公用車の EV 自動車への入れ替えを行う。 ②公共用地を中心に設置箇所を検討し公園の駐車場や庁舎等への導入を行う。 ③町公共施設への太陽光発電設備等の設置を行う。

参考：みんなで創る地域脱炭素社会と活気あふれる美ら町与那原
 ～新しい未来へ綱げて～（与那原町：令和 5 年 4 月改定）

アンケート実施概要

I. アンケート調査概要

1. 調査の目的

与那原町民に対し、交通に関する意向等を伺い、与那原町地域交通総合戦略（後期戦略）を策定するうえで参考とするために実施した。また、前期戦略策定時においても同等の内容をアンケート調査にて伺っていることから、6年間における住民意向の変化等を把握することを目的とする。

2. 実施期間

2025年8月7日（木）～8月31日（日）

3. 調査対象

与那原町全域を対象に居住する15歳以上より2,000人を無作為抽出

4. 実施方法

配布方法：アンケート調査票の郵送

回収方法：返信封筒にて返信またはWeb上にて回答

5. 回収状況

返信封筒による回収：296件

Web上による回答：232件

合計：528件（26.4%）

●集計結果の概要

設問	質問	概要
1	年齢【1つ選択】	・年齢構成に大きな偏りはない。 ※10代は15歳以上が対象のため少サンプル
2	居住地域【1つ選択】	・与那原における地区別人口比率とほぼ同じである。
3	職業【1つ選択】	・「1.会社員・公務員・パート」が5割と最も多く、続いて「6.無職」が2割弱となっている。

4	自動車運転免許の保有状況 【1つ選択】	・「1.自動車運転免許を持っている」と答えた人が、8割を占めている。
5	自動車がないと不便に感じる事 【複数選択】	・7割の人が「3.買い物に行きづらくなる」と答えている。 ・「1.通勤・通学がしづらくなる」「2.通院がしづらくなる」「5.趣味や娯楽の活動が制限される」と答えた人が、それぞれ5割程度いる。
6	最もよく利用する交通手段 【1つ選択】	・「1.自動車（自分で運転）」が7割と最も多い。 ・その他の交通手段は1割未満となっている。 ・交通戦略（前期戦略）の指標である、「バス等の交通分担率の上昇」と「自動車交通分担率」は、どちらも達成していない。
7	問6で選んだ交通手段の利用頻度 【1つ選択】	・「1.自動車（自分で運転）」している人の9割が、「1.週4日以上」利用していた。
8	移動の目的ごとに利用する交通手段 【各1つ選択】	・どの移動においても「自動車（自分で運転）」が多い状況となっている。
9	交通環境に関する問題点 【複数選択】	・「1.交通渋滞」が6割と一番多い。 ・指標である「交通渋滞を問題と考える割合減少」の達成には至っていないが、交通戦略（前期戦略）より、1割程度減少した。
10	バスの利用頻度 【1つ選択】	・半数以上が「5.利用していない」と答えている。 ・続いて、「4.年に数回」が3割となっている。
11	バス利用での問題点 【複数選択】	・「2.時間通りに来ない」と答えた人が3割と一番多い。 ・続いて、「4.目的地に行くルートがない」「1.バス停まで遠い」の順で多くなっている。（いずれも2割程度）
12	徒歩移動での問題点 【複数選択】	・「4.日影がない」と答えた人が5割と一番多い。 ・続いて、「2.歩道の状態が悪い（舗装が波打っている、路面の凹凸等）」が3割、「3.自転車等との接触の危険性がある」が3割弱となっている。
13	自転車移動での問題点 【複数選択】	・「7.自転車を利用しないためわからない」と答えた人が4割と一番多い。 ・続いて「2.車道を走行するのが危険」が3割となっている。
14	シェアサイクルの利用状況 【1つ選択】	・「1.シェアサイクルの存在を知っていて利用したことがある」人は、全体でも1割未満（15名）であった。 ・7割が「2.シェアサイクルの存在は知っていたが利用したことがない」と答えた。
15	シェアサイクルの利用目的 【複数選択】	※問14で「1.利用したことがある」と答えた人のみ回答 ・5割（7件）が「1.通勤」目的で利用していた。

16	シェアサイクルの満足度	<p>※問 1 4 で「1.利用したことがある」と答えた人のみ回答</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「駐輪ポートの数」「駐輪ポートの立地・場所」「自転車の台数」については、平均して評価が 3.5 となっている ・「交通ルールの案内・啓発」については、2.9 と平均が低くなっている。
17	駐輪ポートの設置希望場所 【自由記述】	<ul style="list-style-type: none"> ・「コンビニ」や「スーパー」等、日常的に利用する場所が挙げられた。
18	相乗り・カーシェアの認知度・利用してみたいか	<ul style="list-style-type: none"> ・相乗りもカーシェアも認知度は 5 割程度である。 ・利用したいかについては、どちらも「利用したくない」という意見が 7 割前後であった。
19	今後取り組んでもらいたい交通政策【1つ選択】	<ul style="list-style-type: none"> ・「1.免許がなくても移動できるよう公共交通の充実を図る」が 4 割程度と最も多い。 ・続いて、「5.渋滞のない快適で移動しやすい道路の整備」が 2 割となっている。
20	今後取り組んでもらいたい公共交通政策【1つ選択】	<ul style="list-style-type: none"> ・「3.誰でも分かりやすく利用しやすい公共交通機関（バス等）の構築」が 3 割と最も多い。 ・続いて、「4.新たな公共交通システム（LRT、BRT など）の構築」が 2 割となっている。
21	自動車の代わりとなりうる公共交通【1つ選択】	<ul style="list-style-type: none"> ・「3.モルルール」と答えた人が 3 割と最も多い。 ・続いて、「1.LRT」「4.コミュニティバス」の順で多くなっている。（いずれも 2 割程度）

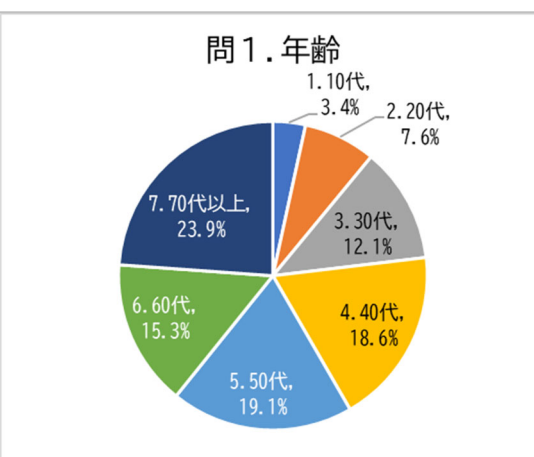
Ⅱ. アンケート調査結果

1. あなたご自身のことについて

問1 あなたの年齢について教えてください。【1つ選択】

- ・「7.70代以上」が23.9%で最も多い。「1.10代」が3.4%で最も少ない。
- ・10代は15歳以上が対象のため少なくなっている。
- ・若くなるにつれて回答率は下がる傾向にあるが、年齢構成に大きな偏りはない。

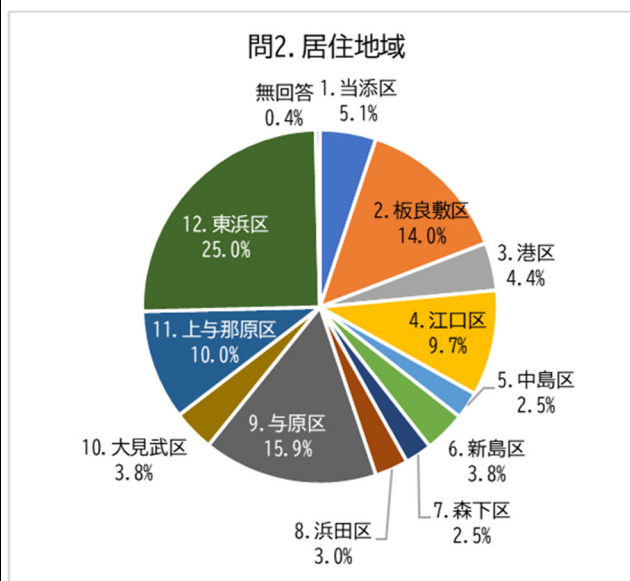
選択肢	回答数	割合	前期計画時	差
1.10代	18	3.4%	4.6%	-1.2%
2.20代	40	7.6%	10.0%	-2.4%
3.30代	64	12.1%	17.4%	-5.3%
4.40代	98	18.6%	15.2%	3.4%
5.50代	101	19.1%	16.4%	2.7%
6.60代	81	15.3%	18.6%	-3.3%
7.70代以上	126	23.9%	17.4%	6.5%
合計	528	100%	100%	-



問2 あなたが住んでいる地域はどこですか。【1つ選択】

- ・「12.東浜区」が多く25.0%、次点が「9.与那原区」で15.9%となっている。
- ・与那原における、地区別人口比率とほぼ同じである。

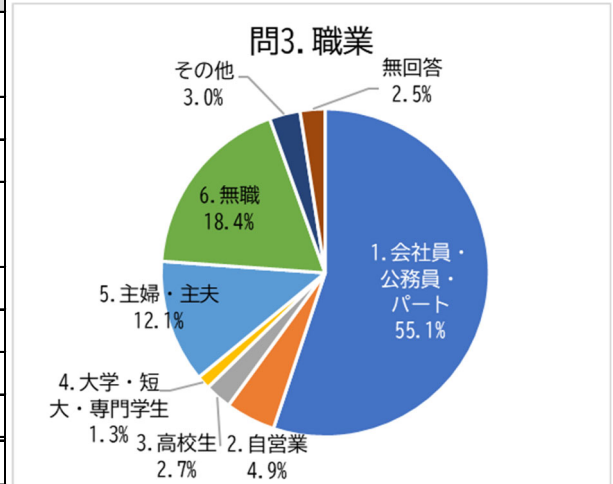
選択肢	回答数	割合	前期計画時	差
1.当添区	27	5.1%	6.4%	-1.2%
2.板良敷区	74	14.0%	11.5%	2.5%
3.港区	23	4.4%	6.1%	-1.8%
4.江口区	51	9.7%	10.0%	-0.4%
5.中島区	13	2.5%	2.4%	0.0%
6.新島区	20	3.8%	3.9%	-0.1%
7.森下区	13	2.5%	2.7%	-0.2%
8.浜田区	16	3.0%	3.9%	-0.9%
9.与那原区	84	15.9%	11.7%	4.2%
10.大見武区	20	3.8%	3.9%	-0.1%
11.上与那原区	53	10.0%	13.4%	-3.4%
12.東浜区	132	25.0%	22.7%	2.3%
無回答	2	0.4%	1.2%	-0.8%
合計	528	100%	100%	-



問3 あなたの職業を教えてください。【1つ選択】

- ・最も多かったのは「1.会社員・公務員・パート」で55.1%と過半数を占めている。
- ・次いで「6.無職」が18.4%、「5.主婦・主夫」12.1%となっている。

選択肢	回答数	割合	前期戦略時	差
1.会社員・公務員・パート	291	55.1%	48.2%	6.9%
2.自営業	26	4.9%	6.1%	-1.2%
3.高校生	14	2.7%	2.9%	-0.3%
4.大学・短大・専門学校学生	7	1.3%	2.2%	-0.9%
5.主婦・主夫	64	12.1%	18.1%	-6.0%
6.無職	97	18.4%	16.4%	2.0%
その他	16	3.0%	5.4%	-2.3%
無回答	13	2.5%	0.7%	1.7%
合計	528	100%	100%	-



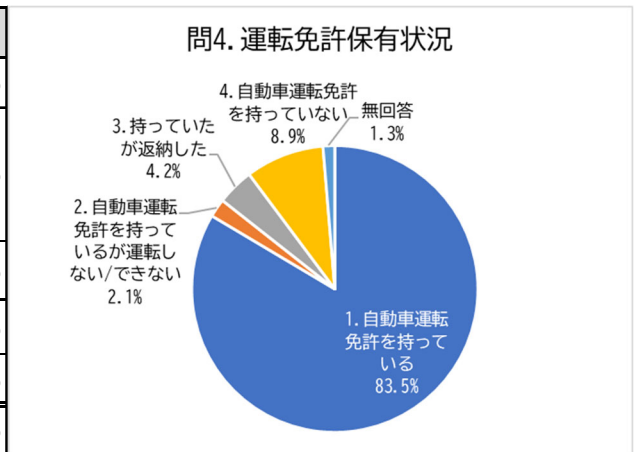
その他の意見（一部）

- ・ B型就労
- ・ アパートオーナー
- ・ 農家

問4 あなたは自動車運転免許を持っていますか。【1つ選択】

- ・ 「2.自動車運転免許を持っている」が突出して多く83.5%、次点が「4.自動車運転免許を持っていない」で8.9%となっている

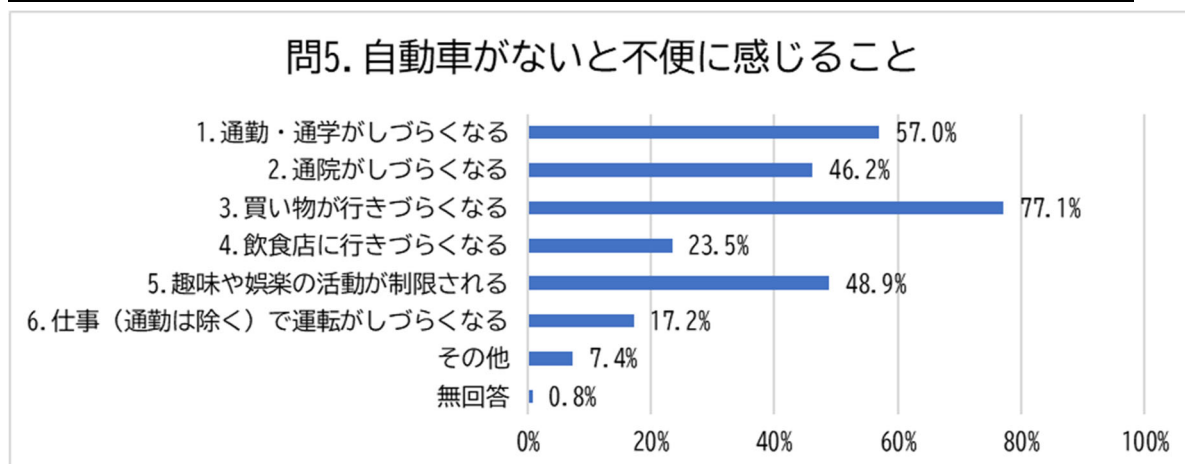
選択肢	回答数	割合
1.自動車運転免許を持っている	441	83.5%
2.自動車運転免許を持っているが運転しない/できない	11	2.1%
3.持っていたが返納した	22	4.2%
4.自動車運転免許を持っていない	47	8.9%
無回答	7	1.3%
合計	528	100%



問5 日常生活で、自動車がないと不便に感じることは何ですか。【複数回答可】

・「3.買い物に行きづらくなる」が最も多く 77.1%、次いで「1.通勤・通学がしづらくなる」が 57.0%となっている。

選択肢	回答数	割合
1.通勤・通学がしづらくなる	301	57.0%
2.通院がしづらくなる	244	46.2%
3.買い物に行きづらくなる	407	77.1%
4.飲食店に行きづらくなる	124	23.5%
5.趣味や娯楽の活動が制限される	258	48.9%
6.仕事（通勤は除く）で運転がしづらくなる	91	17.2%
その他	39	7.4%
無回答	4	0.8%



その他の意見（一部）

- ・ 家族の送迎（親の介護、子どもの部活等の送迎）
- ・ バスが減便で不便
- ・ 畑への往復、農具、収穫物の運搬
- ・ 不便と感じない

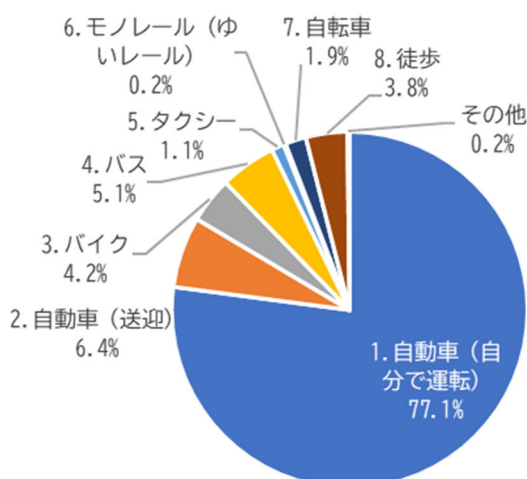
2. 普段の移動について

問6 あなたが最もよく利用する交通手段は何ですか。【1つ選択】

- ・「1.自動車（自分で運転）」が最も多く 77.1%、次いで「2.自動車（送迎）」で 6.4%という結果となった。
- ・上位二つを合わせると、よく利用する移動手段の 8 割が自動車である。
- ・指標である、「バス等（バス・モノレール）の交通分担率の上昇」が前期戦略時（6.4%）から、5.3%と下がっており、目標値（9%）を達成していない。
- ・また、もう一つの目標値である、「自動車交通分担率の減少」についても、前期戦略時（76.3%）から、77.1%と増加しており、目標値（70%）を達成していない。

選択肢	回答数	割合	前期戦略時	差
1.自動車（自分で運転）	407	77.1%	76.3%	0.8%
2.自動車（送迎）	34	6.4%	6.6%	-0.2%
3.バイク	22	4.2%	4.2%	0.0%
4.バス	27	5.1%	5.4%	-0.3%
5.タクシー	6	1.1%	2.0%	-0.9%
6.モノレール（ゆいレール）	1	0.2%	1.0%	-0.8%
7.自転車	10	1.9%	1.5%	0.4%
8.徒歩	20	3.8%	4.9%	-1.1%
その他	1	0.2%	0.7%	-0.5%
合計	528	100%	100.0%	-

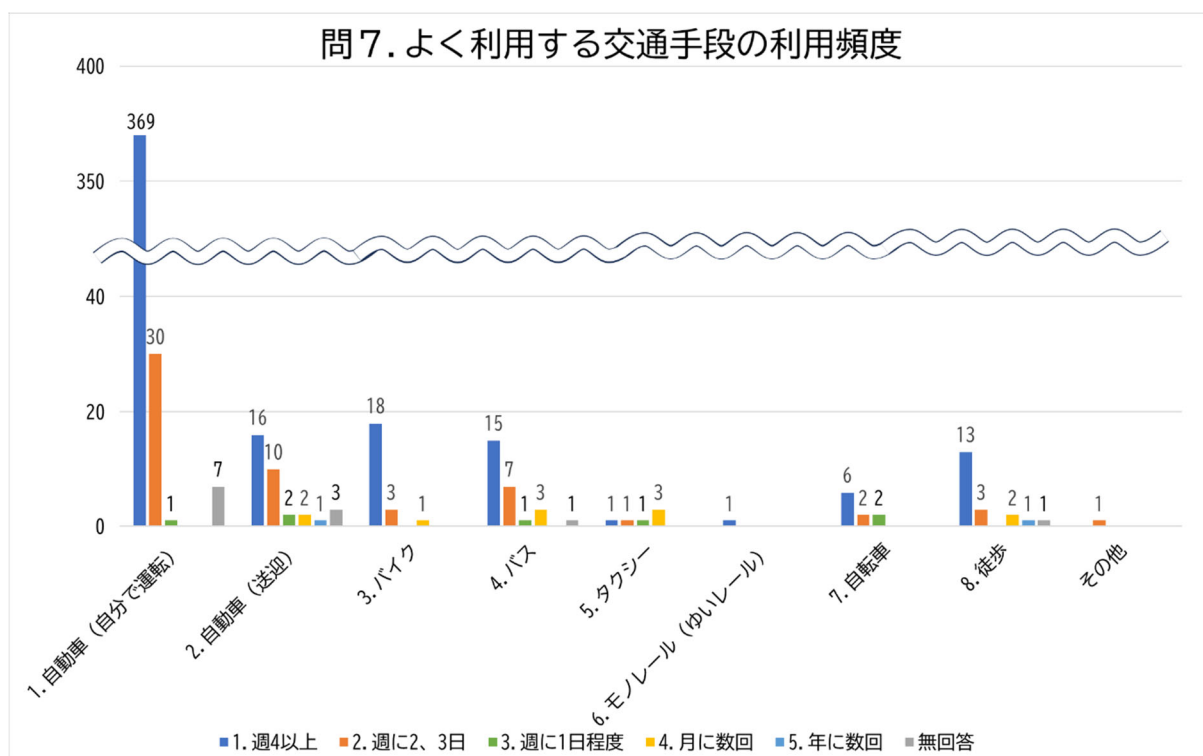
問6. 最もよく利用する交通手段



問7 問6で選んだ交通手段の利用頻度を教えてください。【1つ選択】

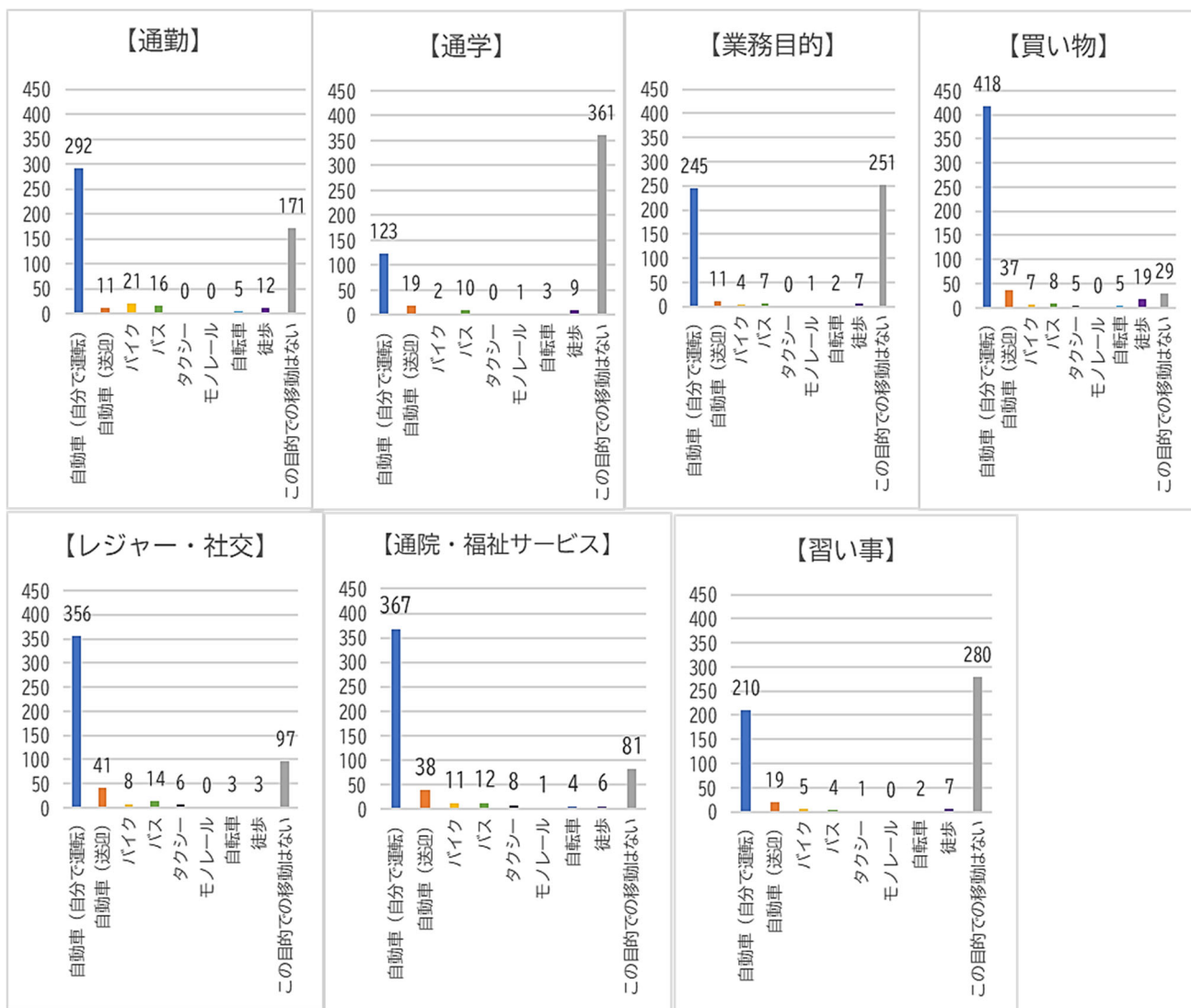
- ・問6で1番多かった「1.自動車（自分で運転）」（全体の77.1%）で移動している人のうち、「1.週4日以上」利用している人の割合は90.7%であった。
- ・「1.自動車（自分で運転）」は9割、「2.バイク」は8割が「1.週4日以上」外出しているのに対し、他の交通手段（ゆいレールを除く）では、外出頻度が下がっている。

	1.週4以上	2.週に2、3日	3.週に1日程度	4.月に数回	5.年に数回	無回答	総計
1.自動車（自分で運転）	369 (90.7%)	30 (7.4%)	1 (0.2%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	7 (1.7%)	407 -
2.自動車（送迎）	16 (47.1%)	10 (29.4%)	2 (5.9%)	2 (5.9%)	1 (2.9%)	3 (8.8%)	34 -
3.バイク	18 (81.8%)	3 (13.6%)		1 (4.5%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	22 -
4.バス	15 (55.6%)	7 (25.9%)	1 (3.7%)	3 (11.1%)		1 (3.7%)	27 -
5.タクシー	1 (16.7%)	1 (16.7%)	1 (16.7%)	3 (50.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	6 -
6.モノレール（ゆいレール）	1 (100.0%)						1 -
7.自転車	6 (60.0%)	2 (20.0%)	2 (20.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	10 -
8.徒歩	13 (65.0%)	3 (15.0%)		2 (10.0%)	1 (5.0%)	1 (5.0%)	20 -
その他		1 (100.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	1 -



問 8 移動の目的ごとに利用する、交通手段を教えてください。【各 1 つ選択】

- ・目的別だと【買い物】(499名)を目的とした外出が一番多く、次いで【通院・福祉サービス】(447名)が多い結果となった
- ・どの移動目的においても「自動車(自分で運転)」と答えた人が突出して多い。
- ・次いで多いのは、【通勤】では「バイク」で、それ以外は「自動車(送迎)」である。

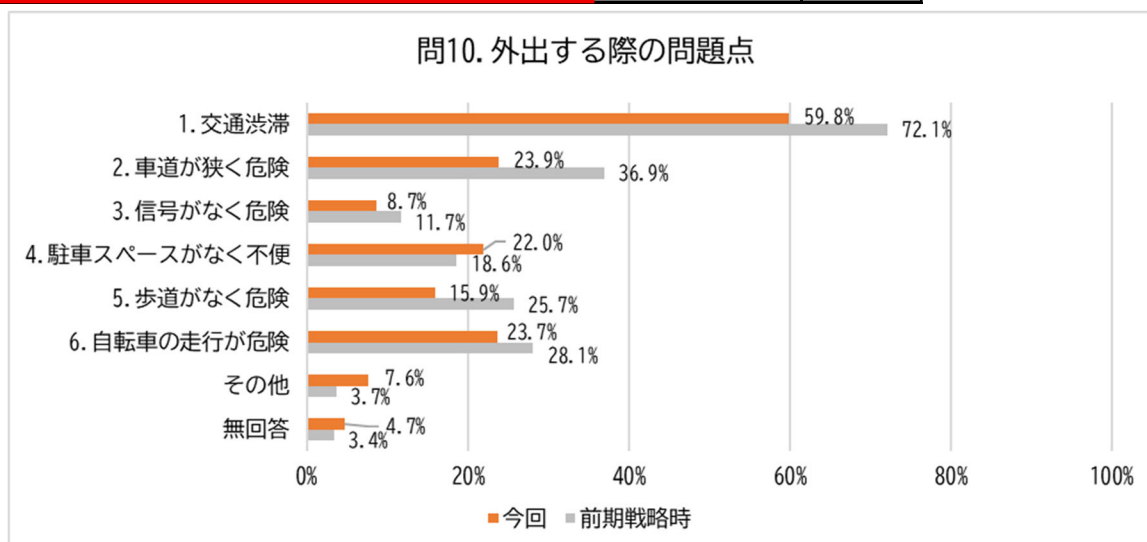


問9 外出する際の交通環境について、特に問題と感ずることをお聞かせください。

【複数選択可】

- ・交通環境の問題点について、「1.交通渋滞」と答えた人が多く（59.8%）、次いで「2.車道が狭く危険」（23.9%）、「6.自転車の走行が危険」（23.7%）という結果となった。
- ・指標である「交通渋滞を問題と考える割合減少」について、前期戦略時（72.1%）から、59.8%目標値（50%）には到達していないものの、割合として大幅な減少がみられる。
- ・その他「2.車道が狭く危険」や「5.歩道がなく危険」についても、前期戦略時より10%前後減少している。

選択肢	回答数	割合	前期戦略時	差
1.交通渋滞	316	59.8%	72.1%	-12.3%
2.車道が狭く危険	126	23.9%	36.9%	-13.0%
3.信号がなく危険	46	8.7%	11.7%	-3.0%
4.駐車スペースがなく不便	116	22.0%	18.6%	3.4%
5.歩道がなく危険	84	15.9%	25.7%	-9.8%
6.自転車の走行が危険	125	23.7%	28.1%	-4.4%
その他	40	7.6%	3.7%	3.9%
無回答	25	4.7%	3.4%	1.3%



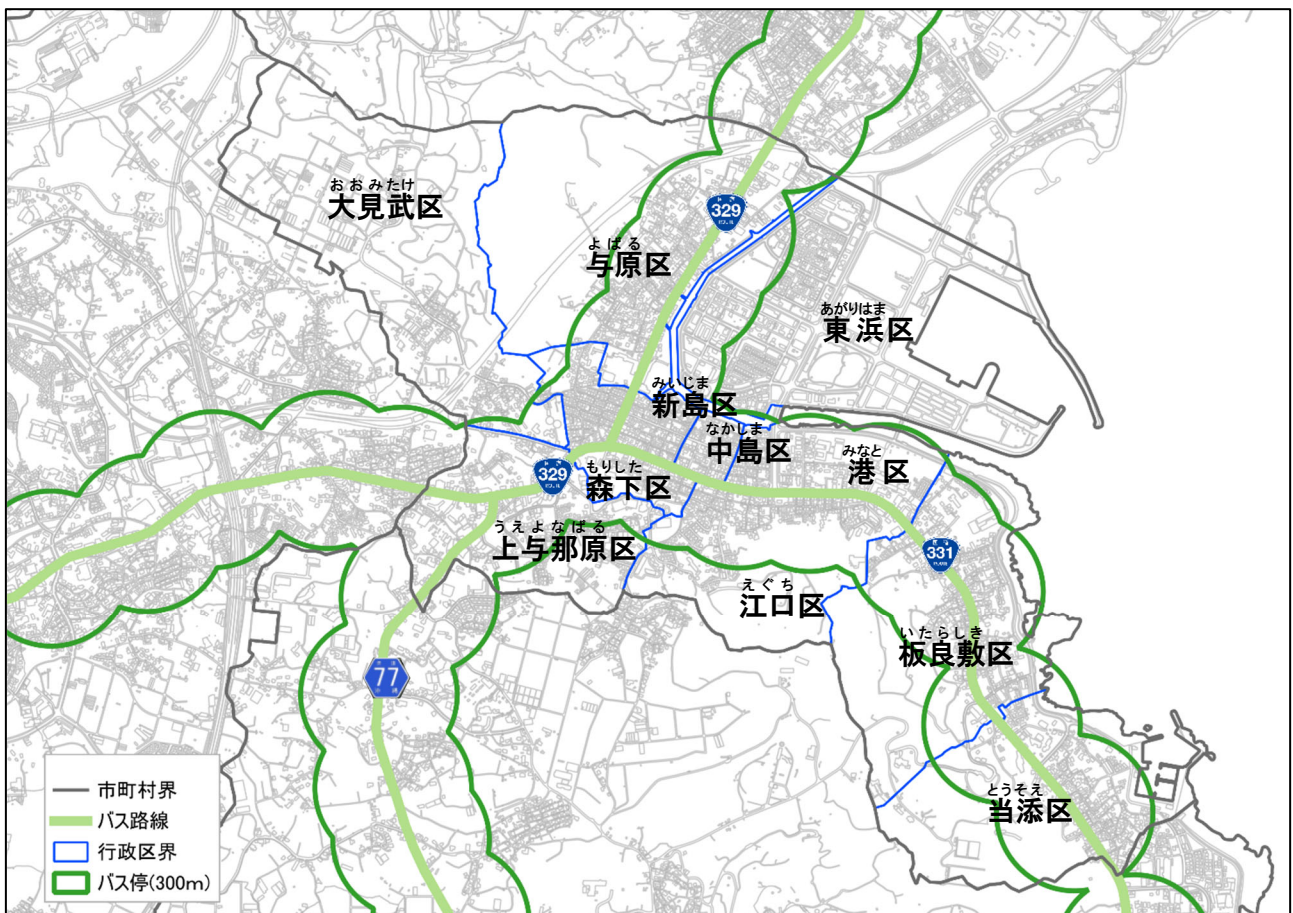
その他の意見（一部）

- ・交通マナーの悪さ（自動車、自転車）
- ・自転車との並走が怖い
- ・街灯が無く危険
- ・路上駐車が多い
- ・ラインが消えかかっている（道路の中央線）
- ・与那原十字路の渋滞
- ・信号の変わるタイミングが変な場所がある（交通量に対して、青信号が短いなど）
- ・タクシーが探せない

〈地区別 クロス分析〉

- ・「1.交通渋滞」を問題ととらえる住民の割合は、どの地域においても高くなっている。
 - ・「10.大見武区」に居住すると答えた人のうち、約半数が「3.信号がなく危険」と答えている。
- アンケートの自由意見より「与那原バイパスと大見武の旧道との交差点に信号が欲しい。渋滞の時は本当に通れない」という意見があがっている。

分類	行政区	1.交通渋滞	2.車道が狭く危険	3.信号がなく危険	4.駐車スペースがなく不便	5.歩道がなく危険	6.自転車の走行が危険	その他
国道331号沿線	当添区 (27件)	66.7%	14.8%	7.4%	25.9%	7.4%	18.5%	3.7%
	板良敷区 (74件)	51.4%	27.0%	6.8%	17.6%	10.8%	27.0%	10.8%
	港区 (23件)	73.9%	13.0%	4.3%	13.0%	0.0%	21.7%	8.7%
	江口区 (51件)	64.7%	27.5%	3.9%	31.4%	15.7%	17.6%	3.9%
	中島区 (13件)	61.5%	15.4%	0.0%	23.1%	0.0%	23.1%	7.7%
国道329号沿線	新島区 (20件)	55.0%	30.0%	10.0%	40.0%	15.0%	15.0%	10.0%
	森下区 (13件)	53.8%	15.4%	0.0%	15.4%	15.4%	30.8%	15.4%
	浜田区 (16件)	56.3%	31.3%	6.3%	12.5%	25.0%	25.0%	6.3%
	上与那原区 (53件)	64.2%	28.3%	7.5%	11.3%	17.0%	18.9%	9.4%
	与原区 (84件)	51.2%	32.1%	7.1%	13.1%	21.4%	14.3%	3.6%
公共交通空白地域の多い地域	大見武区 (20件)	60.0%	10.0%	55.0%	25.0%	10.0%	5.0%	10.0%
	東浜区 (132件)	62.1%	19.7%	9.1%	25.8%	9.8%	18.9%	6.1%
	総計	59.8%	23.9%	8.7%	22.0%	15.9%	23.7%	7.6%

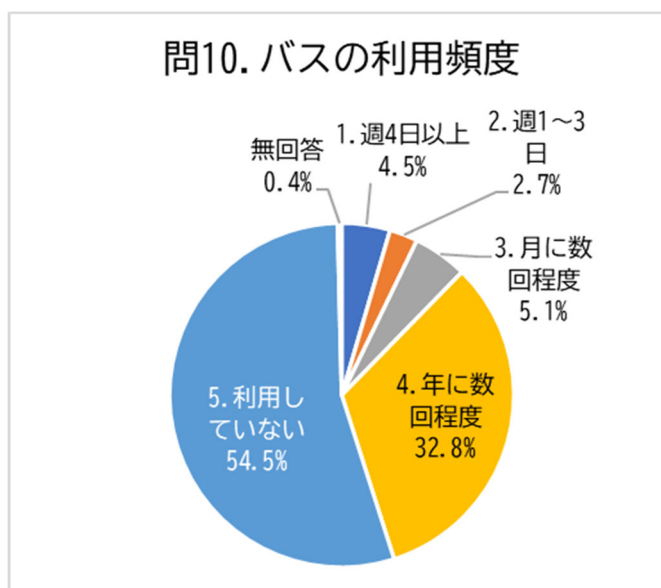


3. 公共交通利用について

問10 あなたは過去1年間で、どのくらいの頻度でバスを利用しましたか。【1つ選択】

- ・バスの利用頻度について過去1年間「5.利用していない」と答えた人が最も多く半数以上（54.5%）を占めている。次いで「4.年に数回程度」が多く32.8%となっている。
- ・「1.週4日以上」「2.週1～3日」と恒常的に利用している人は、合計でも10%未満にとどまっている。

選択肢	回答数	割合
1.週4日以上	24	4.5%
2.週1～3日	14	2.7%
3.月に数回程度	27	5.1%
4.年に数回程度	173	32.8%
5.利用していない	288	54.5%
無回答	2	0.4%
合計	528	100%



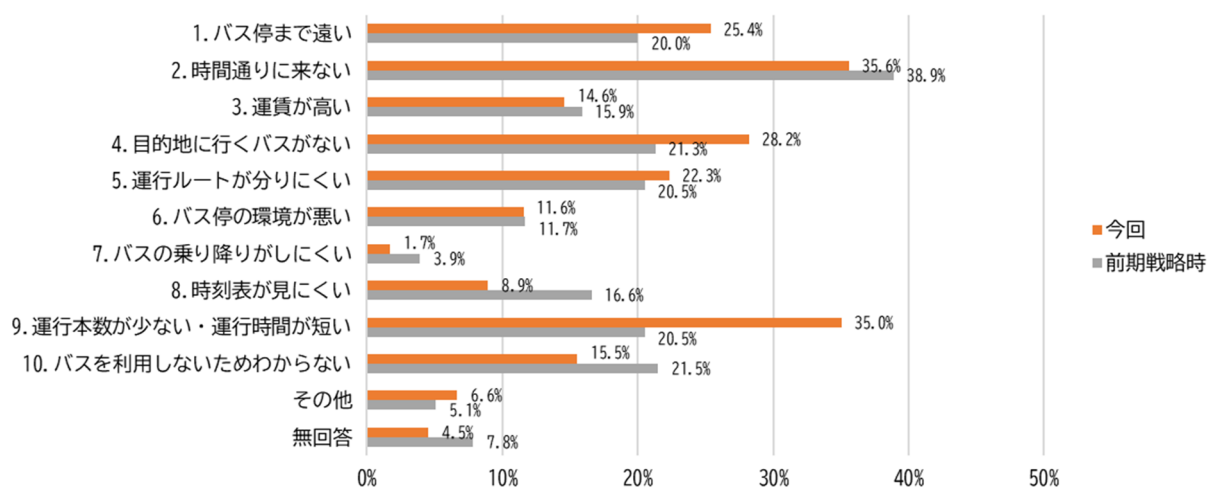
問11 バスを利用するうえで特に問題と感ずることを教えてください。【複数選択可】

(N=528)

- ・バス利用での問題点について「2.時間通りに来ない」と答えた人が一番多く（35.6%）、次いで「9.運行本数が少ない・運行時間が短い（35.0%）」「4.目的地に行くバスがない（28.2%）」「1.バス停まで遠い（25.4%）」という順になっている。
- ・「9.運行本数が少ない・運行時間が短い」と答えた人の割合が、前期戦略時と比較して14.5%増と大きく増加する結果となった。近年の減便等が影響していると推察される。
- ・一方で、「2.時間通りに来ない」や「8.時刻表が見にくい」といった項目は減少しており、バスのサービス向上がみられる項目もある。

選択肢	回答数	割合	前期戦略時	差
1.バス停まで遠い	134	25.4%	20.0%	5.4%
2.時間通りに来ない	188	35.6%	38.9%	-3.3%
3.運賃が高い	77	14.6%	15.9%	-1.3%
4.目的地に行くバスがない	149	28.2%	21.3%	6.9%
5.運行ルートが分りにくい	118	22.3%	20.5%	1.8%
6.バス停の環境が悪い	61	11.6%	11.7%	-0.1%
7.バスの乗り降りがしにくい	9	1.7%	3.9%	-2.2%
8.時刻表が見にくい	47	8.9%	16.6%	-7.7%
9.運行本数が少ない・運行時間が短い	185	35.0%	20.5%	14.5%
10.バスを利用しないためわからない	82	15.5%	21.5%	-6.0%
その他	35	6.6%	5.1%	1.5%
無回答	24	4.5%	7.8%	-3.3%

問11. バス利用での問題点



その他の意見（一部）

- ・終バスの時間が早すぎて利用したい時間に利用できない
- ・ラッシュ時のバスが混みすぎて息苦しい
- ・運転手の運転がひどい
- ・通院で、東浜～天久の往復で6時間かった

〈地区別 クロス分析〉

- ・「1.バス停まで遠い」と答えた人は、「10.大見武区」「12.東浜区」において割合が高い傾向にある。
- ・二つの地区については、公共交通空白地域の多い地域である。
- ・「2.時間通りに来ない」については、与那原交差点の周辺である、「5.中島区」「6.新島区」「8.浜田区」において割合が低い傾向となっている。
- ・国道 331 号沿線において、「9.運行本数が少ない・運行時間が短い」と答えた割合が高くなる傾向にある。

分類	行政区	1.バス停まで遠い	2.時間通りに来ない	3.運賃が高い	4.目的地に行くバスがない	5.運行ルートが分りにくい	6.バス停の環境が悪い
国道331号沿線	当添区 (27件)	22.2%	37.0%	11.1%	18.5%	18.5%	7.4%
	板良敷区 (74件)	20.3%	35.1%	23.0%	25.7%	20.3%	2.7%
	港区 (23件)	17.4%	39.1%	13.0%	17.4%	17.4%	4.3%
	江口区 (51件)	17.6%	39.2%	19.6%	15.7%	9.8%	9.8%
	中島区 (13件)	7.7%	15.4%	0.0%	23.1%	23.1%	0.0%
国道329号沿線	新島区 (20件)	10.0%	25.0%	15.0%	65.0%	15.0%	5.0%
	森下区 (13件)	7.7%	46.2%	15.4%	30.8%	0.0%	15.4%
	浜田区 (16件)	1.9%	13.2%	5.7%	9.4%	5.7%	5.7%
	上与那原区 (53件)	26.4%	64.2%	11.3%	47.2%	32.1%	22.6%
	与原区 (84件)	14.3%	23.8%	7.1%	13.1%	13.1%	6.0%
公共交通空白地域の多い地域	大見武区 (20件)	50.0%	35.0%	20.0%	10.0%	10.0%	5.0%
	東浜区 (132件)	43.9%	30.3%	15.9%	30.3%	29.5%	11.4%
	総計	25.4%	35.4%	15.0%	26.5%	20.3%	9.3%

分類	行政区	7.バスの乗り降りがしにくい	8.時刻表が見にくい	9.運行本数が少ない・運行時間が短い	10.バスを利用しないためわからない	その他
国道331号沿線	当添区 (27件)	0.0%	7.4%	40.7%	11.1%	7.4%
	板良敷区 (74件)	0.0%	8.1%	35.1%	16.2%	5.4%
	港区 (23件)	4.3%	4.3%	30.4%	4.3%	4.3%
	江口区 (51件)	2.0%	2.0%	41.2%	17.6%	7.8%
	中島区 (13件)	0.0%	0.0%	23.1%	23.1%	15.4%
国道329号沿線	新島区 (20件)	0.0%	10.0%	40.0%	15.0%	5.0%
	森下区 (13件)	0.0%	7.7%	0.0%	23.1%	0.0%
	浜田区 (16件)	0.0%	1.9%	9.4%	1.9%	3.8%
	上与那原区 (53件)	7.5%	5.7%	41.5%	34.0%	7.5%
	与原区 (84件)	0.0%	3.6%	17.9%	10.7%	1.2%
公共交通空白地域の多い地域	大見武区 (20件)	5.0%	0.0%	10.0%	25.0%	5.0%
	東浜区 (132件)	0.8%	8.3%	19.7%	7.6%	3.0%
	総計	1.5%	5.9%	27.8%	14.6%	4.9%

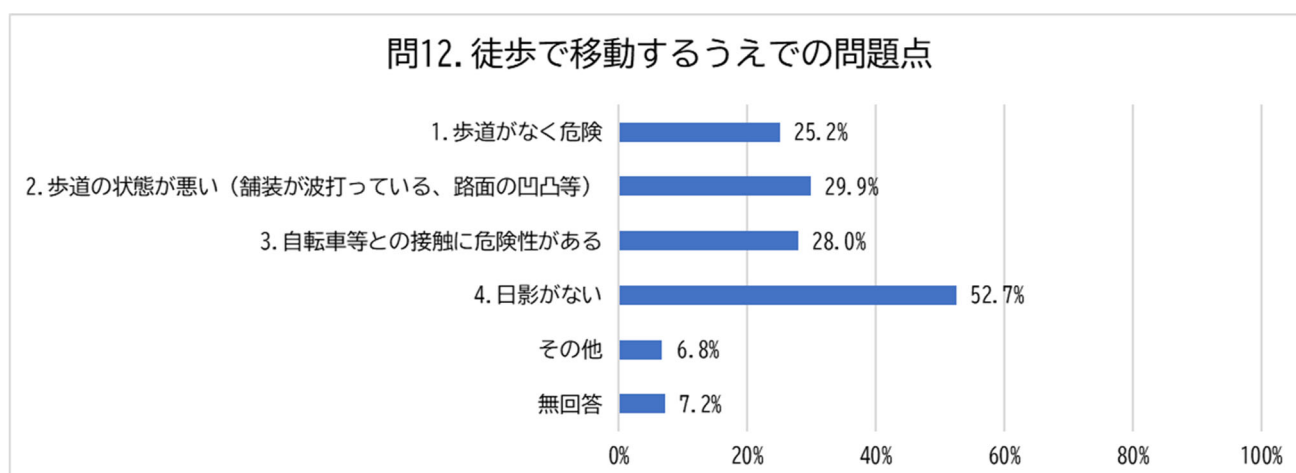
4. 徒歩と自転車での移動について

問 12 徒歩で移動するうえで特に問題だと感じることを教えて下さい。【複数選択可】

(N=528)

- ・ 「4.日影がない」が最も多く 52.7%と、半数以上が答えている。
- ・ 次いで「2.歩道の状態が悪い（舗装が波打っている、路面の凹凸等）」が 29.9%、「3.自転車等との接触に危険性がある」が 28.0%となっている。

選択肢	回答数	割合
1.歩道がなく危険	133	25.2%
2.歩道の状態が悪い（舗装が波打っている、路面の凹凸等）	158	29.9%
3.自転車等との接触に危険性がある	148	28.0%
4.日影がない	278	52.7%
その他	36	6.8%
無回答	38	7.2%



その他の意見（一部）

- ・ 歩道の雑草が邪魔で歩きにくい
- ・ 横断歩道で歩行者が止まっても止まらない車が多い
- ・ 坂道が多い
- ・ 街灯がない場所があり、夜歩くのが危険
- ・ 当添のサンエー付近に歩行者帯を作るべき
- ・ 区内の生活道に歩道がない

〈地区別 クロス集計〉

- ・「1.歩道がなく危険」「2.歩道の状態が悪い（舗装が波打っている、路面の凹凸等）」は、比較的国道 329号沿線の地域の割合が高くなっている。
- ・「3.自転車等との接触に危険性がある」は国道 331号沿線の地域の割合が高い傾向にある。
- ・「4.日影がない」は、ほとんどの地域で高い割合となっている。

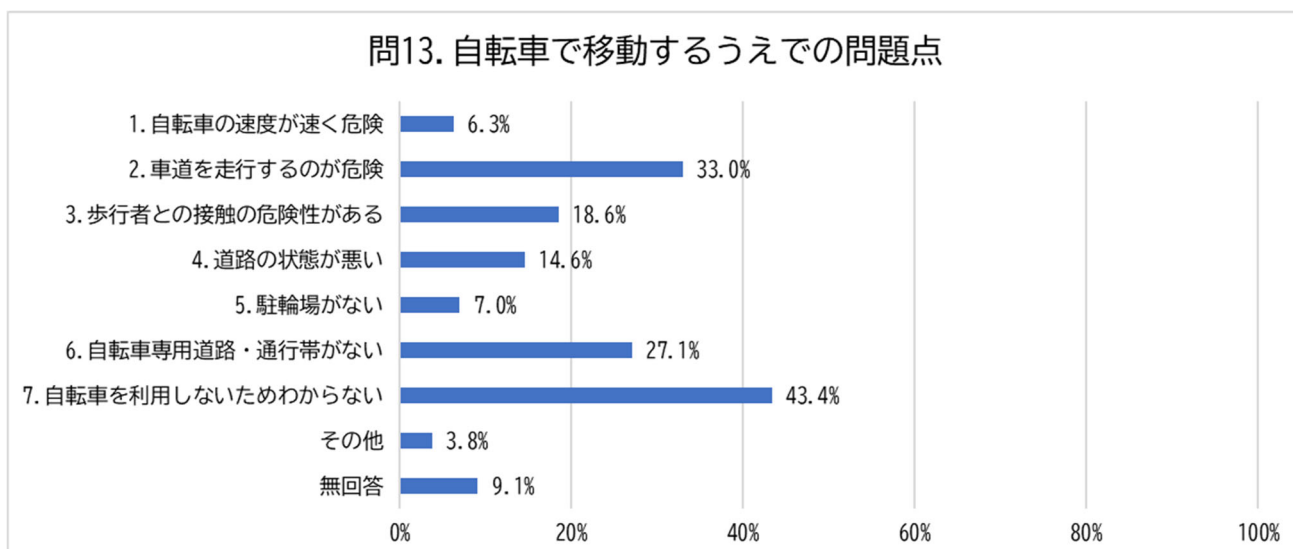
分類	行政区	1.歩道がなく危険	2.歩道の状態が悪い（舗装が波打っている、路面の凹凸等）	3.自転車等との接触に危険性がある	4.日影がない
国道331号沿線	当添区 (27件)	14.8%	25.9%	33.3%	55.6%
	板良敷区 (74件)	17.6%	24.3%	32.4%	54.1%
	港区 (23件)	17.4%	17.4%	30.4%	56.5%
	江口区 (51件)	21.6%	25.5%	43.1%	52.9%
	中島区 (13件)	7.7%	38.5%	30.8%	69.2%
国道329号沿線	新島区 (20件)	25.0%	35.0%	20.0%	45.0%
	森下区 (13件)	46.2%	46.2%	15.4%	53.8%
	浜田区 (16件)	7.5%	11.3%	11.3%	15.1%
	上与那原区 (53件)	62.3%	54.7%	39.6%	77.4%
	与原区 (84件)	28.6%	21.4%	16.7%	23.8%
公共交通空白地域の多い地域	大見武区 (20件)	30.0%	45.0%	20.0%	35.0%
	東浜区 (132件)	16.7%	26.5%	22.7%	61.4%
	総計	25.2%	29.7%	27.8%	52.7%

問 13 自転車を利用するうえで特に問題と感ずることを教えてください。【複数選択可】

(N=528)

- ・「7.自転車を利用しないためわからない」が一番多く 43.4%となっている。
- ・次いで「2.車道を走行するのが危険」(33.0%)、「6.自転車専用道路・通行帯がない」(27.1%)となっており、インフラ面の不安が多くなっている。

選択肢	回答数	割合
1.自転車の速度が速く危険	33	6.3%
2.車道を走行するのが危険	174	33.0%
3.歩行者との接触の危険性がある	98	18.6%
4.道路の状態が悪い	77	14.6%
5.駐輪場がない	37	7.0%
6.自転車専用道路・通行帯がない	143	27.1%
7.自転車を利用しないためわからない	229	43.4%
その他	20	3.8%
無回答	48	9.1%



その他の意見（一部）

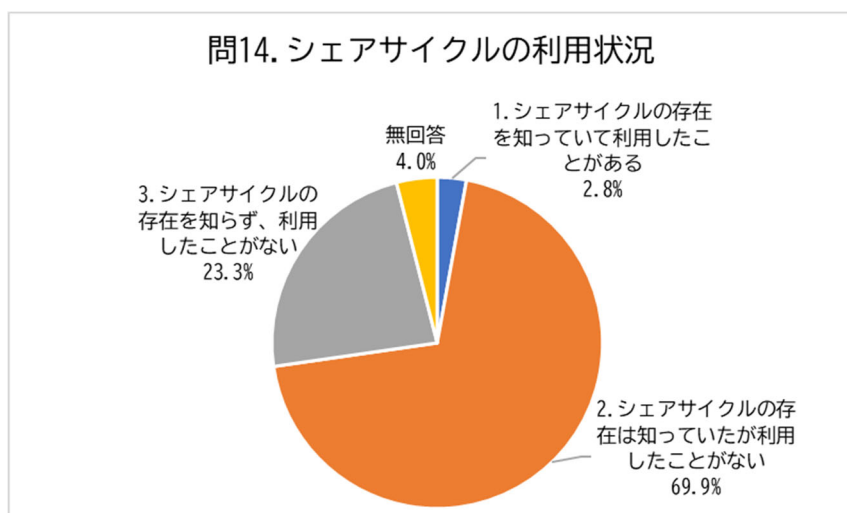
- ・ 自転車を利用する人（特に学生とお年寄り）のマナーが悪く危険と感ずる時が度々ある
- ・ 路上駐車車両が多く危険
- ・ スマホながら運転
- ・ 自転車が逆走している

5. シェアサイクルの利用について

問 14 過去 1 年間、町内でシェアサイクルを利用したことがありますか。【1 つ選択】

- ・ 「2.シェアサイクルの存在は知っていたが利用したことがない」人が 69.9%と一番多く、次に、「3.シェアサイクルの存在を知らず、利用したことがない」と答えた人が 23.3%と続く。
- ・ 「1.シェアサイクルを知っていて利用したことがある人」は全体の 2.8%（15 名）にとどまっている。

選択肢	回答数	割合
1.シェアサイクルの存在を知っていて利用したことがある	15	2.8%
2.シェアサイクルの存在は知っていたが利用したことがない	369	69.9%
3.シェアサイクルの存在を知らず、利用したことがない	123	23.3%
無回答	21	4.0%
合計	528	100%



〈年齢別 クロス集計〉

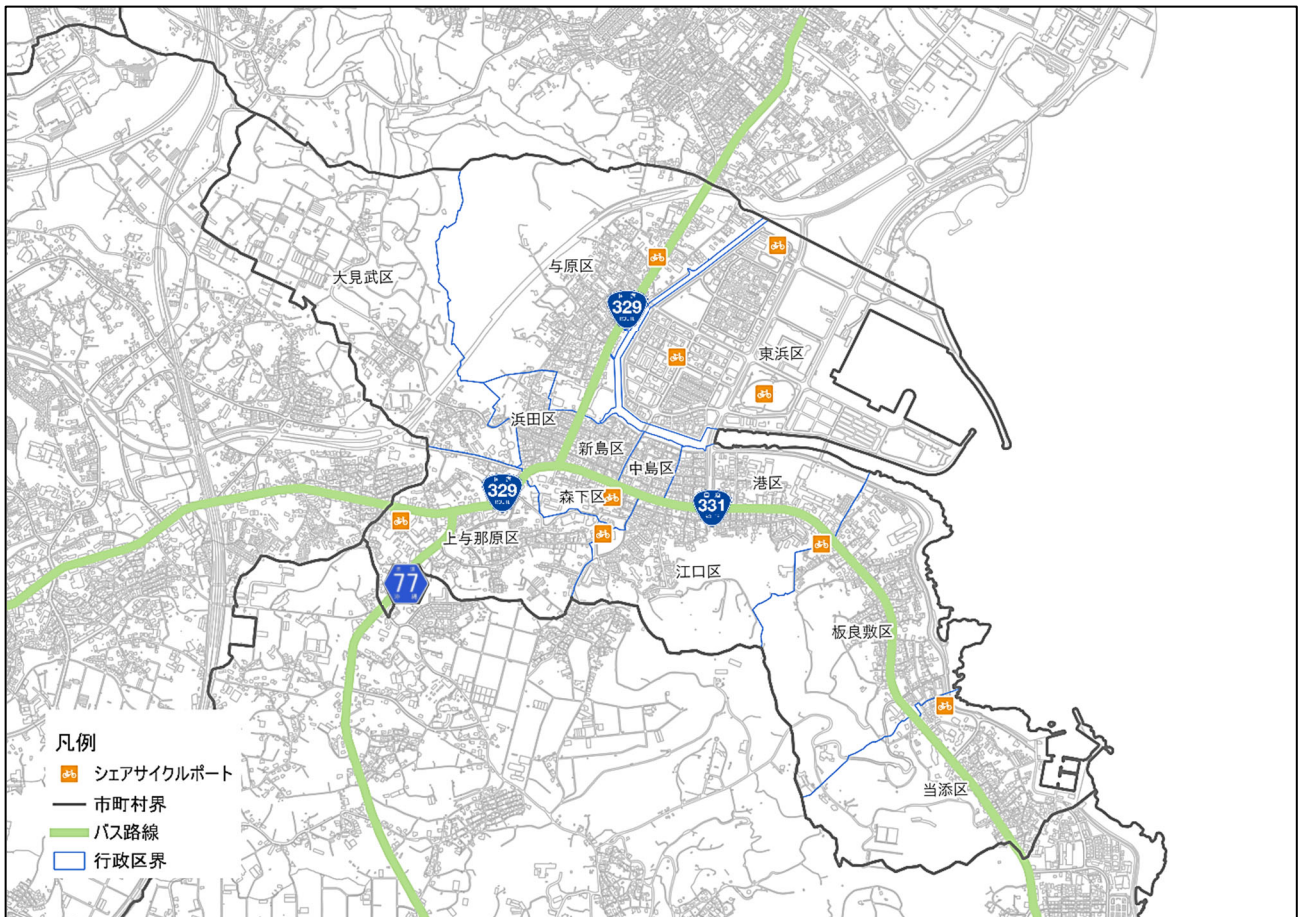
- ・ 年齢べつに見ると、「1.シェアサイクルの存在を知っていて利用したことがある」や「2.シェアサイクルの存在を知っていたが利用したことがない」と答えた人の割合はどちらも 30～40 代が多くなっている。
- ・ 一方で、「3.シェアサイクルの存在を知らず、利用したことがない」と答えた割合は、10～20 代と 60～70 代に多くなっている。
- ・ 若者と高齢者の認知度があまり高くないという傾向になっている。

	1.シェアサイクルの存在を知っていて利用したことがある	2.シェアサイクルの存在は知っていたが利用したことがない	3.シェアサイクルの存在を知らず、利用したことがない
10代	5.56%	55.56%	33.33%
20代	2.50%	60.00%	37.50%
30代	9.38%	75.00%	14.06%
40代	5.10%	85.71%	8.16%
50代	0.99%	77.23%	19.80%
60代	1.23%	67.90%	25.93%
70代以上	0.00%	55.56%	34.92%
総計	2.84%	69.89%	23.30%

〈地区別 クロス集計〉

- ・「3.シェアサイクルの存在を知らず、利用したことがない」と答えた人の割合は、「8.浜田区」「9.与原区」「11.上与那原区」「10.大見武区」において高くなっている。
- ・現在のシェアサイクルのポートは国道 329 号より海側に集中していることから、与那原町の国道 329 号より陸側の地域において、認知度が低い傾向にあると考えられる。

分類	行政区	1.シェアサイクルの存在を知っていて利用したことがある	2.シェアサイクルの存在は知っていたが利用したことがない	3.シェアサイクルの存在を知らず、利用したことがない
国道331号 沿線	当添区 (27件)	3.7%	74.1%	18.5%
	板良敷区 (74件)	4.1%	74.3%	13.5%
	港区 (23件)	4.3%	78.3%	17.4%
	江口区 (51件)	3.9%	68.6%	23.5%
	中島区 (13件)	0.0%	76.9%	15.4%
国道329号 沿線	新島区 (20件)	5.0%	65.0%	20.0%
	森下区 (13件)	0.0%	92.3%	7.7%
	浜田区 (16件)	6.3%	62.5%	31.3%
	上与那原区 (53件)	1.2%	63.1%	33.3%
	与原区 (84件)	3.8%	54.7%	37.7%
公共交通空白地 域の多い地域	大見武区 (20件)	0.0%	60.0%	40.0%
	東浜区 (132件)	1.5%	76.5%	18.2%
	総計	2.8%	69.9%	23.3%

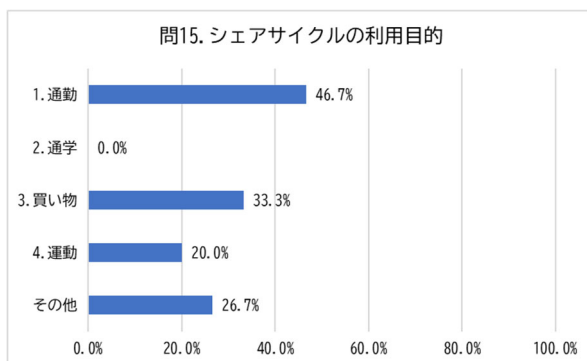


問 15 シェアサイクルはどのような目的で利用しましたか。【複数選択可】

※問 14 で「利用したことがある」と答えた人のみ (N=15)

- ・「1.通勤」が目的で利用している人が最も多く 46.7% (7 件)
- ・続いて「3.買い物」33.3% (5 件)、「4.運動」20.0% (3 件)。

選択肢	回答数	割合
1.通勤	7	46.7%
2.通学	0	0.0%
3.買い物	5	33.3%
4.運動	3	20.0%
その他	4	26.7%



- その他
- ・遊び
 - ・飲食店
 - ・試し乗り

問 16 シェアサイクルの次の項目について満足度を教えてください。(1→不満、5→満足)

【各1つ選択】

※問 14 で「利用したことがある」と答えた人のみ (N=15)

- ・「駐輪ポートの数」「駐輪ポートの立地・場所」「自転車の台数」については、平均して評価が 3.5 となっている。
- ・「交通ルールの案内・啓発」については、2.9 と比較的低くなっている。

【駐輪ポートの数】

選択肢	回答数
1	1
2	0
3	6
4	5
5	3
平均	3.6

【駐輪ポートの場所・立地】

選択肢	回答数
1	1
2	4
3	1
4	5
5	4
平均	3.5

【自転車の数】

選択肢	回答数
1	0
2	3
3	4
4	5
5	3
平均	3.5

【交通ルールの案内・啓発】

選択肢	回答数
1	1
2	3
3	9
4	1
5	1
平均	2.9

問 17 どのような場所に駐輪ポートがあると便利だと思いますか。【自由記述】

(回答数：10 件)

- ・「コンビニ」や「スーパー」、「公園」など身近な施設が挙げられた。

- | | |
|----------------------------|--------|
| ・コンビニ (3 件) | ・公園 |
| ・スーパー(かねひで)の前、または敷地内 (2 件) | ・駅の近く |
| ・飲み屋街と住宅街にそれぞれ | ・自宅の近く |

6. その他について

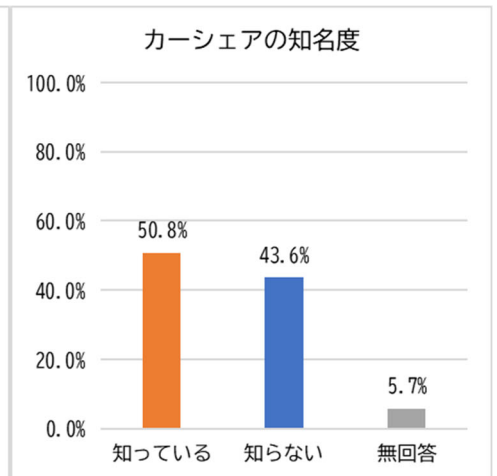
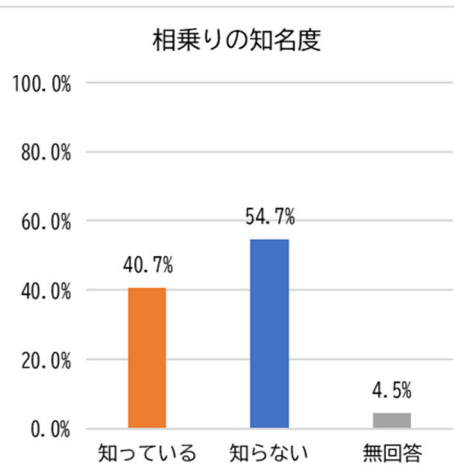
問 18 - ① 相乗り・カーシェアについて知っていますか。

問 18 - ② 相乗り・カーシェアについて利用したいと思いますか。【各 1 つ選択】

- ・相乗りは 4 割、カーシェアは 5 割と認知度が低い。
- ・利用意向について、どちらも「利用したくない」という意見が 7 割前後であった。

18-① 相乗り・カーシェアについて知っていますか。

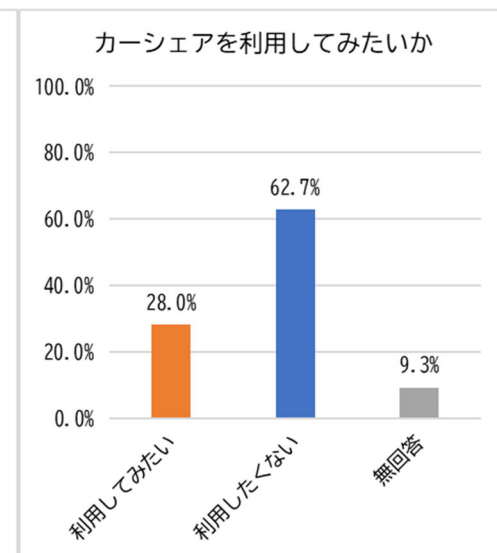
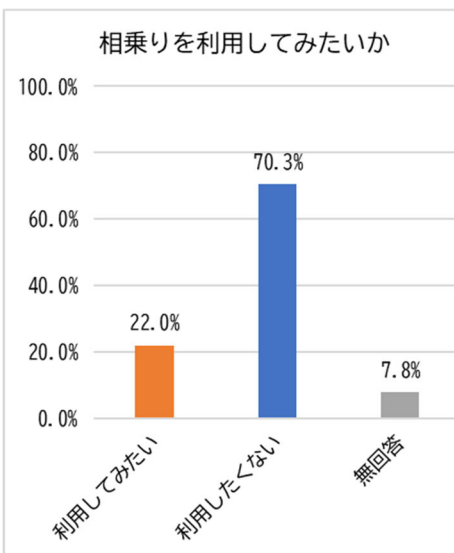
【相乗り】	件数	割合
知っている	215	40.7%
知らない	289	54.7%
無回答	24	4.5%
合計	528	100%



【カーシェア】	件数	割合
知っている	268	50.8%
知らない	230	43.6%
無回答	30	5.7%
合計	528	100%

18-② 相乗りカーシェアを利用したいと思いますか。

【相乗り】	件数	割合
利用してみたい	116	22.0%
利用したくない	371	70.3%
無回答	41	7.8%
合計	528	100%



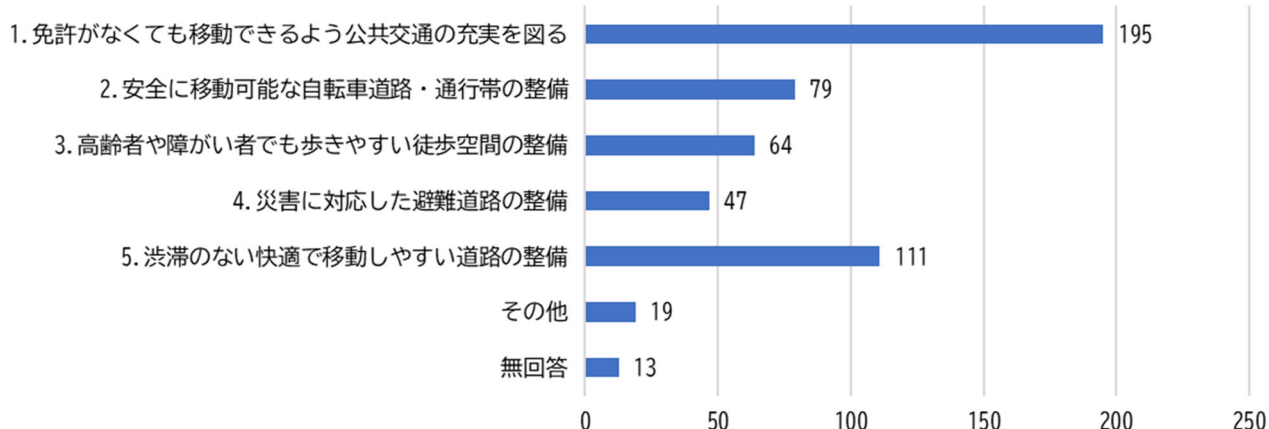
【カーシェア】	件数	割合
利用してみたい	148	28.0%
利用したくない	331	62.7%
無回答	49	9.3%
合計	528	100%

問 19 今後与那原町に取り組んでもらいたい交通政策を教えてください。【1つ選択】

- ・交通政策について今後希望する施策は「1.免許がなくても移動できるよう公共交通の充実を図る」が36.9%と一番多く、公共交通への関心が高い。
- ・次いで「5.渋滞のない快適で移動しやすい道路の整備」の21.0%が多い。

選択肢	回答数	割合
1.免許がなくても移動できるよう公共交通の充実を図る	195	36.9%
2.安全に移動可能な自転車道路・通行帯の整備	79	15.0%
3.高齢者や障がい者でも歩きやすい徒歩空間の整備	64	12.1%
4.災害に対応した避難道路の整備	47	8.9%
5.渋滞のない快適で移動しやすい道路の整備	111	21.0%
その他	19	3.6%
無回答	13	2.5%
合計	528	100%

問19. 今後取り組んでほしい交通政策



その他の意見（一部）

- ・与那原バイパスに信号を
 - ・街灯の設置
 - ・那覇までのモノレール
 - ・交通ルール遵守する環境
 - ・徒歩での外出が楽しくなる道路
 - ・横断歩道の信号が変わるのが早い
 - ・無料タクシー、買い物支援タクシー
- ・与那原町民の地理的環境、特に町外居住者がどのように利用、また通過しているかを整理して、町民の求める交通体系を考える必要がある。
 - ・高齢者の移動のためのミニバス
 - ・小学校周辺の歩道安全確保（ポールを立てるとかではなくきれいなやり方で）

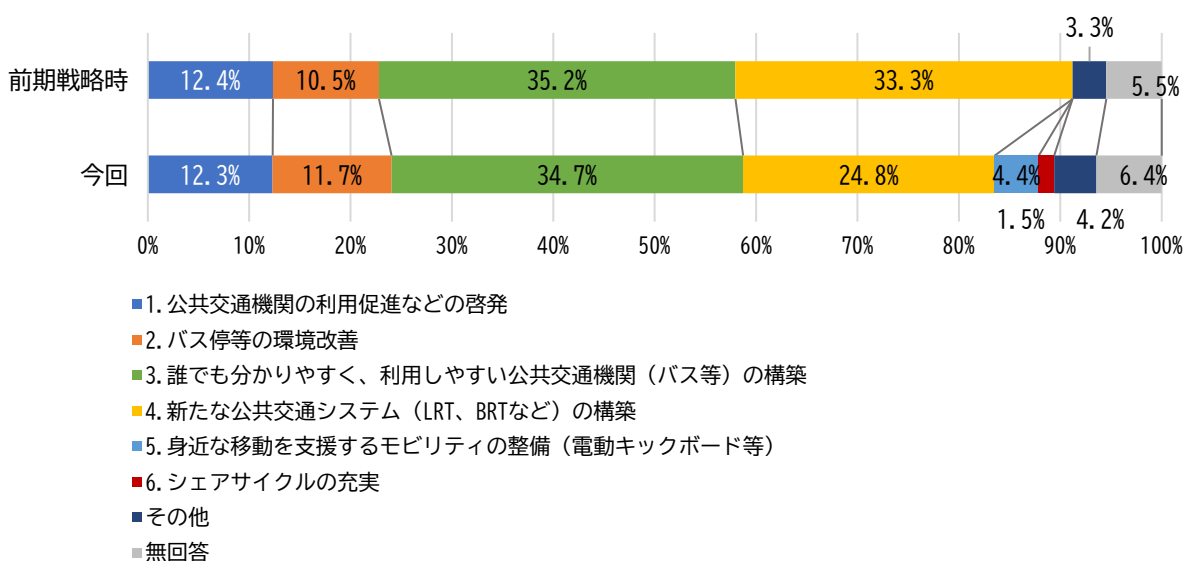
問 20 今後与那原町に取り組んでもらいたい、公共交通に関する政策を教えてください。

【1つ選択】

- ・「3.誰でも分かりやすく、利用しやすい公共交通機関（バス等）の構築」が最も多く 34.7%となっている。
- ・続いて「4.新たな公共交通システム（LRT、BRT など）の構築」24.8%が多くなっており、新たな公共交通システムへの期待も一定数寄せられている。

選択肢	回答数	今回	前期戦略時	差
1.公共交通機関の利用促進などの啓発	65	12.3%	12.4%	0.0%
2.バス停等の環境改善	62	11.7%	10.5%	1.3%
3.誰でも分かりやすく、利用しやすい公共交通機関（バス等）の構築	183	34.7%	35.2%	-0.5%
4.新たな公共交通システム（LRT、BRTなど）の構築	131	24.8%	33.3%	-8.4%
5.身近な移動を支援するモビリティの整備（電動キックボード等）	23	4.4%	-	-
6.シェアサイクルの充実	8	1.5%	-	-
その他	22	4.2%	3.3%	0.8%
無回答	34	6.4%	5.5%	1.0%
合計	528	100%	100%	-

問20. 取り組んでほしい公共交通政策



その他の意見（一部）

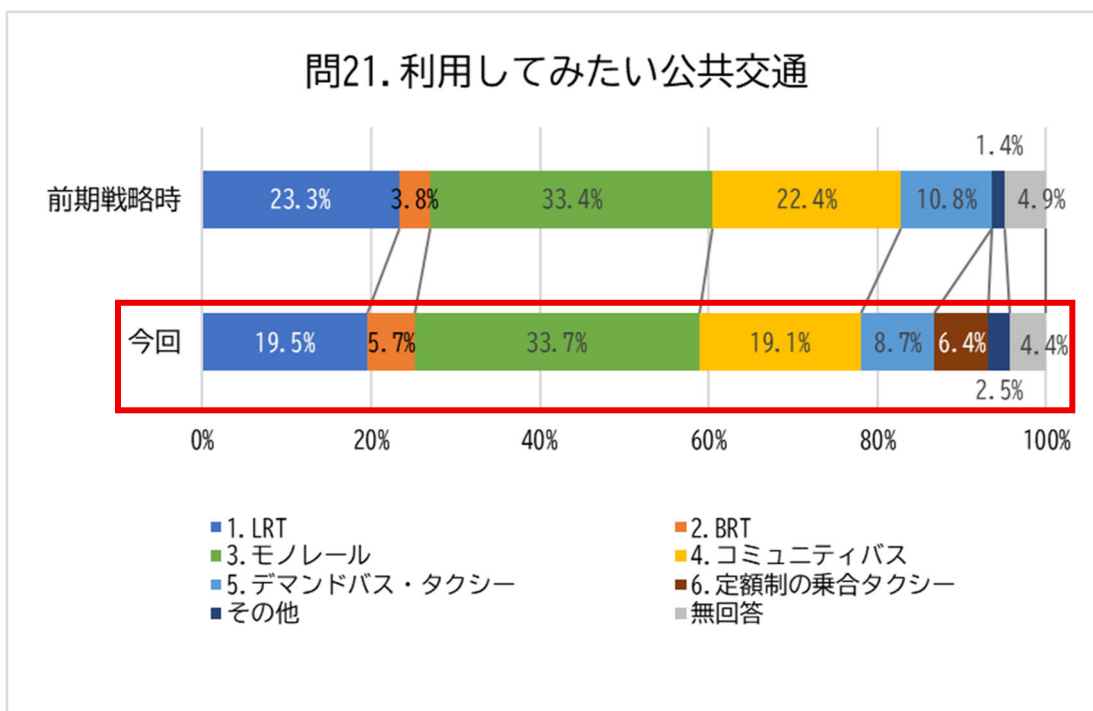
- ・ 家まで迎えに来てくれる、近隣市町村で使えるマイクロバス等のサービス整備
- ・ 便数を増やしてほしい
- ・ 町内バスの充実（駐車場所を増やす等）
- ・ バス停に屋根の設置（特に知念高校前）
- ・ デマンドバス・タクシーの推進

- ・ 狭い道路の整備
- ・ シェアサイクルを利用してみたいが、借りた後とめる所の空きがあるのかが分からないことが心配
- ・ 交通とは何か？基礎を忠実に取り組むこと
- ・ 東浜はバス停がなく不便

問 21 自動車を利用する代わりにどのようなものがあれば利用しますか。【1 つ選択】

・「3.モノレール」と答えた人が 33.7%と一番多く、次いで「1.LRT」が 19.5%、「4.コミュニティバス」が 19.1%となっている。

選択肢	回答数	今回	前期戦略時	差
1.LRT	103	19.5%	23.3%	-3.8%
2.BRT	30	5.7%	3.8%	1.9%
3.モノレール	178	33.7%	33.4%	0.3%
4.コミュニティバス	101	19.1%	22.4%	-3.2%
5.デマンドバス・タクシー	46	8.7%	10.8%	-2.1%
6.定額制の乗合タクシー	34	6.4%	-	-
その他	13	2.5%	1.4%	1.1%
無回答	23	4.4%	4.9%	-0.6%
合計	528	100%	100%	0.0%



その他の意見（一部）

- ・ 利用しない（自分で運転以外考えられない）
- ・ 自動運転のカーシェア
- ・ 線路はお金を使いすぎる。有償ヒッチハイクを創設
- ・ 定時で目的地に着けて運賃が安かったら利用したい
- ・ 地下鉄やモノレール、路面電車等
- ・ どれも一長一短で不便さが付きまとう

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



与那原町地域総合交通戦略【後期戦略】
【概要版】

令和8年(2026年)2月

