

南城市地域公共交通計画

(素案)

令和8年1月

沖縄県南城市

目次

第1章 計画の概要	1
1 計画策定の背景と目的	1
2 計画の位置づけ	2
3 持続可能な開発目標(SDGs)の達成に向けた施策の推進	3
4 計画の対象区域	3
5 計画の対象期間	3
第2章 地域と公共交通の現状	4
1 地域の現状	4
2 公共交通の現状	5
第3章 地域交通の課題	8
1 網計画の評価と今後の課題	8
2 各種調査結果から把握された問題・課題	9
3 網計画策定後の変化を踏まえた課題	10
4 課題の整理	10
5 公共交通の課題	12
第4章 公共交通が目指す姿	17
1 基本理念及び基本方針	17
2 将来ネットワークイメージ	18
3 交通手段の役割	21
第5章 施策と実施事業	23
1 施策メニュー	23
2 各施策の概要	24
第6章 計画の推進	37

はじめに

本計画策定にあたりワークショップを開催し、市民のみなさまの公共交通に感じている課題や、想いを計画に反映しました。

ワークショップでは、はじめに「もし、南城市に公共交通がなかったら？」というテーマで意見をあげていただき、公共交通がない状況を踏まえて、公共交通の役割、公共交通の課題、課題解消のための取組の順で検討を進めました。

もし公共交通がなければ

- ・高齢者が外出できない
- ・高校生が住めなくなる
- ・観光客の選択肢でなくなる など

公共交通の役割

- ・通院・通学・買物など生活の足を支える
- ・人口流出の防止
- ・地域の活性化 など

便数を増やすために利用者を増やしていくための取組の方向性

- ・利用のハードルを下げ、まず「乗ってもらう」仕組みづくり
- ・バスを「使いやすく・分かりやすく」する環境整備
- ・便数・接続の最適化による「使いやすさ」の向上、通勤・通学時の便数と定時性の確保
- ・運行を支える人材・地域連携の強化 など

ワークショップでは、取組推進にあたっての市民や企業の関わりについても意見交換が行われました。

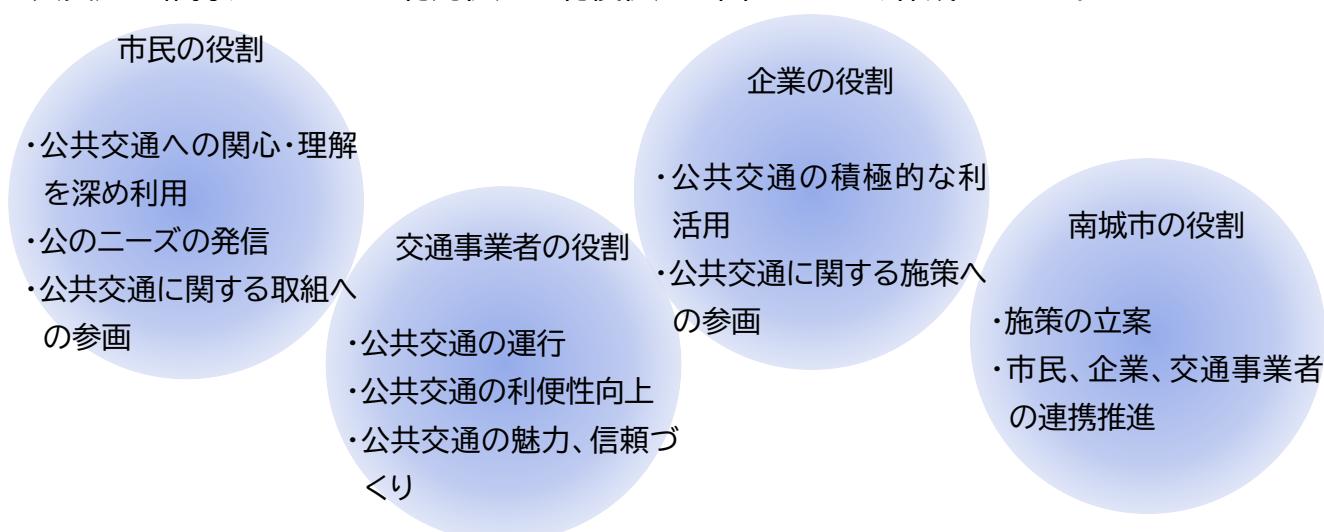
市民の関わり

- ・自治会で施策の周知、バス停位置の検討
- ・車内マナーを守り、安全意識を高める
- ・維持のために利用機会の増加 など

企業の関わり

- ・バスのラッピングなど広報による支援
- ・待合場所、トイレの提供
- ・短時間勤務の運転手の提供 など

本計画では、市民、企業、交通事業者、南城市の役割分担のもと、地域が連携して公共交通の維持、そのための利用促進や利便促進を図るために、作成しました。



第1章 計画の概要

1 計画策定の背景と目的

我が国において持続可能な公共交通体系を民間、地域、行政が一体となり構築していくための法律である「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(以下「地域交通法」という)の改正(令和2年11月)により、地方公共団体が中心となって、交通事業者や住民などの地域の関係者と協議しながら、「地域公共交通計画」を作成することが求められています。本計画は、この趣旨を踏まえ、本市における地域公共交通の現状と課題を整理し、今後5年間の取組を示すものです。

本市では、2017(平成29)年3月に「南城市地域公共交通網形成計画」(以下「網計画」という)を策定し、2017(平成29)年度から2026(令和8)年度までを計画期間として公共交通施策を推進してきました。その後、2020(令和2)年および2023(令和5)年に地域交通法の法改正、2024(令和6)年4月には「地域公共交通計画の実質化に向けた検討会 中間報告」、さらには、2025(令和7)年3月には地域公共交通計画のアップデートガイドランスが示されました。さらには、2024年7月に「交通空白」解消本部が設立され、2025(令和7)年度から2027(令和9)年度の3箇年を「交通空白解消・集中対策期間」と定め、自治体や交通事業者に伴走支援等が実施されるなど国の新たな政策が展開されています。沖縄県においては、2024(令和6)年に沖縄県地域公共交通計画が策定され、本計画の上位計画として同計画と整合を図る必要があります。

また、本市の交通に関する状況をみると、2019(令和1)年10月の公共交通再編により網計画に示された施策が概ね実施されたことや、計画当初に供用を想定していた高規格道路である南部東道路の整備が大幅に遅れていることから、現状や新たな制度・政策を反映させる必要が生じ、計画期間を1年前倒しして見直しを行うこととしました。

本計画は、本市にとって望ましい地域公共交通サービスの姿を明らかにするマスタープランとして、市民の暮らしや地域活動を支える持続可能な公共交通体系の構築を目指し、本市における公共交通施策の基本的な方向性を示すことを目的としています。

2 計画の位置づけ

本計画は、「第2次南城市総合計画」を上位計画として位置付けており、当該計画に定める基本的な考え方等に基づいて策定しています。

また、市の他分野における各種計画を関連計画として位置付け、他の分野における取組との連携を行いながら、相互に補完し合って、本市の将来都市像の実現に向けた取組を進めるものとします。

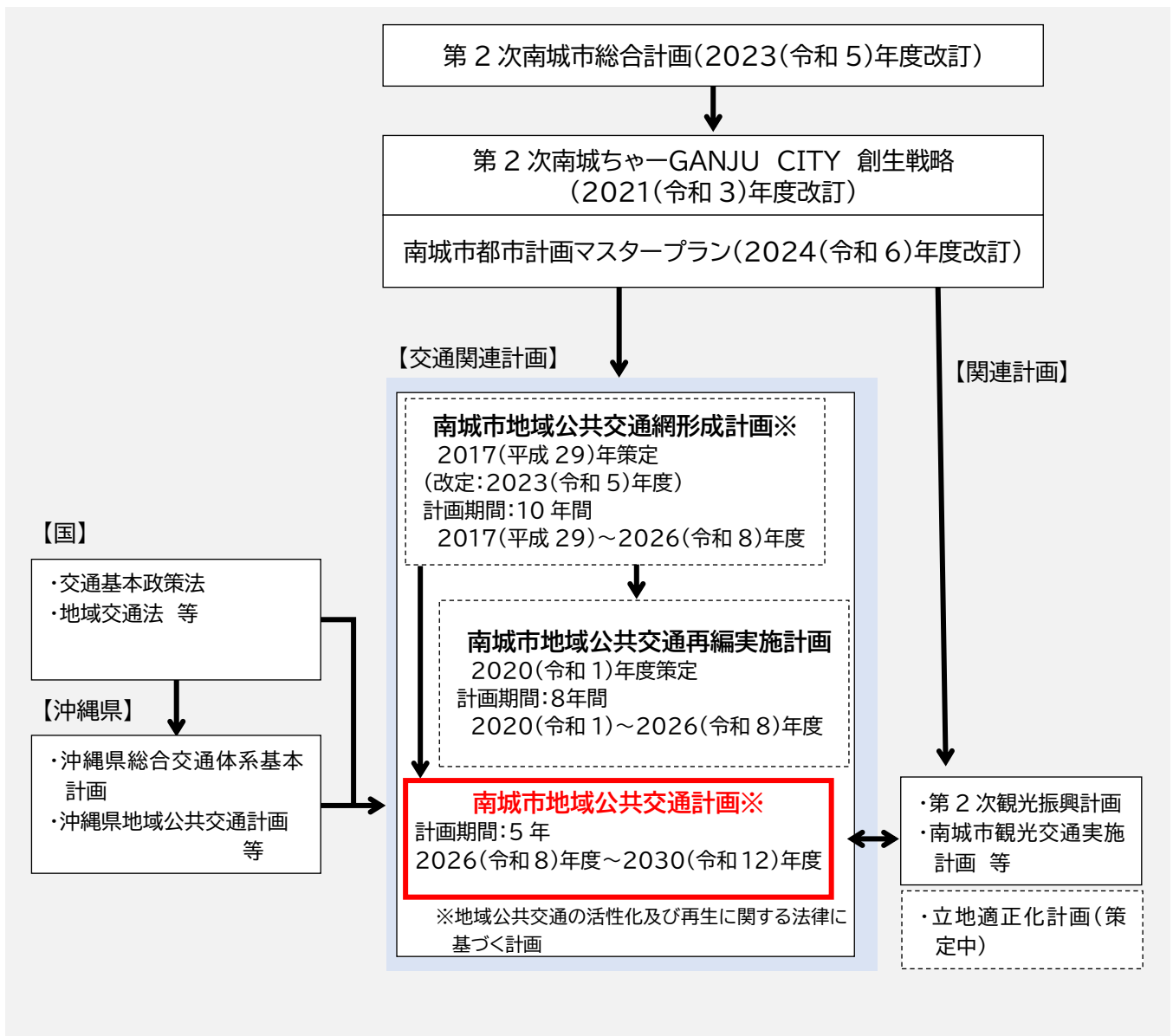


図 1-1.本計画の位置づけ

3 持続可能な開発目標(SDGs)の達成に向けた施策の推進

2015(平成27)年9月に国連で、「我々の世界を変革する:持続可能な開発のための2030アジェンダ」が採択され、17のゴール(目標)と169のターゲットからなる「SDGs(Sustainable Development Goals:持続可能な開発目標)」が掲げられました。

本計画では、開発目標達成に資する交通分野における取組を推進していきます。



すべての人に健康と福祉を

⇒気軽に利用できる交通サービスを提供することで外出を促し、市民の健康や福祉の増進を図ります。



住み続けられるまちづくりを

⇒市民や来訪者のニーズに合った利便性の高い交通環境を整備することで住んで、働いて、観光する場としての魅力を高めます。



気候変動に具体的な対策を

⇒公共交通の利用を促進することで、地球温暖化排出ガスの削減抑制を図ります。

4 計画の対象区域

本計画は、南城市全域を対象とします。

なお、計画推進にあたっては、国・県及び必要に応じて隣接する市町村と調整します。

5 計画の対象期間

本計画の対象期間は、2026(令和8)年度から2030(令和12)年度の5年間とします。

第2章 地域と公共交通の現状

1 地域の現状

本市の人口や施設分布等の概要は、以下のとおりです。

表 2-1.地域の現状の概要

項目	内容
人口	<ul style="list-style-type: none"> ●令和 7 年 10 月末の人口は、約 47,000 人で、市全体としては増加傾向です。一方で地域差があり、大里地域の一部地区では、過去 5 年間で 40%以上増加した地区があるのに対し、玉城地域・知念地域では 20%以上減少した地区もみられます。那覇市に近いエリアで増加、離れたエリアで減少する傾向がみられます。 ●令和 2 年度国勢調査における高齢化率は 25.9%ですが、高齢化は徐々に進み、令和 12 年度には 28.6%に達すると推計されています。
施設立地	<ul style="list-style-type: none"> ●公共施設は、市の各地域に分散して立地しています。 ●商業施設、医療施設は佐敷地域、大里地域に多く集まっています。 ●観光資源は、世界遺産の斎場御嶽や、おきなわワールドなどを中心に、市の南側に多く分布しています。
プロジェクト等	<ul style="list-style-type: none"> ●つきしろ IC 周辺で土地区画整理事業が進められており、農畜水産物のマーケットや、宿泊施設等を備えた「NOLL(ノウル)南城」や商業施設、住宅等の整備が計画されています。 ●中核地である市役所周辺では、魅力あるまちづくりに繋げるための土地利用が検討されています。 ●市役所に隣接する敷地で、図書機能やサークル活動、子どもの遊び場等を備えた複合施設の整備が進められています。 ●那覇空港自動車道に接続し、本市と那覇市や那覇空港、中北部を連絡する地域高規格道路「南部東道路」の整備が進められています。

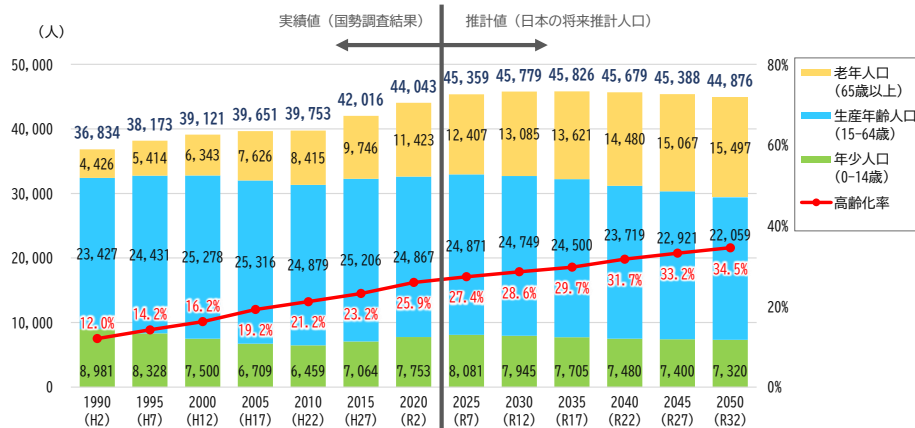


図 2-1.南城市の人口推移と将来推計人口

出典：【実績値】国勢調査 (R2) ※H2～H17 は、佐敷町、知念村、玉城村、大里村の合計
 【推計値】社会保障・人口問題研究所 ※R5 推計 (R2 国勢調査を基に推計)

2 公共交通の現状

本市の交通網や公共交通の利用状況の概要は、以下のとおりです。

表 2-2.公共交通の現状の概要

項目	内容
公共交通ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> ●南城市の公共交通ネットワークは、路線バス、Nバス、おでかけなんじい、タクシー、航路で構成されています。本計画における「幹線バス」は路線バス、「支線バス(市内線バス)」はNバス、「デマンド交通」はおでかけなんじいをさします。 ●南城市役所を中心に、路線バス、Nバスのネットワークが形成されています。 ●市外への移動は路線バスが、市内の移動は主にNバスが担い、路線バス、Nバスで対応できない地域や時間帯をおでかけなんじいや、より利便性が高いタクシーが補完しています。 ●安座真港と徳仁港を結ぶ航路は、久高島を連絡する唯一の公共交通です。
公共交通の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ●コロナ禍で、一時的に公共交通の利用者数は減少しましたが、Nバス、おでかけなんじいを合わせた市内を移動する公共交通利用者数は、増加しています。 ●市内における路線バス、Nバスの利用は高校生が多く、おでかけなんじいは主に75歳以上の高齢者が利用しています。
財政負担	<ul style="list-style-type: none"> ●人件費、燃料費の上昇により、Nバス、おでかけなんじいの運営費用、財政負担は増加しています。



図 2-2.本市の公共交通ネットワーク

人口分布とバス網との関係を見ると、人口が多いエリアでは、概ね路線バス又は N バスが運行され、バス停が設置されています。一方で、佐敷地域の新開地区や大里地域の嶺井地区など、250mメッシュ当たり300人以上(1,200人/km²以上)のエリアの一部では、バス停からやや離れた場所もみられます。これらのエリアは、デマンド交通『おでかけなんじい』により補完されています。

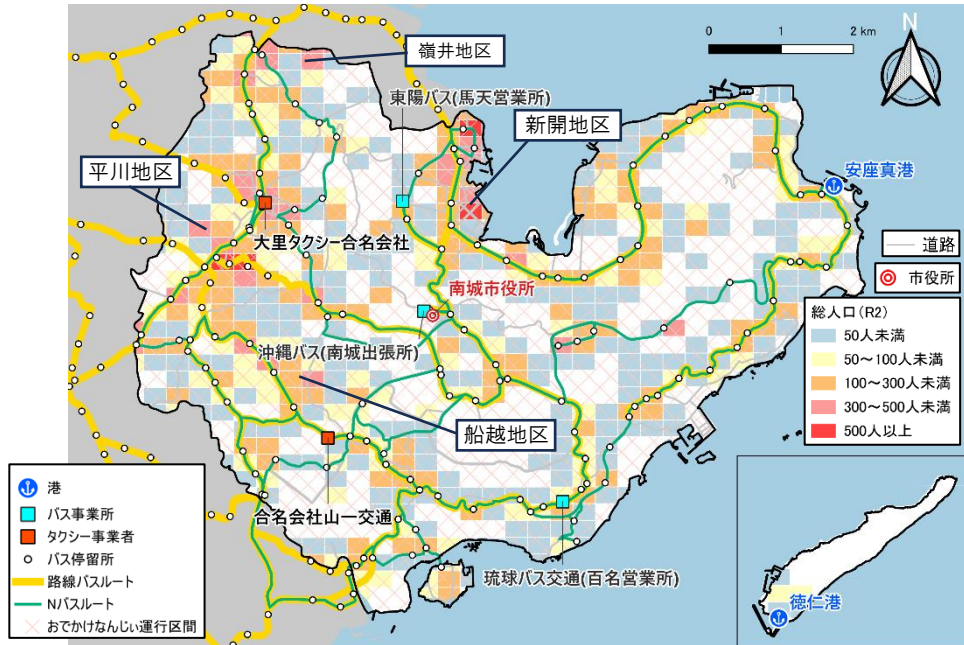


図 2-3.人口分布と路線バス・Nバスの路線網との関係

路線バス・Nバスのバス停から300m圏域と施設立地との関係を見ると、施設が集積する佐敷地域・大里地域では、施設の多くがバス停300m圏内に含まれており、路線バス・Nバスによるアクセスが確保されています。また、知念地域・玉城地域の中心部に立地する施設についても、多くがバス停300m圏内に収まっています。

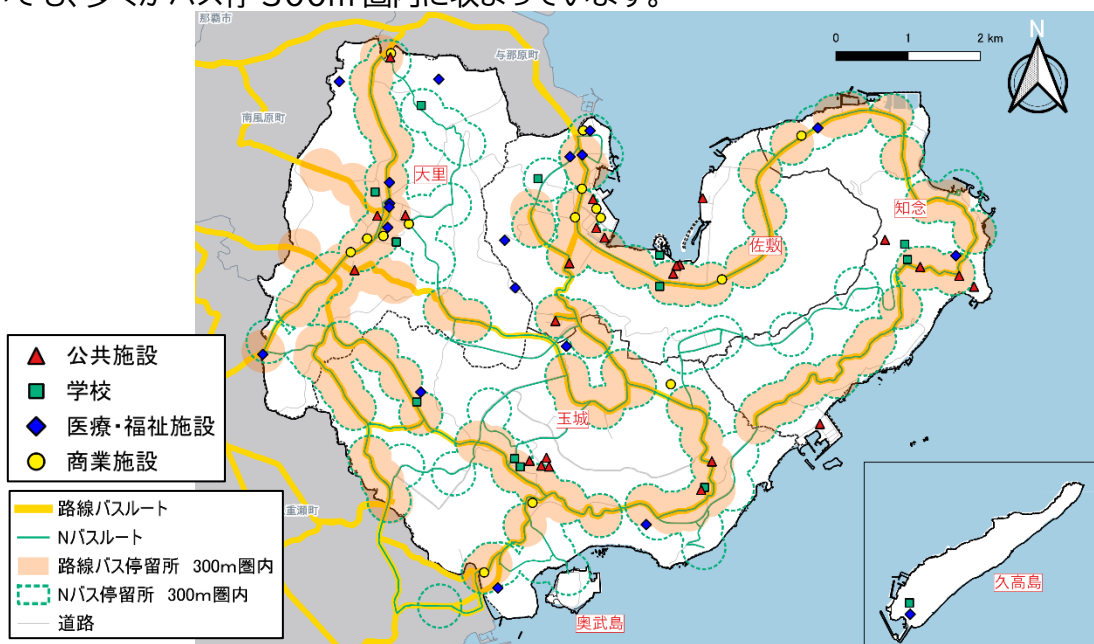


図 2-4.施設立地と路線バス・Nバスのバス停利用圏域(300m 圏内)との関係

市民アンケートより推計した市内の地域間の移動者数と、当該地域間を結ぶ路線バス・Nバスの便数との関係を整理しました。

その結果、大里中地区内や、大里北地区内、大里西地区から大里中地区への移動は、移動者数に対して、相対的に便数が少ないことがわかります。

一方、佐敷北地区から佐敷南地区、佐敷南地区から佐敷北地区の移動は、移動者数に対して、相対的に便数が多くっており、移動ニーズと運行サービスに乖離がみられます。

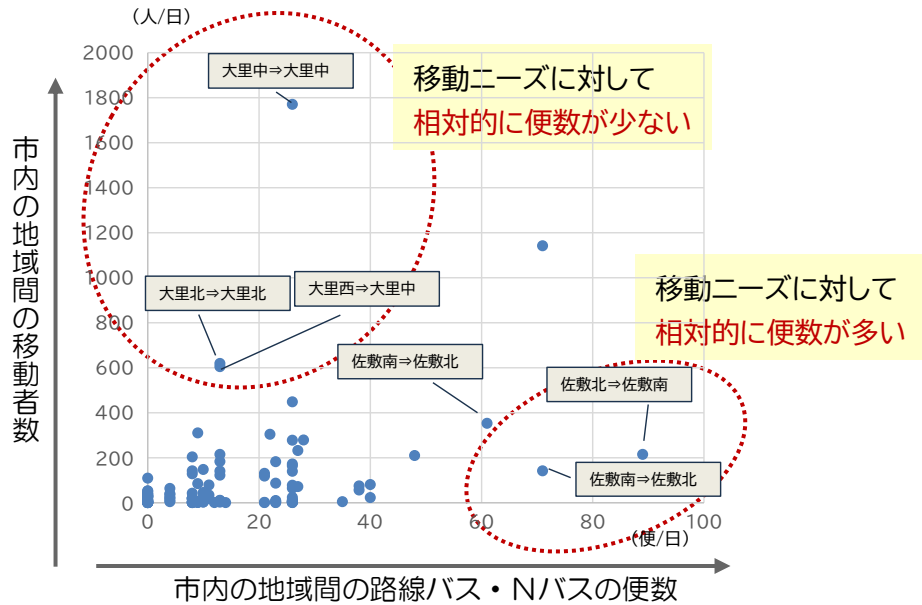


図 2-5.市内の地域間の移動者数と路線バス・Nバスの便数との関係

同様に、市民アンケートより推計した市内の各地域と周辺市町村間の移動者数と路線バスの便数との関係を整理しました。

その結果、大里中地区から南風原町・那覇市・八重瀬町への移動は、移動者数に対して相対的に便数が少ないことがわかります。

一方、佐敷南地区から那覇市・南風原町、玉城東地区から八重瀬町などへの移動は相対的に便数が多くなっています。

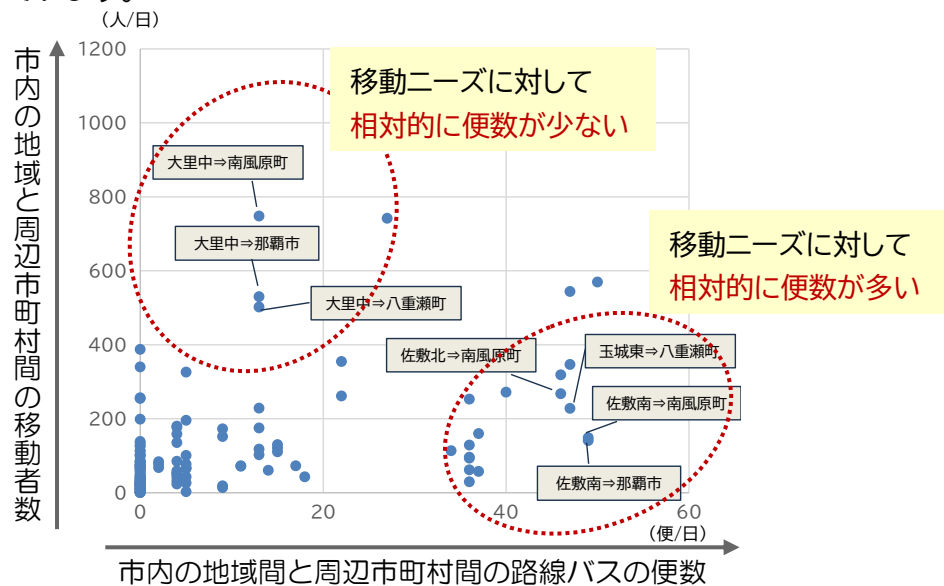


図 2-6.市内の地域と周辺市町村間の移動者数と路線バスの便数との関係

第3章 地域交通の課題

1 網計画の評価と今後の課題

網計画の課題に対する取組状況と現状を踏まえ、今後の課題を整理しました。

南城市地域公共交通網形成計画の課題に関する取組と現状

課題①市民のニーズに対応した市外への路線バス網の形成

- 再編により南城市役所を中心にしたネットワークに見直し、市外各方面への路線バスと市内各地域へのNバスを1か所で結節
- 市外では便数が移動ニーズに対して、相対的に少ない区間がある。
⇒減便がつづく厳しい状況下ではあるが、引き続き市民の移動ニーズに対応したバス路線網の改善が必要

課題②これからの人の流れの変化に対応した路線バス網の形成

- 南部東道路が未供用であり、今後、複合施設やつきしろ地区の開発が進むことから、対応が必要。
- 路線バスの減便もあり、観光客の流動が多い知念地域への直通でのアクセスが不便
⇒今後の開発、道路整備を見据えた対応が必要

課題③交通弱者の活動を支える移動手段の確保

- 主に高齢者に利用されているおでかけなんじいを継続的に運行、75歳以上には、割引運賃を適用
- Nバスでは、高齢者の運賃実質無償化の実証実験を実施
⇒今後はさらに高齢化が進むことから、取組の継続が必要

課題④公共交通の利用を促す環境づくり

- サイネージの設置や、SNSの開設など情報発信を充実
- イベント時の公共交通利用促進や、小学校での交通環境学習、公共交通便りの発行などの利用促進策を実施
⇒Nバスの利用者数は増加しているものの、日中、休日利用の促進や、路線バス、おでかけなんじいの利用促進に向けた環境整備が引き続き必要
⇒利用状況等を把握・分析し、移動ニーズを含め、データに基づいたルート・ダイヤの見直しが必要

課題⑤来訪者の増加や市内の回遊を促す移動環境づくり

- Nバスを運行することで市内を回遊できる交通体系とはなっているが、観光地間の連絡が不十分
⇒観光客の移動ニーズに応じた交通サービスの提供が必要

網計画の評価と今度の課題

- ・施策は、2019(令和1)年の公共交通再編により、路線バスを南城市役所へ集約し、Nバスを導入するなど概ね実施している。5つの課題に対する取組も実施している。
- ・目標値は、施策実施に関する指標は概ね達成しているが、取組は実施したものの、満足度など利用者の評価に関する指標は未達成の指標がある。
- ・5つの課題については引き続き、対応が必要である。特に、今後の開発を見据えた課題②や、これまでの取り組みが不十分であった課題⑤については、重点的に対応することが求められる。

2 各種調査結果から把握された問題・課題

移動ニーズ

- ・通勤通学、買物先は半数が市内であるが、通院先は7割が市外。[市民]
- ・市外の通勤先は那覇市、南風原町、西原町、与那原町、豊見城市の順に多い。[国調]
- ・市民の流動は、市内は佐敷地域内、大里地域内、市外は佐敷地域⇄与那原町、大里地域⇄八重瀬町の流動が多い。[人流]
- ・県内からの流動は、つきしろ地域と市外各方面からの流動が多い。その他では与那原町から佐敷地域、八重瀬町から大里地域への流動が多い。[人流]
- ・県外からの流動は、那覇市や糸満市から斎場御嶽がある知念地域、おきなわワールドがある玉城地域への流動が多い。[人流]

公共交通の現状

- ・市役所を中心に路線バス、Nバス、おでかけなんじい、タクシー、航路で公共交通ネットワークを構成。
- ・市外への移動を主に路線バス、市内の移動を主にNバスが担い、おでかけなんじい、タクシーが補完。
- ・路線バスは運転手不足により減便が続いている。

公共交通の利用状況

- ・路線バス、Nバスともに休日の利用者数は平日の半分程度と少ない。[乗降]
- ・路線バスは休日の外国人の利用が33%と多い。[乗降]
- ・路線バスの利用率は10代、80代が高い。[市民]
- ・高校生の登下校での路線バスの利用は約3割。小中高ともに7割以上が送迎あり。[学校]
- ・観光客の南城市までのアクセス手段は8割強がレンタカー・マイカー。路線バスは県内観光客4%、県外観光客5%と少ない。[観光]
- ・観光客の市内での路線バス利用は7%、Nバス利用は2%。[観光]

公共交通の問題点・評価

- ・公共交通利用者の路線バス減便の影響は大きく、市外への外出が不便になっている。[市民]
- ・路線バス、Nバスともに運行頻度、ルートに対する評価が低い[市民]

公共交通の方向性・施策に対する意向

- ・交通拠点への集客施設の集約[WS]
- ・「那覇市中心部までの直行バス」、「那覇空港までの直行バス」に対する意向が高い。[市民、観光客、OH]
- ・路線バスの等間隔運行[WS]
- ・バス停及びバス停周辺的环境整備[WS]
- ・利用しやすい運賃サービス、利用者への補助を通じた維持[座談会]

各種調査から把握された公共交通の問題・課題

- ・市民や市外からの来訪者の移動ニーズに対応したバス路線のサービス改善・維持
- ・路線バスの減便による影響緩和
- ・市外の高校への公共交通による登下校手段の確保・維持

[市民] 市民アンケート
[観光] 観光客アンケート
[座談会] 交通事業者座談会

[学校] 小中高生アンケート
[WS] ワークショップ
[国調] 国勢調査

[乗降] 路線バス・Nバス乗降調査
[OH] オープンハウス
[人流] 人流データ

3 網計画策定後の変化を踏まえた課題

上位関連計画における公共交通に関する方向性

- ・南城市の地域拠点と隣接市町村を連絡するバス網や、高速道路に接続する「広域圏を結ぶ利便性の高いバス」などのネットワークを位置づけ[県交通計画]
- ・公共交通の利用環境の整備、公共交通網の結節点の整備等の施策を提示[総合計画]
- ・将来都市構造の基本的考え方として、中心部と各拠点や、拠点と市内外を公共交通等で結ぶネットワークを提示[都市マスタープラン]

地域交通に関する変化

- ・輸送資源の総動員
- ・共創による地域公共交通計画の再構築(リ・デザイン)
- ・「交通空白」解消の推進
- 【計画策定に関する変化】
- ・補助制度と地域公共交通計画の連動化
- ・地域公共交通計画のアップデートガイダンス

南城市における変化

- ・観光周遊バス(南城市周遊シャトルバス)や観光 MaaS(南城市 MaaS)、斎場御嶽における自動運転等の実証実験の実施
- ・市役所横での複合施設整備計画
- ・つきしろ地区での開発
- ・南部東道路の整備

網計画策定後の変化を踏まえた問題・課題

- ・中心部と市内外各拠点を連絡するネットワークの形成
- ・多様な分野と連携した取組の推進
- ・移動制約者の利便性向上
- ・今後の開発に伴う需要増への対応
- ・新たな道路ネットワークを活用した交通サービスの検討

4 課題の整理

公共交通ネットワークについて整理すると、まちづくりの大きな方向性として、中核地と市内4つの拠点の拠点を結ぶことが課題であり、また、市内外の移動ニーズにあった交通ネットワークの形成が求められています。

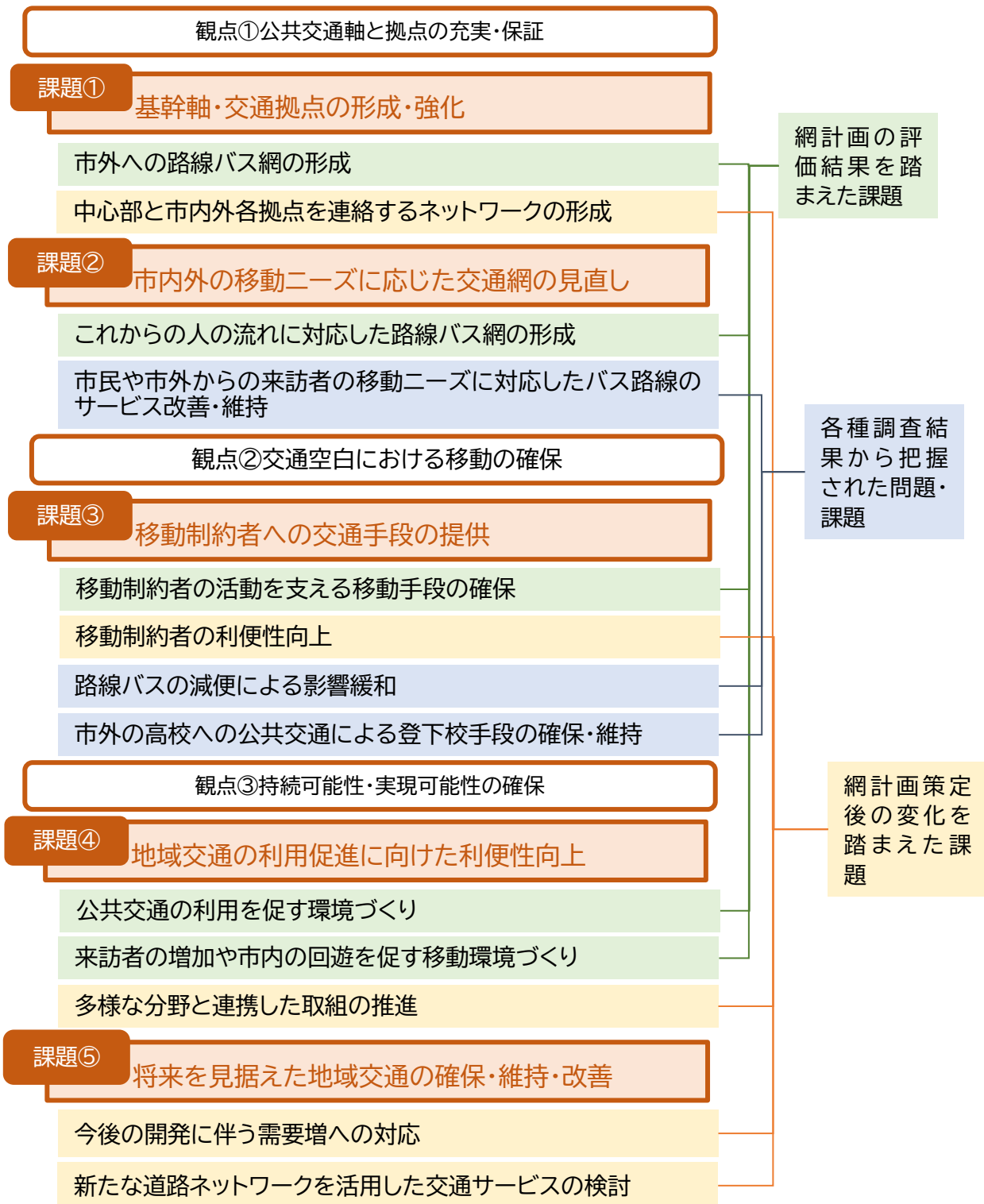
また、公共交通の利用者の視点でみると、おでかけなんじいで面的には公共交通でカバーされているものの、路線バスの減便への対応、特に移動制約者への対応が重要になります。

加えて、路線バスにおいては、運転手不足による減便が続いており、利用者を増やし、運転手確保の側方支援を行うことで、運行の維持を図ることが喫緊の課題といえます。

上記より、本計画では、以下の3つの観点で課題を整理します。

- 観点①公共交通軸と拠点の充実・保証
- 観点②「交通空白」における移動の確保
- 観点③持続可能性・実現可能性の確保

1～3より、「観点①公共交通軸と拠点の充実・保証」、「観点②『交通空白』における移動の確保」、「観点③持続可能性・実現可能性の確保」の3つの観点のもと地域交通の課題を以下のよう



5 公共交通の課題

課題①：交通軸・交通拠点の形成・強化

- 南城市都市計画マスタープランに示された将来都市像の実現に向け、市中央部の先導的都市拠点(新たな賑わい創出や都市づくり全体を先導する重要な拠点)と、佐敷、知念、玉城、大里の4つの拠点を連絡する軸の形成と、各拠点における交通結節機能の強化が必要です。

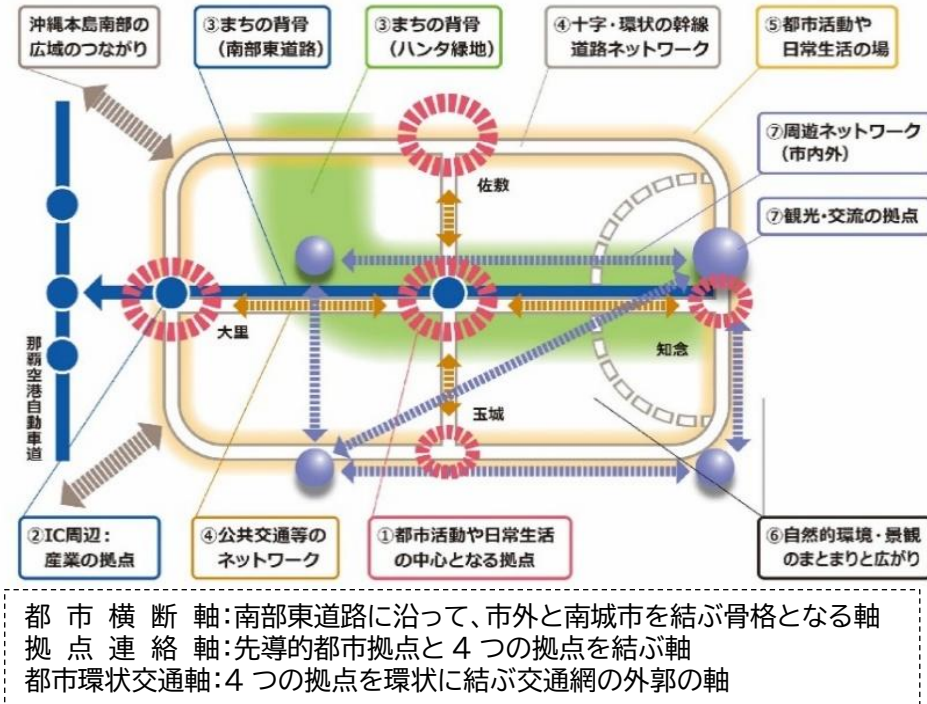


図 3-1.都市計画マスタープランにおける将来都市像

- 人流データより、南城市の推定居住者の移動状況を見ると、市内では、佐敷や大里地域、市外へは、佐敷地域と与那原町や、大里地域から八重瀬町への移動が多くなっており、流動に応じた交通軸や交通拠点の整備が求められます。

【使用データ「混雑統計®」について】
 「混雑統計®」データは、NTTドコモが提供するアプリケーションの利用者より、許諾を得た上で送信される携帯電話の位置情報を、NTTドコモが総体的かつ統計的に加工を行ったデータ。
 位置情報は最短5分毎に測位されるGPSデータ(緯度経度情報)であり、個人を特定する情報は含まれない。

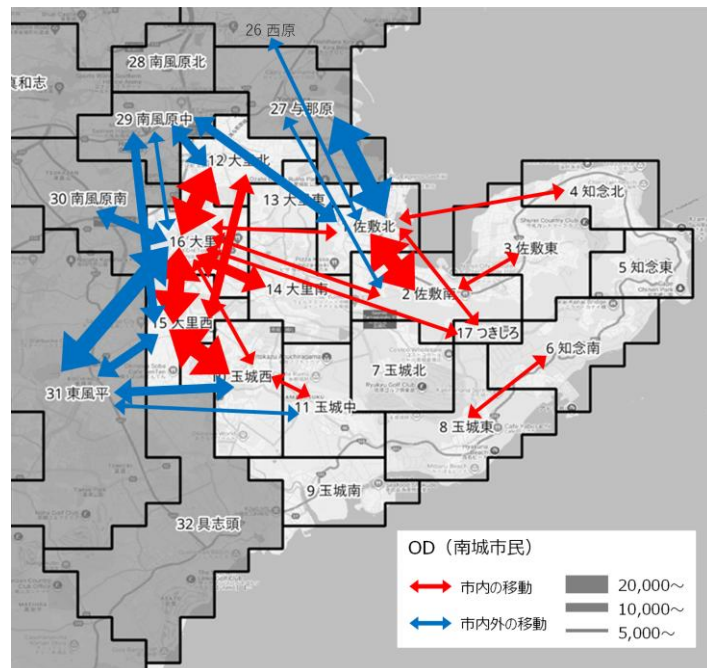


図 3-2.推定南城市居住者の移動状況

「混雑統計®」©ZENRIN DataComCO., LTD

課題②：市内外の移動ニーズに応じた交通網の見直し

- 市内外の移動ニーズと、運行便数との間に乖離がみられる状況となっており、移動ニーズに応じた路線バス、Nバスの運用見直しなどの検討が必要です。
- 移動者数に対して相対的に便数が少ない区間と多い区間の路線バス・Nバスの利用者数を比べてみると、移動ニーズが少なくても、便数が多い地域間の利用者数が多くなっており、移動ニーズに応じてサービス向上を図ることで、公共交通の利用が促進される余地が大いにあることがうかがえます。
- なお、見直しにあたっては、小中高生の登下校時の便や、高齢者の通院目的での外出が多い9時前後の便など、確保・維持すべき路線バス・Nバスの便もあることに留意が必要です。

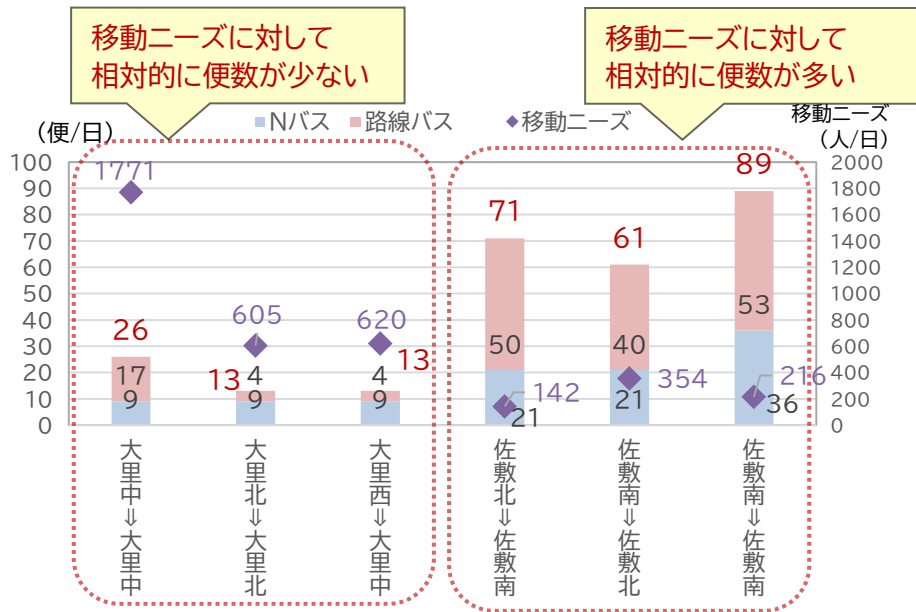


図 3-3.地域間の運行便数と移動ニーズとの関係

出典：移動ニーズは市民アンケートより推計

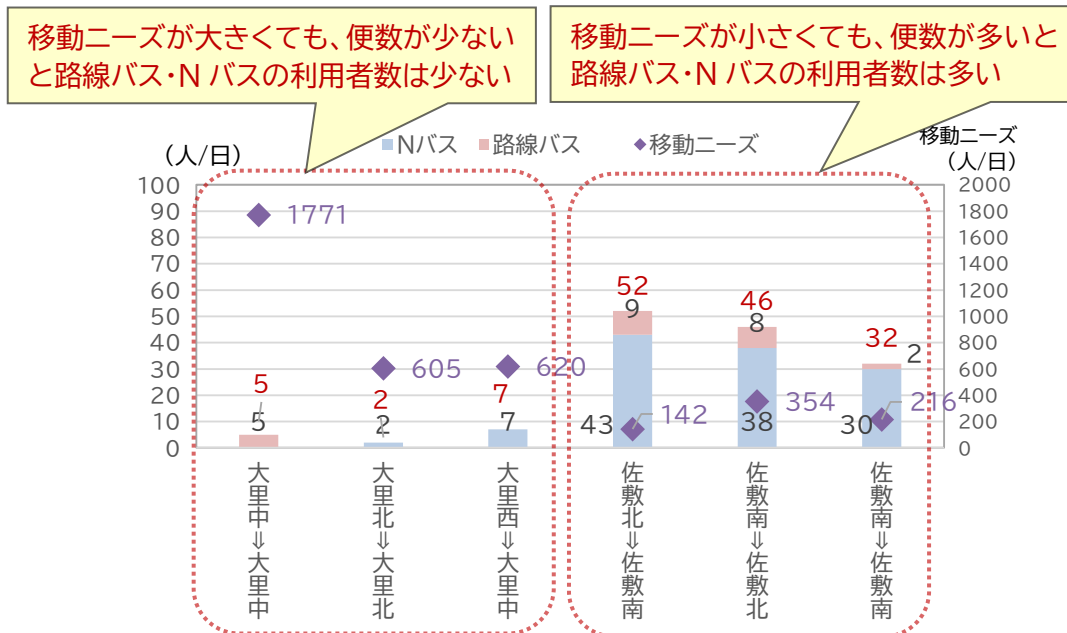


図 3-4.地域間の路線バス・Nバスの利用者数と移動ニーズとの関係

出典：利用者数は乗降調査結果、移動ニーズは市民アンケートより推計

課題③：移動制約者への交通手段の提供

- 本計画では、運転免許証を返納した高齢者や、車を運転できない小中高生、レンタカーを利用できない観光客などを移動制約者と捉え、これらの方への交通手段の提供が課題の一つであると認識しています。
- 久高島を除く市内全域は、デマンド交通「おでかけなんじい」がドア to ドアで運行しており、公共交通で面的にカバーしていますが、路線バスの減便もあり、移動が不便な時間帯や、直接結ばれていないため、市役所から那覇空港や、糸満方面など乗り継ぎや迂回を要する移動もあります。
- おでかけなんじいは、多くの高齢者に利用されており、75歳以上の運賃割引を行っていることもあり、利用者の約8割を75歳以上が占めています。
- Nバスでは、2023(令和5)年6月から2026(令和8)年3月までの約3か年、「Nバス運賃支援事業」により、65歳以上等の方を実質無料化とし、その結果、利用者数が大きく増加しました。
- おでかけなんじい及びNバスにおいては、高齢者の外出を促進し、健康と福祉の増進を図るため、高齢者に配慮した取組実施が求められます。
- 令和1年の公共交通の再編により、高校生の登校時の路線バス利用割合は増加し、新たに導入されたNバスも10%ほど利用されていますが、「クルマで送迎」は、増加しており、引き続き、小学生、中学生も含めた小中高生の登下校の利便性確保を図る必要があります。

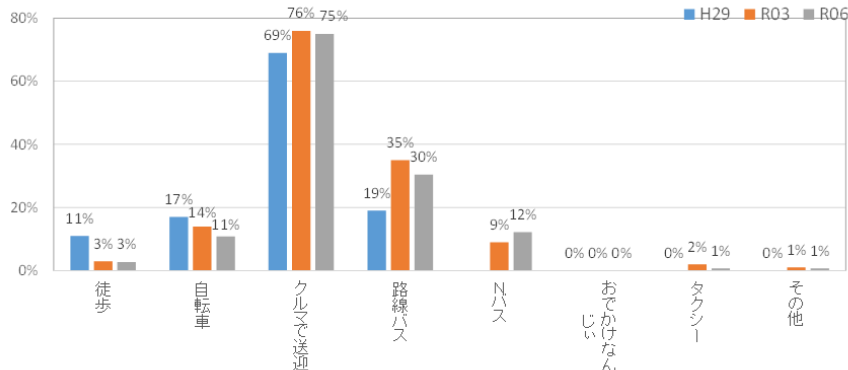


図 3-5. 高校生の登校手段の推移(複数回答)

出典：小中高生アンケート

- 観光客についてみると、高齢者や若い世代(Z世代)では、観光地で運転を好まない又は運転免許証を持っていない人も増えてきています。レンタカーを利用しない観光客の南城市までのアクセス及び南城市内での回遊の支援も求められます。人流データによると、推定県外居住者の市内の来訪先は、斎場御嶽がある知念地域と、おきなわワールドがある玉城地域に集中しています。

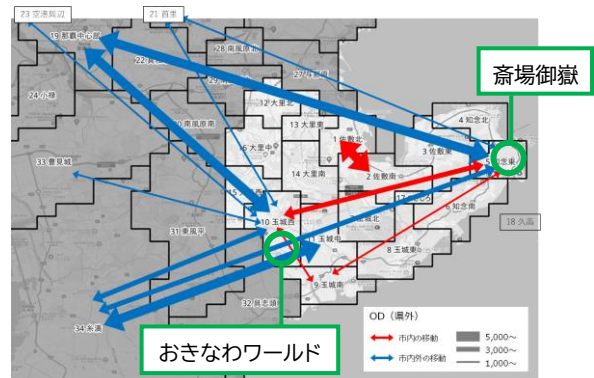


図 3-6. 推定県外居住者の移動状況
「混雑統計®」©ZENRIN DataComCO., LTD

課題④：地域交通の利用促進に向けた利便性向上

- 運行頻度やルートの評価をみると、乗降のしやすさや乗り心地、運転手の対応等のサービスに関しては高い評価を得ています。
- 一方で、路線バス、Nバスは、運行頻度やルート、おでかけなんじいは、運行時間帯の評価が低くなっています。運転手不足の中、増便や運行時間帯の拡大は対応が困難ですが、乗継ダイヤの調整や、運行間隔の調整等の工夫により、便数の少なさをカバーする必要があります。

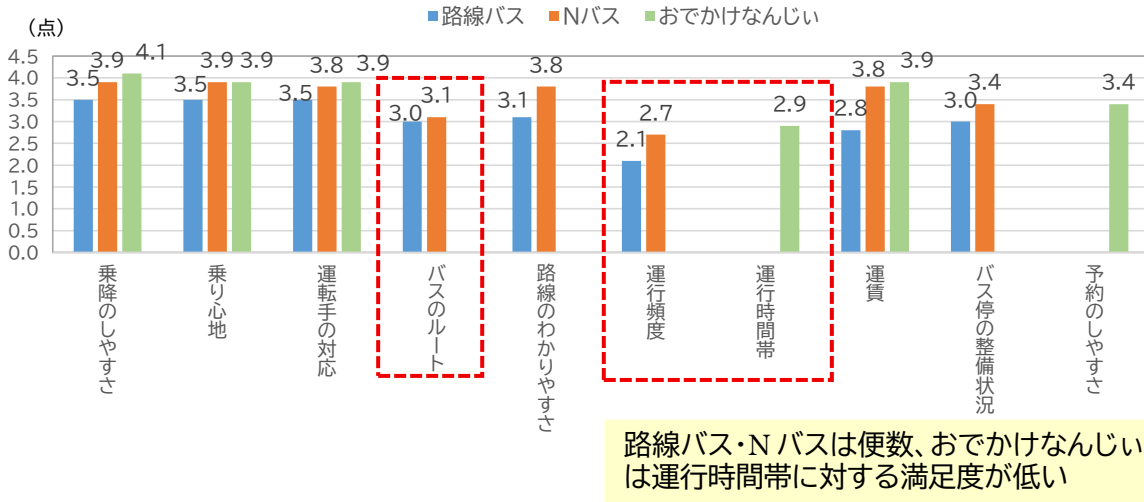


図 3-7. 路線バス・Nバス・おでかけなんじいの満足度(5点満点)

出典：市民アンケート

- 路線バスの減便による影響として、利用者(月に2~3回以上路線バスを利用)の79%が「市外への外出が不便になった」、39%が「路線バスの減便により外出回数が減った」と回答、「特に影響はなし」は8%に過ぎず、利用者に大きな影響が生じています。
- 回答者全体でも「特に影響はない」は53%と半分にとどまり、29%が「市外への外出が不便になった」と回答するなど、半数に影響が生じています。
- 減便にあたっては、沿線住民への影響を緩和するため、国や県も含めた関係者との事前調整や、他系統の路線バス及びNバスによるリカバリー策の検討などの対応が求められます。

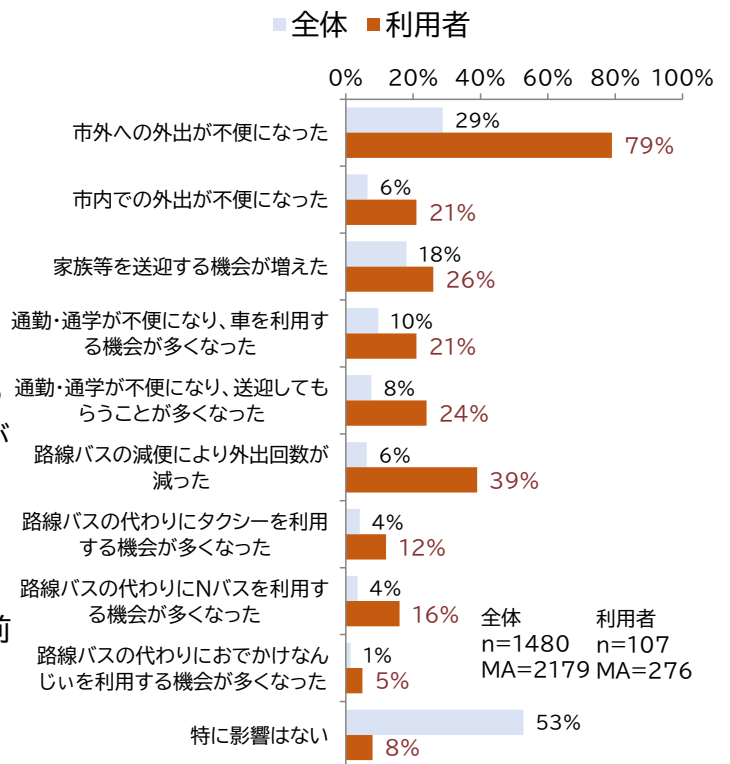


図 3-8. 路線バスの減便による影響

出典：市民アンケート

課題⑤: 将来を見据えた地域交通の確保・維持・改善

- 運転手不足による減便への対応が求められる一方で、つきしろ地区や市役所周辺の中核地での開発により新たな需要が創出されます。つきしろ地区においては、地区内へのNバスの乗り入れ等が、中核地では市役所バス停に集約している路線バス・Nバスの活用等による開発需要への対応が考えられます。
- 開発を契機に、民間施設と調整することが実施しやすい環境になり、民間施設の送迎サービスとNバス等を組み合わせたアクセス確保策の検討など輸送資源の活用促進が求められます。
- 開発に先行して公共交通手段によるアクセスを確保することで、開発時の渋滞を抑制し、渋滞によるバスの遅延がバス離れを加速するといった悪循環に陥らないように事前の対策も必要です。
- さらには、南部東道路の全面供用も控えており、那覇空港や那覇市までのアクセス向上による公共交通への転換を促すことで、持続可能性を高めることも求められます。
- 今後、高齢者が増加することで、公共交通の潜在的な利用者が増えることから、ニーズへの対応、ニーズを取り込むことでの公共交通の持続可能性を高める必要があります。
- 開発による需要増加や、道路整備によるアクセス向上、高齢者の増加に伴う潜在的な公共交通利用者の増加などの機会を活かしながら、今後を見据えた地域交通の確保・維持・改善が必要です。

第4章 公共交通が目指す姿

1 基本理念及び基本方針

地域交通の課題を踏まえ、基本理念及び基本方針を設定しました。

総合計画における将来像
「海と緑と光あふれる南
城市」

「基本理念

市民や観光客の移動を支え、促すことで南城市の活性化を図り、さらに、新しいまちづくりを先導する自立・持続可能な公共交通体系を構築します。

取組推進の考え方

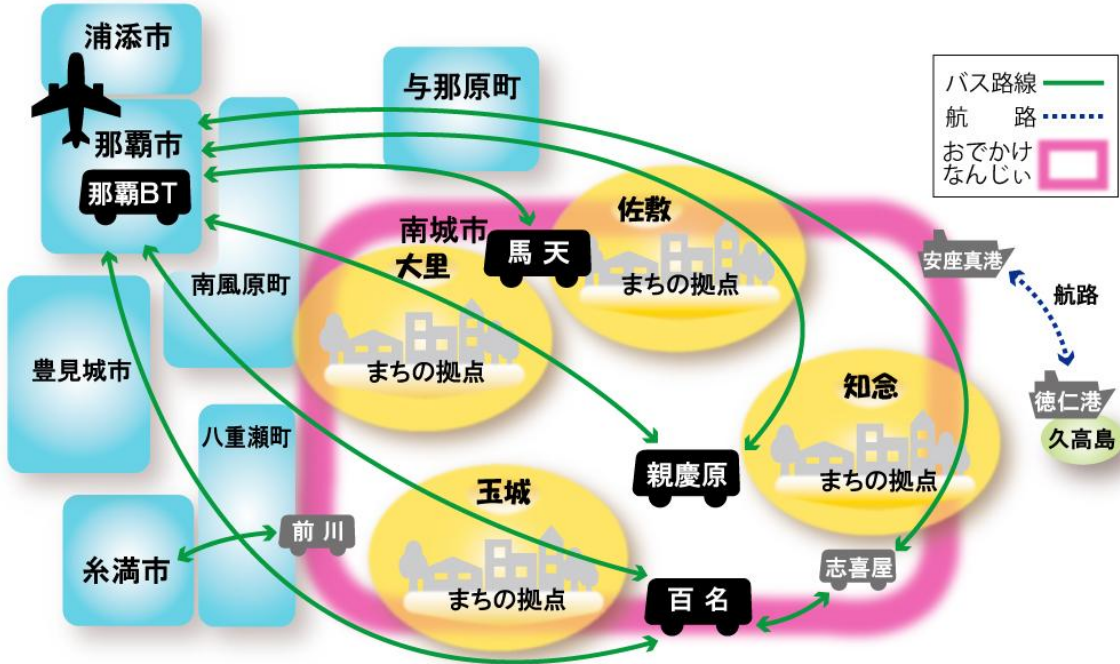
- まちのみんなで公共交通を守り、育てていく
地域(住民・利用者・企業等)が主体的にかかわる取組を推進
- 共創による公共交通の利活用
教育、福祉、観光、商業など様々な分野と共創により取組を推進

【課題】	【基本方針】
観点①公共交通軸と拠点の充実・保障	
<p><u>課題①</u> 基幹軸・交通拠点の形成・強化</p> <p><u>課題②</u> 市内外の移動ニーズに応じた交通網の見直し</p>	<p><u>基本方針①</u> 拠点の機能強化とともに、拠点間の連絡を強化する。</p>
観点②交通空白における移動の確保	
<p><u>課題③</u> 移動制約者への交通手段の提供</p>	<p><u>基本方針②</u> 移動制約者が安心して移動できる環境を整える。</p>
観点③持続可能性・実現可能性の確保	
<p><u>課題④</u> 地域交通の利用促進に向けた利便性向上</p> <p><u>課題⑤</u> 将来を見据えた地域交通の確保・維持・改善</p>	<p><u>基本方針③</u> 将来を見据えながら、地域とともに利活用を通じて公共交通を支えていく</p>

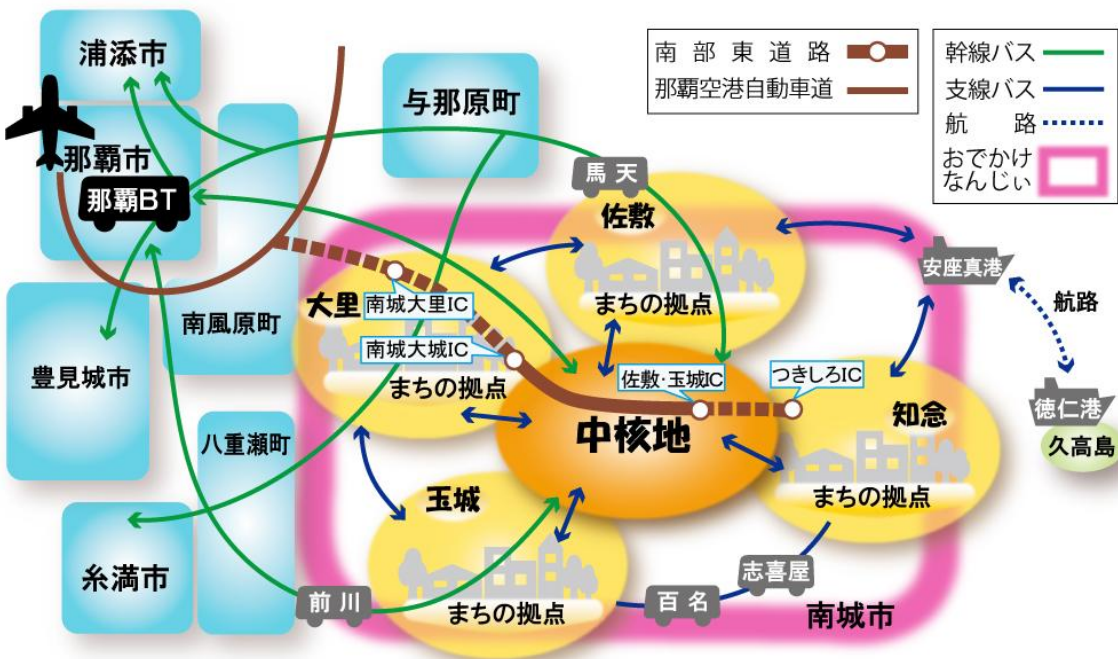
2 将来ネットワークイメージ

基本理念、基本方針をもとに、本市が目指す将来ネットワークイメージを設定しました。

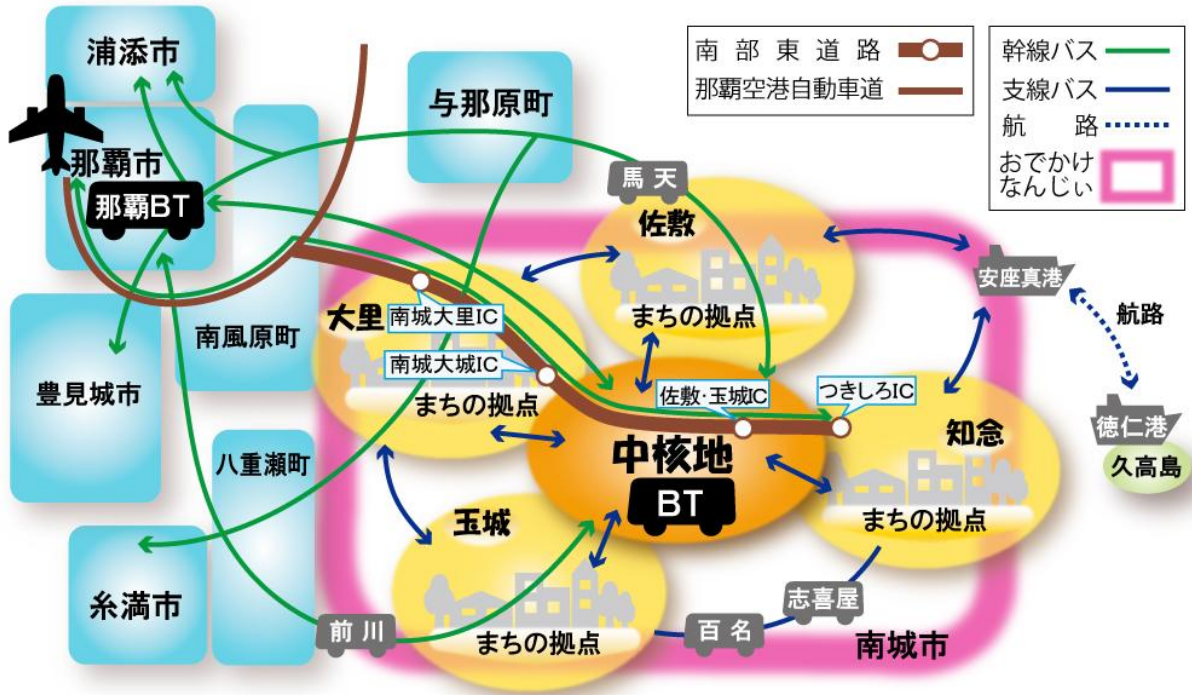
<p>再編前 (~2019)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●3つのバスターミナルから各まちの拠点を経由して那覇方面にアクセス。 ●バス路線を束ねる交通拠点はなく、まちの拠点間の結びつきは弱い。
-------------------------------	--



<p>現状 (2026)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●南部東道路の全面開通を見据え、IC 周辺の新しい拠点である中核地を核に、公共交通網を形成 ●再編により中核地と那覇市等の市外を路線バスで連絡。 ●市内は中核地と拠点間を結ぶNバスで連絡。 ●路線バス、Nバスでの対応が難しいエリアの移動は、「おでかけなんじい」が担う。
-----------------------------	---



- | | |
|----|---|
| 将来 | <ul style="list-style-type: none"> ● IC 周辺の新しい拠点である中核地を核に、公共交通網を形成 ● 南部東道路活用し、中核地と那覇空港や市外等を連絡。 ● 中核地と那覇市等の市外を路線バスで連絡。 ● 市内は中核地と拠点間を結ぶ N バスで連絡。 ● 路線バス、N バスでの対応が難しいエリアの移動は、「おでかけなんじい」が担う。 |
|----|---|



また、拠点を中心に以下のように設定しました。

表 4-1. 拠点の位置づけ

種類	位置	役割
中心拠点	・南城市役所	市の中心的な交通結節点。路線バス、Nバスの起終点として、市内外の乗り継ぎを支える。公共交通利用のために、駐車場や駐輪場、スモールモビリティ等の二次交通も接続。
副拠点	・佐敷地域(馬天) ・つきしろ地域 ・大里地域(稲嶺～仲程) ※南部東道路の供用状況を見ながら検討	中心拠点を補完する交通結節点。路線バスとNバスが接続し、市内外の乗り継ぎを支える。
地域拠点	・知念地域(久手堅) ・玉城地域(富里)	地域の中心的な交通結節点。路線バスやNバスの系統が接続し、地域内の乗り継ぎを支援
乗継拠点	・安座真港(航路・Nバス) ・玉泉洞前(路線バス・Nバス・おでかけなんじい) ・百名バスターミナル(路線バス・Nバス) ・馬天営業所(路線バス)	複数の交通手段への乗り継ぎや、待合環境を提供する交通結節点



図 4-1. 南城市の拠点の整備イメージ

3 交通手段の役割

各交通手段の特性を考慮し、本市における役割を以下のように設定しました。

表 4-2.交通手段の役割

区分	交通手段	役割	確保・維持策
地域間交通	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> 本市と隣接市町村や、那覇市、浦添市、豊見城市、糸満市等中南部の主要都市を連絡する。 市外への通勤通学など市民の日常的な広域移動支えるとともに、観光客の移動手段としての役割も担う。 	一部の系統は地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統補助)、または、沖縄県生活バス路線確保対策補助金を活用し、運行を確保・維持
	空港リムジンバス	<ul style="list-style-type: none"> 本市と那覇空港を直接連絡し、市民の県外への移動利便性の向上、観光客の本市への誘客促進を図る。 	実証実験を実施し、その結果を踏まえ、民間事業者による本格運行を想定
地域内交通	Nバス	<ul style="list-style-type: none"> 南城市役所を拠点に、市内の地域間を連絡する。 市民の通勤通学や、買物、通院、余暇活動等の日常生活における移動を支える。 交通拠点での路線バスと接続することにより、市外への円滑な移動を支援する。 	運行改善を図りながら、南城市が委託により運行を確保・維持
	おでかけなんじい	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス、Nバスで対応できない市内の移動を補完する。 高齢者等の移動制約者の身近な移動を支える 	地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し、運行を確保・維持
	航路	<ul style="list-style-type: none"> 久高島への唯一の公共交通であり、久高島と安座真港間の移動を担う。 住民の生活とともに、観光客の来訪を促し、島の賑わいづくりに寄与する。 	地域公共交通確保維持事業(離島航路)を活用し、運行を確保・維持
	タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス、Nバス、おでかけなんじいが運行されていない地域や時間帯における移動を支える。 路線バスやNバスにない利便性の高い移動サービスを提供する。 	交通事業者と連携して、利活用を図ることで、運行を確保・維持
	シェアモビリティ	<ul style="list-style-type: none"> 南城市役所バス停や主要観光施設等にサイクルポートなどの設置を促進することで、来訪者の南城市到着後の身近な移動を支える。 	事業者と連携して、サイクルポート等の貸し出し拠点の充実を促進する。

現在の公共交通ネットワークは、以下のとおりであり、将来的に確保、維持していくため、一部路線について補助金を活用します。



幹線バスについては、国の「地域間幹線系統確保維持費国庫補助金」及び県の「沖縄県生活バス路線確保維持対策補助金」を活用します。また、デマンド交通については、「地域公共交通確保維持改善事業費補助金(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金)」を活用し、財源を安定的に確保し、持続可能な運行に取り組みます。

表 4-3.地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金を活用する路線

路線名	運行エリア	事業許可区分	運行形態	実施主体
おでかけなんじい	久高島を除く 南城市全域	4 条乗合の区 域運行	ドア to ドア の区域運行	南城市(運行は運行 事業者へ委託)
	幹線バス、支線バスが運行されていない公共交通空白地域を補完するとともに、高齢者等の交通弱者の買い物や通院手段として利用されているが、系統の維持が難しく、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金により運行を確保・維持する必要がある。			

第5章 施策と実施事業

1 施策メニュー

基本方針に基づき、計画期間で、実施や検討を行う施策を設定しました。

視点	基本方針	施策メニュー	取組内容
観点① 公共交通軸 と拠点の充 実・保障	基本方針① 拠点の機能強化と ともに、拠点間の連 絡を強化する。	施策①-1 交通結節点の整備・充 実	・中核地におけるバスターミナル機能の整備検 討 ・つきしろ地区や大里地区での交通結節点の 整備検討
		施策①-2 那覇空港など市外の交 通結節点との連絡強化	・空港リムジンバスの実証運行の実施 ・那覇市へのアクセス向上策の検討 ・隣接市町村の交通結節点への接続検討
		施策①-3 市内のバス路線網の改 善	・移動ニーズに応じた N バスの運行ルート・ダ イヤ等の見直し ・路線バスと N バスの連携 ・拠点間を結ぶ移動の充実検討
		施策①-4 交通拠点における 2 次 交通の充実	・シェアサイクル等の導入推進 ・公共駐車場での P&R の推進 ・交通拠点への送迎サービス等の導入促進
		施策①-5 交通拠点における待合 環境の充実	・周辺施設と連携した待合場所の提供 ・地域と連携したバス停周辺の美化・維持 ・バス停の上屋等整備
観点② 交通空白に おける移動 の確保	基本方針② 移動制約者が安心 して移動できる環境 を整える。	施策②-1 おでかけなんじいの継 続運行	・デマンド交通の運行継続
		施策②-2 N バスの継続運行	・N バスの運行継続 ・利用しやすい割引運賃の導入
		施策②-3 航路の運行支援	・航路の運行支援
		施策②-4 地域の互助・共助による 新たな移動利便性向上策 の検討	・地域による新たな交通サービスの導入可能 性の検討
視点③ 持続可能 性・実現可 能性の確保	基本方針③ 将来を見据えなが ら、地域とともに利 活用を通じて公共交 通を支えていく。	施策③-1 公共交通を利用し、拠 点に人が集まる仕組みづ くり	・複合施設との連携 ・つきしろ地区の開発との連携 ・拠点周辺施設と連携した公共交通利活用策 の検討
		施策③-2 公共交通の利便性向上 策の推進	・運賃支払い方法の充実 ・情報発信の充実 ・乗り継ぎ割引等利用しやすい運賃制度の導 入検討
		施策③-3 モビリティ・マネジメント 等の利用促進策の実施等	・交通環境学習の充実 ・乗り方教室やイベントによる公共交通の利用 機会づくり
		施策③-4 地域の伴走による公共 交通の維持	・産官学民の参画による地域公共交通計画の 推進体制の構築 ・他分野との共創による公共交通の利活用の 推進 ・乗車マナーの向上等による運転手の負担軽 減

2 各施策の概要

各施策の実施内容、事業主体、計画期間内での取組は以下の通りです。

2-1 基本方針①: 拠点の機能強化とともに、拠点間の連絡を強化する。

施策 1-1 交通結節点の整備・充実

施策の目標

・路線バス、N バス等の乗継利便性を高め、公共交通の利用者数を増やします。

施策の概要

【中核地におけるバスターミナル機能の整備検討】

- ・中核地(南城市役所周辺)では、網計画の施策を継続し、バスターミナル機能整備の可能性について調査・検討を行います。
- ・バスターミナルは、単独での整備・維持は難しいことから、他用途との複合施設としての整備を想定しています。
- ・検討にあたっては、南城市役所バス停との役割分担、建設が進められている複合施設との連携、南部東道路供用後の人の流れの変化等を考慮して、整備の可能性を調査・検討します。

【つきしろ地域・大里地域での交通結節点の整備検討】

- ・つきしろ地域は、2024(令和 6)年に開業したコストコに加え、周辺で開発が進んでおり、すでに市外からの流動が多いことから、N バスとその他交通モードとの乗継に資する交通結節点の整備可能性について調査・検討を行います。
- ・大里地域は、スーパー、病院が集積し、市内からの移動ニーズが高く、居住者の市外への移動ニーズも高いことから、路線バスや N バスとの乗継に資する交通結節点の整備可能性について調査・検討を行います。
- ・両地域で検討する交通結節点は、乗継に資する案内の充実、上屋・ベンチ等の整備、周辺施設と連携した待合場所の確保などを想定しており、南部東道路の供用予定をみながら、調査、検討を進めていきます。

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年 以降	
中核地におけるバスターミナル機能の整備検討	南城市等	検討・実施					
つきしろ地区や大里地区での交通結節点の整備検討	南城市等	検討・実施					

※実施主体、年次の取組については調整中

施策 1-2 那覇空港など市外の交通結節点との連絡強化

施策の目標

・市民や来訪者の市内外の移動を支えるため、市内外の拠点間を路線バス、N バス等で連絡します。

施策の概要

【空港リムジンバスの実証運行の実施】

・観光誘客や市民の空港アクセスの利便性を高めるため、那覇空港と市役所を連絡するリムジンバスについて、実証運行の実施を検討し、その結果を踏まえ、民間事業者による本格運行の可能性を調査します。

【那覇市へのアクセス向上策の検討】

・那覇市中心部に加え、首里地区や新都心地区へのアクセス向上を図るため、モノレール駅等への接続を検討します。

【隣接市町村の交通結節点への接続検討】

・路線バスとの乗継利便性を高めるため、市外の八重瀬町東風平地区(国道 507 号)や与那原町(国道 329 号)など、路線バスの運行便数が多い隣接市町村のバス停等への接続について検討します。あわせて、隣接市町村のコミュニティバス等との接続やダイヤの調整についても検討します。

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年 以降	
空港リムジンバスの実証運行の実施	南城市等	検討・実施					
那覇市へのアクセス向上策の検討	南城市等	検討・実施					
隣接市町村の交通結節点への接続検討	南城市等	検討・実施					

※実施主体、年次の取組については調整中

施策 1-3 市内のバス路線網の改善

施策の目標

・市内の拠点間の移動利便性を高め、移動ニーズに応じた改善を行うことで、N バスの利用促進を図ります。

施策の概要

【移動ニーズに応じた N バスの運行ルート・ダイヤ等の見直し】

・利用者の移動ニーズや要望を踏まえ、定期的に N バスのルートやダイヤ等の見直しを行います。

【拠点間を結ぶ移動の充実検討】

・市内の地域間・拠点間の移動利便性を高めるため、ニーズ踏まえ、N バス等の路線の見直しを検討します。具体的には、佐敷・知念地域～玉城・大里地域間の移動や、開発が進むつきしろ地域への移動等シームレスな移動ができるような取組の検討を想定しています。

【路線バスと N バスの連携】

・拠点等における路線バスと N バスの乗継利便性を高めるため、特に通勤通学時間帯を中心に、N バスから路線バスに乗継ができるように、ダイヤの見直し等を行います。

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年 以降	
移動ニーズに応じた N バスの運行ルート・ダイヤ等の見直し	南城市等	検討・実施					
路線バスと N バスの連携	南城市等	検討・実施					
拠点間を結ぶ移動の充実検討	南城市等	検討・実施					

※実施主体、年次の取組については調整中

施策 1-4 交通拠点における 2 次交通の充実

施策の目標

- ・交通拠点における 2 次交通を充実させることで、拠点の機能強化し、公共交通の利用促進を図ります。

施策の概要

【シェアサイクル等の導入推進】

- ・シェアサイクルのサイクルポートを、市役所に加えて、各拠点や主要な観光施設等での設置を推進し、バス停へのアクセス利便性を高めるとともに、路線バス・N バスでの対応が難しい細かな移動にも対応できるようにします。

【公共駐車場での P&R の推進】

- ・市役所横にある公共駐車場での P&R を推進し、路線バスや N バスの利用を促します。

【交通拠点への送迎サービス等の導入促進】

- ・交通拠点からの移動利便性を高め、路線バス等の利用促進を図るため、観光施設や、宿泊施設等における送迎サービス等の導入を促進します。
- ・必要に応じて、デマンド交通や N バス運行後の移動をカバーするため、相乗り交通など夜間の交通サービスの導入を検討します。
- ・上記取組は、市内の観光事業者等と連携して進めていきます。

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年 以降	
シェアサイクル等の導入推進	南城市等	検討・実施					
公共駐車場での P&R の推進	南城市等	検討・実施					
交通拠点への送迎サービス等の導入促進	南城市等	検討・実施					

※実施主体、年次の取組については調整中

施策 1-5 交通拠点における待合環境の充実

施策の目標

- ・地域等と連携してバス停の待合環境を充実することで、公共交通への親近感を高め、理解を深めるとともに公共交通の利用促進を図ります。

施策の概要

【周辺施設と連携した待合場所の提供】

- ・利用が多いバス停周辺の公共施設や、コンビニ等の集客施設や地元企業と連携し、バスの待合場所としての活用を進めていきます。
- ・待合場所には、いすや、路線図、運行状況がわかる QR コード等の設置を検討し、バス待ちの利便性を高めます。

【地域と連携したバス停周辺の美化・維持】

- ・公共交通に対する親近感を高め、理解を深めるとともに利用促進につなげていくため、地域と連携してバス停の美化などを進めていきます。
- ・具体的な取組としては、バス停の魅力向上策や、上屋の飾りつけ、清掃などを想定しています。

【バス停の上屋等整備】

- ・市民及び観光客が乗り継ぎに利用されているバス停や、利用者が多いバス停を対象に、設置の可能性や補助事業の活用可能性等を考慮しながら、上屋やベンチの整備について、行政(国・県・市)、企業、地域等あらゆる視点から可能性を調査します。
- ・市役所バス停については、案内の充実などのアップデートを検討しています。

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年 以降
周辺施設と連携した待合場所の提供	南城市等	検討・実施				
地域と連携したバス停周辺の美化・維持	南城市等	検討・実施				
バス停の上屋等整備	南城市等	検討・実施				

※実施主体、年次の取組については調整中

2-2 基本方針②: 移動制約者が安心して移動できる環境を整える

施策 2-1 デマンド交通の継続運行

施策の目標

- ・デマンド交通「おでかけなんじい」の運行を継続することで、引き続き、高齢者を中心に、路線バス、Nバスで対応できない移動を補完できるようにします。

施策の概要

【デマンド交通の継続運行】

- ・市内全域(久高島を除く)をドア to ドアで運行しているデマンド交通「おでかけなんじい」の運行を継続します。
- ・これまで同様に増減便・運行取りやめの基準にしたがい、運行時間帯、運行便数の見直しを定期的に実施します。
- ・利用者の利便性向上を図るため、予約方法の見直しも検討します。

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年 以降	
デマンド交通の継続運行	南城市等	検討・実施					

※実施主体、年次の取組については調整中

施策 2-2 Nバスの継続運行

施策の目標

- ・市内バスの N バスの運行を継続することで、小中高生の登下校の利便性確保、市民の買い物等の日常生活における移動手段の確保や、観光客の市内での回遊促進を図ります。

施策の概要

【Nバスの継続運行】

- ・市役所を拠点の市内各地域を結ぶ市内バス「Nバス」の運行を継続します。
- ・利用状況や、利用者の要望を踏まえ、適宜、ダイヤ等の調整を行います。
- ・運行継続とあわせて、計画的な車両更新や、収支改善策、広告収入等による自主財源の確保など経営効率化も図ります。

【利用しやすい割引運賃の導入】

- ・市民向けにはすでに、回数券やNバスOKICAによる割引運賃を適用していますが、高齢者等の移動制約者の移動を支援するため、別途、利用しやすい割引運賃を検討、導入します。
- ・高齢者向けの利用しやすい割引運賃を導入することで、高齢者の外出促進、フレイル予防を図ります。

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年 以降	
Nバスの継続運行	南城市等	検討・実施					
利用しやすい割引運賃の導入	南城市等	検討・実施					

※実施主体、年次の取組については調整中

施策 2-3 航路の運行支援

施策の目標

・久高島への唯一の移動手段である久高航路の運行を支援することで、久高島へのアクセスを確保します。

施策の概要

【久高航路の継続運行】

・国や県と協力しながら、安座真港と久高島を結ぶ久高航路の運行を支援します。

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年 以降	
久高航路の運行支援	南城市等	検討・実施					

※実施主体、年次の取組については調整中

施策 2-4 地域の互助・共助による新たな移動利便性向上策の検討

施策の目標

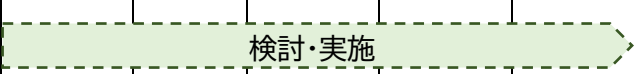
・バス停から離れた交通不便地域において移動手段の導入を検討し、公共交通を利用できる環境を整えます。

施策の概要

【地域による新たな交通サービスの導入可能性の検討】

・交通不便地域における利便性向上策の一環として、地域主体できめ細やかな対応ができるよう、道路運送法によらない地域の互助交通の導入支援や、運営支援などの支援策を検討します。

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年 以降	
地域による新たな交通サービス導入可能性の検討	南城市等						

※実施主体、年次の取組については調整中

2-3 基本方針③: 将来を見据えながら、地域とともに利活用を通じて公共交通を支えていく

施策 3-1 公共交通を利用し、拠点に人が集まる仕組みづくり

施策の目標

集客施設が整備される拠点周辺でイベント等を実施することで、公共交通利用の需要を創出します。

施策の概要

【複合施設との連携】

・市役所横に整備される複合施設は、N バスの起終点に設置されるという好立地条件を活かして、複合施設に入居する図書機能やサークル活動、子どもの遊び場等と連携し、公共交通で来訪する仕組みづくりや、施設内にサイネージを設置するなど公共交通を利用しやすくする環境整備を行います。

【つきしろ地区の開発との連携】

・つきしろ地区の開発と連携し、Nバスの乗り入れ等の公共交通でのアクセス促進策を検討、実施します。
 ・また、イベント時の公共交通利用促進などソフト施策も検討、実施します。

【拠点周辺施設と連携した公共交通利活用策の検討】

・拠点周辺の公共施設や、商業施設、病院等の集客施設と連携し、公共交通利用者への特典提示などの取り組みを検討、実施します。

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年 以降	
複合施設との連携	南城市等	検討・実施					
つきしろ地区の開発との連携	南城市等	検討・実施					
拠点周辺施設と連携した公共交通利活用策の検討	南城市等	検討・実施					

※実施主体、年次の取組については調整中

施策 3-2 公共交通の利便性向上策の推進

施策の目標

・公共交通を利用しやすい環境を整え、利用促進を図ります。

施策の概要

【運賃支払い方法の充実】

・キャッシュレス決済の手法を充実するなど、複数の運賃支払い方法に対応し、市民や観光客の利用を促します。

【情報発信の充実】

・市ホームページ及び N バスホームページ、市 SNS、市広報等での情報発信や、主要施設でのサイネージによるバスの時刻案内などの情報提供を継続するとともに、新たな施設での情報発信の実施など拡充を図ります。

【乗り継ぎ割引等利用しやすい運賃制度の導入検討】

・N バス相互の乗り継ぎ等の運賃負担の軽減を図るため、乗り継ぎ割引等の導入を検討します。

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年 以降	
運賃支払い方法の充実	南城市等	検討・実施					
情報発信の充実	南城市等	検討・実施					
乗り継ぎ割引等利用しやすい運賃制度の導入検討	南城市等	検討・実施					

※実施主体、年次の取組については調整中

施策3-3 .モビリティ・マネジメント等の利用促進策の実施

施策の目標

・モビリティ・マネジメントなど公共交通利用の呼びかけや、乗り方教室などによる公共交通利用の機会づくりを通じて、利用促進を図ります。

施策の概要

【交通環境学習の実施】

- ・市内小学校で実施している交通環境学習を、市内の全小学校等に展開し、公共交通利用への意識醸成を図り、長期的な利用促進につなげていきます。
- ・小学校での取組を通じて、教員や保護者を対象とした取組や、運転免許証の返納に備えて高齢者を対象とした取組実施も検討します。
- ・市役所においては、職員向けのモビリティ・マネジメント教育を推進し、公共交通への理解と利用促進につなげていきます。

【乗り方教室やイベントによる公共交通の利用機会づくり】

- ・交通事業者と市や地域住民等が連携して、乗り方教室や、イベント時の公共交通を呼びかける取り組みを実施します。

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年 以降	
交通環境学習の実施	南城市等	検討・実施					
乗り方教室やイベントによる公共交通の利用機会づくり	南城市等	検討・実施					

※実施主体、年次の取組については調整中

施策 3-4 .地域の伴走による公共交通の維持

施策の目標

公共交通を地域全体で当事者意識をもって支え、利活用や効率化を考えることで、持続可能性を高めていきます。

施策の概要

【産官学民の参画による地域公共交通計画の推進体制の構築】

・本計画の推進を交通事業者や、南城市のみならず、地域と一体的に推進し、地域全体で公共交通を支えるとともに、様々な関係者が連携して公共交通の利活用に関する取組を推進します。

【他分野との共創による公共交通の利活用の推進】

・教育や福祉、観光、商業、農漁業などの他分野との共創に公共交通の利活用を推進します。

【乗車マナーの向上等による運転手の負担軽減】

・市民にバス・タクシー等の乗車マナーの向上を促す啓発活動を実施することで、バス乗車中の転倒や、車内での携帯電話通話などを減らし、運転手の負担軽減を図ります。

実施主体とスケジュール

取組内容	実施主体	2026 (R8)年	2027 (R9)年	2028 (R10)年	2029 (R11)年	2030 (R12)年 以降
産官学民の参画による地域公共交通計画の推進体制の構築	南城市等	検討・実施				
他分野との共創による公共交通の利活用の推進	南城市等	検討・実施				
乗車マナーの向上等による運転手の負担軽減	南城市等	検討・実施				

※実施主体、年次の取組については調整中

第6章 計画の推進

1-1 計画の推進体制

南城市における計画の進捗をマネジメント(管理)する主体は、「南城市地域公共交通会議」です。

本計画は、以下に示す取組推進の考え方にに基づき、行政と住民がともに公共交通に対する意識を共有化し、単に評価をすることに留まらず、より良い地域公共交通への改善に向けて官民協働のもと取り組むことを目的とします。

取組推進の考え方

- まちのみんなで公共交通を守り、育てていく
地域(住民・利用者・企業等)が主体的にかかわる取組を推進
- 共創による公共交通の利活用
教育、福祉、観光、商業など様々な分野と共創により取組を推進

- 地域の公共交通のあり方を自ら主体的に検討
- 地域公共交通を支える持続的な取組
- 地域公共交通の担い手として積極的に公共交通を利用



図 6-1.計画推進における各主体の役割

「南城市地域公共交通会議」のもと、地域が一体となった取組推進を図るため、「仮称）なんじょう交通まちづくりパートナーシップ」を立ち上げ、行政と交通事業者のみならず、観光や福祉などの分野と情報共有・意見交換を行いつつ、官民が連携した公共交通の取組を推進します。

なお、「仮称）なんじょう交通まちづくりパートナーシップ」は、本計画の「マネジメント・モニタリングチーム」の役割を担います。

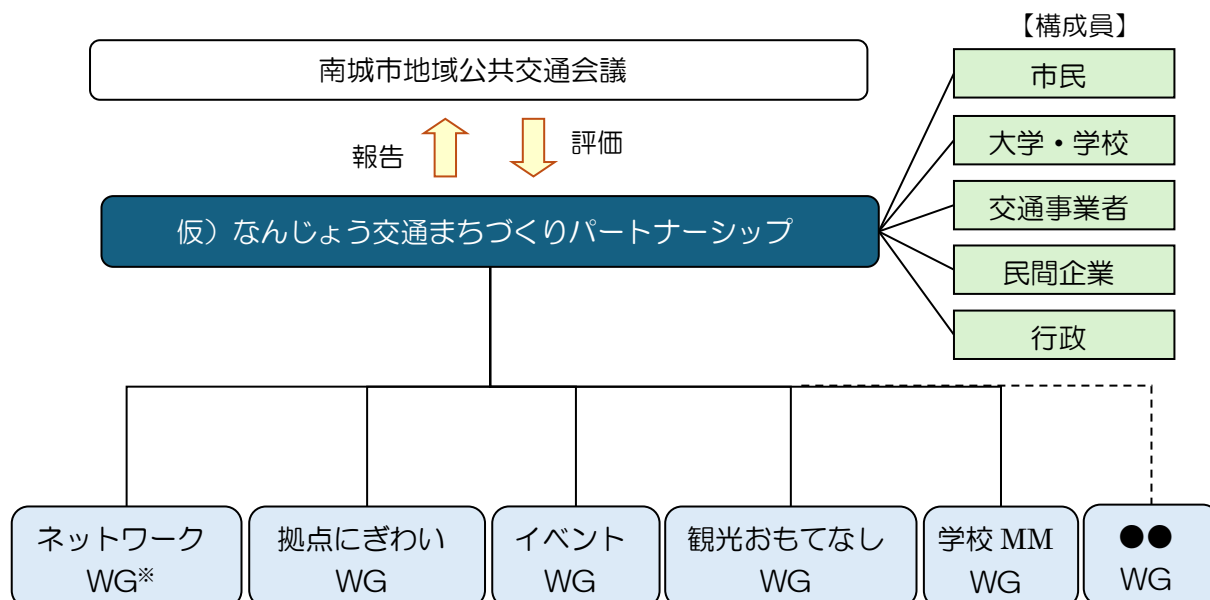


図 6-2.計画の推進体制イメージ

1-2 PDCA サイクルによる進捗管理

5年の計画期間全体を対象とした「大きなPDCAサイクル」と、毎年のモニタリングを中心とした「小さなPDCAサイクル」を組み合わせることで、計画の達成に向けた継続的な改善を推進します。

表 6-1.PDCAサイクルによる継続的な改善

	対象期間	概要
大きなPDCAサイクル	計画期間(5年)	○対象期間全体を通じた事業の実施状況や数値目標の達成状況、事業の実施による効果、残された課題等を整理・分析し、次期計画に反映
小さなPDCAサイクル	毎年	○事業の実施状況等を整理するとともに、利用状況等を継続的にモニタリングし、事業内容の修正やスケジュールの見直し等を実施

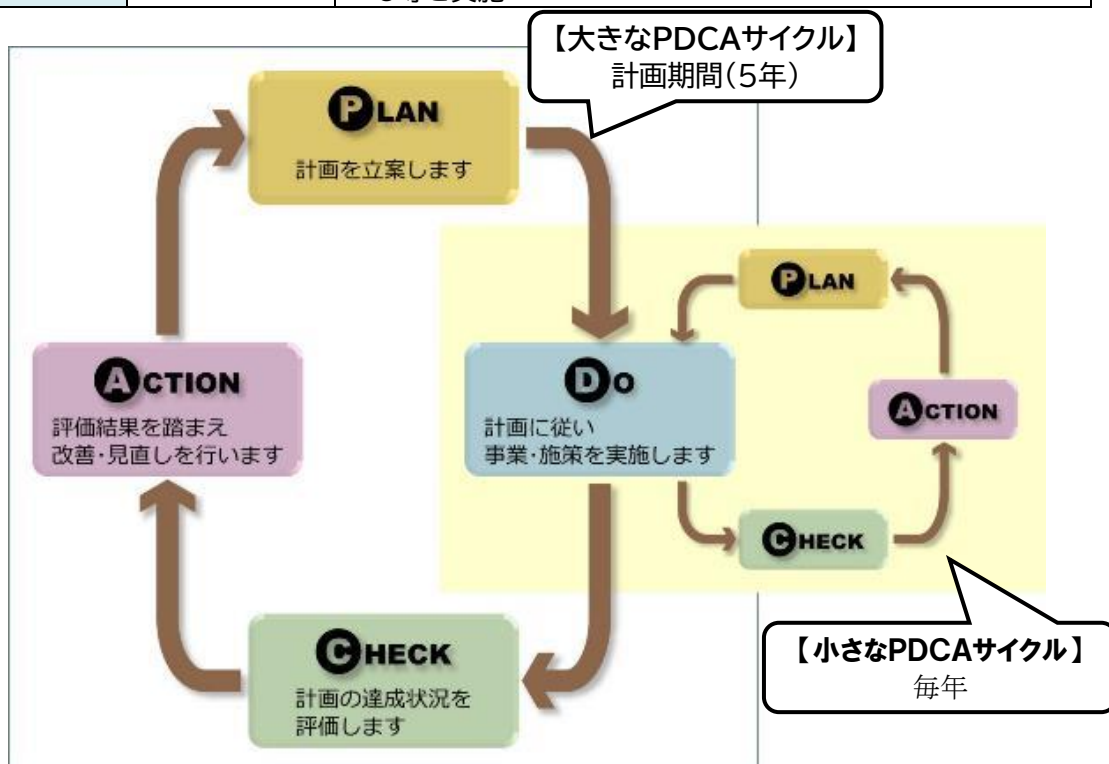


図 6-3.PDCAサイクルのイメージ

表 6-2.各PDCAサイクルの概要

項目	大きなPDCA	小さなPDCA
P(計画)	・地域公共交通計画の策定	・各路線の改善計画の策定 ・利用促進策等の実施計画の策定
D(実行)	・計画に掲げる各種施策の実行	・地域公共交通の運行 ・利用促進策等の展開
C(評価)	・各種施策の実行による、市民の移動への効果等の評価	・利用状況の評価 ・施策実施効果の評価
A(改善)	・地域公共交通計画の見直しの検討	・運行の見直し ・利用促進策の見直し

1-3 目標値の設定と評価

施策の進捗管理とともに、計画を評価するため、目標値を設定します。

視点	基本方針	評価指標	現況値 (R6)	目標値 (R12)	目標設定の考え方
観点① 公共交通軸と拠点の充実・保証	基本方針① 拠点の機能強化とともに、拠点間の連絡を強化する	中心拠点の運行本数	94本		小中高生の登下校時の移動手段の確保、高齢者の買い物や通院等の移動手段の確保を図りながら、現状維持を基本に設定
		・路線バス			
		・Nバス	69本		
		公共交通の利用率	5.2%		施策実施により現状より増加
観点② 交通空白における移動の確保	基本方針② 移動制約者が安心して移動できる環境を整える	公共交通の利用者数	48人/日		今年度の利用上級を踏まえ、現状以上を目標に設定
		・おでかけなんじい	628人/日		
		・Nバス			
		高齢者の外出頻度	17.2回/月		現状より増加を基本に検討
観点③ 持続可能性・実現可能性の確保	基本方針③ 将来を見据えながら、地域とともに活用を通じて公共交通を支えていく	公共交通への財政負担額			現状維持を基本に検討
		路線バス・Nバスのルートに対する満足度	3.0点/3.1点		現状より向上

※目標値については、マネジメント・モニタリングチームへの移行の母体と想定している交通事業者との座談会を2月に開催する予定であり、同座談会での検討結果を踏まえ、設定します。

目標値の評価年度と評価方法は、以下の通りです。

表 6-3.目標値の評価年度と評価方法

目標値	評価年					把握方法
	R8	R9	R10	R11	R12	
中心拠点の運行本数	●	●	●	●	●	実績値
公共交通の利用率			●		●	市民アンケート
公共交通の利用者数	●	●	●	●	●	実績値
高齢者の外出頻度			●		●	市民アンケート
公共交通への財政負担	●	●	●	●	●	実績値
路線バス・Nバスのルートに対する満足度					●	市民アンケート