

# 南城市地域公共交通計画

(案)

令和8年3月

沖縄県南城市

南城市地域公共交通会議

# 目次

<b>第1章 計画の概要</b> .....	<b>1</b>
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 .....	4
6 本計画の構成 .....	4
<b>第2章 地域と公共交通の現状</b> .....	<b>5</b>
1 地域の現状 .....	5
2 公共交通の現状 .....	7
<b>第3章 地域交通の課題</b> .....	<b>10</b>
1 網計画の評価と今後の課題 .....	10
2 網計画策定後の変化を踏まえた課題 .....	12
3 各種調査結果から把握された問題・課題 .....	13
4 課題の整理 .....	16
5 公共交通の課題 .....	17
<b>第4章 公共交通が目指す姿</b> .....	<b>21</b>
1 基本理念及び基本方針 .....	21
2 将来ネットワークイメージ .....	23
3 交通手段の役割 .....	26
<b>第5章 施策と実施事業</b> .....	<b>28</b>
1 施策メニュー .....	28
2 各施策の概要 .....	29
<b>第6章 計画の推進</b> .....	<b>43</b>
1 計画の推進体制 .....	43
2 PDCA サイクルによる進捗管理 .....	45
3 目標値の設定と評価 .....	47

## 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告による支援
- ・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性向上を図るために、作成しました。

### 市民の役割

- ・公共交通への関心・理解を深め利用
- ・ニーズの発信
- ・公共交通に関する取組への参画

### 交通事業者の役割

- ・公共交通の運行
- ・公共交通の利便性向上
- ・公共交通の魅力、信頼づくり

### 企業の役割

- ・公共交通の積極的な活用
- ・公共交通に関する施策への参画

### 南城市の役割

- ・施策の立案
- ・市民、企業、交通事業者の連携推進
- ・公共交通サービス提供の支援

# 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ダ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見ると、2019(令和1)年10月の公共交通再編を含め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。

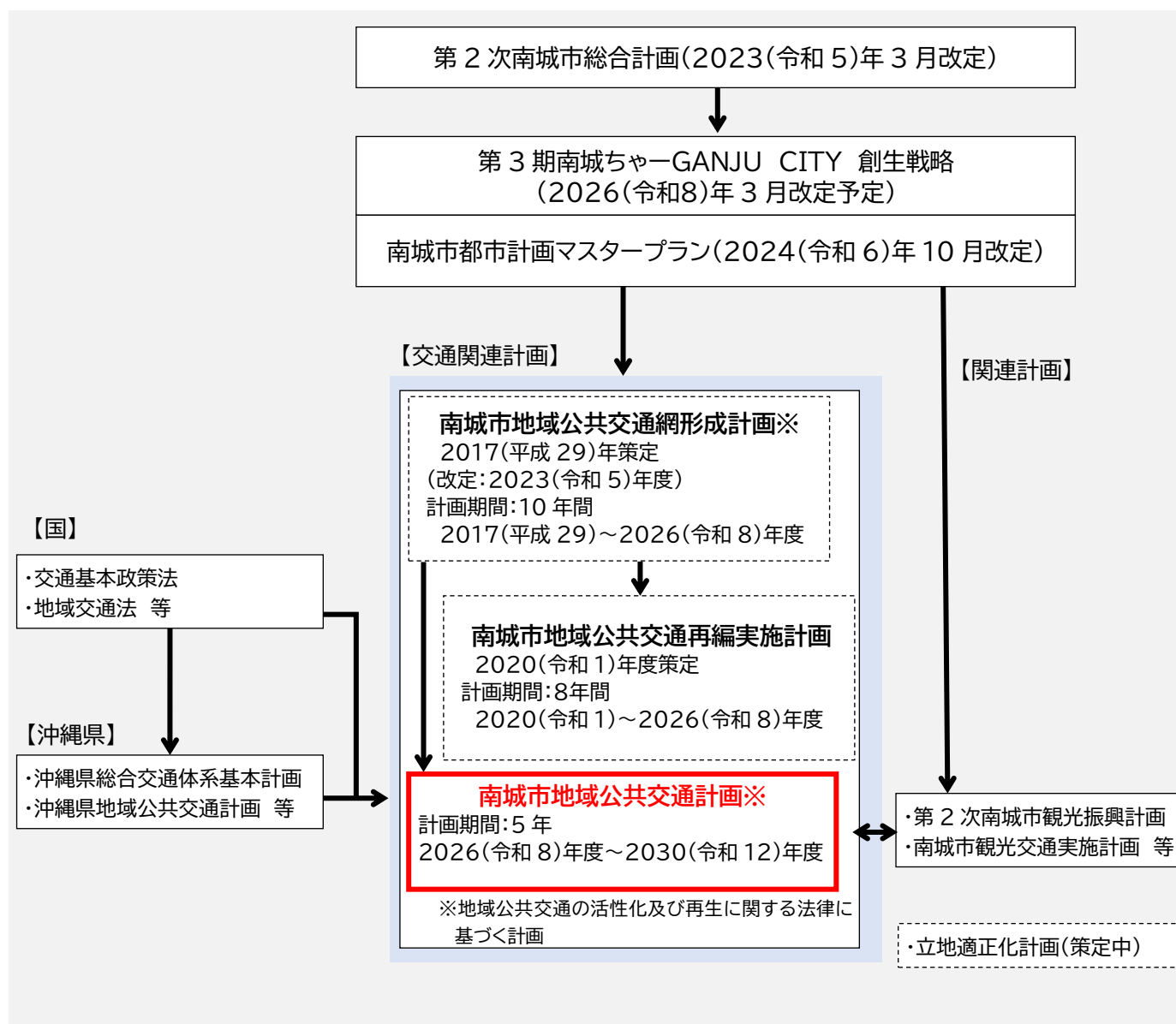


図 1-1.本計画の位置づけ

### 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、下記に示す3つのゴールを中心に、市民や来訪者のニーズに合った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るとともに、子どもたちが自分の足で自由に地域を知り、愛着を育む環境づくりを推進します。



#### 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・関係団体(者)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。

## 6 本計画の構成

本計画は、以下の構成で作成しています。

### 第1章 計画の概要

計画策定の背景と目的や位置づけ、計画対象地域、対象期間と計画の概要について整理しています。

### 第2章 地域と公共交通の現状

人口動態や施設の分布状況といった地域の概要と、公共交通網や利用状況など公共交通の概要を整理しています。詳細については、資料編に記載しています。

### 第3章 地域交通の課題

「網計画の評価と今後の課題」、「網計画策定後の変化を踏まえた課題」、「各種調査結果から把握された問題・課題」の3つの切り口で本市の地域交通に関する課題を整理しています。計画策定にあたり実施した市民アンケート等の調査結果の概要は資料編に記載しています。

### 第4章 公共交通が目指す姿

市の上位関連計画、第3章で整理した地域交通の課題等を踏まえ、計画における基本理念、基本方針、将来ネットワークイメージ、交通手段の役割と計画の骨格となる部分を整理しています。

### 第5章 施策と実施事業

第4章で示した公共交通が目指す姿の実現に向けた施策メニューと、各施策の目標、概要、実施主体とスケジュールを整理しています。

### 第6章 計画の推進

計画期間における進捗管理等のマネジメントや、評価のための評価指標と目標値について整理しています。

# 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"> <li>●令和 8 年 1 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。</li> <li>●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。</li> <li>●高齢者の増加に伴い運転免許証の非保有人口も増加することが想定され、予測が重要になります。</li> </ul>
施設立地	<ul style="list-style-type: none"> <li>●公共施設は、市の各地域に分散して立地しています。</li> <li>●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。</li> <li>●観光資源は、世界文化遺産の斎場御嶽や、おきなわワールドなどを中心に、市の東～南側の海岸沿いに多く立地しています。</li> </ul>
プロジェクト等	<ul style="list-style-type: none"> <li>●南城つきしろ 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。</li> <li>●中核地である市役所周辺では、民間活用も含めた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。</li> <li>●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まちづくり交流拠点施設の整備が進められています。</li> <li>●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。</li> </ul>

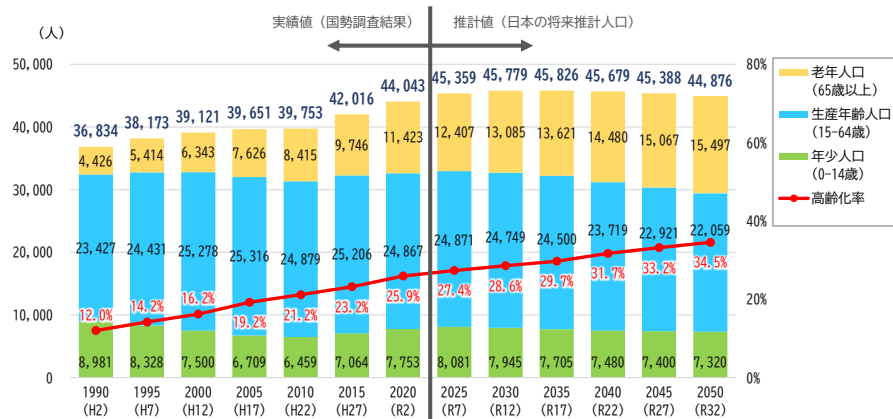


図 2-1.南城市の人口推移と将来推計人口

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)

南城市を訪れた観光客をはじめとする県外居住者の流動をみると、多くの人が那覇市を周遊していることがわかります。その他にも南部の豊見城市や糸満市から北部の名護市、恩納村まで広範囲にわたっており、南城市来訪とあわせて沖縄本島内を広域に周遊している状況がうかがえます。

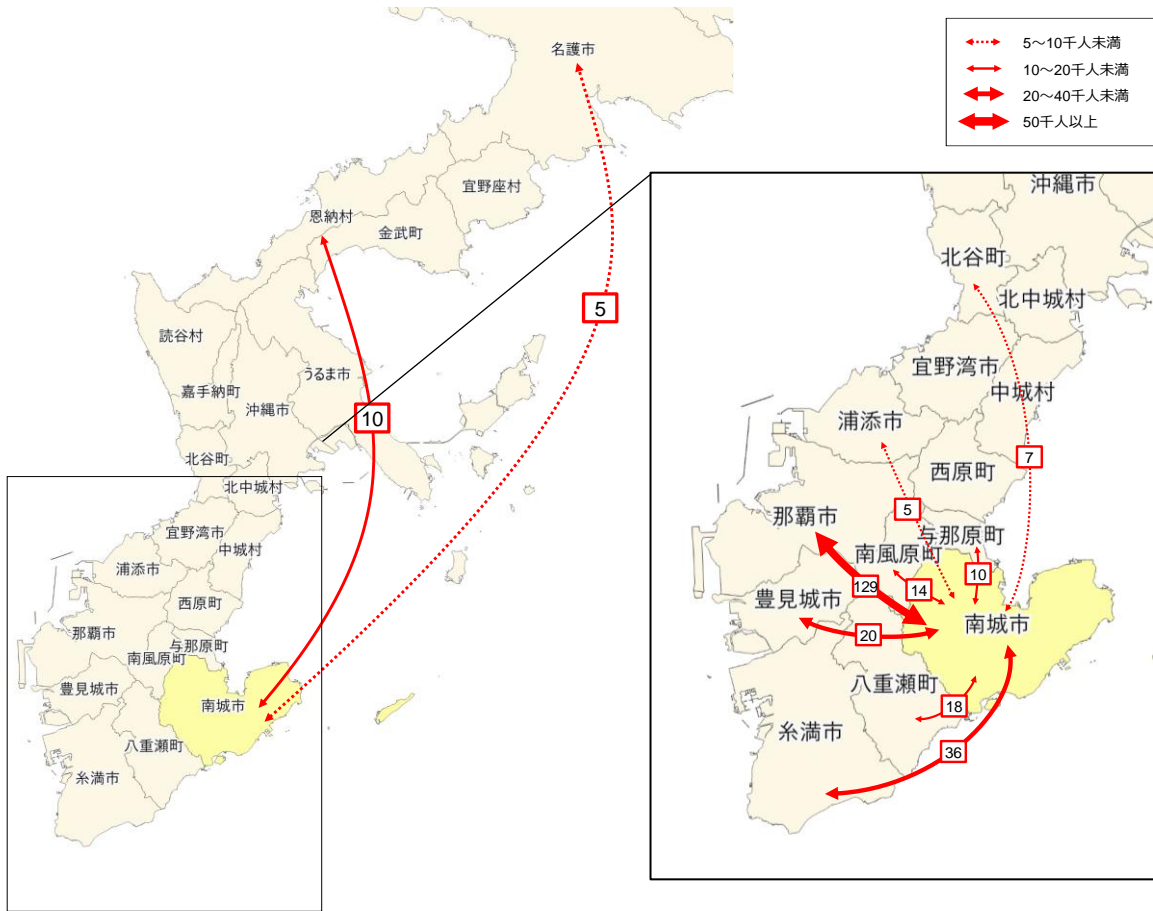


図 2-2.南城市を訪れた県外居住者の移動先

出典:おきなわ観光地域カルテ(2025年3月のデータ)

また、南城市を訪れた県外居住者は、主におきなわワールド(字前川)、がんじゅう駅・南城、斎場御嶽などへ訪れています。

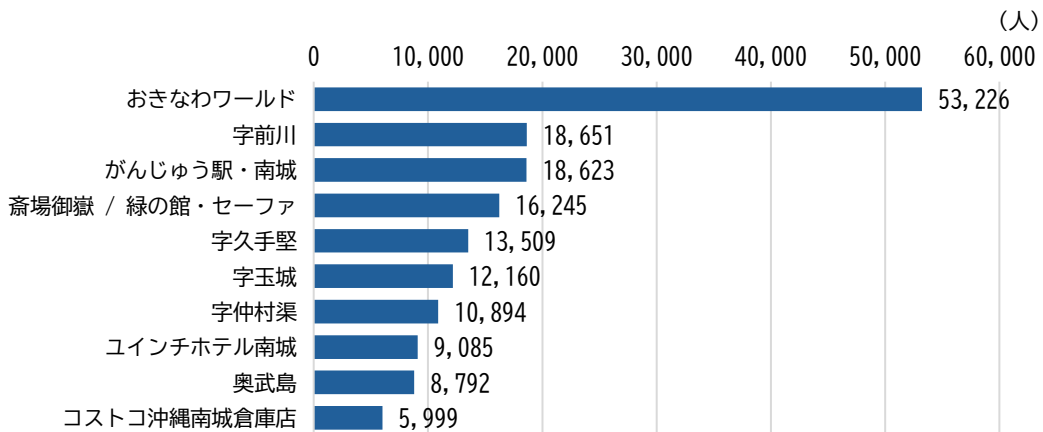


図 2-3.南城市を訪れた県外居住者の南城市内の訪問先

出典:おきなわ観光地域カルテ(2025年3月のデータ)

## 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"> <li>●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指します。</li> <li>●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。</li> <li>●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。</li> <li>●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。</li> </ul>
公共交通の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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。</li> <li>●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。</li> <li>●路線バスは観光客の利用も多くなっており、休日利用者の33%を占めています。ただし、観光客全体でみると、路線バスの利用率は県内客の4%、県外客の5%にとどまっています。</li> </ul>
財政負担	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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等の財政負担は増加しています。</li> </ul>



図 2-4.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/km<sup>2</sup>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。

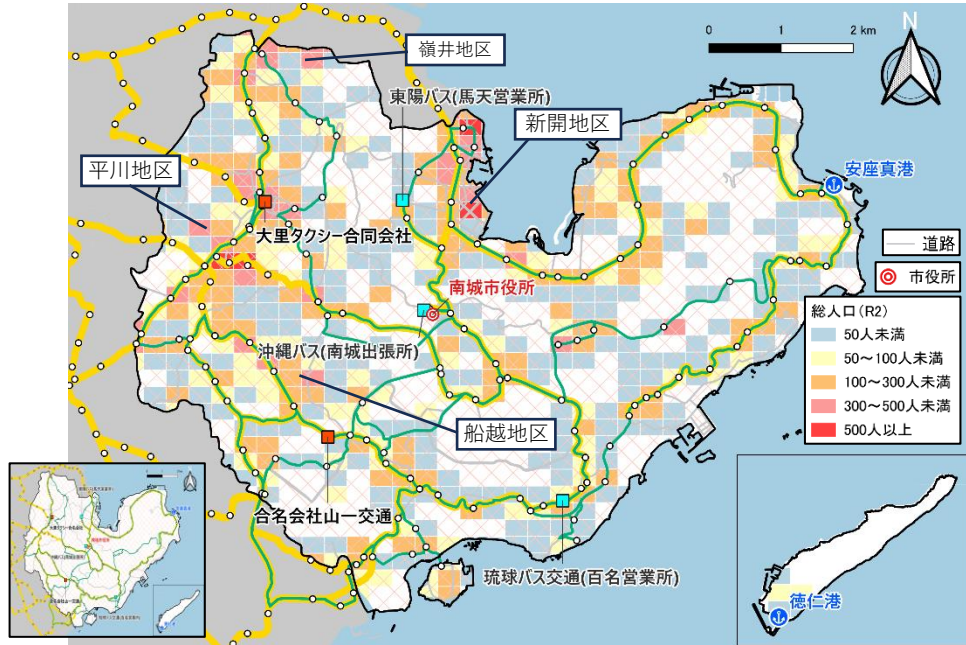


図 2-5.人口分布と路線バス・Nバスの路線網との関係

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。

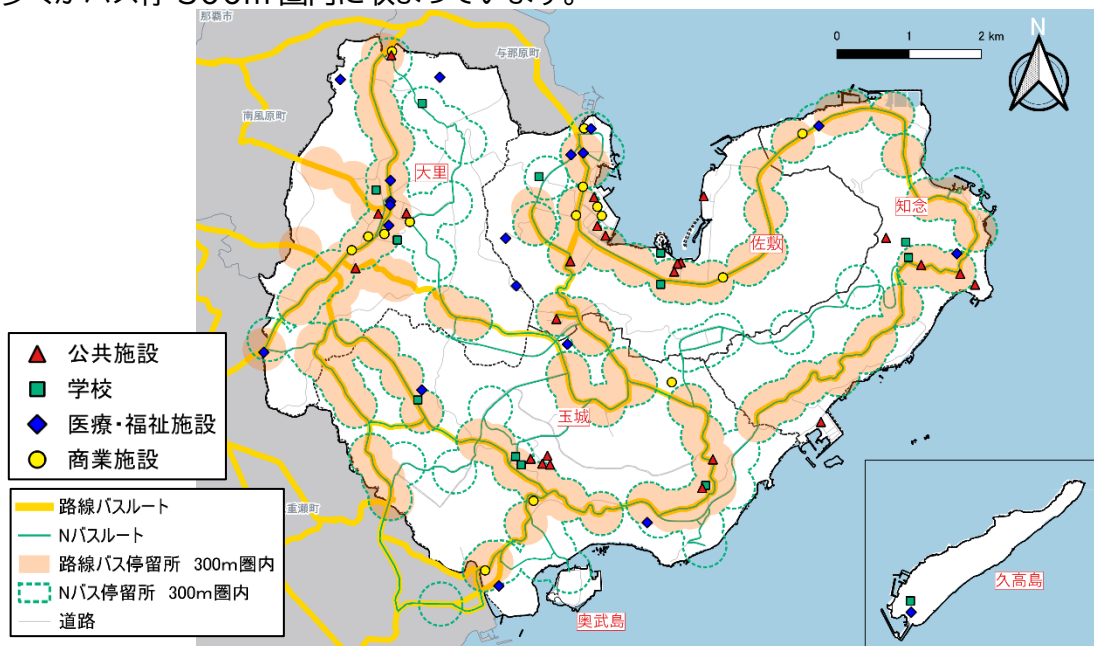


図 2-6.施設立地と路線バス・Nバスのバス停利用圏域(300m 圏内)との関係



## 第3章 地域交通の課題

第2章で確認したとおり、南城市の公共交通は市役所を中心に路線バス・Nバス・おでかけなんじい等で構成されるネットワークが形成されています。一方で、路線バスの減便が続くとともに運営費等の財政負担も増加しており、現状のネットワークは市民の移動ニーズに十分応えられていません。本章では、こうした現状を踏まえ、「前計画(網計画)の評価結果」、「網計画策定後の変化」「各種調査結果」の3つの視点から課題を洗い出し(第1節～第3節)、本計画が取り組むべき5つの課題として整理します(第4節・第5節)。

### 1 網計画の評価と今後の課題

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網計画に示された施策は概ね実施されていますが、満足度など利用者の評価に関する指標は未達成の項目があります。網計画の5つの課題に対する取組状況を踏まえ、今後の課題を整理しました。

#### 網計画の課題① 市民のニーズに対応した市外への路線バス網の形成

##### 【課題解消に向けた取組】

再編により南城市役所を中心と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か所で結節しました。南城市役所で市内の各地域をまわるNバスから路線バスに乗り継ぐことで市外に移動できる交通体系を構築しています。

##### 【課題の解消状況】

市役所バス停でNバスと路線バスを乗り継いで市外にアクセスできる交通体系となりましたが、再編後の路線バスの減便により市外への便数が大幅に減少しており、市外アクセスの利便性向上が引き続き課題となっています。

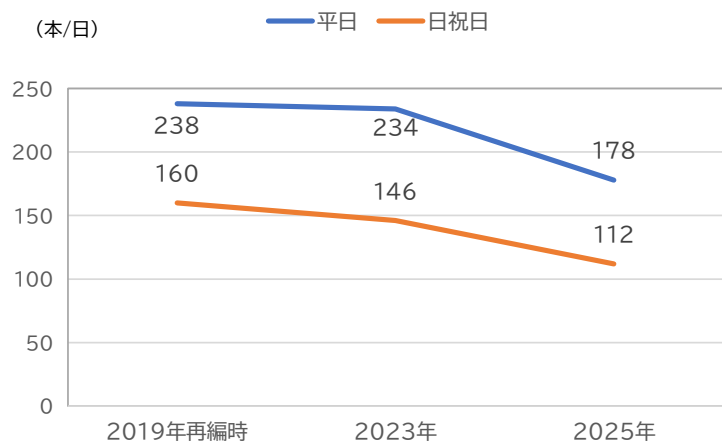


図 3-1.南城市内を走行する路線バスの運行便数の推移

#### 網計画の課題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

##### 【課題解消に向けた取組】

再編によりNバス(市内支線バス)を新たに運行し、市内各地域と南城市役所を結ぶ市内移動の骨格を形成しました。また、市役所バス停において幹線バスとNバスの発着ダイヤを連携させ、市内をスムーズに移動できる体系を構築しました。

##### 【課題の解消状況】

再編後の路線バスの減便により、Nバスと路線バスのダイヤの連携が崩れ、市内移動における乗り継ぎ利便性の向上が課題となっています。Nバスについては、利用状況を把握・分析し、データに基づいたルート・ダイヤの見直しが求められます。

### 網計画の課題③ 交通弱者(移動制約者)の活動を支える移動手段の確保

#### 【課題解消に向けた取組】

主に高齢者に利用されているおでかけなんじいは、75歳以上に割引運賃を適用し、Nバスでは、高齢者運賃の実質無償化の実証実験を実施しました。また、通学の利便性向上に向けたダイヤの見直し等を適宜、実施しています。

#### 【課題の解消状況】

今後、さらに高齢者や運転免許証返納者の増加が見込まれることから、高齢者等を対象とした取組の継続が求められます。また、学生の通学における送迎依存が続いており、保護者の負担軽減のためにも、自立した通学手段への転換が必要です。

### 網計画の課題④ 公共交通の利用を促す環境づくり

#### 【課題解消に向けた取組】

サイネージの設置・SNSの開設・公共交通だよりの発行など情報発信に取り組んできました。また、公共交通アテンダントの設置による利用案内や、イベント時の公共交通利用促進、小学校でのMM教育など利便性向上と利用促進の両面から取組を実施しました。

#### 【課題の解消状況】

Nバスの利用者数は増加していますが、日中や休日利用の促進が課題となっています。公共交通アテンダントは市民への周知が図られたことで役割を終えましたが、引き続き公共交通全体の利便性向上と利用促進を一体的に進める継続的な取組が求められます。

### 網計画の課題⑤ 来訪者の増加や市内の回遊を促す移動環境づくり

#### 【課題解消に向けた取組】

来訪者の増加と回遊性向上に向け、観光客への公共交通情報の提供や、市内1日乗車券の導入、観光周遊バスの実証実験など移動環境の充実に取り組んできました。一方、運転手不足を理由に斎場御嶽などの観光地と市外を直接結ぶ路線バスが大幅に減便しています。

#### 【課題の解消状況】

観光客への情報提供や1日乗車券の導入、観光周遊バスの実証実験などの取組を実施しましたが、来訪者の移動手段はレンタカー・マイカーが中心となっています。市内の回遊を促す移動環境をさらに充実させることで、公共交通の利用促進と来訪者の増加につながる可能性があります。

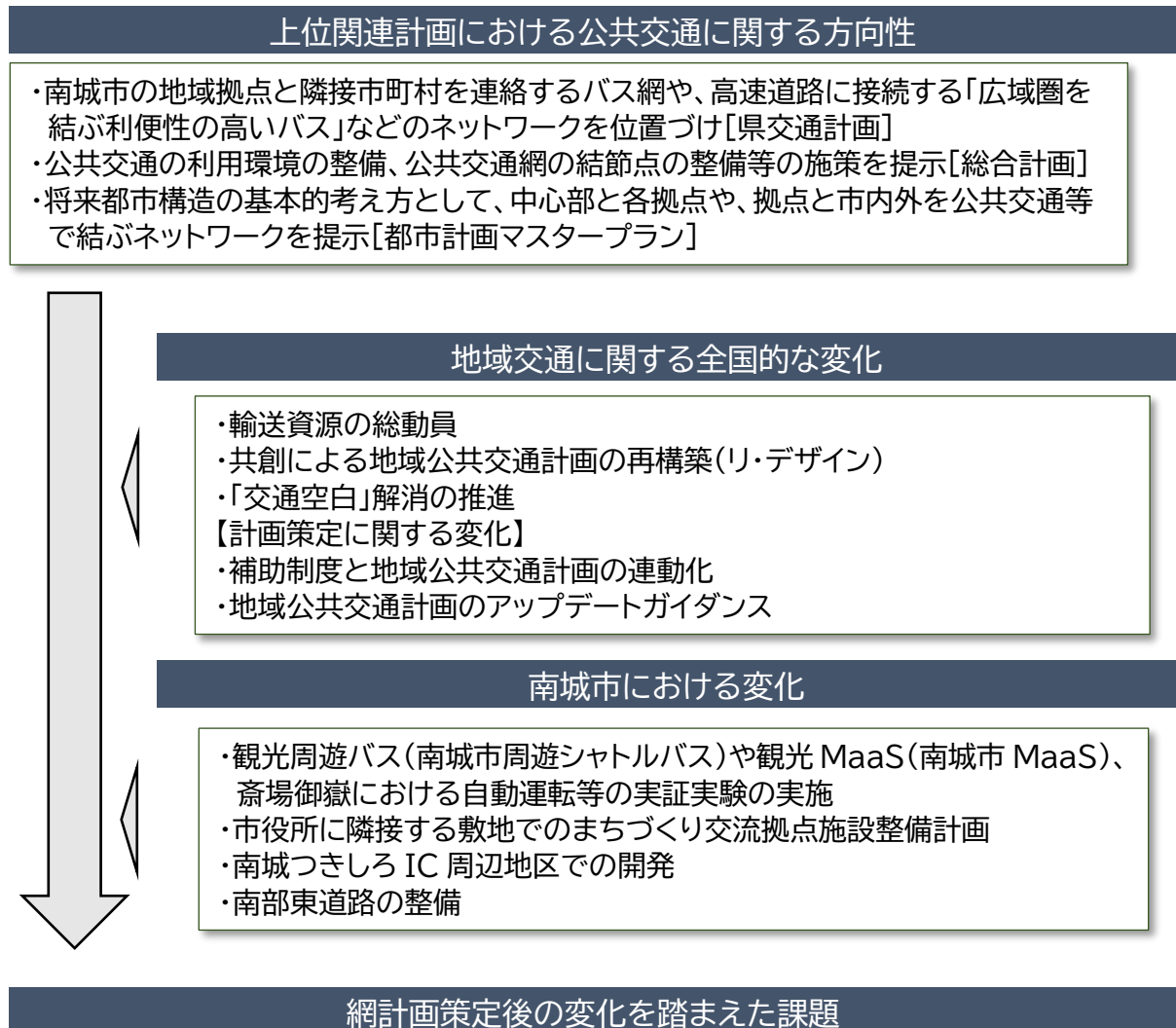
上記より、網計画の5つの課題については、引き続き、今後の課題として整理します。

#### 網計画の評価を踏まえた課題

- 市民のニーズに応じた市外への路線バス網の形成
- 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
- 交通弱者(移動制約者)の活動を支える移動手段の確保
- 公共交通の利用を促す環境づくり
- 来訪者の増加や市内の回遊を促す移動環境づくり

## 2 網計画策定後の変化を踏まえた課題

上位関連計画や地域交通に関する全国的な変化、南城市における変化を踏まえ、課題を整理しました。網計画策定後の変化の概要は以下に示す通りです。



### 網計画策定後の変化を踏まえた課題

- 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
- データに基づく公共交通の現状や施策の分析・評価

### 3 各種調査結果から把握された問題・課題

本計画策定にあたり、公共交通の移動実態や、問題点、取組に対する意向等を把握するため、各種調査を実施し、調査結果をもとに問題・課題を整理しました。

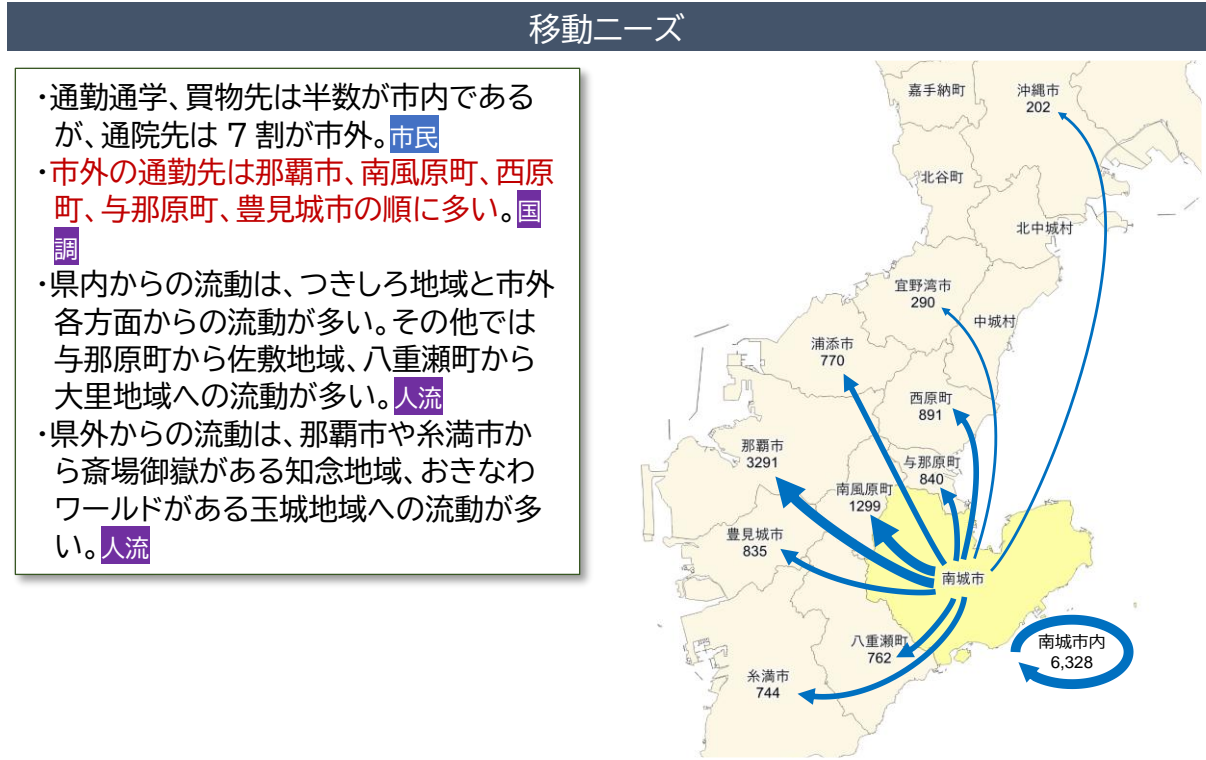
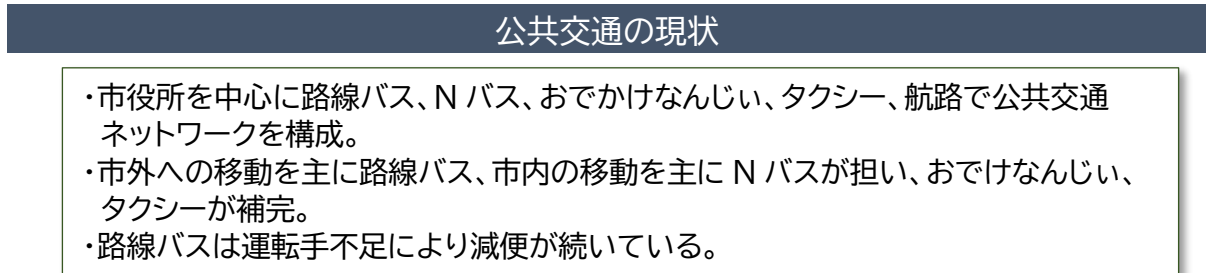


図 3-2. 市民の通勤先  
出典：国勢調査(R2)



== 出典の凡例 ==

<p><b>市民</b> 市民アンケート</p> <p><b>観光</b> 観光客アンケート</p> <p><b>座談会</b> 交通事業者座談会</p> <p><b>パブコメ</b> パブリックコメント</p>	<p><b>学校</b> 小中高生アンケート</p> <p><b>WS</b> ワークショップ</p> <p><b>国調</b> 国勢調査</p>	<p><b>乗降</b> 路線バス・Nバス乗降調査</p> <p><b>OH</b> オープンハウス</p> <p><b>人流</b> 人流データ</p>
--	---	---

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**
- ・高校生の通学での路線バスの利用は約3割。小中高生ともに約7割が送迎あり。**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**

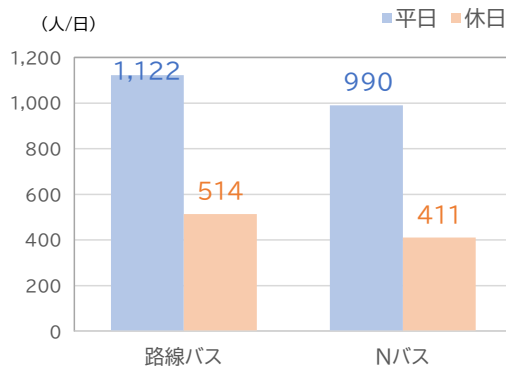


図 3-3. 路線バス・Nバスの利用者数

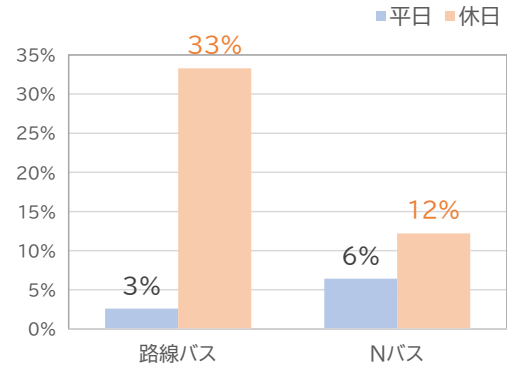


図 3-4. 路線バス・Nバスの外国人の利用割合

出典：路線バス・Nバス乗降調査

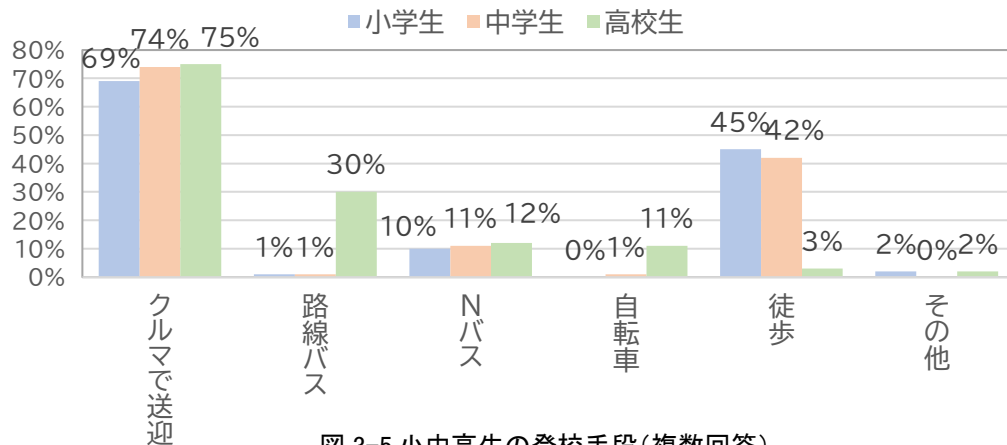


図 3-5. 小中高生の登校手段(複数回答)

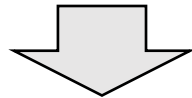
出典：小中高校生線バス・Nバス乗降調査

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**
- ・バスの本数が少なく時間があわない **WS**、**OH**
- ・大里～佐敷間の移動が不便、大里地域の便数が少ない **WS**
- ・ルート、乗継、時刻がわかりづらく**情報不足** **OH**
- ・運転免許証返納後の移動が不安 **OH**
- ・タクシーがつかまりにくい **WS**

## 施策の方向性、意向等

- ・利用のハードルを下げ、「乗ってもらう仕組み」づくり **WS**
- ・バスを「使いやすく・わかりやすく」する環境整備 **WS**
- ・持続可能な公共交通に向けては、将来の利用者である子どもたちに、幼いころから公共交通に慣れ親しむことが重要 **パブコメ**
- ・公共交通を SDGsの観点で位置づけ、子どもの学びや遊びの場への移動に活用 **パブコメ**
- ・運行を支える人材・地域連携の強化 **WS**
- ・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、OH
- ・路線バスの等間隔運行 **WS**
- ・バス停及びバス停周辺の環境整備、トイレの提供 **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**
- ・運賃に対する助成制度 **OH**
- ・利用者の車内マナー、安全意識の向上による運転手の負担軽減 **WS**

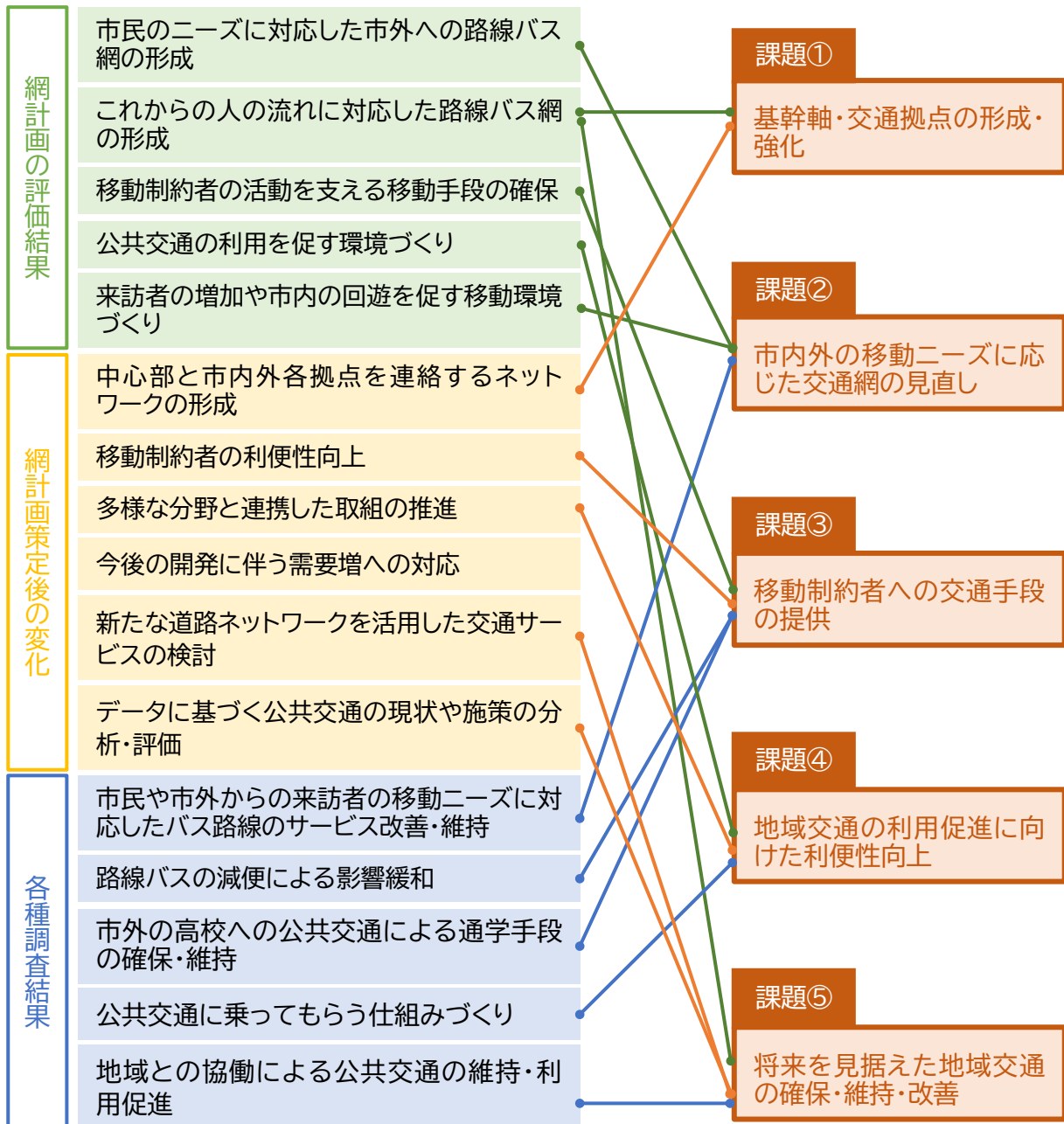


## 各種調査結果から把握された課題

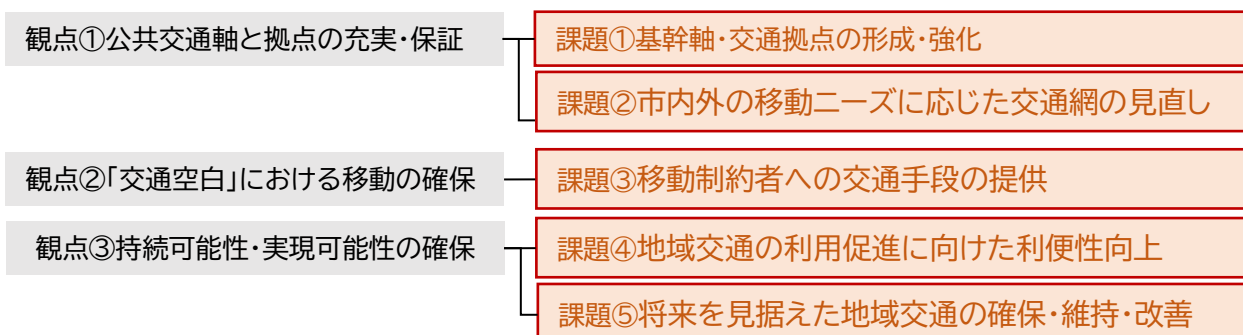
- 市民や市外からの来訪者の移動ニーズに対応したバス路線のサービス改善・維持
- 路線バスの減便による影響緩和
- 市外の高校への公共交通による通学手段の確保・維持
- 公共交通に乗ってもらう仕組みづくり
- 地域との協働による公共交通の維持・利用促進

## 4 課題の整理

1～3より、南城市の地域公共交通の課題を以下に示すように5つに集約整理しました。



なお、これら5つの課題は、国土交通省「地域公共交通計画のアップデートガイダンス Ver1.0」が示す3つの観点に対応しており、次章の基本方針の設定に反映します。



## 5 公共交通の課題

### 課題①：基幹軸・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。

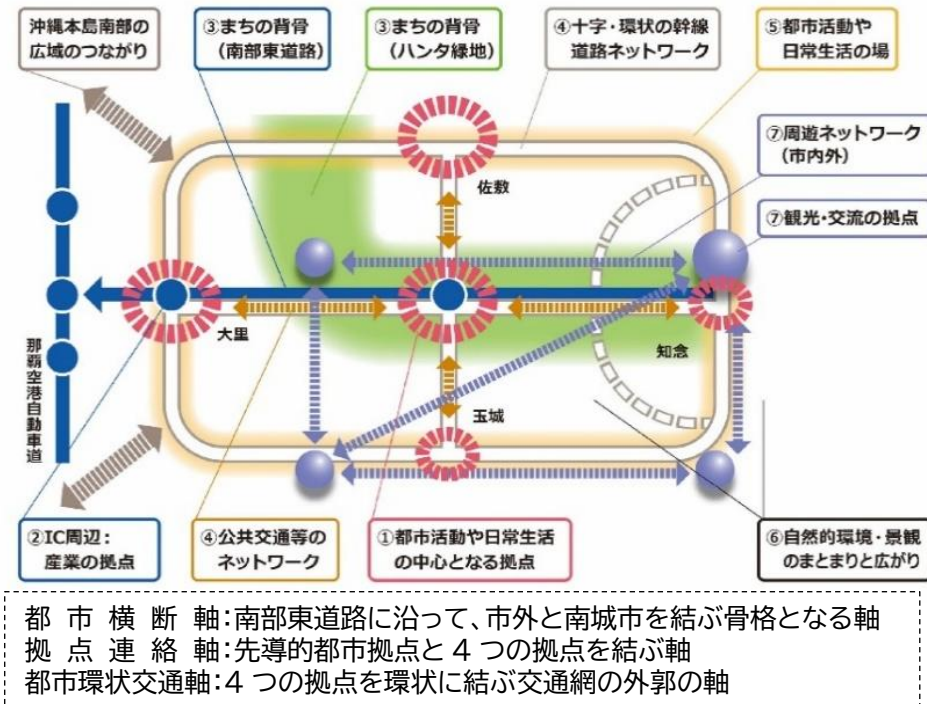


図 3-6.都市計画マスタープランにおける将来都市像

- 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。

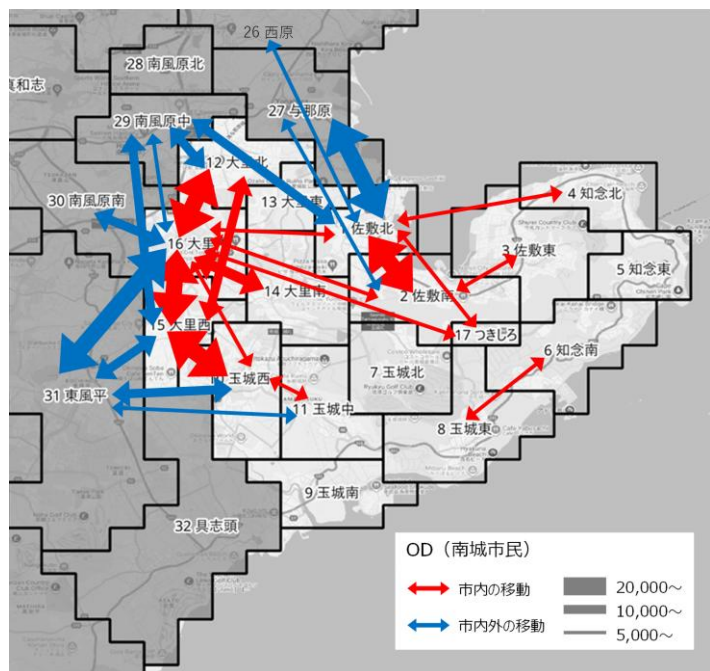


図 3-7.推定南城市居住者の移動状況

「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD

課題②：市内外の移動ニーズに応じた交通網の見直し

- 市内の移動における公共交通の利用状況をみると、地区によって利用状況に大きな差がみられます。利用率が19.4%と高いつきしろ地区は、小中学生の通学での利用率が30~40%と高く、買い物目的でもNバスが21%と高い割合で利用されています。
- 一方で、大里西地区は市内移動での公共交通の利用率が0%となっていますが、市内での移動先の大半が隣接する大里中地区となっており、公共交通利用の適性が低い移動ニーズといえます。その他、佐敷南地域や、大里北地域の利用率も1.4%、1.9%と低く、自地区内や隣接する佐敷北地区、大里中地区への移動が多くを占めており、徒歩や自転車での移動が適した移動ニーズが高い地域となっています。
- 玉城中地区は、市内移動での公共交通の利用率が3.7%と比較的低くなっています。買い物先の多くは、大里中地区となっていますが、公共交通の利用がありません。買い物での移動支援を図るため、下校用に設定しているNバスの系統・便に、買い物ニーズを加味したダイヤやルートの見直しや、既存のおでかけなじいと商業施設との連携策の周知、新たなおでかけなじいとの連携策による利用促進の可能性の把握など、必要に応じて、各地区の移動ニーズの分析を踏まえた上での検討が求められます。

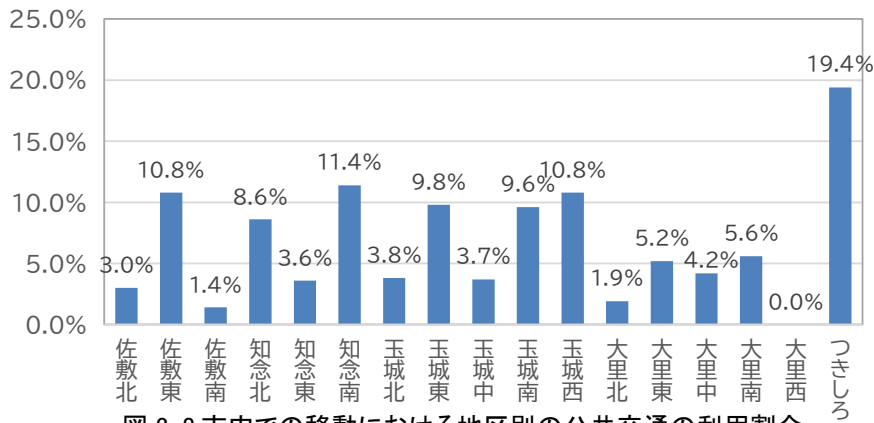


図 3-8.市内での移動における地区別の公共交通の利用割合

- 市外への公共交通の利用状況をみると、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。
- なお、見直しにあたっては、小中高生の通学時の便や、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。
- 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。

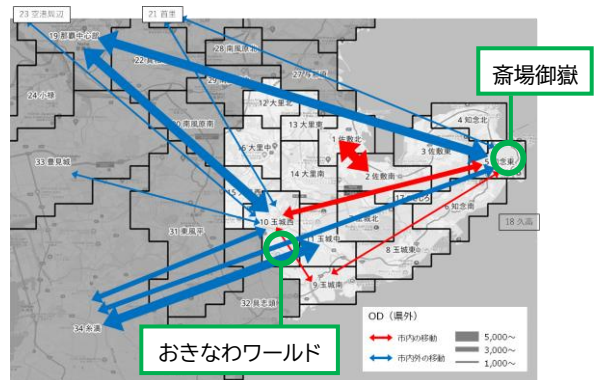


図 3-9.推定県外居住者の移動状況  
「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD

### 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障がいをお持ちの方、小中高生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があります。
- 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、高齢者や障がい者の外出を促進し、健康と福祉の増進を図るため、高齢者などに配慮した取組実施が求められます。
- 令和元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、Nバスも10%ほど利用されていますが、「クルマで送迎」は75%と高い割合となっています。学生の通学における送迎依存が続いており、保護者の負担軽減のためにも、自立した通学手段への転換が必要です。

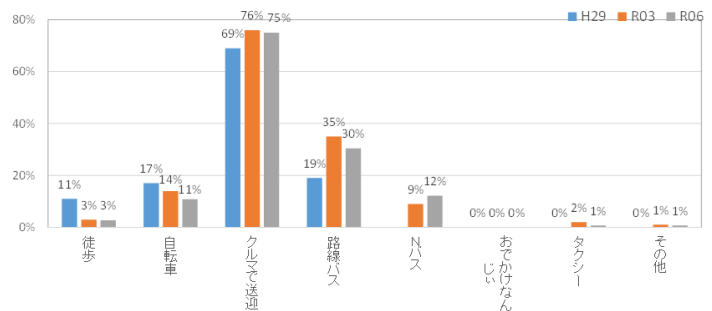


図 3-10. 高校生の登校手段の推移(複数回答)  
出典: 小中高生アンケート

### 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、乗り継ぎダイヤの調整や、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。

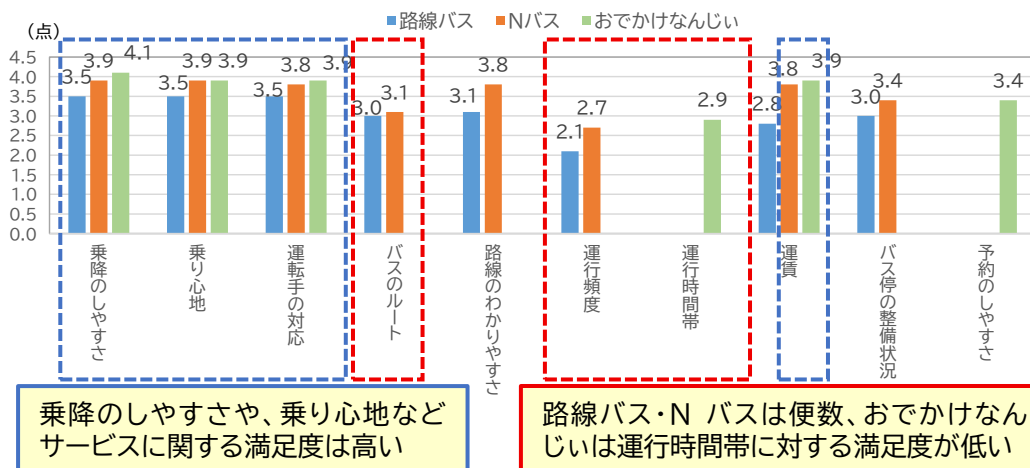


図 3-11. 路線バス・Nバス・おでかけなんじいの満足度(5点満点)

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%と回答しており、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。

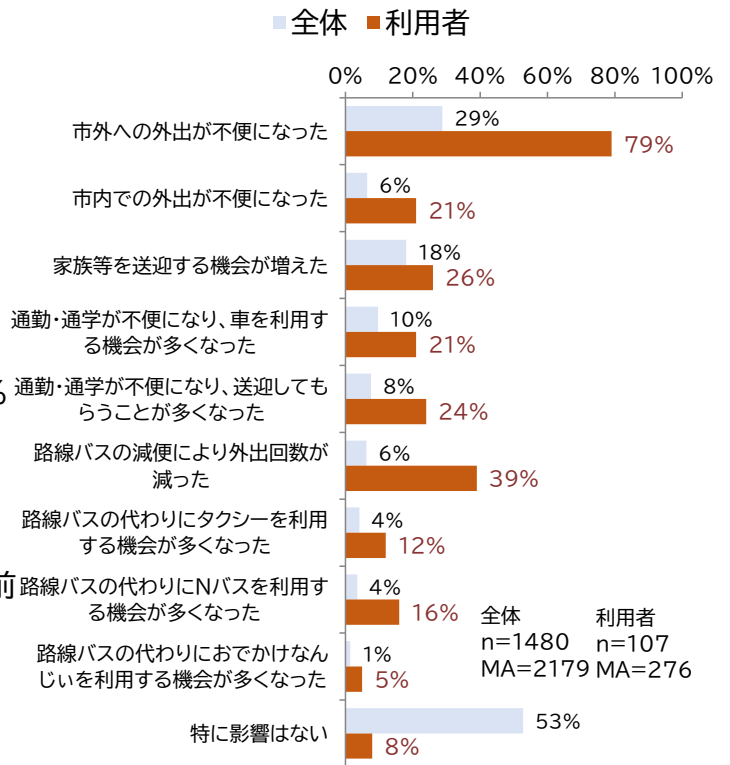


図 3-12. 路線バスの減便による影響

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、南城つきしろ IC 周辺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。南城つきしろ IC 周辺においては、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。
- 加えて、将来の公共交通利用者の確保に向けては、幼いころから公共交通に慣れ親しみ、利用する習慣づくりが重要であり、子どもたちを中心に公共交通についての理解や認識を深め、利用する機会を継続的に設ける必要があります。

# 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、住み続けられるまちづくりを目指すため、基本理念及び基本方針を設定しました。前章で整理した5つの課題は、国が示す3つの観点(①拠点の充実・保証、②交通空白の解消、③持続可能性の確保)に対応しており、各観点への対応をもとに、下図のとおり3つの基本方針に集約します。

### 基本理念

暮らしを支え、にぎわいを生み出し、まちのみんなで未来へつなぐ  
持続可能な公共交通

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

各基本方針に対する評価指標と、指標設定の理由は以下のとおりです。

表 4-1. 評価指標と指標設定の理由

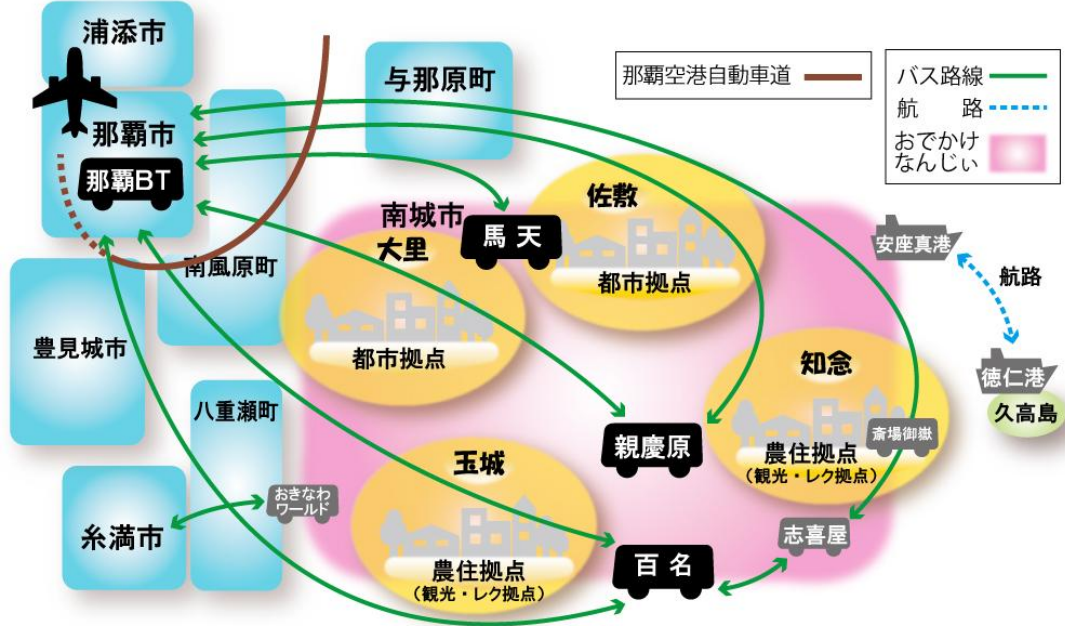
基本方針	評価指標	指標設定の理由
<b>基本方針①</b> 拠点の機能強化とともに、拠点間の連絡を強化する	中心拠点の運行本数(路線バス・Nバス)	中心拠点における利便性の高さを評価するため
	中心拠点の利用者数(路線バス・Nバス)	本市の公共交通ネットワークの中心拠点としての機能しているかを評価するため
	公共交通の利用率	拠点の機能強化や、拠点間の連絡強化により、公共交通の利用が促進されたかを評価するため
<b>基本方針②</b> 移動制約者が安心して移動できる環境を整える	公共交通の利用者数(おでかけなんじい・Nバス)	市内移動において、移動制約者等の移動が公共交通によって支えられているかを把握するため
	高齢者の外出頻度	公共交通の利用環境を整えることで、高齢者の外出が支援されているかを把握するため
	高校通学での公共交通の利用割合(複数回答)	市内外の公共交通の乗り継ぎ利便性を高めることで、高校通学での公共交通利用が促されたかを把握するため
<b>基本方針③</b> 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	公共交通への財政負担額	一定の財政支出のもとで、持続的にサービス向上が図られているかを確認するため
	満足度(路線バス・Nバス)	利用促進を通じた公共交通の維持を図るうえで、利用者の満足度を向上できているかを確認するため
	おでかけなんじいの1便当たりの利用者数	おでかけなんじいの持続的な運行に向け、効率的に運行できているかを確認するため
	おでかけなんじいの20歳以上の市民一人当たりの財政負担額	おでかけなんじいの持続的な運行に向け、適切な財政負担のもと運行できているかを確認するため

## 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。

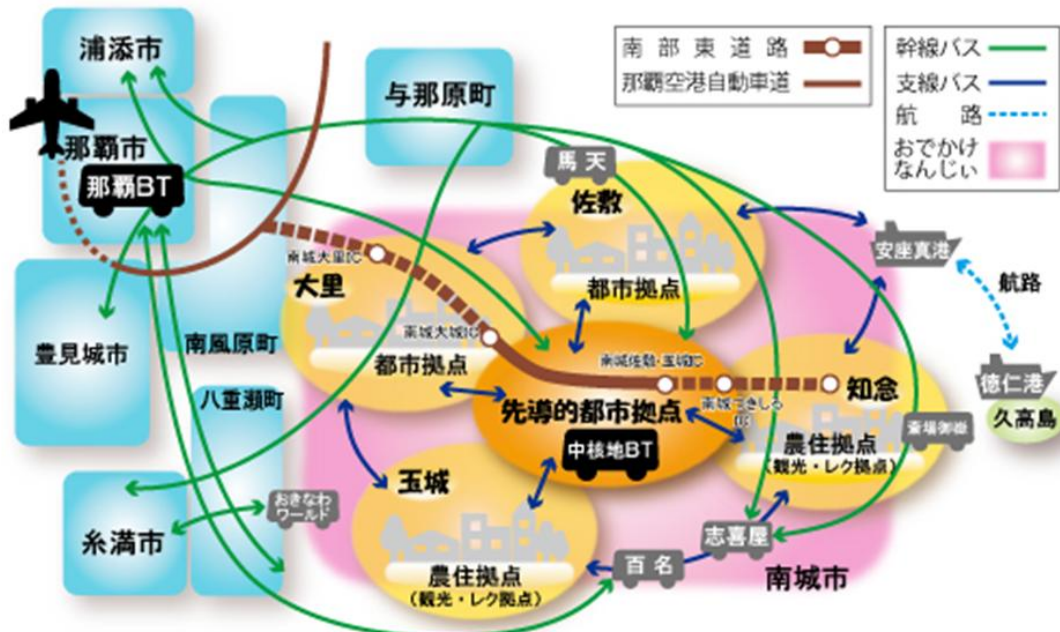
再編前  
(~2019)

- 3つのバスターミナルから合併前(旧町村時代)の各まちの拠点を經由して那覇方面等にアクセス。
- バス路線を束ねる交通拠点はなく、各まちの拠点間の結びつきは弱い(市内移動が困難)。
- 市内移動はデマンド交通「おでかけなんじい」が担う。



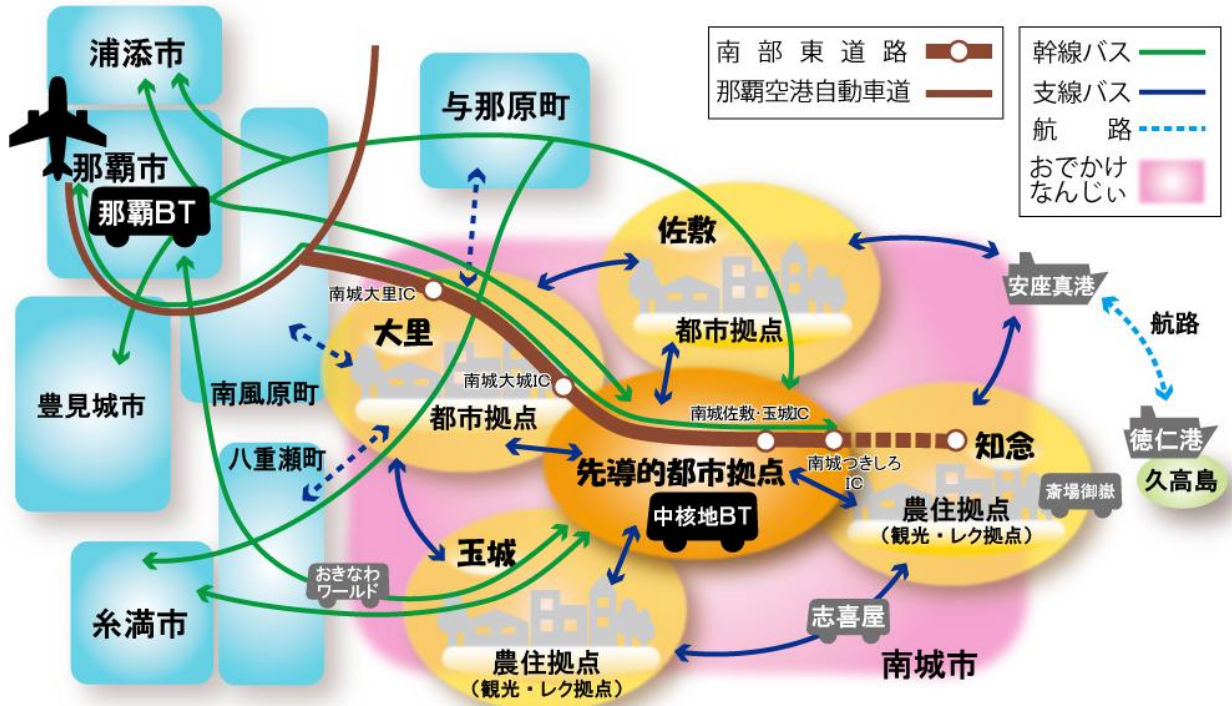
現状  
(2026)

- 南部東道路の供用開始(暫定)を見据え、市中央部の先導都市拠点(中核地)を核に、公共交通網を形成。
- 先導的都市拠点(中核地)と那覇市等の市外を路線バスで連絡(公共交通再編)。
- 市内は先導的都市拠点(中核地)と市内の各拠点間をNバスで連絡(公共交通再編)。
- 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

- 市中央部(IC 周辺)の先導的都市拠点(中核地)を核に、公共交通網を形成。
- 南部東道路や那覇空港自動車道を介して、那覇空港などの市外を連絡。
- 中核地(バスターミナル)と那覇市等の市外を路線バスで連絡。
- 大里地域から、市外(隣接自治体)への交通結節点へ N バス等で連絡。
- 市内は、中核地(バスターミナル)と市内の各拠点間を結ぶ 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 4-2. 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(津波古～新開) ・南城つきしろ IC 周辺* ・大里地域(稲嶺～仲程)* ※南部東道路の供用状況をみながら検討	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。
観光乗継拠点 ■	・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)	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。
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バスが接続し、地域内の乗り継ぎを支援。



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 4-3.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"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	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"> <li>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。</li> </ul>	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"> <li>南城市役所を拠点に、市内の地域間を連絡する。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	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
	おでけなんじい	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線バス、Nバスで対応できない市内の移動を補完する。</li> <li>高齢者等の移動制約者の身近な移動を支える</li> </ul>	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"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	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"> <li>路線バス、Nバス、おで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。</li> <li>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。</li> </ul>	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"> <li>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。</li> </ul>	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 4-4. 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 及びサンエー八重瀬シ ティ(八重瀬町字屋宜原字 99-1 番地)	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 事業者に委託)
	幹線バス、支線バスが運行されていない公共不便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・保証 (課題①②)	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	<b>施策 1-1</b> 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 ・南城つきしろ IC 周辺・大里地域での交通結節点 の整備検討
		<b>施策 1-2</b> 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 ・隣接自治体の交通結節点への接続検討
		<b>施策 1-3</b> 市内のバス路線網の充 実・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 ・拠点間を結ぶ移動の充実検討 ・路線バスと N バスの連携
		<b>施策 1-4</b> 交通拠点等における二次 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 等の推進 ・交通拠点への送迎サービス等の導入検討
		<b>施策 1-5</b> 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魅力向上 ・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 (課題③)	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
<b>施策 2-2</b> N バスの継続運行	・N バスの継続運行 ・高齢者等への運賃支援の継続・充実 ・運転手の確保に向けた取組		
<b>施策 2-3</b> 久高航路の継続運行	・久高航路の運行支援		
<b>施策 2-4</b> 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		
<b>施策 2-5</b> 「交通空白」解消に向けた 取組の検討・実施	・空港リムジンバスの実証運行の実施[再掲] ・那覇市へのアクセス向上策の検討[再掲] ・隣接自治体の交通結節点への接続検討[再掲] ・夜間の移動手段の確保に向けた取組検討		
観点③ 持続可能 性・実現可 能性の確保 (課題④⑤)	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		
		<b>施策 3-2</b> 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・強化 ・乗り継ぎ割引等の導入検討 ・交通 DX・GX の活用
		<b>施策 3-3</b> モビリティ・マネジメント 等の利用促進策の実施	・MM 教育の推進・充実 ・公共交通に乗る機会の創出
		<b>施策 3-4</b> 地域との協働による公共 交通の維持・確保	・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 ・運転手の魅力発信

## 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とおりです。

### 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

本方針は、課題①「基幹軸・交通拠点の形成・強化」及び 課題②「市内外の移動ニーズに応じた交通網の見直し」に対応するものです。

#### 施策 1-1 交通結節点の整備・充実

##### 施策の目標

路線バス・N バス等の乗り継ぎ利便性向上に向け、各拠点における交通結節点機能の整備・充実を検討し、公共交通の利用促進を図ります。

##### 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、民間活用を含めた他用途との複合施設としての整備を想定しながら、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。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まちづくり交流拠点施設との連携、南部東道路供用後の人の流れの変化等を考慮します。

###### 【南城つきしろ IC 周辺・大里地域での交通結節点の整備検討】

南城つきしろ IC 周辺はコストコ開業等により市外からの流動が多く、大里地域はスーパーや病院が集積し市内外の移動ニーズが高いことから、両地域において N バス等との乗り継ぎに資する交通結節点機能の整備可能性について、調査・検討します。具体的には、案内の充実、上屋・ベンチ等の設置、周辺施設と連携した待合場所の確保を想定しています。

なお、大里地域については、稲嶺・仲程と IC 整備が予定される高宮城周辺を含む圏内を一体的な結節点と位置づけ、南部東道路の供用を見据えて進めていきます。

##### 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
	関係機関	南城市					
中核地におけるバスターミナル機能の整備検討	交通事業者 民間事業者	交通政策課 公民連携室 企画調整課					
			整備可能性の調査			概略検討	
南城つきしろ IC 周辺・大里地域での交通結節点の整備検討	交通事業者 民間事業者	交通政策課 公民連携室 企画調整課 都市計画課					
			整備可能性の調査			概略検討	

※実施主体(順不同)

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

市民や来訪者の市外との移動を支えるため、市内の拠点と那覇市や隣接自治体の拠点間を繋ぎ、広域公共交通ネットワークの充実を図ります。

施策の概要

【空港リムジンバスの実証運行の実施】

路線バスの減便により市外とのアクセス利便性が低下している状況を受け、市民や観光客の広域移動の利便性を高めることを目的に、那覇空港と市役所バス停を結ぶリムジンバスの実証運行を検討・実施し、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可能性を調査します。

【隣接自治体の交通結節点への接続検討】

路線バスとの乗り継ぎ利便性を高めるため、路線バスの運行便数が多い八重瀬町東風平地区(国道 507 号)や与那原町(国道 329 号)など隣接自治体のバス停等への接続や、隣接自治体の交通サービス等との連携について検討を進めます。



出典：下絵の地図は地理院地図(電子国土 WEB)

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
	関係機関	南城市					
空港リムジンバスの 実証運行の実施	交通事業者 民間事業者	交通政策課 観光商工課	実証運行			本格運行	
那覇市へのアクセス 向上策の検討	交通事業者	交通政策課	調査	調整・実証運行等		アクセス 改善	
隣接自治体の交通結 節点への接続検討	交通事業者 隣接自治体	交通政策課	調査	調整・実証運行等		隣接自治体 接続	

※実施主体(順不同)

## 施策 1-3 市内のバス路線網の充実・改善

### 施策の目標

利用実態や移動ニーズを踏まえたNバスのルート・ダイヤ等の見直しを行うことで、市内拠点間の移動利便性を高め、公共交通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】

利用実態や移動ニーズ・要望を踏まえ、適宜、Nバスのルートやダイヤ等を見直します。

#### 【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向上に向け、移動ニーズを踏まえたNバス等の路線の充実に向けた検討をします。具体的には、佐敷・知念地域～玉城・大里地域間や、開発が進む南城つきしろIC周辺へのシームレスな移動に向けた取組を想定しています。

#### 【路線バスとNバスの連携】

拠点等における通勤通学時間帯を中心に、路線バスとの乗り継ぎがスムーズになるよう、Nバスのダイヤの見直し等を適宜行います。

### 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	
	関係機関	南城市						
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	交通事業者	交通政策課	適宜実施					
拠点間を結ぶ移動の充実検討	交通事業者	交通政策課 都市計画課	移動の充実検討			調整	実施	
路線バスとNバスの連携	交通事業者	交通政策課	適宜実施					

※実施主体(順不同)

施策 1-4 交通拠点等における二次交通の充実

施策の目標

交通拠点の二次交通を充実させることで、拠点の機能強化と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】

市役所に加え、各拠点や主要な観光施設等へのサイクルポートの設置を推進し、バス停へのアクセス利便性向上を図るとともに、路線バス・Nバスを補完するきめ細かな移動ニーズにも対応します。交通拠点からの二次交通には、シェアサイクルやグリーンスローモビリティなど環境に配慮した移動手段の導入を検討します。

【公共駐車場でのP&R(パーク・アンド・ライド)等の推進】

市役所横の公共駐車場におけるP&Rの推進やカーシェア・レンタカーとの連携により、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検討】

交通拠点からの移動利便性を高めるため、観光施設や宿泊施設等における送迎サービスの導入を検討します。取組の推進にあたっては、民間事業者等と連携して進めます。

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
	関係機関	南城市					
シェアサイクル等の導入推進	民間事業者	交通政策課 観光商工課 生活環境課	実証運行			本格運行	
公共駐車場でのP&Rの推進	交通事業者 民間事業者	交通政策課 観光商工課	継続実施				
交通拠点への送迎サービス等の導入検討	民間事業者	交通政策課 観光商工課	調査	調整	実施		

※実施主体(順不同)

## 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させることで、公共交通への親近感を高め、理解を深めるとともに、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、コンビニ等の集客施設、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。あわせて、ベンチや路線図、運行状況がわかる二次元バーコード等の設置を検討し、バス待ちの利便性向上を図ります。

#### 【地域と連携したバス停周辺の魅力向上】

公共交通への親近感を高め、理解を深めるとともに利用促進につなげるため、地域と連携してバス停周辺の美化など魅力向上につながる取り組みを進めます。

#### 【バス停の上屋等整備】

バス停周辺の道路空間の安全性や歩行者動線、景観との調和に配慮しながら、上屋やベンチ等の整備に向けた可能性を調査し、実現を目指します。整備にあたっては、行政(国・県・市)・企業・地域等と連携して取り組みます。あわせて、市役所バス停の案内充実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
	関係機関	南城市					
周辺施設と連携した待合場所の提供	民間事業者 交通事業者	交通政策課 観光商工課	調査	調整	実施		
地域と連携したバス停周辺の美化・維持	交通事業者 市民(地域)	交通政策課	調査	調整	実施		
バス停の上屋等整備	交通事業者 道路管理者	交通政策課 観光商工課 都市計画課	調査	調整	実施		

※実施主体(順不同)

## 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

本方針は、課題③「移動制約者への交通手段の提供」に対応するものです。

## 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」の運行を継続し、高齢者を中心とした路線バス・Nバスで対応できない移動を補完します。

## 施策の概要

## 【デマンド交通の継続運行】

## 【デマンド交通の継続運行】

ドア to ドアで運行するデマンド交通「おでかけなんじい」の運行を継続します。増減便・運行見直し検討基準に基づき、運行時間帯・便数を必要に応じて検討するとともに、WEB 予約等予約方法の改善にも取り組みます。また、高齢者の利用が多いことから福祉部署とも連携して、事業を推進します。

表 5-1.おでかけなんじいの増便・減便等に関する運行見直し検討基準

項目		基準
減便	3台→2台	2.0人/台未満
運行取り止め		2.0人/台未満
増便	2台→3台	3.0人/台以上
	3台→4台	3.0人/台以上

※運行エリアが広いため、1台/時のみでの運行は行わない。

※時間帯別の運行台数に凸凹が生じないよう柔軟に基準を運用する。

## 【運転手確保に向けた取組】

運転手不足に対応するため、事業者等と連携し、運転手募集の実施など運転手確保に向けた取組を進めます。

## 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
	関係機関	南城市					
デマンド交通の継続 運行	交通事業者	交通政策課	継続実施				
運転手確保に向け た取組	交通事業者	交通政策課	継続実施				

※実施主体(順不同)

## 施策 2-2 Nバスの継続運行

### 施策の目標

Nバスの運行を継続し、小中高生の通学利便性の確保、市民の日常生活における移動を支えるとともに、来訪者の市内回遊促進を図り、持続可能な運行体制の構築を目指します。

### 施策の概要

#### 【Nバスの継続運行】

市役所を拠点に市内各地域を結ぶ「Nバス」の運行を継続し、利用実態や要望を踏まえダイヤ等を適宜調整するとともに、計画的な車両更新や利用者増・広告収入等による自主財源の確保など、経営的視点での運営に取り組みます。

教育部署と連携した通学・校外活動等へのNバス活用を推進するとともに、企業や地域と連携しNバスへの愛着と利用の機運を高める取組を検討します。

#### 【高齢者等への運賃支援の継続・充実】

高齢者等が健康なうちから公共交通を利用する機会を創出するとともに、移動制約者の移動を支援し、外出促進及びフレイル予防を図るため、利用しやすい割引運賃を検討・導入します。

#### 【運転手の確保に向けた取組】

運転手不足に対応するため、事業者等と連携し、運転手体験会や運転手募集の実施など、運転手確保に向けた取組を進めます。

### 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
	関係機関	南城市					
Nバスの継続運行	交通事業者	交通政策課	継続実施				
高齢者等への運賃支援の継続・充実	交通事業者	交通政策課 生きがい 推進課	実証実施			実施	
運転手の確保に向けた取組	交通事業者	交通政策課	継続実施				

※実施主体(順不同)

## 施策 2-3 久高航路の継続運行

### 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し、島民の生活と来訪者のアクセスを確保します。

### 施策の概要

#### 【久高航路の運行支援】

久高航路は、久高島への唯一の公共交通として、島民の生活を支えるとともに、来訪者の移動を通じて島の賑わいづくりにも寄与する重要な移動手段です。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。

表 5-2.久高航路の運航ダイヤ(令和8年3月時点)

安座真港発(沖縄本島)			徳仁港発(久高島)		
便	時刻	船舶	便	時刻	船舶
1便	8:00	フェリー	1便	8:30	高速船
2便	9:30	高速船	2便	10:00	フェリー
3便	11:00	フェリー	3便	12:00	高速船
4便	13:00	高速船	4便	14:00	フェリー
5便	15:00	フェリー	5便	16:00	高速船
6便	17:00	高速船	6便	17:00	フェリー

### 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
	関係機関	南城市					
久高航路の運行支援	航路事業者	交通政策課					

※実施主体(順不同)

## 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

地域の実情に応じた、よりきめ細やかな移動支援の実現に向けて、地域の互助・共助による新たな移動手段の導入を検討し、誰もが移動しやすい環境づくりを目指します。

### 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】

地域の実情に応じたきめ細やかな移動支援の実現と、将来的な公共交通の運転手不足も見据えた地域の基盤づくりに向けて、福祉・生活支援の視点を大切にしながら、地域等が主体となって地域住民が互いに支え合えるよう、地域の互助交通の導入・運営支援策等を検討します。

### 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
	関係機関	南城市					
地域による新たな交通サービス導入可能性の検討	市民(地域) 交通事業者	交通政策課 生きがい 推進課	調査			調整・実施	

※実施主体(順不同)

施策 2-5 「交通空白」解消に向けた取組の検討・実施

施策の目標

路線バスの減便等により不便となっている市外へのアクセス改善と、夜間の移動手段確保に向けた取組を通じて、「交通空白」の解消を図ります。

施策の概要

【空港リムジンバスの実証運行の実施】[再掲]

観光誘客と市民の空港アクセス向上を目的に、那覇空港と市役所バス停を結ぶリムジンバスの実証運行を検討・実施し、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】[再掲]

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可能性を調査します。

【隣接自治体の交通結節点への接続検討】[再掲]

路線バスとの乗り継ぎ利便性を高めるため、路線バスの運行便数が多い八重瀬町東風平地区(国道507号)や与那原町(国道329号)など隣接自治体のバス停等への接続や、隣接自治体の交通サービス等との連携について検討を進めます。

【夜間の移動手段の確保に向けた取組検討】

夜間はタクシーの配車が困難な状況があり、移動手段の確保が課題となっています。多様な選択肢を視野に入れながら、事業者等と連携し、夜間の移動手段確保に向けた取組を進めます。

実施主体とスケジュール

再掲取組は省略

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
	関係機関	南城市					
夜間の移動手段の確保に向けた取組検討	交通事業者 民間事業者	交通政策課 観光商工課	調査	調整・実証運行等		移動手段確保	

※実施主体(順不同)

## 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

本方針は、課題④「地域交通の利用促進に向けた利便性向上」及び課題⑤「将来を見据えた地域交通の確保・維持・改善」に対応するものです。

## 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

市内に整備される集客拠点の開発機会を最大限に活かし、公共交通で人が集まる仕組みをつくることで、公共交通の利用需要を創出・拡大します。

## 施策の概要

## 【まちづくり交流拠点施設との連携】

市役所に隣接する敷地に整備されるまちづくり交流拠点施設は、Nバスの起終点にあることから、施設の機能やイベントなどと連携し、公共交通での来訪を促進します。あわせてサイネージ設置など利用しやすい環境整備も進めます。

## 【南城つきしろ IC 周辺の開発との連携】

南城つきしろ IC 周辺の開発と連携し、Nバスの乗り入れ等による公共交通でのアクセス向上を目指すとともに、イベント時の公共交通利用促進など、ソフト面からの取組も検討・実施します。

## 【集客施設と連携した公共交通利活用策の検討】

中心拠点・副拠点等の周辺に整備・集積が見込まれる商業施設などの集客施設と連携し、公共交通利用者が割引や特典などのメリットを受けられる仕組みづくりを検討・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
	関係機関	南城市					
まちづくり交流拠点施設との連携	民間事業者 交通事業者	交通政策課 公民連携室 生きがい 推進課 生涯学習課 等	連携方策の検討		連携方策の実施		
南城つきしろ IC 周辺の開発との連携	民間事業者 交通事業者	交通政策課 企画調整課 公民連携室	連携方策の検討		連携方策の実施		
集客施設と連携した公共交通利活用策の検討	民間事業者 交通事業者	交通政策課 公民連携室 企画調整課	連携方策の検討		連携方策の実施		

※実施主体(順不同)

## 施策 3-2 公共交通の利便性向上策の推進

### 施策の目標

公共交通の利用環境を整備し、移動手段の一つとして公共交通が選ばれることを目指します。

### 施策の概要

#### 【運賃支払い方法の充実】

キャッシュレス決済による運賃支払い環境をさらに充実させ、市民や来訪者の公共交通利用を促進します。

#### 【情報発信の充実・強化】

各種媒体を通じた情報発信を継続しながら、必要な人に必要な情報が届くよう、情報発信の充実・強化に取り組みます。公共交通だよりの継続発行に加え、新たに公共交通ガイドマップを作成します。また、多言語対応を充実させ、来訪者が公共交通を利用しやすい環境を整えます。

#### 【乗り継ぎ割引等の導入検討】

Nバス相互の乗り継ぎにおける運賃負担を軽減するため、乗り継ぎ割引等の導入を検討します。利用しやすい運賃制度の整備により、より多くの方が公共交通を選びやすい環境づくりを目指します。

#### 【交通 DX・GX の活用】

モビリティデータの活用や、環境に配慮した車両の導入、MaaS、自動運転等の交通分野の DX・GX に関する先進事例を調査・研究し、本市への適用可能性と活用策を検討します。将来を見据えた持続可能な公共交通の実現に向け、技術革新の積極的な活用を目指します。

### 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
	関係機関	南城市					
運賃支払い方法の充実	交通事業者	交通政策課	継続実施				
情報発信の充実・強化	交通事業者	交通政策課 関係各課	継続実施				
乗り継ぎ割引等の導入検討	交通事業者	交通政策課	運賃制度の検討		実証	実施	
交通 DX・GX の活用	交通事業者	交通政策課 DX 推進課 生活環境課	随時検討・実施				

※実施主体(順不同)

### 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

公共交通に親しむ機会づくりを子どもを起点に家族や地域全体へと広げることで、幅広い世代の利用促進と環境にやさしい交通行動の実践を目指します。

#### 施策の概要

##### 【MM 教育の推進・充実】

全小学校へ MM 教育を展開し、バスに乗る楽しさや移動の可能性を伝えながら、SDGs や地域課題とのつながりも学び、長期的な利用促進につなげます。中学校への展開も検討しつつ、教職員向けの研修・学習機会を設けるなど、学校全体への MM 教育の浸透を図るとともに、保護者への波及にも取り組みます。

自治会等での取組を広げ、子どもの学びや体験活動を起点に保護者・高齢者等を巻き込んだ MM 教育を実施し、身近なバス停や路線を題材に自分事として考える機会をつくります。

市職員向けの MM 教育も推進し、組織全体で公共交通への理解と利用促進を進めます。

##### 【公共交通に乗る機会の創出】

MM 教育とあわせて、交通事業者と市が連携した乗り方教室を実施します。高齢者の免許返納後の移動手段確保も見据え、幅広い世代が安心してバスを使いこなせる機会をつくります。

様々な主体が開催するイベントと積極的に連携し、市民・事業者・地域が一体となって公共交通を盛り上げる機運醸成に努めます。利用者にとどまらず幅広い層が参加したくなる取組や交通事業者との合同イベントも展開します。

また、校外学習等の学校行事において N バスを積極的に活用できるよう、教育部署と連携しながら、子どもたちが日常的にバスに親しむ機会の創出を図ります。

スタンプラリーなど、バスに乗ること自体を楽しむ体験・参加型の取組を検討・実施し、日常的な親しみと継続的な利用促進を図ります。

#### 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	
	関係機関	南城市						
MM 教育の推進・充実	交通事業者 市民(地域)	交通政策課 教育指導課 学校 生きがい 推進課 関係各課	継続実施					
公共交通に乗る機会の創出	交通事業者 民間企業 市民(地域)	交通政策課 生きがい 推進課 生活環境課 関係各課	継続実施					

※実施主体(順不同)

## 施策 3-4 地域との協働による公共交通の維持・確保

### 施策の目標

公共交通を地域全体で当事者意識を持って支え、利活用や効率化を通じて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。

(仮称)なんじょう交通まちづくりパートナーシップを設立し、同組織がマネジメント・モニタリングチームとして計画の進捗管理や継続的な改善を担うとともに、改善に向けて様々な立場の方と意見交換できる場づくりも検討します。

#### 【他分野との共創による公共交通の利活用の推進】

公共交通は単なる移動手段にとどまらず、教育・福祉・観光・商業など様々な分野と連携することで、まちづくりを動かす力を持っています。他分野との共創を積極的に推進することで、公共交通の利活用を広げ、持続可能なまちづくりの実現を目指します。

#### 【運転手の魅力発信】

バス運転手等の担い手不足が全国的な課題となる中、地域の子どもたちとの交流など地域と連携した取組を通じて、運転手のやりがいや魅力を発信します。地域との協働により運転手という仕事の社会的価値を高め、担い手の確保につなげていきます。

### 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
	関係機関	南城市					
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	交通事業者 民間事業者 市民(地域) 等	交通政策課 関係各課	設立準備	体制構築・取組実施			
他分野との共創による公共交通の利活用の推進	交通事業者 民間事業者 市民(地域) 等	交通政策課 関係各課	取組検討	検討・実施			
運転手の魅力発信	交通事業者 市民(地域)	交通政策課	適宜実施				

※実施主体(順不同)

## 第6章 計画の推進

### 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

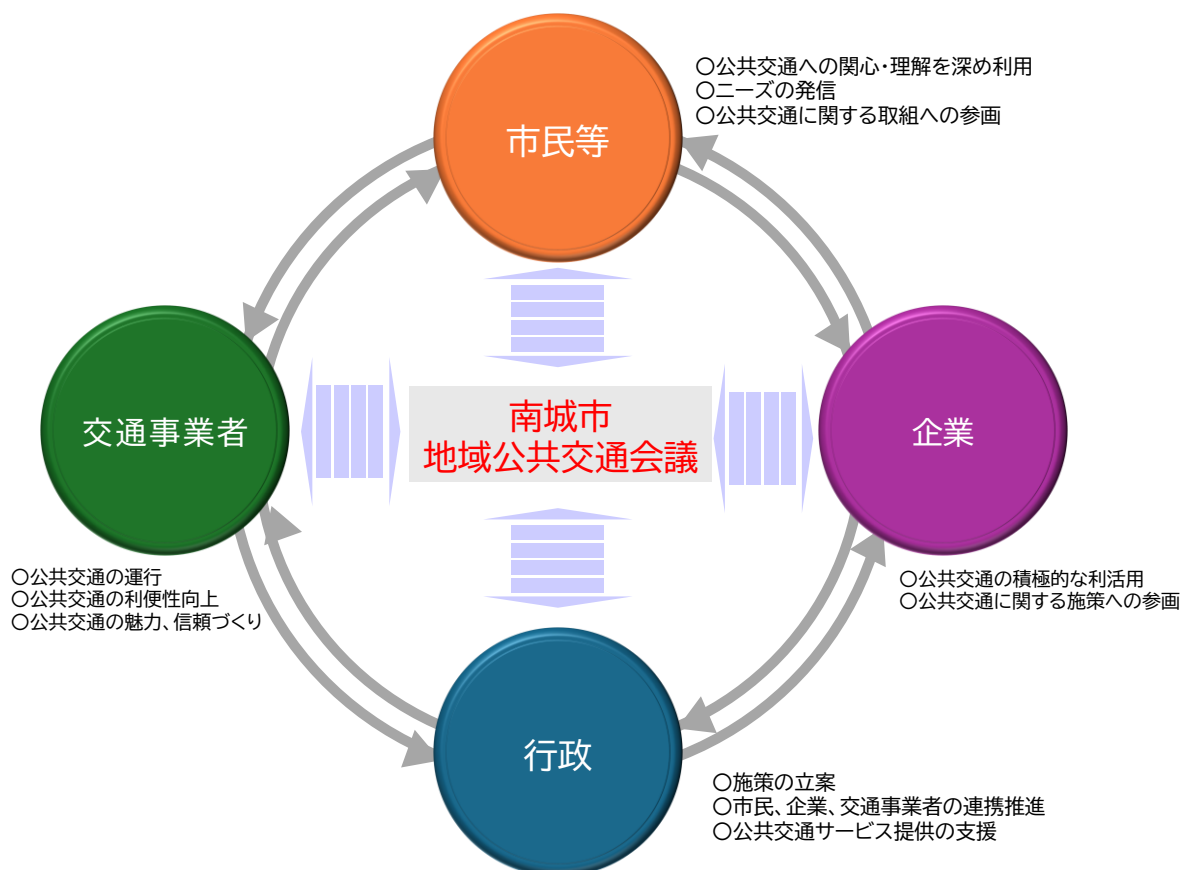


図 6-1.計画推進における各主体の役割

「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。進捗管理にあたっては、キャッシュレス決済や、乗降カメラ等で収集されるモビリティデータも活用し、データに基づいた施策の推進を検討します。

また、計画の進捗管理のみならず、改善に向けて今後の公共交通のあり方や、次年度以降の取組についての検討も継続的に実施します。

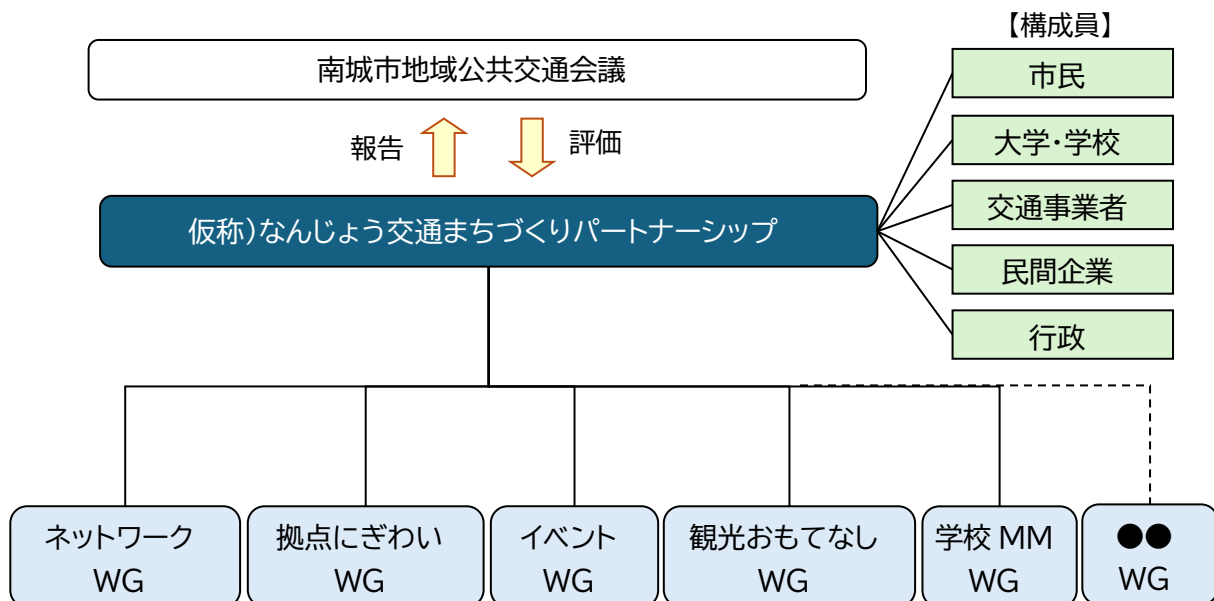


図 6-2. 計画の推進体制イメージ

## 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

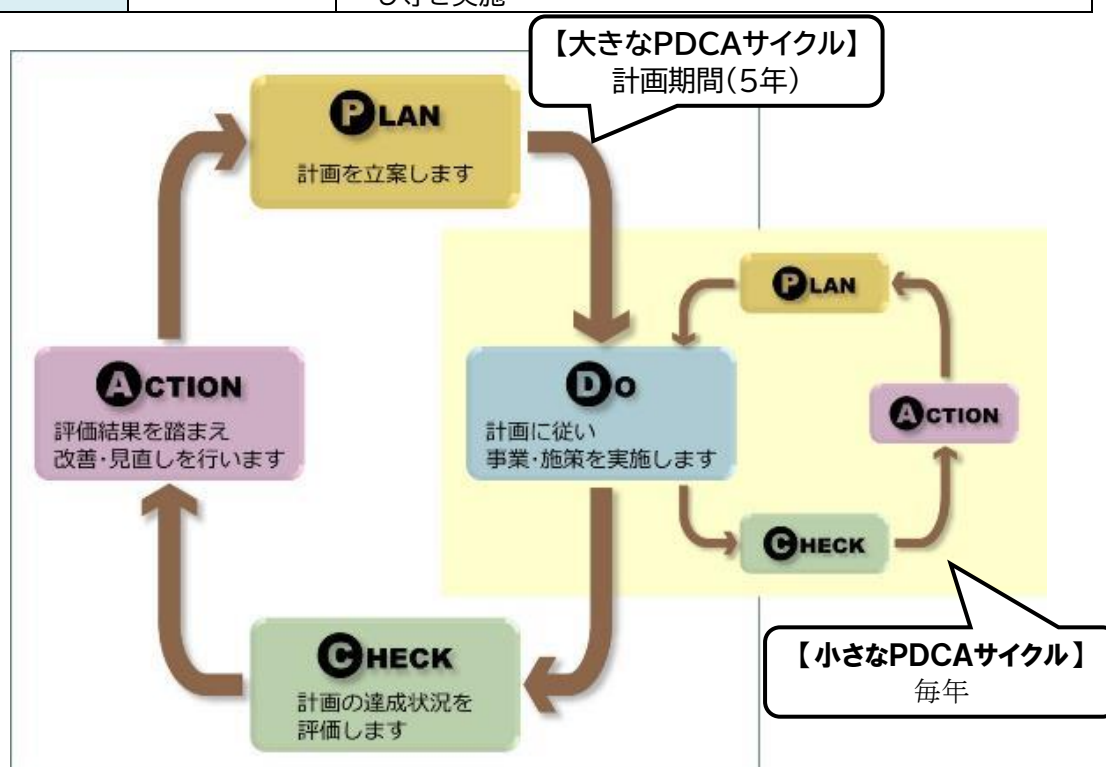


図 6-3.PDCAサイクルのイメージ

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

年間の進捗管理の流れは以下を予定しています。

表 6-3.年間の進捗管理の流れ

月	南城市地域公共交通会議	仮称)なんじょう交通まちづくり パートナーシップ	手続き等
4月	<b>【第1回会議】</b> ・前年度の利用実績報告 ・今年度の施策メニュー ・フィーダー系統補助申請 等		
5月			
6月		<b>【第1回会議】</b> ・前年度の施策の評価と課題 ・今年度の実施内容、スケジュールの調整 ・次年度の施策メニュー案 等	・次年度の補助金交付申請(フィーダー系統)
7月			
8月			
9月			
10月		<b>【第2回会議】</b> ・今年度の実施状況の中間報告 ・次年度の実施施策の概略検討 等	
11月			・前年度の補助金交付申請(フィーダー系統)
12月	<b>【第2回会議】</b> ・今年度の実施実施状況 ・次年度の取組メニュー ・フィーダー系統補助申請 等		
1月			・補助事業の自己評価
2月		<b>【第3回会議】</b> ・今年度の施策の実施状況の報告と今後の課題 ・次年度の施策の実施計画 等	
3月			

ワーキングを適宜開催

### 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 (課題①②)	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	路線バス	94 本/日	94 本/日	小中高生の通学時の 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
			Nバス	69 本/日	69 本/日	
		中心 拠点の 利用者 数	路線バス	143 人/日	160 人/日	乗り入れシステムの充実 等により増加
			Nバス	250 人/日	300 人/日	第3期南城ちゃー GANJU CITY 創生 戦略のNバス利用者 数年間25万人(R7 推定)⇒30万人にあ わせて設定
公共交通の利用率		5.2%	6.0%	通学や買物等での公 共交通利用促進によ り増加		
観点② 「交通空白」 における移 動の確保 (課題③)	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	おでかけなんじい	48 人/日	50 人/日	今年度の利用状況を 踏まえ、現状以上を 目標に設定
			Nバス	628 人/日	820 人/日	創生戦略の年間利用 者数の目標30万人 にあわせて設定
		高齢者の外出頻度		17.2 回/月	17.2 回/月 以上	現状より増加
		高校通学での公共交通 の利用割合(複数回答)		42%	50%	Nバスと路線バスの ダイヤ調整等により 半数を目標に設定
観点③ 持続可能 性・実現可 能性の確保 (課題④⑤)	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	公共交通への財政負担 額		117,632 千円	120,000 千円	現状維持を基本に設 定
		満 足 度	路線バス	3.1 点	3.4 点	現状より向上
			Nバス	3.6 点	3.7 点	現状より向上。創生 戦略と同じ目標設定
		おでかけなんじいの1 便当たりの利用者数		2.3 人/便	2.3 人/便	現状維持
おでかけなんじいの20 歳以上の市民一人当 たりの財政負担額		43 円/月	43 円/月	現状維持		

目標値の評価年度と評価方法は、以下のとおりです。

表 6-4. 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
中心拠点の利用者数	●	●	●	●	●	現地調査
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
高校通学での公共交通の利用割合		●			●	小中高生 アンケート
公共交通への財政負担額	●	●	●	●	●	実績値
路線バス・Nバスの満足度		●			●	市民アンケート
おでけなんじいの1便当たりの利用者数	●	●	●	●	●	実績値
おでけなんじいの20歳以上の市民一人当たりの財政負担額	●	●	●	●	●	実績値