

3月13日版

南城市地域公共交通計画

(資料編)

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

【資料編】

1. 地域の概要.....	1
1-1 地形.....	1
1-2 人口特性.....	3
1-3 主要施設の立地状況.....	6
1-4 地域の移動特性.....	9
2. 公共交通の概要.....	15
2-1 公共交通ネットワークの概要.....	15
2-2 路線バスの状況.....	16
2-3 Nバスの状況.....	19
2-4 おでかけなんじいの状況.....	24
2-5 公共交通不便地域の状況.....	26
3. 前計画の評価.....	27
3-1 施策の実施状況.....	27
3-2 目標値の達成状況.....	30
4. 上位関連計画における公共交通の位置づけ.....	31
5. 計画策定に向けて実施した調査概要.....	32
5-1 市民アンケート.....	33
5-2 小中高生アンケート.....	39
5-3 路線バス・Nバスの乗降調査.....	44
5-4 交通事業者との座談会.....	47
5-5 オープンハウス.....	49
5-6 ワークショップ.....	51
6. 南城市地域公共交通会議.....	53
6-1 会議の構成員.....	53
6-2 計画策定に向けた会議の開催状況.....	54
7. 用語集.....	55

1. 地域の概要

1-1 地形

1-1-1 地形

- 南城市は、西側を除く三方が海岸線に接しています。
- 東部の海岸側や北部の丘陵地から海岸部および西部にかけては比較的平坦な地形が広がっています。
- 市中央部においては、比較的急峻な岩石の断崖(ハンタ)を形成するなど標高が高く、中央部と海岸部の高低差が大きいです。
- 離島である久高島は、隆起サンゴ礁で平坦な地形をなしています。

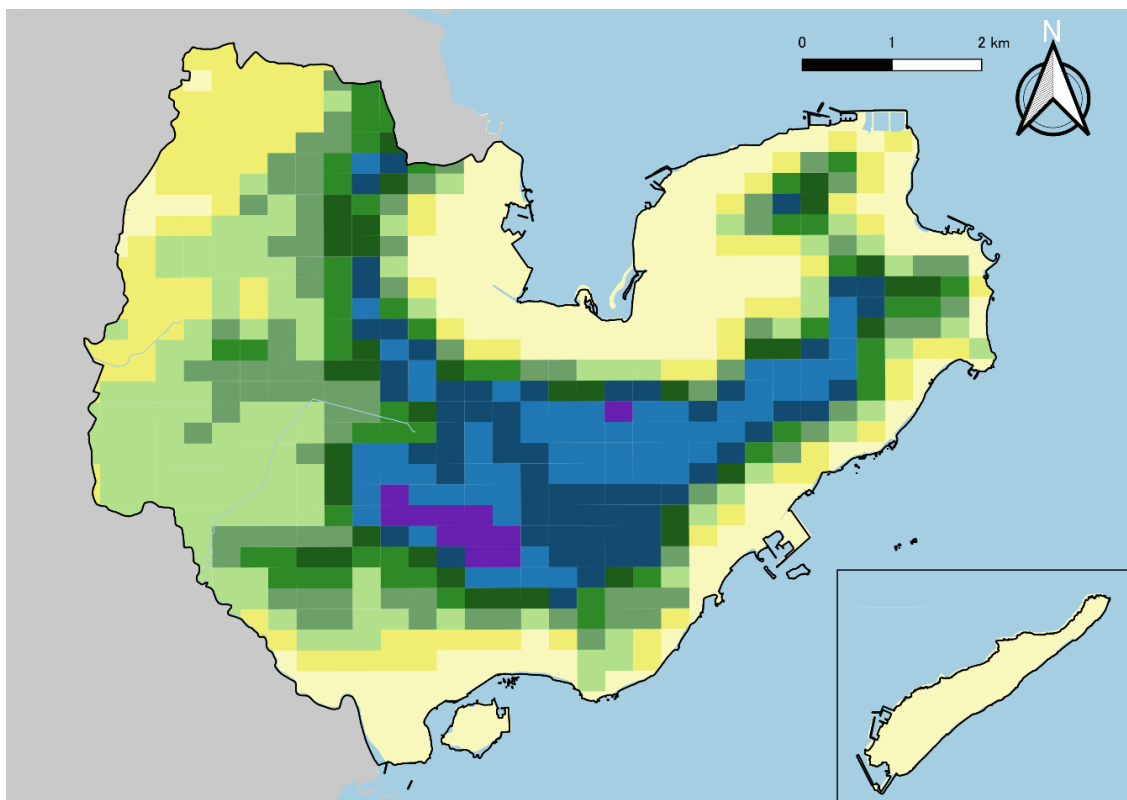
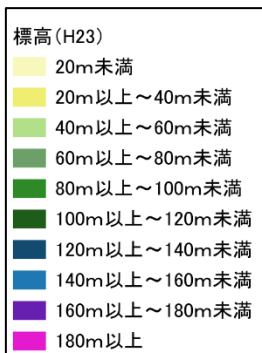


図1-1. 南城市の標高

出典：国土数値情報（H23）

1-1-2 都市計画と土地利用

- 南城市は、久高島、奥武島を含む市全域が南城市計画区域となっており、大里地域、佐敷地域の一部は用途地域となっています。
- 土地利用は森林や農用地等の自然的土地利用の割合が高く、それらの頂上はゴルフ場となっています。
- 平坦な地形が広がる北部の丘陵地から海岸部および西部にかけて市街地や集落が形成されています。
- 離島である久高島は、島の南西端に集落があります。

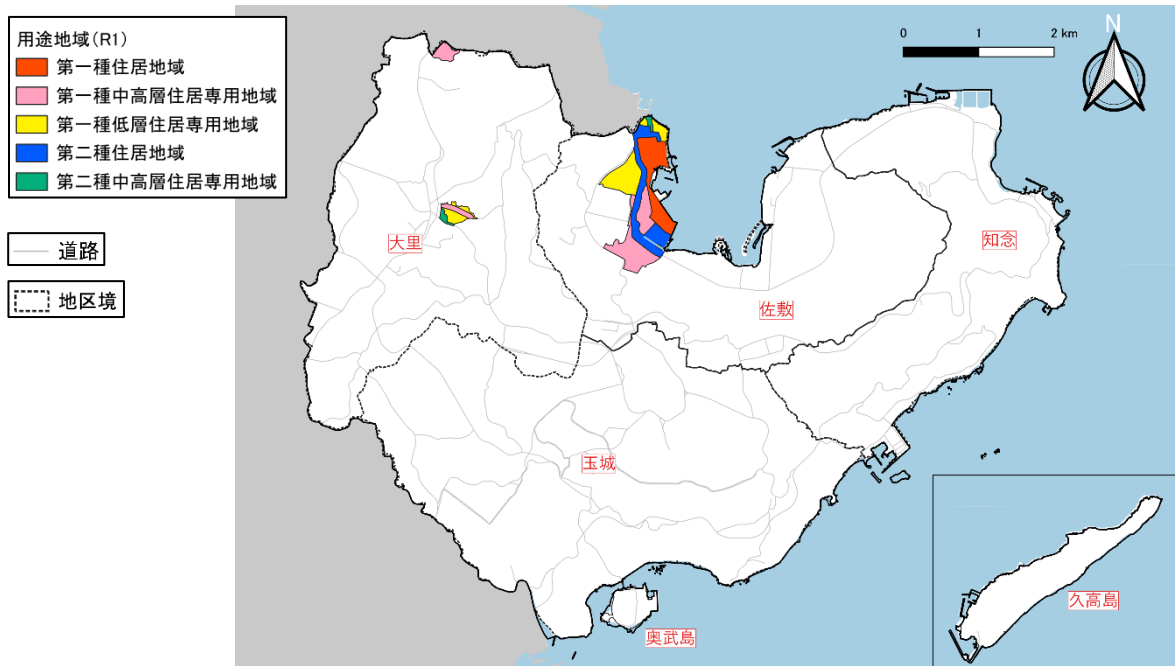


図1-2. 用途地域

出典：国土数値情報（R1）

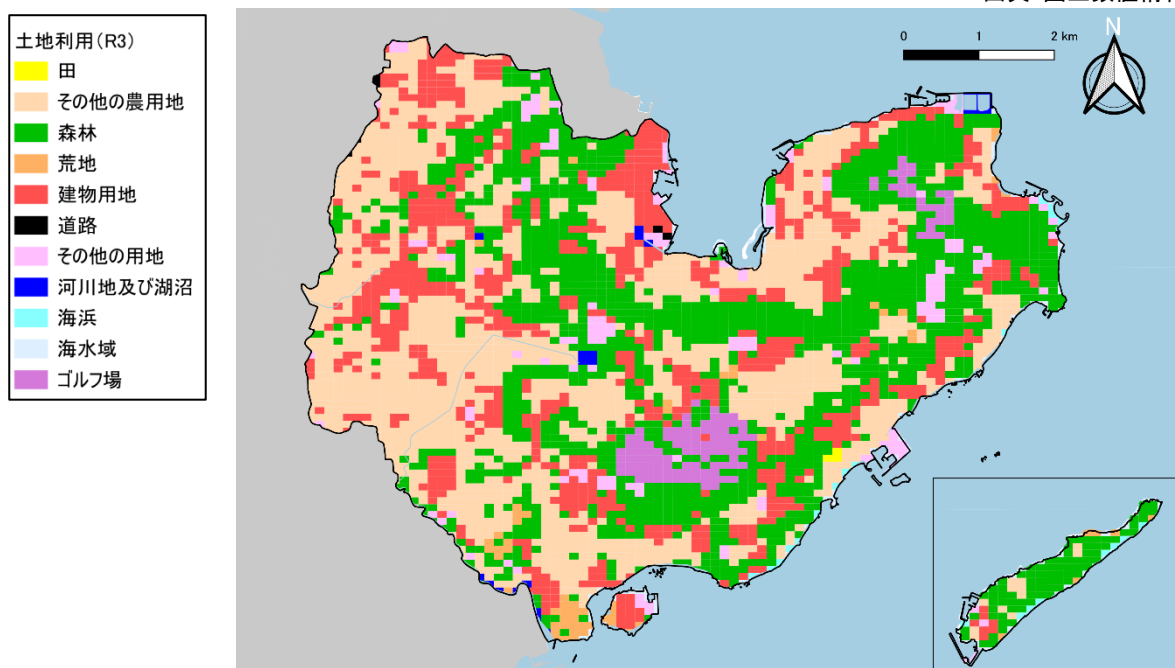


図1-3. 土地利用の状況

出典：国土数値情報（R3）

1-2 人口特性

1-2-1 人口推移と将来予測

- 国勢調査結果によると、南城市の人口は令和2年時点で44,043人、高齢化率は25.9%であり、人口、高齢化率ともに増加傾向にあります。
- 社会保障・人口問題研究所の推計によると、南城市の人口は令和2年以降も増加を続け令和17年をピークに減少に転じています。高齢化率は令和22年には30%を超え、その後も上昇する見込みです。

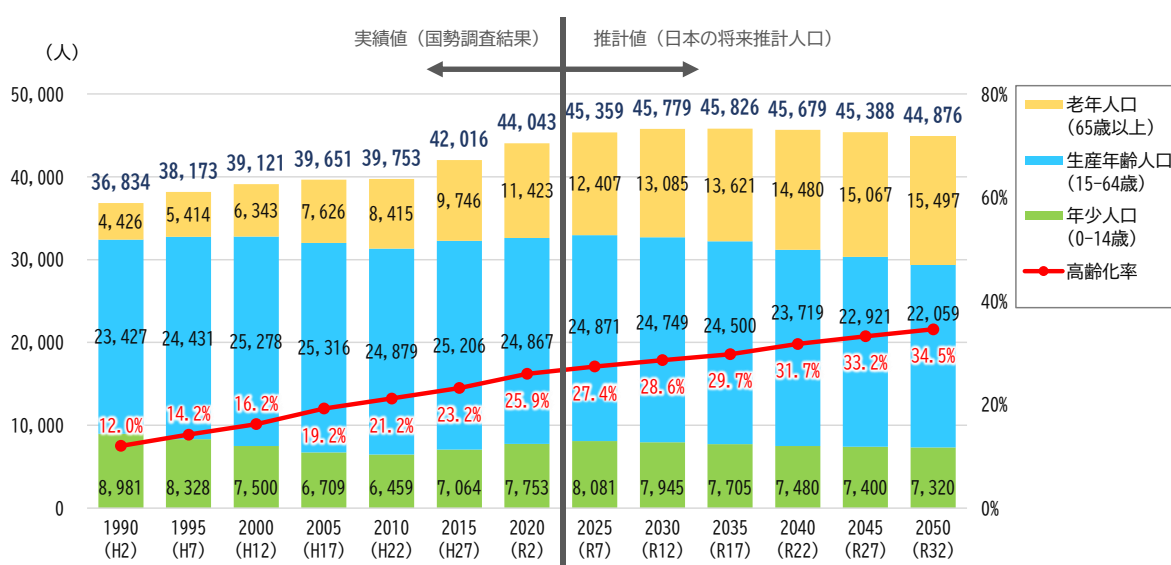


図1-4. 総人口の推移

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)

- 平成 27 年から令和2年の 5 年間に於ける人口推移をみると、市全域で増加傾向にあり、特に大里地域では 40%以上増加している箇所が多くみられます。
- 一方で、知念地域や玉城地域では 20%以上減少している箇所が多くみられ、那覇市に近い地域では人口増加、離れた地域では人口減少が進んでいます。

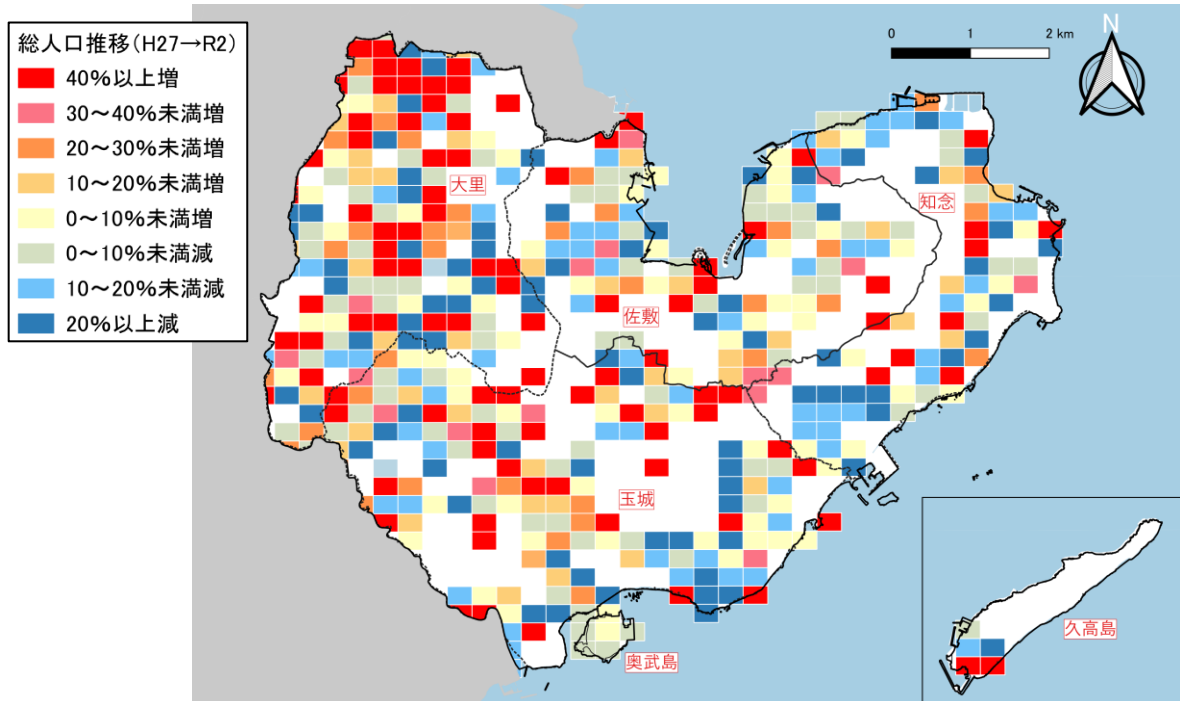


図1-7. 総人口の推移(H27→R2) (250mメッシュ)

出典：国勢調査(R2)

1-3 主要施設の立地状況

1-3-1 公共施設

●図書館や児童館、運動施設等の公共施設は、各地域の中心部に多く立地しています。

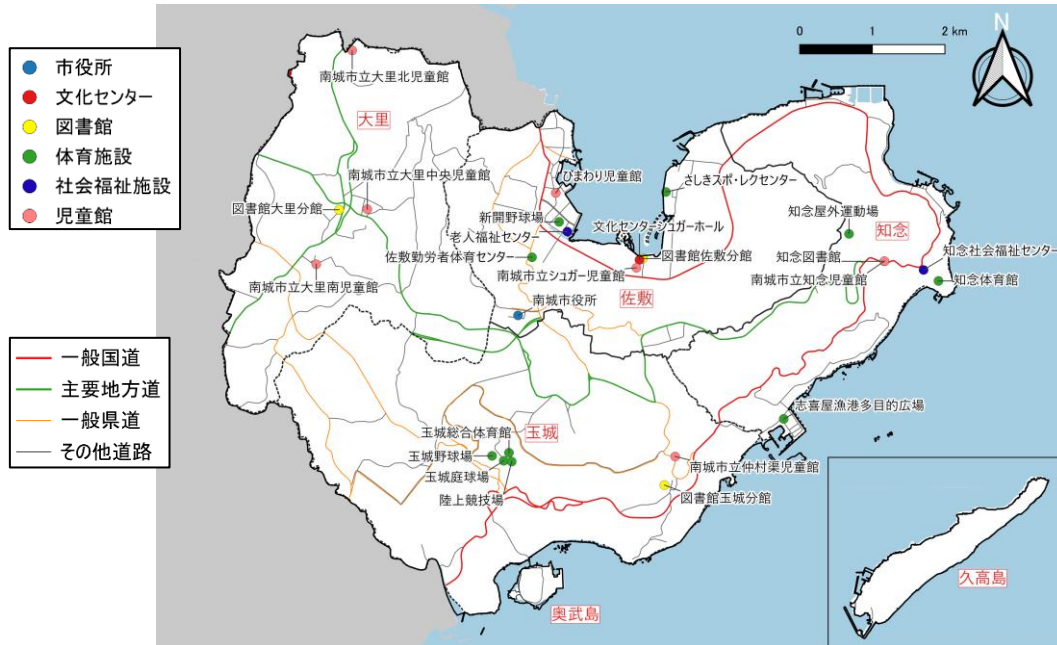


図1-8. 公共施設の立地状況

1-3-2 教育施設

- 南城市には、小学校が9校、中学校が5校あり、各地域にあります。
- 市内に高等学校は設置されていません。

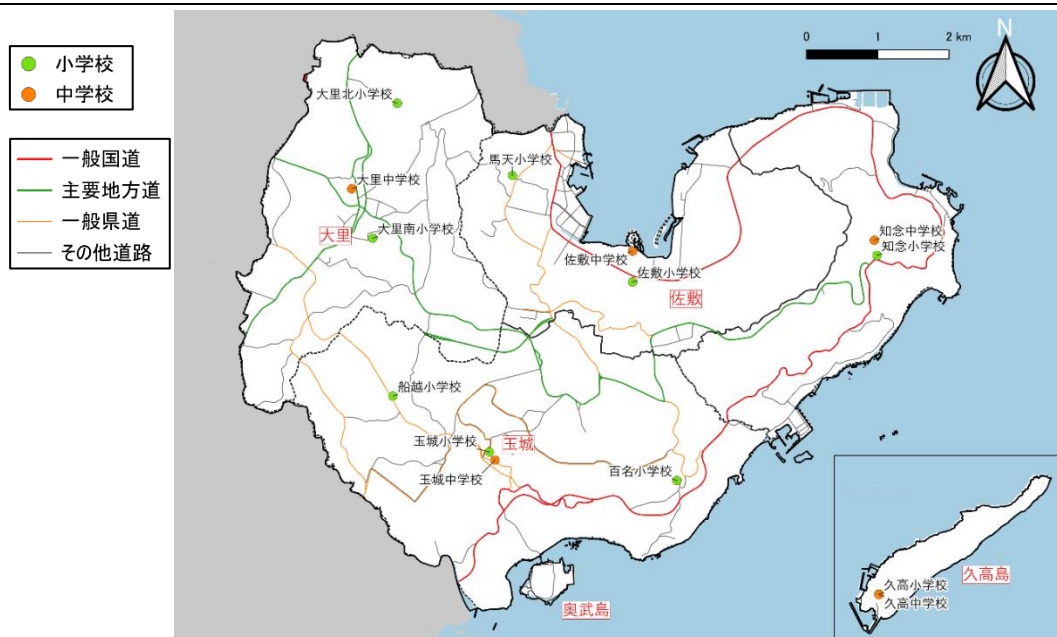


図1-9. 学校の立地状況

1-3-3 病院・福祉施設

●病院は佐敷地域に1箇所、一般診療所や福祉施設は佐敷地域や大里地域に多く立地しています。

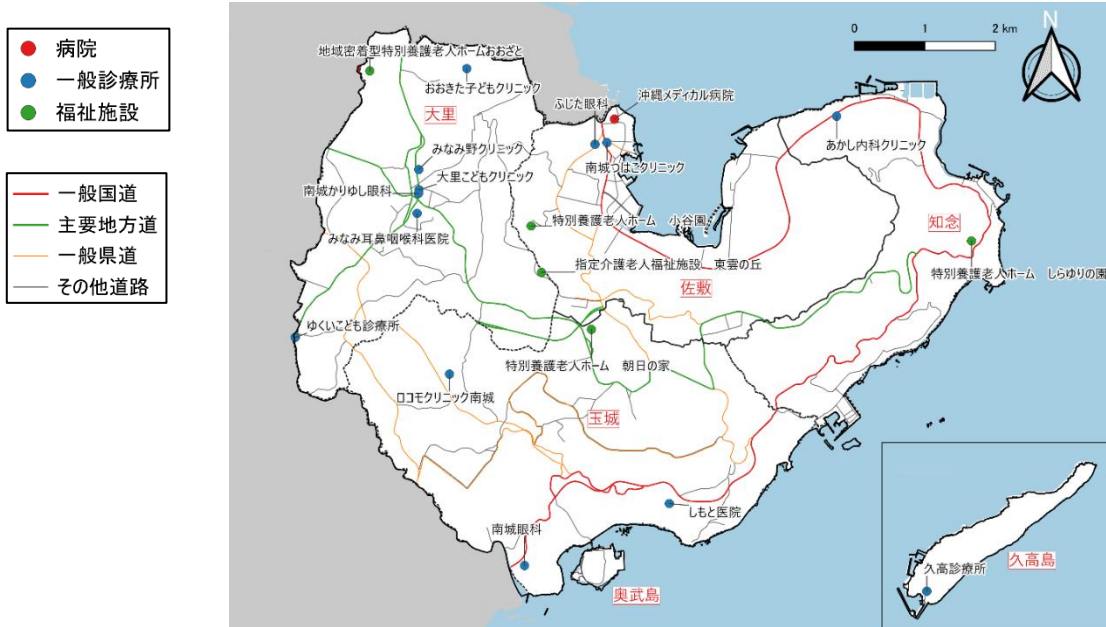


図1-10. 病院・福祉施設の立地状況(歯科等を除く)

出典: 地域医療情報システム

1-3-4 商業施設

●商業施設は佐敷地域、大里地域に多く立地しています。

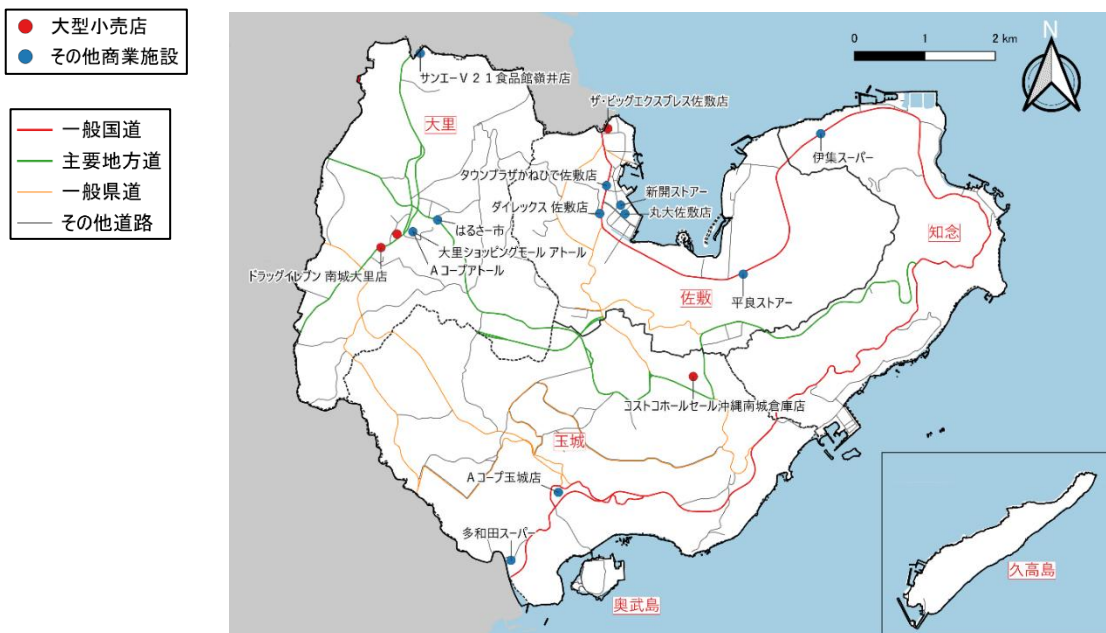


図1-11. 商業施設の立地状況

出典: 全国大型小売店総覧 2024、iタウンページ、南城市市勢要覧(R5)

1-3-5 観光施設

●観光施設は市内各地に分散して立地しており、特に東～南側の海岸沿いに多く立地しています。



図1-12. 観光施設の立地状況

出典：南城市市勢要覧(R5)

1-4 地域の移動特性

1-4-1 通勤・通学流動

- 通勤流動をみると、南城市は那覇市との流動が多く、南城市から3,291人、那覇市から1,009人が通勤しています。
- 通学流動をみると、那覇市や与那原町への流出が多く、通学者の多くが市外へ移動していることがわかります。一方で、南城市への流入は、最大で26人(糸満市)となっており、流出に比べると非常に少ないです。

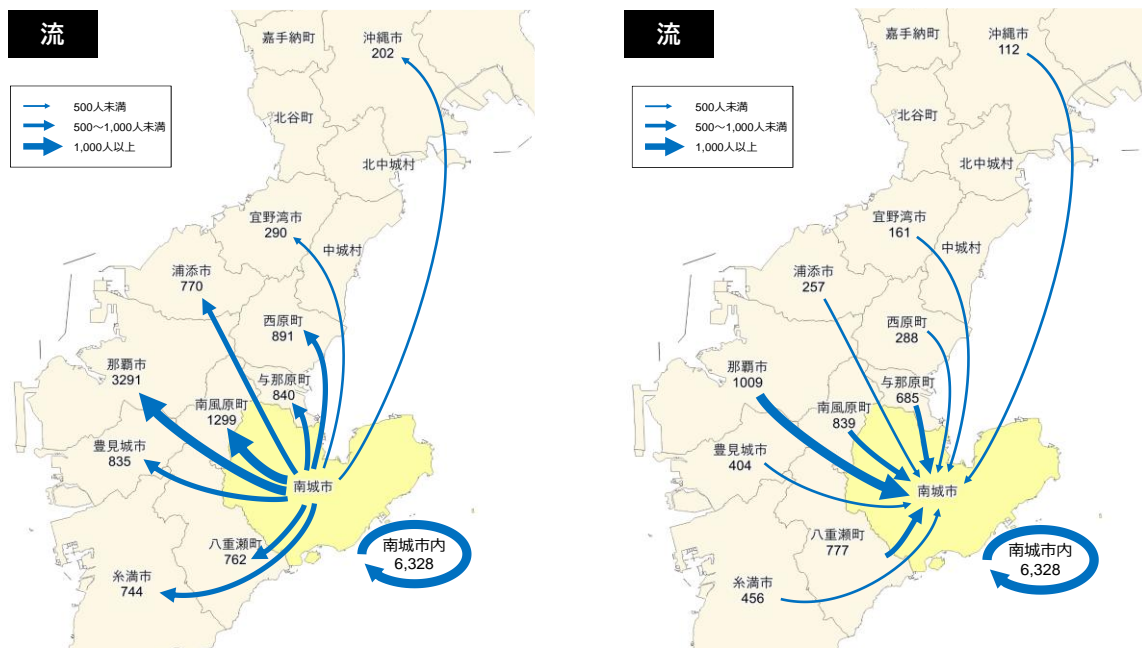


図1-13. 通勤流動

出典：国勢調査(R2)
※自宅従業者を除く上位10件を表示

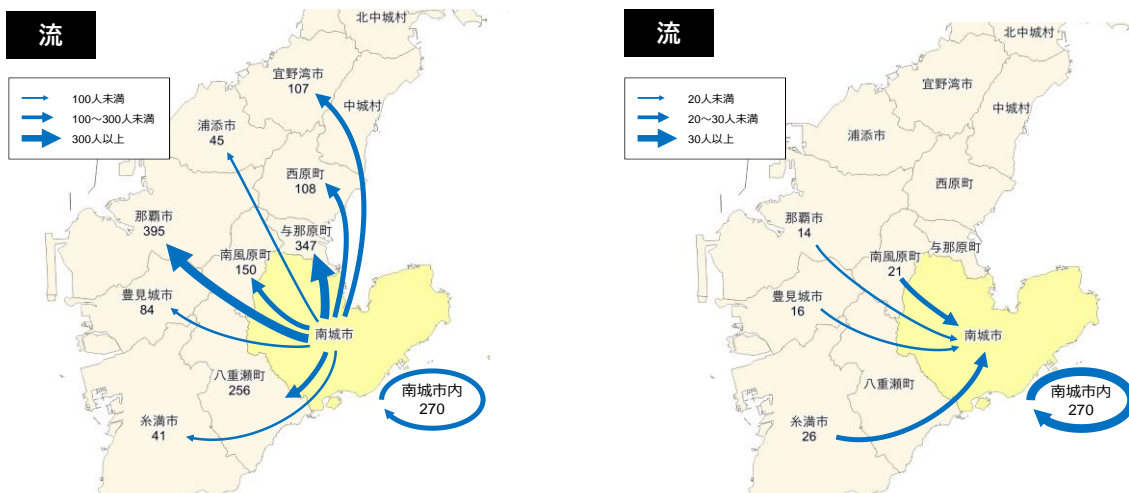


図1-14. 通学流動

出典：国勢調査(R2)
※自宅従業者を除く上位10件および10人以上の流動を表示

1-4-2 市民の移動ニーズ

- 第4回沖縄都市圏パーソントリップ調査、人流データ(混雑統計)より南城市民の移動状況を見ると、市内では佐敷地域内、大里地域内の流動が多くみられます。
- 市外との流動は、佐敷地域と与那原町、大里地域・玉城地域と八重瀬町と隣接する市町村との移動が多くなっています。

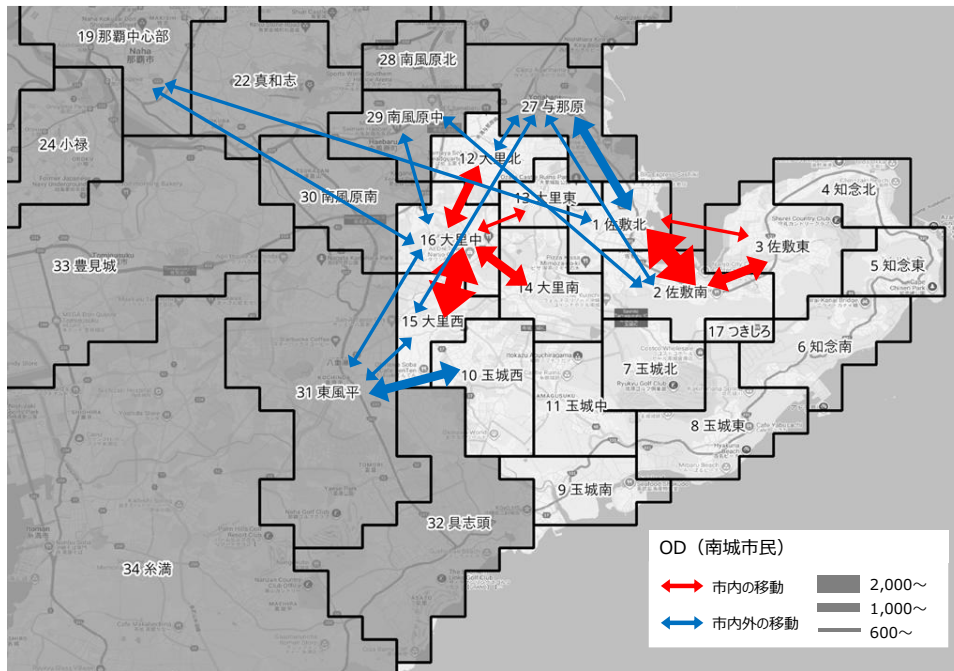


図1-15. 市民の移動ニーズ(パーソントリップ調査)

出典: 第4回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査(R5)

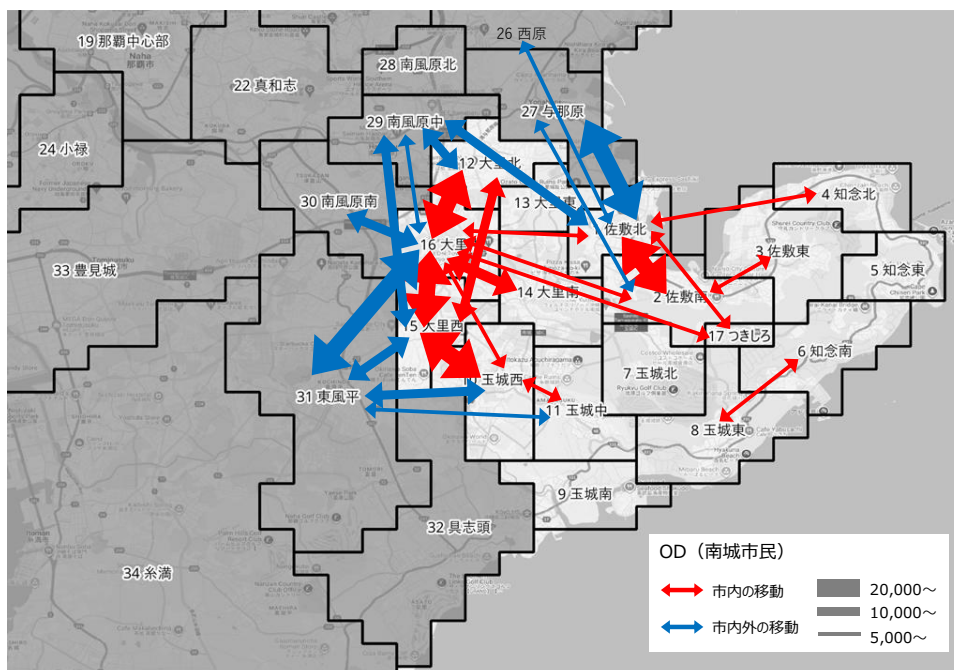


図1-16. 推定南城市民の移動ニーズ(人流データ)

出典:「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD

1-4-3 平日・休日の移動ニーズ

- 人流データ(混雑統計)より、平日、休日の移動状況を見ると、平日は、市内の佐敷地域内、大里地域内の移動が多く、市外とは佐敷地域と与那原町、大里地域・玉城地域と八重瀬町の流動が多くなっています。
- 休日も同様の傾向を示していますが、コストコ南城倉庫店があるつきしろ地区と市外の遠方の市町村との流動が平日に比べ多くみられます。

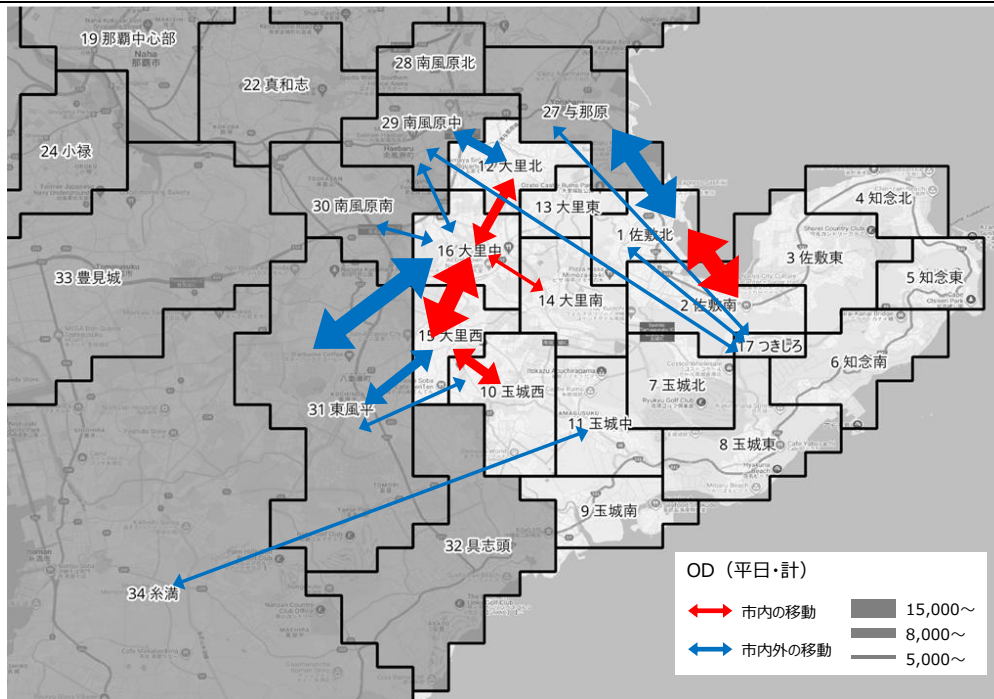


図1-17. 平日の移動ニーズ

出典:「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD

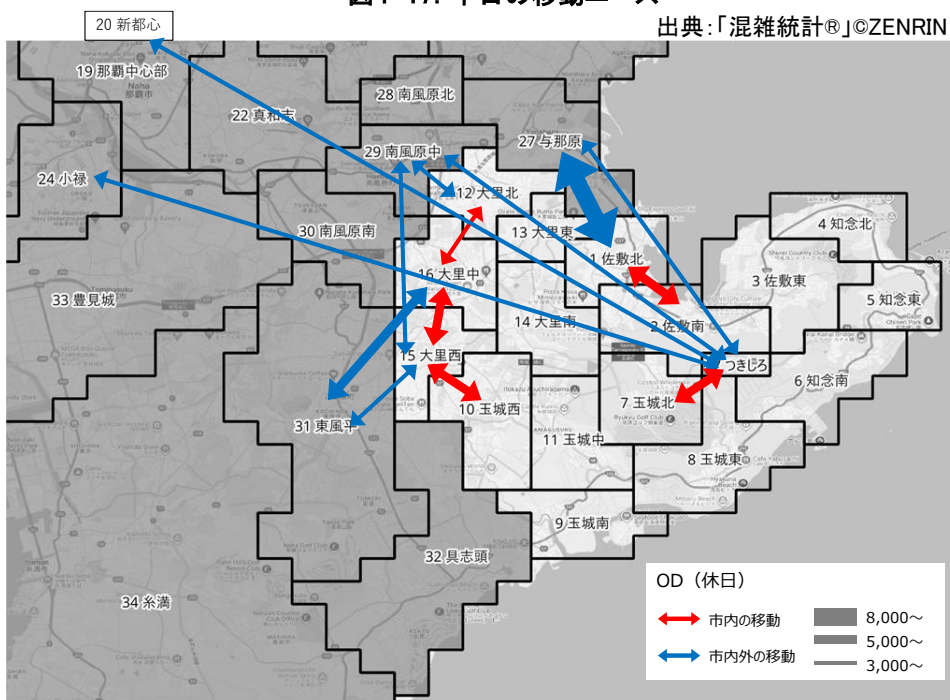


図1-18. 休日の移動ニーズ

出典:「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD

1-4-4 高齢者の移動ニーズ

●人流データ(混雑統計)より、高齢者の移動状況を見ると、市内では佐敷地域内、大里地域内が、市外へは佐敷地域と与那原町、大里地域と八重瀬町が多くなっており、隣接する地区間や、隣接市町村など短距離の移動が多くみられます。

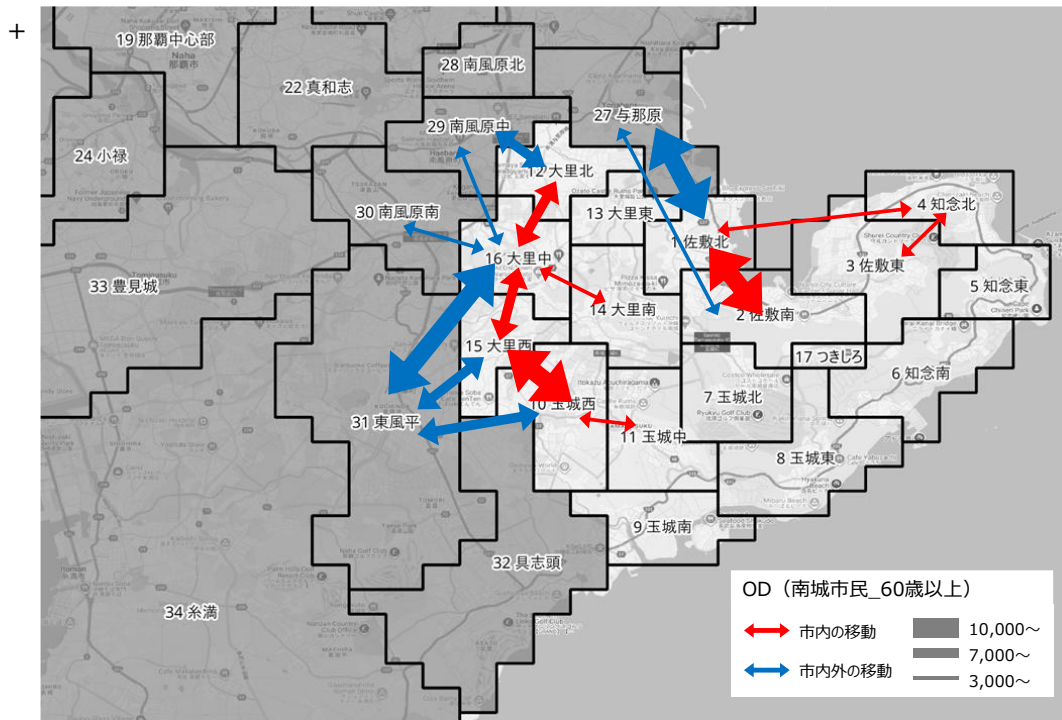


図1-19. 高齢者の移動ニーズ

出典:「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD

1-4-5 来訪者の流動

- 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、多くの人々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。
- 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。

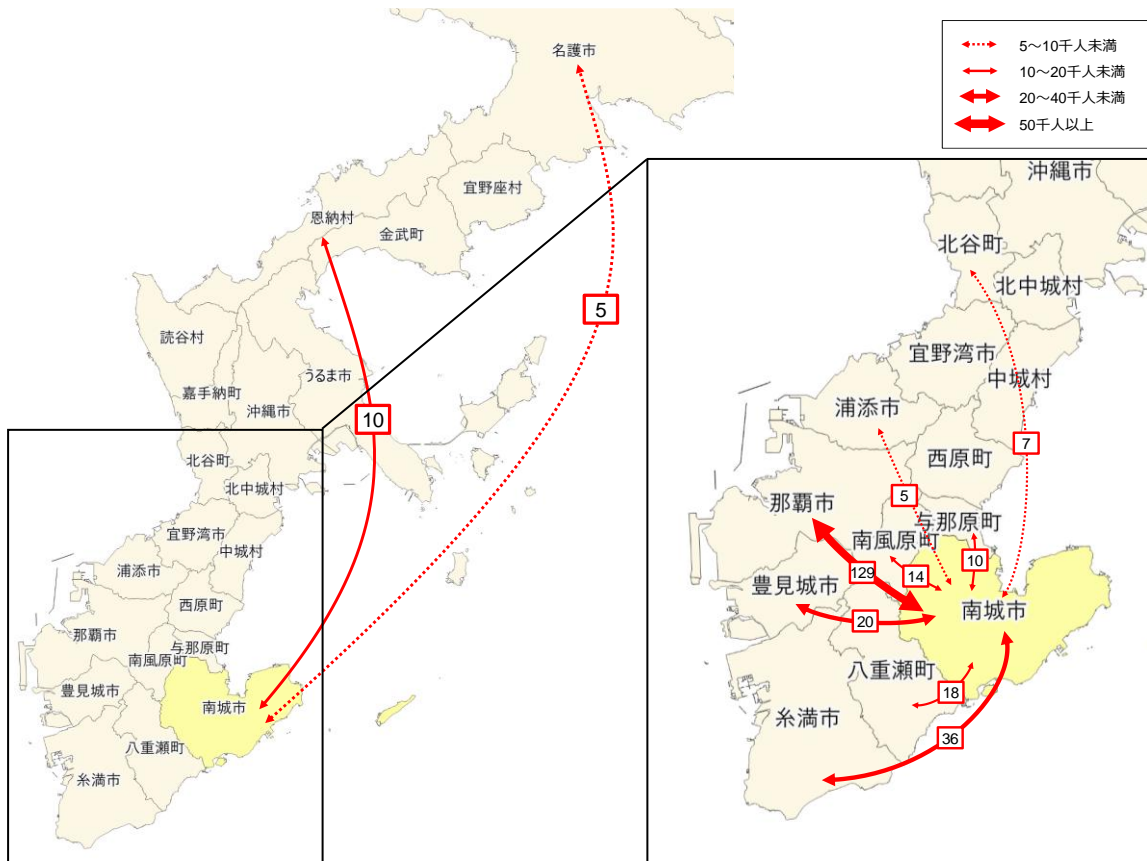


図1-20. 南城市へ訪れた県外居住者の流動

出典: おきなわ観光地域カルテ(沖縄観光コンベンションビューロー)

※5千人以上の流動を表示

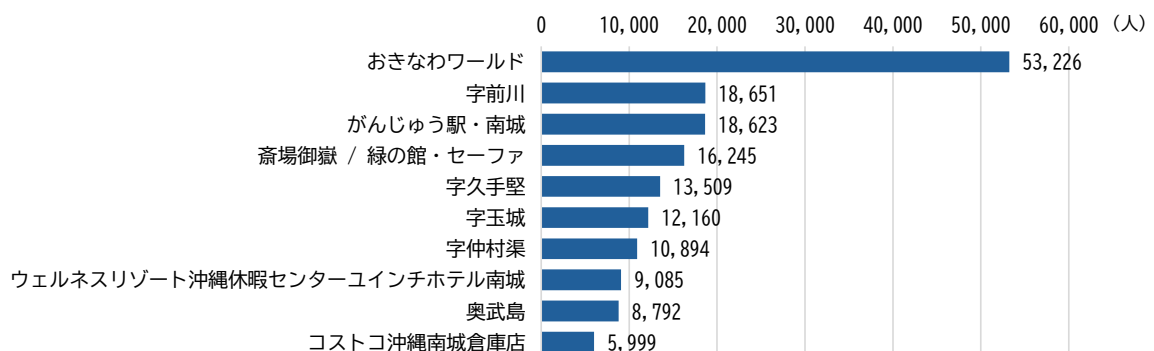


図1-21. 南城市へ訪れた県外居住者の主な来訪先

出典: おきなわ観光地域カルテ(沖縄観光コンベンションビューロー)

※上位10件を表示

- コストコ開業前のパーソントリップ調査より来訪者の移動ニーズを見ると、与那原町と佐敷北地区、南風原町と大里中地区との流動が多くみられます。
- コストコ開業後の人流データ(混雑統計)をみると、推定沖縄県民はつきしろ地区を中心とした流動となっています。推定県外居住者の移動は、おきなわワールド・玉泉洞がある玉城西地区や、斎場御嶽がある知念東地区の流動が多くなっています。

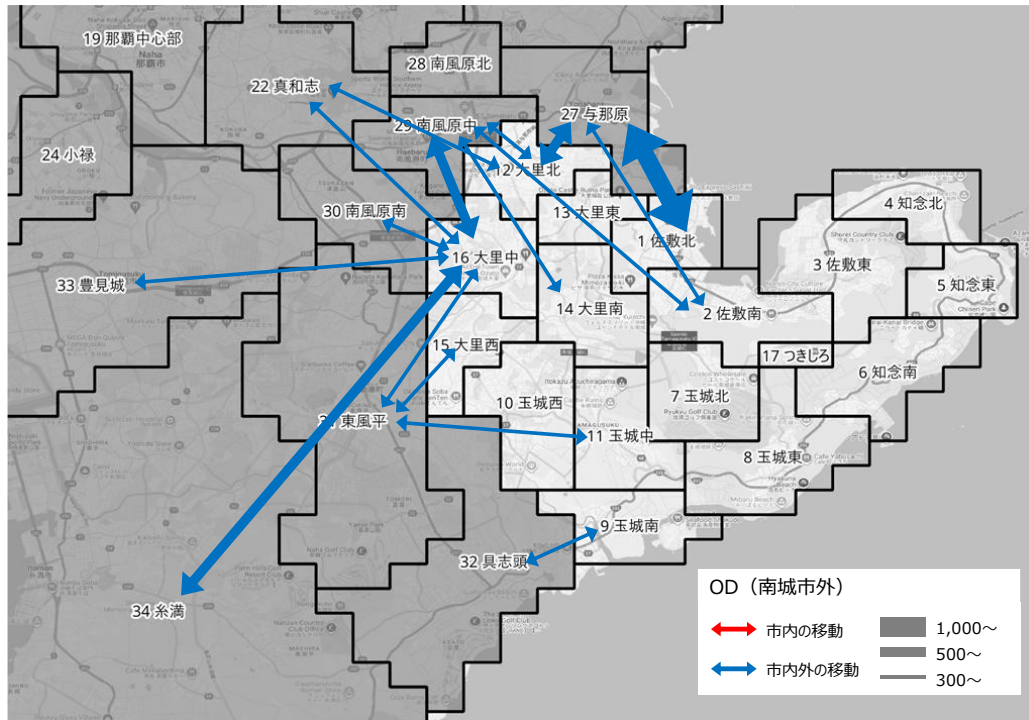


図1-22. 来訪者の移動ニーズ(パーソントリップ調査)

出典：第4回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査(R5)

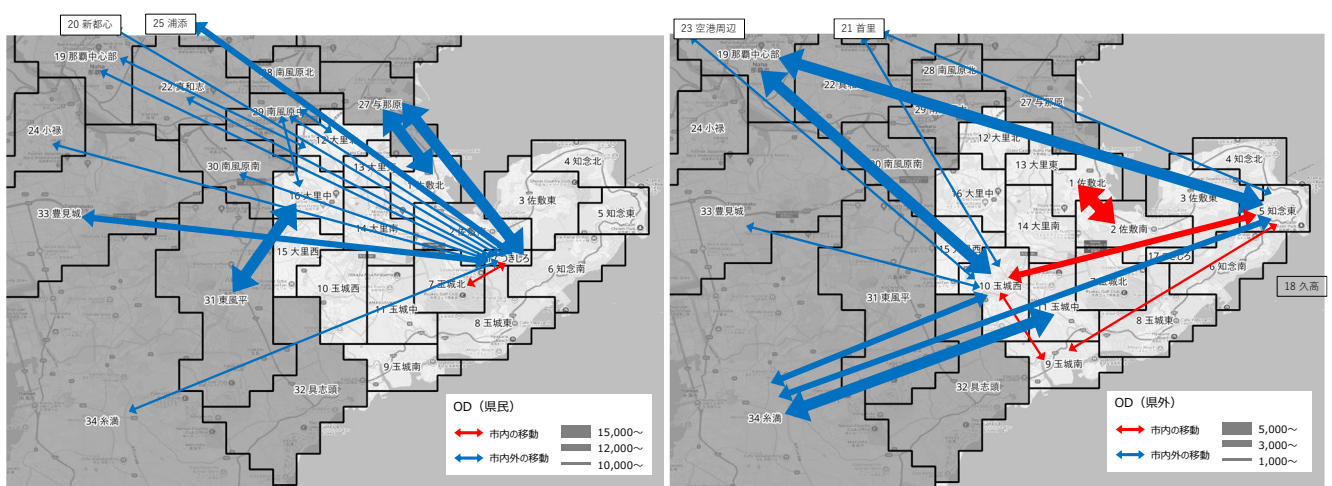


図1-23. 来訪者の移動ニーズ(左:推定沖縄県民、右:推定沖縄県外居住者)

出典：「混雑統計®」©ZENRIN DataCom CO., LTD

2. 公共交通の概要

2-1 公共交通ネットワークの概要

- 南城市の公共交通ネットワークは、南城市と近隣市町村を結ぶ路線バス、市内を運行するNバス、予約制の乗合型デマンドバスおでかけなんじい、沖縄本島と離島の久高島を結ぶ航路で構成されています。
- 南城市には、沖縄県ハイヤー・タクシー協会に加盟の事業者が2社(令和8年2月時点)あり、タクシーも市内の主要な移動手段となっています。



図2-1. 南城市の公共交通ネットワーク

2-2 路線バスの状況

2-2-1 運行状況

- 南城市では、(株)琉球バス交通、沖縄バス(株)、東陽バス(株)の3社が路線バスを運行しています。
- 「南城市役所」「百名バスターミナル」「馬天営業所」「玉泉洞前」等を起点に那覇方面や糸満方面を繋いでいます。

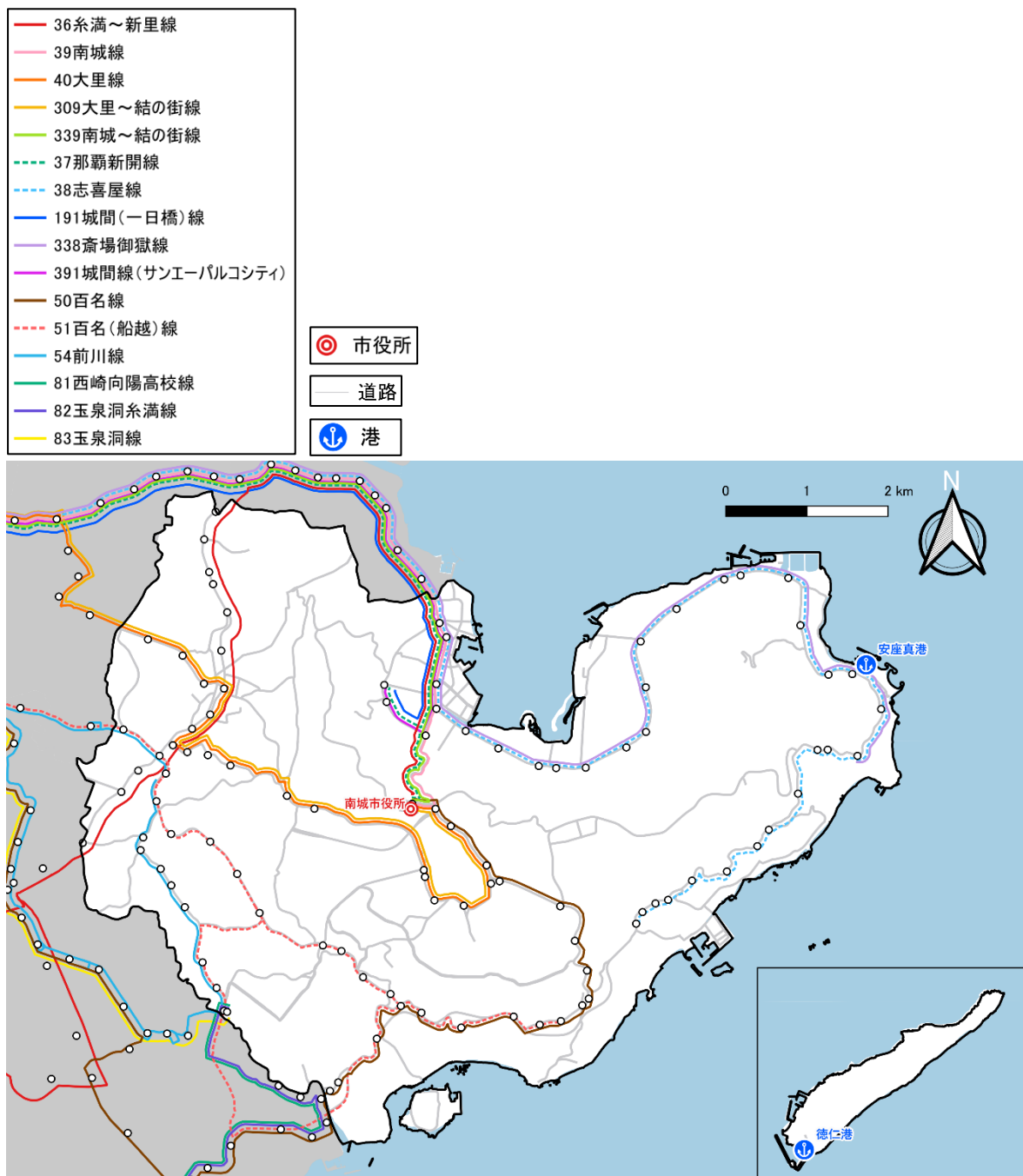


図2-2. 路線バスの運行状況

表2-1. 路線バスの運行本数

運行事業者	路線	運行区間	運行便数(便/日)			
			向き	平日	土曜日	日祝日
沖縄バス	36 糸満～新里線	糸満BT～南城市役所	糸満方面	4	3	3
			南城方面	4	3	3
	39 南城線	那覇BT～南城市役所	那覇方面	5	3	3
			南城方面	6	3	3
		豊見城営業所～南城市役所	豊見城方面	6	1	1
			南城方面	5	1	1
	40 大里線	那覇BT～南城市役所	那覇方面	5	3	3
	309 大里～結の町線	サンエーパルコシティ～南城市役所	サンエー方面	7	5	5
			南城方面	10	5	5
	339 南城～結の街線	サンエーパルコシティ～南城市役所	サンエー方面	7	5	5
南城方面			5	5	5	
結の街～南城市役所		結の街方面	2	-	-	
		南城方面	2	-	-	
東陽バス	37 那覇新開線	那覇BT～南城市役所(開南経由)	那覇方面	10	14	14
			南城方面	11	14	14
		那覇BT～馬天営業所(開南経由)	那覇方面	1	-	-
			馬天方面	1	-	-
		那覇BT～馬天営業所(壺川経由)	那覇方面	1	-	-
			馬天方面	1	-	-
	38 志喜屋線	那覇BT～志喜屋	那覇方面	2	1	1
	191 城間(一日橋)線	馬天営業所～屋富祖～馬天営業所	-	7	2	2
			-	-	-	-
	338 斎場御嶽線	那覇バスターミナル～斎場御嶽入口	那覇方面	3	2	2
斎場御嶽方面			3	2	2	
391 城間(サンエーパルコシティ)線	サンエーパルコシティ～馬天営業所	馬天方面	6	6	6	
		サンエー方面	6	6	6	
琉球バス	50 百名線	那覇BT～百名BT	那覇方面	22	18	12
			百名方面	23	16	13
		那覇BT～南城市役所	那覇方面	1	-	-
			南城方面	-	-	-
	琉銀本店前～百名BT	琉銀方面	1	-	-	
		百名方面	-	-	-	
	51 百名(船越)線	那覇BT～百名BT	那覇方面	13	6	7
			百名方面	12	7	6
	54 前川線	那覇BT～玉泉洞前(東風平経由)～那覇BT	-	2	2	2
			那覇～BT玉泉洞前(目取真経由)～那覇BT	-	2	-
	81 西崎・日向高校線	糸満BT～玉泉洞駐車場(上) 玉泉洞前(下)		糸満方面	2	-
玉泉洞方面			2	-	-	
82 玉泉洞糸満線	糸満BT～玉泉洞前(上) 玉泉洞駐車場(下)	糸満方面	12	11	11	
		玉泉洞方面	12	11	11	
83 玉泉洞線	那覇BT～玉泉洞前(上) 玉泉洞駐車場(下)	那覇方面	6	5	3	
		玉泉洞方面	8	6	3	

- 2019年の再編後の路線バスの便数の推移をみると、「市役所～東風平方面」を除く各方向で、平日、日祝日ともに便数が大きく減少しています。
- 特に「知念～与那原方面」は沿線に斎場御嶽などの観光地がありますが、再編時から15本と少なかった便数が平日9本、日祝日6本とさらに少なくなっています。

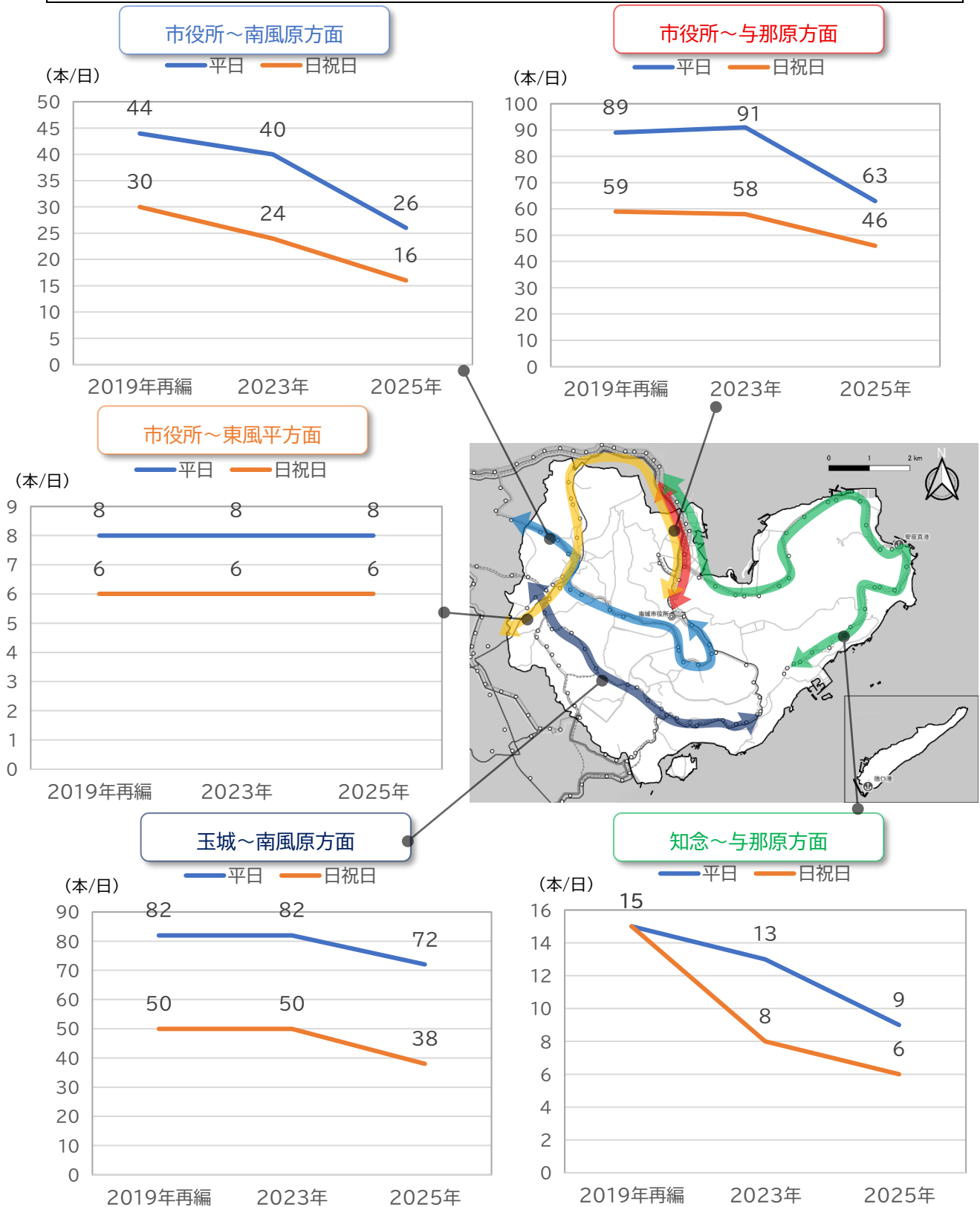


図2-3. 路線バスの便数の推移

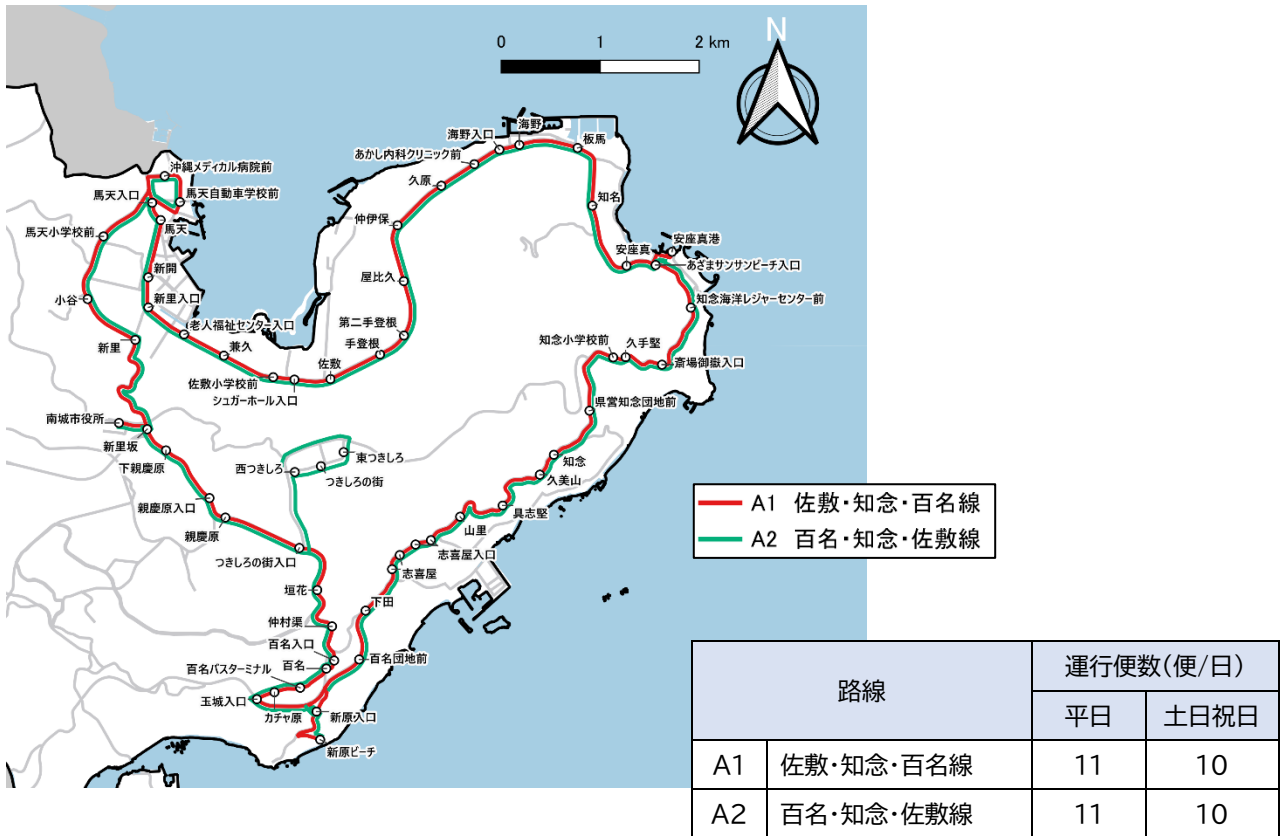


図2-5. Nバス(路線A)のルート

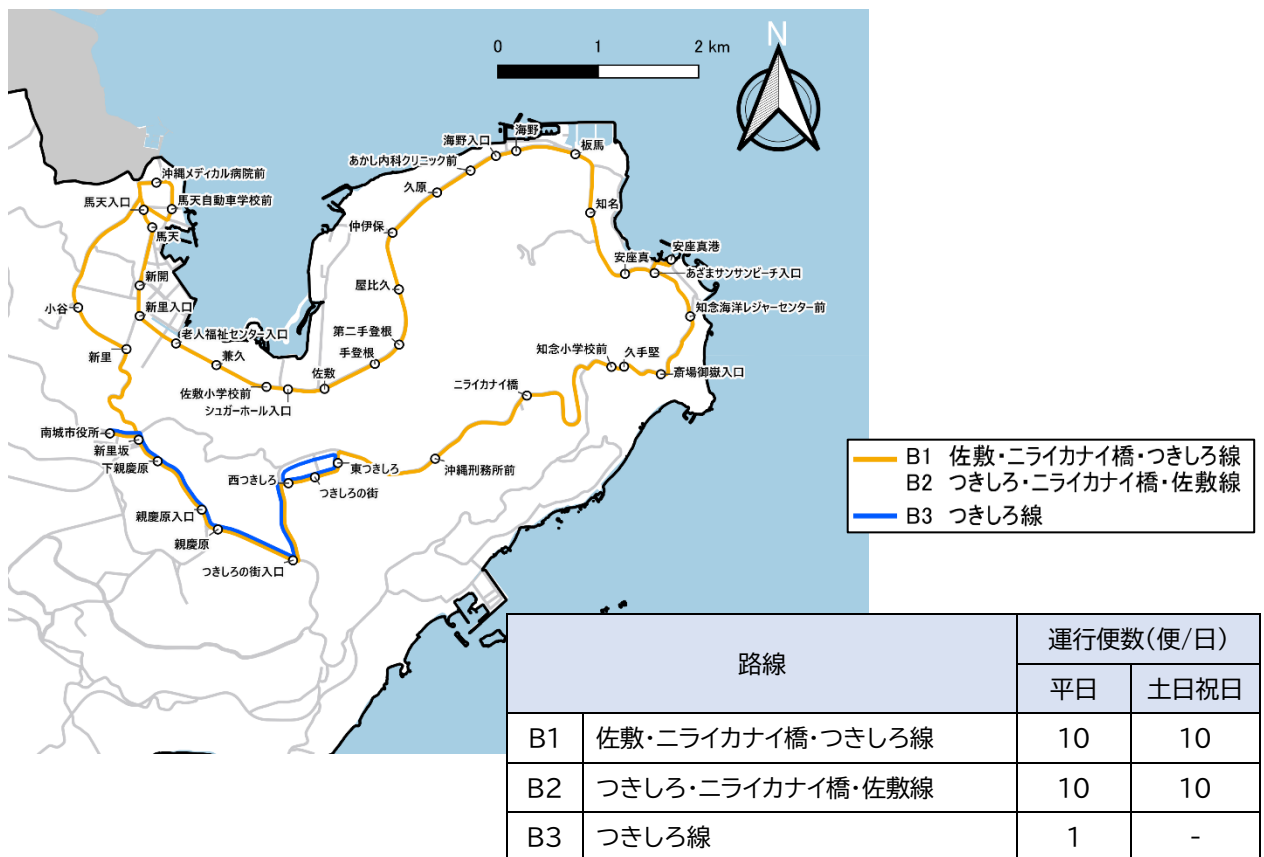


図2-6. Nバス(路線B)のルート

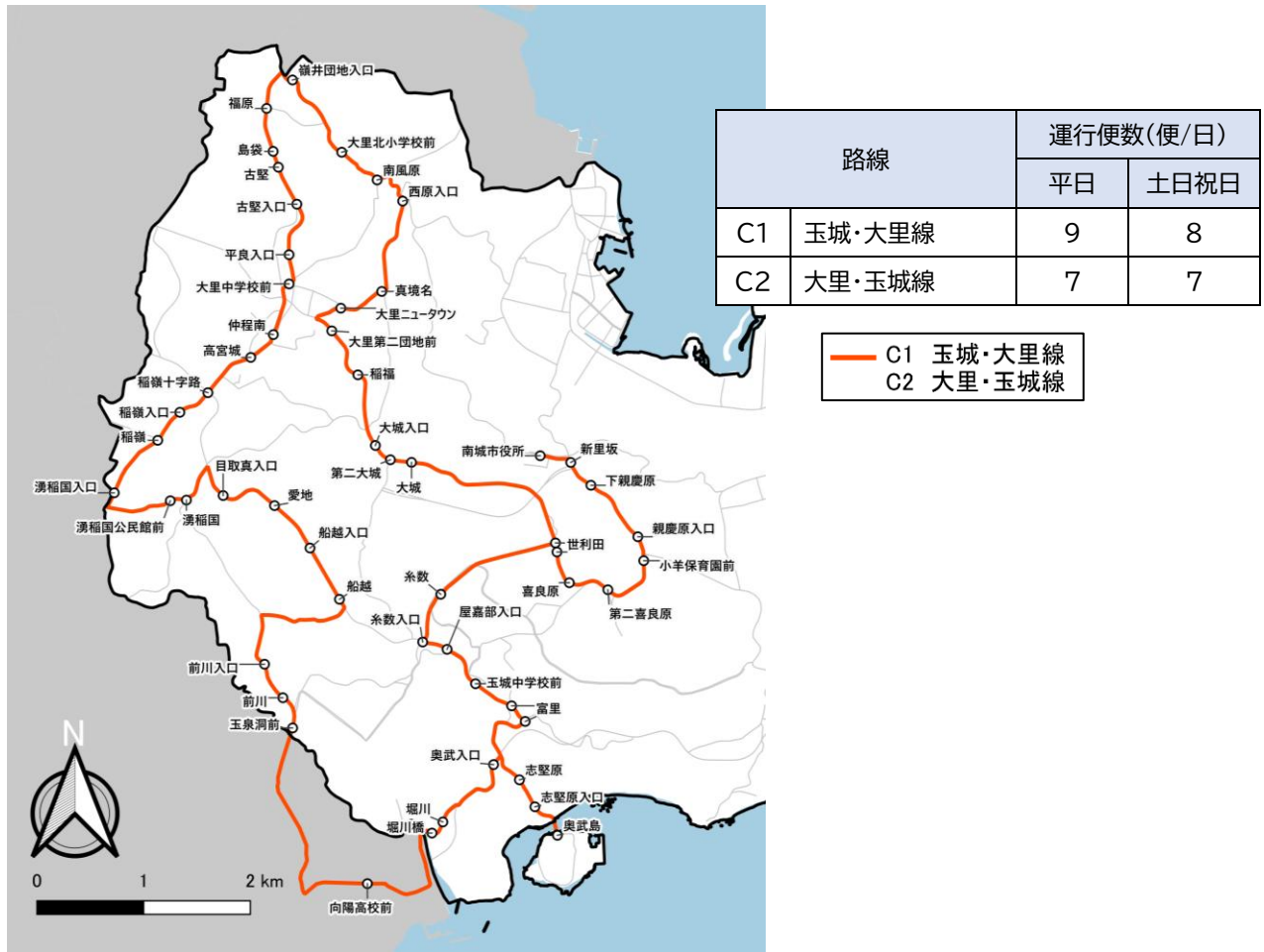


図2-7. Nバス(路線C)のルート



図2-8. Nバス(路線D)のルート

2-3-2 利用状況

- Nバスの利用者数は、月による変動は見られますが、おおむね増加傾向で推移しており、令和6年4月の577人/日から令和8年2月には688人/日へと111人/日、約1.2倍へと増加しています。
- 利用者数増加の要因としては、継続した利便性向上および利用促進策によるものと考えられます。

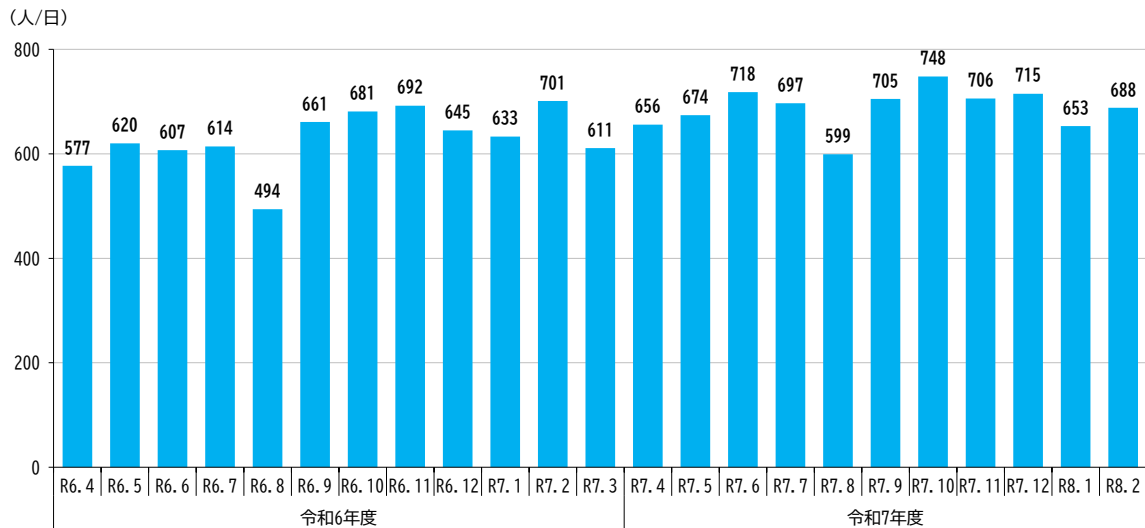


図2-11. Nバスの利用者数

※R6.9の利用者数はわった～バス感謝祭 乗りほ～DAY 利用者を含む

2-4 おでかけなんじいの状況

2-4-1 運行状況

- 令和5年度の第5回公共交通会議で、おでかけなんじいの運行見直しの承認を受け、令和6年10月より、運行時間の見直しが行われています。
- すべての曜日で利用が少ない8時台の運行を取りやめ、平日は9時台～17時台、土曜日及び日祝日は9時台から15時台の運行となっています。

表2-2.「おでかけなんじい」の運行概要

項目	内容	
名称	おでかけなんじい	
デマンドバスの運行範囲	久高島を除く南城市全域	
利用対象	南城市を訪れる観光客及び南城市民(年齢制限なし)	
利用運賃	一人一律、1回500円(未就学児は無料) ただし、75歳以上の市民は200円	
運行形態	ドア to ドア方式の区域運行(フルデマンド)	
運行曜日	平日・休日(土日祝)の毎日 ※12/31～1/3は除く	
運行時間帯	～2024.9.30	2024.10.1～
	●8時台～19時台の1時間ごとに運行 ●平日9時台～18時台は3台/時、それ以外は2台/時運行	●平日は9時台～17時台、土曜日及び日祝日は9時台～15時台の1時間毎に運行 ●平日は3台/時、土曜日及び日祝日は2台/時運行
運行車両台数	最大3台(5人乗り車両)	
利用方法	観光客は登録不要。南城市民は登録制で、利用したい便の30分前までに電話にて予約。ただし、9時台は前日までの予約が必要。	
運営体制	運行業務及びオペレート業務は、地方自治法に基づく随意契約で選定。	

表2-3.「おでかけなんじい」の曜日別時間帯別運行台数

曜日	時期	時間帯											
		8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時
平日	～2024.9	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2
	2024.10～	—	3	3	3	3	3	3	3	3	3	—	—
土日祝日	～2024.9	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	2024.10～	—	2	2	2	2	2	2	2	—	—	—	—

2-4-2 利用状況

- 令和5年6月から「Nバス運賃支援事業」が行われていますが、令和6年9月まで「おでかけなんじい」の利用者数は60人/日前後で安定しており、事業による「おでかけなんじい」利用者数への影響はみられません。
- 令和6年10月から運行時間を短縮しており、これにより利用者数は、短縮前より10人/日程度少ない50人/日前後で推移しています。

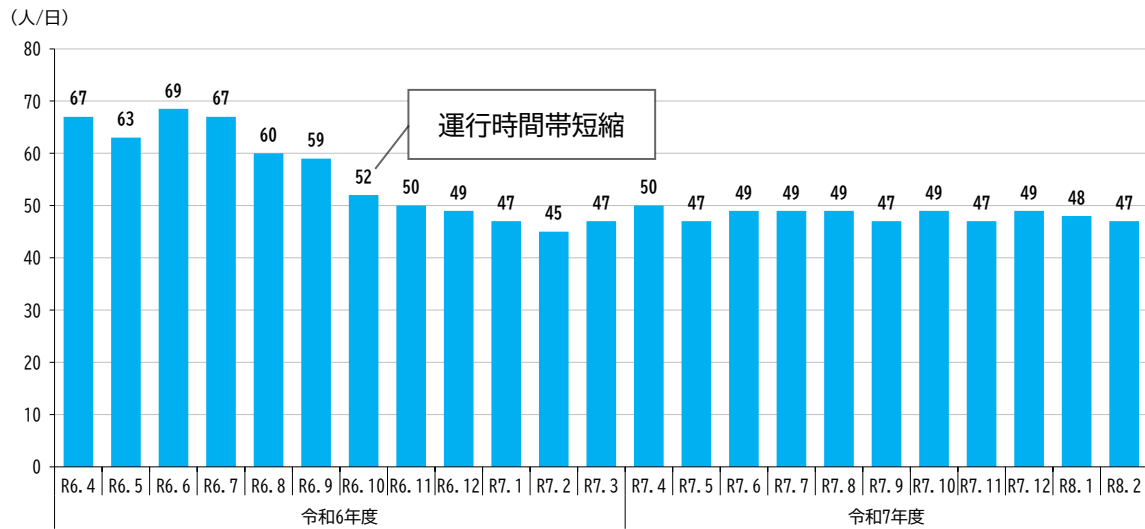


図2-12. おでかけなんじいの利用者数

2-5 公共交通不便地域の状況

- 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。

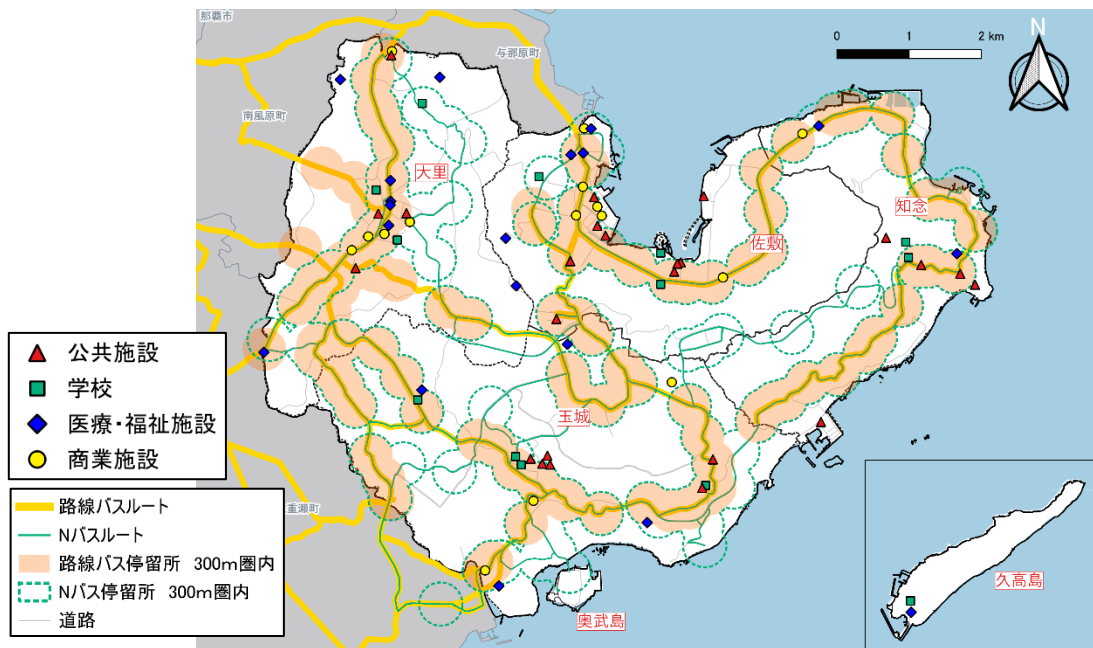


図2-13.施設立地と路線バス・Nバスのバス停利用圏域(300m 圏内)との関係

3. 前計画の評価

3-1 施策の実施状況

- 南城市地域公共交通計画の策定にあたり、計画見直しにあたっての課題を把握するため、網形成計画に示された施策の実施状況、目標値の達成状況を整理、評価を行いました。
- なお、網形成計画の計画期間は令和8年度ですが、1年前倒しで改定を行っていることから、評価も1年前倒しで実施しました。
- 網計画に示された施策の実施状況は以下に示すとおりであり、28 施策中、27 施策が概ね実施できており、ほぼ計画通りの施策が行われています。

表3-1. 網形成計画の施策の実施状況

目標	方向性	施策	実施状況	
事業者毎に分散しているバスターミナル等を集約し、乗り継ぎ利便性を高める	ハブとなる交通拠点整備	【施策 1-1】 中核地でのバスターミナルの整備	暫定 実施	2019 年度に南城市役所バス停を整備
中核地と那覇市等の市外を公共交通で連絡する	中核地と市外を結ぶ基幹交通の整備	【施策 1-2】 市外への幹線バスの運行及び既存系統の見直し	実施	2019 年 10 月に南城市役所バス停を拠点に再編実施
中核地と市内の拠点間のアクセス性を高める	中核地とまちの拠点等を結ぶ支線交通の整備	【施策 2-1】 市内の支線バスの運行	実施	2019 年 10 月に支線バスを導入
		公共交通機関相互の連携強化	【施策 2-2】 新たなバス路線網等に対応した乗り継ぎ施設の整備検討	実施
	公共交通機関相互の連携強化	【施策 2-3】 安座真船待合所への路線バスの乗り入れ	実施	2019 年 10 月の再編で N バスが乗り入れ
	公共交通機関相互の連携強化	【施策 2-4】 幹線バスと支線バスのダイヤの連携	実施	2019 年 10 月の再編で通勤・通学時間に合わせたダイヤを設定 2025 年 4 月に南城市役所、百名バスターミナルで N バスの時刻調整を実施

目標	方向性	施策	実施状況	
コミュニティ交通を確保・維持する	コミュニティ交通の確保維持	【施策 3-1】 おでかけなんじいの継続運行	実施	2019 年度の再編で位置づけの見直しを行いながら継続運行。
		【施策 3-2】 久高航路の継続運行	実施	2019 年度の再編で N バスとの接続性を高めて、継続運行。
公共交通へのアクセス性を高める	公共交通へのアクセス性を高める取組実施	【施策 3-3】 公共駐車場でのパーク＆バスライドの実施	実施	公共駐車場を利用して P&R が実施可能。2021 年 3 月より公共駐車場を有料化。
		【施策 3-4】 送迎用乗降場の整備検討	未実施	現状では市役所正面駐車場が送迎に利用されている。
		【施策 3-5】 駐輪場の整備検討	実施	市役所敷地内に整備。
市民の公共交通利用を促す	気軽に利用できる運賃設定	【施策 3-6】 高齢者向け定期券の導入	実施	N バスの市民割引運賃で対応（一般の定期券を上回る割引）。また令和 5 年 6 月からは N バス運賃支援事業により、登録した 65 歳以上の市民は無償で利用可能としている。
		【施策 3-7】 学生向け定期券の導入	実施	N バスの市民割引運賃で対応。（一般の定期券を上回る割引）
		【施策 3-8】 乗り継ぎ割引の導入検討	実施	2019 年度の再編で、乗り継ぎ割引も考慮した N バスの均一料金を導入。
		【施策 3-9】 市内上限運賃導入検討	一部実施	N バスに均一運賃を導入。幹線バスでの上限運賃は実現できていない。
公共交通に関する情報提供を充実する	公共交通に関する情報発信の充実	【施策 4-1】 公共交通運行情報モニターの導入検討	実施	2019 年度の再編時に南城市役所、がんじゅう駅等にサイネージを設置。
		【施策 4-2】 多言語表示による公共交通情報の提供	実施	N バス車内の行先表示ディスプレイで対応、2023 年度より N バスマップ英語版を作成、2025 年度バスロケーション更新により多言語対応。
		【施策 4-3】 公共交通アテンダントの導入検討	実施	2019 年度の再編時に導入。（～2023 年度まで）

目標	方向性	施策	実施状況	
交通施設の快適性を高める	ユニバーサルデザインに配慮した交通施設整備	【施策 4-4】 ハイグレードバス停の整備検討	実施	2019 年度に上屋、ベンチ、掲示板を備えた市役所バス停を整備。
		【施策 4-5】 快適な待合施設の整備検討	実施	2019 年度の再編時に、市役所を待合所として開放。
公共交通利用の観光客の回遊性を高める	回遊性を高める 移動手段の導入	【施策 5-1】 観光客への公共交通に関する情報提供の実施	実施	案内所やサイネージ、ホームページ等での情報提供、GTFS 形式での N バスの情報発信。
		【施策 5-2】 レンタカーステーションの整備検討	暫定 実施	バスターミナルに併設する施設の候補として検討。市役所にはカーシェアのステーションを設置。
		【施策 5-3】 レンタサイクルの導入検討	実施	観光協会が「がんじゅう駅」で実施。
		【施策 5-4】 遊覧バスの導入検討	実施	N バスを活用した観光ツアーを実施。市 HP では、N バスを使った複数の観光コースを紹介。
	回遊性を高める 運賃設定	【施策 5-5】 市内 1 日乗車券の導入検討	実施	1 日乗車券の販売を 2020 年 6 月 1 日より実施。
公共交通利用の需要を喚起する	公共交通の利用呼びかけ	【施策 5-6】 モビリティ・マネジメントの実施	実施	公共交通だよりの継続発行、N バスの乗り方教室、N バスの運賃無料期間の設定等を実施。 また、2024 年度より小学生を対象とした交通環境学習を実施。
		【施策 5-7】 イベント等の実施検討	実施	アテンダントによるイベントを実施。 2024 年度よりハートの日フェスタとあわせて N バス祭りを実施。その他にも N バス利用を促すイベントを実施。
		【施策 5-8】 車両等の魅力向上策の実施検討	実施	バリアフリー対応で、2025 年 3 月なんじいの色をモチーフにした N バスの新車導入、おでけなんじいの車両の更新、子ども達による車内装飾を実施。

3-2 目標値の達成状況

●目標値については、利用者の評価に関する評価項目が未達成となっておりますが、実施に関する評価項目は、おおむね達成できています。

表3-2. 網形成計画の目標達成状況

目標	指標	計画時 現況値 2017 H29	2020 R2	2023 R5	2024 R6	2025 R7	目標値 2026 R8	
事業者毎に分散しているバスターミナル等を集約し、乗り継ぎ利便性を高める	バスターミナルの数（中核地に集約）	3箇所	3箇所	3箇所	3箇所	3箇所	1箇所	
中核地と那覇市等の市外を公共交通で連絡する	中核地から市外への運行系統数（那覇、与那原、八重瀬方面を想定）	0系統	7系統	6系統	6系統	6系統	3系統	
	路線バスのルートの満足度	2.9点 /5.0点	2.5点 /5.0点	2.7点 /5.0点	2.8点 /5.0点	2.8点 /5.0点	4.0点 /5.0点	
中核地と市内の拠点間のアクセス性を高める	中核地とまちの拠点を結ぶ運行系統数	0系統	15系統	13系統	11系統	11系統	4系統	
	路線バスの運行頻度の満足度	2.0点 /5.0点	2.1点 /5.0点	2.2点 /5.0点	2.2点 /5.0点	2.2点 /5.0点	3.0点 /5.0点	
コミュニティ交通を確保・維持する	利用者数	61.6 人/日	47.6 人/日	61.6 人/日	48.8 人/日	—※	51.4 人/日	
	1台当たりの利用者数	2.2 人/便	1.9 人/便	2.3 人/便	2.3 人/便	—※	2.2 人/便	
	市民（成人）一人当たり に換算した負担額	48円/月	52円/月	47円/月	37円/月	—※	48円/月	
	デマンドバス登録者数	4,000人	5,896人	目標から 削除	—	—	—	
公共交通へのアクセス性を高める	パーク&バスライド用駐車場の整備（中核地を想定）	0箇所	1箇所	1箇所	1箇所	1箇所	1箇所	
市民の公共交通の利用を促す	路線バスの運賃の満足度	2.4点 /5.0点	2.6点 /5.0点	3.0点 /5.0点	2.7点 /5.0点	2.7点 /5.0点	3.0点 /5.0点	
	公共交通の分担率	1.6%	—	—	7.2%	7.2%	3.2%	
公共交通に関する情報提供を充実する	路線のわかりやすさ の満足度	幹線バス	2.8点 /5.0点	2.8点 /5.0点	2.9点 /5.0点	2.9点 /5.0点	2.9点 /5.0点	4.0点 /5.0点
		Nバス	2.8点 /5.0点	2.6点 /5.0点	2.8点 /5.0点	3.6点 /5.0点	2.9点 /5.0点	4.0点 /5.0点
バス停の快適性を高める	バス停の整備状況の満足度	2.8点 /5.0点	2.8点 /5.0点	2.9点 /5.0点	2.9点 /5.0点	2.9点 /5.0点	3.0点 /5.0点	
公共交通利用の観光客の回遊性を高める	観光客の路線バスの分担率	2.0%	2.4%	4.0%	7.0%	7.0%	4.0%	
公共交通利用の需要を喚起する	需要喚起に向けたイベント実施	0件	—	—	—	2件	1件	

※年度途中での計画策定のため、令和7年度の値は未確定

4. 上位関連計画における公共交通の位置づけ

表4-1. 南城市の関連計画における公共交通の課題、施策

区分	内容
公共交通の課題	<ul style="list-style-type: none"> ・市内の地域間や市外とのアクセスに優れた交通ネットワークの構築(総合計画、都市マス) ・交通事情に関する地域間の格差是正(総合計画) ・快適で安心な生活インフラの維持(総合計画、創生戦略) ・市外からの交通アクセス改善(南城創生戦略) ・「一体的な都市づくり」の一層の推進(都市マス) ・「都市間競争の中で埋没しない存在感のある都市づくり」の展開(都市マス) ・高齢者の外出促進策の拡充(創生戦略) ・観光地移動の促進(創生戦略) ・暮らすように旅が楽しめる観光交通の実現(観光振興計画) ・レンタカーから公共交通等を利用した観光への転換(観光交通実施計画) ・観光客の移動手段に関するニーズへの対応(観光交通実施計画) ・公共交通等に関する情報の見える化(観光交通実施計画) ・公共交通利用による南城観光の魅力を伝える取組の実施(観光交通実施計画)
公共交通の施策	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用環境の整備(総合計画) ・公共交通網の結節点の整備(総合計画、都市マス) ・結節点と市外への幹線バス・まちの拠点を結ぶ支線バスの導入(総合計画) ・ハブ機能の整備と市外線及び市内線バスの効率性・利便性向上策を実施(創生戦略) ・多様なモビリティマネジメントにより市民や観光客の公共交通利用促進策を展開(創生戦略) ・既存の公共交通の再編(都市マス) ・デマンド交通の導入(都市マス) ・那覇空港と南城市内を直接結ぶアクセス交通の導入(観光振興計画、観光交通実施計画) ・Nバスの観光利用促進(観光振興計画) ・市内を回遊するエコモビリティの導入(観光振興計画、観光交通実施計画) ・市民、事業者、行政の意識の醸成および利用の実践(観光交通実施計画) ・移動と観光のキャッシュレス対応、デジタルチケット等の導入(観光交通実施計画) ・移動中や待ち時間の案内の充実、環境整備(観光交通実施計画) ・観光と交通がセットになった商品やサービスの開発(観光交通実施計画) ・観光 MaaS の推進(観光交通実施計画) ・観光交通に関する情報の見える化の推進(観光交通実施計画) ・観光客向けの楽しみ方やモデルコース等の発信(観光交通実施計画) ・観光交通の継続的な運用および改善(観光交通実施計画)
その他関連事項	<ul style="list-style-type: none"> ・点在する地域資源を結んだ特色ある動線ネットワークを構築(都市マス)

※総合計画:第2次南城市

創生戦略:第2期南城ちゃーGANJU CITY 創生戦略

都市マス:南城市都市計画マスタープラン

5. 計画策定に向けて実施した調査概要

計画策定にあたり、以下の調査を実施した。

表5-1. 計画策定にあたり実施した各種調査の実施概要

調査名等	項目	内容
市民アンケート	調査対象	18歳以上90歳以下の男女
	実施方法	自治会長による配布、郵送またはWeb回収
	実施時期	令和6年11月
	回収票数	1,480票回収(うち、郵送回収599票)
小中高生アンケート	調査対象	市内在住の小中高生、約8,150人
	実施方法	学校を通じて、QRコードを記載したチラシを配布、Webで回答
	実施時期	令和6年11月
	回収票数	438票
路線バス・Nバス乗降調査	調査対象	市内を走行する路線バス、Nバスの全便(路線バスの調査対象は、市内区間のみ)
	調査方法	調査員が路線バス、Nバスに乗降し、乗降バス停、利用目的等を調査
	実施時期	令和7年7月
観光客アンケート	調査対象	市外から訪れた観光客。
	実施方法	調査員による聞き取り調査。がんじゅう駅・南城とおきなわワールドで実施
	実施時期	令和5年9月
	回収票数	427票
ワークショップ	参加者	公共交通に関心のある市民等
	実施時期	令和7年11月～令和8年1月、3回実施
オープンハウス	実施場所	南城市役所(Nバス祭り、南城市まつり)、がんじゅう駅・南城イオンタウン南城大里
	実施時期	令和7年8月～10月
交通事業者座談会	参加者	バス事業者3社、デマンド交通受託事業者1社
	実施時期	令和7年7月～令和8年2月、3回実施

5-1 市民アンケート

5-1-1 実施概要

表5-2. 市民アンケートの実施概要

項目	内容
調査目的	市民の日常的な移動実態や公共交通の利用状況等の把握
調査対象	南城市内居住の18歳以上の方
調査実施方法	自治会長による配布、郵送回収、WEB アンケート
配布票数	73 自治会×30 部=2,190 部 ※人口が多い行政区については配布部数を追加し、合計 3,000 票 市広報、市公式 SNS 等で WEB 回答について発信
回収票数	1,480 票(回収率 67.6%)
調査実施時期	令和 6 年 11 月 1 日~11 月 30 日
主な把握項目	<ul style="list-style-type: none"> ●属性(性別、年代、居住地、運転免許証の有無、車の保有の有無等) ●日常生活における移動実態(通勤、通学、買い物、通院、その他私用の目的別に、目的地、移動手段、頻度を把握) ●公共交通の利用実態(路線バス、N バス、おでかけなんじい等の認知度、利用の有無、利用頻度、路線バス減便後の移動状況の変化、公共交通を利用しない理由 等) ●公共交通に対する評価(公共交通の問題点、満足度、要望等) ●施策に対する意向(施策案に対する利用意向・条件) ●将来の移動に関する意向(現在の利用意向と 10 年後の利用意向、運転免許証の返納意向、将来の移動に対する不安)

5-1-2 調査結果

(1) 回答者属性

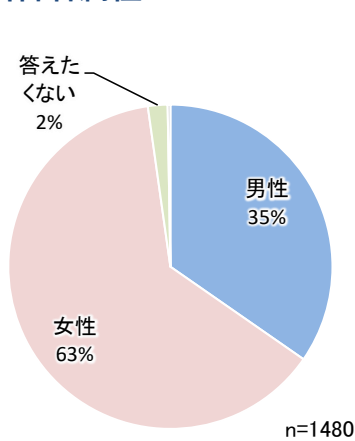


図5-1. 回答者の性別

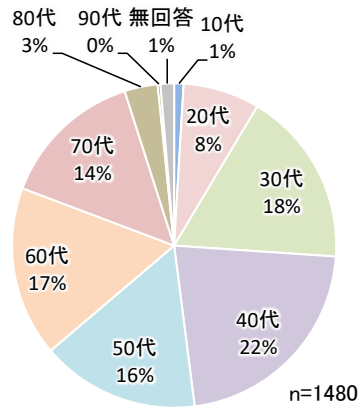


図5-2. 回答者の年代

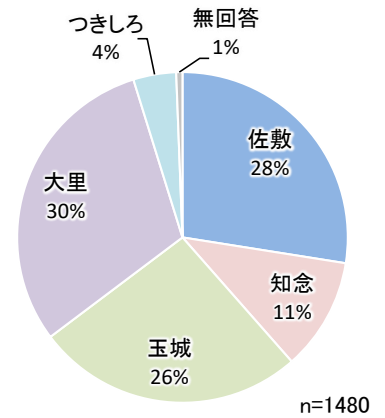


図5-3. 回答者の居住地

(2) 移動で困っていること

- 移動で困っていることとしては「市内での朝夕の渋滞」が31%と最も多くなっており、ついで「市外での朝夕の渋滞」が25%と高くなっています。
- 市内外を問わず、これまであまり聞かれなかった渋滞で困っていると回答した人が多くになっており、コロナ禍後の行動変容に伴う自動車交通の増加や、旅行客の増加に加え、コストコ南城倉庫店の開業が影響しているものと思われます。

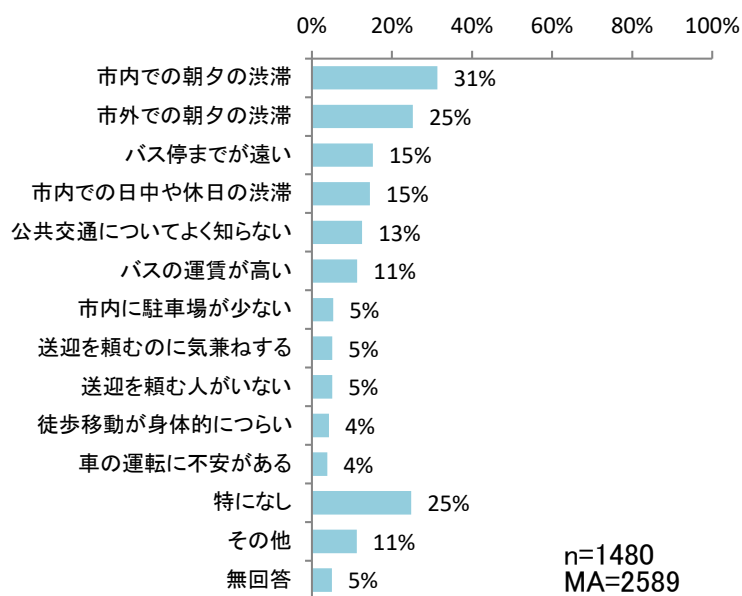


図5-4. 移動で困っていること

(3) 公共交通の利用頻度

●月に1日以上利用している人の割合は、「路線バス」10%、「Nバス」8%、「おでかけなんじい」5%であり、さらに「週に1日以上」の利用はそれぞれ1~4%と限られた割合となっています。

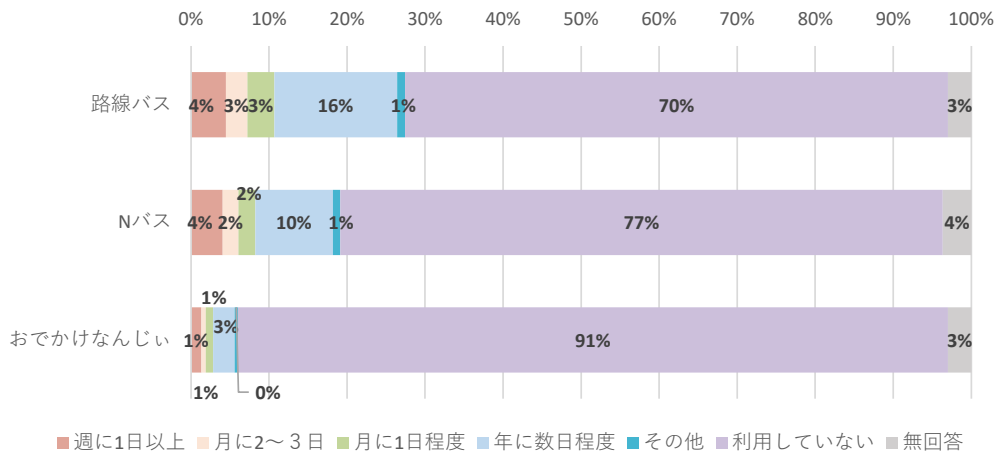


図5-5. 公共交通の利用頻度

(4) 路線バス減便による影響

●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、利用者には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。

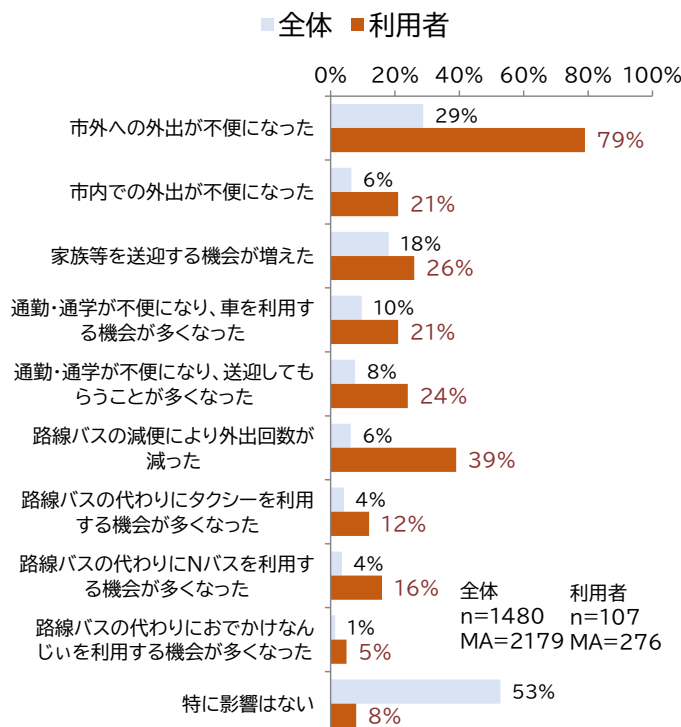


図5-6. 路線バスの減便による影響

(5) 公共交通の満足度

- 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。

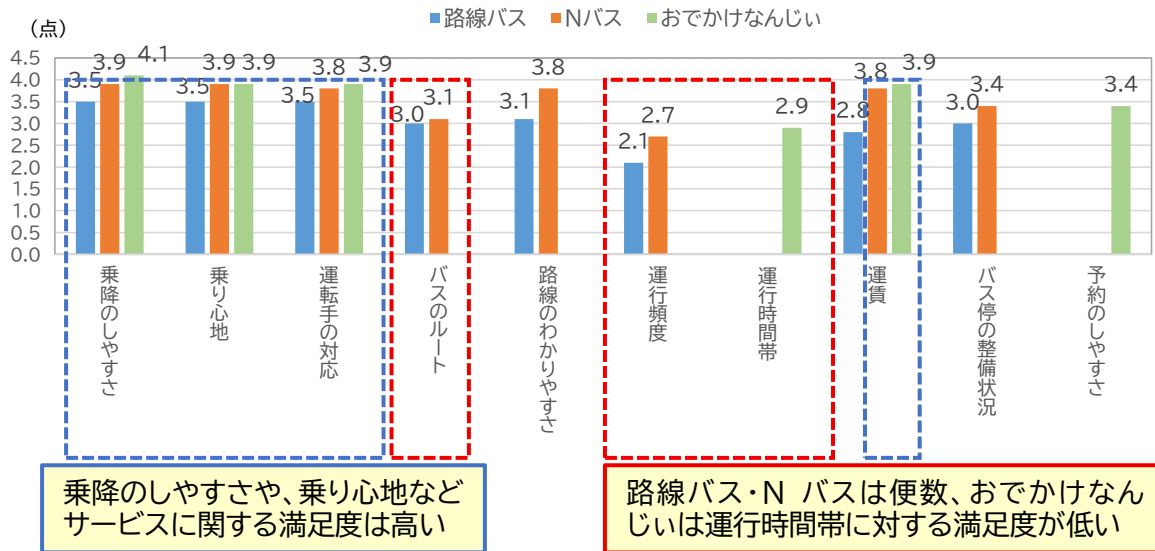


図5-7. 路線バス・Nバス・おでかけなんじいの満足度(5点満点)

(6) Nバスの市民運賃の認知度

- Nバスの市内運賃について、10代は79%が知っていますが、その他の年代は高くて40代の50%にとどまっており、市内運賃の割引について十分に認知されていません。
- 運転免許証を持っていない人は65%を占めていますが、返納した人の認知度は52%にとどまっています。

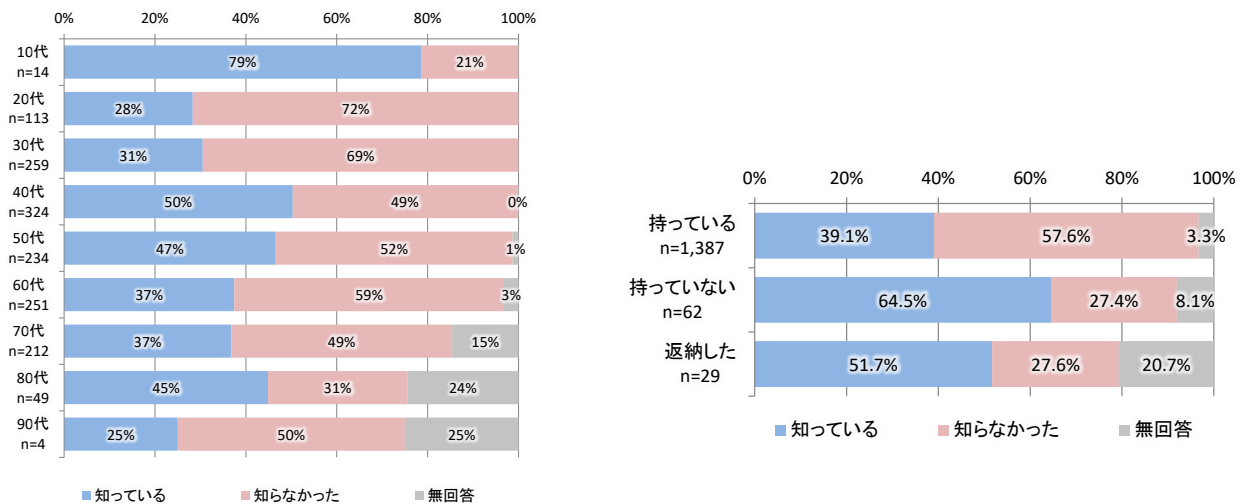


図5-8. 市民運賃の認知度(左:年代別、右:運転免許証の有無別)

(7) 南城市の今後の公共交通のあり方（重点的に取り組むべきサービスの改善点）

- 重点的に取り組むべきサービスの改善点としては「那覇市中心部までの直行バス」が 51%と最も多く、次いで「那覇空港までの直行バス」が 50%と多くなっています。また、「隣接市町村との交通サービスの連携」が 32%と多く、那覇を中心に周辺市町村へのアクセスの利便性を望む声が多くあることが分かります。
- 「バス停の待合環境の充実」や「運賃支払い手段の充実」が 20%以上と、普段使いにおける利便性・快適さを求める声もあります。

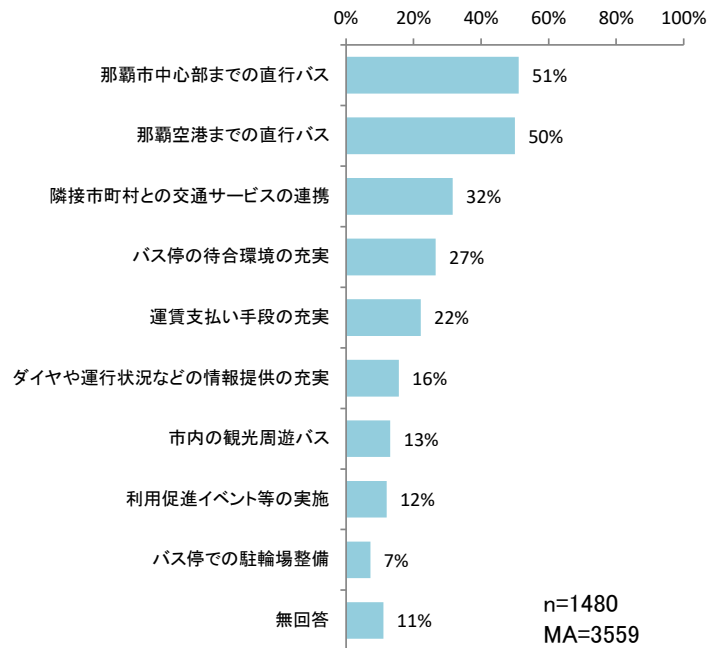


図5-9. 重点的に取り組むべきサービスの改善点

(8) 南城市の公共交通についての要望やアイデア等（自由意見）

●路線バスやNバスなどに関するアイデアや要望などが寄せられています。

表5-3. 要望やアイデア等(自由意見)

項目	主な意見
市外とのアクセスについて	<ul style="list-style-type: none"> ・Nバスと路線バスの乗り換えターミナルを、増やしてほしい。 ・乗り換えが分かりやすいアプリ・路線図・時刻表がほしい。
路線バスについて	<ul style="list-style-type: none"> ・便数やバス停を増やしてほしい。 ・空港線直行便を運行してほしい。 ・バスの路線図が難しくてわかりにくい。 ・小中学校の登校時間、下校時間帯にもう少し便数を増やしてほしい。
Nバスについて	<ul style="list-style-type: none"> ・便数やバス停を増やしてほしい。 ・Nバスで乗り換えのない一周バスがあると便利だと思う。 ・Nバスの乗り換えを無くしてほしい。乗り換えで時間と料金がかかる。 ・Nバスが全区に通ってほしい。(仲伊保、富祖崎の方)
おでかけなんじいについて	<ul style="list-style-type: none"> ・運行時間をもっと延ばして欲しい。利用したい時間に運行してない。 ・1人500円は、家族で使用するには高い。
観光交通について	<ul style="list-style-type: none"> ・Nバスによる市内観光地巡りのツアー設定。(斎場御嶽、玉泉洞、アブラガマ等巡りや城跡巡りのツアーなど) ・Nバスで行ける観光地、カフェなどをSNSでもっと発信すると認知度が上がると思う。 ・バス停の時刻表がわかりにくいので、移住者や観光客がわかりやすくなにか表示があればいい。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ライドシェア導入や、自動運転化を進めて欲しい。 ・運転が危険な高齢者が多いので、バスの無料化等サービスを拡張して免許返納を促してほしい。

5-2 小中高生アンケート

5-2-1 実施概要

表5-4. 小中高生アンケートの実施概要

項目	内容
調査目的	小中高生の登下校の実態や公共交通の評価等の把握
調査方法	学校を通じてチラシを配布、チラシに記載された QR コードから WEB で回答(小学生は保護者による回答を想定)
調査実施時期	令和 6 年 11 月1日~11 月 30 日
回収票数	438 票
把握項目	<ul style="list-style-type: none"> ●属性(学年、居住地、送迎可能な家族の有無) ●登校・下校の実態(手段、時間帯、所要時間、学校到着・出発希望時間) ●休日の移動実態(目的、訪問先、同行者、頻度、手段、時間帯、所要時間) ●公共交通の認識・利用状況(交通手段・最寄りバス停の認識状況、各交通手段の乗車経験の有無、公共交通を利用する状況) ●公共交通に対する要望や公共交通を運行して欲しいところ 等
調査対象	<p>小学校:佐敷小学校、馬天小学校、知念小学校、(併)久高小学校、船越小学校、玉城小学校、百名小学校、大里北小学校、大里南小学校</p> <p>中学校:佐敷中学校、知念中学校、(併)久高中学校、玉城中学校、大里中学校</p> <p>高 校:知念高等学校、向陽高等学校、南部商業高等学校、南部工業高等学校、南部農林高等学校、南風原高等学校、糸満高等学校、沖縄水産高等学校</p>

5-2-2 調査結果

(1) 小学生、中学生、高校生のそれぞれの登校での移動手段

- 小中高生ともに登校の主な移動手段は車(家族等の送迎)であり、それぞれ 70%を超えています。
- 路線バス(市外線)は高校生の約 30%が利用しています。一方、小中学生の利用はほとんどなく、市内の登下校にはほぼ利用されていません。
- Nバス(市内線)は小中高生いずれも 10%程の利用があり、遠方の児童・生徒のスクールバスとして機能しています。ただし、車(家族等の送迎)に比べると非常に利用率は低く、転換余地は大きいです。
- 徒歩は、小中学生が 40%程度です。市内に高校がないため、高校生は約 3%と少なく、11%が自転車で登校しています。

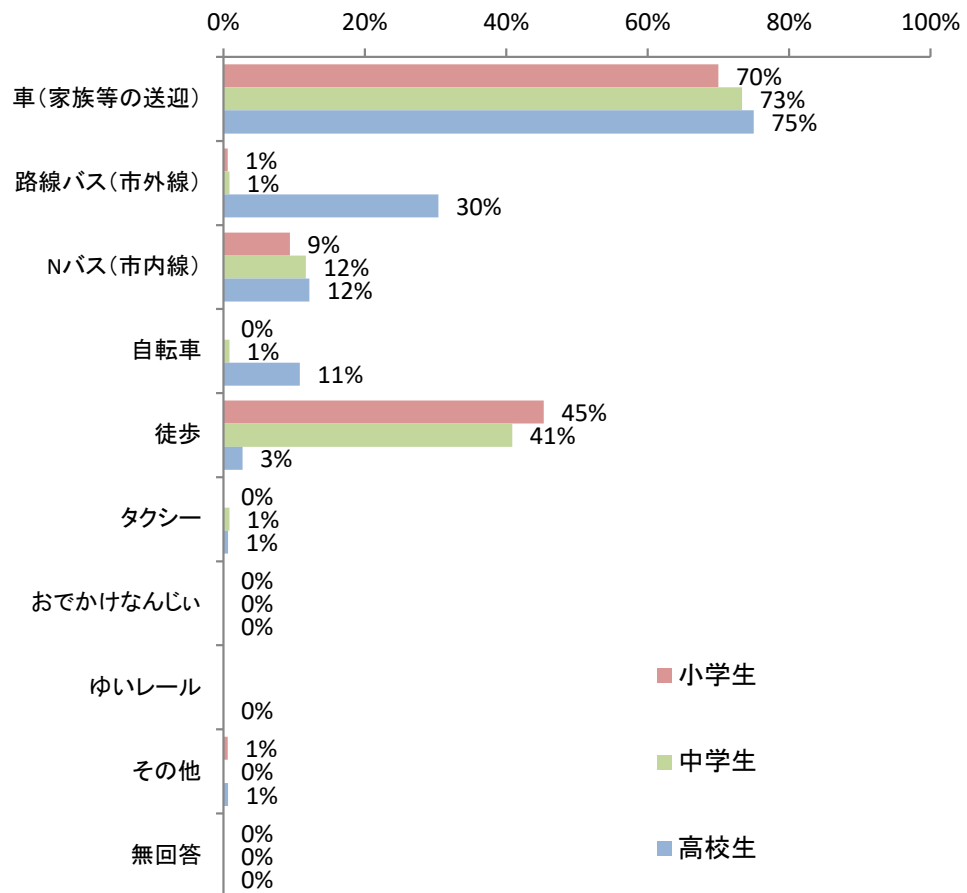


図5-10. 登校の主な移動手段(小中高生、複数回答)

(2) 小学生、中学生、高校生のそれぞれの帰宅時の移動手段

- 小中高生はいずれも帰宅の主な移動手段は車(家族等の送迎)であり、登校時の70%よりも低いですが、それぞれ55%を超えています。
- 路線バス(市外線)利用は概ね登校時の割合と同様ですが、中高生で利用の割合がわずかに大きくなっています。
- Nバス(市内線)は登校時と比較すると、小中高生いずれも利用率が高くなっています。帰りは親の都合で送迎の時間が合わず、Nバスを利用して帰宅している児童・生徒が多いことがわかります。また、小学生、中学生は徒歩の割合も高くなっており、行きが送迎、帰りが徒歩のパターンもあることがわかります。

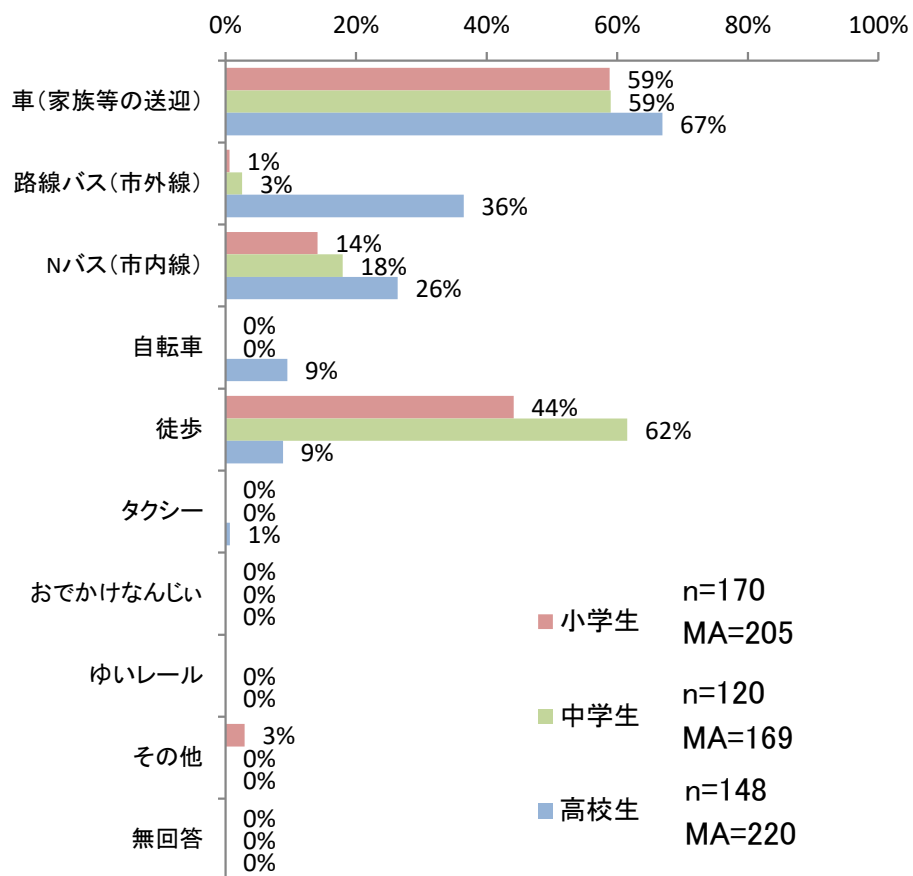


図5-11. 帰宅時の主な移動手段(小中高生)

(3) 小学生、中学生、高校生のそれぞれの普段の移動で困っていること

- 小学生は「送迎に頼らないといけない」が 31.7%と最も多く、学年があがるにつれその割合は低下しています。
- 中学生は「送迎に頼らないといけない」とともに「目的地までの路線バス・Nバスの運行本数が少ない」が 28.1%と多いです。
- 高校生は「目的地までの路線バス・Nバスの運行本数が少ない」が 37.0%、「目的地までの路線バス・Nバスがない」が 25%とバス利用に関する問題指摘が多いです。

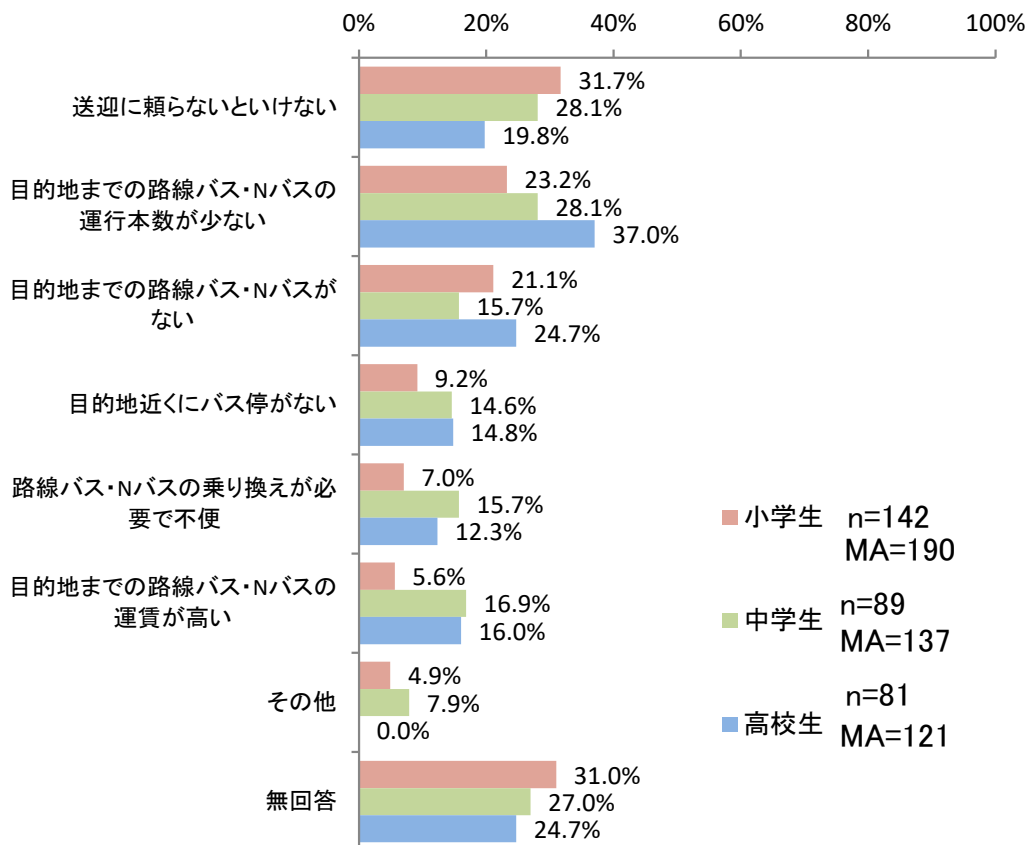


図5-12. 移動で困っていること(小中高生)

(4) 高校生の進学先決定の際の通学手段の影響

●進学先決定の際の通学手段の影響として「影響なし」が54.1%を占めている一方、「影響があった」が9.5%と10%程度の人には進学先決定の際に通学手段の有無等が影響を及ぼしています。

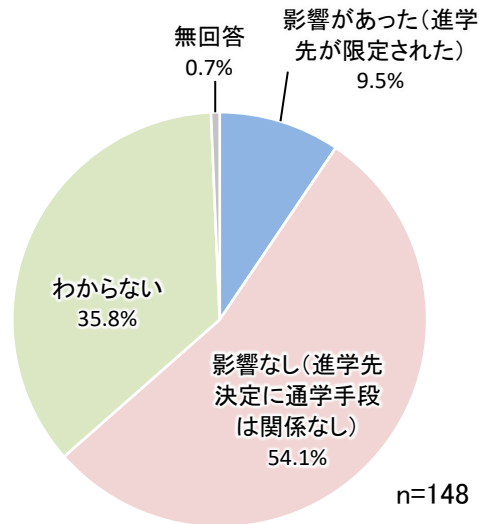


図5-13. 進学先決定の際の通学手段の影響

(5) 高校生の通学方法検討で重視した点

●高校生の通学方法検討で重視した点としては「所要時間が短い」が29.1%、「登下校の時間に合っている」が27.0%と時間に関する内容が全体の半分以上を占めています。

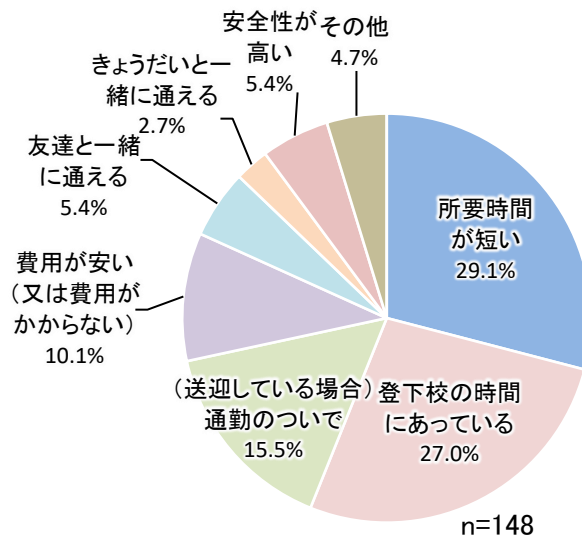


図5-14. 通学方法検討で重視した点

5-3 路線バス・Nバスの乗降調査

5-3-1 実施概要

表5-5. 乗降調査の実施概要

項目	内容
調査対象	南城市内を走行する路線バス利用者
調査実施方法	路線バスに乗車した調査員が、上りは乗車時に降車予定バス停を、下りは降車時に乗車バス停と、乗車目的の聞き取りを行う。 Nバスについては、調査員が乗車時に降車予定バス停と利用目的の聞き取りを行う。
調査実施時期	平日:令和7年7月8日(火) 休日:令和7年7月6日(日) (補足調査) 平日:令和7年7月16日(水) 休日:令和7年7月13日(日)
主な把握項目	<ul style="list-style-type: none"> ●路線バス・Nバスの乗降区間 ●路線バス・Nバスの乗車目的(通勤、通学、買物、通院、その他) ●利用者の年代(~中学生、高校生、18~29歳、30~49歳、50~64歳、65歳~) <p style="text-align: right;">※利用者の年代は調査員が目視で判断</p>

5-3-2 調査結果

(1) 路線バス

- 調査日の路線バスの利用者数は、平日が1,122人/日、休日が514人/日であり、休日は平日の半分程度の利用となっています。
- 系統別では、平日は系統309番が188人/日と最も多く、次いで系統51番が172人/日と多いです。
- 休日は、系統37番が98人/日と多く、次いで系統51番が76人/日と多いです。

表5-6. 路線バスの乗降者数

系統番号	平日			休日			備考
	上り	下り	計	上り	下り	計	
36	27	55	82	6	6	12	
37	38	63	101	53	45	98	
38	38	4	42	4	6	10	
39	36	41	77	9	15	24	
40	28	19	47	13	12	25	
50	116	36	152	23	33	56	
51	86	86	172	42	34	76	
54	3	11	14	21	-	21	休日下り運行なし
81	7	3	10	-	-	-	休日上下運行なし
82	45	-	45	10	-	10	玉泉洞バス停 下り対象外
83	35	-	35	52	-	52	玉泉洞バス停 下り対象外
191	24	9	33	4	0	4	休日下り乗降なし
391	18	13	31	18	0	18	休日下り乗降なし
309	95	93	188	21	18	39	
338	29	4	33	22	22	44	
339	48	12	60	17	8	25	
計	673	449	1,122	315	199	514	

- 平日は高校生の利用が多いこともあり、通学目的での利用が528人/日と多く、平日の利用者数の47%を占めています。
- 平日は、通学以外では、通勤が250人/日(22%)、観光が157人/日(14%)を占めています。
- 休日は、観光が244人/日(47%)と最も多く、次いで買い物が94人(18%)、その他が82人/日(16%)と多いです。その他の内容としては帰宅、知人訪問や、遊び、旅行などの回答が多いです。

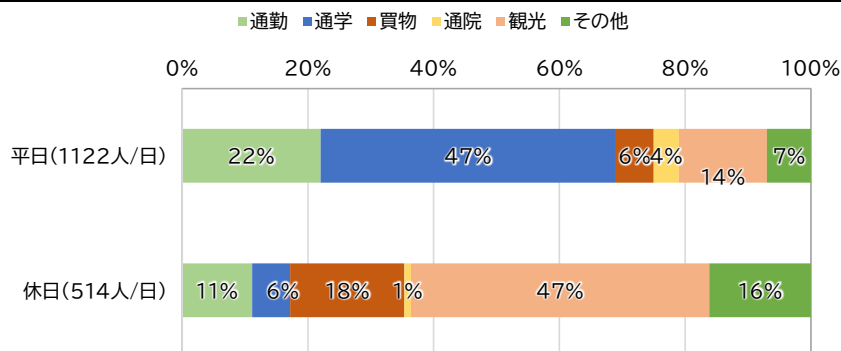


図5-15. 路線バスの利用目的

(2) Nバス

- 調査日のNバスの利用者数は、平日が990人/日、休日が411人/日であり、休日は平日の半分程度の利用となっています。
- 系統別では、A系統が平日320人/日、休日162人/日と多く、全体の約3分の1を占めています。

表5-7. Nバスの乗降者数

系統	平日	休日	備考
A1	159	74	
A2	161	88	
B1	135	60	(平日)B1-3・B1-11、(休日)B1-6・B1-9 乗降なし
B2	121	69	
B3	0	-	平日乗降なし・休日運行なし
C1	167	56	
C2	86	64	
D1	18	-	休日運行なし
D2	51	-	休日運行なし
F	46	-	休日運行なし
G	46	-	休日運行なし
計	990	411	

- 平日は高校生の利用が多いこともあり、通学目的での利用が563人/日と多く、平日の利用者数の57%を占めています。
- 平日は、通学以外では、買物が114人/日(15%)、通勤が113人/日(11%)を占めています。
- 休日は、その他が121人/日(29%)と最も多く、その他の内容としては帰宅、知人訪問や、遊び、投票(期日前)などの回答が多いです。その他では観光が116人(28%)、買物が109人/日(27%)と多いです。

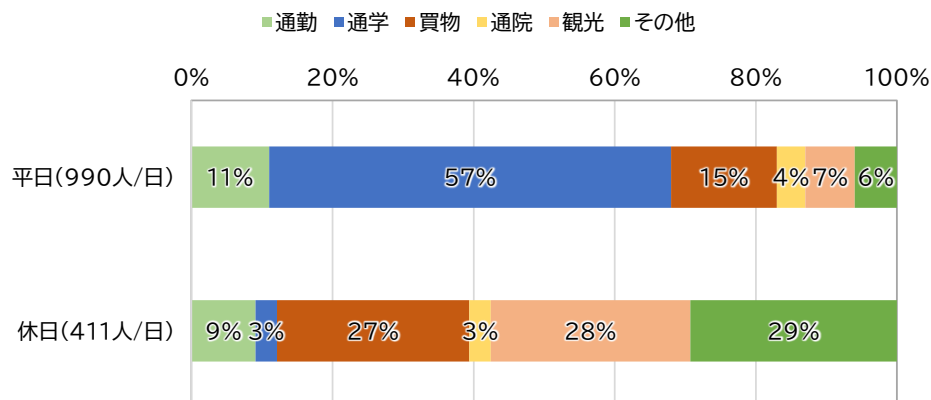


図5-16. Nバスの利用目的

5-4 交通事業者との座談会

5-4-1 実施概要

表5-8. 座談会の実施概要

回数	開催日時	参加者	主な議題
第1回	令和7年 7月9日(水) 15:00~17:00 みんなの会議室 那覇泉崎 501 会議室	【バス事業者】 ・琉球バス交通 ・沖縄バス ・東陽バス	・南城市地域公共交通計画策定について ・南城市におけるこれまでの公共交通に関する取組について ・南城市の公共交通の現状と課題について
第2回	令和7年 10月10日(金) 14:00~16:00 南城市役所 3階 庁議防災室	【タクシー事業者】 ・鏡原第一交通 【事務局】	・南城市の公共交通のSWOT分析 ・南城市の公共交通の今後の方向性 ※ワークショップ形式で実施
第3回	令和8年 2月20日(金) 14:00~16:00 南城市役所 3階 庁議防災室	・南城市交通政策課 ・KCS	・地域交通計画の施策概要について ・計画の推進体制(マネジメント・モニタリングチーム)について ・次年度の取組について

5-4-2 実施結果

表5-9. 座談会での主な意見

回数	主な意見
第1回	<ul style="list-style-type: none"> ●南部東道路やつきしろのまちづくり計画と交通計画が連動しており、行政に明確な方向性を示してもらえれば、事業者は安心して動きやすい。 ●南城市の中核地に拠点を設け、バスターミナルや営業所を構えることができると、事業者は、ある程度の便を優先させやすく本数も増やせる。 ●コンビニなどがあり乗降の多いバス停を整理し、自家用車等から乗り降りできるように整備すると、路線バスやNバスに乗り継ぎしやすく、利用が多くなるのではないか。 ●Nバスは高齢者無料で高校生以下は80円の低料金だが、料金の見直しを検討しても良いのではないか。 ●南城市の人口は増加傾向にあるので、まちづくりや公共交通に力を入れて、利用者の拡大や定時制確保につなげられると良い。
第2回	<ul style="list-style-type: none"> ●市内にバスターミナル等の拠点整備を進め、南部東道路など広域道路整備と連動した公共交通ネットワークを構築すべき。 ●市内交通事業者間の連携を強化し、南城市も交えた協力体制のもと、空港直行便や那覇発の急行便などの実証運行を検討すべき。 ●人口増加を強みと捉え、モビリティマネジメントや学校訪問を通じて若年層を中心とした公共交通利用促進を継続・強化すべき。 ●Nバスを含めた運賃サービスのあり方や利用促進補助、キャッシュレス決済の拡充など利便性向上を図るとともに、持続可能な運営体制の確立やNバス運転手不足・タクシー不足への対策を講じる必要がある。 ●観光地やカフェなどの地域資源を活かし、イベントや特典付与、SNS活用等により公共交通と連動した誘客・PRを強化するとともに、観光客数の把握や交通混雑、近隣市町村への利用流出への対応を図るべき。
第3回	<p>【南城市地域公共交通計画の素案、評価項目、推進体制について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●市民向けだけでなく、行政職員向けに講演などを行い利用促進に繋げる。 ●定期的に広報誌で、Nバスの利用状況などの数値を示す。 ●既存サイネージなどを活用して、バス利用につなげる。学校での接近情報の校内放送など。 ●南城市で、Nバスやおでかけなんじいの「運転手募集」を広報誌などに掲載する。 ●中学校でのバスの乗り方教室の実施。自治会での乗り方教室は、子どもと高齢者を一緒にすると地域の繋がりにもなる。実際に乗車して回数券やNバスOKICAでの運賃支払いの体験も必要。 <p>【地域公共交通計画の施策と次年度の取組について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●バス停や周辺のデザインを学校や自治会で検討。 ●おでかけなんじいの新規利用者獲得に向けての情報発信の必要性。 ●施策の実施主体は、南城市と交通事業者や自治会、市民などが基本となる。

5-5 オープンハウス

5-5-1 実施概要

表5-10. オープンハウスの実施概要

回数	開催日時	開催場所	提供情報	聞き取り把握項目
第1回	令和7年 8月10日(日) 10:00~16:00	南城市役所 (Nバス祭りの 会場で実施)	<ul style="list-style-type: none"> ●公共交通に関する現状 ●公共交通に関する問題点・課題 ●公共交通に関する取組の実施状況等 	<ul style="list-style-type: none"> ●南城市の公共交通の問題点 ●南城市における公共交通の理想像 ●具体的なアイデア等
第2回	令和7年 10月11日(土) 10:00~16:00	がんじゅう駅		
第3回	令和7年 10月26日(日) 10:00~16:00	イオンタウン 南城大里		
第4回	令和7年 11月16日(日) 12:00~17:00	南城市役所 (南城市まつりの 会場で実施)		



図5-17. オープンハウスでの展示パネル

5-5-2 実施結果

表5-11. オープンハウスでの主な意見

項目	主な意見
普段の移動で困っている点・不便な点	<ul style="list-style-type: none"> ●バス本数が少なく時間が合わない (南城市古堅・高校生/八重瀬町・10代) ●バス停が遠い・混雑で乗れないなど利用しづらい (浦添市・40代/南城市新開・小学生)
バス路線に関する要望・アイデア	<ul style="list-style-type: none"> ●本数増・運行時間延長・エリア拡大など利便性向上を希望 (南城市古堅・40代/南城市仲程・70歳以上) ●病院・商業施設・南部医療センター・空港などへの直行や乗継改善を希望 (浦添市・40代/南城市大里・小学生)
乗り場・案内等に関する要望・アイデア	<ul style="list-style-type: none"> ●ルート・乗継・時刻が分かりづらく情報不足 (南城市平良・20代/南城市船越・40代) ●乗り方の不安、アプリ情報の古さなどで利用ハードルが高い (与那原町・小1保護者/南城市大里・20代)
運賃に関する要望・アイデア	<ul style="list-style-type: none"> ●運賃への助成があると利用しやすい (八重瀬町・40代) ●決済手段の多様化や高齢者向け回数券があると安心 (北中城村・40代)
将来の移動に関する不安	<ul style="list-style-type: none"> ●免許返納後の移動手段が不安(特に那覇方面) (南城市大城・70歳以上/八重瀬町・60代) ●子どもの将来の通学や家族の送迎負担への不安 (八重瀬町・40代/南城市親慶原・30代)
那覇空港までの直行バスに関する要望・アイデア	<ul style="list-style-type: none"> ●空港直行バスがあれば利用したい (南城市古堅・40代/那覇市・60代) ●パークアンドライドの存在・利用方法が知られていない(周知不足) (南風原町・30代/南城市船越・40代)
その他	<ul style="list-style-type: none"> ●イベントや地域情報と組み合わせた公共交通の利用促進 (糸満市・30代/南城市大里・40代) ●生活密着の移動環境改善(自転車道整備・夜バスなど) (南城市大里・20代/南城市親慶原・30代)

5-6 ワークショップ

5-6-1 実施概要

表5-12. ワークショップの実施概要

回数	開催日時	テーマ
第1回	令和7年11月15日(土) 14:00~16:00	交通とまちづくりとの関係について知る
第2回	令和7年12月14日(日) 10:00~12:00	よりよい公共交通のための取組を考える
第3回	令和8年1月18日(日) 10:00~12:00	取組の具体的な内容と今後の進め方を考える

表5-13. グループワークの実施内容

回数	グループワークのテーマ	アウトプット	ワークショップの内容
第1回	<ul style="list-style-type: none"> もし南城市に公共交通がなかったら？ 南城市の公共交通を診断してみよう 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の役割 交通まちづくりのテーマ 	<ul style="list-style-type: none"> ワークショップについて説明 南城市と公共交通の現状について説明 グループワーク①「もし南城市に公共交通がなかったら？」 グループワーク②「南城市の公共交通を診断してみよう」
第2回	<ul style="list-style-type: none"> よりよい公共交通のための取組を考える 	<ul style="list-style-type: none"> 改善のための取組メニュー 	<ul style="list-style-type: none"> 前回のワークショップの確認 取組事例の紹介 今回のワーキングについて説明 グループワーク「よりよい公共交通のための取組を考えてみる」
第3回	<ul style="list-style-type: none"> 取組の優先順位と具体的な取組の内容を考える 取組を進めるための市民や企業、交通事業者、行政等の役割を考える 	<ul style="list-style-type: none"> 取組概要 計画の推進体制 	<ul style="list-style-type: none"> 前回のワークショップの確認 今回のワーキングについて説明 グループワーク①「優先度の高い取組を考える」 グループワーク②「取組の具体的な内容を考える」 グループワーク③「取組の進め方を考える」

5-6-2 実施結果

表5-14. ワークショップでの主な意見

回数	項目	主な意見
第1回	公共交通の役割	<ul style="list-style-type: none"> ・市民の足として通院・通学・買物など生活の軸を支える存在 ・引きこもり人口の減少や人口流出防止に寄与 ・家計負担の軽減につながる生活基盤 ・地域活性化を支える重要な都市基盤 ・人生の選択肢を広げる基盤となるもの
	交通まちづくりのテーマ	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者と便数をいかに増やすかが最大の課題 ・本数不足の解消 ・Nバスと路線バスの接続強化・ダイヤ見直し ・時刻表の改善 ・満員で乗車できない状況への対策
第2回	改善のための取組メニュー	<ul style="list-style-type: none"> ・利用のハードルを下げ、まず「乗ってもらう」仕組みづくり ・便数や接続の最適化による使いやすさの向上 ・満員・遅延対策による定時性・時間信頼性の向上 ・わかりやすさや支払いの簡便化による利用促進 ・通勤・通学に対応した便数確保とNバスとの連携強化、拠点づくり ・運行を支える人材確保と地域連携の強化
第3回	取組概要	<ul style="list-style-type: none"> ・広報強化による知名度向上(おでかけなんじいの増車・増便、ラッピング広告募集、車内サイネージ活用等) ・幼少期からの乗り方教室や遠足・無料デー等の実施など、将来の利用につながる教育・体験機会の創出 ・キャッシュレス決済による支払いの簡便化と利用ハードルの低減 ・バス待ち環境の整備(待機場、商業施設乗り入れ、情報提供充実)による利便性向上 ・高校生の部活・通塾時間に対応したダイヤ見直しやアンケートに基づく運行改善 ・バス無料デーや体験乗車、ツアー企画など「まず乗ってもらう」機会の創出 ・運転手確保・待遇改善(短時間勤務、免許取得補助等)による運行体制の強化
	計画の推進体制	<ul style="list-style-type: none"> ・自治会での周知や乗り方教室の実施など、地域単位での普及啓発 ・学校と連携したアンケート実施、ダイヤ調整、遠足・職場体験での活用 ・企業との連携(ラッピング広告、ネーミングライツ、求人協力、商業施設との相互特典) ・ホテルや観光施設と連携した利用特典の付与 ・市民参加型の取組(無料デー、車お休みデー等)による利用機会の創出 ・行政による運転手確保支援(免許取得補助、待遇改善支援)と継続的な利用状況の検証・見直し

6. 南城市地域公共交通会議

6-1 会議の構成員

表6-1. 南城市地域公共交通会議の委員

区分	所属	役職等
副市長	南城市	副市長
学識者	琉球大学工学部	教授
沖縄総合事務局運輸部長が指名する部署の長	運輸部企画室	室長
	運輸部陸上交通課	課長
沖縄県の公共交通を担当する部署の長	沖縄県企画部交通政策課	課長
道路管理者又はその指名する者	南部国道事務所	副所長
	南部土木事務所	技術総括
地元警察署において交通規制を担当する部署の長又はその指名する者	与那原警察署交通課	課長
一般旅客自動車運送事業者の組織する団体代表又はその指名する者	一般社団法人沖縄県バス協会	専務理事
	法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会	専務理事
一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体代表者又はその指名する者	私鉄沖縄県労働組合連合会	執行委員長
一般乗合自動車運送事業者の代表者又はその指名する者	沖縄バス株式会社運輸部	部長
	株式会社琉球バス交通業務部業務課	課長
	東陽バス株式会社	運輸次長
一般乗用旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者	合名会社山一交通	代表者
	大里タクシー合同会社	代表者
市民又は利用者を代表する者	南城市老人クラブ連合会	会長
	南城市民生委員児童委員連絡協議会	副会長
	南城市区長会	会長
その他	南城市商工会	副会長
	南城市観光協会	副会長

6-2 計画策定に向けた会議の開催状況

表6-2. 会議の開催状況

年度	回数	開催日	協議事項
令和6年度	第1回	令和6年 4月30日(火)	<ul style="list-style-type: none"> ●令和6年度の取組(案)について ●南城市地域公共交通網形成計画別紙(案)について
	第2回	令和6年 8月30日(金)	●地域公共交通計画策定に向けた各種調査・検討の進め方について
	第3回	令和7年 2月18日(火)	<ul style="list-style-type: none"> ●各種調査結果について ●再編実施計画の修正について
令和7年度	第1回	令和7年 4月14日(月)	<ul style="list-style-type: none"> ●今年度の取組について ●南城市地域公共交通網形成計画別紙(案)について
	第2回	令和7年 8月5日(火)	<ul style="list-style-type: none"> ●計画策定の進め方について ●地域と公共交通の現状について
	第3回	令和7年 11月4日(火) *書面開催	●路線バスの運行見直しについて
	第4回	令和7年 11月28日(金)	<ul style="list-style-type: none"> ●南城市地域公共交通計画骨子(案)について ●おでかけなんじいの運行区域変更計画について
	第5回	令和8年 1月29日(木)	<ul style="list-style-type: none"> ●南城市地域公共交通計画(素案)について ●地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価(自己評価)について
	第6回	令和8年 3月19日(木)	●南城市地域公共交通計画(案)について

：交通計画策定に関する項目

7. 用語集

■用語集

【あ行】

●オープンハウス

行政が計画や事業内容を住民に説明するために行う説明会の形式の一つ。会場に資料やパネルを展示し、来場者が自由に見て回りながら職員から説明を受けたり意見を伝えたりできる参加型の情報公開方法。

●移動制約者(交通弱者)

高齢者、子ども、障がい者など移動が制約される人のこと。

【か行】

●グリーンスローモビリティ

時速20km/h未満で公道を走ることができる電動車を活用した小型の移動サービス。高齢者の移動支援や観光地での移動手段として利用されることがある。

●交通結節点

鉄道駅やバスターミナル等、複数の同種あるいは異なる交通サービスを一箇所に集約することで、相互の円滑な乗り継ぎを可能にした場所のこと。

●交通DX・GX

DXはデジタル・トランスフォーメーション(Digital Transformation)、GXはグリーン・トランスフォーメーション(Green Transformation)の略で、デジタル技術の活用や環境負荷の低減などを通じて、交通の利便性や効率性、持続可能性の向上を図る取組。

【さ行】

●シームレス

「継ぎ目のない」という意味であり、転じて複数のサービス間のバリアをとり除き、容易に複数のサービスを利用することができることを指す。交通のシームレス化とは、複数の交通手段の接続性を改良することをいう。

●シェアサイクル

自転車を共同利用する交通システムで、多数の自転車を都市内の各所に配置し、利用者はどこかの拠点(ポート)からでも借り出して、好きなポートで返却ができる新たな都市交通手段のこと。

●シェアモビリティ

自動車や自転車などの移動手段を個人が所有するのではなく、複数の利用者で共同利用(シェア)する交通サービスのこと。主な例として、カーシェアリング、シェアサイクル、電動キックボードのシェアサービスなどがある。

【た行】

●地域公共交通

地域住民の日常生活又は社会生活における移動又は観光旅客その他地域を来訪する方のための交通手段として利用される公共交通機関のこと。

●地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(地域公共交通法)

地域の主体的な取組等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する地域公共交通の活性化及び再生」を推進するため、地域公共交通計画の作成やこれに基づき実施する事業等について定めた法律。

●デマンド交通

路線バスのように、時刻表や走行ルートがあらかじめ決められているものではなく、予約により指定された時間に指定された場所へ送迎する交通サービスのこと。

●ドアtoドア

出発地の玄関(ドア)から目的地の玄関まで、途中で乗り換えや長い徒歩移動をせずに移動できる交通の形態。自家用車やタクシーなどでよく見られる移動方法を指す。

【な行】

●二次交通

市町村や地域をまたぐ移動において、地域間などを連絡する鉄道や航空機、高速バスなどの代表的な交通手段から乗り継ぐ最終目的地までの交通手段のこと。拠点となる空港やバスターミナルなどから、観光地までの交通をいうことが多い。

【は行】

●P&R(パークアンドライド)

自宅から最寄りの駅やバス停まで自動車もしくは自動二輪車で行って駐車し、そこから公共交通機関を利用して目的地まで移動する方法。

●フィーダー

幹線交通(鉄道や主要バス路線など)へ利用者を集める役割を持つ交通手段や路線のこと。コミュニティバスやデマンド交通などがこの役割を担うことが多い。

●PDCA

業務プロセスの管理手法の一つで、計画(Plan)→実行(Do)→評価(Check)→改善(Action)という4段階の活動を繰り返し行うことで、継続的にプロセスを改善していく手法のこと。

●フレイル予防

加齢により心身の働きが弱くなり、健康な状態と要介護状態の間にある状態である「フレイル」にならないように、運動や外出、社会参加などを通して健康を維持する取組。

【ま行】

●MaaS(マース)

Mobility as a Service の略で、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位で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て検索・予約・決済などを一括で行うサービスのこと。

●モビリティデータ

人や物の移動に関するあらゆるデータ。公共交通の利用・運行などの情報のほか、人の移動実態・需要・見通しに関わるあらゆるデータを含む。

●モビリティ・マネジメント(MM)

一人一人のモビリティ(移動)が、個人的にも社会的にも望ましい方向(すなわち、過度な自動車利用から公共交通・自転車などを適切に利用する方向)へ自発的に変化することを促す、コミュニケーション施策を中心とした交通政策のこと。