

令和7年度第5回交通会議議事要旨
(令和8年1月29日)

令和8年3月19日

南 城 市

1. 議事次第

令和7年度（第5回）南城市地域公共交通会議

日時：令和8年1月29日（木）13：30～

場所：南城市役所3階(庁議防災室)

次 第

1. 開会

2. 委嘱状交付

3. 会長挨拶

4. 議 事

1. 南城市地域公共交通計画（素案）について・・・・・・・・資料①

2. 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・・・・・・・・資料②

5. 報 告

1. 令和7年度第4回南城市地域公共交通会議

議事報告について・・・・・・・・資料③

(配布資料一覧)

資料① 南城市地域公共交通計画（素案）

資料② 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）資料

資料③ 令和7年度第4回南城市地域公共交通会議議事要旨

参考資料① 南城市地域公共交通会議規約

参考資料② 南城市地域公共交通会議委員名簿(令和8年1月29日付)

参考資料③ 地域公共交通調査事業に関する評価の添付資料

参考資料④ 地域内フィーダー系統確保維持事業に関する取組・評価概要

2.議事要旨

2-1. 南城市地域公共交通計画（素案）について

番号	委員	事務局
1-1	P4 のプロジェクト等について、複合施設の整備とあるが、現在の市役所バス停の乗降場所は利用できるのか。 (喜屋武委員)	バスの乗降場所に隣接して設置する計画であり、引き続き利用できる。
1-2	P13 のグラフについて、紫の◆印は移動ニーズだと思うが、右側のグラフで「佐敷北→佐敷南」の移動ニーズは、上と下で数値は違うのか。43 と 142 のどちらになるのか。 (崎濱委員)	「佐敷北→佐敷南」の移動ニーズは 142 で同じ数値になる。43 はNバスに乗った数値である。どれがどの数値なのか分かりづらいので、色分けをするなど工夫して分かりやすくする。
1-3	P25 の空港リムジンバスについて、空港は、朝早くから夜遅くまで便数が多いが、時間帯など、どのように飛行機の運行に合わせてバス運行をするのか。 (町田委員)	リムジンバス実証運行について、具体的には記載せず5年間としている。令和4年から運行について検討をしており、路線バスが減便にならないように、時間帯やルート进行调整している。旅客が多い関東、関西便に合わせてるように調整を進めていく予定である。運行便数は、南城⇄空港間で3往復を検討している。 実証運行で、運転手を確保しつつ、ニーズを把握し、観光部門と調整しながら進めていきたい。
1-4	Nバスの運賃は均一料金であり、バス停1つの移動でも300円、遠くまで行っても300円であるが、この運賃体系を見直す必要はないか。 (町田委員)	Nバスの運賃については、市民はNバスOKICA か回数券を利用すれば、大人は160円、高校生までは80円均一である。運行当初の令和元年の路線バス初乗り運賃で設定しているが、当時のままであるため、利用者の減少と収入確保に留意しながら、運賃を検討しているところである。 距離運賃については、費用がかかるため現在は検討していない。

番号	委員	事務局
1-5	<p>1点目、P4の将来の推計人口に対して、運転できない人口はどう推計するのか。沖縄県と同じ計算方法が良いので、図を載せないにしても何かしら記載したほうがよい。</p> <p>2点目、観光に関する記述は3章から出てきており2章には記載がない。2章に観光の人流など基本的な話が出てきて、3章に繋げるのが自然かと思う。ただし、P11、課題4「来訪者の増加や市内の回遊を促す移動環境づくり」に観光が該当すると思うが、課題3「移動制約者への交通手段の提供」に記載されているため、整合をとった方がよい。</p> <p>3点目、P7の縦軸の移動と横軸便数の図で、「大里北→大里北」など書かれているが、どこからどこなどなのか分からない。添付資料P7の図参照などのコメントが必要である。</p> <p>4点目、P14の課題③の2番目、「那覇空港や糸満方面など乗り継ぎや迂回を要する」というのは課題として良いのか。乗り継ぎは課題ではなく、拠点があるので乗り継いでも行けるというスタンスでも良いのでは。また図3-5は「クルマで送迎」からではなく、「徒歩」と「自転車」から「路線バス」に切り替わったようにも見える。全国的に徒歩からバスに変わることはあるので、修正というわけではないが気になる部分である。</p> <p>5点目、P21、P23の久高航路は補助を使うとだけしか書かれていない。久高島が観光客は今で十分であればそのまま良いが、来てほしい場合は、観光利用によって補助自体も要らないようにしていくことを書いたほうが良い。</p> <p>6点目、P36の「地域の伴走による」は、誰が誰に伴走するのか示したほうがよい。</p> <p>7点目、最初の「はじめに」という頁に企業の役割があるが、通勤手当を出すように企業へのお願いを書けると良い。県のパーソントリップ調査によると、通勤手当をきちんと払っている企業は1/3であり、1/3は上限があり、1/3は手当がないため、バスで通勤した場合はきちんと手当を出すようにと記載してはどうか。</p> <p>8点目、移動したいが移動できない潜在的な課題もあるため、定期的に民生委員に話を聞く</p>	<p>確認して対応する。</p>

番号	委員	事務局
	<p>などして、見過ごさないことをどこかに記載してほしい。</p> <p>9点目、バスに子どもの絵を貼るなど、バスを乗ること自体を目的化することができないか。MM など他の都道府県にも事例があるので、記載してもよいのではないか。</p> <p>10点目、空港から南城市へ来て、例えばユインチに宿泊した場合に、一日はカーシェアを利用して移動することがあってもよいのではないか。観光の移動はすべて公共交通ではなくシェアサイクルも絡めて「シェアリングモビリティを活用した」などの表現を書いたほうが良い。</p> <p>11点目、「拠点」という文言は、サービスレベルと関連付けて使ったほうが良いのではないか。過疎地域では〇〇商店を拠点と呼ぶ場合もあるが、「市外と繋がる拠点が何本」や「市内での拠点は何本」などと使っても良い。南部の拠点や、本島全体の拠点などと使っても良い。南城市というよりは県で整えたほうが良いテーマではあるが。</p> <p style="text-align: right;">(神谷委員)</p>	
1-6	<p>「拠点」の使い方として、沖縄県では、「拠点」をどのように位置づけているか。</p> <p style="text-align: right;">(事務局)</p>	<p>市町村と交通事業者との公共交通会議の中では、ネットワークのあり方で、枝や葉、幹などのイメージ図を共有する時に使用している。</p> <p style="text-align: right;">(神里委員代理)</p>
1-7	—	<p>バスターミナルは、拠点になっていると思う。名護市や沖縄市ではバスタの構想があり、那覇バスターミナルから南北に伸びて、南は糸満となる。知念半島は端にあり拠点機能を持っていないとなるが、拠点機能としてうまく機能するために、より良い表現や、施策の内容について、意見交換を行いながら詰めていきたい。</p>
1-8	<p>P37、計画の推進の中に、我々は運転手不足について何度も課題にあげており、共同運行や共同経営の環境づくりが必要なため、その文言もあっては良いのではないか。</p> <p style="text-align: right;">(喜屋武委員)</p>	<p>国交省としては、制度の整備も進めており、予算的にも共同運行の取り組みの支援ができるよう進めているところである。事業者からの要望もあるので、可能な範囲で計画に記載してほしい。</p> <p style="text-align: right;">(亀谷委員)</p>

番号	委員	事務局
1-9	<p>P3 で、国交省本省では、交通分野でもジェンダー平等を進めている。移動も男女の社会的役割に応じてニーズが違い、より移動できる人が豊かな暮らしをしている部分がある。移動特性やニーズに性別による差があるかなどの記載があるとよりきめ細やかになる。</p> <p>P7 の地区内の移動について、内々の移動の数字だけ見るとサービスの提供が少なく見える。地区に広さや、移動距離によって、Nバスを増やせば良いのか、或いは狭い範囲を柔軟に動けるようなものが良いのかは、実態によって変わってくるため、数字だけみて素直にバスだけ増やそうとせずに、丁寧にみていけると良い。</p> <p>P8、P9 について、資料編で説明されると思うが、前身の網計画の評価の記載が定性的である。課題やこれが必要など書かれているが、具体的な数値が少なく、本当にそうなのか中身が見えづらい。また P9 は、文字が多くてどこが大切か伝わりづらい。図表などを入れるか資料編に持っていくなど、読んでもらいやすいようにすると良い。</p> <p>P10 の下部の課題の整理について、国交省の整理を尊重いただきありがたいが、急にこの観点が出てくると、理論がこれまで丁寧にされていたのに、この言葉はどこから出てきたのだろうと読み手に伝わりにくくならないか。例えば、こういう観点で見ると、ここまでの課題をこうまとめられます。と言うようなアプローチで書いたほうが良いのではないか。</p> <p>P14、神谷先生も話されていたが、乗り継ぎが問題のように見えてしまう。乗り継ぎを充実させたことでストレスにならないようになっているなど、書きぶりを工夫したほうが良いのではないか。</p> <p>質問であるが、P38 の「●●WG」は、列挙しているもの以外にも、それぞれの課題に応じて WG を作り進めていくという意味合いか。</p> <p>P40 の目標値について、座談会で具体的に決めると思うが、基本方針で示していることを、適正に評価できるような指標を考えておくが良い。移動制約者が安心して移動できる環境はということか考えた時、たとえば医療の確保だとしたら、移動アクセスをどう図るかを考え</p>	<p>全体的に、読み手が読みやすいように、引き続き検討する。市民のみなさんが手に取ってもらえるように工夫する。</p> <p>P7 の移動については、調査結果でそのままサービスを拡充するのではなく、もう少し掘り下げてどのような移動ニーズが必要なのか分析していく。</p> <p>P38 は、まちづくりパートナーシップにぶら下がっている WG である。新たに立ち上げるのではなく、もともとあるものに南城市が入ったり、交通の分野を加えてもらったりしながら連携していくイメージになる。「●●WG」は、記載されたもの以外にも公共交通の維持改善に繋がるような WG があれば開催する。</p>

番号	委員	事務局
	<p>る必要があり、教育機会を保証の場合は、公共交通のレンズで見ると、どういう数字があれば教育機会のアクセスが保証されていると言える等のアプローチをしていけると良い。</p> <p>高齢者の外出頻度が上がっているのは一つの見方かもしれないが、どういう活動をするために、どのような移動手段を使っているのか、どういうものが適切なのかなどのモニタリングするのも良い。モニタリングが取れる取れないはあるが、県民へのアプローチを考えながら、ご検討いただければと思う。</p> <p>(亀谷委員)</p>	
1-10	<p>アンケートの細かい内容は、計画のどこかに載せるのか。</p> <p>(町田委員)</p>	<p>本編に記載するか資料編で説明するか、読み手が読みやすくなるように検討する。</p>
1-11	<p>共同運行や共同経営について、沖縄バスさん、東陽バスさんもらっしやるので、前向きに記載してもらえると良い。</p> <p>デマンド交通の増減便の基準を改めて教えてほしい。</p> <p>P30のNバスの割引運賃について、これまでの割引運賃はどのようなものがあるか。また高齢者には割引がなかったのか、今後どう割引するのか。</p> <p>P32、Nバスやおでかけなんじい以外にも、新たな交通サービスの可能性があるのか。また交通空白をどうするかを検討や案があるか。</p> <p>(慶田委員)</p>	<p>おでかけなんじいの基準は、乗り合いが3.5人/台以上を上回れば増便、2.0人/台未満になると減便としている。</p> <p>P30、高齢者等への移動支援について、65歳以上や障がい手帳を持っている方は無料としている。次年度以降は、高齢者や障がい者も有償になるが、一般市民割160円のさらに半額で80円になる。割引運賃ということで支援していく。</p> <p>P32については、社会福祉協議会が、曜日を決めて高齢者の買い物支援をしている。地域の力を借りながら検討していく。</p>
1-12	<p>当初から半額だったほうが良かったのではないか。無料だったのが有償になると、ハードルが高くないか。</p> <p>(慶田委員)</p>	<p>実証実験の時は無償だった。それから有償で160円になったが、外出支援と使い方を学んでもらうために無料としていた。実証を3年間やってきて、今回運賃の検討をした。</p>
1-13	<p>この3年間、高齢者のOKICA普及や使い方も推進もしていなかったか。</p> <p>(大城会長)</p>	<p>当初、高齢者は20~30名ぐらいしかOKICAを持っていなかったが、現在は1,000人以上の方がOKICAを持っている。高齢者の利用者は増えていて、行政の負担も1,000万円あるので、全額負担してもらうのではなく、まずは半額ということで設定した。</p>
1-14	<p>支出額だけを出すのではなく、行政がこれだけ負担していると、きちんと説明したうえで、半額の料金になったと話したほうが良い。</p> <p>(慶田委員)</p>	<p>理解を得やすいように説明する。</p>

番号	委員	事務局
1-15	高齢者が OKICA をすぐ使えるか。説明などあるのか。 (町田委員)	高齢者の方が OKICA の使い方に不安あるというので、今年度につきしろで勉強会をした。次年度は、子ども達だけではなく、高齢者、教員や保護者など向けに、MM教育に取り組む。区長会にも連絡して、広報にも力をいれる。
1-16	共同経営のところ、減便もあり同じ区間では、東陽バスと沖縄バスで、等間隔運行ができないかを話し合っている。次のダイヤ変更で、可能性がある。 (比嘉委員)	グループ会社となった時から、そのような調整ができないかの話をさせていただいていた。ウィンウィンになるように、行政も協力していく。
1-17	利用者の利便促進のため、共同運行も載せてもいいのではないかと。 (慶田委員)	—
1-18	共同運行が実施されてからは、乗務員の気持ちの面がだいぶ楽になった。乗務員のなり手がなくて困ることもあるので、維持にもつながる。 (喜屋武委員)	—
1-19	県の計画の中で共同運行について触れていなくても、この地域公共計画の中で触れることは可能か。 (事務局)	可能である。ただ記載することで事業者側へ促すことにならないように、どのように記載するのか、丁寧に話し合う必要がある。 (神谷副会長)
1-20	共同運行と共同経営があり別物ではあるが、国の支援制度があることを記載してはどうか。 (小松委員)	—
1-21	事業者間でリソース不足を踏まえながらも、サービスの維持や連携を図っていこうという方針を出していたり、また国の支援も示されていたりするので、事業者間や他の分野と連携、パートナーシップで進めていくという書きぶりで良いのではないかと。目指すものがあり、それに向けて進めていくイメージ。座談会で検討できると良い。 (亀谷委員)	引き続き検討していく。

2-2. 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

番号	委員	事務局
2-1	<p>おでかけなんじいの運行について、市内には既存のタクシー会社が2社あり、対応できたら良かったが体力的なこともありできなかった経緯がある。委員名簿にもあるのでタクシー会社も参画できるような記載を計画に入れてもらいたい。デマンド運行は難しくても、高齢者が増えていく中で、おでかけなんじいが使えない方にはタクシーチケット配布や、タクシーも届け出をすれば買い物や通院など手伝いできるので、既存タクシーについても組み込んでいただけたらと思う。</p> <p>情報提供として、タクシー運賃について、昨年10月に運賃改定している。これから審査を経て運賃が上がる可能性がある。</p> <p>—昨年10月に、準特定地域の指定が解除され、新規事業者が参入できる流れになっている。南城市でも新規事業者が出てくると思うが、台数が増えるなどプラスに考え、今後もご協力できれば良いと考えている。</p> <p style="text-align: right;">（津波古委員）</p>	<p>おでかけなんじいについて、タクシーとも連携していく。タクシーチケットについても時間がかかるが、可能性はあるので検討していく。</p>
2-2	<p>おでかけなんじいは、車いす利用者も乗ることができるか。</p> <p style="text-align: right;">（小松委員）</p>	<p>現在は、一人で乗降できる方の利用となっている。車いすでの乗降はできない。</p>
2-3	<p>資料2-②のP10、一人当たりの負担額について、市民一人当たりの換算額の記載は必要なのか。</p> <p style="text-align: right;">（小松委員）</p>	<p>指標検討にあたり、財政負担が出てくるので目安にするための説明である。これだけの負担で、高齢者の外出を支えられることが伝わりやすい。</p>
2-4	<p>資料②のP2、令和6年10月～のところは、目標に対し達成が下回ったからB評価となるのか。目標値達成しなかったら補助金を受給できないなどの措置はあるのか。</p> <p style="text-align: right;">（町田委員）</p>	<p>目標を達成できなかったところはB評価としている。</p> <p>補助金を申請するうえで、目標値の設定が必要であり、取り組みに対しどれぐらい達成したかという報告である。</p>