

南城市地域公共交通計画

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

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.....	4
6 本計画の構成.....	4
第2章 地域と公共交通の現状	5
1 地域の現状.....	5
2 公共交通の現状.....	7
第3章 地域交通の課題	10
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
第4章 公共交通が目指す姿	21
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
第5章 施策と実施事業	28
1 施策メニュー	28
2 各施策の概要.....	29
第6章 計画の推進	43
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、市民のみなさまが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。

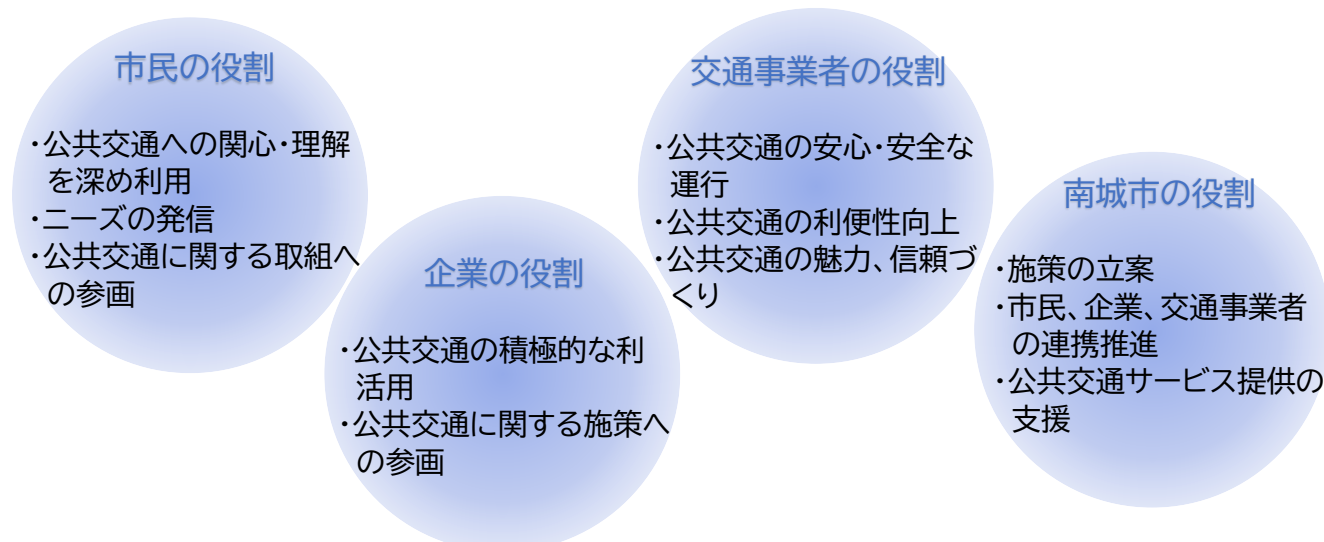
市民の関わり

- ・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を維持し、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。



第1章 計画の概要

1 計画策定の背景と目的

「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。)」は、持続可能な公共交通体系を民間・地域・行政が一体となって構築していくための法律です。令和2年11月の改正により、地方公共団体が中心となり、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。その間、2020(令和2)年および2023(令和5)年に地域交通法の法改正をはじめ、2024(令和6)年4月に「地域公共交通計画の実質化に向けた検討会 中間報告」、2025(令和7)年3月に「地域公共交通計画のアップデートガイダンス」が示されるなど、公共交通に関する制度や指針の見直しが進められてきました。また、2024年7月には「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カ年を「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、新たな施策が展開されています。沖縄県においても、2024(令和6)年に沖縄県地域公共交通計画が策定されており、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づけており、当該計画に定める基本的な考え方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づけ、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。

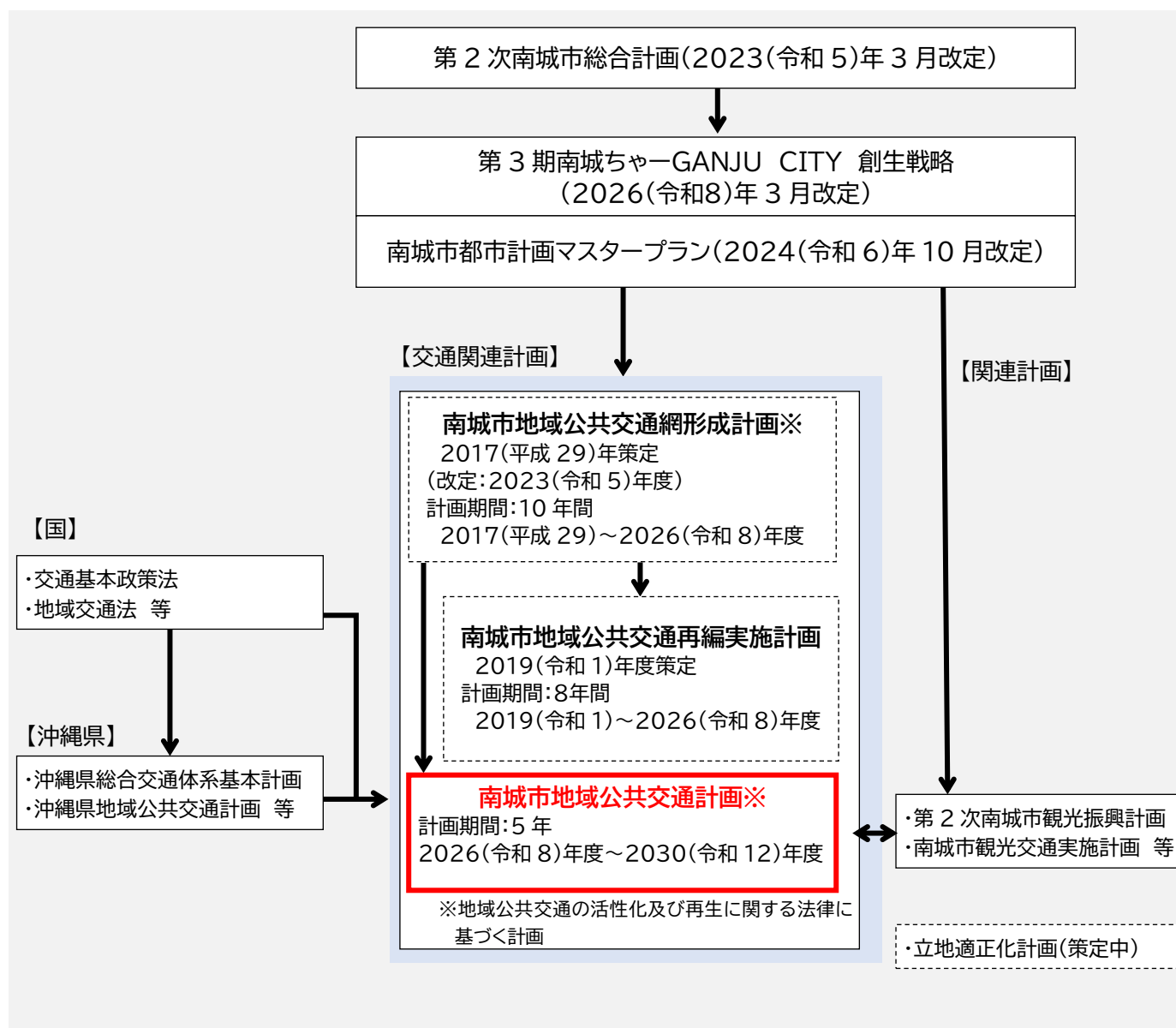


図 1-1.本計画の位置づけ

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や抑制を図ります。

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

本計画の構成は、以下のとおりです。

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

市の上位関連計画や第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"> ●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あります。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。 ●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。
プロジェクト等	<ul style="list-style-type: none"> ●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。 ●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。 ●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。 ●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。

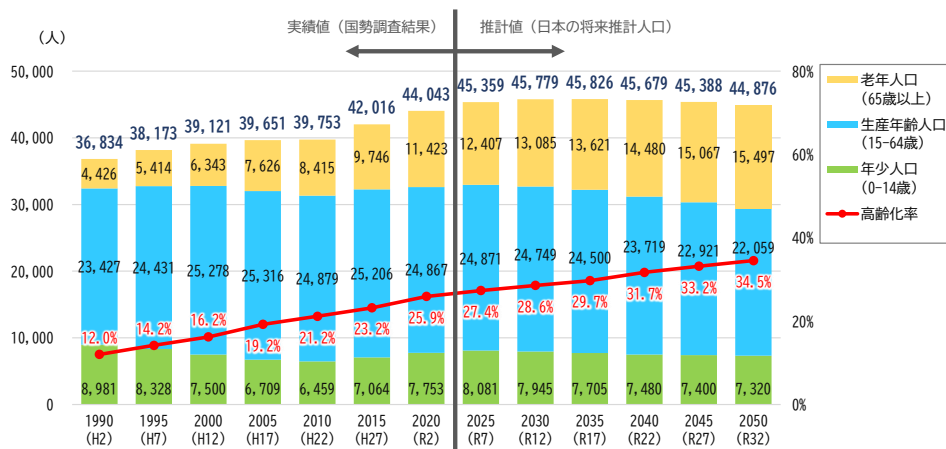


図 2-1.南城市の人口推移と将来推計人口

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)

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。

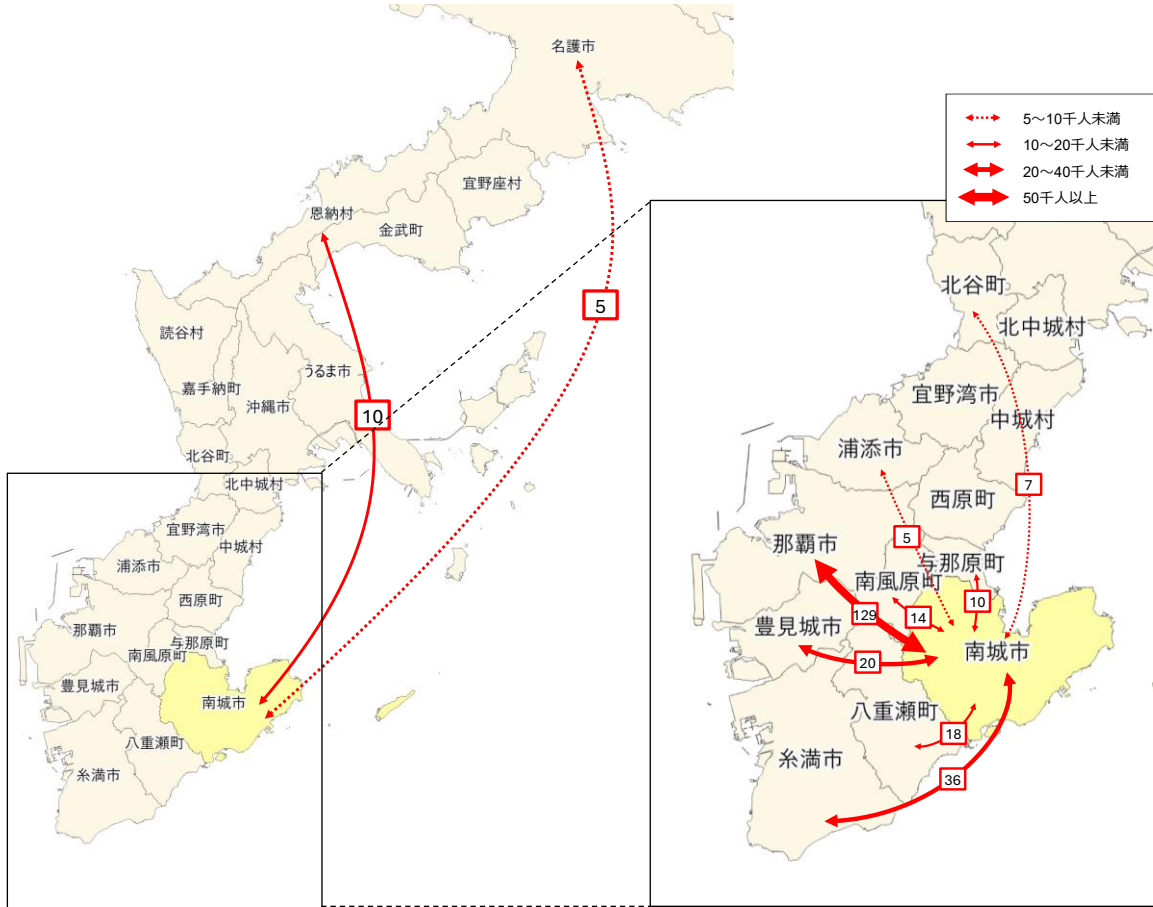


図 2-2.南城市を訪れた県外居住者の移動先

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。

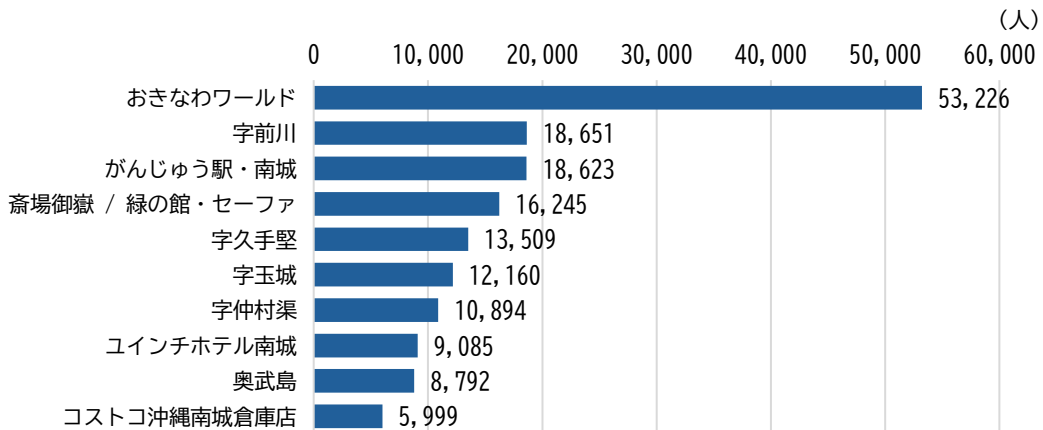


図 2-3.南城市を訪れた県外居住者の南城市内の訪問先

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"> ●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。 ●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。 ●なお、路線バスは近年運転手不足により減便が続いています。 ●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や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。 ●路線バス休日利用者のうち、観光客が33%を占めています。一方で、観光客全体でみると、路線バスの利用率は県内客で4%、県外客で5%にとどまっています。
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等の財政負担は増加しています。



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、人口が多いエリアには、概ね路線バスまたはNバスの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、人口密度が比較的高いエリア(250mメッシュあたり 300人以上)の一部には、バス停から離れた場所もあります。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。

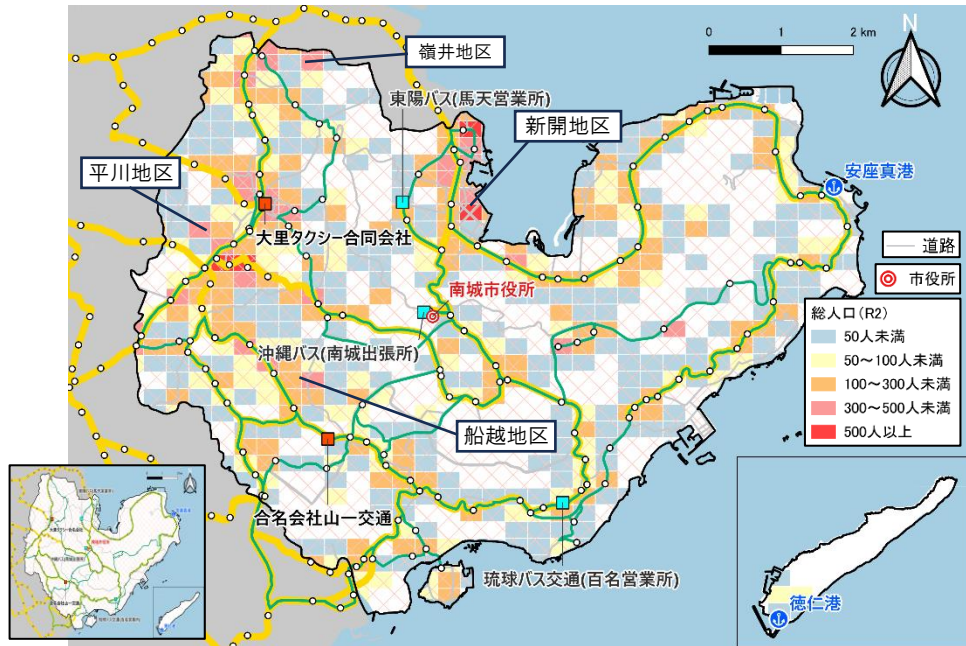


図 2-5.人口分布と路線バス・Nバスの路線網との関係

バス停と施設立地の関係を見ると、施設が多く立地する佐敷地域・大里地域では、多くの施設がバス停 300m圏内に位置しています。知念地域・玉城地域についても、中心部にある施設の多くがバス停 300m圏内にあり、各地域の主要な施設へのバスによるアクセスは概ね確保されています。

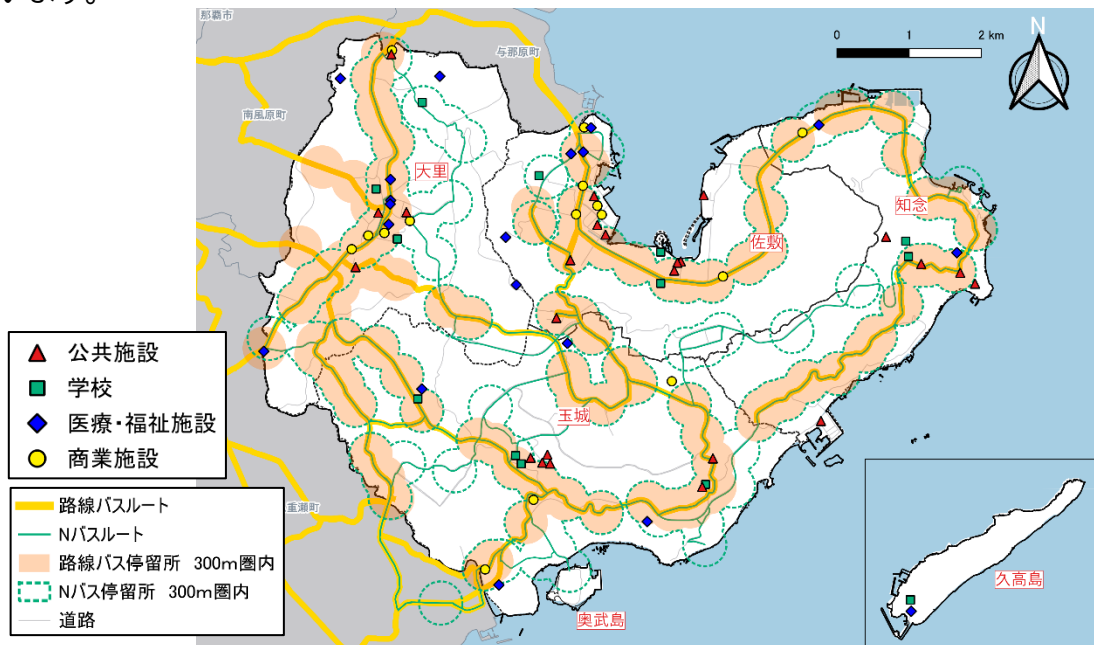


図 2-6.施設立地と路線バス・Nバスのバス停利用圏域(300m 圏内)との関係

市民アンケートをもとに市内の各地域と周辺市町村間の移動者数を推計し、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。

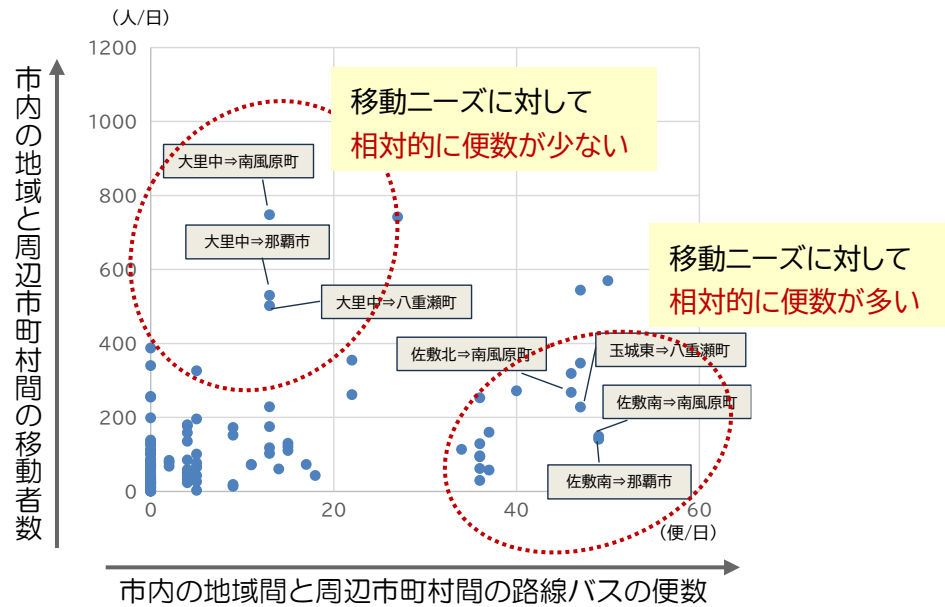


図 2-7.市内の地域と周辺市町村間の移動者数と路線バスの便数との関係



図 2-8.市内の地区区分

第3章 地域交通の課題

第2章で確認したとおり、南城市では、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。一方で、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公共交通ネットワークに見直し、市内各地を運行するNバスから市外各方面へ運行する路線バスに乗り継ぐことで、市外へ移動できる交通体系を構築しました。

【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、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。

(本/日) 平日 日祝日

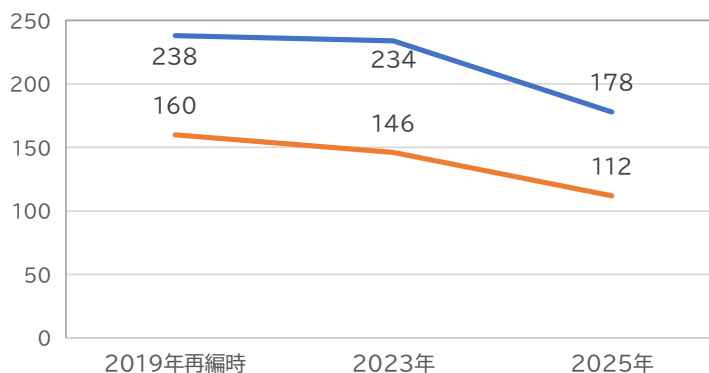


図3-1.南城市内を走行する路線バスの運行便数の推移

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、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**に取り組みました。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**に取り組みできました。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。

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 **都市計画マスタープラン**

地域交通に関する全国的な変化

- ・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
- ・市役所隣接地におけるまちづくり交流拠点施設整備計画
- ・南城つきしろ IC 周辺地区での開発
- ・南部東道路の整備

網計画策定後の変化を踏まえた課題

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。

移動二一ズ

南城市から市外への流動

- ・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**

市外から南城市への流動

- ・県内からの流動は、市外各方面からつきしろ地域への流動が多い。また、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**



図 3-2.市民の通勤先

出典:国勢調査(R2)

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。
- ・市外への移動は主に路線バス、市内の移動は主に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。

== 出典の凡例 ==

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
パブコメ パブリックコメント

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

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**

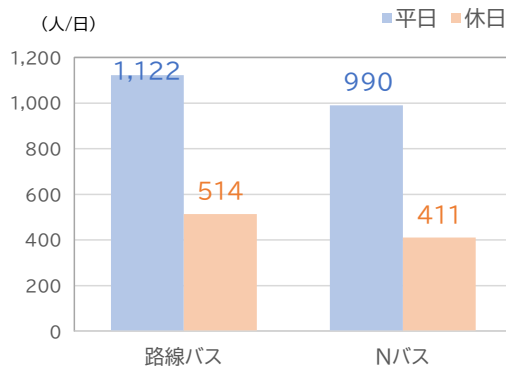


図 3-3. 路線バス・Nバスの利用者数

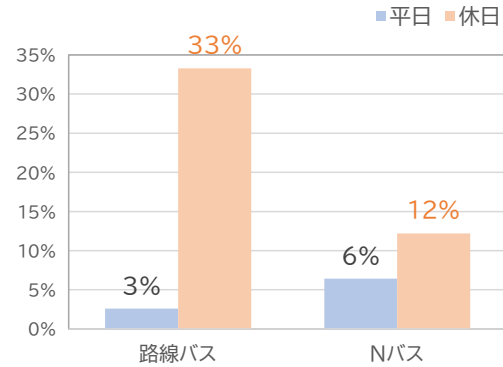


図 3-4. 路線バス・Nバスの外国人の利用割合

出典：路線バス・Nバス乗降調査

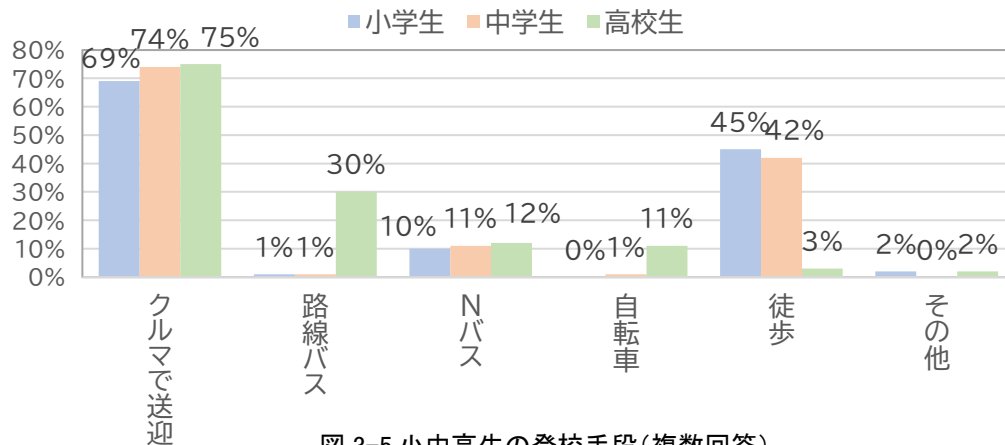


図 3-5. 小中高生の登校手段(複数回答)

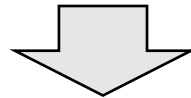
出典：小中高生線バス・Nバス乗降調査

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んでもらうことが重要。**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公共交通の維持。**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**

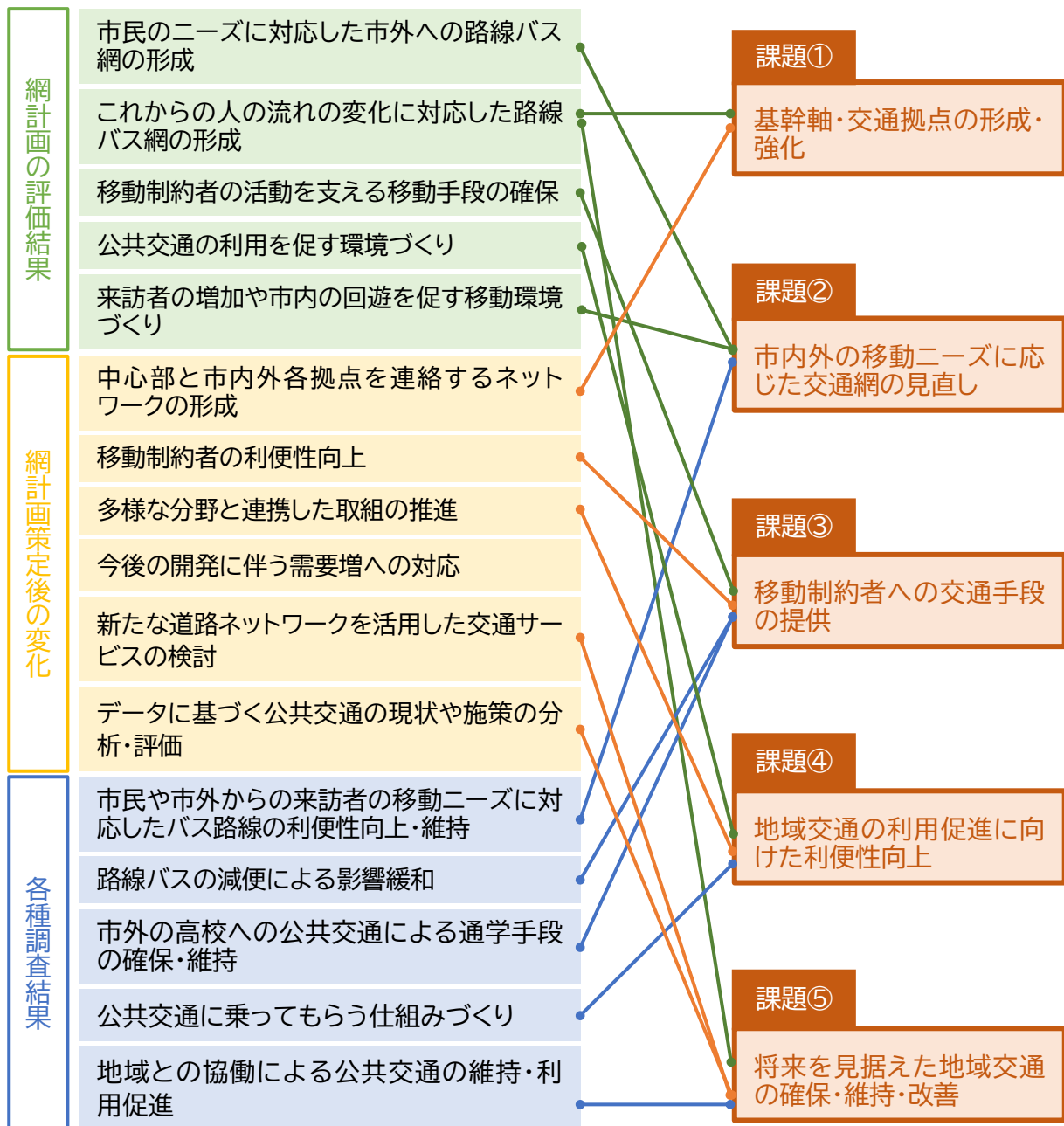


各種調査結果から把握された課題

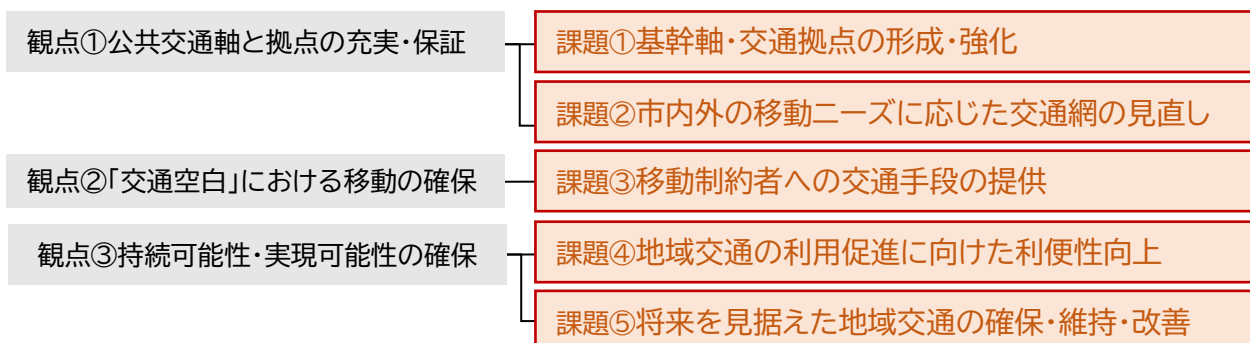
- 市民や市外からの来訪者の移動ニーズに対応したバス路線の利便性向上・維持
- 路線バスの減便による影響緩和
- 市外の高校への公共交通による通学手段の確保・維持
- 公共交通に乗ってもらう仕組みづくり
- 地域との協働による公共交通の維持・利用促進

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の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では、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つの拠点による将来都市像が示されています。その実現に向け、各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。

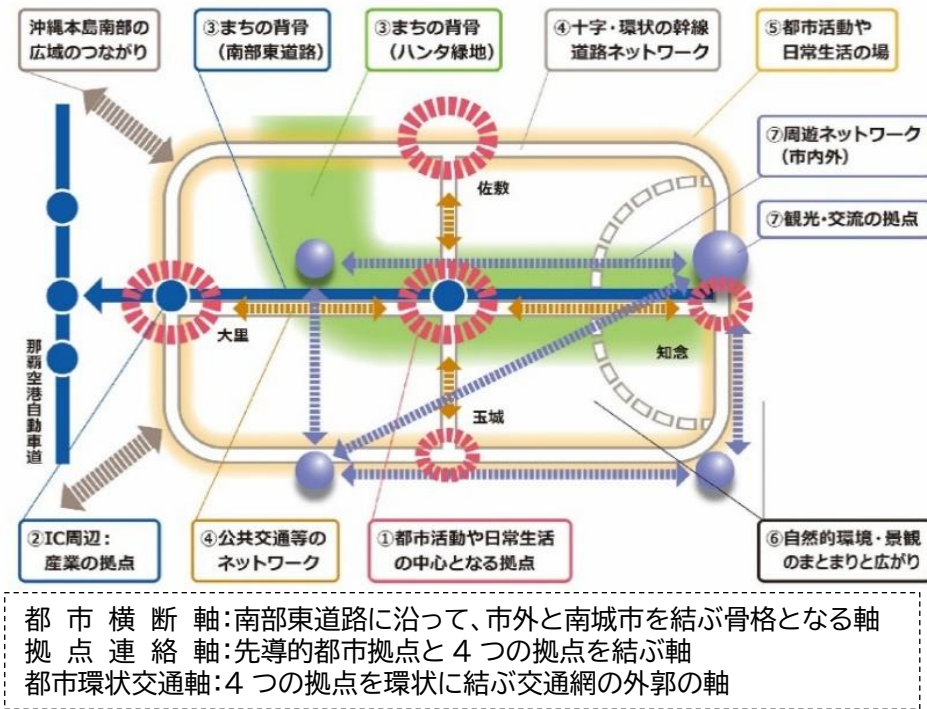


図3-6.都市計画マスタープランにおける将来都市像

- 人流データから、南城市の推定居住者の移動状況を見ると、市内では佐敷地域内や大里地域内、市外へは、佐敷地域と与那原町、大里地域と八重瀬町との移動が多く、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。

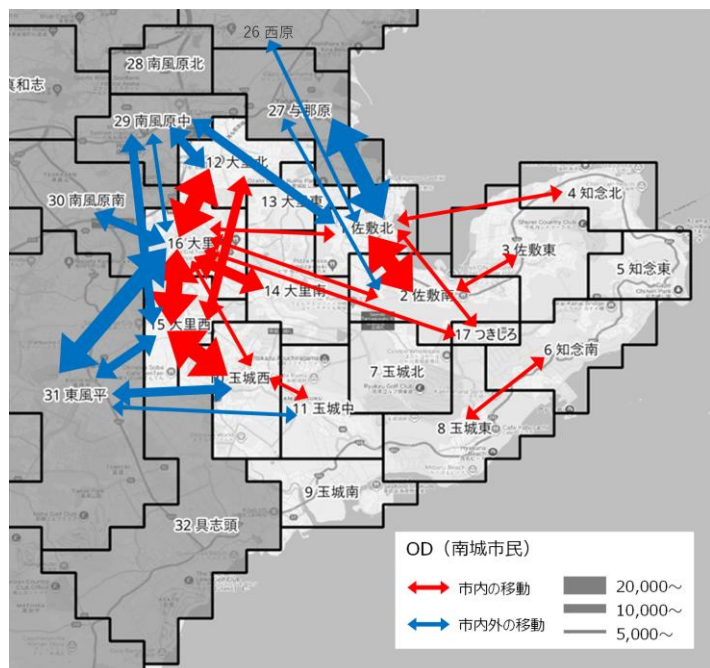


図3-7.推定南城市居住者の移動状況

出典：「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、市内移動での公共交通の利用率は、大里西地区0%、佐敷南地区1.4%、大里北地区1.9%と低くなっています。これらの地区は、移動先の多くが自治区内や隣接地区(佐敷北地区、大里中地区)であり、徒歩や自転車に適した近距離の移動ニーズが中心と考えられます。
- 玉城中地区は、買い物先の多くが大里中地区ですが、市内移動での公共交通利用率は3.7%と比較的低くなっています。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バスの系統や便への買い物ニーズを加味したダイヤやルートを検討、おでかけなんじいと商業施設との連携策の周知や新たな検討など、利用促進に向けた取組が求められます。これらの検討にあたっては、各地区の移動ニーズを踏まえることが重要です。

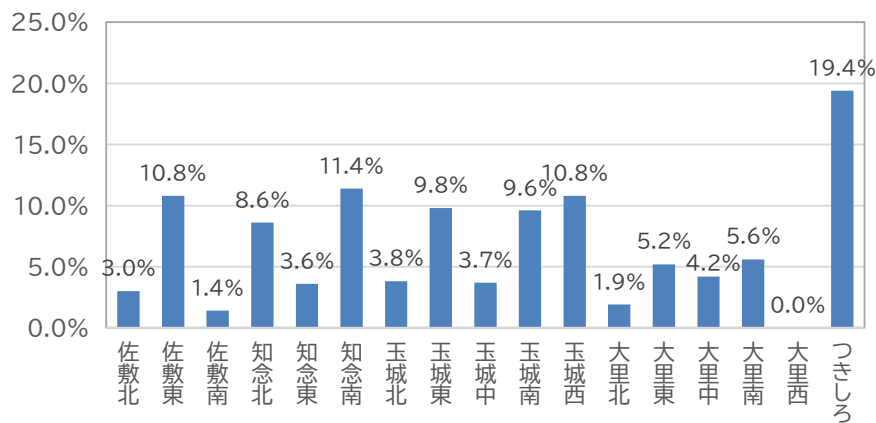
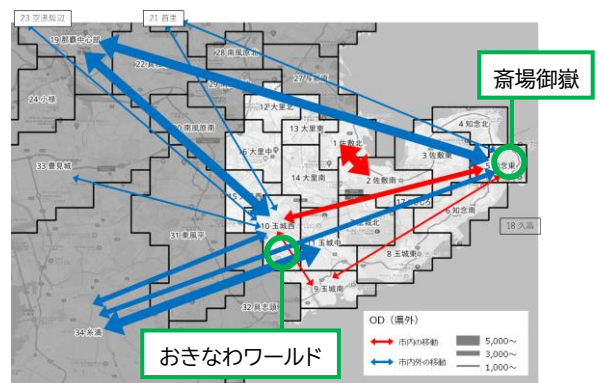


図 3-8.市内での移動における地区別の公共交通の利用割合

- 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に乖離がみられ、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・維持すべき便が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)を中心に、観光地で運転を好まない又は運転免許証を持たない人も増えています。人流データによると、推定県外居住者の来訪先は、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おり、これらの地域を中心に、自動車運転免許証を保有しない観光客の南城市市へのアクセスや市内での回遊を支える移動手段の確保が求められます。

図 3-9.推定県外居住者の移動状況
出典:「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、75歳以上の運賃割引を行っていることから、多くの高齢者に利用されており、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年間、「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、令和6年度調査では高校生148票中58票の39%が路線バス又はNバスを通学で利用する日があるとの結果になっていますが、「クルマで送迎」は75%と依然として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。

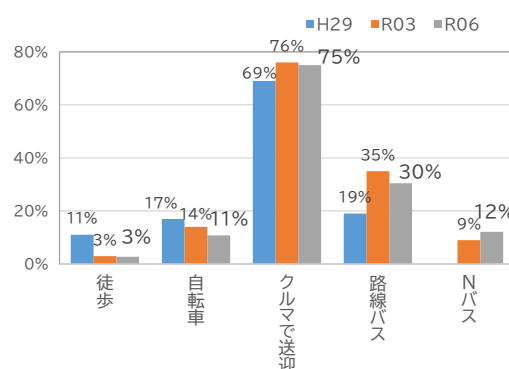
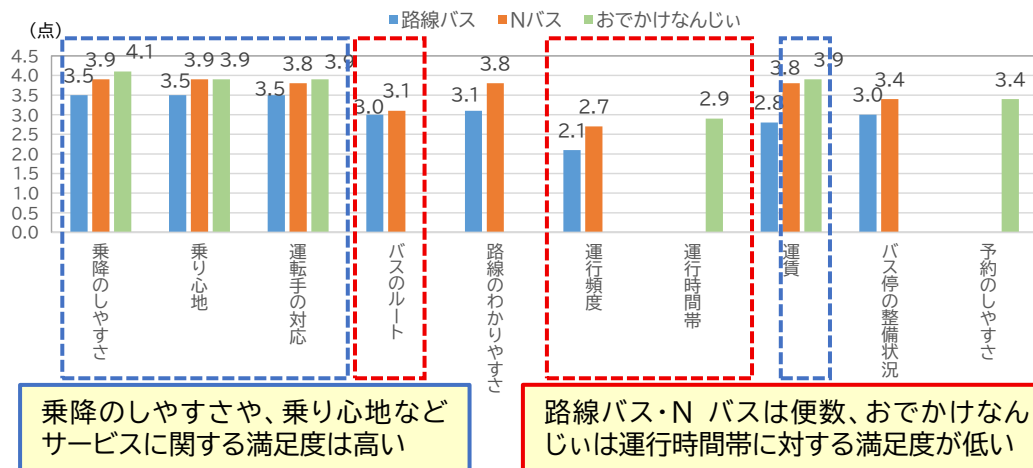


図 3-10. 高校生の登校手段の推移(複数回答)
出典: 小中高生アンケート

課題④：地域交通の利用促進に向けた利便性向上

- 公共交通に関する市民アンケートから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困難ですが、乗り継ぎダイヤや運行間隔の調整等の工夫により、利便性の向上を図る必要があります。



乗降のしやすさや、乗り心地などサービスに関する満足度は高い

路線バス・Nバスは便数、おでかけなんじいは運行時間帯に対する満足度が低い

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」と回答しています。「特に影響はない」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%にとどまっており、約半数に路線バス減便による何らかの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、他系統の路線バスや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。

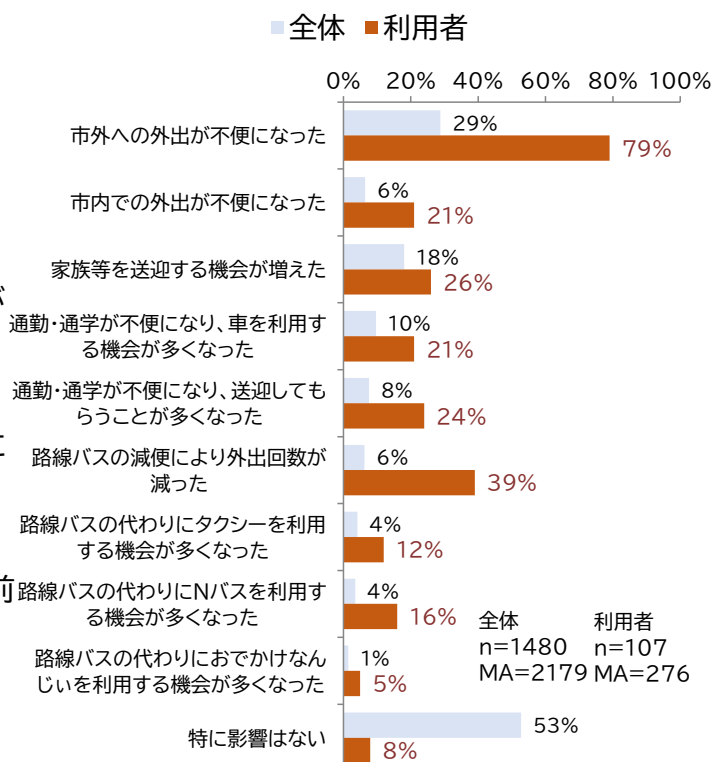


図 3-12. 路線バスの減便による影響
出典：市民アンケート

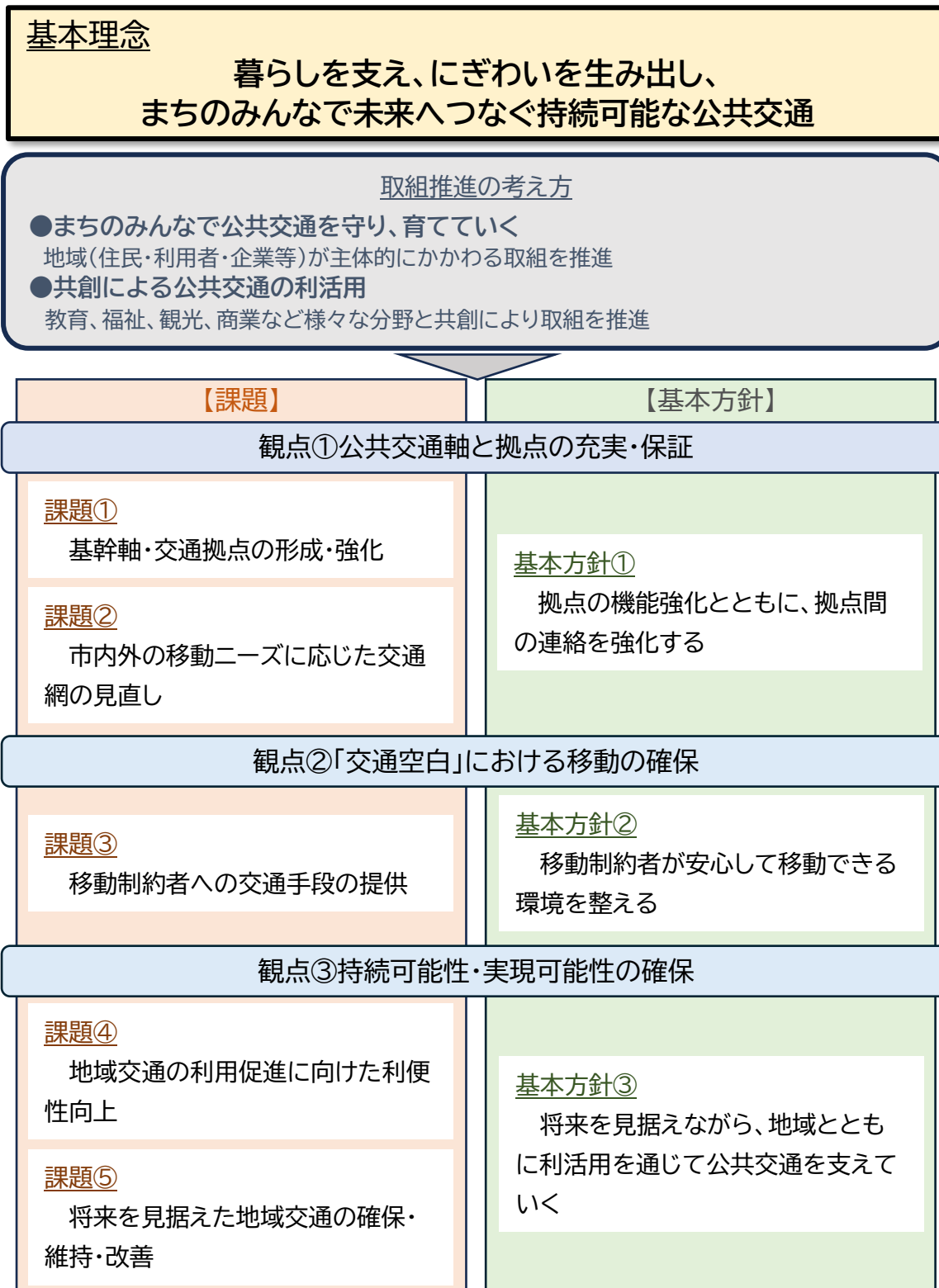
課題⑤：将来を見据えた地域交通の確保・維持・改善

- 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、中核地においては市役所バス停に集約している路線バス・Nバスの活用等が、開発需要への対応として考えられます。
- 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、輸送資源の活用が求められます。
- 開発後、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も懸念されます。開発に先行して公共交通によるアクセスを確保し、渋滞の発生を未然に防ぐことも重要です。
- 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が向上します。公共交通の持続可能性を高めるために、これを機に、自家用車から公共交通への転換を促す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。
- 開発や道路整備、高齢者の増加といった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、移動できる環境を整え、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。



各基本方針に対する評価指標と、その設定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

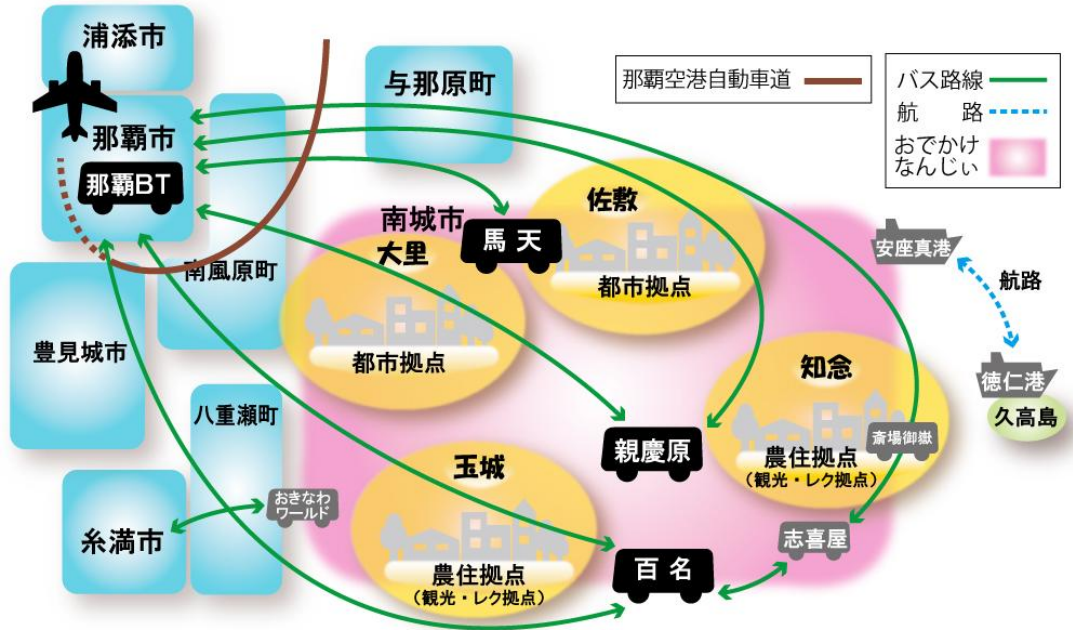
基本方針	評価指標	指標設定の理由
基本方針① 拠点の機能強化とともに、拠点間の連絡を強化する	中心拠点発の運行本数を確保できている時間 (路線バス・Nバス)	中心拠点における利便性の高さを評価するため
	中心拠点の利用者数 (路線バス・Nバス)	本市の公共交通ネットワークの中心拠点として機能しているかを評価するため
	公共交通の利用率	拠点の機能強化や、拠点間の連絡強化により、公共交通の利用が促進されたかを評価するため
基本方針② 移動制約者が安心して移動できる環境を整える	公共交通の利用者数 (おでかけなんじい・Nバス)	市内移動において、移動制約者等の移動が公共交通によって支えられているかを把握するため
	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
	バス通学する日がある 高校生の割合	市内外の公共交通の乗り継ぎ利便性を高めることで、高校通学でのバス利用が促されたかを把握するため
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	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。

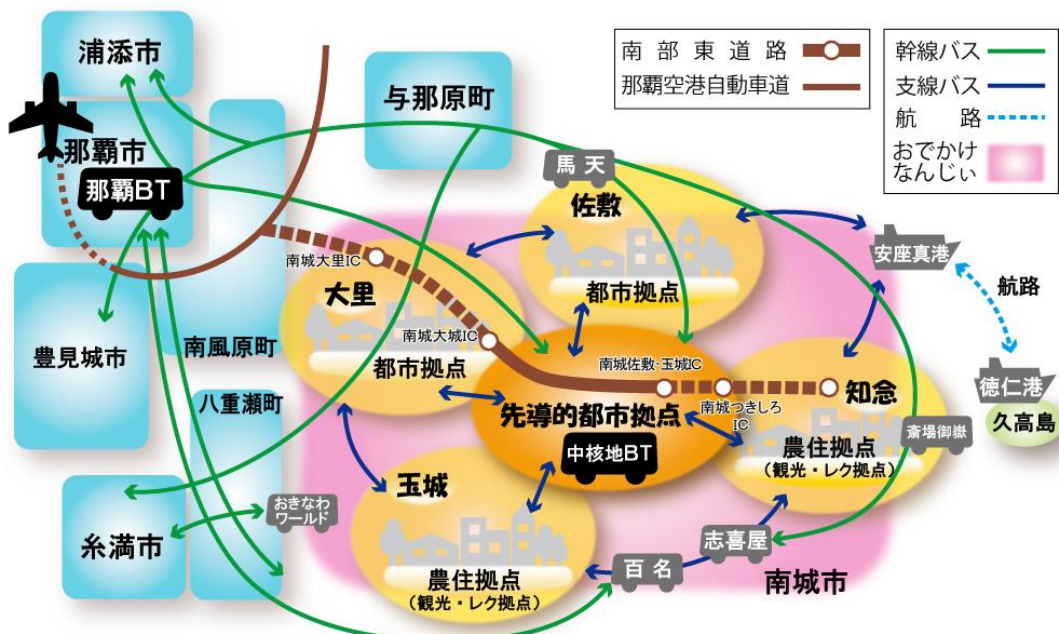
再編前
(~2019)

- 3つのバスターミナルから合併前(旧町村時代)の各まちの拠点を経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。



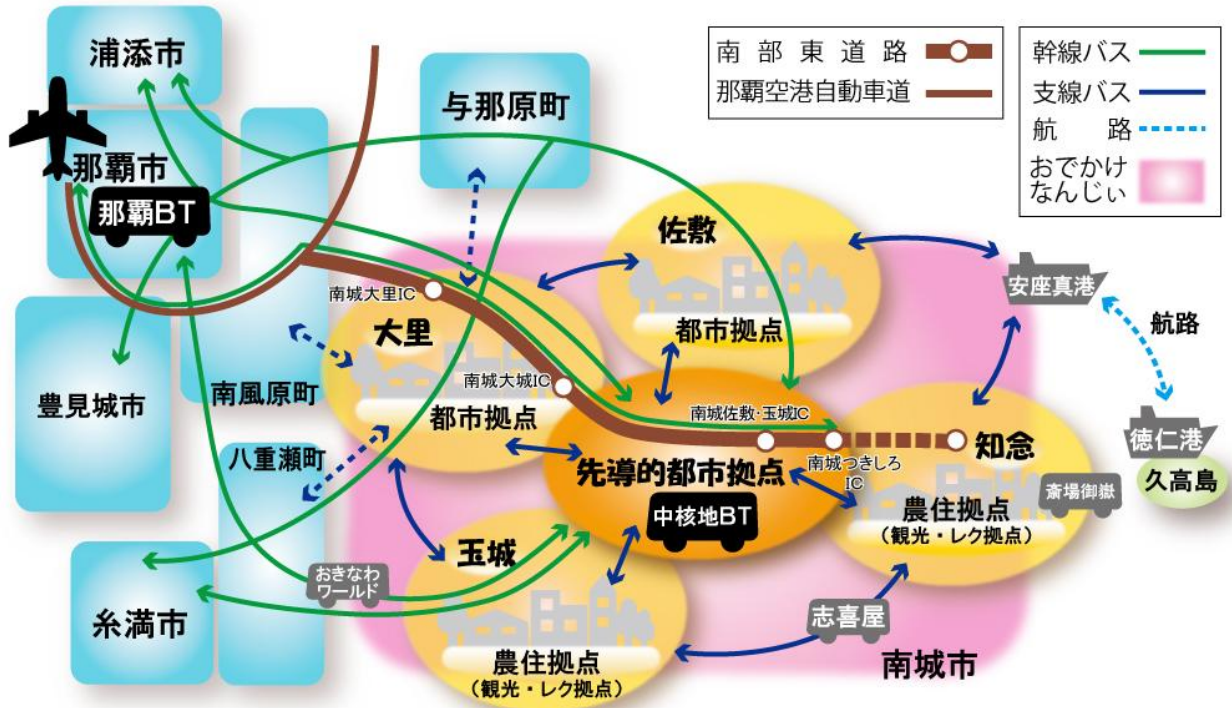
現状
(2026)

- 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、駐車場や駐輪場を備えるとともに、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バスの系統が接続し、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"> 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を支えるとともに、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。 	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近距離移動を支える。 	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

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交通不便地域を補完するとともに、高齢者等の移動制約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	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 ・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
		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 ・隣接自治体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
		施策 1-4 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
		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	施策 2-1 デマンド交通の継続運行	・デマンド交通の継続運行 ・運転手の確保に向けた取組
		施策 2-2 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
		施策 2-3 久高航路の継続運行	・久高航路の運航支援
		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
		施策 2-5 「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	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	・まちづくり交流拠点施設との連携 ・南城つきしろ IC 周辺の開発との連携 ・集客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・強化 ・乗り継ぎ割引等の導入検討 ・交通 DX・GX の活用
		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	・MM 教育の推進・充実 ・公共交通に乗る機会の創出
		施策 3-4 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や、建設予定の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 周辺はコストコの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、案内の充実や上屋・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域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
	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、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】

通勤通学時間帯を中心に、拠点等における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等の推進	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、バス待ち環境の改善を図ります。

【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組を進めます。

【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魅力向上	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、高齢者を中心に、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】

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、必要に応じて運行時間帯・便数を検討するとともに、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、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

※運行エリアが広い場合、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に柔軟に基準を運用する。

【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 2-2 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や市民の日常的な移動、来訪者の市内回遊を支えながら、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します。あわせて、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、通学・校外活動等へのNバス活用を推進します。また、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】

高齢者等の移動制約者の外出促進及びフレイル予防を図るため、健康なうちから公共交通を利用しやすいよう割引運賃の導入を検討します。

【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航を支援し、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

【久高航路の運航支援】

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航を支援します。

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					
久高航路の運航支援	航路事業者	交通政策課	継続実施				

※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の導入可能性の検討	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]

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、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】

市役所隣接地に整備予定の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。あわせてサイン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】

Nバスでは、利用しやすい環境づくりに向け、OKICA やスマートフォンアプリを導入してきましたが、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】

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や公共交通ガイドマップの作成により、幅広い世代の市民に情報を届けるとともに、Nバスのホームページ・SNS・バスロケーションシステムなど、デジタルによる情報提供も充実させます。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	支払い方法の拡充				
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

子どもを起点に、公共交通に親しむ機会を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るとともに、SDGsや地域課題とのつながりについて学ぶ機会を設け、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ながら、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教育の浸透と保護者への波及に取り組みます。

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】

本市では、これまで計画策定などにあたって、市民ワークショップや交通事業者との座談会などを開催してきましたが、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。

推進組織として(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の役割をもちながら、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が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、まちに活力を生み出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

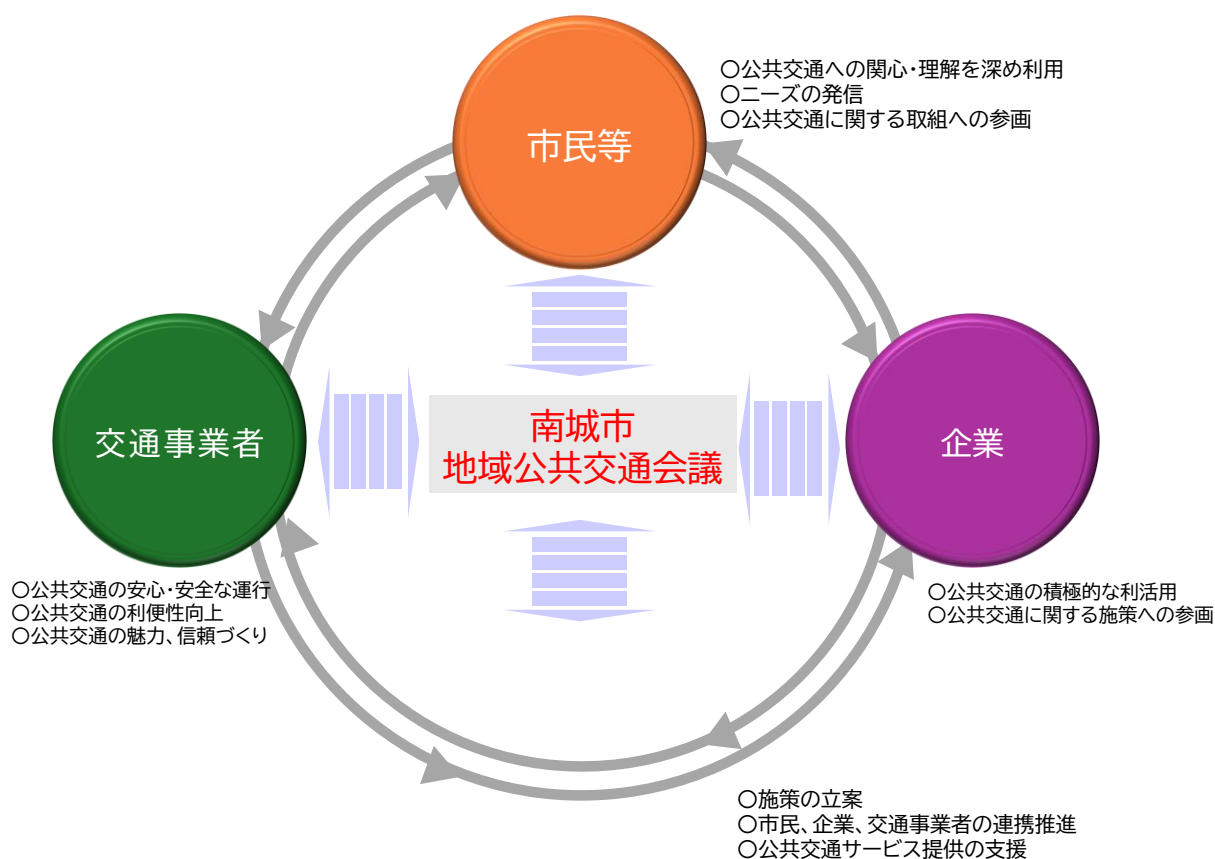


図 6-1.計画推進における各主体の役割

「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を推進します。

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。

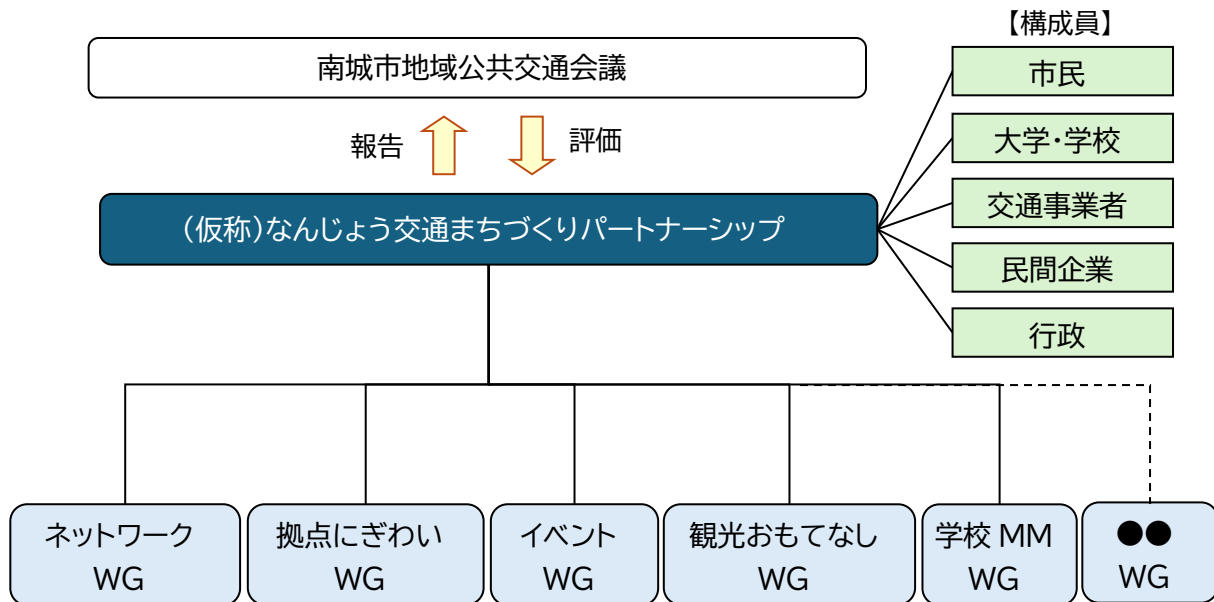


図 6-2. 計画の推進体制イメージ

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

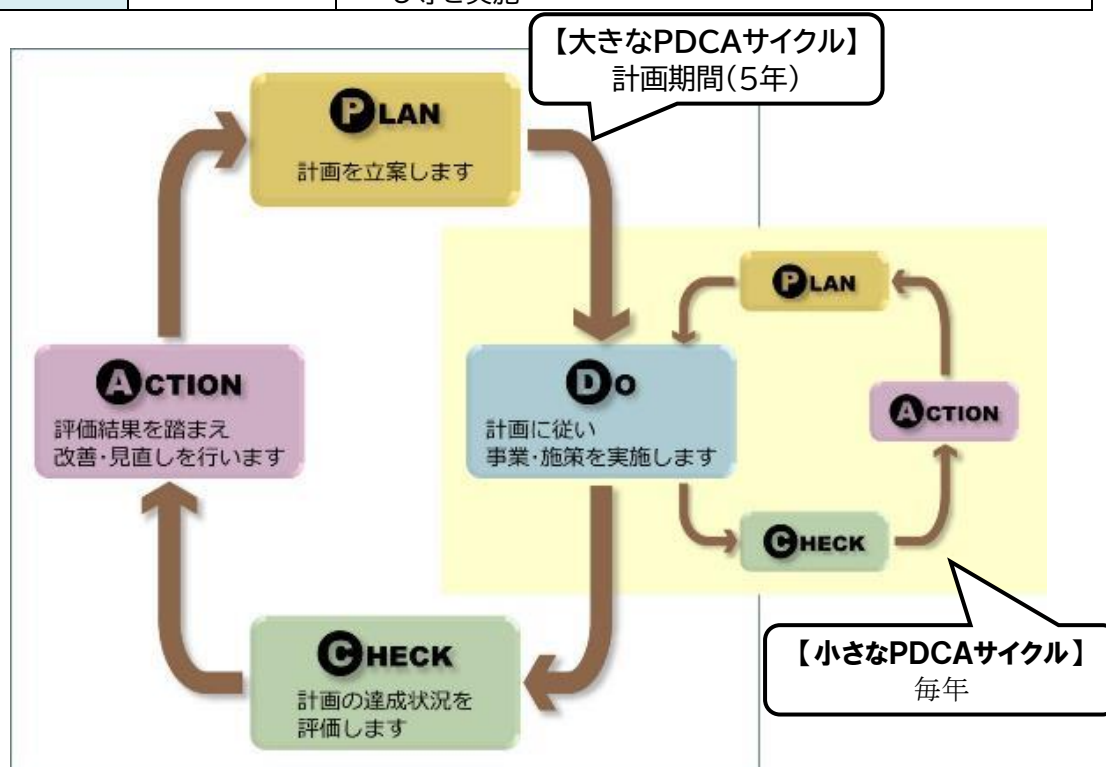


図 6-3.PDCAサイクルのイメージ

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	【第1回会議】 ・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		【第1回会議】 ・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	・次年度の補助金認定申請(フィーダー系統)
7月			
8月			
9月		ワーキングを適宜開催	
10月			
11月	【第2回会議】 ・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		
12月	【第2回会議】 ・今年度の実施状況 ・次年度の取組メニュー 等		・補助事業の自己評価
1月			
2月		【第3回会議】 ・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			

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 拠点発の 運行本数 を 確保でき ている時 間	路線バス	条件を満た す時間帯 14 時間中 12 時間	条件を満た す時間帯 14 時間中 14 時間	ピーク時とオフピーク 時の移動ニーズに応 じた交通サービスの 提供を目標に、ピーク 時(6 時台、7 時台) に 3 本、オフピーク 時(8 時台～19 時 台)2 本を目標に設 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	乗り入れ系統の充実 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
		バス通学をする日があ る高校生の割合		39%	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	
中心拠点発の運行本数を確保できている時間	●	●	●	●	●	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
バス通学をする日がある高校生の割合		●			●	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

南城市地域公共交通計画
資料編

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。

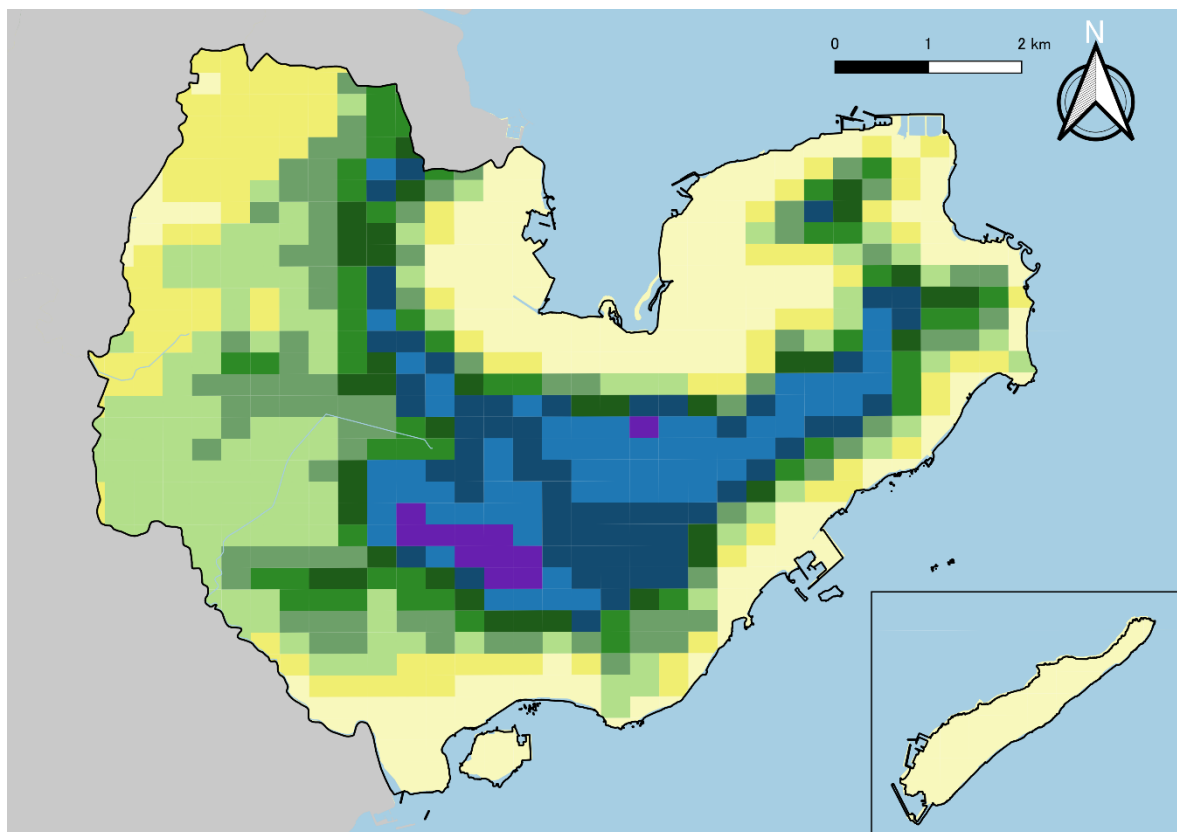
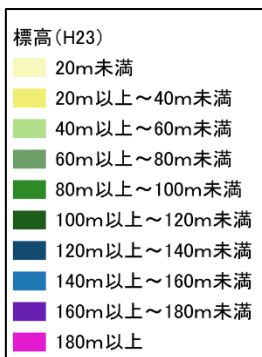


図 1-1. 南城市の標高

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都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。

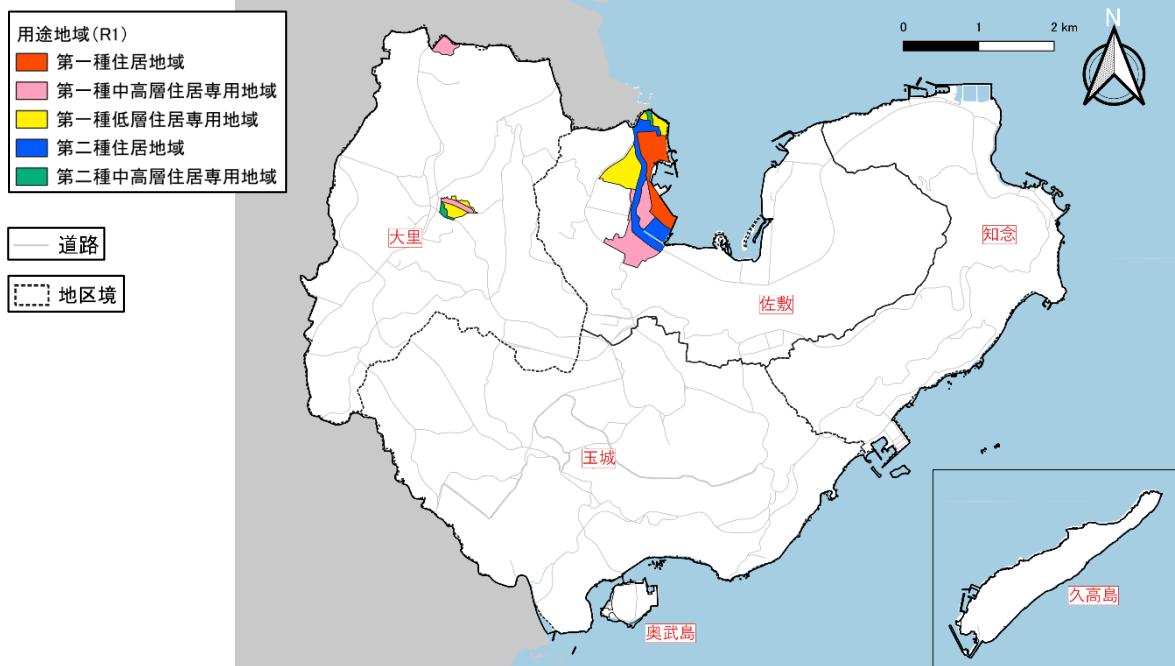


図 1-2. 用途地域

出典：国土数値情報（R1）

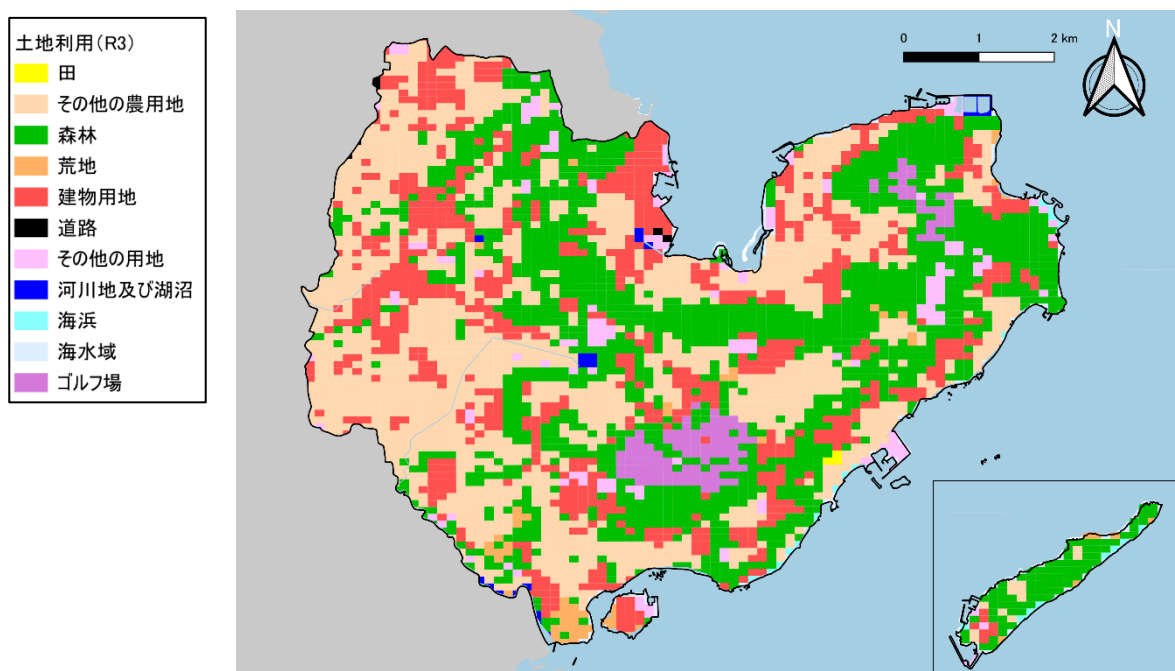


図 1-3. 土地利用の状況

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。

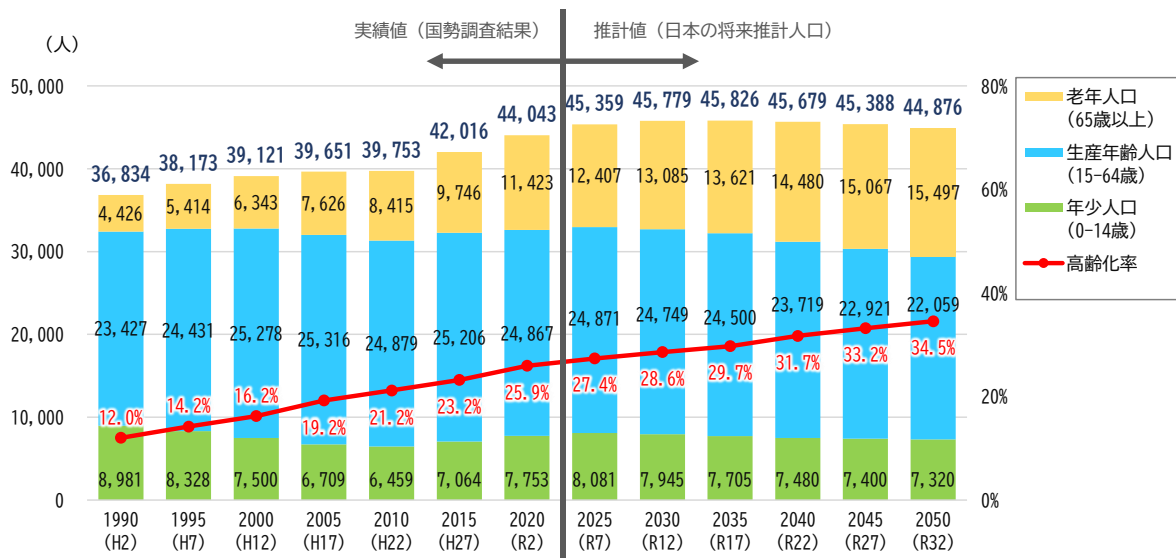


図 1-4. 総人口の推移

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)

1-2-2 人口分布

- 南城市の人口は市域に薄く広く分散しています。佐敷地域や大里地域に人口が集中している地区があります。
- 高齢化率の分布状況を見ると、高齢化率 50%を超える箇所が点在しており、特に人口が少ない所の高齢化率が高い傾向にあります。

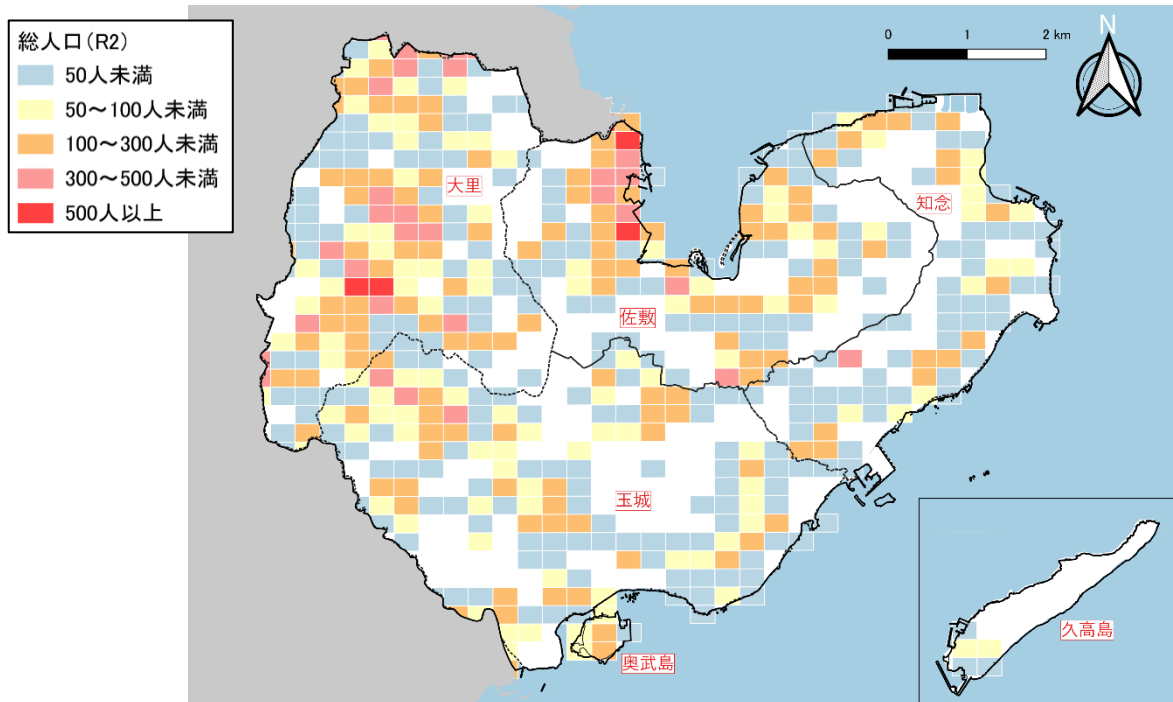


図 1-5. 総人口の分布状況(250mメッシュ)

出典: 国勢調査 (R2)

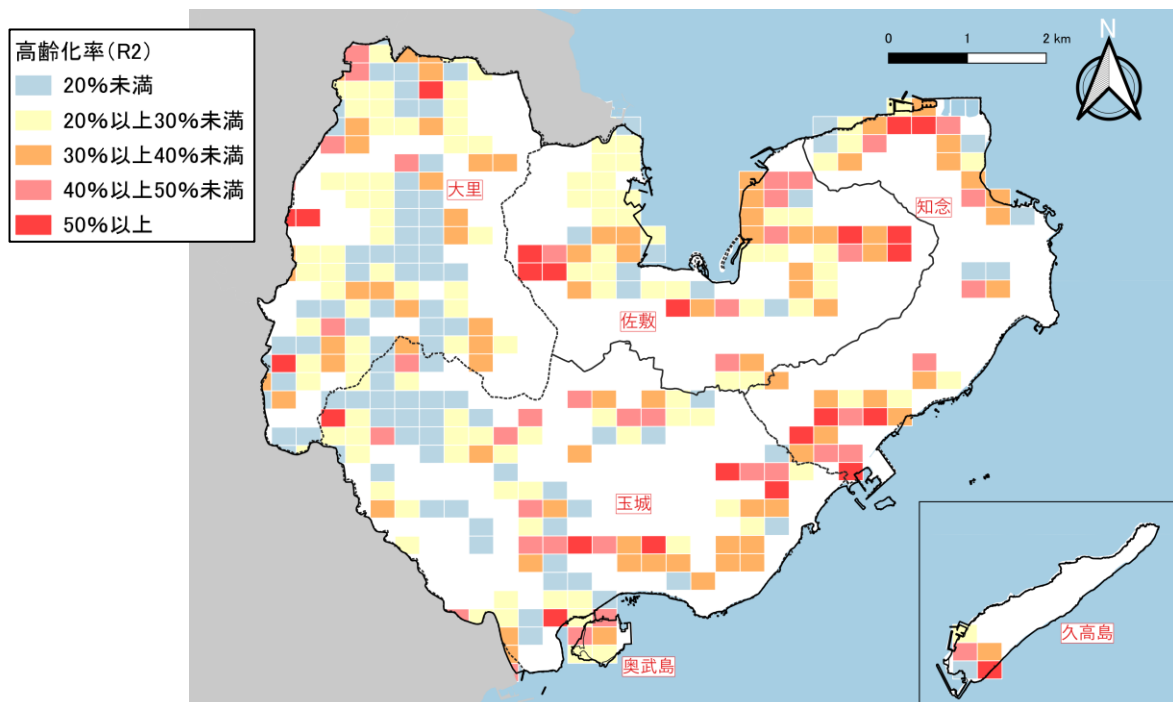


図 1-6. 高齢化率の分布状況(250mメッシュ)

出典: 国勢調査 (R2)

※人口が一定数未満のメッシュの高齢化率は非公表

- 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が、離れた地域では人口減少が進んでいます。

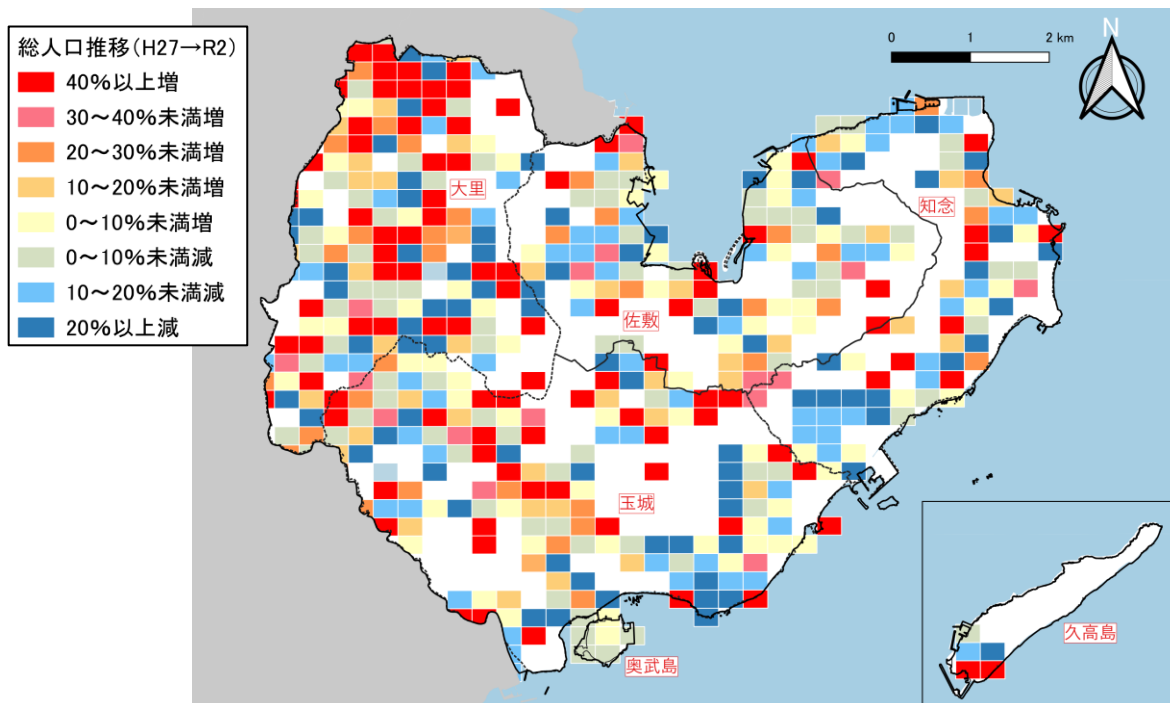


図 1-7. 総人口の推移 (H27→R2) (250mメッシュ)

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。

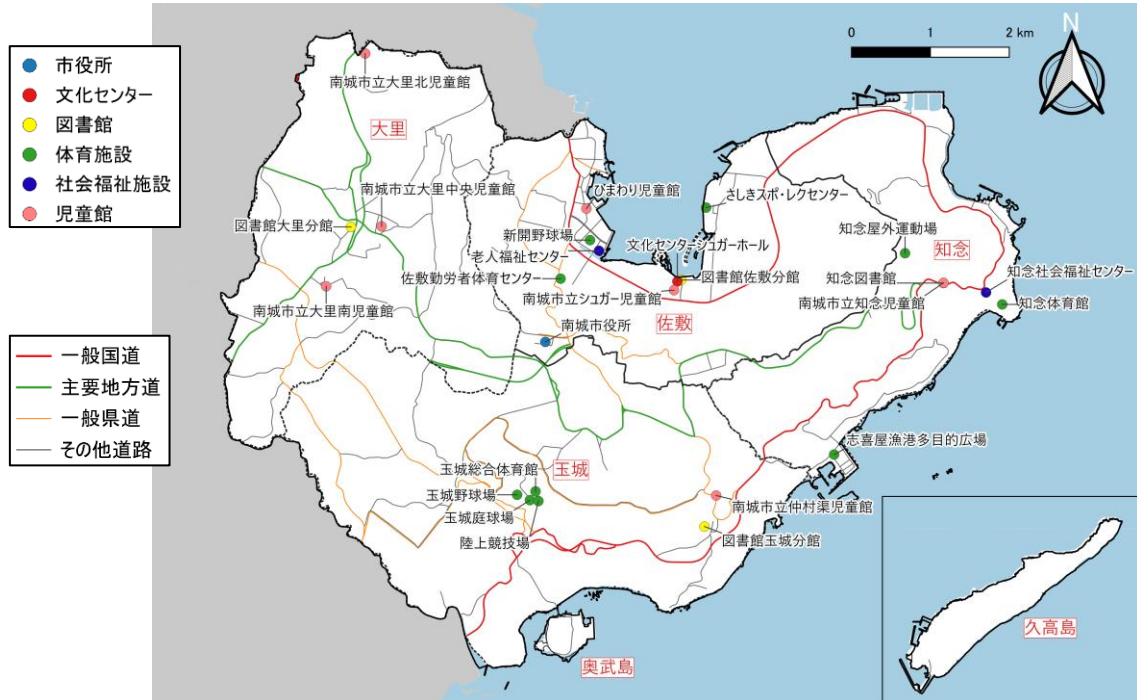


図 1-8. 公共施設の立地状況

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。

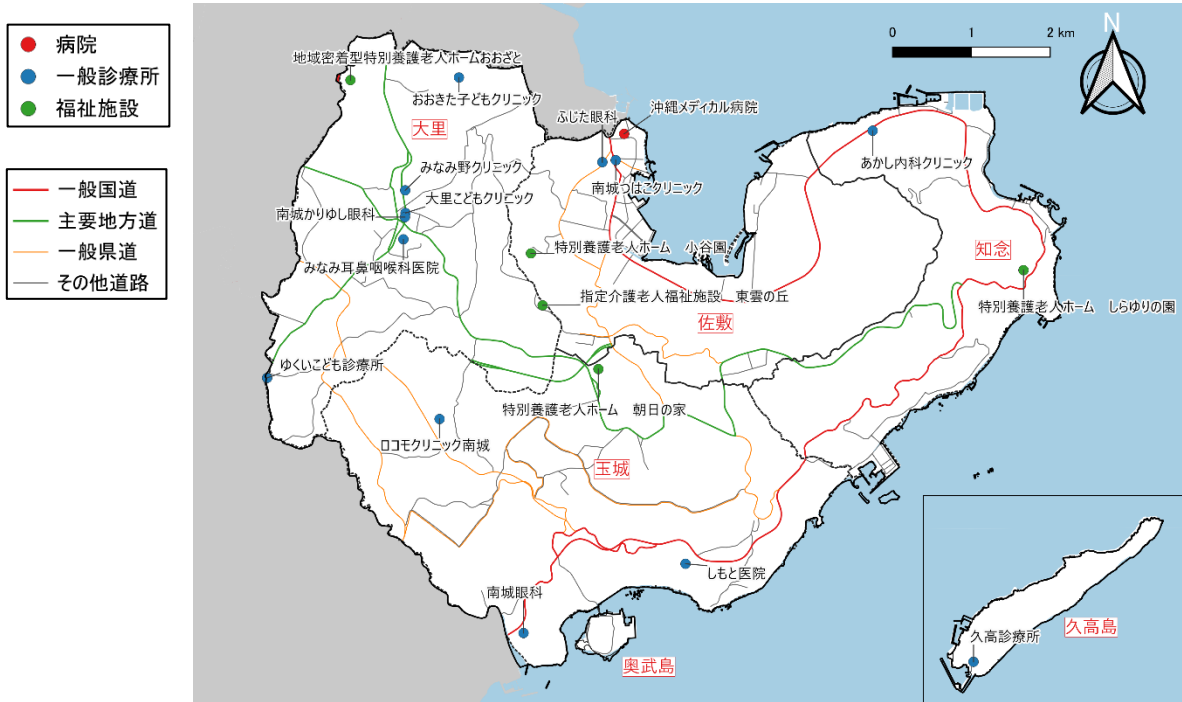


図 1-10. 病院・福祉施設の立地状況(歯科等を除く)

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。

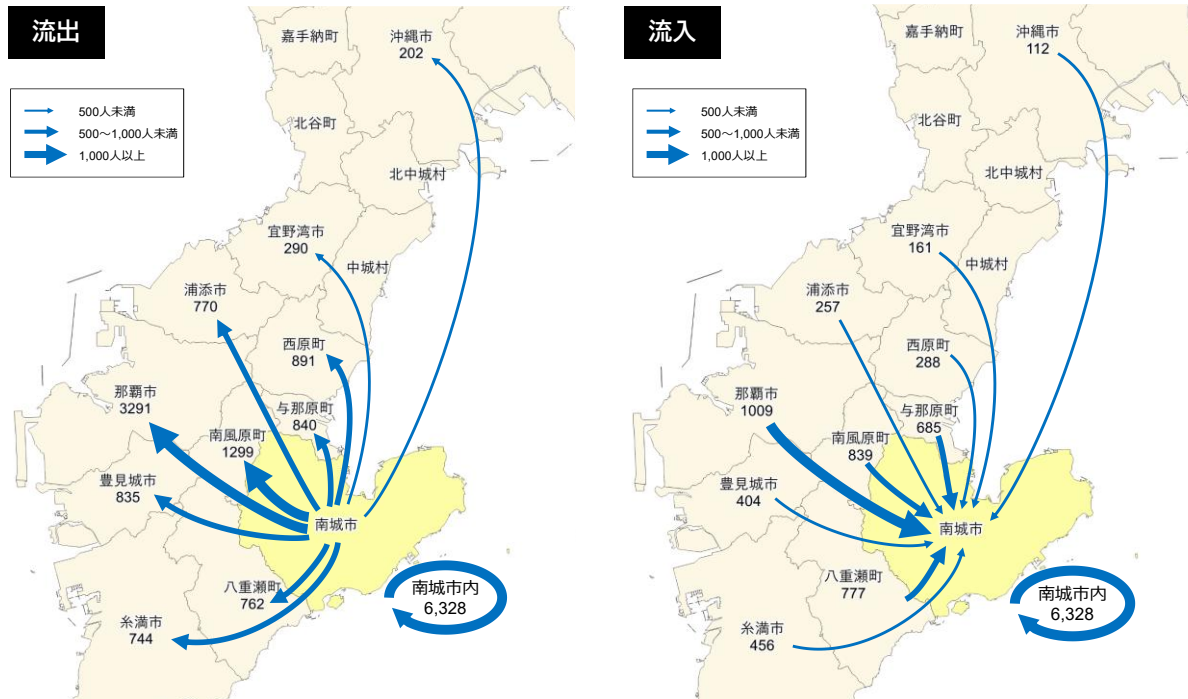


図 1-13. 通勤流動

出典：国勢調査(R2)
※自宅従業者を除く上位10件を表示

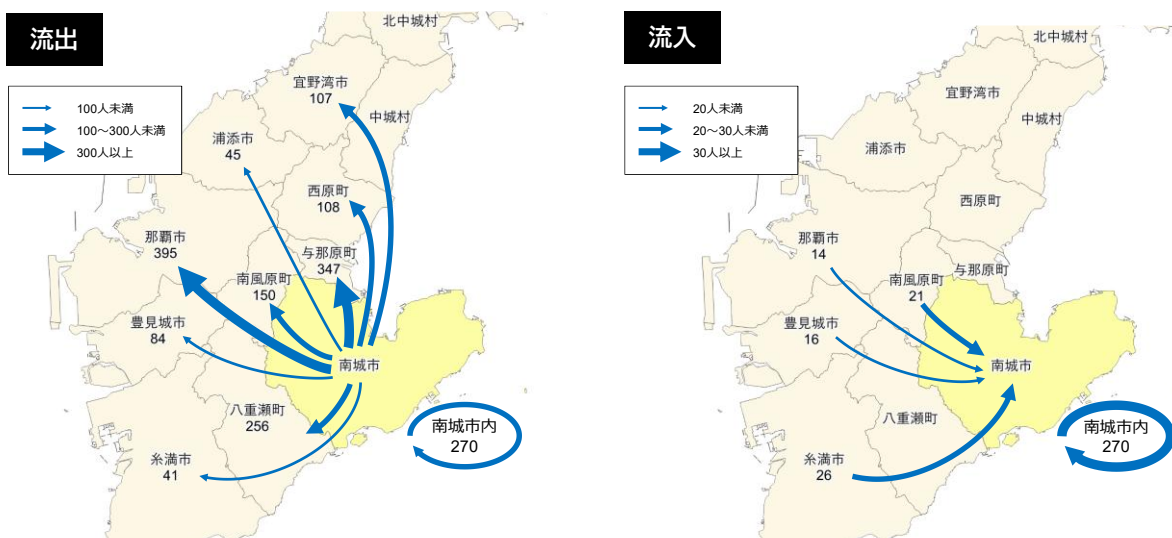


図 1-14. 通学流動

出典：国勢調査(R2)
※自宅通学者を除く上位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。

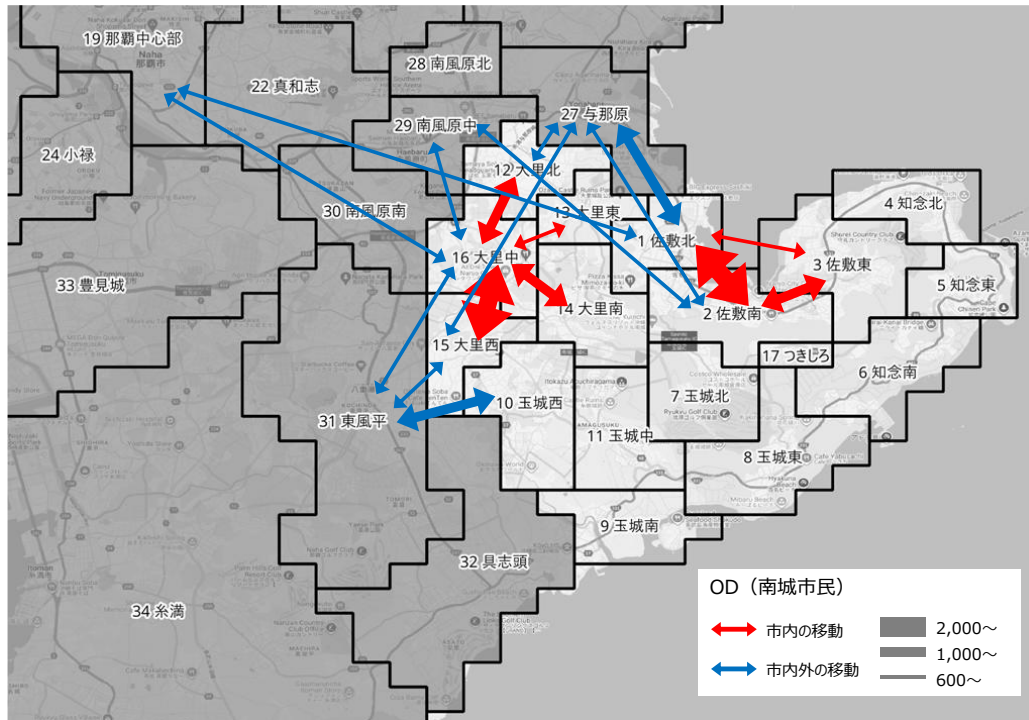


図 1-15. 市民の移動ニーズ(パーソントリップ調査)

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)

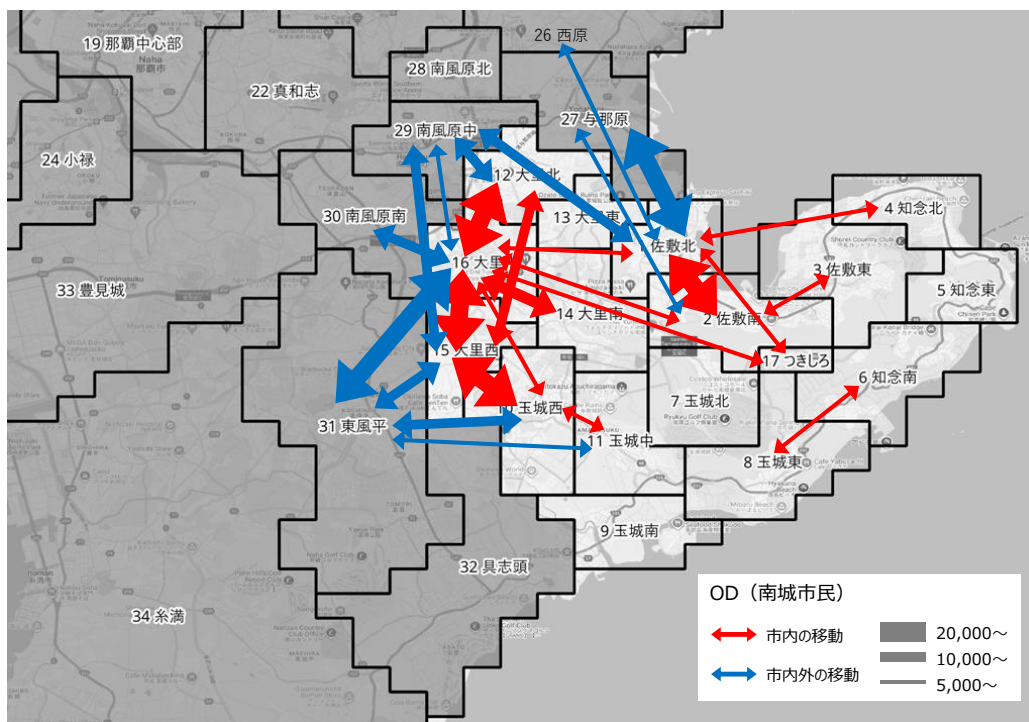


図 1-16. 推定南城市民の移動ニーズ(人流データ)

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。

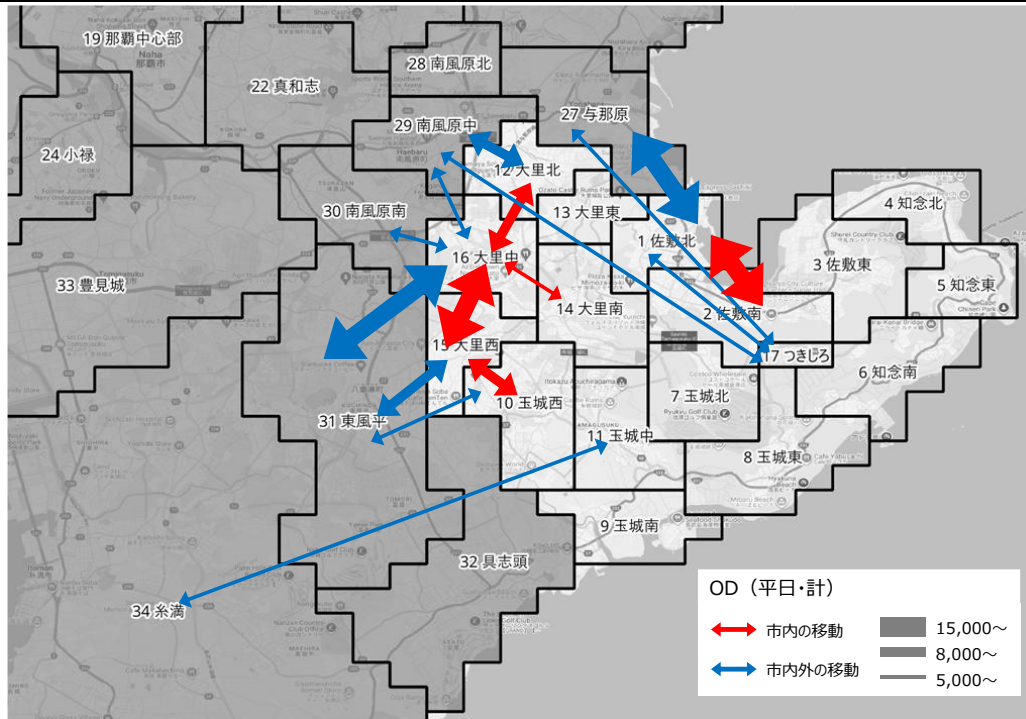


図 1-17. 平日の移動ニーズ

出典:「混雑統計」©ZENRIN DataCom CO., LTD

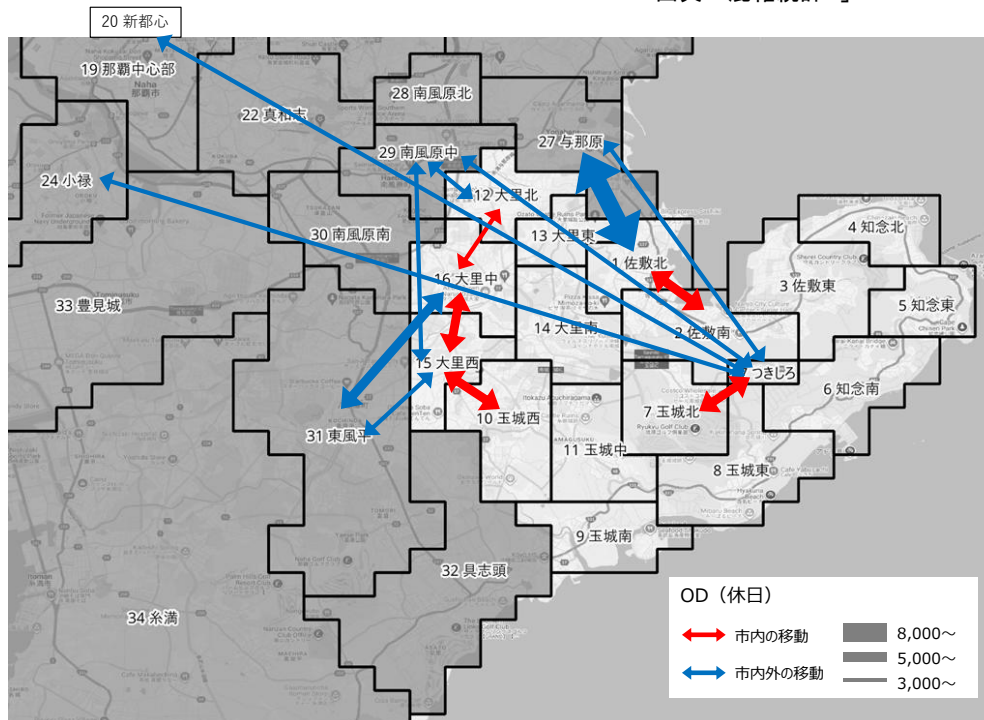


図 1-18. 休日の移動ニーズ

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。

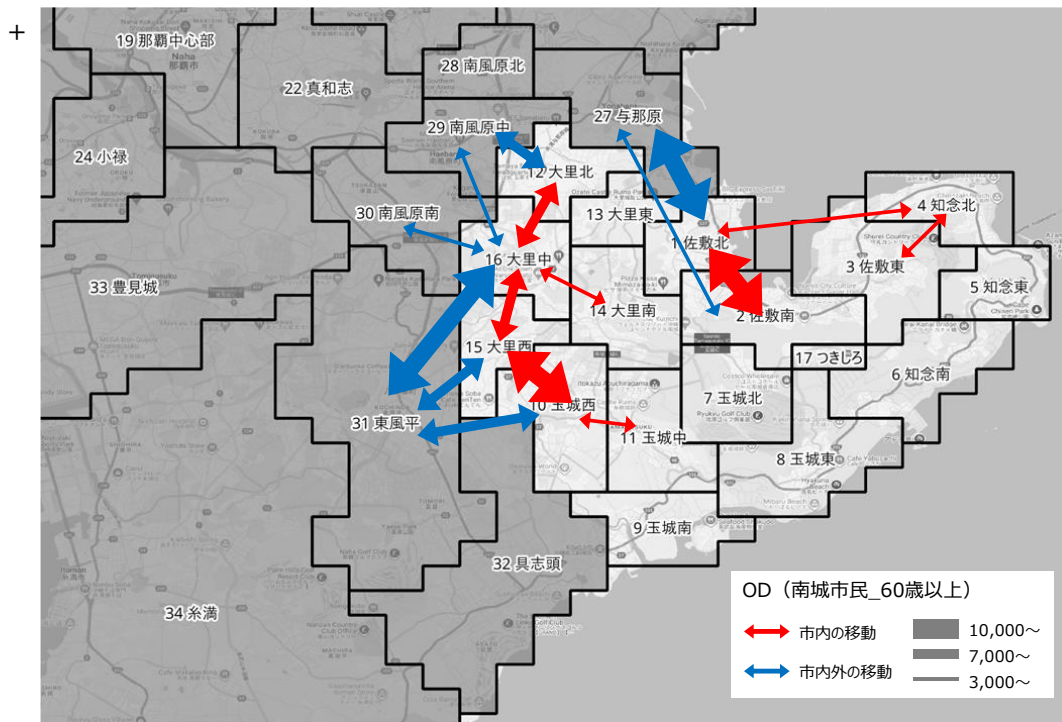


図 1-19. 高齢者の移動ニーズ

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。

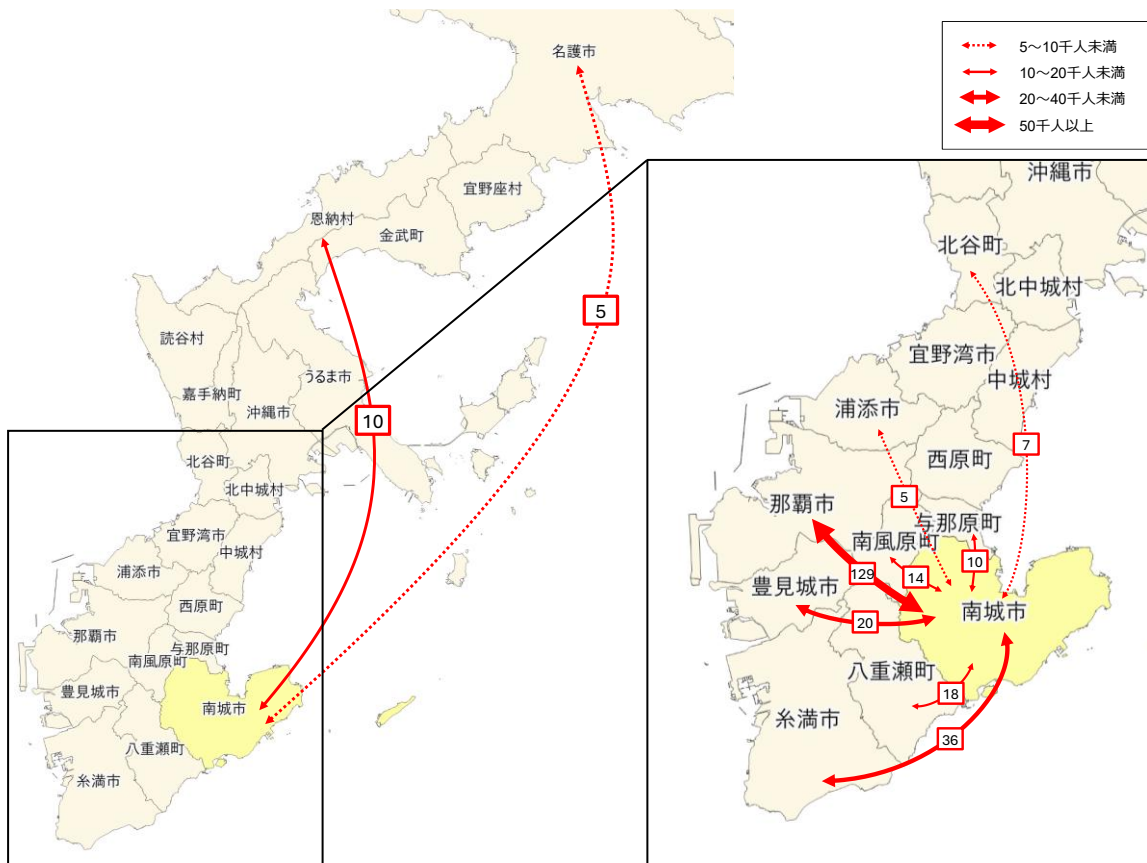


図 1-20. 南城市へ訪れた県外居住者の流動

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

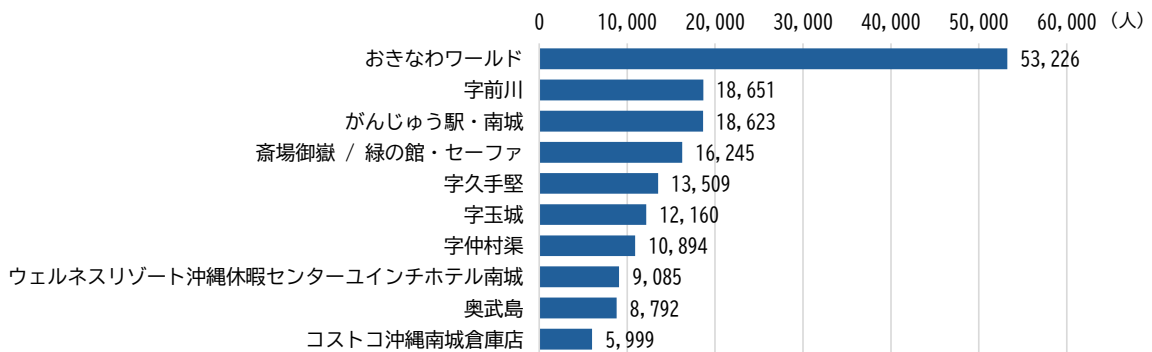


図 1-21. 南城市へ訪れた県外居住者の主な来訪先

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。

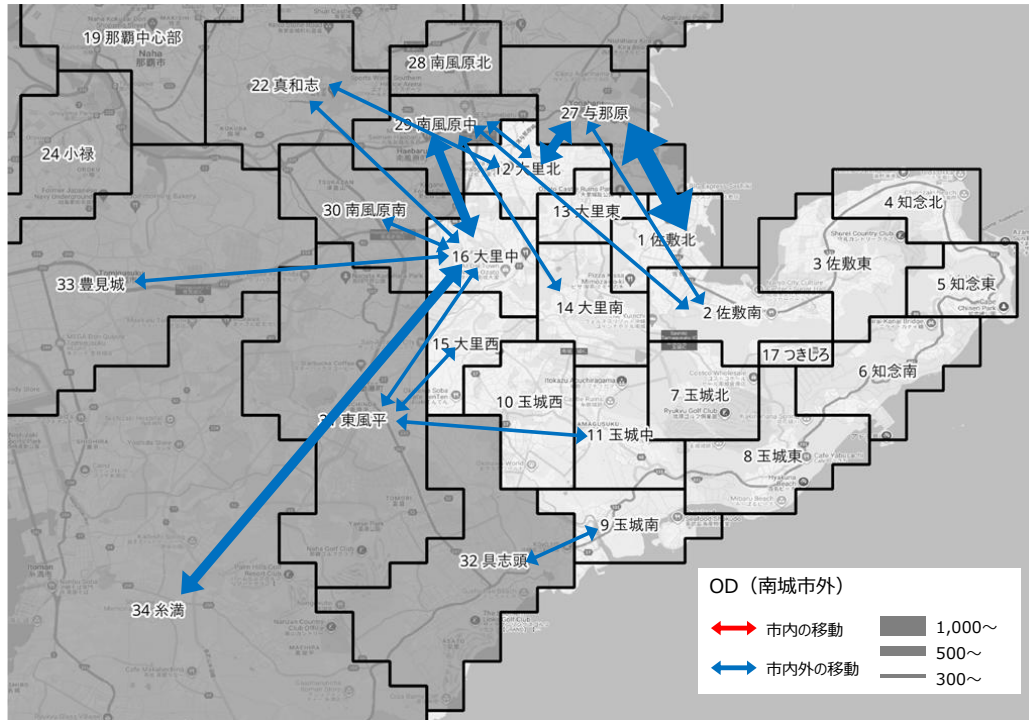


図 1-22. 来訪者の移動ニーズ(パーソントリップ調査)

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)

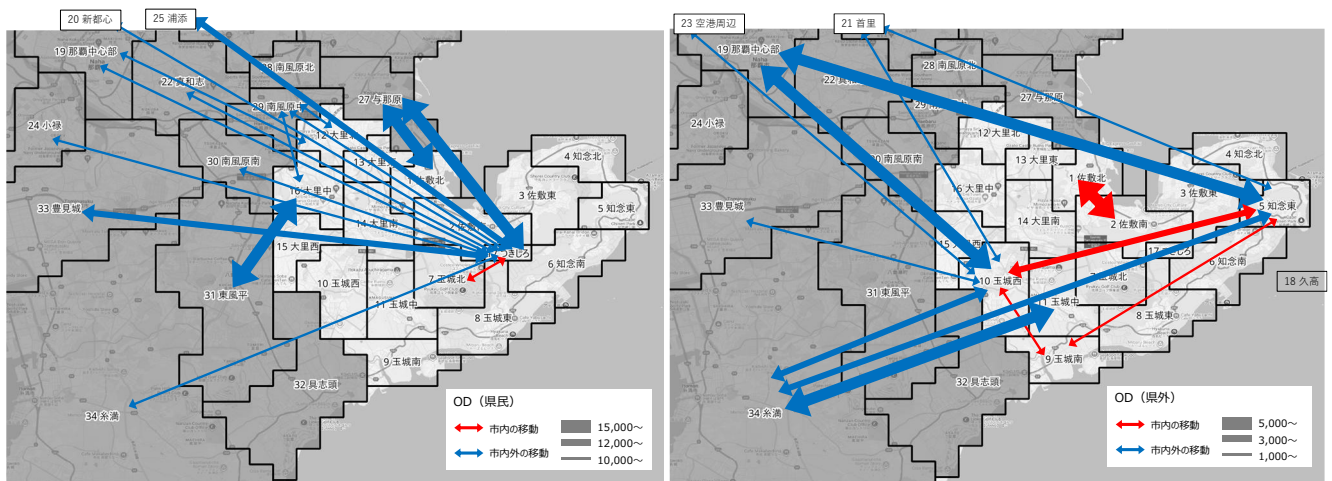


図 1-23. 来訪者の移動ニーズ(左: 推定沖縄県民、右: 推定沖縄県外居住者)

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。

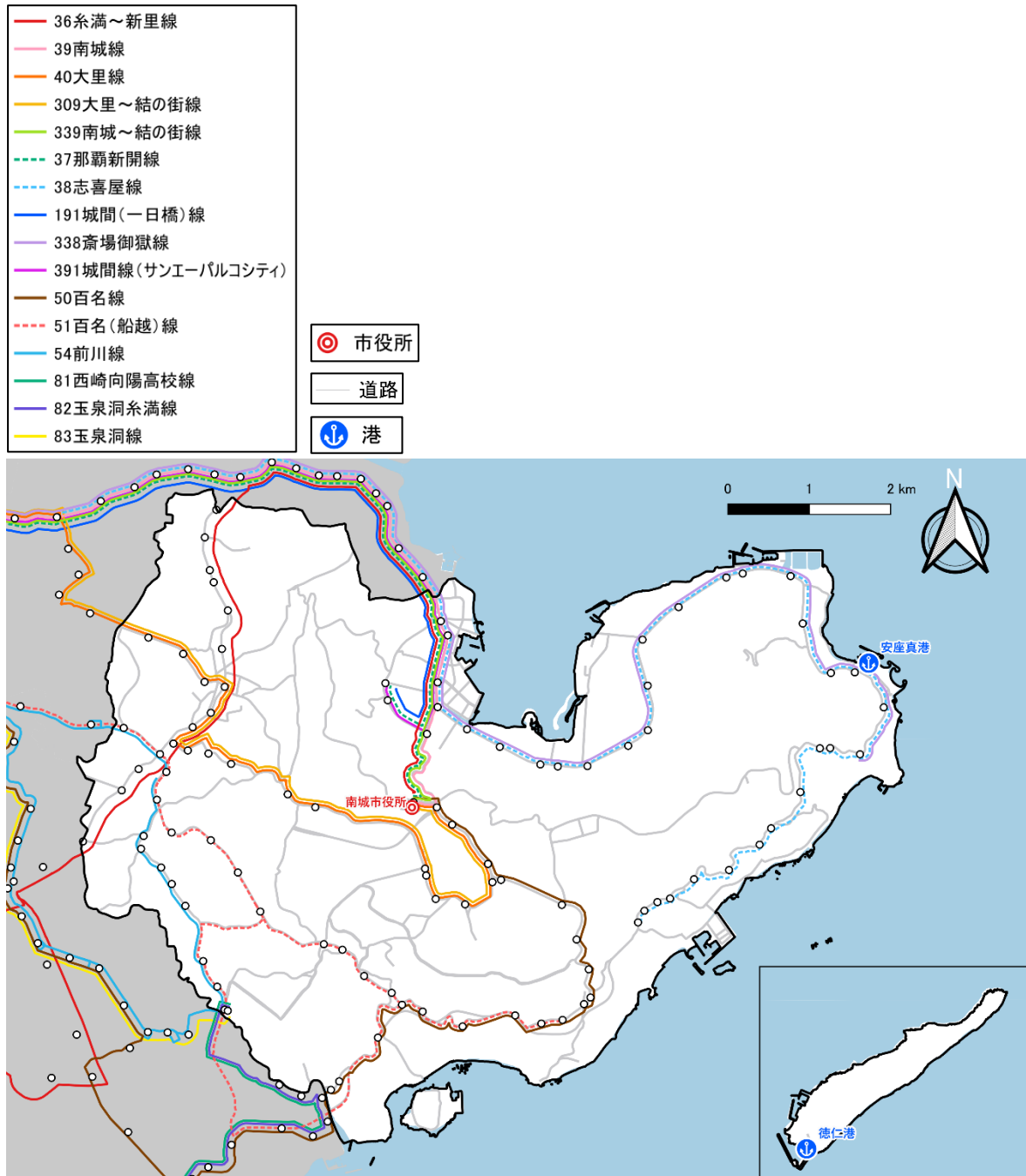


図 2-2. 路線バスの運行状況

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
			-	2	-	-
81 西崎・向陽高校線	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」を除く各方面で、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。

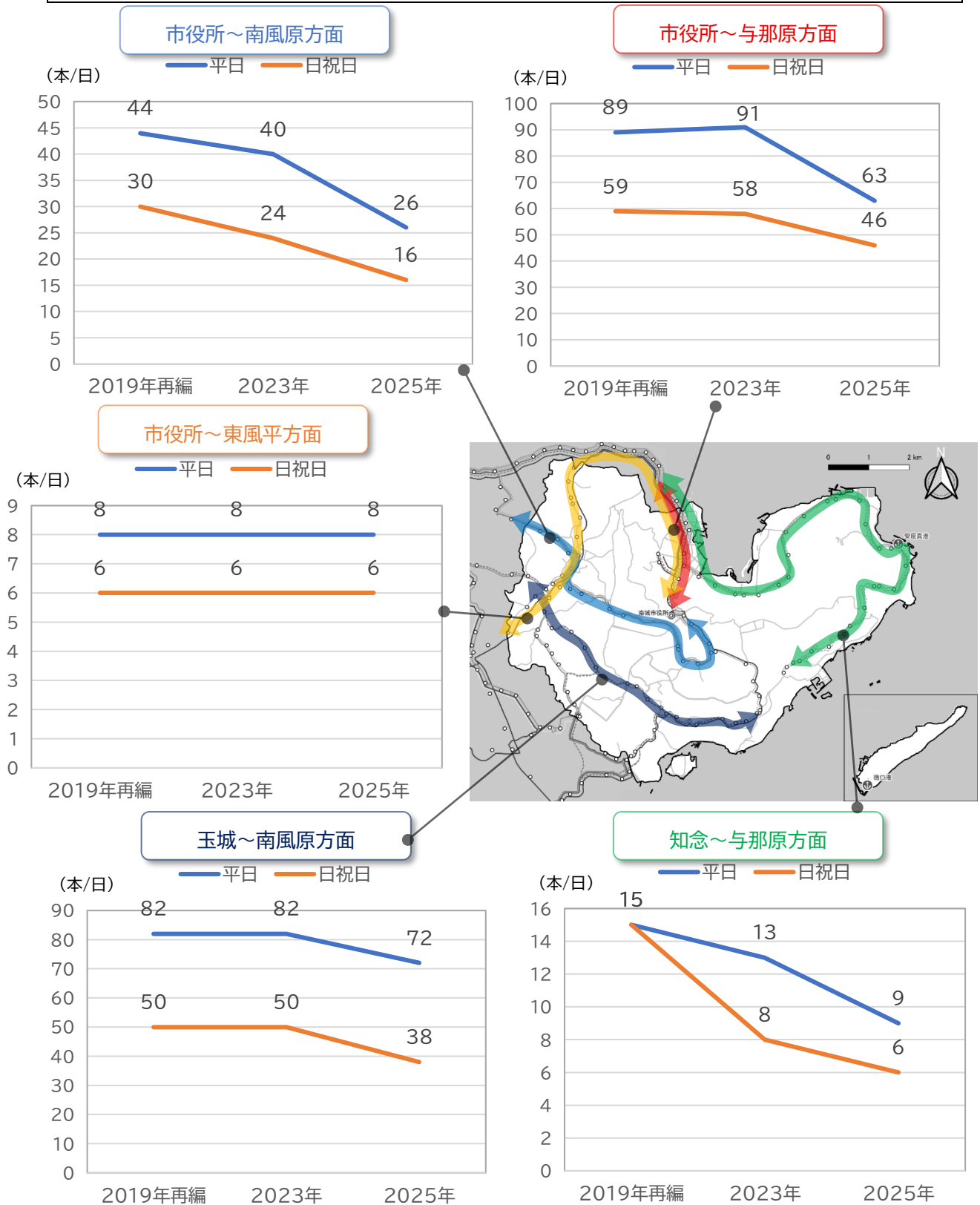


図 2-3. 路線バスの便数の推移

2-3 N バスの状況

2-3-1 運行状況

- N バスは南城市内を回る市内線で、令和元年 10 月の公共交通の再編に伴い誕生しました。
- 南城市からの委託を受け、沖縄バスが運行しています。
- バス路線は、南城市役所バス停を起点に市内各方面に整備されており、平日は 11 路線、土日祝日は 6 路線が運行されています。



図 2-4. N バスの運行状況

出典:南城市 N バス HP

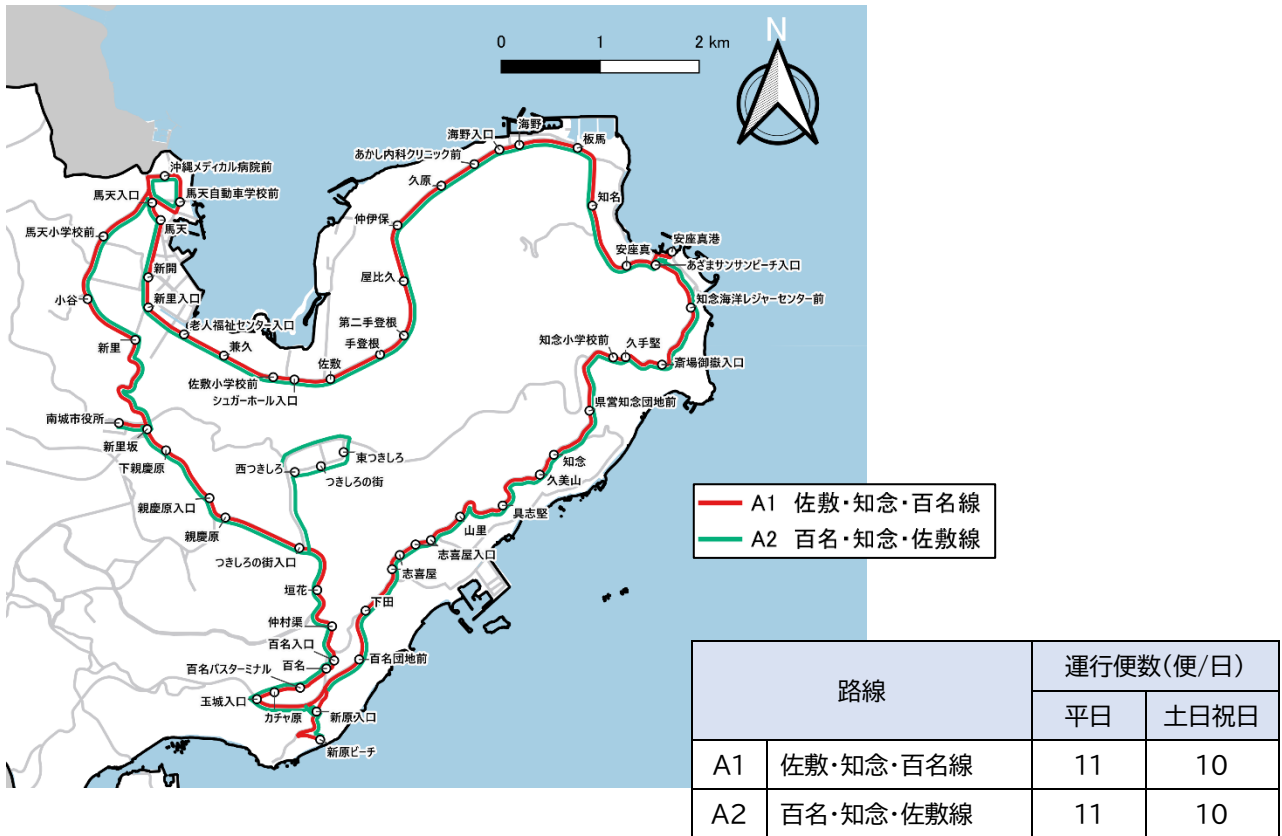


図 2-5. Nバス(路線A)のルート

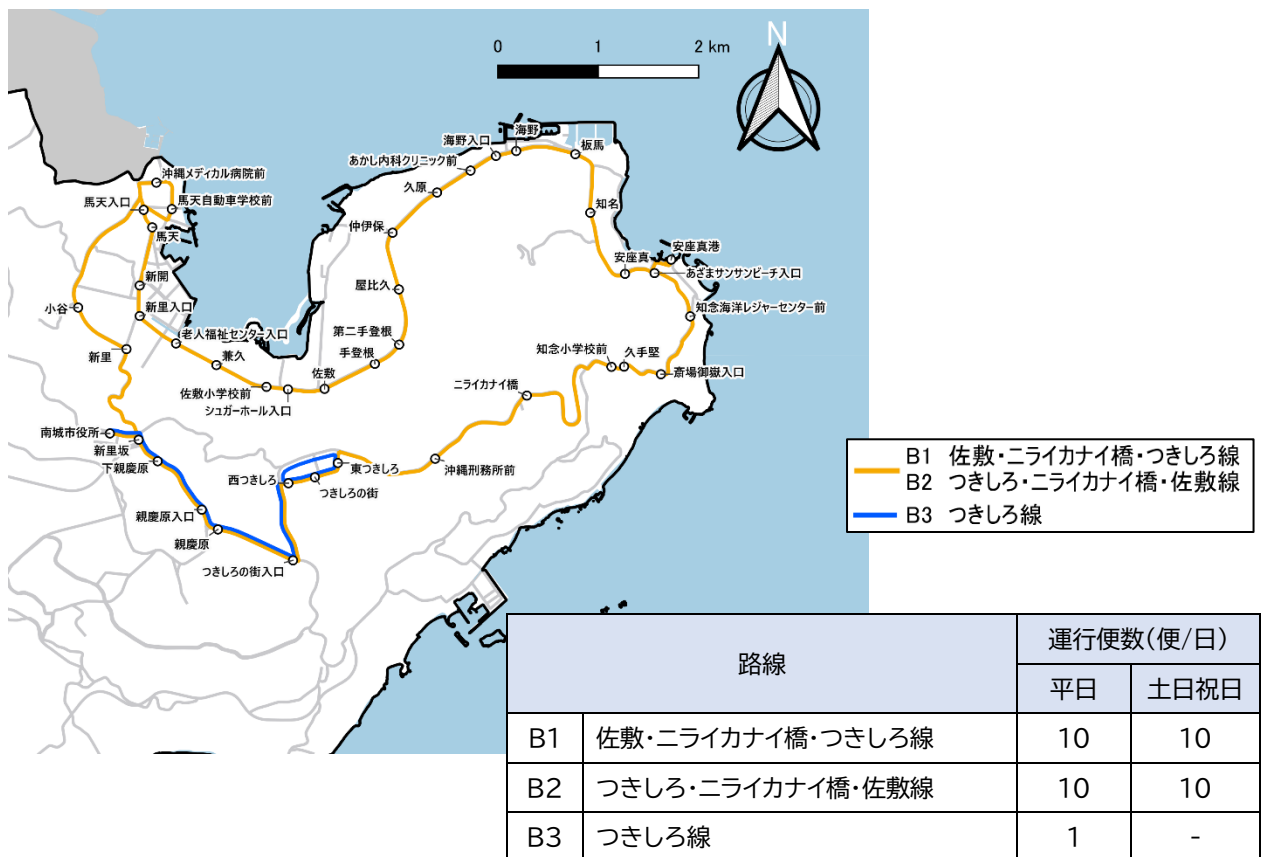


図 2-6. Nバス(路線B)のルート

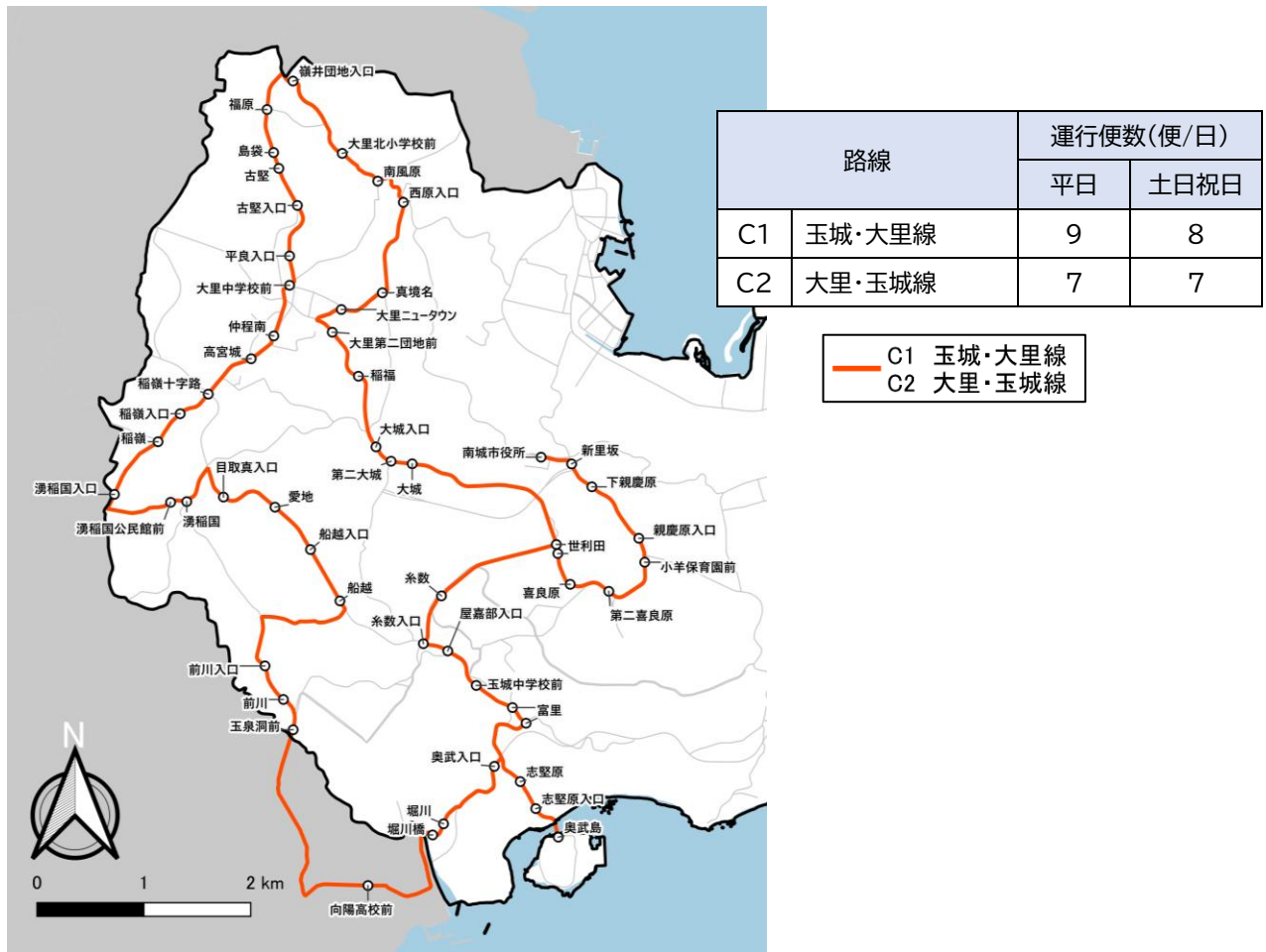


図 2-7. Nバス(路線C)のルート



図 2-8. Nバス(路線D)のルート



図 2-9. Nバス(路線 F)のルート



図 2-10. Nバス(路線 G)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、令和6年4月の577人/日から令和8年2月には688人/日となり、111人/日の増加(約1.2倍)となっています。
- 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。

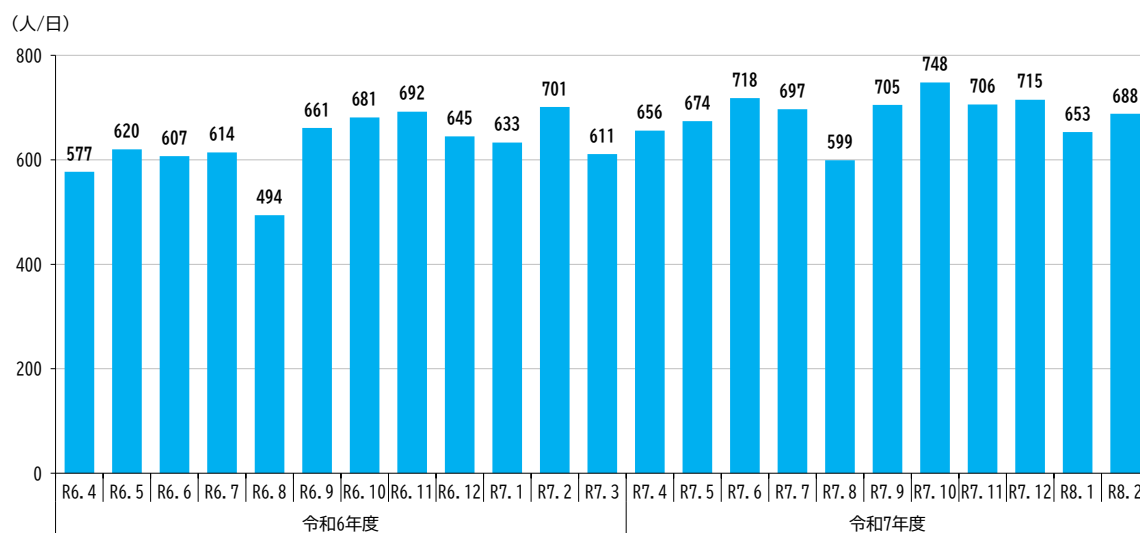


図 2-11. Nバスの利用者数

※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。

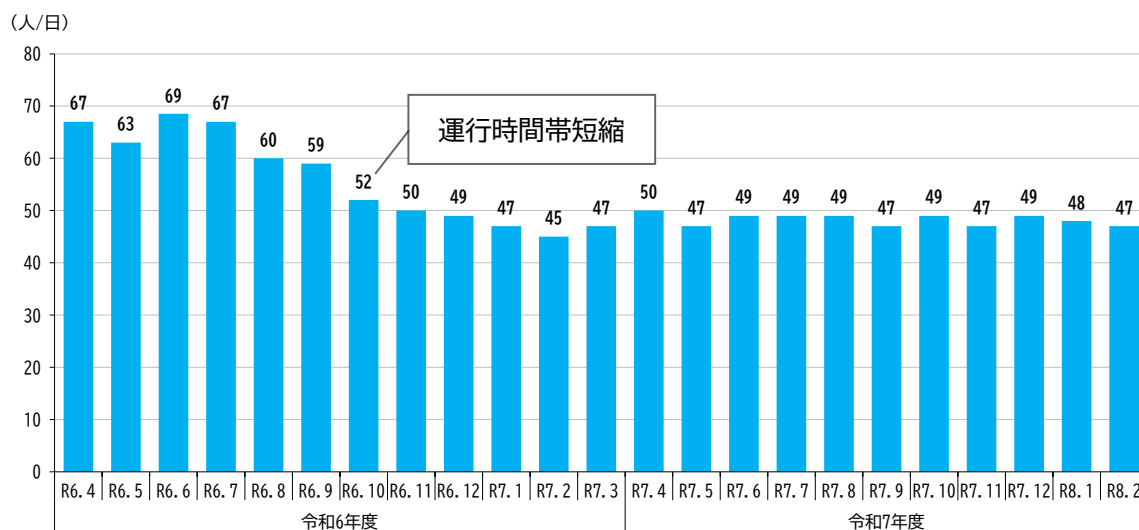


図 2-12. おでかけなんじいの利用者数

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。

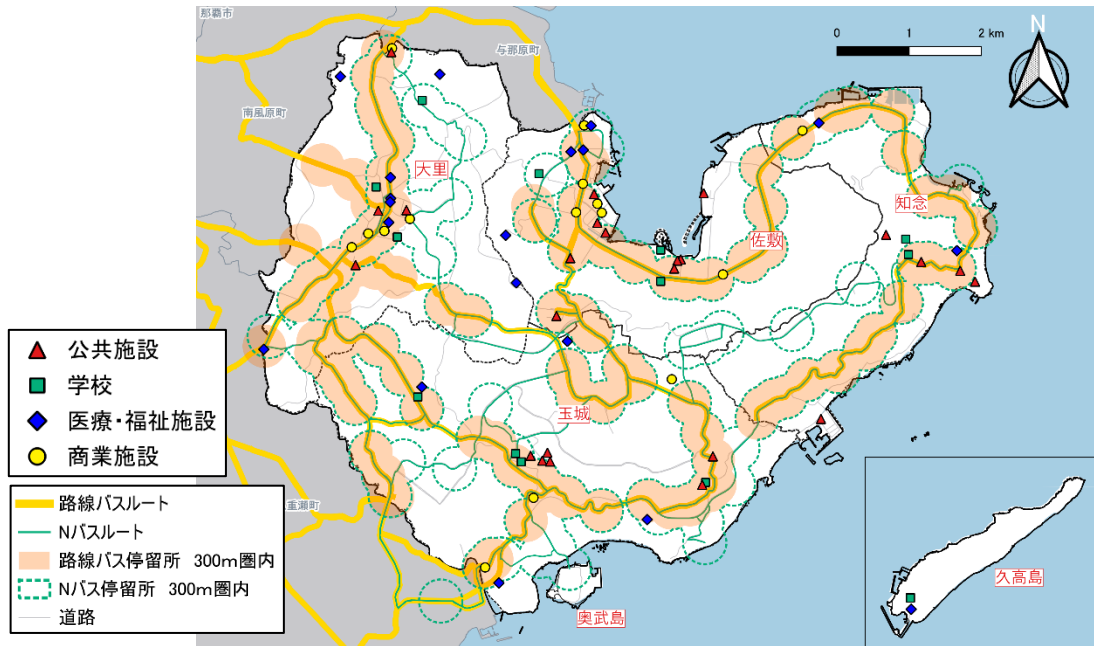


図 2-13.施設立地と路線バス・Nバスのバス停利用圏域(300m 圏内)との関係

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、目標値の達成状況の整理、評価を行いました。
- なお、網形成計画の計画期間は令和8年度までですが、1年前倒しで計画の改定を行うことから、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 バスのダイヤ調整を実施。

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】 久高航路の継続運航	実施	2019 年度の再編で N バスとの接続性を高めて、継続運航。
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 バスの均一運賃を導入。
		【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システムを多言語対応。
		【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、おでか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いますが、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（おでかけなんじい）	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（おでかけなんじい）	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（おでかけなんじい）	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(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次南城市総合計画

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ました。

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～11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

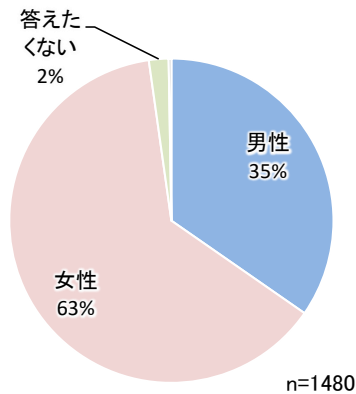


図 5-1. 回答者の性別

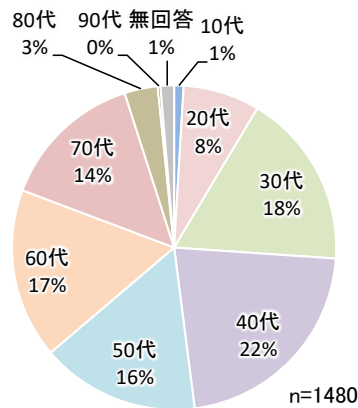


図 5-2. 回答者の年代

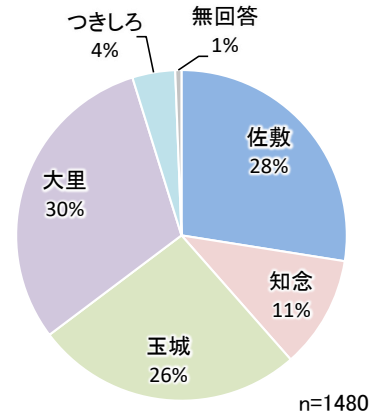


図 5-3. 回答者の居住地

(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、次いで「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。

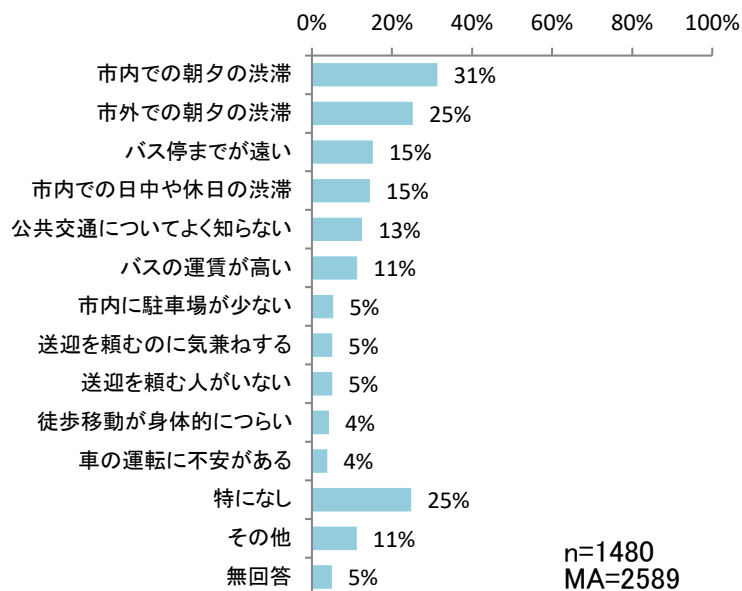


図 5-4. 移動で困っていること

(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」3%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。

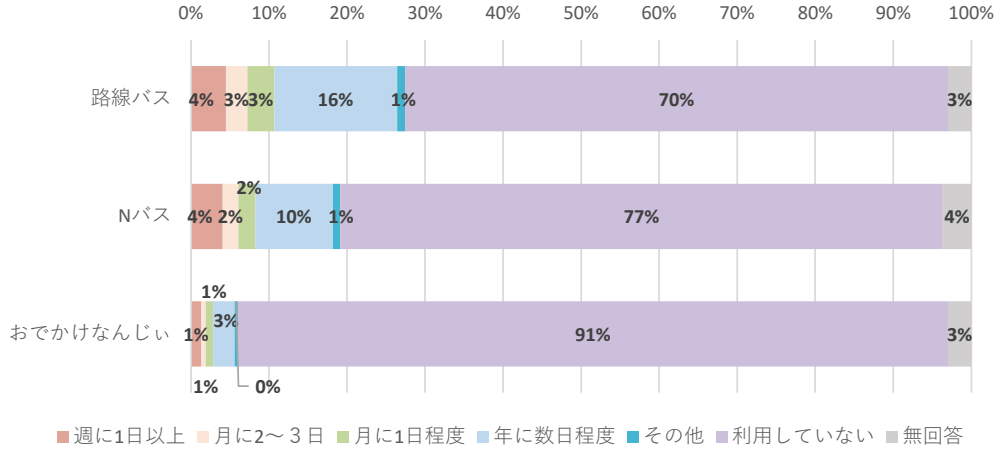


図 5-5. 公共交通の利用頻度

(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、「特に影響はない」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%となっており、半数に影響が生じています。

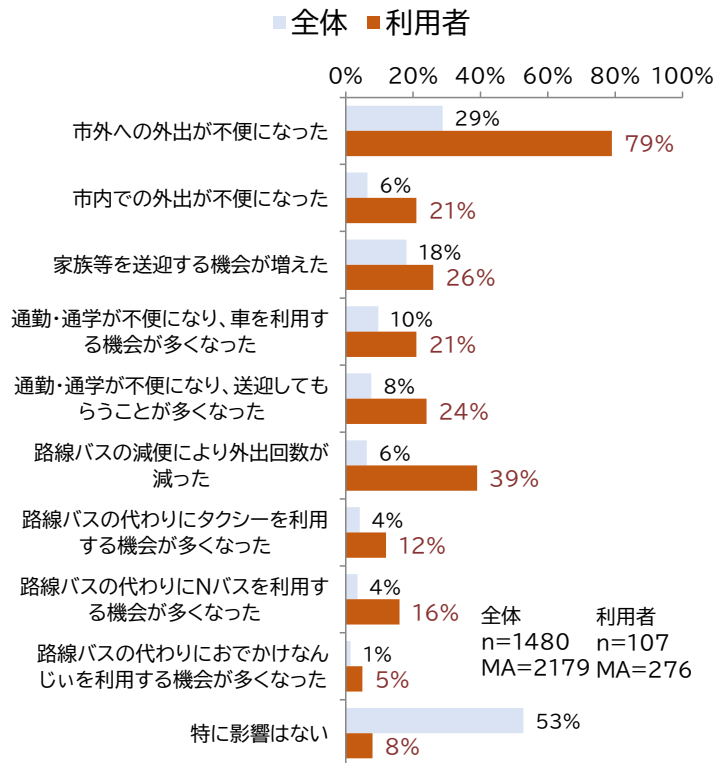


図 5-6. 路線バスの減便による影響

(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。

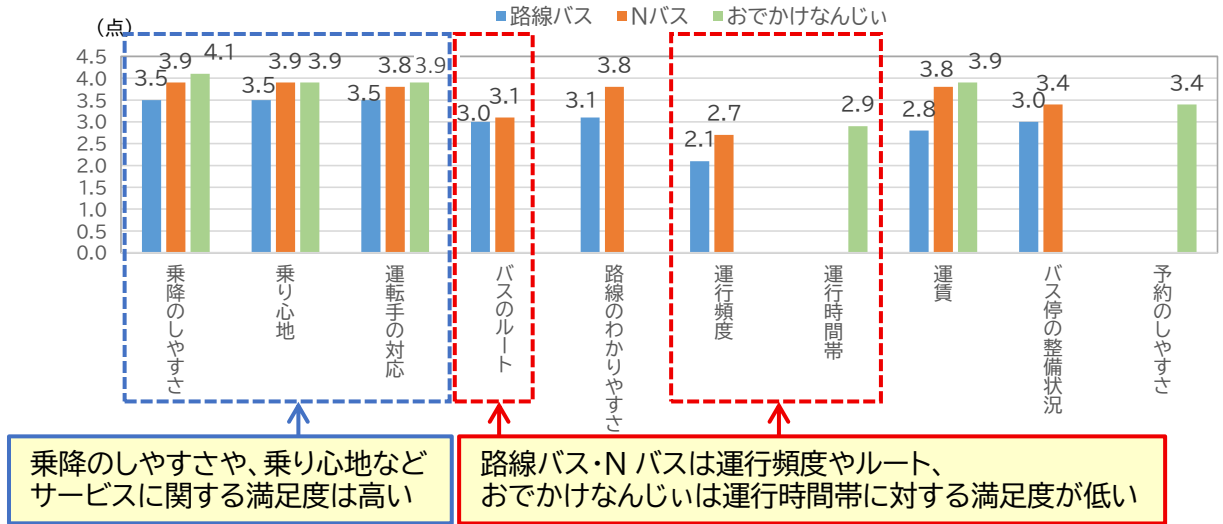


図 5-7. 路線バス・Nバス・おでかけなんじいの満足度(5点満点)

(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も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。

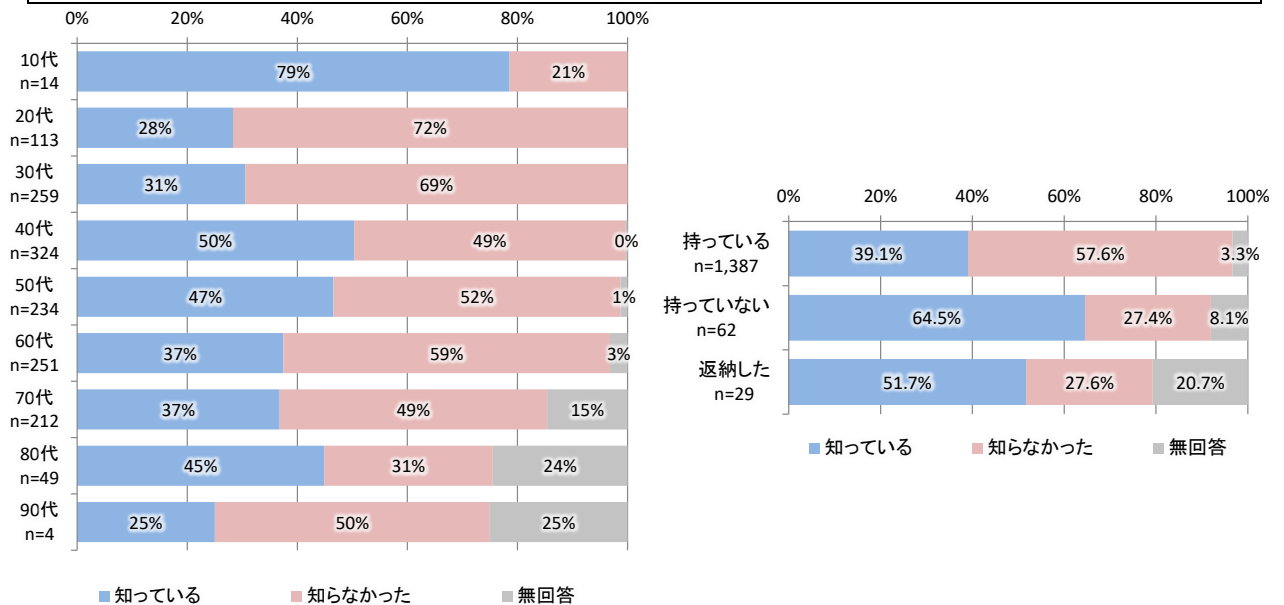


図 5-8. 市民運賃の認知度(左:年代別、右:運転免許証の有無別)

(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。

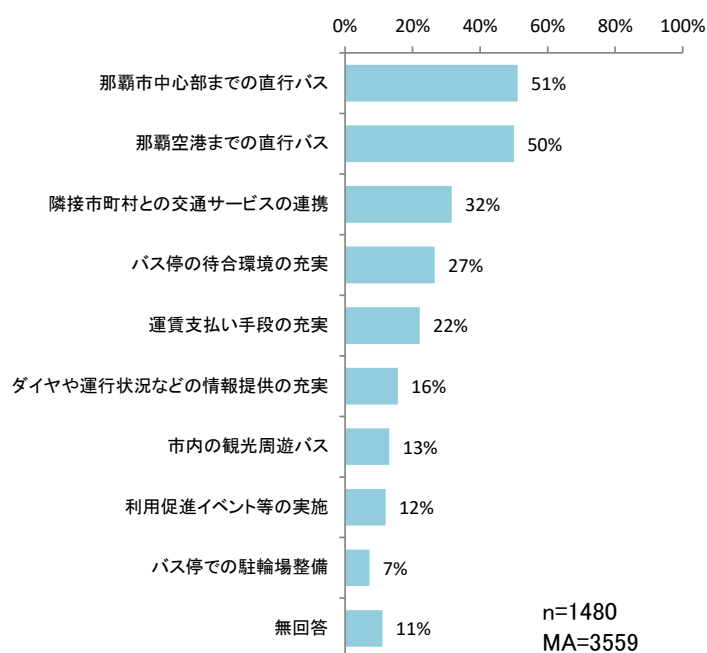


図 5-9. 重点的に取り組むべきサービスの改善点

(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)に比べると利用率は非常に低く、転換の余地は大きいといえます。
- 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。

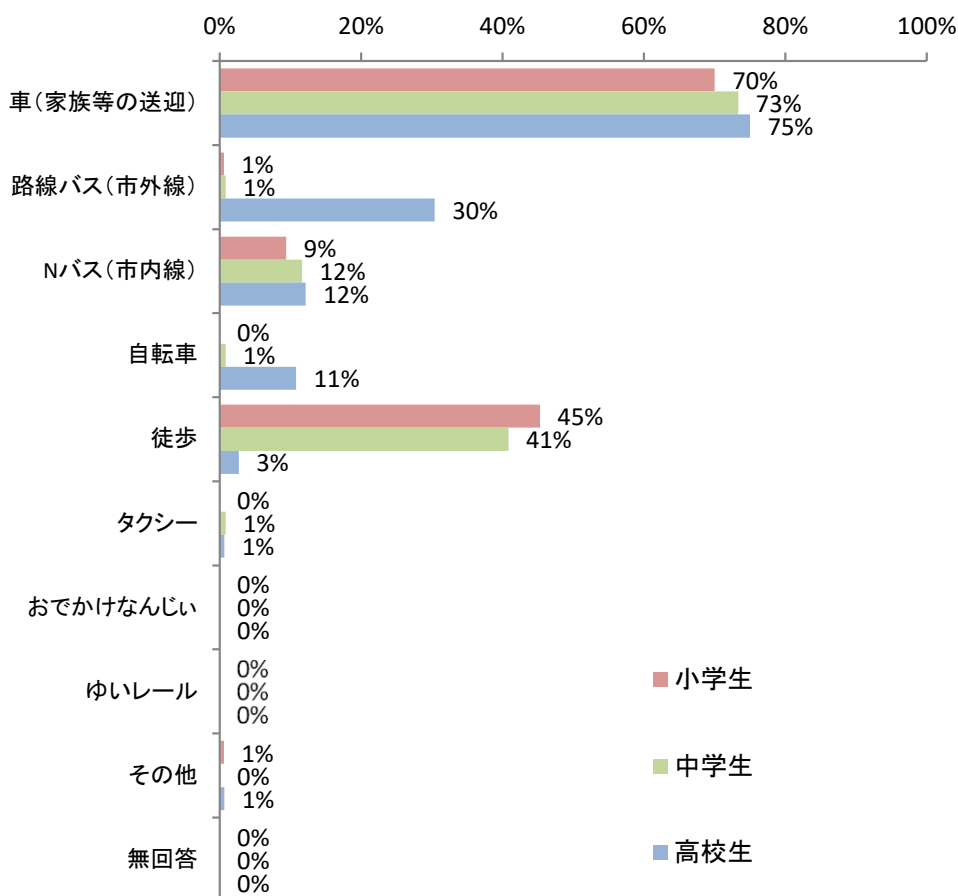


図 5-10. 登校の主な移動手段(小中高生、複数回答)

(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、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。

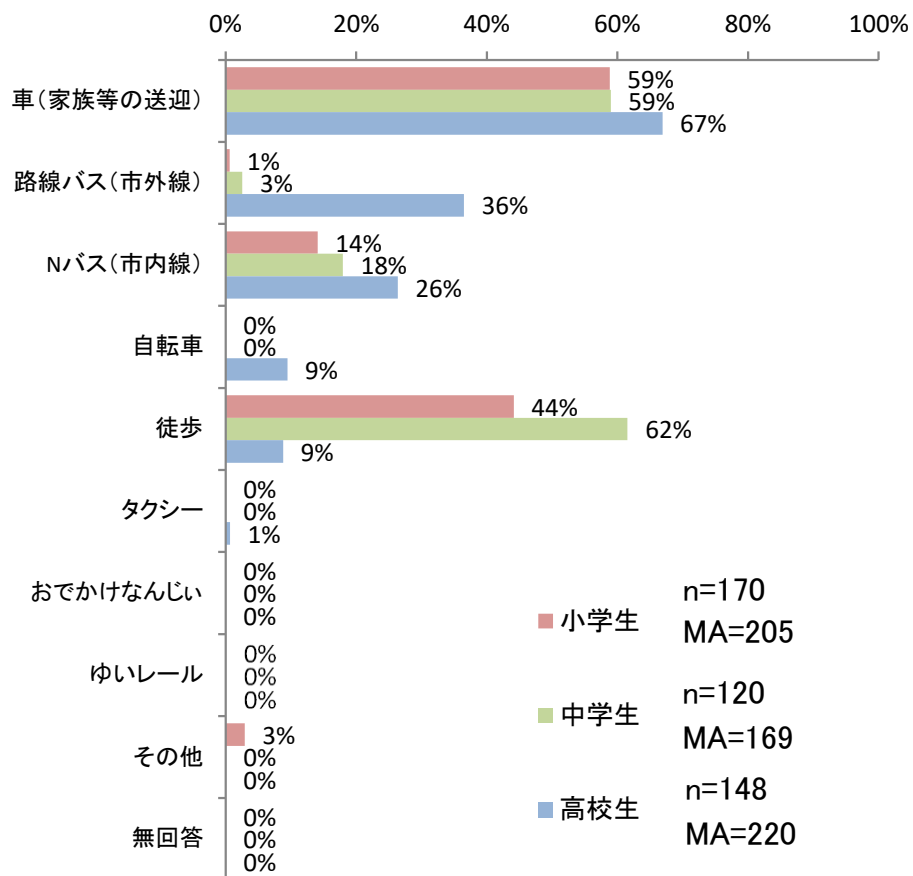


図 5-11. 帰宅時の主な移動手段(小中高生)

(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24.7%と、バス利用に関する問題を指摘する声が多いです。

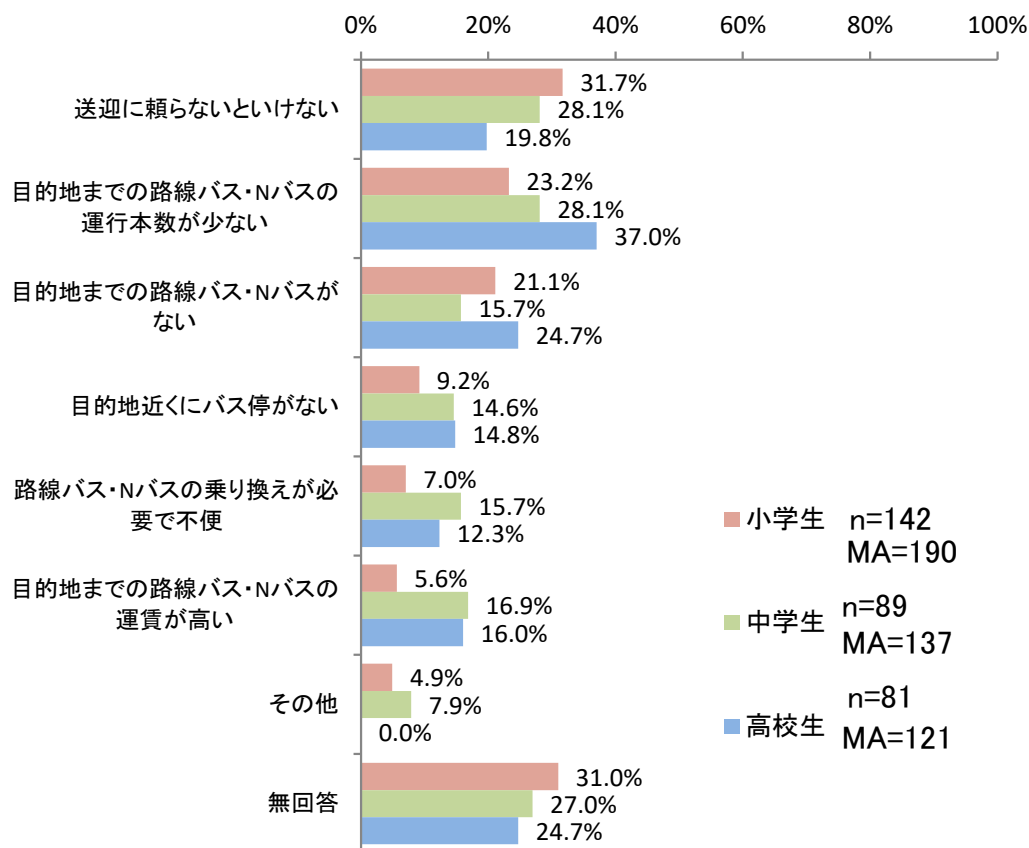


図 5-12. 移動で困っていること(小中高生)

(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。

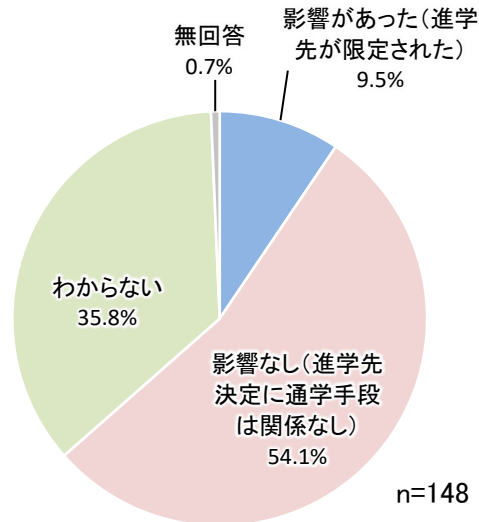


図 5-13. 進学先決定の際の通学手段の影響

(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%、「登下校の時間にあっている」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。

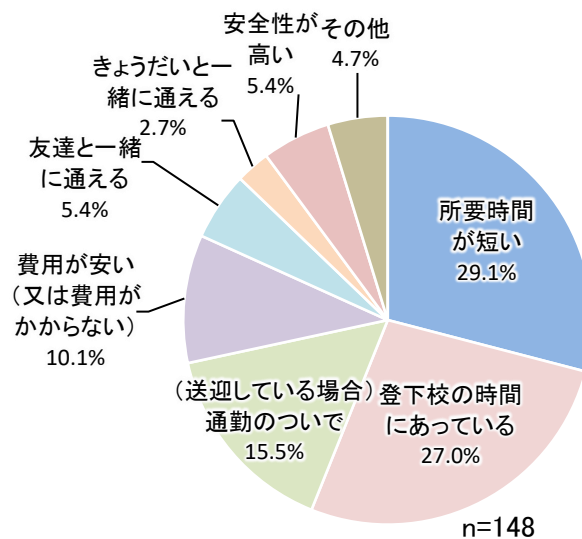


図 5-14. 通学方法検討で重視した点

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~) ※利用者の年代は調査員が目視で判断

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。

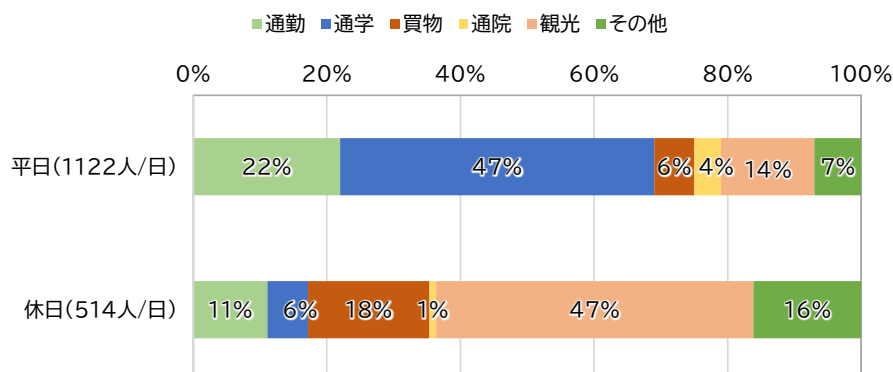


図 5-15. 路線バスの利用目的

(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。

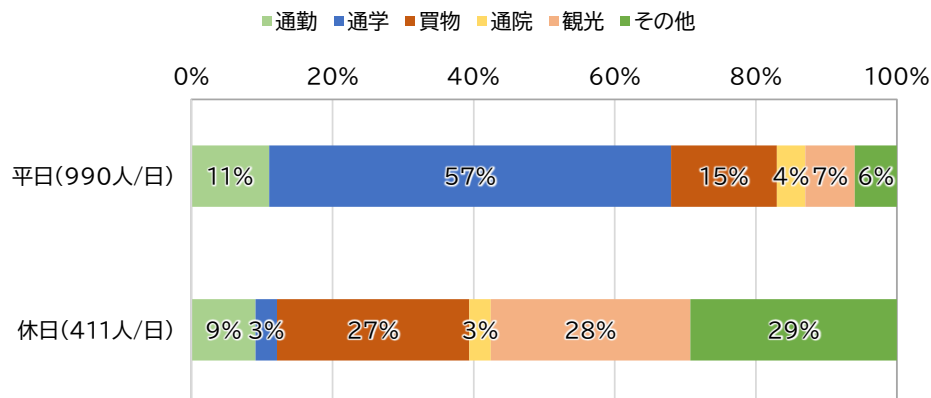


図 5-16. Nバスの利用目的

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】 ・南城市交通政策課 ・KCS	・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		・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)		

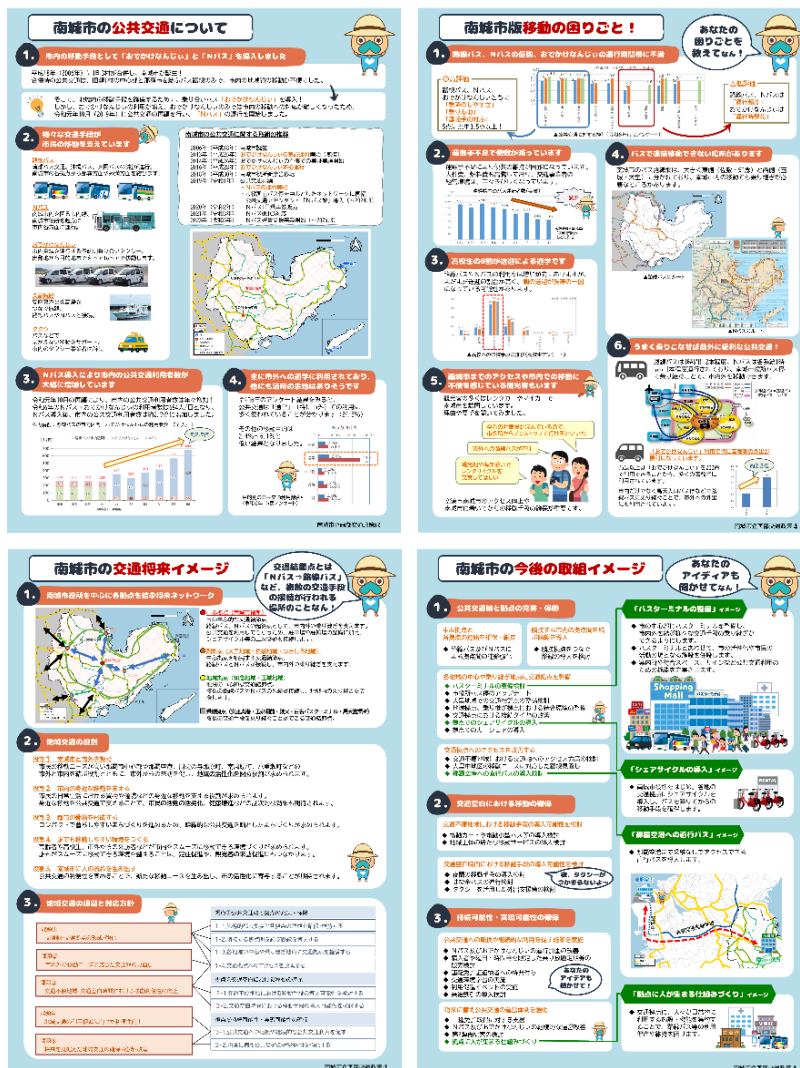


図 5-17. オープンハウスでの展示パネル

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	副会長
	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(素案)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、障がい者など自力での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取り除き、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。