

資料③：南城市地域公共交通網形成計画
(素案)

平成 29 年 1 月

南 城 市

目次

1	南城市の現状.....	1
1-1	南城市の地勢.....	1
1-2	人口の推移.....	2
1-3	産業.....	4
1-4	土地利用.....	5
1-5	施設立地.....	6
2	上位関連計画の整理.....	10
2-1	南城市の将来像.....	11
2-2	都市構造.....	12
2-3	開発計画.....	13
2-4	交通に関する基本的方向・取組.....	14
3	公共交通の現状整理.....	16
3-1	南城市の公共交通の概要.....	16
3-2	路線バスの運行状況.....	17
3-3	タクシー.....	20
3-4	デマンドバス（「おでかけなんじい」）.....	21
3-5	航路.....	23
4	地域公共交通の役割と課題の整理.....	24
4-1	公共交通の役割.....	26
4-2	公共交通の役割からみた問題点と課題.....	27
4-3	役割・問題点・課題のまとめ.....	31
5	基本的な方針の検討.....	32
5-1	南城市地域公共交通網形成計画策定の背景.....	32
5-2	基本理念及び基本方針.....	33
5-3	公共交通網再編の考え方.....	34
5-4	対象地域.....	36
5-5	対象期間.....	36
6	計画目標の設定と把握方法.....	37
7	目標達成のための施策・事業の検討.....	38
7-1	目標達成に向けた施策メニュー.....	38
7-2	個別施策の概要.....	41
8	計画の評価・改善.....	51

はじめに

南城市は、平成 18 年 1 月 1 日に 1 町 3 村（佐敷町・知念村・玉城村・大里村）の合併により誕生し、平成 29 年 1 月に合併 12 年目を迎えました。沖縄本島南部の東海岸、県都那覇市から南島へ 12km に位置し、静穏な中城湾と太平洋に面しています。東西 18km、南北 8km の広がりを持ち、面積は 49.94km²、人口は 43,242 人（平成 28 年 12 月末）となっています。西側を除く三方が海岸線に接してはいますが、平坦地が少なく傾斜の多い地形となっています。

バス路線網は、市内全域に整備されていますが、運行本数が少なく、また、那覇バスターミナルを起点に路線網が形成されていることから、まちの拠点と位置づけている旧 4 町村の中心部相互を結ぶ路線が不十分であり、移動のほとんどを自家用車に頼っている状況となっています。バス停は市内各地に点在しますが、傾斜地が多いことからバス停までのアクセスに不便を感じている方が多くいます。

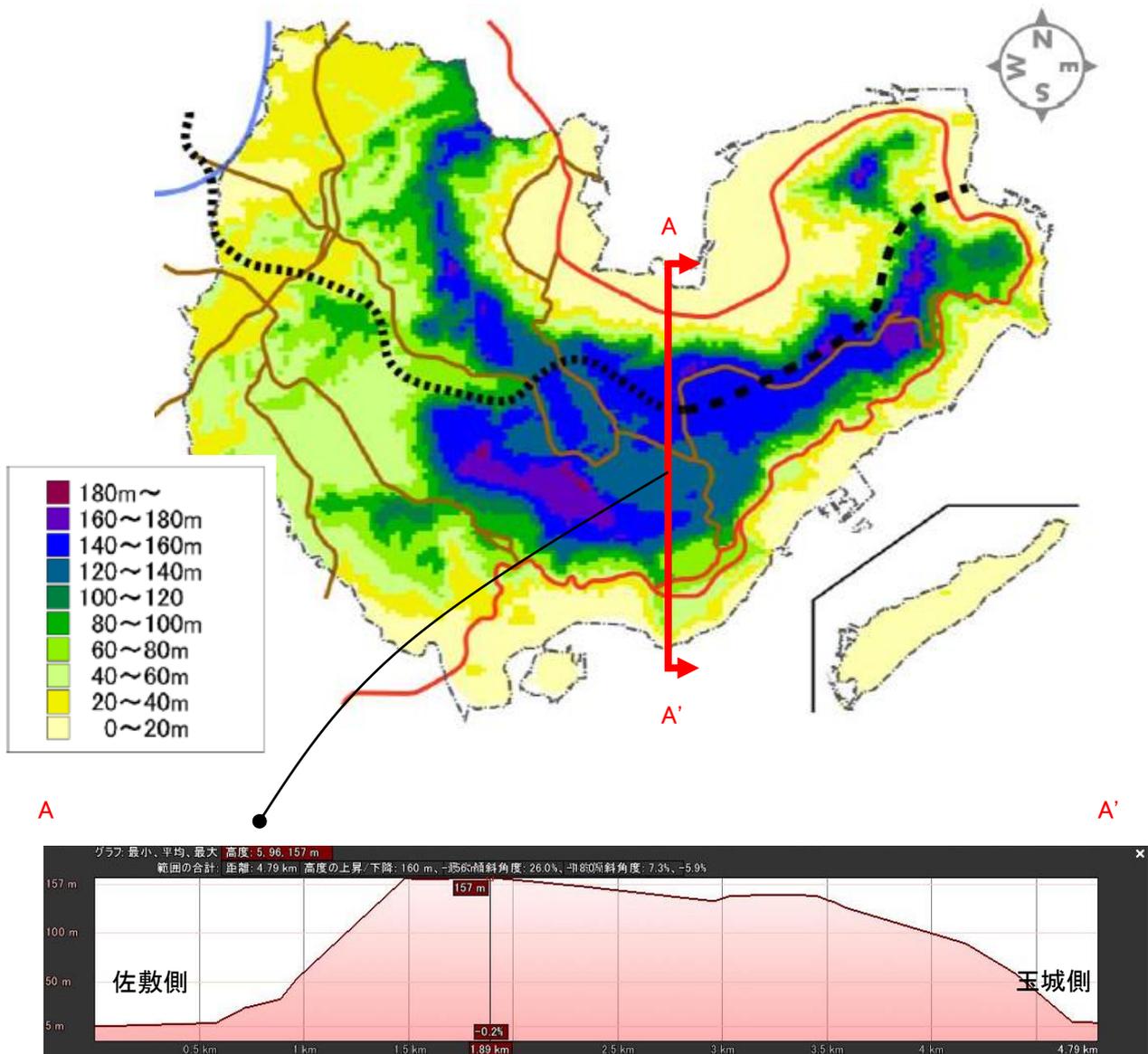
このような状況を背景に、南城市では平成 25 年度からドア to ドアのデマンドバス「おでかけなんじい」の実証運行を行い、平成 28 年度から本格運行に至っています。平成 27 年度は、デマンドバス運行の維持改善を図るため、「南城市生活交通確保維持改善計画」を策定しました。しかしながら、今後、南城市では、地域高規格道路である南部東道路の整備や、市役所新庁舎の整備をはじめとする中核地における新たなまちづくりが展開され、人の流れが大きく変わることが想定されることから、市内の公共交通体系の抜本的な見直しが求められる状況となっています。このため、南城市では、公共交通の再編を見据えつつ、南城市の公共交通のあり方を示す「南城市公共交通網形成計画」を策定することにいたしました。

平成 29 年 3 月 南城市地域公共交通会議

1 南城市の現状

1-1南城市の地勢

- 南城市の東側半分は海岸線に面していますが、平地部が少なく、市域の大半は標高 20m 以上の高台となっています。
- 特に、市中央部の標高は高く、玉城地域では、標高 180m以上のところもあります。
- 一方、久高島は、標高 20m未滿の比較的なだらかな地形となっています。



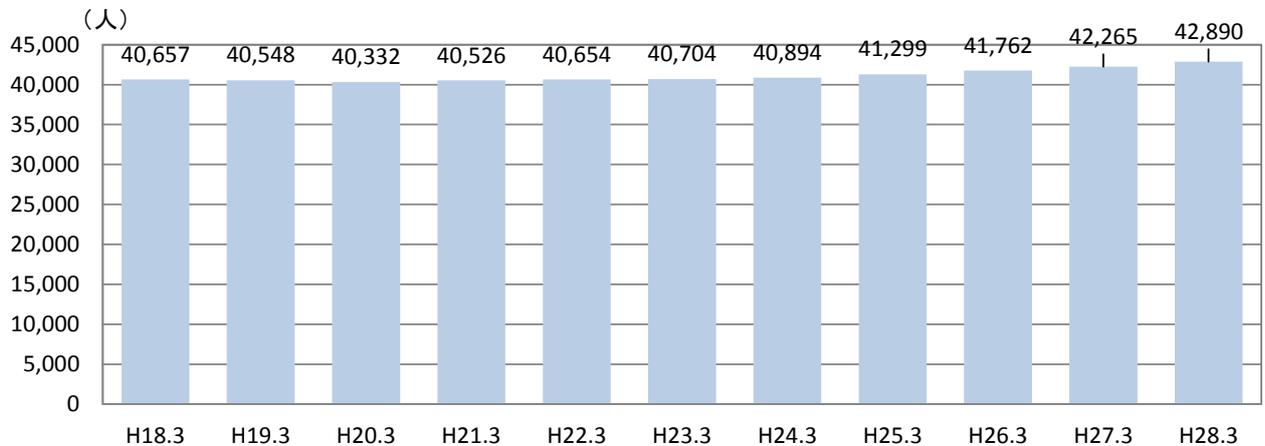
出典：標高図は南城市都市計画マスタープラン
縦断図は、Google Earth より作成

図 1-1.南城市の地勢

1-2人口の推移

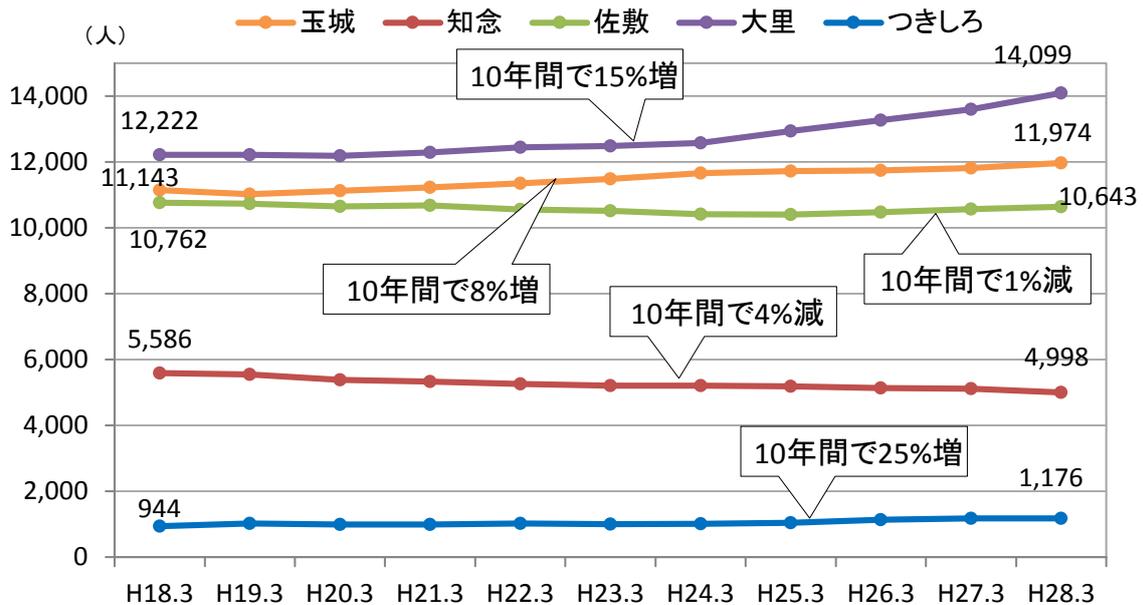
(1) 人口推移

- 南城市の人口は、平成18年3月の合併当初の40,657人から平成28年3月には、42,890人へと2,233人、5.5%増加しています。
- 地域別では、大里地域がH28.3時点で14,099人と多く、次いで玉城地域が11,974人と多くなっています。
- 大里地域、玉城地域は人口が増加傾向、佐敷地域、知念地域は減少傾向と、那覇市に近い西側は増加、那覇市から遠い東側は減少しています。



出典：南城市人口統計 HP

図 1-2.南城市の人口推移

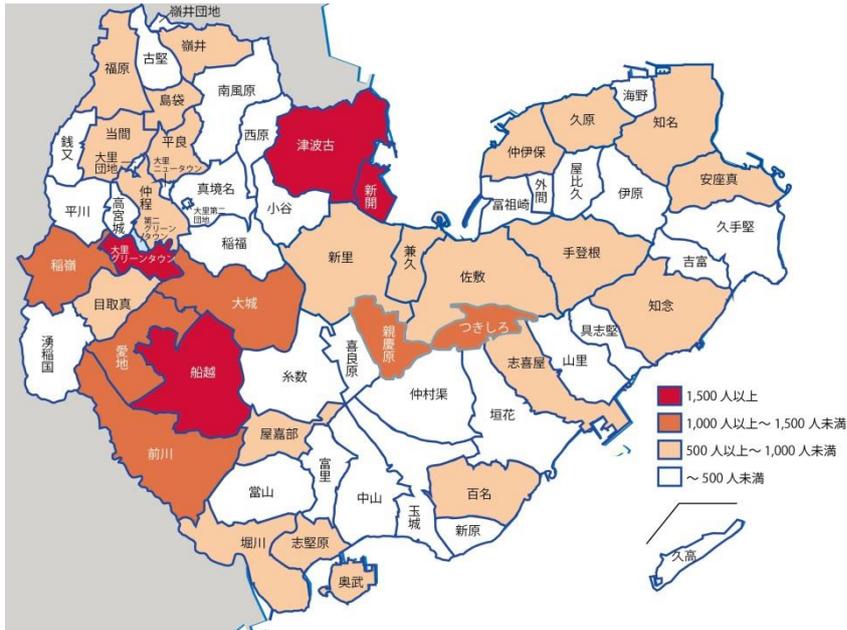


出典：南城市人口統計 HP

図 1-3.南城市の地域別の人口推移

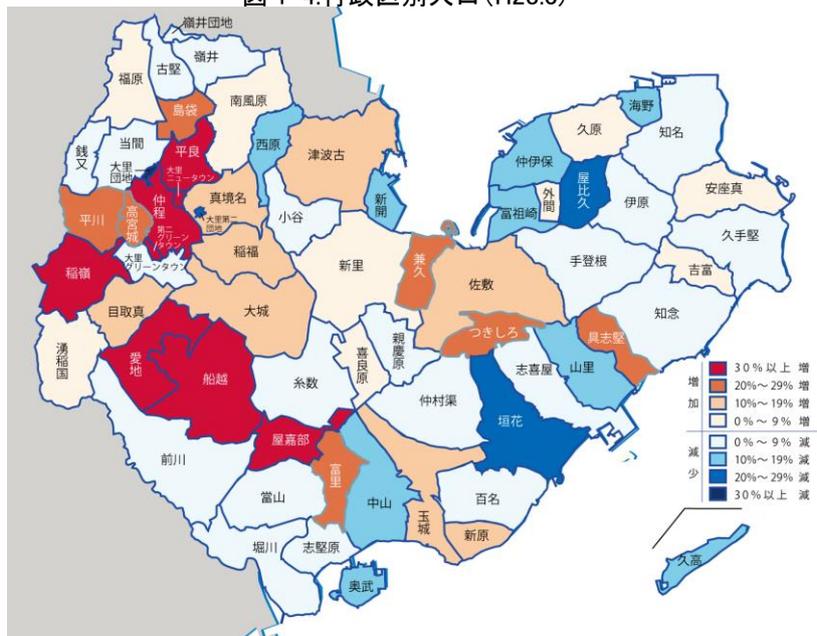
(2) 行政区別

- 行政区別では、津波古が 3,448 人と最も多く、その他では大里グリーンタウン 1,930 人、船越 1,926 人、新開 1,898 人と多くなっています。
- 過去 10 年間の推移をみてみると、大里地域、玉城地域では増加している行政区が多いのに対し、知念地域、佐敷地域の東部は減少している行政区が多く、地域により人口動態に大きな差がみられます。



出典:南城市人口統計 HP

図 1-4.行政区別人口(H28.3)

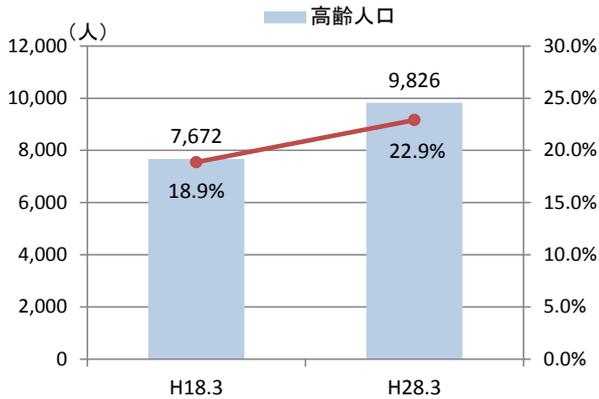


出典:南城市人口統計 HP

図 1-5.行政区別の人口推移(H18→H28)

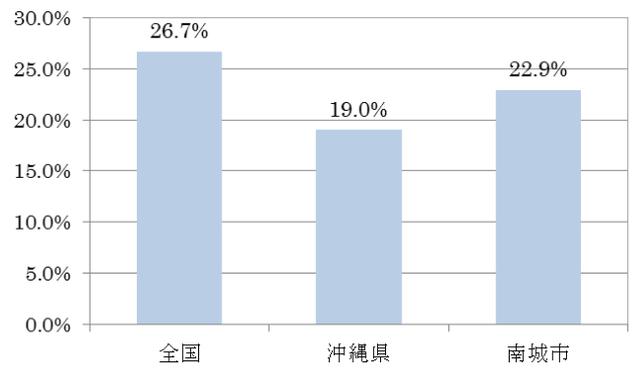
(3) 高齢化率

- 南城市における65歳以上人口は、9,826人と1万人近くに達しており、合併から10年で7,672人から2,154人（28%）増加しています。
- 平成28年における南城市の高齢化率は22.9%と全国平均の26.7%より低いものの、沖縄県平均の19.0%より3.9ポイント高くなっており、県内では高齢化が進んでいる地域となっています。



出典:南城市人口統計 HP

図 1-6.南城市の高齢者数と高齢化率の推移

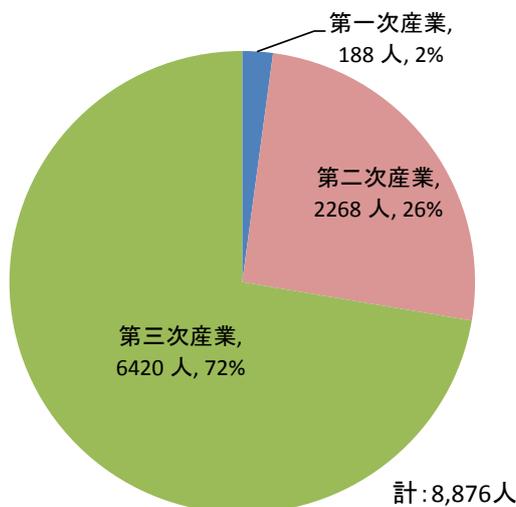


出典:全国・県は高齢社会白書

図 1-7.全国・沖縄県との高齢化率の比較

1-3産業

- 南城市の従業人口は、8,876人であり、その内訳は、第三次産業が6,420人と72.3%を占め、第3次産業に大きく偏っています。
- その他では、第二次産業が2,268人、25.6%、第一次産業が188人、2.1%となっています。



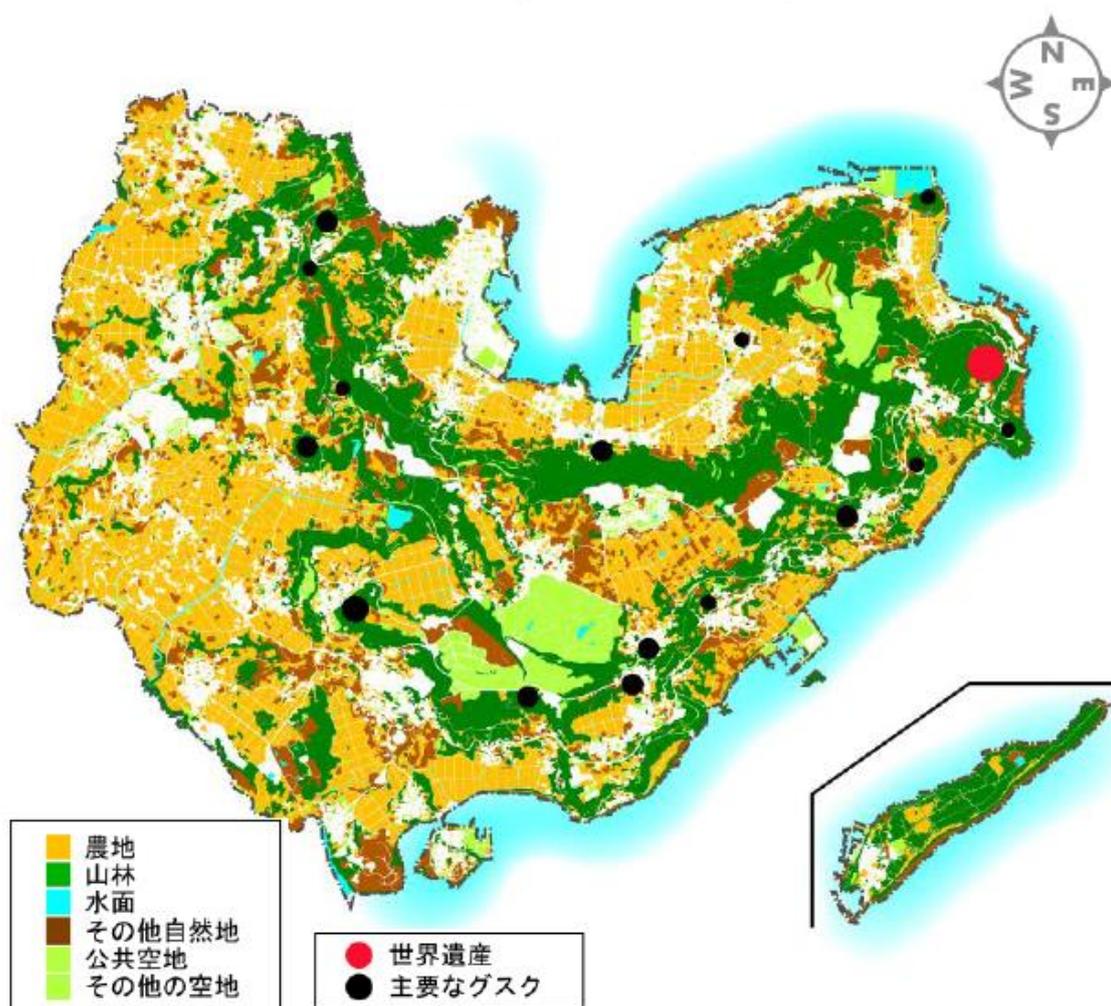
第1次産業：農林業、漁業
 第2次産業：建設業、製造業 など
 第3次産業：医療・福祉業、卸売・小売業、
 宿泊・飲食サービス業 など

出典:H26 経済センサス

図 1-8.産業3部門別従業人口の構成

1-4土地利用

- 南城市内は、全域にわたり農地が広がっています。
- 丘陵地には帯状に緑地が連なっています。
- 都市的土地利用（白地の部分）は、津波古や、仲程など旧町村の中心部に多くみられます。



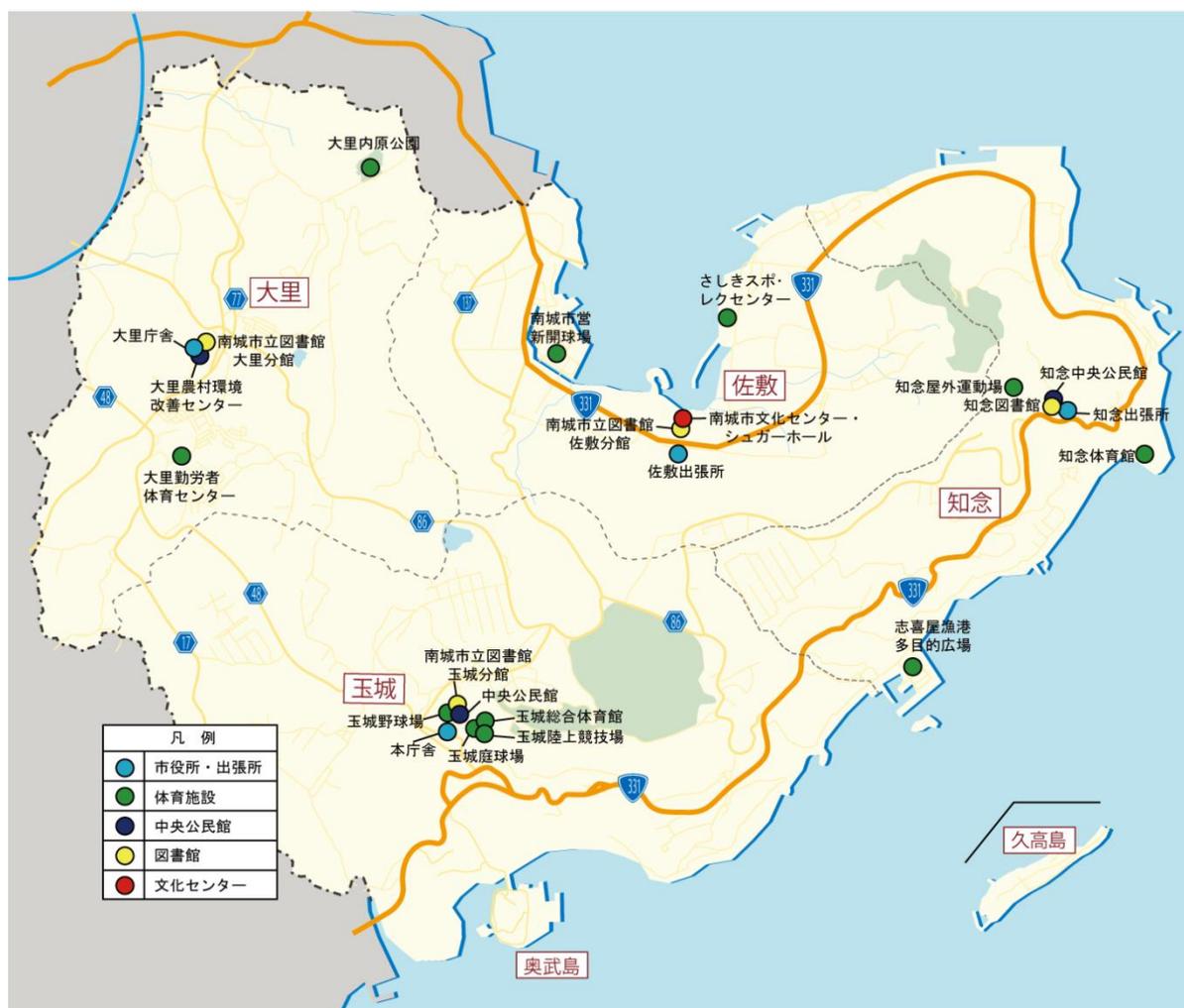
出典：都市計画マスタープラン

図 1-10 南城市の土地利用

1-5施設立地

(1) 公共施設

- 玉城、知念、佐敷、大里の各地域に、市役所庁舎又は出張所、図書館又は図書館分館が整備されています。
- 玉城地域、知念地域の中心部には、体育館、運動場などが一体的に整備され、佐敷地域には「新開球場」、「さしきスポ・レクセンター」が、大里地域には「体育センター」、「大里内原公園」が整備されており、市内には多くの体育施設が整備されています。
- 文化施設として佐敷地域に「南城市文化センター・シュガーホール」が整備されており、音楽や舞台等に関するイベントが開催されています。



出典:南城市 HP

図 1-11.公共施設の立地状況

(2) 主な医療・福祉施設

- 南城市内には、「沖縄メディカル病院」、「大里こどもクリニック」、「みなみ野クリニック」、「久高診療所」、「平田内科医院」、「南城つはこクリニック」等の医療機関があります。
- 多くの医療機関が佐敷、大里地域に集中しており、玉城地域及び知念地域にはあまり整備されていません。
- 離島の久高島には、沖縄県立南部医療センター・こども医療センター病院附属の「久高診療所」が設置されています。



出典:医療施設は「沖縄県うちなあ医療機関ネット」HP、福祉施設は南城市資料

図 1-12.医療・福祉施設の立地状況

(3) 主な商業施設

- 市内では、佐敷地域、大里地域にはショッピングセンターなど規模が大きい商業施設が立地しています。
- 一方、知念地域は「Aコープ知念店」と「伊集スーパー」、玉城地域は「Aコープ玉城店」と「多和田スーパー」と少なく、市内には、自宅周辺にスーパー等がない地域が広く分布しています。



出典:i-タウンページ

図 1-13.商業施設の立地状況

(4) 主な観光・レジャー施設

- 市内には、世界遺産である「斎場御嶽」をはじめ、「島添大里城跡」、「玉城城跡」、「知念城跡」、「仲村渠樋川」、「受水・走水」など琉球王朝時代の歴史的史跡が多く残されています。
- その他にも「おきなわワールド文化王国玉泉洞」といった観光施設や、「新原ビーチ」、「あざまサンサンビーチ」などのビーチ、「ニライ・カナイ橋」のような景観スポットと多様な観光資源があります。



出典：H26 南城市市勢要覧

図 1-14.観光の立地状況

2 上位関連計画の整理

南城市のまちづくり、公共交通に関する上位関連計画として、下記の計画があります。

表 2-1.まちづくり公共交通に関する南城市の上位関連計画

計画名	策定年	計画の位置づけ・概要
第1次南城市総合計画 (改訂版)	平成20年3月 (平成25年6月改訂)	南城市の長期的かつ総合的なまちづくりの指針
南城ちゃーGUNJU CITY 創生戦略	平成28年2月	地方版総合戦略の施策や取組中心にとりまとめたアクションプラン
南城市都市計画マスタープラン (改訂版)	平成21年11月 (平成27年10月改定)	概ね20年後を見据えた都市計画の基本的方針、将来ビジョン
南城市ちゃーGANJU* CITY 構想	平成25年6月 (平成27年10月改定)	総合計画などの諸計画をベースとして具現化に向けた橋渡しの役割を担う構想
観光振興アクションプラン	平成27年3月	南城市観光振興計画の実施計画
南城市庁舎建設基本構想	平成26年3月	庁舎建設の必要性、基本理念、庁舎に導入する機能等の庁舎建設にあたっての検討事項を示した構想

*“ちゃー”は、沖縄の方言で「ずっと」、「GANJU(がんじゅう)」は「健康で丈夫」を意味する。

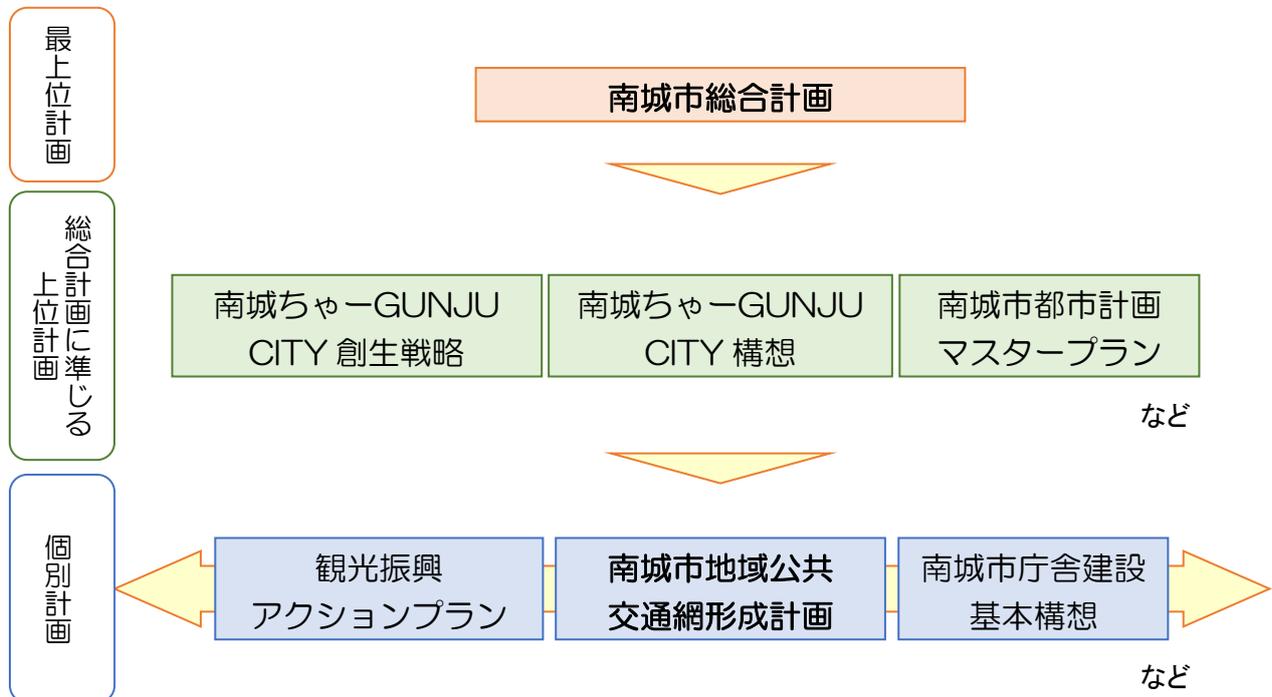


図 2-1.南城市地域公共交通網形成計画の位置づけ

2-1南城市の将来像

- 南城市総合計画では、まちづくりの基本理念「人と自然・文化が調和した福寿で活力に満ちたユイマールのまちづくり」のもと、「海と緑と光あふれる南城市」の将来像が設定されています。
- 都市計画マスタープランでは、将来像「海と緑と光あふれる南城市」の実現に向けた5つの都市づくりの基本方向が示されています。
- また、「ちゃ-GUNJU CITY 構想」では「いつも・いつまでも、元気で明るく、仲良く、シンブンあるウマンチュの国際環境未来都市の構築」という基本コンセプトが示されています。

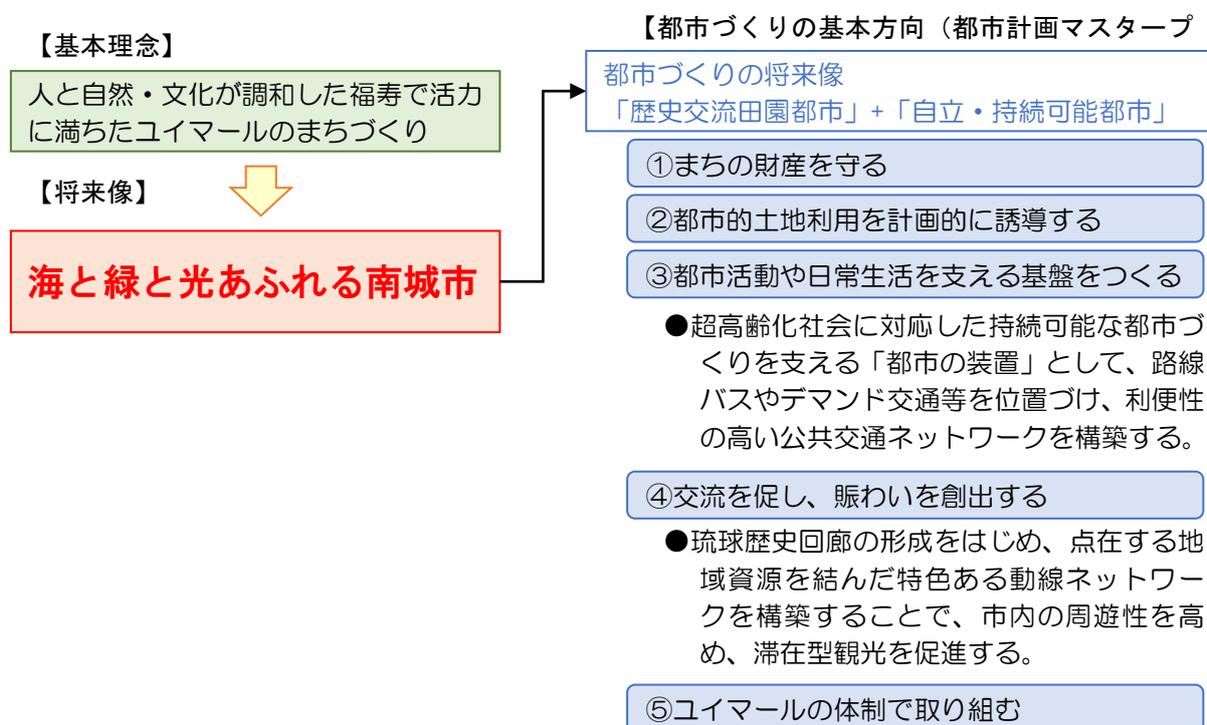
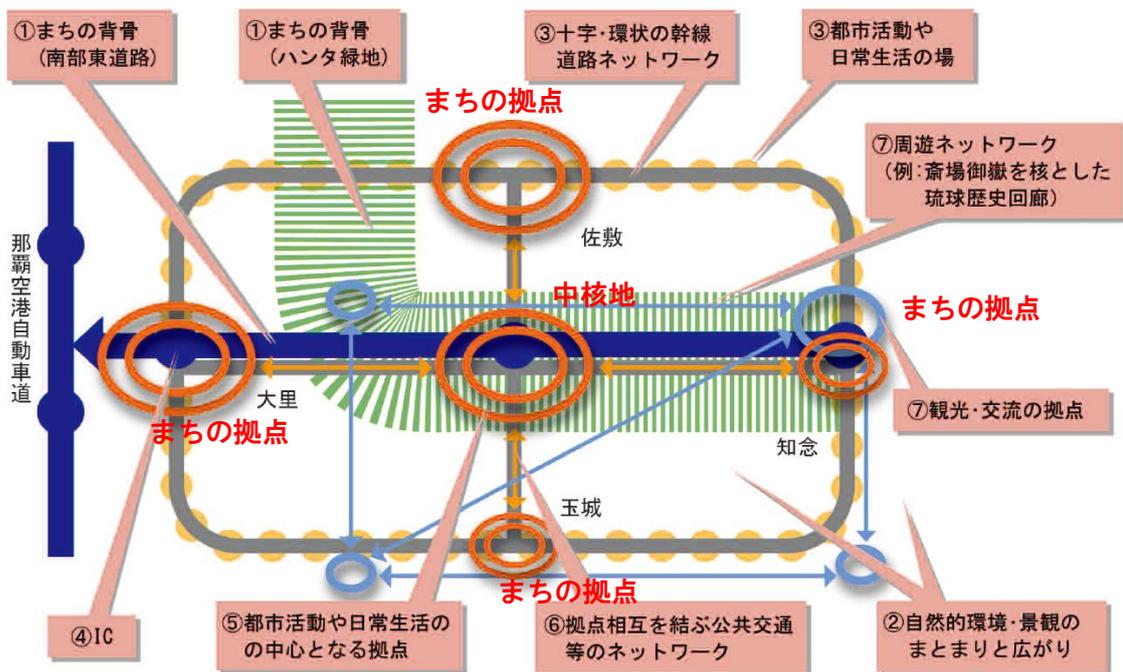


図 2-2.南城市の将来像と都市づくりの基本方向

2-2都市構造

- 平成 27 年度に改定された南城市都市計画マスタープランでは、南部東道路とハンタ緑地を都市の背骨に位置づけ、背骨の中心に位置する中核地と玉城、知念、佐敷、大里の各拠点を公共交通等で結び、交流・連携を図ることが都市構造構築のイメージとして示されています。
- IC 周辺における産業の拠点の形成、観光・交流の拠点を形成し、中核地のみの一極集中ではなく、複数の自立性高い拠点（まちの拠点）がバランスよく支える都市構造がイメージされています。



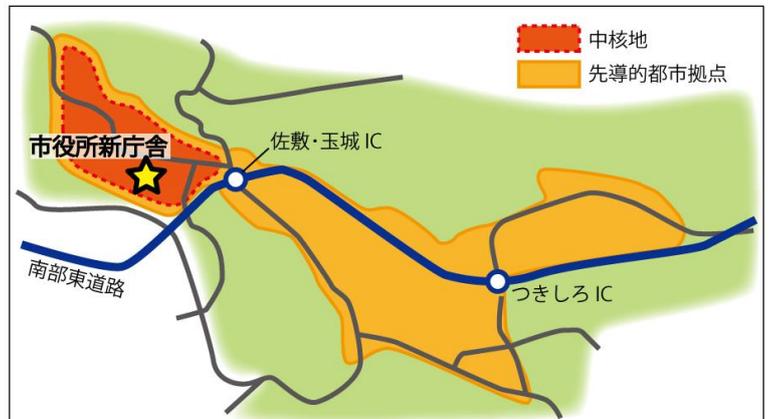
出典:南城市都市計画マスタープラン(H27.10 改定)

図 2-3.都市構造構築のイメージ

先導的都市拠点と中核地について

先導的都市拠点とは、南部東道路の佐敷・玉城 IC 及びつきしろ IC 一帯の平坦地を指し、市民全体の日常生活を支えたり、活発な都市活動を牽引する場などとして位置づけられています。

中核地は、先導的都市拠点の中で、新庁舎を中心とした公共施設等の集積地及びその周辺を指します。



2-3開発計画

- 南城市では、平成34年前後の供用に向け、南風原町山川と南城市つきしろを結ぶ南部東道路の整備が進められています。
- 南部東道路には、大里北 IC、大里東 IC、佐敷・玉城 IC、つきしろ IC の4つの IC が整備される予定です。
- 佐敷・玉城 IC 周辺は中核地として整備が進められており、市役所新庁舎や、2,000台規模の公共駐車場の整備など新たなまちづくりが進められています。
- なお、新庁舎の供用は平成30年に予定されています。



出典: 南部土木事務所事業概要

図 2-4.南部東道路の概要



図 2-5.市役所新庁舎の整備イメージ

2-4交通に関する基本的方向・取組

- 総合計画では、「利便性が高い交通体系の整備」という基本施策のもと、公共交通に関しては、「離島航路やバス路線の確保等」、「市内交通・公共交通機関のあり方の検討」という施策が示されています。
- 都市計画マスタープランでは、「市内・外どこへでも安全・快適に移動できる環境をつくる」という基本方針のもと、「公共交通の再編」、「交通結節点の整備」という公共交通に関する方針が示されています。

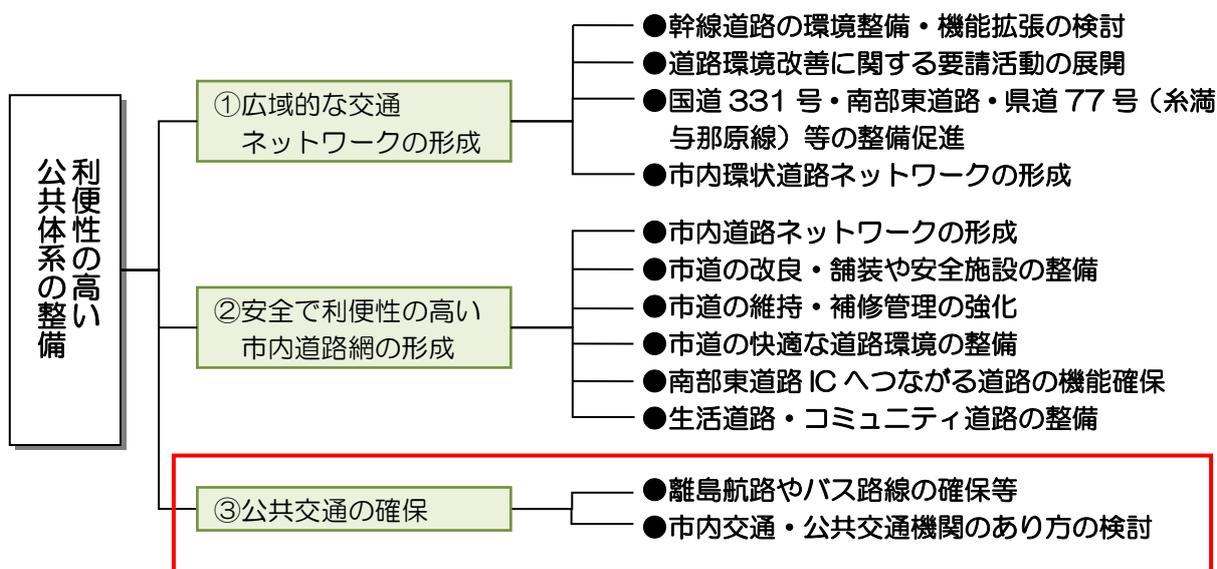


図 2-6.総合計画における交通に関する施策体系

表 2-2.都市計画マスタープランにおける公共交通に関する方針

方針	概略
公共交通の再編	<ul style="list-style-type: none"> ●市内の移動については、先導的都市拠点を中心とした既存公共交通の再編を検討する。 ●広域的な移動については、先導的都市拠点と那覇空港・周辺都市等とのネットワークを重視して路線バスの利便性向上を促進する。 ●公共交通の再編については、「地域公共交通網形成計画」等の策定を通じて検討する。
交通結節点の整備	<ul style="list-style-type: none"> ●佐敷・玉城IC周辺では、本市の重要な交通結節点として、交通広場や、パーク&バスライドに係る公共駐車場等の整備を図る。 ●「都市拠点」や「農住拠点」のバス停については、待合スペースの充実を図る。等

- 南城ちゃーGUNJYU CITY 創生戦略では、基本的方向として、先導的都市拠点において大規模公共駐車場を整備し、デマンドバス「おでかけなんじい」と路線バス等が一体となった公共交通ネットワークの構築により、市内及び那覇等への通勤・通学の公共交通の利便を図ると記載されています。
- また、同計画において重要業績評価指標として、平成 30 年度までに「地域公共交通再編実施計画の策定」が示されています。
- 観光振興計画アクションプランでは、交通に関する取組として「外国人観光客を受け入れるためのサポート体制の確立」と「アクセス性向上とデマンドバスの活用」が位置づけられています。
- 「外国人観光客を受け入れるためのサポート体制の確立」の事業として「公共交通やサインなど、交通インフラの多言語化」が、また、「アクセス性向上とデマンドバスの活用」では、「デマンドバスの PR と利用促進による観光客の周遊化促進」、「中核地での交通結節点の整備と、周遊化に向けた取組検討」があげられています。

<基本的方向>

<重要業績評価指標>

～大規模公共駐車場によって生まれ変わる公共交通体系～

那覇空港自動車道等と接続する地域高規格道路「南部東道路」の整備と併せ、本市中央部の先導的都市拠点において大規模公共駐車場を整備し、デマンドバス「おでかけなんじい」と路線バス等が一体となった公共交通ネットワークの構築により、市内及び那覇等への通勤・通学の公共交通の利便性向上を図る。

地域公共交通再編実施計画の策定
(平成 30 年度までに)

図 2-7.ちゃーGUNJU CITY 創生戦略における基本的方向と重要業績評価指標

表 2-3.観光振興計画アクションプランにおける取組と事業

取組	事業	事業の概要	効果	体制
外国人観光客を受け入れるためのサポート体制の確立	公共交通サインなど、交通インフラの多言語化	サイン設置を行う際には、今後益々増加することが見込まれる外国人観光客の移動利便性を確保するため、多言語化への対応を図る。	外国人観光客の利便性を高め、外国人観光客の増加を図る。	市
アクセス性向上とデマンドバスの活用	デマンドバスの PR と利用促進による観光客の周遊化促進	市内での観光客の周遊性を高め、移動の利便性を確保するために、デマンドバスの周知や活用方法を検討し実施する。	南城市内ではレンタカー等の自動車を利用しなくても観光地を巡ることができるという新たな旅行形態を構築し、新規の観光客の増加と周遊かを図る。外国人観光客の利便性を高め、外国人観光客の増加を図る。	市、観光協会
		中核地での交通結節点の整備と、周遊化に向けた取組の検討。	中核地での大型駐車場の整備に先立ち、公共交通等を利用した新たな観光メニューの検討を行い、新たな南城市の観光の魅力の創出を行う。	南城市、観光協会、観光関連事業者

3 公共交通の現状整理

3-1南城市の公共交通の概要

- 南城市内には、公共交通として、陸上では「路線バス」、「タクシー」、「デマンドバス（おでかけなんじい）」が運行されています。
- また、海上では安座真港と久高島の徳仁港を結ぶフェリー・高速船が運航されています。



図 3-1.南城市の公共交通ネットワーク

3-2路線バスの運行状況

(1) 運行系統

- 現在、南城市内では、東陽バス、沖縄バス、琉球バス交通の3社が16系統、平日で南城市発が232本、休日(日曜日)が南城市発で173本運行されており、休日の運行本数は、平日に比べ59本、25%少なくなっています。
- 市内には、「馬天営業所」、「親慶原営業所」、「百名バスターミナル」があり、バス路線の起終点となっています。
- バス路線は、国道331号の佐敷地区中心部(馬天営業所まで)や国道331号の玉城地区など幹線道路を中心とした路線形態となっています。
- 路線の多くは那覇バスターミナルを起点としており、路線バスによる市内各地の結びつきは弱い状況です。



図 3-2.南城市内のバス路線網

表 3-1.路線バスの各系統の概要

系統 番号	路線名	起点	終点	運行本数				運行 会社
				平日		休日		
				発	着	発	着	
36	糸満～新里線	糸満B T	親慶原出張所	3	3	2	3	沖縄バス
	糸満～新里線(富盛経由)			1	1	1	0	
37	那覇新聞線	那覇B T	馬天営業所	26	25	20	21	東陽バス
	那覇新聞線(壺屋経由)			1	1	1	1	
38	志喜屋線	那覇B T	志喜屋	20	22	19	16 (15)	東陽バス
39	百名線	那覇B T	親慶原出張所	10	8	11	9	沖縄バス
	百名線(つきしろの町経由)		11	14	6	9		
	百名線(つきしろの町・休暇センター経由)		7	6	6	5		
40	大里線(親慶原出張所)	那覇B T	親慶原出張所	5	4	4	4	沖縄バス
	大里線(大城)		19	19	12	12		
	大里線(大城・第二団地経由)		2	1	1	1		
	大里線(親慶原出張所・第二団地経由)		1	1	0	0		
41	つきしろの街線	那覇B T	親慶原出張所	5	4	4	3	沖縄バス
	つきしろの街線(休暇センター経由)	親慶原出張所	那覇B T	1	/	1	/	
50	百名(東風平)線	那覇B T	百名B T	27	24	17	17	琉球バス
	百名線(壺川経由)	百名B T	琉球本店前	1	/	0	/	
51	百名線(船越)線	那覇B T	百名B T	4	14	2	8	琉球バス
	百名線(向陽高校前経由)			1	/	0	/	
53	志喜屋線	那覇B T	百名B T	14	8	9	3	琉球バス
54	前川線(東風平経由)	那覇B T	玉泉洞前	2	2	2	0	琉球バス
	前川線(目取真経由)			2	2	0	2	
81	西崎向陽高校線	糸満B T	玉泉洞前	2	2	0	0	琉球バス
82	玉泉洞糸満線	糸満B T	玉泉洞前	12	12	11	11	琉球バス
83	玉泉洞線	那覇B T	玉泉洞前	9	9	13	13	琉球バス
91	城間(南風原)線	馬天営業所	屋富祖	4	4	3	3	東陽バス
109	大里線	那覇B T	大城	3	3	1	1	沖縄バス
191	城間(一日橋)線	馬天営業所	屋富祖	39	39	27	27	東陽バス
計				232	228	173	169	

※()内は土曜日の便数

(2) バス停

- 南城市内では、至る所にバス停が設置されており、その数は市内全域で 118 箇所にもなります。
- 路線別では、国道 331 号が 41 箇所と多く、その他では県道 77 号、県道 86 号、県道 48 号がそれぞれ 12 箇所と多くなっています。
- 地域別では、玉城地域が 40 箇所、大里地域が 36 箇所と多くなっています。



データ:各バス会社 HP

図 3-3.バス停の整備状況

表 3-2.南城市を通行する路線バスの概況

路線	地区別設置箇所数				計
	玉城	知念	佐敷	大里	
国道 331 号	9	18	14	0	41
県道 77 号 (主要地方道糸満与那原線)	0	0	0	12	12
県道 86 号 (主要地方道南風原知念線)	6	0	0	6	12
県道 17 号	6	0	0	2	8
県道 48 号	7	0	0	5	12
県道 137 号	5	0	4	0	9
県道 138 号	0	0	0	0	0
市道	7	2	4	11	24
計	40	20	22	36	118

3-3 タクシー

- 南城市内には「大里タクシー」、「山一交通」の2つのタクシー事業者が営業しています。
- 2社は大里、玉城と市の西部に営業所を設けており、市東部の佐敷、知念はタクシーの営業所が近隣にない状況となっています。



図 3-4.南城市のタクシー会社の位置

3-4デマンドバス（「おでかけなんじい」）

(1) 運行状況

- 南城市では、平成 25 年 12 月から平成 28 年 3 月まで、久高島を除く南城市全域を対象としたデマンドバス「おでかけなんじい」の実証運行が行われました。
- 平成 28 年 4 月からは本格運行へと移行し、1 回 300 円の有償で運行されています。
- 運行計画は適宜、増便・減便等の見直しが行われており、平成 27 年 11 月からは市外（八重瀬町港川）の向陽高校までの運行を行っています。また、平成 28 年 4 月末からは 12 枚綴り 3,000 円の回数券を発行しています。

表 3-3.平成 28 年度下半期における「おでかけなんじい」運行計画

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及び沖縄県立向陽高等学校（八重瀬町字港川 150 番地）
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）
利用料金	一人一律、1 回 300 円（未就学児は無料） 12 枚綴り 3,000 円の回数券を発行
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
運行時間帯	8～21 時（8 時台～20 時台の 1 時間おきに運行） 平日 9 時台～18 時台、土曜日の 11 時台～15 時台は 3 台/時運行、 その他の時間帯は 2 台/時運行 ※南城市公共交通会議で決定された基準にしたがって、適宜、増便の実施や、半期ごとに減便・運行取り止めなどの運行見直しを実施
導入車両	10 人乗り 4 台（予備 1 台を含む）
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、8 時台、20 時台は前日までの予約が必要。



(2) 利用状況

- 「おでかけなんじい」の利用者数は、有償化以降、概ね増加してきており、平成 28 年 11 月の利用者数は 86 人/日と、1 年前の平成 27 年 11 月の 72 人/日より 14 人/日増加しています。
- 平成 28 年度上半期の利用者数は 82.8 人/日であり、平成 27 年度の 72.6 人/日より 10.2 人/日増加しています。
- ただし、平成 28 年は、6 月以降、概ね 85 人/日前後で推移しており、利用者数の伸びは落ち着いてきています。
- 有償化以降、市民の利用者数は順調に増加していますが、観光客の利用者数は平成 27 年度が 6.4 人/日、平成 28 年度が 6.3 人/日と伸びてきていません。

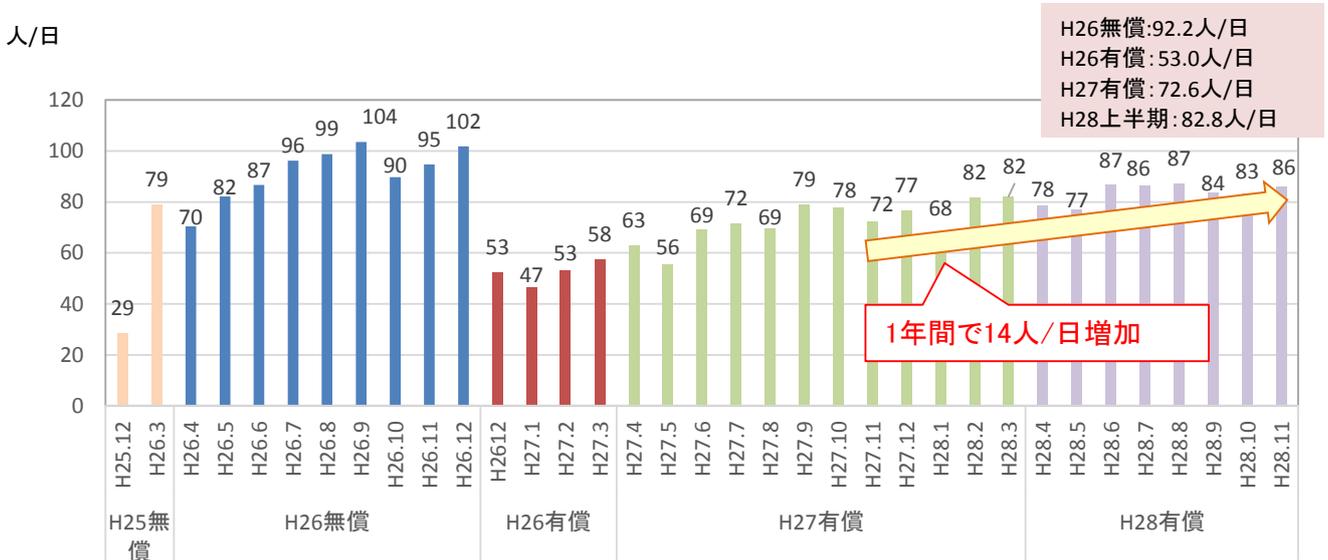


図 3-5.「おでかけなんじい」の利用者数の推移

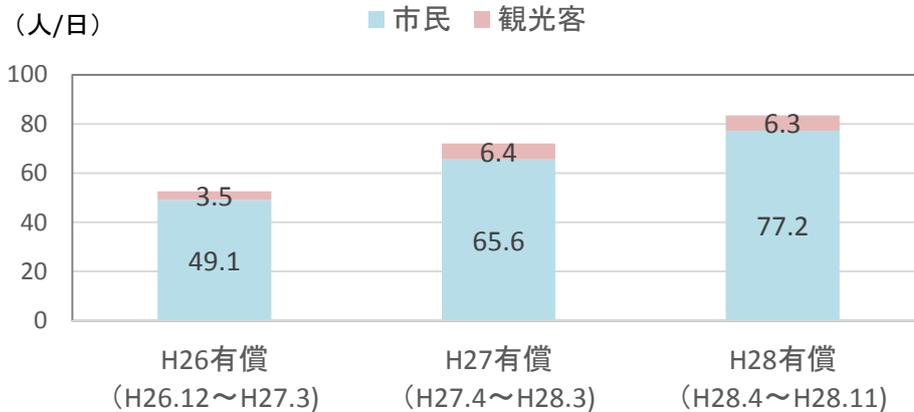


図 3-6.「おでかけなんじい」の市民と観光客の利用者数の推移

3-5航路

- 南城市内では、安座真港と久高島（徳仁港）を結ぶ航路(8.6km)が一日 6 往復運行されています。
- 高速船とフェリーの 2 種類が運行されており、それぞれ所要時間は 12～15 分、20～25 分となっています。
- 利用者数は、概ね増加傾向で推移しており、平成 27 年度は年間 12 万 3 千人が利用しています。

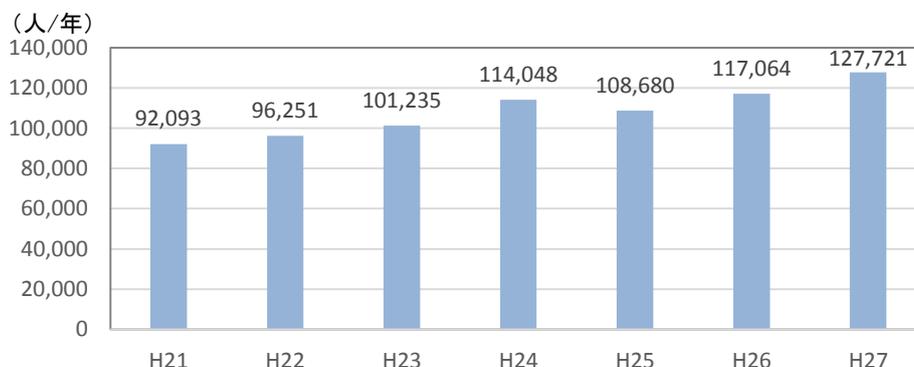


図 3-7.久高島への航路

表 3-4.久高島航路の概要

項目		高速船 ニューくだかⅢ		フェリーくだか	
運行ダイヤ	安座真港発	1 便 9:00、 5 便 15:30	3 便 11:30	2 便 10:00、 6 便 17:30 (夏期) 17:00 (冬期)	4 便 14:00
	徳仁港発	1 便 8:00、 5 便 15:00	3 便 11:00	2 便 9:00、 6 便 17:00 (夏期) 16:30 (冬期)	4 便 13:00
所要時間		12～15分		20～25分	
運賃		大人 片道 760 円、往復 1,460 円 小人 片道 390 円、往復 750 円		大人 片道 670 円、往復 1,280 円 小人 片道 340 円、往復 650 円	

資料：久高海運 HP



資料：運輸要覧(沖縄総合事務局運輸部)

図 3-8.久高航路の利用者数の推移

4 地域公共交通の役割と課題の整理

南城市地域公共交通網形成計画を策定するにあたり、公共交通の利用状況や、問題意識、要望等を把握するため、平成 28 年度に市民アンケートや事業所ヒアリング、ワークショップ等を実施しました。また、デマンドバス「おでかけなんじい」の導入検討のため、平成 24 年度から市民や観光客を対象としたアンケート調査を継続的に行っており、これら調査結果から整理された利用者ニーズをもとに、公共交通の役割を検討しました。

H24～H27 市民アンケート、観光客アンケート等

- 公共交通の利用実態
- 公共交通の問題点
- デマンド交通の利用意向
- 公共交通への要望 等

H28 市民アンケート

- 普段の外出状況
- 公共交通の利用状況
- 公共交通の問題点
- 公共交通への要望
- 将来の公共交通網への意向 等

H28 事業所ヒアリング

- 公共交通の問題点
- 公共交通への要望
- 将来の公共交通網への意向
- 交通拠点に対する意向 等

H28 ワークショップ

- 公共交通の問題点
- 公共交通の役割
- 将来の公共交通を考える上でのキーワード
- 取組アイデア 等



ワークショップの実施状況



公共交通に対するニーズを整理

公共交通の役割を整理



各種調査では、下記に示すニーズが把握されました。

表 4-1.各種調査で把握された公共交通に関するニーズの概要

調査名等	交通網に関するニーズ	サービス水準に関するニーズ	利用環境に関するニーズ	その他ニーズ
H24 市民アンケート	<ul style="list-style-type: none"> ●市役所、スーパー、シユガーホールへの移動ニーズが高い。 ●佐敷～玉城・大里、玉城～大里を結ぶバス路線の整備。 ●市外の病院までのバス路線の整備。 	<ul style="list-style-type: none"> ●2/3の方が運行本数の増便を要望。 	<ul style="list-style-type: none"> ●バリアフリーに対応した車両の導入。 	
H27 観光客アンケート	<ul style="list-style-type: none"> ●おきなわワールド、斎場御嶽等への移動ニーズが高い。 ●空港までの送迎。 	<ul style="list-style-type: none"> ●1日乗車券の導入。 	<ul style="list-style-type: none"> ●公共交通に関する情報提供の充実。 	
H28 市民アンケート	<ul style="list-style-type: none"> ●通勤先は那覇市、通学先は那覇市、与那原町が多い。 ●買い物先は、市内は大里、佐敷の中心部、市外は那覇市、与那原町、南風原町、八重瀬町が多い。 ●市内循環バスの導入。 	<ul style="list-style-type: none"> ●バスの増便。 ●乗り継ぎの待ち時間の削減。 ●市内定額定期券の導入。 	<ul style="list-style-type: none"> ●屋根付きのバス停の整備。 ●パークアンドライドの実施。 	<ul style="list-style-type: none"> ●中核地以外の地域への配慮。 ●鉄軌道の整備。
H28 事業所ヒアリング	<ul style="list-style-type: none"> ●那覇空港、那覇市中心部への移動ニーズが高い。 ●海岸沿いの観光地を結ぶ路線。 ●観光地へのアクセス向上。 	<ul style="list-style-type: none"> ●定時・速達性の確保。 	<ul style="list-style-type: none"> ●観光客への公共交通の情報提供。 	<ul style="list-style-type: none"> ●現状は公共交通の需要が低く、連携が難しい。
H28 ワークショップ	<ul style="list-style-type: none"> ●合併後の人の流れに合ったバス路線網の再編。 ●那覇空港、新都心との連絡。 ●南城市内循環バス。 	<ul style="list-style-type: none"> ●運行本数の増加。 ●定時性・速達性の向上。 ●乗り継ぎ利便性の向上。 ●利用者の経済的負担の軽減。 	<ul style="list-style-type: none"> ●誰でも利用できる環境づくり。 ●みんなが利用したいと思う環境づくり。 ●観光客、外国人向けの案内の充実。 ●高齢者への情報提供。 	<ul style="list-style-type: none"> ●公共交通利用促進による渋滞緩和。 ●運行継続。 ●公共交通による観光振興、南城市の活性化。 ●親の送迎負担の軽減。

4-1公共交通の役割

ワークショップやアンケート等で把握した移動ニーズをもとに、5つの公共交通の役割を整理しました。



4-2公共交通の役割からみた問題点と課題

役割 1 南城市と市外をつなぐ

公共交通、特に路線バスには、移動ニーズが高い那覇空港や那覇市中心部、東浜マリントウン等と南城市をつなぐ役割が求められます。市外とのアクセスが向上することで住宅地としての南城市の魅力向上や、観光客の誘客が期待されます。

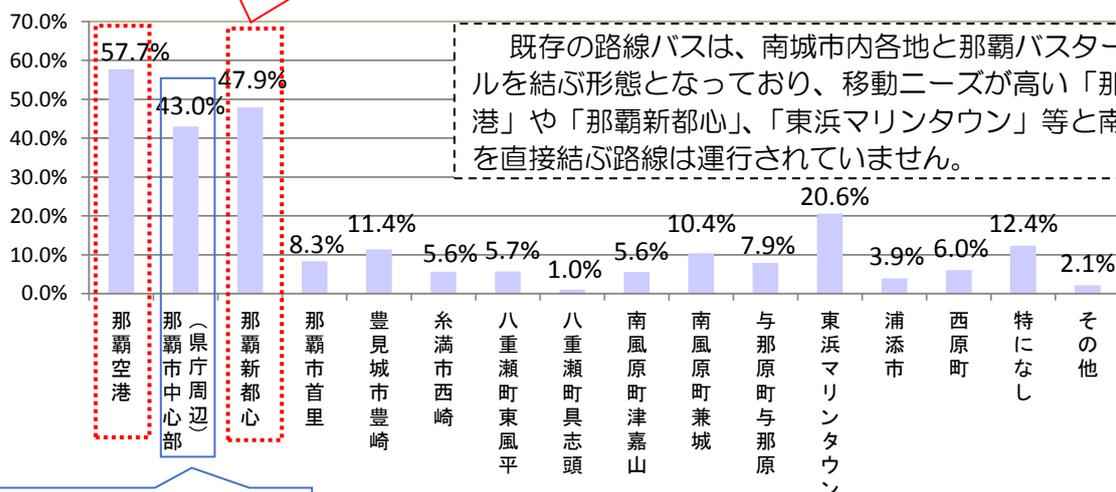
現状の問題点

- 既存の路線バス網が市民の市外への移動ニーズと合致していない。
- その結果、市外への移動における路線バスの利用率は低く、また、路線バスでの移動先は特定の市町村に限られている。

課題

市民のニーズに対応した市外への路線バス網の形成

ニーズは高いが、南城市から路線バスが運行されていない



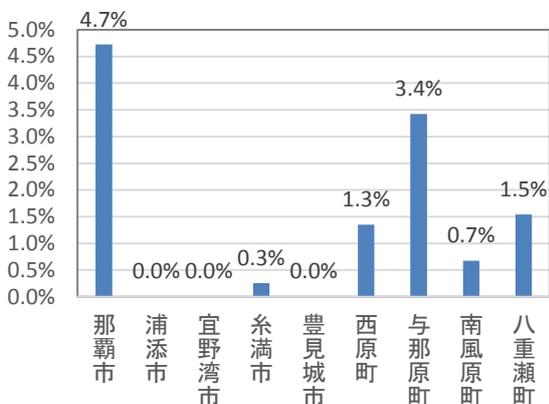
既存の路線バスは、南城市内各地と那覇バスターミナルを結ぶ形態となっており、移動ニーズが高い「那覇空港」や「那覇新都心」、「東浜マリントウン」等と南城市を直接結ぶ路線は運行されていません。

路線バスの起点となる那覇バスターミナルがある

出典：H28 市民アンケート

図 4-1.市民の市外への移動ニーズと路線バスの運行状況

市外への移動における路線バスの利用率は、路線バス網の起点となっている那覇市が最も高いが、それでも利用率はわずか 4.7%にすぎません。その他では那覇市への路線バスの経由地で、隣接する与那原町が 3.4%を占める程度であり、その他の市町村への移動にはほぼ利用されていない状況となっています。



出典：H28 市民アンケート

図 4-2.市外への移動における路線バスの利用率

役割 2 市内の身近な移動を支える

公共交通には、買い物や、通院など市民の日常的な身近な移動を支える役割が求められます。公共交通で市内の移動を活発にすることで、南城市の活性化が期待されます。

現状の問題点

- 合併後の人の流れに路線バス網が対応しておらず、市内の移動が不便な状況になっています。
- 市内の移動で路線バスを利用する方はわずかであり、多くがクルマや、送迎に頼っている状況です。

課題

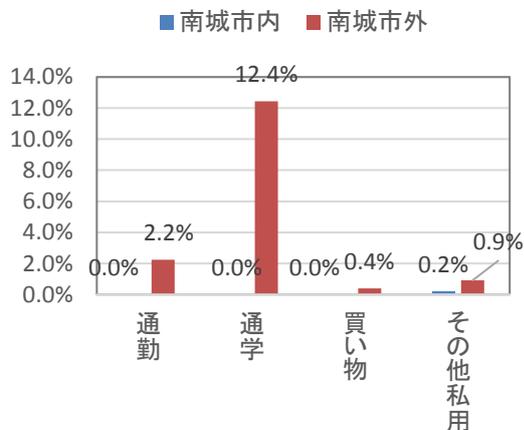
これからの人の流れに対応した路線バス網の形成



図 4-3.現在の路線バスの運行状況(赤線の太さは本数は表す)

バス路線網は、平成 18 年の合併以降も大きな見直しはなく、旧 4 町村の中心从那覇向けの路線で構成されているため、市内の地域間の移動が非常に不便な状況となっています。

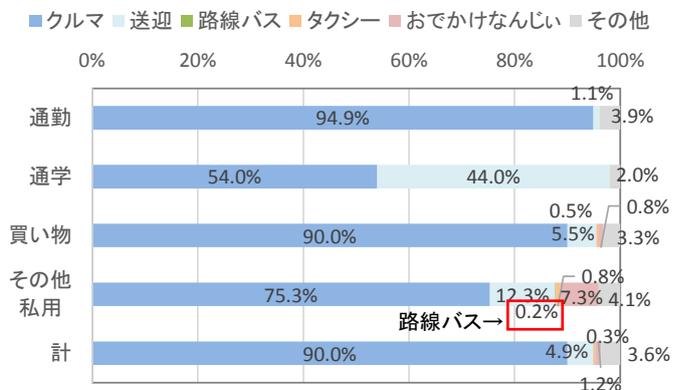
路線バスは市内での移動にはほとんど利用されていません。



出典: H28 市民アンケート

図 4-4.移動目的別の路線バスの利用率

南城市内の移動において、9 割が自家用車利用となっています。公共交通の利用はその他私用目的で「おでかけなんじい」が 7.3%利用されている程度です。



出典: H28 市民アンケート

図 4-5.南城市内の移動目的別の利用交通手段

役割 3 交通弱者の活動を促す

公共交通には、クルマを運転できない高齢者や高校生等の貴重な移動手段として、機能するとともに、交通弱者の活動を促すという積極的な役割も求められます。高齢者をはじめとする交通弱者の外出促進は、「ちゃーGUNJU」のまちづくりにつながります。

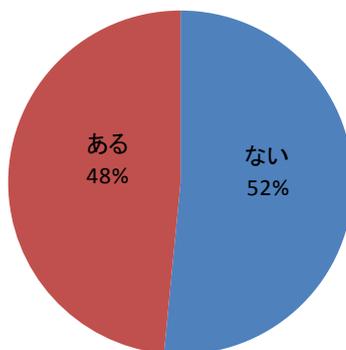
現状の問題点

- 交通弱者の約半数は、移動手段がないために外出を控えています。
- 通学をはじめ、交通弱者の移動は送迎に頼るところが大きく、交通弱者の心理的負担や家族の負担にもなっています。

課題

交通弱者の活動を支える移動手段の確保

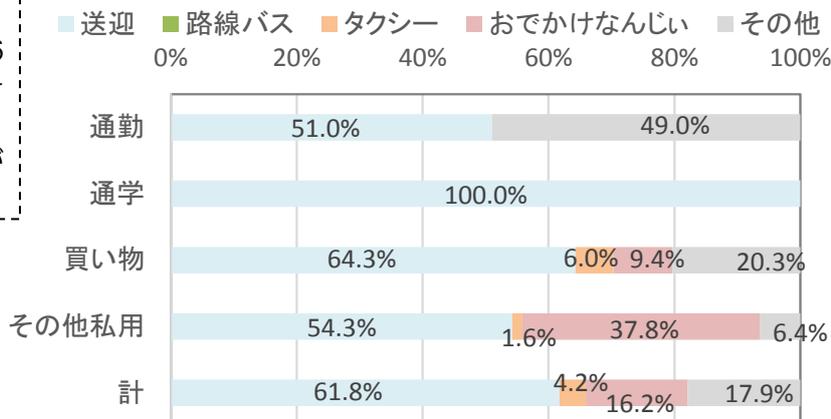
交通弱者の 48%は、移動手段がないために外出をあきらめていることがあると回答しています。



出典：H24 市民アンケート調査

図 4-6.移動手段がないために外出をあきらめている状況の有無

交通弱者の移動の多くは、送迎に頼っており、全体の 6割を占めています。なお、その他私用の 4割、買い物の 1割は「おでかけなんじい」が利用されています。



出典：H28 市民アンケート調査

図 4-7.交通弱者の移動手段

役割 4 スムーズに移動できる環境をつくる

公共交通には、スムーズに効率的に移動することで時間を有効活用できる環境づくりが求められます。スムーズに移動できる環境づくりは、公共交通の利用促進に向けたキーポイントであると考えます。

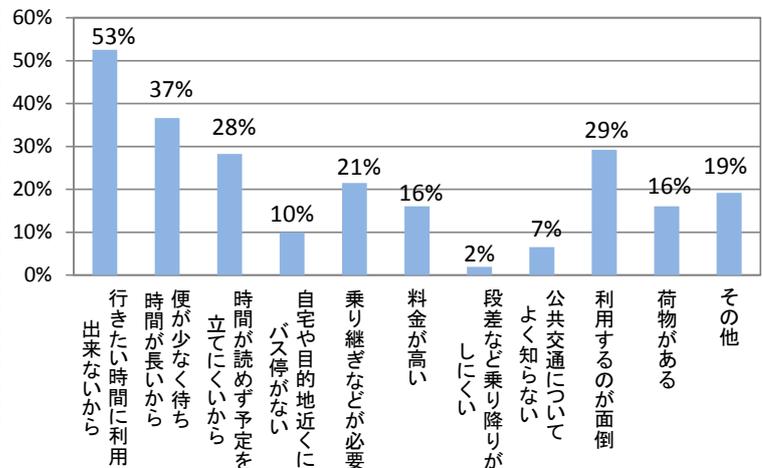
現状の問題点

- 運行頻度の少なさ、定時性の低さ、乗り継ぎの不便さなどが公共交通の利用を妨げています。

課題

公共交通の利用を促す環境づくり

公共交通を利用しない理由として「行きたい時間に利用出来ないから」が53%、「便が少なく待ち時間が長いから」が37%と運行頻度に関する問題が多くあげられ、その他では「時間が読めず予定がたてにくいから」、「乗り継ぎなどが必要」、「利用するのが面倒」などがあげられています。



出典：H28 市民アンケート調査

図 4-8.公共交通を利用しない理由

役割 5 南城市に人の流れを呼び込む

公共交通には、南城市の活性化に向け、南城市に人の流れを呼び込むという役割が求められます。南城市では観光入り込み客300万人を目標にしており、公共交通で、これまであまり南城市を訪れることが出来なかった交通弱者の誘客も期待されます。

現状の問題点

- 南城市では多くの観光地や、イベントがありますが、目的地までの移動手段がありません。
- 市内に集客力がある観光資源がありますが、市内のその他の観光資源への展開がなく、人の流れが点でとどまっています。

課題

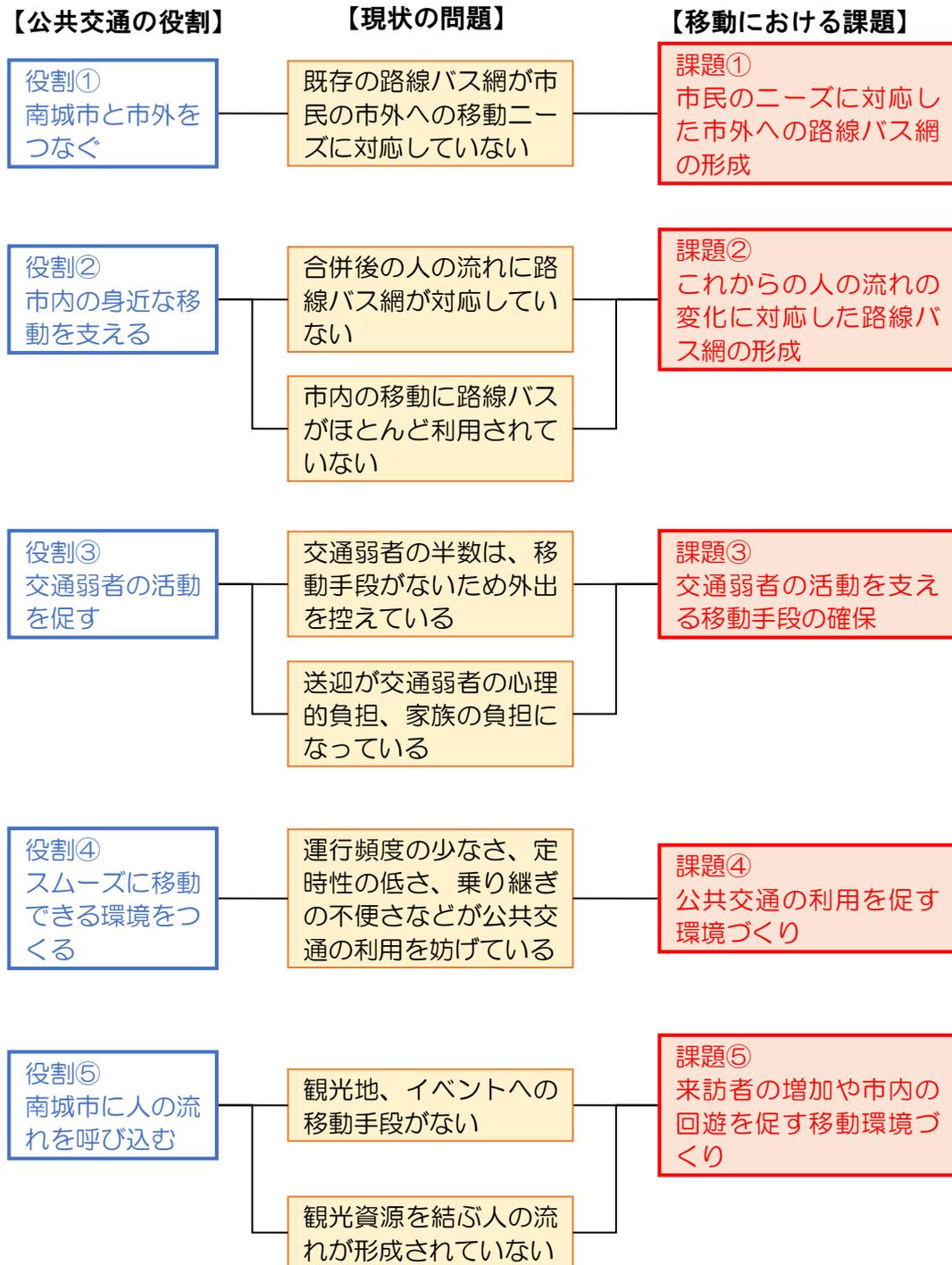
公共交通の利用を促す環境づくり

【ワークショップでの意見】

- 路線バスが観光拠点を結んでいない。
- あざまサンサンビーチへの路線バスがない。
- イベントが色々開催されているが、イベント会場までの公共交通での移動手段がない。

4-3 役割・問題点・課題のまとめ

公共交通の役割と役割に対する問題点、課題は下記に示すとおりです。



5 基本的な方針の検討

5-1南城市地域公共交通網形成計画策定の背景

本計画は、以下に示す背景を踏まえ策定しています。

平成 18 年 1 月に 1 町 3 村（佐敷町、玉城村、知念村、大里村）の合併により南城市が誕生。

合併後も路線バス網の見直しが行われず、市内の移動が不便な状況が続く。

さらに、高齢化の進行もあり、交通弱者の移動手段確保へのニーズが高まる。

平成 25 年度～平成 27 年度にデマンドバス「おでかけなんじい」の実証運行を実施。

平成 27 年度に「おでかけなんじい」の継続的な運行、改善を図るため「南城市生活交通確保維持改善計画」を策定。

平成 28 年度から「おでかけなんじい」は本格運行に。

「おでかけなんじい」により交通弱者向けの移動手段は準備したが、これだけでは不十分であり、さらに、・・・

平成 30 年には、市役所新庁舎供用をはじめとする中核地での新たなまちづくりが、平成 34 年度前後には地域高規格道路「南部東道路」が供用され、人の流れ大きく変化

新たな都市構造における、新たな人の流れに対応した公共交通体系の形成を図るため、「南城市地域公共交通網形成計画」を策定。

平成 30 年度：地域公共交通再編実施計画策定

平成 31 年度～：公共交通の再編を実施

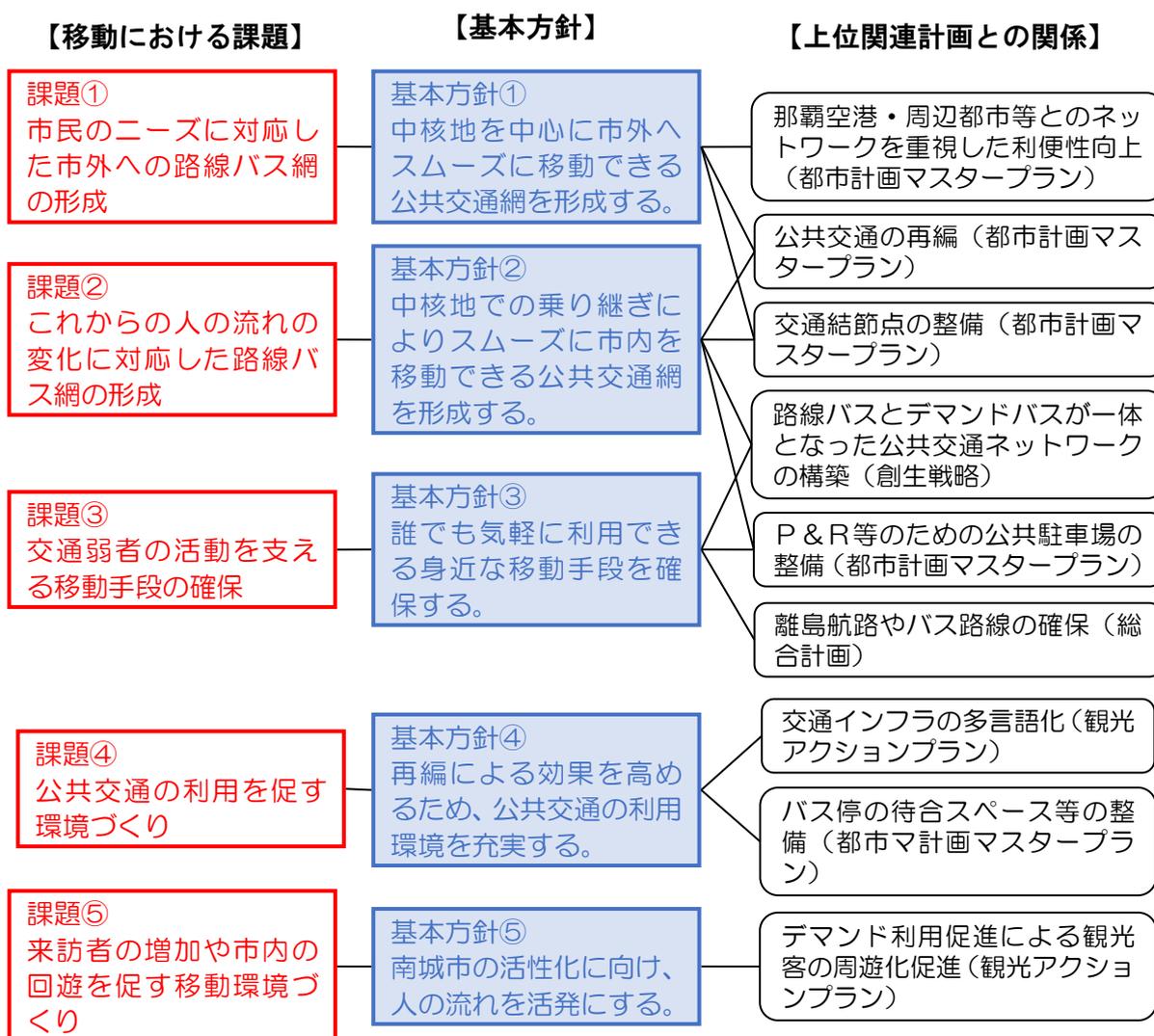
5-2基本理念及び基本方針

地域公共交通網形成計画策定に至った背景、南城市の上位関連計画や、移動における課題等を踏まえ、下記の基本理念を定めます。

【基本理念】

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

また、移動における課題や、上位関連計画における将来像・施策等を踏まえ、下記の5つの基本方針を定めます。



5-3公共交通網再編の考え方

基本方針①「中核地を中心に市外へスムーズに移動できる公共交通網を形成する」、基本方針②「中核地での乗り継ぎによりスムーズに市内を移動できる公共交通網を形成する」の2つの基本方針により、公共交通の再編を目指します。

南城市では、以下の考え方にもとづき、再編をすすめていきます。

再編の考え方1 公共交通網のハブづくり

南城市内には現在、馬天営業所、親慶原出張所、百名ターミナルと3つのバスターミナルが事業者毎に分散して整備されており、特に、異なる事業者間の乗り継ぎが非常に不便な状況となっています。このため、現在3箇所に分散しているバスターミナル※を中核地の1箇所に集約することで、公共交通網のハブとし、乗り継ぎ利便性を高めます。

※本計画にて記載するバスターミナルとは、バスの乗降、旋回、駐機等を行う場所を指し、必ずしも自動車ターミナル法に基づくバスターミナルを指すものではない。

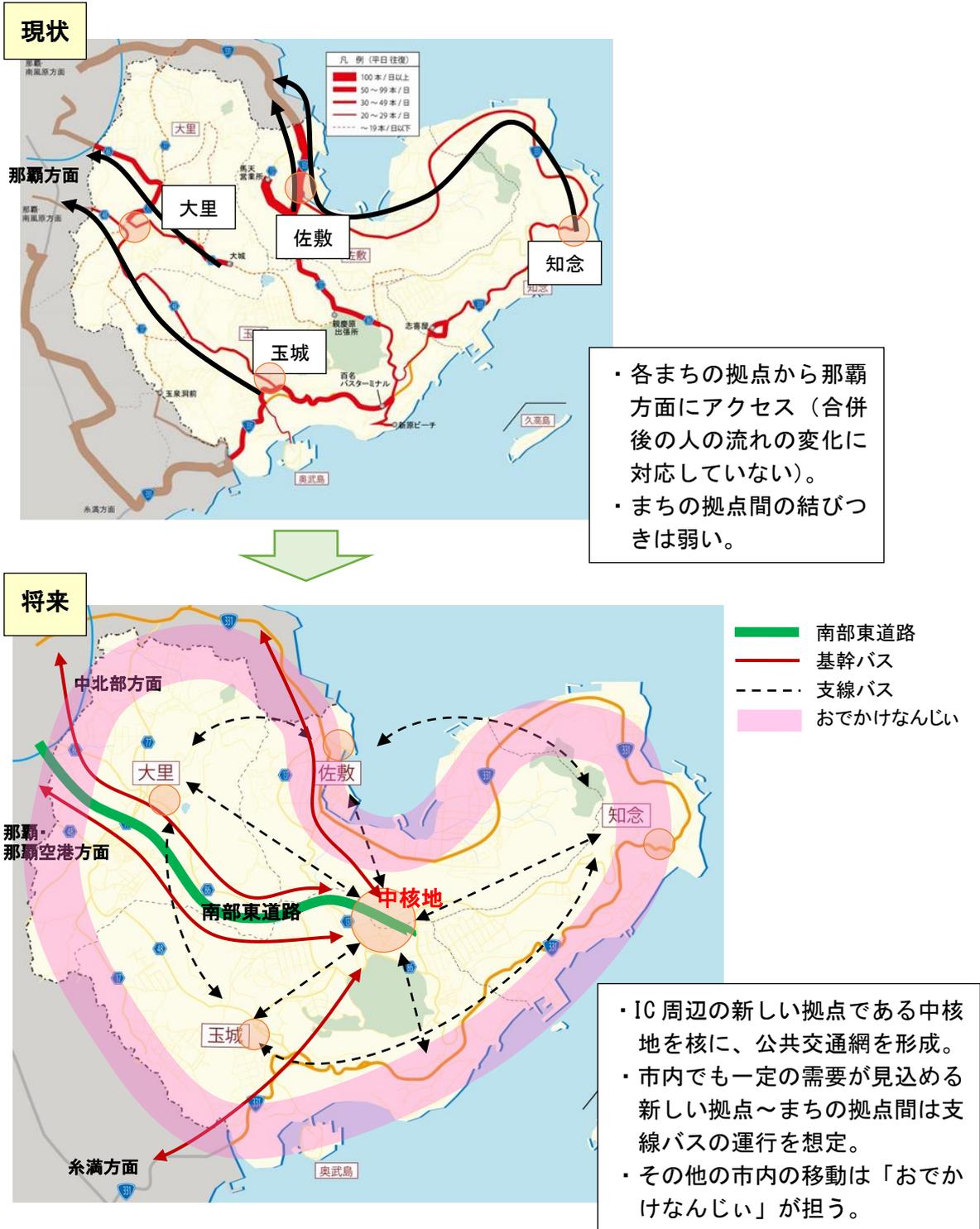
再編の考え方2 定時・速達性の高い基幹バスの導入

現在、市外に向かう路線バスは、一般道を経由して那覇バスターミナルと結ばれていますが、渋滞により定時性・速達性が損なわれています。平成34年度前後には、地域高規格道路である南部東道路が供用されることから、南部東道路を経由して、中核地に整備するバスターミナルと、那覇市等の市外を結ぶバスを、定時・速達性の高い基幹バスとして整備します。

再編の考え方3 ハブとまちの拠点等を結ぶ支線バスの導入

市外への基幹バスへのアクセスをスムーズにするため、まちの拠点等とハブを結ぶ導入し、基幹バスと一体となった公共交通網を形成します。なお、需要が見込めず、支線バスでの対応が難しいエリアについては、これまで通り、デマンドバス「おでかけなんじい」で対応します。

【公共交通網再編のイメージ】



5-4対象地域

本計画は、久高島を含む南城市全域を対象とします。

5-5対象期間

本計画は、平成 29 年度～平成 33 年度の 5 箇年を計画対象期間とします。

南城市では平成 30 年度に地域公共交通再編実施計画の策定を予定しており、翌平成 31 年度から同計画にもとづく事業実施を想定しています。なお、南部東道路の供用は、平成 34 年度前後の予定となっており、平成 31 年度～33 年度の 3 箇年は、暫定的な形態での基幹バス等を運行を想定しています。

項目	H29	H30	H31	H32	H33	H34
網形成計画の対象期間	—————					
再編実施計画の策定		—————				
再編実施計画に基づく事業実施			—————	—————	—————	—————
市役所新庁舎供用開始		—————				
公共駐車場供用開始予定				—————		
南部東道路供用開始			—— — — — — 一部供用開始	—— — — — —	—— — — — —	—————

6 計画目標の設定と把握方法

設定した5つの基本方針に基づき目標を設定しました。

基本方針	目標	指標	現況値	目標値	把握方法	評価年度
①中核地を中心に市外へスムーズに移動できる公共交通網を形成する。	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	バスセンターの数	3箇所	1箇所 〔中核地に集約〕	実績	最終年度 (H33)
	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	0系統	3系統 〔那覇、与那原、糸満方面を想定〕	実績	最終年度 (H33)
②中核地での乗り継ぎによりスムーズに市内を移動できる公共交通網を形成する。	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	4系統 〔玉城、知念、佐敷、大里方面と連絡〕	実績	最終年度 (H33)
③誰でも気軽に利用できる身近な移動手段を確保する。	コミュニティ交通を確保・維持する	デマンドバス登録者数	4,200人	6,600人 〔5年間で2,400人増加、創生戦略に準拠〕	デマンド登録データ	毎年
	公共交通へのアクセス性を高める	パーク＆ライド用駐車場の整備	0箇所	1箇所 〔中核地を想定〕	実績	最終年度 (H33)
	市民の公共交通の利用を促す	公共交通の分担率	2.0%	4.0% 〔5年間で倍増〕	市民アンケート	最終年度 (H33)
④再編による効果を高めるため、公共交通の利用環境を充実する	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	2.8点/5.0点	3.0点/5.0点 〔5年間で5点満点の中間値まで〕	市民アンケート	最終年度 (H33)
	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	3.3点/5.0点 〔5年間で5点満点の中間値まで〕	市民アンケート	最終年度 (H33)
⑤南城市の活性化に向け、人の流れを活発にする	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%	4.0% 〔5年間で倍増〕	観光客アンケート	最終年度 (H33)
	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	1件 〔5年間で毎年実施するイベントづくり〕	実績	最終年度 (H33)

7 目標達成のための施策・事業の検討

7-1 目標達成に向けた施策メニュー

基本方針1 中核地を中心に市外へスムーズに移動できる公共交通網を形成する。

目標	施策の方向性	施策
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	1-1.中核地でのバスターミナルの整備
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	1-2.市外への基幹バスの運行及び既存系統の見直し

基本方針2 中核地での乗り継ぎによりスムーズに市内を移動できる公共交通網を形成する。

目標	施策の方向性	施策
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	2-1.市内の支線バスの運行
	公共交通機関相互の連携強化	2-2.新たなバス路線網に対応した乗り継ぎ施設の整備検討
		2-3.安座真船待合所への路線バスの乗り入れ
		2-4.基幹バスと支線バスのダイヤの連携

基本方針 3 誰でも気軽に利用できる身近な移動手段を確保する。

目標	施策の方向性	施策
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	3-1.「おでかけなんじい」の継続運行
		3-2.久高島航路の継続運行
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	3-3.公共駐車場でのパーク＆ライドの実施
		3-4.送迎用乗降場の整備検討
		3-5.駐輪場の整備検討
市民の公共交通利用を促す。	気軽に利用できる運賃設定	3-6.高齢者向け定期券の導入検討
		3-7.学生向け定期券の導入検討
		3-8.乗り継ぎ割引の導入検討
		3-9.市内上限運賃の導入検討

基本方針 4 再編による効果を高めるため、公共交通の利用環境を充実する。

目標	施策の方向性	施策
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	4-1.公共交通運行情報モニターの導入検討
		4-2.多言語表示による公共交通情報の提供検討
		4-3.公共交通アテンダントの導入検討
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	4-4.ハイグレードバス停の整備検討
		4-5.快適な待合施設の整備検討

基本方針5 南城市の活性化に向け、人の流れを活発にする。

目標	施策の方向性	施策
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	5-1.観光客への「おでかけなんじい」に関する情報提供の実施
		5-2.レンタカーステーションの整備検討
		5-3.レンタサイクルの導入検討
		5-4.遊覧バスの導入検討
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	5-5.モビリティ・マネジメントの実施
		5-6.イベント等の実施検討
		5-7.車両等の魅力向上策の実施検討

上記に示した施策のうち、下記の施策は、地域公共交通再編実施事業としての実施を予定しています。

- 1-2.市外への基幹バスの運行及び既存系統の見直し
- 2-1.市内の支線バスの運行
- 2-3.安座真船待合所への路線バスの乗り入れ
- 2-4.基幹バスと支線バスのダイヤの連携

7-2個別施策の概要

基本方針1 中核地を中心に市外へスムーズに移動できる公共交通網を形成する。

施策1-1. 中核地でのバスターミナルの整備

施策目標 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。
施策の概要 南部東道路の整備や、中核地整備を契機とした公共交通網再編の核施設として、中核地にバスターミナルを整備し、路線バス、デマンド交通、タクシー等との乗り継ぎ利便性の向上を図る。

実施スケジュール及び実施主体

H29	H30	H31	H32	H33	実施主体
検討		整備		実施	南城市、管理はバス事業者を想定

上位関連計画との関係

- 交通結節点の整備（都市計画マスタープラン）

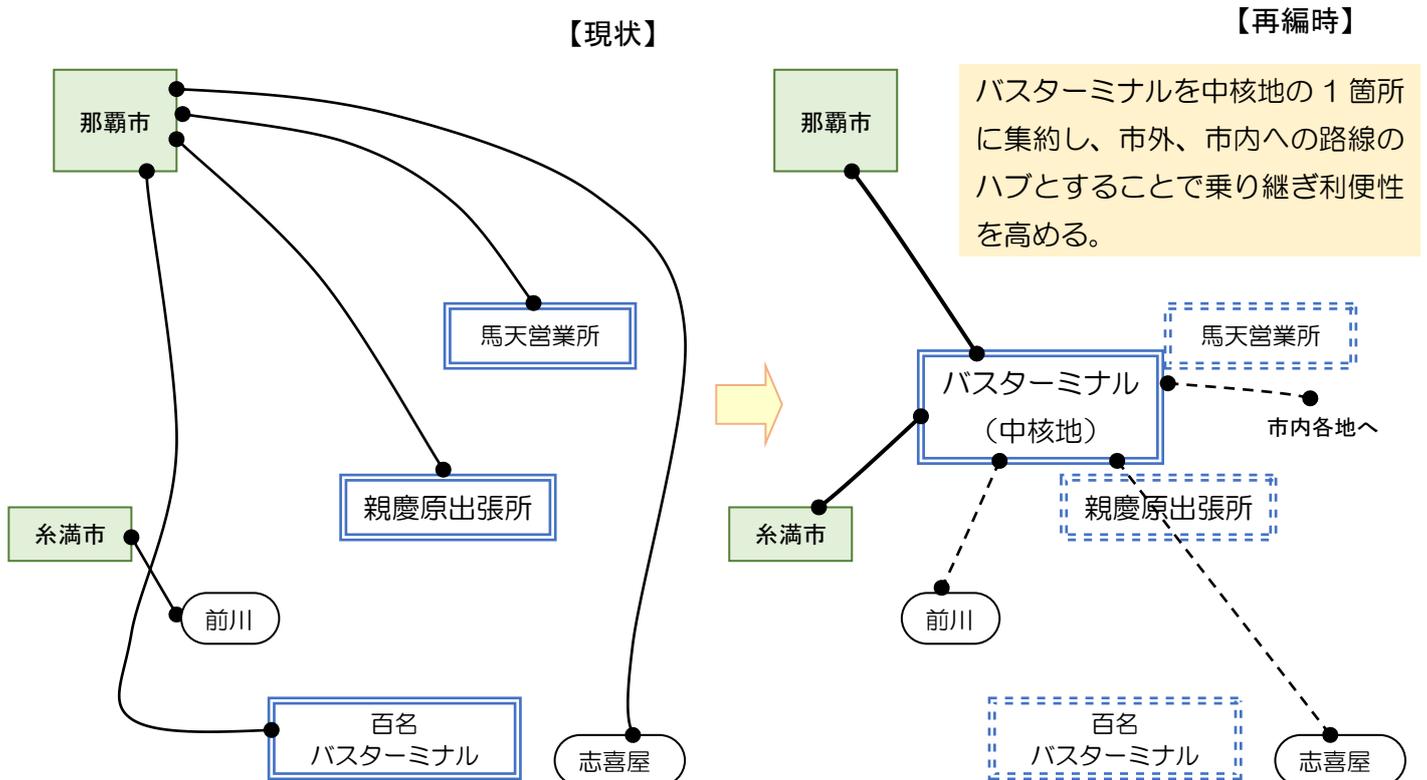


図 7-1.中核地でのバスターミナル整備イメージ

施策 1-2. 市外への基幹バスの運行及び既存系統の見直し

施策目標 中核地と那覇市等の市外を公共交通で連絡する。

施策の概要 公共交通網再編の一環として、中核地と那覇空港、那覇市等の市外を結ぶ基幹バスを導入し、南城市と市外のアクセス利便性向上を図る。あわせて既存の市外への路線バスの見直しも図る。

実施スケジュール及び実施主体

H29	H30	H31	H32	H33	実施主体
検討		実施			南城市、バス事業者
H34 の南部東道路併用までは暫定運行					

上位関連計画との関係

- 那覇空港・周辺都市等とのネットワークを重視した利便性向上（都市計画マスタープラン）
- 公共交通の再編（都市計画マスタープラン）

基本方針 2 中核地での乗り継ぎによりスムーズに市内を移動できる公共交通網を形成する。

施策 2-1. 市内の支線バスの運行

施策目標 中核地と市内の拠点間のアクセス性を高める。

施策の概要 公共交通再編の一環として、中核地と市内のまちの拠点（玉城、知念、佐敷、大里）を結ぶ支線バスを導入し、市内と市外の移動利便性を高める。

実施スケジュール及び実施主体

H29	H30	H31	H32	H33	実施主体
検討		実施			南城市、バス事業者
H34 の南部東道路併用までは暫定運行					

上位関連計画との関係性

- 公共交通の再編（都市計画マスタープラン）
- 路線バスとデマンドバスが一体となった公共交通ネットワークの構築（創生戦略）

施策 2-2. 新たなバス路線網に対応した乗り継ぎ施設の整備検討

施策目標 中核地と市内の拠点間のアクセス性を高める。

施策の概要 新たな路線バス網における乗換利便性を高めるため、商業施設や観光施設、公共施設等の集客施設と一体となった乗り継ぎ施設の整備を検討する。あわせて、所行施設等の既存の駐車場を、公共交通利用者のための駐車場として利用できるかについても検討する。

実施スケジュール及び実施主体

H29	H30	H31	H32	H33	実施主体
検討					南城市、バス事業者、 商業事業者、観光事業者等

上位関連計画との関係性

- 交通結節点の整備（都市計画マスタープラン）

施策 2-3. 安座真船待合所への路線バスの乗り入れ

施策目標 中核地と市内の拠点間のアクセス性を高める。

施策の概要 路線バスと久高島航路との乗り継ぎ利便性を高めるため、路線バスの安座真船待合所への乗り入れを行うとともに、船と路線バスのダイヤの調整を図る。

実施スケジュール及び実施主体

H29	H30	H31	H32	H33	実施主体
検討		実施			南城市、バス事業者、 航路事業者

上位関連計画との関係性

- 交通結節点の整備（都市計画マスタープラン）

施策 2-4. 基幹バスと支線バスのダイヤの連携

施策目標 中核地と市内の拠点間のアクセス性を高める。

施策の概要 新たに導入を検討している基幹バスと支線バスのバスターミナルでの発着時間の連携をとり、待ち時間が少なくスムーズに移動できる利用環境づくりを図る。

実施スケジュール及び実施主体

H29	H30	H31	H32	H33	実施主体
検討		実施			南城市、バス事業者

上位関連計画との関係性

特になし

基本方針3 誰でも気軽に利用できる身近な移動手段を確保する。

施策 3-1. おでかけなんじいの継続運行

施策目標 コミュニティ交通を確保・維持する。

施策の概要 既存のコミュニティ交通であるデマンドバス「おでかけなんじい」の運行を継続し、交通弱者の移動を支援する。

実施スケジュール及び実施主体

H29	H30	H31	H32	H33	実施主体
実施					南城市

上位関連計画との関係性

- 路線バスとデマンドバスが一体となった公共交通ネットワークの構築（創生戦略）
- 離島航路やバス路線の確保（総合計画）

施策 3-2. 久高島航路の継続運行

施策目標 コミュニティ交通を確保・維持する。

施策の概要 久高島への唯一の移動手段である久高島航路の運行を継続し、久高島住民及び久高島訪問者の移動手段を確保する。

実施スケジュール及び実施主体

H29	H30	H31	H32	H33	実施主体
実施					航路事業者

上位関連計画との関係性

- 離島航路やバス路線の確保（総合計画）

施策 3-3. 公共駐車場でのパーク＆ライドの実施

施策目標 公共交通へのアクセス性を高める。

施策の概要 中核地に整備を予定している公共駐車場を活用して、パーク＆バスライドを実施し、公共交通を利用しやすい環境づくりを図る。

実施スケジュール及び実施主体

H29	H30	H31	H32	H33	実施主体
検討					南城市、バス事業者

上位関連計画との関係性

- 交通結節点の整備（都市計画マスタープラン）
- P&Rのための公共駐車場の整備（都市計画マスタープラン）

施策 3-4. 送迎用乗降場の整備検討

施策目標 公共交通へのアクセス性を高める。

施策の概要 送迎の利便性を高めるため、バスターミナルや主要バス停周辺に送迎用の乗降場整備を検討する。

実施スケジュール及び実施主体

H29	H30	H31	H32	H33	実施主体
検討					南城市

上位関連計画との関係性

特になし

施策 3-5. 駐輪場の整備検討

施策目標 公共交通へのアクセス性を高める。

施策の概要 自転車と路線バス等の乗り継ぎ利便性を高めるため、バスターミナルや主要バス停周辺での駐輪場整備を検討する。

実施スケジュール及び実施主体

H29	H30	H31	H32	H33	実施主体
検討					南城市

上位関連計画との関係性

特になし

施策 3-6. 高齢者向けの定期券の導入検討

施策目標 市民の公共交通利用を促す。

施策の概要 健康長寿に向け、高齢者の外出を促進するため、高齢者を対象とした市内定期券の導入を検討する。

実施スケジュール及び実施主体

H29	H30	H31	H32	H33	実施主体
検討					南城市、バス事業者、 航路事業者

上位関連計画との関係性

特になし

施策 3-7. 学生向け定期券の導入検討

施策目標 市民の公共交通利用を促す。

施策の概要 学生の市内での移動をサポートするため、学生を対象とした市内定期券の導入を検討する。

実施スケジュール及び実施主体

H29	H30	H31	H32	H33	実施主体
検討					南城市、バス事業者、 航路事業者

上位関連計画との関係性

特になし

施策 3-8. 乗り継ぎ割引の導入検討

施策目標 市民の公共交通利用を促す。

施策の概要 乗り継ぎに伴う料金抵抗の低減を図るため、路線バス相互や、路線バスと航路、「おでかけなんじい」等との乗り継ぎ時に運賃 100 円引きを行うなど、料金割引の導入を検討する。

実施スケジュール及び実施主体

H29	H30	H31	H32	H33	実施主体
検討					南城市、バス事業者、 航路事業者

上位関連計画との関係性

特になし

施策 3-9. 市内上限運賃の導入検討

施策目標 市民の公共交通利用を促す。

施策の概要 市内での移動における料金抵抗の低減を図るため、路線バスの市内上限 300 円などの上限運賃の導入を検討する。

実施スケジュール及び実施主体

H29	H30	H31	H32	H33	実施主体
検討					南城市、バス事業者

上位関連計画との関係性

特になし

基本方針 4 再編による効果をもとめるため、公共交通の利用環境を充実する。

施策 4-1. 公共交通運行情報モニターの導入検討

施策目標 公共交通に関する情報提供を充実する。

施策の概要 バスターミナルや、公共施設、主要観光施設等で公共交通の運行状況を表示するモニターの設置を検討する。

実施スケジュール及び実施主体

H29	H30	H31	H32	H33	実施主体
検討					南城市、バス事業者

上位関連計画との関係性

特になし

施策 4-2. 多言語表示による公共交通情報の提供

施策目標 公共交通に関する情報提供を充実する。

施策の概要 外国人の公共交通利用を支援するため、多言語表示による案内サインの設置や、サイトの整備を検討する。

実施スケジュール及び実施主体

H29	H30	H31	H32	H33	実施主体
検討					南城市、バス事業者、 航路事業者

上位関連計画との関係性

●交通インフラの多言語化（観光アクションプラン）

施策 4-3. 公共交通アテンダントの導入検討

施策目標 公共交通に関する情報提供を充実する。

施策の概要 人による丁寧な交通案内や、観光案内の他、高齢者等への乗降のお手伝いなど公共交通利用者におもてなしの心で対応し、公共交通の利用を促進するため、交通アテンダントの導入を検討する。

実施スケジュール及び実施主体

H29	H30	H31	H32	H33	実施主体
検討					南城市、バス事業者、 観光協会

上位関連計画との関係性

特になし

施策 4-4. ハイグレードバス停の整備検討

施策目標 交通施設の快適性を高める。

施策の概要 上屋や、ベンチ、多言語によるバス運行情報案内、Wi-Fi 利用環境等を備えたハイグレードバス停の整備を検討する。

実施スケジュール及び実施主体

H29	H30	H31	H32	H33	実施主体
検討					道路管理者、バス事業者

上位関連計画との関係性

- バス停等の待合スペース等の整備（都市計画マスタープラン）

施策 4-5. 快適な待合施設の整備検討

施策目標 交通施設の快適性を高める。

施策の概要 乗り継ぎ利用が想定されるバス停等の待合環境を高めるため、周辺公共施設や商業施設の待合スペースの活用や、待合室の整備等を検討する。

実施スケジュール及び実施主体

H29	H30	H31	H32	H33	実施主体
検討					南城市、バス事業者、商業事業者 等

上位関連計画との関係性

- バス停等の待合スペース等の整備（都市計画マスタープラン）

基本方針5 南城市の活性化に向け、人の流れを活発にする。

施策 5-1. 観光客へのおでかけなんじいに関する情報提供の実施

施策目標 公共交通利用の観光客の回遊性を高める。

施策の概要 観光客の南城市内での回遊を支援するため、観光客向けに「おでかけなんじい」の情報提供を実施する。

実施スケジュール及び実施主体

H29	H30	H31	H32	H33	実施主体
実施					南城市、観光協会

上位関連計画との関係性

- デマンド利用促進による観光客の周遊化促進（観光アクションプラン）

施策 5-2. レンタカーステーションの整備検討

施策目標 公共交通利用の観光客の回遊性を高める。

施策の概要 観光客の南城市での回遊利便性の向上と、観光客の誘致を図るため、バスターミナルに近接してレンタカーステーションの整備を検討する。

実施スケジュール及び実施主体

H29	H30	H31	H32	H33	実施主体
検討					南城市、レンタカー事業者

上位関連計画との関係性

- 交通結節点の整備（都市計画マスタープラン）

施策 5-3. レンタサイクルの導入検討

施策目標 公共交通利用の観光客の回遊性を高める。

施策の概要 中核地から、市内各地への観光客の移動利便性を高めるため、バスターミナルをはじめ、市内の主要観光地等にレンタサイクル貸渡所を整備する。

実施スケジュール及び実施主体

H29	H30	H31	H32	H33	実施主体
検討					南城市、観光協会

上位関連計画との関係性

- 交通結節点の整備（都市計画マスタープラン）

施策 5-4. 遊覧バスの導入検討

施策目標 公共交通利用の観光客の回遊性を高める。

施策の概要 観光客向けの回遊手段として、中核地を起点に、市内の主要観光地（斎場御嶽、ニライカナイ橋、おきなわワールド等）を周遊する遊覧バスの導入を検討する。遊覧バスにアテンダントを乗車させ、観光案内等の実施もあわせて検討する。

実施スケジュール及び実施主体

H29	H30	H31	H32	H33	実施主体
検討					南城市、バス事業者、観光事業者、観光協会

上位関連計画との関係性

特になし

施策 5-5. 市内 1 日乗車券の導入検討

施策目標 公共交通利用の観光客の回遊性を高める。

施策の概要 観光客や来訪者、市民の市内での回遊利便性を高めるため、市内 1 日乗車券の導入を検討する。

実施スケジュール及び実施主体

H29	H30	H31	H32	H33	実施主体
検討					南城市、バス事業者、船舶事業者、観光事業者、観光協会

上位関連計画との関係性

特になし

施策 5-6. モビリティ・マネジメントの実施

施策目標 公共交通利用の需要を喚起する。

施策の概要 公共交通の利用を促すため、子どもや、保護者、高齢者等を対象としたモビリティ・マネジメント手法を検討し、実施する。

実施スケジュール及び実施主体

H29	H30	H31	H32	H33	実施主体
検討	実施				南城市、バス事業者、航路事業者、商業事業者、観光事業者、学校等

上位関連計画との関係性

特になし

施策 5-7. イベント等の実施検討

施策目標 公共交通利用の需要を喚起する。

施策の概要 公共交通の利用を促進するため、路線バスや「おでかけなんじい」の体験乗車会、路線バスツアー、スタンプラリー等の継続的な公共交通に関するイベントの実施を検討する。

実施スケジュール及び実施主体

H29	H30	H31	H32	H33	実施主体
検討					南城市、バス事業者、観光協会

上位関連計画との関係性

特になし

施策 5-8. 車両等の魅力向上策の実施検討

施策目標 公共交通利用の需要を喚起する。

施策の概要 公共交通を利用すること自体が目的となるような魅力ある車両づくりを検討する。バス車両のラッピングや、季節のイベントに応じた車内の飾り付け、地元小学生による音声案内などが考えられる。

実施スケジュール及び実施主体

H29	H30	H31	H32	H33	実施主体
検討					南城市、バス事業者

上位関連計画との関係性

特になし

8 計画の評価・改善

本計画については、PDCA サイクルにもとづき、南城市地域公共交通会議において、施策の進捗状況等を確認することで、必要に応じて、計画の改善を図ります。

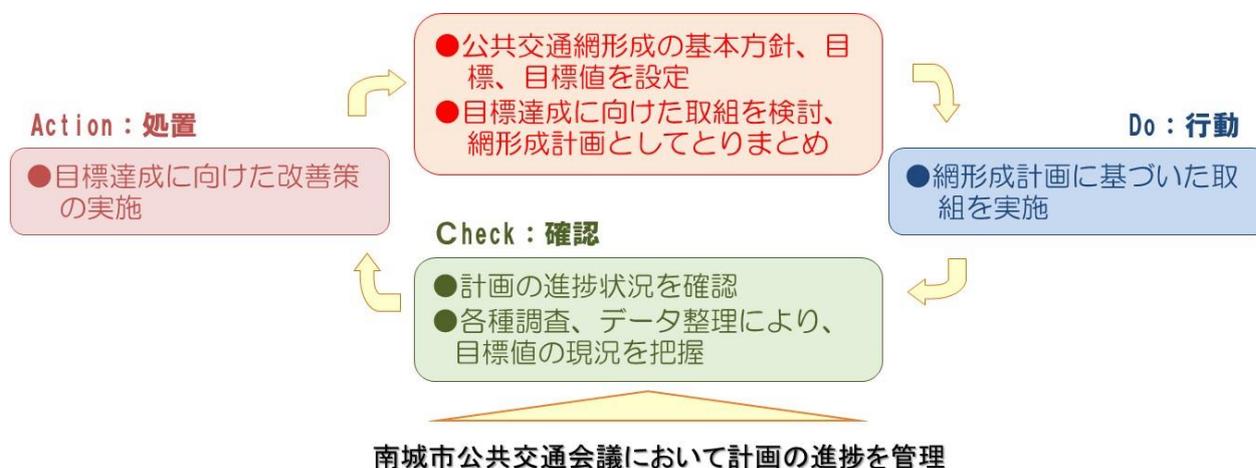


図 8-1.PDCA サイクルに基づく本計画のマネジメント