

令和6年度 第3回 南城市地域公共交通会議資料

Nバスの運行見直し（案）

令和7年2月18日

南城市

1 令和 7 年 4 月の N バスの運行計画見直し概要

●令和 7 年 4 月 1 日の運行計画の見直しでは、路線バスとの接続や、車両の大型化（小型車から中型車に変更予定）に備えたルートの見直し等を検討しています。

表 1-1.令和 7 年 4 月の N バス運行見直し内容(案)

| 見直し内容 | 系統 | 見直し内容 |
|-----------------------------------------|------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 案①百名バスターミナルでの接続改善 | A1 系統：佐敷・知念・百名線 | 百名 BT で琉球バス交通 50、51 番との接続を改善するため、出発時間を早める |
| 案②南城市役所バス停での接続改善 | B3 系統：つきしろ線 | 南城市役所バス停で沖縄バス 39 番との接続を改善するため、出発時間を早める |
| 案③堀川、志堅原地区でのルート見直し(C1、C2、D2)と C1 車両の大型化 | C1 系統：玉城・大里線 C2 系統：大里・玉城線 D2 系統：玉城東回り線（向陽高校経由） | 道路幅員が狭い志堅原公民館前バス停経由を国道 331 号経由に変更することで、車両の大型化が可能となるため、堀川入口、志堅原公民館前バス停は廃止。C1 の午後便にて、向陽高校からの大里方面への下校時刻をターゲットに車両の大型化（ポンチョ⇒中型車両）を実施。ただし、D1 系統については小中学生の朝の通学手段確保の観点から変更なし。 |
| 案④B3 系統の夜便(最終便)と A2 系統の最終便の統合 | B3 系統：つきしろ線 A2 系統：百名・知念・佐敷線 | 同じ時間帯に同じつきしろ方面に向かう B3 系統の夜便と A2 系統の最終便を統合し、効率化を図る |
| 案⑤バス停間の所要時間の調整 | 各系統 | これまでの運行実績を踏まえ、早発防止のための調整時間の見直しや、バス停間の所要時間の見直しを行う |

2 案①百名バスターミナルでの接続改善

- 百名バスターミナルでは、NバスのA1系統の第1便が6:45着、琉球バス交通の系統51番が6:45発で乗継可能なダイヤとなっていますが、実際にはNバスの到着遅れにより、乗継できないケースが生じています。また、琉球バス交通の系統50番が6:40発でNバスからの乗り換えが不可能な状況になっています。
- 令和6年10月のNバスの百名バスターミナル前バス停の到着状況をみると、平均で0.5分、最大で1分の遅れが生じており、4回中2回が系統50番出発後時刻（6:45発）に間に合わなかったものと思われます。
- Nバスが最大1分程度遅れること、琉球バス交通系統50番との乗継を想定し、現在よりも9分早いダイヤに見直すことで、最大1分遅れても、系統51番、系統50番に乗り継げるようにします。

表 2-1.百名バスターミナルでの接続改善(案)の概要

| | バス停名 | 現行の時刻 | 見直し案の時刻 |
|---------------|------------|-------|---------|
| Nバス（A1系統、1便目） | 南城市役所 | 6:10 | 6:01 |
| | 百名バスターミナル前 | 6:45 | 6:36 |
| 幹線バス（系統50番） | 百名バスターミナル | 6:40 | 6:40 |
| 幹線バス（系統51番） | 百名バスターミナル | 6:45 | 6:45 |

5分のずれ
4分の余裕
0分の余裕
9分の余裕



表 2-2.令和6年10月のNバスのバス停到着時間

| 定刻 | 時刻 | 到着回数 | 遅れ時間 |
|--------|------|------|------|
| 6:45 | 6:40 | | |
| | 6:45 | | |
| | 6:45 | 2回 | 0分 |
| | 6:46 | 2回 | 1分 |
| 平均遅れ時間 | | | 0.5分 |

系統50番の発車時刻
 ↓ 系統51番の発車時刻
 ↓ 場合により乗継可
 ↓ 乗継不可

※百名バスターミナル前で乗降がなかった便は、百名バス停到着時間で整理

- 百名バスターミナルでは、7 時台においても、N バスの A1 系統の第 2 便が 7:48 着、琉球バス交通の系統 50 番が 7:55 発で乗継可能なダイヤとなっていますが、実際には N バスの到着遅れにより、乗継できないケースが生じています。
- 令和 6 年 10 月の N バスの百名バスターミナル前バス停の到着状況をみると、平均で 7.5 分、最大で 12 分の遅れが生じており、14 回中 5 回が系統 50 番出発後時刻（7:55 発）に間に合わなかったものと思われます。
- N バスが最大 12 分程度遅れることを想定し、現在よりも 7 分早いダイヤに見直すことで、最大 12 分遅れても、系統 50 番に乗り継げるようにします。

表 2-3.百名バスターミナルでの接続改善(案)の概要

| | バス停名 | 現行の時刻 | 見直し案の時刻 |
|------------------|------------|-------|---------|
| N バス（A1 系統、2 便目） | 南城市役所 | 7:13 | 7:06 |
| | 百名バスターミナル前 | 7:48 | 7:41 |
| 幹線バス（系統 50 番） | 百名バスターミナル | 7:55 | 7:55 |

7分の余裕

14分の余裕



表 2-4.令和 6 年 10 月の N バスのバス停到着時間

| 定刻 | 時刻 | 到着回数 | 遅れ時間 |
|--------|------|------|-------|
| 7:48 | 7:52 | 3 回 | 4 分 |
| | 7:53 | 5 回 | 5 分 |
| | 7:54 | 1 回 | 6 分 |
| | 7:55 | 1 回 | 7 分 |
| | 7:56 | 1 回 | 8 分 |
| | 7:57 | 1 回 | 9 分 |
| | 7:59 | 1 回 | 11 分 |
| | 8:00 | 1 回 | 12 分 |
| 平均遅れ時間 | | | 7.5 分 |

乗継可

系統 50 番の発車時刻

乗継不可

※百名バスターミナル前で乗降がなかった便は、百名バス停到着時間で整理

表 5 2.百名バスターミナル前バス停での接続状況(平日 那覇向け)

| N バス ➡ 幹線バス | | |
|-------------|--------------------------|----------------------------|
| 時刻 | N バス着 分[系統] | 幹線バス発 分[系統(経由)] |
| 6 時 | 08[A2] | 00[50] 15[50] |
| | 45[A1] →36[A1]に変更 59[D1] | 40[50(壺)] 45[51] 59[50(南)] |
| 7 時 | 23[A2] | 10[50] 05[51] 25[51] |
| | 44[D1] 48[A1] →41[A1]に変更 | 35[50] 45[51] 55[50] |
| 8 時 | | 20[51] |
| | 48[A2] | 45[50] |
| 9 時 | | 10[51] |
| | 33[A1] | 35[50] 50[51] |
| 10 時 | 18[A2] | |
| | | 50[50] |
| 11 時 | 06[A1] | 15[51] 20[50] |
| | 43[A2] | 40[51] 50[50] |
| 12 時 | | 10[50] |
| | 33[A1] | 45[51] |
| 13 時 | 18[A2] | 20[50] |
| | | |
| 14 時 | 03[A1] 22[D2] | 00[51] 25[50] |
| | 43[A2] | 50[50] |
| 15 時 | 28[A1] | 15[51] |
| | 42[D2] | 40[50] |
| 16 時 | 08[A2] | 00[50] |
| | 52[D2] 58[A1] | 35[50] |
| 17 時 | | 00[50] 25[50] |
| | 35[A2] | |
| 18 時 | 07[D2] 25[A1] | 00[51] 25[50] |
| | | 50[50] |
| 19 時 | 12[D2] 25[A2] | |
| | 40[A1] | 35[50] |
| 20 時 | 28[A2] | |
| | 48[A1] | |
| 21 時 | | |
| | | |

3 案②南城市役所バス停での接続改善

- 南城市役所バス停では、通勤通学時の接続を改善するため、6時41分着のB3系統の時刻を5分早めて、6時40分発の沖縄バスの系統39番への接続を図ります。

表 3-1.南城市役所バス停での接続改善(案)の概要(その1)

| | バス停名 | 現行の時刻 | 見直し案の時刻 | |
|---------------|--------|-------|---------|------|
| Nバス（B3系統、1便目） | 南城市役所発 | 6:23 | 6:18 | |
| | 南城市役所着 | 6:41 | 6:36 | 乗継可 |
| 幹線バス（系統39番） | 南城市役所発 | 6:40 | 6:40 | 乗継不可 |

表 3-2.南城市役所バス停での接続状況(平日 那覇向け)

| N バス ➡ 幹線バス | | |
|-------------|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| 時刻 | N バス着 分[系統(経由)] | 幹線バス発 分[系統(経由)] |
| 6 時 | 41[B3]→36[B3]に変更 47[A2] 57[A1]→48[A1]に変更(百名 BT 接続改善に伴うもの) | 40[39] 45[309] 50[50] |
| 7 時 | 26[D1] 51[F] | 08[37] 10[309] 15[39] 30[36(富)] 50[339(壺)] 55[309] |
| 8 時 | 00[A1]→7:53[A1]に変更(百名 BT 接続改善に伴うもの) 03[B2] 06[B1] 10[F] 11[D1] 12[C1] 15[A2] | 15[339(壺)] 35[40] 50[39] |
| 9 時 | 15[B2] 40[A2] 45[A1] 50[C2] 52[C1] | 30[37] 45[36] |
| 10 時 | 25[B1] 30[B2] | 10[37] 40[39] |
| 11 時 | 10[A2] 23[C2] 18[A1] 35[C1] 55[B1] 50[B2] | 00[40] 15[39] 20[309] 30[339(開)] 50[39] |
| 12 時 | 35[A2] 45[A1] | 10[40] 30[37] |
| 13 時 | 03[B2] 10[B1] 10[C1] 20[C2] | 25[39] 40[37] 50[40] |
| 14 時 | 10[A2] 15[A1] 35[D2] 50[B2] 55[C1] | 30[37] |
| 15 時 | 05[B1] 10[C2] 35[A2] 55[D2] 40[A1] | 00[39] 05[309] 10[36] 10[37] 20[39] 35[309] 45[37] |
| 16 時 | 20[B2] 25[B1] 30[C1] | 05[309] 10[339(壺)] 30[39] 43[309] |
| 17 時 | 00[A2] 05[D2] 08[C2] 10[A1] 30[B2] 35[B1] | 40[37] |
| 18 時 | 10[C1] 20[D2] 27[A2] 32[B2] 37[A1] 47[C2] 52[B1] | 05[36] 10[339(開)] 35[37] 50[39] |
| 19 時 | 25[D2] 42[B2] 50[C1] 52[A1] | 20[309] 25[39] 55[40] |
| 20 時 | 04[A2] 17[B1] 30[C2] 35[B3] | 00[39] 25[40] |
| 21 時 | 00[A1] 07[A2] 17[B1] 30[C1] | |

4 案③堀川、志堅原地区でのルート見直しと C1 車両の大型化

- C系統、D系統は、向陽高校を通るルートとなっており、多くの向陽高校生の利用があります。
- 下校に利用される 15 時以降の便について、向陽高校から玉城方面に向かう便は 7 便（C2：3 便、D2：4 便）ありますが、大里方面に向かう便は 4 便（C1：4 便）となっており、輸送力の強化が課題となっています。
- C系統、D系統は、志堅原の地区内を通行して、奥武島で折り返す（反対方向もあり）ルートとなっていますが、奥武島方面から志堅原公民館前バス停に向かう道路が狭く、現在のルートでは、N バスの大型化に対応できないことから、ルートを国道 331 号経由に見直します。
- ルートの見直しにより車両の大型化が可能となることから、C1 系統で向陽高校から大里方面へ下校する際の車両を大きくし（ポンチョ⇒中型車）、輸送力の強化を図ります。
- R6 度実施した学生アンケートにおいても向陽高校生においては、下校時の N バス利用は 60%で他校と比較しても高いニーズとなっております。
- ルートの見直しにより、志堅原公民館前バス停、堀川入口バス停は廃止となります（C1、C2、D2）。ただし、D1 系統については小中学生の朝の通学手段確保の観点から変更なしとします。なお、ルート見直しとなる 3 系統については、新たに奥武入口バス停が追加となります。
- 廃止となる両バス停の利用者数は、令和 6 年 10 月で志堅原公民館前バス停が平日 3.9 人/日、休日 0.9 人/日、堀川入口バス停が平日 0.5 人/日、休日 0.6 人/日ですが、ともに近隣の志堅原入口バス停、堀川バス停を利用できることから、影響は限定的と考えられます。（乗降を合わせた数字であるため、往復利用であれば、実際の人数は半分にになります）

表 4-1.令和 6 年 10 月の志堅原公民館前及び堀川入口バス停の乗降者数

単位：人/日

| バス停名 | 区分 | C1 系統 | C2 系統 | D1 系統 | D2 系統 | 計 |
|--------|----|-------|-------|---------------|-------|-----|
| 志堅原公民館 | 平日 | 0.5 | 0.5 | 2.7 (0.5*) | 0.4 | 3.9 |
| | 休日 | 0.5 | 0.4 | — | — | 0.9 |
| 堀川入口 | 平日 | 0.3 | 0.0 | 0.2 | 0.0 | 0.5 |
| | 休日 | 0.3 | 0.3 | — | — | 0.6 |

*()内の数字は R5 年度の数値



図 1.志堅原地区のルート見直し案

- 志堅原公民館前バス停の便別利用者数をみると、C1 系統は、平日の 3 便目（10:35 発）が 0.5 人/便、日祝日の同じく 3 便目が 0.4 人/便、C2 系統は、平日の 3 便目（13:00 発）が 0.4 人/便、日祝日の 1 便目（9:30 発）が 0.4 人/便、D1 系統は、平日の 1 便目（7:07 発）が 2.7 人/便と多く、朝の通勤通学時間帯や 10 時～13 時の時間帯での利用が多くなっています。
- また、堀川入口バス停の便別利用者数をみると、C1 系統は、日祝日の 4 便目（12:18 発）、C2 系統は、土曜日の 4 便目（14:48）が 0.5 人/便と多く、休日の午後の利用が多くなっています。
- 通学等での利用が多いと思われる志堅原公民館前バス停の D1 系統の 1 便目については、ルート見直し後に最寄りの志堅原入口バス停（志堅原公民館前バス停と志堅原入口バス停は約 260m 離れている）で代替可能と思われますが、堀川入口バス停が廃止となることでの代替バス停がないため、小中学生の朝の通学手段確保の観点から、変更なしとします。

表 4-2.令和 6 年 10 月の志堅原公民館前バス停の便別乗降者数

単位：人/日

| (便\系統) | C1 | | | C2 | | | D1 | D2 |
|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | 平日 | 土曜日 | 日祝日 | 平日 | 土曜日 | 日祝日 | 平日 | 平日 |
| 1 便 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | 0.4 | 2.7 | 0.0 |
| 2 便 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.3 |
| 3 便 | 0.5 | 0.0 | 0.4 | 0.4 | 0.0 | 0.2 | — | 0.0 |
| 4 便 | 0.0 | 0.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.2 | — | 0.1 |
| 5 便 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | — | 0.0 |
| 6 便 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | — | — |
| 7 便 | 0.0 | 0.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | — | — |
| 8 便 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | — | — | — | — | — |
| 9 便 | 0.0 | — | — | — | — | — | — | — |

※赤字は 0.4 人/便以上の利用がある便

表 4-3. 令和 6 年 10 月の堀川入口バス停の便別乗降客数

単位：人/日

| (便\系統) | C1 | | | C2 | | | D1 | D2 |
|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | 平日 | 土曜日 | 日祝日 | 平日 | 土曜日 | 日祝日 | 平日 | 平日 |
| 1 便 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 2 便 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.2 | 0.0 |
| 3 便 | 0.1 | 0.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | — | 0.0 |
| 4 便 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | 0.0 | 0.5 | 0.0 | — | 0.0 |
| 5 便 | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | — | 0.0 |
| 6 便 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | — | — |
| 7 便 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | — | — |
| 8 便 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | — | — | — | — | — |
| 9 便 | 0.0 | — | — | — | — | — | — | — |

※赤字は 0.4 人/便以上の利用がある便

5 案④B3 系統の夜便と A2 系統の最終便の統合

- B3 系統は、廃止された沖縄バス系統 41 番の代替路線として、つきしろ地区と市役所とのアクセスを確保するために運行されており、現在、朝、夜の 2 便が運行されています。
- B3 系統は南城市役所⇒つきしろ地区⇒南城市役所へと往復するルートで運行されています。夜便は南城市役所を 20 時 17 分に出発し、20 時 35 分に戻ってくるダイヤとなっていますが、この時間帯に市役所から市外への路線バスは運行されておらず、非効率な状況となっています。
- 同時間帯には、南城市役所を 20 時 20 分に出発し、つきしろの街入口バス停に 20 時 24 分に到着し、百名、知念方面に向かう A2 系統の最終便が運行されていることから、B3 系統の夜便を、A2 系統の最終便に統合することで、効率化を図ります。
- なお、令和 5 年度における B3 系統の夜便の利用者数は、0.4 人/便であり、影響は小さいと思われます。

表 5-1.B3 夜便と A2 最終便のダイヤ統改善(案)の概要

| バス停名 | B3 夜便 | 統合 | A2 最終便 |
|-----------|-------|----|--------|
| 南城市役所発 | 20:17 | | 20:20 |
| つきしろの街入口発 | 20:22 | | 20:24 |
| 西つきしろ発 | 20:24 | | 20:26 |
| つきしろの街発 | 20:24 | | 20:26 |
| 東つきしろ発 | 20:25 | | 20:27 |
| つきしろの街入口発 | 20:28 | | — |
| 南城市役所着 | 20:35 | | 21:12 |

運行取り止め

バス停追加



A2 系統最終便のルートを

B3 同様につきしろ地区内経由に変更

6 案⑤バス停間の所要時間の調整

●Nバスを運行開始して5年が経過しますが、これまでの運行実績を踏まえ、実態にあわせたバス停間の所要時間調整や、早発防止のための調整時間の見直しを行い、定時性の向上を図ります。

【所要時間見直しの例】

| 系統名 | バス停名 | 現行の所要時間 | 変更の所要時間 |
|-----|---------|---------|---------|
| A2 | 新開 | — | — |
| | 馬天入口 | 4分 | 3分 |
| | メディカル病院 | 2分 | 3分 |
| C1 | 大里中学校 | — | — |
| | 古堅 | 2分 | 3分 |
| | 嶺井団地入口 | 5分 | 3分 |
| C2 | 稲嶺十字路 | — | — |
| | 稲嶺入口 | 1分 | 1分 |
| | 稲嶺 | 3分 | 0分 |