
南城市地域公共再編実施計画 (素案)

平成31年2月

沖 縄 県 南 城 市

目次

第1章	再編の概要	3
1-1	再編の考え方	3
1-2	対象地域	6
1-3	対象期間	6
第2章	再編事業の概要	7
第3章	支線バスの運行	8
3-1	運行の概要	8
3-2	運行ダイヤ	10
3-3	支線バスの運行ルート	11
第4章	幹線バスの見直し	13
4-1	現在の幹線バス（路線バス）の運行状況	13
4-2	見直しの概要	14
4-3	各路線の再編内容	18
第5章	デマンド交通の見直し	33
第6章	運賃体系の見直し	34
第7章	2019年度再編の事業計画	36
7-1	再編事業の路線の概要	36
7-2	再編事業による変化	37
7-3	再編時の収入見込み	40
7-4	再編事業による収支の見込み	40
第8章	再編事業の評価	41

本日の検討事項

支線バスのルート

- 第3章支線バスの運行、3-3.支線バスの運行ルート

運賃体系の見直し

- 第6章 運賃体系の見直し

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 31 年 1 月に合併 14 年目を迎えました。

合併後のまちづくりに対応した公共交通ネットワークの形成を目指し、南城市では平成 29 年 3 月に県内初となる「南城市地域公共交通網形成計画」を策定しました。同計画では、本市の公共交通網の抜本的な再編を目指しており、再編に向けて平成 29 年度には、小中高校生アンケートや、先進事例調査、ビッグデータを活用した交通流動の把握などの調査を実施、平成 30 年度に調査結果を踏まえ、再編に向けた検討及び協議を行い「南城市地域公共交通再編実施計画」を策定しました。なお、平成 31 年度には、国への認定申請を予定しています。

本市の網形成計画では、中核地での市役所新庁舎の整備に加え、バスターミナル、公共駐車場、地域高規格道路の南部東道路の供用を見据えた再編イメージを計画しておりますが、これら整備の実施スケジュールが異なることから、本再編実施計画では、2019 年 10 月からの再編事業については、具体的な検討を行いつつ、網形成計画の目標年度である 2026 年度までの実施を見据えた再編事業については、概略的な検討を行っています。

本計画を実施することで、網形成計画に示した基本理念「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。」の実現を図ります。

平成 31 年 3 月 南城市地域公共交通会議

なお、本計画は、これまでの本市の公共交通の改善に向けた取組を受けて策定しています。

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

路線バス網の見直しが進まず、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を確保したが、利用者が多く飽和状態になっており、さらに、・・・

中核地における新たなまちづくりが展開され、2018（平成 30）年度に市役所新庁舎の供用及び公共駐車場の一部供用を予定、さらに 2022（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、人の流れが大きく変化。

平成 28 年度に、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 年度に網形成計画で示した再編イメージの実現に向け、「**南城市地域公共交通再編実施計画**」を策定。

2019（平成 31）年度～ 公共交通の再編を実施。

第1章 再編の概要

1-1 再編の考え方

本計画は、網形成計画に示した3つの再編の考え方と、これをさらに具体化した再編案検討の考え方にもとづき、検討しました。

再編の考え方1 公共交通網のハブの整備

南城市内には現在、馬天営業所、親慶原出張所、百名バスターミナルと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。

再編の考え方2 定時・速達性の高い幹線バスの導入

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。2022（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予定であることから、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・速達性の高い幹線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

市外への幹線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支線バスを導入し、幹線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。

地域公共交通再編案の考え方は、以下に示す6つの考え方になります。また、次ページには再編をイメージしたイメージ図を掲載しています。

網形成計画における再編の考え方

再編の考え方 1: 公共交通網のハブの整備

再編の考え方 2: 定時・速達性の高い幹線バスの導入

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



地域公共交通再編案の考え方

考え方①：幹線バス・支線バス・デマンドバスの役割分担の明確化

市外への移動は幹線バス(既存の路線バス)、市内の移動は支線バスが担い、幹線バスは市内での走行距離をできるだけ短くすることで効率化(運行に必要な人員、車両の削減)を図る。デマンドバスは支線バスで対応できないエリアを補完するものであり、市内の移動は基本的に支線バスが担う。

考え方②：幹線バスと支線バスの連携

幹線バスと支線バスを中核地の交通結節点で接続させる。朝は南城市内各地から市外方面へ、夕方は市外から市内各方面にスムーズに乗り継ぎできるようにルート、ダイヤを工夫する。なお、循環型の支線バスについては、利用者の利便性が低下しないようにするため、ルートが長くなりすぎないように留意する。(1時間以内を目処に設定)

考え方③：交通弱者の移動需要への対応

高齢者の通院や買い物、高校生の登下校など公共交通を必要とする交通弱者のニーズにあったバス網を検討する。特に高校生の登下校については、市内に高校がないこともあり、支線バスと市外の高校にアクセスする幹線バスが登下校時に交通結節点で乗り継げるようにダイヤを設定する。また、支線バスについては、商業施設や病院、福祉施設等へのアクセスに留意してルートを検討し、高齢者ができるだけ送迎に頼らなくても移動できる環境を整える。

考え方④：周遊利便性の向上

市内には斎場御嶽や、おきなわワールドなど集客力の高い観光資源が点在しているが、公共交通で観光地相互が結ばれておらず、公共交通での観光が不便な状況になっている。沖縄を訪れる観光客数も年々増加しており、南部東道路の供用により那覇空港へのアクセス利便性も高まることから、観光客の周遊利便性を考慮した支線バス網を検討する。

考え方⑤：運行効率化

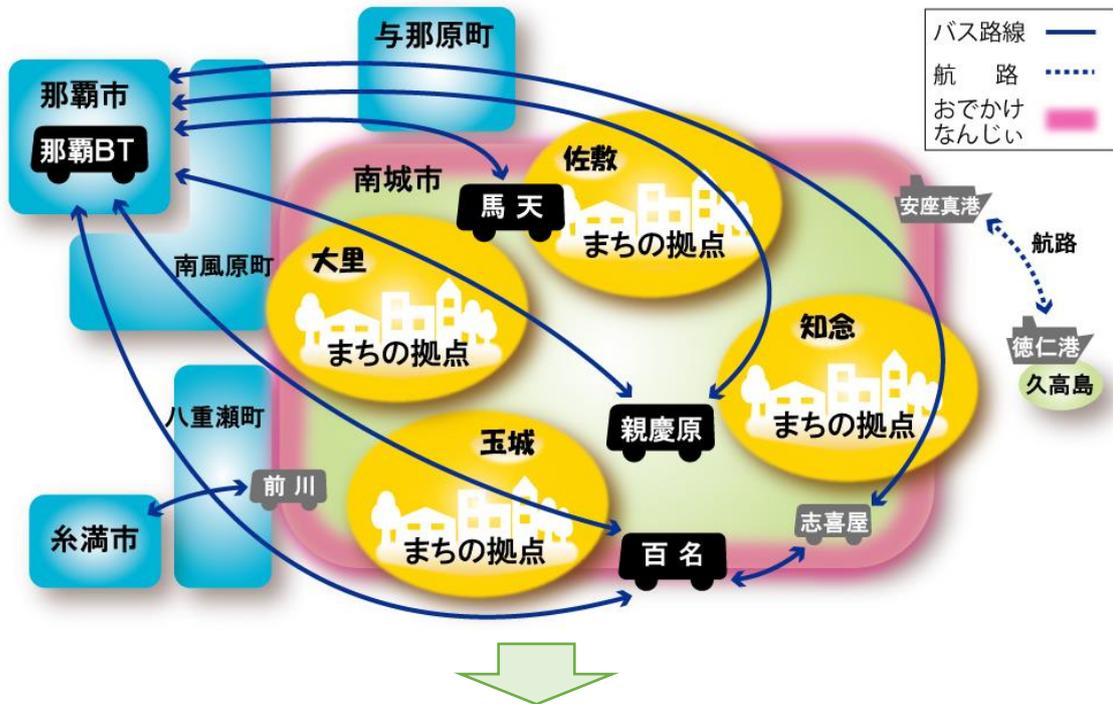
スクールバスの間合い運行や、混乗化を行い、運転手、車両を効率的に運用する。また、幹線バスと支線バスは極力ルートが重ならないように留意し、効率化を図る。

考え方⑥：利用しやすい料金体系の導入

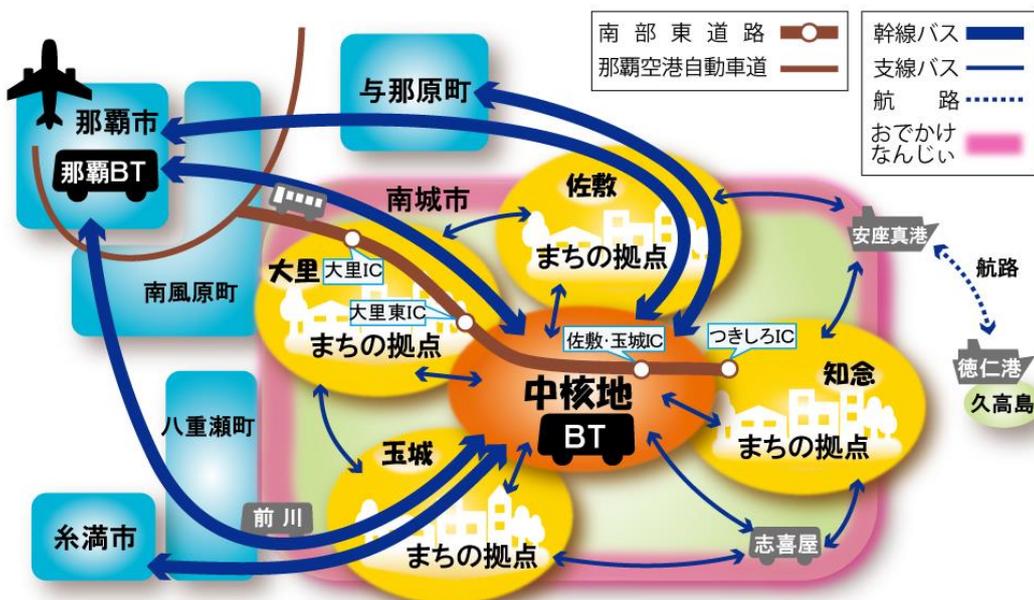
再編による乗り継ぎが生じることから、乗り継ぎによる料金抵抗を低減するため、市内一律運賃や市内1日乗車券等の導入もあわせて検討する。

【公共交通網再編のイメージ】

- 現状**
- 3つのバスターミナルから各まちの拠点を經由して那覇方面にアクセス
 - バス路線を束ねる交通拠点はなく、まちの拠点間の結びつきは弱い。



- 将来**
- IC周辺の新しい拠点である中核地を核に、公共交通網を形成。
 - 中核地と那覇市等の市外を幹線バスで結ぶ。
 - 市内でも一定の需要が見込める中核地～まちの拠点間等は支線バスを運行。
 - 支線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。



1-2 対象地域

本計画の対象地域は、南城市全域とします。

1-3 対象期間

計画対象期間は、2019 年度から、網形成計画の最終年度である 2026 年度とします。なお、本計画では 2019 年 10 月からの再編事業について具体的な再編内容を記載しています。その他の再編事業については検討が進んだ段階で、適宜、本計画の見直しを行うことにより反映します。

第2章再編事業の概要

2019年度10月からの再編では、「支線バスの運行」、「幹線バスの運行見直し」、「デマンド交通の見直し」、「運賃体系の見直し」を行います。

表 2-1.再編事業の概要

項目	内容
支線バスの運行	市役所新庁舎を拠点に、市内の各地区を循環する支線バスルートで運行する。朝夕の一部便についてはスクールバス（一般混乗）として運行する。
幹線バスの見直し	市役所新庁舎での支線バスとの乗り継ぎ利便性を高めるため、既存の路線バスの南城市側の起終点を市役所新庁舎に変更する。
デマンド交通の見直し	これまでデマンド交通「おでかけなんじい」が市内の移動を担ってきたが、再編により支線バスが主に市内の移動を担い、「おでかけなんじい」は支線バスで対応できない地区や時間帯の移動を補完する役割となった。「おでかけなんじい」の役割に見直しにあわせ、運行区域や車両の見直しを行う。
運賃体系の見直し	支線バスの導入、幹線バスの運行見直しにより、市内の移動で乗り継ぎが生じるなどの影響を緩和するとともに、支線バスと「おでかけなんじい」の役割に応じた利用を促すため、運賃体系を見直す。

第3章 支線バスの運行

3-1 運行の概要

市内の移動を支えるため、新たに支線バス4コースで運行します。各ルート of の概要は以下の通りです。

表 3-1.支線バス各コースの概要

路線名(仮)	運行台数	運行事業者	ルート	想定している利用形態・立ち寄り先
コースA 知念・佐敷一周線	2台	未定	知念、佐敷地域を回る一周線、久高航路とダイヤ連携 (市役所～馬天～佐敷～安座真～志喜屋～百名～親慶原～市役所)	<ul style="list-style-type: none"> ●登下校(馬天小、佐敷小、佐敷中、知念小、知念中) ●通院(沖縄メディカル病院、つはこクリニック、普天間内科、ふじた眼科) ●買い物(ザ・ビック、丸太、かねひで、Aコープ知念) ●観光(斎場御嶽、あざまサンサンビーチ、知念岬公園、ミントングスク) ●交通結節点(安座真港) ※久高航路とのダイヤの連携
コースB ニライ橋カナイ橋・つきしろ線	1台	未定	コースAを補完、久高航路とダイヤ連携 市役所～親慶原～安座真～佐敷～馬天～市役所	<ul style="list-style-type: none"> ●登下校(馬天小、佐敷小、佐敷中、知念小、知念中) ●コースAの便数を補完する他、ニライ橋カナイ橋、つきしろ地区へのアクセス ●観光(斎場御嶽、あざまサンサンビーチ、知念岬公園) ●交通結節点(安座真港) ※久高航路とのダイヤの連携
コースC 玉城・大里一周線	2台	未定	玉城・大里地区を回る一周線 (市役所～親慶原～糸数～奥武～船越～稲嶺～嶺井～大城～市役所)	<ul style="list-style-type: none"> ●登下校(玉城小、玉城中、大里北小、大里南小、大里中) ●通院(平田内科、みなみ耳鼻咽喉科、大里こどもクリニック、南城眼科、南城歯科) ●買い物(イオン大里、アトール、Aコープ玉城、サンエー嶺井店) ●観光(奥武島、大里城跡、おきなわワールド)
コースD-① 通勤・通学線(玉城東回り)	1台	未定	玉城東地域をまわる通勤・登校のための路線	●登校(百名小、玉城小、玉城中、玉城幼)
コースD-② 通勤・通学線(玉城・向陽高校経由)			玉城地域、向陽高校の下校のための路線	●下校(向陽高校、百名小、玉城小、玉城中)

※各コースとも、市役所前バス停で幹線バスに乗り換えて、市外への通勤・通学にも利用できる。

また、朝夕の登下校時間帯、支線バスは下記のルートで通学ルート線として運行します。なお、通学ルート線は、登下校の児童・生徒のみでなく、一般客も混乗できます。

表 3-2.通学ルート線の概要

路線名(仮)	ルート	登下校先等	備考
つきしろ SB、知念・佐敷一周線(時計)	つきしろ地区、佐敷地区、知念地区をまわるルート (東つきしろ～親慶原～馬天小前～佐敷小学校前～安座真～知念小学校前～志喜屋～新原～つきしろの街入口～市役所)	●馬天小、佐敷小、知念小、百名小、佐敷中、知念中 ●市外の高校(幹線バス乗り継ぎ) ●市外の通勤(幹線バス乗り継ぎ)	大型車両で運行
知念西回り線	つきしろ地区、知念西地区、玉城東地区をまわるルート (市役所～つきしろの街～知念～志喜屋～百名～つきしろの街入口～市役所)	●市外の高校(幹線バス乗り継ぎ) ●市外の通勤(幹線バス乗り継ぎ)	コース B の車両で運行
玉城西回り SB	主に玉城地区を回るルート (市役所～喜良原～糸数～前川～湧稲国～船越～糸数～市役所)	●船越小、玉城小、玉城中 ●市外の高校(幹線バス乗り継ぎ) ●市外の通勤(幹線バス乗り継ぎ)	コース A の車両で運行
向陽(大里経由)・玉城西 SB	大里地区、玉城地区をまわるルート (市役所～大里城址公園前～嶺井団地入口～福原～仲程～稲嶺十字路～湧稲国～船越～玉泉洞前～向陽高校入口～喜良原～糸数～前川～湧稲国～船越～玉幼～喜良原～市役所)	●玉城幼、船越小、玉城小、玉城中、向陽高校 ●市外の高校(幹線バス乗り継ぎ) ●市外の通勤(幹線バス乗り継ぎ)	コース C の車両で運行
玉城東回り SB(時計)	玉城地区をまわるルート (市役所～親慶原～つきしろの街入口～百名～中山～富里～堀川～志堅原～奥武～玉城中学前～喜良原～市役所)	●玉城幼、百名小、玉城小、玉城中 ●市外の高校(幹線バス乗り継ぎ) ●市外の通勤(幹線バス乗り継ぎ)	コース D の車両で運行
玉幼帰り	玉城地区をまわるルート (市役所～親慶原～玉幼前～糸数～船越～湧稲国～前川～堀川～志堅原～富里～中山～百名～つきしろの街入口～市役所)	●玉城幼	コース D の車両で運行
知高大里線	大里地区、玉城地区をまわるルート (市役所～馬天入口～知念高校～嶺井入口～仲程～稲嶺十字路～湧稲国～船越～喜良原～市役所)	●知念高校	コース D の車両で運行

3-2 運行ダイヤ

【主な経路】		【時間帯】																		
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20				
コースA 2台	①知念・佐敷一週線（時計回り） 市役所→馬天→佐敷→安座真→志喜屋→ 百名→親慶原→市役所	※① 7:00	※③ 7:58	8:05 16	9:20 22	10:30 27	22	11:45 32	13:10 19	14:22 20	15:35 20	27	16:55 27	18:15 27	19:35					
	②知念・佐敷一週線（反時計回り） 市役所→親慶原→百名→志喜屋→安座真 →佐敷→馬天→市役所	6:00 13	7:05 20	8:18 20	9:31 20	10:24 20	1:11	11:35 27	12:55 27	14:15 27	15:35 27	16:28	52	17:20 18:13	18:40 19:33					
コースB 1台	③ニライ橋カナイ橋・つきしろ線 （反時計回り） 市役所→親慶原→つきしろ→安座真→佐 敷→馬天→市役所	※② 6:22 28	7:22 28	55	9:05 19	10:07 14	11:04 28	12:15 28												
	④ニライ橋カナイ橋・つきしろ線 （時計回り） 市役所→馬天→佐敷→安座真→つきしろ →親慶原→市役所	6:54	8:10		9:48	10:50	11:47	12:58		48	13:46 48	15:17 20	16:20 54	17:57 18:40	7	18:47 19:30	19:55 20:38			
コースC 2台	⑤玉城・大里一週線（時計回り） 市役所→親慶原→糸数→奥武→船越→稲 嶺→嶺井→大城→市役所	※③ 7:18	7:15 27	8:40 22	10:00 42	11:40 22	13:00 22	14:20 22	15:40 22	17:00 22	18:20 22	19:40 22								
	⑥玉城・大里一週線（反時計回り） 市役所→大城→嶺井→稲嶺→船越→奥武 →糸数→親慶原→市役所	6:56	8:17	23	9:38	10:58	12:38	13:58	15:18	16:38	17:58	19:18								
コースD-① 1台	⑦通勤・通学線(玉城東) 玉城東コース（行き帰り）	6:23 24	7:17 4	7:51																
コースD-②	⑦通勤・通学線(玉城・向陽高校経由) 玉城、向陽高校ルート（帰り） 知念高校大里回り（帰り）									※⑤ 13:54 44	15:23 23	16:23 58	17:58 8	18:43 31	19:51	※⑥ 20:35				

- ※①つきしろ SB、知念・佐敷一周線(時計)として運行
- ※②知念西回り線として運行
- ※③玉城西回り SB として運行
- ※④向陽(大里経由)・玉城西 SB として運行
- ※⑤玉幼帰り線として運行
- ※⑥知高大里線として運行

図 3-1.支線バスの運行ダイヤ

3-3 支線バスの運行ルート



図 3-2.支線バスの運行ルート



図 3-3.支線バス(通学ルート線)の運行ルート

第4章 幹線バスの見直し

4-1 現在の幹線バス(路線バス)の運行状況

- 南城市内には、琉球バス交通、沖縄バス、東陽バス 3 社、16 系統の路線バスが運行されています。
- バス路線網は那覇バスターミナルを起点に、市内にある各社の営業所等を結んでいます。



【南城市内にある各社の営業所等】

- 琉球バス交通
→百名バスターミナル
- 沖縄バス
→親慶原出張所
- 東陽バス
→馬天営業所

図 4-1.現在の幹線バス(路線バス)の運行ルート

4-2 見直しの概要

- 既存の路線バスを幹線バスと位置づけ、中核地と市外の間は幹線バスが、市内各地から中核地までは支線バスが担う交通体系の再編に向け、幹線バス（路線バス）の見直しを行います。
- 本計画では、2019年10月からの再編実施と、計画最終年度の2023年度までの行う再編の概要について整理しています。

(1) 国道331号(佐敷・知念方面)

- 国道331号(佐敷・知念方面)では、2019年度の再編で38番系統を、知念地区从那覇方面への通勤通学を考慮して朝・夜のみの運行とし、日中の新里入口以南の移動は、支線バスで対応します。
- 同様に39番系統の休暇センター～新原ビーチ間、41番系統の休暇センター入口～西つきしろ間は、朝・夜のみの運行とします。

表 4-1. 国道331号(佐敷・知念方面)の見直しの概要

系統番号	系統名	平日便数	事業者	2019再編	2023再編	備考
37番	那覇新開線	41便	東陽バス	新里～馬天営業所行、新里～市役所行に分岐し、一部を南城市役所発着	南城市役所発着	沖縄バスの39番系統と15～20分に1便の等間隔運行することで調整中
38番	志喜屋線	32便	東陽バス	朝・夜のみの運行	同左	
39番	百名線	28便	沖縄バス	南城市役所発着 休暇センター入口～新原ビーチ間は朝・夜のみの運行	同左	現在の利用状況を踏まえ、親慶原までの運行を検討 東陽バスの37番系統と15～20分に1便の等間隔運行することで調整中
41番	つきしろの街線	10便	沖縄バス	南城市役所発着 休暇センター入口～西つきしろ間は朝・夜のみの運行	同左	事業者にて、他の系統との廃止・統合も検討
191番	城間線	40便	東陽バス	変更なし	新里～馬天営業所間から新里～南城市役所に経路を変更	事業者にて、南城市役所までの乗り入れ可能性を検討 ※91番は平成30年12月22日に廃止し、191番へ統合

(2) 県道 48 号線・86 号線(大里・玉城方面)

- 県道 86 号線では、2019 年度の再編で 109 番系統を 40 番系統と統合し、40 番系統は、大城・親慶原出張所から南城市役所まで延伸します。
- また、県道 48 号線では、53 番系統を 2019 年度の再編で、51 番系統と統合し、2023 年度までの再編で 51 番系統は百名バスターミナルから南城市役所まで延伸します。
- なお、53 番系統については、現在、県の地域公共交通確保維持事業の補助路線であることから、同路線の補助対象としての扱いや、南城市の負担に着いては、今後、県、関係市町村と調整していきます。

表 4-2. 県道 48 号線・86 号線(大里・玉城方面)の見直しの概要

系統番号	系統名	平日便数	事業者	2019 再編	2023 再編	備考
40 番	大里線	43 便	沖縄バス	一部便を大城・親慶原出張所～南城市役所まで延伸	同左	事業者にて、大城交差点(ローソン)で那覇方面に折り返す便も検討
109 番	大里線	6 便	沖縄バス	廃止	廃止	40 番と統合
51 番 (17 便)	百名線	17 便	琉球バス	変更なし	百名バスターミナルから南城市役所まで延伸	地域公共交通確保維持事業の補助路線であることから、関係市町村との調整が必要
53 番 (17 便)	志喜屋線	17 便	琉球バス	51 番と統合 志喜屋～奥武間の廃止		〃
54 番 (4 便)	前川線	4 便	琉球バス	変更なし	変更なし	

(3) 国道 331 号・県道 17 号線(玉城方面)

- 国道 331 号・県道 17 号線(玉城方面)では、2019 年度の再編で 83 番系統を玉泉洞前～南城市役所まで延伸します。
- 市外の区間にはなりますが、八重瀬町の具志頭地区では、83 番系統の運行ルートが一部ショートカットになります。
- 50 番系統は、2023 年度までの再編で、百名バスターミナル～南城市役所まで延伸します。

表 4-3 国道 331 号・県道 17 号線(玉城方面)の見直しの概要

系統番号	系統名	平日便数	事業者	2019 再編	2023 再編	備考
50 番	百名線	51 便	琉球バス	変更なし	百名バスターミナルから南城市役所まで延伸	
81 番	西崎向陽高校線	4 便	琉球バス	変更なし	変更なし	
82 番	玉泉洞糸満線	24 便	琉球バス	変更なし	変更なし	
83 番	玉泉洞線	16 便	琉球バス	新城～向陽高校前～玉泉洞前間を新城～玉泉洞前間の経路に変更。(ただし、朝は向陽高校経由で運行)。また、玉泉洞前～糸数入口～南城市役所まで延伸	同左	事業者にて市外区間での見直しも検討

(4) 県道 77 号線(大里方面)

- 県道 77 号線(大里方面)では、2019 年度の再編で 36 番系統を南城市役所発着に変更します。

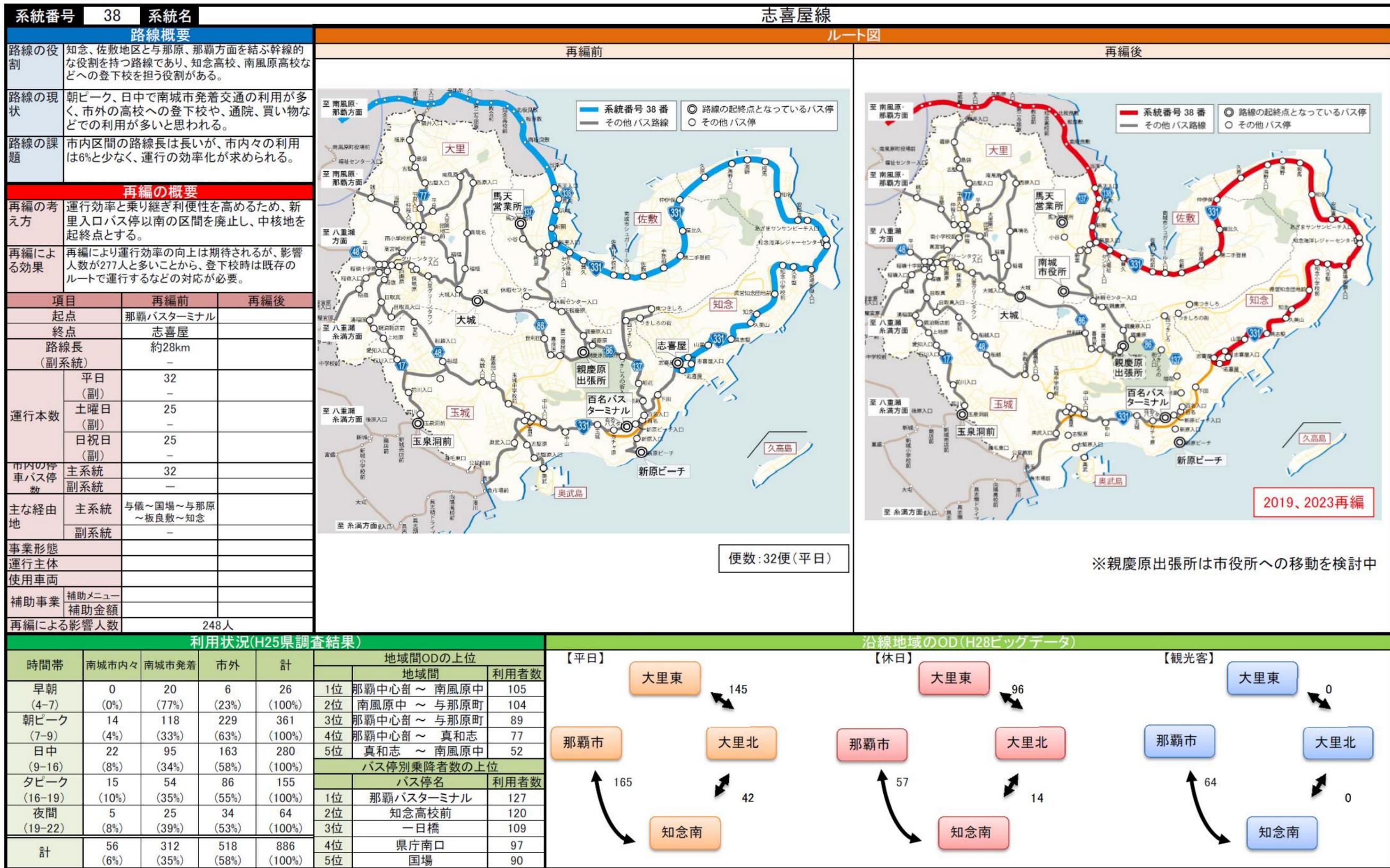
表 4-4. 国道 331 号・県道 17 号線(玉城方面)の見直しの概要

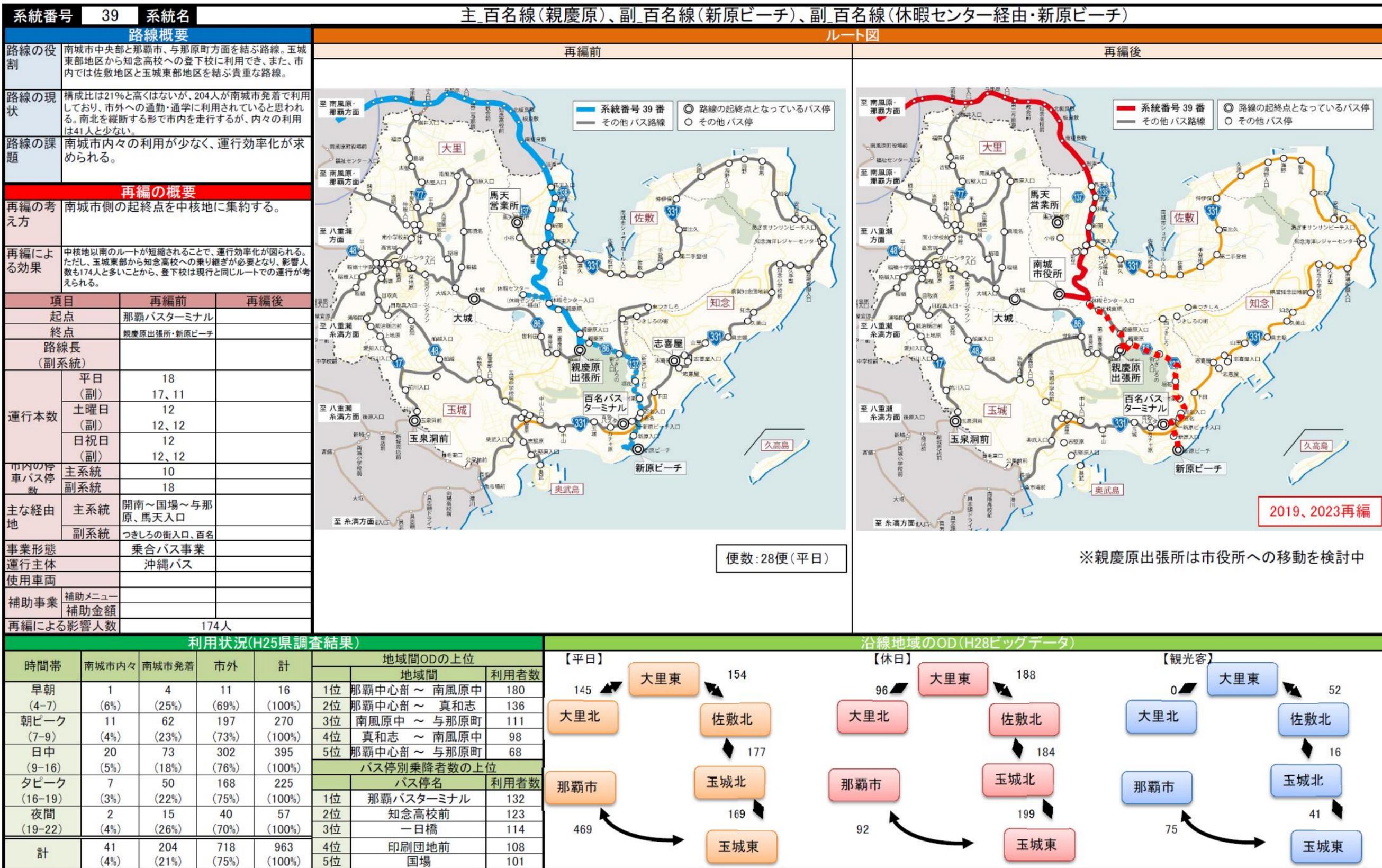
系統番号	系統名	平日便数	事業者	2019 再編	2023 再編	備考
36 番	糸満～新里線	8 便	沖縄バス	南城市役所発着	同左	現在の利用状況を踏まえ、親慶原までの運行を検討 事業者にて、八重瀬町内で那覇向けにルート変更を検討(関係市町と要調整)

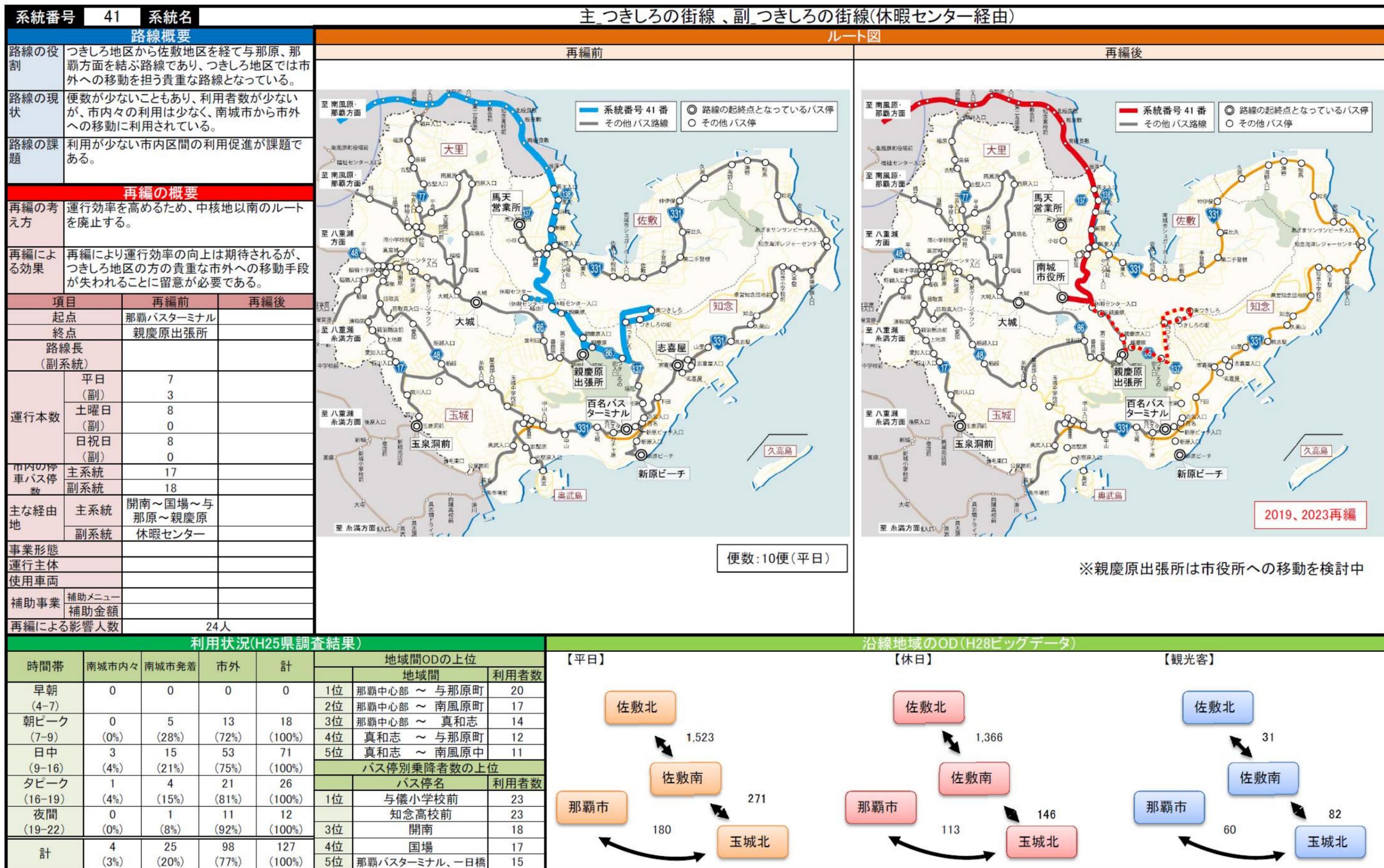
4-3 各路線の再編内容

(1) 国道331号(佐敷・知念方面)

系統番号 37 系統名		那覇新開線																			
路線概要		ルート図																			
路線の役割	佐敷地区と与那原、那覇方面を結ぶ幹線的な役割を持つ路線であり、佐敷地区から知念高校や、南風原高校への登下校を担う役割がある。	再編前	再編後																		
路線の現状	運行便数も40便と多く、1,000人以上が利用しているが、利用者の9割近くが市外区間の利用となっている。																				
路線の課題	那覇方面への移動に利便性が高い路線であり、玉城、大里地区からのアクセス向上が課題である。																				
再編の概要																					
再編の考え方	市内全域から利用できるようにするため、起終点を中核地に見直す。																				
再編による効果	玉城、大里地区の方が利用しやすくなり、通勤・通学等の利便性向上が期待される。なお、再編による影響人数は17人となっている。																				
項目	再編前	再編後																			
起点	那覇バスターミナル																				
終点	馬天営業所																				
路線長(副系統)	約16km	約14km																			
運行本数	平日(副)	40																			
	土曜日(副)	39																			
	日祝日(副)	39																			
市内の停車バス停数	主系統	9																			
	副系統	8																			
主な経由地	主系統	古波蔵～国場～与那原～馬天																			
	副系統	-																			
事業形態																					
運行主体																					
使用車両																					
補助事業	補助メニュー																				
	補助金額																				
再編による影響人数	17人																				
利用状況(H25県調査結果)		沿線地域のOD(H28ビッグデータ)																			
時間帯	南城市内々	南城市発着	市外	計	【平日】																
早朝(4-7)	0(0%)	6(12%)	43(88%)	49(100%)	大里北	145	大里東	251	那覇市	642	佐敷北										
朝ピーク(7-9)	1(0%)	48(23%)	158(76%)	207(100%)	那覇中心部～南風原中	164	那覇中心部～与那原町	157	那覇中心部～真和志	138	南風原中～与那原町	136	真和志～南風原中	92							
日中(9-16)	0(0%)	30(8%)	366(92%)	396(100%)	バス停別乗降者数の上位				【休日】												
夕ピーク(16-19)	1(0%)	38(13%)	250(87%)	289(100%)	1位 一日橋	145	2位 那覇バスターミナル	127	3位 国場	120	4位 南部保健所前	100	5位 与儀十字路	100	大里北	96	大里東	188	那覇市	850	佐敷北
夜間(19-22)	0(0%)	14(19%)	58(81%)	72(100%)					【観光客】												
計	2(0%)	136(13%)	875(86%)	1013(100%)					大里北	0	大里東	105	那覇市	33	佐敷北						







便数:10便(平日)

※親慶原出張所は市役所への移動を検討中

2019、2023再編

(2) 県道48号線・86号線(大里・玉城方面)

系統番号 40 系統名 主_大里線(大城・グリーンタウン経由)、副_大里線(親慶原出張所・グリーンタウン経由)、副_大里線(大城)、副_大里線(親慶原出張所・第二団地経由)		
路線概要 路線の役割 玉城・大里地区と南風原、那覇市方面を結び役割があり、那覇市への通勤や南風原高校への通学を担っている。 路線の現状 南城市発着での利用が33%、181名と多く、市外への通勤・通学に多く利用されていると思われる。 路線の課題 市内での利用が7人、1%と非常に少ない。		
再編の概要 再編の考え方 起終点が親慶原と他社との接続が不便であるため、中核地まで延伸する。 再編による効果 中核地に乗り入れることにより、知念、佐敷地区から南風原南方面へのアクセス利便性の向上が期待される。		
項目	再編前	再編後
起点	那覇バスターミナル	
終点	大城、親慶原出張所	
路線長(副系統)		
運行本数	平日(副)	30
	土曜日(副)	6、4、2
	日祝日(副)	24
	日祝日(副)	8、2、0
市内の停車バス停数	主系統	8
	副系統	12、12、16
主な経路地	主系統	開南～寄宮～銭又～第二団地～大城
	副系統	開南～大城、親慶原
事業形態		
運行主体		
使用車両		
補助事業	補助メニュー	
補助金額		
再編による影響人数	0人	

便数: 43便(平日)

2019、2023再編

※親慶原出張所は市役所への移動を検討中

利用状況(H25県調査結果)					地域間ODの上位		
時間帯	南城市内々	南城市発着	市外	計	地域間	利用者数	
早朝(4-7)	0 (0%)	4 (57%)	3 (43%)	7 (100%)	1位 那覇中心部～真和志	146	
朝ピーク(7-9)	1 (1%)	46 (34%)	90 (66%)	137 (100%)	2位 真和志～南風原中	73	
日中(9-16)	6 (3%)	74 (34%)	140 (64%)	220 (100%)	3位 那覇中心部～大里中	65	
夕ピーク(16-19)	0 (0%)	34 (26%)	99 (74%)	133 (100%)	4位 那覇中心部～南風原中	47	
夜間(19-22)	0 (0%)	23 (42%)	32 (58%)	55 (100%)	5位 南風原中～大里中	43	
計	7 (1%)	181 (33%)	364 (66%)	552 (100%)			

【平日】			【休日】			【観光客】		
那覇市	大里中	491	那覇市	大里中	450	那覇市	大里中	9
大里南	24	大里南	15	大里南	0			
玉城北	180	玉城北	113	玉城北	60			

系統番号 109 系統名		大里線								
路線概要		ルート図								
路線の役割	大里地区と南風原・那覇方面を結ぶ役割があり、那覇市への通勤や通学を担っている。	<p>再編前</p> <p>再編後</p> <p>便数: 6便(平日)</p> <p>2019、2023再編</p>								
路線の現状	便数が1日6便と少なく、南城市関連の利用者は14人とどまっている。									
路線の課題	並行する40番系統に比べ遠回りであり、効率化が求められる。									
再編の概要										
再編の考え方	並行する40番系統と統合し効率化を図る。									
再編による効果	40番系統と廃止・統合することにより、効率化が、40番系統沿線バス停の利便性向上が図られる。ただし、稲福～平良では路線バスの運行がなくなる。									
再編による影響人数		0人								
項目	再編前	再編後	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; font-weight: bold;">廃止</div>							
起点	那覇バスターミナル									
終点	大城									
路線長(副系統)										
運行本数	平日(副)	6								
	土曜日(副)	2								
	日祝日(副)	2								
市内の停車バス停数	主系統	11								
	副系統	-								
主な経由地	主系統	開南～真和志～国場～南風原～稲嶺								
	副系統	-								
事業形態										
運行主体										
使用車両										
補助事業	補助メニュー									
	補助金額									
再編による影響人数		0人								
利用状況(H25県調査結果)										
時間帯	南城市内々	南城市発着	市外	計	沿線地域のOD(H28ビッグデータ)					
					【平日】		【休日】		【観光客】	
早朝(4-7)	0	0	0	0	那覇市 ↔ 大里中 (643) 大里中 ↔ 大里東 (447) 大里東 ↔ 大里南 (447)		那覇市 ↔ 大里中 (617) 大里中 ↔ 大里東 (372) 大里東 ↔ 大里南 (372)		那覇市 ↔ 大里中 (42) 大里中 ↔ 大里東 (0) 大里東 ↔ 大里南 (0)	
朝ピーク(7-9)	0	4	22	26						
日中(9-16)	2	5	12	19						
夕ピーク(16-19)	0	3	4	7						
夜間(19-22)	0	0	2	2						
計	2	12	40	54						
地域間ODの上位					バス停別乗降者数の上位					
1位 那覇中心部～真和志 12					1位 沖縄大学前 13					
2位 那覇中心部～南風原中 8					2位 一日橋 11					
3位 那覇中心部～南風原南 7					3位 那覇バスターミナル 8					
4位 真和志～南風原中 7					4位 上泉 8					
5位 真和志～大里中 6					5位 仲程、照屋、開南 6					

系統番号 51 系統名		主_百名(船越)線、副_百名線(向陽高校前経由)					
路線概要							
路線の役割	南城市と南風原、那覇市を結んでおり、玉城、大里地区から那覇市方面への通勤・通学や、向陽高校への通学を担う役割がある。						
路線の現状	南城市発着の利用が43人と34%を占めており、玉城、大里地区から那覇市方面への通勤や向陽高校への登下校に利用されていると思われる。						
路線の課題	大里、玉城地区を縦貫する路線であるが、南城市内での利用が少なく、運行効率化が課題である。						
再編の概要							
再編の考え方	再編は行わない。						
再編による効果	-						
項目	再編前	再編後					
起点	那覇バスターミナル						
終点	百名バスターミナル						
路線長(副系統)							
運行本数	平日(副)	16					
	土曜日(副)	9					
	日祝日(副)	9					
市内の停車バス停数	主系統	17					
	副系統	18					
主な経路地	主系統	仲井真、稲嶺十字路、玉城中学校前					
	副系統	玉泉洞前、向陽高校前					
事業形態							
運行主体							
使用車両							
補助事業	補助メニュー						
	補助金額						
再編による影響人数	36人						
利用状況(H25県調査結果)							
時間帯	南城市内々	南城市発着	市外	計	地域間ODの上位		
早朝(4-7)	0(0%)	1(14%)	6(86%)	7(100%)	1位	那覇中心部 ~ 真和志	21
朝ピーク(7-9)	4(9%)	13(29%)	28(62%)	45(100%)	2位	那覇中心部 ~ 南風原南	16
日中(9-16)	1(2%)	21(45%)	25(53%)	47(100%)	3位	南風原南 ~ 具志頭	11
夕ピーク(16-19)	0(0%)	7(29%)	17(71%)	24(100%)	4位	真和志 ~ 南風原南	9
夜間(19-22)	0(0%)	1(50%)	1(50%)	2(100%)	5位	那覇中心部 ~ 那覇中心部	6
計	5(4%)	43(34%)	77(62%)	125(100%)	バス停別乗降者数の上位		
					1位	開南	23
					2位	那覇バスターミナル	16
						翔南製糖前	16
						向陽高校前	16
					5位	国場	15
沿線地域のOD(H28ビッグデータ)							
【平日】		【休日】		【観光客】			
那覇市	180	那覇市	113	那覇市	60		
佐敷北	1,523	佐敷北	1,386	佐敷北	31		
佐敷南	271	佐敷南	146	佐敷南	82		
玉城北		玉城北		玉城北			

再編前

再編後

便数: 17便(平日)

※2019は再編なし

※親慶原出張所は市役所への移動を検討中

系統番号 53 系統名		志喜屋線						
路線概要		ルート図						
		再編前	再編後					
路線の役割	知念西部、玉城、大里地区と那覇市方面を結んでおり、南城市から那覇市方面への通勤・通学等を担う役割がある。							
路線の現状	南城市発着交通の利用が130人、41%、特に早朝、夜間は構成比が高くなっており、南城市民の通勤・通学に利用されていると思われる。							
路線の課題	市内を通行する区間は長いものの、南城市内々の構成比は3%とわずかであり、市内区間の効率化や利用促進が求められる。							
再編の概要	利用が少ない南城市内の運行区間を短縮し効率化を図るため、51番系統と統合する。							
再編による効果	51番系統と統合することで効率化が期待される。ただし、奥武島へのアクセスや、志喜屋までの区間が廃止されることで、玉城～知念の移動利便性が低下する。	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;">51番系統と統合</div>						
項目	再編前			再編後				
起点	那覇バスターミナル							
終点	百名バスターミナル							
路線長 (副系統)								
運行本数	平日 (副)			34				
	土曜日 (副)			24				
	日祝日 (副)			24				
市内の停車バス停数	主系統			33				
	副系統			-				
主な経由地	主系統	開南～仲井真～稲嶺十字路、奥武、百名						
	副系統	-						
事業形態								
運行主体								
使用車両								
補助事業	補助メニュー							
	補助金額							
再編による影響人数	88人							
利用状況(H25県調査結果)		沿線地域のOD(H28ビッグデータ)						
時間帯	南城市内々	南城市発着	市外	計	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div> <p>【平日】</p> </div> <div> <p>【休日】</p> </div> <div> <p>【観光客】</p> </div> </div>			
早朝 (4-7)	0 (0%)	9 (75%)	3 (25%)	12 (100%)	<p>1位 那覇中心部～真和志 63</p> <p>2位 那覇中心部～南風原南 52</p> <p>3位 那覇中心部～東風平 19</p> <p>4位 真和志～南風原南 17</p> <p>5位 那覇中心部～玉城西 16</p>			
朝ピーク (7-9)	4 (3%)	35 (30%)	76 (66%)	115 (100%)	<p>1位 那覇バスターミナル 91</p> <p>2位 国場 38</p> <p>3位 開南 34</p> <p>4位 翔南製糖前 33</p> <p>外間 33</p>			
日中 (9-16)	4 (5%)	36 (43%)	43 (52%)	83 (100%)				
夕ピーク (16-19)	1 (1%)	33 (40%)	48 (59%)	82 (100%)				
夜間 (19-22)	0 (0%)	17 (61%)	11 (39%)	28 (100%)				
計	9 (3%)	130 (41%)	181 (57%)	320 (100%)				

系統番号 54 系統名		主前川線(目取真経由)、副前川線(東風平経由)					
路線概要		ルート図					
路線の役割	那覇市と玉泉洞を結ぶ路線であり、玉泉洞へのアクセスに加え、玉城西地区、大里地区の通勤、通学などを担う役割がある。	再編前	再編後				
路線の現状	便数が1日4便と少なく、那覇市中心部との移動に多く利用されている。						
路線の課題	市内区間での利用促進が求められる。						
再編の概要		<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">変更なし</div>					
再編の考え方	再編は行わない。						
再編による効果	—	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">便数:4便(平日)</div>					
項目	再編前			再編後			
起点	那覇バスターミナル						
終点	玉泉洞前						
路線長(副系統)							
運行本数	平日(副)	4					
	土曜日(副)	2					
	日祝日(副)	2					
市内の停車バス停数	主系統	12					
	副系統	1					
主な経由地	主系統	開南～仲井真～稲福～玉泉洞					
	副系統	東風平～玉泉洞					
事業形態							
運行主体							
使用車両							
補助事業	補助メニュー						
	補助金額						
再編による影響人数							
利用状況(H25県調査結果)							
時間帯	南城市内々	南城市発着	市外	計	地域間ODの上位		
早朝(4-7)	0(0%)	0(0%)	2(100%)	2(100%)	1位	那覇中心部～真和志	19
朝ピーク(7-9)	0(0%)	0(0%)	25(100%)	25(100%)	2位	真和志～東風平	7
日中(9-16)	0(0%)	2(100%)	0(0%)	2(100%)	3位	那覇中心部～東風平	6
夕ピーク(16-19)	0(0%)	8(33%)	16(67%)	24(100%)	4位	那覇中心部～玉城西	5
夜間(19-22)	0(0%)	0(0%)	0(0%)	0(0%)	5位	那覇中心部～	5
計	0(0%)	10(19%)	43(81%)	53(100%)	バス停別乗降者数の上位		
					1位	那覇バスターミナル	10
						国場	10
					3位	真玉橋	9
					4位	与儀十字路	8
					5位	仲井真	7
					沿線地域のOD(H28ビッグデータ)		
					【平日】	【休日】	【観光客】
					大里中 688	大里中 1,232	大里中 15
					大里西 353	大里西 349	大里西 0
					玉城西 202	玉城西 49	玉城西 33
					玉城南 281	玉城南 95	玉城南 18
					八重瀬 281	八重瀬 95	八重瀬 18

(3) 国道331号・県道17号線(玉城方面)

系統番号 50 系統名		百名(東風平)線														
路線概要																
路線の役割	玉城南側地域と八重瀬、那覇方面を結んでおり、向陽高校への通学や、那覇市への通勤を担っている。															
路線の現状	向陽高校、南部商業高校への通学に多く利用されている。															
路線の課題	八重瀬～那覇方面での利用が多く、南城市内区間での利用促進が求められる。															
再編の概要																
再編の考え方	市内各地から向陽高校や南部商業高校への登下校の利便性を高めるため、南城市側の起点を中核地とする。															
再編による効果	市内各地から向陽高校、南部商業高校への登下校の利便性向上が期待される。															
項目	再編前	再編後														
起点	那覇バスターミナル															
終点	百名バスターミナル															
路線長(副系統)																
運行本数	平日(副)	50														
	土曜日(副)	45														
	日祝日(副)	45														
市内の停車バス停数	主系統	9														
	副系統	-														
主な経由地	主系統	開南～仲井真～富盛～中山～百名														
	副系統	-														
事業形態																
運行主体																
使用車両																
補助事業	補助メニュー															
	補助金額															
再編による影響人数	90人															
利用状況(H25県調査結果)		沿線地域のOD(H28ビッグデータ)														
時間帯	南城市内々	南城市発着	市外	計	【平日】			【休日】			【観光客】					
早朝(4-7)	0(0%)	6(11%)	48(89%)	54(100%)	1位	那覇中心部～真和志	104	糸満市	玉城東	133	糸満市	玉城東	146	糸満市	玉城東	79
朝ピーク(7-9)	0(0%)	13(5%)	257(95%)	270(100%)	2位	東風平～具志頭	94	玉城南	玉城東	311	玉城南	玉城東	203	玉城南	玉城東	43
日中(9-16)	2(1%)	30(10%)	258(89%)	290(100%)	3位	那覇中心部～具志頭	91									
夕ピーク(16-19)	1(0%)	15(6%)	227(93%)	243(100%)	4位	那覇中心部～真和志	87									
夜間(19-22)	1(2%)	4(7%)	51(91%)	56(100%)	5位	真和志～東風平	83									
計	4(0%)	68(7%)	841(92%)	913(100%)	バス停別乗降者数の上位											
					1位	向陽高校前	123									
					2位	那覇バスターミナル	115									
					3位	南部商業高校前	100									
					4位	国場	88									
					5位	開南	76									



便数:51便(平日)

※2019は再編なし

※親慶原出張所は市役所への移動を検討中

系統番号 81 系統名		西崎向陽高校線															
路線概要		ルート図															
路線の役割	玉城西地区から八重瀬、糸満方面を結ぶ路線であり、向陽高校への登下校や糸満方面への通勤の足としての役割がある。																
路線の現状	便数が平日の4便のみと少なく、利用の約半分は向陽高校での乗降となっている。																
路線の課題	利便性向上に向けた増便や、向陽高校へのアクセス利便性向上に向けた南城市側への延伸などが期待される。																
再編の概要		<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">変更なし</div>															
再編の考え方	再編は行わない。																
再編による効果	—																
項目	再編前			再編後													
起点	糸満バスターミナル																
終点	玉泉洞前																
路線長 (副系統)																	
運行本数	平日 (副)			4													
	土曜日 (副)			0													
	日祝日 (副)			0													
市内の停車バス停数	主系統	1															
	副系統	—															
主な経由地	主系統	糸満～真栄平～具志頭～玉泉洞															
	副系統	—															
事業形態																	
運行主体																	
使用車両																	
補助事業	補助メニュー																
	補助金額																
再編による影響人数																	
利用状況(H25県調査結果)		沿線地域のOD(H28ビッグデータ)															
時間帯	南城市内々	南城市発着	市外	計	【平日】			【休日】			【観光客】						
早朝 (4-7)	0	0	0	0	1位	具志頭 ~ 糸満市	29	玉城西	↕	202	玉城南	↕	49	玉城西	↕	33	玉城南
	朝ピーク (7-9)	0	0	11	11	2位	糸満市 ~ 糸満市	4	↕	130	↕	34	↕	79	↕	33	
		(0%)	(0%)	(100%)	(100%)	3位	具志頭 ~ 具志頭	3									
		日中 (9-16)	0	0	5	5	4位	~									
			(0%)	(0%)	(100%)	(100%)	5位	~									
夕ピーク (16-19)	0	0	14	14	バス停別乗降者数の上位			↕			↕			↕			
	(0%)	(0%)	(100%)	(100%)	バス停名		利用者数	↕			↕			↕			
	夜間 (19-22)	0	0	0	0	1位	向陽高校前	27	↕			↕			↕		
計	0	0	30	30	2位	糸満小学校前	5	↕			↕			↕			
	(0%)	(0%)	(100%)	(100%)	3位	水産高校前	4	↕			↕			↕			
						親水公園前	4	↕			↕			↕			
						具志頭	4	↕			↕			↕			

便数:4便(平日)

系統番号 82 系統名		玉泉洞系満線											
路線概要		ルート図											
路線の役割	81番系統同様に、玉城西地区から八重瀬、糸満方面を結ぶ路線であり、向陽高校への登下校や糸満方面への通勤の足としての役割がある。												
路線の現状	南城市関連の利用はまったくない。												
路線の課題	玉泉洞までへの観光客への移動手段として活用など南城市からの利用増が求められる。												
再編の概要	再編は行わない。												
再編による効果	—	<div style="border: 1px solid black; padding: 10px; text-align: center; width: 100px; margin: auto;">変更なし</div>											
項目	再編前			再編後									
起点	糸満バスターミナル												
終点	玉泉洞前												
路線長 (副系統)													
運行本数	平日 (副)			24									
	土曜日 (副)			—									
	日祝日 (副)			22									
市内の停車バス停数	主系統			1									
	副系統												
主な経由地	主系統	南部病院～伊原～平和記念堂～向陽高校											
	副系統	—											
事業形態													
運行主体													
使用車両													
補助事業	補助メニュー												
	補助金額												
再編による影響人数													
利用状況(H25県調査結果)		沿線地域のOD(H28ビッグデータ)											
時間帯	南城市内々	南城市発着	市外	計	【平日】			【休日】			【観光客】		
早朝 (4-7)	0	0	8	8	地域間ODの上位			玉城西			玉城西		
	(0%)	(0%)	(100%)	(100%)	地域間			糸満市			糸満市		
	0	0	18	18	利用者数			202			49		
	0	0	31	31	1位 糸満市～糸満市			133			79		
	0	0	14	14	2位 具志頭～糸満市			146			33		
0	0	3	3	3位 具志頭～具志頭									
0	0	14	14	4位 具志頭～玉城西									
0	0	3	3	5位 具志頭～									
0	0	14	14	バス停別乗降者数の上位									
0	0	3	3	バス停名									
0	0	11	11	1位 向陽高校前									
0	0	19	19	2位 双子橋									
0	0	11	11	3位 糸満バスターミナル									
0	0	11	11	4位 糸満市場入口									
0	0	9	9	5位 波平入口、具志頭									

系統番号 83 系統名		玉泉洞線					
路線概要							
路線の役割	那覇市と玉泉洞を結ぶ観光路線の役割とともに沿線の向陽高校、南部農林高校等への通学路線としての役割もある。						
路線の現状	玉泉洞前、向陽高校前、翔南製糖前(南部農林高校最寄り)の利用が多く、観光や通学目的で多く利用されている。						
路線の課題	観光、通学目的などで利用されているが、南城市内の運行区間が玉泉洞前のみと限られており、市内からの利用しやすい環境づくりが求められる。						
再編の概要							
再編の考え方	市内でも利用しやすくするため、玉泉洞から中核地まで路線を延伸する。日中は短絡路を経由することで時間短縮を図る。						
再編による効果	玉城地区から向陽高校、南部農林高校等への通学利便性や、八重瀬町へのアクセス利便性の向上が期待される。						
項目	再編前	再編後					
起点	那覇バスターミナル						
終点	玉泉洞前						
路線長(副系統)							
運行本数	平日(副)	16					
	土曜日(副)	22					
	日祝日(副)	22					
市内の停車バス停数	主系統	1					
	副系統	-					
主な経由地	主系統	開南～南部商業～富盛～向陽高校					
	副系統	-					
事業形態							
運行主体							
使用車両							
補助事業	補助メニュー						
	補助金額						
再編による影響人数	0人						
利用状況(H25県調査結果)							
時間帯	南城市内々	南城市発着	市外	計	地域間ODの上位		
早朝(4-7)	0	0	0	0	1位	那覇中心部～玉城西	29
朝ピーク(7-9)	0	2	20	22	2位	那覇中心部～真和志	21
日中(9-16)	0	23	86	109	3位	那覇中心部～南風原南	18
夕ピーク(16-19)	0	7	63	70	4位	東風平～具志頭	17
夜間(19-22)	0	1	10	11	5位	～	
計	0	33	179	212	バス停別乗降者数の上位		
					1位	那覇バスターミナル	48
					2位	玉泉洞前	33
					3位	向陽高校前	24
					4位	県庁南口	21
					5位	翔南製糖前、仲井真	19

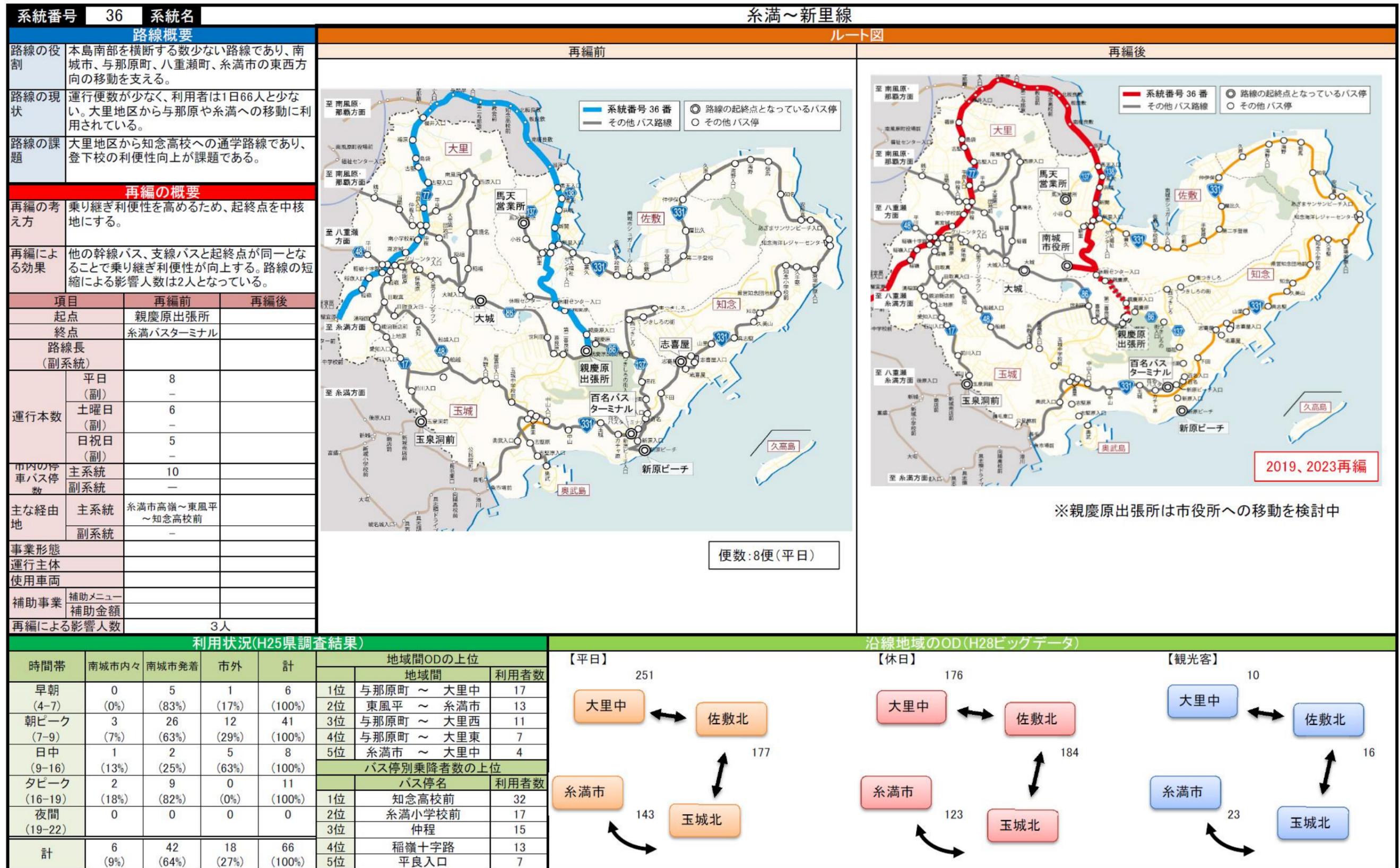
便数: 16便(平日)

2019再編

※親慶原出張所は市役所への移動を検討中

沿線地域のOD(H28ビッグデータ)	
【平日】	【休日】
【観光客】	

(4) 県道 77 号線(大里方面)



第5章 デマンド交通の見直し

- 支線バス及び幹線バスで、市外の向陽高校への登下校は対応するため、デマンド交通（おでかけなんじい）での向陽高校への運行は廃止します。
- これまでの利用実績を踏まえ、2019年12月から車両を10人乗りから5人乗りに変更します。
- 増減便の見直し基準にしたがい土曜日16時台の運行台数を3台から2台に減便します。

表 5-12019.10~2020.9 の「おでかけなんじい」の運行計画(案)

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）	
利用運賃	一人一律、1回 300 500円（未就学児は無料） ただし、75歳以上の市民は200円 12枚綴り3,000円回数券を発行	
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 ※12/31~1/3は除く	
運行時間帯	現行（2018.10~2019.9）	2019.10~2020.9
	<ul style="list-style-type: none"> ●8~20時(8時台~19時台の1時間ごとに運行) ●平日9時台~18時台、土曜日の11~16時台は3台/時運行 ●その他の時間帯は2台/時運行 	<ul style="list-style-type: none"> ●左に同じ ※土曜日の16時台は2台/時運行に減便する可能性あり。
運行車両台数	最大3台(10人乗り車両、 2019.12.1より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、8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 5-2.2019.10~2020.9 の「おでかけなんじい」の運行台数

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	現行	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2
	2019.10~	//	//	//	//	//	//	//	//	//	//	//	//
土曜日	現行	2	2	2	3	3	3	3	3	3	2	2	2
	2019.10~	//	//	//	//	//	//	//	//	2	//	//	//
日祝日	現行	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	2019.10~	//	//	//	//	//	//	//	//	//	//	//	//

承認事項

第6章 運賃体系の見直し

- 支線バスの運賃は、市内一律とします。
- 登下校を支援するため、中・高校生は、大人運賃ではなく小人運賃を適用します。
- 支線バス導入により、これまで知念地区や玉城地区から直通で那覇市等の市外に外出できていた方は、市役所までの乗り継ぎが必要となることから、乗り継ぎの負担軽減を図るため、市民向けには回数券を発行します。（※導入時は利用促進を図るため枚数、期間限定で表6-2に示した割引率が高い回数券を販売）
- 支線バスの利便性とのバランスをとるため、「おでかけなんじい」の運賃値上げを行います。ただし75歳以上の高齢者については、これまで通り、積極的な外出を促すため、200円と現在よりも100円安い運賃を適用します。

表 6-1.運賃体系の見直し概要

種別	区分	現行	2019再編
支線バス	運賃	—	一律300円（小人150円）
	運賃区分	—	大人・小中高校生・未就学児
	回数券	—	あり（47%引き）
おでかけなんじい	運賃	一律300円	一律500円
	運賃区分	一般・未就学児	一般・未就学・75歳以上
	回数券	あり（17%引き）	なし

表 6-2.支線バスの運賃

種別	区分	通常料金	回数券1枚当たりの販売額
市民	大人	300円	160円
	小中高校生	150円	80円
	未就学児	無料	無料
観光客	大人	300円	—
	小人	150円	—
	未就学児	無料	—

※回数券は、支線バス導入時の利用促進を目的としてしているため、枚数と期間を限定

表 6-3.おでかけなんじいの運賃

種別	区分	現在		再編後	
		通常料金	回数券	通常料金	回数券
市民	大人	300円	250円	500円	—
	小中高校生	300円	250円	500円	—
	未就学児	無料	無料	無料	—
	75歳以上	300円	250円	200円	—
観光客	大人	300円	250円	500円	—
	小人	300円	250円	500円	—
	未就学児	無料	無料	無料	—

～ 参考 幹線バスの運賃見直し案 ～

市内の移動費用のバランスをとるため、幹線バスについて市内上限運賃の導入を検討します。(交通事業者と調整中)

表 6-4.幹線バスの運賃見直し案

種別	区分	現行	2019再編
幹線バス (路線バス)	運賃	対距離運賃	市内上限運賃(調整中)
	運賃区分	大人、小人、未就学児	大人、小人、未就学児
	回数券	なし	なし

第7章 2019年度再編の事業計画

7-1 再編事業の路線の概要

2019年10月から運行される支線バス、見直しされる幹線バスの概要は、以下の通りとなります。

表 7-1.再編事業の概要

区分	系統番号	運行主体	運行区間	車両	運転手	事業費(千円)
支線バス	Aコース	未定	市役所～馬天～佐敷～安座真～志喜屋～百名～親慶原～市役所	2		
	Bコース	未定	市役所～親慶原～安座真～佐敷～馬天～市役所	1		
	Cコース	未定	市役所～親慶原～百名～奥武～船越～稲嶺～仲程～大城～市役所	2		
	Dコース	未定	玉城地域のスクールバスと日中は市の福祉バスを兼用	1		
幹線バス	37番系統	東陽バス	那覇BT～馬天入口～新里～馬天営業所・南城市役所	10	20	
	38番系統	東陽バス	那覇BT～馬天入口～志喜屋			
	39番系統	沖縄バス	那覇BT～馬天入口～南城市役所・新原ビーチ	4	8	
	41番系統	沖縄バス	那覇BT～馬天入口～南城市役所・西つきしろ			
	40番系統	沖縄バス	那覇BT～大城・親慶原出張所・南城市役所	4	8	
	109番系統	沖縄バス	廃止	—	—	0
	51番系統	琉球バス	那覇BT～稲嶺十字路～玉城中学校前～百名BT	16	21	
	53番系統	琉球バス	廃止			
	83番系統	琉球バス	那覇BT～玉泉洞～南城市役所			
	36番系統	沖縄バス	糸満BT～仲程～馬天入口～南城市役所	3	3	

作業中

7-2 再編事業による変化

(1) 支線バス

支線バスは新規に運行されるバスであることから、6-1で示した事業費が新たな負担となります。

(2) 幹線バス

再編による幹線バスの便数、車両台数、運転手数、事業費の変化は、下表に示すとおりです。

表 7-2. 幹線バスの見直しによる変化(1/2)

系統番号	路線名/会社名	区分	路線長※	便数			車両台数			運転手			事業費	備考
				平日	土曜日	日祝日	平日	土曜日	日祝日	平日	土曜日	日祝日		
37 番系統	那覇新開線/東陽バス	現行	3.0km	20	19.5	19.5	15	11	11	30	22	22		車両台数、運転手は37、38番系統で一括計上。一部30番系統でも運用
		2019再編	3.3km	24	18	18	10	7	7	20	14	14		
		増減	0.3km	+4	▲1.5	▲1.5	▲5	▲4	▲4	▲10	▲8	▲8		
38 番系統	志喜屋線/東陽バス	現行	15.7km	16	12.5	12.5								
		2019再編	15.7km	8	6	6								
		増減	0.0km	▲8	▲6.5	▲6.5								
39 番系統	百名線/沖縄バス	現行	7.8km	23	18	18	7	5	5	14	10	10		車両台数、運転手は39、41番系統で一括計上
		2019再編	3.3km	22	16	16	4	3	3	8	6	6		
		増減	▲4.5km	▲1	▲2	▲2	▲3	▲2	▲2	▲6	▲4	▲4		
41 番系統	つきしろの街線/沖縄バス	現行	7.4km	5	4	4								
		2019再編	3.3km	0	0	0								
		増減	▲4.1km	▲5	▲2	▲2								
40 番系統	大里線/沖縄バス	現行	4.8km	21	17	17	4	3	3	8	6	6		車両台数、運転手は40、109番系統で一括計上
		2019再編	4.8km	22	16	16	4	3	3	8	6	6		
		増減	0.0km	+1	▲1	▲1	0	0	0	0	0	0		
109 番系統	大里線/沖縄バス	現行	6.5km	3	1	1								
		2019再編	0.0km	0	0	0								
		増減	▲6.5km	▲3	▲1	▲1								
51 番系統	百名線/琉球バス交通	現行	8.1km	17	9	9	16	14	14	21	17	17		車両台数、運転手は51、53、83番系統で一括計上
		2019再編	12.4km	30	15	15	16	14	14	21	17	17		
		増減	4.3km	+13	+6	+6	0	0	0	0	0	0		
53 番系統	志喜屋線/琉球バス交通	現行	15.8km	17	12	12								
		2019再編	0.0km	0	0	0								
		増減	▲15.8km	▲17	▲12	▲12								
83 番系統	玉泉洞線/琉球バス交通	現行	0.1km	16	22	22								
		2019再編	6.6km	20	25	25								
		増減	6.5km	+4	+3	+3								
36 番系統	糸満～新里線/沖縄バス	現行	9.2km	4	3	3	3	2	2	3	2	2		他系統とあわせて運用。起点を糸満から那覇に変更
		2019再編	8.2km	4	3	3	3	2	2	3	2	2		
		増減	▲1.0km	0	0	0								

※路線長は、主系統の市内区間のみの延長

表 7-3.幹線バスの見直しによる変化(2/2)

系統番号	路線名	区分	路線長	便数			車両台数			運転手			事業費	備考
				平日	土曜日	日祝日	平日	土曜日	日祝日	平日	土曜日	日祝日		
計	琉球バス交通	現行		50	43	43	16	14	14	21	17	17		
		2019再編		50	40	40	16	14	14	21	17	17		
		増減		0	▲3	▲3	0	0	0	0	0	0		
	沖縄バス	現行		56	43	43	14	10	10	25	18	18		
		2019再編		48	35	35	11	8	8	19	14	14		
		増減		▲8	▲8	▲8	▲3	▲2	▲2	▲6	▲4	▲4		
	東陽バス	現行		36	32	32	15	11	11	30	22	22		
		2019再編		32	24	24	10	7	7	20	14	14		
		増減		▲4	▲8	▲8	▲5	▲4	▲4	▲10	▲8	▲8		
	計	現行		142	118	118	45	35	35	76	57	57		
		2019再編		130	99	99	37	29	29	60	45	45		
		増減		▲12	▲19	▲19	▲8	▲6	▲6	▲16	▲12	▲12		

7-3 再編時の収入見込み

作業中

7-4 再編事業による収支の見込み

作業中

第8章 再編事業の評価

以下の項目について再編事業の評価を行う。

- ・既存の路線バスの運転手数、運行車両台数の削減効果
- ・既存の路線バスの事業費の削減効果
- ・支線バスの導入による市内、市外へのバス利用者数の増加。

作業中

南城市地域公共交通再編実施計画

平成 31 年 3 月

南城市地域公共交通会議

《事務局：南城市企画部企画室》



南城市

地域公共交通再編実施計画

