

系統番号 50 系統名		百名(東風平)線						
路線概要		ルート図						
路線の役割	玉城南地域と八重瀬、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	地域間ODの上位	【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	糸満市	糸満市
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	玉城南	玉城南
日中(9-16)	2(1%)	30(10%)	258(89%)	290(100%)	3位 那覇中心部～具志頭 91	玉城東	玉城東	玉城東
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	玉城南	玉城南	玉城南
夜間(19-22)	1(2%)	4(7%)	51(91%)	56(100%)	5位 真和志～東風平 83	玉城南	玉城南	玉城南
計	4(0%)	68(7%)	841(92%)	913(100%)	バス停別乗降者数の上位	133	146	79
					1位 向陽高校前 123	311	203	43
					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

2023再編

【再編前の時刻表】

<百名バスターミナル>

時間帯	那覇向け	南城向け
5		
6	00 15 45 [壺]	
7	05 30 55	26 54
8	40 55	18 33 53
9	40 55	18 53
10	35	03 13
11	45	03 23 38
12	20	53
13	50	58
14	05 30	13
15	00 30 55	10
16	45	34
17	50	21 41
18	30	13 58
19	40	38
20	25	27 58
21		32 56
22		54
23		

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、那覇市方面を結ぶ役割があり、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。

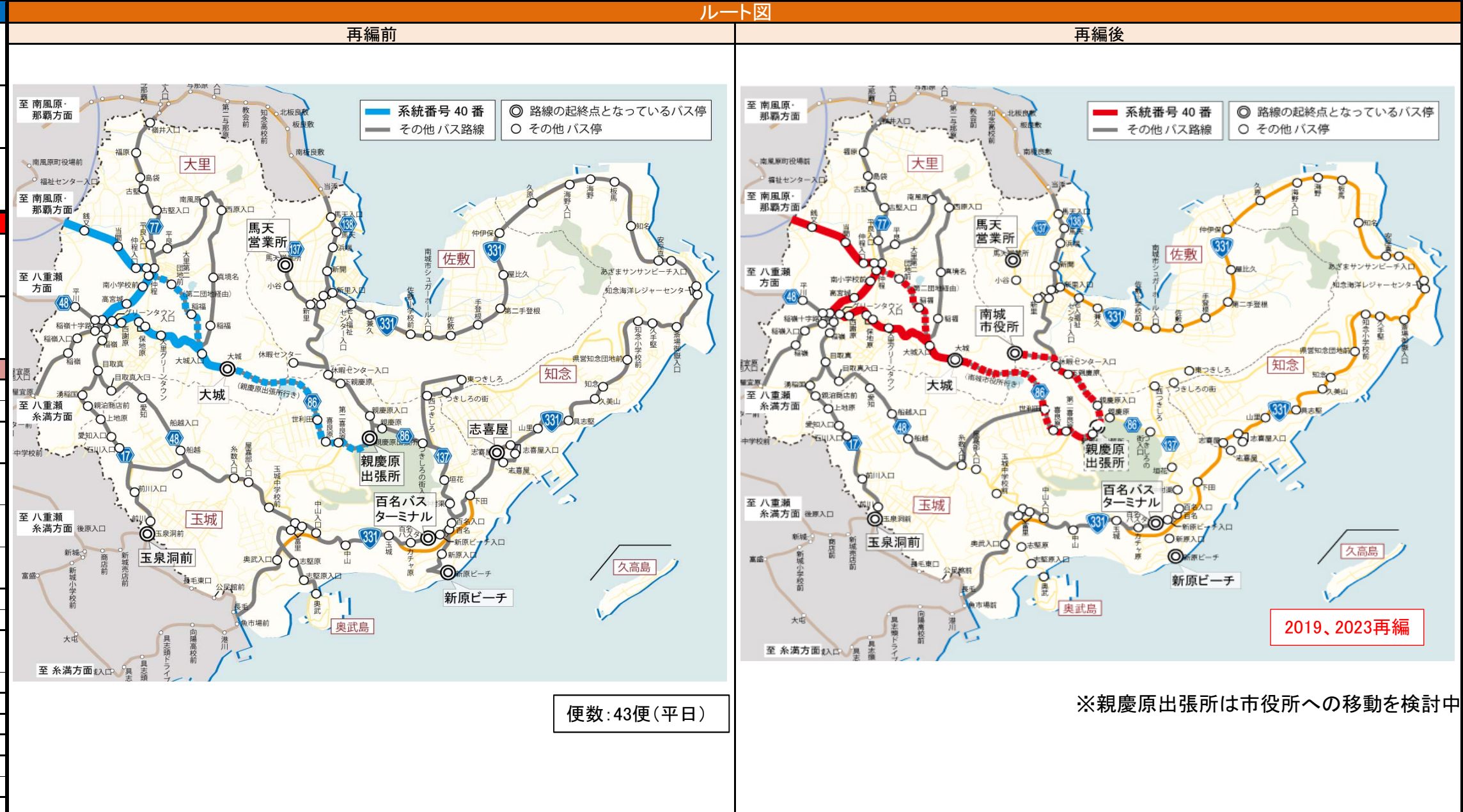
路線の課題 市内々の利用が7人、1%と非常に少ない。

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。

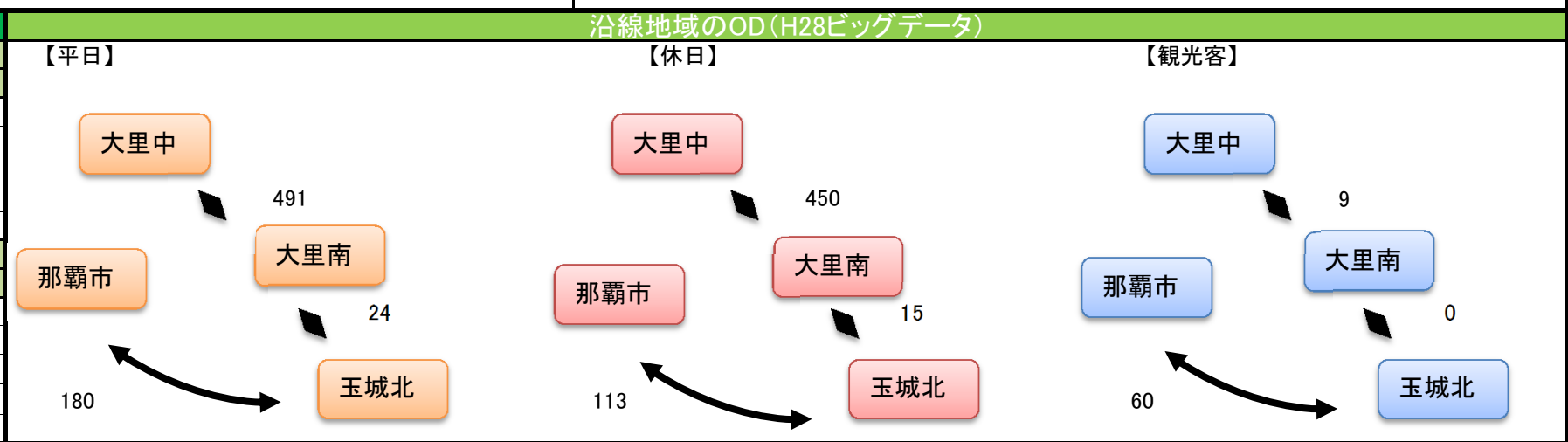
再編による効果 中核地に乗入れることにより、知念、佐敷地区から南風原南方面へのアクセス利便性の向上が期待される。

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 6、4、2
	土曜日(副)	24 8、2、0
	日祝日(副)	24 8、2、0
市内の停車バス停数	主系統	8
	副系統	12、12、16
主な経由地	主系統	開南～寄宮～錢又～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



利用状況(H25県調査結果)

時間帯	南城市内々			計	地域間ODの上位	
	南城市内々	南城市発着	市外		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%)	バス停別乗降者数の上位	
					1位 那覇バスターミナル	127
					2位 沖縄大学前	94
					3位 一日橋	86
					4位 印刷団地前	61
					5位 開南	60



【再編前の時刻表】

<大城>

時間帯	那覇向け	南城向け
5		
6	50[親]	
7	15[親]	14 58
8	15	38
9	00 40	17 50
10	10	44
11	40	41
12	05 30	14 59
13		26[親] 54[親]
14	20[親] 50[親]	50
15	10	34
16	00 35	11 42
17	05 55	30
18	40	16 47
19	15 50	22
20	30	13
21	15	21 55[親]
22		
23		

系統番号 109 系統名 大里線

路線概要
 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。
 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。

項目	再編前	再編後
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



再編前 再編後

廃止

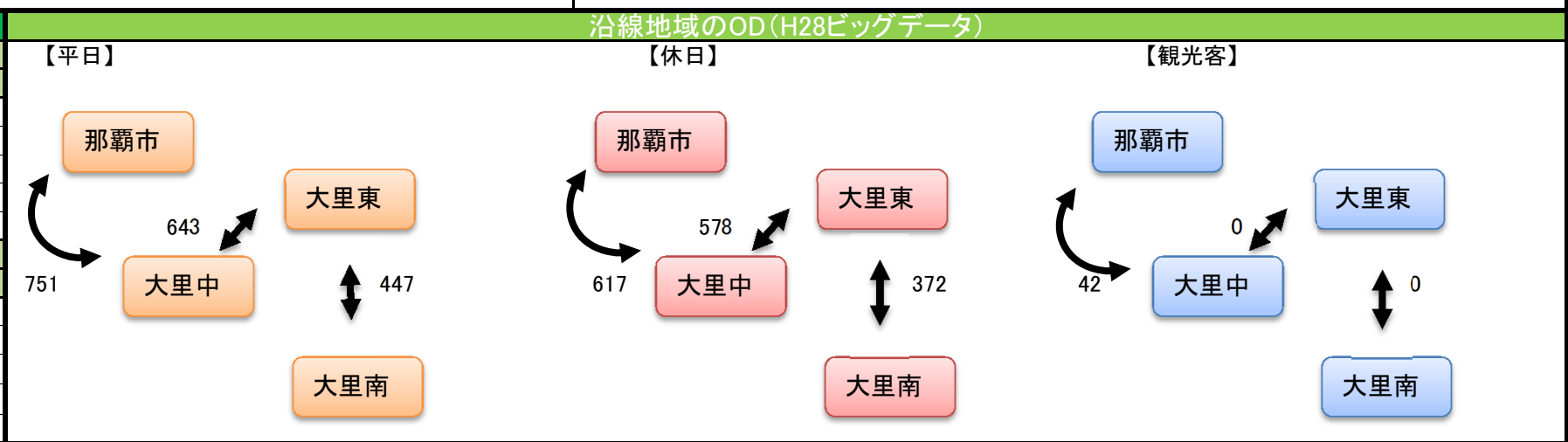
2019、2023再編

利用状況(H25県調査結果)

時間帯	地域間ODの上位			計
	南城市内々	南城市発着	市外	
早朝(4-7)	0	0	0	0
朝ピーク(7-9)	0 (0%)	4 (15%)	22 (85%)	26 (100%)
日中(9-16)	2 (11%)	5 (26%)	12 (63%)	19 (100%)
夕ピーク(16-19)	0 (0%)	3 (43%)	4 (57%)	7 (100%)
夜間(19-22)	0 (0%)	0 (0%)	2 (100%)	2 (100%)
計	2 (4%)	12 (22%)	40 (74%)	54 (100%)

地域間		利用者数
1位	那覇中心部～真和志	12
2位	那覇中心部～南風原中	8
3位	那覇中心部～南風原南	7
4位	真和志～南風原中	7
5位	真和志～大里中	6

バス停別乗降者数の上位		利用者数
1位	沖縄大学前	13
2位	一日橋	11
3位	那覇バスターミナル	8
	上泉	8
5位	仲程、照屋、開南	6



系統番号 37 系統名 那覇新開線

路線概要

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。

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。

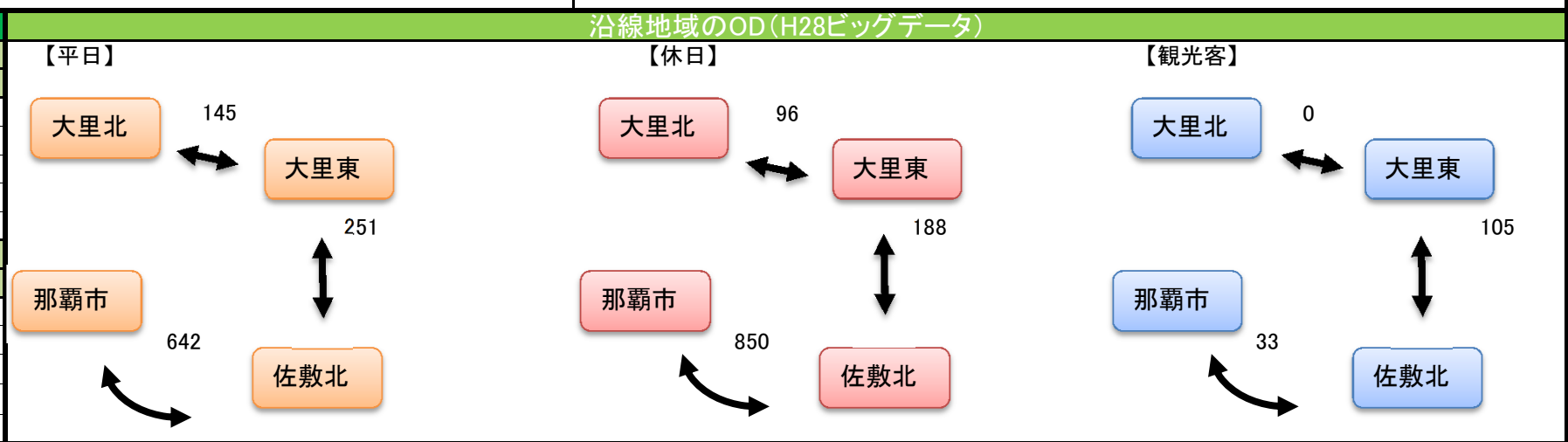
再編による効果 玉城、大里地区の方が利用しやすくなり、通勤・通学等の利便性向上が期待される。なお、再編による影響人数は17人となっている。

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)

時間帯	南城市内々			計	地域間ODの上位	
	南城市内々	南城市発着	市外		地域間	利用者数
早朝(4-7)	0 (0%)	6 (12%)	43 (88%)	49 (100%)	1位 那覇中心部～南風原中	164
朝ピーク(7-9)	1 (0%)	48 (23%)	158 (76%)	207 (100%)	2位 那覇中心部～与那原町	157
日中(9-16)	0 (0%)	30 (8%)	366 (92%)	396 (100%)	3位 那覇中心部～真和志	138
夕ピーク(16-19)	1 (0%)	38 (13%)	250 (87%)	289 (100%)	4位 南風原中～与那原町	136
夜間(19-22)	0 (0%)	14 (19%)	58 (81%)	72 (100%)	5位 真和志～南風原中	92
計	2 (0%)	136 (13%)	875 (86%)	1013 (100%)	バス停別乗降者数の上位	
					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
					与儀十字路	100



【短縮区間の利用状況】

	早朝			朝ラッシュ			日中			タラッシュ			夜間			計		
	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計
馬天営業所	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	1	0	1	3	0	3
小谷	0	0	0	3	0	3	0	0	0	0	3	3	0	0	0	3	3	6
新里	0	0	0	4	0	4	1	0	1	1	1	2	0	1	1	6	2	8
計	0	0	0	7	0	7	2	0	2	2	4	6	1	1	2	12	5	17

【再編前の時刻表】

<新里>

時間帯	那覇向け	南城向け
5	46	
6	01 29 54 [壺]	
7	33 58	
8		32 55
9	35	40
10	29 59	32
11	42	24 40 57 [壺]
12	27	30 42
13	47	32
14	37	27
15	29 54	11
16	19 42	19
17	28	15
18	51	25
19		22
20	31	21
21	16	00 16
22		40
23		

系統番号 191 系統名 城間(一日橋)線

路線概要

路線の役割 佐敷地区と与那原、首里、浦添方面を結ぶ路線であり、首里、浦添方面への通勤や、知念高校への通学を担う役割がある。

路線の現状 多くが、浦添市、首里地区関連の利用であり、南城市に関連する利用は13%と少ない。

路線の課題 利用が少ない市内区間の運行効率の向上

再編の概要

再編の考え方 玉城、大里地区から浦添方面への移動利便性を高めるため、起終点を中核地とする。

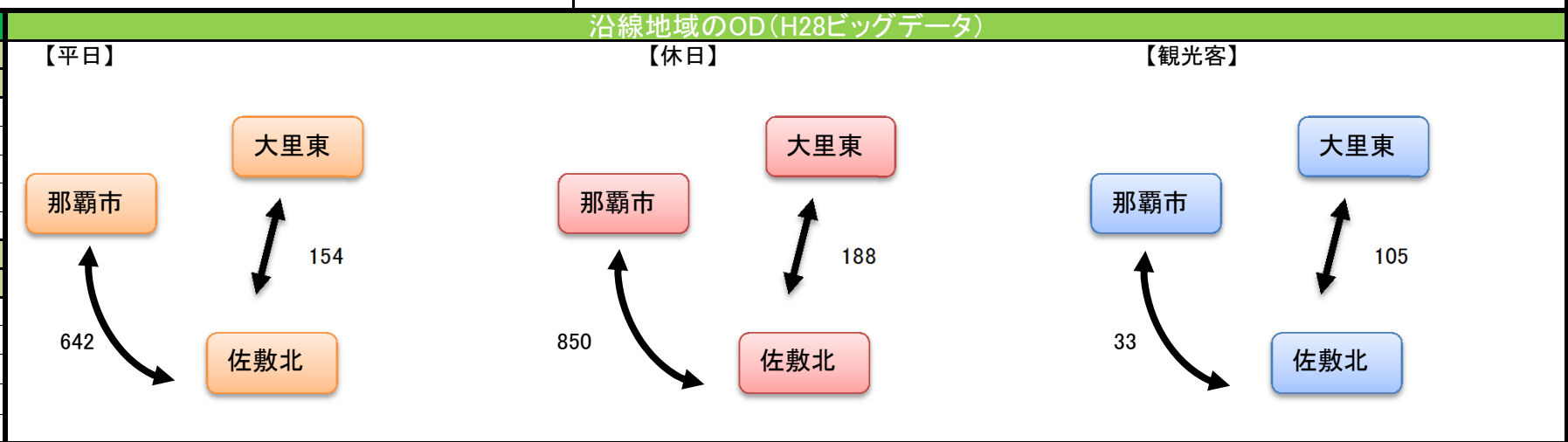
再編による効果 中核地に延伸することで、市内区間の利用促進が期待される。

項目	再編前	再編後
起点	馬天営業所	
終点	屋富祖	
路線長(副系統)	約19km	-
運行本数	平日(副)	38
	土曜日(副)	30
	日祝日(副)	30
市内の停車バス停数	主系統	9
	副系統	-
主な経由地	主系統	安波茶～儀保～一日橋～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	26人	



利用状況(H25県調査結果)

時間帯	南城市内々			計	地域間ODの上位	
	南城市内々	南城市発着	市外		地域間	利用者数
早朝(4-7)	0 (0%)	8 (14%)	50 (86%)	58 (100%)	1位 浦添市～首里	254
朝ピーク(7-9)	0 (0%)	34 (13%)	228 (87%)	262 (100%)	2位 浦添市～浦添市	162
日中(9-16)	0 (0%)	8 (14%)	50 (86%)	58 (100%)	3位 南風原中～与那原町	114
夕ピーク(16-19)	1 (0%)	14 (6%)	212 (93%)	227 (100%)	4位 首里～南風原中	103
夜間(19-22)	0 (0%)	21 (23%)	71 (77%)	92 (100%)	5位 浦添市～南風原中	86
計	1 (0%)	85 (12%)	611 (88%)	697 (100%)	バス停別乗降者数の上位	
					1位 儀保	158
					2位 茶山団地前	138
					3位 一日橋	120
					4位 経塚	116
					5位 鳥堀	98



【短縮区間の利用状況(発着)】

	早朝			朝ラッシュ			日中			夕ラッシュ			夜間			計		
	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計
馬天営業所	0	0	0	1	0	1	3	3	6	0	0	0	0	0	0	4	3	7
小谷	1	0	1	5	0	5	0	0	0	0	2	2	0	0	0	6	2	8
新里	0	0	0	3	1	4	0	0	0	0	2	2	1	4	5	4	7	11
計	1	0	1	9	1	10	3	3	6	0	4	4	1	4	5	14	12	26

【再編前の時刻表】

<新里>

時間帯	那覇向け	南城向け
5	41	
6	07 32	
7	22	20
8	02	19 57
9	02 47	42
10	32	02 52
11	27	37
12	17	22
13	02	17
14	07	13
15		04
16	07 37	10
17	07	
18	07	46
19	27	15 43
20	35	24
21	32	19 57
22		19 57
23		14

系統番号 38 系統名 志喜屋線

路線概要

路線の役割 知念、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、知念高校、南風原高校などへの登下校を担う役割がある。

路線の現状 朝ピーク、日中で南城市発着交通の利用が多く、市外の高校への登下校や、通院、買い物などでの利用が多いと思われる。

路線の課題 市内区間の路線長は長いが、市内々の利用は6%と少なく、運行の効率化が求められる。

再編の概要

再編の考え方 運行効率と乗り継ぎ利便性を高めるため、新里入口バス停以南の区間を廃止し、中核地を起終点とする。

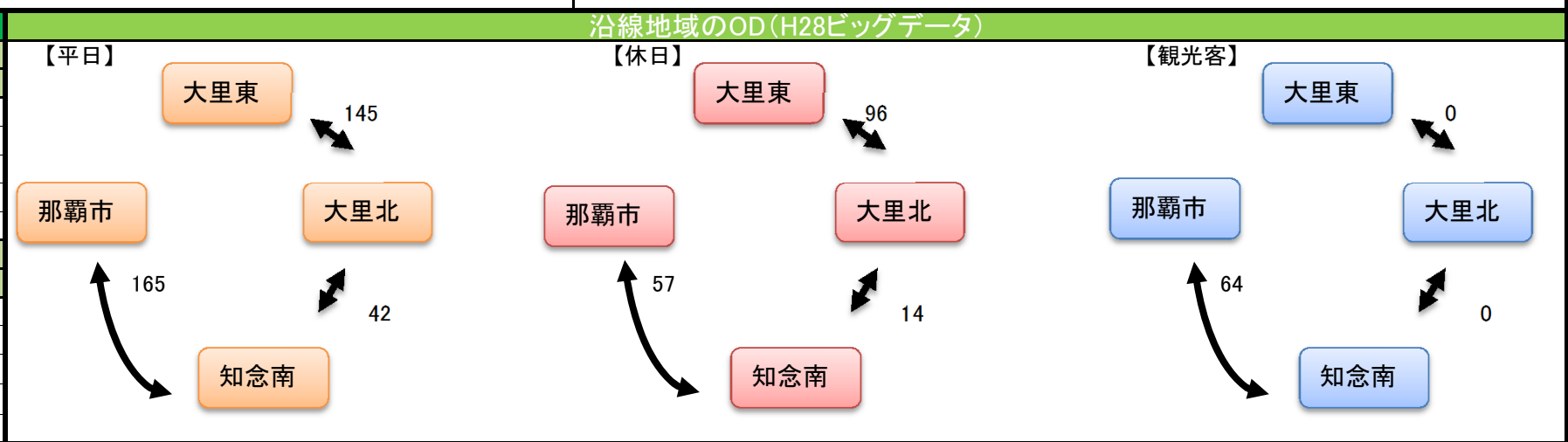
再編による効果 再編により運行効率の向上は期待されるが、影響人数が277人と多いことから、登下校時は既存のルートで運行するなどの対応が必要。

項目	再編前	再編後
起点	那覇バスターミナル	
終点	志喜屋	
路線長(副系統)	約28km	-
運行本数	平日(副)	32
	土曜日(副)	25
	日祝日(副)	25
市内の停車バス停数	主系統	32
	副系統	-
主な経由地	主系統	与儀～国場～与那原～板良敷～知念
	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		248人



利用状況(H25県調査結果)

時間帯	南城市内々			計	地域間ODの上位	
	南城市内々	南城市発着	市外		地域間	利用者数
早朝(4-7)	0 (0%)	20 (77%)	6 (23%)	26 (100%)	1位 那覇中心部～南風原中	105
朝ピーク(7-9)	14 (4%)	118 (33%)	229 (63%)	361 (100%)	2位 南風原中～与那原町	104
日中(9-16)	22 (8%)	95 (34%)	163 (58%)	280 (100%)	3位 那覇中心部～与那原町	89
夕ピーク(16-19)	15 (10%)	54 (35%)	86 (55%)	155 (100%)	4位 那覇中心部～真和志	77
夜間(19-22)	5 (8%)	25 (39%)	34 (53%)	64 (100%)	5位 真和志～南風原中	52
計	56 (6%)	312 (35%)	518 (58%)	886 (100%)	バス停別乗降者数の上位	
					1位 那覇バスターミナル	127
					2位 知念高校前	120
					3位 一日橋	109
					4位 県庁南口	97
					5位 国場	90



【乗り込み調査結果(2018.11.20(火))】

1便目 6:24発 2便目 6:57発 3便目 7:17発 4便目 7:58発 計

	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
志喜屋										
志喜屋入口					2		1		3	
山里(南城市)										
具志堅										
久美山										
知念					1		1		2	
県営知念団地前			1		1				2	
知念小学校前			1			1		1	1	2
久手堅					1				1	
斎場御嶽入口										
知念海洋レジャーセンター前										
安座真サンサンビーチ入口							1		1	
安座真	2				1		1		4	
知名	1		2		1		2		6	
板馬							1		1	
海野			3						3	
海野入口	1		1						2	
久原	1		1		1			1	3	1
仲井保			2				1		3	
屋比久	2		1		3	1	3		9	1
第二手登根	1		1		1		2		5	
手登根	2						1		3	
佐敷	2				1				3	
シュガーホール入口					2				2	
佐敷小学校前	1				1	1			2	1
兼久	2				1	1			3	1
老人福祉センター入口			1		1				2	
新里入口		1						1		2
新開	1		1		1		2		5	
浜端	1		2		1		3		7	
馬天			1						1	
馬天入口			3	1	1	1	4	1	8	3
当添			1	1			1		2	1
南板良敷	1		2		2				5	
板良敷			1		1				2	
北板良敷			2					1	2	1
知念高校前			2					12	2	12
計	18	1	29	2	24	5	24	17	95	25

【再編前の時刻表】

<志喜屋>

時間帯	那覇向け	南城向け
5		
6	24 58	
7	17 58	40
8	48	29
9	51	37
10	56	33
11	36	21
12		26
13	03 47	24
14	48	28
15	40	17
16		22
17	03 27	04
18	55	21
19	41	07
20		03
21		02
22		13
23		

系統番号 39 系統名 主_百名線(親慶原)、副_百名線(新原ビーチ)、副_百名線(休暇センター経由・新原ビーチ)

路線概要

路線の役割 南城市中央部と那覇市、与那原町方面を結ぶ路線。玉城東部地区から知念高校への登下校に利用でき、また、市内では佐敷地区と玉城東部地区を結ぶ貴重な路線。

路線の現状 構成比は21%と高くはないが、204人が南城市発着で利用しており、市外への通勤・通学に利用されていると思われる。南北を縦断する形で市内を走行するが、内々の利用は41人と少ない。

路線の課題 南城市内々の利用が少なく、運行効率化が求められる。

再編の概要

再編の考え方 南城市側の起終点を中核地に集約する。

再編による効果 中核地以南のルートが短縮されることで、運行効率化が図られる。ただし、玉城東部から知念高校への乗り継ぎが必要となり、影響人数も174人と多いことから、登下校は現行と同じルートでの運行が考えられる。

項目	再編前	再編後
起点	那覇バスターミナル	
終点	親慶原出張所・新原ビーチ	
路線長(副系統)		
運行本数	平日	18
	(副)	17、11
	土曜日	12
日祝日(副)	12、12	
	12	
市内の停車バス停数	主系統	10
	副系統	18
主な経由地	主系統	開南～国場～与那原、馬天入口
	副系統	つきしろの街入口、百名
事業形態	乗合バス事業	
運行主体	沖縄バス	
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	174人	



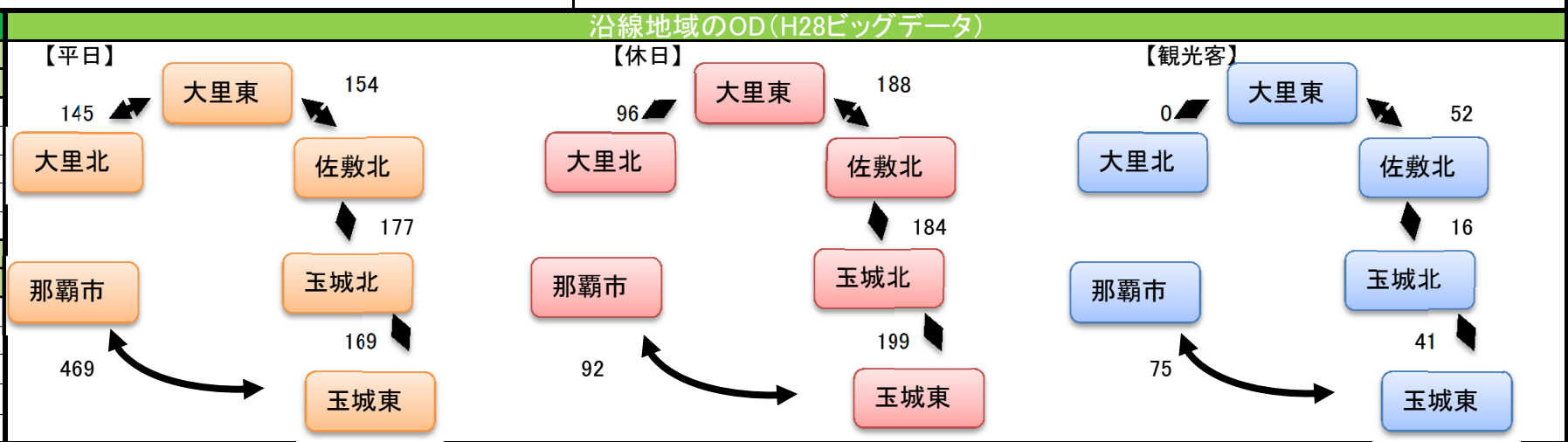
便数: 28便(平日)

※親慶原出張所は市役所への移動を検討中

2019、2023再編

利用状況(H25県調査結果)

時間帯	南城市内々			計	地域間ODの上位	
	南城市内々	南城市発着	市外		地域間	利用者数
早朝(4-7)	1 (6%)	4 (25%)	11 (69%)	16 (100%)	1位 那覇中心部～南風原中	180
朝ピーク(7-9)	11 (4%)	62 (23%)	197 (73%)	270 (100%)	2位 那覇中心部～真和志	136
日中(9-16)	20 (5%)	73 (18%)	302 (76%)	395 (100%)	3位 南風原中～与那原町	111
夕ピーク(16-19)	7 (3%)	50 (22%)	168 (75%)	225 (100%)	4位 真和志～南風原中	98
夜間(19-22)	2 (4%)	15 (26%)	40 (70%)	57 (100%)	5位 那覇中心部～与那原町	68
計	41 (4%)	204 (21%)	718 (75%)	963 (100%)	バス停別乗降者数の上位	
					1位 那覇バスターミナル	132
					2位 知念高校前	123
					3位 一日橋	114
					4位 印刷団地前	108
					5位 国場	101



【短縮区間の利用状況(発着)】

	早朝			朝ラッシュ			日中			タラッシュ			夜間			計		
	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計
休暇センター入口	0	0	0	0	2	2	1	2	3	1	0	1	1	0	1	3	4	7
下親慶原	0	0	0	0	0	0	2	1	3	0	1	1	0	0	0	2	2	4
親慶原入口	1	0	1	5	1	6	2	3	5	1	1	2	0	1	1	9	6	15
親慶原	1	0	1	25	4	29	4	10	14	0	14	14	0	6	6	30	34	64
親慶原出張所	0	0	0	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	0	0	0	4	4
つきしろの街入口	0	0	0	3	1	4	1	3	4	0	3	3	0	0	0	4	7	11
垣花	0	0	0	5	0	5	1	4	5	0	2	2	0	0	0	6	6	12
仲村渠	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	2	0	2
百名入口	0	0	0	2	0	2	3	1	4	0	2	2	0	1	1	5	4	9
百名	1	1	2	6	1	7	9	2	11	3	3	6	0	1	1	19	8	27
新原入口	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	1	1	0	1	1	0	4	4
新原ビーチ	2	0	2	1	0	1	3	6	9	3	0	3	0	0	0	9	6	15
計	5	1	6	48	11	59	26	36	62	9	27	36	1	10	11	89	85	174

【再編前の時刻表】

時間帯	那覇向け	南城向け
5		
6	27 57	
7	17 56	40
8		44
9	30	37
10	07	
11	22	04
12		07
13	42	34
14	12	25
15	08	
16		21
17	02	44
18	06 54	27 46
19	26	
20	27	09
21		49
22		
23		

【乗り込み調査結果(2018.12.13(木)、12.17(月))】

	1便目 6:25発		2便目 7:00発 (親慶原)		3便目 6:55発		4便目 7:15発		5便目 7:54発		6便目 8:28発 (親慶原)		計	
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
新原ビーチ														
新原入口														
百名							3		4					7
百名入口									1					1
仲村渠					2		1		3					6
垣花					1				1					2
つきしろの街入口					1									1
親慶原	2				1			1	13					16 1
親慶原入口									1					1
下親慶原									2					2
休暇センター入口								1		1				2
新里											1			1
新里入口														
新開			1				1		2					4
浜端			2		1				1		2			6
馬天									1					1
馬天入口			1				1		1					3
当添	1		2				1		2		1			7
南板良敷	2		1						1	1				4 1
板良敷	1		1				1		1					4
北板良敷	2		4						1	3				7 3
知念高校前		1			1	1			1	14		1	2	17
計	8	1	12		7	1	8	2	36	19	4	1	75	24

系統番号 **82** 系統名 **玉泉洞系満線** 玉泉洞系満線

路線概要

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)	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		

ルート図

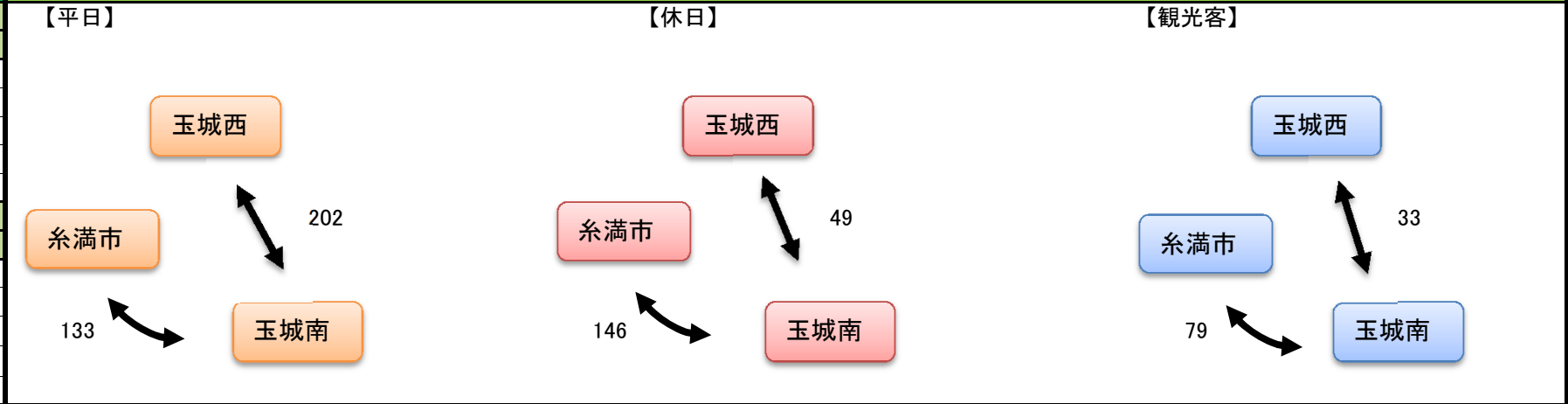


変更なし

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	
					地域間	利用者数
早朝(4-7)	0(0%)	0(0%)	8(100%)	8(100%)	1位 糸満市 ~ 糸満市	51
					2位 具志頭 ~ 糸満市	26
					3位 具志頭 ~ 具志頭	11
					4位 具志頭 ~ 玉城西	1
					5位 ~	
朝ピーク(7-9)	0(0%)	0(0%)	18(100%)	18(100%)	1位 糸満市 ~ 糸満市	28
					2位 具志頭 ~ 具志頭	19
					3位 糸満バスターミナル	11
					4位 糸満市場入口	11
					5位 波平入口、具志頭	9
日中(9-16)	0(0%)	0(0%)	31(100%)	31(100%)	1位 糸満市 ~ 糸満市	28
					2位 具志頭 ~ 具志頭	19
					3位 糸満バスターミナル	11
					4位 糸満市場入口	11
					5位 波平入口、具志頭	9
夕ピーク(16-19)	0(0%)	0(0%)	14(100%)	14(100%)	1位 糸満市 ~ 糸満市	28
					2位 具志頭 ~ 具志頭	19
					3位 糸満バスターミナル	11
					4位 糸満市場入口	11
					5位 波平入口、具志頭	9
夜間(19-22)	0(0%)	0(0%)	3(100%)	3(100%)	1位 糸満市 ~ 糸満市	28
					2位 具志頭 ~ 具志頭	19
					3位 糸満バスターミナル	11
					4位 糸満市場入口	11
					5位 波平入口、具志頭	9
計	0(0%)	0(0%)	74(100%)	74(100%)		

沿線地域のOD(H28ビッグデータ)



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) ルート図

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)	1
	日祝日(副)	0
市内の停車バス停数	主系統	17
	副系統	18
主な経由地	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	

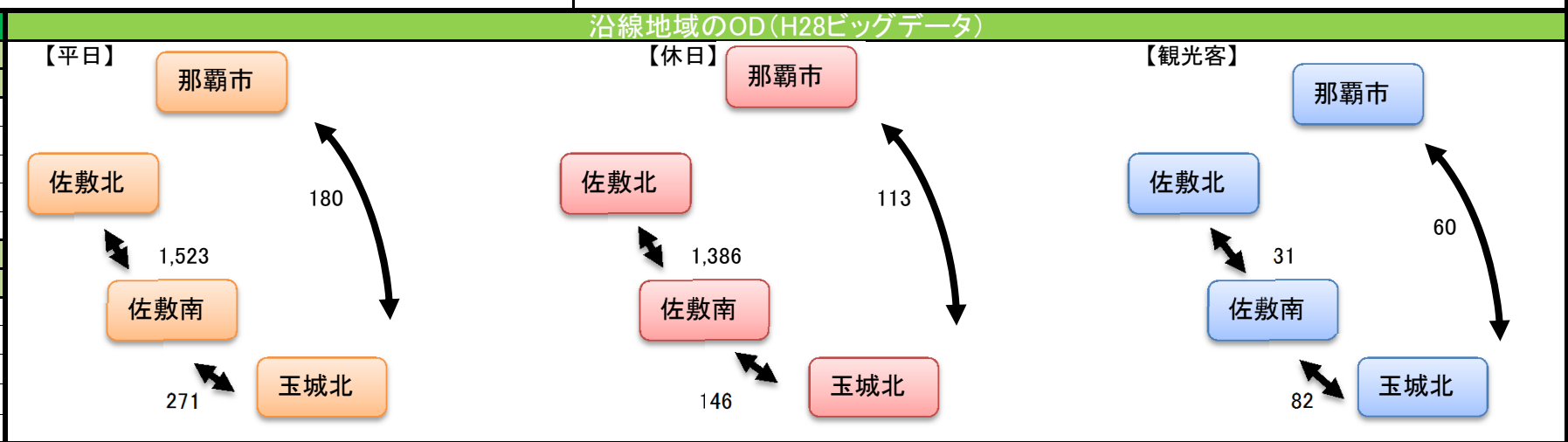


利用状況(H25県調査結果)

時間帯	地域間ODの上位			計
	南城市内々	南城市発着	市外	
早朝(4-7)	0 (0%)	1 (14%)	6 (86%)	7 (100%)
朝ピーク(7-9)	4 (9%)	13 (29%)	28 (62%)	45 (100%)
日中(9-16)	1 (2%)	21 (45%)	25 (53%)	47 (100%)
夕ピーク(16-19)	0 (0%)	7 (29%)	17 (71%)	24 (100%)
夜間(19-22)	0 (0%)	1 (50%)	1 (50%)	2 (100%)
計	5 (4%)	43 (34%)	77 (62%)	125 (100%)

地域間		利用者数
1位	那覇中心部 ~ 真和志	21
2位	那覇中心部 ~ 南風原南	16
3位	南風原南 ~ 具志頭	11
4位	真和志 ~ 南風原南	9
5位	那覇中心部 ~ 那覇中心部	6

バス停別乗降者数の上位		利用者数
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



【再編前の時刻表】

<百名バスターミナル>		
時間帯	那覇向け	南城向け
5		
6		
7		31 [高]
8		
9	15	27
10		30
11	05	45
12	05	
13	15	
14	00 45	
15		
16	15 55	
17	25	
18	15	
19	25	
20	00 50	
21		
22		
23		

路線概要

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。

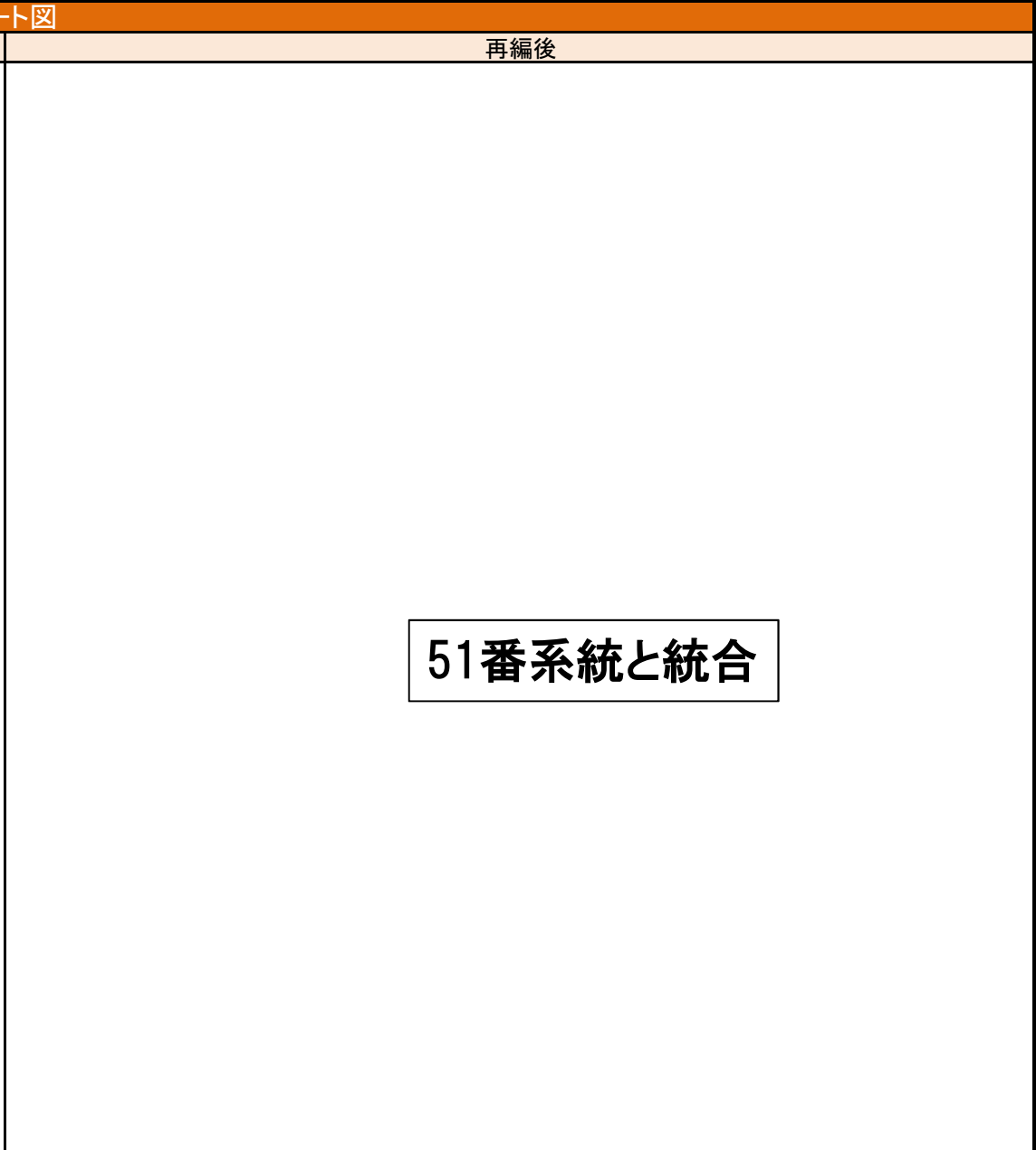
路線の課題 市内を通行する区間は長いものの、南城市内々の構成比は3%とわずかであり、市内区間の効率化や利用促進が求められる。

再編の概要

再編の考え方 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。

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

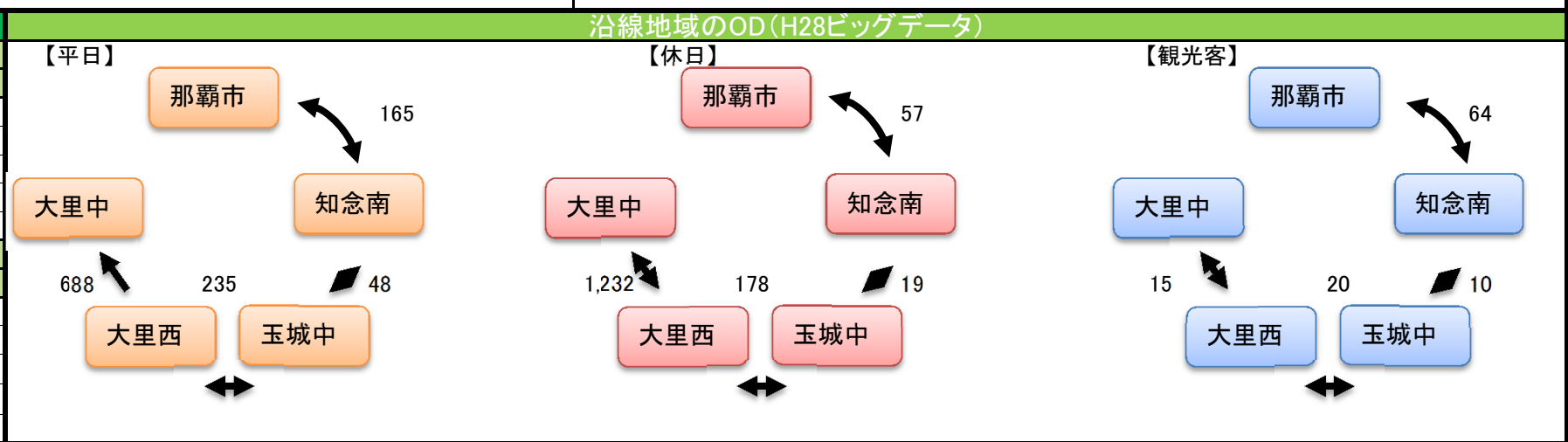


利用状況(H25県調査結果)

時間帯	地域間ODの上位			計
	南城市内々	南城市発着	市外	
早朝(4-7)	0 (0%)	9 (75%)	3 (25%)	12 (100%)
朝ピーク(7-9)	4 (3%)	35 (30%)	76 (66%)	115 (100%)
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%)

	地域間		利用者数
	1位	2位	
1位	那覇中心部～真和志	那覇中心部～南風原南	63
2位	那覇中心部～南風原南	那覇中心部～東風平	52
3位	真和志～南風原南	那覇中心部～玉城西	19
4位	那覇中心部～玉城西		17
5位			16

	バス停別乗降者数の上位		利用者数
	1位	2位	
1位	那覇バスターミナル	国場	91
2位	国場	開南	38
3位	開南	翔南製糖前	34
4位	翔南製糖前	外間	33



【乗り込み調査結果(2018.12.25(火))】

	1便目 6:33発		2便目 6:58発		3便目 7:23発		4便目 7:48発		5便目 8:13発		計	
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
志喜屋1					1						1	
志喜屋入口												
志喜屋2												
志喜屋3			1								1	
下田												
百名入口							1				1	
新原ビーチ入口	1		1			1					2	1
カチャ原									1		1	
玉城												
中山					1		1				2	
中山入口					1						1	
富里	1				2		1				4	
志堅原(入)												
志堅原入口(入)												
奥武	1				2		1				4	
志堅原入口(出)							1				1	
志堅原(出)			1								1	
	3		3		7	1	5		1		19	1

系統番号 **83** 系統名 **玉泉洞線** ルート図

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

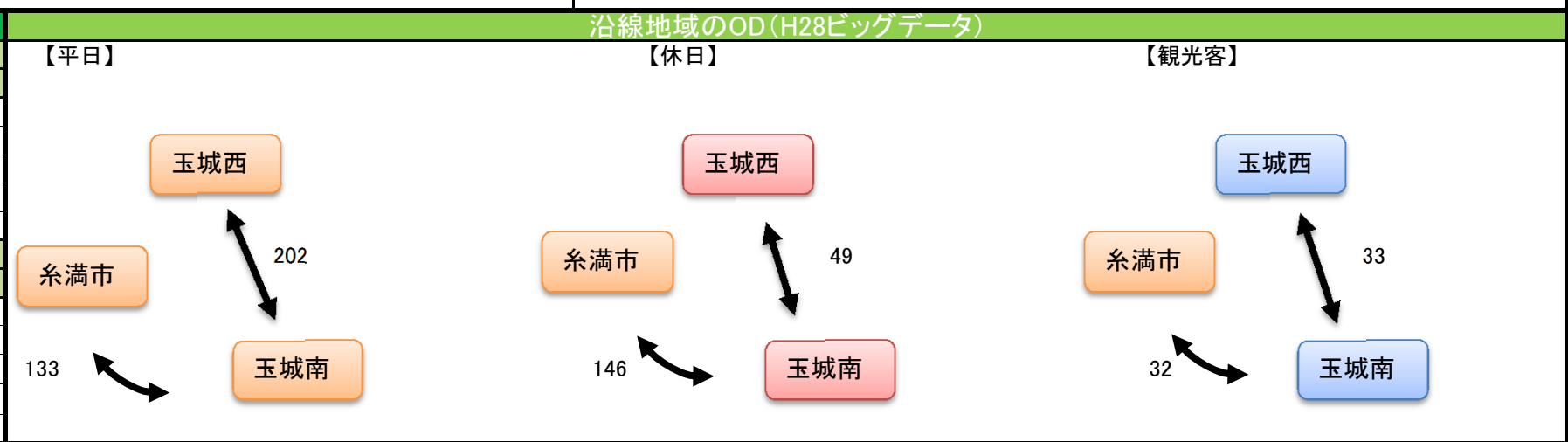


便数: 16便(平日)

※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)

時間帯	南城市内々			計	地域間ODの上位	
	南城市内々	南城市発着	市外		地域間	利用者数
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



系統番号 41 系統名 主つきしろの街線、副つきしろの街線(休暇センター経由) ルート図

路線概要

路線の役割 つきしろ地区から佐敷地区を経て与那原、那覇方面を結ぶ路線であり、つきしろ地区では市外への移動を担う貴重な路線となっている。

路線の現状 便数が少ないこともあり、利用者数が少ないが、市内々の利用は少なく、南城市から市外への移動に利用されている。

路線の課題 利用が少ない市内区間の利用促進が課題である。

再編の概要

再編の考え方 運行効率を高めるため、中核地以南のルートを廃止する。

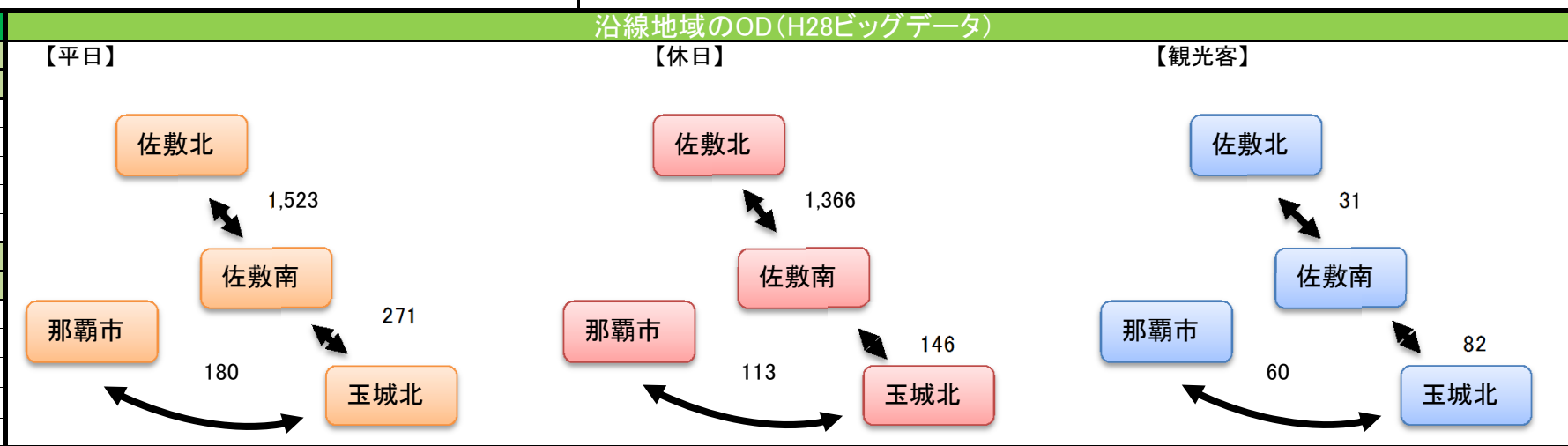
再編による効果 再編により運行効率の向上は期待されるが、つきしろ地区の方の貴重な市外への移動手段が失われることに留意が必要である。

項目	再編前	再編後
起点	那覇バスターミナル	
終点	親慶原出張所	
路線長(副系統)		
運行本数	平日	7
	(副)	3
	土曜日	8
日祝日(副)		0
		8
市内の停車バス停数	主系統	17
	副系統	18
主な経由地	主系統	開南～国場～与那原～親慶原
	副系統	休暇センター
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		24人



利用状況(H25県調査結果)

時間帯	南城市内々			計	地域間ODの上位	
	南城市内々	南城市発着	市外		地域間	利用者数
早朝(4-7)	0	0	0	0	1位 那覇中心部～与那原町	20
朝ピーク(7-9)	0	5	13	18	2位 那覇中心部～南風原町	17
日中(9-16)	3	15	53	71	3位 那覇中心部～真和志	14
夕ピーク(16-19)	1	4	21	26	4位 真和志～与那原町	12
夜間(19-22)	0	1	11	12	5位 真和志～南風原中	11
計	4	25	98	127	バス停別乗降者数の上位	
					1位 与儀小学校前	23
					2位 知念高校前	23
					3位 開南	18
					4位 国場	17
					5位 那覇バスターミナル、一日橋	15



【短縮区間の利用状況(発着)】

	早朝			朝ラッシュ			日中			タラッシュ			夜間			計		
	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計
休暇センター入口	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
下親慶原	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1
親慶原入口	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
親慶原	0	0	0	3	0	3	1	3	4	0	0	0	0	0	0	4	3	7
つきしろの街入口	0	0	0	1	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1	2
西つきしろ	0	0	0	2	0	2	0	1	1	0	1	1	0	0	0	2	2	4
つきしろの街	0	0	0	1	0	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	2	1	3
東つきしろ	0	0	0	2	0	2	2	1	3	1	0	1	0	1	1	5	2	7
親慶原出張所	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	0	0	0	9	0	9	5	7	12	1	1	2	0	1	1	15	9	24

【再編前の時刻表】

＜東つきしろ＞

時間帯	那覇向け	南城向け
5		
6		
7	36	
8		
9		
10	56	11
11		
12		
13	24	22
14		
15		
16	24	44
17	25	
18		
19		41
20		
21		23
22		
23		

【乗り込み調査結果(2018.12.10(月))】

7:28発

	乗車	降車
親慶原出張所		
親慶原		
つきしろの街入口		
東つきしろ	3	
つきしろの街		
西つきしろ		
つきしろの街入口		
親慶原	1	
親慶原入口		
下親慶原	1	
休暇センター入口		
新里	3	
新里入口		
新開	3	
浜端		
馬天		
馬天入口	2	
当添	1	
南板良敷		
板良敷		
北板良敷	1	
知念高校前		4
計	15	4

系統番号 36 系統名 糸満～新里線 糸満～新里線 ルート図

路線概要

路線の役割 本島南部を横断する数少ない路線であり、南城市、与那原町、八重瀬町、糸満市の東西方向の移動を支える。

路線の現状 運行便数が少なく、利用者は1日66人と少ない。大里地区から与那原や糸満への移動に利用されている。

路線の課題 大里地区から知念高校への通学路線であり、登下校の利便性向上が課題である。

再編の概要

再編の考え方 乗り継ぎ利便性を高めるため、起終点を中核地にする。

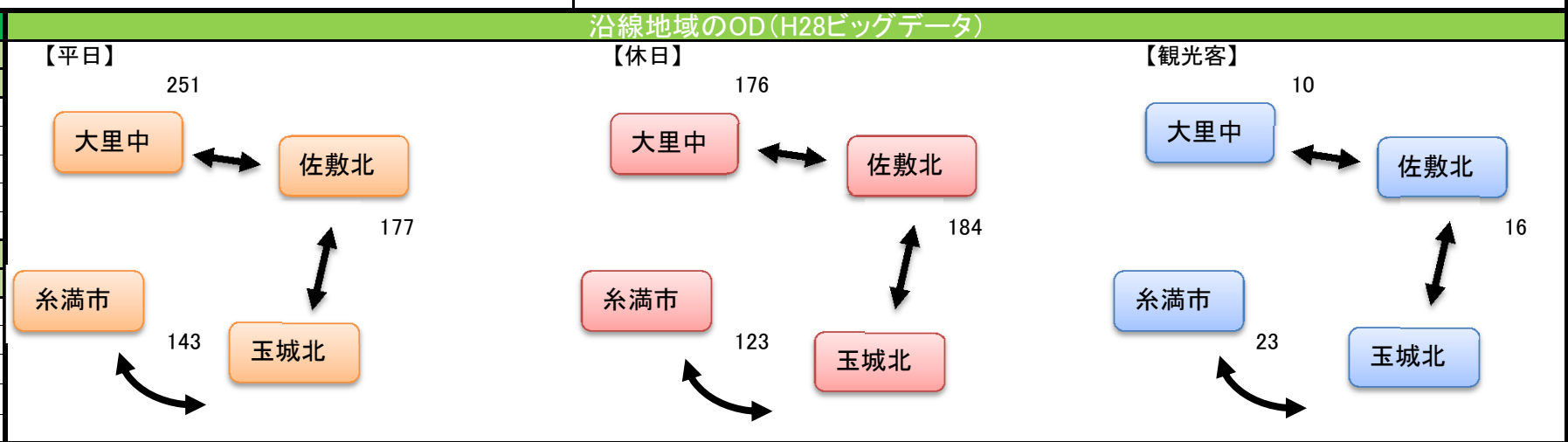
再編による効果 他の幹線バス、支線バスと起終点が同一となることで乗り継ぎ利便性が向上する。路線の短縮による影響人数は2人となっている。

項目	再編前	再編後
起点	親慶原出張所	
終点	糸満バスターミナル	
路線長(副系統)		
運行本数	平日(副)	8
	土曜日(副)	6
	日祝日(副)	5
市内の停車バス停数	主系統	10
	副系統	-
主な経由地	主系統	糸満市高嶺～東風平～知念高校前
	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		3人



利用状況(H25県調査結果)

時間帯	南城市内々			計	地域間ODの上位	
	南城市内々	南城市発着	市外		地域間	利用者数
早朝(4-7)	0 (0%)	5 (83%)	1 (17%)	6 (100%)	1位 与那原町～大里中	17
朝ピーク(7-9)	3 (7%)	26 (63%)	12 (29%)	41 (100%)	2位 東風平～糸満市	13
日中(9-16)	1 (13%)	2 (25%)	5 (63%)	8 (100%)	3位 与那原町～大里西	11
夕ピーク(16-19)	2 (18%)	9 (82%)	0 (0%)	11 (100%)	4位 与那原町～大里東	7
夜間(19-22)	0	0	0	0	5位 糸満市～大里中	4
計	6 (9%)	42 (64%)	18 (27%)	66 (100%)	バス停別乗降者数の上位	
					1位 知念高校前	32
					2位 糸満小学校前	17
					3位 仲程	15
					4位 稲嶺十字路	13
					5位 平良入口	7



【短縮区間の利用状況(発着)】

	早朝			朝ラッシュ			日中			夕ラッシュ			夜間			計		
	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計	乗車	降車	合計
親慶原出張所	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	2	0	2
親慶原入口	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
下親慶原	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
休暇センター入口	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	0	0	0	2	0	2	0	0	0	1	0	1	0	0	0	3	0	3

【再編前の時刻表】

<親慶原出張所>

時間帯	那覇向け	南城向け
5		
6		
7	25 [富]	15
8	45	35
9		
10		
11		
12		
13		
14	55	45
15		
16		
17	26	11 [富]
18		
19		
20		
21		
22		
23		

【乗り込み調査結果(2018.12.13(木))】

<下り>

1便目 仲程 6:46 2便目 仲程 8:11 計

	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
屋宜原	1		1		2	
稲嶺						
稲嶺入口						
稲嶺十字路	3		3		6	
高宮城			3		3	
南小学校前						
仲程	1		4	1	5	1
平良入口			1		1	
古堅入口						
古堅	2				2	
島袋						
福原				1		1
嶺井入口				2		2
大里入口		2				2
与那原		1				1
与那原町役場入口						
第二与那原						
教会前				1		1
知念高校前	1	5		10	1	15
北板良敷						
板良敷	1				1	
南板良敷						
当添	1				1	
馬天入口						
馬天						
浜端		1				1
新開		1				1
新里入口						
新里						
休暇センター入口		1				1
下親慶原						
親慶原入口						
親慶原出張所						
計	10	11	12	15	22	26

<上り>

1便目 7:25

	乗車	降車
親慶原出張所		
親慶原入口		
下親慶原		
休暇センター入口		
新里	1	
新里入口		
新開		
浜端		
馬天		
馬天入口		
当添		
南板良敷		
板良敷	1	
北板良敷		
知念高校前		
教会前		
第二与那原		
与那原町役場入口		1
与那原		
大里入口	4	
嶺井入口	1	
福原		
島袋		
古堅		
古堅入口		
平良入口	1	1
仲程		
南小学校前	1	
高宮城		
稲嶺十字路	2	
稲嶺入口		
稲嶺		
屋宜原		
計	11	2

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

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。

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

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	玉泉洞前	
路線長(副系統)		
運行本数	平日	4
	(副)	4
	土曜日	2
日祝日(副)		2
		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		

ルート図



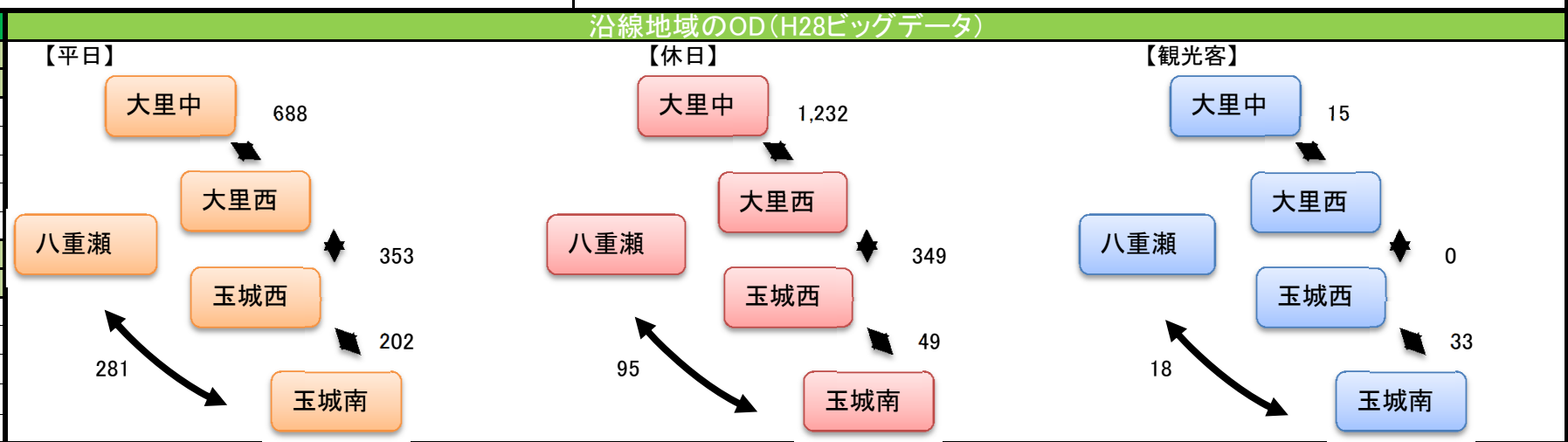
再編前

再編後

変更なし

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	
					地域間	利用者数
早朝(4-7)	0 (0%)	0 (0%)	2 (100%)	2 (100%)	1位 那覇中心部～真和志	19
					2位 真和志～東風平	7
					3位 那覇中心部～東風平	6
					4位 那覇中心部～玉城西	5
					5位 ~	
朝ピーク(7-9)	0 (0%)	0 (0%)	25 (100%)	25 (100%)	バス停別乗降者数の上位	
					バス停名	
					1位 那覇バスターミナル	10
					国場	10
					3位 真玉橋	9
日中(9-16)	0 (0%)	2 (100%)	0 (0%)	2 (100%)	4位 与儀十字路	8
					5位 仲井真	7
					バス停別乗降者数の上位	
					バス停名	
					1位 那覇バスターミナル	10
夕ピーク(16-19)	0 (0%)	8 (33%)	16 (67%)	24 (100%)	バス停別乗降者数の上位	
					バス停名	
					1位 那覇バスターミナル	10
					国場	10
					3位 真玉橋	9
夜間(19-22)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	バス停別乗降者数の上位	
					バス停名	
					1位 那覇バスターミナル	10
					国場	10
					3位 真玉橋	9
計	0 (0%)	10 (19%)	43 (81%)	53 (100%)		



系統番号 81 系統名 西崎向陽高校線

路線概要

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

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		



変更なし

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	
					地域間	利用者数
早朝(4-7)	0	0	0	0	1位 具志頭～糸満市	29
					2位 糸満市～糸満市	4
					3位 具志頭～具志頭	3
					4位 ~	
					5位 ~	
朝ピーク(7-9)	0(0%)	0(0%)	11(100%)	11(100%)	バス停別乗降者数の上位	
					バス停名	
					1位 向陽高校前	27
					2位 糸満小学校前	5
					3位 水産高校前	4
日中(9-16)	0(0%)	0(0%)	5(100%)	5(100%)	バス停別乗降者数の上位	
					バス停名	
					1位 向陽高校前	27
夕ピーク(16-19)	0(0%)	0(0%)	14(100%)	14(100%)	バス停別乗降者数の上位	
					バス停名	
					1位 向陽高校前	27
夜間(19-22)	0	0	0	0	バス停別乗降者数の上位	
					バス停名	
					1位 向陽高校前	27
計	0(0%)	0(0%)	30(100%)	30(100%)		

