

# 南城市地域公共交通再編実施計画

本書に記載している路線のルート、本数、事業費や収入の見込みは、今後、関係者等との協議で見直す場合があります。

令和元年 6 月

沖 縄 県 南 城 市

## 目次

第1章	再編の概要 .....	4
1-1	再編の考え方 .....	4
1-2	対象地域.....	7
1-3	対象期間.....	7
第2章	再編事業の概要 .....	8
第3章	支線バスの運行 .....	10
3-1	運行の概要 .....	10
3-2	支線バスの運行ルート .....	12
第4章	幹線バスの見直し .....	26
4-1	現在の幹線バス（路線バス）の運行状況.....	26
4-2	見直しの概要 .....	27
4-3	各路線の再編内容 .....	34
第5章	デマンド交通の見直し .....	57
第6章	運賃体系の見直し .....	58

## はじめに

南城市は、2006（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、2019（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 2017（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、再編向けて 2017（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、2018（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、この度「南城市地域公共交通再編実施計画」を策定しました。なお、2019（令和元）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（令和元）年 10 月からの再編事業について、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（令和 8）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。

2019（令和元）年 6 月

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。

2006（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。

2013～2015（平成 25～27）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。

2015（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。

2016（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、さらに2022（令和 4）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。

2016（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。

2018（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」策定業務により検討協議。

2019（令和元）年 6 月 南城市地域公共交通再編実施計画策定

2019（令和元）年度～ 公共交通の再編

南城市地域公共交通網形成計画、南城市地域公共交通再編実施計画の策定にあたっては、各種アンケート調査等により地域のニーズを把握しています。

表 1-1. 網形成計画及び再編実施計画策定に向けて実施した調査の概要

実施時期	調査名	調査対象	主な把握項目	サンプル数等
2015.9	デマンドバス登録者アンケート	デマンド登録者	デマンドの利用状況、外出頻度の変化	469 票
	観光客アンケート	市内の主要な観光施設5箇所への観光客	南城市へのアクセス状況、要望	602 票
	主要施設ヒアリング	商業施設、医療施設、観光施設等市内の主な立ち寄り先	デマンドとの連携の可能性、要望	11 箇所
	デマンドバス利用者座談会	デマンドバスを多く利用している方	利用状況、外出状況の変化	4 地区、17 名
2015.11 ~ 2016.1	デマンドバス利用者アンケート	デマンドバス利用者（車内で実施）	調査日の利用状況、運賃設定への意向	120 票
2016.9	市民アンケート	15 歳以上の市民	移動実態と公共交通の利用状況、新たな交通拠点・公共交通網の考え方	2,108 票
2016.10 ~ 12	南城市の公共交通を考えるワークショップ	南城市の居住、通勤・通学している方等	公共交通の問題・課題・役割、将来の公共交通網	4 回開催、延べ 75 名参加
2016.12	ヒアリング調査	交通事業者、レンタカー事業者、観光施設等	公共交通の問題、将来の公共交通網、交通結節点の活用意向、公共交通との連携方策	16 箇所
2017.3	<b>南城市地域公共交通網形成計画策定</b>			
2017.7~8	小中高校生アンケート	市内居住の小学校 2・4・6 年生、中学校 1~3 年生、高校 1~3 年生	登下校の実態、移動に関する問題点、通学バスの利用意向	小学生 570、中学生 1,065、高校生 559
2017.9~11	ビッグデータ※による移動状況の把握	南城市居住者及び訪問者	居住地別・年代別地域間 OD	
2018.8	市民座談会	南城市民	再編素案	5 地区、37 名
2018.9	観光客アンケート調査	市内の主要な観光施設 6 箇所への観光客	市内の観光状況、公共交通の利用意向・条件	583 票

※KDDI が au スマートフォンユーザーから位置情報取得の同意を得て、個人が特定できないように加工した位置情報データ及び属性情報（性別・年齢層）等

## 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つの再編の考え方に基づき、さらに6つの具体的な再編の考えを加え、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（令和4）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。

地域公共交通再編の具体的な考え方は、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



### 地域公共交通再編の具体的な考え方

#### 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

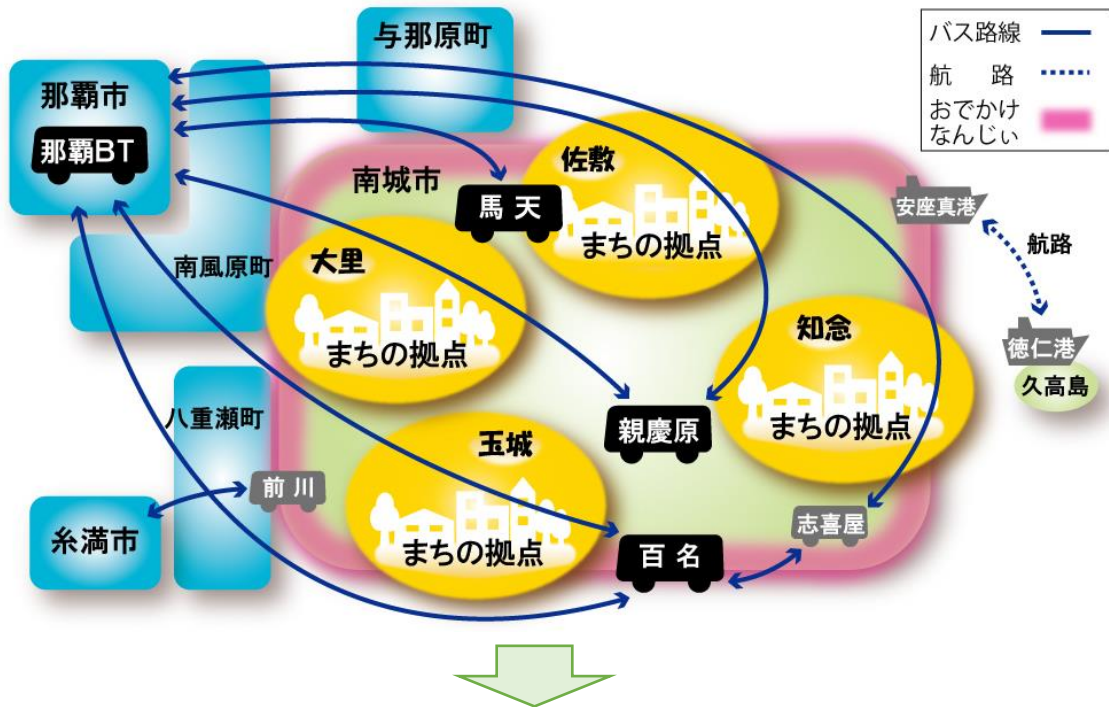
スクールバスの間合い運行や、混乗化を行い、運転手、車両を効率的に運用する。また、幹線バスと支線バスは極力ルートが重ならないように留意し、効率化を図る。

#### 考え方⑥：利用しやすい料金体系の導入

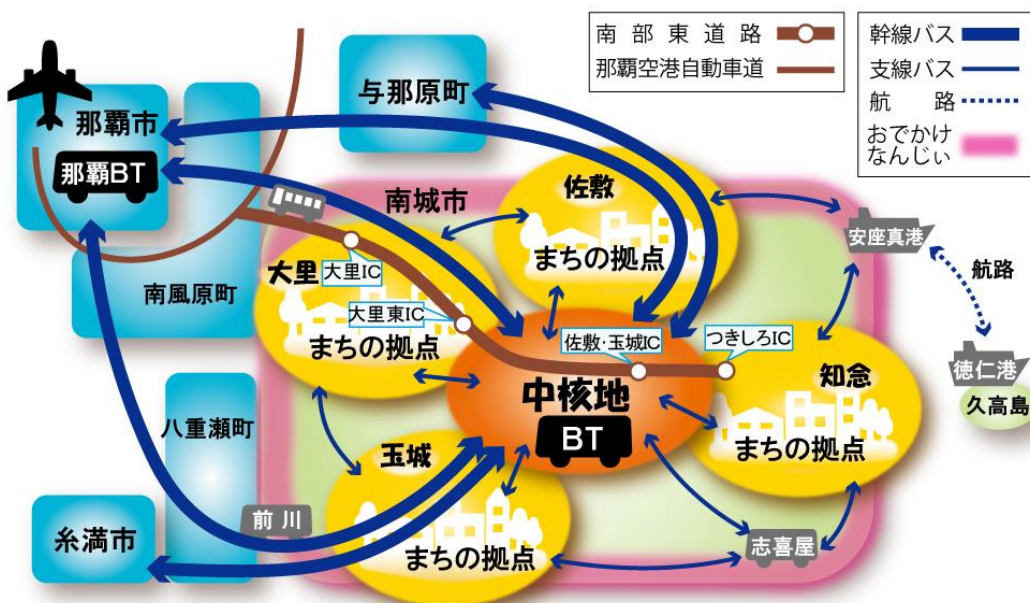
再編による乗り継ぎが生じることから、乗り継ぎによる料金抵抗を低減するため、市内一律運賃や市内1日乗車券等の導入もあわせて検討する。

【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、網形成計画と同じく南城市全域とします。

## 1-3 対象期間

---

計画対象期間は、2019（令和元年）年度から、網形成計画の最終年度である2026（令和8年度）年度とします。なお、本計画では2019（令和元）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（令和元）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」の役割の見直しにあわせ、運行区域（域外への運行取り止め）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。

今回の再編で支線バスを運行することで、南城市内における各公共交通機関の役割は以下のように整理されます。

表 2-2.公共交通機関の役割

公共交通機関	役割
支線バス	市内の移動を担い、幹線バスと結節することで、南城市と市外の移動をスムーズにする。
幹線バス	南城市と市外を結ぶ公共交通機関。既存の路線バスが該当する。
デマンド交通	支線バスで対応出来ないエリアの移動を補完する。
タクシー	支線バス、幹線バス、デマンド交通で対応出来ない市内外の移動を補完する。
久高島航路	久高島にアクセスする唯一の公共交通機関。住民及び観光客の移動を担う。

一部スクールバスを運行している地域では、今回の再編により支線バスに統合されます。

- 南城市では、市役所新庁舎を中心に、「市民サービス集約エリア」、「既存の観光・市民サービスエリア」、「新たな交流・交通結節点エリア」、「パーク&バスライド・公共駐車場エリア」の4つのエリアからなる中核地を合併後の市の中心として整備を進めています。
- 2019（令和元）年の再編では、市役所バス停で全ての支線バスと一部（6系統）の幹線バスが結節しますが、将来的には、南城市地域公共交通網形成計画にも示しているように、中核地に整備するバスターミナルへの路線の集約を進め、中核地におけるまちづくりを交通面で支援します。
- 市役所～佐敷地区～与那原町～那覇バスターミナル間は、等間隔運行により利便性向上とともに効率性の向上も図ります。
- 中核地から斎場御嶽にアクセスする支線バスや、支線バスを久高島航路が発着する安座真港に接続することで、観光での利便性向上も図ります。
- 支線バスは市内均一運賃とすることで利用しやすくします。



## 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(市内線)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	沖縄バス	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"> <li>●登下校(馬天小、佐敷小、佐敷中、知念小、知念中)</li> <li>●通院(沖縄メディカル病院、つはこクリニック、ふじた眼科)</li> <li>●買い物(ザ・ビック、丸太、かねひで、Aコープ知念)</li> <li>●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)</li> <li>●交通結節点(安座真港) ※久高航路とのダイヤの連携</li> </ul>
コースB ニライカナイ橋・つきしろ線	1台	沖縄バス	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"> <li>●登下校(馬天小、佐敷小、佐敷中、知念小、知念中)</li> <li>●コースAの便数を補完する他、ニライカナイ橋、つきしろ地区へのアクセス</li> <li>●観光(斎場御嶽、あざまサンサンビーチ、知念岬公園)</li> <li>●交通結節点(安座真港) ※久高航路とのダイヤの連携</li> </ul>
コースC 玉城・大里一周線	2台	沖縄バス	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"> <li>●登下校(玉城小、玉城中、大里北小、大里南小、大里中)</li> <li>●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)</li> <li>●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)</li> <li>●観光(奥武島、大里城跡、おきなわワールド)</li> </ul>
コースD-① 通勤・通学線(玉城東回り)	1台	沖縄バス	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勤通学ルート線として運行します。なお、通勤通学ルート線は、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.通勤通学ルート線の概要

路線名	ルート	登下校先等	備考
①つきしろ・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
②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～久手堅～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
③玉城西回り線	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
③'玉城西回り線(2)	主に玉城地区を回るルート (喜良原～糸数～前川～湧稲国～船越～糸数～玉幼～喜良原～市役所)	●玉城幼、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 C の車両で運行
④向陽(大里経由)・玉城西線	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)	●向陽高校、大里南小、大里北小、大里中	コース C の車両で運行
⑤玉幼帰り線	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
⑥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 支線バスの運行ルート

#### (1) 支線バス(市内線)



図 3-1.支線バスの運行ルート

コースA(27.8km、21便)



コース B(23.4km、11 便)





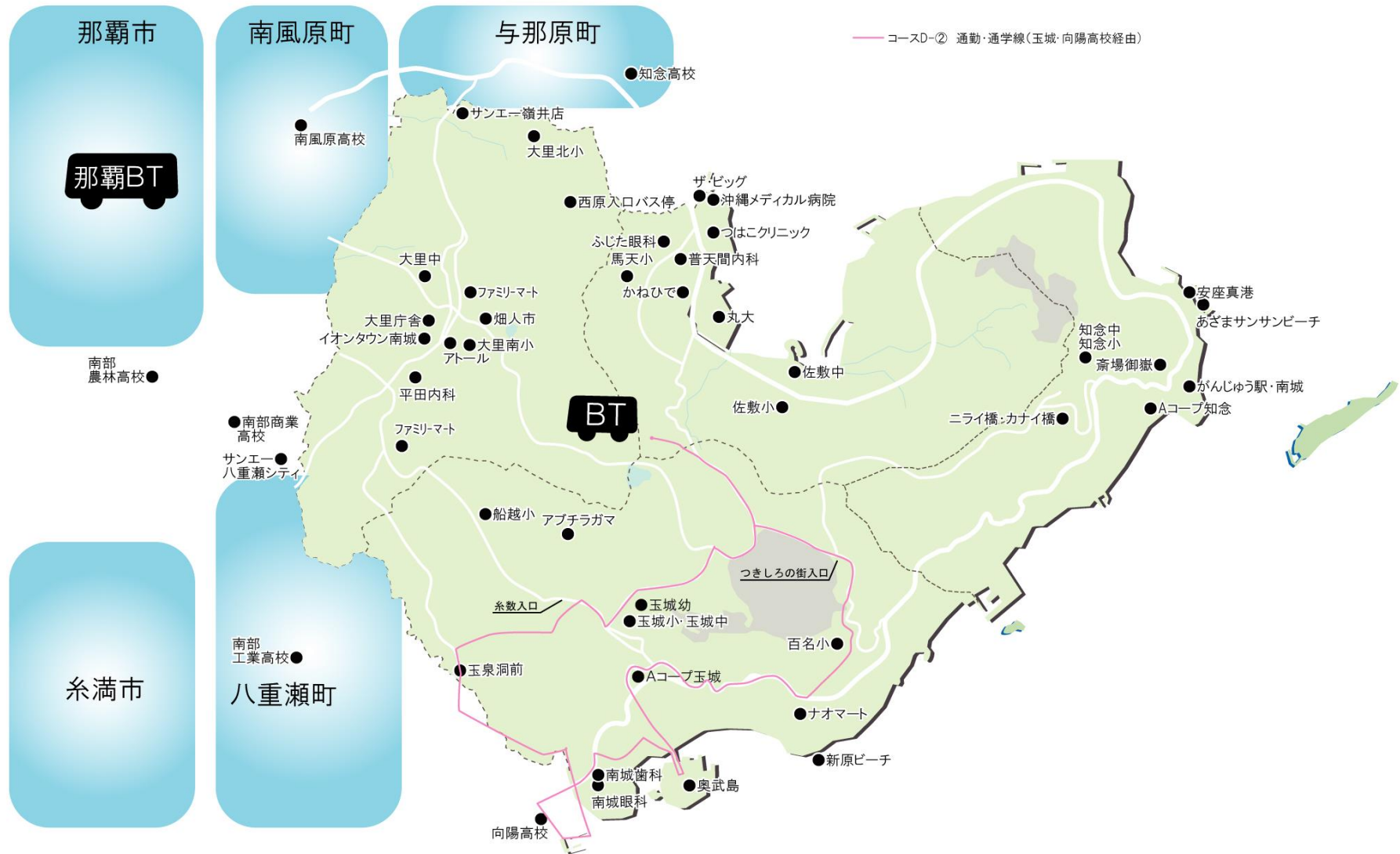
コースC(32.5km、17便)



コースD-1 (15.7km. 3 便)



コース D-2(20.3km、5 便)



(2) 支線バス(通勤通学ルート)



図 3-2.支線バス(通勤通学ルート線)の運行ルート

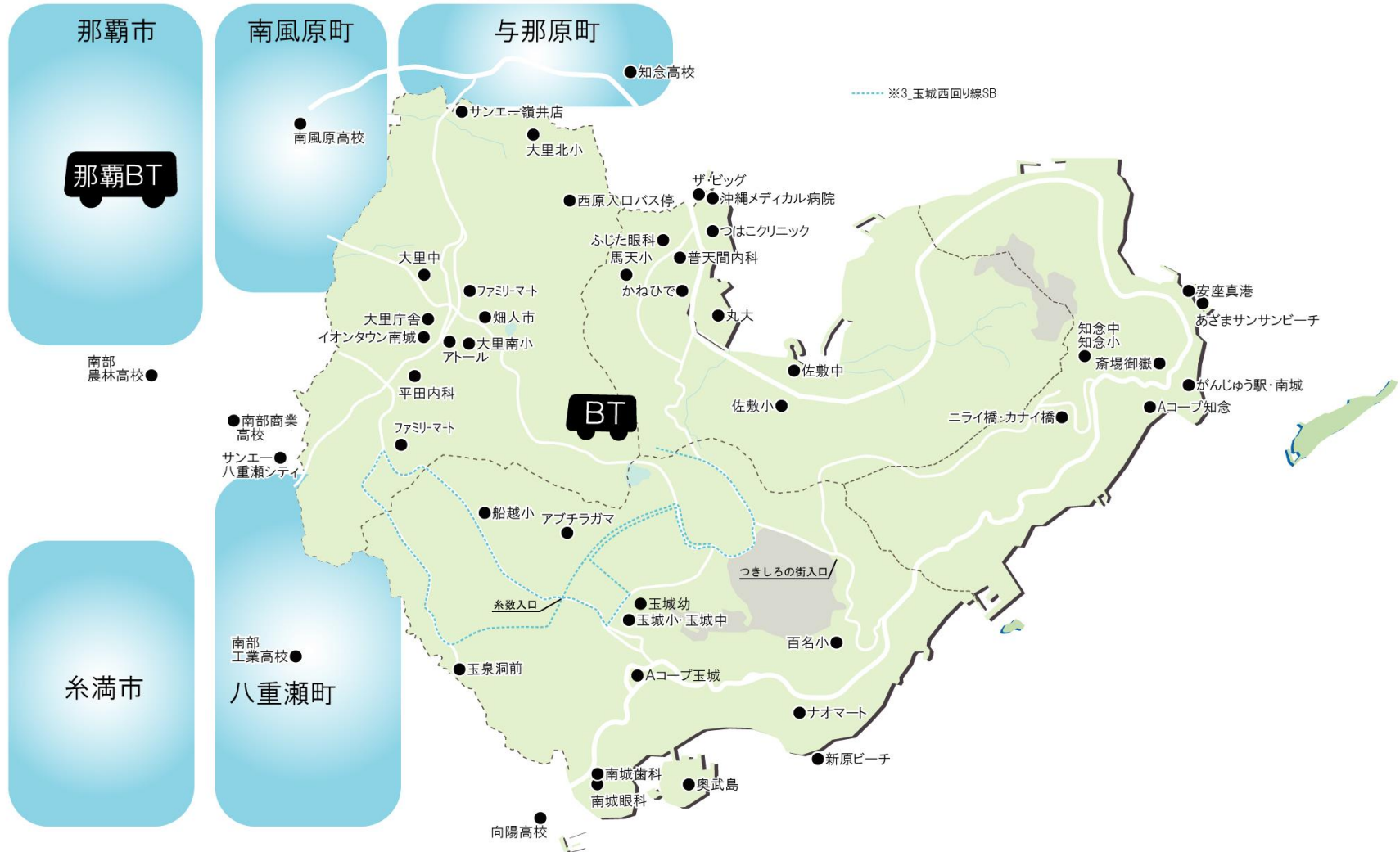
①つきしろ・知念・佐敷一周線(30.8km、1便)



②知念西回り線(19.4km、1便)



③玉城西回り線(18.4km、1便)

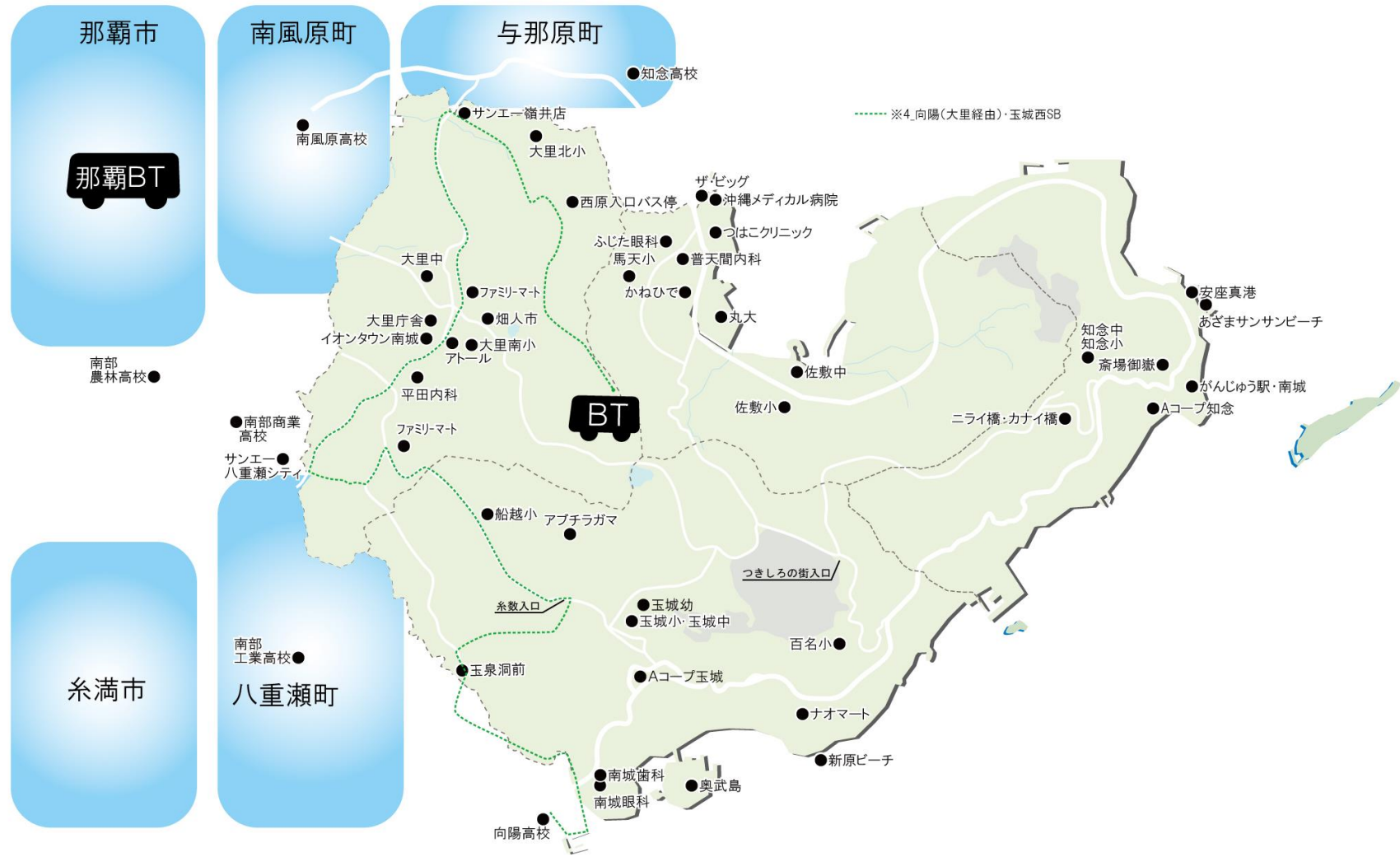


③'玉城西回り線(2)(16.2km、1便)





④向陽(大里経由)・玉城西線(19.6km、1便)



⑤玉幼帰り線(15.7km、1便)



⑥知高大里線(21.1km、1便)



## 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、15 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

- 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への再編に向け、幹線バス（路線バス）の見直しを行います。
- 本計画では、2019（令和元）年10月からの再編実施と、2020（令和2）年度以降に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37番系統、39番系統及び41番系統を市役所発着とし、バス路線の中核地への集約を進めます。
- 38番系統は観光客の利便性を考慮し、斎場御嶽発着とし、朝・夕は市外への通勤通学の利便性を確保するため、従来通り志喜屋発着とします。

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	2020以降の再編	備考
37番	那覇新開線	32便	東陽バス	新里～馬天営業所行、新里～市役所行に分岐し、ほとんどの便が南城市役所発着	南城市役所発着	沖縄バスの39番系統と等間隔運行を実施
38番	志喜屋線	32便	東陽バス	日中は斎場御嶽入口まで運行区間を短縮	同左	
39番	百名線	46便	沖縄バス	南城市役所発着に変更	同左	東陽バスの37番系統と等間隔運行を実施
41番	つきしろの街線	10便	沖縄バス	南城市役所発着～西つきしろ間～百名～市役所に運行区間を延長	同左	
191番	城間線	32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2018（平成30）年12月22日に廃止し、191番へ統合



図 4-2.国道 331 号(佐敷・知念方面)の 2019 再編時の幹線バスのルート

## (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、2020 年度以降の再編で 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を検討します。
- 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、統合後の 51 番系統の補助対象としての扱いや、南城市の負担については、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	2020 以降の再編	備考
40 番	大里線	42 便	沖縄バス	一部便を南城市役所まで延伸。大里第二団地経由は廃止	同左	
109 番	大里線	6 便	沖縄バス	廃止	廃止	40 番と統合
51 番	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	志喜屋線	17 便	琉球バス	51 番と統合、富里～奥武間、百名BT～志喜屋間の廃止		//
54 番	前川線	4 便	琉球バス	変更なし	変更なし	



図 4-3. 県道 48 号線・県道 86 号線(大里・玉城方面)の 2019 再編時の幹線バスのルート



## (3) 国道 331 号・県道 17 号線(玉城方面)

- 50 番系統は、向陽高校への登校の利便性を高めるため、登校時は百名バスターミナル～市役所までの区間に乗り入れます。
- 83 番系統は 2020 以降の再編で、玉泉洞～南城市役所までの延伸を検討します。

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	2020 以降の再編	備考
50 番	百名線	48 便	琉球バス	登校時は百名バスターミナル～南城市役所まで延伸	同左	
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	12 便	琉球バス	変更なし	玉泉洞前～糸数入口～南城市役所まで延伸	事業者にて市外区間での見直しも検討



図 4-4.国道 331 号・県道 17 号線(玉城方面)の 2019 再編時の幹線バスのルート

(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

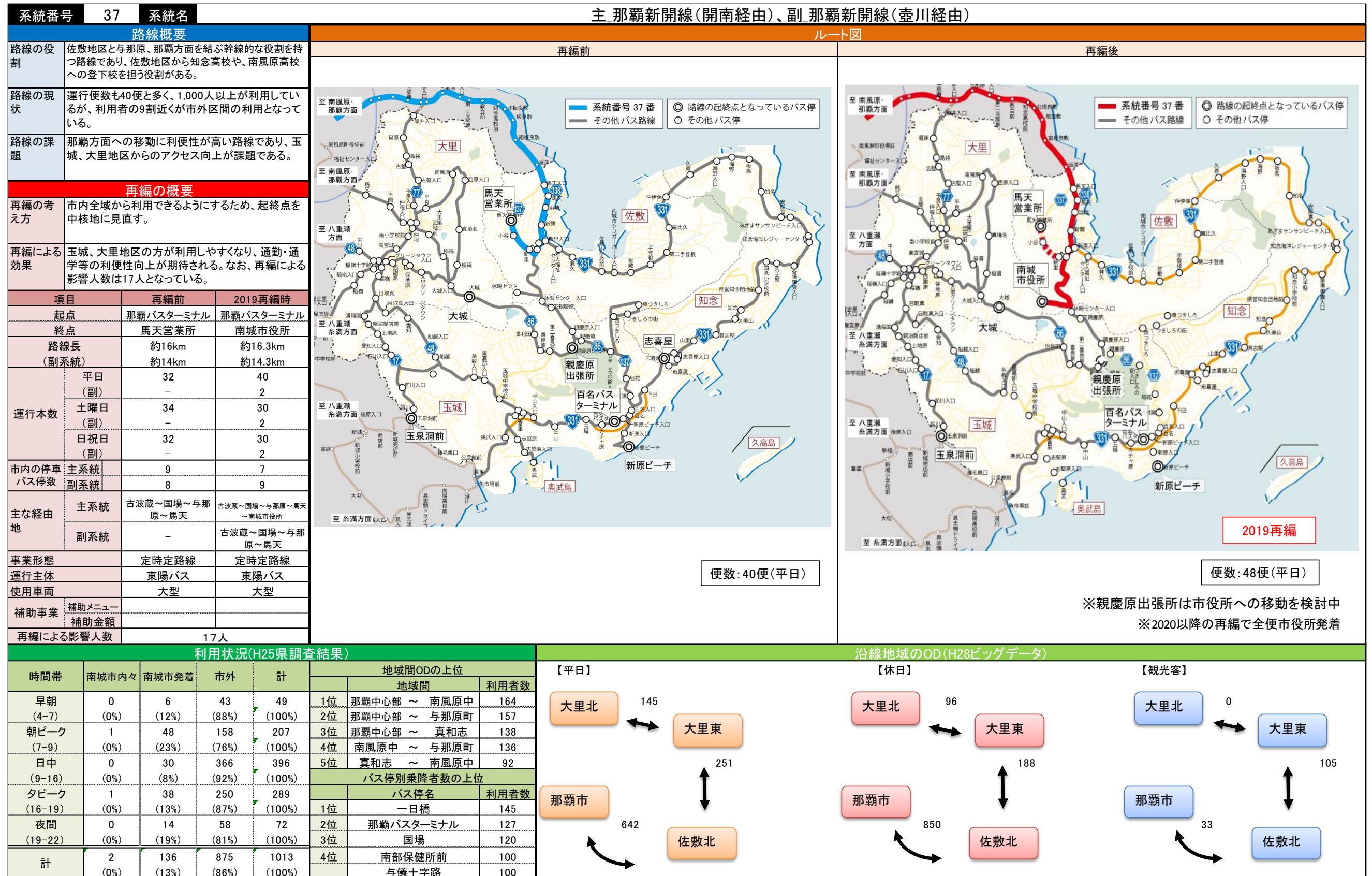
系統番号	系統名	平日便数	事業者	2019 再編	2020 以降の再編	備考
36 番	糸満～新里線	8 便	沖縄バス	南城市役所発着	同左	現在の利用状況を踏まえ、親慶原までの運行を検討 事業者にて、八重瀬町内で那覇向けにルート変更を検討（関係市町と要調整）



図 4-5. 県道 77 号線(大里方面)の 2019 再編時の幹線バスのルート

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

【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		

【主要区間の運賃表】

小人
大人

馬天入口	80	80
160	新里入口	80
160	160	馬天営業所

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	2019再編時	
起点	那覇バスターミナル	那覇バスターミナル	
終点	志喜屋	志喜屋	
路線長 (副系統)	約28km	約28km	
運行本数	平日 (副)	32	12
	土曜日 (副)	22	12
	日祝日 (副)	22	12
市内の停車バス停数	主系統	32	23
	副系統	-	32
主な経由地	主系統	那覇BT~国場~新開~志喜屋	那覇BT~国場~新開~斎場御嶽入口
	副系統	-	那覇BT~志喜屋
事業形態	定時定路線	定時定路線	
運行主体	東陽バス	東陽バス	
使用車両	大型	大型	
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	

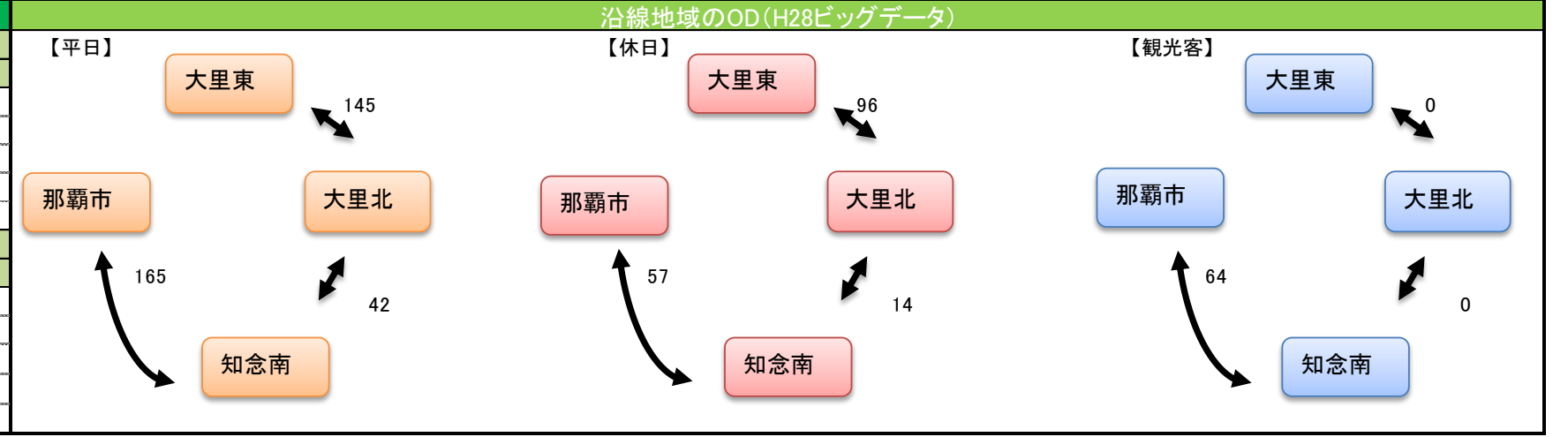


**利用状況(H25県調査結果)**

時間帯	南城市内々	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%)	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	
バス停名	利用者数
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



系統番号 38 系統名

志喜屋線

【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
	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		

【主要区間の運賃表】

小人  
大人

馬天入口	80	130	190	220	280
160	新里入口	110	170	210	260
250	220	屋比久	120	160	220
370	340	240	安座真	80	140
440	410	320	160	斎場御嶽	140
560	520	440	270	270	志喜屋

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)		
<b>路線概要</b>				
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。			
<b>再編の概要</b>				
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	2019再編時		
起点	那覇バスターミナル	那覇バスターミナル		
終点	親慶原出張所・新原ビーチ	南城市役所		
路線長(副系統)	約17.4km 約21km	約16km -		
運行本数	平日	18	36	
	(副)	17, 11	-	
	土曜日	12	18	
	(副)	12, 12	-	
日祝日	12	18	-	
	(副)	12, 12	-	
市内の停車バス停数	主系統	10	7	
	副系統	18	-	
主な経路	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	乗合バス事業		
運行主体	沖縄バス	沖縄バス		
使用車両	大型	大型		
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			
<b>利用状況(H25県調査結果)</b>				
時間帯	南城市内々	南城市発着	市外	計
早朝(4-7)	1 (6%)	4 (25%)	11 (69%)	16 (100%)
朝ピーク(7-9)	11 (4%)	62 (23%)	197 (73%)	270 (100%)
日中(9-16)	20 (5%)	73 (18%)	302 (76%)	395 (100%)
夕ピーク(16-19)	7 (3%)	50 (22%)	168 (75%)	225 (100%)
夜間(19-22)	2 (4%)	15 (26%)	40 (70%)	57 (100%)
計	41 (4%)	204 (21%)	718 (75%)	963 (100%)
<b>地域間ODの上位</b>				
1位	那覇中心部～南風原中		180	
2位	那覇中心部～真和志		136	
3位	南風原中～与那原町		111	
4位	真和志～南風原中		98	
5位	那覇中心部～与那原町		68	
<b>バス停別乗降者数の上位</b>				
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	
<b>沿線地域のOD(H28ビッグデータ)</b>				
【平日】	大里東	154	大里北	145
	佐敷北	177	那覇市	469
	玉城北	169		
	玉城東			
【休日】	大里東	188	大里北	96
	佐敷北	184	那覇市	92
	玉城北	199		
	玉城東			
【観光客】	大里東	52	大里北	0
	佐敷北	16	那覇市	75
	玉城北	41		
	玉城東			

便数:28便(平日)

便数:44便(平日)

※親慶原出張所は市役所への移動を検討中



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)

【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

【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

【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		

【主要区間の運賃表】

小人  
大人

馬天入口	80	90	110	150	180
160	新里入口	80	90	140	160
180	160	休暇センター入口	80	100	130
210	180	160	親慶原	80	110
300	270	200	160	百名	80
350	310	260	220	160	新原ビーチ

系統番号 41 系統名 路線概要 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	那覇バスターミナル	
終点	親慶原出張所	南城市役所	
路線長(副系統)	約22.5km 約23.2km	約19.1km -	
運行本数	平日(副)	7 3	4 -
	土曜日(副)	8 0	2 -
	日祝日(副)	8 0	2 -
市内の停車バス停数	主系統	17	7
	副系統	18	-
主な経路地	主系統	開南～国場～与那原～親慶原	開南～国場～与那原、馬天入口
	副系統	休暇センター	-
事業形態	定時定路線	定時定路線	
運行主体	沖縄バス	沖縄バス	
使用車両	大型	大型	
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		



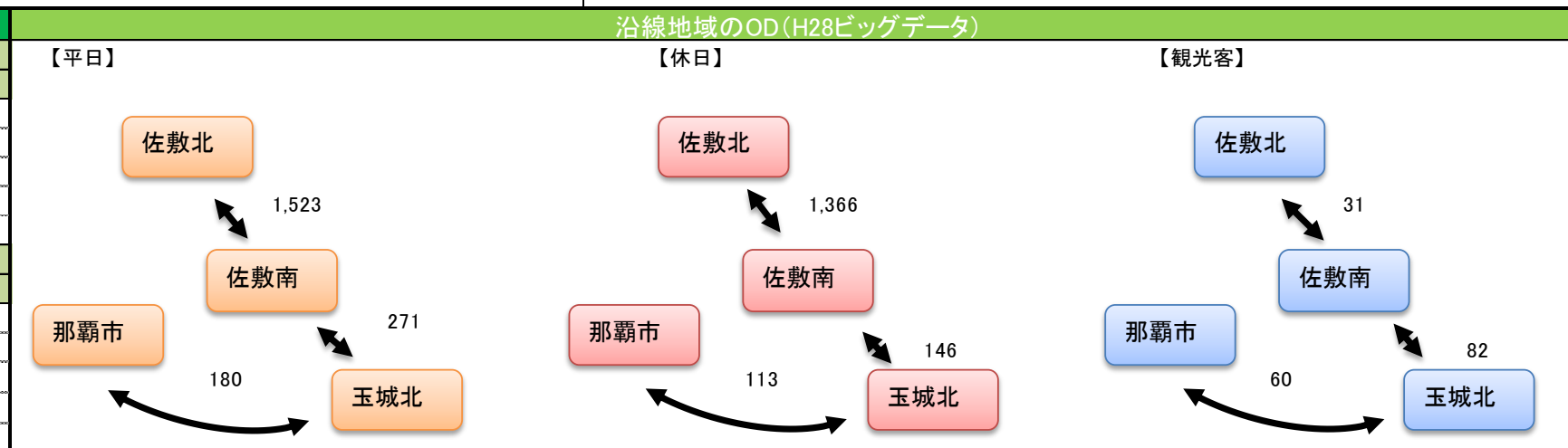
便数:10便(平日)



便数:7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	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 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



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)

【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＞

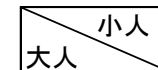
時間帯	那覇向け	南城向け
5		
6		
7	36	
8		
9		
10	56	11
11		
12		
13	24	22
14		
15		
16	24	44
17	25	
18		
19		41
20		
21		23
22		
23		

【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

【主要区間の運賃表】



馬天入口	80	90	110	150	130
160	新里入口	80	90	140	100
180	160	休暇センター入口	80	100	100
210	180	160	親慶原	80	80
290	270	200	160	東つきしろ	80
260	190	190	160	160	親慶原出張所

系統番号 191 系統名		城間(一日橋)線	
路線概要		ルート図	
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		
<b>再編の概要</b>			
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	2019再編なし
	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	定時定路線		
運行主体	東陽バス		
使用車両	大型		
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)		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】
早朝(4-7)	0 (0%) 8 (14%) 50 (86%) 58 (100%)	1位 浦添市～首里 254 2位 浦添市～浦添市 162 3位 南風原中～与那原町 114 4位 首里～南風原中 103 5位 浦添市～南風原中 86	那覇市 → 大里東 (154) 大里東 → 佐敷北 (642)
朝ピーク(7-9)	0 (0%) 34 (13%) 228 (87%) 262 (100%)	バス停別乗降者数の上位	【休日】
日中(9-16)	0 (0%) 8 (14%) 50 (86%) 58 (100%)	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	那覇市 → 大里東 (188) 大里東 → 佐敷北 (850)
夕ピーク(16-19)	1 (0%) 14 (6%) 212 (93%) 227 (100%)		【観光客】
夜間(19-22)	0 (0%) 21 (23%) 71 (77%) 92 (100%)		那覇市 → 大里東 (105) 大里東 → 佐敷北 (33)
計	1 (0%) 85 (12%) 611 (88%) 697 (100%)		

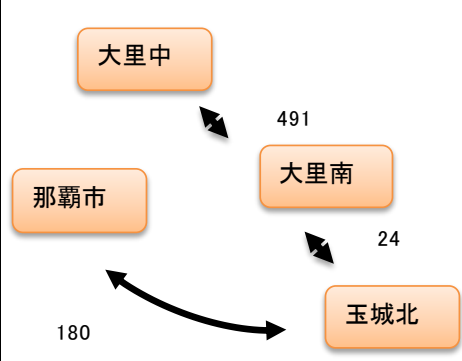
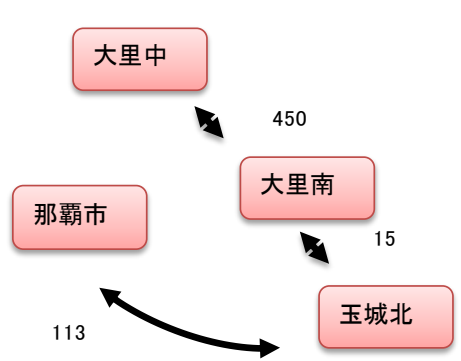
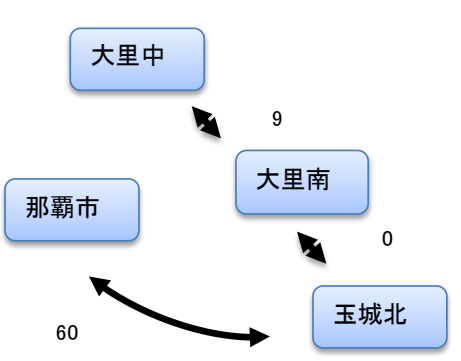
便数: 40便(平日)

2020以降の再編


※2019は再編なし

※親慶原出張所は市役所への移動を検討中

(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)					
<b>路線概要</b>											
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。										
<b>再編の概要</b>											
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	那覇バスターミナル									
終点	大城、親慶原出張所	南城市役所									
路線長(副系統)	約13.6km	約18.1km									
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									
主な経由地	主系統	開南～寄宮～銭又～グリーンタウン～大城	開南～グリーンタウン～大城～南城市役所								
	副系統	開南～寄宮～銭又～大城～親慶原	開南～第二団地～大城								
事業形態	定時定路線	定時定路線									
運行主体	沖縄バス	沖縄バス									
使用車両	大型	大型									
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										
<b>利用状況(H25県調査結果)</b>											
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%)	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				
<b>沿線地域のOD(H28ビッグデータ)</b>											
【平日】				【休日】				【観光客】			
											

再編前



便数: 42便(平日)

再編後



便数: 40便(平日)

※親慶原出張所は市役所への移動を検討中

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)

【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		

【主要区間の運賃表】

銭又	80	100	160
160	仲程	80	140
200	160	大城	100
320	270	190	親慶原出張所

小人
大人

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。															
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		<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block; font-size: 24px; font-weight: bold;">廃止</div>														
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	40番系統へ 統合											
	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	-														
主な経路 地	主系統	開南～真和志～国場～南風原～稲嶺														
	副系統	-														
事業形態	定時定路線															
運行主体	沖縄バス															
使用車両	大型															
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)		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	地域間ODの上位				那覇市				那覇市			
朝ピーク (7-9)	0	4	22	26	地域間				大里東				大里東			
日中 (9-16)	2	5	12	19	地域間				大里中				大里中			
夕ピーク (16-19)	0	3	4	7	地域間				大里南				大里南			
夜間 (19-22)	0	0	2	2	地域間				那覇市				那覇市			
計	2	12	40	54	地域間				大里東				大里東			
	(4%)	(22%)	(74%)	(100%)	バス停別乗降者数の上位				大里中				大里中			
					バス停名				大里東				大里東			
					バス停名				大里中				大里中			
					バス停名				大里南				大里南			
					バス停名				那覇バスターミナル				那覇バスターミナル			
					バス停名				上泉				上泉			
					バス停名				仲程、照屋、開南				仲程、照屋、開南			

2019再編

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	2019に	
終点	百名バスターミナル	53番系統と統合	
路線長(副系統)	約17.5km		
	約22.8km		
運行本数	平日	16	29
	(副)	1	1
	土曜日	9	15
	(副)	0	0
日祝日	9	15	
	(副)	0	0
市内の停車バス停数	主系統	17	17
	副系統	18	18
主な経路地	主系統	仲井真、稲嶺十字路、玉城中学校前	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	玉泉洞前、向陽高校前
事業形態	定時定路線	定時定路線	
運行主体	琉球バス	琉球バス	
使用車両	大型	大型	
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	



便数: 17便(平日)



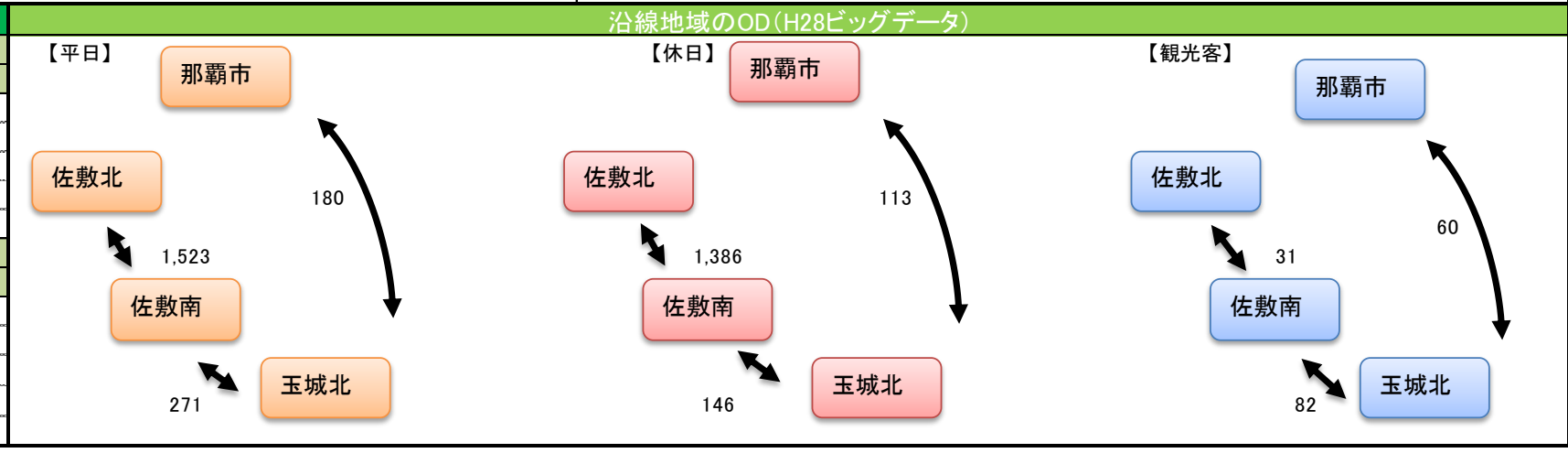
2020以降の再編

便数: 30便(平日)

※2019再編で53番系統を統合  
 ※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%)	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%)	<b>バス停別乗降者数の上位</b>	
					1位 開南	23
					2位 那覇バスターミナル	16
					3位 翔南製糖前	16
					4位 向陽高校前	16
					5位 国場	15





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)

【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		

【主要区間の運賃表】

平川	80	100	140	140	200
160	稲嶺十字路	100	140	140	200
200	200	船越	80	80	140
270	270	160	玉泉洞前	80	140
270	270	160	160	富里	100
400	400	270	270	190	百名バスターミナル

小人  
大人

系統番号 53 系統名		志喜屋線																												
路線概要		ルート図																												
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; display: inline-block;">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)	約22.1km																													
運行本数	平日 (副)			17	51番系統と統合																									
	土曜日 (副)			12																										
	日祝日 (副)			12																										
市内の停車バス回数	主系統			23																										
	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	定時定路線																													
運行主体	琉球バス																													
使用車両	大型																													
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	【平日】				【休日】				【観光客】																	
早朝 (4-7)	0 (0%)	9 (75%)	3 (25%)	12 (100%)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>地域間</th> <th>利用者数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1位 那覇中心部～真和志</td><td>63</td></tr> <tr><td>2位 那覇中心部～南風原南</td><td>52</td></tr> <tr><td>3位 那覇中心部～東風平</td><td>19</td></tr> <tr><td>4位 真和志～南風原南</td><td>17</td></tr> <tr><td>5位 那覇中心部～玉城西</td><td>16</td></tr> </tbody> </table>				地域間	利用者数	1位 那覇中心部～真和志	63	2位 那覇中心部～南風原南	52	3位 那覇中心部～東風平	19	4位 真和志～南風原南	17	5位 那覇中心部～玉城西	16										
地域間	利用者数																													
1位 那覇中心部～真和志	63																													
2位 那覇中心部～南風原南	52																													
3位 那覇中心部～東風平	19																													
4位 真和志～南風原南	17																													
5位 那覇中心部～玉城西	16																													
朝ピーク (7-9)	4 (3%)	35 (30%)	76 (66%)	115 (100%)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>バス別乗降者数の上位</th> <th>バス停名</th> <th>利用者数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1位</td><td>那覇バスターミナル</td><td>91</td></tr> <tr><td>2位</td><td>国場</td><td>38</td></tr> <tr><td>3位</td><td>開南</td><td>34</td></tr> <tr><td>4位</td><td>翔南製糖前</td><td>33</td></tr> <tr><td></td><td>外間</td><td>33</td></tr> </tbody> </table>				バス別乗降者数の上位	バス停名	利用者数	1位	那覇バスターミナル	91	2位	国場	38	3位	開南	34	4位	翔南製糖前	33		外間	33				
バス別乗降者数の上位	バス停名	利用者数																												
1位	那覇バスターミナル	91																												
2位	国場	38																												
3位	開南	34																												
4位	翔南製糖前	33																												
	外間	33																												
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%)																										

便数: 17便(平日)

2019再編

系統番号 53 系統名 志喜屋線

【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

【主要区間の運賃表】

	大人						小人
	平川	80	100	140	170	200	240
160	稲嶺十字路	100	140	170	200	240	
200	200	船越	80	110	140	180	
270	270	160	富里	80	100	140	
340	340	210	160	奥武	130	170	
400	400	270	190	250	百名バス ターミナル	80	
470	470	350	270	330	160	志喜屋	

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	変更なし
終点	玉泉洞前	
路線長(副系統)	約13.8km 約14.6km	
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	定時定路線	
運行主体	琉球バス	
使用車両	大型	
補助事業	補助メニュー 補助金額	
再編による影響人数		

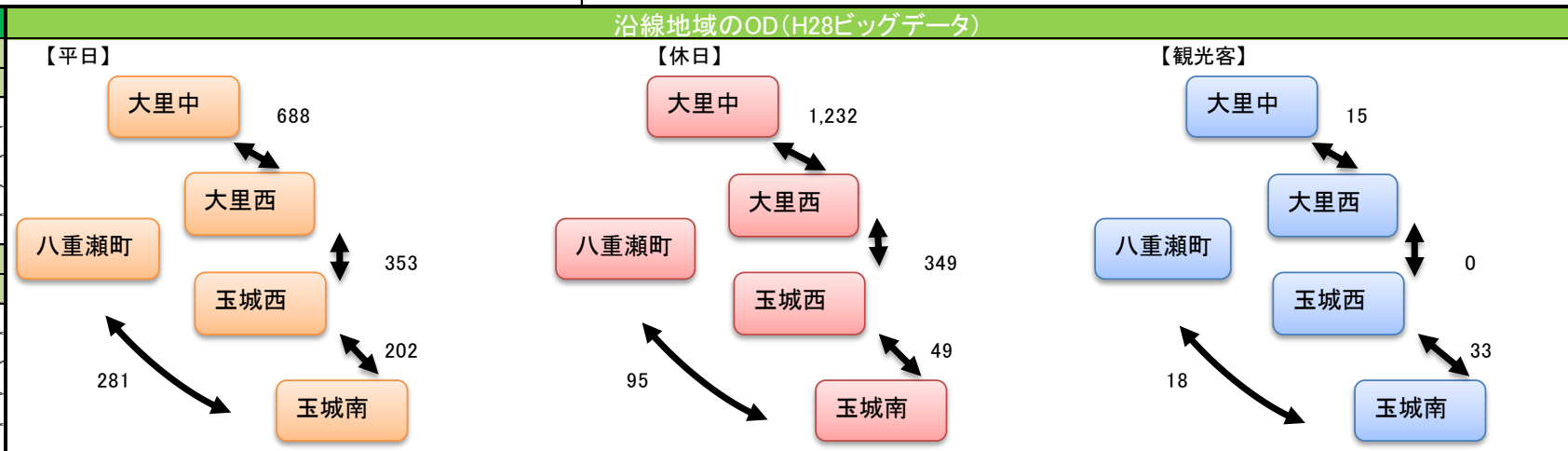


再編後

変更なし

**利用状況(H25県調査結果)**

時間帯	南城市内々			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%)	2 (100%)	2 (100%)	1位 那覇市中心部～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 那覇市中心部～東風平	6	
夕ピーク(16-19)	0 (0%)	8 (33%)	16 (67%)	24 (100%)	4位 那覇市中心部～玉城西	5	
夜間(19-22)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	5位 ~		
計	0 (0%)	10 (19%)	43 (81%)	53 (100%)	<b>バス停別乗降者数の上位</b>		
					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	



(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、副(市役所行)	
<b>路線概要</b>							
路線の役割	玉城南部地域と八重瀬、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。						
<b>再編の概要</b>							
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。						
<b>項目</b>		<b>再編前</b>		<b>再編後</b>			
起点	那覇バスターミナル	那覇バスターミナル	那覇バスターミナル	那覇バスターミナル	那覇バスターミナル		
終点	百名バスターミナル	百名バスターミナル	百名バスターミナル	百名バスターミナル	百名バスターミナル		
路線長(副系統)	約23.3km	23.3km	23.3km	28.2km	28.2km		
運行本数	平日(副)	47	40	47	40		
	土曜日(副)	1	1	1	1		
	日祝日(副)	39	32	39	32		
市内の停車バス停数	主系統	9	9	9	9		
	副系統	-	-	-	20		
主な経路	主系統	開南～仲井真～富盛～中山～百名		開南～仲井真～富盛～中山～百名			
副系統	副系統	-		開南～百名～市役所			
事業形態	定時定路線	定時定路線		定時定路線			
運行主体	琉球バス	琉球バス		琉球バス			
使用車両	大型	大型		大型			
補助事業	補助メニュー						
補助金額	補助金額						
再編による影響人数	90人						
<b>利用状況(H25県調査結果)</b>				<b>沿線地域のOD(H28ビッグデータ)</b>			
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(11%)	48(89%)	54(100%)	糸満市	玉城東	玉城南
朝ピーク(7-9)	0(0%)	13(5%)	257(95%)	270(100%)	133	311	
日中(9-16)	2(1%)	30(10%)	258(89%)	290(100%)			
夕ピーク(16-19)	1(0%)	15(6%)	227(93%)	243(100%)			
夜間(19-22)	1(2%)	4(7%)	51(91%)	56(100%)			
計	4(0%)	68(7%)	841(92%)	913(100%)			
					【休日】		
					【観光客】		
					糸満市	玉城東	玉城南
					146	203	79
							43

便数: 51便(平日)

※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。															
<b>再編の概要</b>																
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	<b>変更なし</b>													
起点	糸満バスターミナル															
終点	玉泉洞前															
路線長 (副系統)	約22km															
運行本数	平日 (副)	4														
	土曜日 (副)	0														
	日祝日 (副)	0														
市内の停車バス回数	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	定時定路線															
運行主体	琉球バス															
使用車両	大型															
補助事業	補助メニュー 補助金額															
再編による影響人数																
<b>利用状況(H25県調査結果)</b>		<b>沿線地域のOD(H28ビッグデータ)</b>														
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	地域間ODの上位			玉城西 ↔ 玉城南			玉城西 ↔ 玉城南			玉城西 ↔ 玉城南		
					1位	具志頭 ~ 糸満市	29	202	49	33						
朝ピーク (7-9)	0 (0%)	0 (0%)	11 (100%)	11 (100%)	2位	糸満市 ~ 糸満市	4	130	34	79						
					3位	具志頭 ~ 具志頭	3									
日中 (9-16)	0 (0%)	0 (0%)	5 (100%)	5 (100%)	4位	~		玉城南 ↔ 糸満市								
					5位	~										
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			玉城西 ↔ 糸満市			玉城南 ↔ 糸満市					
					1位	向陽高校前	27	玉城西 ↔ 糸満市								
夜間 (19-22)	0	0	0	0	2位	糸満小学校前	5	玉城南 ↔ 糸満市								
					3位	水産高校前	4	玉城西 ↔ 糸満市								
計	0 (0%)	0 (0%)	30 (100%)	30 (100%)	4位	親水公園前	4	玉城南 ↔ 糸満市								
					5位	具志頭	4	玉城西 ↔ 糸満市								

便数: 4便(平日)

変更なし

系統番号 **82** 系統名 **玉泉洞糸満線**

**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**

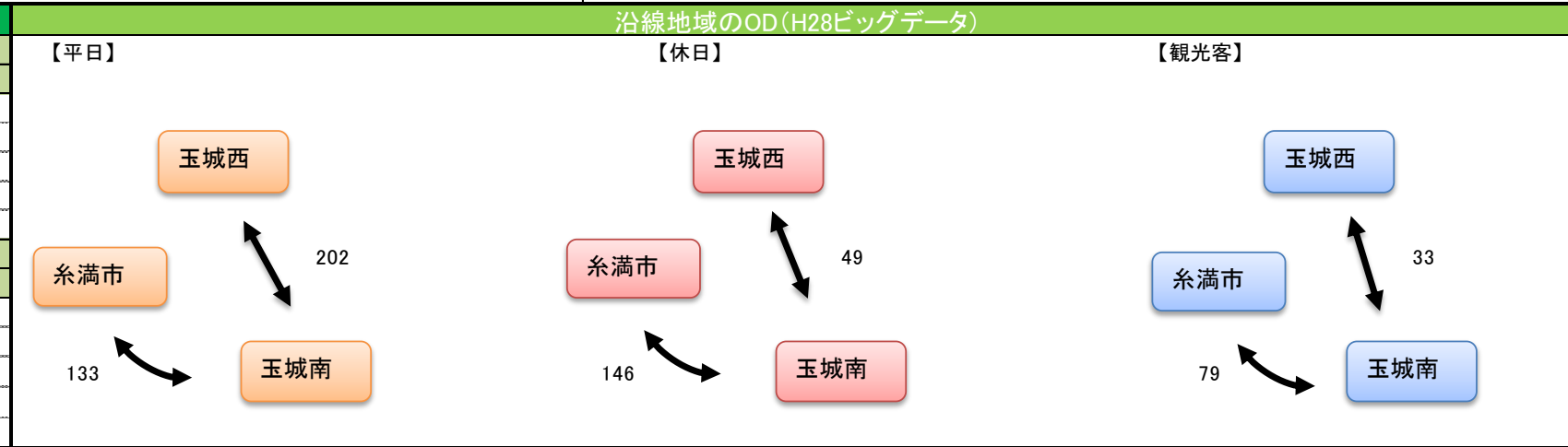
再編の考え方	再編は行わない。
再編による効果	-

項目	再編前	再編後
起点	糸満バスターミナル	変更なし
終点	玉泉洞前	
路線長(副系統)	約18.8km	
運行本数	平日(副)	24
	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	南部病院～伊原～平和記念堂～向陽高校
	副系統	-
事業形態	定時定路線	
運行主体	琉球バス	
使用車両	大型	
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			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%)	8 (100%)	8 (100%)	1位	糸満市 ~ 糸満市	51
朝ピーク(7-9)	0 (0%)	0 (0%)	18 (100%)	18 (100%)	2位	具志頭 ~ 糸満市	26
日中(9-16)	0 (0%)	0 (0%)	31 (100%)	31 (100%)	3位	具志頭 ~ 具志頭	11
夕ピーク(16-19)	0 (0%)	0 (0%)	14 (100%)	14 (100%)	4位	具志頭 ~ 玉城西	1
夜間(19-22)	0 (0%)	0 (0%)	3 (100%)	3 (100%)	5位	~	
計	0 (0%)	0 (0%)	74 (100%)	74 (100%)	<b>バス別乗降者数の上位</b>		
					<b>バス停名</b>		
					1位	向陽高校前	28
					2位	双子橋	19
					3位	糸満バスターミナル	11
						糸満市場入口	11
					5位	波平入口、具志頭	9



系統番号 83 系統名		玉泉洞線				
<b>路線概要</b>						
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。					
<b>再編の概要</b>						
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。					
<b>項目</b>		<b>再編前</b>	<b>再編後</b>			
起点	那覇バスターミナル	2019再編なし				
終点	玉泉洞前					
路線長(副系統)	21.1					
運行本数	平日(副)	12				
	土曜日(副)	20				
	日祝日(副)	20				
市内の停車バス停数	主系統 1 副系統 -					
主な経路地	主系統	開南～南部商業～富盛～向陽高校				
	副系統	-				
事業形態	定時定路線					
運行主体	琉球バス					
使用車両	大型					
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					
<b>ルート図</b>						
再編前		再編後				
便数: 16便(平日)		2020以降の再編				
<b>利用状況(H25県調査結果)</b>						
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	<b>バス停別乗降者数の上位</b>	
					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
<b>沿線地域のOD(H28ビッグデータ)</b>						
【平日】	【休日】	【観光客】				



(4) 県道 77 号線(大里方面)

系統番号 36 系統名		糸満～新里線						
路線概要		ルート図						
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。	再編前	再編後					
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。							
<b>再編の概要</b>								
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	南城市役所						
終点	糸満バスターミナル	糸満バスターミナル						
路線長(副系統)	約21.4km	約20.4km						
運行本数	平日(副)	8	8					
	土曜日(副)	6	6					
	日祝日(副)	6	6					
市内の停車バス停数	主系統	21	18					
	副系統	21	18					
主な経由地	主系統	糸満市高嶺～志多伯～知念高校前	糸満市高嶺～志多伯～知念高校前					
	副系統	糸満市高嶺～富盛～知念高校前	糸満市高嶺～富盛～知念高校前					
事業形態	定時定路線	定時定路線						
運行主体	沖縄バス	沖縄バス						
使用車両	大型	大型						
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)		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%)	5(83%)	1(17%)	6(100%)	1位 与那原町～大里中	大里中 ↔ 佐敷北 (251)	大里中 ↔ 佐敷北 (176)	大里中 ↔ 佐敷北 (10)
朝ピーク(7-9)	3(7%)	26(63%)	12(29%)	41(100%)	2位 東風平～糸満市	糸満市 ↔ 玉城北 (143)	糸満市 ↔ 玉城北 (123)	糸満市 ↔ 玉城北 (23)
日中(9-16)	1(13%)	2(25%)	5(63%)	8(100%)	3位 与那原町～大里西	玉城北 ↔ 佐敷北 (177)	玉城北 ↔ 佐敷北 (184)	佐敷北 ↔ 玉城北 (16)
夕ピーク(16-19)	2(18%)	9(82%)	0(0%)	11(100%)	4位 与那原町～大里東	佐敷北 ↔ 大里中 (177)	佐敷北 ↔ 大里中 (184)	大里中 ↔ 佐敷北 (10)
夜間(19-22)	0	0	0	0	5位 糸満市～大里中	大里中 ↔ 糸満市 (143)	大里中 ↔ 糸満市 (123)	糸満市 ↔ 玉城北 (23)
計	6(9%)	42(64%)	18(27%)	66(100%)	バス停別乗降者数の上位		バス停名	
					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		

便数: 8便(平日)

便数: 8便(平日)

※親慶原出張所は市役所への移動を検討中

系統番号 36 系統名 糸満～新里線

【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
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

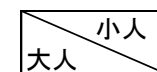
<上り>

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

【主要区間の時刻表】

稲嶺十字路	80	100	180	200	240	250
160	仲程	80	160	180	210	230
190	160	嶺井入口	120	140	180	190
360	320	240	馬天入口	80	100	120
390	350	280	160	新里入口	80	90
470	420	350	200	160	休暇センター入口	90
490	450	370	240	170	170	親慶原出張所



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に対応するため、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（令和元）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 <del>及び沖縄県立向陽高等学校（八重瀬町字港川150番地）</del>	
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 <del>300</del> 500円（未就学児は無料） ただし、75歳以上の市民は200円 <del>12枚綴り3,000円回数券を発行</del>	
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
	●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	●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～ <del>4</del> 15時台は3台/時運行 ●その他の時間帯は2台/時運行
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～	//	//	//	//	//	//	//	//	//	//	//	//

## 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。
- 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6-1に示した割引率が高い回数券を販売）
- 登下校を支援するため、中・高校生の回数券割引を小学生と同額とします。
- 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.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
	中高生	300円	80円
	小学生	150円	80円
	未就学児	無料	無料
観光客	大人（中高生含む）	300円	—
	小人（小学生）	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 6-2.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 6-3.幹線バスの運賃見直し案

種別	区分	現行	2019以降の再編
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

南城市地域公共交通再編実施計画

令和元年 6 月

南城市地域公共交通会議

《事務局：南城市企画部企画課》



南城市

地域公共交通再編実施計画

