

豊見城市地域公共交通計画 (修正案)

令和 6 年 2 月

豊見城市

目 次

第 1 章 計画概要	1
1.1 背景と目的	1
1.2 計画の位置付け	1
1.3 計画の区域	2
1.4 目標年次	2
1.5 計画の構成	2
第 2 章 公共交通を取り巻く現状と課題	3
2.1 豊見城市の人口と施設立地等	3
2.1.1 豊見城市の立地	3
2.1.2 人口	4
2.1.3 施設立地	15
2.1.4 土地の利用状況	20
2.1.5 道路および自動車の状況	23
2.1.6 観光	25
2.2 地域公共交通の現状	27
2.2.1 路線バスの運行・利用状況	27
2.2.2 その他公共交通の状況	37
2.2.3 全国的な路線バス・タクシーの運営状況	40
2.3 令和 4 年度豊見城市バス利用者向けアンケート	43
2.3.1 調査実施概要	43
2.3.2 アンケート分析結果	45
2.4 クロスセクター効果	61
2.4.1 地域公共交通が支えている主な分野	61
2.4.2 クロスセクター効果とは	62
2.4.3 クロスセクター効果の算出方法	63
2.4.4 豊見城市におけるクロスセクター効果の算出項目	64
2.4.5 豊見城市におけるクロスセクター効果の算出結果	66
2.5 公共交通に関する課題	67
2.5.1 日常生活の移動における課題	67
2.5.2 観光客の移動における課題	69

2.6 豊見城市内一周線（105 番）の位置づけ	70
2.6.1 検討の背景	70
2.6.2 豊見城市の公共交通と 105 番の担う役割	71
2.6.3 豊見城市における 105 番の位置づけ	72
第 3 章 豊見城市が目指す将来像	74
第 4 章 方針と施策	77
4.1 地域公共交通計画の考え方	77
4.2 施策方針	78
4.3 持続可能な開発目標（SDGs）との関連	79
4.4 実施施策	80
第 5 章 計画の実現に向けて	97
5.1 目標指標・目標値の設定	97
5.2 推進体制	99
5.3 評価・改善の仕組み	99
資料編	100
1 豊見城市地域公共交通協議会規約	100
2 令和 4 年度豊見城市地域公共交通協議会の開催状況	104
2.1 令和 4 年度第 1 回豊見城市地域公共交通協議会	104
2.2 令和 4 年度第 2 回豊見城市地域公共交通協議会	105
2.3 令和 4 年度第 3 回豊見城市地域公共交通協議会	106
2.4 令和 4 年度第 4 回豊見城市地域公共交通協議会	107
3 豊見城市地域公共交通協議会委員名簿	108
4 用語集	109

(2) 豊見城市内一周バス(105番)

1) 運行ルートと輸送人員

豊見城市内の補助路線は豊見城市内一周バス（105番）1本となります。輸送人員は平成31年4月のルート変更に伴い一時的な減少が見込まれましたが、12か月中4か月は前年同月よりも増加が見られます。

平成31年～令和3年にかけては新型コロナの影響から利用者が一旦減少しましたが、令和4年は再度利用者が増加に向かい、令和5年は月平均6,740人とコロナ以前よりも多いペースでの利用となっています。

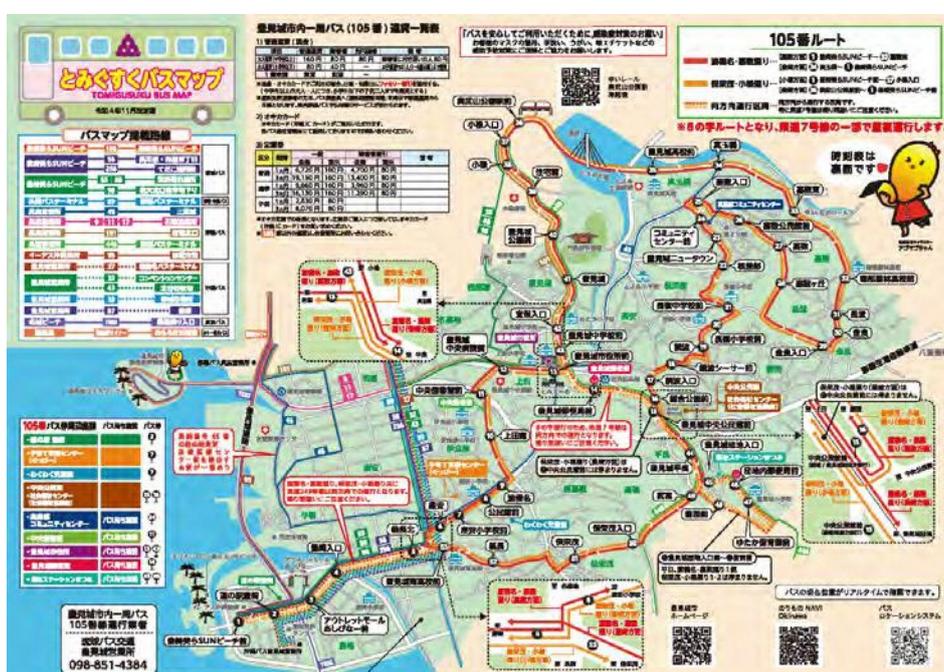


図 32 豊見城市内一周バス（105番）のルート

表 5 豊見城市内一周バス（105番）の利用状況

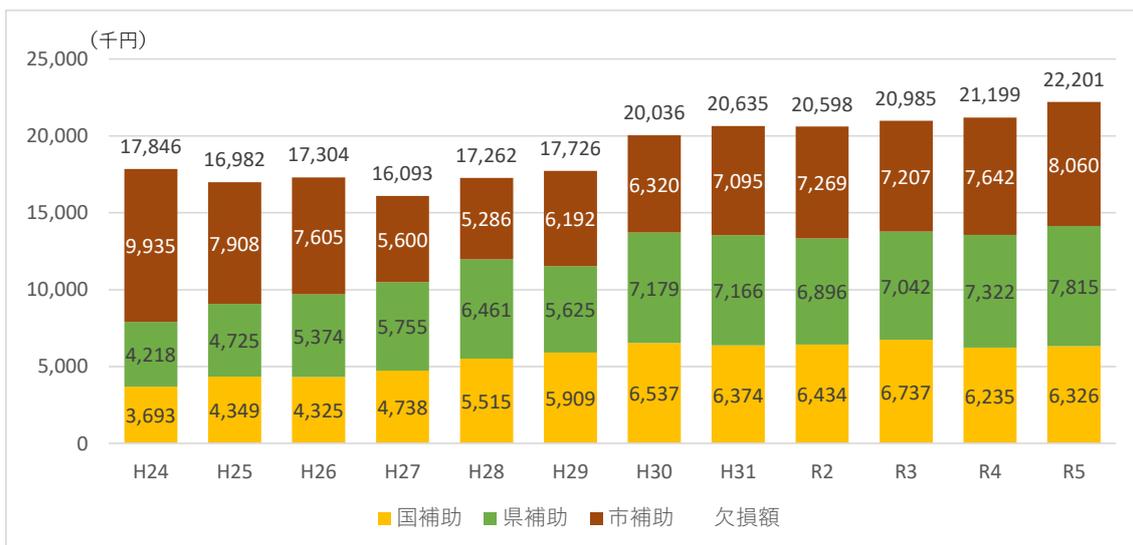
	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計	平均
平成29年度	6,831	6,753	6,425	6,450	5,952	6,460	6,457	6,295	6,926	6,999	6,550	6,047	78,145	6,512
平成30年度	6,766	6,460	6,456	5,906	5,714	6,188	6,278	6,850	6,566	6,905	6,760	6,314	77,163	6,430
令和元年度	6,716	6,826	5,854	5,816	5,338	5,632	5,548	5,730	5,736	7,148	5,972	5,810	72,126	6,011
令和2年度	6,720	6,388	6,248	5,882	4,985	5,246	2,600	2,908	6,414	6,546	4,082	5,364	63,383	5,282
令和3年度	6,308	5,376	5,334	4,924	4,506	5,952	5,847	5,200	4,458	5,600	4,272	4,932	62,709	5,226
令和4年度	6,192	5,870	5,802	4,382	4,622	5,546	6,138	5,675	6,396	6,130	5,892	6,094	68,739	5,728
令和5年度	6,404	6,512	5,996	5,644	5,856	6,518	6,806	6,774	6,592	6,646	5,470	7,144	76,362	6,364
令和6年度	7,466	7,018	7,048											

R2.4～ コロナの影響 H31.4ルート変更 まん延防止等重点措置 緊急事態宣言

出典：運行事業者からの月次報告（速報値）を基に作成（実績値とは異なる）

2) 補助金の交付及び市の負担状況

補助金額の総額は平成 31 年 4 月のルート変更後に若干増加しましたが、国及び県の補助増額によって市の負担はルート変更前と同程度で推移しています。



出典：豊見城市提供資料

図 33 豊見城市内一周バス（105 番）の補助金額推移

2.6 豊見城市内一周線（105 番）の位置づけ

2.6.1 検討の背景

(1) 豊見城市内一周線(105 番)の運行状況

豊見城市は平成 14 年 4 月に市制を施行し、豊見城市内一周線（以下「105 番」）の運行を開始しました。その後市役所移転（現庁舎）を契機として 105 番のルート再編が検討され、平成 31 年 4 月から現行ルートでの運行となりました。

平成 31 年～令和 3 年にかけては新型コロナの影響から利用者が一旦減少しましたが、令和 4 年は再度利用者が増加に向かい、令和 5 年は月平均 6,740 人とコロナ以前よりも多いペースでの利用となっています。

表 17 豊見城市内一周バス（105 番）の利用状況（表 5 再掲）

	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計	平均
平成29年度	6,831	6,753	6,425	6,450	5,952	6,460	6,457	6,295	6,926	6,999	6,550	6,047	78,145	6,512
平成30年度	6,766	6,460	6,456	5,906	5,714	6,188	6,278	6,850	6,566	6,905	6,760	6,314	77,163	6,430
令和元年度	6,716	6,826	5,854	5,816	5,338	5,632	5,548	5,730	5,736	7,148	5,972	5,810	72,126	6,011
令和2年度	6,720	6,388	6,248	5,882	4,985	5,246	2,600	2,908	6,414	6,546	4,082	5,364	63,383	5,282
令和3年度	6,308	5,376	5,334	4,924	4,506	5,952	5,847	5,200	4,458	5,600	4,272	4,932	62,709	5,226
令和4年度	6,192	5,870	5,802	4,382	4,622	5,546	6,138	5,675	6,396	6,130	5,892	6,094	68,739	5,728
令和5年度	6,404	6,512	5,996	5,644	5,856	6,518	6,806	6,774	6,592	6,646	5,470	7,144	76,362	6,364
令和6年度	7,466	7,018	7,048											

R2.4～ コロナの影響

H31.4ルート変更

まん延防止等重点措置
緊急事態宣言

出典：運行事業者からの月次報告（速報値）を基に作成（実績値とは異なる）

(2) 路線バス運行補助基準の見直し(令和 4 年 3 月)

沖縄県は路線バスの運行を確保するために、「沖縄県地域公共交通（陸上交通）確保維持改善事業費補助金（幹線向け）」「沖縄県生活バス路線確保対策補助金（フィーダー交通向け）」の 2 種類の補助金を交付しています。これまで 105 番は、幹線系統として前者の「沖縄県地域公共交通（陸上交通）確保維持改善事業費補助金」を受けていました。

令和 4 年 3 月に国土交通省により「地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化」が公表され、補助事業の活用には地域公共交通計画での位置づけや必要性等について市・県の地域公共交通計画に記載することが求められました。

そのため 105 番の輸送実態を把握するために奥武山公園駅において乗継状況調査を実施し、「IC カード（OKICA）」データ分析と合わせて、沖縄県における 105 番の位置づけを検討しました。

2.6.2 豊見城市の公共交通と105番の担う役割

奥武山公園駅におけるゆいレール・105番乗継状況調査および豊見城内の区間別バス運行本数（豊見城市地域公共交通計画）を検討したところ、豊見城市内の公共交通移動の傾向は、以下のようにまとめられました。

①西部地域

- 既存路線バスによる糸満市方面～豊見城市西部～那覇市街の移動（県道256号経由）

②中央地域・東部地域

- 豊見城市中央・東部の丘陵部各地から105番で奥武山公園駅へ移動し、ゆいレールに乗り継いで那覇市内と移動（主に通勤輸送）
- 105番⇄ゆいレール乗継は豊見城市民（乗継利用の7割）だけでなく、那覇市民も豊見城市方面への移動で利用（乗継利用の2割）

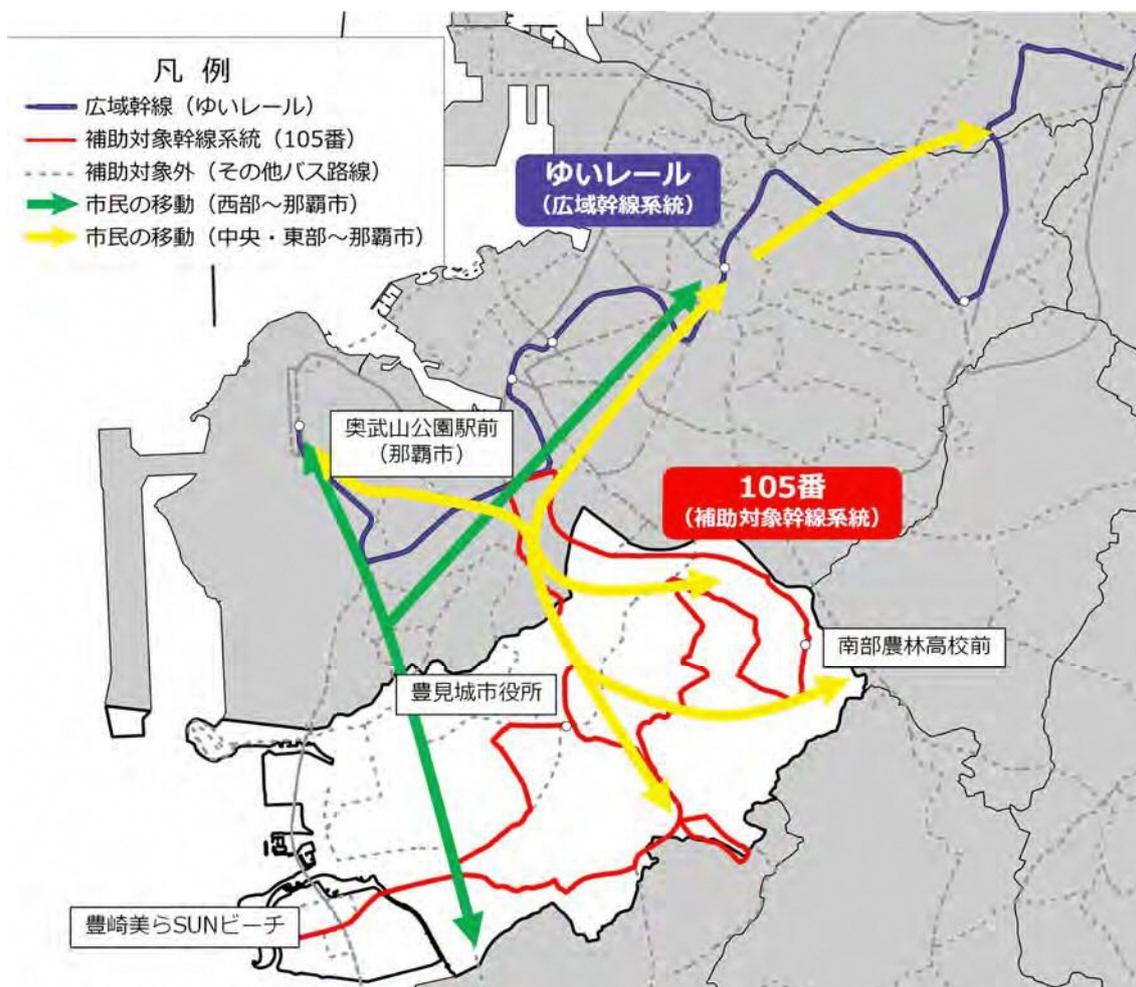


図 67 豊見城市・那覇市間の移動イメージ

2.6.3 豊見城市における 105 番の位置づけ

国交省資料「地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化に関する解説パンフレット」に基づき、105 番を以下のように位置づけます。

STEP 1：豊見城市・那覇市における補助系統の位置付け

位置付け	系統	役割	確保・維持策
地域内幹線	ゆいレール +105 番 (黄色矢印)	ゆいレール・105 番の乗継利用により、豊見城市内、特に中央・東部⇄那覇市内への通勤輸送を担う。	沖縄県地域公共交通（陸上交通）確保維持改善事業費補助金を活用し、持続可能な運行



図 68 豊見城市・市内補助系統路線

STEP 2：地域公共交通確保維持事業の必要性

105 番は豊見城市内の広範囲をカバーする路線であるとともに、ゆいレールと乗継利用することで、豊見城市（特に中央・東部）と那覇市内を連絡し、通勤需要を始めとして通学・買物等の日常生活行動のみならず、観光等多様な目的での移動を担っています。両路線の結節点となる奥武山公園駅では、ゆいレール・105 番以外にも様々な系統のバス路線と結節しており、那覇市・豊見城市における公共交通ネットワークの要となっています。

一方で、事業者・自治体の運営努力のみでは路線維持が困難な状況であり、沖縄県地域公共交通（陸上交通）確保維持改善事業により、運行を確保・維持する必要があります。

STEP 3：補助系統に係る事業および実施主体の概要

系統名	起点	経由	終点	事業許可区分	運行様態	実施主体	補助事業の活用
105 番	豊崎美ら SUN ビーチ	豊見城市役所、南部農林高校等	豊崎美ら SUN ビーチ	4 条乗合	路線定期運行	琉球バス交通	幹線補助

STEP4：定量的な目標・効果とその評価手法

指標	目標値		目標値の考え方
	現況	令和 9 年度	
公的資金が投入されている公共交通事業の収支率	34.9%	向上	対象： 豊見城市内一周線（105 番）
公共交通への公的資金投入額	7,642 千円（R4 年度）	低減	
市内一周線バスの利用者数	80,311 人（R1 年度）	82,800 人	「豊見城市総合交通戦略」と整合

※目標指標・目標値の設定については「第 5 章 計画の実現に向けて」（P.97）にて詳述。

基本方針 2. 誰もが使いやすい公共交通ネットワークの形成

施策 新しい公共交通システムの導入

1

総合交通戦略
No.4

LRT、モノレールなど基幹公共交通の導入検討の推進

<取組内容>

- 沖縄県や隣接する那覇市、糸満市などの関係機関と連携し、本市に適した基幹軸として LRT^{※1} やモノレール、基幹バス^{※2}、Zippar^{※3} などの新たな公共交通システム導入検討を推進します。

※1 低床式車両(LRV)の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する軌道系交通システム。

※2 鉄道と比べても遜色のない輸送力、利便性等を兼ね備え、都市部の基幹的な交通を担う目的で、拠点・主要施設間を結ぶための交通手段として設置されたバス路線。

※3 Zip Infrastructure 社（以下 Zip 社）が提供する自走式ロープウェイシステム。豊見城市は Zip 社と令和 5 年 10 月に「まちづくりの推進に係る連携協力に関する協定書」を締結した。

定時速達性が高く多頻度で運行する「基幹バスシステム」実現に向け、那覇～コザ間を約 60 分で結ぶ基幹急行バス「でいごライナー」が運行中。特に利用の多い朝は最頻 6 分間隔で運行しており、通勤・通学の利便性が高まることが期待されます。



出典：沖縄県

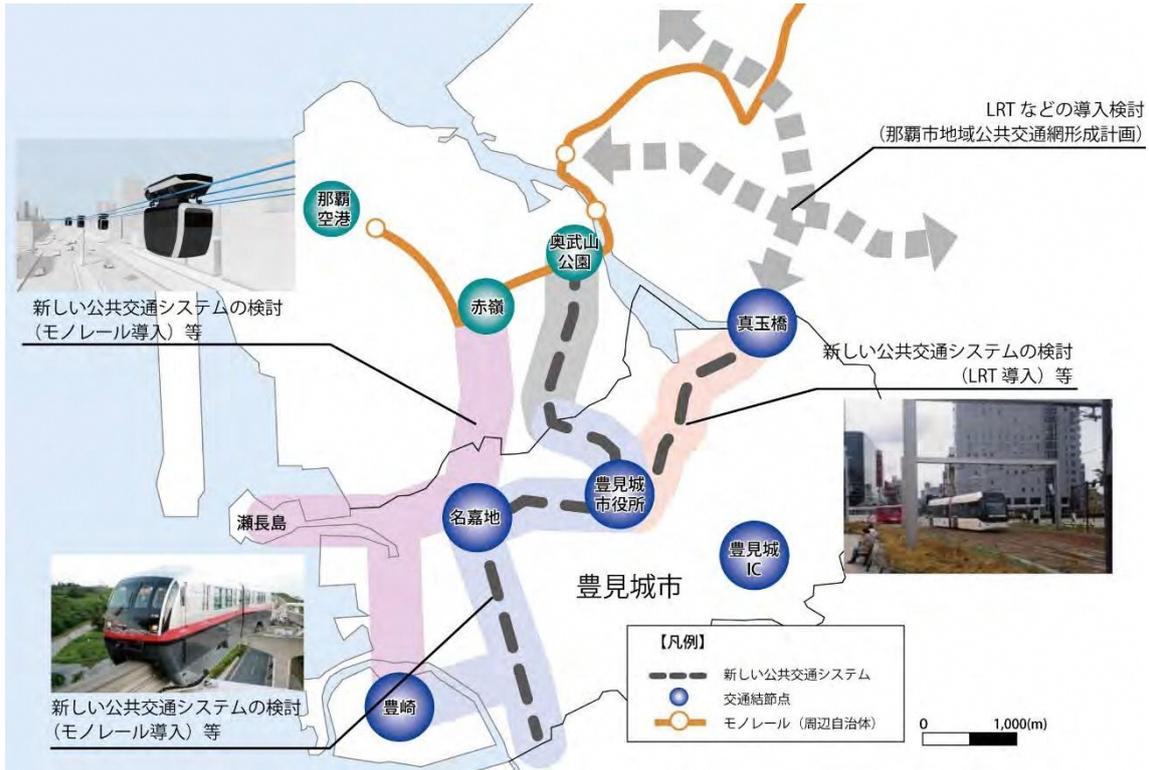
図 72 基幹急行バス（でいごライナー）

Zip Infrastructure 社（以下 Zip 社）が提供する自走式ロープウェイシステム。



出典：豊見城市 HP

図 73 自走式ロープウェイシステム（Zippar）



- ※1 イメージ図に示されているモノレール及び LRT については、豊見城市が過年度に実施した新しい公共交通システムの初期段階の調査において検討されたものであり、本市へのモノレール及び LRT の導入の実現性や導入ルートを位置づけるものではありません。
- ※2 那覇市域内については、那覇市地域公共交通網形成計画における将来公共交通ネットワークにおいて、モノレールの位置づけはありません。

出典：豊見城市総合交通戦略

図 74 LRT、モノレールなど基幹公共交通の導入のイメージ

凡例： → 検討 → 実施 → 推奨 ※破線は必要に応じて検討・実施

<スケジュール>

令和5年度 2023	令和6年度 2024	令和7年度 2025	令和8年度 2026	令和9年度 2027
適宜、情報収集、調整、検討を実施				

<推進体制>

凡例：◎ 主担当 ○ 担当

国	県	市								交通管理者	交通事業者	企業・団体
		防災管財課	企画調整課	産業振興課	協働のまち推進課	障がい長寿課	都市計画課	市街地整備課	道路課			
○	◎						◎	○			○	