

豊見城市地域公共交通計画 (素案)

令和4年11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 計画の位置づけ	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 公共交通に関する課題（豊見城市交通基本計画及び関係者ヒアリングより）	43
2.3.1 日常生活の移動における課題	43
2.3.2 観光客の移動における課題	44
第3章 豊見城市が目指す将来像	46
第4章 方針と施策	49
4.1 地域公共交通計画の考え方	49
4.2 施策方針	49
4.3 持続可能な開発目標（SDGs）との関連	50
4.4 実施施策	51
第5章 計画の実現に向けて	68
5.1 目標指標・目標値の設定	68
5.2 推進体制	69
5.3 評価・改善の仕組み	69

第1章 計画概要

1.1 背景と目的

豊見城市では総合計画や都市計画マスタープランにおいて道路交通体系の方針を位置づけ、各種施策を展開していますが、自動車に依存した都市構造となっていることから、慢性的な交通渋滞が発生し、公共交通の充実や環境負荷の低減などの課題が生じています。

このような中、本市の将来の交通のあり方に関する基本的な考え方を示し、市民生活の向上や地域経済を支える道路交通体系の構築などの取り組みを総合的かつ戦略的に進めていくために、令和2年度に「豊見城市交通基本計画」、令和3年度に「豊見城市総合交通戦略」を策定しました。

総合交通戦略の公共交通関連施策を推進するために、交通事業者や関係機関の意見を踏まえて具体的な進め方を整理し、「豊見城市地域公共交通計画」を策定します。

1.2 計画の位置づけ

「豊見城市地域公共交通計画」の位置づけは、市の交通に関する計画の1つとして、総合交通戦略における公共交通関連施策を推進する計画となります。

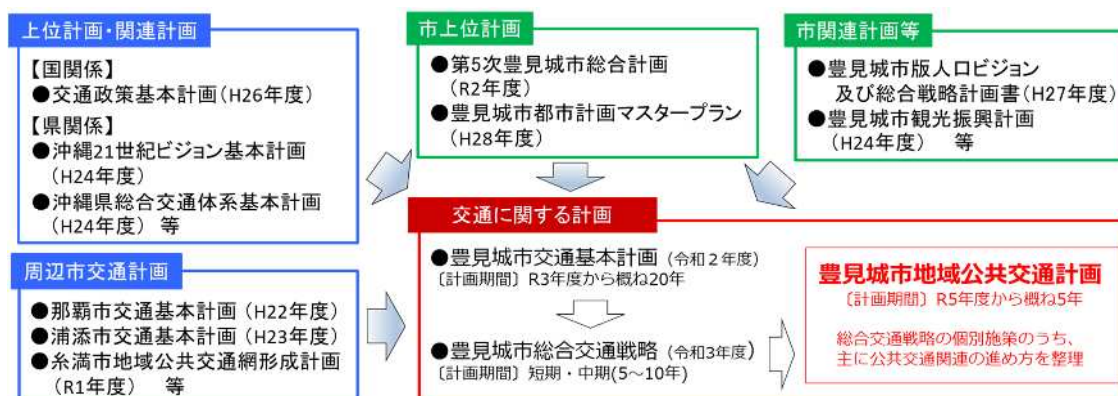


図1 計画の位置づけ

1.3 計画の区域

「豊見城市地域公共交通計画」の計画の区域は、豊見城市全域とします。

1.4 目標年次

「豊見城市地域公共交通計画」の目標年次は、令和5年度から概ね5年後となる令和9年度を目標とします。

1.5 計画の構成

総合交通戦略における公共交通に関連する施策を推進する計画とし、公共交通に関する施策の具体化を図ります。

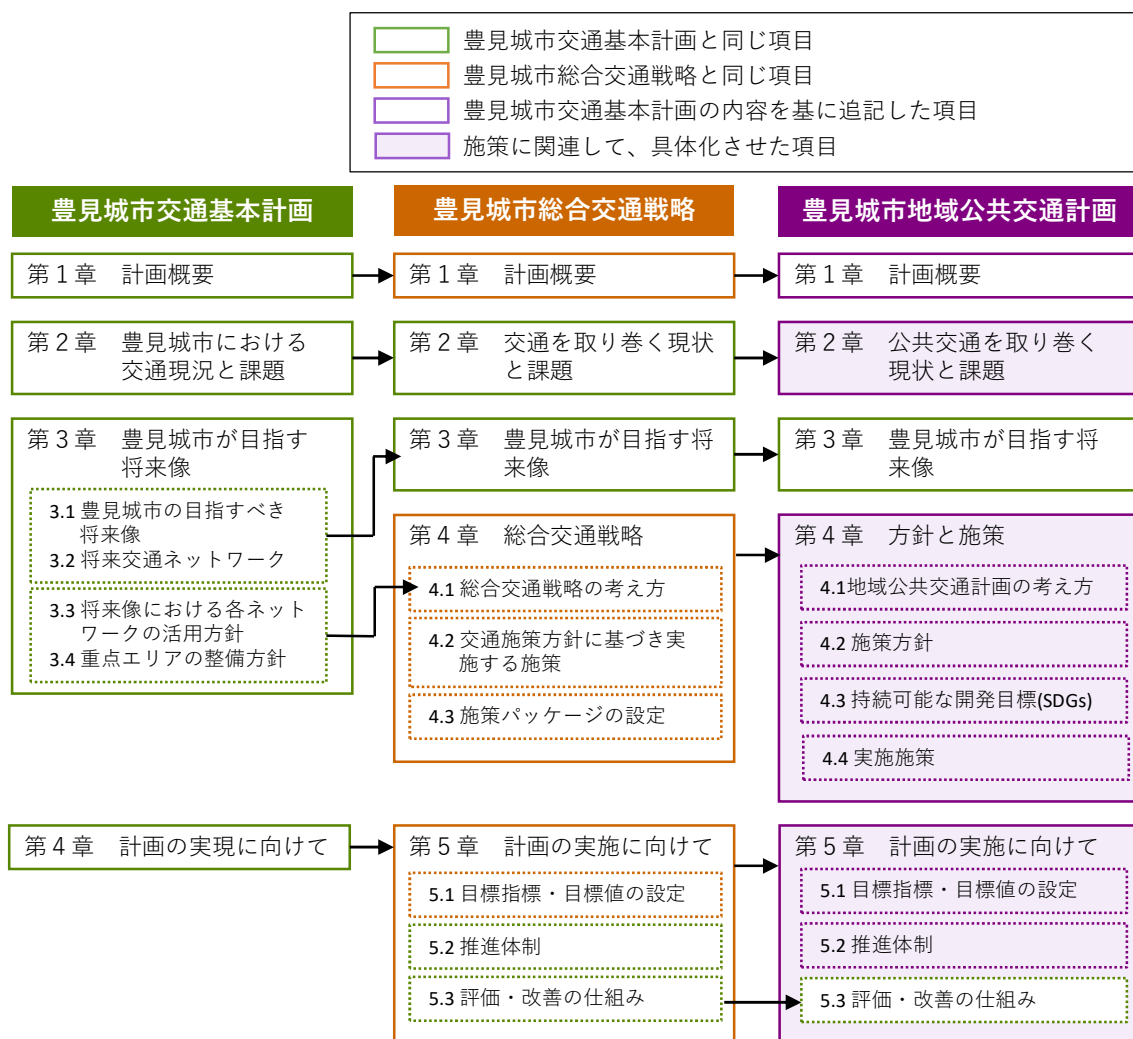


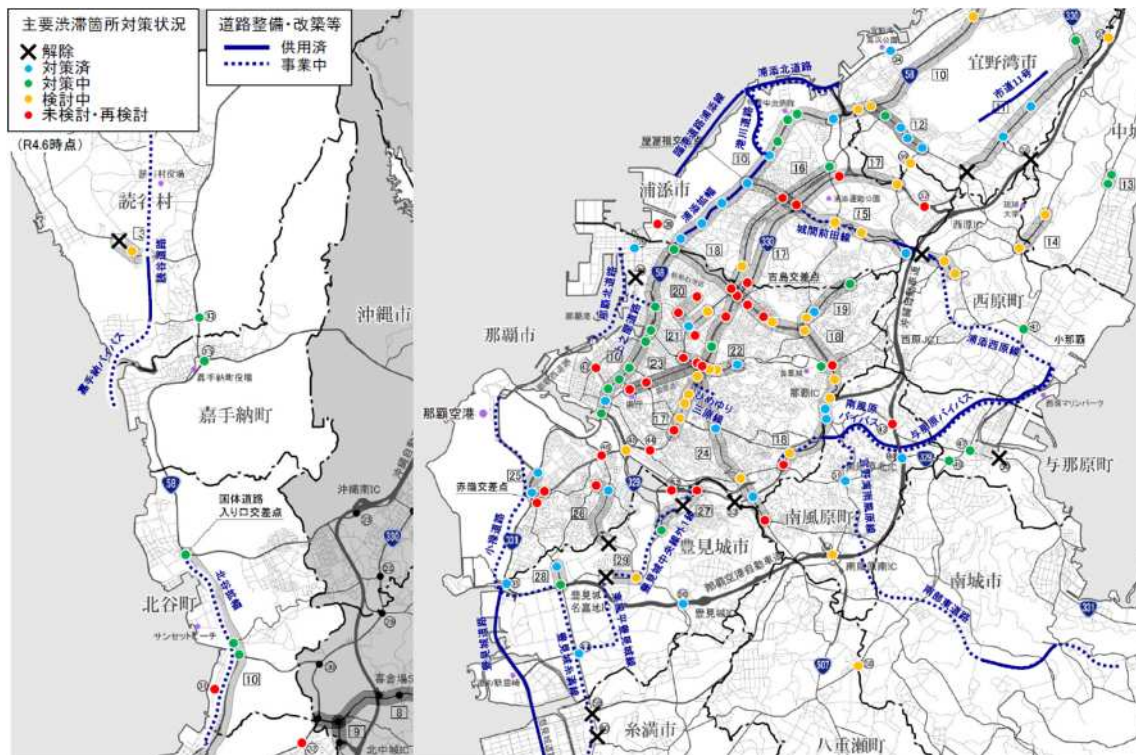
図2 計画の構成

第2章 公共交通を取り巻く現状と課題

2.1 豊見城市の人口と施設立地等

2.1.1 豊見城市の立地

豊見城市是那覇市の南側に隣接しているため、全国的にもワーストクラスである那覇市の渋滞の影響を受けており、公共交通の定時性低下の一因となっている状況です。



【資料】令和4年度第1回沖縄地方渋滞対策推進協議会資料

図3 主要渋滞箇所の解除箇所について
(対策済み箇所・解除候補箇所の整理・南部地域)

2.1.2 人口

(1) 人口の推移

豊見城市の総人口は増加を続けており、令和2年時点で64,014人となっています（年齢不詳者を除く）。

一方、人口の年齢構成をみると、15歳未満の割合は横ばい、65歳以上の割合が増加している傾向にあることから、少子高齢化が進行していることが確認できます。

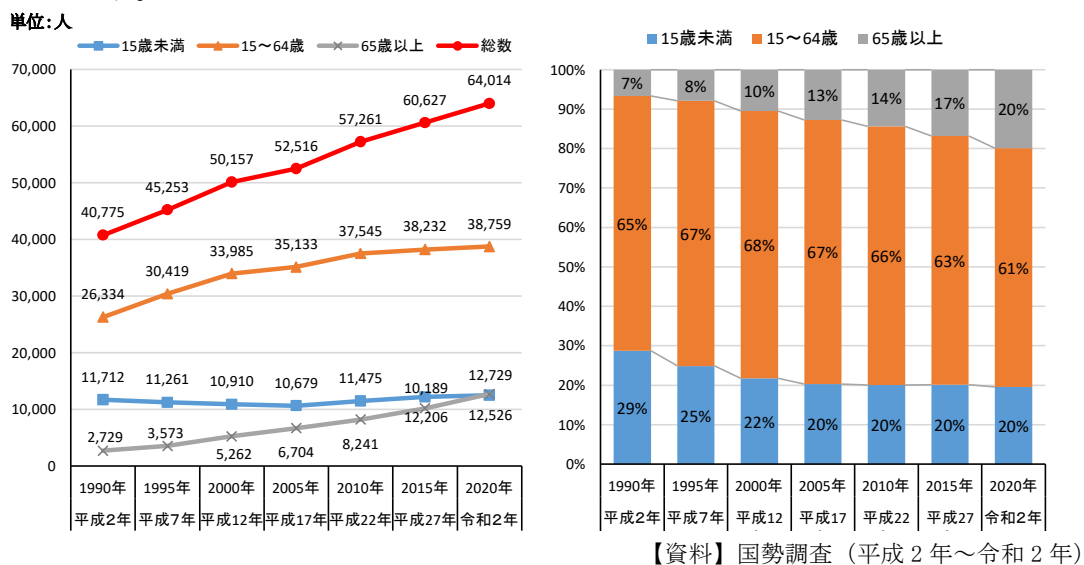


図4 豊見城市の人口推移（国勢調査）（平成2年-令和2年）

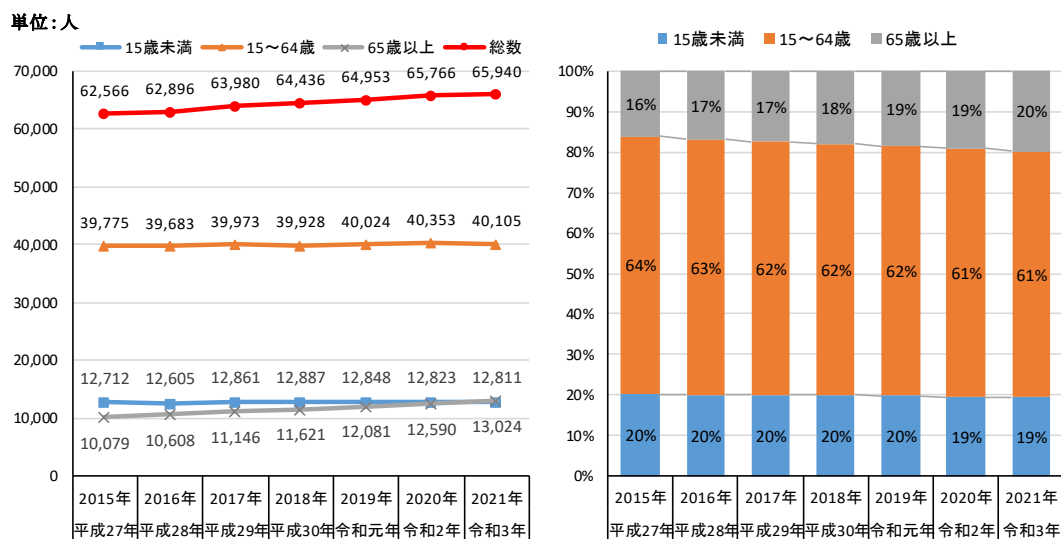


図5 豊見城市の人口推移（住民基本台帳）（平成27年-令和3年）

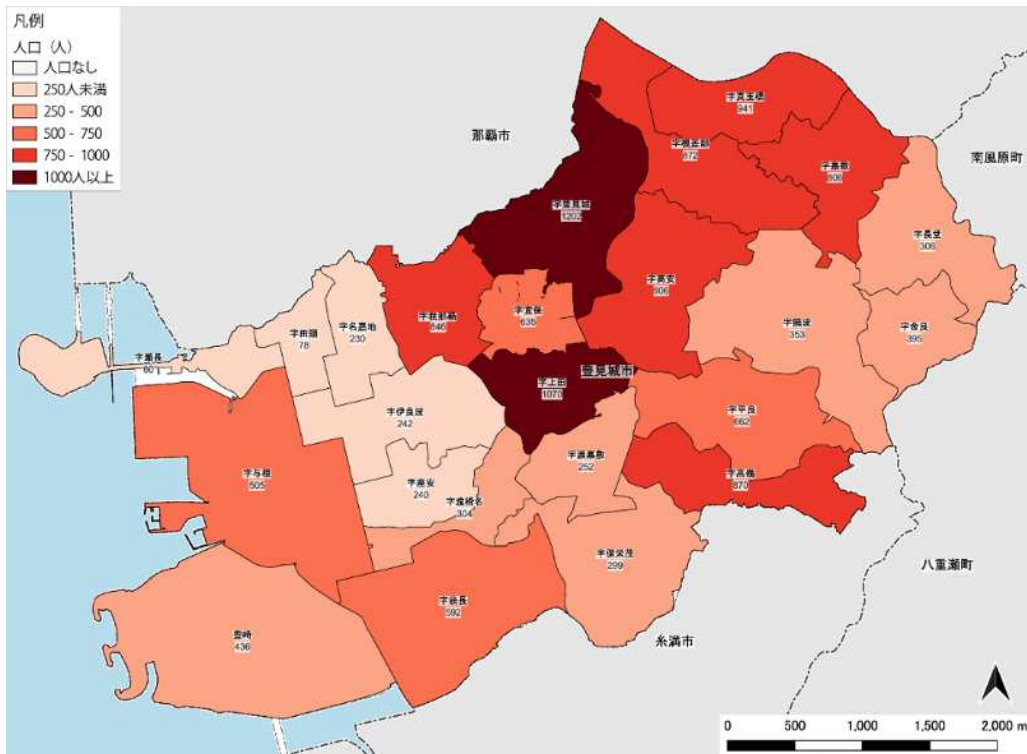
1) 人口分布(全年齡)

[illegible]

図 6 豊見城市の行政区別人口（令和 4 年）

2) 高齢者の人口(65 歳以上)

豊見城、上田などの中央部では、高齢者（65 歳以上）の人口が 1,000 人以上と多くなっています。一方、県道 256 号線沿いの名嘉地・田頭・瀬長・伊良波・座安では、高齢者（65 歳以上）の人口が 250 人以下と少なくなっています。

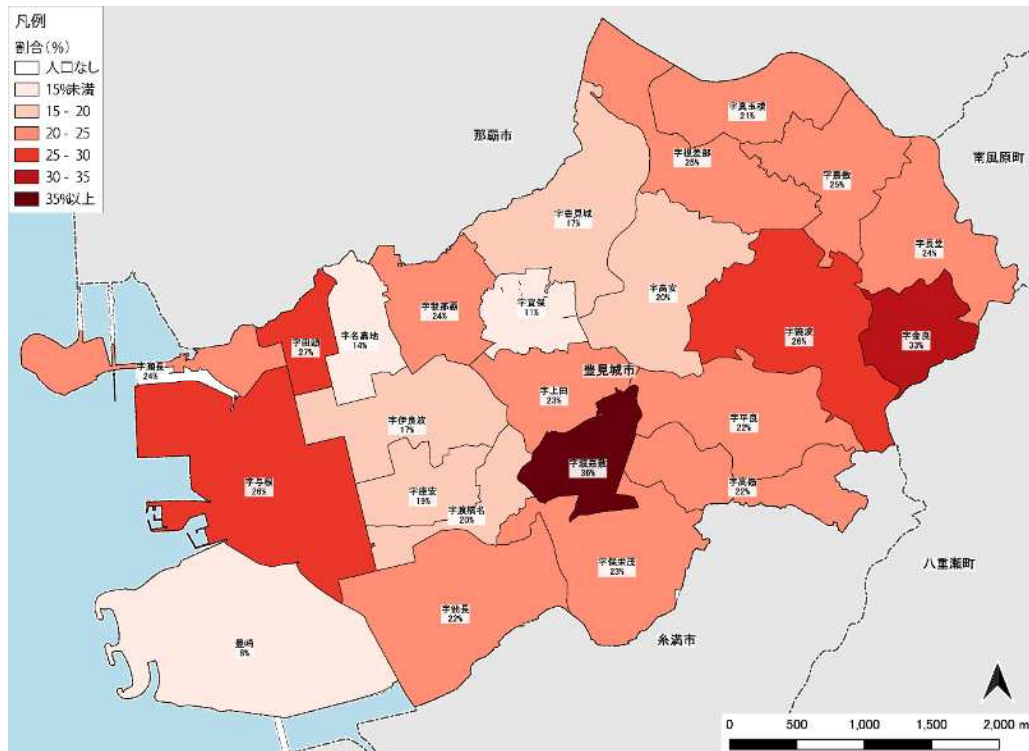


【資料】豊見城市住民基本台帳（令和4年6月時点）

図 7 豊見城市の行政区別 65 歳以上人口（令和 4 年）

3) 人口に占める高齢者の割合(65 歳以上)

人口に占める高齢者の割合をみると、渡嘉敷・金良などの郊外部において、高齢者（65 歳以上）の割合が 30%以上と高くなっています。一方、豊崎や名嘉地・宜保では、他の地区と比較して高齢者（65 歳以上）の割合が 15%以下と低くなっています。



【資料】豊見城市住民基本台帳（令和4年6月時点）

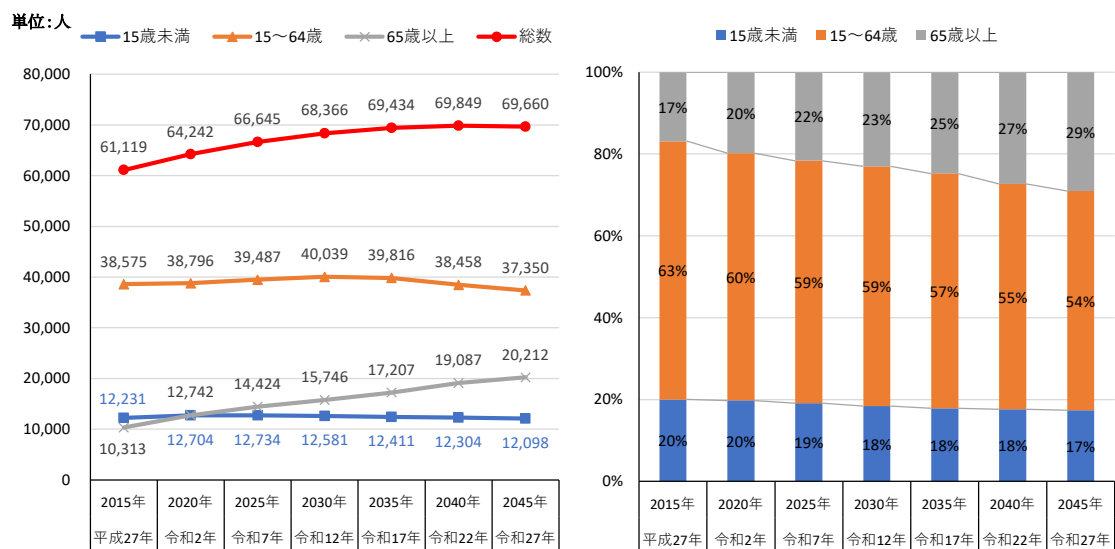
図 8 豊見城市の行政区別 65 歳以上人口の割合（令和 4 年）

(3) 将来予測

1) 人口の推移

豊見城市の人口は年少人口が 2025 年、生産年齢人口が 2030 年をピークとして減少に転じ、老年人口は 2055 年のピークに向けて増加が見込まれています。

『豊見城市第 5 次総合計画』では目標人口を 70,000 人と設定し、中長期的にこれを上回ることを目指しています。



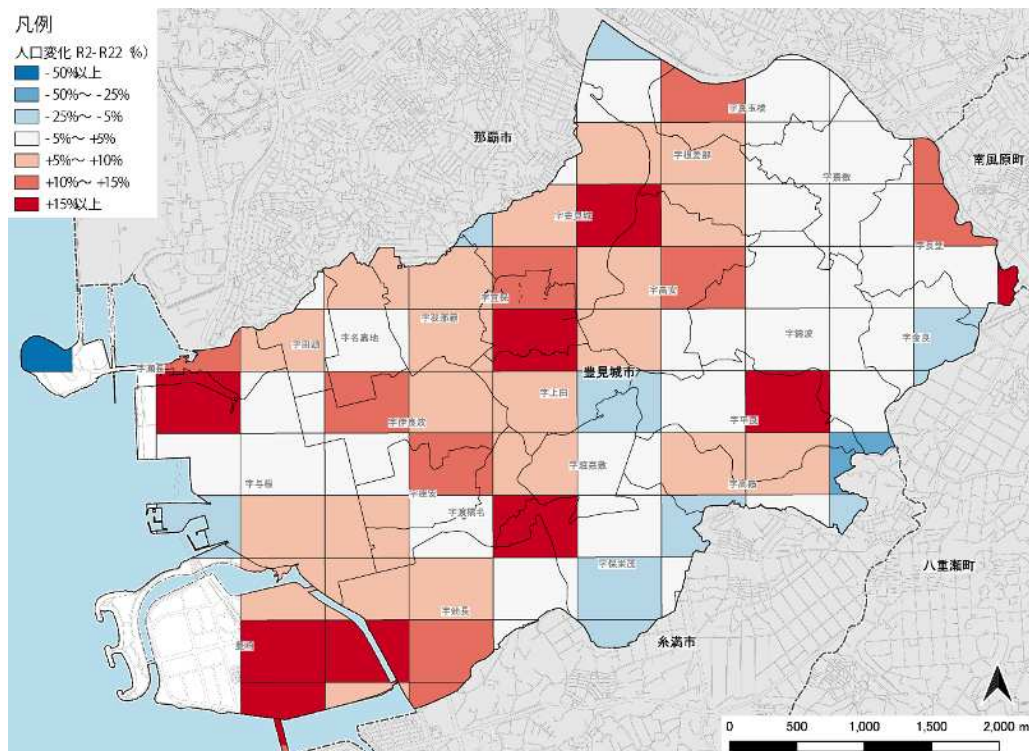
【資料】日本の地域別将来推計人口（平成 30（2018）年推計）

図 9 豊見城市の将来人口推移

2) 将来人口分布

i) 人口の変化率(令和 2 年～令和 22 年)

豊見城市の令和 22 年の人口をみると、現在よりも増加している箇所が多く、特に豊見城・宜保・平良・保栄茂・豊崎・与根の各地区では 15%以上増加すると予測されています。

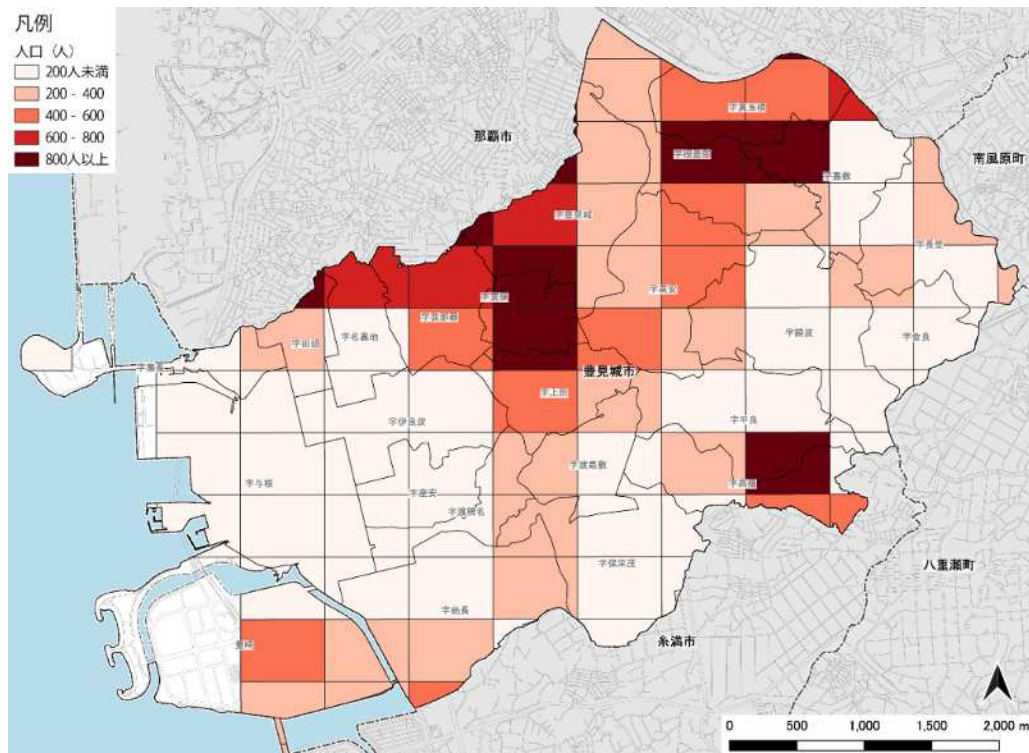


【資料】500m メッシュ別将来推計人口データ (H30 国政局推計) (国土数値情報) に基づき作成

図 10 将来人口の変化率 (全年齢、令和 2 年～令和 22 年)

ii) 65 歳以上人口(令和 22 年)

令和 22 年には 65 歳以上の高齢者人口が、宜保・根差部・嘉数・高嶺の各地区で 800 人以上に達すると予測されています。

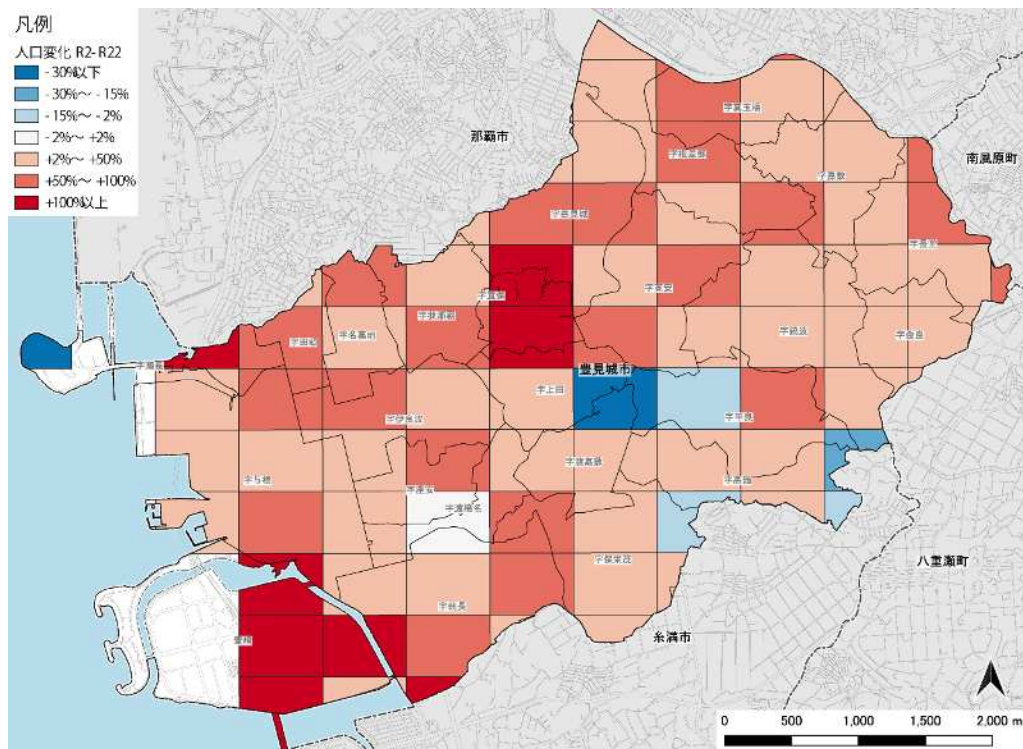


【資料】500m メッシュ別将来推計人口データ（H30 国政局推計）（国土数値情報）に基づき作成

図 11 将来人口（65 歳以上、令和 22 年）

iii) 65 歳以上人口の変化率(令和 2 年～令和 22 年)

市のほとんどの地区で高齢者の人口は増加すると予測されており、特に宜保・瀬長・豊崎の各地区で 100%以上増加すると予測されています。

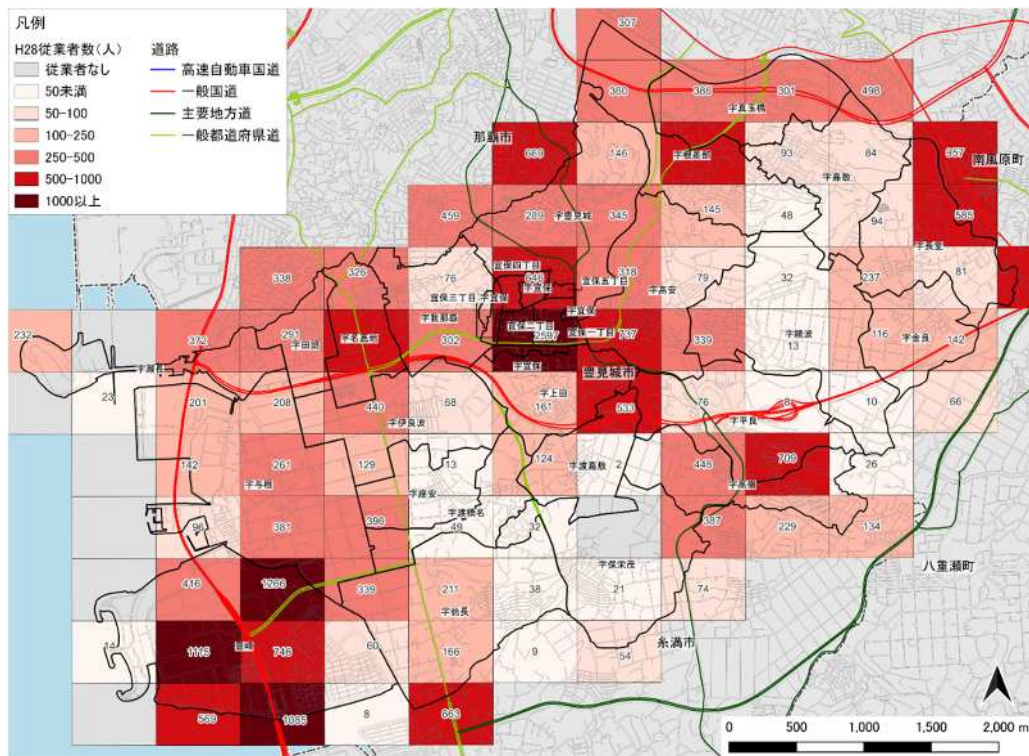


【資料】500m メッシュ別将来推計人口データ（H30 国政局推計）（国土数値情報）に基づき作成

図 12 将来人口の変化率（65 歳以上、令和 2 年～令和 22 年）

(4) 従業者数の分布

従業者数は、宜保地区および豊崎地区に集中しています。また、名嘉地・根差部・高安等においても、従業者数は比較的多い傾向にあります。

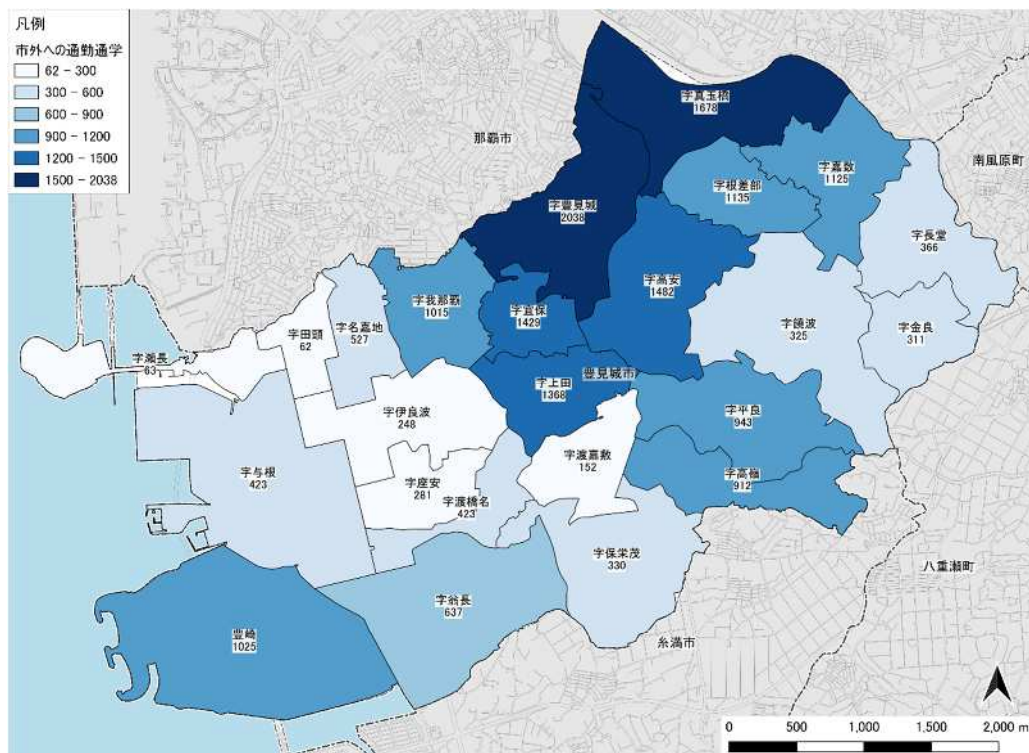


【資料】地理院地図、平成 28 年経済センサス-活動調査（総務省統計局）を基に作成

図 13 豊見城市の従業者数分布

(5) 市外への通勤通学の状況

平成 22 年国勢調査「常住地による従業地・通学地」によれば、豊見城市居住者のうち市外へと通勤・通学している人が多いのは市北側の真玉橋・豊見城、中央部の宜保・上田・高安などに多く見られます。



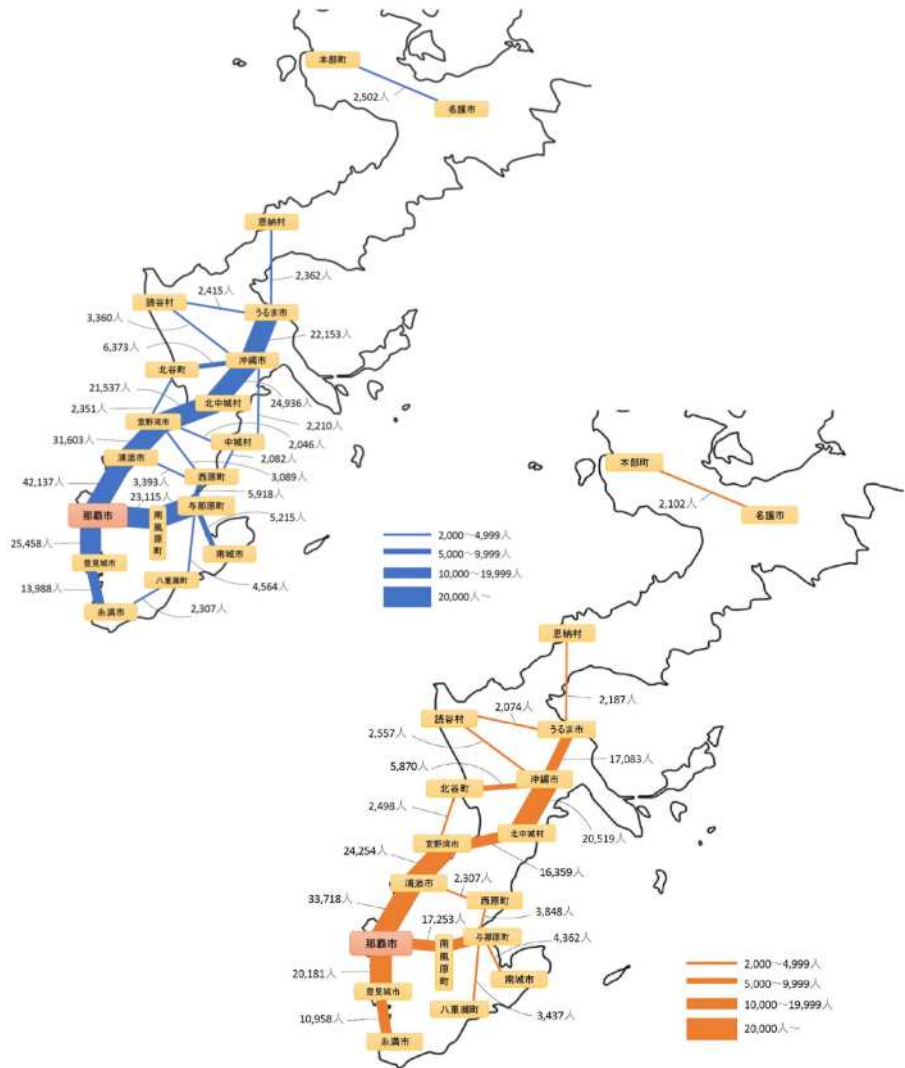
※集計対象は「他市町村への通勤通学」であり、「他県への通勤通学」は除く。

【資料】平成22年国勢調査

図 14 豊見城市から他市町村への通勤・通学状況

(6) 沖縄本島の交通流動

那覇市の交通流動の約 3 割が豊見城・糸満方面となっています。



【資料】幹線バス路線網のあり方に関する提言書（幹線バス路線網のあり方検討会、令和 4 年 3 月）

図 15 沖縄県内における 2 区間ごとの交通流動（上：平日、下：休日）

表 1 那覇市の方面別人口流動

		平日		休日	
1	北（浦添市、宜野湾市方面）	42,137	46.5%	33,718	47.4%
2	東（南風原町、与那原町方面）	23,115	25.5%	17,253	24.2%
3	南（豊見城市、糸満市方面）	25,458	28.1%	20,181	28.4%
合計		90,710	100.0%	71,152	100.0%

【資料】幹線バス路線網のあり方に関する提言書（幹線バス路線網のあり方検討会、令和 4 年 3 月）

※RESAS 2019 年 11 月の流動人口（県外居住者の流動を除く）

2.1.3 施設立地

(1) 公共施設

公共施設は、中央に位置する豊見城市役所とその周辺に郵便局・消防署・中央図書館・総合公園・中央公民館などが点在し、市内各地に各地区の公民館や地区・団地等の自治会集会所が点在しています。

海沿いの与根には、豊見城市民体育館が立地しています。

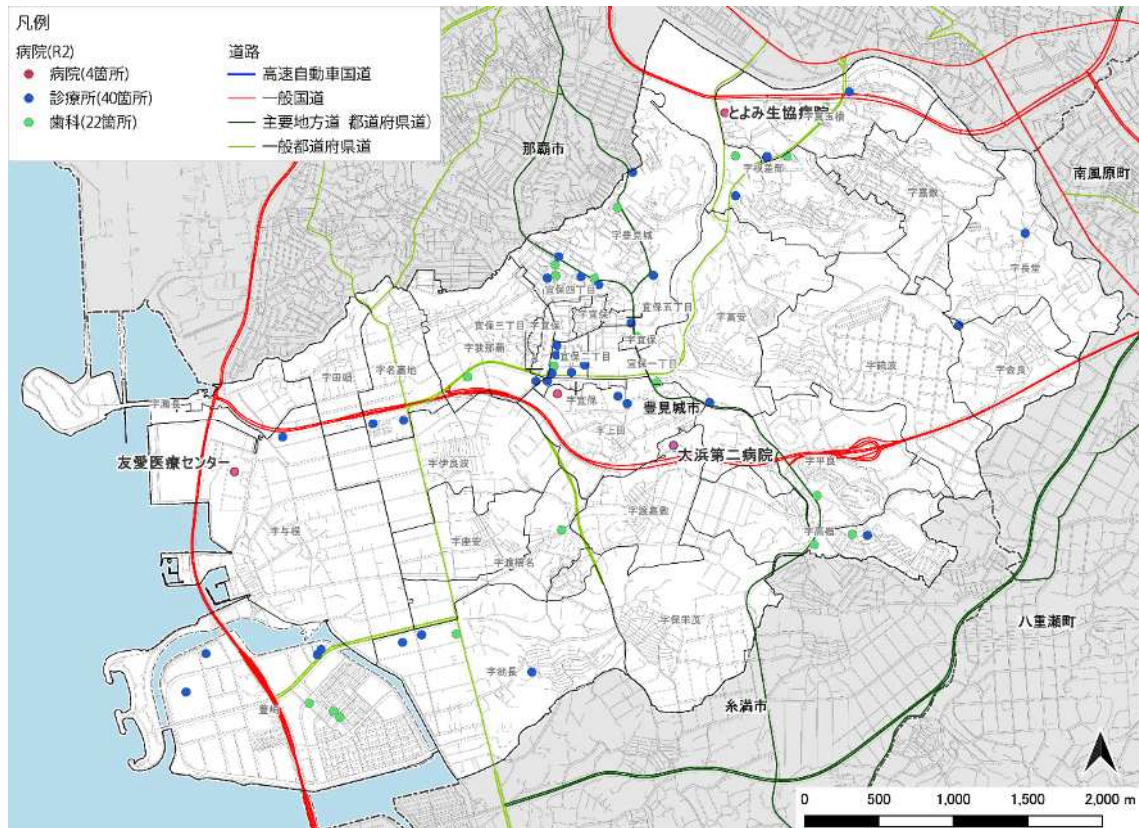


【資料】地理院地図、国土数値情報（市町村役場等及び公的集会施設データ）を基に作成
（共同利用施設は公民館等と重複しているため、地図上の点数と合致しない）

図 16 豊見城市の公共施設の立地

(2) 医療機関

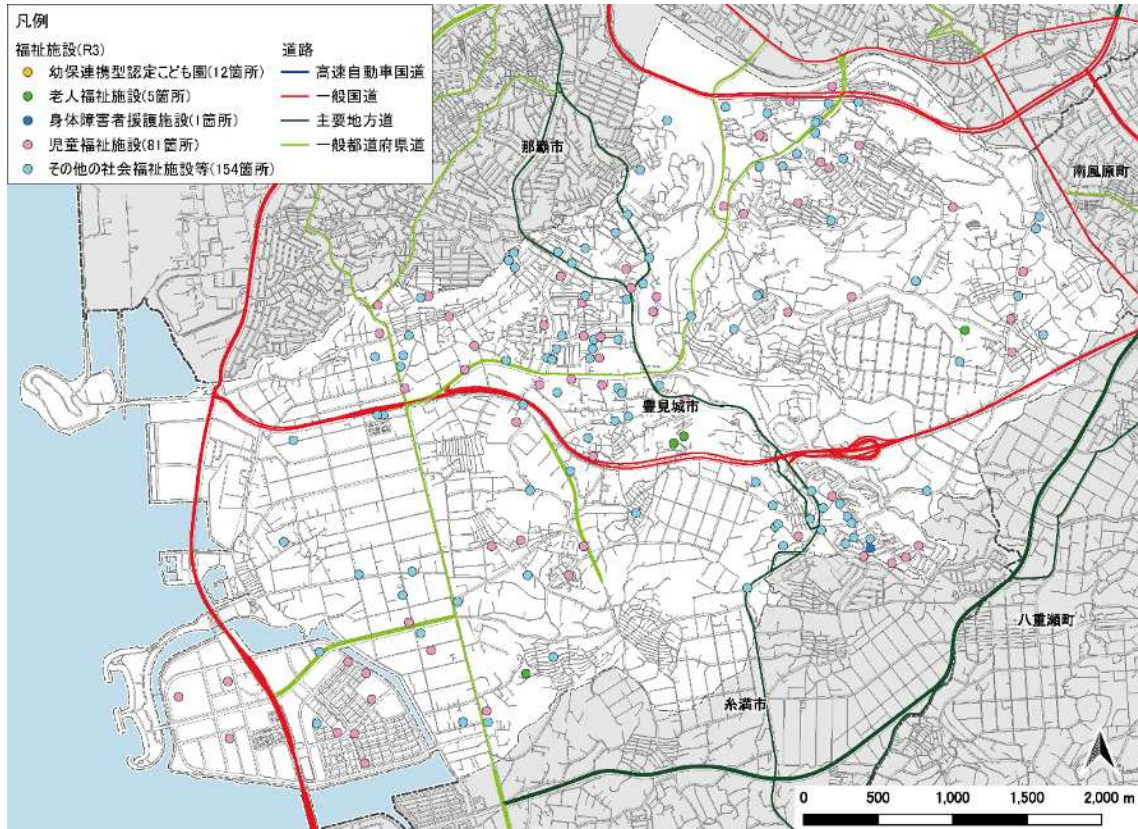
市中心部に豊見城中央病院、与根に友愛医療センター、真玉橋にとよみ生協病院、渡嘉敷に大浜第二病院が位置し、診療所・歯科（個人病院含む）は市全域に点在しており、地域医療を支えています。



【資料】地理院地図、国土数値情報（医療機関・令和2年度）を基に作成
図 17 豊見城市の医療機関の立地

(3) 福祉施設

福祉施設は、宜保・豊見城を中心に立地しています。また、名嘉地・高嶺・真玉橋の国道、主要地方道沿いにも立地しています。

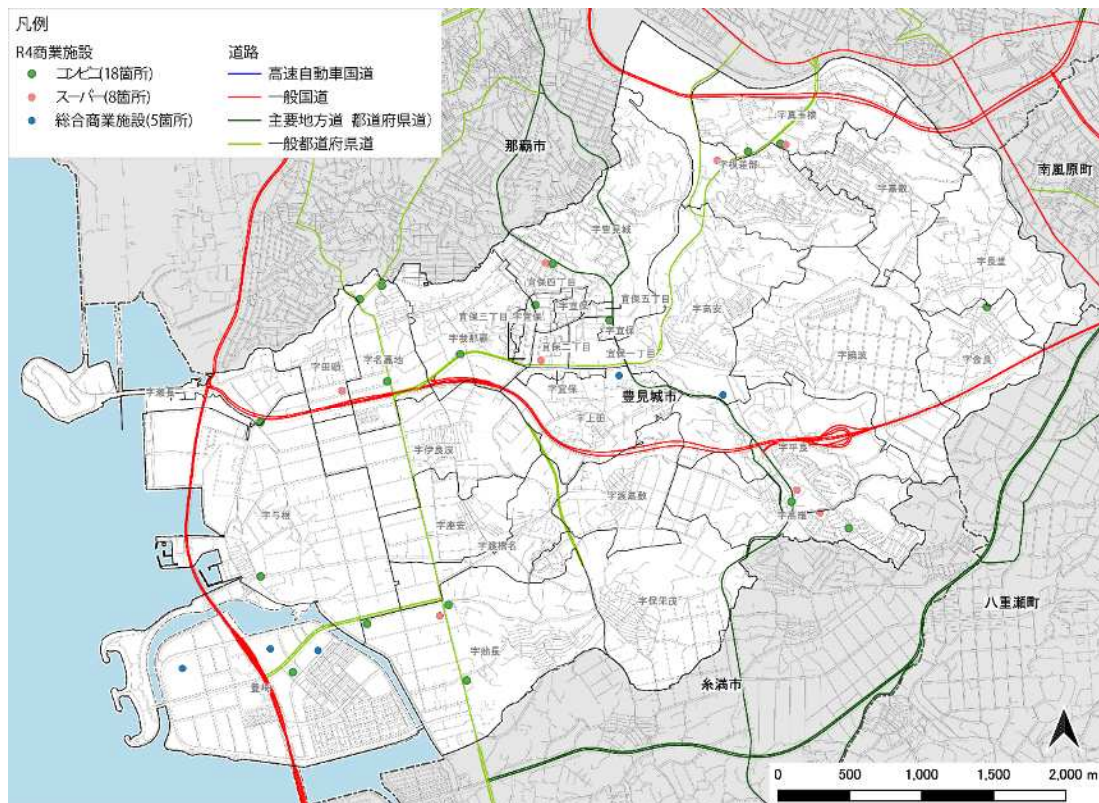


【資料】地理院地図、国土数値情報（学校・令和3年および福祉施設・令和3年）を基に作成

図 18 豊見城市の福祉施設の立地

(4) 商業施設

商業施設は、市役所周辺の宜保や豊崎・豊見城団地を中心に立地しています。
また市内各所にコンビニエンスストアが立地しています。

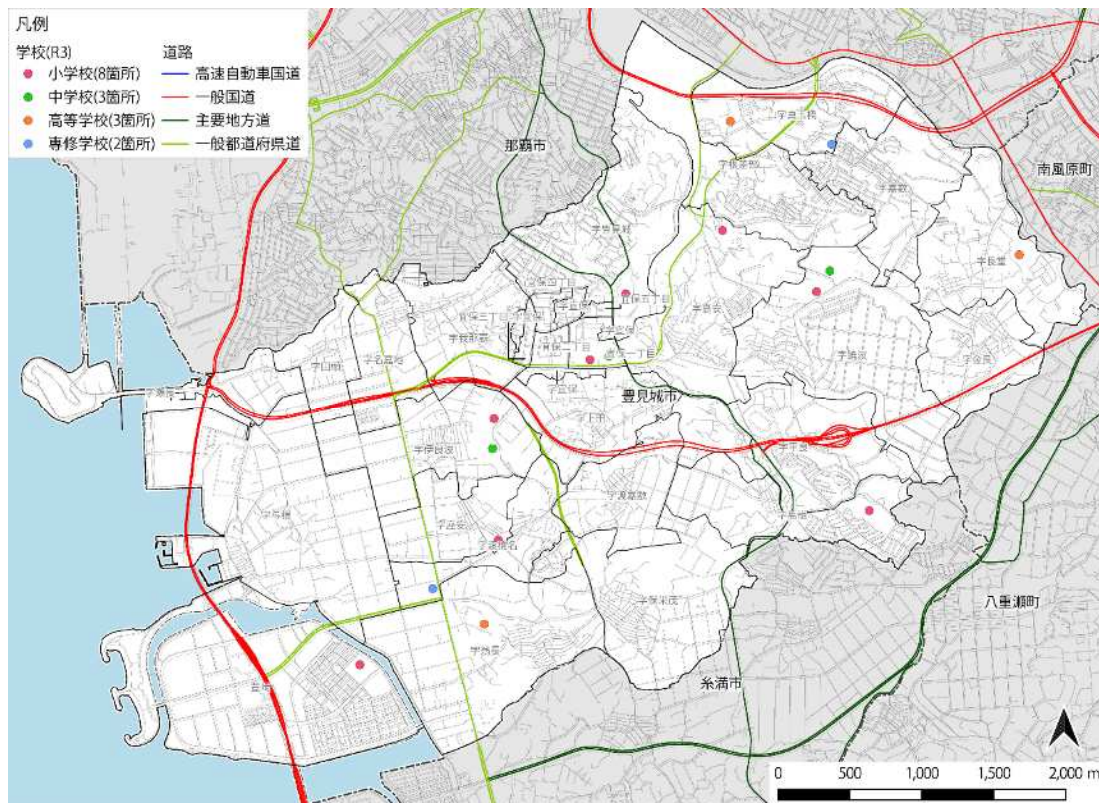


【資料】地理院地図、各社 HP の情報（令和 4 年 7 月時点）を基に作成
図 19 豊見城市の商業施設の立地

(5) 学校

小学校や中学校は、豊見城・高安・上田・饒波・高嶺・伊良波・座安・豊崎のそれぞれに立地しています。

高校は市内に3校あり、真玉橋・長堂・翁長に立地しています。

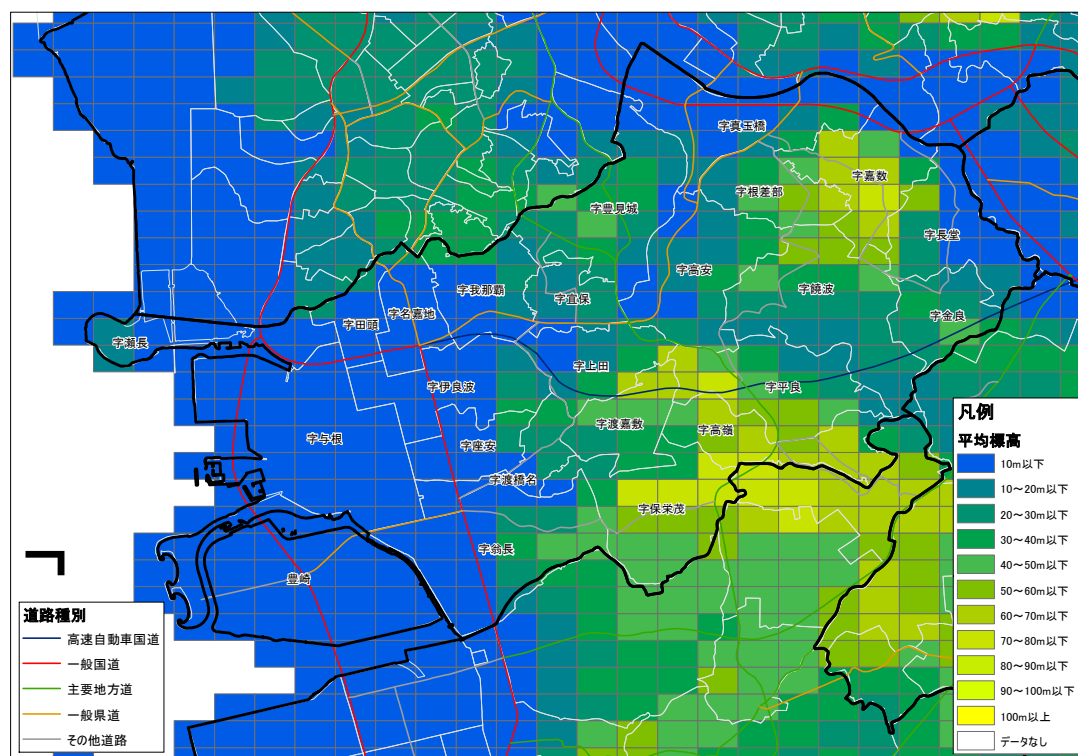


【資料】地理院地図、国土数値情報（学校・令和3年）を基に作成
図 20 豊見城市の学校の立地

2.1.4 土地の利用状況

(1) 地形

豊見城市の西側は海拔が低く平坦な地形であり、東側は高低差が大きい丘陵地域となっています。



【資料】国土数値情報（H23 標高・傾斜度 5 次メッシュデータ）

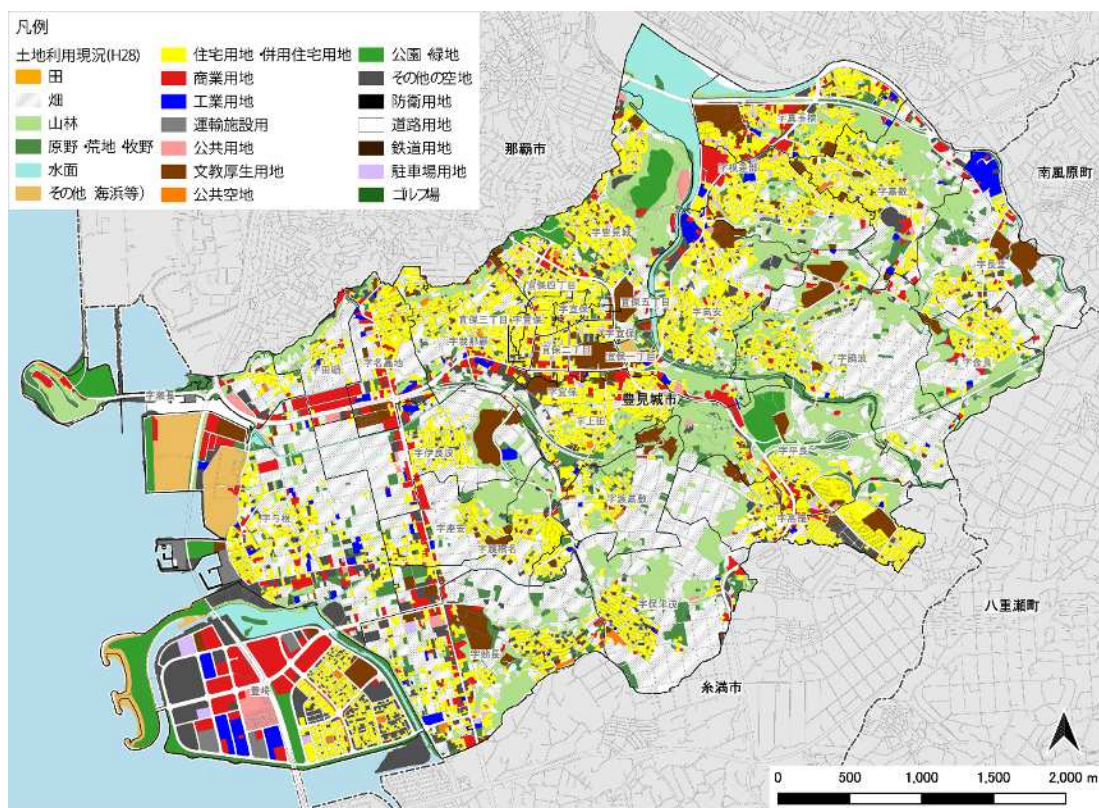
図 21 豊見城市の地形

(2) 土地利用現況

市街地地域や県道沿いに住宅用地が存在しており、市西部では工業用地の一定の集積が見られます。

市東部では山林が多く広がっており、市街地地域及びその周辺とそれ以外の地域で土地の利用傾向が異なることが確認できます。

近年では、市南西部でイーアス沖縄豊崎・アウトレットモールあしびなーによる商業地域開発、与根で友愛医療センターや大型物流施設が立地しています。



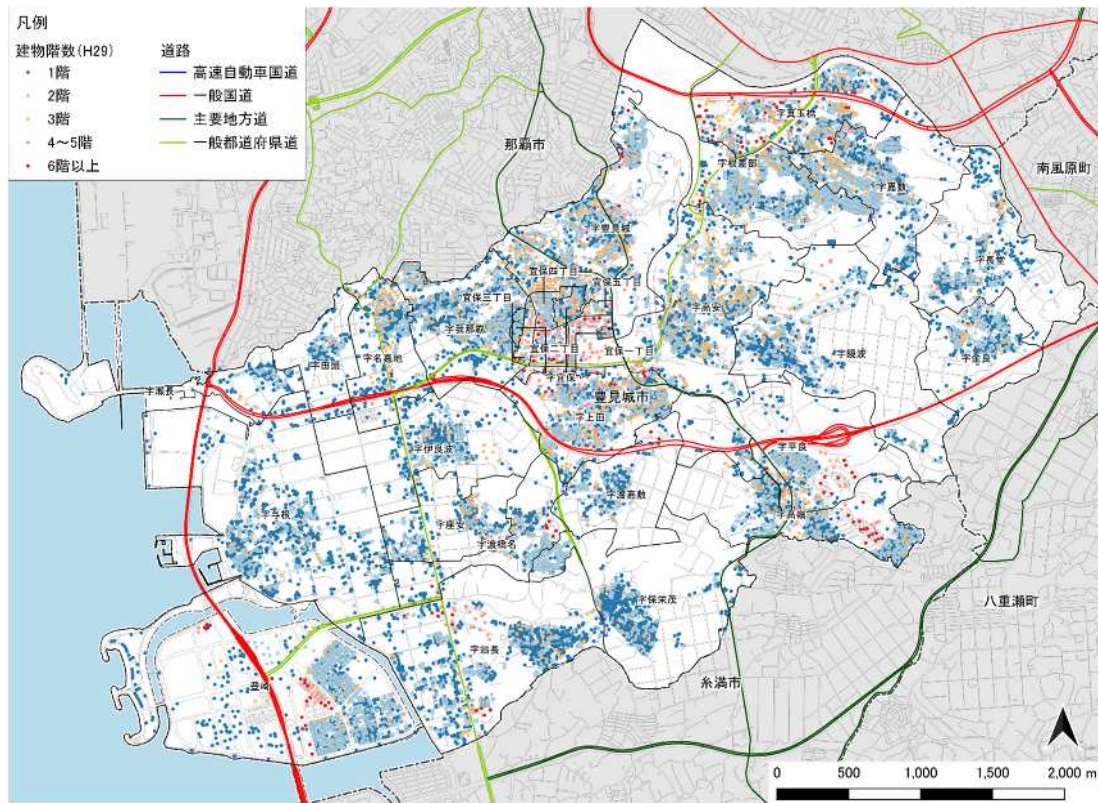
【資料】平成 28 年度都市計画基礎調査

図 22 豊見城市の土地利用状況

(3) 建物現況

市街地地域及び国道・県道沿線、主要地方道を中心に存在しており、豊見城市全体では1～2階の低層建物が多い傾向です。

市役所の位置する宜保や豊見城団地のある平良など、一部地区では3階以上の高層建築が確認できます。



【資料】地理院地図、平成 29 年度都市計画基礎調査を基に作成

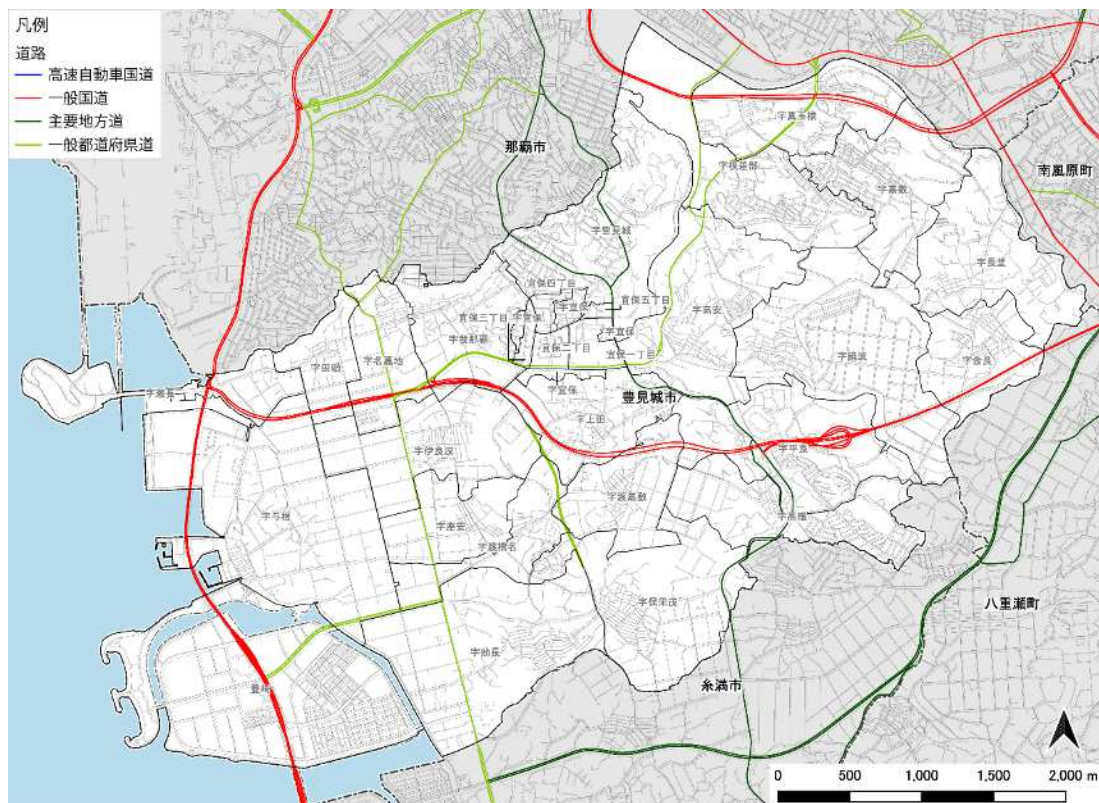
図 23 豊見城市の建物現況

2.1.5 道路および自動車の状況

(1) 道路の概況

豊見城市の海側を南北に貫く豊見城道路、市を東西に貫いて小禄バイパス経由で那覇空港に直結する那覇空港自動車道を中心として、西側の平野部と東側の山間部を網の目のように張り巡らされています。

奥武山公園方面からは県道 7 号線（奥武山米須線）が市中心に位置する市役所脇を走り、糸満市へと抜けています。



【資料】国土数値情報

図 24 豊見城市の道路網

(2) 自動車保有台数の推移

豊見城市の自動車の総保有台数は令和2年度まで増加傾向にありましたが、令和3年度は特に乗用台数が減少に転じています。

観光需要の増加に伴い、自家用自動車有償登録台数（レンタカー）も増加傾向にありましたが、令和3年度は新型コロナ感染拡大の影響を受け、台数が減少しています。

表2 豊見城市における自動車保有台数と
自家用自動車有償登録台数の推移（各年度末時点）

(単位：台)

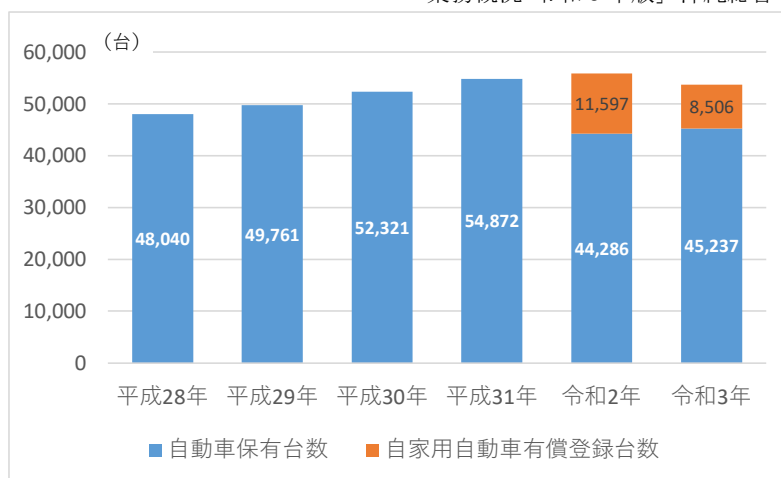
	貨物用	乗合用	乗用	特種（殊） 用途用	軽自動車	総計	自家用自動車 有償登録台数
平成28年	2,639	503	19,196	681	25,021	48,040	-
平成29年	2,751	536	20,412	715	25,347	49,761	-
平成30年	2,910	584	22,273	743	25,811	52,321	-
平成31年	2,942	593	24,338	766	26,233	54,872	-
令和2年	3,165	727	24,828	773	26,390	55,883	11,597
令和3年	3,343	653	22,578	765	26,404	53,743	8,506

※平成28年度～平成31年度においては小型二輪・軽二輪を除いた数（表黄色枠）。

※自家用自動車有償登録は令和2年度以降、市町村単位での台数報告に変更。

※自家用自動車有償登録台数は、左側の車種別登録台数に含まれる。

【資料】「業務概況 平成28年版」沖縄総合事務局陸運事務所
「業務概況 平成29年版」沖縄総合事務局陸運事務所
「業務概況 平成30年版」沖縄総合事務局陸運事務所
「業務概況 平成31年版」沖縄総合事務局陸運事務所
「業務概況 令和2年版」沖縄総合事務局陸運事務所
「業務概況 令和3年版」沖縄総合事務局陸運事務所



※自動車登録台数は、平成28年～31年は自家用自動車有償登録台数を含んだ数値、令和2～3年は自家用自動車有償登録台数を除いた数値。

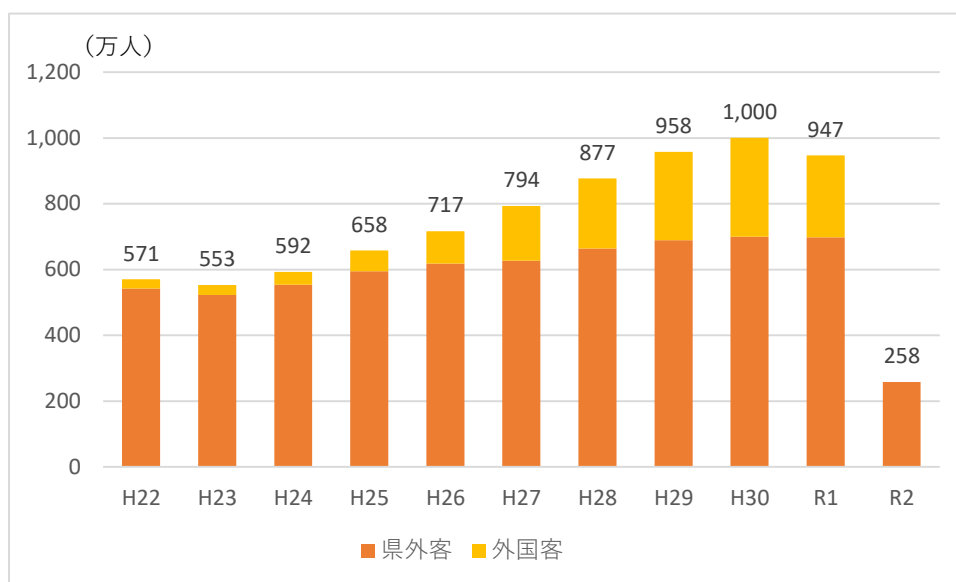
図25 豊見城市における自動車保有台数と
自家用自動車有償登録台数の推移

2.1.6 観光

(1) 観光客の状況

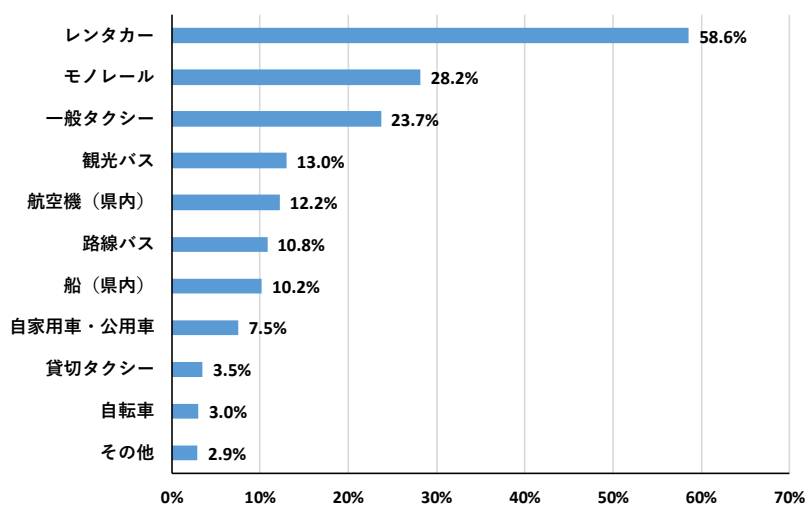
沖縄県の入込客数は、平成 24 年以降特に外国客が増加傾向となっており、平成 30 年には県外客・外国客計で 1,000 万人を超えましたが、令和 2 年 2 月に発生した新型コロナウイルス感染症の影響で航空路線・クルーズ船等の国際線運航が停止したことにより、令和 2 年度は外国客がゼロ、県外客が 258 万人となりました。

沖縄県（離島含む）を訪れる観光客が沖縄県内での移動で使った交通手段は、レンタカーが約 6 割と高い傾向にあります。



【資料】令和 2 年版観光要覧（沖縄県）に基づき作成

図 26 沖縄県の観光客推移

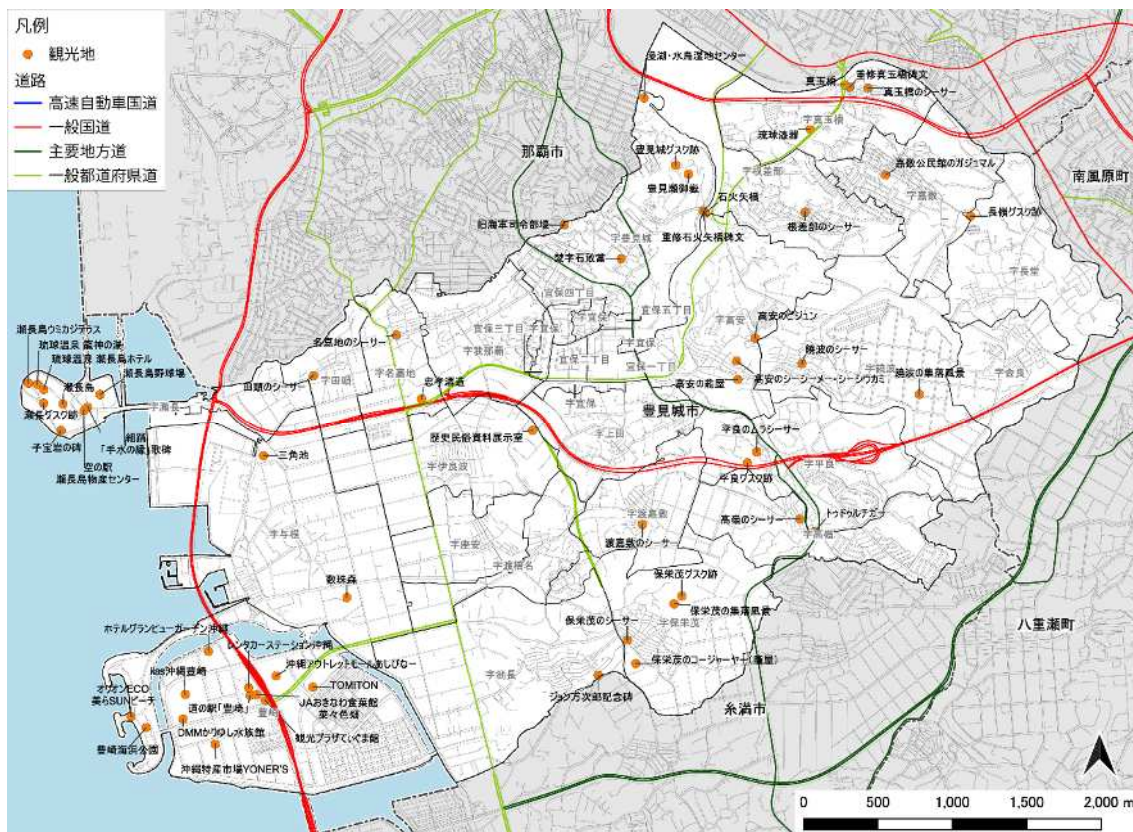


【出典】令和元年度観光統計実態調査（沖縄県）

図 27 沖縄県内における観光客の移動手段

(2) 観光地の立地

近年観光拠点としての開発が進められている豊崎や瀬長島には、ホテルや水族館・アウトレットモールなど、観光客向けの施設が多く立地しています。また、市内全域にグスクやシーサーなどの歴史的遺物が点在しています。



【資料】地理院地図、豊見城市 HP 観光情報、豊見城市観光振興基本計画（H25）を基に作成

図 28 豊見城市の観光地

2.2 地域公共交通の現状

2.2.1 路線バスの運行・利用状況

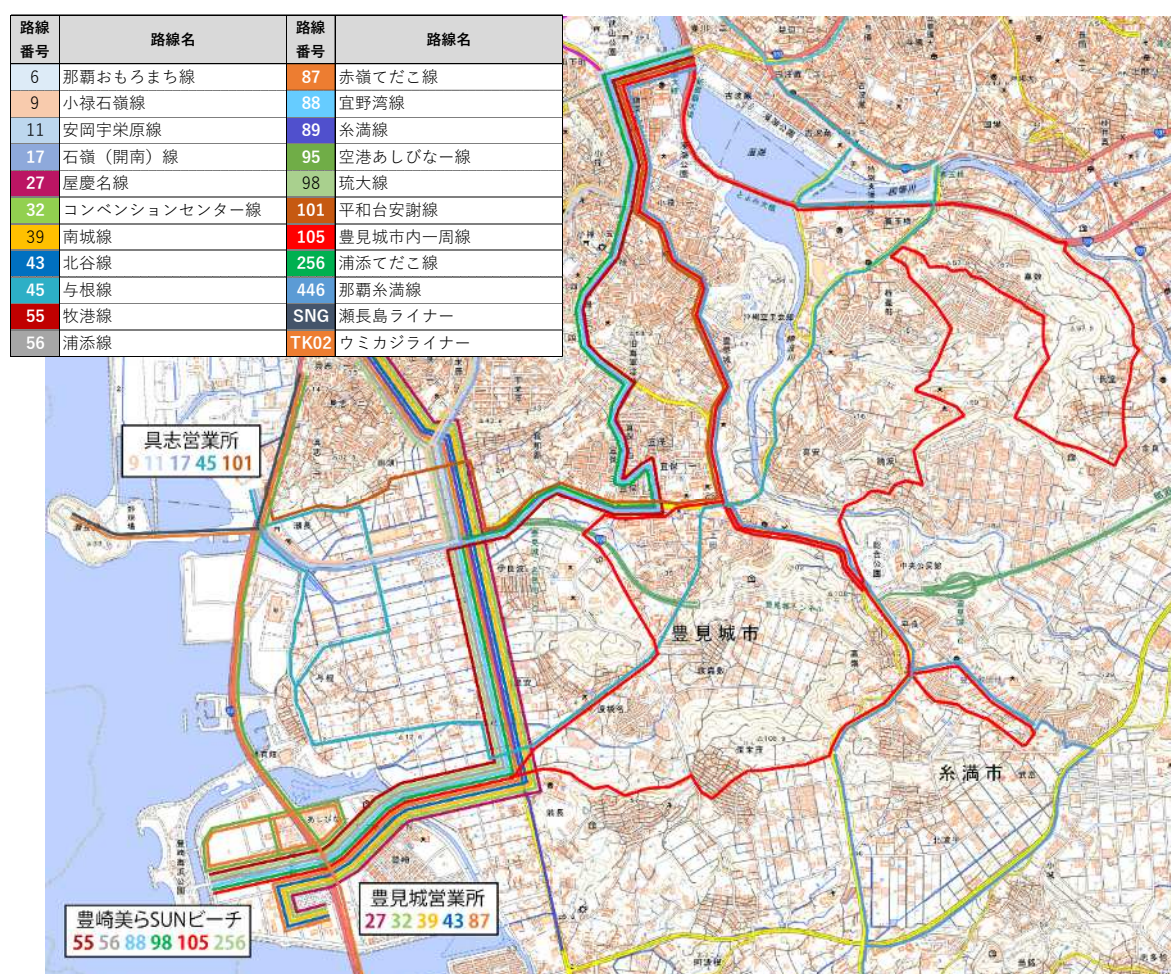
(1) 運行状況

1) 運行ルート

豊見城市内の路線バスは、南部の糸満市から那覇市へと接続する路線や、市南西に位置するイーアス沖縄豊崎・アウトレットモールあしびなー・沖縄バス豊見城営業所から出発し、那覇市方面へと接続する路線があります。

市内を一周し、沖縄都市モノレール奥武山公園駅と連絡する豊見城市内一周バス（105 番）が 160 円均一料金で運行しています。

市南西部に位置するイーアス沖縄豊崎とアウトレットモールあしびなーにおいては、両区間を往復するシャトルバスが運行されています。



【資料】地理院地図、バスマップ沖縄（<http://www.kotsu-okinawa.org/>）を参考に作成

図 29 豊見城市で運行する路線バス

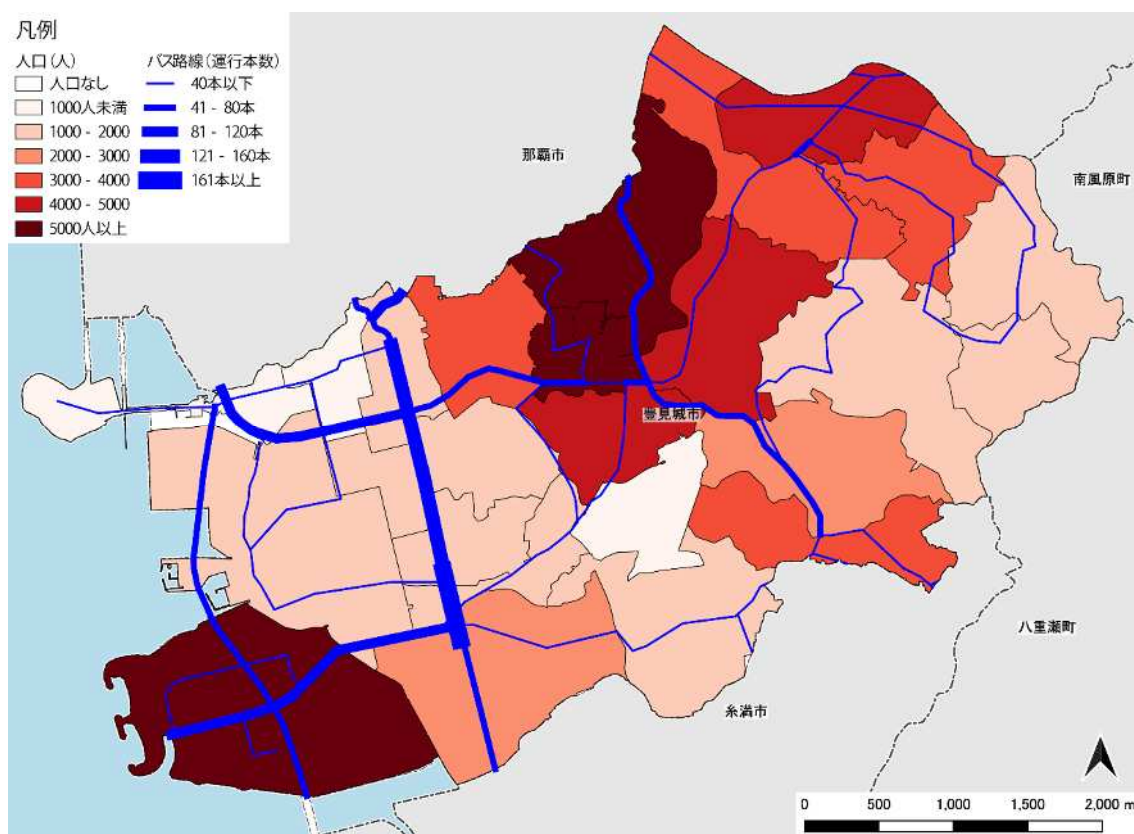
2) 運行頻度

沖縄バス豊見城営業所が 2022 年 4 月から開業し、27 番屋慶名線・32 番コンベンションセンター線・39 番南城線・43 番北谷線・87 番赤嶺てだこ線の一部が那覇 BT から豊見城営業所まで延伸したことで、県道 256 号線では 80 往復/日以上が運行しております。

アウトレットモールあしびなー前から那覇市の交通拠点への運行頻度は 10 分以内と比較的高いですが、定時性が低いため実際は運行間隔にバラつきが生じています。

一方で、市東側の嘉数・長堂・金良・饒波や、南側の保栄茂・翁長では豊見城市内一周バス（105 番）のみの運行となっており、16 往復/日の運行に留まります。

豊見城や真玉橋・高安・上田など人口の多い地区でも、運行本数が少なくバスの利便性が低い状況が見られます。



【資料】豊見城市住民基本台帳（令和 4 年 6 月時点）および各バス会社 HP

図 30 豊見城市内の区間別バス運行本数（往復/日）

表 3 豊見城市内路線の運行本数

路線 番号	路線名	起点	終点	運行本数（往復）		
				平日	土曜	日祝
6	那覇おもろまち線	那覇 BT	おもろまち駅前 広場	42	38	33
9	小禄石嶺線	具志営業所	石嶺営業所	50	42	38
11	安岡宇栄原線	具志営業所	石嶺営業所	32	26	20
17	石嶺（開南）線	具志営業所	石嶺営業所	15	16	0
27	屋慶名線	豊見城営業所	屋慶名 BT	4	2	2
32	コンベンションセンター線	豊見城営業所	真志喜駐車場	4	2	2
39	南城線	豊見城営業所	南城市役所	6	2	2
43	北谷線	豊見城営業所	北谷町役場	1	2	2
45	与根線	具志営業所	三重城	23	18	18
55	牧港線	豊崎美ら SUN ビーチ前	宜野湾営業所	20	18	18
56	浦添線	豊崎美ら SUN ビーチ前	西原四丁目（真 栄原向け）	17	15	15
87	赤嶺てだこ線	豊見城営業所	沖縄療育園前	6	4	4
88	宜野湾線	豊崎美ら SUN ビーチ前	宜野湾営業所	3	0	0
89	糸満線	糸満 BT	那覇 BT	57	45	45
95	空港あしびなー線	イーアス沖縄豊 崎	那覇空港	20	20	20
98	琉大線	豊崎美ら SUN ビーチ前	琉大駐車場下り	17	14	14
101	平和台安謝線	具志営業所	市場北口	8	8	0
105	豊見城市内一周線	豊崎美ら SUN ビーチ前	豊崎美ら SUN ビーチ前	16	8	8
256	浦添てだこ線	豊崎美ら SUN ビーチ前	てだこ浦西駅	3	4	4
446	那覇糸満線	那覇 BT	糸満営業所	29	29	29
SNG	瀬長島ライナー	瀬長島	おもろまち駅前 広場	1	1	1
TK02	ウミカジライナー	名城ビーチ	国際通り入口	24	21	21

【資料】 バスマップ沖縄（<http://www.kotsu-okinawa.org/>） およびバス会社 HP を参考に作成

表 4 アウトレットモールあしびなーから交通拠点への便数

アウトレットモールあしびなー前 → 那覇バスターミナル

平日	那覇バスターミナル方面																	便数 ①
	琉球バス									沖縄バス								
	55		56			88	98		256	27	39	32		43	87			
5																58		
6	11	36	6	31	56	41	1	26	51				2	37		18	33	
7	1	51	16	36			11	31	56									
8	31		6	41			26				36	28						
9	26		51				1	36		16	8	18						
10	21		26				11	46										
11	16		41				21	56		1								
12	16		46				31			11						28		
13	16	51	21			46	6	41				13				8	43	
14	36		6	56			16	31	51	31		13			26			
15	16		41				21	51			43		26					
16	1	46	41				21	51		11	23	48	3					
17	26		11				21	46		41		33						
18	6	46	11	41			21	51										
19	36		51			1	26			16								
20	16		36				1	36										
21	6	41	16				11	46										
22																		
23																		

那覇バスターミナルへの運行頻度

6～21時台平均便数 6.6 便

※5時台は少ないため平均から除外

平均運行間隔 9.1 分

アウトレットモールあしびなー前 → モノレール駅

平日	モノレール駅方面																					
	奥武山駅方面									赤嶺駅方面											便数 ②+③	
	琉球バス								便数 ②	琉球バス				沖縄バス								便数 ③
	55	88	98			105	105	56		256	27	39	32	43	87							
5								0											58	1		
6	11	36	41	1	26	51	56	11	8	6	31	56				2	37		18	33	7	
7	1	51		11	31	56		46	6	16	36										2	
8	31			26			46		3	6	41			36	28						4	
9	26			1	36			47	4	51			16	8	18						4	
10	21			11	46		42		4	26											1	
11	16			21	56			32	4	41			1								2	
12	16			31			27		3	46			11						28		3	
13	16	51	46	6	41			27	6	21				13					8	43	4	
14	36			16	31	51	22		5	6	56		31		13				26		5	
15	16			21	51			17	4	41				43		26					3	
16	1	46		21	51		22		5	41			11	23	48	3					5	
17	26			21	46			42	4	11			41		33						3	
18	6	46		21	51		32		5	11	41										2	
19	36		1	26				32	4	51			16								2	
20	16			1	36		27		4	36											1	
21	6	41		11	46				4	16											1	
22									0												0	
23									0												0	

モノレール駅への運行頻度

6～21時台平均便数 7.6 便

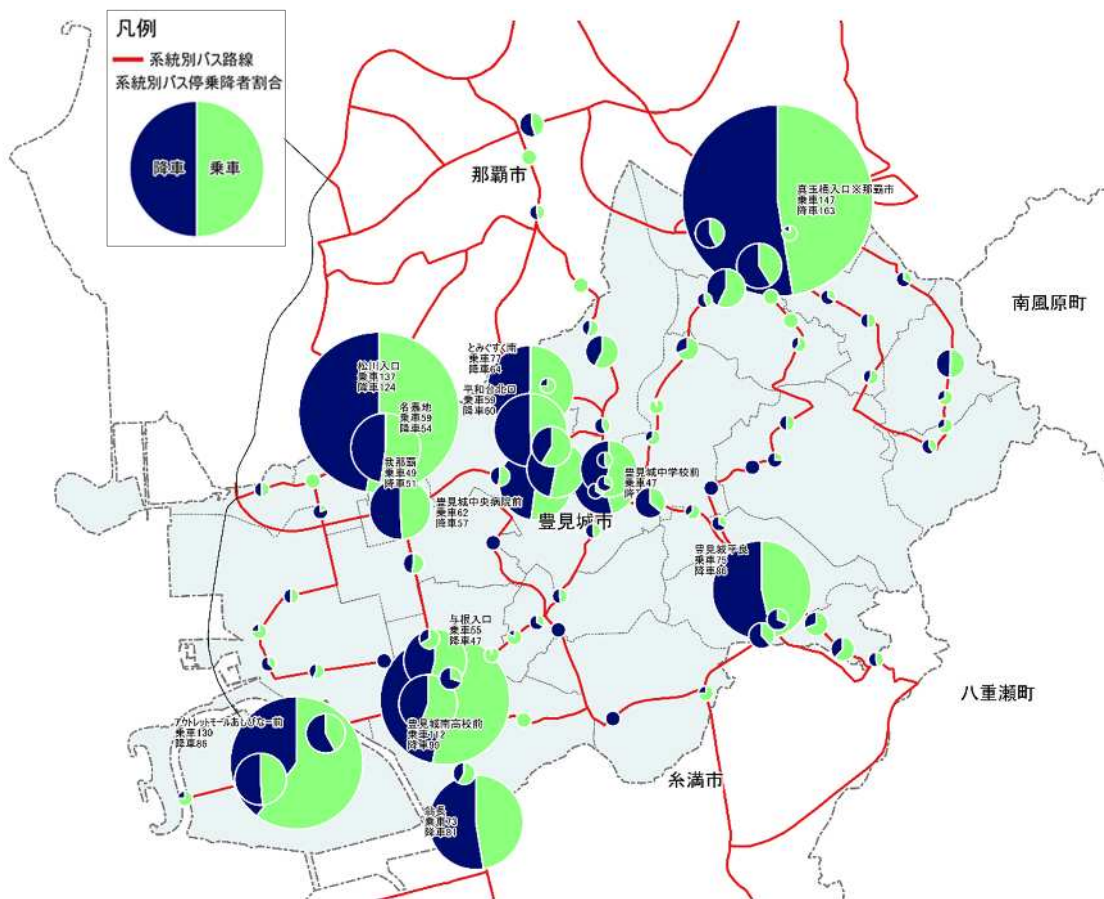
※5時台は少ないため平均から除外

平均運行間隔 7.9 分

3) バス停別利用状況

沖縄県が平成 25 年度に実施した「沖縄本島路線バス利用促進方策検討に向けた調査報告書（平成26年3月、沖縄県）」によるバス OD 調査結果を利用して、豊見城市内のバス停の乗降者数を集計しました。

県道 11 号線沿いの真玉橋入口、豊崎地区のアウトレットモールあしびなー前、名嘉地付近の松川入口、名嘉地、豊見城中央病院前、平良・高嶺地区の豊見城平良、県道 256 号線沿いの豊見城南高校前、翁長、宜保地区のとみぐすく南、平和台北口、豊見城中学校前等の利用が多くなっています。

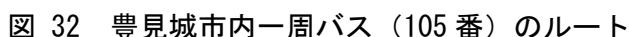


【出典】沖縄県 H25 バス OD 調査

図 31 豊見城市内バス停の乗降者数

1) 運行ルートと輸送人員

令和2年度については、新型コロナウイルス感染症の影響により、前年から1割程度輸送人員が減少しています。



	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, 995	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

その他の宣言

32

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、国およ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。

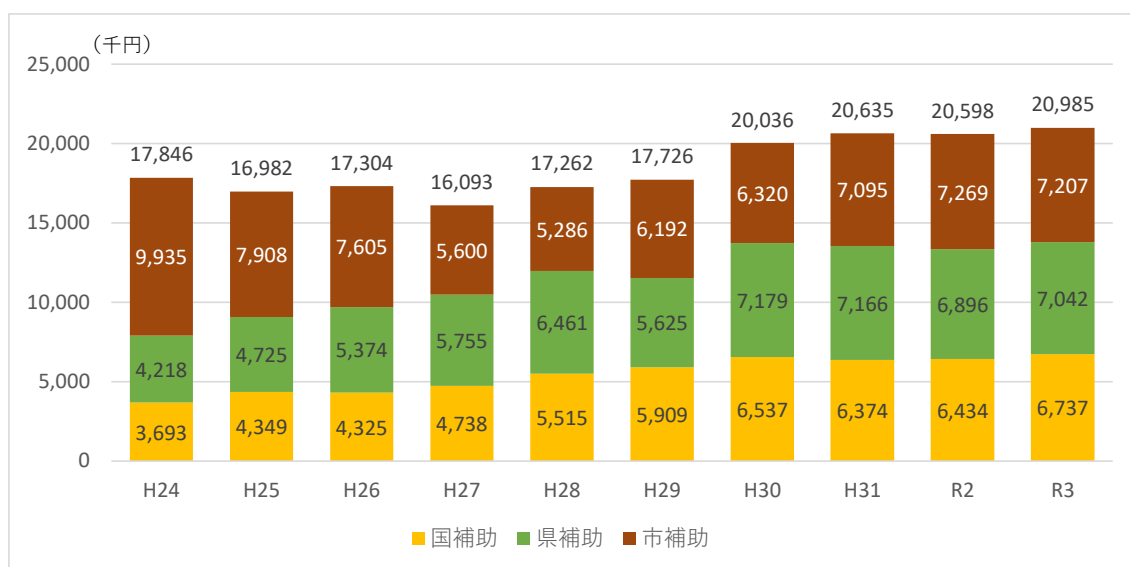
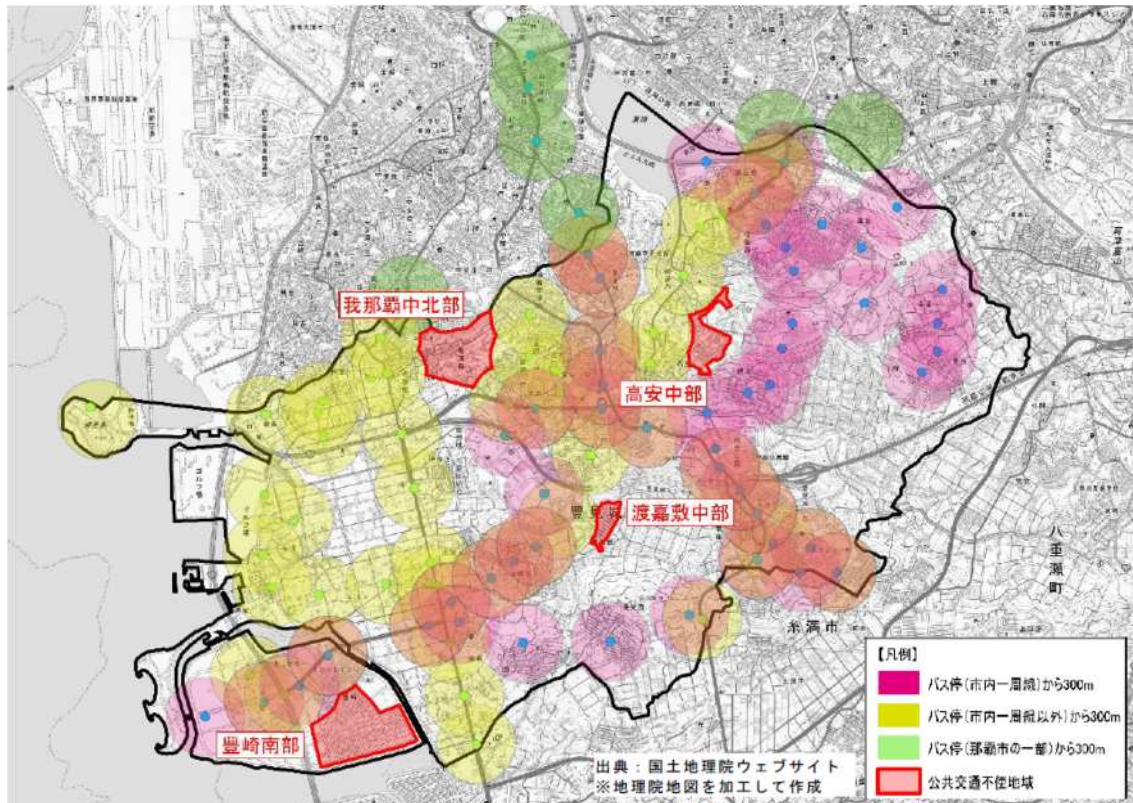


図 33 豊見城市内一周バス（105 番）の補助金額推移

(3) 公共交通のカバー状況

1) 公共交通不便地域

下記条件に基づいて市内の公共交通不便地域を抽出したところ、我那覇中北部・高安中部・渡嘉敷中部・豊崎南部の4地域が該当します。



【資料】豊見城市総合交通戦略

図 34 豊見城市の公共交通不便地域

公共交通不便地域の条件

豊見城市においては居住状況等の実態に近づけるため、公共交通不便地域の条件を以下のように設定します。

A)バス停から 300m 以上離れた※、バスを利用しづらい地域

※「バスサービスハンドブック（土木学会）」によれば、歩行者が無理なく歩ける範囲は健康者で 300m、高齢者で 100m とされています。

B)字毎の不便地域に住む居住者が字全体の 30%以上※ある連坦した地域

※市内一周バス（105 番）がない場合の市内全体の公共交通不便地域に住む人口割合が約 3 割であることから、それ以下を目指すものとして設定します。

C)上記 A)B)で設定した不便地域のうち、平成 29 年度都市計画基礎調査に基づく建物の分布状況から、一定数の集積が確認できる範囲

2) 地区別の公共交通人口カバー率

人口メッシュ（100m）※を重ね合わせた分析では、豊見城市全体の公共交通人口カバー率は 85.5%となっています（令和 2 年度国勢調査の小地域実績（年齢不詳者を含めた人口）を使用）。

前段で抽出した公共交通不便地域（我那覇・渡嘉敷・豊崎・高安の 4 地区）では公共交通人口カバー率が低く、特に高齢者のうち各地区 200 人前後が公共交通不便人口となっています。

※100m メッシュ人口の推計方法

100m メッシュ人口は、豊見城市の 24 区別人口（令和 2 年）および、都市計画基礎調査（平成 29 年）における住宅系建物の延べ床面積をもとに推計しています。具体的には、100m メッシュごとに集計した住宅系建物の延べ床面積の割合に基づき、24 区別人口を 100mメッシュに按分しています。この際、各行政区に重心が含まれる 100mメッシュに対して当該行政区の人口を按分します。

また、バス停から 300m の範囲が交差する 100m メッシュでは、300m の範囲の内側と外側における延べ床面積の割合により人口を按分しています。

表 6 豊見城市字別公共交通人口カバー率

字名	公共交通人口カバー率	人口	公共交通カバー人口	公共交通カバー人口 (65歳以上)	公共交通不便人口(65歳以上)
豊見城	87.7%	6,824	5,986	1,094	153
宜保	100.0%	5,691	5,691	580	0
我那覇	67.3%	3,448	2,321	537	261
名嘉地	100.0%	1,683	1,683	277	0
田頭	97.4%	274	267	69	2
瀬長	100.0%	252	252	54	0
与根	93.9%	1,904	1,788	489	32
伊良波	65.8%	1,249	822	139	72
座安	80.9%	1,225	991	176	41
渡橋名	100.0%	1,522	1,522	268	0
上田	99.4%	4,810	4,782	1,150	7
渡嘉敷	57.0%	918	523	251	190
翁長	87.3%	2,656	2,320	528	77
保栄茂	87.9%	1,178	1,036	231	32
高嶺	98.5%	3,954	3,894	922	14
平良	88.3%	2,923	2,580	546	73
高安	71.4%	4,420	3,158	609	243
饒波	84.3%	1,249	1,053	283	52
金良	85.9%	1,103	947	302	50
長堂	89.1%	1,231	1,097	231	28
嘉数	99.7%	3,010	3,000	705	2
真玉橋	97.0%	4,421	4,288	836	26
根差部	95.2%	3,356	3,195	753	38
豊崎	38.1%	5,311	2,021	154	250
豊見城市合計	85.5%	64,612	55,217	11,184	1,643

公共交通不便地域

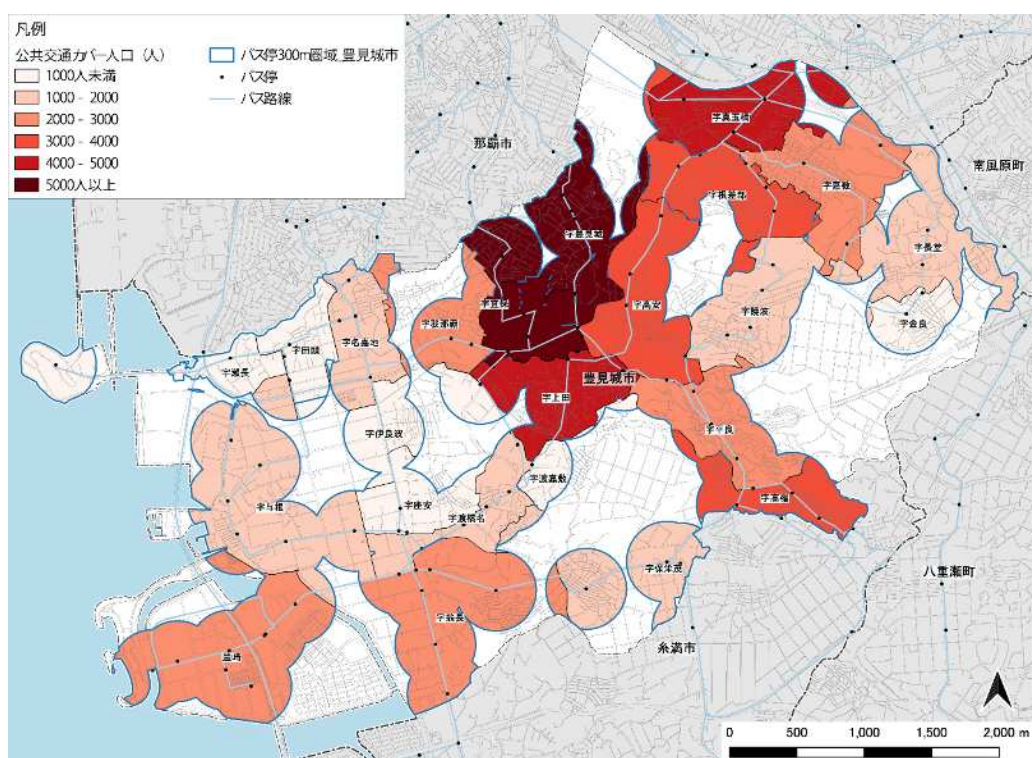


図 35 公共交通カバー圏域（バス停から 300m 圏）とカバー人口（全年齢）

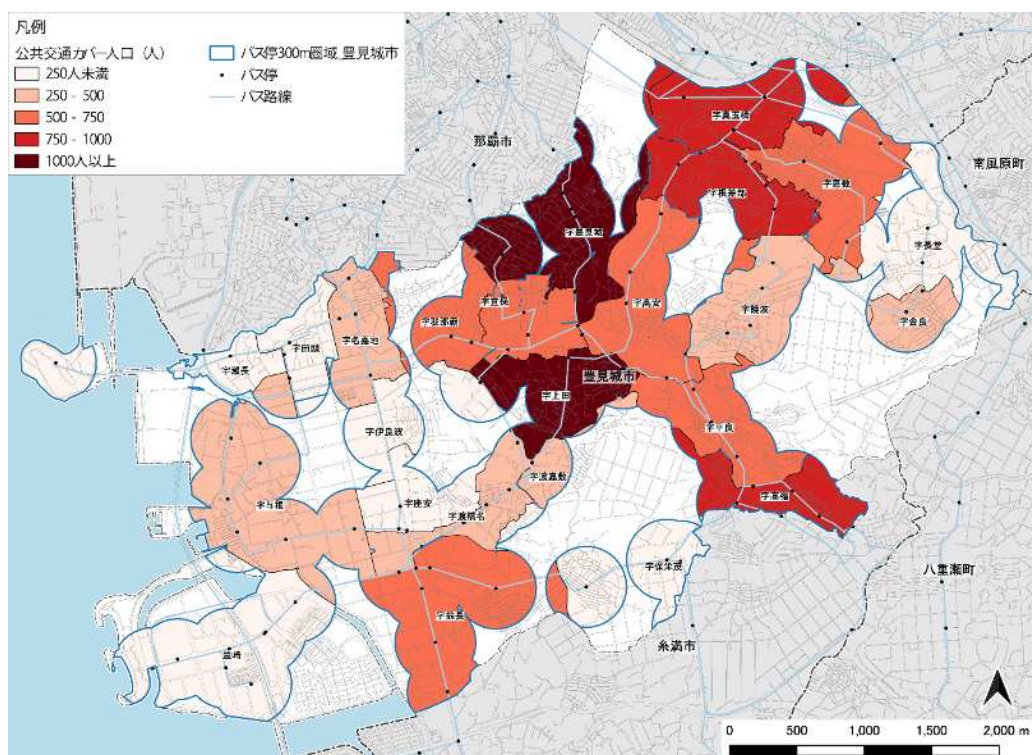


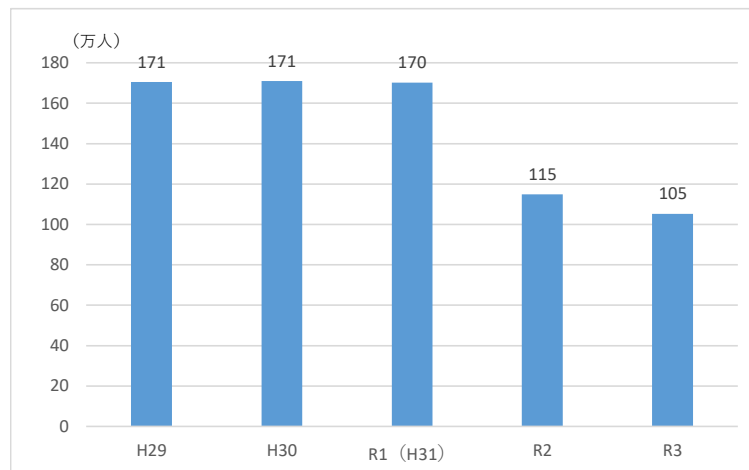
図 36 公共交通カバー圏域（バス停から 300m 圏）とカバー人口（高齢者）

2.2.2 その他公共交通の状況

(1) タクシーの運行・利用状況

1) 市内タクシー輸送人員(過去 5 年間)

豊見城市内に事業所があるタクシーの輸送人員は、平成 29 年度以降は横ばい傾向でしたが、新型コロナウイルス感染症の影響により令和 2 年度以降の利用が落ち込んでいます。



※豊見城市内 6 事業者の合計

【資料】沖縄県ハイヤー・タクシー協会及び事業者提供データを基に作成

図 37 市内タクシーの輸送人員

2) 豊見城市外出支援サービス助成事業実績(過去 5 年間)

豊見城市では福祉サービスの一環として、要介護 3・4・5 の方々を対象として、自宅から医療機関等への送迎を利用する方へ 1 枚あたり 450 円の利用券を月 4 枚支給しています。

実利用者は月平均 3 枚程度利用しています。

平成 30 年度までは年間 20 万円以上の助成額でしたが、令和元年度以降は 16 万円前後に留まっており、コロナ禍において利用が減少しています。

表 7 豊見城市外出支援サービス助成事業実績

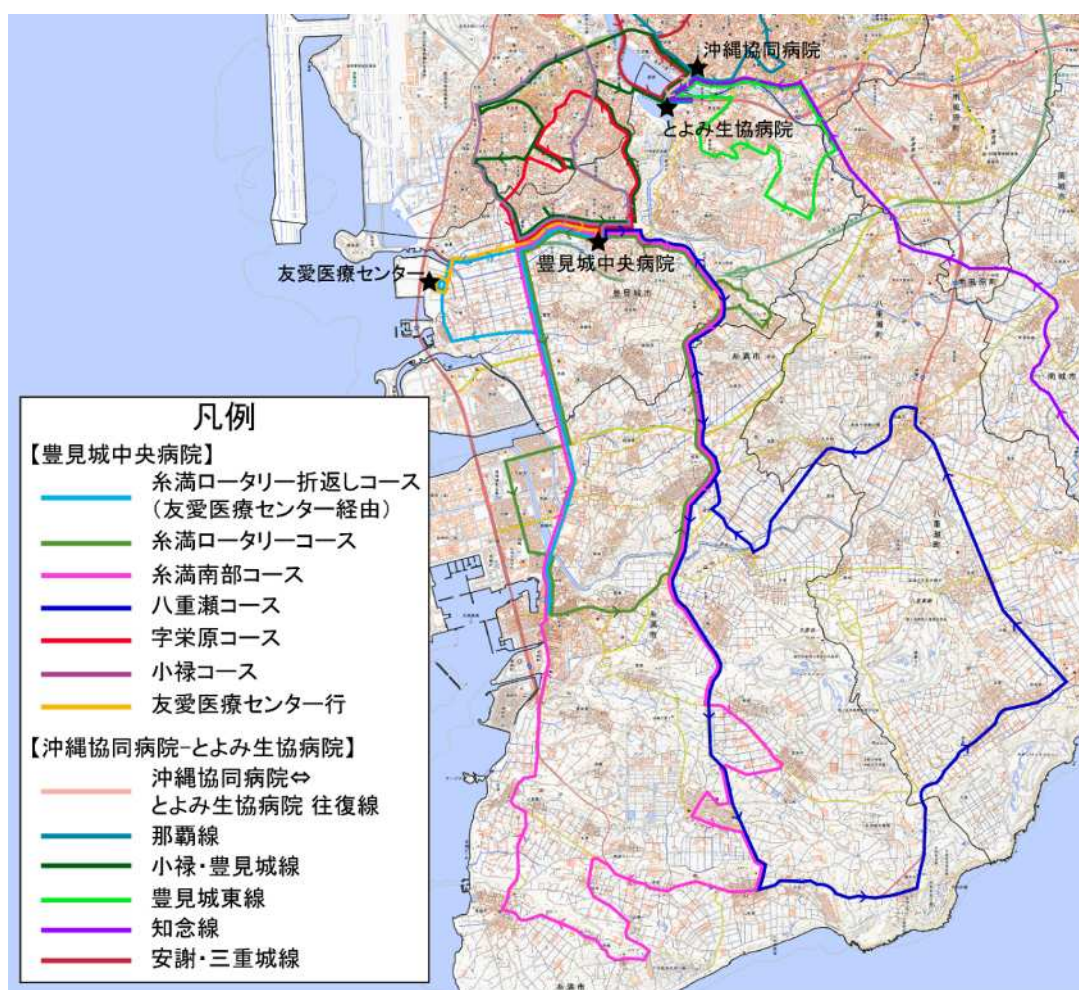
年度	登録者		実利用者		助成実施回数		実利用者 一人当たり の平均助成 回数 (月)	助成 金額
	年間 延べ 人数	月 平均	年間 延べ 人数	月 平均	年間 実施 回数	月 平均		
	A	$A' = A / 12$ か月	B	$B' = B / 12$ か月	C	$C' = C / 12$ か月	C' / B'	$C \times 450$
H29	289	24.1	168	14.0	473	39.4	2.8	212,850
H30	264	22.0	173	14.4	504	42.0	2.9	226,800
H31(R1)	270	22.5	123	10.3	365	30.4	3.0	164,250
R2	266	22.2	105	8.8	307	25.6	2.9	138,150
R3	362	30.2	130	10.8	362	30.2	2.8	162,900

【資料】障がい長寿課提供データを基に作成

(2) 病院送迎バスの運行状況(固定ルート)

豊見城中央病院では、友愛医療センターとのシャトルバスを含む7ルートでの送迎バスを運行、とよみ生協病院では、沖縄協同病院（那覇市古波蔵）との間をつなぐ6ルートでの送迎バスを運行しています。

診療所や個人病院・福祉施設等においても送迎バスを運行していますが、ここでは固定ルートを運行する送迎バスについて示します。



【資料】各病院 HP を参考に作成

図 38 豊見城市内の病院送迎バス運行状況

2.2.3 全国的な路線バス・タクシーの運営状況

(1) 就業構造

国内におけるバスやタクシーの運転者・整備要員は中高年の男性に依存した状況となっています。平均年齢はバスで53.0歳、タクシーは60.7歳と全就業者数の平均より高くなっており、女性の比率はバスで2%、タクシーで4%に留まっています。また、年間所得額もバスで404万円、タクシーで280万円と全産業平均よりも低くなっています。

表 8 自動車運送事業等の就業構造

	バス	タクシー	トラック	自動車整備	全産業平均
運転者・整備要員数	13万人 (2020年度)	27万人 (2020年度)	85万人 (2021年)	40万人 (2021年)	—
女性比率	2.2% (2020年度)	4.0% (2020年度)	3.6% (2021年)	1.7% (2021年)	44.7% (2021年)
平均年齢	53.0歳 (2021年)	60.7歳 (2021年)	48.6歳 (2021年)	46.4歳 (2021年)	43.4歳 (2021年)
労働時間	186時間 (2021年)	176時間 (2021年)	209時間 (2021年)	183時間 (2021年)	176時間 (2021年)
年間所得額	404万円 (2021年)	280万円 (2021年)	446万円 (2021年)	454万円 (2021年)	489万円 (2021年)

注1：運転者・整備要員数：バス、タクシーは自動車局調べ

注2：自動車整備の女性比率は2級自動車整備士における比率

注3：労働時間＝「賃金構造基本統計調査」中「所定内実労働時間数＋超過実労働時間数」から国土交通省自動車局が推計した値

所定内実労働時間数＝事業所の就業規則などで定められた各年6月の所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間に実際に労働した時間数

超過実労働時間数＝所定内実労働時間以外に実際に労働した時間数及び所定休日において実際に労働した時間数

注4：年間所得額＝「賃金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12＋年間賞与その他特別給与額」から国土交通省自動車局が推計した値

注5：トラックの平均年齢、労働時間、年間所得額は、賃金構造基本統計調査における「営業用大型貨物自動車運転者」と「営業用貨物自動車運転者（大型車を除く）」の数値を労働者数により加重平均して算出した結果である。

きまって支給する現金給与額＝6月分として支給された現金給与額（所得税、社会保険料等を控除する前の額）で、基本給、職務手当、精皆勤手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む

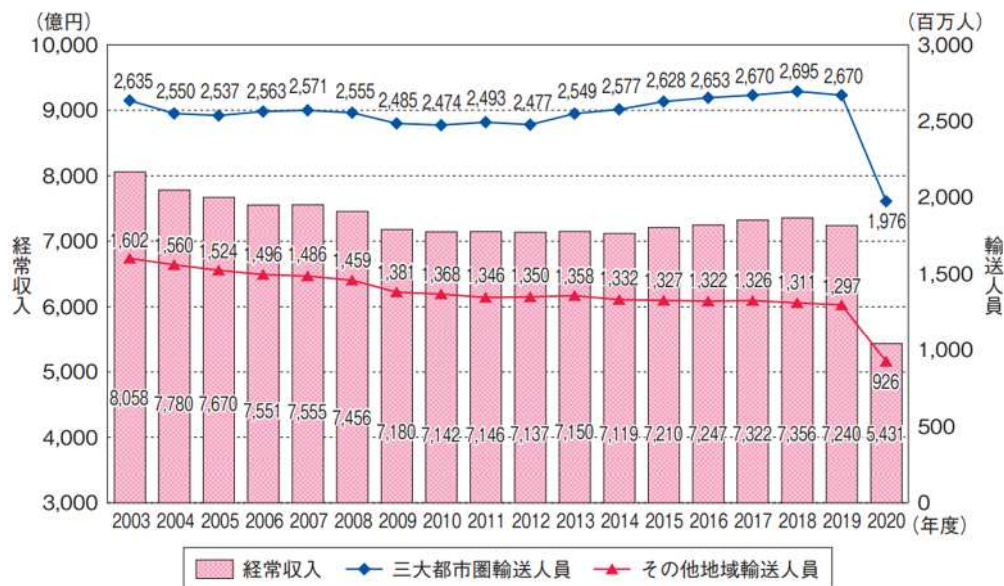
年間賞与その他特別給与額＝調査年前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額

資料：総務省「労働力調査」、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、日本バス協会「日本のバス事業」、全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイヤー・タクシー年鑑」、(一社)日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」から国土交通省自動車局作成

出典：令和4年版交通政策白書

(2) バス事業者の事業状況

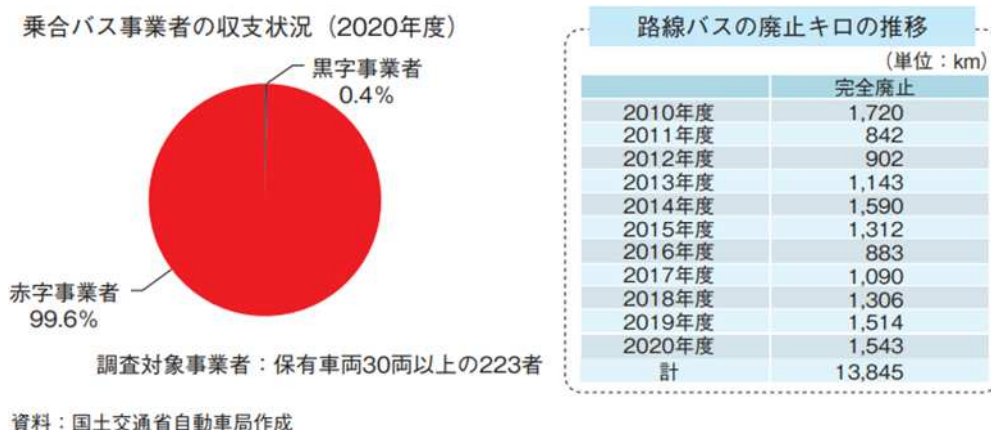
国内のバス事業者の事業状況をみると、都市部、地方部ともに新型コロナウイルスによる大きな影響を受けており、また 2019 年度からの減少率を見ても、都市部と地方部での影響に大きな差はないことが分かります。また、一般路線バス事業者のほぼすべてが赤字事業者となっているなど、経営が厳しい状況にあり、地方部においては、一般路線バスの廃止が続いています。



注1：各数値データは、乗合バスの保有車両数が30以上のバス事業者のデータを採用。
 注2：三大都市圏とは、埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、三重、岐阜、大阪、京都、兵庫である。
 資料：国土交通省自動車局作成

【出典】令和4年版交通政策白書

図 39 都市部・地方部別の一般路線バスの輸送人員、営業収入の推移

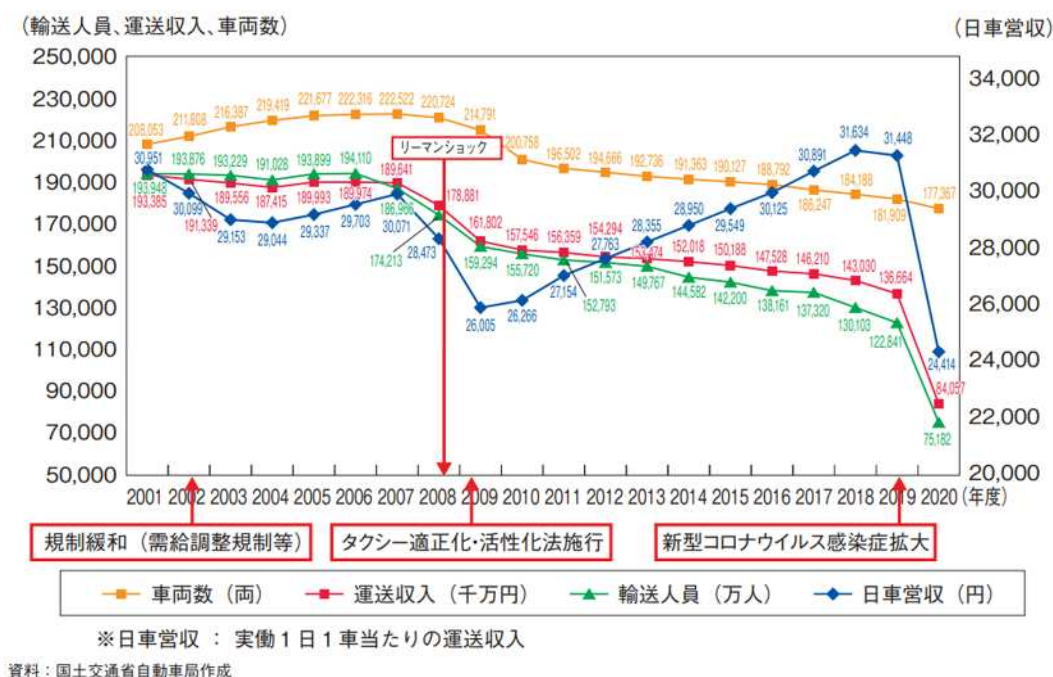


【出典】令和4年版交通政策白書

図 40 乗合バス事業者の収支状況と路線バスの廃止キロの推移

(3) タクシー事業者の事業状況

国内のタクシー事業者の事業状況をみると、2002 年の規制緩和やタクシー適正化・活性化法施行などの取組により、車両数は減少傾向にあり、その結果として、日車営収は増加傾向となっていました。しかし、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、2019 年度からは減少に転じており、依然として厳しい環境となっています。



【出典】令和4年版交通政策白書

図 41 タクシーの輸送人員、運送収入、車両数、日車営収の推移

2.3 公共交通に関する課題

（豊見城市交通基本計画及び関係者ヒアリングより）

2.3.1 日常生活の移動における課題

① 公共交通：那覇市～豊見城市間等の公共交通の利便性向上が必要

- 市内や那覇市～豊見城市間で発生する交通渋滞により定時性の確保が困難になっており、また、公共交通は路線バスのみとなっていることで、豊見城市～那覇市間の定時性・速達性が低下しています。
- バス事業者ヒアリング調査結果では交通混雑により 30 分以上の遅延が発生との意見があります。
- 公共交通同士の乗継の利便性や待ち環境についても不満が多く、公共交通の利用環境の改善が必要です。さらに、交通渋滞の緩和に向けた自家用車から公共交通への転換を促すための仕組みも必要です。
- バス事業者ヒアリング調査結果によると、「(一定の集客を見込めるのであれば) 豊見城市～那覇市間の高速バス」や「BRT（連節バスや PTPS）の導入」、「交通結節点の整備」、「低床バス導入」などを視野に入れており、バス路線の再編検討が必要です。
- 運転手の人材不足の懸念があります。

② 高齢者など交通弱者：交通手段の確保が必要

- 市内一周バスのルート変更により、公共交通不便地域の約 7 割が解消されています（公共交通不便地域 13 箇所⇒4 箇所）。
- 通院や買い物のために病院や商業施設が運行する車両も存在し、民間も含め交通弱者に対する交通手段の確保は進展しています。
- 市内で高齢化率の高い渡嘉敷など、一部の地区に公共交通不便地域が残存しています。
- 自治会ヒアリング調査結果によると、「待合環境の改善」、「他交通との乗換改善」、「便数の増加」、「バスのバリアフリー化（ノンステップ化など）」といった意見があります。

③ 通院：医療施設へのアクセス利便性向上が必要

- 市内一周バスは、友愛医療センター（与根）へ直接アクセスしていない状況です。
- その他医療施設については路線バス運行経路の沿線上となっている施設が多いものの、乗換などが必要となる場合もあります。

④ 公共交通の維持が必要

- 国内におけるバス、タクシー運転手の高齢化が進んでおり、運転手の確保が必要な状況です。
- 全国的に路線バス事業者の経営状況は厳しく、一般路線バスの廃止が続いています。
- 市民の移動手段として必要不可欠な公共交通サービス維持のために、公共交通利用を促進して交通事業者の収益改善につなげる取組が必要です。

2.3.2 観光客の移動における課題

① 観光客に対する公共交通の利便性向上が必要

- 県外・外国からの観光客が、公共交通で観光がしやすいよう利便性の向上が求められます。

② 南部地域の観光施設を周遊可能な取組が必要

- 観光客が、来訪経験のある市内観光施設には偏りがあり、市内を含む南部地域の観光施設を周遊する仕組みづくりが必要です。

③ 道の駅豊崎周辺の観光拠点の機能強化が必要

- 道の駅豊崎は「買い物」、「休憩・食事」といった機能に加え、レンタカー事業所が近接しています。
- 県外客・県内客のレンタカー利用率は高く、空港から訪れる次の拠点として機能しています。
- 市内観光施設の周遊性を高めるような取組や、市外路線バスから市内一周バスへの乗換、カーシェア、レンタサイクルの拠点、荷物の預かり（コインロッカー等）など、観光拠点の機能強化が必要です。

第3章 豊見城市が目指す将来像

「豊見城市交通基本計画」における基本理念・将来像・基本方針は以下の通りです。地域公共交通計画は、これらに基づき策定します。

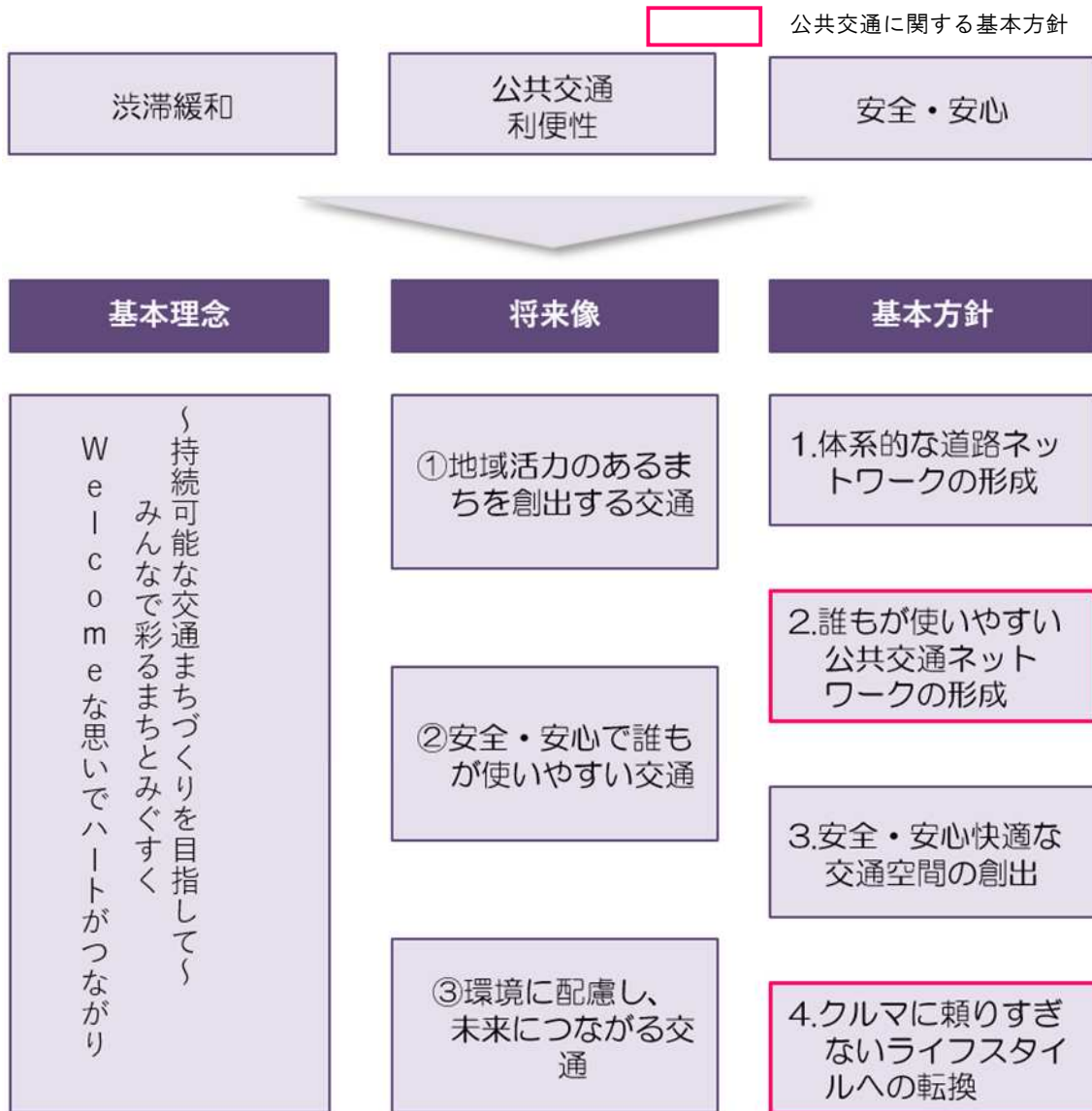
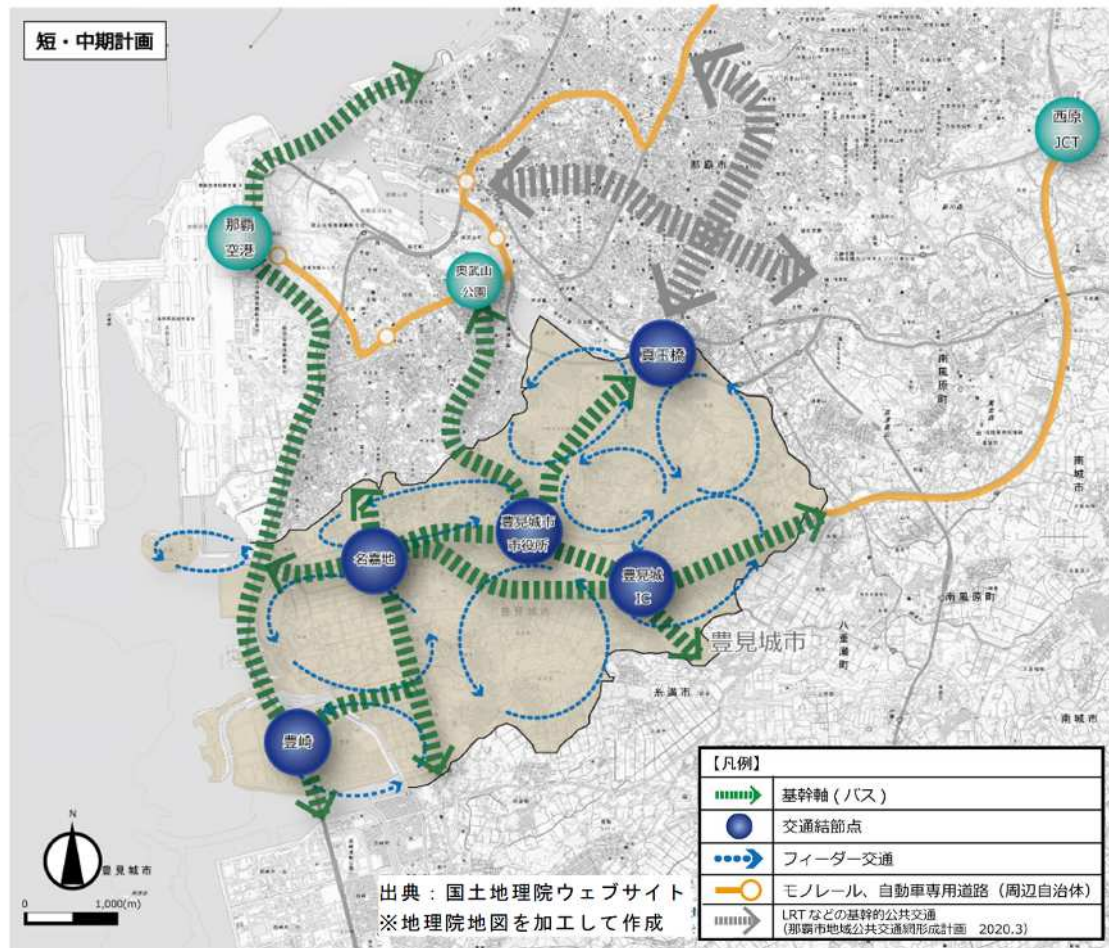


図 42 基本理念、将来像、基本方針

豊見城市交通基本計画において短・中期の将来公共交通ネットワークが示されています。

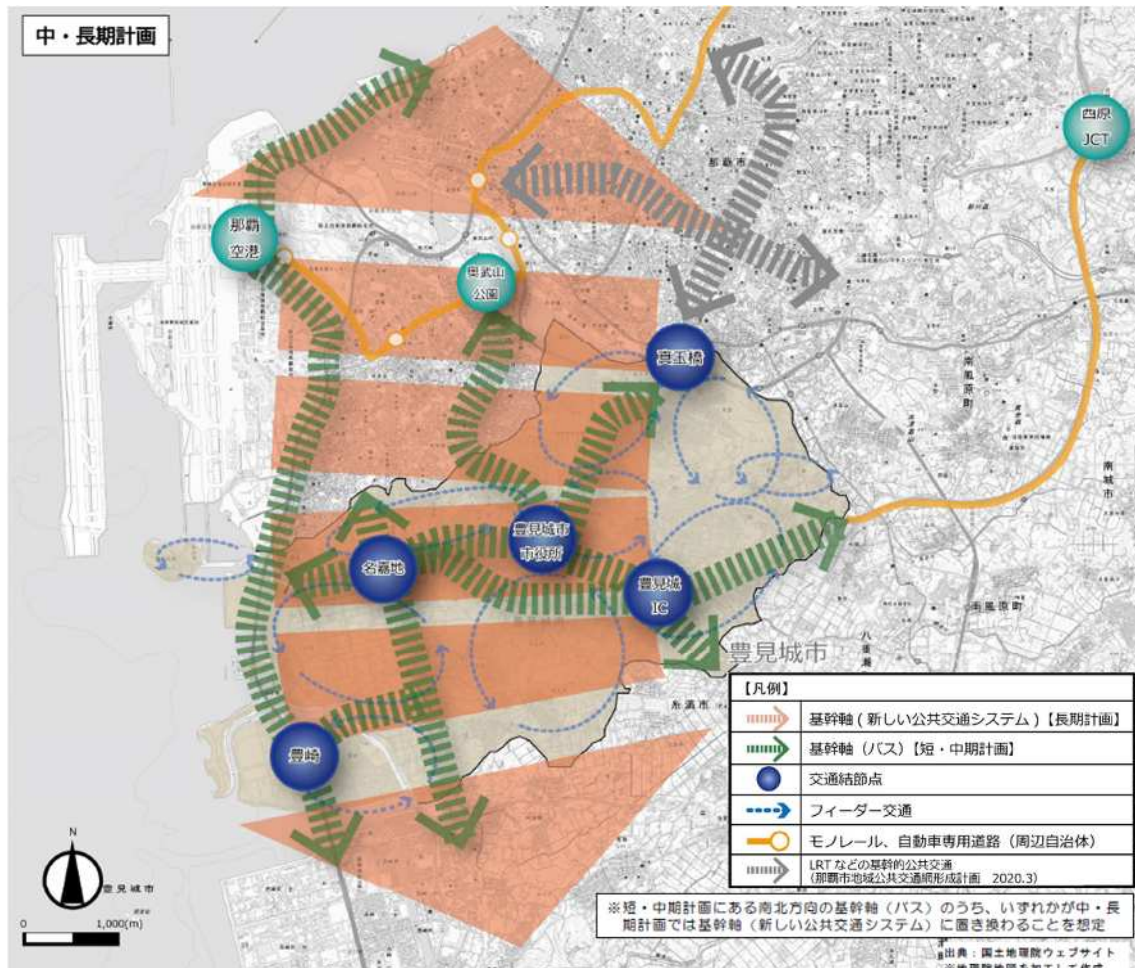
本計画では、このネットワークで示されている基幹軸、交通結節点、フィーダー交通の利便性向上を図ることとします。



出典：豊見城市交通基本計画

図 43 将来公共交通ネットワーク図（短・中期）

中・長期では、南北の基幹軸の1つを担うものとして新しい公共交通システムの導入を目指しています。



出典：豊見城市交通基本計画

図 44 将来公共交通ネットワーク図（中・長期）

第4章 方針と施策

4.1 地域公共交通計画の考え方

「豊見城市交通基本計画」では、20年後を見据えて「welcomeな思いでハートがつながりみんなで彩るまちとみぐすく～持続可能な交通まちづくりを目指して～」の基本理念を掲げ、将来像、基本方針の実現に向けた施策を整理し、「豊見城市総合交通戦略」では、短・中期（5～10年後）を見据えて重点的・効率的に推進する施策のパッケージ化を行い、実施主体やスケジュール等を位置付けています。

地域公共交通計画では、総合交通戦略に位置付けた施策のうち、公共交通に関する施策について、実施内容や推進体制、計画目標値等をより具体的に掲げることで、より実効性のある計画を策定します。

4.2 施策方針

地域公共交通基本計画においては、総合交通戦略の基本方針、個別施策のうち、公共交通に関する施策を対象とします。

個別施策に対し、先進事例や近隣自治体の事例も参考にしながら、短期（5年以内）の具体的な実施事項（施策内容、スケジュール、推進体制等）を検討します。

<交通基本計画 将来像>

将来像1. 地域活力のあるまちを創出する交通

豊見城市の立地特性である、那覇空港・県都那覇市との隣接、インターチェンジ・国道からの県内への交通利便の優位性を活かして、各地域との交流や産業の成長を支え、今後も持続的に発展する地域活力のあるまちを創出する交通まちづくりを推進します。

将来像2. 安全・安心で誰もが使いやすい交通

誰もが安全・安心して生活でき、市民の日々の快適な暮らしを支え、様々な災害や危険から市民を守るまちづくりに貢献する交通まちづくりを推進します。

将来像3. 環境に配慮し、未来につながる交通

循環型・低炭素社会を目指すとともに、市民一人ひとりが車に頼りすぎない環境に配慮したまちづくりを考え、取組むことで地球環境にやさしい、未来につながる交通まちづくりを推進します。

4.3 持続可能な開発目標（SDGs）との関連

地域公共交通計画では短期（5年以内）の目標を達成するために、総合交通戦略に従って個別施策ごとの持続可能な開発目標（SDGs）を設定します。

個別施策	持続可能な開発目標（SDGs）					
	3	7	9	11	12	13
1 <small>総合交通戦略 【No. 4】</small> LRT、モノレールなど基幹公共交通の導入検討の推進		●	●	●	●	●
2 <small>総合交通戦略 【No. 5】</small> 公共交通ネットワークの形成に向けた取り組みの推進	●	●		●	●	●
3 <small>総合交通戦略 【No. 6】</small> 公共交通の利用促進に向けた取り組みの推進	●	●		●	●	●
4 <small>総合交通戦略 【No. 7】</small> ラストワンマイルにおける交通手段の導入検討の推進	●	●		●	●	●
5 <small>総合交通戦略 【No. 8】</small> 交通結節点の整備の推進	●		●	●	●	
6 <small>総合交通戦略 【No. 9】</small> MaaSをはじめとする新たなモビリティサービスの活用の推進				●		
7 <small>総合交通戦略 【No. 17】</small> モビリティマネジメント（MM）、交通需要マネジメント（TDM）の推進	●	●		●	●	●




【SDGs 開発目標】

3. すべての人に健康と福祉を	7. エネルギーをみんなにそしてクリーンに
9. 産業と技術革新の基盤をつくろう	11. 住み続けられるまちづくりを
12. つくる責任つかう責任	13. 気候変動に具体的な対策を



4.4 実施施策

豊見城市総合交通戦略に位置付けられた 17 の個別施策のうち、7 つの個別施策について計画を策定します。

凡例：  検討  実施  推奨 ※破線は必要に応じて検討・実施 ◎ 主担当 ○ 担当

基本方針	施策	個別施策	取組内容	整備スケジュール（イメージ）										
				2023 年度	2024 年度	2025 年度	2026 年度	2027 年度	国	県	市	交通 管理者	交通 事業者	企業・ 団体
2 誰もが使いやすい公共交通ネットワークの形成	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							○	◎	◎		○	
	路線バスの利用環境の拡充	2 総合交通戦略【No. 5】 公共交通ネットワークの形成に向けた取り組みの推進	公共交通の需要が期待される市東部の利便性向上											
			豊見城市内一周バス（105 番）のルート検証・見直し								◎		◎	
			バス乗降データの取得・分析推奨											
		3 総合交通戦略【No. 6】 公共交通の利用促進に向けた取り組みの推進	公共施設やコンビニエンスストア等と連携したバス待ちスペースの設置						○	○	◎		◎	
			既存のバスナビアプリの利用促進のための PR											
			バス運行関連情報のオープンデータ化への取組推奨											
	多様なフィーダー交通網の構築	4 総合交通戦略【No. 7】 ラストワンマイルにおける交通手段の導入検討の推進	ラストワンマイル交通の導入検討											
			グリーンスローモビリティの導入検討								◎		◎	
			シェアサイクル等の利用促進											
	交通結節点の整備	5 総合交通戦略【No. 8】 交通結節点の整備の推進	豊見城市役所						○	○	◎		◎	○
			道の駅豊崎周辺											
			真玉橋、名嘉地、豊見城 IC											
	MaaS をはじめとする新たなモビリティサービスの活用	6 総合交通戦略【No. 9】 MaaS をはじめとする新たなモビリティサービスの活用の推進	現金から交通系 IC カード等への転換を促進						○	○	◎		◎	◎
			MaaS サービスの活用検討											
			タクシーとバスを組み合わせた割引検討											
4 クルマに頼り過ぎないライフスタイルへの転換	モビリティマネジメント（MM）、交通需要マネジメント（TDM）の推進	7 総合交通戦略【No. 17】 モビリティマネジメント（MM）、交通需要マネジメント（TDM）の推進	モビリティマネジメント（MM）											
			通勤におけるモビリティマネジメント											
			学校教育におけるモビリティマネジメント											
			転入者を対象としたモビリティマネジメント											
			公共交通利用に向けた周知啓発						○	○	◎		○	○
			交通需要マネジメント（TDM）											
			パーク＆ライド駐車場を活用した公共交通への転換											
			ノーマイカーデーの実施											
			エコ通勤の推進											

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

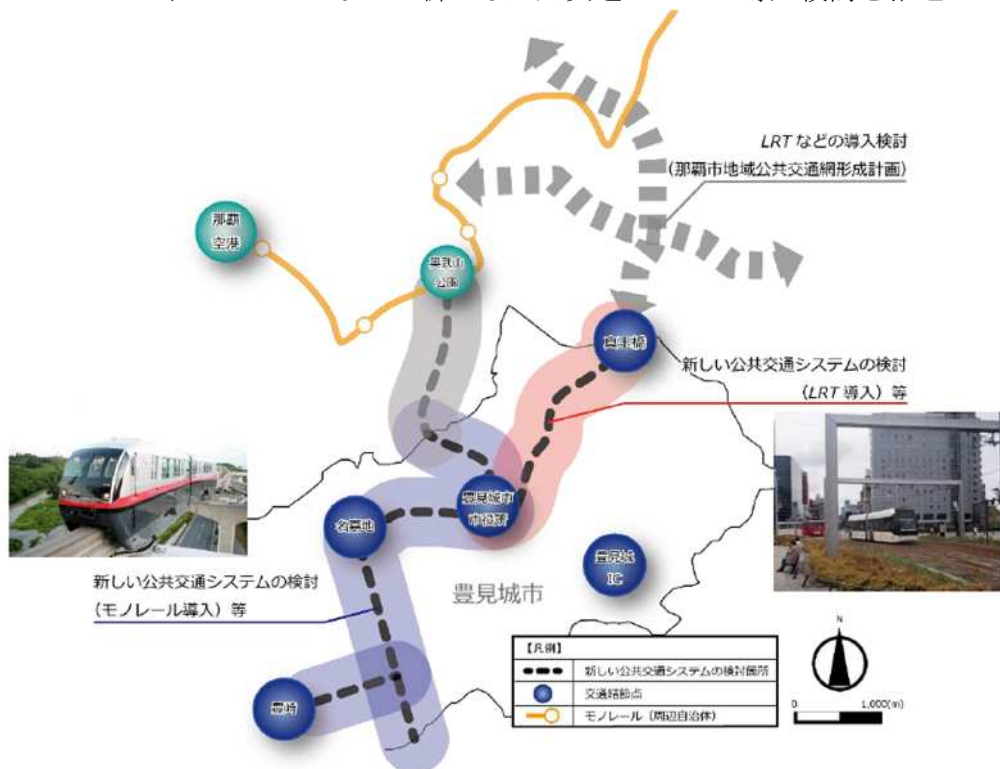
1

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 やモノレール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 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 45 LRT、モノレールなど基幹公共交通の導入のイメージ

<スケジュール>

凡例： → 検討 → 実施 → 推奨 ※破線は必要に応じて検討・実施

2023	2024	2025	2026	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

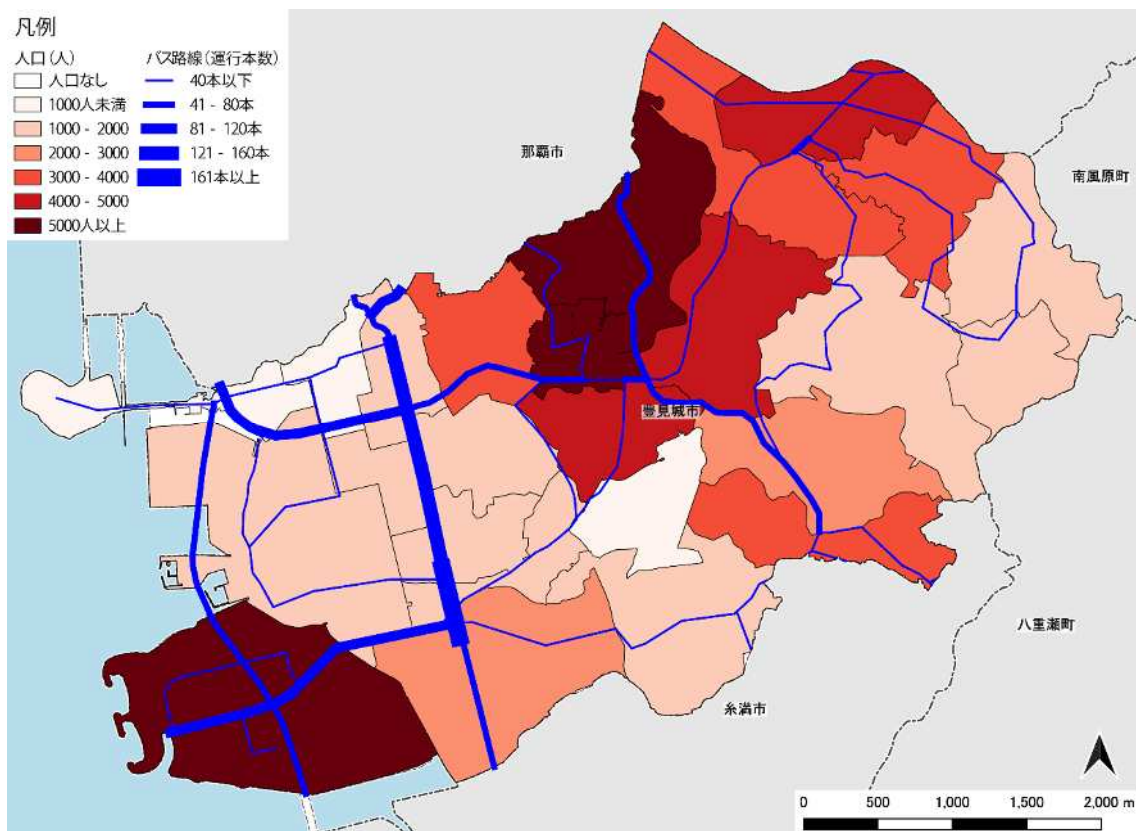
国	県	市									交通 管理者	交通 事業者	企 業・ 団体
		防災 管財 課	企画 調整 課	産業 振興 課	協働 のま ち推 進課	障が い長 寿課	都市 計画 課	市街 地整 備課	道路 課	学校 教育 課			
○	◎						◎	○				○	

公共交通ネットワークの形成に向けた取り組みの推進

<取組内容>

公共交通の需要が期待される市東部の利便性向上

- 現在、バス路線は市東部よりも西部の路線が多くなっていますが、人口や通勤通学状況をみると、市東部にも一定の需要があると考えられるため、東部への路線バスルート変更を含めて、利便性向上に向けた検討を行います。



【資料】豊見城市住民基本台帳（令和4年6月時点）および各バス会社 HP

図 46 （再掲）豊見城市内の区間別バス運行本数（往復/日）

豊見城市内一周バス（105 番）のルート・ダイヤ検証・見直し

- 市民の交通利便性向上や市内の病院・商業施設等へのアクセス向上に関するニーズを把握し、必要に応じて豊見城市内一周線バス（105 番）のルート・ダイヤの見直しを実施します。

- ルートの見直しにあたっては、満足度が低い「定時性」と「運行間隔」の改善を目指すとともに、現ルートの子バス停毎の利用者数やその他の交通手段との接続を考慮し、最適なルートを検討します。
- ルート見直しの時期については、定時性を考慮し関連する道路整備の進捗状況も踏まえて検討します。
- ダイヤの見直しにあたっては、利用者やルート沿いにある高校の始業時間を考慮することで、利用促進を図ります。

バス乗降データの取得・分析推奨

- 路線バス車両への乗降センサー設置等により、恒常的に乗降者数データを取得し、施策の効果の確認、再編時の検討材料として活用が期待される。

<スケジュール>

凡例： → 検討 → 実施 → 推奨 ※破線は必要に応じて検討・実施

2023	2024	2025	2026	2027
公共交通利便性向上				
検討・利用状況をふまえた拡充				
豊見城市内一周バス（105 番）のルート検証・見直し				
実施				
バス乗降データの取得・分析推奨				
推奨				

<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	学校 教育課			
							◎					◎	

公共交通の利用促進に向けた取り組みの推進

＜取組内容＞

公共施設やコンビニエンスストア等と連携したバス待ちスペースの設置

- 周辺の施設と連携してバス待合室を設置するとともに、利便性向上のため、バス接近状況等が分かるバス時刻電光掲示板や無料 Wi-Fi の導入などバス待ちスペースの環境充実などを検討します。

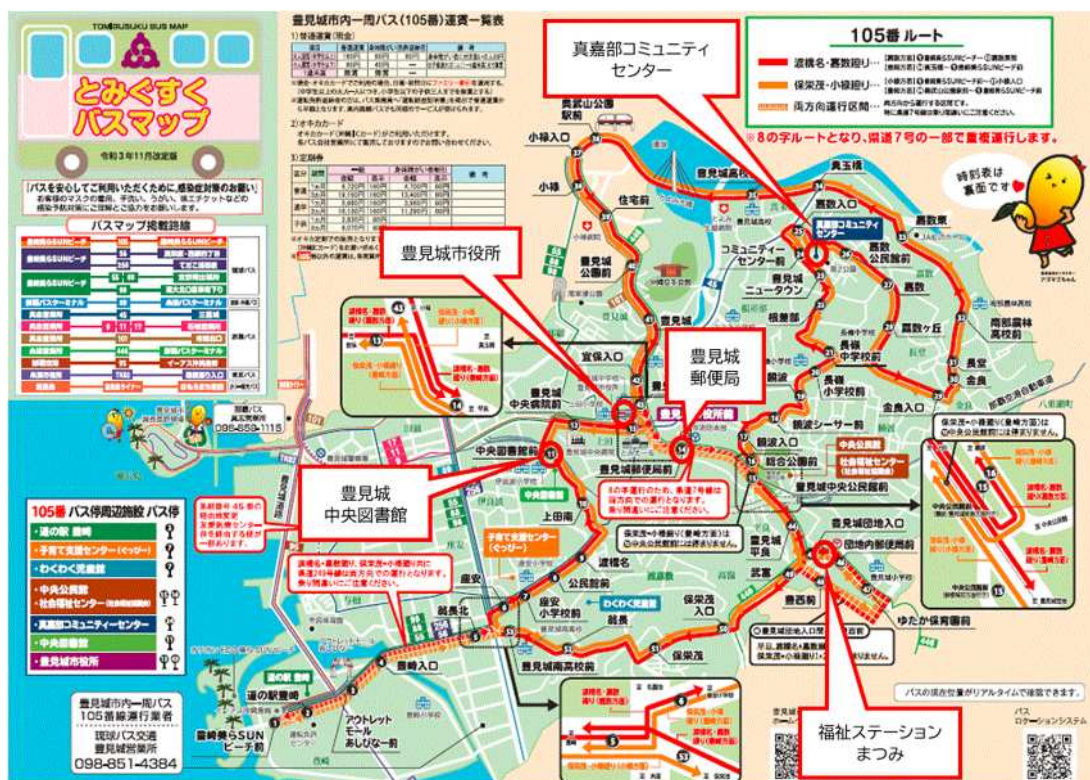


図 47 豊見城市のバス待ち施設マップ（令和 4 年 11 月時点）



バス待合室とトイレを設置し、バス待合室には、自動販売機やりゅうとチャージ機、バス時刻表示モニターがあり、無料 Wi-Fi が利用可能となっています。

出典：新潟市 HP

図 48 新潟市の市役所バス待合室

既存のバスナビアプリの利用促進のための PR

- 沖縄県内のバス事業者 5 社により提供されている沖縄本島の路線バスとゆいレール・総合案内システム「のりもの NAVI Okinawa」について、利用者の認知度を高め、利用を促進するための PR を実施します。



「のりもの NAVI Okinawa」は、乗り換え案内、バスの接近状況、バスの現在位置を調べることが

出典：「のりもの NAVI Okinawa」ウェブサイト

図 49 総合案内システム「のりもの NAVI Okinawa」のトップページ

バス運行関連情報のオープンデータ化への取組を推奨

- バス路線やバス停位置、バスの運行情報等のバス事業者が所有するデータについて、沖縄県で実施している「沖縄県オープンデータカタログ」への登録など、オープンデータ化への取り組みを推奨していきます。



沖縄県では、観光客の過度なレンタカー利用から公共交通の利用を促進し、観光客の利便性及び満足度の向上を図ることを目的に、県内のバス、モノレール、船舶等の公共交通機関の時刻表やバス停位置情報、観光施設等の情報をオープンデータ化する取り組みなどを行っています。

これにより、グーグルマップを始めとした大手検索サイトでの公共交通の乗り換え検索が実現できるほか、誰でも自由にオープンデータを利用できることから、民間事業者等による新たなサービスの開発が期待されています。

出典：沖縄県観光振興課 HP

図 50 沖縄県における公共交通データのオープンデータ化



バスロケーションシステムに登
録された各種マスタデータおよ
び車両のリアルタイムな位置・
状態を GTFS(標準的なバス情報
フォーマット)に整備し、オーブ
ン化。Google 等の経路検索事業
者に提供することで、バス以外
の交通手段と合わせたシームレ
スな検索が可能になっていま

出典：国土交通省

図 51 岐阜県中津川市におけるバス路線データのオープンデータ化

<スケジュール>

凡例： → 検討 → 実施 → 推奨 ※破線は必要に応じて検討・実施

2023	2024	2025	2026	2027
バス待ちスペースの提供 実証実験	必要に応じ拡充			
既存のバスナビアプリの利用促進のための PR 実施				
バス運行関連情報のオープンデータ化への取組推奨 推奨				

<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				学校 教育 課
○	○						◎					◎	

ラストワンマイルにおける交通手段の導入検討の推進

< 取組内容 >

ラストワンマイル交通の導入検討

- 公共交通不便地域の解消等を目的とした既存公共交通を補う交通施策を検討するため、需要調査により市民のニーズを把握し、利便性向上と経済性のバランス、既存公共交通との共存等を考慮しながら、豊見城市に適した交通サービスの導入に向けて検討を行います。

グリーンスローモビリティの導入検討

- 市外からの観光客や住民の地域内移動を想定したグリーンスローモビリティの導入を検討します。

北谷町では、国土交通省と経済産業省が連携し、遠隔型システムによる自動運転の技術・サービスの実証実験を実施しました。2021年3月末からは、地元の「北谷タウンマネジメント＆モビリティサービス合同会社」に運行を移管し、無人自動運転移動サービス「美浜シャトルカート」の運行を開始しています。

(沖縄県北谷町)遠隔型自動運転システムによる無人自動運転移動サービスの事業概要

- 3月31日より、沖縄県北谷町の海岸沿いの町有地（非公道）を活用し、遠隔監視・操作室にいる1人の遠隔運転手が2台の無人自動運転車両を運行する形で、サービスを開始（保安要員が乗車）。
- レベル3の認可を受けた永平寺と同じ遠隔型自動運転システムを搭載した車両を活用。
- 受容性を高めるため、観光地の雰囲気にならせた装飾を施した車両デザインに変更。

- 運行開始日: 令和3年3月31日
- 運行ルート: 北谷町の海岸沿いの走路(約2km、非公道)の周回路(町有地)
- 運行主体: 北谷タウンマネジメント&モビリティサービス合同会社(地域で事業会社を設立)
- 利用料金: 無料(車内広告収入等で賄う予定)
- 運行形態: 遠隔にいる1名の運転手が2台の自動運転車両を運行

※レベル3認可を受けた永平寺と同じ遠隔型自動運転システムを搭載した車両を活用

※当番は保安要員(運転者ではなく、車内の安全対策等のために乗車するもの)が車両後部座席に乗車した形で運行



沖縄県北谷町の海岸沿いの走路(非公道: 約2km)の周回路



視認・認識・安全・受容性向上のため車体デザインを変更

- ・車体デザインをちんちゃん電車で【視認性、受容性】
- ・周辺歩行者への警告音は鐘に【認識性】
- ・カーブ等での走行軌跡を路面表示【安全性】

【出典】経済産業省 HP

図 52 遠隔型自動運転システムによる無人自動運転移動サービス（北谷町）

シェアサイクル等の利用促進

- シェアサイクル等の事業者と連携し、市内シェアサイクルポートの拡充を推奨し、利用促進を図ります。



図 53 CyCy ポート（レキオス豊見城）

<スケジュール>

凡例： → 検討 → 実施 → 推奨 ※破線は必要に応じて検討・実施

2023	2024	2025	2026	2027
ラストワンマイル交通の導入検討				
検討			実証実験	
グリーンスローモビリティの導入検討				
検討・協議				
シェアサイクル等の利用促進				
実施				

<推進体制>

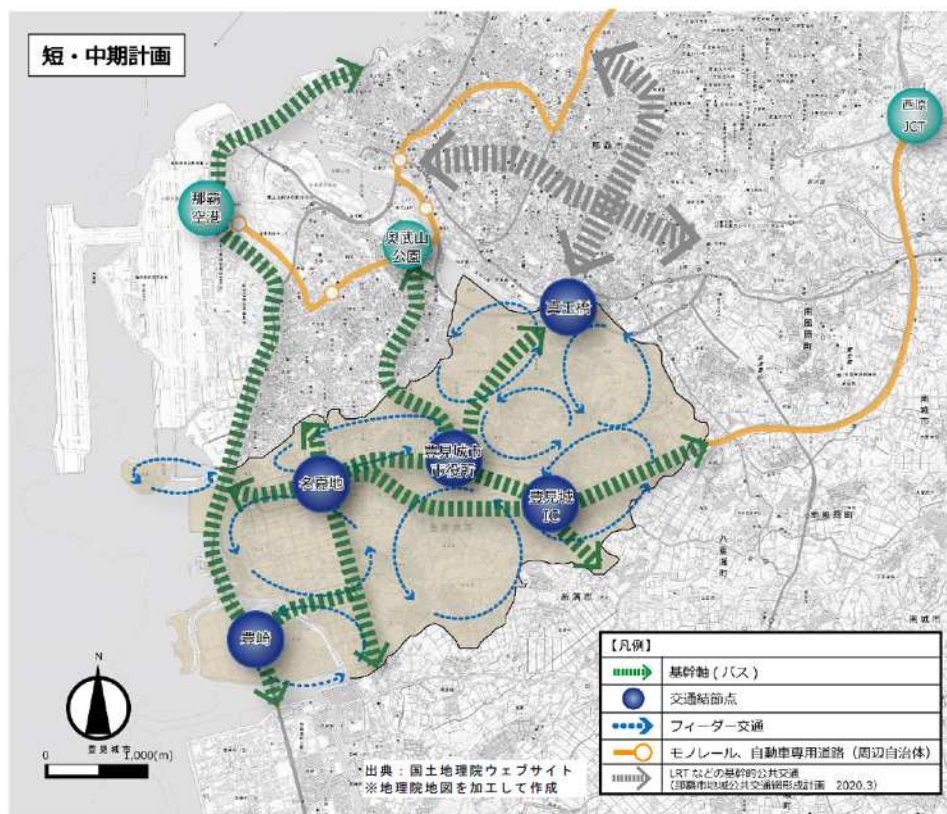
凡例： ◎ 主担当 ○ 担当

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	学校 教育 課			
				○	○	○	◎	○				◎	

交通結節点の整備の推進

< 取組内容 >

- 将来的に交通結節点の役割を担うことが想定される 5 か所（市役所周辺エリア、豊崎エリア、真玉橋エリア、名嘉地エリア、豊見城 IC エリア）について、結節点としての機能整備を推進します。



出典：豊見城市交通基本計画

図 43（再掲） 将来公共交通ネットワーク図（短・中期）

- **豊見城市役所**：まちの顔としてバス待ちスペース等の機能整備（バス待ちスペース、バス時刻掲示板、フリーWifi）の検討
- **道の駅豊崎周辺**：手荷物預かり、郵送サービスの導入、ラストワンマイル交通の導入、待合場所の確保等を検討
- **真玉橋**：那覇市の LRT 構想等を踏まえた検討
- **名嘉地**：那覇空港自動車道小禄道路の開通後の交通状況等を踏まえた検討
- **豊見城 IC**：豊見城総合公園周辺のスポーツ拠点エリア構想を踏まえた検討

<スケジュール>

凡例： → 検討 → 実施 → 推奨 ※破線は必要に応じて検討・実施

2023	2024	2025	2026	2027
豊見城市役所 試験的導入			本格導入に向けた整備推進	
道の駅豊崎周辺 試験的導入			本格導入に向けた整備推進	
真玉橋、名嘉地、豊見城 IC 検討				

<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	学校 教育 課			
		○	○	○			◎	○				◎	○

タクシーとバスを組み合わせた割引検討

- 公共交通不便地域における移動手段確保のため、路線バスのバス停から自宅や病院・商業施設等への端末交通としてタクシーを利用することを想定し、これらの乗継時の負担軽減を目的とした割引を検討します。

<スケジュール>

凡例： → 検討 → 実施 → 推奨 ※破線は必要に応じて検討・実施

2023	2024	2025	2026	2027
現金から交通系 IC カード等へ転換を促進				
実施				
MaaS サービスの活用検討				
検討結果をふまえて実施				
タクシーとバスを組み合わせた割引検討				
検討		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	学校 教育 課			
○	○			○			◎					◎	◎

基本方針4. クルマに頼り過ぎないライフスタイルへの転換

施策 モビリティマネジメント(MM)、交通需要マネジメント(TDM)の推進

7

総合交通戦略
No.17

モビリティマネジメント(MM)、交通需要マネジメント(TDM)の推進

<取組内容>

モビリティマネジメント (MM)

通勤におけるモビリティマネジメント

- 市役所、市内の企業に対して、公共交通の利便性を向上するためのマップの配布や公共交通利用による経済性の向上、環境への負荷の軽減について周知啓発を図る等のモビリティマネジメントを実施します。

学校教育におけるモビリティマネジメント

- 市内の学校において、バスの乗り方の講習のほか、公共交通を利用することによる自由時間の確保、事故の軽減などのバス通学のメリットについて周知啓発を実施します。

滋賀県では、小学生向けの「交通環境学習」プログラム用のメニューや教育素材を提供しており、子供のころから公共交通利用に馴染ませることで、成人後も自家用車のみに頼らない移動ができるよう、学校教育MMを各市町村で実施しています。



5

【出典】滋賀県甲賀市 HP

図 56 滋賀県における学校教育MMの取組

転入者を対象としたモビリティマネジメント

- 転入者に対して、転入時に公共交通マップの配布や、公共交通のメリットについて周知啓発活動を実施します。

公共交通利用に向けた周知啓発

- 公共交通の利用を促進するため、公共交通の利用による、環境への負荷の軽減や健康への効果などのメリットについて周知啓発を行います。

交通需要マネジメント（TDM）

パーク＆ライド駐車場を活用した公共交通への転換

- 主に那覇市への通勤、買い物等に向かう市民を想定し、大型商業施設等を活用して、自家用車を駐車しバスに乗り換えるパーク＆バスライドを検討します。

那覇市内の渋滞を避けるため、沖縄都市モノレールの終着駅・てだこ浦西駅に 1,000 台規模の巨大駐車場を建設しました。

通勤や買い物に向かう市民がてだこ浦西駅からモノレールを利用して市内商業施設や空港へ移動するパーク＆ライドを実施することで、公共交通の利用促進とともに那覇市内の渋滞解消にもつながります。

定期利用

**てだこ浦西駅
パークアンドライド駐車場**

パークアンドライド駐車場とゆいレールの利用でより便利に！

以下のようなお悩みのアナタには、【定期利用】がオススメです！

通勤にかかる費用を節約したい！！

毎朝の通勤時の渋滞を回避したい！！

利用料金 (単位：円)	1ヶ月	3ヶ月	6ヶ月
全日定期 駐車券	月～日 5,000円	5,000円 14,250円	10,000円 27,000円
平日・土曜日 定期駐車券	月～土 4,200円	11,970円	22,680円
平日定期 駐車券	月～金 3,500円	9,980円	18,900円

注意

● 本駐車場は、本駐車場にのみ利用可能。他、他駐車場へは利用できません。

● 本駐車場に、本駐車場にのみ利用可能。他、他駐車場へは利用できません。

● 本駐車場に、本駐車場にのみ利用可能。他、他駐車場へは利用できません。

● 本駐車場に、本駐車場にのみ利用可能。他、他駐車場へは利用できません。

TEL 098-870-5811 FAX 098-870-5812

一般利用

**てだこ浦西駅
パークアンドライド駐車場**

パークアンドライド駐車場とゆいレールの利用でより便利に！

以下のようなお悩みのアナタには、【一般利用】がオススメです！

空港での渋滞を避けたい！ 時間通りに到着したい！

休日やお出かけで駐車場に大変混雑！ 出庫時間が長くなる！

基本料金 (単位：円)	1ヶ月	3ヶ月	6ヶ月
基本料金	100円	100円	400円
利用料金	260円	—	260円
合計料金	1,060円	260円	1,720円

注意

● 本駐車場は、本駐車場にのみ利用可能。他、他駐車場へは利用できません。

● 本駐車場に、本駐車場にのみ利用可能。他、他駐車場へは利用できません。

● 本駐車場に、本駐車場にのみ利用可能。他、他駐車場へは利用できません。

● 本駐車場に、本駐車場にのみ利用可能。他、他駐車場へは利用できません。

出典：沖縄県

図 57 てだこ浦西駅パークアンドライド駐車場

ノーマイカーデーの実施

- 通勤や買い物等に自動車を使わず、公共交通や自転車を使うノーマイカーデーを実施します。

エコ通勤の推進

- 豊見城市役所を「エコ通勤優良事業所」として登録し、市職員のエコ通勤を促進します。
- ニーズに応じて、自転車通勤者が利用可能な更衣室やシャワールーム・駐輪スペースの拡充を検討します。



出典：国土交通省

図 58 エコ通勤優良事業所認証のマーク

＜スケジュール＞ 凡例： → 検討 → 実施 → 推奨 ※破線は必要に応じて検討・実施

2023	2024	2025	2026	2027
通勤におけるモビリティマネジメント				
検討		実施		
学校教育におけるモビリティマネジメント				
実施				
転入者を対象としたモビリティマネジメント				
実施				
公共交通利用に向けた周知啓発				
実施				
パーク＆ライド駐車場				
検討	実施			
ノーマイカーデーの実施				
検討	実施			
エコ通勤の推進				
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	人事 課	企画 調整課	産業 振興課	協働 のまち 推進課	生活 環境課	障がい 長寿課	都市 計画課	市街地 整備課	道路 課	学校 教育課			
○	○	○	○				○		◎			○		○	○

第5章 計画の実現に向けて

5.1 目標指標・目標値の設定

地域公共交通計画の個別施策が有効に効果を発揮しているか確認し、計画の達成状況进行评估していくため、国による「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」も参考にしながら、指標を設定し、計画年次となる2027年度における目標値を設定しています。

表 9 地域公共交通計画の指標

目標		指標	目標値		手法
			現況	2027年度	
誰もが使いやすい公共交通ネットワークの形成	路線バス	① 住民等の公共交通の利用者数（総数、1便当たり、走行台キロ当たり 等）			実績
		② 公的資金が投入されている公共交通事業の収支（収支率もしくは収支差）			実績
		③ 公共交通への公的資金投入額（総額、利用者1人当たり、住民1人当たり）			実績
		④ 市内一周線バスの利用者数			実績
		⑤ 住民等の公共交通の利用頻度			アンケート
		⑥ 市内高校に通学する高校生の自家用車の送迎率			高校ヒア
		⑦ 公共交通カバー率（人口もしくは面積）			統計資料等
		⑧ 地域内主要箇所からの通学・通勤・買い物等の主な目的地への移動手段の有無・便数			実績
		⑨ 主な学校、病院、商店街付近のバス停等の有無			実績
		⑩ クロスセクター効果（分野別代替費用と財政支出の差額）			庁内ヒア等
	バス待ち環境	⑪ バス待ちスペースの箇所数	5		実績
	サービス改善・情報化	⑫ 情報のオープン化（オープンデータ化）			実績
		キャッシュレス決済の導入件数・導入率			実績
		駅・停留所施設、運行情報、広報媒体等の多言語化			実績

5.2 推進体制

将来像の実現に向けては、各施策を着実に推進していくことが重要であり、施策の効果について適正に評価・検証していく必要があります。

計画の推進に向けては、市民、行政（国・県・市・警察等）、交通事業者、交通に関する団体等がそれぞれの役割分担を把握した上で連携・協働し取り組んでいくことが必要です。

そのため、計画の進行状況を把握するために、行政と交通事業者等が一体となる地域公共交通会議を継続的に開催し、取り組みの進行状況や目標の達成状況を確認します。また、庁内においても関係部局と連携しながら着実に取り組みを推進します。

5.3 評価・改善の仕組み

毎年、指標についてモニタリングを行い、施策の進捗状況を確認し、必要に応じて計画の見直しや取り組みの追加などを検討します。

また、豊見城市だけでなく国や沖縄県の社会情勢の変化に適応していくために、P（Plan:計画）、D（Do:実行）、C（Check:評価）、A（Action:改善）サイクルを回し施策の達成状況を振り返り、持続可能な運営・管理を行います。