

# 豊見城市地域公共交通計画

## 概要版

令和 5 年 3 月

豊見城市



# 第1章 計画概要

## 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付け、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。

「豊見城市総合交通戦略」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。

## 2. 計画の位置付け

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

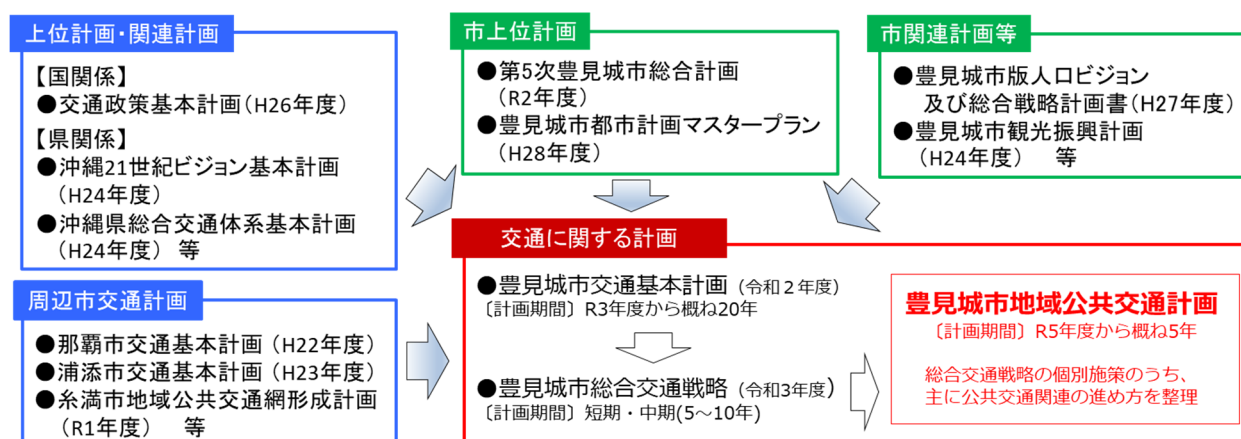


図1 計画の位置付け

## 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。

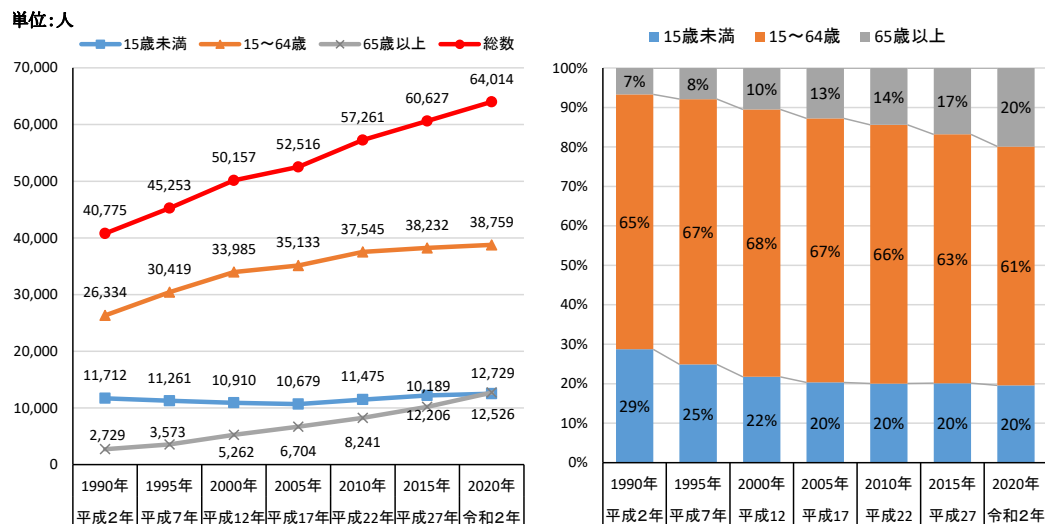
## 4. 目標年次

「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。

## 第2章 公共交通を取り巻く現状と課題

### 1. 豊見城市の人口と施設立地等

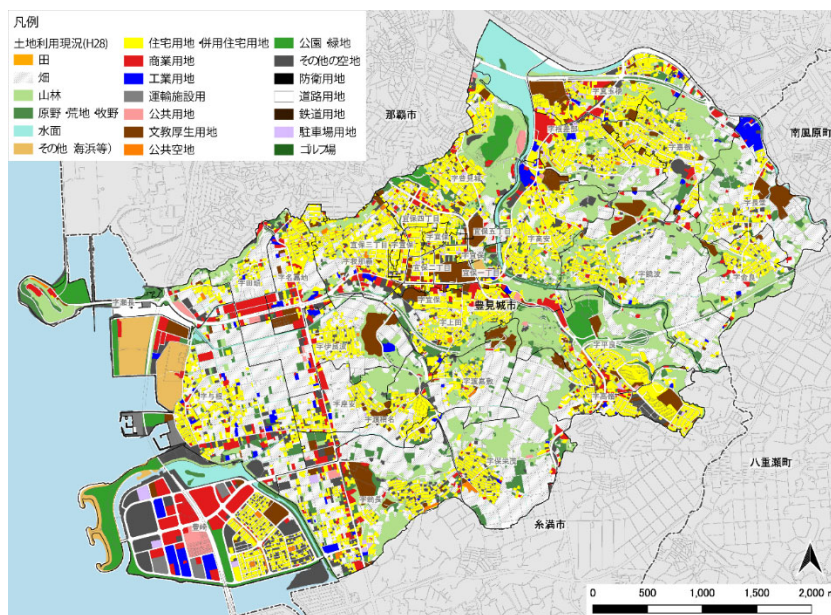
豊見城市の総人口は増加を続けており、令和2年時点で64,014人となっています。一方、人口の年齢構成をみると、15歳未満の割合は横ばい、65歳以上の割合が増加している傾向にあります。



出典：国勢調査（平成2年～令和2年）

図2 豊見城市の人口推移（国勢調査）（平成2年-令和2年）

市街地地域や県道沿いに住宅用地が存在し、市西部に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利用傾向が異なることが確認できます。市南西部にイーアス沖縄豊崎・アウトレットモールあしびなー等の商業地域、与根では友愛医療センターや大型物流施設が立地しています。



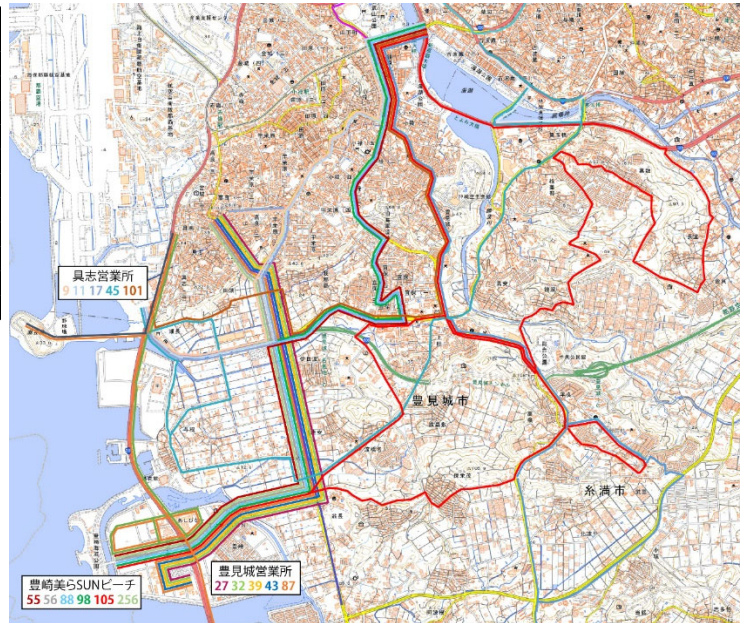
出典：平成28年度都市計画基礎調査

図3 豊見城市の土地利用状況

## 2. 地域公共交通の現状

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。また、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。

路線番号	路線名	路線番号	路線名
6	那覇おもろまち線	87	赤嶺てだこ線
9	小禄石嶺線	88	宜野湾線
11	安岡宇栄原線	89	糸満線
17	石嶺（開南）線	95	空港あしびなー線
27	屋慶名線	98	琉大線
32	コンベンションセンター線	101	平和台安謝線
39	南城線	105	豊見城市内一周線
43	北谷線	256	浦添てだこ線
45	与根線	446	那覇糸満線
55	牧港線	SNG	瀬長島ライナー
56	浦添線	TK02	ウミカジライナー



出典：地理院地図、バスマップ沖縄を参考に作成

図4 豊見城市で運行する路線バス

## 3. クロスセクター効果

豊見城市におけるクロスセクター効果を算出したところ、令和4年度の財政支出760万円に対して分野別代替費用の総額が4,900万円となり、差額の4,140万円が豊見城市におけるクロスセクター効果（＝地域公共交通の存在価値）となります。

表1 豊見城市におけるクロスセクター効果の算出結果

	調査項目	費用（万円／年）	備考
医療	病院送迎貸切バスの運行	340	
	医療費の増加	70	
商業	移動販売の実施	620	
教育	通学のためのタクシー券配布	2,630	
観光	観光地送迎のためのタクシー券配布	150	
福祉	通院・買物・観光以外での自由目的のためのタクシー券配布	840	
財政	土地の価値低下等による税込減少	250	
分野別代替費用（上記計）		4,900	①
財政支出		760	②
クロスセクター効果（①－②）		4,140	



学生や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。
- 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。
- 渋滞等によってバスの運行に遅延が発生し、学生が高校の始業時間に間に合わないことが常態化しています。また保護者送迎車両による渋滞も発生しています。
- 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。
- 自治会から「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。
- バス停までの移動は徒歩が多く、平均10分程度の徒歩移動を行っており、70代以上の高齢者は、バス停までの長距離移動が困難である状況がうかがえます。このため、「自宅とバス停をつなぐ移動手段」の導入を検討する必要があります。

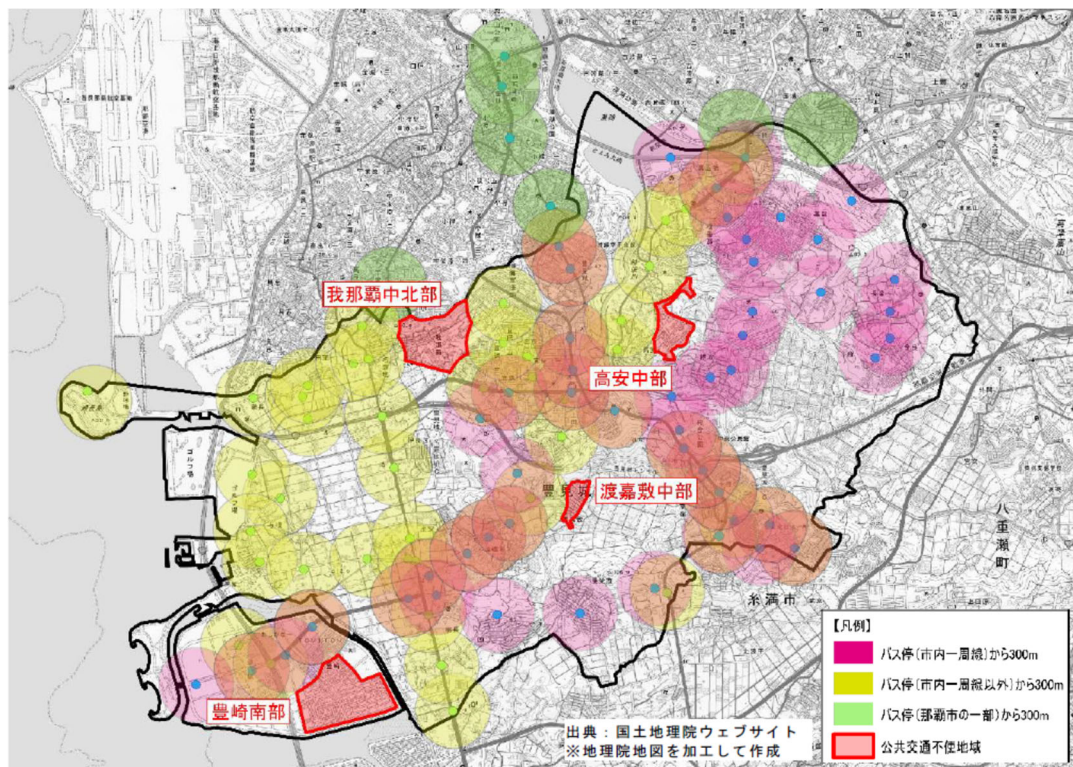


図6 豊見城市の公共交通不便地域

表2 バス停までの平均移動時間

	全体	高齢者（70代以上）
105番利用者	10.6分	6.7分
その他路線バス利用者	6.4分	6.2分

## 通院：医療施設へのアクセス利便性向上が必要

- 友愛医療センターへの送迎バスは豊見城中央病院とのシャトルバスのみであり、利用者はいったん中央病院まで行き、シャトルバスに乗り継いで移動している状況です。
- 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。
- バス停までの移動が徒歩となるため、一部の高齢者はバスでの通院が困難となっています。

## 公共交通の維持が必要

- 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。
- タクシー車両や運転手が不足し、朝や夕方などの時間帯には利用しにくい状況になることがあります。
- コロナ禍によって公共交通の利用が避けられ、通学利用が保護者による送迎に移行している可能性があります。
- 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。

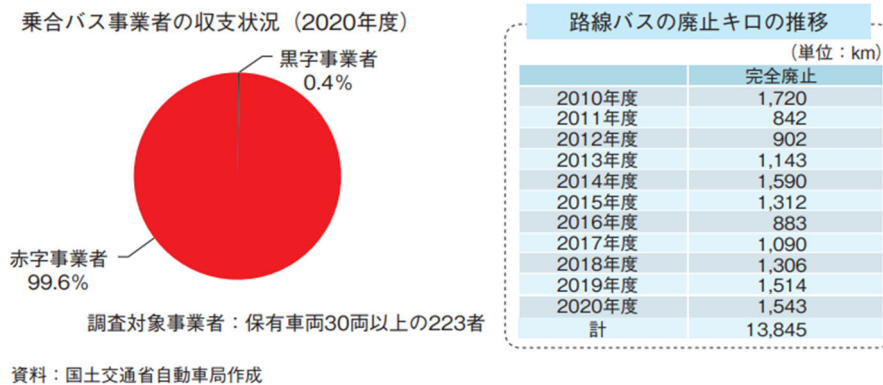


図7 バス事業者の収支状況と路線バス廃止キロの推移

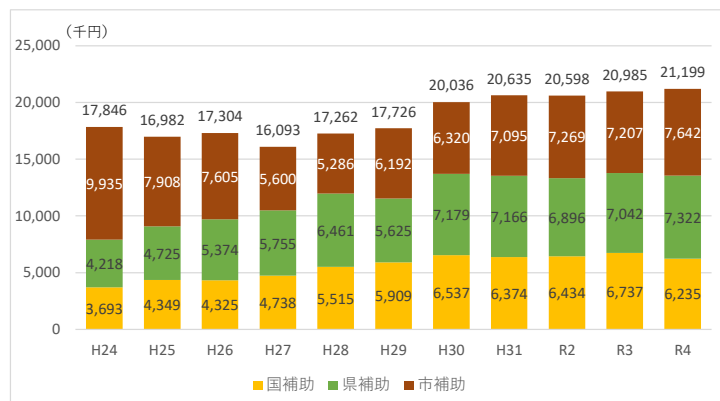


図8 豊見城市内一周線（105番）の補助金額推移



## 4.2 観光客の移動における課題

### 観光客に対する公共交通の利便性向上が必要

- 県外・外国からの観光客に対する公共交通の利便性の向上が求められています。

### 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、観光施設を周遊する仕組みづくりが必要です。

### 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。

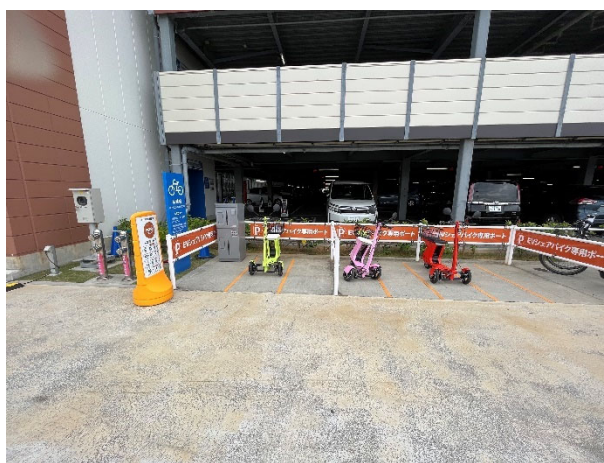


図9 EVシェアバイク専用ポート  
(イーアス沖縄豊崎)

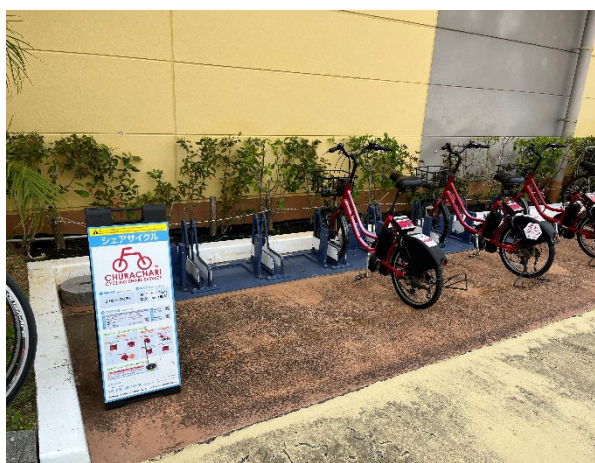
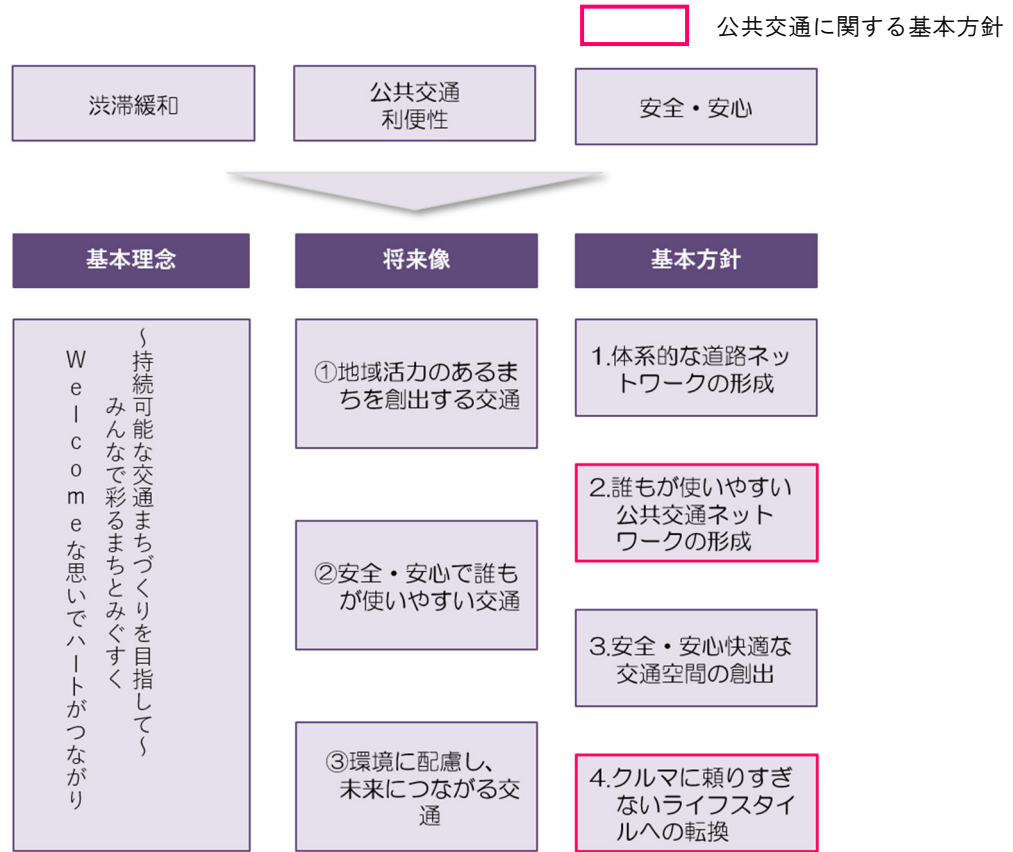


図10 シェアサイクルポート  
(アウトレットモールあしびなー)

# 第3章 豊見城市が目指す将来像

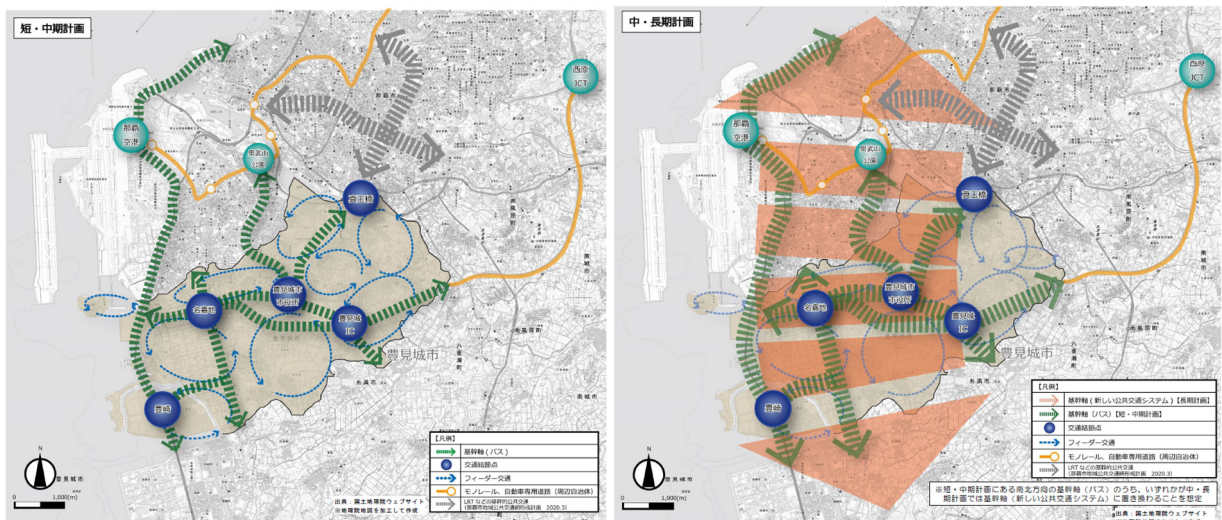
「豊見城市交通基本計画」における基本理念・将来像・基本方針は以下の通りです。「豊見城市地域公共交通計画」は、これらに基づき策定します。



出典：豊見城市交通基本計画

図 11 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・中期および中・長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 12 将来公共交通ネットワーク図（短・中期、中・長期）

## 第4章 方針と施策

### 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。

「豊見城市地域公共交通基本計画」においては、「豊見城市総合交通戦略」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（概ね5年）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。

### 2. 持続可能な開発目標（SDGs）との関連


「豊見城市地域公共交通計画」では短期（概ね5年）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。

### 3. 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。

施策	個別施策	取組内容
<b>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</b>		
新しい公共交通システムの導入	<b>1</b> 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	 <p>図 13 基幹急行バス「でいごライナー」</p>
路線バスの利用環境の拡充	<b>2</b> 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
		<b>3</b> 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   <p>図 14 那覇バスターミナル待合室</p>	
		既存のバスナビアプリの利用促進のためのPR   <p>図 15 バスナビアプリ「のりものNAVI Okinawa」</p>
		バス運行関連情報のオープンデータ化への取組推奨

施策	個別施策	取組内容
<b>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</b>		
多様なフィーダー交通網の構築	<b>4</b> 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  図 16 CYCY ポート（レキオス豊見城）
交通結節点の整備	<b>5</b> 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の推進	<b>6</b> 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  図 17 OKICA♥WARI
		MaaS サービスの活用検討  図 18 おきなわ MaaS スマートシフトプロジェクト タクシーとバスを組み合わせせた割引検討

施策	個別施策	取組内容
<b>基本方針4. クルマに頼り過ぎないライフスタイルへの提案</b>		
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	<p><b>7</b> 総合交通戦略【No.17】</p> <p>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</p>	<p>モビリティマネジメント (MM)</p> <p>通勤におけるモビリティマネジメント</p> <p>学校教育におけるモビリティマネジメント</p>  <p>図 19 沖縄バスにおける学校教育 MM の取組</p> <p>転入者を対象としたモビリティマネジメント</p> <p>公共交通利用に向けた周知啓発</p> <p>交通需要マネジメント (TDM)</p> <p>パーク＆ライド駐車場を活用した公共交通への転換</p>  <p>図 20 てだこ浦西駅パークアンドライド駐車場</p> <p>ノーマイカーデーの実施</p> <p>エコ通勤の推進</p>  <p>図 21 エコ通勤有料事業所認証マーク</p>

# 第5章 計画の実現に向けて

## 1. 目標指標・目標値の設定

「豊見城市域公共交通計画」の個別施策が有効に効果を発揮しているか確認し、計画の達成状況を評価していくため、計画年次となる令和9年度における目標値を設定しています。

表3 地域公共交通計画の指標・目標値

目標	指標	目標値		目標値の考え方	
		現況	令和9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 人口規模の維持（公共交通カバー人口）	55,217人 (R2年度)	増加	
		② 公共交通カバー率（面積）	69.9%	現状維持	
		③ 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）
		④ 公共交通への公的資金投入額	7,642千円 (R4年度)	低減	
		⑤ 市内一周線バスの利用者数	80,311人 (R1年度)	82,800人	
		⑥ 住民等の公共交通の利用頻度	5.2% (R1年度)	8.2%	「豊見城市域総合交通戦略」と整合
		⑦ 市内高校に通学する高校生の自家用車の送迎率	28.8% (R3年度)	低減	
	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	高校	63便	現状維持	各施設の最寄りバス停での運行本数を合算（同一路線の複数バス停は1箇所としてカウント）
		病院	32便		
		商業施設	80便		
		公共施設	35便		
	⑨ 主な学校、病院、商店街付近のバス停等の有無	観光施設	56便	現状維持	
		高校	3箇所		
病院		3箇所			
商業施設		8箇所			
	公共施設	7箇所			
	観光施設	4箇所			
バス待ち環境	⑩ バス待ちスペースの箇所数	5箇所	10箇所	年1箇所の増加	
サービス改善・情報化	⑪ 情報のオープン化（オープンデータ化）	3事業者	5事業者	市内全事業者の導入	
	⑫ 市内タクシー事業者におけるキャッシュレス決済の導入件数	クレジット	6事業者		6事業者
		交通系IC	4事業者		
	QRコード	5事業者			
	⑬ バス事業者HPの多言語化	3事業者	5事業者		

## 2. 推進体制

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組みを推進します。

## 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組みの追加などを検討します。また、PDCA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。