

豊見城市地域公共交通計画

令和 5 年 3 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 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

第3章 豊見城市が目指す将来像.....	70
第4章 方針と施策.....	73
4.1 地域公共交通計画の考え方.....	73
4.2 施策方針.....	74
4.3 持続可能な開発目標（SDGs）との関連.....	75
4.4 実施施策.....	76
第5章 計画の実現に向けて.....	93
5.1 目標指標・目標値の設定.....	93
5.2 推進体制.....	95
5.3 評価・改善の仕組み.....	95
資料編.....	96
1 豊見城市地域公共交通協議会規約.....	96
2 令和4年度豊見城市地域公共交通協議会の開催状況.....	100
2.1 令和4年度第1回豊見城市地域公共交通協議会.....	100
2.2 令和4年度第2回豊見城市地域公共交通協議会.....	101
2.3 令和4年度第3回豊見城市地域公共交通協議会.....	102
2.4 令和4年度第4回豊見城市地域公共交通協議会.....	103
3 豊見城市地域公共交通協議会委員名簿.....	104
4 用語集.....	105

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^{※1}の充実や環境負荷^{※2}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。

- ※1 鉄道や軌道（路面電車）、バス、タクシー、航空機、船舶など、不特定多数の人々が、所定の運賃を支払えば自由に利用することができる交通機関。沖縄県内では主にモノレールと路線バスを指すが、本計画ではタクシーも公共交通として取り扱う。
- ※2 人の活動により環境に加えられる影響であって、環境保全上の支障の原因となる恐れのあるものを指す。交通分野においては、移動によって生じるCO₂の排出量が主に問題とされ、少数の人間しか移動できない自家用車・タクシーよりも、大勢の人が一度に移動できる公共交通のほうが環境負荷が低いと考えられる。

1.2 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。

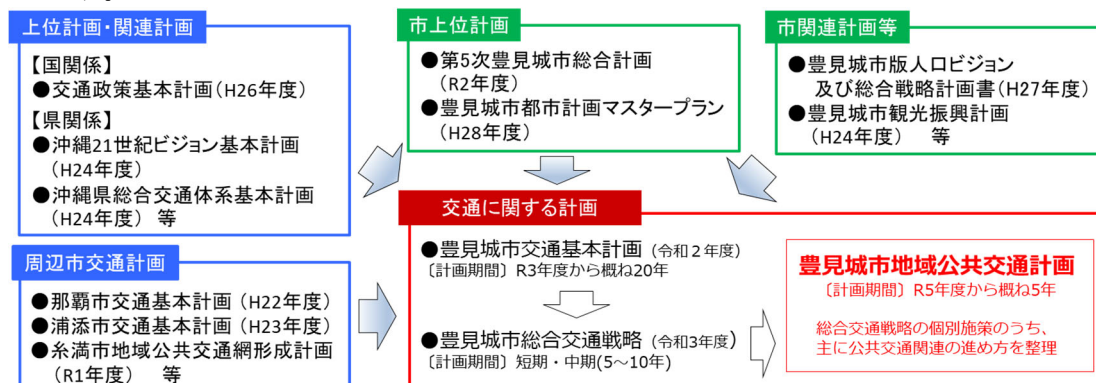


図1 計画の位置付け

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

「豊見城市総合交通戦略」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。

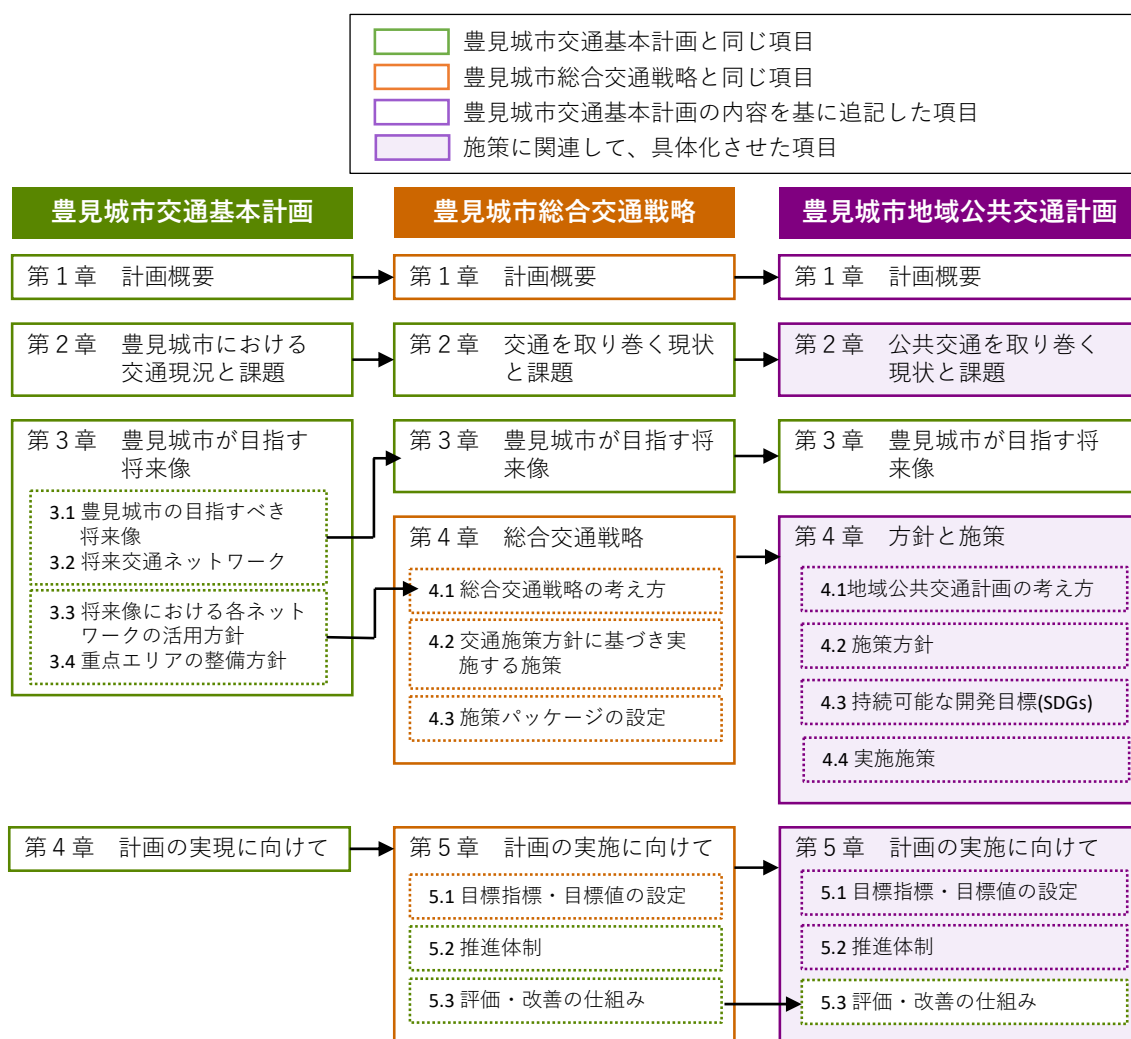


図 2 計画の構成

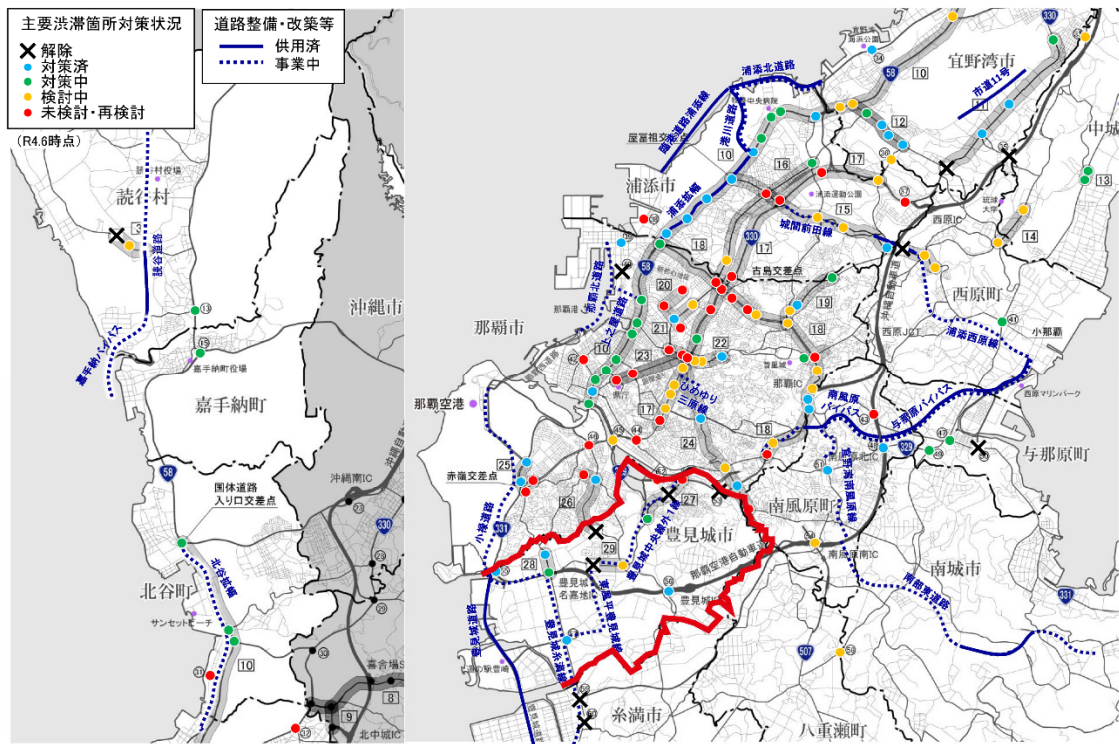
第2章 公共交通を取り巻く現状と課題

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※1 低下の一因となっている状況です。

※1 運行路線が定められた時刻表に従って出発・到着が行われているかを示す公共交通の指標。一般的に、自家用車やバス・トラック等が混在する一般道を走り、渋滞等の影響を受けやすい路線バスよりも、線路等の専用軌道を走行する鉄道のほうが定時性が高いとされる。



出典：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人となります（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。

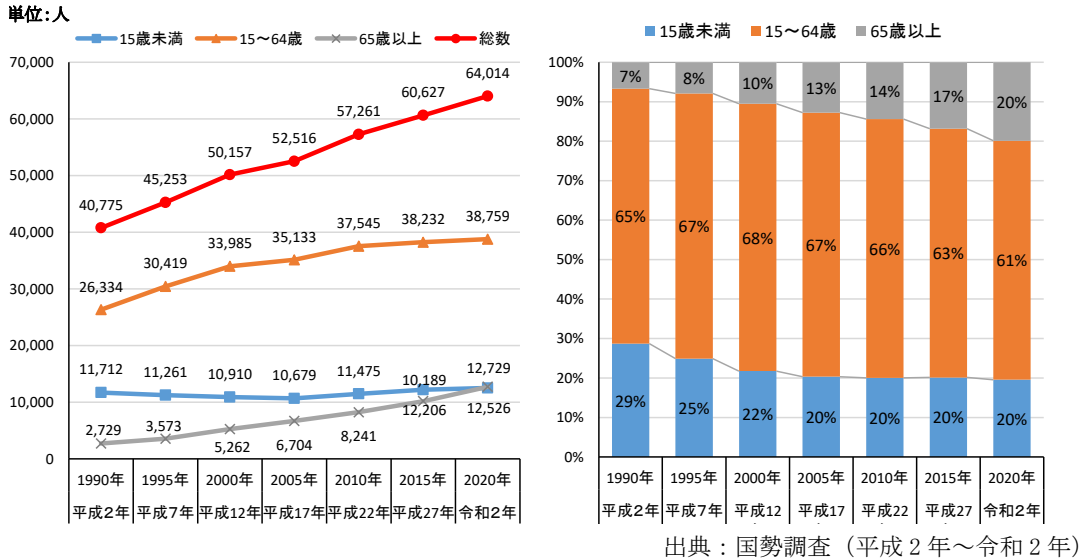


図4 豊見城市の人口推移（国勢調査）（平成2年-令和2年）

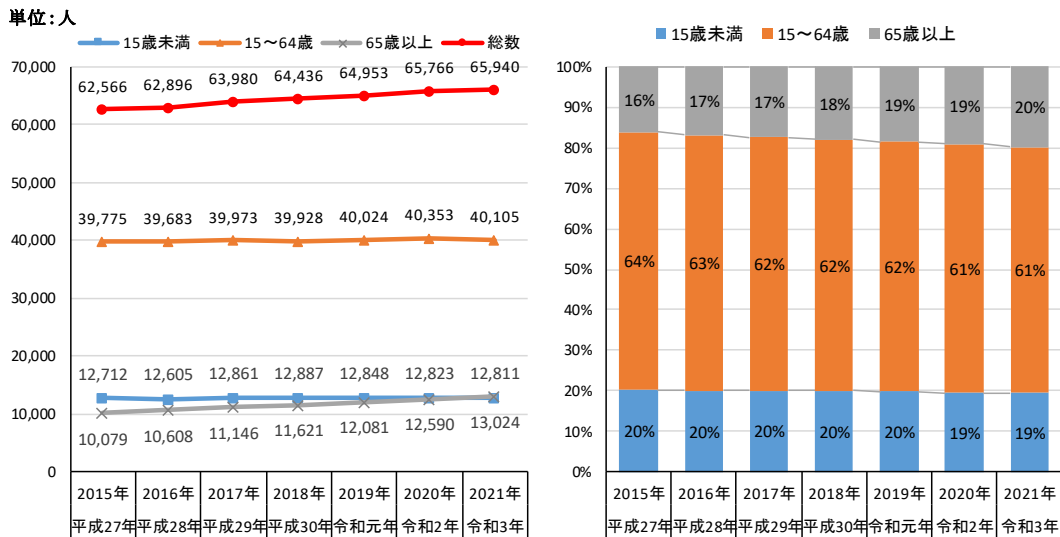
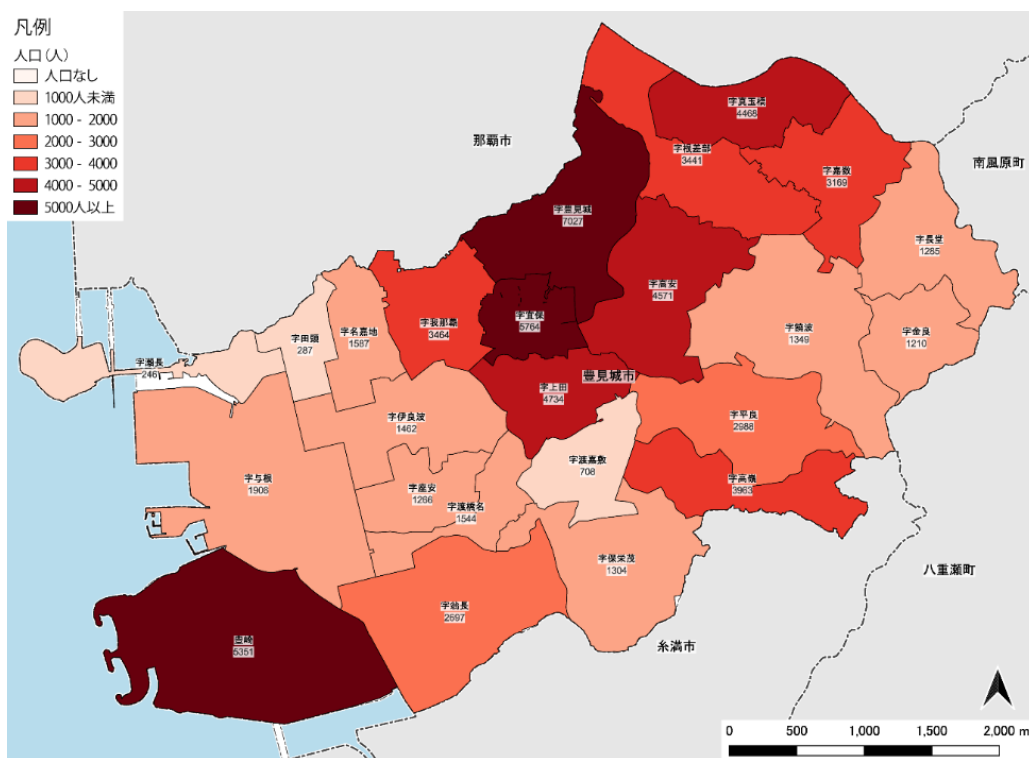


図5 豊見城市の人口推移（住民基本台帳）（平成27年-令和3年）

(2) 人口の分布

1) 人口分布(全年齢)

豊見城市の人口は、豊見城・宜保地区の市街地地域および豊崎地区に集中しています。また、この3地区以外では、那覇市に近い真玉橋や、市中央に位置する高安・上田などの地区で人口が多く分布していることが確認できます。



出典：豊見城市住民基本台帳（令和4年6月時点）

図 6 豊見城市の行政区別人口（令和4年）

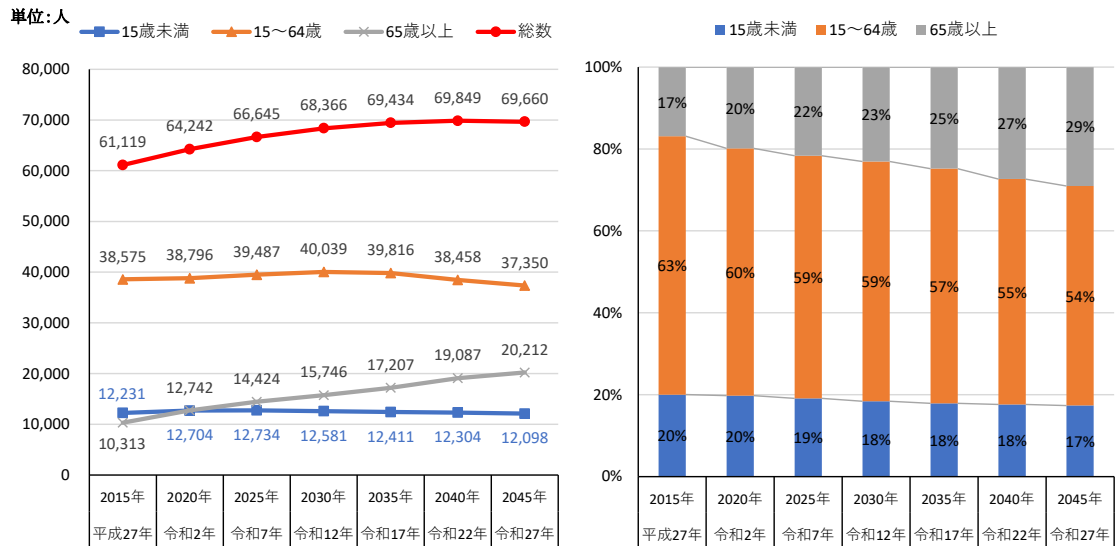
(3) 将来予測

1) 人口の推移

豊見城市の人口は年少人口が令和7年、生産年齢人口が令和12年をピークとして減少に転じ、老年人口は令和37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。

※生産年齢人口は、社会の生産活動の中心にいる15～64歳の人口を指す。65歳以上の人口は「老年人口」と呼ぶ。



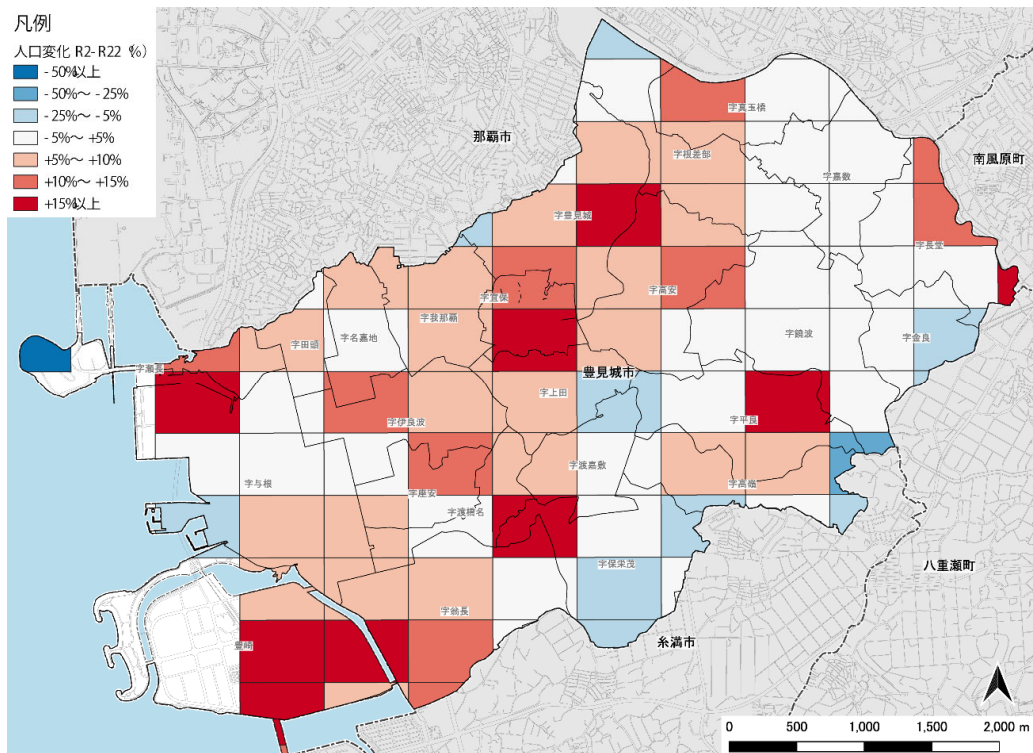
出典：日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）

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。

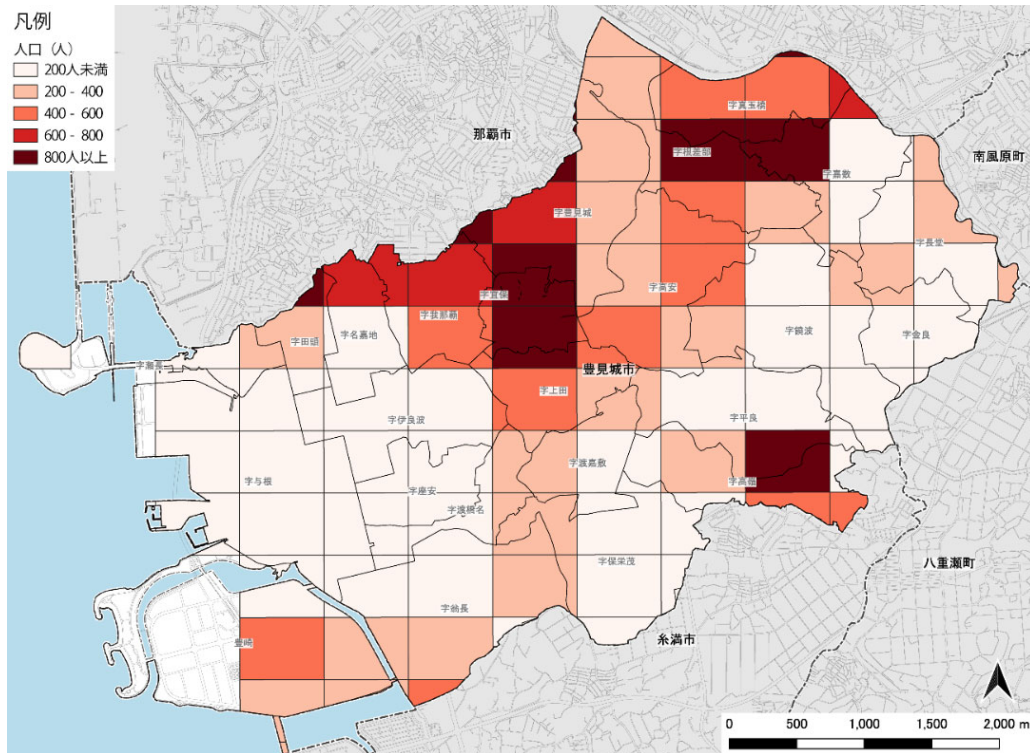


出典：500mメッシュ別将来推計人口データ（H30国政局推計）（国土数値情報）に基づき作成

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。

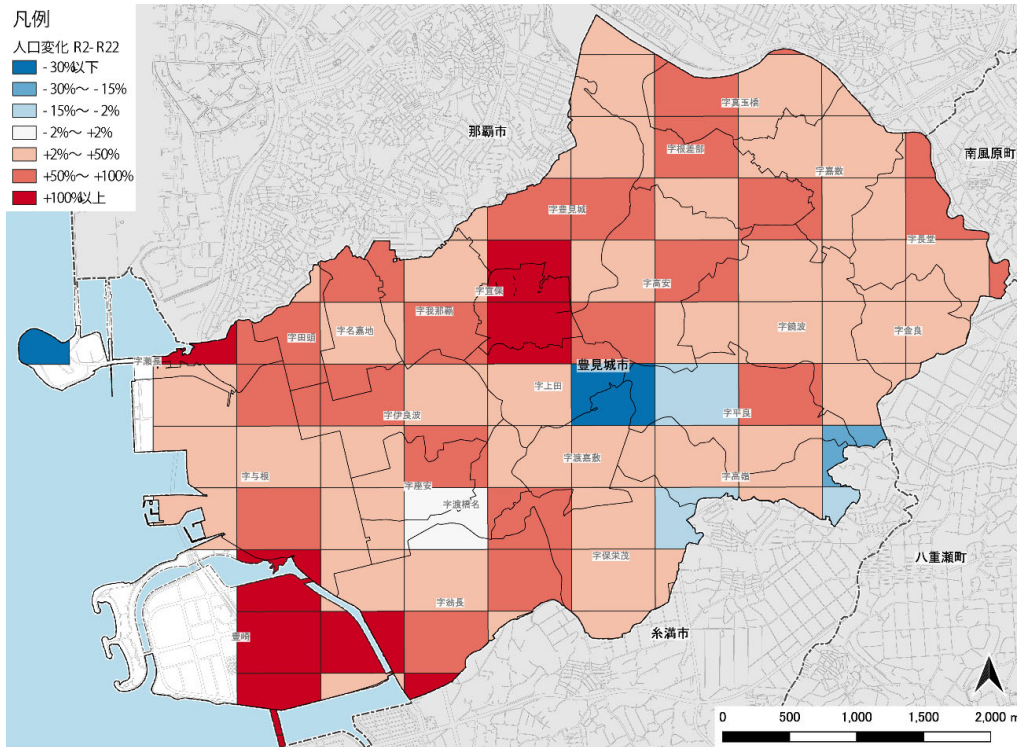


出典：500m メッシュ別将来推計人口データ（H30 国政局推計）（国土数値情報）に基づき作成

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)

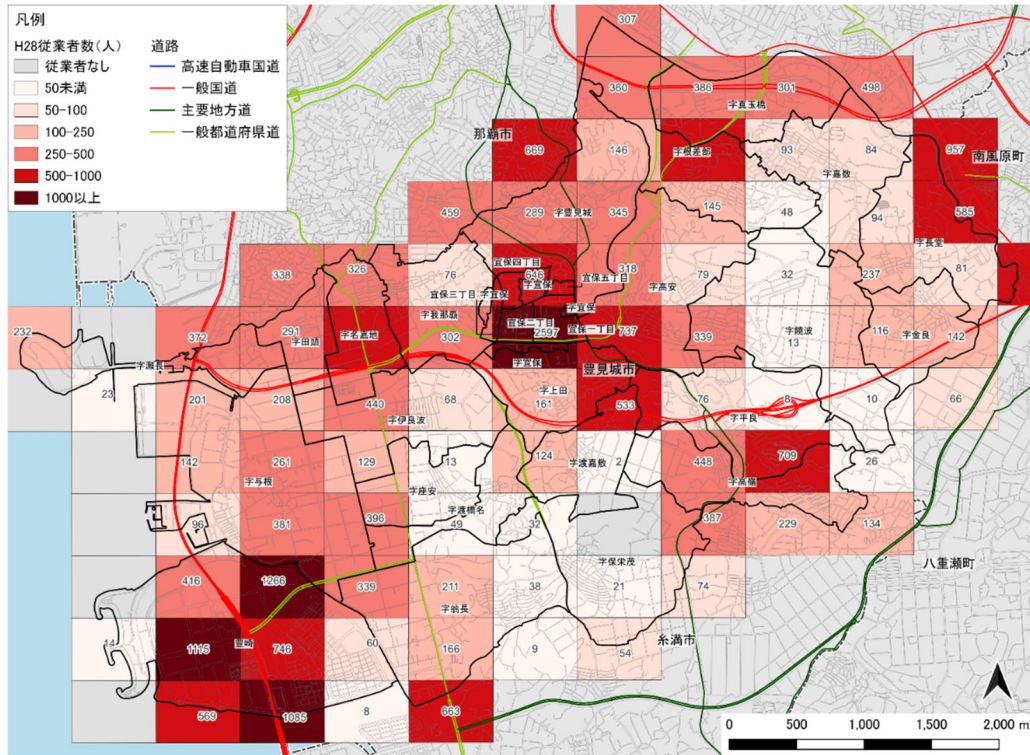
市のほとんどの地区で高齢者の人口は増加すると予測されており、特に宜保・瀬長・豊崎の各地区で100%以上増加すると予測されています。



出典：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。

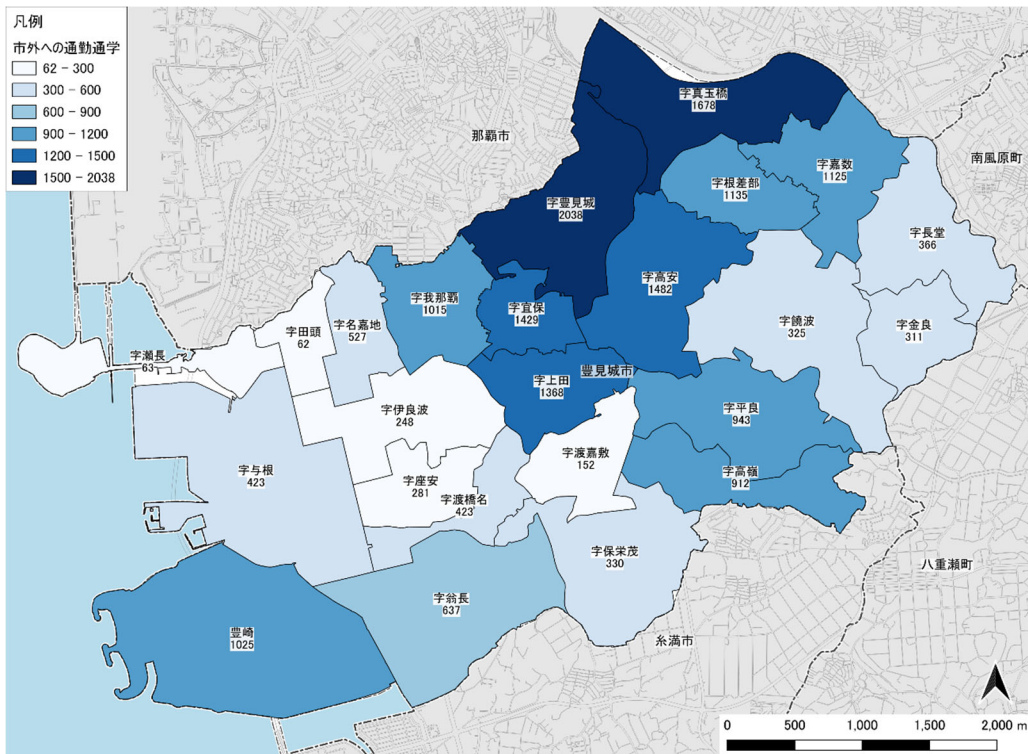


出典：地理院地図、平成 28 年経済センサス-活動調査（総務省統計局）を基に作成

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東部の真玉橋・豊見城、中央部の宜保・上田・高安などに多く見られます。

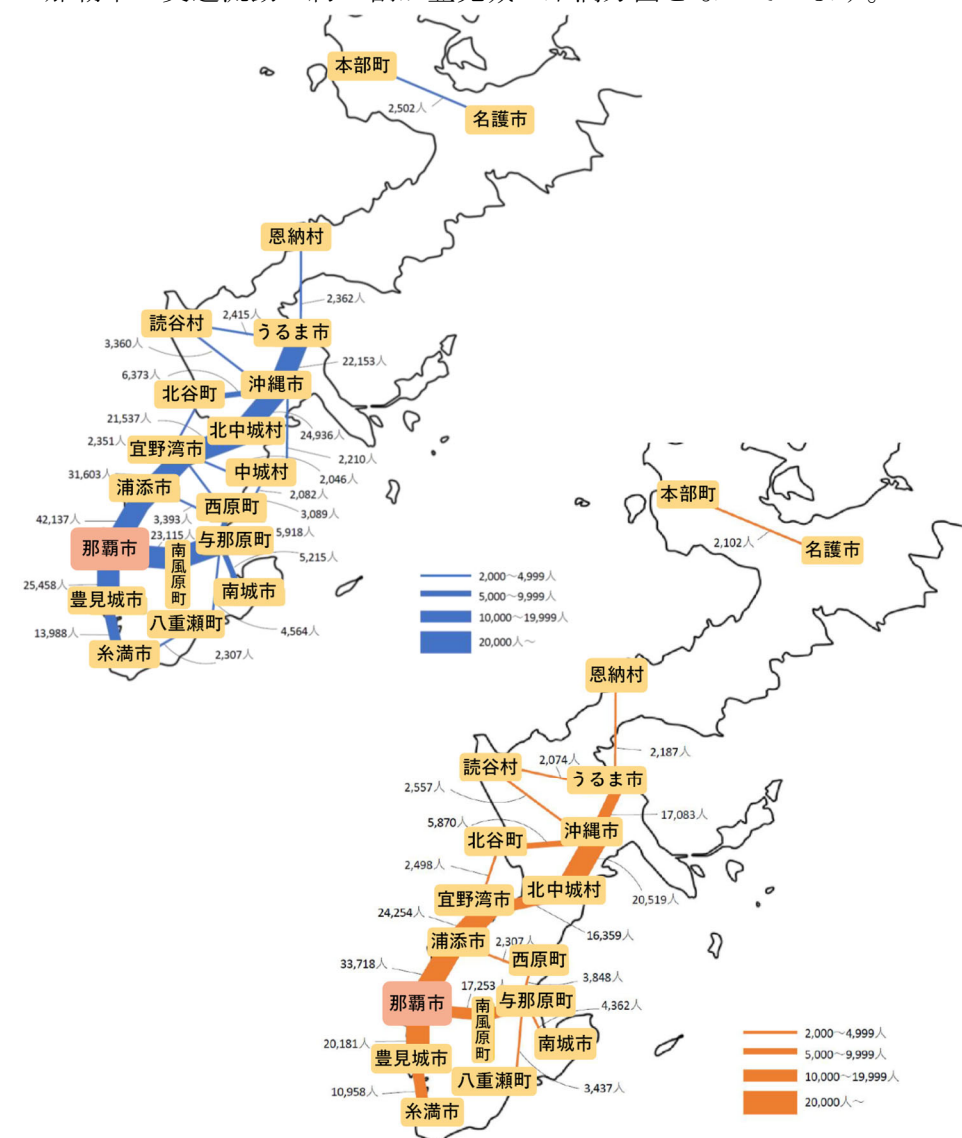


※集計対象は「他市町村への通勤通学」であり、「他県への通勤通学」は除く。
出典：平成 22 年国勢調査

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。



出典：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%

※RESAS 令和元年（2019年）11月の流動人口（県外居住者の流動を除く）

出典：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）

2.1.3 施設立地

(1) 公共施設

公共施設は、市中央部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。

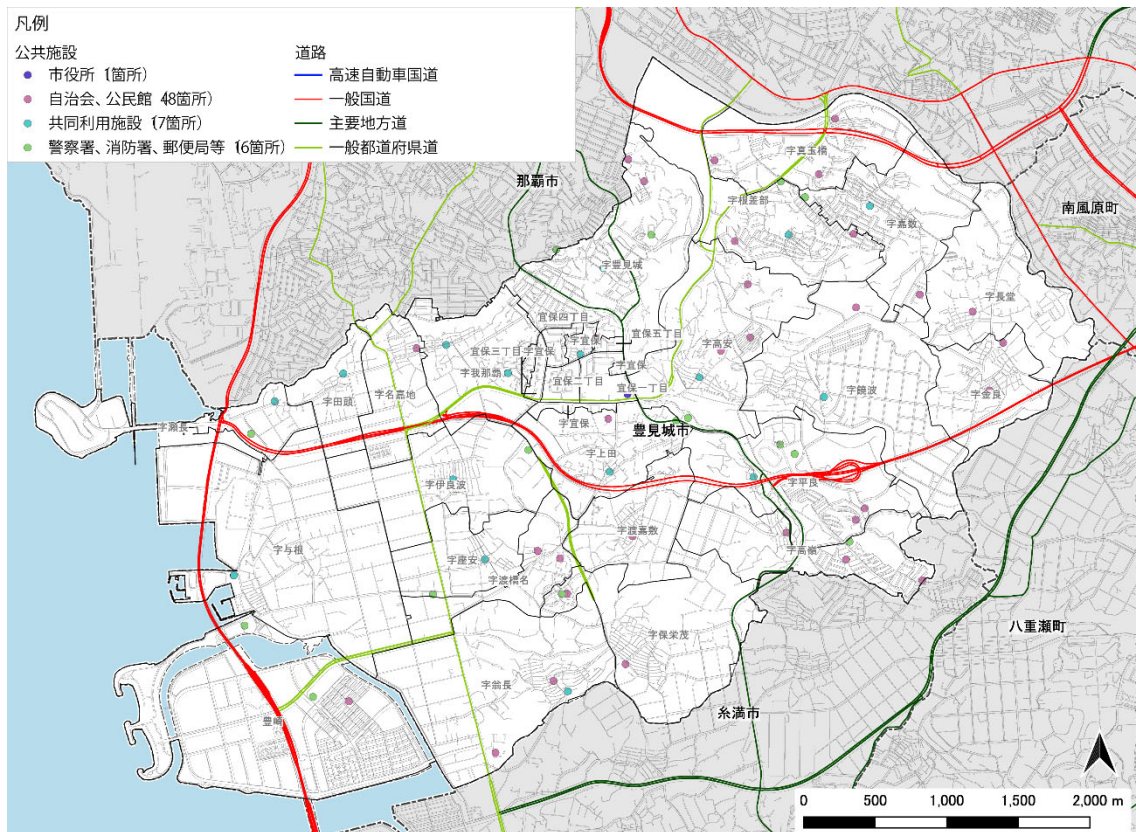
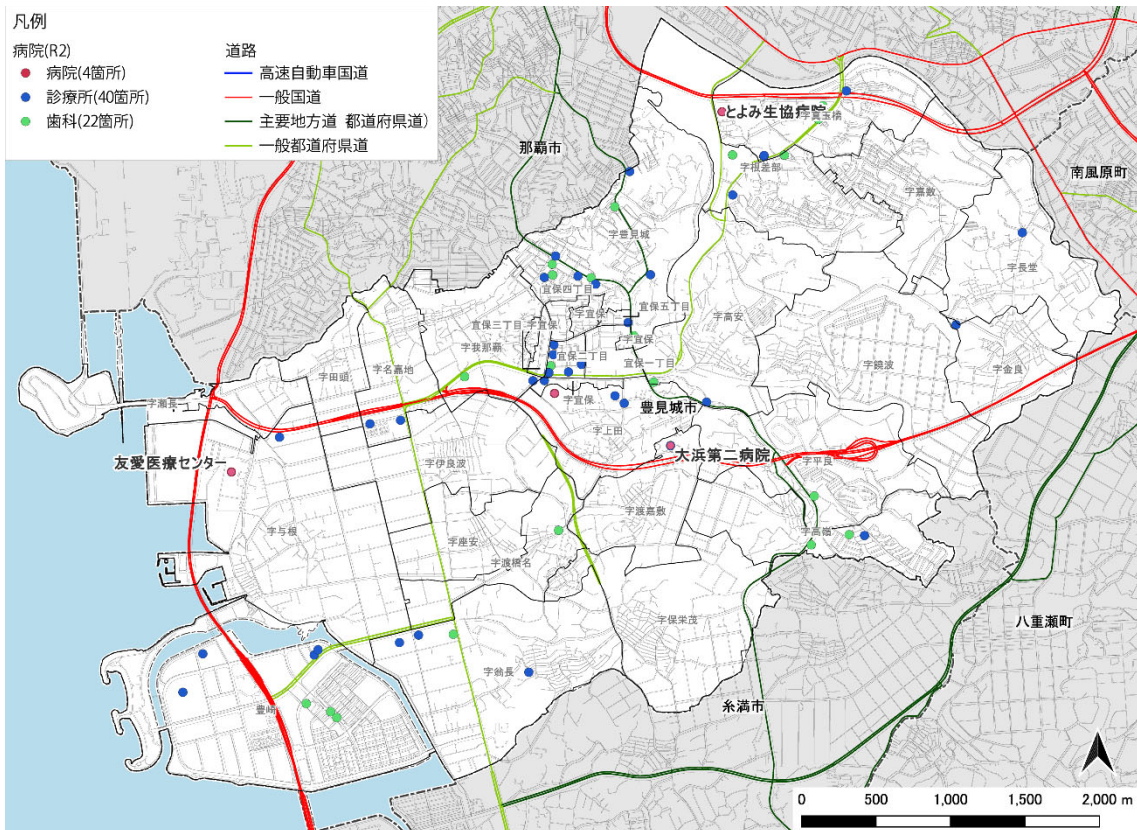


図 16 豊見城市の公共施設の立地

(2) 医療機関

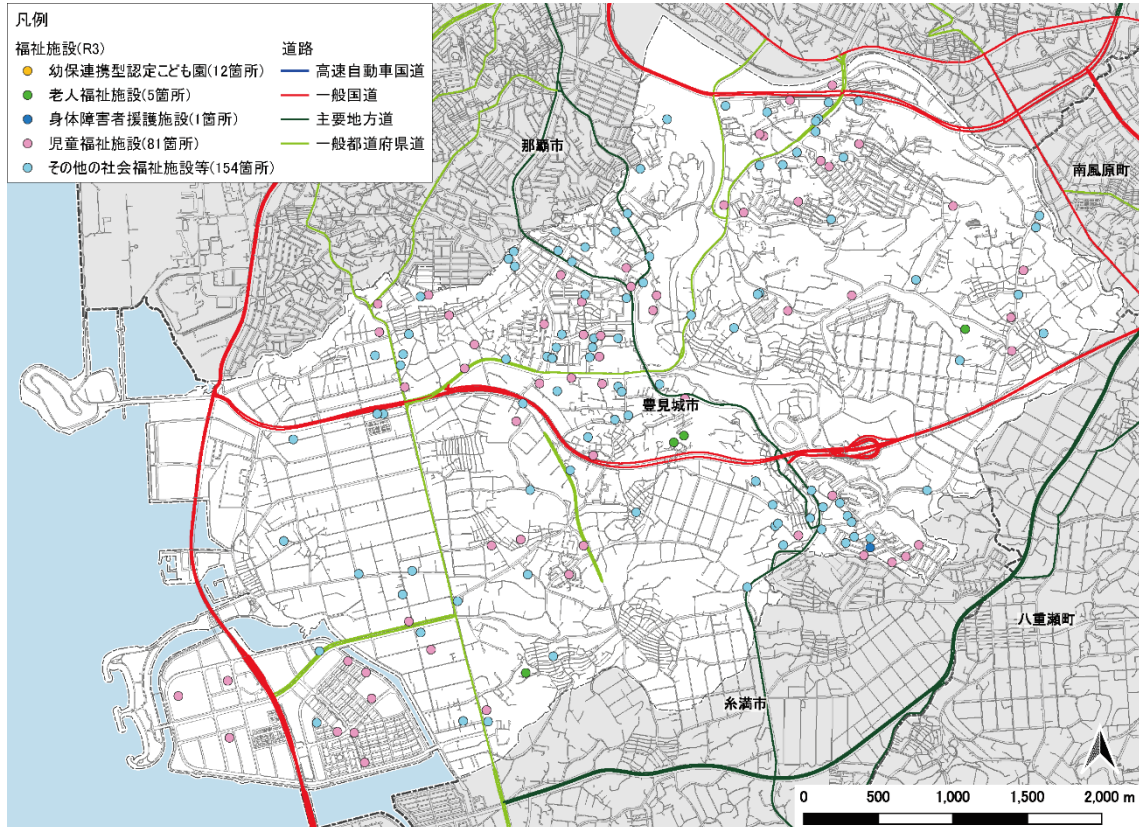
市中央部に豊見城中央病院、与根に友愛医療センター、真玉橋にとよみ生協病院、渡嘉敷に大浜第二病院が位置し、診療所・歯科（個人病院含む）は市全域に点在しており、地域医療を支えています。



出典：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

老人福祉施設や身体障害者援護施設、児童福祉施設などの福祉施設は、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。



出典：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。

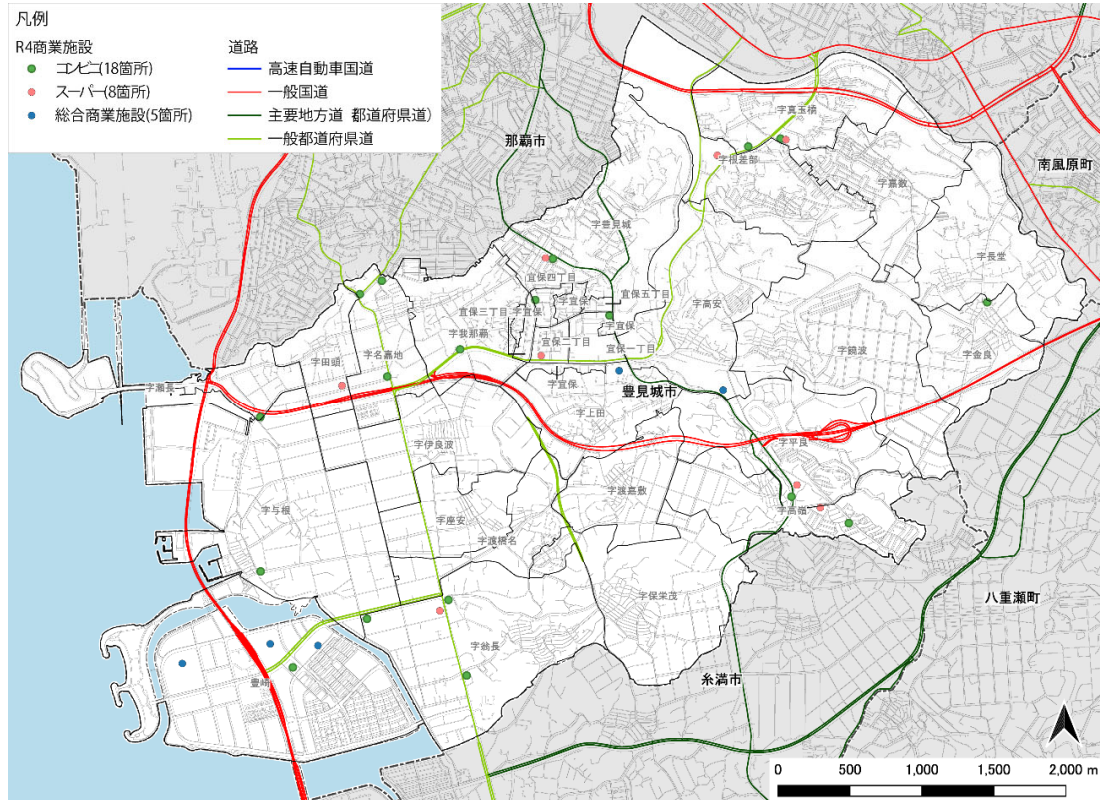
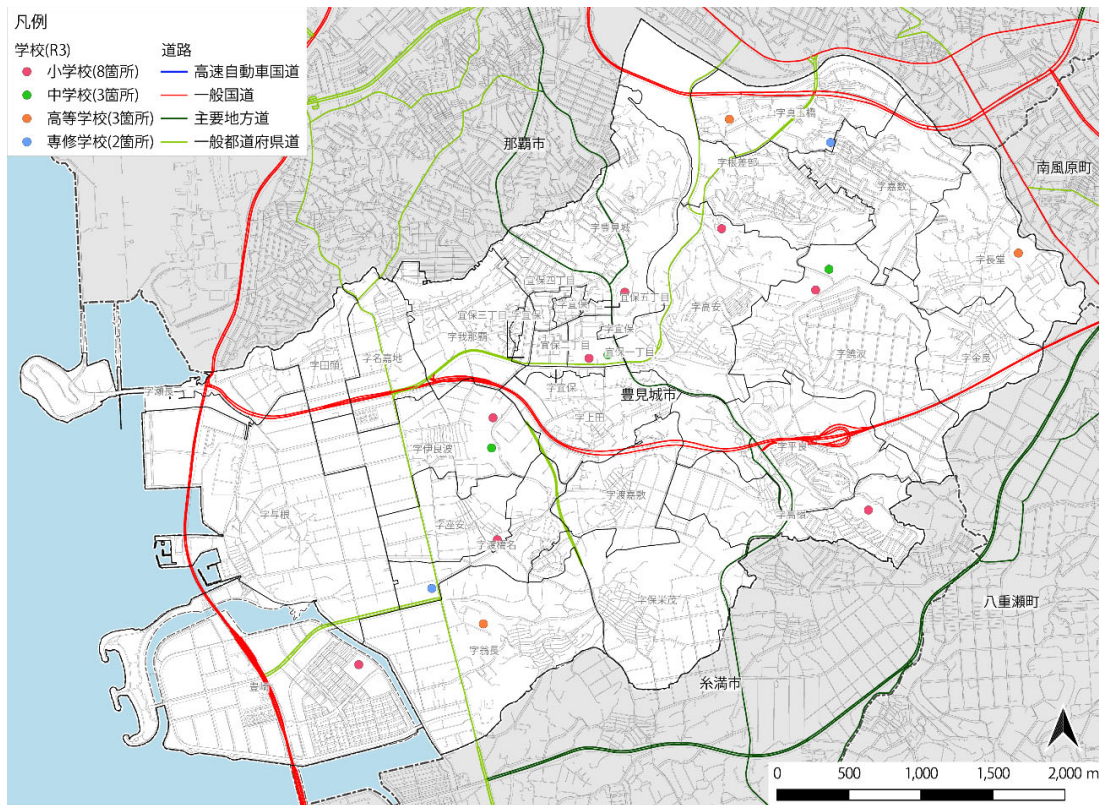


図 19 豊見城市の商業施設の立地

(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。



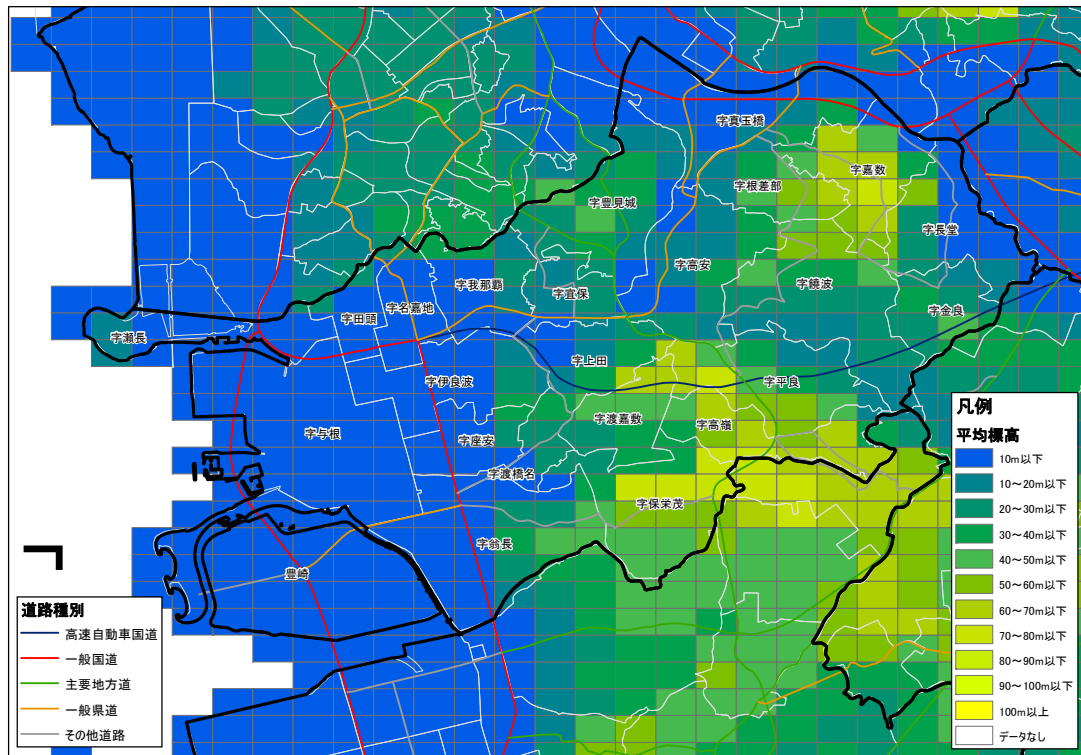
出典：地理院地図、国土数値情報（学校・令和3年）を基に作成

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。



出典：国土数値情報（H23 標高・傾斜度 5 次メッシュデータ）

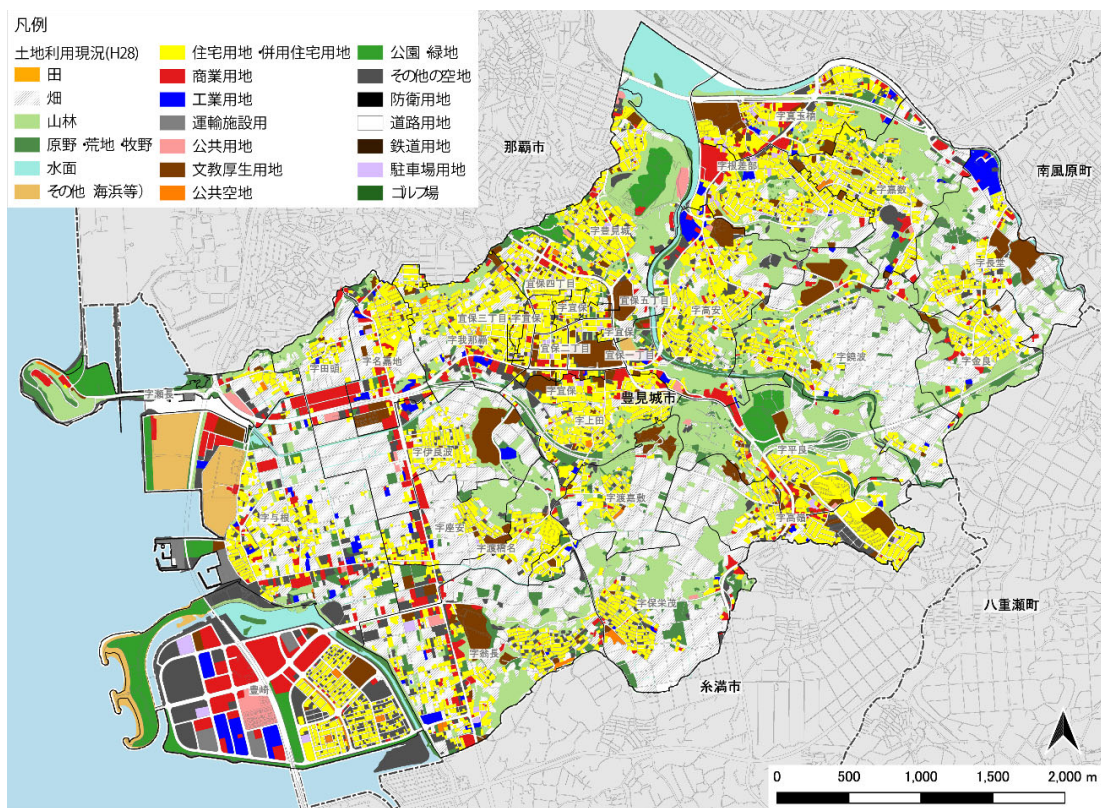
図 21 豊見城市の地形

(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開発、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。



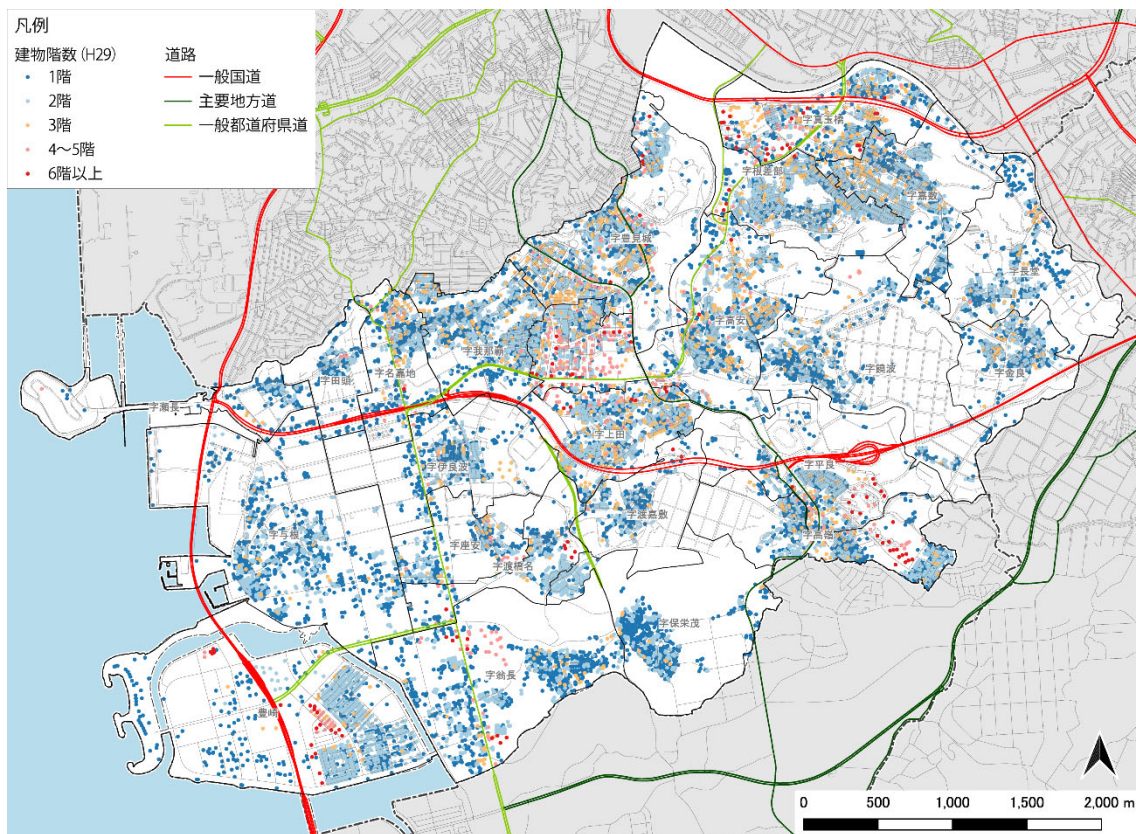
出典：平成 28 年度都市計画基礎調査

図 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。



出典：地理院地図、平成29年度都市計画基礎調査を基に作成

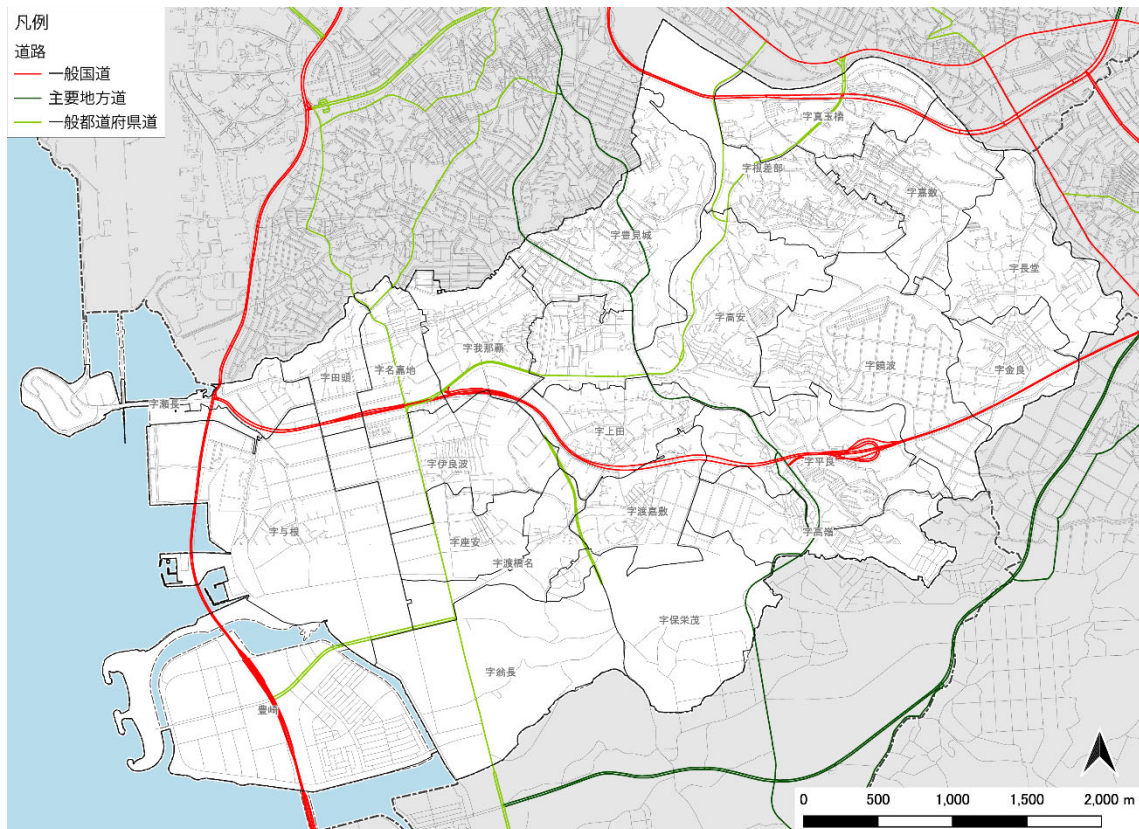
図 23 豊見城市の建物現況

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。



出典：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年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、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）						自家用自動車 有償登録台数
	貨物用	乗合用	乗用	特種（殊） 用途用	軽自動車	総計	
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。

出典：「業務概況 平成28年版」沖縄総合事務局陸運事務所

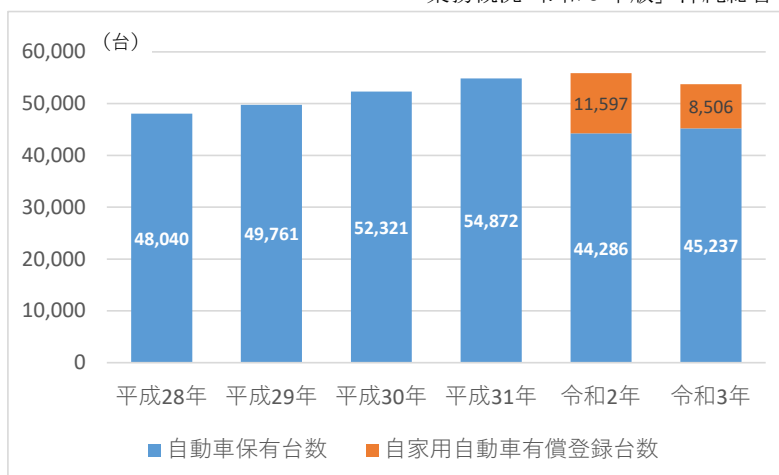
「業務概況 平成29年版」沖縄総合事務局陸運事務所

「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。

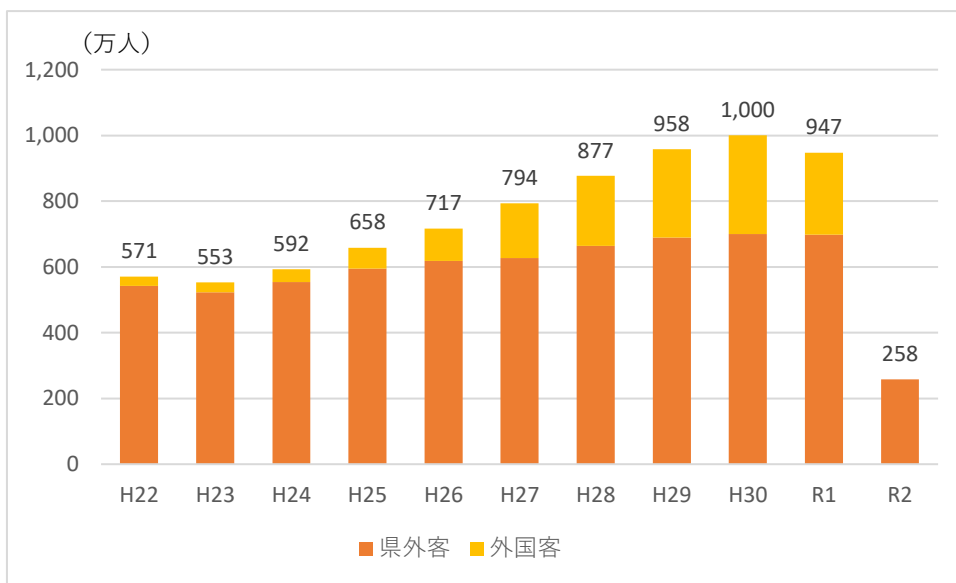
図25 豊見城市における自動車保有台数と
自家用自動車有償登録台数の推移

2.1.6 観光

(1) 観光客の状況

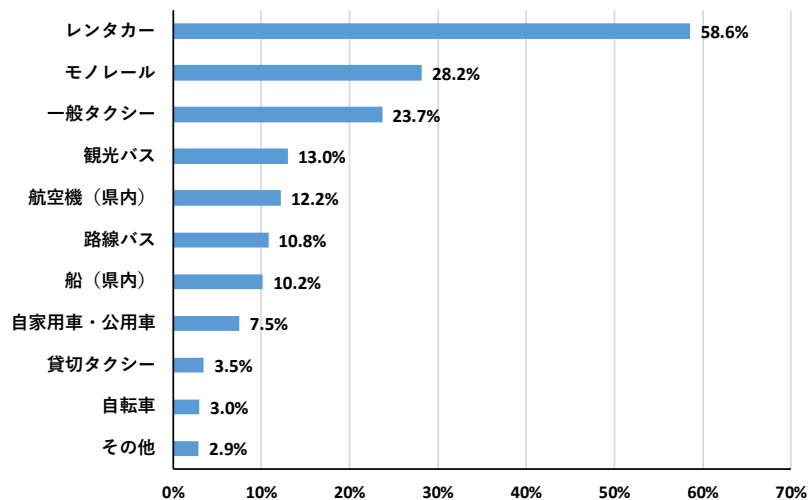
沖縄県の入込客数は、平成 24 年以降特に外国客が増加傾向となっており、平成 30 年には県外客・外国客計で 1,000 万人を超えましたが、令和 2 年 2 月に発生した新型コロナウイルス感染症の影響で航空路線・クルーズ船等の国際線運航が停止したことにより、令和 2 年度は外国客がゼロ、県外客が 258 万人となりました。

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。



出典：令和 2 年版観光要覧（沖縄県）に基づき作図

図 26 沖縄県の観光客推移

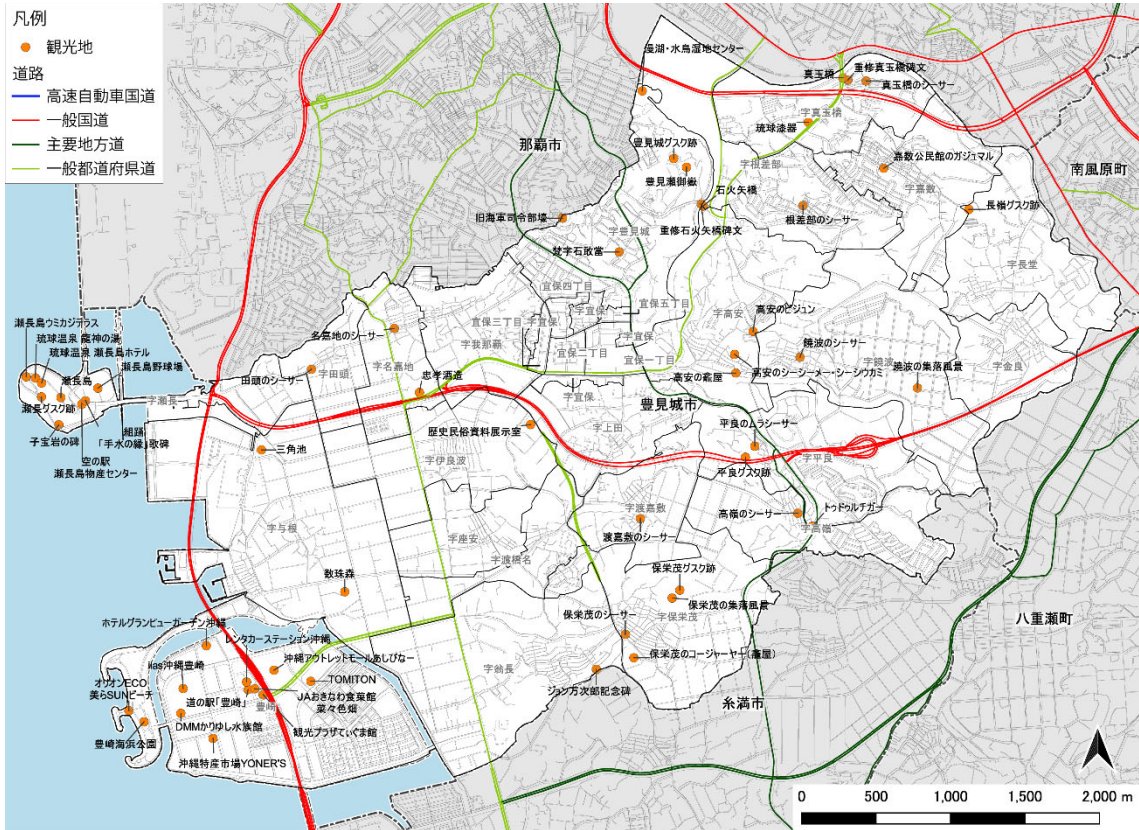


出典：令和元年度観光統計実態調査（沖縄県）

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。



出典：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

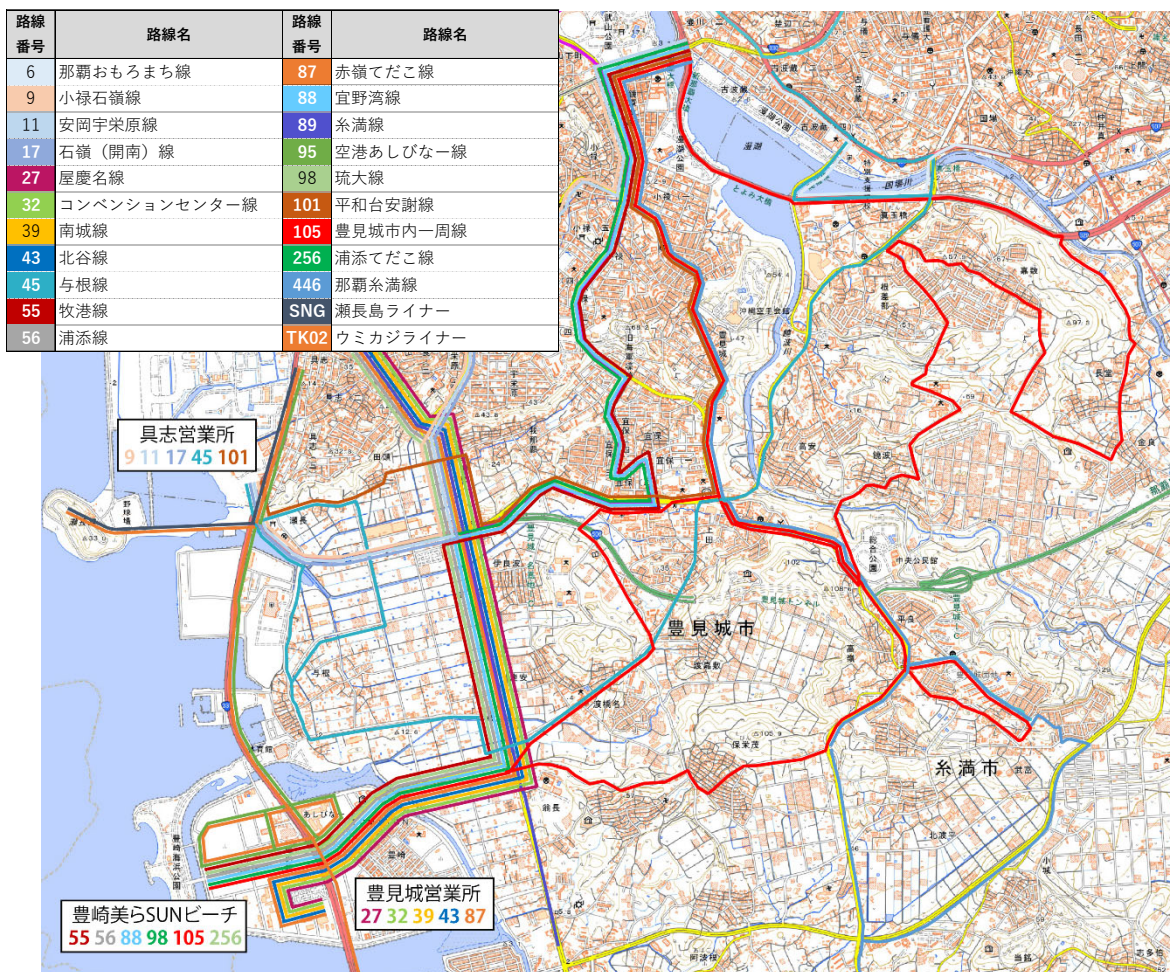
1) 運行ルート

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※1が運行されています。

※1 イベント会場や空港・観光地など特定の目的地を利用する乗客を効率的に輸送するため、特定区間を短い間隔で運行するバス。



出典：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

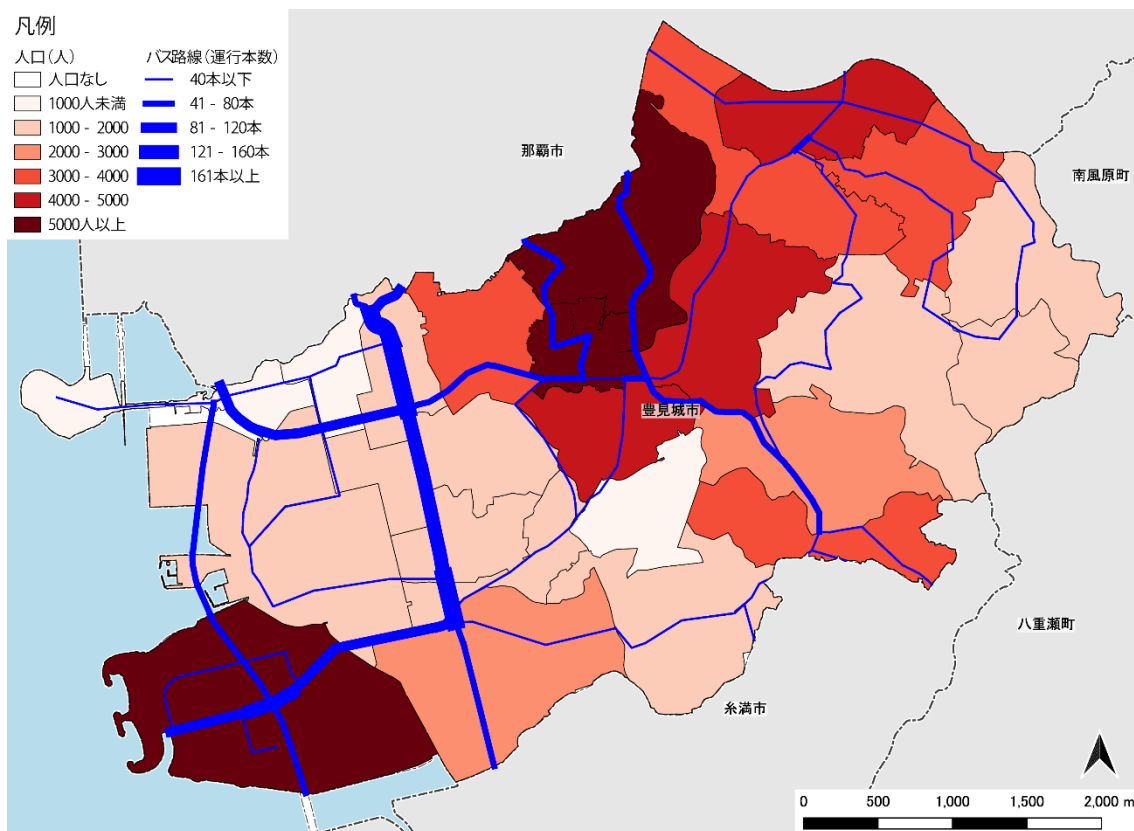
2) 運行頻度

沖縄バス豊見城営業所が令和4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バスターミナルから豊見城営業所まで延伸したことで、県道256号線では140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、市東部の嘉数・長堂・金良・饒波や、南部の保栄茂・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（平日）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。



出典：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（市内で乗降のある路線）

（令和 4 年 10 月時点）

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

出典：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	1		
6	11	36	6	31	56	41	1	26	51				2	37	18	33	13
7	1	51	16	36				11	31	56							7
8	31		6	41				26				36	28				6
9	26		51					1	36		16	8	18				7
10	21		26					11	46								4
11	16		41					21	56		1						5
12	16		46					31							28		5
13	16	51	21			46	6	41				13			8	43	9
14	36		6	56			16	31	51	31		13			26		9
15	16		41				21	51			43		26				6
16	1	46	41				21	51		11	23	48	3				9
17	26		11				21	46		41		33					6
18	6	46	11	41			21	51									6
19	36		51			1	26			16							5
20	16		36				1	36									4
21	6	41	16				11	46									5
22																	0
23																	0

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																	便数 ③	便数 ②+③		
	奥武山駅方面							赤嶺駅方面													
	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																	58	1	1		
6	11	36	41	1	26	51	56	11	8	6	31	56				2	37	18	33	7	15
7	1	51		11	31	56		46	6	16	36									2	8
8	31			26			46		3	6	41			36	28					4	7
9	26			1	36			47	4	51			16	8	18					4	8
10	21			11	46			42	4	26										1	5
11	16			21	56			32	4	41			1							2	6
12	16			31			27		3	46			11					28		3	6
13	16	51	46	6	41			27	6	21				13			8	43		4	10
14	36			16	31	51	22		5	6	56		31		13			26		5	10
15	16			21	51			17	4	41				43		26				3	7
16	1	46		21	51		22		5	41			11	23	48	3				5	10
17	26			21	46			42	4	11			41		33					3	7
18	6	46		21	51		32		5	11	41									2	7
19	36		1	26				32	4	51			16							2	6
20	16			1	36		27		4	36										1	5
21	6	41		11	46				4	16										1	5
22									0											0	0
23									0											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

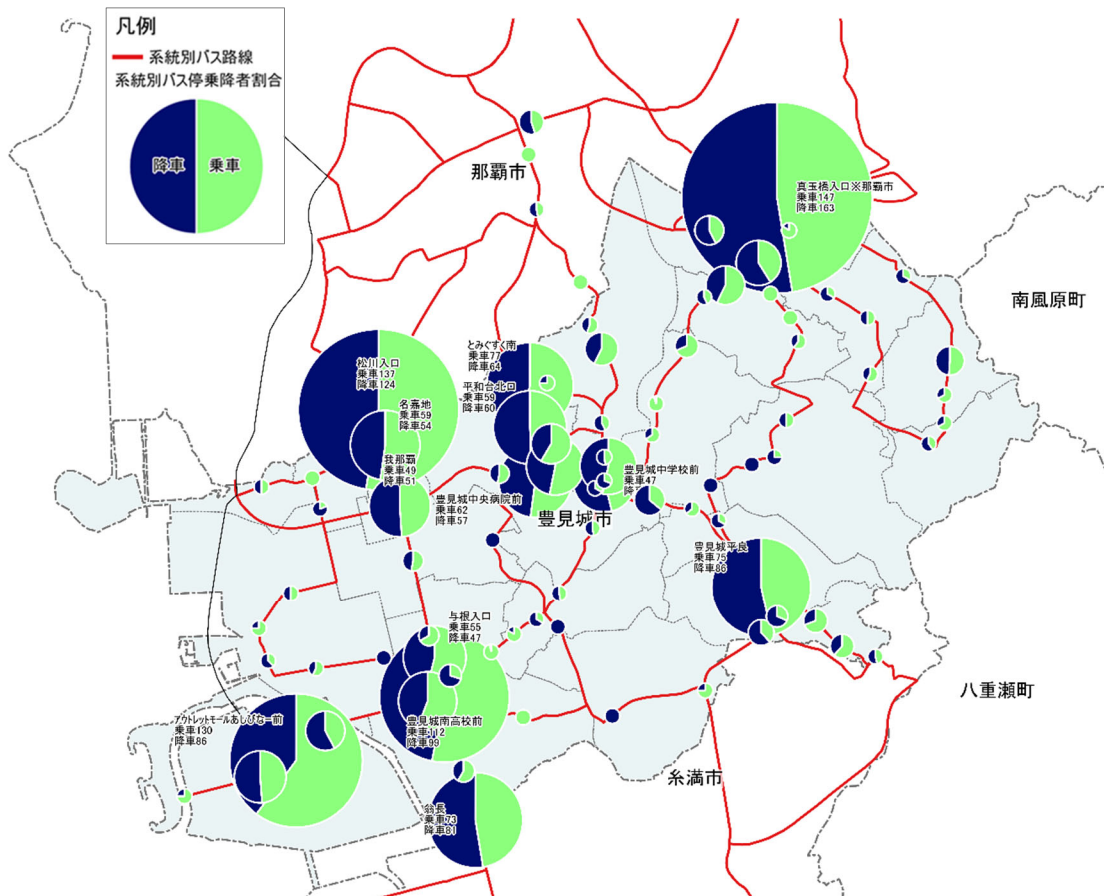
平均運行間隔 **7.9 分**

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一前、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。

※OD とは起点（Origin）と終点（Destination）を指す。交通機関を対象とした調査の場合は、調査期間中に利用した全員の乗車駅・停留所と降車駅・停留所のペアをカウントし、集計する。



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

(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。

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。

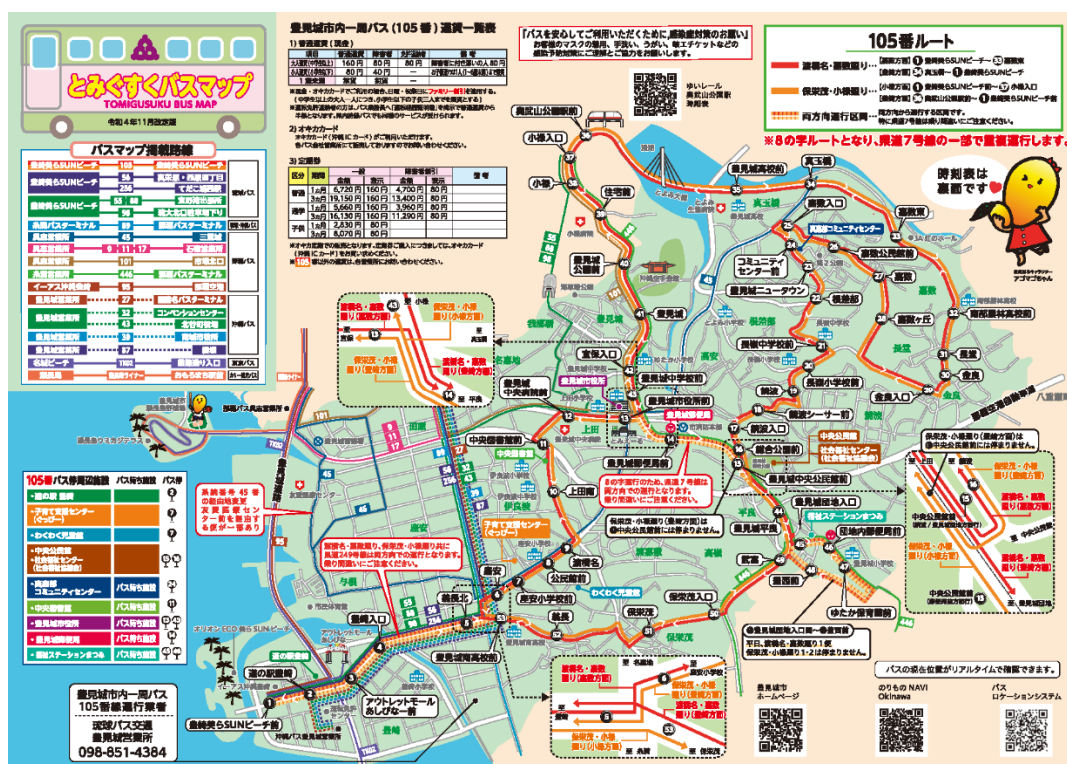


図 32 豊見城市内一周バス（105 番）のルート

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	6,486	6,602	6,952	7,282	6,858	6,078	79,129	6,594
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

R2.4~ コロナの影響

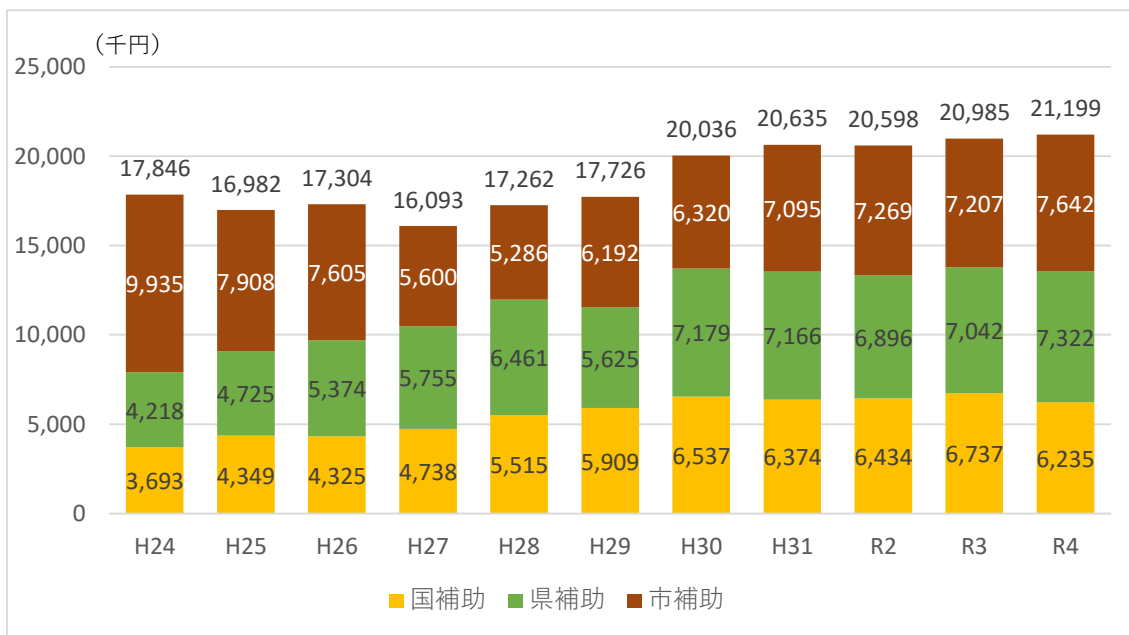
H31.4ルート変更

緊急事態宣言
まん延防止等重点措置
上記以外の宣言

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。



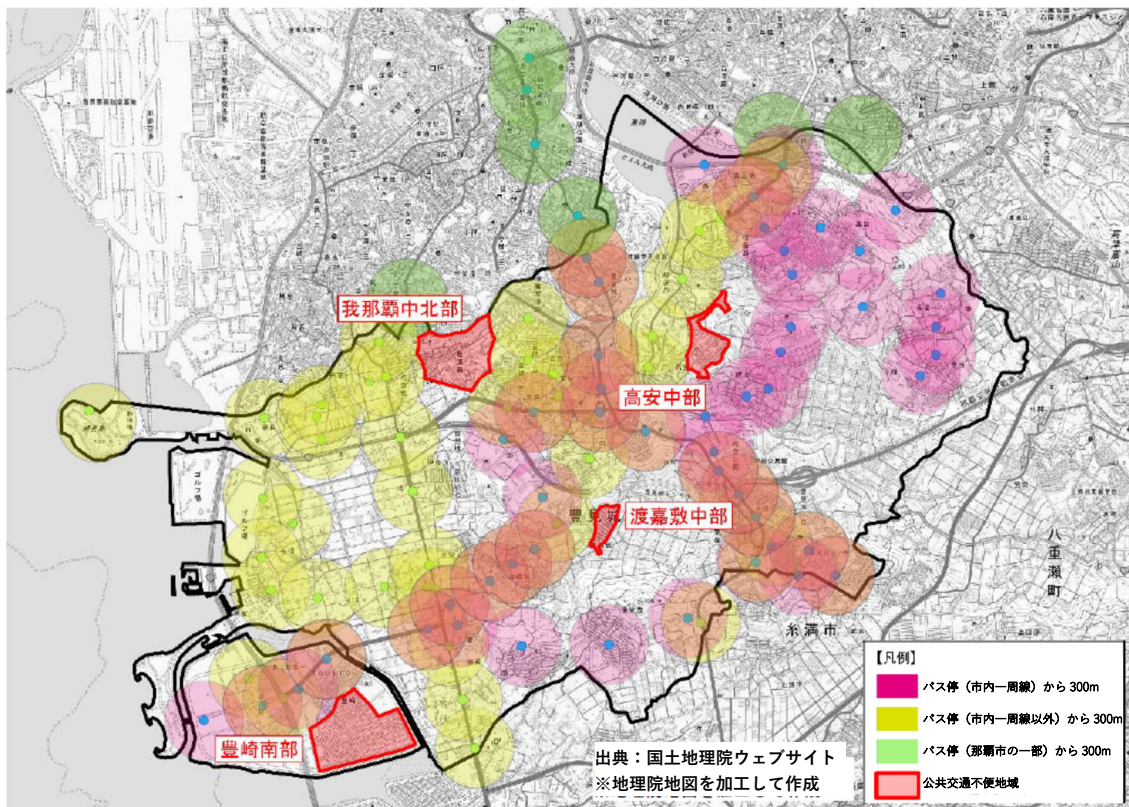
出典：豊見城市提供資料

図 33 豊見城市内一周バス（105 番）の補助金額推移

(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。



出典：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	(人)	
				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
嘉敷	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

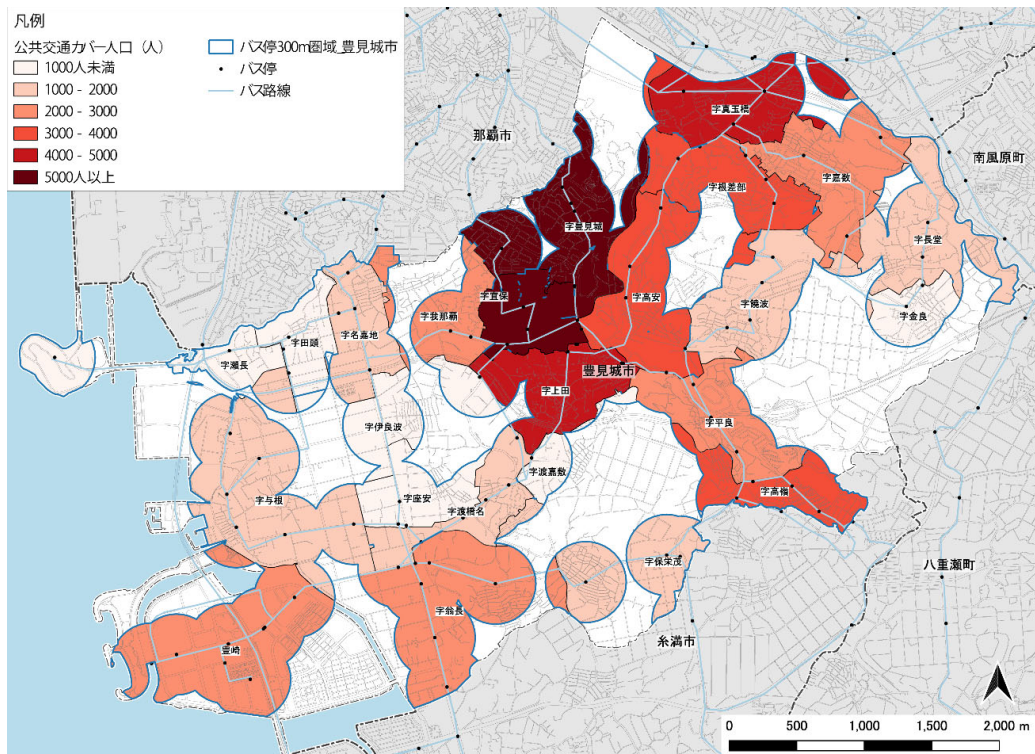


図 35 公共交通カバー圏域 (バス停から 300m 圏) とカバー人口 (全年齢)

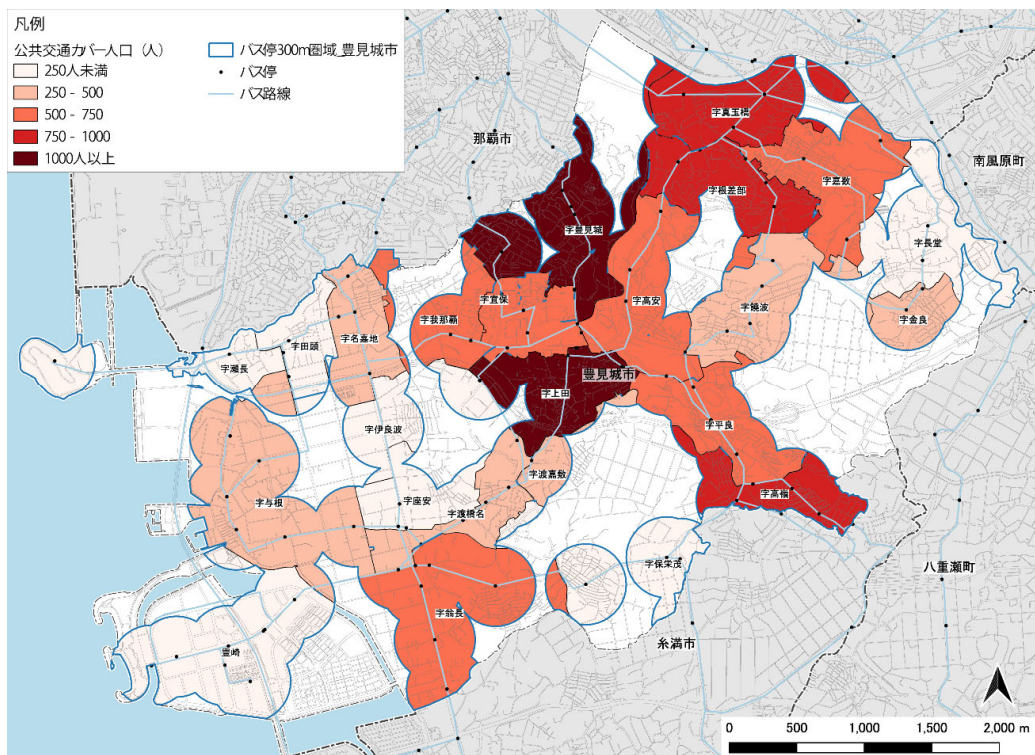


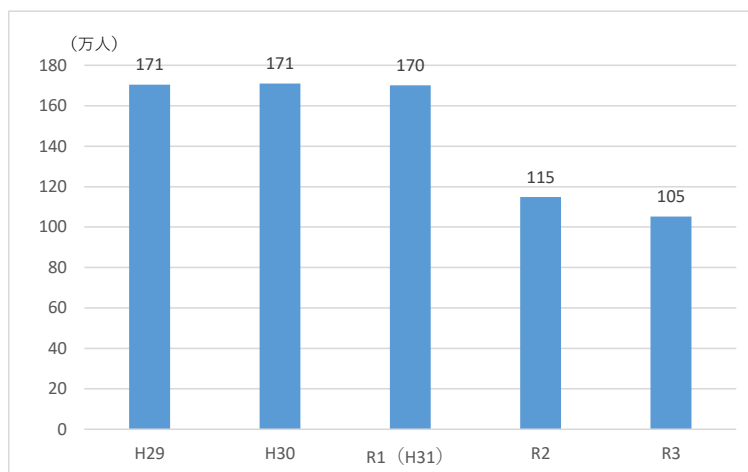
図 36 公共交通カバー圏域 (バス停から 300m 圏) とカバー人口 (高齢者)

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

出典：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

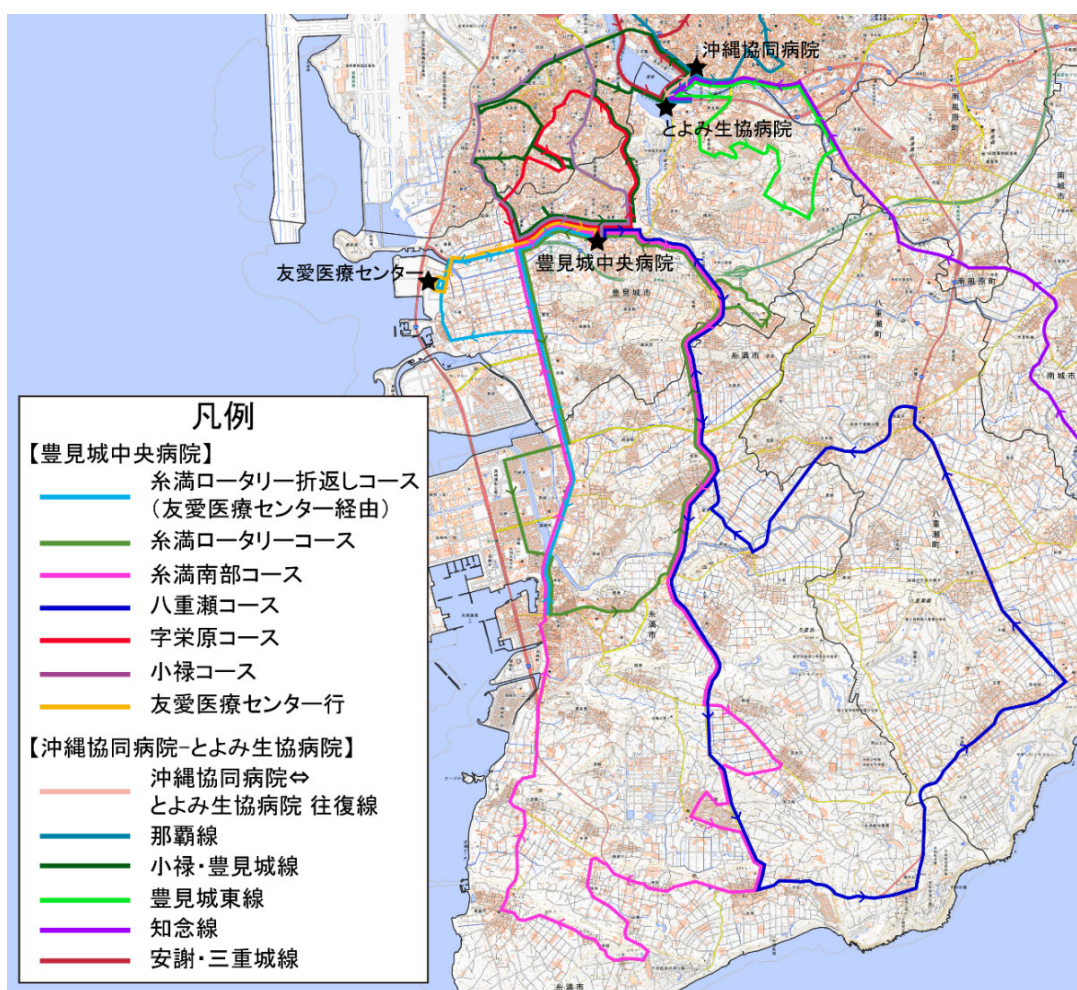
出典：障がい長寿課提供データを基に作成

(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^{※1}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。

※1 病院が運行する送迎バスで、一般的には通院者は無料で利用できるものが多い。



出典：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、精進手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む

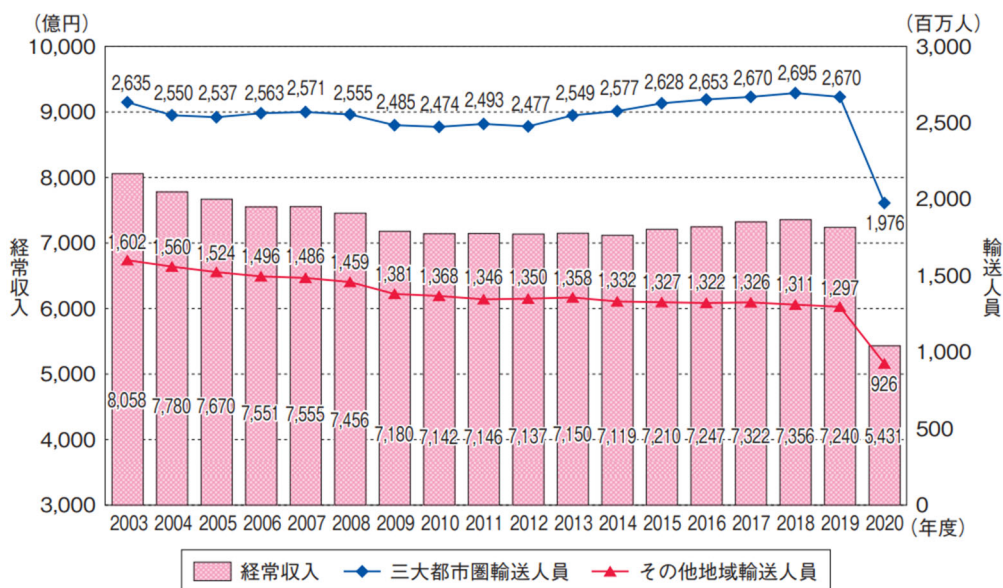
年間賞与その他特別給与額＝調査年前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額

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

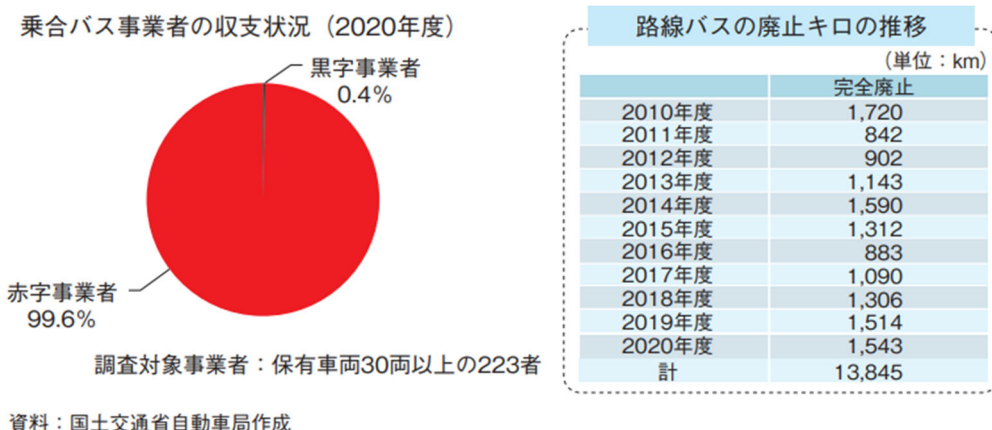
国内のバス事業者の事業状況をみると、都市部、地方部ともに新型コロナウイルス感染症による大きな影響を受けており、また令和元年度からの減少率を見ても、都市部と地方部での影響に大きな差はないことが分かります。また、一般路線バス事業者のほぼすべてが赤字事業者となっているなど、経営が厳しい状況にあり、地方部においては、一般路線バスの廃止が続いています。



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



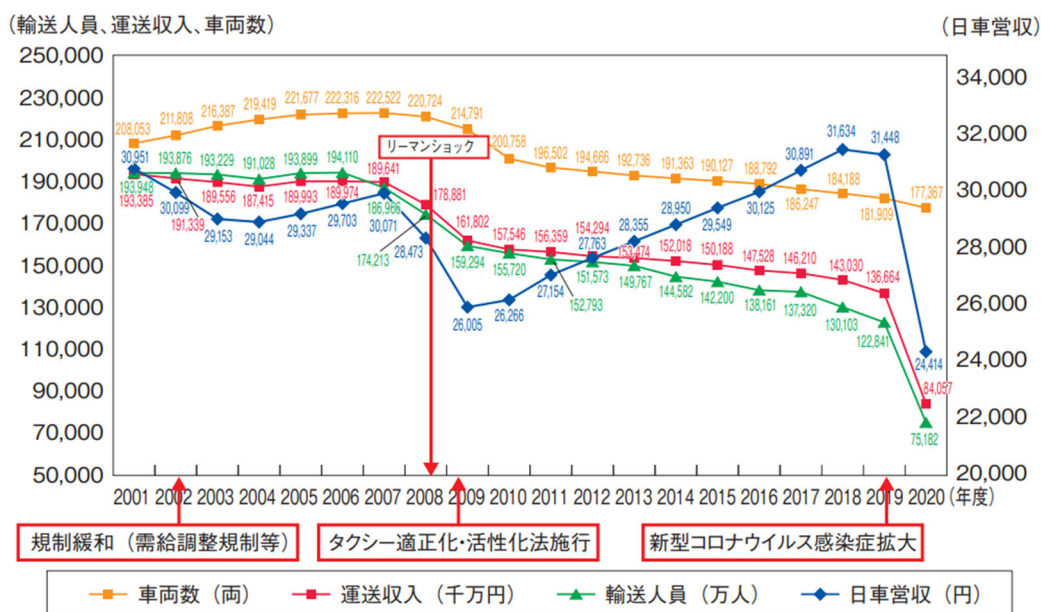
資料：国土交通省自動車局作成

出典：令和4年版交通政策白書

図 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、平成14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、令和元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。



※日車営収：実働1日1車当たりの運送収入
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 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 令和 4 年度豊見城市バス利用者向けアンケート

2.3.1 調査実施概要

令和 4 年度はバス利用実態調査として、以下の 3 つのアンケート調査を実施しました。

① 105 番利用者アンケート

10/18 (火) に 105 番バス車内で配布し、回答済みのアンケート票を車内で回収、または後日郵送・Web で回収しました。

② その他市内バス路線利用者アンケート

10/18 (火) にバス停留所で配布し、アンケート票を後日郵送・Web で回収しました。

③ 高校生アンケート (105 番沿線に位置する高校)

10/14 (金) に 4 高校 (豊見城高校、豊見城南高校、南部農林高校、小禄高校) に対して Web 回答ページの QR コードを付したチラシを配布し、10/31 (月) を期限として回収を行いました。

小禄高校のみ全校生徒へのメール通知としましたが、回収率が低かったため、追加で 11/25 (金) に再度チラシ配布を依頼し、12/1 (木) までの回収を行いました※。

※小禄高校は市内一周線の運行ルート沿いであるため高校生アンケートの対象としたが、回収率が低い原因は、豊見城市外に立地していることと、バス通学者の割合が比較的低いことと想定される。

表 9 アンケート回収状況

	105 番利用者 アンケート	その他路線バス利用者 アンケート	高校生アンケート
配布数	242	522	2,921
当日回収数	197	(※1)	
Web 回収数	16	27	954
郵送回収数	1	112	(※2)
回収計(※3)	214	139	954
回収率	88.4%	26.6%	32.7%

※1 その他路線バス利用者アンケートの回収は、郵送または Web のみ。

※2 高校生アンケートの回収は Web のみ。

※3 回収計は無効回答を含んだ回収総数。

表 10 高校別アンケート回収状況

	豊見城高校	豊見城南高校	南部農林高校	小禄高校	その他 (※)	計
R4 生徒数	949	402	507	1,063		2,921
回答数	415	255	193	87	4	954
回答率	43.7%	63.4%	38.1%	8.2%		32.7%

※ 高校名未回答分を含む。

【参考資料】

表 11 市内高校の通学方法別生徒数（令和3年度）

高校名	豊見城高校		豊見城南高校		南部農林高校		小禄高校 (R4.5.1 時点)	
	計	%	計	%	計	%	計	%
人数計/比率								
徒歩	174	18.5	60	15.2	77	14.9	167	15.7
バス	125	13.3	97	24.6	116	22.5	122	11.5
自転車	410	43.5	113	28.7	125	24.2	250	23.6
タクシー	1	0.1	0	0	2	0.4	0	0
自家用車	225	23.9	120	30.5	184	35.7	271	25.5
その他（モノレール・不明含む）	7	0.7	4	1.0	12	2.3	251	23.7
合計	942		394		516		1,061	

※ 休学者除く。

表 12 市町村別生徒数（令和3年度）

	豊見城高校		豊見城南高校		南部農林高校		小禄高校 (R4.5.1 時点)	
	計	%	計	%	計	%	計	%
人数計/比率								
豊見城市	290	30.8	167	42.4	111	21.3	212	19.9
那覇市	456	48.4	72	18.3	165	31.6	670	63.0
その他	197	20.9	155	39.3	246	47.1	181	17.0
合計	943		394		522		1,063	

2.3.2 アンケート分析結果

(1) バスの利用状況

1) バスの利用目的

105 番利用者は通勤、通学がほぼ同数で、次いで買物、娯楽・飲食が多くなっています。

その他路線バスでは通勤が圧倒的に多く、一方で 105 番と比べて通学、通院だけでなく買物、娯楽・飲食等も少ない状況になっています。

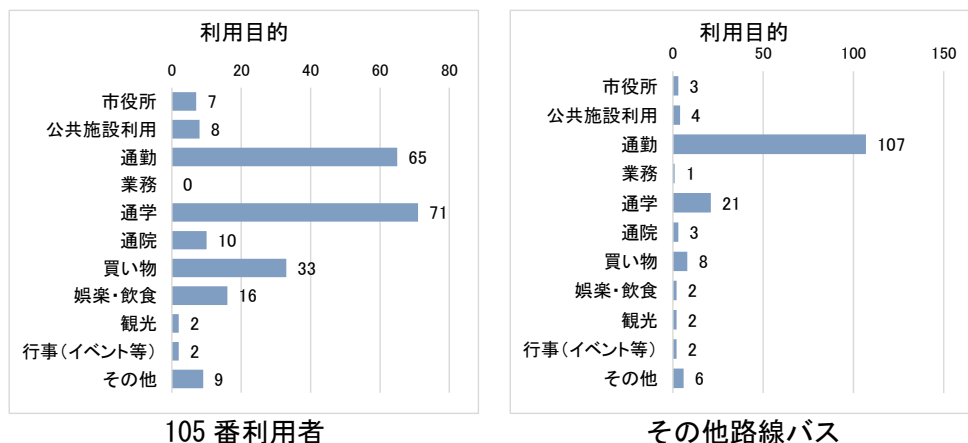


図 42 バスの利用目的

2) バス利用の目的地

105 番利用者では自宅が 2 割、学校が 3 割、以下職場・商業施設・病院が続いています。

その他路線バス利用者では通勤時間帯（午前：那覇方面行・上りバス停、午後：下りバス停）調査のため自宅という選択がなく、職場が 4 割弱と最も多く、次いで役所等が 2 割となっています。

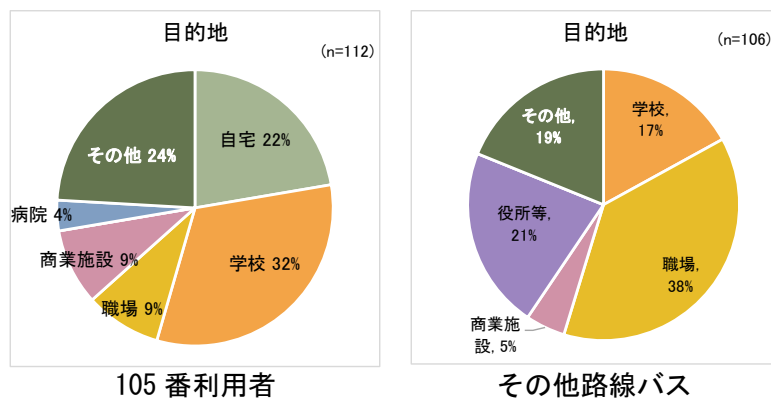


図 43 バス利用の目的地

3) バスの利用頻度

105 番利用者では週 5 日以上が 4 割、3~4 日が 3 割と、半数以上がほぼ毎日利用となっています。

その他路線バス利用者では、週 5 日以上が 7 割と、さらに利用頻度が高い結果となっています。

一方で高校生は通学に利用する 105 番を除いては半数がバスを利用していないと回答しており、通学以外でのバス利用が少ないと考えられます。

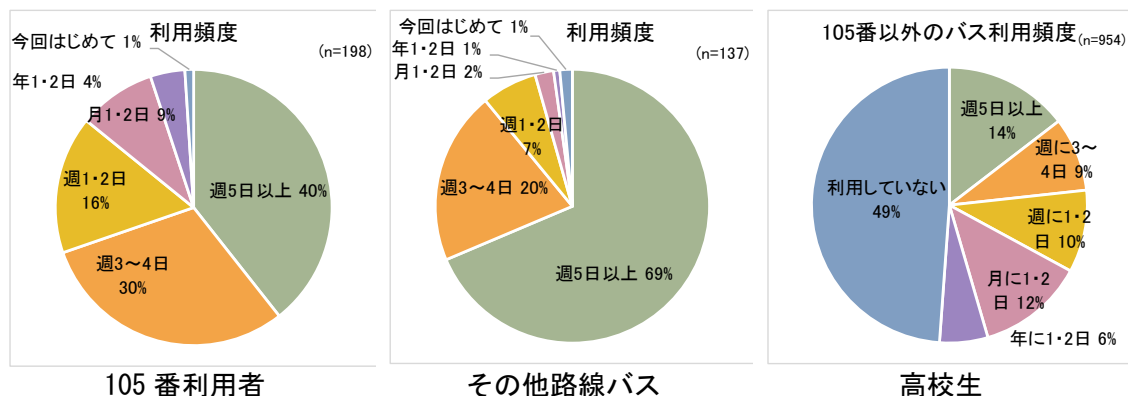


図 44 バスの利用頻度

4) バス降車後の乗換交通手段

105 番利用者ではゆいレールへの乗換が 21%、路線バスが 13%となっており、乗換先なしが 6 割以上を占めています。

その他路線バス利用者では路線バスへの乗換が 43%、ゆいレールが 38%となっており、乗換先なしが 2 割を切っています。

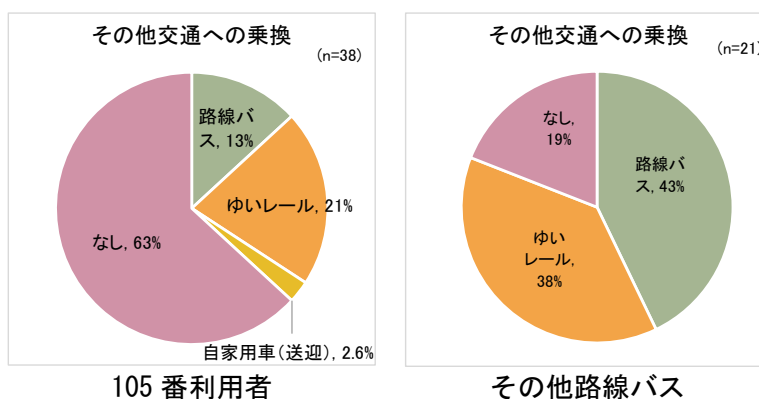


図 45 バス降車後の乗換交通手段

5) OKICA/現金等の利用状況

105 番利用者は定期+OKICA が半数程度となっており、現金利用が 4 割を占めています。

その他路線バス利用者では OKICA のみで約 7 割となっており、現金利用が 1 割未満とかなりキャッシュレス化が進んでいます。

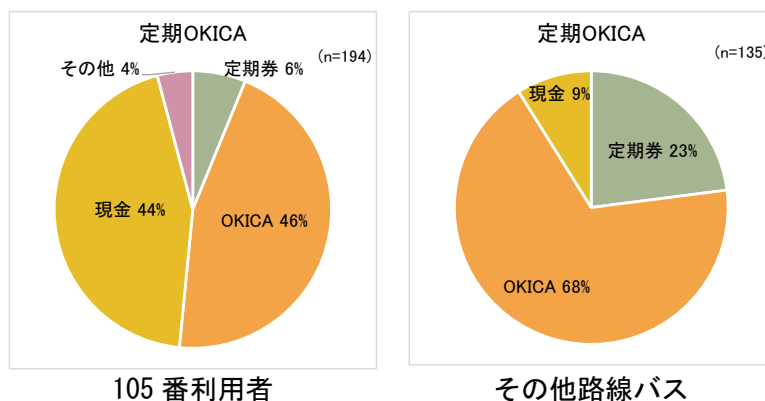


図 46 OKICA/現金等の利用状況

6) バスが利用できなくなった場合の影響

105 番利用者・その他路線バス利用者とも、「通勤・通学が不便になる」をトップに回答しています。

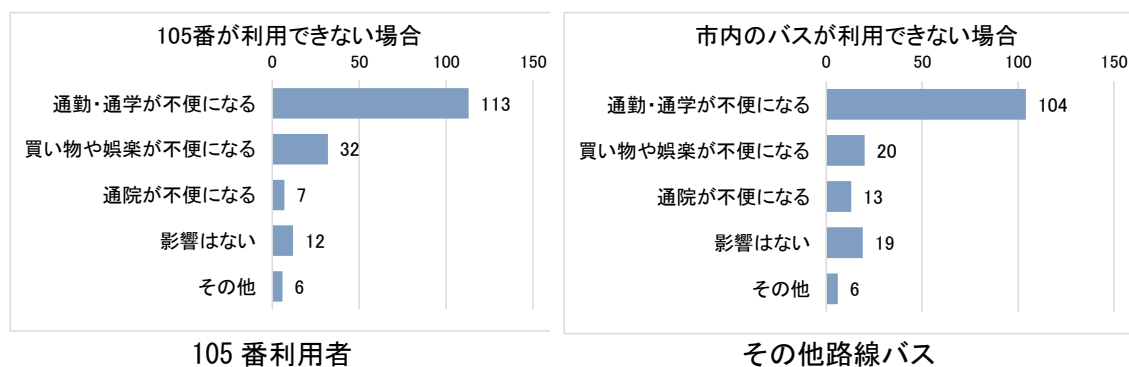


図 47 バスが利用できなくなった場合の影響

7) 高校生のよく行く施設と移動手段

高校生アンケートによれば、高校生がよく行く施設は「イーアス沖縄豊崎」「アウトレットモールあしびなー」「MEGA ドン・キホーテ豊見城」の3箇所とあります。これら施設に対して路線バスが無い場合の移動手段として、各施設とも「自家用車（送迎）」が3～4割を占めています。

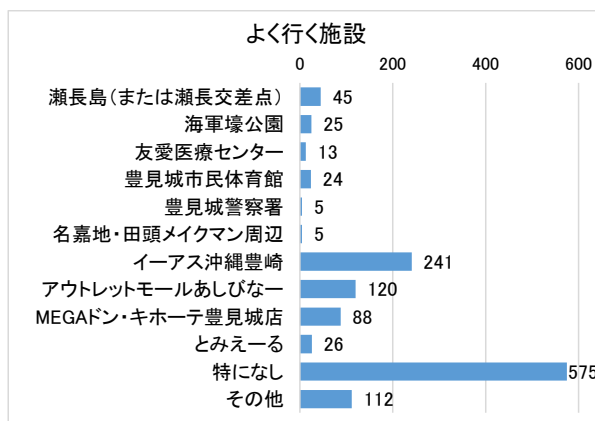


図 48 よく行く施設（高校生アンケート）

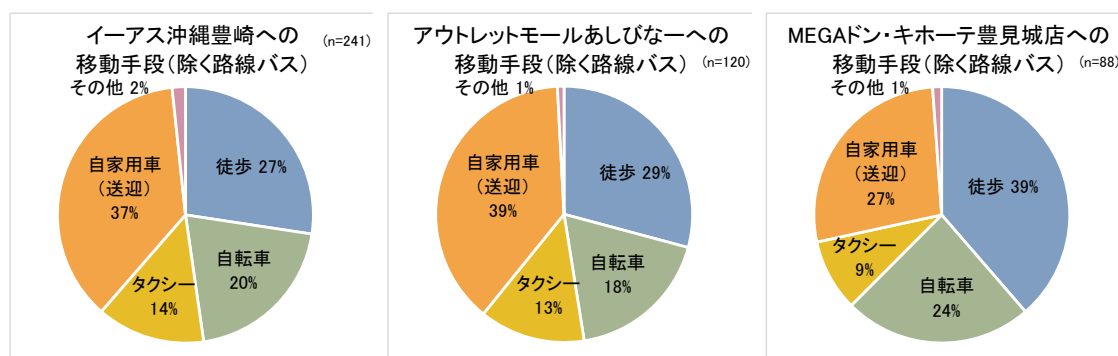


図 49 よく行く施設への交通手段（バスが利用できない場合）

(2) 豊見城市実施施策との関連

1) ダイヤ改正の影響

令和元年9月に実施した105番のダイヤ改正（P50～51参照）について、105番利用者アンケートでは「利用しやすくなった」と改善を感じた回答が14%であり、一方で「利用しにくくなった」と変更によって不便を感じた回答が5%と低いレベルで収まっています。特に利用しやすくなった点として、「目的地への到着時間」「モノレールとの乗継ぎ利便性」を挙げており、ダイヤ改正によって移動利便性の向上を感じている利用者が少なからず見られます。

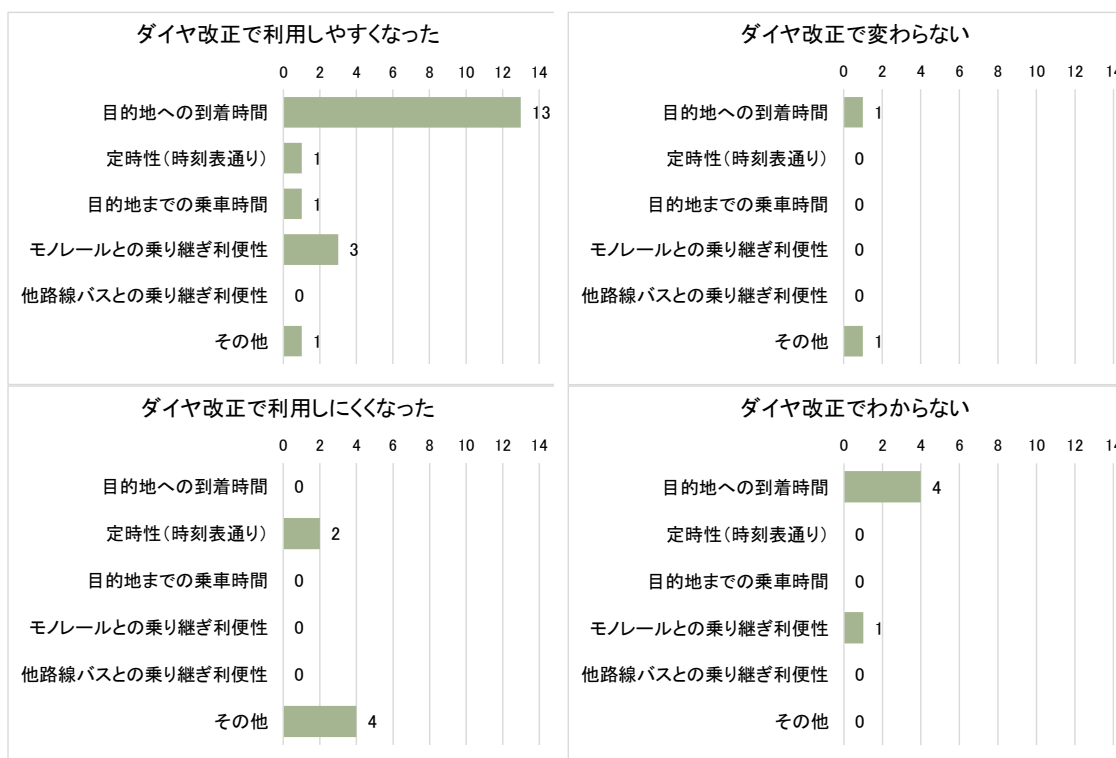
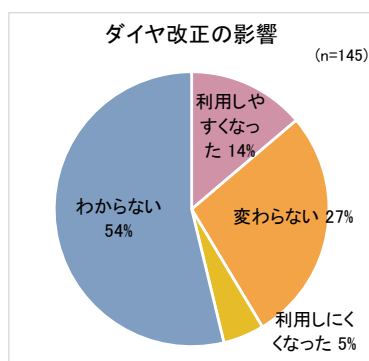
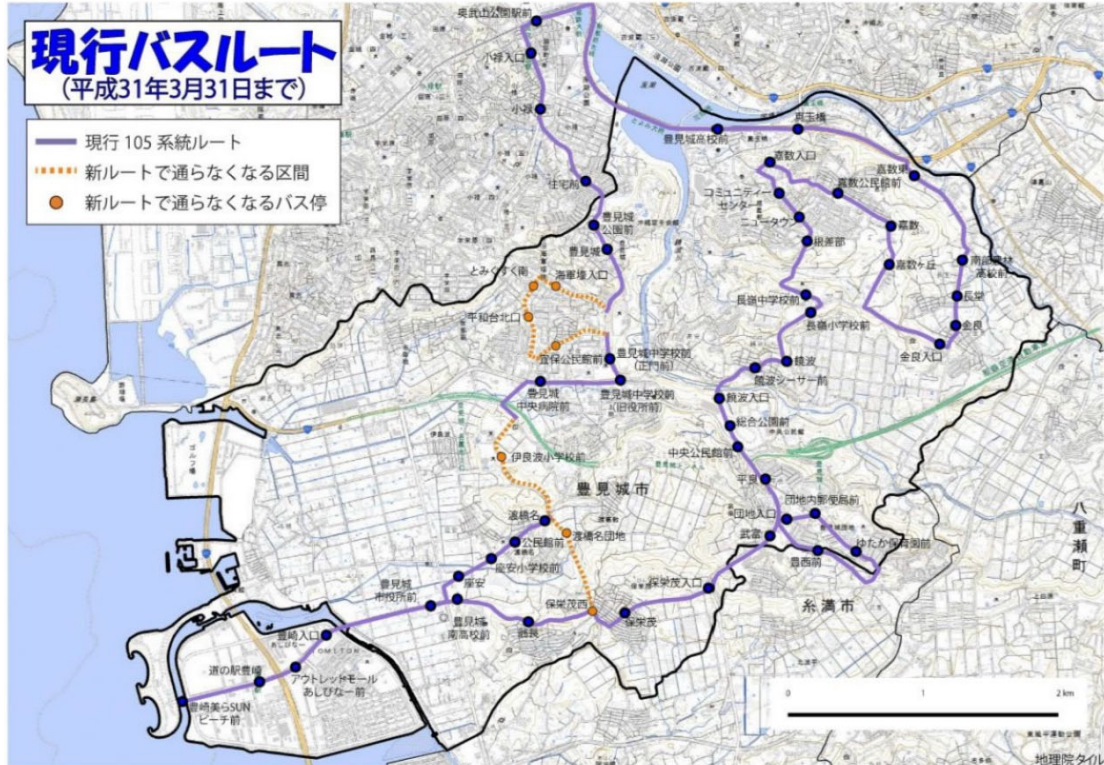


図 50 ダイヤ改正の影響（105 番利用者）

※平成 31 年 4 月の 105 番ルート変更

市内一周線（105 番）は豊見城市役所の移転（平成 31 年 1 月実施）と合わせて新たなルートが検討・決定され、平成 31 年 4 月より新たなルートの運行が開始されました。



出典：豊見城市内一周線ルート変更に関する事後調査等委託業務報告書（令和 2 年 3 月）

図 51 変更前後のルート（平成 31 年 4 月実施）

※令和元年9月の105番ダイヤ改正

平成31年4月1日よりルート変更を開始しましたが、特に朝のラッシュ時の道路環境による渋滞対応として、令和元年9月24日より以下のように一部ダイヤの見直しを行いました。

曜日・廻り		ダイヤ変更	
平日	渡橋名廻り	1便：7：10 発	⇒6：55 発
		3便：10：45 発	⇒10：40 発
		7便：18：20 発	⇒18：30 発
平日	保栄茂廻り	3便：9：55 発	⇒9：45 発
		4便：11：40 発	⇒11：30 発
		5便：13：35 発	⇒13：25 発
		6便：15：35 発	⇒15：25 発
		8便：19：40 発	⇒19：30 発
土曜日	渡橋名廻り	1便：8：55 発	⇒8：40 発
		2便：12：30 発	⇒12：25 発
3便：16：05 発		⇒16：10 発	
4便：20：00 発		⇒20：15 発	
土曜日	保栄茂廻り	1便：7：15 発	⇒6：55 発
		2便：10：45 発	⇒10：35 発
		4便：18：15 発	⇒18：20 発
日曜日・祝祭日	渡橋名廻り	1便：8：55 発	⇒8：45 発
	保栄茂廻り	変更なし	

出典：豊見城市内一周線ルート変更に関する事後調査等委託業務報告書（令和2年3月）

図 52 令和元年9月の105番ダイヤ改正

2) バス待ち空間施策の認知度

豊見城市では、バス停付近の公共施設や商業施設を利用してバス待ち空間を提供する施策を令和4年10月から開始しています。現在、豊見城市役所・豊見城郵便局・中央図書館・真嘉部コミュニティーセンター・福祉ステーションまつみ（豊見城団地入口バス停）の5箇所で実施しています。

上記5箇所はすべて105番が停車するバス停付近の施設であり、バス停留所にもステッカーが貼り出されている（図54）ことから、105番利用者は1割程度とその他路線バス利用者よりも若干認知度が高くなっています。高校生は自身の利用するバス停以外を利用する機会が少なく、該当バス停利用者以外には知られる機会が少ないため、全体としては6%程度の認知度に留まっていると考えられます。

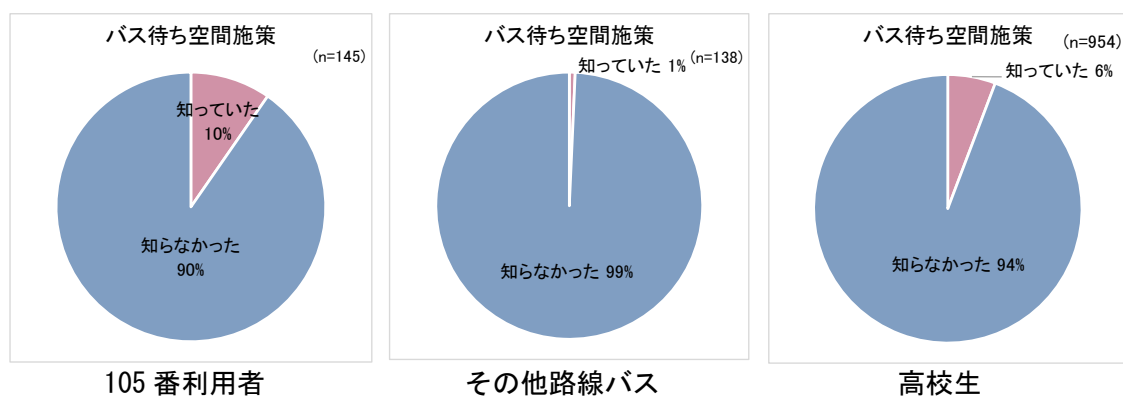


図 53 バス待ち空間施策の認知度



図 54 バス待ち協力施設のステッカー（福祉ステーションまつみ）

3) 自宅とバス停の間の移動について

i) バス停までの移動手段

105 番利用者・その他路線バス利用者では 9 割前後がバス停まで徒歩移動となっており、豊見城市内でのバス利用者の大半がバス停まで徒歩で移動していることが分かります。

徒歩での移動時間としては 105 番利用者が平均 10.6 分、その他路線バス利用者が平均 6.4 分となっており、自宅・目的地からバス停までおおむね 10 分程度の徒歩移動があることがうかがえます。また 70 代以上の高齢者に絞り込むと、移動時間は短くなる傾向にあり、バス停までの距離が長くなると高齢者がバス利用を控えることが想定されます。

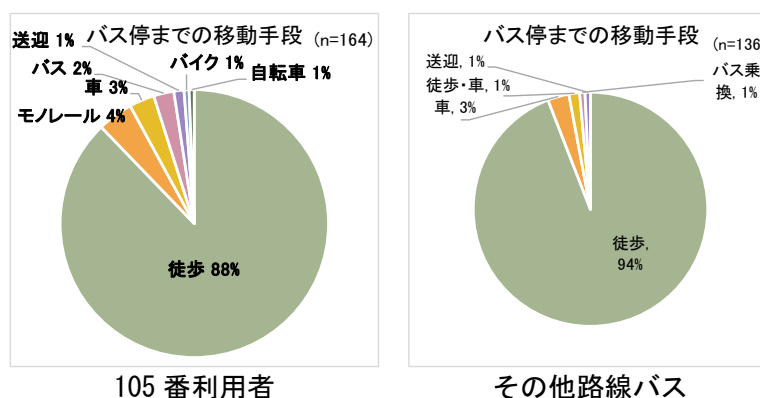


図 55 バス停までの移動手段

表 13 バス停までの平均移動時間（徒歩）

	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

ii) 自宅とバス停をつなぐ移動手段

105番利用者およびその他路線バスアンケートで「自宅とバス停をつなぐ移動手段」の利用意向を尋ねたところ、両者とも「利用したい」が3割近く、「内容による」が6割近くと、9割近くが利用に関して興味があると回答しています。

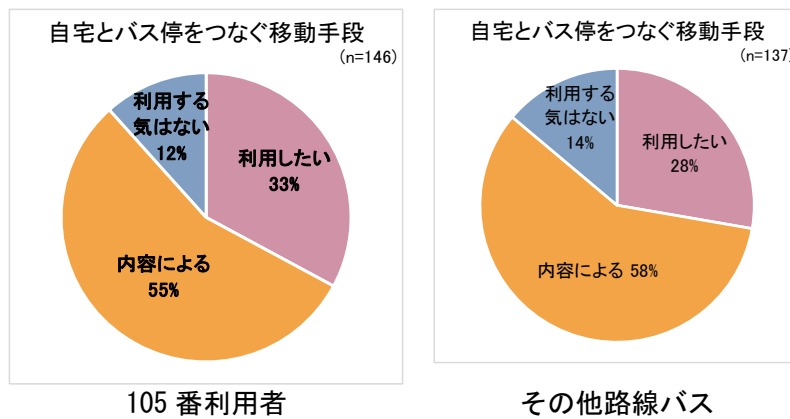


図 56 自宅とバス停をつなぐ移動手段の利用意向

(3) バス利用者の属性

1) 年齢・職業

105 番利用者は 10 代・20 代合わせて約 5 割となっているが、その他路線バス利用者は 40 代以上が 6 割以上と比較的中高年の利用が見られます。

職業では 105 番が学生 4 割に対して、その他路線バス利用者は学生が 15%と低く、公務員が 3 割以上を占めています。

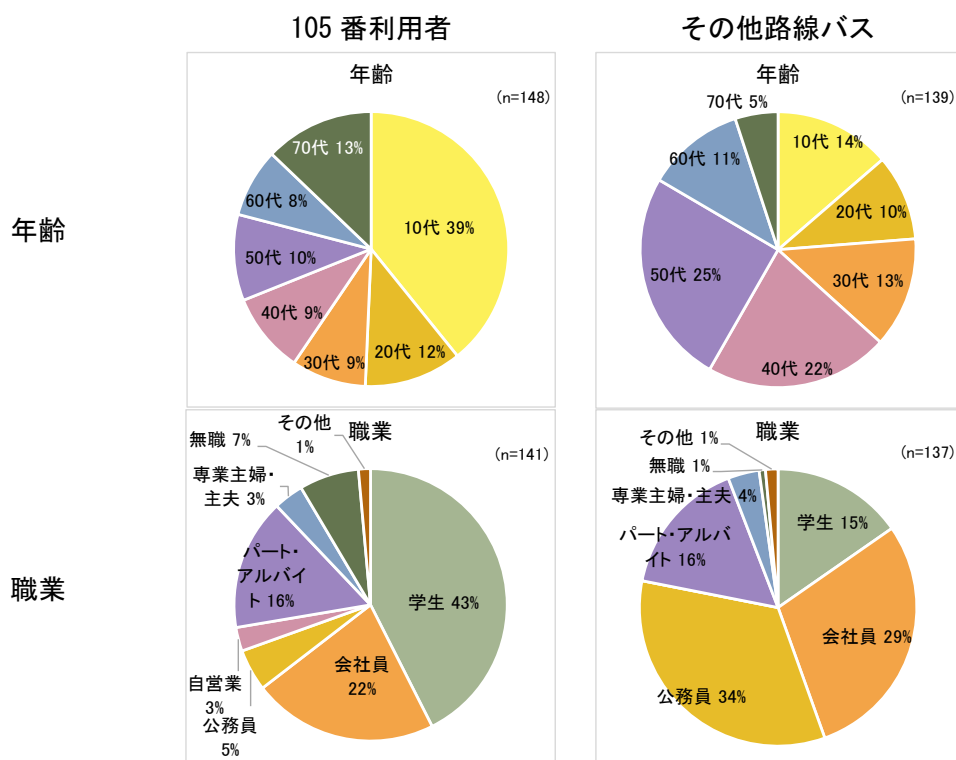


図 57 年齢・職業

2) 目的地までの交通手段・運転免許の保有状況

105番利用者は目的地までの交通手段として豊見城市内一周バス（105番）が多く、次いで路線バス・車・徒歩となっています。その他路線バス利用者は、路線バスが際立って多く、次いで車となっています。

免許の保有状況では、105番利用者は本人所有が半数、家族が持っているが4割なのに対して、その他路線バス利用者は本人所有が3/4、家族が持っているが2割と、本人所有の割合が高くなっています。

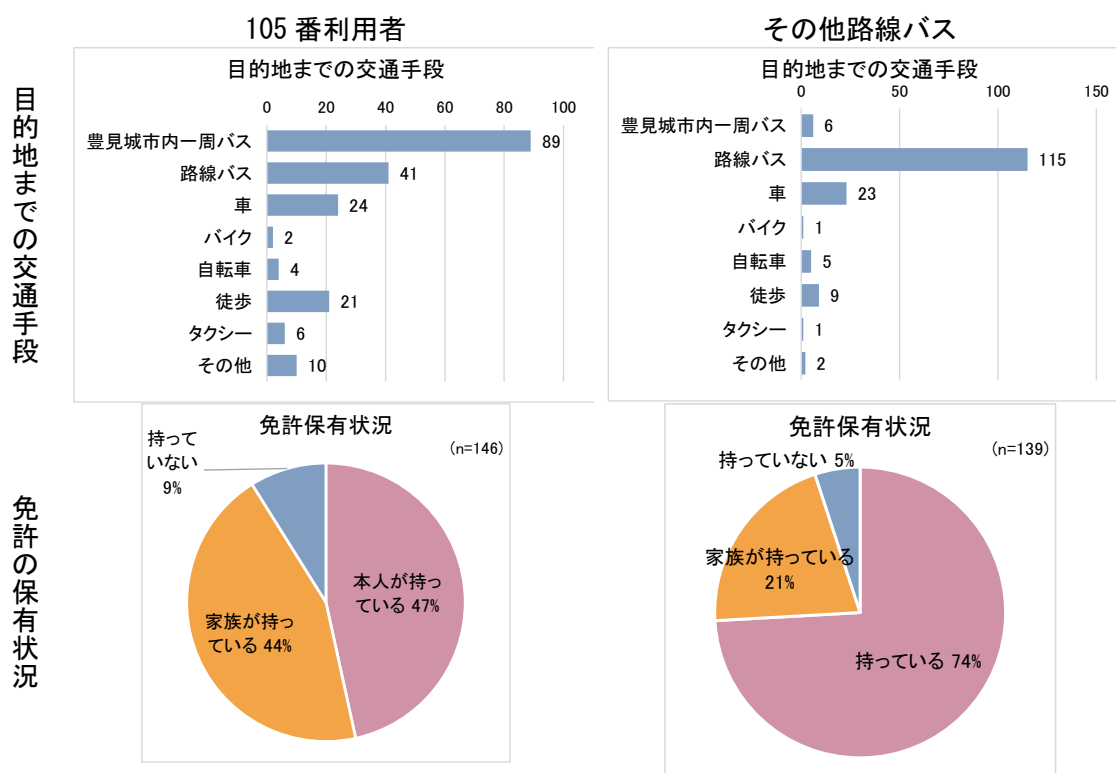


図 58 目的地までの交通手段・運転免許の保有状況

(4) その他

1) 路線バスの満足度

105番利用者は「平日の運行本数」「土日の運行本数」に関する「不満」「やや不満」が比較的高く、その他路線バス利用者は「平日の運行本数」「平日の運行時間」に関する不満が高くなっています。

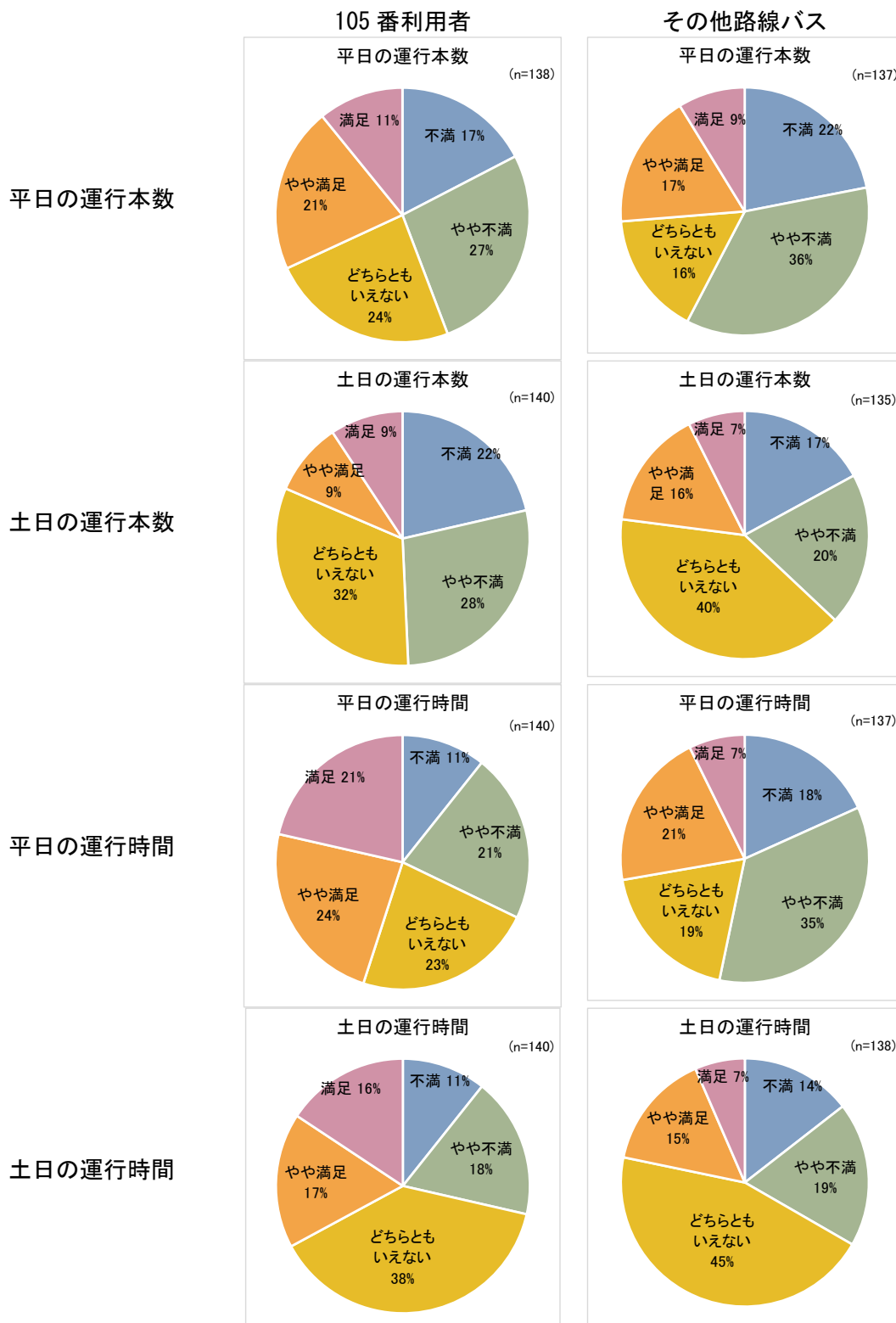


図 59 豊見城市内路線バスの満足度①

105番利用者は「目的地までの乗車時間」「運賃」「運行ルート」に関する「満足」「やや満足」が比較的高くなっています。

その他路線バス利用者においても「運賃」「運行ルート」に関する満足が高くなっていますが、一方で「定時性」に関する不満が高く、「不満」「やや不満」を合わせると7割近くに達しています。

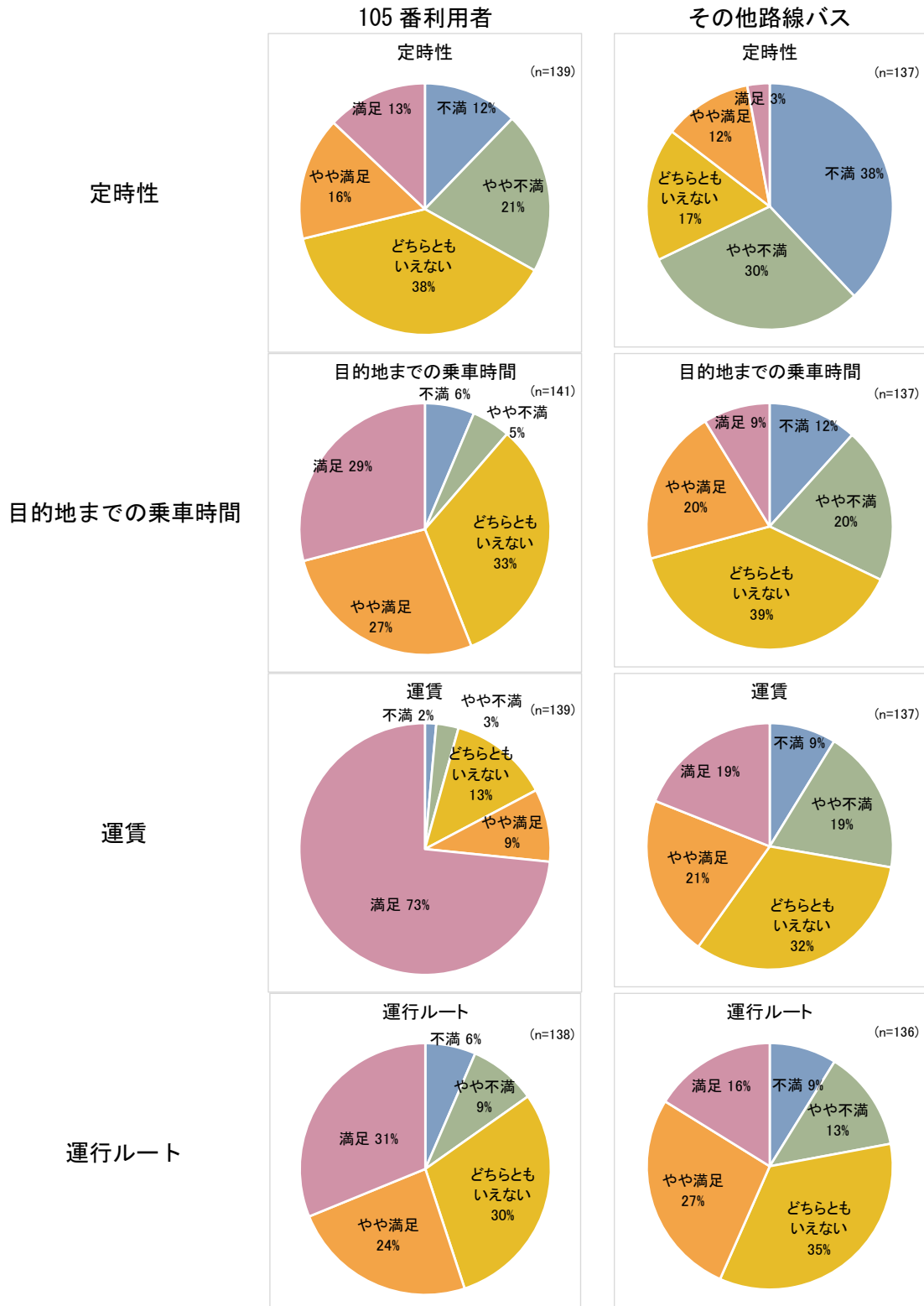


図 60 豊見城市内路線バスの満足度②

105 番利用者は各項目で「不満」「やや不満」が全体的に低いですが、その他路線バス利用者は「バス停環境」「車両環境」「道路状況」に関する不満が高くなっています。

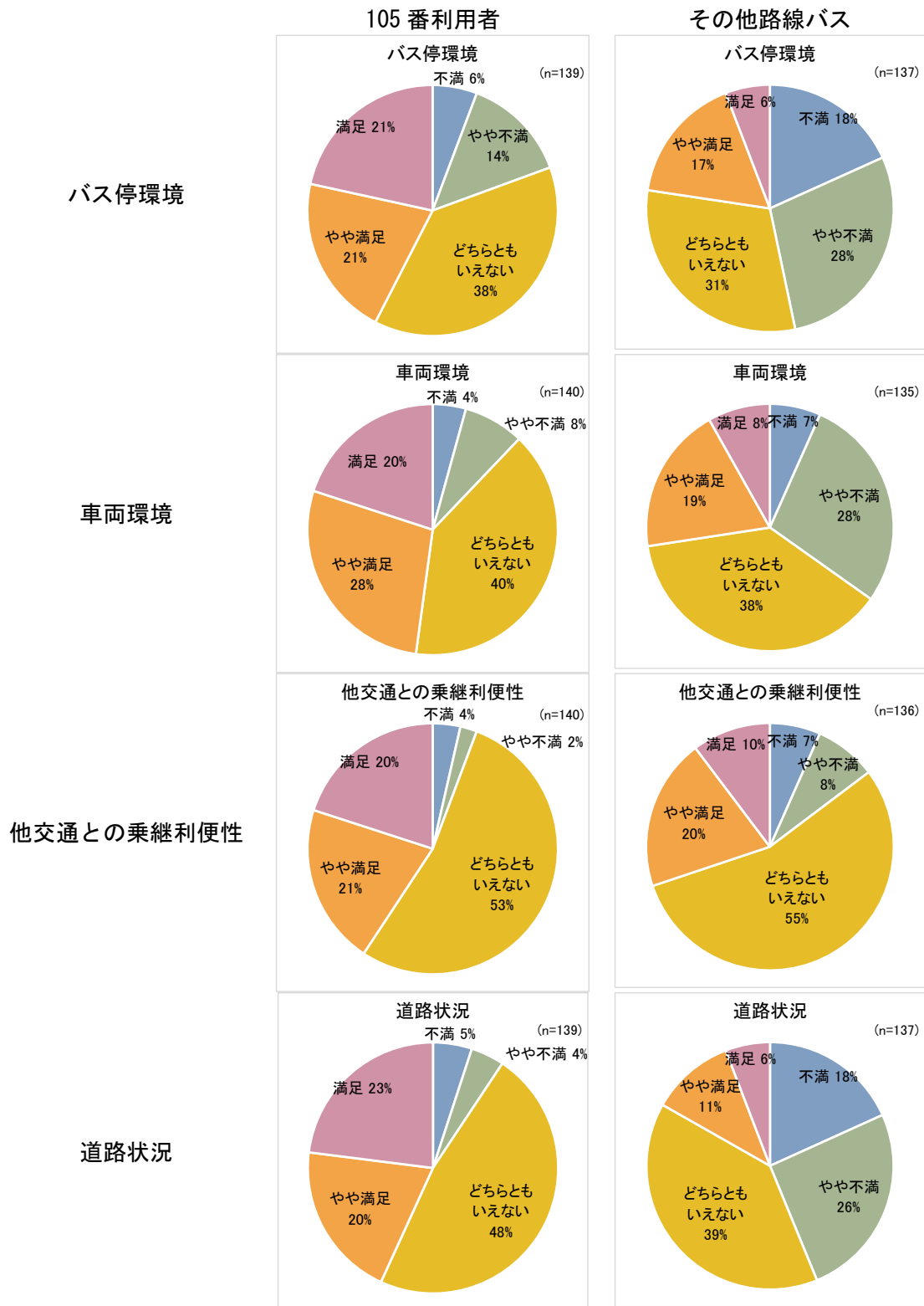


図 61 豊見城市内路線バスの満足度③

2) 路線バスの改善点

105番利用者は改善点として平日・土日の運行本数・運行時間、定時性、バス待ち環境等を挙げています。

その他路線バス利用者は、平日の運行本数・運行時間、定時性、バス待ち環境等を挙げています。

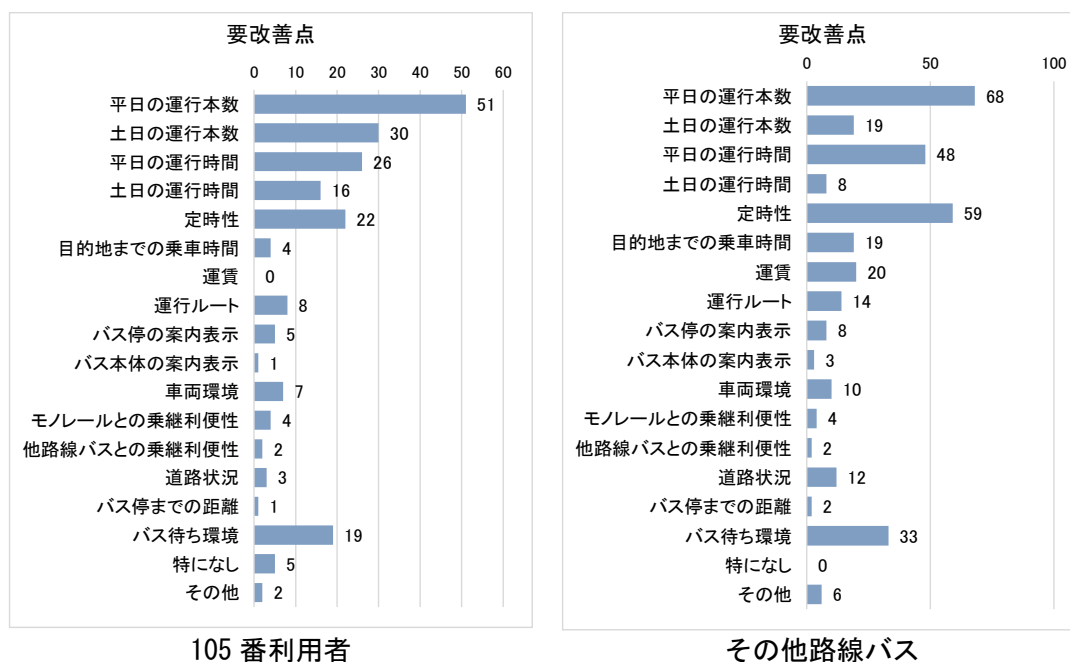


図 62 路線バスの改善点

3) 経由したほうが良い施設

市内で経由したほうが良い施設として、105番利用者は瀬長島・市民体育館・田頭メイクマン周辺等を挙げています。

その他路線バス利用者は、瀬長島・友愛医療センター・市民体育館・田頭メイクマン周辺等を挙げています。

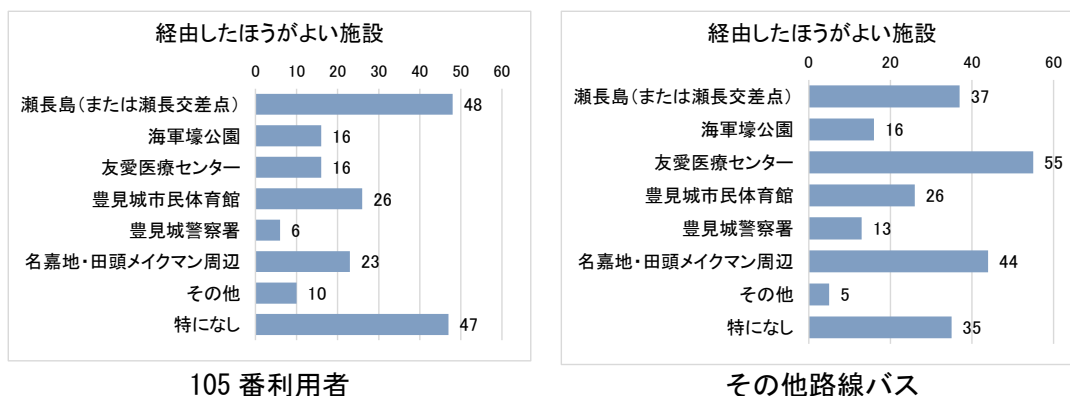


図 63 経由したほうが良い施設

2.4 クロスセクター効果

2.4.1 地域公共交通が支えている主な分野

地域公共交通は通勤・通学だけでなく通院や買い物といった日常生活を支えており、廃止されると地域の人々の生活にも影響が及ぶ懸念があります。日本では公共交通は運賃収入での運行を基本とした独立採算制を取っていますが、世界的には珍しい事例であります。

運賃収入では運行費用をまかなえない鉄道やバスは、現在行政からの補助金等の公的負担で維持されていますが、この補助金等の財源確保が困難な状況にあります。しかしもし地域公共交通（鉄道・バスなど）が廃止になってしまったら、移動の足がなくなる人たちに対する医療施設への送迎や買い物支援の実施等で、廃止前より行政コストが増加する可能性があります。



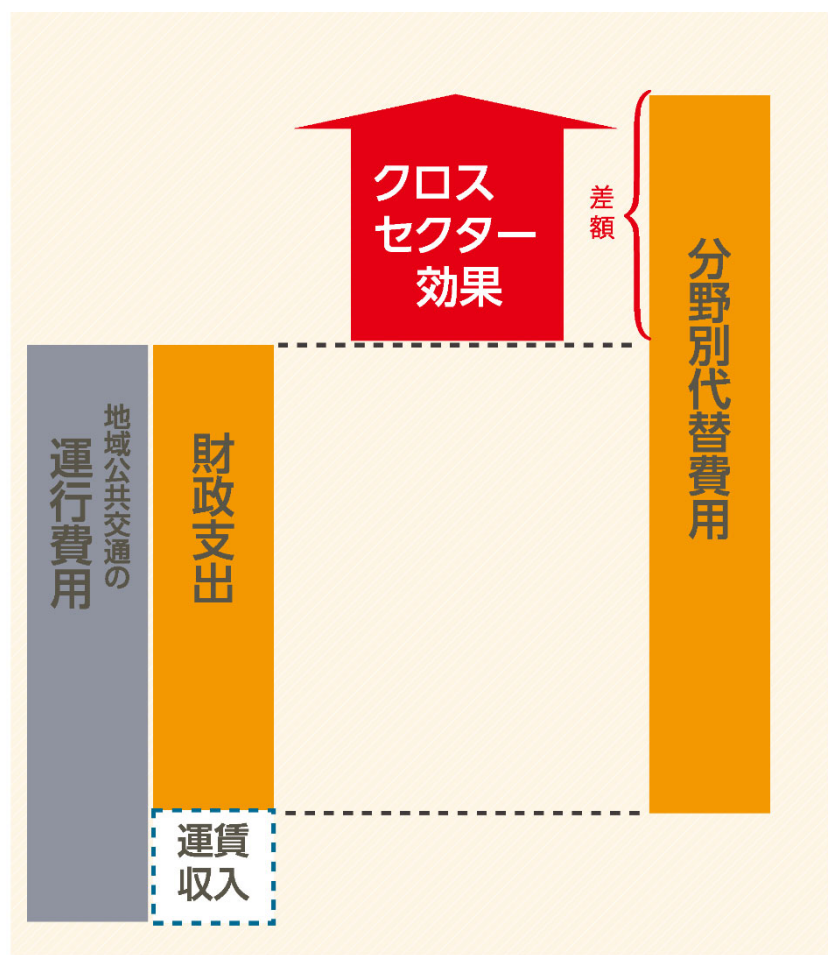
出典：地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？（近畿運輸局）

図 64 公共交通が支えている主な分野

2.4.2 クロスセクター効果とは

前段で挙げたように、地域公共交通は地域の様々な分野を支えている存在です。しかし現在の公共交通＝独立採算制という基準に照らせば、運賃収入で運行費用をまかなえない事業者は赤字と判断されます。しかし、地域の様々な分野を支えている存在である地域公共交通の存在価値を、運賃収入のみで判断するのは正しい方法なのでしょうか。この判断方法に対して、地域公共交通が支えている地域の様々な分野を金額で換算することで、地域公共交通の価値を見直す新たな方法が提案されています。

公共交通が支えている各分野において、公共交通が廃止された場合に必要となる追加費用（分野別代替費用）を算出し、現在の財政支出額と比較することで、地域公共交通の多面的な効果が把握できます。この差額が「クロスセクター効果」となります。



出典：地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？（近畿運輸局）

図 65 クロスセクター効果のイメージ

2.4.3 クロスセクター効果の算出方法

クロスセクター効果の算出には、公共交通が廃止された場合に影響が及ぶ分野と各分野において公共交通の代替として必要となる行財政負担項目を算出する必要があります。近畿運輸局が各分野において公共交通が廃止された場合に必要となる項目を挙げており、このうち豊見城市において数値化が可能な項目の費用を算出します。

分野	地域公共交通が廃止された場合に必要となる行財政負担項目	内 容
医療	病院送迎貸切バスの運行	医療機関へ通院することができなくなる患者の通院手段として、病院送迎貸切バスによる送迎サービスを行う。
	通院のためのタクシー券配布	医療機関へ通院することができなくなる患者の通院手段として、通院のためのタクシー券を配布する。
	医師による往診	医療機関へ通院することができなくなる患者宅へ医師が往診する。
	医療費の増加	地域公共交通利用者が自動車で送迎してもらったり、タクシーを利用することで家や目的地からバス停や駅等へ歩くことがなくなることで、健康が損なわれやすくなることにより医療費が増加する。
商業	買物バスの運行	買物に行くことができなくなる人の買物先への移動手段として、貸切バスによる送迎サービスを行う。
	買物のためのタクシー券配布	買物に行くことができなくなる人の買物先への移動手段として、買物のためのタクシー券の配布を行う。
	移動販売の実施	買物に行くことができなくなる人のために移動販売を実施する。
交通安全	高齢者ドライバーのさらなる安全教育	自動車の運転が不安になった高齢者が、移動のために仕方なく自動車を運転することにより交通事故が増加すると考えられるため、高齢者ドライバーにさらなる安全教育を行う。
教育	貸切スクールバスの運行	通学ができなくなる児童・生徒のための通学手段としてスクールバスを運行する。
	通学のためのタクシー券配布	通学ができなくなる児童・生徒のための通学手段として、通学のためのタクシー券の配布を行う。
定住促進	事業所近くでの居住による人口流出対策	地域外の事業所へ通勤している人が、通勤が不便になることから地域外の事業所近くに転居することによる人口流出を抑制するための施策を実施する。
	さらなる定住支援事業	地域公共交通がないということで地域外への転居を考える人へのさらなる定住支援事業を実施する。
	マイカー購入補助	日常生活での移動手段がなくなるために地域外へ転居することによる人口流出を抑制するために、移動手段としてマイカーを購入する際の補助を行う。
観光	観光地送迎貸切バスの運行	観光地を訪れることができなくなる観光客の移動手段として、観光地への貸切送迎バスを運行する。
	観光地送迎のためのタクシー券配布	観光地を訪れることができなくなる観光客の移動手段として、観光のためのタクシー券の配布を行う。
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	外出しづらくなる高齢者の、通院や買物、観光以外の自由目的での外出支援を目的に、タクシー券の配布を行う。
	さらなる介護予防事業	外出することが介護予防となっていた高齢者が外出しづらくなることにより、外出機会が減少し、介護を必要とする人が増加することを防止するため、さらなる介護予防事業を実施する。
財政	土地の価値低下等による税収減少	地域公共交通関係施設周辺の土地の価格低下等により固定資産税や都市計画税の税収が減少する。
建設	道路混雑に対応した道路整備	地域公共交通利用者が自動車利用へ転換することにより増加する自動車交通量に対応するための道路整備を行う。
	駐車場の整備	地域公共交通利用者が自動車利用へ転換することにより不足する駐車場整備を行う。
環境	さらなる温室効果ガス削減対策	地域公共交通利用者が自動車利用へ転換することにより、自動車から排出される温室効果ガスが増加することに対応して、さらなる温室効果ガス削減対策を実施する。
防災	災害時における住民の移動手段の調達	災害時の移動手段としての役割も担う地域公共交通が廃止されることから、災害に備えて住民の移動手段を確保する。
地域コミュニティ	さらなる外出支援事業	地域コミュニティ活動に参加できる人の減少やバス等の車両内での会話の機会が減少するために地域コミュニティ活動が衰退し、地域コミュニティが希薄になるため、地域コミュニティ活動の活性化に向けた対策を実施する。

：数値化が困難な項目

出典：地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？（近畿運輸局）

図 66 クロスセクター効果の算出項目

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

豊見城市の関係部署および病院・交通事業者等へヒアリングを実施し、豊見城市において現在運行している豊見城市内一周線（105 番）が廃止された場合に必要となるクロスセクター効果の算出に必要な数値を収集・整理しました。

表 14 豊見城市におけるクロスセクター効果の算出項目①

	調査項目	考え方	算出項目
医療	病院送迎貸切バスの運行	現在バスで通院している利用者分をそのまま送迎バスへと移行 ②×③×④ ※③=①÷28	①105 番利用者のうち免許なし高齢通院利用者
			②送迎バス費用（現行送迎バス 1 台分）
			③必要台数（定員 28 名の小型バス換算）
			④運行日数（令和 3 年度実績）
医療	通院のためのタクシー券配布	現在バスで通院している分をそのままタクシーへと移行 ①×②×③×④	①105 番利用者のうち免許なし高齢通院利用者
			②1 人 1 回当たりタクシー券配布費用
			③往復
			④運行日数（令和 3 年度実績）
医療	医師による往診	現在バスで通院している回数をそのまま往診回数に適用 ②×③ ※③=①÷16	①105 番利用者のうち免許なし高齢通院利用者
			②医師・看護師および往診調整事務の人件費
			③必要チーム数（1 チーム医師＋看護師各 1 名）
			④減少 1 歩当たりの医療費増加額
商業	買物バスの運行	現在バスで買い物している利用者分をそのまま送迎バスへと移行 ②×③×④ ※③=①÷28	①105 番利用者のうち買物利用者
			②貸切バス利用料金
			③必要台数（定員 28 名の小型バス換算）
			④運行日数（令和 3 年度実績）
商業	買物のためのタクシー券配布	現在バスで買い物している利用者分をそのままタクシーへと移行 ①×②×③×④	①105 番利用者のうち買物利用者
			②1 人 1 回当たりタクシー券配布費用
			③往復
			④運行日数（令和 3 年度実績）
			②バス利用者が目的地からバス停まで歩く距離
			③医療費行政負担割合

表 15 豊見城市におけるクロスセクター効果の算出項目②

	調査項目	考え方	算出項目
商業	移動販売の実施	現在バスで買い物している利用者分をそのまま移動販売へと移行 (①+②) × ③ × ④	①1 台あたり移動販売車リース料金
			②移動販売員人件費
			③移動販売車必要台数
			④実施日数
教育	貸切スクールバスの運行	現在バスで通学している利用者分をそのまま送迎バスへと移行（各高校に必要台数分） ② × ③ × ④ ※③ = ① ÷ 28	①105 番利用者のうち通学利用者
			②貸切バス利用料金
			③必要台数（定員 28 名の小型バス換算）
			④学校開校日数
	通学のためのタクシー券配布	現在バスで通学している利用者分をそのままタクシーへと移行 ① × ② × ③ × ④	①105 番利用者のうち通学利用者
			②1 人 1 回当たりタクシー券配布費用
			③往復
			④学校開校日数
観光	観光地送迎貸切バスの運行	現在バスで観光移動している利用者分をそのまま送迎バスへと移行（観光地全てを回らず、観光利用総数をカバーできる台数のみ） ② × ③ × ④ ※③ = ① ÷ 28	①105 番利用者のうち観光利用者
			②貸切バス利用料金
			③必要台数（定員 28 名の小型バス換算）
			④運行日数
	観光地送迎のためのタクシー券配布	現在バスで観光移動している利用者分をそのままタクシーへと移行 ① × ② × ③ × ④	①105 番利用者のうち観光利用者
			②1 人 1 回当たりタクシー券配布費用
			③往復
			④運行日数（令和 3 年度実績）
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	現在バス利用している高齢者のうち、通院・買物・観光以外の利用者分をそのままタクシーへと移行 ① × ② × ③ × ④	①105 番利用者のうち高齢者かつ通院・買物・観光目的を除く利用者
			②1 人 1 回当たりタクシー券配布費用
			③往復
			④運行日数（令和 3 年度実績）
財政	土地の価値低下等による税收減少	全体税額を可住面積で除した額に、105 番廃止影響面積および価格低下率を乗じる ① × ② ÷ ③ × ④	①土地の固定資産税
			②105 番廃止時影響エリア面積
			③可住地面積
			④土地の価格低下率

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

2.4.4 で挙げた各項目に対して豊見城市での実績額および各分野におけるバス利用者の転換数（105 番利用者アンケートより）等を使って、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 16 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	340	最も小さい費用を採用
	通院のためのタクシー券配布	370		
	医師による往診	2,920		
	医療費の増加		70	
商業	買物バスの運行	3,370	620	最も小さい費用を採用
	買物のためのタクシー券配布	2,220		
	移動販売の実施	620		
教育	貸切スクールバスの運行	2,790	2,630	最も小さい費用を採用
	通学のためのタクシー券配布	2,630		
観光	観光地送迎貸切バスの運行	1,680	150	最も小さい費用を採用
	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收減少		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	

2.5 公共交通に関する課題

2.5.1 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。
- 105 番・その他路線バス両者アンケート結果に依ると、105 番やその他路線バスは通勤・通学が大半であるが、通院・買い物・娯楽等の目的にも利用されています。
- 豊見城市内の高校生は、よく行く施設として豊崎方面の商業施設を挙げていますが、移動手段のうち自家用車（送迎）が 3～4 割を占めています。
- 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て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～那覇市間的高速バス」や「BRT^{※1}（連節バスや PTPS^{※2}) の導入」、「交通結節点の整備」、「低床バス^{※3} 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。

※1 Bus Rapid Transit の略称で、連節バスや PTPS、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や、輸送能力の増大を可能とするバスシステムを指す。

※2 バスなどの公共車両が優先的に通行できるよう、専用・優先レーンの設置や、停止時間を極力短縮する信号制御、専用レーンの違法走行車両への警告等を通じて支援するシステム。

※3 高齢者や車いすでの利用に便利となるように、車両の床を従来より低くしたバス。前方部の床に段差がなく、乗降に便利となっているが、一方で車椅子スペースを用意したことで前方部の座席数が減少し、後部座席の段差が大きく、走行時の危険性が高いなどの短所も存在する。

② 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（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。
- 市周辺道路の渋滞等によってバスの運行に遅延が発生し、通学利用の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って、高校周辺道路での渋滞が発生しています。
- 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^{※1}など）」といった意見があります。
- 路線バス利用者アンケートによれば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います。70 代以上の高齢者はこの時間が短くなる傾向にあり、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。

※1 低床バス（前ページ参照）のなかでも車内の段差を完全に解消した車両で、車いすやベビーカーなどでもスムーズに利用できる。

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。
- 病院ヒアリング調査結果によると、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、利用者はいったん別の送迎バスで中央病院まで行き、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。
- 自宅や通院先からバス停までの移動が徒歩となるため、一部の高齢者にはバスでの通院が困難となっています。

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。

- タクシー車両や運転手が不足しており、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。

2.5.2 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。
 「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。

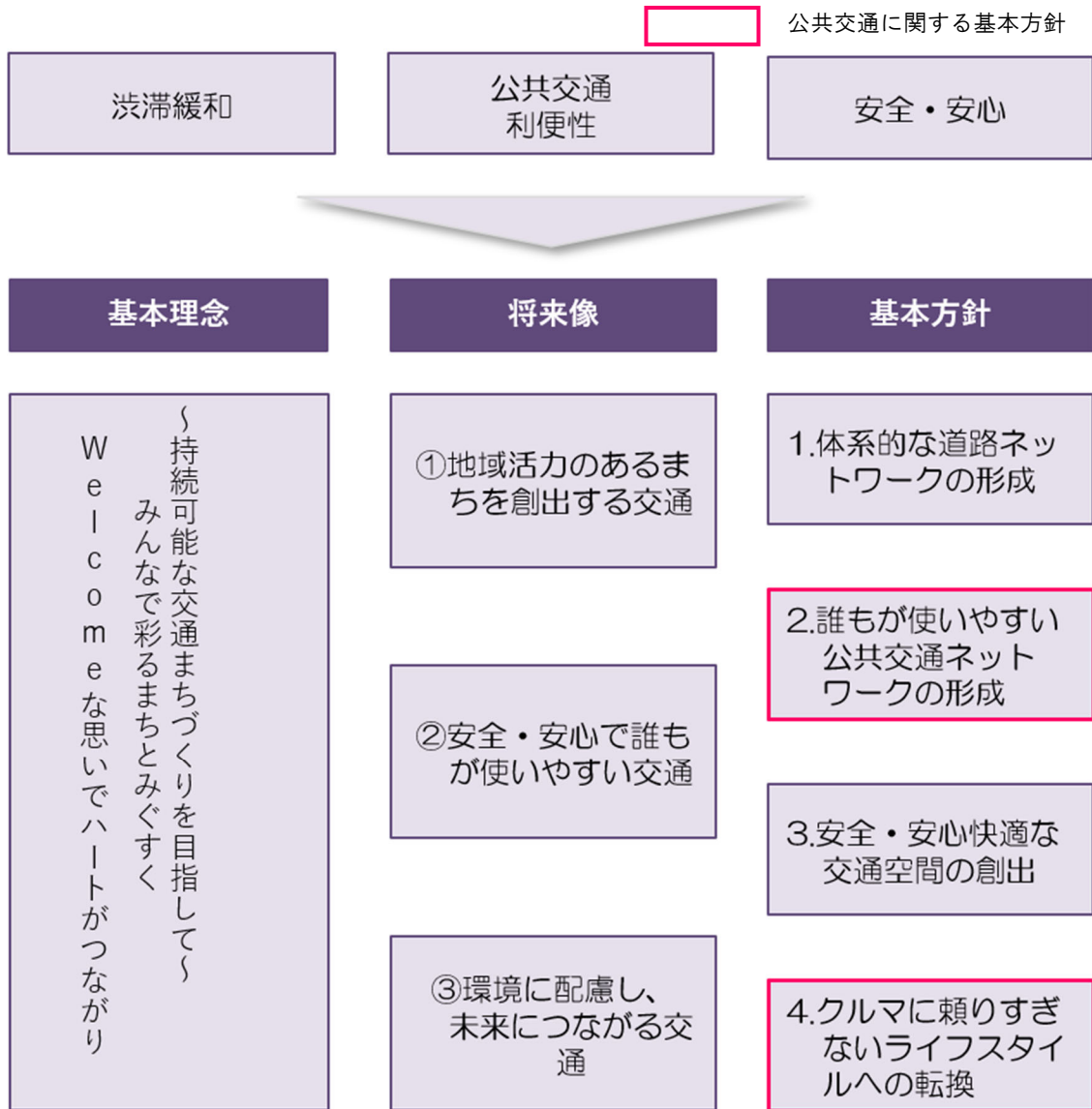


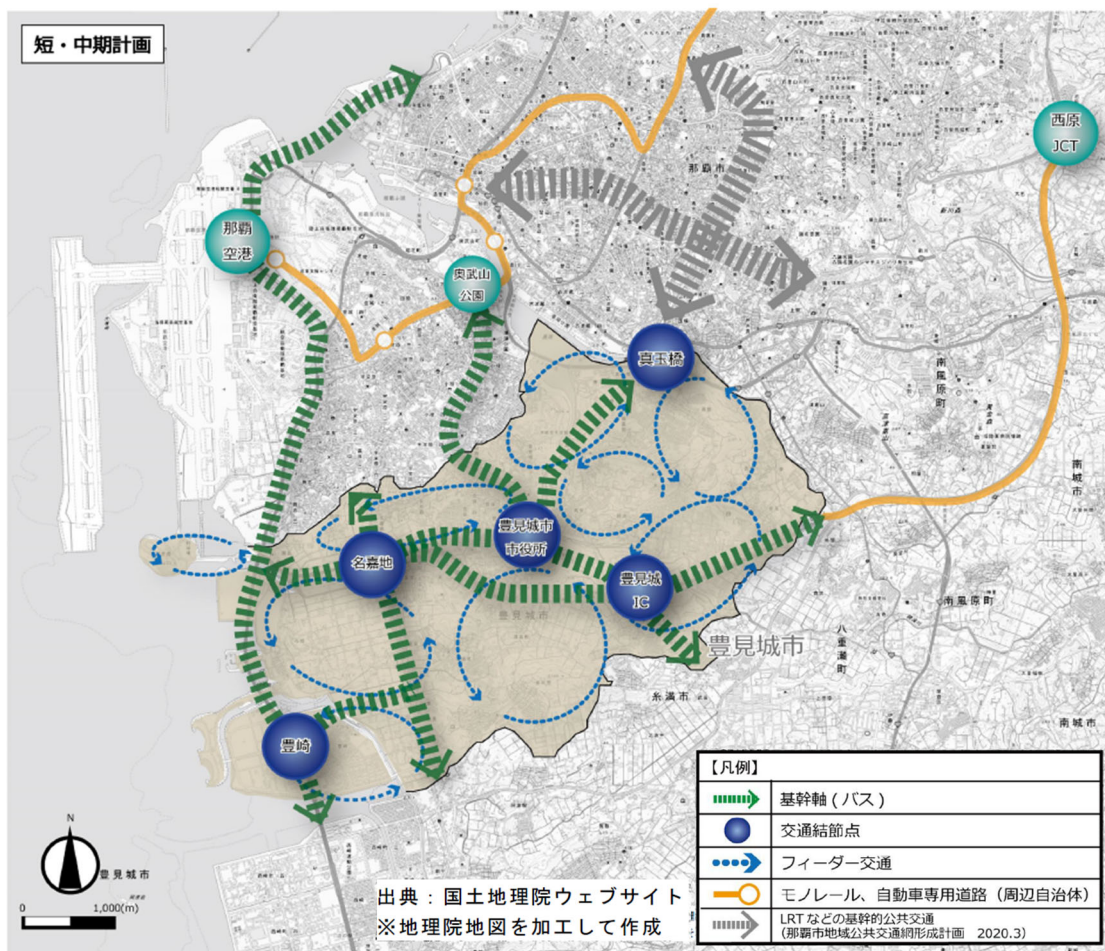
図 67 基本理念、将来像、基本方針

「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^{※1}、交通結節点、フィーダー交通^{※2}の利便性向上を図ることとします。

※1 公共交通計画等において、鉄道やモノレール・基幹バス等の公共交通機関によって、移動を可能としているルートを目指す。

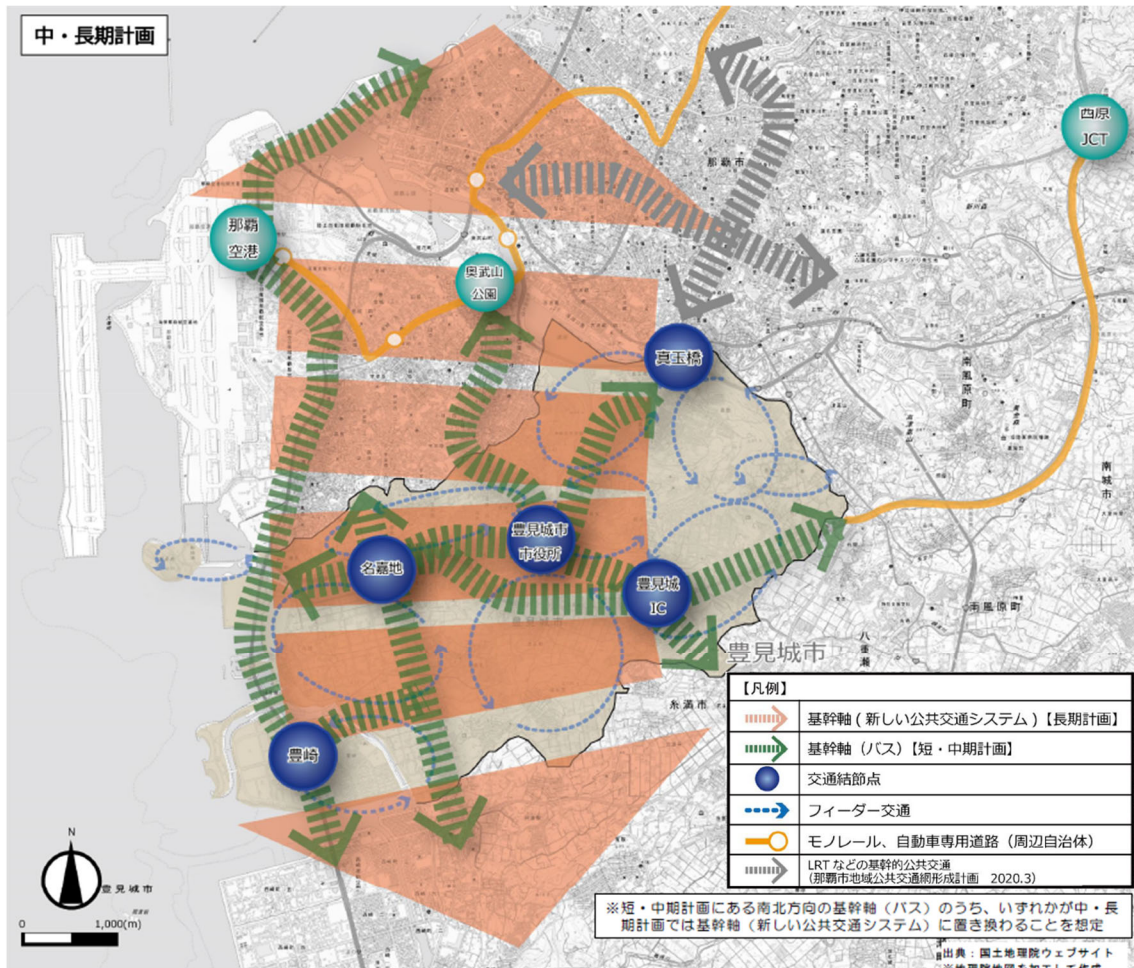
※2 交通機関における「支線」を指し、鉄道やモノレール・基幹バス等の駅・停留所から、さらに広範囲へと接続する交通手段。



出典：豊見城市交通基本計画

図 68 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 69 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^{※1}を行い、実施主体やスケジュール等を位置付けています。

※1 「総合交通戦略」のような広範な分野を含めた計画の場合、個別施策の実施効果だけでなく、各施策が連携・連動し、相乗効果を発揮するように各施策の実施時期までも組み合わせた「施策パッケージ」を設定し、施策実施のより高い効果を得る方法が採用される。

「豊見城市地域公共交通計画」では、「豊見城市総合交通戦略」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

「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、取り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

「豊見城市域公共交通計画」では短期（概ね 5 年）の目標を達成するために、「豊見城市総合交通戦略」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</small> 【No. 4】 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</small> 【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	●	●		●	●	●
3 <small>総合交通戦略</small> 【No. 6】 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</small> 【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	●	●		●	●	●
5 <small>総合交通戦略</small> 【No. 8】 交通結節点の整備の推進	●		●	●	●	
6 <small>総合交通戦略</small> 【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				●		
7 <small>総合交通戦略</small> 【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	●	●		●	●	●

【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）					実施主体						
				令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9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	→													
	多様なフィーダー交通網の構築	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	→										
	交通結節点の整備	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	→										
	MaaSをはじめとする新たなモビリティサービスの活用	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	→										
	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	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	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 1 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} 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。

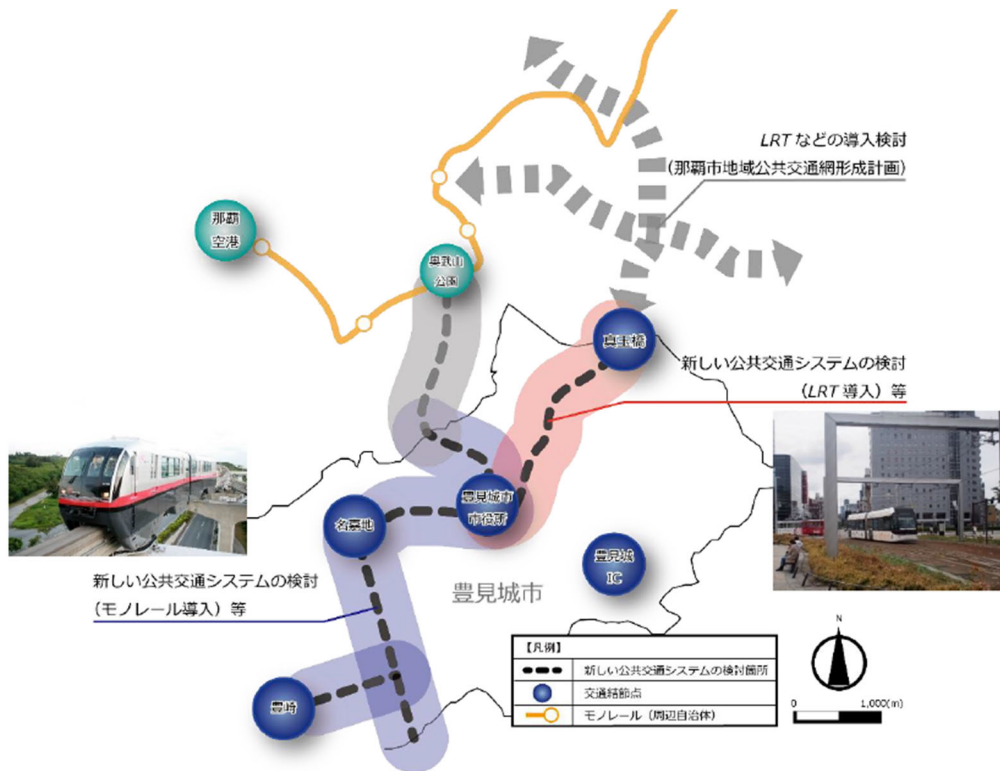
※2 鉄道と比べても遜色のない輸送力、利便性等を兼ね備え、都市部の基幹的な交通を担う目的で、拠点・主要施設間を結ぶための交通手段として設置されたバス路線。

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 70 基幹急行バス（でいごライナー）



※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 71 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

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>

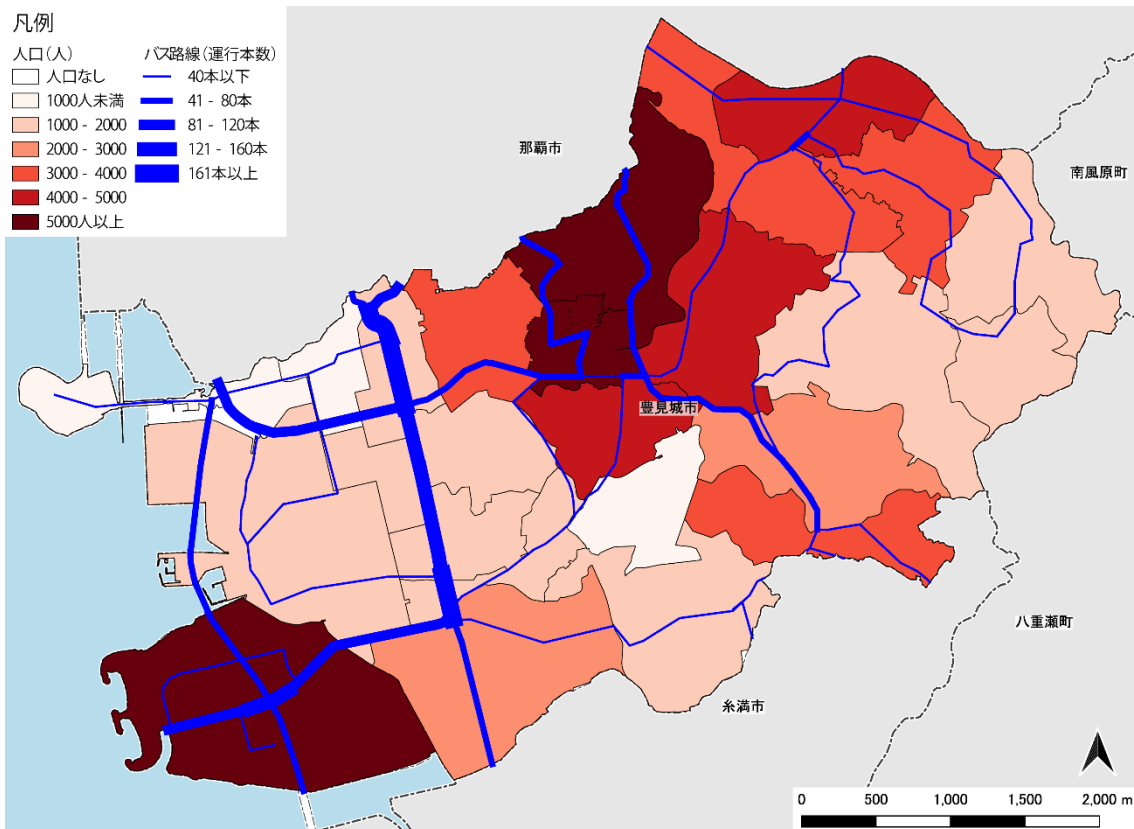
凡例：◎ 主担当 ○ 担当

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			
○	◎						◎	○			○	

<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見ると、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、交通弱者（学生や高齢者など）の移動ニーズも踏まえながら利便性向上に向けた検討を行います。



出典：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 72 （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

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
公共交通の需要が期待される市東部の利便性向上				
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。

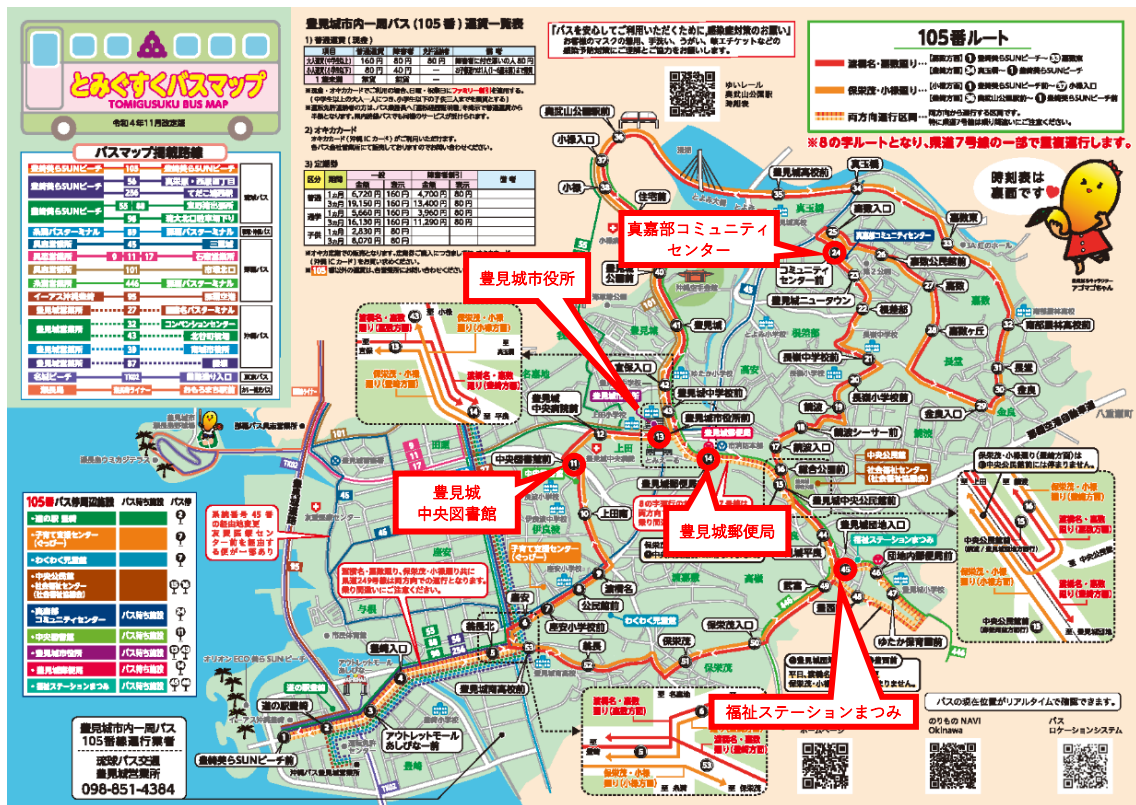


図 73 豊見城市のバス待ち施設マップ (令和4年11月時点)



図 74 那覇バスターミナル待合室

那覇バスターミナルにはバス待合室とトイレ・コンビニを設置し、バス待合室には、自動販売機や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。

既存のバスナビアプリ^{※1}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。

※1 スマホ上でバスの時刻表や運行状況を確認できるアプリで、リアルタイムの遅延状況や走行位置なども確認可能な機能を持つ場合が多い。

のりもの NAVI Okinawa では、沖縄県内のバスの利便性を向上するために、「乗換案内」「接近案内」「バスの現在位置表示」の 3 つのバス情報を提供しています。また各バス会社からのお知らせを一括して掲載することで、利用者へのバス情報の周知を行います。(令和 5 年 1 月時点では琉球バス交通・那覇バス・沖縄バス・東陽バス・第一交通の 5 社が対応済み)



出典：沖縄 IC カード(株)

図 75 バスナビアプリ「のりもの NAVI Okinawa」

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^{※2}化への取り組みを推奨していきます。

※2 公共施設の位置や公共交通の路線情報など、一般の利用に供することを目的として国や自治体等が公表している GIS 等のデジタルデータを指す。総務省によれば「国、地方公共団体及び事業者が保有する官民データのうち、国民誰もがインターネット等を通じて容易に利用（加工、編集、再配布等）できるような形で公開されたデータ」と定義される。



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 76 沖縄県における公共交通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

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
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^{※1}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、交通弱者（学生や高齢者など）にも使いやすい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。

※1 鉄道駅・バス停留所から自宅あるいは目的地までの最後の一区間を指し、高齢者等の外出に際してのネックと考えられている。

グリーンスローモビリティ^{※2}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。

※2 時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車両を活用した小さな移動サービスで、環境負荷が少なく、狭い路地も通行が可能であり、高齢者の移動手段や観光客の周遊に役立つ「新たなモビリティ」として期待されている。

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。令和3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、観光地の雰囲気に合わせて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

※当業は保安要員（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



視認・認識・安全・受容性向上のため車体デザインを変更

・車体デザインを観光客に親しみやすいデザインに変更

・周知歩行者への警告音は聴こえないように変更

・カーブ等での走行軌跡を路面表示

出典：経済産業省 HP

図 77 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^{※3}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 78 CYCY ポート（レキオス豊見城）

※3 相互利用可能な複数のサイクルポートが設置され、借りた場所以外でのポートでの返却（いわゆる「乗り捨て」）を可能とする。「コミュニティサイクル」「自転車シェアリング」とも呼ばれる。沖縄県ではちゅらチャリ（ドコモ）とCYCY（Hello Cycling）が展開されている。

<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

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
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>

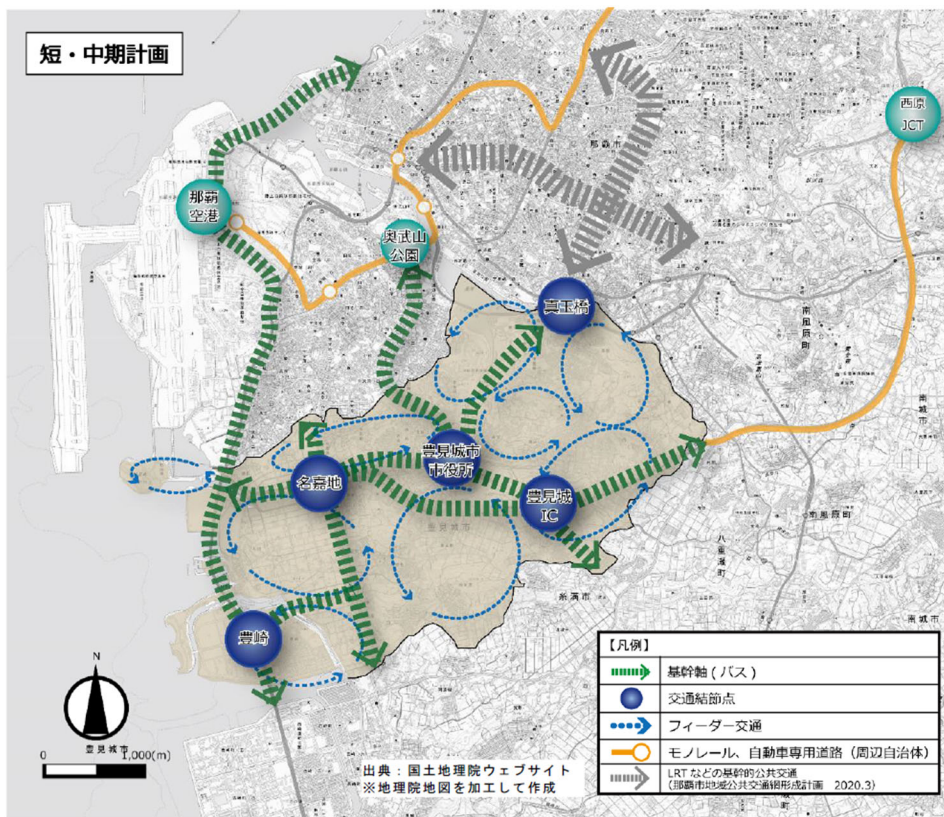
凡例： ◎ 主担当 ○ 担当

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			
				○	○	○	◎	○			◎	

5 総合交通戦略 No.8 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 79（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緑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

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
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			
		○	○	○			◎	○				◎	○

施策 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**

<取組内容>

現金から交通系 IC カード等への転換を促進

- 利用者への PR を通して、公共交通の支払いを現金から交通系 IC カード^{*1}等への転換を促進します。

※1 鉄道やバスなど交通機関の乗車券機能を備える電子マネーの総称で、Suica・PASMO などの全国相互利用可能なタイプと、OKICA などの地域限定で利用できるタイプがある。

沖縄 IC カードでは、交通カード OKICA を使って公共交通で移動すると、対象店舗で特典等を受けられる施策を実施しています。

OKICA♥WARIとは

OKICAを使って対象店舗に行くと特典・サービスが受けられます。



バス・モノレール乗車



店舗へ



端末にOKICAをタッチ



特典！

出典：OKICA HP

図 80 OKICA♥WARI（沖縄県）

MaaS サービスの活用検討

- 県内において展開されている様々な MaaS^{*2} 事業の動向を踏まえて、高齢者の買い物支援や観光施設との連携等への MaaS 事業の活用を検討します。

※2 バスや電車、タクシー、飛行機など、複数の交通手段による移動に関するチケット購入や料金支払いなどの手続きをひとつのサービスでシームレスに完結させ、人々の移動利便性を向上させるサービスを指す。

おきなわ MaaS スマートシフトプロジェクトでは、バス、フェリー、レンタカー、タクシー配車等の交通手段と観光施設、商業施設などを連携することで、沖縄での観光移動をシームレス化したサービスを提供します。



出典：琉球バス交通

図 81 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

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
現金から交通系ICカード等への転換を促進				
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) ※1

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。

沖縄バスでは、自治体や学校からの要望に応じて小中学生向けのバス乗り方教室を実施しています。



出典：沖縄バス(株)

図 82 沖縄バスにおける学校教育MMの取組

※1 日常生活における移動を「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に(=かしこく)利用する状態」へと自発的な転換を促し、「ひとり一人の行動や意識の問題をはっきりと考えながら、交通政策を展開していこう」とする一連の取り組みを指す。

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）※2

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より便利!!

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!!

利用内容 (条件)	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

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便利!!

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!

空滞での混雑を避けたい! 時間通りに到着したい!

休日のお出かけで駐車場混雑が大変! 出発時間が気になる!

	基本料金 1回	追加料金 1回につき	最大料金
0:00～25:00	100円	100円	400円
1:00～5:00	260円	—	260円

宿泊料金 1泊 1,060円 2泊 1,720円

出典：沖縄県

図 83 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。

※2 自動車の効率的利用や公共交通への利用転換など、交通行動の変更を促して、発生交通量の抑制や集中の平準化など、「交通需要の調整」を行うことにより、道路交通混雑を緩和していく取組みを指す。

エコ通勤^{※3}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 84 エコ通勤優良事業所認証のマーク

※3 「クルマから、環境にやさしいエコな通勤手段に転換する」として、国土交通省が「地域環境の改善」や「公共交通サービス水準の向上」、「地球温暖化防止」、「中心市街地の活性化」等を目的として推進している施策。

<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

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
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			
ノーマーカーダーの実施				
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

「豊見城市地域公共交通計画」の個別施策が有効に効果を発揮しているか確認し、計画の達成状況を評価していくため、国による「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」を参考に指標を設定し、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 17 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	対象： 豊見城市内 一周線 (105番)	
		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		
		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	「豊見城市 総合交通 戦略」と 整合	
		⑥	住民等の公共交通の利用頻度	5.2% (R1年度)	8.2%		
		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			

表 18 個別施策と目標指標の関係性

個別施策	目標指標												
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬
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	●	●	●	●	●	●	●						
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	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●			
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			●	●	●	●	●			●	●		
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	●	●	●	●	●	●	●			●	●	●	
5 総合交通戦略 【No.8】 交通結節点の整備の推進	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●			●
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			●	●	●	●	●				●	●	●
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			●	●	●	●	●	●	●				●

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。

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。

資料編

1 豊見城市地域公共交通協議会規約

(目的)

第1条 地域における需要に応じた住民の生活に必要な交通手段の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するとともに、地域公共交通計画の作成及び実施に関する協議を行うため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。）並びに道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づく豊見城市地域公共交通協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(事務所)

第2条 協議会は、事務所を豊見城市宜保一丁目1番地1豊見城市役所内に置く。

(事業)

第3条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次の各号に掲げる業務を行う。

- (1) 地域公共交通計画の作成及び変更に関すること
- (2) 地域公共交通計画の実施に関すること
- (3) 地域公共交通計画に位置付けられた事業の実施に関すること
- (4) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関すること
- (5) 前各号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要なこと

(組織)

第4条 協議会は、会長1名、副会長1名及び委員をもって組織する。

2 協議会の委員は、次に掲げるものとする。

- (1) 豊見城市副市長
- (2) 学識経験者
- (3) 内閣府沖縄総合事務局長が指名する者
- (4) 沖縄県の公共交通を担当する部署の長
- (5) 道路管理者又はその指名する者
- (6) 地元警察署において交通規制を担当する部署の長又はその指名する者
- (7) 一般旅客自動車運送事業者の組織する団体の代表者又はその指名する者
- (8) 一般乗合旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者
- (9) 一般乗用旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者

(10) 住民又は利用者を代表する者

(11) 前各号に掲げるもののほか協議会が必要と認める者

(任期)

第5条 委員の任期は2年間とする。ただし、委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任することができる。

(会長及び副会長)

第6条 会長は、豊見城市副市長とし、副会長は委員のうちから会長が指名する。

2 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。

3 副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。

(会議)

第7条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

2 会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。

3 協議会の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは会長の決するところによる。

4 委員は、代理の者を出席させることができる。この場合において、その代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。

5 会議は、原則として公開とする。ただし、開催日時、場所、議題、協議の概要及び合意事項等を記載した議事概要の公開をもってこれに代えることができる。

6 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

7 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

8 会長は、前各項の規定にかかわらず、緊急の決議を要し、かつ、やむを得ない事由があると認めるときは、書面による審議をもって会議の議事を決定することができる。

(協議結果の尊重義務)

第8条 協議会で協議が整った事項については、協議会の委員はその協議結果を

尊重しなければならない。

(幹事会)

第9条 協議会に提案する事項について、協議又は調整をするため、必要に応じ協議会に幹事会を設置することができる。

2 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が協議会に諮って別に定める。

(分科会)

第10条 第3条各号に掲げる業務について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を設置することができる。

2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が協議会に諮って別に定める。

(事務局)

第11条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

2 事務局は、豊見城市都市計画課に置く。

3 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第12条 協議会の運営に要する経費は、負担金、補助金、繰越金及びその他収入をもって充てる。

(監査)

第13条 協議会に監査員を1名置くこととし、会長が別に指名する。

2 監査員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第14条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(委員報酬)

第15条 委員は、会議に出席したときは報酬を受けることができる。

2 報酬の額は、会長が別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第16条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は解散の日をもって打ち切り、

会長であった者がこれを決算する。

(委任)

第 17 条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な細則は、会長が協議会に諮って定める。

附 則

この規約は、令和 4 年 4 月 28 日から施行する。

2 令和 4 年度豊見城市地域公共交通協議会の開催状況

2.1 令和 4 年度第 1 回豊見城市地域公共交通協議会

日時：令和 4 年 4 月 28 日(木) 10:00

場所：豊見城市役所 4 階 第 1 会議室

【次第】

1. 豊見城市地域公共交通協議会の設立について
 - (1) 規約の制定について（資料 1-1）
 - (2) 会長・副会長・監査委員の選任について（資料 1-2）
 - (3) 財務規程、事務局規程等の制定について（資料 1-3、1-4）
2. 令和 4 年度事業計画（案）及び予算（案）について
 - (1) 令和 4 年度事業計画（案）について（資料 2-1）
 - (2) 令和 4 年度予算（案）について（資料 2-2）
3. 地域公共交通計画策定について
 - (1) 豊見城市地域公共交通計画検討の進め方について（資料 3-1）
 - (2) 今後のスケジュール（資料 3-2）
4. その他

【配布資料】

資料 1-1：協議会規約

資料 1-3：協議会財務規定

資料 1-4：協議会事務局規定

資料 2-1：令和 4 年度事業計画

資料 2-2：令和 4 年度予算

資料 3-1：地域公共交通計画検討の進め方

資料 3-2：令和 4 年度年間スケジュール

2.2 令和4年度第2回豊見城市地域公共交通協議会

日時：令和4年9月1日(木)14：00

場所：豊見城市役所 2階 保健センター

※台風11号接近のため書面開催

【次第】

1. 地域公共交通計画策定について
 - (1) 地域公共交通計画の検討内容について（資料1）
 - (2) 豊見城市の公共交通を取り巻く現状と課題（資料2）
 - (3) 市の施策実施方針（資料3）
2. アンケート・ヒアリングについて
 - (1) バス利用者アンケート調査（資料4）
 - (2) 関係者ヒアリング調査（資料5）
3. その他
 - (1) スケジュールについて（資料6）

【配布資料】

資料1：地域公共交通計画の検討内容について

資料2：豊見城市の公共交通を取り巻く現状と課題

資料3：施策の実施方針について

資料4：利用者アンケート調査実施方針について

資料5：関係者ヒアリング調査計画案

資料6：豊見城市地域公共交通計画 年間スケジュール（案）

2.3 令和4年度第3回豊見城市地域公共交通協議会

日時：令和4年11月16日(木)14:00

場所：豊見城市役所 5階 全員協議室

【次第】

1. 第2回協議会意見について
 - (1) 第2回協議会・委員からの意見および対応について（資料1）
2. ヒアリング調査
 - (1) ヒアリング結果まとめ（実施済み分）（資料2）
3. アンケート調査
 - (1) アンケート（回収状況速報）（資料3）
4. 地域公共交通計画策定について
 - (1) 豊見城市地域公共交通計画（素案）（資料4）
5. ラストワンマイル交通需要調査について
 - (1) ラストワンマイル交通需要調査実施計画書（案）（資料5）
6. その他
 - (1) スケジュールについて（資料6）

【配布資料】

資料1：第2回協議会・委員からの意見及び対応まとめ

資料2：ヒアリング結果まとめ（実施済み分）

資料3：アンケート（回収状況速報）

資料4：豊見城市地域公共交通計画（素案）

資料5：豊見城市ラストワンマイル交通需要調査実施計画書（案）

資料6：豊見城市地域公共交通協議会 年間スケジュール（案）

参考資料1：用語集

参考資料2：クロスセクター効果の検討項目

2.4 令和4年度第4回豊見城市地域公共交通協議会

日時：令和5年1月25日(水)14:00

場所：豊見城市役所 2階保健センター

【次第】

1. 第3回協議会意見について
 - (1) 第3回協議会・委員からの意見および対応について（資料1）
2. 地域公共交通計画策定について
 - (1) 豊見城市地域公共交通計画（案）（資料2）
3. ラストワンマイル交通需要調査について
 - (1) ラストワンマイル交通需要調査実施計画書（資料3）
4. その他
 - (1) スケジュールについて（資料4）
 - (2) 補正予算について（資料5）

【配布資料】

資料1：第3回協議会・委員からの意見及び対応まとめ

資料2：豊見城市地域公共交通計画（案）

資料3：豊見城市ラストワンマイル交通需要調査実施計画書

資料4：豊見城市地域公共交通協議会 年間スケジュール

資料5：令和4年度 豊見城市地域公共交通協議会補正予算書（案）

参考資料1：アンケート集計結果

3 豊見城市地域公共交通協議会委員名簿

令和5年2月1日現在

構成員(分野別)		所属	職名	氏名
1	地方公共団体	豊見城市	副市長	大城 正
2	学識経験者	琉球大学	名誉教授	池田 孝之
3	関係する公共交通事業者等	那覇バス株式会社	取締役	大城 幸和
4	関係する公共交通事業者等	株式会社琉球バス交通	代表取締役	小川 吾吉
5	関係する公共交通事業者等	沖縄バス株式会社	運輸部業務課長	名嘉山 敬雄
6	関係する公共交通事業者等	東京バス株式会社	取締役部長	佐藤 智彦
7	関係する公共交通事業者等	有限会社カーリー観光	代表取締役	鹿川 幸正
8	関係する公共交通事業者等	一般社団法人沖縄県バス協会	専務理事	慶田 佳春
9	関係する公共交通事業者等	一般社団法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会	事務局長	津波古 修
10	地域公共交通の利用者	豊見城市自治会長会	会長	多和田 聡子
11	地域公共交通の利用者	豊見城市女性会	会長	宜保 勝美
12	地域公共交通の利用者	豊見城市社会福祉協議会	副会長	宮良 紀美子
13	地域公共交通の利用者	社会福祉法人まつみ福祉会 桜山荘『共に生きる町』たかみね	第3事業部障がい福祉サービス事業2課 課長	嘉数 久美子
14	地域公共交通の利用者	沖縄県立南部農林高等学校	校長	山城 聡
15	その他計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者	一般社団法人豊見城市観光協会	事務局長	仲村 やよい
16	その他の地方公共団体が必要と認める者	豊見城市商工会	事務局長	野國 哲司
17	交通政策担当機関(国・県)	内閣府沖縄総合事務局	運輸部企画室長	村上 隼
18	交通政策担当機関(国・県)	内閣府沖縄総合事務局	運輸部陸上交通課長	野原 広邦
19	交通政策担当機関(国・県)	沖縄県企画部	交通政策課長	山里 武宏
20	道路管理者	内閣府沖縄総合事務局	南部国道事務所副所長	大城 元秀
21	道路管理者	沖縄県土木建築部	南部土木事務所技術総括	普天間 淳
22	関係する公安委員会	沖縄県豊見城警察署	交通課長	瀬底 正範
			合計	22名

任期:令和4年4月28日から令和6年4月27日まで(2年間)

4 用語集

用語	意味	ページ
エコ通勤	「クルマから、環境にやさしいエコな通勤手段に転換する」として、国土交通省が「地域環境の改善」や「公共交通サービス水準の向上」、「地球温暖化防止」、「中心市街地の活性化」等を目的として推進している施策。	76, 92
LRT (Light Rail Transit)	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。	75、76、77、78、86、94
OD 調査	OD とは起点 (Origin) と終点 (Destination) を指す。交通機関の場合は、調査期間中に利用した全員の乗車駅・停留所と降車駅・停留所のペアを集計する。	31
オープンデータ	公共施設の位置や公共交通の路線情報など、一般の利用に供することを目的として国や自治体等が公表しているGIS等のデジタルデータを指す。総務省によれば「国、地方公共団体及び事業者が保有する官民データのうち、国民誰もがインターネット等を通じて容易に利用（加工、編集、再配布等）できるよう、次のいずれの項目にも該当する形で公開されたデータ」と定義される。	76、82、83、93
環境負荷	人の活動により環境に加えられる影響であって、環境保全上の支障の原因となる恐れのあるものを指す。交通分野においては、移動によって生じる CO2 の排出量が主に問題とされ、少数の人間しか移動できない自家用車・タクシーよりも、大勢の人が一度に移動できる公共交通のほうが環境負荷が低いと考えられる。	1、84
基幹軸	公共交通計画等において、鉄道やモノレール・基幹バス等の公共交通機関によって、移動を可能としているルートを目指す。	71、72、77
基幹バス	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。	71、77
グリーンスローモビリティ	時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車両を活用した小さな移動サービスで、環境負荷が少なく、狭い路地も通行が可能であり、高齢者の移動手段や観光客の周遊に役立つ「新たなモビリティ」として期待されている。	76、84、85

用語	意味	ページ
クロスセクター効果	地域公共交通の価値を収益＋自治体補助のみで捉えず、より広範な分野において地域公共交通が担っている多面的な効果を指す。地域公共交通を廃止した時に追加的に必要となる多様な行政部門の分野別代替費用と、運行に対して行政が負担している財政支出を比較することで把握する。	61～66
公共交通	鉄道や軌道（路面電車）、バス、タクシー、航空機、船舶など、不特定多数の人々が、所定の運賃を支払えば自由に利用することができる交通機関。	
公共交通不便地域	鉄道駅やバス停留所と一定距離以上離れており、公共交通による移動に不便を来している地域を「公共交通不便地域」と呼ぶ。本計画における詳細な定義は P34 を参照。	34、35、 67、68、 84、89
交通系 IC カード	電車やバス、市電と言った交通機関の乗車券機能を備える電子マネーの総称で、Suica・PASMO などの全国相互利用可能なタイプと、OKICA などの地域限定で利用できるタイプがある。	76、88、 89、93
交通需要マネジメント (TDM)	自動車の効率的利用や公共交通への利用転換など、交通行動の変更を促して、発生交通量の抑制や集中の平準化など、「交通需要の調整」を行うことにより、道路交通混雑を緩和していく取組みを指す。	75、76、 90、91、 94
シェアサイクル	相互利用可能な複数のサイクルポートが設置され、借りた場所以外でのポートでの返却（いわゆる「乗り捨て」）を可能とする。「コミュニティサイクル」「自転車シェアリング」とも呼ばれる。沖縄県ではちゅらチャリ（ドコモ）と CYCY (Hello Cycling) が展開されている。	76、85
施策のパッケージ化	「総合交通戦略」のような広範な分野を含めた計画の場合、個別施策の実施効果だけでなく、各施策が連携・連動し、相乗効果を発揮するように各施策の実施時期までも組み合わせた「施策パッケージ」を設定し、施策実施のより高い効果を得る方法が採用される。	73
シャトルバス	イベント会場や空港・観光地など特定の目的地を利用する乗客を効率的に輸送するため、短い間隔で運行するバス。	27、39、 68
生産年齢人口	社会の生産活動の中心にいる 15～64 歳の人口を指す。	8
速達性	公共交通の性能を測る指標の一つで、「目的地まで速やかに到達できる性能」を示す。「定時性」と合わせて評価されることが多く、鉄道は道路状況に影響されにくく「定時性・速達性に優れる」が、路線バスは渋滞等の影響が大きく、「定時性・速達性が担保されない」移動手段とされる。	67、77

用語	意味	ページ
定時性	運行路線が定められた時刻表に従って出発・到着が行われているかを示す公共交通の指標。一般的に、自家用車やバス・トラック等が混在する一般道を走り、渋滞等の影響を受けやすい路線バスよりも、線路等の専用軌道を走行する鉄道のほうが定時性が高いとされる。	3、28、 49、58、 60、67、 77、80
低床バス	高齢者や車いすでの利用に便利となるように、車両の床を従来より低くしたバス。前方部の床に段差がなく、乗降に便利となっているが、一方で車椅子スペースを用意したことで前方部の座席数が減少し、後部座席の段差が大きく、走行時の危険性が高いなどの短所も存在する。	67、68
年少人口	15歳未満の人口を指す。	8
ノーマイカーデー	交通事故軽減、交通渋滞緩和、大気汚染抑制等を目的とし、公共交通機関の利用を促すキャンペーン。	76、91、 92
ノンステップ化 (ノンステップバス)	従来のバス車両に存在した段差を除去することで、車内でも段差無く料金収受・座席等を使用できる車両。車いすやベビーカーなどでもスムーズに利用できる。	68
パーク&ライド	自宅から自家用車・軽車両で最寄りの駅または停留場まで行き、駐車・駐輪させた後、バスや鉄道などの公共交通機関を利用して、都心部などの目的地に向かうシステム。	76、91、 92
バスナビアプリ	スマホ上でバスの時刻表や運行状況を確認できるアプリで、リアルタイムの遅延状況や走行位置なども確認可能な機能を持つ場合が多い。	76、82、 83
BRT	Bus Rapid Transitの略称で、連節バスやPTPS、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や、輸送能力の増大を可能とするバスシステムを指す。	67
病院送迎バス	通院者のために病院が運行する送迎バスで、一般的には通院者は無料で利用できるものが多い。	39、64、 66
フィーダー交通	交通機関における「支線」を指し、鉄道やモノレール・基幹バスなどの駅・停留所から、さらに広範囲へと接続する交通手段。	71
補助路線	利用者が少なく路線単位で赤字を出している路線バスに対して、地域住民の移動手段に必要な公共交通路線を確保するため、自治体や国が交付する補助金を受けている路線を指す。 沖縄県では市町村内を走行する路線に対する「沖縄県生活バス路線確保対策補助金」と、市町村を跨ぐ路線に対する「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」の2種類がある。	32

用語	意味	ページ
MaaS (Mobility as a Service)	バスや電車、タクシー、飛行機など、すべての交通手段による移動を、ひとつのサービスでシームレスに完結させ、人々の移動利便性を上げるサービスを指す。	75、76、 88、89、 94
モビリティ (Mobility)	「動きやすさ」「可動性」などを意味し、特に公共交通分野では人の移動に関するモノや手段、サービス等を指す。「モビリティサービス」は自動車による移動や運搬をスムーズに行うためのサービスを指し、鉄道やバスなどの公共交通から、近年登場したカーシェアリング・ライドシェア・シェアサイクル等も含まれる。	75、76、 84、88、 94
モビリティマネジメント (MM)	日常生活における移動を「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に(=かしこく)利用する状態」へと自発的な転換を促し、「ひとり一人の行動や意識の問題をはっきりと考えながら、交通政策を展開していこう」とする一連の取り組みを指す。	75、76、 90、91、 92、94
輸送人員	鉄道や路線バスが輸送した旅客の総人員数を指す。	32、37、 41、42
ラストワンマイル	鉄道駅・バス停留所から自宅あるいは目的地までの最後の一区間を指し、高齢者等の外出に際してのネックと考えられている。	75、76、 84、85、 86、94
老年人口	65歳以上の人口を指す。	8
路線バス	予め設定された路線を、定められた時刻表に従って運行するバス。	1、3、 25、27、 31、40、 41、43～ 49、52～ 60、67～ 69、76、 79、80、 82、89、 93