

令和 6 年度

第 1 回 豊見城市地域公共交通協議会

豊見城市地域公共交通計画（改定案）

【令和 5 年度改定内容及び令和 6 年度改定（案）】

令和 6 年 9 月 4 日

豊見城市 都市計画課

目 次

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

## R6. 修正項目（ページ）

2.6 豊見城市内一周線（105 番）の位置づけ .....	70
2.6.1 検討の背景 .....	70
2.6.2 豊見城市の公共交通と 105 番の担う役割 .....	71
2.6.3 豊見城市における 105 番の位置づけ .....	72
第 3 章 豊見城市が目指す将来像 .....	74
第 4 章 方針と施策 .....	77
4.1 地域公共交通計画の考え方 .....	77
4.2 施策方針 .....	78
4.3 持続可能な開発目標（SDGs）との関連 .....	79
4.4 実施施策 .....	80
第 5 章 計画の実現に向けて .....	98
5.1 目標指標・目標値の設定 .....	98
5.2 推進体制 .....	100
5.3 評価・改善の仕組み .....	100
資料編 .....	101
1 豊見城市地域公共交通協議会規約 .....	101
2 令和 4 年度豊見城市地域公共交通協議会の開催状況 .....	105
2.1 令和 4 年度第 1 回豊見城市地域公共交通協議会 .....	105
2.2 令和 4 年度第 2 回豊見城市地域公共交通協議会 .....	106
2.3 令和 4 年度第 3 回豊見城市地域公共交通協議会 .....	107
2.4 令和 4 年度第 4 回豊見城市地域公共交通協議会 .....	108
3 豊見城市地域公共交通協議会委員名簿 .....	109
4 用語集 .....	110

## R6. 変更案

- 修正内容 : R6. 豊見城市内一周線バス (105 番) の利用状況を更新
- 修正ページ : 32

### (2) 豊見城市内一周バス(105 番)

#### 1) 運行ルートと輸送人員

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

平成 31 年～令和 3 年にかけては新型コロナの影響から利用者が一旦減少しましたが、令和 4 年は再度利用者が増加に向かい、令和 6 年 (4～7 月時点) では月平均 7,121 人と令和 5 年度よりも多いペースでの利用となっています。



図 32 豊見城市内一周バス (105 番) のルート

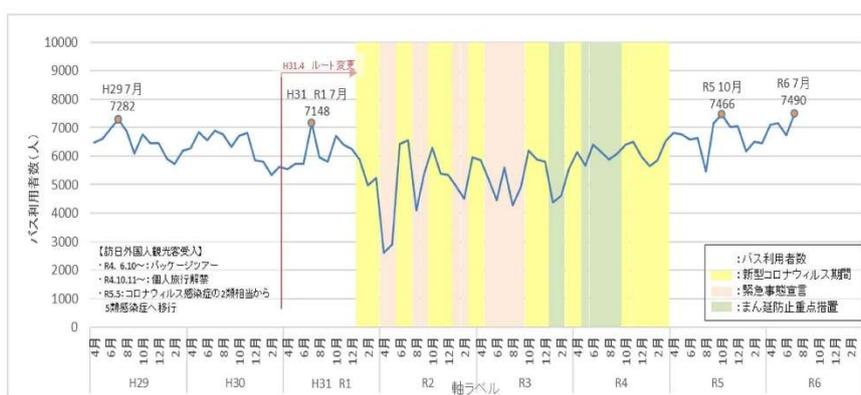


図 33 豊見城市内一周バス (105 番) の利用状況

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)

## 変更前

### ■ 当初ページ : 32

#### (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。

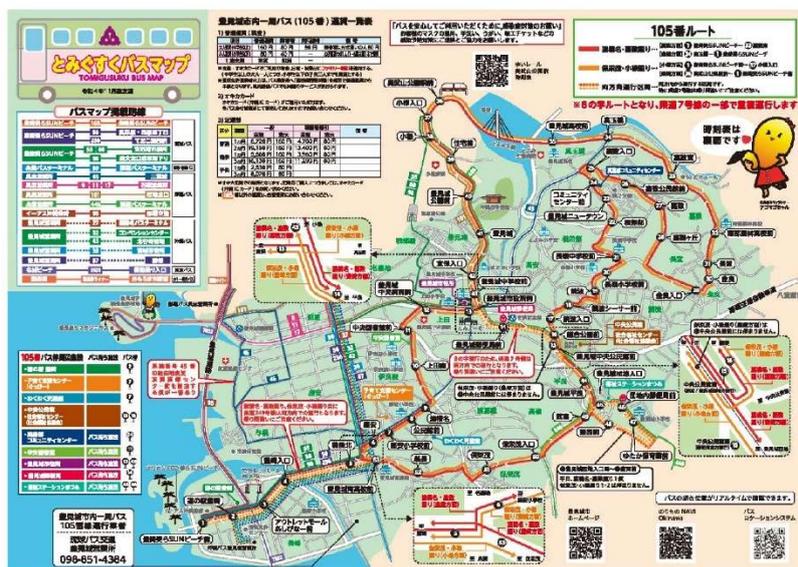


図 32 豊見城市内一周バス(105番)のルート

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	6,958	6,078	78,129	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	6,952	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	6,395	6,130	5,892	6,094	68,739	5,728

和 4+、コロナの影響

H31 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)

## R6. 変更案

- 修正内容 : 令和 5 年度において、豊見城市内一周線 (105 番) を計画へ位置づけ
- 修正ページ : 70

### 2.6 豊見城市内一周線 (105 番) の位置づけ

#### 2.6.1 検討の背景

##### (1) 豊見城市内一周線(105 番)の運行状況

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

平成 31 年～令和 3 年にかけては新型コロナの影響から利用者が一旦減少しましたが、令和 4 年は再度利用者が増加に向かい、令和 6 年の 10 月～7 月の平均 6,914 人とコロナ以前よりも多いペースでの利用となっています。

表 16 豊見城市内一周バス (105 番) の利用状況

	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計	平均
平成29年度	6,831	6,753	6,425	6,450	5,952	6,460	6,457	6,295	6,926	6,999	6,550	6,047	78,145	6,512
平成30年度	6,766	6,460	6,456	5,906	5,714	6,188	6,278	6,850	6,566	6,905	6,760	6,314	77,163	6,430
令和元年度	6,716	6,826	5,854	5,816	5,338	5,632	5,548	5,730	5,736	7,148	5,972	5,810	72,126	6,011
令和2年度	6,720	6,388	6,248	5,882	4,985	5,246	2,600	2,908	6,414	6,546	4,082	5,364	63,383	5,282
令和3年度	6,308	5,376	5,334	4,924	4,506	5,952	5,847	5,200	4,458	5,600	4,272	4,932	62,709	5,226
令和4年度	6,192	5,870	5,802	4,382	4,622	5,546	6,138	5,675	6,396	6,130	5,892	6,094	68,739	5,728
令和5年度	6,404	6,512	5,996	5,644	5,856	6,518	6,806	6,774	6,592	6,646	5,470	7,144	76,362	6,364
令和6年度	7,466	7,018	7,048	6,176	6,504	6,448	7,094	7,148	6,750	7,490				6,914

R2.4～新型コロナウィルスの影響  
H31.4ルート変更  
まん延防止等重点措置  
緊急事態宣言

出典：運行事業者からの月次報告 (速報値) を基に作成 (実績値とは異なる)

##### (2) 路線バス運行補助基準の見直し(令和 4 年 3 月)

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

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

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

## R6. 変更案

- 修正内容 : 修正内容 : 令和 5 年度において、豊見城市内一周線 (105 番) を計画へ位置づけ
- 修正ページ : 71

### 2.6.2 豊見城市の公共交通と 105 番の担う役割

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

#### ①西部地域

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

#### ②中央地域・東部地域

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

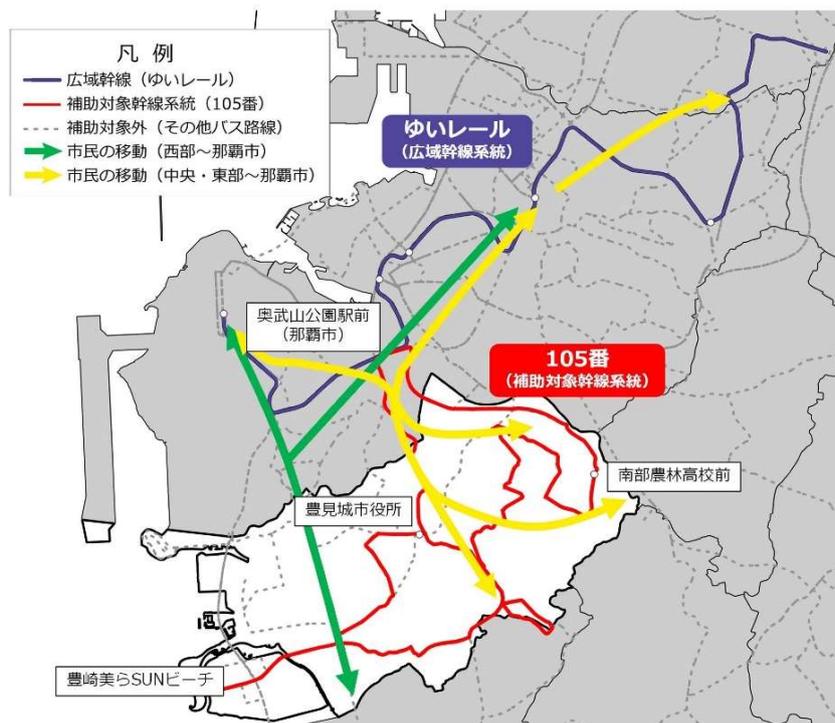


図 68 豊見城市・那覇市間の移動イメージ

## R6. 変更案

- 修正内容 : 修正内容 : 令和5年度において、豊見城市内一周線(105番)を計画へ位置づけ
- 修正ページ : 72

### 2.6.3 豊見城市における105番の位置づけ

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

#### STEP1：豊見城市・那覇市における補助系統の位置付け

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



図 68 豊見城市・市内補助系統路線

## R6. 変更案

- **修正内容** : 修正内容 : 令和 5 年度において、豊見城市内一周線 (105 番) を計画へ位置づけ
- **修正ページ** : 73

### STEP 2 : 地域公共交通確保維持事業の必要性

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

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

### STEP 3 : 補助系統に係る事業および実施主体の概要

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

### STEP 4 : 定量的な目標・効果とその評価手法

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

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

## R6. 変更案

- 修正内容：個別施策「LRT,モノレール、等基幹公共交通の導入検討の推進」のスケジュールを修正、「公共交通ネットワークの形成に向けた取組みの推進」へ豊見城市内一周バス（105番）における自動運転実装化を追記
- 修正ページ：80

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	回	県	市	交通事業者	企業	団体			
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 →推進 経路調整が必要に応じて検討・実施 ◎本担当 ○担当	新しい公共交通システムの導入	1 LRT,モノレールなど基幹公共交通の導入検討の推進 (自動運転: Zipcar)	適宜、情報収集、調整、検討を実施(LRT,モノレール、基幹バス)導入の可能性検討(Zipcar)	→	→	→	→	→	→	→	○	◎	○	○	○		
		2 公共交通ネットワークの形成に向けた取り組みの推進	公共交通の需要が維持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 豊見城市内一周バス(105番)における自動運転実装化	→	→	→	→	→	→	→	→	○	◎	○	◎	◎	
	路線バスの利用環境の拡充	3 公共交通の利用促進に向けた取り組みの推進	バス乗降データの取組・分析推奨 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	バス乗降データの取組・分析推奨 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	→	→	→	→	→	→	→	○	◎	○	◎	◎	
		4 多様なフィードバックの構築	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 クリーンズ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 交通結節点の整備の推進	交通結節点の整備の推進	豊見城市役所 道の駅豊崎周辺 兼玉橋、名瀬池、豊見原IC	→	→	→	→	→	→	→	→	◎	◎	◎	◎	◎
		6 MesSをはじめとする新たなモビリティサービスの活用	MesSをはじめとする新たなモビリティサービスの活用	MesSサービスの活用検討 タクシーとバスを組み合わせた暫く検討	→	→	→	→	→	→	→	→	○	◎	◎	◎	◎
	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 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 ノーモーターデーの実施 エコ運動の推進	→	→	→	→	→	→	→	→	○	◎	◎	◎	◎
				→	→	→	→	→	→	→	→	○	◎	◎	◎	◎	



## R6. 変更案

- 修正内容 : 自動運転バスの位置付けを追加、基幹急行バスのイメージ図を削除
- 修正ページ : 81

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

新着交通戦略  
No.4

LRT、モノレールなど基幹公共交通の導入検討の推進

(自動運転、Zippar)

### <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<sup>※1</sup> やモノレール、基幹バス<sup>※2</sup>、自動運転<sup>※3</sup>、Zippar<sup>※4</sup> などの新たな公共交通システム導入検討を推進します。

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

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

※3 豊見城市内一周線(105番)の自動運転(レベル4)を目指し、豊見城市は第一交通産業株式会社、株式会社電脳交通、株式会社ティアフォー、日本電気株式会社と令和6年5月に自動運転バスに関する包括協定を締結した。

※4 Zip Infrastructure 社(以下 Zip 社)が提供する自走式ロープウェイシステム。豊見城市は Zip 社と令和5年10月に「まちづくりの推進に係る連携協力に関する協定書」を締結し、令和6年度より、「沖縄試行特別推進交付金」を活用し、本市や西海岸地域の交通渋滞解消のため、新たな公共交通システム(自走式ロープウェイシステム)の導入に向けた検討調査を実施。

豊見城市内一周線バス(105番)において自動運転バスレベル4による運行を実現し、市内における公共交通手段の確保や、公共交通の利便性向上による地域活性化を目指す。



図 74 自動運転バスシステム

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



新たな公共交通システム  
(自走式ロープウェイ)

出典: 国土交通省 交通政策推進部 交通政策分科会  
地球公共交通研究会 豊城(とよしろ)7の  
→地球公共交通研究会(リサーチイノベーション)の協賛に向けた  
新たな制度料設計等に資する基本料の考え方  
(令和5年6月20日より)



出典: 豊見城市 IP

図 75 自走式ロープウェイシステム (Zippar)

■ 当初ページ : 77

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

公共交通  
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<sup>\*1</sup> やモノレール、基幹バス<sup>\*2</sup> 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）

## R6. 変更案

- 修正内容 : スケジュールの修正 (Zippar)、推進体制に交通管理者、企業・団体を追加
- 修正ページ : 82



- ※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 76 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

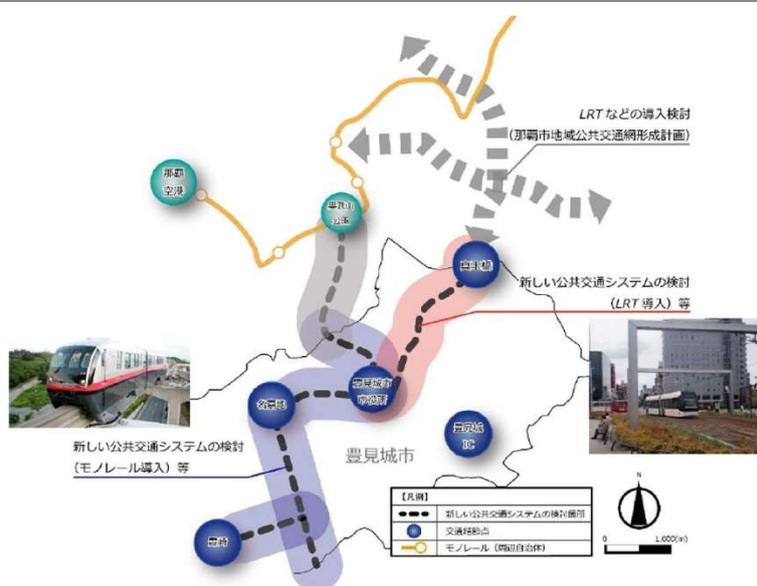
令和5年度 2023	令和6年度 2024	令和7年度 2025	令和8年度 2026	令和9年度 2027
適宜、情報収集、調整、検討を実施【LRT,モノレール、基幹バス】				
導入の可能性検討【Zippar】				

<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
○	◎						◎	○			○	○	○

## 変更前

### ■ 当初ページ : 78



- ※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	学校 教育課			
○	◎						◎	○				○	

## R6. 変更案

- 修正内容 : 市内一周バス (105 番) の自動運転化関連導入による目標を追加
- 修正ページ : 84

### 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。

### 豊見城市内一周バス (105 番) における自動運転実装化

- 現在、運行する「豊見城市内一周線 (105 番)」において、自動運転バス「レベル4」による通常運行を実現し、学生や高齢者、障がい者など、だれもが使いやすい公共交通の利用者増加や利便性向上による地域活性化をめざします。
- 自動運転バスを活用しながら、将来的に市東部への移動ニーズへ対応し、特に交通弱者である学生や高齢者などの利便性向上を図ります。
- 自動運転バスの導入により、市内重要スポットや、市民利用が多いエリア及び場所などへスムーズに移動できるよう利便性向上を図ります。
- 将来的に、自動運転バスと多様な交通手段を有機的に接続し、さらなる公共交通の利便性向上を図り、公共交通への転換や市内渋滞の解消を目指します。



図 78 自動運転バス導入による構想イメージ

## 変更前

当初ページ：80

### 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			
							◎					◎	

## R6. 変更案

- 修正内容 : 自動運転に向けた地域コミッティ会議の組織体制の追加、スケジュールへ自動運転化を追加
- 修正ページ : 85

- 本市内を運行する市内一周バスの自動運転（レベル4）の運行を目指し、関係行政機関及び事業者で組織する「レベル4 モビリティ・地域コミッティ会議」令和6年度より組織。
- 地域の受容性醸成を図りつつ手続きの透明性・公平性を確保し、レベル4 自動運転サービスの実現を加速する。



図 79 レベル4 モビリティ・地域コミッティの組織構成

### 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					→
豊見城市内一周バス（105番）における自動運転実装化					
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											
		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 管理 者	交通 事業 者	企 業・ 団 体
○	○						◎				○	◎	◎

## 変更前

当初ページ：80

### 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				
										◎			◎	