

平成 29 年度

浦 添 市 総 合 交 通 戦 略 推 進 業 務 委 託

報告書

平成 30 年 2 月

浦 添 市

目 次

第 1 章	業務概要.....	1-1
1-1	業務の目的.....	1-1
1-2	業務概要	1-1
1-3	業務対象地域.....	1-2
1-4	業務フロー.....	1-3
1-5	業務内容	1-4
第 2 章	支線公共交通導入に向けた背景と目的	2-1
第 3 章	関連上位計画	3-1
3-1	国・沖縄総合事務局の動向	3-2
3-2	沖縄県の動向	3-4
3-3	浦添市内交通計画.....	3-9
3-4	浦添市内における大型開発計画.....	3-13
3-5	浦添市内におけるまちづくりの取組	3-14
第 4 章	公共交通空白地域等の整理	4-1
4-1	浦添市の現状	4-1
4-2	移動特性	4-7
4-3	バス利用の現状	4-9
4-4	モノレール利用の実態	4-16
4-5	観光客の実態.....	4-19
第 5 章	コミュニティバス運行ルート（案）の検討.....	5-1
5-1	支線公共交通導入の基本的考え方	5-1
5-2	ルート設定の考え方及びルート案	5-2
5-3	コミュニティバス潜在需要規模推計	5-10
5-4	ルート案別運行コストの試算	5-17
5-5	ルート案の比較	5-18
5-6	コミュニティバス停留所配置案の検討.....	5-34
5-7	市内駐機場の検討.....	5-85
5-8	関係機関ヒアリング	5-87

第6章	コミュニティバス実証実験計画（素案）の検討.....	6-1
6-1	実証実験へ向けての検討項目	6-1
6-2	協議会の運営	6-17
第7章	アンケート調査.....	7-1
7-1	アンケート配布計画.....	7-1
7-2	アンケート設計	7-5
7-3	アンケート結果	7-13
第8章	今後の課題.....	8-1
8-1	実証実験実施計画の策定.....	8-1
8-2	運営事業者の選定.....	8-3
8-3	関係機関との調整.....	8-4
8-4	その他検討事項	8-6
	参考：支線公共交通導入に向けた全体工程	8-7
■	参考資料.....	1

第1章 業務概要

1-1 業務の目的

現在の自動車に依存した交通状況からの転換を図り、公共交通や徒歩、自転車を含めた多様な交通手段を上手く活用できる交通体系を位置付けた「浦添市交通基本計画（H23.10）」の実現に向け、短中期（約 10 年）を対象に地域別の具体的な都市交通施策の転換を定めた「浦添市総合交通戦略（H25.2）」に基づいた公共交通ネットワークの構築を図るため、支線公共交通に関する基礎調査及び運行に向けた計画検討を行うことを目的としている。

現状における交通不便地域の市民の足を確保すると共に、沖縄都市モノレールの延長を視野に入れ、支線公共交通の運行について基礎的な検討を行い、平成 30 年度以降のコミュニティバス実証実験の実施に向けた実証実験計画案の詳細な技術資料を作成する。

1-2 業務概要

本業務の概要は以下のとおりである。

■ 業 務 の 名 称	: 平成 29 年度 浦添市総合交通戦略推進業務委託
■ 業 務 場 所	: 浦添市全域
■ 履 行 期 間	: 自 平成 29 年 8 月 1 日 至 平成 30 年 2 月 28 日
■ 発 注 者	: 浦添市都市建設部都市計画課
■ 受 注 者	: 株式会社 中央建設コンサルタント

■ 業 務 項 目

表 1-1 業務項目

項目	単位	数量	備考
1. 計画準備	式	1	
2. コミュニティバス運行ルート（案）の検討	式	1	
(1) 既往調査を用いた浦添市を起終点とする交通動向の分析	式	1	
(2) コミュニティバス運行ルート案の検討	式	1	
(3) コミュニティバス停留所配置案の検討	式	1	
(4) 市内駐機場の検討	式	1	
(5) コミュニティバス潜在需要規模の推計	式	1	
(6) 路線バス事業者ヒアリング	式	1	
3. コミュニティバス実証実験計画（素案）の検討	式	1	
(1) 実証実験項目・時期・期間に関する検討	式	1	

(2) 実証実験手続きに関する調査	式	1	
(3) 実証実験費用の試算	式	1	
(4) 補助金制度に関する調査	式	1	
(5) 協議会の運営	回	2	
4. 公共交通空白地域等の整理	式	1	
5. アンケート調査	式	1	
6. 打合せ協議	回	3	打合せ 3 回実施
7. 報告書作成	式	1	

1-3 業務対象地域

本業務対象地域は、下図に示す浦添市全域となる。



図 1-1 対象地域

1-4 業務フロー

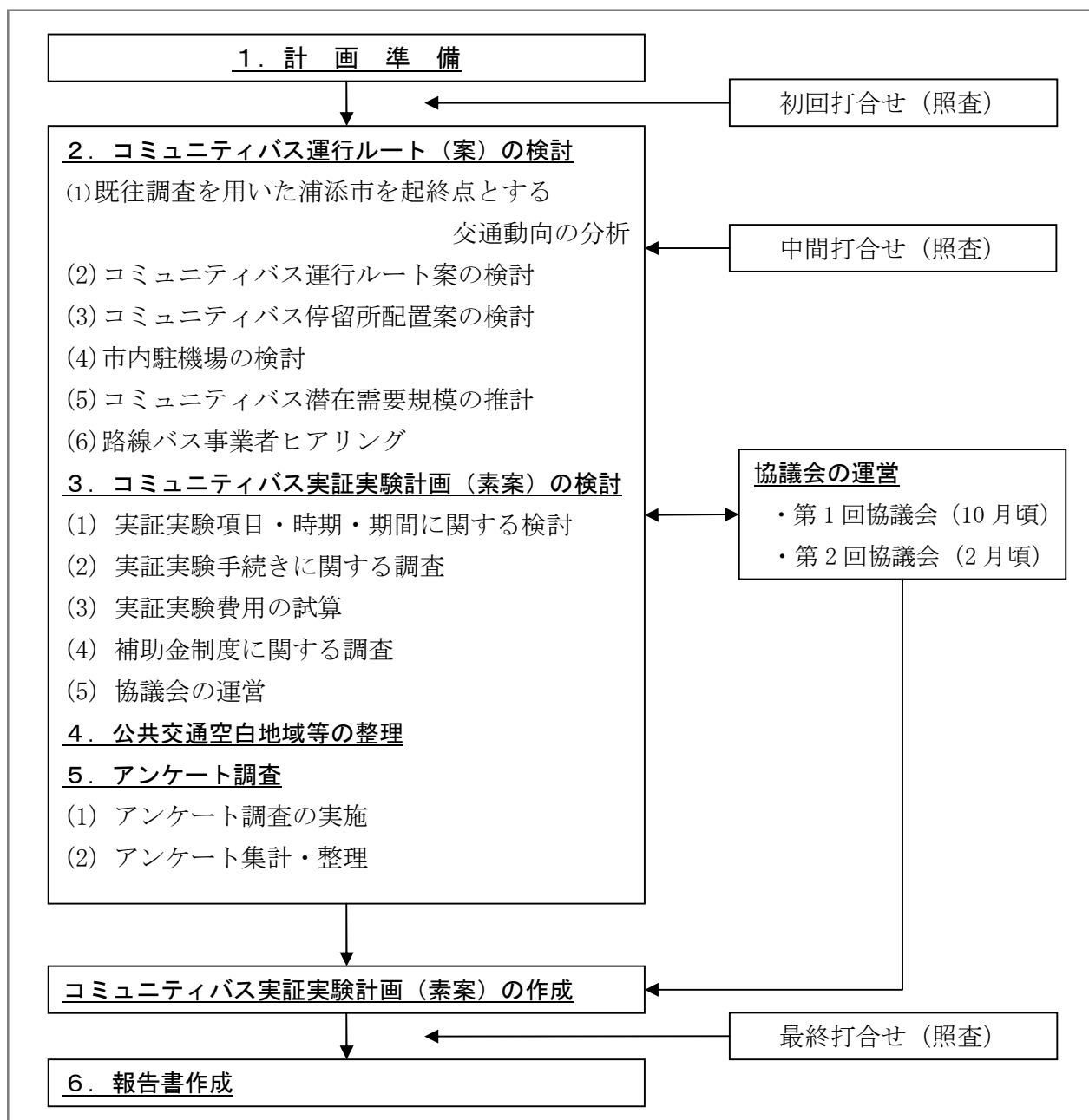


図 1-2 業務フロー

1-5 業務内容

1-5-1 計画準備

上位関連計画及び浦添市における関連事業の進捗状況等、コミュニティバス既往調査結果を踏まえ、本業務の計画準備を行った。

【上位関連計画】

- TDM 施策推進アクションプログラム
- 都市モノレール延長整備計画
- 那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市北中城村地域公共交通総合連携計画（基幹バス）

【コミュニティバス既往調査結果等】

- 平成 22 年度 浦添市コミュニティバス導入調査 報告書
- 平成 25 年度 まちづくり交通計画策定業務委託（その 2）報告書

【関連業務】

- 浦添前田駅にぎわい交流ゾーン基本計画策定事業（平成 29 年度浦添市発注）
- 浦添市観光振興計画策定支援事業委託業務（平成 29 年度浦添市発注）
- 沖縄都市モノレール延長区間総合戦略検討業務委託（平成 29 年度沖縄県発注）

1-5-2 コミュニティバス運行ルート（案）の検討

既往調査結果を基に浦添市内の交通動向について整理・分析し、沖縄都市モノレール新駅である「てだこ浦西駅」を起終点とした運行ルートの検討、平成 22 年度浦添市コミュニティバス社会実験の運行ルートを見直し、また合わせて、バス停留所案の検討を行った。

なお、運行ルート案の検討においては、平成 25 年度成果において需要喚起効果が見込める要素について配慮するものとし、バス事業者として採算性について考察を行うためにパーソントリップ調査結果による潜在需要規模の推計及び路線バス事業者へのヒアリングを行った。

① 既往調査を用いた浦添市を起終点とする交通動向の分析

- ・ 平成 18 年度 第 3 回沖縄本島中南部都市圏パートントリップ調査
 - ・ 平成 27 年度 道路交通センサス
 - ・ 平成 27 年度 国勢調査
 - ・ 既往路線バス網
- 等

② コミュニティバス運行ルート案の検討

③ コミュニティバス停留所配置案の検討

④ 市内駐機場の検討

⑤ コミュニティバス潜在需要規模の推計

⑥ 路線バス事業者ヒアリング

1-5-3 コミュニティバス実証実験計画（素案）の検討

既往成果に基づき利用意向条件について分析し、さらに分析結果に基づき、需要意向に対応したコミュニティバスのルート、バス停位置、料金設定、採算性等の基本計画について検討した。

① 実証実験項目・時期・期間に関する検討

② 実証実験手続きに関する調査

③ 実証実験費用の試算

④ 補助金制度に関する調査

コミュニティバスに関する検討や実証実験等を行うにあたって、活用できる補助金制度について調査し整理を行う。

⑤ 協議会の運営

実証実験計画（素案）の作成にあたっては、協議会に諮るものとする。なお、協議会は2回開催し、協議会の運営及び資料作成を行う。

- ・ 1回目：既往成果の経緯報告、コミュニティバスの検討方針について
- ・ 2回目：実証実験計画（素案）について

1-5-4 公共交通空白地域等の整理

既往成果（平成25年度）を基に、浦添市内における公共交通空白地域を整理する。

また、需要・効果の目安として地域ごとの年齢別人口・世帯数、主要公共施設・商業施設を整理し、既往調査結果（H18PT等）より手段別発生集中量等を算出する。

【整理項目】

- 人口分布状況
- 既存路線バスネットワーク
- 公共交通空白地域
- 道路交通状況

1-5-5 アンケート調査

浦添市における支線公共交通について、現況の市民ニーズ把握を目的にアンケート調査を実施した。なお、アンケート調査結果は、支線公共交通を検討する基礎資料とする。

- アンケート調査の実施
- アンケート集計・整理

また、浦添市立神森中学校において実施された公共交通に関する研究事業と連携し、研究事業対象の生徒へ公共交通に関するアンケートを実施した。

1-5-6 成果品

本業務において提出する成果品は下記の通りとなる。

なお、提出する成果品は、入念に点検及び照査を行い、間違いや漏脱がないよう努めるものとする。

- ① 報告書製本（カラー印刷）くるみ製本 A4 版 50 部
- ② 電子データ（CD-ROM） 一式
- ③ その他発注者の指示するもの

第3章 関連上位計画

浦添市を取り巻く交通施策は、広域的な観点から地域高規格道路の整備、追加 IC の整備、沖縄都市モノレールの延長、基幹バスの導入など様々な施策が戦略的に展開されている。

浦添市の都市交通施策を進める上で、これらの広域的な交通施策と連携しつつ、浦添市内におけるまちづくり、産業振興、観光振興、学校教育等の様々な視点から取り組むことが必要と考えられる。

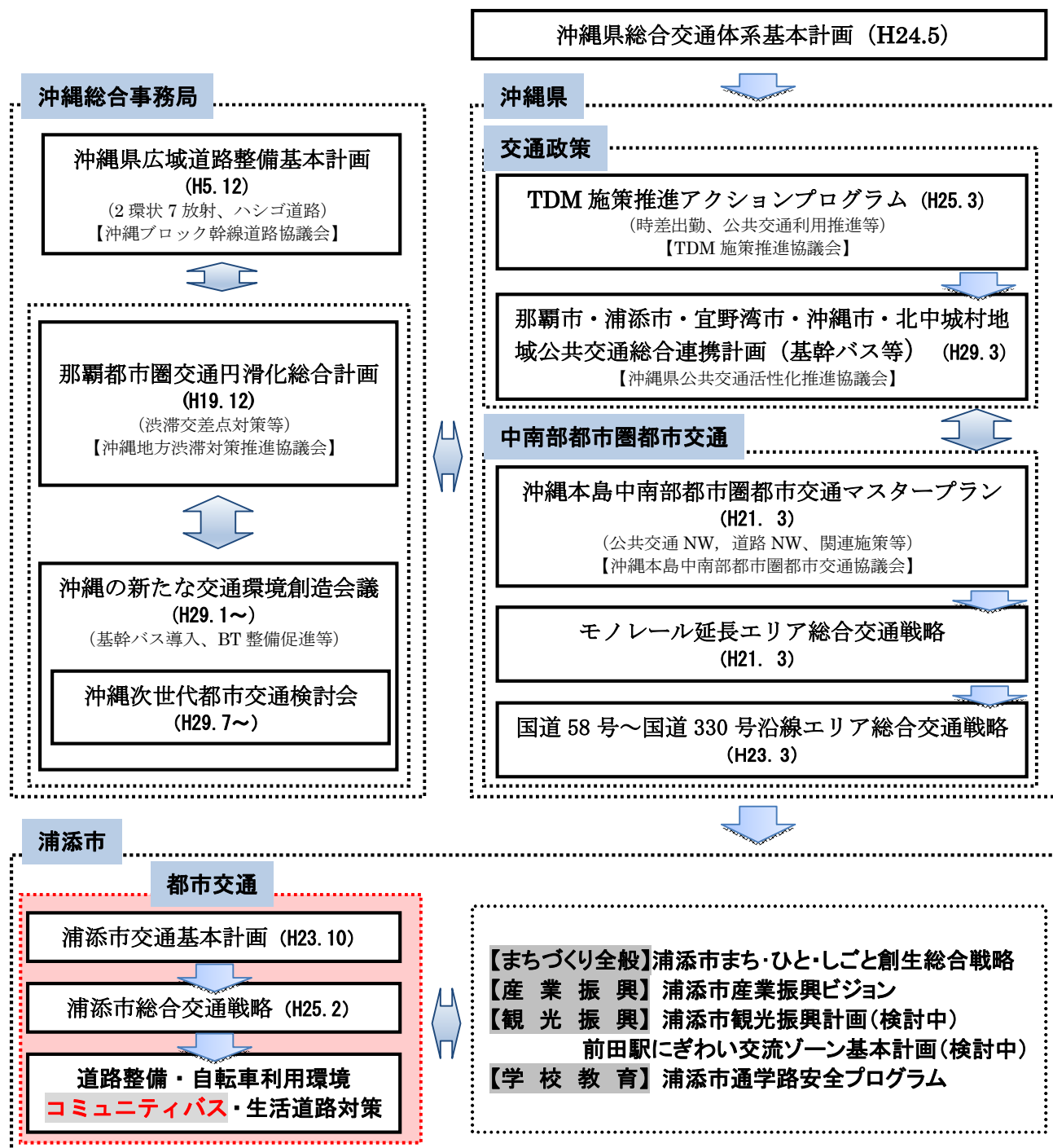


図 3-1 上位関連計画

② 沖縄の新たな交通環境の創造に向けて

異なる交通モード間の乗り継ぎ、基幹バス及び支線バスの乗り継ぎに必要となる交通結節点の整備。また、モノレール延長区間でだこ浦西駅では、追加 IC 整備、P&R 等、多様な交通モードの乗り継ぎが可能となる交通結節点を整備（平成 29 年度新規事項（イノベーション調査））。

- ・ 商業施設等を活用した交通結節機能の創出に向けた実証実験等を実施
- ・ 交通結節点における観光客向けの移動支援情報の強化に向けた実証実験等を実施

【てだこ浦西駅周辺整備のイメージ】

てだこ浦西駅 近郊イメージ



てだこ浦西駅 完成イメージ



【大型商業施設を活用した交通結節点の整備イメージ】



③ TDM 施策推進アクションプログラム

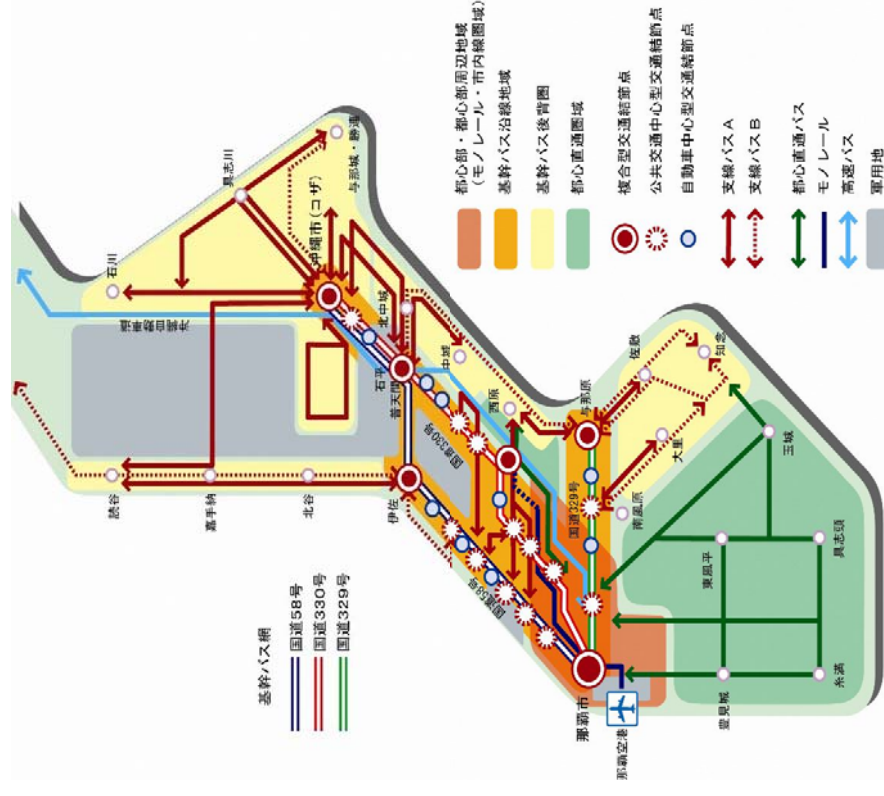
- ・ 沖縄県における総合交通体系の方向性を視野に置きながら、行政機関、民間事業者、県民が連携・協力して、一人ひとりが主体的・自発的に TDM 施策と関わり、今後具体的に取組むための道筋を総合的、体系的に示すことを目的に作成されたアクションプログラム。
- ・ 平成 29 年 3 月に改訂され、平成 29 年度からの 5 ヶ年における役割等を位置づけ。
- ・ モノレールに関連した施策として、キャンパス交通システム、モノレールを活用した TDM 施策、循環バス・コミュニティバス、生活道路対策、自転車利用促進、モビリティ・マネジメントなどがあげられる。



④ 那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市・北中城村地域公共交通における総合交通連携計画

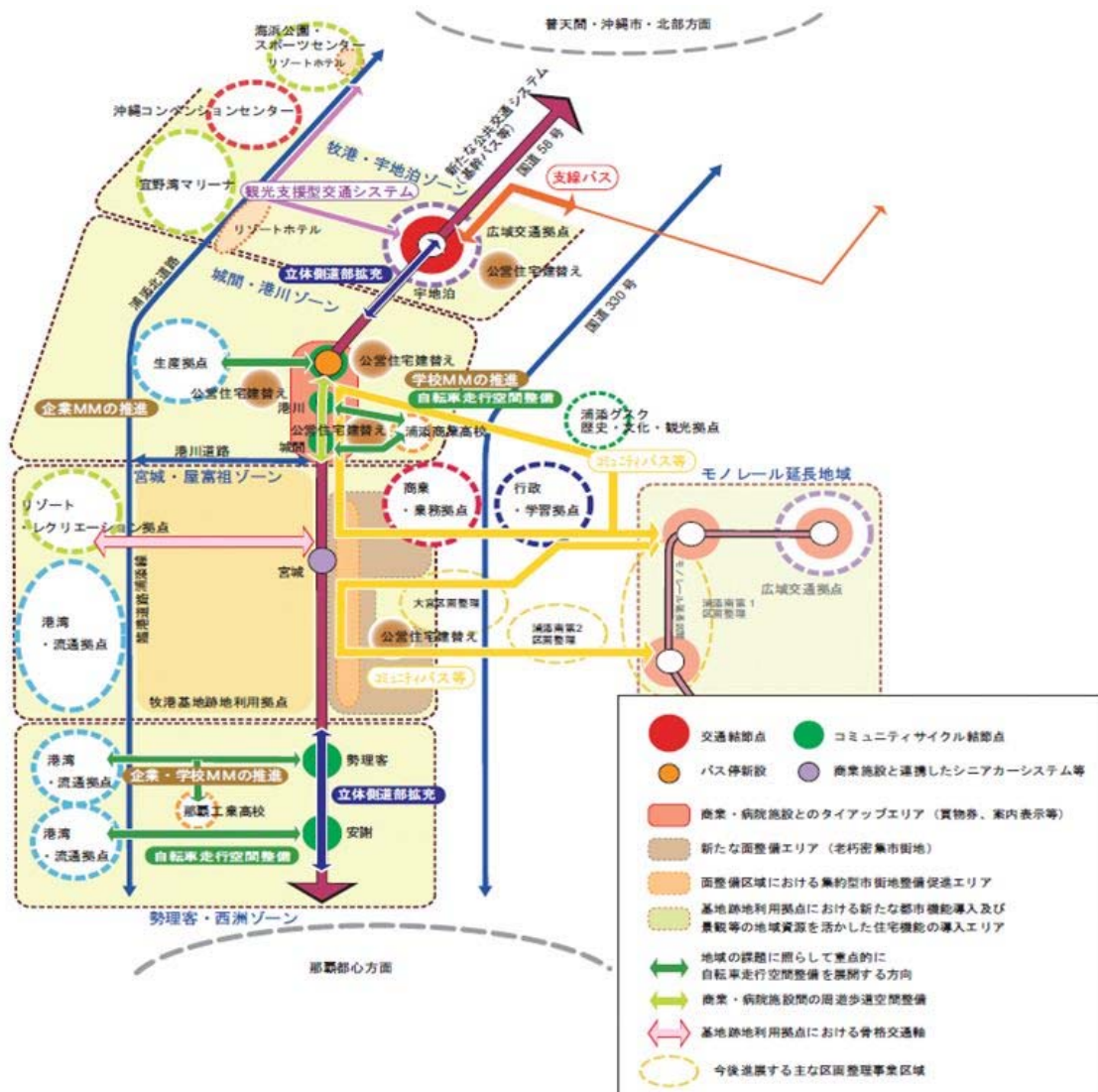
- ・ バス網再構築により、効率的な運行を図る
- ・ →基幹バス、支線バスに分けることにより、無駄のない効率的なバス運行を図り、公共交通事業の健全化を図る（総走行台キロの削減、輸送効率向上）

地域公共交通総合連携計画の目標	
目標1	わかりやすいバス網を実現することで、誰にでもバスを利用しやすくする →基幹バス網の明確化により、誰にでもわかりやすいバスの実現を図る。
目標2	利用しやすいダイヤを実現することで、バスの利用促進を図る →高頻度の利用しやすい運行ダイヤの実現を目指す。
目標3	バス網再構築により、効率的な運行を図る →基幹バス、支線バスに分けることにより、無駄のない効率的なバス運行を図り、公共交通事業の健全化を図る（総走行台キロの削減、輸送効率向上）。 →バスの基本的なサービス（わかりやすい時刻表、乗務員による利用案内、接客マナー等）の向上
目標4	バスの確実な走行性を確保して、公共交通に対する信頼回復を図る →公共交通の信頼回復のため、確実な運行を支援する施策等により、定時定速性を確保する。 →バスレーンの段階的拡充等を図り、定時定速性を確保する。 →IC乗車券の導入によって乗降時間の短縮を図る。
目標5	基幹バスと支線バスのシームレスな乗り継ぎを確保する →基幹バスの導入によって、バス輸送効率を確保する反面、バスの乗り継ぎが生じる場合があることから、乗継利便性をできるだけ損なわないように、基幹と支線のシームレスな乗継（空間面、情報面、時間面）を確保する。
目標6	過度な自家用車利用を抑制して、自家用車利用からの転換を促進する →環境負荷や道路混雑を緩和していくため、公共交通の利便性を改善し見直ししてもらうことにより、自家用車利用からの転換を促進する。



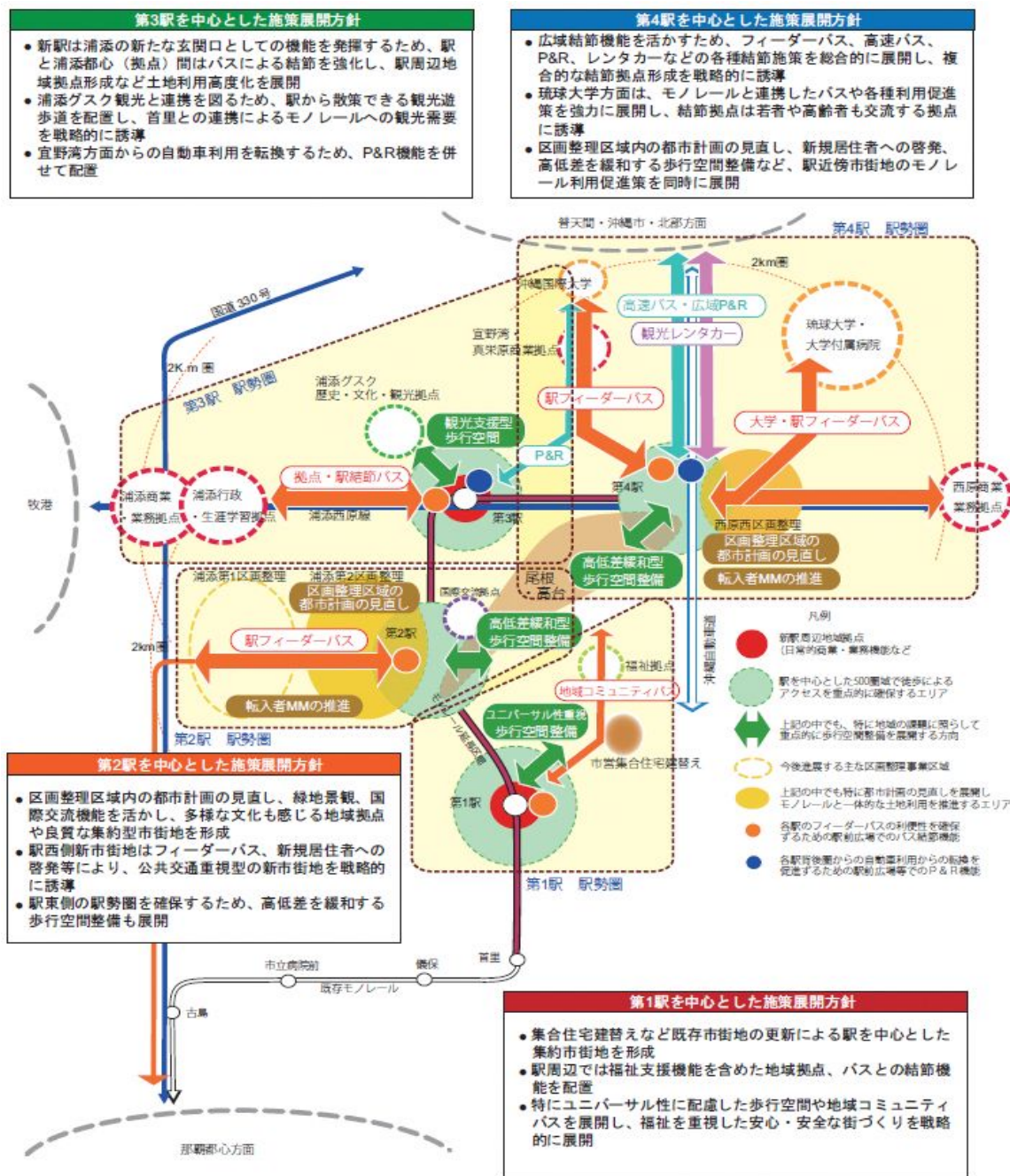
⑤ 沖縄本島中南部都市圏総合交通戦略

- ・ H18 P Tに基づき策定された沖縄本島中南部都市圏都市交通マスタープランを踏まえ、国道 58 号エリアの総合交通戦略を策定



⑥ モノレール延長エリア総合交通戦略

- ・ H18 P Tに基づき策定された沖縄本島中南部都市圏都市交通マスタープランを踏まえ、モノレール延長エリアの総合交通戦略を策定



3-3 浦添市内交通計画

① 浦添市交通基本計画（平成 23 年 10 月）

H18 P Tに基づき策定された沖縄本島中南部都市圏都市交通マスタープラン・総合交通戦略、那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市地域公共交通総合連携計画（基幹バス）などの広域交通計画や市内の現状等を踏まえ、浦添市全域を対象とした浦添市交通基本計画を策定している。

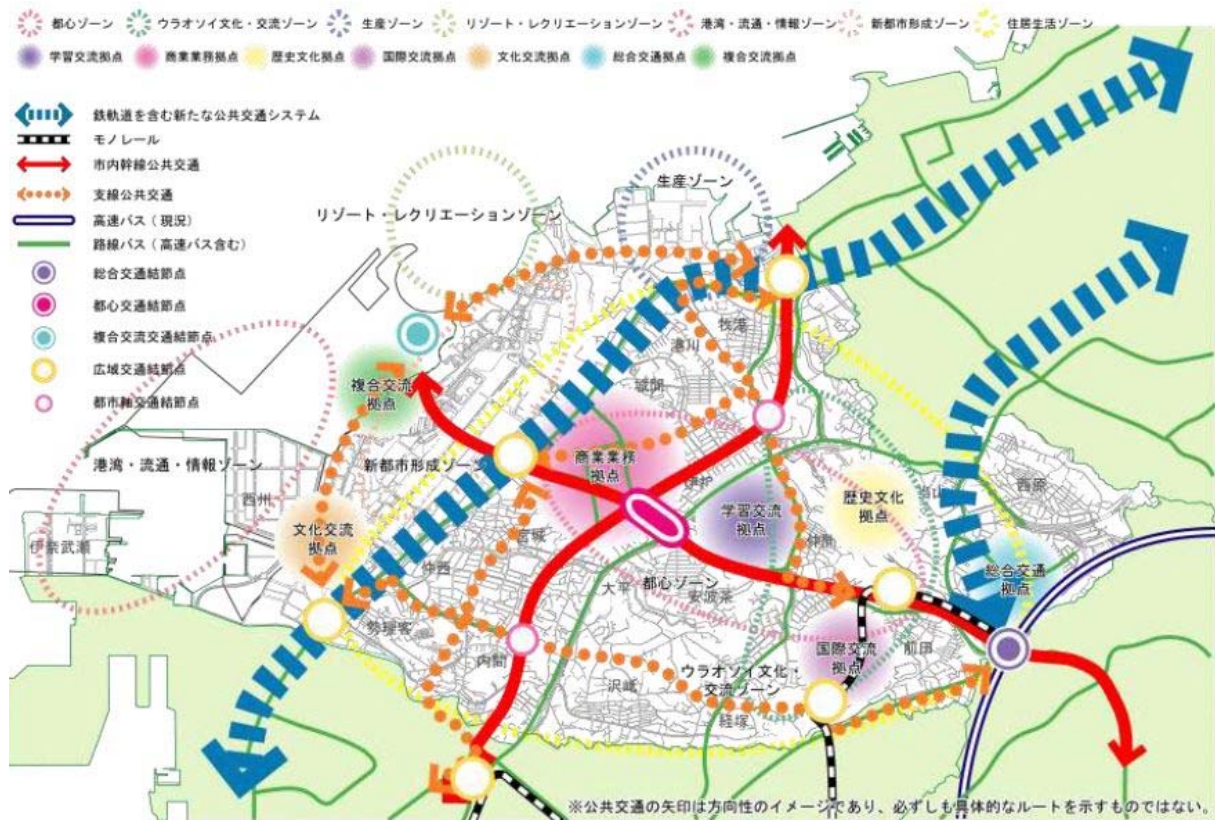
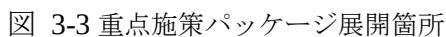


図 3-2 浦添市公共交通ネットワーク

H18 P Tに基づき策定された沖縄本島中南部都市圏都市交通マスタープラン・総合交通戦略、那覇市・浦添市・宜野湾市・沖縄市地域公共交通総合連携計画（基幹バス）などの広域交通計画や、浦添市交通基本計画を踏まえ、浦添市全域を対象とした浦添市総合交通戦略を策定し、重点施策パッケージとして整理している。



③ 浦添市の交通政策の検討状況

浦添市では、市全体の将来まちづくりを交通の分野で支える「浦添市交通基本計画」を策定し、さらに、「浦添市交通基本計画」を着実に進めるため「浦添市総合交通戦略」を策定している。

「浦添市総合交通戦略」では、大きく4つの施策があげられており、現在、各施策について取り組んでいる。



3-4 浦添市内における大型開発計画

① 那覇港浦添ふ頭地区第一ステージ都市機能用地事業

浦添市では、西海岸開発第一ステージ地区において、既存の沖縄観光にはない新たな付加価値をもつ、にぎわいとゆとりのある質の高い観光型商業交流地区の形成を目指している。

施設は、県内最大規模の商業施設として、地元生活者や国内外観光客に向けた交流拠点として H31 年に開業予定。



	施設名称	店舗面積 (㎡)	駐車台数 (台)
1	第一ステージ (事業予定者：サンエー)	60,000 (予定)	3,800 (予定)
2	イオンモール沖縄ライカム	57,418	3,089
3	サンエー那覇メインプレイス	37,110	2,450
4	イオン那覇店	29,000	1,500
5	デパートリウボウ	21,204	171
6	沖縄アウトレットモールあしびなー	20,966	727
7	Tギャラリア沖縄	9,311	305

参考：浦添市 HP、サンエーHP

図 3-4 大型商業施設計画

② てだこ浦西駅周辺土地区画整理事業

モノレール延長事業の第 4 駅であるてだこ浦西駅周辺では、約 20ha の区画整理事業が進められている。



図 3-5 てだこ浦西駅周辺計画

参考：沖縄都市モノレールパンフレット

3-5 浦添市内におけるまちづくりの取組

① まちゼミ

平成 29 年度より第 1 回得する街のゼミナールとして、浦添市内に点在する様々なお店のプロの知識や技を体験できる、少人数のミニ講座を開始している。

～知って得するプロの知識や技を学び、体験できる!～

第1回 得する街のゼミナール 全33講座 / **浦添まちゼミ はじまります!**

開催期間: 2017年9月16日(土)～10月13日(金)

参加者募集! 9/8(金) 受付開始!

「まちゼミ」って何?
まちゼミとはお店の方が講師となって、プロならではの“知識”や“コツ”を無料で、楽しいコンタクトを交えて教えてくれる少人数のミニ講座です。

受講料無料

- 講座によって材料費がかかるものがあります。
- 材料費は原則、当日会場で徴収致します。
- お申し込み後のキャンセルは材料費を頂戴する場合があります。あらかじめご了承ください。

申込は各店へ

- 定員に達し次第、締め切りさせていただきます。
- お申し込みは各店舗の受付時間内をお願いします。
- 受講対象者が限定されている講座がありますのでご確認ください。

まちゼミ開催マップ

まじり
たべる
健康
つくる
学ぶ

米軍施設
キャンプキンザー

浦添市商業施設の取組

図 3-6 浦添市商業施設の取組

参考：浦添市商工会議所

② 観光・イベントの取組

【 観 光 】

浦添市内には、港川外人住宅、浦添太公園など、観光客が訪れるスポットが点在しており、市内を訪れる観光客向けにパンフレットを作成している。

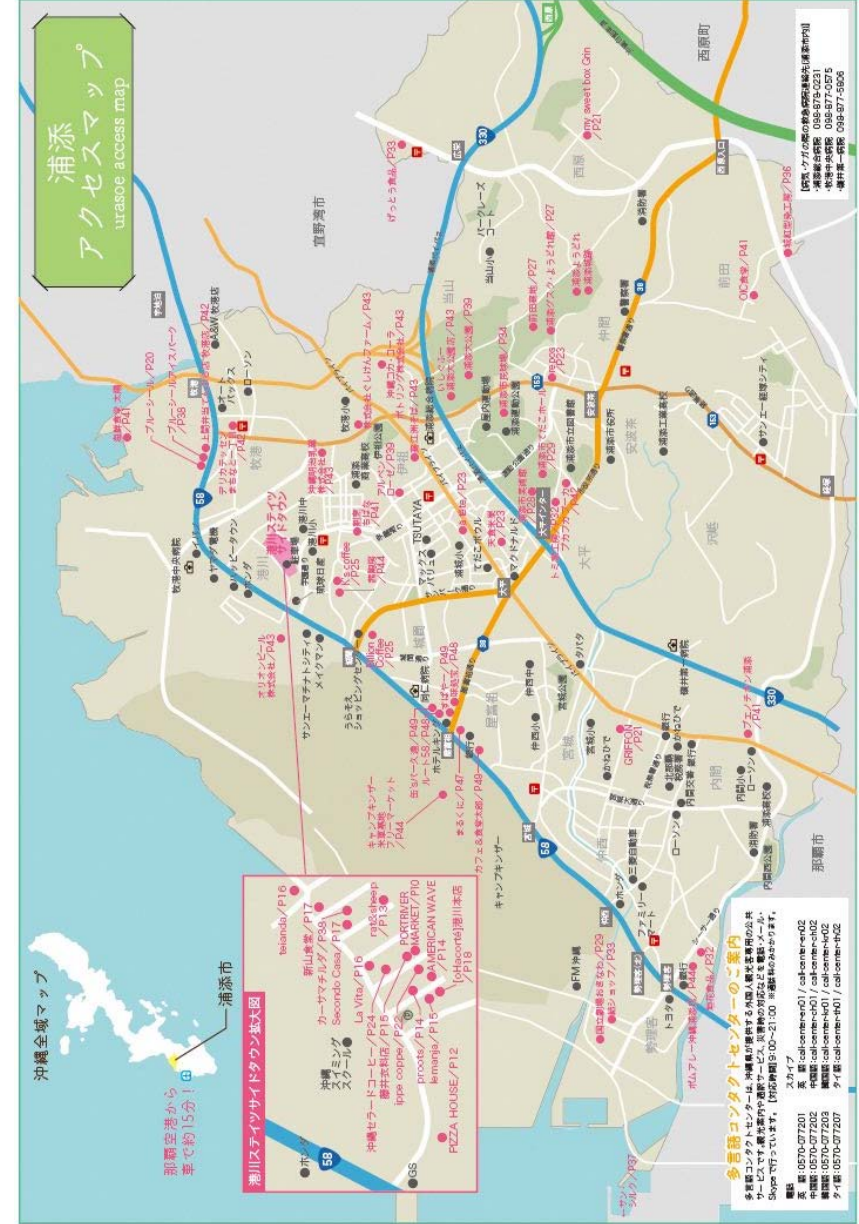


図 3-7 浦添市内観光施設

参考：浦添市観光協会

浦添市内には、まちづくりプラン賞を受賞した「事」や各種イベントが点在する



第4章 公共交通空白地域等の整理

4-1 浦添市の現状

4-1-1 浦添市の人口推移

浦添市の人口は、平成 28 年時点において 113,143 人となっており、人口総数について、平成 25 年度まで増加傾向にあったが、近年では横ばい傾向となっている。

浦添市の人口を年齢別にみると、15 歳未満、15～65 未満が減少傾向、65 歳以上が増加傾向にあり、高齢化の傾向が伺える。

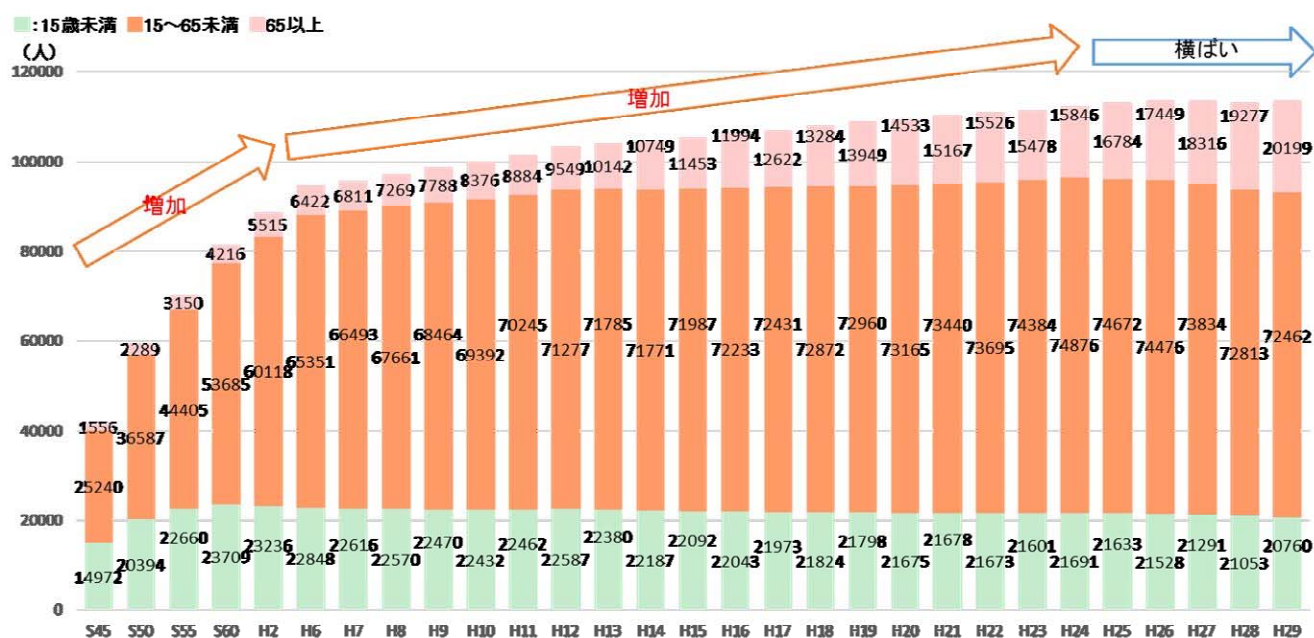


図 4-1 浦添市の人口推移

出典：国勢調査（S45～H2）、住民基本台帳（H6～H29）

4-1-2 人口の分布

浦添市の人口は主に、国道 58 号から国道 330 号間の地域、経塚地域周辺及び当山地域周辺に人口が集中している。

現在は、経塚地域周辺では区画整理が進められており、さらに、モノレール最終駅であるてだこ浦西駅周辺においても区画整理が予定されている。今後、モノレール延長整備と合わせて、当該周辺地域の人口が更に増加することが考えられる。

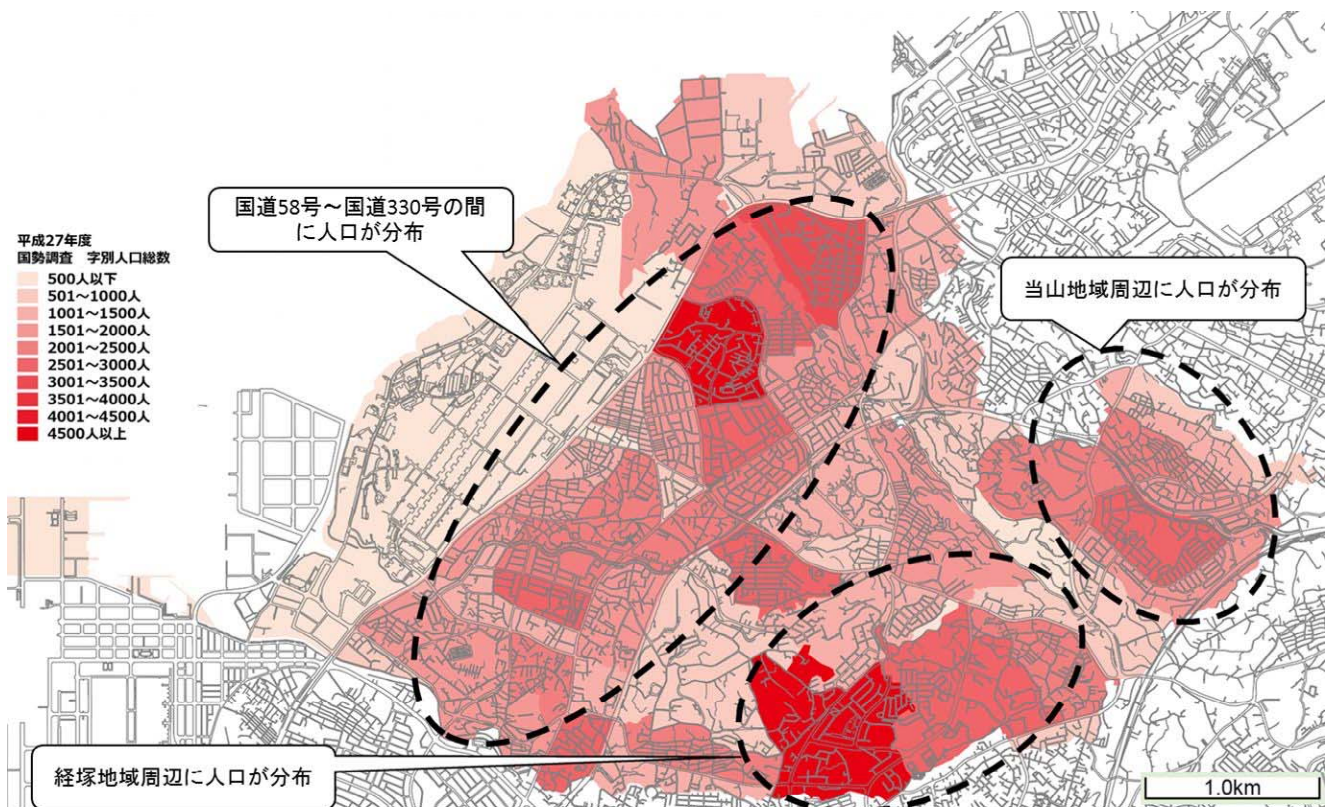


図 4-2 浦添市の人口分布

出典：国勢調査(H27)

4-1-3 人口の推移、増加率

人口増加率を地域別でみると、経塚地域周辺においては、区画整理が進んでおり 30%以上の人口が増加している。今後も当地域においては、モノレール延長区間の開業や区画整理の進捗に伴いさらなる増加が想定される。

なお、前田地域周辺においては 20%程度の人口減少がみられ、その要因については、公務員宿舎の売却と想定される。

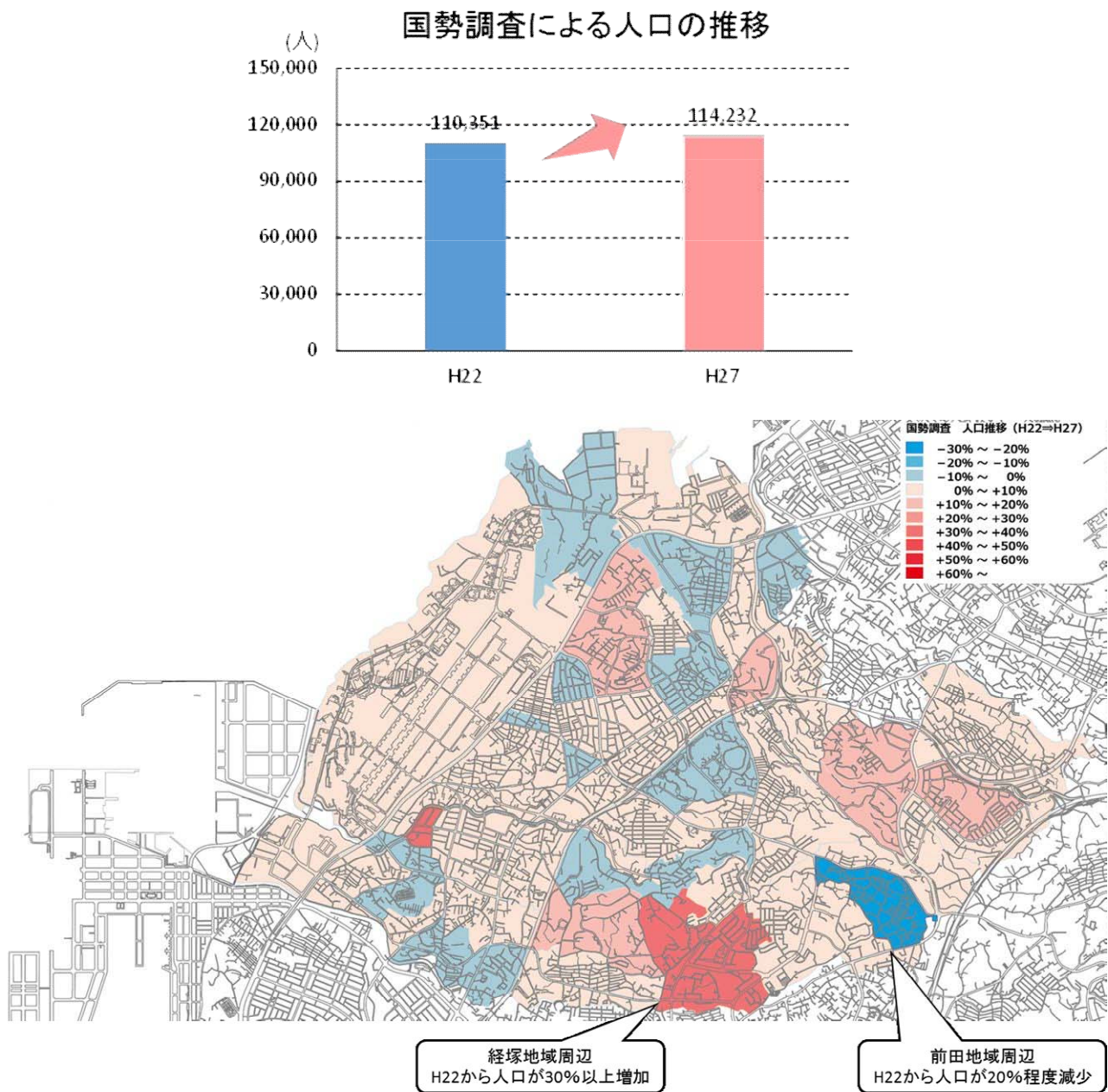


図 4-3 浦添市の地域別人口推移、増加率

出典：国勢調査 (H27)

4-1-4 地域別の高齢者割合

高齢者(65歳以上)割合を地域別でみると、高齢者の割合が高い地域が市内全域に点在している。割合で最も高い牧港3丁目では30%以上を示し、牧港5丁目、西原3丁目、仲間3丁目、安波茶1丁目、城間1丁目及び屋富祖4丁目において高齢化が25～30%を示している。

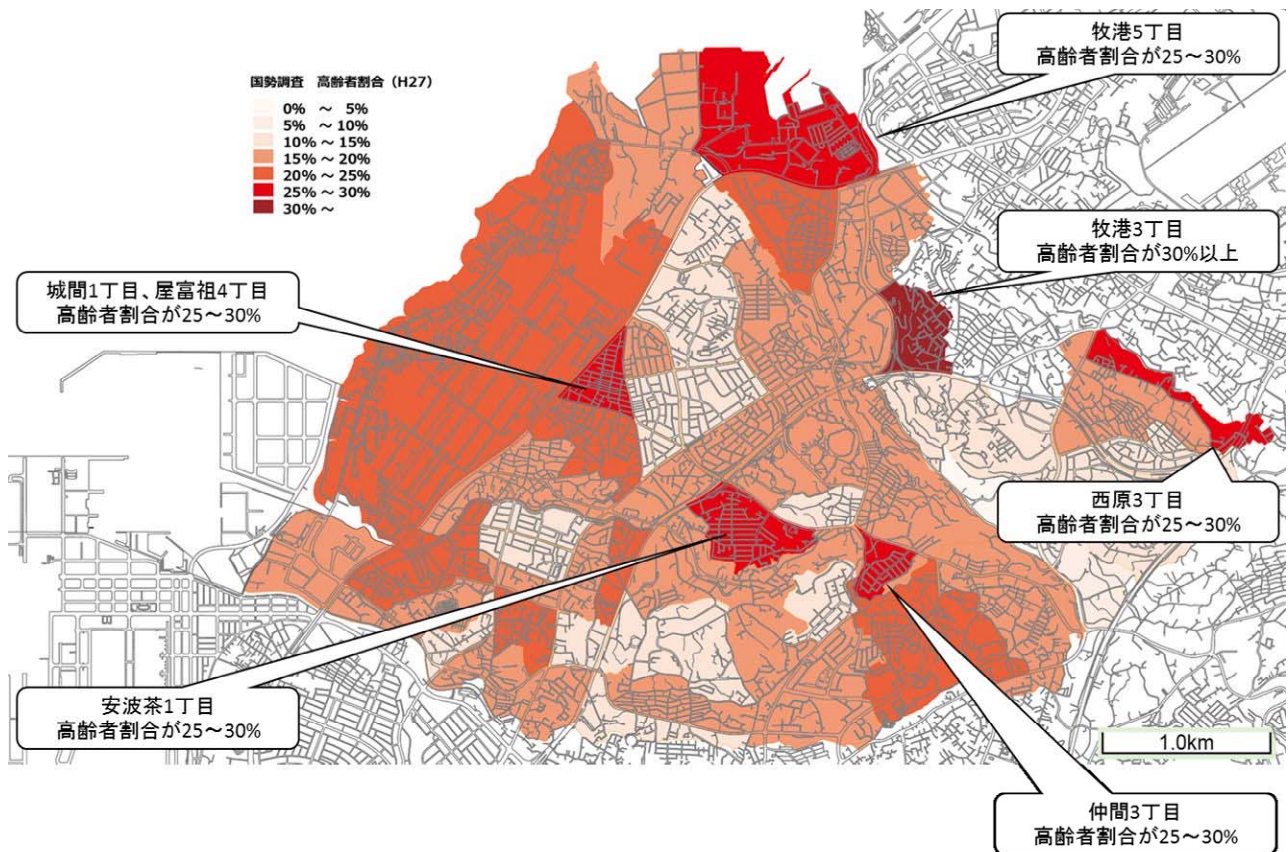


図 4-4 浦添市の地域別高齢者割合

出典：国勢調査(H27)

4-1-5 市内高等学校の分布、送迎交通

浦添市内の高等学校の分布は下図の通りとなっている。各学校の生徒の半数以上が自家用車による送迎を経験している。



図 4-5 浦添市内高等学校分布及び送迎交通

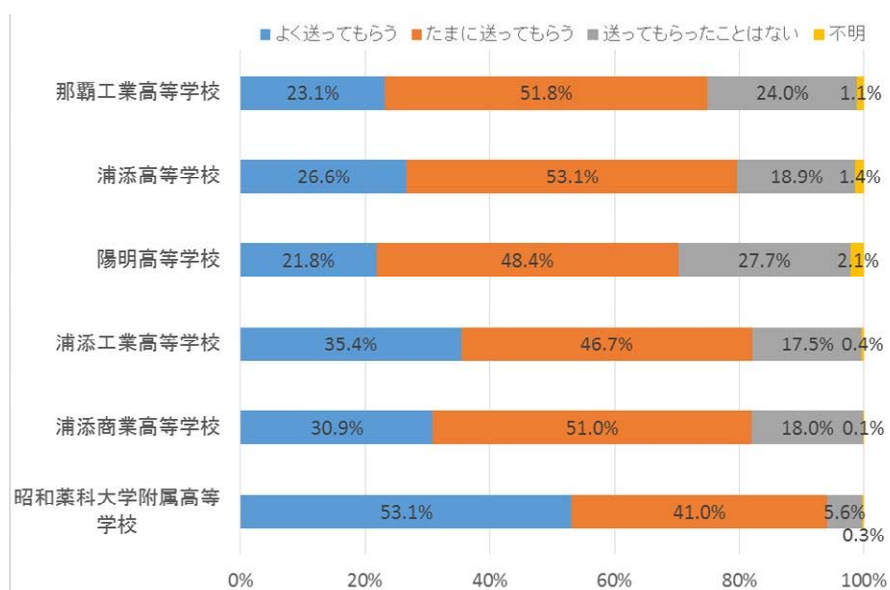


図 4-6 浦添市内高等学校の送迎交通の割合

出典：沖縄県公共交通活性化推進協議会学校調査結果（H23）

4-1-6 就業人口の分布

浦添市内における就業人口の分布は、牧港地域周辺、経塚地域周辺、勢理客地域周辺及び西洲地域周辺等に集中していることが伺える。

また、浦添市では、那覇港浦添ふ頭地区第一ステージに県内最大級の大型商業施設が H31 年に開業が予定され、さらに、モノレール最終駅であるてだこ浦西駅においてもまちづくり計画が進められており、就業者のさらなる増加が考えられる。

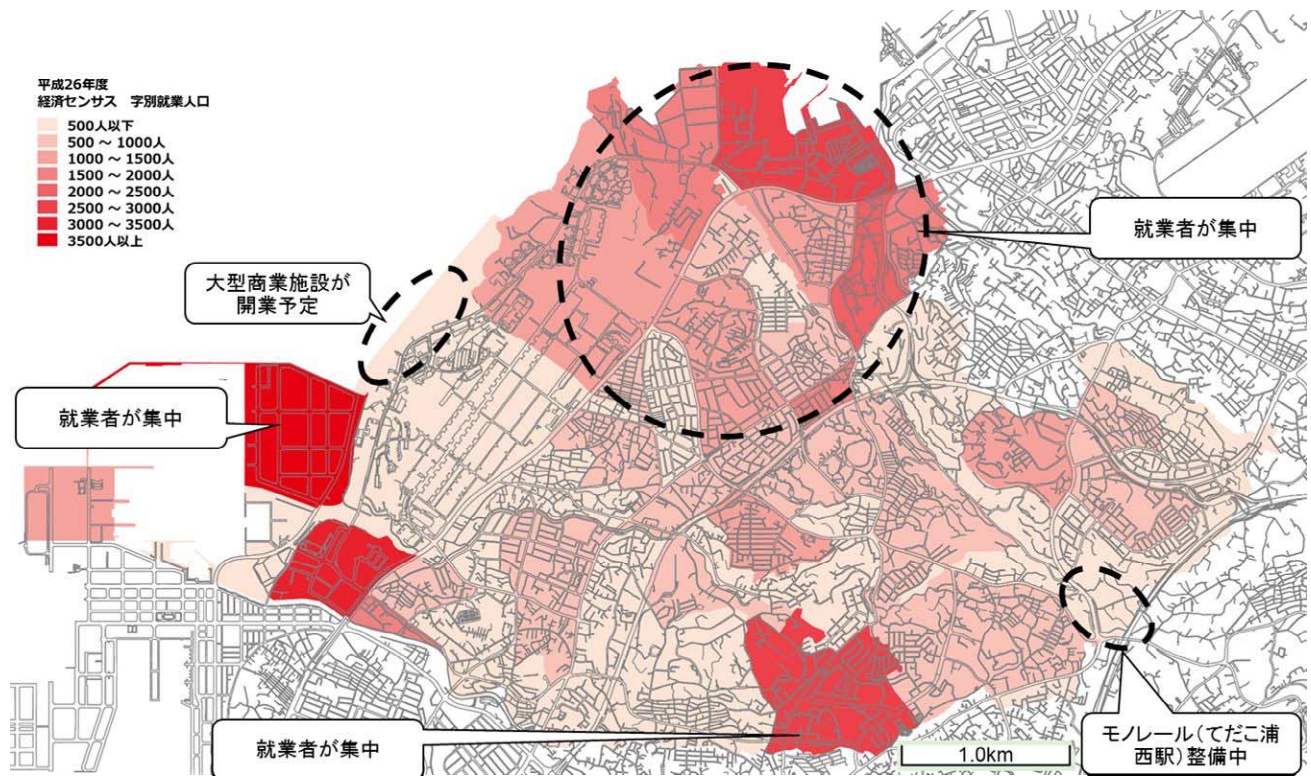


図 4-7 浦添市内の就業人口分布

出典：経済センサス(H26)

4-2 移動特性

4-2-1 ゾーン別移動ニーズ

浦添市内外のゾーン別ニーズをみると、市内を移動するトリップは、15.2 万トリップ/日（全体の 30%）となっており、その中の 58%が自家用車を利用したトリップとなっている。

市内外のトリップでは、那覇市へ 11.0 万トリップ/日（全体の 22%）で最も多く、次いで宜野湾市が 3.9 万トリップ/日（全体の 8%）となっている。

全ての 1 日あたりのトリップをみると自家用車分担率が 75%以上と大きくしめている。

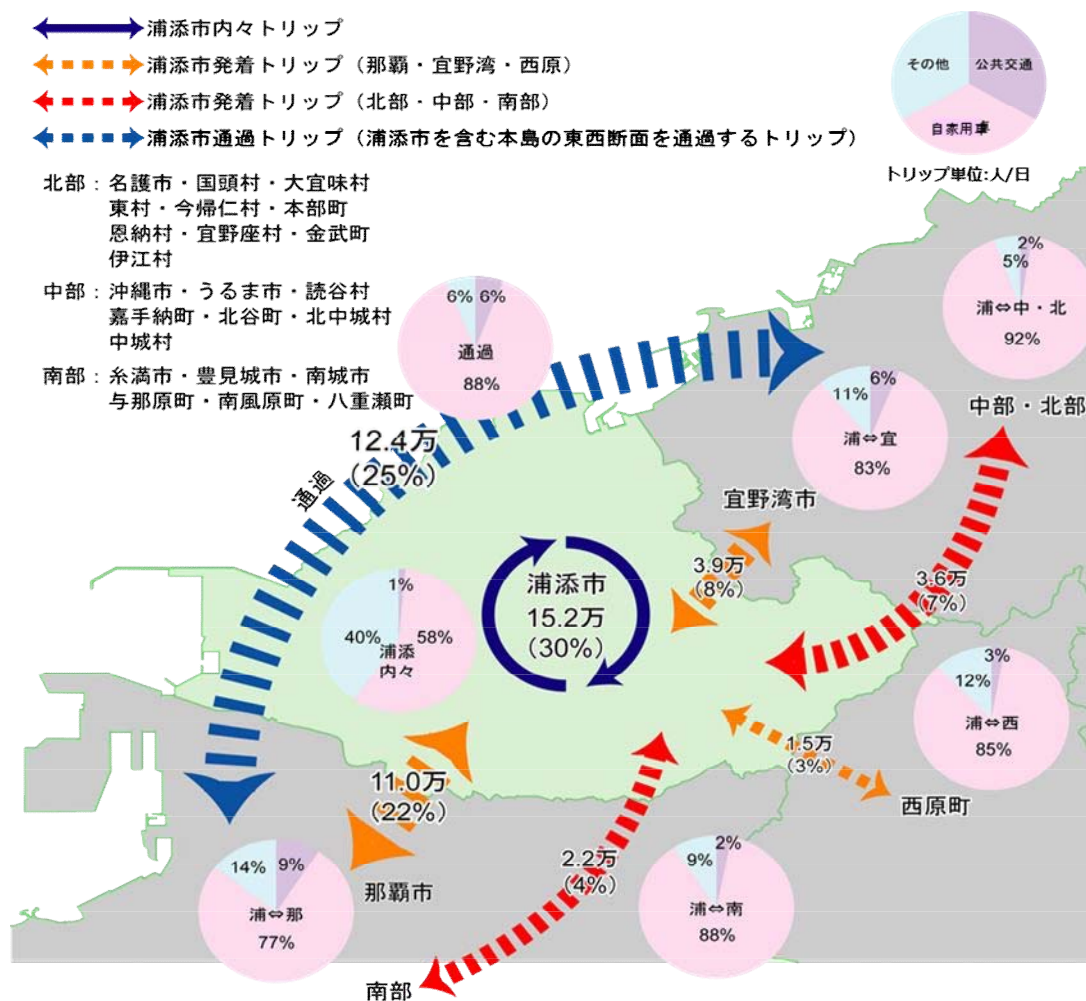


図 4-8 ゾーン別トリップ

出典：沖縄本島中南部都市圏 PT 調査（沖縄県 H18）

4-2-2 交通分担率

(1) 公共交通（バス+鉄道）分担率

公共交通（バス+鉄道）の分担率は、2005 年は 4.5%、2010 年は 5.5%、2015 年で 4.9% となり、全国、三大都市圏、地方都市圏と比べ、公共交通分担率が低い値を示している。

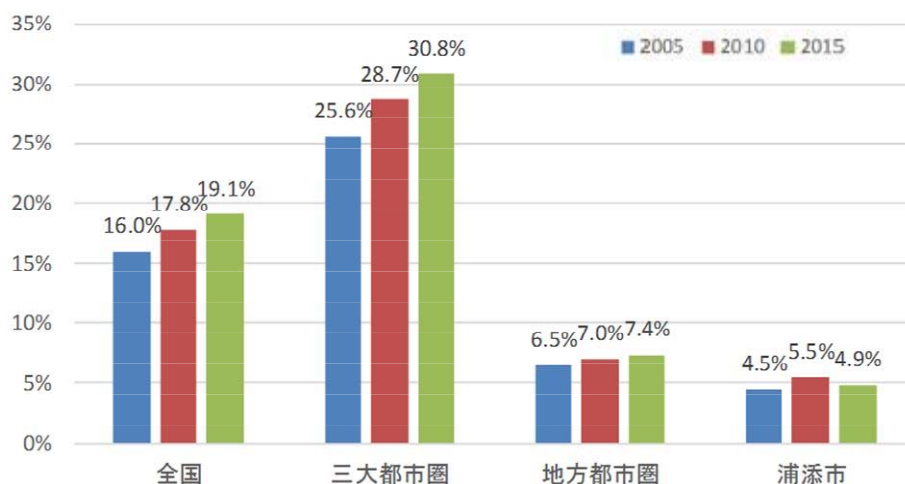


図 4-9 公共交通分担率の変化

(2) 公共交通（バス+鉄道）の分担率（平日）と人口密度の関係

公共交通（バス+鉄道）の分担率と、人口密度の関係をみると、人口密度が高い都市では、分担率が高い傾向にあるにも関わらず、浦添市は、同程度の人口密度の都市と比べると、公共交通の分担率は低い値を示している。

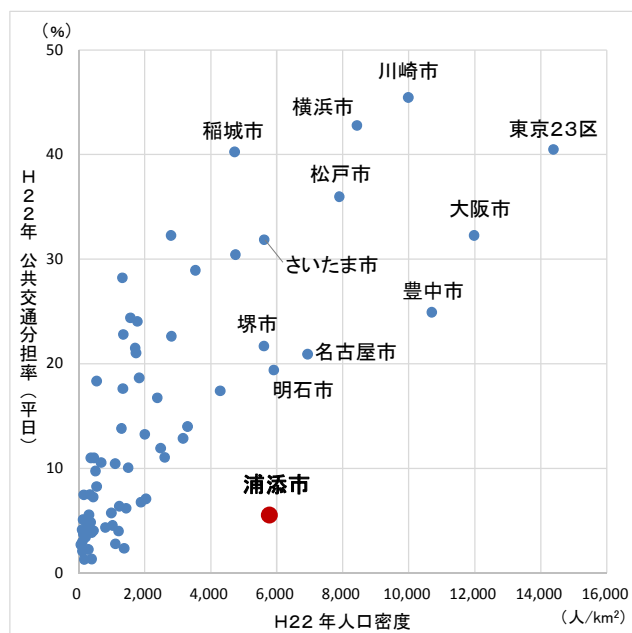


図 4-10 分担率と人口密度の関係

出典：全国 PT（H17, H22, H27）

4-3 バス利用の現状

4-3-1 路線バスの乗車人員の推移

沖縄県内のバス利用者は、昭和 60 年頃と比較すると約 3 分の 1 に大幅に減少している。近年において 10 年以内では、バス利用者は横ばいに推移しているものの、バス利用促進が課題となっている。

しかし、バスの走行距離及びバス車両台数は昭和 60 年頃から大幅な減少はみられない。

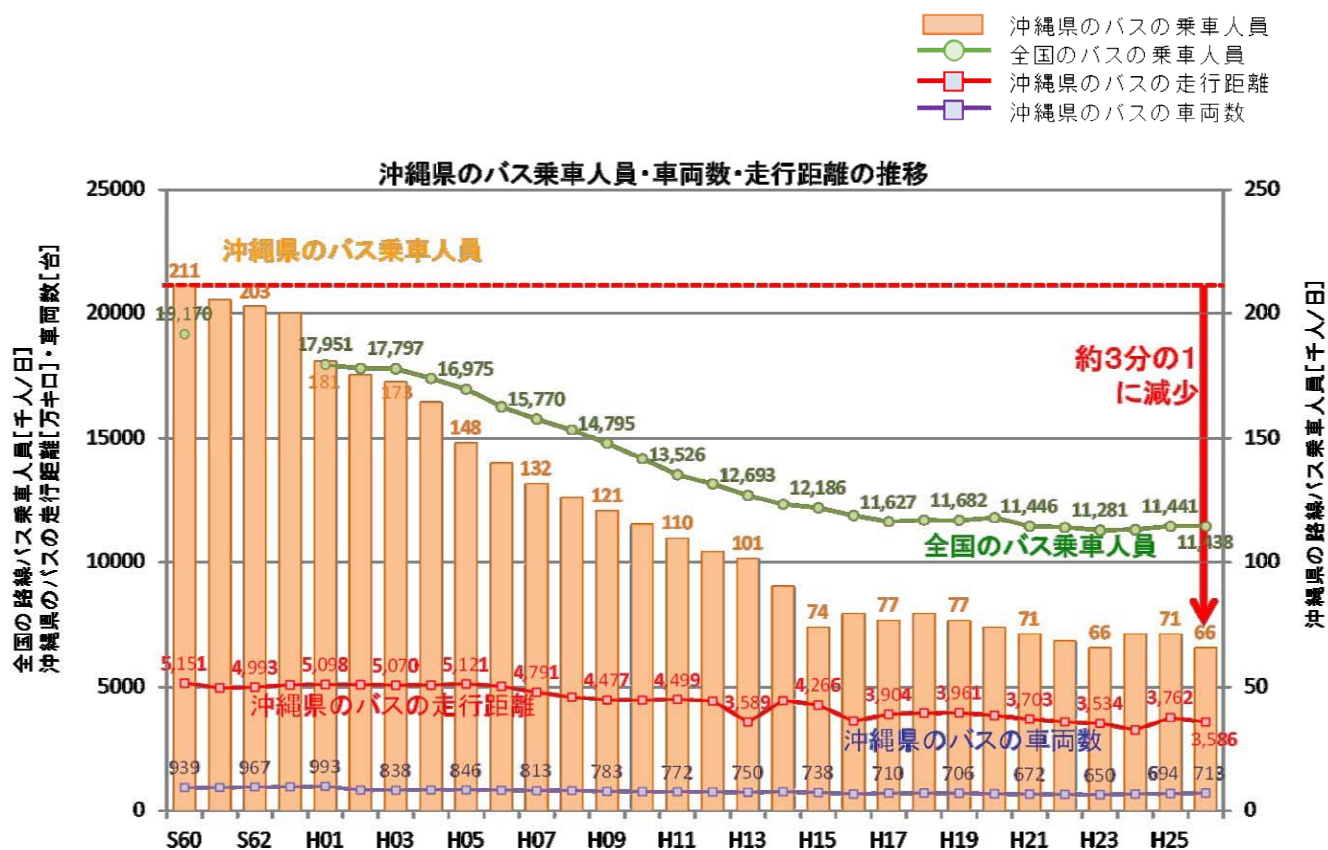


図 4-11 路線バスの利用推移

4-3-2 浦添市内バス路線及びバス停箇所

浦添市内を通過する路線バスルート及び各バス停箇所を示した図を以下に示す。

市内を縦断するバス路線は、国道 58 号、国道 330 号、那覇宜野湾線、宜野湾南風原線の 4 路線となっている。

浦添市内のバス路線ネットワークは東西方向の移動は脆弱であり、浦添市を横断する路線は、浦添西原線に限定されている。加えて、その横断軸も直通で運行する系統は存在しないため、利便性が高いとはいえない状況となっている。



図 4-12 バス路線及びバス停箇所

4-3-3 バス停別の乗降者人数

浦添市内の路線バス利用状況をみると、国道 58 号及び国道 330 号のバス停利用者が多い状況となっている。

他の路線をみると、縦断方向の幹線道路以外の市内バス停では、利用者の少ない傾向がみられる。

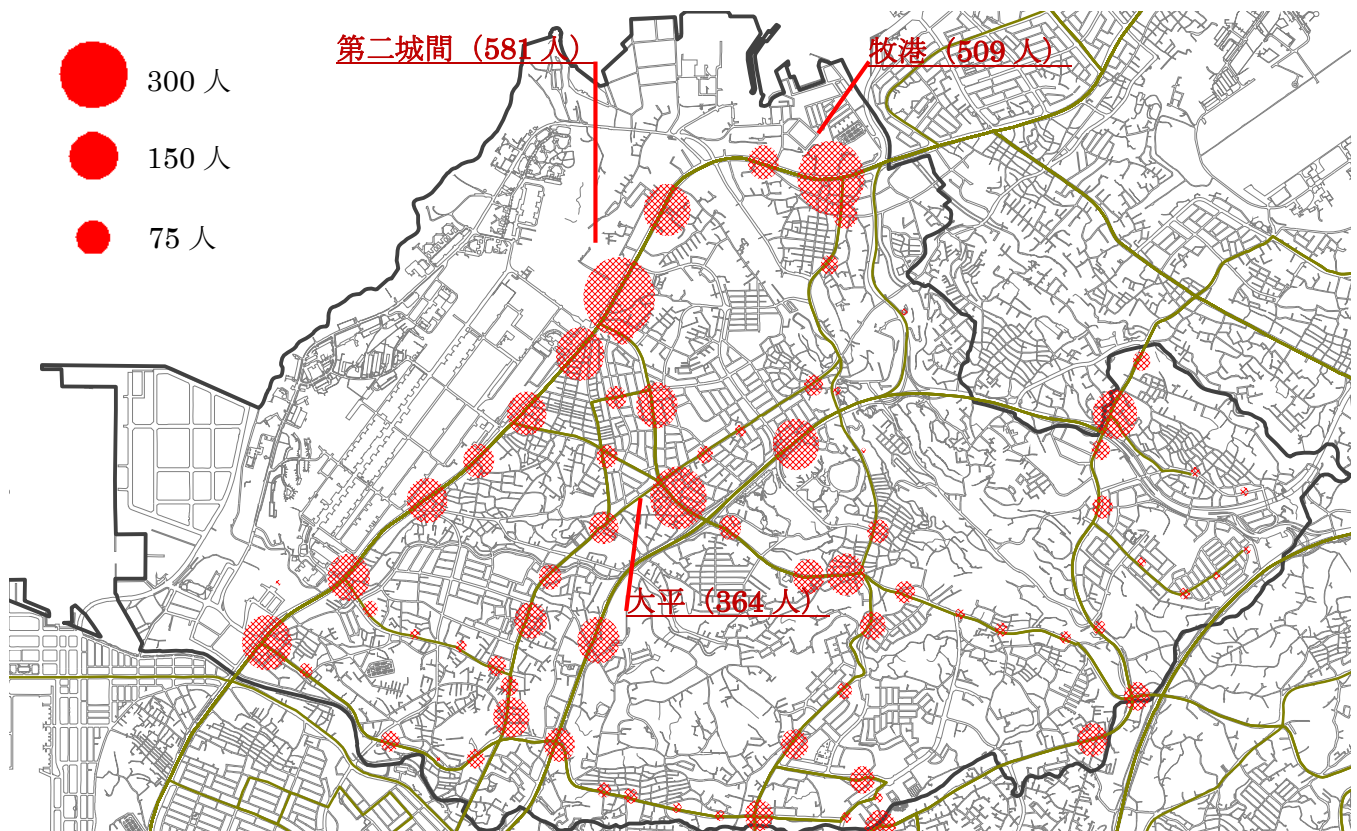


図 4-13 バス停利用状況

出典：平成 25 年度バス OD 調査（沖縄県）

4-3-4 バス利用者の目的、利用場所

(1) バスの利用目的

沖縄本島内の各市におけるバス利用者の目的構成を下図に示す。

浦添市のバス利用者は約4割が通勤、3割が通学、1割が仕事・業務目的であり、通院や娯楽・飲食・観光などの私事目的は約15%となっている。

他自治体と比較すると、通勤目的での利用が那覇市に次いで高くなっている。

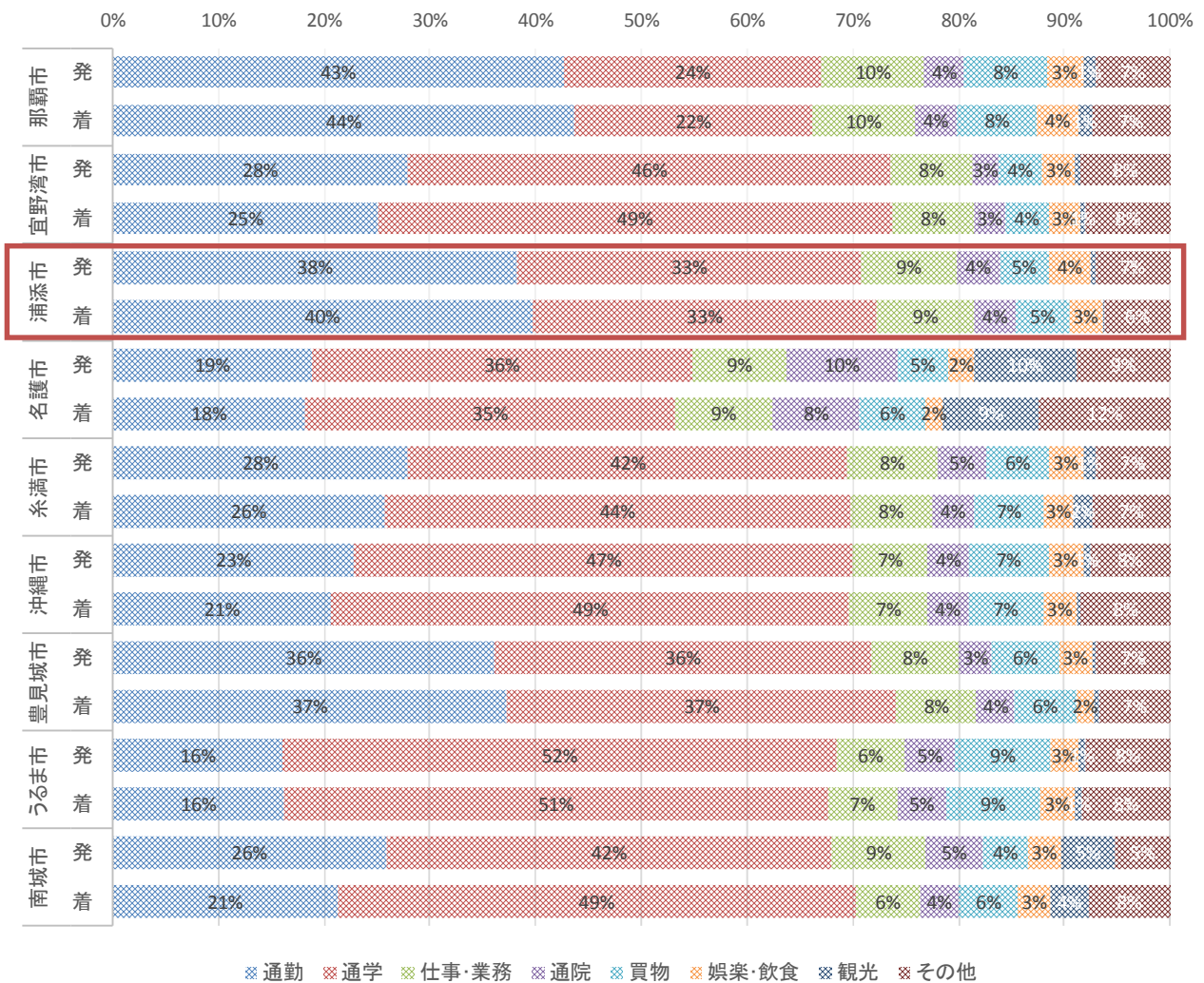


図 4-14 路線バス利用の目的

出典：平成25年度バスOD調査（沖縄県）

(2) 移動目的地

沖縄本島内の各市におけるバス利用者の移動目的地を下図に示す。

各市の市内から市内（内々移動）、市内から市外（内外移動）への移動の割合をみると、浦添市では約3割が内々移動、残り約7割が内外移動となっている。

他市と比較すると、浦添市内では内外移動の割合が高い傾向となっている。

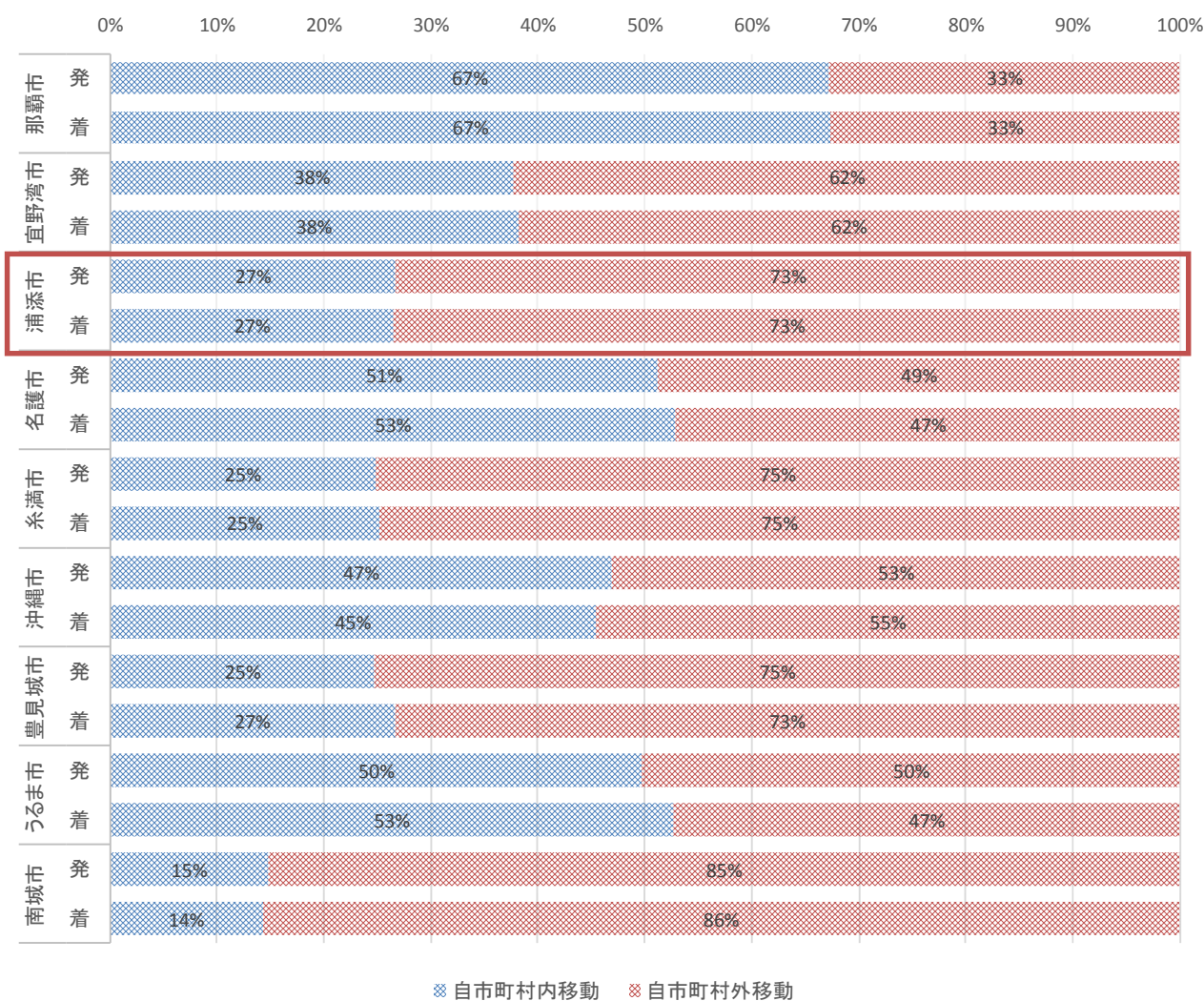


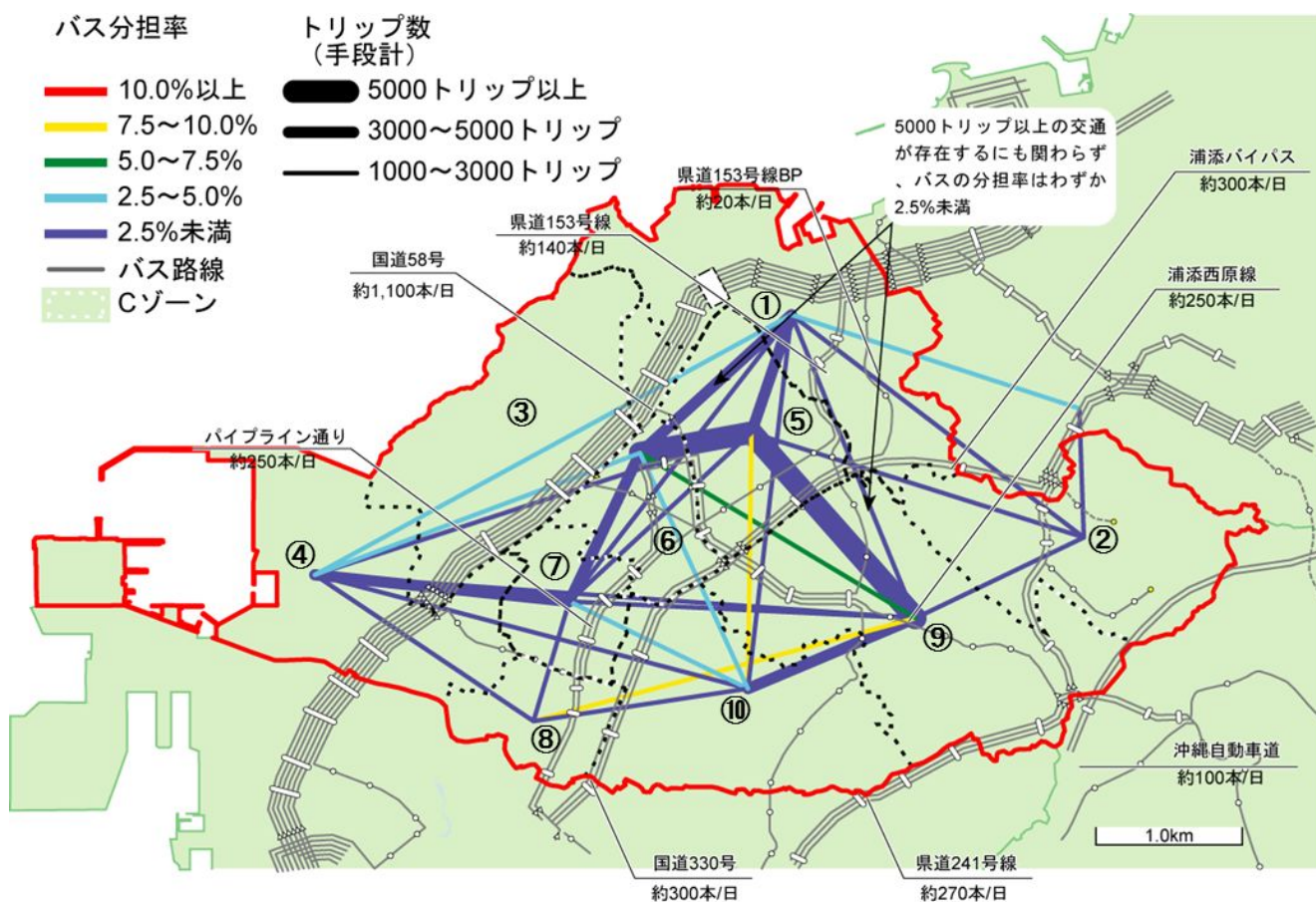
図 4-15 路線バス利用の目的地

出典：平成 25 年度バス OD 調査（沖縄県）

4-3-5 バス路線と移動ニーズ

浦添市内の発着移動でみると、発生集中量の多い港川を含むゾーンを中心に隣接ゾーン間の移動が5,000トリップ以上と多い傾向を示している。

また、国道58号と国道330号に挟まれた地域では、南北方向のトリップが多く、国道330号より東側の地域では東西に横断するようなトリップが多い。



【ゾーン別地域名】

ゾーン①：牧港 1~5

ゾーン②：西原 1~6

ゾーン③：キャンプキンザー

ゾーン④：伊奈武瀬、西洲 1~2、勢理客 1~4、仲西 1~2

ゾーン⑤：城間 4、港川 1~2、伊祖 1~4

ゾーン⑥：屋富祖 1~3、城間 1~3、大平 1

ゾーン⑦：宮城 1~6

ゾーン⑧：内間 1~4

ゾーン⑨：前田、前田 1~3、仲間 1~2

ゾーン⑩：経塚、沢岨、沢岨 1~2、大平、大平 1

図 4-16 浦添市内の移動ニーズ

4-3-6 公共交通空白地域

浦添市内を通過する路線バスは、国道 58 号及び国道 330 号の本数が 6 便/時以上、パイプラインにおいては、古島から大平交差点間を 2～5 便/時運行している。また、浦添市を横断する路線バスは 2 本/時未満の運行となり、横断方向のバス路線の脆弱性が伺える。

なお、幹線道路の国道、県道及び一部の市道においては、路線バスの通過ルートとなっているが、幹線道路外の地域においては、バスの通過しない公共交通空白地域となっている。

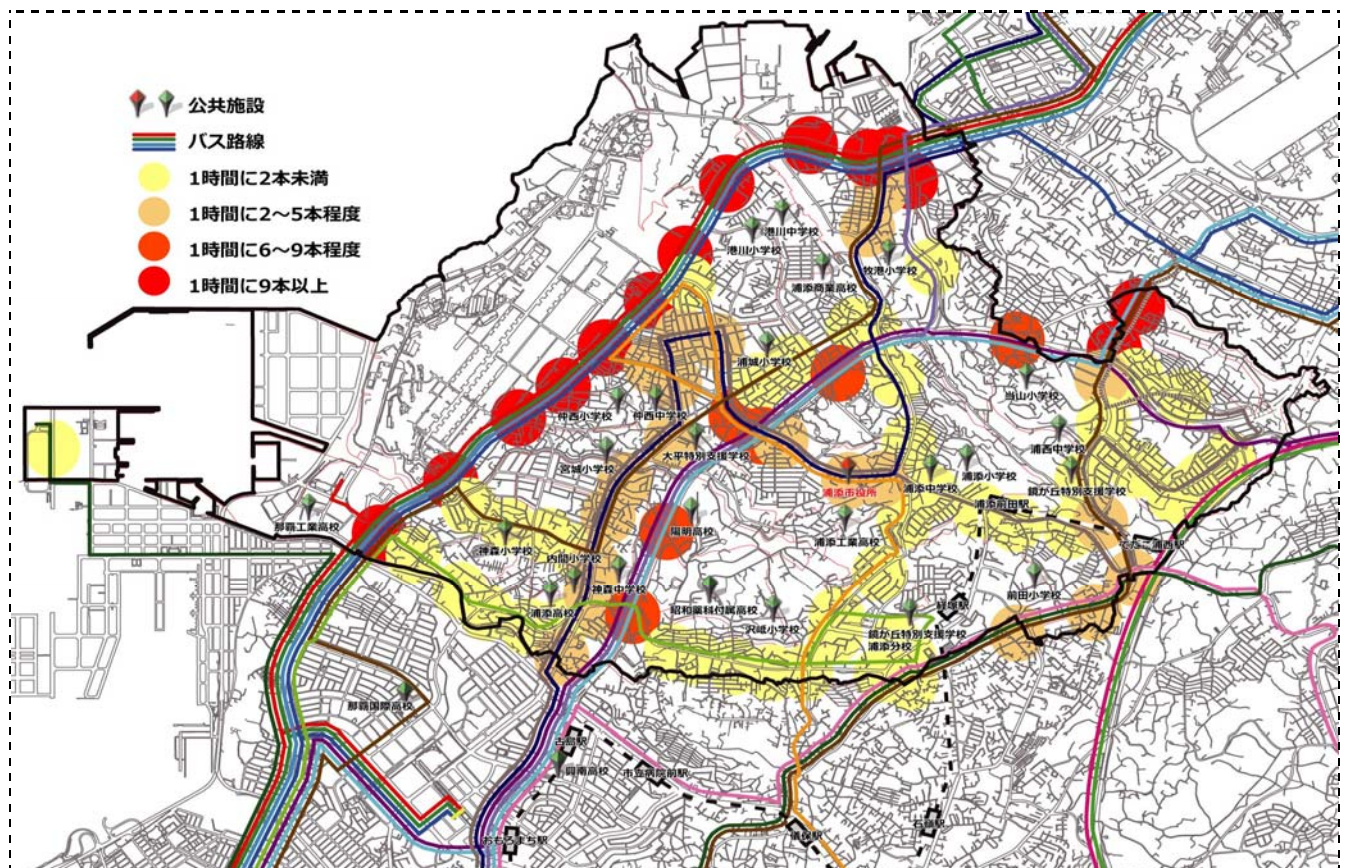


図 4-17 浦添市内公共交通空白地域

【公共交通空白地域：バス停から 200m 以遠】

一般的に高齢者が抵抗なく歩ける距離は 100m とされており、途中で休憩することで更に 100m 歩けるとされている。よって、公共交通空白地域をバス停から 200m 以上離れた地域として抽出。

浦添市の米軍基地を除く、浦添市総面積の約 50.7%が公共交通空白地域に該当する。

4-4-2 浦添市民のモノレール利用特性

(1) 浦添市民の駅間 OD

浦添市民のモノレール既存駅の利用状況を見ると、最も利用の多い駅は古島駅となっており、古島駅から牧志駅以南への移動に主に利用されている。

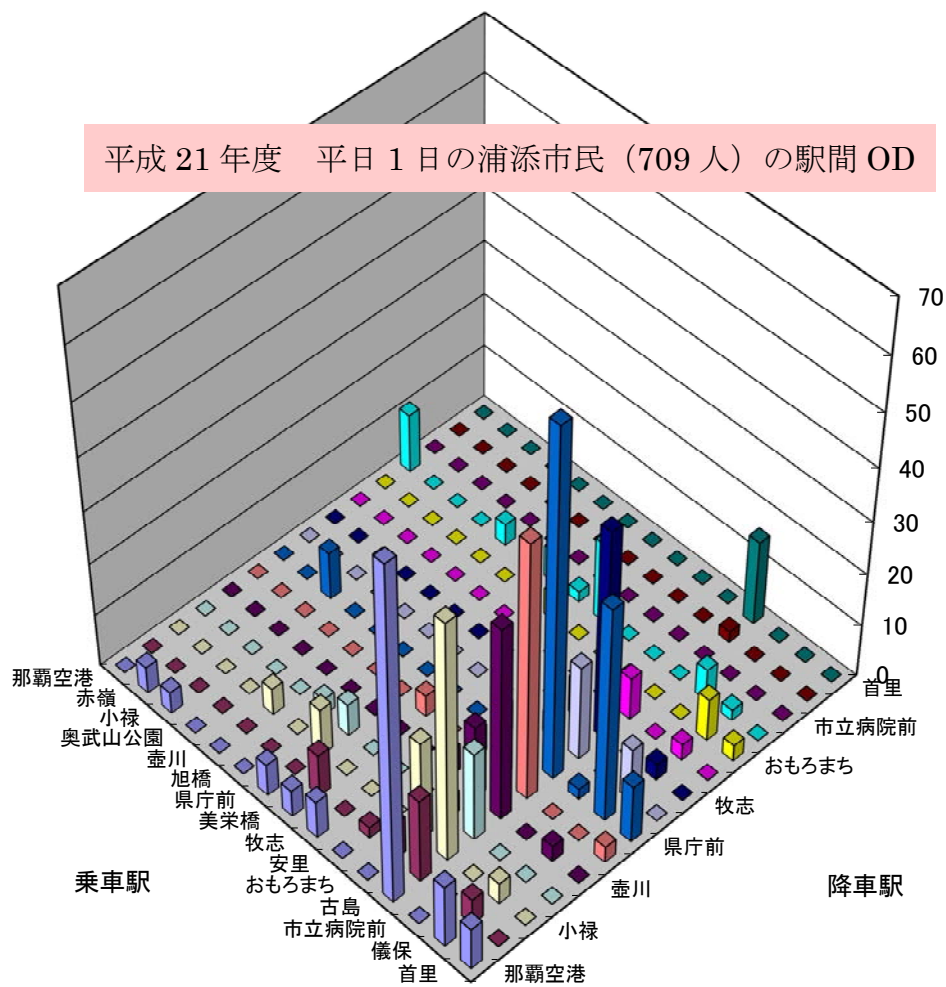


図 4-20 駅間 OD

出典：平成 21 年度沖縄都市モノレール利用 OD 調査結果より作成

(2) 浦添市民の駅までの移動手段

浦添市民の自宅からモノレール駅までの移動手段は、徒歩が最も多く 31.0%となっているが、24.3%はバスを利用している。

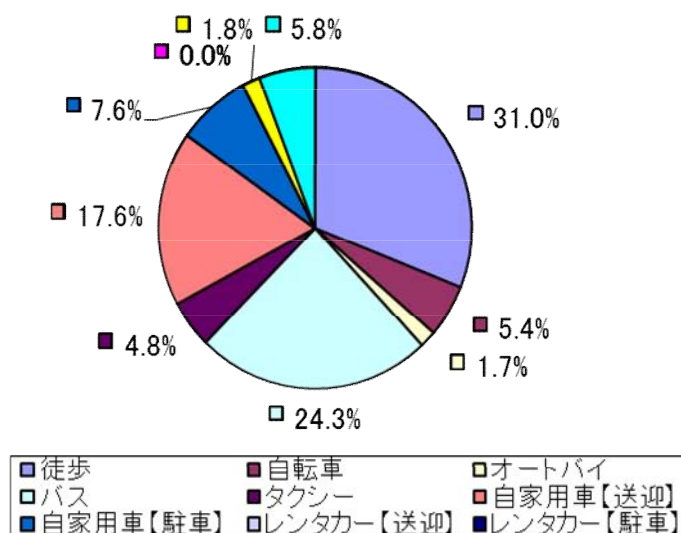


図 4-21 自宅から駅までの移動手段

(3) 浦添市民の駅からの移動手段

浦添市民の到着駅から目的地までの移動手段は、徒歩が最も多く 73.8%となり、次にバスが 5.9%となっている。

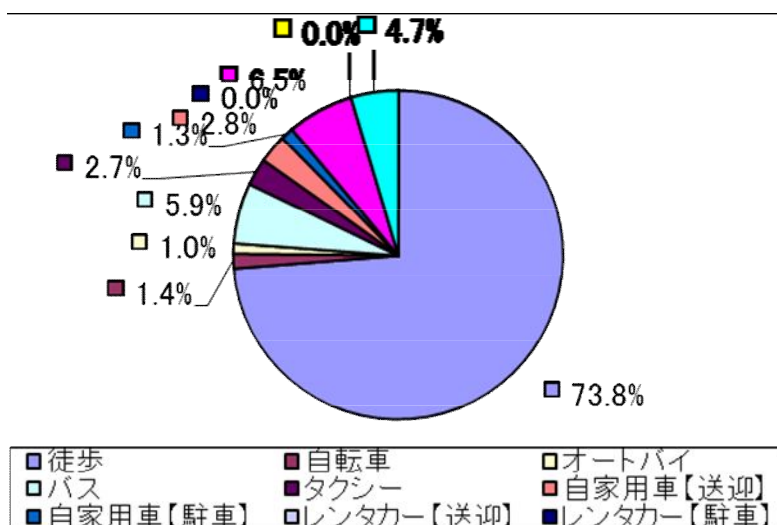


図 4-22 到着駅から目的地までの移動手段

4-5 観光客の実態

4-5-1 沖縄県全体の入域観光客の推移及び移動手段

(1) 観光客数及びレンタカー台数

近年、沖縄県への観光客が大幅に増加している中、沖縄本島内のレンタカー台数も同様に増加傾向にある。

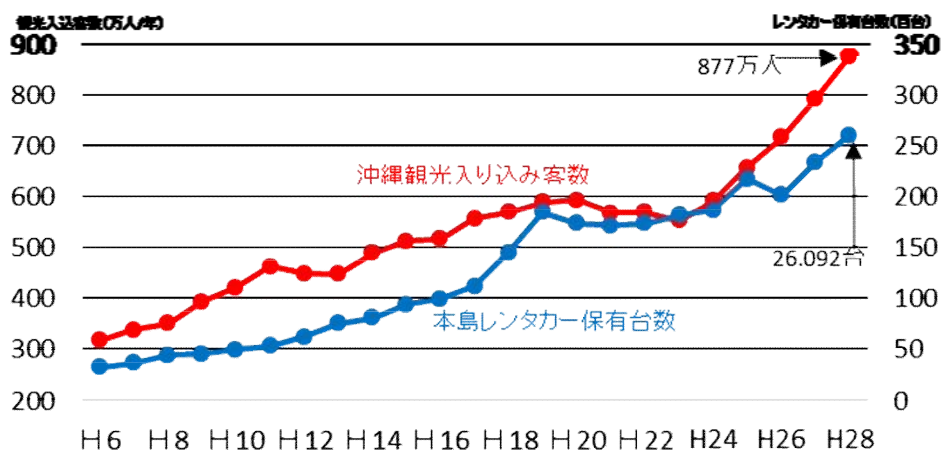


図 4-23 観光客数及びレンタカー保有台数

(2) 観光客の移動手段

沖縄県内での観光において、観光客が利用する移動手段はレンタカーが全体の約 6 割を占めている。路線バス及びモノレールの公共交通の利用についても増加傾向にあるが、全体の 4 割以下となっている。

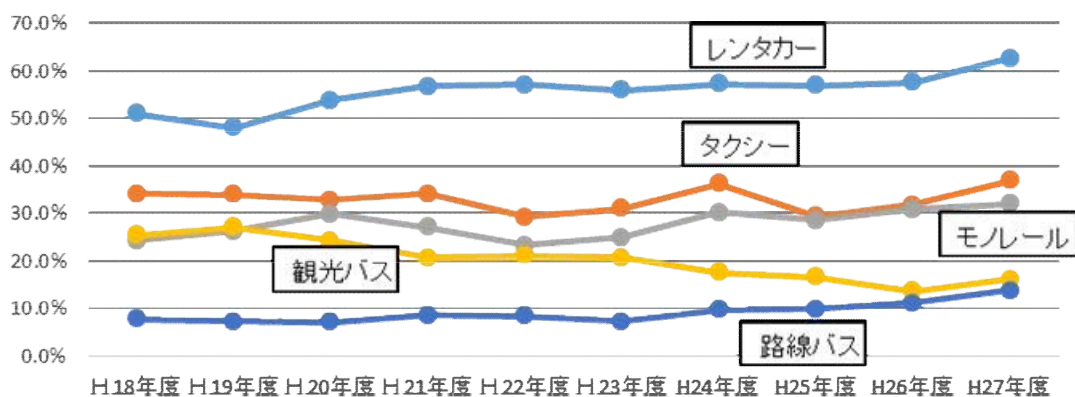


図 4-24 移動手段割合

出典：運輸要覧、入域観光客統計概要

(3) 沖縄へのクルーズ船の寄港回数の推移

近年、沖縄県へのクルーズ船の寄港回数が大幅に増加している。

2016 年では、那覇に 193 回、石垣 95 回、平良に 86 回寄港しており、本 3 港への寄港回数は、全国のクルーズ船寄港回数で 10 位以内となっている。

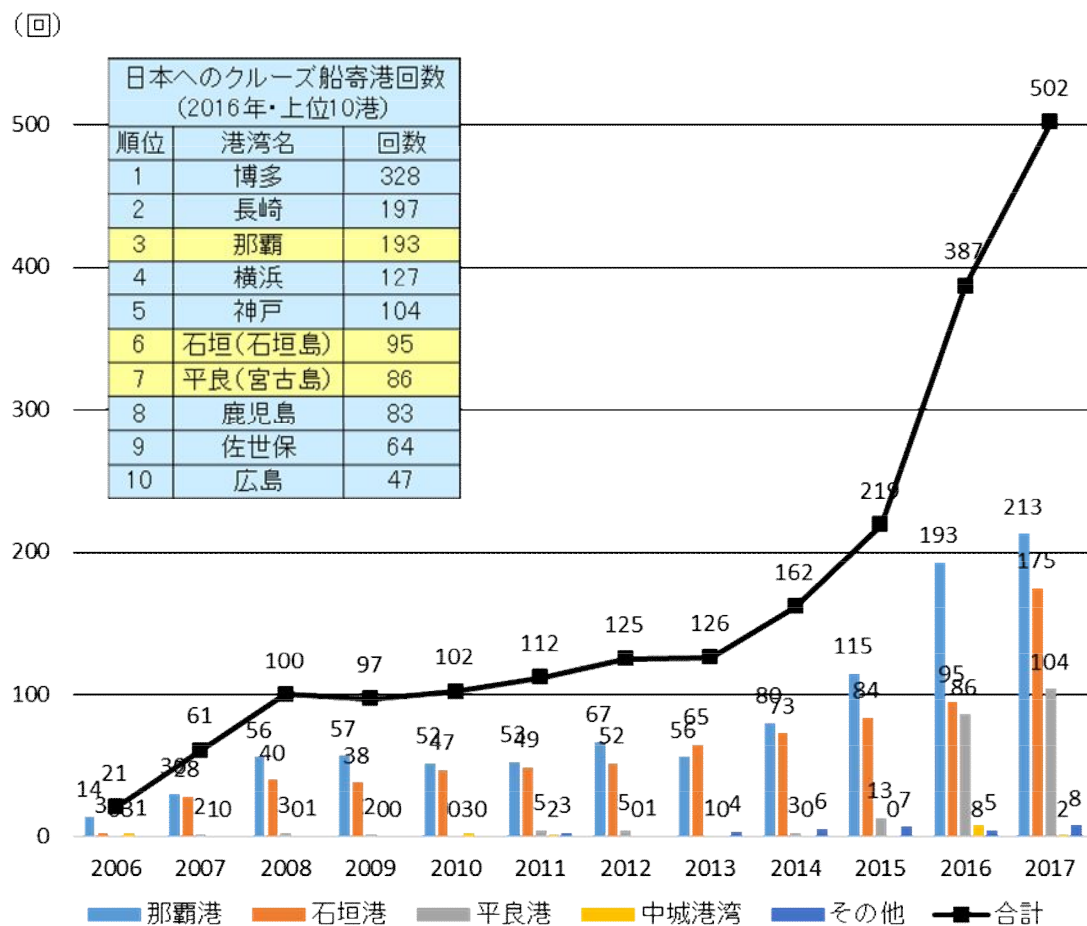


図 4-25 クルーズ船寄港推移

※2017 年 1 月 5 日時点。天候などにより変更の可能性がある。

※港湾管理者（沖縄県、那覇港管理組合、石垣市、宮古島市）からのヒアリングに基づき沖縄総合事務局が作成

参考：沖縄次世代都市交通システム検討会資料（沖縄総合事務局）

第5章 コミュニティバス運行ルート（案）の検討

5-1 支線公共交通導入の基本的考え方

浦添市内における現状の課題から、支線公共交通導入の基本的考え方を下図に示す。
なお、ルート設定にあたっては、下図に示す基本的考え方に留意した。

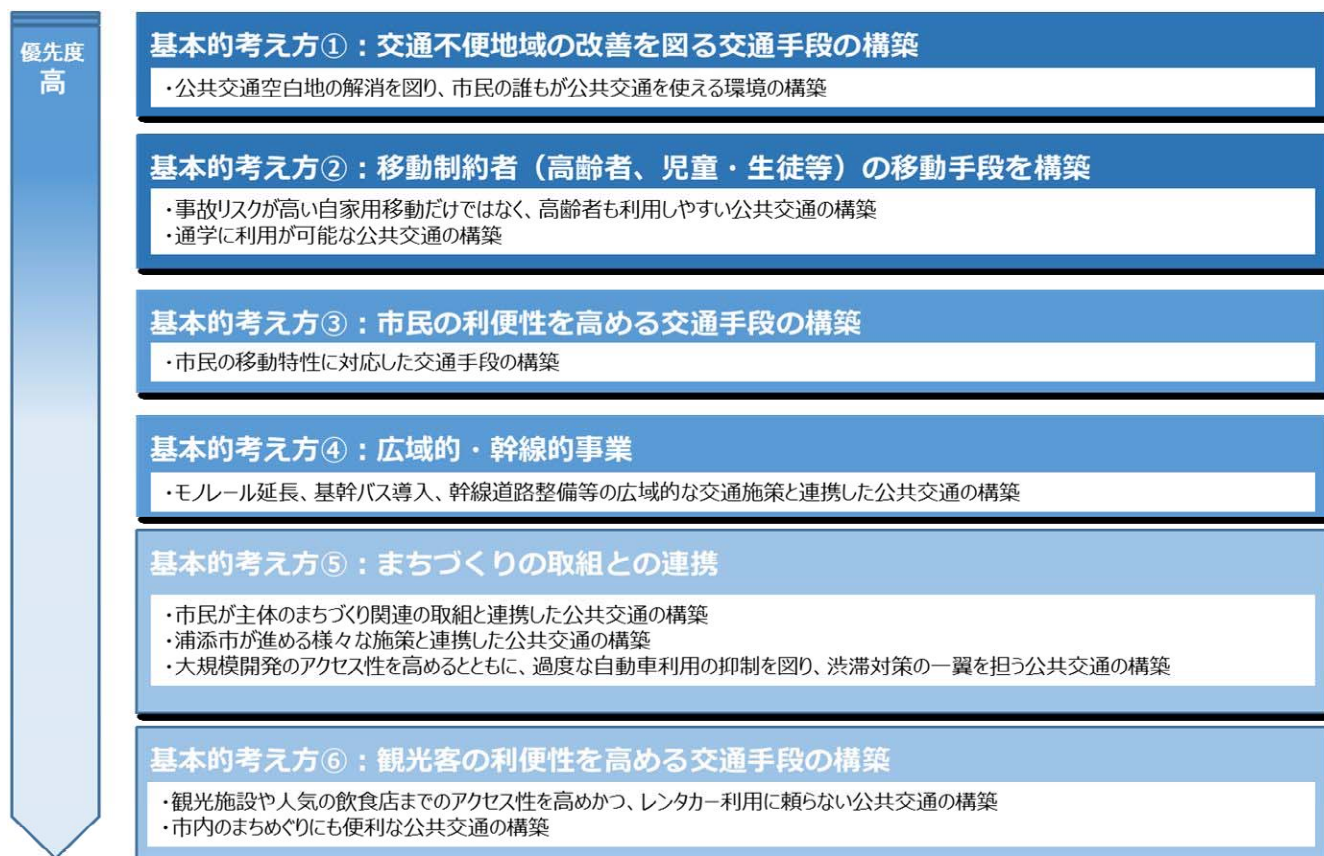


図 5-1 支線公共交通導入の基本的考え方

5-2 ルート設定の考え方及びルート案

5-2-1 ルート設定の考え方

(1) ルート設定対象域

前述に示した基本方針、下図に示す空白地域及び不便地域を考慮し、6ルート（国道58号沿線域、モノレール沿線域）の選定を行う。

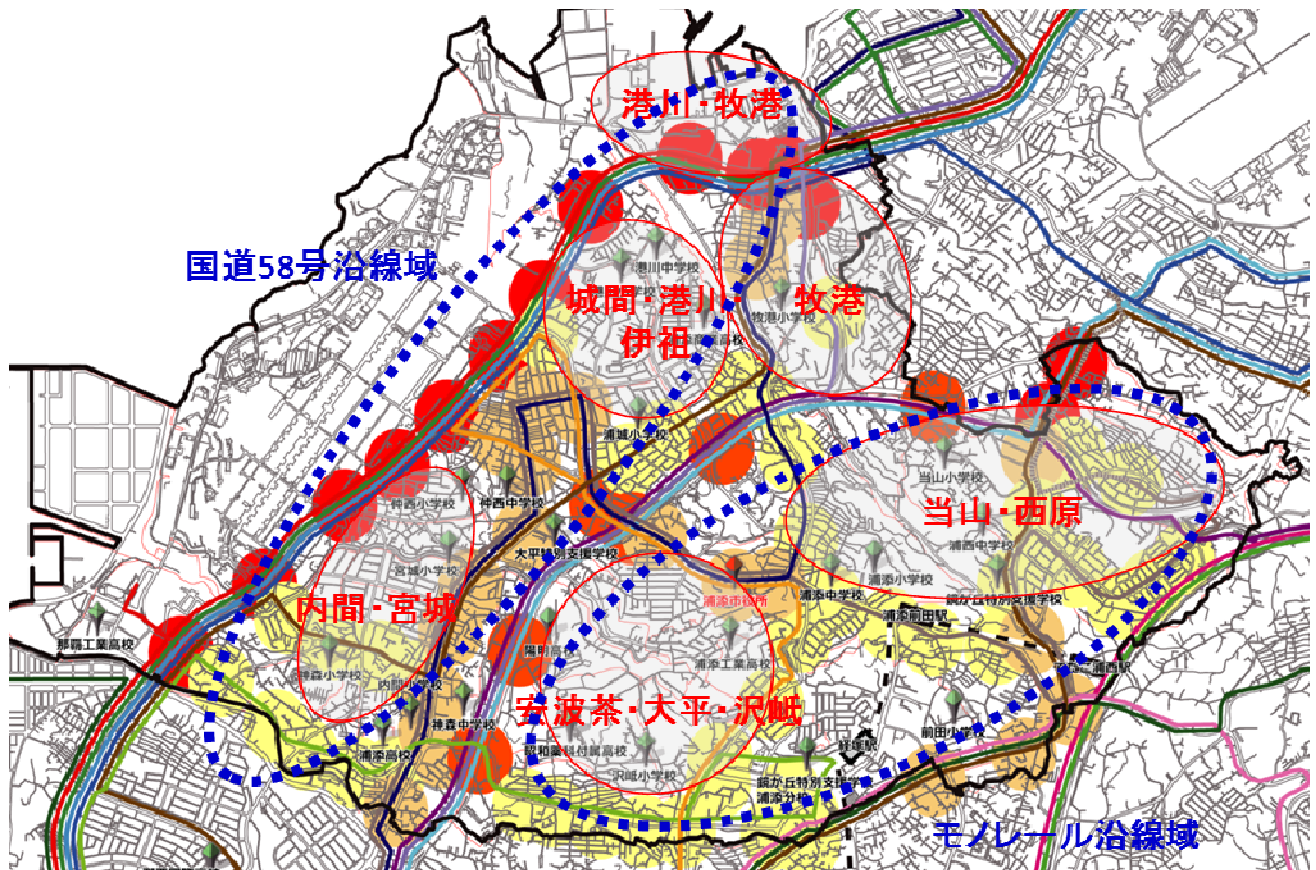


図 5-2 ルート設置地域

(2) ルート設定の流れ

本業務においては、前述に示した2沿線域から各3ルートを検証し、推奨の2ルートを決定する。推奨ルートについては、次年度に詳細な検討を行い実証実験の運行ルートの決定を行う。

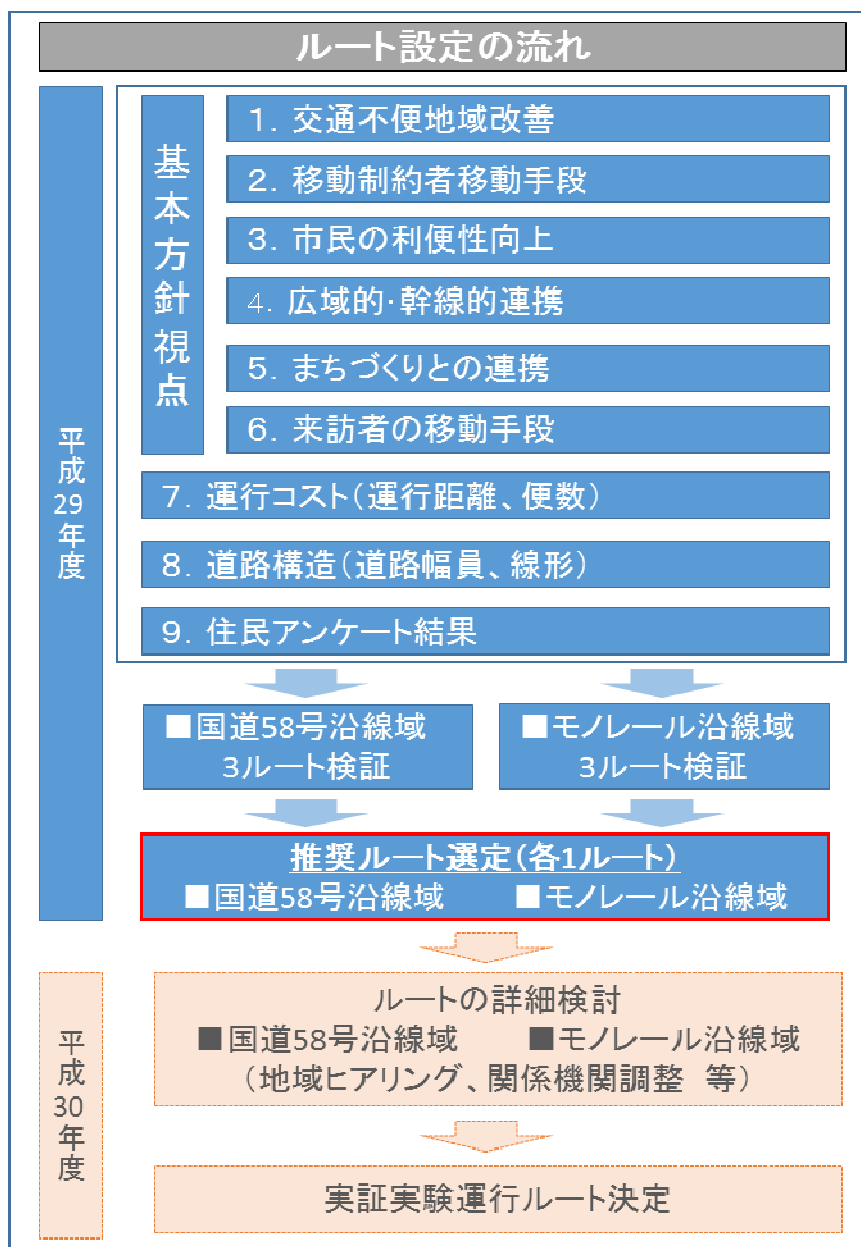


図 5-3 ルート設定の流れ

5-2-2 6 ルート案の設定

■ルート1 (国道58号沿線域)

【儿一ト概要】

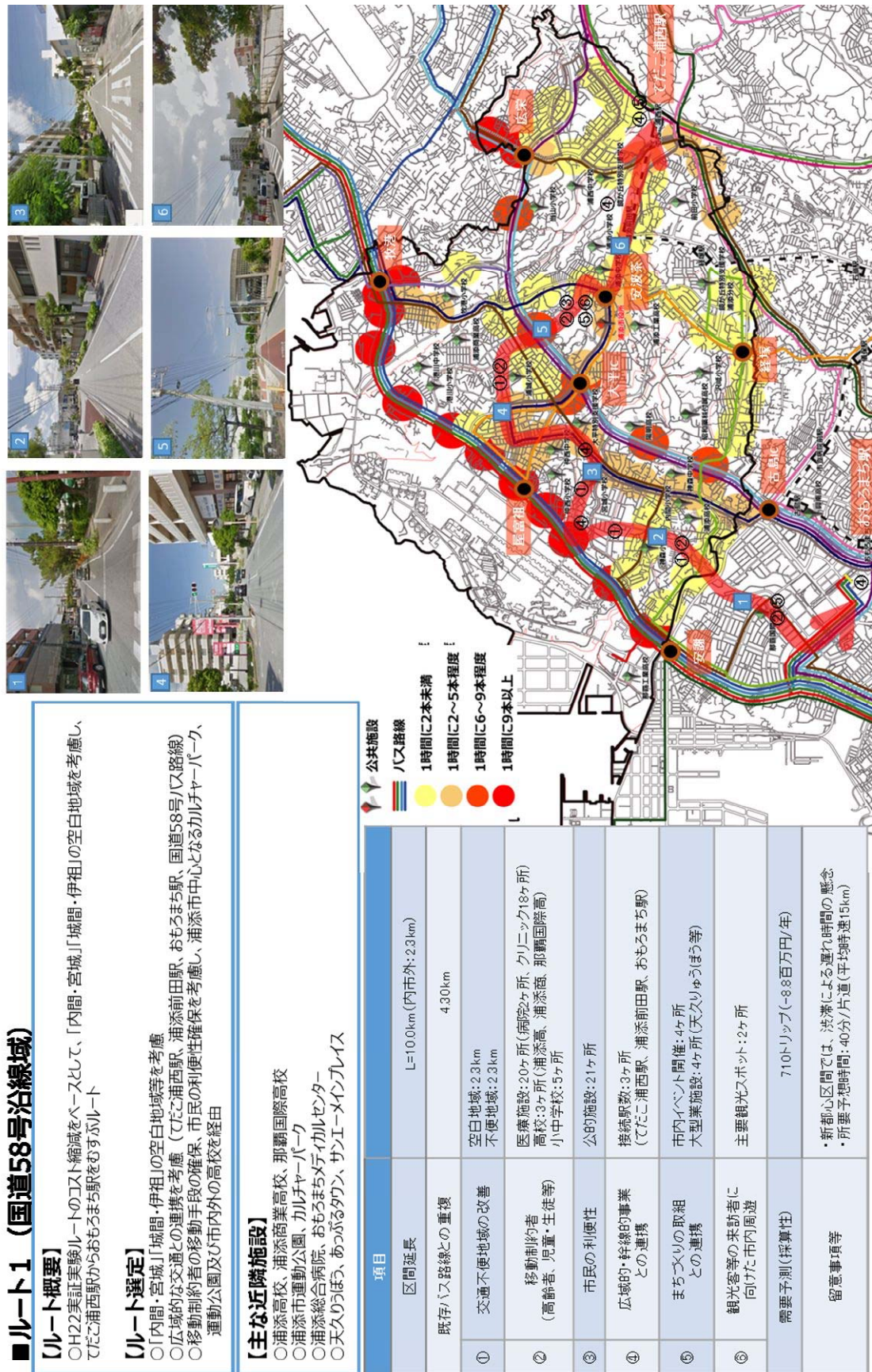
- で、この浦西駅からおもろまち駅をむすぶルート
 について、H22実証実験ルートのコスト削減をベースとして、「内間・宮城」「城間・伊祖」の空白地域を考慮し、

【ルート選定】

- 「内閑・宮城」城間・伊相」の空白地域等を考慮
○広域的な交通との連携を考慮（たご浦西駅、浦添前田駅、おもまち駅、国道58号（Ⅱ路線））
○移動制約者の移動手段の確保、市民の利便性確保を考慮し、浦添市中心となるカルチャーパーク、運動公園及び市内外の高校を経由

【主な近隣施設】

- 浦添高校、浦添商業高校、那覇国際高校
- 浦添市運動公園、カルチャーパーク
- 浦添総合病院、おもろまちメディカルセンター
- 天久りうぽろ、あびるタウン、サンエーメインプレイス



■ルート2（国道58号沿線域）

【ルート概要】

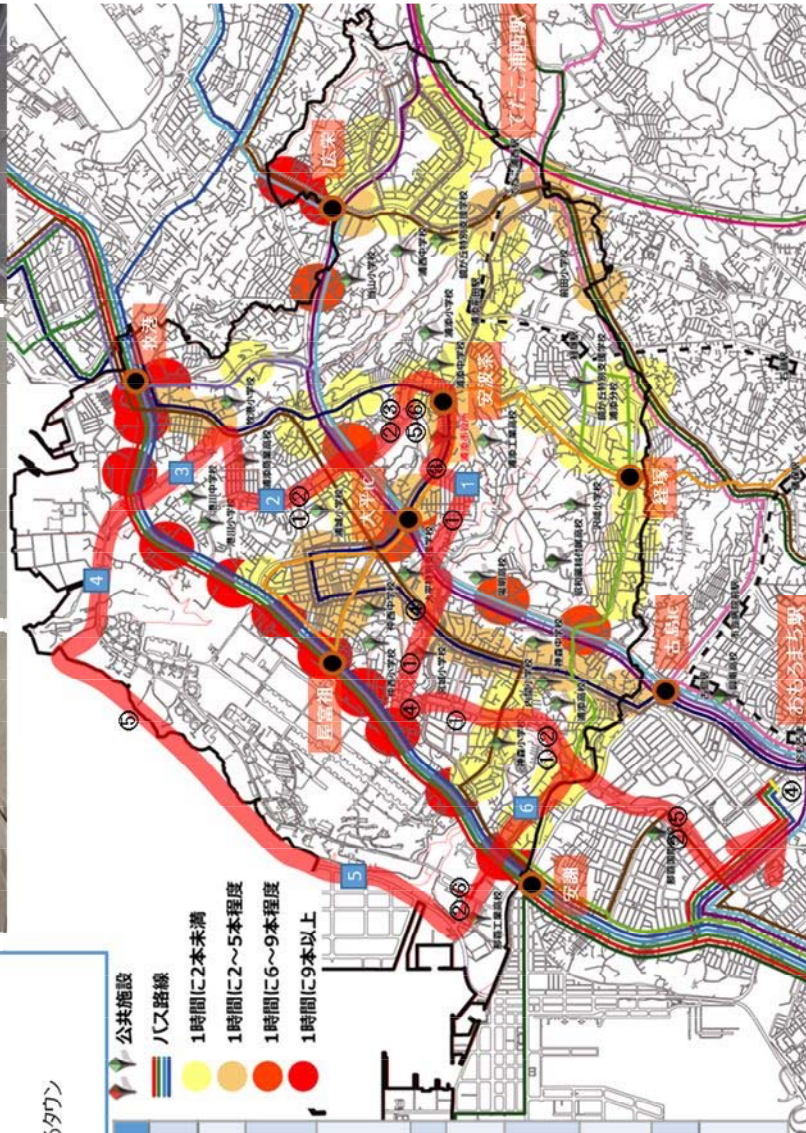
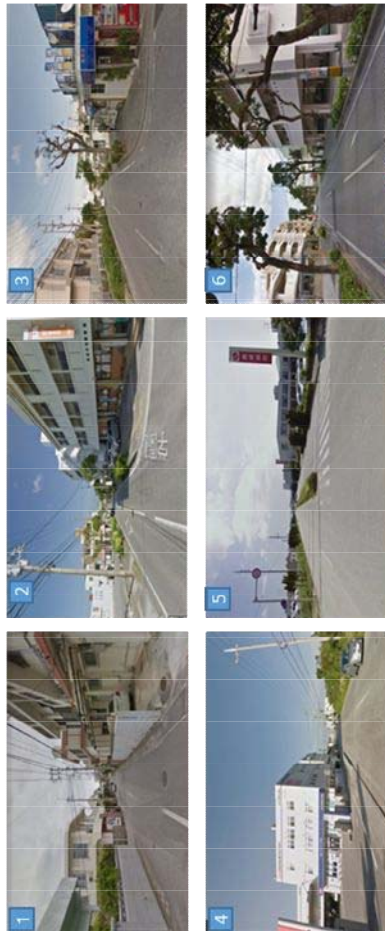
○H22実証実験ルートのコスト削減をベースとして、「内間・宮城」「城間・港川」「安波茶・大平」の空白地域を考慮し、おもしろまち駅を起終点としたルート

【ルート選定】

○「内間・宮城」「城間・港川」「安波茶・大平」の空白地域等を考慮
○広域的な交通との連携を考慮（おもしろまち駅、国道58号路線バス）
○移動制約者の移動手段の確保、市民の利便性確保を考慮し、浦添市中心となるカルチャーパーク、運動公園及びサンエー・パルコ（H31夏開業予定）、西洲等を経由

【主な近隣施設】

○浦添高校、浦添商業高校、那覇工業高校、那覇国際高校
○浦添市運動公園、カルチャーパーク
○浦添総合病院、牧港中央病院、おもしろまちメディカルセンター
○サンエー・パルコ（H31夏開業予定）、さくと、ヤマダ電機、天久うばう、あっぱるタワーン
サンエー・メインブレイス



項目	
区間延長	L=16.8km（内市外:2.3km）
既存バス路線との重複	3.25km
① 交通不便地域の改善	空白地域:5.7km（キンザー西側除く） 不便地域:2.0km
② 移動制約者（高齢者、児童・生徒等）	医療施設:16ヶ所（病室3ヶ所、クリニック13ヶ所） 高校:4ヶ所（浦添高、浦添商、那覇工、那覇国） 小中学校:2ヶ所
③ 市民の利便性	公的施設:30ヶ所
④ 広域的・幹線的事業との連携	接続駅数:1ヶ所（おもしろまち駅）
⑤ まちづくりの取組との連携	市内イベント開催:2ヶ所 大型商業施設:5ヶ所
⑥ 観光客等の来訪者に向けた市内周辺	主要観光スポット:3ヶ所
需要予測（採算性）	913トリップ（-32.0百万円/年）
留意事項等	・新都市区間では、渋滞による遅れ時間の懸念 ・安波茶・大平では、一部道路の狭小区間を通過 ・所要予想時間:67分/片道（平均時速15km）

■ルート3（国道58号沿線域）

【ルート概要】

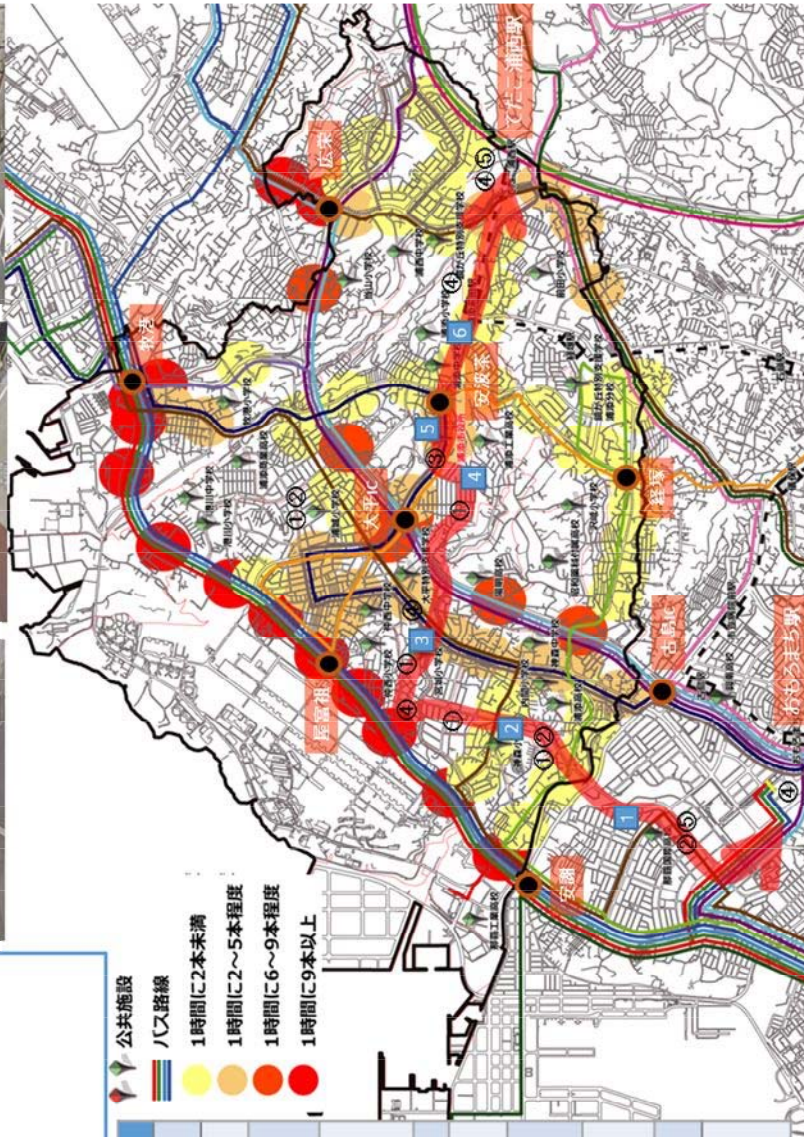
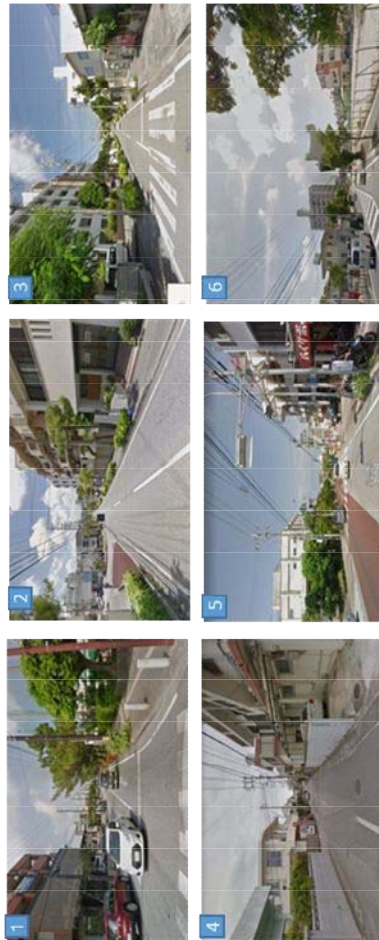
○H22実証実験ルートのコスト縮減をベースとして、「内間・宮城」「安波茶・大平」の空白地域を考慮し、てだご浦西駅からおもろまち駅をむすぶルート

【ルート選定】

「内間・宮城」「安波茶・大平」の空白地域等を考慮
 ○広域的な交通との連携を考慮（てだご浦西駅、浦添前田駅、おもろまち駅、国道58号路線バス）
 ○移動制約者の移動手段の確保、市民の利便性確保を考慮し、浦添市中心となるカルチャーパーク、浦添市役所を経由

【主な近隣施設】

○浦添高校、那覇国際高校
 ○浦添市役所、カルチャーパーク
 ○おもろまちメディカルセンター
 ○天久りょうぼう、あっぱるルタワン、サンエーメインプレイス



項目		
区間延長	L=7.8km(内市外:2.3km)	
既存バス路線との重複	3.60km	
① 交通不便地域の改善	空白地域:2.5km 不便地域:1.8km	
② 移動制約者 (高齢者、児童・生徒等)	医療施設:14ヶ所(病院1ヶ所、クリニック13ヶ所) 高校:2ヶ所(浦添高、那覇国) 小中学校:4ヶ所	
③ 市民の利便性	公的施設:21ヶ所	
④ 広域的・幹線的事業 との連携	接続駅数:3ヶ所	
⑤ まちづくりの取組 との連携	市内イベント開催:1ヶ所 大型商業施設:4ヶ所	
⑥ 観光客等の来訪者に 向けた市内周遊	主要観光スポット:2ヶ所	
需要予測(採算性)	488トリップ(-11.1百万円/年)	
留意事項等	・新都心区間では、渋滞による遅れ時間の懸念 ・安波茶・大平では、一部道路の狭小区間を通過 ・所要予想時間:31分/片道(平均時速15km)	

■ルート4（モレール沿線域）

【ルート概要】

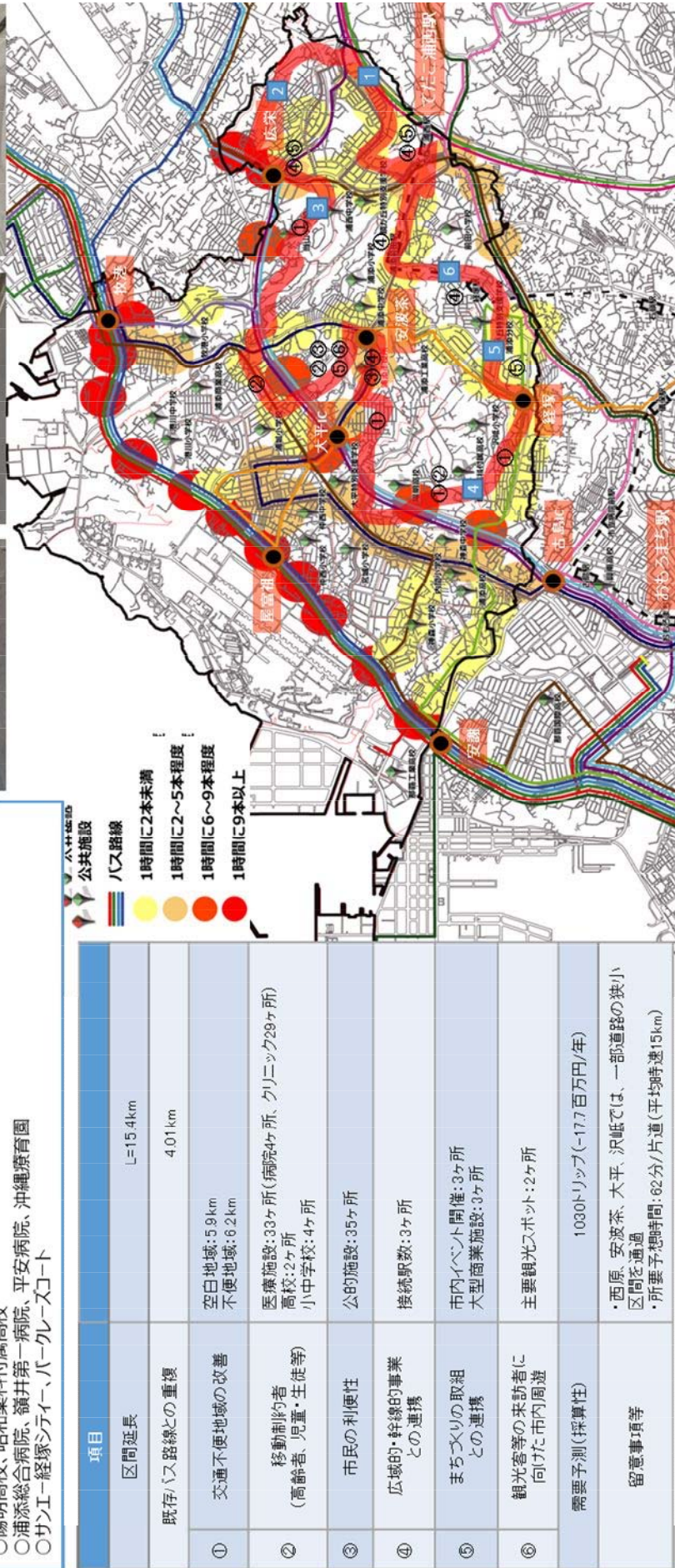
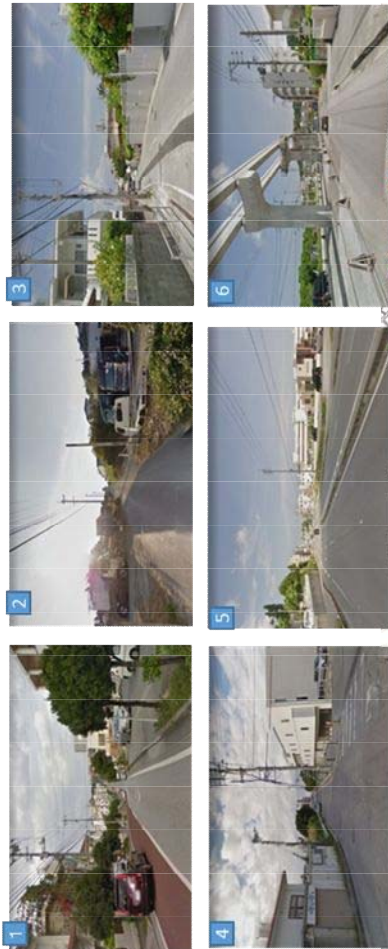
○てだこ浦西駅を起終点とし、「当山・西原」「安波茶・大平・沢岬」の空白地域を考慮し、カルチャーパーク及び運動公園を経由したルート

【ルート選定】

- 「当山・西原」「安波茶・大平・沢岬」の空白地域等を考慮
- 広域的な交通との連携を考慮（てだこ浦西駅、浦添前田駅、経塚駅）
- 移動制約者の移動手段の確保、市民の利便性確保を考慮し、浦添市中心となるカルチャーパーク、運動公園を経由

【主な近隣施設】

- 浦添市役所、浦添市運動公園、カルチャーパーク
- 陽明高校、昭和薬科付属高校
- 浦添総合病院、嶺井第一病院、平安病院、沖縄療育園
- サンエー経塚シテイ、パークレースコート



■ルート5（モレール沿線域）

【ルート概要】

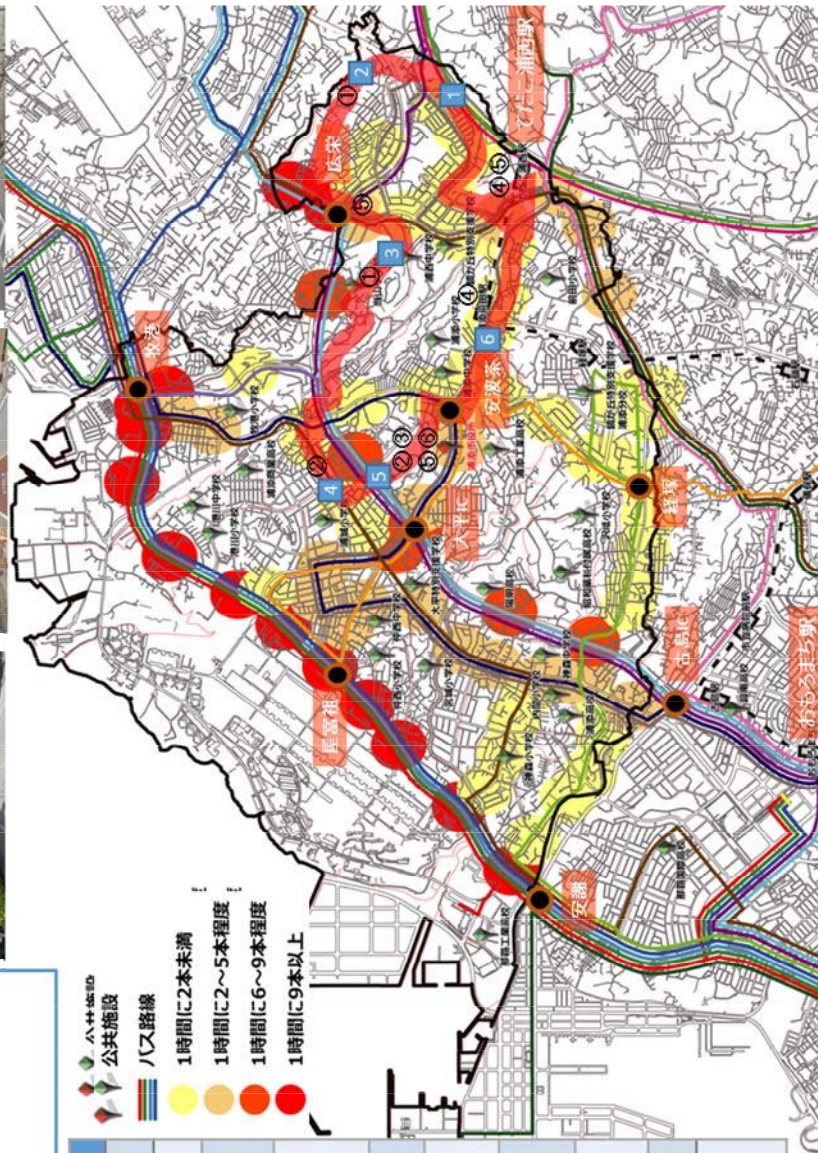
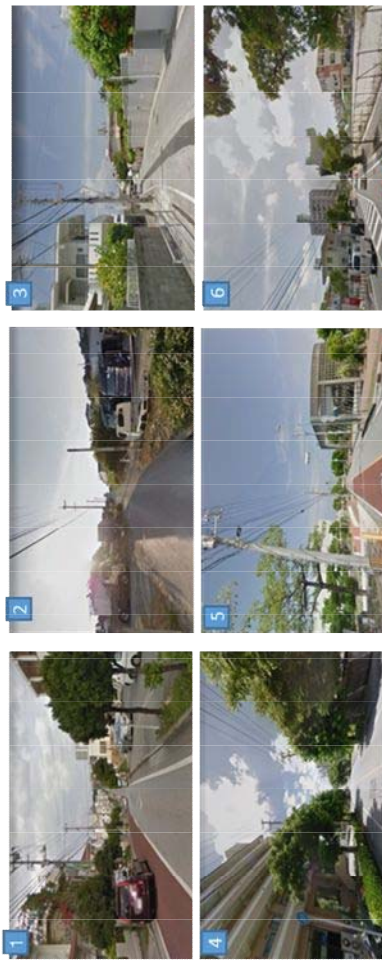
○てだこ浦西駅を起終点とし、「当山・西原」の空白地域を考慮し、カルチャーパーク及び運動公園を経由したルート

【ルート選定】

○「当山・西原」の空白地域等を考慮
○広域的な交通との連携を考慮（てだこ浦西駅）
○移動制約者の移動手段の確保、市民の利便性確保を考慮し、浦添市中心となるカルチャーパーク、運動公園を経由

【主な近隣施設】

○浦添市運動公園、カルチャーパーク
○浦添総合病院
○パークレースコート



項目	
区間延長	L=8.9 km
既存バス路線との重複	2.85 km
① 交通不便地域の改善	空白地域: 3.0 km 不便地域: 3.8 km
② 移動制約者 (高齢者・児童・生徒等)	医療施設: 10ヶ所(病院1ヶ所、クリニック8ヶ所) 高校: 10ヶ所 小中学校: 2ヶ所
③ 市民の利便性	公的施設: 21ヶ所
④ 広域的・幹線的事業 との連携	接続駅数: 2ヶ所
⑤ まちづくりの取組 との連携	市内イベント開催: 3ヶ所 大型商業施設: 2ヶ所
⑥ 観光客等の来訪者に 向けた市内周遊	主要観光スポット: 2ヶ所
需要予測(採算性)	517トリップ(=153百万円/年)
留意事項等	・当山・西原では、一部道路の狭小区間を通過 ・所要予想時間: 36分/片道(平均時速15km)

■ルート6（モリール沿線域）

【ルート概要】

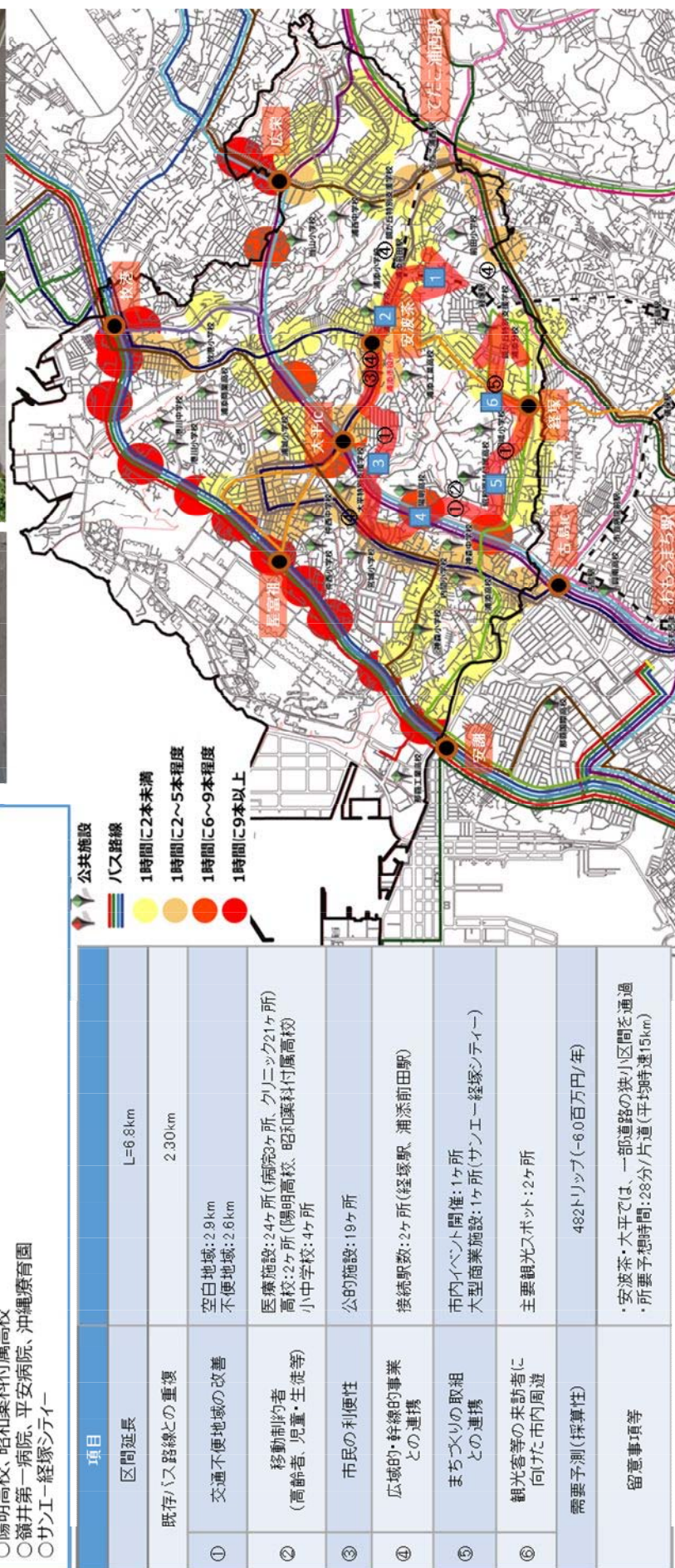
○経塚駅を起終点とし、「安波茶・大平・沢砥」の空白地域を考慮し、浦添市役所及びカルチャーパークを経由したルート

【ルート選定】

○「安波茶・大平・沢砥」の空白地域等を考慮
○広域的な交通との連携を考慮（経塚駅）
○移動制約者の移動手段の確保、市民の利便性確保を考慮し、浦添市中心となるカルチャーパークを経由

【主な近隣施設】

○浦添市役所、カルチャーパーク
○陽明高校、昭和薬科付属高校
○嶺井第一病院、平安病院、沖縄療育園
○サンエー・経塚シティー



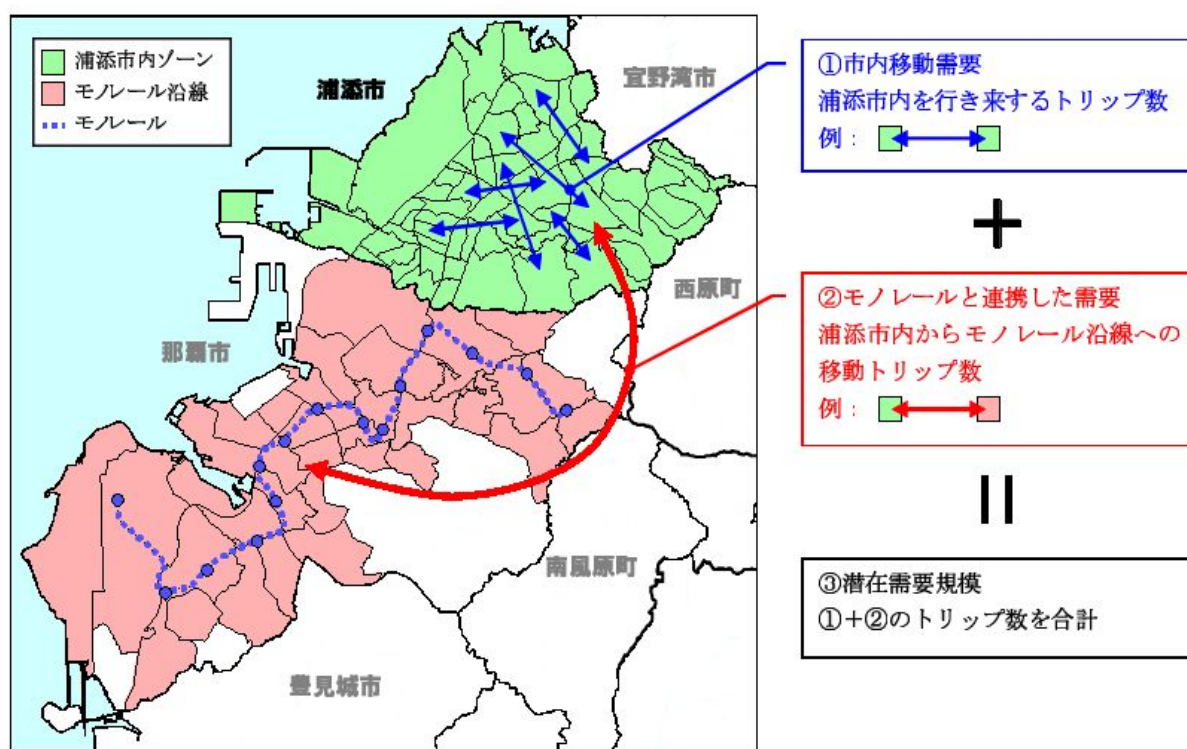
5-3 コミュニティバス潜在需要規模推計

前述で設定した各ルートにおけるバス利用の潜在需要の算出方法について以下に示す。

5-3-1 需要予測の考え方

平成 22 年度実証実験時の需要予測は、実証実験実測値と概ね 2/3 程度乖離していた。

そこで、今回の需要予測においてはベースとなるデータは H18PT として、①市内移動需要、②モノレールと連携した需要として潜在需要規模を算定した。



■ 過年度の需要予測及び実測値

表 利用者数の予測と実績

予測結果	616 名
利用実績(12・1・2 月平均)	平日 416 名 休日 376 名

平成 22 年度の予測が過大となった要因として、①バス利用率（平成 18 年度沖縄県都市計画モノレール課調査）と、②潜在需要の考え方に乖離があったのではないかと考えられる。

このため、バス利用率及び潜在需要の算出方法について以下のように見直すことを検討し、過年度実証実験の実績値も考慮して、ルート案の需要を予測した。

①バス利用率

バス利用率は、以下の通り算出する。

【浦添市内々移動のバス利用率】

バス利用率＝浦添市内々バstriップ数／浦添市内々総トリップ数

・浦添市内々バstriップ数

平成27年バスODデータ：浦添市内々トリップ数

・浦添市内々総トリップ数

平成18年パーソントリップ調査：浦添市内々トリップ数×人口伸び率(H27/H17)

【浦添市⇄モノレール沿線移動のバス利用率】

**バス利用率＝浦添市⇄モノレール沿線のバstriップ数
／浦添市⇄モノレール沿線の総トリップ数**

・浦添市⇄モノレール沿線バstriップ数

平成27年バスODデータ：浦添市⇄モノレール沿線トリップ数

・浦添市⇄モノレール沿線総トリップ数

平成18年パーソントリップ調査

：浦添市⇄モノレール沿線トリップ数×人口伸び率(H27/H17)

※国道58号は、バスの本数は極端に多いので、58号沿線地域と、それ以外の地域ではバス利用率が異なると想定
そのため、バス利用率を算出する際に、国道58号関連のバス利用者を除いてバス利用率を算出

■浦添市内々移動のバス利用率

浦添市内々トリップ数	(a)	146,462 トリップ
H17.9.30人口		107,497 人
H27.9.30人口		114,037 人
H27/H17	(b)	106%
浦添市内々トリップ数(人口による補正後)	(c)=(a)×(b)	155,373 トリップ
浦添市内々バstriップ数 ※58バス停のトリップ除く	(d)	1,274 トリップ
バス利用率	(d)／(c)	0.82%
参考：前回調査のバス利用率	－	1.11%

■浦添市⇄モノレール沿線移動のバス利用率

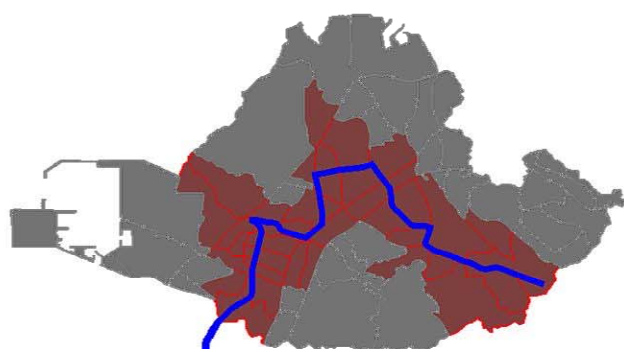
浦添市⇄モノレール沿線トリップ数	(a)	80,360 トリップ
H17.9.30人口		107,497 人
H27.9.30人口		114,037 人
H27/H17	(b)	106%
浦添市⇄モノレール沿線トリップ数(人口による補正後)	(c)=(a)×(b)	85,249 トリップ
浦添市⇄モノレール沿線バstriップ数 ※58バス停のトリップ除く	(d)	3,030 トリップ
バス利用率	(d)／(c)	3.55%
参考：前回調査のバス利用率	－	1.11%

②潜在需要の考え方

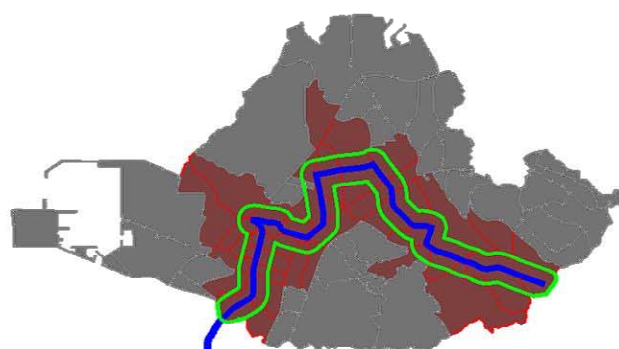
PT調査結果を用いて算出することとなるが、PTのデータはDゾーン単位の移動のデータを用いることとする。

各経路の沿線から200m以内に含まれるDゾーンを、分析対象ゾーンとし、試算することとする。

ただし、Dゾーン単位だと、沿線から200m以上離れたエリアも、潜在需要の算出エリアとなってしまうことから、200m以内エリアと、200m以上エリアにエリアを分割し、Dゾーンの潜在需要に面積比を乗じることにより、潜在需要を補正することとする。



コミュニティバスルートから200m圏域に含まれるゾーン



潜在需要を算出するエリア(—)

※過年度の需要予測方法と、本業務における需要予測の考え方の比較

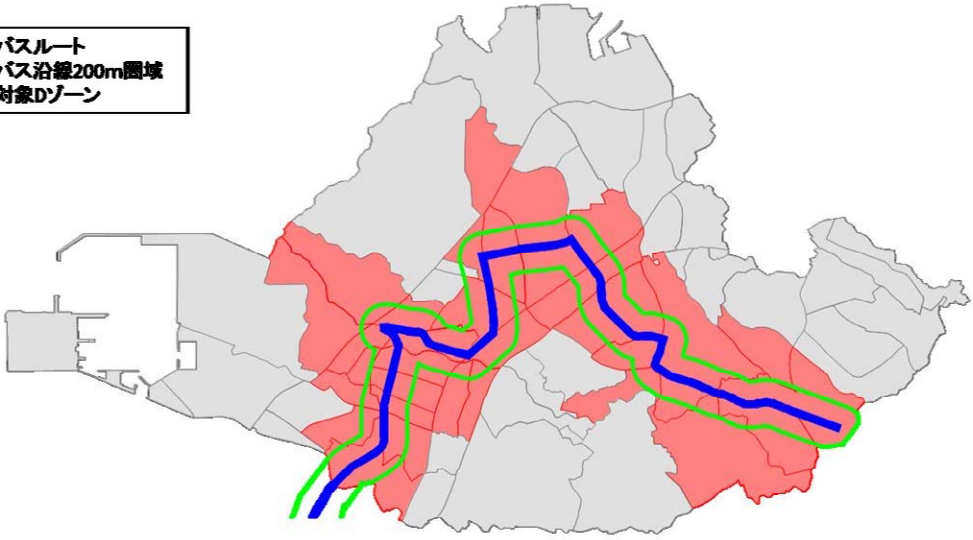
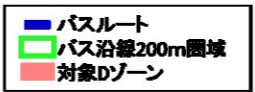
	過年度業務	今年度業務
バス利用率	・0.011(平成19年度沖縄県都市計画モノレール課調査)	・浦添市内々と浦添市⇄モノレール沿線で分けて設定(浦添市内々0.008、浦添市⇄モノレール沿線0.036)
潜在需要規模算出エリア	・路線沿線200m	・路線沿線200m
人口補正	・なし	・H27人口を用いて補正

5-3-2 需要予測結果

前述の需要予測の考え方より、各ルートの需要を算出した。
結果を以下に示す。

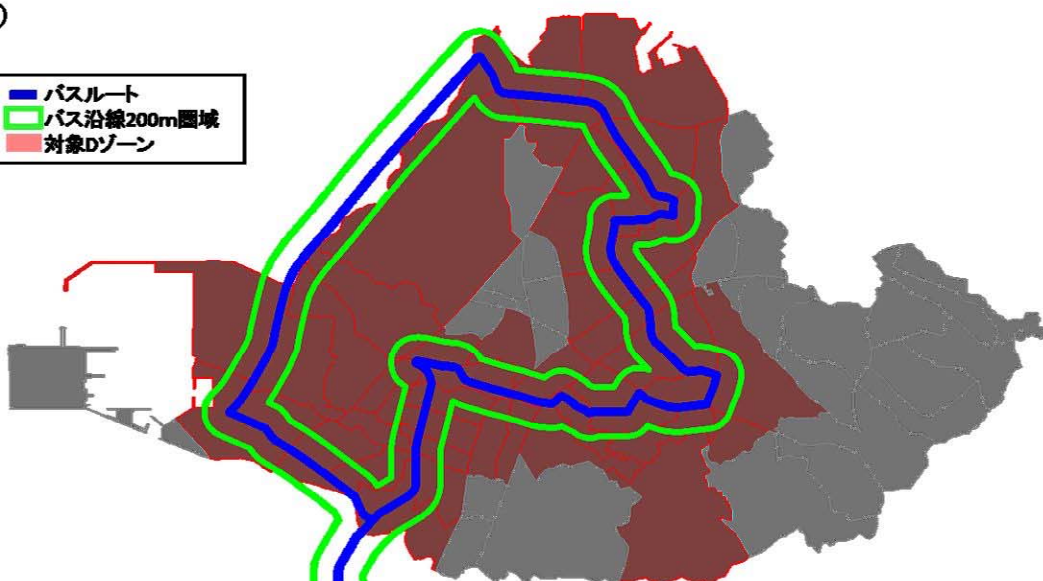
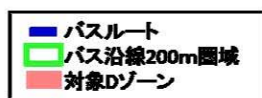
ケース	トリップ数(1日あたり)	備考
ルート1	710	
ルート2	913	西海岸道路沿いの大型商業施設計画の入込み客数は含まず
ルート3	488	
ルート4	1030	
ルート5	517	
ルート6	482	

ルート①



浦添市(route01)	浦添市(route01)	515 トリップ
浦添市(route01)	那覇市(モノレール沿線)	691 トリップ
那覇市(モノレール沿線)	浦添市(route01)	692 トリップ
合計		1897 トリップ
面積比		37.4%
合計(面積補正後)		710 トリップ

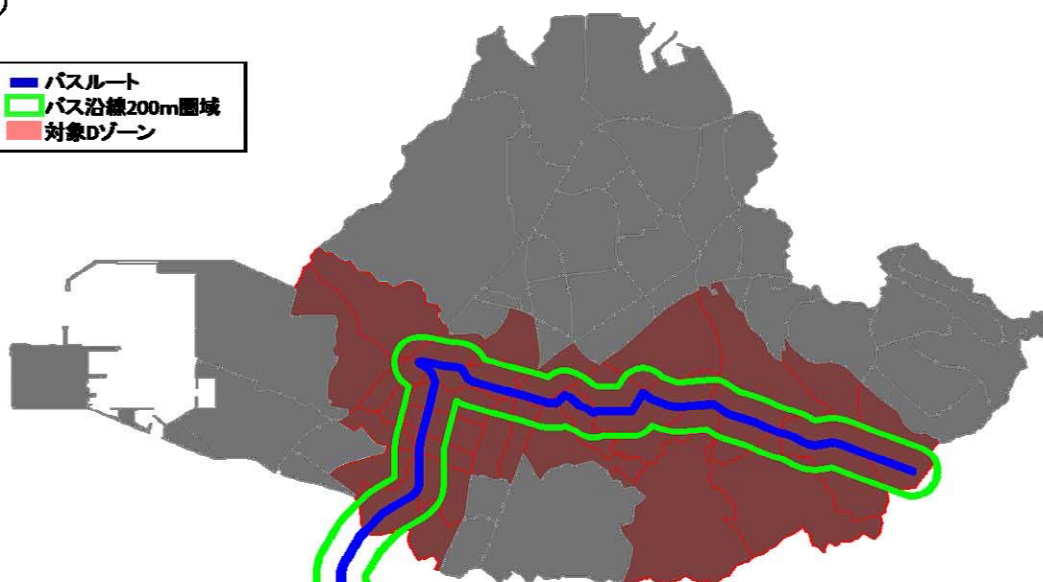
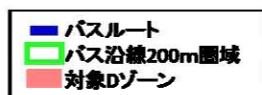
ルート②



浦添市(route02)	浦添市(route02)	647 トリップ
浦添市(route02)	那覇市(モノレール沿線)	941 トリップ
那覇市(モノレール沿線)	浦添市(route02)	946 トリップ
合計		2534 トリップ
面積比		36.0%
合計(面積補正後)		913 トリップ

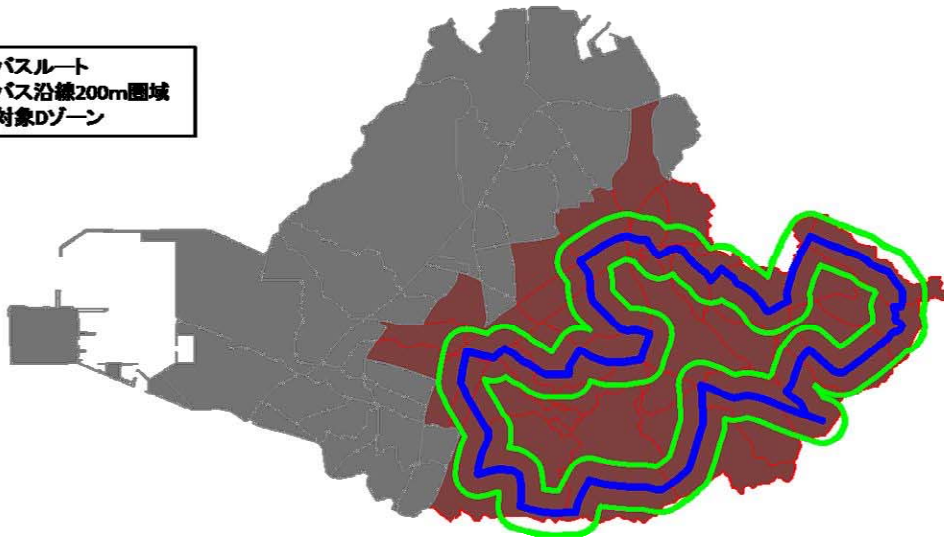
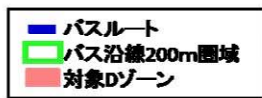
※西海岸道路沿いの大規模商業施設の入り込み客数は含まれていない

ルート③



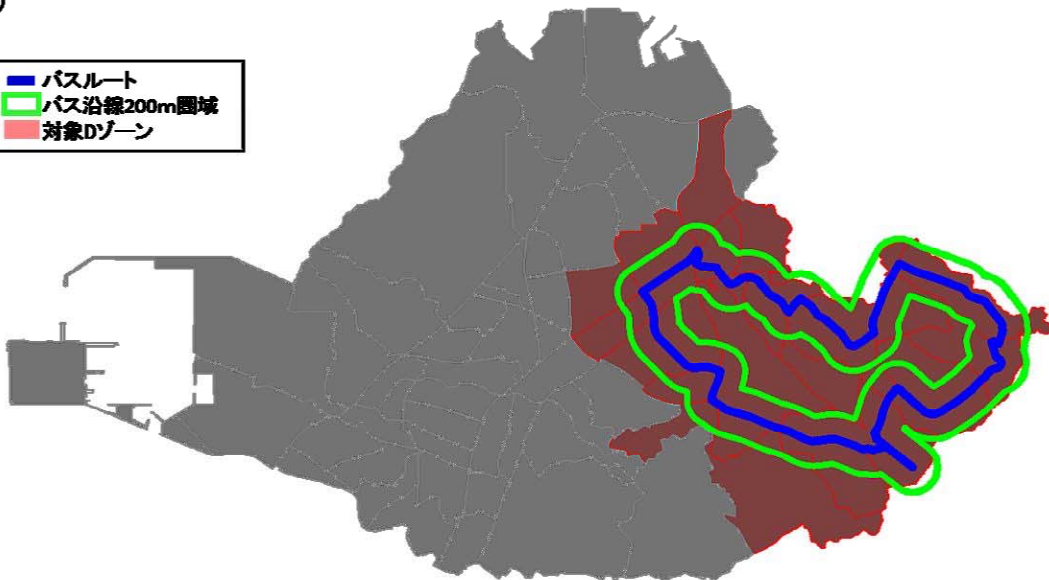
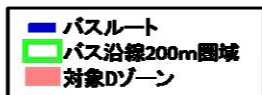
浦添市(route04)	浦添市(route04)	349 トリップ
浦添市(route04)	那覇市(モノレール沿線)	597 トリップ
那覇市(モノレール沿線)	浦添市(route04)	606 トリップ
合計		1552 トリップ
面積比		31.4%
合計(面積補正後)		488 トリップ

ルート④



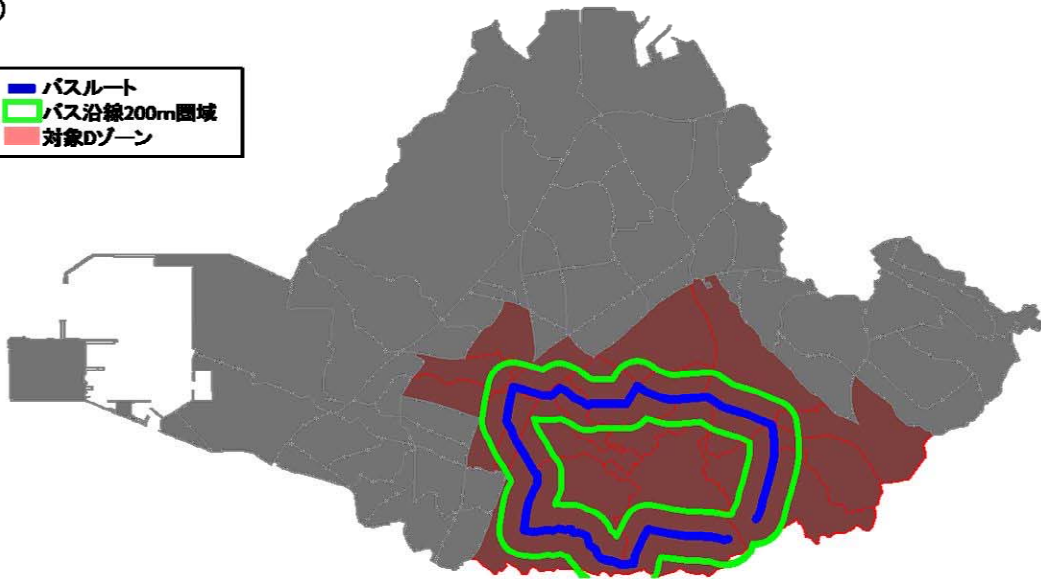
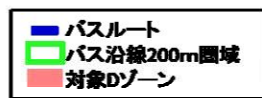
浦添市(route04)	浦添市(route04)	479	トリップ
浦添市(route04)	那覇市(モノレール沿線)	704	トリップ
那覇市(モノレール沿線)	浦添市(route04)	715	トリップ
合計		1898	トリップ
面積比		54.3%	
合計(面積補正後)		1030	トリップ

ルート⑤



浦添市(route05)	浦添市(route05)	256	トリップ
浦添市(route05)	那覇市(モノレール沿線)	369	トリップ
那覇市(モノレール沿線)	浦添市(route05)	382	トリップ
合計		1006	トリップ
面積比		51.3%	
合計(面積補正後)		517	トリップ

ルート⑥



浦添市(route06)	浦添市(route06)	233 トリップ
浦添市(route06)	那覇市(モノレール沿線)	469 トリップ
那覇市(モノレール沿線)	浦添市(route06)	474 トリップ
合計		1176 トリップ
面積比		41.0%
合計(面積補正後)		482 トリップ

5-4 ルート案別運行コストの試算

各ルート案において、1時間あたりの運行本数を H22 実証実験のコスト削減案の本数とし、1年あたりの運行コストを試算した。

試算の結果、各ルート案において運行コストが運賃収入を上回ることが確認出来た。実証実験においては、利用状況等を確認し、コスト縮減や利用促進策等の検討が必要と考えられる。

■国道58号沿線域

単位：百万円

			H22実証実験コスト削減案*
ルート1	①	運行コスト	55.2
	②	運賃収入	46.4
	②-①		-8.8
ルート2	①	運行コスト	91.6
	②	運賃収入	59.6
	②-①		-32.0
ルート3	①	運行コスト	43.0
	②	運賃収入	31.9
	②-①		-11.1

■モノレール沿線域

単位：百万円

			H22実証実験コスト削減案*
ルート4	①	運行コスト	85.0
	②	運賃収入	67.3
	②-①		-17.7
ルート5	①	運行コスト	49.1
	②	運賃収入	33.8
	②-①		-15.3
ルート6	①	運行コスト	37.5
	②	運賃収入	31.5
	②-①		-6.0

*H22実証実験削減案は、実証実験の結果より、コスト縮減案として提案された運行便数を参考に算出
平日：34便/日 休日：28便/日

5-5 ルート案の比較

国道 58 号沿線域及びモノレール沿線域の各 3 ルートから、推奨案を各 1 ルート決定する。

- ・ 基本的考えに基づき、各項目に対しての評価指標を設定
- ・ 評価指標結果を踏まえ、◎○△の 3 段階で項目の評価
- ・ ルート案全体の評価については、下図の優先度の重みづけを行い総合評価を行う



- ・ 各ルート案において◎、○、△を用いて項目別に評価
- ・ 項目別評価においては、優先度の順位ごとに重み付けを用いて評価

評価点数 ◎：3、○：2、△：1													
評価項目			重み付け		評価基準								
①	交通不便地域の改善		6		不便地域距離 ◎：5km以上、○：4km以上、△：1km以上								
②	移動制約者（高齢者、児童・生徒等）		5		医療施設 ◎：20ヶ所以上、○：10ヶ所以上、△：10ヶ所未満 高 校 ◎： 4ヶ所以上、○： 1ヶ所以上、△：0ヶ所								
③	市民の利便性		4		◎：20ヶ所以上、○：10ヶ所以上、△：10ヶ所未満								
④	広域的・幹線的事業との連携		3		◎：3ヶ所以上、○：2ヶ所、△：1ヶ所								
⑤	まちづくりの取組との連携		2		イベント ◎：3ヶ所以上、○：2ヶ所、△：1ヶ所 商業施設 ◎：3ヶ所以上、○：2ヶ所、△：1ヶ所								
⑥	観光客等の来訪者に向けた市内周遊		1		◎：3ヶ所以上、○：2ヶ所、△：1ヶ所								
⑦	需要予測（採算性）		6		◎：-10百万円未満、○：-20百万円未満、△：-20百万円以上								
評価項目	項目別評価点数						重み付け	重み付け後の項目別評価点数					
	ルート1	ルート2	ルート3	ルート4	ルート5	ルート6		ルート1	ルート2	ルート3	ルート4	ルート5	ルート6
①	2	3	2	3	3	3	6	12	18	12	18	18	18
②	2	2	2	2	1	2	5	10	10	10	10	5	10
③	3	3	3	3	3	2	4	12	12	12	12	12	8
④	3	1	3	3	2	2	3	9	3	9	9	6	6
⑤	3	2	2	3	2	1	2	6	4	4	6	4	2
⑥	2	3	2	2	2	2	1	2	3	2	2	2	2
⑦	3	1	2	2	2	3	6	18	6	12	12	12	18
合計	18	15	16	17	15	15		69	56	61	69	59	64

■ 国道58号沿線域

	ルート1	ルート2	ルート3
概要	でだこ浦西駅からおもしろまち駅をむすび、「内間・宮城」「城間・伊祖」の空白地域等を考慮し、H2実証実験ルートのコスト縮減をベースとしたルート	おもしろまち駅を起終点とし、「内間・宮城」「城間・港川」「安波奈・大平」の空白地域を考慮し、西海岸道路の大型商業施設予定地及び西洲を経由したルート	でだこ浦西駅からおもしろまち駅をむすび、「内間・宮城」「安波奈・大平」の空白地域を考慮し、H2実証実験コスト縮減ルートを更に延長の短縮を図り、浦添市役所を経由したルート
区間延長	L=10.0km	L=16.8km(内基地:7km)	L=7.8km/h
既存バス路線との重複	L=4.30km	L=3.25km	L=3.60km
① 交通不便地域の改善	空白地域:2.3km 不便地域:2.3km ○	空白地域:5.7km(キザ-西側除く) 不便地域:2.0km ◎	空白地域:2.5km 不便地域:1.8km ○
② 移動制約者(高齢者、児童・生徒等)	医療施設:20ヶ所(内病院:2) 高校:3ヶ所 小中学校:5ヶ所 ○	医療施設:16ヶ所(内病院:3) 高校:4ヶ所 小中学校:2ヶ所 ○	医療施設:14ヶ所(内病院:1) 高校:2ヶ所 小中学校:4ヶ所 ○
③ 市民の利便性	公的施設:21ヶ所 ◎	公的施設:30ヶ所 ◎	公的施設:21ヶ所 ◎
④ 広域的・幹線的事業との連携	接続駅数:3ヶ所 ◎	接続駅数:1ヶ所 △	接続駅数:3ヶ所 ◎
⑤ まちづくりの取組との連携	市内イベント開催:4ヶ所 大型商業施設:4ヶ所 ◎	市内イベント開催:2ヶ所 大型商業施設:5ヶ所 ○	市内イベント開催:1ヶ所 大型商業施設:4ヶ所 ○
⑥ 観光客等の来訪者に向けた市内周遊	主要観光ススポット:2ヶ所 ○	主要観光ススポット:3ヶ所 ◎	主要観光ススポット:2ヶ所 ○
⑦ 需要予測(採算性)	710トリップ(-8.8百万円/年) ◎	913トリップ(-32.0百万円/年) △	488トリップ(-11.1百万円/年) ○
留意事項等	・新都心区間では、渋滞による遅れ時間の懸念 ・所要予想時間:40分/片道(平均時速15km)	・新都心区間では、渋滞による遅れ時間の懸念 ・所要予想時間:67分/片道(平均時速15km)	・新都心区間では、渋滞による遅れ時間の懸念、安波奈・大平では、一部道路の狭小区間を通過 ・所要予想時間:31分/片道(平均時速15km)
	69	56	61

■モノレール沿線域

	ルート4	ルート5	ルート6
概要	でだこ浦西駅を起終点とし、「西原・安波茶・大平・沢岫」の空白地域を考慮し、浦添市役所及びカルチャーパーク等を経由したルート	でだこ浦西駅を起終点とし、「当山・西原」の空白地域を考慮し、カルチャーパーク及び運動公園を経由したルート	経塚駅を起終点とし、「安波茶・大平・沢岫」の空白地域を考慮し、浦添市役所及びカルチャーパークを経由したルート
区間延長	L=15.41km/h	L=8.9km/h	L=8.8km/h
既存バス路線との重複	L=4.01km	L=2.85km	L=2.30km
① 交通不便地域の改善	空白地域:5.9km 不便地域:6.2km ◎ 18	空白地域:3.0km 不便地域:3.6km ◎ 18	空白地域:2.9km 不便地域:2.6km ◎ 18
② 移動制約者 (高齢者、 児童・生徒等)	医療施設:33ヶ所(内病院:4) 高校:2ヶ所 小中学校:4ヶ所 ○ 10	医療施設:10ヶ所(内病院:1) 高校:0ヶ所 小中学校:2ヶ所 △ 5	医療施設:24所(内病院:3) 高校:2ヶ所 小中学校:4ヶ所 ○ 10
③ 市民の 利便性	公的施設:35ヶ所 ◎ 12	公的施設:21ヶ所 ◎ 12	公的施設:19ヶ所 ○ 8
④ 広域的・梓線的事業との連携	接続駅数:3ヶ所 ◎ 9	接続駅数:2ヶ所 ○ 8	接続駅数:2ヶ所 ○ 8
⑤ まちづくりの取組との連携	市内イベント開催:3ヶ所 大型商業施設:3ヶ所 ◎ 6	市内イベント開催:3ヶ所 大型商業施設:2ヶ所 ○ 4	市内イベント開催:1ヶ所 大型商業施設:1ヶ所 △ 2
⑥ 観光客等の来訪者に向けた市内周遊	主要観光スポット:2ヶ所 ○ 2	主要観光スポット:2ヶ所 ○ 2	主要観光スポット:2ヶ所 ○ 2
⑦ 需要予測(採算性)	1030トリップ(-17.7百万円/年) ○ 12	517トリップ(-15.3百万円/年) ○ 12	482トリップ(-6.0百万円/年) ◎ 18
留意事項等	・西原・安波茶・大平・沢岫では、一部道路の狭小区間を通過 ・所要予想時間:62分/片道(平均時速15km)	・当山・西原では、一部道路の狭小区間を通過 ・所要予想時間:36分/片道(平均時速15km)	・安波茶・大平では、一部道路の狭小区間を通過 ・所要予想時間:28分/片道(平均時速15km)
	69	59	64

■ルート1

【ルート理由】

①交通不便地域の改善

・港川、内間、宮城、伊祖の交通不便地域を考慮

②移動制約者

・浦添高校、浦添商業高校、那覇国際高校及び医療施設（浦添総合病院、同仁病院、おもろまちメディカルセンター等）へのアクセス性を考慮

③市民の利便性

・運動公園やカルチャーパーク及び地域の公民館（内間、宮城、安波茶等）へのアクセス性を考慮

④広域的、幹線の事業との連携

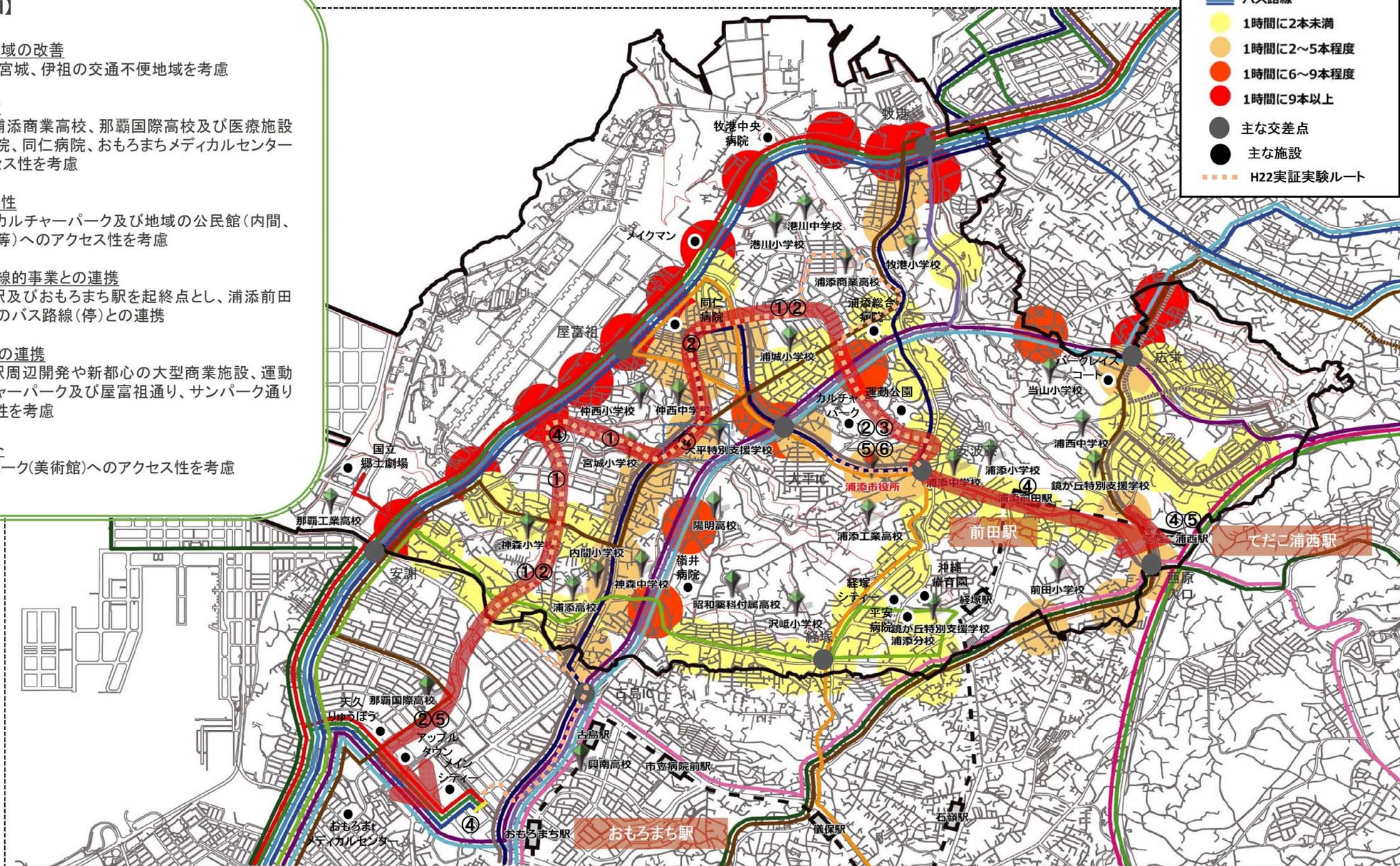
・てだこ浦西駅及びおもろまち駅を起終点とし、浦添前田駅、国道58号のバス路線（停）との連携

⑤まちづくりとの連携

・てだこ浦西駅周辺開発や新都心の大型商業施設、運動公園、カルチャーパーク及び屋富祖通り、サンパーク通りへのアクセス性を考慮

⑥観光スポット

・カルチャーパーク（美術館）へのアクセス性を考慮



■ルート1

項目		留意事項等
区間延長		L=10.0km(内市外:2.3km)
既存バス路線との重複		4.30km
①	交通不便地域の改善	空白地域:2.3km 不便地域:2.3km
②	移動制約者(高齢者、児童・生徒等)	医療施設:20ヶ所(病院2ヶ所、クリニック18ヶ所) 高校:3ヶ所 小中学校:5ヶ所
③	市民の利便性	公的施設:21ヶ所
④	広域的・幹線的事業との連携	接続駅数:3ヶ所(てだこ浦西駅、浦添前田駅、おもろまち駅)
⑤	まちづくりの取組との連携	市内イベント開催:4ヶ所 大型商業施設:4ヶ所(天久りうぼう等)
⑥	観光客等の来訪者に向けた市内周遊	主要観光スポット:2ヶ所
需要予測(採算性)		710トリップ(-8.8百万円/年)

	②移動制約者の移動手段を確保			③市民の利便性を高める		④広域的・幹線的事業	⑤まちづくりとの連携		⑥観光客との連携
	医療施設	高校	小中学校	公民館	公共施設	接続駅	市内イベント会場	大型商業施設	主要観光スポット
1	浦添総合病院	浦添高校	浦添中学校	浅野浦	浦添市立 宮城ヶ原児童センター	てだこ浦西駅	運動公園	サンエーメインプレイス	浦添市美術館
2	おもろまち メディカルセンター	浦添商業高校	仲西中学校	茶山	浦添市立 宮城っ子児童センター	浦添前田駅	カルチャーパーク	あっぷるタウン	沖縄県立博物館美術館
3	新里眼科医院	那覇国際高校	浦添小学校	内間	浦添市立森の子児童センター	おもろまち駅	屋富祖通り	天久りうぼう	
4	ちねん眼科		宮城小学校	宮城	浦添市立うらそえぐすく児童センター		サンパーク通り	てだこ浦西駅周辺開発	
5	外間眼科		神森小学校	城間	前田市営住宅				
6	浦添さかい眼科			前田	浦添市役所 内間保育所子育て 支援センターていんさぐの家				
7	くばがわ小児歯科			安波茶	浦添市 シルバー人材センター				
8	たつや整形外科			仲間	浦添市消防署・内間出張所				
9	たから小児科医院				浦添市消防本部				
10	なかむら小児クリニック				沖縄県浦添警察署				
11	ティーダこどもクリニック				浦添運動公園				
12	浦添協同クリニック				浦添市 てだこホール				
13	島尻ギンザー前クリニック				浦添市国際交流協会				
14	みやざと内科クリニック								
15	しみず胃腸内科21								
16	丸勝中央クリニック								
17	稲嶺皮膚科								
18	辺野喜内科小児科								
19	浦添医院								
20	なかざとクリニック								
	20ヶ所	3ヶ所	5ヶ所	8ヶ所	13ヶ所	3ヶ所	4ヶ所	4ヶ所	2ヶ所

■ ルート 2

【ルート理由】

①交通不便地域の改善

・内間・宮城、安波茶・大平、城間・港川の交通不便地域を考慮

②移動制約者

・浦添高校、浦添商業高校、那覇国際高校、那覇工業高校、及び医療施設(浦添総合病院、牧港中央病院、おもろまちメディカルセンター等)へのアクセス性を考慮

③市民の利便性

・運動公園やカルチャーパーク、市役所及び地域の公民館(内間、宮城、県営港川団地等)へのアクセス性を考慮

④広域的、幹線的事業との連携

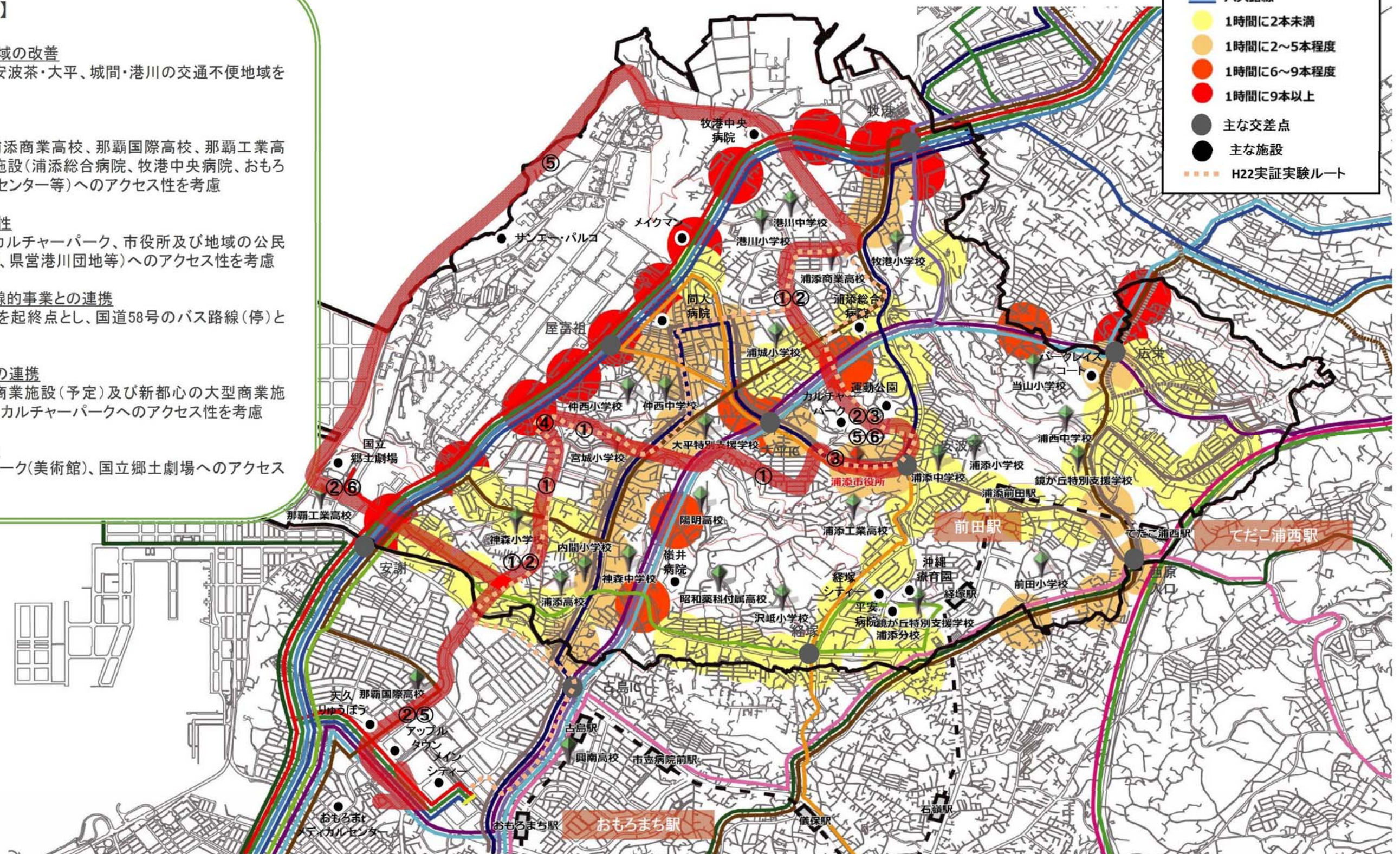
・おもろまち駅を起終点とし、国道58号のバス路線(停)との連携

⑤まちづくりとの連携

・西海岸大型商業施設(予定)及び新都心の大型商業施設、運動公園、カルチャーパークへのアクセス性を考慮

⑥観光スポット

・カルチャーパーク(美術館)、国立郷土劇場へのアクセス性を考慮



■ルート2

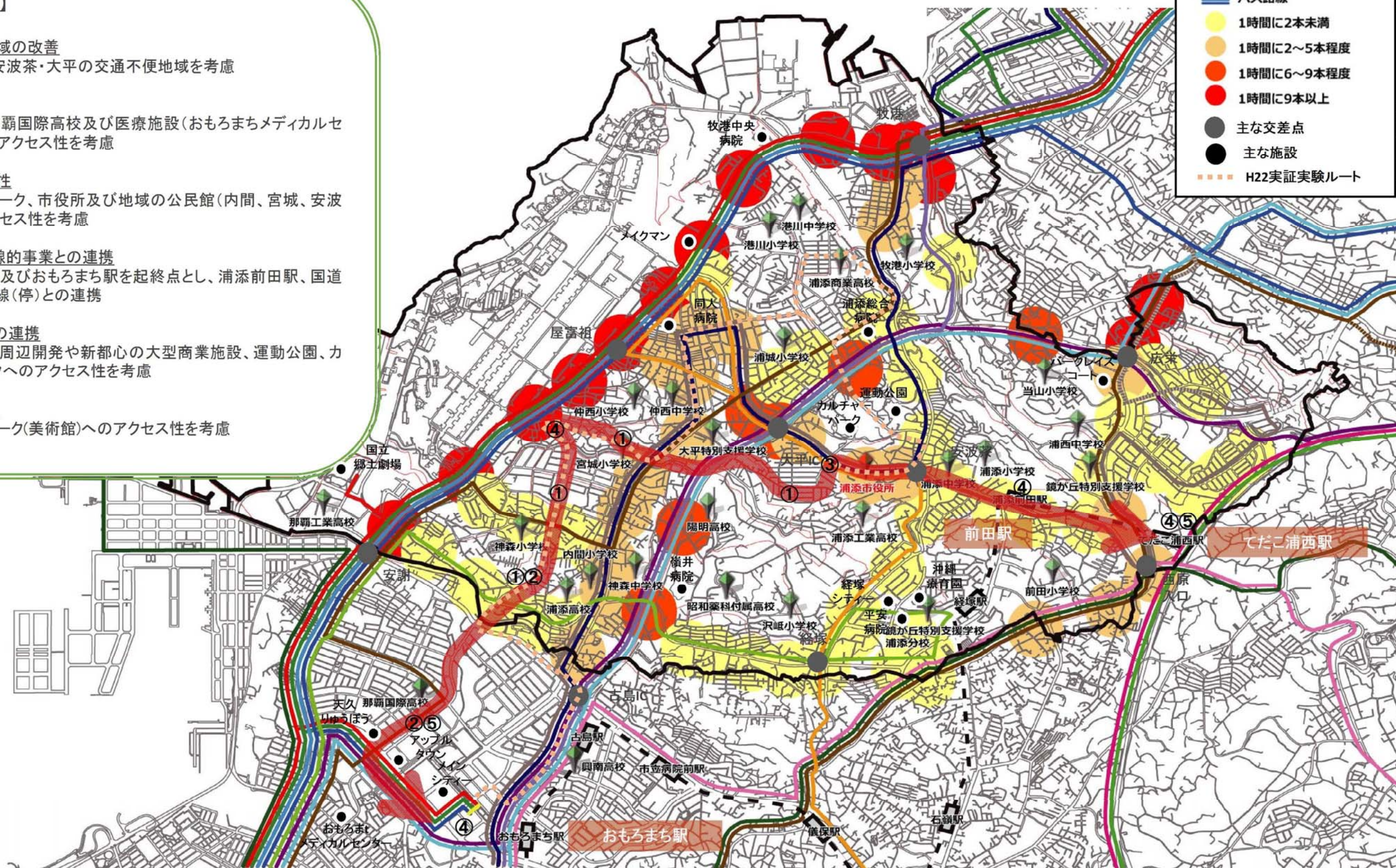
項目			留意事項等
区間延長		L=16.8km(内市外:2.3km)	・新都心区間では、渋滞による遅れ時間の懸念 ・安波茶・大平では、一部道路の狭小区間を通過 ・所要予想時間:67分/片道(平均時速15km)
既存バス路線との重複		3.25km	
①	交通不便地域の改善	空白地域:5.7km(キャンプキンザー内除く) 不便地域:2.0km	
②	移動制約者(高齢者、児童・生徒等)	医療施設:16ヶ所(病院3ヶ所、クリニック13ヶ所) 高校:4ヶ所 小中学校:2ヶ所	
③	市民の利便性	公的施設:30ヶ所	
④	広域的・幹線的事業との連携	接続駅数:1ヶ所(おもろまち駅)	
⑤	まちづくりの取組との連携	市内イベント開催:2ヶ所 大型業施設:5ヶ所(サンエー・パルコ、天久りうぼう等)	
⑥	観光客等の来訪者に向けた市内周遊	主要観光スポット:3ヶ所	
需要予測(採算性)		913トリップ(〜32.0百万円/年)	

	①移動制約者の移動手段を確保			②市民の利便性を高める		③広域的・幹線的事業	④まちづくりとの連携		⑤観光客との連携
	医療施設	高校	小中学校	公民館	公共施設	接続駅	市内イベント会場	大型商業施設	主要観光スポット
1	浦添総合病院	浦添高校	神森小学校	県営港川団地	浦添市立 若草児童センター	おもろまち駅	運動公園	サンエーパルコ(予定)	国立郷土劇場
2	牧港中央病院	浦添商業高校	宮城小学校	浦添市街地住宅	浦添市立 宮城ヶ原児童センター		カルチャーパーク	さくもと 浦添店	浦添市美術館
3	おもろまちメディカルセンター	那覇工業高校		港川崎原	浦添市立 宮城っ子児童センター			サンエーメインプレイス	沖縄県立博物館美術館
4	新里眼科医院	那覇国際高校		浅野浦	浦添市立森の子児童センター			あっぷるタウン	
5	外間眼科			浦添ニュータウン	沖縄県卸商業団地協同組合			天久りうぼう	
6	浦添さかい眼科			緑ヶ丘	浦添市産業振興センター 結の街				
7	たつや整形外科			内間	浦添市民テニスコート				
8	たから小児科医院			勢理客	浦添市役所 内間保育所子育て支援センターていんさぐの家				
9	なかむら小児クリニック			宮城	浦添市 老人福祉センター				
10	浦添協同クリニック			安波茶	浦添市 シルバー人材センター				
11	島尻キンザー前クリニック			仲間	浦添市福祉プラザ				
12	みやざと内科クリニック			浦添市立中央公民館	浦添市消防署・内間出張所				
13	しみず胃腸内科21				浦添市 図書館				
14	丸勝中央クリニック				浦添運動公園				
15	稲嶺皮膚科				浦添市 てだこホール				
16	補聴相談のひろば耳鼻咽喉科				浦添市保健相談センター				
17					浦添市国際交流協会				
18					浦添市役所				
	16ヶ所	4ヶ所	2ヶ所	12ヶ所	18ヶ所	1ヶ所	2ヶ所	5ヶ所	3ヶ所

■ ルート3

【ルート理由】

- ①交通不便地域の改善
 - ・内間・宮城、安波茶・大平の交通不便地域を考慮
- ②移動制約者
 - ・浦添高校、那覇国際高校及び医療施設（おもろまちメディカルセンター等）へのアクセス性を考慮
- ③市民の利便性
 - ・カルチャーパーク、市役所及び地域の公民館（内間、宮城、安波茶等）へのアクセス性を考慮
- ④広域的、幹線的事業との連携
 - ・てだこ浦西駅及びおもろまち駅を起終点とし、浦添前田駅、国道58号のバス路線（停）との連携
- ⑤まちづくりとの連携
 - ・てだこ浦西駅周辺開発や新都心の大型商業施設、運動公園、カルチャーパークへのアクセス性を考慮
- ⑥観光スポット
 - ・カルチャーパーク（美術館）へのアクセス性を考慮



■ルート3

項目			留意事項等
区間延長		L=7.8km(内市外:2.3km)	・新都心区間では、渋滞による遅れ時間の懸念 ・安波茶・大平では、一部道路の狭小区間を通過 ・所要予想時間:31分/片道(平均時速15km)
既存バス路線との重複		3.60km	
①	交通不便地域の改善	空白地域:2.5km 不便地域:1.8km	
②	移動制約者(高齢者、児童・生徒等)	医療施設:14ヶ所(病院1ヶ所、クリニック13ヶ所) 高校:2ヶ所 小中学校:4ヶ所	
③	市民の利便性	公的施設:21ヶ所	
④	広域的・幹線的事業との連携	接続駅数:3ヶ所(てだこ浦西駅、浦添前田駅、おもろまち駅)	
⑤	まちづくりの取組との連携	市内イベント開催:1ヶ所 大型業施設:4ヶ所(天久りうぼう等)	
⑥	観光客等の来訪者に向けた市内周遊	主要観光スポット:2ヶ所	
需要予測(採算性)		488トリップ(-11.1百万円/年)	

	①移動制約者の移動手段を確保			②市民の利便性を高める		③広域的・幹線的事業	④まちづくりとの連携		⑤観光客との連携
	医療施設	高校	小中学校	公民館	公共施設	接続駅	市内イベント会場	大型商業施設	主要観光スポット
1	おもろまちメディカルセンター	浦添高校	浦添中学校	浦添ニュータウン	浦添市立 宮城ヶ原児童センター	てだこ浦西駅	カルチャーパーク	サンエーメインプレイス	浦添市美術館
2	新里眼科医院	那覇国際高校	浦添小学校	茶山	浦添市立 宮城っ子児童センター	浦添前田駅		あっぷるタウン	沖縄県立博物館美術館
3	ちねん眼科		宮城小学校	内間	浦添市立森の子児童センター	おもろまち駅		天久りうぼう	
4	浦添さかい眼科		神森小学校	宮城	浦添市立うらそえぐすく児童センター			てだこ浦西駅周辺開発	
5	たつや整形外科			前田	前田市営住宅				
6	たから小児科医院			浦添市立中央公民館	浦添市役所 内間保育所子育て支援センターていんさぐの家				
7	なかむら小児クリニック				浦添市 老人福祉センター				
8	浦添協同クリニック				浦添市福祉プラザ				
9	みやざと内科クリニック				浦添市消防署・内間出張所				
10	しみず胃腸内科21				浦添市 図書館				
11	丸勝中央クリニック				浦添市消防本部				
12	稲嶺皮膚科				沖縄県浦添警察署				
13	補聴相談のひろば耳鼻咽喉科				浦添市保健相談センター				
14	浦添医院				浦添市国際交流協会				
15					浦添市役所				
	14ヶ所	2ヶ所	4ヶ所	6ヶ所	15ヶ所	3ヶ所	1ヶ所	4ヶ所	2ヶ所

【ルート理由】

- ①交通不便地域の改善
・当山・西原、安波茶・大平、沢岷の交通不便地域を考慮
- ②移動制約者
・陽明高校、昭和薬科付属高校及び、医療施設（浦添総合病院、平安病院、嶺井病院等）へのアクセス性を考慮
- ③市民の利便性
・市役所、運動公園やカルチャーパーク及び地域の公民館（当山、伊祖、前田等）へのアクセス性を考慮
- ④広域的、幹線的事業との連携
・てだこ浦西駅、浦添前田駅、経塚駅及び、国道330号のバス路線（停）との連携
- ⑤まちづくりとの連携
・てだこ浦西駅周辺開発、経塚シティー、パークレーズコート及び運動公園、カルチャーパークへのアクセス性を考慮
- ⑥観光スポット
・カルチャーパーク（美術館）へのアクセス性を考慮

■ルート4

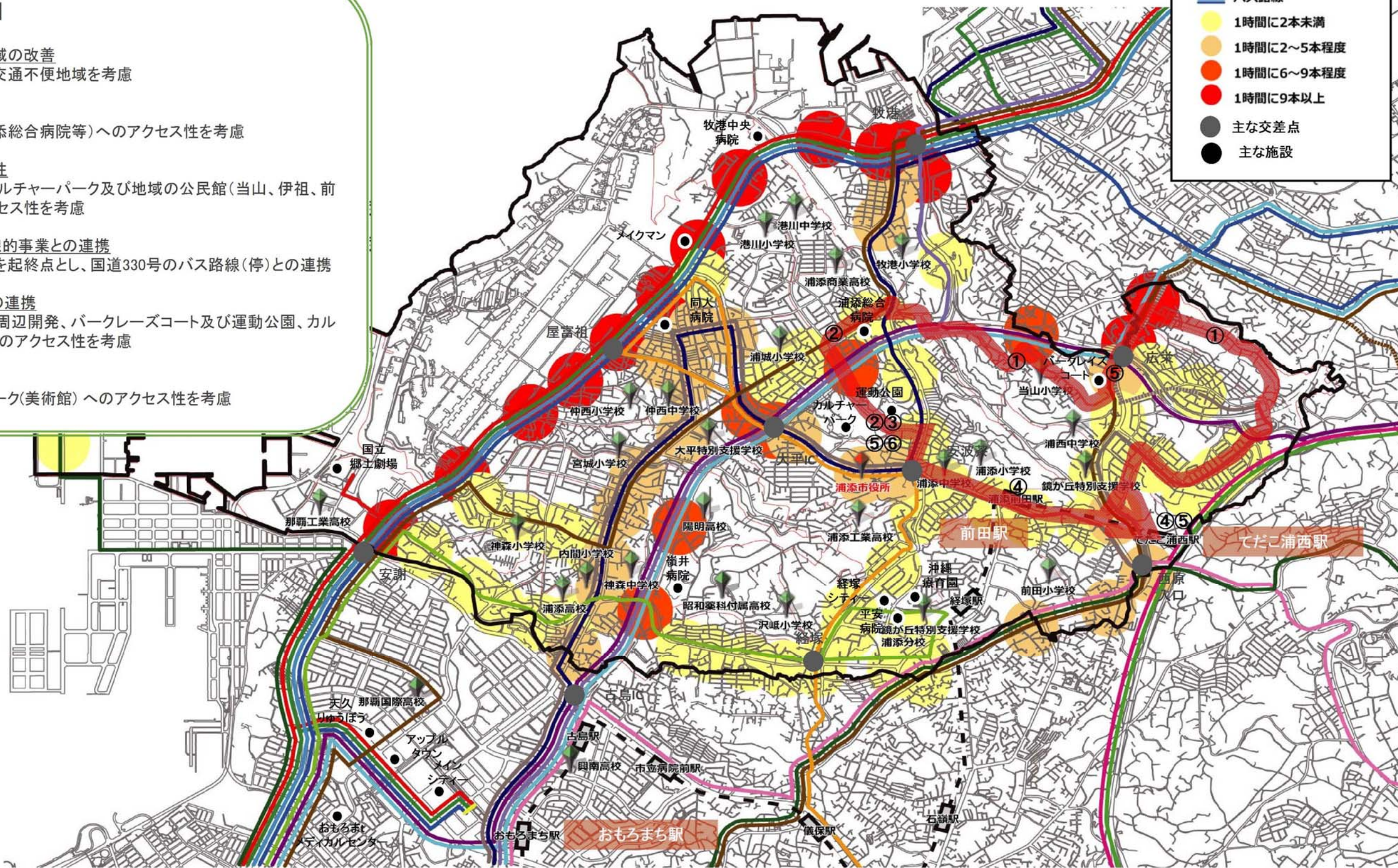
項目			留意事項等
区間延長		L=15.41km	・西原、安波茶、大平、沢岷では、一部道路の狭小区間を通過 ・所要予想時間:62分/片道(平均時速15km)
既存バス路線との重複		4.01km	
①	交通不便地域の改善	空白地域:5.9km 不便地域:6.2km	
②	移動制約者(高齢者、児童・生徒等)	医療施設:33ヶ所(病院4ヶ所、クリニック29ヶ所) 高校:2ヶ所(陽明高校、昭和薬科付属高校) 小中学校:4ヶ所	
③	市民の利便性	公的施設:35ヶ所	
④	広域的・幹線的事業との連携	接続駅数:3ヶ所(経塚駅、浦添前田駅、てだこ浦西駅)	
⑤	まちづくりの取組との連携	市内イベント開催:3ヶ所 大型業施設:3ヶ所(サンエー経塚シティー等)	
⑥	観光客等の来訪者に向けた市内周遊	主要観光スポット:2ヶ所	
需要予測(採算性)		1030トリップ(-17.7百万円/年)	

②移動制約者の移動手段を確保				③市民の利便性を高める		④広域的・幹線的事業	⑤まちづくりとの連携		⑥観光客との連携
医療施設				公民館	公共施設	接続駅	市内イベント会場	大型商業施設	主要観光スポット
1	嶺井第一病院	浦添総合病院		県営経塚団地	浦添市立うらそえぐすく児童センター	経塚駅	カルチャーパーク	サンエー経塚シティー	浦添大公園
2	平安病院	ちねん眼科		浦添グリーンハイツ	JICA沖縄国際センター	浦添前田駅	運動公園	パークレーズコート	浦添市美術館
3	沖縄療育園	外間眼科		浦添ニュータウン	浦添職業能力開発校	てだこ浦西駅	浦添大公園	浦西駅周辺開発	
4	パークレーいむる心のクリニック	くに整形外科		茶山	沖縄療育園				
5	みやざと整形クリニック経塚駅前	みゆき小児科		沢岷	前田市営住宅				
6	パークレーレディースクリニック	ぐしけん小児科		浦添市立中央公民館	ありあけの里				
7	たつや整形外科	パークレー内科		中央公民館 分館	浦添市 老人福祉センター				
8	大田クリニック	浦添さかい眼科		浦西	浦添市福祉プラザ				
9	かもめクリニック	ぐるんぱ小児科		浅野浦	浦添市 図書館				
10	向井わらびクリニック			陽迎橋	沖縄県浦添警察署				
11	たから小児科医院			公栄	浦添市保健相談センター				
12	浦添協同クリニック			当山	浦添市国際交流協会				
13	しみず胃腸内科21			伊祖	浦添市役所				
14	稲福内科医院			前田	浦添大公園管理事務所				
15	丸勝中央クリニック			安波茶	浦添運動公園				
16	高宮城皮フ科			仲間	浦添市立 学校給食当山共同調理場				
17	稲嶺皮膚科				浦添市 シルバー人材センター				
18	あかみねクリニック				浦添市消防本部				
19	楠見耳鼻咽喉科				浦添市 てだこホール				
20	補聴相談のひろば耳鼻咽喉科	高校	小中学校						
21	さきはまクリニック	昭和薬科高校	昭和中学校						
22	牧港眼科	陽明高等学校	浦添中学校						
23	城間クリニック		浦添小学校						
24	浦添医院		沢岷小学校						
33ヶ所				16ヶ所	19ヶ所	3ヶ所	3ヶ所	3ヶ所	2ヶ所

■ルート5

【ルート理由】

- ①交通不便地域の改善
 - ・当山・西原の交通不便地域を考慮
- ②移動制約者
 - ・医療施設(浦添総合病院等)へのアクセス性を考慮
- ③市民の利便性
 - ・運動公園やカルチャーパーク及び地域の公民館(当山、伊祖、前田等)へのアクセス性を考慮
- ④広域的、幹線的事業との連携
 - ・てだこ浦西駅を起終点とし、国道330号のバス路線(停)との連携
- ⑤まちづくりとの連携
 - ・てだこ浦西駅周辺開発、パークレーズコート及び運動公園、カルチャーパークへのアクセス性を考慮
- ⑥観光スポット
 - ・カルチャーパーク(美術館)へのアクセス性を考慮



■ルート5

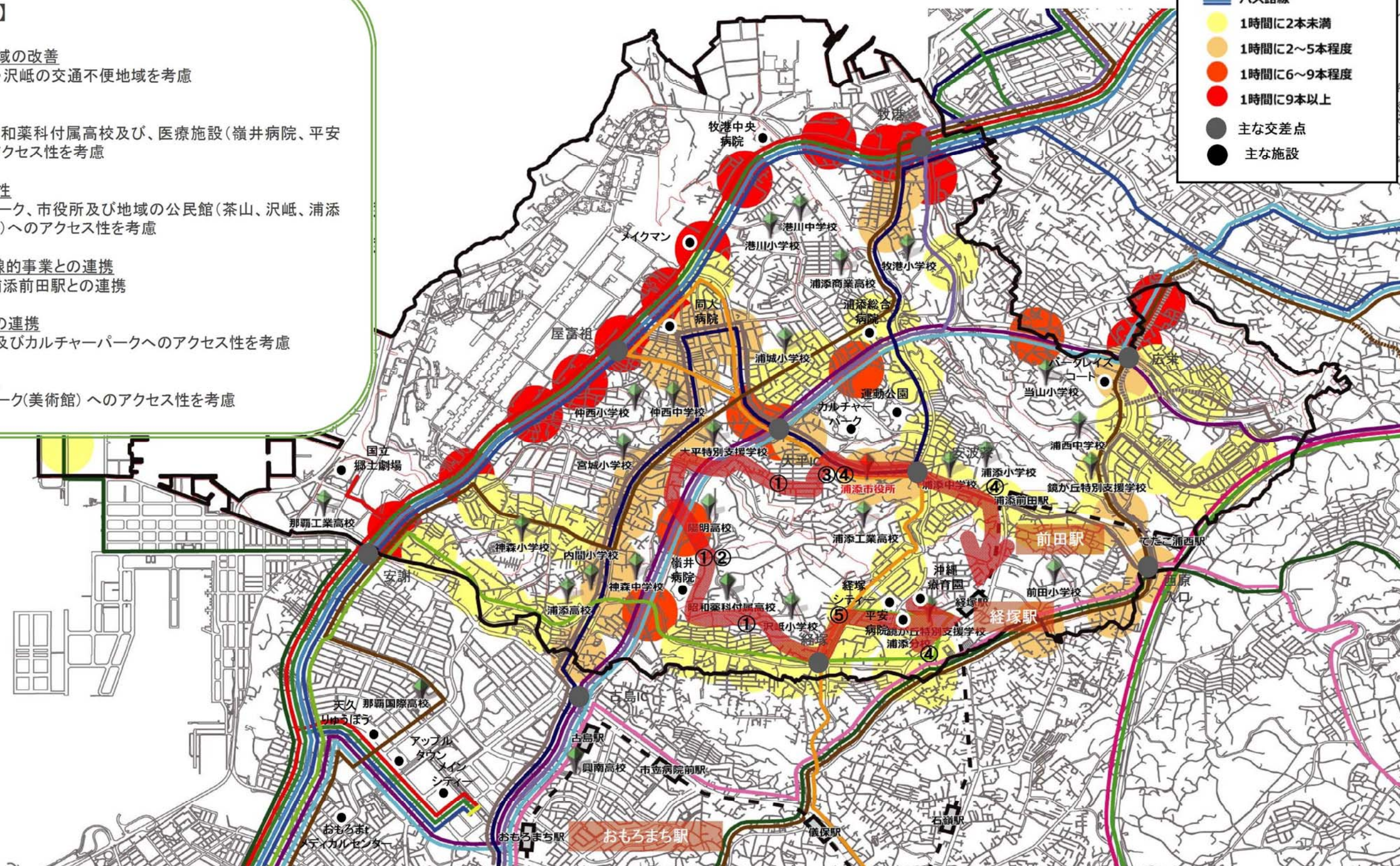
項目			留意事項等
区間延長		L=8.9km	・当山・西原では、一部道路の狭小区間を通過 ・所要予想時間：36分/片道（平均時速15km）
既存バス路線との重複		2.85km	
①	交通不便地域の改善	空白地域：3.0km 不便地域：3.6km	
②	移動制約者（高齢者、児童・生徒等）	医療施設：10ヶ所（病院1ヶ所、クリニック9ヶ所） 高校：0ヶ所 小中学校：2ヶ所	
③	市民の利便性	公的施設：21ヶ所	
④	広域的・幹線的事業との連携	接続駅数：2ヶ所	
⑤	まちづくりの取組との連携	市内イベント開催：3ヶ所 大型業施設：2ヶ所	
⑥	観光客等の来訪者に向けた市内周遊	主要観光スポット：2ヶ所	
需要予測（採算性）		517トリップ（-15.3百万円/年）	

	①移動制約者の移動手段を確保			②市民の利便性を高める		③広域的・幹線的事業	④まちづくりとの連携		⑤観光客との連携
	医療施設	高校	小中学校	公民館	公共施設	接続駅	市内イベント会場	大型商業施設	主要観光スポット
1	浦添総合病院		浦添中学校	陽迎橋	浦添市立うらそえぐすく児童センター	てだこ浦西駅	運動公園	パークレーズコート	浦添大公園
2	ちねん眼科		浦添小学校	浦西	浦添大公園管理事務所	浦添前田駅	カルチャーパーク	てだこ浦西駅周辺開発	浦添市美術館
3	外間眼科			浅野浦	前田市営住宅		浦添大公園		
4	パークレーいむろ心のクリニック			茶山	浦添市立 学校給食当山共同調理場				
5	みゆき小児科			公栄	浦添市 シルバー人材センター				
6	ぐしけん小児科			当山	浦添市消防本部				
7	パークレー内科			伊祖	沖縄県浦添警察署				
8	パークレーレディースクリニック			前田	浦添運動公園				
9	ぐるんぱ小児科			安波茶	浦添市 てだこホール				
10	浦添医院			仲間	浦添市国際交流協会				
11				浦添市立中央公民館 分館					
	10ヶ所	0ヶ所	2ヶ所	11ヶ所	10ヶ所	2ヶ所	3ヶ所	1ヶ所	2ヶ所

■ ルート 6

【ルート理由】

- ①交通不便地域の改善
 - ・安波茶・大平・沢岷の交通不便地域を考慮
- ②移動制約者
 - ・陽明高校、昭和薬科付属高校及び、医療施設（嶺井病院、平安病院等）へのアクセス性を考慮
- ③市民の利便性
 - ・カルチャーパーク、市役所及び地域の公民館（茶山、沢岷、浦添ニュータウン等）へのアクセス性を考慮
- ④広域的、幹線的事業との連携
 - ・経塚駅及び浦添前田駅との連携
- ⑤まちづくりとの連携
 - ・経塚シティー及びカルチャーパークへのアクセス性を考慮
- ⑥観光スポット
 - ・カルチャーパーク(美術館) へのアクセス性を考慮



■ルート6

項目			留意事項等
区間延長		L=6.8km	・安波茶・大平では、一部道路の狭小区間を通過 ・所要予想時間：28分/片道(平均時速15km)
既存バス路線との重複		2.30km	
①	交通不便地域の改善	空白地域：2.9km 不便地域：2.6km	
②	移動制約者(高齢者、児童・生徒等)	医療施設：24ヶ所(病院3ヶ所、クリニック21ヶ所) 高校：2ヶ所(陽明高校、昭和薬科付属高校) 小中学校：4ヶ所	
③	市民の利便性	公的施設：19ヶ所	
④	広域的・幹線的事業との連携	接続駅数：2ヶ所(経塚駅、浦添前田駅)	
⑤	まちづくりの取組との連携	市内イベント開催：1ヶ所 大型業施設：1ヶ所(サンエー経塚シティー)	
⑥	観光客等の来訪者に向けた市内周遊	主要観光スポット：2ヶ所	
需要予測(採算性)		482トリップ(～6.0百万円/年)	

	②移動制約者の移動手段を確保			③市民の利便性を高める		④広域的・幹線的事業	⑤まちづくりとの連携		⑥観光客との連携
	医療施設	高校	小中学校	公民館	公共施設	接続駅	市内イベント会場	大型商業施設	主要観光スポット
1	嶺井第一病院	昭和薬科高校	昭和中学校	県営経塚団地	浦添市立うらそえぐすく児童センター	経塚駅	カルチャーパーク	サンエー経塚シティ	浦添大公園
2	平安病院	陽明高等学校	浦添中学校	浦添グリーンハイツ	JICA沖縄国際センター	浦添前田駅			浦添市美術館
3	沖縄療育園		浦添小学校	浦添ニュータウン	浦添職業能力開発校				
4	浦添さかい眼科		沢岬小学校	茶山	沖縄療育園				
5	みやざと整形クリニック経塚駅前			沢岬	前田市営住宅				
6	くに整形外科			浦添市立中央公民館	ありあけの里				
7	たつや整形外科				浦添市老人福祉センター				
8	大田クリニック				浦添市福祉プラザ				
9	かもめクリニック				浦添市図書館				
10	向井わらびクリニック				沖縄県浦添警察署				
11	たから小児科医院				浦添市保健相談センター				
12	浦添協同クリニック				浦添市国際交流協会				
13	しみず胃腸内科21				浦添市役所				
14	稲福内科医院								
15	丸勝中央クリニック								
16	高宮城皮フ科								
17	稲嶺皮膚科								
18	あかみねクリニック								
19	楠見耳鼻咽喉科								
20	補聴相談のひろば耳鼻咽喉科								
21	さきはまクリニック								
22	牧港眼科								
23	城間クリニック								
24	浦添医院								
	24ヶ所	2ヶ所	4ヶ所	6ヶ所	13ヶ所	2ヶ所	1ヶ所	1ヶ所	2ヶ所

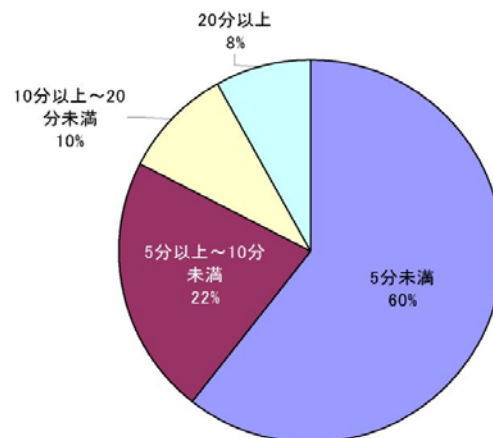
5-6 コミュニティバス停留所配置案の検討

前述におけるバスルートの推奨2案について、バス停配置の検討を行った。

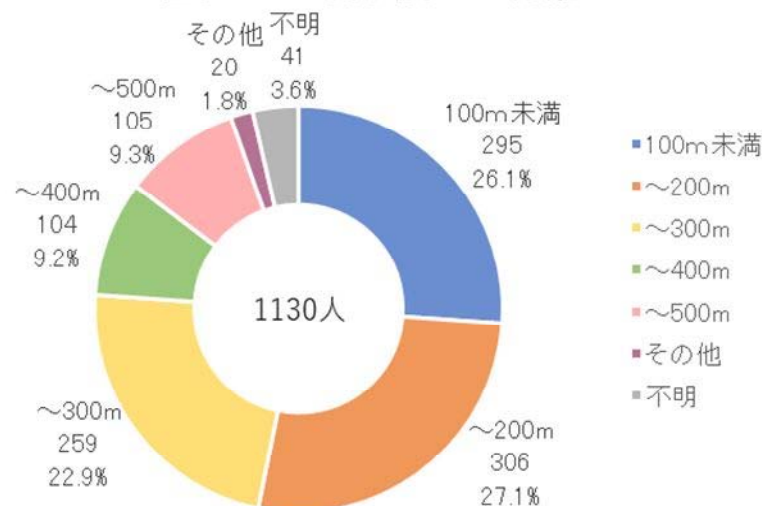
バス停配置においては、本業務において実施したアンケート結果及び高齢者の歩行距離(200m)を考慮し検討を行った。なお、バス停配置検討においては、以下の条件も含め検討を行っている。

- ・ 道路条件
- ・ 周辺交通への影響
- ・ 公共施設等へのアクセス性
- ・ 公共交通との連携 等

前回の実験において、バス利用者の約60%が自宅から5分未満(約300m未満)のバス停を利用している。



今回のアンケート調査より、「自宅からバス停までの利用しやすいと思う距離について」の問に対して、自宅からバス停まで短い距離を望む意見が多く、200m未満は53.2%、300m未満は76.1%となった。



(1) ルート1のバス停配置（案）

バス停の配置箇所は下図に示す 33 箇所となり、バス停間隔は平均 303m となっている。

停留所設置案(仮)

黒字:新設停留所(仮称)
赤字:既存停留所

● 双方方向とも停車するバス停
▲ 片方向のみ停車するバス停
● 公共施設
● 高等学校施設

路線案1の運行ルート(往復)
浦添駅前～おもろまち駅前広場
停留所数:32カ所
停留所間隔平均:309m
路線距離:約10km

路線案4の運行ルート(循環)
循環バス
停留所数:46カ所
停留所間隔平均:334m
路線距離:約15km

① 浦添駅前
② 浦添駅前
③ 浦添駅前
④ 浦添駅前
⑤ 浦添駅前
⑥ 浦添駅前
⑦ 浦添駅前
⑧ 浦添駅前
⑨ 浦添駅前
⑩ 浦添駅前
⑪ 浦添駅前
⑫ 浦添駅前
⑬ 浦添駅前
⑭ 浦添駅前
⑮ 浦添駅前
⑯ 浦添駅前
⑰ 浦添駅前
⑱ 浦添駅前
⑲ 浦添駅前
⑳ 浦添駅前
㉑ 浦添駅前
㉒ 浦添駅前
㉓ 浦添駅前
㉔ 浦添駅前
㉕ 浦添駅前
㉖ 浦添駅前
㉗ 浦添駅前
㉘ 浦添駅前
㉙ 浦添駅前
㉚ 浦添駅前
㉛ 浦添駅前
㉜ 浦添駅前
㉝ 浦添駅前
㉞ 浦添駅前
㉟ 浦添駅前
㊱ 浦添駅前
㊲ 浦添駅前
㊳ 浦添駅前
㊴ 浦添駅前
㊵ 浦添駅前
㊶ 浦添駅前
㊷ 浦添駅前
㊸ 浦添駅前
㊹ 浦添駅前
㊺ 浦添駅前
㊻ 浦添駅前
㊼ 浦添駅前
㊽ 浦添駅前
㊾ 浦添駅前
㊿ 浦添駅前

5-35

表 5-1 バス停名（仮称）及びバス停間距離

	バス停（仮称）	バス停間隔 (m)	累計距離 (m)	備考
1	西原入口	—	—	既存バス停活用
2	前田名川原	450	450	既存バス停活用
3	前田	400	850	既存バス停活用
4	前田駅前	250	1,100	既存バス停活用
5	浦添小学校前	350	1,450	既存バス停活用
6	仲間	450	1,900	既存バス停活用
7	カルチャーパーク	500	2,400	
8	運動公園通り陸橋	250	2,650	
9	沖縄統合医療学院前	300	2,950	
10	コザ信金伊祖店	400	3,350	
11	マックスバリュ伊祖店	200	3,550	
12	城間 2 丁目	400	3,950	既存バス停活用
13	屋富祖入口	400	4,350	既存バス停活用
14	大平特別支援学校前	450	4,800	既存バス停活用
15	宮城公園南	300	5,100	
16	宮城 2 丁目	200	5,300	
17	宮城公民館北	250	5,550	
18	浦添宮城郵便局	200	5,750	
19	小湾川殿下橋	300	6,050	
20	ふくざと歯科医院	200	6,250	
21	税務署通り	200	6,450	
22	内間保育所	300	6,750	
23	メロディー保育園	200	6,950	
24	内間西公園北	350	7,300	
25	タチカワブラインド前	500	7,800	既存バス停活用
26	喜屋武内科呼吸器科	250	8,050	
27	那覇国際高校前	300	8,350	既存バス停活用
28	おもろまち 3 丁目	250	8,600	既存バス停活用
29	合同庁舎前	250	8,850	既存バス停活用
30	県立博物館前	150	9,000	既存バス停活用
31	サンエー那覇メインプレイス	300	9,300	既存バス停活用
32	那覇メインプレイス東口	200	9,500	既存バス停活用
33	おもろまち駅前広場	500	10,000	既存バス停活用
		Ave : 303		既存バス停 : 17 箇所

【名称（仮称）】 1 西原入口

【概 要】

既存のバス停

【周 辺 施 設】

モノレール浦西駅

【設置位置図】



【現 状 写 真】



○おもろまち向けバス停 ○浦西駅向けバス停

【名称（仮称）】 2 前田名川原

【概 要】

既存のバス停

道路整備中

【周 辺 施 設】

ちねん眼科

浦添市消防本部

【現 状 写 真】

【設置位置図】 [450m]



○おもろまち向けバス停 ○浦西駅向けバス停

【名称（仮称）】3 前田

【概要】

既存のバス停

道路整備中

【周辺施設】

城間クリニック

【現状写真】

【設置位置図】[400m]



○おもろまち向けバス停 ○浦西駅向けバス停

【名称（仮称）】4 前田駅前

【概要】

既存のバス停

道路整備中

【周辺施設】

浦添警察署

モノレール前田駅

【現状写真】

【設置位置図】[250m]



○おもろまち向けバス停 ○浦西駅向けバス停



【名称（仮称）】5 浦添小学校前

【概要】

既存のバス停

【周辺施設】

ユニオン仲間店

浦添郵便局

【設置位置図】[350m]



○おもろまち向けバス停

○浦西駅向けバス停

【現状写真】



【名称（仮称）】6 仲間

【概要】

既存のバス停とその付近

【周辺施設】

安波茶自治会館

仲間自治会館

【設置位置図】[450m]



○おもろまち向けバス停

○浦西駅向けバス停

【現状写真】



【名称（仮称）】7 カルチャーパーク

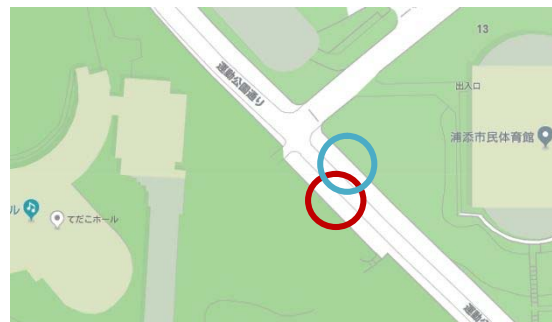
【概要】

浦添運動公園、てだこホール、浦添市美術館
カルチャーパーク等への最寄り停留所

【周辺施設】

浦添陸上競技場・市民体育館・まじゅんランド
てだこホール・浦添市美術館・浦添市立図書館

【設置位置図】[500m]



○おもろまち向けバス停

○浦西駅向けバス停

【現状写真】



【名称（仮称）】8 運動公園通り陸橋

【概要】

国道 330 号

にある既存「浅野浦」バス停との連絡に配慮

【周辺施設】

【設置位置図】[250m]



○おもろまち向けバス停

○浦西駅向けバス停

【現状写真】



【名称（仮称）】9 沖縄統合医療学院前

【設置位置図】[300m]

【概要】

周辺住宅地の利便性向上を図る

【周辺施設】

名嘉村クリニック

沖縄統合医療学院

美咲保育園

【現状写真】

○おもろまち向けバス停 ○浦西駅向けバス停



【名称（仮称）】10 コザ信金伊祖店

【設置位置図】[400m]

【概要】

周辺住宅地の利便性向上を図る

【周辺施設】

コザ信用金庫

学園通り鍼灸整骨院

仲西内科医院

浦添商業高校

【現状写真】

○おもろまち向けバス停 ○浦西駅向けバス停



【名称（仮称）】11 マックスバリュ伊祖店

【概要】

地域内で比較的大きな商業施設へのアクセスの利便性向上を図る

【周辺施設】

マックスバリュ伊祖店

我如古そば

TSUTAYA 伊祖店

【現状写真】

【設置位置図】[200m]



○おもろまち向けバス停

○浦西駅向けバス停



【名称（仮称）】12 城間2丁目

【概要】

既存のバス停

【周辺施設】

くばがわ小児歯科

浦添セレブクリニック胃腸科内科

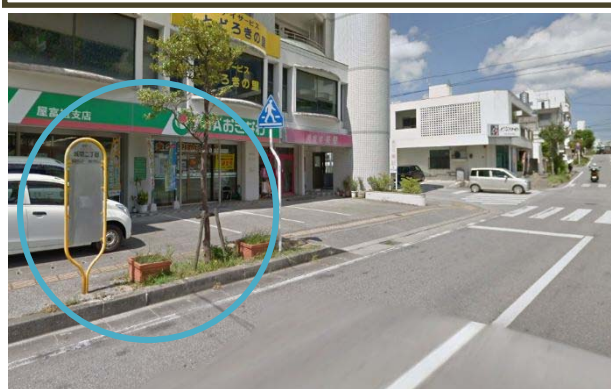
【現状写真】

【設置位置図】[400m]



○おもろまち向けバス停

○浦西駅向けバス停



【名称（仮称）】13 屋富祖入り口

【概要】

既存のバス停

【周辺施設】

屋富祖大通り（飲食店街）

城間歯科医院

あおい保育園

【設置位置図】[400m]



【現状写真】



○おもろまち向けバス停 ○浦西駅向けバス停

【名称（仮称）】14 大平特別支援学校前

【概要】

既存のバス停

【周辺施設】

大平特別支援学校

屋富祖郵便局

丸勝中央クリニック

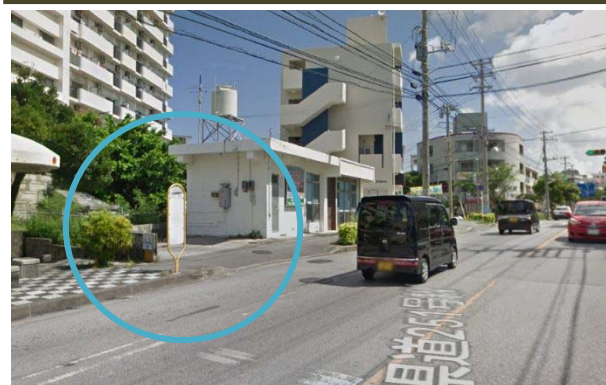
ホームセンタータバタ浦添店

宮城公園

【設置位置図】[450m]



【現状写真】



○おもろまち向けバス停 ○浦西駅向けバス停

【名称（仮称）】15 宮城公園南

【概要】

周辺住宅地の利便性向上を図る

【周辺施設】

宮城公園

ホームセンタータバタ浦添店

大平りうぼう店

【現状写真】

【設置位置図】[300m]



○おもろまち向けバス停

○浦西駅向けバス停



【名称（仮称）】16 宮城2丁目

【概要】

周辺住宅地の利便性向上を図る

【周辺施設】

みやざと内科クリニック

【設置位置図】[200m]



○おもろまち向けバス停

○浦西駅向けバス停

【現状写真】



【名称（仮称）】17 宮城公民館北

【概 要】

周辺住宅地の利便性向上を図る

【周 辺 施 設】

宮城公民館

【設置位置図】[250m]



【現 状 写 真】

○おもろまち向けバス停 ○浦西駅向けバス停



【名称（仮称）】18 浦添宮城郵便局

【概 要】

周辺住宅地の利便性向上を図る

国道 58 号「仲西」バス停との連絡

【周 辺 施 設】

浦添宮城郵便局

さくらんぼ保育園

【設置位置図】[200m]



○おもろまち向けバス停 ○浦西駅向けバス停



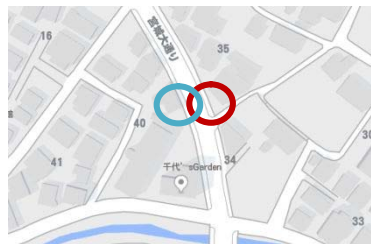
【名称（仮称）】19 小湾川殿下橋

【概要】

周辺住宅地の利便性向上を図る

【周辺施設】

【設置位置図】[300m]



【現状写真】

○おもろまち向けバス停 ○浦西駅向けバス停



【名称（仮称）】20 ふくざと歯科医院

【概要】

周辺住宅地の利便性向上を図る

【周辺施設】

ふくざと歯科医院

タウンプラザかねひで宮城店

明星保育園

【設置位置図】[200m]



【現状写真】

○おもろまち向けバス停 ○浦西駅向けバス停



【名称（仮称）】21 税務署通り

【概要】

周辺住宅地の利便性向上を図る

【周辺施設】

サンエー宮城食品館

【設置位置図】[200m]



【現状写真】

○おもろまち向けバス停

○浦西駅向けバス停



【名称（仮称）】22 内間保育所

【概要】

周辺住宅地の利便性向上を図る

付近に保育所と医療施設があり一定の利用が見込まれる

【周辺施設】

内間保育園

かりまた内科医院

【設置位置図】[300m]



【現状写真】

○おもろまち向けバス停

○浦西駅向けバス停



【名称（仮称）】23 メロディー保育園

【概要】

周辺住宅地の利便性向上を図る

【周辺施設】

メロディー保育園

浦添高等学校

【現状写真】

【設置位置図】[200m]



○おもろまち向けバス停 ○浦西駅向けバス停



【名称（仮称）】24 内間西公園北

【概要】

周辺住宅地の利便性向上を図る

既存の「内間西公園」バス停との連絡も考慮

【周辺施設】

内間西公園

浦添高等学校

【現状写真】

【設置位置図】[350m]



○おもろまち向けバス停 ○浦西駅向けバス停



【名称（仮称）】25 タチカワブラインド前

【概要】

既存のバス停とその付近

【周辺施設】

おもろ眼科

みやび保育園

【設置位置図】[500m]



【現状写真】

○おもろまち向けバス停 ○浦西駅向けバス停



【名称（仮称）】26 喜屋武内科呼吸器科

【概要】

周辺住宅地の利便性向上を図る

【周辺施設】

喜屋武内科呼吸器科

ミント歯科

【設置位置図】[250m]



【現状写真】

○おもろまち向けバス停 ○浦西駅向けバス停



【名称（仮称）】27 那覇国際高校前

【概要】

既存のバス停

【周辺施設】

那覇国際高校

新都心公園

【設置位置図】[300m]



【現状写真】

○おもろまち向けバス停 ○浦西駅向けバス停



【名称（仮称）】28 おもろまち3丁目

【概要】

既存のバス停

【周辺施設】

沖縄銀行新都心支店

ベスト電器天久店

天久りうぼう楽市店

【現状写真】

【設置位置図】[250m]



○おもろまち向けバス停 ○浦西駅向けバス停



【名称（仮称）】29 合同庁舎前

【概要】

既存のバス停

【周辺施設】

コープあっぷるタウン

トイザラス

沖縄総合事務局、沖縄労働局

【現状写真】



【設置位置図】[250m]



○おもろまち向けバス停

○浦西駅向けバス停



【名称（仮称）】30 県立博物館前

【概要】

既存のバス停

【周辺施設】

県立博物館

那覇新都心郵便局

ヤマダ電機テックランド那覇本店

【現状写真】



【設置位置図】[150m]



○おもろまち向けバス停

○浦西駅向けバス停



【名称（仮称）】31 サンエー那覇メインプレイス

【概要】

既存のバス停

【周辺施設】

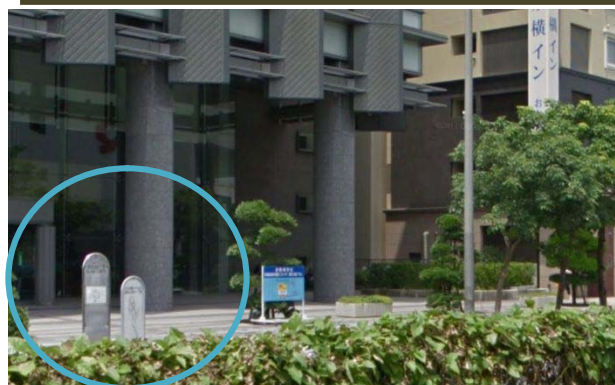
サンエー那覇メインプレイス

【設置位置図】[300m]



○おもろまち向けバス停 ○浦西駅向けバス停

【現状写真】



【名称（仮称）】32 那覇メインプレイス東口

【概要】

既存のバス停

【周辺施設】

サンエー那覇メインプレイス

GEO 新都心店

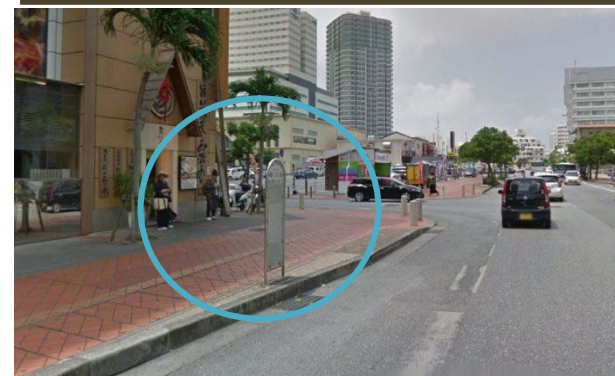
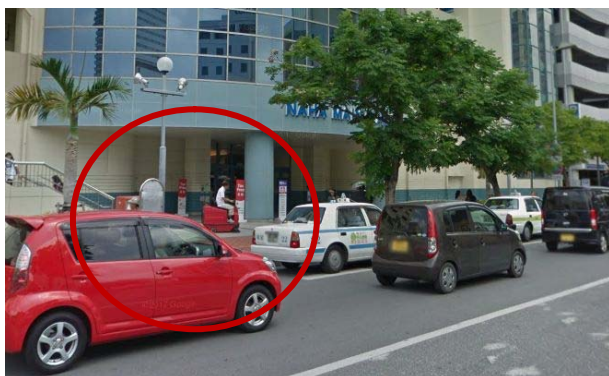
TSUTAYA 那覇新都心店

【現状写真】

【設置位置図】[200m]



○おもろまち向けバス停 ○浦西駅向けバス停



【名称（仮称）】33 おもろまち駅前広場

【設置位置図】[500m]

【概 要】

既存のバス停

【周 辺 施 設】

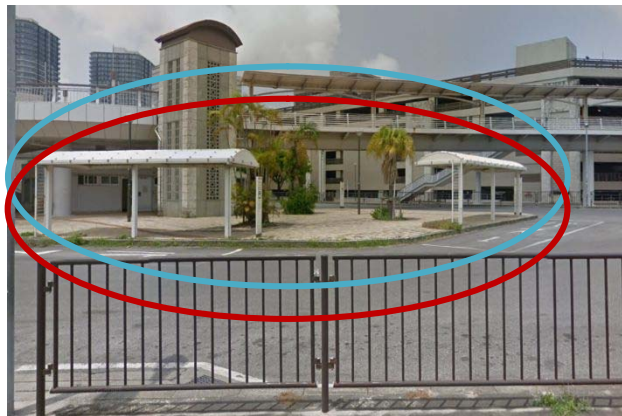
安里眼科おもろまち駅前

おもろまち駅前歯科



【現 状 写 真】

○おもろまち向けバス停 ○浦西駅向けバス停



(2) ルート4のバス停配置(案)

推奨ルート 4 について、公共・商業施設、現地状況及びバス停間隔等を考慮し、バス停の配置計画の検討を行った。

バス停の配置箇所は下図に示す 46 箇所となり、バス停間隔は平均 326m となっている。

また、バス停配置においては路線バスとの連携等を考慮し、既存バス停と合わせた配置箇所も 18 箇所としている。

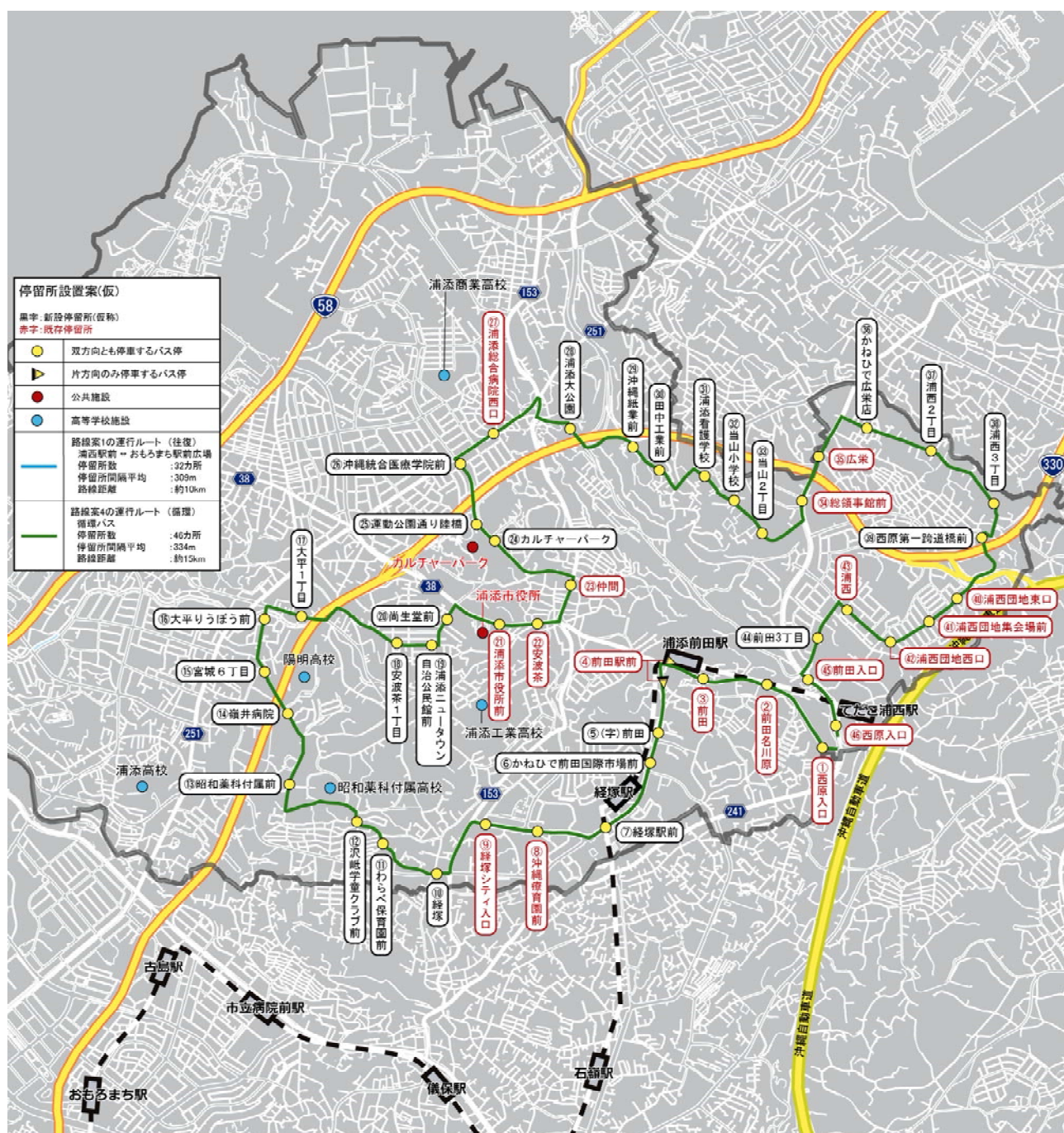


図 5-5 バス停配置案 (ルート 4)

表 5-2 バス停名（仮称）及びバス停間距離

	バス停（仮称）	バス停間隔 (m)	累計距離 (m)	備考
1	西原入口	—	—	既存バス停活用
2	前田名川原	450	450	既存バス停活用
3	前田	400	850	既存バス停活用
4	前田駅前	250	1,100	既存バス停活用
5	(字)前田	300	1,400	
6	かねひで前田国際市場前	200	1,600	
7	経塚駅前	450	2,050	
8	沖縄療育園前	400	2,450	既存バス停活用
9	経塚シティ入口	300	2,750	既存バス停活用
10	経塚	400	3,150	
11	わらべ保育園前	350	3,500	
12	沢峠学童クラブ前	200	3,700	
13	昭和薬科附属前	650	4,350	
14	嶺井病院	450	4,800	
15	宮城 6 丁目	250	5,050	
16	大平りうぼう前	300	5,350	
17	大平 1 丁目	250	5,600	
18	安波茶 1 丁目	650	6,250	
19	浦添ニュータウン自治公民館前	200	6,450	
20	尚生堂前	200	6,650	
21	浦添市役所前	350	7,000	既存バス停活用
22	安波茶	200	7,200	既存バス停活用
23	仲間	300	7,500	既存バス停活用
24	カルチャーパーク	500	8,000	
25	運動公園通り陸橋	250	8,250	
26	沖縄統合医療学院前	250	8,500	
27	浦添総合病院西口	350	8,850	既存バス停活用
28	浦添大公園	550	9,400	
29	沖縄紙業前	400	9,800	
30	田中工業前	200	10,000	
31	浦添看護学校	350	10,350	
32	当山小学校	250	10,600	
33	当山 2 丁目	200	10,800	
34	総領事館前	400	11,200	既存バス停活用

35	広栄	250	11,450	既存バス停活用
36	かねひで広栄店	400	11,850	
37	浦西 2 丁目	400	12,250	
38	浦西 3 丁目	500	12,750	
39	西原第一跨道橋前	250	13,000	
40	浦西団地東口	450	13,450	既存バス停活用
41	浦西団地集会場前	200	13,650	既存バス停活用
42	浦西団地西口	200	13,850	既存バス停活用
43	浦西	300	14,150	既存バス停活用
44	前田 3 丁目	250	14,400	
45	前田入口	300	14,700	既存バス停活用
46	西原入口	300	15,000	既存バス停活用
		Ave : 326		既存バス停 : 18 箇所

【名称（仮称）】 1 西原入口

【概 要】

既存のバス停

【周 辺 施 設】

モノレール浦西駅

【設置位置図】



【現 状 写 真】



○時計回り ○反時計回り

【名称（仮称）】 2 前田名川原

【概 要】

既存のバス停

道路整備中

【周 辺 施 設】

ちねん眼科

浦添市消防本部

【現 状 写 真】

【設置位置図】 [450m]



○時計回り ○反時計回り

【名称（仮称）】3 前田

【概要】

既存のバス停

道路整備中

【周辺施設】

城間クリニック

【現状写真】

【設置位置図】[400m]



○時計回り

○反時計回り



【名称（仮称）】4 前田駅前

【概要】

既存のバス停

道路整備中

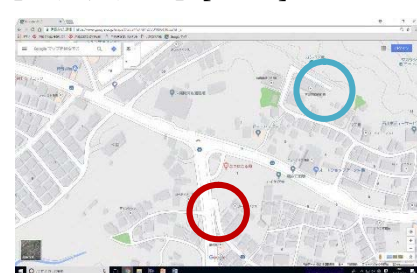
【周辺施設】

浦添警察署

モノレール前田駅

【現状写真】

【設置位置図】[250m]



○時計回り

○反時計回り



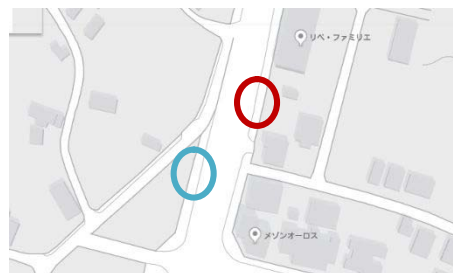
【名称（仮称）】5 (字)前田

【概要】

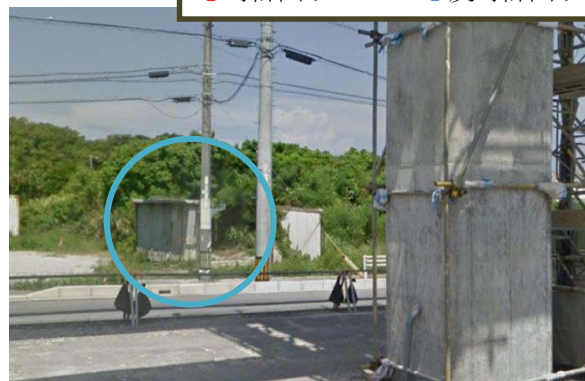
周辺住宅地の利便性向上を図る
道路整備中

【周辺施設】

【設置位置図】[300m]



【現状写真】



○時計回り

○反時計回り

【名称（仮称）】6 かねひで前田国際市場前

【概要】

周辺住宅地の利便性向上を図る
道路整備中

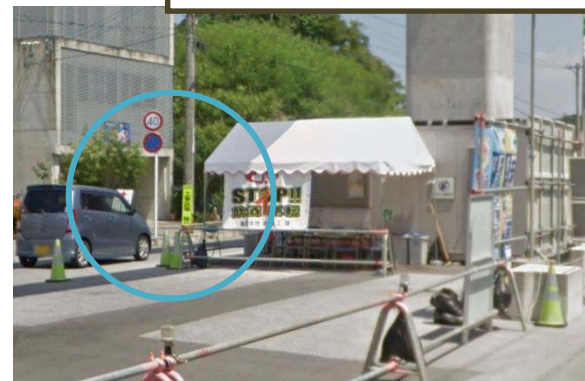
【周辺施設】

タウンプラザかねひで前田国際市場
サザン歯科まえた
楠見耳鼻咽喉科
ガルフスポーツクラブ前田

【設置位置図】[200m]



【現状写真】



○時計回り

○反時計回り

【名称（仮称）】7 経塚駅前

【概要】

周辺住宅地の利便性向上を図る
道路整備中

【周辺施設】

モノレール経塚駅
経塚駅前医療モール

【現状写真】



【設置位置図】[450m]



○時計回り

○反時計回り



【名称（仮称）】8 沖縄療育園前

【概要】

既存のバス停

【周辺施設】

平安病院
沖縄療育園
サンエー経塚シティ
みやら歯科診療所
あずま保育園

【現状写真】



【設置位置図】[400m]



○時計回り

○反時計回り



【名称（仮称）】9 経塚シティ入口

【概要】

周辺住宅地の利便性向上を図る

既存のバス停

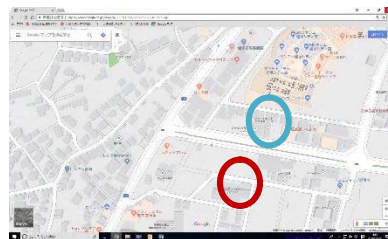
【周辺施設】

サンエー経塚シティ

メディカルKプラザ

【現状写真】

【設置位置図】[300m]



○時計回り

○反時計回り



【名称（仮称）】10 経塚

【概要】

周辺住宅地の利便性向上を図る

【周辺施設】

サンエー大名食品館

GEO 首里大名店

おおな愛児動保育園

メディカルモール経塚

【現状写真】

【設置位置図】[400m]



○時計回り

○反時計回り



【名称（仮称）】11 わらべ保育園前

【概 要】

周辺住宅地の利便性向上を図る

【周 辺 施 設】

わらべ保育園

沢岬げんき学童クラブ

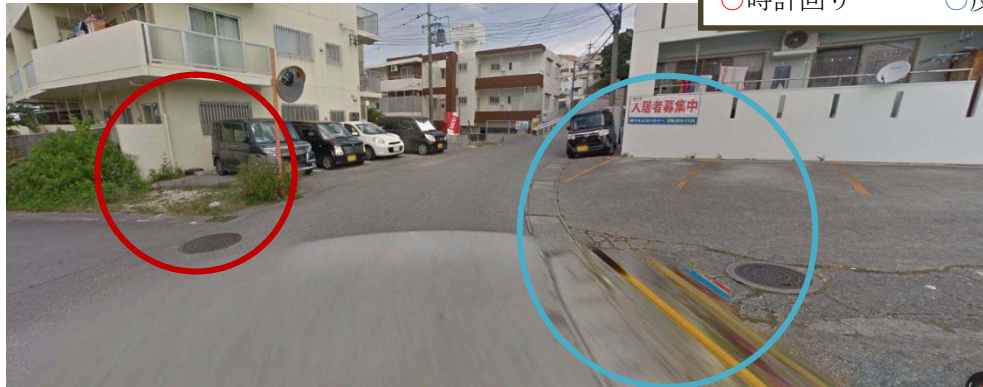
【現 状 写 真】

【設置位置図】[350m]



○時計回り

○反時計回り



【名称（仮称）】12 沢岬学童クラブ前

【概 要】

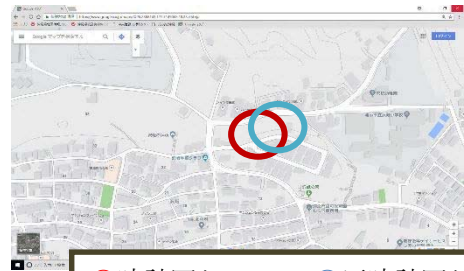
周辺住宅地の利便性向上を図る

【周 辺 施 設】

沢岬学童クラブ

【現 状 写 真】

【設置位置図】[200m]



○時計回り

○反時計回り



【名称（仮称）】13 昭和薬科附属前

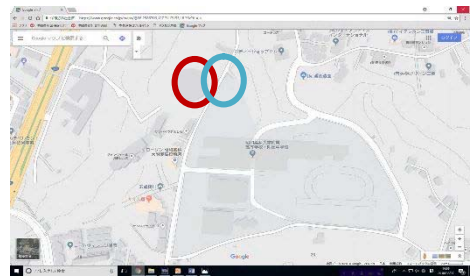
【概 要】

周辺住宅地の利便性向上を図る

【周 辺 施 設】

昭和薬科附属高校

【設置位置図】[650m]



【現 状 写 真】



○時計回り

○反時計回り

【名称（仮称）】14 嶺井病院

【概 要】

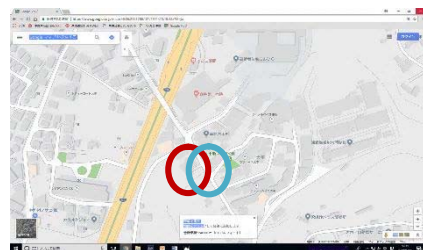
周辺住宅地の利便性向上を図る

【周 辺 施 設】

嶺井第一病院

陽明高校

【設置位置図】[450m]



【現 状 写 真】



○時計回り

○反時計回り

【名称（仮称）】15 宮城6丁目

【概要】

周辺住宅地の利便性向上を図る

【周辺施設】

【設置位置図】[250m]



【現状写真】



○時計回り

○反時計回り

【名称（仮称）】16 大平りうぼう前

【概要】

周辺住宅地の利便性向上を図る

【周辺施設】

大平りうぼう店

しみず胃腸内科

稲嶺皮膚科

ホームセンタータバタ浦添店

小湾保育所

【設置位置図】[300m]



【現状写真】



○時計回り

○反時計回り

【名称（仮称）】17 大平1丁目

【概要】

周辺住宅地の利便性向上を図る

【周辺施設】

【設置位置図】[250m]



【現状写真】



【名称（仮称）】18 安波茶1丁目

【概要】

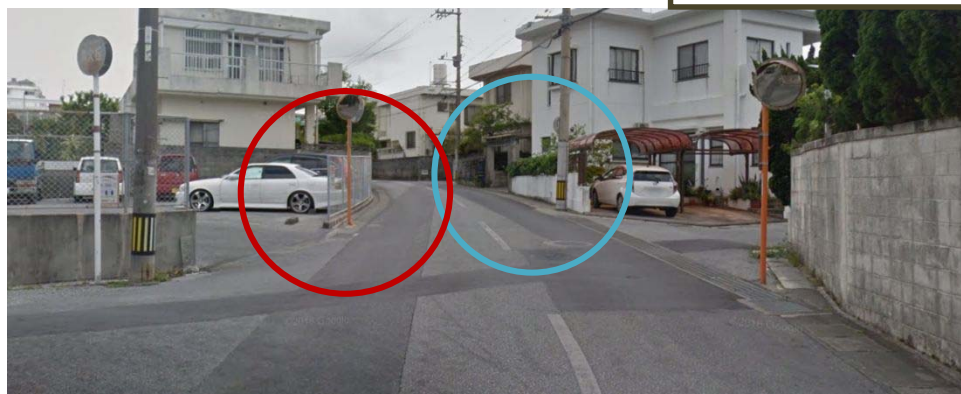
周辺住宅地の利便性向上を図る

【周辺施設】

【設置位置図】[650m]



【現状写真】



【名称（仮称）】19 浦添ニュータウン自治公民館前

【概要】

周辺住宅地の利便性向上を図る

【周辺施設】

浦添ニュータウン自治公民館

パンダ保育園

【現状写真】

【設置位置図】[200m]



○時計回り

○反時計回り



【名称（仮称）】20 尚生堂前

【概要】

周辺住宅地の利便性向上を図る

【周辺施設】

【現状写真】

【設置位置図】[200m]



○時計回り

○反時計回り



【名称（仮称）】21 浦添市役所前

【概要】

既存のバス停

【周辺施設】

浦添市役所

ライト歯科

平和学園ベビーセンター

平和学園

【現状写真】



【設置位置図】[350m]



○時計回り

○反時計回り



【名称（仮称）】22 安波茶

【概要】

既存のバス停

【周辺施設】

JA おきなわ

うらそえ整骨院

琉球銀行安波茶支店

【現状写真】



【設置位置図】[200m]



○時計回り

○反時計回り



【名称（仮称）】23 仲間

【概要】

既存のバス停とその付近

【周辺施設】

安波茶自治会館

仲間自治会館

【設置位置図】[300m]



○時計回り

○反時計回り

【現状写真】



【名称（仮称）】24 カルチャーパーク

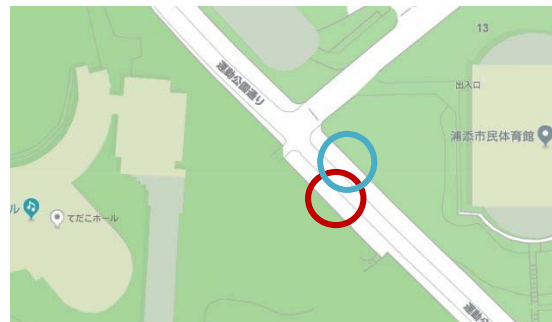
【概要】

浦添運動公園、てだこホール、浦添市美術館
カルチャーパーク等への最寄り停留所

【周辺施設】

浦添市陸上競技場・市民体育館・まじゅんランド
てだこホール・浦添市美術館・浦添市立図書館

【設置位置図】[500m]



○時計回り

○反時計回り

【現状写真】



【名称（仮称）】25 運動公園通り陸橋

【概要】

国道 330 号にある既存「浅野浦」バス停との連絡に配慮

【周辺施設】

【現状写真】

【設置位置図】[250m]



○時計回り ○反時計回り

【名称（仮称）】26 沖縄統合医療学院前

【概要】

周辺住宅地の利便性向上を図る

【周辺施設】

名嘉村クリニック

沖縄統合医療学院

美咲保育園

【現状写真】

【設置位置図】[250m]



○時計回り ○反時計回り



【名称（仮称）】27 浦添総合病院西口

【概要】

既存のバス停

【周辺施設】

浦添総合病院

【設置位置図】[350m]



○時計回り

○反時計回り

【現状写真】



【名称（仮称）】28 浦添大公園

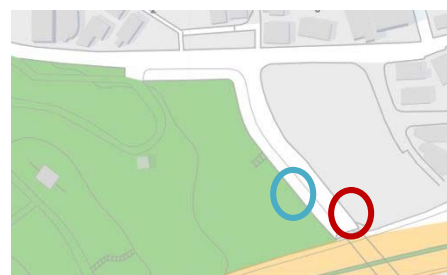
【概要】

周辺住宅地の利便性向上を図る

【周辺施設】

浦添大公園

【設置位置図】[550m]



○時計回り

○反時計回り

【現状写真】



【名称（仮称）】29 沖縄紙業前

【概要】

周辺住宅地の利便性向上を図る

【周辺施設】

浦添大公園

【設置位置図】[400m]



○時計回り

○反時計回り

【現状写真】



【名称（仮称）】30 田中工業前

【概要】

周辺住宅地の利便性向上を図る

【周辺施設】

【設置位置図】[200m]



○時計回り

○反時計回り

【現状写真】



【名称（仮称）】31 浦添看護学校

【概要】

周辺住宅地の利便性向上を図る

【周辺施設】

浦添看護学校

【設置位置図】[350m]



○時計回り

○反時計回り

【現状写真】



【名称（仮称）】32 当山小学校

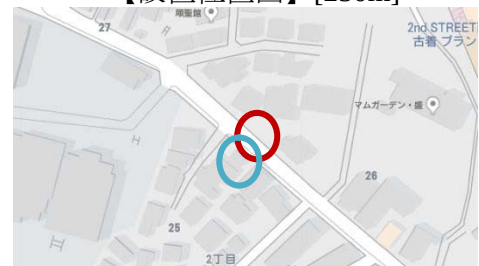
【概要】

周辺住宅地の利便性向上を図る

【周辺施設】

当山小学校

【設置位置図】[250m]



○時計回り

○反時計回り

【現状写真】



【名称（仮称）】33 当山2丁目

【設置位置図】[200m]

【概要】

周辺住宅地の利便性向上を図る

【周辺施設】

パークレーズコート



○時計回り

○反時計回り

【現状写真】



【名称（仮称）】34 総領事館前

【設置位置図】[400m]

【概要】

既存のバス停

【周辺施設】

パークレーズコート

在沖米国総領事館



○時計回り

○反時計回り

【現状写真】



【名称（仮称）】35 広栄

【概要】

周辺住宅地の利便性向上を図る

【周辺施設】

浦添西原郵便局

喜屋武内科クリニック

【設置位置図】[250m]



○時計回り

○反時計回り

【現状写真】



【名称（仮称）】36 かねひで広栄店

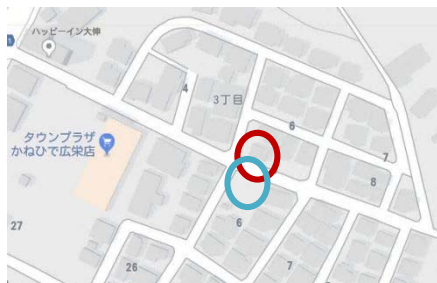
【概要】

周辺住宅地の利便性向上を図る

【周辺施設】

タウンプラザかねひで広栄店

【設置位置図】[400m]



○時計回り

○反時計回り

【現状写真】



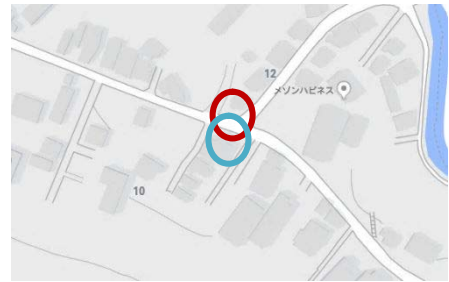
【名称（仮称）】37 浦西2丁目

【概要】

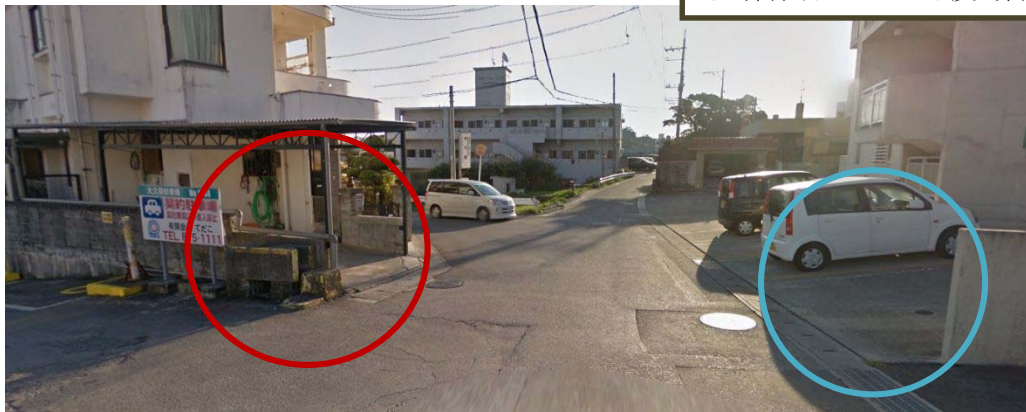
周辺住宅地の利便性向上を図る

【周辺施設】

【設置位置図】[400m]



【現状写真】



○時計回り

○反時計回り

【名称（仮称）】38 浦西3丁目

【概要】

周辺住宅地の利便性向上を図る

【周辺施設】

【設置位置図】[500m]



【現状写真】



○時計回り

○反時計回り

【名称（仮称）】39 西原第一跨道橋前

【概要】

周辺住宅地の利便性向上を図る

【周辺施設】

【設置位置図】[250m]



○時計回り

○反時計回り

【現状写真】



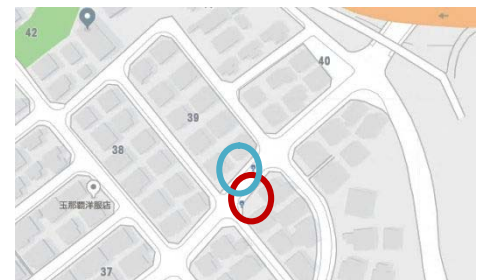
【名称（仮称）】40 浦西団地東口

【概要】

既存のバス停

【周辺施設】

【設置位置図】[450m]



○時計回り

○反時計回り

【現状写真】



【名称（仮称）】41 浦西団地集会場前

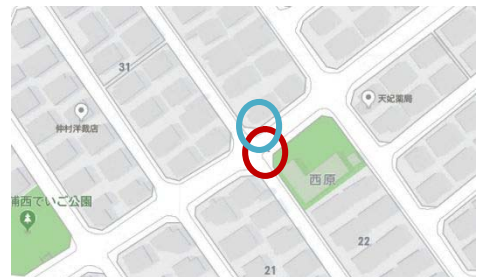
【概 要】

既存のバス停

【周 辺 施 設】

にしばる保育園

【設置位置図】[200m]



【現 状 写 真】

○時計回り

○反時計回り



【名称（仮称）】42 浦西団地西口

【概 要】

既存のバス停

【周 辺 施 設】

ルンルン倶楽部ゴルフレンジ

にしばる保育園

【設置位置図】[200m]



【現 状 写 真】

○時計回り

○反時計回り



【名称（仮称）】43 浦西

【概 要】

既存のバス停

【周 辺 施 設】

JA おきなわ浦添市西原支店

【設置位置図】[300m]



○時計回り

○反時計回り

【現 状 写 真】



【名称（仮称）】44 前田3丁目

【概 要】

周辺住宅地の利便性向上を図る

【周 辺 施 設】

ルンルン倶楽部ゴルフレンジ

【設置位置図】[250m]



○時計回り

○反時計回り

【現 状 写 真】



【名称（仮称）】45 前田入口

【概要】

既存のバス停とその付近

【周辺施設】

ぐしけん小児科

みゆき小児科

サンレーグランドホール中央紫雲閣

【現状写真】

【設置位置図】[300m]



○時計回り

○反時計回り



【名称（仮称）】46 西原入口

【概要】

既存のバス停とその付近

【周辺施設】

【現状写真】

【設置位置図】[300m]



○時計回り

○反時計回り



5-6-2 バスルート所要時間

支線公共交通の推奨ルート（2 ルート）の朝夕ピーク時及びオフピーク時におけるバス停間の所要時間及び平均速度の確認を行った。

所要時間等の確認においては、平日に推奨ルートを乗用車で走行し各バス停の通過時刻を記録し、所要時間及び平均速度等を算出した。

なお、本業務における所要時間の確認においては、バス停でのバス停車時間は考慮していないことに留意する必要がある。

(1) 推奨ルートの所要時間及び平均速度

① ルート 1

ルート 1 における最小所要時間は、朝ピークのとだこ浦西駅向けで約 33 分（17.9km/h）となり、最大所要時間は夕ピークのとだこ浦西駅向けで約 50 分（11.8km/h）となった。

表 5-3 方向別所要時間及び平均速度（ルート 1）

方向		朝ピーク	オフピーク	夕ピーク
新都心向け	所要時間	0:40:31	0:35:59	0:49:39
	平均速度	14.8km/h	16.7 km/h	12.1 km/h
とだこ浦西駅 向け	所要時間	0:33:12	0:38:50	0:50:16
	平均速度	17.9 km/h	15.3 km/h	11.8 km/h

② ルート 4

ルート 4 における最小所要時間は、オフピークの時計回りで約 47 分（19.0km/h）となり、最大所要時間は夕ピークの反時計回りで 74 分（12.2km/h）となった。

表 5-4 方向別所要時間及び平均速度（ルート 4）

方向		朝ピーク	オフピーク	夕ピーク
時計回り	所要時間	0:53:15	0:47:17	0:57:10
	平均速度	16.9 km/h	19.0 km/h	15.7 km/h
反時計回り	所要時間	1:02:50	0:51:04	1:14:00
	平均速度	14.3 km/h	17.6 km/h	12.2 km/h

(2) 推奨ルートのバス停間所要時間及び平均速度

各ルートの方向別バス停間所要時間及び平均速度を下表に示す。

表 5-5 バス停間所要時間及び平均速度（ルート 1：新都心向け）

バス停(仮)	バス停通過時刻			距離 [m]		速度[km/h]		
	朝	昼	夕方	バス停 間隔	前進 距離	朝	昼	夕方
1 西原入口	7:39:06	10:41:02	17:36:24	—	—	—	—	—
2 前田名川原	7:40:22	10:42:31	17:37:06	450	450	21.3	18.2	38.6
3 前田	7:43:23	10:43:21	17:38:15	400	850	8.0	28.8	20.9
4 前田駅前	7:44:44	10:43:54	17:39:15	250	1,100	11.1	27.3	15.0
5 浦添小学校前	7:46:15	10:44:47	17:40:04	350	1,450	13.8	23.8	25.7
6 仲間	7:47:25	10:46:15	17:42:52	450	1,900	23.1	18.4	9.6
7 カルチャーパーク	7:48:25	10:47:15	17:43:46	500	2,400	30.0	30.0	33.3
8 運動公園通り陸橋	7:48:46	10:47:35	17:44:11	250	2,650	42.9	45.0	36.0
9 沖縄統合医療学院前	7:50:14	10:48:04	17:48:31	300	2,950	12.3	37.2	4.2
10 コザ信用金庫	7:51:17	10:50:33	17:50:19	400	3,350	22.9	9.7	13.3
11 マックスバリュ伊祖店	7:51:47	10:51:08	17:50:49	200	3,550	24.0	20.6	24.0
12 城間2丁目	7:53:15	10:52:21	17:51:55	400	3,950	16.4	19.7	21.8
13 屋富祖入口	7:56:50	10:54:25	17:55:58	400	4,350	6.7	11.6	5.9
14 大平特別支援学校	7:59:19	10:56:54	17:57:27	450	4,800	10.9	10.9	18.2
15 宮城公園南	8:01:06	10:58:18	17:58:37	300	5,100	10.1	12.9	15.4
16 宮城2丁目	8:01:27	10:58:38	17:59:05	200	5,300	34.3	36.0	25.7
17 宮城公民館北	8:01:55	10:59:26	18:00:10	250	5,550	32.1	18.8	13.8
18 浦添宮城郵便局	8:02:16	10:59:52	18:00:30	200	5,750	34.3	27.7	36.0
19 小湾川殿下橋	8:03:05	11:00:43	18:01:32	300	6,050	22.0	21.2	17.4
20 ふくざと歯科医院	8:03:33	11:01:53	18:02:01	200	6,250	25.7	10.3	24.8
21 税務署通り	8:04:01	11:02:15	18:02:22	200	6,450	25.7	32.7	34.3
22 内間保育所	8:05:18	11:03:36	18:04:36	300	6,750	14.0	13.3	8.1
23 メロディー保育園	8:05:42	11:03:58	18:04:59	200	6,950	30.0	32.7	31.3
24 内間西公園北	8:06:19	11:05:08	18:05:39	350	7,300	34.1	18.0	31.5
25 タチカワブラインド前	8:11:53	11:08:25	18:08:21	500	7,800	5.4	9.1	11.1
26 喜屋武内科呼吸器科	8:12:28	11:08:49	18:09:16	250	8,050	25.7	37.5	16.4
27 那覇国際高校前	8:13:41	11:09:57	18:10:55	300	8,350	14.8	15.9	10.9
28 おもろまち3丁目	8:14:19	11:10:26	18:11:28	250	8,600	23.7	31.0	27.3
29 合同庁舎前	8:16:27	11:12:10	18:14:20	250	8,850	7.0	8.7	5.2
30 県立博物館前	8:16:44	11:12:25	18:16:18	150	9,000	31.8	36.0	4.6
31 サンエー那覇メインプレイス	8:17:31	11:13:22	18:22:02	300	9,300	23.0	18.9	3.1
32 那覇メインプレイス東口	8:17:53	11:15:26	18:24:06	200	9,500	32.7	5.8	5.8
33 おもろまち駅前広場	8:19:37	11:17:01	18:26:03	500	10,000	17.3	18.9	15.4
総計	0:40:31	0:35:59	0:49:39		10,000	14.8	16.7	12.1

* 赤字：バス停間速度が10km/h以下
青字：バス停間速度が15km/h以下

表 5-6 バス停間所要時間及び平均速度（ルート 1：てだこ浦西駅向け）

バス停(仮)		バス停通過時刻			距離 [m]		速度[km/h]		
		朝	昼	夕方	バス停 間隔	前進 距離	朝	昼	夕方
33	おもろまち駅前広場	6:54:28	13:30:07	17:35:06	—	—	—	—	—
32	那覇メインプレイス東口	6:56:07	13:32:40	17:36:29	500	500	18.2	11.8	21.7
31	サンエー那覇メインプレイス	6:58:26	13:34:47	17:37:23	200	700	5.2	5.7	13.3
30	県立博物館前	6:59:18	13:35:18	17:37:56	300	1,000	20.8	34.8	32.7
29	合同庁舎前	6:59:30	13:35:41	17:41:12	150	1,150	45.0	23.5	2.8
28	おもろまち3丁目	6:59:56	13:38:28	17:43:49	250	1,400	34.6	5.4	5.7
27	那覇国際高校前	7:00:48	13:39:18	17:45:22	250	1,650	17.3	18.0	9.7
26	喜屋武内科呼吸器科	7:02:16	13:41:03	17:47:35	300	1,950	12.3	10.3	8.1
25	タチカワブラインド前	7:02:36	13:41:32	17:49:30	250	2,200	45.0	31.0	7.8
24	内間西公園北	7:05:58	13:43:30	17:53:20	500	2,700	8.9	15.3	7.8
23	メロディー保育園	7:06:54	13:44:17	17:54:44	350	3,050	22.5	26.8	15.0
22	内間保育所	7:07:13	13:45:05	17:55:41	200	3,250	37.9	15.0	12.6
21	税務署通り	7:08:32	13:46:31	17:57:48	300	3,550	13.7	12.6	8.5
20	ふくざと歯科医院	7:09:04	13:47:31	17:58:16	200	3,750	22.5	12.0	25.7
19	小湾川殿下橋	7:10:10	13:48:26	17:59:18	200	3,950	10.9	13.1	11.6
18	浦添宮城郵便局	7:11:03	13:49:14	18:00:18	300	4,250	20.4	22.5	18.0
17	宮城公民館北	7:11:23	13:49:37	18:00:59	200	4,450	36.0	31.3	17.6
16	宮城2丁目	7:12:28	13:50:34	18:02:10	250	4,700	13.8	15.8	12.7
15	宮城公園南	7:12:47	13:50:54	18:02:32	200	4,900	37.9	36.0	32.7
14	大平特別支援学校	7:13:38	13:53:23	18:04:49	300	5,200	21.2	7.2	7.9
13	屋富祖入口	7:15:34	13:54:23	18:06:21	450	5,650	14.0	27.0	17.6
12	城間2丁目	7:16:43	13:55:13	18:07:05	400	6,050	20.9	28.8	32.7
11	マックスバリュ伊祖店	7:18:30	13:56:48	18:09:34	400	6,450	13.5	15.2	9.7
10	コザ信用金庫	7:18:50	13:57:09	18:10:13	200	6,650	36.0	34.3	18.5
9	沖縄統合医療学院前	7:20:11	13:59:20	18:16:53	400	7,050	17.8	11.0	3.6
8	運動公園通り陸橋	7:20:41	13:59:48	18:17:31	300	7,350	36.0	38.6	28.4
7	カルチャーパーク	7:21:01	14:00:07	18:17:54	250	7,600	45.0	47.4	39.1
6	仲間	7:22:07	14:01:53	18:20:36	500	8,100	27.3	17.0	11.1
5	浦添小学校前	7:23:36	14:03:34	18:22:39	450	8,550	18.2	16.0	13.2
4	前田駅前	7:24:23	14:04:24	18:23:18	350	8,900	26.8	25.2	32.3
3	前田	7:25:24	14:04:50	18:23:47	250	9,150	14.8	34.6	31.0
2	前田名川原	7:26:29	14:05:32	18:24:25	400	9,550	22.2	34.3	37.9
1	西原入口	7:27:40	14:08:57	18:25:22	450	10,000	22.8	7.9	28.4
総計		0:33:12	0:38:50	0:50:16		9,900	17.9	15.3	11.8

* 赤字：バス停間速度が10km/h以下
 青字：バス停間速度が15km/h以下

表 5-7 バス停間所要時間及び平均速度（ルート4：時計回り）

	バス停(仮)	バス停通過時刻			距離 [m]		速度[km/h]		
		朝	昼	夕方	バス停 間隔	前進 距離	朝	昼	夕方
1	西原入口	7:23:13	15:42:08	17:15:02	—	—	—	—	—
2	前田名川原	7:23:54	15:42:49	17:16:01	450	450	39.5	39.5	27.5
3	前田	7:25:00	15:43:48	17:17:41	400	850	21.8	24.4	14.4
4	前田駅前	7:26:43	15:44:36	17:18:17	250	1,100	8.7	18.7	25.0
5	(字)前田	7:27:21	15:45:10	17:18:53	300	1,400	28.4	31.8	30.0
6	かねひで前田国際市場前	7:27:48	15:45:35	17:19:20	200	1,600	26.7	28.8	26.7
7	経塚駅前	7:28:33	15:46:17	17:20:01	450	2,050	36.0	38.6	39.5
8	沖縄療育園	7:29:30	15:47:19	17:20:57	400	2,450	25.3	23.2	25.7
9	経塚シティ入口	7:30:30	15:48:59	17:22:08	300	2,750	18.0	10.8	15.2
10	経塚	7:32:43	15:52:52	17:26:14	400	3,150	10.8	6.2	5.9
11	わらべ保育園前	7:34:10	15:53:58	17:27:32	350	3,500	14.5	19.1	16.2
12	沢岨学童クラブ前	7:34:50	15:54:30	17:28:17	200	3,700	18.0	22.5	16.0
13	昭和薬科付属前	7:36:53	15:56:14	17:30:22	650	4,350	19.0	22.5	18.7
14	嶺井病院	7:37:45	15:57:27	17:31:27	450	4,800	31.2	22.2	24.9
15	宮城6丁目	7:38:14	15:57:51	17:31:55	250	5,050	31.0	37.5	32.1
16	大平りうぼう前	7:39:14	15:58:46	17:33:17	300	5,350	18.0	19.6	13.2
17	大平1丁目	7:41:33	15:59:40	17:34:11	250	5,600	6.5	16.7	16.7
18	安波茶一丁目	7:43:53	16:01:17	17:36:03	650	6,250	16.7	24.1	20.9
19	浦添ニュータウン自治公民館前	7:44:33	16:01:50	17:36:39	200	6,450	18.0	21.8	20.0
20	尚生堂前	7:45:30	16:02:23	17:37:15	200	6,650	12.6	21.8	20.0
21	浦添市役所前	7:48:25	16:03:49	17:42:12	350	7,000	7.2	14.7	4.2
22	安波茶一丁目	7:48:45	16:04:12	17:42:32	200	7,200	36.0	31.3	36.0
23	仲間	7:50:03	16:04:55	17:44:45	300	7,500	13.8	25.1	8.1
24	カルチャーパーク	7:51:49	16:05:53	17:45:45	500	8,000	17.0	31.0	30.0
25	運動公園通り陸橋	7:52:08	16:06:14	17:46:06	250	8,250	47.4	42.9	42.9
26	沖縄統合医療学院前	7:53:45	16:08:03	17:48:23	250	8,500	9.3	8.3	6.6
27	浦添総合病院西口	7:55:59	16:10:07	17:49:20	350	8,850	9.4	10.2	22.1
28	浦添大公園	7:57:58	16:11:45	17:53:16	550	9,400	16.6	20.2	8.4
29	沖縄紙業前	7:58:47	16:12:33	17:54:01	400	9,800	29.4	30.0	32.0
30	田中工業前	7:59:34	16:13:01	17:54:34	200	10,000	15.3	25.7	21.8
31	浦添看護学校	8:00:16	16:13:49	17:55:19	350	10,350	30.0	26.3	28.0
32	当山小学校	8:00:57	16:14:15	17:55:57	250	10,600	22.0	34.6	23.7
33	当山2丁目	8:01:34	16:14:53	17:56:30	200	10,800	19.5	18.9	21.8
34	総領事館前	8:02:54	16:17:07	17:59:01	400	11,200	18.0	10.7	9.5
35	広栄	8:03:45	16:19:05	18:01:08	250	11,450	17.6	7.6	7.1
36	かねひで広栄店	8:05:08	16:20:25	18:02:40	400	11,850	17.3	18.0	15.7
37	浦西2丁目	8:06:34	16:21:30	18:03:57	400	12,250	16.7	22.2	18.7
38	浦西3丁目	8:08:06	16:22:43	18:05:16	500	12,750	19.6	24.7	22.8
39	西原第一跨道橋前	8:09:23	16:23:46	18:06:18	250	13,000	11.7	14.3	14.5
40	浦西団地東口	8:10:17	16:24:39	18:07:14	450	13,450	30.0	30.6	28.9
41	浦西団地集会場前	8:10:39	16:25:01	18:07:38	200	13,650	32.7	32.7	30.0
42	浦西団地西口	8:11:00	16:25:23	18:08:00	200	13,850	34.3	32.7	32.7
43	浦西	8:11:35	16:26:03	18:08:36	300	14,150	30.9	27.0	30.0
44	前田3丁目	8:12:28	16:26:38	18:09:10	250	14,400	17.0	25.7	26.5
45	前田入口	8:14:49	16:28:28	18:10:43	300	14,700	7.7	9.8	11.6
46	西原入口	8:16:28	16:29:25	18:12:12	300	15,000	10.9	18.9	12.1
	総計	0:53:15	0:47:17	0:57:10		15,000	16.9	19.0	15.7

* 赤字：バス停間速度が10km/h以下
 青字：バス停間速度が15km/h以下

表 5-8 バス停間所要時間及び平均速度（ルート4：反時計回り）

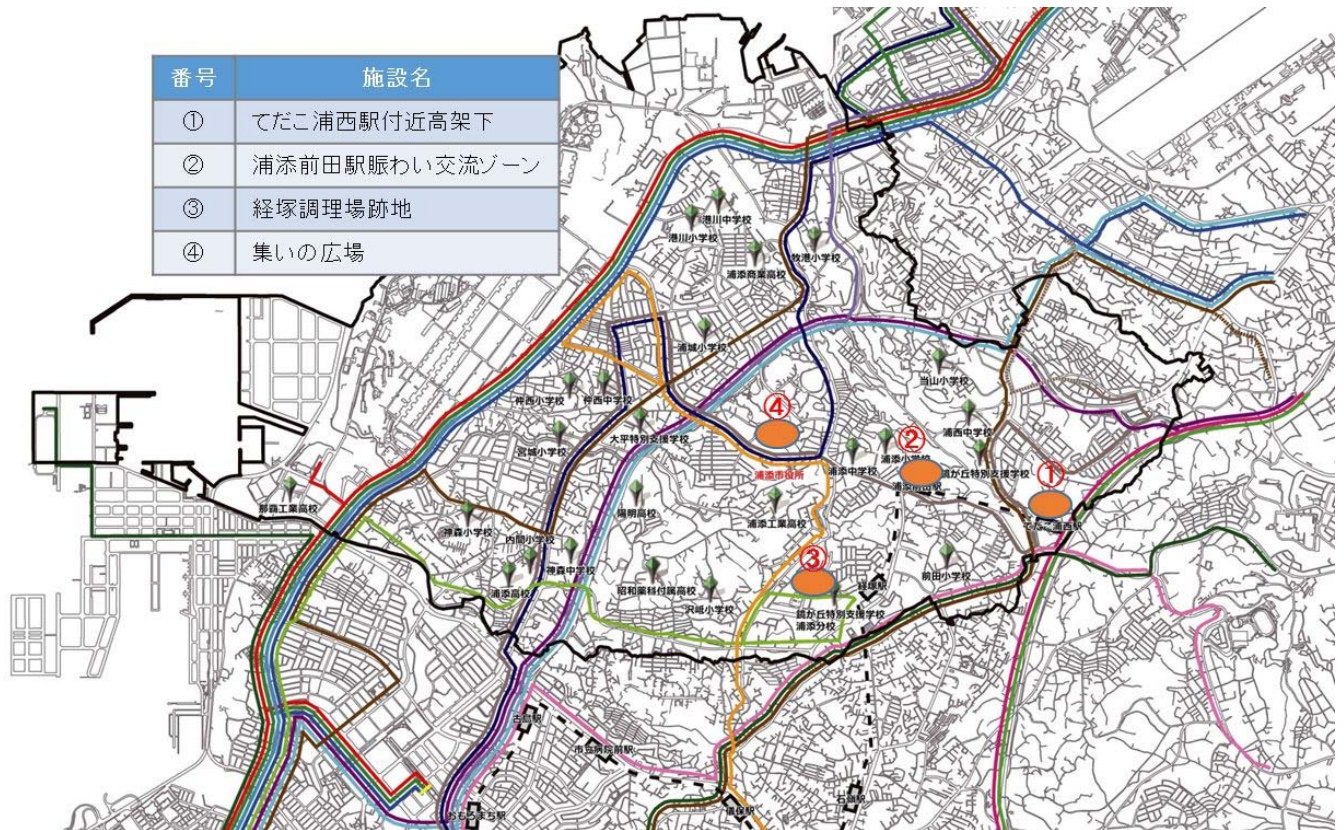
バス停(仮)	バス停通過時刻			距離 [m]		速度[km/h]		
	朝	昼	夕方	バス停 間隔	前進 距離	朝	昼	夕方
46 西原入口	7:21:26	14:15:44	17:18:37	—	—	—	—	—
45 前田入口	7:22:41	14:17:01	17:19:21	300	300	14.4	14.0	24.5
44 前田3丁目	7:23:19	14:17:52	17:20:50	300	600	28.4	21.2	12.1
43 浦西	7:24:14	14:19:06	17:21:33	250	850	16.4	12.2	20.9
42 浦西団地西口	7:24:48	14:19:41	17:22:07	300	1,150	31.8	30.9	31.8
41 浦西団地集会場前	7:25:12	14:20:05	17:22:31	200	1,350	30.0	30.0	30.0
40 浦西団地東口	7:25:33	14:20:27	17:22:54	200	1,550	34.3	32.7	31.3
39 西原第一跨道橋前	7:26:23	14:21:18	17:23:47	450	2,000	32.4	31.8	30.6
38 浦西3丁目	7:27:22	14:22:19	17:24:50	250	2,250	15.3	14.8	14.3
37 浦西2丁目	7:28:43	14:23:32	17:26:40	500	2,750	22.2	24.7	16.4
36 かねひで広栄店	7:29:44	14:24:37	17:28:01	400	3,150	23.6	22.2	17.8
35 広栄	7:35:33	14:26:34	17:31:00	400	3,550	4.1	12.3	8.0
34 総領事館前	7:35:57	14:26:54	17:32:51	250	3,800	37.5	45.0	8.1
33 当山2丁目	7:37:02	14:27:52	17:34:28	400	4,200	22.2	24.8	14.8
32 当山小学校	7:37:37	14:28:25	17:35:04	200	4,400	20.6	21.8	20.0
31 浦添看護学校	7:38:10	14:29:05	17:35:36	250	4,650	27.3	22.5	28.1
30 田中工業前	7:38:46	14:30:09	17:36:24	350	5,000	35.0	19.7	26.3
29 沖縄紙業前	7:39:14	14:31:05	17:36:55	200	5,200	25.7	12.9	23.2
28 浦添大公園	7:41:50	14:32:28	17:38:00	400	5,600	9.2	17.3	22.2
27 浦添総合病院西口	7:49:16	14:35:30	17:46:48	550	6,150	4.4	10.9	3.8
26 沖縄統合医療学院前	7:52:44	14:36:41	17:48:32	350	6,500	6.1	17.7	12.1
25 運動公園通り陸橋	7:53:14	14:37:11	17:49:10	250	6,750	30.0	30.0	23.7
24 カルチャーパーク	7:53:35	14:37:32	17:49:31	250	7,000	42.9	42.9	42.9
23 仲間	7:55:07	14:39:54	17:51:05	500	7,500	19.6	12.7	19.1
22 安波茶一丁目	7:56:46	14:43:46	17:52:49	300	7,800	10.9	4.7	10.4
21 浦添市役所前	7:57:15	14:44:48	17:56:40	200	8,000	24.8	11.6	3.1
20 尚生堂前	7:57:52	14:46:53	17:58:28	350	8,350	34.1	10.1	11.7
19 浦添ニュータウン自治公民館前	7:58:29	14:47:31	17:59:08	200	8,550	19.5	18.9	18.0
18 安波茶一丁目	7:59:00	14:47:58	17:59:38	200	8,750	23.2	26.7	24.0
17 大平1丁目	8:03:30	14:49:55	18:02:05	650	9,400	8.7	20.0	15.9
16 大平りうぼう前	8:04:05	14:50:43	18:04:48	250	9,650	25.7	18.7	5.5
15 宮城6丁目	8:04:58	14:51:40	18:06:27	300	9,950	20.4	18.9	10.9
14 嶺井病院	8:05:36	14:52:13	18:06:59	250	10,200	23.7	27.3	28.1
13 昭和薬科付属前	8:06:53	14:53:18	18:08:08	450	10,650	21.0	24.9	23.5
12 沢岬学童クラブ前	8:08:42	14:54:54	18:10:09	650	11,300	21.5	24.4	19.3
11 わらべ保育園前	8:09:14	14:55:27	18:11:08	200	11,500	22.5	21.8	12.2
10 経塚	8:11:44	14:56:46	18:12:27	350	11,850	8.4	15.9	15.9
9 経塚シティ入口	8:12:52	14:57:45	18:13:56	400	12,250	21.2	24.4	16.2
8 沖縄療育園	8:13:46	14:58:19	18:14:51	300	12,550	20.0	31.8	19.6
7 経塚駅前	8:14:57	14:59:20	18:17:09	400	12,950	20.3	23.6	10.4
6 かねひで前田国際市場前	8:15:42	15:00:01	18:20:25	450	13,400	36.0	39.5	8.3
5 (字)前田	8:16:52	15:00:19	18:22:07	200	13,600	10.3	40.0	7.1
4 前田駅前	8:21:55	15:03:29	18:26:43	300	13,900	3.6	5.7	3.9
3 前田	8:22:25	15:03:58	18:27:10	250	14,150	30.0	31.0	33.3
2 前田名川原	8:23:04	15:04:35	18:27:49	400	14,550	36.9	38.9	36.9
1 西原入口	8:24:16	15:06:48	18:32:37	450	15,000	22.5	12.2	5.6
総計	1:02:50	0:51:04	1:14:00		15,000	14.3	17.6	12.2

* 赤字：バス停間速度が10km/h以下
 青字：バス停間速度が15km/h以下

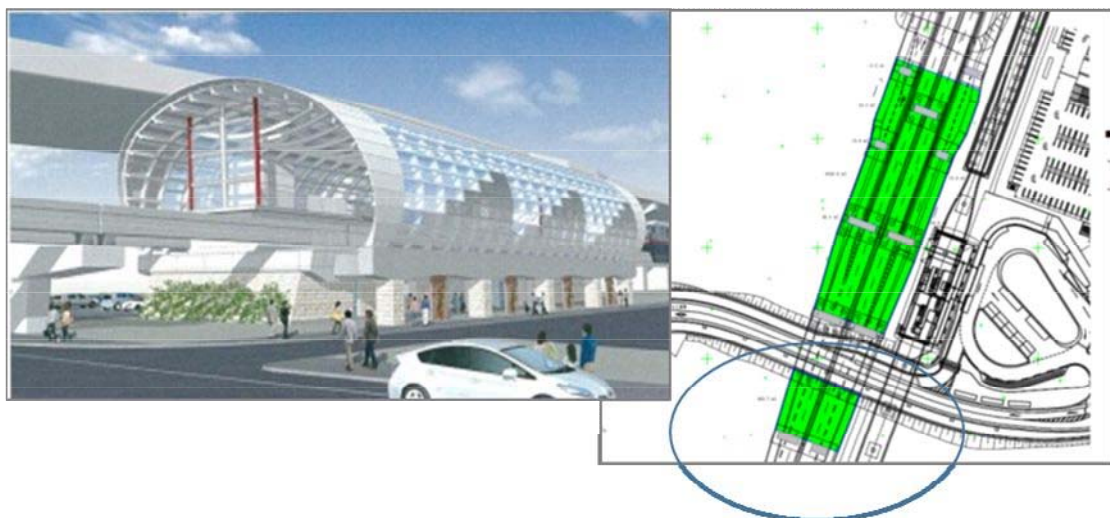
5-7 市内駐機場の検討

支線公共交通の駐機場については、高架下（浦添西原線バイパス）、公共施設駐車場及び経塚調理場跡地利用等を今後検討していくものとする。

なお、駐機場の検討においては、運行ルート及びバスの転回等を考慮し決定するものとする。



① 浦添西原線高架下



② 浦添前田駅賑わい交流ゾーン



③ 経塚調理場跡地



④ 集いの広場



5-8 関係機関ヒアリング

コミュニティバス実証実験に向けて、関係機関へのヒアリングを実施した。

ヒアリング先については、モノレール延長後に路線バスのルート見直しを検討しているバス事業者（沖縄バス、那覇バス・琉球バス）、バス事業の認可を行っている沖縄総合事務局陸上交通課、現在、コミュニティバス運行を実施している北谷町及び中城村へ実施した。

なお、ヒアリング内容については、下表に示すものとする。

表 5-9 ヒアリング内容

関係機関	ヒアリング内容
沖縄バス株式会社	【出席者：大城次長、名嘉山課長（H29. 1. 25）】 モノレール延長後の路線バスのルート見直し、実証実験における課題及び駐機場（営業所含む）についてヒアリング - モノレール延長後に、沖縄バスにおいてはモノレール延長区間周辺において路線バスのルート見直しを検討しており、首里方面から浦添前田駅までの延長を考えている。当駅において路線バス（中型バス）の転回が可能であれば、浦添前田駅の活用を考えている。 - コミュニティバス実証実験の実施にあたっては、バス、運転手及び営業所（駐機場）が必要となる。当会社において保有している小型バスは読谷村において使用している。また、現在においてはバス運転手不足が課題となっている。 - 駐機場については、バスの一時的な駐車が可能なスペース、また、その近場にトイレが設置されていれば可能であるが、営業所では運行管理者及び整備士の配置が必要となる。
	【出席者：親川常務取締役、大城次長、名嘉山課長（H30. 2. 7）】 実証実験へ向けての支線公共交通の運行ルート（6ルート案）を提示し、ルート内容及び選定理由を説明後、6ルートに対しての意見をヒアリング コミュニティバスのルート（6ルート）については、特に問題はないと考えているが、一部のルートにおいては、既存路線バスのルートと重なりが大きいことから、実証実験の実施に向けルートの詳細検討にあたっては十分にバス事業者との調整が必要と考える。

那覇バス株式会社 株式会社琉球バス	【出席者：大城次長、仲間係長（H30. 1. 11）】 モノレール延長後の路線バスのルート見直し、実証実験における課題及び駐機場（営業所）含むについてヒアリング ・モノレール延長後に琉球バスにおいては、てだこ浦西駅を中心に既存路線バス及び高速バスのルート見直しを検討している。 ・また、旭橋付近のバスターミナルの供用後に全体的な見直しも考えている。 ・コミュニティバス実証実験について、浦添市のカルチャーパーク内の一部を駐機場として利用し、運転手の点呼、交替の際は豊崎営業所と西原営業所へ戻っていた。 ・市内へ営業所を設ける場合は、乗務員の休憩所の設置、運行管理者及び整備士の配置が最低でも必要となる。その他で給油、洗車施設も状況により必要となる。 ・現在、当社では小型バス（ポンチョ）を6台保有しているが、2台は那覇市内で運行している。利用している小型バスは約2,500万円/台となる。 【出席者：大城次長、仲間係長（H30. 2. 6）】 実証実験へ向けての支線公共交通の運行ルート（6ルート案）を提示し、ルート内容及び選定理由を説明後、6ルートに対しての意見をヒアリング ・コミュニティバスのルート（6ルート）については、特に問題はないと考えているが、一部のルートにおいては、既存路線バスのルートと重なりが大きいことから、実証実験の実施に向けルートの詳細検討にあたっては十分にバス事業者との調整が必要と考える。
沖縄総合事務局 運輸部 陸上交通課	【出席者：西倉課長、山口課長補佐、山本監理第一係長】 営業所を設ける際の規定等についてヒアリングを実施 ・営業所を設ける際は、休憩施設を配置し、運行管理者及び整備管理者の配置が必要となるが、営業所の申請は事業者が行う必要がある。 ・車両の整備において、運行前の車両点検や簡易的な整備が可能な施設、車両の洗車機や給油施設は設けなくても良い。 ・また、出張所の場合は、細かな規定はなく運行管理者を配置することで設置が可能。

北谷町役場 総務部 企画財政課	【出席者：勢理客係長、田中主任主事】 運行しているコミュニティバスの現状及び課題等についてヒアリングを実施 ・ 本町におけるコミュニティバスの利用は低い状況となっている。 ・ コミュニティバスの周知には当町の広報誌を活用しているが、利用者は増加していない。今後、北谷高校を通過するルートへの見直し、回数券の利用及び乗り継ぎ割引等を検討していく予定である。 ・ 現在、実証実験中に軽微な事故が1件発生している。運行に問題はなく事後処理を行っている。 ・ 実証実験中に災害、またはバスが故障した場合においては、当町のバスを利用する計画となっている。 ・ 本町のコミュニティバスは、一括交付金を活用している。 ・ 現在使用している車両はリースとなり、リース代は40万円/月程度であり、5年でリースアップ予定となっている。 ・ バス停の作成については、バス協会より紹介された会社へ依頼した。
中城村役場 企画課 企画調整係	【出席者：新屋敷係長】 運行しているコミュニティバスの現状及び課題等についてヒアリングを実施 ・ 本村のコミュニティバスの利用は低い傾向となっているが、通勤・通学を考慮した朝便は黒字運行となっている。 ・ バスの回数券も販売しており、一般料金（200円）は回数券割引を実施している。回数券は村役場、中城モール及び村内のコンビニで購入が可能となる。 ・ バス停の配置計画は、ひと字に一箇所として配置している。また、バス停の作成については、村内の業者へ依頼し作成した。

第6章 コミュニティバス実証実験計画（素案）の検討

6-1 実証実験へ向けての検討項目

6-1-1 実施時期及び期間

(1) 実施時期

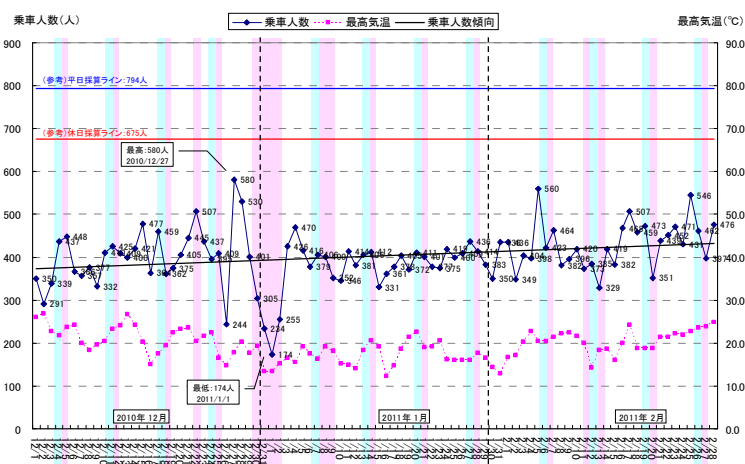
実証実験の実施時期については、現在、整備が進められているモノレール延長区間の開通時期と合わせるものとする。現在、モノレール延長区間の開通時期は平成 31 年度早期に予定されている。



図 6-1 モノレール延長区間

(2) 実施期間

過去の実証実験結果、周知期間及び一般市民のライフスタイルの変更等を考慮し、実証実験期間を 1 年程度想定する。利用者動向の見極め、利用者増を図っていく必要がある。



6-1-2 バスルート及びバス停位置

前章において、バスルート及びバス停位置について提案したが、今後、実証実験実施に向けて、地域へのヒアリングを実施し、詳細なバスの運行ルート及びバス停位置を決定していく必要がある。

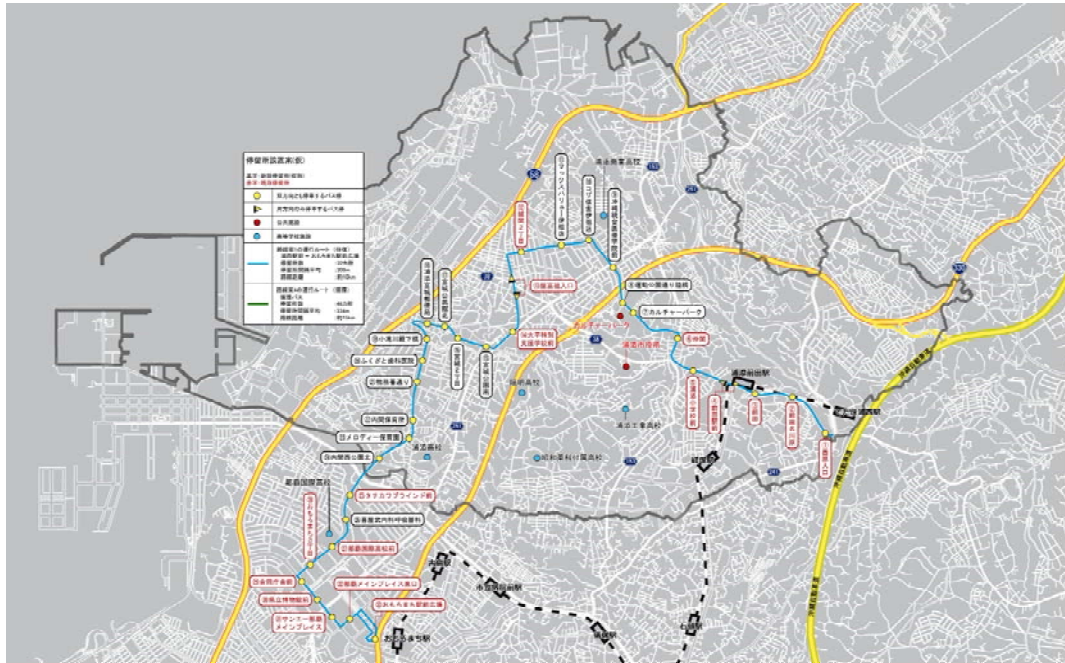


図 6-3 バス運行ルート案（ルート1）

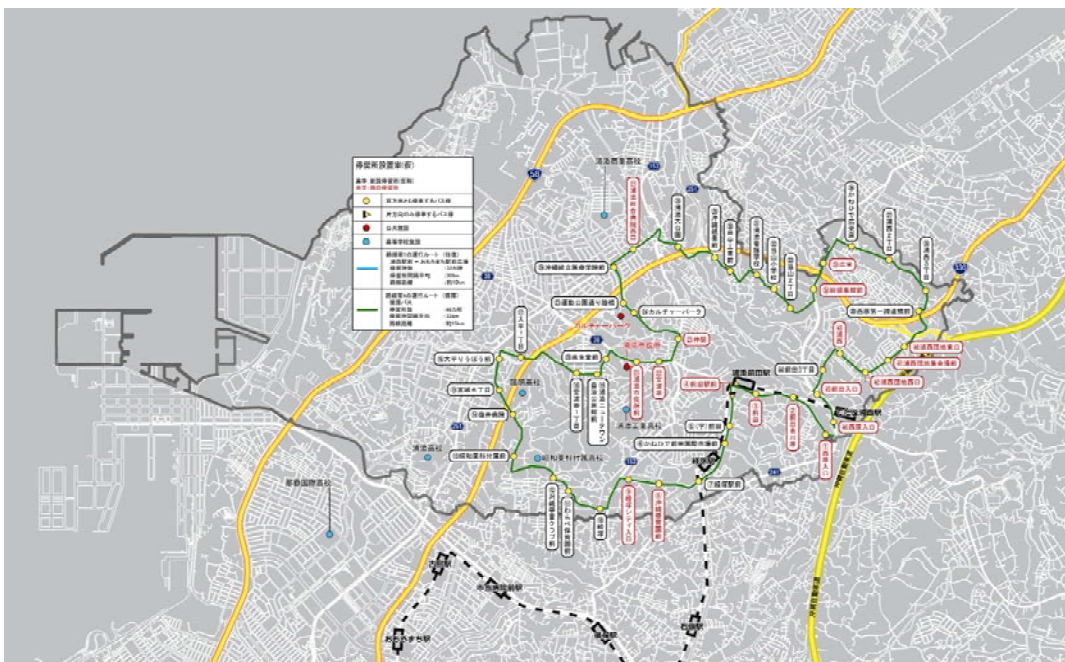


図 6-4 バス運行ルート案（ルート4）

6-1-3 運賃設定

アンケート結果では、市民が利用可能と考える運賃は200円台が最も多く40.1%、200円未満は25.2%を占める。運賃を200円とした場合、61.2%が利用可能と考えている。

今後、実証実験に向けて運賃は200円を基本として検討していく。

なお、運賃割引については一般路線バスと同等な割引率を検討していく。

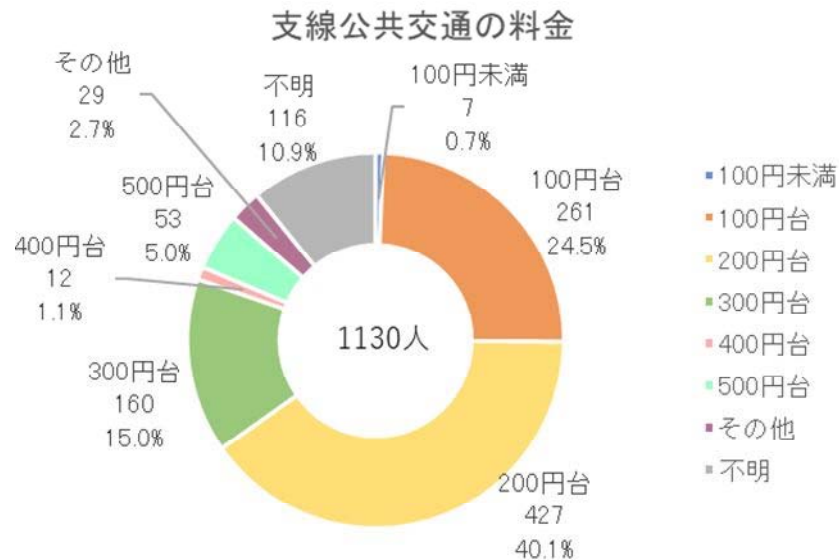


図 6-5 支線公共交通運賃意向

表 6-1 実証実験に向けた運賃設定（案）

	料金	備考
一般	200円	中学生以上
子ども	100円	小学生
障がい者	100円	
免許返納者	100円	
未就学児	無料	
その他	日・祝ファミリー割引	

表 6-2 過年度実証実験における運賃設定

	料金	備考
一般	200円	中学生以上
子ども	100円	小学生
障がい者	100円	
1歳未満	無料	

6-1-4 サービス水準

実証実験における支線公共交通の運行時間は、路線バス（5 時～23 時台）及びモノレール（5 時～23 時台）等との連携を考慮し、1 時間あたりの運行本数を 2 本から 4 本で検討する。

(1) 運行時間帯

アンケート調査結果より、支線公共交通が利用出来る時間について、朝は 7 時台、夜は 10 時の意向が最も多い。

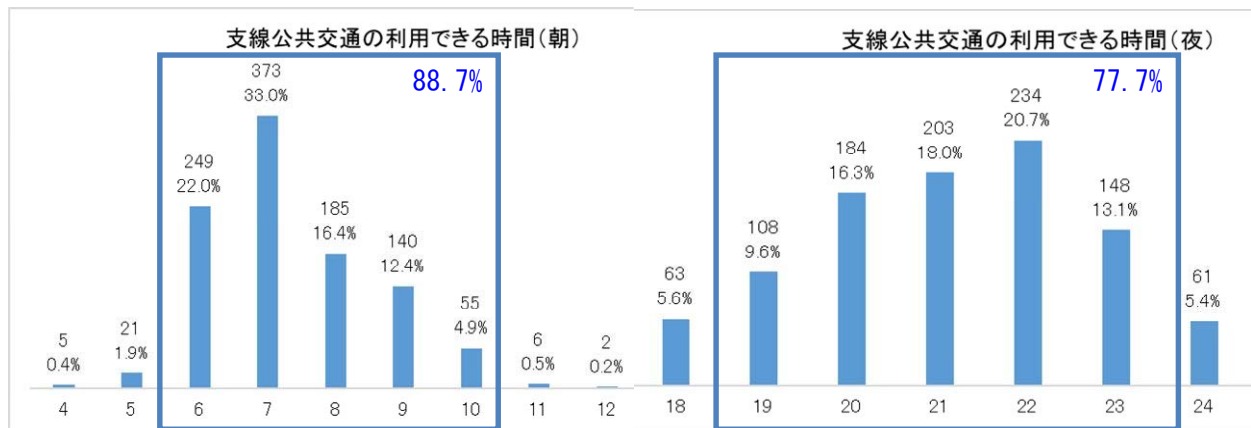


図 6-6 利用出来る時間帯の意向

(2) 運行本数

アンケート調査結果より、支線公共交通の 1 時間あたりの運行本数として、4 本/h が最も多く約 29.2%、次に 1 時間に 3 本、2 本の順となっている。

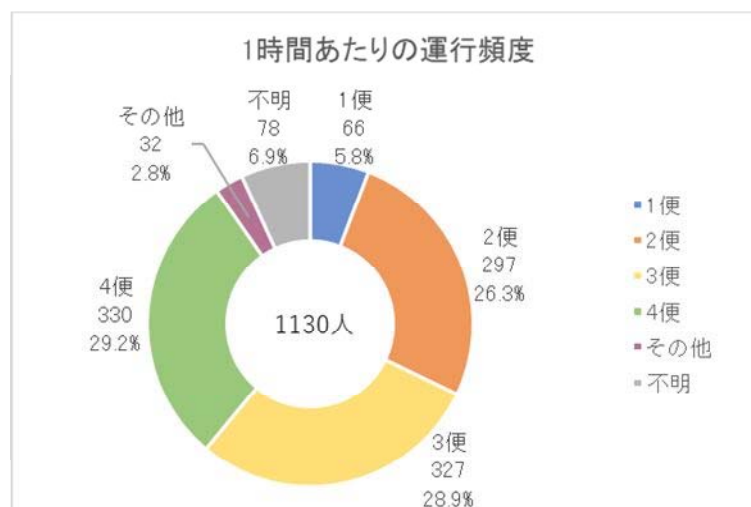


図 6-7 1 時間当たりの運行本数の意向

6-1-5 運行車両

実証実験に使用する運行車両については、走行ルート需要、ルート及び事業者との調整により決定するものとする。

なお、実証実験に使用する可能性のある車両を以下に示す。

分 類	中型バス	画像：中型バス 
長 さ × 幅	9m×2.3m	
乗 車 定 員	約 55 人	
最小道路幅員	5.5m	
価 格 (目 安)	1,900 万円～	
燃 費	約 5.0 km/ℓ	
特徴 県内では路線バスとして数多く導入されている車両。平成 22 年の実験運行でも中型バスが使用された。 運転には大型免許が必要。		

分 類	小型バス	画像：日野 ポンチョ 
長 さ × 幅	7m×2.1m	
乗 車 定 員	約 35 人	
最小道路幅員	4.7m	
価 格 (目 安)	1,500 万円～	
燃 費	6.4 km/ℓ	
特徴		
読谷村の鳳バスや新都心牧志線等で導入されており、全国的にもコミュニティバス（主に路線定期運行）として数多く導入されている車両。		
運転には大型免許が必要。		(画像・諸元・価格等はロングタイプ)

分 類	小型バス (マイクロバス)
長 さ × 幅	7m×2.1m
乗 車 定 員	～29 人
最小道路幅員	4.7m
価 格 (目 安)	440 万円～
燃 費	8.6 km/ℓ
特徴	
需要規模の小さい過疎地でのコミュニティバス（路線定期・不定期運行）として使用される事が多い。	
運転には中型免許が必要。	

画像：トヨタ コースター



分 類	大型ワゴン	画像：トヨタ ハイエースコミュニーター ※「おでかけなんじい」で使用している車両 
長 さ × 幅	5.4m×1.9m	
乗 車 定 員	～14 人	
最小道路幅員	4.5m	
価 格（目 安）	280 万円～	
燃 費	10.2km/ℓ	
特徴 比較的小回りが利き狭隘な道路でも通行可能。 定員数が多いことからバスと称して使用される事が多い。 定員が 11 名以上なら運転には中型免許が必要。		

6-1-6 その他項目

実証実験に向けて、浦添市民への周知及び市民の利用促進を促す目的として、実証実験の周知方法の検討を行うものとする。

また、利用状況等の把握を目的とした調査・検討も合わせて行う必要がある。

表 6-3 今後の周知及び調査の検討項目

	項目	検討内容
実証実験告知の検討	モノレール との連携	・ ポスター、チラシ等の掲示 ・ 企画、イベント
	広報誌	・ 浦添市の発行する広報誌において事前告知や特集などの掲載検討 ・ 関連する公共団体等の発行する広報誌への告知掲載の検討
	WEB	・ 浦添市ホームページ内において事前告知や専用ページの開設を検討 ・ 携帯電話向けサイトを開設し時刻表等の告知の検討(QRコード等による紙媒体とのメディア連携を含む) ・ 関連団体の運営するWEBサイトからのリンク設定の調整等を検討
	新聞	・ 新聞告知(広告)の検討
	テレビ・ラジオ	・ わった〜バス党との連携を検討
	その他	・ 効果を高めるため車両告知デザイン(側面ステッカー等)やチラシ類、WEB、バス停等にトータルデザインの導入の検討 ・ 商業施設等が実施するチラシ広告等への掲載・ポスター掲出等の検討 ・ 大型集合住宅や周辺駐車場等へのチラシ配布・ポスター掲出等の検討
利用促進に関する調査・検討	利用者数調査	・ コミュニティバス実証実験期間中に乗車した利用者数の調査を検討
	利用者OD調査	・ 利用頻度の多いバス停や乗車区間などを詳細に把握し、運行ルートの見直しや検討時の基礎資料とすることを目的に利用者OD(乗車バス停、降車バス停)の調査について検討
	利用者アンケート調査	・ 利用者の個人属性(性別・年齢・居住地)や利用目的、運行前に利用していた交通手段、バス利用満足度、改善要望などについて把握するためにアンケート調査の検討
	沿線居住者アンケート調査	・ 沿線住民に対して新たにバスが通過する事によって得られたメリットや問題点(安全性)等を把握するために沿線居住者アンケート調査の検討

6-1-7 実証実験における費用の試算

実証実験に向けて、推奨ルート（2ルート）に係る費用の試算を行う。

(1) 走行キロ当たりの原価

平成 28 年度乗合バス事業の収支状況（国土交通省資料）を参考に、沖縄ブロックの乗合バスの実車走行キロ当たり原価を試算した結果、本検討の費用試算においては下表に示す 235.1186 円/キロとして計算するものとする。

表 6-4 実車走行キロ当たりの原価

費目	実績	単位	備考
人件費	122.62	円	
燃料油脂費	32.84		
車両修繕費	19.54		
車両償却	15.15		
利子	2		
諸経費	29.66		
適正利潤	13.31		経費(221.81)の6%
計	235.1186		実車走行キロ当たり原価

(2) ルート 1：運行コストの試算

① 費用試算の条件

ルート 1 の運行コスト試算に係る前提条件は以下の通りとする。

表 6-5 運行コスト試算条件

項目	値	単位	備考
実施期間	365	日	平日：245 日、土日祝：120 日
仮設バス停	50	箇所	ルート 1（10.0km）/0.2km
1 周所要時間	40	分	路線バスの表定速度（15km/h）

② ルート1の運行コスト試算

ルート選定において示した、ルート1の条件を用いて、平日及び休日の各1日あたりのコストを試算。

表 6-6 平日・休日の1日当たりのコスト

		平日	休日	単位	備考
運行条件	運行本数	34	28	往復/日	H22 実証実験の削減案
	路線延長	20.0		Km/往復	ルート1
	運送原価	236		円/km	
	運行コスト	160,480	132,160	円/日	
収入必須利用者	運賃	200		円/人	
	割引率	7.5		%	H22 実証実験時（平日）の割引率を参考
	実質運賃	185		円/人	
	1日あたり	710	639	人/日	
	1便あたり	10.4	11.4	人/便	片道の乗車平均

表 6-7 実証実験コスト

収入		支出		備考
①運賃収入	46,366,550 円	③運行コスト	55,176,800 円	-8,810,250 (①-③)
②補助金	21,100,250 円	④仮設バス停設置	2,250,000 円	
		⑤広告費	2,040,000 円	
		⑥調査費	8,000,000 円	
⑦収入計	67,466,800 円	⑧支出計	67,466,800 円	0 (⑦-⑧)

■ 運賃収入

乗車見込み平日 710 人、休日 639 人とし、運賃（200 円）の割引率（7.5%）として、実質運賃を 185 円に設定

- ・ 平日：乗車人員（710 人）×実質運賃（185 円）×平日（245 日）＝32,180,750 円
- ・ 休日：乗車人員（639 人）×実質運賃（185 円）×休日（120 日）＝14,185,800 円

合計：46,366,550 円

■ 運行コスト

- ・ 平日：運行本数（34 往復/日）×路線延長（20.0km/往復）×
運送原価（236 円/km）×平日（245 日）＝39,317,600 円
- ・ 休日：運行本数（28 往復/日）×路線延長（20.0km/往復）×
運送原価（236 円/km）×休日（120 日）＝15,859,200 円

合計：55,176,800 円

■ 仮設バス停設置費

過去の社会実験事例より

- ・ 45,000 円×50 箇所＝2,250,000 円

■ 告費

- ・ 過去の社会実験事例より

■ 調査費

- ・ 分析整理等を行うことを前提として算出

(3) ルート 4：運行コストの試算

① 費用試算の条件

ルート 4 の運行コスト試算に係る前提条件は以下の通りとする。

表 6-8 運行コスト試算条件

項目	値	単位	備考
実施期間	365	日	平日：245 日、土日祝：120 日
仮設バス停	77	箇所	ルート 4（15.4km）/0.2km
1 周所要時間	60	分	路線バスの表定速度（15km/h）

② ルート４の運行コスト試算

ルート選定において示した、ルート４の条件を用いて、平日及び休日の各１日あたりのコストを試算

表 6-9 平日・休日の１日当たりのコスト

		平日	休日	単位	備考
運行条件	運行本数	34	28	往復/日	H22 実証実験の削減案
	路線延長	30.8		Km/往復	ルート４
	運送原価	236		円/km	
	運行コスト	247,139	203,526	円/日	
収入必須利用者	運賃	200		円/人	
	割引率	7.5		%	H22 実証実験時（平日）の割引率を参考
	実質運賃	185		円/人	
	１日あたり	1030	927	人/日	
	１便あたり	15.1	16.6	センター/便	片道の乗車平均

表 6-10 実証実験コスト

収入		支出		備考
①運賃収入	67,264,150 円	③運行コスト	84,972,272 円	-17,708,122 (①－③)
②補助金	31,213,122 円	④仮設バス停設置	3,465,000 円	
		⑤広告費	2,040,000 円	
		⑥調査費	8,000,000 円	
⑦収入計	98,477,272 円	⑧支出計	98,477,272 円	0 (⑦－⑧)

■ 運賃収入

乗車見込み平日 710 人、休日 639 人とし、運賃（200 円）の割引率（7.5%）として、実質運賃を 185 円に設定

- ・ 平日：乗車人員（1030 人）×実質運賃（185 円）×平日（245 日）＝46,684,750 円
- ・ 休日：乗車人員（927 人）×実質運賃（185 円）×休日（120 日）＝20,579,400 円

合計：67,264,150 円

■ 運行コスト

- ・ 平日：運行本数（34 往復/日）×路線延長（30.8km/往復）×
運送原価（236 円/km）×平日（245 日）＝60,549,104 円
- ・ 休日：運行本数（28 往復/日）×路線延長（30.8km/往復）×
運送原価（236 円/km）×休日（120 日）＝24,423,168 円

合計：84,972,272 円

■ 仮設バス停設置費

過去の社会実験事例より

- ・ 45,000 円×77 箇所＝3,465,000 円

■ 告費

- ・ 過去の社会実験事例より

■ 調査費

- ・ 分析整理等を行うことを前提として算出

6-1-8 実証実験に向けての流れ

今後、実証実験へ向けて関係機関との協議を進めていく必要がある。
実証実験実施計画の策定までのフローを以下に示す。

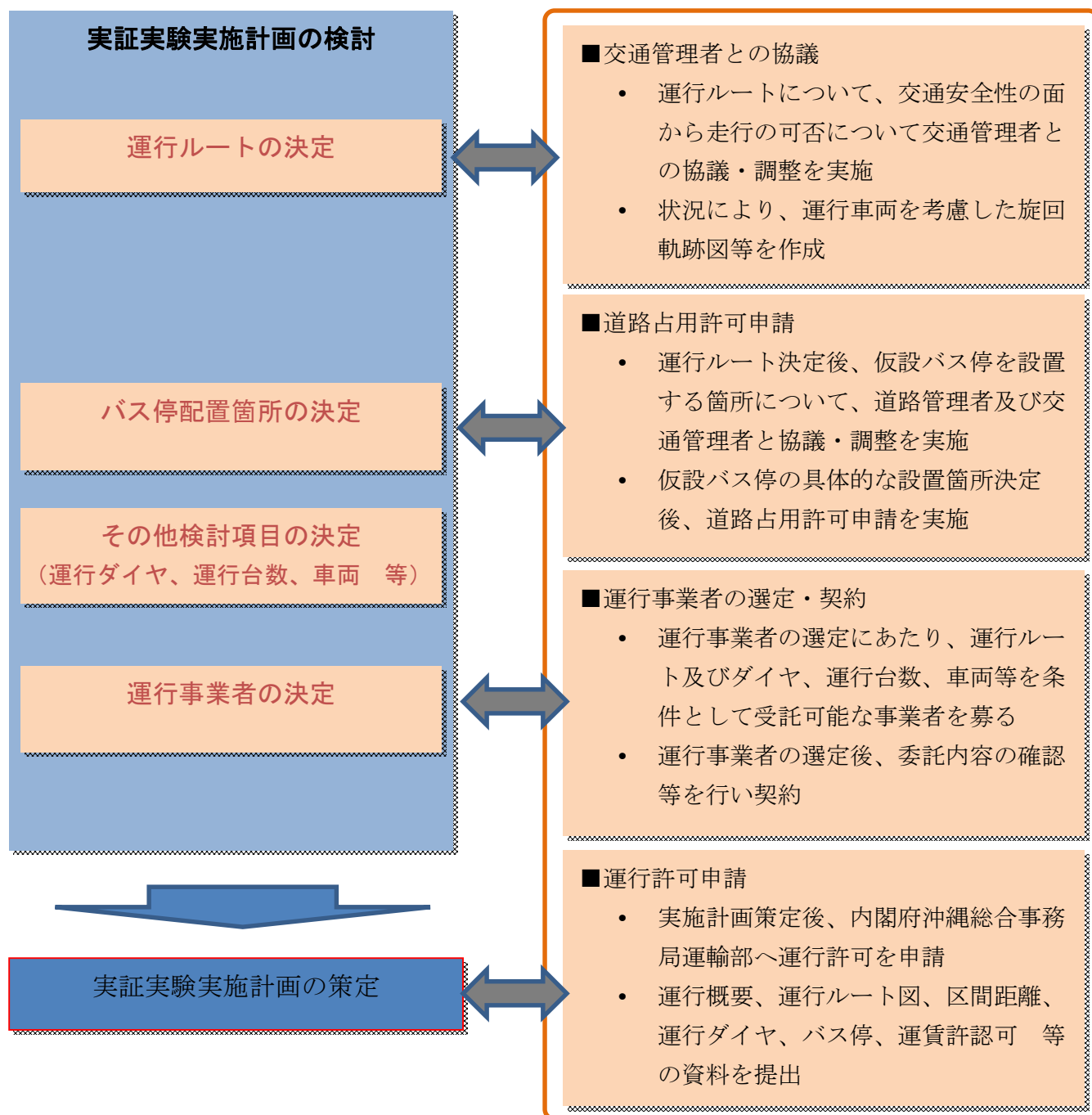


図 6-8 実証実験実施計画策定フロー

6-1-9 補助金精度

地域公共交通確保維持事業（陸上交通）において、地域幹線系統を対象及び地域内フィーダー系統を対象とした補助に大別されており、それぞれの予測収支差（赤字額）の最大1/2の補助を受けることが可能となる。

事業メニュー	補助対象事業者	補助内容	補助率
地域公共交通確保維持事業	地域内フィーダー系統補助	- 一般乗合旅客自動車運送事業者 - 自家用有償旅客運送者 - 地域公共交通活性化再生法に基づく協議会	1 / 2
	車両購入に係る補助	【幹線系統】 - 一般乗合旅客自動車運送事業者 - 地域公共交通活性化再生法に基づく協議会	1 / 2
		【車両減価償却費等補助】 補助対象購入車両減価償却費及び当該購入に係る金融費用の合計額 【公有民営補助】 補助対象車両購入費用 ※補助対象経費の限度額 ① ノンステップ型車両：1,500万円 ② ワンステップ型車両：1,300万円 ③ 小型車両：1,200万円 ④ 都市間連絡用車両：1,500万円	1 / 2

(1) 地域内フィーダーシステム補助

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援。

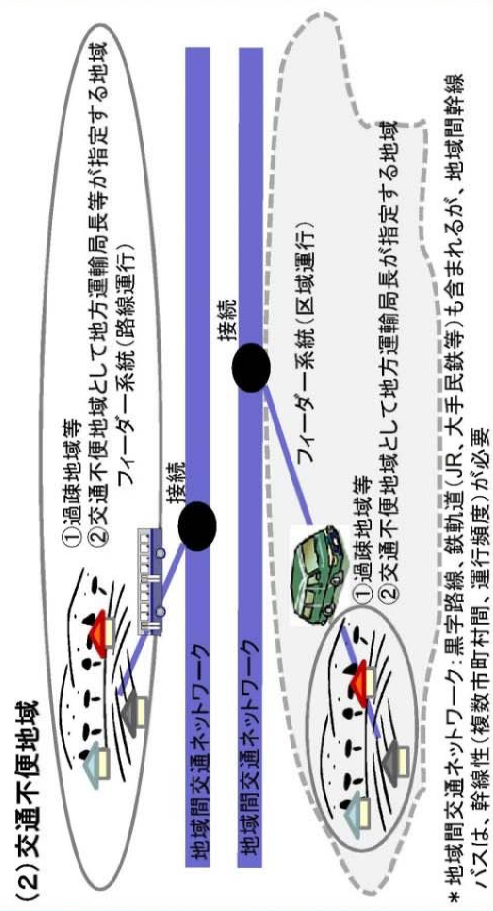
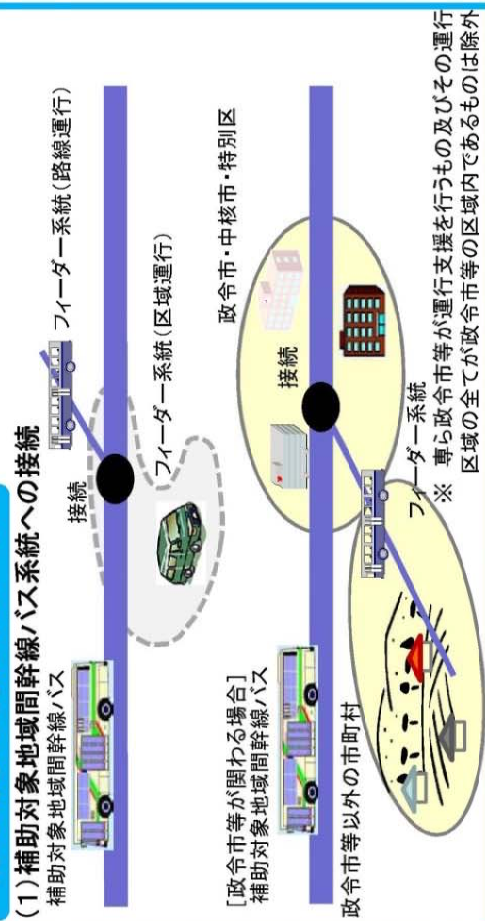
補助内容

- 補助対象事業者
一般乗合旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者
又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
- 補助対象経費
補助対象システムに係る経常費用から経常収益を控除した額

$$\text{補助対象経費} = \text{経常費用} - \text{経常収益}$$

$\text{経常費用} = \text{事業者のキロ当たり経常費用} \times \text{システム毎の実車走行キロの実績}$
 $\text{経常収益} = \text{システム毎の運送収入、運送雑収及び営業外収益の実績}$
- 補助率
1/2
- 主な補助要件
 - ・補助対象地域間幹線バスシステムを補完すること
又は過疎地域等の交通不便地域の移動確保を目的とするものであること
 - ・補助対象地域間幹線バスシステム等へのアクセス機能を有するものであること
 - ・新たに運行を開始又は公的支援を受けるものであること
・乗車人員が2人/1回以上であること(30年度見直し)
(定時定路線型の場合に限る。)
 - ・経常赤字であること

補助対象システムのイメージ



(2) 車両購入に係る補助

厳しい経営状況にある乗合バス事業者の負担の軽減や老朽更新による安全確保及び利用者利便を図る観点から、バス車両の更新等について支援。

補助内容

○ 補助対象事業者

【車両減価償却費等補助】

幹線系統：一般乗合旅客自動車運送事業者

又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

フィーダー系統：一般乗合旅客自動車運送事業者又は自家用有償旅客運送者

又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

【公有民営補助】

地方公共団体又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

○ 補助対象経費

【車両減価償却費等補助】

補助対象購入車両減価償却費及び

当該購入に係る金融費用の合計額

(地域公共交通再編実施計画に位置付けられた

系統については、車両購入費の一括補助も可)

【公有民営補助】

補助対象車両購入費用

※補助対象経費の限度額

① ノンストップ型車両：1,500万円

② フンストップ型車両：1,300万円

③ 小型車両：1,200万円

④ 都市間連絡用車両：1,500万円

○ 補助率

1/2

○ 主な補助要件

・補助対象期間中に新たに購入等を行うもの

・主として地域間幹線又は地域内フィーダーの補助対象系統の運行の用に供するもの

・地上から床面までの地上高が65センチメートル以下かつ定員11人以上の車両であって次のいずれかに該当するもの

① ノンストップ型車両(スロープ又はリフト付き)

② フンストップ型車両(スロープ又はリフト付き)

③ 小型車両(①及び②の類型に属さない長さ7メートル以下かつ定員29人以下の車両)

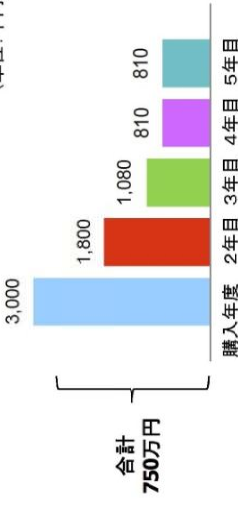
・運行区間の一部に高速道路等を含む補助対象系統の運行の用に供するものであって道路運送車両の保安基準(座席ベルト、ABS等の設置)に適合した定員11人以上の車両

補助方式のイメージ

車両減価償却費等補助

＜車両価格1,500万円のノンストップバスを購入し、定率法(残存価額×0.4)を用いて5年間で償却する場合＞

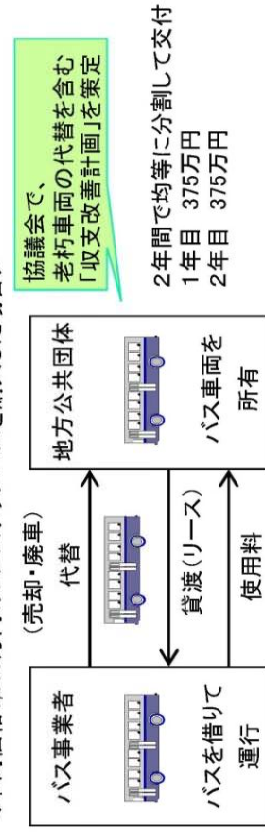
(単位:千円)



※ 補助対象金融費用は、年2.5%が上限

公有民営補助

＜車両価格1,500万円のノンストップバスを購入した場合＞



6-2 協議会の運営

6-2-1 交通会議開催状況

浦添市地域公共交通会議の協議内容及び協議会開催状況を以下に示す。

表 6-11 浦添市交通会議の協議内容

会議名	開催日	報告・協議内容
第1回交通会議	平成29年11月13日（月）	① 支線公共交通導入に向けた「背景と目的」「スケジュール」について ② 浦添市の公共交通を取り巻く現状と課題 ③ 支線公共交通の検討方針
第2回交通会議	平成30年2月8日（木）	① 第1回浦添市地域交通会議議事要旨について ② 浦添市地域公共交通会議設置要綱について ③ アンケート調査結果について ④ 支線公共交通運行ルート（案）について ⑤ 支線公共交通実証実験計画（素案）について



図 6-9 第1回交通会議（左）及び第2回交通会議（右）

6-2-2 浦添市交通会議設置要綱

制定平成29年8月23日

改正平成29年12月5日

(目的)

第1条 浦添市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）は、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送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ため設置する。

(協議事項)

第2条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 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・料金等に関する事項
- (2) 市営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (3) 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

(交通会議の構成員)

第3条 交通会議の委員は、次に掲げる者とし、その役職については別表1のとおりとする。

- (1) 浦添市長又はその指名する者
- (2) 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
- (3) 一般乗合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
- (4) 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
- (5) 一般乗用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
- (6) 市民又は利用者の代表
- (7) 内閣府沖縄総合事務局運輸部長又はその指名する者
- (8) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者又はその指名する者
- (9) 道路管理者又はその指名する者
- (10) 浦添警察署長又はその指名する者
- (11) 学識経験者
- (12) 前各号に掲げる者のほか、交通会議が必要と認める者

(任期)

第4条 委員の任期は、2年とする。

ただし、補欠の役員の任期は、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。

(交通会議の運営)

第5条 交通会議に会長をおき、主宰者である浦添市の中からこれを定める。

2 会長は、交通会議を代表し、会務を総括する。

3 副会長は、あらかじめ会長が指名し、会長に事故がある場合には、その職務を代理する。

4 交通会議は、構成員の過半数が出席しなければ、開くことができない。

5 構成員については、交通会議に代理人を出席させることができる。

6 交通会議の議事は、出席した構成員及び代理人の過半数で決し、可否同数の場合は、会長の決するところによる。

7 前項の場合において、会長は、構成員として議決に加わる権利を有しない。

8 交通会議は、原則として公開とする。

9 会長は、必要があると認められるときは、構成員以外のものに対し、交通会議に出席して、その意見を述べ又は説明を行うことを求めることができる。

10 交通会議の庶務は、都市建設部都市計画課において処理する。

(協議結果の取扱い)

第6条 交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(その他)

第7条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が交通会議に諮り定める。

附則 この要綱は、平成29年8月23日から施行する。

附則 この要綱は、平成29年12月5日から施行する。

別表 1 (第 3 条関係)

浦添市地域公共交通協議会構成員名簿

	役職名	所 属	備 考
1	会長	浦添市 副市長	
2	委員	内閣府沖縄総合事務局南部国道事務所	
3	〃	沖縄県土木建築部中部土木事務所	
4	〃	内閣府沖縄総合事務局 運輸部 企画室	
5	〃	内閣府沖縄総合事務局 運輸部 陸上交通課	
6	〃	沖縄県 企画部 交通政策課	
7	〃	沖縄県 土木建築部 都市計画・モノレール課 都市モノレール室	
8	〃	沖縄都市モノレール株式会社	
9	〃	浦添警察署	
10	〃	一般社団法人沖縄県バス協会	
11	〃	那覇バス株式会社	
12	〃	琉球バス交通株式会社	
13	〃	沖縄バス株式会社	
14	〃	東陽バス株式会社	
15	〃	一般社団法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会	
16	〃	株式会社グランド交通	
17	〃	ひまわりタクシー株式会社	
18	〃	私鉄沖縄県労働組合連合会	
19	〃	学識経験者	
20	〃	社会福祉法人 浦添市社会福祉協議会	
21	〃	浦添市老人クラブ連合会	
22	〃	浦添市自治会長会	
23		浦添市婦人連合会	
24	〃	浦添市女性団体連絡協議会	
25	〃	浦添市観光協会	
26	〃	浦添商工会議所	
27	〃	浦添市 都市建設部長	
28	事務局長	浦添市都市計画課	
29	事務局	浦添市都市計画課都市交通企画係	

6-2-3 議事要旨

(1) 第1回浦添市交通会議

日時：平成29年11月13日（月）
14：30～16：30
場所：浦添市役所 9階 講堂

■資料1：浦添市地域公共交通会議設置要綱について

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
沖縄総合事務局 運輸部 (陸上交通課) 西倉委員	第3条第4～5項に示す一般貸切（乗用）という規定は、道路運送法に規定はなく、会議メンバーからみると、「一般乗用」が適切ではないか。	(事務局) ご指摘内容について、確認を行い適切に修正を行う。

■議題（1）：浦添市の公共交通を取り巻く現状と課題について（資料3）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
沖縄県都市モノレール株式会社 延長推進室 仲村委員	6、8ページに示している、学校送迎及び移動ニーズのトリップ数について、単位は人/日という認識でよいのか。	(事務局) ご指摘のとおり、単位は人/日である。
沖縄総合事務局 運輸部 (陸上交通課) 西倉委員	8ページの円グラフ凡例について、公共交通と比較を行うのであれば、自動車ではなく、自家用車という表現が適切ではないか。	(事務局) ご指摘の通り、修正を行う。

■議題（2）：支線公共交通の検討方針について（資料4）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
-----	---------	-----------

浦添市 副市長 野口会長	基本的な考え方に示している優先度を考慮し、今後、モデルルート の検討を進めていくのか。	(事務局) 基本的な考え方が決まれば、それに基づき、H22 実証実験ルート及びモノレール駅周辺地域のルート検討を進めていく。 また、今年度、アンケート調査を実施する予定であり、その結果もルート検討の参考にしたい。
一般社団法人 沖縄県バス協会 慶田委員	- 運行形態について、モデル 2 (路線固定型) とモデル 3 (完全デマンド) の違いについて教えていただきたい。 - モデル 2,3 とした場合、自由乗降を将来目指していくという考えなのか。県内には事例がなく、浦添市の将来的な提案なのか。 8 ページの路線固定型について、路線を定めて需要があれば迂回していくという方式なのか。	(事務局) - モデル 2 はルートが決まっており、予約が入れば走行する運行形態である。一方、モデル 3 については完全デマンドになっており、路線ルートが決まっていない運行形態である。 - 今回あくまで、一般論としてそれぞれの運行形態の可能性を明記した。具体的な運行形態については今後検討を行う。 - その通りである。
沖縄総合事務局 運輸部 (陸上交通課) 西倉委員	- 基本的な考え方において、観光客の利便性を高める交通手段の構築と記載されているが、ルート検討の観光客等の来訪者に向けた市内周遊について、人気エリアは通過しないと記載されているのは矛盾ではないか。 - 基本的な考え方について、最優先項目は交通不便地域の改善を図る交通手段の構築だと考える。 - ルート検討において、住民へのアンケートのみならず、ヒアリングを行い有効と考える。	(事務局) ルート検討において、優先度の高い視点から考慮した際に、最終的に観光エリアを通過しない可能性もあることをイメージとして資料には記載した。

一般社団法人 沖縄県ハイヤー タクシー協会 津波古委員	・ 本会議へ出席しているタクシー事業者 2 社の選定について教えていただきたい。 ・ タクシーや路線バス等の既存の公共交通を活用した上で、不足している面を充足していくという視点をおいていただきたい。	(事務局) ・ モノレール延長区間の沿線地域において、デマンド交通の可能性も考えられることから、その地域のタクシー事業者を本会議の委員として出席して頂いた。
沖縄総合事務局 南部国道事務所 下地委員	・ ルートの検討については、基本的な考え方に基づき、複数のルートと比較検討していくのか。 ・ 県内の事例を示しているが、各市町村の評価についてヒアリングをおこなっているのか。その評価が、今後の浦添市の支線公共交通検討において判断材料になるのではないのか。 ・ 第 1 回会議以降の検討の進め方について、不明確ではないか。	(事務局) ・ ご指摘の通り、優先度に基づき比較表を用いて、ルートの検討を行う。 ・ 今回、中城村の護佐丸バス、北谷町の C-BUS を試乗してきて、職員側と事業者側で問題の認識が異なる。北谷町は運行して間もないことから、評価は難しいが、中城村については今後、ヒアリングを考えている。 ・ 来年度以降、年 2 回の会議を想定しているが場合によっては数を増やして検討していかないといけない。まずは基本的な考え方を固めないとルート選定は難しい。
一般社団法人 沖縄県バス協会 慶田委員	・ ルートの選定においては、既存バス路線との競合を避けて頂きたい。 ・ 支線公共交通の運行にあたっては、予備車両も含めた検討を行って頂きたい。	(事務局) ・ ルートの選定に関しては関係機関と協議したうえで、調整を図っていきたい。 ・ 予備車両について今後検討を行う予定。

沖縄県企画部 交通政策課 座安委員	・ モノレール延長区間の開業に合わせて、既存のバス路線の見直し等は考えているのか。	(那覇バス・琉球バス) ・ バス路線の見直しを検討している。 (沖縄バス・東陽バス) モノレール延長区間周辺において、既存のバス路線がないことから、検討は行っていない。 (沖縄バスについては、会議後にバス路線の見直しの可能性がある事を確認)
沖縄県都市モノレール株式会社 延長推進室 仲村委員	・ 平成 32 年度より、本格運行を目標としているが、採算性の検討等は、今後、行っていくのか。	(事務局) ・ 平成 32 年度本格導入はあくまで目標である。平成 22 年度の実証実験では本格導入に至らなかったもので、事前検討をしっかりと行い本格導入につなげていきたい。
浦添市副市長 野口会長	・ 議案の「支線公共交通の検討方針」について、異存ありませんか。	(各委員) ・ 異議無し

(2) 第 2 回浦添市交通会議

日時：平成 30 年 2 月 8 日（木）

14：30 ～ 16：30

場所：浦添市役所 9 階 講堂

■議案①：支線公共交通運行ルートについて（資料 4）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
沖縄総合事務局 運輸部 （陸上交通課） 西倉委員	・ 今回挙げられているルート案について、アンケートの結果は反映されているのか。	(事務局) ・ ルート案を設定していくうえでの基本的な考え方として結果を反映させた。
浦添市 副市長 野口委員長	・ ルート案について、交通空白地域の解消ということと移動制約者への対応というところが重点的に置かれているのか。	(事務局) ・ ルート選定を考えていくうえで一番に交通空白地域の解消、次に移動制約者の移動手段の構築を重点的に置いた。 ・ 本会議の中で推奨ルートを決めた後、地元住民へのヒアリングを行って若干ルートが変わることがある。
沖縄県都市モノレール株式会社 延長推進室 仲村委員	・ 資料 4、13 ページについて、各ルートで点数がつけられているが、満点はいくらであるか。	(事務局) ・ 合計点数の満点は 81 点。項目別の満点については、次回以降示すようにしたい。

沖縄県土木建設部 都市計画・モノレール課 桃原代理	・ ルート案の接する施設について、基本的な考え方はあるのか。 ・ 評価項目のまちづくりの取り組みとの連携について、評価基準となる施設に那覇市の商業施設が入っている。これはまちづくりの取り組みとの連携ではなく利用者の利便性の話になってくるのではないか。	(事務局) ・ 平成22年度の実証実験の課題となった駐機場の確保をてだこ浦西駅周辺あるいは浦添市カルチャーセンター付近を想定している。また浦添市内の南北の基幹的な公共交通である基幹バスと沖縄都市モノレールを接することを前提としたルートとなっている。 ・ ご指摘の通り、評価項目のまちづくりの取り組みとの連携については市民の利便性という観点から評価を行った。浦添市内の大型商業施設は点在しているので、大型商業施設が集中している那覇市新都心を含めた評価となった。 ・ モノレール延長が伴う前田地区、浦西地区についてもまちづくりの視点として、加味していく。
私鉄沖縄県労働組合連合会 喜屋武委員	・ ルート案を考えていくうえでバス事業者と調整しているのか。 ・ ルート1とルート3について、既存バス路線と競合する箇所が多いため、影響が多いと考える。 ・ 運転手についても人材の競合により、運転手不足による路線の廃止も懸念されると考える。	(事務局) ・ ルート案については事前にバス事業者へ調整を行っている。今後細かいルートについては、地元住民にヒアリングを行いながら詰めていきたいと考えている。 ・ 基本的な考え方として、既存路線バスは広域的な移動の公共交通であり、コミュニティバスは市内周遊という手段であるため、ルートは被るが目的は被らないため競合はないと考える。 ・ 運転手についてはバス事業者と協力して運転手を募りたいと考えている。

浦添市老人クラブ 連合会 金城委員	・ 事務局の推奨ルート案はどれか。 ・ ルート 1~3 について、起終点がおもろまち駅になっている理由はあるのか。 ・ 感覚的にはルート 4 が交通空白地域を考えている。 ・ 高齢者利用の観点からデマンドバス、デマンドタクシーについても今後検討してほしい。 ・ アンケート設問の公民館に来館する人について、自治会管理の有無を入れてほしい。	(事務局) ・ 点数を見るとルート 1 とルート 4 が推奨ルートとなっているが、本会議で推奨ルートを決めていきたいと考えている。 ・ 平成 22 年実証実験では起終点を古島駅にし、新都心を周遊するルートであったが、利用者が少なかった。今回はその結果を踏まえて、利用が増えると予想されている新都心通過のルートを考えておもろまち駅の起終点ルートを検討した。 ・ 需要の数を考えたうえで今回の検討をコミュニティバスとした。今後コミュニティバスで対応できない課題については他のデマンド交通を検討していきたい。
沖縄県タクシーハイヤー協会 津波古委員	・ 支線交通政策について、コミュニティバスで対応できない課題が生まれると思う。将来的には、タクシーも貢献できるように対応していきたい。	
沖縄総合事務局 運輸部 (陸上交通課) 西倉委員	・ 高齢者は病院以外にも行くと考えられる。普段、高齢者が行くようなシルバー人材センター等の施設については評価項目の施設として挙げているのか。 ・ 移動制約者の視点を考えるとこのような施設を入れるべきではないか。	(事務局) ・ 項目 3 に高齢者が行くような施設は入っていない。 ・ シルバー人材センター等の施設については項目 3 で評価を行った。
沖縄県都市モノレール株式会社 延長推進室 仲村委員	・ 資料 4、11 ページのルート 4 の値と 15 ページの値で整合が取れない。どの数値が正しい値か。	(事務局) ・ 15 ページの値が正しい値である。11 ページでは運賃収入の値を 59.8 から 67.3 へ修正を行う。

浦添市 副市長 野口委員長	・ 国道 58 号沿線域推奨ルートについて、事務局はルート 1 を推奨している意義はあるか。 ・ モノレール沿線域推奨ルートについて、事務局はルート 4 を推奨しているが意義はあるか。	(異議なし)
--------------------------	---	---------------

■議題（２）：支線公共交通の検討方針について（資料 5、参考資料 4）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
沖縄総合事務局 運輸部 小柳委員	・ 実証実験の平成 31 年度からの補助を検討されている場合早めにご相談頂きたい。 ・ スケジュールについて、ルート選定をバス事業者に早めに相談したほうがよいと思われる。	(野口委員長) ・ 実証実験時の補助金については、再度検討していただきたい。
沖縄県都市モノレール株式会社 延長推進室 仲村委員	・ 参考資料 4、3 ページの需要予測の考え方について、PT 調査に基づいた数値であるのか。 ・ アンケートの結果にて、乗り継ぎを生じた場合公共交通を乗らない人が過半数を超えているが、需要予測について乗り継ぎ抵抗は反映されているのか。	(事務局) ・ トリップ数については PT 調査のバス利用率を使って、算出している。 ・ 乗り継ぎ抵抗については需要予測に反映されていない。

琉球大学 工学部 神谷委員	- 平成 22 年実証実験の際にアンケート調査、バスの乗り降り調査を行っているのか。 - 平成 22 年実証実験のアンケートと既存各種データ及び平成 22 年実証実験のバスの乗り降りのデータを用いれば、行動モデルを作成することが可能であるとする。 PT 調査の需要予測にこだわっているがこの手法を用いればさらに定量的に需要予測を算出することが出来るとする。	(事務局) 平成 22 年実証実験でも同様なアンケートを行った。乗り降り調査については、3 日間の平均乗車で把握することが出来る。
------------------------------	---	--

第7章 アンケート調査

浦添市へ支線公共交通導入に向け、本市民の支線公共交通の利用意向を把握することは重要である。また、今後の実証実験計画を作成するにあたり、運行ルート、運行頻度及び運行時間帯等に関する意向も把握する必要があることから、浦添市全域を対象としたアンケート調査を実施した。

なお、アンケート調査は、アンケート配布計画、アンケート内容の設計及びアンケート回収後の集計を行った。

7-1 アンケート配布計画

7-1-1 アンケート配布地域

アンケート調査を実施するにあたり、アンケートの配布計画を実施した。

アンケート配布として、本検討における支線公共交通は市内全域を対象としており、また、浦添市民の公共交通への移行を把握する目的として、本市全域を対象とした。



図 7-1 浦添市全域

7-1-2 アンケート配布数

アンケート調査におけるアンケート票の配布数について、下表に示す数式を用いて統計的に必要なサンプル数を算出し、配布数を決定した。

表 7-1 必要サンプル数の算出式

目標数	*必要サンプル数の算出 一般的なパーソントリップ調査等において求められる精度（相対誤差 20%以下、信頼度 95%）を条件に統計的な必要サンプル数を算出した。 必要サンプル数の算出は、下記に示す式に基づいている。 カテゴリ数（ZK）は、本アンケートにおいて年代別を想定し 9 としている。 なお、本調査においては、浦添市全域において必要サンプル数の算出を行った。 【必要サンプル数算出式】 $RSD(A) = K\sqrt{\{(ZK-1) \cdot (1-r)/r/N\}}$ - 相対誤差率 RSD(A) : 0.2 - 信頼係数 K : 1.96 - 母集団 N : 人口（113,421 人） - カテゴリ数 ZK : 9
-----	---

表 7-2 アンケート配布数

母集団 (注 1)	カテゴリ数	目標回収表数	配布表数 (注 2)	配布世帯数 (注 3)
113,421	9	763	15,260	5,087

(注 1) モノレール延長エリア及び過年度実証実験実施エリアの人口

(注 2) 過年度のアンケート回収状況(約 5%)から、目標回収票数を確保する為に必要な配布票数を算出

*配布票数＝目標回収票数（763）／過年度アンケート回収率（5%）＝15,260

(注 3) 1 世帯あたり、アンケート票 3 枚送付

*配布世帯数＝配布票数（15,260 票）／1 世帯あたりの配布票数（3 票）＝5,087

アンケートの配布は、住民基本台帳を参考に、地域別人口の割合で配布数を決定した。
地域別のアンケート配布数を下表に示す。

表 7-3 地域別アンケート配布数

■市町村の町字別住民基本台帳人口及び世帯数（平成29年1月1日現在）

市町村名	町字名	人 口			世 帯 数	人口の割合	配布総数	地域別配布数
		男	女	計				
浦添市	字仲間	18	29	47	17	0.04%	5,100	4
	仲間1丁目	576	568	1,144	478	1.01%		51
	仲間2丁目	893	946	1,839	712	1.62%		83
	仲間3丁目	501	541	1,042	423	0.92%		47
	安波茶1丁目	1,236	1,345	2,581	1,107	2.28%		116
	安波茶2丁目	453	429	882	382	0.78%		40
	安波茶3丁目	543	570	1,113	464	0.98%		50
	伊祖1丁目	1,143	1,259	2,402	965	2.12%		108
	伊祖2丁目	1,250	1,399	2,649	1,050	2.34%		119
	伊祖3丁目	944	1,046	1,990	811	1.75%		89
	伊祖4丁目	456	461	917	390	0.81%		41
	伊祖5丁目	291	304	595	256	0.52%		27
	字牧港	2	4	6	4	0.01%		0
	牧港1丁目	1,463	1,558	3,021	1,300	2.66%		136
	牧港2丁目	953	1,004	1,957	851	1.73%		88
	牧港3丁目	442	493	935	370	0.82%		42
	牧港4丁目	678	736	1,414	568	1.25%		64
	牧港5丁目	432	462	894	423	0.79%		40
	字港川	840	912	1,752	722	1.54%		79
	港川1丁目	1,318	1,376	2,694	1,063	2.38%		121
	港川2丁目	1,245	1,430	2,675	1,105	2.36%		120
	字城間	152	171	323	141	0.28%		15
	城間1丁目	558	603	1,161	560	1.02%		52
	城間2丁目	872	938	1,810	744	1.60%		81
	城間3丁目	791	893	1,684	815	1.48%		76
	城間4丁目	2,446	2,584	5,030	1,956	4.43%		226
	キャンプキンザー内	31	53	84	39	0.07%		0
	屋富祖1丁目	352	421	773	362	0.68%		35
	屋富祖2丁目	1,024	1,063	2,087	904	1.84%		94
	屋富祖3丁目	554	597	1,151	552	1.01%		52
	屋富祖4丁目	210	205	415	238	0.37%		19
	宮城1丁目	910	1,015	1,925	906	1.70%		87
	宮城2丁目	962	1,028	1,990	865	1.75%		89
	宮城3丁目	1,168	1,155	2,323	956	2.05%		104
	宮城4丁目	1,297	1,351	2,648	1,054	2.33%		119

	宮城 5 丁目	599	629	1, 228	471	1. 08%	55
	宮城 6 丁目	928	957	1, 885	839	1. 66%	85
	仲西 1 丁目	790	785	1, 575	768	1. 39%	71
	仲西 2 丁目	478	583	1, 061	509	0. 94%	48
	仲西 3 丁目	626	647	1, 273	533	1. 12%	57
	勢理客 1 丁目	904	885	1, 789	779	1. 58%	80
	勢理客 2 丁目	919	932	1, 851	819	1. 63%	83
	勢理客 3 丁目	353	344	697	331	0. 61%	31
	勢理客 4 丁目	23	24	47	24	0. 04%	5
	内間 1 丁目	586	645	1, 231	518	1. 09%	55
	内間 2 丁目	1, 211	1, 379	2, 590	1, 084	2. 28%	116
	内間 3 丁目	917	941	1, 858	816	1. 64%	84
	内間 4 丁目	1, 178	1, 250	2, 428	1, 028	2. 14%	109
	内間 5 丁目	893	917	1, 810	736	1. 60%	81
	字沢岨	571	584	1, 155	409	1. 02%	52
	沢岨 1 丁目	1, 196	1, 226	2, 422	923	2. 14%	109
	沢岨 2 丁目	633	680	1, 313	515	1. 16%	59
	字経塚	2, 071	2, 165	4, 236	1, 767	3. 73%	190
	経塚 1 丁目	540	569	1, 109	387	0. 98%	50
	字前田	1, 345	1, 445	2, 790	1, 151	2. 46%	125
	前田 1 丁目	1, 269	1, 239	2, 508	1, 010	2. 21%	113
	前田 2 丁目	292	324	616	276	0. 54%	28
	前田 3 丁目	312	303	615	247	0. 54%	28
	前田 4 丁目	363	367	730	296	0. 64%	33
	西原 1 丁目	1, 117	1, 054	2, 171	952	1. 91%	98
	西原 2 丁目	570	522	1, 092	528	0. 96%	49
	西原 3 丁目	297	266	563	258	0. 50%	25
	西原 4 丁目	922	975	1, 897	742	1. 67%	85
	西原 5 丁目	1, 408	1, 415	2, 823	999	2. 49%	127
	西原 6 丁目	748	747	1, 495	551	1. 32%	67
	当山 1 丁目	403	427	830	309	0. 73%	37
	当山 2 丁目	1, 194	1, 230	2, 424	947	2. 14%	109
	当山 3 丁目	35	31	66	26	0. 06%	5
	字大平	392	411	803	322	0. 71%	36
	大平 1 丁目	964	1, 136	2, 100	901	1. 85%	94
	大平 2 丁目	743	784	1, 527	670	1. 35%	69
	大平 3 丁目	417	438	855	368	0. 75%	38
	伊奈武瀬 1 丁目	5	0	5	5	0. 00%	0
	計	55, 216	58, 205	113, 421	47, 367	100. 00%	5, 100

7-2 アンケート設計

アンケート調査実施にあたり、アンケート調査の配布物作成及び調査票の作成を行った。

(1) アンケート配布物

アンケート調査においては、ポスティングによる配布、回収は郵送とした。

配布物については、以下の通りとなる。

【配布物】

- 配布用封筒
- 回収用封筒
- アンケート調査お願い状
- 主な公共交通に関する説明
- アンケート調査票

(2) アンケート票等

アンケート調査票の質問項目を検討し、調査票に取りまとめた。アンケート調査票及び配布物を次ページ以降に示す。

■ アンケート調査票（1/4）

「支線公共交通導入」に関するアンケート調査

■ 記入についてのお願い

各質問をよく読んで頂き、それぞれの回答欄のマークシートを黒く塗りつぶして下さい。
マークシートの記入にあたっては、以下の点に注意して確実にマークを塗りつぶして下さい。
筆記用具はHB以上の鉛筆・シャープペンでご記入下さい。



○アンケートで得た情報については、個人情報保護法を踏まえ調査以外の目的には使用しません。

本アンケート調査は、小学生以上を対象としております。小さなお子様の場合は、保護者の方が代筆して頂きますようお願いいたします。

（調査主体）浦添市役所 都市建設部 都市計画課 都市交通企画係 TEL:098-876-1234（内線：4013）
（委託先）（株）中央建設コンサルタント TEL:098-877-4390（調査部）

■ あなたの主な移動について教えてください。

問1 あなたの平日及び休日の主な移動目的と、その手段について教えてください。

■ 平日（月～金）

【移動目的】

1). 通勤・通学 2). 通院 3). 遊び 4). 買い物 5). その他（ ）

【移動手段】

1). クルマ（自分で運転） 2). クルマ（自分で運転はしない）
3). バイク 4). 自転車 5). 徒歩 6). バス 7). タクシー
8). モノレール 9). その他（ ）

■ 休日（土・日・祝）

【移動目的】

1). 通勤・通学 2). 通院 3). 遊び 4). 買い物 5). その他（ ）

【移動手段】

1). クルマ（自分で運転） 2). クルマ（自分で運転はしない）
3). バイク 4). 自転車 5). 徒歩 6). バス 7). タクシー
8). モノレール 9). その他（ ）

■ 平日（月～金）の場合

① ② ③ ④ ⑤

① ② ③ ④ ⑤

⑥ ⑦ ⑧ ⑨

■ 休日（土・日・祝）の場合

① ② ③ ④ ⑤

① ② ③ ④ ⑤

⑥ ⑦ ⑧ ⑨

問2 あなたのご自宅には、クルマはありますか。

- 1). 自由につかえるクルマがある
2). クルマはあるが、（家族と共有してるなどのため）自由にはつかえない
3). クルマはない、またはあっても、免許がない

問3 あなたは、ご自宅から一番近いバス停を知っていますか。

- 1). 知っている
2). 一番近いかわからないが、知っている
3). 意識したことがない

問4 浦添市内の施設利用頻度についてお伺いします。以下の1)～6)に示す施設の利用頻度を、それぞれ、①～⑤のなかより選んでください。

①毎日 ②週1回程度 ③月1回程度 ④年1回程度 ⑤ほとんど行かない

1). 浦添市役所

① ② ③ ④ ⑤

2). 市民施設（てだこホール・美術館・図書館・運動公園）

① ② ③ ④ ⑤

3). お住まいの地域の公民館

① ② ③ ④ ⑤

4). 病院（ ）

① ② ③ ④ ⑤

5). 商業施設（ ）

① ② ③ ④ ⑤

6). その他のよく利用する施設（ ）

① ② ③ ④ ⑤

*4)～6)につきましては、よくご利用する施設名をご記入下さい。

■ アンケート調査票 (2/4)

■ 支線公共交通(コミュニティバスやデマンドタクシー・バス)の利用意向について教えてください。

問5 あなたの住まいの近くで、支線公共交通が運行した場合、利用したいと思いますか。

(支線公共交通の詳しい内容は、お願い状裏面の「主な公共交通とその特徴」を御覧下さい)

- 1). 利用したい 2). たまに利用したい
3). 利用するかわからない 4). 利用しない



① ② ③ ④

問6 問5で「1)利用したい」、「2)たまに利用したい」と回答された方へ質問です。(複数回答可)
その理由を教えてください。

- 1). 運転免許を持っていない、または、返納した
2). 自家用車を保有していない 3). クルマの運転をしなくてもよい
4). 駐車場を探す手間がはぶける 5). 移動中に読書等ができる
6). その他 ()



① ② ③ ④ ⑤
⑥

問7 問5で「4)利用しない」と回答された方へ質問です。その理由を教えてください。(複数回答可)

- 1). 乗降場まで歩くのが面倒 2). 待つのが面倒 3). 自動車が便利
4). 乗車料金がかかる 5). 直接目的地に行けない
6). 自動車の運転が好き 7). その他 ()



① ② ③ ④ ⑤
⑥ ⑦

問5において「3)利用するかわからない」、「4)利用しない」を回答された方は問12からお答えください。

問8 支線公共交通を利用する目的として、主なものを1つお選びください。

■ 平日 (月～金)

- 1). 通勤・通学 2). 通院 3). 遊び 4). 買い物 5). その他 ()



■ 平日 (月～金) の場合

① ② ③ ④ ⑤

■ 休日 (土・日・祝)

- 1). 通勤・通学 2). 通院 3). 遊び 4). 買い物 5). その他 ()



■ 休日 (土・日・祝) の場合

① ② ③ ④ ⑤

問8において「1)通勤・通学」、「2)通院」を回答された方は問10からお答えください。

問9 問8において、「3.遊び」、「4.買い物」及び「5.その他」と回答された方へ、
支線公共交通を利用して行くと思う主な行き先を教えてください。

■ 浦添市内の場合

- 1). 浦添市役所 2). てだこホール・美術館・図書館・運動公園
3). 浦添総合病院 4). 結の街 5). サンエー経塚シティ
6). パークレーズコート 7). メイクマン浦添店
8). サンエー・パルコ (浦添西海岸計画) 9). 経塚駅 10). 浦添前田駅
11). てだこ浦西駅 12). 公民館 13). その他 ()



■ 浦添市内の場合 (複数回答可)

① ② ③ ④ ⑤
⑥ ⑦ ⑧ ⑨ ⑩
⑪ ⑫ ⑬

* 8)～11)は、平成31年度開業予定

■ 浦添市外の場合

- 1). 那覇新都心
(サンエー那覇メインプレイス、おもろまち駅、沖縄県立博物館・美術館 等)
2). 那覇空港 3). 県庁方面 4). 宜野湾市 (国道58号沿い)
5). 宜野湾市 (国道330号沿い) 6). 沖縄市内 7). 北谷町内
8). その他 ()



■ 浦添市外の場合 (複数回答可)

① ② ③ ④ ⑤
⑥ ⑦ ⑧

■ アンケート調査票 (3/4)

問10 支線公共交通が運行した場合、あなたが考えられる利用頻度を教えてください。

- 1). 毎日利用 2). 週5日程度利用 3). 週3日程度利用 ① ② ③ ④ ⑤
4). 週1日程度利用 5). 月1回程度利用 6). その他 () ⑥

問11 支線公共交通を利用して、市内または、市外へ移動する際に、他の公共交通機関(モノレール・路線バス)へ乗り継ぎが発生する場合、支線公共交通を利用しますか。

- 1). 乗り継ぎが発生しても利用する 2). 乗り継ぎが発生しない場所のみ利用する
3). 乗り継ぎが発生する場合は利用しない ① ② ③ ④
4). その他 ()

■支線公共交通(コミュニティバスやデマンドタクシー・バス)の導入について、ご意見をお聞かせ下さい。

問12 支線公共交通を導入する場合、あなたが重要視する条件を1つ教えてください。

- 1). 運行ルート 2). 運賃 3). 運行間隔 4). 運行時間帯 ① ② ③ ④ ⑤
5). 停留所までの距離 6). 乗り継ぎに係る待ち時間 ⑥
7). 車内の乗り心地 8). その他 () ⑦ ⑧

問13 支線公共交通の導入について、どのような種類の公共交通を希望しますか。(複数回答可)

- 1). コミュニティバス 2). デマンドタクシー ① ② ③ ④
3). デマンドバス 4). その他 ()

問14 支線公共交通の運賃が、どの程度であれば利用したいですか。

* 運賃は、浦添市内均一料金とした場合を考え、金額を直接、ご記入下さい。

■ 浦添市内の運賃が () 円までなら利用したい。

問15 目的地へ行くため、他の公共交通へ乗り継ぎが必要となった場合、乗り継ぎ割引は必要と思いますか。

- 1). 乗り継ぎ割引は必要と思う 2). 乗り継ぎ割引は必要と思わない ① ② ③
3). その他 ()

問16 問15で「1.乗り継ぎ割引は必要と思う」と回答した方への質問です。割引金額がいくらであればよいとおもいますか。

* 金額を直接、ご記入下さい。

■ 乗り継ぎした時の運賃割引が () 円までなら利用したい。

問17 支線公共交通の運行頻度について、1時間あたり何便運行していれば利用しやすいと思いますか。

- 1). 1時間あたり1便運行 2). 1時間あたり2便運行 ① ② ③ ④ ⑤
3). 1時間あたり3便運行 4). 1時間あたり4便運行
5). その他 (時間あたり 便運行)

問18 支線公共交通の利用できる時間について、どの程度の時間であれば利用しやすいと思いますか。

* 時間を直接、ご記入下さい。

■ 利用できる時間が朝 () 時台から夜 () 時台まで運行していれば利用しやすい

■ アンケート調査票 (4/4)

問19 支線公共交通の乗降場まで、あなたのお住まいからどの程度の距離までであれば利用しやすいと思いますか。

- 1). 100m未満 2). 100m～200m未満 3). 200m～300m未満
4). 300m～400m未満 5). 400m～500m未満
6). その他 ()



■支線公共交通の運行ルートを検討するうえで、あなたの考えを教えてください。

問20 支線公共交通の運行ルートを検討するうえで、必要と思う視点を複数お選びください。

1. 公共交通空白地域・不便地域の改善を図る交通手段を確保する視点
2. 移動制約者（高齢者、障がい者、児童・生徒等）の移動手段を確保する視点
3. 市民の利便性を高める交通手段を確保する視点
4. モノレール駅、国道58号基幹バス、路線バス等と連携した視点
5. 浦添市のまちづくりの取組と連携した視点
6. 観光客の利便性を考慮した視点
7. その他（ ）



*このアンケートでいう「公共交通空白地域・不便地域」とは、路線バスが通過しない地域または、極端に走行本数が少ない地域

■あなたについて教えてください。

問21 あなたの性別を教えてください。右の回答欄にお答えください。

- 1). 男性 2). 女性



問22 あなたの年齢を教えてください。右の回答欄にお答えください。

- 1). 10代未満 2). 10代 3). 20代 4). 30代 5). 40代
6). 50代 7). 60~64歳 8). 65~74歳 9). 75歳以上



問23 あなたのお住まいを教えてください。右の回答欄にお答えください。

記入例：浦添市（勢理客）（1）丁目 浦添市（ ）（ ）丁目

問24 あなたの職業を教えてください。右の回答欄にお答えください。

- 1). 会社員 2). 公務員・団体職員 3). 農林漁業
4). 自営業 5). パート・アルバイト 6). 専業主婦（夫）
7). 小・中学生 8). 高校生 9). 大学生・専門学生
10). その他（ ）



■あなたのご意見をお聞かせください。

【自由意見】

連絡先：(株)中央建設コンサルタント (調査部：野原、友野)

①電話による連絡：098-877-4390 ②E-mailによる連絡：uraoebus @cyuo.co.jp

■ アンケート調査お願い状

「支線公共交通導入に向けた実証実験」に関するアンケート調査
ご協力のお願い

皆さまには、日頃より浦添市行政の推進に格別のご協力をいただき厚くお礼申し上げます。

浦添市では、歩行者や自転車、自動車が安全で快適に通行できるよう、交通環境の創出に向けて検討を行っております。

近年、浦添市を取り巻く交通施策は、広域的な観点から、沖縄西海岸道路の整備、新たなインターチェンジの整備、沖縄都市モノレールの延長、基幹バス導入等の様々な施策が展開しています。平成 31 年には、モノレール延長区間の開業、国道 58 号へ基幹バスの導入が予定されており、今後、浦添市の交通環境が大きく変化することが予想されます。

そこで、浦添市におきましては、交通環境の変化に合わせて、支線公共交通（コミュニティバス、デマンドタクシー・バス）導入に向けた実証実験を平成31年に実施する計画です。つきましては、支線公共交通の利用ニーズ把握及び導入検討に用いる基礎資料の収集を目的としてアンケート調査を実施しますので、ご協力のほどよろしくお願い申し上げます。

アンケート調査結果は、実証実験及び支線公共交通導入に向けた検討を行うための大切な基礎資料として活用いたします。また、ご回答いただきました情報は、調査目的以外には使用いたしません。

なお、調査票は平成 30 年 1 月 20 日（土）までにポストに投函頂きますよう、お願い申し上げます。

ご多忙のところ誠に恐縮ではございますが、この調査の趣旨をご理解いただき、ご協力くださいますようお願い申し上げます。

平成 29 年 12 月
浦添市役所 都市建設部都市計画課



■ 主な公共交通に関する説明

主 な 公 共 交 通 と そ の 特 徴

■ 路線バス・コミュニティバスとは

決まった時間に決まったルートを通ります。利用するひとは、近くバス停から乗車し、目的近くのバス停で降車します。

- ・ 一般的に路線バスは、市町村をまたいだルートで運行します。
- ・ コミュニティバスは、地域内（例えば、浦添市内だけ）の路線バスが運行していないルートを運行します。

【運賃】

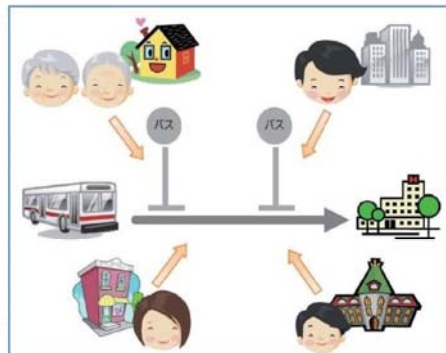
- ・ 路線バスは、距離により金額は異なりますが、コミュニティバスは、概ね定額制となっています。

【長所】

- ・ 目的地に早く着くことができます。
- ・ 決まった時刻にバス停に行けば誰でも乗る事が出来ます。

【短所】

- ・ バス停まで移動する必要があります。
- ・ バス停から目的地まで移動する必要があります。



■ デマンドタクシー・バスとは

利用の際は、事前に電話で利用時間帯と目的地を告げて予約します。クルマは、乗り合う人を自宅や予約した場所に迎えに行き、全ての人をそれぞれの目的地へ送ります。

予約した人たちの自宅や目的地を効率よく回るルートを毎回設定し、乗せ降ろしをしながら乗合で移動します。（利用できるエリアが決まっています。）

【運賃】

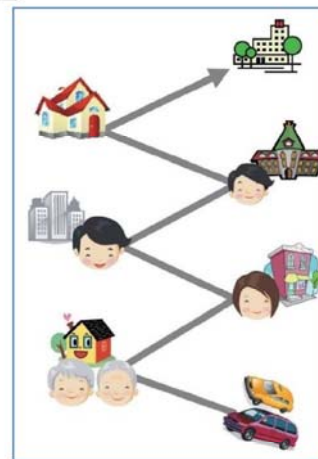
- ・ 料金は概ね定額制となっています。

【長所】

- ・ クルマが自宅まで迎えに来てくれ、それぞれの目的地まで行くことができます。
- ・ 今まで、バスが行けなかった、細い道も通行できます。
- ・ 利用者がいない時間帯は、運行を休止することができます。

【短所】

- ・ 乗り合わせのため、目的地までの時間が多くかかります。
- ・ 利用するには事前に予約が必要となります。



■ 県内の事例

【コミュニティバス】

左：中城村（護佐丸バス） 右：北谷町（C-Bus）



【デマンドタクシー・バス】

左：中城村（護佐丸タクシー）
右：南城市（おでかけなんじい）



■ 送付用封筒（左）・回収用封筒（右）

浦添市に お住まいのみなさまへ

浦添市における「支線公共交通導入」
に関するアンケート調査にご協力ください。

調査票在中

封筒内の資料

①調査ご協力のおねがい（1枚）
 ②調査票（3枚）注1
 ③返信用封筒（1枚）注2

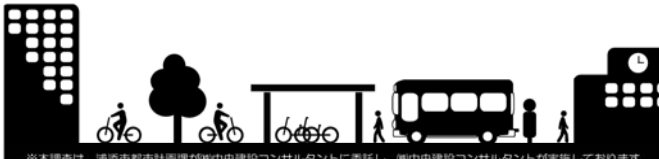
注1：小学生以上のご家族を対象に1人1枚ずつご記入をお願いします（最大3名）。
 （小学校低学年など小さなお子様の場合には、保護者の方が代筆頂いても結構です。）
 注2：返信用封筒は切手を貼らずに郵便ポストに投函下さい。

調査発注者

浦添市役所 都市建設部 都市計画課
 〒901-2051 浦添市安波茶1丁目1番1号
 TEL: 098-876-1234（内線：4013）

お問い合わせ先

（株）中央建設コンサルタント（調査部）
 〒901-2126 沖縄県浦添市宮城5-12-11
 TEL：098-877-4390 FAX：098-876-2661



※本調査は、浦添市都市計画課が㈱中央建設コンサルタントに委託し、㈱中央建設コンサルタントが実施しております。



返信用封筒

9012190

沖縄県浦添市宮城五丁目十二番十一号
 （株）中央建設コンサルタント内

「支線公共交通導入」に関する
アンケート調査係 行

ご協力よろしくお願いします。

【調査主体】
浦添市役所 都市建設部 都市計画課

【委託先】
㈱中央建設コンサルタント

7-3 アンケート結果

7-3-1 アンケート実施期間及び回収状況

(1) アンケート実施期間

アンケートは以下に示す期間で実施した。

なお、「アンケートのお願い状」へは、アンケート回収を平成 30 年 1 月 20 日としていたが、返送の遅れを考慮し、平成 30 年 2 月 2 日までの回収を行った。

表 7-4 アンケート配布及び実施期間

アンケート配布期間	平成 29 年 12 月 20 日 ～ 平成 29 年 12 月 24 日
アンケート実施期間	平成 29 年 12 月 25 日 ～ 平成 30 年 2 月 2 日

(2) 回収状況

アンケートの回収は、統計学的に有意義とされる目標数の 763 票を上回る 1,158 票を回収した。回収率は票数でみると、13.2%となり当初の見込みを大きく上回っている。

表 7-5 アンケート回収率

	配布数	回収数	回収率
世帯数（通）	5,100 通	662 通	7.7%
配布票数	15,300 票	1,158 票	13.2%

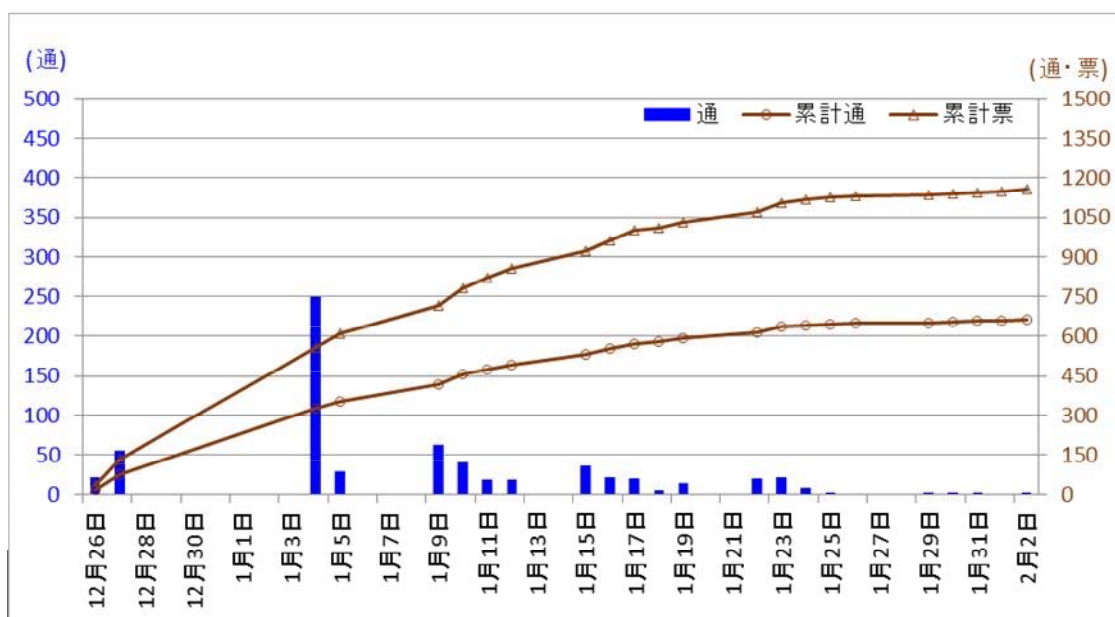
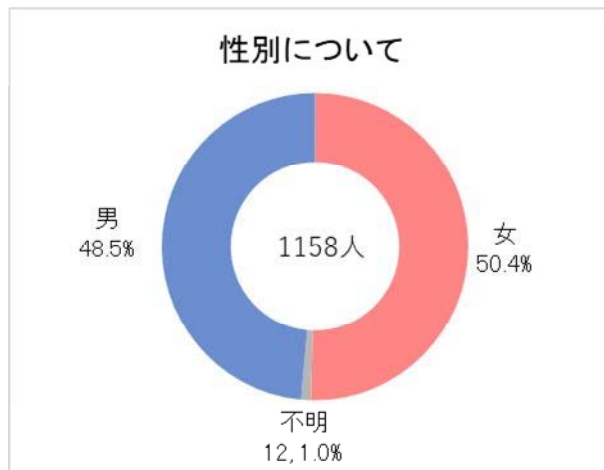


図 7-2 アンケート回収状況

7-3-2 アンケート結果（単純集計）

問21 あなたの性別を教えてください。

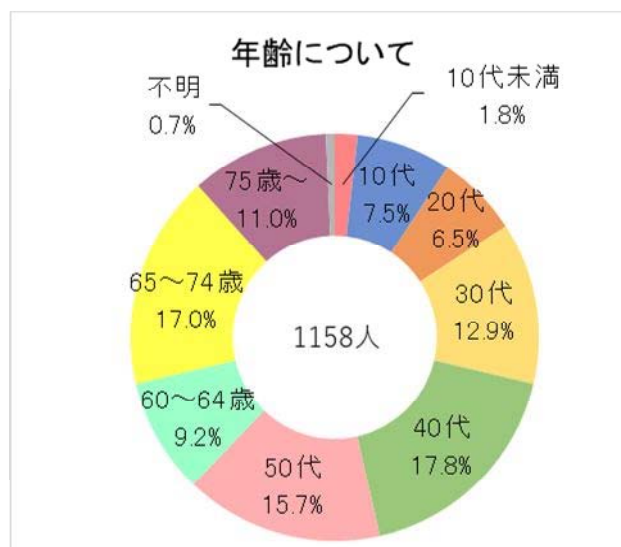
問21	男	女	不明	合計
	562	584	12	1158



○男性は48.5%、女性は50.4%だった。

問22 あなたの年齢を教えてください。

問22	10代未満	10代	20代	30代	40代	
	21	87	75	149	206	
	50代	60～64歳	65～74歳	75歳～	不明	合計
	182	106	197	127	8	1158



○「40代」の17.8%が最も多く、「65～74歳」17.0%、「50代」15.7%と続いた。

問23 あなたの住まいを教えてください。

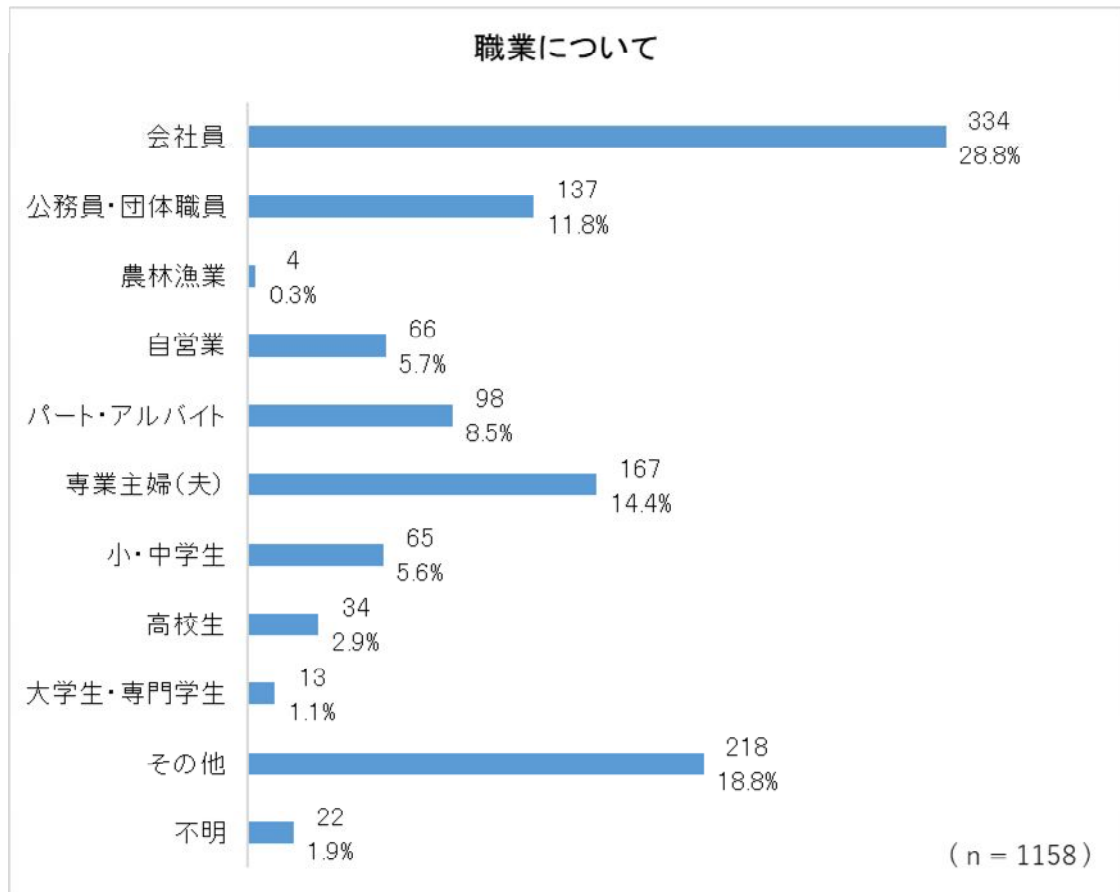
問23	安波茶	伊祖	内間	大平	経塚	城間	勢理客	沢岬	当山	
	73	186	43	100	17	90	41	31	30	
	仲間	仲西	西原	前田	牧港	港川	宮城	屋富祖	不明	総計
	78	28	112	42	56	77	95	38	21	1158



○住まいは、「伊祖」が16.1%と抜き出て多く、「西原」が9.7%、「大平」が8.6%、「宮城」が8.2%と続いている。

問24 あなたの職業を教えてください。

問24	会社員	公務員・団体職員	農林漁業	自営業	パート・アルバイト	専業主婦(夫)	小・中学生	高校生	大学生・専門学生	その他	不明	合計
	334	137	4	66	98	167	65	34	13	218	22	1158

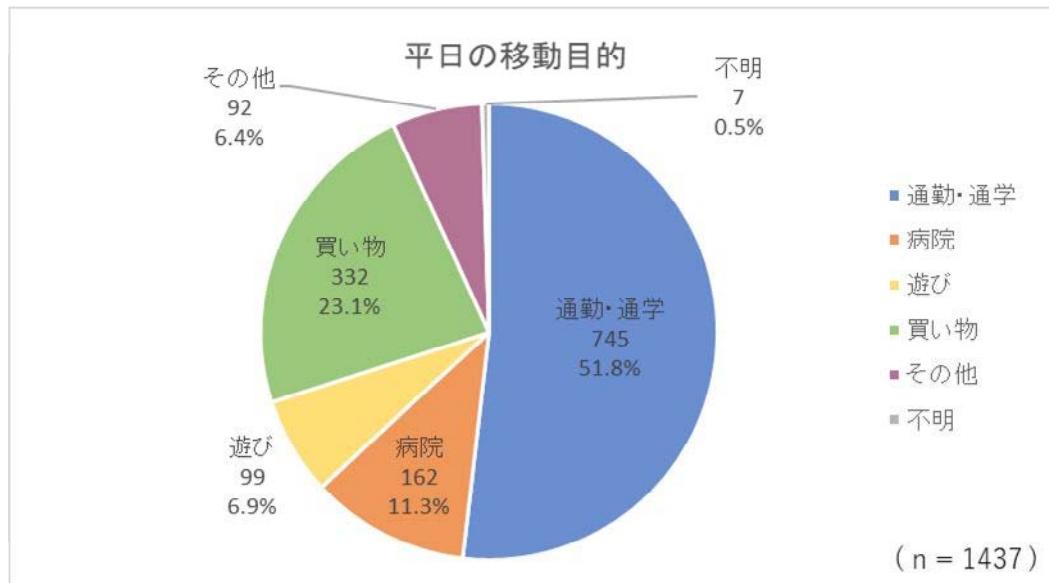


- 「会社員」が28.8%と最も多く、次点で「専業主婦(夫)」の14.4%となった。
- その他では「年金受給者」、「無職」が多数あった。他には「保育士」「神父」「伝道師」などがあった。
- その他で保育園児等の回答が数件あり、小学生以下のため対象外として、集計から除外している。

問1 あなたの平日及び休日の主な移動目的と、その手段について教えてください。

● 平日（月～金）

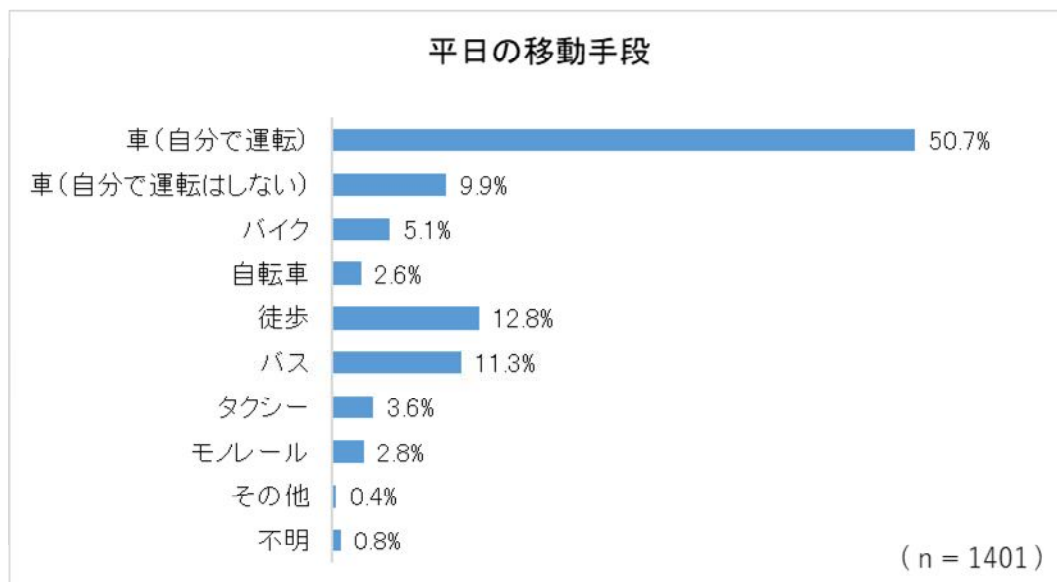
【移動目的】＜複数回答＞



○平日での移動目的では「通勤・通学」が51.8%で最も多く、次点で「買い物」の23.1%となった。

○その他意見では、「送迎」「デイサービス」「配達」などがあった。

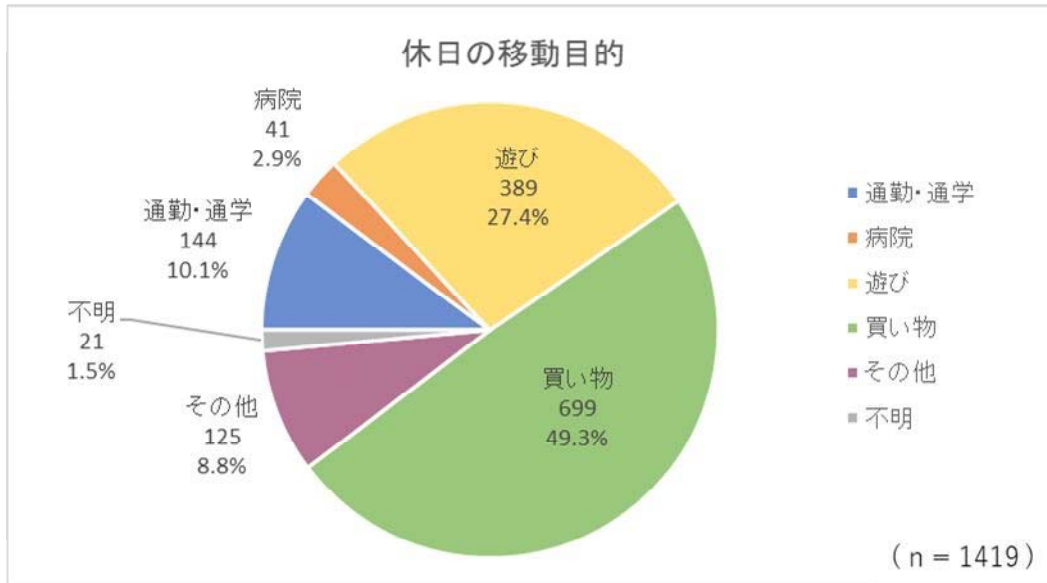
【移動手段】＜複数回答＞



○手段については「車（自分で運転）」が50.7%で最も多く回答された。その後に「徒歩」の12.8%、「バス」11.3%、「車（自分で運転はしない）」9.9%、と続いている。

● 休日（土・日・祝）

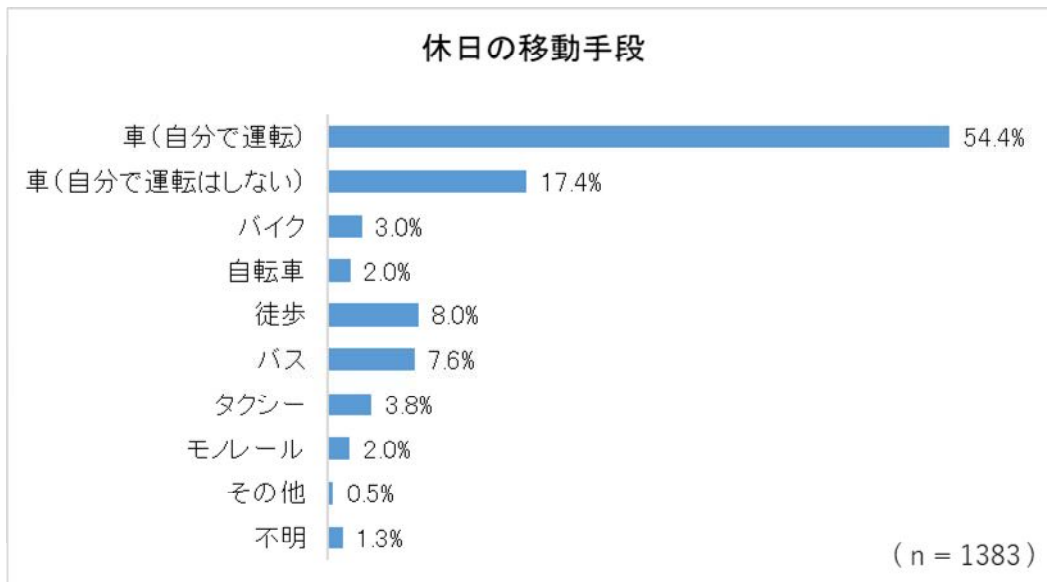
【移動目的】＜複数回答＞



○多い順に「買い物」49.3%、「遊び」27.4%となった。

○その他意見で、「送迎」「デイサービス」「サークル」「部活動」などがあつた。

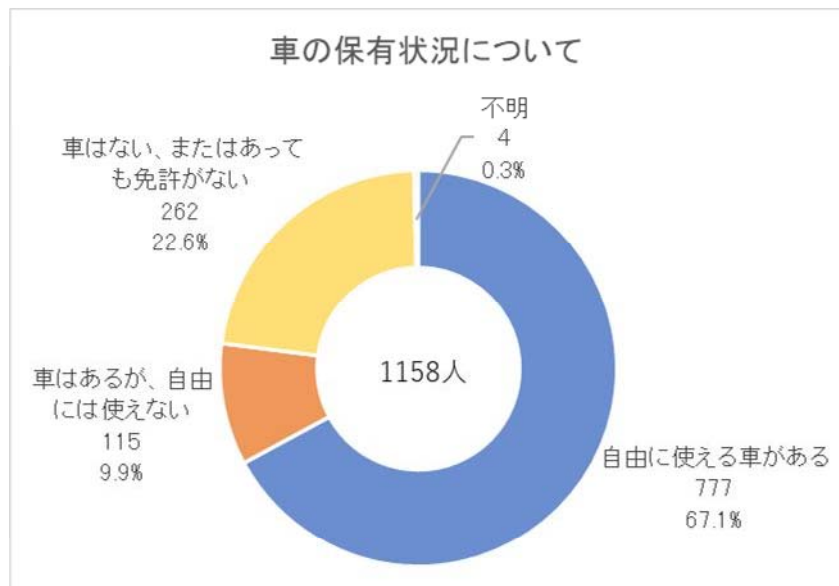
【移動手段】＜複数回答＞



○休日では平日よりも「車(自分で運転)」「車(自分で運転しない)」の割合が増えている。

問2 あなたのご自宅には、車はありますか。

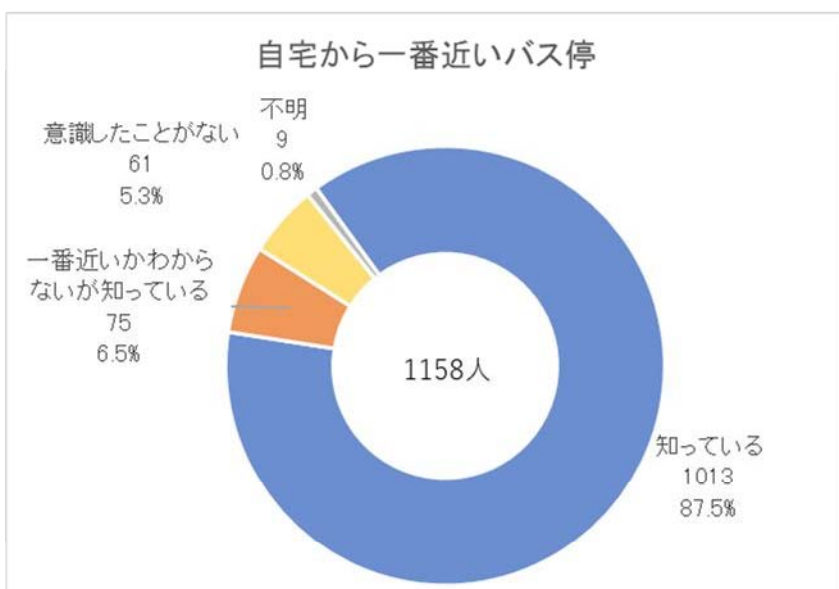
問2	
自由に使える車がある	777
車はあるが、自由には使えない	115
車はない、またはあっても免許がない	262
不明	4
合計	1158



○「自由に使える車がある」と答えた人が 67.1%と最も多く、次点に「車はない、あっても免許がない」の 22.6%となった。

問3 あなたは、ご自宅から一番近いバス停を知っていますか。

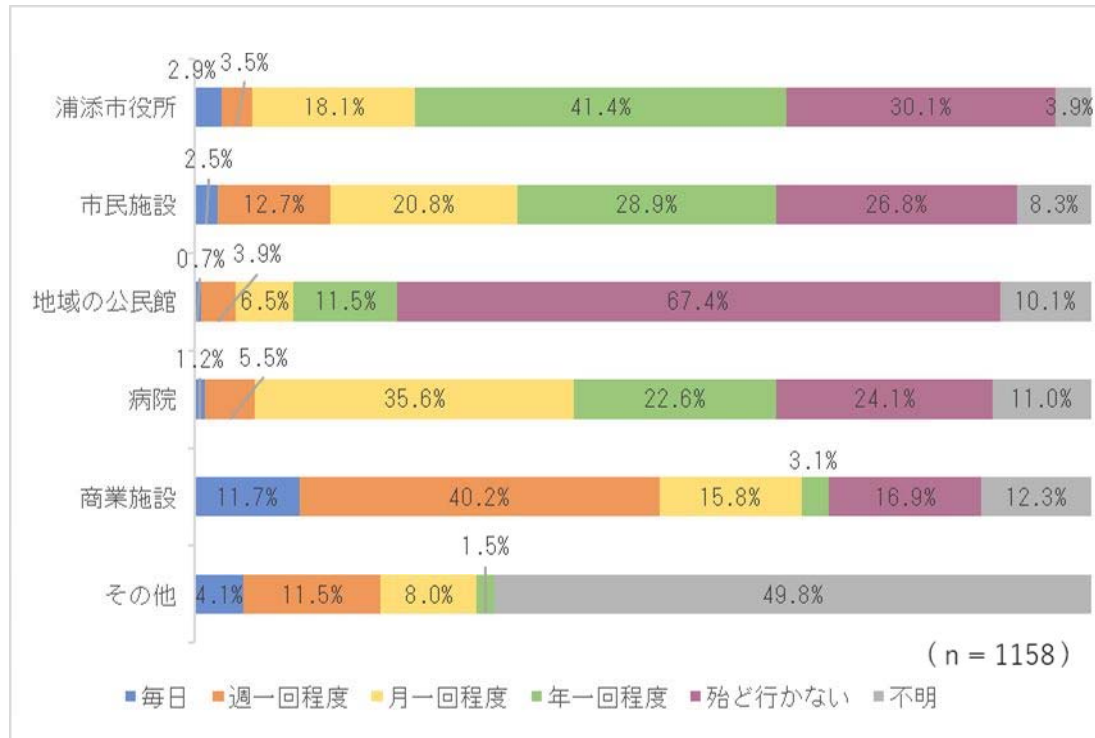
問3	
知っている	1013
一番近いかわからないが知っている	75
意識したことがない	61
不明	9
合計	1158



○自宅から一番近いバス停を把握している人は 87.5%おり、「一番近いかわからないが知っている」と回答した人は 6.5%、「意識したことがない」と答えた人は 5.3%となった。

問4 浦添市内の施設利用頻度についてお伺いします。以下の1)～6)に示す施設の利用頻度を、それぞれ、①～⑤のなかより選んでください。

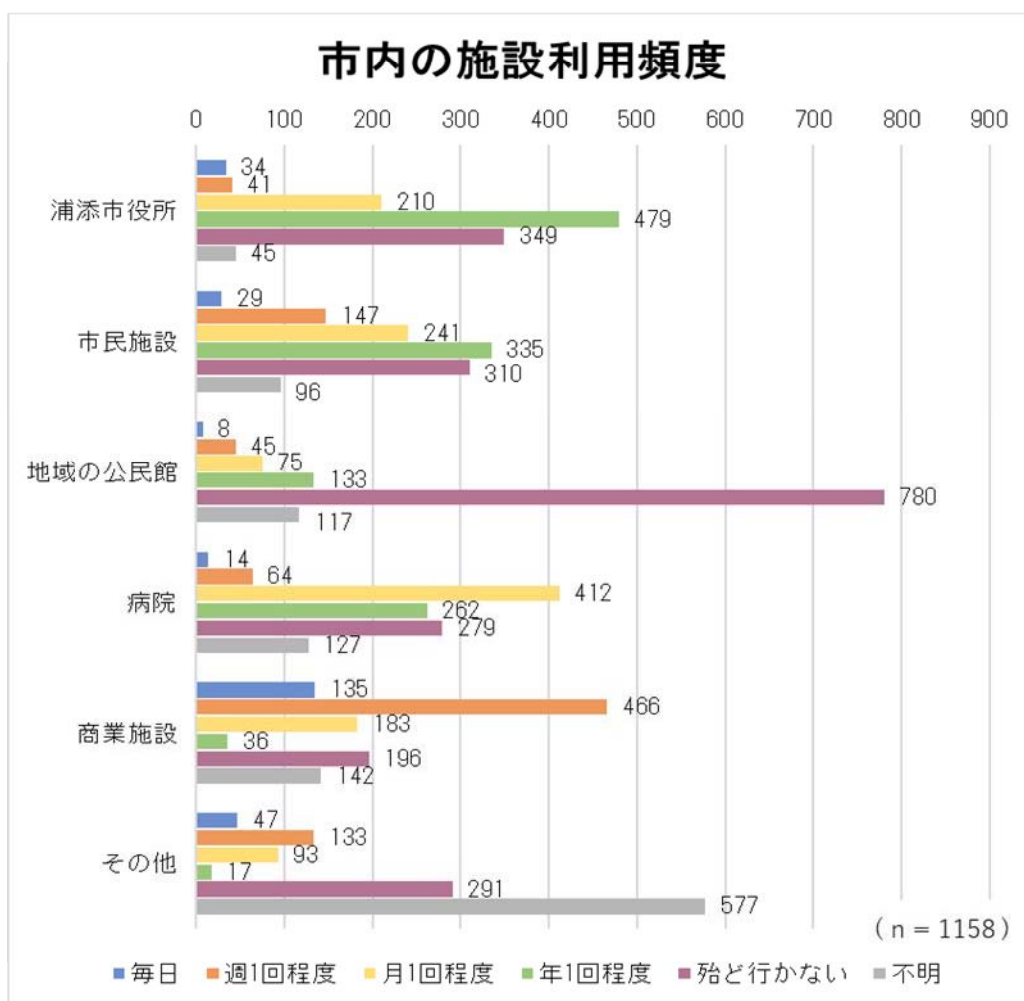
①毎日 ②週1回程度 ③月1回程度 ④年1回程度 ⑤ほとんど行かない



- 浦添市役所は「年に1回程度」と回答した人が41.4%と最も多かった。
- 地域の公民館は「殆ど行かない」と回答した人が67.4%と最も多かった。
- 病院は「月1回程度」の回答が35.6%と最も多く、時点で「殆ど行かない」の24.1%となった。
- 商業施設は「週1回程度」の回答が40.2%で最も多く、主にサンエーやリウボウ、コンビニなどが多かった。
- その他で上がっていた施設は公園や学校などが多かった。

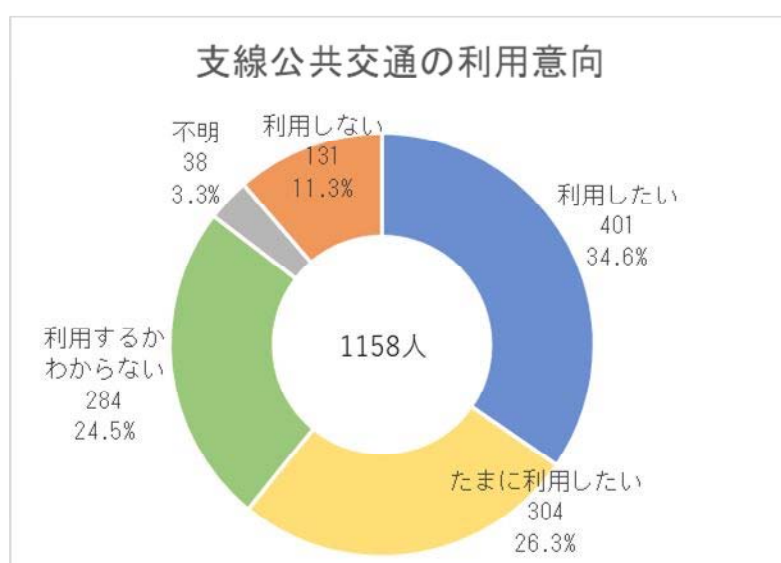
病院については近隣の病院名があがり、商業施設やその他の場所は以下のような回答があった。

マチナトサンエー、サンエー経塚シティ、パークレーズコート、那覇メインプレイス
 サンエー、かねひで、イオン、リウボウ、コープ、マックスバリュ、コンビニ
 ドラッグストア、メイクマン、サクモト、ビッグ1、マンガ倉庫、TSUTAYA
 スポーツクラブ、まじゅんらんど、ボーリング場、老人ホーム……



問5 あなたの住まいの近くで、支線公共交通が運行した場合、利用したいと思いますか。

問5	
利用したい	401
たまに利用したい	304
利用するかわからない	284
利用しない	131
不明	38
合計	1158



○利用する側はそれぞれ、「利用したい」が34.6%で「たまに利用したい」が26.3%と約60%を占め、利用しないと回答した人は11.3%となった。

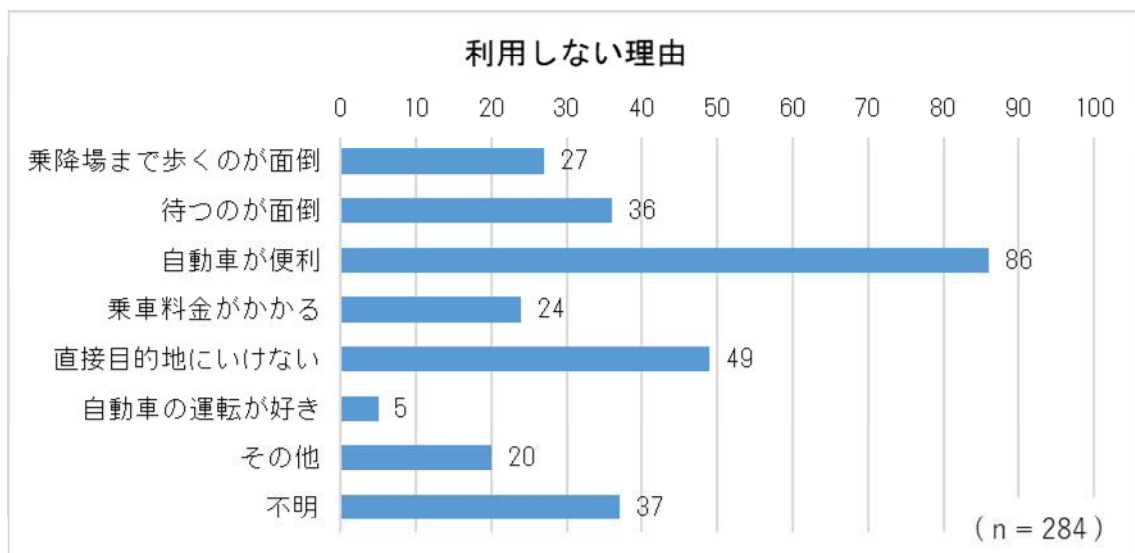
問6 問5で「(1)利用したい」、「(2)たまに利用したい」と回答された方へ質問です。
その理由を教えてください。(複数回答可)



○「運転をしなくてもよい」が最も多く、次点で「駐車場を探す手間が省ける」であった。

○その他意見として、「通勤時混むのがいやだから」、「免許を返上するから」、「飲酒ができるから」、「のんびりできる」などの意見があった。

問7 問5で「(4)利用しない」と回答された方へ質問です。その理由を教えてください。
(複数回答可)

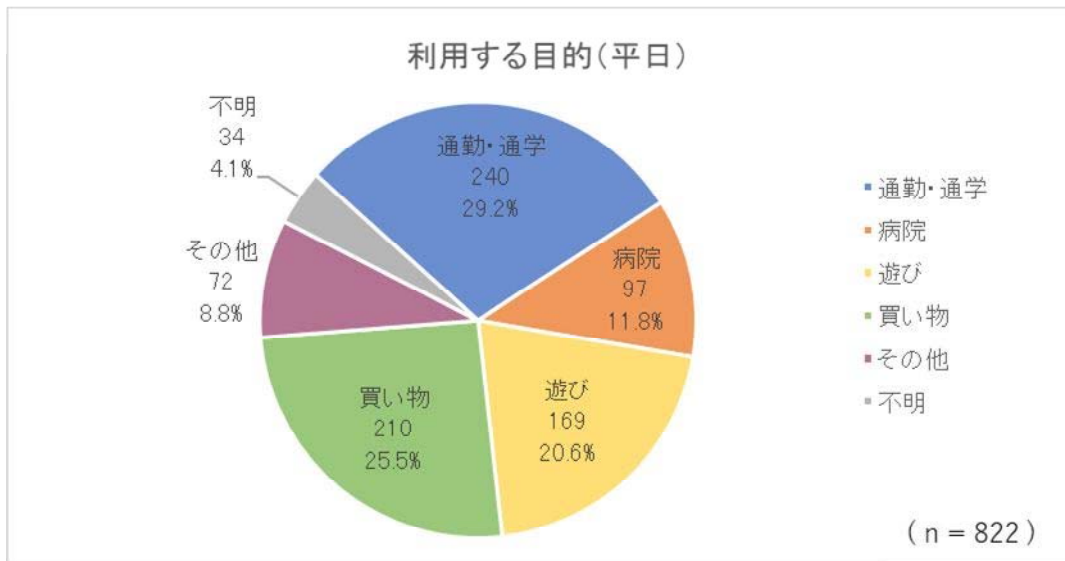


○利用しない理由としては、「自動車が便利」の回答が最も多く、その後に「直接目的地に行けない」「待つのが面倒」「乗降場まで歩くのが面倒」の順で回答が多い。

○その他で、「荷物があると利用できない」「車イス」「子供を連れて大変」等の意見があった。

問8 支線公共交通を利用する目的として、主なものを1つお選びください。

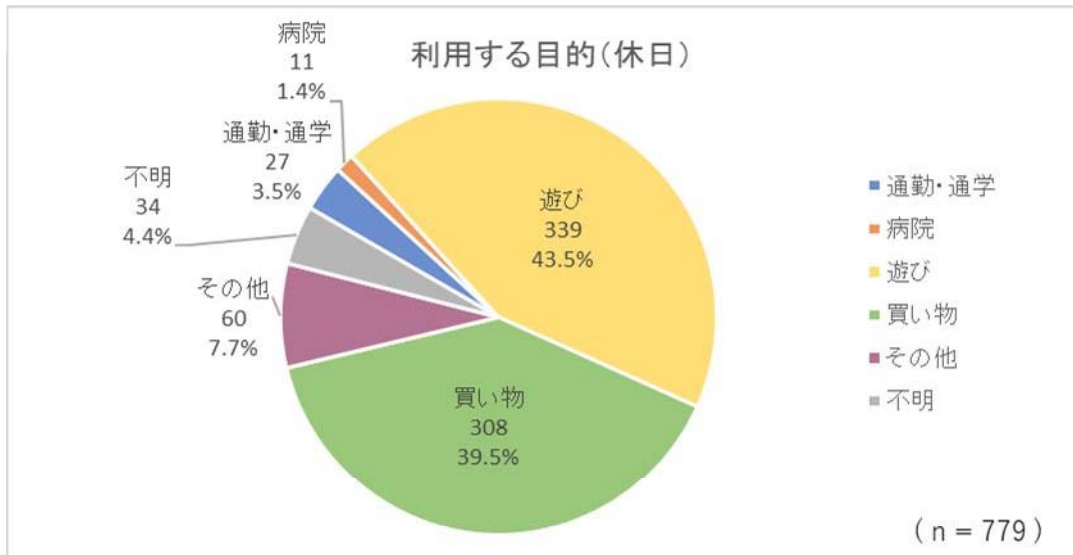
● 平日（月～金）



○平日での利用目的は「通勤・通学」29.2%が最も多く、「買い物」25.5%、「遊び」20.6%と続く。

○その他意見で、「送迎」「ジム」「児童デイサービス」等があった。

● 休日（土・日・祝）

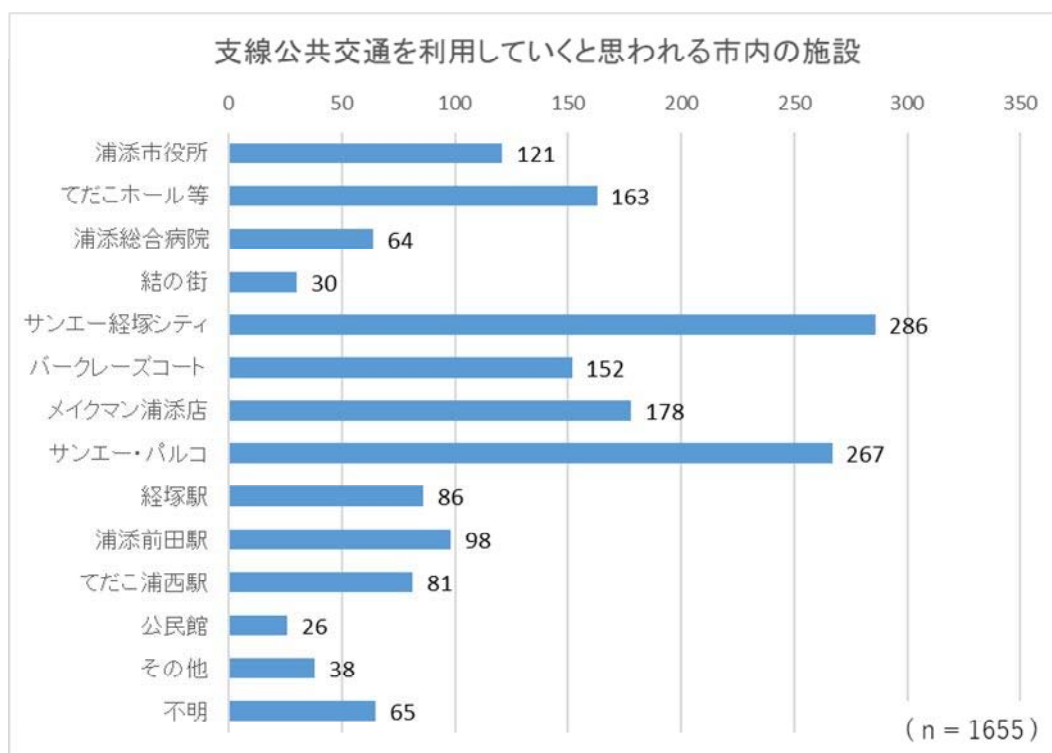


○休日は「遊び」43.5%、「買い物」39.5%となった。

○その他意見で、「サークル」「お見舞い」「地域活動」等があった。

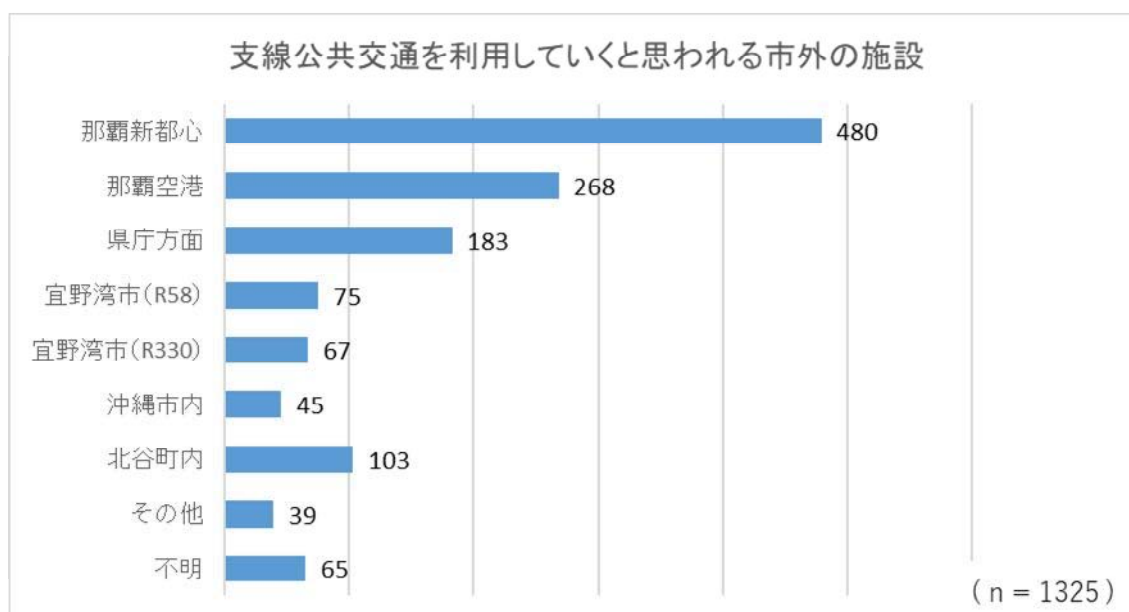
問9 問8において、「(3)遊び」、「(4)買い物」及び「(5)その他」と回答された方へ、支線公共交通を利用して行くと思う行き先を教えてください。(複数回答可)

● 浦添市内



○市内では「サンエー経塚シティ」と「サンエーパルコ」が抜き出て多く、次点で「メイクマン浦添店」が多い。その他意見では「飲み屋」や「公園」などの場所が挙がっていた。

● 浦添市外

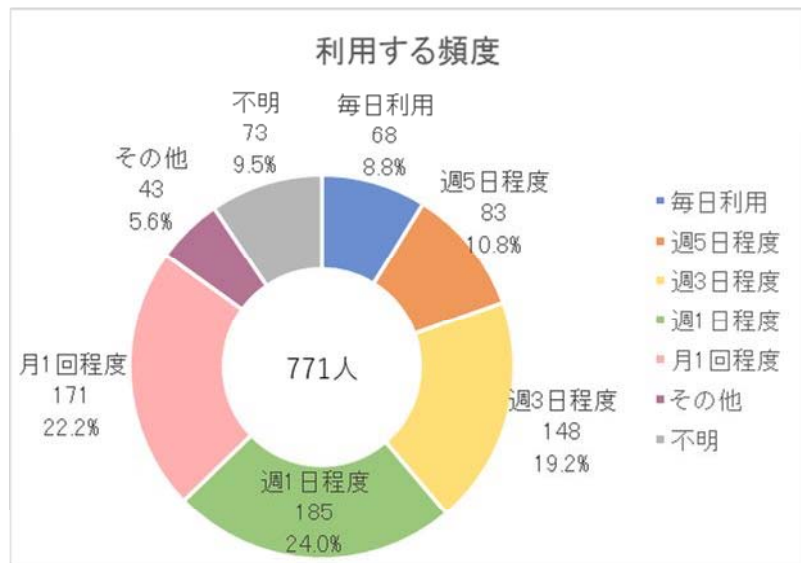


○市外では「那覇新都心」が最も多い。次点で「那覇空港」となった。

○その他意見で「ライカム」や「古島駅」の名前が複数挙がっており、他にはゴルフ場、北部、糸満、与那原、西原、奥武山などの意見があった。

問10 支線公共交通が運行した場合、あなたが考えられる利用頻度を教えてください。

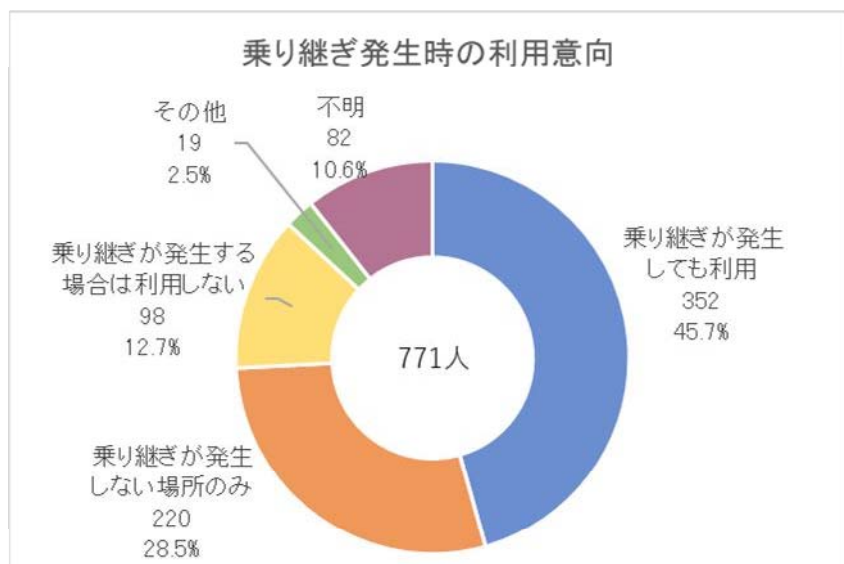
問10	
毎日利用	68
週5日程度	83
週3日程度	148
週1日程度	185
月1回程度	171
その他	43
不明	73
合計	771



○「週1日程度」が24.0%と最も多く、次点で「月1回程度」の22.2%となり、次に「週3日程度」の19.2%と続く。

問11 支線公共交通を利用して、市内または、市外へ移動する際に、他の公共交通機関（モノレール・路線バス）へ乗り継ぎが発生する場合、支線公共交通を利用しますか。

問11	
乗り継ぎが発生しても利用	352
乗り継ぎが発生しない場所のみ	220
乗り継ぎが発生する場合は利用しない	98
その他	19
不明	82
合計	771

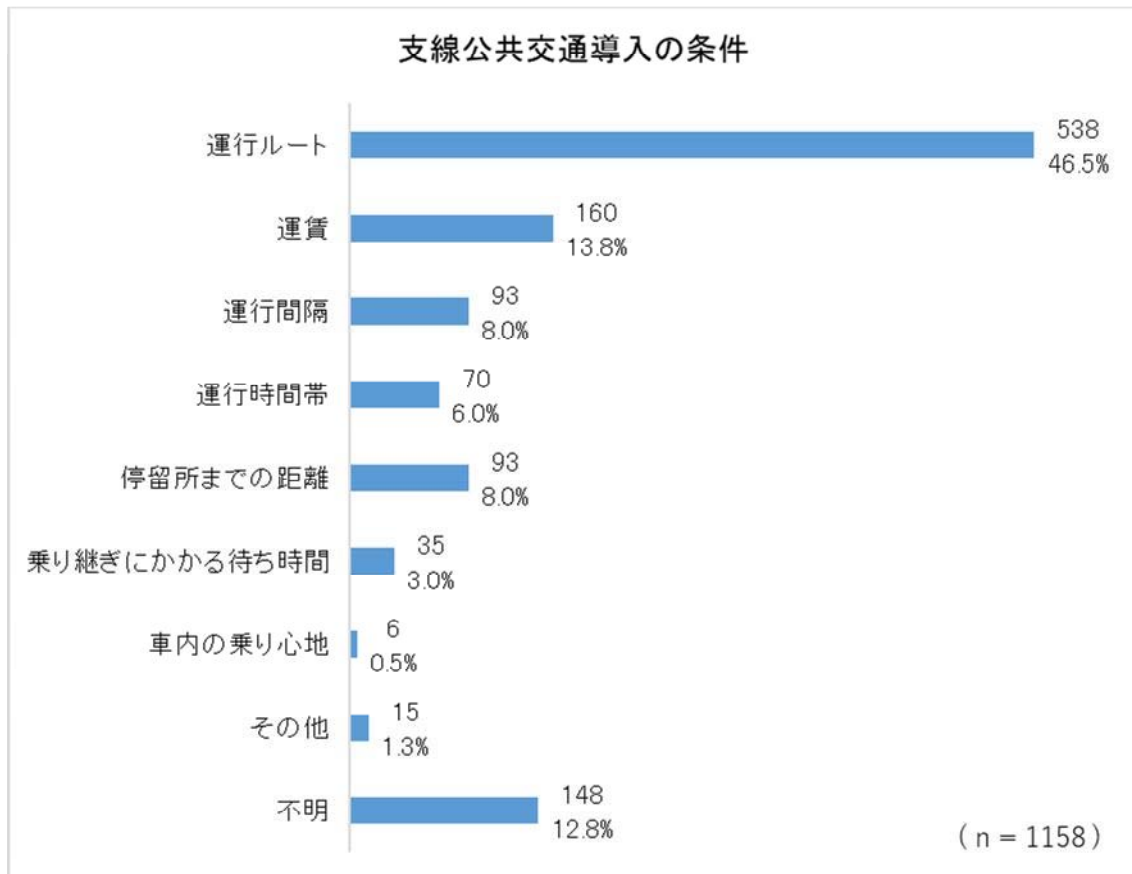


○「乗り継ぎが発生しても利用」が45.7%で「乗り継ぎが発生しない場所のみ」が28.5%となっている。乗り継ぎが発生しない場合の利用は合わせて約75%になる。逆に乗り継ぎが発生する場合は約40%が「利用しない」となっている。

○その他意見として、「電車から電車なら利用する」、「利便性による」とあった。

問12 支線公共交通を導入する場合、あなたが重要視する条件を1つ教えてください。

問12	運行ルート	運賃	運行間隔	運行時間帯	停留所までの距離	乗り継ぎにかかる待ち時間	車内の乗り心地	その他	不明	合計
	538	160	93	70	93	35	6	15	148	1158

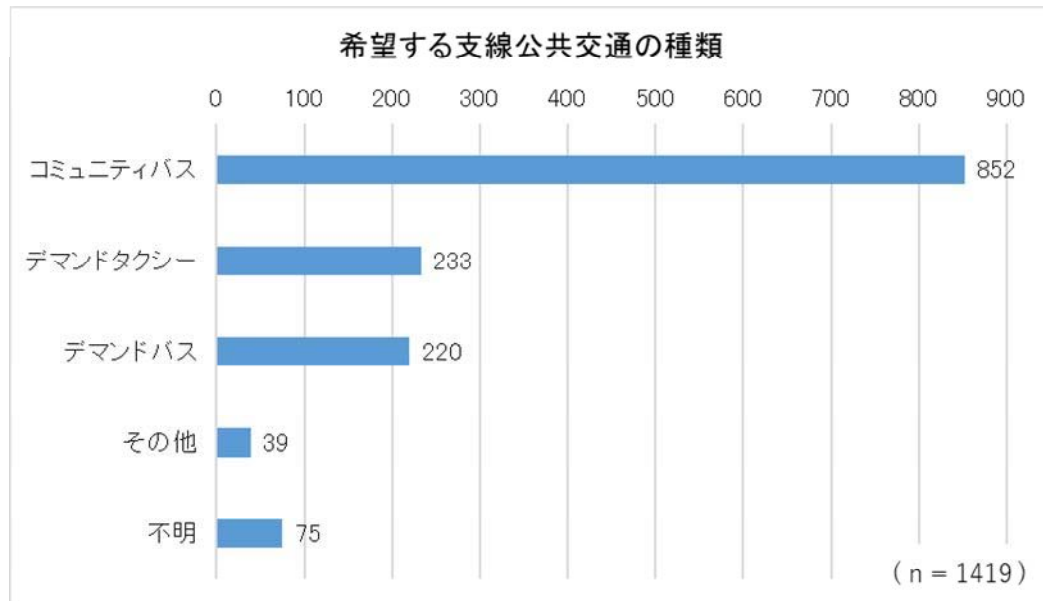


○導入する際の重要視する条件は「運行ルート」が 46.5%で、次点で「運賃」の 13.8%となっている。

○その他意見に、「車いすで乗れる」があった。ほかに停留所及び停留所までの道の安全性（ガードレールの有無）についての意見もあった。

問13 支線公共交通の導入について、どのような種類の公共交通を希望しますか。

(複数回答可)



○希望する支線公共交通の種類としては、コミュニティバスを希望する意見が最も多い。

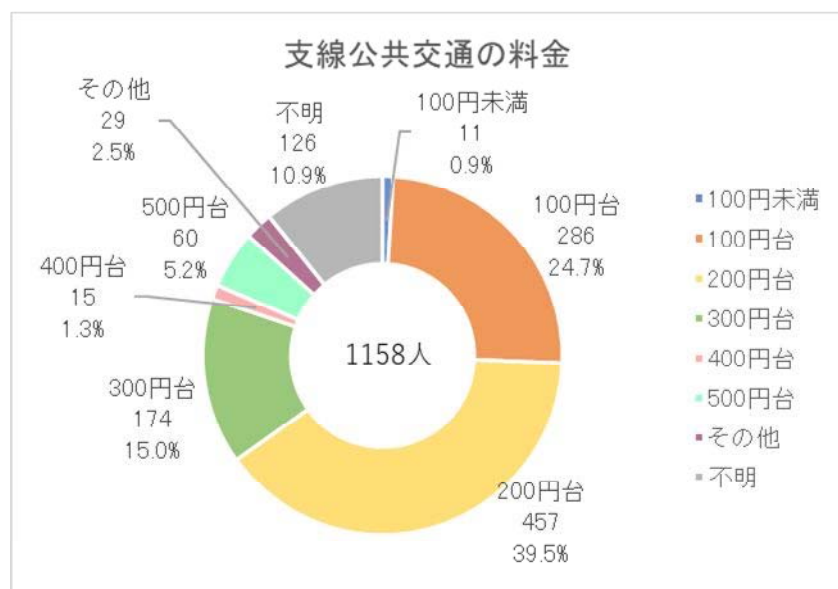
○その他意見として、路面電車やモノレールなどがあった。

○自由意見で「選択肢のデマンドの意味がわからない」などの意見があった。

問14 支線公共交通の運賃が、どの程度であれば利用したいですか。

※金額の幅がある意見は上限でまとめて集計

問14	
100円未満	11
100円台	286
200円台	457
300円台	174
400円台	15
500円台	60
その他	29
不明	126
合計	1158

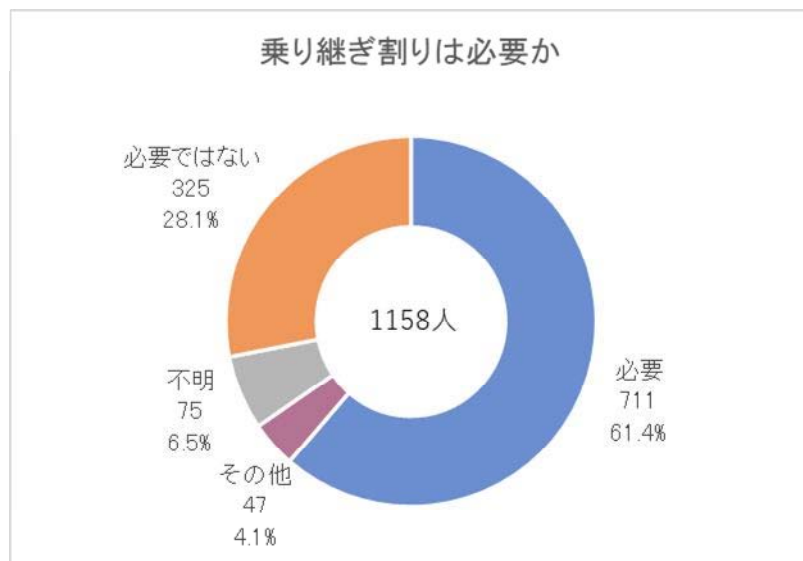


○200円台が「39.5%」と最も多く、次点で24.7%の「100円台」となった。

○その他で「わからない」という意見が複数あった。

問15 目的地へ行くため、他の公共交通へ乗り継ぎが必要となった場合、乗り継ぎ割引は必要と思いますか。

問15	
必要	711
必要ではない	325
その他	47
不明	75
合計	1158

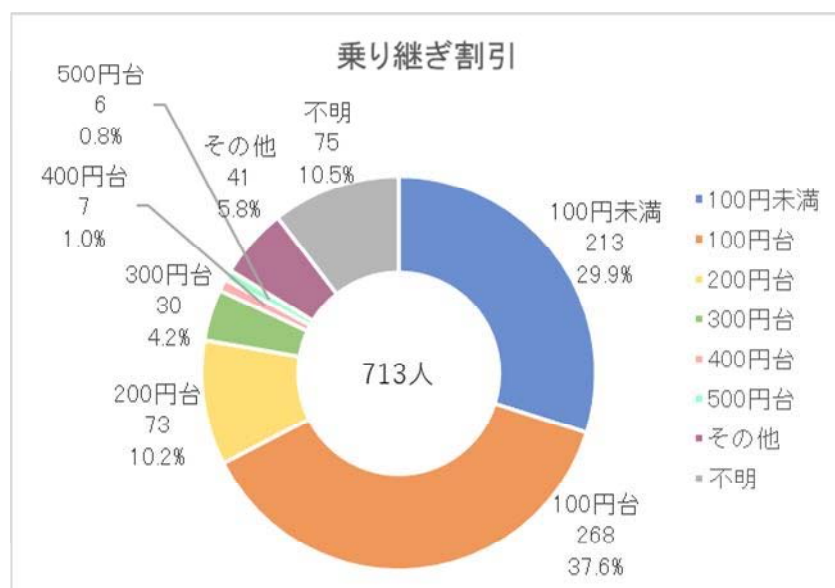


○乗り継ぎ割引について、61.4%が「必要」と回答、「必要ではない」と回答したのは28.1%となった。

○その他意見で「総額による」、「必要とは思わないがあれば嬉しい」等の意見があった。

問16 問15で「(1)乗り継ぎ割引は必要と思う」と回答された方への質問です。割引金額がいくらであればよいと思いますか。

問16	
100円未満	213
100円台	268
200円台	73
300円台	30
400円台	7
500円台	6
その他	41
不明	75
合計	713

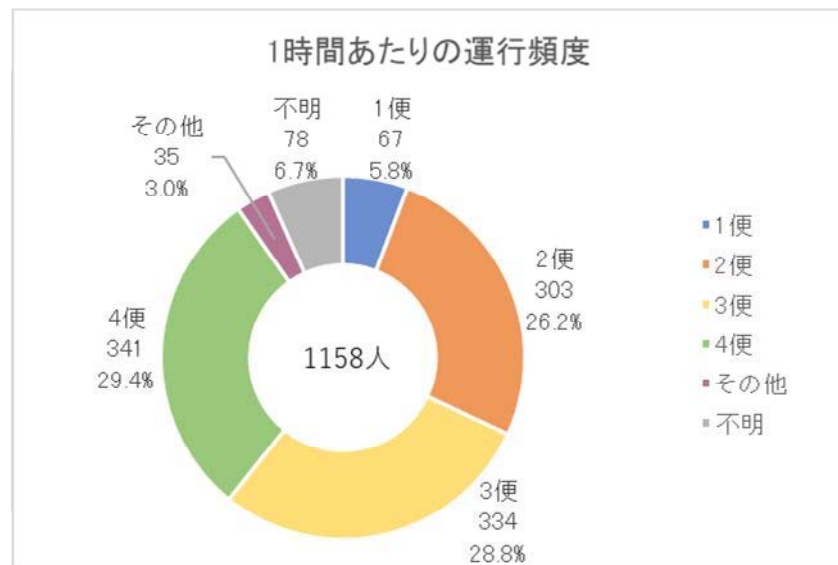


○「100円台」が37.6%と最も多く次点で「100円未満」の29.9%となった。

○その他意見では、無料や10～50%引き等の回答があり、50%引き(半額)の回答はその他意見の中で多数あった。

問17 支線公共交通の運行頻度について、1 時間あたり何便運行していれば利用しやすいと思いますか。

問17	
1便	67
2便	303
3便	334
4便	341
その他	35
不明	78
合計	1158

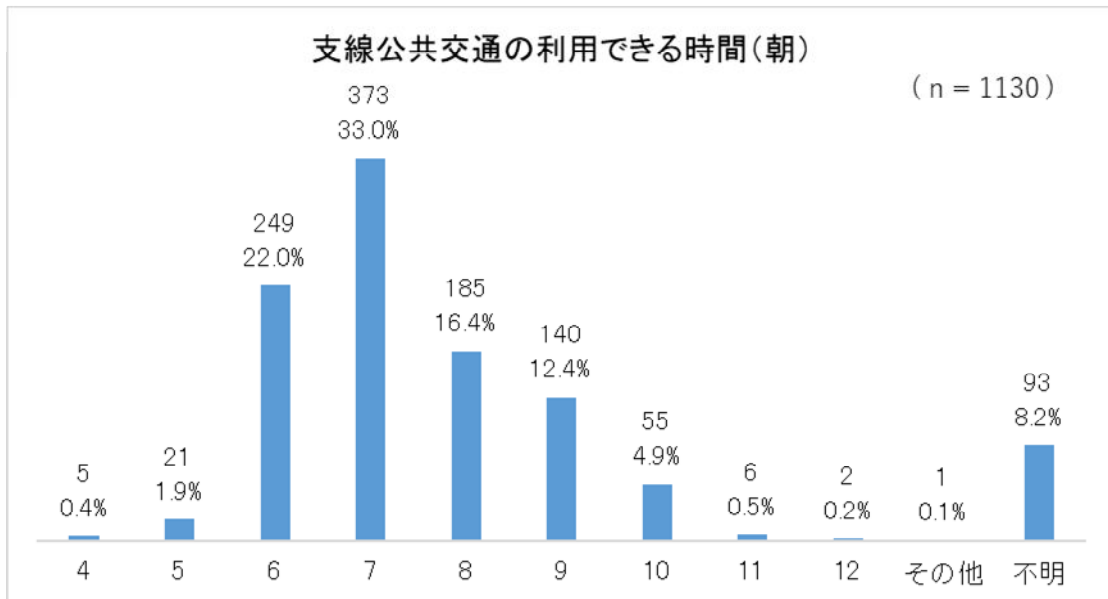


○1 時間あたりの運行頻度では「4 便」が 29.4%と最も多く、僅差で「3 便」が 28.8%となり次に「2 便」の 26.2%と続いた。

○その他意見で、1 時間あたり 5 便以上の回答が複数あった。

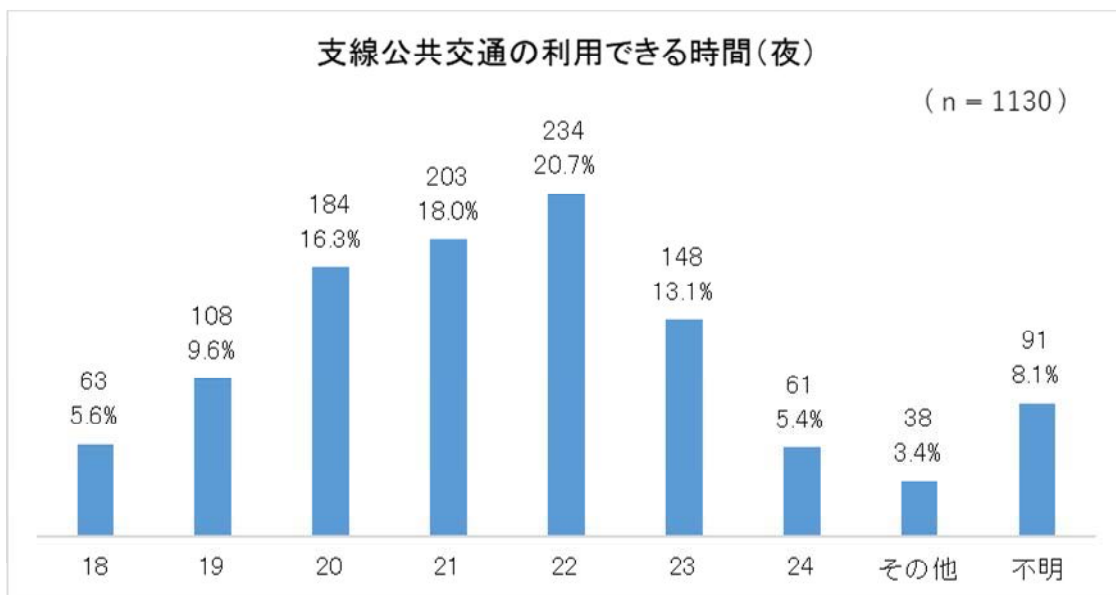
問18 支線公共交通の利用できる時間について、どの程度の時間であれば利用しやすいと思いますか。

● 朝



○「7 時」と回答した人が 33.0%で最も多く、次点は「6 時」の 22.0%となった。

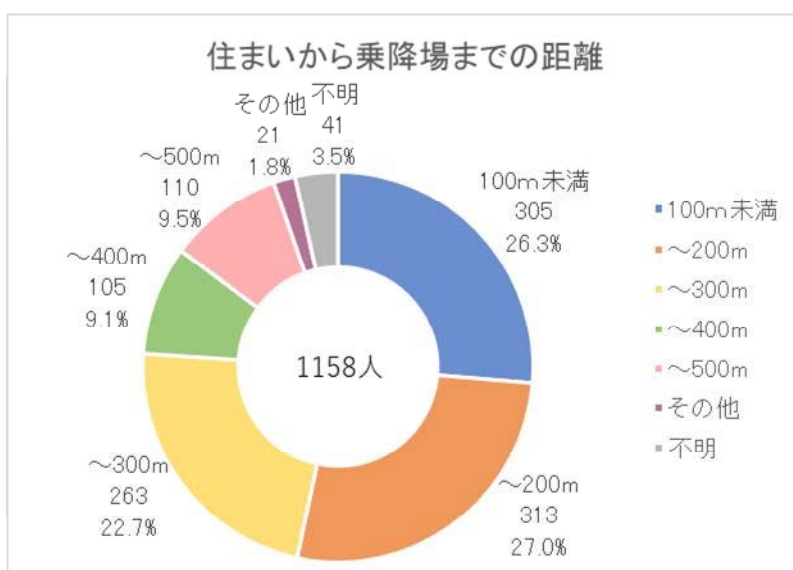
● 夜



○「22 時」と回答した人が 20.7%で最も多く、次に「21 時」18.0%、「20 時」16.3%と続く。

問19 支線公共交通の乗降場まで、あなたのお住まいからどの程度の距離までであれば利用しやすいと思いますか。

問19	
100m未満	305
～200m	313
～300m	263
～400m	105
～500m	110
その他	21
不明	41
合計	1158



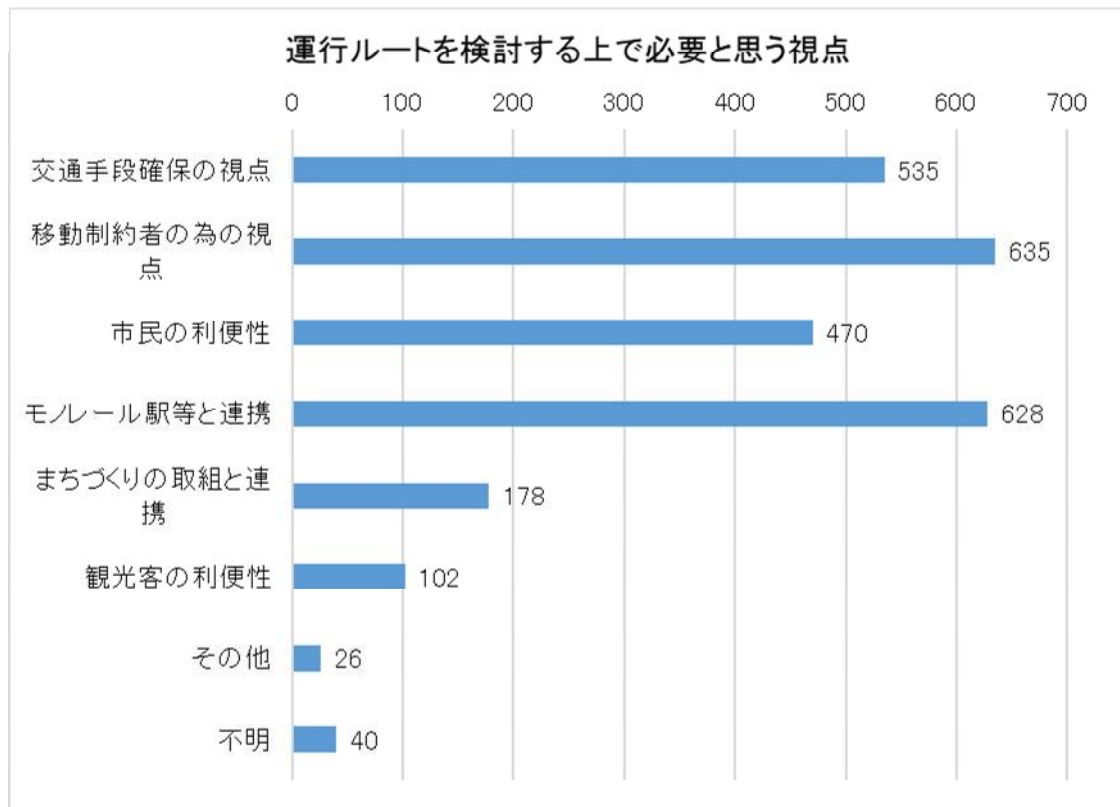
○最も多かったのは「100～200m 未満」で 27.0%、次点で「100m 未満」の 26.3%となった。
○500m 以上の意見が少数あった。

年代別の回答

問19	距離							
年齢	100m 未満	～ 200m	～ 300m	～ 400m	～ 500m	その他	不明	総計
10代未満	9	6	3	1	0	1	0	20
10代	25	22	14	8	8	3	3	83
20代	25	13	13	7	12	0	0	70
30代	36	27	45	19	15	0	1	143
40代	53	64	36	23	17	5	4	202
50代	44	61	42	14	12	0	4	177
60～64歳	21	25	31	10	13	1	4	105
65～74歳	47	51	47	17	22	3	9	196
75歳以上	35	37	27	5	4	6	12	126
不明	0	0	1	0	2	1	4	8
総計	295	306	259	104	105	20	41	1130

○年齢層別にみると 20 代以下は「100m 未満」と回答した割合が高い。

問20 支線公共交通の運行ルートを検討するうえで、必要と思う視点を複数お選びください。



○「移動制約者の為の視点」が最も多く、次に僅差で「モノレール駅等と連携」、3番目に「交通手段の確保の視点」と続いた。

番号	自由意見
1	福岡市のように市内100円バスがあればよいと思う。モノレールと連携していると便利(那覇市内は駐車場がないのでよくモノレールを利用しています。)
2	モノレール駅(古島)と連携してほしい。
3	1時間に3本のバスが運行してほしい。深夜の23時までバスが運行してほしい。
4	本土に行くとコミュニティバスを使用します。とっても便利ですので是非浦添市でも考えてください。運転免許を返上するチャンス！！
5	バスのダイヤが不規則で運転手は交通渋滞を弁解するがそれも一理あると思う。特に雨天の場合はひどい。東洋バスの与那原線の屋富祖通り等、以前は1時間に2本あったダイヤが1本になり通学通勤にとっても不便に思う。改善策はないのでしょうか。
6	モノレール古島駅を始点として国道330沿いに大平経由で広栄、浦西駅、前田駅などを通る環状線ができると今後開設されるだろう商業施設も利用しやすくなると思う。
7	58号線のバスまで歩くのが不便。帰りは荷物がある為タクシーを使用。年金生活のため交通にお金を使いすぎる。
8	1、モノレール延長浦添市民に利点はあるのか。 2、58号線の混雑解消を早急に。 3、環状線は浦添市民に使い勝手が最悪。
9	浦添市内の移動が不便
10	コミュニティバスなどが出来たら車の数も減ると思います。
11	私は東京や他県に住んだことがあります。電車がない沖縄県が一番バスも不便なのにびっくりしました。東京の都バスは都内なら一律200円ぐらいで乗れるし色々な道をバスが走っています。他県は一日乗車券も安く、バス停からバス停間も短く、バスを降りてから目的地へも行きやすいのです。沖縄の路線バスは同じ方面に行くバスが何本も出ている割には通ってほしい道路は走っていないのです。なので浦添市内の路線バスが通っていない道をコミュニティバスが走っていただけると助かります。
12	バス停までが遠くて、なかなかバスが利用できず、年金暮らしでお金もなくタクシーで移動もできず、出かけることをしないようにしています。近くに知り合いもいないので乗合タクシーより、小さなバスが走ってくれるとうれしいです。浦添でも路線バスやモノレールが通らない街を、色々なコースのバスが出てくれることを願います。例えば浦添の元ダイエーからあかみねレディスを通り浦商からパイプラインに出て新都心までとか、大公園からマチナトとか、路線バスのないところを宜しくお願いします。
13	将来が楽しみです。老いて行動範囲がせまくなる事が心配なのでぜひ実現してほしい。
14	サンエーパルコ、モノレールへのバスが近くのバス停から乗れると助かります。
15	私の住む港川地域はバス停(バイパス、58号線)まで遠くとても不便を感じています。市内循環バスを希望します。
16	空気を運ばず「人」を移動させてください！
17	浦添に越してきて2年目です。浦添市内バスがあればいいですね。浦添市内だけを走るバス*~
18	自動車があるため公共交通は利用することはないが免許を返納した高齢者が利用しやすいようにしてほしい。(返納が多ければ事故も減る。)
19	コミュニティバスの検討をする前に現在運行されている路線バスのルート、運転間隔などを見直していただきたい。例えばパイプラインを通る路線の多くのルートが重複しており間隔もまちまちのため重連運行になったり長く待たされたりする。ルートを変えれば空白地域は減るし、等間隔にすれば実質の待ち時間が減らせる。
20	保育園へ子供を送迎していると、バスは利用しにくい。駅やバス停に無料か市民は割安で契約できる駐車場があるととても便利。自転車もバイクも駐輪場がないところも多くて不便。もっと本土の交通網の勉強してから、実施してほしい。
21	浦添市は「住みたい街」に選ばれて嬉しい。「きれいな街」「セキュリティをしっかりと」「学問・医療の向上」目指し期待する。花咲く公園、老人(車椅子)が歩きやすい歩道、品高き町の外観を望む。
22	首里間をつなげてほしい。那覇市内線のような市内を周回するバスが欲しい。もっとモノレールと連携してほしい。
23	インターネットやアプリを利用して、情報を共有できるように工夫してほしいと思います
24	世の中は毎年変化していますので私も努力したいです。
25	高齢者のため支線公共交通は必要、ただそれだけでは利用につながついていない。モノレールや路線バスとの連携が重要。
26	夕方、安謝近郊から(安謝橋交差点)勢理客への道が渋滞で大変です。
27	浦添市は広いのに交通が不便。パイプラインのバスは時間通りに来ないし昼間は高齢者や女性(子連れ)の利用が多い中、運転が乱暴で乗るときに緊張して乗っている。国道とパイプラインの間に利用でき、市内を走ってもらえるバスがあるとすごく助かる。
28	市民の利便性、交通空白地域の両方を解消できる方が望ましい。浦添市の大部分がモノレールを使用することが難しいので、長崎の路面電車のように乗り継ぎ無料のほうが好ましい。

29	バスを運行する目的として、通勤用か昼間の買い物か明確に分けるべき。必要なことが全く違う。買い物用を考えた場合宅配サービスも増えているのでスーパーなどはあまり必要ないかも。(この辺のサポートは必要かも。)交通機関として時間通り運行、あと何分で来るかすぐわかるアプリなどが必要。
30	足が治らない限り公共交通のことは考えることができないのでほとんど記入できていませんゴメンネ！(一人暮らしなので車は必要です、今は。)
31	現時点では私は車で移動しているため、支線公共交通の利用は必要ないと思いますが、免許証を返納した場合は当交通手段を考える必要があり、私が住んでいる場所ではモノレールを利用できないのが残念です。コミュニティバスは良いと思う。
32	沖縄の南北を鉄軌道で空港、港を経て、コンベンション、北谷、読谷を経て、名護からさらに北部までを通して、その途中の駅より東西にバスを運行すると利用しやすいと思います。
33	現在は自営業で働いているが、2年後やめる予定なので、バスを利用して外出しようと考えているため、楽しみにしている。今でもバスを利用しているが、時間通りには発着しないのがたまにある。この島に自家用車が多すぎると思う。その点を考える必要があると思う。
34	既存の公共交通機関との連携と、独自の路線の開拓をよろしくお願いします。市内をカバーする路線開拓を願います。
35	パイプライン往復、バイパス往復など単純なルートを安く走ってくれるコミュニティバスがあれば利用しやすい。
36	早期実施！前進あるのみ！！
37	トラムのような路面電車ができれば乗りやすそう。環状線にしてどこまで乗っても200円にする。
38	交通弱者(お年寄り)の足の確保のため、支線公共交通は必要と思います。利用料金も高齢者の収入などから考えると200円程度と負担にならないよう割安にすべきだと思います。
39	パイプラインの車が多いのでどうかしてほしい。経塚シティにいくことが多いので中までで乗り入れできるバスがあると助かります。
40	時間厳守のこと
41	公共交通の駐車場が必要
42	混んでいるパイプラインをさけるのも大切な視点だと思う。本数が増えると利用人数も増えると思う。
43	高齢化などもあり公共交通はこれからさらに重要となると考えられる。これからの取り組みに大変期待しています。
44	運転免許を返納したいと思っていますが公共のバス利用が便利になるといいです。コミュニティバス導入、モノレールへ乗り換え利用したい。
45	モノレールを古島駅から北側(330号線沿い)に延伸できると西海岸道路・58号線と併せて東側の交通利便性が増し、モノレール空港駅からの観光客も増加し経済効果向上と浦添の活性化につながると思う。
46	学生の頃より「この辺は不便だなあ」と思っていました。しかし路線バスは時間が読めず荷物もあったり予定通りの行動をするためにやはり車を使ってしまう。運営と利用のバランスがよい浦添市内バスが今後実現できるととてもうれしいです、よろしくお願いします。
47	浦添独自の市営路面電車を想像できないか？道路を広げても家庭の車だけ多くなるような気がする。市営路面電車は、那覇空港から、国立劇場→浦添港→城間58号(リウボウ)→303大平→浦添市役所→浦添警察署→前田駅(モノレールと連結)。
48	公共施設を結ぶ電車があれば
49	以前コミュニティバスが通り、非常に便利でよく乗っていたが、試験運行後の知らせがないので、結局自家用車に頼らざるを得ない。
50	交通渋滞が年々激しくなり、無駄に要する時間が多い、うんざりしている。公共交通を充実させることで解決できると思う。現在のバスは定時に来ない着かない現状なのでそれを解決するにもバスが便利で使い勝手のよいものにする工夫が必要と思う。早期解決を望みます。
51	モノレール古島駅から西原インターまでモノレール延長希望。朝の通勤時、自家用車1人乗り禁止、3名以上の乗合とする。アンケートの表記に英語文字はできるだけ使用しない。コミュニティバス、デマンドタクシーなど日本語に例訳すること。
52	都市モノレールは330号に沿って延長すれば利便上ベストではと思う。
53	最初から年代別にすればよいと思われる。むしろ違法駐車をなくすために車の所有者から公共交通へのシフトを考えた方がよい。
54	60代後半です。車の免許証をいつ(何歳)返納しようかと考えています。モノレール等の区間が短いので、車がないととても不便です。
55	小さな道沿いの店や駐車場のない店など時間をかけずに買い物できる場所を通るようなルートを検討してほしい。
56	問15については距離感がわからないのでなんともいえない。利用する方にすれば安い方がよいと思うし浦添市内が料金が一律いくらか決まっていれば、それに対して意見できますけど、だいたい料金もわからないのでなんともいえない。

57	気軽に利用できるようにしてくれると助かる。モノレールが遠くてあまり利用できない。
58	県民の願い沖縄縦断鉄道を作ってください。
59	路線1商業施設間～パークレー～経塚シティ～浦添ショッピングセンター。2公共施設～市役所～運動公園～いなんせ(リサイクルセンター)～内間コミュニティセンター
60	空港まで行くデマンドタクシーがあればうれしいです。自宅からモノレールまでは遠いのでいつもタクシーを利用しています。
61	空港まで行けるバス、モノレールがあればうれしいです。
62	1, 58号線、330号線と道路があるが、現在地からは約10分程度 2, パイプラインのバスは運行回数が少ない。1, 2の理由により、家庭用車の使用が最も便利、モノレール駅(前田駅)あたりに有料駐車場があれば那覇新都心に行きやすいと思う。1日の利用で500～800円程度
63	高齢者の為にも支線公共交通が必要だと思います。
64	コミュニティバスの導入は利用者もいると思います。デマンドタクシー、バスは利用者がいるのか疑問です。また、民間タクシー会社の調整が必要ではないでしょうか。
65	モノレール駅前には駐車場を設備しなければ(それか、バスの連携)モノレールを利用するのに不便である。
66	住みよい街作りよろしくお願いします！
67	58号線の渋滞を解消してほしい。切実に。
68	西原オキコや、結の街方面の海岸に、倉庫や食品加工のパート、アルバイト先がたくさんあるが、バスで行けない。バス停から遠い。バスが適切な時間に来て、近くで降ろしてくれるようになっていない。雨が多い天候なのに、仕事前にぬれると困る。交通費が高い。パート、アルバイト先では交通費を支給しないところが多い。天気が悪くてタクシーを使うと時給より高い。自腹を切っても稼げる金額は少ない。時間通りに来てほしい。
69	家の近くに坂が多く、坂が多いところは増やしてほしいです。
70	支線公共交通が導入されると市民全体の生活が便利でとても良いと思います。こういうシステムをお考えくださって感謝しています。頑張ってください。
71	那覇まで安くしてほしい。
72	移動制約者にとって支線公共交通導入はとってもありがたいと思います。これが導入されたら一家に数台分の車は必要なくなるのではないかと思います。ぜひ導入してください。
73	名護～那覇、糸満までの縦断する鉄軌道の敷設を西海岸地域に！
74	沖縄県内での交通移動は車社会といわれるほど、生活に密着した慣習にあります。このままだと、中国と同様な公害問題に発展する可能性があり、忌避すべく社会問題だと思います。その問題を解決する1点としてまずは沖縄本島内で縦貫(南北)した鉄軌道の建設を切に望みます。
75	鉄軌道の敷設建設。
76	公共交通がしっかりした時間帯にならないので遠のく。車社会になり道路混雑の原因になると思います。
77	運転手のマナーUpも！！
78	モノレール駅までのバスでもあればモノレールを利用するが、モノレールは那覇市民のためだけの乗り物になっている残念！
79	近くのモノレール駅まで行くコミュニティバスやデマンドタクシーがあると良いと思います。同じ浦添市内なのに自宅が駅から遠く残念。
80	那覇市に行くときに車だと駐車場の確保や経済的、交通混雑などで非常に不便で気が重い。浦西のモノレール駅まで無料シャトルバスがあると良い。また、モノレールを浦添(330号)方面も通してほしい。
81	支線公共交通については、モノレール駅との連携で利便性がよくなると思う。国道58号、330号、県道38、241号を連結した浦添市横断した路線を多く確保してもらいたい。
82	車を利用したいのは、日焼けが嫌だからです。乗降場までの道のりに木などを植えて木陰を作ってもらえたら利用したいです、歩くのが嫌ではないです。
83	バイパスのバイクの音がうるさい！！どうかしてください！！海岸通路ができたらもっとうるさくなる！！調査してください！！！！！！！！
84	バイパスのバイクの音がうるさい！！どうかしてください！！海岸通路ができたらもっとうるさくなる！！調査してください！！
85	バイパスのバイクの音がうるさい！！どうかしてください！！海岸通路ができたらもっとうるさくなる！！調査してください！！
86	交通渋滞の解消についても検討お願いします。
87	コミュニティバスを市内統一金額で運行してほしい。
88	今回の内容とは関係ないが、路側帯をもっと広げて自転車安全に乘れるような街作りをしてほしい。あとは交通渋滞が緩和できれば特にないです。(意見としては信号機のバランス、通勤帰宅ラッシュを均一にさせるような政策など)

89	役所方面に行くバスに乗るために片道徒歩50分かかってそのバス停に行きます。1時間1～2本しかないので時間も時刻表通りで来ないことがあるので、乗るのにも体力を使い、その日一日は本当にきつくて、帰宅すると寝込みます。
90	浦添市内用の支線の専用ICカード(電子マネー)を作してほしいです。(勢理客～宮城)(第2城間～牧港)は、役所まで乗り継ぎですごく不便です。(買い物キャリーカートをもって乗車することもあると思うので、持っていて利用できるようにしてほしいです。
91	座席がゆったりとした、乗り心地が良いのが良いです。外出するときリュックを持つので、座席がせまいと乗車、下車の時にすごく焦ります。
92	モノレールまで遠い。
93	浦添市伊祖から駅までバスがほしい。琉大病院へ直通するバスが走ってほしい。
94	実家が宜野湾なのでモノレールを延ばしてほしい。パイプラインにバス運行してほしい。
95	路線が決まったら周知できるようにお願いします。
96	今でも快適に住んでいて交通の利便性は良好です。市内、市外でもバスが充実しておりますありがとうございます。
97	デマンドタクシー、バスの説明がないのでイメージがわからない。
98	主に那覇、または空港に行くことが多いが、浦添市内のモノレール駅にアクセスしても首里を回る為、時間も費用もかかる。58号へは1km以上有り遠いバイパス、パイプラインのバスを利用する場合がありますが学生が一人で席を独り占めしていることが多く注意してもふてくされた顔をする子が多い。注意もあまりできない。
99	コミュニティバスの整備は、今後の街づくりに欠かせない事案だと思います。
100	100円で利用できる範囲で、乗り継ぎも100円(乗り継ぎの利便性も考える)。イメージとして福岡市内のバスをモデルに浦添市内であれば最大200円で端から端まで移動できる。
101	伊祖はバスの本数が少ないので職場が那覇のためよほどのことがない限りバスは利用していません。会社はバスやモノレールの利用を促しているので路線バスがモノレールまで通ってくれば通勤形態を変えたいと思います。
102	他の地域でコミュニティバスを見るが、乗っている人をあまり見かけません。導入するのに疑問です。市内の330、58号の渋滞をどうにかしてほしい。
103	移動制約者が便利だと思うインフラができれば、皆利用すると思います。
104	朝の通勤で感じるのですが、小中高生の夏冬春休みが始まると、車の量が極端に減ってくる。会社勤めの人にとっては渋滞もなく気持ちよく職場まで移動できる。この現象を分析すると通勤時の半分以上が学校関係の車と思われる。この公共交通導入の計画をこの方面に活用できないか、通勤時など交通渋滞緩和は県経済発展までつながると確信する。
105	頑張ってください！)
106	小型で良いので、運行回数を多くしてほしい。特定の停留所以外でも乗り降りができればよい。子供は無料にするとか。
107	支線公共交通が導入されるに当たり常態化されている違法駐車を解消する必要があります。
108	自転車専用道路または自転車専用レーンを整備してほしいと思う。
109	市民が利用しやすい公共交通になることを願う。
110	最寄りのモノレール駅への接続は絶対にした方がよいと思います。
111	浦添市内の住んでいる地域から最寄りのモノレール駅に接続することがマストだと思う。例えば、浦添宮城4丁目であれば、路線バスに被らず比較的渋滞しないルートを通り古島駅へ到着するルートが好ましく、かつ駅から徒歩15分程度の地域にはバス停を設置しないことも定時で到着するためには必要かと思われる。
112	歩行が杖がないと外出ができない(妻が同行)
113	浦添市沢峠から首里大名に向かう際、車が多く近くに横断歩道がないため、渡るのにとても時間がかかる。沢峠小に向かう児童も多くいるので、どうか改善してほしいです。
114	おつかれ様で一す、皆様、沖縄は道が混んで大変ですよね…。交通の利便性が悪いので(バスがメイン！！)県民は自家用車に依存しており、結果慢性的渋滞でますます交通の利便性が…。県は本格的に基幹鉄道の導入を検討したらどうかと(50年後を目指して南北に走る鉄道を作してほしい、あと沖縄県政は海岸線を破壊すぎ！！(辺野古反対とか笑えるくらい…))
115	将来高齢化にむけて必要だと考えています。
116	私は塾に通うためにバスを使うのですが、たまに、運転手が、私を通り過ぎることがあり困ることがあったので、こんなことがないようにしてほしいです。
117	高校が休みの日の混み具合を見ると、いかに親の送迎が多いのかと思う。バス、電車など(高校専用の通学バスも)充実したら良いと思う。街づくりに併せて交通機関(電車！！)もお願いします。モノレール以外で。
118	とにかく便利になってくれたら良いです。駐車場のことを気にして利用しづらい場合もあるので。
119	問16の乗り継ぎ割引について100円と記入したが運行内容(運行間隔、時間帯など)がよければ割引は必要ない。

120	1家族で何台も車を持つ必要がない社会になってほしいその方がエコだと思う。
121	高校に行くまでの運賃が安くなると便利。
122	浦添市だけではないですが、自転車及び二輪車のすり抜けにヒヤリとします。ナンバープレートだけでは匿名感が強いので浦添走行ステッカー(ナンバー付き)を作成し、二輪車などの前後に貼る、ドライブレコーダーによる映像写真等を市役所に提示している路上寝と同様に公開し検挙につなげる、それに伴うバイク屋さんへの風当たりを何か別の方法で検討する。修理等
123	歩道が暗い所が多いので、全店舗、全自販機、全アパート・マンションにLED電球を配り夜の点灯を義務化する。明るい道は防犯につながる。順を追って一般家庭にも広げ、日本一夜明るい街、日本一安全な街にする。
124	浦添市は渋滞のひどさが目立ちます。無駄に広い歩道や無駄に広い車道外側線を撤去し、車線を増やし交通の流れをよくしてみてもいいですか？ とくに市役所からマック向け、沢峠から内間向け、58号線のメイクマン前などです。街路樹を撤去し歩道が半分になり車道外側線を撤去して駐車車両がなくなれば、交通の流れが円滑になり、経済の発展につながると思います。
125	浦添市内在住の若い子はスマホでの回答方法もやってみるとよいのでは。
126	せっかく導入しても、利用者が少なくはもったいないので、デマンドタクシー・バス(利用者が少ないが交通不便な地域にいる人がさっと買い物ができて便利になる)、コミュニティバス(利用者が多く見込まれる路線で、ゆいレールやバスとの提携(ピストン輸送ができるように)をうまく使い分けられるようなシステムになればと思う。南北は行きやすくともバスだと東西の移動が不便な印象がある。最近また渋滞もひどくなっているようだし、混雑解消につながり、より住みやすい街になってほしい。期待しています。
127	デマンドタクシーとかデマンドバスは日常用語として使われていますか？わからない人もいると思うが？
128	老人にやさしい安心安全な町と移動ができるよう望みます。
129	車の運転ができなくなると外出を控えるようになり、外との交流が少なくなると心配でした。コミュニティバス等地域の細かな交通網が発達する可能性がある事と知り安心しました。老人にやさしい安心安全な移動手段ができることを望みます。
130	歩きなさい
131	高齢者(免許返納した方など)が移動手段に困らないようなケアはこれからますます必要です。よりよい浦添市作りよろしくお願いします。
132	自転車道の整備をしてほしい。交差点の信号を歩行者と車両で完全に分離してほしい。(左折車両と横断歩行者の事故防止)。パーク&ライドができる環境、施設の整備
133	1日も早くお願いします
134	楽しみにしています
135	外出が楽しくなるような交通手段にしてほしい。弱者に気配りされた交通体系を望みます。
136	コミュニティバスはOKICA利用にしてほしい。
137	モノレールと地域を連続してほしい
138	58号線沿いに電車を通してほしい。
139	南城市でお年寄りに係わる仕事をしていますが、「バス停まで歩いて行けない」との理由で利用しない方もいます。が、予約してうまく利用している方もいるので、気軽にわかりやすい方法でしてもらえたら良いです。前田から、新都心まで3歳の子供を連れてバス、モノレールを利用してみましたが、バスの待ち時間がかなりありお金もかかり、車で行けばよかったですと思いました。
140	牧港漁港近くに住んでいるが、直線距離では58に近く見えるがバス停までの徒歩は意外に長く不便。
141	浦添市のあちこちで渋滞がみられせっかく、利用しても渋滞に巻き込まれるのは嫌ですね。マイカーなら空いてる方へ急遽変更して通れるから。
142	現在は寝たきりの子供の介護もあり、頻繁にバス、タクシーは使えないが、子供抜きの外出やもう少し高齢になっても気軽にバスを使用したくなる気がする。運動のために少し歩いて、少しだけバスを待つ経塚やキンザー(予定)で買い物して、待たずにバスに乗り込み、安い料金で家の近くまでバスが通る。(理想ですね)後渋滞がなければもっと良い。
143	安くて、頻繁に近いところに来てくれるとうれしい。
144	バスはできるだけ段差のない、車体の低い、乗り降りしやすいものにしてほしい。静かで公害のない電気自動車がよい。将来的には路面電車を導入してほしい。
145	早く市内のコミュニティーバスを運行させてほしい。間13のデマンドの意味がわかりません。
146	今60代で車の運転ができますが、車がなくても自由にお出かけが楽しめたら、人生も楽しく過ごせると思います。
147	安くて近い交通機関はほしいですね。
148	バスは通勤通学には運行時間があいまいです。定時運行のモノレールを使います。買い物など、少し時間に余裕があるときにバスを使います(だからごくたまに乗ります。)バス路線は東西方向の運行があると使いやすいです。これから58号線向けの移動が増えるような気がします。

149	運行時間がきちんと守れたら利用したいです。
150	数年前に実験で運行していた浦添市内線のバスがとても便利でした。
151	コミュニティバスの実現期待しています。
152	以前よりも通勤時の道が混んでいる浦添署(仲間)→浦添市役所→大平→58号線に抜ける道、改善してほしい。
153	できるかぎり正確に運行してほしい、また、運行状況も正確にそして迅速に提供してほしい。(事故が有り遅れる場合等)
154	コミュニティバス、モノレールなどの公共交通がもっと発達することができれば、とても便利だと日々感じております。車を運転する必要も減るし、外出時、飲酒しても代行などの料金を節約できる。若者の正直な願い……
155	私は医療機関に勤務しています。高齢者の方はバスの乗り換えなどをして通院するのはとても大変だという意見を伺うことが多いです。大病院へのデマンドバスタクシー等があるととても便利だと思います。
156	早く実施してほしい。
157	自宅からバス停が遠いと雨降りがたいへん。また、買い物した帰り、荷物が多いと困る。
158	市内の交通渋滞によっては歩いた方が早くなる可能性があるかも？ 市内は平坦地が少ないので自転車利用に限界があるので支線公共交通の検討には重要。35年くらい前に市内バスが一時走っていたが、何故なくなったのか？
159	他市町村へ通勤しているので、市内だけ便利になってもあまり意味がないと思う。コミュニティバスの長所に「目的地に早く着くことができます」「決まった時刻に・・・」とあるが、渋滞の多いなか(通勤時)、定刻での運行は本当に可能なのでしょうか？
160	コミュニティバスを導入する場合、高齢者、障害者、子供でも利用しやすい(乗りやすい)よう合理的配慮をしておく必要があると考えます。
161	モノレールの中に自転車を入れるスペースがほしい。
162	民間が住みやすい利便性がある環境になるといいなと思います。
163	名護までの電車が良いと思います。
164	コミュニティバス希望です。運転手は優しい人が良いです。時間通りに来てほしい。
165	支線公共交通利用により交通渋滞の緩和につながればと思う。大きくなっていく子供たちの通学に利用しやすければ選択肢が広がる。
166	「支線公共交通導入」より屋富祖通り(県道)を安全に歩けるようにしてほしい。高い税金を支払っていて何の恩恵も感じられず、(長年)浦添を出たいと感じている。
167	今の浦添市政に大満足です。
168	老人の運転交通事故多発しており、75歳以上の方が免許返上しても病院や公共施設への交通利便性を図って頂きたい。必要最小限に(市政予算負担も考慮して)
169	現実にならないとメリット、デメリットが判明できないので良い方向に改善可能な幅広い視野で見通して頂きたい。
170	問20の(1)つくづく思う。どこでも乗り降りができるといいと思う(コミュバス)年寄りのわがままです。
171	こんなアンケートを見た時はヤッターと思いました。免許を返納したいが、病院、買い物、サークルへの移動ができなくなることを考えるとできなくなる。沖縄のドライバーは高齢者が多すぎる感があります。
172	沖縄は車社会で常に交通渋滞の状態なので「支線公共交通導入」で緩和され事故等が減り良い結果につながると思います。
173	安心・安全な浦添市になりますよう願っています。
174	実証実験の評価指標として「渋滞緩和」に重きを置いてほしい。支線公共交通導入にあたっては、ルートが容易に変更しづらいコミュニティバスは動態変化に対応する観点からは不適ではないか。デマンドタクシー・バス導入については、利用料金の兼ね合いもあるが、利用頻度の高い施設(生活)や企業(通勤・通学)への協力呼びかけにより一定の活用が見込めるのではないか。
175	交通の運行ルート、時間、料金の表示がわかりやすくバス停にあるといいです。
176	浦添市の巡回バスがあるといいネ！！
177	マイカーを所持していなくても不便を感じない交通手段があればうれしい。しかし経費がかかるから難しいと思う。年配の方が無理に運転せずとも暮らしていける社会を作ってください。
178	朝・夕(通勤時)の混んでいるときの対応
179	朝方・夕方に混むバイパス、朝方に混む宜野湾への道、この辺りを重点的に考えて頂きたい
180	支線公共交通はあまり必要とは思えない。理由は自由に使える自家用車があり、一般交通機関のバス停がすぐ近くにあり不自由を感じない。
181	モノレール開通楽しみにしています！沖縄の運賃が全体的に安くなってほしいです。

182	海外、国内の観光客がこれほど入ってきてるので、交通手段をもっと考えるべき。モノレール、バス、コミュニティ、及びデマンドの運賃支払いにOKICAが使えると便利かな。またはカード払いやEdy払い。子どもの送迎(塾や実家へ送る)にも利用できるなら助かる。迎えはできても送ることができないときがある。
183	路線バス・モノレールで通勤が可能な人は必ずそれを利用する
184	330をはさんで海側と山側の行き来が困難な浦添市。利便性を図るなら自由度の高いデマンドタクシーを期待する。もしくはルートの多いコミュニティバス。お年寄りや障がいのある方にもその方が優しいと思う。
185	浦添市は保護者の送り迎えによる渋滞が多い。その問題が解決すれば個人的に助かる。コミュニティバスが子供の送り迎え役をすればいいのでは。
186	子ども(幼児・乳幼児)を連れての利用はしにくい(迷惑がかかるのではないかと、自分が気をつかって疲れる等)のではないかとと思うので、そういう人たちでも利用しやすい方法があればと思います。(子連れ同士のマッチング、ベビーカーでの利用可等)※アンケートに関してネット回答ができるようにしてほしい。
187	浦添市は330号～那覇市、宜野湾市(330号沿い)と58号(宮城:牧港)～那覇市、宜野湾市(58号沿い)の2ルートは比較的に公共交通(バス)を利用しやすいが、330号と58号の沿線以外の居住者にとっては、58号と330号をつなぐ公共交通が無いと、車に頼らざるを得ないと思われる。また、西原方面への公共交通が、使い勝手が悪いので、どうしても車に頼ってしまう。小学生未満の子がいる家庭をターゲットに、公園(浦添大公園、中城公園、東浜など)を結ぶコミュニティバスがあっても面白いと思います。
188	パイプラインからハローワーク前を通り、牧港→久茂地近辺のルートがあると那覇(繁華街)までの距離が縮まると考える。
189	路面電車がほしい。
190	県内や市内に住んでいても友人・知人と送り迎えの車が無いと移動をめんどくさがり会えなかったりする。坂道だと60代は自転車も無理。他市町村へも無理なく移動ができるようになると、すごく暮らしやすい場所になると思います。簡単移動できると生き甲斐も増えるし頭や体に良さそうです。
191	前田・市役所前の交通渋滞、58号線の渋滞緩和を望みます。また、那覇方面などの浦添以外のアクセス頻度が高いところへ行く際のアクセス効率踏まえていただけると助かります。
192	モノレールが好きで、早く浦添から那覇まで乗れるのを楽しみにしている。
193	高齢化が進む中でお年寄りでも利用しやすいわかりやすい交通機関にしてほしい。
194	今回の目的に対する課題として、市内の道路網及び拡幅整備に加え、国道、県道へのアクセスのため、通勤・通学時の交通混雑が年々ひどく交通安全対策への十分な分析も必要ではないかと思う。
195	特に必要とは思わないが、あれば良い程度。
196	電車通ってほしいな～
197	56番のバス賃を検討してもらいたい。
198	通勤にバスを利用しています。西原4丁目～城間までのバス賃が片道310円もし、とても高いような気がします。広栄～農林中金前までは片道360円です。おかしくないですか？那覇の市内線同様の運賃だと助かります。
199	路線バス浦添市内のバス賃を検討してほしい。
200	バス等の公共交通を多く利用する時間帯のみ運行するのはどうですか？(早朝・夕方のみなど)特に午前中の早い時間は、通勤・通学以外、高齢者の利用もあるのではないかと。
201	大阪から去年初めて沖縄に引っ越してきましたが、交通機関の不便さはすごく感じています。電車が無い分もう少し考えてほしい。
202	利用者が少ないからと1年でやめてしまえば定着しません。乗る人がいなくても定時刻で運行し5年間では市民の足になって増えるでしょう。弱者の事を重視して政治をしてほしい。那覇市民がうらやましい限りです。(野原・友野さんヨ・ロ・シ・ク)
203	私は公務員ですが、今回は育休中の身ということもあり、専業主婦的立場から回答いたしました。より多くの市民にとって便利な公共交通になるよう、頑張ってください！！よろしくお願いします。
204	てだこホール、運動公園はイベント時に駐車場が空いてないことが多いと、バスによる補完は必要だと思います。市内で遊びや買い物などにアクセスしやすくなる取り組みはとても良いと思います。期待しています。
205	極端な市民サービスは民業圧迫につながります。他市町村が導入したからといって、まねる必要はない。(バス、タクシー、必要とあれば少額で利用できる地域では無いでしょうか？)。子育てにもっと投資してほしい。過剰サービスが健康を害していることも忘れないでください。
206	各駅を中心に地域巡回バスを運行すれば、モノレールの利用がしやすくなる。(博多駅～天神の100円バスみたいなイメージ)
207	琉大付属中学校へ通学するための便利な路線があつたら助かります。
208	全部とまではいわないが、ポイントとなる、いくつかのバス停周辺に無料駐車場(あるいは格安の)があるのもいいと思う。

209	問17について、朝のラッシュ時等は、本数を増やして(1時間3本ぐらい)、昼間は緩やかに(1時間に1本)ぐらいにすることでもできないでしょうか・・・。
210	着時間を守ってほしい。
211	浦添市内で路線バスの通らない場所へ行けるようになるのはとても便利です。歩くには少し遠すぎる場所はよほど必要な用が無い限り、行くことは無いのが今の現状ですので、コミュニティバスを導入していただくと、あっちこっち行ってみようかなという気になります。市内の商業施設等ですと、今よりも売上も良くなるのではないかと思います。ぜひぜひ導入していただきたいです。よろしくお願いします。
212	伊祖1丁目からモノレールの駅へ安く、早くいける整備がありがたいです。よろしくお願いします。
213	これまでもコミュニティバス等の実証実験が実施された記憶がありますが利用者は言われたほど多くは無かったと聞いてますが・・・。
214	モノレールを仲西まで、58号沿いに伸ばしてほしいです。
215	通勤に車の駐車が不便な場合も、交通機関を利用したいと考えてもバスがあまり便利でないので、分かりやすく、また、改善してほしいです。
216	現在の所車を運転してお出かけしていますが年齢と共に苦痛になってきています。何れは利用することになると思います。年寄りとも行きたいところに自由にいけるといいなと思います。将来が優しくなるといいですね。
217	支線公共交通が早く運行される事を望みます。高齢なので免許を返上して利用できれば良いなあと心待ちにしています。
218	コミュニティバスを早く導入してほしい。
219	自動車が無くても不便を感じない町になってほしい。
220	58号線が混むのは、メイクマン・サンエーマチナトへの出入りのためである。城間交差点手前まで8車線にしても城間交差点以外が6車線のままであるなら、渋滞は解消されないのでは？メイクマン・サンエーの出入りによる渋滞をどうにかしてほしい。
221	バスナビ(バスの現在地がわかる)はとても便利です。
222	車社会を解消するためには、バス路線をふやしても根本的には解決できない。バスは遠回りのルートを通ったり、渋滞で時間通りに来なかったりして目的地までの時間がかかる、または読めないから利用しにくい。LRTの早急な導入を望みます。
223	県庁方面へ行く際、雨の日は駐車場の空きがなく困ることが多くあります。又、雨の日はバスも非常に時間がかかります、モノレールを利用したいと思いますが自宅より徒歩では駅まで遠く、もし支線公共交通が導入されれば大変助かります。
224	問13について必要とあれば市内で起業いたします。宮城090-****-****
225	電車、モノレールが増えることを願います。お疲れ様です。
226	現在バイパス(330)を通るバスをよく利用しています(助かっています)。その路線が58号線に移されるのは非常に困ります。大反対！です。
227	浦添市が沖縄県内で一番市民税が高い！那覇市よりも！そのわりには、市民に対し、又、町並も良いとは思えない。この件に関しても、不信感に取れる！無駄な税金使用！
228	高校生が学校に通うことが便利になるようなルートを作してほしい。市内高校生が高校へ通う(市内高校むけ)。市内高校生が市外高校へ通うルート。市外高校生が市内高校へ通うルート。など
229	那覇、宜野湾へ行く為の交通機関として利便性が高まれば車利用は減ると思う。
230	運行ルートは短く早く、回数を多く。いろいろ行きすぎて到着時間が遅くなるなら意味が無い。又、待ち時間が長ければ不便、電車のように10分間隔で来るようなイメージなら利便性高い。
231	コスト、利便性を最重要と思います。
232	浦添市内バスとして一律する。ワンゾーンとし、それ以外は那覇や沖縄市や名護まで500円以内にしたい。浦添は那覇から名護までの南北の線は充実しているけど市内の移動が凄く不便である。港川字地区はまじゅんらんどや市役所などに行くバスがなく、歩きかタクシーである。バイパスも不便、港川からコープ方面、てだこ苑からの帰りが経済的負担がかかる。
233	自営業でうちにいないので家族は良くバスを利用するが、市役所に行くバスに乗るために城間まで行かなくては乗れないとバスに乗るよりも歩いている方が長いと言っている。安波茶方面、公共施設にも行けないらしい。
234	沖縄県内のバス賃を一律料金にしたい。(150～200円くらい、または区域ごとの運賃)。58号から浦添市役所に行ける路線が欲しい。58号から琉大に行ける路線が欲しい。現在の運賃は長距離乗ると高すぎる。(那覇往復すると1000円近く飛ぶ！！)
235	まちづくりに伴い渋滞が起こらないような交通機関の連携や計画的な設置をしてほしい。

第8章 今後の課題

支線公共交通実証実験へ向けて、次年度においては、実証実験実施計画を策定する必要があり、策定にあたっては、関係機関調整及び事業者選定等を行う必要がある。

本章においては、次年度実施する必要がある項目について示すものとする。

8-1 実証実験実施計画の策定

8-1-1 地域との調整

本業務の交通会議において選定した実証実験バスルート（2 ルート）について、現段階においては、ルートの詳細決定は行っていない。今後、実証実験バスルート周辺の地域と調整を行い、詳細な検討を地域の意向も含め検討していく必要がある。

なお、検討ルートは2 ルートあることから、次年度においては早い段階からの調整が必要と考えられる。

8-1-2 実施項目の決定

(1) 実証実験実施時期の決定

実証実験の実施期間を1 年程度としているが、今後、沖縄都市モノレール延長区間の開業予定を考慮し、詳細な日程について検討していく必要がある。

(2) バスルート及びバス停位置

実証実験バスルートは前述に示したとおり、地域と調整を行い決定するものとし、ルート決定後においては、バス停の配置検討を行う必要がある。

バス停位置においては、本業務においても配置案を示しているが、バスルートの詳細が決定次第、合わせて配置の再検討を行う必要がある。

(3) 運賃設定

運賃設定については、本検討において200 円を基本とするとしている。今後は、運賃の割引設定について、路線バスで行われている割引状況及びバス券等の事例を確認しながら検討する必要がある。

(4) サービス水準

サービス水準には、1 日の運行時間帯及び1 時間あたりの運行本数を決定する必要がある。サービス水準では地域の意向も踏まえつつ、他の公共交通との連携、利用需要等を含め決定していく必要がある。

(5) 運行車両

実証実験に使用する車両については、現段階におけるルートの道路構造上、小型バスによる運行が望ましいと考えられる。

ただし、車両の選定にあたっては、運営する事業者の小型バスの所有状況を確認する必要がある。また、浦添市においては購入の検討も合わせて行う必要がある。

なお、小型バスの購入にあたっては、納車までの期間が1年以上かかることが予想されることから、次年度においては早い段階からの検討が必要と考えられる。

(6) その他検討項目

実証実験実施計画の策定及び実証実験運行許可申請と合わせて、実証実験の周知方法、実証実験時の利用促進に関する調査項目について検討する必要がある。

検討項目については、下表に主な検討内容を示す。

表 8-1 実証実験周知及び調査検討項目（再掲）

	項目	検討内容
実証実験告知の検討	モノレールとの連携	・ ポスター、チラシ等の掲示 ・ 企画、イベント
	広報誌	・ 浦添市の発行する広報誌において事前告知や特集などの掲載検討 ・ 関連する公共団体等の発行する広報誌への告知掲載の検討
	WEB	・ 浦添市ホームページ内において事前告知や専用ページの開設を検討 ・ 携帯電話向けサイトを開設し時刻表等の告知の検討（QRコード等による紙媒体とのメディア連携を含む） ・ 関連団体の運営するWEBサイトからのリンク設定の調整等を検討
	新聞	・ 新聞告知（広告）の検討
	テレビ・ラジオ	・ わった〜バス党との連携を検討
	その他	・ 効果を高めるため車両告知デザイン（側面ステッカー等）やチラシ類、WEB、バス停等にトータルデザインの導入の検討 ・ 商業施設等が実施するチラシ広告等への掲載・ポスター掲出等の検討 ・ 大型集合住宅や周辺駐車場等へのチラシ配布・ポスター掲出等の検討
利用促進に関する調査・検討	利用者数調査	・ コミュニティバス実証実験期間中に乗車した利用者数の調査を検討
	利用者OD調査	・ 利用頻度の多いバス停や乗車区間などを詳細に把握し、運行ルートの見直しや検討時の基礎資料とすることを目的に利用者OD（乗車バス停、降車バス停）の調査について検討
	利用者アンケート調査	・ 利用者の個人属性（性別・年齢・居住地）や利用目的、運行前に利用していた交通手段、バス利用満足度、改善要望などについて把握するためにアンケート調査の検討
	沿線居住者アンケート調査	・ 沿線住民に対して新たにバスが通過する事によって得られたメリットや問題点（安全性）等を把握するために沿線居住者アンケート調査の検討

8-2 運営事業者の選定

支線公共交通実証実験を実施するにあたり、実証実験を運営する事業者の選定を行う必要がある。現在、沖縄本島内で路線バス事業を運営している4社（沖縄バス、東陽バス、琉球バス、那覇バス）を対象に運営の選定を行っていくことが考えられる。

なお、運営事業者の選定にあたっては、実証実験実施計画の項目内容の調整を行う必要があると考えられ、次年度においては早い段階から事業者の選定に向けて取り組む必要があると考えられる。

また、現在では路線バスの運転手不足を各事業者が課題としてあげており、バスの運転手確保について別途検討する必要がある。

- ・ 運行事業者の選定にあたり、運行ルート及びダイヤ、運行台数、車両、コスト縮減を考慮したコミュニティバスの市内駐機場所（営業所含む）等を条件として受託可能な事業者を募る
- ・ 運行事業者の選定後、委託内容の確認等を行い契約

8-3 関係機関との調整

8-3-1 交通管理者との協議

実証実験バスルート決定に向けて、交通の安全性の面から交通管理者との協議・調整を行う必要がある。

- 運行ルート及びバス停位置について、交通安全性の面から走行の可否について交通管理者との協議・調整を実施
- 状況により、運行車両を考慮した旋回軌跡図等を作成

8-3-2 道路管理者

実証実験バスルート及びバス停位置決定後、道路管理者との調整を行う必要がある。

■ 道路占用許可申請

- 運行ルート決定後、仮設バス停を設置する箇所について協議・調整を実施
- 仮設バス停の具体的な設置箇所決定後、道路占用許可申請を実施

8-3-3 沖縄県バス協会

実証実験において、仮設バス停を既存路線バス停と合わせる箇所が発生することが考えられる。そのため、仮設バス停設置について沖縄県バス協会と事前に調整する必要があると考えられる。

- 仮設バス停設置箇所の確認

8-3-4 沖縄総合事務局

実証実験計画策定後に、実証実験の運行許可申請を沖縄総合事務局運輸部へ申請する必要がある。

■ 運行許可申請

- 実施計画策定後、内閣府沖縄総合事務局運輸部へ運行許可を申請
- 運行概要、運行ルート図、区間距離、運行ダイヤ、バス停、運賃許認可 等の資料を提出

■ 実証実験実施計画策定フロー

実証実験の実施に向けて、実施計画策定までのフロー図を示す。

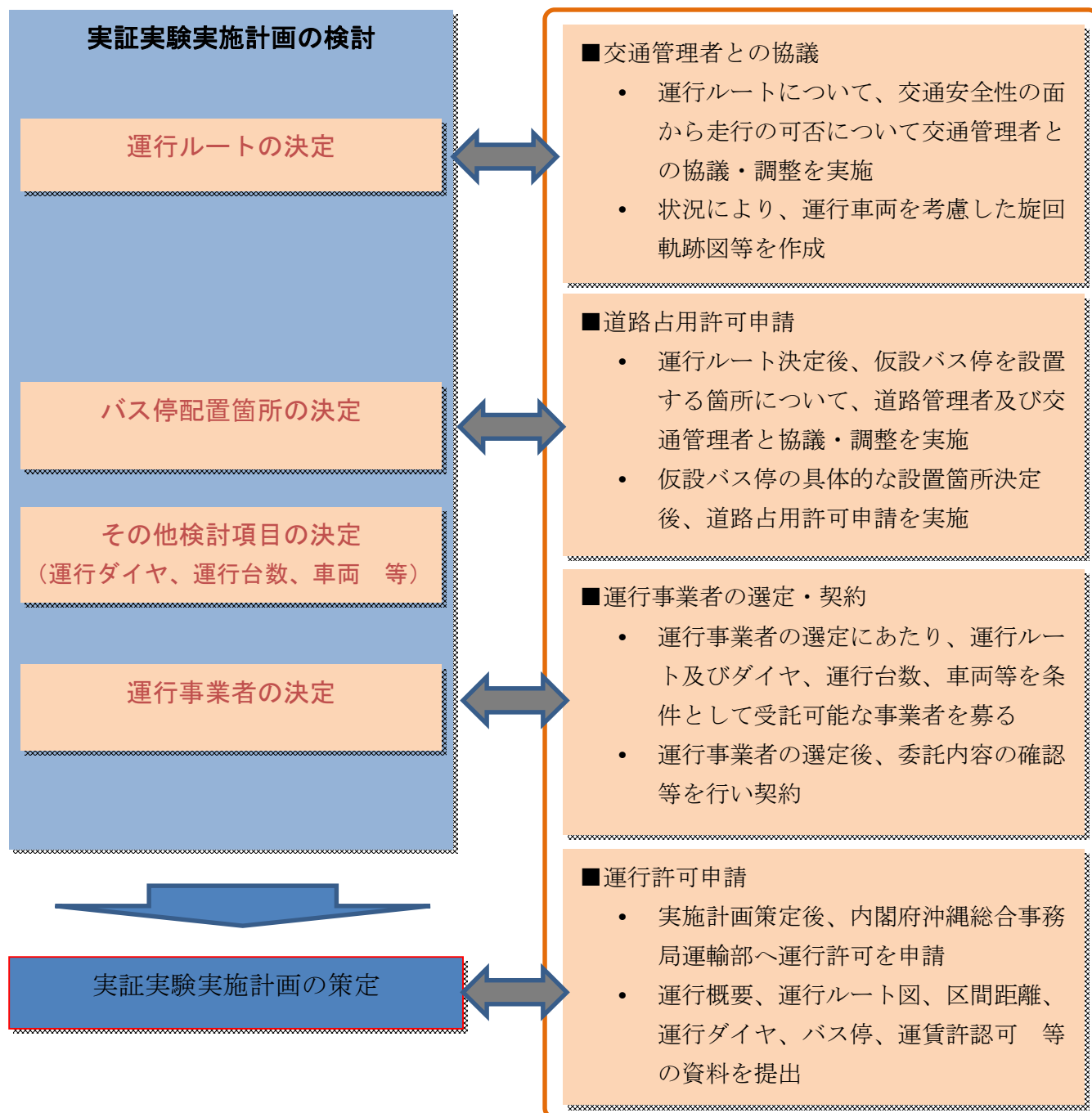


図 8-1 実証実験実施計画策定フロー

8-4 その他検討事項

(1) バスルート所要時間の調査の実施

実証実験におけるバスの運行時間帯の検討に用いるため、バスルートの実走行時間を調査する必要があると考えられる。

調査内容として、各ルートを朝ピーク、夕ピーク、オフピークの計3回、往復方向を走行することにより調査を実施。また、走行においては、各バス停箇所の通過時間の記録を行う必要がある。

(2) バス停の製作

実証実験ルート及びバス停位置の決定後、バス停箇所数に応じた仮設バス停を製作する必要がある。バス停製作が可能な業者の確認を行う必要がある。

また、バス停のデザイン（時刻表含む）の検討も合わせて行う必要がある。

参考：支線公共交通導入に向けた全体工程

支線公共交通に向けて、全体工程の中で平成 30 年度においては、「実証実験計画の作成」及び「実証実験運行計画の申請、準備等」を行っていく。

