

**令和3年度
浦添市総合交通戦略推進業務委託
(R3-1)**

報告書

**令和3年11月
浦添市**

目 次

第 1 章	はじめに	1
1-1	業務の目的	1
1-2	業務内容	2
第 2 章	運行業務（再委託）	4
2-1	実証運行体制の構築	4
2-2	実証運行内容	4
第 3 章	利用実態集計（運行管理システムにおける運行履歴データの集計）	8
3-1	システム履歴データ集計	8
3-2	履歴データを基にした利用傾向分析	28
第 4 章	車内常設アンケート調査の実施・集計・分析	30
4-1	調査概要	30
4-2	集計・分析結果	30
第 5 章	浦添市デマンド交通モニタリング会議（仮称）運営	48
5-1	第 1 回会議	48
第 6 章	本格運行に向けた課題整理	54
6-1	運行継続に向けた現状の把握	54
6-2	現状を踏まえた 11 月以降の運行計画の作成	62
6-3	本格運行に向けた運行形態の見直し（案）	70
第 7 章	浦添市地域公共交通会議運営	78
9-1	浦添市交通会議設置要綱	78
9-2	第 1 回会議	81

第1章 はじめに

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に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年間）を対象に地域別の具体的な都市交通施策の展開を定めた「浦添市総合交通戦略（H25.2）」が策定された。その後、「浦添市総合交通戦略」に基づき平成30年度には支線公共交通のひとつとして、市内を運行するコミュニティバスの実証運行計画が策定され、令和元年度に実証運行することとしていた。しかし、近年のバス乗務員不足（大型2種免許）やそれに伴う運行経費の高騰などを背景に、実証運行が困難な状況となっている。

そこで、令和元年度に、本来コミュニティバスでは十分な対応が困難な、高齢者や狭隘道路の沿線住民等に向けて検討する予定であったデマンド型交通（普通2種免許）を中心とする支線公共交通について検討を行い、実証運行計画が策定された。

本業務では、「浦添市総合交通戦略」に基づいた公共交通ネットワークの構築を図るため、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利用促進を視野に入れ、昨年度より開始しているデマンド交通システムの実証運行および関連する調査を行うことを目的とする。

図1-1に本業務の位置づけを示す。

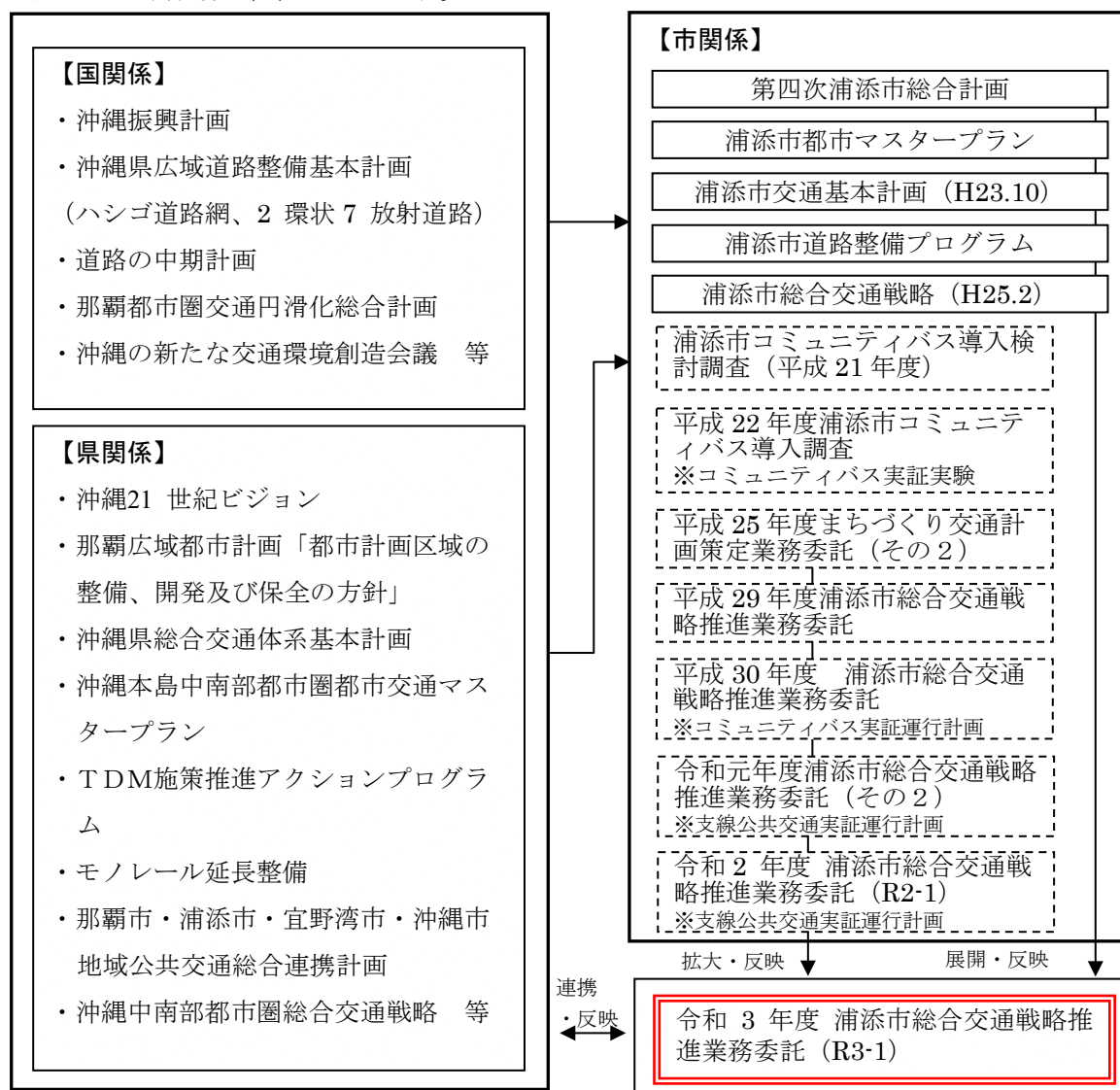


図 1-1 本業務の位置づけ

1-2 業務内容

(1) 業務フロー

令和元年度に策定された浦添市デマンド交通実証運行計画を基に、実証運行および関連する調査を行った。(図 1-2)。

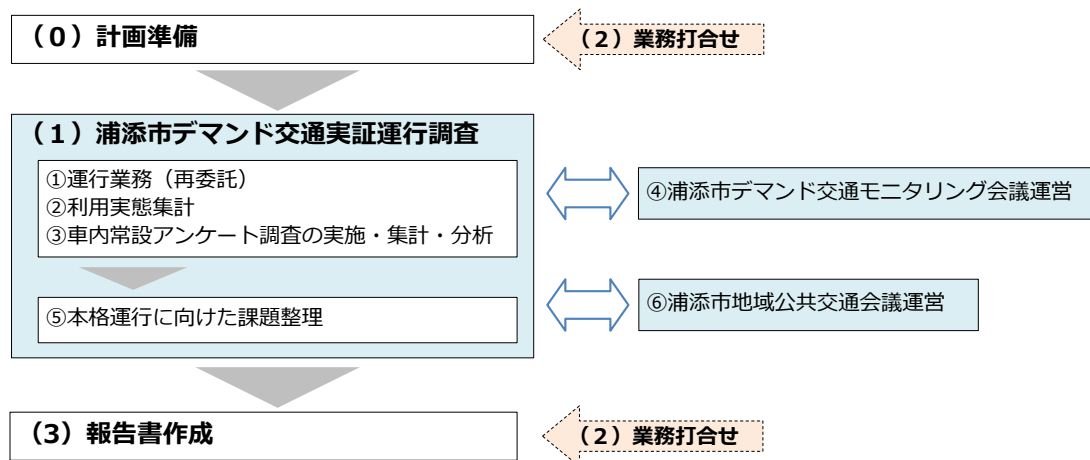


図 1-2 業務フロー

(2) 浦添市デマンド交通実証運行調査

① 運行業務 (再委託)

道路運送法第 4 条 (一般乗合旅客自動車運送事業)、または道路運送法第 21 条 (一般乗用旅客自動車運送事業) による区域運行を実施する。

運行にあたっては乗車予約等を処理する予約受付センターの運営と併せ、上記の道路運送法に基づく運行が可能な浦添市内に本社もしくは営業所を置く旅客運送事業者への再委託を行い、適切な指示・支援・管理を行うこととする。

なお、契約締結後の事情の変化により、実証運行を遂行することが困難となったときは、発注者に申し出て必要な指示を受けることとする。

② 利用実態集計 (運行管理システムにおける運行履歴データの集計)

予約受付・運行管理システムにおいて蓄積された各種履歴データ (CSV 形式)、および初回利用時に電話等で聞き取った利用者属性等を用いて、総利用者数、平均利用回数、利用目的割合等の利用実態に関する基本的な集計を行う。なお、集計は月単位で毎月実施するとともに、後述する浦添市デマンド交通モニタリング会議 (仮称) や浦添市地域公共交通会議において報告するものとする。

③ 車内常設アンケート調査の実施・集計・分析

詳細計画に記載されている各種調査項目を実施するとともに、調査結果を整理・集計し、利用傾向等について分析を行う。

④ 浦添市デマンド交通モニタリング会議運営

本実証運行によって既存交通事業に与えた影響を把握し、必要な対策を実施するために、発注者および既存交通事業者 (路線バス、モノレール、市内タクシー事業者) など構成される浦添市デマンド交通モニタリング会議を開催する。

開催にあたっては上記③④の結果報告をはじめ、既存交通事業者側の各種集計資料（乗車人数、運賃収入または実験前との比較資料など）を収集整理するとともに、本実証運行によって負の影響を与えている事が明らかとなった場合には対策方法等について検討し提案する。

また、併せて既存交通事業者との連携強化を図るための方策（待合場所設置や乗継割引等）に関する検討を行い実施に向けて提案する。

会議の開催回数は1回程度とする。

⑤ 本格運行に向けた課題整理

上記①～④の結果を踏まえて事業採算性等の評価を行い、本格運行に向けた課題等を抽出するとともに、必要な対応策について検討整理する。

⑥ 浦添市地域公共交通会議運営

実証運行調査にあたっては、浦添市地域公共交通会議へ結果報告等を行い、必要に応じて実証運行に関する新たな議題を提出のうえ審議を諮る。会議の開催にあたっては運営及び資料作成を行う。なお、会議は1回開催する。

(3) 打合せ協議

業務の打合せ回数は、業務着手時、成果品納入時の計2回とする。また、打合せ協議簿は、打合せ終了後1週間以内に作成し、確認を得るものとする。

(4) 報告書作成

業務内容を整理、検討し、経緯結果について、分かりやすく報告書として取りまとめるものとする。

(5) 成果品

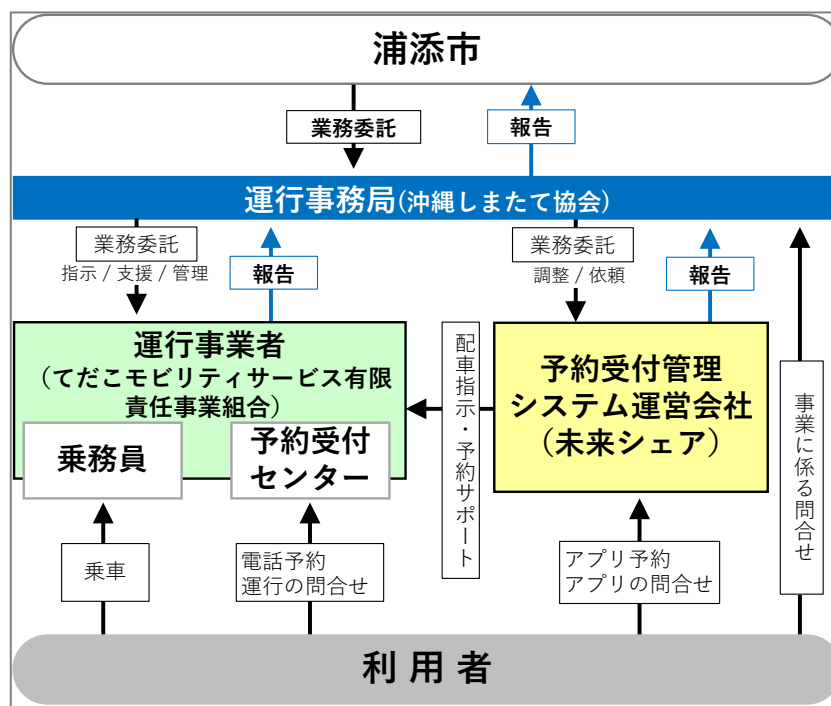
提出すべき成果品の規格、製本については下表のとおりとする

- ①報告書製本（カラー印刷）くるみ製本 A4版・・・10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2章 運行業務（再委託）

2-1 実証運行体制の構築

実証運行実施詳細計画を円滑に進めるため、下記の体制を構築した。



2-2 実証運行内容

- 1) 運行期間：令和3年6月1日～令和3年10月31日（5ヶ月）
- 2) 運行区域：浦添市内全域（ドア to ドア）
- 3) 運賃設定：普通大人 400 円、65 歳以上・障がい者（同乗する介助者 1 名も同額）・免許返納者 300 円、小児 200 円、幼児同伴 1 名まで無料、乳児 無料
土日限定一日乗車券
- 4) 運行時間：7 時～19 時まで
- 5) 運行車両：ワンボックスタイプ（乗車定員 10 名）、常時 12 台運行
※乗合運行に適した手摺、ステップ、運賃箱等を完備した
※別途指定するデザインに基づく車両ラッピングを実施した
※自動車損害賠償責任保険、自動車任意保険、その他必要な保険に加入しており、運行業務に起因する損害又は傷害に対する賠償については、再委託先がその責めを負うものとする
- 6) 運休条件：年中無休とするが台風等による運休の判断は沖縄県バス協会の決定に準じる
- 7) その他：該当する道路運送法、道路運送法施行令、道路運送法施行規則、道路運送車両法に基づく運行管理を適切に行っており、運行にあたっては適宜適切な感染症拡大防止対策を講ずること。

8) 実証運行実施状況

乗合運行に適した手摺、ステップ整備状況



車両ラッピング実施状況



運行状況



待機状況



車内の掲示物状況



車内アンケート設置状況

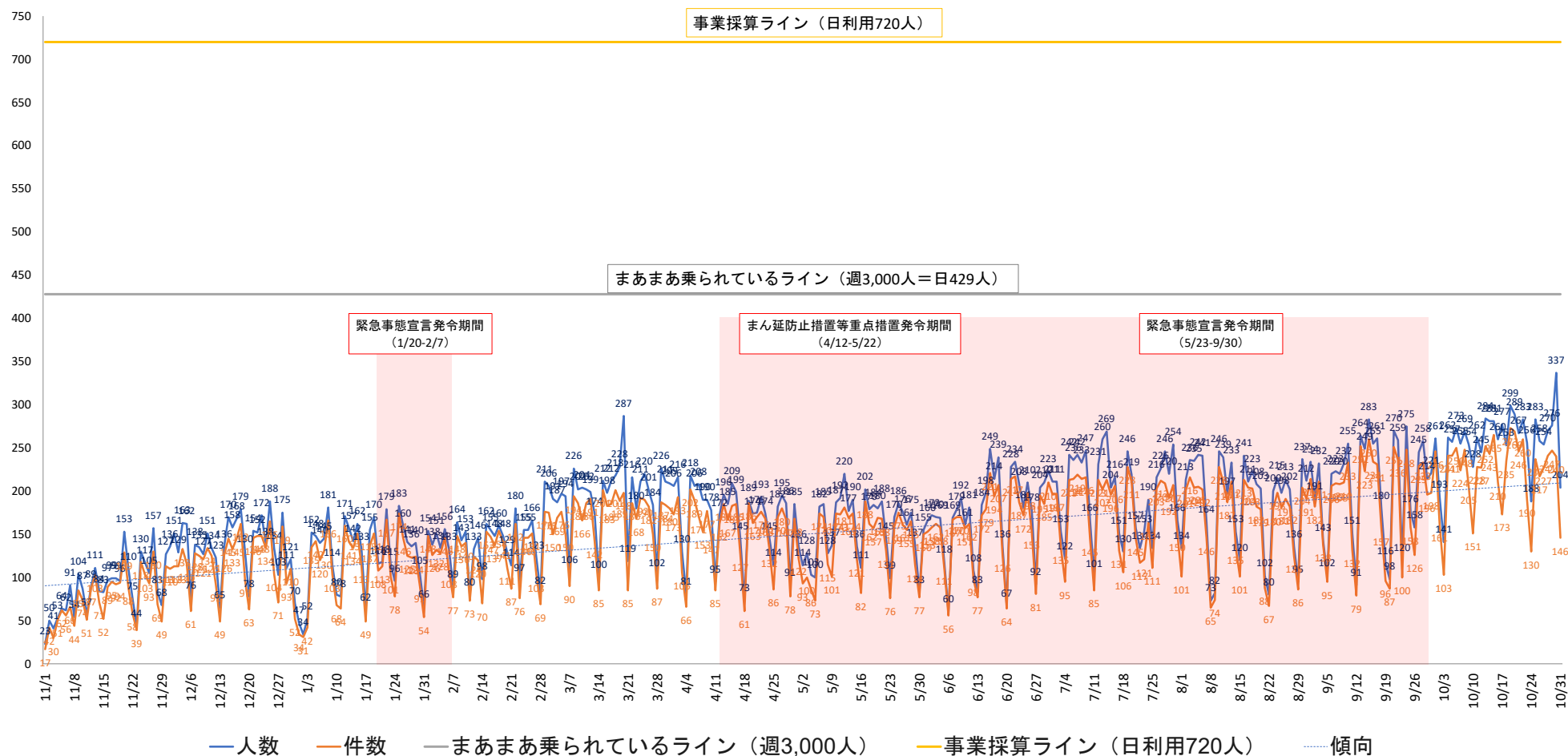


第3章 利用実態集計（運行管理システムにおける運行履歴データの集計）

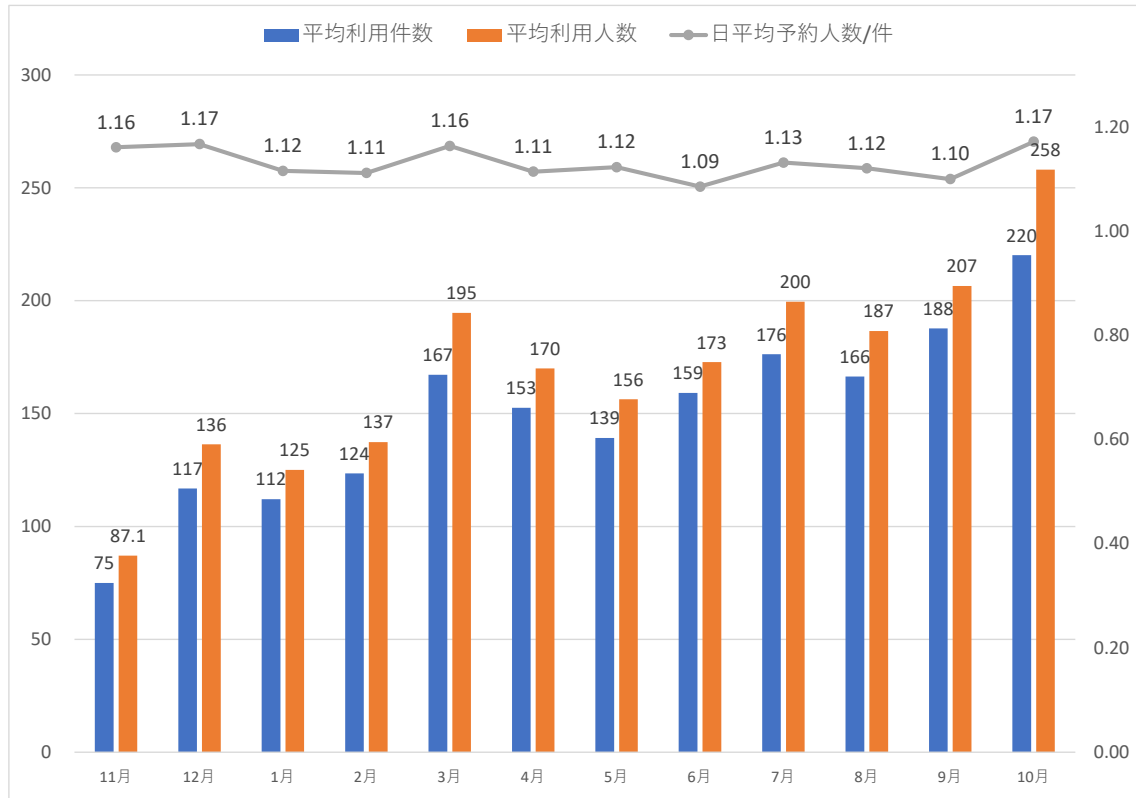
3-1 システム履歴データ集計（期間：2020年11月～2021年10月）※運行管理システム上での集計値のため、運行事業者の日報人数と異なる場合があります

1) 利用状況総数

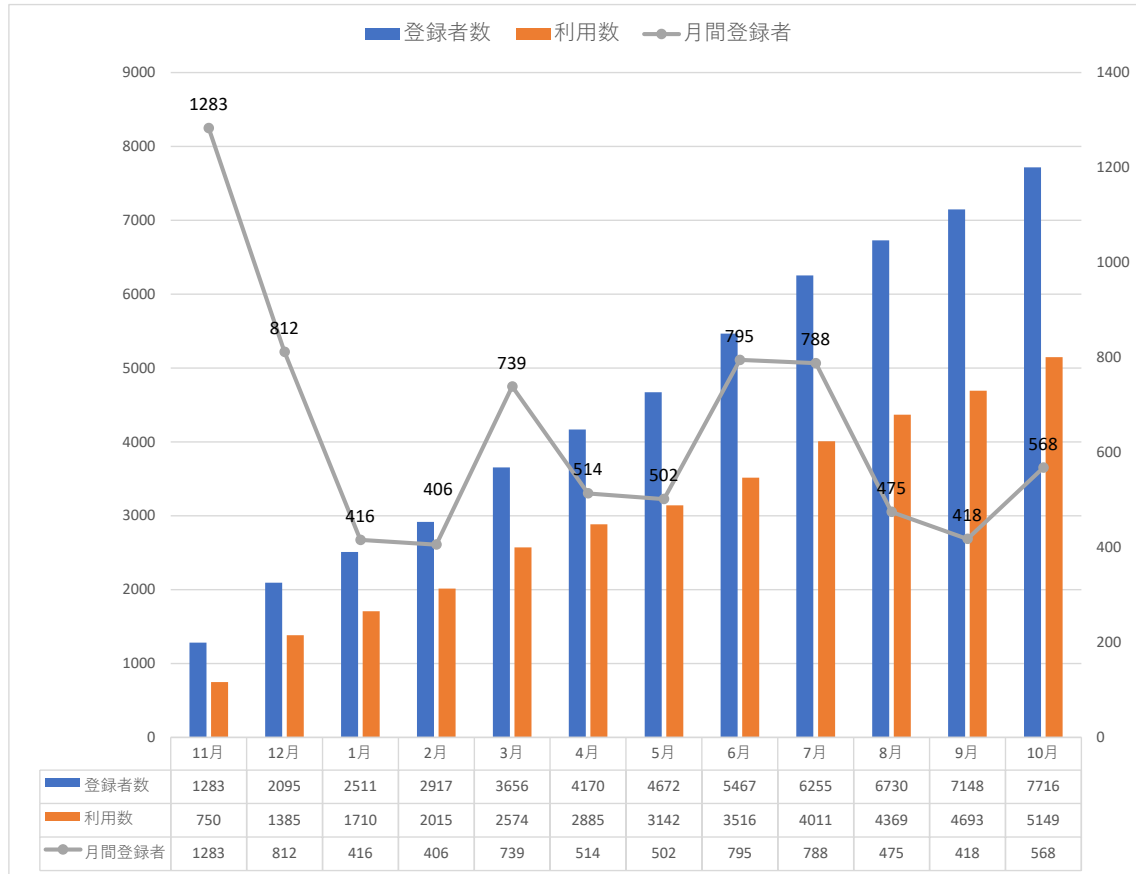
■利用人数：61,892人 ■利用件数：54,737件 ■日平均利用人数：169.6人/日 ■日平均利用件数：150件/日
 ■最大利用：240件337人（10/30土） ■最小利用：17件23人（11/1金） ■平均予約人数：1.13人/件



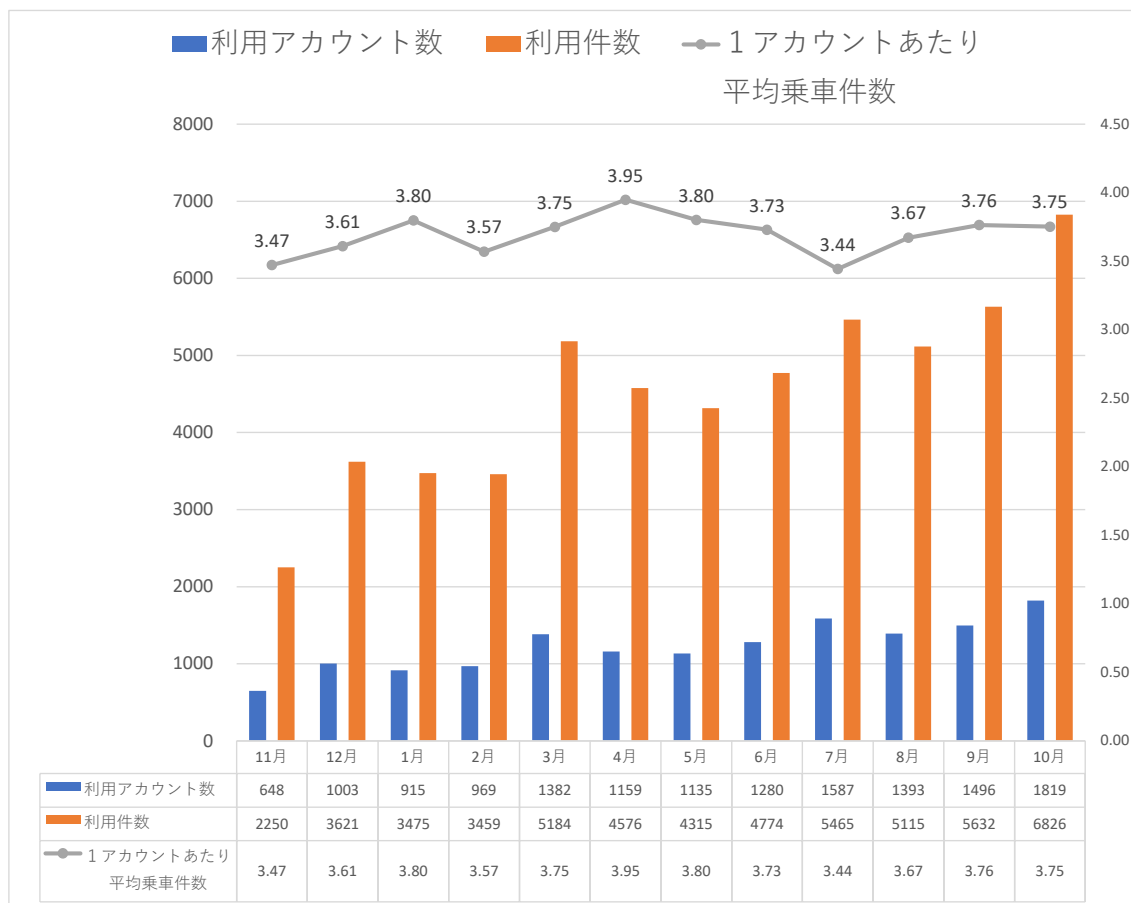
2) 月別利用状況と日平均予約人数の推移



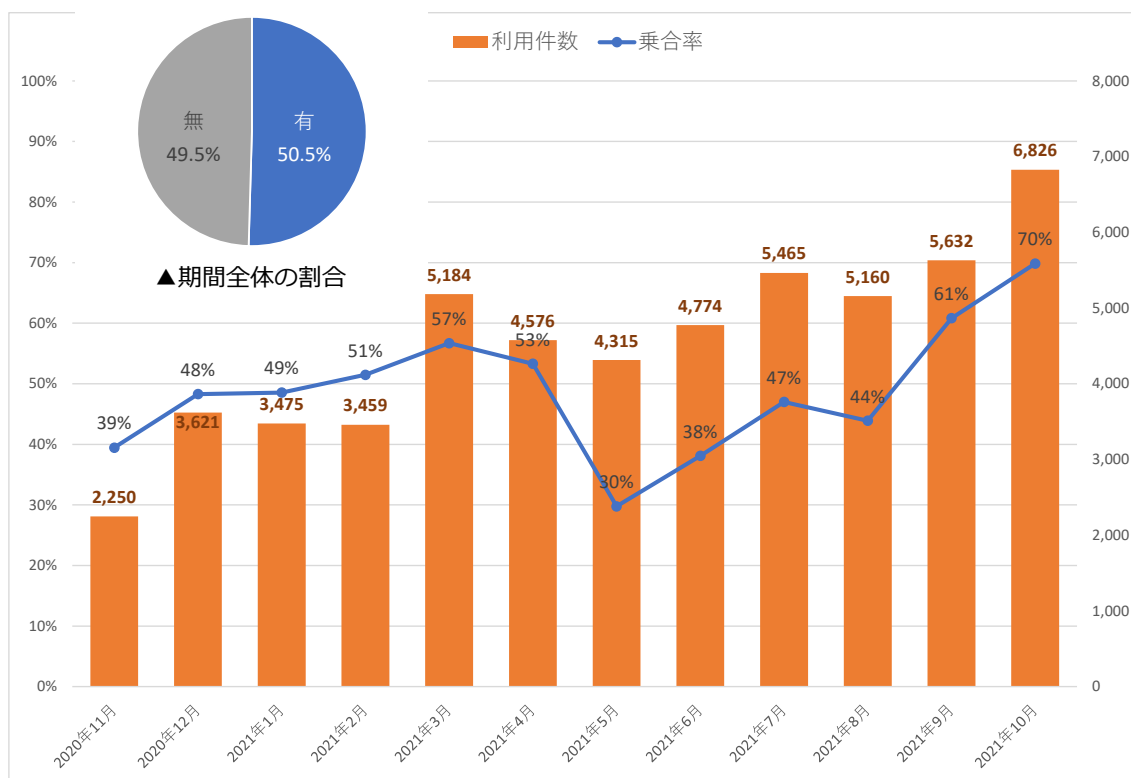
3) 月別システム利用アカウント登録者数と利用アカウント数の推移



4) 月別利用アカウント数と1アカウントあたり平均乗車件数の推移

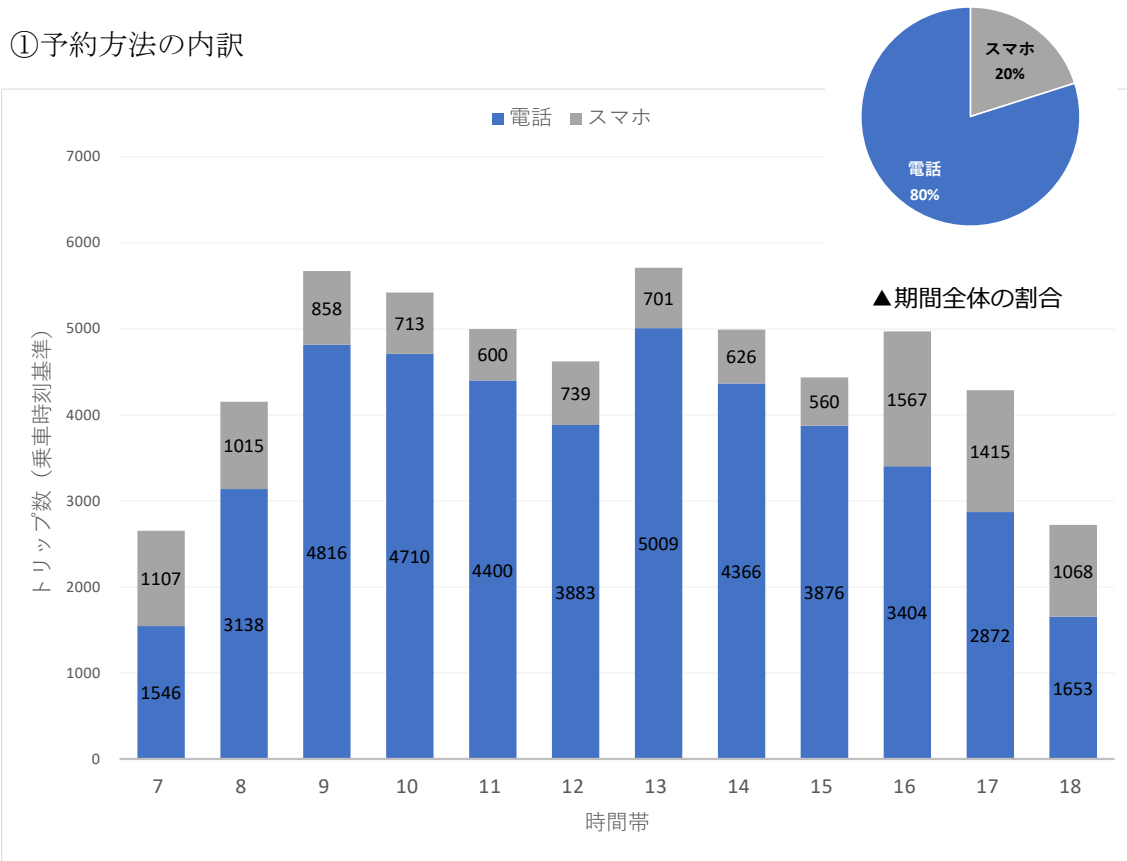


5) 月別利用件数と乗合率の推移

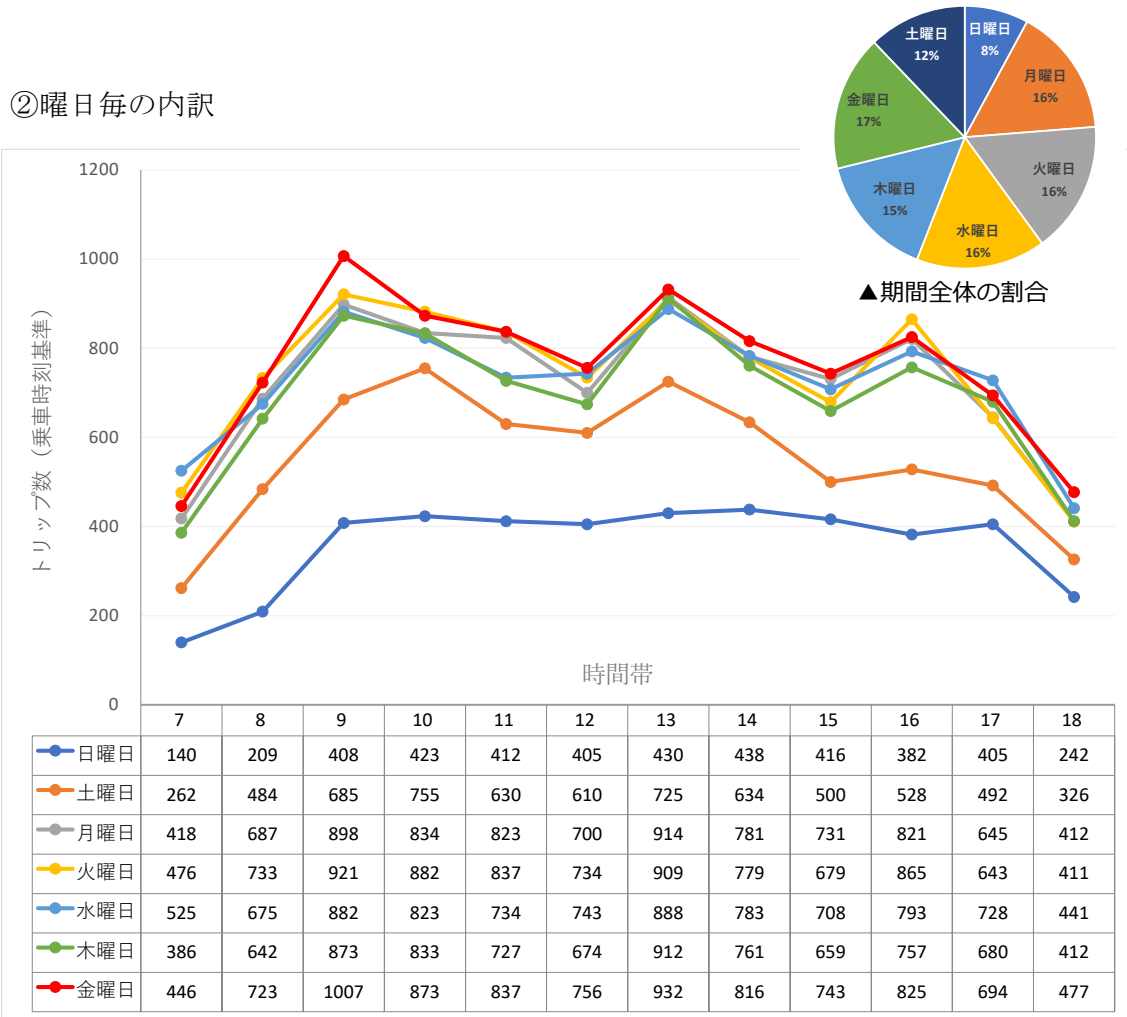


6) 時間帯別予約完了件数（確定前後キャンセルや失敗含まず）

①予約方法の内訳

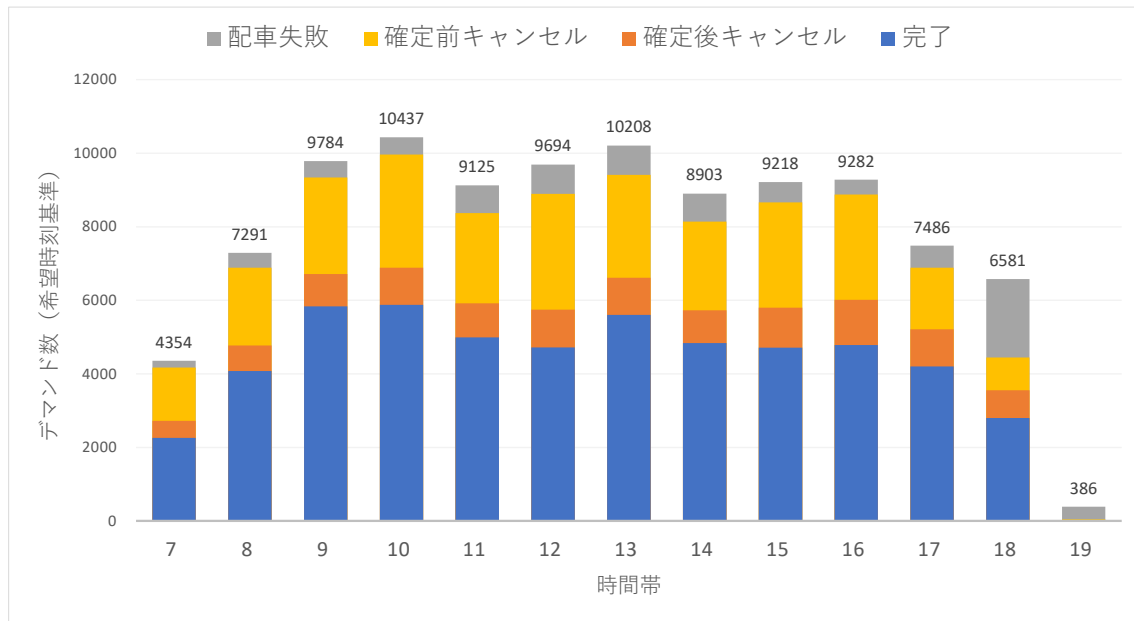


②曜日毎の内訳



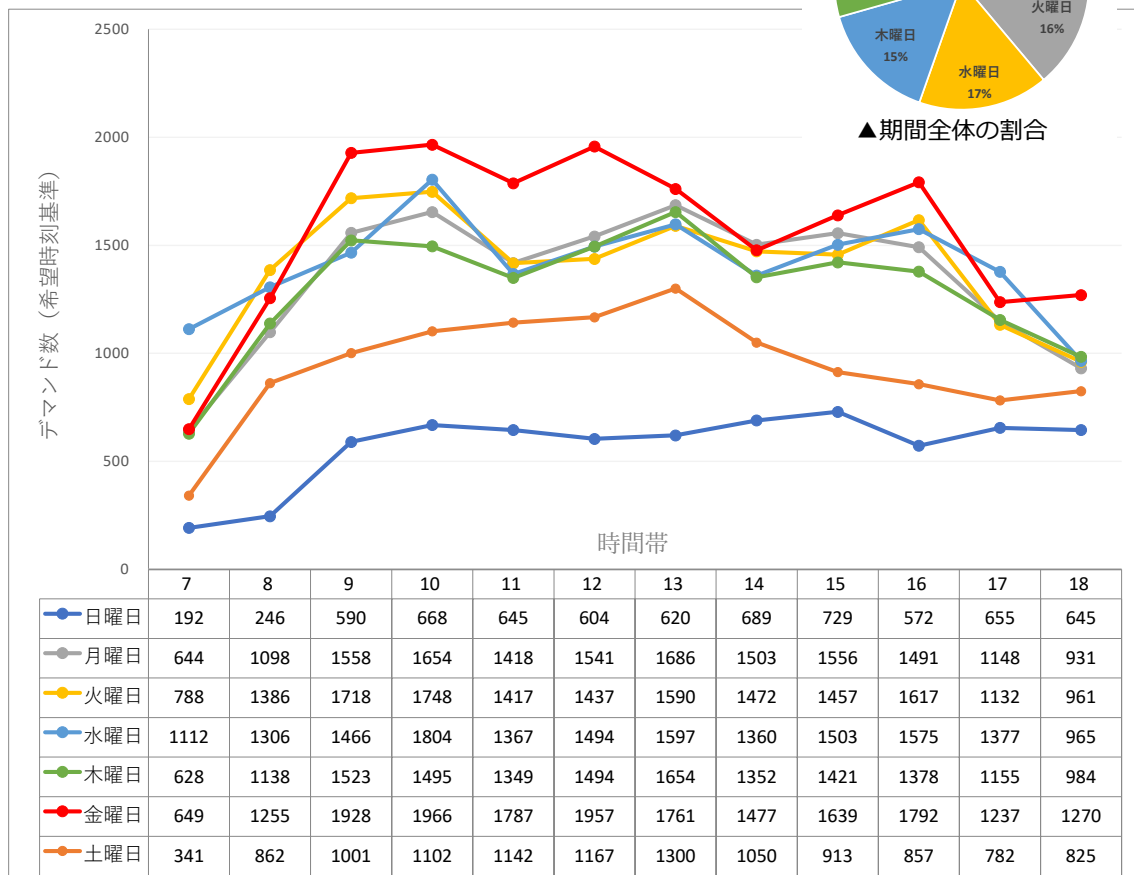
7) 時間帯別予約処理件数（確定前後キャンセルや失敗含む）

①処理結果の内訳



- ・配車失敗 : SAVS への配車依頼のうち、エラーになった件数
- ・確定前キャンセル : エラーにならなかった配車依頼のうち、確定前にキャンセルされた件数
- ・確定後キャンセル : エラーにならなかった配車依頼のうち、確定後にキャンセルされた件数
- ・完了 : エラーにならなかった配車依頼のうち、実際に乗車した件数

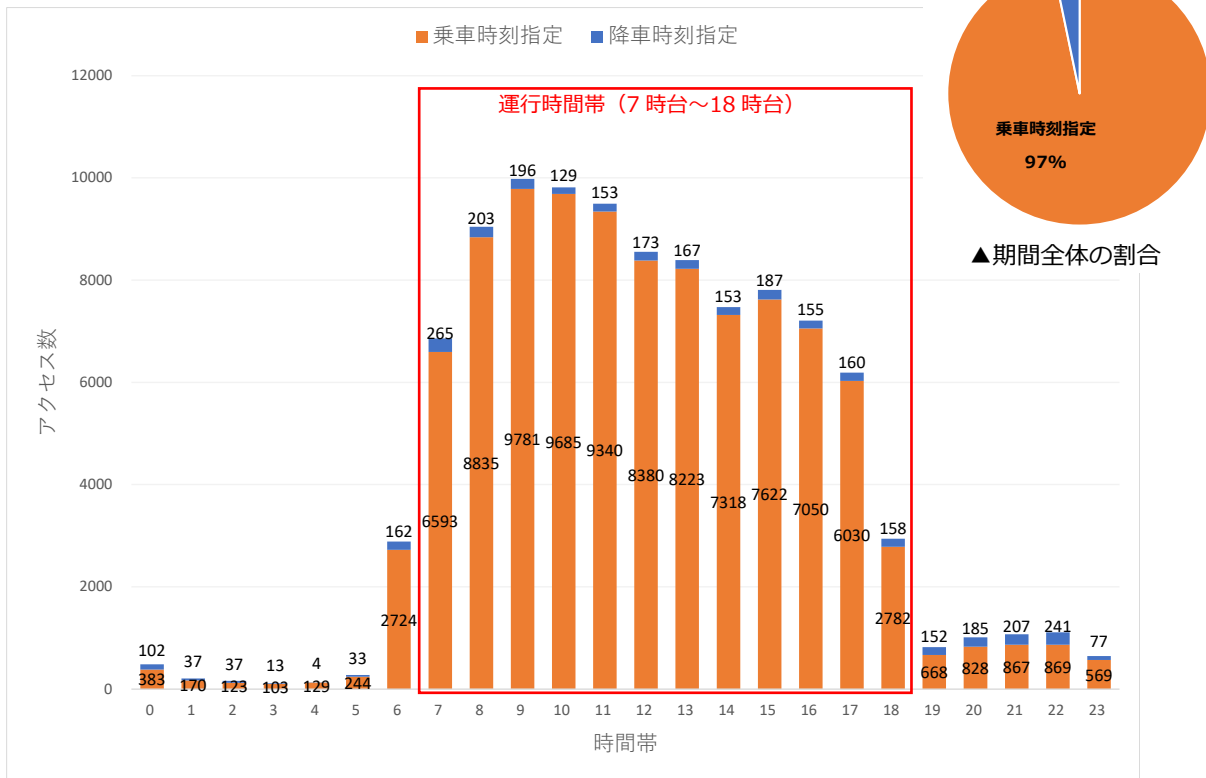
②曜日毎の内訳



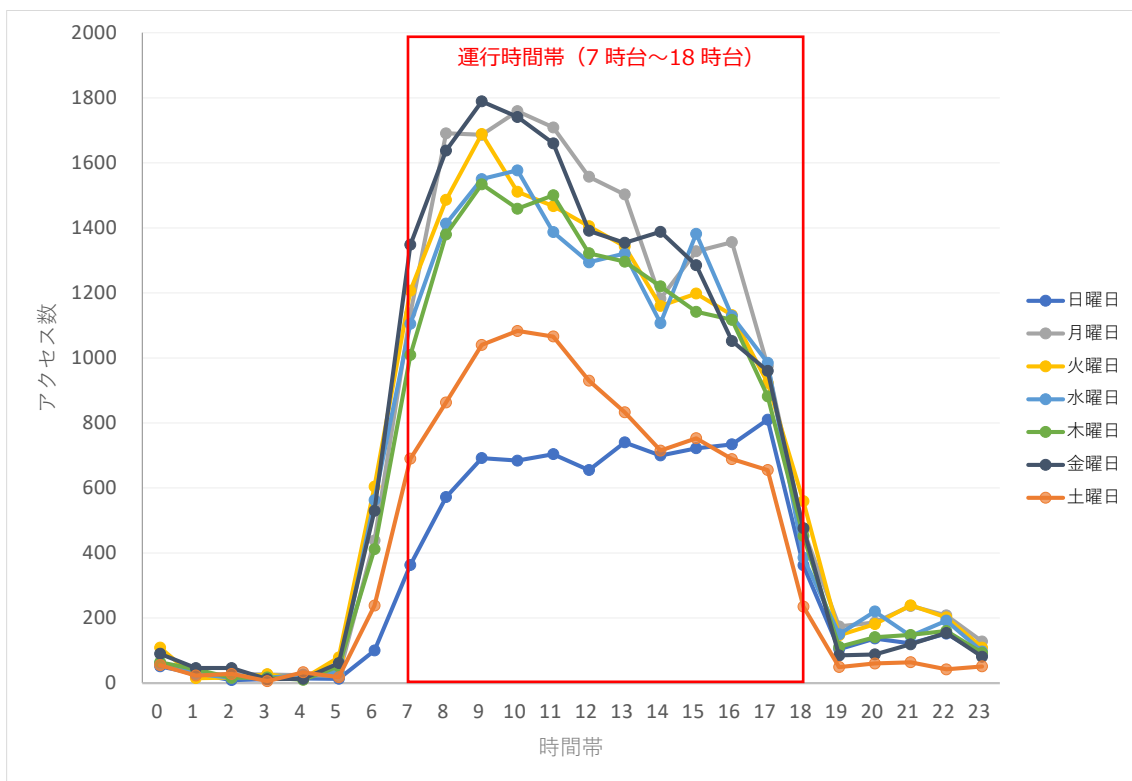
8) 時間帯別 (24h) アクセス状況

※予約センター受付時間 (6:30~18:30) 以外は WEB からのアクセス数

①時間指定の内訳



②曜日毎の内訳



9) 登録アカウント別利用回数 (2020 年 11 月～2021 年 10 月)

(11月)

利用回数	アカウント数	総数	割合
1	253	253	11%
2	138	276	12%
3	75	225	10%
4	38	152	7%
5	25	125	6%
6	30	180	8%
7	20	140	6%
8	10	80	4%
9	11	99	4%
10	8	80	4%
11	8	88	4%
12	6	72	3%
13	3	39	2%
14	4	56	2%
15	3	45	2%
16	1	16	1%
17	1	17	1%
18	5	90	4%
19	1	19	1%
20	1	20	1%
21	1	21	1%
22			0%
23			0%
24	3	72	3%
25			0%
26	1	26	1%
27			0%
28	1	28	1%
29			0%
30			0%
31	1	31	1%
32			
33			
34			
35			
36			
37			
38			
39			
40			
合計	648	2250	1アカウントあたり 平均3.47回乗車

月20回以上の利用者は
月全体の1.2%

(12月)

利用回数	アカウント数	総数	割合
1	398	398	11%
2	217	434	12%
3	83	249	7%
4	75	300	8%
5	37	185	5%
6	47	282	8%
7	27	189	5%
8	18	144	4%
9	16	144	4%
10	19	190	5%
11	13	143	4%
12	6	72	2%
13	7	91	3%
14	6	84	2%
15	7	105	3%
16	2	32	1%
17	2	34	1%
18	5	90	2%
19	2	38	1%
20	2	40	1%
21	1	21	1%
22	1	22	1%
23	2	46	1%
24	1	24	1%
25			
26	2	52	1%
27	2	54	1%
28	1	28	1%
29	1	29	1%
30	1	30	1%
31	1	31	1%
32			
33			
34			
35			
36			
37			
38			
39			
40	1	40	1%
合計	1003	3621	1アカウントあたり 平均3.61回乗車

月20回以上の利用者は
月全体の1.6%

(1月)

利用回数	アカウント数	総数	割合
1	316	316	9%
2	212	424	12%
3	86	258	7%
4	75	300	8%
5	46	230	6%
6	44	264	7%
7	22	154	4%
8	19	152	4%
9	17	153	4%
10	9	90	2%
11	15	165	5%
12	7	84	2%
13	7	91	3%
14	7	98	3%
15	8	120	3%
16	1	16	0%
17	5	85	2%
18	1	18	0%
19	4	76	2%
20	2	40	1%
21			0%
22			0%
23	3	69	2%
24			0%
25	1	25	
26	1	26	1%
27	1	27	1%
28	2	56	2%
29			0%
30	1	30	1%
31	1	31	1%
32			
33			
34			
35			
36			
37	1	37	
38			
39			
40	1	40	1%
合計	915	3475	1アカウントあたり 平均3.79回乗車

月20回以上の利用者は
月全体の1.5%

(2月)

利用回数	アカウント数	総数	割合
1	372	372	11%
2	227	454	13%
3	76	228	7%
4	72	288	8%
5	43	215	6%
6	36	216	6%
7	29	203	6%
8	22	176	5%
9	14	126	4%
10	16	160	5%
11	8	88	3%
12	10	120	3%
13	6	78	2%
14	12	168	5%
15	4	60	2%
16	2	32	1%
17	3	51	1%
18			
19	2	38	1%
20	6	120	3%
21			
22			
23	1	23	1%
24			
25	2	50	1%
26	1	26	1%
27	1	27	1%
28			
29			
30			
31	1	31	1%
32			
33	1	33	1%
34			
35			
36			
37			
38	2	76	2%
39			
40			
合計	969	3459	1アカウントあたり 平均3.57回乗車

月20回以上の利用者は
月全体の1.5%

(3月)

利用回数	アカウント数	総数	割合
1	557	557	11%
2	278	556	11%
3	130	390	8%
4	84	336	6%
5	72	360	7%
6	48	288	6%
7	25	175	3%
8	39	312	6%
9	19	171	3%
10	23	230	4%
11	19	209	4%
12	16	192	4%
13	14	182	4%
14	10	140	3%
15	2	30	1%
16	6	96	2%
17	4	68	1%
18	7	126	2%
19	6	114	2%
20	2	40	1%
21	2	42	1%
22	3	66	1%
23			0%
24	4	96	2%
25	3	75	1%
26			0%
27			0%
28			0%
29	2	58	1%
30	1	30	1%
31			0%
32			0%
33			0%
34	1	34	1%
35			0%
36	1	36	1%
37			0%
38			0%
39	1	39	1%
40			0%
41			0%
42			0%
43			0%
44	1	44	1%
45	1	45	1%
46			0%
47	1	47	1%
合計	1382	5184	1アカウントあたり 平均3.75回乗車

月20回以上の利用者は
月全体の1.7%

(4月)

利用回数	アカウント数	総数	割合
1	407	407	9%
2	262	524	11%
3	128	384	8%
4	74	296	6%
5	47	235	5%
6	38	228	5%
7	38	266	6%
8	31	248	5%
9	20	180	4%
10	17	170	4%
11	14	154	3%
12	13	156	3%
13	13	169	4%
14	7	98	2%
15	9	135	3%
16	7	112	2%
17	5	85	2%
18	1	18	0%
19	3	57	1%
20	4	80	2%
21	3	63	1%
22	4	88	2%
23	2	46	1%
24	2	48	1%
25			0%
26	1	26	1%
27	1	27	1%
28	2	56	1%
29			0%
30			0%
31			0%
32	1	32	1%
33			0%
34	1	34	1%
35			0%
36			0%
37	1	37	1%
38	2	76	2%
39			0%
40			0%
41	1	41	1%
合計	1159	4576	1アカウントあたり 平均3.95回乗車

月20回以上の利用者は
月全体の1.6%

(5月)

利用回数	アカウント数	総数	割合
1	418	418	10%
2	250	500	12%
3	113	339	8%
4	89	356	8%
5	48	240	6%
6	42	252	6%
7	39	273	6%
8	26	208	5%
9	15	135	3%
10	14	140	3%
11	12	132	3%
12	10	120	3%
13	5	65	2%
14	6	84	2%
15	13	195	5%
16	6	96	2%
17	1	17	0%
18	3	54	1%
19	4	76	2%
20			0%
21	4	84	2%
22	2	44	1%
23	1	23	1%
24	3	72	2%
25			0%
26			0%
27	2	54	1%
28			0%
29			0%
30	1	30	1%
31	2	62	1%
32	1	32	1%
33			0%
34			0%
35			0%
36			0%
37			0%
38			0%
39	1	39	1%
40			0%
41			0%
42	2	84	2%
43	1	43	1%
44			0%
45			0%
46			0%
47			0%
48	1	48	1%
合計	1135	4315	1アカウントあたり 平均3.8回乗車

月20回以上の利用者は
月全体の1.9%

(6月)

利用回数	アカウント数	総数	割合
1	502	502	11%
2	300	600	13%
3	108	324	7%
4	76	304	6%
5	54	270	6%
6	38	228	5%
7	40	280	6%
8	26	208	4%
9	17	153	3%
10	25	250	5%
11	12	132	3%
12	13	156	3%
13	6	78	2%
14	9	126	3%
15	6	90	2%
16	11	176	4%
17	7	119	2%
18	7	126	3%
19	2	38	1%
20	3	60	1%
21			0%
22	1	22	0%
23	2	46	1%
24	1	24	1%
25	1	25	1%
26	4	104	2%
27			0%
28			0%
29			0%
30			0%
31	1	31	1%
32	1	32	1%
33	1	33	1%
34			0%
35	1	35	1%
36			0%
37	1	37	1%
38	1	38	1%
39			0%
40	1	40	1%
41			0%
42			0%
43	1	43	1%
44	1	44	1%
合計	1280	4774	1アカウントあたり 平均3.72回乗車

月20回以上の利用者は
月全体の1.6%

(7月)

利用回数	アカウント数	総数	割合
1	622	622	11%
2	367	734	13%
3	173	519	9%
4	106	424	8%
5	72	360	7%
6	59	354	6%
7	30	210	4%
8	24	192	4%
9	21	189	3%
10	13	130	2%
11	14	154	3%
12	16	192	4%
13	8	104	2%
14	15	210	4%
15	9	135	2%
16	5	80	1%
17	5	85	2%
18	1	18	0%
19	2	38	1%
20	2	40	1%
21	2	42	1%
22	3	66	1%
23	1	23	0%
24	3	72	1%
25	1	25	0%
26	1	26	0%
27	1	27	0%
28	2	56	1%
29			
30			
31			
32	1	32	1%
33			0%
34			0%
35	1	35	1%
36	2	72	1%
37	1	37	1%
38	1	38	1%
39	1	39	1%
40			0%
41	1	41	1%
42			0%
43			0%
44	1	44	1%
合計	1587	5465	1アカウントあたり 平均3.44回乗車

月20回以上の利用者は
月全体の1.6%

(8月)

利用回数	アカウント数	総数	割合
1	519	519	10%
2	348	696	14%
3	115	345	7%
4	97	388	8%
5	52	260	5%
6	52	312	6%
7	35	245	5%
8	29	232	5%
9	29	261	5%
10	20	200	4%
11	15	165	3%
12	15	180	4%
13	11	143	3%
14	10	140	3%
15	6	90	2%
16	3	48	1%
17	4	68	1%
18	2	36	1%
19	3	57	1%
20	4	80	2%
21	6	126	2%
22	4	88	2%
23	2	46	1%
24	1	24	0%
25	2	50	1%
26	1	26	1%
27	1	27	1%
28			0%
29	1	29	1%
30			0%
31			0%
32	1	32	1%
33			0%
34	1	34	1%
35	1	35	1%
36			0%
37	1	37	1%
38			0%
39	1	39	1%
40			
41			
42			
43			
44			0%
45			0%
46			0%
47			0%
48			0%
49			0%
50			0%
51			0%
52			0%
53			0%
54			0%
55			0%
56			0%
57	1	57	1%
合計	1392	5058	1アカウントあたり 平均3.63回乗車

月20回以上の利用者は
月全体の2.0% (28人)

(9月)

利用回数	アカウント数	総数	割合
1	525	525	9%
2	355	710	13%
3	168	504	9%
4	105	420	7%
5	56	280	5%
6	56	336	6%
7	42	294	5%
8	36	288	5%
9	25	225	4%
10	20	200	4%
11	19	209	4%
12	17	204	4%
13	11	143	3%
14	6	84	1%
15	9	135	2%
16	7	112	2%
17	4	68	1%
18	5	90	2%
19	10	190	3%
20	1	20	0%
21	3	63	1%
22			0%
23			0%
24	1	24	0%
25			0%
26	1	26	0%
27	1	27	0%
28	2	56	1%
29	1	29	1%
30	1	30	1%
31			0%
32	3	96	2%
33			0%
34			0%
35	1	35	1%
36	1	36	1%
37			0%
38			0%
39			0%
40	1	40	1%
41	2	82	1%
42			0%
43			0%
44			0%
45			0%
46			0%
47			0%
48			0%
49			0%
50			0%
51	1	51	1%
合計	1496	5632	1アカウントあたり 平均3.76回乗車

月20回以上の利用者は
月全体の1.3% (20人)

(10月)

利用回数	アカウント数	総数	割合
1	653	653	10%
2	450	900	13%
3	164	492	7%
4	136	544	8%
5	90	450	7%
6	70	420	6%
7	37	259	4%
8	42	336	5%
9	25	225	3%
10	23	230	3%
11	15	165	2%
12	17	204	3%
13	10	130	2%
14	11	154	2%
15	8	120	2%
16	15	240	4%
17	5	85	1%
18	7	126	2%
19	3	57	1%
20	7	140	2%
21	4	84	1%
22	4	88	1%
23	2	46	1%
24			0%
25	2	50	1%
26	1	26	0%
27	1	27	0%
28	2	56	1%
29	1	29	0%
30	4	120	2%
31	1	31	0%
32	1	32	0%
33	2	66	1%
34			0%
35			0%
36			0%
37	3	111	2%
38			0%
39			0%
40	1	40	1%
41			0%
42	1	42	1%
43			0%
44			0%
45			0%
46			0%
47			0%
48	1	48	1%
合計	1819	6826	1アカウントあたり 平均3.75回乗車

月20回以上の利用者は
月全体の2.0% (38人)

10) 年代調査結果と利用履歴のクロス集計

うらちゃん mini で使用している配車システムでは、個人情報保護の観点から登録アカウントの属性登録が限定的になっており、利用者の年代が把握できなかった。

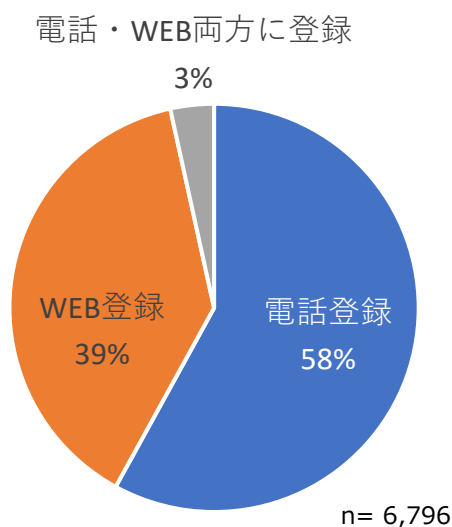
そこで、独自調査として、WEB 利用者に対しては WEB 方式での属性アンケート、電話利用者に対しては、予約センターオペレーターによる口頭アンケートにより、利用者の年代を調査した。

年代調査結果と利用履歴をクロス集計し、年代ごとの利用傾向を抽出した。

※3-1-3) の登録者数 7,716 (10 月時点) は重複登録やオペレーター用アカウントも含んでいる

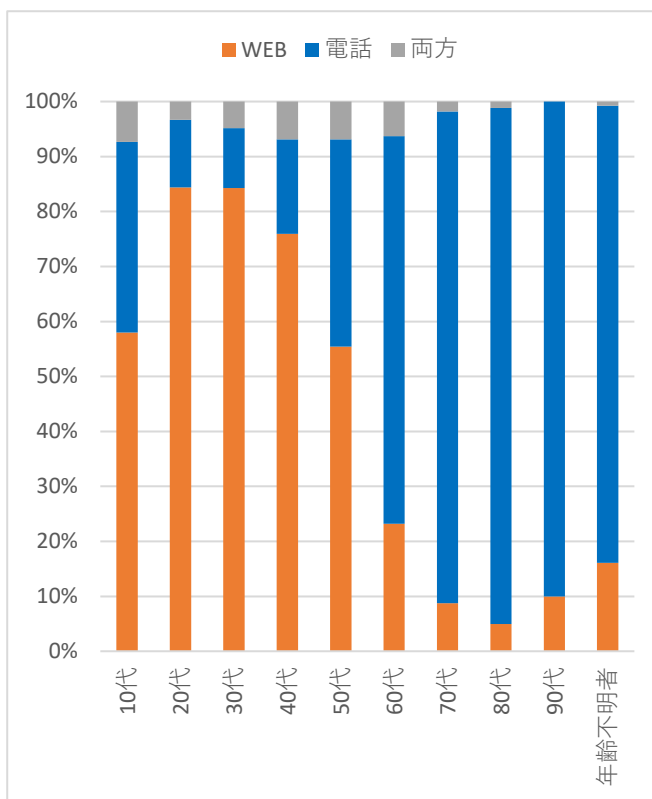
①うらちゃん mini 利用登録者の内訳 (重複登録やオペレーター用を除く)

内訳	ユニークユーザー数
WEB のみ登録	2,621
電話のみ登録	3,941
電話・WEB 両方に登録	234
総数	6,796



②登録方法別、年代人数と登録割合

	WEB	電話	両方
10代	261	156	33
20代	308	45	12
30代	610	79	35
40代	553	125	50
50代	306	208	38
60代	118	359	32
70代	53	542	11
80代	21	399	5
90代	3	27	0
年齢不明者	388	2001	18
合計	2621	3941	234
年代登録率	85%	49%	92%

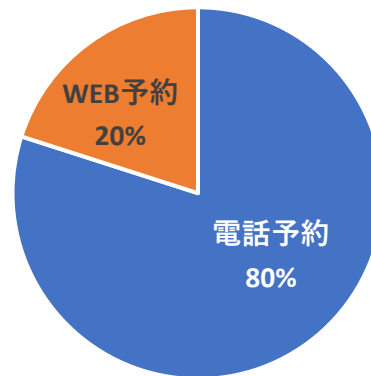


③予約手段毎の年代内訳

(全体)

予約方法	件数
電話予約	43,756
WEB予約	10,987
合計	54,737

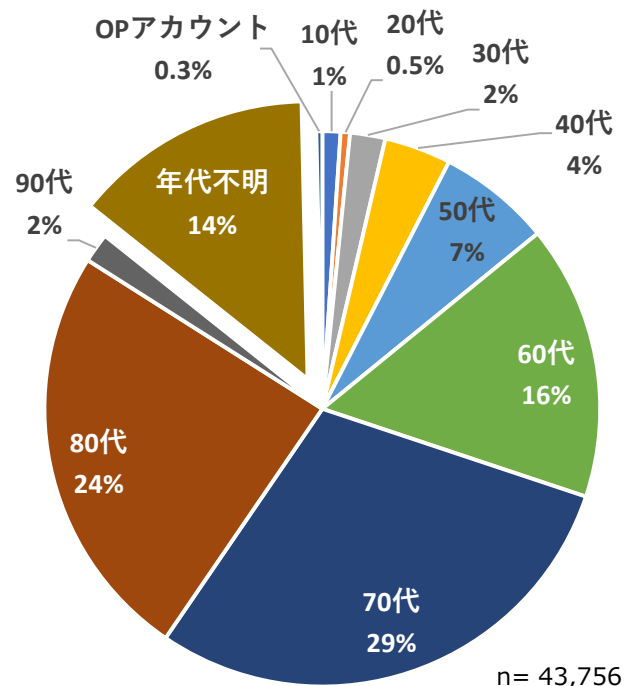
※年代不明含む



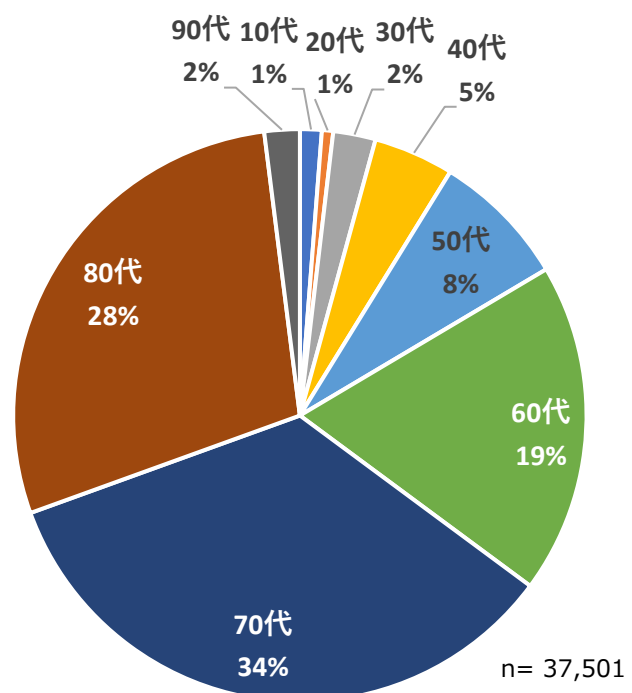
n = 54,737

(電話予約の年代構成)

年代	件数
10代	460
20代	239
30代	898
40代	1,701
50代	2,877
60代	7,005
70代	12,873
80代	10,700
90代	748
年代不明	6,104
OPアカウント	151
総計	43,756
年代判定率	86%



n = 43,756

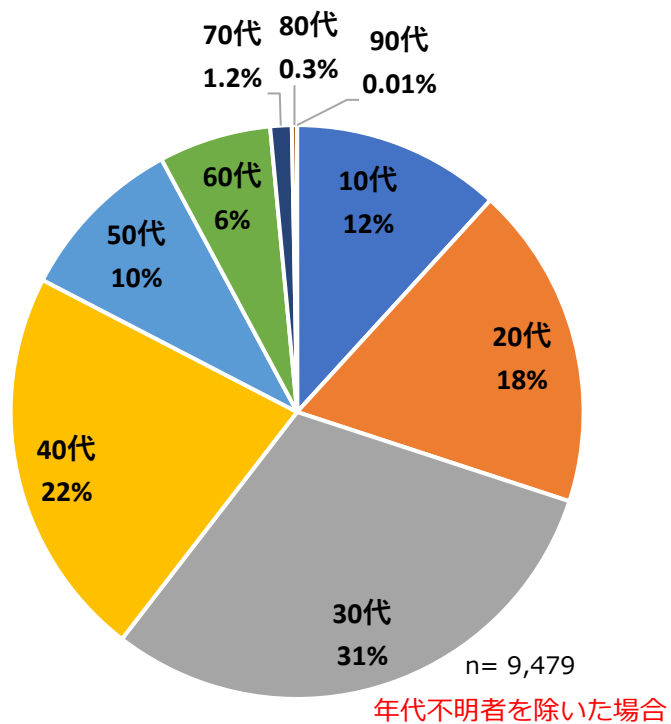
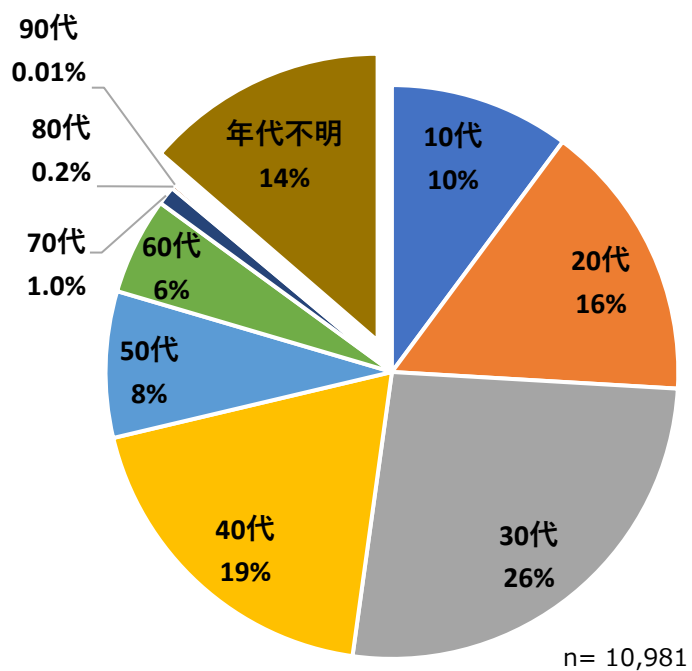


n = 37,501

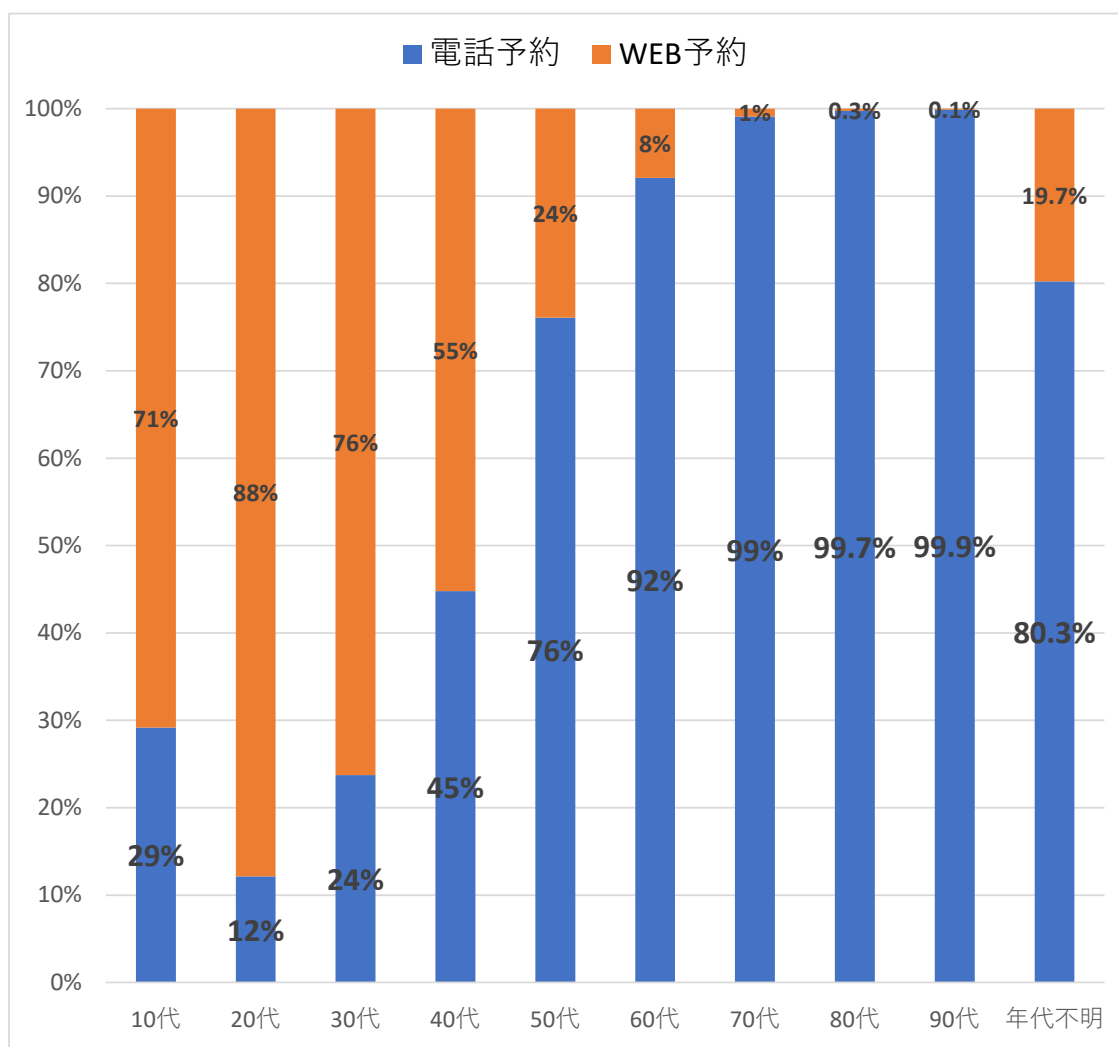
年代不明者及び OP アカウント
を除いた場合

(WEB 予約の年代構成)

年代	件数
10代	1,117
20代	1,730
30代	2,885
40代	2,098
50代	905
60代	601
70代	115
80代	27
90代	1
年代不明	1,502
総計	10,981
年代判定率	86%

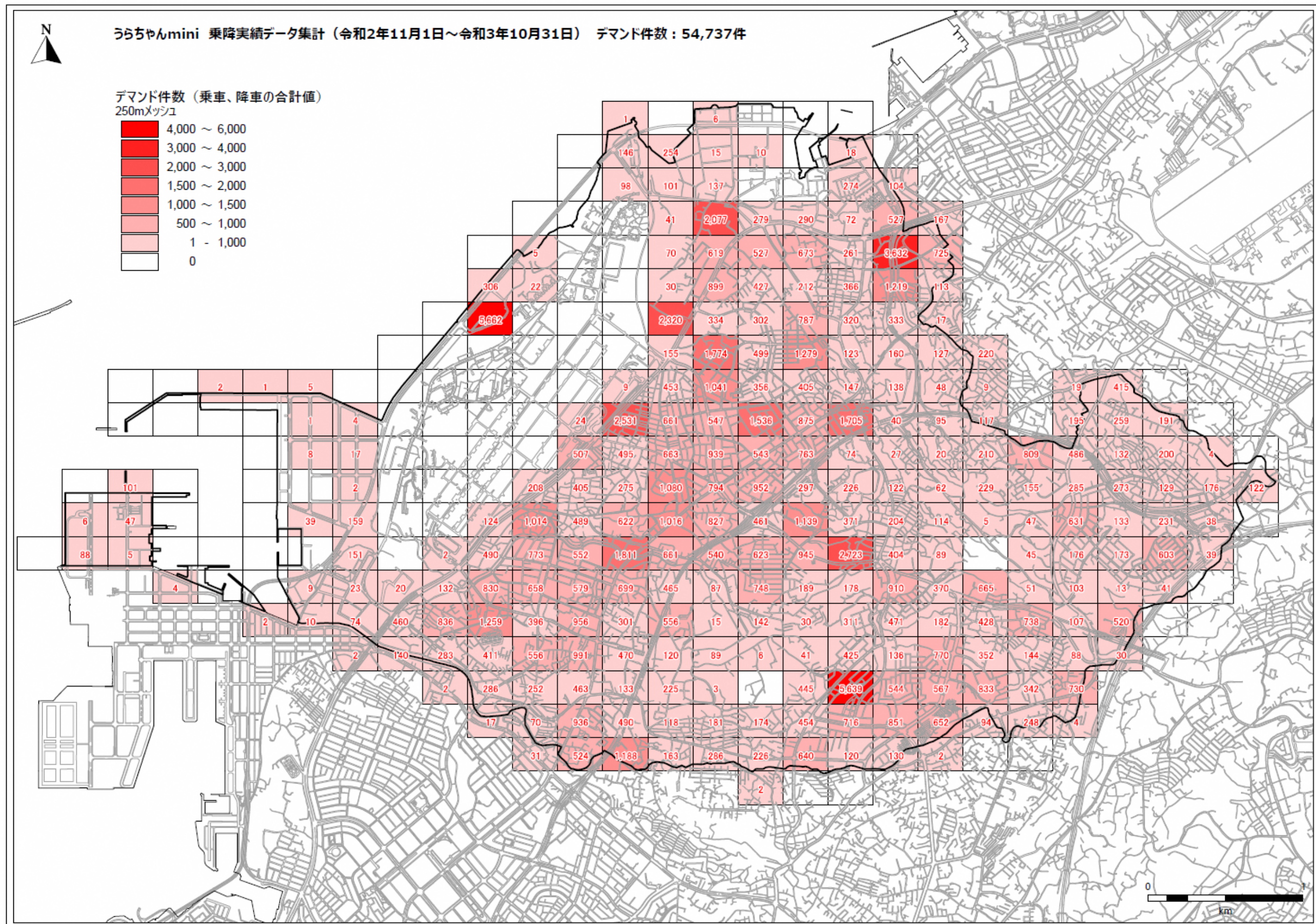


④年代別予約方法

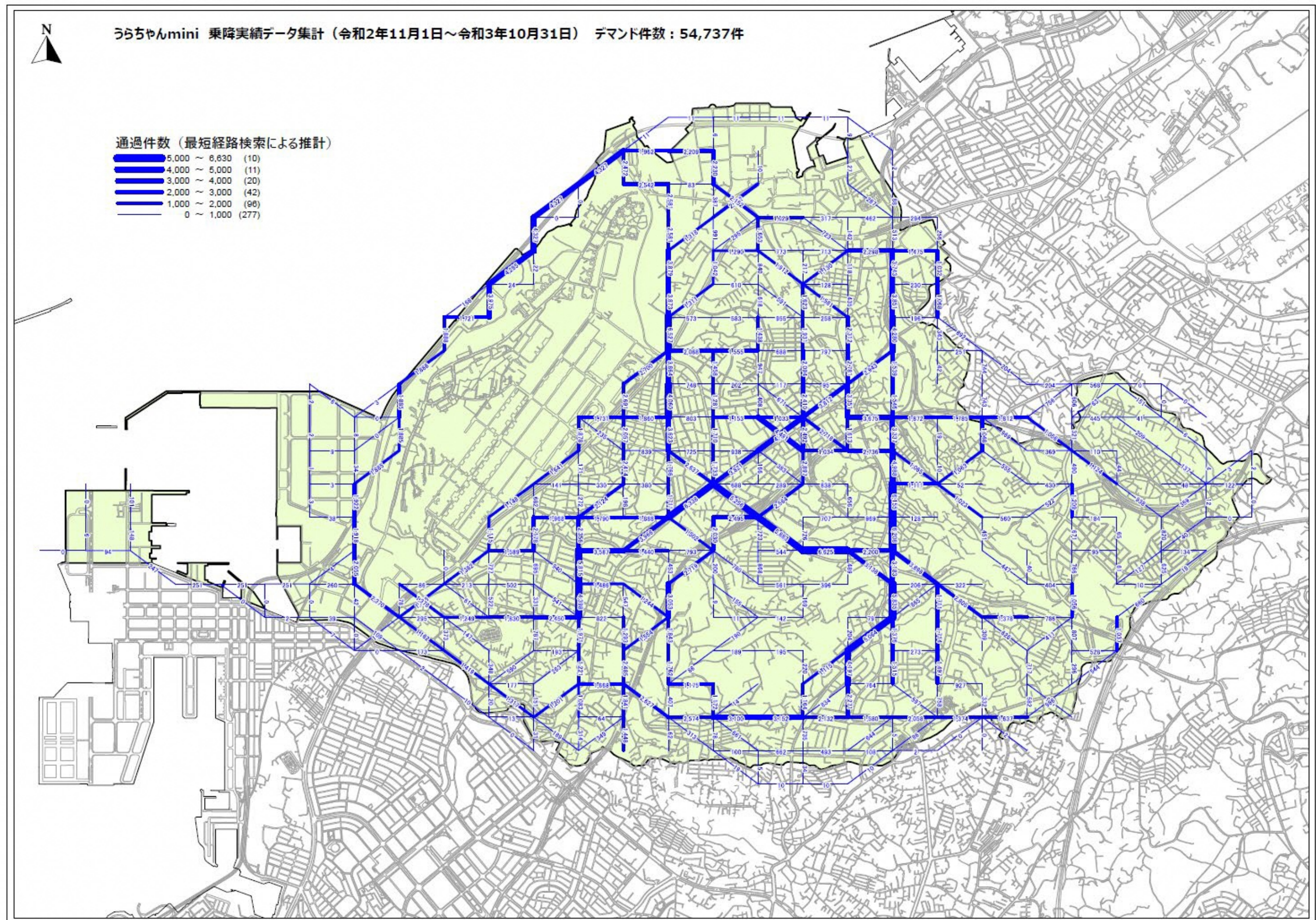


1 1) 乗降履歴の空間統計

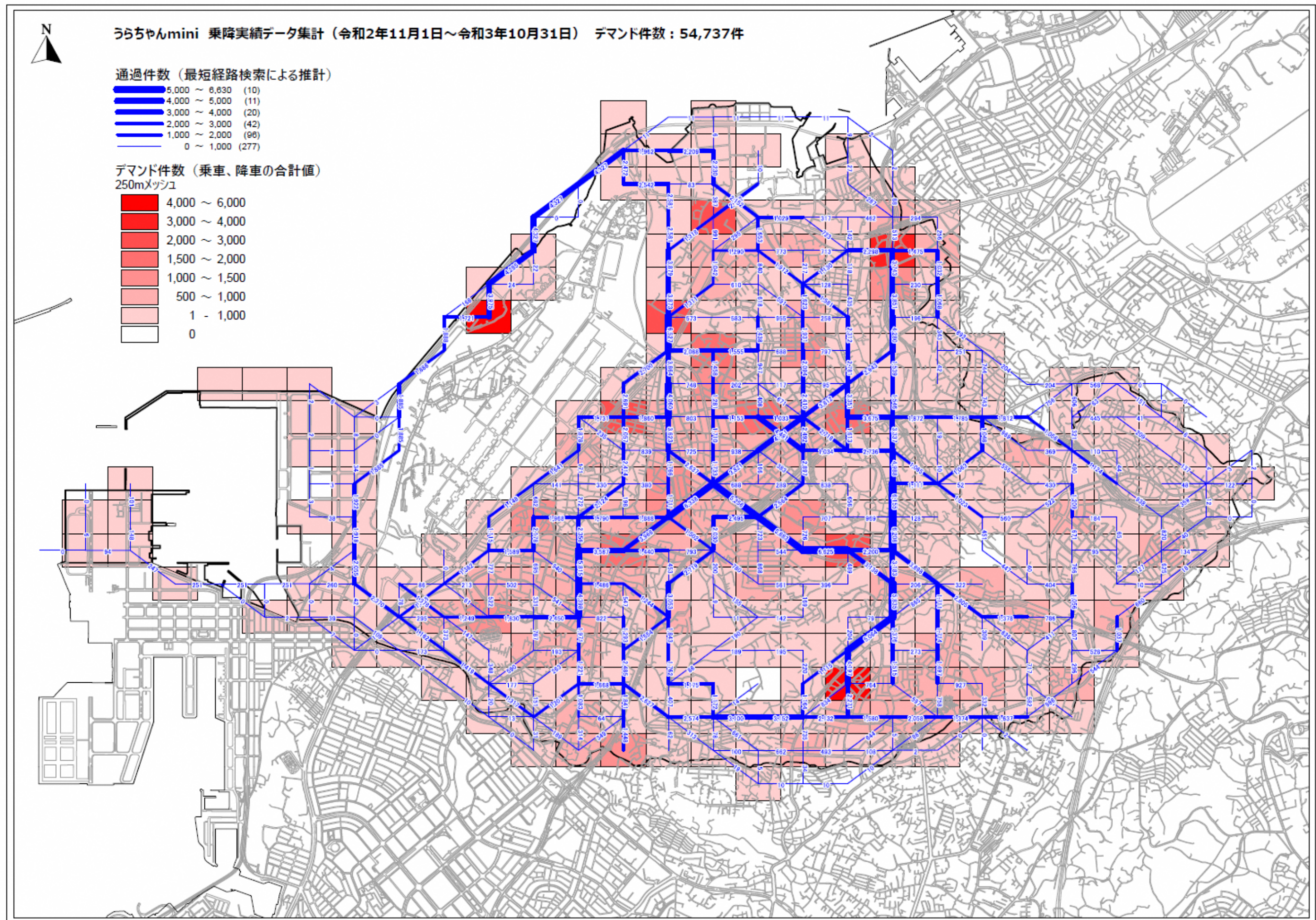
①250mメッシュでみる利用分布図



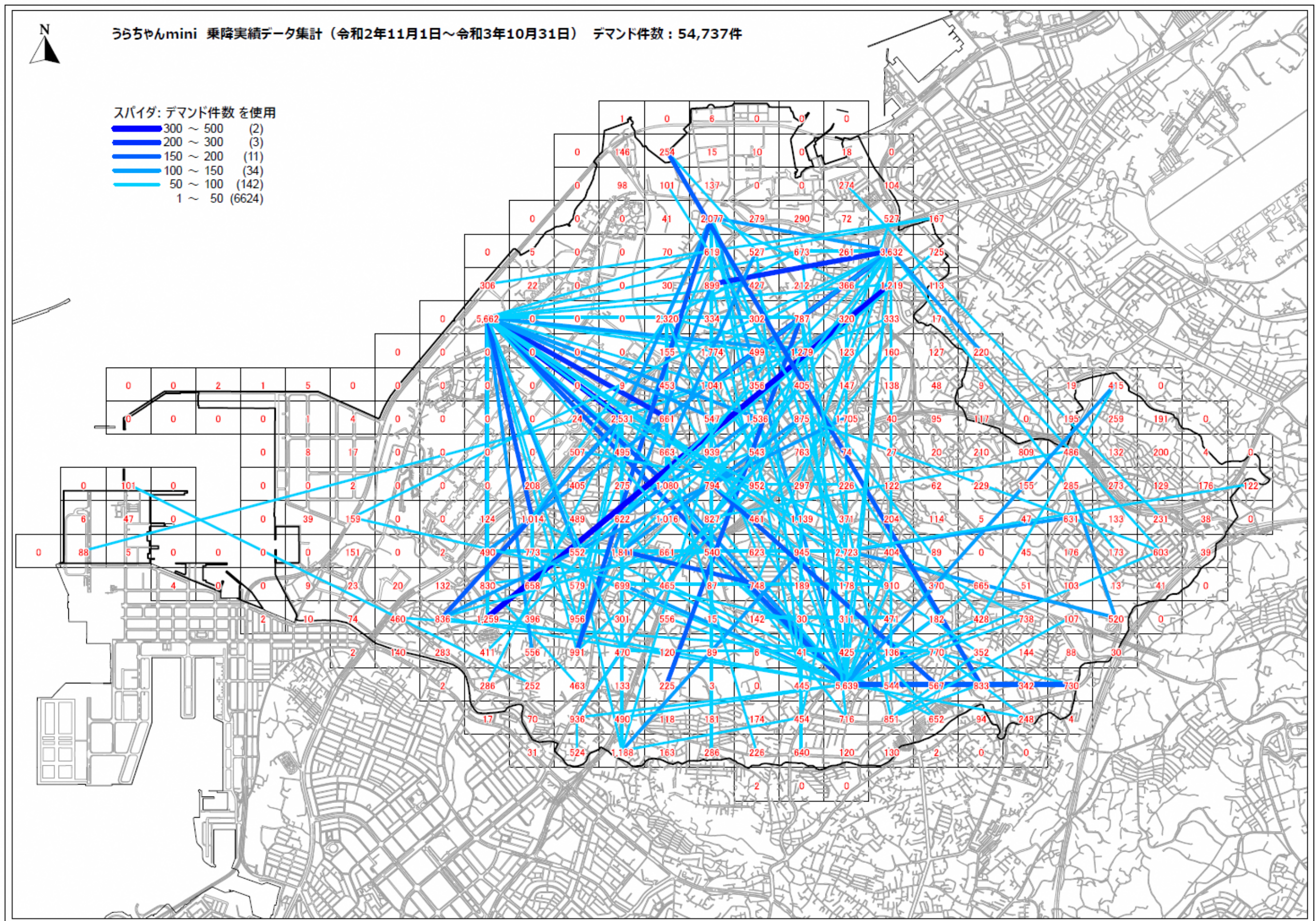
②移動経路予測ネットワーク図（①のメッシュ区間を最短経路で移動した場合の予測経路）※実際の道路ネットワークとは異なります



③利用分布図と移動経路予測ネットワーク図を統合



④乗降区間の相関を表すスパイダーネットワーク図



3-2 履歴データを基にした利用傾向分析

1) 乗降の多い施設（施設名が特定できる場所のみ）

主要施設	乗車	降車	合計
サンエーパルコシティ	2,578	3,417	5,995
サンエー経塚シティ	2,466	2,373	4,839
ロクト整形外科・佐久田脳神経外科	1,130	1,900	3,030
浦添市役所・浦添市立中央公民館	1,157	1,767	2,924
八重瀬会同仁病院	631	1,302	1,933
サンエーマチナトシティ	842	779	1,621
浦添総合病院	469	1,104	1,573
浦添ショッピングセンター・浦添りうぼう	584	571	1,155
ジスタス浦添	556	557	1,113
牧港中央病院	428	562	990
マックスバリュ伊祖店	432	420	852
パークレーズコート	381	393	774
コープ牧港	498	263	761
しみず胃腸内科21・たつや整形外科	176	503	679
メイクマン浦添本店	264	414	678
みやざと整形クリニック経塚駅前	197	470	667
丸大勢理客店	248	379	627
経塚駅	142	457	599
名嘉村クリニック	112	452	564
てだこ浦西駅	204	316	520
ユニオン仲間店・浦添郵便局	257	222	479
バーガーキング屋富祖店	119	293	412
平安病院	96	276	372
大平会嶺井第一病院	117	242	359
ちねん眼科	95	243	338
浦添前田駅	103	196	299
サンエーV21みやぎ食品館	139	155	294
高宮城皮フ科	58	212	270
浦添市伊奈武瀬（沖縄県中央卸売市場エリア）	148	99	247
（西洲）沖縄県卸商業団地	100	135	235
ガゼット浦添教室・ローソン浦添前田駅前店	46	181	227
ANAスポーツパーク体育館前	77	149	226
浦添さかい眼科	40	166	206
比嘉眼科病院	45	147	192
浦添年金事務所 浦添社会保険・労働保険徴収事務センター	51	131	182
浦添市社会福祉センター	80	91	171
嶺井リハビリ病院	36	123	159
個別指導塾 スクールIE 浦添内間校	127	18	145
沖縄スイミングスクール浦添校	6	136	142
浦西自治会事務所	60	47	107
港川ピースタウン	33	47	80
ピーススクエア・沖縄海邦銀行 てだこ支店	17	61	78
マクドナルド牧港店・サンシャイン牧港店	13	60	73
浦添市産業振興センター 結の街	27	44	71
サンエーV21まきみなと食品館	32	37	69
指定障がい福祉サービス事業所 きずなのえん	33	32	65
広栄メディカルビル・りんご薬局広栄店	8	40	48
A&W牧港店	17	21	38
ブルーシール牧港本店	13	23	36
サンレー中央紫雲閣	3	33	36

2) 乗降の多い既存公共交通機関の結節点

既存公共交通機関との組み合わせ利用が想定される箇所 ※施設名が特定できる場所のみ	乗車 人数	降車 人数	合計人数	種別 (路線バス系統番号)
経塚駅	142	457	599	モノレール
てだこ浦西駅	204	316	520	モノレール
浦添前田駅	103	196	299	モノレール
勢理客バス停	29	68	97	路線バス 20/23/24/26/27/28/29/31/32/43/52/63/ 77/80/92/110/120/223/227/228/263
小湾バス停	50	19	69	路線バス 55/56/99/256
第二城間バス停	19	39	58	路線バス 20/23/24/26/27/28/29/31/43/52/63/77/ 80/92/110/120/223/227/228/263/331/77 7
牧港バス停	7	45	52	路線バス 20/23/24/26/27/28/29/31/32/43/52/63/ 77/80/92/110/120/223/227/228/263
公民館入口バス停	35	1	36	路線バス 55/99
西原入口バス停	12	22	34	路線バス 56/256
広栄団地入口バス停	26	6	32	路線バス 21/25/56/88/90/98/125/297
安波茶バス停	27	1	28	路線バス 55/56/191/256
城間バス停	25	2	27	路線バス 20/23/24/26/27/28/29/31/32/43/52/63/ 77/80/92/110/120/223/227/228/263
仲西バス停	15	3	18	路線バス 20/23/24/26/27/28/29/31/32/43/52/63/ 77/80/92/110/120/223/227/228/263
浦添小学校前バス停	6	8	14	路線バス 56/256
大平バス停	3	11	14	路線バス 21/88/90/98/112
沢岬バス停	5	7	12	路線バス 21/88/90/98/112
仲間バス停	4	3	7	路線バス 55
茶山団地前バス停	6		6	路線バス 191
内間バス停	4	1	5	路線バス 55/56/256
美術館前バス停	2	3	5	路線バス 55/56/191/256
第一経塚バス停	2	2	4	路線バス 191
陽明高校前バス停	3		3	路線バス 21/88/90/98/112
牧港郵便局入り口バス停	3		3	路線バス 55/99
港川バス停	2		2	路線バス 20/23/24/26/27/28/29/31/32/43/52/63/ 77/80/92/110/120/223/227/228/263
伊祖4丁目バス停	1		1	路線バス 55

第4章 車内常設アンケート調査の実施・集計・分析

利用者の、調査結果を整理・集計し、利用傾向等について分析を行った。

4-1 調査概要

うらちゃん mini の車内において、乗客に対するアンケートを実施した結果を整理する。

調査実施期間	2021 年 6 月 1 日～2021 年 10 月 31 日
調査実施方法	車内へのアンケート調査、回収 BOX を設置
回収数	33 件

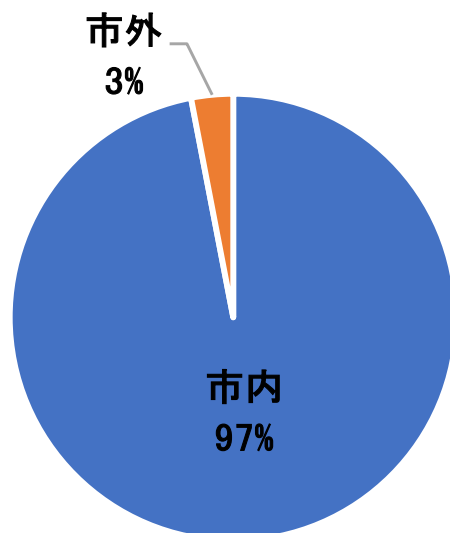
※調査票は本章末尾に掲載

4-2 集計・分析結果

(1) 住まい

回答者の居住地は浦添市内が約 9 割を占める。

方法	票数
市内	32
市外	1
無回答	0
総計	33

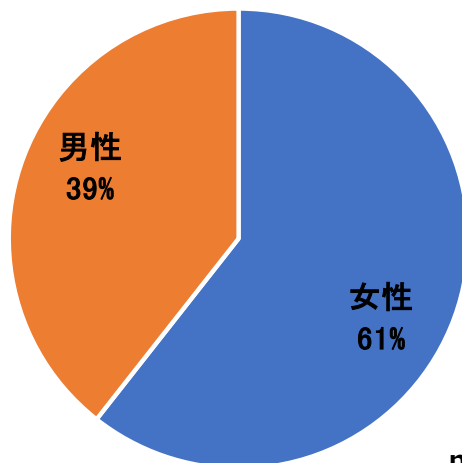


n= 33

(2) 性別

回答者の性別は女性が約 6 割を占める。

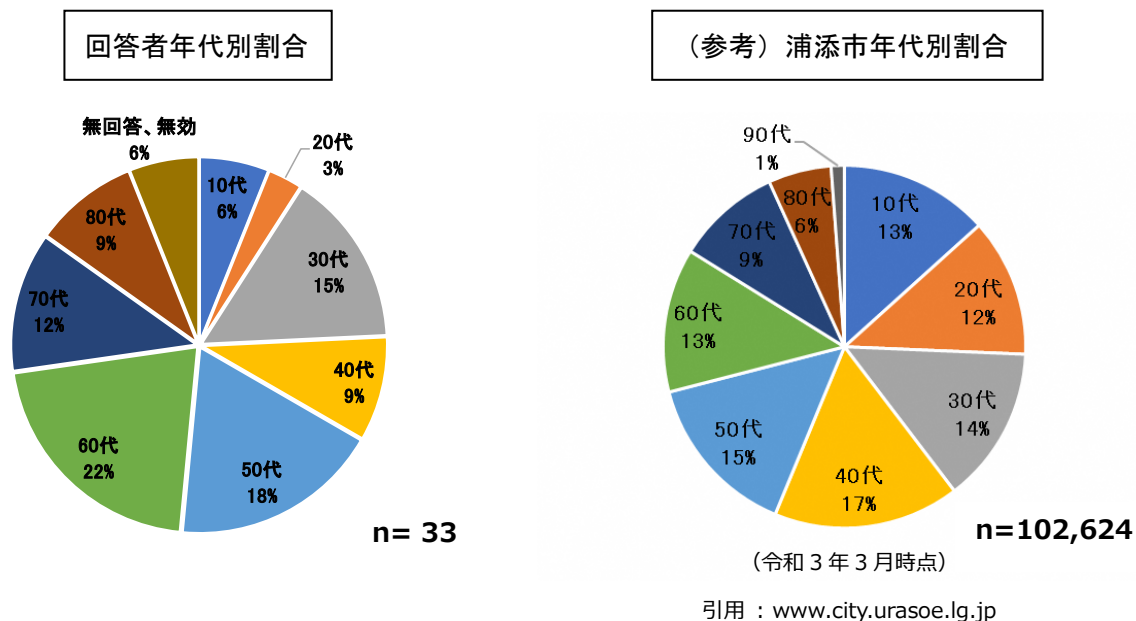
性別	票数
女性	20
男性	13
無回答、無効	0
総計	33



n= 33

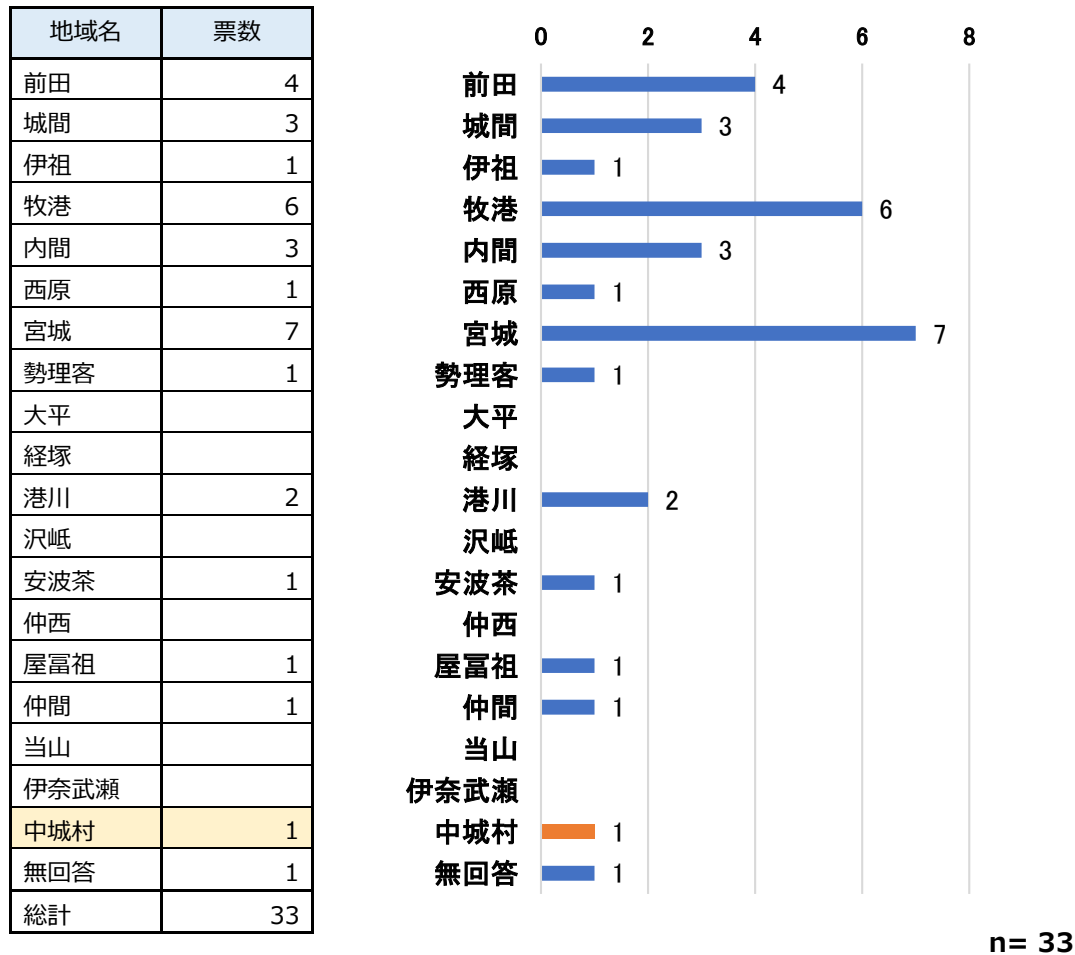
(3) 年代（全体）

浦添市の年代別人口は10代～40代が全体の半数を占めるが、回答者の年代は60～80代が全体の約4割を占めており、60代の回答者が最も多い。



(4) 居住地域

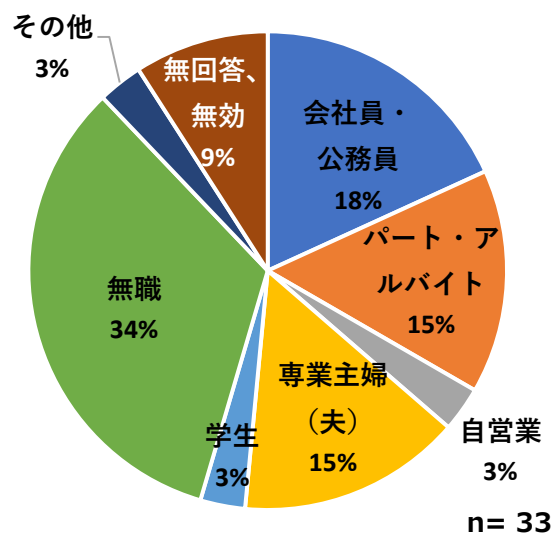
回答者の居住地区は宮城地区が最も多く、次いで牧港、前田地区が多い結果となった。少数ではあるが、他市町村から来て乗車している人もいる。



(5) 職業

回答者の職業は無職が最も多く、約3割を占めており、次いで会社員・公務員と回答した方が多かった。

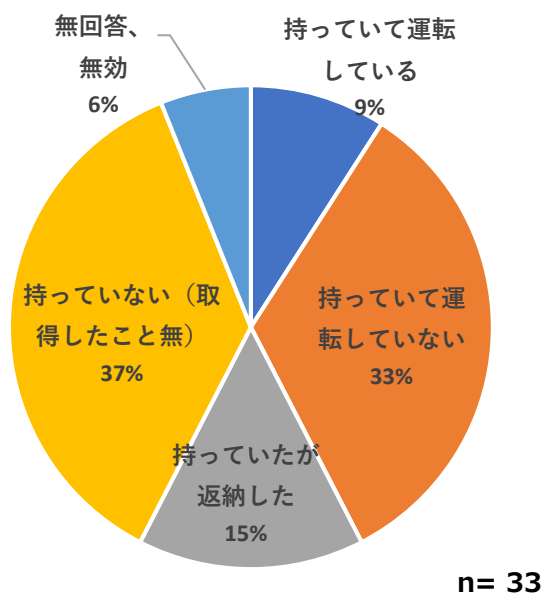
職業	票数
会社員・公務員	6
パート・アルバイト	5
自営業	1
専業主婦（夫）	5
学生	1
無職	11
その他	1
無回答、無効	3
総計	33



(6) 運転免許

回答者は運転免許を保持している人が多く、全体のおよそ半分を占めており、運転していると回答した方は9%に留まっている。

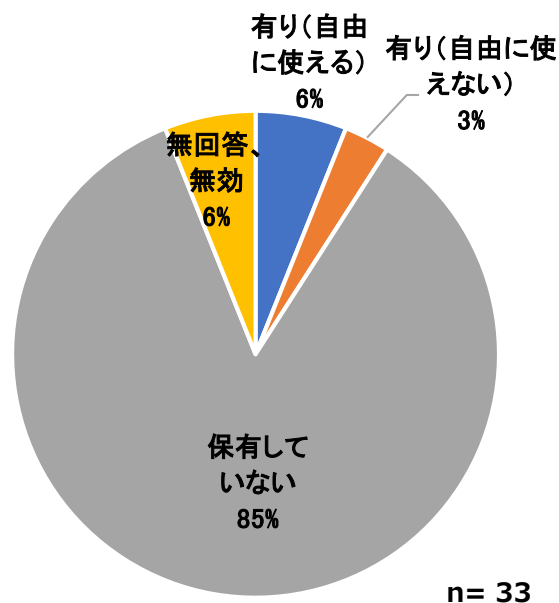
運転免許	票数
持っていて運転している	3
持っていて運転していない	11
持っていたが返納した	5
持っていない（取得したこと無）	12
無回答、無効	2
総計	33



(7) 車両保有状況

車両保有状況について「車両を保有していない」が最も多く、うらちゃん mini の利用者は車両を自由に使えない方の割合が多い。車両を持っていて自由に使えると回答したのは6%と少なかった。

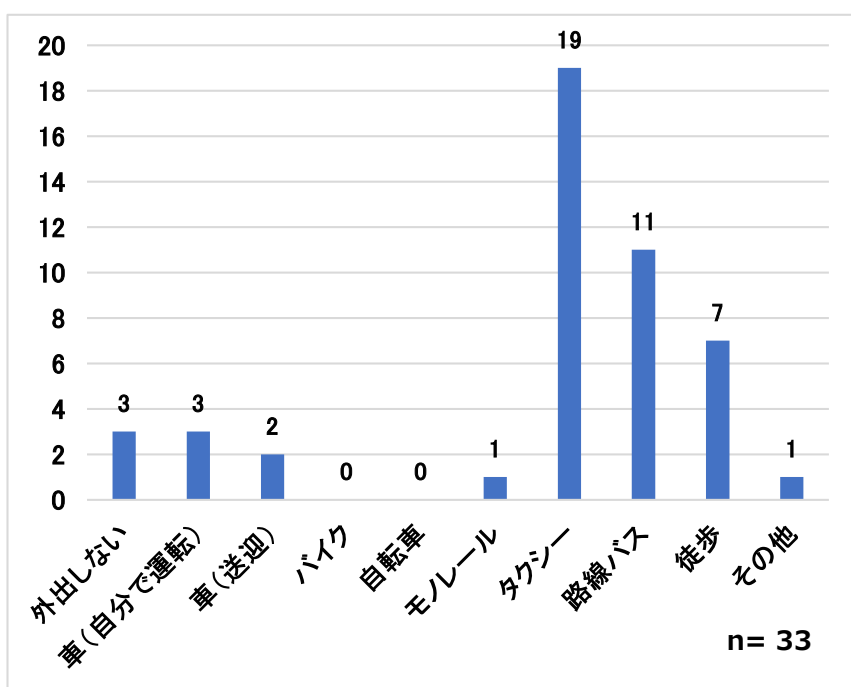
車両保有状況	票数
有り（自由に使える）	2
有り（自由に使えない）	1
保有していない	28
無回答、無効	2
総計	33



(8) うらちゃん mini がなければ、本日どのように移動していたか(複数回答)

うらちゃん mini がなければ「タクシー」で移動していたと回答した方が最も多く、次いで「路線バス」であった。また、「外出しない」と回答した方も3人おり、外出機会の創出に繋がっている。

移動手段	票数
外出しない	3
車（自分で運転）	3
車（送迎）	2
バイク	0
自転車	0
モノレール	1
タクシー	19
路線バス	11
徒歩	7
その他	1

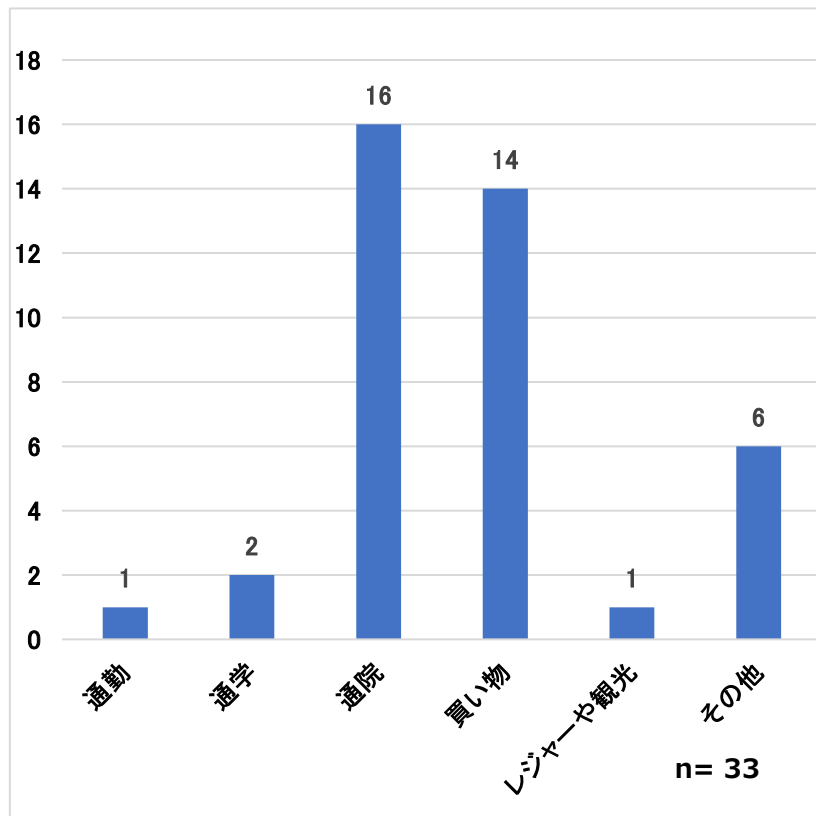


路線バス番号	票数
55 番	1
191 番	1

(9) うらちゃん mini の主な利用目的(複数回答)

利用目的としては「買い物」が最も多く、次いで「通院」が多かった。その他の事例としては「保育園のお迎え」として利用されている。

移動目的	票数
通勤	1
通学	2
通院	16
買い物	14
レジャーや観光	1
その他	6



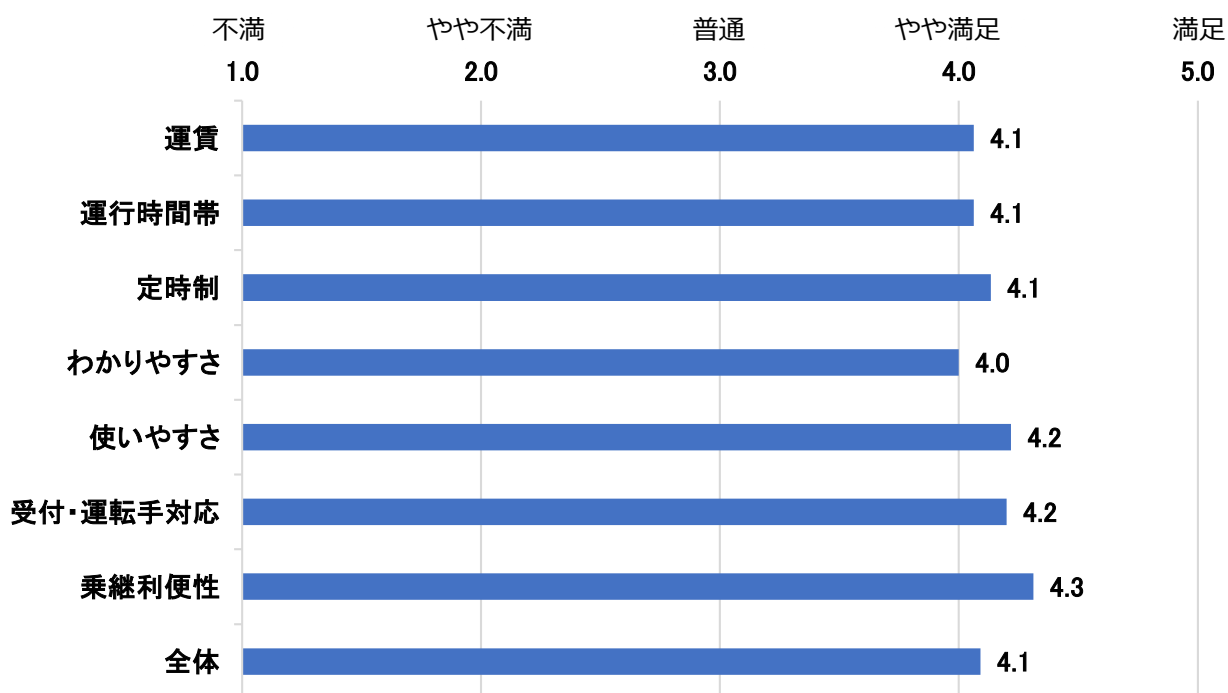
その他の具体的回答
自宅から保育園へのお迎え
外出や営業

(10) うらちゃん mini の利用満足度

うらちゃん mini の利用満足度では、平均値ではどの項目もやや満足を超えた。最も満足度が高かつ

	運賃	運行 時間帯	定時制	わかり やすさ	使いやすさ	受付・ 運転手対応	乗継 利便性	全体的な 満足度
満足	14	14	17	16	18	16	17	16
やや満足	9	7	4	5	6	7	8	9
普通	7	10	6	5	6	5	7	6
やや不満	1	1	2	4	1	1		
不満	1		1	1	1	1		1
無回答、無効	1	1	3	2	1	3	1	
総数	33	33	33	33	33	33	33	32

た項目は「乗継利便性」であった。



(11) 具体的不満意見

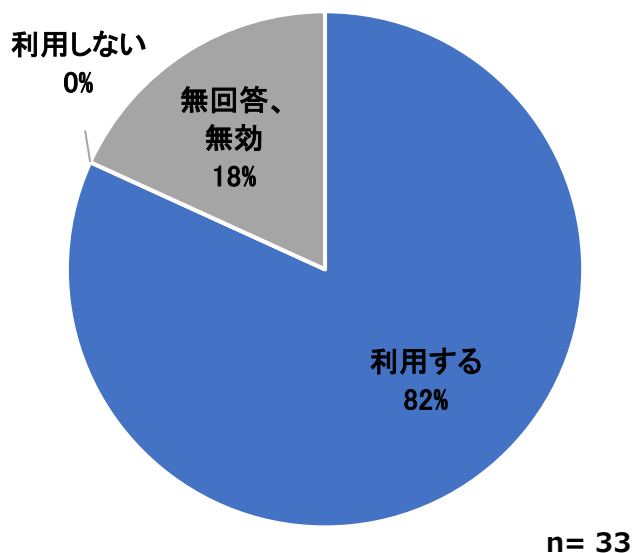
具体的不満意見は下記のとおりであった。

具体的不満意見
こちらも予約時間に間に合うようにアプリで予約しているが、時間通りに来なかったりするのなぜか。キャンセルが出たなら予約センターの方が早めに連絡、対応をする必要があるのではないか。時間通りに来ないせいで、年配者が夏に熱中症などになったらどう責任をとるのか。改善が見られないなら議会でうらちゃん mini についても取り上げてもらいます。
以前、乗務員の方から、スケジュールは余裕をもって組まれているため、予約時間に遅れることはないと言われたので、一週間前より予約していたのだが、当日予約時間を過ぎてもバスが来なかったため心配になり、オペレーターへ連絡をして確認していただくなど、大変困りました。
早めに目的地についてしまい、焦ったことがある。
待場が分からなかった。大型店舗では周知が必要。
予約した時間に来ない。
料金割増しでの夜間運行があると便利だと思う

(12) 今後の利用意向

今後の利用意向をとしては、「利用する」という回答が約8割で「利用しない」と回答した方はいなかった。

利用意向	票数
利用する	27
利用しない	0
無回答、無効	6
総計	33

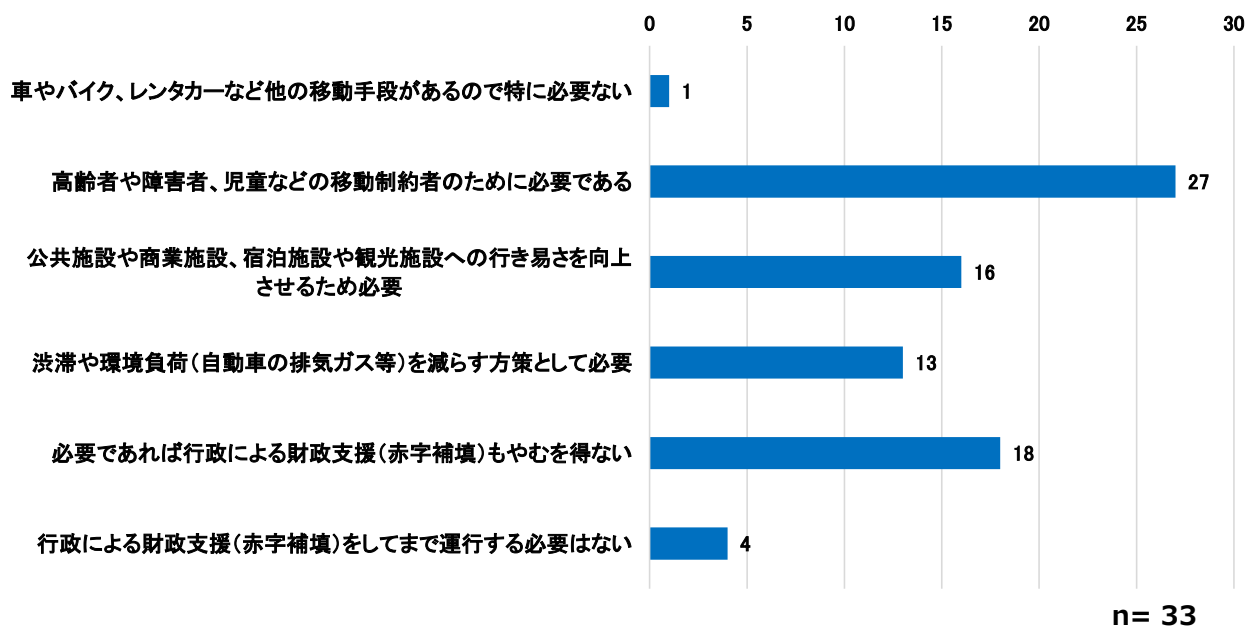


(13) うらちゃん mini の今後のあり方（複数回答）

今後のあり方として、「高齢者や障害者、児童などの移動制約者のために必要である」や「必要であれば行政による財政支援（赤字補填）もやむを得ない」、「公共施設や商業施設、宿泊施設や観光施設への行き易さを向上させるため必要」など肯定的な意見が多かった。

今後のあり方	票数
車やバイク、レンタカーなど他の移動手段があるので特に必要ない	1
高齢者や障害者、児童などの移動制約者のために必要である	27
公共施設や商業施設、宿泊施設や観光施設への行き易さを向上させるため必要	16
渋滞や環境負荷（自動車の排気ガス等）を減らす方策として必要	13
必要であれば行政による財政支援（赤字補填）もやむを得ない	18
行政による財政支援（赤字補填）をしてまで運行する必要はない	4

その他具体的記入
行政の支援を受けて続けて下さるのを期待します。
通院には全体に必要とされています。



(14) 自由意見

各サービス水準に対する意見を良い点と改善点に分けて整理した。

(運賃設定)	
良い点	300 円くらいだと頻繁に利用しやすくなるので助かる。
	パルコシティ等、徒歩やバスでは行きにくい場所へ行く際に、バスやタクシーを利用するよりも運賃が安いので、かなり助かっている。
	高校生などの学生料金を 300 円にした方が、若い人など移動手段がない人も利用しやすくなると思います。
	良い

(運行時間帯)	
良い点	運行時間をもっと増やしてほしいです。
	特に困ったことはなし。満足しています。
	良い

(定時制)	
良い点	ほぼ定時通りなので満足しています。
	良い
改善点	待ち時間を短くしてほしい。
	必要に応じ対応して良いと思う。
	もう少し待ち時間を短くしてほしい。
	乗り合いバスなので、タクシーよりも多少時間がかかるのは理解できますが、予約時間に来ていただければ問題ないです。日差しが厳しくなると熱中症の心配もあるので、予約時間前には必ず来ていただけるようにお願いしたいです。

(わかりやすさ)	
良い点	分かりやすい。
	満足
	良い

(使いやすさ)	
良い点	満足
	良い
改善点	いつもアプリで予約をするのですが、ピンが立てづらい。また、たまに拡大の状態から戻らず再ログインになったりするが、それ以外は特に問題ないです。
	現在の方法で良いが、アプリで予約した地点の中心に迎えにきてほしい。

(受付・運転手対応)	
良い点	とても良い
	運転手の対応により、不満のときや満足の時もある。
	皆さん優しく対応していただいています。ありがとうございます。
	満足
	良い
	良好

(乗継利便性)	
良い点	「運賃」でも記入したが、パルコシティ～牧港は車での移動は近いし問題ないが、バスが利用しにくいのでとても助かっていいです。
	とても満足
	とても良い
	住宅の近くまで迎えてくれるので安心して外出できる。
	満足

(全体的な意見)	
良い点	ぜひ続けてほしい。
	とても便利だし、時間通りに来てもらい、満足です。
	とても満足。路線バスよりも良い。
	約100%
	良い

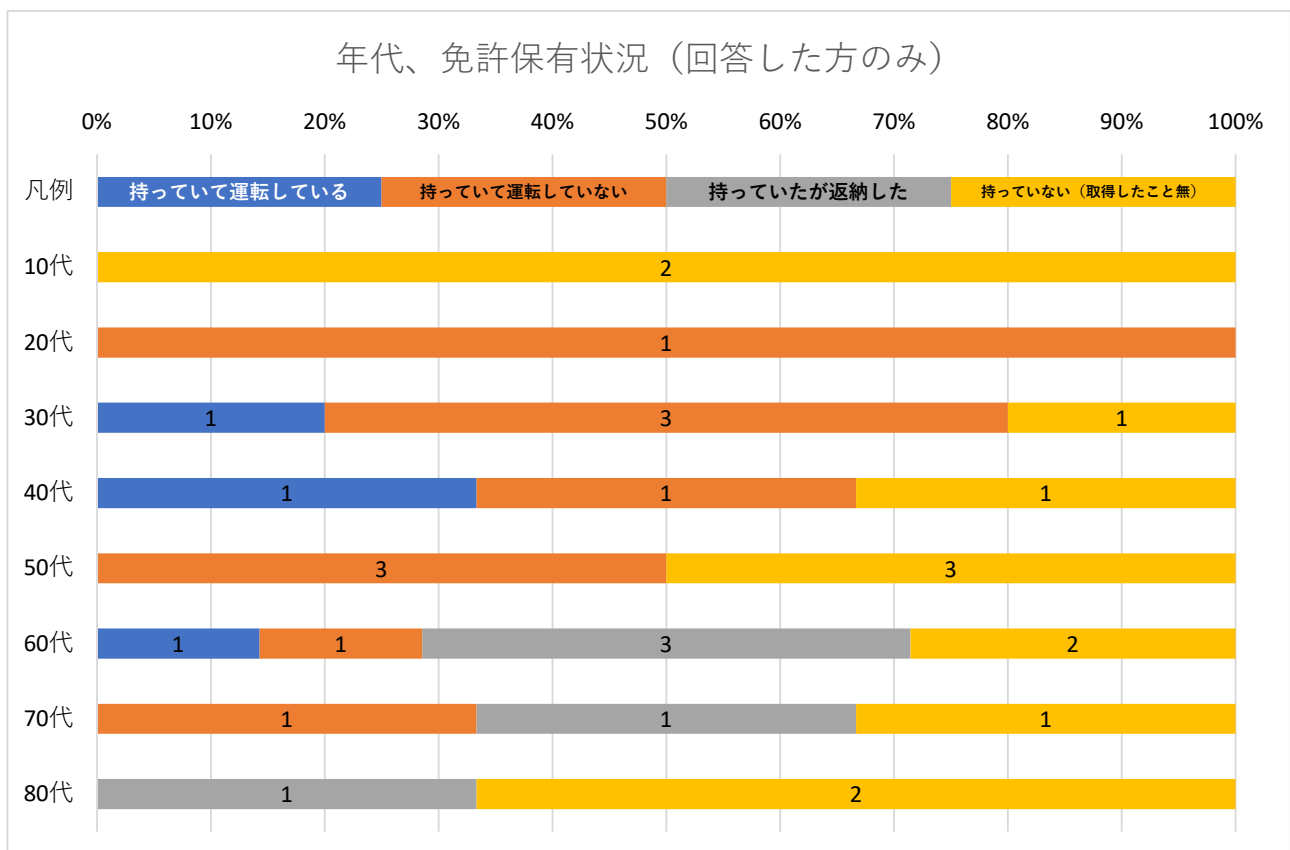
(その他の意見)	
良い点	うらちゃん mini の乗務員さんが優しくて、乗りやすい。
	ずっと運営してほしいです。
	なくなると困るのでずっと続けてほしい。
	運転手がいつもとても親切です。センターにも感謝しています。
	週3回、往復利用しており、これからも継続希望です。大変助かっています。
	税金を払ってでも継続させたい。
	利用者として、実証実験を終えても継続してほしいです。お願いいたします。
改善点	もっとバス(台数)を走らせてほしいです。
	今回遅れた運転手さんは無言で釈明もされず、お詫びの言葉もありませんでした。「少し遅れて申し訳ありませんでした。道が混んでました。」等の言葉は社会人として当たり前のモラルだと思います。

(15) クロス集計

①年代別免許保有状況(回答した方のみ)

年代別免許保有状況を見ると、全年代ともに「持っていて運転している」という割合は少なく、「持っていて運転していない」や「持っていたが返納した」と回答した方が多くいた。また、60代以上の年代では、免許返納者も見られ、70代、80代に関しては「持っていて運転している」と回答した方はいなかった。

	持っていて運転している	持っていて運転していない	持っていたが返納した	持っていない(取得したこと無)
10代				2
20代		1		
30代	1	3		1
40代	1	1		1
50代		3		3
60代	1	1	3	2
70代		1	1	1
80代			1	2

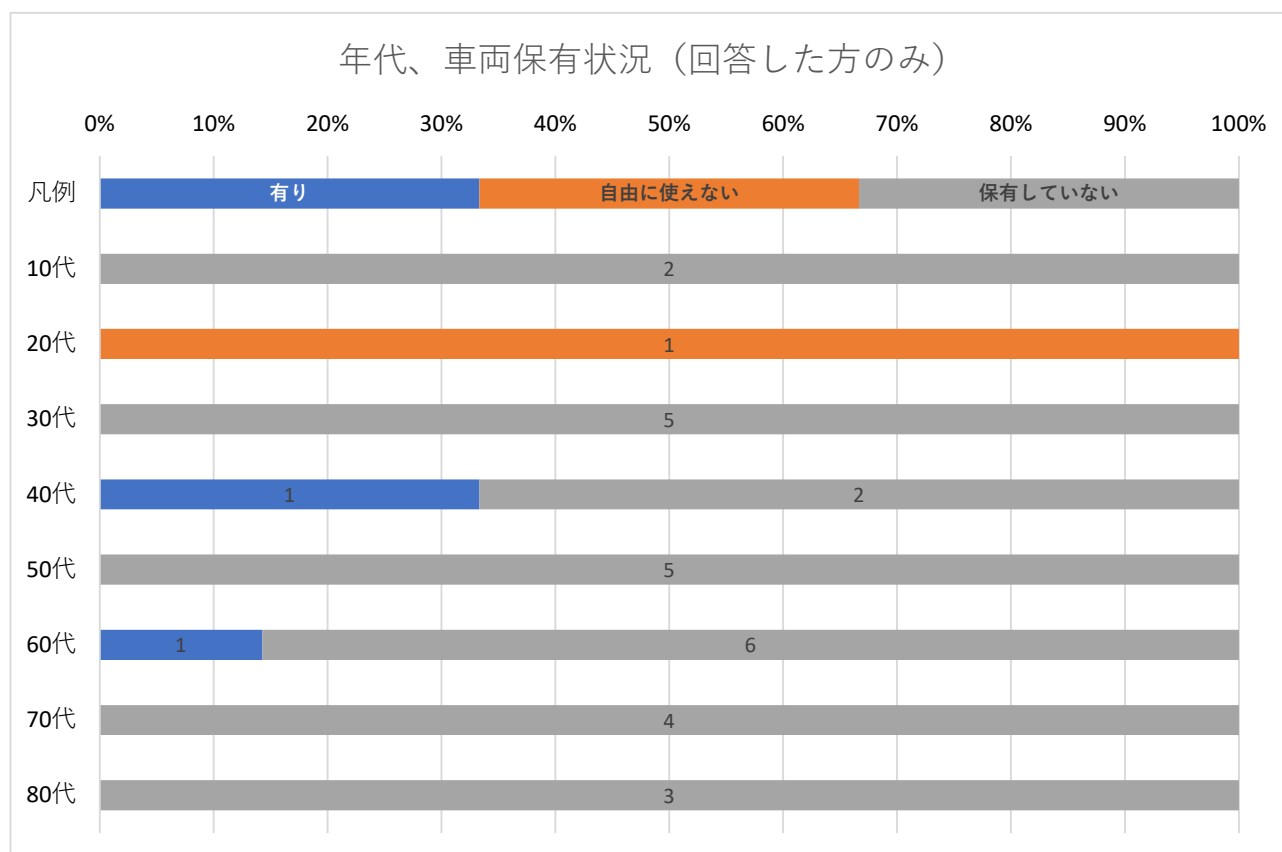


n= 31

②年代別車両保有状況(回答した方のみ)

車両保有状況を見てみると、全体的に「保有していない」割合が多くを占める。

	有り	自由に使えない	保有していない
10代			2
20代		1	
30代			5
40代	1		2
50代			5
60代	1		6
70代			4
80代			3

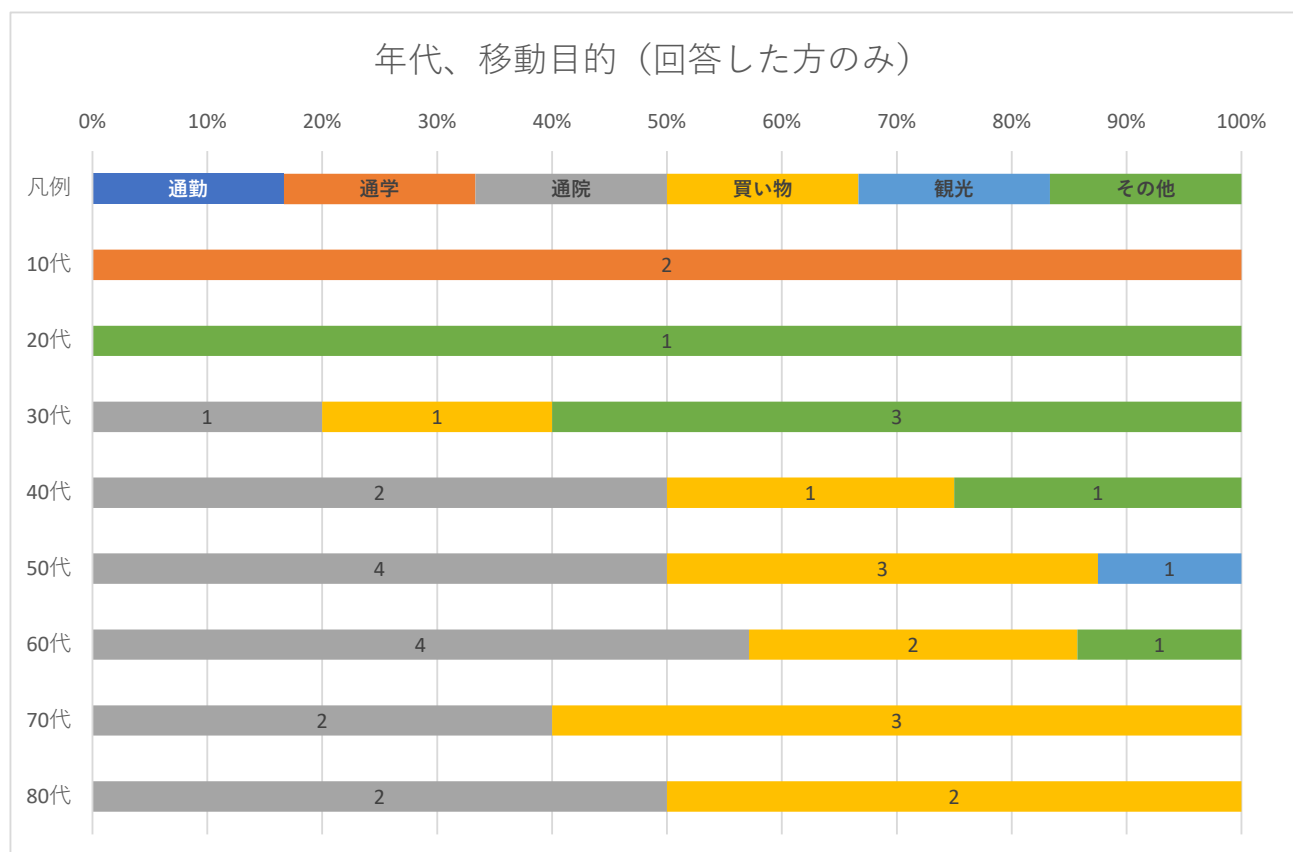


n= 31

③年代別移動目的(回答した方のみ)

年代別の移動目的を見てみると、10代では「通学」の利用、10代ではが多く、40代～80代では「通院」「買い物」が多い傾向である。その他と回答した方の移動目的として、「自宅から保育園へのお迎え」と回答した20代、「外出や営業」と回答した30代の方がいた。

	通勤	通学	通院	買い物	観光	その他
10代		2				
20代						1
30代			1	1		3
40代			2	1		1
50代			4	3	1	
60代			4	2		1
70代			2	3		
80代			2	2		

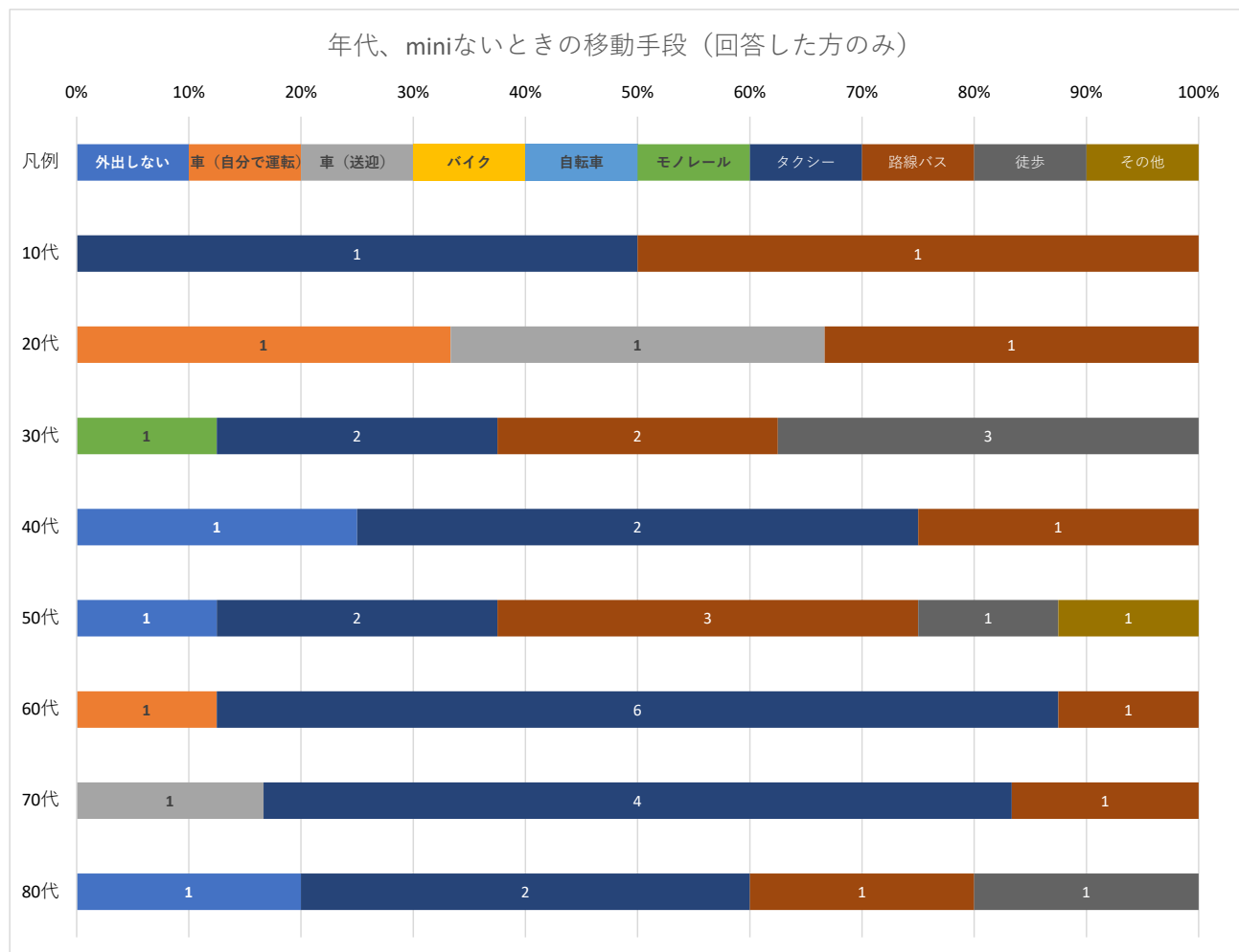


n= 31

④年代別うらちゃん mini がない場合の移動手段(回答した方のみ)

年代別のうらちゃん mini がない場合の移動手段は全体的に「タクシー」、続いて「路線バス」と回答した方が多い傾向で、特に 60 代、70 代の方は「タクシー」と回答した割合が多い。

	外出 しない	車（自 分で運 転）	車（送 迎）	バイク	自転車	モノレ ール	タクシ ー	路線 バス	徒歩	その他
10 代							1	1		
20 代		1	1					1		
30 代						1	2	2	3	
40 代	1						2	1		
50 代	1						2	3	1	1
60 代		1					6	1		
70 代			1				4	1		
80 代	1						2	1	1	

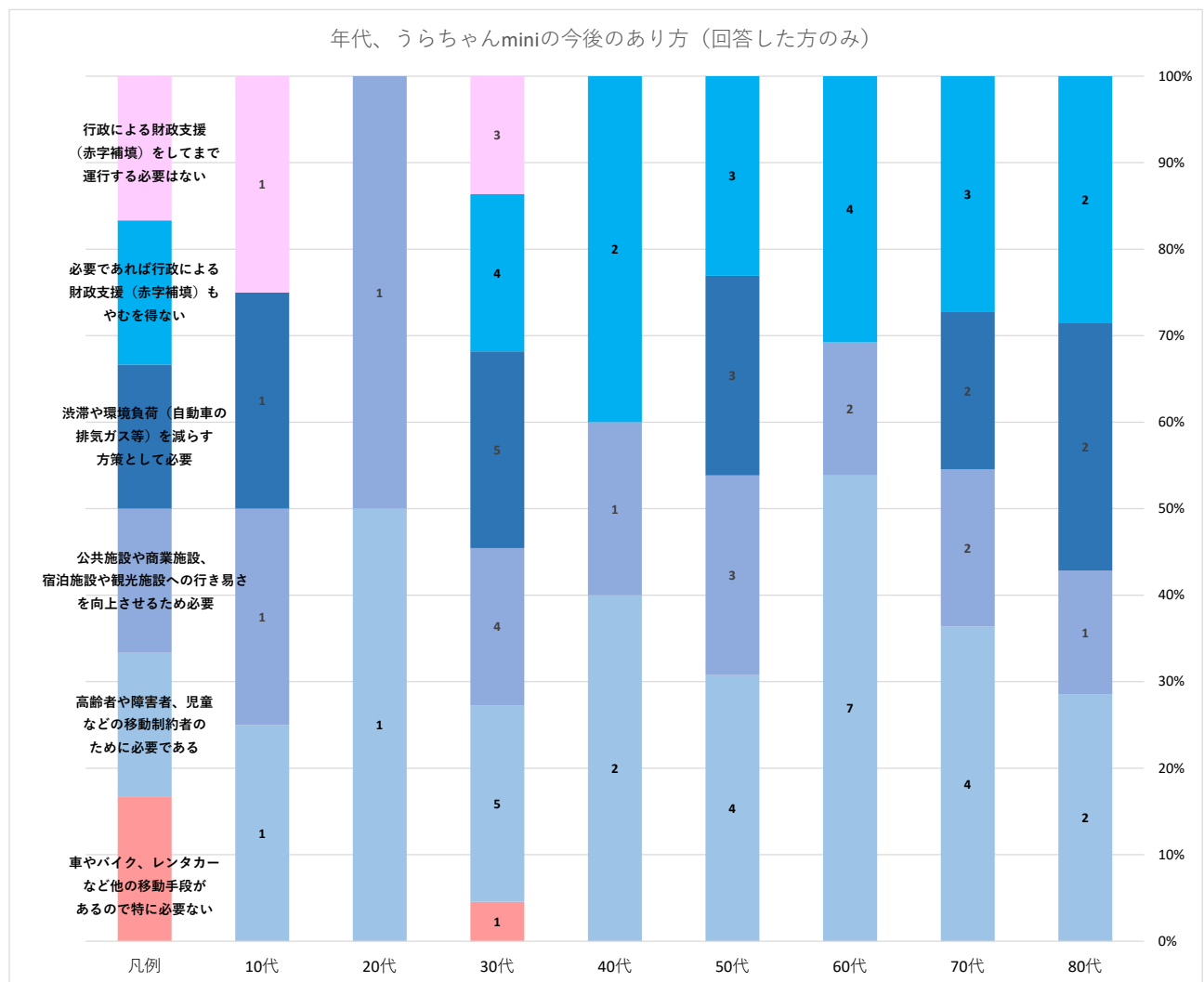


n= 31

⑤年代別うらちゃん mini の今後のあり方について（回答した方のみ）

うらちゃん mini の今後のあり方については、全体的に肯定的な意見が多い。回答数が最も多かった「移動制約者のために必要」との意見は、全年代から挙げられている。

	車やバイク、レンタカーなど他の移動手段があるので特に必要ない	高齢者や障害者、児童などの移動制約者のために必要である	公共施設や商業施設、宿泊施設や観光施設への行き易さを向上させるため必要	渋滞や環境負荷（自動車の排気ガス等）を減らす方策として必要	必要であれば行政による財政支援（赤字補填）もやむを得ない	行政による財政支援（赤字補填）をしてまで運行する必要はない
10代		1	1	1		1
20代		1	1			
30代	1	5	4	5	4	3
40代		2	1		2	
50代		4	3	3	3	
60代		7	2		4	
70代		4	2	2	3	
80代		2	1	2	2	



n = 31

皆様の貴重なご意見をお聞かせください!!**～ うらちゃん mini 利用者アンケート ～**

このアンケートは、浦添市デマンド型コミュニティバス「うらちゃん mini」の運行について、利用者の皆様方の意向を把握し、実証実験における利用実態調査および効果的な運行の在り方を検証するため、ご意見、ご要望などを伺うものです。ご協力宜しくお願い致します。

調査業者：(一社) 沖縄しまたて協会 (事業主体：浦添市都市計画課)

回答欄が ☐ 形の設問では、選んだ答えの回答欄に、☒ チェックを入れてください。

本日ご乗車の日時： 月 日 (☐ 午前 / ☐ 午後) 時 分

● あなたご自身についてうかがいます**(1) お住まいの地域をお書き下さい。**

- ☐ 浦添市 () ※字名を記入下さい (例 安波茶)
- ☐ 県内 (※浦添市以外の方) () 市・町・村 (例 那覇 (市) 町・村)
- ☐ 県外 都道府県名 () 都・道・府・県 (例 東京 (都) 道・府・県)
- ※宿泊先の所在地： ☐ 浦添市内 ☐ 那覇市内 ☐ その他 ()

(2) あなたの年齢、性別、ご職業をお書き下さい。

- 年齢： 歳 性別： ☐ 男性 ☐ 女性 ☐ 回答しない
- 職業： ☐ 会社員・公務員 ☐ パート・アルバイト ☐ 自営業 ☐ 専業主婦(夫)
- ☐ 学生 ☐ 無職 ☐ その他

(3) 運転免許の保有状況についてお答えください。

- ☐ 持っていて運転している ☐ 持っていて運転していない
- ☐ 持っていたが返納した ☐ 持っていない (取得したこと無)

(4) 車やバイクの保有状況についてお答えください。

- ☐ 有り (自由に使える) ☐ 有り (自由に使えない)
- ☐ 保有していない

● うらちゃん mini の利用状況や満足度についてうかがいます**(5) うらちゃん mini の主な利用目的について教えてください。**

- ☐ 通勤 ☐ 通学 ☐ 通院 ☐ 買い物 ☐ レジャーや観光
- ☐ その他 ()

(6) もし、うらちゃん mini が運行していなければ、本日はどのように移動していましたか。

- ☐ 外出しない ☐ 車 (自分で運転) ☐ 車 (送迎) ☐ バイク ☐ 自転車
- ☐ モノレール ☐ タクシー ☐ 路線バス (番線) ☐ 徒歩
- ☐ その他 ()

● アンケートは以上です。自由意見があれば下記欄へご記入をお願いします。

評価項目	自由意見（ご要望、ご感想など）
① 運賃設定 (大人 400 円)	
② 運行時間帯 (7 時～19 時)	
③ 定時性 (時間通りの運行)	
④ わかりやすさ (サービスの仕組み等)	
⑤ 使いやすさ (事前予約～乗車まで)	
⑥ 受付・運転手の対応	
⑦ 他交通機関（路線バス等）との乗継利便性	
⑧ 上記項目を含めた全体的な満足度	
その他の自由意見	

記入後は車内備え付けのアンケート回収BOXへご投函下さい。
ご協力いただき大変ありがとうございました。

～アンケート調査に関するお問い合わせ先～

一般社団法人沖縄しまたて協会 技術環境研究所

〒901-2122 浦添市勢理客四丁目 18 番 1 号

TEL : 098-879-2091 (お問合せ時間 : 平日 9 時 30 分～18 時 30 分) 担当 : 豊里、上間

(7) 下記①～⑦の項目について、最もあてはまる「満足度」をお選びください。

評価項目	満足	やや満足	普通	やや不満	不満
① 運賃設定（大人 400 円）	☐	☐	☐	☐	☐
② 運行時間帯（7 時～19 時）	☐	☐	☐	☐	☐
③ 定時性（時間通りの運行）	☐	☐	☐	☐	☐
④ わかりやすさ（サービスの仕組み等）	☐	☐	☐	☐	☐
⑤ 使いやすさ（事前予約～乗車まで）	☐	☐	☐	☐	☐
⑥ 受付・運転手の対応	☐	☐	☐	☐	☐
⑦ 他交通機関（路線バス等）との乗継利便性	☐	☐	☐	☐	☐
⑧ 上記項目を含めた全体的な満足度	☐	☐	☐	☐	☐

「やや不満」「不満」と選択した項目について具体的な意見をご自由にお書きください。

--

(8) うらちゃん mini の今後のあり方についてうかがいます。(複数回答可)

- ☐ 車やバイク、レンタカーなど他の移動手段があるので特に必要ない
- ☐ うらちゃん mini は高齢者や障害者、児童などの移動制約者のために必要である
- ☐ 公共施設や商業施設、宿泊施設や観光施設への行き易さを向上させるため必要である
- ☐ 環境負荷（自動車の排気ガス等）を減らす方策として必要である
- ☐ 必要であれば行政による財政支援（赤字補填）もやむを得ない
- ☐ 行政による財政支援（赤字補填）をしてまで運行する必要はない
- ☐ その他（

(9) 今後のうらちゃん mini の利用意向についてお答えください。

- ☐ 利用する（予定がある） ☐ 利用しない（予定は無い）

第5章 浦添市デマンド交通モニタリング会議運営

5-1 第1回会議

1) 開催概要

日 時：令和3年9月14日（火）14：00～15：30

場 所：（一社）沖縄しまたて協会3階 会議室

開催方法：ハイブリッド会議（一部ウェブ参加）

2) 議題

- ① モニタリング会議の概要・令和2年度第2回モニタリング会議議事録
- ② 実証運行利用状況
- ③ 利用状況調査結果
- ④ 各種調査及び事業者提供データを基にしたモニタリング結果

3) 開催状況



4) 議事要旨

1. 報告事項

(1) 実証運行利用状況【資料2】

【琉球バス小橋川】P5③時間帯別の予約処理状況の配車失敗と P16 の電話予約お断り件数の 18 時台について件数の違いはなにか。

【事務局豊里】P5 は配車システムのデータを集計しており、昨年 11 月～8 月末までのデータの総数になる。例えば A さんという一人の方が何回も配車依頼をトライして配車失敗を起こしたとしたら、その回数分が失敗としてカウントされるため、実際に何人が失敗したかがわからない。P16 のお断り件数は A さんが何回トライしても一人が 1 回失敗したということがわかるよう、予約オペレータにて記録してもらっている。

【琉球バス小橋川】利用したいが出来ないというものに関しては、P16 で見た方がいいということなのか。

【事務局豊里】P16 のほうが実際の数値に近い値になっている。

【琉球バス小橋川】P12 うらちゃん mini の乗降実績データ集計浦添市について、浦添市の交通空白地帯でどのように活用されたのか。交通空白地帯での利用が少ないように感じるがこの辺の比較等はされているのか。

【事務局豊里】資料 4 で関連を説明したいと思う。

【東陽バス比嘉】P15 と P14 を比較すると P14 は一勤制で車両一台あたりの稼働時間が 8 時間。P15 は 8 時間を 11 時間にしており、一台あたりの稼働時間が 3 時間増やした場合のシミュレーションとのことであった。その際 100%稼働させたら収支率が 98.8%になっているが 3 時間増やすことで乗務員の人件費も加味されているのか。3 時間となると時間外ということで若干人件費が上がるかと思うがどうか。

【事務局豊里】1 勤制で残業しての延長ではなく、2 勤制で対応した場合のシミュレーションである。タクシー会社も 2 勤制にすると乗務員確保が難しいところもある。うらちゃん mini が始まった当初、浦添市とタクシー会社の協働で広報誌を活用した人材募集を行ったところ、説明を聞きにきた方が 20 名程度、そのうち採用者も数名いたと伺っている。

【東陽バス普久原】P13 について詳しく説明してほしい。

【事務局豊里】メッシュの中で乗り降りした方の相関になる。太い軸が出ているのはメッシュのいずれかで平日移動が多いと考えられる。逆にパルコシティの方から多く線が出ているが、太い線は利用回数が多い線であり細い線はいろんな地域から集まっていることを表している。

【事務局上間】今回は完全にドア to ドアなので、どこから乗ってどこで降りたかを全部表そうとすると小さな点の集まりになってしまう。それだと分かりにくいので 250m の四角を作りその中で乗り降りした人、その四角からどこに行くのが多いのかを線の太さで表している。

【東陽バス比嘉】P12 を見ると右上の [2455] から [823] まだが太い線ということか。

【事務局上間】その通りである。他にも濃いところがあるのに何故太い線がないかというと、多方面からたまたまそこに移動が集まっているという見方である。

【東陽バス普久原】1 人の人が 2 点間で乗って 1 件、降りて 1 件というようになるのか。

【事務局上間】基本的にはトリップで考えている。1 人の人が乗って降りて「1」とカウントして、また帰りに乗って降りて「1」ということで計算している。乗って「1」降りて「1」というやり方もあるが、今回は1 人の方が移動したら「1」と計算している。

（２）利用状況調査結果【資料３】

【琉球バス小橋川】P50 近いバス停までの時間について、5 分～10 分でいける方が2 回目のアンケートでは120 件となっているが、これはバス利用者とは限らないのか。これはタクシー業者も全部含めた回答の総数なのか。

【事務局豊里】これは全日ヒアリング調査の結果で、全車両に調査員を乗せてヒアリングした調査である。車内常設タイプ、市民アンケートに関しては個人を特定して絞り込むことができないので全日ヒアリング調査で利用者の属性を絞ったうえで集計している。ヒアリング調査での回答者本人の感覚として自宅からバス停までの移動時間が5 分～10 分と回答した方の総数であり、移動手段別には比較していない。

【琉球バス小橋川】今回うらちゃん mini の利用者の7 割くらいは近くにバス停があるがうらちゃん mini を使われているということか。

【事務局豊里】この調査では7 割という結果であるが、後程説明する資料に記載している集計（乗降場所の集計データ）では、交通空白地域（バス停から遠い地域）からの乗降は全体の約5 割という結果である。

（３）各種調査及び事業者提供データを基にしたモニタリング結果【資料４】

【琉球バス小橋川】バスへの影響がどの程度あったのかを数値的に見る際に、P4 の日輸送人数に対する転換想定人数比率が1.59%となっているが、単純に全体の1.59%影響があったという理解でいいのか。

【事務局豊里】バス事業者様より提供頂いた、各路線の終点から起点までの月当たり輸送人数を日当たりに換算した数値に対し、調査で得られた結果から、日当たりの転換想定人数を割合で算出したものである。

【琉球バス小橋川】資料3 のP56 で「うらちゃん mini がなければ路線バスを利用していた」と回答した方が全体の30.5%を構成しているが、路線バス事業者の視点から見た場合、デマンド交通への転換影響は路線輸送人数に対して数パーセントであるという理解でよろしいか。

【事務局豊里】ヒアリング調査を行った2 日間の利用者の傾向を基にすると、その通りと考えられる。利用者調査として車内常設アンケート、市民アンケート、全数ヒアリングと3 種類実施した。車内アンケートは、個人が特定できない手法で、ヘビーユーザー等同じ方が何回も回答した場合、傾向が偏ってしまう。市民アンケートは、広く市民に意見を伺えるが、実際に利用している方の割合が少ないことが想定された。そこで、実際の利用者一人ひとりの意見を伺うため、全車両に一日間調査員を配置し、ヒアリング形式で調査を行った。先ほどの調査で得られた日当たりの転換想定人数とは、ヒアリング調査を行った2 日間の結果から算出したものである。

【琉球バス小橋川】うらちゃん mini の利用者はバス停の近くでの利用も多いようだが、本当はバスもタクシーも利用しやすいようなところでうらちゃん mini が使用されて、

交通空白地域じゃない場所の利用者が多く、交通空白地域のお断り件数が増えているのではないかと考えており、交通空白地域への取り組みをしないと分担率があがらないのではないかと、事業者で分担されているところに関して奪い合いにならないのかと気になっていたが、こちらの内容でわかることができ良かった。

【沖縄バス名嘉山課長】P11の1)でどのくらい乗り継ぎがあったのか集計が気になる。P13でモノレール駅の記載があるが、モノレール以外にバスにどう乗り継いでいるのかを知りたい。

【事務局豊里】乗降場所の緯度経度からどのバス停付近で乗降したかはわかったとしても、その方がバス停に乗り継いだのか、バス停付近の目的地に行ったか追跡することが難しい。うらちゃん mini と併用して路線バスを利用した方の傾向については、算出できると思うので集計をかけてみたいと思う。

【東陽バス比嘉】P13 乗車降車数について降車のほうが多いところの理由はあるのか。

【事務局豊里】目的地で設定されていることが多い。

【事務局上間】パルコシティまで行くと行きの予約は取っているが、帰りは別の手段で帰っている可能性がある。考えられるのは往復で取らずパルコシティに着いて買い物したあとに帰りの予約しようとした際に予約が取れなかった可能性がある。

【琉球バス小橋川】18時台の予約マッチング失敗が多いのは、こういった理由が考えられるか。

【事務局豊里】配車システムの設定として、19時までには運行終了させることも一因となり、他時間帯より予約が成立し辛い。加えて18時台は、帰宅したい方が何度も配車リクエストをかけている傾向で、失敗件数が多くなっている。

【事務局豊里】タクシー協会としてうらちゃん mini の影響はあるか。

【タクシー協会田中】協会では把握していないが、事業に参画している沖縄交通や沖縄交通が把握していると思う。この事業を行うにあたってタクシーは収益が減るだろうと沖縄交通東江社長が言われているが、今回はやむを得ないであろうと判断しているという話はきいている。具体的な話については、市内事業者である沖縄交通や沖縄交通にお願いしたいと思う。

【沖縄交通豊見山】利用客はモニタリング結果の通り、タクシーからうらちゃん mini に流れている実感はある。

3. 協議事項

(1) 第二期実証運行計画（素案）【資料5】

【東陽バス普久原】資料5のP2 実証実験運行の目標として公共交通分担率の数値設定があるが、現在はどのような感じなのか。

【事務局仲里】分担率については浦添市では本格的な調査を行っておらず、データ自体も前回、沖縄県で行われたパーソントリップ調査が元になっている。現在、沖縄県側でパーソントリップ調査の実施を予定していることから、令和4、5年あたりでその結果が出てくると思う。その時の結果をお示し出来たらと思う。

【事務局豊里】今回、運行計画（素案）としてお示ししているが、交通会議では運行計画（案）として諮りたいと思うので、各社持ち帰ってもらって内容に関してご意見があれば交通会議で改めてご意見を頂ければと思う。

【琉球バス小橋川】私としては、バス利用者への影響というものが第1期と特段変わることはないと思うので、他交通機関ときちんと役割分担をすることで、交通空白地域の利便性向上に繋がればよいと思う。

4. その他

【琉球バス小橋川】アンケート調査結果に「うらちゃん mini がなければ路線バスを使っていた」と回答した方の割合 30%と示されているが、母数はデマンド交通の一日の利用者に対する割合である。路線の輸送人数全体に対する割合と母数の違いがあるため、本会議の資料では、路線バスへの転換影響として輸送人数全体に対する割合(3%未満等)と説明をいれてほしい。アンケート調査結果だけみると数字を見誤る可能性があるので、その説明をお願いしたい。

【事務局豊里】各路線ごとの転換想定比率は交通会議の配布資料として使用してもよろしいか。

【路線バス事業者4社】異議なし。

【事務局豊里】営業データであるため、本会議で提示する場合は改めて事前確認させて頂く。

以上

5) 参加者名簿

所属	職名	氏名	出席
沖縄都市モノレール株式会社	常務取締役	ウエハラ クニサダ 上原 国定	○ WEB
那覇バス株式会社 株式会社琉球バス交通	次長	コバシガワ トモタカ 小橋川 共隆	○
	業務課 主任	オオオカ ジュンシ 大岡 純士	○
沖縄バス株式会社	運輸部 業務課 課長	ナカヤマ ヨシオ 名嘉山 敬雄	○
東陽バス株式会社	常務取締役	フクハラ トモヒロ 普久原 朝啓	○
	運輸部 次長	ヒガ ヨシナオ 比嘉 良尚	○
一般社団法人 沖縄県ハイヤー・タクシー協会	専務理事	タナカ ケンジ 田中 健治	○ WEB
	事務局長	ツハコ オサム 津波古 修	○ WEB
沖縄交通グループ	営業課 課長	アガリエ ユウセイ 東江 優成	○ WEB
株式会社沖縄交通	取締役	トミヤマ アラン 豊見山 安蘭	○ WEB
浦添市 都市計画課	係長	ナカザト ヨシフミ 仲里 善文	○
	技師	シンジョウ ウユウヤ 新城 裕也	○
一般社団法人 沖縄しまたて協会	主任研究員	ウエマ ジュンヤ 上間 淳也	○
	研究員	トヨサト ヒロキ 豊里 博輝	○

第6章 本格運行に向けた課題整理

6-1 運行継続に向けた現状の把握

1) 既存交通への影響の検証

デマンド交通実証運行の目的にもなっている既存公共交通システム（モノレール、路線バス、タクシー）との連携による相乗効果や各交通事業に与える影響度合いなどを検証するため、下記の分析を行った。

①デマンド乗降データからみる既存路線バス事業への影響

路線バスが利用し辛い公共交通空白地域を乗降いずれかに含む利用は全体の 46%、乗降ともに空白地域の利用は 9.1%、それ以外の市街化区域での乗降は 44.9%であった。（市内の空白地域は 52.7%）

また、乗降箇所の経路が既存路線バスの経路でも移動できるパターンのデマンド数は、全体の 15.8%を占めている。

■公共交通空白地域内外でのデマンド数（集計期間 2020 年 11 月～2021 年 10 月）

乗降パターン	デマンド数	全デマンド数に対する割合
乗降どちらかが空白地域	25,203	46.0%
乗降とも空白地域	4,966	9.1%
乗降とも空白地域外	24,568	44.9%

■系統別利用可能デマンド数（集計期間 2020 年 11 月～2021 年 10 月）

系統番号	乗車可能デマンド数	全デマンド数に対する割合
55 番	1,910	3.5%
56 番	2,515	4.6%
87 番	266	0.5%
99 番	1,234	2.3%
191 番	1,780	3.3%
国道 58 号運行路線	876	1.6%
国道 330 号運行路線	65	0.1%
合計	8,646	15.8%

②利用者ヒアリング全数調査結果からみる既存路線バス事業への影響について

デマンド交通が他交通機関に及ぼす影響を把握するため過年度業務で利用者に対し簡易的な PT 調査が 2 日間実施された。

うらちゃん mini 利用者に対し、「もしも、うらちゃん mini がなければどの交通機関を使っていたか」と設問した結果、第 1 回調査、第 2 回調査ともにタクシーと回答した方が最も多く、次いで路線バスであった。

交通機関	第1回調査 (2020/12/18) N=158	第2回調査 (2021/5/14) N=164
1.外出しなかった	5	1
2.車（自分で運転）	8	10
3.車（送迎）	12	19
4.バイク	0	0
5.自転車	7	1
6.モノレール	22	2
7.タクシー	151	169
8.路線バス	39	50
9.徒歩	3	6
10.その他	2	0

路線バスと回答した方に
利用が想定される路線名を
伺った内訳

路線名	第1回調査（12/18） 回答者数※複数回答 （人）	第2回調査（5/14） 回答者数※複数回答 （人）	路線名無回答者を 各系統の回答割合で 案分した想定人数 （人）
【2番】 識名開南線		1	1
【23番】 具志川線	2		2
【32番】 コンベンションセンター線		1	1
【25番】 那覇普天間線	1		1
【55番】 牧港線	11	10	16
【56番】 浦添線	10	6	12
【60番】 泡瀬イオンモールライカム線		2	2
【90番】 知花線		1	1
【98番】 琉大線		4	3
【99番】 天久新都心線		1	1
【191番】 城間線	3		2
路線名無回答	14	27	-

また、路線バス事業者から別途データ提供を頂き、コロナ禍前の 2019 年 1 月から実証運行開始後の 2021 年 4 月までの各社全路線輸送人数及び浦添市内を運行する路線のダイヤと輸送人数を月毎に整理した。

各社の輸送人数の減少がコロナ禍の影響か、デマンド交通実証運行の影響かを比較するため、各社路線全体の輸送人数の減少率の傾向と浦添市内を運行する各路線の輸送人数の減少率を算出した。さらに、ヒアリング調査で「路線バス」と回答した方に対して、具体的な路線番号を伺っており、その回答数を基に、各路線からの転換想定人数比率を試算した。

その結果、デマンド交通が路線バスの系統別日輸送人数に対する転換想定人数の比率は 0.07%～1.59%の範囲に留まることがわかった。

※上記数値の根拠となる各系統別日輸送人数は路線バス事業者の営業データのため、掲載しておりません

③各種調査結果からみる他交通機関への影響

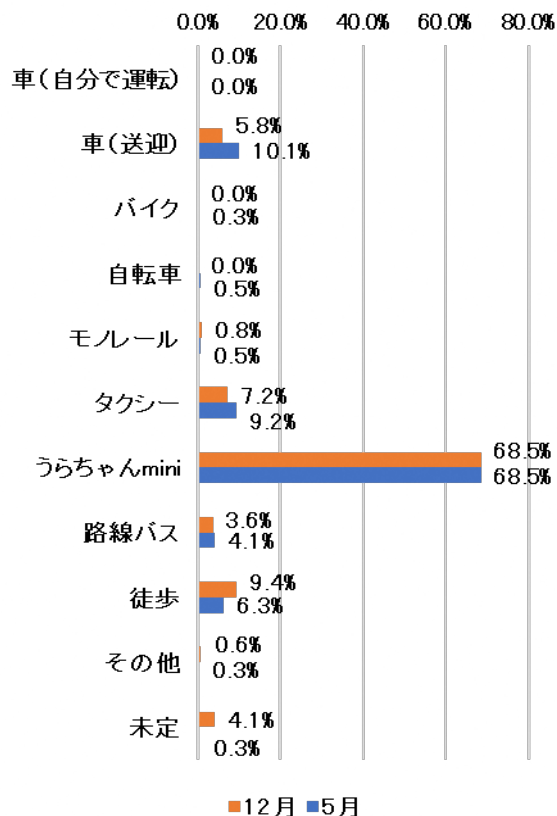
(他交通機関と連携した利用傾向)

利用者ヒアリング調査(全数調査)で当日の移動方法(複数利用含む)については、うらちゃん mini と他交通機関を組み合わせ利用して移動している方も一定数見られた。

うらちゃん mini がなければ利用していた交通機関では、「タクシー」と選択した方が多く、次いで「路線バス」となっているが、うらちゃん mini と組み合わせ利用している交通機関の割合でも同様の傾向が伺える。

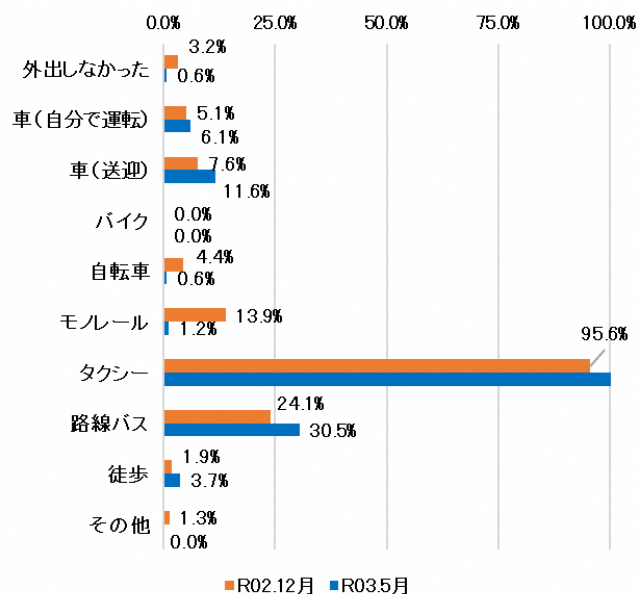
▼調査当日の移動方法(複数回答)

	R02.12月		5月	
	件数	構成比	件数	構成比
車(自分で運転)	0	0.0%	0	0.0%
車(送迎)	42	5.8%	74	10.1%
バイク	0	0.0%	2	0.3%
自転車	0	0.0%	4	0.5%
モノレール	6	0.8%	4	0.5%
タクシー	52	7.2%	68	9.2%
うらちゃん mini	496	68.5%	504	68.5%
路線バス	26	3.6%	30	4.1%
徒歩	68	9.4%	46	6.3%
その他	4	0.6%	2	0.3%
未定	30	4.1%	2	0.3%



▼うらちゃん mini がなければどの交通機関を利用しているか(複数回答)

	R02.12月		R03.5月	
	件数	構成比	件数	構成比
外出しなかった	5	3.2%	1	0.6%
車(自分で運転)	8	5.1%	10	6.1%
車(送迎)	12	7.6%	19	11.6%
バイク	0	0.0%	0	0.0%
自転車	7	4.4%	1	0.6%
モノレール	22	13.9%	2	1.2%
タクシー	151	95.6%	169	103.0%
路線バス	39	24.1%	50	30.5%
徒歩	3	1.9%	6	3.7%
その他	2	1.3%	0	0.0%

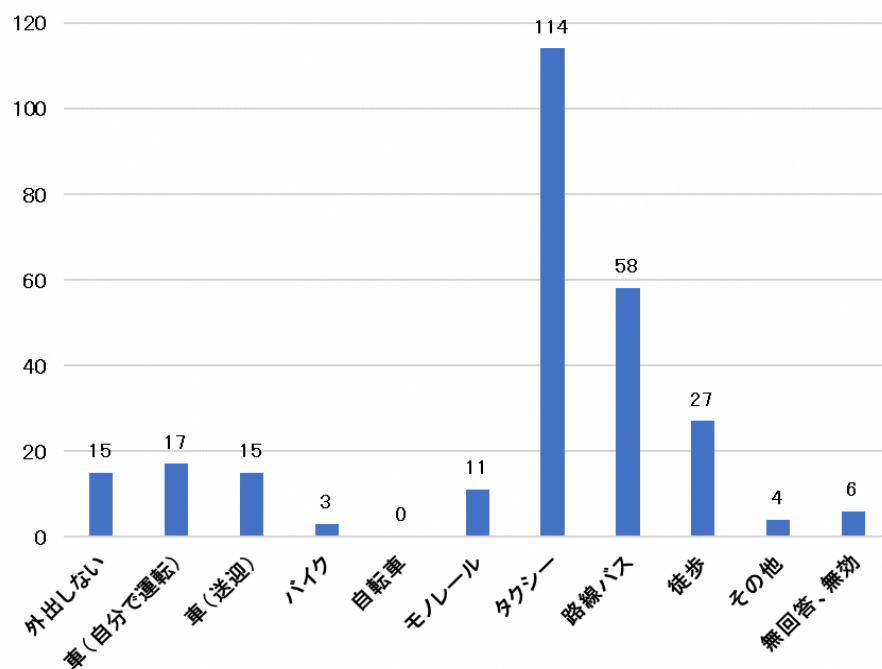


（うらちゃん mini が運行したことによる外出機会の創出）

令和 2 年度に実施した利用者アンケート調査ではうらちゃん mini がなければ「外出しない」と回答した方が 15 名おり、うらちゃん mini の運行により外出機会の創出に繋がっていることが伺える。

▼うらちゃん mini がなければどの交通機関を利用しているか（複数回答）

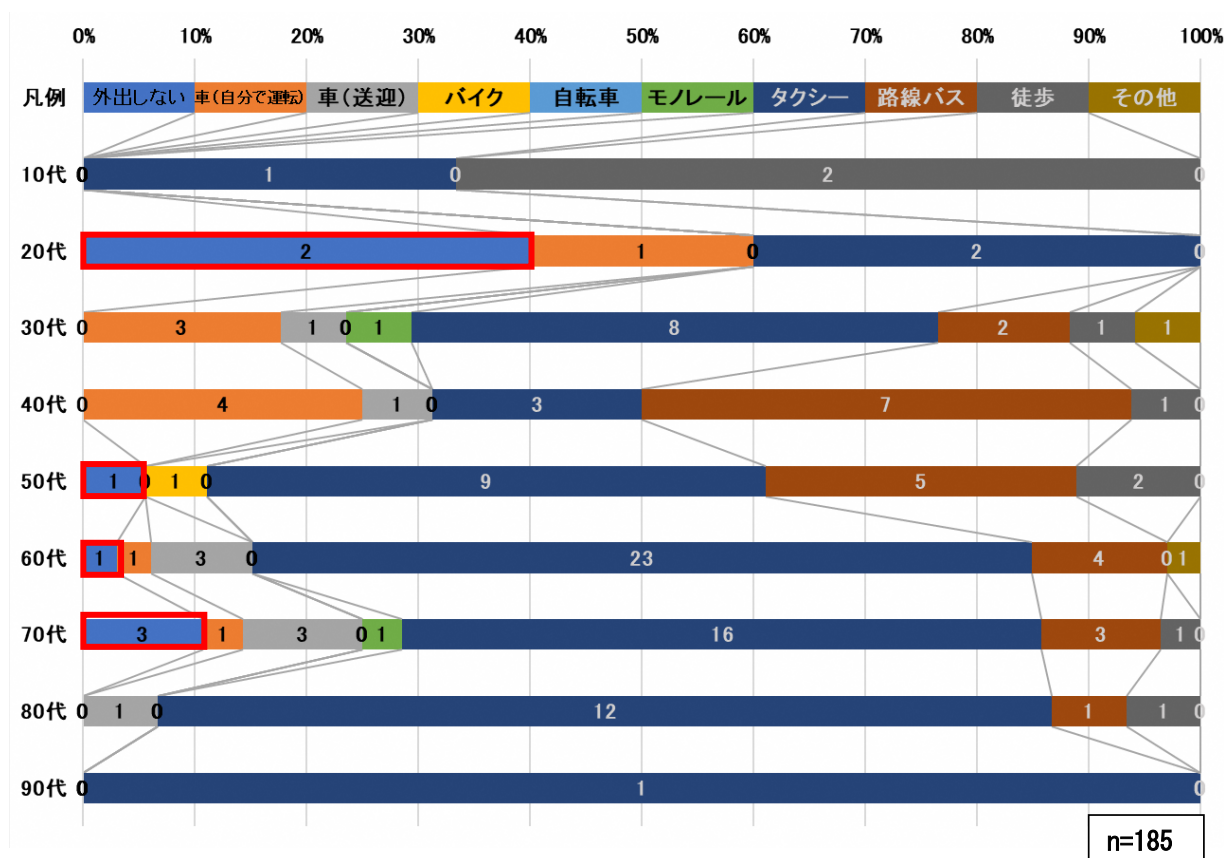
移動手段	票数
外出しない	15
車（自分で運転）	17
車（送迎）	15
バイク	3
自転車	0
モノレール	11
タクシー	114
路線バス	58
徒歩	27
その他	4
無回答、無効	6



n=202

その他具体的記入
出来るだけ外出をがまんしていた
別の場所に行ったと思う
家族の車で帰宅

▼うらちゃん mini がなければどの交通機関を利用しているか（年代別）



n=185

(モノレールと連携した利用傾向)

2020 年 11 月～2021 年 10 月までの乗降データから、利用が多い主要施設を抽出すると、上位 50 件の中に市内のモノレール駅が全 3 箇所含まれており、降車利用が多く見られる。

No	主要施設	乗車	降車	合計
1	サンエーパルコシティ	2,578	3,417	5,995
2	サンエー経塚シティ	2,466	2,373	4,839
3	ロクト整形外科・佐久田脳神経外科	1,130	1,900	3,030
4	浦添市役所・浦添市立中央公民館	1,157	1,767	2,924
5	八重瀬会同仁病院	631	1,302	1,933
6	サンエーマチナトシティ	842	779	1,621
7	浦添総合病院	469	1,104	1,573
8	浦添ショッピングセンター・浦添りうぼう	584	571	1,155
9	ジスタス浦添	556	557	1,113
10	牧港中央病院	428	562	990
11	マックスバリュ伊祖店	432	420	852
12	パークレーズコート	381	393	774
13	コープ牧港	498	263	761
14	しみず胃腸内科 21・たつや整形外科	176	503	679
15	メイクマン浦添本店	264	414	678
16	みやざと整形クリニック経塚駅前	197	470	667
17	丸大勢理客店	248	379	627
18	経塚駅	142	457	599
19	名嘉村クリニック	112	452	564
20	てだこ浦西駅	204	316	520
21	ユニオン仲間店・浦添郵便局	257	222	479
22	バーガーキング屋富祖店	119	293	412
23	平安病院	96	276	372
24	大平会嶺井第一病院	117	242	359
25	ちねん眼科	95	243	338
26	浦添前田駅	103	196	299
27	サンエー V 2 1 みやぎ食品館	139	155	294
28	高宮城皮フ科	58	212	270
29	浦添市伊奈武瀬（沖縄県中央卸売市場エリア）	148	99	247
30	（西洲）沖縄県卸商業団地	100	135	235
31	ガゼット浦添教室・ローソン浦添前田駅前店	46	181	227
32	ANA スポーツパーク体育館前	77	149	226
33	浦添さかい眼科	40	166	206
34	比嘉眼科病院	45	147	192
35	浦添年金事務所 浦添社会保険・労働保険徴収事務センター	51	131	182
36	浦添市社会福祉センター	80	91	171
37	嶺井リハビリ病院	36	123	159
38	個別指導塾 スクール IE 浦添内間校	127	18	145
39	沖縄スイミングスクール浦添校	6	136	142
40	浦西自治会事務所	60	47	107
41	港川ピースタウン	33	47	80
42	ピーススクエア・沖縄海邦銀行 てだこ支店	17	61	78
43	マクドナルド牧港店・サンシャイン牧港店	13	60	73
44	浦添市産業振興センター 結の街	27	44	71
45	サンエー V 2 1 まきみなと食品館	32	37	69
46	指定障がい福祉サービス事業所 きずなのえん	33	32	65
47	広栄メディカルビル・りんご薬局広栄店	8	40	48
48	A&W 牧港店	17	21	38
49	ブルーシール牧港本店	13	23	36
50	サンレー中央紫雲閣	3	33	36

2) 収支状況の把握

持続可能な運行継続に向け、事業費の科目ごとに整理し、現運行体制における収支状況を整理した。

①市の実証運行事業費がある場合

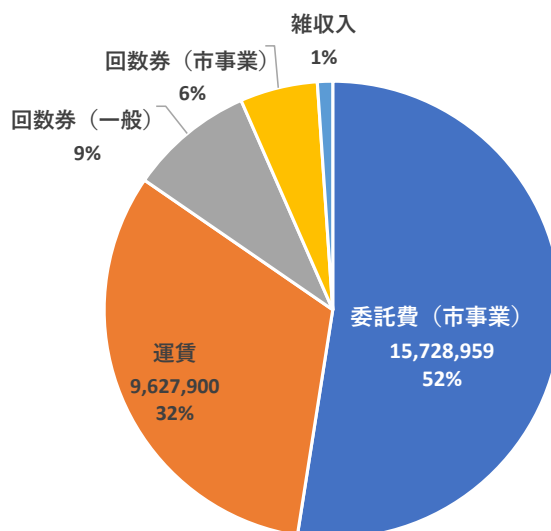
第1期実験では、事業費のうち、「車両使用料」「予約センターオペレーター人件費」「予約管理システム使用料」「ドライバー用タブレット端末通信費」を市が委託費として負担している。

この場合、収入科目の約半数を委託費が占め、残り半数が運賃収入および回数券販売となっているが、収支率は57.1%に留まっており、毎月約320万円を運行事業者が負担している。

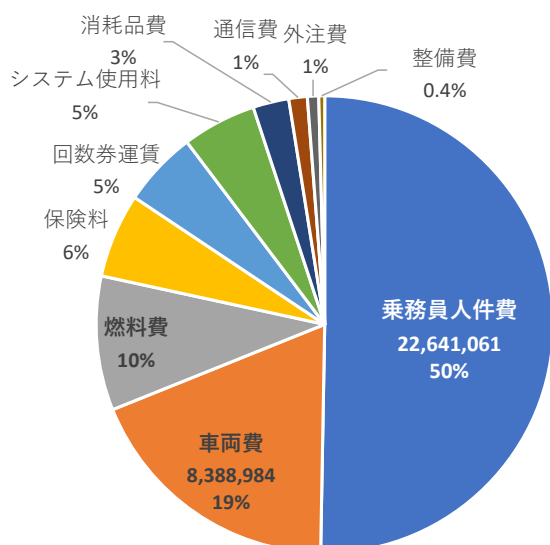
一台当たりの月経費はマイナス約27万円で、3台保有している運行事業者は、毎月約80万円を負担していることとなる。

収支率	57.1%
収入月割	4,281,881
支出月割	7,496,838
差引月額	-3,214,957
一台あたりの月経費	-267,913
一台あたりの年経費	-3,214,957

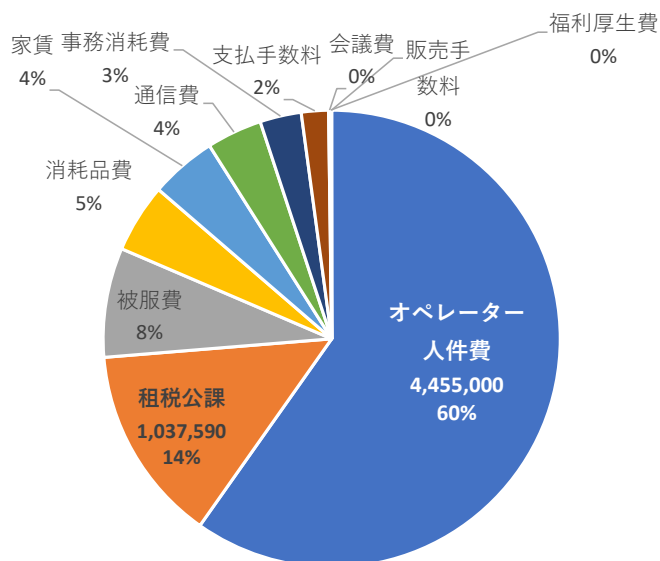
収入



支出（製造原価）



支出（販売管理費）



②独立事業の場合の予測（現行の体制・形態のまま）

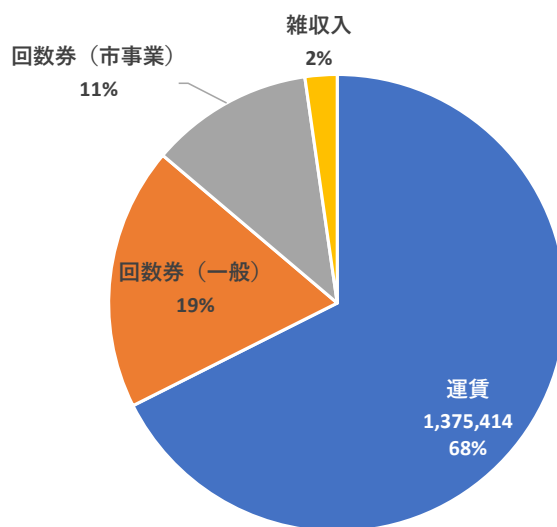
仮に、現在のサービス水準や運行体制を変えないまま、運行事業者の独立事業として運営した場合の収支をシミュレーションした。

この場合、市からの委託費がなくなるため、収入は運賃及び回数券販売に頼ることとなる。現在の利用状況を考慮すると、収支率は **27.9%** となり、毎月約 **526 万円** を運行事業者が負担することとなる。

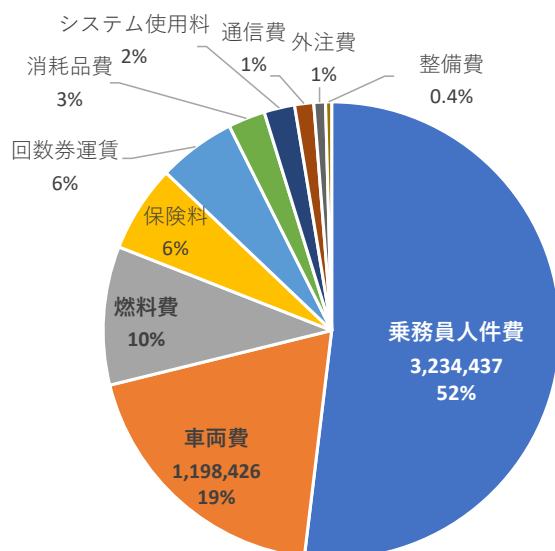
一台当たりの月経費はマイナス約 **44 万円** で、3 台保有している運行事業者は、毎月約 **132 万円** を負担することとなる。

収支率	27.9%
収入月割	2,034,887
支出月割	7,294,767
差引月額	-5,259,879
一台あたりの月経費	-438,323
一台あたりの年経費	-5,259,879

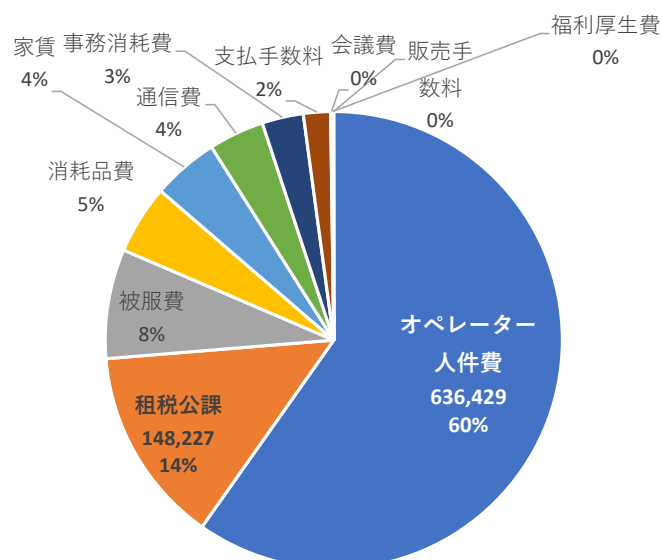
収入



支出（製造原価）



支出（販売管理費）

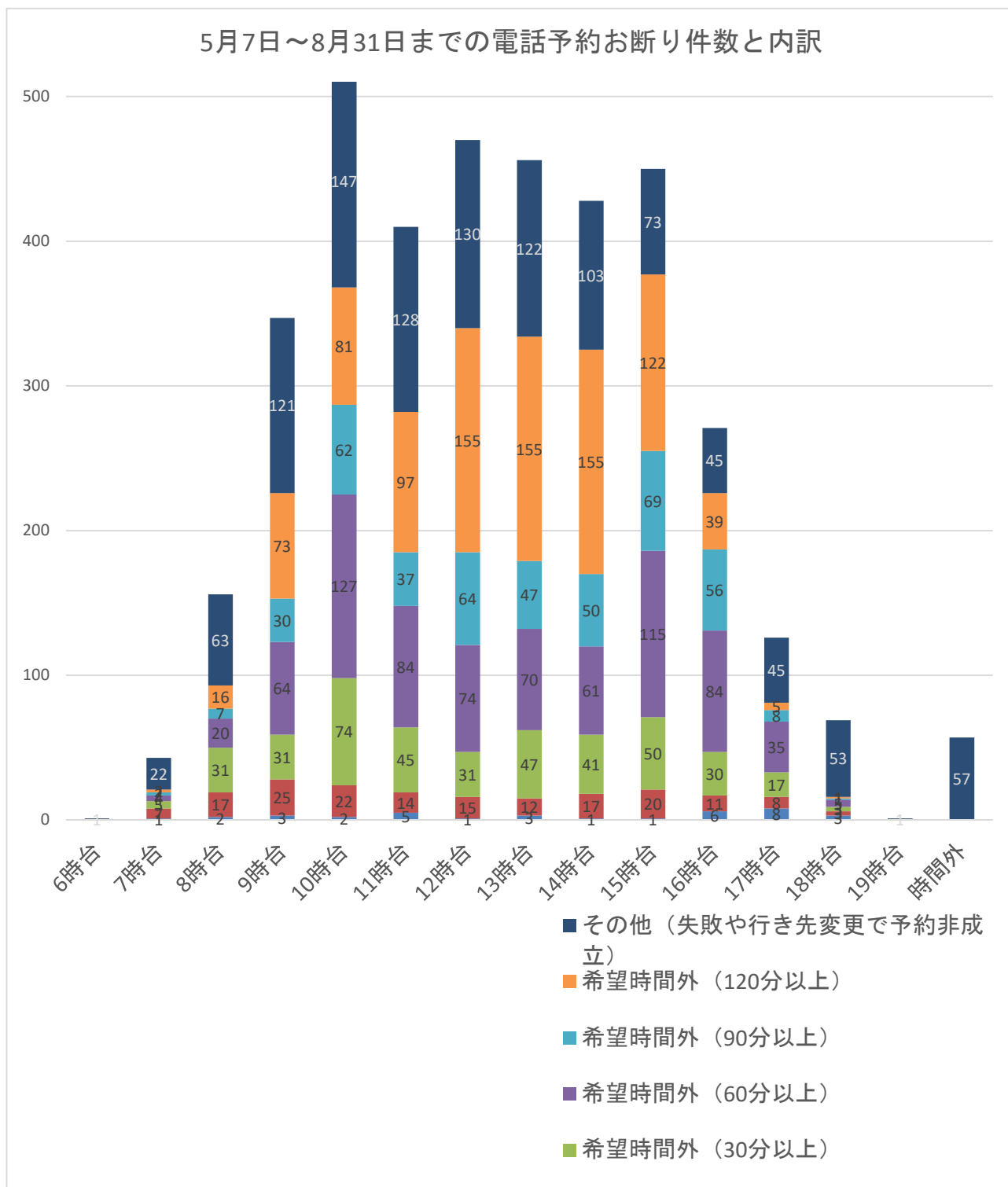


3) 電話予約お断り件数の把握

うらちゃん mini は約 8 割が電話により予約を受け付けている。利用数が増えるに伴い、予約が集中する時間帯は、予約依頼を受けても成立できずお断りしている件数が増加している。

予約センターオペレーターにて、お断り件数を記録したところ、5 月 992 件、6 月 930 件、7 月 1,149 件、8 月 748 件と、一日平均約 30 件程度お断りしている状況である。

お断り理由で最も多かったのは配車失敗による即お断り等の「その他」の理由、次いで多かったのは、希望時間から 120 分以上離れていることによるものであった。(例：希望 3 時乗車希望→配車検索→3 時に配車できる車両が見つからず 5 時であれば配車可能と回答→お断り)



6-2 現状を踏まえた11月以降の運行計画の作成

現状を踏まえた継続性のある計画（案）を作成し、モニタリング会議で他交通事業者への合意を得たのち、市公共交通会議にて合議された。

(1) 第二期浦添市デマンド交通運行計画			
■ 第二期運行の目的			
- 浦添市地域公共交通にて合議された運行計画に基づき、令和2年11月から運行を開始し、徐々に利用者が増加している傾向であるが、第一期運行中は、新型コロナウイルス感染症の影響を受け（期間中約6割が自粛期間）、イベントの中止・延期等があり、利用客が伸び悩んでいる - そのため、新たに感染症対策としてキャッシュレス支払いの導入、企業や地域と連携した利用促進策の取り組みに加え、配車システムの設定改善に取り組むことで、新たな利用者への拡大と収支率の向上を図り、自立した持続可能な都市型地域公共交通システム構築を目指す - さらに、第二期運行は今後のコミュニティバス（路線定期運行）やタクシー事業における相乗り制度への活用にも寄与できるデータ取得を前提とした運行と位置付ける			
■ 第一期運行から見直しを行う項目（赤字部分）			
項目	第一期運行	第二期運行	
運行期間	令和2年11月から令和3年10月	令和3年11月（予定）から令和4年3月（5か月間）	
運行区域	浦添市内全域（ドアtoドア）	変更無し	
運賃設定	400円 普通大人 300円 65歳以上 障がい者（介助者1名も同額とする） 免許返納者 200円 小児 幼児 同伴1名まで無料 乳児 無料 土日祝日 一日乗車券 大人1,200円、小児600円	変更無し	
運行時間	午前7時～午後7時まで	変更無し	
運行車両	ワンボックスタイプ 12台	変更無し	
予約受付	要30分前まで（1週間先、5件まで予約可能）	要15分前まで（1週間先、5件まで予約可能）	

1.浦添市デマンド交通運行基本方針

浦添市

変更無

基本的考え方

- 浦添市では公共交通を取り巻く環境等を踏まえ、平成29年度に検討された下記①～⑥までの基本的考え方に基づき、順次支線公共交通の運行を計画
- 令和元年度は、コミュニティバスの実験運行の調整が困難であったため、優先すべき基本的考え方、期待する役割が類似するデマンド交通システムの先行運行に取組む

優先度
高

基本的考え方①：交通不便地域の改善を図る交通手段の構築

- 公共交通空白地の解消を図り、市民の誰もが公共交通を使える環境の構築

基本的考え方②：移動制約者（高齢者、児童・生徒等）の移動手段を構築

- 事故リスクが高い自家用移動だけではなく、高齢者も利用しやすい公共交通の構築
- 通学に利用可能な公共交通の構築

基本的考え方③：市民の利便性を高める交通手段の構築

- 市民の移動特性に対応した交通手段の構築

基本的考え方④：広域的・幹線的事業

- モレール延長、基幹バス導入、幹線道路整備等の広域的な交通施策と連携した公共交通の構築

基本的考え方⑤：まちづくりの取組との連携

- 市民が主体のまちづくり関連の取組と連携した公共交通の構築
- 浦添市が進める様々な施策と連携した公共交通の構築
- 大規模開発のアクセシビリティを高めるとともに、過度な自動車利用の抑制を図り、渋滞対策の一翼を担う公共交通の構築

基本的考え方⑥：観光客の利便性を高める交通手段の構築

- 観光施設や人気の飲食店までのアクセシビリティを高めかつ、レンタカー利用に頼らない公共交通の構築
- 市内のまちめぐりにも便利な公共交通の構築

▼期待する役割

モノレール	路線バス	コミュニティバス	デマンド交通
		○	○
○	○	○	○
○	○	○	○
○	○		
○	○	○	○
○	○	○	○

▲平成29年度浦添市地域公共交通会議資料「基本的考え方と優先度」より

1

2. 浦添市デマンド交通運行基本方針

浦添市デマンド交通運行の目的

浦添市総合交通戦略推進事業に関するものとして、デマンド型交通システムによる公共交通空白エリアの解消や市民利便性向上の効果、既存公共交通システム（モノレール、路線バス、タクシー）との連携による相乗効果や各交通事業に与える影響度合いなどを検証する

浦添市デマンド交通運行の目標

既存公共交通システムや地域との連携を図るとともに、民間活力を活用した取組とすることで、自立した持続可能な都市型地域公共交通システムを構築し、浦添市総合交通戦略（H25）で掲げた平成18年度時点の公共交通分担率3.5%を、令和5年に8.1%、令和12年には10.0%まで増加させる事を目標とする

公共交通分担率 2006年 2023年 2030年
3.5% >>> 8.1% >>> 10.0%

特に留意すべき点

- ・ 既存交通システムとの競合回避や、利用者目線に立った連携の推進（モノレール、路線バス、タクシー）
- ・ 運行期間中の利便性効果や、既存公共交通に対する影響を迅速に評価し、適宜必要な対策を講ずるための体制を構築

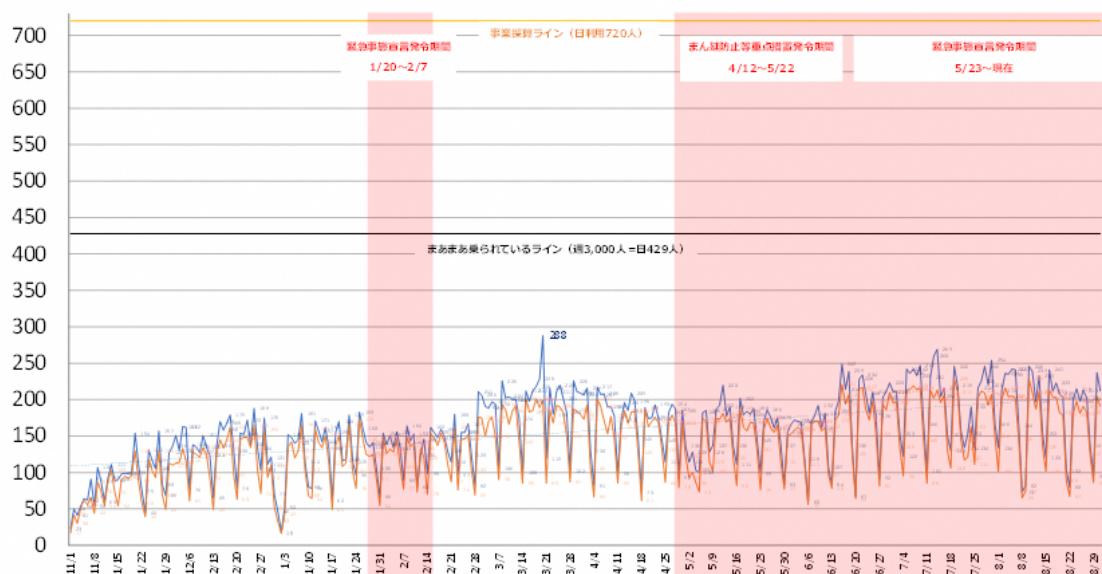
2

3. 運行内容 3-1. 実施期間及び運行効率向上の取組み

- 第二期運行の開始時期は第一期の利用者を引継いで運行を継続できるよう、令和3年11月（予定）とする
- 第二期運行に向け、第一期の利用データを分析し、運行効率を上げる方策（運用ルール）を導入する

- 開始時期：令和3年11月（予定）
- 運行期間：5か月間

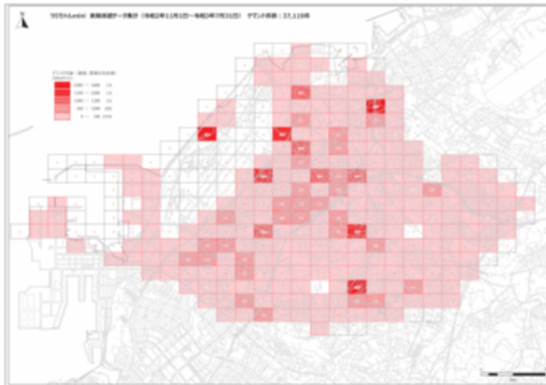
▼（参考）第一期の利用者数推移



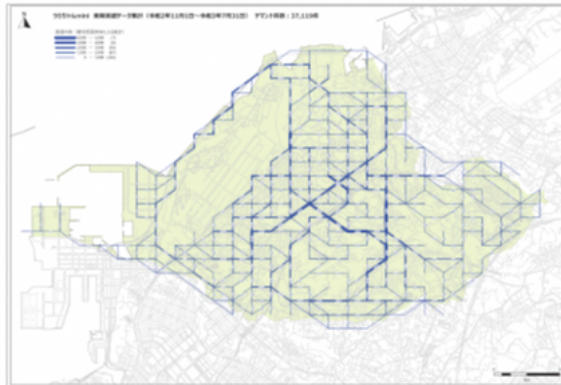
3

- 第二期運行の開始時期は第一期の利用者を引継いで運行を継続できるよう、令和3年11月（予定）とする
- 第二期運行に向け、第一期の利用データを分析し、運行効率を上げる方策（運用ルール）を導入する

- これまでに4万件を超える市民の乗降データを取得することができた（下図参照）
- このデータから、公共交通を利用している市民の移動軸と傾向を把握することができる
- 需要が集中している時間帯や軸を抽出し、その軸を集中的に包括できる運用ルールを新たに設定する（セミデマンド運行等、現行の区域運行の事業区分で行えるもの）



▲ 11月～9月までの乗降数集計メッシュ



▲ 11月～9月までの輸送ネットワーク図

4

- 第二期運行の開始時期は第一期の利用者を引継いで運行を継続できるよう、令和3年11月（予定）とする
- 第二期運行に向け、第一期の利用データを分析し、運行効率を上げる方策（運用ルール）を導入する

想定される運行ルール ※現行の区域運行（自由経路ドアツードア型）との組み合わせ

例：迂回ルート・エリアデマンド型（セミデマンド）

- ・ 乗車定員11名未満の車両で行う乗合事業で区域運行に区分される（21条許可による）
- ・ これまでの乗降データから、需要が多い軸と時間帯、起終点、必要台数を設定する
- ・ 定路線型をベースに、その軸の一定の沿線で予約があった場合は迂回ルートさせる運行とする
- ・ 運行計画時点で、〇時～〇時台の〇号車は決まったルートを担当することが設定できるため、需要を集約することが可能となる
- ・ 運賃は区域運行（自由経路ドアツードア型）と同額の普通運賃400円均一とする

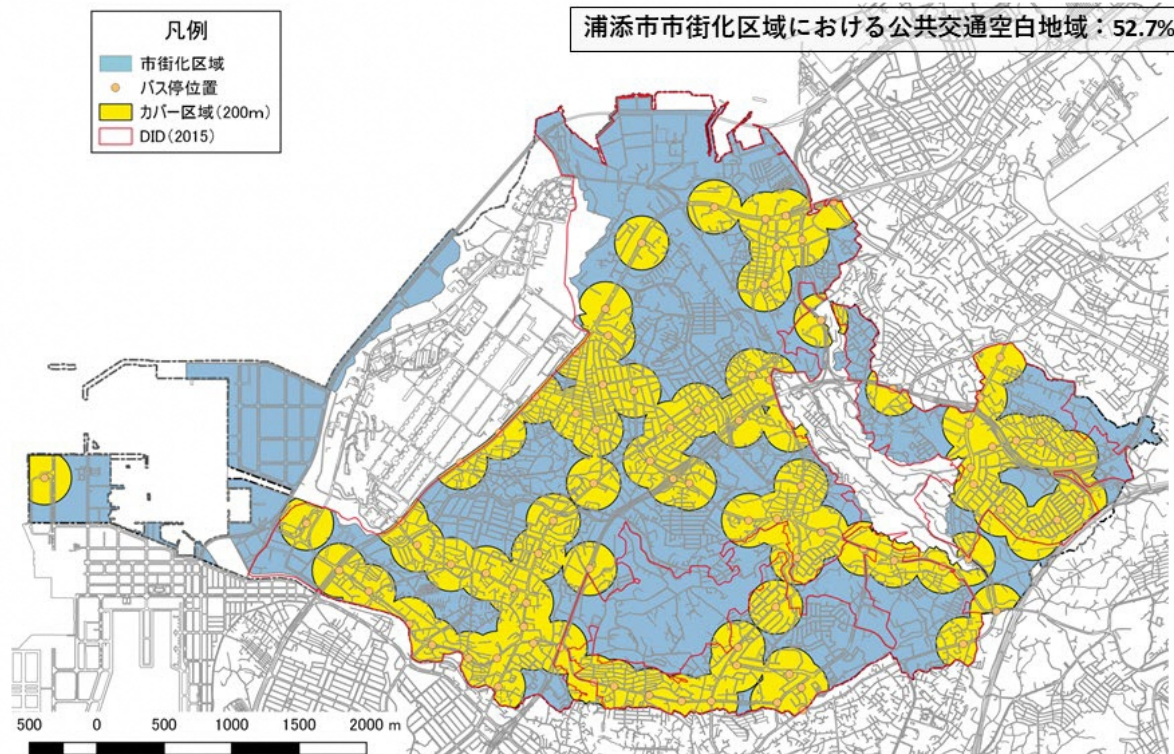
運行方式の特徴（イメージ）	
A 定路線型	路線バスやコミュニティバスのように、所定のバス停等で乗降を行うが、予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行しない方式。“空気バス”の解消を図ることができる。
B 迂回ルート・エリアデマンド型	定路線型をベースに、予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる運行方式。バス停等まで近い地域に迂回ルートを設定することにより、公共交通空白地域の解消を図ることができる。
C 自由経路ミートポイント型	運行ルートは定まず、予約に応じて所定のバス停等間を最短経路で結ぶ方式。最短経路の選択により所要時間を短縮するとともに、バス停等を多数設置することにより、バス停等までの歩行距離を短縮することができる。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発着地を限定する場合が多い。
D 自由経路ドアツードア型	運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドアツードアのサービスを提供する運行方式。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発着地を限定する場合も多い。

▲ 区域運行方式の特徴
（出典：国土交通省中部運輸局）

5

3.運行内容 3-2.運行区域

- 運行区域は52.7%を占める公共交通空白地域を含めた浦添市内全域（ドアtoドア方式）とする



6

3.運行内容 3-3.運賃設定

- 既存交通事業者と協議・調整した結果を踏まえ、利用者にとって最も分かりやすい一律制の運賃体系を採用し、既存路線バスにおける市内最大運賃330円を考慮し普通運賃を400円とする
 - なお、65歳以上の高齢者および運転免許返納者、障がい者については300円とし、障がい者を介助する目的で同乗する方については、原則1名も同額とする（但し、同一区間に限る）
 - また、小児（小学生以下）、幼児、乳児については一般路線バスと同等な割引率で設定
 - 土日祝日等、現状として利用者が少ない部分への利用者促進策として、土日祝日一日乗車券等を設定
- ※一予約あたりの乗車人数を増やすことを目的とした料金体系について検討を進める※モニタリング会議及び交通会議において協議を図る
例：「5名以上での同一区間を利用する団体に対しては、合計運賃の上限を2,000円に設定」等

■ 運賃体系：市内一律運賃

■ 支払方法：（現行）現金、（追加）楽天Edyによる電子決済

■ 運賃

区分	運賃	備考
普通運賃（12歳以上）	400円	中学生以上（12歳でも小学生なら小児運賃）
高齢者（65歳以上）	300円	身分証等で年齢確認を行ったうえで割引適用
障がい者 （介助者1名も同額）	300円	障がい者手帳の確認を行ったうえで割引適用
運転免許返納者	300円	運転経歴証明書等の確認を行ったうえで割引適用
小児（6歳以上12歳未満）	200円	小学生（6歳でも小学校入学前は幼児運賃）
幼児（1歳以上6歳未満）	無料	単独での乗車は小児運賃 同伴者（大人・小児）1人につき幼児1人まで無料、2人目からは小児運賃
乳児（1歳未満）	無料	単独での乗車は不可
土日祝日一日乗車券	大人1,200円 小児600円	沖縄MaaSアプリからの購入に限る（クレジット決済のみ）

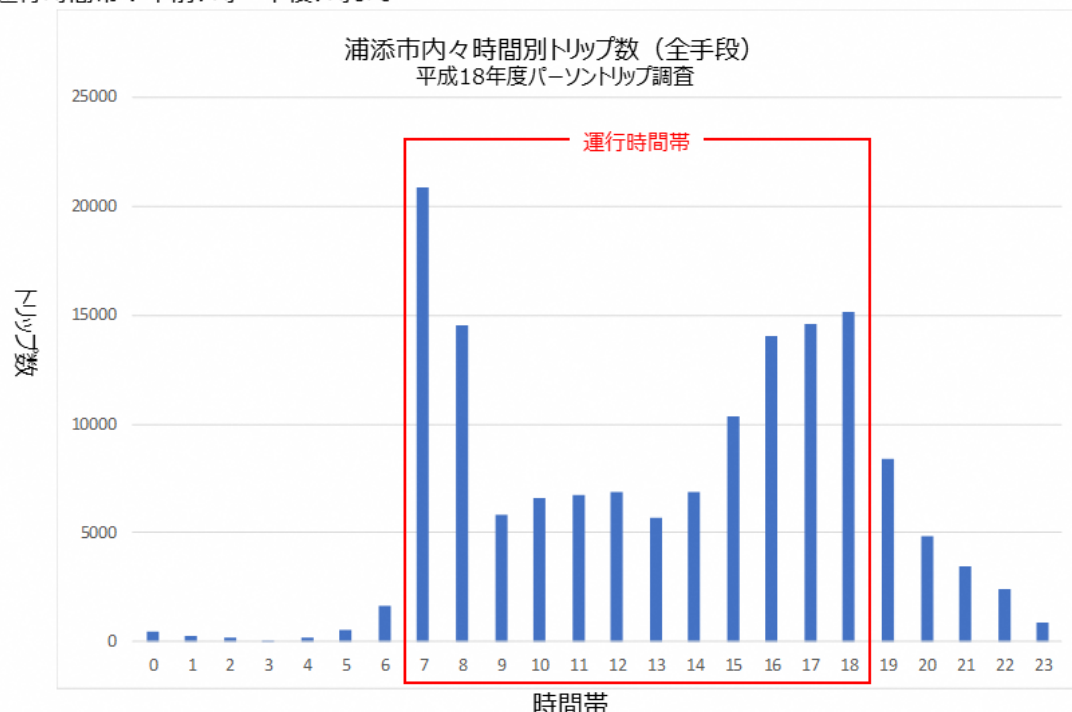
※領収書が必要な場合は車内にて発行する

7

3.運行内容 3-4.運行時間帯

- 運行時間帯は既存交通事業者と協議・調整した結果等を踏まえ、午前7時～午後7時までとする
- 平日、土曜、祝日による運行時間帯の変更等は行わない

■ 運行時間帯：午前7時～午後7時まで



8

3.運行内容 3-5.運行車両

- 車両は公共交通空白地域に多い狭隘な道路でも運行可能な、ワンボックスタイプ（定員：10名）とし、乗合運行に適した仕様（天井高、手すり、ステップ、シートアレンジなど）とする
- 運行台数は12台とし、平日、土曜、祝日による運行台数の変更等は行わない

■ 運行車両：ワンボックスタイプ（定員：10名、運転手を除き乗車可能な客数：9名）

■ 運行台数：12台／日

予想利用人数および採算性の面から運行台数を算出

収支均衡する運送収入額：20,000円／台

※一般的なタクシー事業による経費



デマンド平均支払運賃額：330円（想定）

収支均衡する輸送人員：約60人／台（採算性の目安）



予想利用人数 636～752人／日の輸送 に必要な台数
：10～13台

※1時間当たりの輸送人員：平均5人／台・時



▲ワンボックスタイプ（定員：10名）のデザイン

9

3.運行内容 3-6.予約受付、運行管理システム

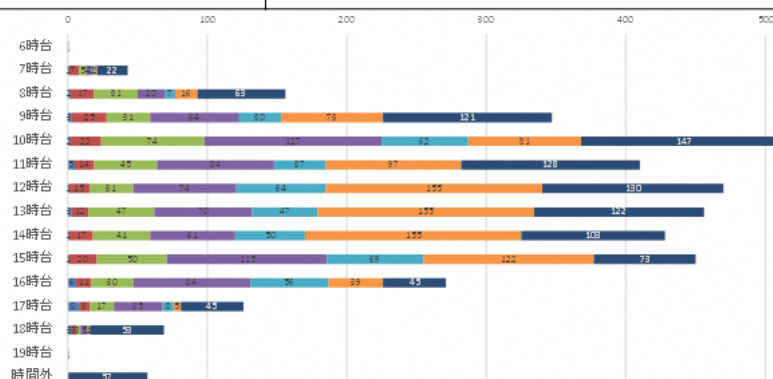
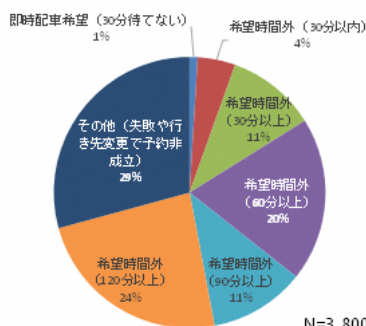


見直し

- デマンド交通の予約受付は運行委託先に併せて委託するものとし、運行時間帯は常時2名体制で電話受付を行う
- 電話受付以外にもWEB（スマホ含む）による受付も可能な運行管理システムを導入する
- 初回利用時には個人属性に加えて、従前利用していた交通手段など簡単なアンケートに答えて頂き、利用者登録を行う（任意）
- 第一期では、月1,000件程度（日30件程度）のお断りが発生したことから、事前予約時間を30分前から15分前に短縮することで、配車できる許容数を拡大し、お断り件数の低減と一台あたりの乗車密度の向上を図る
- また、締め切り時間を短縮することで、利用者の事前予約に対する抵抗感を低減し、新たな利用者の獲得が期待できる

項目	第一期	第二期
事前予約	30分前までに予約	15分前までに予約
予約可能日	1週間先まで	変更無し
予約可能件数	おひとり様最大5件まで（往路・復路別に予約）	変更無し
受付方法	電話（オペレータ2名体制）、WEB（スマホ含む）	変更無し
予約受付時間	6：30～18：30	変更無し

5月7日～8月31日までの電話予約お断り件数と内訳



10

4.運行時における予想利用人数



変更無

- 平成25年度に実施された浦添市民に対する公共交通ニーズ調査を基に予想利用人数を算出

■ 予想利用人数 636～752人／日

平成25年度 浦添市民アンケートより（全回答者：3,968人）

- ①デマンドタクシー・バスを希望者する方：619人（15.6%）
- ②うち利用したい条件（運賃・時間）が一致する方：47人（1.2%）
- ③上記②の利用日数による積み上げ：平日15.2人／日、休日17.1人／日
- ④上記③に往復利用を加味（×1.7）：平日24.5人／日、休日29.1人／日
- ⑤全回答者に対する④の割合：平日0.62%、休日0.73%

令和2年2月末人口（10歳以上）：102,575人

人口による単純拡大：

平日 102,575人×⑤0.62%=636人／日

休日 102,575人×⑤0.73%=752人／日

※年齢、性別、詳細な居住地毎の拡大は行っていない

平成25年度 浦添市民アンケート
▼どのような種類の公共交通を希望しますか。（複数回答可）

普段の移動手段	全回答者	コミュニティバス	デマンドタクシー・バス
クルマ（自分で運転する）	2,473	1,324	397
クルマ（自分では運転しない）	338	182	56
タクシー	37	14	7
バイク	326	147	54
バス	296	195	44
自転車	79	43	6
徒歩	419	241	55
合計	3,968	2,146	619

11

5.運行の周知・広報活動



変更無

項目		検討内容
周知・広報活動	WEB	- PC/スマホ向けデマンド予約サイトの開設 - 浦添市ホームページ内において事前告知や専用ページを開設（広報誌との連携） - 関連団体の運営するWEBサイトからのバナーリンク設定などの調整
	各種SNSでの情報配信	- Instagramアカウント（メイン）、Twitter、Facebookでの情報発信 - Youtubeアカウントでの動画配信
	バス・モノレールとの連携	- バス車両広告、主要な広域バス結節点（第二城間、大平IC等）における横断幕などの設置 - モノレール各駅でのポスター掲示、チラシ配布
	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を掲載 - 周辺市町村や関連する公共団体等の発行する広報誌への告知掲載（相互連携）
	新聞	新聞告知（記事・広告）の実施
	テレビ・ラジオ	- 沖縄県が実施する「わった〜バス党」広報事業等との連携 - 浦添市コミュニティFM（FM21）を活用した周知 - TV告知の実施
	沿線商業施設等との連携	- 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 - 地元商店街等とのタイアップイベント
その他		- 自治会や老人クラブ等を通じた乗り方教室の開催 - 認知度を高めるため市民から愛称・デザイン等の募集を行うと同時に、車両側面ステッカーやチラシ類、WEB、バス停等にトータルデザインを導入 - 市政50周年関連事業、プロ野球キャンプ等をはじめとする他事業との広報連携 - 本格運行前の期間限定無料乗車キャンペーンの実施

12

5.運行の周知・広報活動



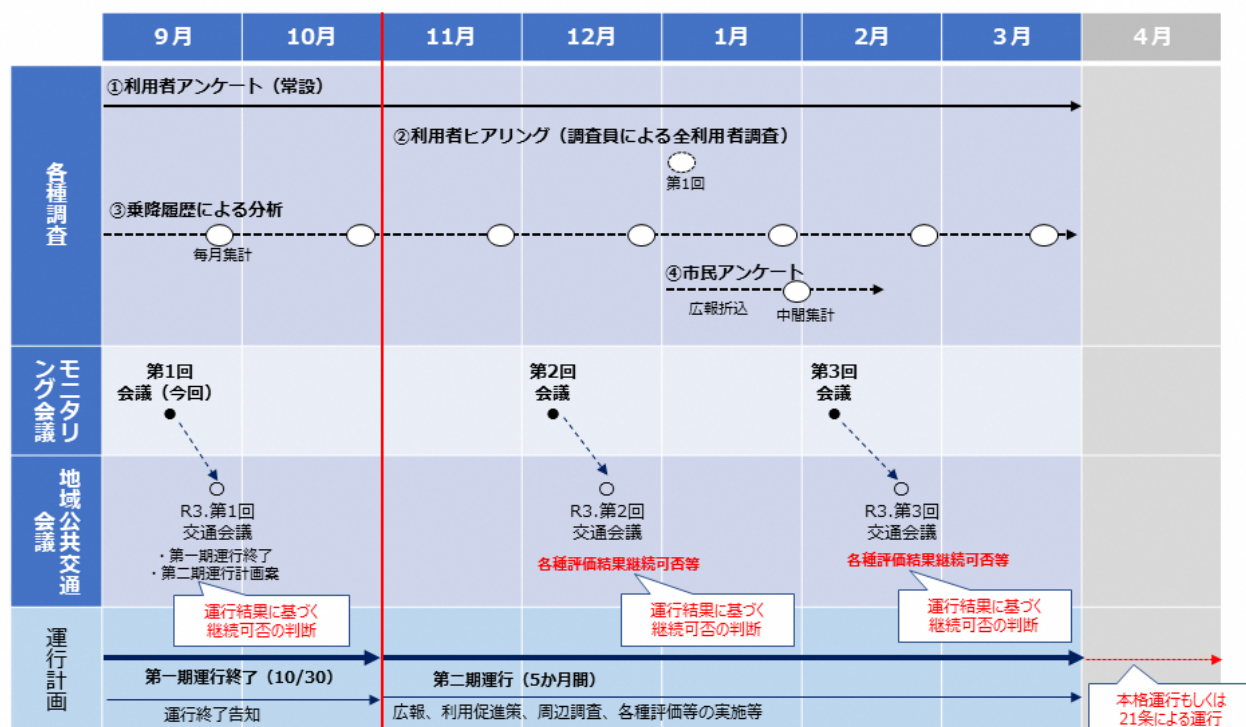
変更無

▼利便性向上、採算性向上に向けた取組提案一例（浦添市内のタクシー事業者会）
令和元年度浦添市地域公共交通会議（第2回）資料より

取組項目	検討内容
他交通事業者との連携による利便性向上と需要喚起	- モノレール株式会社との提携（浦添市内各駅での待機等、乗継割引） - バス会社との提携（乗継割引、バス停への送迎割引）
地元商業施設等との連携による需要喚起	- 浦添総合病院、市内病院クリニックとの提携（リハビリ、検診等の日帰り来院者の送迎協力） - サンエーパルコシティとの提携 - 浦添市老人クラブ連合会への高齢者雇用の提案（パートドライバー、短時間ドライバー等） - 浦添市観光協会との提携（イベント広告、シャトル運行等） - 浦添商工会議所、青年会議所との提携（地域活性化イベントへの協力、中小企業への出勤退勤のサポート） - 浦添市自治会長会との提携（各自治体の交流イベントの際に割引や貸切対応） - 地域小売店へのアプローチ（車内広告など）
地域密着サービスとしての活動	浦添警察署との提携（地域パトロールの役目を果たす、ドライブレコーダーの映像提供）

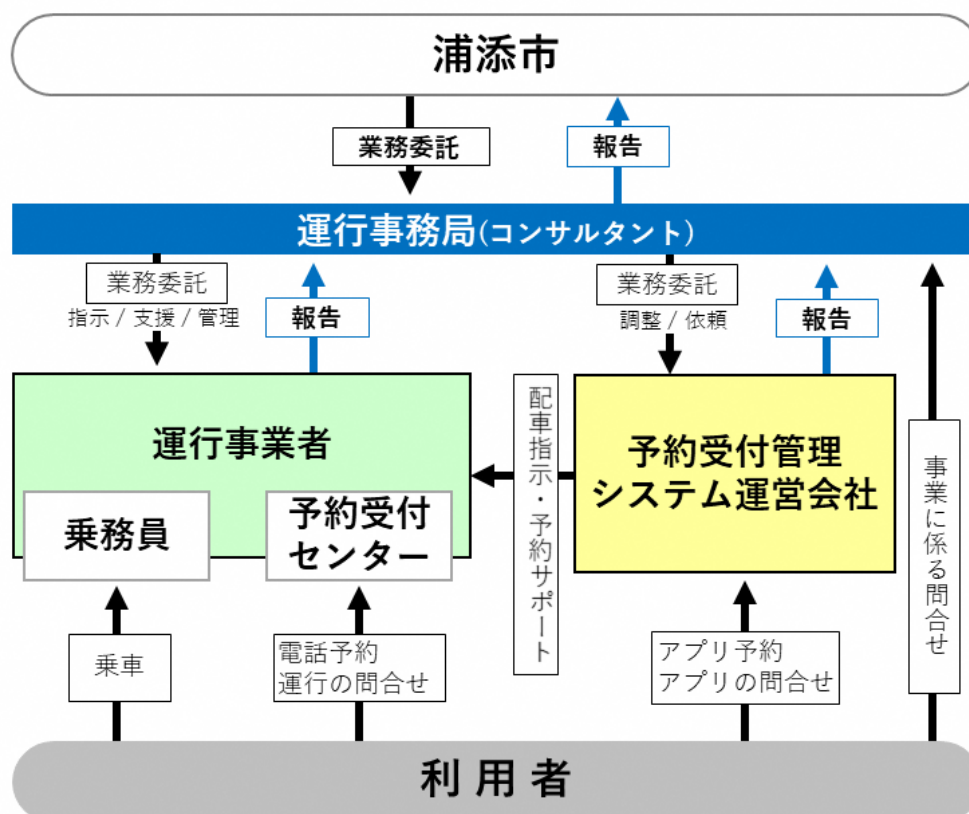
13

6.第一期及び第二期運行スケジュール



14

7.運行実施体制



15

6-3 本格運行に向けた運行形態の見直し（案）

1) 見直しの背景

昨年11月から開始された第1期運行は、全期間の平均利用人数は169人となっており、直近の利用者は9月平均206人、10月は258人と運行開始以降、増加傾向である。

10月末までの延べ利用人数は61,892人、1件あたりの平均予約人数は1.13人となっている

現在のうらちゃん mini は全時間帯において、デマンド型の運行形態では最もサービス水準が高い自由経路ドアツードア型を採用しているが、サービス水準が高い分、運行効率が上げづらく、需要が多い時間帯には予約が受け付けられない事例も出ており、月に1,000件程度のお断りが発生している。

以上のことから、現行の運行形態を見直し、運行効率を上げることで新規利用者の獲得につなげるための対策が必要と考えられる。

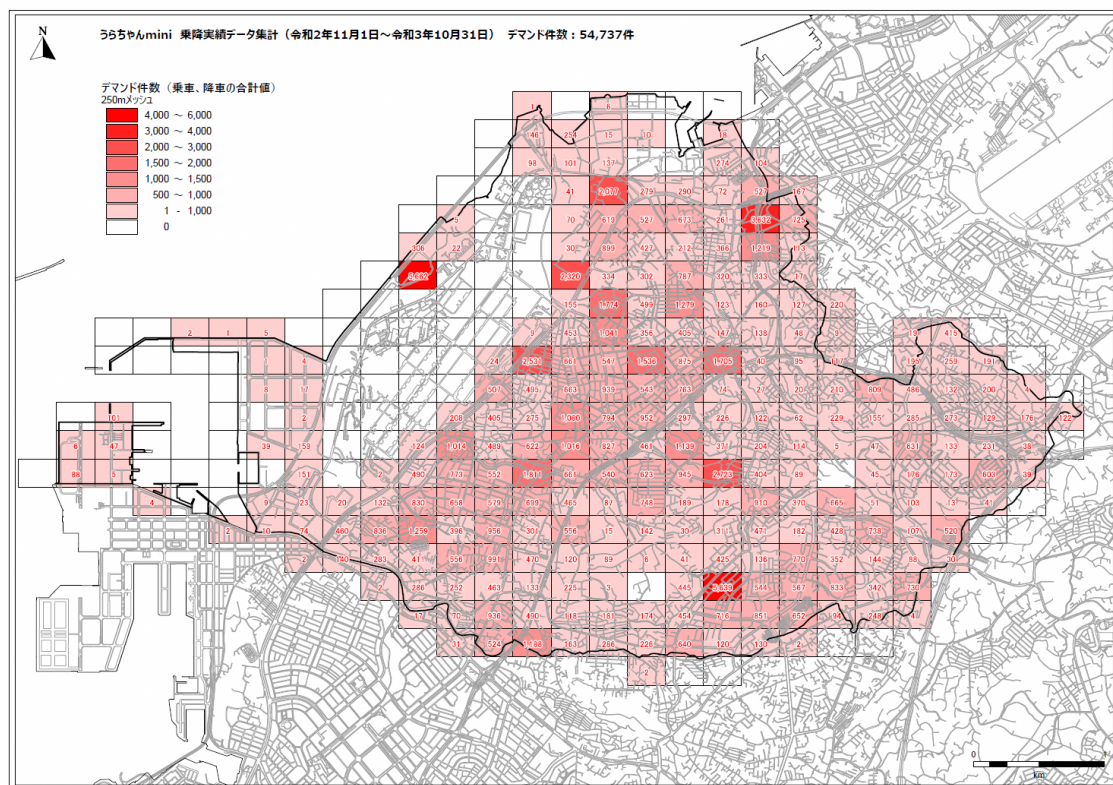
2) 見直しの方法

第1期実験では、6万件を超える市民の乗降データを取得することができた。このデータから、公共交通を利用している市民の移動軸と傾向を把握することができる。

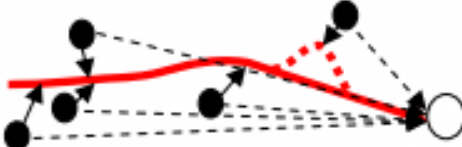
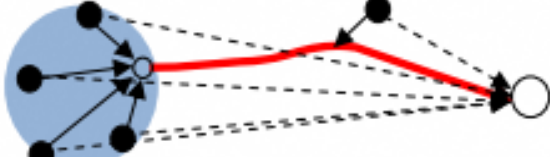
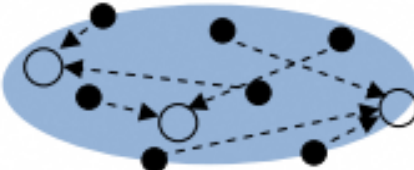
需要が集中している時間帯や軸を抽出し、その軸を集中的に包括できる運行形態を新たに検討する。

浦添市は面的に居住地や移動目的地（商業施設、病院等）が分散しているため、現行の運行形態は自由経路ドアツードア型を採用しているが、新たな運行形態については、現行の自由経路ドアツードア型や既存公共交通機関との役割と協調することに留意する必要がある。（モニタリング会議で調整を図る）

また、検討にあたっては浦添市の地域公共交通形成の考え方の第一優先である「交通空白地域の移動利便性向上」を最優先とし、今後のコミュニティバス（路線定期運行）やタクシー事業における相乗り制度への活用につながる実証実験と位置付ける。



▲2020年11月～2021年10月までの乗降実績データを地図に表したODメッシュ図

OD 分布パターン [●居住地 ○目的地 ←需要へ対応 ←バスアクセス]	想定される運行方式
居住地：線的に分散 目的地：集約 	- 定路線型 - 迂回ルート・エリアデマンド型 バス停等 ⇔ バス停等
居住地：面的に分散 目的地：集約 	- 定路線型 - 自由経路ミーティングポイント型 バス停等 ド ア ⇔ 着地固定 乗り継ぎ施設
居住地：面的に分散 目的地：面的に分散 	- 自由経路ミーティングポイント型 - 自由経路ドアツードア型 バス停等 ド ア ⇔ バス停等 ド ア

▲デマンド交通の OD 分布パターンと運行方式

※出典：デマンド型交通の手引き（国土交通省中部運輸局）

3) 想定される運行形態

①区域運行における迂回ルート・エリアデマンド型の導入

※現行の区域運行（自由経路ドアツードア型）との組み合わせ

(運行概要)

- ・乗車定員 11 名未満の車両で行う乗合事業で区域運行に区分される（21 条許可による）
- ・これまでの乗降データから、需要が多い軸と時間帯、起終点、必要台数を設定する
- ・定路線型をベースに、その軸の一定の沿線で予約があった場合は迂回ルートさせる運行とする
- ・運行計画時点で、〇時～〇時台の〇号車は決まったルートを担当することが設定できるため、需要を集約することが可能となる
- ・運賃は区域運行（自由経路ドアツードア型）と同額とする

	運行方式の特徴（イメージ）  自宅  バス停等
A 定路線型	路線バスやコミュニティバスのように、所定のバス停等で乗降を行うが、予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行しない方式。“空気バス”の解消を図ることができる。 
B 迂回ルート・エリアデマンド型	定路線型をベースに、予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる運行方式。バス停等まで遠い地域に迂回ルートを設定することにより、公共交通空白地域の解消を図ることができる。 
C 自由経路ミーティングポイント型	運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停等間を最短経路で結ぶ方式。最短経路の選択により所要時間を短縮するとともに、バス停等を多数設置することにより、バス停等までの歩行距離を短縮することができる。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合が多い。 
D 自由経路ドアツードア型	運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドアツードアのサービスを提供する運行方式。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合もみられる。 

▲デマンド交通運行方式の特徴

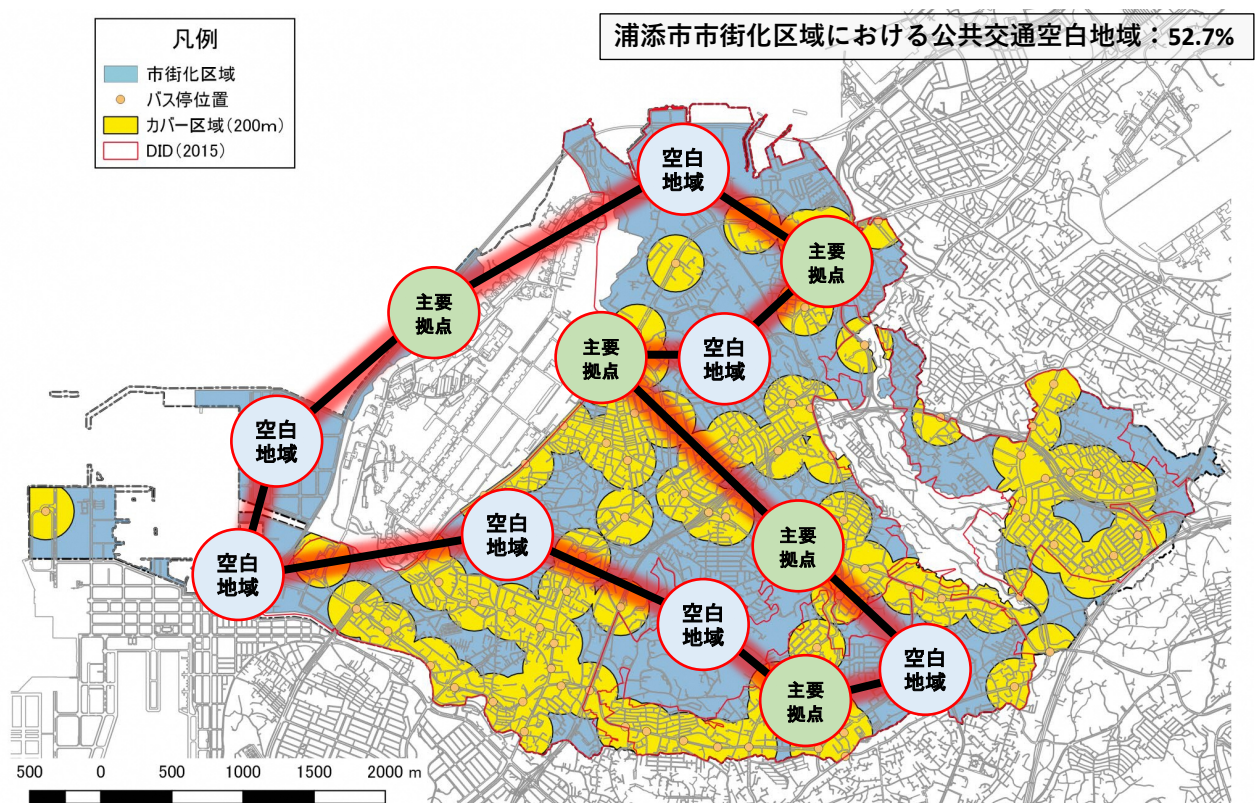
※出典：デマンド型交通の手引き（国土交通省中部運輸局）

②路線定期運行における乗合タクシーの導入（フリー乗降制）

※現行の区域運行（自由経路ドアツードア型）との組み合わせ

（運行概要）

- ・乗車定員 11 名未満の車両で行う乗合事業で路線定期運行に区分されている、乗合タクシーとして運行する
- ・これまでの乗降データから、需要が多い軸と時間帯、起終点、バス停、必要台数を設定する
- ・定められた路線を定められたダイヤに従い運行するもので、運行ルートは主に市内の公共交通空白地域を通過するものとし、運行ダイヤは既存路線バスのダイヤ及び方面と重複しないよう留意する
- ・停留所は主要拠点（バス停や駅などの交通結節点、病院、商業施設等）のみ設定し、それ以外のルート沿線一部区間では、フリー乗降制とする（運行ルート上で利用者が手を上げると乗車でき、希望地点で降車）
- ・運賃は区域運行（自由経路ドアツードア型）と同額とする
- ・使用する車両は区域運行と同種のワンボックスタイプとし、区域運行の車両と識別ができる工夫を施す



▲乗合タクシーの運行イメージ（空白地域と主要拠点を結ぶ）

(乗合タクシーによるフリー乗降制の先進事例)

■神戸地区地域運行バス「かんべ北斗号」(以下、出典：神戸地区住民自治協議会 HP)

運営主体：神戸地区地域運行バス（かんべ北斗号）運営協議会

運行形態：道路運送法第4条による一般乗合旅客自動車運送事業

運行経路：西ルート（15.7km）〔所要時間：55分〕 停留所 25箇所

東ルート（15.2km）〔所要時間：41分〕 停留所 19箇所

※国道422号、165号線を除く運行区間でフリー乗降制度を導入

運行回数：2回/週 火・金曜日運行（当該日が祝祭日も運行）

但し、年末年始（12月29日～1月3日）は運休

運行回数 西ルート 1往復/日・東ルート 1往復/日

運行時刻：8時36分～12時55分

運行車両：乗車定員10名の車両1台と予備車1台（乗車定員15名以内）

これまでの経緯：2018年1月 伊賀市地域運行バス導入ガイドライン発行（伊賀市）

2018年7月 神戸地区地域運行バス「かんべ北斗号」の試験運行を開始

2019年4月 神戸地区内の国道を除く運行区間で「フリー乗降制度」を導入

2020年4月 国道を除く全運行区間に「フリー乗降制度」を拡大

運行回数を週1回（火曜日）の2往復運行から、週2回（火・金曜日）の1往復運行に変更

停留所新設等による運行経路の一部変更

本格運行への移行：伊賀市地域運行バス導入ガイドラインで定めている本格運行に向けた運行維持基準（運行経費の20%以上を地域運営協議会が負担する。）及び運行計画で設定した目標（1便当りの平均乗車人数）を3年連続で達成した。また、2020年7月に開催された神戸地区地域運行バス運営協議会において、地域合意も得られたことから、継続的な運行が見込める運行計画となっていると判断し、伊賀市地域公共交通活性化再生協議会に対して、本格運行へ移行することを報告、承認を得て、2021年4月から本格運行に移行した。

神戸地区
コミュニティ
バス

神戸地区地域運行バス
かんべ北斗号



乗車定員9名

令和3年4月2日より本格運行へ移行!

平成30年7月に試験運行開始後、多くの皆様方のご利用をいただき、
2年9カ月を経て令和3年4月2日より本格運行に移行します。

「フリー乗降制」について

～国道422号・165号線を除く運行区間がフリー乗降です。



フリー乗降制度とは

指定された区間に限り、バス停留所以外の場所でもバスの乗り降りが自由にできる制度です。

フリー乗降区間

フリー乗降区間は、**国道422号・165号線を除く**運行区間です。
※運行ルート図参照してください。

フリー乗降制度を利用される方へのお願い

- 停留所以外で乗るとき
 - ・バス進行方向の**左側**の**道路の広い安全な場所**で、バスに向かって**手をあげて合図**してお知らせください。(狭い場所や反対車線側で手をあげた場合は、停車しません。)
 - ・最寄りの停留所の発車時刻表を参考に、余裕を持ってお待ちください。
- 停留所以外で降りるとき
 - ・**早めに降りる場所**をバスの**運転手に口頭**でお知らせください。
 - ・車内転倒防止のため、降車の際は**バスが完全に停車するまで席を立たない**ようにしてください。
 - ・交通の支障になる場所では、停車位置を変更させていただく場合があります。
- その他
 - ・**停留所が近くにある方や停留所まで移動が可能な方は、停留所で乗降くださるようお願いいたします。**
 - ・道路交通法等で駐停車が禁止されている場所や停車すると危険な**狭い道路及び交差点付近、橋梁の上などでは乗降できません。**
 - ・運転手が危険と判断した場合は、乗降できない場合があります。

フリー乗降制ご利用方法

● 停留所以外で乗るとき

左側の道路の広い安全な場所
場所で手をあげて合図



● 停留所以外で降りるとき

早めに運転手に口頭で



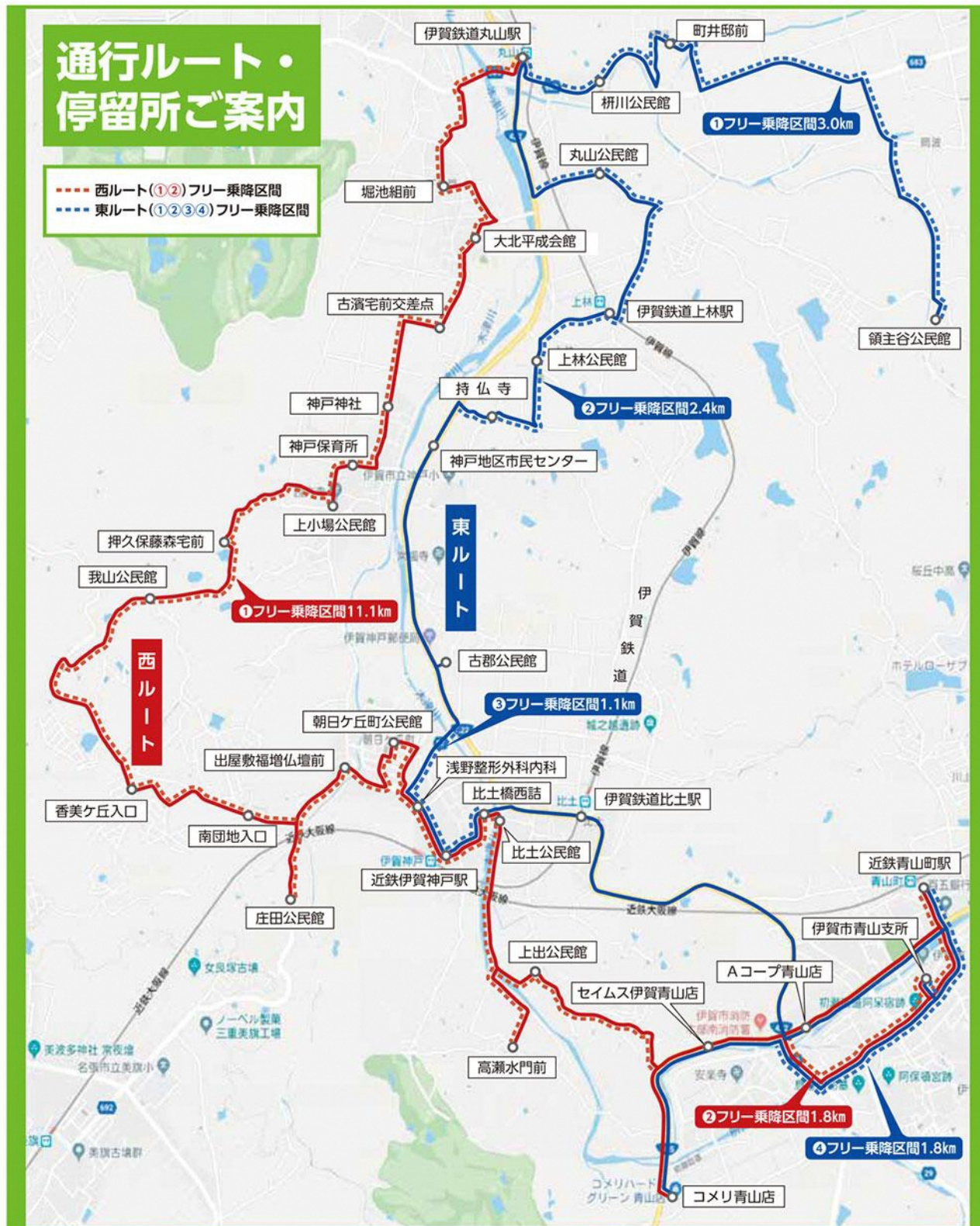
お早めに声を
かけてください



● その他

バスの直前・直後の横断は、**非常に危険です。狭い道路、交差点付近、橋梁の上などでは乗降できません。**





◆フリー乗降区間

- 西ルート
 - ①伊賀鉄道丸山駅～市道羽根比土線と国道165号線との接点(距離11.1km)
 - ②近鉄青山町駅～主要地方道松坂青山線と国道422号線との接点(距離1.8km)
 - 東ルート
 - ①領主谷公民館～伊賀鉄道丸山駅(距離3.0km)
 - ②国道422号線と下神戸別府線との接点～市道中原線と国道422号線との接点(距離2.4km)
 - ③国道422号線と主要地方道上野名張線との接点～市道花之木古山神戸線と国道422号線との接点(距離1.1km)
 - ④近鉄青山町駅～主要地方道松坂青山線と国道422号線との接点(距離1.8km)
- 距離合計12.9km
- 距離合計8.3km

毎週火曜・金曜日運行

当該日が祝祭日も運行
但し年末年始12/29～1/3は運休

西ルート (2便・1往復)

停留所	第1便(往)	第2便
伊賀鉄道丸山駅	● 8:36	▲ 10:55
堀池組前	8:38	10:53
大北平成会館	8:40	10:51
古濱宅前交差点	8:42	10:49
神戸神社	8:44	10:47
神戸保育所	8:46	10:45
上小場公民館	8:48	10:43
押久保藤森宅前	8:50	10:41
我山公民館	8:52	10:39
香美ヶ丘入口	8:55	10:36
南団地入口	8:57	10:34
庄田公民館	8:59	10:32
出屋敷福増仏壇前	9:01	10:30
朝日ヶ丘町公民館	9:03	10:28
浅野整形外科内科	9:05	10:26
近鉄伊賀神戸駅	9:07	10:24
比土橋西詰	9:09	10:22
比土公民館	9:11	10:20
高瀬水門前	9:14	10:17
上出公民館	9:16	10:15
セイムス伊賀青山店	9:20	—
Aコープ青山店	9:22	10:10
近鉄青山町駅	9:24	10:08
伊賀市青山支所	9:26	10:06
セイムス伊賀青山店	—	10:02
コメリ青山店	▼ 9:31	● 10:00

「かんべ北斗号」は、神戸の7地区を運行する
コミュニティバスです。
お買い物や通院などにご利用ください。

運賃表

区分 年齢区分	料金 (1便)
大人 12歳以上 (中学生以上)	100円
小児 12歳未満 (小学生)	50円
幼児 1歳～ 小学校入学前	同伴者(大人) 1人につき、 幼児1人は無 料、2人目から は小児運賃。 幼児単独で乗 車する場合は 小児運賃。
乳児 1歳未満	無 料
【割引制度】 ●身体障がい者手帳、療育 手帳、精神障がい者保健福 祉手帳の交付を受けている 方については、手帳提示に より運賃を半額とする。	

東ルート (2便・1往復)

停留所	第3便(往)	第4便
領主谷公民館	● 11:05	▲ 12:55
町井邸前	11:09	12:51
栢川公民館	11:11	12:49
伊賀鉄道丸山駅	11:13	12:47
丸山公民館	11:15	12:45
伊賀鉄道上林駅	11:17	12:43
上林公民館	11:19	12:41
持仏寺	11:21	12:39
神戸地区市民センター	11:23	12:37
古郡公民館	11:25	12:35
浅野整形外科内科	11:27	12:33
近鉄伊賀神戸駅	11:29	12:31
比土橋西詰	11:31	12:29
伊賀鉄道比土駅	11:33	12:27
Aコープ青山店	11:36	12:24
近鉄青山町駅	11:38	12:22
伊賀市青山支所	11:40	12:20
セイムス伊賀青山店	11:44	12:16
コメリ青山店	▼ 11:46	● 12:14

第7章 浦添市地域公共交通会議運営

7-1 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

改正令和3年9月24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。

附則 この要綱は、令和3年9月24日から施行する。

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	〃	株式会社沖東交通	
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	

7-2 第1回会議

1) 開催概要

日 時：令和3年9月24日（金）

場 所：浦添市役所 9階講堂

開催方法：ハイブリッド会議

2) 議題

①報告事項

- ・浦添市地域公共交通会議設置要綱の一部改正について
- ・令和2年度第2回浦添市地域公共交通会議議事要旨
- ・浦添市デマンド交通実証運行の現況
- ・浦添市デマンド交通モニタリング会議開催報告

②審議事項

- ・第二期浦添市デマンド交通運行計画（案）

3) 開催状況



4) 議事要旨

■報告事項（１）浦添市地域公共交通会議設置要綱の一部改正について（資料１）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
－	意見無し	－

■報告事項（２）令和２年度第２回浦添市地域公共交通会議議事要旨（資料２）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
社会福祉法人 浦添市社会福祉協 議会 又吉委員	① P2①「自力で乗れない人は電話でお断りしている」は、私が断ったわけではないので表現方法を変えてほしい。P2②「ドア to ドア入り口が狭い～降ろされた」も私が降ろされたわけではないので、「降ろされていた」と正しい表現でお願いしたい。	(事務局) ① 見聞きしたという表現に修正する。
	② P5「１日乗車券について沖縄 MaaS サービス上での販売に限るとあるが、スマートフォンを持っていない高齢者の利用は難しいのではないか。」に対して「スマートフォンを持っているが使い方が分からないというようなことがあればサポートする」とあるが答えになっていないのではないか。スマートフォンを持っていない人は利用が難しいのではないかという質問に対しての答えがほしかった。持っている人にサポートするということは的を外れている気がするののでしっかりとした回答をお願いしたい。	(事務局) ② MaaS サービスについてはWEB上で提供している。今後１日乗車券については利用状況を見ながらスマートフォンを持たない方でも対応できることを検討していきたい。今後の課題事項として整理できればと思う。

■報告事項（３）浦添市デマンド交通実証運行の現況 ①実証運行利用状況（資料３）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
琉球大学 工学部 神谷 委員 (会長代理)	① 予約方法は電話によるものが多いということだが、効率を上げるためにはスマホによる予約受付を増やす必要がある。スマホからの予約をさらに増やすための取り組みをされているのか。もしくは、今後検討しているのか教えて頂きたい。 ② 250mメッシュで利用 OD を集計し、利用者が多いエリアを通す路線を検討していくという話があったが、その一方で利用者傾向として、高齢者の買い物・通院が多いという話もあった。自宅の前まで迎えにくる運行法であるデマンド交通だからこそ使っている高齢者もいるのではないか。高齢者がバスを利用し辛い理由として、バス停まで徒歩で行く場合の負担や乗車する際の段差が高いというのも一因である。今後、路線を検討する際には、単純に利用者が多いエリアを通過させるという視点だけではなく、利用者の移動時間帯や歩行能力を含む属性の観点から考えてはどうか。	(事務局) ① 浦添市では65歳以上のワクチン接種会場へ無料で送迎しており、今現在65歳未満もワクチン接種を行っている。スマホの利用率を上げるための取り組みとして、そのワクチン接種会場に来場した市民には、うらちゃん mini を紹介しているが、その際にスマホでも予約できることも併せて周知している。また、高齢者も比較的多くの方がスマホを所持していることから、企業と連携したスマホ教室の実施を検討していきたい。 ② 利用者の属性も見た上でセミデマンドや定期運行など検討されたほうが良いという意見については、今後セミデマンドを考える際の検討策として参考にさせて頂く。また、ご指摘のように高齢者が多いところを運行する際には乗車する段差が低いことが重要だと思うので、現行のうらちゃん mini の車両12台のうち何台かをフリーステップにできるか等、今後の検討材料にしたいと思う。
沖縄県中部土木建築部 土木事務所 仲嶺 委員	① 移動は市内だけなのか。また利用者は浦添市民のみに限定されているのか。他の浦添市那覇市の方は利用できないのか。	(事務局) ① 区域運行という形態のため、浦添市内のみの運行である。また、市内外の人や観光客でも予約センターにお電話するかウェブ予約をしていただければご利用できる。

■報告事項（３）浦添市デマンド交通実証運行の現況 ②利用状況調査結果（資料４）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
琉球大学 工学部 神谷 委員 (会長代理)	① アンケート集計結果をみると、一般的な分析のみとなっている。例えば、高齢者が外出するようになったが、なかったら自分で運転していたという意見が掲載されている。このように、同じ回答でもだれが答えたかが重要であり、回答者によって答えの意味がかなり違ってくる。意見数は少なくても、交通弱者の意見を取り上げて、分析することが重要である。 ② うらちゃん mini を利用せず車で移動している市民が、車に乗れない市民の移動に対して、税負担しているということを納得しているという考察があったが、これは大変重要である。 ③ 同じ質問でも、うらちゃん mini を使っている人と使っていない人の属性を分けて、意見を整理することが大切。どのような違いがあるのか、家族構成などが違うのかなど、今後に向けて検討してほしい。	(事務局) ③ ご指摘を踏まえ、今後分析をかけていく。例えば P35 のアンケートでは、肯定的な意見が多くみられている。回答者の意見として、うらちゃん mini の利用の有無に分けて、この資料も再整理していく。

■報告事項（３）浦添市デマンド交通実証運行の現況 ③実証運行の周知・広報活動（資料５）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
内閣府沖縄総合事務局 運輸部 企画室 斎藤 委員	① 資料説明を受け、広報に力入れていることが分かった。これはお願いであるが、Google でうらちゃん mini を検索しても、公式広報ページが探し辛かった。ネット検索の際、上位に出るよう対策してはいかがか。 ② 浦添市地域公共交通会議資料は、ネット検索すれば部分的に探することができる。会議資料は、ネット検索すれば、今までの委員会資料がわかりやすく見られるよう整備して頂きたい。これにより市民に対して取り組みを PR できると思う。	（事務局） ① 最近浦添市の HP 改修があつて、うまくリンクできていないことも要因だと考えられる。早急に修正し、だれでも探せるよう対策する。 ② 会議資料についても同様にリンクがうまくできていないと思われる。誰でも閲覧できるよう対策する。

■報告事項（４）浦添市デマンド交通モニタリング会議開催報告（資料６）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
-	意見無し	-

■審議事項（１）第二期浦添市デマンド交通運行計画（案）（資料７）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
株式会社琉球バス交通 小橋川 委員	① P5 でセミデマンドにするとある。そうすると乗合率が上がると思う。ただ、路線バスと同じルートにならないようにしてほしい。	（事務局） ① 既存路線バスへの影響や先ほど神谷委員からご指摘頂いた属性等も考慮しながら、セミデマンドのルートを検討していく。
琉球大学工学部 神谷 委員 （会長代理）	① セミデマンドをやるとしたら来年度からなのか。	（事務局） ① 11月からの5ヶ月間でできればと思う。

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
内閣府沖縄総合事務局 運輸部 企画室 斎藤 委員	① 今後のスケジュールについて、12月と2月に交通会議を開催予定とのことだが、次の12月会議にどのような結果を示そうとされているのか、何を目標としているのか、教えてほしい。人数等の目標数値等、共有できる目標等があれば良いと思う。	(事務局) ① 12月及び2月の会議では、利用状況や収支状況等を報告した上で、令和4年度以降継続判断について審議して頂きたい。また、共有できる目標数値等についても検討して参りたい。
内閣府沖縄総合事務局 運輸部 陸上交通課 小谷 委員	① ルートを定めて運行する場合、ルート選定は小橋川委員が言うようにデリケートな問題であることはもちろんのこと、既存公共交通事業者とどういった合意形成の上でやっていくのかという問題もある。21条も特別な許可であり、既存路線バスのルートと被りが多くなると、整合がとれなくなる。フルデマンドがこれに代わると、本会議での審議が必要なのかを一考しなければならない。	(事務局) ① 資料7のP5で示している「迂回ルート・エリアデマンド型（セミデマンド）」は、路線定期運行ではなく区域運行の範囲で行えるもので、運行効率を上げるものと考えている。今後、新たに路線定期運行を行う際にはモニタリング会議で合意形成を図った上で本会議での審議して頂きたい。
琉球大学工学部 神谷 委員 (会長代理)	① これまでの実証運行を通して顕在化された移動需要に対して、基本は路線バスで移動して欲しいという部分もある。もう一方で、浦添市としては路線バス、モノレール、デマンド、そしてこれらの乗り継ぎを含めて公共交通全体の利用を増やしたいという考えがある。しかし、予算には限りがあるので効率的に運用をしていく必要があることに加え、市民からの納得を得ることも求められている。 ② 斎藤委員からご指摘があったように、公共交通会議資料を公開していくというのも、市民への理解に繋がるので、ぜひ発信して頂けたらと思う。	

琉球大学工学部 神谷 委員 (会長代理)	③ セミデマンド運行は区域運行の枠 だということではあるが、実施する 場合にはモニタリング会議や交通 事業者との個別話し合い等で、密に 調整した上で事業を進めて頂けた らと思う。 ④ 本議題は審議事項であるが、第2期 運行案について、丁寧に進めて頂く というコメント付きということで、 事務局案を承認として宜しいか。	(一同) ④ 異議なし
--	--	---------------------------