

地域公共交通運行事業業務委託（R3-2）

報告書

令和4年3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	浦添市デマンド交通運行に係る調査結果分析	5
2-1	システム履歴データ集計	5
2-2	配車お断り内容の分析	22
2-3	利用者アンケート（車内常設）の分析	25
2-4	市民アンケートの分析	29
2-5	市民アンケート（過年度結果との比較）	62
2-6	利用者ヒアリングの分析	73
2-7	既存公共交通事業者データを用いた分析	92
第3章	各種会議開催支援	93
3-1	浦添市デマンド交通モニタリング会議	93
3-2	浦添市地域公共交通会議	97
第4章	本格運行に向けた課題整理及び関係機関調整内容整理	104
4-1	本格運行に向けた課題と対応策	104
4-2	今後の方向性と関係機関調整	106

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種免許取得者）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た。

そのため、令和元年度には本来コミュニティバス（バス車両）では運行困難な狭隘道路沿線の住民等に向けて導入を検討する予定であったデマンド型交通（普通車、普通2種免許）を中心とする支線公共交通システムについて検討を行い、実証運行計画を策定した。

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、昨年度より実証運行を行っているデマンド交通システムに関連する調査結果の整理・分析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。

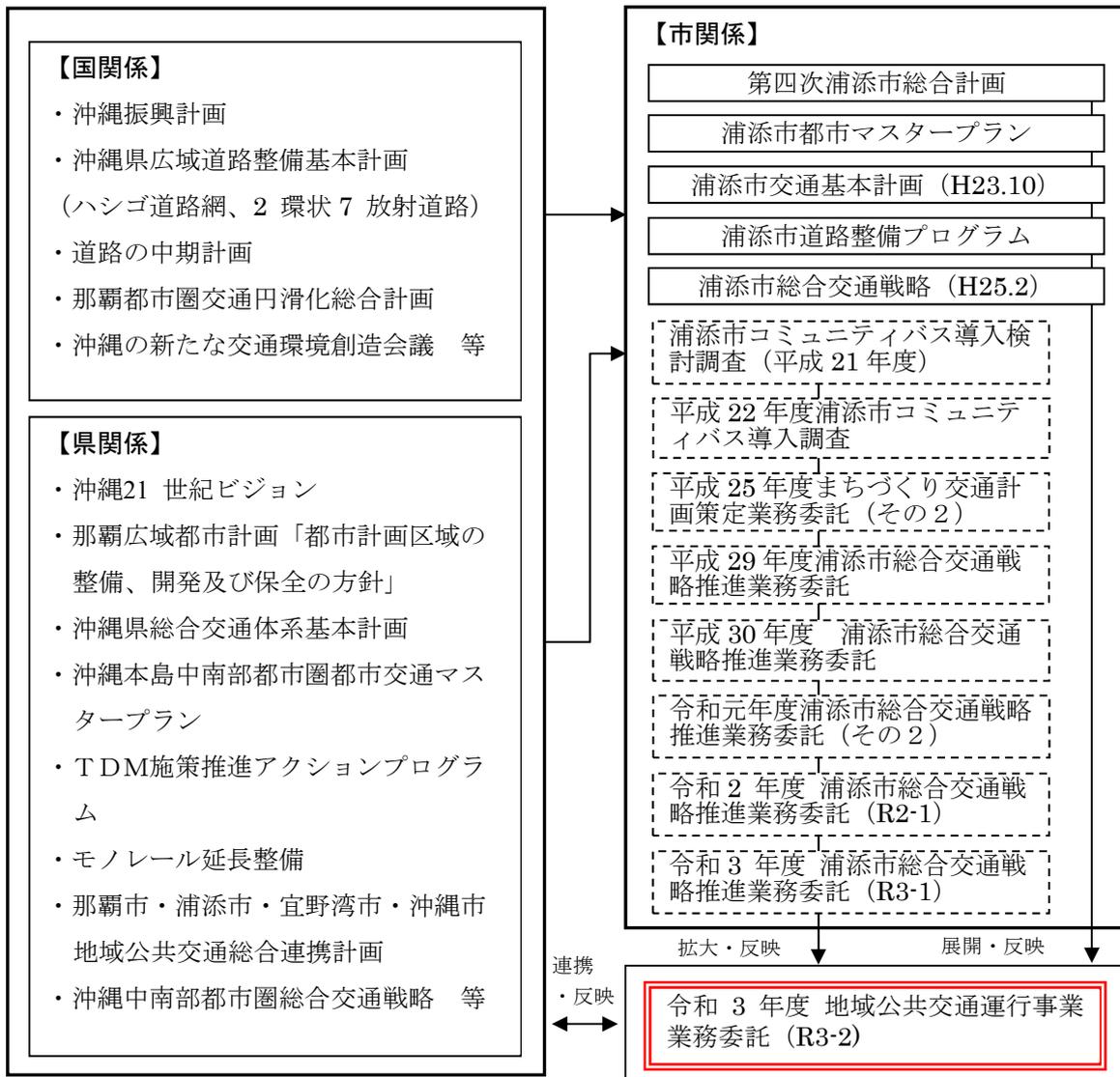


図1-1 本業務の位置づけ

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)。

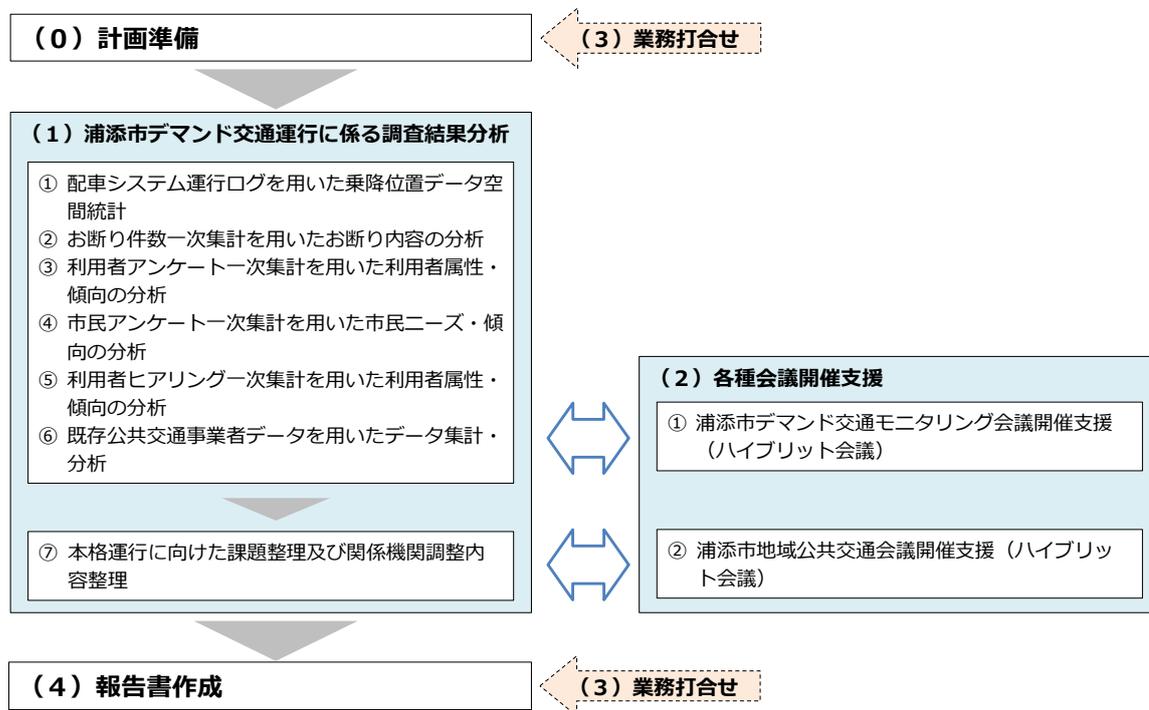


図 1-2 業務フロー

(2) 浦添市デマンド交通運行に係る調査結果分析

① 配車システム運行ログを用いた乗降位置データ空間統計

予約受付・運行管理システムにおいて集計された各種履歴データ (CSV 形式) を用いて、乗降位置データの空間統計 (メッシュ図、スパイダー図等) を行う。

② お断り件数 1 次集計を用いたお断り内容の分析

別途発注業務で実施し集計する利用者の電話による予約受付のうち、予約成立まで至らなかった件数の把握を目的とするお断り件数の 1 次集計データを基にお断り内容の理由及び時間帯別の分析を行う。

③ 利用者アンケート 1 次集計を用いた利用者属性・傾向の分析

別途発注業務で実施し集計する利用者の利用目的、満足度、改善要望の把握を目的とした利用者アンケートのデータ (車内常設 12 台) を基に利用者属性・傾向についてグラフやクロス集計を用いて分析を行う。

④ 市民アンケート 1 次集計を用いた市民ニーズ・傾向の分析

別途発注業務で実施し集計する利用者のサービス認知度、利用状況、満足度、改善要望等の把握を主な目的とした市民アンケート (15,000 世帯対象) のデータを基に利用者属性・傾向についてグラフやクロス集計を用いて分析を行う。

⑤ 利用者ヒアリング1次集計を用いた利用者属性・傾向の分析

別途発注業務で実施し集計する利用者の利用状況や利用満足度、利用上の要望、公共交通利用の頻度、新型コロナの影響等の把握を主な目的とした利用者ヒアリング（ある1日における全利用者を対象）のデータを基に利用者属性・傾向についてグラフやクロス集計を用いて分析を行う。（他公共交通機関への影響評価含む）

⑥ 既存公共交通事業者データを用いたデータ集計・分析

デマンド交通が他既存公共交通事業へ与える影響を把握することを目的として、既存公共交通事業者（路線バス、モノレール、市内タクシー事業者）に対し、可能な範囲で営業データ（乗降者数、運賃収入等）を提供できるよう調整及びデータ収集を行い、分析を行う。

⑦ 本格運行に向けた課題整理及び関係機関調整内容整理

運行調査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。

また、新たな運行方式を検討するにあたり必要な関係機関調整内容について整理を行う。

(3) 各種会議開催支援

① 浦添市デマンド交通モニタリング会議開催支援（ハイブリット会議）

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）などで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。

会議の開催にあたっては運営及び資料作成を行う。なお、会議の開催は1回とする。

開催にあたっては(2)の調査分析結果からデマンド交通運行前後の既存公共交通事業への影響比較を行い、本実証運行によってデマンド交通が既存公共交通事業へ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。

なお、会議はWEB参加、現地参加の両方に対応可能なハイブリット会議とし、円滑な運営に必要な機材の準備や現地確認を行うこと。また、必要に応じて参加者との事前調整を行うこととする。

② 浦添市地域公共交通会議開催支援（ハイブリット会議）

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、会議の開催は1回とする。

なお、会議はWEB参加、現地参加の両方に対応可能なハイブリット会議とし、円滑な運営に必要な機材の準備や現地確認を行うこと。また、必要に応じて参加者との事前調整を行うこととする。

(4) 打合せ協議

業務の打合せ回数は、業務着手時、成果品納品時の計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。

(5) 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。

(6) その他留意事項

- ・ 本業務の遂行にあたり、各既存公共交通事業者と密に連絡を取り業務を進めること。
- ・ 本仕様書に定めのない事項及び委託内容の変更または疑義が生じた場合は発注者と協議を行うこと。
- ・ 交通会議運営に係る委員報酬費については一般管理費の対象外とすること。

(7) 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 . . . 30 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

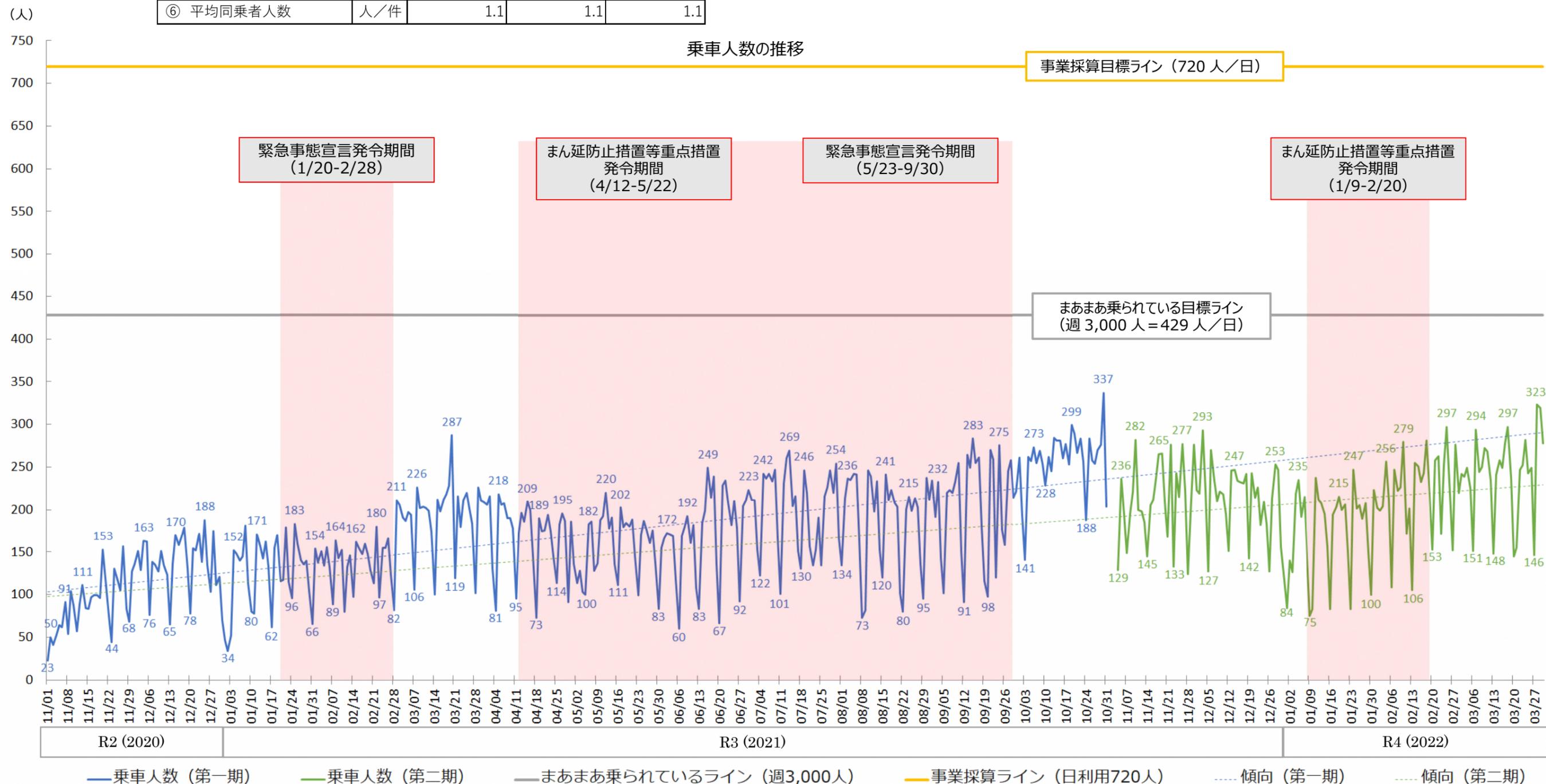
第2章 浦添市デマンド交通運行に係る調査結果分析

2-1 システム履歴データ集計（期間：2020年11月～2022年3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

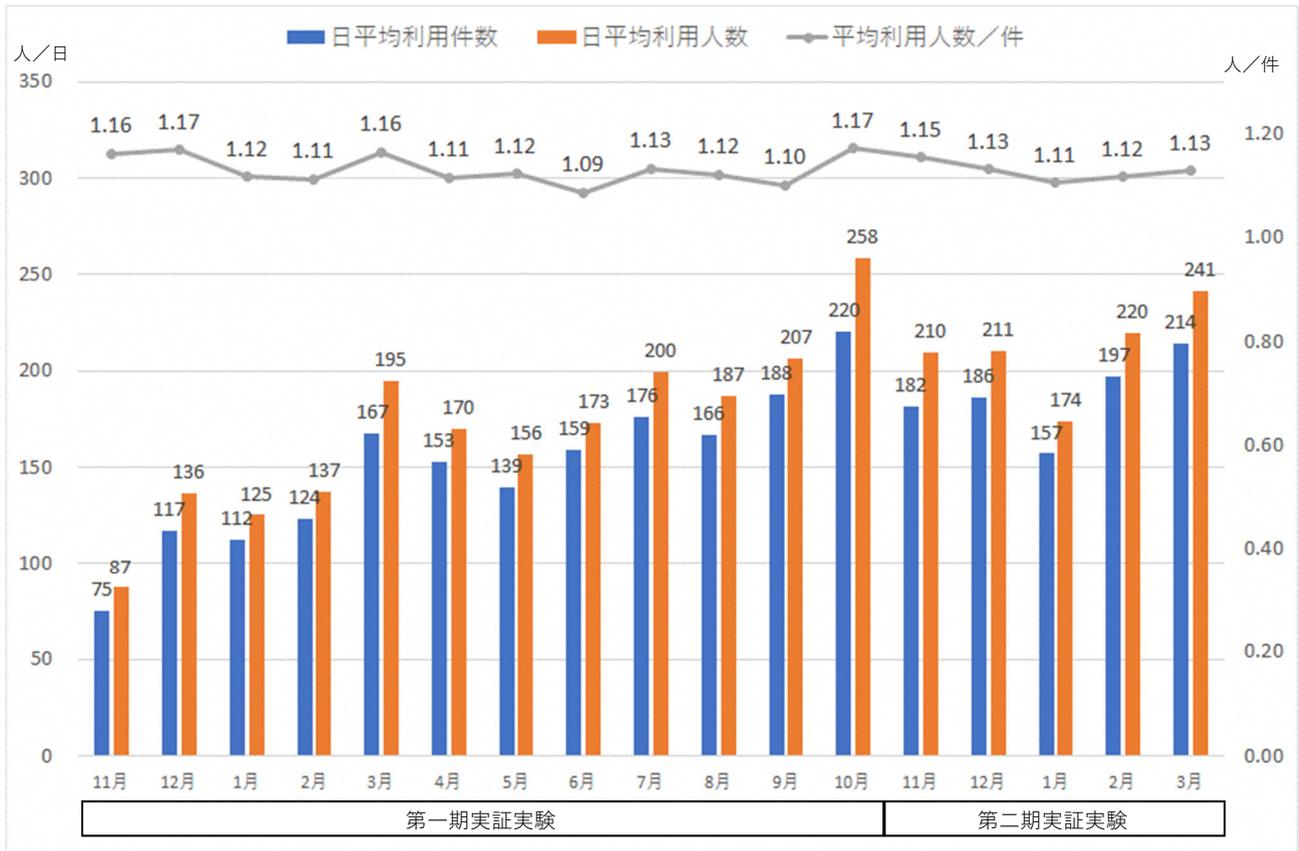
(1) 利用状況

集計項目	単位	第一期実験	第二期実験	合計
① 運行日数	日	365	147	512
② 利用人数	人	61,892	30,954	92,846
③ 利用件数	件	54,737	27,481	82,218
④ 日平均利用人数	人/日	169.6	210.6	181.3
⑤ 日平均利用件数	件/日	150.0	186.9	160.6
⑥ 平均同乗者人数	人/件	1.1	1.1	1.1

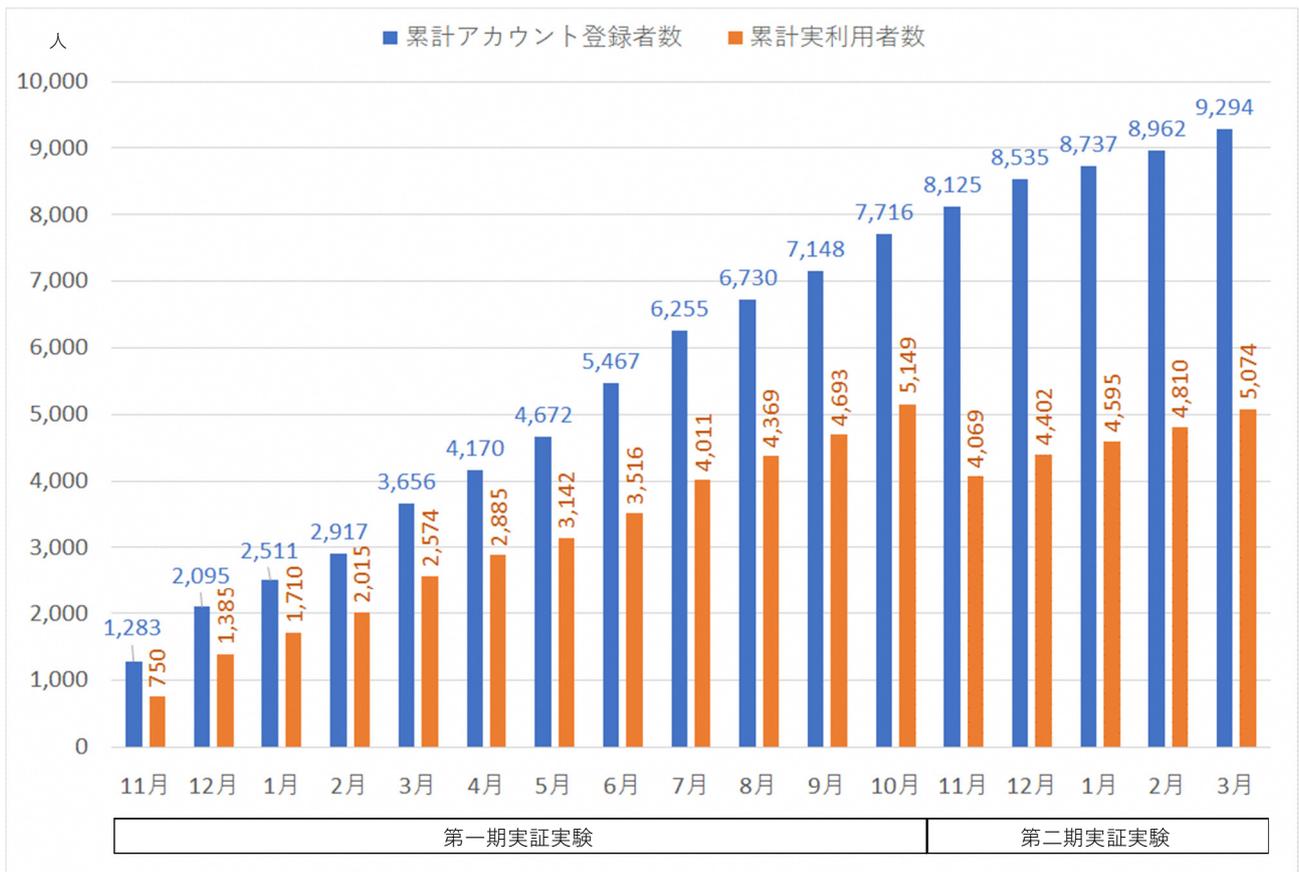
集計項目	単位	第一期実験	第二期実験	合計
⑦ 新型コロナ対策期間	日	191	43	234
⑧ 対策期間の割合	%	52.3%	29.3%	45.7%
⑨ 最大日利用人数	人	337	323	337
⑩ 最小日利用人数	人	23	75	23



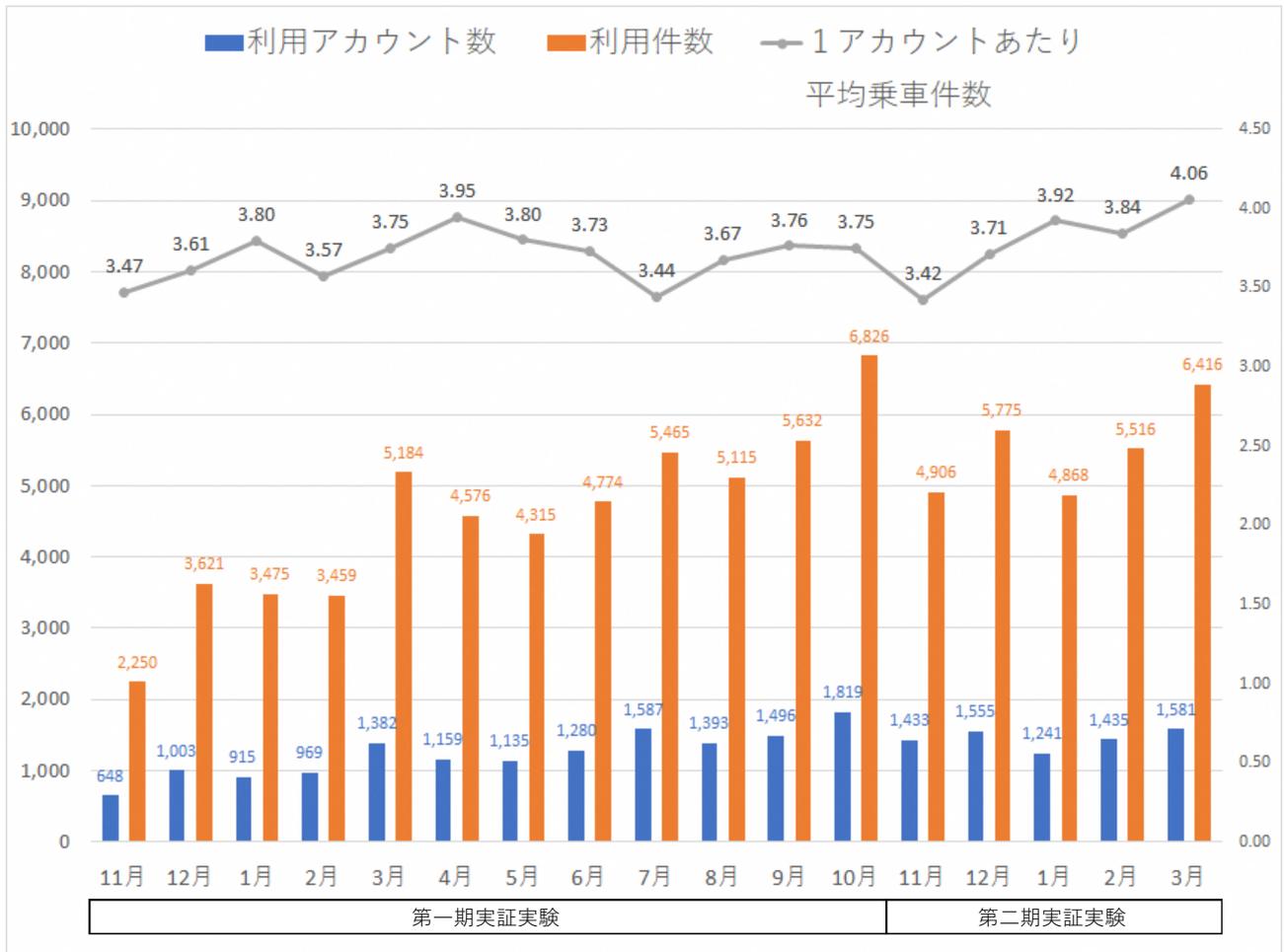
(2) 月別日平均利用状況の推移



(3) 累計アカウント登録者数と累計実利用者数の推移

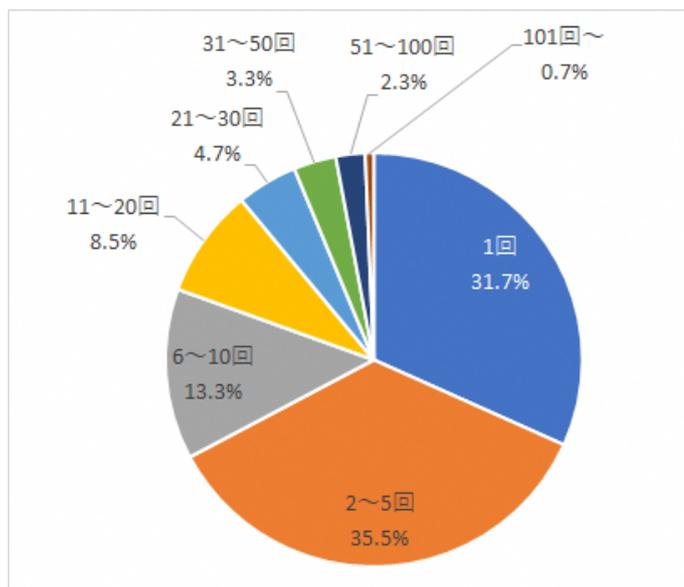


(4) 月別利用アカウント数と1アカウントあたり平均乗車件数の推移



(5) 利用回数別登録アカウント数 (2021年11月~2022年3月)

利用回数	アカウント数
1回	1,008
2~5回	1,127
6~10回	423
11~20回	270
21~30回	150
31~50回	105
51~100回	72
101回~	21
合計	3,176

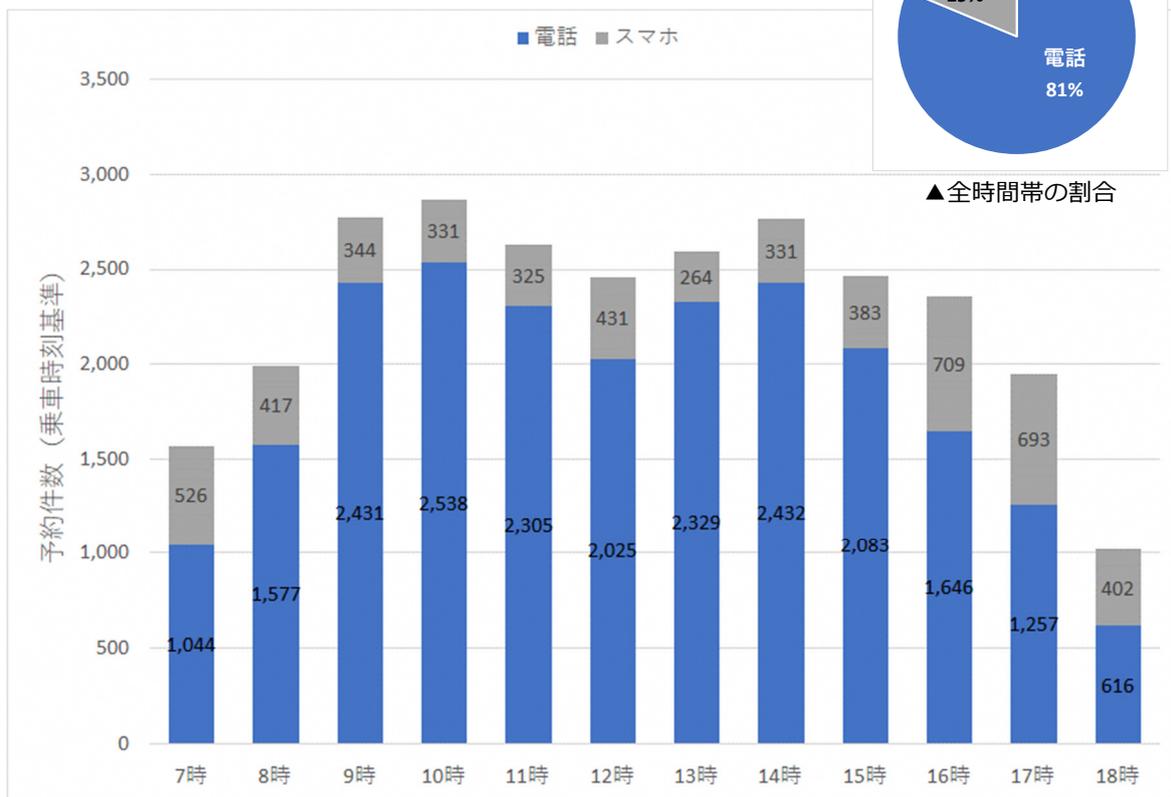


(6) 月別利用件数と乗合率の推移

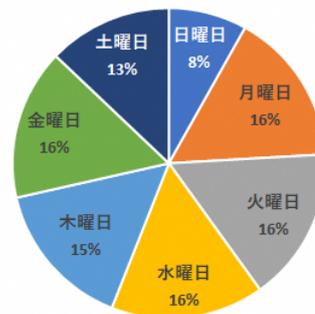


(7) 時間帯別予約完了件数（確定前後キャンセルや失敗含まず）

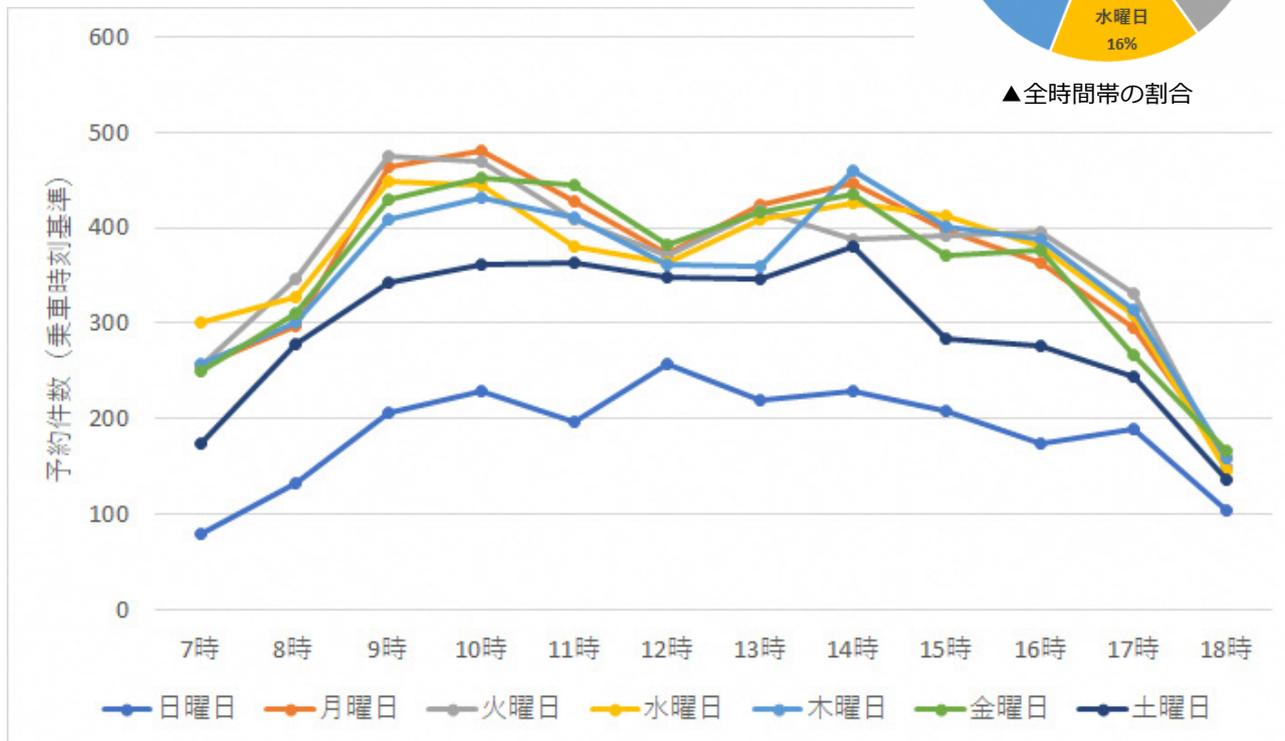
① 予約方法の内訳（2021年11月～2022年3月）



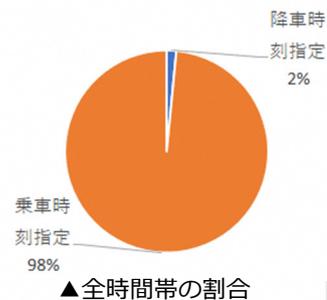
②曜日・時間毎の内訳 (2021年11月～2022年3月)



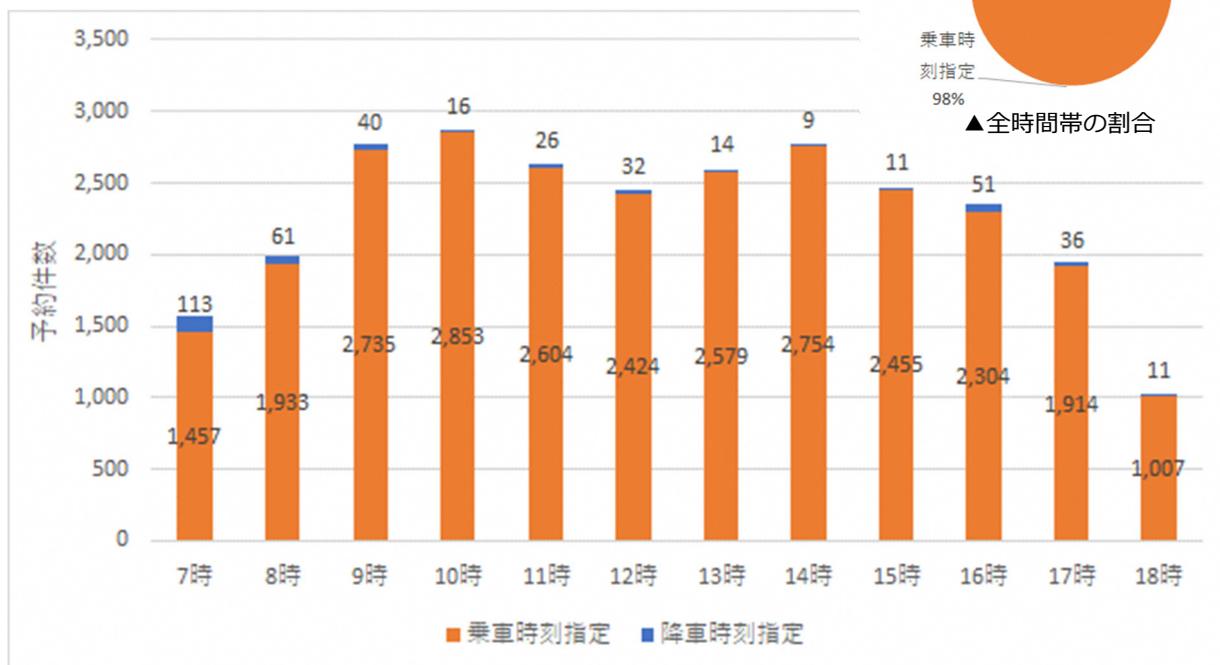
▲全時間帯の割合



③予約条件の内訳 (2021年11月～2022年3月)

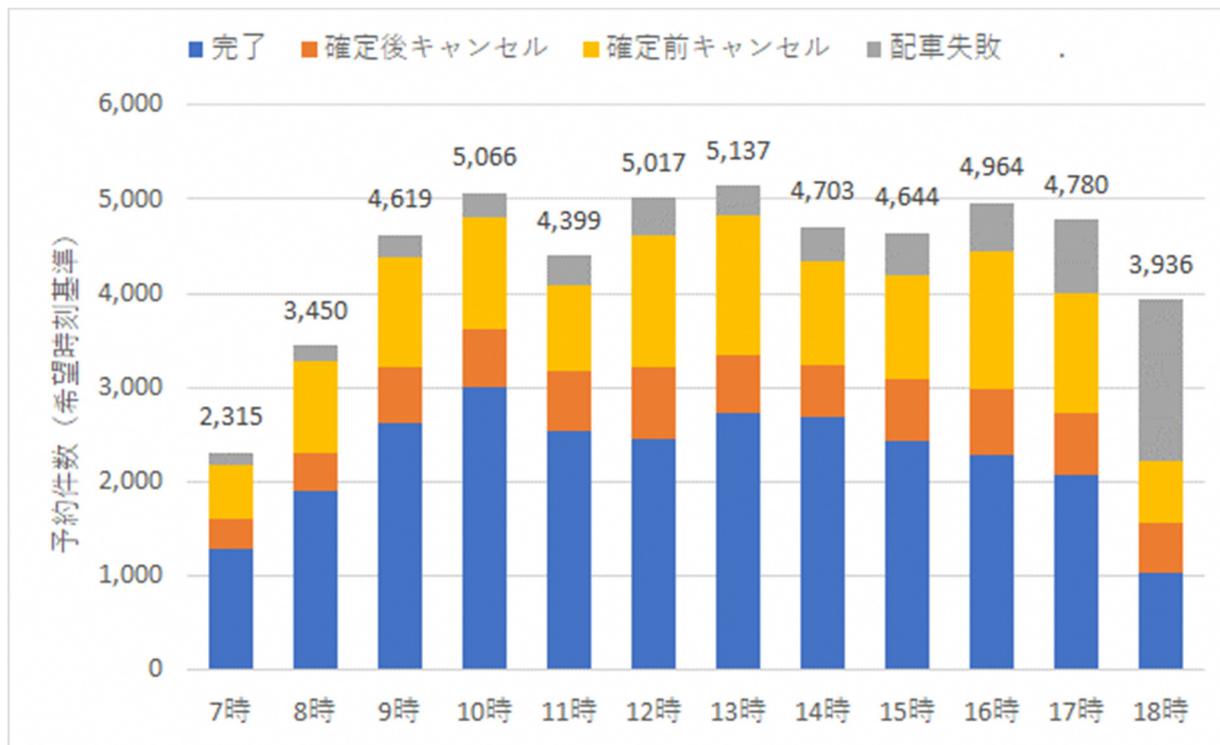


▲全時間帯の割合



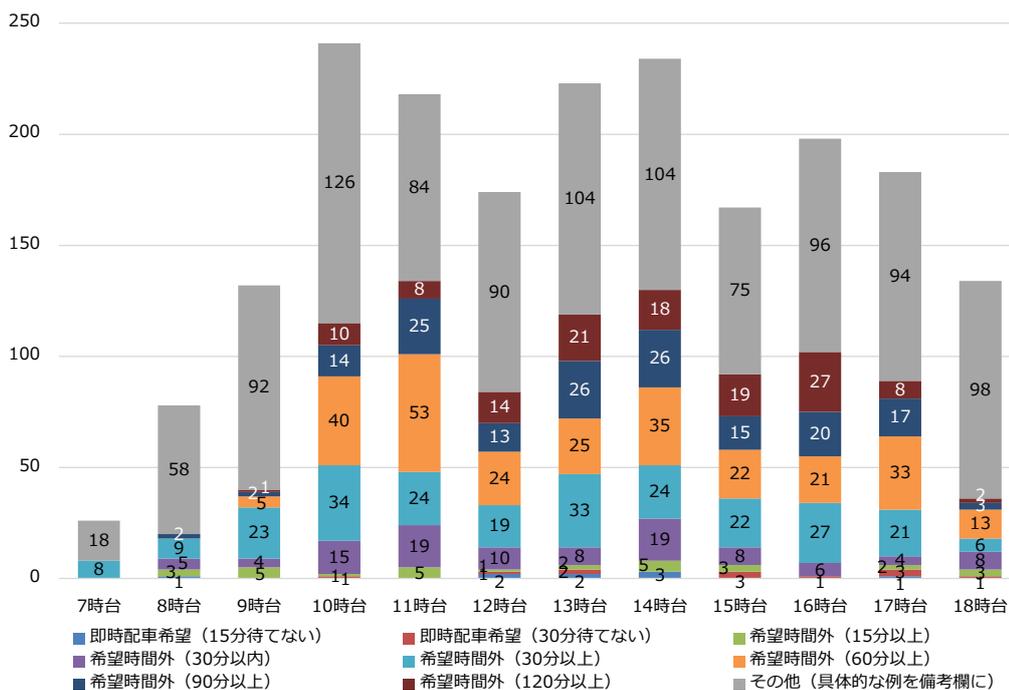
(8) 時間帯別予約処理件数（確定前後キャンセルや失敗含む）

①処理結果の内訳（2021年11月～2022年3月）



- ・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

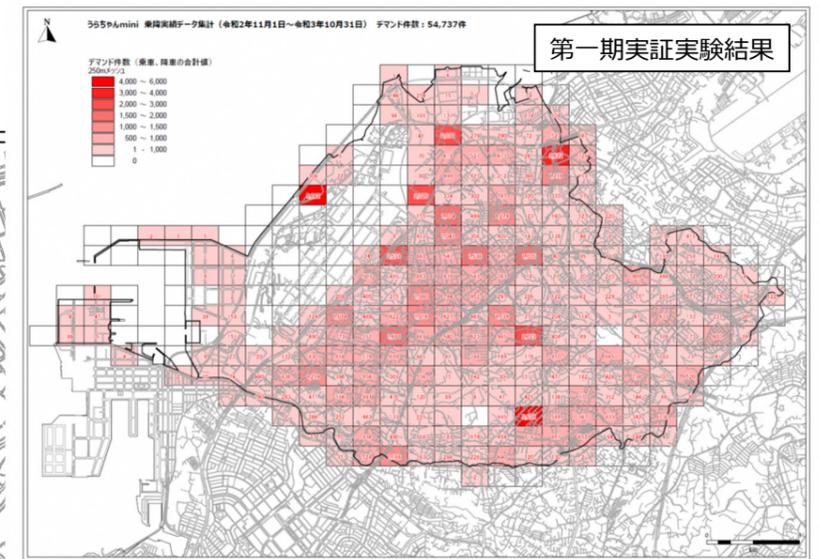
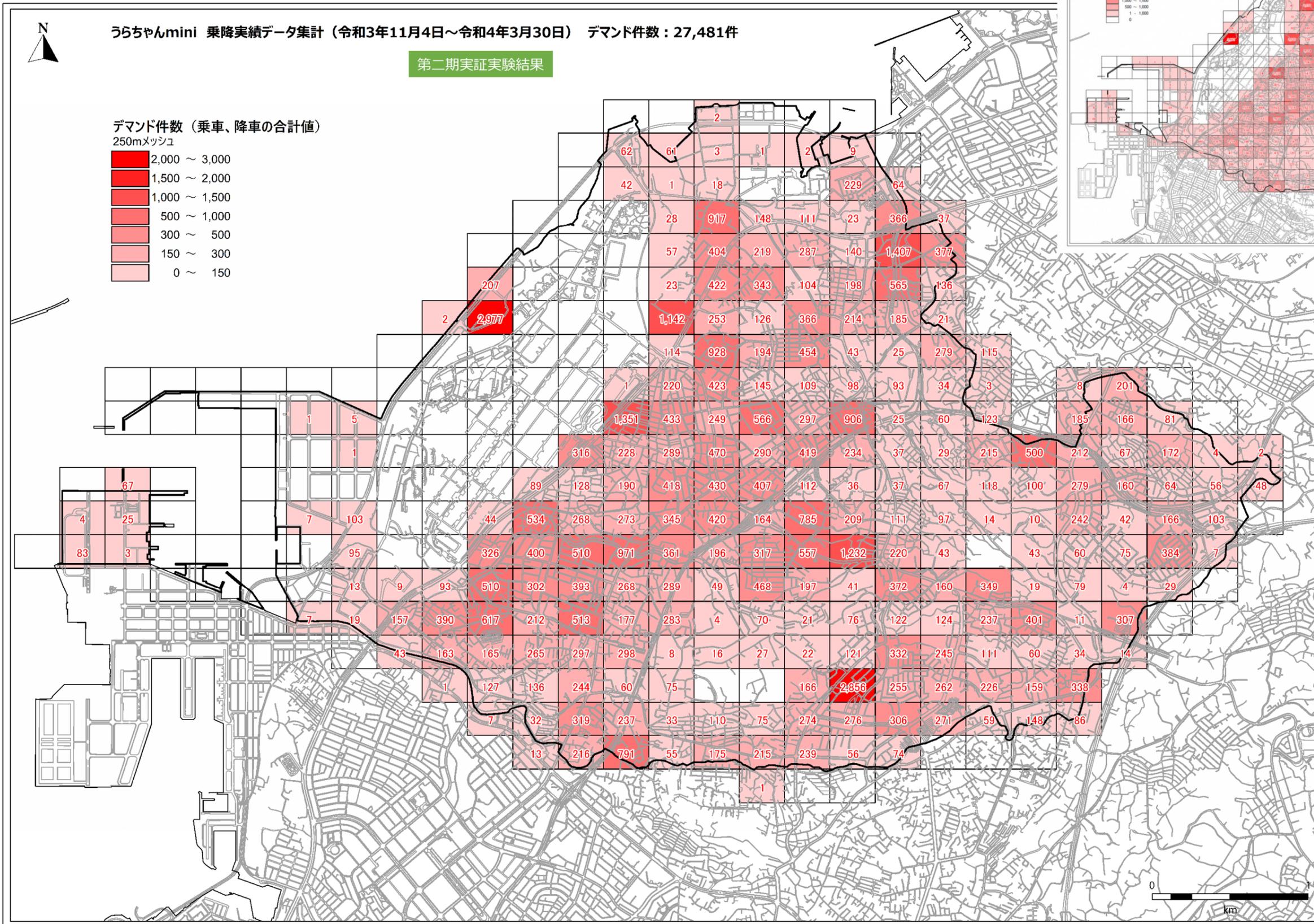
※参考※ 予約センターにおける電話でのお断り件数（センター集計）



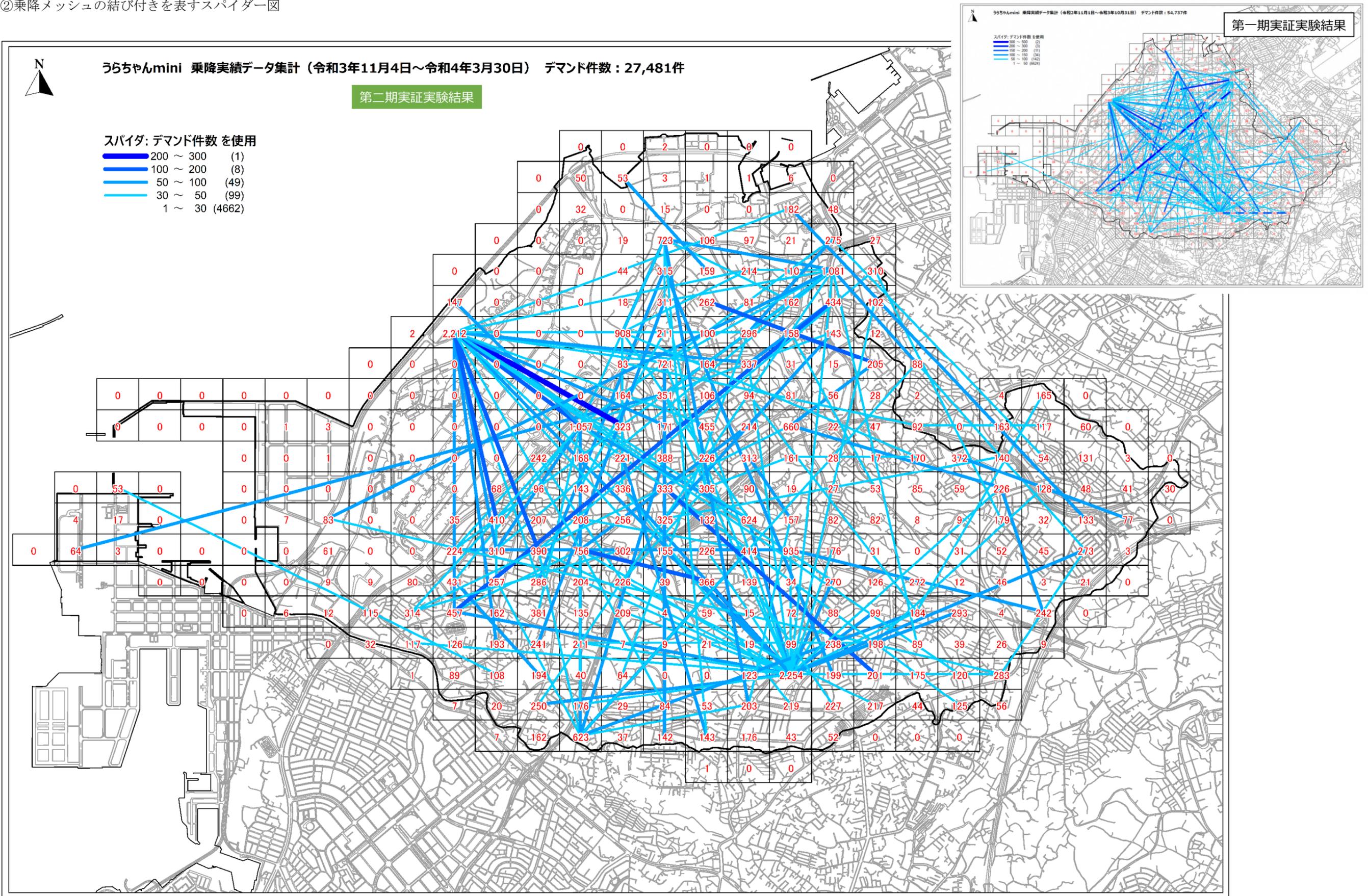
その他理由：配車失敗、お客様都合による時間・行先変更など
お断り件数：11月 759 件、12月 1,046 件、1月 158 件、2月 34 件

(9) 乗降履歴の空間統計 (2021年11月~2022年3月)

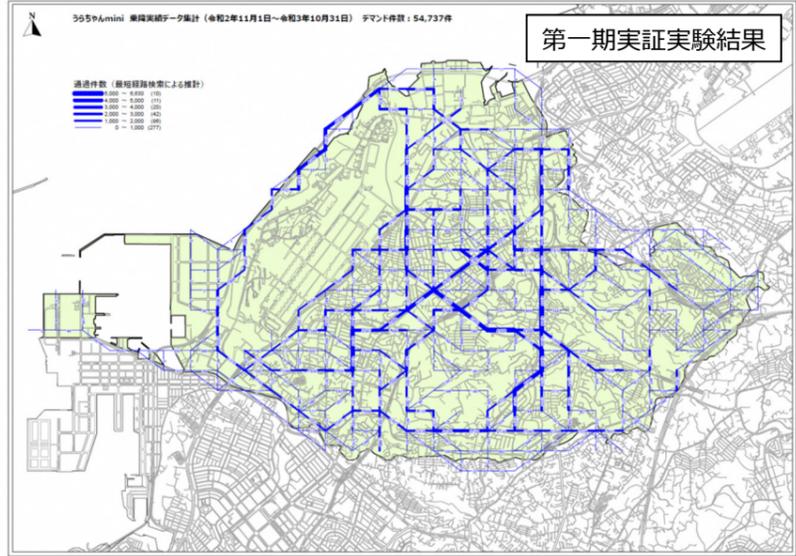
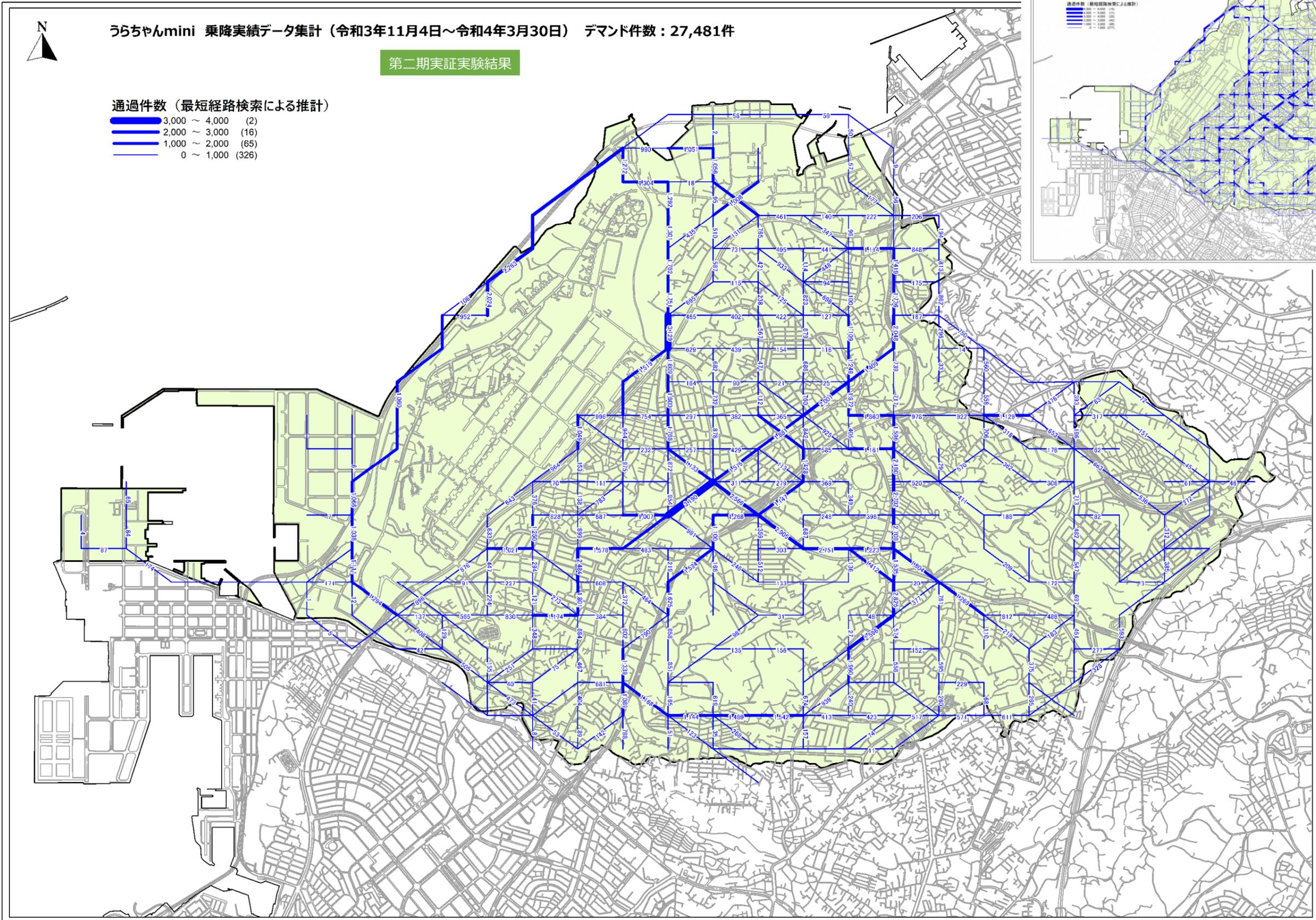
① 利用分布図



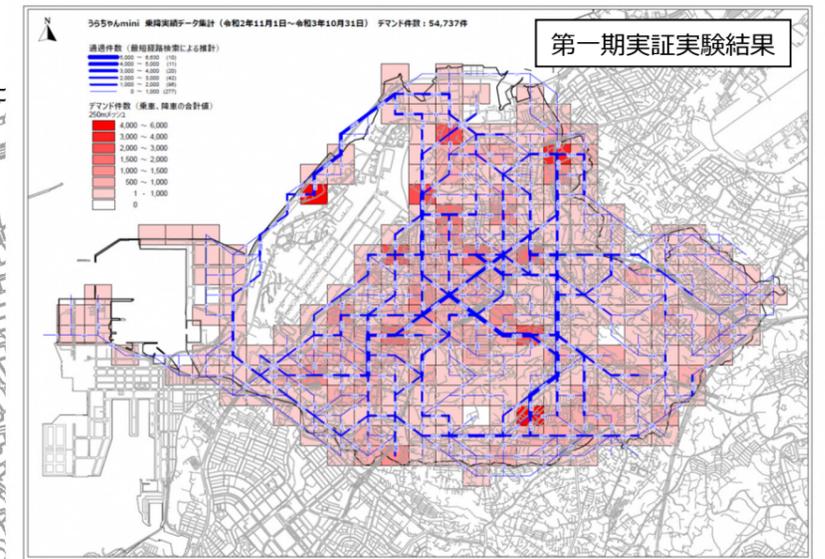
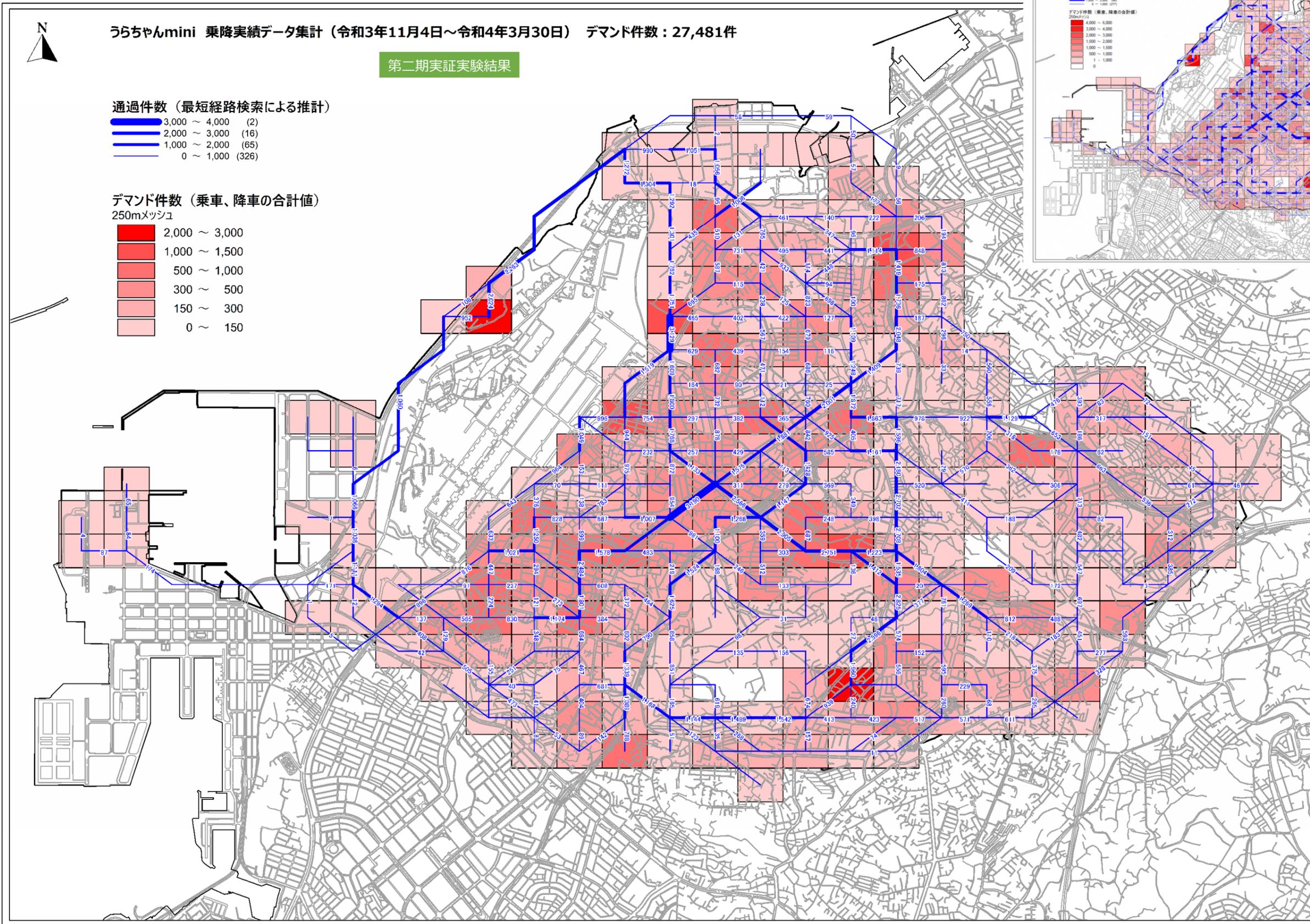
②乗降メッシュの結び付きを表すスパイダー図



③移動経路予測図 (①のメッシュ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

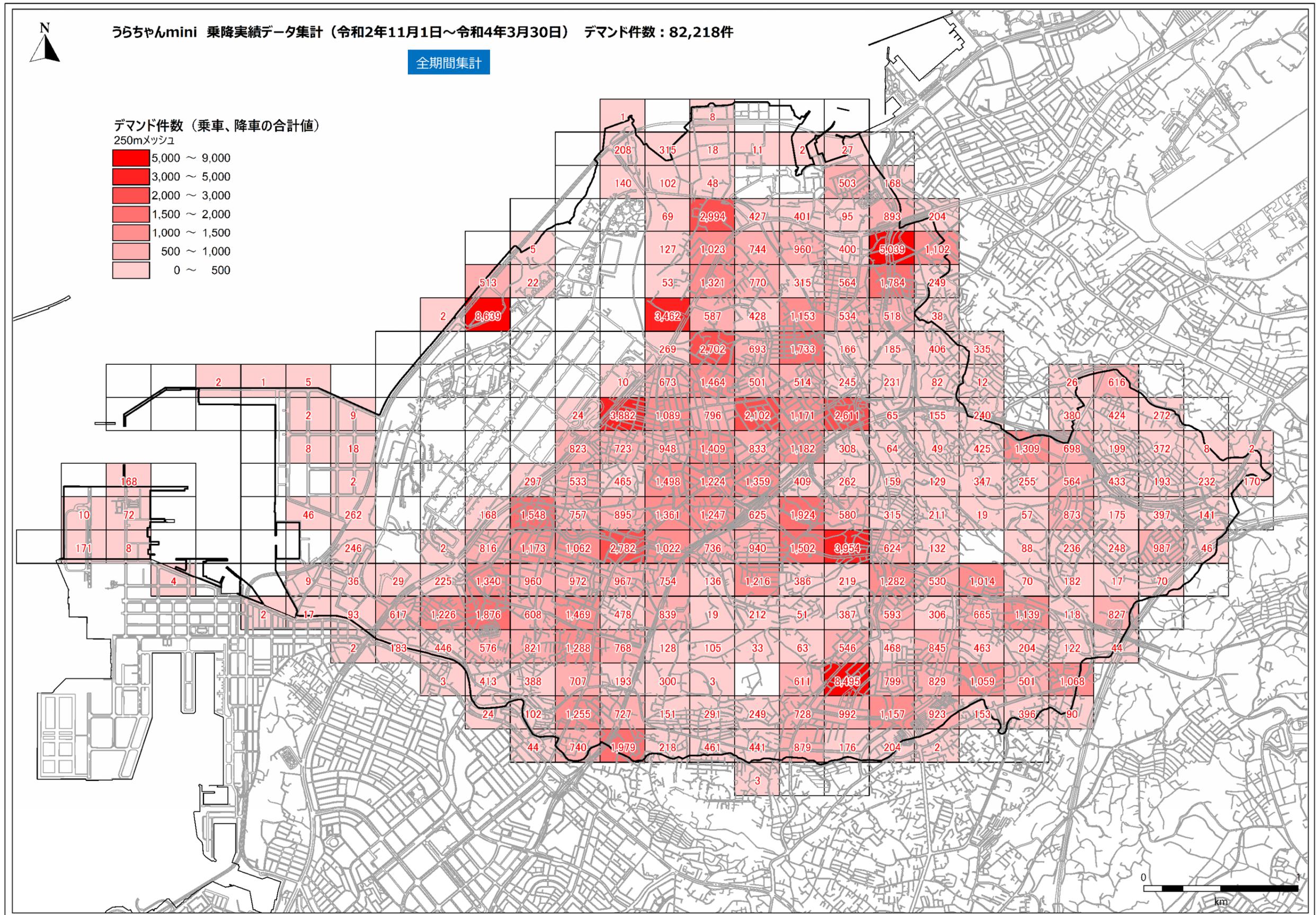


④利用分布図と移動経路予測図

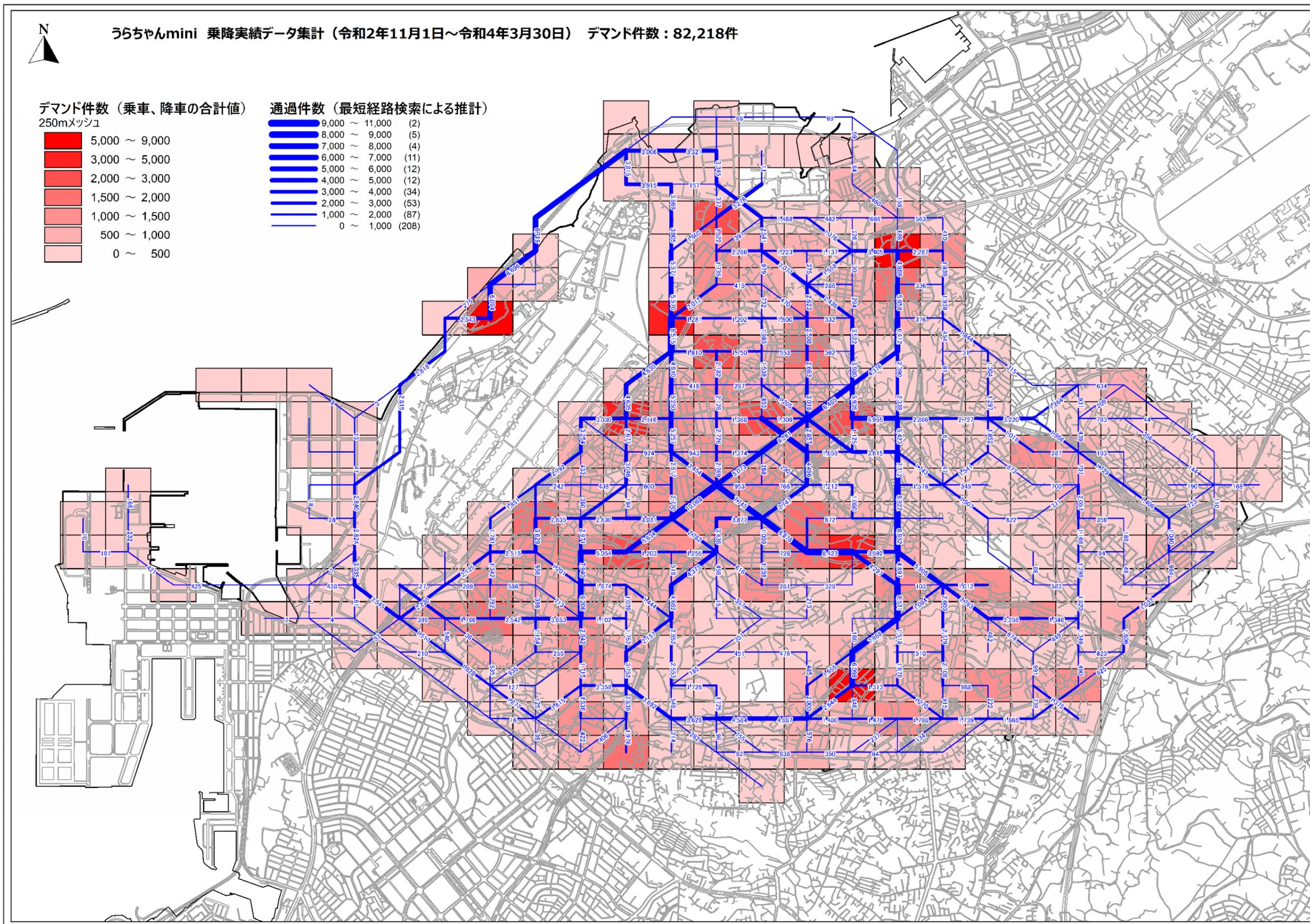


(10) 全期間の空間統計 (2020年11月~2022年3月)

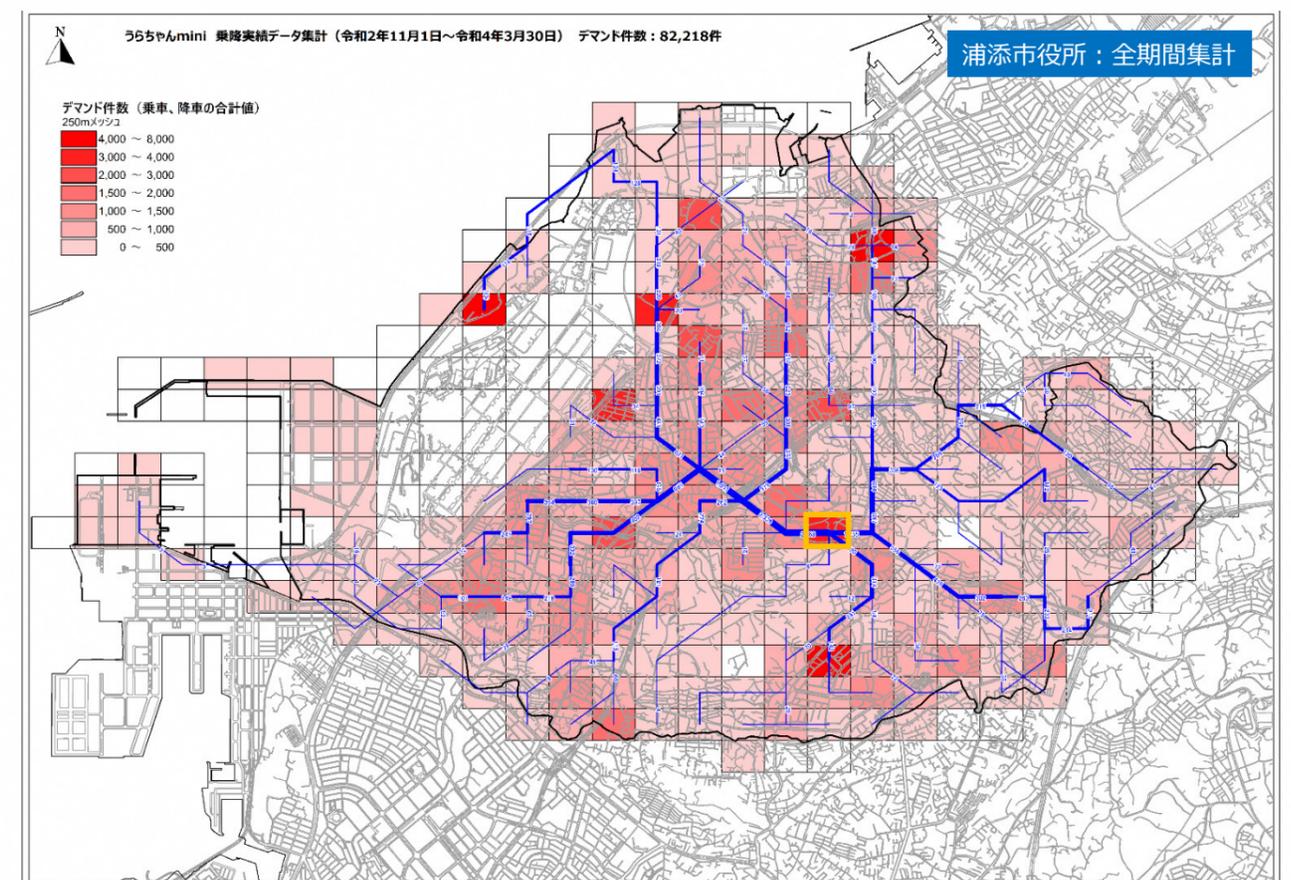
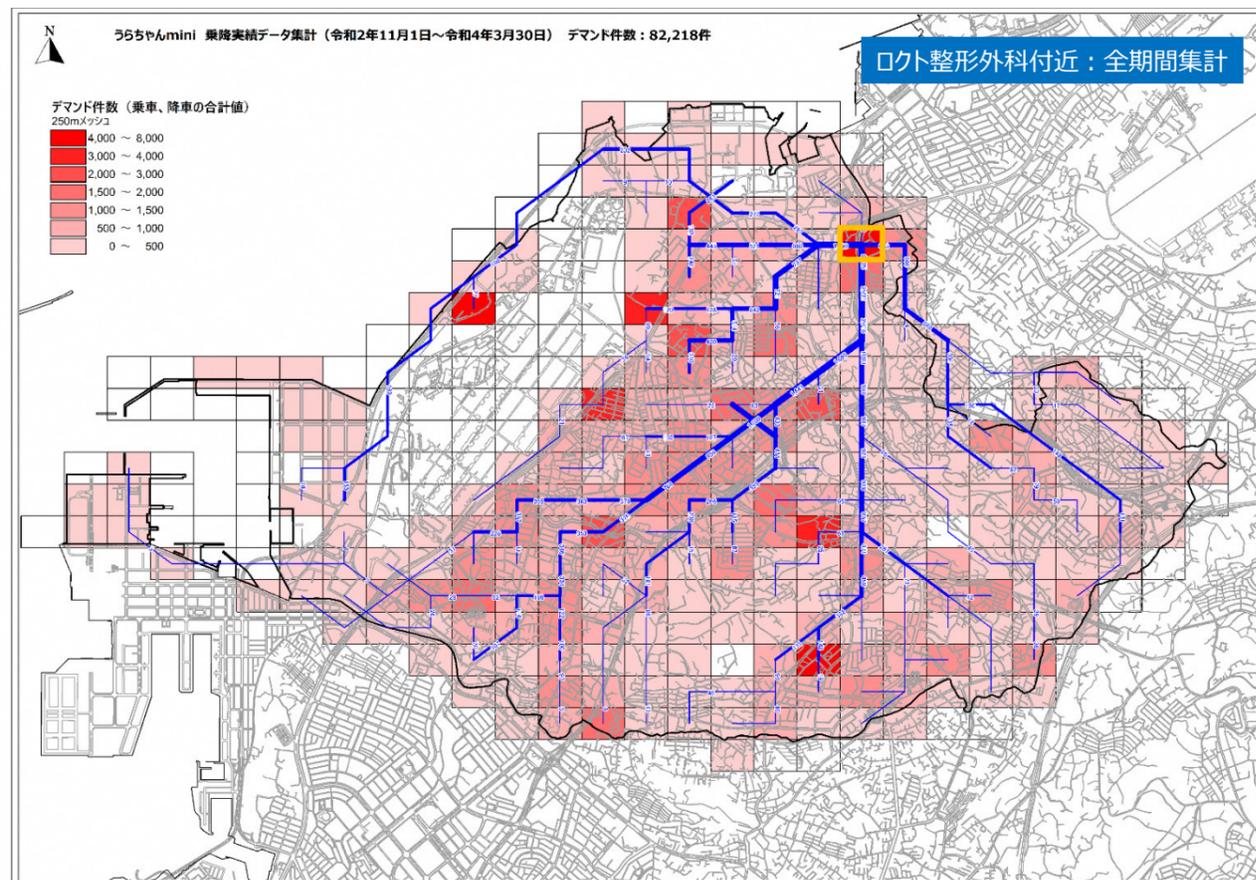
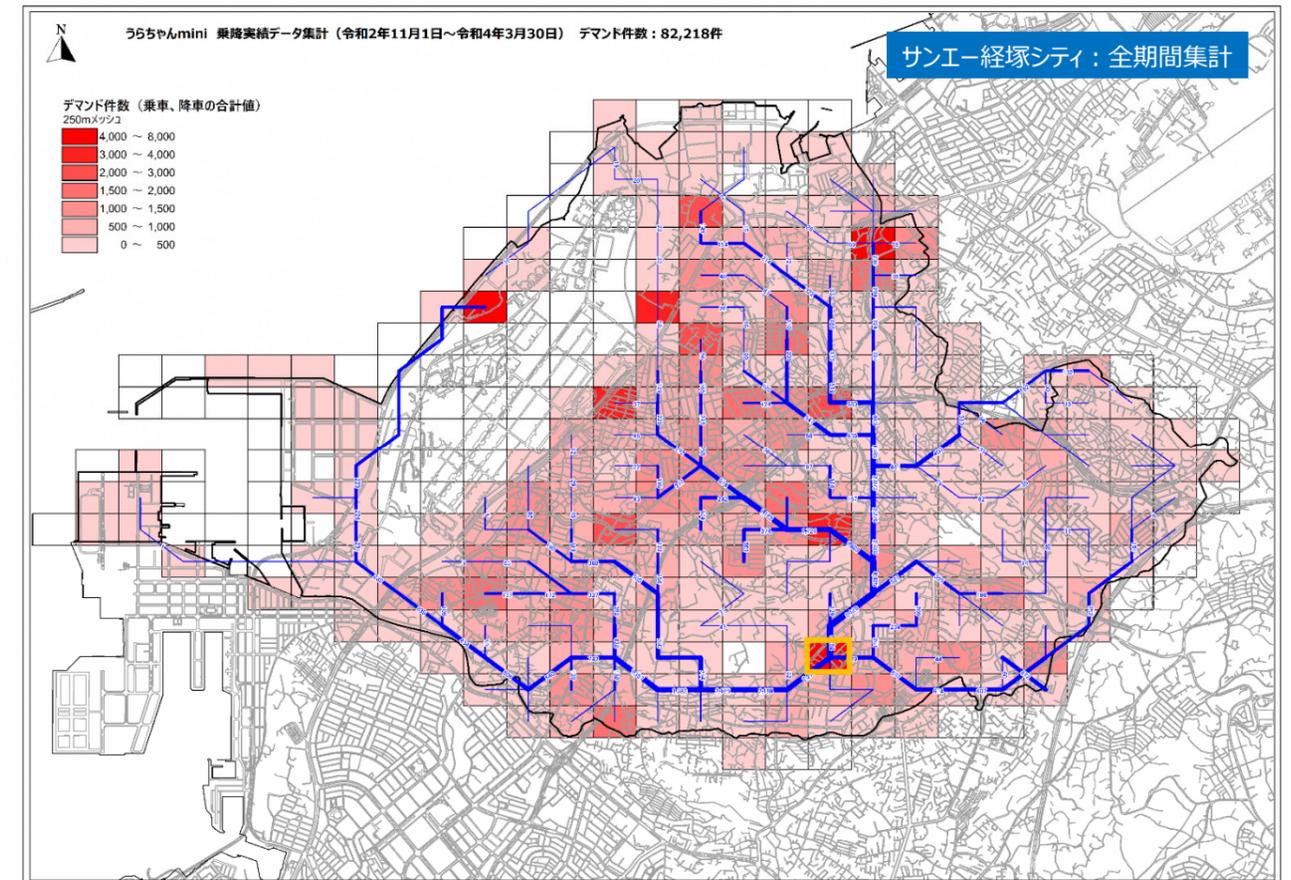
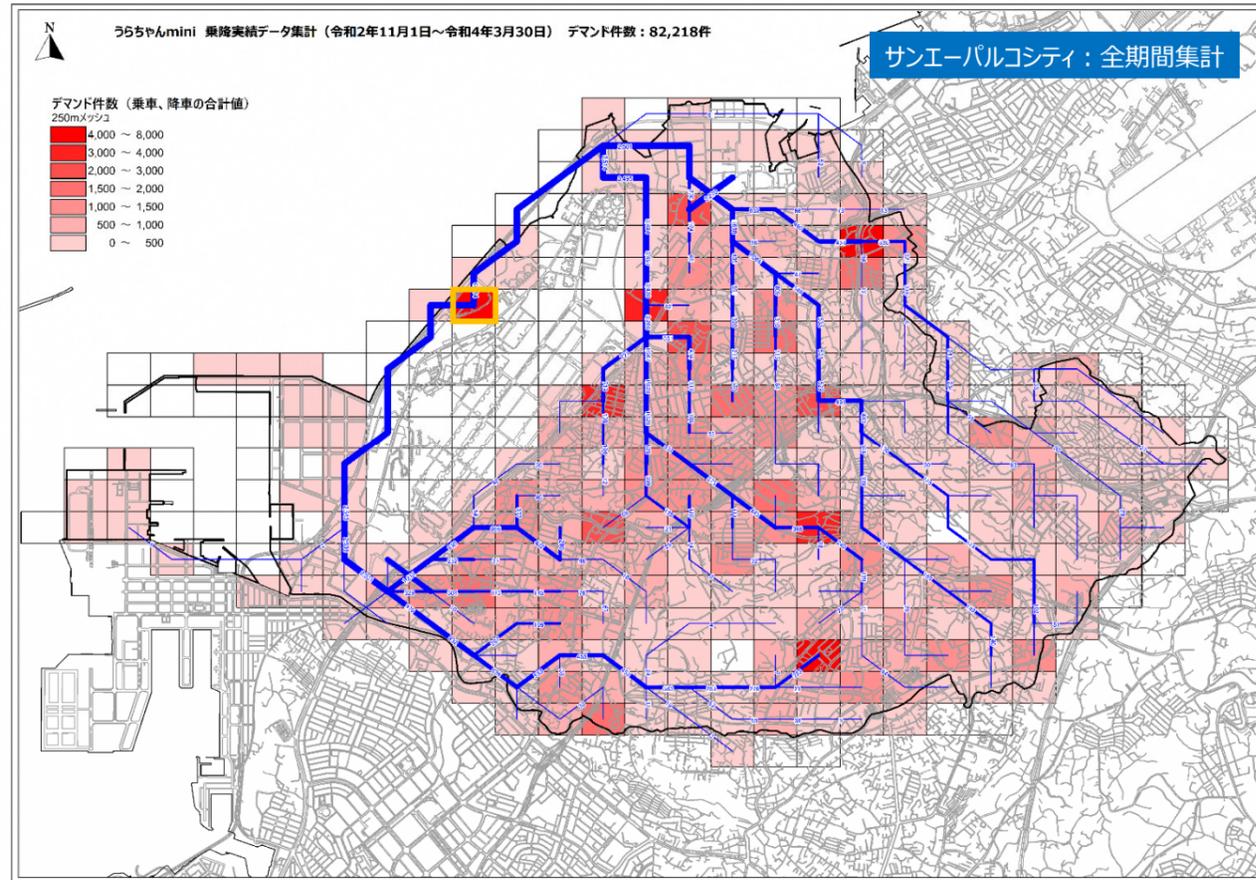
① 利用分布図



②利用分布図と移動経路予測図



③主要目標地と移動経路予測図



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（乗降箇所による判定）

主要施設	第2期			第1期		
	人数 順位	乗降 人数	乗降 件数	人数 順位	乗降 人数	乗降 件数
サンエーパルコシティ	1 →	4,261	3,186	1	8,111	5,995
サンエー経塚シティ	2 →	2,856	2,478	2	5,565	4,839
浦添市役所・浦添市立中央公民館	3 →	1,559	1,399	3	3,398	2,924
ロクト整形外科・佐久田脳神経外科	4 →	1,220	1,158	4	3,151	3,030
八重瀬会同仁病院	5 →	1,050	995	5	2,059	1,933
浦添総合病院	6 →	872	816	7	1,668	1,573
サンエーマチナトシティ	7 →	825	767	6	1,752	1,621
ジスタス浦添	8 →	723	716	9	1,119	1,113
浦添ショッピングセンター・浦添りうぼう	9 →	625	566	8	1,238	1,155
パークレーズコート	10 →	578	474	12	924	774
牧港中央病院	11 →	469	434	10	1,052	990
メイクマン浦添本店	12 →	399	368	14	773	678
マックスバリュ伊祖店	13 →	378	363	11	952	852
てだこ浦西駅	14 ↑	369	307	18	672	520
コープ牧港	15 →	349	335	13	820	761
しみず胃腸内科21・たつや整形外科	16 →	343	337	15	697	679
名嘉村クリニック	17 →	296	280	20	606	564
バーガーキング屋富祖店	18 ↑	274	255	23	428	412
経塚駅	19 →	251	226	19	661	599
みやざと整形クリニック経塚駅前	20 →	251	233	16	686	667
平安病院	21 →	245	205	22	446	372
丸大勢理客店	22 →	226	217	17	681	627
浦添市伊奈武瀬（沖縄県中央卸売市場エリア）	23 ↑	206	182	29	276	247
大平会嶺井第一病院	24 →	190	177	24	374	359
ちねん眼科	25 →	187	164	25	360	338
サンエーV21みやぎ食品館	26 →	147	137	27	300	294
ガゼット浦添教室・ローソン浦添前田駅前店	27 ↑	132	115	32	249	227
ユニオン仲間店・浦添郵便局	28 →	120	105	21	536	479
（西洲）沖縄県卸商業団地	29 ↑	117	117	33	237	235
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	30 ↑	98	90	34	216	182
浦添市社会福祉センター	31 →	98	82	31	255	171
サンエーV21まきみなと食品館	32 ↑	73	71	46	71	69
ピーススクエア・沖縄海邦銀行 てだこ支店	33 ↑	71	52	42	110	78
浦添市産業振興センター 結の街	34 ↑	71	70	43	96	71
沖縄スイミングスクール浦添校	35 ↑	64	62	39	146	142
個別指導塾 スクールIE 浦添内間校	36 ↑	63	63	40	145	145
ANAスポーツパーク体育館前	37 ↓	56	36	28	278	226
港川ピースタウン	38 →	35	30	37	169	80
広栄メディカルビル・りんご薬局広栄店	39 ↑	31	27	49	50	48
マクドナルド牧港店・サンシャイン牧港店	39 ↑	27	21	44	91	73
嶺井リハビリ病院	41 →	25	25	38	159	159
浦添前田駅	41 ↓	18	16	26	352	299
サンレー中央紫雲閣	43 ↑	18	16	50	38	36
浦西自治会事務所	44 →	16	12	41	112	107
A&W牧港店	45 →	15	15	47	51	38
比嘉眼科病院	46 ↓	9	8	36	198	192
浦添さかい眼科	47 ↓	7	7	35	212	206
ブルーシール牧港本店	48 →	5	5	48	51	36
高宮城皮フ科	49 ↓	2	2	30	276	270
指定障がい福祉サービス事業所 ぎずなのえん	50 →	0	0	45	72	65

(2) 乗降の多い既存公共交通機関の結節点（予約名による判定）

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	第二期			第一期			種別 (路線バス系統番号)
	乗車 件数	降車 件数	合計 件数	乗車 件数	降車 件数	合計 件数	
てだこ浦西駅	91	211	302	204	316	520	モノレール
経塚駅	43	179	222	142	457	599	モノレール
浦添前田駅	62	130	192	103	196	299	モノレール
勢理客バス停	13	61	74	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
城間バス停	10	34	44	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
公民館入口バス停	8	35	43	35	1	36	路線バス 55/99
第二城間バス停	7	33	40	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/ 777
屋富祖バス停	16	19	35				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
安波茶バス停	21	9	30	27	1	28	路線バス 55/56/191/256
小湾バス停	16	8	24	50	19	69	路線バス 55/56/99/256
持田原バス停	13	7	20				路線バス 99
大平バス停		17	17	3	11	14	路線バス 21/88/90/98/112
牧港バス停	3	12	15	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
西原入口バス停	5	8	13	12	22	34	路線バス 56/256
宮城バス停	5	8	13				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
城間二丁目バス停	6	3	9				路線バス 55/56/256
仲西バス停	4	4	8	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
仲間バス停	6	2	8	4	3	7	路線バス 55
浦添小学校前バス停	7	1	8	6	8	14	路線バス 56/256
茶山団地前バス停	5	1	6	6		6	路線バス 191
沢岬バス停	3	1	4	5	7	12	路線バス 21/88/90/98/112
第一経塚バス停	2	1	3	2	2	4	路線バス 191
後原バス停	2		2				路線バス 55/56/256
内間バス停	1		1	4	1	5	路線バス 55/56/256
美術館前バス停		1	1	2	3	5	路線バス 55/56/191/256
伊祖4丁目バス停	1		1	1		1	路線バス 55
広栄団地入口バス停				26	6	32	路線バス 21/25/56/88/90/98/125/297
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

(3) 乗降パターン別デマンド数

乗降パターン	第二期		第一期	
	件数	割合	件数	割合
乗降とも公共交通カバーエリア	12,411	45.2%	24,568	44.9%
乗降どちらかが公共交通空白地域	12,536	45.6%	25,203	46.0%
乗降とも公共交通空白地域	2,534	9.2%	4,966	9.1%
合計	21,065		54,737	

(4) 既存路線バス別利用可能件数

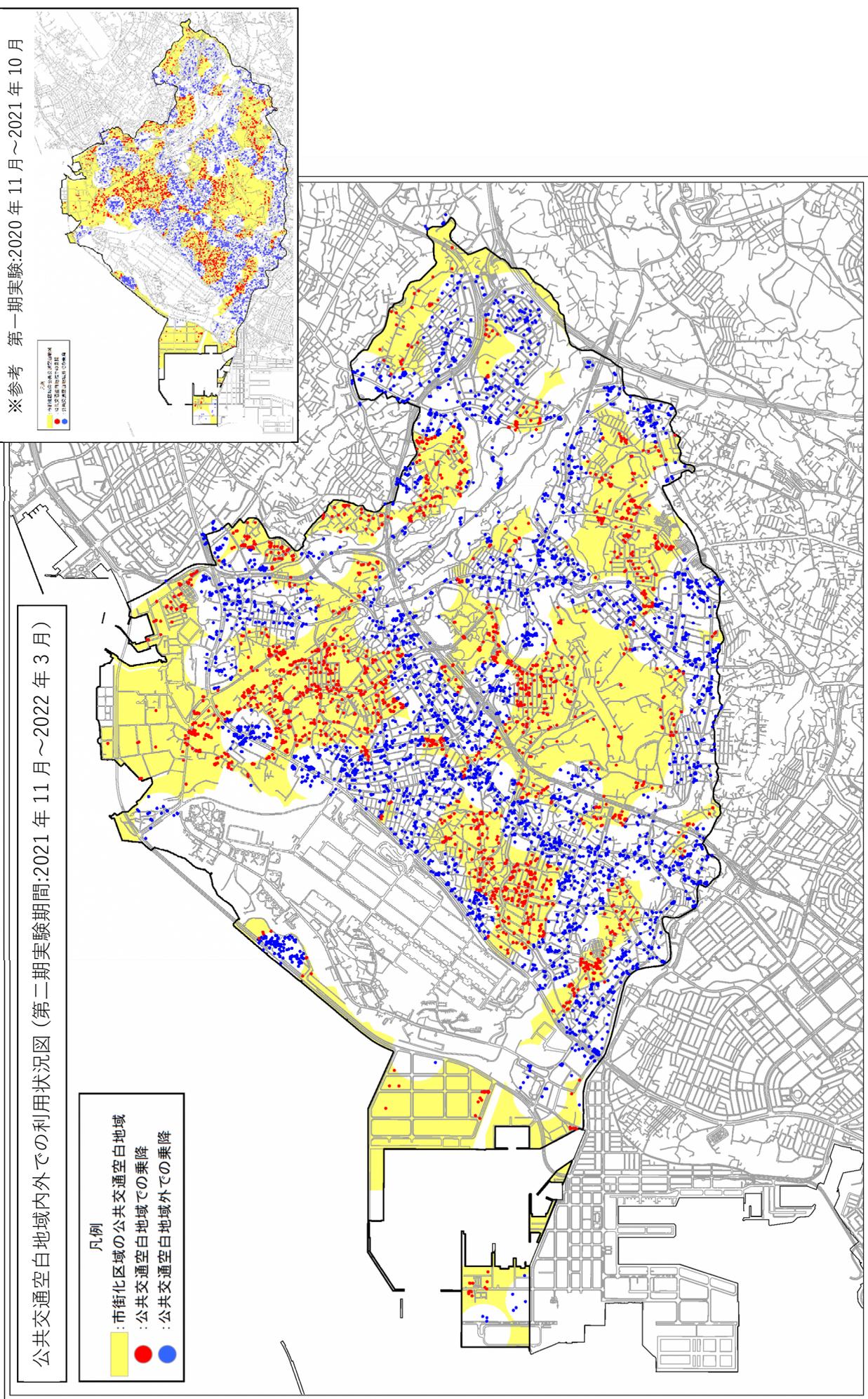
既存路線バス	第二期		第一期	
	乗車可能件数	全体に対する割合	乗車可能件数	全体に対する割合
55：牧港線	876	3.2%	1,910	3.5%
56：浦添線	1,109	4.0%	2,515	4.6%
87：赤嶺てだこ線	79	0.3%	266	0.5%
99：天久新都心線	692	2.5%	1,234	2.3%
191：城間線	923	3.4%	1,780	3.3%
国道58号沿線の路線バス	303	1.1%	876	1.6%
国道330号沿線の路線バス	113	0.4%	65	0.1%
合計	4,095	14.9%	8,646	15.8%

※乗車可能件数：当該路線バスを用いて移動することが可能であったうらちゃんminiの利用件数

※参考 第一期実験:2020年11月～2021年10月

公共交通空白地域内外での利用状況図(第二期実験期間:2021年11月～2022年3月)

- 凡例
- 市街化区域の公共交通空白地域
 - 公共交通空白地域での乗降
 - 公共交通空白地域外での乗降

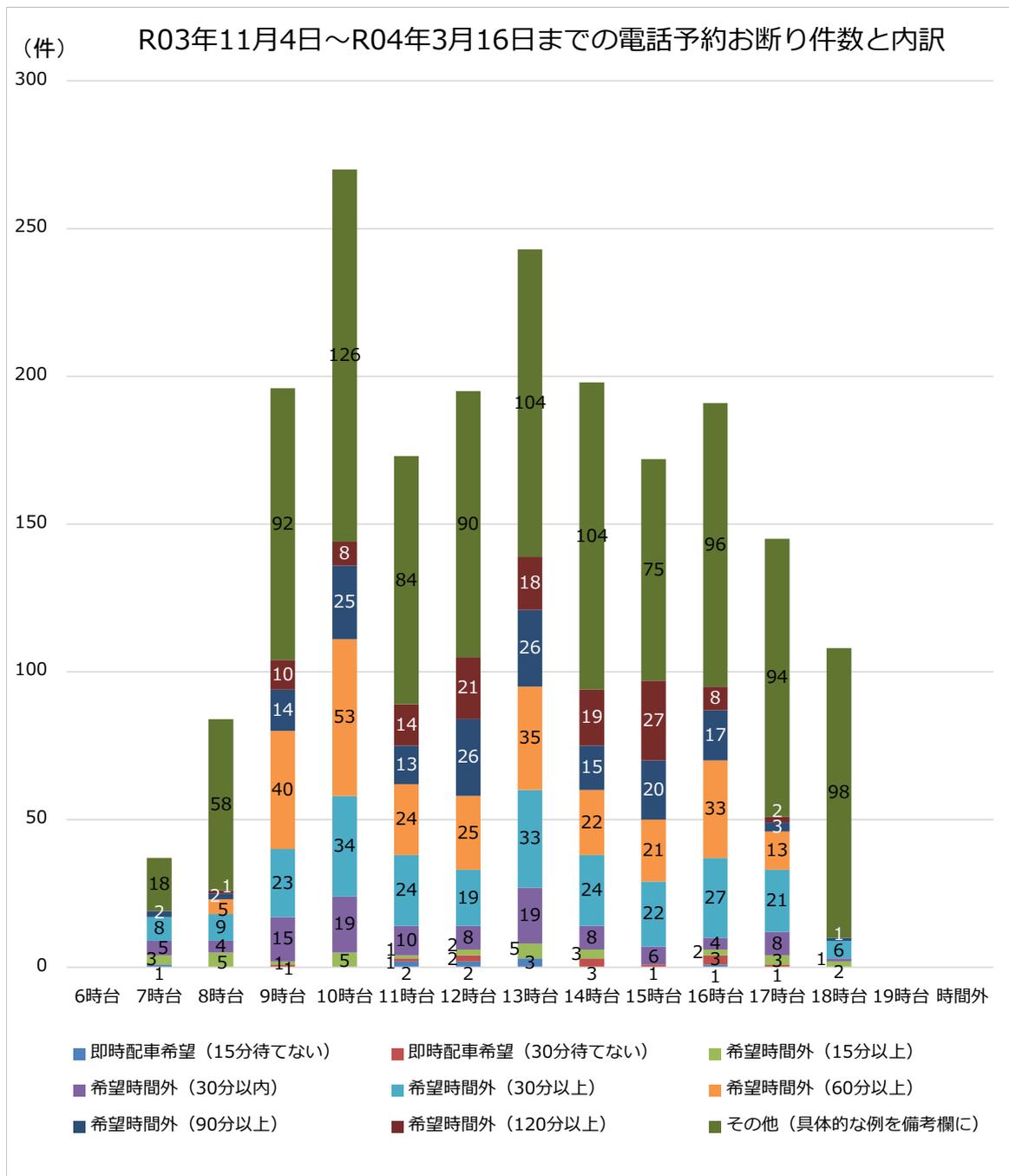


2-2 配車お断り内容の分析

予約センターにて、R3年11月4日からR4年3月16日までの電話予約に対するお断り件数を記録したところ、11月759件、12月1,046件、1月158件、2月34件、3月15件となった。なお、R4年1月までは最初の希望条件では配車できなかったものの、続けて希望条件を変更していく事で最終的に配車可能となった場合でもお断り件数として集計していたが、同年2月からは最終的にお断りしたもののみを集計するとしたことから大幅に件数が減少し、2~3月の平均お断り件数は約1件/日程度となっている。

電話予約におけるお断り理由で最も多かったのは配車失敗（車両に空きが無い）によるお断りが含まれる「その他」であり、次いで案内された配車計画が希望時間から60分以上離れていることによるものであった。（例：希望15時乗車希望→配車16時に配車できる車両が見つからず16時であれば配車可能と回答→お断り）

予約センターによる記録・集計

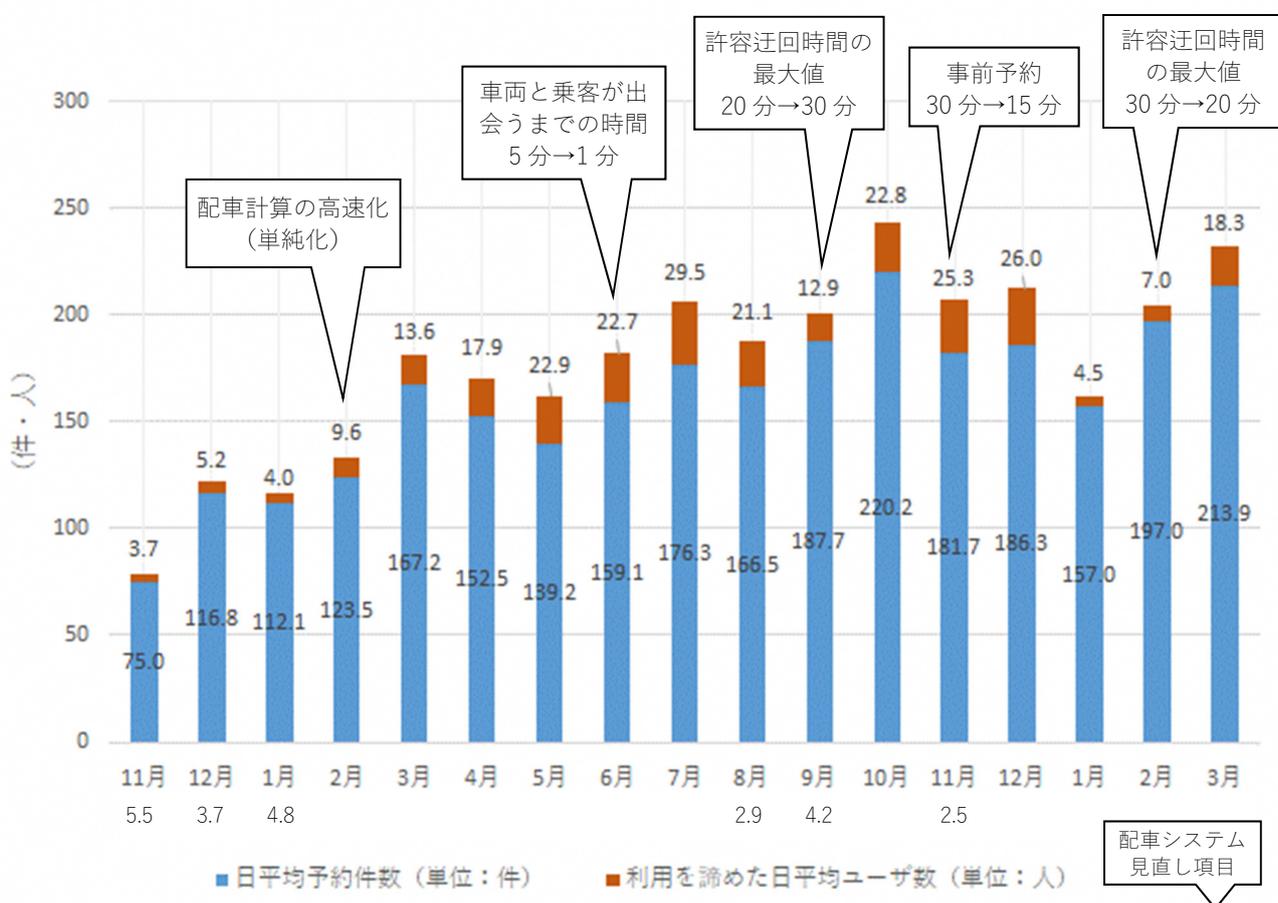


配車システムのログデータを用いて、WEB アプリ、電話予約から当日乗車の予約操作を行ったものの「配車不可能」または、システムより提示された配車計画では希望時間との相違などから予約確定に至らず、結果的に当日の「乗車完了」履歴が1件も無かったユーザの数を集計した。ただし、本集計には当日以外の予約やユーザ都合による予約確定後のキャンセルは含まれていない。

また、実証運行期間中には配車システムの各種設定見直しを行っているが、それらによる配車効率の改善を検証するために見直し項目を時系列的に記載した。

配車システムの見直しを行った翌月の日平均予約件数はいずれも増加していることから、配車効率に向けては一定の効果があった事が伺える。しかし、一方では利用を諦めた日平均ユーザ数も同じように増加しており、翌々月には日平均予約件数が減少していることから、利用を諦めたユーザの利用回数が減少した、いわゆる利用者離れが起こっていた可能性も考えられる。

利用を諦めた日平均ユーザ数と配車システムの見直し項目（配車システムログ）

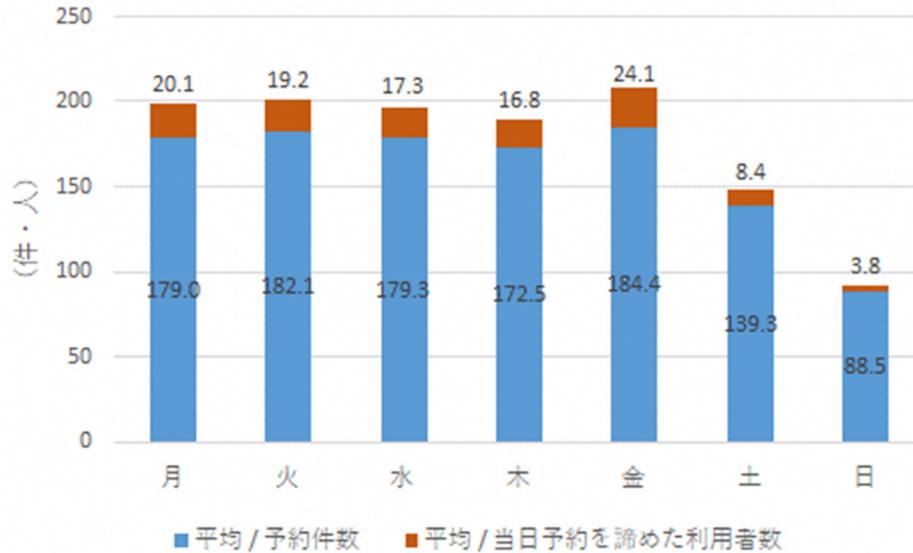


配車システム見直し項目の概要や期待する効果

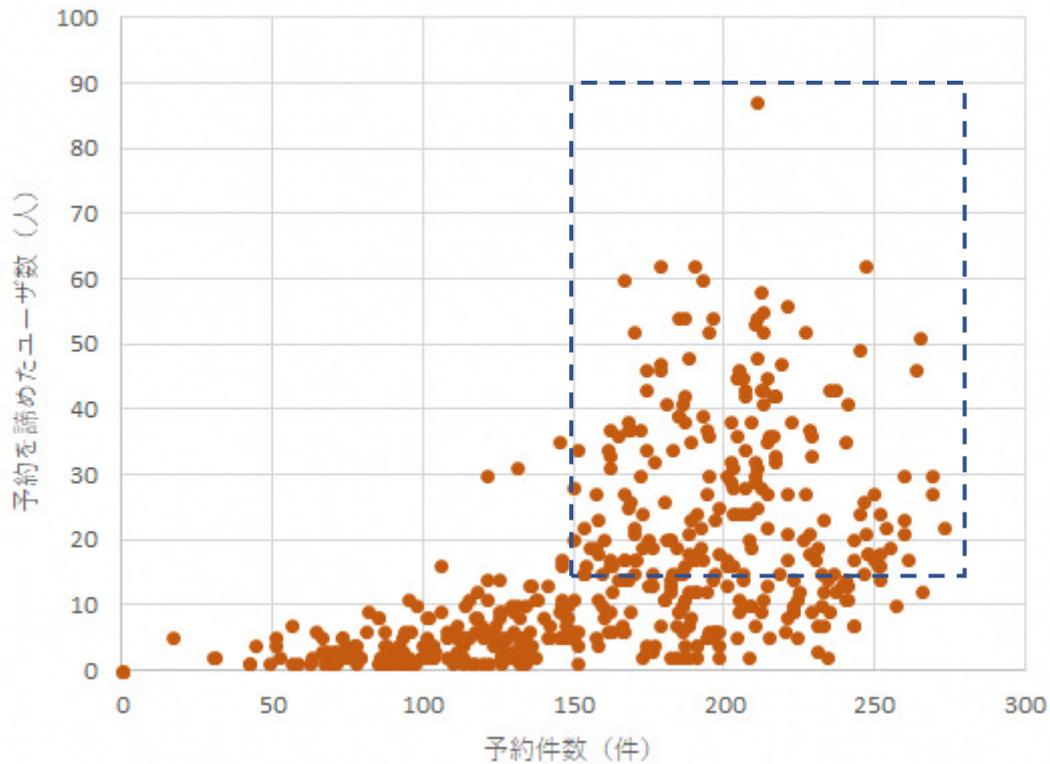
配車計算の高速化	利用者への配車計算結果の提示が早くなり利便性が向上
車両と乗客が出会うまでの時間	見込み時間を5分から1分に短縮することで、次の予約を処理するための時間が増加し、結果的に多くの利用者を送迎できる
許容迂回時間の最大値	新たな利用者の予約を入れるために、既に決まっていた運行計画の変更時に許容できる（延長）時間。長くすることで多くの予約を受け入れられる一方で運行遅延などのデメリットがある。
事前予約	最短で配車可能な規定時間を30分から15分に短くすることで、利便性の向上と多くの予約を受け入れられるようになる。

利用を諦めたユーザー数は概ね日予約件数に比例しており、金曜日が最も多く日曜日が最も少ない結果となった。また、予約件数と利用を諦めたユーザー数の関係では、予約件数 150 件を超えた（図中点線枠内）あたりから利用を諦めたユーザー数のばらつきが大きくなっていることが分かる。

利用を諦めた日平均ユーザー数（曜日別集計、配車システムログ）



予約件数と利用を諦めたユーザー数の関係（全日、配車システムログ）



2-3 利用者アンケート（車内常設）の分析

うらちゃん mini の利用者に対して、利用目的やニーズ等を把握するため、車内にアンケート調査票等を常設し調査を行った。

調査実施期間	2021年11月4日～2022年3月30日
調査実施方法	車内へアンケート調査票、筆記用具、回収BOXを設置
回収数	1件

(1) 調査結果

常設アンケートへの回答件数が1件であったため、表形式で結果を掲載する。

設 問		回 答
(1) 居住地		浦添市前田
(2) 属性	年齢	60代
	性別	男性
	職業	無職
(3) 運転免許の保有状況		持っていたが返納した
(4) 車やバイクの保有状況		保有していない
(5) うらちゃんmini主な利用目的		通院、買い物
(6) うらちゃんminiが無かった場合の移動手段		タクシー
(7) 満足度 ↑ 満足 やや満足 普通 やや不満 ↓ 不満	[運賃設定]	やや満足
	[運行時間帯]	やや満足
	[定時性]	やや満足
	[わかりやすさ]	やや満足
	[使いやすさ]	やや満足
	[受付・運転手の対応]	やや満足
	[他交通機関（路線バス等）との乗継利便性]	やや満足
	[上記項目を含めた全体的な満足度]	やや満足
	やや不満・不満と選択した具体的内容	未記入
(8) うらちゃんminiの今後のあり方 ※該当するものに「○」をつける	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	
(9) 今後のうらちゃんminiの利用意向		利用する（予定がある）
(10) 自由意見	①運賃設定	未記入
	②運行時間帯	未記入
	③定時性	未記入
	④わかりやすさ	未記入
	⑤使いやすさ	もっと待ち時間を短くしてほしい
	⑥受付・運転手の対応	未記入
	⑦他交通機関（路線バス等）との乗継利便性	未記入
	⑧上記項目を含めた全体的な満足度	未記入
	⑨その他	未記入

※個人を特定できる項目が無いため原文のまま掲載

<p>皆様の貴重なご意見をお聞かせください!!</p> <p>～ うらちゃん mini 利用者アンケート ～</p>
<p>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。</p> <p>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）</p>
<p>回答欄が <input type="checkbox"/> 形の設問では、選んだ答えの回答欄に、<input checked="" type="checkbox"/> チェックを入れてください。</p>

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（ _____ ）

(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)	<input type="checkbox"/>				
② 運行時間帯 (7 時～19 時)	<input type="checkbox"/>				
③ 定時性 (時間通りの運行)	<input type="checkbox"/>				
④ わかりやすさ (サービスの仕組み等)	<input type="checkbox"/>				
⑤ 使いやすさ (事前予約～乗車まで)	<input type="checkbox"/>				
⑥ 受付・運転手の対応	<input type="checkbox"/>				
⑦ 他交通機関 (路線バス等) との乗継利便性	<input type="checkbox"/>				
⑧ 上記項目を含めた全体的な満足度	<input type="checkbox"/>				

「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)

● 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。

2-4 市民アンケートの分析

うらちゃん mini に対する認知度、利用状況、ニーズ等を把握するため、市広報誌・WEBにて全世帯調査を行った。

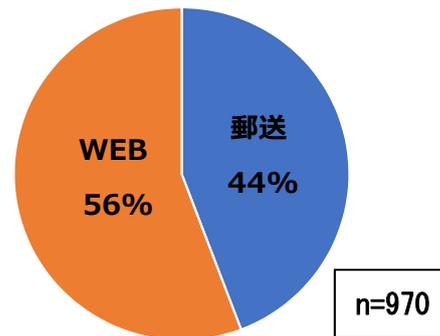
調査実施期間	2021年12月24日～2022年2月8日
調査実施方法	広報誌折込、WEB方式
回収数	970件

【2021年12月24～2月8日広報誌折込、WEB方式により回数数970票】

(1) 回収方法

市民アンケートは全回答数のうち、郵送が44%、WEBが56%であった。

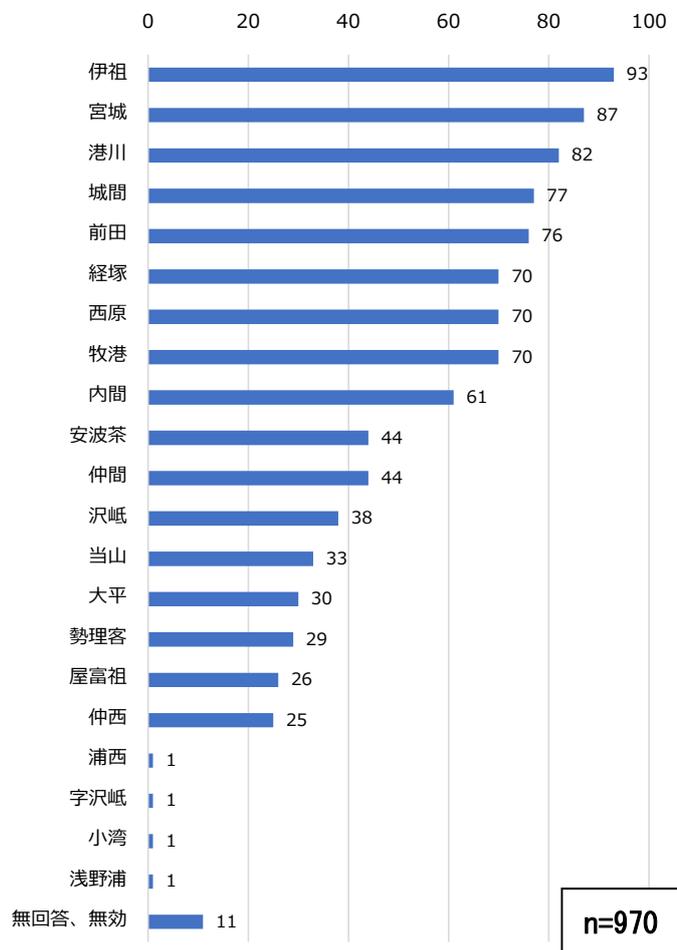
方法	票数
郵送	429
WEB	541
総計	970



(2) 居住地

回答者の居住地は伊祖地区が最も多く、次いで宮城、港川地区が多い結果となった。

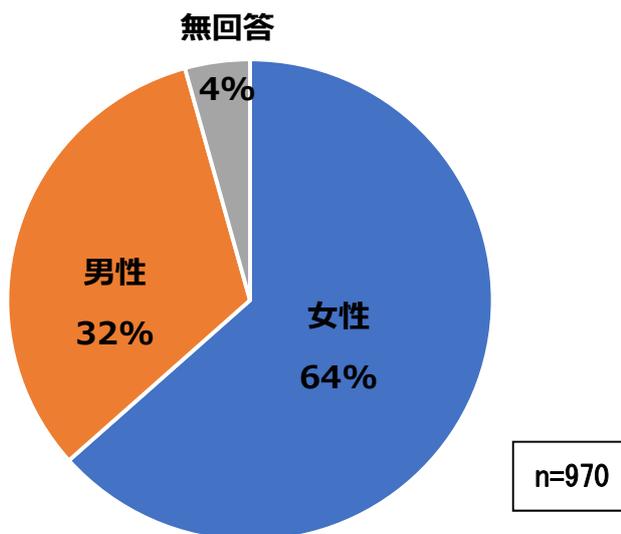
地域名	票数
伊祖	93
宮城	87
港川	82
城間	77
前田	76
経塚	70
西原	70
牧港	70
内間	61
安波茶	44
仲間	44
沢岬	38
当山	33
大平	30
勢理客	29
屋富祖	26
仲西	25
浦西	1
字沢岬	1
小湾	1
浅野浦	1
無回答、無効	11
総計	970



(3) 性別

回答者の性別は女性が約6割と半数を超えている。

性別	票数
女性	615
男性	313
無回答	42
総計	970

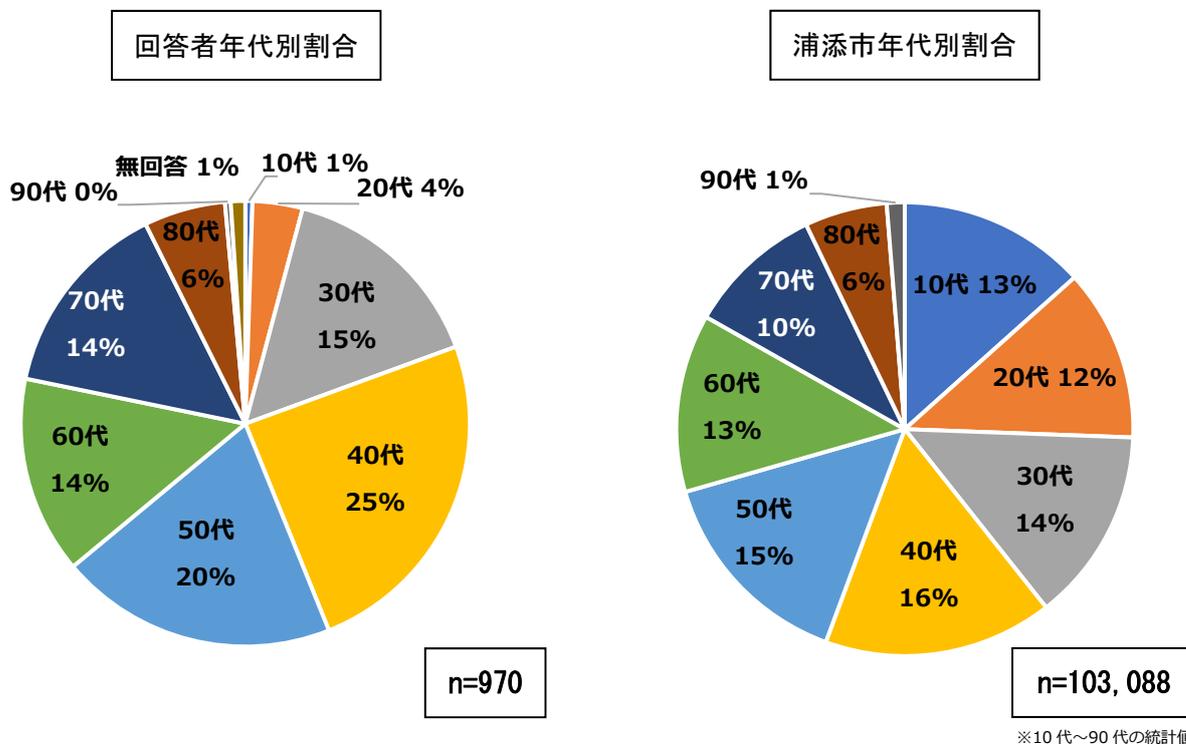


(4) 年代

①年代（全体）

回答者全体（郵送とWEB）の年代を浦添市人口と比較すると10代、20代からの回答が少なく、40代が多い。

その他の年代はほぼ同程度の割合になっている。



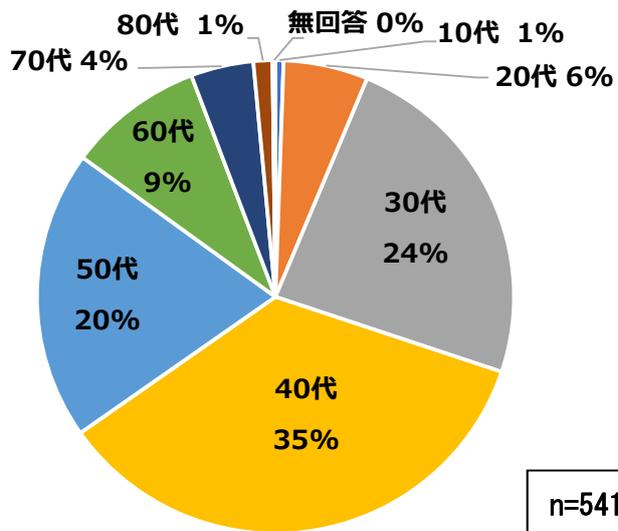
(令和4年2月時点)

引用：www.city.urasoe.lg.jp

②年代（WEB）

WEBによる回答者の年代は30代、40代が多く、全体の6割を占めている。

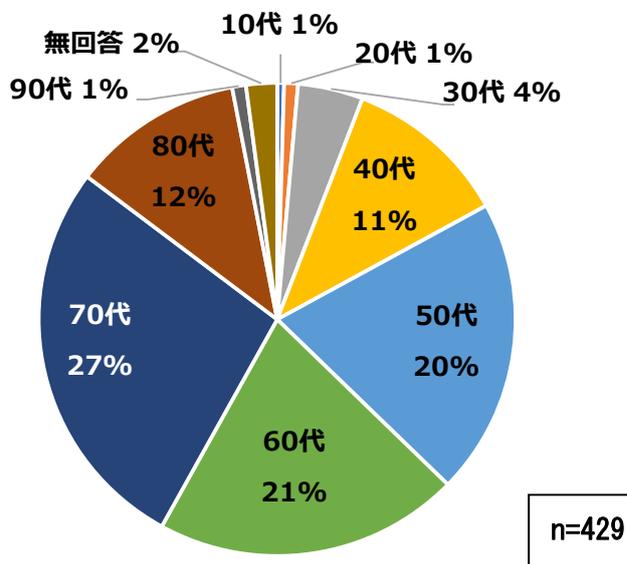
年代	票数
10代	3
20代	31
30代	129
40代	190
50代	107
60代	50
70代	23
80代	7
90代	0
無回答・無効	1
総計	541



③年代（郵送）

郵送による回答者は70代が最も多く、60代～80代が約6割を占めている。

年代	票数
10代	2
20代	4
30代	19
40代	48
50代	87
60代	89
70代	117
80代	50
90代	4
無回答・無効	9
総計	429

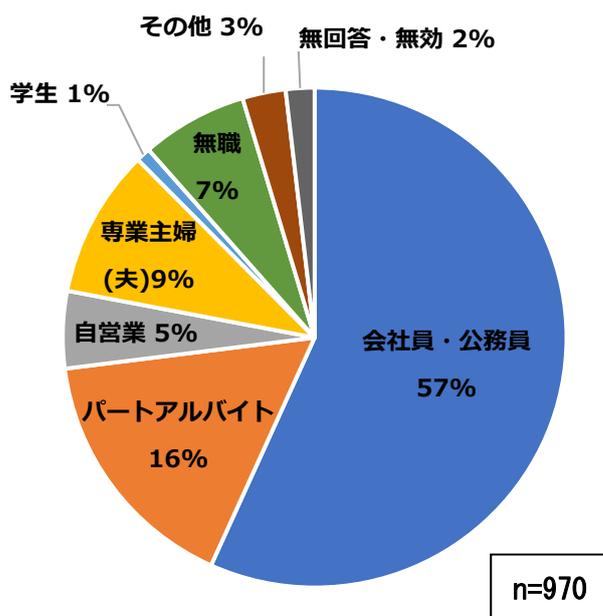


(5) 職業

回答者の職業は「会社員・公務員」が全体の約6割と最も多く、次いで「パート・アルバイト」「専業主婦（夫）」と続いている。その他具体的記入としては、「大学職員」、「保育士」などの職業の方が回答している。

職業	総計
会社員・公務員	408
パート・アルバイト	147
自営業	53
専業主婦（夫）	114
学生	9
無職	168
その他	27
無回答・無効	44
総計	970

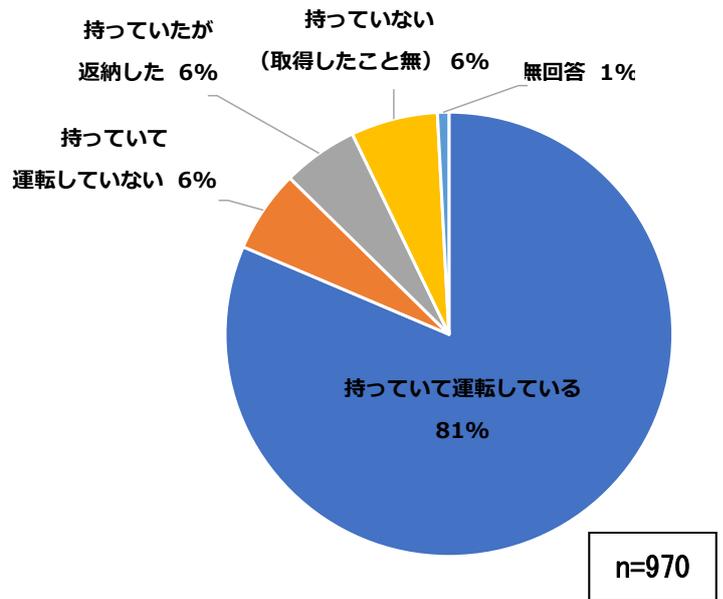
その他具体的記入
就労支援
保育士
私立学校教職員
福祉団体職員
臨時的任用職員
福祉
医療
身体障害
契約社員
非常勤
大学教員
大学非常勤講師
フリーランス



(6) 運転免許

運転免許を保持している人が最も多く、回答者の8割以上を占めている。

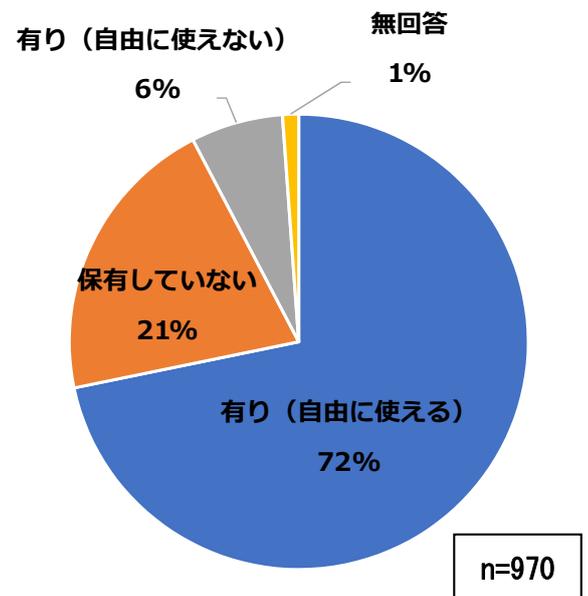
運転免許	票数
持っていて運転している	790
持っていて運転していない	58
持っていたが返納した	53
持っていない（取得したこと無）	61
無回答	8
総計	970



(7) 車両保有状況

車両保有状況は、車両を保有している人が最も多く、全体の7割以上を占めている。

車両保有状況	票数
有り（自由に使える）	696
保有していない	200
有り（自由に使えない）	63
無回答	11
総計	970

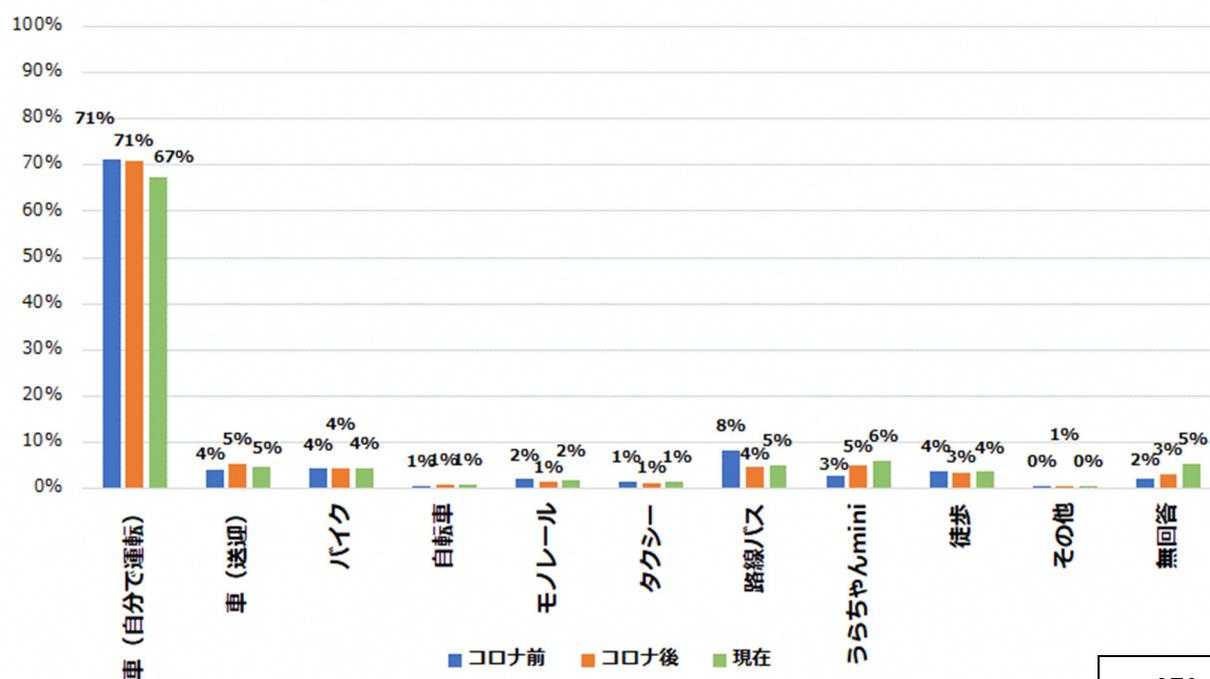


(8) コロナ前・後・現在での移動手段

コロナ前後での移動手段を比較してみると、「路線バス」の利用者が減少している。また、「うらちゃん mini」の利用者が増加している。要因として、コロナ禍中に運行したため、認知度が上がったことによる増加だと考えられる。

コロナ後と現在での移動手段を比較してみると、「車（自分で運転）」の利用者が減少している。また、「うらちゃん mini」の利用者がさらに増加していることがわかる。

移動手段	コロナ前	コロナ後	現在	差 (前→後)	差 (後→現在)
車（自分で運転）	690	688	653	-2	-35
車（送迎）	38	50	46	12	-4
バイク	40	41	41	1	0
自転車	5	8	8	3	0
モノレール	18	13	16	-5	3
タクシー	14	11	13	-3	2
路線バス	80	43	48	-37	5
うらちゃん mini	25	49	57	24	8
徒歩	35	33	34	-2	1
その他	4	5	3	1	-2
無回答、無効	21	29	51	8	22
総計	970	970	970	-	-



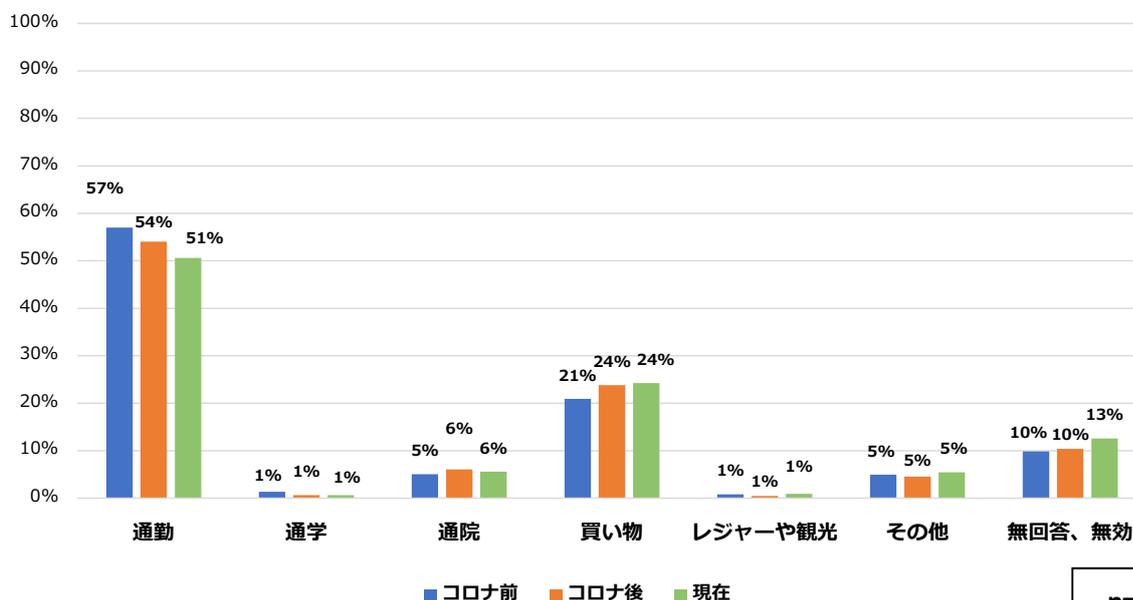
n=970

(9) コロナ前後移動目的

コロナ前後の移動目的を比較すると、「買い物」・「通院」は増加しており、「通勤」・「通勤」・「レジャーや観光」は減少している。コロナ後と現在を比較すると、「買い物」・「レジャーや観光」は増加しており、「通勤」・「通院」は減少している。

移動手段	コロナ前	コロナ後	現在	差 (前→後)	差 (後→現在)
通勤	553	524	491	-29	-33
通学	13	6	6	-7	0
通院	49	59	54	10	-5
買い物	203	231	235	28	4
レジャーや観光	8	5	9	-3	4
その他	48	44	53	-4	9
無回答、無効	96	101	122	5	21
総計	970	970	970	0	0

その他具体的記入		
コロナ前	コロナ後	現在
講演会	講演会	趣味
図書館利用	講座参加(運動)	講演会
習い事	趣味	ボランティア
稽古事	グラウンド送迎	講座参加(運動)
講座参加(運動)	妻の職場へ送迎	グラウンド送迎
グラウンド送迎	サークル	サークル
妻の職場へ送迎	習い事	カルチャー
サークル	美容室	デイサービス
デイサービス	介護	美容室・姉妹集まり
美容室・姉妹集まり	生活全般	習い事
介護	親戚の家	妻の職場へ送迎
生活全般	-	介護
親戚家や買い物	-	生活全般
-	-	子どもの送迎



n=970

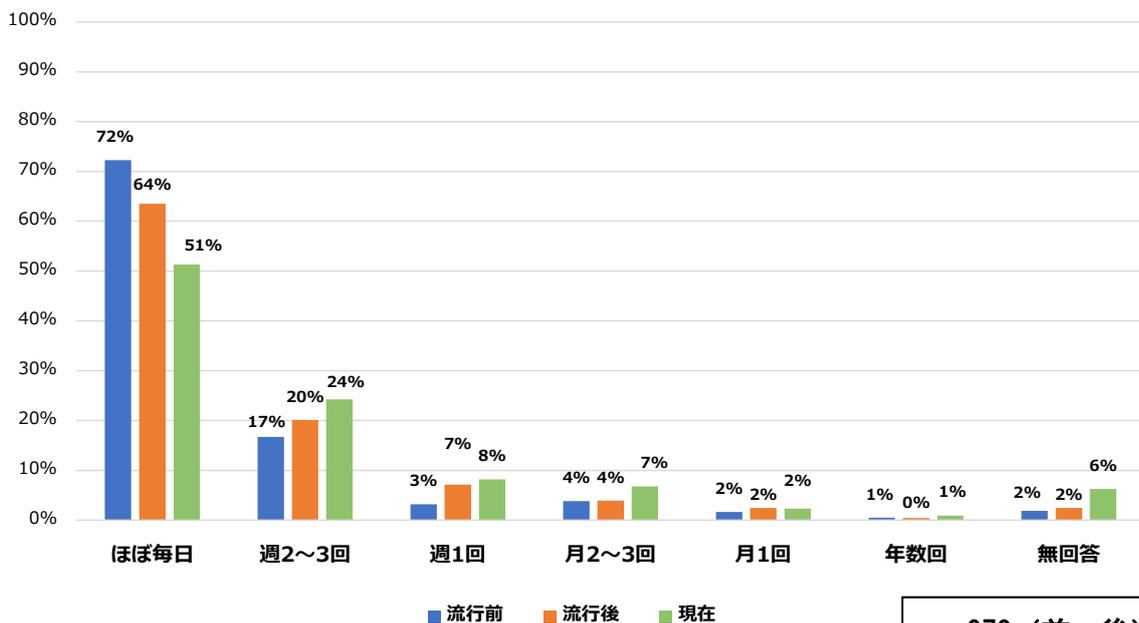
(10) コロナ前後移動頻度

コロナ前後の移動頻度を比較すると、「ほぼ毎日」移動している人が減少している。「週2～3回」・「週1回」で移動している人が増加していることから、ほぼ毎日移動していた人が、移動頻度を減らしていたのではないかと考えられる。

コロナ後と現在の比率を比較すると、「ほぼ毎日」移動している人が減少しており、「週2～3回」・「週1回」・「月2～3回」で移動している人が増加している。

移動手段	コロナ前		コロナ後		現在		差 (前→後)	差 (後→現在)
	人数	割合	人数	割合	人数	割合		
ほぼ毎日	701	72%	616	64%	220	51%	-9%	-12%
週2～3回	162	17%	195	20%	104	24%	3%	4%
週1回	31	3%	69	7%	35	8%	4%	1%
月2～3回	37	4%	38	4%	29	7%	0%	3%
月1回	16	2%	24	2%	10	2%	1%	0%
年数回	5	1%	4	0%	4	1%	0%	1%
無回答	18	2%	24	2%	27	6%	1%	4%
総計	970	100%	970	100%	429	100%	0	0

※移動頻度（現在）に関しては郵送（429件）の集計結果のみ



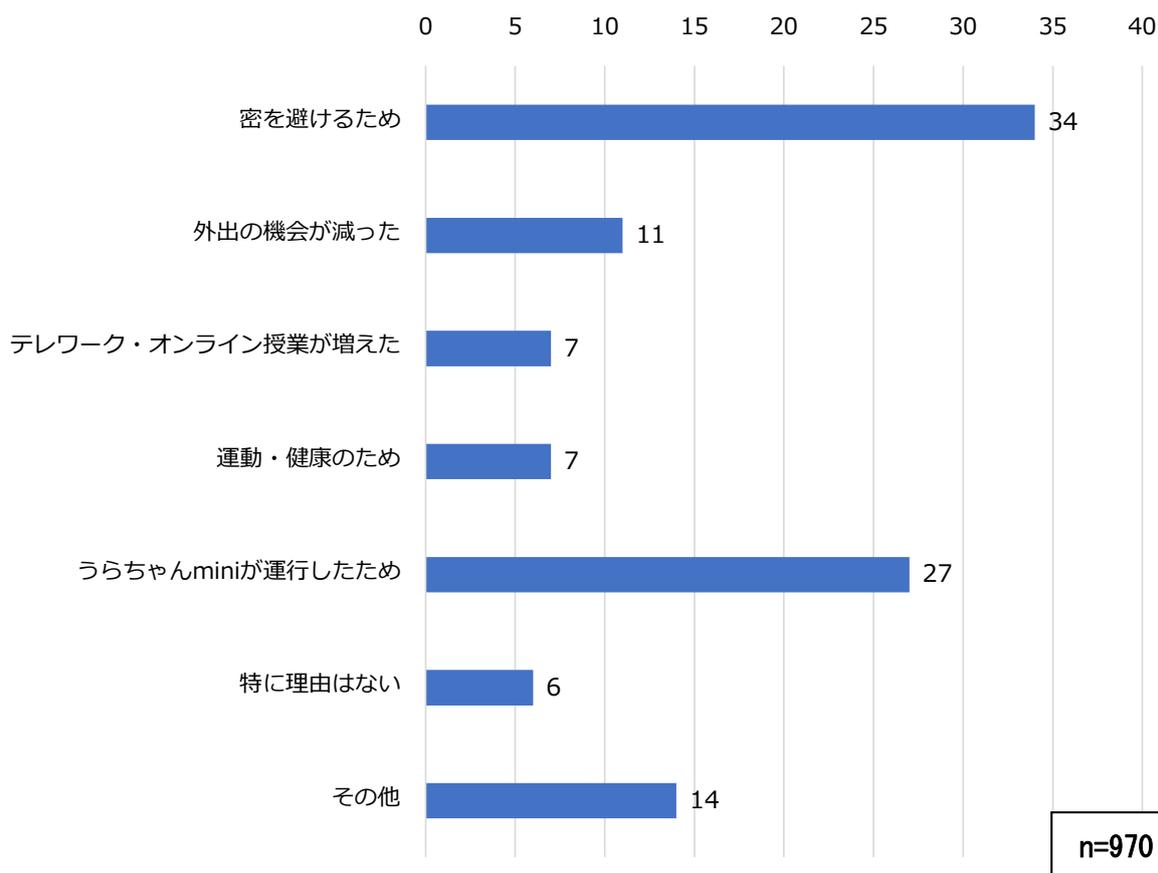
n=970 (前・後)
n=429 (現在)

(11) 移動手段変更理由（コロナ前から後）

移動手段変更理由（コロナ前から後）については、「密を避けるため」という回答が最も多かった。その他具体的な理由としては、「運転免許返納」や「運転ができなくなったため」などの回答があった。

移動手段変更理由（流行前→流行後）	票数
密を避けるため	34
外出の機会が減った	11
テレワーク・オンライン授業が増えた	7
運動・健康のため	7
うらちゃん mini が運行したため	27
特に理由はない	6
その他	14
変更なしのため無回答	709
無回答、無効	155
総計	970

その他具体的記入
運転ができなくなった
運転免許を返納したため
免許証返納
仕事のため
車の返納
免許がない為

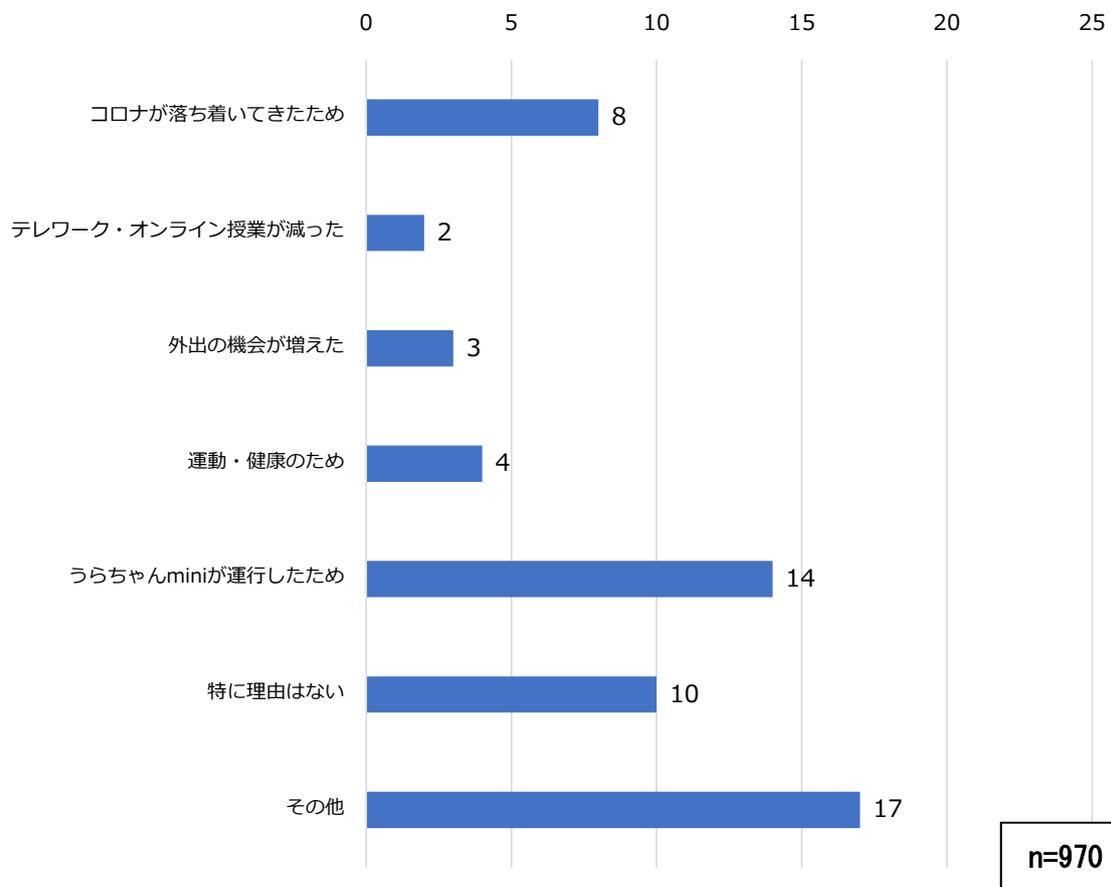


(12) 移動手段変更理由（コロナ後から現在）

移動手段変更理由（コロナ後から現在）については、「うらちゃん mini が運行したため」という回答が最も多かった。その他具体的な理由としては、「運転免許返納」や「学校等の再開で朝の時間に余裕がなくなった」などの回答があった。

移動手段変更理由（流行前→流行後）	票数
密を避けるため	8
外出の機会が減った	2
テレワーク・オンライン授業が増えた	3
運動・健康のため	4
うらちゃん mini が運行したため	14
特に理由はない	10
その他	17
変更なしのため無回答	748
無回答、無効	164
総計	970

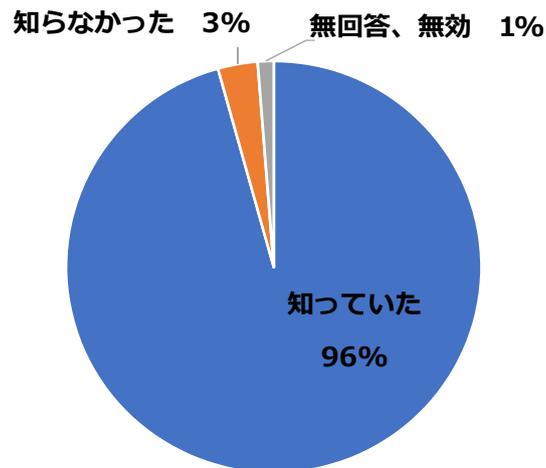
その他具体的記入
車を抹消した
リハビリが必要になった
運転免許を返納したため
密を避けるため
病院へ行く回数が減った
友人が迎えに来てくれる
コロナ感染に慎重になっている
仕事のため
タクシーが早かったり
ガソリンの値上げ。その他
学校等の再開で朝の時間に余裕がなくなった
コロナで県庁に出向のため



(13) うらちゃん mini 認知度

うらちゃん mini の認知度は高く、9 割以上の人を知っていたと回答している。

認知度	票数
知っていた	928
知らなかった	30
無回答、無効	12
総計	970

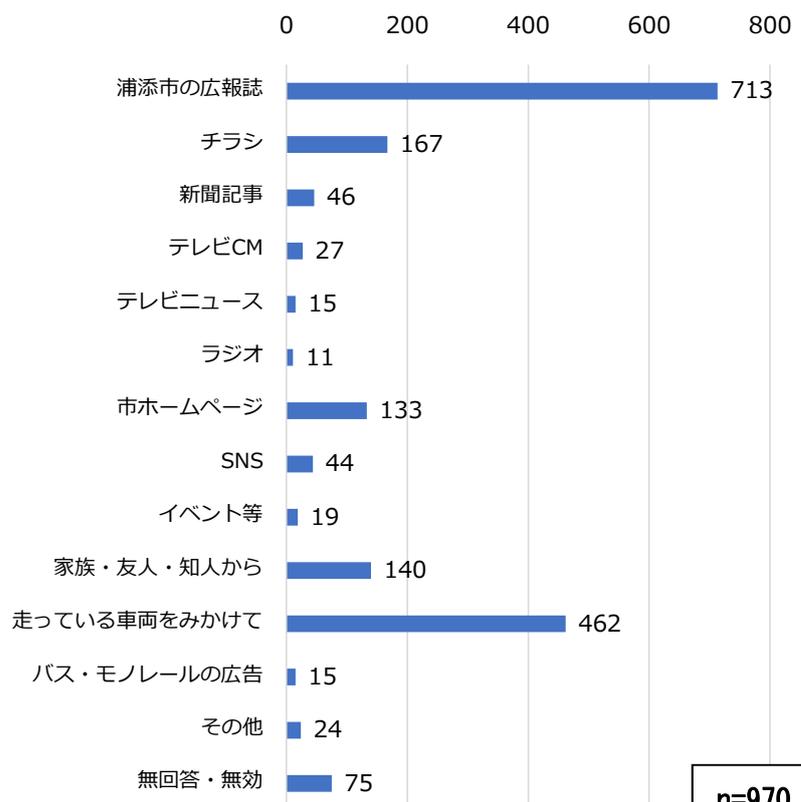


n=970

(14) 認知手段 (複数回答)

うらちゃん mini の認知手段として最も多かったのは「浦添市の広報誌」、次いで「走っている車両を見かけて」、というものが多かった。

認知手段	票数
浦添市の広報誌	713
チラシ	167
新聞記事	46
テレビ CM	27
テレビニュース	15
ラジオ	11
市ホームページ	133
SNS	44
イベント等	19
家族・友人・知人から	140
走っている車両を見かけて	462
バス・モノレールの広告	15
その他	24
無回答、無効	75
総回答数	1891

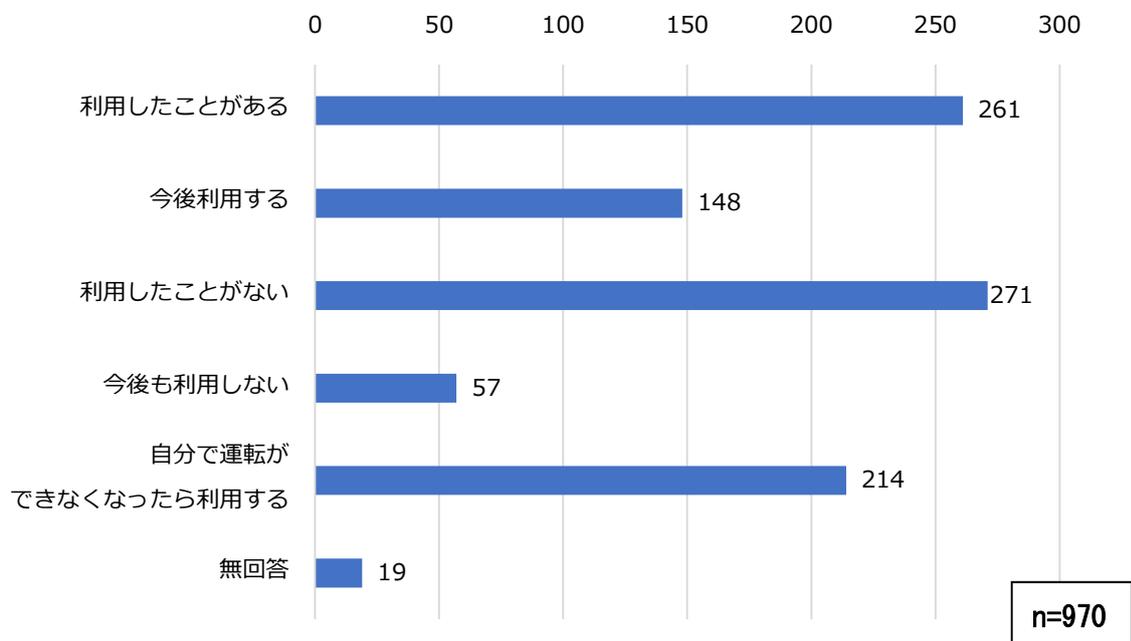


n=970

(15) 今後の利用意向

「利用したことがない」という回答が最も多かった。次いで多いのは「利用したことがある」という回答であった。

利用意向	票数
利用したことがある	261
今後利用する	148
利用したことがない	271
今後も利用しない	57
自分で運転ができなくなったら利用する	214
無回答	19
総計	970

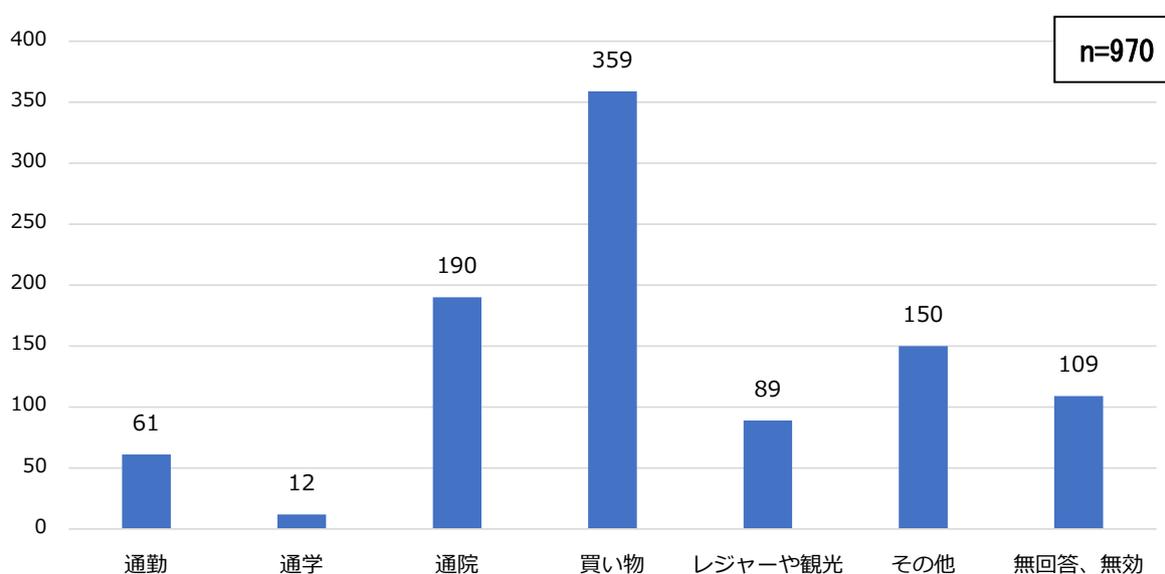


(16) 主な利用目的

主な利用目的として「買い物」の利用が多く、次いで「通院」という回答が多かった。その他具体的記入としては、「コロナ予防接種」や、「飲酒をともなう食事会」、「駐車場がない場合への移動」などがあげられた。

利用目的	票数
通勤	61
通学	12
通院	190
買い物	359
レジャーや観光	89
その他	150
無回答、無効	109
総計	970

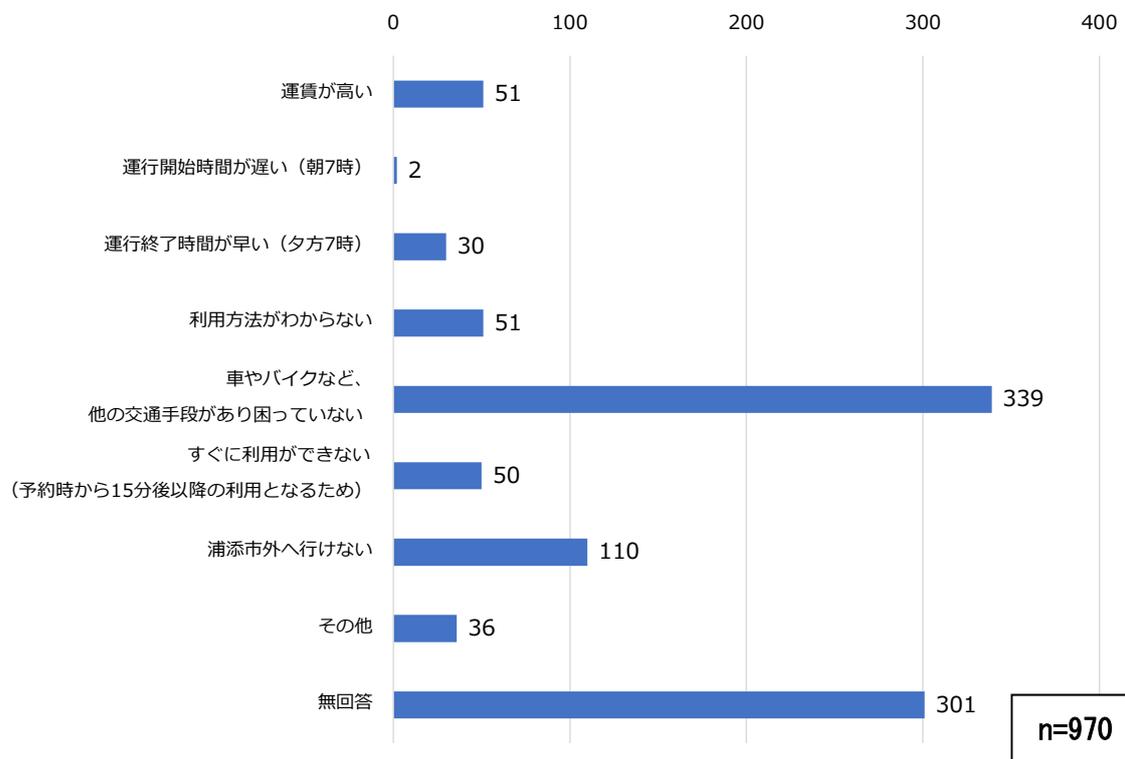
その他具体的記入	
通学以外も親が子供をおくることが出来ないとき	経塚バスがない為、確定申告時に利用するかも
塾の送迎	イベント参加・駐車場がない為
子供の送迎が困難な時	カーブスへの通い
子どもの送迎	健康診断
自家用車が使えないときの活用	習い事
食事会	生活全般
飲酒をともなう食事会	バス路線がない所に行く OR 車の故障時の代替手段
運動、健康講座へ参加のため	市役所まで
友人に会うため（コロナ収束後）	駅まで利用
コロナ予防接種	駐車場がない場合への移動
車検代車	役所の手続き
公共施設へのアクセス	お花教室に通うため
空港に行く際など、モノレール駅まで乗りたい	産後、しばらく運転を控えたい為（帝王切開）
サークル	車の修理



(17) 利用しない理由

利用しない理由としては「車やバイクなど他の交通手段があり困っていない」の回答が最も多かった。次いで、「浦添市外へ行けない」の回答が多かった。その他具体的記入としては「予約するのが面倒だから」や「時間がずれ予定の時間に間に合わない場合がある」などがあげられる。

利用しない理由	票数
運賃が高い	51
運行開始時間が遅い（朝7時）	2
運行終了時間が早い（夕方7時）	30
利用方法がわからない	51
車やバイクなど、他の交通手段があり困っていない	339
すぐに利用ができない（予約時から15分後以降の利用となるため）	50
浦添市外へ行けない	110
その他	36
無回答	301
総計	970

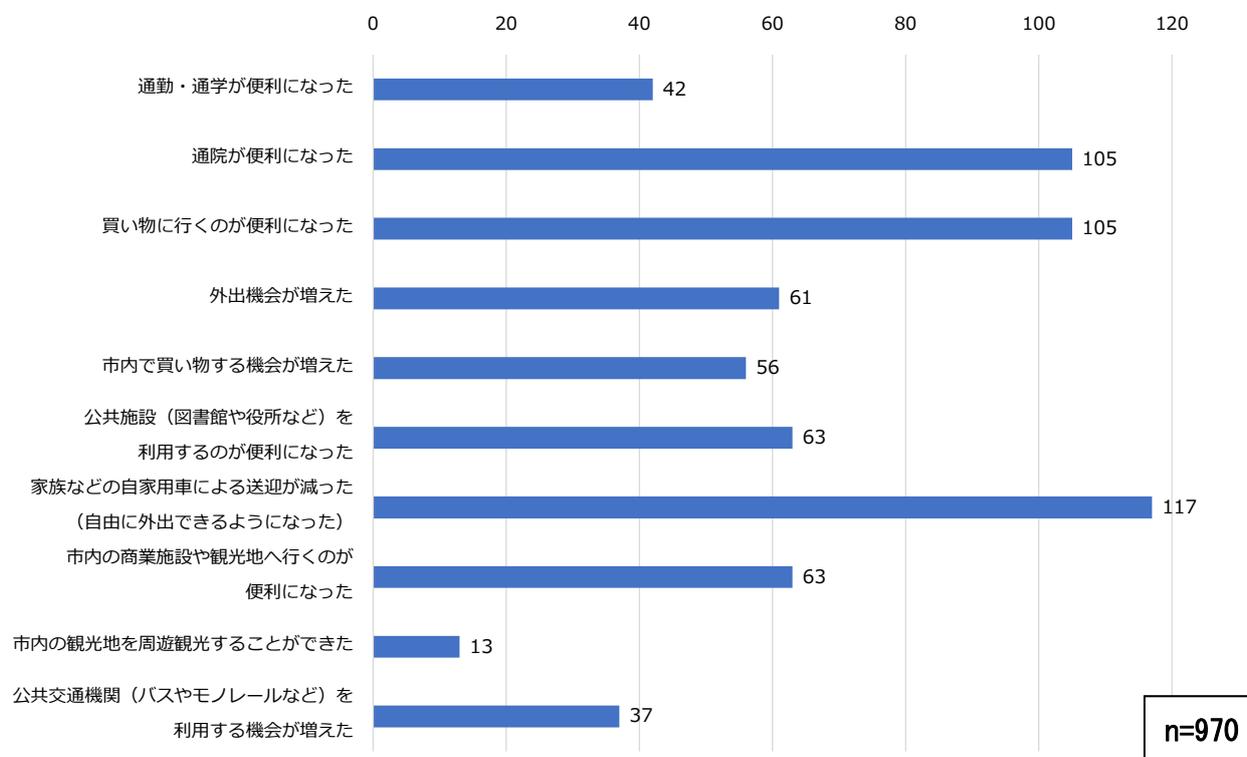


その他具体的記入
タクシー会社がなくなると困るから
私の利用したい理由は那覇で飲み会があって運転できないなどの理由なので利用してはいけない気がするので
予約をするのがめんどろだから
密が気になる
マスクをしたないで話をする老人が多い。
指定目的時間につかない
政治がらみの異臭がする事業には反対！現在の車両広告に浦添青年会議所の広告があることで、イメージは最悪。市長応援団の提案からスタートしたと聞いているが真偽は分からないが評判は悪い。各担当部署の忖度が横行しているが公僕に徹して頂きたい。
乗り合いの為、到着したい時間に間に合わなかったと聞いた。改善が必要かと思う。
他の方もいるので、赤ちゃんが一緒なので遠慮してしまうのと、目的地まで時間がかかる
運転者のマナーが悪く、乗りたいと思わない
コロナ禍のため
利用したいが車椅子のため不安がある
余裕をもって予約時間設定したがコース設定想定できず時間すれすれになったためコース設定があると便利
せめてモノレール古島駅まではOKして下さい
1→2→3と移動がある時の予約が済むといいね
マナーの悪い乗務員がいる。1 作業服のように服装を着ていること。2 あいさつを返事をして黙っていること。教育をすることが必要だ
同活動終了後、同時刻同じ路線で予約は各自降りる場所は各々(宮城・屋富祖)ですがうらちゃん mini が2台も来たので無駄を省いた方がいいと思う
コロナで外出機会が減った
不便・運転手が態度悪い
会議参加するのに時間が不安
予約がいっぱいだった
予約をしようとしたが、指定の時間には来られないと言われた
病院から家にかえるとき予約がとりにくい
時間通り到着しない。目的地まで時間がかかる(乗り合いのため)
ｽｽﾞﾐで予約する際、以前と同じ内容なのに1から入力しないといけないのでとても不便
免許返納期間が2年ある
外出機会がない
運転免許を返納後
ホントに有効に市民の足として運用を目指すなら現在の半額にすべき子供料金も中学生まで適用すべき
タクシーに委託した方がよい
今後利用予定
混んで予約できない時がある
費用対効果が多い。別のものに予算を充てるべき。
時間がずれ予定の時間に間に合わない場合がある
本事業を廃止してタクシー割引(無料)ﾌｯﾄを必要な方に配布

(18) 利用した効果(複数回答)

利用した効果として、「家族などの自家用車による送迎が減った（自由に外出できるようになった）」という回答が最も多く、次いで「買い物」や「通院」へ行くのが便利になったと回答した方が多かった。

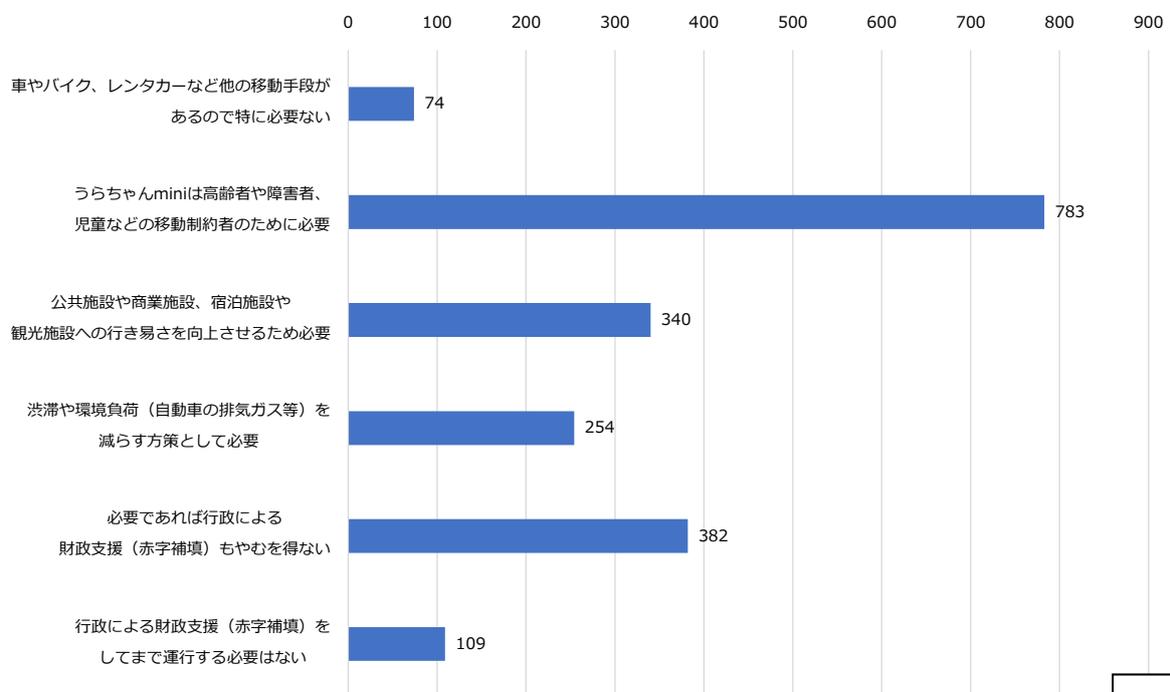
利用した効果	票数
通勤・通学が便利になった	42
通院が便利になった	105
買い物に行くのが便利になった	105
外出機会が増えた	61
市内で買い物する機会が増えた	56
公共施設（図書館や役所など）を利用するのが便利になった	63
家族などの自家用車による送迎が減った（自由に外出できるようになった）	117
市内の商業施設や観光地へ行くのが便利になった	63
市内の観光地を周遊観光することができた	13
公共交通機関（バスやモノレールなど）を利用する機会が増えた	37
総回答数	662



(19) 今後のあり方について(複数回答)

今後のあり方として、「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」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」といった肯定的な意見が多く見られた。

今後のあり方について	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	74
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	783
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	340
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	254
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	382
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	109
総回答数	1942



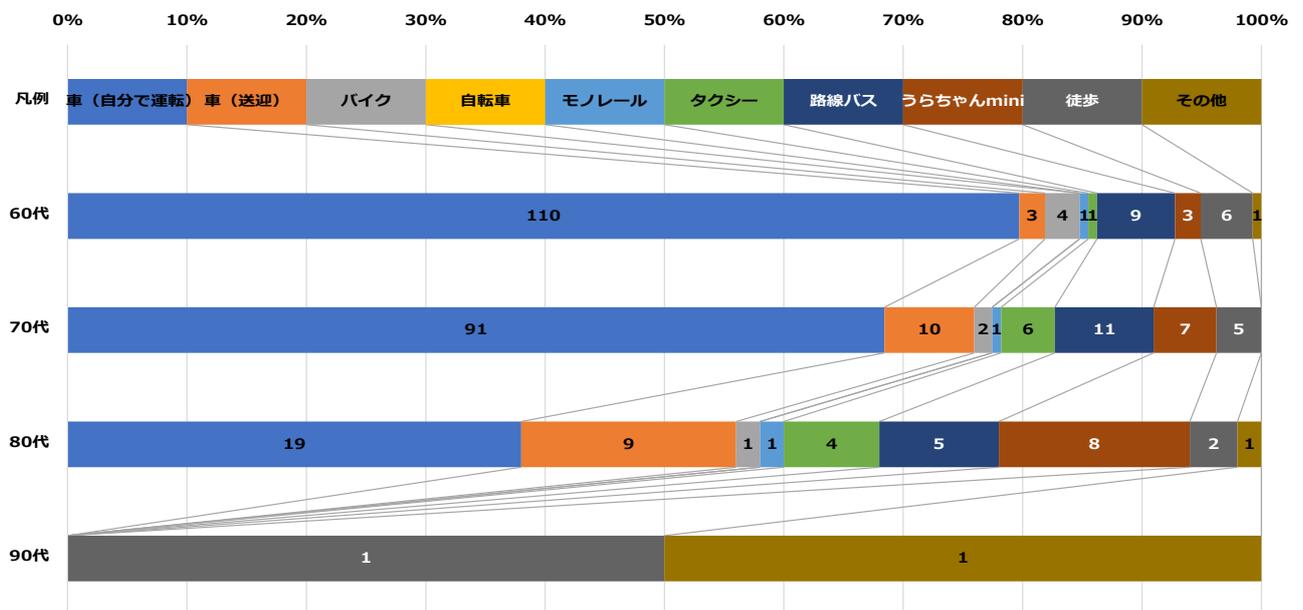
n=970

(20) クロス集計

①年代別コロナ前の移動手段(60代~90代)

60代~80代の方の移動手段は「車(自分で運転)」との回答が多い。次いで60代、70代の方は「路線バス」、80代の方は「車(送迎)」となっている。

	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	うらちゃんmini	徒歩	その他
60代	110	3	4	0	1	1	9	3	6	1
70代	91	10	2	0	1	6	11	7	5	0
80代	19	9	1	0	1	4	5	8	2	1
90代	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1

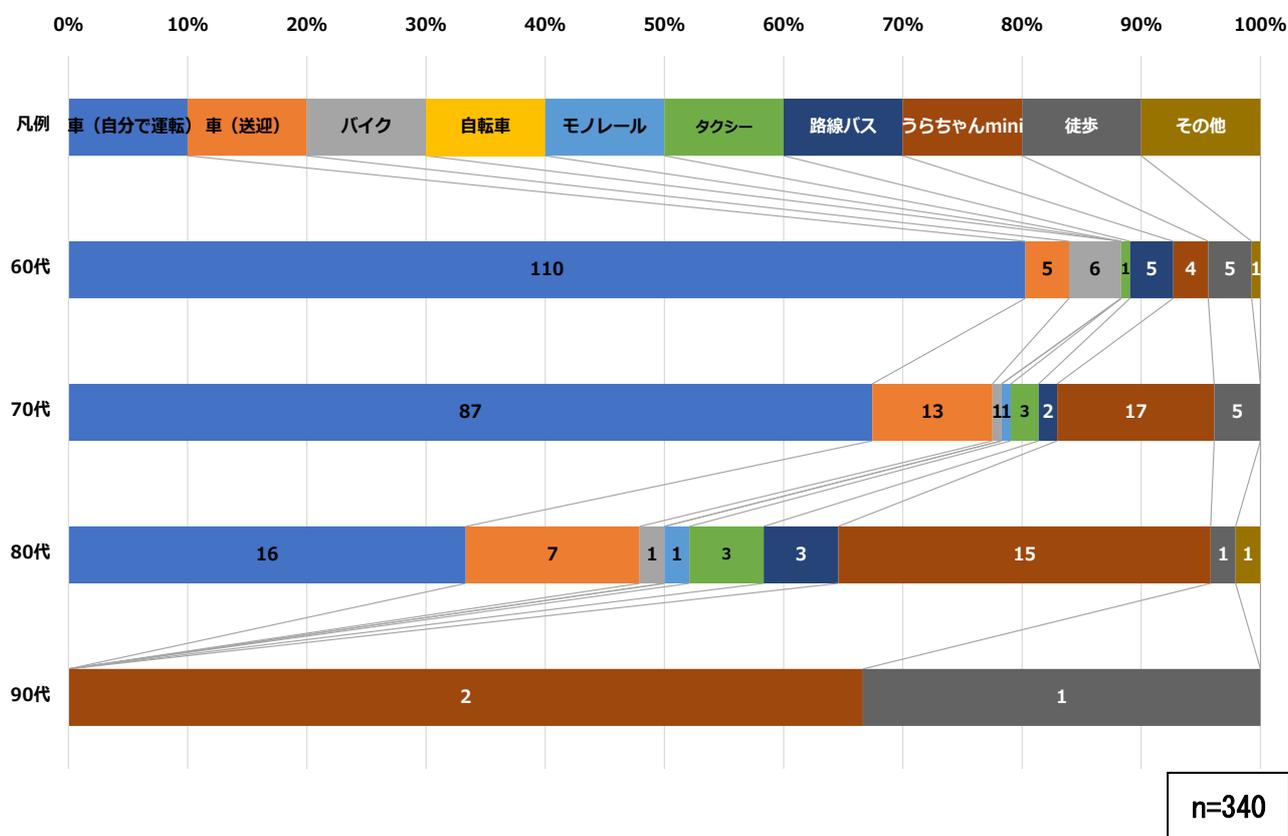


n=340

②年代別コロナ後移動手段(60代～90代)

60代～80代の方のコロナ後の移動手段はコロナ前と同じ「車（自分で運転）」との回答が多くみられたが、コロナ前に比較的多かった「路線バス」が減少し、「うらちゃん mini」の利用者が全年代増えている傾向である。

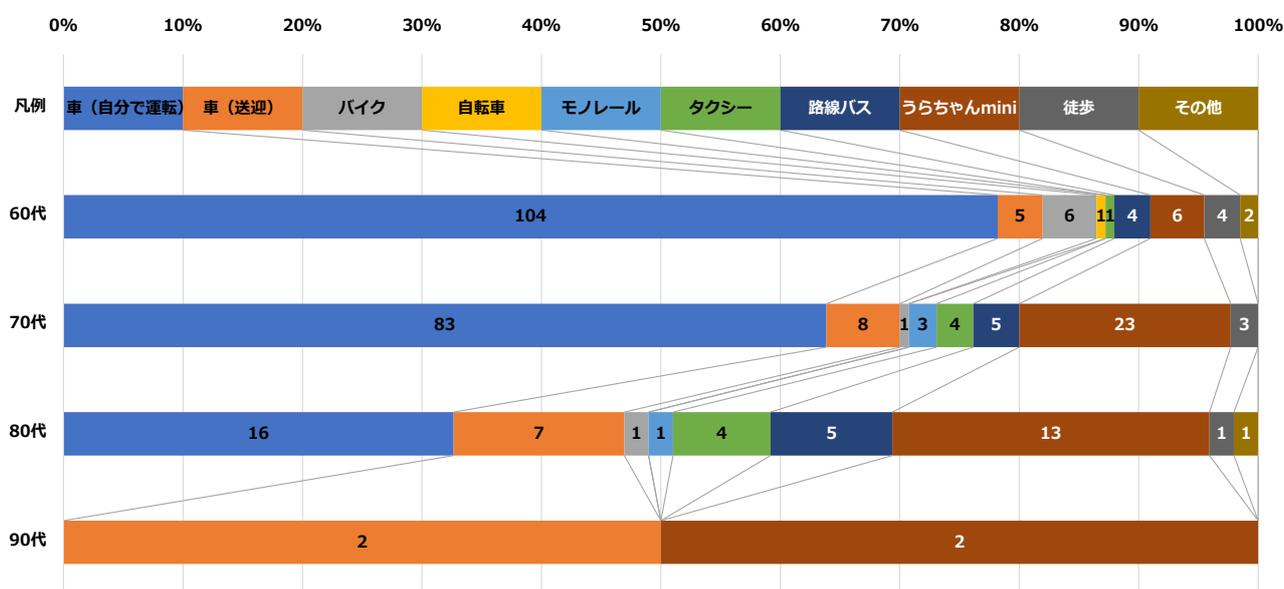
	車（自分で運転）	車（送迎）	バイク	自転車	モノレール	タクシー	路線バス	うらちゃん mini	徒歩	その他
60代	110	5	6	0	0	1	5	4	5	1
70代	87	13	1	0	1	3	2	17	5	0
80代	16	7	1	0	1	3	3	15	1	1
90代	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0



③年代別コロナ現在移動手段(60代~90代)

60代~80代の方の現在の移動手段はコロナ前後と同じ「車(自分で運転)」との回答が多い。
次いで「うらちゃんmini」となっている。

	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	うらちゃんmini	徒歩	その他
60代	104	5	6	1	0	1	4	6	4	2
70代	83	8	1	0	3	4	5	23	3	0
80代	16	7	1	0	1	4	5	13	1	1
90代	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0

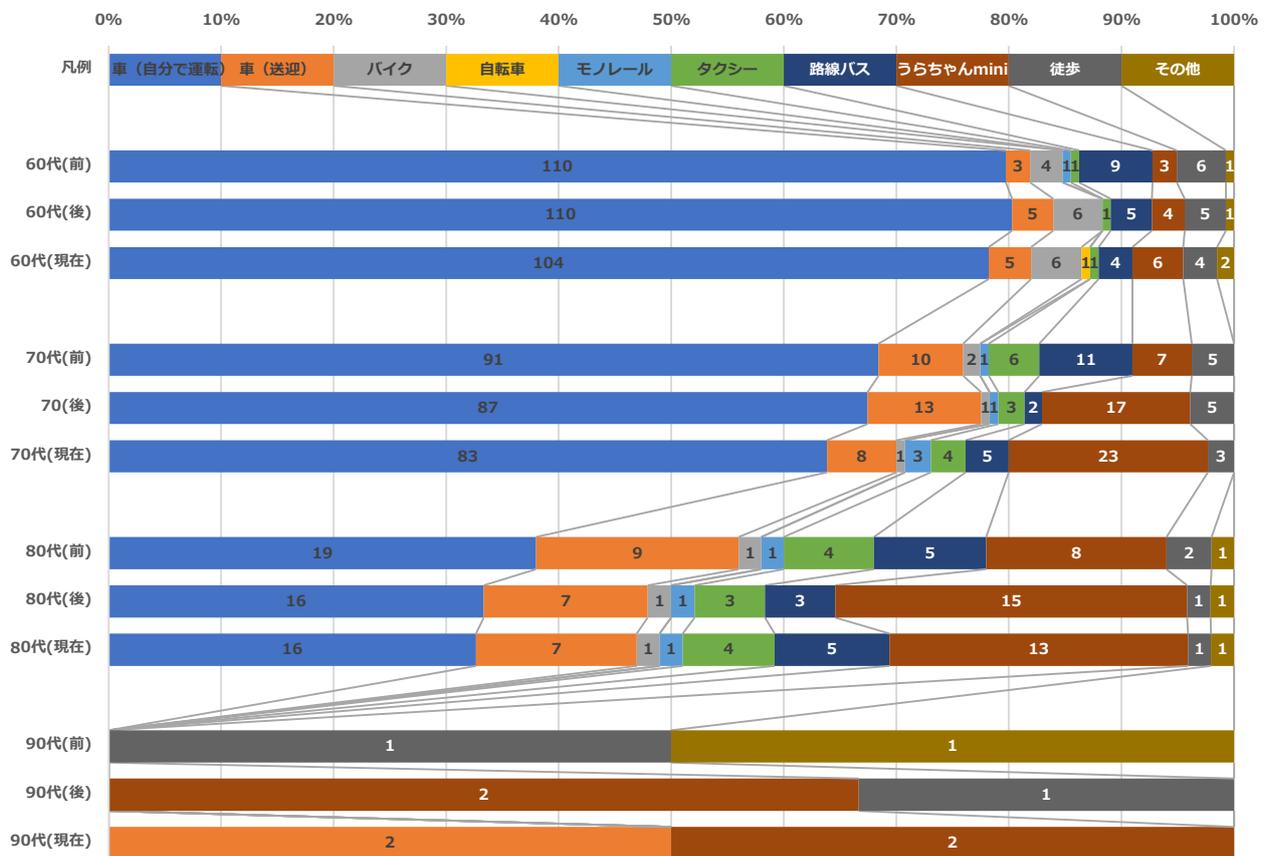


n=340

④年代別コロナ前後現在での移動手段(60代～90代)

コロナ前・後・現在での移動手段を見てみると、60代～90代での「うらちゃんmini」の利用がコロナ前よりも増加している反面「路線バス」の利用についてはコロナ前より減少してきている。

	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	うらちゃんmini	徒歩	その他
60代(前)	110	3	4	0	1	1	9	3	6	1
60代(後)	110	5	6	0	0	1	5	4	5	1
60代(現在)	104	5	6	1	0	1	4	6	4	2
70代(前)	91	10	2	0	1	6	11	7	5	0
70代(後)	87	13	1	0	1	3	2	17	5	0
70代(現在)	83	8	1	0	3	4	5	23	3	0
80代(前)	19	9	1	0	1	4	5	8	2	1
80代(後)	16	7	1	0	1	3	3	15	1	1
80代(現在)	16	7	1	0	1	4	5	13	1	1
90代(前)	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
90代(後)	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0
90代(現在)	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0

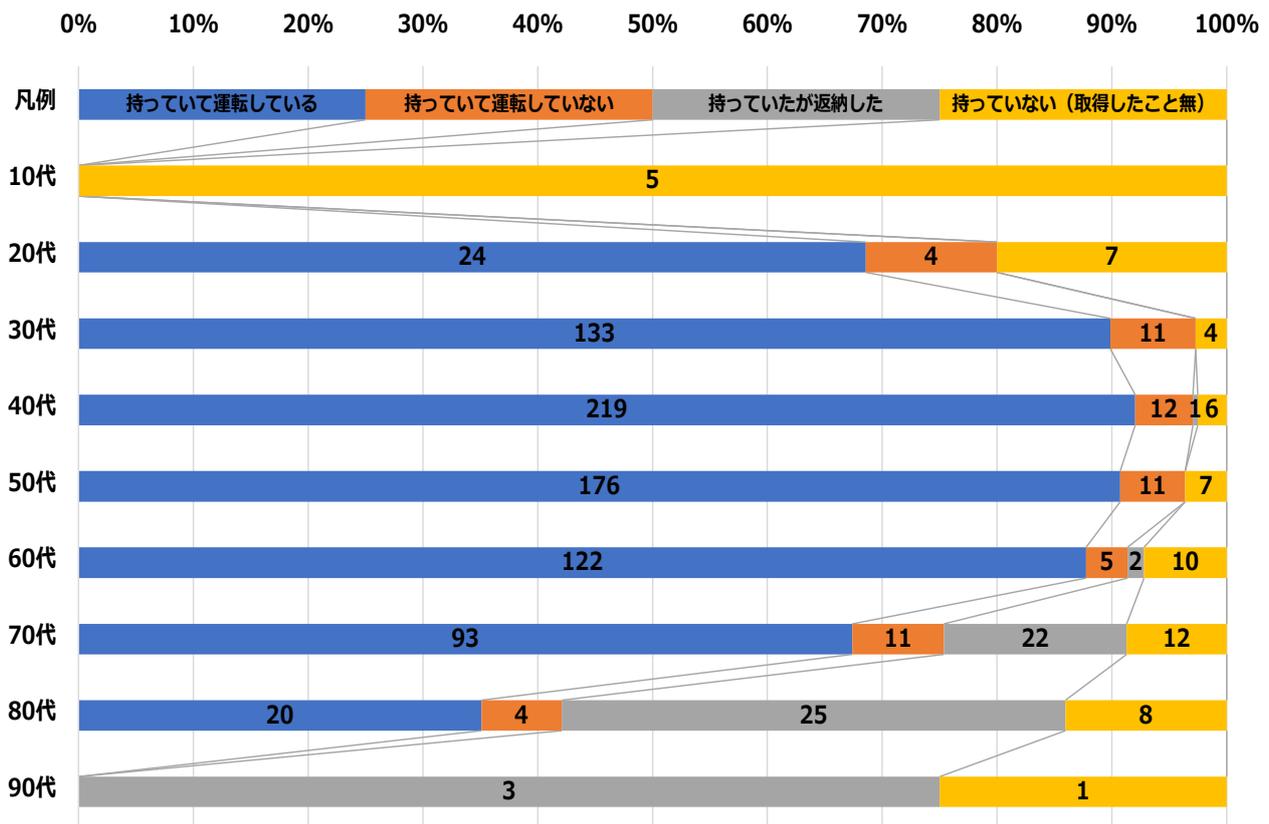


n=340

⑤年代別免許保有状況

年代別の免許保有状況をみると、20代～70代では「持っている運転している」という回答が最も多かった。また、70代～90代においては「持っていたが返納した」という回答が多くもみられた。

	持っている 運転している	持っている 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	0	0	0	5
20代	24	4	0	7
30代	133	11	0	4
40代	219	12	1	6
50代	176	11	0	7
60代	122	5	2	10
70代	93	11	22	12
80代	20	4	25	8
90代	0	0	3	1

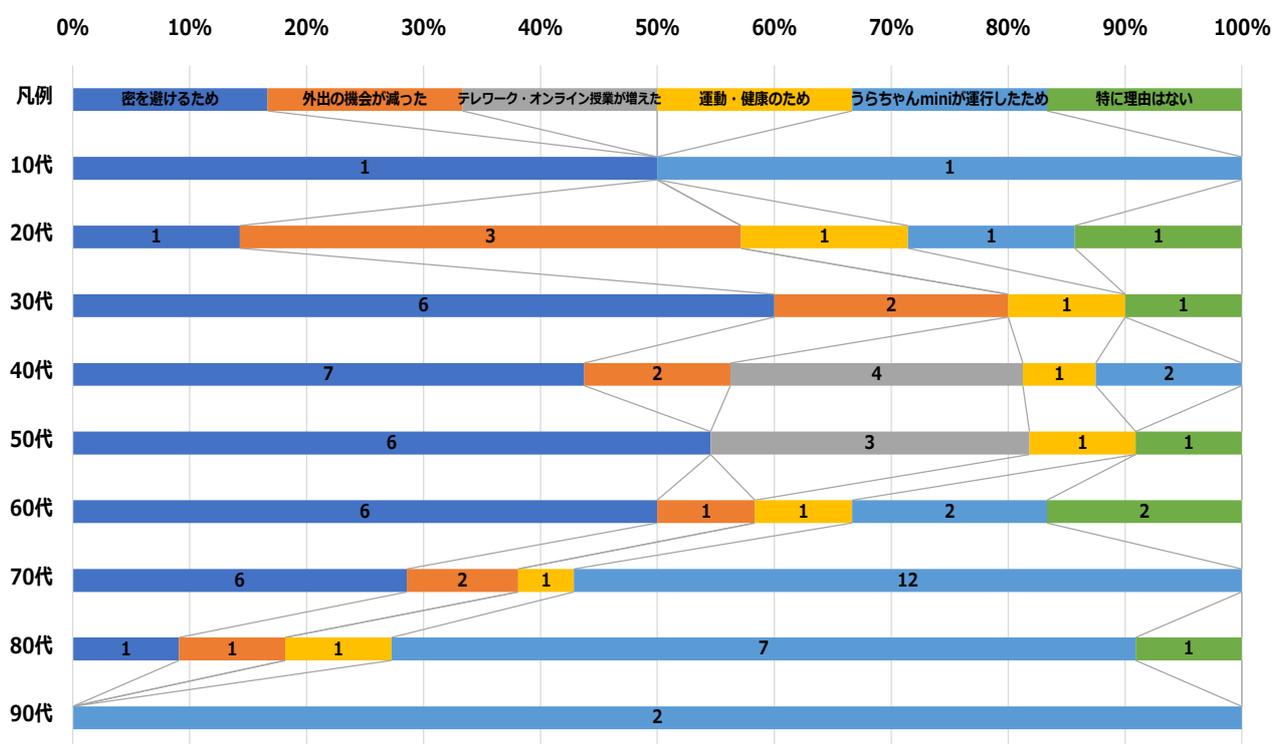


n=960

⑥年代別移動手段変更理由（前→後）

年齢別コロナ前から後での移動手段変更理由では10代～60代までは「密を避けるため」、70代～90代では「うらちゃん mini が運行したため」と回答した方が多かった。

	密を避けるため	外出の機会が減った	テレワーク・オンライン授業が増えた	運動・健康のため	うらちゃん mini が運行したため	特に理由はない
10代	1	0	0	0	1	0
20代	1	3	0	1	1	1
30代	6	2	0	1	0	1
40代	7	2	4	1	2	0
50代	6	0	3	1	0	1
60代	6	1	0	1	2	2
70代	6	2	0	1	12	0
80代	1	1	0	1	7	1
90代	0	0	0	0	2	0

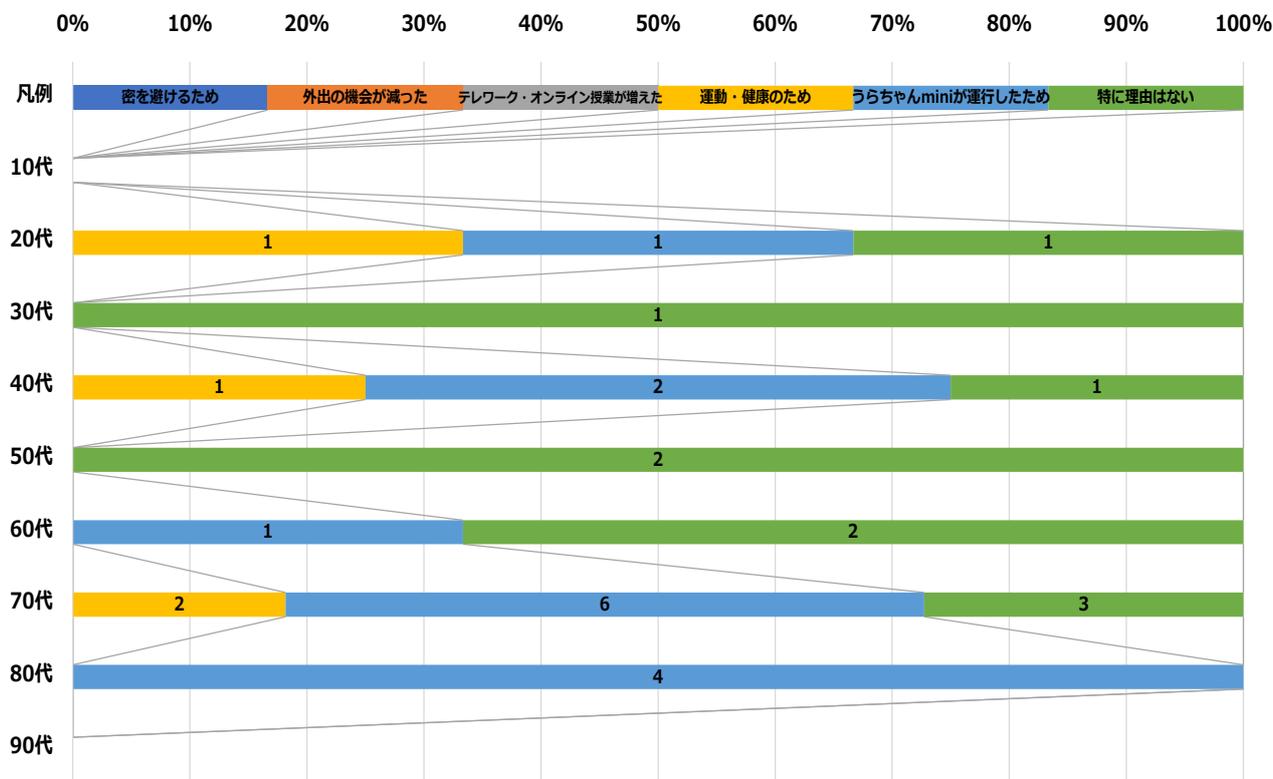


n=110

⑦年代別移動手段変更理由（後→現在）

年齢別コロナ後から現在での移動手段変更理由では「うらちゃん mini が運行したため」と回答した方が多かった。

	密を避けるため	外出の機会が減った	テレワーク・オンライン授業が増えた	運動・健康のため	うらちゃん mini が運行したため	特に理由はない
10代	0	0	0	0	0	0
20代	0	0	0	1	1	1
30代	0	0	0	0	0	1
40代	0	0	0	1	2	1
50代	0	0	0	0	0	2
60代	0	0	0	0	1	2
70代	0	0	0	2	6	3
80代	0	0	0	0	4	0
90代	0	0	0	0	0	0

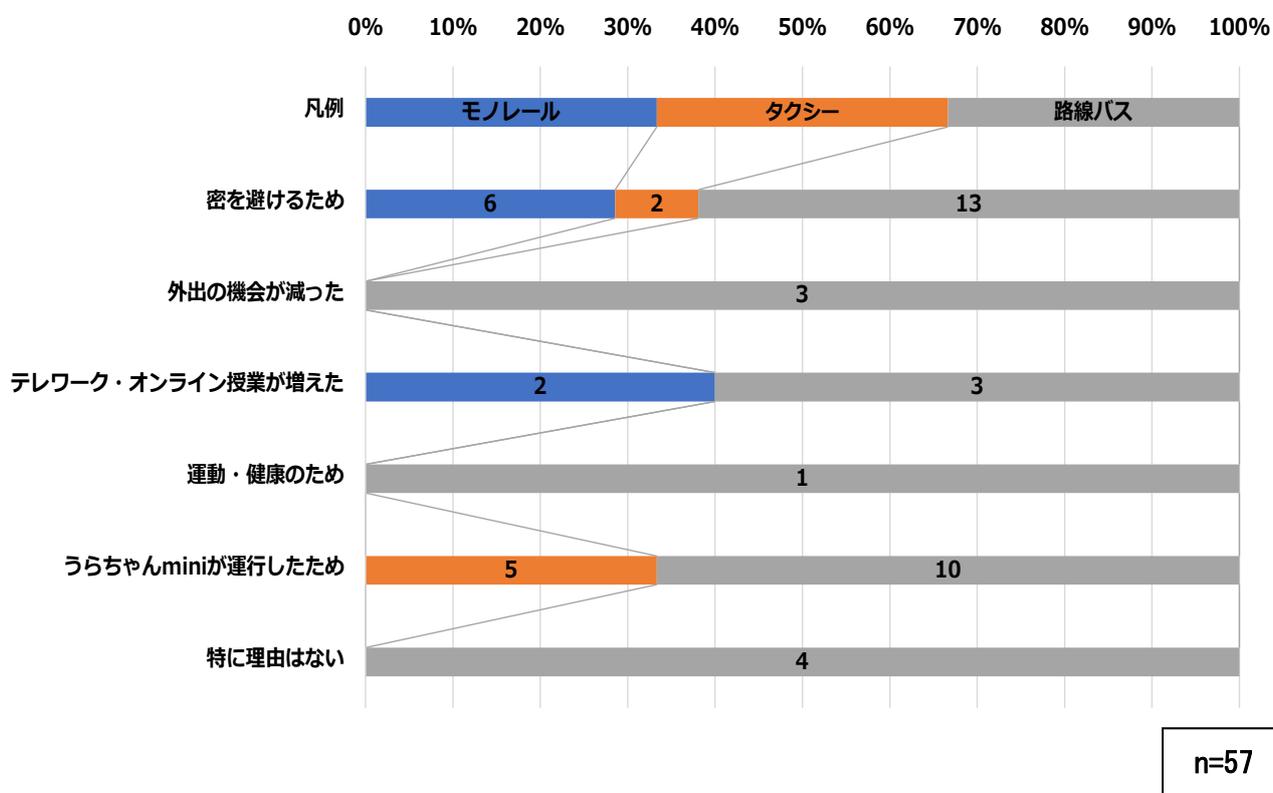


n=419

⑧コロナ前の移動手段、移動手段変更理由(前→後)

密を避けるために路線バス、モノレールから移動手段を変更した方が多くいた。次いでうらちゃんminiが運行したため路線バスやタクシーから移動手段を変更した方も多かった。

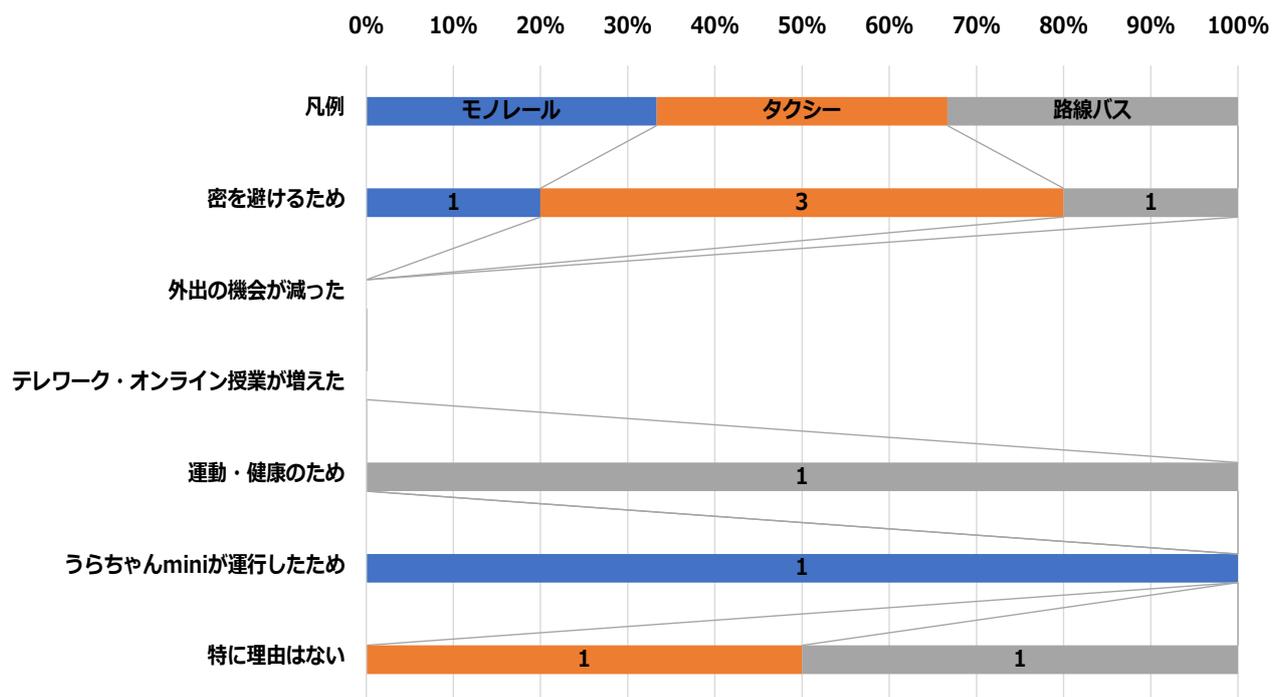
	密を避けるため	外出の機会が減った	テレワーク・オンライン授業が増えた	運動・健康のため	うらちゃんminiが運行したため	特に理由はない
モノレール	6	0	2	0	0	0
タクシー	2	0	0	0	5	0
路線バス	13	3	3	1	10	4



⑨コロナ後の移動手手段、移動手手段変更理由(前→後)

密を避けるためにタクシーを利用する方が最も多い。

	密を避けるため	外出の機会が減った	テレワーク・オンライン授業が増えた	運動・健康のため	うらちゃんminiが運行したため	特に理由はない
モノレール	1	0	0	0	1	0
タクシー	3	0	0	0	0	1
路線バス	1	0	0	1	0	1

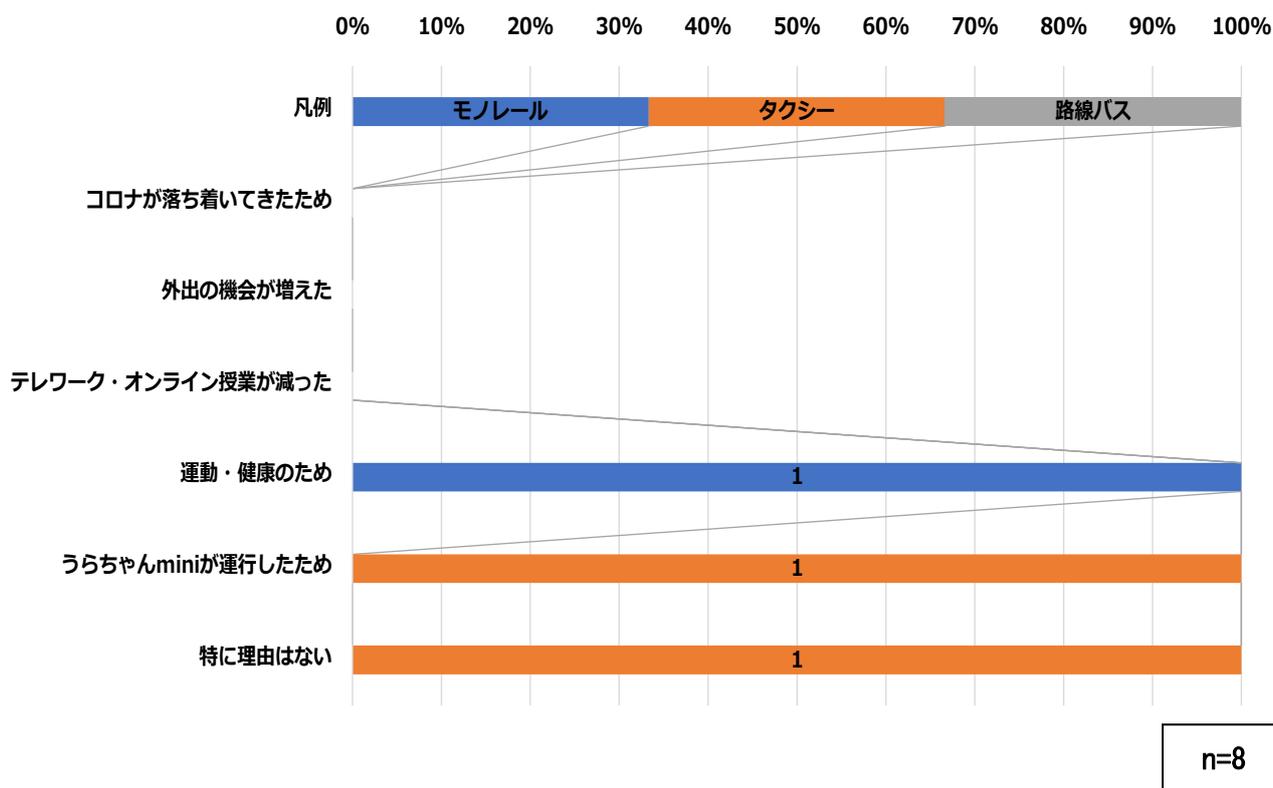


n=14

⑩コロナ後の移動手段、移動手段変更理由（後→現在）

密を避けるためにタクシーを利用する方や、外出の機会が減ったからタクシーや路線バスを利用している方がいる。

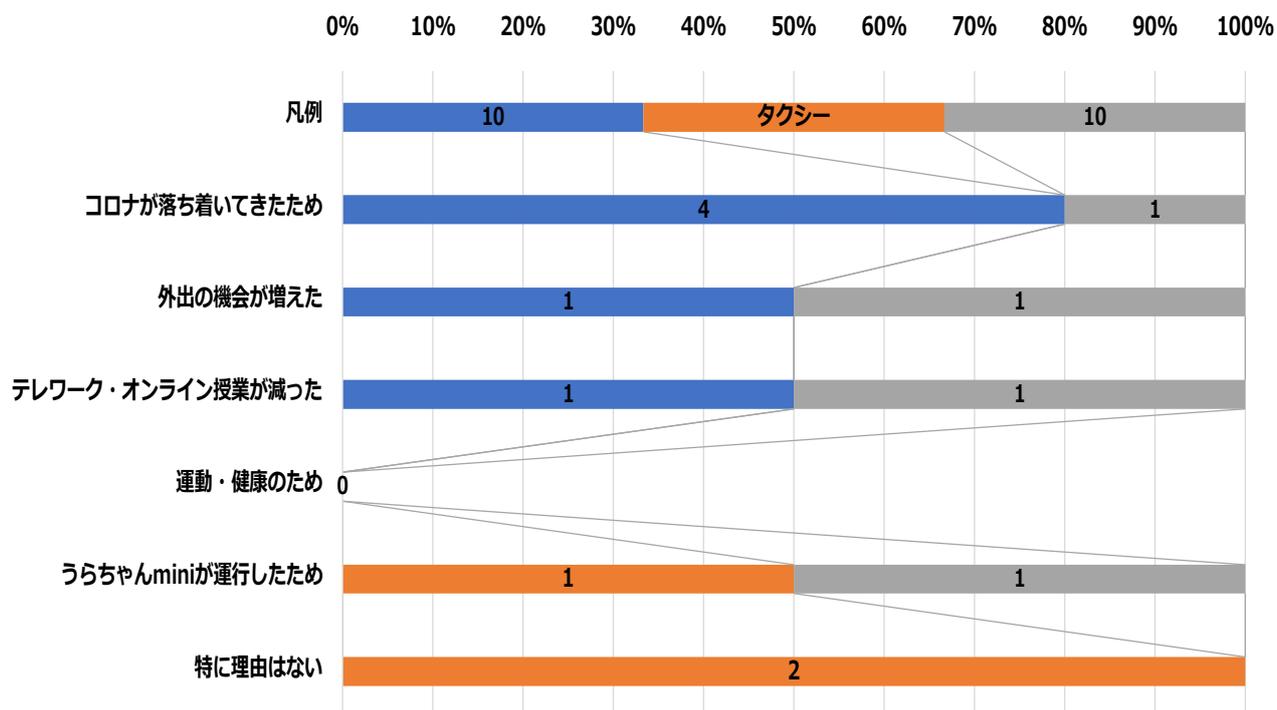
	密を避けるため	外出の機会が減った	テレワーク・オンライン授業が増えた	運動・健康のため	うちちゃんminiが運行したため	特に理由はない
モノレール	0	0	0	1	0	0
タクシー	0	0	0	0	1	1
路線バス	0	0	0	0	0	0



⑪現在の移動手段、移動手段変更理由（後→現在）

密を避けるためにモノレールを利用する方が最も多かった。

	密を避けるため	外出の機会が減った	テレワーク・オンライン授業が増えた	運動・健康のため	うらちゃんminiが運行したため	特に理由はない
モノレール	4	1	1	0	0	0
タクシー	0	0	0	0	1	2
路線バス	1	1	1	0	1	0

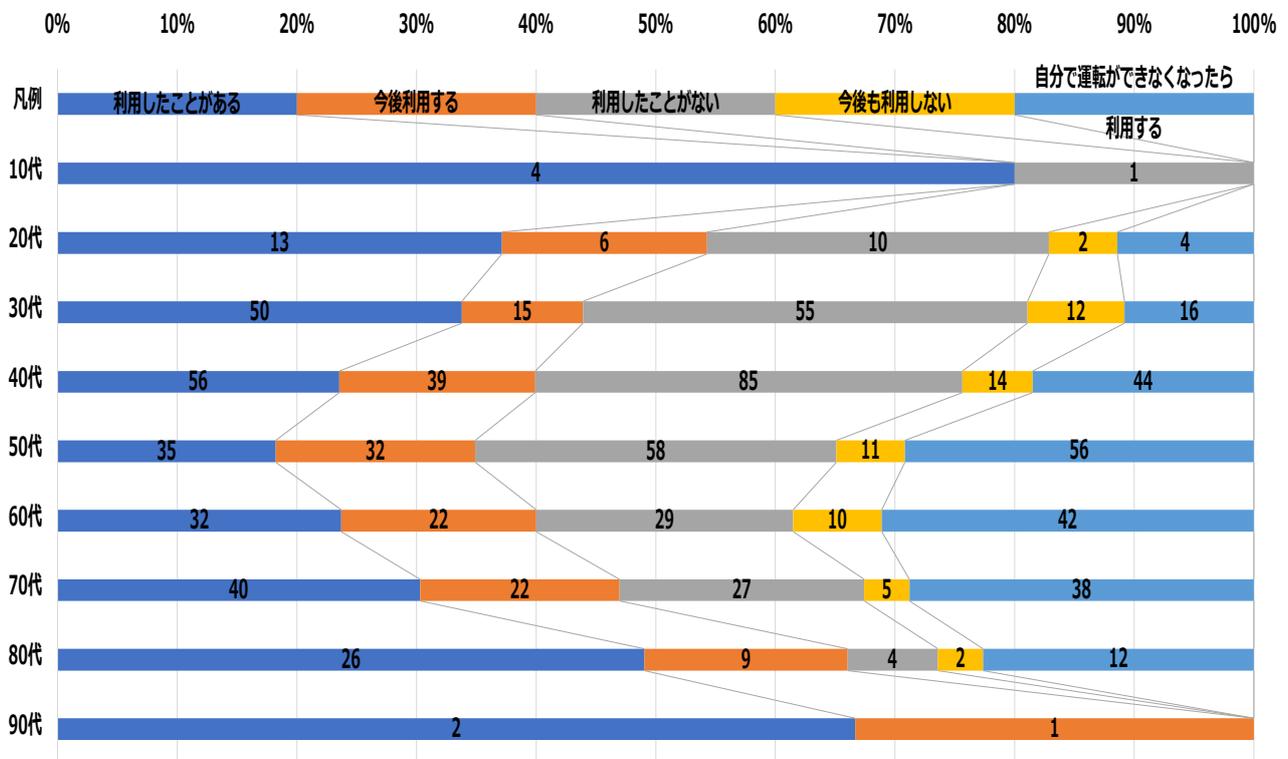


n=17

⑫利用意向と年代

10代～20代・70代～90代は「利用したことがある」が多かったが、30代～50代では「利用したことはない」が多かった。また、30代以降は「自分で運転ができなくなったら利用する」という意見も多く見られた。

	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代	90代
利用したことがある	4	13	50	56	35	32	40	26	2
今後利用する	0	6	15	39	32	22	22	9	1
利用したことはない	1	10	55	85	58	29	27	4	0
今後も利用しない	0	2	12	14	11	10	5	2	0
自分で運転ができなくなったら利用する	0	4	16	44	56	42	38	12	0



n=960

⑬ コロナ前移動手段、コロナ後移動手段

コロナ前、コロナ後の移動手段を比較すると、「路線バス」から「車（自分で運転）、（送迎）」や「うらちゃん mini」に移行している方が多い。また、「うらちゃん mini」から他の移動手段に変更している方は4名と少なかったが、他の移動手段から「うらちゃん mini」に変更している方が26名と多いことがわかる。

コロナ後

	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	うらちゃんmini	徒歩
車 (自分で運転)		7	1	3	1	1	4	3	2
車 (送迎)	4		0	0	0	0	0	4	0
バイク	1	0		1	0	0	0	0	1
自転車	1	1	0		0	0	0	0	0
モノレール	4	2	1	0		0	0	0	1
タクシー	1	0	0	0	0		1	6	0
路線バス	9	8	1	1	1	4		12	4
うらちゃんmini	2	1	0	0	1	0	0		0
徒歩	5	0	1	0	0	1	0	1	

⑭ コロナ後移動手段、現在移動手段

コロナ後、現在の移動手段を比較すると、「車（自分で運転）」・「車（送迎）」から他の移動手段に変更している方が17名・13名と多い。また、他の移動手段から「うらちゃん mini」に変更している方が12名と多いことがわかる。

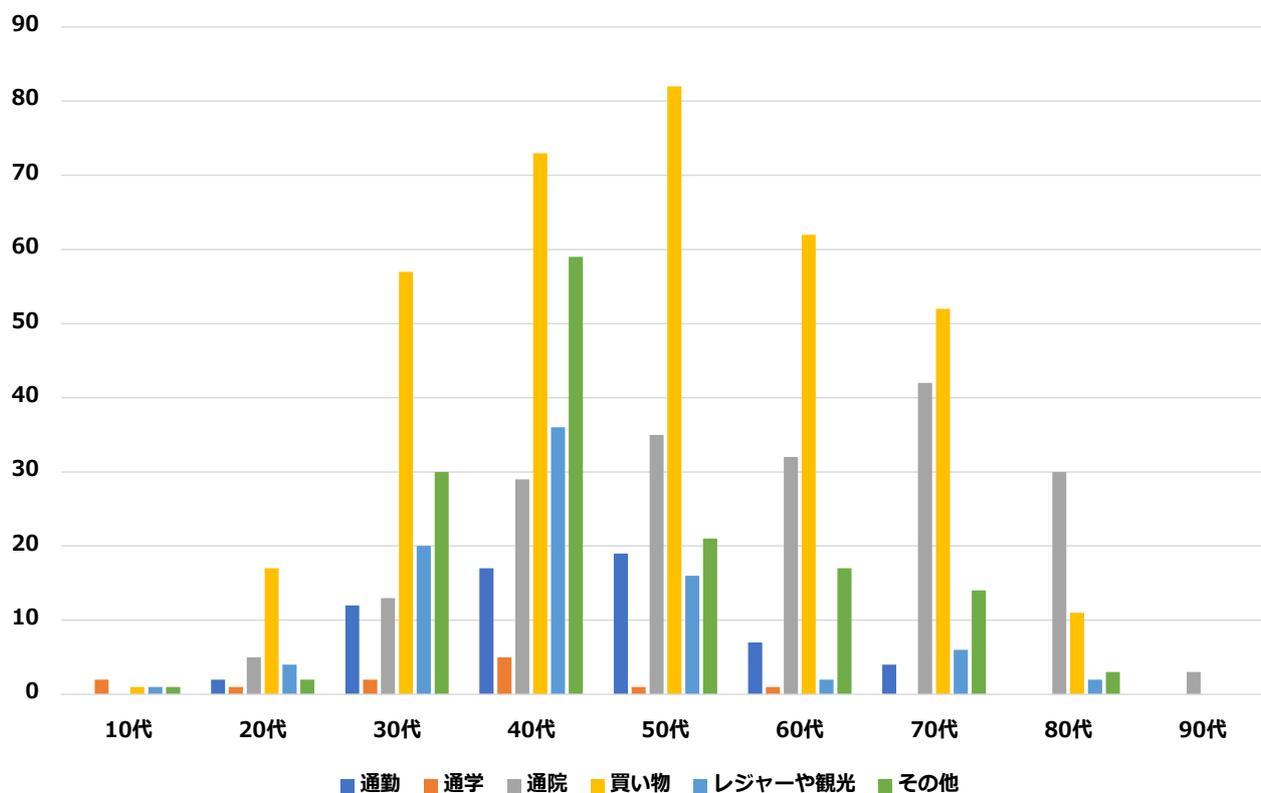
現在

	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	うらちゃんmini	徒歩
車 (自分で運転)		4	2	1	3	2	1	2	2
車 (送迎)	2		0	0	2	1	1	6	1
バイク	1	0		0	1	0	0	0	0
自転車	0	0	1		0	0	0	0	0
モノレール	1	0	0	0		0	0	0	2
タクシー	0	0	0	0	0		1	2	0
路線バス	1	0	0	0	0	1		0	0
うらちゃんmini	0	2	0	0	0	1	1		1
徒歩	1	2	0	0	0	0	1	2	

⑮年代、利用目的

年代別の移動目的では、20代～70代では「買い物」、80代では「通院」で利用している方が最も多かった。

	通勤	通学	通院	買い物	レジャーや観光	その他
10代	0	2	0	1	1	1
20代	2	1	5	17	4	2
30代	12	2	13	57	20	30
40代	17	5	29	73	36	59
50代	19	1	35	82	16	21
60代	7	1	32	62	2	17
70代	4	0	42	52	6	14
80代	0	0	30	11	2	3
90代	0	0	3	0	0	0

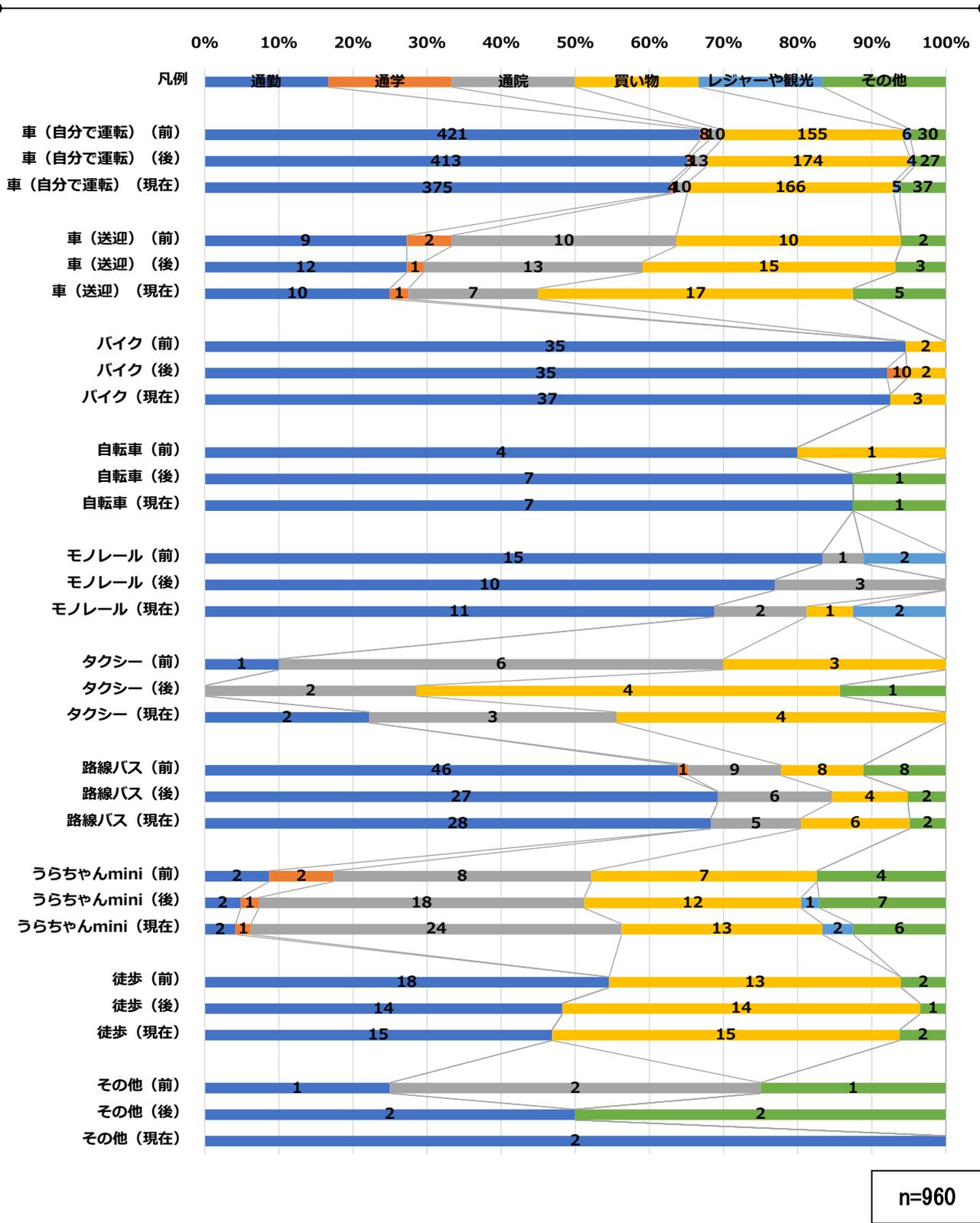


n=960

⑩コロナ前後での移動手段、目的

コロナ前後での移動手段、目的に関して概ね傾向は同じであるが、うらちゃん mini に着目してみると、通院や買い物に利用する方が増えている。

	通勤	通学	通院	買い物	レジャーや観光	その他
車（自分で運転）（前）	421	8	10	155	6	30
車（自分で運転）（後）	413	3	13	174	4	27
車（自分で運転）（現在）	375	4	10	166	5	37
車（送迎）（前）	9	2	10	10	0	2
車（送迎）（後）	12	1	13	15	0	3
車（送迎）（現在）	10	1	7	17	0	5
バイク（前）	35	0	0	2	0	0
バイク（後）	35	1	0	2	0	0
バイク（現在）	37	0	0	3	0	0
自転車（前）	4	0	0	1	0	0
自転車（後）	7	0	0	0	0	1
自転車（現在）	7	0	0	0	0	1
モノレール（前）	15	0	1	0	2	0
モノレール（後）	10	0	3	0	0	0
モノレール（現在）	11	0	2	1	2	0
タクシー（前）	1	0	6	3	0	0
タクシー（後）	0	0	2	4	0	1
タクシー（現在）	2	0	3	4	0	0
路線バス（前）	46	1	9	8	0	8
路線バス（後）	27	0	6	4	0	2
路線バス（現在）	28	0	5	6	0	2
うらちゃんmini（前）	2	2	8	7	0	4
うらちゃんmini（後）	2	1	18	12	1	7
うらちゃんmini（現在）	2	1	24	13	2	6
徒歩（前）	18	0	0	13	0	2
徒歩（後）	14	0	0	14	0	1
徒歩（現在）	15	0	0	15	0	2
その他（前）	1	0	2	0	0	1
その他（後）	2	0	0	0	0	2
その他（現在）	2	0	0	0	0	0



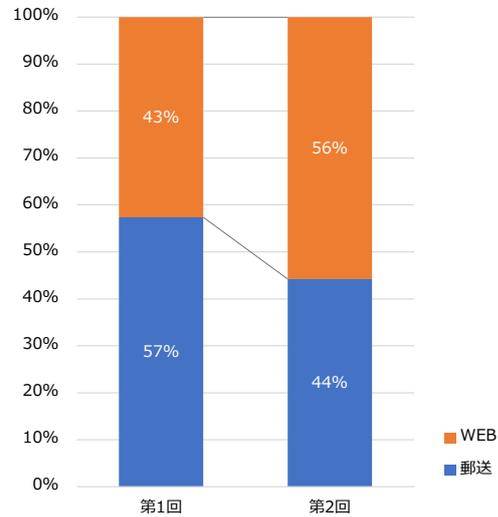
n=960

2-5 市民アンケート（過年度結果との比較）

	第1回	第2回
調査実施期間	2021年3月1日～2021年4月30日	2021年12月24日～2022年2月8日
回収数	1,011件	970件

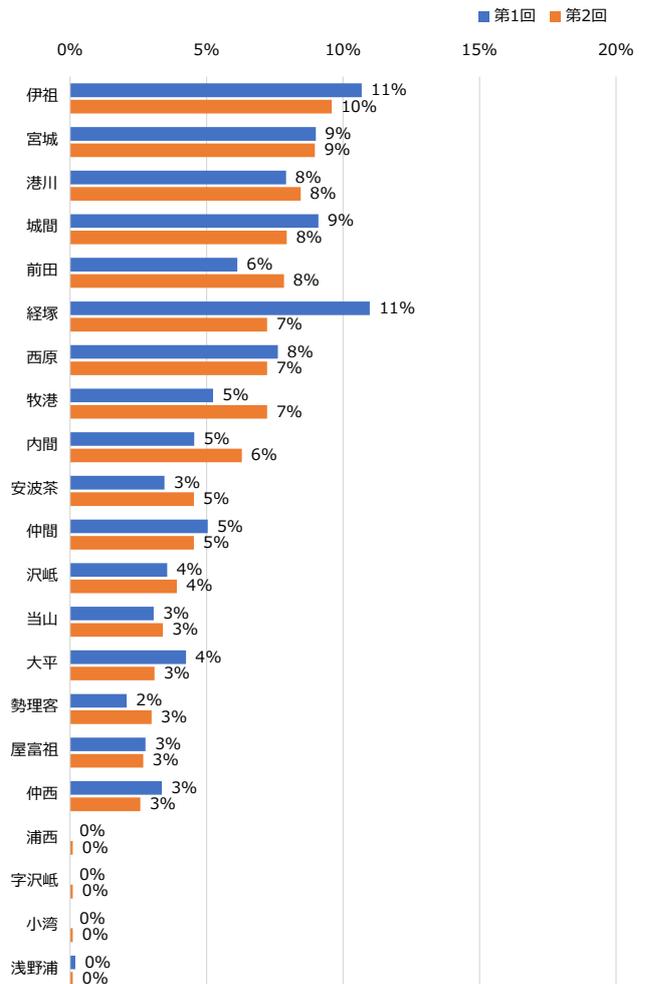
(1) 回収方法

方法	第1回	第2回
郵送	580	429
WEB	431	541
総計	1011	970



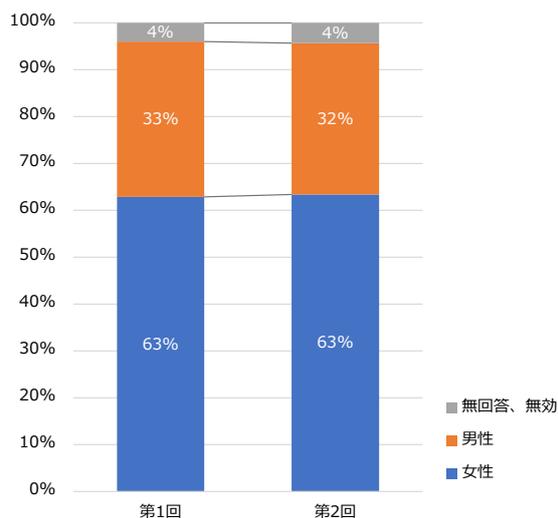
(2) 居住地

地域名	第1回	第2回
伊祖	108	93
宮城	91	87
港川	80	82
城間	92	77
前田	62	76
経塚	111	70
西原	77	70
牧港	53	70
内間	46	61
安波茶	35	44
仲間	51	44
沢岬	36	38
当山	31	33
大平	43	30
勢理客	21	29
屋富祖	28	26
仲西	34	25
浦西	0	1
字沢岬	0	1
小湾	0	1
浅野浦	2	1
無回答、無効	10	11
総計	1011	970



(3) 性別

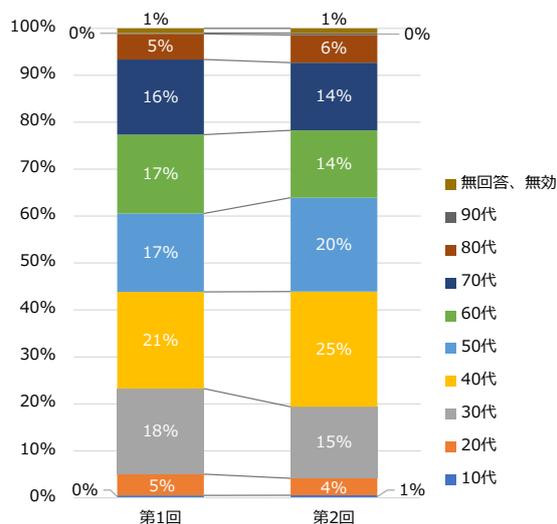
性別	第1回	第2回
女性	636	615
男性	335	313
無回答、無効	40	42
総計	1011	970



(4) 年代

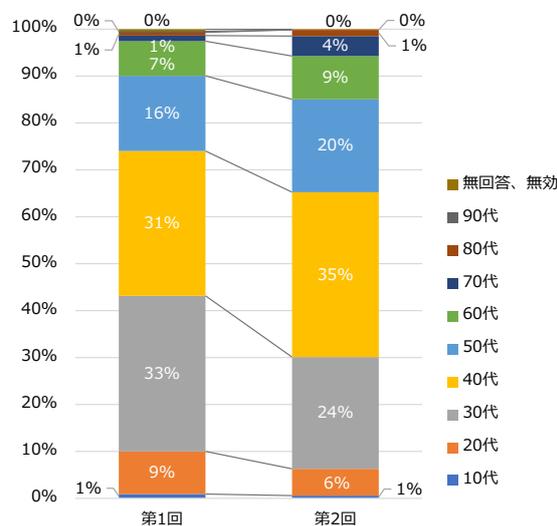
①年代 (全体)

年代 (全体)	第1回	第2回
10代	5	5
20代	46	35
30代	184	148
40代	208	238
50代	169	194
60代	170	139
70代	162	140
80代	55	57
90代	2	4
無回答、無効	10	10
総計	1011	970



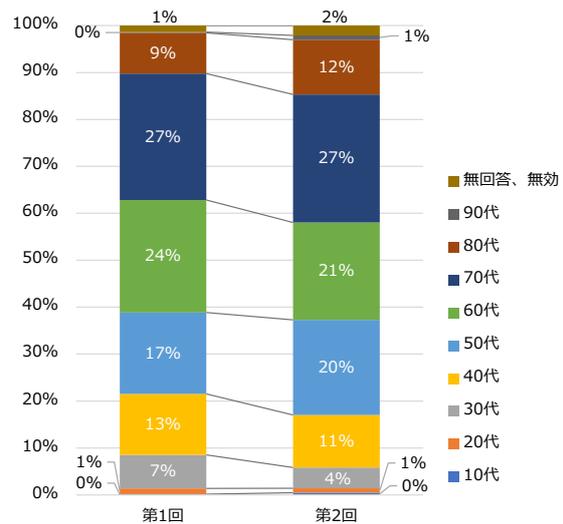
②年代 (WEB)

年代 (WEB)	第1回	第2回
10代	4	3
20代	39	31
30代	143	129
40代	133	190
50代	69	107
60代	32	50
70代	5	23
80代	3	7
90代	1	0
無回答、無効	2	1
総計	431	541



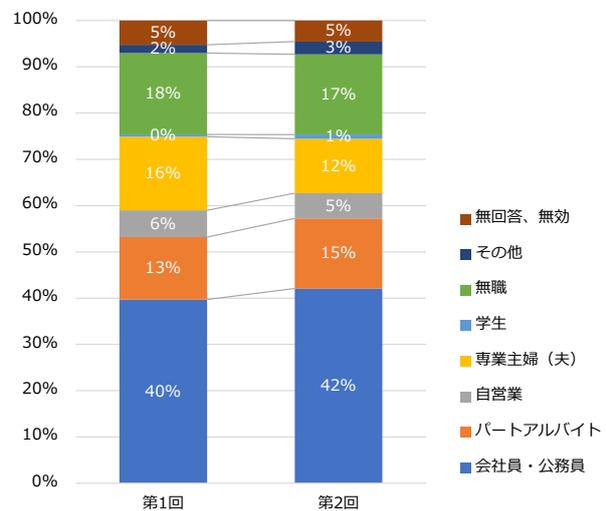
③年代（郵送）

年代（郵送）	第1回	第2回
10代	1	2
20代	7	4
30代	41	19
40代	75	48
50代	100	87
60代	138	89
70代	155	117
80代	50	50
90代	1	4
無回答、無効	8	9
総計	576	429



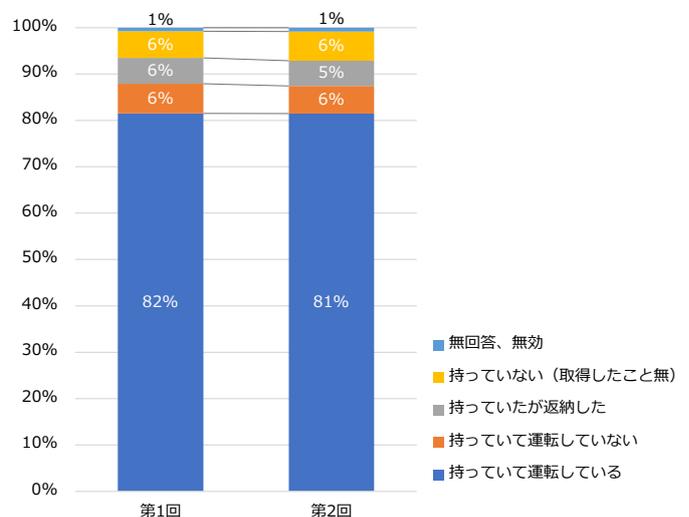
(5) 職業

職業	第1回	第2回
会社員・公務員	400	408
パートアルバイト	136	147
自営業	58	53
専業主婦（夫）	160	114
学生	5	9
無職	177	168
その他	18	27
無回答、無効	53	44
総計	1011	970



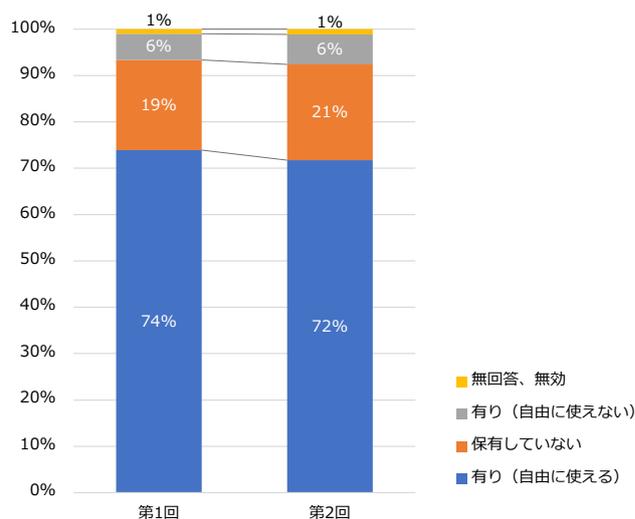
(6) 運転免許

運転免許	第1回	第2回
持っていて運転している	824	790
持っていて運転していない	65	58
持っていたが返納した	56	53
持っていない（取得したこと無）	58	61
無回答、無効	8	8
総計	1011	970



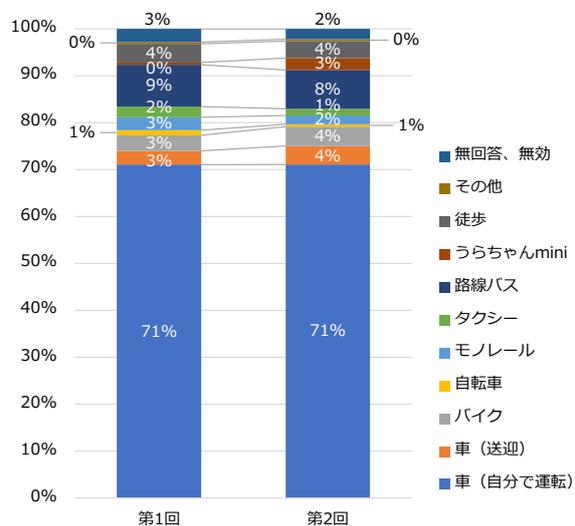
(7) 車両保有状況

車両保有状況	第1回	第2回
有り（自由に使える）	747	696
保有していない	197	200
有り（自由に使えない）	57	63
無回答、無効	10	11
総数	1011	970



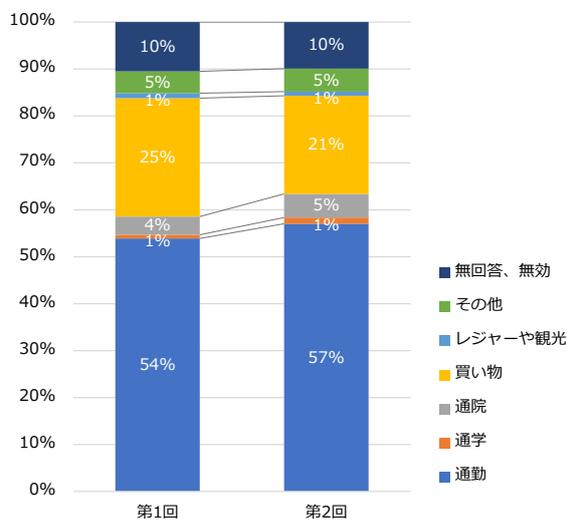
(8) コロナ前移動手段

コロナ前移動手段	第1回	第2回
車（自分で運転）	719	690
車（送迎）	29	38
バイク	34	40
自転車	11	5
モノレール	28	18
タクシー	23	14
路線バス	90	80
うらちゃんmini	5	25
徒歩	40	35
その他	4	4
無回答、無効	28	21
総数	1011	970



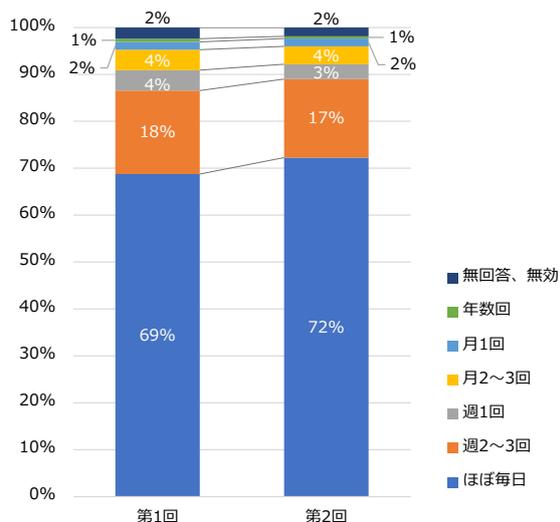
(9) コロナ前移動目的

コロナ前移動目的	第1回	第2回
通勤	545	553
通学	8	13
通院	39	49
買い物	255	203
レジャーや観光	11	8
その他	47	48
無回答、無効	106	96
総数	1011	970



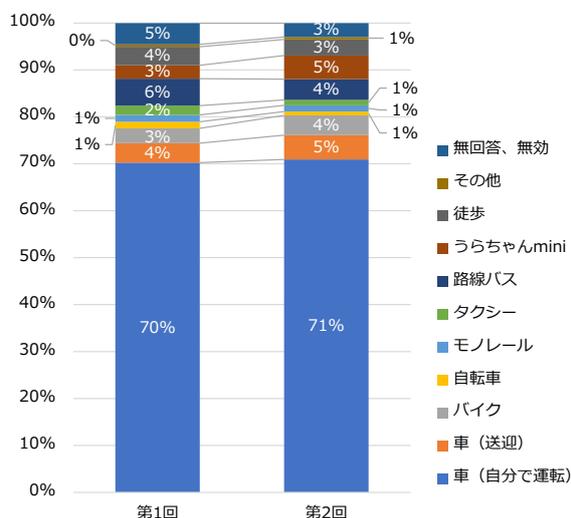
(10) コロナ前移動頻度

コロナ前移動頻度	第1回	第2回
ほぼ毎日	695	701
週2～3回	180	162
週1回	44	31
月2～3回	44	37
月1回	17	16
年数回	7	5
無回答、無効	24	18
総数	1011	970



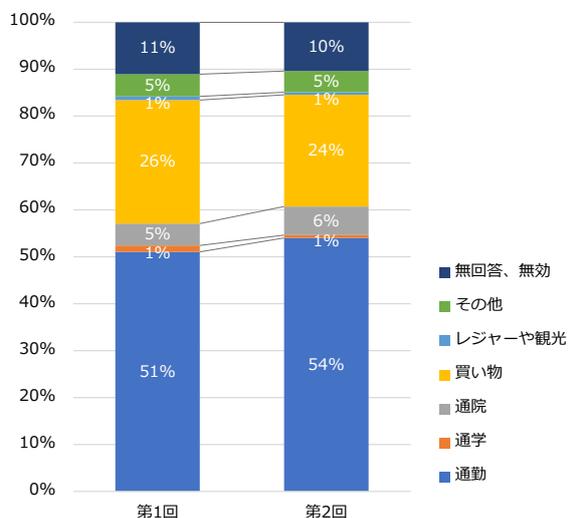
(11) コロナ後移動手段

コロナ後移動手段	第1回	第2回
車（自分で運転）	710	688
車（送迎）	42	50
バイク	32	41
自転車	14	8
モノレール	15	13
タクシー	20	11
路線バス	58	43
うらちゃんmini	29	49
徒歩	40	33
その他	5	5
無回答、無効	46	29
総数	1011	970



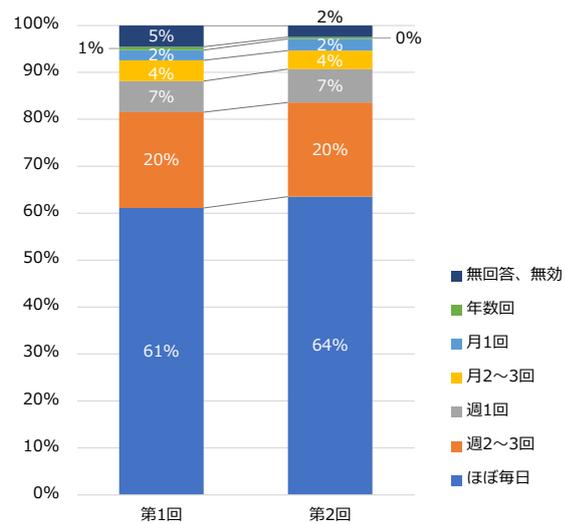
(12) コロナ後移動目的

コロナ後移動目的	第1回	第2回
通勤	516	524
通学	14	6
通院	47	59
買い物	266	231
レジャーや観光	8	5
その他	48	44
無回答、無効	112	101
総数	1011	970



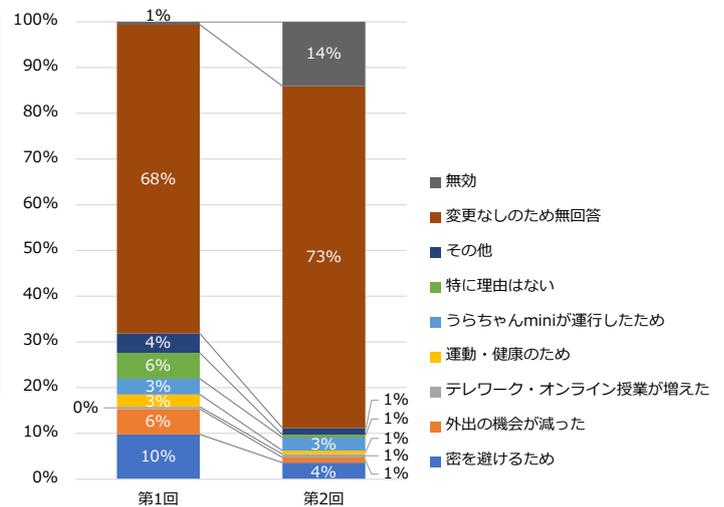
(13) コロナ後移動頻度

コロナ後移動頻度	第1回	第2回
ほぼ毎日	618	616
週2~3回	206	195
週1回	67	69
月2~3回	45	38
月1回	22	24
年数回	7	4
無回答、無効	46	24
総数	1011	970



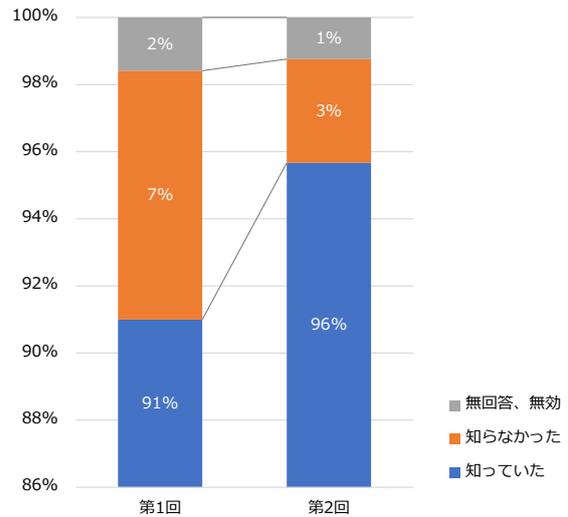
(14) 移動手段変更理由

移動手段変更理由	第1回	第2回
密を避けるため	99	34
外出の機会が減った	56	11
テレワーク・オンライン授業が増えた	5	7
運動・健康のため	27	7
うらちゃんminiが運行したため	35	27
特に理由はない	57	6
その他	43	14
変更なしのため無回答	683	709
無効	6	133
総数	1011	970



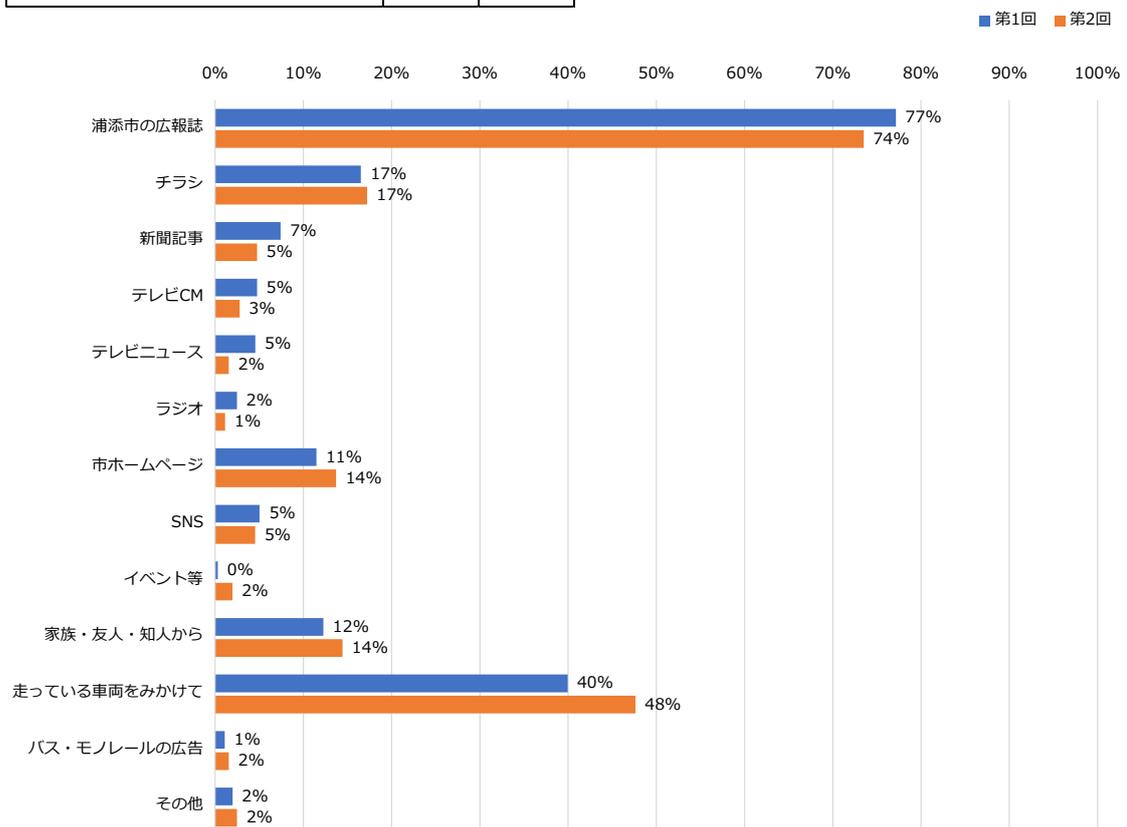
(15) うらちゃんmini 認知度

認知度	第1回	第2回
知っていた	920	928
知らなかった	75	30
無回答、無効	16	12
総数	1011	970



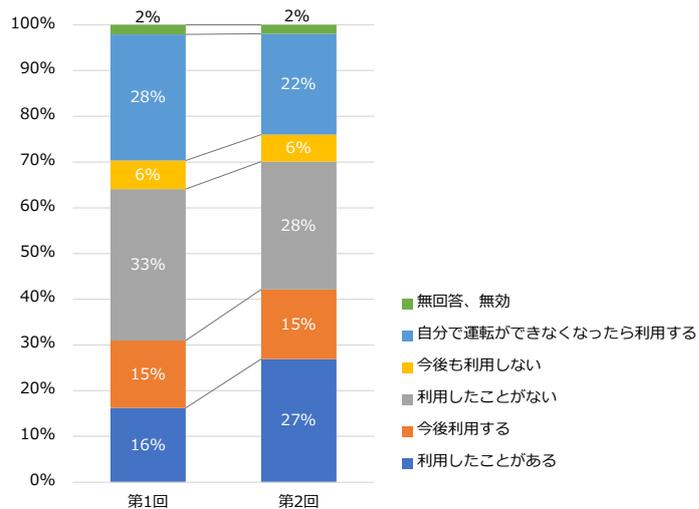
(16) 認知手段 (複数回答)

認知手段	第1回	第2回
浦添市の広報誌	780	713
チラシ	167	167
新聞記事	75	46
テレビCM	48	27
テレビニュース	46	15
ラジオ	25	11
市ホームページ	116	133
SNS	51	44
イベント等	3	19
家族・友人・知人から	124	140
走っている車両をみかけて	404	462
バス・モノレールの広告	11	15
その他	20	24



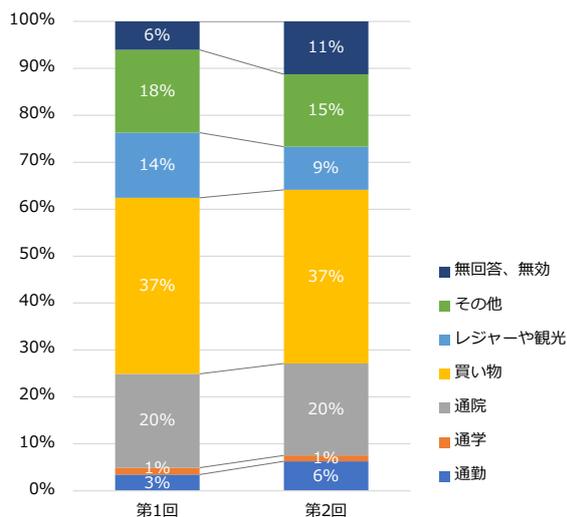
(17) 今後の利用意向

利用意向	第1回	第2回
利用したことがある	164	261
今後利用する	149	148
利用したことがない	335	271
今後も利用しない	63	57
自分で運転ができなくなったら利用する	279	214
無回答、無効	21	19
総数	1011	970



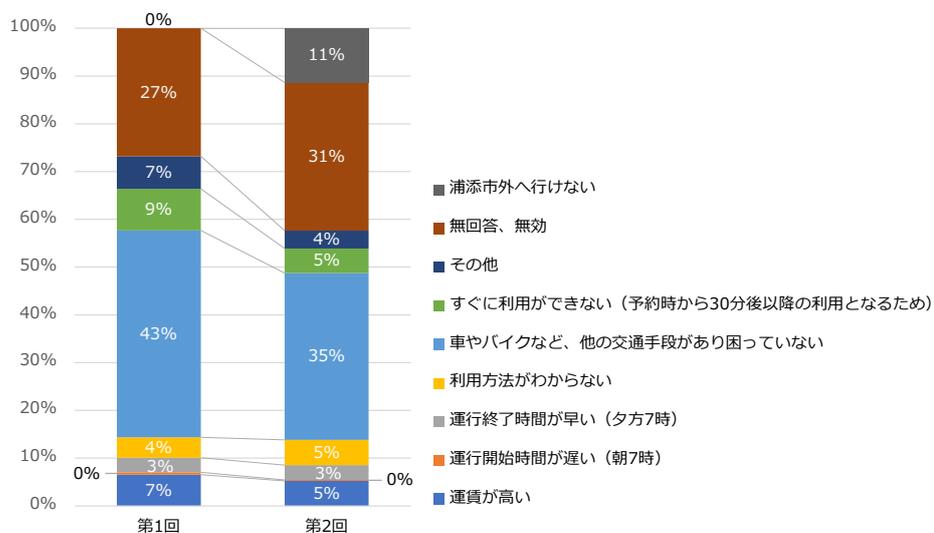
(18) 主な利用目的

利用目的	第1回	第2回
通勤	35	61
通学	15	12
通院	202	190
買い物	379	359
レジャーや観光	140	89
その他	179	150
無回答、無効	61	109
総数	1011	970



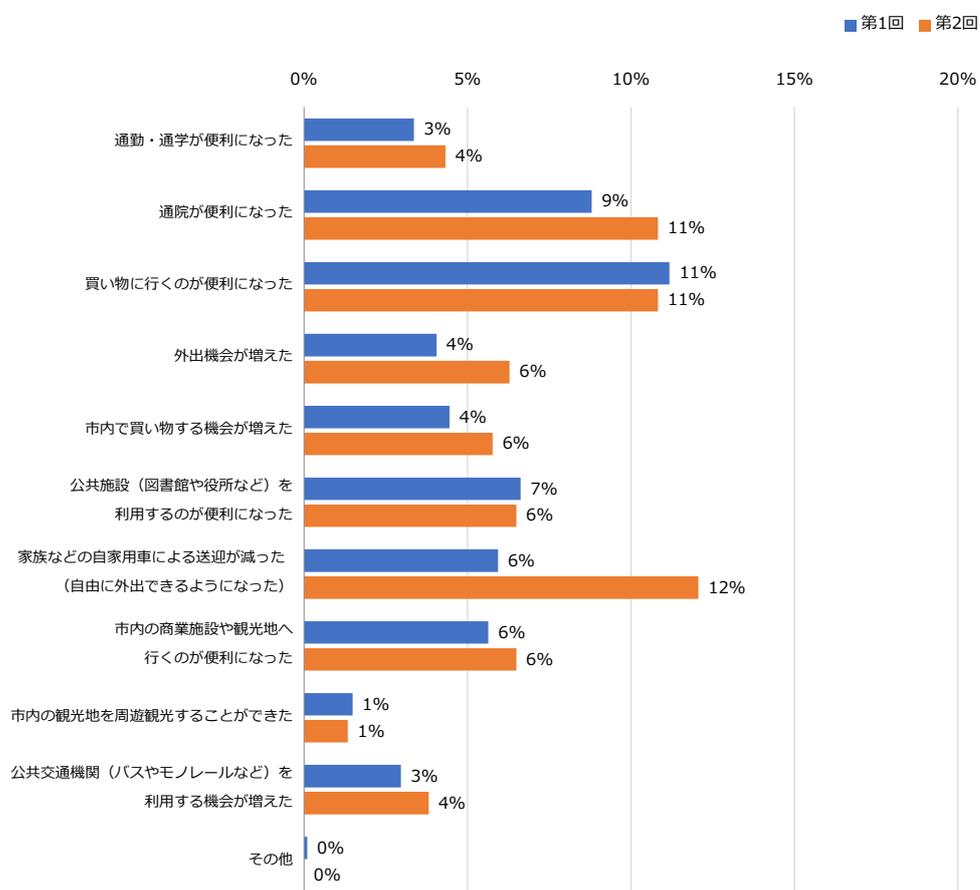
(19) 利用しない理由

利用しない理由	第1回	第2回
運賃が高い	66	51
運行開始時間が遅い（朝7時）	5	2
運行終了時間が早い（夕方7時）	31	30
利用方法がわからない	43	51
車やバイクなど、他の交通手段があり困っていない	438	339
すぐに利用ができない（予約時から30分後以降の利用となるため）	88	50
その他	69	36
無回答、無効	271	301
浦添市外へ行けない	0	110
総数	1011	970



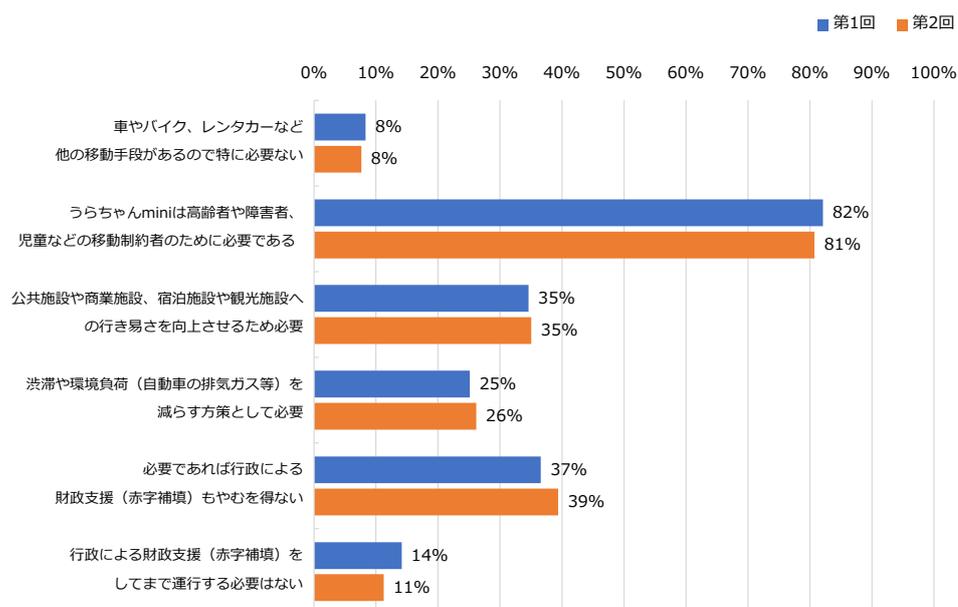
(20) 利用した効果

利用した効果	第1回	第2回
通勤・通学が便利になった	34	42
通院が便利になった	89	105
買い物に行くのが便利になった	113	105
外出機会が増えた	41	61
市内で買い物する機会が増えた	45	56
公共施設（図書館や役所など）を利用するのが便利になった	67	63
家族などの自家用車による送迎が減った（自由に外出できるようになった）	60	117
市内の商業施設や観光地へ行くのが便利になった	57	63
市内の観光地を周遊観光することができた	15	13
公共交通機関（バスやモノレールなど）を利用する機会が増えた	30	37
その他	1	0



(21) 今後のあり方について

今後のあり方について	第1回	第2回
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	84	74
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	830	783
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	350	340
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	254	254
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	370	382
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	143	109



2-6 利用者ヒアリングの分析

うらちゃん mini の車内において、利用者ヒアリングを行った結果を整理する。

調査実施期間	2020年12月18日、2021年5月14日、2022年2月14日計3回実施
調査実施方法	車内での利用者ヒアリング
回収数	498件

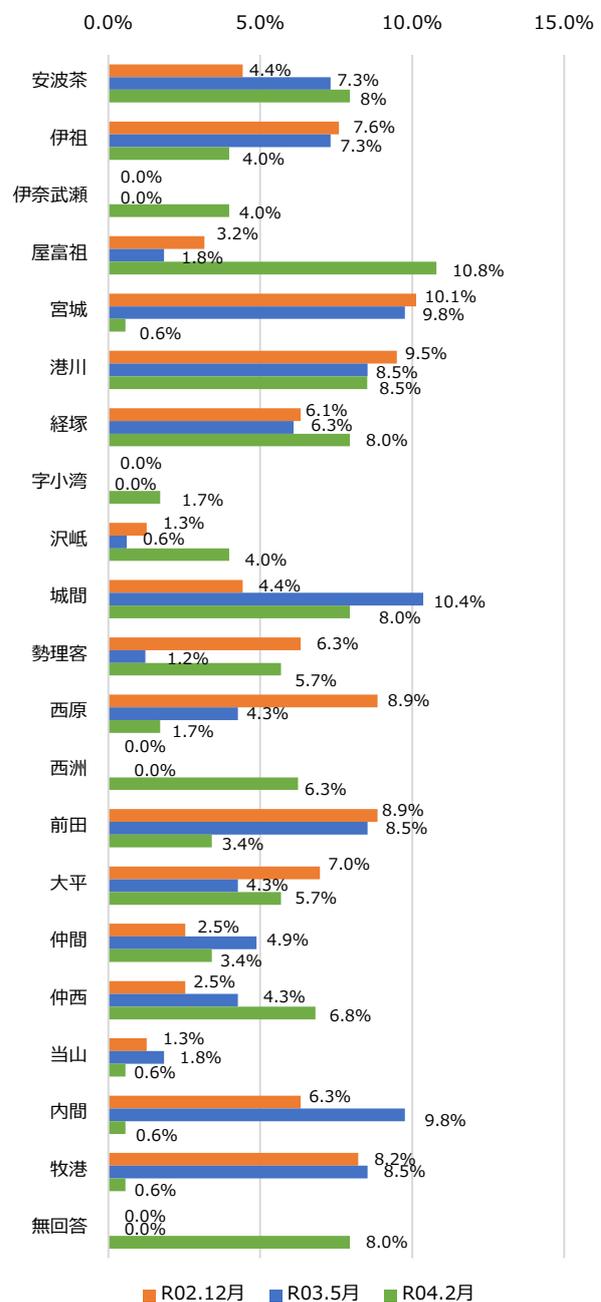
【2020年12月18日(乗車人数175人, サンプル数158件)、2021年5月14日(乗車人数186人, サンプル数164件) 2022年2月14日(乗車人数181人, サンプル数176件)】

(1) 回答者の属性

① 居住地

利用者は1回目調査、2回目調査、3回目調査ともに同様の地域からの乗車が多く見られた。また、浦添市内だけではなく他の市町村からの乗客も見られた。

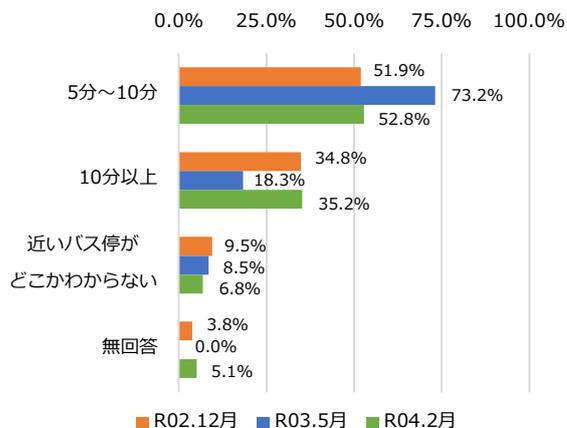
	R02.12月		R03.5月		R04.5月	
	件数	構成比	件数	構成比	件数	構成比
浦添市	156	98.7%	163	99.4%	159	90.3%
安波茶	7	4.4%	12	7.3%	14	8%
伊祖	12	7.6%	12	7.3%	7	4.0%
伊奈武瀬	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
屋富祖	5	3.2%	3	1.8%	7	4.0%
宮城	16	10.1%	16	9.8%	19	10.8%
港川	15	9.5%	14	8.5%	15	8.5%
字経塚	10	6.3%	10	6.1%	1	0.6%
字小湾	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
字沢岬	2	1.3%	1	0.6%	3	1.7%
城間	7	4.4%	17	10.4%	14	8.0%
勢理客	10	6.3%	2	1.2%	3	1.7%
西原	14	8.9%	7	4.3%	7	4.0%
西洲	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
前田	14	8.9%	14	8.5%	14	8.0%
大平	11	7.0%	7	4.3%	10	5.7%
仲間	4	2.5%	8	4.9%	11	6.3%
仲西	4	2.5%	7	4.3%	6	3.4%
当山	2	1.3%	3	1.8%	10	5.7%
内間	10	6.3%	16	9.8%	6	3.4%
牧港	13	8.2%	14	8.5%	12	6.8%
宜野湾市	1	0.6%	0	0.0%	1	0.6%
南城市	1	0.6%	0	0.0%	0	0.0%
那覇市	0	0.0%	0	0.0%	1	0.6%
中城村	0	0.0%	1	0.6%	1	0.6%
無回答	0	0.0%	0	0.0%	14	8.0%
合計	158	100.0%	164	100.0%	176	100.0%



②近いバス停までの時間

回答者の住まいから近いバス停までの時間については、5分～10分と回答した方が半数以上を占めている。また、近いバス停がどこかわからないと回答した方は1割未満みられた。

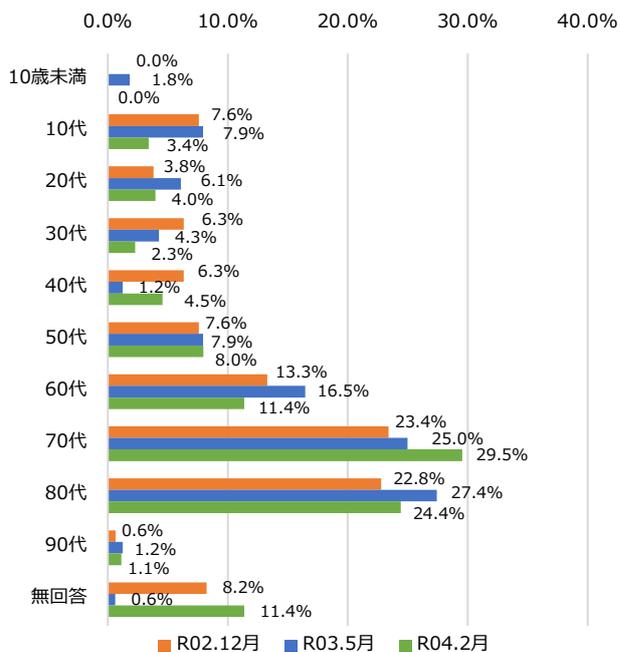
	R02.12月		R03.5月		R04.2月	
	件数	構成比	件数	構成比	件数	構成比
5分～10分	82	51.9%	120	73.2%	93	52.8%
10分以上	55	34.8%	30	18.3%	62	35.2%
近いバス停がどこかわからない	15	9.5%	14	8.5%	12	6.8%
無回答	6	3.8%	0	0.0%	9	5.1%
合計	158	100%	164	100.0%	176	100.0%



③年齢

年齢では、60代～80代が比較的多い傾向となっている。

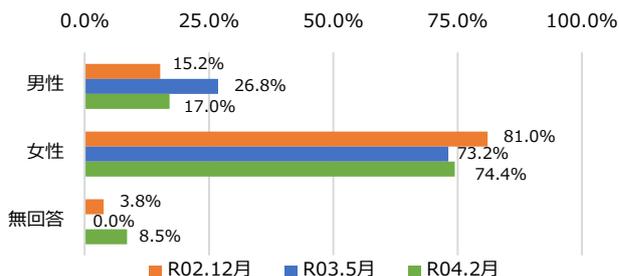
	R02.12月		R03.5月		R04.2月	
	件数	構成比	件数	構成比	件数	構成比
10歳未満	0	0.0%	3	1.8%	0	0.0%
10代	12	7.6%	13	7.9%	6	3.4%
20代	6	3.8%	10	6.1%	7	4.0%
30代	10	6.3%	7	4.3%	4	2.3%
40代	10	6.3%	2	1.2%	8	4.5%
50代	12	7.6%	13	7.9%	14	8.0%
60代	21	13.3%	27	16.5%	20	11.4%
70代	37	23.4%	41	25.0%	52	29.5%
80代	36	22.8%	45	27.4%	43	24.4%
90代	1	0.6%	2	1.2%	2	1.1%
無回答	13	8.2%	1	0.6%	20	11.4%
合計	158	100.0%	164	100.0%	176	100.0%



④性別

性別では女性の利用が7割以上となっている。

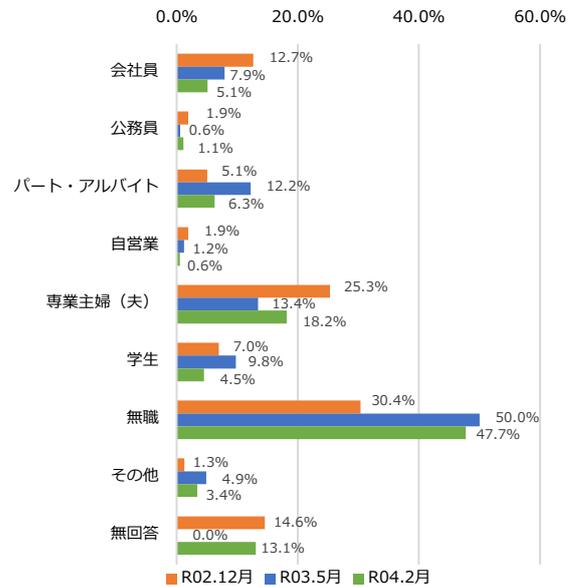
	R02.12月		R03.5月		R04.2月	
	件数	構成比	件数	構成比	件数	構成比
男性	24	15.2%	44	26.8%	30	17.0%
女性	128	81.0%	120	73.2%	131	74.4%
無回答	6	3.8%	0	0.0%	15	8.5%
合計	158	100.0%	164	100.0%	176	100.0%



⑤職業

職業では、無職の方や専業主婦(夫)の割合が全体の半数以上を占めている。

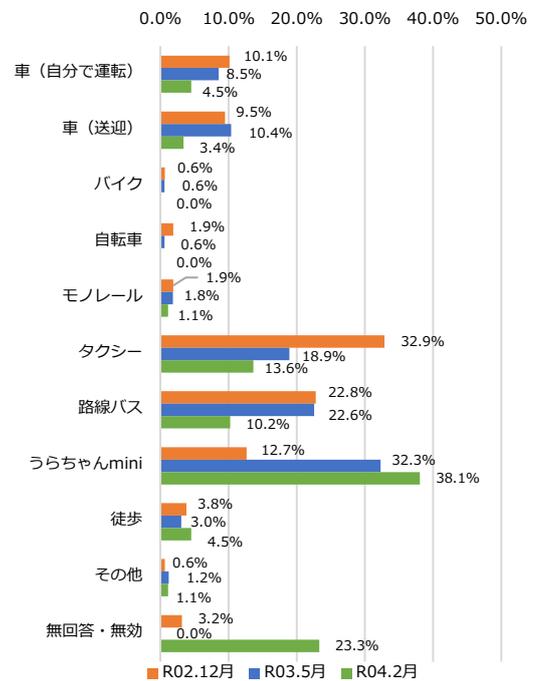
	R02.12月		R03.5月		R04.2月	
	件数	構成比	件数	構成比	件数	構成比
会社員	20	12.7%	13	7.9%	9	5.1%
公務員	3	1.9%	1	0.6%	2	1.1%
パート・アルバイト	8	5.1%	20	12.2%	11	6.3%
自営業	3	1.9%	2	1.2%	1	0.6%
専業主婦(夫)	40	25.3%	22	13.4%	32	18.2%
学生	11	7.0%	16	9.8%	8	4.5%
無職	48	30.4%	82	50.0%	84	47.7%
その他	2	1.3%	8	4.9%	6	3.4%
無回答	23	14.6%	0	0.0%	23	13.1%
合計	158	100.0%	164	100.0%	176	100.0%



⑥普段利用している移動手段

普段利用している移動手段では、1回目はタクシー利用が多かったが、2回目3回目はうらちゃん mini 利用が多い傾向になっている。

	R02.12月		R03.5月		R04.2月	
	件数	構成比	件数	構成比	件数	構成比
車(自分で運転)	16	10.1%	14	8.5%	8	4.5%
車(送迎)	15	9.5%	17	10.4%	6	3.4%
バイク	1	0.6%	1	0.6%	0	0.0%
自転車	3	1.9%	1	0.6%	0	0.0%
モノレール	3	1.9%	3	1.8%	2	1.1%
タクシー	52	32.9%	31	18.9%	24	13.6%
路線バス	36	22.8%	37	22.6%	18	10.2%
うらちゃん mini	20	12.7%	53	32.3%	67	38.1%
徒歩	6	3.8%	5	3.0%	8	4.5%
その他	1	0.6%	2	1.2%	2	1.1%
無回答	5	3.2%	0	0.0%	6	3.4%
無効	0	0.0%	0	0.0%	35	19.9%
合計	158	100.0%	164	100.0%	176	100.0%

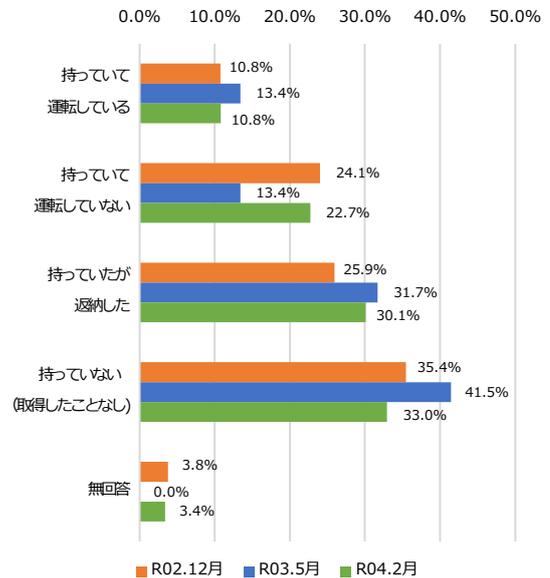


(2) 保有状況について

① 運転免許の保有状況

免許の保有状況では、運転していると答えた方が約 1 割で、運転できる環境ではない方が約 9 割を占めている。

	R02.12月		R03.5月		R04.2月	
	件数	構成比	件数	構成比	件数	構成比
持っていて 運転している	17	10.8%	22	13.4%	19	10.8%
持っていて 運転していない	38	24.1%	22	13.4%	40	22.7%
持っていたが 返納した	41	25.9%	52	31.7%	53	30.1%
持っていない (取得したこと なし)	56	35.4%	68	41.5%	58	33.0%
無回答	6	3.8%	0	0.0%	6	3.4%
合計	158	100.0%	164	100.0%	176	100.0%

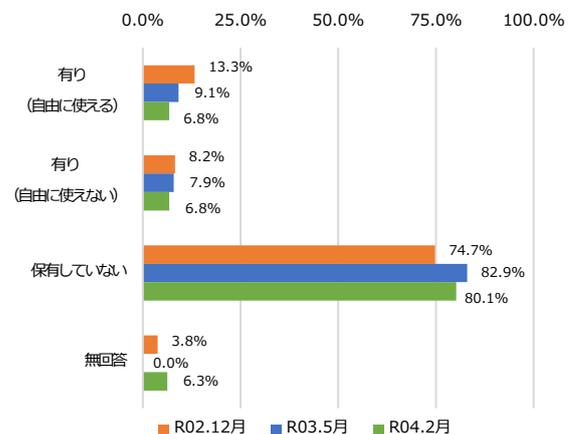


② 車両の保有状況

車やバイクの保有率では、約 8 割の方が保有していないと答えている。

有り（自由に使える）と回答した方と合わせると約 9 割自由に使える方がいることがわかる。

	R02.12月		R03.5月		R04.2月	
	件数	構成比	件数	構成比	件数	構成比
有り（自由に使 える）	21	13.3%	15	9.1%	12	6.8%
有り（自由に使 えない）	13	8.2%	13	7.9%	12	6.8%
保有していない	118	74.7%	136	82.9%	141	80.1%
無回答	6	3.8%	0	0.0%	11	6.3%
合計	158	100.0%	164	100.0%	176	100.0%

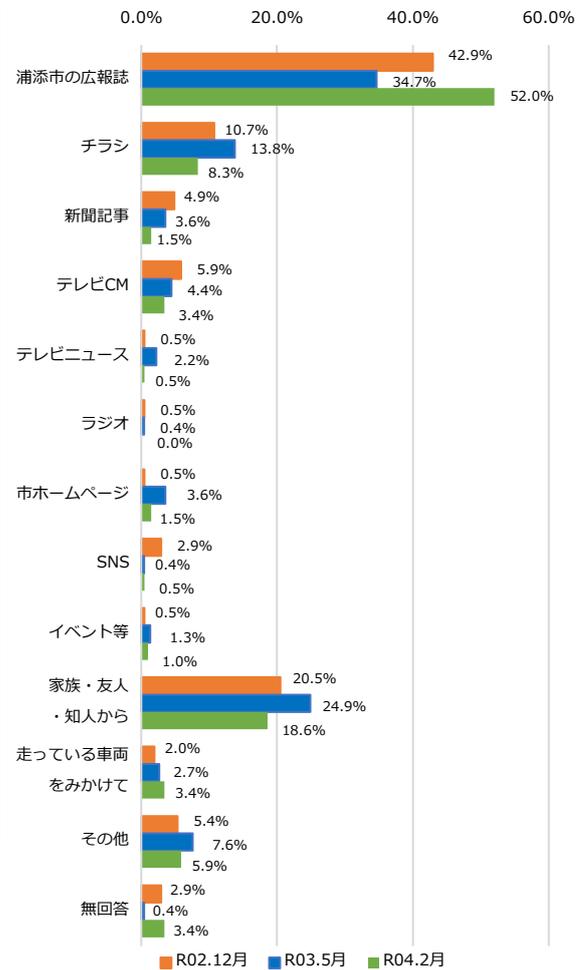


(3) うらちゃん mini について

① うらちゃん mini をどこで知ったか

うらちゃん mini についてどこで知ったかに関しては、「浦添市の広報誌」や「家族・友人・知人から」と回答した方が多かった。

	R02.12月		R03.5月		R04.2月	
	件数	構成比	件数	構成比	件数	構成比
浦添市の広報誌	88	42.9%	78	34.7%	106	52.0%
チラシ	22	10.7%	31	13.8%	17	8.3%
新聞記事	10	4.9%	8	3.6%	3	1.5%
テレビCM	12	5.9%	10	4.4%	7	3.4%
テレビニュース	1	0.5%	5	2.2%	1	0.5%
ラジオ	1	0.5%	1	0.4%	0	0.0%
市ホームページ	1	0.5%	8	3.6%	3	1.5%
SNS	6	2.9%	1	0.4%	1	0.5%
イベント等	1	0.5%	3	1.3%	2	1.0%
家族・友人・ 知人から	42	20.5%	56	24.9%	38	18.6%
走っている車両 をみかけて	4	2.0%	6	2.7%	7	3.4%
その他	11	5.4%	17	7.6%	12	5.9%
無回答	6	2.9%	1	0.4%	7	3.4%
回答件数	205	100.0%	225	100.0%	204	100.0%

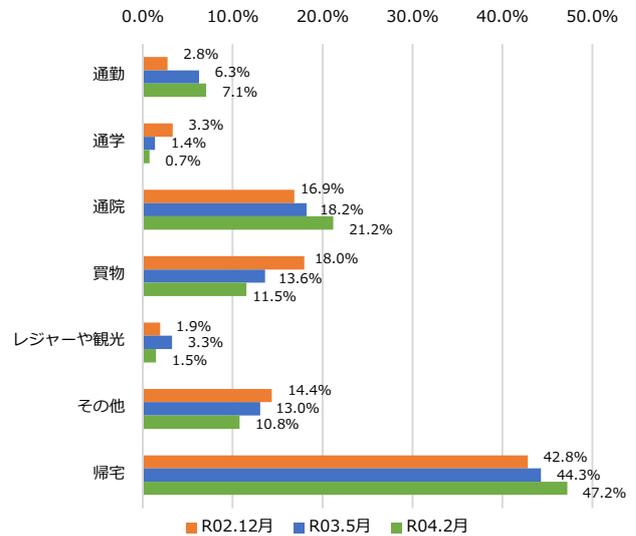


(4) 移動手段と消費額

①移動目的

目的別の比較では「帰宅」に利用している方が約4割で、「通院」や「買物」に利用している方も多い傾向にあった。

	R02.12月		R03.5月		R04.2月	
	件数	構成比	件数	構成比	件数	構成比
通勤	10	2.8%	23	6.3%	19	7.1%
通学	12	3.3%	5	1.4%	2	0.7%
通院	61	16.9%	67	18.2%	57	21.2%
買物	65	18.0%	50	13.6%	31	11.5%
レジャー や観光	7	1.9%	12	3.3%	4	1.5%
その他	52	14.4%	48	13.0%	29	10.8%
帰宅	155	42.8%	163	44.3%	127	47.2%
合計	362	100.0%	368	100.0%	269	100.0%

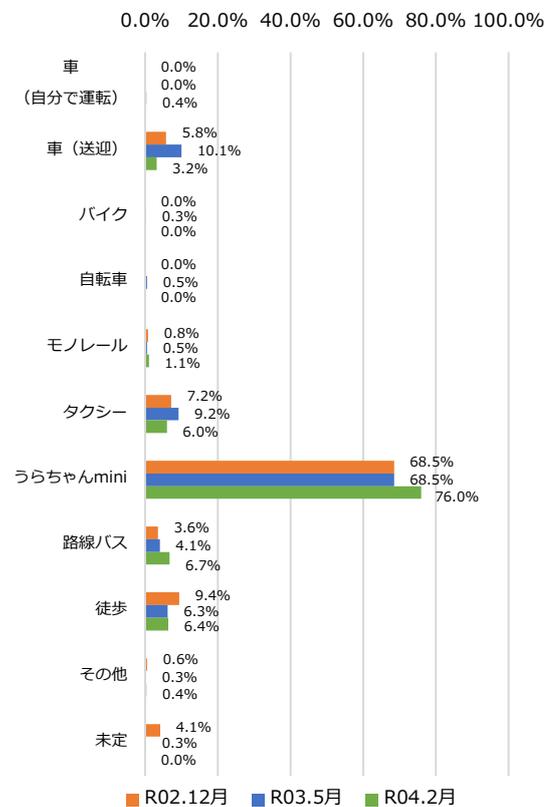


②移動方法

当日の移動方法については、うらちゃん mini と回答した方がもっとも多かった。

1回目、2回目、3回目を比較すると路線バス利用の方が増加傾向にある。

	R02.12月		R03.5月		R04.2月	
	件数	構成比	件数	構成比	件数	構成比
車 (自分で運転)	0	0.0%	0	0.0%	1	0.4%
車 (送迎)	21	5.8%	37	10.1%	9	3.2%
バイク	0	0.0%	1	0.3%	0	0.0%
自転車	0	0.0%	2	0.5%	0	0.0%
モノレール	3	0.8%	2	0.5%	3	1.1%
タクシー	26	7.2%	34	9.2%	17	6.0%
うらちゃん mini	248	68.5%	252	68.5%	215	76.0%
路線バス	13	3.6%	15	4.1%	19	6.7%
徒歩	34	9.4%	23	6.3%	18	6.4%
その他	2	0.6%	1	0.3%	1	0.4%
未定	15	4.1%	1	0.3%	0	0.0%
合計	362	100.0%	368	100.0%	283	100.0%

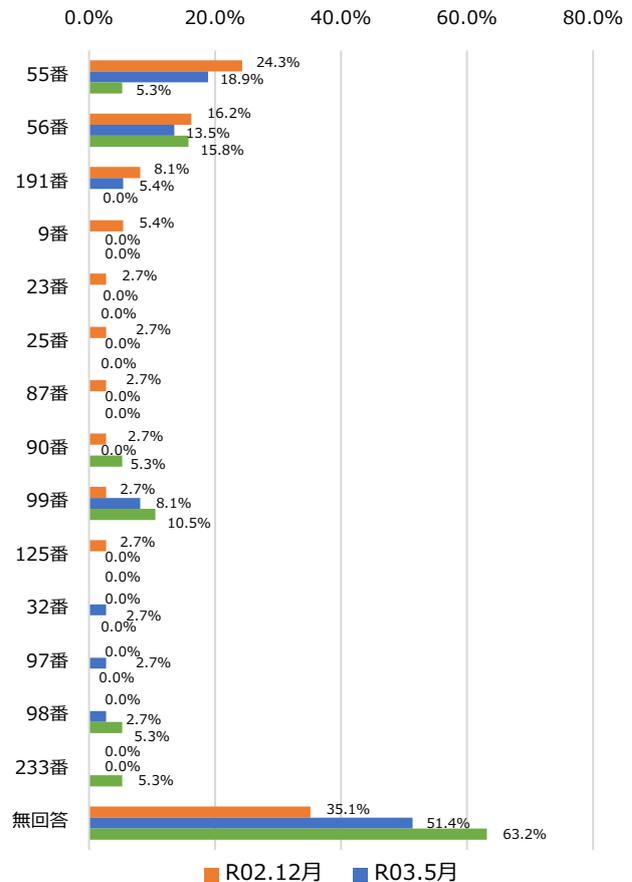


③路線バスの利用路線

路線バスの利用路線において、1回目調査、2回目調査、3回目調査ともに56番が多い傾向にあった。

	R02.12月		R03.5月		R04.2月	
	件数	構成比	件数	構成比	件数	構成比
55番	9	24.3%	7	18.9%	1	5.3%
56番	6	16.2%	5	13.5%	3	15.8%
191番	3	8.1%	2	5.4%	0	0.0%
9番	2	5.4%	0	0.0%	0	0.0%
23番	1	2.7%	0	0.0%	0	0.0%
25番	1	2.7%	0	0.0%	0	0.0%
87番	1	2.7%	0	0.0%	0	0.0%
90番	1	2.7%	0	0.0%	1	5.3%
99番	1	2.7%	3	8.1%	2	10.5%
125番	1	2.7%	0	0.0%	0	0.0%
32番	0	0.0%	1	2.7%	0	0.0%
97番	0	0.0%	1	2.7%	0	0.0%
98番	0	0.0%	1	2.7%	1	5.3%
233番	0	0.0%	0	0.0%	1	5.3%
無回答	13	35.1%	19	51.4%	12	63.2%
回答件数	36	-	37	-	19	-

※複数回答



④消費額

消費額が最も多いものは「買い物」で、次いで「通院」となっている。1回目調査、2回目調査、3回目調査の平均消費額合計は1日平均198,876円であった。

	R02.12月		R03.5月		R04.2月		R02.12月・R03.5月・R04.2月 平均	
	消費額 合計	平均 消費額	消費額 合計	平均 消費額	消費額 合計	平均 消費額	消費額 合計	平均 消費額
通勤	2,000	222	0	0	800	200	933	140
通学	320	29	0	0	0	0	106	9
通院	77,260	2,492	33,060	1,224	30,200	839	46840	1518
買い物	214,600	4,769	113,100	4,524	50,600	2,811	126100	4034
観光・レジャー	1,300	186	1,030	515	3,000	1,000	1776	567
その他	52,520	1,142	9,440	472	7,400	569	23120	727
合計	348,000	2,336	156,630	1,958	92,000	1,243	198876	1845

※消費額不明は未定を含む

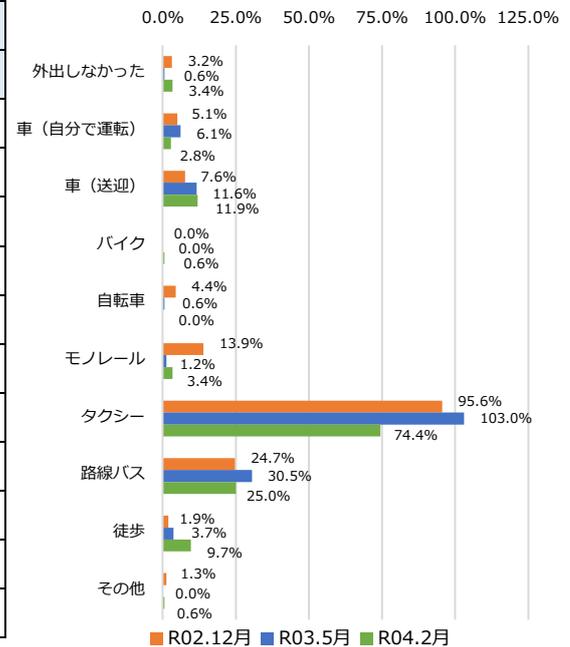
※平均消費額は消費額0円回答を含む

⑤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）

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という質問ではタクシーと回答している方が7割以上を占めている。また、外出しなかったと回答している方もおり、外出機会の創出に繋がっている。

	R02.12月		R03.5月		R04.2月	
	件数	構成比	件数	構成比	件数	構成比
外出しなかった	5	3.2%	1	0.6%	6	3.4%
車（自分で運転）	8	5.1%	10	6.1%	5	2.8%
車（送迎）	12	7.6%	19	11.6%	21	11.9%
バイク	0	0.0%	0	0.0%	1	0.6%
自転車	7	4.4%	1	0.6%	0	0.0%
モノレール	22	13.9%	2	1.2%	6	3.4%
タクシー	151	95.6%	169	103.0%	131	74.4%
路線バス	39	24.7%	50	30.5%	44	25.0%
徒歩	3	1.9%	6	3.7%	17	9.7%
その他	2	1.3%	0	0.0%	1	0.6%
回答者数	158	-	164	-	176	-

※複数回答

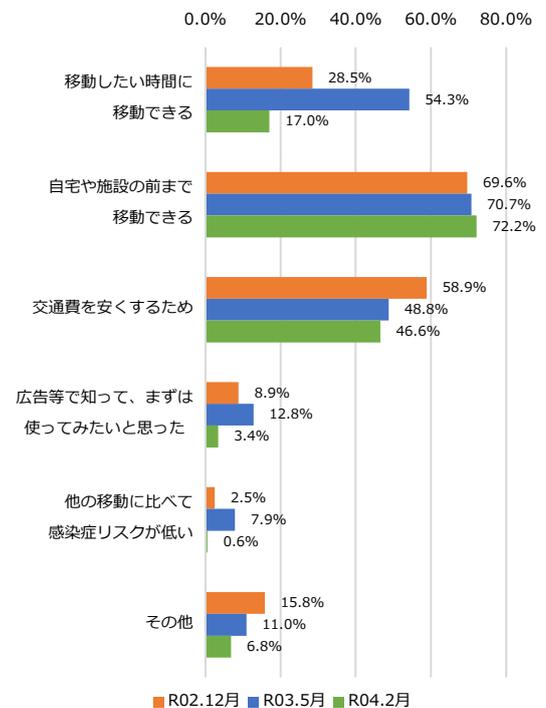


⑥うらちゃん mini を選んだ理由（複数回答）

うらちゃん mini を選んだ理由としては「自宅や施設の前まで移動できる」が最も多く、「移動したい時間に移動できる」や「交通費を安くするため」という回答も多くあった。

	R02.12月		R03.5月		R04.2月	
	件数	構成比	件数	構成比	件数	構成比
移動したい時間に移動できる	45	28.5%	89	54.3%	30	17.0%
自宅や施設の前まで移動できる	110	69.6%	116	70.7%	127	72.2%
交通費を安くするため	93	58.9%	80	48.8%	82	46.6%
広告等で知って、まずは使ってみたいと思った	14	8.9%	21	12.8%	6	3.4%
他の移動に比べて感染症リスクが低い	4	2.5%	13	7.9%	1	0.6%
その他	25	15.8%	18	11.0%	12	6.8%
回答者数	158	-	164	-	176	-

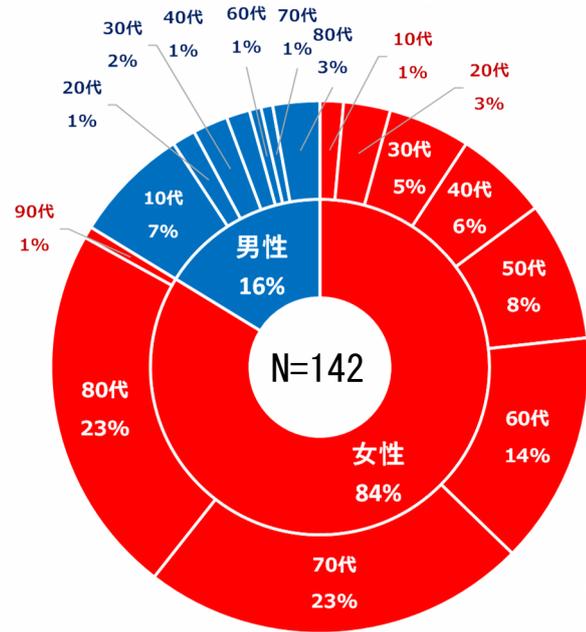
※複数回答



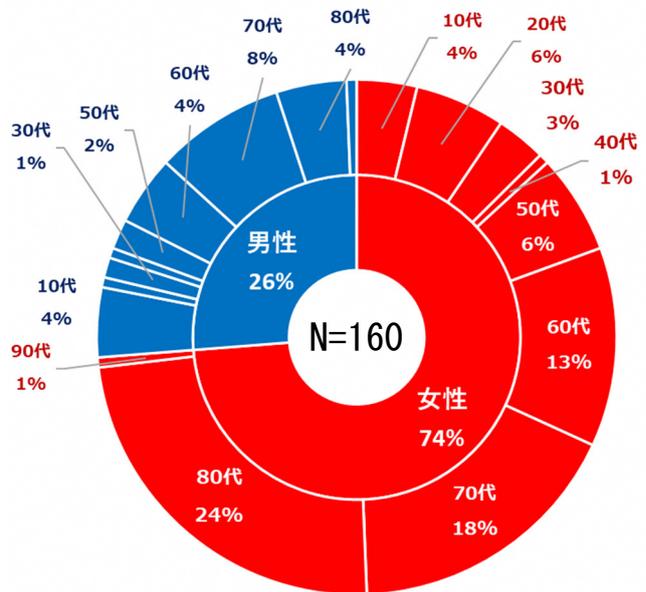
(6) クロス集計

①利用者の年齢層と性別

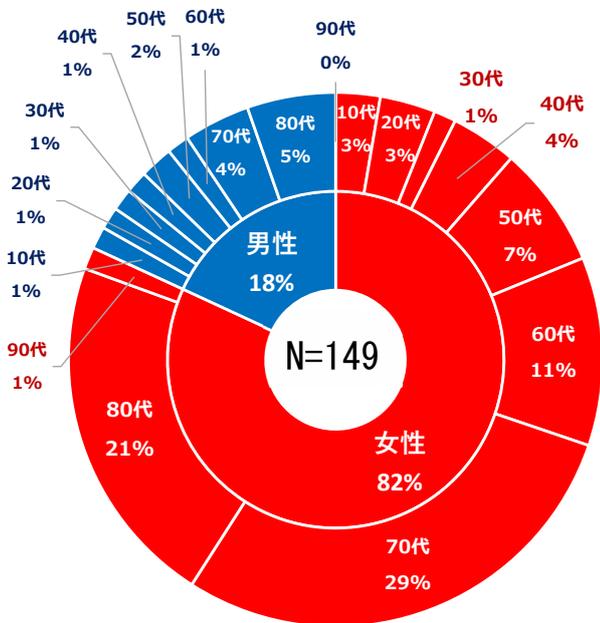
第1回調査、第2回調査、第3回調査とも女性の60代～80代の割合が多い傾向にあった。



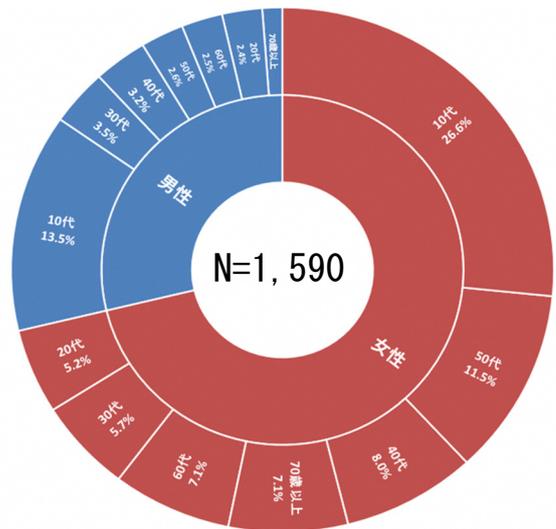
デマンド利用者の割合
(第1回調査)



デマンド利用者の割合
(第2回調査)



デマンド利用者の割合
(第3回調査)



【参考】
市内移動における路線バス利用者の割合
(沖縄県、H25 バス OD 調査)

② 普段利用している交通手段と年齢層

1 回目調査、2 回目調査、3 回目調査を比較すると 60 代～80 代ではタクシーの利用からバスやうらちゃん mini へと交通手段が移行している。

	R02.12月				R03.5月				R04.2月			
	件数				件数				件数			
	タクシー	バス	うらちゃん mini	合計	タクシー	バス	うらちゃん mini	合計	タクシー	バス	うらちゃん mini	合計
10代未満	0	0	0	0%	0	0	1	1%	0	0	0	0%
10代	0	3	0	3%	0	2	4	5%	0	1	2	3%
20代	0	2	1	3%	0	4	3	6%	0	2	0	2%
30代	4	0	0	4%	0	0	1	1%	1	0	1	2%
40代	2	2	2	6%	0	2	0	2%	0	4	3	6%
50代	2	5	2	8%	1	3	3	6%	1	3	3	6%
60代	4	6	3	12%	6	6	10	18%	5	1	8	13%
70代	19	10	2	29%	7	16	9	26%	5	2	22	27%
80代	17	5	7	27%	17	4	19	33%	10	5	18	30%
90代	0	0	0	0%	0	0	2	2%	0	0	1	1%
無回答	4	3	3	9%	0	0	1	1%	2	0	9	10%
合計	52	36	20	108	31	37	53	121	24	18	67	109

③ 免許の保有状況

免許を持っていて運転していると答えた方は少なく、利用者は車両を自由に使えない方の割合が多い。また、1 回目調査、2 回目調査、3 回目調査を比較するとうらちゃん mini の利用が増加傾向になっていることがわかる。

	R02.12月				R03.5月				R04.2月			
	件数				件数				件数			
	タクシー	バス	うらちゃん mini	合計	タクシー	バス	うらちゃん mini	合計	タクシー	バス	うらちゃん mini	合計
持っていて運転している	0	1	0	1%	2	3	3	7%	1	3	1	5%
持っていて運転していない	12	11	8	29%	3	6	7	13%	4	4	20	26%
持っていたが返納した	18	7	8	31%	14	10	20	36%	13	2	23	35%
持っていない (取得したことなし)	22	17	2	38%	12	18	23	44%	5	9	23	34%
無回答	0	0	2	2%	0	0	0	0%	1	0	0	1%
合計	52	36	20	108	31	37	53	121	24	18	67	109

④ 車やバイクの保有状況

車やバイクの保有状況では、保有していないと答えた方が多く見られた。また、1 回目調査と 2 回目調査、3 回目調査を比較すると車やバイクを保有していない方のうらちゃん mini の利用が多くなっている。

	R02.12月				R03.5月				R04.2月			
	件数				件数				件数			
	タクシー	バス	うらちゃん mini	合計	タクシー	バス	うらちゃん mini	合計	タクシー	バス	うらちゃん mini	合計
有り (自由に使える)	3	1	1	5%	0	2	1	3%	1	0	2	3%
有り (自由に使えない)	3	2	5	9%	2	2	6	8%	0	1	6	6%
保有していない	46	33	12	84%	29	33	46	90%	21	17	57	87%
無回答	0	0	2	2%	0	0	0	0%	2	0	2	4%
合計	52	36	20	108	31	36	53	120	24	18	67	109

⑤うらちゃん mini の利用目的

うらちゃん mini の利用目的としては、1回目調査、2回目調査、3回目調査ともに70代～80代の通院、買物で利用している方が多かった。

(1回目調査) 複数回答

n=145

移動目的	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代	90代	合計
通勤 (送迎含む)			2	1	1					8%
通学 (送迎含む)	4									8%
通院 (送迎含む)			1		1		3	6		22%
買物	1	2	1	3		4	5	3		39%
レジャーや観光								1		2%
その他					1	3	5	1		20%

(2回目調査) 複数回答

n=160

移動目的	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代	90代	合計
通勤 (送迎含む)	1	3	1		2	4	1			10%
通学 (送迎含む)	1									1%
通院 (送迎含む)		1	2		1	7	15	13		32%
買物	2	3			3	1	9	7	1	21%
レジャーや観光						1	1	3		4%
その他			1	1	1	3	6	5		15%

(3回目調査) 複数回答

n=124

移動目的	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代	90代	合計
通勤 (送迎含む)		1	3	2	2	1				9%
通学 (送迎含む)			1							1%
通院 (送迎含む)		1		4	2	5	15	12		41%
買物						4	11	6		22%
レジャーや観光						1	2	1		4%
その他	3	1		2	1	2	5	7	1	23%

■参考：市内移動における路線バス利用者数 (H25 バス OD 調査)

乗車目的	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70歳以上	合計	割合
通勤	38	67	88	106	114	44	10	467	30.6%
通学	524	19	3			1	2	549	36.0%
仕事・業務	9	12	20	17	37	32	5	132	8.7%
通院	7	5	9	12	18	19	33	103	6.7%
買物	10	3	1	18	14	19	21	86	5.6%
娯楽・飲食	24	6	6	5	4	1	13	59	3.9%
観光	3							3	0.2%
その他	17	5	15	15	26	27	22	127	8.3%
合計	632	117	142	173	213	143	106	1,526	100.0%
割合	41.4%	7.7%	9.3%	11.3%	14.0%	9.4%	6.9%	100.0%	

⑥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ましたか

うらちゃんminiがなければタクシーを利用していたと答えた方が多くみられ、1回目調査、2回目調査、3回目調査ともに同じ傾向であった。

(1回目調査) 複数回答

n = 145

交通機関	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代	90代	合計
外出しなかった				1		1				1%
車(自分で運転)	1					3		1	1	4%
車(送迎)	1		1			1	2	2		5%
バイク										0%
自転車	1	2						1		3%
モノレール			2	2		5	6	2		12%
タクシー	3	1	5	4	7	9	23	26		55%
路線バス	3	3	2	2	5	1	6	1		16%
徒歩	2							1		2%
その他	1							1		1%

(2回目調査) 複数回答

n = 160

交通機関	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代	90代	合計
外出しなかった		1								0%
車(自分で運転)	1	2	4			2				4%
車(送迎)	5					1	4	4	1	6%
バイク										0%
自転車										0%
モノレール					1					0%
タクシー	9	4	3	2	8	26	53	58	2	67%
路線バス	2	2	2		6	11	13	8	4	20%
徒歩						4	2			2%
その他										0%

(3回目調査) 複数回答

n = 116

交通機関	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代	90代	合計
外出しなかった							2	2		3%
車(自分で運転)		1	2				2			4%
車(送迎)	3				1		4	4		8%
バイク										0%
自転車										0%
モノレール	1					1	3			4%
タクシー		3	5	4	11	12	33	30	3	71%
路線バス		1	1	7	4	6	6	6		22%
徒歩	2	2			1	3	1	4		9%
その他							1			1%

⑦うらちゃんminiを選んだ理由（複数選択可）

1回目調査と2回目調査を比較すると、タクシー利用者だった方の移動したい時間に移動できると答えた方が増加していた。

（1回目調査）複数回答

n = 158

	移動したい時間に移動できる	自宅や施設の前まで移動できる	交通費を安くするため	広告等で知って、まずは使ってみてと思った	他の移動に比べて感染症のリスクが低い	その他
外出しなかった		2	1			1
車（自分で運転）	3	6	4			
車（送迎）	1	3	3	1		2
バイク						
自転車		1	1			
モノレール	7	13	10	2		1
タクシー	14	38	31	3	1	5
路線バス	7	8	7	3	1	3
徒歩	3	3	2			2
その他						1
合計	18%	38%	30%	5%	1%	8%

（2回目調査）複数回答

n = 164

	移動したい時間に移動できる	自宅や施設の前まで移動できる	交通費を安くするため	広告等で知って、まずは使ってみてと思った	他の移動に比べて感染症のリスクが低い	その他
外出しなかった	13	21	12	4	2	3
車（自分で運転）						
車（送迎）	1	1				
バイク		1				
自転車						
モノレール		1				
タクシー	61	73	57	12	10	12
路線バス	13	18	10	4	1	2
徒歩	1	1	1	1		1
その他						
合計	26%	34%	24%	6%	4%	5%

(3回目調査) 複数回答

n = 121

	移動したい時間に移動できる	自宅や施設の前まで移動できる	交通費を安くするため	広告等で知って、まずは使ってみてと思った	他の移動に比べて感染症のリスクが低い	その他
外出しなかった	0	3	3	0	0	0
車（自分で運転）	0	2	1	0	0	1
車（送迎）	1	6	1	0	0	0
バイク	0	1	0	0	0	0
自転車	0	0	0	0	0	0
モノレール	1	0	3	1	0	0
タクシー	10	59	39	3	1	7
路線バス	10	21	11	0	0	1
徒歩	0	7	7	1	0	1
その他	0	0	0	0	0	0
合計	11%	51%	34%	3%	1%	5%

■うらちゃん mini を選んだその他理由

- ・ 家族や知人に勧められて家族や知人に勧められて
- ・ バスに乗れない
- ・ バス停は遠い
- ・ バスの乗換えが不便な為
- ・ ドライバーが安全で優しい
- ・ 運転手の方が親しみやすい
- ・ 時間に余裕があった
- ・ 無くなると困るので乗っている
- ・ タクシーしかないから
- ・ アプリで簡単だから

⑧うらちゃん mini がなければタクシーを利用していた方の乗降場所

(1回目調査)

(乗車)

N=151

施設名	種別	利用人数
自宅・個人宅等	その他	49
経塚シティ	商業施設	7
ロクト整形外科	病院	4
マチナトシティ	商業施設	3
マックスバリュー	商業施設	2
浦添市役所	公共施設	2
病院名不明	病院	2
カリマタ内科医院	病院	1
浦添総合病院	病院	1
同仁病院	病院	1
比嘉眼科病院	病院	1
ANAスポーツパーク	娯楽施設	1
ジスタス	娯楽施設	1
ドラックイレブン	商業施設	1
リウボウ	商業施設	1
浦添ショッピングセンター	商業施設	1
学校 (パークレズコート)	公共施設	1
社会福祉センター	公共施設	1
安波茶自治会	公共施設	1
郵便局	その他	1
大平オーガニーカンパニー	その他	1
無回答		68

(降車)

N=151

施設名	種別	利用人数
自宅・個人宅等	その他	31
浦添総合病院	病院	4
同仁病院	病院	3
パルコシティ	商業施設	3
経塚シティ	商業施設	3
病院名不明	病院	2
牧港クリニック	病院	2
さかい眼科	病院	2
ちねん眼科	病院	2
パークレー	商業施設	2
浦添ショッピングセンター	商業施設	2
港川 外人住宅	商業施設	2
保険相談センター	商業施設	2
立正佼成会沖縄教会	その他	2
みやぎ内科循環器クリニック	病院	1
みやぎと整形外科	病院	1
ロクト整形外科	病院	1
三愛歯科医院	病院	1
前田クリニック	病院	1
病院 牧港	病院	1
ドコモ内間店	商業施設	1
メイクマン	商業施設	1
リウボウ	商業施設	1
美容室	商業施設	1
浦添スイミングスクール	娯楽施設	1
ジスタス	娯楽施設	1
てだこボウル	娯楽施設	1
てだこホール	公共施設	1
浦添市民体育館	公共施設	1
浦添市役所	公共施設	1
浦添市立中央公民館	公共施設	1
浦添中央公民館	公共施設	1
神森中学校	公共施設	1
牧港 郵便局	その他	1
無回答		69

(2回目調査)

(乗車)

N=169

乗車施設名	種別	利用人数
自宅	その他	74
パルコシティ	商業施設	4
ロクト整形外科	病院	3
同仁病院	病院	2
マチナトシティー	商業施設	2
ユニオン仲間店	商業施設	2
介護医療病院にしぼる	病院	1
狩保内科	病院	1
たから歯科	病院	1
ていーだ整形外科	病院	1
デイサービスぶらす	病院	1
なしろハルクリニック	病院	1
前田クリニック	病院	1
牧港中央病院	病院	1
港川クリニック	病院	1
カーブス宮城店	娯楽施設	1
大平りうぼう	商業施設	1
コープ牧港	商業施設	1
サンエー経塚シティ	商業施設	1
美容院	商業施設	1
ファミリーマート	商業施設	1
きみどり保育園	その他	1
ハーモニーセンター	公共施設	1
無回答	その他	65

(降車)

N=169

乗車施設名	種別	利用人数
自宅・個人宅等	その他	14
パルコシティ	商業施設	7
かみやま皮膚科	病院	1
たつや整形外科	病院	1
ていーだ整形外科	病院	1
同仁病院	病院	1
名嘉村クリニック	病院	1
牧港歯科医院	病院	1
牧港中央病院	病院	1
港川クリニック	病院	1
介護医療院にしぼる	病院	1
カーブス宮城店	娯楽施設	1
グランドゴルフ場	娯楽施設	1
ジスタス浦添	娯楽施設	1
二号線（居酒屋）	娯楽施設	1
サンエー経塚シティ	商業施設	1
自然食品の店	商業施設	1
美容室 手鏡	商業施設	1
マチナトシティー	商業施設	1
きみどり保育園	その他	1
無回答	その他	130

(3 回目調査)

(乗車)

N=114

施設名	種別	利用人数
自宅・個人宅等	その他	49
サンエー経塚シティ	商業施設	6
同仁病院	病院	5
浦添市役所	公共施設	4
浦添総合病院	病院	3
カーブス	娯楽施設	2
ジスタス	娯楽施設	2
りうぼう	商業施設	2
病院	病院	2
サンエー	商業施設	1
サンエー マチナトシティ	商業施設	1
コープ牧港	商業施設	1
ちねん眼科	病院	1
てだこ苑	商業施設	1
パークレー	商業施設	1
パルコシティ	商業施設	1
ポートヒロック	病院	1
まじゅんらんど	娯楽施設	1
ユニオン経塚	商業施設	1
ローソン	商業施設	1
ロクト	病院	1
浦西駅	交通結節点	1
丸大	商業施設	1
宮里眼科	病院	1
具志堅病院	病院	1
大城眼科	病院	1
当山小学校	公共施設	1
徳山内科	病院	1
商業施設名不明	商業施設	1
平安病院	病院	1
牧港耳鼻科	病院	1
牧港病院	病院	1
郵便局	その他	1
無回答		15

(降車)

N=114

施設名	種別	利用人数
自宅・個人宅等	その他	32
浦添市役所	公共施設	7
ロクト整形	病院	4
パルコシティ	商業施設	3
ジスタス	娯楽施設	2
パークレーズ	商業施設	3
浦添総合病院	病院	2
同仁病院	病院	2
病院	病院	2
郵便局	その他	2
カーブス	娯楽施設	1
サンエーまきみなと	商業施設	1
サンエー経塚シティ	商業施設	1
サンシャイン牧港店	娯楽施設	1
しろまクリニック	病院	1
ソフトバンク	商業施設	1
たつや整形外科	病院	1
ちねん眼科	病院	1
てだこ苑	病院	1
メイクマン	商業施設	1
モノレール経塚駅	交通結節点	1
ユニオン経塚	商業施設	1
りうぼう	商業施設	1
ローソン	商業施設	1
浦西駅	交通結節点	1
下地内科	病院	1
宮里眼科	病院	1
具志堅病院	病院	1
港川郵便局	その他	1
神森団地	その他	1
徳山クリニック	病院	1
徳山内科	病院	1
商業施設名不明	商業施設	1
比嘉眼科	病院	1
平安病院	病院	1
牧港耳鼻科	病院	1
牧港中央病院	病院	1
名嘉村クリニック	病院	1
嶺井病院	病院	1
無回答		26

⑨うらちゃんmini がなければ路線バスを利用していた方の乗降場所

(1回目調査)

(乗車)

N=39

施設名	種別	利用人数
自宅・個人宅等	その他	15
かじまやークリニック	病院	1
ちねん眼科	病院	1
ロクト整形外科	病院	1
浦添ショッピングセンター	商業施設	1
ユニオン	商業施設	1
経塚シティ	商業施設	1
ジスタス	娯楽施設	1
学校(パークレーズコート)	公共施設	1
無回答		15

(降車)

N=39

施設名	種別	利用人数
自宅・個人宅等	その他	8
パルコシティ	商業施設	3
かじまやークリニック	病院	1
サキハマクリニック	病院	1
パークレーズメディカル	病院	1
ロクト整形外科	病院	1
病院名不明	病院	1
牧港中央病院	病院	1
リウボウ	商業施設	1
経塚駅	交通結節点	1
てだこ浦西駅	交通結節点	1
牧港 バス停	交通結節点	1
幸福の科学	その他	1
第二波之上自動車学校	その他	1
無回答		15

(2回目調査)

(乗車)

N=50

施設名	種別	利用人数
自宅	その他	20
浦添市立中央公民館	公共施設	2
マックスバリュー 伊祖店	商業施設	2
かねひで伊祖店	商業施設	1
パルコシティ	商業施設	1
ファミリーマート	商業施設	1
ローソン	商業施設	1
高宮城皮膚科	病院	1
同仁病院	病院	1
めたてクリニック	病院	1
老人ホームあけぼの	病院	1
沢岬ジスタス	娯楽施設	1
てだこようどれ館	公共施設	1
かっぽう	その他	1
無回答	その他	15

(降車)

N=50

施設名	種別	利用人数
自宅	その他	5
パルコシティ	商業施設	2
同仁病院	病院	1
牧港眼科	病院	1
老人ホームありあけの里	病院	1
ロクト整形外科	病院	1
浦添社会福祉センター	公共施設	1
浦添市役所	公共施設	1
無回答	その他	37

(3 回目調査)

(乗車)

N=35

施設名	種別	利用人数
自宅・個人宅等	その他	16
かねひで	商業施設	2
かかずスタジオ	その他	1
コンビニ	商業施設	1
サンエー	商業施設	1
サンエー マチナトシティ	商業施設	1
サンエー経塚シティ	商業施設	1
サンパーク胃腸科内科	病院	1
パークレーズ	商業施設	1
バルコシティ	商業施設	1
りうぼう	商業施設	1
ローソン	商業施設	1
浦添総合病院	病院	1
同仁病院	病院	1
役所	公共施設	1
無回答		4

(降車)

N=35

施設名	種別	利用人数
自宅・個人宅等	その他	11
サンパーク胃腸科内科	病院	1
なかむらクリニック	病院	1
マーキスパーマ	商業施設	1
みやぎ内科	病院	1
メイクマン	商業施設	1
ローソン	商業施設	1
浦添総合病院	病院	1
下地内科	病院	1
職場	企業	1
同仁病院	病院	1
病院（市役所前）	病院	1
保育園	その他	1
牧港眼科	病院	1
無回答		11

2-7 既存公共交通事業者データを用いた分析

うらちゃん mini 実験運行による影響を把握するため、既存路線バスの輸送実績について琉球バス交通からのご協力を頂いて調査分析を行った。

(1) 調査方法

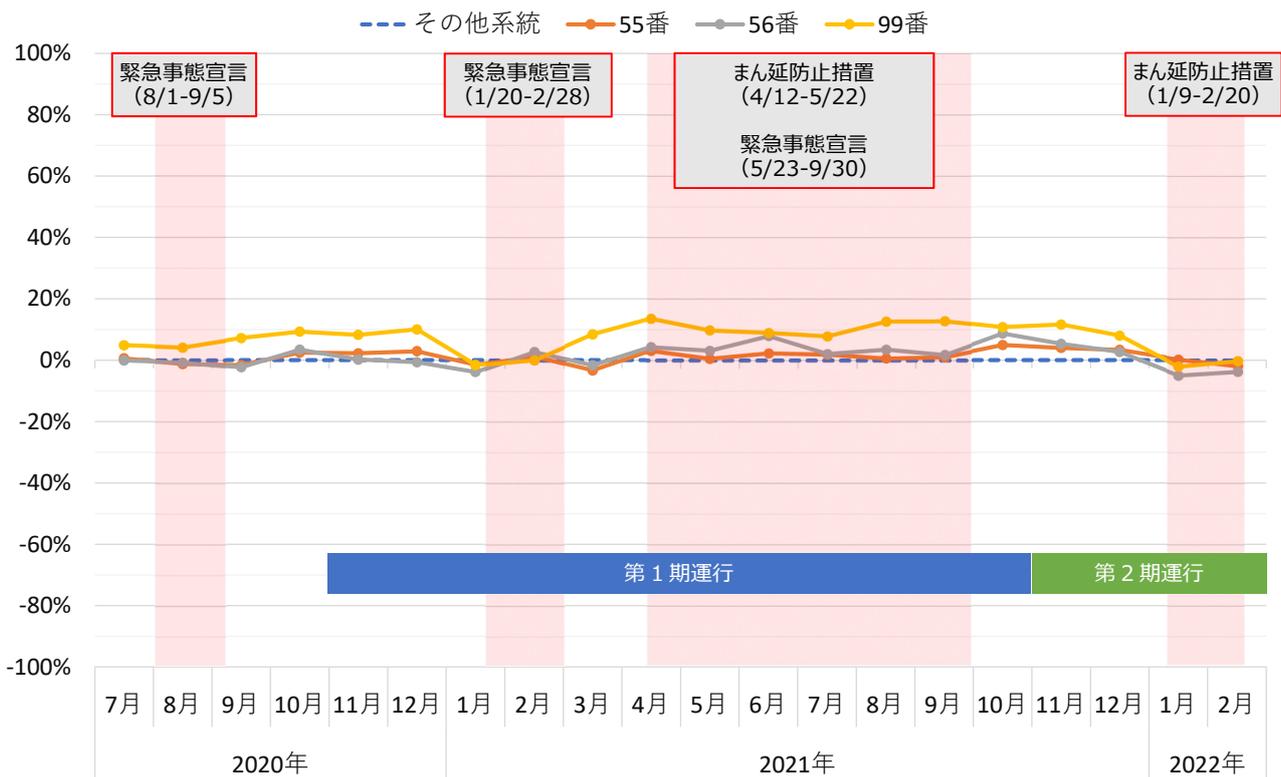
新型コロナウイルス感染症の流行やそれに伴う対策や規制、減便等による影響を除外するために、既存路線バスの月別運行キロ当たり輸送実績を算出し、コロナウイルス流行前の2019年同月との実績比を求めた。さらに、浦添市内を運行している既存路線のうち、うらちゃん mini 利用者ヒアリングで利用が多かった上位3路線である「55番：牧港線」「56番：浦添線」「99番：天久新都心線」と、それ以外の「その他系統」の差を算出することで、うらちゃん mini の影響割合について検証を行った。

(2) 調査結果

下記はうらちゃん mini の影響が及ばない「その他系統」の2019年実績比を「0%」として表し、影響が考えられる55、56、99番の実績比との差をグラフ化したものである。その結果、うらちゃん mini 実証運行中の55、56、99番の輸送実績は「その他系統」と同程度となっており、大きく下回るようなことも無かった。そのため、直接的にうらちゃん mini の運行が既存路線バス事業へ大きな影響を与えていないと推察される。むしろ、99番は税務署通りや那覇国際高校前を運行する唯一の路線であることなどから、コロナウイルス感染症対策等の影響の中で「その他系統」よりも常に乗車実績が上回っている事が伺える。

なお、民間企業の営業情報に該当するため詳細に掲載することはできないが、本来はコロナウイルス感染症対策等によって路線バスの輸送実績は2019年比で最大40%程度まで減少しており、現時点(2022年3月)でも大幅な減少は続いている状況である。

月別走行キロ当たり輸送実績（2019年比）の差



第3章 各種会議開催支援

3-1 浦添市デマンド交通モニタリング会議

(1) 開催概要

日 時：令和4年3月22日（火）14：00～16：00

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) 報告・議題

報告① モニタリング会議の概要・令和3年度第1回モニタリング会議議事録

報告② 実証運行利用状況

報告③ 各種アンケート調査結果

議題① 令和4年度の取組みについて

(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】

【沖東交通グループ 前里】第一期実験と第二期実験の違いについて感覚的ですが、第二期実験の方が予約を受けられる件数が多少増えたように感じる。11月と12月は遅延が出ている場面が多かったが、それ以降は配車システムの設定を見直すことで遅延は出ていない状況。

【琉球バス 小橋川】P14について、(4)の表にある既存路線バス利用可能件数である15.2%が最終的なバス事業者への影響として考えれば良いのか。

【事務局 上間】そうである。ただし、うらちゃん mini 利用者を母数としている。

(2) 各種アンケート調査結果【資料3】

【琉球バス 小橋川】うらちゃん mini が無かった何で移動していたと思いますか？というアンケートに対して、うらちゃん mini が無かったら移動していなかった方はいるのか？

【事務局 上間】回答選択肢に「外出しなかった」を設けており、選択された方は少ないものの一定数確認されている。

【事務局 上間】各種調査結果では第一期実証調査時に比べて大きく傾向が変わった点は無いと考えている。その点では第1回モニタリング会議では路線バスへの影響は比較的小さく、乗継利用等の相乗効果があったことも示唆されており、そちらも変わりはないと考えられる。一方、タクシー事業者への影響は第1回モニタリング会議の時点から定量的に把握できておらず、第二期実験でも同様であるが事業者の感覚としてはどの様に考えているか？

【ハイヤー・タクシー協会 津波古】月に1回開催されている浦添市のタクシー事業者会で、タクシー利用者が減少したなどの声は少しあるものの、肌感覚としては大きな影響は感じていない。そのため、今後も利用者の状況を注視しながらうらちゃん mini の事業に協力していきたいと考えている。

【沖東交通グループ 前里】タクシードライバーからは利用者が減っているという感想を聞く事はある。また、昨年11月の事業者会ではタクシー利用者がちょっと減っているという声は出ていた。ただし、特に他のタクシー事業者から指摘されたことはない。定量的なデータとしては日報が考えられるが、現在は手書きで作成されているためデータ化が難しい状況である。

【事務局 上間】うらちゃん mini では、前回調査よりも経塚駅が減って浦添でだこ浦西駅での乗降が増えているが、思い当たる理由があるのか？また、うらちゃん mini による負の影響は考えらるか？

【沖縄都市モノレール 上原】浦添市は、まちづくりが進んできているところで、モノレールの全体的な利用者も増えている。その影響かと思われる。なお、モノレールに対する負の影響は無いと考えている。

3. 協議事項

(1) 令和4年度取組について【資料4】

【琉球バス 小橋川】資料5Pで、デマンドやコミバスを念頭に入れた組み合わせを基本とするとなっているが、6Pでは、計画の策定が法定協議会の前の6月となっていることから、申請に要する期間などスケジュールについて心配がある。

- 【浦添市 仲里】スケジュールについては、現行うらちゃん mini で運行した場合と想定した仮スケジュールとしている。あくまで公募の内容により、スケジュールには前後があるものと考えている
- 【浦添市 仲里】市民アンケートの結果では、利用しない理由として車やバイクをもっているため困っていないという答えがあった。これらの方々を公共交通に転換していくことは難しいのではないかと感じている。今後、うらちゃんミニの利用者で、市街への利用、特に古島や新都心に対しての移動ニーズに対して、交通事業者としてはどう考えるか？
- 【琉球バス 小橋川】古島駅への接続について、モノレールへの乗継は浦添市内でもできるのではないかと？
- 【浦添市 仲里】意見交換の中で、モノレールを利用する上で、浦添市内でも那覇寄りに住んでいる人からよく古島駅までという声が出ている。例えば勢理客や内間付近に住んでいる方がモノレールへの乗継を希望する場合、現在は経塚駅か前田駅まで連れて行く必要があり、非効率である。
- 【琉球バス 小橋川】事業者としては、利用者の奪い合いにならないのであれば良い。例えば、高校通学でバスを利用している利用者の奪い合いになると難しい。また、意図しない様な利用方法が増えて、利用者の奪い合いにならないような対策なども必要である。
- 【琉球バス 小橋川】このような会議でアンケートや実績を見ながら、事業者への影響を観測し、交通弱者に対する事業を実施していければ相乗効果が期待できる。今あるサービスを活用しながら更なるサービス向上を目指して進めていきたい。
- 【事務局 上間】うらちゃん mini が多く使われている運行ルートについて、大部分が東陽バスの 191 番と重複している。ただし、現在の 191 番ではパルコシティまで行く事は出来ないので、延伸して行けるようになれば利便性が上がり、うらちゃん mini の利用者がバスに転換して路線バスの利用者が増え、うらちゃん mini はお断り件数が減るといった相乗効果も期待出来るがどうか？
- 【東陽バス 比嘉】パルコまで延伸すると運行ルート全体が伸び、影響が大きい。現在 191 番は運行ルートが長いことにより、時刻の遅れなどの苦情も多い。また、運転手の確保も課題である。ただし、パルコまでの延伸について社内で話してみたところ、反応は弱かったものの運営部の中では数字が出ているのなら面白いと言った反応もあり、全く不可能ということではなかった。
- 【事務局 上間】本日のご意見を踏まえて資料 4 の修正等を行い、来週の交通会議に提出したい。

以上

(5) 参加者名簿

所属	職名	氏名	出欠
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	欠席
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	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	欠席
	事務局長	ツハコ オサム 津波古 修	○ WEB
沖東交通グループ	営業課 課長	アガリエ ユウセイ 東江 優成	○ WEB
	企画課 課長	マエザト タツヤ 前里 達也	○
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 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	テルヤ タカノリ 照屋 貴教	○

3-2 浦添市地域公共交通会議

(1) 開催概要

日 時：令和4年3月28日（月）15：00～17：00

場 所：浦添市役所 9階講堂

開催方法：ハイブリッド会議（一部ウェブ参加）

(2) 報告・議題

報告① 令和3年度 第1回浦添市地域公共交通会議議事要旨

報告② 浦添市デマンド交通実証運行の現況

報告③ 浦添市デマンド交通モニタリング会議開催報告

議題① 令和4年度の取組みについて

(3) 開催状況



(4) 議事要旨

■報告事項（１）令和３年度 第１回浦添市地域公共交通会議議事要旨（資料１）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
浦添市婦人連合会 照屋 委員	① スマートフォンでの予約の際に、建物の住所だけでなく、建物の裏など、自分のいる詳細な場所を教えないと時間がかかってしまう。	(事務局) ① 住所で検索すると建物の中心に指示が出るため、ピンの位置は実際に乗る位置で落とすようお願いしている。

■報告事項（２）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 P1 の乗客数は有償利用の方のみなのか、またはコロナワクチンの際の無償利用の方も含まれているのか。	(事務局) ① 有償利用のみの乗客数になっている。
株式会社琉球バス 交通 小橋川 委員	① 資料 P16 について、(３) の利用者の半分程度（約 45%）が公共交通カバーエリアでの利用となっているものの、(４) の路線バス別の利用可能件数では約 15%程度になっているということは、(３) では路線バスが通っているエリアでの利用であるものの、実際には路線バスでは行けない利用パターンが含まれているという理解で良いか。	(事務局) ① その通りである。公共交通カバーエリアでの利用ではあるが、路線バスが自分の行きたい方向には無いケースが多く、実際にバスでも移動できたと考えられる利用ケースは、全体の 15%程度となっている。
沖縄総合事務局 運輸部 (企画室) 安慶田 (代理)	① P14 の履歴データを基にした利用傾向分析で浦添市役所が 3 番目に多いが、市の職員の利用も多いのか。	(事務局) ① 毎週水曜日にノーマイカーデーを実施しており、うらちゃん mini や路線バスの利用を促しているため職員の利用が多かったと思われる。また、浦添市役所周辺には中央公民館などの公共施設も集積しているため、それらの利用も多く含まれていると考えられる。

■報告事項（２）浦添市デマンド交通実証運行の現況 ②各種アンケート調査結果（資料３）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
	質問・意見無し	

■報告事項（3）浦添市デマンド交通モニタリング会議開催報告（資料4）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
	質問・意見無し	

■審議事項（1）令和4年度の取り組みについて（資料5）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
(事務局)	<p>① これまでバス・モノレール・タクシーへの影響について、うらちゃん mini の方で検証してきたが、沖縄県ハイヤー・タクシー協会の方で影響について把握されている事項があるか。</p>	<p>沖縄県ハイヤー・タクシー協会 津波古 委員</p> <p>① 資料4でも報告したが、乗務員から少しお客様が減っているという声を頂いているが、月に1回代表者が10名程度集まる浦添市全体の事業者会では特段大きな影響が出ているという意見は出ていない。各事業者も公共交通空白エリアの解消や公共交通利用の相乗効果を目的とし、10年後の公共交通の分担率を10%に上げるという目標も理解しており、引き続き協力していきたいという思いがあると考えている。また、当初から既存の公共交通に影響が無いようにということよりも、お互いの特性を活かしあって連携を深めながら利用者利便が上がっていくような形で協力していきたいという発言もさせて頂いている。1期、2期とアンケートの分析を行い、令和4年度の取り組みについてもしっかりと議論し、モニタリング等を進めていく中で、タクシー事業者としてもできることを進めながら引き続き協力できればと思っている。</p>

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
(事務局)	<p>① これまでバス・モノレール・タクシーへの影響について、うらちゃん mini の方で検証してきたが、沖縄県ハイヤー・タクシー協会の方で影響について把握されている事項があるか。</p>	<p>沖東交通 東江 (WEB 参加)</p> <p>② タクシー事業に対しては一定数の影響があったが、浦添市内で公共交通を使う割合は低く、その中での影響ということで、事業者としては重大な影響と感じていない。今回の実証実験で感じたことはアンケート調査にもあった外出頻度、外出機会が増えたということが一番の評価ポイントだと考えている。公共交通のあり方ひとつでどのように地域が活性化されていくのか、ということが交通事業者として事業を続けていく上で一番大事な点と思っている。今後も既存の公共交通のことも考えながら公共交通がまちづくりにどのような影響を与えるのかということについて考えていきたい。</p>
<p>社会福祉法人 浦添市社会福祉協 議会 又吉 委員</p>	<p>① 第 2 期実証実験で Edy が使用されたのは良かったが、Edy 利用時のポイントの財源はどのようにするのか。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① Edy の利用について、サンエーやかねひで等の商業施設が提供しているカードで Edy を利用するため、それぞれの商業施設や企業のポイントが付き、市からの支出は無い。</p>
<p>株式会社琉球バス 交通 小橋川 委員</p>	<p>① P5 の令和 4 年度の実証実験運行について、右図にある運行形態や古島駅への接続等も含めて、これから検討をする時間があるという理解で良いか。</p> <p>② 各種調査結果を踏まえ、家族等の自家用送迎が減ったこと、一定程度外出機会が増えたということで浦添市の公共交通分担率は向上したと考えられる。今後もそれぞれの公共交通の役割を踏まえながら検討を進めて頂きたい。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① 形態も含めて運行体系を構築したいと考えており、検討は次年度行えればと思っている。</p>

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
<p>沖縄総合事務局 運輸部 (陸上交通課) 小谷委員</p>	<p>① 第1期、2期と貴重なデータが取れたと思う。市民がどういう地域でどういうニーズで動くのかということが非常に分かり易く整理されていると思う。データを活用してP5の新都心地区への接続や古島駅への接続等も含めて、P6のスケジュールの中で運行計画をしっかりと検討して頂ければと思う。法令的にも規制がかかる部分もあるので今後も協力していけたらと思う。</p>	
<p>浦添市自治会長会 神山 委員</p>	<p>① 地域ではイベントの際にうらちゃん mini を利用しようという声がある。現実には少人数の場合は利用するが、行きは良いが、帰る際には他の方に時間を合わせるのが大変で利用しないケースがある。高齢者にはうらちゃん mini がよく周知されていて存在価値を非常に高く認めている。</p>	
<p>浦添市老人クラブ 連合会 浦崎 委員</p>	<p>① 中央公民館で各種のサークルや講座を利用している方がうらちゃん mini を利用しているのが多く見受けられる。</p>	

出席者名簿

所属	職名	委員氏名	出欠	備考
浦添市 副市長	副市長	大城 千栄美	出席	
内閣府沖縄総合事務局南部国道事務所	副所長	大城 元秀	欠席	
沖縄県土木建築部中部土木事務所	所長	仲嶺 智	オンライン参加	
内閣府沖縄総合事務局 運輸部 企画室	企画室 室長	齋藤 洋一郎	オンライン参加	代理参加（安慶田）
内閣府沖縄総合事務局 運輸部 陸上交通課	陸上交通課 課長	小谷 和史	出席	
沖縄県 企画部 交通政策課	課長	金城 康司	オンライン参加	代理参加（大城）
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	室長	安里 嗣也	オンライン参加	
沖縄都市モノレール株式会社	常務取締役	上原 国定	オンライン参加	
浦添警察署	交通課長	呉屋 厚	欠席	
一般社団法人沖縄県バス協会	専務理事	慶田 佳春	欠席	
那覇バス株式会社	主任	大岡 純士	出席	
株式会社琉球バス交通	次長	小橋川 共隆	出席	
沖縄バス株式会社	運輸部 業務課長	名嘉山 敬雄	出席	
東陽バス株式会社	運輸次長	比嘉 良尚	出席	
一般社団法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会	事務局長	津波古 修	出席	
株式会社沖東交通	代表取締役社長	東江 一成	欠席	
ひまわりタクシー株式会社	専務取締役	泉川 寛市	欠席	
私鉄沖縄県労働組合連合会	執行委員長	喜屋武 悟	欠席	
琉球大学工学部	准教授	神谷 大介	欠席	
社会福祉法人 浦添市社会福祉協議会	常務理事	又吉 りつ子	出席	
浦添市老人クラブ連合会	総務部長	浦崎 猛	出席	
浦添市自治会長会	会長	神山 高成	出席	
浦添市婦人連合会	会長	照屋 冴子	出席	
浦添市更生保護女性会	会長	中野 紘子	出席	
一般社団法人浦添市観光協会	事務局長	千住 直広	出席	
浦添商工会議所	運輸・交通部会 副部会長	金城 辰雄	出席	
浦添市 都市建設部長	都市建設部長	下地 輝史	出席	

第4章 本格運行に向けた課題整理及び関係機関調整内容整理

4-1 本格運行に向けた課題と対応策

(1) 第一期、第二期実証実験における課題

①各種調査結果からみる他既存交通機関への影響

- アンケートによるモノレールとの競合は少なく、うらちゃん mini の乗降箇所集計の上位にモノレール駅があることから、乗継利用などの相乗効果が生じている可能性がある
- アンケートでは路線バスとの競合が一定程度確認できるが、系統毎やバス利用者に対する割合でみた場合、転換人数は 0.1~1.6%程度と比較的小さいものであった（各バス事業者の乗車実績値でも実験前後で大きな影響は確認できなかった）
- また、うらちゃん mini の乗降箇所集計では市内主要バス停を発着箇所とする運行履歴も多数あることから、モノレールと同様に路線バスとうらちゃん mini を乗り継いでいる利用者も一定程度いると考えられる
- アンケートではタクシーとの競合が最も大きい結果となっているが、具体的なタクシー事業への影響について定量的に把握できていない
- 他既存交通機関との更なる連携と影響の正確な把握が課題である

▼利用者ヒアリング調査

Q:もしうらちゃんminiがなければどの交通機関を利用していますか？（複数回答）

	R02.12月		R03.5月		R04.2月	
	件数	構成比	件数	構成比	件数	構成比
外出しなかった	5	2.0%	1	0.4%	6	2.6%
車（自分で運転）	8	3.2%	10	3.9%	5	2.2%
車（送迎）	12	4.8%	19	7.4%	21	9.1%
バイク	0	0.0%	0	0.0%	1	0.4%
自転車	7	2.8%	1	0.4%	0	0.0%
モノレール	22	8.9%	2	0.8%	6	2.6%
タクシー	151	60.9%	169	65.5%	131	56.5%
路線バス	38	15.3%	50	19.4%	44	19.0%
徒歩	3	1.2%	6	2.3%	17	7.3%
その他	2	0.8%	0	0.0%	1	0.4%
回答件数	248	100.0%	258	100.0%	232	100.0%

②「うらちゃん mini」の事業採算性

- 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の構築を目標としていたものの、第一期実証実験における収支率は約 27.9%と、自立運行は困難な結果となった
- 県内の他自治体で本格運行しているデマンド交通の事例では行政負担を除いた場合の収支率は約 16.6%~24.1%であり、赤字は全て行政が負担している
- コスト削減をはじめ、次に示す運行効率の改善などによる採算性の向上が課題である

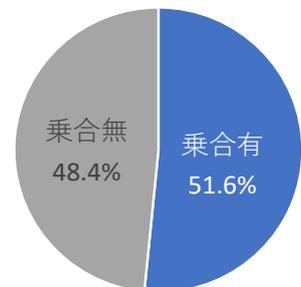
▼月あたり収支状況

費 目		実験期間中 市事業費あり	実験終了後 市事業費なし
収 入	委託費	2,246,994	0
	運賃収入	1,375,414	1,375,414
	回数券販売収入・雑収入等	659,473	659,473
	合 計	4,281,881	2,034,887
支 出	運行経費	6,432,233	6,230,161
	販売管理費（予約センター）	1,064,605	1,064,606
	合 計	7,496,838	7,294,767
収 支		-3,214,957	-5,259,880
収支率		57.1%	27.9%

③「うらちゃん mini」の運行効率

- 第一期実証実験において利用者の多かった1日間の実車率（輸送時間／運行時間）を算出したところ、最も高い16時台で約51%であった（ここでの実車率では送迎のための移動時間が含まれていないことから、実際に走行している時間の割合はもっと高い）
- そのため、予約システムにおける配車失敗や、希望時間時合わないことによるキャンセルと考えられる件数は、全時間帯において実際に予約完了して乗車した件数（日平均160.6件）に対して約10%程度（日平均15.9件）の件数が確認されている（乗れない利用者が一定程度いる）
- 上記の事から、単純に利用希望者が倍増したとしても、同じ方向に乗り合う確率（乗合発生率）が向上しない限り、乗れない利用者も同じように増えていく事が予想される
- また、第一期実証実験時におけるシミュレーションでは、仮に実車率が100%となった場合でも、収支率は80%程度留まることも予想されている
- 上記を踏まえた運行効率の向上が課題である

▼乗合発生割合
（第一期、第二期合計）



▼実車率

2021年3月20日（土）

予約件数：197件、利用人数：268人

	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台
実車合計(分)/全車	80	127	173	228	210	209	238	278	217	316	278	216
待機合計(分)/全車	720	645	600	600	600	615	615	645	600	615	615	720
実車率/全車	11%	20%	29%	38%	35%	34%	39%	43%	36%	51%	45%	30%
平均座席使用率/1台	1.3%	1.4%	5%	11%	7%	9%	12%	9%	9%	16%	10%	5%
運行台数/時間	12	10.8	10	10	10	10.3	10.3	10.8	10	10.3	10.3	12

(2) 対応策検討に向けた考え方

市民の移動パターンや利用者特性、地域特性、主要交通結節点等を踏まえた公共交通の体系について検討を行い、運行形態の見直しや既存公共交通との役割分担・連携など、持続可能な公共交通の維持・構築に向けて取り組む。



主要交通結節点（案）

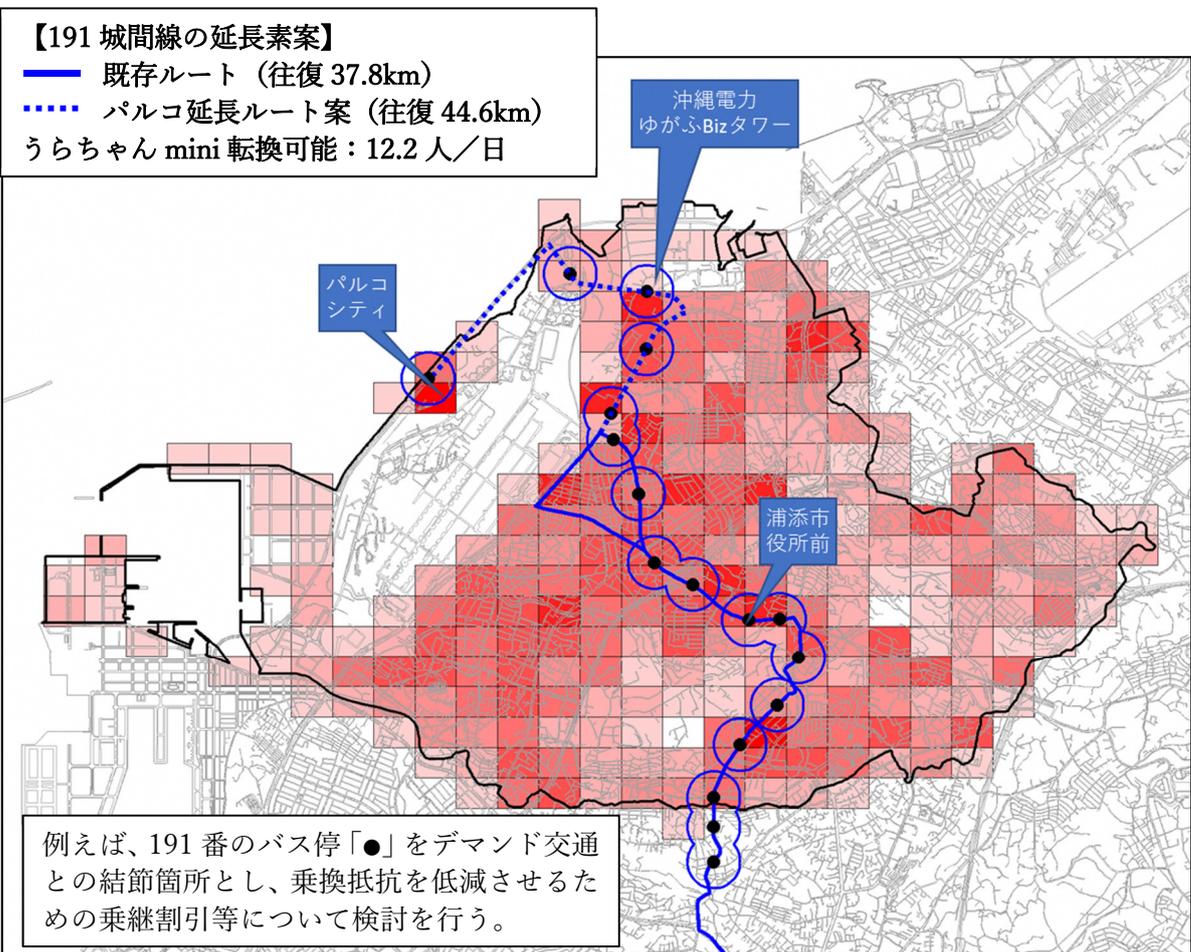
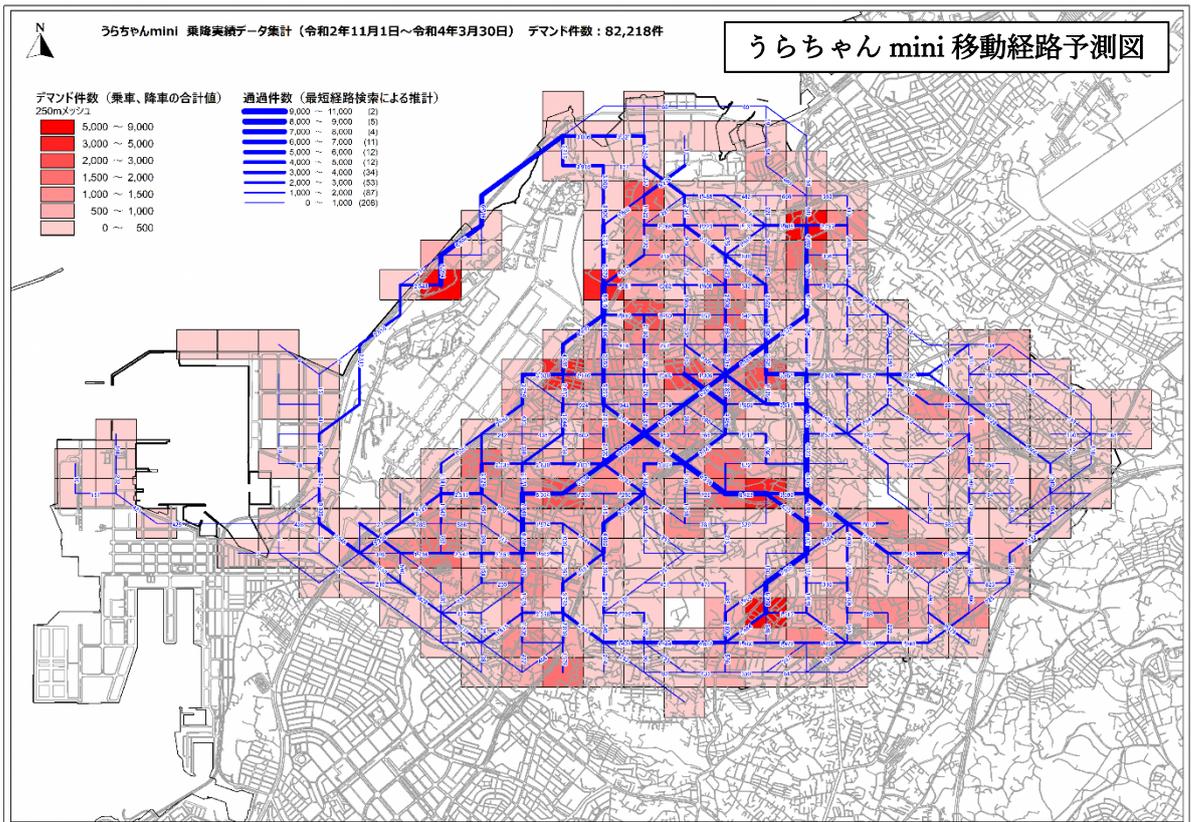
4-3 今後の方向性と関係機関調整

(1) 令和4年度の取組み

- ① 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和2年11月改正）に基づき、法定協議会を設置したうえで「浦添市地域公共交通計画」の策定を行う
- ② 併せて前頁で示した、市民の移動パターンや利用者特性、地域特性、主要交通結節点等を踏まえた公共交通網について既存交通事業者に対する公募を行い、「浦添市地域公共交通計画」への反映や一部実証運行を行う
- ③ 公募や実証運行にあたっては単一の運行形態ではなく、既存公共交通に影響を与えず、かつ相乗効果が期待できるコミュニティバスなどの定路線型や、公共交通不便地域の住民や高齢者など移動困難者に対するドア to ドアのデマンド型交通など、望ましい交通体系や役割分担を念頭に入れた組み合わせを基本とする

また、役割分担の検討に向けては既存路線バスの活用も視野に入れることとし、例えば本実証運行のデマンド乗降実績を踏まえ、利用者の多い区間と類似する191番城間線をパルコ

シティまで延長、さらにデマンド型交通との連携等を図ることで利便性を確保しつつ効率の良い公共交通ネットワークを構築することなどが考えられる。



その他、望ましい交通体系や役割分担の検討に向けては、下記の点に留意するものとする。

※ 望ましい交通体系や既存公共交通機関との役割分担を踏まえ、競合せず連携可能な範囲でコミュニティバスではこれまで通り那覇新都心地区への接続、デマンド型交通においては主要交通結節点（案）として位置付けている「古島駅」への接続に向けて検討を行う

※ 実証運行を行う場合には、これまで通り他交通機関との連携や影響把握、対策等を目的としたモニタリング会議を開催する

	運行方式の特徴（イメージ） [自宅 〇 バス停等]
A 定路線型	<p>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。</p>
B 迂回ルート・エリアデマンド型	<p>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。</p>
C 自由経路ミーティングポイント型	<p>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。</p>
D 自由経路ドアツードア型	<p>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。</p>

(2) 令和4年度スケジュール案

