

(3) ルート2のバス停配置計画

ルート2について、公共・商業施設、現地状況及びバス停間隔等を考慮し、バス停の配置位置を決定した。なお、バス停の配置箇所は全50箇所となり、バス停間隔は平均343mとなった(図3-3-2、表3-3-3)。

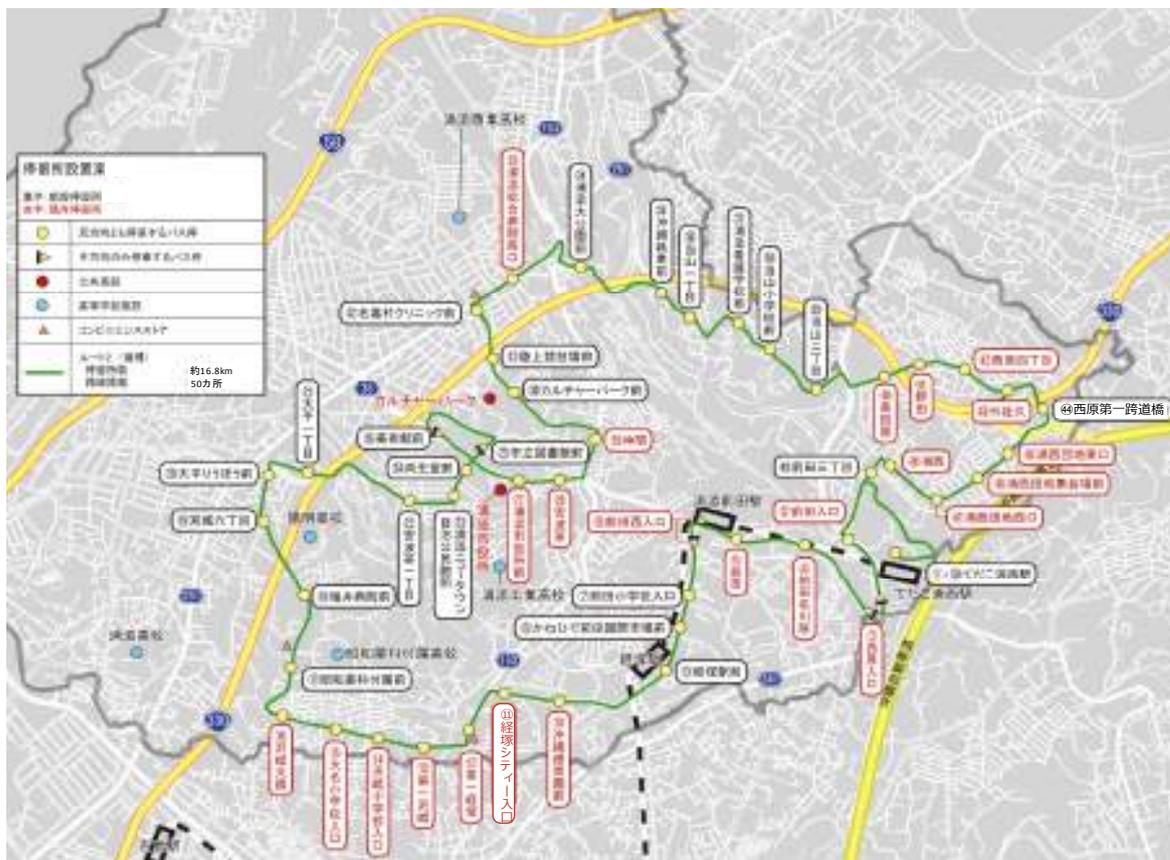


図 3-3-2 バス停配置位置図 (ルート2)

表 3-3-3 設定バス停一覧表 (ルート2)

	バス停	バス停間隔 (m)	累計距離 (m)	バス停 (●既存、○新設)	
				時計回り	反時計回り
1	てだこ浦西駅			●	●
2	前田入口	1,000	1,000	○	●
3	西原入口	450	1,450	●	●
4	前田名川原	550	2,000	●	●
5	前田	400	2,400	●	●
6	前田西入口	250	2,650	○	●
7	前田小学校入口	200	2,850	○	○
8	かねひで前田国際市場前	250	3,100	○	○
9	経塚駅前	400	3,500	○	○
10	沖縄療育園前	450	3,950	●	○
11	経塚シティー入口	300	4,250	●	○
12	第一経塚	250	4,500	○	●
13	第一沢岬	300	4,800	●	●
14	沢岬小学校入口	300	5,100	●	●

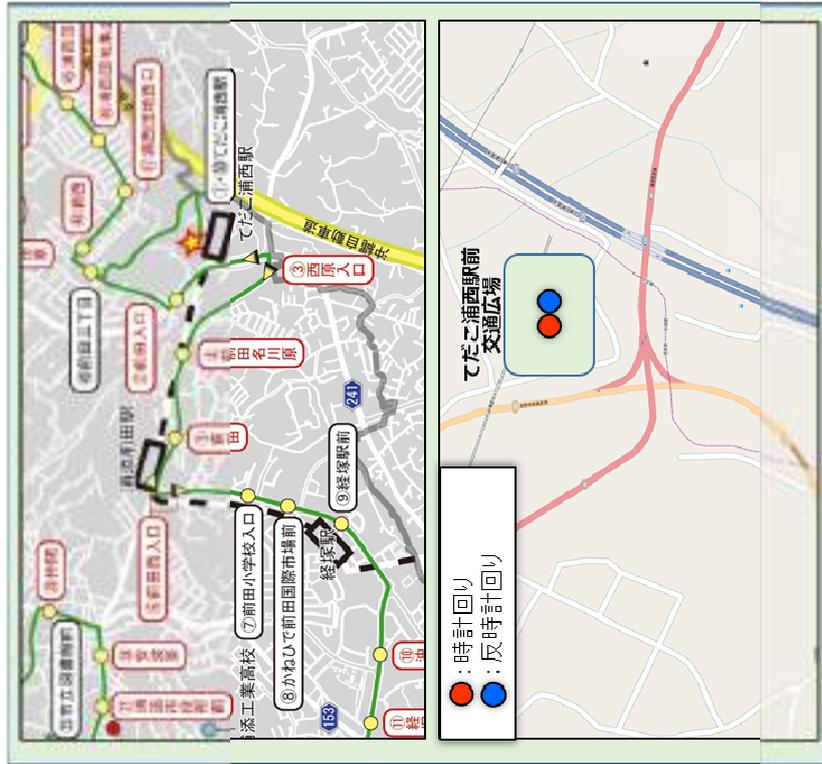
	バス停	バス停間隔 (m)	累計距離 (m)	バス停 (●既存、○新設)	
				時計回り	反時計回り
15	大名小学校入口	200	5,300	●	●
16	沢岷大橋	250	5,550	●	●
17	昭和薬科付属前	350	5,900	○	○
18	嶺井病院前	500	6,400	○	○
19	宮城六丁目	400	6,800	○	○
20	大平りうぼう前	200	7,000	○	○
21	大平一丁目	150	7,150	○	○
22	安波茶一丁目	650	7,800	○	○
23	浦添ニュータウン自治公民館前	350	8,150	○	○
24	尚生堂前	150	8,300	○	○
25	市立図書館前	200	8,500		○
26	美術館前	500	9,000		●
27	浦添市役所前	500	9,500	●	●
28	安波茶	200	9,700	●	●
29	仲間	300	10,000	○	●
30	カルチャーパーク前	500	10,500	○	○
31	陸上競技場前	200	10,700	○	○
32	名嘉村クリニック前	200	10,900	○	○
33	浦添総合病院西口	400	11,300	●	●
34	浦添大公園前	450	11,750	○	○
35	沖縄紙業前	550	12,300	○	○
36	当山一丁目	100	12,400	○	○
37	浦添看護学校前	300	12,700	○	○
38	当山小学校前	250	12,950	○	○
39	当山二丁目	350	13,300	○	○
40	長田原	400	13,700	●	●
41	野田	150	13,850	●	●
42	西原四丁目	250	14,100	●	●
43	外佐久	300	14,400	●	●
44	西原第一跨道橋	200	14,600	○	○
45	浦添団地東口	400	15,000	●	●
46	浦西団地集会場前	200	15,200	●	●
47	浦西団地西口	200	15,400	●	●
48	浦西	350	15,750	●	○
49	前田三丁目	150	15,900	○	○
50	てだこ浦西駅	900	16,800	●	●
	バス停間隔 (平均)		343m	● : 23 ○ : 27	● : 24 ○ : 26

■バス停名：①・⑤⑩てだこ浦西駅

【概要】

- てだこ浦西駅の交通広場に設置されるバス停を利用し、コミュニティバス停を設置
- 【周辺施設】
- てだこ浦西駅

■バス停位置図



■バス停配置イメージ

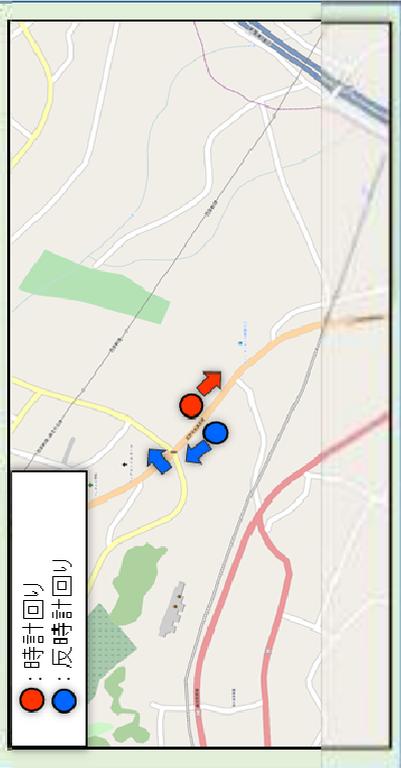


■バス停名：②前田入口

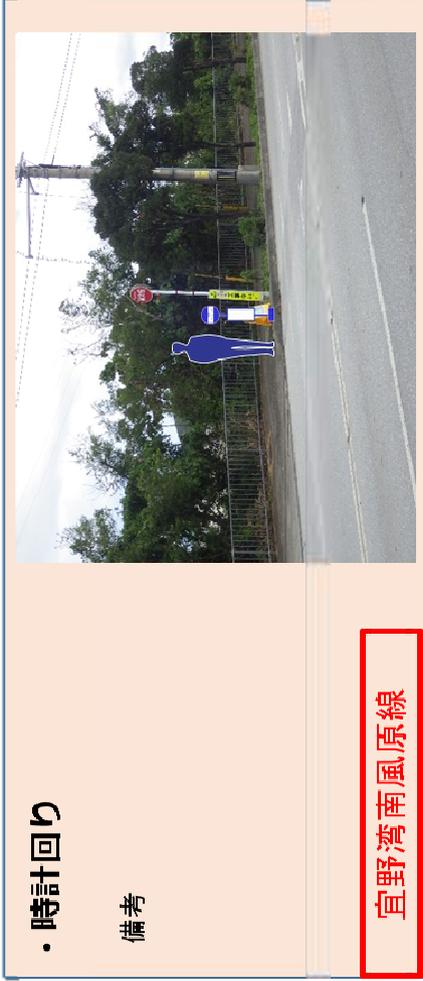
【概要】

- コミュニティバス停を新設(時計回り)
- 既存の前田入口バス停を利用し、コミュニティバス停を設置(反時計回り)
- 【周辺施設】
- 鏡が丘特別支援学校

■バス停位置図



■バス停配置イメージ



- ・時計回り

備考

宜野湾南風原線



- ・反時計回り

備考

✓ 既存バス停の活用を検討

宜野湾南風原線

■バス停名：③西原入口

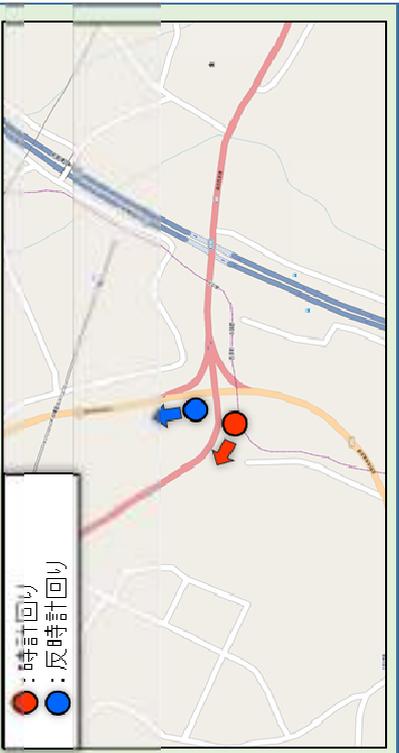
【概要】

- 既存の西原入口バス停を利用し、コミュニティバス停を設置(時計回り)
 - 既存の西原入口バス停がルートより外れているため、コミュニティバス停を新設(反時計回り)
- 【周辺施設】
- てだこ浦西駅

■バス停位置図



●：時計回り
●：反時計回り



■バス停配置イメージ



・時計回り

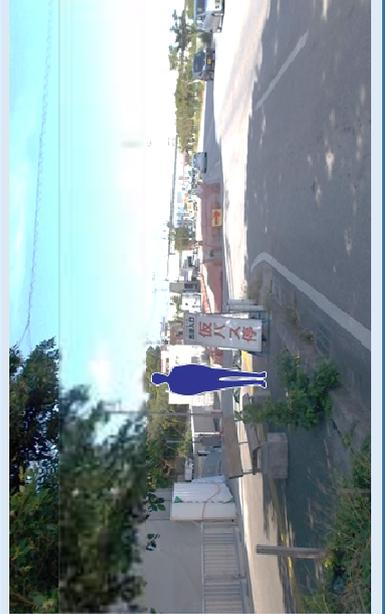
備考
✓ 既存バス停の活用を検討

浦添西原線

・反時計回り

備考
✓ 既存バス停の活用を検討
✓ 道路改修工事後にバス停位置変更になる可能性有(現況：仮バス停)

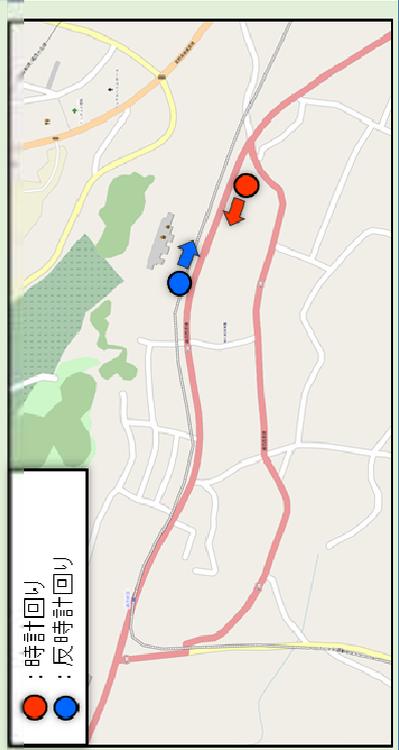
宜野湾南風原線



■バス停名：④前田名川原

- 【概要】
- 既存の前田名川原バス停を利用し、コミュニティバス停を設置
 - 【周辺施設】
 - 浦添署消防本部

■バス停位置図



■バス停配置イメージ

・時計回り

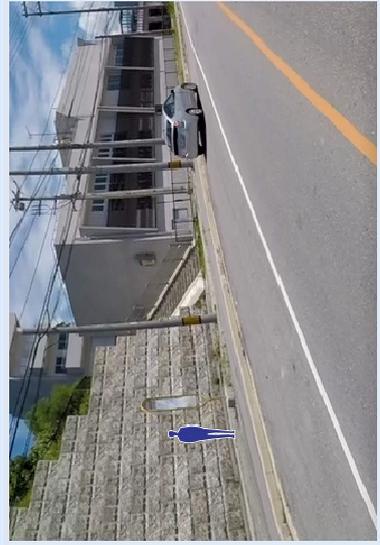
- 備考
- ✓ 既存バス停の活用を検討
 - ✓ 道路改修工事後にバス停位置変更になる可能性有（現況：仮バス停）



浦添西原線

・反時計回り

- 備考
- ✓ 既存バス停の活用を検討

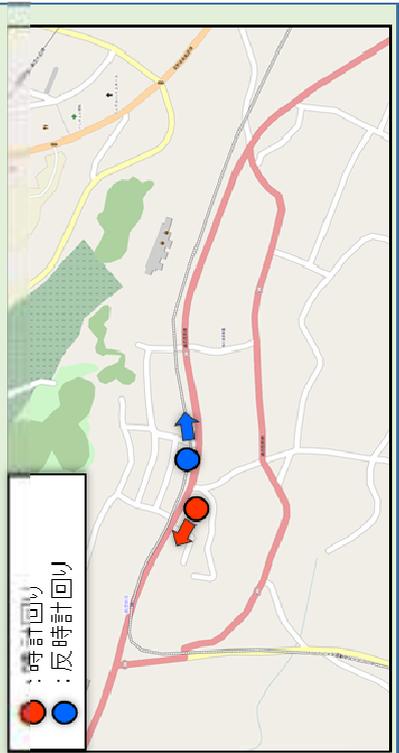


浦添西原線

■バス停名：⑤前田

- 【概要】
- 既存の前田バス停を利用し、コミュニティバス停を設置
- 【周辺施設】
- モジュール浦添前田駅

■バス停位置図



■バス停配置イメージ

・時計回り



- 備考
- ✓ 既存バス停の活用を検討
 - ✓ 道路改修後にバス停位置変更になる可能性有（現況：仮バス停）

浦添西原線

・反時計回り



- 備考
- ✓ 既存バス停の活用を検討
 - ✓ 道路改修後にバス停位置変更になる可能性有（現況：仮バス停）

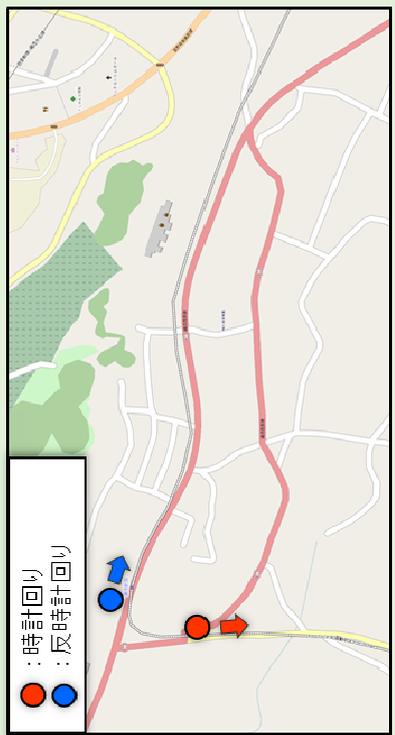
浦添西原線

■バス停名：⑥前田西入口

【概要】

- ルート上から既存バス停が外れているため、コミュニティバス停を新設(反時計回り)
- 既存の前田駅前バス停(前田西入口)を利用し、コミュニティバス停を設置(時計回り)
- 【周辺施設】
- モノレール浦添前田駅、浦添警察署

■バス停位置図



■バス停配置イメージ

・時計回り

備考



浦添市道
国際センター線

・反時計回り

備考
✓ 既存バス停の活用を検討

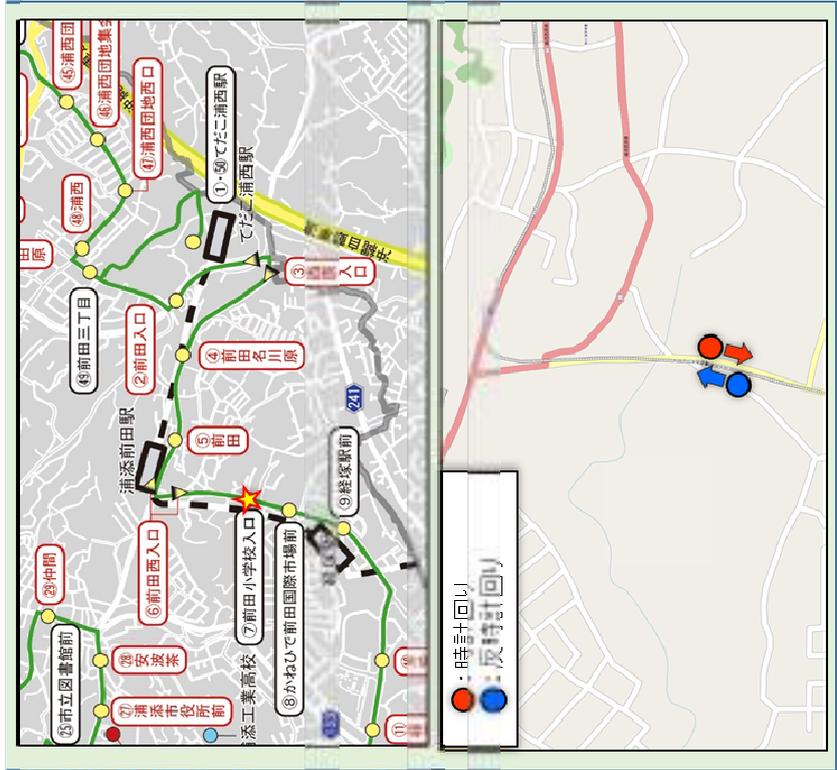


浦添西原線

■バス停名：⑦前田小学校入口

- 【概要】
- コミュニティバス停を新設
- 【周辺施設】
- 前田小学校

■バス停位置図



■バス停配置イメージ

・時計回り

備考
 ✓ 現在、道路改修工事中のため、設置場所変更の可能性有

浦添市道
 国際センター線



・反時計回り

備考
 ✓ 現在、道路の改修工事中のため、設置場所変更の可能性有

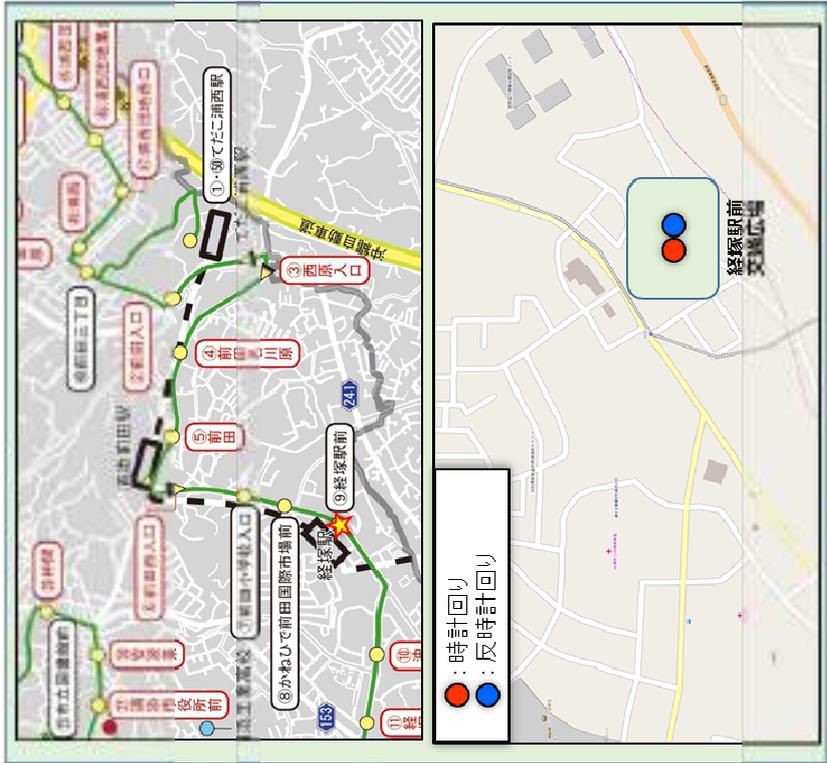
浦添市
 道国際センター線



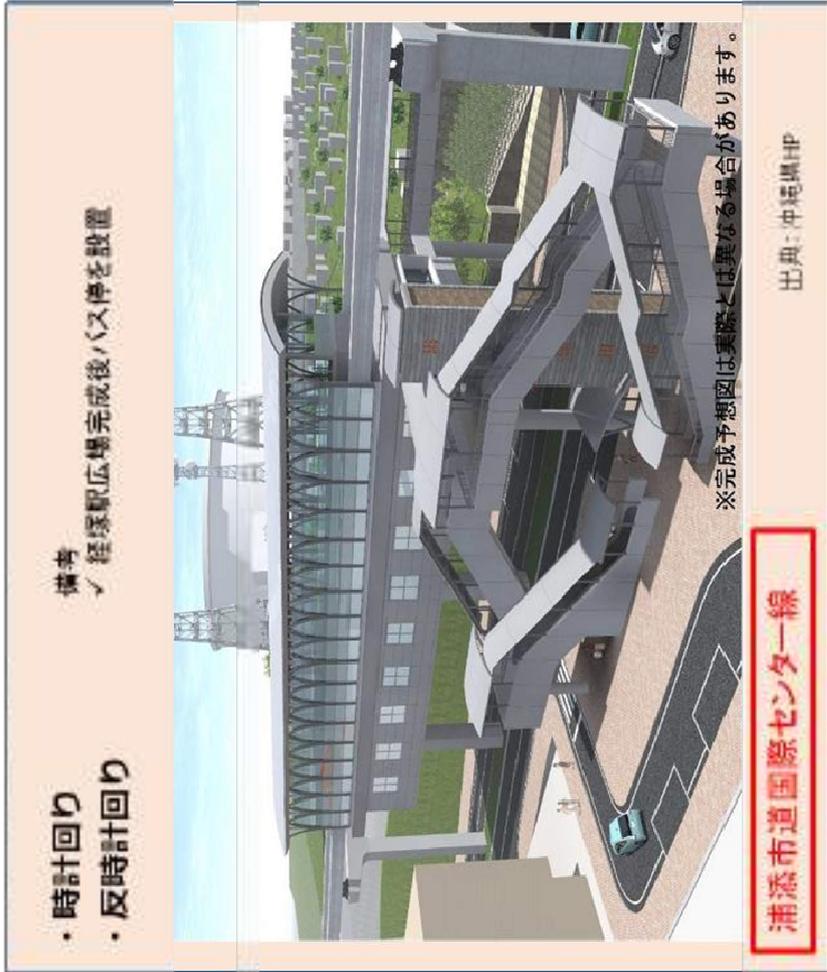
■バス停名：⑨経塚駅前

- 【概要】
- コミュニティバス停を新設
- 【周辺施設】
- モノレール経塚駅

■バス停位置図



■バス停配置イメージ

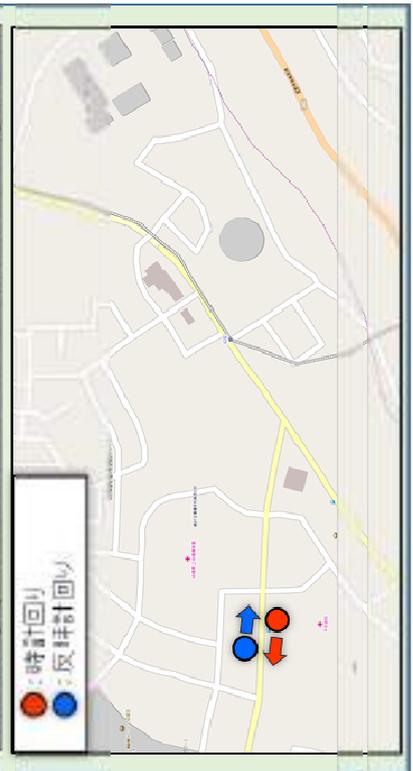


■バス停名：⑩沖縄療育園前

【概要】

- 既存の沖縄療育園前バス停を利用し、コミュニティバス停を設置(時計回り)
- コミュニティバス停を新設(反時計回り)
- 【周辺施設】
- 沖縄療育園、鏡が丘特別支援浦添分校、環境科学センター、平安病院

■バス停位置図



■バス停配置イメージ

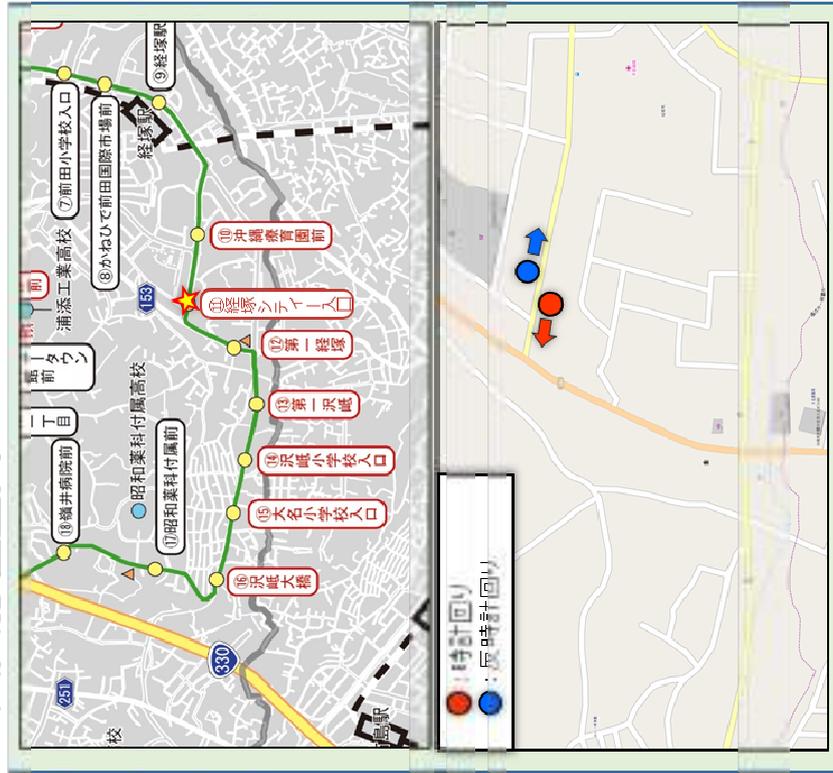


■バス停名：⑪経塚シティー入口

【概要】

- 既存の経塚シティー入口バス停を利用し、コミュニティバス停を設置(時計回り)
- コミュニティバス停を新設(反時計回り)
- 【周辺施設】
- サンエー経塚シティー

■バス停位置図



■バス停配置イメージ

・時計回り

備考
✓ 既存バス停の活用を
検討



浦添市道
南第一1号線

・反時計回り

備考



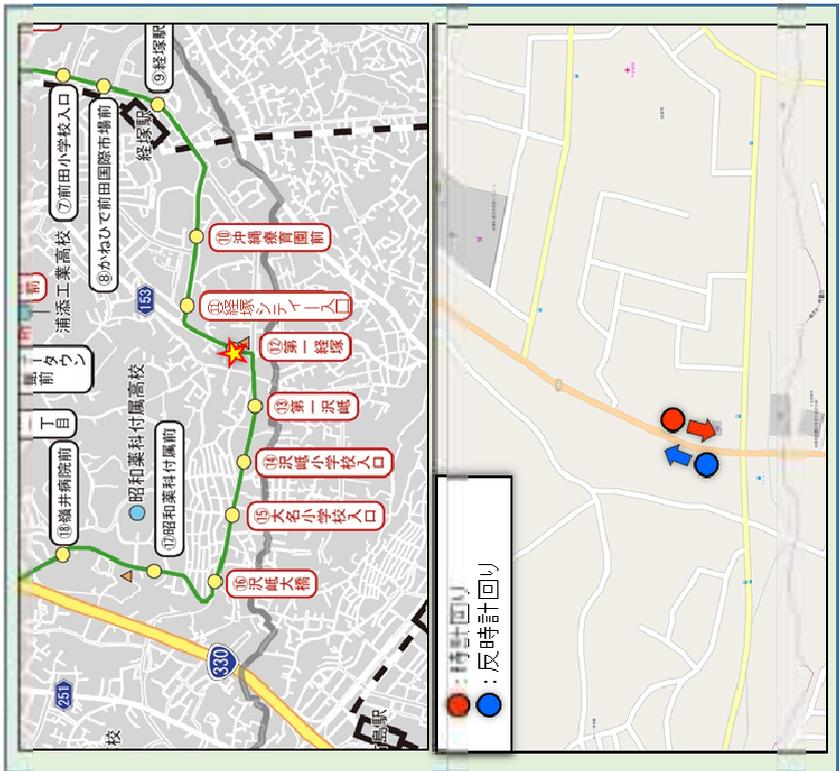
浦添市道
南第一1号線

■バス停名：⑫第一経塚

【概要】

- コミュニティバス停を新設(時計回り)
- 既存の第一経塚バス停を利用し、コミュニティバス停を設置(反時計回り)
- 【周辺施設】
- 沖縄銀行経塚支店、県営経塚市街地住宅

■バス停位置図



■バス停配置イメージ

・時計回り

- 備考
 ✓ 民地出入口付近につき、周辺住民の了承が必要

県道153号線



・反時計回り

- 備考
 ✓ 既存バス停を利用

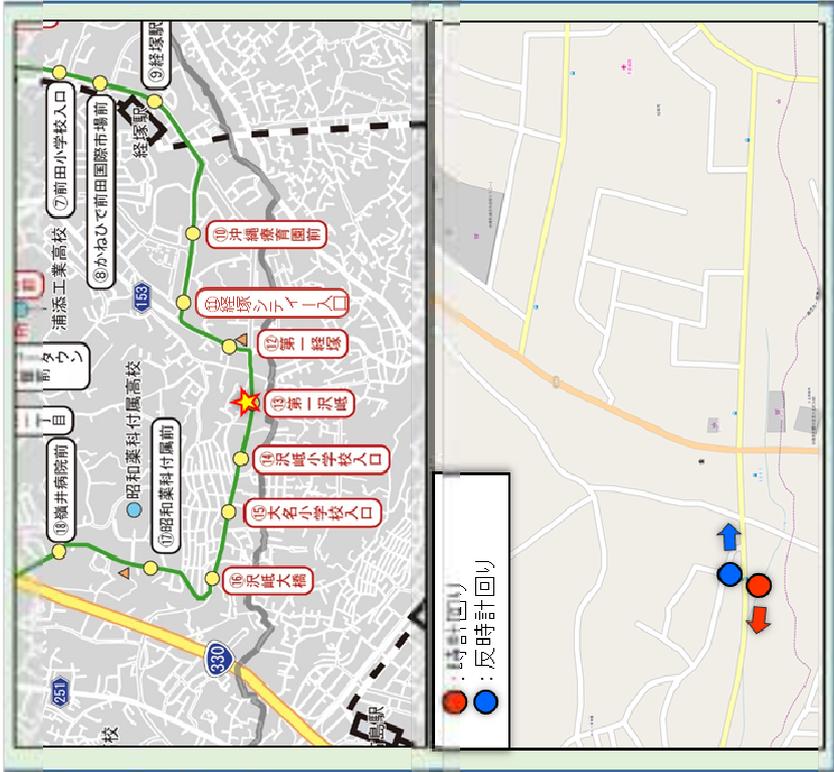
県道153号線



■バス停名：⑬第一沢岨

- 【概要】
- 既存の第一沢岨バス停を利用し、コミュニティバス停を設置
- 【周辺施設】
- あかみねクリニック、くに整形外科

■バス停位置図



■バス停配置イメージ

<p>・時計回り</p> <p>備考 ✓ 既存バス停の活用を検討</p> <p>浦添市道 内間経塚線</p>	
<p>・反時計回り</p> <p>備考 ✓ 既存バス停の活用を検討</p> <p>浦添市道 内間経塚線</p>	

■バス停名：⑭沢岷小学校入口

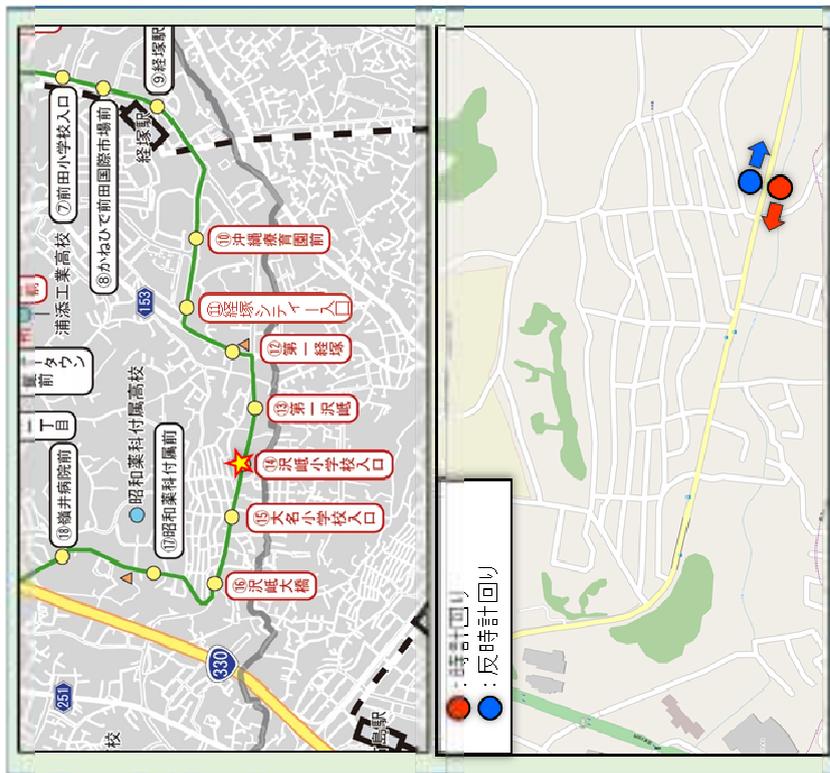
【概要】

■既存の沢岷小学校入口バス停を利用し、コミュニティバス停を設置

【周辺施設】

■沢岷小学校、ナカハラストアー

■バス停位置図

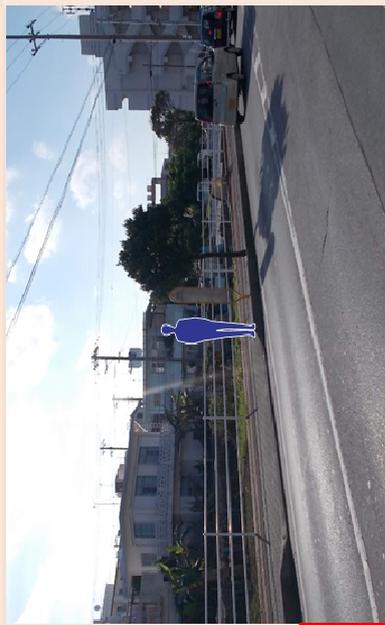


■バス停配置イメージ

・時計回り

備考

✓ 既存バス停の活用を検討



浦添市道
内間経塚線

・反時計回り

備考

✓ 既存バス停の活用を検討



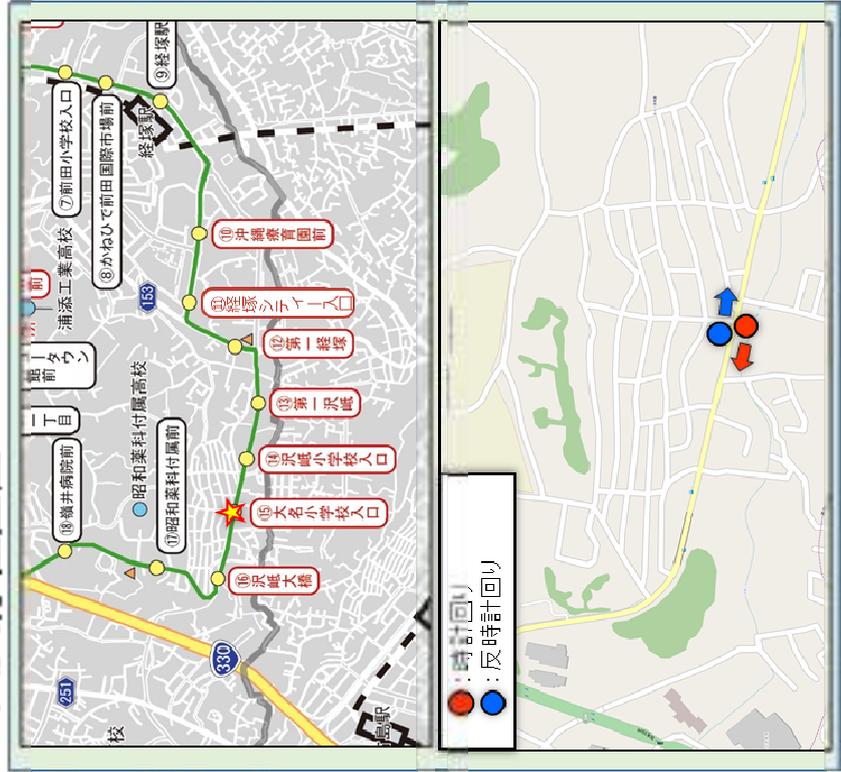
浦添市道
内間経塚線

■バス停名：⑮大名小学校入口

【概要】

- 既存の大名小学校入口バス停を利用し、コミュニティバス停を設置
- 【周辺施設】
- 大名小学校、沢岷自治会

■バス停位置図



■バス停配置イメージ

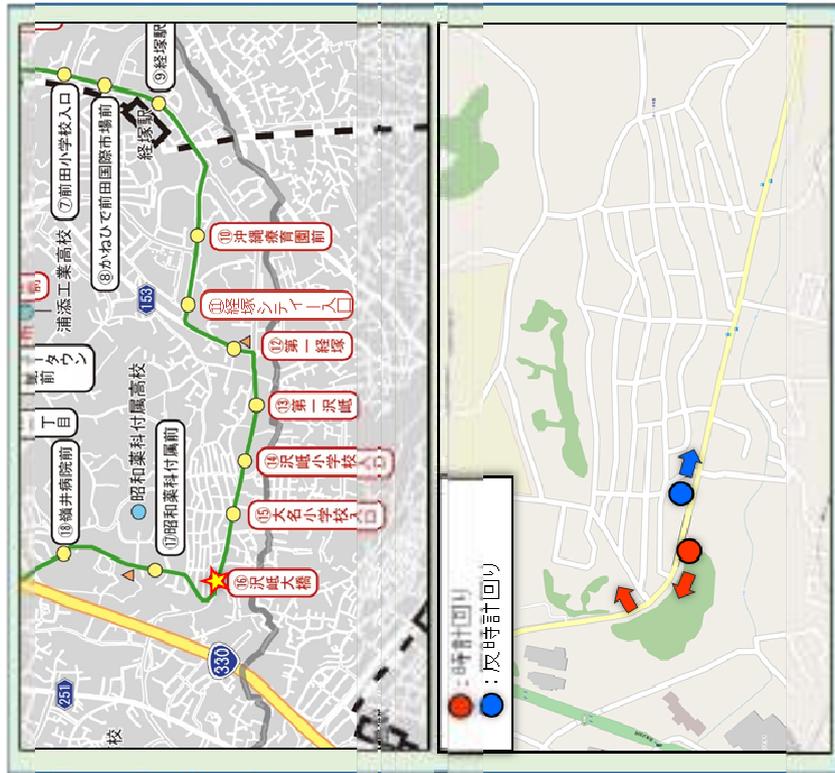
<p>・時計回り</p> <p>備考 ✓ 既存バス停の活用を検討</p>	
<p>・反時計回り</p> <p>備考 ✓ 既存バス停の活用を検討</p>	

■バス停名：⑬沢岨大橋

【概要】

- 既存の沢岨大橋バス停を利用し、コミュニティバス停を設置
- 【周辺施設】
- クインダーの森公園

■バス停位置図



■バス停配置イメージ

・時計回り

備考
✓ 既存バス停の活用を検討



浦添市道
内間経塚線

・反時計回り

備考
✓ 既存バス停の活用を検討

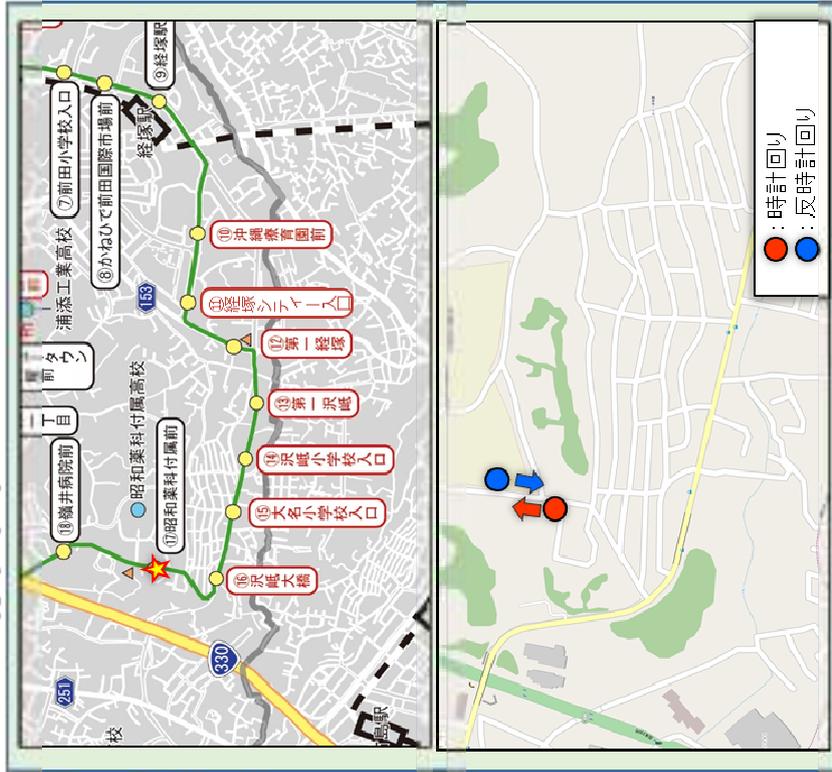


浦添市道
内間経塚線

■バス停名：⑰昭和薬科付属前

- 【概要】
- コミュニティバス停を新設
- 【周辺施設】
- 昭和薬科付属高校

■バス停位置図



■バス停配置イメージ

・時計回り

備考
✓ 民地出入口付近につき、周辺住民の了承が必要

浦添市道沢岫大平線

・反時計回り

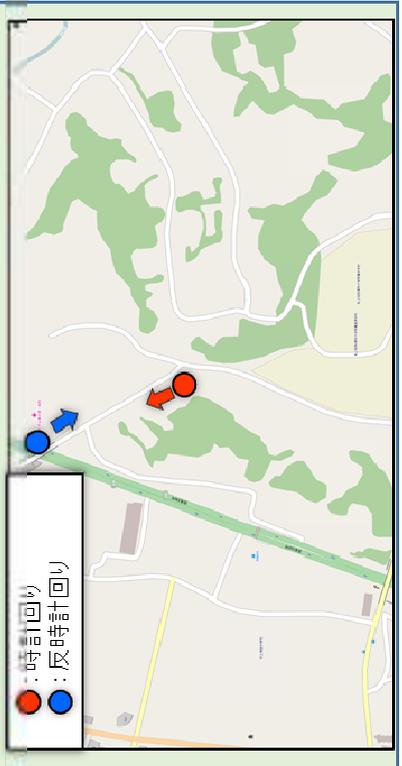
備考

浦添市道沢岫大平線

■バス停名：⑱ 嶺井病院前

- 【概要】
- コミュニティバス停を新設
- 【周辺施設】
- 嶺井第一病院、陽明高校

■バス停位置図



■バス停配置イメージ

・時計回り

備考



浦添市道沢岫大平線

・反時計回り

備考

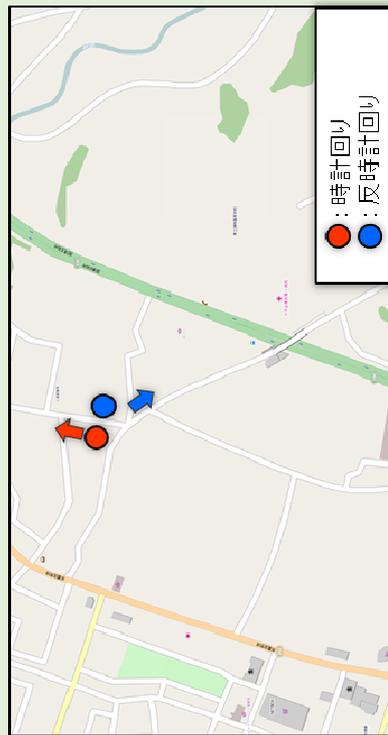


浦添市道沢岫大平線

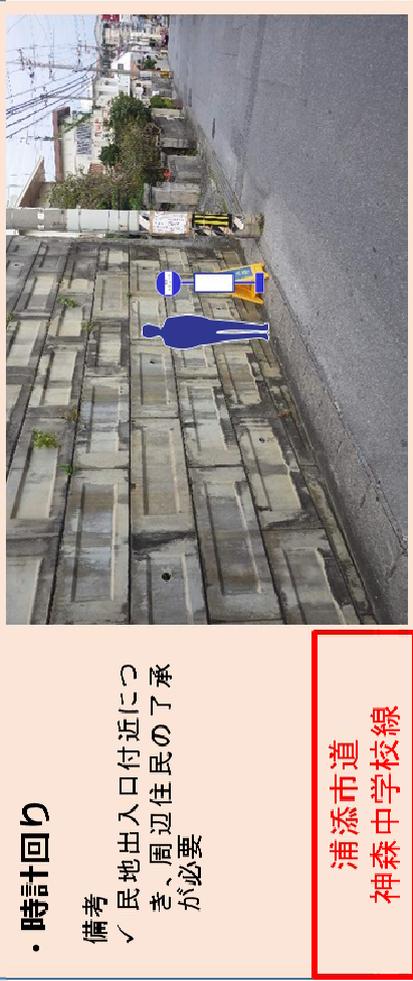
■バス停名：⑱宮城大丁目

- 【概要】
- コミュニティバス停を新設
 - 【周辺施設】
 - 小湾児童公園

■バス停位置図



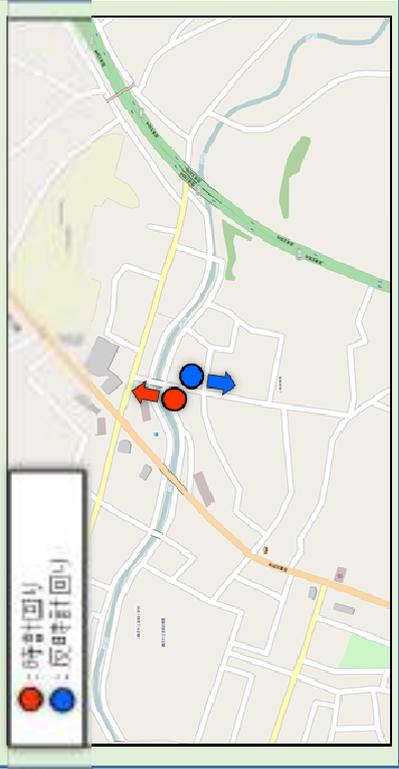
■バス停配置イメージ



■バス停名：⑳大平りょうぼろ前

- 【概要】**
- コミュニティバス停を新設
 - 【周辺施設】
 - 大平りょうぼろ、しみず胃腸内科

■バス停位置図



■バス停配置イメージ



・時計回り
 備考
 ✓ 病院出入口付近につき、病院の了承が必要

**浦添市道
 神森中学校線**



・反時計回り
 備考
 ✓ 店舗敷地につき、店舗の了承が必要

**浦添市道
 神森中学校線**

■バス停名：㊸大平一丁目

- 【概要】
- コミュニティバス停を新設
 - 【周辺施設】
 - 大平特別支援学校

■バス停位置図



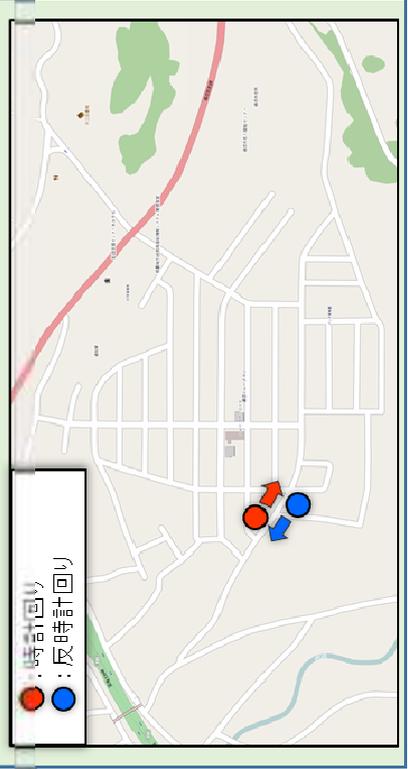
■バス停配置イメージ



■バス停名：②安波茶一丁目

- 【概要】
- コミュニティバス停を新設
 - 【周辺施設】
 - 沖繩空手道協会昭平琉浦添修武館

■バス停位置図



■バス停配置イメージ

・時計回り

備考

- ✓ 民地出入口付近につき、周辺住民の了承が必要

浦添市道
浦添ニュータウン線



・反時計回り

備考

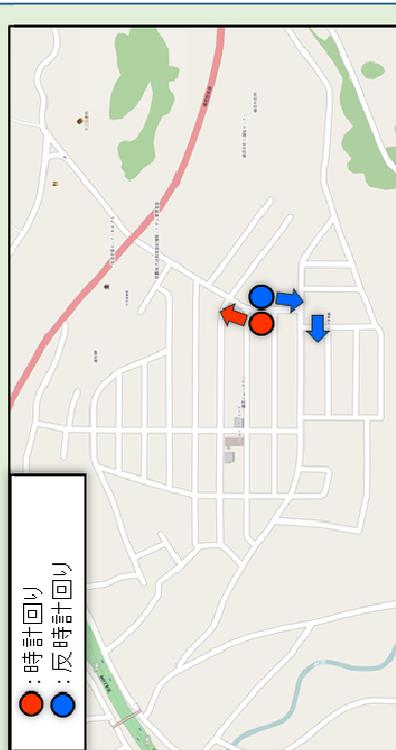
浦添市道
浦添ニュータウン線



■バス停名：②浦添ニュータウン自治公民館前

- 【概要】
- コミュニティバス停を新設
 - 【周辺施設】
 - 浦添ニュータウン自治公民館、パンダ保育園

■バス停位置図



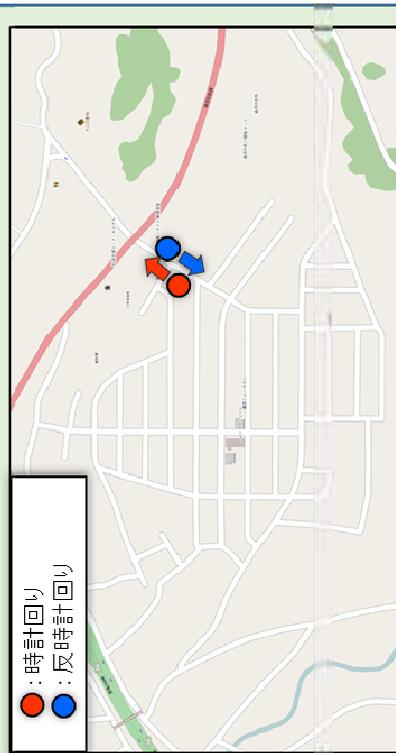
■バス停配置イメージ



■バス停名：②尚生堂前

- 【概要】
- コミュニティバス停を新設
- 【周辺施設】
- 尚生堂

■バス停位置図



■バス停配置イメージ

・時計回り

備考
 ✓ 民地出入口付近につき、周辺住民の了承が必要



・反時計回り

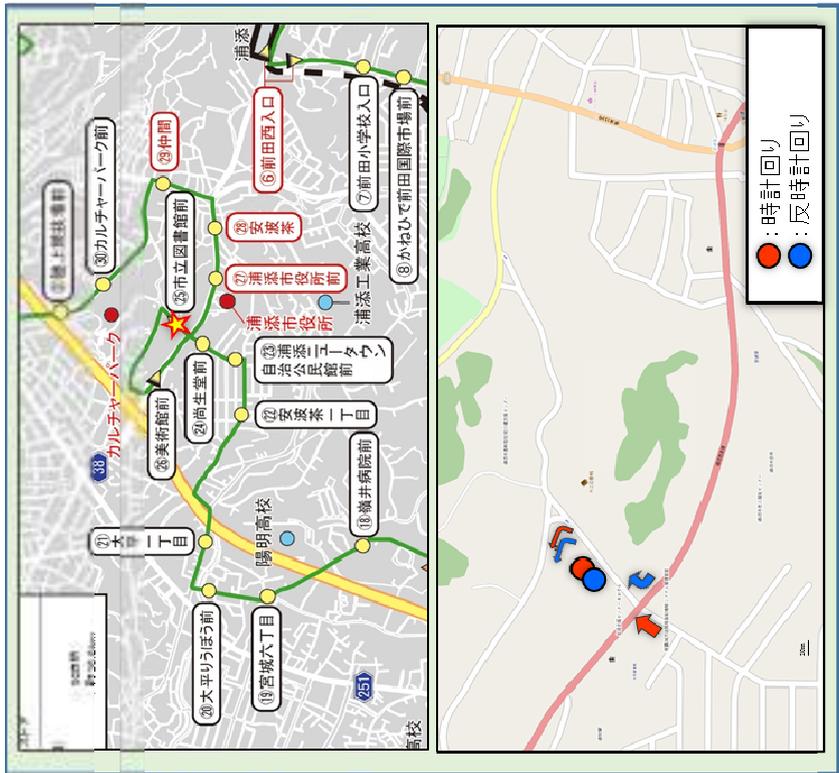
備考
 ✓ 民地出入口付近につき、周辺住民の了承が必要



■バス停名：⑤市立図書館前

- 【概要】
- コミュニティバス停を新設
- 【周辺施設】
- 浦添市立図書館、カルチャーパーク

■バス停位置図



■バス停配置イメージ

- ・ 時計回り
- ・ 反時計回り

備考

浦添市道仲間2号線

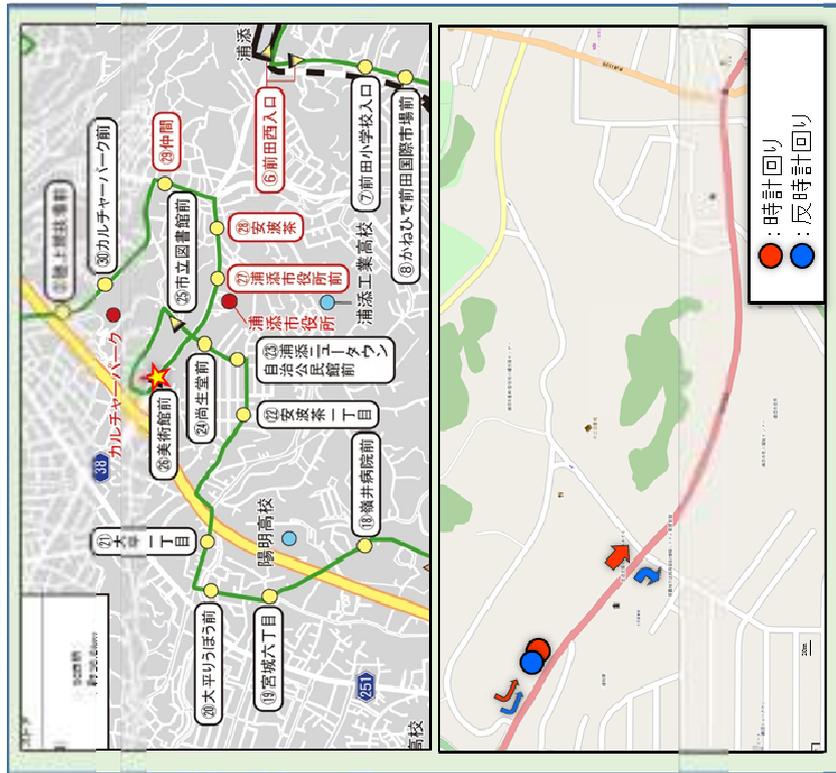


■バス停名：②⑥美術館前

【概要】

- 既存の安波茶バス停を利用し、コミュニティバス停を設置
- 【周辺施設】
- 浦添市立美術館

■バス停位置図



■バス停配置イメージ

- ・時計回り
- ・反時計回り

備考
✓ 既存バス停の活用を検討

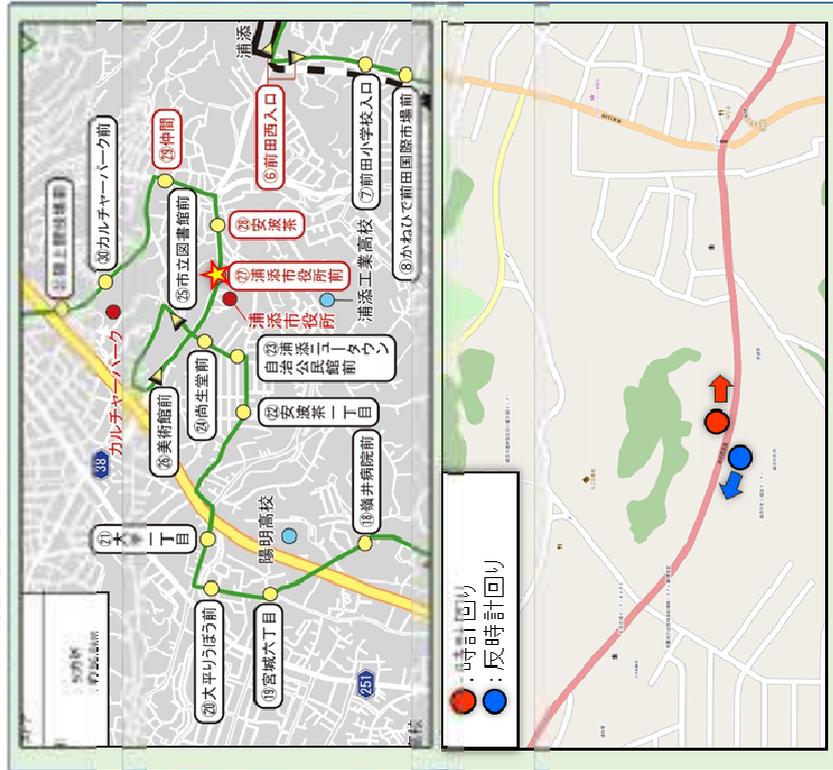
浦添西原線



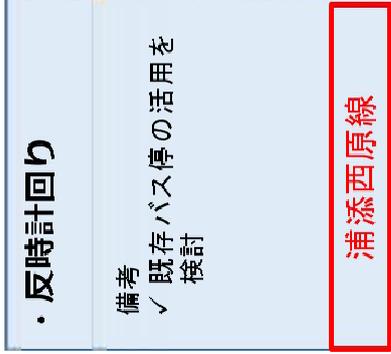
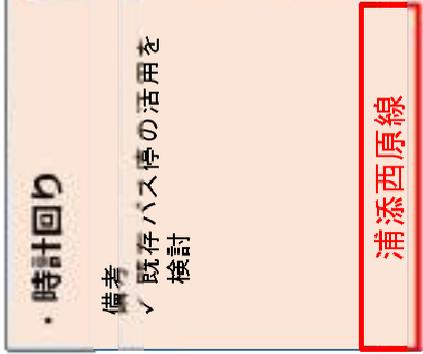
■バス停名：㊷浦添市役所前

- 【概要】**
- 既存の浦添市役所前バス停を利用し、コミュニティバス停を設置
 - 【周辺施設】
 - 浦添市役所

■バス停位置図



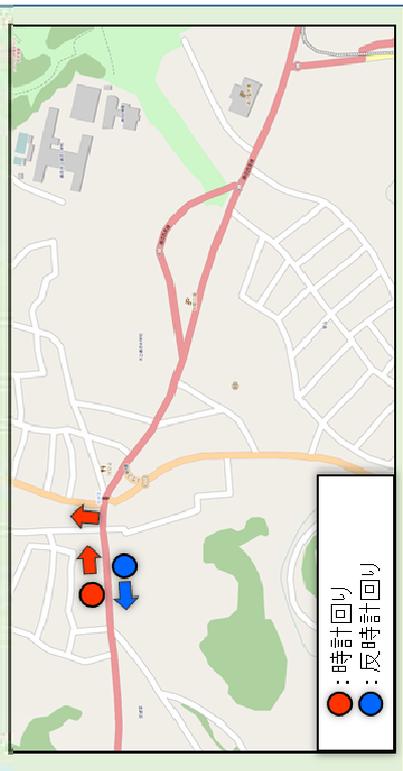
■バス停配置イメージ



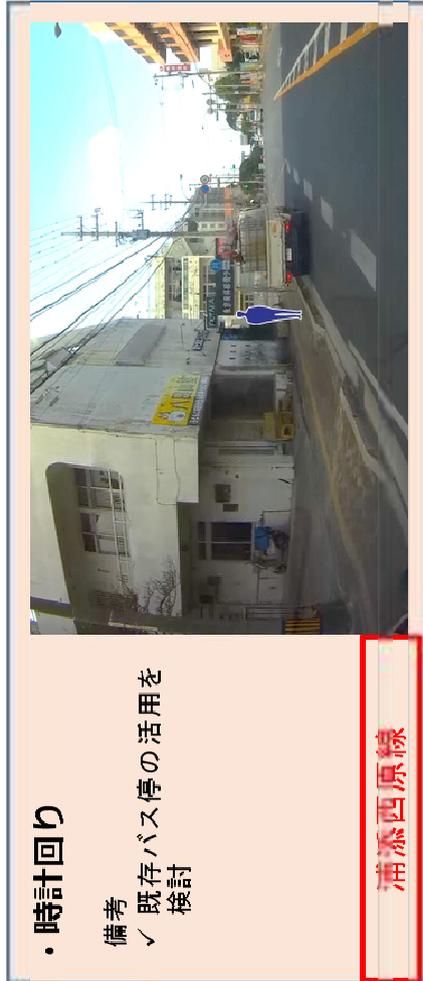
■バス停名：㊸安波茶

- 【概要】**
- 既存の安波茶バス停を利用し、コミュニティバス停を設置
 - 周辺施設
 - 琉球銀行安波茶支店

■バス停位置図



■バス停配置イメージ

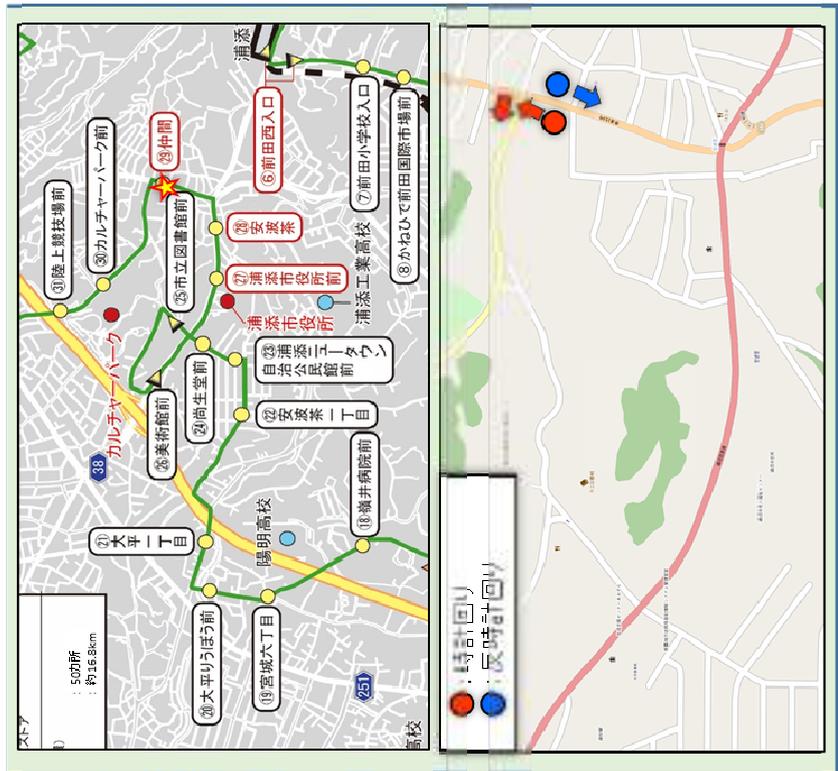


■バス停名：㊸仲間

【概要】

- ルート上から既存バス停が外れているため、新規コミュニティバス停を設定(時計回り)
 - 既存の仲間バス停を利用(反時計回り)
- 【周辺施設】
- 浦添ようどれ

■バス停位置図



■バス停配置イメージ

・時計回り

備考
 ✓ 民地出入口付近につき、周辺住民の了承が必要

県道153号線

・反時計回り

備考
 ✓ 既存のバス停の利用を検討

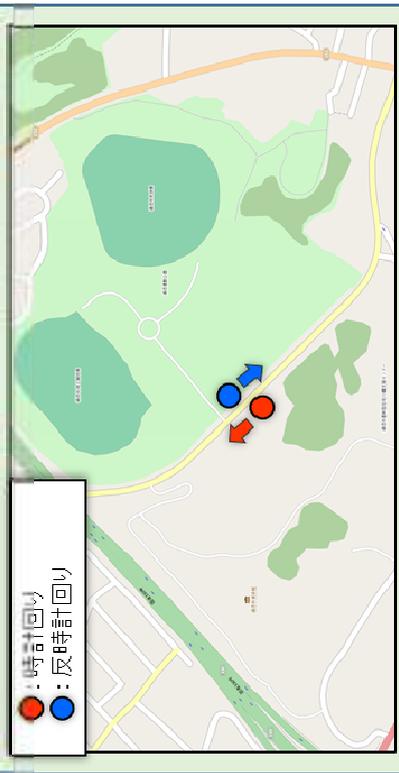
県道153号線

■バス停名：㊸カルチャーパーク前

【概要】

- コミュニティバス停を新設
- 平成22年度の設置位置を踏襲
- 【周辺施設】
- カルチャーパーク、ANA SPORTS PARK 浦添

■バス停位置図

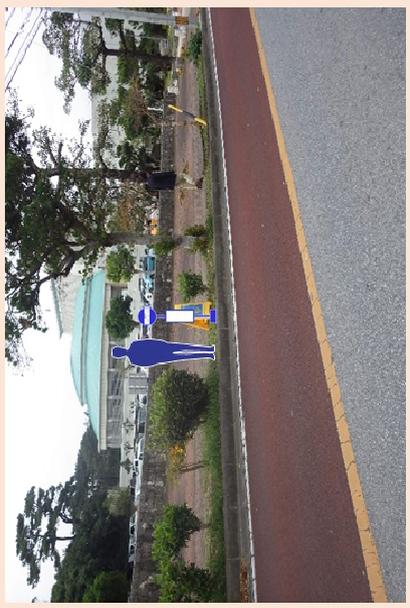


■バス停配置イメージ

・時計回り

備考
✓ 停留スペースの設置
を検討

浦添市道
運動公園通り線



・反時計回り

備考
✓ 既存の停留部を利用

浦添市道
運動公園通り線



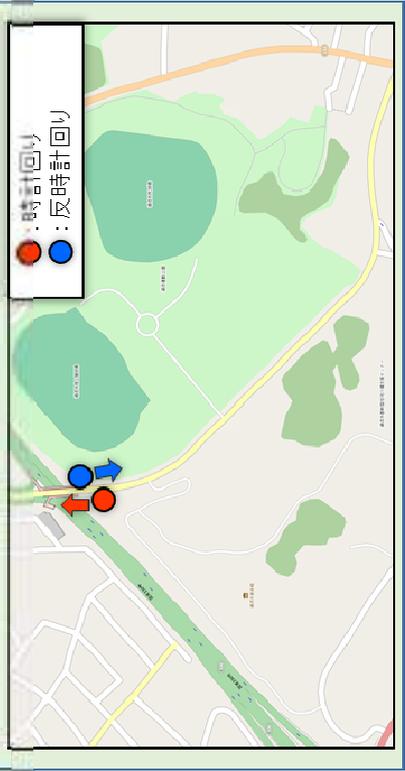
■バス停名：①陸上競技場前

【概要】

- コミュニティバス停を新設
- 平成22年度の設置位置を踏襲
- 【周辺施設】

■カルチャーパーク、浅野浦バス停(那覇方面)、ANA SPORTS PARK 浦添

■バス停位置図



■バス停配置イメージ

・時計回り

備考
 ✓ 植樹帯付近につき、調整が必要

浦添市道
 運動公園通り線



・反時計回り

備考
 ✓ 植樹帯付近につき、調整が必要

浦添市道
 運動公園通り線

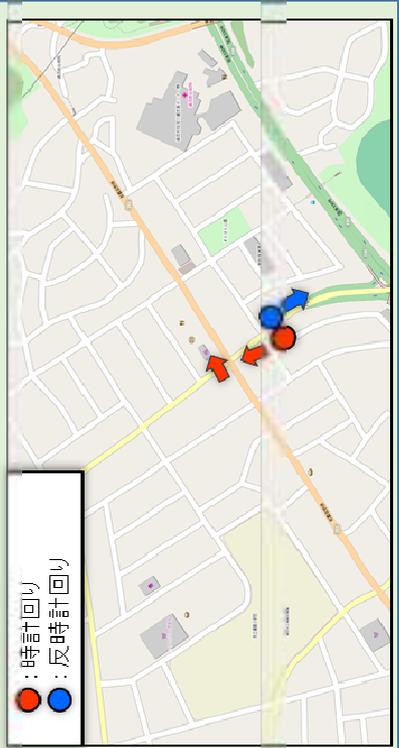


■バス停名：⑫名嘉村クリニック前

【概要】

- コミュニティバス停を新設
- 平成22年度の設置位置を踏襲
- 【周辺施設】
- 浦添伊祖郵便局

■バス停位置図



■バス停配置イメージ

・時計回り

備考

- ✓児童福祉施設前となるため、施設との連携も検討
- ✓民地出入口付近につき、周辺住民の了承が必要
- ✓植樹帯付近につき、調整が必要

**浦添市道
運動公園通り線**

・反時計回り

備考

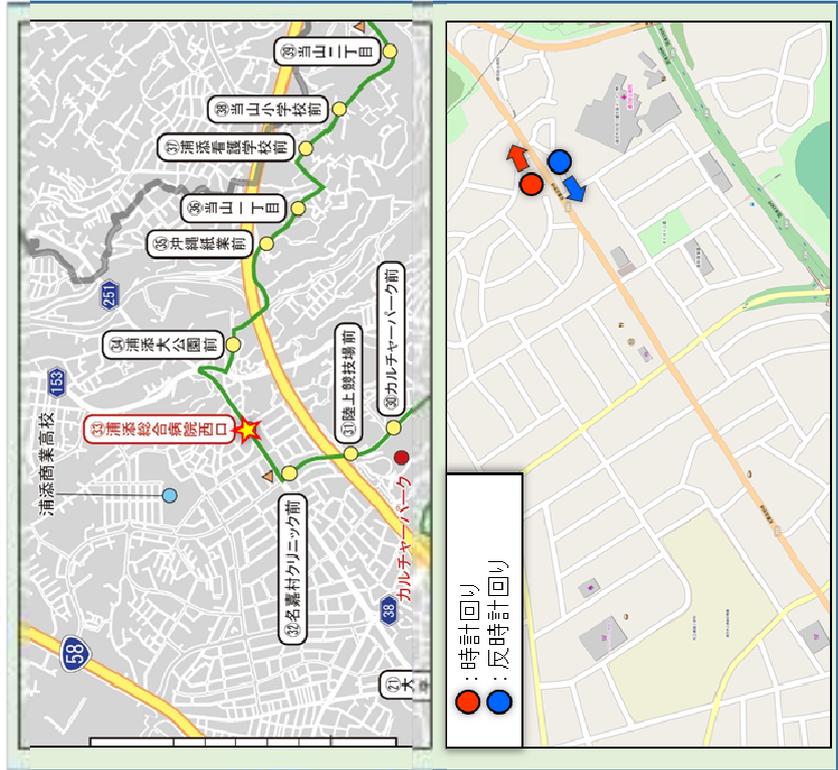
- ✓民地出入口付近につき、周辺住民の了承が必要
- ✓植樹帯付近につき、調整が必要

**浦添市道
運動公園通り線**

■バス停名：③浦添総合病院西口

- 【概要】**
- 既存の浦添総合病院西口バス停を利用し、コミュニティバス停を設置
 - 【周辺施設】
 - 浦添総合病院

■バス停位置図



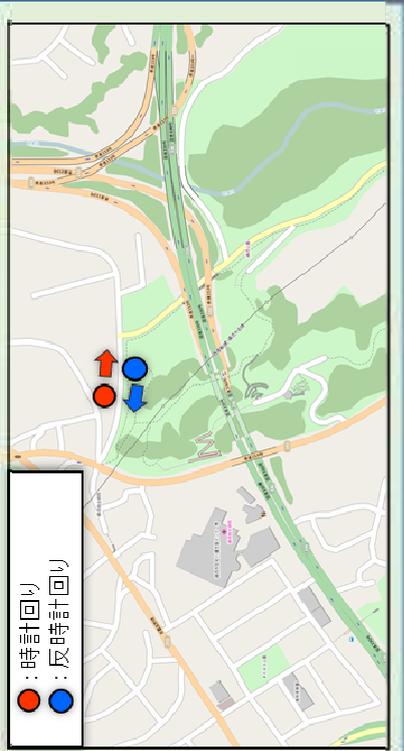
■バス停配置イメージ

<p>・時計回り</p> <p>備考 ✓ 既存バス停の活用を検討</p> <p style="border: 2px solid red; padding: 5px; text-align: center;">県道251号線</p>	
<p>・反時計回り</p> <p>備考 ✓ 既存バス停の活用を検討</p> <p style="border: 2px solid red; padding: 5px; text-align: center;">県道251号線</p>	

■バス停名：⑳浦添大公園前

- 【概要】
- コミュニティバス停を新設
- 【周辺施設】
- 浦添大公園

■バス停位置図



■バス停配置イメージ



■バス停名：㊸沖縄紙業前

【概要】

■コミュニティバス停を新設

【周辺施設】

■沖縄紙業、学校給食当山共同調理場

■バス停位置図



●：時計回り
●：反時計回り

■バス停配置イメージ

・時計回り

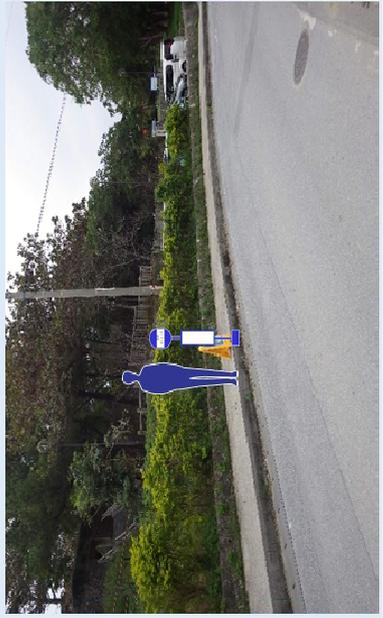
備考



浦添市道西原伊祖線

・反時計回り

備考

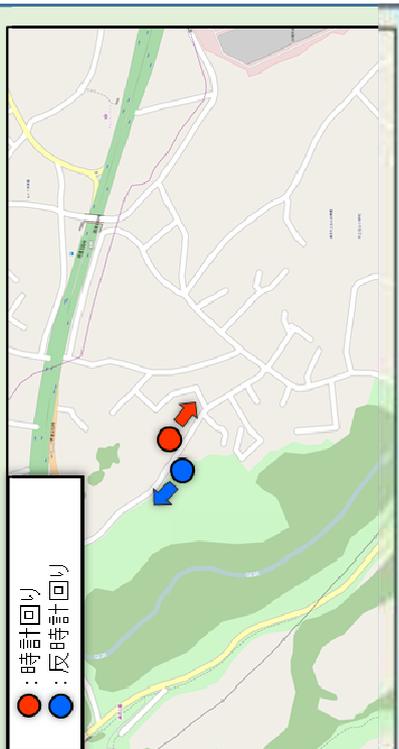


浦添市道西原伊祖線

■バス停名：③⑥当山一丁目

- 【概要】
- コミュニティバス停を新設
- 【周辺施設】

■バス停位置図



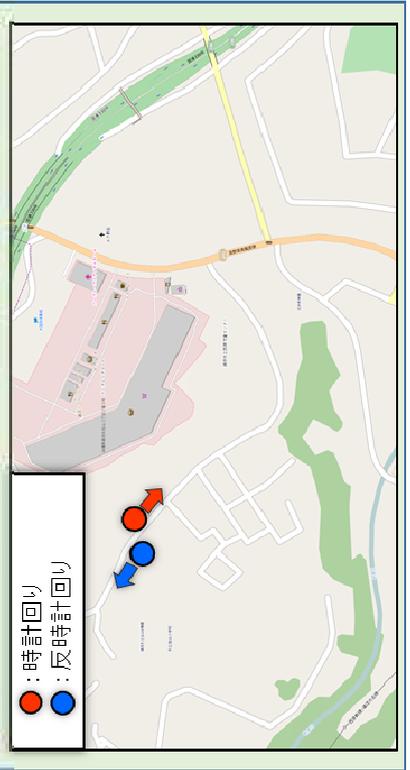
■バス停配置イメージ



■バス停名：③⑧当山小学校前

- 【概要】
- コミュニティバス停を新設
- 【周辺施設】
- 当山小学校

■バス停位置図



●：時計回り
●：反時計回り

■バス停配置イメージ



・時計回り

- 備考
- ✓ 民地付近につき、周辺住民の了承が必要
 - ✓ 壁面パネル型バス停での設置を検討

浦添市道当山4号線

・反時計回り

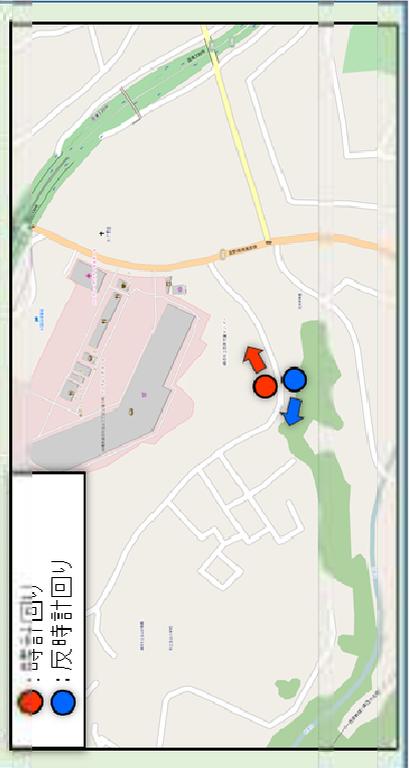
- 備考
- ✓ 民地出入口付近につき、周辺住民の了承が必要
 - ✓ ガードレールの一部改修を検討

浦添市道当山4号線

■バス停名：㊸当山二丁目

- 【概要】
- コミュニティバス停を新設
- 【周辺施設】
- パークレズコート

■バス停位置図



■バス停配置イメージ



- ・時計回り
- 備考
- ✓ 民地出入口付近につき、周辺住民の了承が必要

浦添市道当山4号線



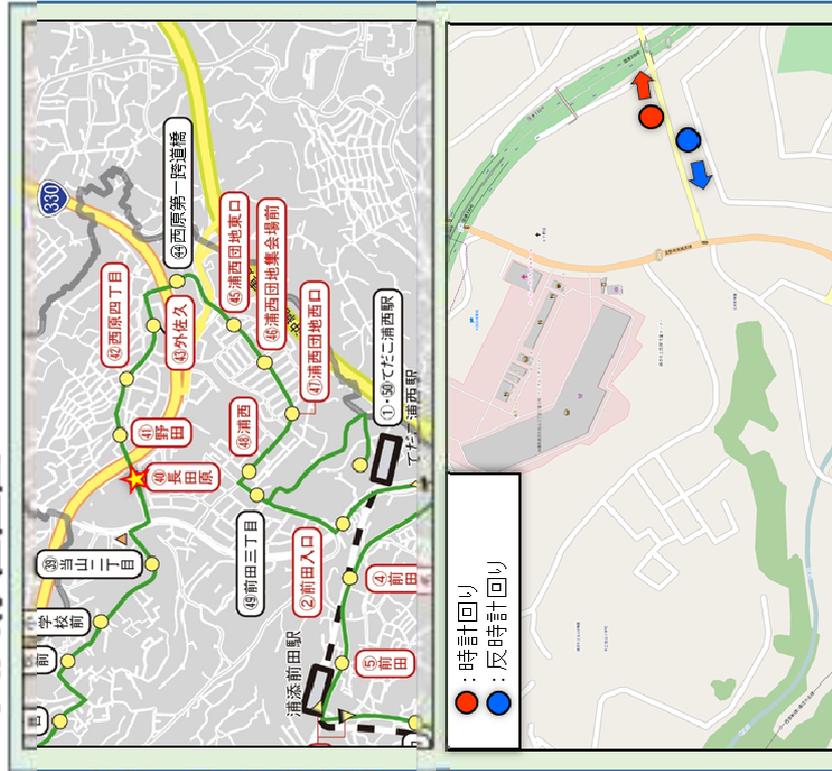
- ・反時計回り
- 備考
- ✓ ガードレールの一部改修を検討

浦添市道当山4号線

■バス停名：④長田原

- 【概要】
- 既存の長田原バス停を利用し、コミュニティバス停を設置
 - 【周辺施設】
 - コープおきなわ労働組合

■バス停位置図



■バス停配置イメージ

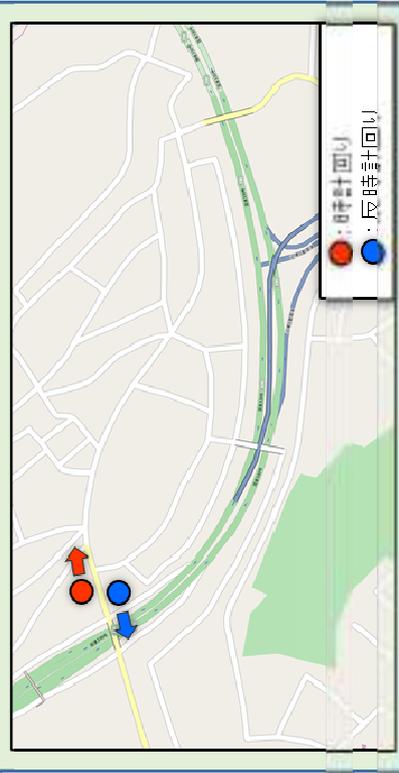
<p>・時計回り</p> <p>備考 ✓ 既存バス停の活用を検討</p> <p style="border: 2px solid red; padding: 2px;">浦添市道西原中央線</p>	<p>・反時計回り</p> <p>備考 ✓ 既存バス停の活用を検討</p> <p style="border: 2px solid red; padding: 2px;">浦添市道西原中央線</p>
--	---

■バス停名：④野田

【概要】

- 既存の野田バス停を利用し、コミュニティバス停を設置
- 【周辺施設】
- コープおきなわ労働組合

■バス停位置図



■バス停配置イメージ



・時計回り

備考
✓ 既存バス停の活用を検討

浦添市道西原中央線



・反時計回り

備考
✓ 既存バス停の活用を検討

浦添市道西原中央線

■バス停名：④②西原四丁目

【概要】

■既存の西原4丁目バス停を利用し、コミュニティバス停を設置

【周辺施設】

■JA沖縄浦添市西原支店、浦添市かりゆしセンター

■バス停位置図

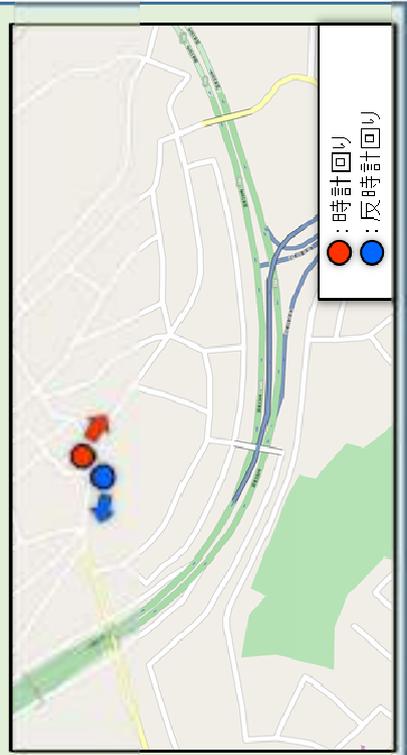


■バス停配置イメージ

・時計回り

備考
 ✓ 既存バス停の活用を
 検討

浦添市道西原中央線



・反時計回り

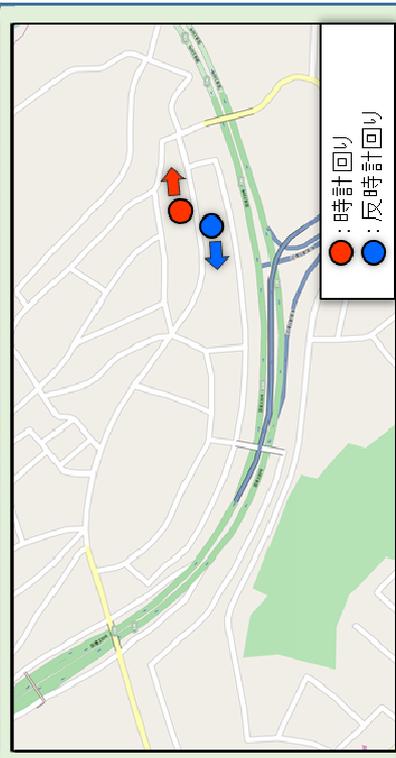
備考
 ✓ 既存バス停の活用を
 検討

浦添市道西原中央線

■バス停名：④③外佐久

- 【概要】
- 既存の外佐久バス停を利用し、コミュニティバス停を設置
- 【周辺施設】

■バス停位置図

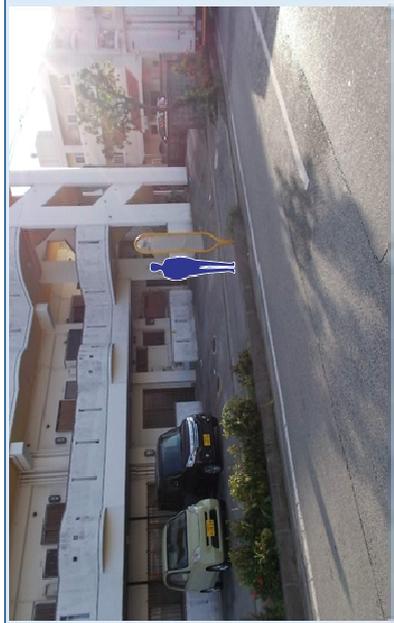


■バス停配置イメージ



- ・時計回り
- 備考
✓ 既存バス停の活用を検討

浦添市道西原中央線



- ・反時計回り
- 備考
✓ 既存バス停の活用を検討

浦添市道西原中央線

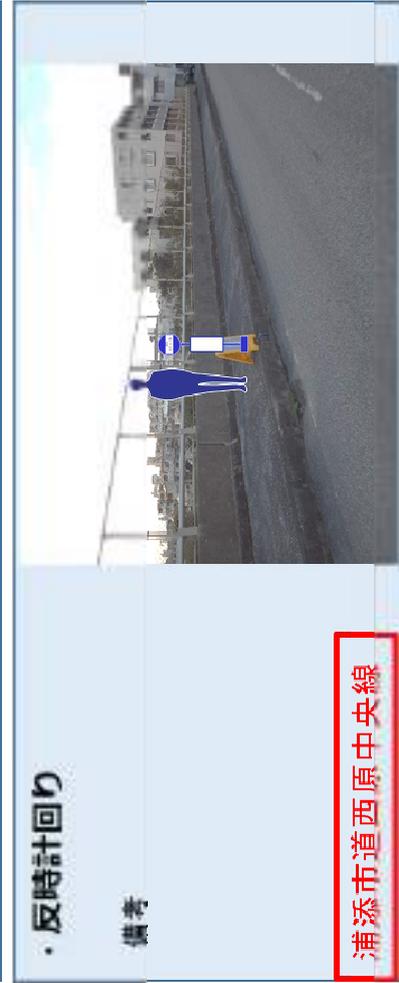
■バス停名：④西原第一跨道橋

- 【概要】
- コミュニティバス停を新設
- 【周辺施設】
- 西日本高速道路(株)九州支社沖繩

■バス停位置図



■バス停配置イメージ



■バス停名：④⑤浦西団地東口

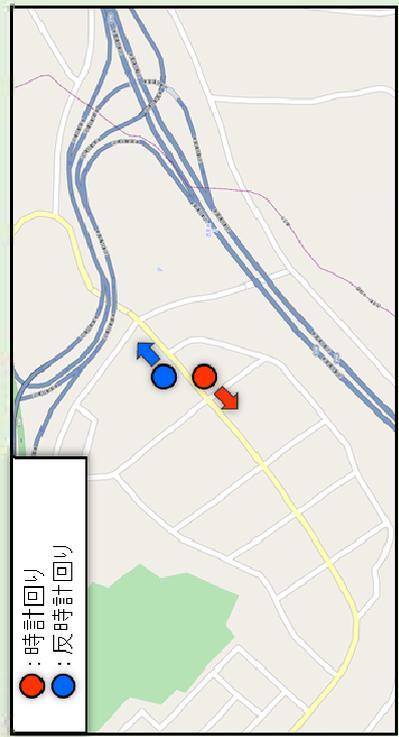
【概要】

■既存の浦西団地東口バス停を利用し、コミュニティバス停を設置

【周辺施設】

■西日本高速道路(株)九州支社沖繩

■バス停位置図



■バス停配置イメージ

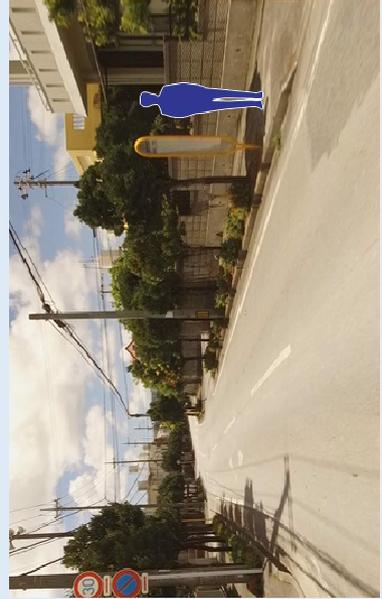
・時計回り



備考
✓ 既存バス停の活用を検討

浦添市道西原浦西線

・反時計回り



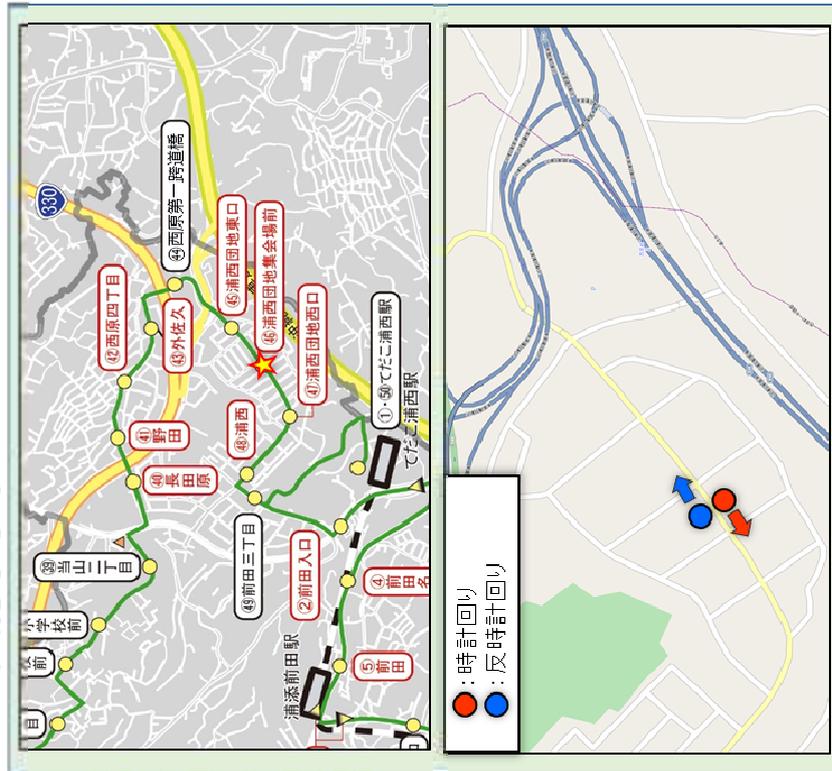
備考
✓ 既存バス停の活用を検討

浦添市道西原浦西線

■バス停名：④⑥浦西団地集会場前

- 【概要】
- 既存の浦西団地集会場前バス停を利用し、コミュニティバス停を設置
 - 【周辺施設】
 - 浦西公民館

■バス停位置図



■バス停配置イメージ

・時計回り

備考
✓ 既存バス停の活用を
検討

浦添市道西原浦西線

・反時計回り

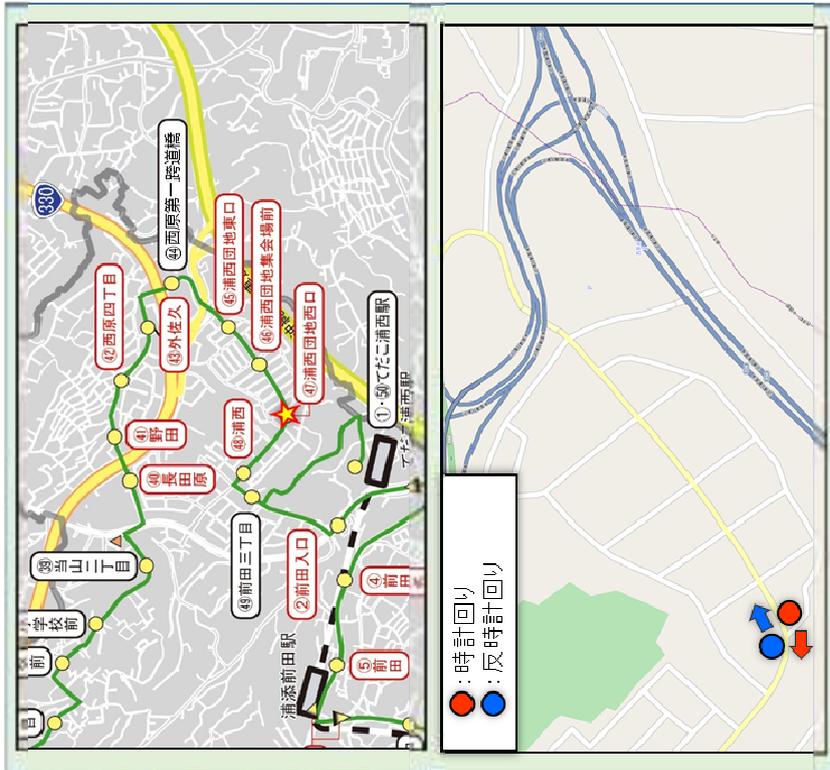
備考
✓ 既存バス停の活用を
検討

浦添市道西原浦西線

■バス停名：㊷浦西団地西口

- 【概要】
- 既存の浦西団地西口バス停を利用し、コミュニティバス停を設置
 - 【周辺施設】
 - にしる保育園

■バス停位置図



■バス停配置イメージ

・時計回り

備考
✓ 既存バス停の活用を検討

浦添市道西原浦西線

・反時計回り

備考
✓ 既存バス停の活用を検討

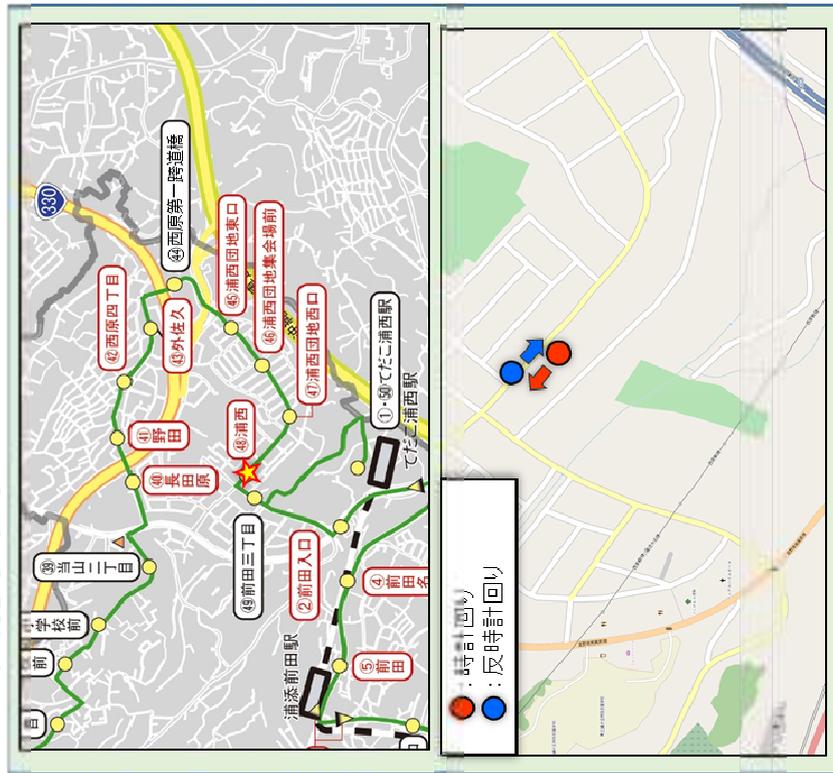
浦添市道西原浦西線

■バス停名：㊸浦西

【概要】

- 既存の浦西バス停を利用し、コミュニティバス停を設置(時計回り)
- コミュニティバス停を新設(反時計回り)
- JAおきなわ浦添西原店

■バス停位置図



■バス停配置イメージ

・時計回り

備考
 ✓ 既存バス停の活用を検討

浦添市道西原浦西線

・反時計回り

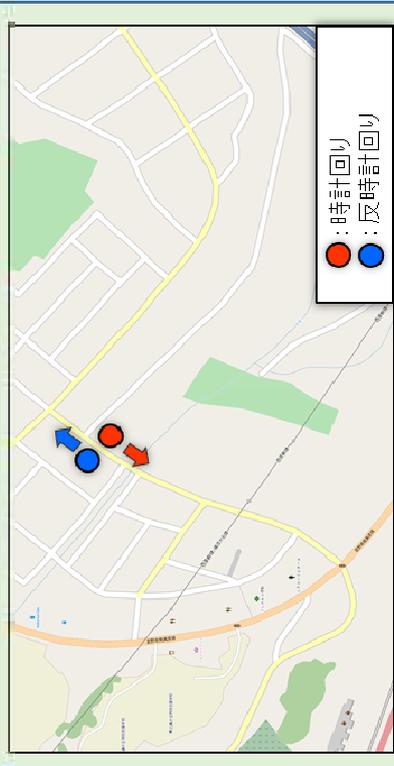
備考
 ✓ 民地出入口付近につき、近隣住民の了承を得る必要がある

浦添市道西原浦西線

■バス停名：④9前田三丁目

- 【概要】
- コミュニティバス停を新設
- 【周辺施設】
- 鏡が丘特別支援学校

■バス停位置図



■バス停配置イメージ

・時計回り

備考
 ✓ 民地出入口付近につき、近隣住民の了承を得る必要がある
 ✓ 植樹帯付近につき、調整が必要

浦添市道浦西63号線

・反時計回り

備考
 ✓ 植樹帯付近につき、調整が必要

浦添市道浦西63号線

(4) バス停上屋・ベンチの設置可能性検討

コミュニティバスのバス停設置位置における上屋・ベンチの設置可能性について、下記の許可基準を踏まえ検討した。なお、バス停上屋及びベンチの設置可能性のあるバス停として、ベンチ設置可能性の有るバス停はベンチ設置幅を 50cm とし、最低 2.5m 以上の歩道幅を有するバス停、上屋の設置可能性の有るバス停は 2.0m 以上の歩道幅を有するバス停を基本とし、バス停の周囲の状況（電柱、植樹帯、駐車場の有無等）を考慮して検討を実施した（表 3-3-4～表 3-3-5）。

ベンチの設置場所

電柱等の他の占有物件、植樹帯の所在など具体的な道路状況を勘案し、以下の道路管理上支障のない場所とすること。

- (1) 道路の法敷
- (2) ベンチを設置した後、歩道（自転車歩行者道及び自転車歩行者専用道路を含む。以下同じ。）の幅員から路上施設及び占有物件の幅員を減じた幅員（以下「有効幅員」という。）が原則として 2 m 以上（自転車歩行者道又は自転車歩行者専用道路にあつては、3 m 以上）確保できる歩道。ただし、地域の実情により、未改築の道路について、2 m 未満（自転車歩行者道又は自転車歩行者専用道路にあつては 3 m 未満）の数値を定める場合には、原則としてその数値の幅員を確保できる歩道
- (3) 道の駅、サービスエリア、パーキングエリア、自動車駐車場にベンチを設置する場合には、自動車の駐車のために供されている以外の部分
- (4) その他、道路の利用状況を勘案し、道路管理上支障のない場所

上屋の設置場所

電柱等の他の占有物件、植樹帯の所在など具体的な道路状況を勘案し、以下の道路管理上支障のない場所とすること。

- (1) 道路の法敷
- (2) 歩道の有効幅員が、原則として 2 m 以上（自転車歩行者道にあつては、3 m 以上、自転車歩行者専用道路にあつては、4 m 以上）確保できる歩道（ただし、歩行者の交通量が多い場所にあつては、3.5 m 以上（自転車歩行者道にあつては、4 m 以上）確保できる歩道）
- (3) 道の駅、サービスエリア、パーキングエリア、自動車駐車場に上屋を設置する場合には、自動車の駐車のために供されている以外の部分
- (4) 設置する上屋が壁面を有する場合、交差点の附近、沿道からの出入りがある場所等、運転者の視界を妨げることのない場所
- (5) 近傍に視覚障害者誘導用ブロック（当該上屋へ誘導するために設置されたものを除く。）が設置されている場合には、視覚障害者の上屋への衝突等を防止する観点から、当該ブロックとの間に十分な間隔を確保できる場所
- (6) その他、道路の利用状況を勘案し、道路管理上支障のない場所

出典：国土交通省道路局長通知「ベンチ及び上屋の道路占用の取り扱いについて」の一部改正について（平成 25 年 3 月 6 日付）

表 3-3-4 上屋及びベンチ設置可能性の検討結果（ルート1）

ルート 1	バス停名称	バス停			
		おもろまち駅向け		てだこ浦西駅向け	
		上屋	ベンチ	上屋	ベンチ
1	てだこ浦西駅	駅の整備と併せて計画実施			
2	前田入口	×	×	○	○
3	西原入口	○	○	モノレール建設に係る道路整備と併せて検討が必要	
4	前田名川原	モノレール建設に係る道路整備と併せて検討が必要		○	○
5	前田	モノレール建設に係る道路整備と併せて検討が必要			
6	前田西入口	○	○	×	×
7	浦添小学校前	設置済み	設置済み	○	○
8	安波茶	×	×	×	×
9	浦添市役所前	設置済み	設置済み	設置済み	×
10	市立図書館前	×	×	×	×
11	浦添公園通り入口	×	×	×	×
12	カルチャーパーク前	○	○	○	○
13	陸上競技場前	○	○	○	○
14	名嘉村クリニック前	×	×	×	×
15	コザ信金前	×	×	×	×
16	NTT 社宅前	×	×	×	×
17	港川中学校前	×	×	×	×
18	城間団地前	×	×	×	×
19	第二城間	設置済み	設置済み	設置済み	設置済み
20	うらそえショッピングセンター前	○	○	×	×
21	泉小公園前	×	×	×	×
22	城間二丁目	×	×	×	×
23	屋富祖入口	×	×	×	×
24	大平特別支援学校前	設置済み	設置済み	設置済み	設置済み
25	宮城公園	×	×	×	×
26	宮城二丁目	×	×	×	×
27	宮城公民館	×	×	×	×
28	宮城郵便局前	×	×	×	×
29	殿下橋	×	×	×	×
30	宮城三丁目	×	×	×	×

ルート 1	バス停名称	バス停			
		おもろまち駅向け		てだこ浦西駅向け	
		上屋	ベンチ	上屋	ベンチ
31	北那覇税務署西口	×	×	×	×
32	かりまた内科前	×	×	×	×
33	内間三丁目	×	○	×	×
34	内間消防前	×	×	×	×
35	タチカワブラインド前	×	×	○	○
36	那覇国際高校前	設置済み	○	設置済み	○
37	おもろまち三丁目	設置済み	○	設置済み	○
38	県立博物館前	設置済み	設置済み	設置済み	○
39	おもろまち一丁目	○	○	○	設置済み
40	那覇メインプレイス東口	○	○	○	ー
41	おもろまち駅前広場	待合室あり			
設置可能性の有るバス停数		7	10	8	9

○：可能性有り、×：可能性無し

表 3-3-5 上屋及びベンチ設置可能性の検討結果（ルート2）

ルート 2	バス停名称	バス停			
		時計回り		反時計回り	
		上屋	ベンチ	上屋	ベンチ
1	てだこ浦西駅	駅の整備と併せて計画実施			
2	前田入口	×	×	○	○
3	西原入口	○	○	道路整備と併せて検討する必要がある	
4	前田名川原	モノレール建設に係る道路整備と併せて検討が必要		○	○
5	前田	モノレール建設に係る道路整備と併せて検討が必要			
6	前田西入口	○	○	×	×
7	前田小学校入口	モノレール建設に係る道路整備と併せて検討が必要			
8	かねひで前田国際市場前	○	○	モノレール建設に係る道路整備と併せて検討が必要	
9	経塚駅前	駅の整備と併せて計画実施			
10	沖縄療育園前	○	○	○	○
11	経塚シティー入口	○	○	○	○
12	第一経塚	×	×	○	×
13	第一沢岬	設置済み	○	○	○
14	沢岬小学校入口	○	○	○	○
15	大名小学校入口	○	○	○	○
16	沢岬大橋	○	×	○	×
17	昭和薬科付属前	×	×	×	×
18	嶺井病院前	×	×	×	×
19	宮城六丁目	×	×	×	×
20	大平りうぼう前	×	×	×	×
21	大平一丁目	×	×	×	×
22	安波茶一丁目	×	×	×	×
23	浦添ニュータウン自治公民館前	×	×	×	×
24	尚生堂前	×	×	×	×
25	市立図書館前	×			
26	美術館前	設置済み			
27	浦添市役所前	設置済み	設置済み	設置済み	×
28	安波茶	×	×	×	×
29	仲間	×	×	×	×
30	カルチャーパーク前	○	○	○	○

ルート 2	バス停名称	バス停			
		時計回り		反時計回り	
		上屋	ベンチ	上屋	ベンチ
31	陸上競技場前	○	○	○	○
32	名嘉村クリニック前	×	×	×	×
33	浦添総合病院西口	○	○	○	○
34	浦添大公園前	×	×	×	×
35	沖縄紙業前	×	×	×	×
36	当山一丁目	×	×	×	×
37	浦添看護学校前	×	×	×	×
38	当山小学校前	×	×	×	×
39	当山二丁目	×	×	×	×
40	長田原	×	×	×	×
41	野田	×	×	×	×
42	西原四丁目	×	×	×	×
43	外佐久	×	×	×	×
44	西原第一跨道橋	×	×	×	×
45	浦添団地東口	×	×	×	×
46	浦西団地集会場前	設置済み	設置済み	×	×
47	浦西団地西口	×	×	×	×
48	浦西	×	×	×	×
49	前田三丁目	×	×	×	×
50	てだこ浦西駅	駅の整備と併せて計画実施			
設置可能性の有るバス停数		11	11	12	10

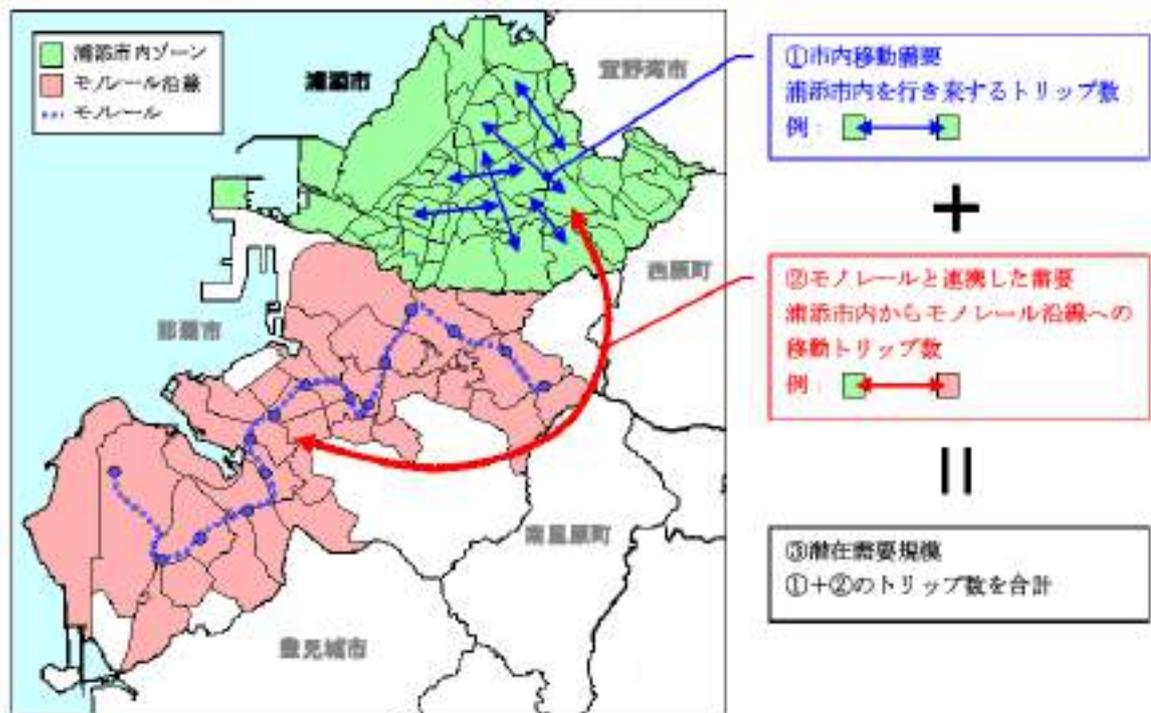
○：可能性有り、×：可能性無し

3-4 潜在需要規模の推計

設定した各ルートにおけるバス利用の潜在需要の算出方法について以下に示す。

(1) 需要予測の考え方

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



バス利用率及び潜在需要算出方法について、以下のように検討し、各ルートの需要予測を行った。

①バス利用率

バス利用率は、以下のとおり算出する。

【浦添市内々移動のバス利用率】

バス利用率＝浦添市内々バstriップ数／浦添市内々総トリップ数

- ・浦添市内々バstriップ数

平成 27 年バスODデータ：浦添市内々トリップ数

- ・浦添市内々総トリップ数

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

【浦添市⇄モノレール沿線移動のバス利用率】

バス利用率＝浦添市⇄モノレール沿線のバstriップ数

／浦添市⇄モノレール沿線の総トリップ数

- ・浦添市⇄モノレール沿線バstriップ数

平成 27 年バスODデータ：浦添市⇄モノレール沿線トリップ数

- ・浦添市⇄モノレール沿線総トリップ数

平成 18 年パーソントリップ調査

：浦添市⇄モノレール沿線トリップ数×人口伸び率（H27/H17）

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

■浦添市内々移動のバス利用率

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

■浦添市⇄モノレール沿線移動のバス利用率

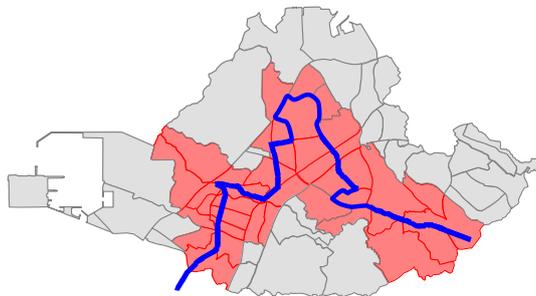
浦添市⇄モノレール沿線トリップ数	(a)	80,360 トリップ
H17.9.30人口		107,497 人
H27.9.30人口		114,037 人
H27/H17	(b)	106%
浦添市⇄モノレール沿線トリップ数(人口による補正後)	(c)=(a) × (b)	85,249 トリップ
浦添市⇄モノレール沿線バstriップ数 ※58バス停のトリップ除く	(d)	3,030 トリップ
バス利用率	(d) / (c)	3.55%

②潜在需要の考え方

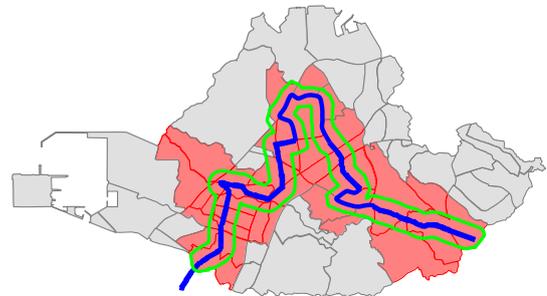
PT 調査結果を用いて算出することとなるが、PT のデータは D ゾーン単位の移動のデータを用いることとする。

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

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



コミュニティバスルートから200m圏域に含まれるゾーン



潜在需要を算出するエリア (—)

以下に需要予測の考え方をとりまとめて表で示す (表 3-4-1)

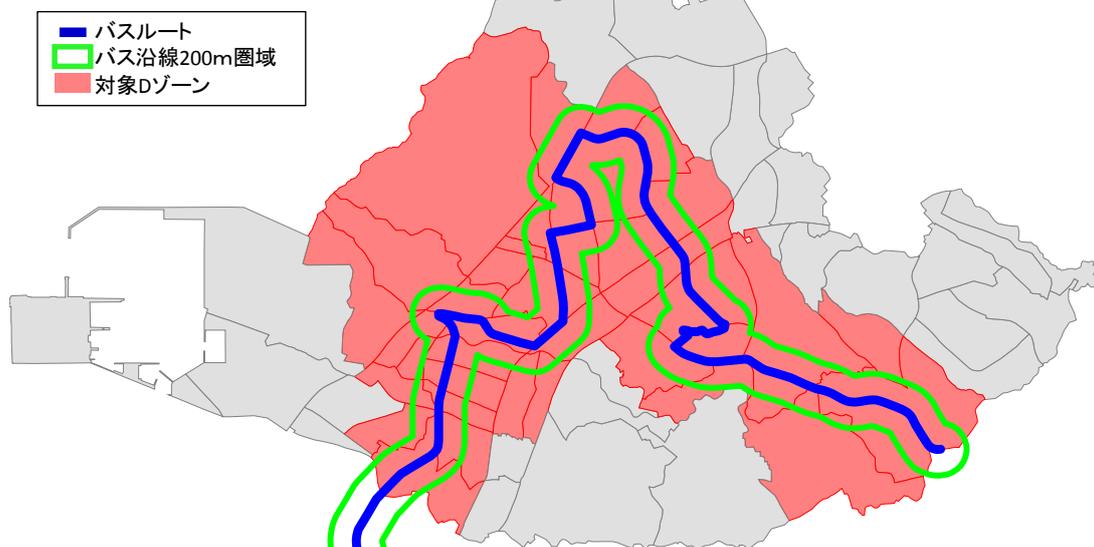
表 3-4-1 需要予測の考え方

項目	考え方
バス利用率	・浦添市内々と浦添市⇄モノレール沿線で分けて設定 (浦添市内々0.008、浦添市⇄モノレール沿線 0.036)
潜在需要規模算出エリア	・路線沿線 200m
人口補正	・H27 人口を用いて補正

(2) 需要予測結果

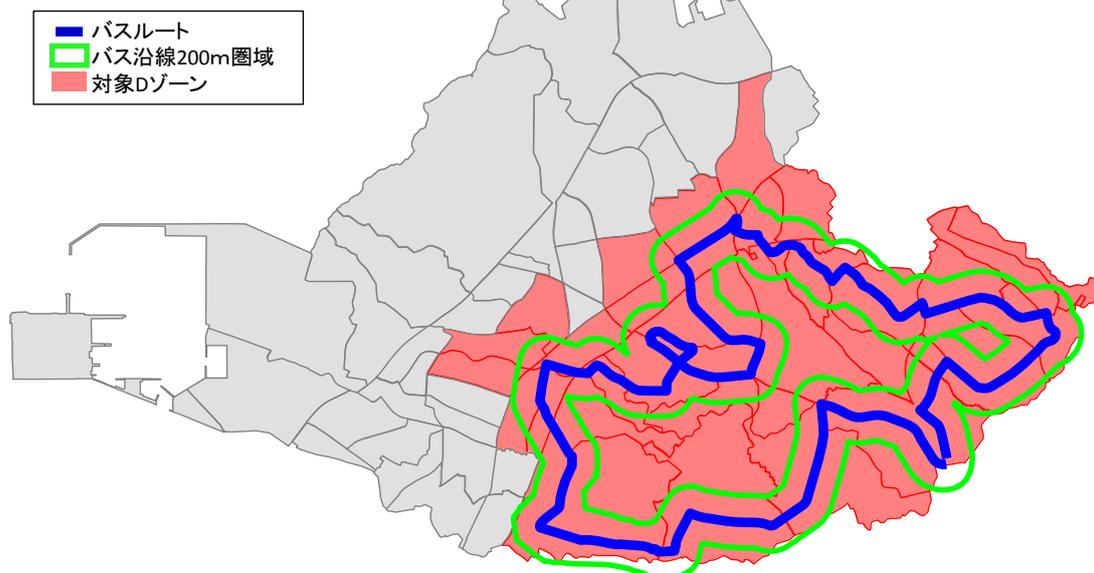
前述の需要予測の考え方より、各ルートの需要を算出した。

【ルート1】



浦添市(route01)	浦添市(route01)	653 トリップ
浦添市(route01)	那覇市(モノレール沿線)	795 トリップ
那覇市(モノレール沿線)	浦添市(route01)	797 トリップ
合計		2245 トリップ
面積比		36.2%
合計(面積補正後)		813 トリップ

【ルート2】

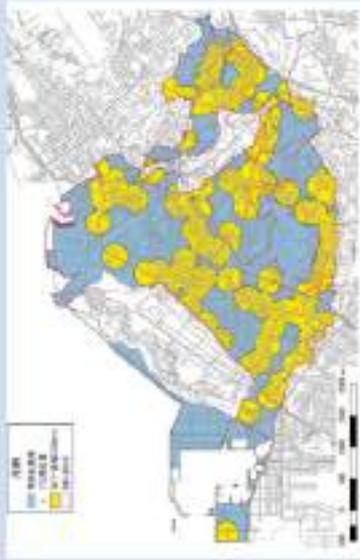
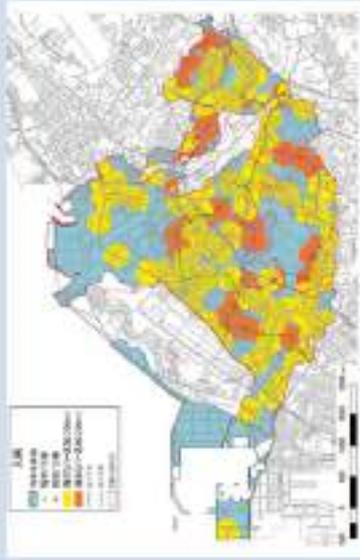
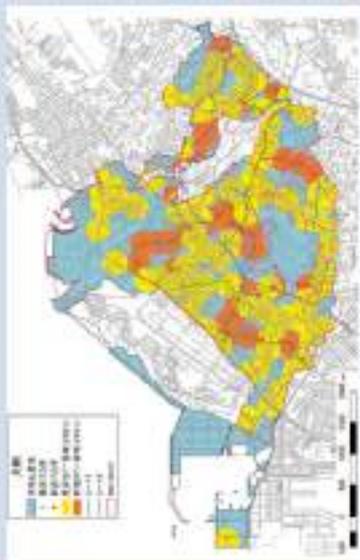


浦添市(route02)	浦添市(route02)	476 トリップ
浦添市(route02)	那覇市(モノレール沿線)	699 トリップ
那覇市(モノレール沿線)	浦添市(route02)	709 トリップ
合計		1884 トリップ
面積比		54.8%
合計(面積補正後)		1033 トリップ

3-5 市街化区域の公共交通カバー率

今年度設定した運行ルートにおける市街化区域の公共交通カバー率を算出し以下に示す（表 3-5-1 及び、図 3-5-1～図 3-5-3）。

表 3-5-1 市街化区域の公共交通カバー率の比較表

	① 現在の路線バス運行	② 平成29年度におけるコミュニティバスルート運行(案)	③ 平成30年度におけるコミュニティバスルート運行(案)
概要	 <p>現在の路線バスルートにおける浦添市内の市街化区域をカバー</p>	 <p>現在の路線バスルート及びコミュニティバスにおける浦添市内の市街化区域をカバー</p>	 <p>現在の路線バスルート及びコミュニティバスにおける浦添市内の市街化区域をカバー（H29のルートの一部見直し）</p>
区間延長	—	ルート1延長：10.0km ルート2延長：15.4km	ルート1延長：13.5km ルート2延長：16.8km
公共交通カバー率	市街化区域の路線バスカバー率：47.4% 市街化区域：1532.2ha・カバー面積：725.5ha	市街化区域の路線・コミュニティバスカバー率：60.5% 市街化区域：1532.2ha・カバー面積：927.2ha	市街化区域の路線・コミュニティバスカバー率：60.9% 市街化区域：1532.2ha・カバー面積：932.6ha
需要予測	—	ルート1：710トリップ/日 ルート2：1,030トリップ/日	ルート1：813トリップ/日 ルート2：1,033トリップ/日
特徴	<ul style="list-style-type: none"> 浦添市内をカバーする公共交通(路線バス)が幹線道路が主となっており、幹線道路から外れた地域では、公共交通の空白地が点在 ■主な公共交通空白地 内間、宮城、安波茶、大平、沢崎、当山、西原、港川、牧港、城間、伊祖 	<ul style="list-style-type: none"> 既存バス路線でカバーできない公共交通空白地をコミュニティバス(2ルート)で一部カバー ■主な公共交通空白地 沢崎、西原、港川、牧港、伊祖 	<ul style="list-style-type: none"> 既存バス路線でカバーできない公共交通空白地をコミュニティバス(2ルート)で一部カバー ■主な公共交通空白地 沢崎、西原、港川、牧港、伊祖

※公共交通カバー率：市内の市街化区域のうちバス停から半径 200m 以内のエリアの割合

① 現在の路線バス運行

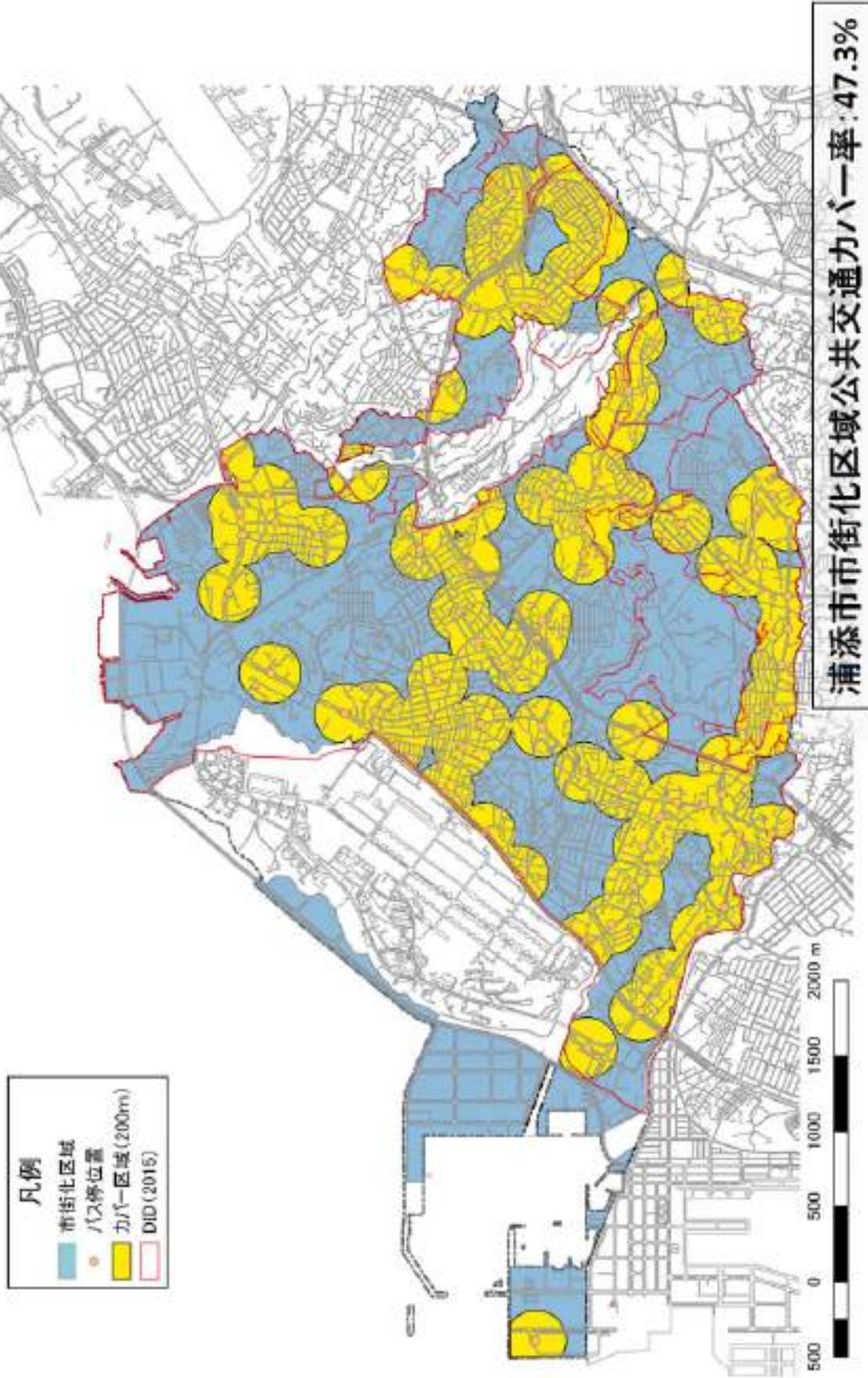


図 3-5-1 現在の路線バス運行における市街化区域の公共交通カバー率

② 平成29年度におけるコミュニティバスルート運行(案)

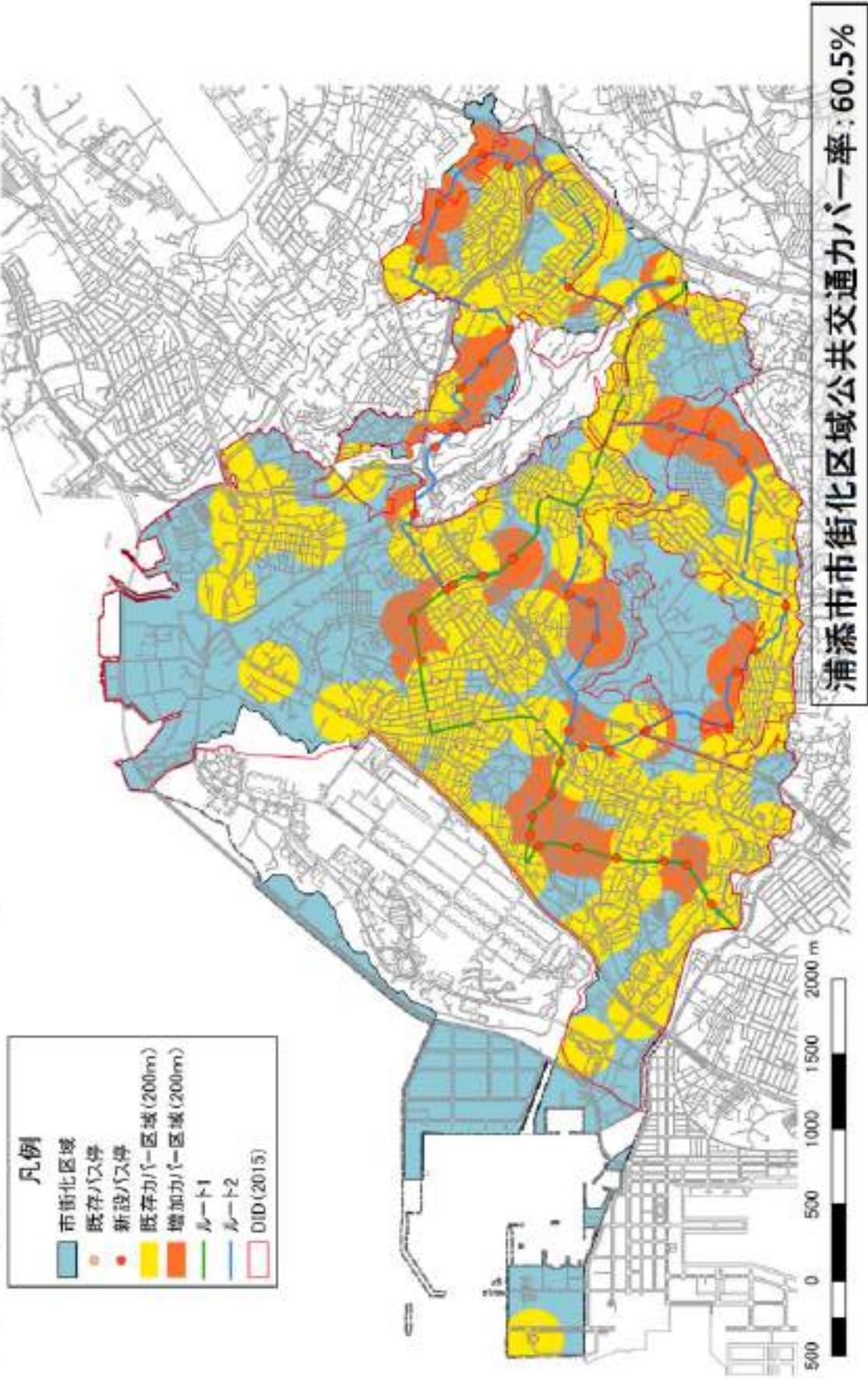


図 3-5-2 平成 29 年度におけるコミュニティバスルート運行 (案) による市街北区域の公共交通カバー率

③ 平成30年度におけるコミュニティバスルート運行

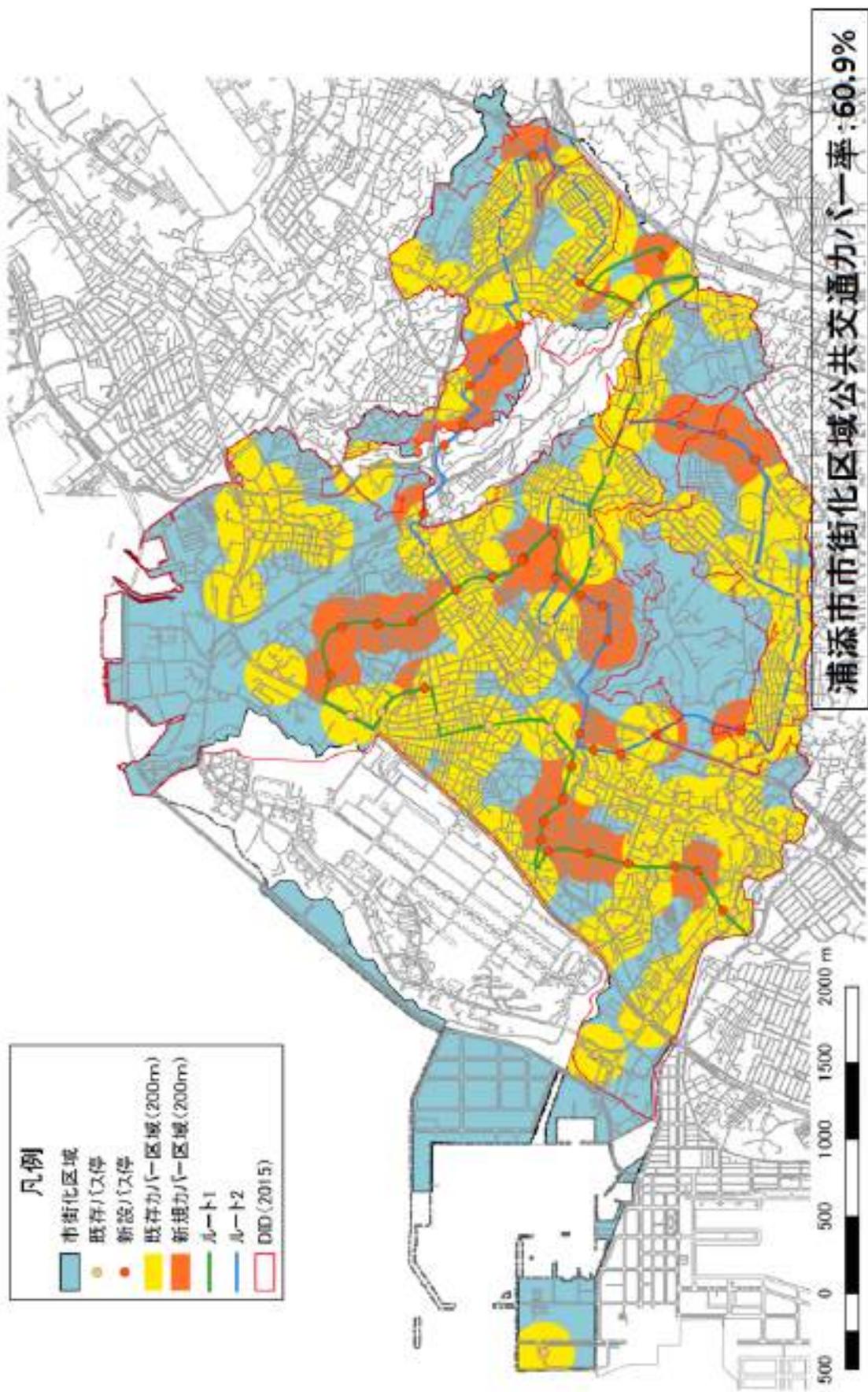


図 3-5-3 平成 30 年度におけるコミュニティバスルート運行による市街化区域の公共交通カバー率

なお、平成30年度におけるコミュニティバス運行ルート別の市街化区域の公共交通カバー率は以下のとおりである（図3-5-4～図3-5-5）。

平成30年度におけるコミュニティバスルート運行（ルート1）

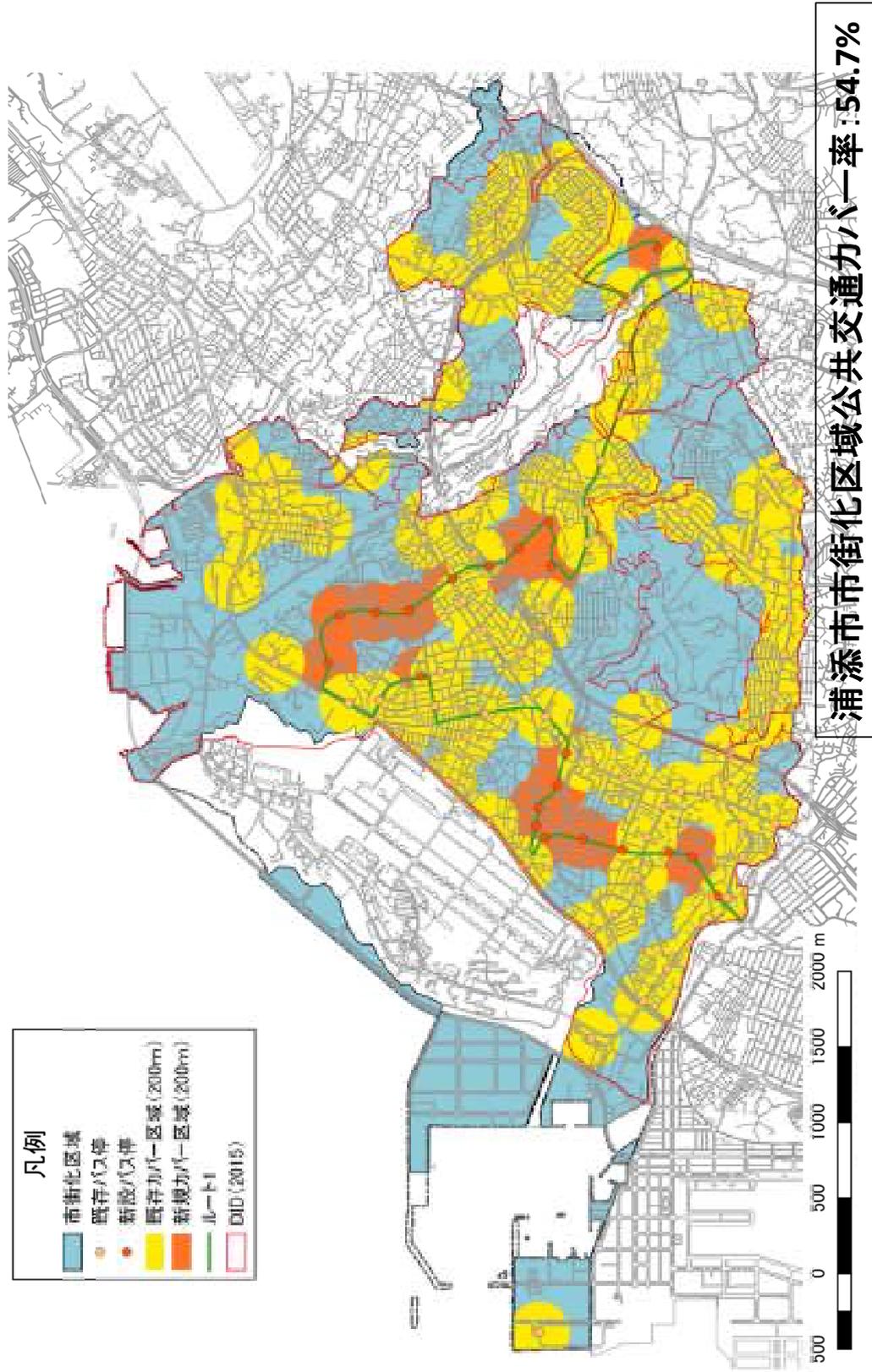


図3-5-4 平成30年度におけるコミュニティバスルート運行（ルート1）による市街化区域の公共交通カバー率

平成30年度におけるコミュニティバスルート運行(ルート2)

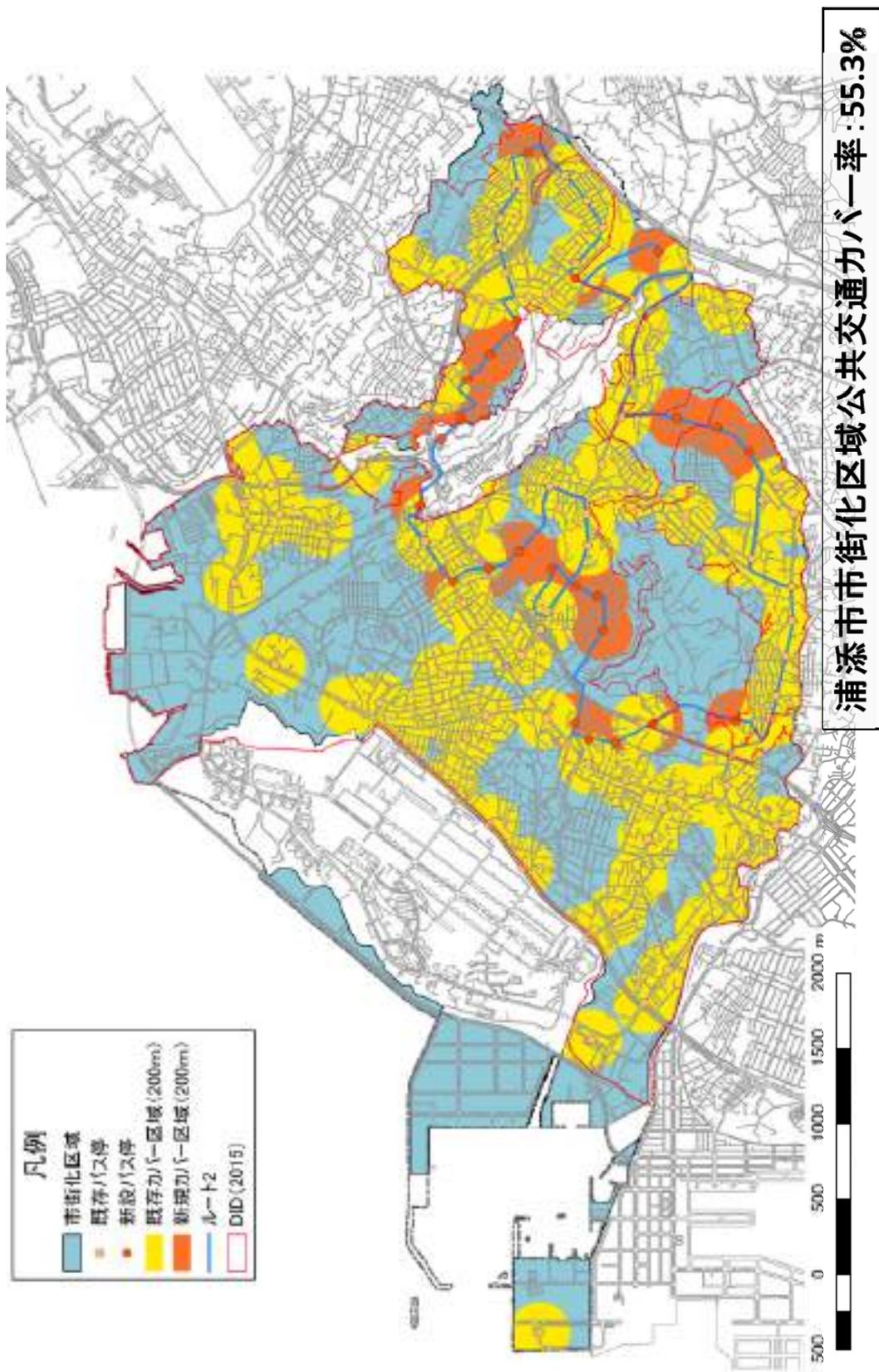


図 3-5-5 平成 30 年度におけるコミュニティバスルート運行 (ルート 2) による市街化区域の公共交通カバー率

3-6 運行事業者の選定

実証実験のコミュニティバス運行事業者の選定にあたり、「コミュニティバス導入に関するガイドライン（国土交通省）」を基本として方針を定め、選定方法や選定基準を検討した。

(1) コミュニティバスの定義

本ガイドラインで「コミュニティバス」とは、交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、以下の方法により運行するものをいう。

なお、赤字の内容が次年度の実証実験に該当する運行方法である。

- ・ **一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して運送を行う乗合バス（乗車定員11人未満の車両を用いる「乗合タクシー」を含む。）**
- ・ 市町村自らが自家用有償旅客運送者の登録を受けて行う市町村運営有償運送



コミュニティバスの定義を沖縄本島内の交通事業者に照らし合わせると、一般乗合旅客自動車運送事業者は7社に限定される（H30年3月末時点の沖縄本島内の交通事業者登録より）。

(2) コミュニティバス運行事業者の選定方針

方針1：運行経費の多寡のみではなく、総合的な評価基準を作成する

国土交通省が定めるガイドラインを遵守し、運行事業を委託する場合の運行主体（一般乗合旅客自動車運送事業者）の選定にあたっては、運行経費の多寡のみを基準とすることなく、収益拡大策、運行の安全性、利用者の利便性、環境への配慮、緊急時の対応能力等の観点から総合的に評価する基準を作成する。

方針2：他公共交通機関とのネットワーク構築を考慮する

ガイドラインの下記留意事項を基本とし、他路線（基幹バス含む）やモノレール、他交通機関との結節、乗り継ぎ利便性等を考慮した選定基準を作成する。

- ・ コミュニティバス導入にあたっては、路線、区域、運行時刻等において路線バスとの整合性を図る
- ・ 停留所や乗降場所については、路線バスとの乗り継ぎを考慮する
- ・ 結節点における路線バスとの接続を考慮する
- ・ モノレールとの接続を推進するために、バス運賃のICカード決済を導入する

方針3：運行安全性確保のため、運行実績条件を設定する

ガイドラインでは、選定する際の評価項目の比重は、運行経費に偏ることのないようにすべきとされており、とりわけ運行の安全性には十分な配慮が必要と定められている。

バス車両を用いて走行する実証実験運行ルートの一部は、歩道が無い道路や幅員が狭い道路が含まれている。このような道路を雨天時や夜間、台風前後等の状況下でも安全かつ円滑に運行管理ができる事業者を選定することが重要である。

以上を踏まえ、運行事業の委託先は下記の実績を有している事を条件とする。

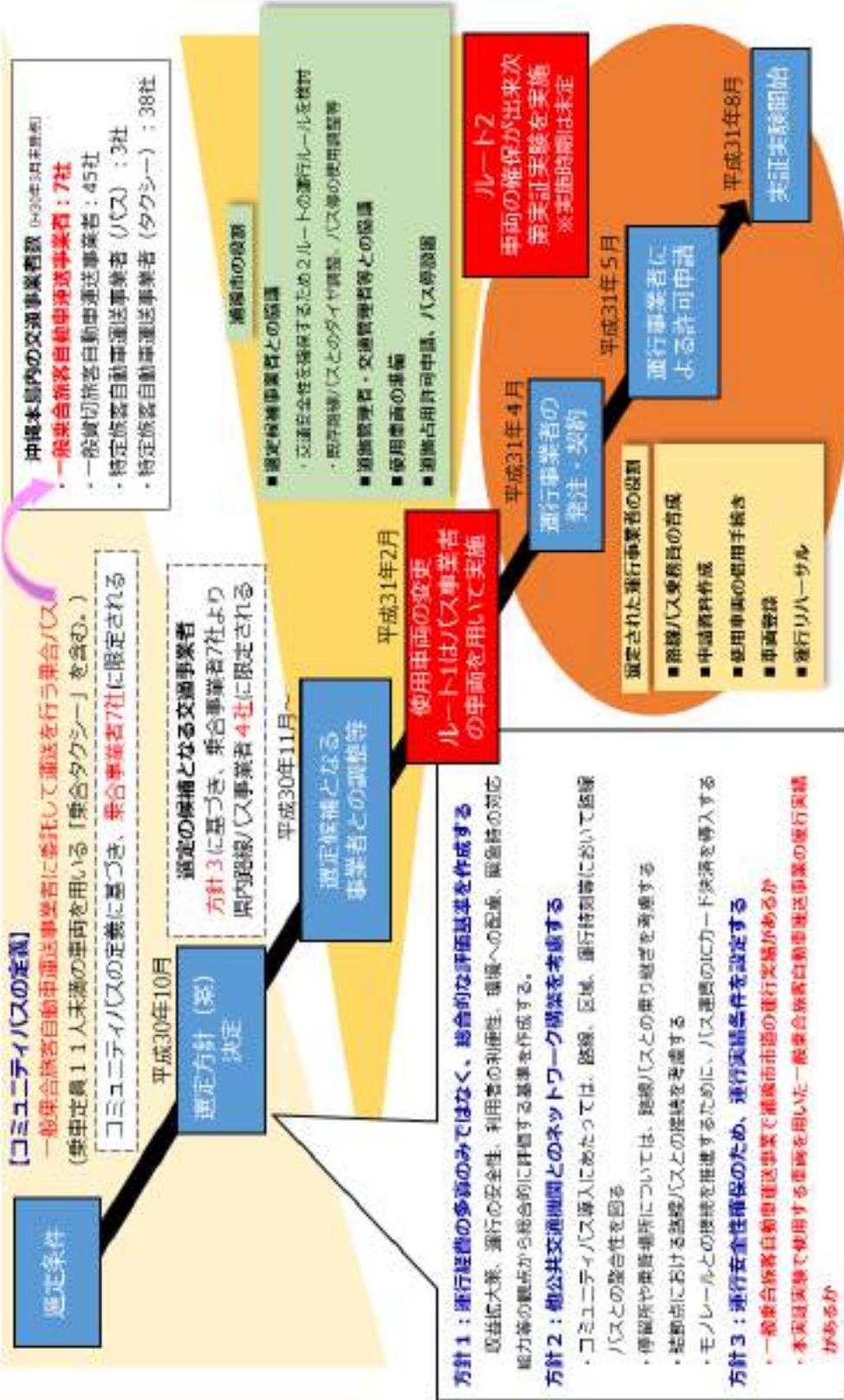
- ・ 一般乗合旅客自動車運送事業で浦添市市道の運行実績があるか
- ・ 本実証実験で使用する車両を用いた一般乗合旅客自動車運送事業の運行実績があるか

コミュニティバスの選定方針3に基づき、選定候補となる交通事業者は乗合事業者7社より、県内路線バス事業者4社（那覇バス株式会社、株式会社琉球バス交通、沖縄バス株式会社、東陽バス株式会社）に限定される。

選定方針決定後、選定対象となる県内路線バス事業者4社に対して、平成30年11月に浦添市コミュニティバス実証実験の運行事業者選定方針の説明を実施した。さらに、平成31年1月に各社の運行情況や使用車両及び乗務員の確保の確保等についてヒアリングを実施し、受託可能性を確認した。

運行事業者（委託先）の選定方針

平成31年4月に選定する運行事業者の選定方針を定めて、選定候補となる事業者と具体的な計画準備・協議を進める



第4章 コミュニティバス実証実験計画（詳細）の検討

4-1 計画の基本方針

実証実験計画（詳細）の検討にあたっては、平成29年度コミュニティバス実証実験計画（素案）に基づき計画策定を進めることとした（表4-1-1）。また、下記に示す支線公共交通導入の基本的考え方に留意して検討した（図4-1-1）。

表4-1-1 平成29年度コミュニティバス実証実験計画（素案）

実証実験項目	検討内容
①実施時期及び期間	<ul style="list-style-type: none"> ・モノレール延長区間の開業時期と合わせて実施（平成31年度） ・1年程度
②バス停位置	<ul style="list-style-type: none"> ・200m間隔を配置基準
③運賃設定	<ul style="list-style-type: none"> ・一般料金として200円を基本として検討 ・一般路線バスと同等の割引率を検討
④運行ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> ・運行時間帯は路線バス及びモノレール等との連携を考慮し5時～23時台で検討 ・運行本数は2～4便/時間で検討
⑤運行車両	<ul style="list-style-type: none"> ・走行ルートの需要、ルート及び事業者との調整により決定

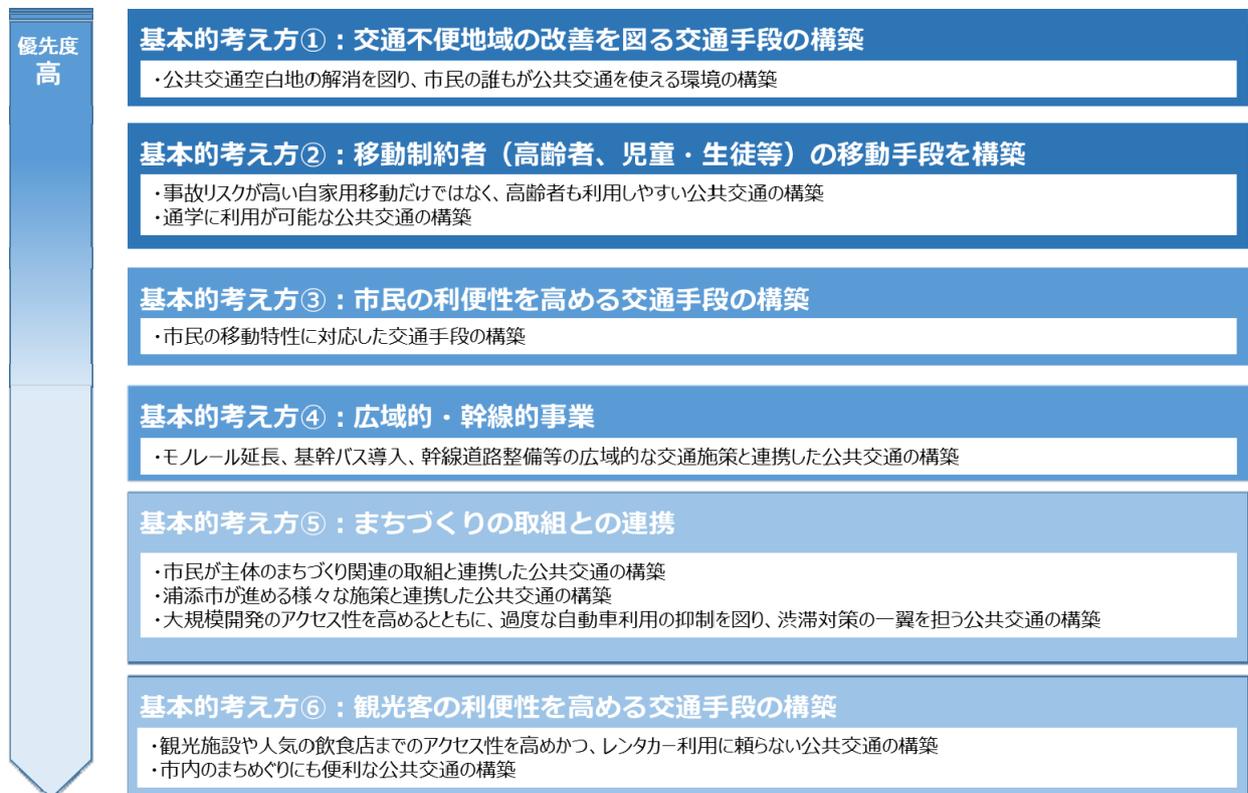


図4-1-1 支線公共交通導入の基本的考え方

4-2 実証実験項目・時期・期間に関する詳細検討

(1) 実証実験時期及び期間

①実施時期

実証実験の実施時期は、モノレール延長区間の開業時期と合わせて運行開始するものとする。現在モノレール延長区間の開業時期は平成 31 年夏頃に予定されている（図 4-2-1）。



図 4-2-1 モノレール延長区間

②実施期間

実証実験の実施期間は、過去の実証実験結果、周知期間、ライフスタイル変更等を考慮し、1 年間とすることで、利用者動向の見極め、利用者増を図るものとする（図 4-2-2）。

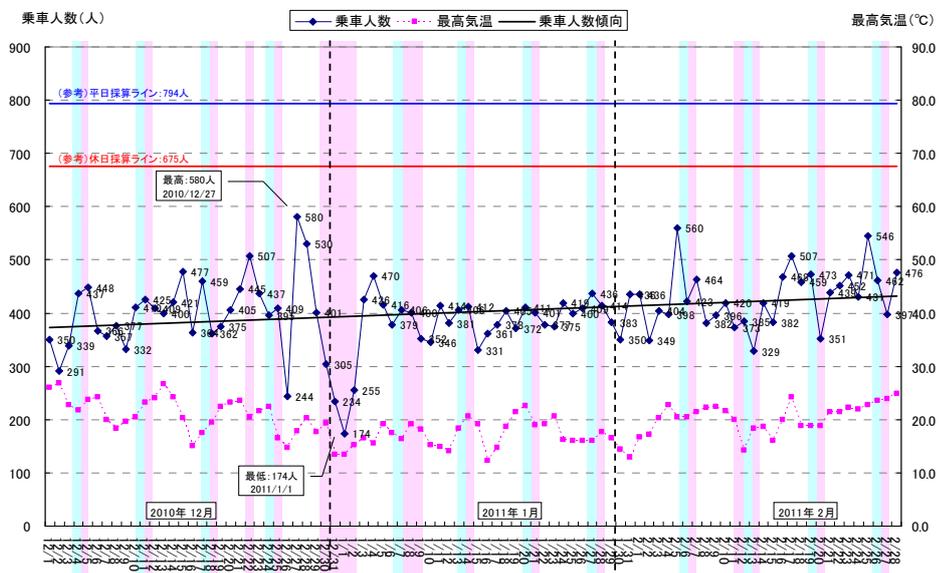


図 4-2-2 平成 22 年度の実証実験結果 利用者動向

(2) 運賃設定

実証実験の運賃設定として、平成 29 年度のアンケート結果より、市民が利用可能と考える運賃は 200 円台が最も多く 40.1%であり、運賃を 200 円とした場合、61.2%が利用可能と考えていることから、一般運賃を 200 円として設定する。なお、小児運賃は一般の半額の 100 円とする。また、障がい者及び免許返納者、幼児等の運賃に関しては県内の一般路線バスと同等な割引率で設定する。なお、実証実験期間中は定期券・回数券の利用は設定しないこととする(図 4-2-3、表 4-2-2)。

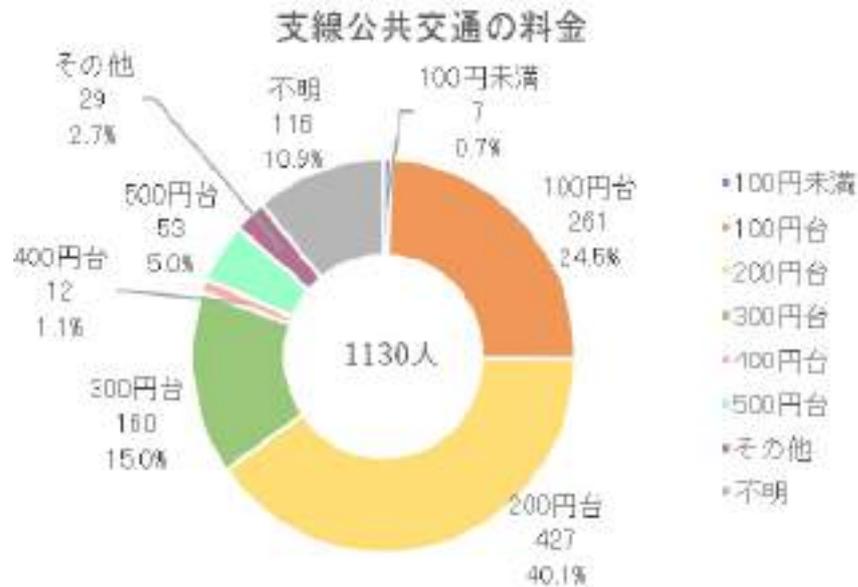


図 4-2-3 平成 22 年度のアンケート調査結果 支線公共交通の料金

表 4-2-2 実証実験における運賃設定

対象	料金	備考
一般	200 円	中学生以上
小児	100 円	小学生
障がい者	100 円	
免許返納者	100 円	
幼児 (1 歳以上 5 歳以下)	100 円	幼児単独乗車時
	無料	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
その他	日・祝ファミリー割引 ※日曜日と祝祭日に限り、大人 (中学生以上) 1 人につき、小学生以下のお子様 3 人まで無料	

(3) 運行ダイヤ

運行ダイヤの検討にあたっては、以下の内容について考慮した上で設定した。

①表定速度の検証

コミュニティバスが運行ルート of 交通量や渋滞等の影響により、どの程度の速度で走行可能であるのか検証するため、浦添市内を走行する路線の参考として下記の 3 路線について、路線長を起終点間の所要時間で除した値（表定速度）を確認した。

- I. 平成 22 年度の浦添市コミュニティバス実証実験時の表定速度
- II. 47 番てだこ線の表定速度
- III. 56 番浦添線の表定速度

- I. 平成 22 年度の浦添市コミュニティバス実証実験時の表定速度

平成 22 年度の浦添市コミュニティバス実証実験ルートは、現在計画しているルート 1 の基となるルートであり、重複する区間も長い参考とした（表 4-2-3～表 4-2-4）。

表 4-2-3 平日の方向別表定速度

方向	朝ピーク	オフピーク	タピーク
おもろまち駅前広場向け	11.9km/h	13.4～18.0km/h	10.0km/h
市立図書館向け	12.9km/h	14.0～18.0km/h	10.9km/h

表 4-2-4 休日の方向別所表定速度

方向	朝ピーク	オフピーク	タピーク
おもろまち駅前広場向け	14.0km/h	14.7～19.7km/h	11.7km/h
市立図書館向け	14.7km/h	14.0～18.0km/h	10.9km/h

- IV. 47 番てだこ線の表定速度

47 番てだこ線は、サンエー経塚シティ～沢岬大橋までの運行ルートが現在計画しているルート 2 と重なり、また、国道 58 号線も走行するため参考とした（表 4-2-5～表 4-2-6）。

表 4-2-5 平日の方向別表定速度

方向	朝ピーク	オフピーク	タピーク
那覇バスターミナル向け	13.4km/h	13.4～18.2km/h	13.4km/h
沖縄療育園向け	14.2km/h	15.9～19.3km/h	12.9km/h

表 4-2-6 休日の方向別所表定速度

方向	朝ピーク	オフピーク	タピーク
那覇バスターミナル向け	17.0km/h	15.9～18.9km/h	15.9km/h
沖縄療育園向け	12.8km/h	12.8～14.6km/h	11.3km/h

III. 56 番浦添線の表定速度

56 番浦添線は、西原・前田・安波茶地区の運行ルートが現在計画しているルート 2 と一部重なり、また、城間・屋富祖地区の運行ルートがルート 1 と一部重なるため参考とした（表 4-2-7～表 4-2-8）。

表 4-2-7 平日の方向別表定速度

方向	朝ピーク	オフピーク	タピーク
西原四丁目・真栄原向け	14.5km/h	13.6～20.7km/h	12.4km/h
道の駅豊崎向け	13.8km/h	13.9～20.1km/h	12.8km/h

表 4-2-8 休日の方向別所表定速度

方向	朝ピーク	オフピーク	タピーク
西原四丁目・真栄原向け	17.6km/h	14.8～20.1km/h	13.6km/h
道の駅豊崎向け	16.2km/h	15.0～18.6km/h	12.2km/h

上記の I～III の結果より、想定される表定速度を以下に整理した（表 4-2-9～表 4-2-10）。

表 4-2-9 平日における表定速度の想定値

	朝ピーク	オフピーク	タピーク
表定速度	11～14km/h	13～20km/h	10～13km/h

表 4-2-10 休日における表定速度の想定値

	朝ピーク	オフピーク	タピーク
表定速度	12～17km/h	14～20km/h	10～15km/h

②乗用車での時間帯別ルート走行確認

乗用車での走行確認においては、てだこ浦西駅が工事中であるため、ルート1は前田入口バス停～おもろまち駅前広場（ルート延長 12.45km）での走行確認を行った。ルート2では前田入口バス停～前田三丁目バス停（ルート延長 15.1km）での走行確認を行った。なお、乗用車での走行確認ではバス停でのバス停車時間は考慮されていない（表 4-1-11～表 4-1-14）。

・ルート1

表 4-2-11 平日の方向別所要時間及び平均速度（ルート1）

方向	時間・速度	朝ピーク	オフピーク	タピーク
おもろまち駅前広場向け	所要時間	0:58:55	0:40:50	0:55:10
	平均速度	12.7km/h	18.3km/h	13.5km/h
てだこ浦西駅向け	所要時間	0:49:05	0:47:17	1:22:24
	平均速度	15.2km/h	15.8km/h	9.1km/h

表 4-2-12 休日の方向別所要時間及び平均速度（ルート1）

方向	時間・速度	朝ピーク	オフピーク	タピーク
おもろまち駅前広場向け	所要時間	0:39:54	0:43:08	0:51:10
	平均速度	18.7km/h	17.3km/h	14.6km/h
てだこ浦西駅向け	所要時間	0:34:10	0:50:25	0:56:54
	平均速度	21.9km/h	14.8km/h	13.1km/h

・ルート2

表 4-2-13 平日の方向別所要時間及び平均速度（ルート2）

方向	時間・速度	朝ピーク	オフピーク	タピーク
時計回り	所要時間	0:54:25	0:41:28	0:54:20
	平均速度	16.6km/h	21.8km/h	16.7km/h
反時計回り	所要時間	1:06:09	0:51:21	1:09:33
	平均速度	13.7km/h	17.6km/h	13.0km/h

表 4-2-14 休日の方向別所要時間及び平均速度（ルート2）

方向	時間・速度	朝ピーク	オフピーク	タピーク
時計回り	所要時間	0:40:06	0:38:09	0:41:08
	平均速度	22.6km/h	23.7km/h	22.0km/h
反時計回り	所要時間	0:44:43	0:53:08	0:42:08
	平均速度	20.3km/h	17.1km/h	21.5km/h

③ダイヤ設定時の基本事項

ダイヤ設定における基本事項を下表に整理した（表 4-2-15）。

表 4-2-15 ダイヤ設定時の基本事項

項目	ルート 1	ルート 2
走行距離	13.5km	16.8km
運行台数	4 台	
運行時間帯	午前 6 時～午後 10 時台	
所要時間	①及び②の結果を考慮して設定	

④ダイヤ設定時に考慮したポイント

・ルート 1

I. 第二城間バス停における基幹バス（急行バス）との乗換え

コミュニティバスから基幹バスへの乗換え利用を想定して、以下に示す急行バスの時刻を考慮してダイヤを設定した（表 4-2-16）。

表 4-2-16 考慮する急行バスの時刻

安謝 向け	23 具志川線	331 急行バス (久茂地経由)	777 急行バス (屋慶名) 線
7 時	14、36、48	02	
8 時	02、12		

大謝名 向け	23 具志川線	331 急行バス (久茂地経由)	777 急行バス (屋慶名) 線
7 時			15
8 時		31	

平成 31 年 2 月末時点

II. おもろまち駅からモノレールへの乗換え

コミュニティバスからゆいレールへの乗換え利用を想定して、おもろまち駅からモノレールに乗り、午前 8 時頃に県庁前駅へ到着できる時間を考慮してダイヤを設定した（表 4-2-17）。

表 4-2-17 考慮するゆいレールの時刻

おもろまち駅発		県庁前駅着
7 : 47	→	7 : 55
7 : 53	→	8 : 01

平成 31 年 2 月末時点

III. コミュニティバスルート付近の高等学校等の始業時間

高校生の通学を想定し、コミュニティバスルート付近の高等学校等の始業時間時間を考慮してダイヤを設定した（表 4-2-18）。

表 4-2-18 考慮する高等学校等の始業時間

学校名	始業時間	最寄のコミュニティバスのバス停
浦添商業高等学校	8:50	⑩NTT 社宅前
浦添高等学校	8:45	③③内間三丁目
大平特別支援学校	8:50	②④大平特別支援学校前
那覇国際高等学校	7:30	③⑤那覇国際高校前

・ルート 2

I. 昭和薬科付属のスクールバス運行時間

昭和薬科付属のスクールバスと昭和薬科付属前付近の狭隘道路となる区間でのすれ違いを避けるようダイヤを設定した。

※登校時間帯は 10 台のスクールバスが運行しており、8:00～8:30 の間にスクールバスが学校に到着することを想定してダイヤを設定

II. 時計回り・反時計回りのコミュニティバスのすれ違い

狭隘道路でのコミュニティバス同士のすれ違いが生じないようにダイヤを設定した（図 4-2-4）。



図 4-2-4 狭隘道路でコミュニティバス同士のすれ違い回避を考慮する区間

III. コミュニティバスルート付近の高等学校等の始業時間

高校生の通学を想定し、コミュニティバスルート付近の高等学校等の始業時間時間を考慮してダイヤを設定した（表 4-2-19）。

表 4-2-19 考慮する高等学校等の始業時間

学校名	始業時間	最寄のコミュニティバスのバス停
昭和薬科大学附属高等学校	8:45	⑰昭和薬科附属前
陽明高等学校	8:45	⑱嶺井病院前
大平特別支援学校	8:50	㉑大平一丁目

・ルート 1、ルート 2 共通のダイヤ設定時に考慮するポイント

I. 浦添市役所の始業時間

浦添市役所の始業時間である 8 時 30 分を考慮してダイヤを設定した。

II. 乗務員の休憩時間

乗務員の休憩時間は、バス事業者からの意見も参考にてだこ浦西駅で 20 分、おもろまち駅前広場で 10 分を基本としてダイヤを設定した。なお、前後のバスの出発時間の間隔や、乗務員交代時間までの間隔等を考慮し、休憩時間は微調整した。

III. 乗務員の交代

日勤と夜勤の乗務員の勤務時間は 8 時間以内を目安とし、てだこ浦西駅到着後に交代とした。交代にかかる時間は 50 分としてダイヤを設定した。

⑤運行時刻（案）

①～④の条件等を踏まえ設定した運行時刻（案）を示す。

・ルート 1

車両 4 台及びルート 1 のダイヤを検討した結果、サービス水準は 1 時間あたりの運行本数が 1～2 便となり、1 日あたりでは平日 22 便、休日 21 便で設定した。

【てだこ浦西駅発の時刻表】

時間	平日	土曜・日曜・祝祭日
	22便／日	21便／日
6	10 40	30
7	10 45	10 40
8	40	15 45
9	20 55	35
10	30	05 50
11	25	35
12	05 45	25 55
13	20	40
14	35	55
15	15 55	45
16	30	15
17	30	00 50
18	10	40
19	00 45	10
20	40	10 50
21	10	
22		

【おもろまち駅前広場発の時刻表】

時間	平日	土曜・日曜・祝祭日
	22便／日	21便／日
6		
7	15 55	30
8	35	15 45
9	10 55	30
10	35	00 50
11	10 45	20
12	40	05 55
13	20	45
14	00 35	15
15	55	00
16	35	15
17	15	05 35
18	00	25
19	00 40	15
20	15	00 30
21	00 45	20
22	15	00

・ルート 2

車両 4 台及びルート 1 のダイヤを検討した結果、サービス水準は 1 時間あたりの運行本数が 1～2 便となり、1 日あたりでは平日 20 便、休日 19 便で設定した。

【時計回り（てだこ浦西駅発）の時刻表】

時間	平日	土曜・日曜・祝祭日
	20便／日	19便／日
6	30	55
7	10 55	40
8	55	15
9	40	05 40
10	20	35
11	15 55	20
12	45	15 50
13	25	45
14	45	50
15	25	45
16	15 55	20
17	50	15 55
18	30	50
19	40	40
20	15	35
21	05 40	5
22		

【反時計回り（てだこ浦西駅発）の時刻表】

時間	平日	土曜・日曜・祝祭日
	20便／日	19便／日
6	30	55
7	20	45
8	10	15
9	00 50	10 40
10	25	35
11	25	20
12	00 55	15 50
13	30	45
14	55	55
15	30	50
16	25	30
17	05	25
18	00 50	05
19	55	00 50
20	35	40
21	30	15
22	00	

(4) 運行車両

実証実験に使用する車両は、走行ルート of 道路状況及び運行委託候補となるバス事業者との調整により決定することとした。

なお、計画当初は道路状況と需要予測値よりルート1、ルート2共に、小型バス（ポンチョ）を使用して運行することを検討していた。しかし、市の予算とバス事業者の車両保有状況から、来年度の実証実験では小型バスの調達に困難であることから、バス事業者の保有車両を確認した上で使用車両を再検討した。

・ルート1

ルート1では、試走による確認やバス事業者の車両保有状況を踏まえ、中型バスを用いることとする。なお、中型バス車両は、運行委託先の事業者より借用することとし、台数は常備4台、予備1台とする（写真4-2-1）。



写真4-2-1 中型バスの車両の例（左：概観、右：車内）

・ルート2

ルート2においては、狭隘道路を走行することになるため、小型バス以下の車両を用いる必要がある。そのため、次年度の実証実験では、民間の助成金活用等により車両調達を検討する（写真4-2-2）。



写真4-2-2 小型バス以下で検討される車両の例

4-3 実証実験手続きに関する準備

コミュニティバス実証実験を実施する際、運行許可の申請等で必要となる各種手続きを以下に整理した（図 4-3-1）。

(1) 運行ルートの協議

運行ルートの設定にあたっては、道路状況や使用バス車両の走行安全性等を考慮する必要がある。交通管理者との協議・調整が必要となる。なお、今回は使用バス車両を用いての試走により走行確認を行い交通管理者へ説明を実施した。

(2) 道路占用許可

運行ルートの決定後、仮設バス停を設置する際には具体的な設置場所を道路管理者（国・県・市）及び交通管理者と協議・調整する必要がある。

仮設バス停の設置場所が決定した後、具体的な設置にあたっては道路占用許可申請を行う必要がある。一般的に許可がおりるまで、約1ヶ月の期間を要する。

なお、申請の際には申請書の他、具体的な設置場所の見取り図や設置物を明記した資料を添付して提出する。

(3) 運行事業者の選定

運行事業者の選定にあたっては、運行事業者の選定方針を検討し、対象となるバス事業者の絞り込みを実施した。運行ルートやダイヤ、運行台数、車両サイズ等の運行条件を基に、対象バス事業者との協議・調整を行い、各バス事業者の受託可能性を確認した。

なお、委託契約書では、前述した条件のほか、運賃回収・報告の義務や事故等による責任分回点、天候等によって運行を中止する際の条件及び決定機関等を明らかにしておく必要がある。

(4) 運行許可申請

実証実験計画策定後、委託先のバス運行事業者より、内閣府沖縄総合事務局運輸部へ運行許可に関する申請を行う必要がある。一般的に申請には運行概要、運行ルート図、区間距離、運行ダイヤ、バス停位置、運賃許認可等の資料を提出する必要がある。

項目	2019年							備考
	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	
■実証実験計画の策定 (協議証明書)	★							運行計画(路線・運賃等)の議決
■バス停設置(仮設・既存)		微調整 →		占用手続き等 →		設置作業 →		通常、窓口提出から2~3週間
■運行委託手続き			選定 ←	契約 ★				
■運行許可申請手続き (運行委託先事業者)							→	

図 4-3-1 コミュニティバス実証実験運行開始に向けた準備スケジュール

4-4 割引運賃検討

次年度の実証実験の割引運賃は、県内一般路線バスと同等の割引率として計画している。次年度の実証実験の利用状況によっては、市民利便性向上のため更なる割引運賃の検討も必要となる。ここでは、浦添市のコミュニティバスにおいても導入が考えられる運賃の割引等制度について全国のコミュニティバスの事例より整理した（表 4-4-1）。

表 4-4-1 コミュニティバスの割引運賃制度事例

運賃割引等制度	導入自治体	概要
高齢者割引	泉南市：さわやかバス	書泉南市に住民基本台帳登録がある 70 歳以上の方は運賃割引の申請により運賃割引乗車証を発行（大人運賃 100 円より、半額運賃 50 円）
一日フリー乗車券	読谷村：鳳バス	一日フリー乗車券を一般 400 円、小中学生・障がい者・65 歳以上の高齢者は 200 円で発売（一日フリー乗車券の価格は各対象者の往復利用運賃に相当する）
乗り継ぎ無料（別ルート のコミュニティバスとの乗り継ぎ）	守谷市：モコバス	無料でのバス乗り継ぎ方法 ①モコバスを降車する前に、乗務員に別ルートへ乗り継ぐ旨を伝え、乗務員より乗り継ぎ券を受け取って降車 ②乗り継ぐ先のモコバス（料金前払い制）に乗車する際に、乗り継ぎ券を運賃箱へ入れる

また、浦添市のコミュニティバスでは、ゆいレールとの結節も考慮していることから、バス・モノレール間の割引運賃の設定も要検討となる。まずは、既存の割引制度より県内路線バスでの取組みを参考に、導入可能性のあるバス・モノレール間の割引運賃設定の例を挙げる（表 4-4-2）。

表 4-4-2 バス・モノレール間の県内路線バス事業者による割引制度例

運賃割引等制度	実施バス事業者	概要
バスモノパス （フリー乗車券）	那覇バス	大人 1,000 円、こども 500 円で那覇市内区間全線およびモノレールが 1 日乗り放題
モノレール 1～3 日間 フリー乗車券割引	沖縄バス	モノレールの 1 日～3 日間フリー乗車券をバス乗車時に提示すると、8 番首里城下町線の運賃が割引になる（大人 20 円、こども 10 円引き）。割引は運賃を現金で支払う場合かつ、フリー乗車券の有効期限内に限る。

現在、沖縄県内で路線定期運行として運行しており、均一運賃を採用しているコミュニティバスの基本運賃及び割引運賃設定事例を整理した（表 4-4-3～表 4-4-6）。

【読谷村：鳳バス】

表 4-4-3 読谷村：鳳バスの運賃設定

対象	料金	備考
一般	200 円	高校生以上
小中学生	100 円	
障がい者	100 円	
満 65 歳以上	100 円	
小学生未満	100 円	小学生未満単独乗車時
	無料	保護者伴者同伴で 2 人まで無料、3 人目以降は 100 円
その他	【1ヶ月定期券】 <ul style="list-style-type: none"> ● 200 円券：5,000 円 ● 100 円券：2,500 円 【回数券】 <ul style="list-style-type: none"> ● 200 円券×11 枚綴り：2,000 円 ● 100 円券×11 枚綴り：1,000 円 【一日フリー乗車券】 <ul style="list-style-type: none"> ● 一般 400 円 ● 小中学生・65 歳以上・障がい者 200 円 	

※運行事業者：沖縄バス株式会社

【中城村：護佐丸バス】

表 4-4-4 中城村：護佐丸バスの運賃設定

対象	料金	備考
一般	200 円	高校生以上
中学生	100 円	
65 歳以上	100 円	
障がい者	100 円	
小学生	50 円	
その他	【回数券】 <ul style="list-style-type: none"> ● 一般券 150 円×50 枚綴り：7,500 円 ※一般回数券のみ割引あり（通常運賃 200 円→回数券 150 円） ● 中学生・65 歳以上・障がい者券 100 円×50 枚綴り：5,000 円 ● 小学生券 50 円×50 枚綴り：2,500 円 【一日フリー乗車券】 <ul style="list-style-type: none"> ● 一般 400 円 ● 小中学生・65 歳以上・障がい者 200 円 ※護佐丸バスどうしの乗り継ぎ料金は発生しない	

※運行事業者：東陽バス株式会社

【北谷町：C-BUS】

表 4-4-5 北谷町：C-BUS の運賃設定

対象	料金	備考
一般	200 円	中学生以上
小学生	100 円	
65 歳以上	100 円	
障がい者	100 円	
65 歳以上又は障がい者の介助者	100 円	
免許返納者	100 円	
小学生未満	無料	ただし、保護者同乗に限る
その他	【回数券】 <ul style="list-style-type: none"> ● 200 円券×11 枚綴り：2,000 円 ● 100 円券×11 枚綴り：1,000 円 【無料乗継券】 <ul style="list-style-type: none"> ● 北コースと南コースの 2 つのコースを乗り継いで利用する場合、乗継先に無料で乗車可能 	

※運行事業者：株式会社琉球バス交通

【沖縄市：中心市街地循環バス】

表 4-4-6 沖縄市：中心市街地循環バスの運賃設定

対象	料金	備考
一般	100 円	中学生以上
小学生以下	無料	ただし、保護者同乗に限る
障がい者	無料	
その他	【無料乗継券】 <ul style="list-style-type: none"> ● 胡屋ルートとコザルートの 2 つのルートを乗り継いで利用する場合、乗継先に無料で乗車可能 	

※運行事業者：株式会社琉球バス交通、東陽バス株式会社

上記の整理結果と次年度の浦添市コミュニティバスの運賃設定と比較し(表 4-4-7)、浦添市コミュニティバスの本格運行に向けて導入が検討される運賃設定(案)を下記に示す(表 4-4-8)。

表 4-4-7 次年度の浦添市コミュニティバスの運賃設定

対象	料金	備考
一般	200 円	中学生以上
小児	100 円	小学生
障がい者	100 円	
免許返納者	100 円	
幼児 (1 歳以上 5 歳以下)	100 円	幼児単独乗車時
	無料	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
その他	【日・祝ファミリー割引】 ● 日曜日と祝祭日に限り、大人(中学生以上)1 人につき、小学生以下のお子様 3 人まで無料	

表 4-4-8 本格運行に向けて導入が検討される浦添市コミュニティバスの運賃設定(案)

対象	料金	備考
一般	200 円	高校生以上
小中学生	100 円	
65 歳以上	100 円	
障がい者	100 円	
免許返納者	100 円	
幼児 (1 歳以上 5 歳以下)	100 円	幼児単独乗車時
	無料	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
その他	【日・祝ファミリー割引】 ● 日曜日と祝祭日に限り、大人(中学生以上)1 人につき、小学生以下のお子様 3 人まで無料 【1 ヶ月定期券】※OKICA 対応 ● 通学定期券：7,200 円 ※高校生への運賃割引制度 【一日フリー乗車券】 ● 一般 400 円 ● 小中学生・65 歳以上・障がい者 200 円 【無料乗継券】 ● ルート 1 とルート 2 の 2 つのルートを乗り継いで利用する場合、乗継先に無料で乗車可能 【バス・モノレール割引】 ● 大人 1,000 円、こども 500 円でコミュニティバスおよびモノレールが 1 日乗り放題	

4-5 実証実験費用の詳細試算

次年度の実証実験における運行収支についてルート毎に試算した。また、バス停設置数や実験広報、調査等に係る項目について整理した。

(1) 収入試算

①平均乗車人数の試算

収入試算にあたり、平均乗車人数見込みはPTを用いた需要予測値を元に、運行開始後乗客が徐々に増加することを前提に、県内の過去の設路線バスの乗車実績推移を参考に補正した(図4-5-1)。なお、県内の過去の設路線バスの乗車実績推移では、3ヶ月後にピークとなるため、乗車ピークである3ヶ月目を100%(需要予測値)と設定した。また、5ヶ月目以降については乗車割合を一定と仮定し、平均乗車人数を試算した(図4-5-2)。

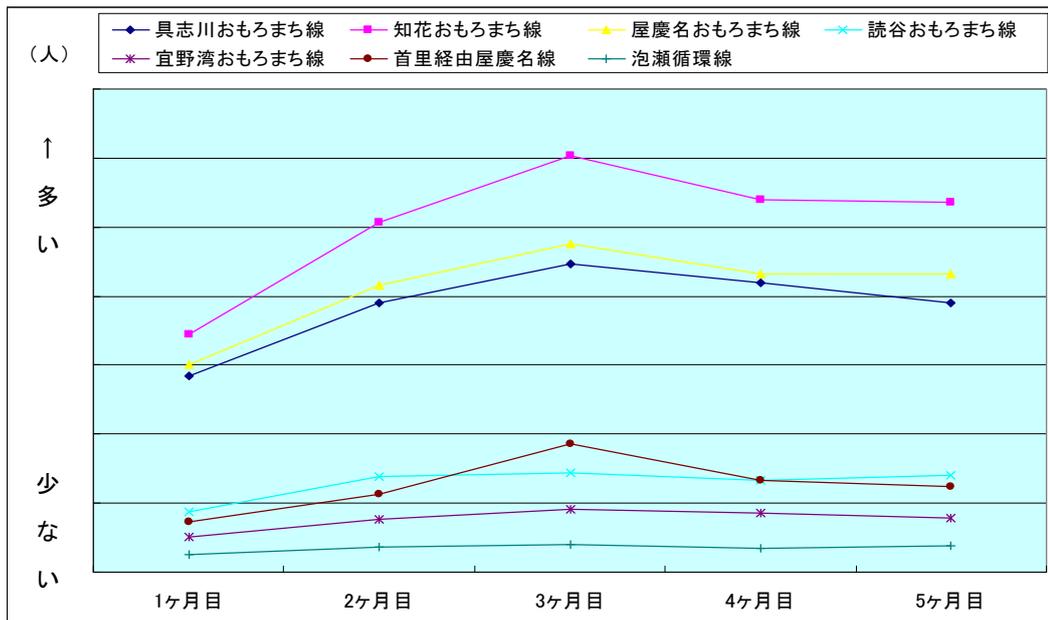


図4-5-1 新設路線バスにおける運行開始後5ヶ月間の乗客数推移 (参考)

※詳細な乗車人数については運行事業者の意向により非公開

出典：「コミュニティバス調査検討」報告書 平成21年3月 浦添市

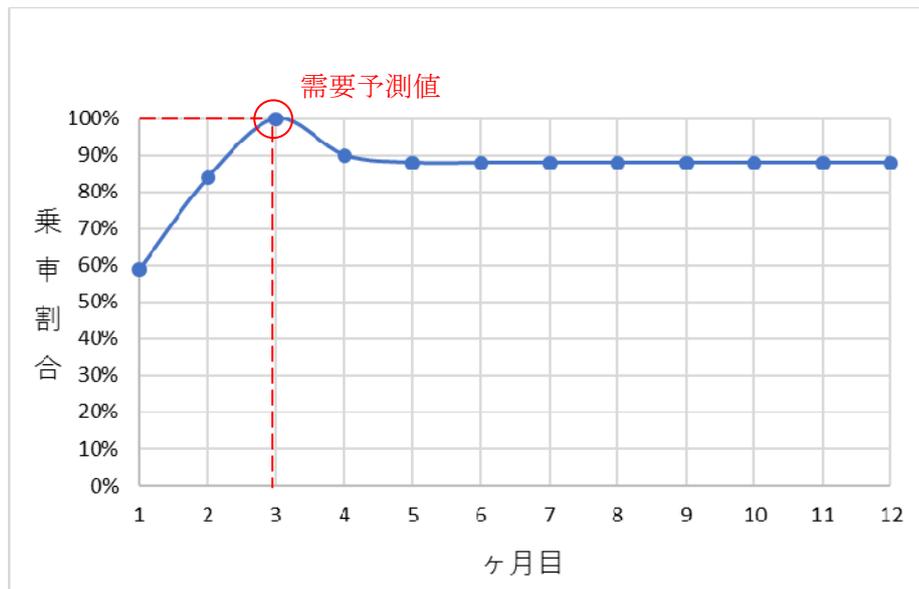


図4-5-2 新設路線バスにおける運行開始後5ヶ月間の乗客数推移からの乗車割合予測

休日の需要予測人数は、平成 22 年度のコミュニティバス利用実績より平日、休日の割合を考慮して算出した（表 4-5-1～表 4-5-2）。

表 4-5-1 平成 22 年度実証実験のコミュニティバス利用実績（平日、休日別）

	平日 (人)	休日 (人)	平日に対する休日の 利用割合 (%)
平成 22 年度実証実験の利用実績 (実験期間 3 ヶ月平均の利用実績)	416	376	90.38

表 4-5-2 次年度実証実験における乗車人数見込み

ルート 1 乗車人数試算	ヶ月目												平均
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
平日の予測値	480	683	813	732	715	715	715	715	715	715	715	715	702.6
休日の予測値	434	617	735	661	647	647	647	647	647	647	647	647	635.0
乗車割合	59%	84%	100%	90%	88%	88%	88%	88%	88%	88%	88%	88%	

ルート 2 乗車人数試算	ヶ月目												平均
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
平日の予測値	609	868	1,033	930	909	909	909	909	909	909	909	909	892.7
休日の予測値	551	784	934	840	822	822	822	822	822	822	822	822	806.8
乗車割合	59%	84%	100%	90%	88%	88%	88%	88%	88%	88%	88%	88%	

②平均運賃試算

一人あたりの平均運賃は平成 22 年度のコミュニティバス乗車実績比率より大人、子人、身障者等の割合を考慮した他、日・祝ファミリー割引を考慮して設定した（表 4-5-3）。

表 4-5-3 次年度実証実験における平均運賃見込み

項目	大人	子人		身障者	幼児	合計	平均
運賃 (円)	200	100		100	0		
平日 (人)	90.2	5.5		1.8	2.5	100	
運賃収入 (円)	18,040	550		180	0	18,770	187.7
休日 (人)	79.7	5.9 (土曜日)	8.0 (日・祝)	2.6	3.8	100	
運賃収入 (円)	15,940	590		260	0	16,790	167.9

③収入の試算結果

表 4-5-4 収入の試算結果 (ルート 1)

項目	平日	休日	備考
平均乗車人数 (人/日)	702.6	635.0	
平均運賃 (円/人)	187.7	167.9	
運行日数 (日)	245	120	
運賃収入見込み (円/年)	32,310,115	12,793,980	
運賃収入見込み合計 (円/年)	45,104,095		

表 4-5-5 収入の試算結果 (ルート 2)

項目	平日	休日	備考
平均乗車人数 (人/日)	892.7	806.8	
平均運賃 (円/人)	187.7	167.9	
運行日数 (日)	245	120	
運賃収入見込み (円/年)	41,052,149	16,255,406	
運賃収入見込み合計 (円/年)	57,307,555		

(2) 運行コスト試算

① 走行キロあたりの単価設定

車両運行にかかる費用の試算において使用する単価は、平成 27 年度～平成 29 年度の乗合バス事業の収支状況（国土交通省資料）を参考に、平成 31 年度の沖縄ブロックの乗合バスの実車走行キロあたり原価を予測して 255.66 円/km で設定した（表 4-5-6）。

表 4-5-6 実車走行キロあたりの単価

費目	H27 年度	H28 年度	H29 年度	H30 年度 予測値	H31 年度 予測値	単位	備考
人件費	119.70	122.62	125.26	128.09	130.87	円/km	
燃料油脂費	34.13	32.84	37.02	37.55	39.00		
車両修繕費	20.18	19.54	19.31	18.81	18.37		
車両償却費	14.21	15.15	13.87	14.07	13.90		
利子	2.34	2.00	1.66	1.32	0.98		
諸経費	28.04	29.66	28.43	29.10	29.30		
小計	218.60	221.81	225.55	228.94	232.42		
適正利潤	—	—	—	—	23.24		経費の 10%と仮定
合計	—	—	—	—	255.66		

② 路線運行コストの試算結果

表 4-5-7 運行コストの試算結果（ルート 1）

項目	平日	休日	備考
運行本数（往復/日）	22	21	
路線延長（km/往復）	27	27	
運送単価（円/km）	255.66		
運行日数（日）	245	120	
運行コスト見込み（円/年）	37,206,200	17,395,106	
運行コスト見込み合計（円/年）	54,601,306		

表 4-5-8 運行コストの試算結果（ルート 2）

項目	平日	休日	備考
運行本数（往復/日）	20	19	
路線延長（km/往復）	33.6	33.6	
運送単価（円/km）	255.66		
運行日数（日）	245	120	
運行コスト見込み（円/年）	42,091,862	19,585,601	
運行コスト見込み合計（円/年）	61,677,463		

③回送コストの試算結果

バス事業者の拠点からバスの起点となるてだこ浦西駅へのバス回送にかかる費用を試算した。なお、回送回数は運行始業終業時に1往復、乗務員交代時に1往復とした。回送距離は実証実験の委託先選定対象となる路線バス事業者4社（那覇バス株式会社、琉球バス株式会社、沖縄バス株式会社、東陽バス株式会社）の最寄拠点から、てだこ浦西駅間の往復距離（約8～33km）とした（表4-5-9）。

表4-5-9 回送コストの試算結果（ルート1、ルート2共通）

項目	想定数量	備考
車両台数（台）	4	
回送回数（往復／日・台）	2	
回送距離（km／往復）	8～33	
運送単価（円）	255.66	
運行日数（日）	365	
回送コスト見込み（円／年）	5,972,218～24,635,398	

(3) 運行収入試算

(1) 収入試算と(2) 運行コストの試算結果より、ルート1及びルート2の運行収支見込を整理した（表4-5-10～4-5-11）。

表4-5-10 運行収支試算結果（ルート1）

収入（円／年）		支出（円／年）	
運賃収入	45,104,095	路線運行コスト	54,601,306
		回送コスト	5,972,218
			～
			24,635,398
収入計	45,104,095	支出計	60,573,524
			～
			79,236,704

収支（円）	-34,132,609～-15,469,429
-------	-------------------------

表4-5-11 運行収支試算結果（ルート2）

収入（円／年）		支出（円／年）	
運賃収入	57,307,555	路線運行コスト	61,677,463
		回送コスト	5,972,218
			～
			24,635,398
収入計	57,307,555	支出計	67,649,681
			～
			86,312,861

収支（円）	-29,005,306～-10,342,126
-------	-------------------------

(4) 実証実験に係る項目整理

① バス停設置

コミュニティバスのバス停設置に係る内容として、仮設バス停の設置費及び既存・仮設バス停用シール作成が挙げられる（表 4-5-12～表 4-5-13）。

表 4-5-12 バス停設置に係る項目・数量（ルート 1）

項目	備考
仮設バス停作成・設置	・ すいせん型バス停：44 箇所
仮設バス停用シール作成・設置	・ すいせん型バス停：44 箇所
既存バス停用シール作成・設置	・ 既存バス停：36 箇所

表 4-5-13 バス停設置に係る項目・数量（ルート 2）

項目	備考
仮設バス停作成・設置	・ すいせん型バス停：36 箇所 ・ ひまわり型バス停：14 箇所 ・ 壁面パネル型バス停：2 箇所
仮設バス停用シール作成・設置	・ すいせん型バス停：36 箇所 ・ ひまわり型バス停：14 箇所 ・ 壁面パネル型バス停：2 箇所
既存バス停用シール作成・設置	・ 既存バス停：43 箇所

② バス運行に係る車両システム等初期設定

バス運行に係る車両システム等の初期設定として、ルート 1、ルート 2 のそれぞれでバス停音声の作成・編集や方向幕データ作成等が必要となる。

③ 周知・広報活動

実証実験の周知・広報活動として考えられる項目を整理した（表 4-5-14）。なお、詳細は後述する「4-8 利用推進策計画と広報計画の検討」で記載している。

表 4-5-14 周知・広報活動に係る項目

項目	備考
実験広報ポスター印刷	A2 片面カラー
実験広報チラシ印刷	A3 両面カラー
WEB サイト作成	独自ドメイン取得、レンタルサーバー使用
横断幕・懸垂幕の作成・設置	市役所や市内交差点等の 5 カ所程度に設置
愛称・デザイン募集	認知度を高めるために市民より愛称・デザインを募集
トータルデザインの導入	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 ※主にデザイナー費用で広告掲出料は含まない
コミュニティバスの期間限定無料乗車	無料期間 3 日を想定

④ 実験調査

実験調査として考えられる項目を整理した（表 4-5-15）。なお、詳細は後述する「4-7 実証実験の評価手法の検討」で記載している。

表 4-5-15 実験調査に係る項目

項目	備考
ドライブレコーダーによる観測	バス 4 台へドライブレコーダーの設置・回収（平日 7 回、休日 7 回を想定）
利用者アンケート調査	バス利用者へアンケートを実施 バス車内（4 台）へアンケート調査票及び回収箱設置
OD 調査	バス事業者へ営業データの集計依頼
周辺主要施設へのヒアリング調査	市内公共施設 6～8 施設程度を想定
沿線住民アンケート	沿線住民（世帯・個人）へアンケートを実施 調査票は郵送で配布・回収
沿線事業者アンケート	沿線事業者へアンケートを実施 調査票は郵送で配布・回収
地域住民意見交換会	実験期間中に地域住民との意見交換会 1 回開催を想定 ※ルート沿線の自治会住民を対象
周辺交通への影響調査	ビッグデータを用いて周辺交通への影響を調査 ※沖縄総合事務局よりデータ提供前提
交通事業者へのヒアリング調査	路線バス事業者（4 社）、タクシー事業者、モノレール株式会社
市内商業施設、通り会等へのヒアリング調査	6 件程度を想定

4-6 補助金制度等に関する詳細調査

本章ではコミュニティバスの運行で活用可能な補助金制度を(1)～(3)で整理した他、(5)では利用促進で活用可能な補助金制度について整理した。

補助対象 フェーズ	運行計画	実証実験	本格運行
運行事業	(2) 沖縄振興特定事業推進費による補助金 (3) トヨタ・モビリティ基金による補助金		(1) 地域公共交通確保維持事業による補助金
利用促進事業	(5) 交通エコロジー・モビリティ財団による補助金		

(1) 地域公共交通確保維持事業による補助金制度

① 地域間幹線系統補助

地域特性や実状に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援する補助である。地域間幹線系統補助は、那覇市を跨ぐ運行ルートであるルート1での活用が考えられる(図4-6-1)。

国土交通省

地域公共交通確保維持事業 (陸上交通・地域間幹線系統補助)

地域特性や実状に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援。

補助内容

- 補助対象事業者
一般乗合旅客自動車運送事業者又は 地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
- 補助対象経費
予測費用(補助対象経常費用見込額)から予測収益(経常収益見込額)を控除した額

予測費用

補助対象
経費

交損

予測
収益

<補助対象経費算定方法>
 予測費用 (事業者のキロ当たり経常費用見込額 × 系統毎の実車走行キロ)
 -
 予測収益 (系統毎のキロ当たり経常収益見込額 × 系統毎の実車走行キロ)

- 補助率
1/2
- 主な補助要件
 - ・複数市町村にまたがる系統であること (平成13年3月31日時点で判定)
 - ・1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの
 - ・輸送量が15人～150人/日と見込まれること

※1日の運行回数(朝、昼、夕)以上であって、1回当たりの輸送量5人以上(乗用車では輸送せず、バス車両が必要と考慮される人数)
 ※1. 遺囑特命から移行する応急仮設住宅経由系統のうち、東日本大震災前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統、②. 他本道管内に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統については、輸送量要件を緩和(一定期間)

・経常赤字が見込まれること

補助対象系統のイメージ

図4-6-1 国土交通省による地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統補助)の概要

	補助対象事業者 (赤字: 浦添市が補助を申請する場合に該当する内容)	備考
地域間幹線系統補助	一般乗合旅客自動車運送事業者又は 地域公共交通活性化再生法に基づく協議会	地域幹線系統補助の申請にあたっては、沖縄県生活交通確保維持協議会の地域間幹線系統確保維持計画で補助対象路線及び対象事業者が選定されるため、県の協議会へ諮る必要がある

② 地域内フィーダー系統補助

地域内フィーダー系統補助は地域特性や実状に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援する補助である（図 4-6-2）。

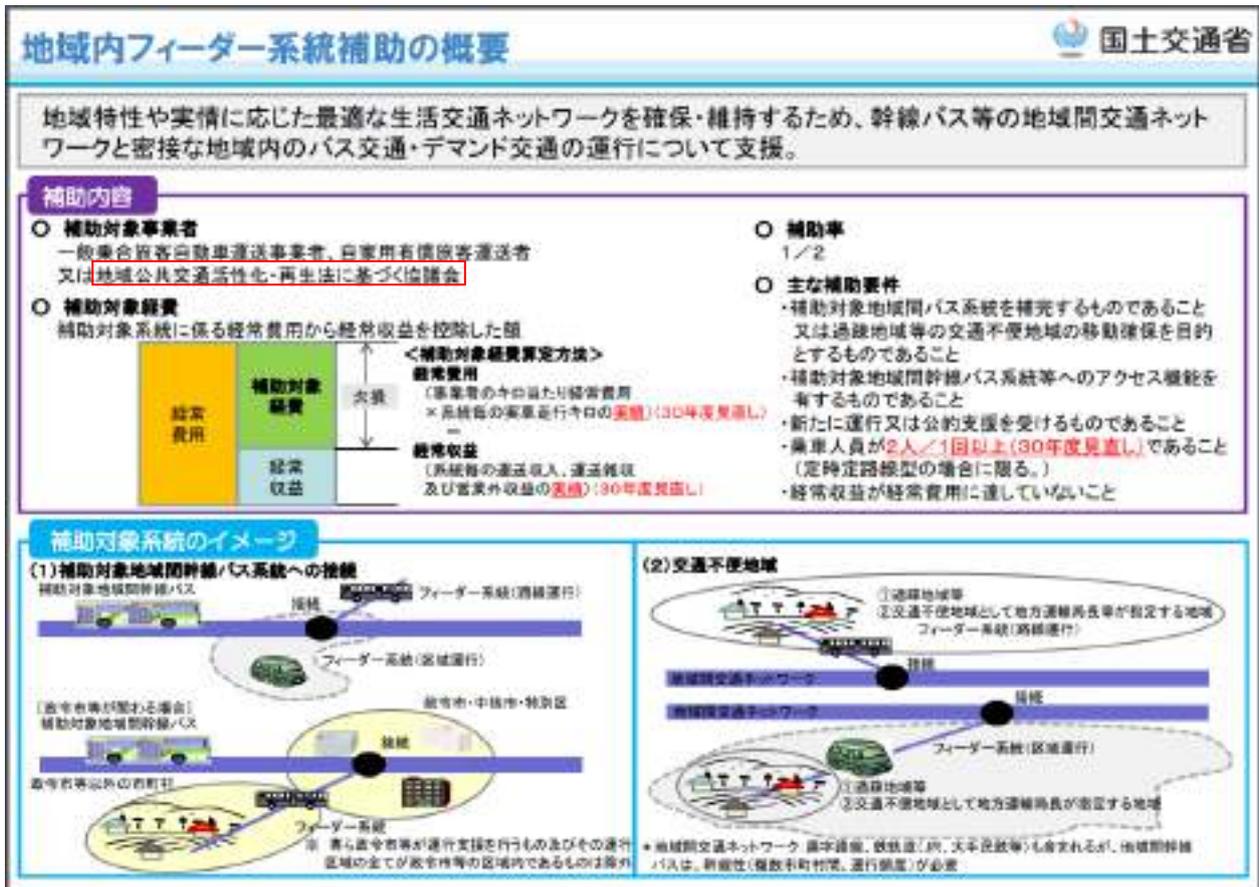


図 4-6-2 国土交通省による地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統補助）の概要

	補助対象事業者 (赤字:浦添市が補助を申請する場合に該当する内容)	備考
地域内フィーダー系統補助	一般乗合旅客自動車運送事業者又は自家用有償旅客運送者又は 地域公共交通活性化・再生法に基づく協議会	地域内フィーダー系統補助の申請にあたっては、地域公共交通活性化・再生法に基づく協議会を発足し、生活交通確保維持改善計画（又は地域内フィーダー系統確保維持計画）を策定する必要がある ※策定した計画が認定された後、申請実施

③ 車両購入に係る補助

車両購入に係る補助は、厳しい経営状況にある乗合バス事業者の負担軽減や老朽更新による安全確保及び利用者利便性を図る観点から、バス車両の更新等について支援する補助である（図4-6-3）。

地域公共交通確保維持事業（陸上交通：車両購入に係る補助）

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

補助内容

○ 補助対象事業者

【車両減価償却費等補助】
幹線系統：一般乗合旅客自動車運送事業者
又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会
フィーダー系統：一般乗合旅客自動車運送事業者又は自家用有償旅客運送者
又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

【公有民営補助】
地方公共団体又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

○ 補助対象経費

【車両減価償却費等補助】
補助対象購入車両減価償却費及び当該購入に係る金融費用の合計額
〔地域公共交通再編実施計画に位置付けられた系統については、車両購入費一括補助が可〕

【公有民営補助】
補助対象車両購入費用

※補助対象経費の構成額
① ノンステップ型車両：1,300万円
② フォンステップ型車両：1,200万円
③ 小型車両：1,200万円
④ 都市間高速路線車両：1,600万円

○ 補助率
1/2

○ 主な補助要件

- ・補助対象期間中に新たに購入等を行うもの
- ・主として地域間幹線又は地域内フィーダーの補助対象系統の運行の用に供するもの
- ・地上から床面までの地上高が65センチメートル以下かつ定員11人以上の車両であって次のいずれかに該当するもの
 - ① ノンステップ型車両（スロープ又はリフト付き）
 - ② フォンステップ型車両（スロープ又はリフト付き）
 - ③ 小型車両（①及び②の類型に属さない長さ7メートル以下かつ定員29人以下の車両）
- ・運行区間の一部に高速道路等を含む補助対象系統の運行の用に供するものであってすべての座席に座席ベルトが義務付けられている定員11人以上の車両（29年度未満車）

補助方式のイメージ

車両減価償却費等補助

＜車両価格1,300万円のノンステップバスを購入し、定率法（残存価額×0.4）を用いて6年間で償却する場合＞

※ 補助対象車両価格とは、車2.1%が上乗せ

公有民営補助

＜車両価格1,500万円のノンステップバスを購入した場合＞

協議会で、老朽車両の代替を含む「政支費計画」を策定
2年間で均等に分割して交付
1年目 375万円
2年目 375万円

図4-6-3 国土交通省による地域公共交通確保維持事業（車両購入に係る補助）の概要

	補助対象事業者 (赤字：浦添市が補助を申請する場合に該当する内容)	備考
車両減価償却費等補助	<ul style="list-style-type: none"> ・ 幹線系統 一般乗合旅客自動車運送事業者又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会 ・ フィーダー系統 一般乗合旅客自動車運送事業者又は自家用有償旅客運送者又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会 	車両購入に係る補助は、地域間幹線系統補助又は地域内フィーダー系統補助の基準に適合する補助対象事業に認定された路線で使用する車両の購入に当てられる補助である
公有民営補助	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地方公共団体[※]又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会 <p>※地方公共団体とは「地域間幹線系統補助又は地域内フィーダー系統補助の基準に適合する補助対象事業に係る協議会の構成員である都道府県又は市区町村」</p>	

④ 地域公共交通確保維持事業による補助申請の流れ

地域内フィーダー系統補助での助成金の申請を例に、生活交通確保維持改善計画（又は地域内フィーダー系統確保維持計画）認定申請から地域内フィーダー系統運行補助及び車両購入に係る補助申請の流れを以下に示す（図 4-6-4）。

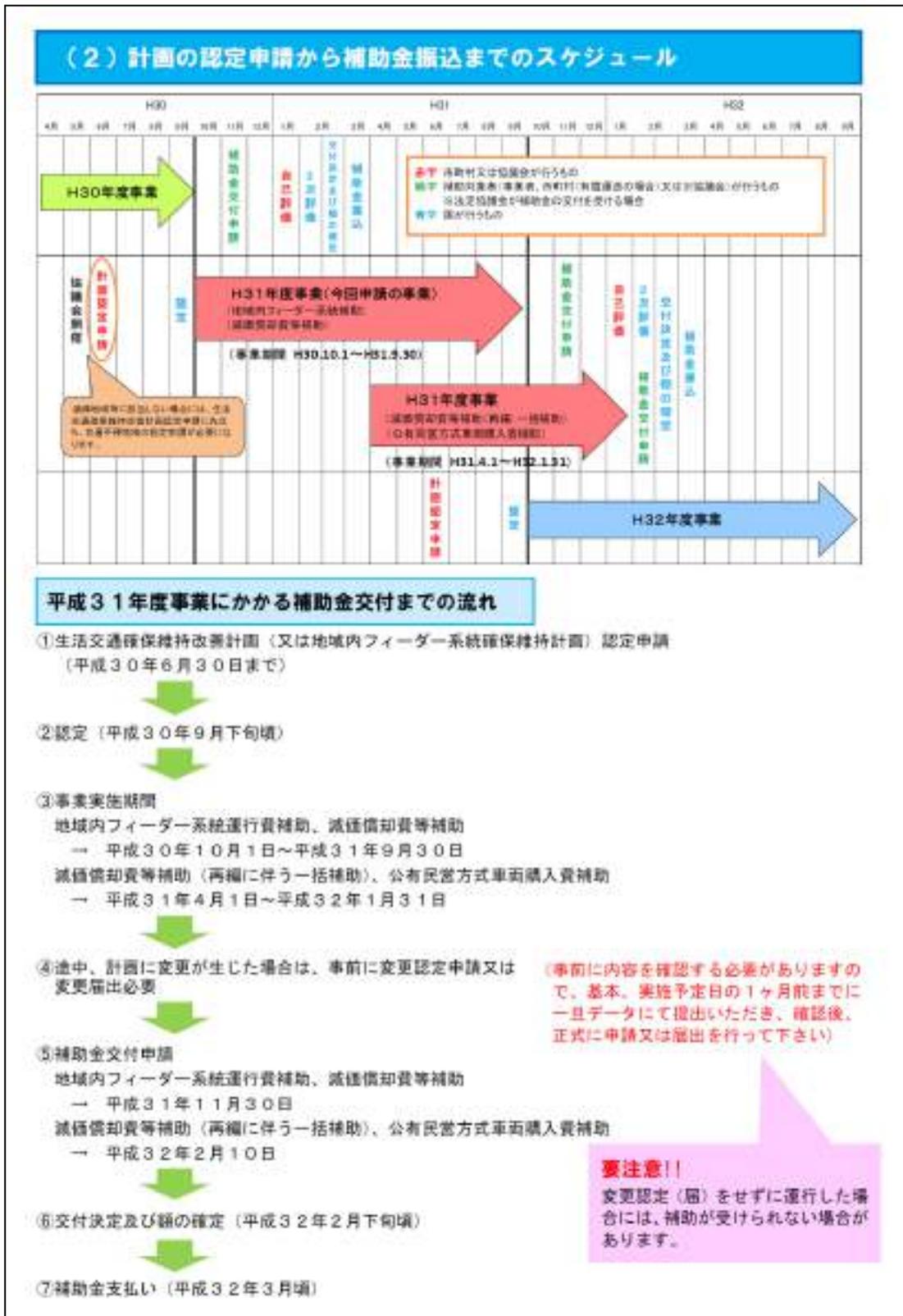


図 4-6-4 計画の認定申請から補助金振込みまでのスケジュールの例（平成 31 年度事業の例）
出典：平成 31 年度版 地域公共交通確保維持改善事業《地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金》 認定申請書作成の手引き（九州運輸局）

(2) 沖縄振興特定事業推進費による補助金制度

(1) 地域公共交通確保維持事業による補助金制度の他にコミュニティバスの運行にあたり活用が考えられる国の補助金制度として、沖縄振興特定事業推進費が挙げられる。沖縄振興特定事業推進費の概要を以下に示す。また、参考として、平成 31 年度予算概算決定額は 30 億円である。

① 沖縄振興特定事業推進費の主旨

- 沖縄振興特別推進交付金（ソフト交付金）は、県及び市町村が事業を計画的・継続的に実施するための財源として、客観基準に基づき、毎年度県及び市町村に安定的に配分されるものであるため、多様な地域課題・政策課題への迅速・柔軟な対応が困難なケースもあり得る。
- 「沖縄振興特定事業推進費」は、このようなケースに備え、事業を機動的に推進するための財源として、ソフト交付金を補完し、主に、臨機応変な財源捻出が困難な市町村に配分される。

出典：「沖縄振興特定事業推進費に係る説明会」資料

② 事業概要

【補助の根拠】

予算補助

【補助対象事業】

- ソフト交付金の対象事業（沖縄の振興に資する事業及び沖縄の特殊事情に起因する事業）のうち、以下の要件を満たすもの

① 機動性要件

（多様な地域課題・政策課題に対応するため迅速・柔軟に対応する必要がある事業等）

先導性要件

（他の市町村にも広げていくことが望ましい事業）

② 又は

広域性要件

（事業の効果が当該市町村にとどまらず広域に及ぶと見込まれる事業）

（注）従前の拠点返還地跡地利用推進交付金の対象事業から引き継がれる事業及び 31 年度に採択され次年度以降に引き継がれる事業については要件②を満たすもの。

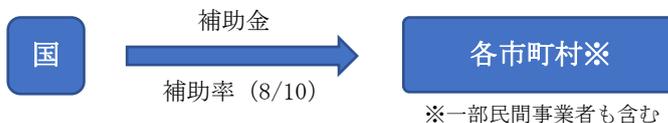
【補助対象者】

- 市町村
- 市町村と密接に連携して取り組む民間事業者

【補助率】

8/10

資金の流れ



出典：「沖縄振興特定事業推進費に係る説明会」資料



図 4-6-5 沖縄振興特定事業推進費補助金の交付決定までの流れ (案)
 出典：「沖縄振興特定事業推進費に係る説明会」資料



図 4-6-6 沖縄振興特定事業推進費補助金（市町村）の採択基準（案）

出典：「沖縄振興特定事業推進費に係る説明会」資料

(3) トヨタ・モビリティ基金による補助金制度

現状として次年度の実証実験において活用可能な補助金制度として、(一財)トヨタ・モビリティ基金の「地域に合った移動の仕組み作り」による助成金が挙げられる(図4-6-7)。

なお、市の次年度予算の兼ね合いから、小型バスのリース費用が見送られたため、ルート2で使用する車両確保に向けて、本助成金を活用することとし、提案書作成を実施した。

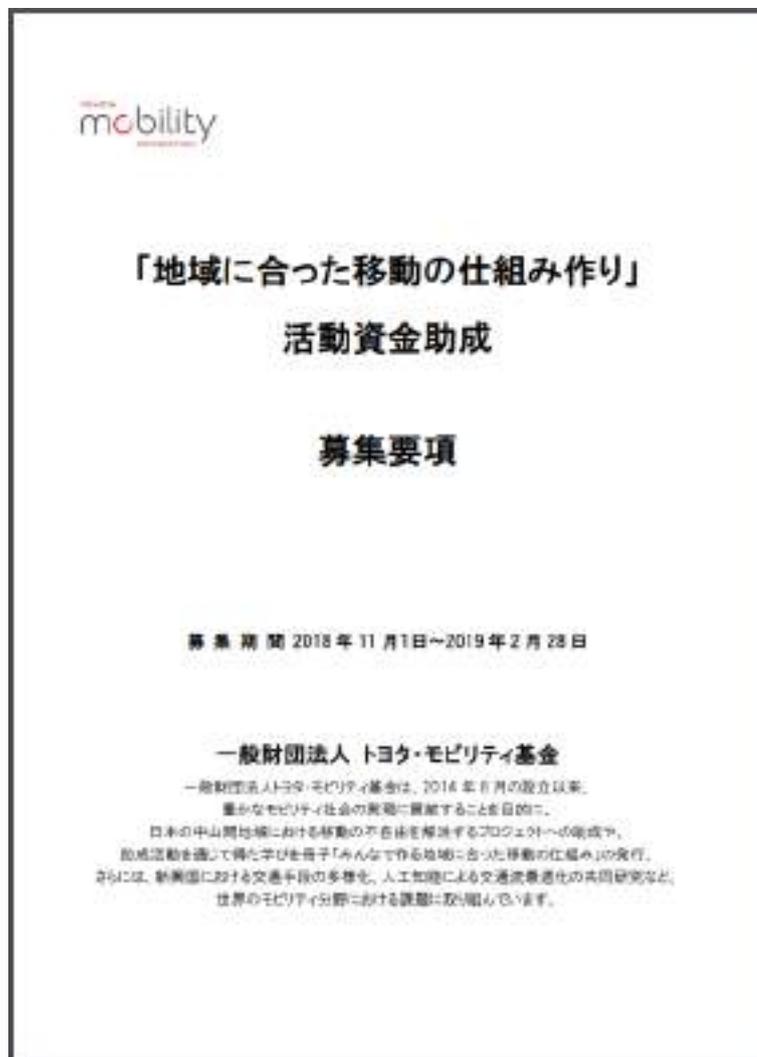


図4-6-7 「地域に合った移動の仕組み作り」活動助成金募集要項

① トヨタ・モビリティ基金の助成金事業の主旨

- 本助成事業は、人口減少と高齢化に直面する日本において、地域公共交通の縮小による移動困難者の増加が懸念される中、情報技術の活用や、地域の様々な分野(交通、福祉、教育、医療、観光等)で活動する様々なプレイヤー(行政、市民、公共交通事業者をはじめとした企業、NPOなど)による連携、さらには複数の地方公共団体の連携といった、新しい発想を取り入れ、イノベーティブな移動の仕組みづくりや社会実装を行う地域を助成金により支援するものです。
- また本助成事業を通じ、各地の事例や学びを「地域に合った移動の仕組み」Webサイトにて紹介し、同様の活動を行う方々にとって情報共有の場を提供することを目指しています。

出典:「地域に合った移動の仕組み作り」活動助成金募集要項

②応募条件及び助成内容

【対象者となる団体】

- 本地域における移動課題の解決に向けて、地域が主体となり新しいテクノロジーや他分野との連携といった新しい発想を取り入れ、地域に合った移動の仕組み作りを目指す活動を主体的・かつ継続的に行う地方公共団体、NPO等の市民団体、民間企業、各種法人が対象です。（個人は対象になりません）

【対象となる事業内容】

- 地域の移動課題の解決を目指す、以下の（１）～（５）の内容を含む事業
 - （１）複数の分野の多様なプレイヤーが連携するための体制を形成する
 - （２）対象地域の市民と移動課題を共有する機会（広報活動やワークショップ等）を用意する
 - （３）対象地域において車両を用いた運行を行う
 - （４）本助成対象事業に関する明確な達成目標があり、達成状況の確認を行う
 - （５）本助成期間終了後の維持継続案がある、もしくは維持継続に向けた検討を行う

【助成費用】

（A）300万円未満

対象となる事業内容で定めた3つ以上の内容を含む活動

（B）300万円以上3,000万円以下

対象となる事業内容で定めたすべての内容を含む活動

【対象となる費用】

助成対象の活動に関する以下の費用（但し、活動期間中に発注した費用に限ります）

- ① 助成対象の活動における体制作りや、移動の仕組みの運用に関わる費用（対象地域における広報活動に要する費用を含む）
- ② 車両の借り上げ料・リース代（運行業務や車両整備等の業務を委託することは可。実施体制図に明記してください）
- ③ 情報技術（ICT）の導入や活用に関わる費用（交通需要のマッチングや運行管理等の効率的な移動の仕組みに資するシステムの開発、導入、運用に係る費用。対象地域で新規に導入されるものであれば既存のシステムの運用や利用料金に係る費用でも可。必ずしも、新規のシステム開発を行う必要はありません）
- ④ 調査実施や計画策定に関わる費用（事業を支援する専門家の人件費、旅費を含む。委託することも可。実施体制図に明記してください）
- ⑤ その他、地域の移動の仕組み作りに必要と判断される諸費用

出典：「地域に合った移動の仕組み作り」活動助成金募集要項より抜粋

(4) トヨタ・モビリティ基金による補助金制度の活用

「地域に合った移動の仕組み作り」の活動資金助成制度への応募にあたり、コミュニティバスと他分野との連携について整理した(図 4-6-8)。



図 4-6-8 助成金活用に向けたコミュニティバスと他分野との連携イメージ

1. 自立支援サポート事業（福祉）

- コミュニティバスを活用して、多種の私事の移動手段に活用して自立支援をサポート
- コミュニティバス車内にサポーターさんを常駐することで、安心してバス利用に繋が
りバス利用への抵抗をなくし自立支援をサポート
- 車いす利用者のサポートを行うことで、副次的にバス運転手の業務をサポートし、バ
ス運転手の労務低減が図れる

2. まちづくりプラン賞との連携（まちづくり）

- まちづくりプラン賞において「コミュニティバスを活用したまちづくりプラン」を応募要件とすることで、コミュニティバスによるまちの活性化を図る

3. 浦添を楽しむ地域体験イベント「まちゼミ」や「りっか！浦添」とコラボ（産業・観光、官民連携）

- コミュニティバスを移動手段の一つとして活用してもらい、産業、観光の活性化へ繋
げる

4. ICTを活用したモビリティ・マネジメント普及（小学校：交通安全・交通渋滞）

- 小学校に配置されているICTを活用し、コミュニティバスが走ることによりモビリ
ティ・マネジメント授業との連携

5. 公共、民間施設の利活用と市町村広域連携（利便性、環境）

- コミュニティバスを活用したイベントの取組、近隣市町村と連携した各種事業のフラ
イヤーへの公共交通利用広報促進

助成金の活用を目指して上記の連携策を踏まえた提案書作成を実施した。

(5) 交通エコロジー・モビリティ財団による助金制度

前述の(4)で挙げたコミュニティバスと他分野との連携で、ICTを活用したモビリティ・マネジメント教材普及(小学校:交通安全・交通渋滞)で活用可能な助成金として、(公財)交通エコロジー・モビリティ財団の「小学校におけるモビリティ・マネジメント教育(交通環境学習)の普及に向けての支援事業」の助成金活用が考えられる(図4-6-9)。



図4-6-9 「平成30年度 小学校におけるモビリティ・マネジメント教育(交通環境学習)の普及に向けての支援事業」の募集要項

①交通エコロジー・モビリティ財団の助成金事業の主旨

- 本事業は、環境問題について学び始める小学生を対象にしたモビリティ・マネジメント教育に取り組む地方公共団体に対して、ノウハウの提供や資金面での支援を行い、継続的に実施するための拠点づくりを目的として実施するものです。

出典:「平成30年度 小学校におけるモビリティ・マネジメント教育(交通環境学習)の普及に向けての支援事業」の募集要項

②応募条件及び助成内容

【実施体制】

- 行政、学校・教育関係者、市民団体、学識経験者等からなる委員会形式で、プロジェクトの構想立案、実施計画策定、事後評価、フォローアップ等を行うこと
- 同委員会の委員長は学識経験者とし、できる限り地元から選出すること
- プロジェクトの実施にあたり、コンサルタントや市民団体等に事業の一部を委託する場合は、当該地域の交通事情に詳しい業者・団体を活用することが望ましい
- 事務局として、教育委員会が参画していること（エコモ財団も事務局として参加する）

【募集件数】

1 件

【募集資格】

- 本事業の応募資格者は、都道府県又は市区町村とし、教育委員会が申請者もしくは連名者となっていることを必須とします。

【資金面での支援】

- 支援対象経費
 - ✓ 委員会運営費（委員及び講師への謝金、旅費交通費、会場費等）
 - ✓ モビリティ・マネジメント教育実施費用（業務委託費、印刷製本費、資料等の購入費用等）
- 支援限度額
1プロジェクトにつき、1年あたり 250 万円程度
- 支援期間
原則 3 年間

【選定基準】

① 適合性

- ・ 小学校におけるモビリティ・マネジメント教育を継続的に実施するための仕組みづくりを目指す取り組みとなっているか
- ・ 他地域での取り組みを模倣したものではなく、自治体の特性に合わせた内容となっているか

② 波及性

- ・ 他地域の参考となるような内容となっているか

③ 継続性

- ・ 支援終了後も継続して実施する内容となっているか

④ 事務局体制

- ・ 事務局として、教育委員会が参画しているか
- ・ 行政、学校・教育関係者、市民団体、学識経験者等からなる委員会を設置して進めることとなっているか

出典：「平成 30 年度 小学校におけるモビリティ・マネジメント教育（交通環境学習）の普及に向けての支援事業」の募集要項

(6) 交通エコロジー・モビリティ財団の助成金事業の活用案

上記で示した交通エコロジー・モビリティ財団の助成金事業「小学校におけるモビリティ・マネジメント教育（交通環境学習）の普及に向けての支援事業」の活用案として、現在、浦添市において ICT を活用した授業推進を進めている取組みと、小学校向けに実施しているモビリティ・マネジメント教育の取組みを連動させる案が挙げられる。具体例として、浦添市で過年度に実施したモビリティ・マネジメント教育で作成したテキストや交通すざろく等の教材を ICT で学習できる仕組みを構築し、市内の学校へ普及を図るという内容で助成事業への応募が考えられる（図 4-6-10～図 4-6-11）。



図 4-6-10 宮城小学校での MM 実施例



タブレットを活用したICT授業

浦 先生がタブレットを活用した授業を教えてください。浦 先生は、授業の導入や復習にタブレットを活用して、児童の理解を深めたり、発表の機会を増やしたりしています。また、児童の学習進度に合わせて授業を進めたり、個別指導をしたりしています。

ICTを活用した授業

●先生がタブレットを活用した授業を教えてください。先生は、授業の導入や復習にタブレットを活用して、児童の理解を深めたり、発表の機会を増やしたりしています。また、児童の学習進度に合わせて授業を進めたり、個別指導をしたりしています。

ICTを活用した授業

●先生がタブレットを活用した授業を教えてください。先生は、授業の導入や復習にタブレットを活用して、児童の理解を深めたり、発表の機会を増やしたりしています。また、児童の学習進度に合わせて授業を進めたり、個別指導をしたりしています。

ICTを活用した授業

●先生がタブレットを活用した授業を教えてください。先生は、授業の導入や復習にタブレットを活用して、児童の理解を深めたり、発表の機会を増やしたりしています。また、児童の学習進度に合わせて授業を進めたり、個別指導をしたりしています。



ICTを活用した授業
子ども学習意欲向上へ
宮城 安宏 先生 (26)
(宮城小学校)

ICTを活用した授業
子ども学習意欲向上へ
宮城 安宏 先生 (26)
(宮城小学校)



ICT機器の活用

先生がICT機器を活用した授業を教えてください。先生は、授業の導入や復習にICT機器を活用して、児童の理解を深めたり、発表の機会を増やしたりしています。また、児童の学習進度に合わせて授業を進めたり、個別指導をしたりしています。

先生は、授業の導入や復習にICT機器を活用して、児童の理解を深めたり、発表の機会を増やしたりしています。また、児童の学習進度に合わせて授業を進めたり、個別指導をしたりしています。

先生は、授業の導入や復習にICT機器を活用して、児童の理解を深めたり、発表の機会を増やしたりしています。また、児童の学習進度に合わせて授業を進めたり、個別指導をしたりしています。

先生は、授業の導入や復習にICT機器を活用して、児童の理解を深めたり、発表の機会を増やしたりしています。また、児童の学習進度に合わせて授業を進めたり、個別指導をしたりしています。

先生は、授業の導入や復習にICT機器を活用して、児童の理解を深めたり、発表の機会を増やしたりしています。また、児童の学習進度に合わせて授業を進めたり、個別指導をしたりしています。

先生は、授業の導入や復習にICT機器を活用して、児童の理解を深めたり、発表の機会を増やしたりしています。また、児童の学習進度に合わせて授業を進めたり、個別指導をしたりしています。

先生は、授業の導入や復習にICT機器を活用して、児童の理解を深めたり、発表の機会を増やしたりしています。また、児童の学習進度に合わせて授業を進めたり、個別指導をしたりしています。

先生は、授業の導入や復習にICT機器を活用して、児童の理解を深めたり、発表の機会を増やしたりしています。また、児童の学習進度に合わせて授業を進めたり、個別指導をしたりしています。



ICT授業で
勉強が楽しくなりました！
水田 百香さん (11)

先生は、授業の導入や復習にICT機器を活用して、児童の理解を深めたり、発表の機会を増やしたりしています。また、児童の学習進度に合わせて授業を進めたり、個別指導をしたりしています。

図 4-6-11 市内小学校での ICT 機器を活用した授業実施例

4-7 実証実験の評価方法の検討

次年度の実証実験の評価及び実証実験後のバス本格導入を検討するため、下記の調査項目を実施することが望ましいと考えられる。

(1) 利用実態調査

利用実態調査として、下記①～⑤の項目の調査実施が検討される。

① 利用者数

利用者数調査は、事業採算性を評価・検証する目的で実施する。

【主な調査方法】

- ・ドライブレコーダーによる観測（平・休複数回）
- ・運賃収入及び平均運賃による算出（毎日）

② 利用者属性

利用者属性調査は、利用者属性（性別、年齢、職業等）別の利用傾向等を評価・検証する目的で実施する。

【主な調査方法】

- ・利用者アンケートによる調査（実験期間中バス車内へ調査票及び回収箱を設置）
- ・バス事業者の営業データ集計結果より調査（バス事業者へ営業データの集計を依頼）

③ 利用区間

利用区間調査は、バス停や地域別の利用状況等を評価・検証する目的で実施する。

【主な調査方法】

- ・利用者アンケートによる調査（平・休の各1回）
- ・バス事業者の営業データ集計結果より調査（バス事業者へ営業データの集計を依頼）

④ 利用目的

利用目的調査は、利用者の移動目的（通勤、通学、通院、買い物、レジャー等）を評価・検証する目的で実施する。

【主な調査方法】

- ・利用者アンケートによる調査（平・休の各1回）

⑤ 施設利用者数

施設利用者数調査は、コミュニティバスルート沿線の主要施設（図書館、美術館等）の利用への影響を評価・検証する目的で実施する。

【主な調査方法】

- ・周辺主要施設へのヒアリングによる調査（実験実施前・実施中の各1回）

(2) バス走行実態調査

バス走行実態調査として、下記①～②の項目の調査実施が検討される。

① 定時性

定時性調査は、コミュニティバスのサービス水準（運行時刻の遵守等）を評価・検証する目的で実施する。

【主な調査方法】

- ・ドライブレコーダーによる観測（平・休複数回）

② 安全性

安全性調査は、コミュニティバス運行時の事故の有無や急ブレーキでの対応があった場所等を確認し、運行ルートやバス停設置位置を評価・検証する目的で実施する。

【主な調査方法】

- ・乗務員及び沿線住民への聴き取り調査（実験実施中1回）

(3) 満足度・ニーズ調査

満足度・ニーズ調査として、下記①～③の項目の調査実施が検討される。

① 認知度

認知度調査は、コミュニティバス実証実験の広報活動の周知効果を評価・検証する目的で実施する。

【主な調査方法】

- ・沿線住民アンケート調査（実験実施中1回）
- ・地域住民意見交換会（ワークショップ等）による調査

② 利用満足度

利用満足度調査は、コミュニティバス利用者の満足度を評価・検証する目的で実施する。

【主な調査方法】

- ・沿線住民アンケート調査（実験実施中1回）
- ・地域住民意見交換会（ワークショップ等）による調査
- ・運行ルート、ダイヤ、運賃、車両などの評価項目単位による満足度を把握

③ 改善要望

改善要望調査は、コミュニティバスの改善点を評価・検証する目的で実施する。

【主な調査方法】

- ・沿線住民アンケート調査（実験実施中1回）
- ・地域住民意見交換会（ワークショップ等）による調査
- ・運行ルート、ダイヤ、運賃、車両などの評価項目単位による改善点を把握

(4) その他調査

満足度・ニーズ調査として、下記①～④の項目の調査実施が検討される。

① 周辺交通への影響

周辺交通への影響調査は、コミュニティバス運行による自動車交通への影響を評価・検証する目的で実施する。

【主な調査方法】

- ・ビックデータを用いて市内主要道路の時間別走行速度などを解析（実験実施前・実施中の比較）

② 他交通事業者への影響

他交通事業者への影響調査は、コミュニティバス運行による民間事業者への影響や新規需要の度合いを評価・検証する目的で実施する。

【主な調査方法】

- ・路線バス事業者及びタクシー事業者へのヒアリング（実験実施中1回）
- ・利用者数の変化（実験実施前・実施中の比較）

③ 商業連携の可能性

商業連携の可能性調査は、コミュニティバス運行による商業施設と連携した割引等による利用促進の可能性等を評価・検証する目的で実施する。

【主な調査方法】

- ・市内の商業施設、通り会等に対するヒアリング（実験実施中1回）

④ 広告、負担金の可能性

広告、負担金の可能性調査は、コミュニティバスの車両広告及び協力金収入による事業採算性の向上の可能性等を評価・検証する目的で実施する。

【主な調査方法】

- ・市内の主要事業者に対するヒアリング（実験実施中1回）

(1) ～ (4) の検討項目に関して、調査実施スケジュール（案）を下記に示す（図 4-7-1）。

項目	2019年												2020年									
	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	...	
■実験運行開始																						
■実験調査																						
利用実態調査																						
バス走行実態調査																						
満足度・ニーズ調査																						
その他調査																						
■本格運行に向けた見直し等																						

図 4-7-1 実証実験の調査実施スケジュール（案）

また、(1)～(4)の検討項目を下記に一覧表として取りまとめた(表4-7-1)。

表4-7-1 実証実験における調査項目一覧表

調査項目		主な調査方法	評価・検証項目
1	利用実態調査	①利用者数	<ul style="list-style-type: none"> 事業採算性 バス停、地域、別利用傾向 沿線主要施設利用への影響 運行ルートやバス停設置位置の見直しなど
		②利用者属性	
		③利用区間	
		④利用目的	
		⑤施設利用者数	
2	バス走行実態調査	①定時性	<ul style="list-style-type: none"> サービス水準 運行ルートやバス停設置位置の見直しなど
		②安全性	
3	満足度・ニーズ調査	①認知度	<ul style="list-style-type: none"> 周知効果 利用者満足度 運行ルートやバス停設置位置の見直しなど
		②利用満足度	
		③改善要望	
4	その他調査	①周辺交通への影響	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバス運行による自動車交通への影響 民間事業への影響 新規需要の度合 商業施設と連携した割引等による利用促進の可能性など 車両広告及び協力金収入による事業採算性の向上
		②他交通事業者への影響	
		③商業連携の可能性	
		④広告、負担金の可能性	

4-8 利用推進策計画と広報計画の検討

(1) 関連する行政機関等からのアイデア整理検討

関連する行政機関等からコミュニティバスの利用推進に向けたアイデアのヒアリング結果を取りまとめた（表 4-8-1）。

表 4-8-1 関連する行政機関等からのアイデア

関連行政機関	利用推進策
①観光振興課	コミュニティバスを活用した観光振興策立案等
②産業振興課	コミュニティバスを活用した産業振興策立案等
③区画整理課	コミュニティバスを活用したまちづくり、環境低減施策立案等
④美らまち推進課	コミュニティバスを活用したパークマネジメント振興策立案等
⑤道路課	コミュニティバス走行空間、バス停空間施策立案等
⑥こども青少年課	コミュニティバスと通学路安全プログラムとの連携
⑦市民協働・男女共同参画課	コミュニティバスを活用した夢応援プロジェクト「まちづくりプラン賞」の募集との連携
⑧企画課	浦添市内限定の地域通過「察度」を活用した連携施策立案等
⑨いきいき高齢者支援課	コミュニティバスを活用した高齢者生きがい振興策立案等
⑩健康づくり課	コミュニティバスを活用した市民健康づくり振興策立案等
⑪文化スポーツ振興課	コミュニティバスを活用した文化スポーツ振興策立案等
⑫文化財課	コミュニティバスを活用した文化振興策立案等
⑬中央公民館	コミュニティバスを活用した講座イベント等施策立案
⑭浦添市立図書館	
⑮浦添市美術館	
⑯障がい福祉課	コミュニティバスを活用した自立支援サポート
⑰学校教育課	ICTを活用したMM教材の構築
⑱浦添市商工会議所	地域体験事業「りっか！浦添」、「まちゼミ」との連携
⑲てだこサンサン共同企業体	カルチャーパーク活性化事業との連携

上記の表より、具体的な利用推進策の内容を抜粋して、以下に取り組み概要を示す。

⑧企画課のアイデア：浦添市内限定の地域通過「察度」を活用した連携施策立案等

浦添市内限定の地域通過「察度」は、「市民・行政・事業所の協働のまちづくり」を推進するために、市の推進する各事業の実施や地域でのボランティア活動等に参加する市民へ、その活動の御礼として浦添市が付与するものである。なお、「察度」の利用にあたっては、原則3ヶ月の有効期限があるため、期限内での利用に留意する必要がある(図4-8-2)。

コミュニティバスと「察度」との連携に関しては、高齢者の運賃無料制度のひとつとして、高齢者のコミュニティバス運賃を、地域通貨「察度」で支払い可能とする等の方法が考えられる。

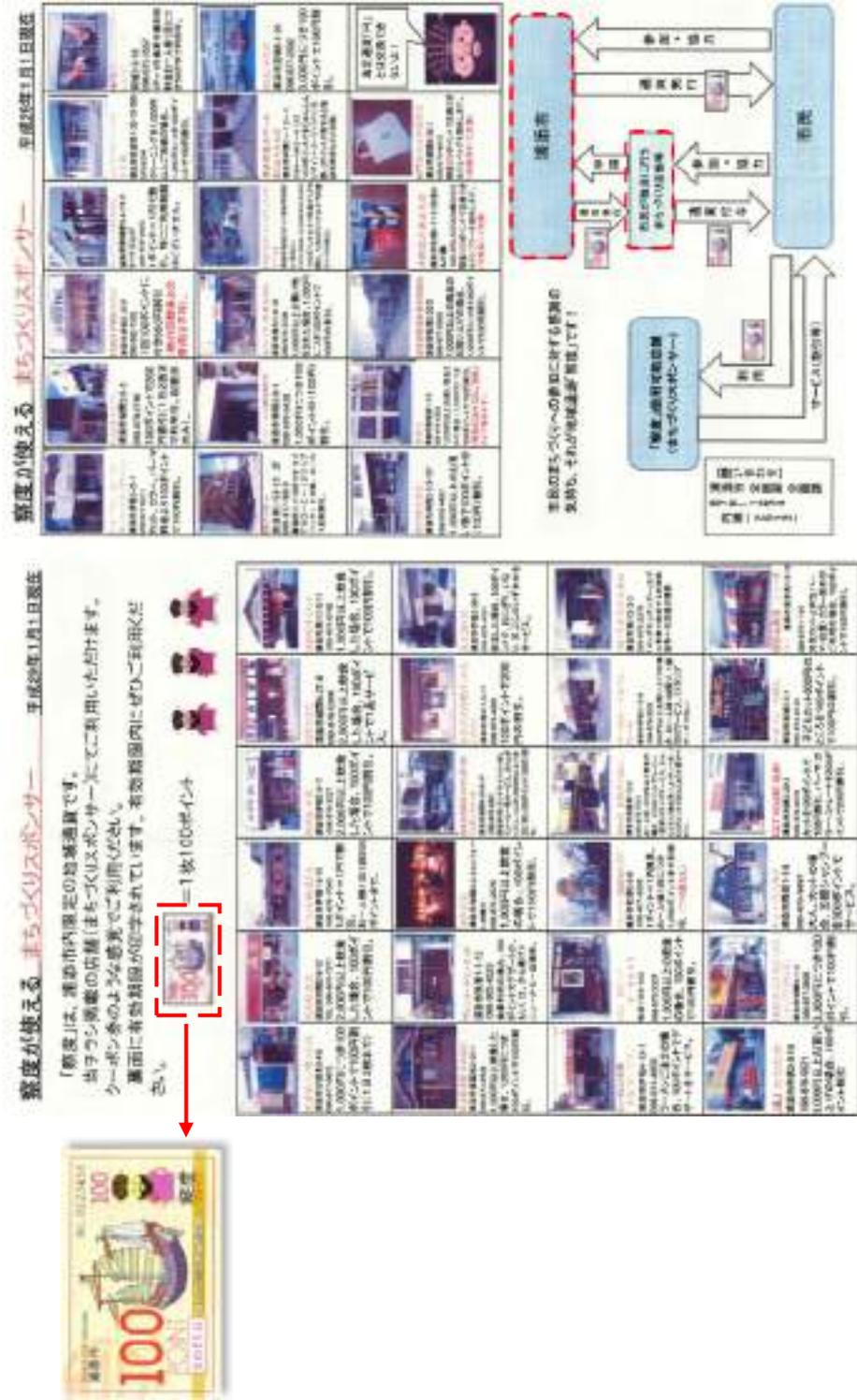


図 4-8-2 地域通貨「察度」の概要

⑩浦添市商工会議所のアイデア：地域体験事業「りっか！浦添」、「まちぜみ」との連携

浦添市商工会議所の取組みとして、市内の事業者と連携したイベントである「りっか！浦添」及び「まちぜみ」を開催している（図 4-8-3、図 4-8-4）。イベントは市内の各事業所及び店舗で開催されるため、移動手段のひとつとしてコミュニティバスを利用することで、駐車場の確保が不要となる等、事業者と参加者の両者共にメリットがあると考えられる。



図 4-8-3 浦添市商工会議所の地域体験イベント 「りっか！浦添」の案内概要（平成 30 年度）

出典：浦添商工会議所

⑩てだこサンサン共同企業体のアイデア：カルチャーパーク活性化事業との連携

カルチャーパークの活性化事業のひとつとして、浦添運動公園で手ぶらでバーベキューが可能な企画が実施されている。このようなカルチャーパークで実施される取組みとの連携として、コミュニティバスを利用しての来場案内を行うことで、来場者が乗用車の運転や駐車場の確保を気にせずに参加が可能となることが考えられる（図 4-8-5）。

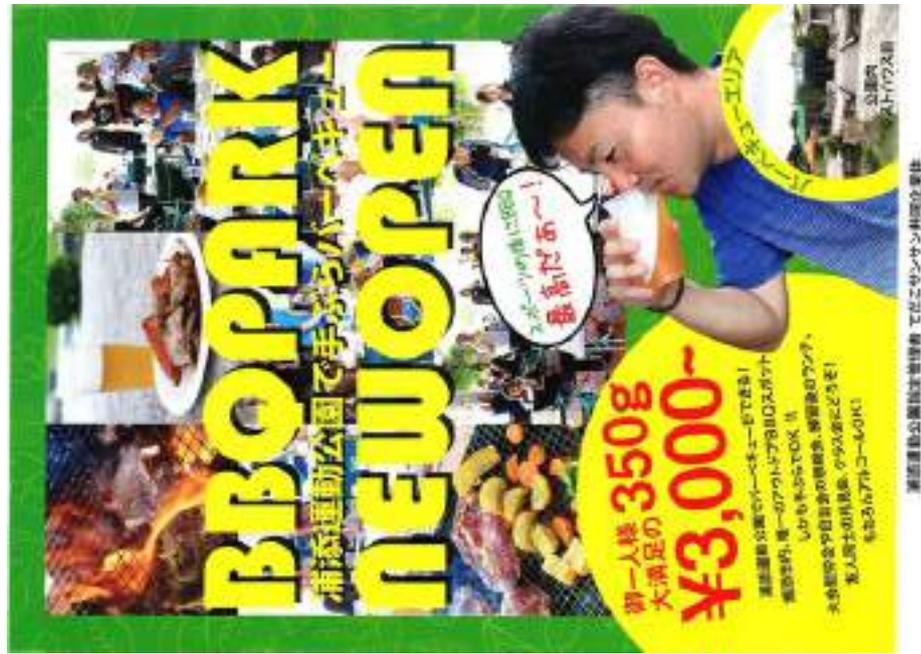


図 4-8-5 浦添運動公園でのバーベキューの案内内容

出典：てだこサンサン共同企業体

アサリやらのご予約だけ!

面倒な準備・食材・片付け、一切不要!!
BBQは手ぶらで楽しもう!

予約 当日 食材受取り BBQスタート

コースは全て大満足の一人前350g! なんと! 料金は消費税・施設料もコミコミ!

MENU	
並 コース	¥3,000 <small>(税込・消費税別)</small>
上質 コース	¥3,800 <small>(税込・消費税別)</small>
特選 コース	¥4,500 <small>(税込・消費税別)</small>

■ オプションメニュー

生ビール(バーベキュー用)	¥3,000
20分	¥15,000
焼きそば(4種選)(50g)	¥200
焼きそば(10分)	¥1,000
アラシク 21分~10分	¥1,000
焼きそば(野菜入り)150g	¥300

■ バーベキューの時間

① 午前11時~午後2時
② 午後2時30分~午後5時30分
③ 午後6時~午後7時

■ バーベキューエリア

公園内レストハウス前

※お申し込みの際は、お申し込みの人数に合わせたお申し込みをお願いします。
※お申し込みの際は、お申し込みの人数に合わせたお申し込みをお願いします。
※お申し込みの際は、お申し込みの人数に合わせたお申し込みをお願いします。

浦添運動公園指定管理者 TEL: 098-876-7322
てだこサンサン共同企業体 FAX: 098-876-7324 受付時間: 9:00~20:00

(2) コミュニティバス実証実験における広報事例

県内のコミュニティバス実証実験の広報事例より、次年度のコミュニティバス実証実験において参考となる広報内容を整理し、次年度の広報計画を検討した。

①中城村：護佐丸バス

● 村広報誌への掲載

実証調査実施の告知や実証実験実施期間、運行ルート、時刻表の掲載



図 4-8-6 広報誌への実証実験実施期間、運行ルート、時刻表の掲載例

出典：中城村

● チラシ配布及びポスター掲示

図 4-8-6 と同内容のチラシを村内全戸へ配布。また、図 4-8-6 と同内容のポスターを各自治会掲示板と公共施設へ掲示。

● 横断幕の掲示



図 4-8-7 横断幕のイメージ

出典：中城村

● 村ホームページへの掲載



図 4-8-8 村ホームページへの掲載イメージ

出典：中城村

②那覇市：コミュニティバス「石嶺・首里城みぐい」実証実験

● チラシ配布及びポスター掲示



図 4-8-9 コミュニティバス実証実験のチラシ

出典：那覇市

- バス車体での広報



写真 4-8-1 石嶺・首里みぐい線のバス車体での広報

出典：沖縄総合事務局 局報（2004年11月号）

③糸満市：糸満市～那覇空港直行バス路線実証実験

- バスお披露目会の実施

実証実験運行開始に合わせ、バス車両のお披露目会を実施。

後日、県内新聞2紙（沖縄タイムス、琉球新報）に記事が掲載された他、沖縄テレビにてその模様が放送された



写真 4-8-2 いとちゃんバス&いとちゃん mini お披露目会及びテープカット

出典：糸満市

- バスの愛称及び車両デザインの募集

糸満市～那覇空港直行バスの愛称（ネーミング）と車両デザインの募集活動を実施。



図 4-8-10 愛称・デザイン募集告知用ポスター

出典：糸満市

- ウェブサイト等の作成

いとちゃんバス及びいとちゃん mini の利用方法やダイヤ、運賃等バスに関する情報を掲載。



図 4-8-11 ウェブサイトのトップページ

出典：糸満市

(3) コミュニティバス実証実験における広報計画の検討

県内のコミュニティバス実証実験の広報事例も参考に、次年度の広報計画を検討した。検討内容を以下に示す。

① モノレールとの連携

・モノレール延長区間の開業と合わせた合同出発式等の開催

コミュニティバスの実証実験開始をモノレール延長区間の開業と合わせることを予定しているため、コミュニティバスとモノレール合同で出発式を実施して周知を図る。

・モノレール各駅での実験ポスター掲示、チラシ配布

コミュニティバスと接続予定である「てだこ浦西駅」、「浦添前田駅」、「経塚駅」、「おもろまち駅」でコミュニティバス実証実験のポスターを掲示する他、チラシ置き場のラックやスタンドへチラシを設置する。

・モノレール関連広報事業（沖縄都市モノレール株式会社等）との連携

沖縄都市モノレール株式会社等と連携し、モノレール関連の広報へコミュニティバス実証実験に関する記事や案内を掲載する。

② 広報誌への掲載

・浦添市の発行する広報誌への記事掲載

コミュニティバスの実証実験開始に関する事前告知や特集等を広報誌へ掲載する。

・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）

周辺市町村や関連する公共団体等（商工会等）の広報誌へ告知を掲載する他、イベント告知と合わせてコミュニティバスの利用案内を掲載する。

③ WEB での周知

・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）

コミュニティバスの実証実験開始に関する事前告知を行う他、専用ページを開設し利用案内や利用状況等をお知らせする。

・スマホ向けサイトを開設

サイトにて時刻表等の案内を実施する（QRコード等によるポスター、チラシ等の紙媒体とのメディア連携を含む）。

・関連団体の運営するWEBサイトからのバナーリンク設定などの調整

運行バス事業者等、関連団体の運営するWEBサイトからコミュニティバス実証実験の専用ページへバナーリンク設定などの調整を行う。

④ 新聞

・新聞告知（記事・広告）の実施

⑤ 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

「わった〜バス党」のテレビ及びラジオ放送と連携してコミュニティバス実証実験の告知を実施する。

- ・浦添市コミュニティ FM (FM21) を活用した周知

浦添市コミュニティ FM (FM21) の番組内又は CM にてコミュニティバス実証実験の告知を実施する。

⑥ 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

コミュニティバスルート沿線の商業施設において、商業施設が発行するチラシ広告へコミュニティバス実証実験の告知掲載の他、店舗へポスター掲出等を依頼する。

- ・地元商店街とのタイアップ

コミュニティバスルート沿線の商店街において、コミュニティバスでの来店呼びかけ等、タイアップによる周知を実施する。

⑦ その他

- ・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
- ・実証実験運行前の期間限定無料乗車キャンペーンの実施
- ・横断幕、懸垂幕の掲示

4-9 浦添市地域公共交通会議の運営

(1) 交通会議開催状況

浦添市地域公共交通会議の協議内容及び協議会開催状況を以下に示す（表 4-9-1）。

表 4-9-1 浦添市交通会議の協議内容

会議名・開催日	報告・協議内容
<p>第 1 回交通会議 平成 30 年 10 月 24 日（水）</p> 	<p>(1) 報告</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 平成 29 年度浦添市地域公共交通会議の会議内容振り返り ② コミュニティバスの駐機場・営業所検討状況について ③ 実験予定バス車両を用いての試走実施結果 <p>(2) 議案</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 支線公共交通実証実験計画（案）について ② 支線公共交通運行ルート（案）について ③ 運行事業者（委託先）選定方針について
<p>第 2 回交通会議 平成 30 年 12 月 5 日（水）</p> 	<p>(1) 報告</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 第 1 回浦添市地域公共交通会議議事要旨について ② 潜在需要規模推計結果について <p>(2) 議案</p> <p>支線公共交通実証実験計画（案）</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 支線公共交通運行ルート一部変更について ② 支線公共交通バス停設置位置について ③ 支線公共交通ダイヤ設定について
<p>第 3 回交通会議 平成 31 年 2 月 12 日（火）</p> 	<p>(1) 報告</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 第 2 回浦添市地域公共交通会議議事要旨について <p>(2) 議案</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 支線公共交通実証実験計画（案）の一部見直しについて ② 支線公共交通バス停設置位置（詳細）について ③ 支線公共交通実証実験計画（案）について

制定平成29年8月23日

改正平成29年12月5日

(目的)

第1条 浦添市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）は、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため設置する。

(協議事項)

第2条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項
- (2) 市営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (3) 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

(交通会議の構成員)

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

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

(任期)

第4条 委員の任期は、2年とする。

ただし、補欠の役員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任することができる。

(交通会議の運営)

第5条 交通会議に会長をおき、主宰者である浦添市の中からこれを定める。

2 会長は、交通会議を代表し、会務を総括する。

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

4 交通会議は、構成員の過半数が出席しなければ、開くことができない。

5 構成員については、交通会議に代理人を出席させることができる。

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

7 前項の場合において、会長は、構成員として議決に加わる権利を有しない。

8 交通会議は、原則として公開とする。

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

10 交通会議の庶務は、都市建設部都市計画課において処理する。

(協議結果の取扱い)

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

(その他)

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

附則 この要綱は、平成29年8月23日から施行する。

附則 この要綱は、平成29年12月5日から施行する。

別表1 (第3条関係)

浦添市地域公共交通協議会構成員名簿

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

(3) 議事要旨

①第1回浦添市交通会議

日時：平成30年10月24日（水）

14：10～16：30

場所：浦添市役所 9階 講堂

■報告①：平成29年度浦添市地域公共交通会議の会議内容振り返り（資料1）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
一般社団法人 沖縄県バス協会 慶田委員	① 資料4頁の推奨ルート2ルート案で示されている図面に関して、図面左下に「以下の系統は、那覇市内のルートが国道58号線経由、国際通り経由の2通りあります」の記述において、「以下の系統は、那覇市内のルートが国道58号線を通り、牧志経由と久茂地経由の2通りあります」という記述内容に変更した方が良い。 ② 120番のバスは国際通り経由のみであるため、20番と120番を併記させた方が良い。	(事務局) ①、② 現況に合わせて修正を行う。
沖縄総合事務局 南部国道事務所 山城委員	① コミュニティバスの運行はどれくらいの頻度になるのか教えて頂きたい。また、乗車できない可能性のある人も出てくるのか教えて頂きたい。	(事務局) ① 質問内容については、資料4の議案で説明するため、後程回答させて頂きたい。
沖縄県土木建築部 都市計画・モノレール課 謝花委員	① ルート図では、モノレールのでだこ浦西駅に接しているが、県道とてだこ浦西駅では段差が生じており、直接の接続はできない状況となる。県道を通るルートとなるのか、それとも、てだこ浦西駅では交通広場へバスが来ることになるのか教えて頂きたい。 ② 交通広場を利用するのであれば、周辺の道路整備状況を確認して実験を進めて頂きたい。	(事務局) ① コミュニティバスはモノレールの開業と併せて実験を開始する予定であるため、交通広場へのバスの乗り入れを念頭に入れている。なお、10月7日に行った試走では、交通広場へ入場できなかったため、県道を走行した。 ② 関係部署と調整を行いながら進めて行きたい。

■報告②：コミュニティバスの駐機場・営業所検討状況について（資料2）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
<p>一般社団法人 沖縄県バス協会 慶田委員</p>	<p>① 資料の4頁で、大型バスの駐機場として示されているが、6頁のシミュレーションにある小型バス（ポンチョ）を想定しているのか、それとも大型バスを想定しているのか。</p> <p>② 実験では小型バスの使用を想定しているというが、資料の4頁で「大型バス待機場として整備」という表現されているのはどうしてなのか。</p> <p>③ （バス駐機場ではなく）バス待機場という表現で良いと思われる。</p>	<p>（事務局）</p> <p>① 小型バス（ポンチョ）で実験を進めることを考えているため、小型バス（ポンチョ）の軌跡で転回例を示している。</p> <p>② 浦西駅高架下をどのように利活用可能かという沖縄県による調査検討業務においては、大型バスも敷地内に駐車可能という考えにより、「大型バス待機場として整備」と記載されている。なお、浦添市としては、高架下をコミュニティバスの駐機場として活用したいと考えているため、大型バスの待機場として利用可能性があるのであれば、小型バスも利用できるのではないかと理由で、検討を行った。</p> <p>③ 確認後、修正を行う。</p>
<p>私鉄沖縄県労働組 合連会 喜屋武委員</p>	<p>① 駐機場には、乗務員の待機施設やトイレ等を設置する計画があるのか教えて頂きたい。</p>	<p>（事務局）</p> <p>① 具体的な整備スケジュール等はまだできていないが、経塚調理場跡地では、跡地利用として老人福祉施設が検討されており、その中で駐機場等として利活用可能か提案を行っている。バス事業者へ必要な要件等についてヒアリングや調整を行いながら前向きに検討を進めていきたい。</p>

■議案①：支線公共交通実証実験計画（案）について（資料４）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
<p>浦添市老人クラブ 連合会 金城委員</p>	<p>① 資料の 1 頁目において「一般料金として 200 円を基本に設定を予定」、「一般路線と同等の割引率を検討」と記載されているが、200 円を割引すると小銭の扱いが発生すると思われるため、割引の詳細がどのようなになっているのか教えて頂きたい。また、割引は高齢者に対する割引となるのか教えて頂きたい。</p> <p>② 200 円の一律運賃の場合、バス停一区間のみの利用等、短い区間を利用する場合、割高になってしまう。そのため、多くの住民に利用してもらうには、短区間での利用においては 100 円等の運賃設定を検討して頂きたい。なお、設備が必要となるが電子決済で区間料金を支払うことで、細かい運賃設定に対応できるので良いのではないかと考えられる。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① 運賃設定は中学生以上 200 円を基本とし、子ども 100 円 (小学生)、障がい者 100 円、免許返納者 100 円、未就学児は無料、その他として、現在、路線バスでも導入されている日・祝ファミリー割引を念頭に検討している。</p> <p>② バス停一区間の利用においても運賃が 200 円であるため割高になってしまうが、実証実験では議案に挙げた運賃設定で実施したいと考えている。乗車区間に応じて割引等を実施するとなると、ハード面の整備が必要となるため、今後検討したいと考えている。</p>

<p>私鉄沖縄県労働組 合連会 喜屋武委員</p>	<p>① 車両の選定に関して、ポンチョは低床で高齢者が乗車しやすいバスであるが、費用面と乗務員確保等の面から（ポンチョの場合、乗務員は大型2種免許が必要）、ポンチョとマイクロバスの両方の車両を検討してはどうかと考える。時間帯等、様々なパターン毎に使用する車両を検討して頂きたい。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① モノレールの開業と併せて実証実験を開始する予定ということもあり、想定される利用人数より、デマンド等の少人数で運行するバスの導入は難しいと考えている。マイクロバスよりもポンチョの方が、乗車定員が多いため、ポンチョを使用して実証実験を行いたいと考えている。ただし、人員不足のため、バス乗務員確保は危惧される場所である。そのため、市としては、バスの運行委託事業者とも協力すると共に、地域に下りて魅力あるコミュニティバスを推奨し、地域の方の中からもバス乗務員を担ってもらえる人材確保に努めたい。中型免許で運行可能であるマイクロバスも念頭に入れるが、基本的にはポンチョを使用して実証実験を進めて行きたいと考えている。</p>
<p>沖縄県土木建築部 中部土木事務所 真栄里委員</p>	<p>① 小型バスは（浦添市が）バス事業者へ貸与することになるのか教えて頂きたい。</p> <p>② バス乗務員確保に向けて、免許取得の支援等を行うのか教えて頂きたい。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① バス車両に関しては、浦添市で準備して、運行事業者へ委託したいと考えている。</p> <p>② 乗務員不足の課題に対して、補助による対応が可能かどうか国や県へ相談を行っている。浦添市として運転手への免許取得時の補助等はまだ考えていないが、（バス事業者と共に）浦添市も主体的に乗務員の確保に努めたいと考えている。</p>

<p>一般社団法人 沖縄県バス協会 慶田委員</p>	<p>① 資料 4 頁の日・祝ファミリー割引に 関して、具体的にどのような内容か 説明を記載したほうが良い。具体的 には、現在、バス事業者は日・祝日 に限り、旅客（大人）一人に対して 1 歳以上小学生以下のお子様 3 人ま でを無料としている。</p>	<p>（事務局） ① バス事業者と調整の上、現在実施 されている割引内容を記載する。</p>
<p>浦添市副市長 野口会長</p>	<p>① 挙げた意見・修正案に関しては、 事務局の方で次回までに修正又は精 査を行って頂きたい。 ② 議案①の「支線公共交通実証実験計 画（案）について」については、了承 とさせて頂きたい。</p>	<p>（各委員） ① ご指摘のとおり、修正・精査を行 う。 ② 異議無し。</p>

■議案②：支線公共交通運行ルート（案）について（資料5）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
<p>沖縄県土木建築部 中部土木事務所 真栄里委員</p>	<p>① どのような狙いがあるか、資料で示されたルートを運行するのかわからない。そのため、公共交通空白地帯をねらうのであれば、現在、バス路線が通っていないため、今回のルートは公共交通空白地帯の〇万人の方へ公共交通を提供する等の説明が必要である。また、ルートを説明するときに、浦添市民の客層から、今回のルートを提供するといった説明も必要となる。なお今回のルートはバスの大きさを事前に決定した上で狭隘道路を通しているのではないかと思われる。</p> <p>② 徒歩で移動可能なバス停の設定として200m圏内の設定を行う必要があると考える。また、多くの住民に利用してもらうためにも、乗客が安全・安心に待機できる場所が必要である。そのため、バス停の設定に関して、コンビニエンスストア等の施設をバス停とするのはどうかと考える。</p> <p>③ 単に長距離のルートを設定するのではなく、浦添市がルート選定した目的や意義、サービス内容が市民にわかりやすい等、PR内容を考えてルートを検討した方が良いのではないか。</p> <p>④ 過去の資料を添付する等して、要領よくわかりやすい資料のまとめ方にした方が良いのではないか。</p> <p>⑤ 細い道路でバス停を設置する場合には、利用者が安心・安全にバスを待つことができるように検討する必要がある。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① 平成29年度に公共交通空白地帯をどのように通るのか、高齢者が利用する場所ではどのルートを通るのか等を検討して6ルートを選定した。その中から、推奨ルートの2ルートが決定し、今年度からは推奨ルートで実験の検討を進めて行く流れとなった。なお、推奨ルート2は新規ルートとなるために、バス事業者から試走の提案が挙がった。試走の結果、推奨ルート2ではバスの走行が困難な箇所があり、また、試走を実施した乗務員の意見より運行ルートとして危険と思われる箇所も踏まえ、ルートの見直しを実施したという経緯がある。</p> <p>② バス停は次回の会議までに、地域を回って決めて行きたい。</p> <p>③ 推奨策に関しては、後程説明する。</p> <p>④ ご指摘の内容について、次回以降の資料作成の参考としたい。</p> <p>(野口委員長)</p> <p>⑤ 今回はルートに関する議案であり、次回はバス停に関して待合所の確保等も含め、報告をお願いしたい。</p>

<p>浦添市自治会長 神山委員</p>	<p>① 推奨ルート 2 の近くに住んでいるが、そろばん塾やスイミングスクールのバスがよく通っている。ただし、公共のバスは一度も通ったことがないため、コミュニティバスは住民サービスに寄与すると考えられる。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① 市としても既存バス路線が通っていない地域において、コミュニティバスは地域住民の移動手段として貢献できるのではないかと考えている。</p>
<p>浦添市老人クラブ 連合会 金城委員</p>	<p>① (当初の推奨案のルートである) 沢岬近辺や西原近辺はコミュニティバスを通す目的に適していると考えられる。バスの運行の視点からすると、道路の狭さや歩道が無い等の問題点が挙げられるが、利用者・市民側からすると、公共交通がないために自家用車を利用せざるを得ない地域にコミュニティバスを通すべきであり、その方が利用者も多いと感じられる。そのため、小さなサイズのバスを使用することや、速度を落として運行できないか検討して頂きたい。特に、沢岬地域は小学校が近くにあることや、首里城とも関係する箇所であるため、このルートを検討して頂きたい。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① 沢岬近辺や西原近辺は公共交通空白地域に含まれているため、事務局としては、その地域にコミュニティバスを通したい思いがある。なお、バスの運行においては安全性を重視する必要もあるため、速度を低下させて走行する案も考えられる。しかし、今回の試走において、夜間等の暗い時間帯に歩道のない道路では歩行者の飛び出し等があった場合、避け難く危険であるという意見が乗務員から挙がった。コミュニティバスにおいては利便性が重要であるが安全性も課題となる。今回、コミュニティバスで代替案ルートを通った場合、推奨ルートの公共交通空白地帯が取り残されてしまうため、将来的にはより小型のバスを活用して、コミュニティバスと接続できないか、実験を通して検討して行きたいと考えている。</p>

<p>一般社団法人 沖縄県バス協会 慶田委員</p>	<p>① 資料の 11 頁にある 2 ルートの代替案を検討するということがよいか。</p> <p>② ルートの距離が長く、代替ルート 1 が延長 12km で所要時間が 50 分であり、代替ルート 2 が 15km で所要時間が 60 分であるが、どの時間帯で所要時間を測定したのか。浦西駅においては、レンタカーやモノレールとの乗換えのパークアンドライドの駐車場整備も計画されているため、混雑が激しくなり、実際はもう少し所要時間がかかると思われる。そのため、所要時間に関しては、もう少し検討が必要だと考えられる。</p> <p>③ コミュニティバス運行ルートの距離が長いため、沖縄バスや東陽バスの路線とバッティングする箇所もあるため、該当する事業者と十分に協議を行い、検討を進めて頂きたい。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① そのとおりである。</p> <p>② 資料に記載している所要時間はオフピーク時の時間を記載しているため、朝夕の混雑時においては、より時間がかかることになる。また、乗務員の休憩や乗客の乗り降りに伴うバス停車時間を含めると、現在資料に記載している時間よりも所要時間がかかるため、実際に実験でバスを運行するにあたっては検討が必要となる。</p> <p>③ 関係するバス事業者と十分に協議したい。</p>
<p>浦添市副市長 野口会長</p>	<p>① 所要時間は、距離を時速で割って算出しているのか教えて頂きたい。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① 10 月 7 日 (日) の試走結果を所要時間としている。</p>
<p>沖縄県土木建築部 中部土木事務所 真栄里委員</p>	<p>① 所要時間はオフピークのときの時間となるのか、また、バスレーンの時間帯では算出していないのか教えて頂きたい。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① オフピークの時間であり、バスレーンの時間帯では算出していない。</p>

<p>浦添市婦人連合会 照屋委員</p>	<p>① バスで職場から自宅へ帰宅するときの所要時間は、56番線のバスに県庁前から乗車し、浦城小学校まで早くて40分であり、渋滞時には50分～1時間以上かかったことがある。朝は空いていることが多いが、夕方は混雑している。そのため、朝、昼、夕等の時間帯別で所要時間を検討した方が良いと考えられる。</p>	<p>(野口委員長)</p> <p>① 利便性を取るか、時間を取るかの選択になると考えられる。</p>
<p>沖縄県 企画部 (交通政策課) 長濱委員</p>	<p>① 推奨ルート案と代替ルート案で安全性と相まって、定時性も改善されるのか教えて頂きたい。</p> <p>② 沖縄県交通政策課として、浦添市のコミュニティバスの2ルート案を評価している。その理由のひとつとして、てだこ浦西駅との結節に着目している点である。今現在、沖縄都市モノレールは那覇市内のみの走行となっているため、一部を除き、浦添市民へ利便性が享受されていないのではないかと感じていたため、コミュニティバスのルートが2ルートできることを評価している。そのため、沖縄県としても結節のための支援も検討している。また、代替案で基幹バスとの接続を意識したルートも検討しているということであるが、来年、同程度のタイミングで基幹バスも運行することになると考えられる。定時性に関して、特に、朝夕の時間帯にモノレールや基幹バスとの結節の時間を念頭に検討して頂きたい。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① ルート1に関しては、58号線や浦添ショッピングセンター等、混雑する箇所を走行するため、定時性は当初の推奨ルート案から改善されないと考えられる。2ルートに関しては、当初案では狭隘道路も含まれていたため、代替案に変更することで定時性が良くなると考えられる。</p> <p>② ルート1は基幹バスと接続するバス停があり、第2回の会議では運行ダイヤが議案となるため検討を進めて行きたい。</p>

<p>沖繩総合事務局 南部国道事務所 山城委員</p>	<p>① 前回までに推奨ルートを検討し、試走した結果、危険箇所もあるため、代替ルートに変更したいということであるが、代替ルートへ変更した場合に生じる不便さについて、想定される不便さと許容されるであろう範囲を整理する必要があると考えられる。</p>	<p>(野口委員長)</p> <p>① 代替案ルートにおいてカバーされない公共交通空白地帯に関して検討する必要がある。</p>
<p>沖繩総合事務局 運輸部 (陸上交通課) 西倉委員</p>	<p>① 当初の推奨ルートの方が、地域住民の利用が多いと考えられるが、狭隘道路となるために安全性に課題があるため、代替案を提案していると思われる。利便性と安全性の両方とも重要なことであるため、しっかりと対応して頂きたい。ただ、コミュニティバスは地域住民の方々に利用してもらえなければ、上手く行かないと考えられ、平成 22 年度の実験においても、利用者が少なかったために上手く行かなかったという経緯がある。そこが課題となると考えられる。なお、昨年度の会議において、タクシー協会より、タクシーも利用してほしい、また、タクシーも力になりたいという意見があったため、今回、代替案で実験を進めるとしても、実験結果を踏まえて狭隘道路のルート沿いの地域住民からコミュニティバスを通して欲しいと要望があれば、将来的にタクシーも組み合わせて検討してはどうかと考えている。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① ご提案のとおり、実験をとおして対応を検討したいと考えている。</p>

<p>浦添市副市長 野口会長</p>	<p>① 議案②の「支線公共交通運行ルート（案）について」については、本会議で挙げた案の通り進めて行く。なお、様々な意見も頂いたため、事務局にはその内容もまとめて頂きたい。</p>	<p>(各委員) ① 異議無し。</p>
------------------------	--	--------------------------

■議案③：運行事業者（委託先）選定方針について（資料6）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
<p>一般社団法人 沖縄県バス協会 慶田委員</p>	<p>① 資料の2頁目は大型免許と記載されているが、大型2種免許でよろしいか確認させて頂きたい。</p> <p>② 乗務員の確保が大きな課題であり、2ルート併せて20名の乗務員が必要だと記載されているが、一事業者のみでなく、複数者で対応することも可能としているのか確認させて頂きたい。</p>	<p>(事務局) ① ご指摘の通り、大型2種免許が必要となる。</p> <p>② 例えば、ルート1はA社で、ルート2はB社で対応可能というように、複数者での連携も視野に入れて検討を進めている。</p>

<p>沖縄県土木建築部 中部土木事務所 真栄里委員</p>	<p>① 議案②において勘違いしていたが、実験ではルート1とルート2、両ルートを同時に運行させ、運行車両もルートによらずポンチョに統一しているということであると理解した。</p> <p>② タクシー事業は、コミュニティバスの運行が可能なのか、それともバス事業者のみ運行可能であるのか確認させて頂きたい。</p> <p>③ 車両を小さくするとタクシー事業者でも可能となるのか。11人未満であれば可能ではないのか。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① そのとおりである。</p> <p>② 乗り合いの免許を所持しているバス事業者が対象となる。なお、タクシー事業者は貸切事業であるため対象外である。一部には、4条の乗り合いの免許を取得しているタクシー事業者もいるため、一概にバス事業者、タクシー事業者と分けることができないが、基本的には乗り合い免許を所持しているバス事業者が対象である。</p> <p>③ 乗り合いで運行するのであれば、乗り合いの免許が必要となる。なお、自家用有償等の方法もあるが、一般的には乗り合いの免許を所持している事業者が運行可能である。</p> <p>(西倉委員)</p> <p>③ 補足説明として、乗り合いは基本的にバス事業者である。タクシーでは乗り合いはできない。乗り合いとは様々な人が複数人乗車するということであり、11名以上の車両を用いて運行する。タクシー事業は11名未満の車両を用いて、貸切で運行する。今回の実験は乗り合いの実験となるため、基本的にはバス事業者が対象となる。なお、実験において、バス事業者がジャンボタクシーのような11人未満の車両を用いて運行することも、本会議で承認を得られれば可能となる。</p>
---------------------------------------	---	---

<p>浦添市副市長 野口会長</p>	<p>① 議案③の「運行事業者（委託先）選定方針について」については了解が得られたということで進めて行く。</p>	<p>(各委員) ① 異議無し。</p>
------------------------	---	--------------------------

■その他（２）：浦添市の実状に即した利用推進策情報のお知らせ（資料８）

<p>発言者</p>	<p>主な指摘・意見</p>	<p>回答・対策方針など</p>
<p>私鉄沖縄県労働組合連合会 喜屋武委員</p>	<p>① バス停に近い事業者や学校等、最寄の方からバス停の案内やコマーシャルをやっていただくのはいかがでしょうかと提案したい。</p>	<p>(事務局) ① その方法も検討して行きたい。</p>

②第2回浦添市交通会議

日時：平成30年12月5日（水）

14：30～16：30

場所：浦添市役所 9階 講堂

■議案①：支線公共交通運行ルート一部変更について（資料3）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
浦添市副市長 野口会長	① ルート2が変更となる場合、需要予測にも影響があるのか。 ② 議案①の「支線公共交通運行ルート一部変更について」は承認してよいか。	(事務局) ① 変更ルートでは、変更前よりルート沿線の範囲も広がるため、需要予測値は増加することになる。 (各委員) ② 異議なし。

■議案②：支線公共交通バス停設置位置について（資料4）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
沖縄バス 大城委員	① 既存バス停使用に関して、一つのバス停を複数事業者で共同利用している場合、台風等でバス停の修繕等が必要となる時は共同利用者のバス運行回数で按分して費用を負担している。その場合、浦添市でも費用負担は可能であるか。	(事務局) ① 内容を精査した上で調整させて頂きたい。
沖縄県土木建築部 中部土木事務所 真栄里委員	② バスルートの沿線にコンビニがどれくらいあるのかピックアップし、バス停として利用の可能性を検討して次回報告してほしい。コンビニ利用のメリットとして、雨風を凌いで待合できることや、駐輪場の設置を依頼してバスと自転車の乗換え等の可能性もあると考えられる。	(事務局) ② 今回の素案検討にあたり、交差点付近に位置している等、道路状況によりコンビニ付近をはずしてバス停を設定している箇所もあるが、コンビニの駐車場へバスが入ることが可能か等、地元をまわる時に調整を実施できればと考えている。また、コンビニ問わずバスルート沿線の商店等を視野に入れ、バス停設置の検討結果を可視化して示すようにしたい。

<p>琉球大学 工学部 神谷委員</p>	<p>① 高齢者をバス利用者としてターゲットに入れるのであれば、待合環境の他、公民館等でのサークル活動がいつ、どこで行われているのかということ視野に入れておく必要がある。また、お年寄りをターゲットにしたバス停の設定にあたっては、バスへ乗る時の段差や待合環境を考慮した方がよいと考えられる。</p> <p>② 高等学校等の通学時のバス利用の想定に関して、現状として通学において送迎やバス利用の割合等はどのようにになっているか等、通学の実態を把握する必要がある。</p> <p>③ 特別支援学校の生徒へバスを使ってもらえる場合には、障がいのある生徒がバスを利用するにあたり、生徒へバスの使い方の教育や乗務員へサポート方法の教育を実施する等、学校との連携が必要となる。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① 公民館だけではなく、市内で高齢者が使用できそうな場所に関しては、利用者へヒアリングを実施し、コミュニティバスの運行する時間帯に合わせてサークル活動の時間を調整する等の提言も受けている。今後、各施設と相談して検討を進めたい。</p> <p>② 市内の高等学校 6 校において、バスのみで通学している生徒の割合は 2 割程度となる。なお、昭和薬科付属は自前のスクールバスを運行しているが、全生徒をカバーすることは困難である(生徒の 9 割程度が自家用車による送迎を利用して通学したことがある)。また、浦添商業高等学校でヒアリングを実施した結果、中学生が高等学校へ進学時に、通学に利用できる公共交通があるかどうかが進路決定のポイントとなるという意見があった。そのため、コミュニティバスでの通学が可能となることのメリットを今後の学校との調整においても丁寧に説明して行きたい。</p> <p>③ 特別支援学校に対しては、まだヒアリング等を実施できていないため、コミュニティバスが通ることを説明し、丁寧に対応して行きたいと考えている。</p>
------------------------------	---	---

	<p>④ バス停間隔に関して、400m 以内であれば半径 200m で徒歩圏をカバーできるため問題ないといえる。</p> <p>⑤ 資料 3 の変更ルート案において、ルートの変更に伴い公共交通空白地域のカバー率が上昇すると説明があったが、変更するルート上で新たにバス停を設定するのであればカバー率は上昇する。なお、空白地域のカバー率の算出では、バス停からのカバー率を算出しているが、潜在需要を求めるにあたっては、バスの走行ルートから 200m 沿線の範囲をとっている。そのため、既存バス停の利用者も潜在需要に含まれている。その点を考慮すると、試算値は減少するはずであるため、もう一度整理して頂ければと思う。</p> <p>⑥ 空白地域カバー率や利用圏という言葉の使い方を分けることで、整理は可能であると思う。</p>	<p>⑤ 潜在需要の算出にあたっては、平成 29 年度の算出方法を踏襲している。コミュニティバスの利用者と既存のバス利用者の需要がダブルカウントされる点は確かに課題となる。しかし、今回はコミュニティバス沿線内のみにおけるトリップが母数となっているため、既存バス停利用者の需要がそのまま抜けるという可能性は低いと考えられる。なお、需要予測値は来年度 1 年間の実証実験の実施を見据えた上での目標設定値と、実際に事業を行うにあたっての予測人数という二つの柱が必要であると考えており、今回の数値は目標値としての設定を想定している。また、需要予測値をより精査できる方法を今後も考えて行きたい。</p>
--	--	--

<p>一般社団法人 沖縄県バス協会 慶田委員</p>	<p>① ルート1の合同庁舎前バス停に関して、第1回目の会議において右折帯への移行に課題があがっていたことから、バスが安全にスムーズな運行を行うためには合同庁舎前バス停は利用しないことを検討して頂きたい。県立博物館前のバス停で対応することが可能ではないか。</p> <p>② バス停の設置に関して、既存のバス停は車道と平行に設置することで道路占用許可を受けている。しかし、利用者の利便性を考慮すると、バス停を車道と直角に設置し、片面は時刻表、もう片面は路線図を拡大して表示するといった方法がよいのではないかと思われる。道路管理者との調整で車道と直角にバス停設置が可能であると考えられる。</p> <p>③ 資料3のルート変更に関連して、バス停の素案にはルート変更が反映されていないのか。また、ルート変更を行う際には浦添美術館前のバス停は使用しないのか。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① 合同庁舎前のバス停は、既存バス停もあるため候補としてあげているが、バス停設置位置を見える化することで、今回ご提案頂いたように前後のバス停での対応等が検討できると考えている。なお、本提案に関しては、合同庁舎前バス停の利用率の確認やバス事業者との調整の上、検討を進めて行きたい。</p> <p>② ご提案のとおり、バス停の表示の見やすさ等、お年寄りがわかりやすい地図の内容等について道路管理者を含めて前向きに検討して行きたい。</p> <p>③ 本会議におけるバス停素案には、ルート変更を反映してバス停の設定は実施していない。なお、本会議においてルート変更が承認された後、バス停の設置場所として美術館前のバス停を使用させて頂きたいと考えている。</p>
<p>沖縄総合事務局 南部国道事務所 山城委員</p>	<p>① バス停に限らずルート上に狭隘箇所が数箇所あるが、通学路や歩行者が多い場合、簡易的な歩道確保又はポストコーンの設置、歩道のカラーリング等、対応方法をどのように考えているのか。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① 道路管理者と調整の上、現場状況に即して安全を確保できる方法を検討して行きたいと考えている。</p>

<p>浦添市社会福祉協議会 池原委員</p>	<p>① ルート変更案に関して、てだこホールでのイベント時は、ルート1で走行するルート（図書館から市役所方面へ向かうにあたり、あかひらすテーションビル前の交差点を左折する）で渋滞することが多い。そのため、ルート1もルート2と同様にルート変更した方が良いのではないかと思う。また、変更することによりバス停もルート2と共通の1箇所に対応可能となるのではないか。</p>	<p>（事務局） ① 本提案に関しても、今後検討させて頂きたい。</p>
<p>浦添市副市長 野口会長</p>	<p>① 議案②の「支線公共交通バス停設置位置について」は、修正可能な箇所及び調査が必要な箇所は作業を進めながら検討して頂きたい。なお、本議案に関しては概ね了解として承認してよいか。</p>	<p>（各委員） ① 異議なし。</p>

■議案③：支線公共交通ダイヤ設定について（資料5）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
<p>浦添市副市長 野口会長</p>	<p>① 議案③の「支線公共交通ダイヤ設定について」は、説明内容のとおり承認してよいか。</p>	<p>（各委員） ① 異議なし。</p>

③第3回浦添市交通会議

日時：平成31年2月12日（火）
14：30～16：30
場所：浦添市役所 9階 講堂

■議案①：支線公共交通実証実験計画（案）の一部見直しについて（資料2）

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） 西倉委員</p>	<p>① ルート2は車両の確保が出来次第の実施ということであるが、バスを使用するの運行が厳しく、狭隘道路も多いという状況より、乗合タクシーでの実施を検討してはどうか。</p>	<p>（事務局） ① 来年度の実証実験ではモノレールとの連携もあるため、小型バス（ポンチョ）が必要となる程度の利用者が予測されたことから、小型バスで検討を進めていた。現状として、市では小型バスを用意できないため、民間の資金援助へ応募して車両調達を検討している。なお、車両が調達できない場合、乗合タクシーでの実施も検討して行きたい。</p>
<p>浦添市副市長 野口会長</p>	<p>① 議案①の「支線公共交通実証実験計画（案）の一部見直しについて」は承認してよいか。</p>	<p>（各委員） ① 異議なし。</p>

■議案②：支線公共交通バス停設置位置（詳細）について（資料3-1～3-4）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
<p>沖縄県土木建築部 中部土木事務所 真栄里委員</p>	<p>① 将来的に、位置情報システムでコミュニティバスの位置をスマートフォン等で確認できれば良いと思う。 ② 自転車駐機場との連携も検討して頂きたい。</p>	<p>（事務局） ① バスの位置情報システムに関して、来年度の実証実験においてはコミュニティバスへバスロケーションシステムの導入も検討している。 ② 自転車駐機場に関しては今後検討を進めたい。</p>

<p>琉球大学 工学部 神谷委員</p>	<p>① 資料3-4「バス停位置に関する交通管理者からの意見」において、横断歩行者への対策というのは、横断歩道を渡る歩行者への対策なのか。</p> <p>② 横断歩道との位置関係も確認してバス停を設定しているということではよいか。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① 横断歩道を渡る歩行者への対策ではなく、バス停車時に横断歩道が無い場所での道路横断に対して、対策が必要となるということである。</p> <p>② 横断歩道より15m程度離す等、位置関係に配慮してバス停の設定を行っている。なお、横断歩行者対策の意見が挙げた場所については、現状として横断者が確認されることから、道路管理者及び地域住民の意見も踏まえ、横断防護柵の設置の必要性等を検討する。</p>
<p>浦添市副市長 野口会長</p>	<p>① 議案②の「支線公共交通バス停設置位置(詳細)について」は承認してよいか。</p>	<p>(各委員)</p> <p>① 異議なし。</p>

■議案③：支線公共交通実証実験計画(案)について(資料4)

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
<p>沖縄県土木建築部 中部土木事務所 真栄里委員</p>	<p>② 資料4のタイトルが「支線公共交通実証実験計画(案)」となっているが、浦添市の計画とわかるように、タイトルの先頭に「浦添市」と追記してはどうか。また、資料中の記載内容に関して、「運行収支」という項目名と「運賃収入」という記述があるため、「運行」と「運賃」をどちらかに統一してはどうか。なお、項目名も「運行収支計画」となるのではないか。さらに、「平成31年度実証実験の～」という記述について、実験が2年に跨る可能性もあることから、「平成31年度」の記述は除いた方が良いと思われる。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① 事務局で検討させて頂きたい。</p>

<p>一般社団法人 沖縄県バス協会 慶田委員</p>	<p>① 運賃設定に関して、小児運賃は一般運賃の割引として設定されているのではないため、一般運賃（200 円）と小児運賃（100 円）は同じ並びで記載した方が良い。また、幼児運賃適用の対象年齢は1歳以上5歳未満ではなく、5歳以下である。6歳から12歳までは小児運賃となるため、記載内容に訂正が必要である。</p>	<p>（事務局） ① ご指摘の通り訂正させていただきます。</p>
<p>浦添市自治会長会 会長 神山委員</p>	<p>① 実証実験の周知・広報活動に関して、バスルート沿線の自治会事務所及び公民館にポスターを掲示する場合は、屋外で風雨に晒されることを考慮し、ラミネートを施す等、長く地域住民に見てもらえるように工夫して頂きたい。</p>	<p>（事務局） ① ご意見のとおり対応させていただきます。</p>
<p>沖縄総合事務局 運輸部 （企画室） 崎濱代理</p>	<p>① 運行収支の試算において、ルート1では平日の平均乗車人数が約702人／日であり、運行回数が22回／日のため、約32人／便の計算となる。この場合、ポンチョの定員が35人程度であるため、毎便、満席状態となり、乗客の積み残しが生じるのではないかと考えられる。なお、ルート2においても、平日の平均乗車人数が約872人／日であり、運行回数が20回／日のため、約43人／便の計算となるため、積み残しが生じるはずである。</p>	<p>（事務局） ① 運行回数は片便の回数であるため、ルート1では両方向合わせて44回／日、ルート2では40回／日となる。その上で、1便あたりの乗車人数はルート1は約16人／日、ルート2では約22人／日となるため、ポンチョの定員以内となる。</p>

<p>沖縄総合事務局 南部国道事務所 山城委員</p>	<p>① 時刻表に関して、平日の 17 時と 19 時が 1 便、休日の 17 時と 19 時が 2 に設定されている理由を教えてください。</p> <p>② 周知・広報活動の内容に WEB での周知・広報が挙げられていたが、実験の調査においては WEB を用いた調査は実施する予定はないのか。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① 運行ダイヤを決めるにあたり、まずは始発時間をルート沿線の学校等の始業時間に合わせて設定している。その後の時刻設定に関しては、乗務員の休憩時間等も含め運行車両 4 台で最短で回せることのできるダイヤを当てはめている。そのため、運行時刻は始発の時間設定により、全ての時刻に影響が生じることから、平日と休日において同時間帯での便数が異なっている。</p> <p>② 調査項目において、現在、満足度・ニーズ調査の項目は市民アンケートによる調査を記載しているが、回答方法として WEB の活用も検討して行きたいと思う。なお、個人特定や同一人物による複数回の回答等に注意して、回答しやすい WEB アンケートについても検討して行きたい。</p>
<p>沖縄県企画部 交通政策課 長濱委員</p>	<p>① 実証実験後、赤字がどれくらいであれば、次年度以降もコミュニティバスの運行継続となるのか。また、バス事業所により回送コスト幅が大きいため、回送コスト縮減をどのように考えているのか。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① 回送コストに関しては、平成 22 年度の実験においても課題に挙がっていたことから、浦添市内でのバス営業所又は駐機場設置の可能性を 2 箇所程度候補地として検討しているが、実証実験までには営業所又は駐機場設置は間に合わないため、回送コストはかかってしまう。なお、将来的には市内のバス営業所又は駐機場の候補地を利用することでコスト縮減を図りたいと考えている。なお、赤字縮小に向けては利用推進策を積極的に実施し、赤字幅の縮小もしくは、黒字化となるように取組みたいと考えている。</p>

<p>浦添市観光協会 今村委員</p>	<p>① 基本方針の中に観光客の利便性を高めることも挙げられているが、観光客には海外からの観光客もいるため、車内の掲示において多言語化も検討されているのか。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① 多言語化に関しては、既存路線バスで実施されており、実証実験においても既存路線バスの枠組みの中で実施することを考えている。なお、広報媒体に関しては、何言語まで対応するか等、検討が必要となる。</p>
<p>琉球大学 工学部 神谷委員</p>	<p>① 周知方法としては、県内の過去の事例において横断幕での周知が最も効果的であると聞くため、コスト等の兼ね合いを見て検討して頂ければと思う。</p> <p>② コミュニティバスとして交通弱者の移動支援が一つのポリシーとしてあることから、交通弱者に対してきめ細やかな周知が別途必要と思われる。また、効果計測においてもヒアリング等で交通弱者に対してきめ細かく実施して頂きたい。</p> <p>③ ドライブレコーダーでの調査において、平日・休日複数回ではなく、連続的に記録を撮って頂きたい。それにより、どの地点で遅れが生じているのかが確認でき、また、乗降客数に関して位置情報と顔認証で OD データを取得できるため、ルート変更の検討等にも役に立つと考えられる。また、バス車両の後方にドライブレコーダーを取り付けることで、交通管理者から意見が挙がったような追越車両の事例検証にもなる。</p>	<p>(事務局)</p> <p>①、② 周知方法及び効果計測については、ご意見のとおり対応を検討させて頂きたい。</p> <p>③ OKICAの利用率は県内路線バス全体で 50%程度であることから、OKICAの OD で利用バス停は計測できると考えられる。なお、バス車内へ顔認証カメラを設置することで個人を特定して OD を得るシステム導入の検討も行ったが、約 300 万円/台となる。よって、OKICAでバス利用者の 50%程度の OD をとることで、利用傾向は把握できるのではないかと、OKICAによる利用実態集計の検討を進めている。バス車内へのドライブレコーダーの設置に関しては、既にバス事業者で車内へ設置しており、車内、車外の記録を撮っていることから、それを活用できればと考えている。</p>

<p>私鉄沖縄県労働 組合連合会 喜屋武委員</p>	<p>① 運行収支の試算に関して、運送単価は国土交通省が公表している全国の運送単価を参考にしているのか。県内の事例を参考にして運送単価の予測値を出してはどうか。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① 試算に用いた運送単価は、国土交通省が公表している沖縄ブロックの値を用いて予測値としている。</p>
<p>浦添市副市長 野口会長</p>	<p>① 議案③の「支線公共交通実証実験計画(案)」については承認してよいか。</p>	<p>(各委員)</p> <p>② 異議なし。</p>

■その他：コミュニティバスに係る民間助成金の募集内容（参考資料1）

<p>発言者</p>	<p>主な指摘・意見</p>	<p>回答・対策方針など</p>
<p>(一社) 沖縄県 ハイヤー・タクシー協会 津波古委員</p>	<p>① ルート2は狭隘道路も多いことから、今後、車両を検討する上でジャンボタクシーの活用も検討して頂きたい。タクシーが協力できるところは協力したいと考えている。なお、南城市ではジャンボタクシーを利用しており、那覇市の真和志地区でも乗合タクシーの実証実験を経て、本格運行に至っている。県内や他府県の事例も参考に、共に勉強しながら浦添市らしい地域公共交通を一緒に構築できれば良いと考えている。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① 南城市や糸満市、那覇市からも意見を聴いており、ルート2沿線に関してはコミュニティバスのみではカバーできない地域であると思っている。そのため実証実験を踏まえ、カバーできていない地域に関してはタクシー事業者とも連携させて頂きたく、ご協力をお願いしたいと考えている。</p>
<p>私鉄沖縄県労働 組合連合会 喜屋武委員</p>	<p>① 全国的に路線バスは赤字を抱えているところも多く、生産性向上に向けて貨客混載等の取組み等を実施している事例もある。コミュニティバスを成功させるためにも、浦添市内の病院とも連携（送迎バス等）して生産性の向上に努めて頂きたい。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① 浦添総合病院がてだこ浦西駅近くに移転する計画もあるため、設計の段階からコミュニティバスの活用を踏まえて話し合いを行っており、浦添総合病院とも連携して進めて行くことも現在検討している。</p>

4-10 実証実験計画のまとめ

【ルート1】

(1) 運行時期

平成31年の夏頃から1年間の予定とする。

(2) 運行ルート

てだこ浦西駅より浦添市役所～伊祖・港川・城間・屋富祖・宮城・内間地区を経ておもろまち駅へ至るルートとなる（図4-10-1）。

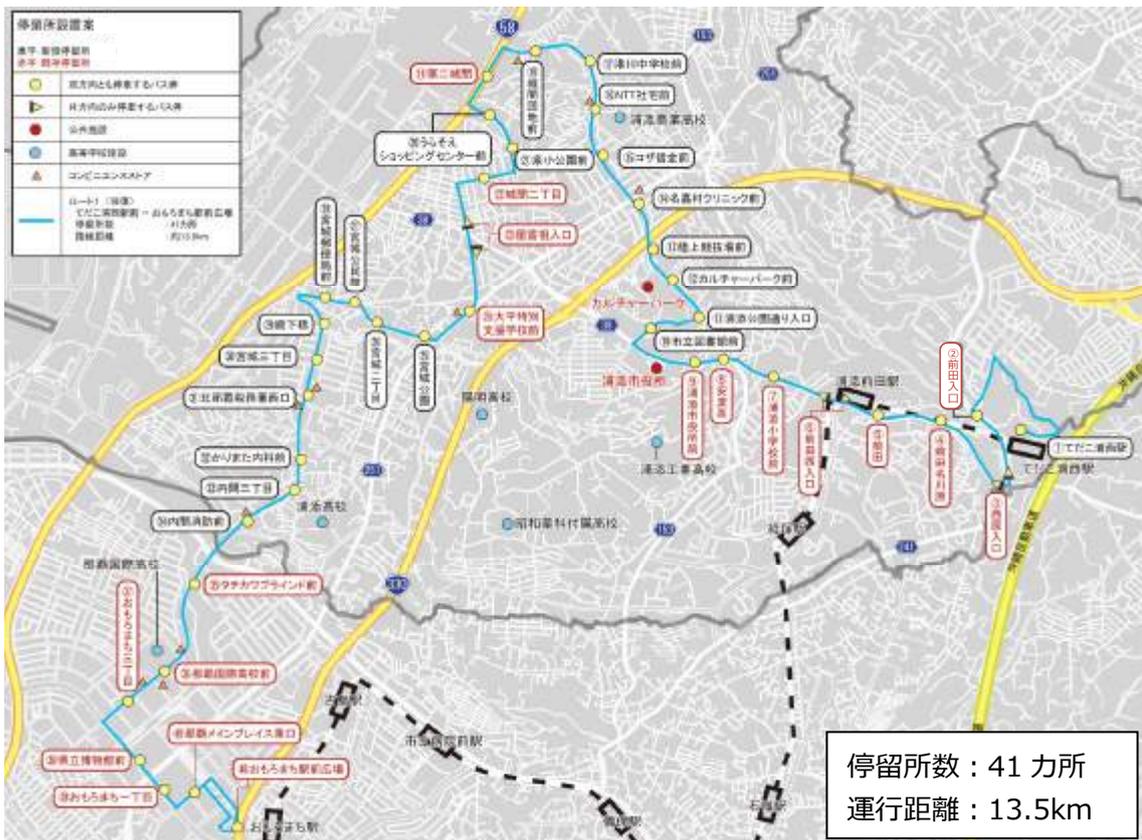


図4-10-1 コミュニティバス運行ルート（ルート1）

(3) バス停数・設置間隔

バス停数は全41ヶ所で設置間隔は平均338mで設定した。

(4) 運賃設定

運賃設定は一般200円、小児100円とし、割引は一般路線バスと同等の内容で設定した。

表4-10-1 コミュニティバスの運賃設定

対象	料金	備考
一般	200円	中学生以上
小児	100円	小学生
障がい者	100円	
免許返納者	100円	
幼児 (1歳以上5歳以下)	100円	幼児単独乗車時
	無料	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

(5) 運行ダイヤ

運行時間帯は午前 6 時～午後 22 時台とし、1 時間当たりの運行本数は 1～2 便を基本に設定した。

【てだこ浦西駅発の時刻表】

時間	平日	土曜・日曜・祝祭日
	22便/日	21便/日
6	10 40	30
7	10 45	10 40
8	40	15 45
9	20 55	35
10	30	05 50
11	25	35
12	05 45	25 55
13	20	40
14	35	55
15	15 55	45
16	30	15
17	30	00 50
18	10	40
19	00 45	10
20	40	10 50
21	10	
22		

【おもろまち駅前広場発の時刻表】

時間	平日	土曜・日曜・祝祭日
	22便/日	21便/日
6		
7	15 55	30
8	35	15 45
9	10 55	30
10	35	00 50
11	10 45	20
12	40	05 55
13	20	45
14	00 35	15
15	55	00
16	35	15
17	15	05 35
18	00	25
19	00 40	15
20	15	00 30
21	00 45	20
22	15	00

(6) 使用車両

車両は中型バスを使用することとした(写真 4-10-1)。



写真 4-10-1 中型バス車両の例

【ルート 2】

(1) 運行時期

平成 31 年度内で車両が調達出来次第、運行開始とする。

(2) 運行ルート

てだこ浦西駅よりゆいレール浦添前田駅、経塚駅～沢岬・大平地区を経て浦添市役所へ至り、市立図書館前を回って伊祖・当山・西原地区からてだこ浦西駅へ戻る浦添市内周回ルートとなる。

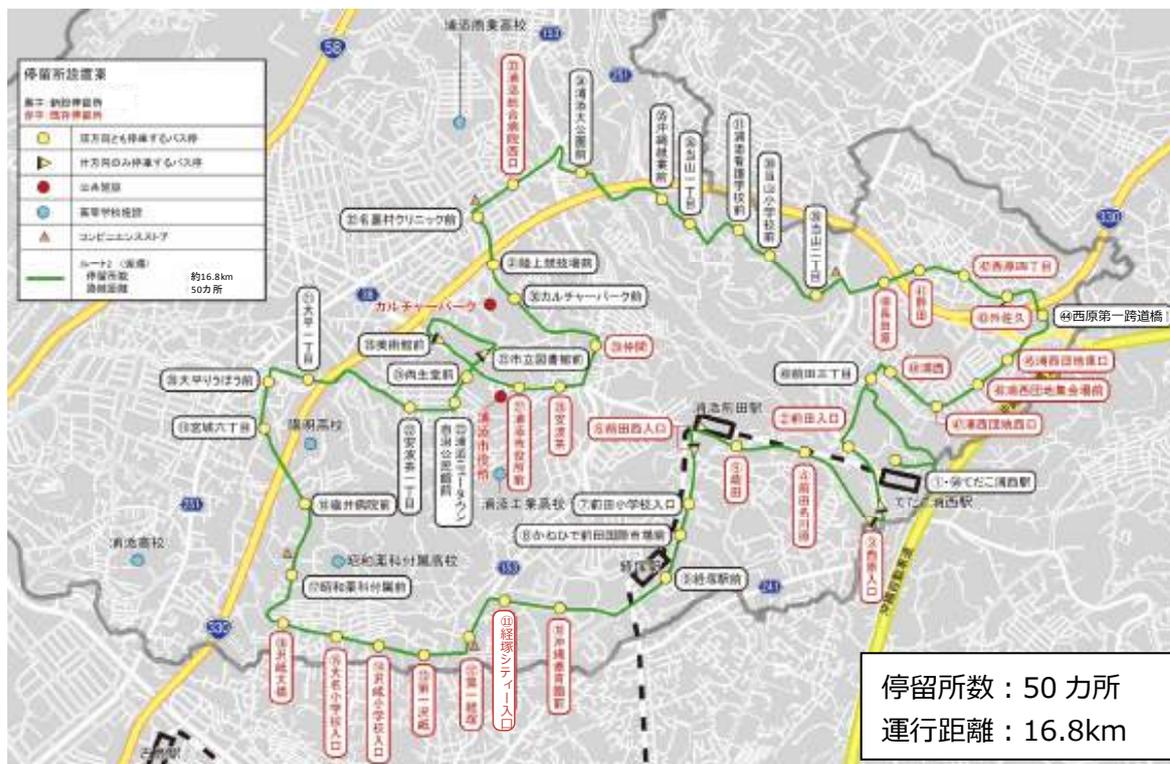


図 4-10-2 コミュニティバス運行ルート (ルート 2)

(3) バス停数・設置間隔

バス停数は全 50 ヶ所で設置間隔は平均 343m で設定した。

(4) 運賃設定

運賃設定は一般 200 円、小児 100 円とし、割引は一般路線バスと同等の内容で設定した。

表 4-10-2 コミュニティバスの運賃設定

対象	料金	備考
一般	200 円	中学生以上
小児	100 円	小学生
障がい者	100 円	
免許返納者	100 円	
幼児 (1 歳以上 5 歳以下)	100 円	幼児単独乗車時
	無料	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

(5) 運行ダイヤ

運行時間帯は午前 6 時～午後 22 時台とし、1 時間当たりの運行本数は 1～2 便を基本に設定した。

【時計回り（てだこ浦西駅発）の時刻表】

時間	平日	土曜・日曜・祝祭日
	20便/日	19便/日
6	30	55
7	10 55	40
8	55	15
9	40	05 40
10	20	35
11	15 55	20
12	45	15 50
13	25	45
14	45	50
15	25	45
16	15 55	20
17	50	15 55
18	30	50
19	40	40
20	15	35
21	05 40	5
22		

【反時計回り（てだこ浦西駅発）の時刻表】

時間	平日	土曜・日曜・祝祭日
	20便/日	19便/日
6	30	55
7	20	45
8	10	15
9	00 50	10 40
10	25	35
11	25	20
12	00 55	15 50
13	30	45
14	55	55
15	30	50
16	25	30
17	05	25
18	00 50	05
19	55	00 50
20	35	40
21	30	15
22	00	

(6) 使用車両

車両は小型バス以下の車両を使用できるよう検討する（写真 4-10-2）。



写真 4-10-2 小型バス以下で検討される車両の例

第5章 今後の対応

5-1 実証実験に向けた課題

(1) バス乗務員の確保

現在、バス事業者各社において、路線バスの乗務員不足が課題となっている。次年度コミュニティバスを運行するにあたってバス乗務員は、ルート1で10人（運行車両4台）、ルート2で10人（運行車両4台）が最低でも必要であると見込まれる。そのため、バス事業者のみならず、市でもバス乗務員確保に向けて取り組む必要がある。なお、乗務員確保が困難な場合は、運行ダイヤの見直し等も検討しなければならない。

市でのバス乗務員確保策として考えられる方法を以下に挙げる。

【乗務員確保策】

- 公共交通パネル展へ乗務員募集の掲示
- 市のHPへ乗務員募集を掲載
- 広報うらそえへの乗務員募集の折込
- 消防、調理場OB会、シルバー人材センター、各自治会等へのお知らせ公募



図 5-1-1 乗務員募集の案内（左：HP 掲載用、右：広報折込用）

(2) バス停位置に関する交通管理者からの意見

ルート1、ルート2のバス停位置に関して、交通管理者（浦添警察）より安全確保等に関する意見を頂いたため、実験事務局及び道路管理者、バス事業者のそれぞれでの取組みが考えられる対応策を以下にまとめた（図5-1-2、表5-1-1）。なお、交通管理者から意見の挙がり、対策が必要となるバス停に関しては、次年度の実証実験を進める上で早急に対応を協議する必要がある。

【ルート1】

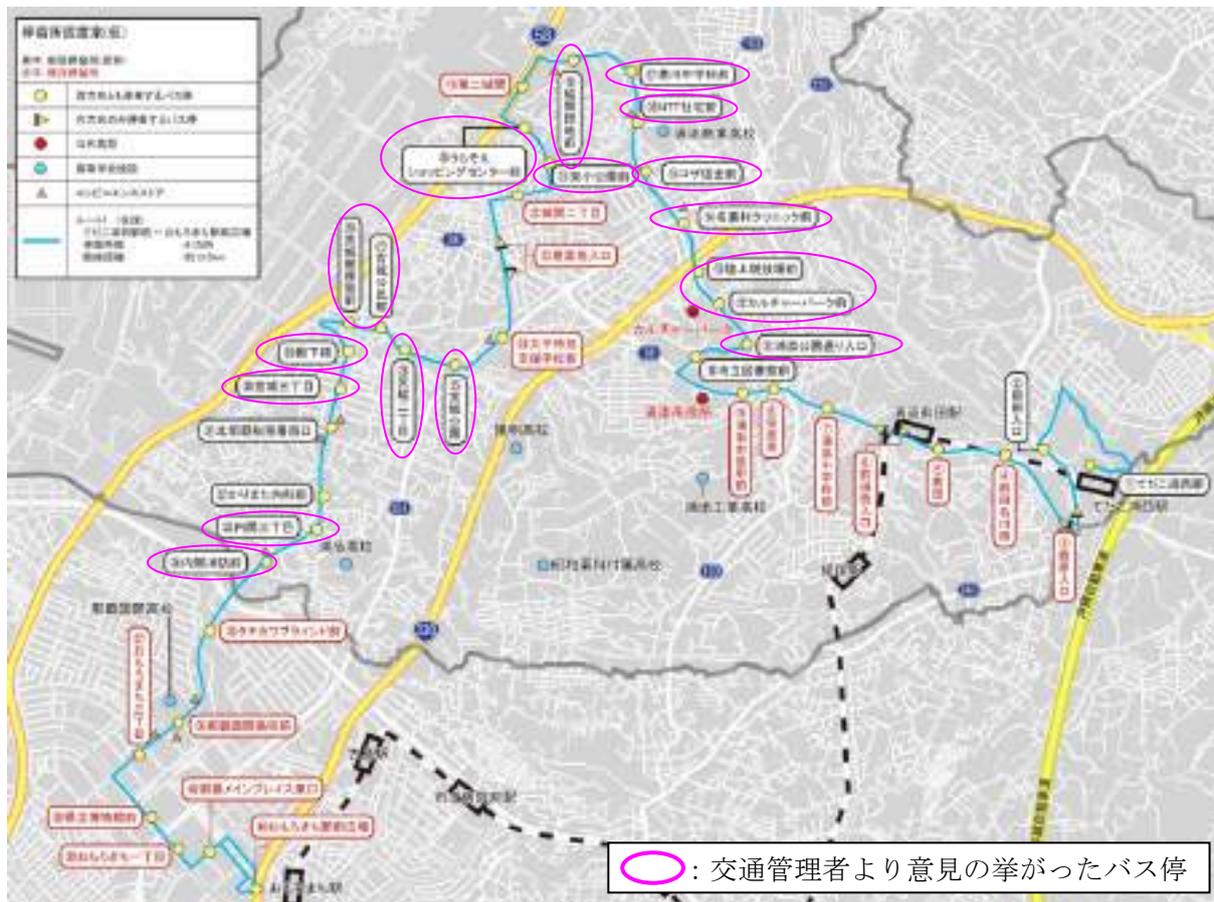


図 5-1-2 交通管理者より意見の挙がったバス停（ルート1）

表 5-1-1 交通管理者からの意見と対応検討 (ルート 1)

バス停	意見内容	考えられる対応			備考
		実施事務局 の変更検討	道路管理者 の設置検討	バス事業者 の設置検討	
上野池公園通り入口	上下方向の車道に対し速度抑制等の対策が必要 (カーブ直前で坂道を下る際、速度が出る可能性がある。また、下車中のバスを逸脱し、対向車との接触の可能性がある)		△	○	
北カルチャーパーク前	右側上り急坂前バス停と一箇所にしほれないか？	-	-	-	市民の移動利便性を考慮しバス停200m範囲以内を基本に設定
北多摩村クリニック前	おちろまち駅向けの車道に対し速度抑制の対策が必要		△	○	
ニコリ急急前	おちろまち駅向けのバス停が丁字路交差点付近であるため、バス停変更等の対応が必要	○			バス停位置を変更する場合は、道路状況(直線性、交差点の有無等)を考慮し、多摩村クリニック方面へ150m程度移動させる前段で調整
北NTT社前	自コザ池公園バス停と近いのか？一箇所にしほれないか？	-	-	-	市民の移動利便性を考慮しバス停200m範囲以内を基本に設定
北深川中平前	バス停付近の井当屋(ひらかわ)の駐停車車両との兼ね合いへの対策が必要 (夏場時間帯にかけて、購入者が多数来店する。百貨事業になりやすい)	○			バス停位置を変更する場合は、ひらかわ井当屋の駐停車車両を考慮しNTT社を前方面へ40m程度移動させる前段で調整
北城間団地前	一側車道の急坂抑制等の対策が必要(バス停がカーブ内にある)	△		○	バス停位置を変更する場合は、道路状況(直線性、交差点の有無等)を考慮し、池間中学校方面へ30m程度移動させる前段で調整
あちろそえるまっぴんぐセンター前	横断歩行者への対策が必要(歩行者の横断が緊急)			○	
北森小公園前	森小公園とショップセンターの面で横断歩行者への対策が必要		○		
北高城公園	てだこ横断歩行者のバス停が丁字路交差点付近であるため、バス停変更等の対応が必要(川沿いからの車両が多数ある)	○			バス停位置を変更する場合は、バイプラインを走行する高城バスとの乗降及び大平りうほう等の利用者の利便性を考慮し、バイプライン方面へ30m程度移動させる前段で調整
北宮城二丁目バス停	北宮城公園バス停と一箇所にてできないか？	-	-	-	市民の移動利便性を考慮しバス停200m範囲以内を基本に設定
北宮城公園前	北宮城郵便局前バス停と一箇所にてできないか？	-	-	-	市民の移動利便性を考慮しバス停200m範囲以内を基本に設定
北森下橋	上下階のバス停位置が急坂及びカーブかつ、視界が悪いため、バス停変更等の対応が必要(地下橋を越えた辺りが急坂では？)	△		○	
北宮城三丁目	北宮下橋のバス停を調整して一箇所にてできないか？	-	-	-	市民の移動利便性を考慮しバス停200m範囲以内を基本に設定
北内田三丁目	上下階のバス停位置がカーブ及び三叉路付近であるため、バス停変更等の対応が必要(③かきまた内線のバス停と調整できないか？)	○			バス停位置を変更する場合は、道路状況(直線性、交差点の有無等)を考慮し、内田消防前方面へ150m程度移動させる前段で調整
北内田団地前	交差点に近いバス停であり、一般車両の速度抑制・過速しの際の衝突防止等の対策が必要である		△	○	
合計		6	3	2	5

※対応優先順位：○>△

表 5-1-1 より、交通管理者からの意見に対し、対応が必要となるバス停について以下に示す。

⑪浦添公園通り入口

➤ 意見内容

- ・上下方向の車両に対し速度抑止等の対策が必要
(カーブ直近で坂道を下る際、速度が出る可能性がある。また、下車中のバスを追抜く際、対向車との接触の可能性はある)

➤ 考えられる対応策

- ・(第一対応策) バス事業者による対応策：バス車両への衝突防止装備等の検討
- ・(第二対応策) 道路管理者による対応策：ポストコーンの設置検討

⑭名嘉村クリニック前

➤ 意見内容

- ・おもろまち駅向けの車両に対し速度抑止の対策が必要

➤ 考えられる対応策

- ・(第一対応策) バス事業者による対応策：バス車両への衝突防止装備等の検討
- ・(第二対応策) 道路管理者による対応策：ポストコーンの設置検討

⑮コザ信金前

➤ 意見内容

- ・ おもろまち駅向けのバス停がT字路交差点付近であるため、バス停変更等の対応が必要

➤ 考えられる対応策

- ・ 実験事務局による対応策：バス停位置の変更検討
→バス停位置を変更する場合は、道路状況（直線性、交差点の有無等）を考慮し、名嘉村クリニック方面へ150m程度移動させる前提で調整（図5-1-3）

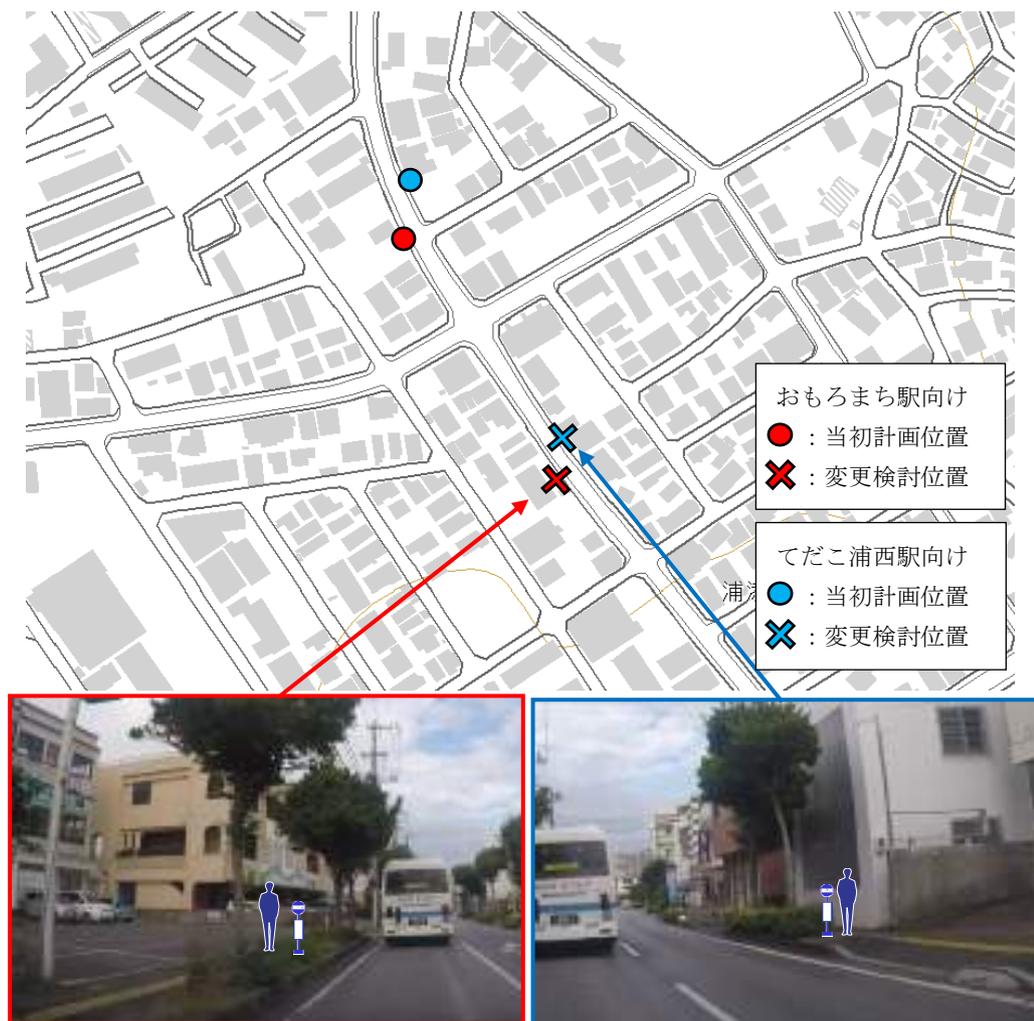


図 5-1-3 ⑮コザ信金前バス停の変更検討位置

出典：国土地理院の地理院地図（電子国土地図 Web）を一部加工

⑰港川中学前

➤ 意見内容

- ・バス停付近の弁当屋（ひらかわ）の駐停車車両との兼ね合いへの対策が必要（昼食時間帯にかけて、購入者が多数来店する。苦情事案になりやすい）

➤ 考えられる対応策

- ・実験事務局による対応策：バス停位置の変更検討
→バス停位置を変更する場合は、ひらかわ弁当前の駐停車車両を考慮し、NTT 社宅前方面へ40m程度移動させる前提で調整（図5-1-4）

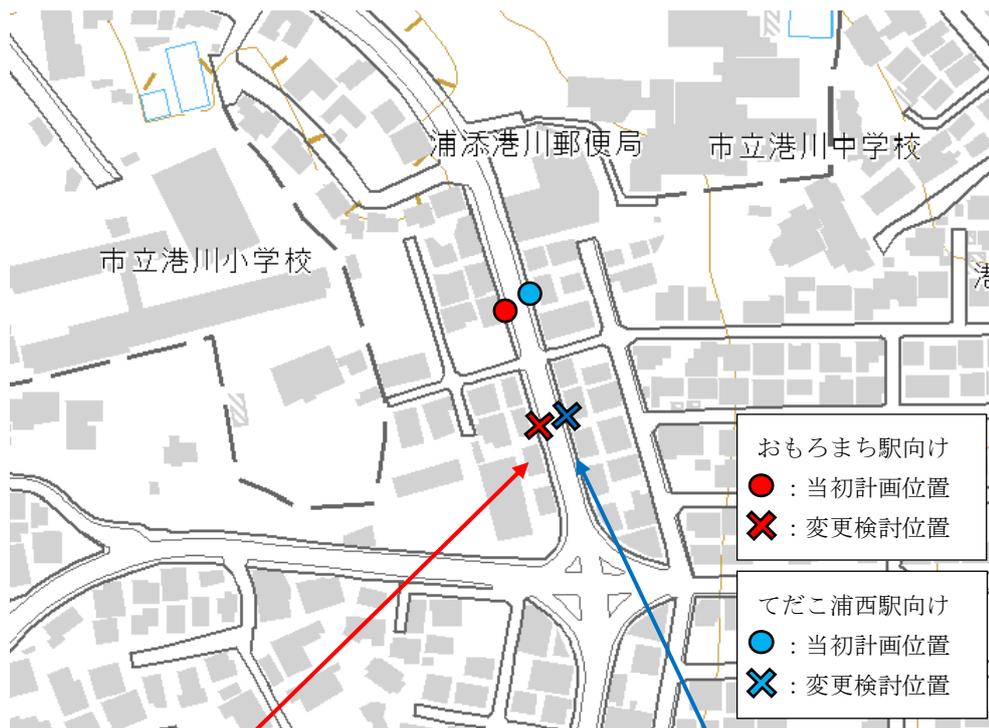


図5-1-4 ⑰港川中学前バス停の変更検討位置

出典：国土地理院の地理院地図（電子国土地図 Web）を一部加工

⑱城間団地前

➤ 意見内容

- ・ 一般車両の速度抑止等の対策が必要（バス停がカーブ内にある）

➤ 考えられる対応策

- ・ （第一対応策）バス事業者による対応策：バス車両への衝突防止装備等の検討
- ・ （第二対応策）実験事務局による対応策：バス停位置の変更検討
→バス停位置を変更する場合は、道路状況（直線性、交差点の有無等）を考慮し、
港川中学校方面へ30m程度移動させる前提で調整（図5-1-5）



図 5-1-5 ⑱城間団地前バス停の変更検討位置

出典：国土地理院の地理院地図（電子国土地図 Web）を一部加工

⑳うらそえショッピングセンター前

➤ 意見内容

- ・ 横断歩行者への対策が必要（歩行者の横断が懸念）

➤ 考えられる対応策

- ・ 道路管理者による対応策：横断防護柵の設置検討

②① 泉小公園前

➤ 意見内容

- ・ 泉小公園とショッピングセンターの間に横断歩行者への対策が必要

➤ 考えられる対応策

- ・ 道路管理者による対応策：横断防護柵の設置検討

②⑤ 宮城公園

➤ 意見内容

- ・ てだこ浦西駅向けのバス停が T 字路交差点付近であるため、バス停変更等の対応が必要（川沿いからの車両が多数ある）

➤ 考えられる対応策

- ・ 実験事務局による対応策：バス停位置の変更検討

→バス停位置を変更する場合は、パイプラインを走行する路線バスとの乗継及び大平りうぼう等の利用者の利便性を考慮し、パイプライン方面へ 30m 程度移動させる前提で調整（図 5-1-6）

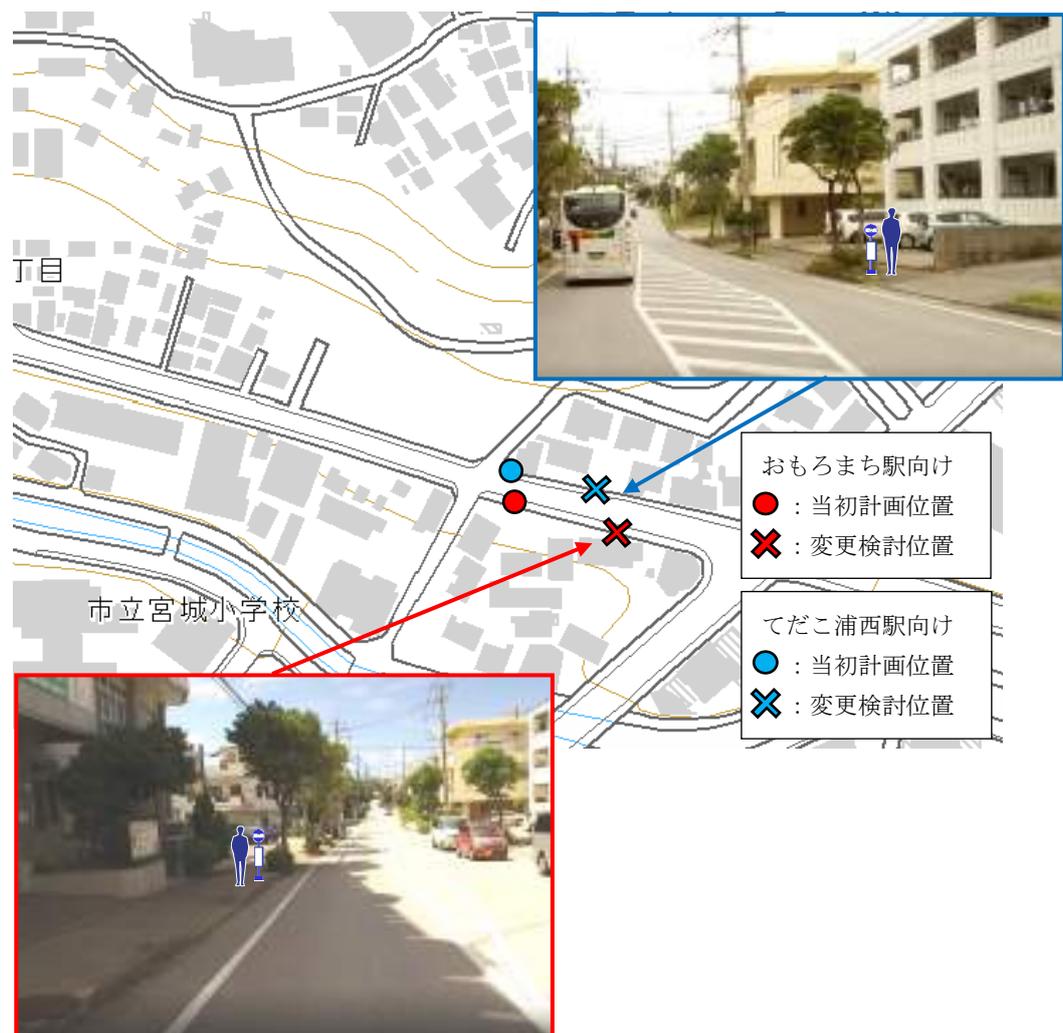


図 5-1-6 ②⑤宮城公園バス停の変更検討位置

出典：国土地理院の地理院地図（電子国土地図 Web）を一部加工

⑳殿下橋

➤ 意見内容

- ・ 上下線のバス停位置が坂道及びカーブかつ、幅員が狭いため、バス停変更等の対応が必要（殿下橋を超えた辺りがいいのでは？）

➤ 考えられる対応策

- ・ （第一対応策）バス事業者による対応策：バス車両への衝突防止装備等の検討
- ・ （第二対応策）実験事務局による対応策：バス停位置の変更検討
→バス停位置を変更する場合は、㉑宮城三丁目バス停との調整を検討

㉑内間三丁目

➤ 意見内容

- ・ 上下線のバス停位置がカーブ及び三叉路付近であるため、バス停変更等の対応が必要（㉒かりまた内科のバス停と調整できないか？）

➤ 考えられる対応策

- ・ 実験事務局による対応策：バス停位置の変更検討
→バス停位置を変更する場合は、道路状況（直線性、交差点の有無等）を考慮し、内間消防前方面へ150m程度移動させる前提で調整（図5-1-7）

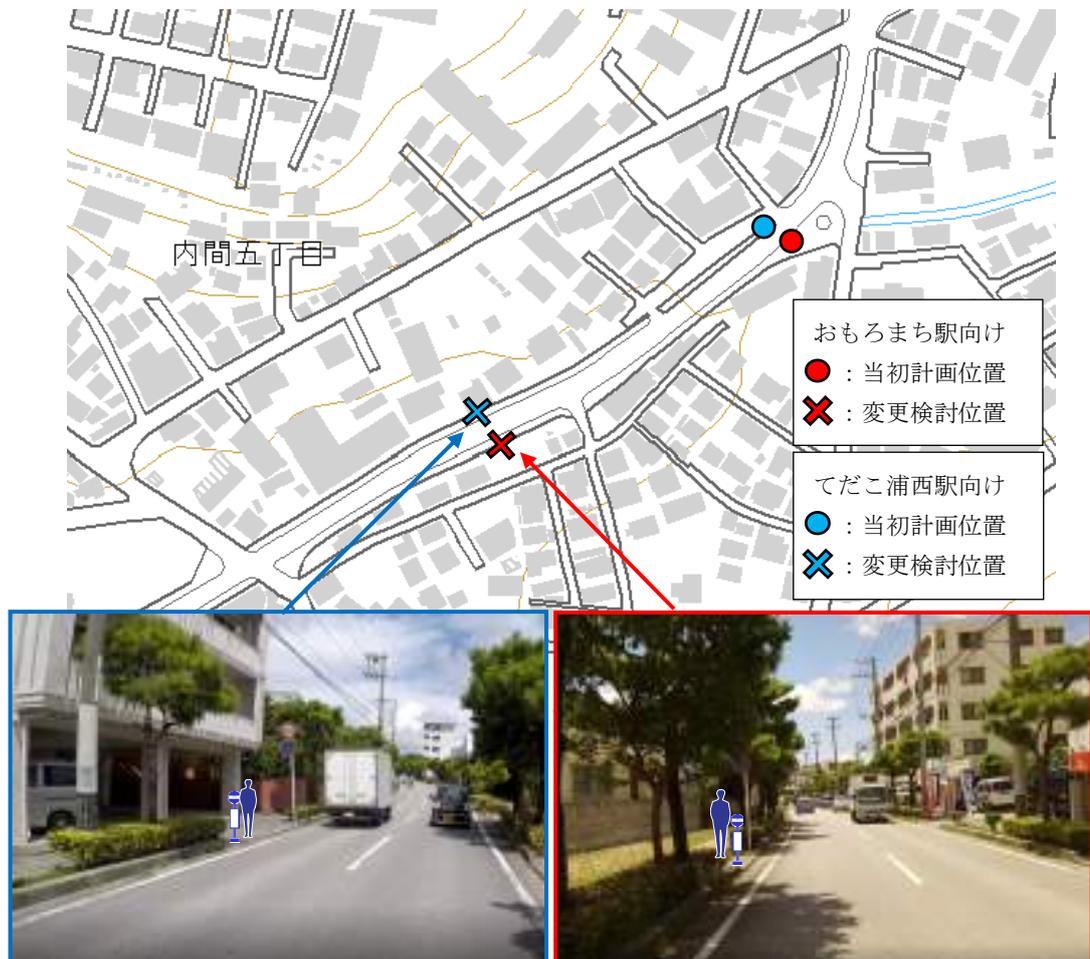


図 5-1-7 ㉑内間三丁目バス停の変更検討位置

出典：国土地理院の地理院地図（電子国土地図 Web）を一部加工

表 5-1-2 交通管理者からの意見と対応検討（ルート2）

バス停	高島町車	考えられる対応策			備考	
		実験事業者 バス停位置の変更検討	道路管理者 バスターンコーン の設置検討	バス事業者 バスターンコーン の設置検討		
① 船川田村行駅前	時計回りのバス停設置位置が丁字路交差点及び坂道頂上付近であるため、バス停変更等の対応が必要	○			バス停位置を変更する場合は、船川田村行と船川の上、宇校敷地の業者・生徒送迎駐車場での設置を検討	
② 船川田駅前	時計回りのバス停設置位置が坂道の頂上及びカーブ付近であるため、バス停設置位置変更等の対応が必要 反時計回りのバス停設置位置に関しては、対向車の樹木がせり出しており、大型車の通行もことから伐採が必要となる	○	□		バス停位置を変更する場合は、船川田村行と船川の上、宇校敷地内での設置を検討 道路へせり出している樹木の伐採と地権者へ依頼（道路管理者）	
③ 船川三丁目	時計回り・反時計回りの両方のバス停設置位置の道路幅員が狭くカーブも近い そのため、バス停車時に追越車向の追突事故防止等の対策が必要である	○		○	バス停位置を変更する場合は、③大平一丁目のバス停と統合を検討	
④ 大平一丁目	時計回り・反時計回りの両方のバス停設置位置が交差点付近であるため、バス停変更等の対応が必要 （④大平一丁目のバス停と統合してはどうか）	○			バス停位置を変更する場合は、③大平一丁目のバス停と統合を検討	
⑤ 安原第一丁目	時計回り・反時計回りの両方のバス停設置位置がカーブに近い ため、一般車向の速度抑制・追越しの際の衝突防止等の対策が必要である	△		○	バス停位置を変更する場合は、安原茶文産出方面へ70m程度移動させる前線で調整	
⑥ 船川ニュータウン前の公園駅前	時計回り・反時計回りの両方のバス停設置位置がカーブに近い ため、一般車向の速度抑制・追越しの際の衝突防止等の対策が必要である （各向生業料のバス停と統合、又は、各と統合した上で船川中央病院付近に設置してはどうか）	△		○	バス停位置を変更する場合は、⑥船川ニュータウン前のバス停と統合を検討	
⑦ 船川	時計回りのバス停設置位置を交差点（船川橋）からもう少し離せないか	△		○	バス停位置を変更する場合は、安原茶文産出方面へ70m程度移動させる前線で調整	
⑧ 船川大公園前	時計回りのバス停設置位置がカーブに近い ため、⑧船川大公園前方面へ移動できないか	△		○	バス停位置を変更する場合は、道路状況（道路性、乗通し等）を考慮し、⑧船川大公園前方面へ65m程度移動させる前線で調整	
⑨ 船川第一丁目	バス停設置位置がカーブ及び坂道に位置しており、安全対策に問題があるため、公園駐車場を利用できないか	○			バス停位置を変更する場合は、公園管理者と調整の上、船川大公園の駐車場での設置を検討	
⑩ 船川南中学校前	反時計回りのバス停設置位置がカーブに近い ため、バス停設置位置の変更又は、追越しの際の衝突防止等の対策が必要である			△	バス停位置を変更する場合は、道路状況（道路性、乗通し等）を考慮し、⑩船川二丁目方面へ65m程度移動させる前線で調整	
⑪ 船川小学校前	バス停設置位置が坂道にあたるため、上下方向の車向に対し速度抑制等の対策が必要 反時計回りのバス停位置に関しては、交差点（船川橋）からもう少し寄せないか	○		○	バス停位置を変更する場合は、⑪船川二丁目方面へ15m程度移動させる前線で調整	
⑫ 船川二丁目	上下線のバス停位置がカーブ付近であるため、バス停変更等の対応が必要	○			バス停位置を変更する場合は、道路状況（道路性、乗通し等）を考慮し、時計回り・反時計回り共に船川田方面へ50m程度移動させる前線で調整	
⑬ 船川第一町駅前	反時計回りの必清西田側車口方面が坂道でカーブであり見通しが悪い ため、一般車向の速度抑制・追越しの際の衝突防止等の対策が必要である			○		
⑭ 船川三丁目	バス停設置位置が坂道の下部に位置するため、一般車向の速度抑制・追越しの際の衝突防止等の対策が必要である			○		
合計		9	0	0	1	9

※対応優先順位：○＞△

表 5-1-2 より、交通管理者からの意見に対し、対応が必要となるバス停について以下に示す。

⑰昭和薬科付属前

➤ 意見内容

- ・ 時計回りのバス停設置位置が T 字路交差点及び坂道頂上付近であるため、バス停変更等の対応が必要

➤ 考えられる対応策

- ・ 実験事務局による対応策：バス停位置の変更検討
→バス停位置を変更する場合は、昭和薬科付属と相談の上、学校敷地の来客・生徒送迎駐車場での設置を検討（図 5-1-9）

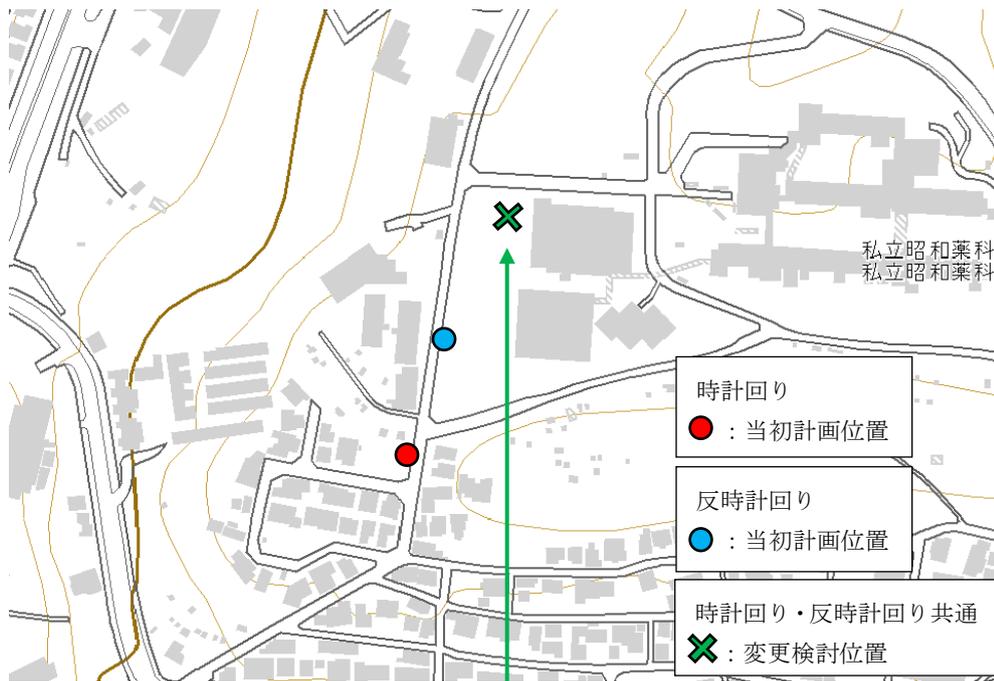


図 5-1-9 ⑰昭和薬科付属前バス停の変更検討位置

出典：国土地理院の地理院地図（電子国土地図 Web）を一部加工

⑱嶺井病院前

➤ 意見内容

- ・ 時計回りのバス停設置位置が坂道の頂上及びカーブ付近であるため、バス停設置位置変更等の対応が必要
- ・ 反時計回りのバス停設置位置に関しては、対向側の樹木がせり出しており、大型車の通行もあることから伐採が必要となる

➤ 考えられる対応策

- ・ 実験事務局による対応策：バス停位置の変更検討
→バス停位置を変更する場合は、陽明高等学校と相談の上、学校敷地内での設置を検討（図 5-1-10）
- ・ 道路管理者による対応策：植栽の伐採
→道路へせり出している樹木の伐採を地権者へ依頼



⑱宮城六丁目

➤ 意見内容

- ・ 時計回り・反時計回りの両方のバス停設置位置の道路幅員が狭くカーブも近いため、バス停車時に追越車両の追突事故防止等の対策が必要である

➤ 考えられる対応策

- ・ バス事業者による対応策：バス車両への衝突防止装備等の検討

⑳大平りうぼう前

➤ 意見内容

- ・ 時計回り・反時計回りの両方のバス停設置位置が交差点付近であるためバス停変更等の対応が必要

(㉑大平一丁目のバス停と統合してはどうか)

➤ 考えられる対応策

- ・ 実験事務局による対応策：バス停位置の変更検討
→バス停位置を変更する場合は、㉑大平一丁目のバス停と統合を検討

㉑安波茶一丁目

➤ 意見内容

- ・ 時計回り・反時計回りの両方のバス停設置位置がカーブに近いため、一般車両の速度抑止・追越しの際の衝突防止等の対策が必要である

➤ 考えられる対応策

- ・ バス事業者による対応策：バス車両への衝突防止装備等の検討

㉒浦添ニュータウン自治公民館前

➤ 意見内容

- ・ 時計回り・反時計回りの両方のバス停設置位置がカーブに近いため、一般車両の速度抑止・追越しの際の衝突防止等の対策が必要である

➤ 考えられる対応策

- ・ (第一対応策) バス事業者による対応策：バス車両への衝突防止装備等の検討
- ・ (第二対応策) 実験事務局による対応策：バス停位置の変更検討
→バス停位置を変更する場合は、㉑尚生堂前のバス停と統合を検討

㊸仲間

➤ 意見内容

- ・ 時計回りのバス停設置位置を交差点（信号機）からもう少し離せないか

➤ 考えられる対応策

- ・ （第一対応策）バス事業者による対応策：バス車両への衝突防止装備等の検討
- ・ （第二対応策）実験事務局による対応策：バス停位置の変更検討
→バス停位置を変更する場合は、安波茶交差点方面へ70m程度移動させる前提で調整（図5-1-11）

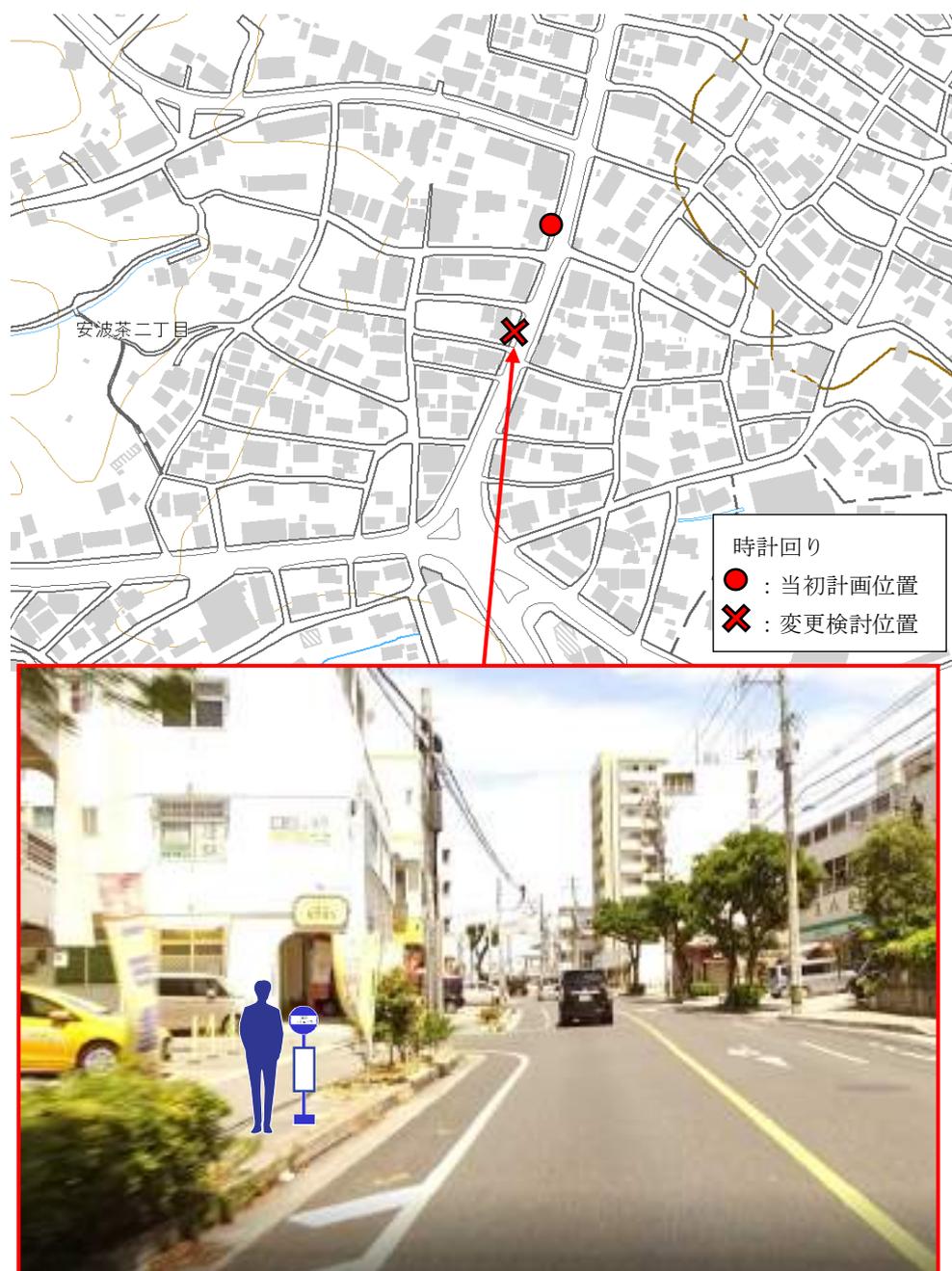


図 5-1-11 ㊸仲間バス停の変更検討位置

出典：国土地理院の地理院地図（電子国土地図 Web）を一部加工

③④浦添大公園前

➤ 意見内容

- ・ 時計回りのバス停設置位置がカーブに近いため、③⑤沖縄紙業前方面へ移動できないか

➤ 考えられる対応策

- ・ (第一対応策) バス事業者による対応策：バス車両への衝突防止装備等の検討
- ・ (第二対応策) 実験事務局による対応策：バス停位置の変更検討
→バス停位置を変更する場合は、道路状況(直線性、見通し等)を考慮し、③⑤沖縄紙業前方面へ65m程度移動させる前提で調整(図5-1-12)

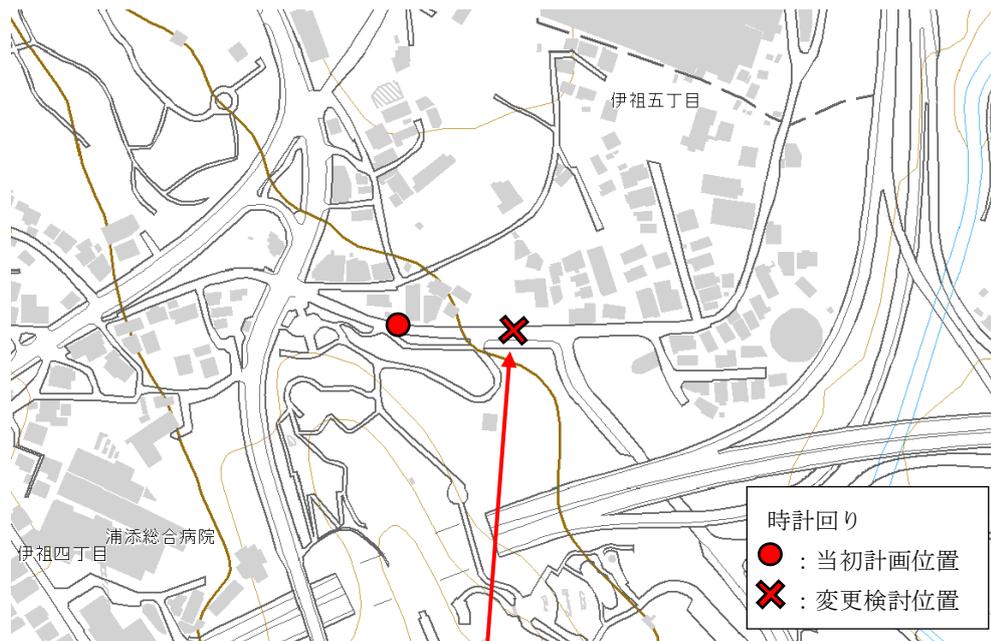


図 5-1-12 ③④浦添大公園前バス停の変更検討位置

出典：国土地理院の地理院地図（電子国土地図 Web）を一部加工

③⑤沖縄紙業前、③⑥当山一丁目

➤ 意見内容

- ・バス停設置位置がカーブ及び坂道に位置しており、安全対策に問題があるため、公園駐車場を利用できないか

➤ 考えられる対応策

- ・実験事務局による対応策：バス停位置の変更検討
→バス停位置を変更する場合は、公園管理者と調整の上、浦添大公園の駐車場での設置を検討（図 5-1-13）

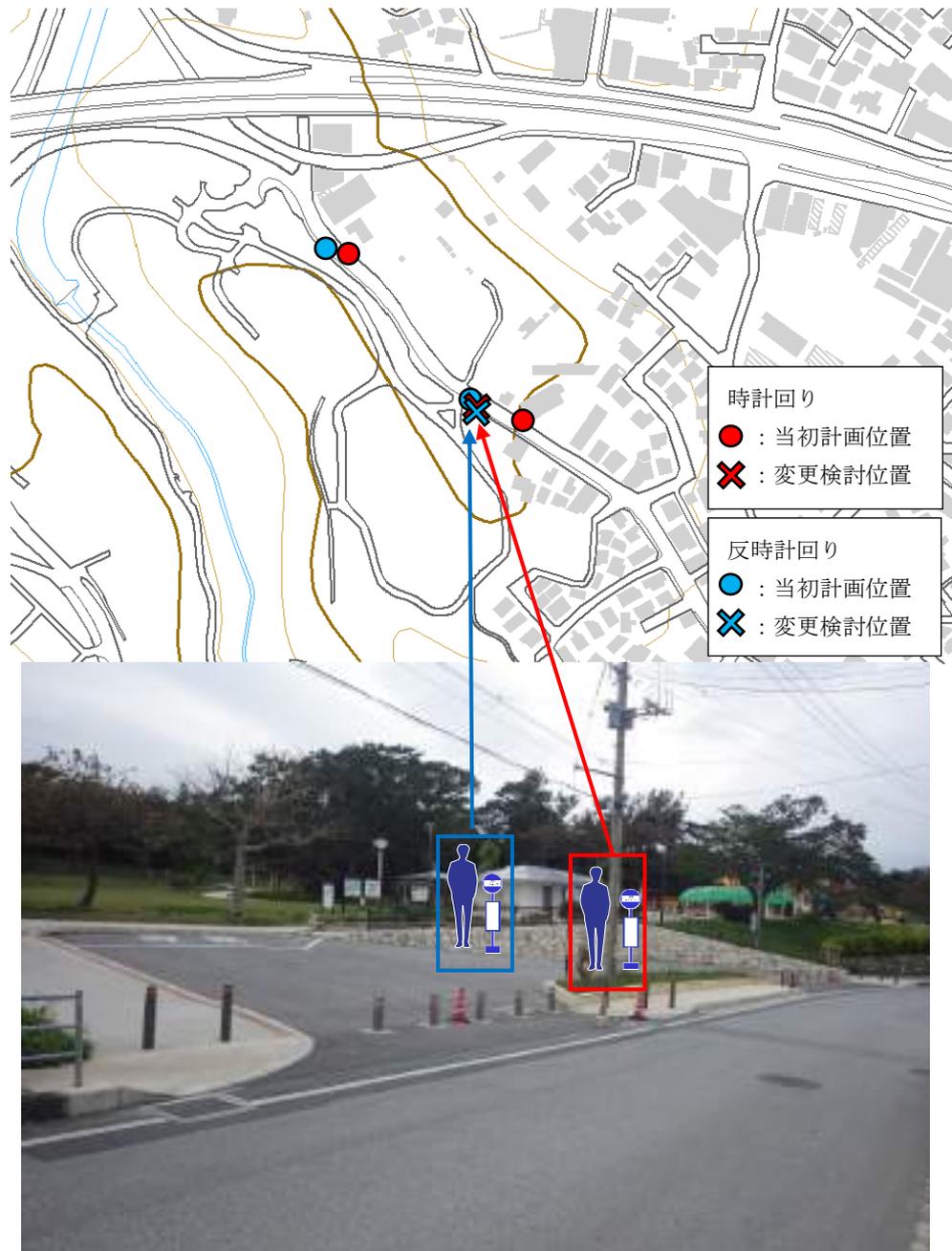


図 5-1-13 ③⑤沖縄紙業前、③⑥当山一丁目バス停の変更検討位置

出典：国土地理院の地理院地図（電子国土地図 Web）を一部加工

③⑦浦添看護学校前

➤ 意見内容

- ・ 反時計回りのバス停設置位置がカーブに近いため、バス停設置位置の変更又は、追越しの際の衝突防止等の対策が必要である

➤ 考えられる対応策

- ・ 実験事務局による対応策：バス停位置の変更検討
→バス停位置を変更する場合は、道路状況（直線性、交差点の有無等）を考慮し、
③⑥当山一丁目方面へ65m程度移動させる前提で調整（図5-1-14）



図 5-1-14 ③⑦浦添看護学校前バス停の変更検討位置

出典：国土地理院の地理院地図（電子国土地図 Web）を一部加工

③⑧当山小学校前

➤ 意見内容

- ・バス停設置位置が坂道にあたるため、上下方向の車両に対し速度抑止等の対策が必要
- ・反時計回りのバス停位置に関しては、交差点（信号機）からもう少し離せないか

➤ 考えられる対応策

- ・バス事業者による対応策：バス車両への衝突防止装備等の検討
- ・実験事務局による対応策：バス停位置の変更検討
→バス停位置を変更する場合は、③⑨当山二丁目方面へ15m程度移動させる前提で調整（図5-1-15）



図 5-1-15 ③⑧当山小学校前バス停の変更検討位置

出典：国土地理院の地理院地図（電子国土地図 Web）を一部加工

③⑨当山二丁目

➤ 意見内容

- ・ 上下線のバス停位置がカーブ付近であるため、バス停変更等の対応が必要

➤ 考えられる対応策

- ・ 実験事務局による対応策：バス停位置の変更検討

→バス停位置を変更する場合は、道路状況（直線性、見通し等）を考慮し、時計回り・反時計回り共に④④長田原方面へ50m程度移動させる前提で調整（図5-1-16）

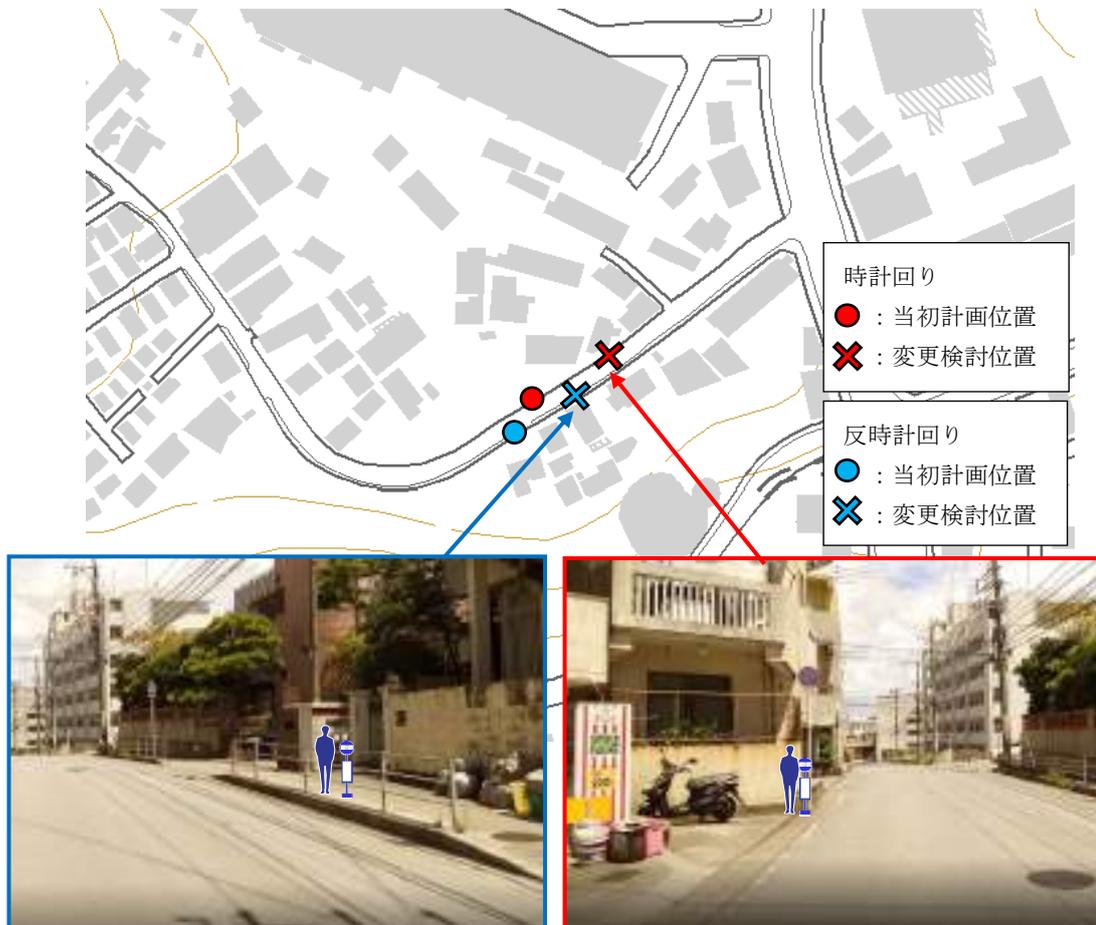


図 5-1-16 ③⑨当山二丁目バス停の変更検討位置

出典：国土地理院の地理院地図（電子国土地図 Web）を一部加工

④④西原第一跨道橋

➤ 意見内容

- ・ 反時計回りの④⑤浦西団地東口方面が坂道でカーブであり見通しが悪いため、一般車両の速度抑止・追越しの際の衝突防止等の対策が必要である

➤ 考えられる対応策

- ・ バス事業者による対応策：バス車両への衝突防止装備等の検討

④9前田三丁目

➤ 意見内容

- ・バス停設位置が坂道の下側に位置するため、一般車両の速度抑止・追越しの際の衝突防止等の対策が必要である

➤ 考えられる対応策

- ・バス事業者による対応策：バス車両への衝突防止装備等の検討

なお上記で挙げているバス事業者による対応策としては、バス車両への衝突防止装備等の実施例としては、バス車両後部へ追突注意喚起のステッカーの貼付（写真 5-1-1）や、LED 表示版での乗降中の追突注意喚起の方法が挙げられる。



写真 5-1-1 バス車両後部への追突注意喚起ステッカー貼付事例

出典：佐賀市営バスブログ