



浦添市地域公共交通会議

【第1回】

資料 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

平成30年10月24日
浦添市都市建設部都市計画課

1. 支線公共交通導入に向けた全体工程



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

年度	~H28 (~2016)	H29 (2017)	H30 (2018)	H31 (2019)	H32~ (2020)	備考
浦添市	<p>《公共交通関連の取組》</p> <p>コミュニティバス実証実験 (H22)</p> <p>実証実験ルート再考・市民ニーズ調査 ・運行形態検討 (H25)</p>	<p>公共交通の課題</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通の動向把握 現況分析 課題整理 <p>支線公共交通導入の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> 導入方針 支線公共交通運行ルート(案)の検討 支線公共交通実証実験計画(素案)の検討 <p>関係機関調整</p> <p>地域公共交通会議</p>	<p>実証実験計画の作成</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行計画検討 (運行ルート等) 収支試算 利用促進策 事業評価方法 等 <p>実証実験運行計画の申請、準備等</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行事業者選定・許可申請 道路使用・占用許可申請 機材準備・設置 周知広報 等 <p>H30地域公共交通会議</p>	<p>浦添市地域公共交通網形成計画の検討・策定</p> <p>支線公共交通実証実験</p> <p>関係機関調整</p> <p>地域公共交通会議</p>	<p>運営・管理</p> <ul style="list-style-type: none"> 評価・検証 利用促進策実施 改善見直し計画検討 <p>支線公共交通本格導入</p>	
関連		<ul style="list-style-type: none"> 臨港道路(浦添線)・浦添北道路等供用開始 		<ul style="list-style-type: none"> モルル延長区間開業 基幹バス導入 第1st地区大型商業施設 	<ul style="list-style-type: none"> 幸地IC供用開始 前田駅にぎわい交流ゾーン基本計画 	

第1回 H30 10月 実証実験計画(素案)

- ・車両、運行ルートの決定
- ・事業者選定方針の決定 など

第2回 H30 12月 実証実験計画(案)

- ・バス停配置箇所の決定
- ・その他検討項目の決定 (運行ダイヤ、運行台数等) など

第3回 H31 2月 実証実験実施計画の策定

【第1回会議】

第1回会議においては、支線公共交通の検討方針が承認された

・議題

(1) 報告

- ① 支線公共交通導入に向けた「背景と目的」、「スケジュール」について
- ② 浦添市の公共交通を取り巻く現状と課題

(2) 議案

① 支線公共交通の検討方針

- ・コミュニティバス& デマンド交通
- ・支線公共交通導入の基本的考え方

▼ 支線公共交通導入の基本的考え方

優先度
高

基本的考え方①：交通不便地域の改善を図る交通手段の構築

・公共交通空白地の解消を図り、市民の誰もが公共交通を使える環境の構築

基本的考え方②：移動制約者（高齢者、児童・生徒等）の移動手段を構築

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

基本的考え方③：市民の利便性を高める交通手段の構築

・市民の移動特性に対応した交通手段の構築

基本的考え方④：広域的・幹線的事業

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

基本的考え方⑤：まちづくりの取組との連携

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

基本的考え方⑥：観光客の利便性を高める交通手段の構築

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



【第2回会議】

第2回会議においては、支線公共交通運行ルート(案)と支線公共交通実証実験計画(素案)が承認された

・議題

(1) 報告

- ① 第1回浦添市地域公共交通会議議事要旨について
- ② 浦添市地域公共交通会議設置要綱について
- ③ アンケート調査結果について

(2) 議案

- ① 支線公共交通運行ルート(案)について
- ② 支線公共交通実証実験計画(素案)について

▼支線公共交通実証実験計画(素案)の内容

1. 実証実験項目

- ① 実施時期及び期間
- ② バス停位置
- ③ 運賃設定
- ④ サービス水準
- ⑤ 運行車両
- ⑥ 駐機場候補地

その他(実験告知の検討及び利用促進に関する調査・検討)

- 2. 実証実験費用の試算
- 3. 実証実験手続き
- 4. 補助金制度

▼支線公共交通運行ルート(案)の内容

		国道58号沿線域:ルート1	モノレール沿線域:ルート4		
概要		てだこ浦西駅からおもろまち駅をむすび、「内間・宮城」「城間・伊祖」の空白地域等を考慮し、H22実証実験ルートのコスト削減をベースとしたルート	てだこ浦西駅を起終点とし、「西原、安波茶、大平、沢岫」の空白地域を考慮し、浦添市役所及びカールチャーパーク等を経由したルート		
区間延長		L=10.0km	L=15.41km/h		
既存バス路線との重複		L=4.30km	L=4.01km		
①	交通不便地域の改善	空白地域:2.3km 不便地域:2.3km	空白地域:5.9km 不便地域:6.2km		
		○	12	◎	18
②	移動制約者(高齢者、児童・生徒等)	医療施設:20ヶ所(内病院:2) 高校:3ヶ所 小中学校:5ヶ所	医療施設:33ヶ所(内病院:4) 高校:2ヶ所 小中学校:4ヶ所		
		○	10	○	10
③	市民の利便性	公的施設:21ヶ所	公的施設:35ヶ所		
		◎	12	◎	12
④	広域的・幹線の事業との連携	接続駅数:3ヶ所	接続駅数:3ヶ所		
		◎	9	◎	9
⑤	まちづくりの取組との連携	市内イベント開催:4ヶ所 大型商業施設:4ヶ所	市内イベント開催:3ヶ所 大型商業施設:3ヶ所		
		◎	6	◎	6
⑥	観光客等の来訪者に向けた市内周遊	主要観光スポット:2ヶ所	主要観光スポット:2ヶ所		
		○	2	○	2
⑦	需要予測(採算性)	710トリップ(-8.8百万円/年)	1030トリップ(-17.7百万円/年)		
		◎	18	○	12
留意事項等		・新都心区間では、渋滞による遅れ時間の懸念 ・所要予想時間:40分/片道(平均時速15km)		・西原、安波茶、大平、沢岫では、一部道路の狭小区間を通過 ・所要予想時間:62分/片道(平均時速15km)	
		69		69	

※承認された推奨運行2ルート案を次項(P4)へ示す



● 推奨ルート運行2ルート案



表1 浦添市内 バス系統一覧

系統番号	系統名	会社名
20	※名護西線	琉球・沖縄
21	新都心真志川線	琉球バス
23	真志川線	琉球バス
23	※急行バス(真志川線)	琉球バス
24	那覇大謝名線	琉球バス
25	普天間空港線	那覇バス
26	宜野湾空港線	琉球バス
27	屋敷名線	沖縄バス
28	※読谷線(喜名)	琉球・沖縄
28	※読谷線(楚辺)	琉球・沖縄
29	※読谷線(喜名)	琉球・沖縄
31	泡瀬西線	東陽バス
32	コンベンションセンター線	沖縄バス
33	糸満西原線	那覇バス
43	北谷線	沖縄バス
47	赤嶺てだこ線	沖縄バス
52	与勝線	沖縄バス
55	牧港線	琉球バス
56	浦添線(浦添西原折返)	琉球バス
56	浦添線(真栄原折返)	琉球バス
63	謝苺線	琉球バス
77	名護東線	沖縄バス
80	与那城線	沖縄バス
87	てだこ線	沖縄バス
88	宜野湾線	琉球バス
90	知花線	琉球バス
91	城間線(南風原)	東陽バス
92	那覇～イオンモール線	沖縄バス
97	琉大線(首里経由)	那覇バス
98	琉大線(バイパス)	琉球バス
99	天久新都心線	琉球バス
110	長田真志川線	琉球バス
112	国体道路線	琉球バス
120	※名護西空港線	琉球・沖縄
191	城間線(一日橋)	東陽バス
223	真志川おもろまち線	琉球バス
227	屋敷名おもろまち線	沖縄バス
228	※読谷おもろまち線	琉球・沖縄
263	謝苺おもろまち線	琉球バス
331	※急行バス線(久茂地経由)	東陽バス
334	国立劇場おきなわ線	沖縄バス
777	※急行バス(屋敷名線)	沖縄バス
YB	やんばる急行バス	やんばる

作成元：浦添市 都市建設部 都市計画課 都市交通企画係 (平成28年3月版)

このMAPは「バスマップ沖縄」が作成した経路図にもとづいています。
<http://www.kotsu-okinawa.org>

※現在、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。

※120番のバスは国際通り経由のみです。

浦添市地域公共交通会議会議事要旨

浦添市地域公共交通会議

第1回委員会議事要旨

日時：平成29年11月13日（月）

14:30～16:30

場所：浦添市役所 9階 講堂

■資料1：浦添市地域公共交通会議設置要綱について

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
沖縄総合事務局 運輸部 (陸上交通課) 西倉委員	<ul style="list-style-type: none">第3条第4～5項に示す一般貸切(乗用)という規定は、道路運送法に規定はなく、会議メンバーからみると、「一般乗用」が適切ではないか。	(事務局) <ul style="list-style-type: none">ご指摘内容について、確認を行い適切に修正を行う。

■議題(1)：浦添市の公共交通を取り巻く現状と課題について(資料3)

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
沖縄県都市モノレール株式会社 延長推進室 仲村委員	<ul style="list-style-type: none">6、8ページに示している、学校送迎及び移動ニーズのトリップ数について、単位は人/日という認識でよいか。	(事務局) <ul style="list-style-type: none">ご指摘のとおり、単位は人/日である。
沖縄総合事務局 運輸部 (陸上交通課) 西倉委員	<ul style="list-style-type: none">8ページの円グラフ凡例について、公共交通と比較を行うのであれば、自動車ではなく、自家用車という表現が適切ではないか。	(事務局) <ul style="list-style-type: none">ご指摘の通り、修正を行う。

■議題(2)：支線公共交通の検討方針について(資料4)

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
浦添市 副市長 野口会長	<ul style="list-style-type: none">基本的な考え方に示している優先度を考慮し、今後、モデルルートを検討を進めていくのか。	(事務局) <ul style="list-style-type: none">基本的な考え方が決まれば、それに基づき、H22実証実験ルート及びモノレール駅周辺地域のルート検討を進めていく。また、今年度、アンケート調査を実施する予定であり、その結果もルート検討の参考にしたい。

<p>一般社団法人 沖縄県バス協会 慶田委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行形態について、モデル 2（路線固定型）とモデル 3（完全デマンド）の違いについて教えていただきたい。 ・ モデル 2,3 とした場合、自由乗降を将来目指していくという考えなのか。県内には事例がなく、浦添市の将来的な提案なのか。 ・ 8 ページの路線固定型について、路線を定めて需要があれば迂回していくという方式なのか。 	<p>(事務局)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ モデル2はルートが決まっており、予約が入れば走行する運行形態である。一方、モデル 3 については完全デマンドになっており、路線ルートが決まっていない運行形態である。 ・ 今回あくまで、一般論としてそれぞれの運行形態の可能性を明記した。具体的な運行形態については今後検討を行う。 ・ その通りである。
<p>沖縄総合事務局 運輸部 (陸上交通課) 西倉委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 基本的な考え方において、観光客の利便性を高める交通手段の構築と記載されているが、ルート検討の観光客等の来訪者に向けた市内周遊について、人気エリアは通過しないと記載されているのは矛盾ではないか。 ・ 基本的な考え方について、最優先項目は交通不便地域の改善を図る交通手段の構築だと考える。 ・ ルート検討において、住民へのアンケートのみならず、ヒアリングを行い有効と考える。 	<p>(事務局)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ルート検討において、優先度の高い視点から考慮した際に、最終的に観光エリアを通過しない可能性もあることをイメージとして資料には記載した。
<p>一般社団法人 沖縄県ハイヤー タクシー協会 津波古委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本会議へ出席しているタクシー事業者 2 社の選定について教えていただきたい。 ・ タクシーや路線バス等の既存の公共交通を活用した上で、不足している面を充足していくという視点をおいていただきたい。 	<p>(事務局)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ モノレール延長区間の沿線地域において、デマンド交通の可能性も考えられることから、その地域のタクシー事業者を本会議の委員として出席して頂いた。

<p>沖縄総合事務局 南部国道事務所 下地委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ ルートの検討については、基本的な考え方に基づき、複数のルートと比較検討していくのか。 ・ 県内の事例を示しているが、各市町村の評価についてヒアリングをおこなっているのか。その評価が、今後の浦添市の支線公共交通検討において判断材料になるのではないか。 ・ 第1回会議以降の検討の進め方について、不明確ではないか。 	<p>(事務局)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ご指摘の通り、優先度に基づき比較表を用いて、ルートの検討を行う。 ・ 今回、中城村の護佐丸バス・北谷町のC-BUSを試乗してきて、職員側と事業者側で問題の認識が異なる。北谷町は運行して間もないことから、評価は難しいが、中城村については今後、ヒアリングを考えている。 ・ 来年度以降、年2回の会議を想定しているが場合によっては数を増やして検討していかないといけない。まずは基本的な考え方を固めないとルート選定は難しい。
<p>一般社団法人 沖縄県バス協会 慶田委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ ルートの選定においては、既存バス路線との競合を避けて頂きたい。 ・ 支線公共交通の運行にあたっては、予備車両も含めた検討を行って頂きたい。 	<p>(事務局)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ルートの選定に関しては関係機関と協議したうえで、調整を図っていききたい。 ・ 予備車両について今後検討を行う予定。
<p>沖縄県企画部 交通政策課 座安委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ モノレール延長区間の開業に合わせて、既存のバス路線の見直し等は考えているのか。 	<p>(那覇バス・琉球バス)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ バス路線の見直しを検討している。 <p>(沖縄バス・東陽バス)</p> <p>モノレール延長区間周辺において、既存のバス路線がないことから、検討は行っていない。</p> <p>(沖縄バスについては、会議後にバス路線の見直しの可能性がある事を確認)</p>
<p>沖縄県都市モノレール株式会社 延長推進室 仲村委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成32年度より、本格運行を目標としているが、採算性の検討等は、今後、行っていくのか。 	<p>(事務局)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成32年度本格導入はあくまで目標である。平成22年度の実証実験では本格導入に至らなかったため、事前検討をしっかりと行い本格導入につなげていきたい。
<p>浦添市副市長 野口会長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 議案の「支線公共交通の検討方針」について、異存ありませんか。 	<p>(各委員)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 異議無し

浦添市地域公共交通会議
第2回委員会議事要旨

日時：平成30年2月8日（木）
14：30～16：30
場所：浦添市役所 9階 講堂

■議案①：支線公共交通運行ルートについて（資料4）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
<p>沖縄総合事務局 運輸部 (陸上交通課) 西倉委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> 今回挙げられているルート案について、アンケートの結果は反映されているのか。 	<p>(事務局)</p> <ul style="list-style-type: none"> ルート案を設定していくうえでの基本的な考え方として結果を反映させた。
<p>浦添市 副市長 野口委員長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ルート案について、交通空白地域の解消ということと移動制約者への対応というところが重点的に置かれているのか。 	<p>(事務局)</p> <ul style="list-style-type: none"> ルート選定を考えていくうえで一番に交通空白地域の解消、次に移動制約者の移動手段の構築を重点的に置いた。 本会議の中で推奨ルートを決めた後、地元住民へのヒアリングを行って若干ルートが変わることがある。
<p>沖縄県都市モノレール株式会社 延長推進室 仲村委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> 資料4、13ページについて、各ルートで点数がつけられているが、満点はいくらであるか。 	<p>(事務局)</p> <ul style="list-style-type: none"> 合計点数の満点は81点。項目別の満点については、次回以降示すようにしたい。

<p>沖縄県土木建設部 都市計画・モノレール課 桃原代理</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ ルート案の接する施設について、基本的な考え方はあるのか。 ・ 評価項目のまちづくりの取り組みとの連携について、評価基準となる施設に那覇市の商業施設が入っている。これはまちづくりの取り組みとの連携ではなく利用者の利便性の話になってくるのではないのか。 	<p>(事務局)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成22年度の実証実験の課題となった駐機場の確保をてだこ浦西駅周辺あるいは浦添市カルチャーセンター付近を想定している。また浦添市内の南北の基幹的な公共交通である基幹バスと沖縄都市モノレールを接することを前提としたルートとなっている。 ・ ご指摘の通り、評価項目のまちづくりの取り組みとの連携については市民の利便性という観点から評価を行った。浦添市内の大型商業施設は点在しているので、大型商業施設が集中している那覇市新都心を含めた評価となった。 ・ モノレール延長に伴う前田地区、浦西地区についてもまちづくりの視点として、加味していく。
<p>私鉄沖縄県労働組合連合会 喜屋武委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ ルート案を考えていくうえでバス事業者と調整しているのか。 ・ ルート1とルート3について、既存バス路線と競合する箇所が多いため、影響が多いと考える。 ・ 運転手についても人材の競合により、運転手不足による路線の廃止も懸念されると考える。 	<p>(事務局)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ルート案については事前にバス事業者へ調整を行っている。今後細かいルートについては、地元住民にヒアリングを行いながら詰めていきたいと考えている。 ・ 基本的な考え方として、既存路線バスは広域的な移動の公共交通であり、コミュニティバスは市内周遊という手段であるため、ルートは被るが目的は被らないため競合はないと考える。 ・ 運転手についてはバス事業者と協力して運転手を募りたいと考えている。

<p>浦添市老人クラブ 連合会 金城委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事務局の推奨ルート案はどれか。 ・ ルート 1~3 について、起終点がおもろまち駅になっている理由はあるのか。 ・ 感覚的にはルート 4 が交通空白地域を考えている。 ・ 高齢者利用の観点からデマンドバス、デマンドタクシーについても今後検討してほしい。 ・ アンケート設問の公民館に来館する人について、自治会管理の有無を入れてほしい。 	<p>(事務局)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 点数を見るとルート 1 とルート 4 が推奨ルートとなっているが、本会議で推奨ルートを決めたいと考えている。 ・ 平成 22 年実証実験では起終点を古島駅にし、新都心を周遊するルートであったが、利用者が少なかった。今回はその結果を踏まえて、利用が増えると予想されている新都心通過のルートを考えておもろまち駅の起終点ルートを検討した。 ・ 需要の数を考えたうえで今回の検討をコミュニティバスとした。今後コミュニティバスで対応できない課題については他のデマンド交通を検討していきたい。
<p>沖縄県タクシーハイヤー協会 津波古委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 支線交通政策について、コミュニティバスで対応できない課題が生まれると思う。将来的には、タクシーも貢献できるように対応していきたい。 	
<p>沖縄総合事務局 運輸部 (陸上交通課) 西倉委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者は病院以外にも行くと考えられる。普段、高齢者が行くようなシルバー人材センター等の施設については評価項目の施設として挙げているのか。 ・ 移動制約者の視点を考えるとこのような施設を入れるべきではないか。 	<p>(事務局)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 項目 2 に高齢者が行くような施設は入っていない。 ・ シルバー人材センター等の施設については項目 3 で評価を行った。
<p>沖縄県都市モノレール株式会社 延長推進室 仲村委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 資料 4、11 ページのルート 4 の値と 15 ページの値で整合が取れない。どの数値が正しい値か。 	<p>(事務局)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 15 ページの値が正しい値である。11 ページでは運賃収入の値を 59.8 から 67.3 へ修正を行う。

<p>浦添市 副市長 野口委員長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国道 58 号沿線域推奨ルートについて、事務局はルート 1 を推奨している意義はあるか。 ・ モノレール沿線域推奨ルートについて、事務局はルート 4 を推奨しているが意義はあるか。 	<p>(異議なし)</p>
--------------------------	---	---------------

■議題 (2) : 支線公共交通実証実験計画 (素案) について (資料 5、参考資料 4)

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
<p>沖縄総合事務局 運輸部 小柳委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 実証実験の平成 31 年度からの補助を検討されている場合早めにご相談頂きたい。 ・ スケジュールについて、ルート選定をバス事業者に早めに相談したほうがよいと思われる。 	<p>(野口委員長)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 実証実験時の補助金については、再度検討していただきたい。
<p>沖縄県都市モノレール株式会社 延長推進室 仲村委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 参考資料 4、3 ページの需要予測の考え方について、PT 調査に基づいた数値であるのか。 ・ アンケートの結果にて、乗り継ぎを生じた場合公共交通を乗らない人が過半数を超えているが、需要予測について乗り継ぎ抵抗は反映されているのか。 	<p>(事務局)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ トリップ数については PT 調査のバス利用率を使って、算出している。 ・ 乗り継ぎ抵抗については需要予測に反映されていない。

<p>琉球大学 工学部 神谷委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 22 年実証実験の際にアンケート調査、バスの乗り降り調査を行っているのか。 ・ 平成 22 年実証実験のアンケートと既存各種データ及び平成 22 年実証実験のバスの乗り降りのデータを用いれば、行動モデルを作成することが可能であるとする。 PT 調査の需要予測にこだわっているがこの手法を用いればさらに定量的に需要予測を算出することが出来るとする。 	<p>(事務局)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 22 年実証実験でも同様なアンケートを行った。乗り降り調査については、3 日間の平均乗車で把握することが出来る。
------------------------------	---	--