

浦 添 市 地 域 公 共 交 通 会 議

【 第 1 回 】

資料 4 : 支線公共交通実証実験計画（案）について

平成30年10月24日

浦添市都市建設部都市計画課

実証実験項目	計画案
①実施時期及び期間	・モノレール開業(平成31年夏頃)～1年間を予定
②バス停位置	・200m間隔での設置を予定
③運賃設定	・一般料金として200円を基本に設定を予定 ・一般路線バスと同等の割引率を検討
④サービス水準	・運行時間帯は6時～22時台を予定 ・2便/時間で運行を予定
⑤運行車両	・小型バス(ポンチョ)での運行を予定
⑥駐機場候補地	・有力箇所として①てだこ浦西駅付近高架下と③経塚調理場跡地で検討が進行中

①.実施時期及び期間 ※平成29年度に承認された下記内容を計画案としたい

- 実証実験の実施時期は、モノレール延長区間の開通時期と合わせるものとし、平成31年度の実施を検討
- 過去の実証実験結果、周知期間、ライフスタイル変更等考慮し、実証実験期間を1年程度想定し、利用者動向の見極め、利用者増を図る

実験実施時期及び期間はモノレール開業（平成31年夏頃）～1年間を予定
※季節や利用推進策の実施による利用者数の変動を1年を通して把握に努め、検討を実施する

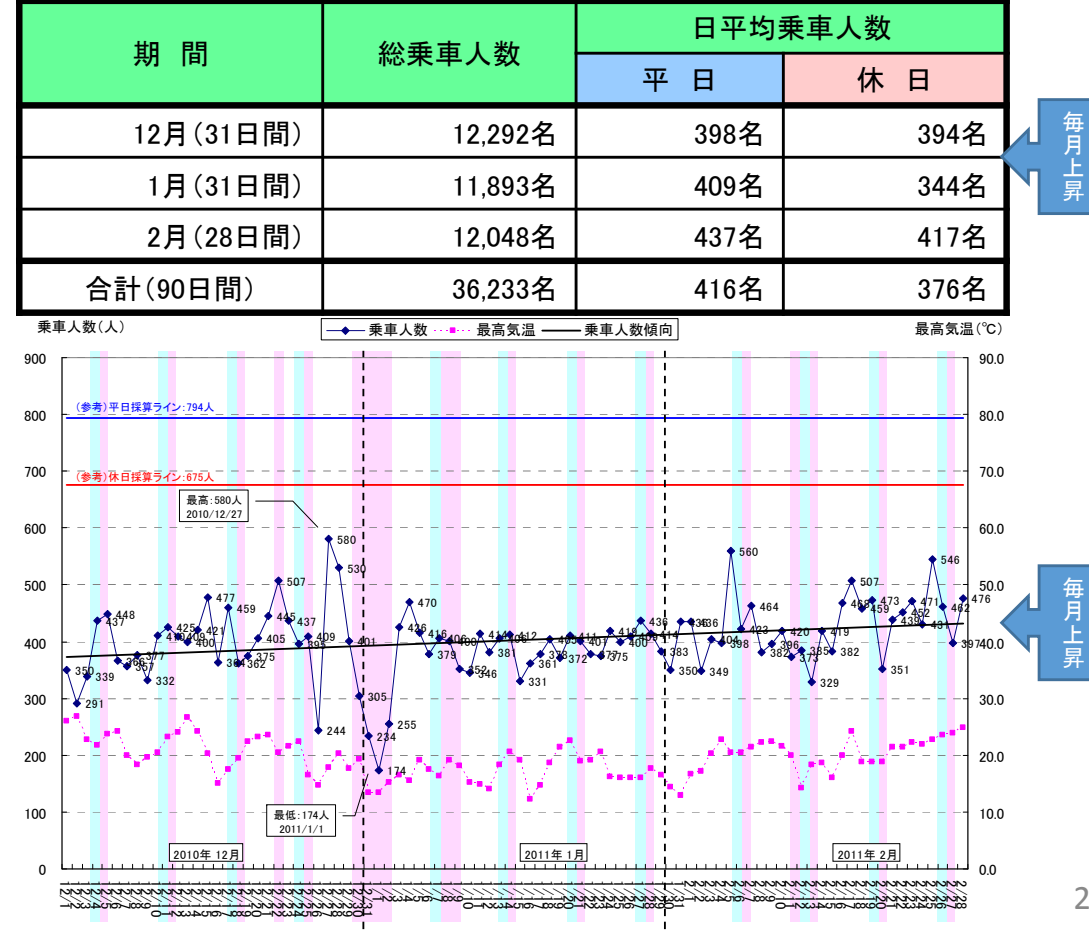
■ 実施時期

- ・ 延長区間の開業を平成31年予定



■ 実施期間

- ・ 実験の継続による、利用者の増加



②.バス停位置 ※平成29年度に承認された下記内容を踏まえ、ルート決定後調整を進める

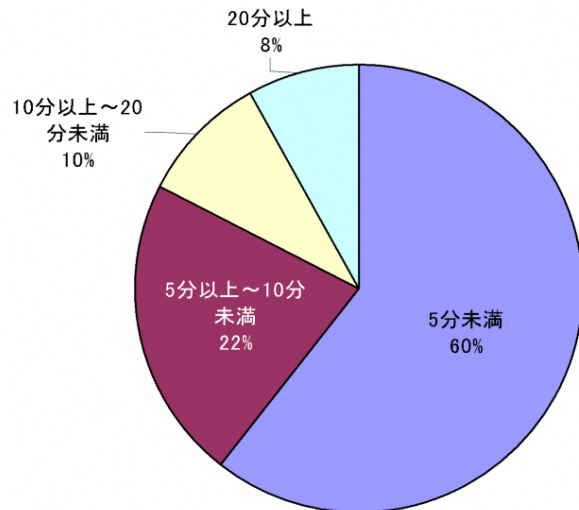
- アンケートの結果では、バス停まで短い距離200m未満を望む意見が54%を占める
- アンケート結果及び高齢者の歩行距離（休憩を含め約200m）を考慮することが必要
- バス停は、200m間隔を配置基準として、周辺状況等に応じて設置を計画

バス停を200m間隔で配置した場合、
68.5%のニーズをカバーできる

■ バス停配置では、以下の条件も含め検討する。

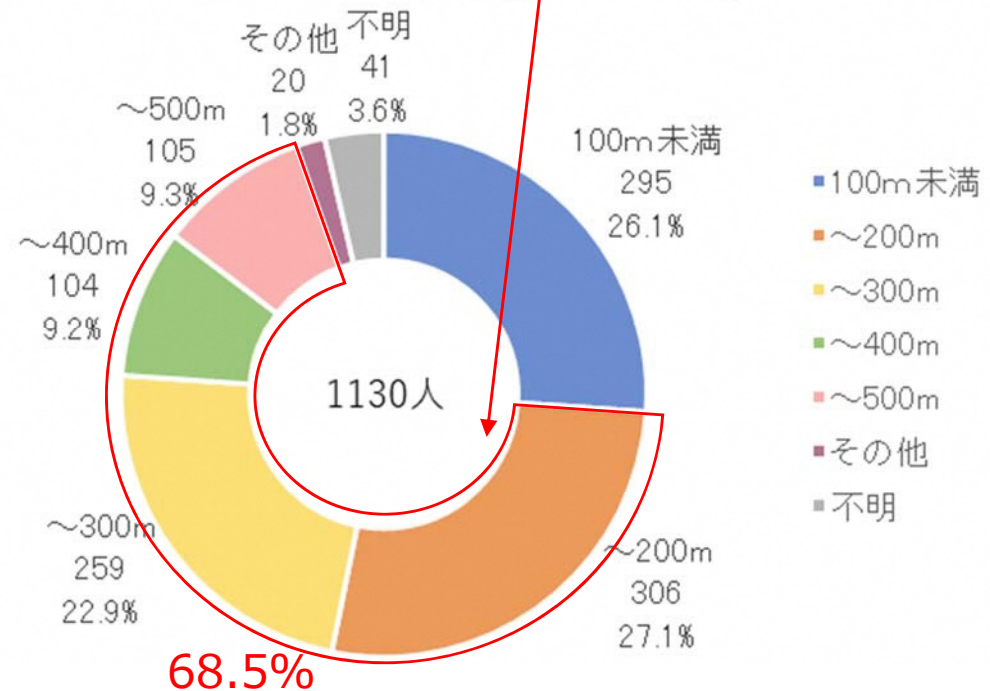
- ① 道路条件
- ② 周辺交通への影響
- ③ 公共施設等へのアクセス性
- ④ 公共交通との連携 等

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



■ 自宅からバス停までの利用しやすいと思う距離について

自宅からバス停まで、短い距離を望む意見が多く、200m未満は53.2%、300m未満は22.9%となった。



③.運賃設定 ※平成29年度に承認された下記内容を計画案としたい

- 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%、200円未満は25.2%を占める
- 運賃を200円とした場合、61.2%が利用可能と考えていることから、実証実験における運賃は200円を基本として検討
- 一般路線バスと同等な割引率を検討（本格運行へ移行することを見据えて）

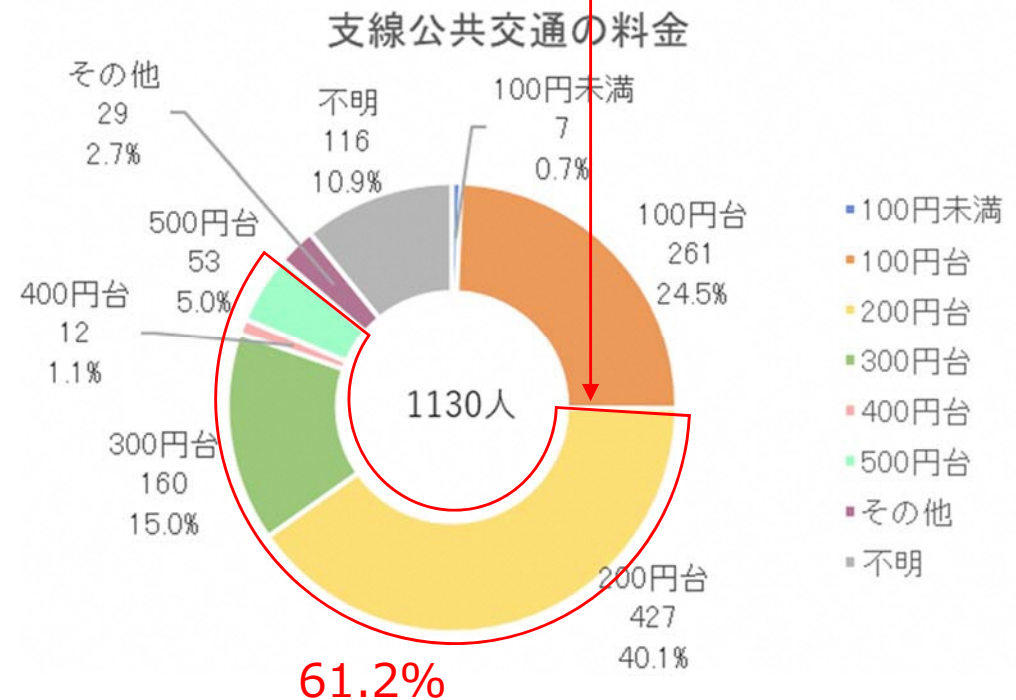
■ H22年実験時の運賃設定

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

■ 運賃設定（案）

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

■ 支線公共交通利用時の運賃について

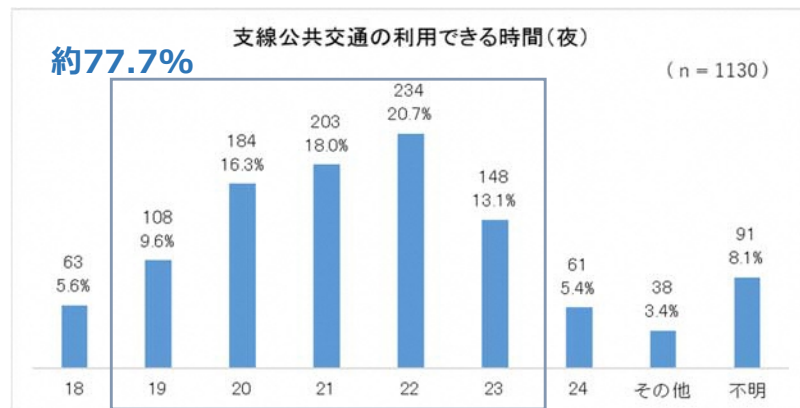
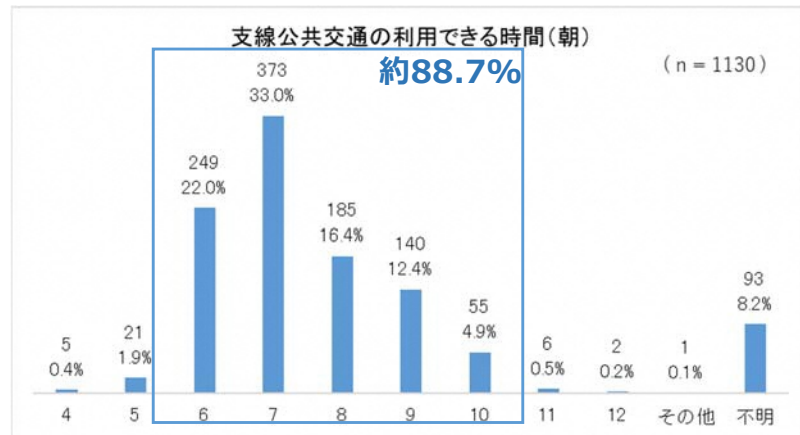


④.サービス水準 ※平成29年度に承認された下記内容を踏まえ、ルート決定後調整を進める

- 支線公共交通の運行時間は、路線バス（5時～23時台）及びモノレール（5時～23時台）等との連携を考慮し検討
- 1時間あたりの運行本数を2便から4便で検討

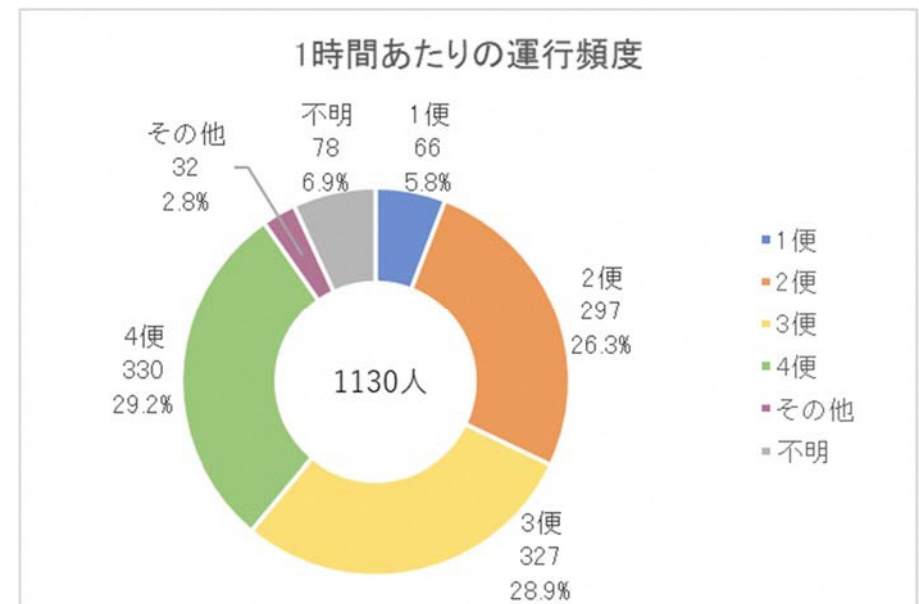
■ 運行時間帯

運行時間の意向は、朝は7時台、夜は10時までの意向が最も多い。



■ 運行本数

1時間あたりの運行本数は、4便/hが最も多く約29.2%

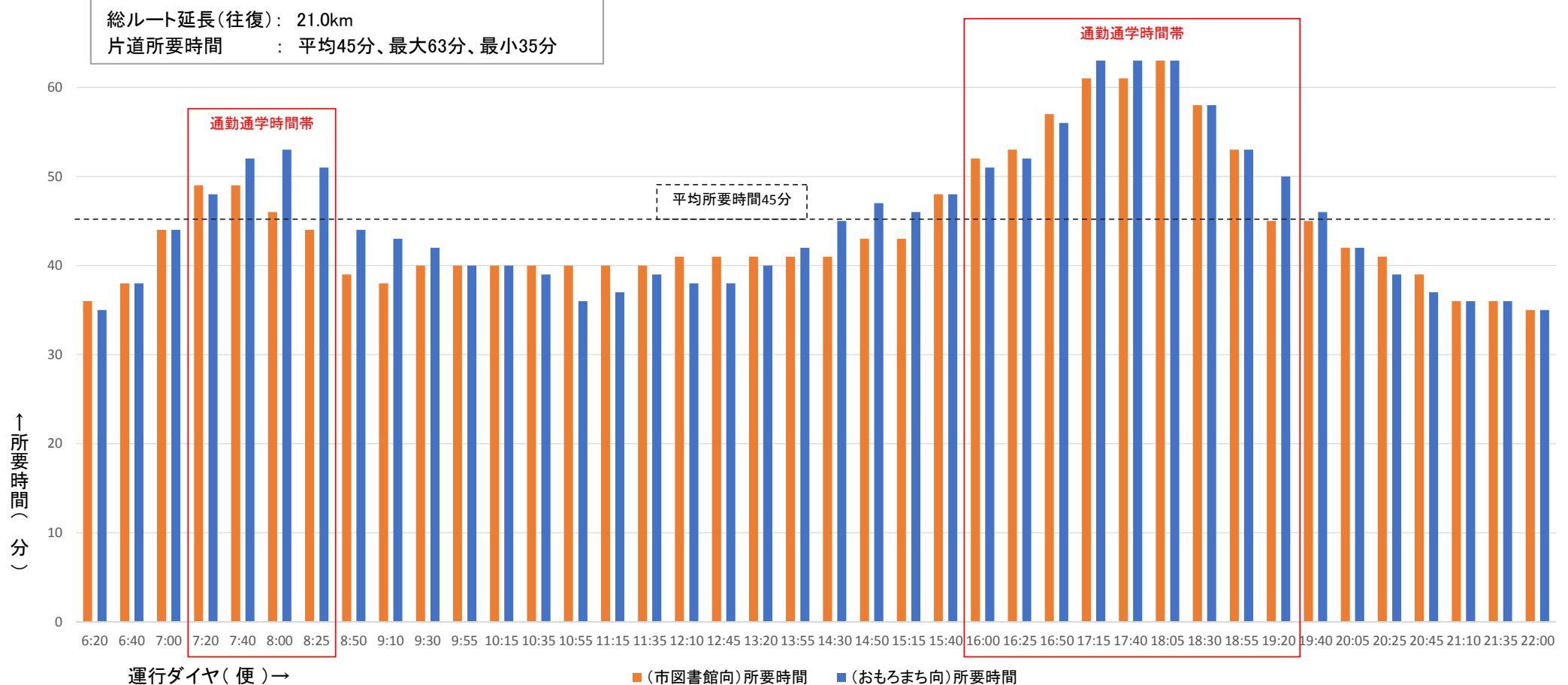


④.サービス水準

- 運行時間帯は平成22年度の実証実験と平成29年度に実施したアンケート結果より、6時～22時台で設定し、運行本数は1時間あたり2便を基本とする
- 上記に関して、ルート決定後、他路線との接続や乗務員シフト、運行コスト等を考慮しながら、今後の検討を進めたい

参考：平成22年実証実験の運行ダイヤ毎の所要時間

※朝夕の通勤通学の時間帯は利用需要が多いと予想されるが、道路渋滞により所要時間も大きくなる



⑤.運行車両 ※平成29年度に承認された下記内容を基に運行車両を選定

- 実証実験に使用する運行車両については、走行ルート of 需要を考慮し決定
- また、運行車両については、ルート及び事業者との調整により決定

■ 中型バス

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

画像：中型バス



■ 小型バス (マイクロバス)

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

画像：トヨタ コースター



■ 小型バス (ポンチョ)

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

画像：日野 ポンチョ



(画像・諸元・価格等はロングタイプ)

■ 大型ワゴン

分 類	大型ワゴン
長 さ × 幅	5.4m×1.9m
乗 車 定 員	～14 人
最小道路幅員	4.5m
価 格 (目 安)	280 万円～
燃 費	10.2km/ℓ
特徴	比較的小回りが利き狭隘な道路でも通行可能。 定員数が多いことからバスと称して使用される事が多い。 定員が 11 名以上なら運転には中型免許が必要。

画像：トヨタ ハイエースコミュニティ

※「おでかけなんじい」で使用している車両



⑤.運行車両の選定

- 走行ルート需要として、ルート1は710人／日、ルート2は1030人／日であり、1便あたりの乗車平均は約10～17人と試算される
- 朝夕の通勤・通学時間帯やモノレール浦西駅との接続により、1便あたりの乗車人数が予想値（約10～17人）を上回る可能性がある
- また、ルート2の道路構造として、住宅街の狭い道路を走行する箇所もあるため、中型バスの走行は困難となる
- 本市観光振興課において浦添前田駅にぎわい交流ゾーン基本計画が策定され、複数案検討されているが、いずれの案においても2バス（小型バス7m×2.1m）を想定している
- 以上より、実証実験の運行においては、小型バス（ポンチョ）が適していると考えられる

▼小型バス（ポンチョ）



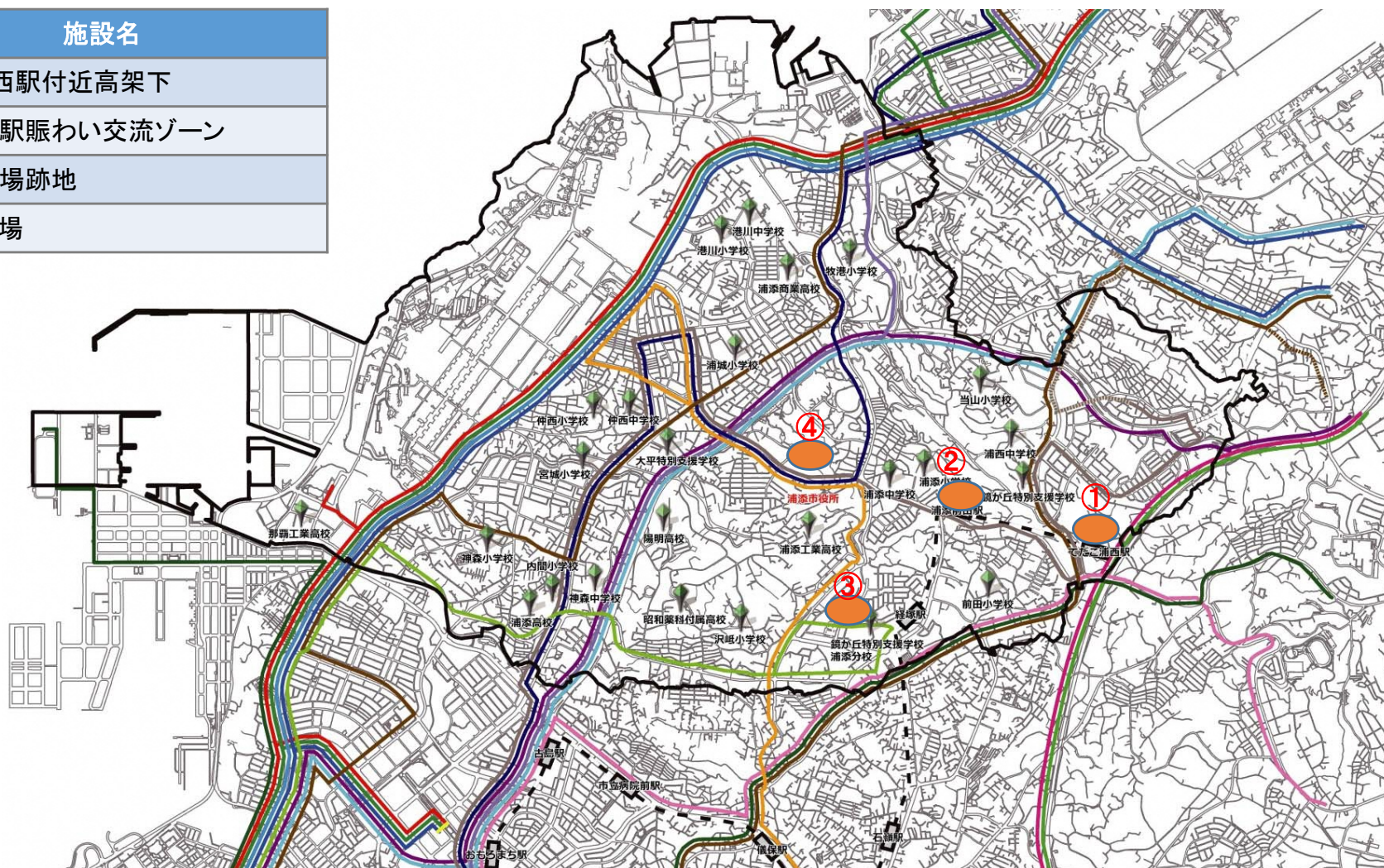
▼小型バス（ポンチョ）の狭隘道路走行状況



⑥.駐機場候補地 ※平成29年度に承認された下記内容を計画案としたい

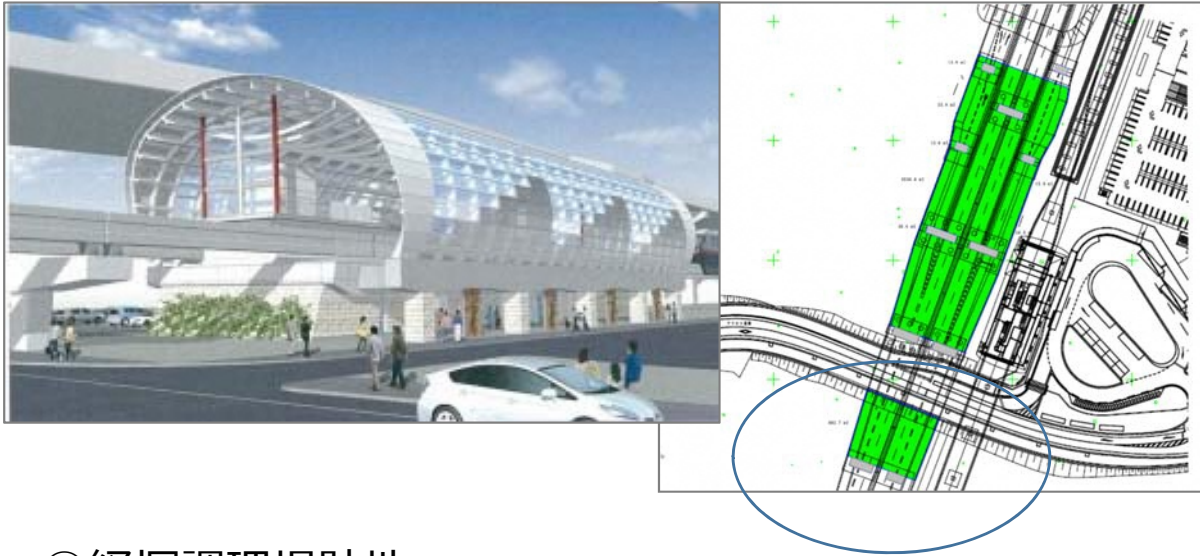
- 支線公共交通の駐機場については、高架下（浦添西原線バイパス）、公共施設駐車場及び経塚調理場跡地利用等を検討
- 駐機場の検討においては、運行ルート及びバスの転回等を考慮し決定

番号	施設名
①	てだこ浦西駅付近高架下
②	浦添前田駅賑わい交流ゾーン
③	経塚調理場跡地
④	集いの広場



⑥.駐機場候補地

①てだこ浦西駅付近高架下



②浦添前田駅賑わい交流ゾーン 浦添前田駅 (にぎわい交流ゾーン)



③経塚調理場跡地



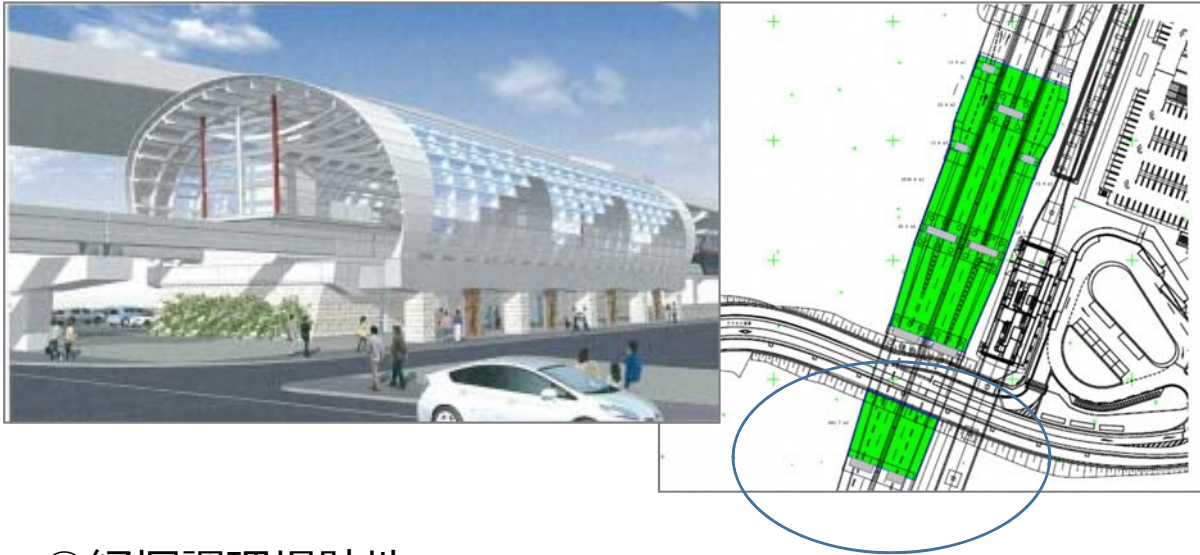
④集いの広場



* 上記の駐機場は確定ではない。今後、駐機場の利用について関係機関と調整を進めていく

⑥.駐機場候補地（有力箇所）

①てだこ浦西駅付近高架下



沖縄県の業務で平成29年度に実施した「てだこ浦西駅交通結節機能検討調査業務委託」結果より、てだこ浦西駅周辺の高架橋の駐機場としての利用可能性と配置計画案が挙げられている

③経塚調理場跡地



老人福祉センターとしての跡地利用を目的に、現在、浦添市ではサウンディング調査を実施している。そこで、敷地の南側1,000m²は支線公共交通拠点として使用予定とし、検討を進めている

* 上記の駐機場は確定ではない。今後、駐機場の利用について関係機関と調整を進めていく

その他 ※平成29年度に承認された下記内容を踏まえ、ルート決定後検討を進める

	項目	検討内容
実証実験告知の検討	モノレールとの連携	- ポスター、チラシ等の掲示 - 企画、イベント
	広報誌	- 浦添市の発行する広報誌において事前告知や特集などの掲載検討 - 関連する公共団体等の発行する広報誌への告知掲載の検討 ・広報誌 広域公共交通で関連する市町村との連携
	WEB	- 浦添市ホームページ内において事前告知や専用ページを開設の検討 - 携帯電話向けサイトを開設し時刻表等の告知の検討（QRコード等による紙媒体とのメディア連携を含む） - 関連団体の運営するWEBサイトからのリンク設定の調整等を検討
	新聞	新聞告知（広告）の検討
	テレビ・ラジオ	わった〜バス党との連携を検討
	その他	- 効果を高めるため車両告知デザイン（側面ステッカー等）やチラシ類、WEB、バス停等にトータルデザインの導入の検討 - 商業施設等が実施するチラシ広告等への掲載・ポスター掲出等の検討 - 大型集合住宅や周辺駐車場等へのチラシ配布・ポスター掲出の検討 ・市政50周年関連事業との連携 ・各種利用推進策との連携
利用促進に関する調査・検討	利用者数調査	コミュニティバス実証実験期間中に乗車した利用者数を調査の検討
	利用者OD調査	利用頻度の多いバス停や乗車区間などを詳細に把握し、運行ルートの見直しや検討時の基礎資料とすることを目的に利用者OD（乗車バス停、降車バス停）の調査について検討
	利用者アンケート調査	利用者の個人属性（性別・年齢・居住地）や利用目的、運行前に利用していた交通手段、バス利用満足度、改善要望などについて把握するためにアンケート調査の検討
	沿線居住者アンケート調査	沿線住民に対して新たにバスが通過する事によって得られたメリットや問題点（安全性）等を把握するために沿線居住者アンケート調査の検討