



浦添市地域公共交通通会議

【過年度実証実験の概要】

平成29年11月13日

浦添市都市建設部都市計画課

(1) 過年度実証実験の概要



(1) 実施期間及び運行ルート

- 平成22年12月1日～平成23年2月28日（3ヶ月）
- 関係機関や運行車両の運行可能なルート等により決定



(2) 運行主体及び運行車両

- 那覇バス(株)、(株)琉球バスの2社により運行
- 中型バス(定員約60人)6台により運行



(3) 広報活動

- 浦添市HP、ポスター、チラシ及び横断幕等を用いて広報活動を実施
- また、モノレール駅構内や車両内吊り広告を実施



(1) 過年度実証実験の概要

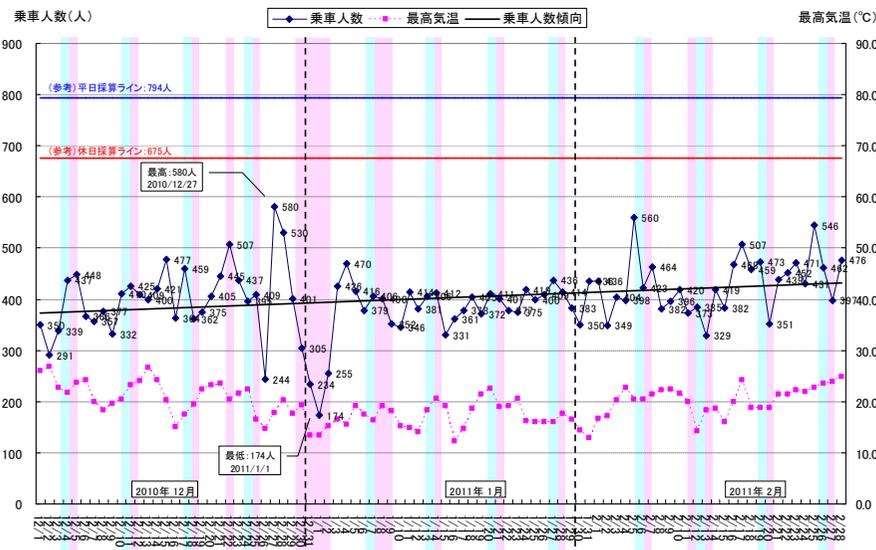


(4) 乗車実績

- 乗車の平均人員は、平日416名、休日376名となった。
- 実験の継続により、乗車人員の増加傾向が伺えた。

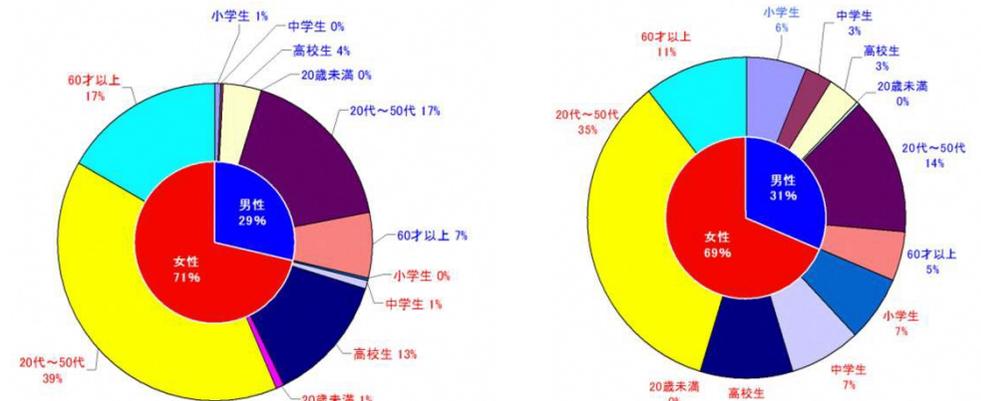
※乗車人数は運賃収入÷200円(大人運賃)による単純試算である。

期間	総乗車人数	日平均乗車人数	
		平日	休日
12月(31日間)	12,292名	398名	394名
1月(31日間)	11,893名	409名	344名
2月(28日間)	12,048名	437名	417名
合計(90日間)	36,233名	416名	376名



(5) 利用者属性

- 利用者の半数以上が女性となっている。
- 男女ともに小学生及び20歳未満(高校生以上)の利用が少ない。



(6) 広報活動

- 平日・休日ともに新都心公園を起終点とする乗車パターンが多い。
- 浦添市と那覇市を往来する利用パターンが平日・休日ともに半数以上を占める。

乗車パターンランキング(平日2日間合計)

1位	新都心公園前	北那覇税務署西口	18人
2位	浦添商業高校	新都心公園前	16人
3位	北那覇税務署西口	新都心公園前	14人

乗降エリアパターン割合(平日2日間合計)

浦添市内	浦添市内	320人	36.8%
浦添市内	那覇市内	538人	61.9%
那覇市内	那覇市内	11人	1.3%

乗車パターンランキング(休日2日間合計)

1位	新都心公園前	→ 泉小公園前	27人
2位	泉小公園前	→ 新都心公園前	26人
3位	北那覇税務署西口	→ 新都心公園前	21人

乗降エリアパターン割合(休日2日間合計)

浦添市内	↔ 浦添市内	198人	20.7%
浦添市内	↔ 那覇市内	746人	78.1%
那覇市内	↔ 那覇市内	11人	1.2%

(7) 平休別 日採算

収支均衡のために必要な日乗車人数の試算

		a.採算ライン	b.実験結果 (2月平均)	差 (b - a)
平日	日乗車人数	794名	437名	-357名
	日運賃収入	158,800円	87,400円	-71,400円
休日	日乗車人数	675名	417名	-258名
	日運賃収入	135,000円	83,400円	-51,600円

【参考】年・月あたりの収支予測(月別乗車人数の予測値を使用)

1年 : 約 -2,110万円/年

1ヶ月平均: 約 -176万円/月 (最低月-136万円 ~ 最高月-202万円)

1往復あたり平均乗車人数	11名/往復
最大乗車人数(12月27日 月曜日)	580名/日
最少乗車人数(1月1日 土曜日)	174名/日

	費目	平日	休日	単位	備考
支出	運行本数	40	34	往復/日	
	運行距離	21	21	km/往復	
	運送原価	189	189	円/km	H23年度キロ当たり標準経常費用(国土交通省)より
	運行コスト	158,760	134,946	円/日	運行本数×運行距離×運送原価
収入	運賃	200	200	円	支出と均衡するために必要な運賃収入(=乗客数)を逆算
	乗車人数	794	675	名/日	
	運賃収入	158,800	135,000	円	
	平均乗車人数	20	17	名/往復	採算ライン

※乗車人数は200円(大人運賃)換算による。

(8) 過年度実証実験における課題

- 過年度に実施されているコミュニティバス実証実験において、事業の採算性について検証されており、結果として採算ラインの50%程度の値となっている。
- 採算性向上に向けた改善方を右図に示す。
- また、その他コスト縮減策として、過年度の実証実験では、バスの駐機場が市内に設けることが出来なかったことから、今後のコミュニティバス導入に向けた検討においては、市内へ駐機場の設置について検討を行う。

■考えられる改善方策

	改善方策	概要
コスト縮減	①運行回数の縮減	実験期間中に調査した出発時間別乗客数の結果を基に、利用者数の少ない時間帯の運行を間引きする
	②運行ルートの短縮	実験期間中に調査したバス停別乗降客数の結果を基に、利用者数の少ない区間を間引き（ショートカット）する
	③定年退職者の再雇用	乗務員を定年退職者から再雇用することにより人件費の圧縮（約40%減）を図る
運賃等収入の向上	④運賃改定	近距離利用者の運賃低減と同時に、長距離利用者の運賃引上げ等を考慮し、一般路線バスと同様な区間運賃制などを導入する
	⑤定期・回数券の導入	通勤・通学利用の利便性を向上させるため、一般路線バスと同様に定期・回数券を導入する
	⑥運行ルートの変更	運行ルートの短縮と同時に、更なる利用者数の増加が見込めるルートへ変更する
	⑦広告利用の促進	沿線事業者等に対する広告利用の周知図り、広告収入の増加を見込む
	⑧補助金等による支援	国・県・市町村による補助金制度を活用し赤字補填を行う

■バス事業者からの意見を踏まえ検討を見送った改善方策

改善方策	概要
(運行コストの縮減) 車両の小型化	利用者ニーズや低燃費化を図る事を目的に議論した結果、小型車両では乗客の積み残しが懸念されること、他路線との併用など合理化が図りにくいこと等からバス事業者のみでは新規導入が困難であるとのことから検討を見送った (4社共通して実施すべきでは無いとしている)
(運賃等収入の向上) 時間帯別ルートの設定	空白地帯の運行が主目的であることや、ルートを増やす事で複雑化し混乱を招く可能性があるとの意見から検討を見送った (4社共通して実施すべきでは無いとしている)
(運賃等収入の向上) 他公共交通等との乗継割引	他事業者との乗継割引については清算方法等について協議・合意が必要であり、更に本コミュニティバスに限らず公共交通全体として検討を進めるべきであるとの事から検討を見送った (4社中3社が実施すべきでは無いとしている)