



実証実験結果(最終報告)

浦添市コミュニティバス導入検討協議会(第6回委員会)





①乗車実績（総括）

※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

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



①乗車実績（採算ラインの試算）

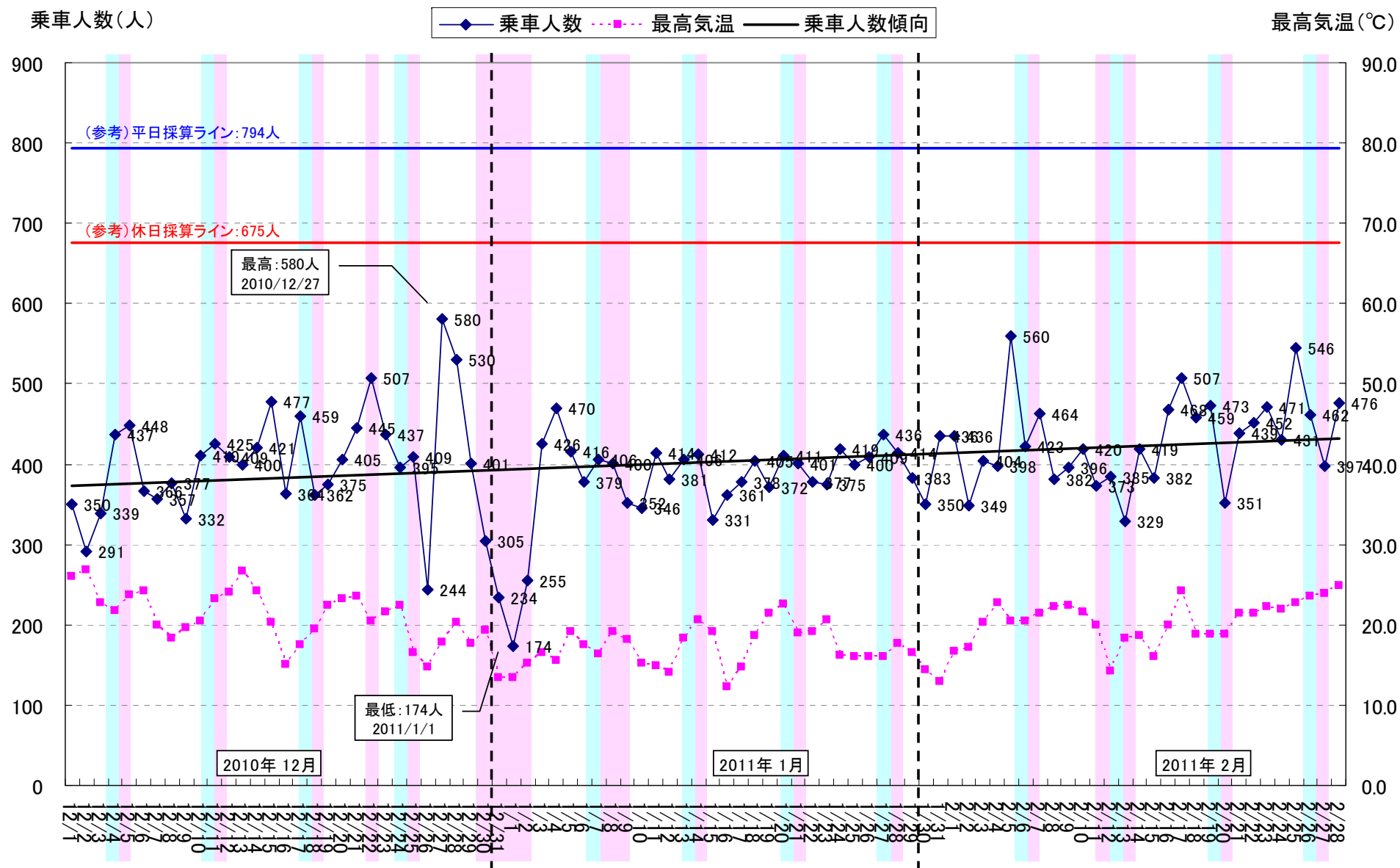
収支均衡のために必要な日乗車人数の試算

	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。



①乗車実績（推移グラフ）





①乗車実績（参考試算）

【参考1】 実証実験最終10日間の平均乗車人数

期 間	日平均乗車人数	
	平 日	休 日
全期間(90日間)	416名(52%)	376名(56%)
2月19～28日(最終10日間)	469名(59%)	421名(62%)

※()内は採算ライン(平日794名、休日675名)に対する割合

【参考2】 小人・身障者の乗車割合を考慮した日平均乗車人数

平均小人・身障者割合 平日:4% 休日:17%(平休8日間の乗降者数調査より)

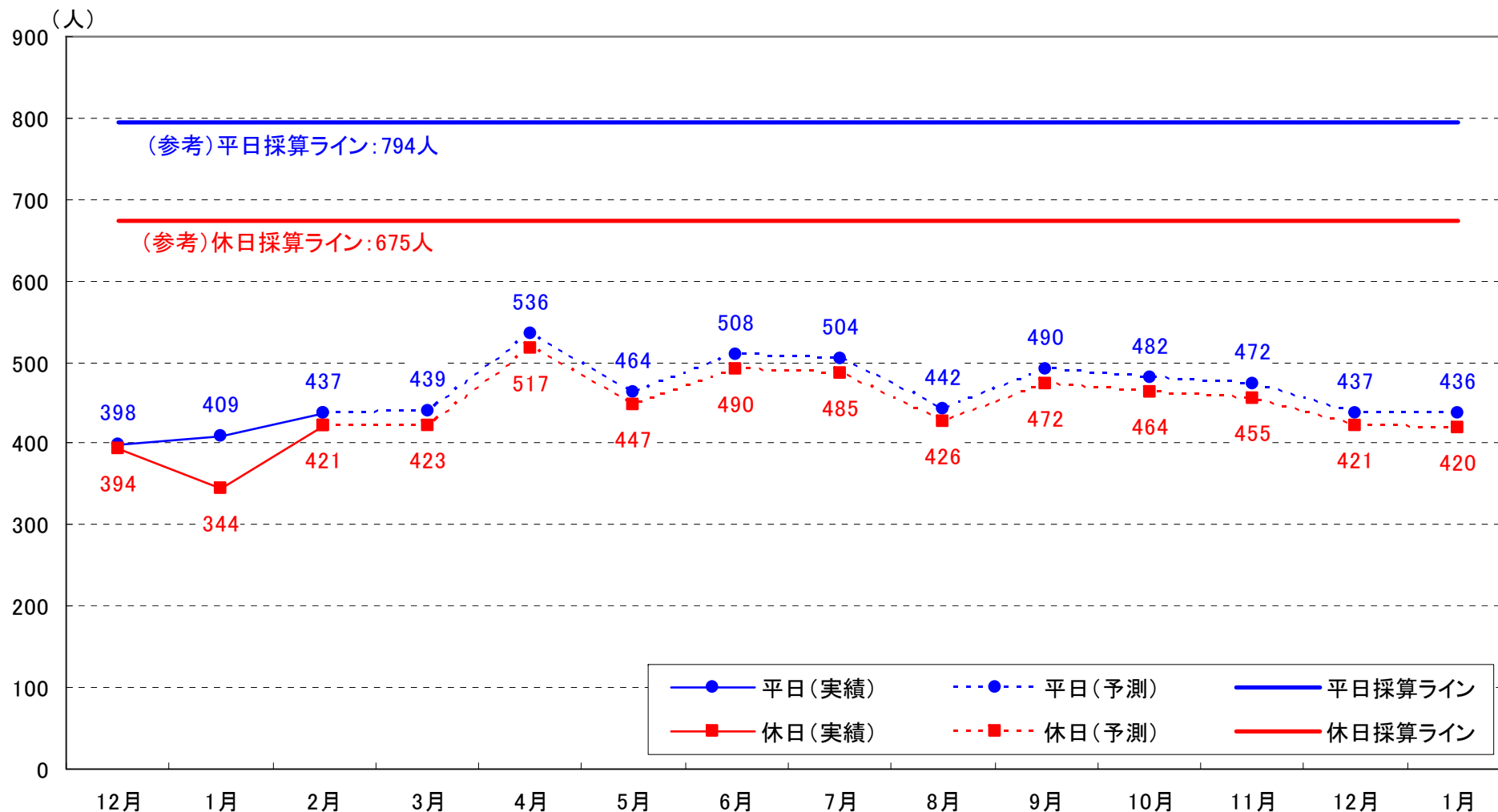
期 間	日平均乗車人数	
	平 日	休 日
全期間(90日間)＋小人・身障者	433名	440名
2月19～28日(10日間)＋小人・身障者	488名	493名



①乗車実績（参考試算）

【参考3】 月別乗車人数の予測

2月の乗車実績値を基に一般路線バスの月別乗車人数変動率を用いて試算。





②採算性検証（実績比較）

平休別 日採算性

		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

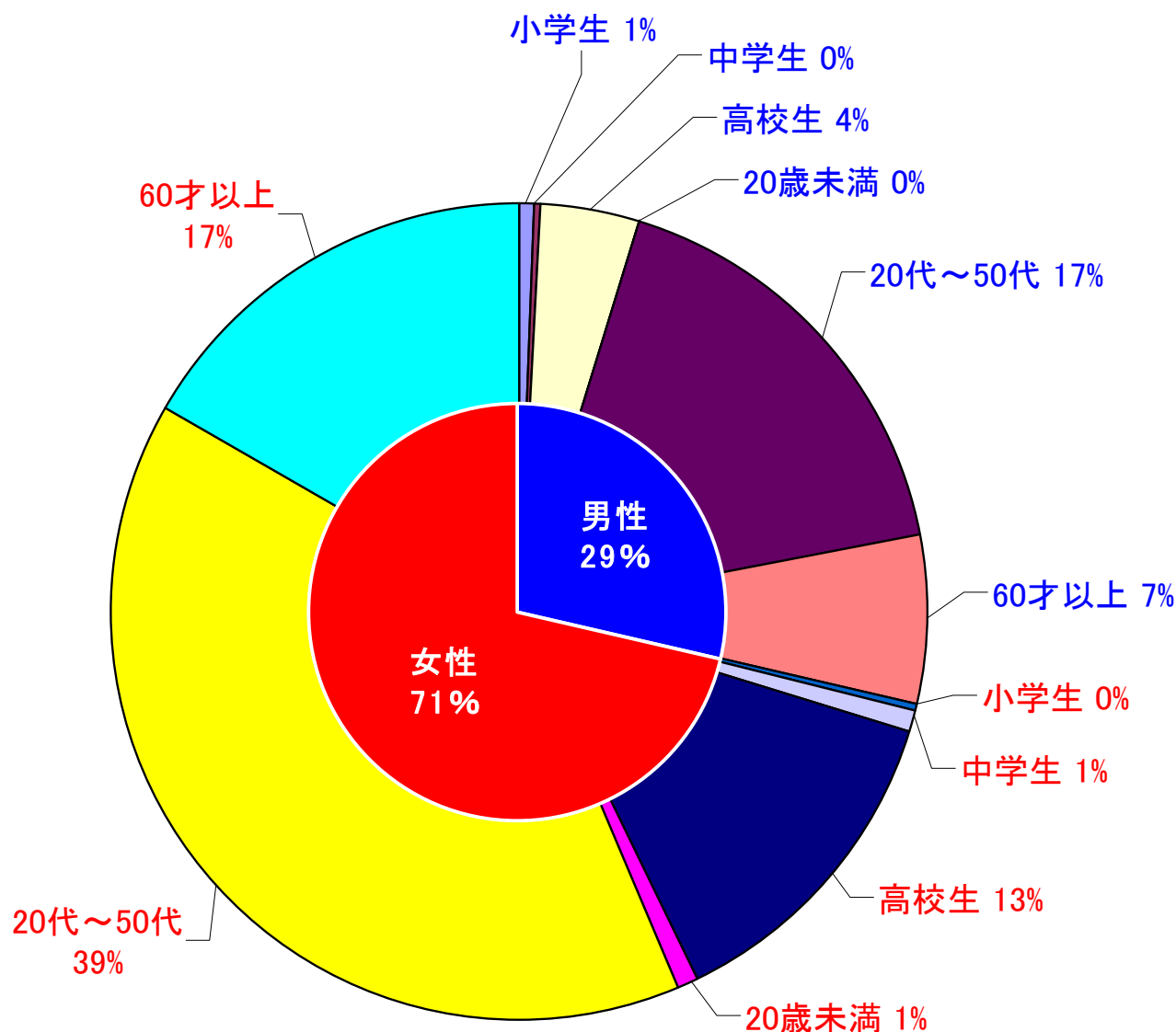
【参考】 年・月あたりの収支予測（月別乗車人数の予測値を使用）

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）



③利用動向（平日利用者属性）



●乗客の71%が女性

●20～50代の女性が最も多く全体の39%を占める

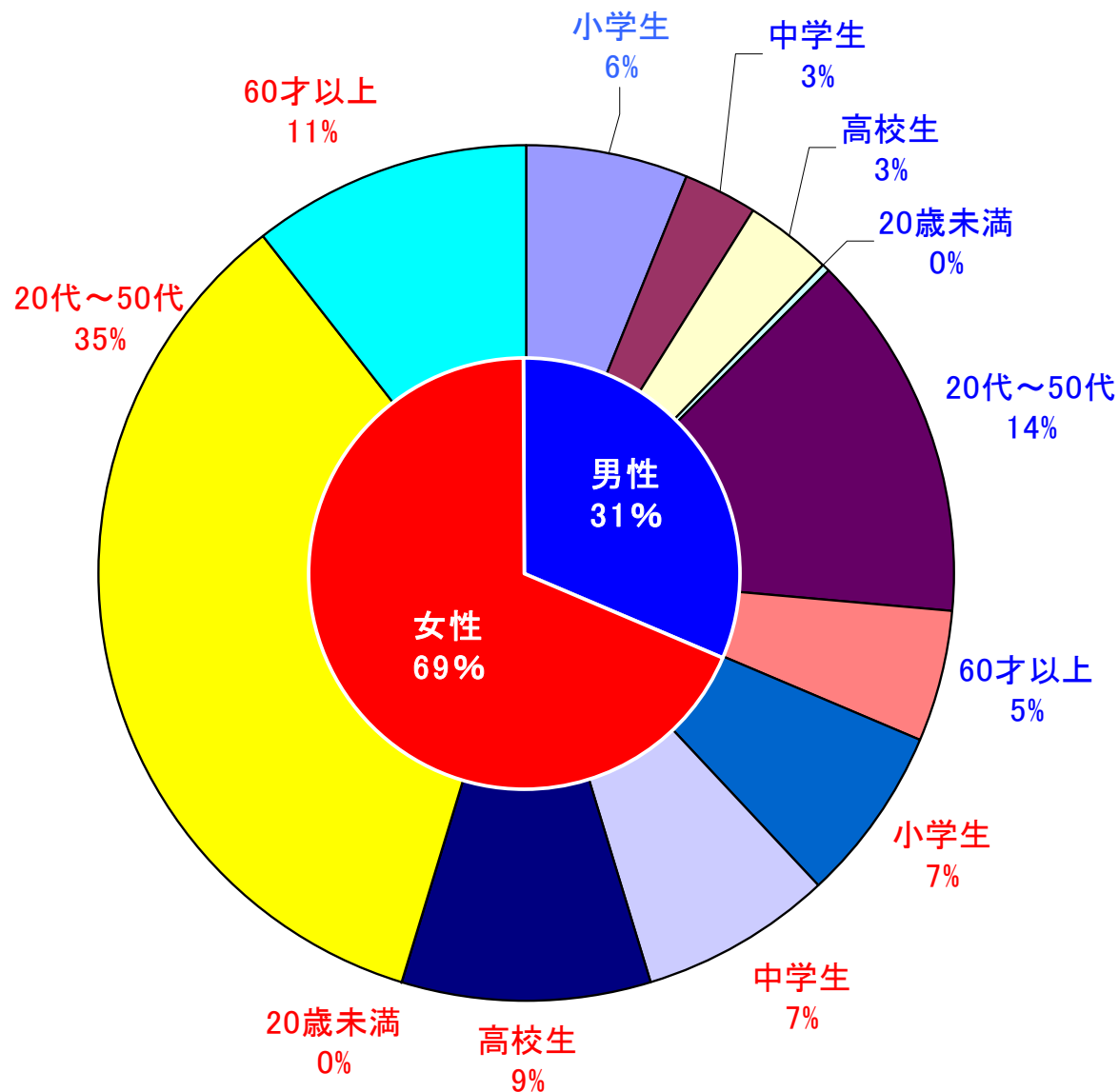
●男女ともに小中学生と20歳未満（高校生以上）の利用が少ない

※平日2日間のOD調査より

※年齢は調査員の主観による判断に基づく



③利用動向（休日利用者属性）



●乗客の69%が女性

●20～50代の女性が最も多く全体の35%を占める

●平日に比べ男女ともに小中学生の利用が増えている

●男女とも20歳未満（高校生以上）の利用が少ない

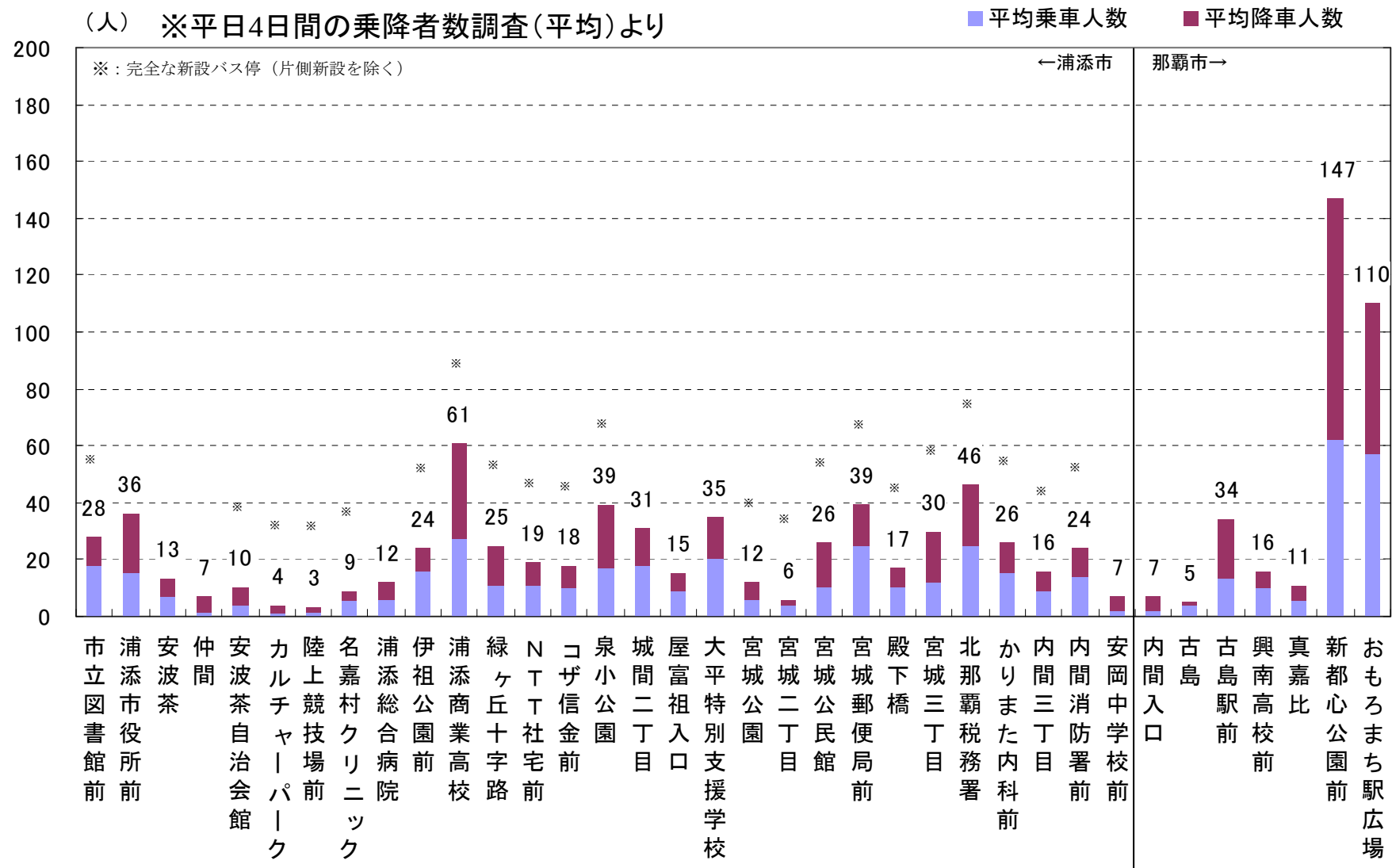
※休日2日間のOD調査より

※年齢は調査員の主観による判断に基づく



③利用動向（平日バス停別乗降者数）

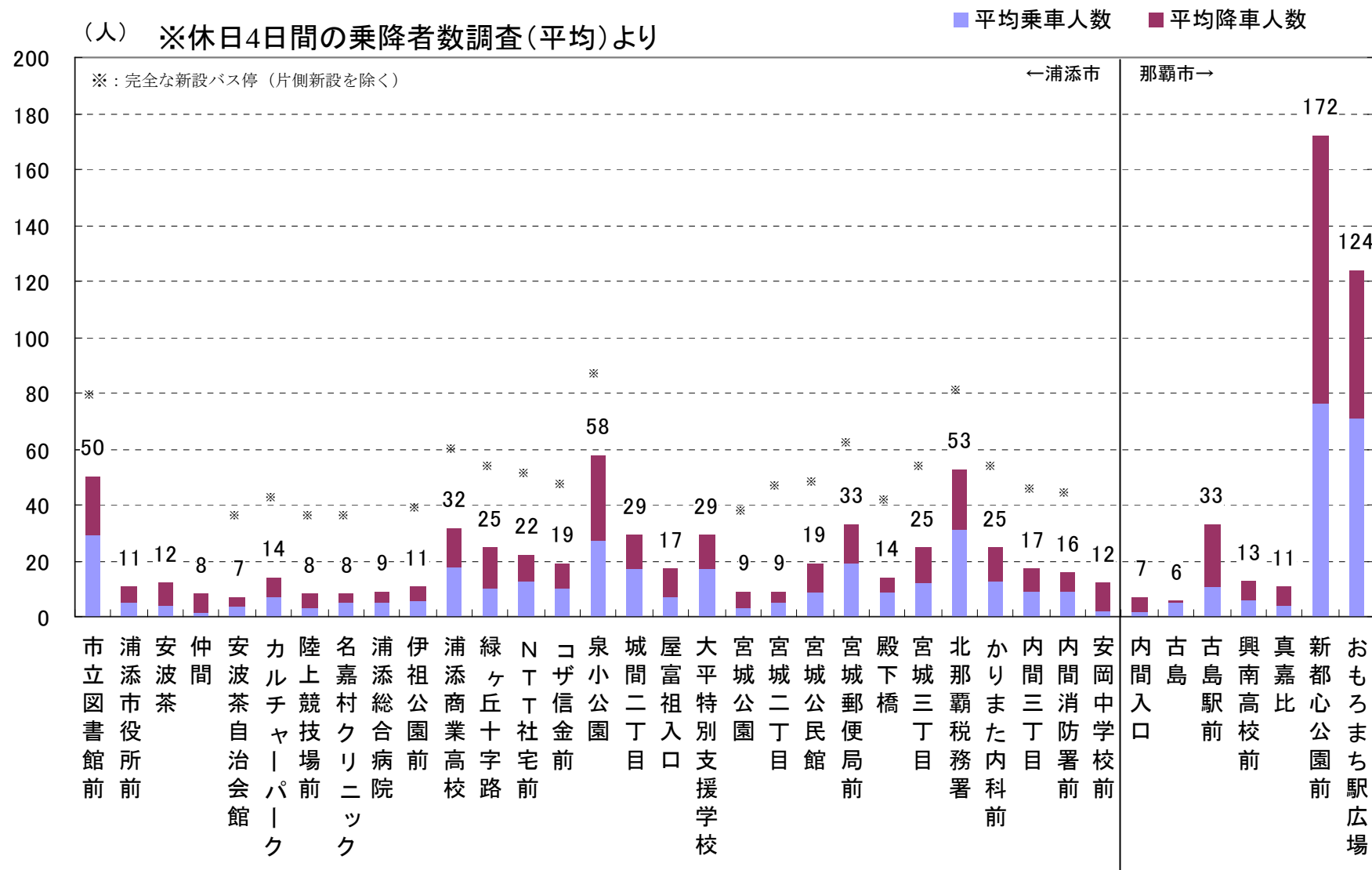
- 新都心公園前、おもろまち駅広場の利用が多い
- 浦添市内では浦添商業高校前、北那覇税務署などの利用が多い





③利用動向（休日バス停別乗降者数）

- 平日と同じく新都心公園前、おもろまち駅広場の利用が多い
- 浦添市内では泉小公園、市立図書館前の利用が増えている





③利用動向（平日乗車パターン）

- 新都心公園前を起終点とする乗車パターンが上位を占める
- 浦添市と那覇市を往来する利用パターンが多く61.9%を占める
- 浦添市内のみを移動する割合は36.8%

※平日2日間のOD調査より

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%



③利用動向（休日乗車パターン）

- 平日と同じく新都心公園前を起終点とする乗車パターンが多い
- 平日より浦添市と那覇市を往来するパターンが多く78.1%を占める
- 浦添市内のみを移動する割合は20.7%

※休日2日間のOD調査より

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%

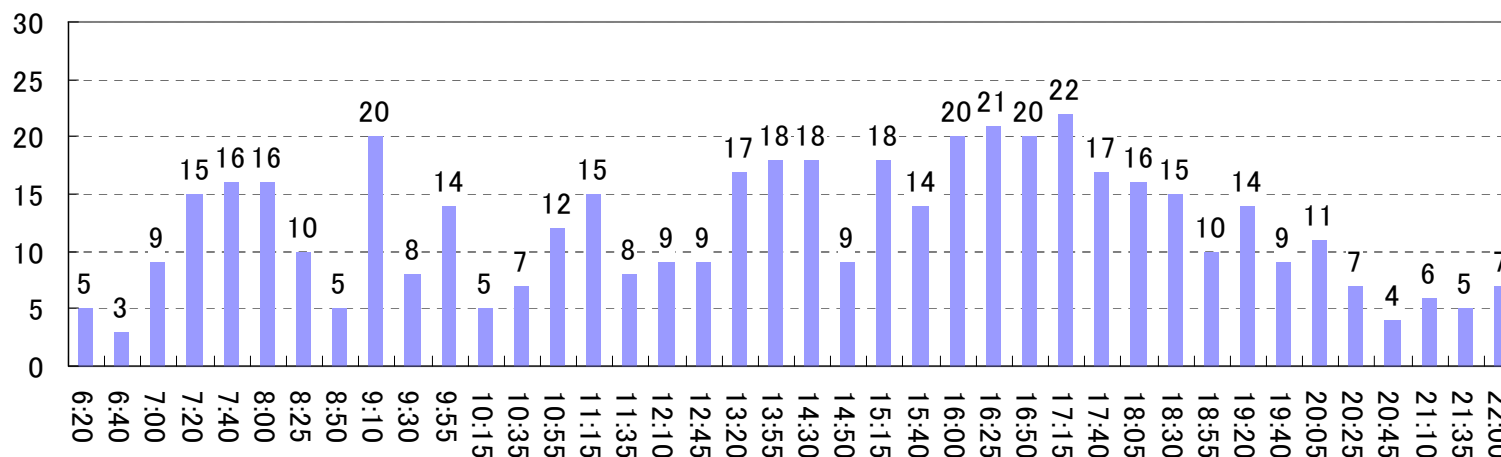


③利用動向（出発時間別乗車人数）

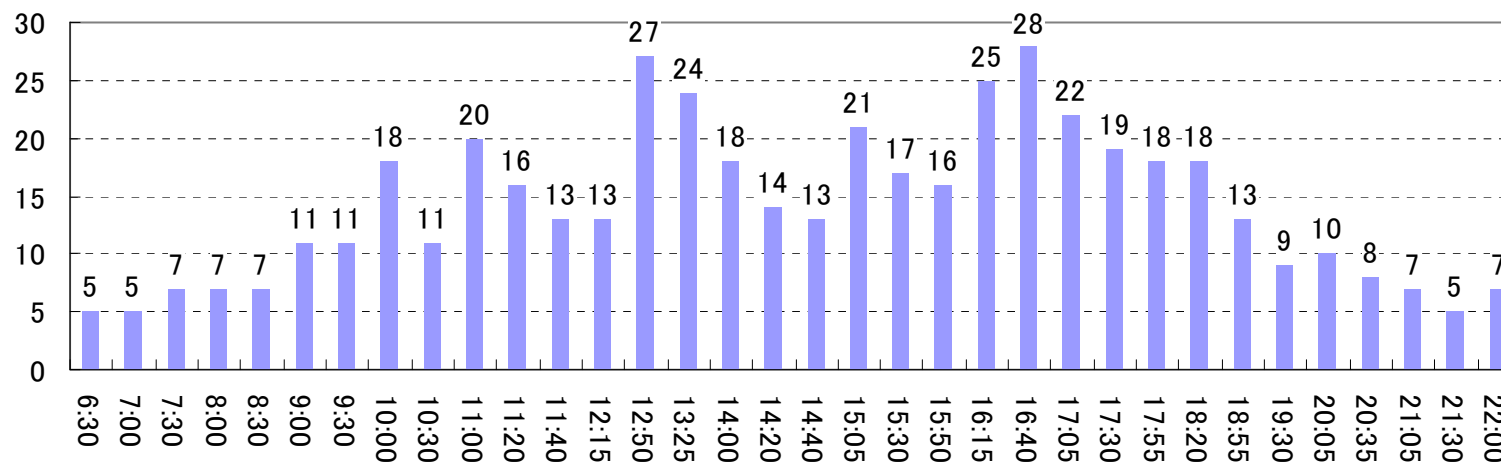
- 平日のピークは午前で9時台、午後は16～17時台
- 休日は7～9時台の利用者が減り12時台にピークが見られる

※平休8日間の乗降者数調査より

平日



休日

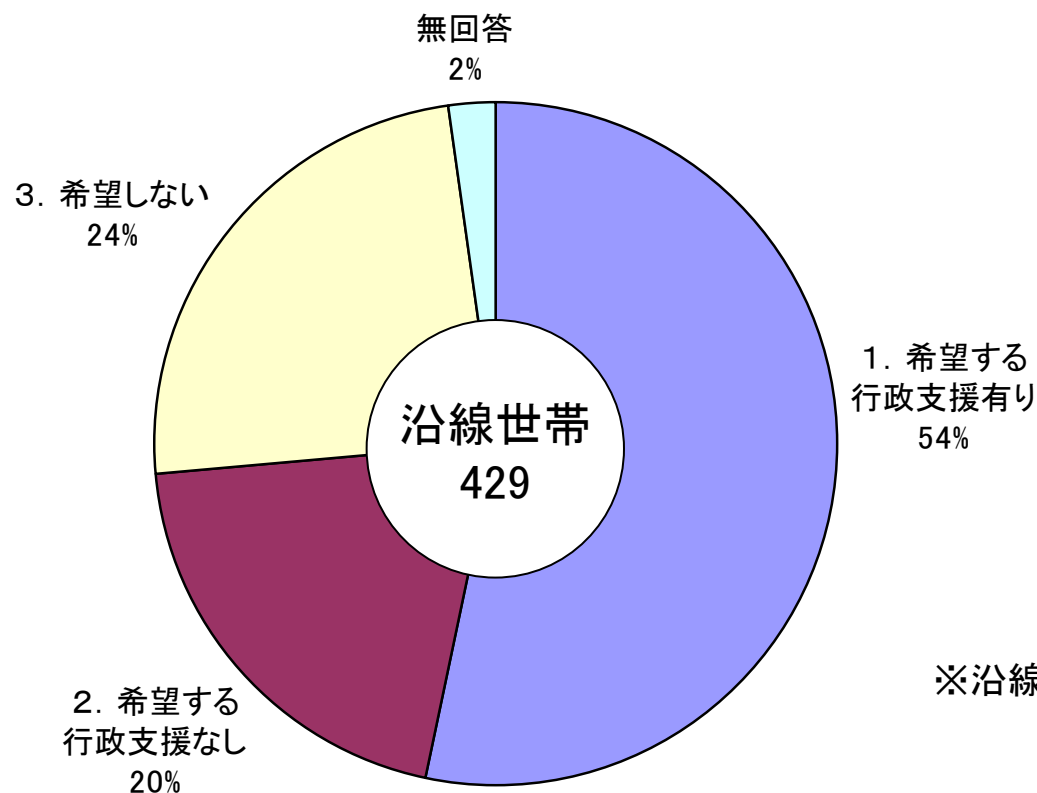




④沿線世帯アンケート（本格運行の賛否）

- 沿線世帯の54%が本格運行を望んでおり必要であれば行政支援も必要だとしている
- 行政支援は必要ないとする世帯を加えると全体の74%が本格運行を望んでいる

Q:お住まいの地域で民間路線バス事業として本コミュニティバスの本格運行を希望しますか。



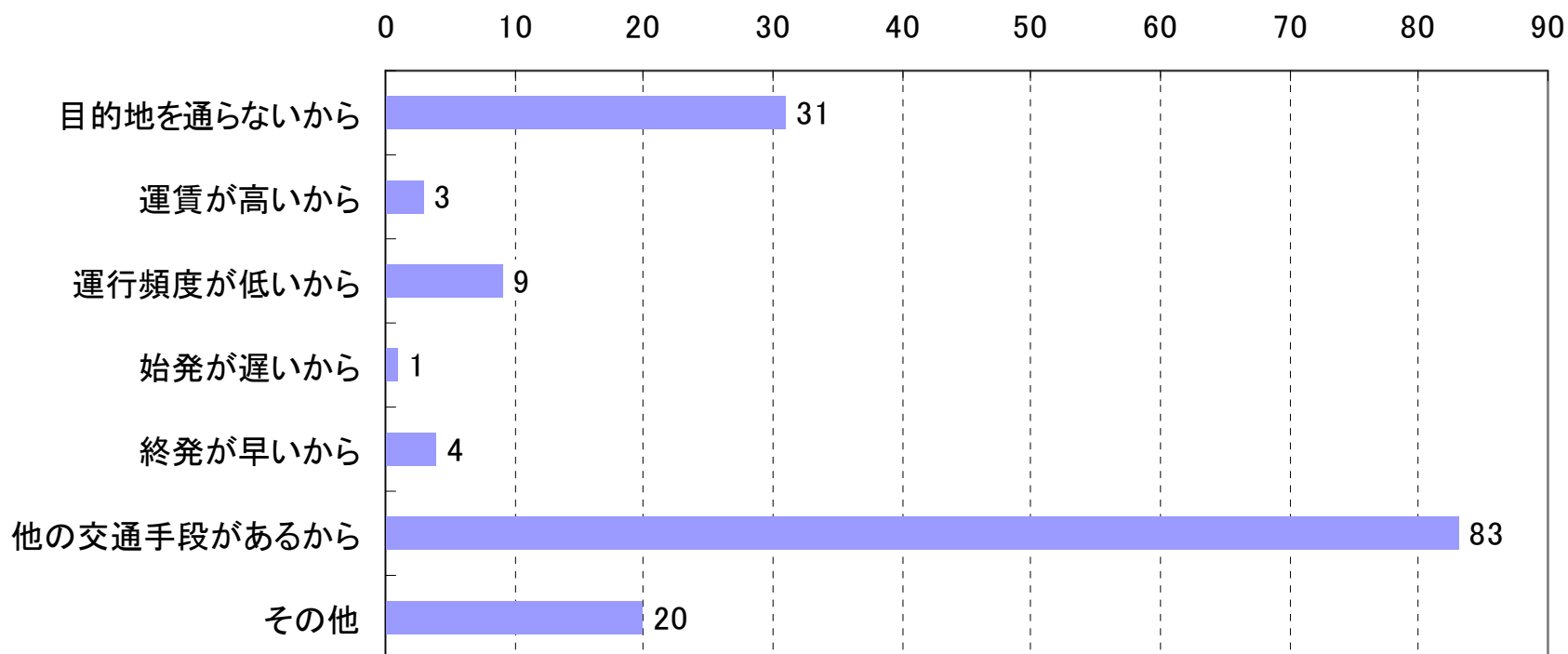
※沿線世帯アンケートより



④沿線世帯アンケート（本格運行の賛否）

- 本格運行を望まない24%の沿線世帯が回答した希望しない理由では「他の交通手段があるから」が最も多かった
- その他回答の中には「現状で十分満足」「通勤時にバスが運行すると邪魔である」との意見が含まれていた

Q:コミュニティバスの本格運行を希望しない理由(複数回答)



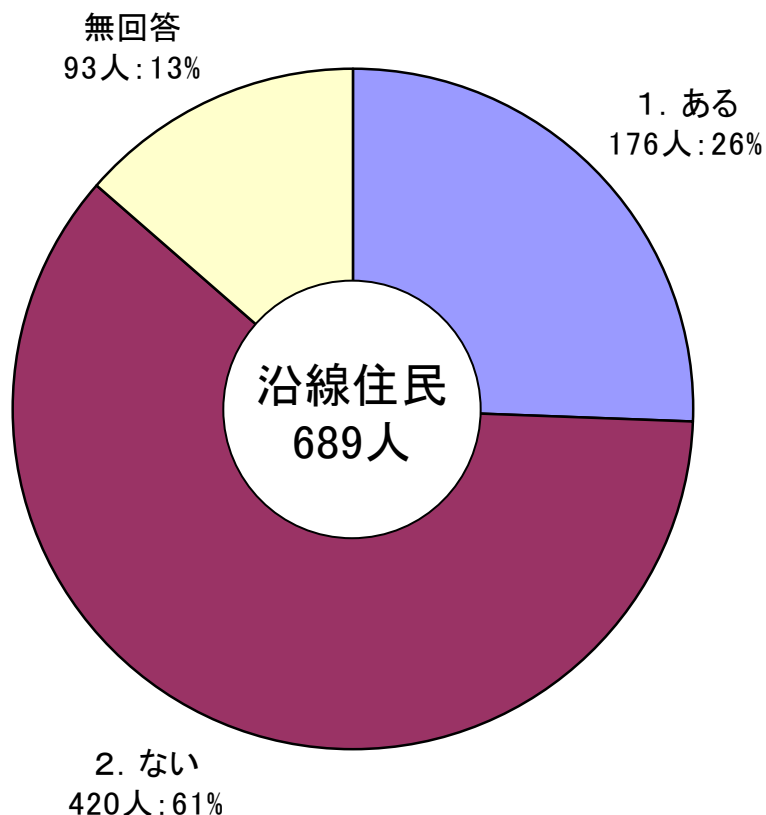
※沿線世帯アンケートより



④沿線個人アンケート（利用経験の有無）

- 沿線個人の26%が本コミュニティバスを利用したことがあると回答している
- 利用した事がない61%の沿線個人が回答した主な理由でも「他の交通手段があるから」が最も多かった

Q：本コミュニティバスを利用したことがありますか？



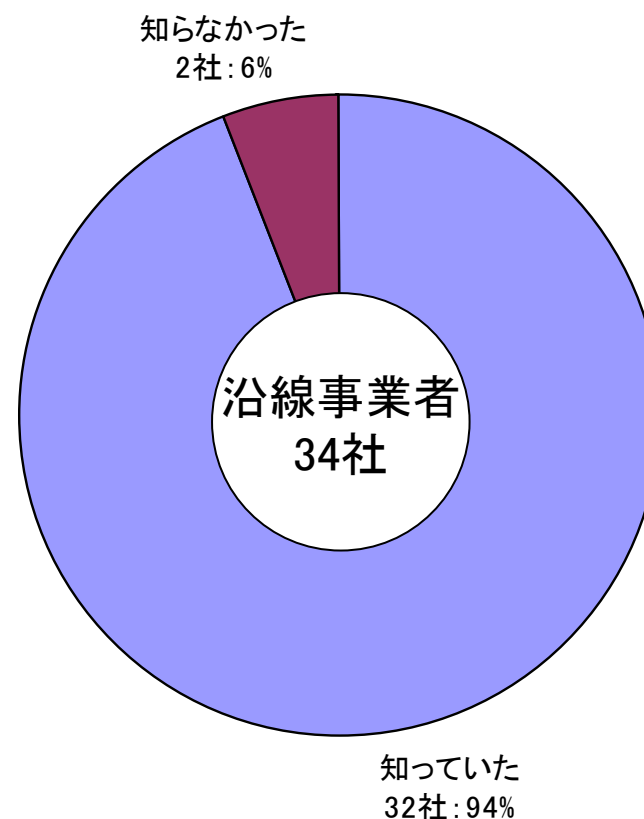
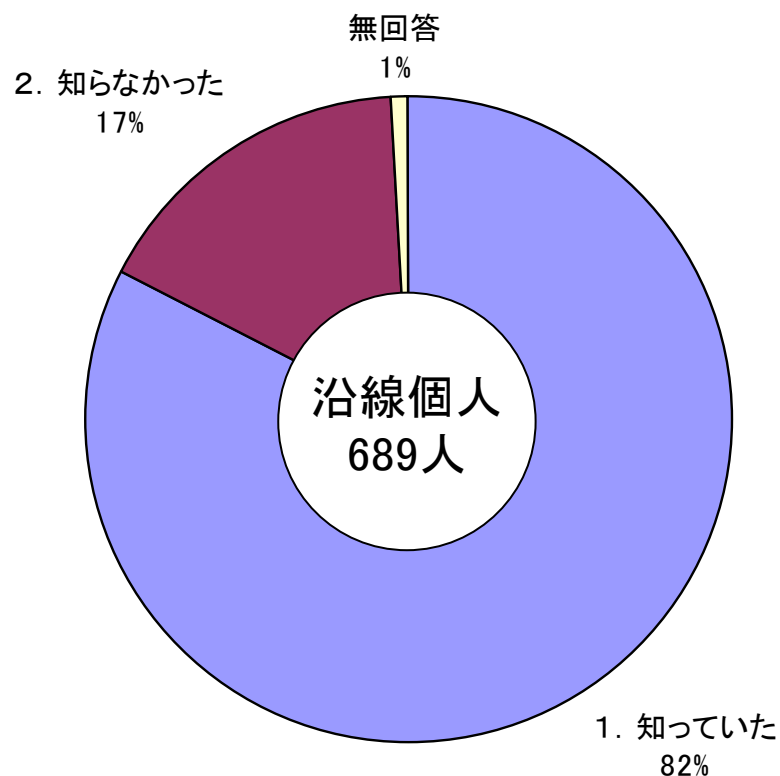
※沿線住民アンケートより



④沿線個人・事業者アンケート（認知度）

- 沿線個人・事業者ともに本コミュニティバスの運行に対する認知度は高かった
- 運行を知ったきっかけは共通して「市広報誌を見て」「バスをみかけて」が最も多かった

Q: 本コミュニティバスが運行していることを知っていましたか？

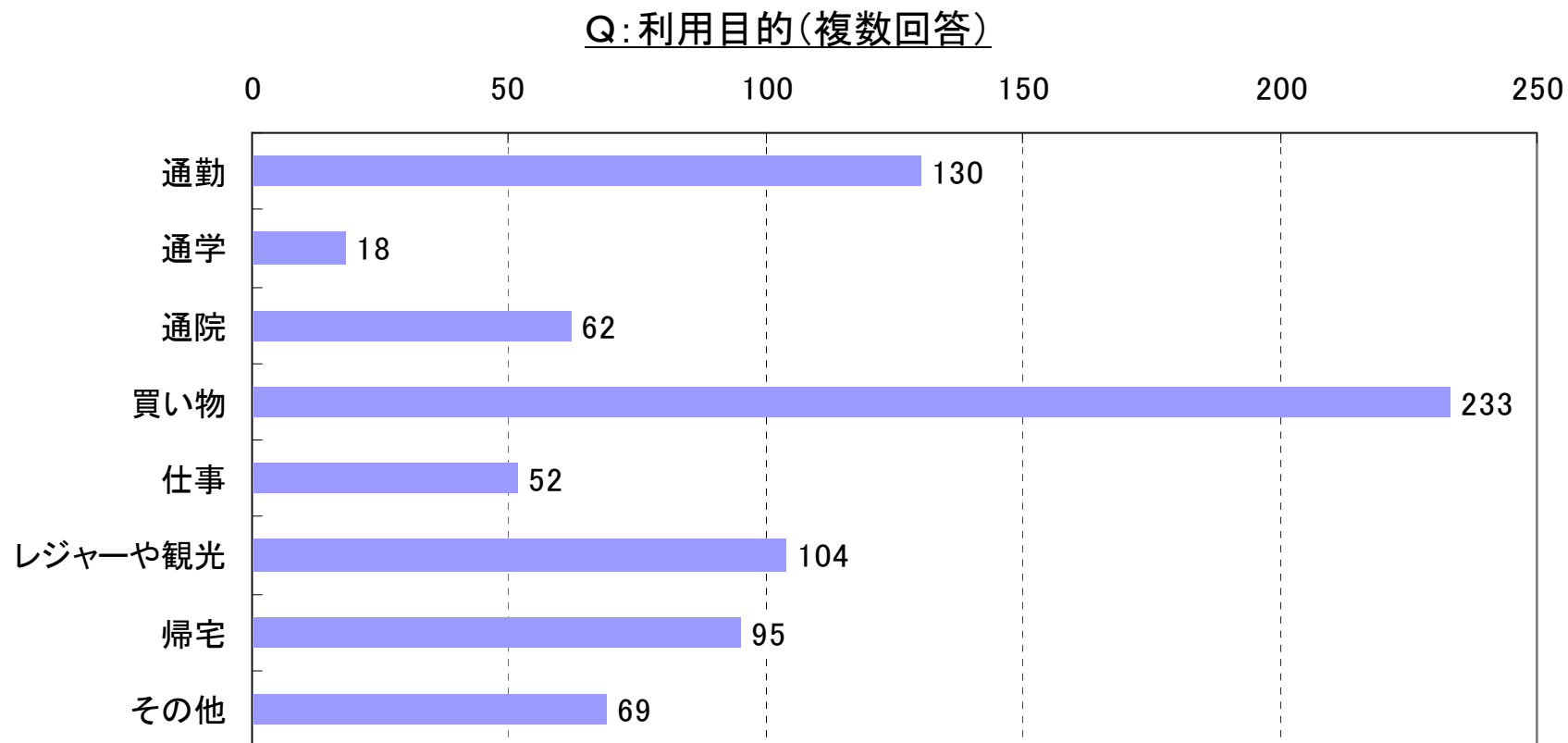


※沿線個人・事業者アンケートより



⑤バス利用者アンケート（利用目的）

- 本コミュニティバス利用者に聞いた主な利用目的では「買い物」が最も多かった
- 一般的に利用頻度が高くなる「通勤」も比較的多いが「通学」利用は最も低い



回答者数: 466人

※バス利用者アンケートより

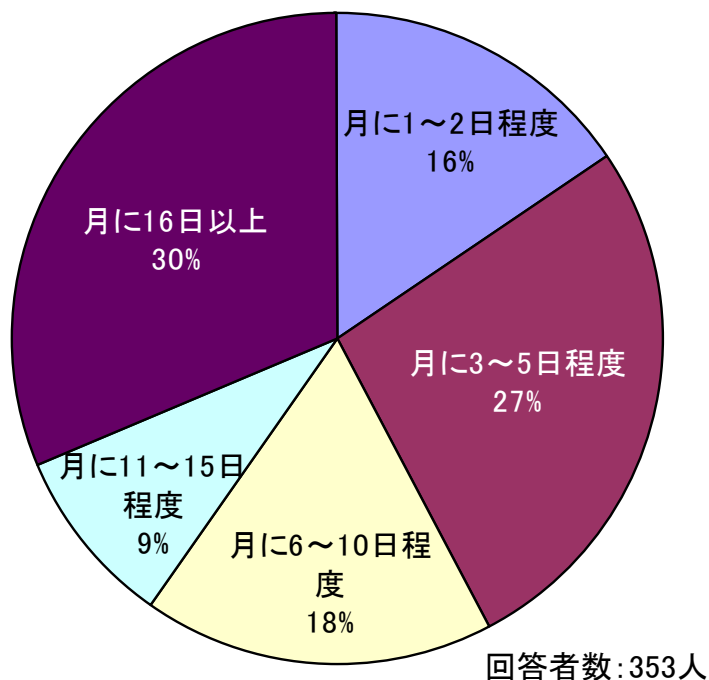


⑤バス利用者アンケート（利用頻度）

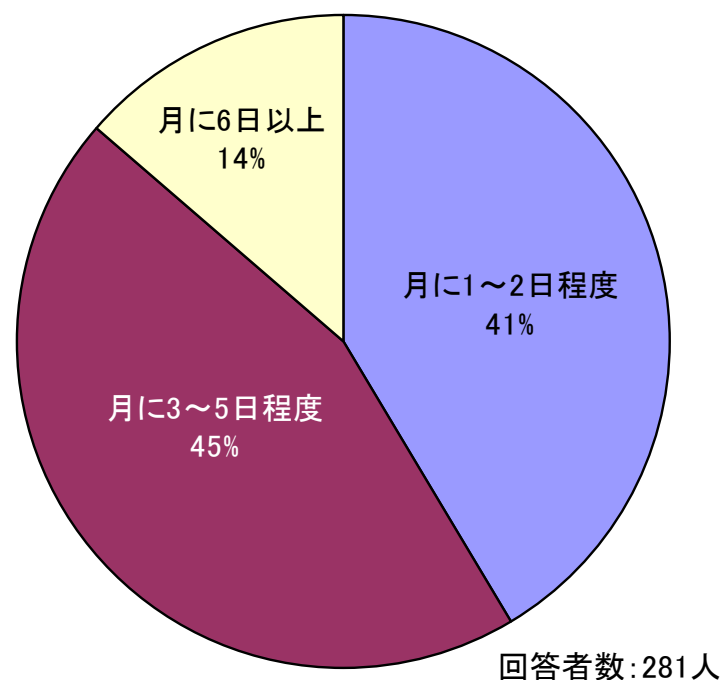
- 平日の利用頻度ではほぼ毎日となる「月に16日以上」と回答する利用者が30%と最も多かった
- 休日では週に1回程度となる「月に3～5日程度」と回答する利用者が45%と最も多かった

Q: 利用頻度

平日（約22日）



休日（約8日）



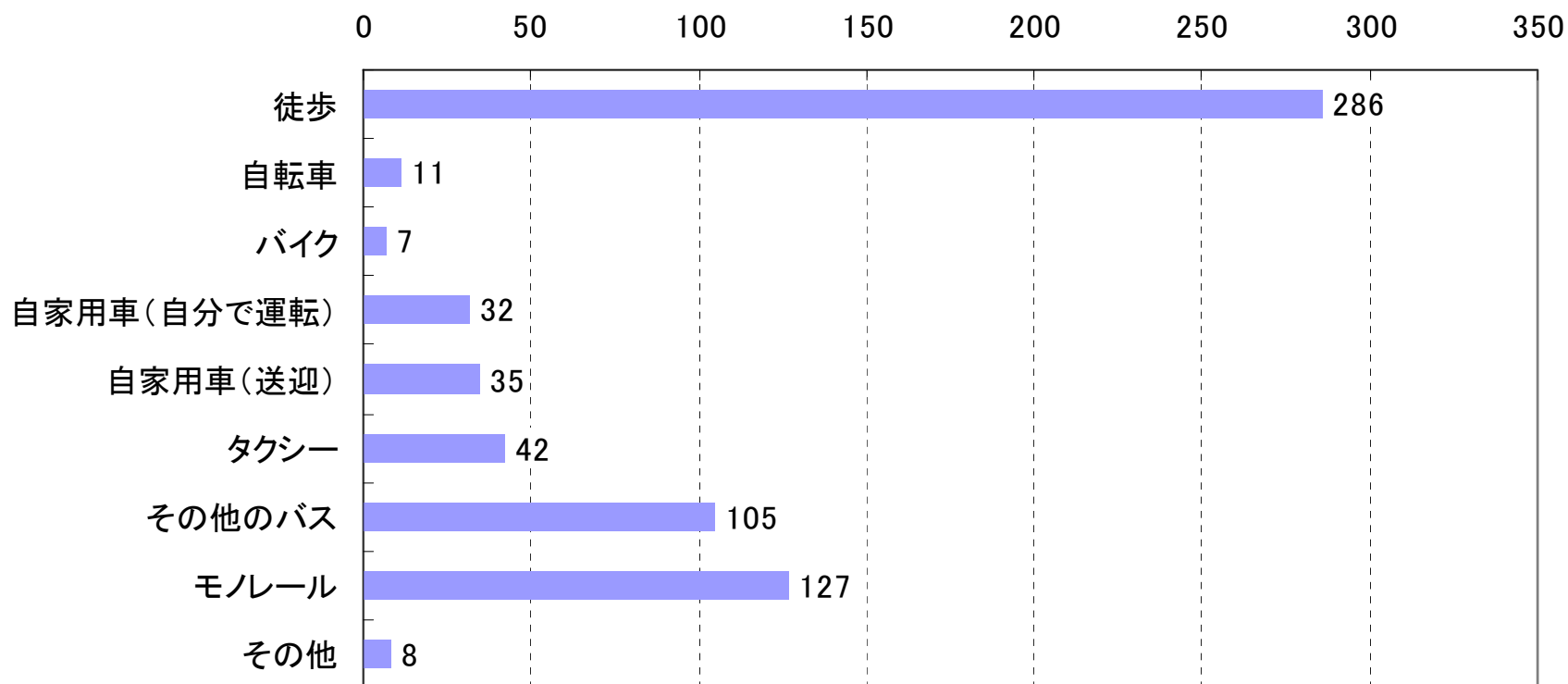
※バス利用者アンケートより



⑤バス利用者アンケート（連携利用）

- 本コミュニティバスと連携利用している他の移動手段については「徒歩」が最も多かった
- 「モノレール」と回答したのは127人であり全回答者数430人の約29%を占めた

Q: 本コミュニティバスと連携して使用している他の移動手段(複数回答)



回答者数: 430人

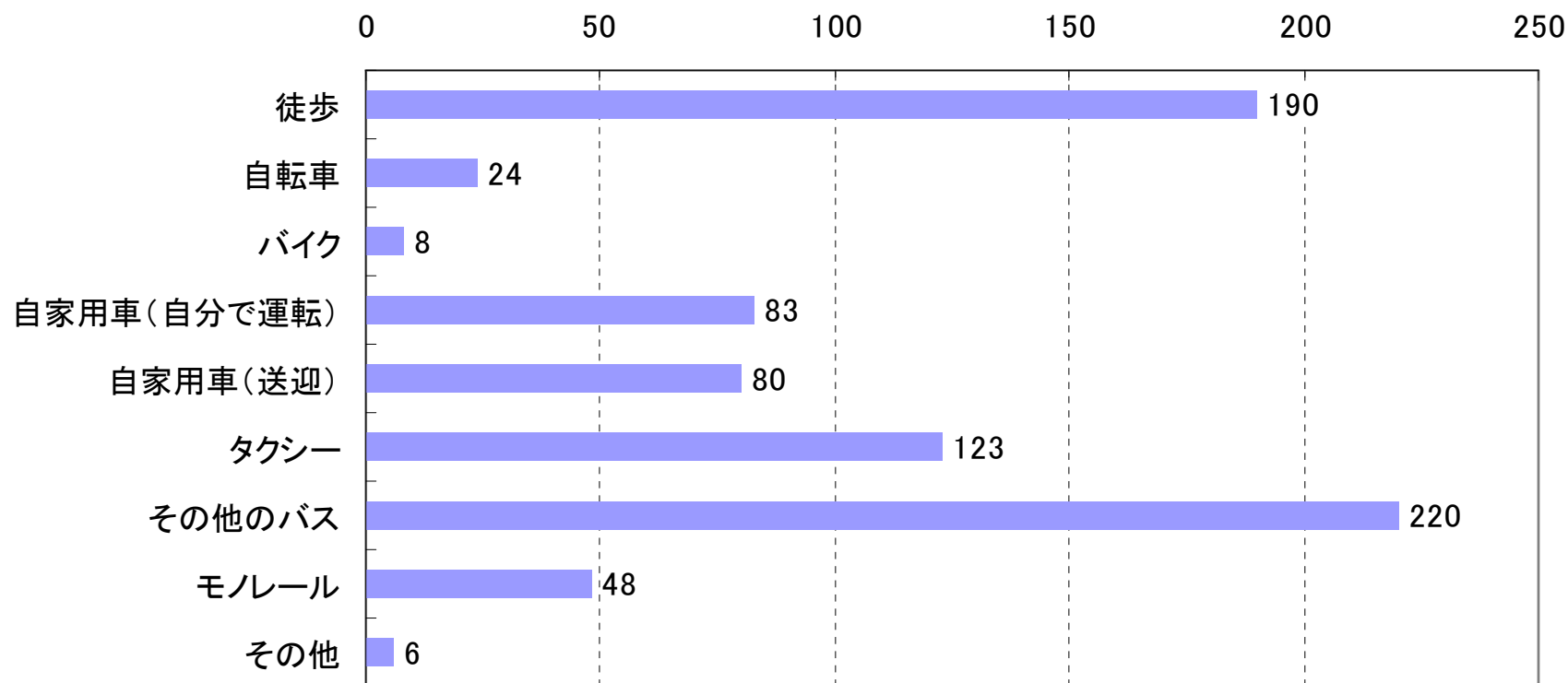
※バス利用者アンケートより



⑤バス利用者アンケート（従前移動手段）

- 本コミュニティバスの運行前に利用していた移動手段では「その他のバス」が最も多く、次いで「徒歩」であった
- 自動車からの転換については「自分で運転」「送迎」を加えると163人となり3番目に多い回答となる

Q:このバスを利用する前は、どのような移動手段を利用していましたか？（複数回答）



回答者数:448人

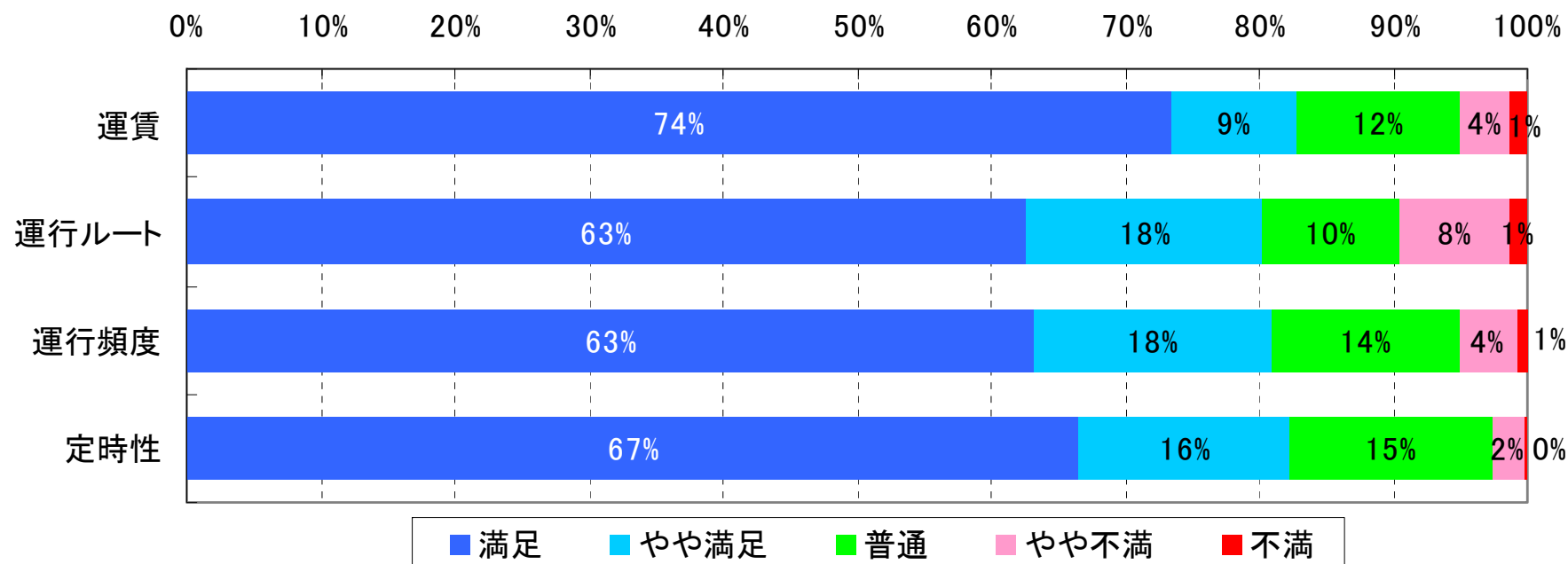
※バス利用者アンケートより



⑤バス利用者アンケート（満足度）

- 各運行条件に対する利用者の満足度は総じて高く「普通」との回答を含めると全項目で90%以上が不満を感じていない
- 「やや不満」「不満」の割合が最も高かったのは「運行ルート」の計9%であった

Q:各運行条件における本コミュニティバスの満足度



回答者数 運賃:442人 ルート:434人 頻度:429人 定時性:424人

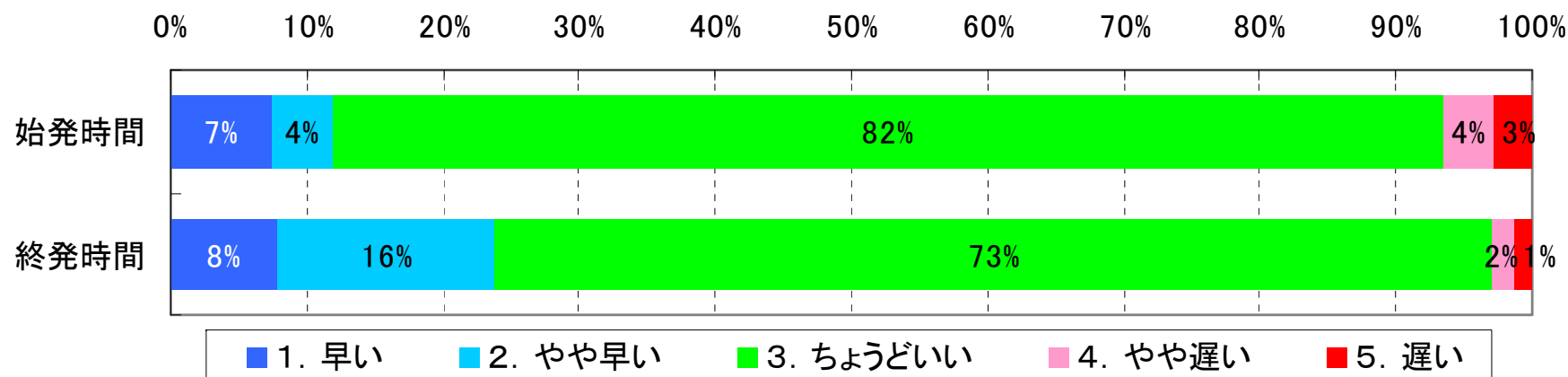
※バス利用者アンケートより



⑤バス利用者アンケート（満足度）

- 始発・終発時刻に対しても「ちょうどいい」とする回答が70～80%を占めている
- 終発時刻(22時)については「早い・やや早い」とする意見が計24%見られた

Q:各運行条件における本コミュニティバスの満足度

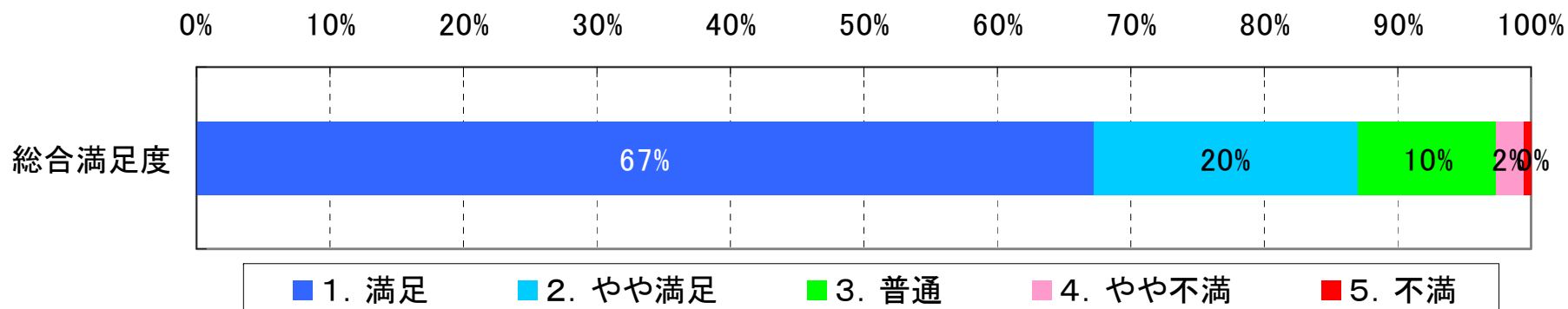




⑤バス利用者アンケート（総合的な満足度）

- 全ての運行条件を踏まえた総合的な満足度を聞いたところ、87%の回答者が「満足・やや満足」としており、「普通」との回答を加えると97%の回答者が不満を持っていない結果となった

Q: 本コミュニティバスに対する総合的な満足度

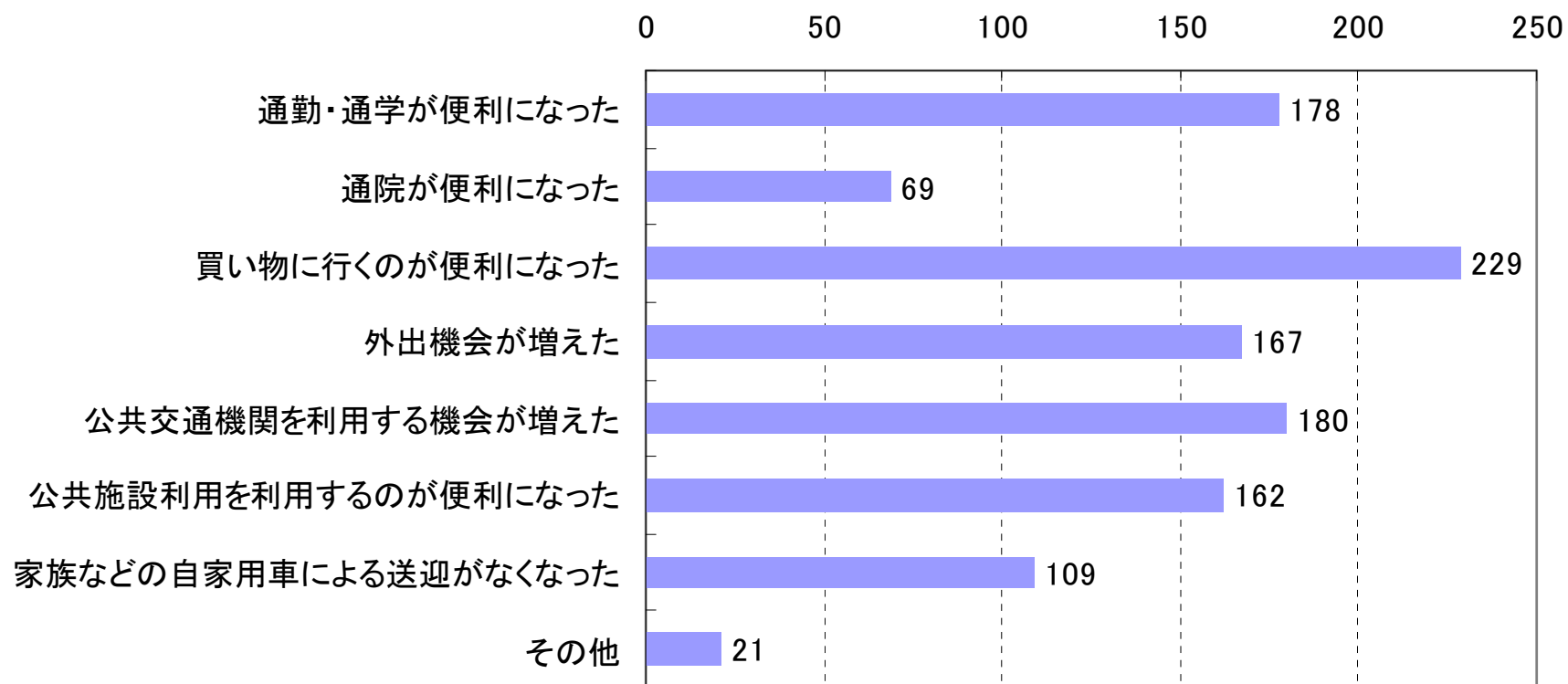




⑤バス利用者アンケート（利用効果）

- 本コミュニティバスを利用する事で得られた効果について「買い物に行くのが便利になった」とする意見が最も多かった
- 「その他」回答の中には「交通費が安くなった」「浦添へ遊びに行く機会が増えた」「どこへでも行けるようになった」などがあつた

Q: 本コミュニティバスの貢献内容(複数回答)





⑤全アンケート（自由意見）

- 各アンケート調査における自由意見では、総じて本格運行を望む声が大多数を占めている（任意回答のアンケートであるため否定的意見は出にくい面もある） ※否定的意見は次ページ参照
- 改善要望で目立ったものは運行ルートの改善であり、中でも時間短縮を目的とした改善案などが多く見られた
- 国道58号を通過するバスとの結節を望む声もある
- 運賃に対しては短距離利用者に対する配慮や、一律150円など低価格化を望む声が多い
- 通勤・通学で利用したいため回数券・定期券の導入を希望する声もみられる
- 車両に対しては小型化やノンステップ化を希望する声が多い



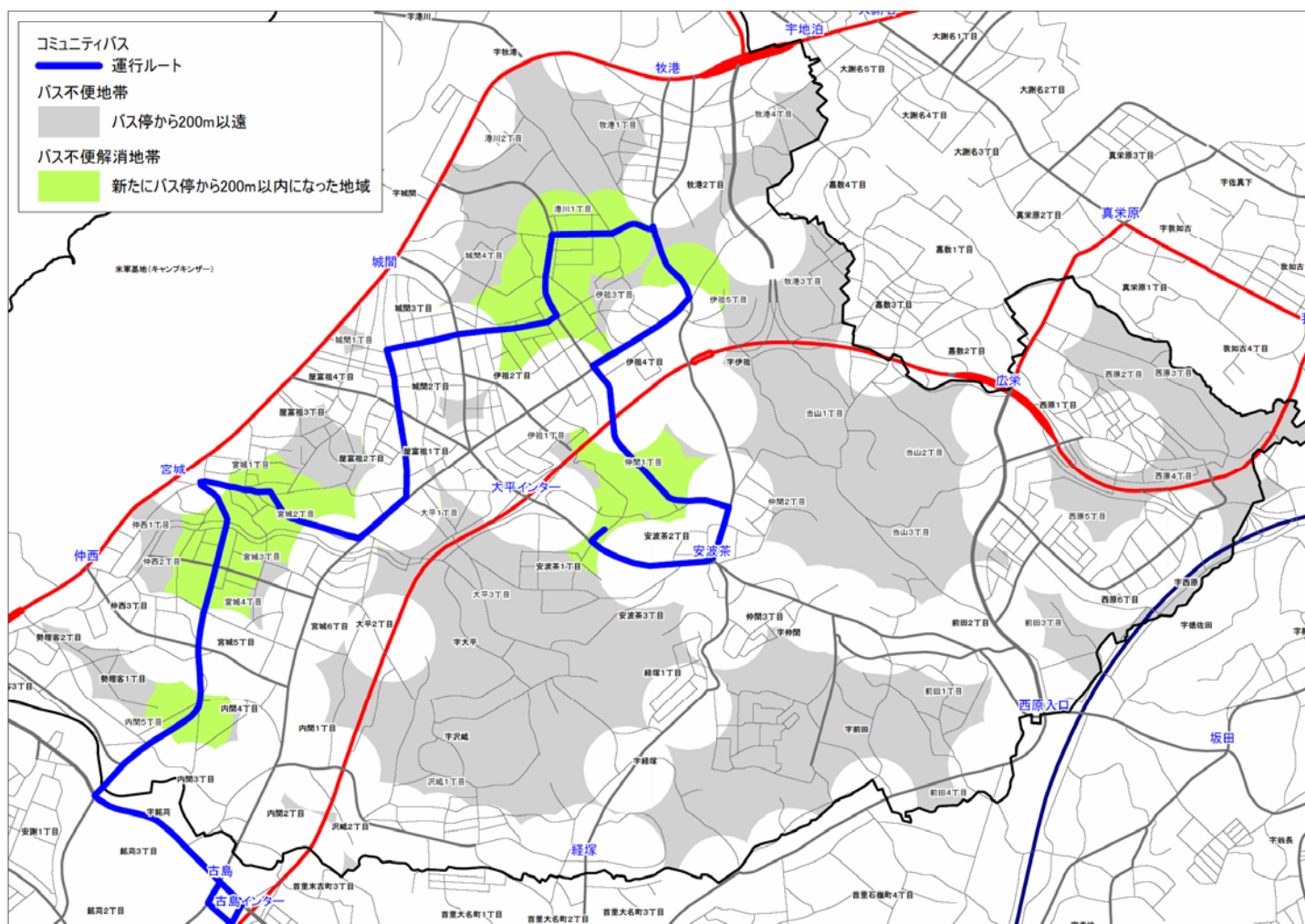
⑤全アンケート（否定的な意見）

- 主に沿線住民アンケートより得られた本格運行に否定的な意見を原文のまま下記に示す
 - ・バスが交通渋滞の原因になっている。
 - ・車の通行量が多くなり住宅街などで困る。
 - ・ルート決定において、事前調査していますか？浦添市は路上駐車が多いため、考え直してください。
 - ・バス運行には道幅や通勤時の経路等安全に問題があります。渋滞で何時来るバスは必要ありません早く電車を通すことを願います。
 - ・既に路線バスがあるではないか無駄な事と思う。
 - ・自家用車で十分である。
 - ・財政支援をしてまで必要ない。
 - ・導入後赤字経営になったら税金で補充するなら納得できない。



⑥導入効果の試算

- 各種実証実験結果より試算可能な導入効果について以下に示す
- 浦添市内の公共交通不便地帯のうち約18%(約1,057m²)が解消され、約11,900人(約4,600世帯)の移動利便性が向上しました





⑥導入効果の試算

- 各種実証実験結果より試算可能な導入効果について以下に示す
 - 高齢者・身障者
 - 全利用者の約20%程度が65歳以上の高齢者と考えられます
 - 平日利用者の約4%、休日利用者の約17%が身障者や小学生以下の子供です
 - 高齢者のうち約86%の回答者が「徒歩・自動車送迎・自動車運転・タクシー」からコミュニティバスへ転換しています
 - 高齢者のうち約47%の回答者がコミュニティバスの運行により外出機会が増えたとしており、約7%の回答者が新たに外出するようになったと考えられます

環境

- 自家用車（自分で運転または送迎）からコミュニティバスへ転換した人は全アンケート回答者の約32%を占めています（浦添市内の自動車交通が最大で1日約98台分減ったことに相当します）