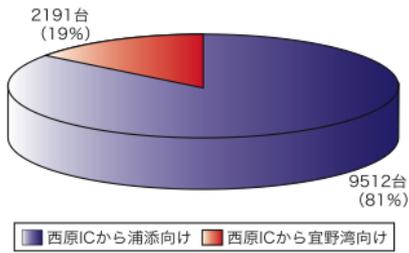


図4 沖縄自動車道：西原ICにおける方面別交通量
資料：2005年2月南部国道事務所調べ



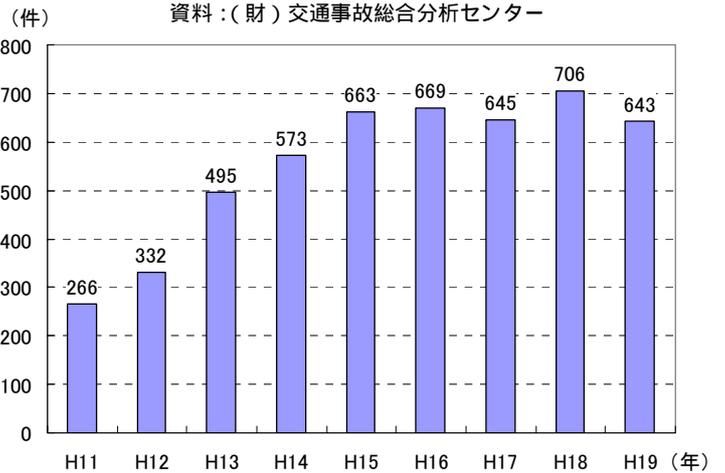
また、浦添市西原に位置する沖縄自動車道西原ICの12時間（朝7時から夜7時まで）の交通量は11,703台あり、そのうち約2割弱が宜野湾市方面へ、約8割強が浦添市方面へ向かう交通である。浦添市は沖縄県における交通の要所として重要な都市となっている。（左図4参照）

浦添市内における交通事故発生件数は年々増加しており、平成15年以降は毎年600件を超え、平成17年には過去最高の706件を記録している。（右図5参照）

また、平成19年では全国1,916市区町村の中で363番目の事故発生件数となっており、全国的にも高い値で推移してきている。

交通の集中する浦添市ではより安全な交通体系の整備が急務となっている。

図5 交通事故発生件数の推移（浦添市：人身事故のみ）



(3) 機関別旅客輸送状況（沖縄県）

沖縄県（離島含む）における機関別旅客輸送状況をみると、平成19年度（図6下段）では、85.7%が自家用乗用車によって移動しており、全国の65.5%と比較しても高い自家用乗用車への依存が伺える。

昭和55年（図6上段）と比較した場合、沖縄県における自家用車への分担割合の増加（54.1%⇒85.7%）は顕著であり、平成15年8月に新たな軌道系交通としてモノレールが完成したものの、乗合バスなどの大量輸送機関の分担割合の減少（21.9%⇒4.3%）は著しい状況である。

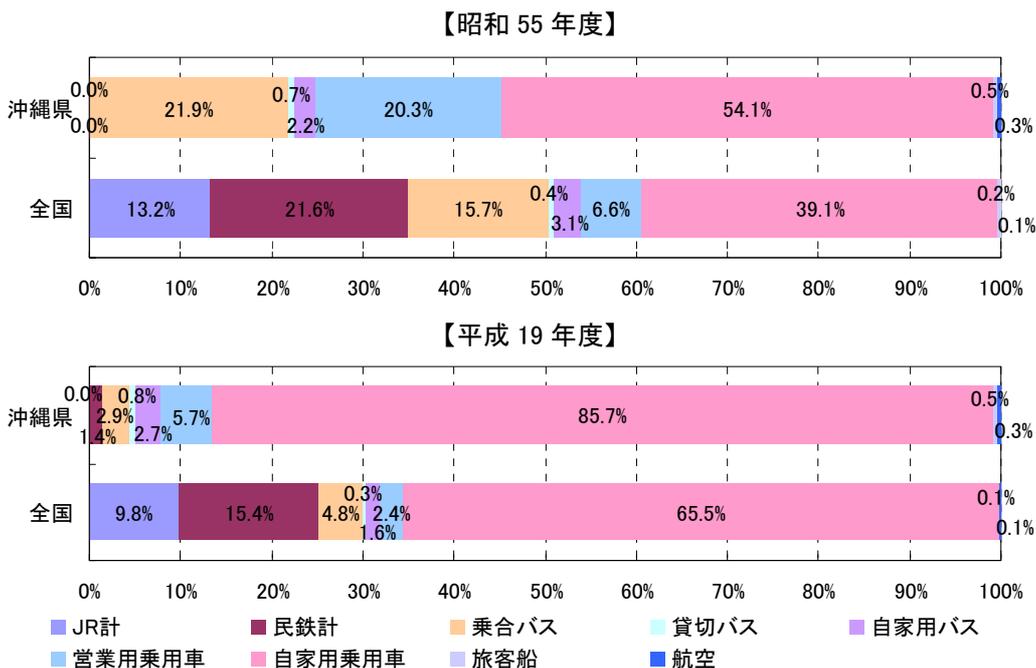


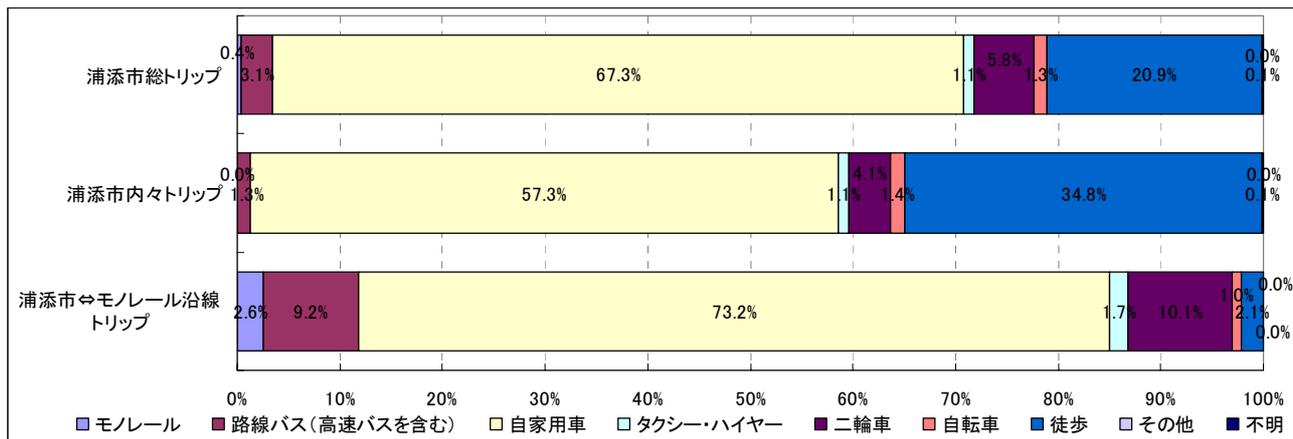
図6 機関別旅客輸送状況（離島含む）
資料：旅客地域流動調査（国土交通省）

平成18年度に沖縄県が実施した第3回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査の結果をみると、起終点に浦添市内を含む浦添市総トリップの移動手段割合でも自家用車利用が67.3%と最も多い。一方、公共交通機関であるモノレールと路線バスについてはそれぞれ0.4%、3.1%と極めて低い割合となっている。（図7参照）

また、浦添市内々トリップでは徒歩の割合が34.8%と多くなるものの、依然として自家用車利用は57.3%と半数以上を占めている。さらに、浦添市内とモノレール沿線地域間を移動するトリップでは、自家用車利用が73.2%と最も高くなっているものの、モノレール利用が2.6%、路線バス利用が9.2%と総トリップに比べ比較的高い割合となっている。

図7 代表移動手段・パターン別トリップ数(浦添市)

資料:第3回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査(沖縄県)



単位:トリップ ()内は全トリップにおける割合

代表移動手段	モノレール	路線バス(高速バスを含む)	自家用車	タクシー・ハイヤー	二輪車	自転車	徒歩	その他	不明	合計
浦添市総トリップ数	1,928(0.4%)	16,328(3.1%)	354,396(67.3%)	5,549(1.1%)	30,803(5.8%)	6,615(1.3%)	110,230(20.9%)	582(0.1%)	207(0.0%)	526,638(100%)
浦添市内々トリップ数	0(0.0%)	1,945(1.3%)	86,824(57.3%)	1,641(1.1%)	6,163(4.1%)	2,096(1.4%)	52,786(34.8%)	100(0.1%)	60(0.0%)	151,615(100%)
浦添市⇄モノレール沿線トリップ数	1,440(2.6%)	5,078(9.2%)	40,500(73.2%)	964(1.7%)	5,614(10.1%)	547(1%)	1,172(2.1%)	0(0.0%)	0(0.0%)	55,315(100%)

「トリップ (Trip)」とは、ある目的 (例えば、出勤や買物など) を持って起点から終点へ移動する際の、一方向の移動を表す概念および単位です。上記トリップ数は、例えば「出勤」という一つの「目的」を達成するための移動を一つのトリップと捉え、たとえ複数の手段を使った場合でも鉄道>バス>自動車>タクシー>2輪車>自転車>徒歩の優先順位で代表交通手段毎に集計したものです。

(4) 浦添市における公共交通網

本市内では、国道 58 号および国道 330 号や自動車専用道路を運行する路線バスにより南北方向には密に公共交通ネットワークが形成されているものの、幹線道路のバス運行路線沿いの居住者などに利用が限られる状況となっている。（図 8 参照）



図8 バス路線網 (2009年12月現在)

一方、幹線道路から離れた市内支線道路沿線でのバスサービスは低水準のものとなっており、公共交通空白地域も散在している。（図9参照）さらに、本市は東と西で標高差が約140mの起伏があるために、斜面部の区域において徒歩や自転車を利用した日常的な移動に支障をきたしていることから、健常者はもとより高齢者や児童、障がいのある人に対する公共交通サービスの改善・向上が求められている。

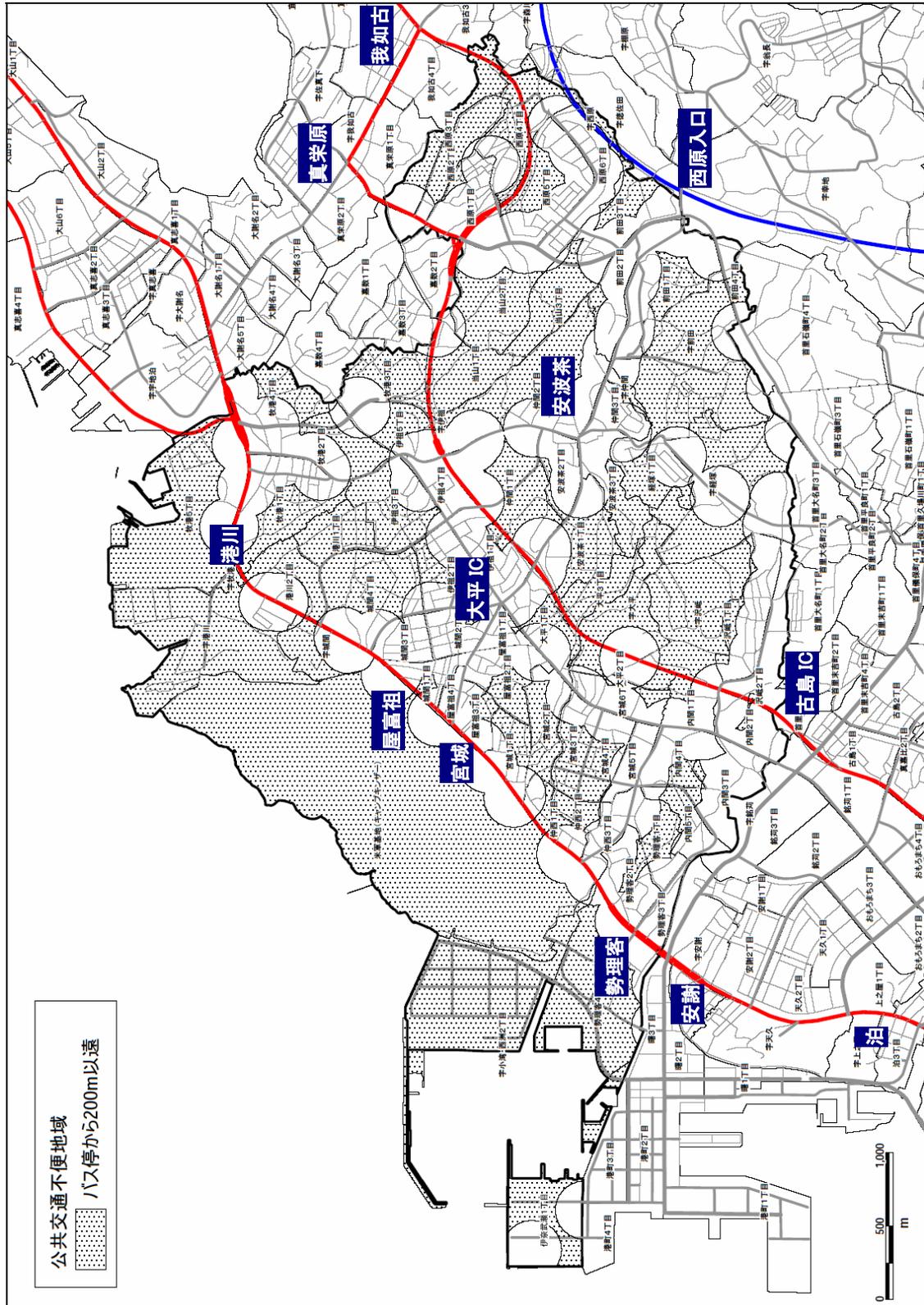


図9 公共交通空白地域(バス停から200m以遠)
 (出典:コミュニティバス調査検討報告書(平成21年3月 浦添市))

沖縄本島全体の路線バス旅客輸送実績の推移をみると、輸送人員は年々減少しており平成19年には29,051人/日と昭和55年の88,688人の約33%まで低下している。また、それに伴いバス総走行台キロも減少しており、需要に合わせてバスのサービス水準は低下していく傾向にある。（図10参照）

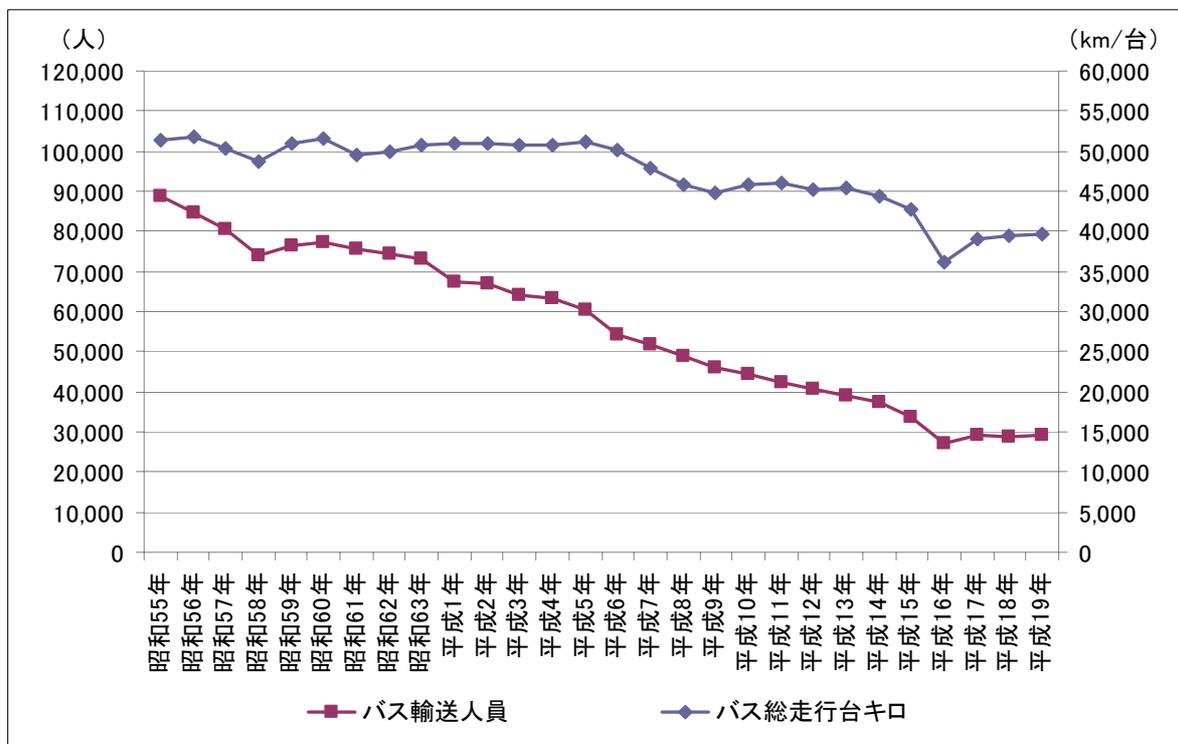


図10 沖縄本島の路線バス旅客輸送実績の推移

資料:運輸要覧(内閣府沖縄総合事務局)

(5) 浦添市における主要施設の分布

浦添市内の主要施設は、市内に広範囲に点在している一方で、浦添市役所を含む公共施設・文化施設やスポーツ施設等については、安波茶、仲間付近に集中している。（図11参照）

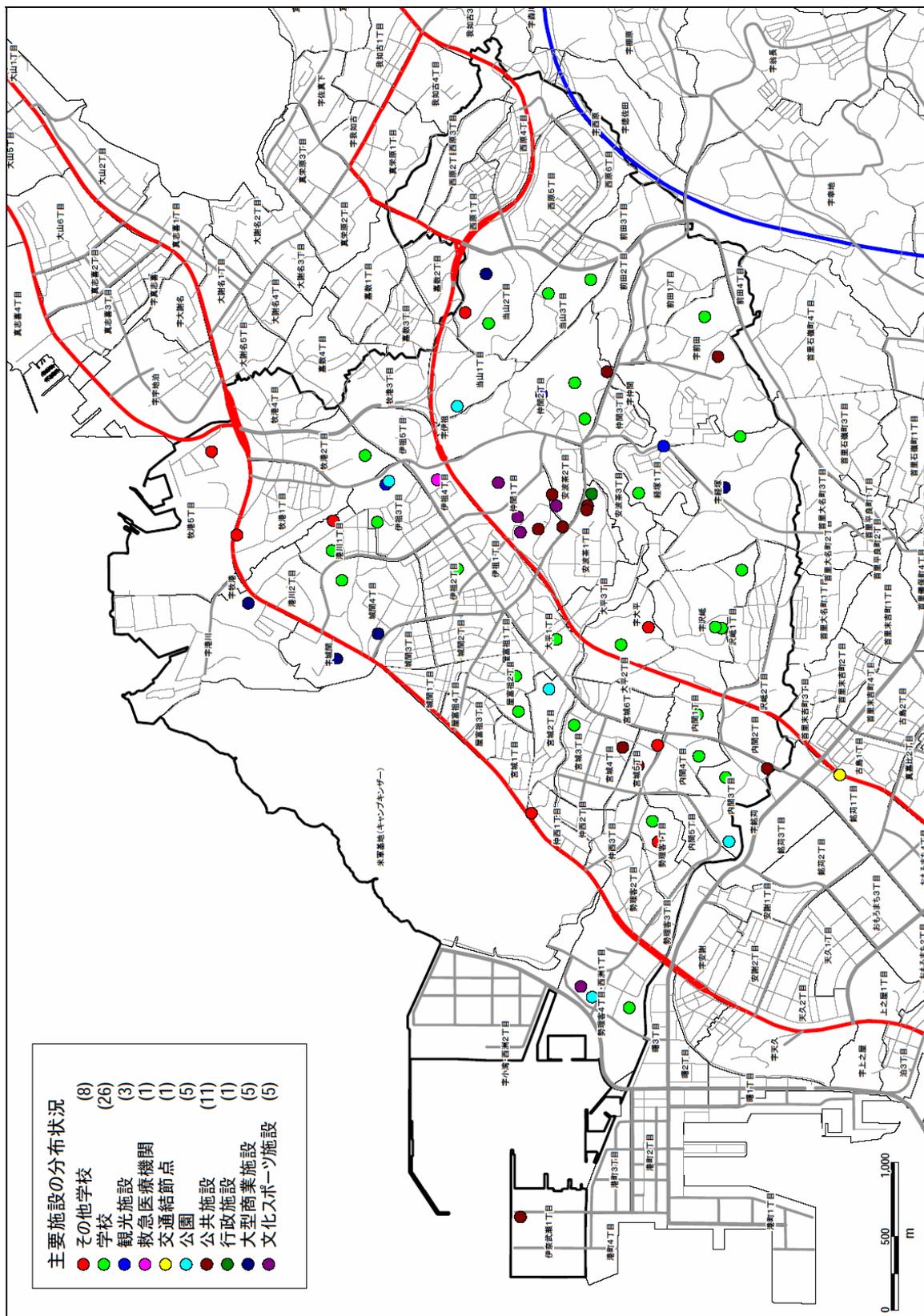


図 11 主要施設の分布

（出典：「浦添市『コミュニティバス調査検討報告書』(平成 21 年 3 月)」

(6) 浦添市における年齢別人口

全国的に高齢化時代を迎える中で、本市においては平成21年11月末時点の65歳以上の人口割合が約13.9%の水準となっており、10年前の平成11年11月末の約9.1%に比べて約4.8%増加している。

（図12参照）

今後、現在の年齢構成がそのまま移行していくことで、更に高齢者の割合が増加することが予測されるなか、高齢者の社会参加や外出機会の創出を図る社会交通機関の整備に対する重要性が増加してきている。

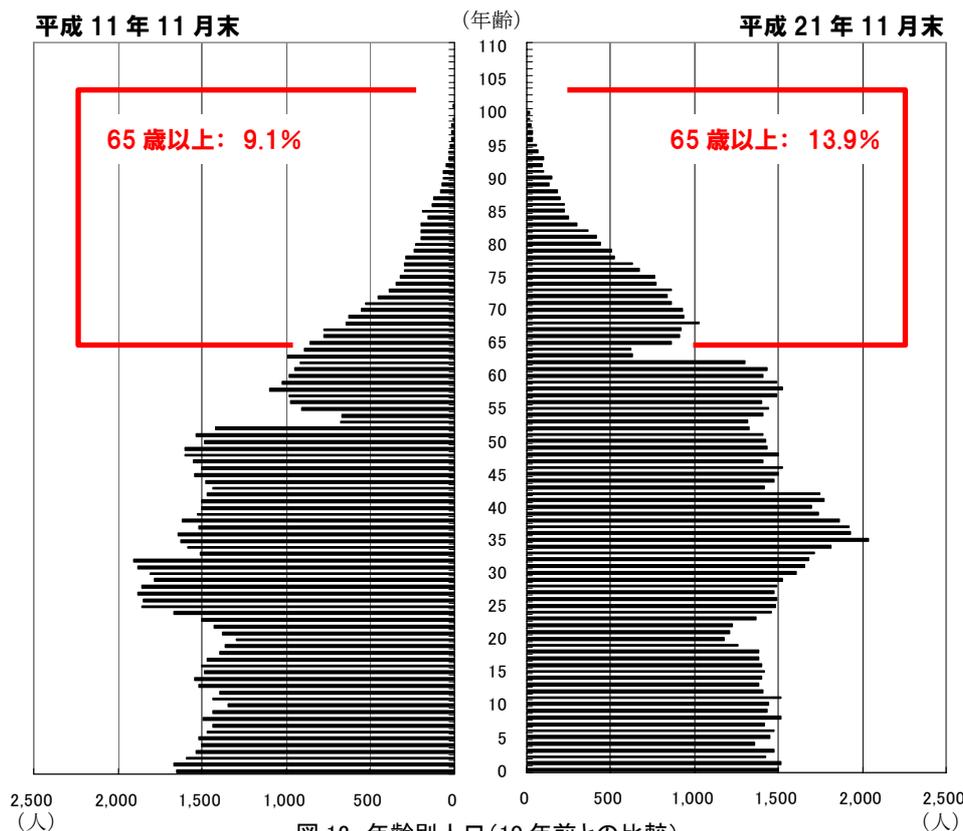


図12 年齢別人口(10年前との比較)

資料: 浦添市人口統計

(7) 総合交通戦略における位置づけ

学識経験者、交通利用者、公共交通事業者、経済団体、関係行政機関により構成され、沖縄本島中南部都市圏における望ましい交通のあるべき姿、総合的な都市交通に関する検討及び協議を行うために設置された「沖縄本島中南部都市圏総合都市交通協議会」において、平成21年3月に総合交通戦略が策定されている。

総合交通戦略は、『環境、振興、安心の3つが、調和・持続する都市圏』を目指した長期的な都市交通マスタープラン実現のため、多様な交通モードが連携し適切な役割分担のもと、交通施策に係わる関係者が相互に協力し、交通事業と地域づくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策を明らかにするものであり、今後10年間に取組む施策を位置づけたものである。

その中で、モノレール延長地域における地域整備の方針、目標、さらに駅別の施策展開方針を踏まえ、今後総合的且つ一体的に推進していくべき主な施策が整理（図13参照）されており、本コミュニティバスの導入検討は「バスサービス関連施策」の一つとして位置づけられている。（図14参照）

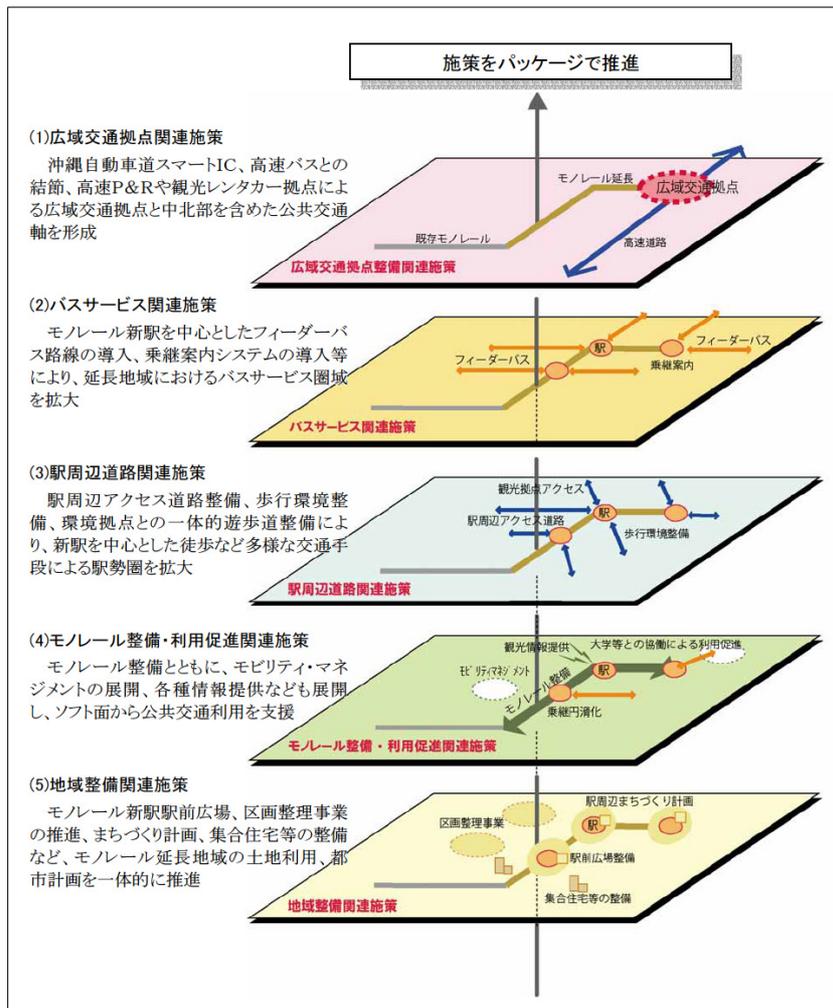


図 13 モノレール延長地域における主な施策

出典:「第3回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査」報告書(平成21年3月)より抜粋

施策	事業目的	施策事業名	内容	事業主体	事業目標期間			
					短期(概ね5年)	中期(概ね10年)	長期	
①フィーダーバス路線の導入	沿線居住者のモノレール延長の利便性を高めるため、駅から周辺市街地や拠点地域への新たなフィーダーサービスを構築する。	コミュニティバスの導入	既存モノ駅(古島)利用ルート	浦添市・(関係機関バス事業者)	→ 導入検討			
			首里駅利用ルート	那覇市・(関係機関バス事業者)	→ 実施			
			延長第1駅利用ルート(総合福祉センターを核とする福祉集積地を結ぶルート)	那覇市・(関係機関バス事業者)	→	→	→ 導入検討	
			延長第2・3駅利用ルート	浦添市・(関係機関バス事業者)	→	→	→ 導入検討	
			延長第4駅利用ルート	浦添市・(関係機関バス事業者)	→	→	→ 導入検討	
②乗継案内システムの導入	モノレールから沿線地域への乗り継ぎ利便性を確保する。	駅ごとのバス乗り継ぎ情報を車内や各駅で提供する		モノレール附	→ 今後、事業化に向け調整			
③モノレールや他の路線バスとの乗継円滑化	モノレールや他の路線バスとの乗継を円滑化し、公共交通利用者の料金抵抗を抑えることで、公共交通の利用促進を図る。	・乗継割引導入 ・共通ICカード導入	・乗継時の料金割引の導入 ・運賃精算時の手間を軽減する共通カードの導入	バス事業者・モノレール附・(関係機関・沖縄県、那覇市、浦添市、等)	→	→ 今後、導入に向け調整		

→ 検討・調整 → 実施 → 継続

図 14 バスサービス関連施策

出典:「第3回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査」報告書(平成21年3月)より抜粋

コミュニティバス導入の目的

前述した背景のもと、これまでに本市では市民の日常生活に欠くことのできない公共交通を確保すると同時に、土地区画整理事業区域の整備地区の拡大による都市化の進展、各産業の企業誘致による経済の活性化の進展を促進するために沖縄都市モノレール延長案を誘致する取組みを行ってきた。

今後は市内の細かな移動ニーズに応え、沖縄都市モノレールと連携することによる広域的な公共交通移動を支えるコミュニティバスの導入可能性について調査・検討していくことを目的としている。

2. コミュニティバス導入基本方針

本市においてコミュニティバスの導入検討を行うにあたり、前述した背景及び他市町村における取組み等を勘案し、本格運行時における望ましい姿、浦添市の位置づけ等を明確にするため、以下のとおり基本方針を整理し、実証実験の計画・実施に向けて取り組む。

本市は導入検討から実証実験を主体的に実施することにより、新たなコミュニティバスネットワークの可能性とその事業採算性について検証する

事業採算性が検証された場合、本格運行時には路線バス事業者による単独採算事業とする
本格運行後に路線バス事業者において運行が困難となった場合でも、運行が継続できるよう「生活バス路線に対する補助」の適用が可能となる運行距離とする

事業採算性が検証されなかった場合、その要因を分析し必要に応じて計画を見直すなど、導入の可能性について再調査を検討する

上記①～④を勘案し、コミュニティバス運行ルートを選定やサービス水準の検討等においては、以下の事項に配慮した検討を行う

- ✓ 事業採算性が良く将来にわたり運行が見込める
- ✓ 主要交通施設(モノレール駅)と結節する
- ✓ 運行キロ程が10km以上とする(生活バス路線に対する補助の条件)
- ✓ 公共交通不便地域を解消する
- ✓ 主要公共施設(学校を含む)を経由する
- ✓ 主要商業地域・施設を経由する
- ✓ その他地域の利便性向上や活性化が期待できる