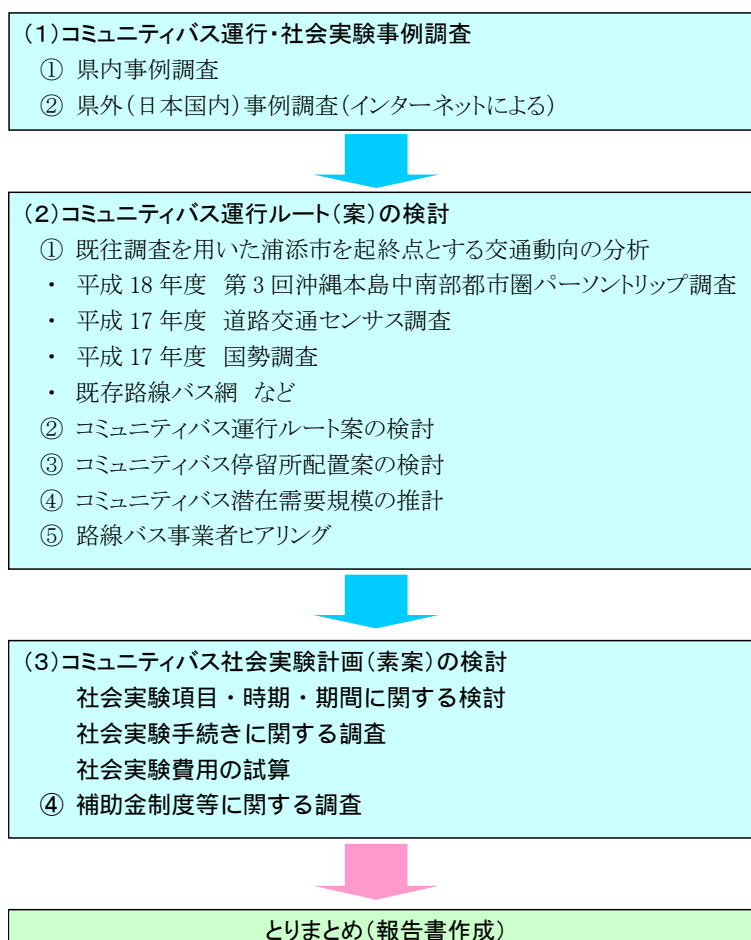


平成20年度調査報告について

1. 調査内容

平成20年度には、市内へのコミュニティバス導入の可能性について基礎的な検討を行うため、以下のフロー図に示す項目について調査・検討を実施した。（図1参照）

図1 浦添市コミュニティバス導入基礎調査検討フロー



2. コミュニティバス運行・社会実験事例調査

県内及び県外におけるコミュニティバス運行および交通社会実験に関する事例収集を行うことにより、事業採算性の面から利用者数の増加に繋がったポイント等について整理を行った。

対象地域	事例調査対象
①那覇市	平成16年 石嶺・首里城みぐい ⇒ 現8番首里城下町線として本格運行 平成18年 真和志みぐい ⇒ 実証実験のみ 平成18年 小禄みぐい ⇒ 実証実験のみ
②読谷村	平成21年 読谷村コミュニティバス ⇒ 現在運行中
③豊見城市	平成14年 豊見城市内一周線105番 ⇒ 現在運行中
④沖縄市	平成19年 沖縄市コミュニティバス ⇒ 実証実験のみ
⑤東京都武蔵野市	平成 7年 ムーバス ⇒ 現在運行中
⑥京都府京都市	平成16年 醍醐コミュニティバス ⇒ 現在運行中

（1）事例における利用者数の増加に繋がったと考えられる主なポイント

那覇市	石嶺・首里城 みぐい	人口密度が低い地域でも公共交通空白地帯では多くの利用があった
		実験期間を6ヶ月としたことにより、期間の後半になるにつれ平日利用者の利用頻度で「ほぼ毎日」と回答する利用者が増え、日常的な利用として定着してきている事が伺えた
		利用者の約37%が石嶺町地区であることから、同地区の大型市営住宅とモノレール駅を結んだことにより需要が喚起されたと考えられる
		実験ルート上に首里城公園や大型宿泊施設があることから、一般的な路線バスにおいて比較的用户数が減る時間帯（平日のお昼や休日など）においても観光を目的とした利用者が多く乗っており、朝夕の通勤通学利用と合わせて終日乗車効率の良い運行が可能であった
	小禄みぐい、 真和志みぐい	交通渋滞の著しい幹線道路を避け、比較的短い運行ルートとすることで定時性が確保され高い満足度が得られた
	真和志みぐい	運行ルート上に病院（大道中央病院）があるため、平日の通院目的の利用者が7%程度あった
沖縄市コミュニティバス		協働キャンペーンを実施したこともあり、休日における沖縄こどもの国までの利用が突出して多かった

【参考】

コミュニティバスの運行において成功を収め、全国的なコミュニティバスブームの先駆けともなった、東京都武蔵野市の「ムーバス」では、以下のような点が特に考慮されていた。

新規需要の掘り起こし

- ・ 既存路線バスが対応できない地域(住宅街の「幅6メートル未満の道路」)をカバーした
- ・ 拠点駅周辺の商業エリアへの買い物客向けに、バス乗り換え専用駐車場を設けた

乗りやすいバス

- ・ 運行距離を短くすることで、運行頻度を高めた
- ・ 住民の本音のニーズを把握するために、グループインタビューや、ビデオ撮影による高齢者の行動調査を行った
- ・ 車両のバリアフリーに配慮した(乗降口の電動補助ステップ、握りやすい、細めの握り棒、背が低くても使いやすい、長い吊革)
- ・ 高齢者が無理なく歩ける距離(100メートル程度)を考慮して、バス停を200メートル間隔で設置した

乗ってみたいくなるバス、また乗りたくなるバス

- ・ 車両やバス停などのデザイン(デザイナーの起用、トータルデザインの概念)が優れていた
- ・ 乗務員の接客マナーを高めた

採算性の向上

- ・ 運転手に定年退職者を雇用することにより、人件費を削減した
- ・ 車両、回数券への広告掲出により、運賃以外の収入を得た

(2) 事例における利用者数減に繋がったと考えられる主なポイント

那覇市	真和志みぐい、 小禄みぐい	実験運行期間が2ヶ月であったため、コミュニティバスの存在を認知させることは出来ても市民の足として定着させるには時間が足りなかった（沖縄市、那覇市：真和志みぐい、小禄みぐい）
		自家用車が生活パターンに深く定着している中、コミュニティバスへの転換を図るためにはノーマイカーキャンペーンを実施するなど、 同時に市民の意識改革を図ることも重要 である（那覇市：小禄みぐい、真和志みぐい）
	真和志みぐい	通勤・通学利用が多い中、 朝夕は20分間隔で運行 したが、運行頻度の更なる向上を要望する意見が多かった（那覇市：真和志みぐい）
		運賃設定を大人200円とした が運賃が高いとの意見が多く、その結果満足度が低下しバス利用を刺激するに至っていないと考えられる（那覇市：真和志みぐい）
	小禄みぐい	循環型のルートにしたものの、 片方向周りのみとした ため双方向運行にすべきとの意見が多かった（那覇市：小禄みぐい）
	石嶺・首里城みぐい	終発時刻を20時～21時に設定した ことにより、時間延長を望む声が多かった（那覇市：石嶺・首里城みぐい）
沖縄市コミュニティバス		循環型のルートにしたものの、 起終点を跨ぐ利用の場合には連続性が悪く なり結果的に利便性が損なわれた（沖縄市）
		実験前に行ったアンケート調査により、利用したい施設で上位に位置していた「病院」「運動公園」を 実験ルートから除外した ため、運行ルートに対する不満に繋がったと考えられる（沖縄市）
		移動ニーズの多い区間であるにも関わらず、他地区を経由するために 徒歩よりも長い時間が掛かってしまう など、ルート設定が利用者の感覚と乖離していた（沖縄市）
		運行間隔を 朝夕のピーク時に30分、その他を60分とした ため「運行間隔が長い」「等間隔でないためわかり難い」との意見が多く満足度が低かった（沖縄市）

3. コミュニティバス運行ルート案の検討

事業採算性が高く、事例調査において需要喚起効果が見込める要素について配慮したルート検討を行った。検討にあたっては、平成18年度に沖縄県が実施した第3回パーソントリップ調査の結果を基に、浦添市内における移動パターン量（市内移動需要）と、浦添市内からモノレール沿線への移動パターン量（モノレール連携需要）について集計（図2参照）を行い、潜在需要規模が最も大きくなる道路区間、バスの運行可能な幅員の道路、既存路線バスが運行していない区間、主要施設とのアクセス性や運行距離等に留意しながらルートの検討を行った。（図3参照）

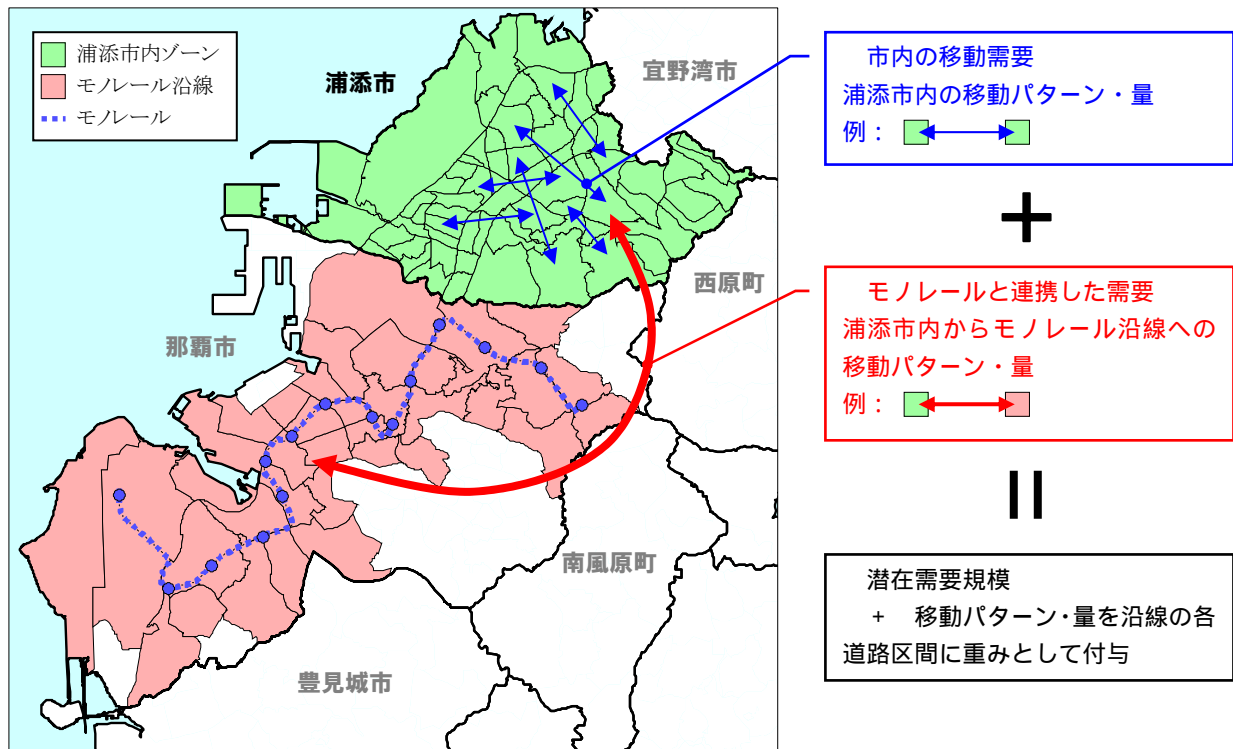
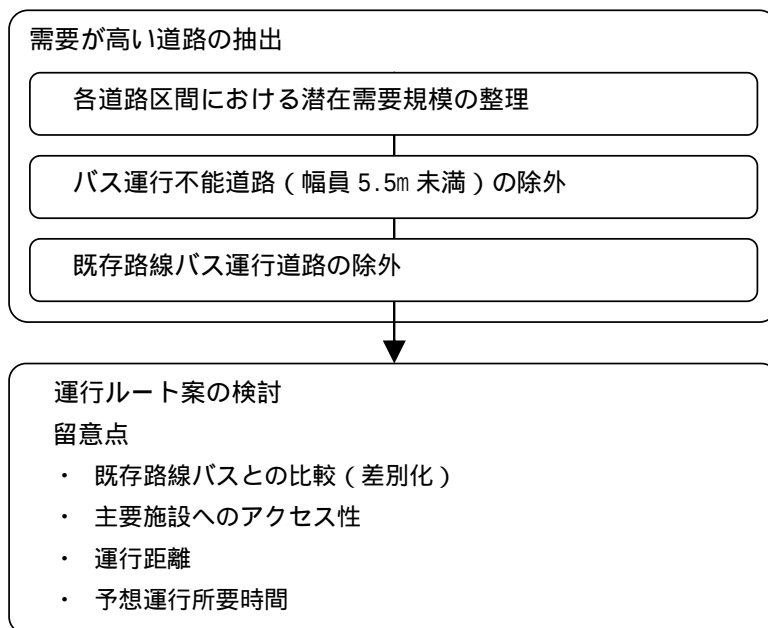


図2 潜在需要規模のイメージ

図3 運行ルート検討フロー



(2) ルート案B

浦添市内より、パイプライン通りを經由し、古島駅、那覇市内新都心地区を経てももろまち駅に至る、往復運行型路線。



【区間距離】約 10,653m / 片道(浦添市内が約 74%)

【所要時間(走行時間のみ)】約 36 分 ピーク時旅行速度より算出

【沿線 200m 以内の人口(浦添市内のみ)】31,959 人(2009 年 2 月末時点)

【潜在需要規模(浦添市内のみ)】54,481 トリップ

全トリップにおけるバス乗車実績の比率(平均 0.011 = 平成 19 年度沖縄県都市計画モノレール課調査より)を目安にすると、コミュニティバス利用者は約 599 人/日となる。

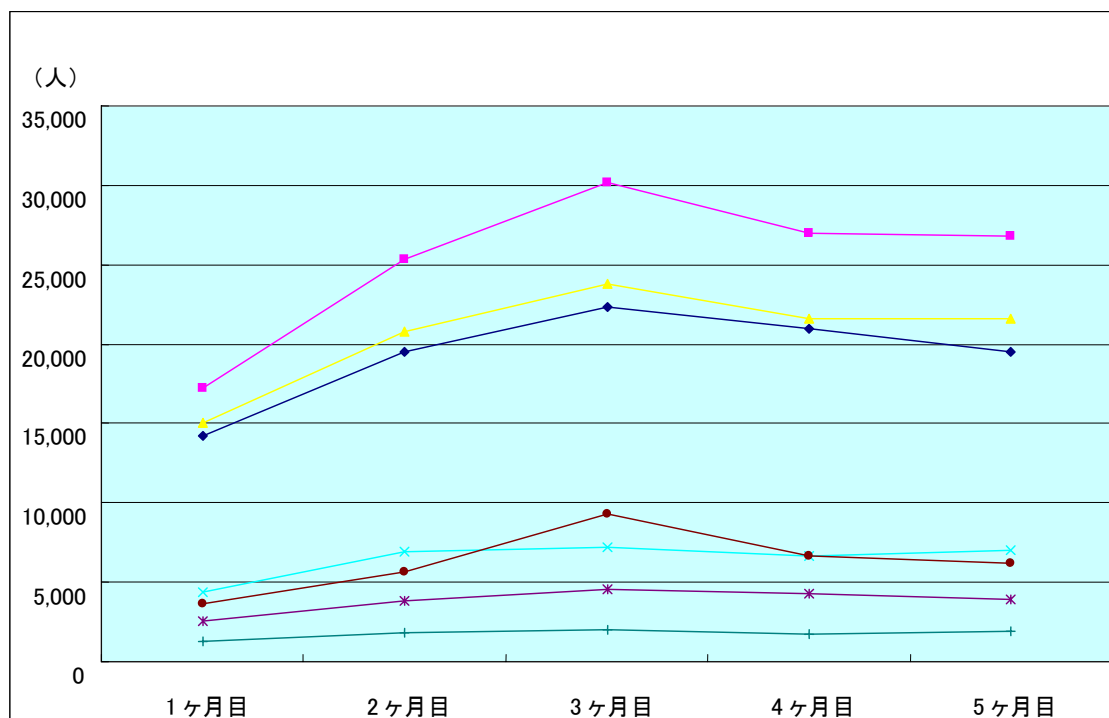
4. コミュニティバス社会実験計画案の検討

コミュニティバス社会実験を実施するにあたり、考えられる実験内容・項目等について検討し整理を行なった。

(1) 実証実験期間・時期

他市町村におけるコミュニティバス社会実験の事例では、実験期間はおよそ2～3ヶ月で設定されているが、下記に示す過去新設された路線バスの運行開始から5ヶ月間の乗車実績の推移では、3ヵ月後に乗車実績のピークがあり4～5ヵ月後に安定しはじめる傾向にあることから、実証実験期間は少なくとも3ヶ月以上が望ましいと考えられる。

県内の新設路線バスにおける運行開始後5ヶ月間の乗客数推移(参考)



※系統名や詳細な乗車人数については非公開

実証実験時期については市民の生活・移動交通パターンが異なる夏休み(小中高7月下旬～8月末)や年末年始などはなるべく避けた方が良く考えられる。しかし、コミュニティバスの周知・利用促進を図る上では浦添市内で開催される「浦添てだこまつり(毎年7月中旬)」などの大型イベントと時期を調整することで高い効果が期待できることから、7月初旬～10月末の間が最も望ましい期間であると考えられる。

浦添市内で毎年行われる主な催事

2月	てだこウォーク、沖縄青少年科学作品展、ヤルトスローズ 春季キャンプ
3月	沖展
7月	浦添てだこまつり、てだこハーリー
9月	うらそえ青年祭(8月下旬～9月)
11月	浦添市文化祭、サントピア沖縄バレーボール大会

（2）実験項目案

①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する。

②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）を調査する。

③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し、運行ルートや運行間隔などの再検討時の基礎資料とすることを目的に調査を実施する。また、実験告知の評価を行うために、コミュニティバスを知ったきっかけや、他交通機関からの転換である場合その動機などについても設問として設定する。

④沿線居住者アンケート調査

コミュニティバスが運行する区間は、従前路線バスが運行していなかった道路が中心となる。その場合、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を実施する。

⑤沿線事業者アンケート調査

沿線居住者と同様、沿線事業者に対してバスが通過する事によって得られたメリットや問題点等を把握するためにアンケートを実施する。