

アンケート調査・グループインタビュー結果

1. アンケート調査結果

①調査期間	平成21年12月16日～平成22年1月31日 (12月31日・1月1～3日を除く)
②調査方法	戸別訪問による配布・回収 ※世帯は系統抽出法を基に数軒おきに均等に選定
③調査対象地区 (図1参照)	仲間 (字仲間・仲間1～3丁目)、安波茶 (安波茶1～3丁目)、伊祖 (伊祖1～5丁目) 牧港 (牧港1～2丁目)、港川1丁目、城間 (城間1～4丁目)、 屋富祖 (屋富祖1～2丁目)、宮城 (宮城1～6丁目)、仲西1丁目、勢理客1丁目、 内間 (内間1～2・4～5丁目)、大平 (字大平、大平1～3丁目)
④対象地域人口	世帯数：20,884 人 口：53,124 ※平成21年10月末時点
⑤必要サンプル数	世帯票：1,048 個人票：4,837 ※大字毎に信頼度95%として算出
⑥回収結果	世帯票：2,340 個人票：4,965 ※世帯・個人票ともに必要数を満たしている

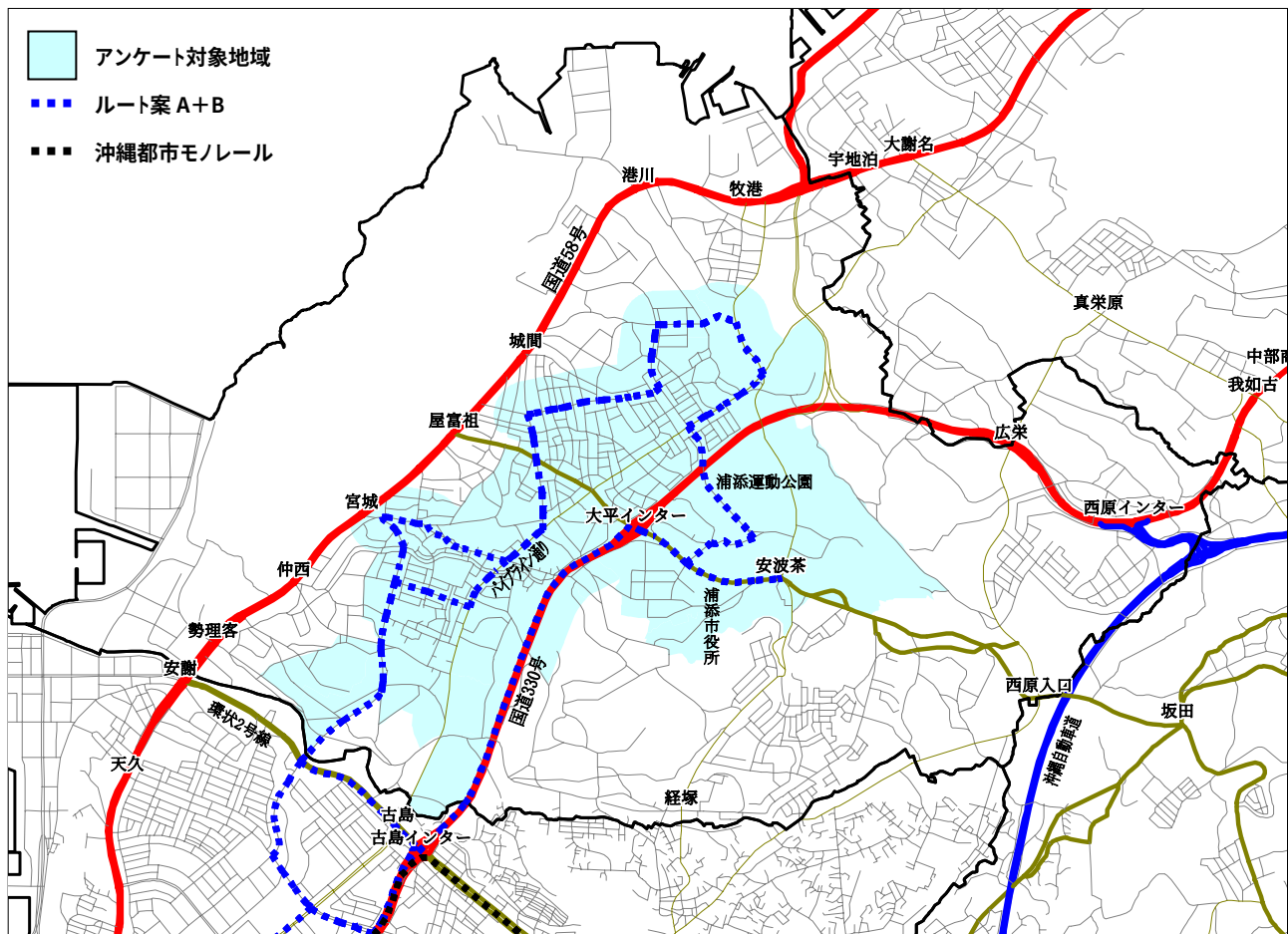
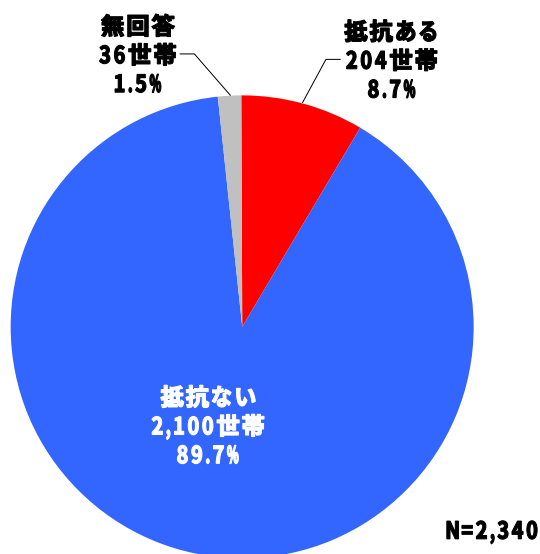


図1 住民意向調査対象地域

(1) 世帯票

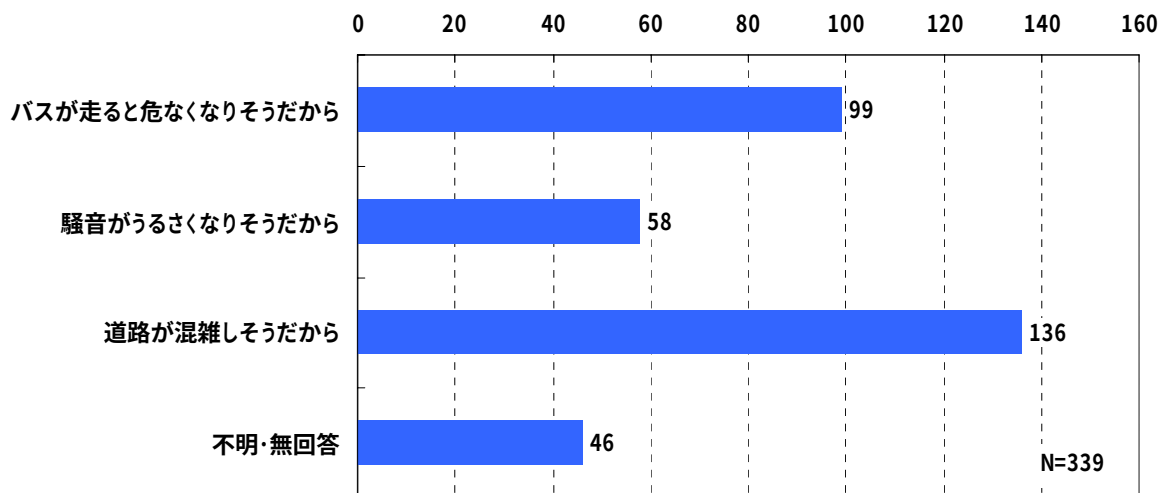
居住地区に新たにバスが運行する事に対する抵抗感については 89.7%の世帯が「抵抗ない」と回答しており、調査対象エリアにおいてコミュニティバスの運行ルートを検討する際に配慮すべき地区は無いことが分かった。ただし「抵抗ある」とする 8.7%の世帯ではその理由に「道路が混雑しそうだから」「危なくなりそうだから」と回答する世帯が多い事から、新たにバス停を設置する際に歩行者や他の自動車通行の妨げにならないような配慮が必要である。

世帯Q 1：新たにバスが走ることへの抵抗の有無



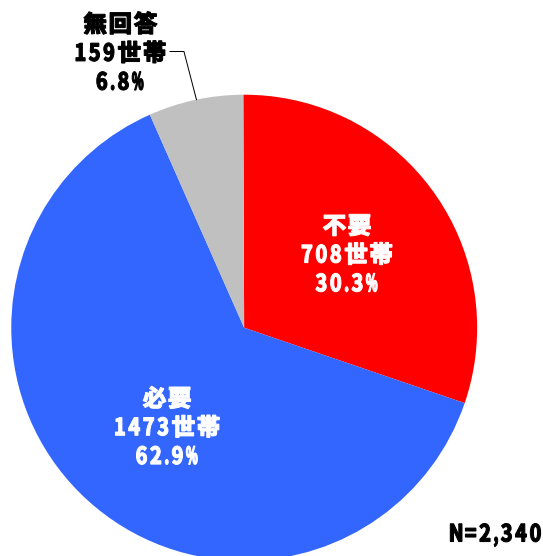
※ このページ以降のグラフ内にある「N」は、その間の集計対象世帯数(7 ページ以降の個人票では、対象人数)をあらわしている。(例：上記 Q 1 は全 2,340 世帯の回答に対する集計を意味する。)

世帯Q 2：新たにバスが走ることへ「抵抗ある」理由（複数回答可）

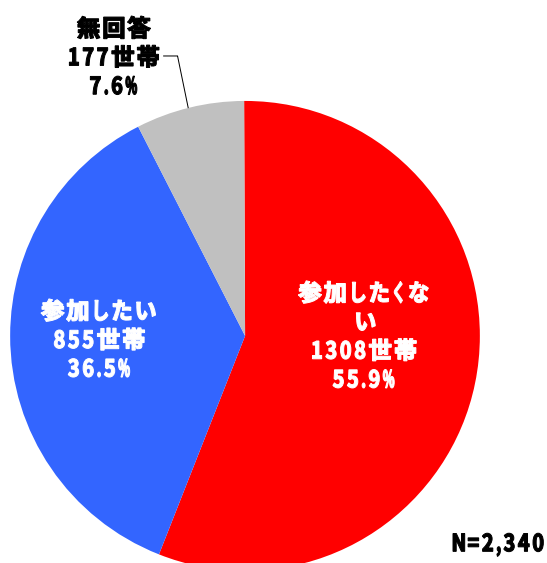


コミュニティバス等のバス運行に関して、行政による支援が「必要」と考える世帯は 62.9%であり半数以上を占めた。また、コミュニティバスの導入検討や、運行に関する話し合い等の市民参加に関する意思については「参加したくない」とする世帯が 55.9%と半数以上を占めていることから、公共交通等の導入検討・整備については政策的に取組み、行政に期待している世帯が半数以上を占めている事が伺える。

世帯Q 3：行政によるバス運行支援の必要性



世帯Q 4：コミュニティバス運行に関する話し合い等への参画意思



世帯Q5：その他意見・要望（自由記入）

※ 注意：全回答（420 世帯）のうち代表的な意見や特徴的な意見のみを原文のまま抽出したものであり、抽出件数がそのまま全体意見における割合を示しているものではありません。

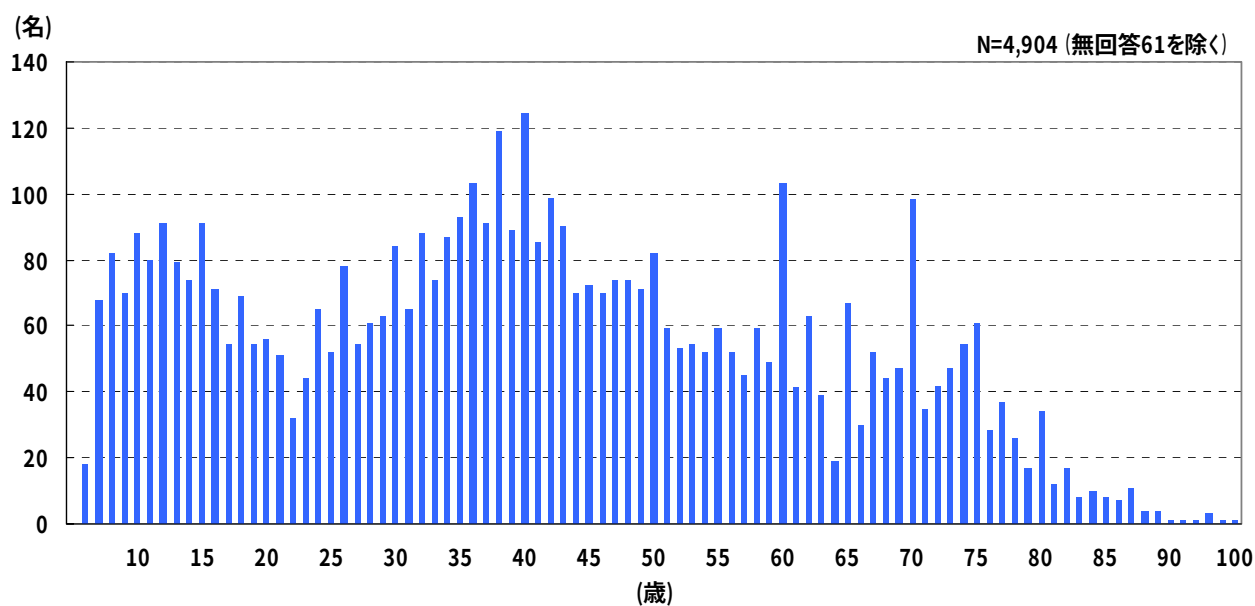
コミュニティバス導入賛成	お年寄りや学生のよりよい生活のうえで、自家用車以外の交通手段は必要だと思う。ぜひ運行実現させてください。
	コミュニティバスが走ることで犯罪抑止力になったり、移動手段が限られた方たちの生活空間が広げられるきっかけになるとおもうのでぜひバスを導入していただきたいです。
	騒音や混雑、そういった問題が不安ではあるけど、より住みやすい便利な環境になるなら導入してもいいと思う。
	車を所有している人は必要性を感じないかも知れないが、そうでない方は大変助かると思いますので実現させてほしい。
	私は足を怪我して車を運転できなくて約3年間路線バスを利用しました。バス停まで徒歩10分はかかりとても不便を感じていました、豊見城市のコミュニティバスの利用者の方はほとんどが高齢の方ですが「とても助かっているよ」との声が多くて、まさにコミュニティバスは浦添市も是非取り入れて下さい。
	地形にアップダウンがあるので、自転車ではいける距離でも乗ったり降りて自転車を押して歩いたりが大変なので、車や徒歩で…ということがよくある。沖縄は交通ルールが守られていないと感じることが多々あり、なるべく車を使いたくないというおもしろいものがあるので、コミュニティバスで出掛けることができると便利になると思う。現在思っているより利用する可能性もある。
	酒を呑むことが多い世帯では、バスは必要だと思います。
コミュニティバス導入反対（判断不可能を含む）	車社会なので必要性を感じられない。
	10年後でよい。
	必要性を全く感じない。我々の血税を無駄に使うのだけは絶対に止めて欲しい！たださえ利用の少ないバスを浦添だけでやって意味が無い。必ず失敗する。調査の時点ですでにどれぐらいの税金が使われているのでしょうか？
	今の時代、各自ががまんするときだと思います。コミュニティバスについては、とても良いと思いますが、どこかにむりがあり、財政的支援にも無理と思います。
	公共バス等やはり利用する人が少なく、利用者ガラガラ乗車で運行してももたないと思うが、車も保有していないと、どうしても必要な方もいるし大変難しい
	今以上にバス路線は必要ない。
	この地域でのコミュニティバスの必要はない。税金の無駄遣いである。今のままでも便利。買い物も歩いて行けるのでバスは必要ない。
導入時の課題や懸念	確かに車を運転できない方にとっても便利かもしれませんが、沖縄のバスの運営を悪化させることにもなりそうです。バスの利用者がまた減ったりしないでしょうか。市役所などは手続きに時間がかかり、何度も足を運ぶことが多いので確かにいいと思います。
	住宅街での長時間の停車があると通勤時に困ります。
	家の前にバスが走ってくれと、とても助かりますが、家の前（宮城の小湾川沿い）は歩道が無いので、大きいバスが通るとなると小さい子どもがいる私にとっては少し考えます。（散歩が大好きな子なので）。そのことを考えて、「小さいバス」（新都心で走ってる）や福ちゃんバスぐらいの大きさのバスにして欲しいです。
	道路の安全を考えた上での運行を希望。
	時々路線バスも利用しているが（夕方が多い）バイパスは渋滞のため時刻表通りにバスが来ない。コミュニティバスも渋滞対策が必要かと思う。
行政支援について	車社会でも、老人や学生など免許をもてない人のための安全な交通機関は必要だと思うが、ムダな財政支援は絶対にダメです。
	直接的に財政支援を行う必要は無いが、バスの利用者が増加するような支援（バスの定時運行が出来るようにするなど）は必要）お互いに協議しながら市民の利益につながるようにして欲しい。
	経営が赤字にならない方策が明確に示せるなら導入してもよいが、赤字が見込まれるなら基本的に反対。収支計画はかなり厳しく検討すべき
	行政がバスの赤字を負担するのは、時と場合によるものだと思います。バス路線をコミュニティバスへ切り替えるという様な工夫は必要だと思います
	行政のムダをなくして、こういう事業に予算を充てるべき。
	バス会社へ財政的支援をするというより、今回の様なコミュニティバス運行など行政として出来ることをした方がよいと思う。
	自家用車の運転手が高齢者で危なっかしいが交通が不便なので持ち続けている。市内一周線で住みよい浦添市にするのは行政の仕事である。

その他要望等	不況のあおりで家計は下降線の一途です。雇用回復の道につながればと思います。
	職員は浦添市から雇用。
	那覇市の首里のように全区間100円にしてほしい。100円なら利用者も沢山いると思う。
	あまり人が乗らない地域ではバスを小型にする。最近見かける「新都心」などで、「ありかわこうへい」さんの絵がかかれたバスなど、いろいろなアーティストの方などに絵をかいでもらう。
	車を運転しない老人がもっと利用しやすいようなバスにする。また、乗るときに手助けするようにするなど、アイデアがあれば、もっと老人の方も利用すると思う。
	コミュニティバスに大いに期待しております。名前はティーダ号。太陽の絵を主とし、浦添の子供達のアイデアをどんどん活かしてほしい。
	マイカー規制時の徹底をしたらおのずとバス利用へとつながるのでは？
	バス会社の統合を進めた方が良い。
	コミュニティバスの運行に、まったく抵抗はありません。しかし、今までも何度かこのような試みをして失敗していたのではないかと思います。やるのであれば長く運行できるしっかりとした計画が必要と感じます。
	バスを走らせたなら、バスを使う人が減っても赤字覚悟でバス路線を長く維持してもらいたい。
	小型バスであるなら、家の通りを通して欲しい。運賃を安くして欲しい。
	赤字でもOKという考え方を改めてほしい。それならばバスを利用する意味がない。市民も喜び、バス経営者も喜ぶ黒字路線の検討をお願いします。「人の流れはコミュニティバスが新しい流れをつくる」これがカギなのでは。

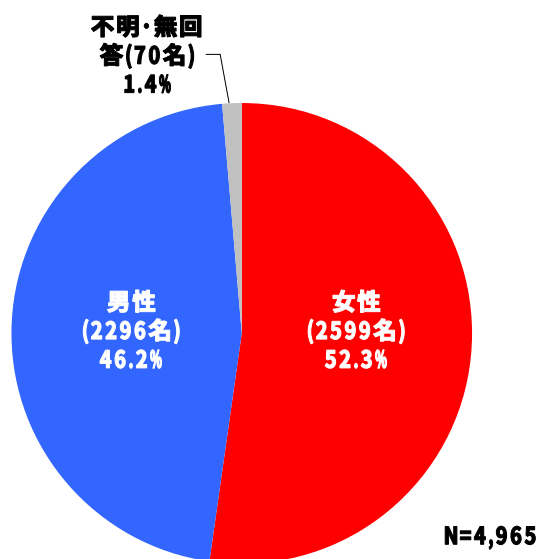
(2) 個人票

年齢・性別・職業とも現実の割合を概ね反映しており大きな偏りは見られない。

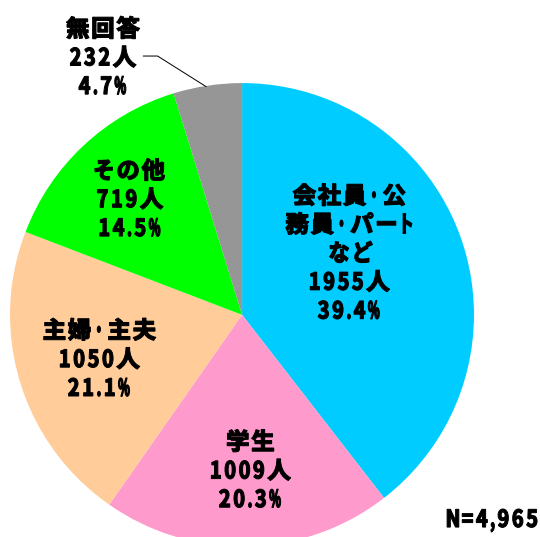
個人Q 1：年齢



個人Q 2：性別

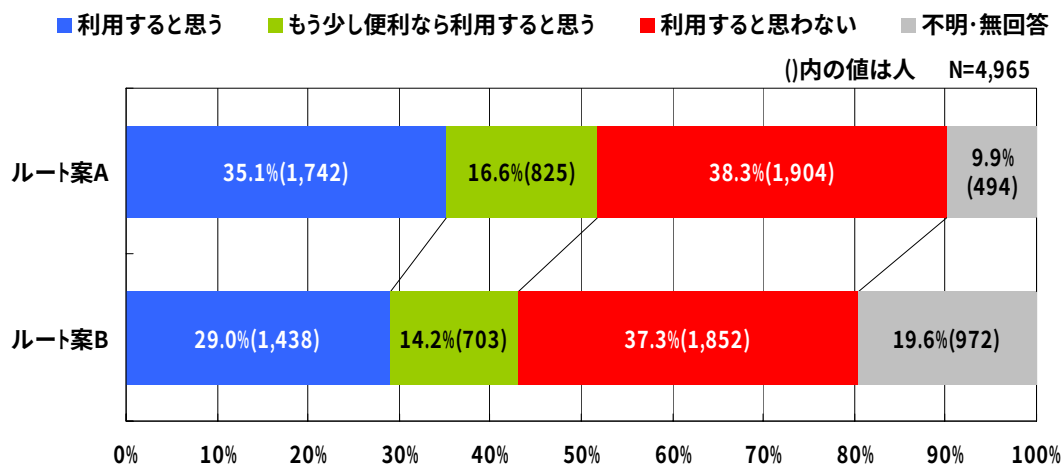


個人Q 3：職業

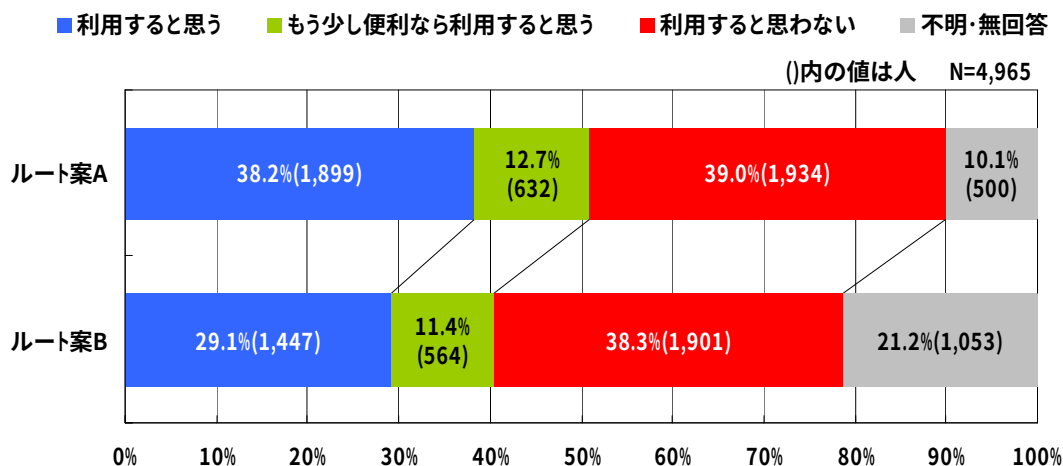


モノレールとの乗継利用意向も含め、ルート案 A・B で大きな差は見られない。「もう少し便利なら利用すると思う」も含め回答者の 4～5 割が、コミュニティバスを利用するとしている。
コミュニティバスを利用しない理由は、「移動について特に困っていない」が目立っている。

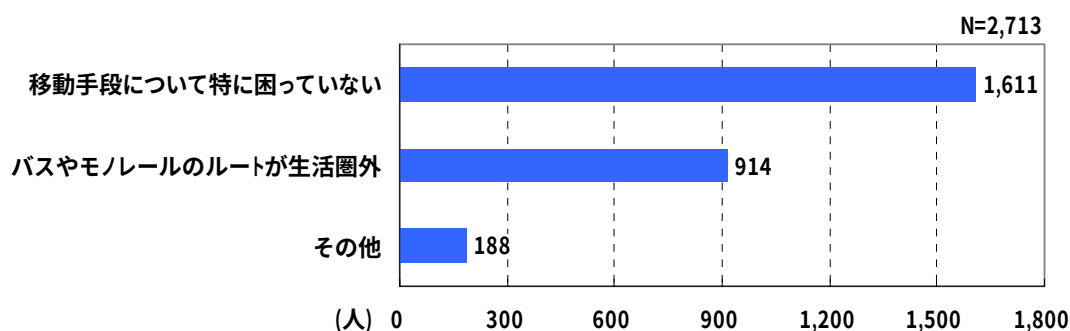
個人Q 4：コミュニティバスの利用意向



個人Q 5：コミュニティバスとモノレールの乗継利用意向



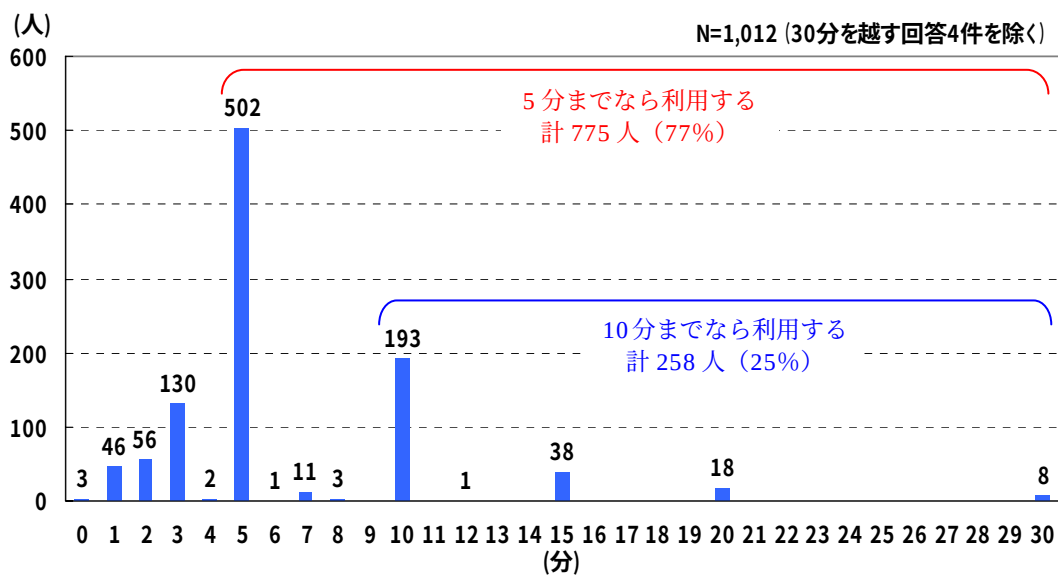
個人Q 6：コミュニティバスを利用しない理由（複数回答可）



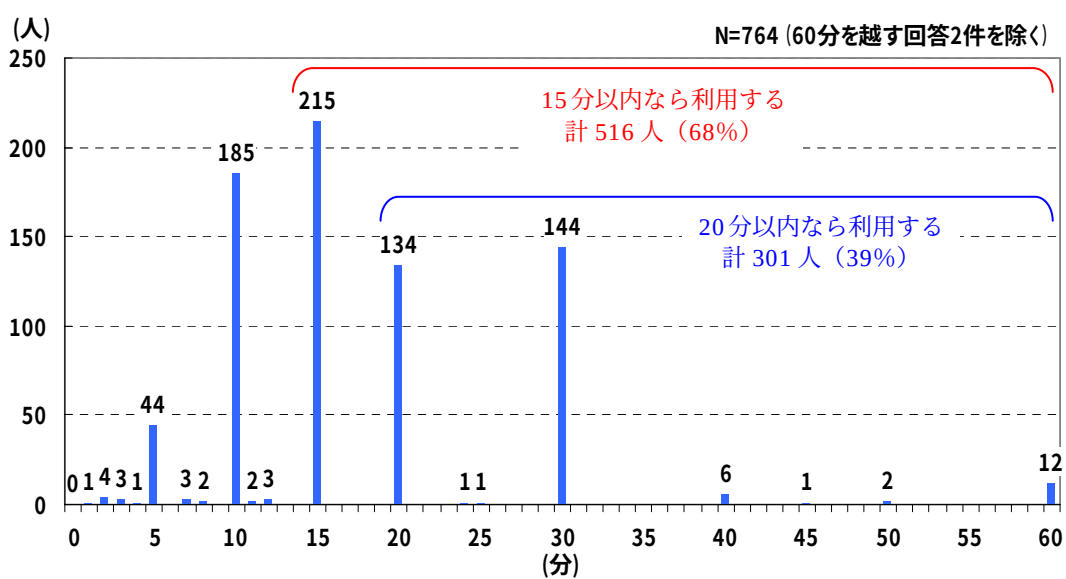
バス停までの距離(歩く時間)は、「10 分までならバスを利用する」人が全体の 25%、「5 分までならバスを利用する」人が全体の 77%を占めた。

バスの運行間隔は、「20 分以内ならバスを利用する」人が全体の 39%、「15 分以内ならバスを利用する」人が全体の 68%を占めた。アンケートでは前提条件を「平日日中と休日は 30 分間隔」としていたが、「30 分以内ならバスを利用する人」は、22%に留まった。

個人Q 7：最寄りバス停まで徒歩何分までならコミュニティバスを利用するか

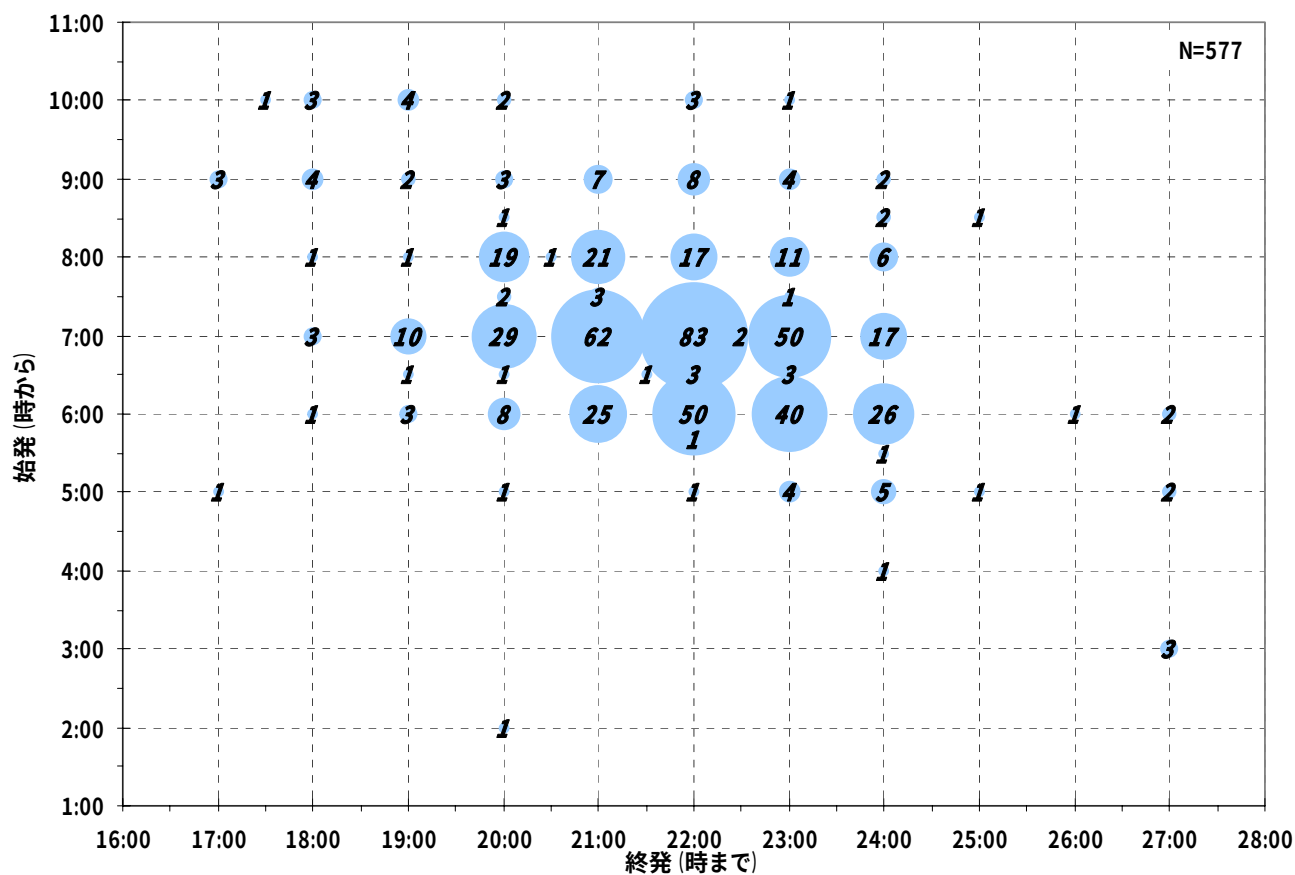


個人Q 8：バスの運行間隔が何分間隔までなら利用するか



バスの運行時間帯は、最も多かった回答は7時台～22時台の83人（全体の約14%）だったが、朝は6時台からの運行、夜は23時台・24時台までの運行を希望する声も多かった。

個人Q9：バスが何時から何時まで走っていれば利用するか

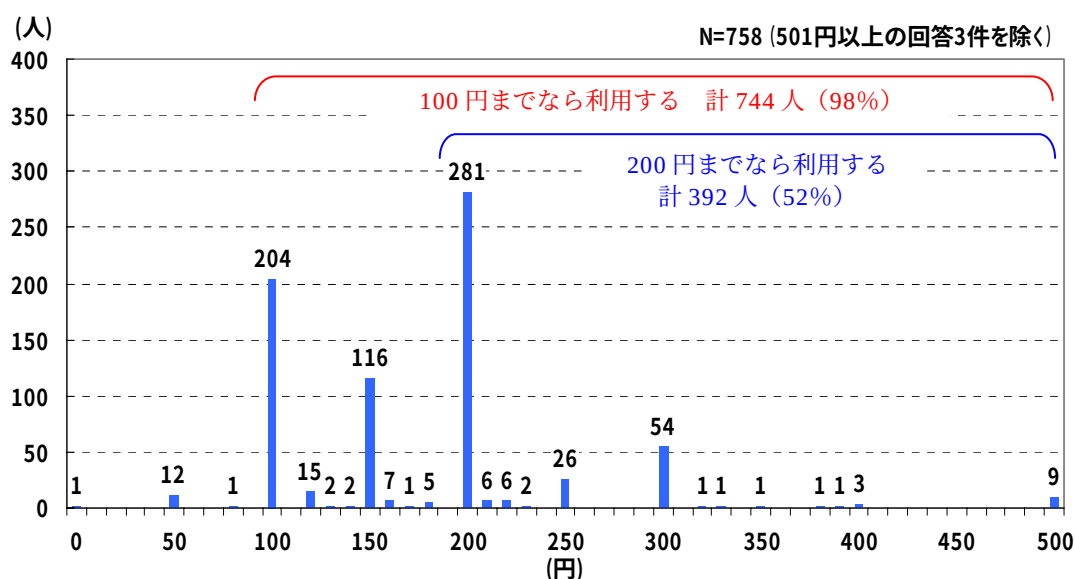


バスの運賃は、「200 円までならバスを利用する」人が全体の 52%、「100 円までならバスを利用する」人が全体の 98%を占めた。

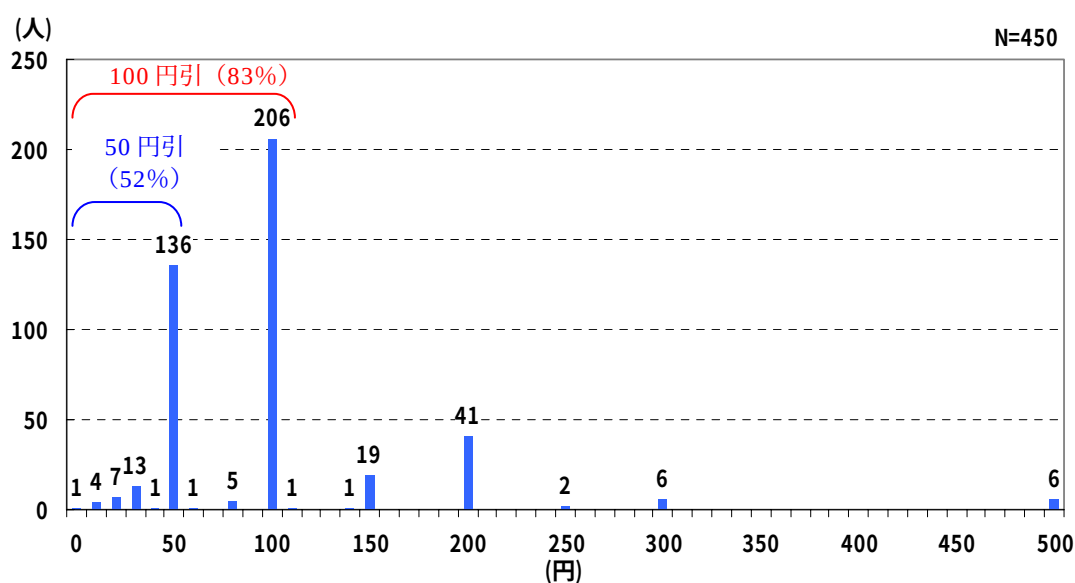
バスとモノレールを乗り継ぐ際の割引額は、割引が必要とした人の中では「50 円割引なら利用する」人が 36%、「100 円割引なら利用する」人が 83%を占めた。

「運賃額-割引額」の関係では、「運賃 200 円に対し 100 円割引」で利用するとした人が 77 人（全体の 21%）、「運賃 200 円に対し 50 円割引」で利用するとした人が 43 人（全体の 12%）となった。（次ページ参照）

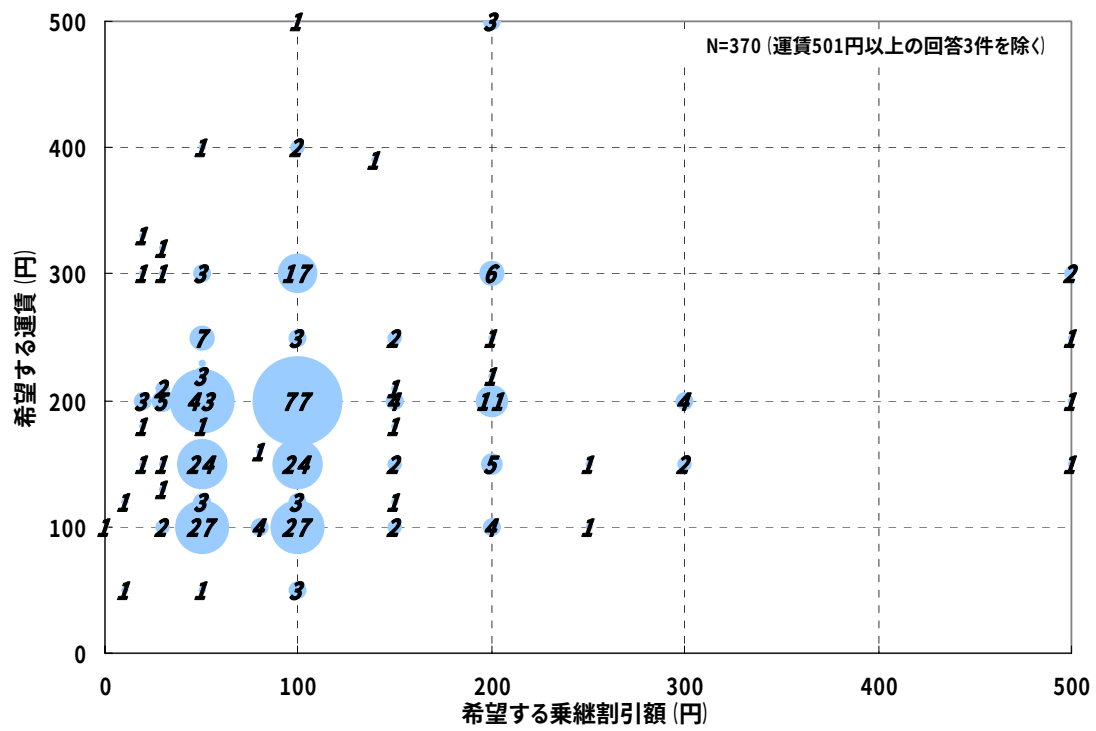
個人Q10：バスの運賃が(均一運賃として) 何円までなら利用するか



個人Q11：バスとモノレールを乗り継いだときの運賃が何円引きになれば利用するか



個人（参考）：「Q 1 0 運賃」と「Q 1 1 乗継割引」の関係



サンエー経塚シティへのアクセスを求める声大きい。

個人Q12：次の施設や地域を通るなら利用する（複数回答可）

※全 488 件の回答のうち 2 件以上の回答 395 件のみを掲載

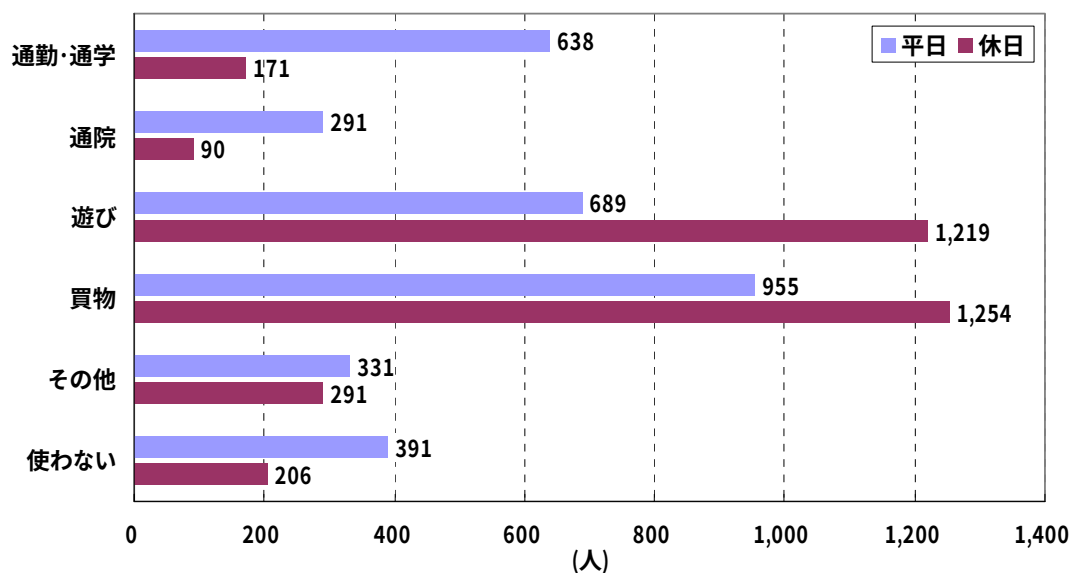
順位	経由して欲しい施設・地域等	件数
1	商業:サンエー経塚シティ	44
2	商業:サンエー那覇メインプレイス	38
3	道:パイプライン通り	17
4	地域:那覇市新都心地区	10
5	公共:浦添市立図書館	9
6	駅:おもろまち	8
7	道:学園通り	8
8	商業:丸大勢理客店	8
9	公共:沖縄県立博物館・美術館	8
10	公共:浦添市役所	7
11	道:サンパーク通り	7
12	学校:港川中学校	7
13	病院:浦添総合病院	7
14	商業:サンエーマチナトショッピングセンター	7
15	地域:那覇市おもろまち	6
16	駅:古島	6
17	道:国道58号	6
18	学校:浦添高校	6
19	病院:同仁病院	6
20	商業:コープあっぱるタウン	6
21	商業:ホームセンターさくもと	6
22	商業:浦添ショッピングセンター	6
23	地域:浦添市牧港	5
24	交差点:ローソン浦添勢理客店の所	5
25	商業:パークレーズコート	5
26	地域:浦添市伊祖	4
27	地域:浦添市港川	4
28	地域:浦添市勢理客	4
31	商業:琉球銀行城間支店	4
32	バス停:国道58号沿い	4
33	道:シーサー通り	4
34	道:国際通り	4
35	道:国道330号	4
36	道:市役所裏	4
37	学校:浦添商業高校	4
38	学校:港川小学校	4
39	学校:仲西小学校	4
40	商業:サンエーV21みやぎ食品館	4
41	商業:りうぼう天久店	4

順位	経由して欲しい施設・地域等	件数
42	地域:浦添市宮城4丁目	3
43	地域:浦添市宮城6丁目	3
44	商業:ジスタス浦添	3
45	商業:とまりん	3
46	公共:浦添警察署	3
47	公園:伊祖公園	3
48	道:屋富祖通り	3
49	居住地:安波茶ニュータウン	3
50	居住地:内間市営住宅	3
51	学校:浦添小学校	3
52	学校:神森中学校	3
53	病院:牧港中央病院	3
54	商業:コープ牧港	3
55	地域:浦添市経塚	2
56	地域:浦添市西洲	2
57	地域:浦添市前田	2
58	地域:浦添市仲間1丁目	2
59	地域:浦添市牧港2丁目	2
60	地域:那覇市古島	2
61	商業:ひろし屋食品(株)	2
62	商業:マスターズボウルてだこ	2
63	商業:沖縄明治乳業(株)	2
64	公共:浦添市民体育館	2
65	公共:浦添中央郵便局	2
66	公共:宮城ヶ原児童センター	2
67	公共:若草児童センター	2
68	公共:牧港公民館	2
69	交差点:西原入口	2
70	公園:新都心公園	2
71	駅:儀保	2
72	道:警察署通り	2
73	学校:沢岬小学校	2
74	学校:那覇国際高校	2
75	商業:TSUTAYA伊祖店	2
76	商業:かねひで宮城店	2
77	商業:コジマNEW那覇店	2
78	商業:マックスバリュ伊祖店	2
79	商業:りうぼう浦添店	2
80	商業:丸大牧港店	2

バスの利用目的は、平日・休日とも、「買物」が最も多く、ついで「遊び」となった。平日に通勤で利用するとした人は 638 人で全体の約 19%だった。

「その他」意見の中では、空港までの利用希望が目立った。

個人Q 1 3：このバス(またはバスとモノレール)を利用する目的



主な「その他」意見	平日	休日
空港 (旅行・出張)	82	78
習い事 (塾・サークル等)	24	10
市役所	13	2
所用	11	10
飲み会・もあい等	10	7
図書館	7	6
部活動	7	11
その他公共・福祉施設利用	7	1

平日・休日ともに、サンエー那覇メインプレイスを含む新都心地区へのニーズが強い。

個人Q14：このバスを利用して行くと思う主な行き先

※ 平日全1,525件のうち10件以上の意見1,027件のみ掲載

※ 休日全1,555件のうち10件以上の意見1,241件のみ掲載

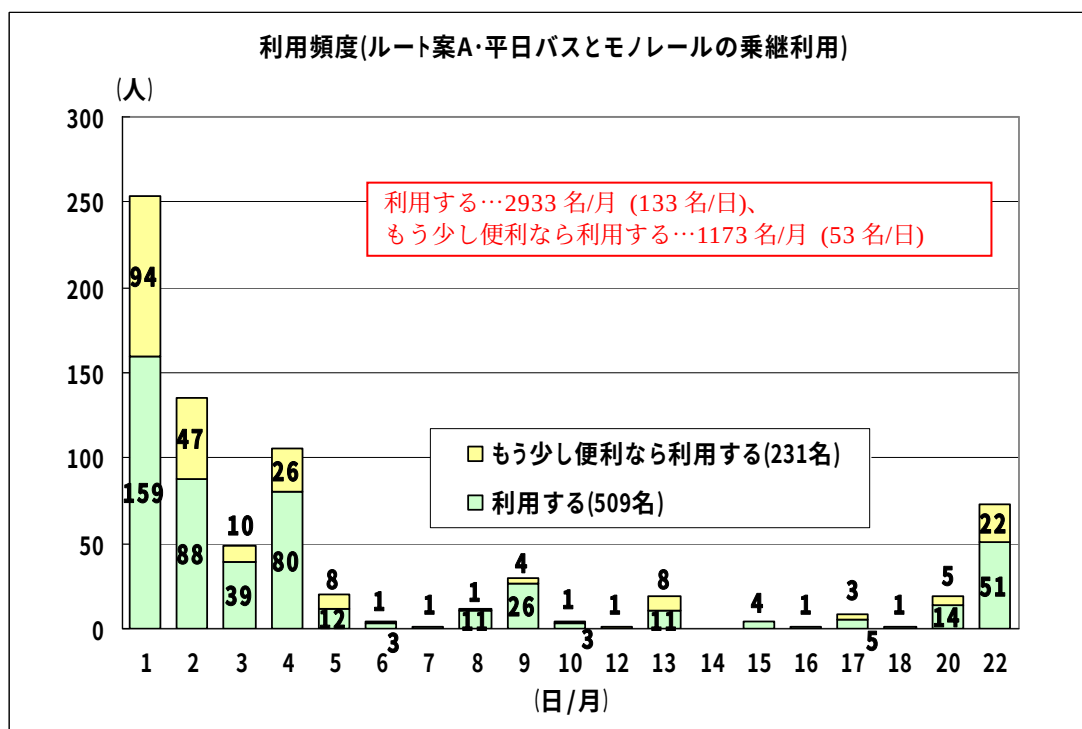
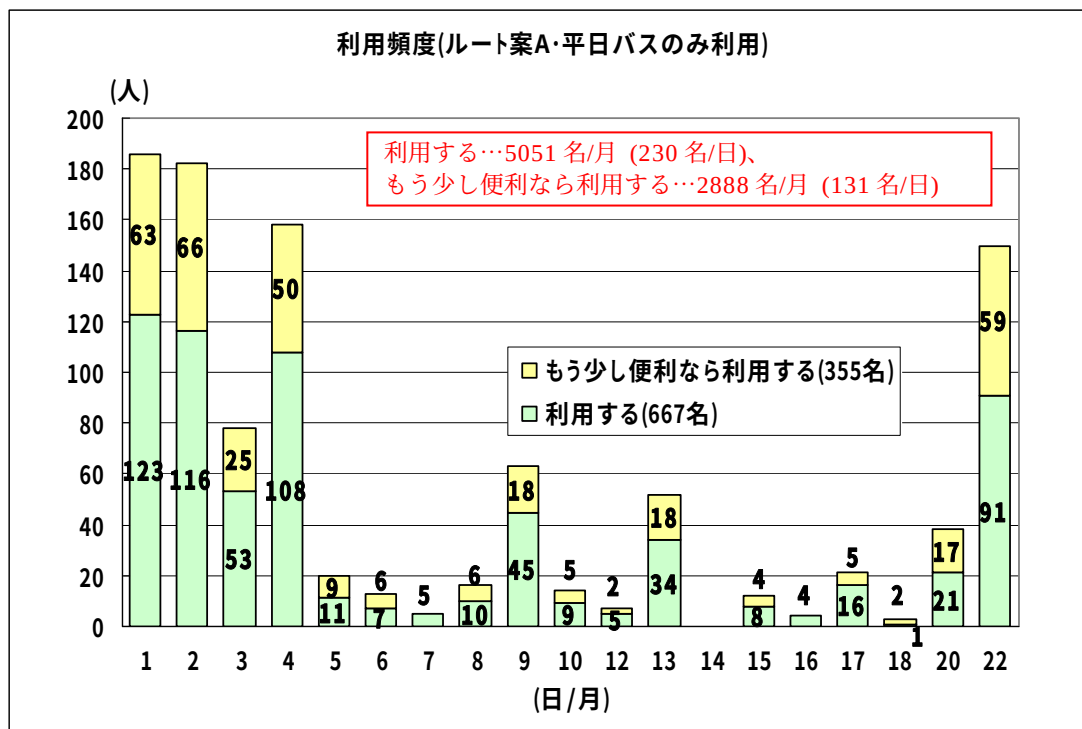
順位	平日 主な行き先	件数
1	新都心	172
2	サンエー那覇メインプレイス	129
3	那覇空港	116
4	那覇市内	84
5	古島駅	70
6	浦添市役所	69
7	浦添市立図書館	47
8	浦添総合病院	39
9	国際通り	33
10	その他病院	31
11	通勤通学先	27
12	那覇市立病院	25
13	学校	24
14	那覇国際高校	19
15	那覇市久茂地地区	18
16	サンエーその他	16
17	パレットくもじ	15
18	買物	13
19	浦添運動公園	13
20	那覇市古島地区	13
21	モノレール駅	12
22	居酒屋	11
23	浦添高校	11
24	那覇市牧志地区	10
25	おもろまち駅	10

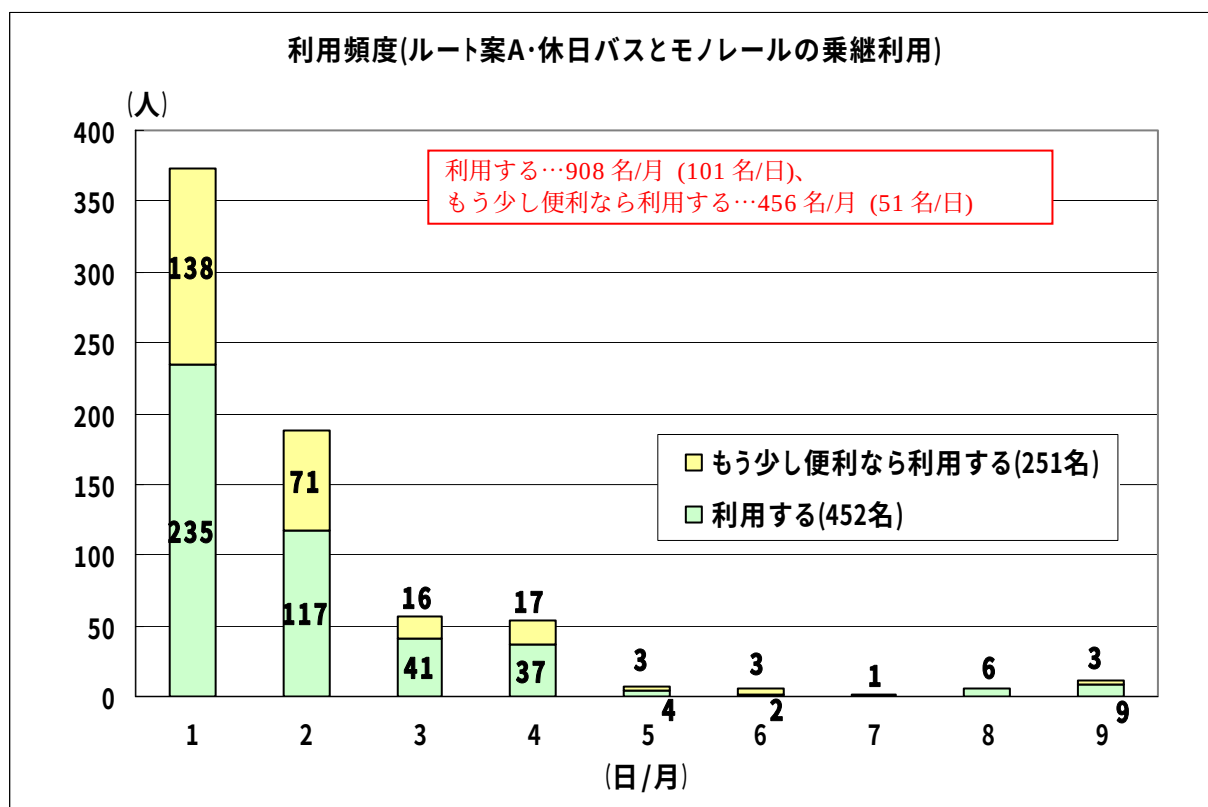
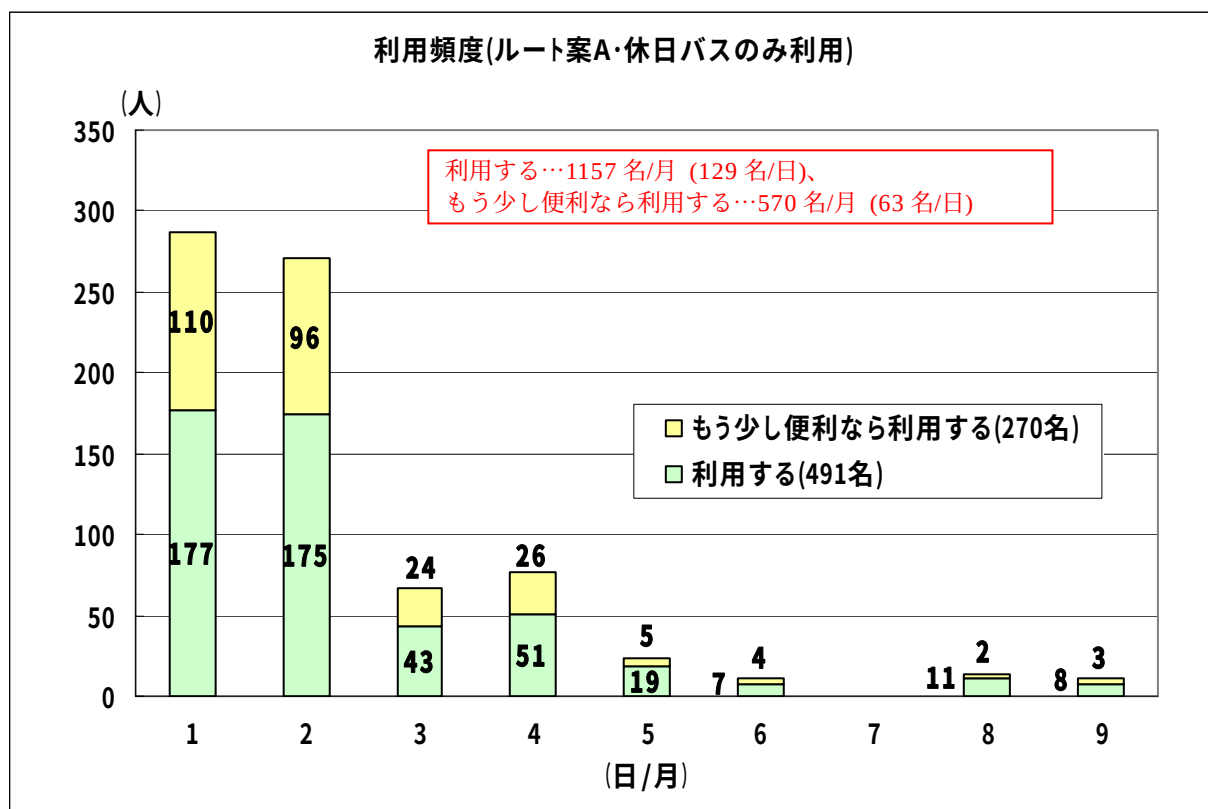
順位	休日 主な行き先	件数
1	サンエー那覇メインプレイス	304
2	新都心	290
3	那覇空港	101
4	那覇市内	97
5	国際通り	76
6	古島駅	59
7	浦添市立図書館	57
8	買物	27
9	サンエーその他	26
10	浦添運動公園	26
11	新都心公園	25
12	パレットくもじ	19
13	居酒屋	17
14	スーパー	16
15	美術館・博物館	15
16	公園	15
17	モノレール駅	15
18	那覇市牧志	13
19	那覇市久茂地	12
20	那覇市古島	11
21	ジャスコ	10
22	ジャスコ那覇店	10

ルート案 A は B より比較的利用意向が多いが、バスのみの利用、バスとモノレールの乗継利用ともに利用頻度の傾向には大きな差は見られない。平日は大きく月に 1～4 日程度（週に 1 回未満）の利用と、月に 20 日以上（ほぼ毎日）利用する利用者に大別される。休日では月に 1～4 日程度（週に 1 回未満）の利用が多い。

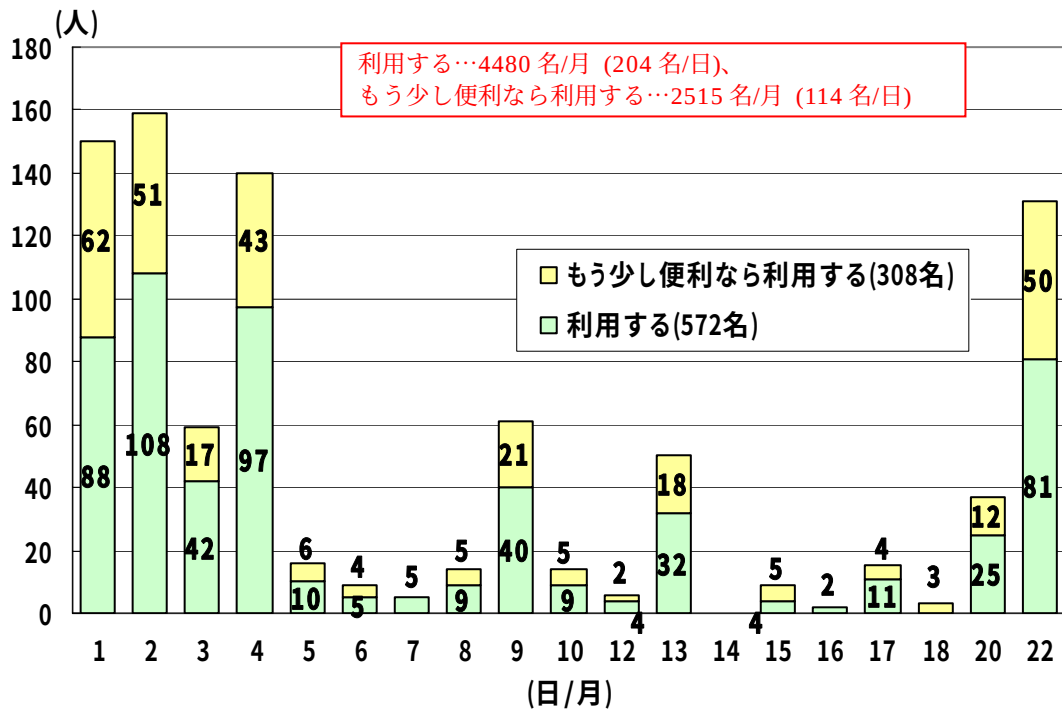
なお、本問では回答者の利用日数を聞いているため、往復の利用を考慮すると利用者数はこの結果より増加することが考えられる。

個人 Q 1 5：予想されるバスの利用頻度（1 ヶ月当たり平日が 22 日、休日が 9 日として計算）

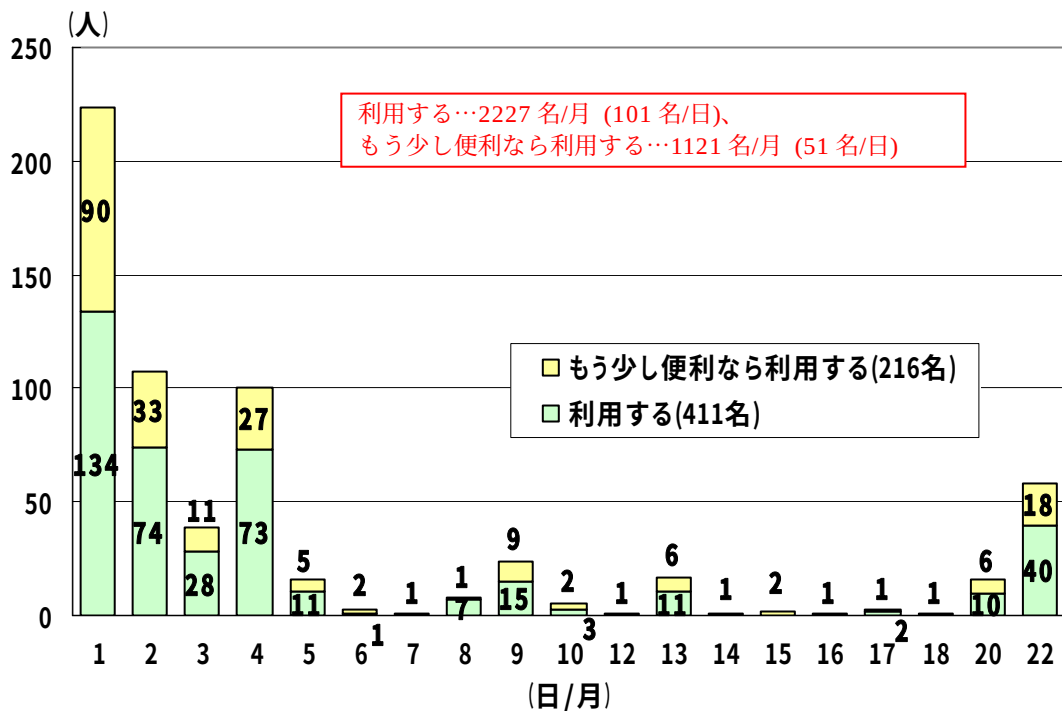


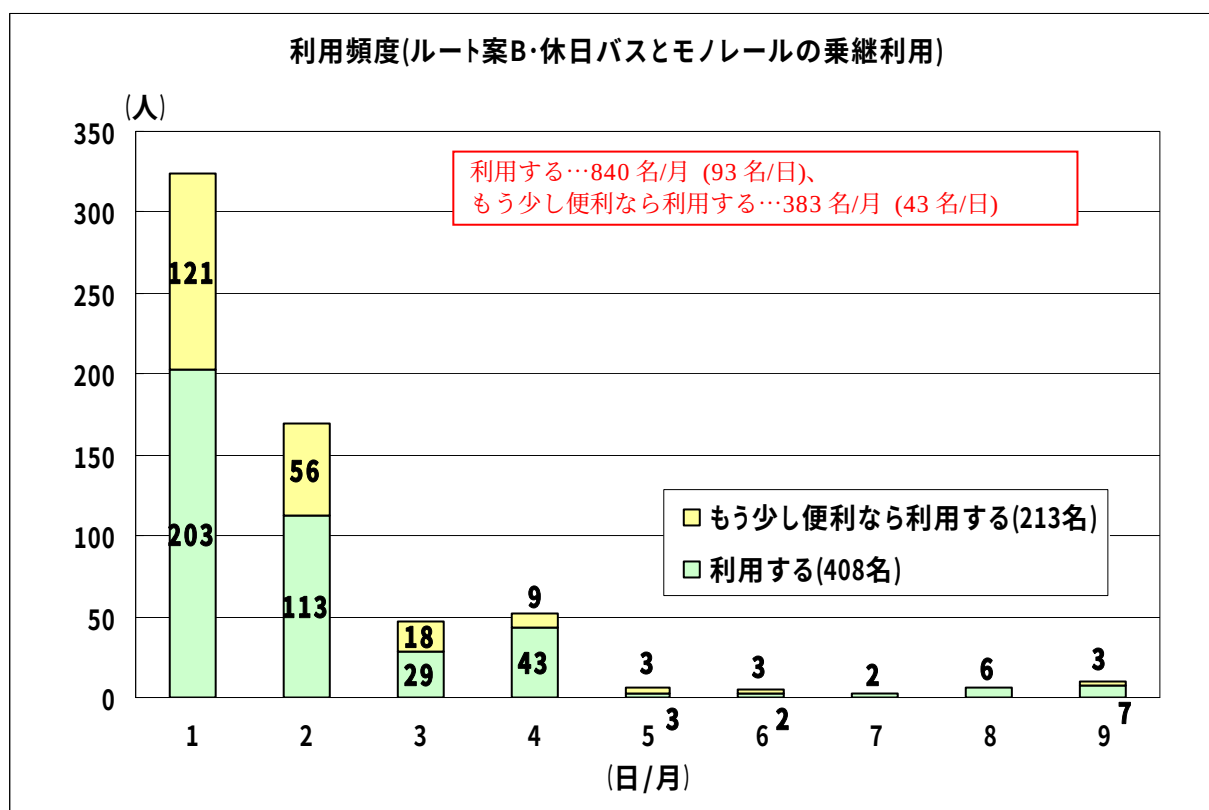
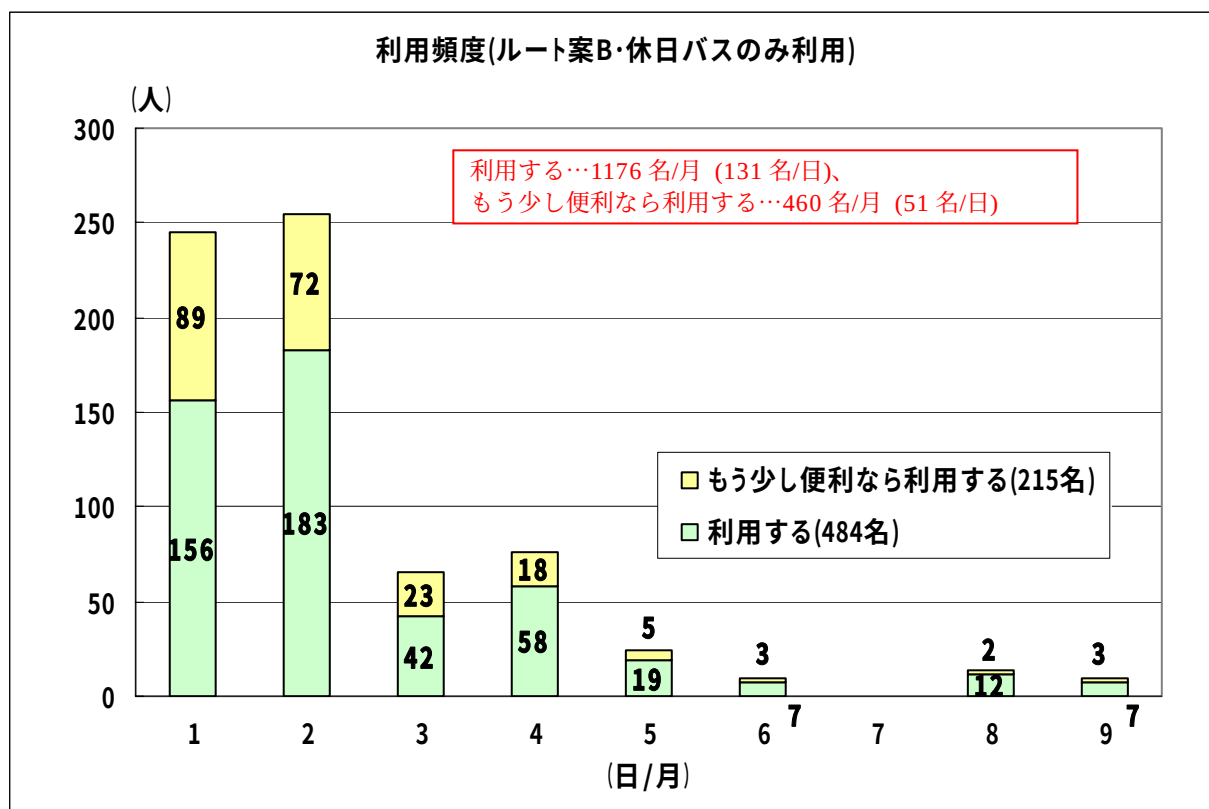


利用頻度(ルート案B・平日バスのみ利用)



利用頻度(ルート案B・平日バスとモノレールの乗継利用)





個人Q16：その他意見・要望（自由記入）

※ 注意：全回答（893 件）のうち代表的な意見や特徴的な意見のみを原文のまま抽出したものであり、抽出件数がそのまま全体意見における割合を示しているものではありません。

分類	意見	年齢	性別
コミュニティバス導入賛成	現在は車ですませています、今後は老化によりバスを利用しないと思っています。ルートも行動範囲内にあります。郵便局、市役所、美術館と楽しくまわれそうです。	66	女性
	小さい子供を抱えてのバス⇔モノレール等の乗り継ぎはとても大変です。一度乗れば目的地に着くまでそのままが良いのが一番楽で助かります。実現を期待します。	42	女性
	早く実現すると助かります	26	女性
	日曜日によく国際通りを散歩してコミュニティバスを見ます。バス業界の事はよくわかりませんが、明らかに赤字バスがあるなら廃車にし、浦添でもコミュニティバスを増やし地域地域で役立てたらと思います。(市民の足のために、市内に偏らず、走る回数を最小限にしてでも市内全域にこのバスが走り、市民に役立てることを願います) 関係者の方頑張ってください！	30	男性
	私は85才で免許返上しようと思っています。その時は大いに利用したいと思っています。	80	男性
コミュニティバス導入反対(判断不可能を含む)	現在バスの利用も減っているのにメリットはあるのですか？	41	男性
	公共交通機関を利用したくなるメリットは運行が正確に定刻通りに運行されるかにかかっています。モノレールなら利用したくもなりますが、道路状況に左右されるバスは待ち時間がもったいないので車を利用すると思います。	36	女性
	通らないで欲しい	12	女性
	道が狭いためコミュニティバス計画に対し、あまり賛成しない。	22	女性
	バスの一番の問題点は、定刻にバスが来ないことに問題があると思います。その為、バスの利便性をかんじない。	34	男性
導入時の課題や懸念	のりつぎが2～3回あると子供がいるので利用しない	32	女性
	国道との連結がAB案とも、ちょっと不便に思える	61	男性
	新都心はあまり運行する必要はないと思います。空港に行く為の乗り継ぎ用の運行と、ご年配の方達(浦添市内)の足となるような路線運行を希望します。新都心は買物が中心だと思うので荷物が沢山あるとバスで帰るのはあまりないと思います。結局車で行ってしまうかも。	33	女性
	便利になると思いますが、運行に当たって安全かどうか心配。きちんと信号機やガードレールの設置が必要だと思います。事故などを前提に歩道の安全、渋滞改善をした後に運行させる事を一番に希望しますが、ただ走らすだけであれば必要ないと思います	38	女性
	安波茶にバス停設置すると渋滞にならないですか？	33	男性
	計画を開始したはよいが、収益が予想以上に厳しいので運行中止となった場合、責任の所在・取り方は？全体の予算を含め、甘い計画になりそう。	38	男性
	自立のためもあって、利用させたいが、料金や時間などが時間の遅れもあって、利用をさせた事がない。車社会の沖縄県はバスやモノレールが電車と同じくらい便利ならOK。どちらかというとバスは不便です。時間が当てにならない	11	女性
	私の生活圏ではないのですが、あまり道の狭い所はバスが通ると危ないので心配です。私はほぼあるきなのですが、車が多くて、公園や店の前にも路上に気軽に車を停めるのをなんとかしてほしい。歩道にも平気で車を停める人が多い。バスとかモノレールが便利になって車が減るならいいな(無理かな)と思いますが、皆が安心して暮らせるように頑張ってください	40	女性

分類	意見	年齢	性別
行政支援について	あまり、使っても意味のないお金を使うだけだと思います。バス会社に県からきちんと支援をし、路線維持の方がバス会社にとってもよいと思います。コミュニティバスができれば、よりバス会社の赤字が大きくなると思いますが？	25	女性
	だめだった時の（大赤字とか）撤退の条件を考えてから始めてほしい。市政の負担が厳しくなりそうだからやらない方がいいと思う。	38	男性
	利用する人が費用・経費を負担するべき。税収減が予想される昨今、これ以上の税負担を増やすのはどうか疑問	68	女性
	バスが走ると車持たない人にとってはいいと思いますが、税金が高くならないかと思うと心配ですね。	65	女性
	需要を確認して、税金の無駄遣いにならないようにしてほしい	38	男性
	民間に任せられることを、なぜ市がするのか？高齢者の移動のために走らせるのはいいことだが、コミュニティバス以外の発想はないのか？地球温暖化防止と書かれていますが、利用率の低いバスが運行した場合、それこそエネルギーとお金の無駄につながります。この無責任な計画が、なぜ生まれたのか理解できない。	39	男性
	ごく少数の人のためにバスを作るのは止めてほしい。また、一部の人の利益のために税金を使わないでほしい。	36	女性
	環境のためバス利用促進すべき→料金を0円に設定する。→必要経費は全て市内の乗用車利用の人がガソリン代金に上乗せて、負担する仕組みを作る。→浦添のバスは「ただ！」は話題となって、さらに便利になる。→自家用車が減少する。→環境、事故減、渋滞なしと良いことばかり。	58	男性
運賃等	バス賃をもう少し安くしてほしい（140～150円で市役所まで行きたい）	38	女性
	家族3人とかで移動する際、運賃が200円とかだと、200×3名=600円とかだと、タクシーの方が良いのではないと思うので運賃が高すぎる。距離で運賃を設定した方が良いのではないでしょうか	31	男性
	たまに利用なら200円は安いですが、毎日利用すると200円は高い。ガソリン代の方が安い。100円にしよう！	46	女性
	おこづかいで、いけるぐらいがいい。1回200円だったら行きとかえりで400円になっちゃうので、1回100円にしてほしい。那覇市みたいに。	13	女性
	200円均一とあるが、一般経路バスの廃止、撤退などで、（コミュニティバス）は増えていくことが予想され、需要は高まると思うが、通常の乗合バスですら、経常的な赤字の状況であり、収支均衡させることは極めてこんなんだと思う。市の財政との相談になると思うが、いっそ運賃を100円にすると利用する人は増えると思う。ルート案はA案、B案ともに50点。前田付近にもルートを増やして欲しい。	40	女性
	あまり高いと誰もバスのらないと思います。バスの通るところは学校が多いので学生割引みたいなのがあって欲しいです。	11	女性
	地域にとって大切な事だと思う。もう少し手頃だったら、または復路は半額とかならうれしい。	22	女性
その他要望等	バスにふみ台をつけてほしい。バリアをなくしてもらいたい。	34	男性
	バスのデザインはわかりやすい色や大きさ、カラフルな物にして欲しいです。あと、子どもを乗せても大丈夫ようにすこしゆったりした座席にして欲しいです。	54	女性
	公共交通として利用するなら、エコポイントを付けて下さい。省エネ型家電製品に買い換えるよりエコポイント高いです。電化製品使わないのが本当のエコです。エコポイント付けないなら無料にし、乗換券を使い、他のバス、ゆいレールの割引に使いたい。車を使う人より、歩くバス利用者の方が優先される社会にしてほしい。交通弱者ではない！	56	女性
	バス停の場所がわからないので手を上げたら停まるようにしてほしい	77	女性
	運行時間をもう少し長くして欲しい。モノレール終電近くまで運行してもらえれば出張等で空港からモノレールを利用する場合、このバスがあると便利だから。	52	男性
	排気ガスをおさえる環境に配慮したバスを導入してほしい。足の不自由な方が気軽に利用できるバスだとさらに良いと思う。	38	男性
	1時間に1しか走らなくても、時間に大きなずれがなければ利用しやすいと思う。	33	男性
	案内時刻表など英語表記があればと思います。	23	男性

2. グループインタビュー結果

①実施日	平成22年2月 9日(火) 公共施設関係者 平成22年2月10日(水) 商業施設関係者 平成22年2月23日(火) バス事業者関係者
②参加団体	公共施設関係(6団体 8名) ・浦添市社会福祉協議会 ・社団法人浦添市医師会 ・浦添市温水プール「まじゅんらんど」 ・浦添市体育協会(市民球場、体育館、陸上競技場) ・浦添市美術館 ・浦添商業高等学校 商業施設関係(5団体 7名) ・浦添金融協会(事務局:沖縄銀行 大平支店) ・サンパークてだこ通り会 ・学園通り会 ・屋富祖通り会 ・浦添市観光協会 バス事業者関係者(5団体 8名) ・(社) 沖縄県バス協会 ・(株) 琉球バス交通 ・沖縄バス(株) ・東陽バス(株) ・那覇バス(株)

(1) 公共施設関係

分類	意 見
期待する意見	・ 浦添運動公園は駐車場が少ない。満車のために施設の利用をあきらめて帰る人もいる。バスが走れば駐車場問題が解消できるので期待する。 ・ 体力の強くない高齢者等向けの健康プログラムへの参加の足として期待する。所要時間 20 分ぐらいなら参加者も利用するのでは。無料ならなお可。 ・ 医療機関は駐車場の確保に苦慮しており、コミュニティバスは歓迎。経塚など市内東側にも運行してほしい。医療機関が連携しての送迎バスなどの計画はない。
ルート案について	・ 浦添運動公園は、中まで入ってほしい。循環運行の場合、乗車距離を短くできるように 8 の字型にしてほしい。 ・ 市内東西方向の移動ニーズに応えられないルートである。 ・ 浦添商業高校は既存バス停から遠いが、在校生約 900 名中、徒歩通学が約 280 名、バス通学が約 270 名、モノレール利用者は約 40 名もいる。通学区域が広く、タクシー利用は少ない。学校周辺は狭隘路が多く、大型車両の進入は難しい。学校への路線は少なくとも朝夕あれば足りる。 ・ バス停の数をもう少ししばっても良い。
利用促進や協働可能性について	・ 高校ではインターン的な取り組みはあるが、大掛かりではない。将来的にバスの協賛広告集め等は可能性もあるが、なんとも言えない。 ・ まじゅんらんど送迎バスの利用者はほとんどがリハビリだと思うが、医療機関と連携したバスの運行等は計画していない。 ・ コミュニティバス利用者に対しての施設利用料の割引は考えうる。 ・ 常設展来場者は非常に少なく入場料割引の効果も少ない。企画展の来場者は 1 日 1000 人規模だが、料金は主催者側の意思によるので難しい。駐車場が狭いので、来館者に公共交通利用を呼びかけてはいる。 ・ 市から業務を受託している立場なので、協賛等は難しい。コミュニティバスが、市が全面的に進める施策ということになれば、まだ協力しやすい。 ・ 数千円程度の協賛広告程度なら応じられそうだ。広報し向けの印刷物作成よりコストも減らせる。小額の支援なら他の施設も可能では。 ・ 首里の無料バスはスポンサーが変わるたびにルートや時刻も変わって不便だった。スポンサー契約は長期間の単位にするべき。
その他	・ 小型車両(定員 20～30 人程度)を住宅街に走らせてはどうか。 ・ 生徒は、通学に便利なら必ず乗る。高齢者ではないので、乗っても歩いても所要時間が変わらなければ乗らない。学校でアンケートをとってはどうか。

(2) 商業施設関係

分類	意見
地域活性化について	・ モノレール接続と地域活性化は両立しえない。市役所は地域の状況をわかっておらず、地元との温度差がある。 ・ 通り会としては、駅と接続することによる新規来街者の流入より、既存来街者の逸走を危惧する。しかし今のうちからそういう交通体系になっていたほうが良い。高齢化も進み移動困難者も増えており、この種のバスは必要。 ・ コミュニティバスが経済効果を及ぼし、商店街の活性化につながることを望む。ルート案 A または B のままの実現は望まない。 ・ 那覇での買物を促すようなこの案では、通り会として対応しようがない。将来的にはありえても、今は来街客が流出するだけ。
ルート案について	・ 将来はともかく、今は古島でのモノレールアクセスを重視する必要はない。空港へ行くときも、車での送迎やタクシーが一般的では。市内を巡回するならまだしも納得いかない点がある。 ・ モノレールが伸びれば市内四方にコミュニティバス、ということになる。そのためにも市内の路線として考えるべき。 ・ 屋富祖、城間、仲西等は道も狭い。高齢者は大通りまで出るのも大変なので、小型車両を裏道に通してほしい。将来的には古島駅に接続することにも賛成。 ・ 国道 58 号、330 号を既存バス、市内をコミュニティバス、と路線再編をしないと、継続運行は難しいのでは。 ・ 主要観光イベントは全て浦添運動公園が舞台。駐車場が少なく観光客誘致には有用だが、市内でお金を使ってもらうことが課題。巨人がキャンプに来る来年以降はキャンプ見学客の倍増が見込まれ、その効果を浦添市に波及させる方法を考えてほしい。
利用促進や協働可能性について	・ 協力や協賛は、バスが通りを通ることが前提。通らなければ意味がない。 ・ モノレール～コミュニティバス～市内施設の割引連絡切符など面白そう。 ・ ルート案 B より、サンエー那覇メインプレイスに行かない A 案がいい。学園通りを通るなら、活性化に向けて通り会もがんばりたい。
その他	・ 小型車両(定員 10 名程度)数台で市内を巡回してはどうか。 ・ 市民サービスよりモノレールが優先なのか。新都心までの運行も疑問。 ・ 最も重要なことは定時性。市内の道路状況で、それが可能か？無理でも、せめてバスが何時にどのバス停を通るか等の利用情報がわかる体制をとってほしい。 ・ 以前の実験も大通りばかり通して失敗したと思う。牧港、屋富祖、どこも道が狭いが、城間や仲西、宮城にかけて人口も多く、学校もあり利用者は多いはずだ。大通りの走行は、道路改良後に対応するべき。 ・ 「安い」「早い」「便利」プラスアルファの価値が必要。本当に便利なら 500 円でも使う。そのためには行政、通り会の協力、既存バス路線の再編も必要。目玉のない観光分野としても、コミュニティバスの運行をきっかけにしたい。名古屋では公共交通のプリペイドカードがあり、割安な上にさらに乗継割引もあって、驚いた。

(3) バス事業者関係者

分類	意見
運行詳細計画案について	(各バス事業者及び(社)沖縄県バス協会に対し、実証実験計画の背景や概要説明を行った。事業に対する意見、提案や受託意思の有無等を含め、今後も連携を取り合い、調整を図っていく。) ・ 9月からの運行を予定しているのであれば、浦添市道・那覇市道の道路管理者や警察等との協議・調整を滞りなく実施することが必要である。 ・ ルートの設定に際しては、地域における適正なバスサービスを提供するために、既存路線バスとの競合等を避ける配慮が必要である。

(4) その他参考意見等

分類	意見
その他参考意見等	・ 浦添市の「春の三大風物詩」は①沖展、②プロ野球キャンプ(平日でも練習に 1000 名、練習試合は数千名が見学に来る)、③てだこウォーク。観光名所や名産品はない。 ・ 社会福祉協議会は移動困難者向けのリフトバスを運行。月に 2 回まで、那覇市～沖縄市の範囲を送迎する。利用者は 1 ヶ月 300 人程度。1 週間前までの申し込みが必要。 ・ 渡久山整形外科、徳山クリニック、ロクト整形外科が無料送迎バスを運行。予約制で、通院困難者や透析患者が利用可能。 ・ まじゅんらんの送迎バス利用者は 1 日平均 15～20 名(1 名が往復乗車)。バス 1 台、運転士 1 人で週 5 日間、1 日 3 ルートを 2 周ずつ運行。まじゅんらんの前まで、許可を取って乗り入れる。乗客が支払う施設の利用料金で採算は取れている。規模が小さいので経費も少ない(運行開始当初は、車両のリース代が負担になった)。城間、屋富祖、牧港の利用が多く 58 号沿いは少ない。リピーターがほとんどで新規利用者は月に 1 名程度。バスの利用者は、施設利用者の純増分に相当。施設利用者以外でも乗車できるが、そういう例は少ない。バスは広報誌への折込で PR している。 ・ 浦添商業高校では、実際の施設の協力のもと、国際観光科で結婚式、結婚披露宴のマネジメントを行う。また 3 者面談の際等、来校者を対象に、お茶やケーキを提供するカフェを生徒が実習的に運営している。