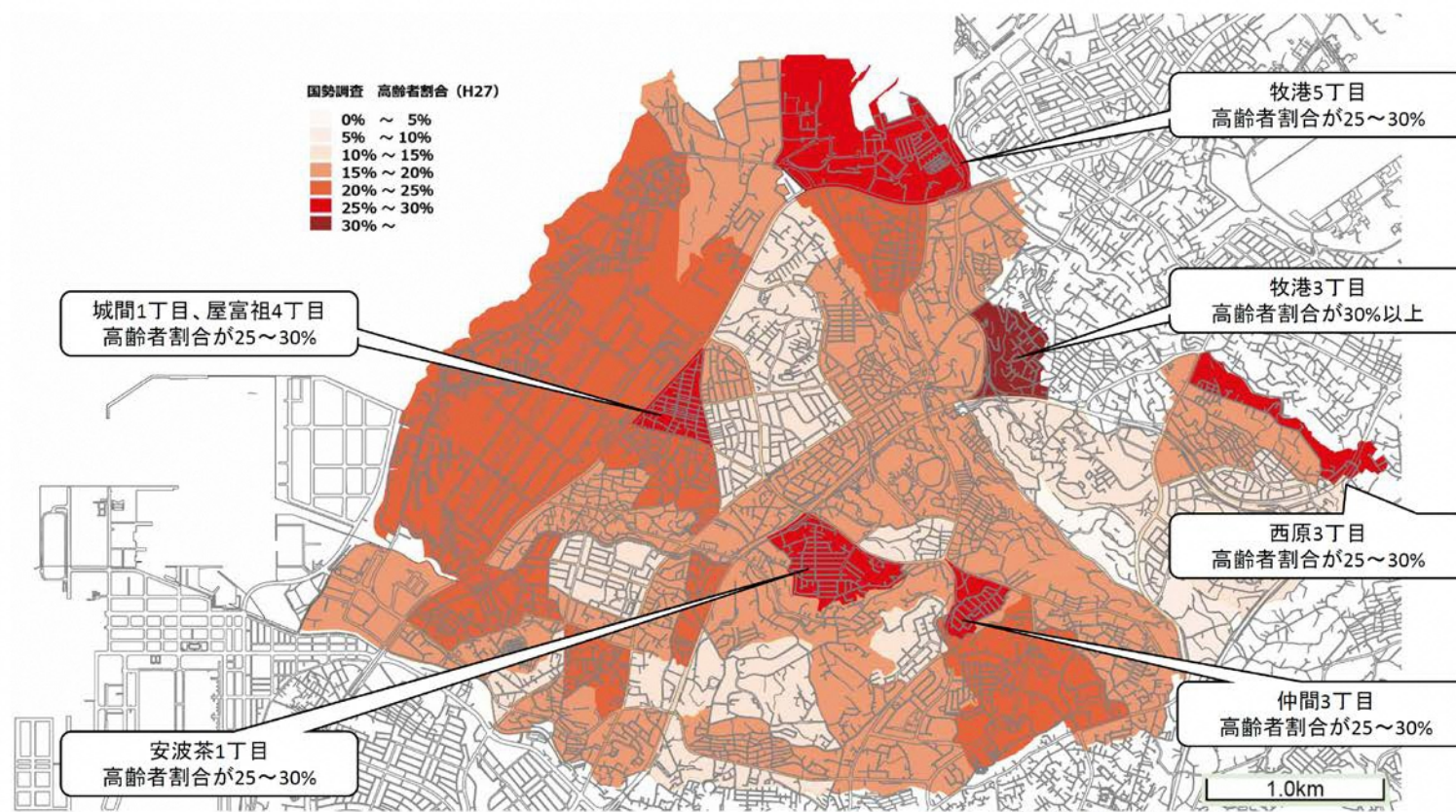


背景① 公共交通を取り巻く現状

【地域の現状】

- 国道58号～国道330号の間、経塚及び当山地域周辺に人口が集中
- 経塚地域周辺では人口が増加
- モノレール延長区間の開業や区画整理により、今後、人口の増加が想定
- 市内に高齢者（65歳以上）の割合が30%を超える地域が点在
- 市内の全ての学校において、半数以上の児童・生徒が自家用車による送迎を経験
- 牧港、経塚、当山及び西洲地域周辺に就業者が集中
- 那覇港浦添埠頭地区及びてだこ浦西駅の開発により就業人口の増加が想定

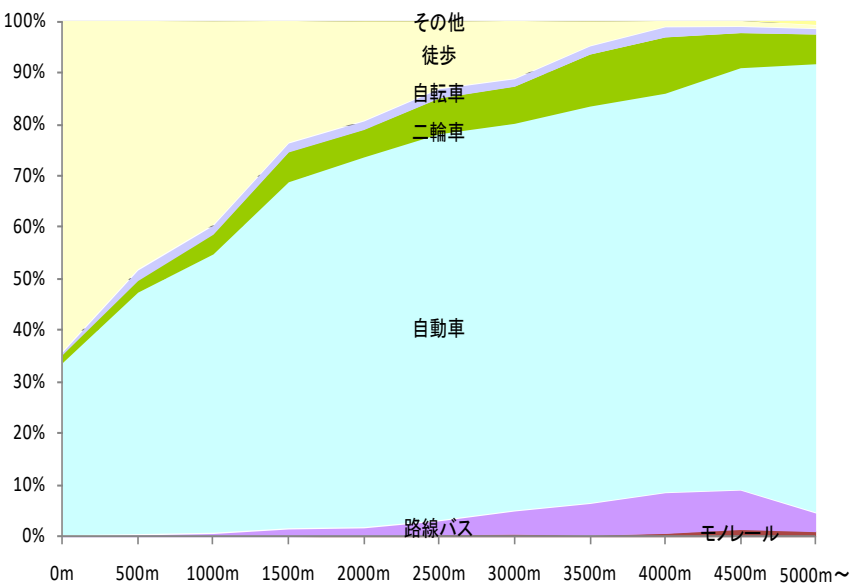
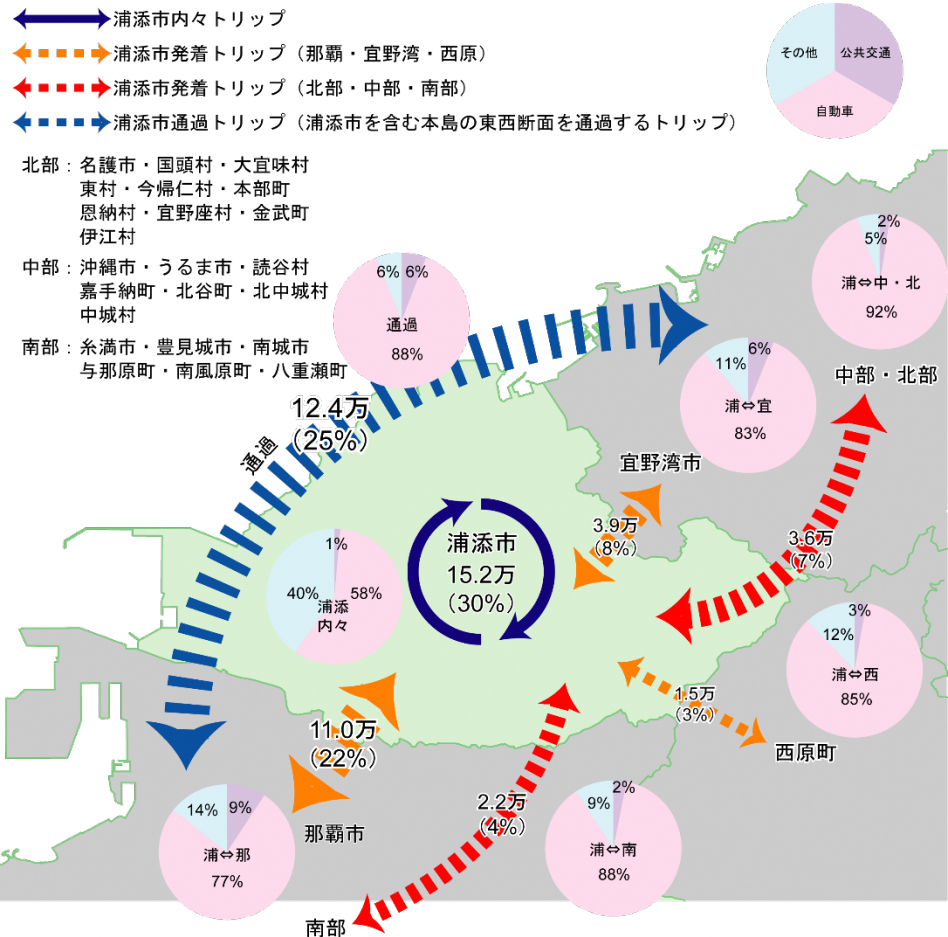


参考：国勢調査(H27)

背景① 公共交通を取り巻く現状

【移動特性】

- 浦添市内を移動するトリップは15.2万トリップとなり、その内58%が自動車を利用
- 市内外トリップは、那覇市（11.0万）、宜野湾市（3.9万）が多く、全ての市内外の移動は75%以上が自動車を利用
- 市民は短距離トリップでも安易に自動車を利用している傾向にあり、公共交通の分担率が低い（モノレール0.4%、路線バス3.1%）



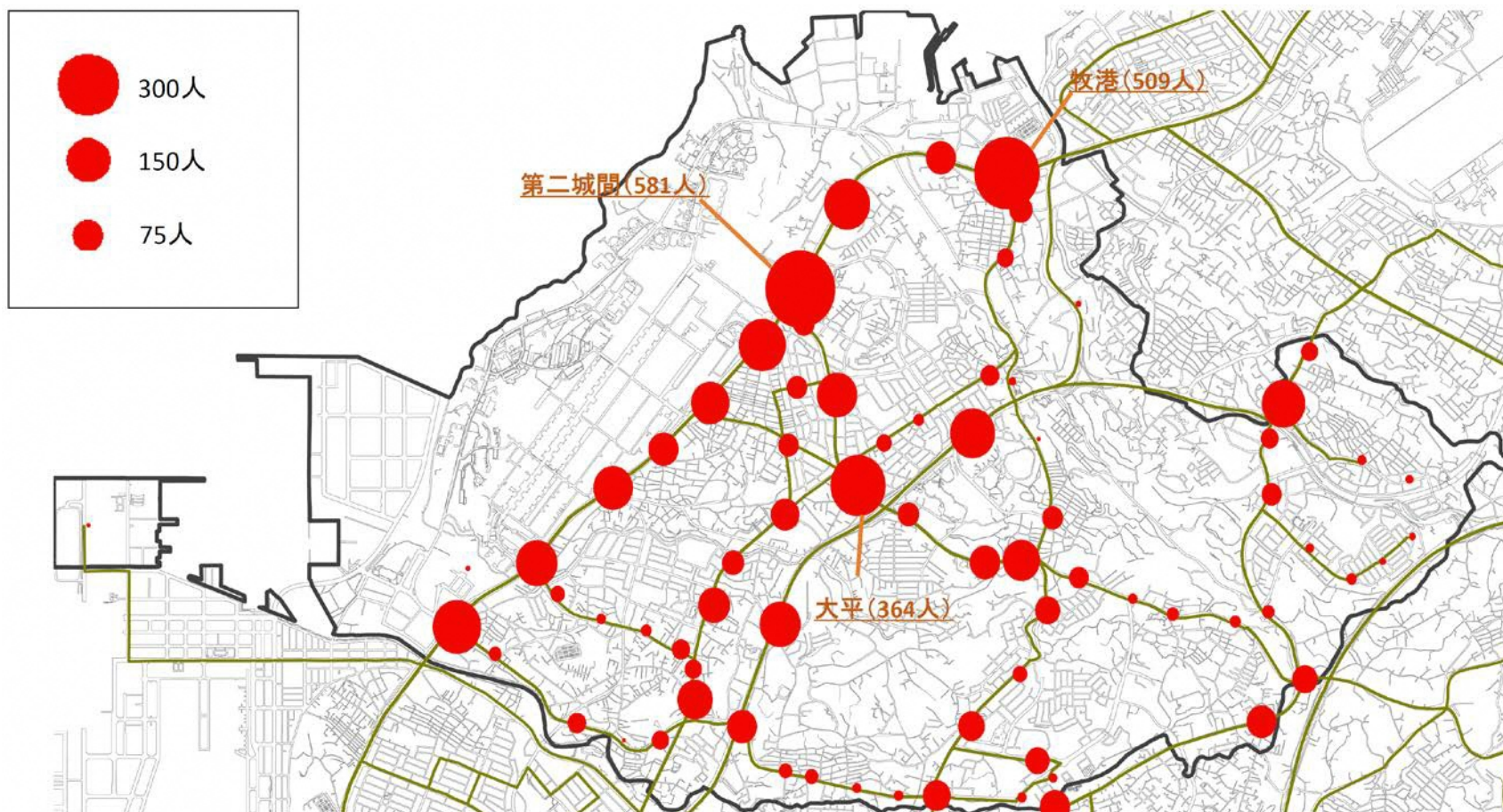
▲浦添市民の距離帯別交通手段分担率
（沖縄本島中南部都市圏PT調査，平成18年）

▲浦添市関連のトリップ分布（沖縄本島中南部都市圏PT調査，平成18年）

背景① 公共交通を取り巻く現状

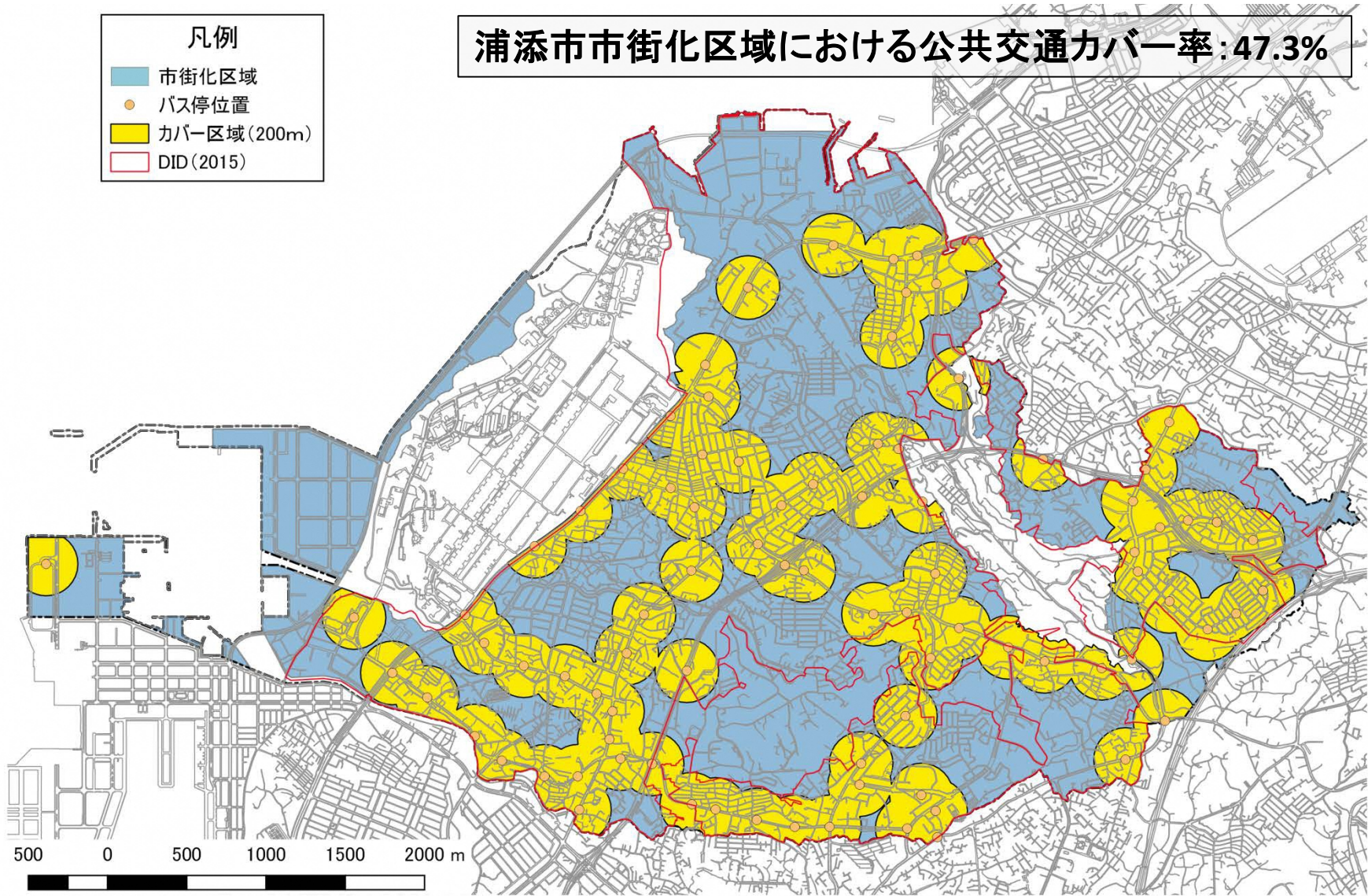
【路線バス利用の現状】

- 路線バスの利用は、昭和60年頃から約3分の1に減少
- 幹線道路以外の市内バス停では利用者が少ない
- 幹線道路以外では、公共交通の空白地域及び不便地域が点在
- 市内を発着とする東西方向は多いが、バス網の東西方向移動は脆弱なため、分担率が低い



▲バス停別の乗降車人数（平成25年度バスOD調査、沖縄県）

背景① 公共交通を取り巻く現状



▲公共交通空白地域 (平成30年度時点)

背景① 公共交通を取り巻く現状

【市内の移動に関する路線バス利用の現状】

- 浦添市内を移動する15.2万トリップのうち、路線バスとタクシー・ハイヤーの分担率はそれぞれ1.3%、1.1%と低い状況
- 路線バスによる市内移動の目的では通学利用が最も多く、次いで通勤となっている

移動手段	勤務先へ (帰社を含む)	通学先へ (帰校を含む)	自宅へ	買物へ	食事・社交・娯楽へ	観光・行楽・レジャーへ	その他私 用へ(通 院・塾・習 い事な	送迎	販売・配 達・仕入・ 購入先へ	打合せ・ 会議・集 金・往診 へ	作業・修 理へ	農林漁業 作業へ	その他の 業務へ	総計	割合
徒歩	3,601	12,899	24,361	4,584	1,251	427	4,203	784	16	142	54	162	302	52,786	34.8%
自転車	289	297	989	124	64	29	175	12			12		105	2,096	1.4%
原動機付き自転車（50cc以下）	1,157	35	1,562	297	72	18	279			30	72	38	16	3,576	2.4%
自動二輪車（50cc超）	893	33	1,063	178	110	13	162		81	18	18		18	2,587	1.7%
タクシー・ハイヤー	169	15	747	189	122	15	321	16		31	16			1,641	1.1%
乗用車	7,983	1,685	20,230	6,556	1,841	671	4,927	4,676	914	976	217	85	1,044	51,805	34.2%
軽乗用車	4,669	1,149	11,507	3,863	761	102	2,512	3,196	427	225	237	83	567	29,298	19.3%
貨物自動車（ライトバンを含む）	545	73	484	124	18		99	42	392	51	182	12	48	2,070	1.4%
軽貨物車	435	14	771	233	16	18	154	144	176	35	66	17	21	2,100	1.4%
自家用バス・貸切りバス（送迎バスを含む）	100	149	662	18	89		499	34						1,551	1.0%
路線バス（高速バスを含む）	253	435	809	158	44	16	209						21	1,945	1.3%
その他	60		16								24			100	0.1%
不明	14	16	30											60	0.0%
総計	20,168	16,800	63,231	16,324	4,388	1,309	13,540	8,904	2,006	1,508	898	397	2,142	151,615	100.0%

▲浦添市関連の内々トリップ交通手段分担率（沖縄本島中南部都市圏PT調査，平成18年）

背景② 基本的考え方

- 浦添市では公共交通を取り巻く環境等を踏まえ、平成29年度に検討された下記①～⑥までの基本的考え方に基づき、順次支線公共交通の実証実験を計画し、令和元年度にはコミュニティバスの実証運行を予定
- しかし、コミュニティバスの実験運行が困難であるため、優先すべき基本的考え方、期待する役割が類似するデマンド交通システムによる実証実験の実施に向けて検討を開始

▼期待する役割

モノレール	路線バス	コミュニティバス	デマンド交通
		○	○
○	○	○	○
○	○	○	○
○	○		
○	○	○	○
○	○	○	○

優先度
高

基本的考え方①：交通不便地域の改善を図る交通手段の構築

- ・公共交通空白地の解消を図り、市民の誰もが公共交通を使える環境の構築

基本的考え方②：移動制約者（高齢者、児童・生徒等）の移動手段を構築

- ・事故リスクが高い自家用移動だけではなく、高齢者も利用しやすい公共交通の構築
- ・通学に利用可能な公共交通の構築

基本的考え方③：市民の利便性を高める交通手段の構築

- ・市民の移動特性に対応した交通手段の構築

基本的考え方④：広域的・幹線的事業

- ・モノレール延長、基幹バス導入、幹線道路整備等の広域的な交通施策と連携した公共交通の構築

基本的考え方⑤：まちづくりの取組との連携

- ・市民が主体のまちづくり関連の取組と連携した公共交通の構築
- ・浦添市が進める様々な施策と連携した公共交通の構築
- ・大規模開発のアクセス性を高めるとともに、過度な自動車利用の抑制を図り、渋滞対策の一翼を担う公共交通の構築

基本的考え方⑥：観光客の利便性を高める交通手段の構築

- ・観光施設や人気の飲食店までのアクセス性を高めかつ、レンタカー利用に頼らない公共交通の構築
- ・市内のまちめぐりにも便利な公共交通の構築

▲平成29年度浦添市地域公共交通会議資料「基本的考え方と優先度」より

背景③ 地域公共交通の確保・維持に向けた課題

- デマンド交通システムは、運行形態の特徴から広範囲の公共交通空白地域を解消する手段として全国はもとより、県内でも複数の自治体が導入、試験運行を行っている
- しかし、本来バス車両が運行できない狭隘道路のエリアや、民間参入が期待できない人口密度が低い地域などで運行されているケースが多いこともあり、どのデマンド交通システムも収支率は低く、自治体の財政負担軽減に向けた取組が課題となっている

比較項目		南城市 おでかけなんじい	糸満市 いとちゃんmini	中城村 護佐丸タクシー	那覇市 真和志地区デマンド	浦添市 参考値
運行エリア	単位	市内全域	市内全域	村内全域 + α	真和志地区	-
面積	km2	49.94	46.63	15.53	約2.5	19.48
人口	人	43,946	62,099	18,906	約30,000	115,437
人口密度	人/km2	880	1,331	1,217	約12,000	5,926
65歳以上人口	人	10,814	12,816		約6,000	22,640
高齢化率	%	24.6%	20.6%	16.4%	約20.0%	19.6%
運行時間	時間	12時間（8～19時台）	8時間（9～16時台）	11時間（7～17時台）	14.5時間（6～20時30分）	
車両タイプ	-	ワゴン 定員9名	ワゴン 定員9名	セダン 定員4名	セダン 定員4名	
運行台数	台	2～3	3	2	2	
大人運賃	円	一律 300円	距離制 300～600円	一律 300円	一律 300円	
乗降所	箇所	フリー	165箇所	フリー	フリー	
年間利用者数	人／年	29,642	18,672	-	-	
日平均乗車人数	人／日	82.8	51.2	14.1	-	
年間予約お断り件数	件	3,973	869	-	-	
実利用者（観光客含む）	人／年	3,217	2,947	90	-	
65歳以上割合	%	61.0%	53.6%	51.9%	-	
女性割合	%	77%	79%	67.2%	-	
運行経費	万円	4,980	2,990	468	※行政負担なし	
運送収入	万円	1,200	495	69		
事業収支	万円	-3,780	-2,495	-399		
収支率	%	24.1%	16.6%	14.7%		
運行委託先	-	タクシー事業者（4条）	バス事業者（4条）	タクシー事業者（4条）	タクシー事業者（4条）	
備考	H30年度年間実績 ※R1.10にコミバス運行に合わせて大幅見直し 一律 500円（未就学児無料） 但し、市民75歳以上は200円 セダン車両へ変更		H30年度年間実績 ※試験運行中（H30.4～R3.3） ※65歳以上割合ではなく60代以上の割合	H27有償実験結果（約6ヵ月） ※現在運行終了	令和元年実施内容	令和2年1月時点

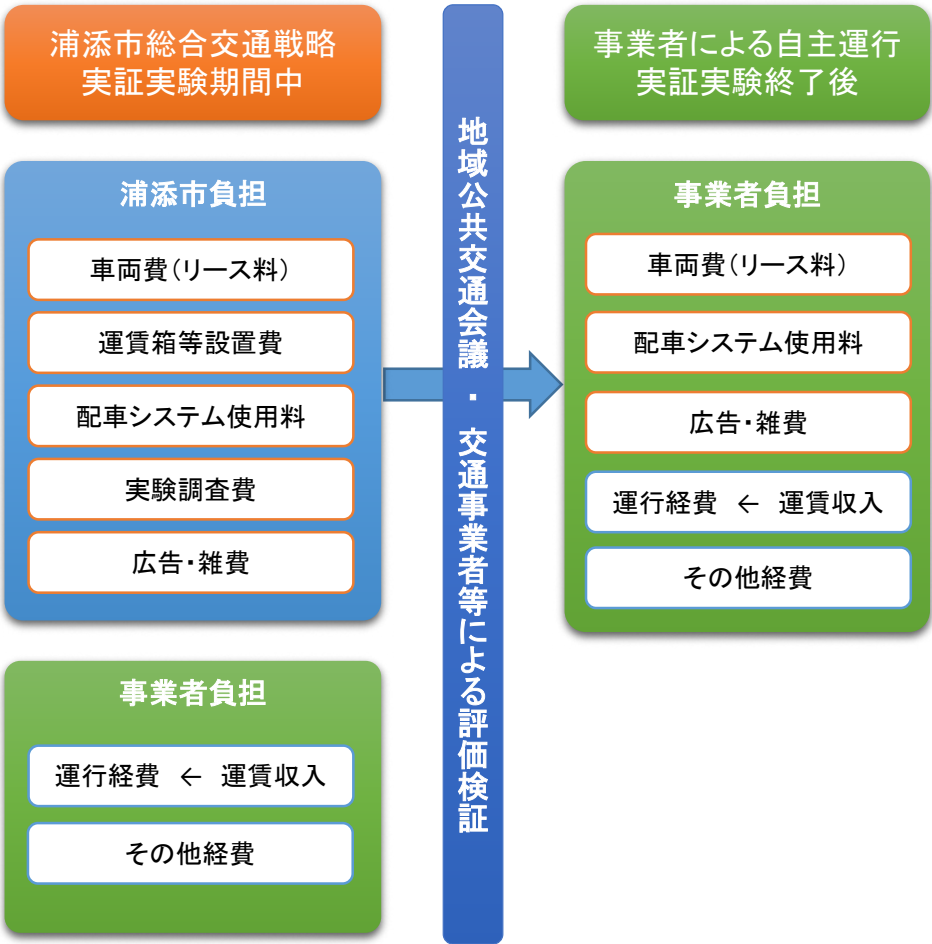
背景④ 地域公共交通の確保・維持に向けた提案

- 地域公共交通の確保・維持に向けた課題に対して、浦添市内のタクシー事業者からは下記に示す独自の取組提案があり将来的に行政による財政支援を全く必要としない内容となっている

▼利便性向上、採算性向上に向けた独自の取組提案一例
(浦添市内のタクシー事業者会より)

- 【他交通事業者との連携による利便性向上と需要喚起】
- モノレール株式会社との提携（浦添市内各駅での待機等、乗継割引）
 - バス会社との提携（乗継割引、バス停への送迎割引）
- 【地元商業施設等との連携による需要喚起】
- 浦添総合病院、市内病院クリニックとの提携（リハビリ、検診等の日帰り来院者の送迎協力）
 - サンエーパルコシティとの提携
 - 浦添市老人クラブ連合会への高齢者雇用の提案（パートドライバー、短時間ドライバー等）
 - 浦添市観光協会との提携（イベント広告、シャトル運行等）
 - 浦添商工会議所、青年会議所との提携（地域活性化イベントへの協力、中小企業への出勤退勤のサポート）
 - 浦添市自治会長会との提携（各自治体の交流イベントの際に割引や貸切対応）
 - 地域小売店へのアプローチ（車内広告など）
- 【地域密着サービスとしての活動】
- 浦添警察署との提携（地域パトロールの役目を果たす、ドライブレコーダーの映像提供）

▼地域公共交通の確保・維持に向けた費用負担イメージ（例）



本事業および実証実験運行の目的

- これらの背景を踏まえ、浦添市として本事業に取り組む目的を整理する

【目 的】 浦添市総合交通戦略推進事業に関する実証実験として、デマンド型交通システムによる公共交通空白エリアの解消や市民利便性向上の効果、既存公共交通システム（モノレール、路線バス、タクシー）との連携による相乗効果や各交通事業に与える影響度合いなどを検証する

【目 標】 既存公共交通システムや地域との連携を図るとともに、民間活力を活用した取組とすることで、自立した持続可能な都市型地域公共交通システムを構築し、浦添市総合交通戦略（H25）で掲げた平成18年度時点の公共交通分担率3.5%を、令和5年に8.1%、令和12年には10.0%まで増加させる事を目標とする

【留意点】 既存公共交通システム間の競合回避と、利用者目線に立った連携の推進（モノレール、路線バス、タクシー）

実験期間中の利便性効果や、既存公共交通に対する影響を迅速に評価し、適宜必要な対策を講ずるための体制を構築