

浦添市デマンド交通実証運行計画の策定に向けて検討すべき項目

検討項目	① 想定利用者	② 運行形態		③ 運行区域	④ 乗降所	⑤ 車両	⑥ 運行時間帯	⑦ 運賃体系
選択肢	高齢者 身障者 学生 一般	路線定期 (検討済み)		ルート (検討済み)	有り 無し	定員10名以上 定員10名以下	始発 終発 運行間隔 予約形態	一律制 ゾーン制 対キロ区間制
		不定期運行						
		区域運行	フルデマンド セミデマンド 複合型	市内全域 一部地域				

① 想定利用者

【主な検討の視点】

- 自治体として事業目的に照らして優先的に移動手段の確保、利便性向上を実施すべき市民
- 他既存公共交通事業者との連携及び競合回避

【実施例】

- 与那原町「町内バス実証実験 (2019.10~2021.3)」では、福祉政策として乗車対象を65歳以上か障がい者手帳を持つ町民に限定している (無償運行、自身で乗降できることが条件)

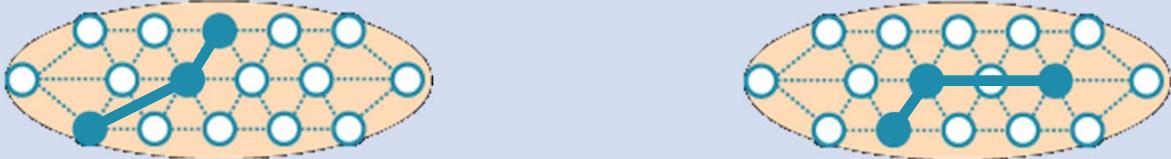
町内バス ▶
(与那原町)



② 運行形態（区域運行）

【主な検討の視点】

- 想定利用者の特徴や市民の移動利便性向上に対する自治体の考え方
- 他既存公共交通事業者との連携（結節点・待合空間の創出等）及び競合回避（行先限定等）

区域運行形態	運行イメージ
<p>フルデマンド</p> <p>南城市 糸満市 那覇市 中城村</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線及び運行時刻を定めず、運行する区域のみを決めて事前予約に応じて運行するもの ・ 運行ルートは予約状況（各利用者とその目的地）に応じて毎回最短ルートとなるよう設定される ・ 一般的にドアtoドアで交通サービスを提供する場合にはタクシー事業と類似することから競合回避の面で注意が必要となる 
<p>セミデマンド</p> <p>県内事例無し</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線及び運行時刻を定めず、運行する区域のみを決めて事前予約に応じて運行するもの ・ 毎回予約状況に応じて最短となるよう運行ルートが設定される点はフルデマンドと同じだが、セミデマンドの場合は起点・終点のどちらかまたは両方が固定されている ・ 採算性向上に向けた乗合効率の向上、タクシー事業者との競合回避目的で採用されることが多い ・ またフルデマンドから先行実施し、後に需要動向を分析のうえセミデマンドへ変更するケースが傾向的に多い 

② 運行形態（区域運行）

【主な検討の視点】

- 想定利用者の特徴や市民の移動利便性向上に対する自治体の考え方
- 他既存公共交通事業者との連携（結節点・待合空間の創出等）及び競合回避（行先限定等）

区域運行形態	メリット	デメリット
フルデマンド 南城市 糸満市 那覇市 中城村	<ul style="list-style-type: none"> ・ ドアtoドアの場合、高齢者、身障者等にとっては最も利便性が高い ・ 需要に応じて運行するため需要が散在する地域では効率よく運行可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用する人が予め予約する必要があり利便性が低くなる ・ 予約受付のためのコストが別途かかる（人件費・予約管理・配車システム、車載装置の導入維持費など） ・ 利用者が複数になると目的地への到着時間予測が困難になる ・ 既存公共交通事業者等との競合回避の面で注意が必要となる ・ 一般的に運行エリア（区域）を広くするほど採算性が悪くなる傾向にある
セミデマンド 県内事例無し	<ul style="list-style-type: none"> ・ ドアtoドアの場合、高齢者、身障者等にとっては比較的利便性が高い ・ 需要に応じて運行するため需要が散在する地域では効率よく運行可能 ・ タクシー事業との差別化を図りつつ、乗合効率の向上が期待できる 	<ul style="list-style-type: none"> ・ フルデマンドに比べて行先が限定的になるため、利便性が低くなる ・ 利用する人が予め予約する必要があり利便性が低くなる ・ 予約受付のためのコストが別途かかる（人件費・予約管理・配車システム、車載装置の導入維持費など） ・ 利用者が複数になると目的地への到着時間予測が困難になる ・ 一般的に運行エリア（区域）を広くするほど採算性が悪くなる

③ 運行区域

【主な検討の視点】

- 想定利用者の居住エリアや市民の移動利便性向上に対する自治体の考え方
- 他既存公共交通事業者との連携（結節点・待合空間の創出等）及び競合回避（区域限定等）

区域区域	概要	留意点
市内全域 南城市 糸満市 中城村	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行エリアを市、村内全域とするもので利用者の利便性は最も高い ・ 必要に応じて一部区域外の乗降所を設定するケースもある 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者の利便性は高いものの、既存公共交通事業者との競合回避に向けた配慮が必要となる（運賃面での差別化等） ・ 一般的に運行エリア（区域）を広くするほど採算性が悪くなる傾向にある
一部地域 那覇市	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市内の一部地域のみを運行エリアとするもの（那覇市の場合は真和志地区） ・ 必要に応じて一部区域外の乗降所を設定するケースもある ・ 市内の一部エリアのみ公共交通空白地域となっている場合に、他公共交通網までのアクセス手段として有効（那覇市の場合はモノレール安里駅） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市内移動における既存公共交通網の利便性が低い場合、アクセス手段としての区域運行の利便性も同じく低くなる

④ 乗降所

【主な検討の視点】

- 移動利便性向上に対する自治体の考え方
- 他既存公共交通事業者との連携（結節点・待合空間の創出等）及び競合回避

乗降所	概要	留意点
あり 糸満市	<ul style="list-style-type: none"> 乗降場所（バス停）を予め固定するもの 必要に応じて一部区域外の乗降所を設定するケースもある 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者への乗降所に関する周知が必須となる 乗降所の設置、維持に経費がかかる
なし 南城市 那覇市 中城村	<ul style="list-style-type: none"> 乗降所を定めず、ドアtoドア運行とするもので利用者の利便性は最も高い 必要に応じて一部区域外の乗降所を設定するケースもある 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の利便性は高いものの、既存公共交通事業者との競合回避に向けた配慮が必要となる（運賃面での差別化等） 乗合効率を上げるための取組が必要となる 一部、女性の中にはおよその自宅位置が判ってしまうことに抵抗を感じる方もいる



◀ いとちゃんmini乗降所マップ（糸満市）



いとちゃんmini乗降所 ▶（糸満市）

⑤ 車両

【主な検討の視点】

- 移動利便性向上に対する自治体の考え方
- 需要規模や運行主体の事業形態、乗務員確保の目途等

車両タイプ	概要	留意点
セダントイプ 最大乗客：4人 南城市 那覇市 中城村	<ul style="list-style-type: none"> • 一般的なタクシー車両を用いる • 区域運行による乗合率が低い場合、タクシー事業と兼務する形で運行する場合に有効 	<ul style="list-style-type: none"> • 身障者（車いす）への対応と乗合に留意する必要がある • 利用者の心理的な負担（狭さ）に配慮する必要がある • 乗合率向上の面からはデメリットが多い
ワンボックスタイプ 最大乗客：9人 糸満市	<ul style="list-style-type: none"> • 10名乗りワンボックス車両を用いる • 車いすのまま乗車可能な福祉車両や乗合仕様の車両がある 	<ul style="list-style-type: none"> • 車両が比較的高価である • タクシー事業との兼務が困難



◀ セダントイプ
真和志地域乗合タクシー
(那覇市)



ワンボックスタイプ ▶
いとちゃんmini車両
(糸満市)

⑥ 運行時間帯

【主な検討の視点】

- 想定利用者の移動特性や市民の移動利便性向上に対する自治体の考え方
- 他既存公共交通事業者との連携（ダイヤ調整、乗継利用等）及び競合回避

⑦ 運賃体系

【主な検討の視点】

- 想定利用者の特徴や市民の移動利便性向上に対する自治体の考え方
- 他既存公共交通事業者との連携（乗継利用等）及び競合回避

運賃体系	概要	留意点
一律制 南城市 那覇市 中城村	<ul style="list-style-type: none"> ● 1回の乗車につき距離等に関係なく一律料金を設定するもの ● 利用者にとって最も分かり易く利便性が高い 	<ul style="list-style-type: none"> ● 基本的に区域運行は路線バス、タクシーの中間的な交通サービスとして位置づけられており、両者の中間的な運賃設定とすることが望ましいとされている 路線バス < 区域運行 < タクシー
ゾーン制 県内事例無し	<ul style="list-style-type: none"> ● 一般的には運行区域を複数のゾーンに分割し、ゾーン内運賃とゾーン跨いだ場合の運賃を設定するものなど（例：ゾーン内300円、ゾーンを跨ぐ毎に100円追加） 	<ul style="list-style-type: none"> ● 乗車距離による運賃設定を簡素化するために利用されることが多いが、比較的用户者にとって仕組みが分かりにくい ● ゾーン境界付近での利用には不公平感が生まれやすい
対キロ区間制 糸満市	<ul style="list-style-type: none"> ● 乗車した距離によって運賃を設定するもの（糸満市の場合、乗降所間の直線距離で3km毎に設定） ● 利用距離に応じた運賃のため不公平感が生まれにくい 	<ul style="list-style-type: none"> ● 初めて利用する場合、運賃が分かりにくいことがある（問い合わせが必要）

