

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 不定期運行	フルデマンド セミデマンド 複合型	市内全域 一部地域	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

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
浦添市として望ましいと考える項目	高齢者 身障者 学生 一般	区域運行	フルデマンド	市内全域	無し	ワンボックスタイプ 最大乗客9名	始発：7時 終着：19時 間隔：1～2回/毎時 予約：必要	一律制 大人：300～400円
選択理由	<ul style="list-style-type: none"> 将来のまちづくりの実現を交通の分野で支える交通基本計画（H23）、および浦添市総合交通戦略（H25）を踏まえた取組である 同計画ではモノレール開業を見据えて、浦添市内の公共交通空白地域・不便地域の解消、高齢者等の外出促進、公共施設の利用促進を図ることとしている 上記を踏まえ「まち」の活性化等を図るため「誰もが使いやすい」支線公共交通整備に向けて取り組む必要がある 	<ul style="list-style-type: none"> 当初より、コミュニティバスの実証運行に続いて区域運行（デマンド交通）の実証計画があった コミュニティバスの実験運行が困難な状況である モノレール延長区間が開業しており、早期にラストワンマイルを担う支線公共交通が求められている 効率よく面的に公共交通空白地域、不便地域を解消する手段である 民間活力を活用し、自立した持続可能な都市型地域公共交通システム構築の可能性が高い 	<ul style="list-style-type: none"> 最も利便性の高い運行形態である 運行形態が類似し、最も影響が大きいと考えられる民間タクシー事業者からの同意が得られる見込みがある 民間活力を活用し、自立した持続可能な都市型地域公共交通システム構築の可能性が高い 	<ul style="list-style-type: none"> 最も利便性の高い運行形態である 運行形態が類似し、最も影響が大きいと考えられる民間タクシー事業者からの同意が得られる見込みがある 市内移動（特に東西方向）に関する既存公共交通のサービス水準が低いことから、公共交通空白地域から既存公共交通網までのアクセス手段のみでは利便性向上、利用促進に繋がりにくいと考えられる 民間活力を活用し、自立した持続可能な都市型地域公共交通システム構築の可能性が高い 	<ul style="list-style-type: none"> 最も利便性の高い運行形態である 運行形態が類似し、最も影響が大きいと考えられる民間タクシー事業者からの同意が得られる見込みがある 乗降所設置・維持管理のコストがかからない 	<ul style="list-style-type: none"> 車両タイプによって、車いす利用者への対応が可能である 乗合時に空間的なゆとりがあり、利用者の心理的負担も少ない タクシー事業者との兼務を想定していない 	<ul style="list-style-type: none"> 市内の新たな通勤、通学需要を見込むため、7時～19時とした デマンド交通であるため事前予約（例：30分前までに電話、アプリによる予約）が必須となる 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者にとって最も分かり易い運賃体系であることから一律制とした 既存路線バスの市内最大運賃を考慮して大人300～400円の範囲を目安に既存交通事業者と調整 ※市内最大運賃：56番 広栄団地入口～内間 11.1km（330円） 運行形態が類似し、最も影響が大きいと考えられる民間タクシー事業者からの同意が得られる見込みがあること ※初乗運賃：1.75km 560円 広栄団地入口～内間 5.5km（1,330円）
留意事項	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者、身障者の利用を踏まえた車両仕様 通勤通学に配慮した運行時間帯の設定 	<ul style="list-style-type: none"> 近い将来、相乗りタクシー制度が導入される可能性があることから、国の動向に留意し、市民の意向や実験結果等を踏まえつつ、同事業形態への移行も視野に入れる ※相乗りタクシーは事前予約制で、スマホアプリ等を通じて見知らぬ人同士が一緒に乗車して割り勘で運賃を支払うもの。複数の人が運賃を「割り勘」する形になるので、1人で乗る場合よりもそれぞれの料金は安くなる。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者が増加し、予約困難となった場合の増車対応など 特に需要の多い乗降区間は新たに路線定期化するための検討を行うなど 行政、民間が一体となった乗合率、採算性の向上に向けた取組 既存公共交通への影響評価（効果・影響モニタリング対策会議の開催） 	<ul style="list-style-type: none"> 既存公共交通との結節点強化 <ul style="list-style-type: none"> 市内モノレール駅 第二城間バス停（国道58号系統） 大平バス停（国道330号系統）など 既存公共交通への影響評価（効果・影響モニタリング対策会議の開催） 利用者が増加し、予約困難となった場合の増車対応など 行政、民間が一体となった乗合率、採算性の向上に向けた取組 	<ul style="list-style-type: none"> 既存公共交通への影響評価（効果・影響モニタリング対策会議の開催） 利用者が増加し、予約困難となった場合の増車対応など 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者、身障者の利用を踏まえた車両仕様 利用者が増加し、予約困難となった場合の増車対応など 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者が増加し、予約困難となった場合の増車対応など 配車システム等による運行ルート計画と、道路渋滞による遅延状況 	<ul style="list-style-type: none"> 普通運賃に加え、小人運賃、障がい者割引、高齢者・免許返納者割引について交通事業者と調整 連携強化に向けた路線バス、モノレールとの乗継割引に関する調整 既存公共交通への影響評価（効果・影響モニタリング対策会議の開催）

● 上記素案を基に、既存公共交通事業者であるモノレール、路線バス事業者、タクシー事業者（法人・個人）との合意形成に向けた協議・調整を行い、第3回交通会議での審議を経て実験運行計画を策定したい