

浦 添 市 地 域 公 共 交 通 会 議

【 第 3 回 】

資料 3 : 浦添市デマンド交通実証運行計画 (案)

令和2年3月27日
浦添市都市建設部都市計画課



1.浦添市デマンド交通実証運行基本方針

2.実証運行内容

2-1.実施時期及び期間

2-2.運行区域

2-3.運賃設定

2-4.運行時間帯

2-5.運行車両

2-6.予約受付、運行管理システム

3.実証運行時における予想利用人数

4.実証運行の周知・広報活動

5.実証調査項目

6.実証運行スケジュール

7.浦添市デマンド交通実証運行計画（案）

1.浦添市デマンド交通実証運行基本方針

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
- 令和元年度は、コミュニティバスの実験運行の調整が困難であったため、令和2年度には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の先行実証運行に取り組む

▼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
- ・通学に利用が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

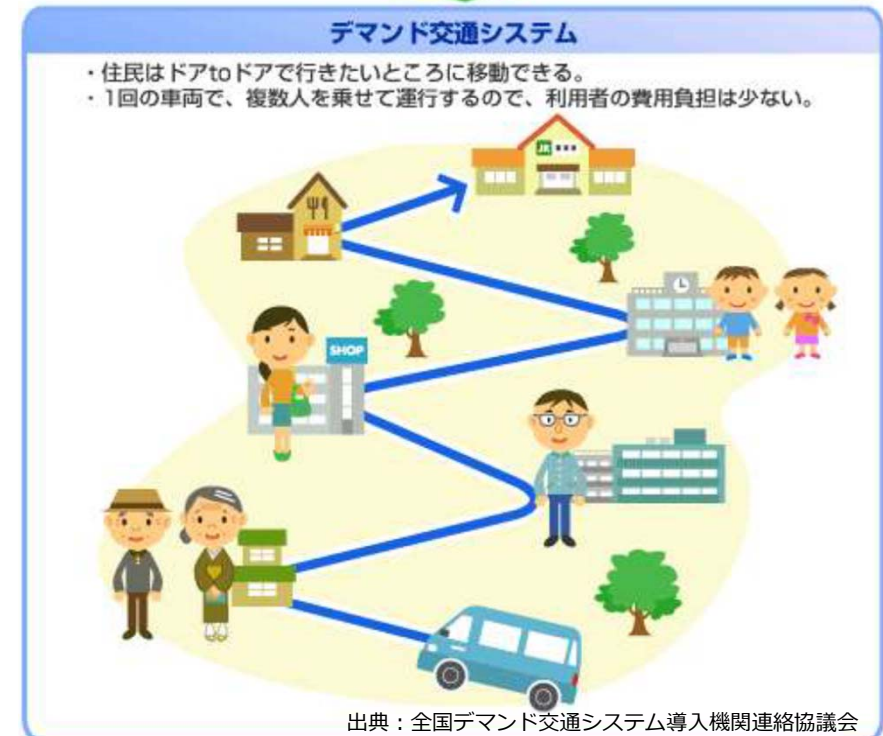
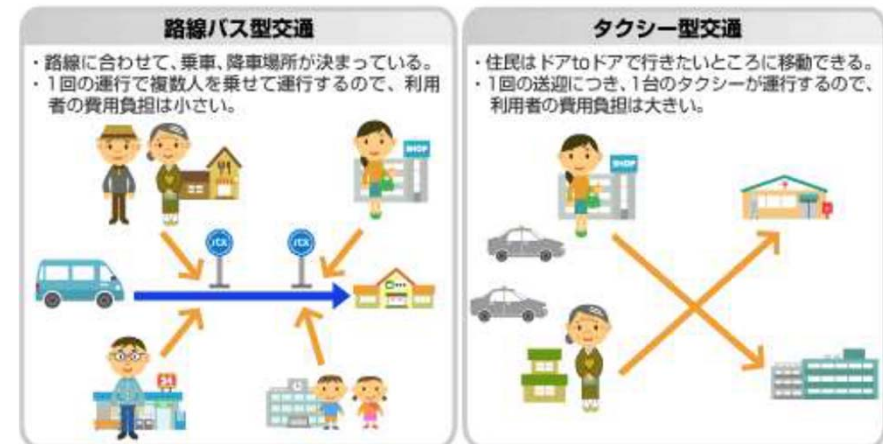
- ・観光施設や人気の飲食店までのアクセス性を高めかつ、レンタカー利用に頼らない公共交通の構築
- ・市内のまちめぐりにも便利な公共交通の構築

▲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

1.浦添市デマンド交通実証運行基本方針

デマンド交通とは

- 予約があった時のみ運行する方式で様々な形態があるが、一般的に路線バスとタクシーの特徴をあわせ持つ中間的なサービス
- 運行ルートを決めずに、利用者のニーズに合わせてその都度自由にルートを作成して運行するためカバーエリアが広い（タクシーの特徴）
- 同じ方面に向かう利用者は乗合になるため比較的運賃が安価となる（路線バスの特徴）
- 運賃設定は概ね路線バスより高く、タクシーより安価な設定がなされる（中間的）



浦添市デマンド交通の概要

運行区域	浦添市内全域（ドアtoドア）
運賃設定 (1乗車につき)	普通大人 400円 65歳以上・障がい者 300円 小児 200円 幼児 同伴1名まで無料 乳児 無料
運行時間帯	7時～19時まで
運行車両	ワンボックスタイプ 12台
事前予約	要30分前まで ※1週間先、5件まで予約可能

1.浦添市デマンド交通実証運行基本方針

実証実験運行の目的

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

実証実験運行の目標

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

	2006年		2023年		2030年
公共交通分担率	3.5%	➤➤➤	8.1%	➤➤➤	10.0%



実証実験運行にあたって特に留意すべき点

- ・ 既存交通システムとの競合回避や、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

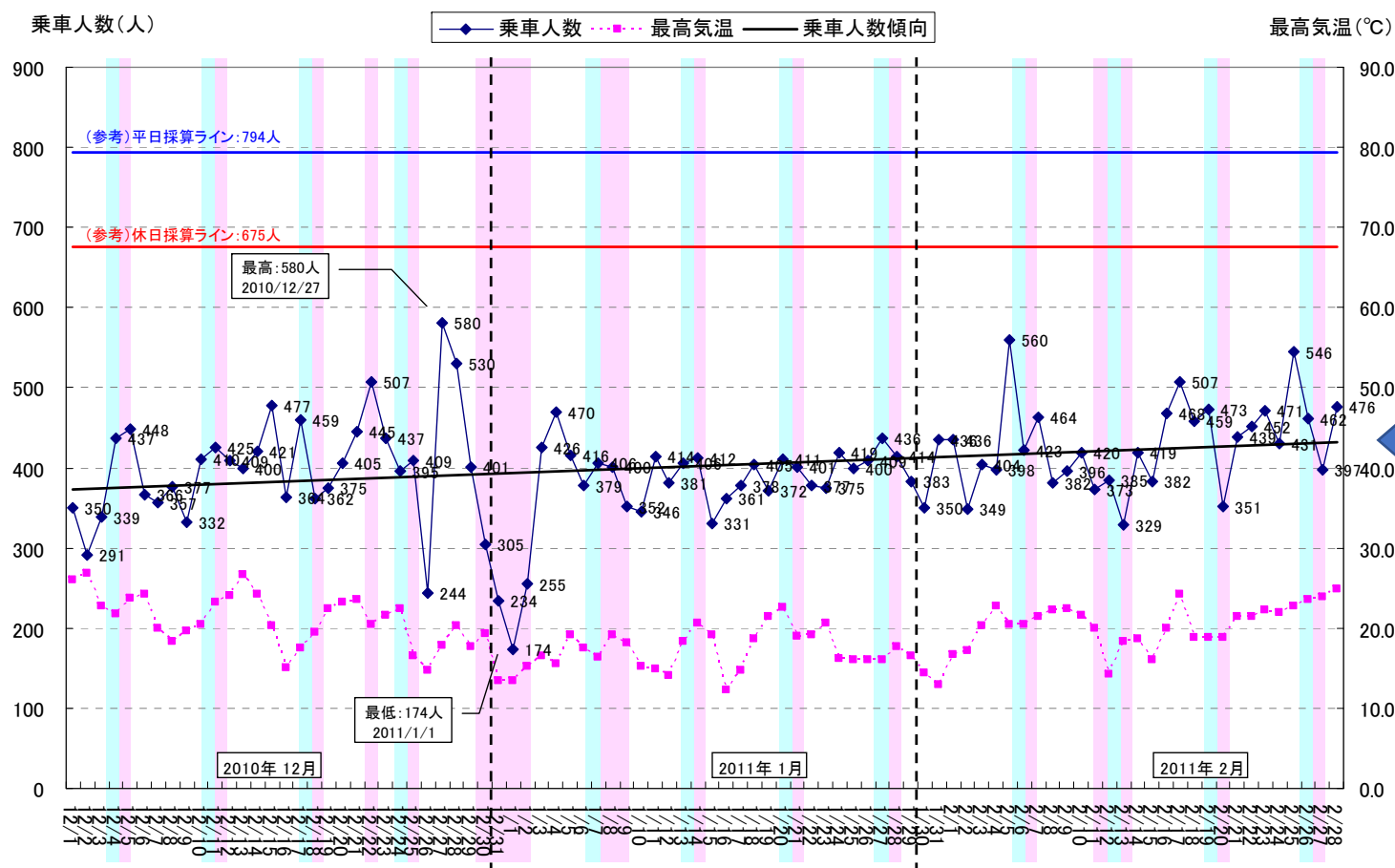
2.実証運行内容 2-1.実施時期及び期間

- 実証運行の開始時期は運行申請に要する期間（標準3カ月）を踏まえ、令和2年6月～7月頃を目途とする
- 過去の実証実験結果、周知期間、行動変容に要する期間等を考慮し、実証実験期間を1年間とすることで、利用者動向の見極め、利用者増を図るものとする（参考1）

■ 実証開始時期：令和2年6月～7月頃

■ 実証運行期間：1年間

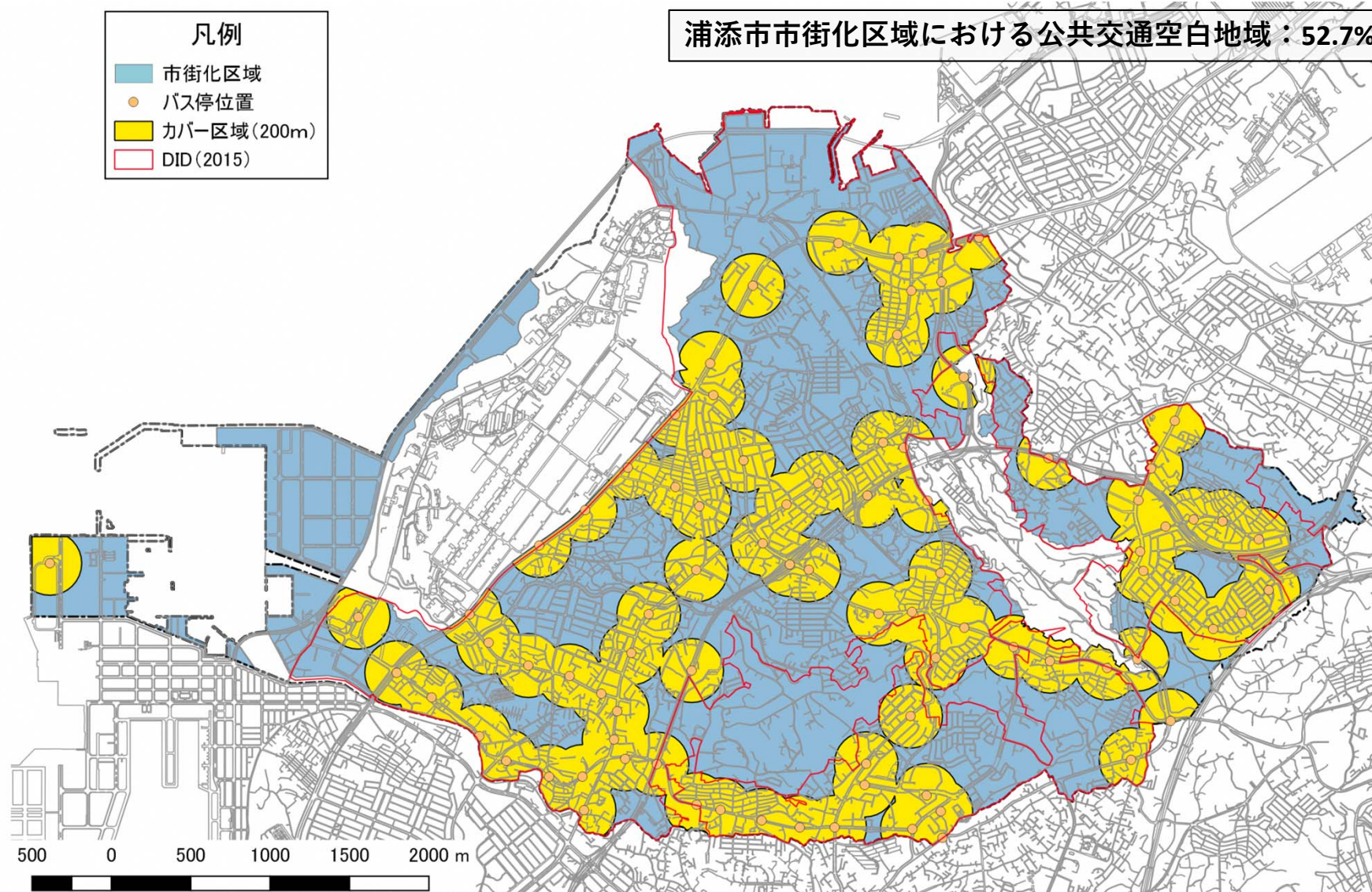
▼（参考1）平成22年度のコミュニティバス実証実験結果（3カ月間運行）



短期間の実証運行では利用者が増加傾向のまま、終了間際の実績で判断する必要もあるため、事業評価や継続実施に向けた見極めが困難

2.実証運行内容 2-2.運行区域

- 実証運行区域は52.7%を占める公共交通空白地域を含めた浦添市内全域（ドアtoドア方式）とする



2.実証運行内容 2-3.運賃設定

- 既存交通事業者と協議・調整した結果を踏まえ、利用者にとって最も分かり易い**一律制の運賃体系**を採用し、既存路線バスにおける市内最大運賃330円を考慮し**普通運賃を400円**とする
 - なお、**65歳以上の高齢者および障がい者については300円**とする
 - また、**小児（小学生以下）、幼児、乳児については一般路線バスと同等な割引率**で設定
 - 実験期間中は定期券・回数券は発行、およびそれに伴う割引等の設定は行わない
- ※今後の予算調整において期間限定的なゆいレールおよび路線バスとの乗継割引について検討を進める（適宜交通会議において合議頂き運行内容の変更を行う）

■ 運賃体系：市内一律運賃

■ 運賃

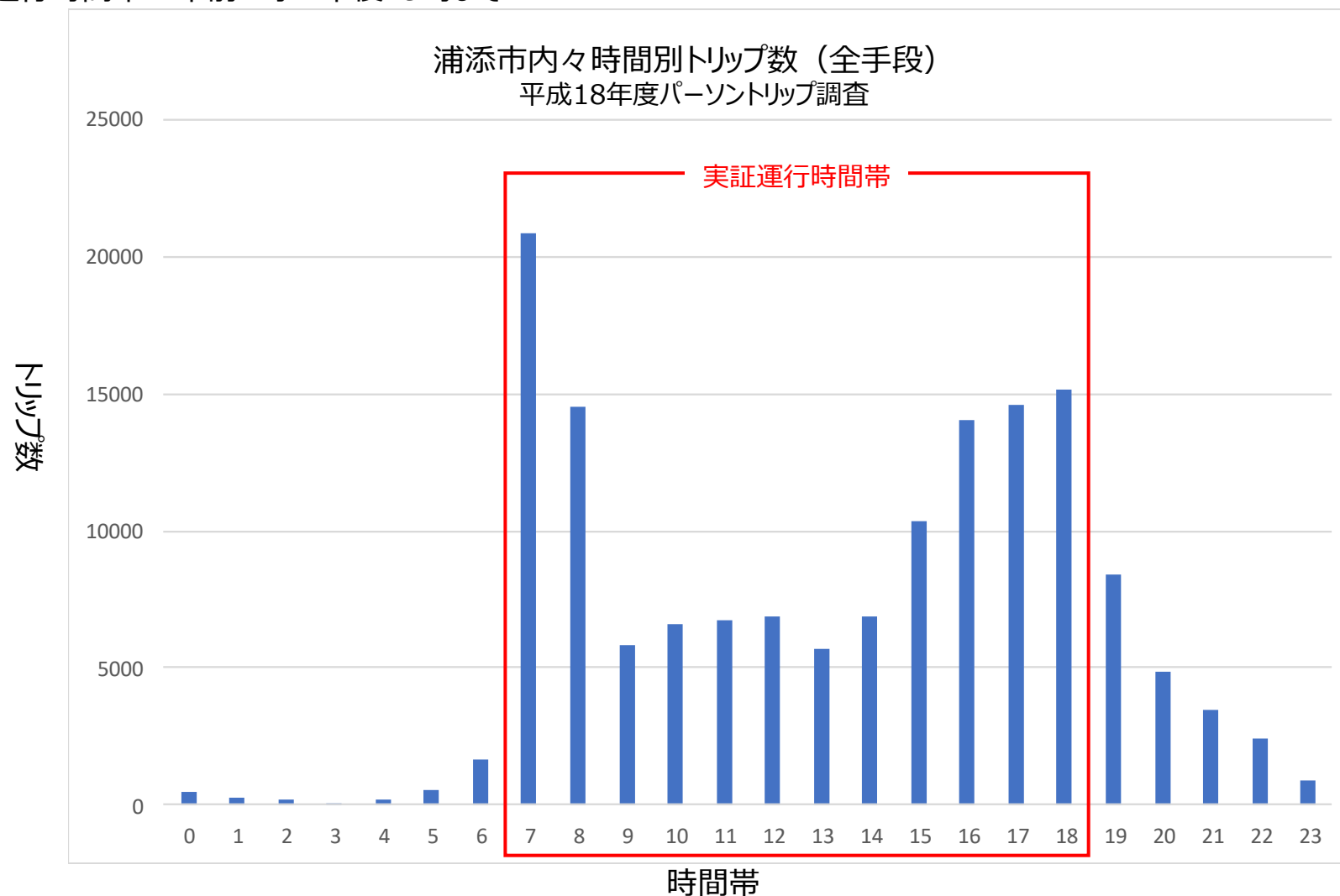
対象	運賃	備考
普通運賃（12歳以上）	400円	中学生以上（12歳でも小学生なら小児運賃）
高齢者（65歳以上）	300円	初回利用時に年齢確認を行ったうえで利用者登録して頂き、次回からは確認作業を割愛する
障がい者	300円	初回利用時に障がい者手帳の確認を行ったうえで利用者登録して頂き、次回からは確認作業を割愛する
小児（6歳以上12歳未満）	200円	小学生（6歳でも小学校入学前は幼児運賃）
幼児（1歳以上6歳未満）	無料	単独での乗車は小児運賃 同伴者（大人・小児）1人につき幼児1人まで無料、2人目からは小児運賃
乳児（1歳未満）	無料	単独での乗車は不可

※領収書が必要な場合は車内にて発行する

2.実証運行内容 2-4.運行時間帯

- 運行時間帯は既存交通事業者と協議・調整した結果等を踏まえ、**午前7時～午後19時まで**とする
- 平日、土曜、祝日による運行時間帯の変更等を行わない

■ 運行時間帯：午前7時～午後19時まで



2.実証運行内容 2-5.運行車両

- 車両は公共交通空白地域に多い狭隘な道路でも運行可能な、ワンボックスタイプ（定員：10名）とし、乗合運行に適した仕様（天井高、手すり、ステップ、シートアレンジなど）とする
- 運行台数は12台とし、平日、土曜、祝日による運行台数の変更等を行わない

- 運行車両：ワンボックスタイプ（定員：10名、運転手を除き乗車可能な客数：9名）
- 運行台数：12台／日

予想利用人数および採算性の面から運行台数を算出

収支均衡する運送収入額：20,000円／台

※一般的なタクシー事業による経費



デマンド平均支払運賃額：330円（想定）

収支均衡する輸送人員：約60人／台（採算性の目安）



予想利用人数 636～752人／日（11P参照）の輸送
に必要な台数：10～13台

※1時間当たりの輸送人員：平均5人／台・時

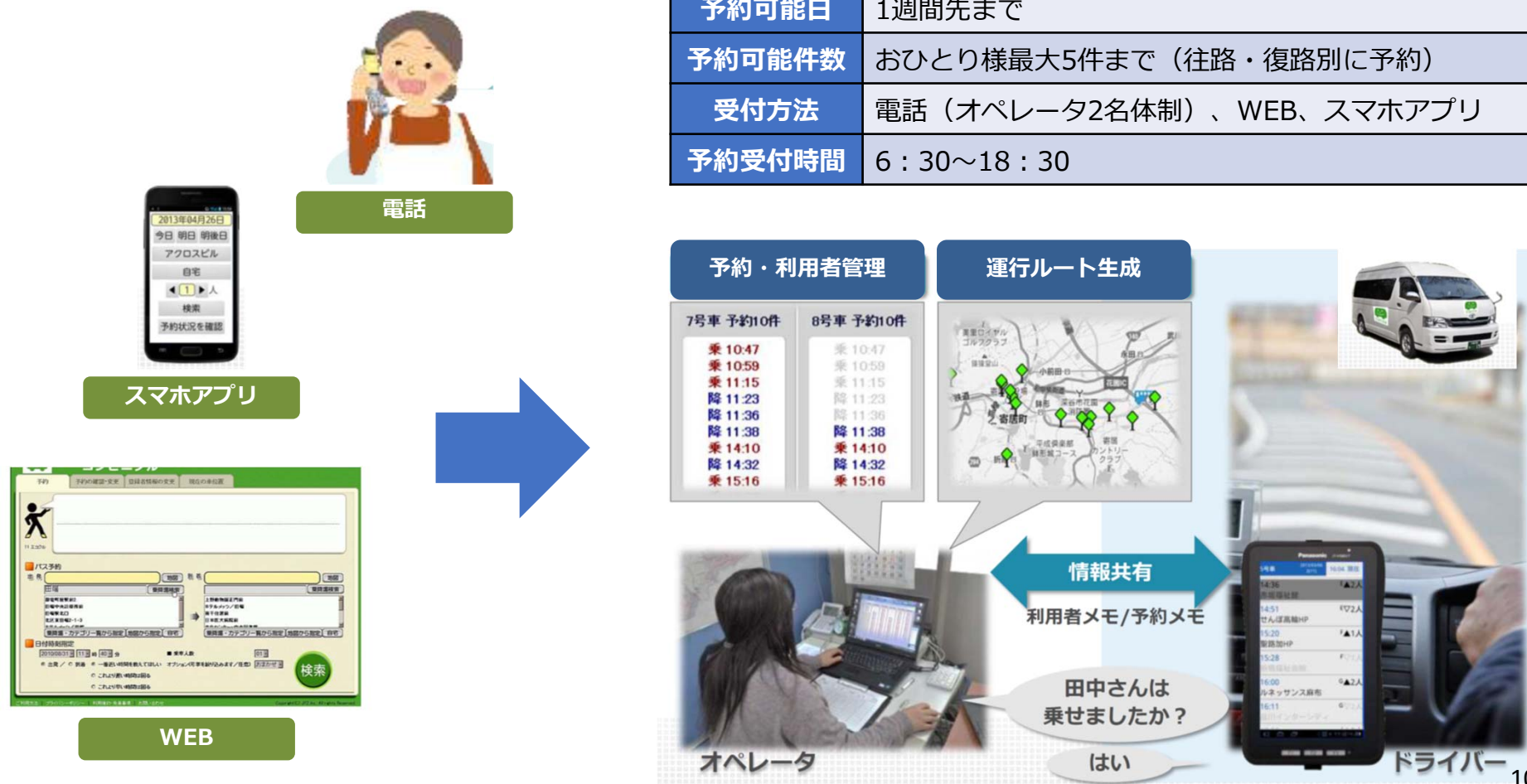


▲ワンボックスタイプ（定員：10名）の例
糸満市デマンド交通「いとちゃんmini」

2.実証運行内容 2-6.予約受付、運行管理システム

- デマンド交通の予約受付は運行委託先に併せて委託するものとし、運行時間帯は**常時2名体制で電話受付**を行う
- また、電話受付以外にも**WEB、スマホアプリによる受付**も可能な運行管理システムを導入する
- 初回利用時には個人属性に加えて、従前利用していた交通手段など簡単なアンケートに答えて頂き、**利用者登録を行う（任意）**

■ 一般的な予約受付、運行管理システムのイメージ



3.実証運行時における予想利用人数

●平成25年度に実施された浦添市民に対する公共交通ニーズ調査を基に予想利用人数を算出

■ 予想利用人数 636～752人／日

平成25年度 浦添市民アンケートより（全回答者：3,968人）

- ①デマンドタクシー・バスを希望者する方：619人（15.6%）
- ②うち利用したい条件（運賃・時間）が一致する方：47人（1.2%）
- ③上記②の利用日数による積み上げ： 平日15.2人／日、休日17.1人／日
- ④上記③に往復利用を加味（×1.7）：平日24.5人／日、休日29.1人／日
- ⑤全回答者に対する④の割合：平日0.62%、休日0.73%

令和2年2月末人口（10歳以上）： 102,575人

人口による単純拡大：

平日 $102,575人 \times ⑤0.62\% = 636人／日$

休日 $102,575人 \times ⑤0.73\% = 752人／日$

※年齢、性別、詳細な居住地毎の拡大は行っていない

平成25年度 浦添市民アンケート
▼どのような種類の公共交通を希望しますか。（複数回答可）

普段の移動手段	全回答者	コミュニティバス	デマンドタクシー・バス
クルマ（自分で運転する）	2,473	1,324	397
クルマ（自分では運転しない）	338	182	56
タクシー	37	14	7
バイク	326	147	54
バス	296	195	44
自転車	79	43	6
徒歩	419	241	55
合計	3,968	2,146	619

4.実証運行の周知・広報活動

項目		検討内容
実証実験の周知・広報活動	バス・モノレールとの連携	- 主要な広域バス結節点（第二城間、大平IC等）における横断幕などの設置 - モノレール各駅でのポスター掲示、チラシ配布
	広報誌	- 浦添市の発行する広報誌において事前告知や特集などを掲載 - 周辺市町村や関連する公共団体等の発行する広報誌への告知掲載（相互連携）
	WEB	- PC／スマホ向けデマンド予約サイトの開設 - 浦添市ホームページ内において事前告知や専用ページを開設（広報誌との連携） - 関連団体の運営するWEBサイトからのバナーリンク設定などの調整
	新聞	新聞告知（記事・広告）の実施
	テレビ・ラジオ	- 沖縄県が実施する「わった〜バス党」広報事業等との連携 - 浦添市コミュニティFM（FM21）を活用した周知
	沿線商業施設等との連携	- 商業施設等が実施するチラシ広告等への掲載・ポスター掲出 - 地元商店街等とのタイアップイベント
	その他	- 自治会や老人クラブ等を通じた乗り方教室の開催 - 認知度を高めるため市民から愛称・デザイン等の募集を行うと同時に、車両側面ステッカーやチラシ類、WEB、バス停等にトータルデザインを導入 - 市政50周年関連事業、プロ野球キャンプ等をはじめとする他事業との広報連携 - 本格運行前の期間限定無料乗車キャンペーンの実施

4.実証運行の周知・広報活動

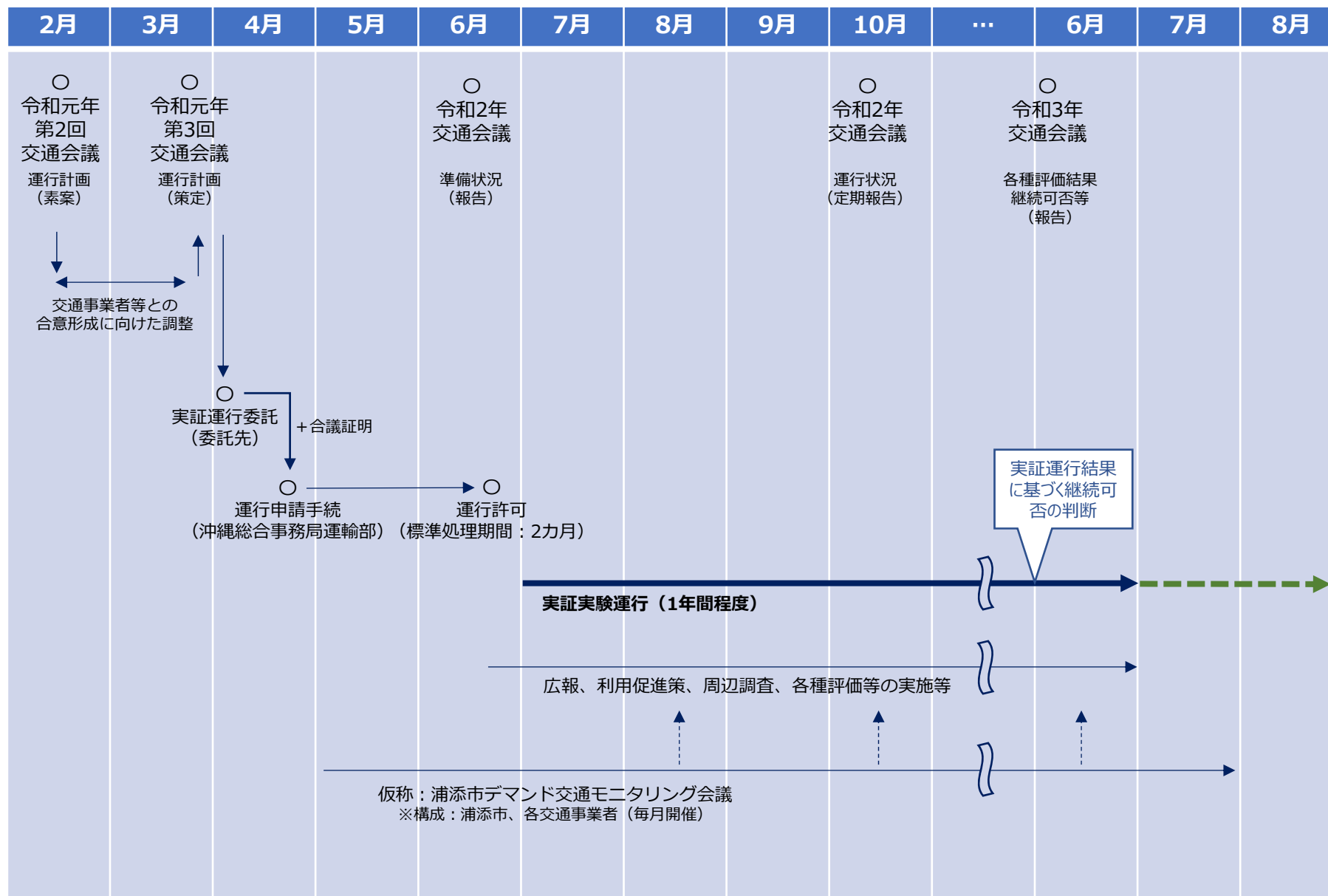
▼利便性向上、採算性向上に向けた取組提案一例（浦添市内のタクシー事業者会）
令和元年度浦添市地域公共交通会議（第2回）資料より

取組項目	検討内容
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）

5.実証調査項目

調査項目			主な調査方法	評価・検証項目
1	利用実態調査	①利用者属性	・ 初回利用時の利用者登録（任意）情報による把握	・ 事業採算性 ・ 属性、地域別利用傾向 ・ 沿線主要施設利用への影響 ・ 既存交通事業者に対する影響把握など
		②利用目的		
		③従前移動手段		
		④利用回数	・ 同乗者数を含め予約システム（ログ）による集計	
		⑤利用区間		
		⑥施設利用者数	・ 周辺主要施設（図書館等）へのヒアリング	
2	バス走行実態調査	①定時性	・ 予定時刻（ログ）と実車時刻の差による把握	・ サービス水準 ・ 運行台数や事前予約時間の見直しなど
		②安全性	・ 乗務員への聴き取り調査	
3	満足度・ニーズ調査	①認知度	・ 市民アンケート調査 ・ 住民ワークショップによる調査 ・ 運行形態、時間帯、運賃、車両などの評価項目単位による満足度や改善点を把握	・ 周知効果 ・ 利用者満足度 ・ 運行台数や事前予約時間の見直しなど
		②利用満足度		
		③改善要望		
4	その他調査	①既存交通事業者への影響	・ 浦添市、路線バス、タクシー、モノレール事業者らによる「浦添市デマンド交通モニタリング会議」を開催 ・ 利用者数の変化について各事業者と情報共有 ※負の影響低減に向けては関係者会議を開催し協議・調整・対策を行う	・ 既存交通事業への影響 ・ 新規需要の規模
		②商業連携の可能性	・ 市内の商業施設、通り会等に対するヒアリング	・ 商業施設と連携した割引等による利用促進の可能性など
		③採算性	・ 予約システム（ログ）による運送収入 ・ 運行事業者に対するヒアリング	・ 事業採算性

6.実証運行スケジュール



7.浦添市デマンド交通実証運行計画（案）

- ①実証期間：令和2年6～7月から1年間程度
- ②運行区域：浦添市内全域（ドアtoドア）
- ③運賃設定：普通大人 400円
65歳以上・障がい者 300円
小児 200円
幼児 同伴1名まで無料
乳児 無料
- ④運行時間：7時～19時まで
- ⑤運行車両：ワンボックスタイプ 12台
- ⑥予約受付：要30分前まで（1週間先、5件まで予約可能）

▼運行車両イメージ



▼運行区域（浦添市内全域）

