

■浦添市デマンド交通モニタリング会議開催報告

令和3年度第1回 浦添市デマンド交通モニタリング会議 議事録

日 時：令和3年9月14日（火）14：00～16：00

場 所：浦添市役所 9階講堂

開催方法：ハイブリッド会議

参 加 者：別紙の通り

2. 報告事項

（1）実証運行利用状況【資料2】

【琉球バス小橋川】P5③時間帯別の予約処理状況の配車失敗とP16の電話予約お断り件数の18時台について件数の違いはなにか。

【事務局豊里】P5は配車システムのデータを集計しており、昨年11月～8月末までのデータの総数になる。例えばAさんという一人の方が何回も配車依頼をトライして配車失敗を起こしたとしたら、その回数分が失敗としてカウントされるため、実際に何人が失敗したかがわからない。P16のお断り件数はAさんが何回トライしても一人が1回失敗したということがわかるよう、予約オペレータにて記録してもらっている。

【琉球バス小橋川】利用したいが出来ないというものに関しては、P16で見た方がいいということなのか。

【事務局豊里】P16のほうが実際の数値に近い値になっている。

【琉球バス小橋川】P12 うらちゃんminiの乗降実績データ集計浦添市について、浦添市の交通空白地帯でどのように活用されたのか。交通空白地帯での利用が少ないように感じるがこの辺の比較等はされているのか。

【事務局豊里】資料4で関連を説明したいと思う。

【東陽バス比嘉】P15とP14を比較するとP14は一勤制で車両一台あたりの稼働時間が8時間。P15は8時間を11時間にしており、一台あたりの稼働時間が3時間増やした場合のシミュレーションとのことであった。その際100%稼働させたら収支率が98.8%になっているが3時間増やすことで乗務員の人件費も加味されているのか。3時間となると時間外ということでは若干人件費が上がるかと思うがどうか。

【事務局豊里】1勤制で残業しての延長ではなく、2勤制で対応した場合のシミュレーションである。タクシー会社も2勤制にすると乗務員確保が難しいところもある。うらちゃんminiが始まった当初、浦添市とタクシー会社の協働で広報誌を活用した人材募集を行ったところ、説明を聞きにきた方が20名程度、そのうち採用者も数名いたと伺っている。

【東陽バス普久原】P13について詳しく説明してほしい。

【事務局豊里】メッシュの中で乗り降りした方の相関になる。太い軸が出ているのはメッシュのいずれかで平日移動が多いと考えられる。逆にパルコシティの方から多く線が出ているが、太い線は利用回数が多い線であり細い線はいろんな地域から集まっていることを表している。

【事務局上間】今回は完全にドア to ドアなので、どこから乗ってどこで降りたかを全部表そうと

すると小さな点の集まりになってしまう。それだと分かりにくいので250mの四角を作りその中で乗り降りした人、その四角からどこに行くのが多いのかを線の太さで表している。

【東陽バス比嘉】P12を見ると右上の〔2455〕から〔823〕までが太い線ということか。

【事務局上間】その通りである。他にも濃いところがあるのに何故太い線がないかというと、多方面からたまたまそこに移動が集まっているという見方である。

【東陽バス普久原】1人の人が2点間で乗って1件、降りて1件というようになるのか。

【事務局上間】基本的にはトリップで考えている。1人の人が乗って降りて「1」とカウントして、また帰りに乗って降りて「1」ということで計算している。乗って「1」降りて「1」というやり方もあるが、今回は1人の方が移動したら「1」と計算している。

（2）利用状況調査結果【資料3】

【琉球バス小橋川】P50 近いバス停までの時間について、5分～10分でいける方が2回目のアンケートでは120件となっているが、これはバス利用者とは限らないのか。これはタクシー業者も全部含めた回答の総数なのか。

【事務局豊里】これは全日ヒアリング調査の結果で、全車両に調査員を乗せてヒアリングした調査である。車内常設タイプ、市民アンケートに関しては個人を特定して絞り込むことができないので全日ヒアリング調査で利用者の属性を絞ったうえで集計している。ヒアリング調査での回答者本人の感覚として自宅からバス停までの移動時間が5分～10分と回答した方の総数であり、移動手段別には比較していない。

【琉球バス小橋川】今回うらちゃん mini の利用者の7割くらいは近くにバス停があるがうらちゃん mini を使われているということか。

【事務局豊里】この調査では7割という結果であるが、後程説明する資料に記載している集計（乗降場所の集計データ）では、交通空白地域（バス停から遠い地域）からの乗降は全体の約5割という結果である。

（3）各種調査及び事業者提供データを基にしたモニタリング結果【資料4】

【琉球バス小橋川】バスへの影響がどの程度あったのかを数値的に見る際に、P4の日輸送人数に対する転換想定人数比率が1.59%となっているが、単純に全体の1.59%影響があったという理解でいいのか。

【事務局豊里】バス事業者様より提供頂いた、各路線の終点から起点までの月当たり輸送人数を日当たりに換算した数値に対し、調査で得られた結果から、日当たりの転換想定人数を割合で算出したものである。

【琉球バス小橋川】資料3のP56で「うらちゃん mini がなければ路線バスを利用していた」と回答の方が全体の30.5%を構成しているが、路線バス事業者の視点から見た場合、デマンド交通への転換影響は路線輸送人数に対して数パーセントであるという理解でよろしいか。

【事務局豊里】ヒアリング調査を行った2日間の利用者の傾向を基にすると、その通りと考えられる。利用者調査として車内常設アンケート、市民アンケート、全数ヒアリングと3種類実施した。車内アンケートは、個人が特定できない手法で、ヘビーユーザー等同じ方が何回も回答した場合、傾向が偏ってしまう。市民アンケートは、広く市民に意見を伺えるが、実際に利用している方の割合が少ないことが想定された。そこで、実際の利用者一人ひと

りの意見を伺うため、全車両に一日間調査員を配置し、ヒアリング形式で調査を行った。
先ほどの調査で得られた日当たりの転換想定人数とは、ヒアリング調査を行った2日間の
結果から算出したものである。

【琉球バス小橋川】うらちゃんminiの利用者はバス停の近くでの利用も多いようだが、本当はバスもタクシーも利用しやすいようなところでうらちゃんminiが使用されて、交通空白地域じゃない場所の利用者が多く、交通空白地域のお断り件数が増えているのではないかと
思っており、交通空白地域への取り組みをしないと分担率があがらないのではないかと、事業者で分担されているところに関して奪い合いにならないのかと気になっていたが、こちら
の内容でわかることができ良かった。

【沖縄バス名嘉山課長】P11の1)でどのくらい乗り継ぎがあったのか集計が気になる。P13でモノレール駅の記載があるが、モノレール以外にバスにどう乗り継いでいるのかを知りたい。

【事務局豊里】乗降場所の緯度経度からどのバス停付近で乗降したかはわかったとしても、その方がバス停に乗り継いだのか、バス停付近の目的地に行ったか追跡することが難しい。うらちゃんminiと併用して路線バスを利用した方の傾向については、算出できると思うので集計をかけてみたいと思う。

【東陽バス比嘉】P13乗車降車数について降車のほうが多いところの理由はあるのか。

【事務局豊里】目的地で設定されていることが多い。

【事務局上間】パルコシティまで行くと行きの予約は取っているが、帰りは別の手段で帰っている可能性がある。考えられるのは往復で取らずパルコシティに着いて買い物したあとに帰りの予約しようとした際に予約が取れなかった可能性がある。

【琉球バス小橋川】18時台の予約マッチング失敗が多いのは、どういった理由が考えられるか。

【事務局豊里】配車システムの設定として、19時までに運行終了させることも一因となり、他時間帯より予約が成立し辛い。加えて18時台は、帰宅したい方が何度も配車リクエストをかけている傾向で、失敗件数が多くなっている。

【事務局豊里】タクシー協会としてうらちゃんminiの影響はあるか。

【タクシー協会田中】協会では把握していないが、事業に参画している沖縄交通や沖縄交通が把握していると思う。この事業を行うにあたってタクシーは収益が減るだろうと沖縄交通東江社長が言われているが、今回はやむを得ないであろうと判断しているという話はきいている。具体的な話については、市内事業者である沖縄交通や沖縄交通にお願いしたいと思う。

【沖縄交通豊見山】利用客はモニタリング結果の通り、タクシーからうらちゃんminiに流れている実感はある。

3. 協議事項

(1) 第二期実証運行計画（素案）【資料5】

【東陽バス普久原】資料5のP2実証実験運行の目標として公共交通分担率の数値設定があるが、現在はどうのような感じなのか。

【事務局仲里】分担率については浦添市では本格的な調査を行っておらず、データ自体も前回、沖縄県で行われたパーソントリップ調査が元になっている。現在、沖縄県側でパーソントリップ調査の実施を予定していることから、令和4、5年あたりでその結果が出てくると
思う。その時の結果をお示し出来たらと思う。

【事務局豊里】今回、運行計画（素案）としてお示ししているが、交通会議では運行計画（案）として諮りたいと思うので、各社持ち帰ってもらって内容に関してご意見があれば交通会議で改めてご意見を頂ければと思う。

【琉球バス小橋川】私としては、バス利用者への影響というものが第1期と特段変わることはないと思うので、他交通機関ときちんと役割分担をすることで、交通空白地域の利便性向上に繋がればよいと思う。

4. その他

【琉球バス小橋川】アンケート調査結果に「うらちゃん mini がなければ路線バスを使っていた」と回答した方の割合 30%と示されているが、母数はデマンド交通の一日の利用者に対する割合である。路線の輸送人数全体に対する割合と母数の違いがあるため、本会議の資料では、路線バスへの転換影響として輸送人数全体に対する割合（3%未満等）と説明をいれてほしい。アンケート調査結果だけみると数字を見誤る可能性があるので、その説明をお願いしたい。

【事務局豊里】各路線ごとの転換想定比率は交通会議の配布資料として使用してもよろしいか。

【路線バス事業者4社】異議なし。

【事務局豊里】営業データであるため、本会議で提示する場合は改めて事前確認させて頂く。

以上

開催の様子



浦添市デマンド交通モニタリング会議 参加者名簿（R3.第1回会議）

所属	職名	氏名※敬称略	出席
沖縄都市モノレール株式会社	常務取締役	ウエハラ クニサダ 上原 国定	WEB
那覇バス株式会社 株式会社琉球バス交通	次長	コバシガワ トモタカ 小橋川 共隆	○
	業務課 主任	オオオカ ジュンシ 大岡 純士	○
沖縄バス株式会社	運輸部 業務課 課長	ナカヤマ ヨシオ 名嘉山 敬雄	○
東陽バス株式会社	常務取締役	フクハラ トモヒロ 普久原 朝啓	○
	運輸部 次長	ヒガ ヨシナオ 比嘉 良尚	○
一般社団法人 沖縄県ハイヤー・タクシー協会	専務理事	タナカ ケンジ 田中 健治	WEB
	事務局長	ツハコ オサム 津波古 修	WEB
沖縄交通グループ	営業課 課長	アガリエ ユウセイ 東江 優成	WEB
	企画課 課長	マエザト タツヤ 前里 達也	
株式会社沖縄交通	取締役	トミヤマ アラン 豊見山 安蘭	WEB
浦添市 都市計画課	係長	ナカザト ヨシフミ 仲里 善文	○
	技師	シンジョウ ウユウヤ 新城 裕也	○
一般社団法人 沖縄しまて協会	主任研究員	ウエマ ジュンヤ 上間 淳也	○
	研究員	トヨサト ヒロキ 豊里 博輝	○
	研究員	アラカキ イズミ 新垣 和	○