

■ 第二期運行の目的

- 浦添市地域公共交通にて合議された運行計画に基づき、令和2年11月から運行を開始し、徐々に利用者が増加している傾向であるが、第一期運行中は、新型コロナウイルス感染症の影響を受け（期間中約6割が自粛期間）、イベントの中止・延期等があり、利用客が伸び悩んでいる
- そのため、新たに感染症対策としてキャッシュレス支払いの導入、企業や地域と連携した利用促進策の取り組みに加え、配車システムの設定改善に取り組むことで、新たな利用者への拡大と収支率の向上を図り、自立した持続可能な都市型地域公共交通システム構築を目指す
- さらに、第二期運行は今後のコミュニティバス（路線定期運行）やタクシー事業における相乗り制度への活用にも寄与できるデータ取得を前提とした運行と位置付ける

■ 第一期運行から見直しを行う項目（赤字部分）

項目	第一期運行	第二期運行
運行期間	令和2年11月から令和3年10月	令和3年11月（予定）から令和4年3月（5か月間）
運行区域	浦添市内全域（ドアtoドア）	変更無し
運賃設定	400円 普通大人 300円 65歳以上 障がい者（介助者1名も同額とする） 免許返納者 200円 小児 幼児 同伴1名まで無料 乳児 無料 土日祝日 一日乗車券 大人1,200円、小児600円	変更無し
運行時間	午前7時～午後7時まで	変更無し
運行車両	ワンボックスタイプ 12台	変更無し
予約受付	要30分前まで（1週間先、5件まで予約可能）	要15分前まで（1週間先、5件まで予約可能）

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運行を計画
- 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、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運行に取組む

▼期待する役割

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

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

▲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

浦添市デマンド交通運行の目的

浦添市総合交通戦略推進事業に関するものとして、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

浦添市デマンド交通運行の目標

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



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）
- 運行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

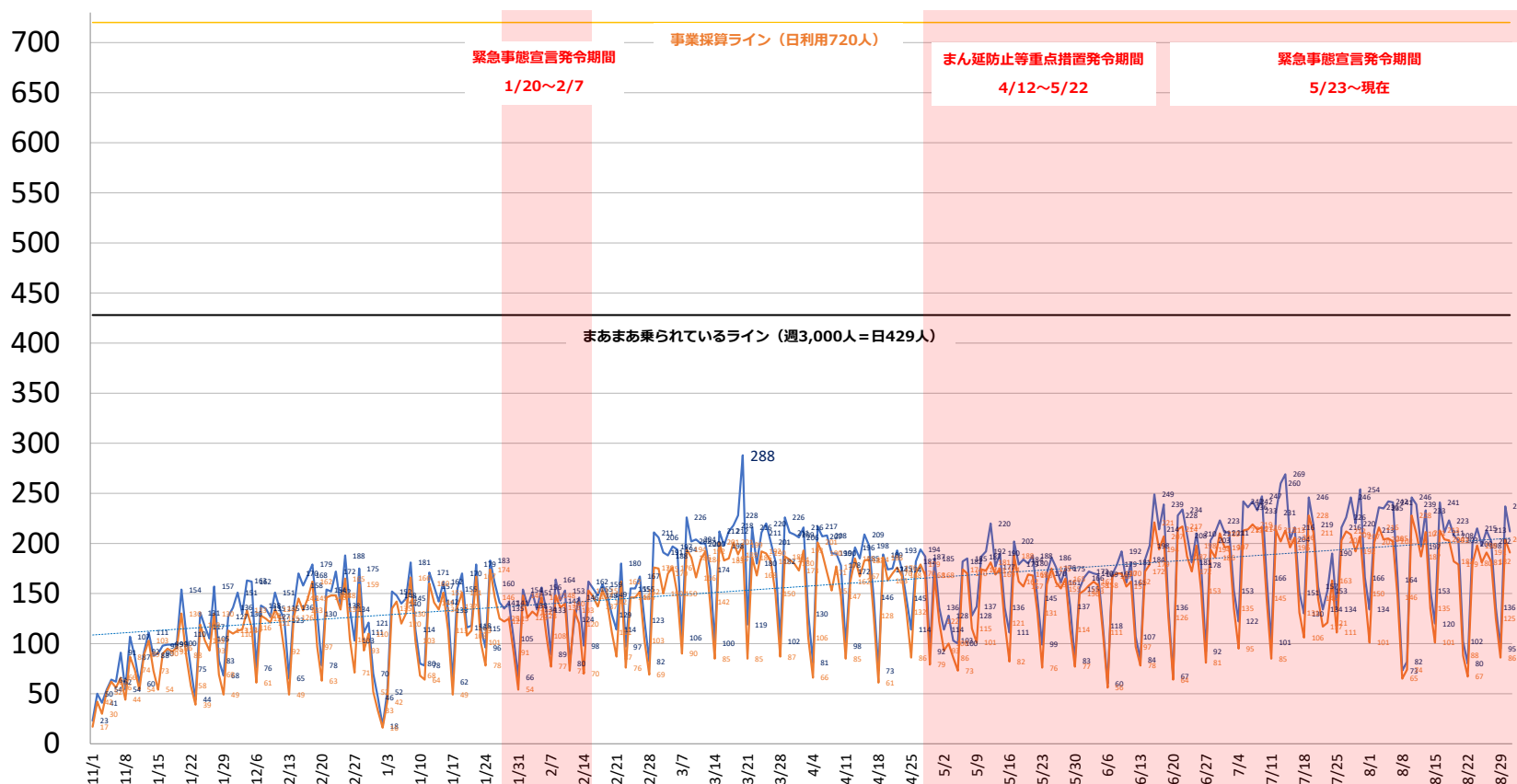
3.運行内容 3-1.実施期間及び運行効率向上の取組み

- 第二期運行の開始時期は第一期の利用者を引継いで運行を継続できるよう、令和3年11月（予定）とする
- 第二期運行に向け、第一期の利用データを分析し、運行効率を上げる方策（運用ルール）を導入する

■ 開始時期：令和3年11月（予定）

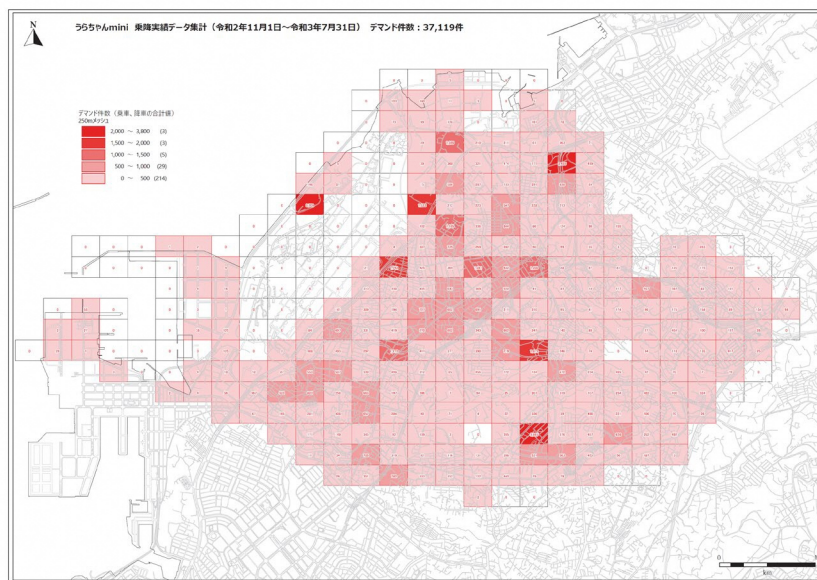
■ 運行期間：5か月間

▼（参考）第一期の利用者数推移

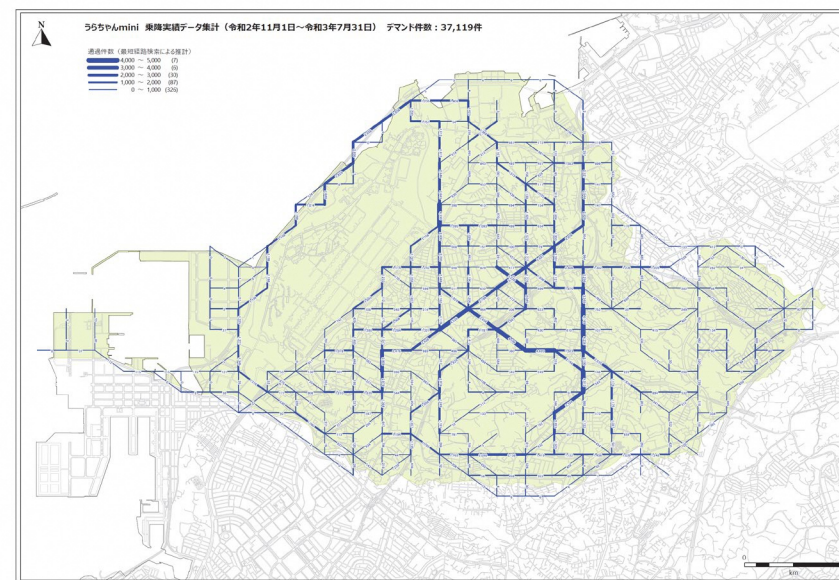


- 第二期運行の開始時期は第一期の利用者を引継いで運行を継続できるよう、令和3年11月（予定）とする
- 第二期運行に向け、第一期の利用データを分析し、運行効率を上げる方策（運用ルール）を導入する

- これまでに4万件を超える市民の乗降データを取得することができた（下図参照）
- このデータから、公共交通を利用している市民の移動軸と傾向を把握することができる
- 需要が集中している時間帯や軸を抽出し、その軸を集中的に包括できる運用ルールを新たに設定する（セミデマンド運行等、現行の区域運行の事業区分で行えるもの）



▲ 11月～9月までの乗降数集計メッシュ



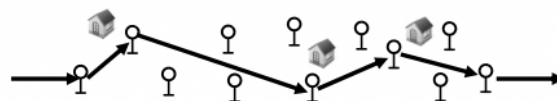
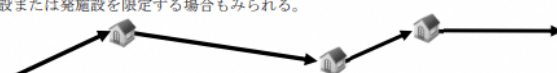
▲ 11月～9月までの輸送ネットワーク図

- 第二期運行の開始時期は第一期の利用者を引継いで運行を継続できるよう、令和3年11月（予定）とする
- 第二期運行に向け、第一期の利用データを分析し、運行効率を上げる方策（運用ルール）を導入する

想定される運行ルール ※現行の区域運行（自由経路ドアツードア型）との組み合わせ

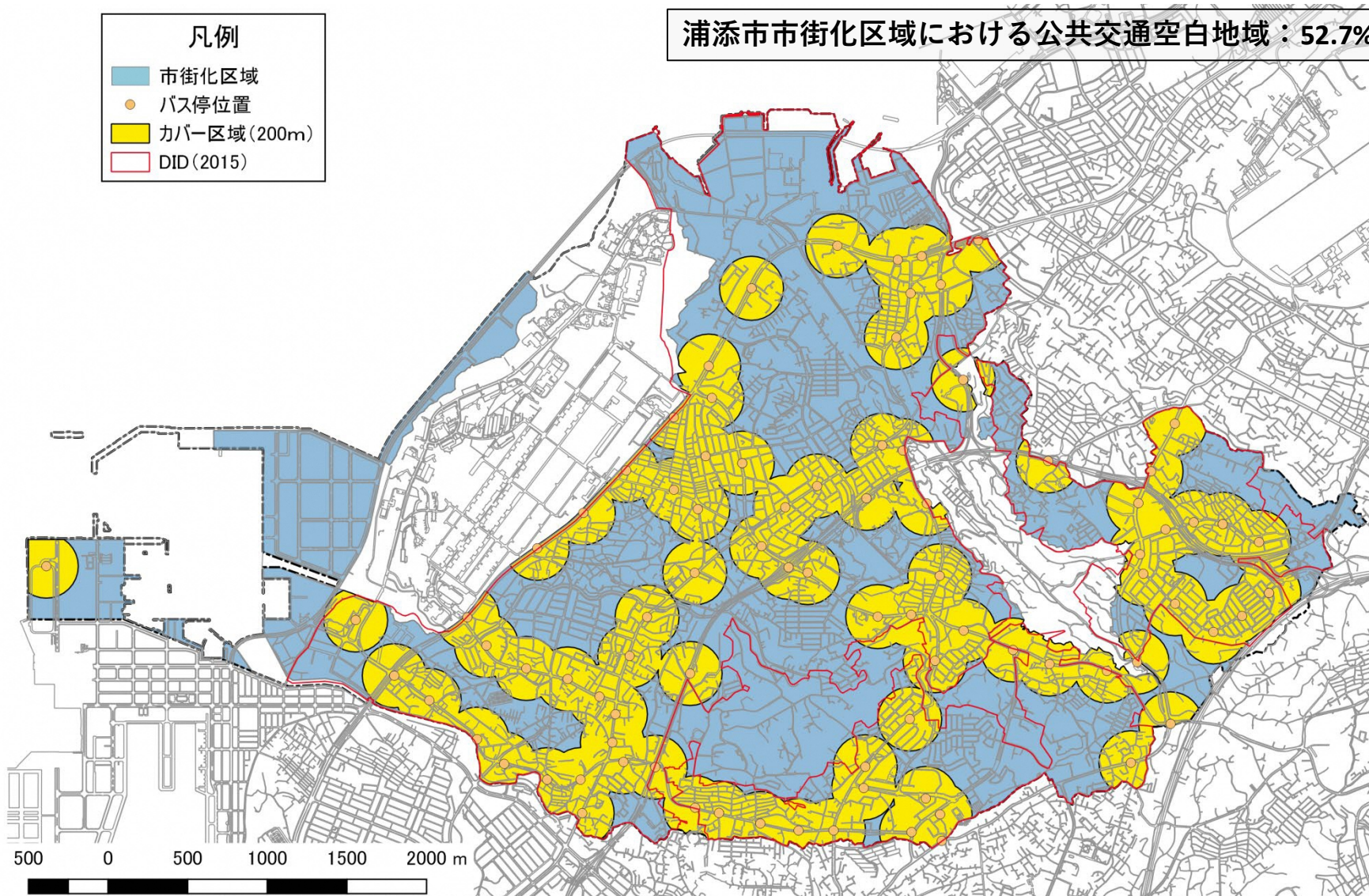
例：迂回ルート・エリアデマンド型（セミデマンド）

- ・ 乗車定員11名未満の車両で行う乗合事業で区域運行に区分される（21条許可による）
- ・ これまでの乗降データから、需要が多い軸と時間帯、起終点、必要台数を設定する
- ・ 定路線型をベースに、その軸の一定の沿線で予約があった場合は迂回ルートさせる運行とする
- ・ 運行計画時点で、〇時～〇時台の〇号車は決まったルートを担当することが設定できるため、需要を集約することが可能となる
- ・ 運賃は区域運行（自由経路ドアツードア型）と同額の普通運賃400円均一とする

運行方式の特徴（イメージ）  自宅  バス停等	
A 定路線型	路線バスやコミュニティバスのように、所定のバス停等で乗降を行うが、予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行しない方式。“空気バス”の解消を図ることができる。 
B 迂回ルート・エリアデマンド型	定路線型をベースに、予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる運行方式。バス停等まで遠い地域に迂回ルートを設定することにより、公共交通空白地域の解消を図ることができる。 
C 自由経路ミーティングポイント型	運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停等間を最短経路で結ぶ方式。最短経路の選択により所要時間を短縮するとともに、バス停等を多数設置することにより、バス停等までの歩行距離を短縮することができる。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合が多い。 
D 自由経路ドアツードア型	運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドアツードアのサービスを提供する運行方式。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合もみられる。 

▲ 区域運行方式の特徴
 （出典：国土交通省中部運輸局）

- 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



- 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運転免許返納者、障がい者については300円とし、障がい者を介助する目的で同乗する方については、原則1名も同額とする（但し、同一区間に限る）
- 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
- 土日祝日等、現状として利用者が少ない部分への利用者促進策として、土日祝日一日乗車券等を設定

※一予約あたりの乗車人数を増やすことを目的とした料金体系について検討を進める※モニタリング会議及び交通会議において協議を図る

例：「5名以上での同一区間を利用する団体に対しては、合計運賃の上限を2,000円に設定」等

■ 運賃体系：市内一律運賃

■ 支払方法：（現行）現金、（追加）楽天Edyによる電子決済

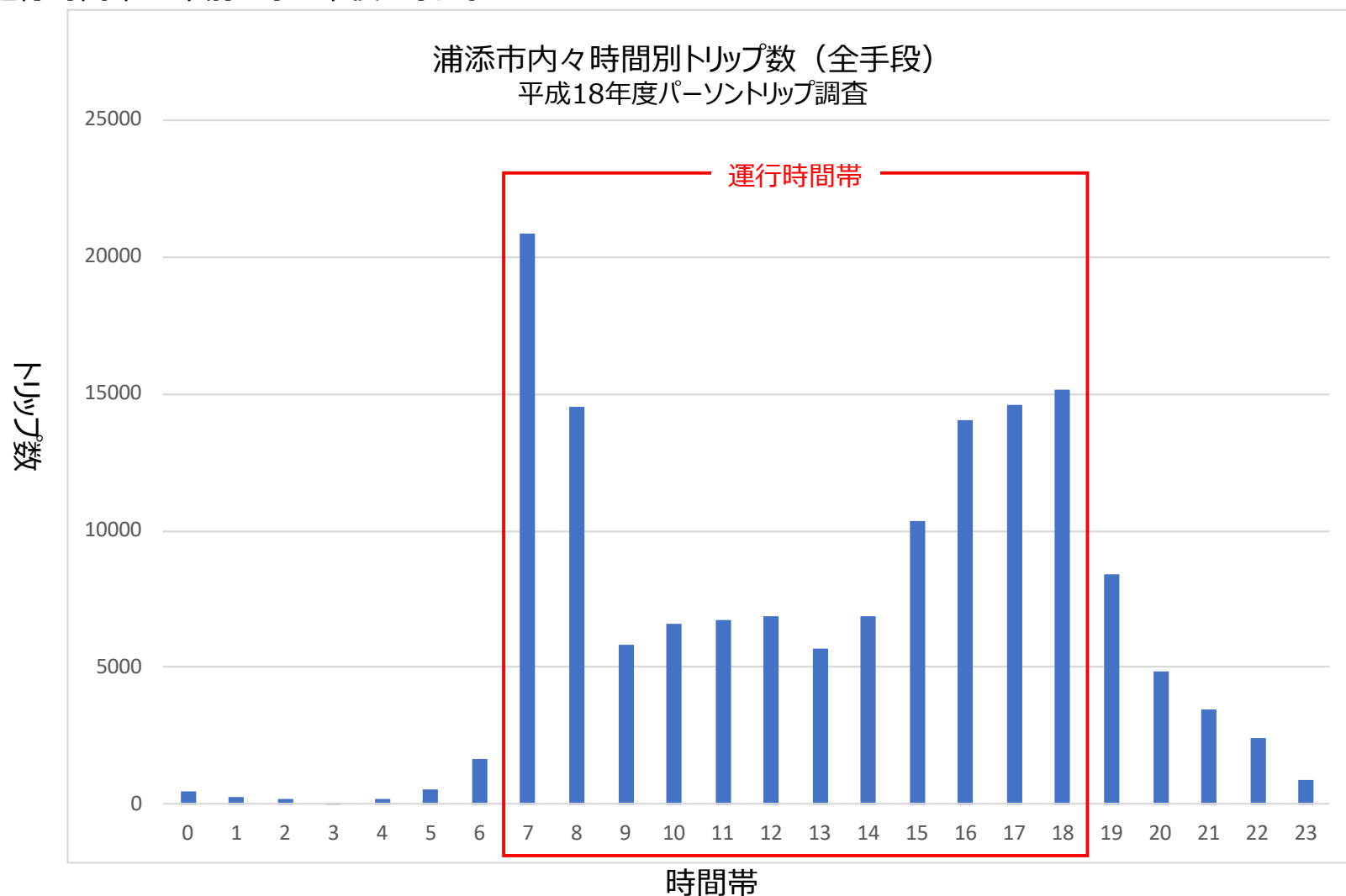
■ 運賃

区分	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	身分証等で年齢確認を行ったうえで割引適用
障がい者 （介助者1名も同額）	300円	障がい者手帳の確認を行ったうえで割引適用
運転免許返納者	300円	運転経歴証明書等の確認を行ったうえで割引適用
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
土日祝日一日乗車券	大人1,200円 小児600円	沖縄MaaSアプリからの購入に限る（クレジット決済のみ）

※領収書が必要な場合は車内にて発行する

- 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7時までとする
- 平日、土曜、祝日による運行時間帯の変更等は行わない

■ 運行時間帯：午前7時～午後7時まで



- 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



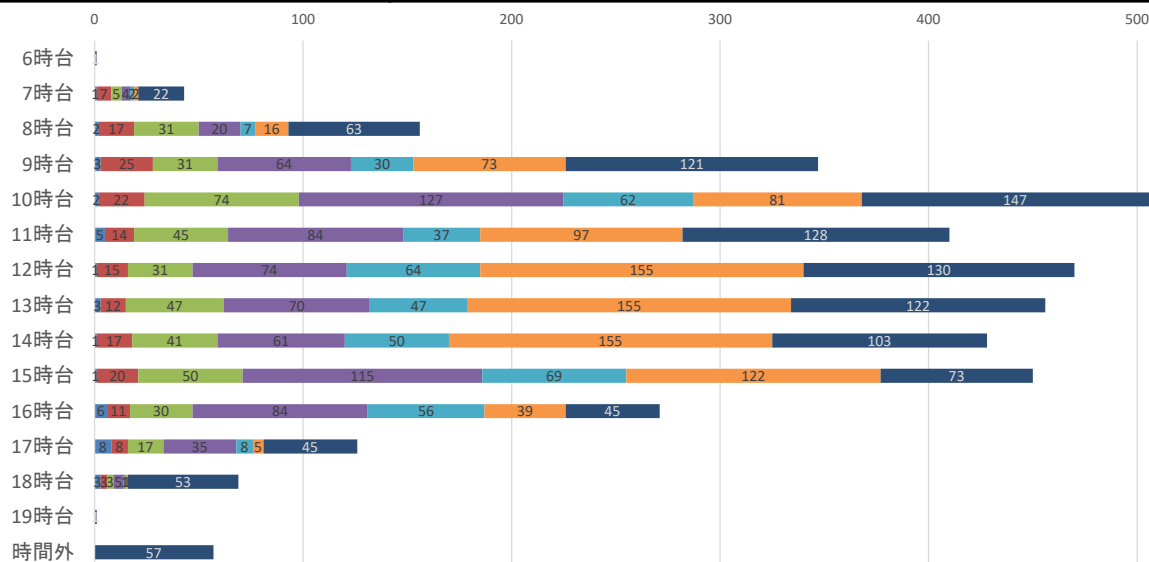
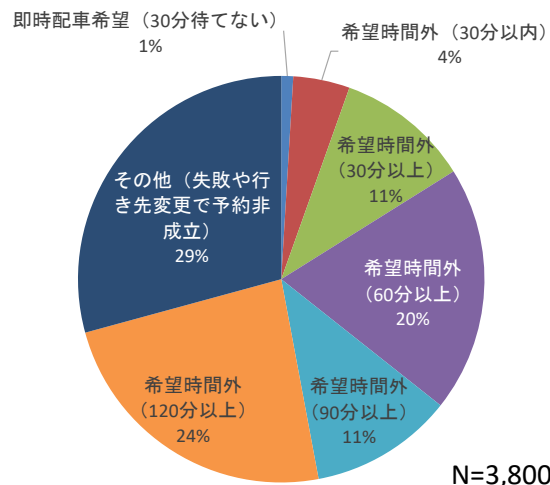
▲ワンボックスタイプ（定員：10名）のデザイン

3.運行内容 3-6.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
- 電話受付以外にもWEB（スマホ含む）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）
- 第一期では、月1,000件程度（日30件程度）のお断りが発生したことから、事前予約時間を30分前から15分前に短縮することで、配車できる許容数を拡大し、お断り件数の低減と一台あたりの乗車密度の向上を図る
- また、締め切り時間を短縮することで、利用者の事前予約に対する抵抗感を低減し、新たな利用者の獲得が期待できる

項目	第一期	第二期
事前予約	30分前までに予約	15分前までに予約
予約可能日	1週間先まで	変更無し
予約可能件数	おひとり様最大5件まで（往路・復路別に予約）	変更無し
受付方法	電話（オペレータ2名体制）、WEB（スマホ含む）	変更無し
予約受付時間	6：30～18：30	変更無し

5月7日～8月31日までの電話予約お断り件数と内訳



4.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

項目		検討内容
周知・広報活動	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
	各種SNSでの情報配信	- Instagramアカウント（メイン）、Twitter、Facebookでの情報発信 - Youtubeアカウントでの動画配信
	バス・モノレールとの連携	- バス車両広告、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）
	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 - TV告知の実施
	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

▼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）

6.第一期及び第二期運行スケジュール

