

**令和元年度  
浦添市総合交通戦略推進業務委託（その2）**

**報告書**

**令和2年4月  
浦添市**



# 目 次

---

第1章	はじめに	1
1-1	業務の目的	1
1-2	業務内容	2
第2章	上位関連計画	4
2-1	国・沖縄総合事務局の動向	4
2-2	沖縄県の動向	14
2-3	浦添市の動向	18
第3章	新たな支線公共交通システムの検討、整理	19
3-1	基本的考え方や新たな交通システムに期待する役割の整理	19
3-2	想定利用者	41
3-3	運行形態	42
3-4	運行区域	45
3-5	乗降所	46
3-6	車両	47
3-7	運行時間帯	48
3-8	運賃体系	49
3-9	予約受付・運行管理	50
第4章	利害関係者調整	52
4-1	既存交通事業者との合意形成に向けて提案した実証運行計画案	52
4-2	既存交通事業者との調整会議	56
4-3	調整結果	56
第5章	浦添市地域公共交通会議運営	58
5-1	浦添市交通会議設置要綱	58
5-2	交通会議開催状況	61
5-3	議事要旨	62
第6章	実証運行計画のとりまとめ	89
6-1	浦添市デマンド交通実証運行基本方針	89
6-2	実証運行内容	92
6-3	実証運行時における予想利用人数	98
6-4	実証運行に向けた周知・広報活動	99
6-5	実証調査項目	100
6-6	実証運行スケジュール（案）	101
6-7	実証運行に向けた各種手続き	102





# 第1章 はじめに

## 1-1 業務の目的

現在の自動車に依存した交通状況からの転換を図り、公共交通や徒歩、自転車を含めた多様な交通手段を上手に活用できる交通体系を位置付けた「浦添市交通基本計画（H23.10）」の実現に向け、短中期（約10年間）を対象に地域別の具体的な都市交通施策の展開を定めた「浦添市総合交通戦略（H25.2）」が策定された。その後、「浦添市総合交通戦略」に基づき平成30年度には支線公共交通のひとつとして、市内を運行するコミュニティバスの実証運行計画が策定され、令和元年度に実証運行することとしていた。しかし、近年のバス乗務員不足（大型2種免許）やそれに伴う運行経費の高騰などを背景に、実証運行が困難な状況となっている。

そこで、本業務では本来コミュニティバスでは十分な対応が困難な、高齢者や狭隘道路の沿線住民等に向けて検討する予定であったデマンド型交通（普通2種免許）を中心とする支線公共交通について検討を行い、令和2年度以降の実証運行に向けた計画の策定を行うことを目的とする。

図1-1に本業務の位置づけを示す。

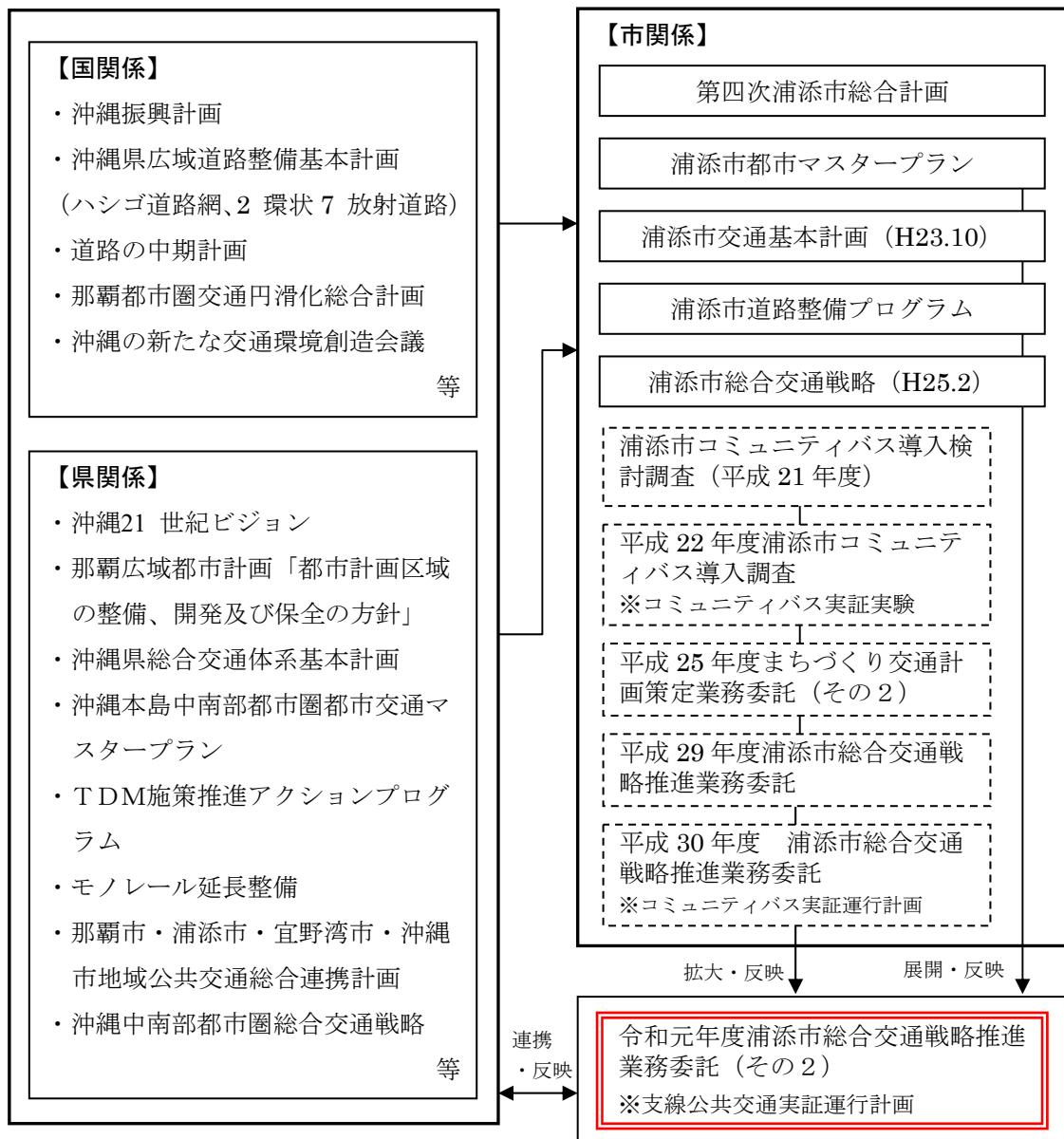


図 1-1 本業務の位置づけ

## 1-2 業務内容

### (1) 業務フロー

「浦添市総合交通戦略」に基づき、現状における交通不便地域の市民の足を確保することを目的とした公共交通の導入について詳細な検討を行い、令和2年度以降の実証実験の実施に向けた実施計画の策定を行う。(図1-2)。

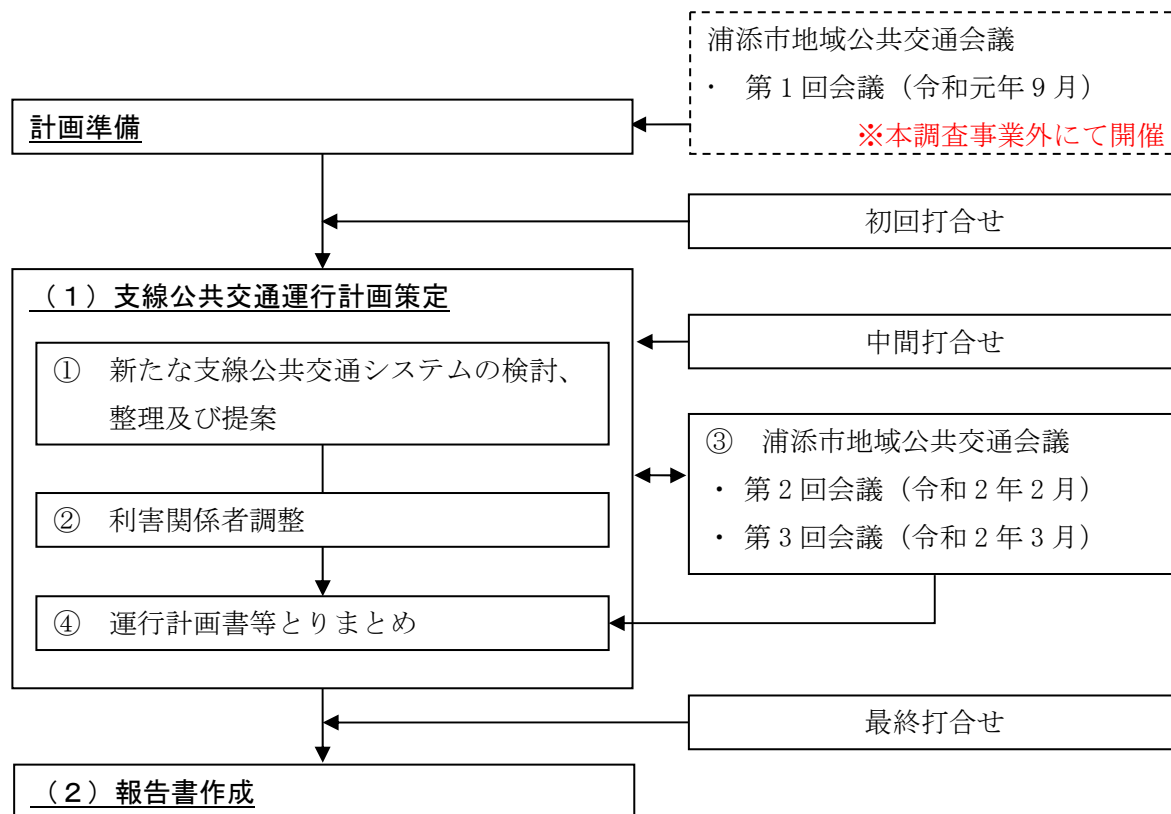


図1-2 業務フロー

### (2) 支線公共交通運行計画策定

既往調査結果等を基に浦添市内の交通動向について整理・分析するとともに、既存路線バスやコミュニティバスでは対応が困難なエリアに向けたデマンド型交通など、新たな支線公共交通システムの導入検討・提案及び実証運行計画の策定を行う。

既往調査結果等	平成25年度	まちづくり交通計画策定業務委託(その2)報告書
	平成29年度	総合交通戦略推進業務委託(基礎調査、実証運行素案)
	平成30年度	浦添市総合交通戦略推進業務委託(実証運行計画案)

#### ① 新たな支線公共交通システムの検討、整理及び提案

既往調査結果を踏まえ、浦添市の抱える、問題点、課題を整理するとともに、様々な地域公共交通システムの比較検討等を行うとともに、既存交通システムとの役割分担について整理を行い、市民及び観光客の更なる利便性向上に向けた新たな支線公共交通システムの構築に向けた検討・提案を行う。

## ②利害関係者調整

新たな支線公共交通システムの検討や計画策定にあたっては、市内タクシー事業者や路線バス事業者などの既存交通事業者らとの意見交換、協議等を行うことで既存事業を圧迫することのないよう配慮する。また、実験実施に向けて影響把握に向けた調査方法などについて個別調整を行う。(計5回程度)

## ③浦添市地域公共交通会議運営支援

新たな支線公共交通システムにおける実証運行計画の作成にあたっては、浦添市地域公共交通会議に諮り合意形成を図る必要があるため、受託者は協議会の運営、資料作成、資料説明補助を行うこととする。

なお、協議会開催は2回とする。

## ④運行計画書等とりまとめ

調査・検討結果を基に実証運行実施に向けた運行計画書等のとりまとめを行う。運行計画書では運行申請に必要な運行期間、運行形態、運行区域、運行回数、運賃、運行車両等について整理を行う。その他、必要に応じて道路占用許可申請など運行に必要な手続き等についても作成・整理を行う。

## (3) 成果品

本業務において提出する成果品は下記のとおりとなる。

なお成果品として提出する報告書は、あらかじめ入念に点検、照査して間違いや漏脱がないようにする。

- ①報告書製本(カラー印刷) くるみ製本 A4版 . . . 60部
- ②電子データ(CD-ROM) . . . . . 一式
- ③その他発注者の指示するもの

## 第2章 上位関連計画

デマンド型交通システムを中心とする支線公共交通の実証運行に向けて、上位関連計画や浦添市の交通施策の進捗を把握し、運行計画の検討を行う。

### 2-1 国・沖縄総合事務局の動向

#### (1) 地域公共交通活性化再生法等の一部を改正する法律案

地域の移動手段の確保・充実のため、地方公共団体主導で公共交通サービスを改善し、地域の輸送資源を総動員する取組を推進することを目的とした「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案」が、令和2年2月7日に閣議決定された。

【背景】 地方部を中心とした人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等に伴って、公共交通サービスの維持・確保が厳しさを増している中、高齢者の運転免許の返納が年々増加する等、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要になっています。加えて、地域経済社会の発展に資する交通インフラを着実に整備していくことにより、生産性向上を図ることも必要となっています。

このような状況を踏まえ、全ての地域において、持続可能な運送サービスの提供を確保するため、地方公共団体が、公共交通事業者等と連携して、最新技術等も活用しつつ、既存の公共交通サービスの改善・充実を徹底するとともに、地域の輸送資源を総動員する取組を推進する必要があります。

○制度改正の全体像

### 地域が自らデザインする地域の交通

#### ○「地域公共交通計画（仮称）」の作成（マスタープランの充実）

- 地方公共団体による計画作成の努力義務化
- 地域公共交通ネットワークの形成に加え、持続可能性のある旅客運送サービスの提供の確保
- ●公共交通マーケティング手法の活用徹底
- 公共交通事業者による旅客運送サービスの提供に加えて、自家用有償旅客運送や福祉輸送、スクールバス等地域の旅客運送サービスの総動員
- ●協議会のガバナンスの強化・人材育成
- 定量的な目標の設定と、実施状況の分析・評価を明確化
- 都道府県と市町村の連携強化（市町村から都道府県への計画作成要請）

## 郊外・過疎地等における移動手段の確保

- MaaSの円滑な普及促進に向けた措置（再掲）
- 「地域旅客運送サービス継続事業（仮称）」の創設
  - 鉄軌道や路線バス等の維持が困難な場合等に、地域における旅客運送サービスを確保する仕組みを構築
- 自家用有償旅客運送の位置づけの明確化
- 自家用有償旅客運送制度の実施の円滑化【道路運送法等】
  - 交通事業者が自らのノウハウを通じて自家用有償旅客運送に協力する場合について特例を創設
  - 観光客も自家用有償旅客運送の対象となることを明確化
- 新技術の積極的活用（再掲）
- ラストマイル対策
  - 需要規模に応じた路線バス、デマンド交通、乗用タクシー等の組合せの最適化

## 移動者目線の徹底による既存サービスの改善

- 「地域公共交通利便増進事業（仮称）」の創設
  - 路線の再編に加え、運行間隔の調整、使いやすい運賃設定、自家用有償旅客運送の導入等きめ細かなサービス向上を促進
  - 地域公共交通利便増進実施計画（仮称）の作成に係る手続きの柔軟化
- 共同経営等に係る独禁法の特例創設【独禁法特例法案】
  - 運賃・料金、路線、運行回数等の調整等について、独禁法の適用を除外
- MaaSの円滑な普及促進に向けた措置
- 公共交通マーケティング手法の活用徹底（再掲）
- 新技術の積極的活用



## 計画の実効性確保及びサービスの持続性重視

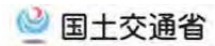
- **「地域旅客運送サービス継続事業（仮称）」の創設（再掲）**
- **地方公共団体への通知、意見提出の仕組みの創設**
  - 乗合バスに係る新規参入申請があった場合、国土交通大臣が地方公共団体へ通知
  - 地方公共団体・事業者間の協議による意見提出
- **新規参入申請に対する審査基準の明確化**
- **「貨客運送効率化事業（仮称）」の創設**
  - 物流のラストマイル対策とあわせたバス路線等の収支改善
- **「地域公共交通計画（仮称）」と乗合バス等の運行費補助の連動化**
- **車両ダウンサイジングや運営効率化に対するインセンティブ設定**

### (2) タクシーの利便性向上に向けた取組

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までを一つの節目とし、さらには、その先の未来の社会にも応えられるよう、しなやかな移動サービスを具体化し導入を目指す。安全性の確保を前提にしつつ、利用者のニーズや地域交通機関の課題を整理し、ICTを積極的に活用して、利用者ニーズへのきめ細かい対応と運転手の多様な働き方を実現する新たなタクシーサービスの在り方を総合的に検討し、利用者の立場に立って早急に結論を取りまとめる。（平成30年6月15日閣議決定、令和2年3月31日パブリックコメント実施中）

【背景】 タクシーについては、多様なニーズに応じたドア to ドアの輸送を提供することができる公共交通機関として重要な役割を担っているところ、乗合タクシーの導入円滑化に向けた環境整備や、過疎地域等において移動手段が十分でない場合の移動ニーズに対応できるよう制度の柔軟化を検討するべきである。また、事前確定運賃や定額タクシーなど潜在需要の活性化につながる取組を進めることにより、生産性の向上につなげ、持続可能なサービスの提供の確保を図ることも重要である。（交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会中間とりまとめより）

## 全国ハイヤー・タクシー連合会「今後新たに取り組む事項」



- 全国ハイヤー・タクシー連合会において、平成28年6月から、タクシーサービスの更なる高度化について検討を行い、10月に「今後新たに取り組む事項」を決定
- 国土交通省としても、タクシーの利便性・生産性の向上の観点から、実証実験の実施を通じたルールの整備など、支援を行っている

### 1. 初乗り距離短縮運賃

- 東京のタクシー初乗り運賃2km730円→約1km410円に【H29年1月30日～本格導入】
- 運送回数は、2km以下の利用者が20%増加するなど「ちょい乗り」需要の創出。全体でも約7%増加。
- 運送収入は、全体で約4%増加。
- 名古屋市（H29.4～）、福井市（H29.10～）、京都市（H30.4～）など、東京以外の地域においても順次導入

### 2. 相乗り運賃（タクシーシェア）

- 配車アプリを活用して、目的地が近い利用者同士をマッチングし、1台のタクシーに相乗りできるサービス。割安にタクシー利用が可能に

### 3. 事前確定運賃

- 配車アプリで乗降車地を入力すると、地図上の走行距離・予測時間から運賃を算出し、事前に運賃が確定するサービス。
- 渋滞やメーターを気にせず安心してタクシーを利用可能に。

### 4. ダイナミックプライシング：需要に応じた柔軟なタクシー料金設定。

### 5. 定期運賃（乗り放題）タクシー：鉄道の定期券のように対象者・エリア・時間帯等を限定して定額でタクシーを利用できるサービス

### 6. 相互レビュー：配車アプリ上で、利用者からドライバーを、ドライバーから利用者を評価。優良ドライバーを選択できるように。

### 7. ユニバーサルデザイン（UD）タクシー：UDタクシーの導入促進【H32までに約28,000台】新車両の発売開始

### 8. タクシー全面広告：車体への広告掲載場所規制の緩和【例：東京では条例により、4つドア・屋上のみ広告掲載可能】

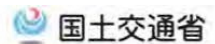
### 9. 第2種免許緩和：車体・運行管理等の安全性向上を前提とした二種免許の取得要件（21歳以上、経験3年以上）の緩和。

### 10. 訪日外国人等の富裕層の需要に対応するためのサービス：高級車両・多言語対応・WiFi設備等ハイグレードなサービス。

### 11. 乗合タクシー（交通不便地域対策・高齢者対応・観光型等）：過疎地域等における生活交通の確保。

5

## 「今後新たに取り組む事項」（追加9項目）



- 全国ハイヤー・タクシー連合会では、平成28年10月より、「今後新たに取り組む事項」（11項目）への取組が進められてきたが、2年以上が経過し、一定の進捗を見たことから、令和元年6月、新たに追加する9項目を決定（第111回総会において公表）
- 今後は、従来の11項目と合わせた計20項目について、さらなる取組を進めていく方針
- 国土交通省としても、その実現に向けて後押しをしていく

### 1. MaaSへの積極的参画

- 国、地方自治体、MaaSプラットフォームと連携し、各種実証実験等に積極的に参画

### 2. 自動運転技術の活用方策の検討

- 各種実証実験に参加するとともに、運賃等に関する制度のあり方の検討に参画

### 3. キャッシュレス決済の導入促進

- クレジットカード、ICカード、QRコード決済などについて、導入を改めて促進

### 4. 子育てを応援するタクシーの普及

- 「妊婦応援タクシー」や「育児支援タクシー」の取組を全国に普及するとともに、ニーズを踏まえて更なるサービス展開を検討

### 5. ユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー）・福祉タクシーの配車体制の構築

- 配車オペレーターの教育や、事業者間の連携体制の構築を図り、ニーズに応じたUDタクシーや福祉タクシーの迅速な配車を実現

### 6. 「運転者職場環境良好度認証」制度の普及促進

- 労働条件・労働環境の改善に取り組む事業者を求職者に「見える化」する仕組みの普及を促進し、働き方改革を着実に推進

### 7. 労働力確保対策の推進

- 女性ドライバー、若年ドライバーの採用拡大や定着・育成に取り組むとともに、外国人ドライバーの登用について議論

### 8. 大規模災害時における緊急輸送に関する地方自治体との協定等の締結の推進

- 全国全ての都道府県協会と地方自治体との間で、災害時の緊急輸送の確保を目的とした協定等を締結

### 9. タクシー産業の国内外へのアピールの推進

- 会員事業所をWEB検索できる「全国タクシーガイド」の充実を図るとともに、動画・広告等により日本のタクシーを国内外にPR

6

（出典：規制改革推進会議投資等WG資料 令和2年2月28日）



# 相乗りタクシー実証実験

## 目的

- 配車アプリを活用して、目的地が近い旅客同士をマッチングさせてタクシーを配車させ、1台のタクシーに複数の旅客が相乗りすることで、割安にタクシーを利用できるサービスを提供し、新たな顧客層の開拓を目指す。
- 1台のタクシーで複数の旅客を運送することにより、運送の効率化により生産性を向上し、持続的なサービス提供を目指す。

## 実証実験の内容

- 期間：平成30年1月22日 ～ 3月11日
- 地域：東京特別区・武蔵野市・三鷹市

- 規模：2グループ15社（949両）  
※日本交通G：11社（300両）、大和自動車交通G：4社（649両）

## アンケート調査結果

- ・約7割の利用者が「運賃が安いと思う」
- ・約7割の利用者が「また利用したい」
- ・相乗りタクシーを利用する際に一番気になることとして、「同乗者とのトラブルに巻き込まれるのではないか」という回答が約5割と最も多かった

## 利用実績：

申込み人数に占める割合

利用種別	利用人数	性別	割合
相乗りタクシー	494人	男:369人 女:71人 不明:54人	(10%)
うち大和自動車交通	272人	男:239人 女:7人 不明:26人	(60%)
うち日本交通	222人	男:130人 女:64人 不明:28人	(5%)

<実際の相乗り走行・計算イメージ>



令和元年度中にルールの整備を図る

8

# タクシーの事前確定運賃について

## 概要

- 経緯  
昨年4月に実証実験を踏まえたルールを策定  
※過去の輸送実績を元に、低速走行時間を推計する「係数」を算定し、事前確定運賃額を決定する方法  
7月から認可申請の受付を開始  
10月11日に「係数」を地方運輸局が公示  
10月25日に第一号認可  
10月28日以降、準備が整った地域からサービス開始

## <東京都特別区・武三交通圏の係数の例>

	0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時
日	1.37	1.36	1.35	1.35	1.30	1.13	1.14	1.15	1.17	1.19	1.21	1.22
月	1.36	1.35	1.35	1.34	1.30	1.13	1.15	1.20	1.23	1.27	1.27	1.26
火	1.35	1.35	1.35	1.35	1.30	1.13	1.15	1.20	1.24	1.26	1.27	1.27
水	1.36	1.35	1.36	1.35	1.31	1.13	1.16	1.19	1.24	1.25	1.26	1.26
木	1.36	1.35	1.35	1.35	1.30	1.13	1.15	1.20	1.24	1.26	1.27	1.27
金	1.36	1.36	1.35	1.35	1.30	1.13	1.16	1.19	1.25	1.27	1.28	1.28
土	1.37	1.36	1.35	1.35	1.31	1.14	1.15	1.17	1.19	1.22	1.23	1.24

	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時
日	1.22	1.22	1.23	1.23	1.24	1.23	1.21	1.20	1.19	1.21	1.38	1.37
月	1.24	1.26	1.27	1.27	1.27	1.29	1.27	1.22	1.19	1.22	1.38	1.37
火	1.25	1.26	1.27	1.28	1.27	1.29	1.28	1.23	1.20	1.22	1.39	1.38
水	1.25	1.26	1.27	1.28	1.28	1.30	1.28	1.23	1.20	1.22	1.39	1.38
木	1.25	1.26	1.27	1.28	1.28	1.30	1.28	1.23	1.20	1.23	1.40	1.38
金	1.27	1.28	1.29	1.30	1.30	1.32	1.31	1.26	1.22	1.25	1.41	1.40
土	1.24	1.24	1.24	1.25	1.26	1.27	1.25	1.22	1.20	1.22	1.40	1.39

- 実施地域：30地域（2月21日現在）  
※札幌、東京、横浜、長野、名古屋、大阪、京都、神戸等

- サービス開始地域：11地域（2月21日現在）  
※札幌、青森、東京、横浜、新潟、京都等

- 実施事業者等：約890社、約27,000両



(例) 月曜日の15:15に東京駅から東京スカイツリーまで事前確定運賃でタクシーに乗車する場合

$$\text{初乗運賃} + \text{加算運賃} \times \text{係数} = 420\text{円} + 1,920\text{円} \times 1.27 = 2,970\text{円}$$

距離運賃額を電子地図から算定  
時間距離併用部分を含む運賃総額を推定

全申請事業者の土曜日・15時台の輸送データ1年分から

運賃総額  
距離運賃総額

の計算により、係数を算出し、平均的な低速走行時間を推計

※低速走行時間：時速10km以下の走行時間 785秒毎に80円（東京の場合）

(出典：規制改革推進会議投資等WG資料 令和2年2月28日)



# 変動迎車料金・定額タクシー実証実験【H30年度】

## 変動迎車料金 (H30.10.1~11.30)

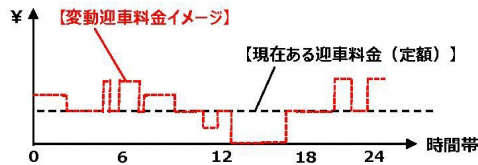
過去の輸送実績等から時間帯毎のタクシー需要を判断し、それに応じて段階的に価格を変動させる迎車料金

□ 期間：平成30年10月1日 ~ 11月30日

□ 地域：①東京都中央区、港区

- ・大和自動車交通グループ：643両
- ・国際自動車グループ：1,844両
- ②東京特別区、武蔵野市、三鷹市
- ・日本交通グループ：4,527両

○ サービス例 (大和自動車交通・国際自動車)  
過去の輸送実績を基準として、リアルタイムの車両状況(空車台数等)から繁閑状況を判定し、迎車料金価格を0円以上で段階的に変動。



- ・閑散時間帯の潜在的な配車の需要
- ・混雑時間帯の優先的配車の需要 といったニーズに対応

令和元年度中にルールの整備を図る

## 定額タクシー (H30.10.1~2.28)

事業者が利用可能区域、利用回数等の条件を定めた上で、条件の範囲内で一定期間、定額で乗り放題とする運賃

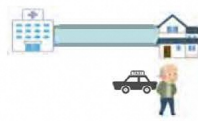
□ 期間：平成30年10月1日 ~ 平成31年2月28日

□ 地域：全国7地域

- ・北海道帯広市等・神奈川県厚木市等
- ・福島県郡山市・岡山県真庭市
- ・福島県白河市・福岡県北九州市等
- ・東京都立川市等

○ サービス例 (十勝中央観光タクシー (北海道帯広市))

(従来3,000円)



1回あたり2,700円

- ・自宅、病院等を乗降車地に設定
- ・利用回数を設定
- ・定額運賃算出例  
想定運賃3,000円  
×20回×1割引  
=54,000円

- ・運転免許を返納した高齢者の通院
- ・共働き夫婦の子どもの通塾 といった各地域のニーズに対応

令和元年度中にルールの整備を図る

# 観光先進国の実現に向けた取組

- 訪日中国人を始めとする訪日外国人のニーズに対応するため、①母国と同じタクシー・ハイヤー利用環境づくり ②言葉の不安解消 ③決済の不安解消 ④関係機関・団体と連携したプロモーション活動 に取り組むこととしている
- 国土交通省としても、観光先進国の実現に向けて、タクシー事業者の取組を後押ししていく

全国ハイヤー・タクシー連合会

## 「訪日外国人向けタクシーサービス向上アクションプラン」概要

平成30年1月17日 決定

### 母国と同じタクシー・ハイヤー利用環境づくり

#### ①日本の配車アプリの多言語化の普及促進

・日本の主要なタクシー配車アプリ、全国タクシーアプリ、らくらくタクシーアプリでは英語・中国語・韓国語に、モタアプリでは英語・中国語に対応済み。また「スマホde タクくん」がインバウンド用英語版「Tokyo Taxi Association-TAKKUN」をリリース。多言語化の更なる普及を図る。

#### ②海外タクシー配車アプリと日本の配車アプリ・タクシー事業者との連携

日本の主要な配車アプリ



海外の主要な配車アプリ



韓国配車アプリ最大手 (カカオタクシー) 日本の配車アプリと相互利用開始 (2018.12~)

中国配車アプリ最大手 (ディディ) 大阪等の22地域において日本のタクシー会社と提携 (2019年12月時点)

40か国語以上対応 東京においてハイヤー配車業務提供中、名古屋等の10地域において日本のタクシー会社と提携 (2019年12月時点)

Grab タイ、マレーシア・シンガポール等東南アジアで配車アプリ最大手 日本の配車アプリと相互利用開始 (2019.11~)

訪日外国人がスムーズに日本のタクシーが利用可能に

※ 情報セキュリティ対策をしっかりと講じることが前提

### 関係機関・団体と連携したプロモーション活動

- ①訪日外国人に対するタクシーの利用・予約方法等のプロモーション活動
- ②JNTOと連携した海外プロモーション活動
- ③訪日外国人のニーズに対応した観光・周遊ルートの開発

アクションプランの目標年を2020年7月から開催される東京オリンピック・パラリンピックまでとしていることから、取り組み可能な対策については2019年度中を目標に、できるだけ前倒して実施。また、各協会・事業者は、それぞれの地域の実情等に応じて検討し、実施可能な対策について積極的な取り組みを図る。

### 言葉・決済の不安解消

#### □ 言葉の不安解消

2019年度末までに外国語対応ドライバー1万人に

#### ①外国語で接遇できるドライバーの採用・養成促進

- ・永住者・留学生や国際業務ビザを活用し、外国語に堪能なドライバーやインバウンド対応ドライバーの採用

#### ②外国人対応研修・認定制度の充実・拡大

- ・諸外国の文化・習慣や挨拶とその対応等について研修

#### ③空港・主要駅での利用環境の向上

- ・外国語接遇ドライバー専用乗り場・入構レーンの設置・拡充

#### ④多言語音声翻訳システムの導入

- ・VoiceTra (29言語) 対応の音声翻訳システム等導入

#### □ 決済の不安解消

2018年度末までに3大都市圏においてキャッシュレス対応100%、2019年度までに地方部で対応車両の普及率倍増を目指す。

#### ①キャッシュレス決済への対応

- ・クレジットカード、電子マネー・交通ICカード・銀聯カード・Alipay・Wechatpay対応

#### ②外国語対応・キャッシュレス決済対応車両の見える化

- ・対応車にステッカー表示 (2018年度中検討)

【要件】

- ・UDタクシー等大容量ラゲージスペースな車両
- ・キャッシュレス決済対応
- ・外国語接遇対応ドライバー乗務
- ・多言語タブレット搭載



多言語対応決済タブレット



参考例



(出典：規制改革推進会議投資等WG資料 令和2年2月28日)



# 訪日外国人への対応

## ○ 海外配車アプリと国内タクシー事業者との連携を推進中

配車アプリ	連携タクシー事業者	地域
Uber	成長タクシー	青森
	仙台中央タクシー	仙台
	西条タクシー	郡山
	第一フジタクシー等	名古屋
	MKタクシー	京都
	未来都	大阪
	洲本観光タクシー等	兵庫(淡路島)
	第一交通等	広島
	土佐ハイヤー等	高知
	西日本タクシー等	福岡
DiDi	道南ハイヤー等	北海道
	北星交通等	青森
	秋田梅田交通等	秋田
	観光第一交通等	仙台
	中越交通等	新潟
	高崎第一交通等	群馬
	八千代タクシー等	千葉
	三共交通等	埼玉
	第一交通千住等	東京
	浜松タクシー等	静岡
	二葉タクシー等	愛知
	帝産京都自動車等	京都
	大阪第一交通等	大阪
	神戸相互タクシー等	兵庫
	琵琶湖タクシー等	滋賀
	和歌山第一交通等	和歌山
	中国タクシー等	広島
	下関第一交通等	山口
	福岡第一交通等	福岡、北九州
	亀の井タクシー等	大分
	みなとタクシー等	長崎
	宮崎第一交通等	宮崎
	沖東交通等	沖縄

配車アプリ	連携タクシー事業者	地域
カカオタクシー	日本交通等	東京他
LINE TAXI		
Grab		
台湾大車隊	大和自動車交通等	東京

※2020年1月20日時点



Uberとフジタクシーグループ(名古屋)の提携  
(出所) Uber社HP

### DiDi mobility Japan社プレスリリース

DiDiを大阪で利用した中国人ユーザーからは、「とても早く迎えに来てくれた。国内での配車とよく似ている。」  
「メリットはアプリ内で自動的な翻訳ができ、Alipayによる決済もできること。」などの評価の声があった。  
また、タクシーの乗務員からは、「DiDi配車による売上げは右肩上がり」との評価があった。

11

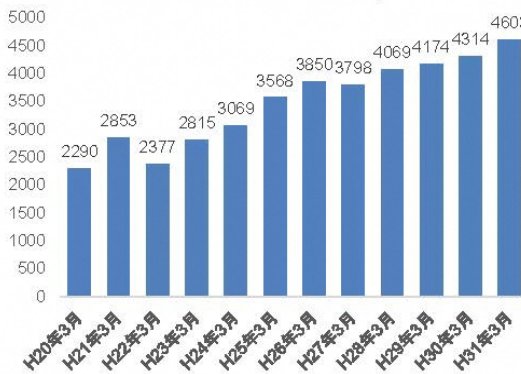
# 地方部における地域の足の確保に向けた取組

地方部において地域の生活交通を維持するため、タクシー事業者が自治体と連携して乗合タクシーの運行を積極的に実施。

## 全国の乗合タクシー導入状況

H31年3月時点 4,603コース  
(H20年3月から約2倍に増加)

乗合タクシー導入コース数



乗合タクシー事例集を活用し、タクシー事業者が自治体を訪問し導入を提案

## 乗り合いタクシーの事例

### 石川県加賀市 のりあい号の事例

- ・タクシー事業者(加賀第一交通)が乗合事業許可で運行。
- ・運行ダイヤの中から乗りたい便を予約。
- ・ジャンボタクシー車両で停留所と病院・スーパーなどの施設を毎日運行。
- ・1回500円。(H27年12月～)



### のりあい号におけるIT技術の活用

- ・令和元年8月より、富士通との連携によりITを活用した予約管理システムを導入  
※以前は電話予約のみ
- ・1時間前予約から30分前予約に短縮
- ・加賀第一交通の予約受付等の業務工数が7.3%削減
- ・乗合率など、自治体の政策立案等に必要情報もデータ化

### 高齢者のスマホ利用促進

- ・80代女性など高齢者のスマートフォン予約実績も確認
- ・携帯電話ショップと連携し、スマートフォンでの予約方法を高齢者に教える教室を開催。(令和2年12月6日より隔週で開催)

12

(出典：規制改革推進会議投資等WG資料 令和2年2月28日)



## グリーンスローモビリティの運行について

- グリーンスローモビリティ（通称：グリスロ）は、環境への負荷が少なく、狭い路地も運行が可能（時速20km以下の低速運行）で、地元の高齢者の足の確保や観光客の散策支援など、「新しいモビリティ」として期待されている移動手段。
- タクシーの営業運転は、広島県福山市鞆の浦地区の運行が全国初の事例（運行事業者：アサヒタクシー（株））。

### ○グリスロ潮待ちタクシー事業の概要

- ◆ 運行開始時期：2019年4月19日（金）
- ◆ 利用料金：通常のタクシー運賃を適用
- ◆ 車両：ヤマハAR-05 1台（5人乗り）
- ◆ 利用方法：電話予約

- ・タクシー事業者と地方運輸局において利用者のニーズや地域交通機関の課題を把握
- ・従前は、安全性に欠点があるものとして、このような車両のタクシー事業への利用は認めてこなかったが、地域におけるニーズを踏まえ、地域における安全確保の枠組みにより安全性が担保される場合には、認め得る旨の解釈を国土交通省において明確化
- ・福山市においては、運用要領を策定し、運用地域の限定や道路管理者及び都道府県警察との協議プロセス、トラブルの報告、安全性の事後検証などを定めている



13

## 第24回未来投資会議（平成31年3月7日）

### ○「モビリティについての検討項目」（金丸恭文議員 提出資料）の論点

- |                            |                      |
|----------------------------|----------------------|
| 1. 自家用有償旅客運送についての論点        | 2. タクシーの相乗り導入についての論点 |
| (1) 交通事業者が協力する自家用有償運送制度の創設 |                      |
| (2) 観光ニーズへの対応のための輸送対象の明確化  |                      |
| (3) 交通空白地の明確化              |                      |
| (4) 広域的な取組の促進              |                      |

### ○「モビリティに関する国土交通省の取組」（石井国土交通大臣 提出資料）（抜粋）

自家用有償旅客運送の実施の円滑化	タクシーの相乗り導入
<b>&lt;施策の方向性&gt;</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 観光客も輸送対象として位置付け。</li> <li>● 市町村の区域を越えた広域的な取組を促進する枠組みを構築。</li> <li>● 自動車運送事業者のノウハウを活用しやすくするための仕組みを構築。</li> </ul>	<b>&lt;施策の方向性&gt;</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 相乗りタクシーを実施する場合のルールを整備。</li> </ul>

### ○安倍内閣総理大臣 発言（抜粋）

モビリティは、Society5.0のうちで、重要な柱であり、**自家用車を用いて提供する有償での旅客の運送については、利用者の視点に立ち、現在の制度を利用しやすくするための見直しが必要です。**タクシー事業者と連携を図ることは、自治体にとって負担の軽減となり、利用者にとっても、安全・安心なサービスが受けられるため、双方にメリットがあります。このため、**タクシー事業者が委託を受け、あるいは実施主体に参画する場合について、手続きを容易化する法制度の整備を図ります。**この運送は地域住民だけでなく、外国人観光客4,000万人時代も見据え、**観光客も対象**とします。また、**タクシー事業については、ITの活用も含めて、相乗りの導入により、利用者が低廉な料金で移動することを可能**とします。

4

（出典：規制改革推進会議投資等WG資料 令和2年2月28日）



# 成長戦略実行計画（令和元年6月21日閣議決定）における記載

## ○自家用有償旅客運送

（交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度の創設）

市町村が交通事業者（タクシー事業者等）に運行管理を委託するなどの連携を図ることは、地域の暮らしの足の確保のために意義がある。地方公共団体にとっても、交通事業者のノウハウの活用により負担の軽減となり、利用者にとっても安全・安心な交通サービスが受けられるため、双方にとってメリットがある。

このため、交通事業者（タクシー事業者等）が自らのノウハウを通じて自家用有償旅客運送に協力する、具体的には、交通事業者が委託を受ける、交通事業者が実施主体に参画する場合の法制を整備する。この場合、事業者が参画する前提のため、地域における合意形成手続を容易化する。これにより、安全・安心な輸送サービスの提供を促進するとともに、実施主体の負担を軽減する。必要な法案について、2020年の通常国会に提出を図る。

（観光ニーズへの対応のための輸送対象の明確化）

インバウンド誘致は、地域活性化において欠かすことができない重要な観点である。自家用有償旅客運送においても、観光ニーズに対応することが必要である。このため、バス、タクシーと同様、観光客にも対応するため、地域住民だけでなく来訪者も対象とすることを法律において明確化する。

（交通空白地の明確化）

現状では、自家用有償旅客運送の対象地域の考え方は様々である。このため、地方公共団体が、制度導入を検討する際の基準となる考え方を具体化する必要がある。生活実態を踏まえて、地域における合意形成を容易化するため、既存の導入事例を調査・分析し、一定の目安を示し、判断の枠組みについてガイドラインを策定する。

（広域的な取組の促進）

地域公共交通網形成計画（地域公共交通活性化再生法に基づき、都道府県や市町村が単独又は複数で作成）に自家用有償旅客運送の導入を位置付けた場合は、手続きを簡素化する。

## ○タクシーの相乗り導入

過疎化が進む地域において、大型バスの運行に対して補助金を支払うことは非効率であり、交通需要にフィットした移動サービスの最適化が必要である。

また、IT化が進んだ時代において、アプリを使った乗客のマッチングやリアルタイムの配車依頼に応じた最適なルート選定、キャッシュレスといったサービスの導入を進め、ビジネスモデルのデジタルトランスフォーメーションを図るべきである。

タクシーの相乗りの導入は、利用者にとっては低廉な料金で利用可能であり、同時に、タクシー事業者にとっては生産性向上につながる。限られた交通機関で可能な限り多くの人々が低廉に移動することを可能とするため、タクシーの相乗りについて、地域や要件の限定はかけずに一般的に導入を行う。具体的には、道路運送法上の通運等の整備を本年度中に図る。

（注）アプリによりマッチング、乗車距離（オンデマンドなルート選定）に応じた割り勘料金（事前確定）とキャッシュレスにより、利用しやすい環境を整備する。

15

# 交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会

## 開催概要

- 平成30年11月より「地域交通フォローアップ・イノベーション検討会」を開催し、今後の地域公共交通政策のあり方について幅広く検討し、令和元年6月に提言をとりまとめ。
- さらに、「成長戦略フォローアップ」（令和元年6月21日閣議決定）において、「地域交通について、多様な主体が連携・協働し、AIなどの新技術・サービスの進展も踏まえた地域の取組を促進するための計画・支援制度等の在り方の検討を行い、2020年の通常国会を目指し、地域公共交通活性化再生法などの見直しを検討する。」とされた。
- こうしたことを踏まえ、昨年9月から5回に亘り交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会を開催し、「地域公共交通活性化再生法の計画制度等の法的枠組みのあり方」、「道路運送法の自家用有償旅客運送等制度のあり方」、「MaaSの普及に向けた制度のあり方」などについて審議。本年1月29日に中間取りまとめ。

## 構成員

部会長	中村 文彦	横浜国立大学副学長・教授
部会長代理	加藤 博和	名古屋大学大学院環境学研究科教授
委員	大串 葉子	福山女学園大学現代マネジメント学部教授
	鎌田 実	東京大学大学院新領域創成科学研究科教授
	住野 敏彦	全日本交通運輸産業労働組合協議会議長
	原田 昇	東京大学大学院工学系研究科教授
	矢ヶ崎 紀子	東京女子大学現代教養学部教授
臨時委員	石田 東生	筑波大学特命教授
	大井 尚司	大分大学経済学部門教授
	大橋 弘	東京大学大学院経済学研究科教授
	大森 雅夫	岡山市長
	楠田 悦子	モビリティジャーナリスト
	小役丸 幸子	一般財団法人交通経済研究所調査研究センター主幹研究員
	清水 希容子	株式会社日本政策投資銀行地域企画部参事役
	杉本 達治	福井県知事
	常石 博高	高知県田野町長
	土井 勉	一般社団法人グローバル交流推進機構理事長
	中道 久美子	東京工業大学環境・社会理工学院融合理工工学系特定准教授
	矢野 裕児	流通経済大学流通情報学部教授
	山内 弘隆	一橋大学大学院経営管理研究科特任教授
	吉田 樹	福島大学経済経営学類准教授

## オブザーバー

出田 貴康	第三セクター鉄道等協議会会長 (肥薩おれんじ鉄道株式会社 代表取締役社長)
喜勢 陽一	東日本旅客鉄道株式会社 常務取締役 総合企画本部長
斉藤 薫	公益社団法人日本バス協会 地方交通委員会委員長 (遠州鉄道株式会社 取締役社長)
田中 亮一郎	一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会 地域交通委員会委員長 (第一交通産業株式会社 代表取締役社長)
堀家 久晴	一般社団法人日本旅客船協会理事長
椋田 昌夫	一般社団法人日本民営鉄道協会副会長・地方交通委員長 (広島電鉄株式会社 代表取締役社長)

16

（出典：規制改革推進会議投資等WG資料 令和2年2月28日）



3. 課題・テーマ(解決の方向性)と「地域交通のオーバーホール」の具体策

(3) 郊外・過疎地等における移動手段の確保

【具体策②】タクシーの一層の活用

タクシーについては、多様なニーズに応じたドア to ドアの輸送を提供することができる公共交通機関として重要な役割を担っているところ、乗合タクシーの導入円滑化に向けた環境整備や、過疎地域等において移動手段が十分でない場合の移動ニーズに対応できるような制度の柔軟化を検討するべきである。

また、事前確定運賃や定額タクシーなど潜在需要の活性化につながる取組を進めることにより、生産性の向上につなげ、持続可能なサービスの提供の確保を図ることも重要である。

【具体策③】自家用有償旅客運送制度の実施の円滑化

自家用有償旅客運送については、現行の地域公共交通活性化再生法ではその位置づけが明らかになっていないが、公共交通機関を補完して、地域における旅客運送サービスを担う手段として明確に位置づけることが重要である。

また、安全・安心な輸送サービスの提供を促進するとともに、実施主体の負担を軽減し、地域における協議を前提のもと、その実施の円滑化を促進することが重要である。

このため、交通事業者が委託を受ける等により実施主体に参画し、運行管理を含む運行業務を担う交通事業者協力型自家用旅客運送制度(仮称)を創設し、合意形成手続きや申請手続きの簡素化等の特例措置を講じるとともに、交通事業者が委託等を受けやすくなるよう委託環境を整備する必要がある。加えて、自家用有償旅客運送の実施にあたっては、協議プロセスを周知しているにも関わらず、関係者の全員同意が必須であるという誤解等もあり、地域に必要な旅客運送サービスを確保するという観点からの建設的な協議が行われにくいウースがみられるため、そのような事態が生じないように更なる周知及び明確化を行う必要がある。

また、インバウンドを含む観光ニーズの取り込みにより、生活交通も含め、地域交通の持続性を高めるとともに、観光客の移動ニーズに対応し、地域の観光資源の活用を図るため、地域住民だけでなく観光客を含む来訪者も対象とすることを法律において明確化する必要がある。

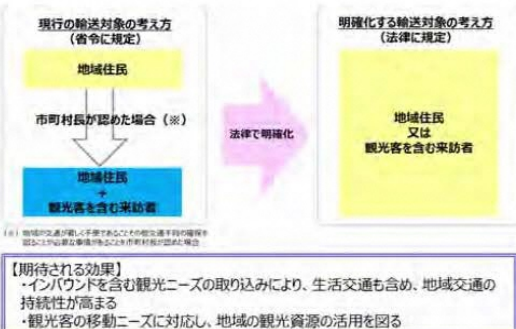
国土交通省  
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案(令和2年2月7日閣議決定)のうちタクシー関係部分について

輸送資源の総動員による移動手段の確保(自家用有償旅客運送の実施の円滑化等)

交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度の創設



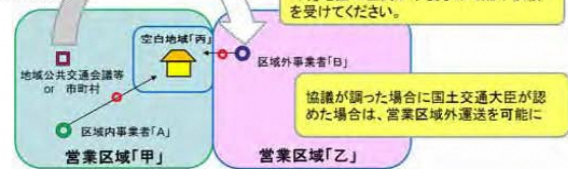
観光ニーズへの対応のための輸送対象の明確化



タクシーの営業区域外運送の柔軟化

- 台風等の災害時や過疎地での夜間対応など、隣接市町村のタクシーの方が近い場合や24時間対応可能な場合など、地域や時間帯によって、営業区域を超えた移動ニーズへの対応が発生。
- 地域において必要であると認められた場合、一定の要件のもと、営業区域外運送を可能とする。

【概念図】



【参考事例：松江市】

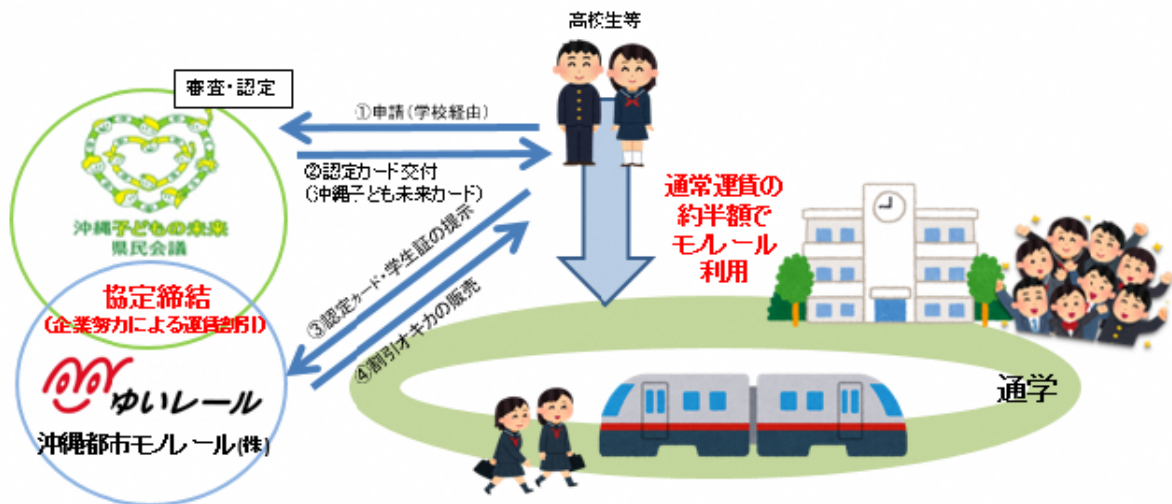
松江市営業区域の事業者の営業所が遠く、隣接する境港市営業区域の事業者が運送する方が効率的なエリア



## 2-2 沖縄県の動向

### (1) 沖縄県高校生等の通学費負担軽減措置（モノレール）

「沖縄子どもの未来県民会議」では、沖縄都市モノレール株式会社の協力により、県内の高等学校等に在学し、要件に該当する高校生等を対象に、通学に係るモノレール運賃の割引（通常運賃の約半額）する制度を行っている。



#### 【事業概要】

- ・ 平成 29 年 4 月より受付開始（令和 2 年度も継続中）
- ・ 要件に該当する高校生等について、割引運賃（通常運賃の約半額）で沖縄都市モノレールを利用できる制度
- ・ 割引は沖縄都市モノレール株式会社が負担

#### 【対象者】 次の 3 つの要件を充たす者

- ① 県内高等学校等に在学する高校生等（通信制の課程のみに在学する者は除く）であること
- ② 通学に沖縄都市モノレールを利用していること
- ③ 「沖縄県高等学校等奨学のための給付金」の支給決定を受けた世帯又は申請の前年度に、「市町村の就学援助」の認定を受けた世帯に属することなど

#### 【利用の流れ】

- ① 申請書および必要書類を学校に提出
  - ※ 申請書は各高等学校等で配布
  - ※ 必要書類については該当する認定要件によって異なる
- ② 県民会議で書類審査後、対象者に認定カード（沖縄子ども未来カード）を交付
- ③ 認定カードと学生証をモノレール各駅へ提示し、「割引 OKICA」を購入
- ④ 購入した「割引 OKICA」を使用することで運賃が割引される



## (2) ひとり親家庭高校生等通学サポート事業（バス）

平成 28 年度に県が実施した「沖縄県高校生調査」によると、困窮世帯の約 4 人に 1 人がアルバイト収入を通学費にあてており、困窮世帯における通学費負担が大きな課題となっている。

このため、沖縄県では生活面や経済面での負担が特に大きいひとり親家庭の生活の安定と、子どもの教育環境の充実を図るため、高校生を対象にバス通学費の負担軽減を実施している。



沖縄県 令和 2 年度ひとり親家庭高校生等通学サポート事業

ひとり親家庭の  
高校生の通学をサポート!

バス通学定期券  
半額になります。

【割引販売期間】  
2020年4月1日～2020年9月1日

申請期間 2020年7月31日以内です。 ※事前申請が必要です。割引カードの発行には約1ヶ月半かかります。

ひとり親家庭高校生等通学サポート事業は2020年9月30日をもって終了し、10月からは、新たな通学費支援制度に移行する予定です。

バス通学だと  
送り迎えの負担が  
減って助かる!

おトクにバスが  
利用できるなら  
もっと集めて  
みようかな!

アルバイトの時間が  
減らせるから  
放課後に自分の時間  
ができる!

割引対象者 児童扶養手当または母子及び父子家庭等医療費助成受給世帯の高校生  
※生活保護受給者は対象外です。  
※高等学校(県立・私立)、沖縄工業高等専門学校(1学年～3学年)、専修学校(高等課程)、通信制高校(通学コース)、沖縄クリスチャンスクールインターナショナル(高等部)

割引対象定期券 認定を受けた日から、2020年9月1日までに購入する通学定期券  
※認定前に入力した定期券は割引の対象外です。

申請先(お問合せ/申込) 沖縄県母子寡婦福祉連合会 沖縄県自治/子ども生活福祉課 青少年・子ども支援課  
TEL 098-887-4099 TEL 098-866-2174

※ご利用いただけるバス種別  
(例)通学バス(普通) / 通学バス(急) / 通学バス(特) / 急行バス(普通) / やんばる急行バス / 平定屋組合乗合バス(急) / 国鉄バス

### 【事業概要】

- ・ 平成 30 年 7 月より受付開始（令和 2 年 10 月より新制度に移行予定）
- ・ 【沖縄本島】通学定期券の半額（オキカのチャージ利用や現金は割引対象外）  
※平安座総合開発（伊計屋慶名線）の場合、普通運賃の半額相当の専用切符を発行
- ・ 【宮古・石垣】通学回数券の 3 分の 1 割引（普通運賃の半額）
- ・ 【久米島】普通運賃の半額  
※久米島町営バスの場合、普通運賃の半額相当の専用切符を発行

### 【対象者】 次の要件を充たす者

- ① 児童扶養手当 または 母子及び父子家庭等医療費助成受給世帯の高校生
- ② 高等学校等就学支援金の支給に関する法律（平成 22 年法律第 18 号）第 2 条に規定する高等学校等（特別支援学校の高等部を除く）に通学するもの
  - 高等学校（県立・私立）
  - 沖縄工業高等専門学校（3 年生まで）※自宅通学者が対象です（学校の寮は対象外）
  - 専修学校高等課程
  - 通信制高校（通学コースに限る）
  - 沖縄クリスチャンスクールインターナショナル（高等部）

### 【利用の流れ】

- ① 下記の必要書類をそろえて、沖縄県母子寡婦福祉連合会へ提出（郵送または持参）
  - ※ 申請書（指定様式）
  - ※ 高校生の母子及び父子家庭等医療費助成受給者証（コピー）
  - ※ 学生証（コピー）または、在学証明書
- ② 認定された方には約 1 ヶ月半で、「バス通学サポート割引カード」が届く
- ③ 割引カードをバス会社の販売窓口に表示すると、定期券等が割引料金で購入できる

### (3) バス通学費支援事業（バス）

沖縄県では県内国公立高等学校に在籍する低所得世帯の生徒のバス通学費を支援するための経費（約4億1,600万円）を令和2年度予算に計上している。（図中赤枠）当該事業は前述したひとり親家庭高校生等通学サポート事業の対象者を広げるなど、既存事業の制度を見直す形で検討が進められており令和2年10月から実施される見込みとなっている。

また、令和元年末の報道各社のインタビューに対し県教育庁は2020年度にまず高校生の非課税世帯から無料化を着実に実施し、玉城デニー知事が公約に掲げる中高生のバス通学無料化を踏まえて、高校生と同様に中学生の非課税世帯も対象に無料化を検討していることを明らかにしている。

### 令和2年度当初予算（案） 主な事業の概要（部局別）

☆：新規事業    ソ：ソフト交付金事業    ハ：ハード交付金事業    ア：アジア経済戦略構想		(単位：千円)				
	令和2年度 当初予算額	令和元年度 当初予算額	事業概要	所管課		
( 教育委員会 )						
☆ 221	バス通学費支援事業	416,345	0	県内国公立高等学校に在籍する低所得世帯の生徒のバス通学費を支援するための経費	教育支援課	
	222	高等学校等奨学のための給付金事業	1,304,065	1,299,616	低所得世帯に対し、高校生に係る教育費負担の軽減を図るための給付金の給付に要する経費	教育支援課
ア	223	県外進学大学生支援事業	91,350	71,138	県外難関大学へ進学する者に対する奨学金の給付に要する経費	教育支援課
	224	離島高校生修学支援事業	31,088	31,740	高校未設置離島出身の高校生の居住及び通学等に係る費用の補助に要する経費	教育支援課

(出典：令和2年度予算資料及び当初予算編成方針説明資料、沖縄県 HP)

### (4) 都市モノレール延伸整備

ゆいレールは、令和元年10月1日に首里から浦添市内を経由して沖縄自動車道に繋がる延伸区間が開業し、新たに「石嶺駅」「経塚駅」「浦添前田駅」「ただこ浦西駅」が加わり、全19駅、路線延長17.0kmによる運行が始まっている。





【経塚駅】



【浦添前田駅】



【てだこ浦西駅】



(出典：浦添市役所 HP)

## 2-3 浦添市の動向

### (1) 浦添市総合交通戦略

浦添市における総合交通戦略を踏まえ、平成30年度には支線公共交通としてコミュニティバスの運行計画が策定され、令和元年度には実証運行を実施する予定であった。(図中赤枠)しかし、近年のバス乗務員不足(大型2種免許)やそれに伴う運行経費の高騰などを背景に、実証運行が困難な状況となっている。

そのため、本来コミュニティバスでは十分な対応が困難な、高齢者や狭隘道路の沿線住民等に向けて検討する予定であったデマンド型交通(普通2種免許)を中心とする支線公共交通について、モノレールや既存路線バスとの連携を含めた検討を行い、令和2年度以降の実証運行に向けた計画の策定を行うこととしている。

年度	浦添市総合交通戦略 (案) (将来計画の実現に向けて、5~10年で取り組む施策)			*他業務との連携
	支線公共交通等	浦添市自転車ネットワーク	生活道路ゾーン対策	モビリティ・マネジメント
H26	<ul style="list-style-type: none"> <li>県・那覇市・宜野湾市・沖縄市連携した基幹バス導入への取り組み</li> <li>浦添市内「朝・夕」バスレーン実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通利用端末手段としての自転車導入に向けた取り組み</li> <li>浦添市内自転車ネットワークの策定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>生活道路のゾーン対策実施検討</li> <li>生活道路のゾーン対策実証実験(仲西小前ハンブ設置)</li> <li>交通量調査①(事前)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MMの実施手法の検討</li> </ul>
H27	<ul style="list-style-type: none"> <li>那覇バスターミナル~コザ間急行バス実証実験</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニティサイクル導入に向けた実証実験の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通量調査②(事後)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>学校MMの実施(内間小)</li> <li>公共交通授業の実施</li> <li>社会科副読本の検討</li> <li>転入者MMの実施</li> </ul>
H28		<ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニティサイクル導入に向けた実証実験(安謝高架橋下)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>浦添市 通学路交通安全プログラム(連携) ※教育委員会・道路課・市民生活課 牧港小、港川小校区の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>学校MMの継続実施(宮城小)</li> <li>転入者MMの継続実施</li> </ul>
H29	<ul style="list-style-type: none"> <li>支線公共交通導入基礎調査</li> <li>支線公共交通実証実験実施計画案作成(ルート、運行形態等)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>浦添市 通学路交通安全プログラム(連携) ※教育委員会・道路課・市民生活課 仲西小、宮城小校区の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>転入者MMの継続実施</li> <li>神森中学校との連携</li> </ul>
H30	<ul style="list-style-type: none"> <li>支線公共交通実証実験実施計画案策定(ルート、運行形態等)</li> <li>支線公共交通実証実験運行手続き</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車走行空間整備 検討</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>学校MMの継続実施</li> <li>社会科副読本の授業実施</li> <li>転入者MMの継続実施</li> </ul>
H31	<ul style="list-style-type: none"> <li>支線公共交通実証実験実施</li> <li>総合交通戦略評価方法検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車走行空間 モデル整備</li> <li>コミュニティサイクル導入に向けた実証実験の検討</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通量・速度調査①(事前)</li> <li>生活道路のゾーン対策実証実験</li> <li>交通量・速度調査②(事後)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>学校MMの継続実施</li> <li>転入者MMの継続実施</li> </ul>
H32	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市交通結節点整備 基礎検討</li> <li>総合交通戦略評価</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車走行空間整備 効果検証</li> <li>コミュニティサイクル導入に向けた実証実験(モノレール駅周辺)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>生活道路のゾーン対策実施検討</li> <li>生活道路のゾーン対策実証実験</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>学校MMの継続実施</li> <li>転入者MMの継続実施</li> </ul>
他機関協議	<ul style="list-style-type: none"> <li>沖縄県生活交通確保維持協議会</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>サイクリングコネクト 支援事業【沖縄県】</li> <li>浦添市自転車ネットワーク計画策定協議会</li> <li>那覇市市団自転車ネットワーク検討協議会</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>浦添市通学路交通安全推進会議【市教育委員会】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>沖縄県公共交通協議会</li> </ul>

浦添市総合交通戦略 (案)



### 第3章 新たな支線公共交通システムの検討、整理及び提案

既往調査結果等を踏まえ、浦添市の抱える、問題点、課題を整理するとともに、様々な地域公共交通システムの比較検討等を行うとともに、既存交通システムとの役割分担について整理を行い、市民及び観光客の更なる利便性向上に向けた新たな支線公共交通システムの構築に向けた検討・提案を行う。

#### 3-1 基本的考え方や新たな交通システムに期待する役割の整理

##### (1) 公共交通を取り巻く現状

###### 【浦添市における現状】

- 国道 58 号～国道 330 号の間、経塚及び当山地域周辺に人口が集中
- 経塚地域周辺では人口が増加
- モノレール延長区間の開業や区画整理により、今後人口の増加が予想される
- 市内に高齢者（65 歳以上）の割合が 30%を超える地域が点在（図 3-1 参照）
- 市内の全ての高等学校において、半数以上の児童・生徒が自家用車による送迎を経験
- 牧港、経塚、当山及び西洲地域周辺に就業者が集中
- 那覇港浦添埠頭地区及びてだこ浦西駅の開発により就業人口の増加が想定

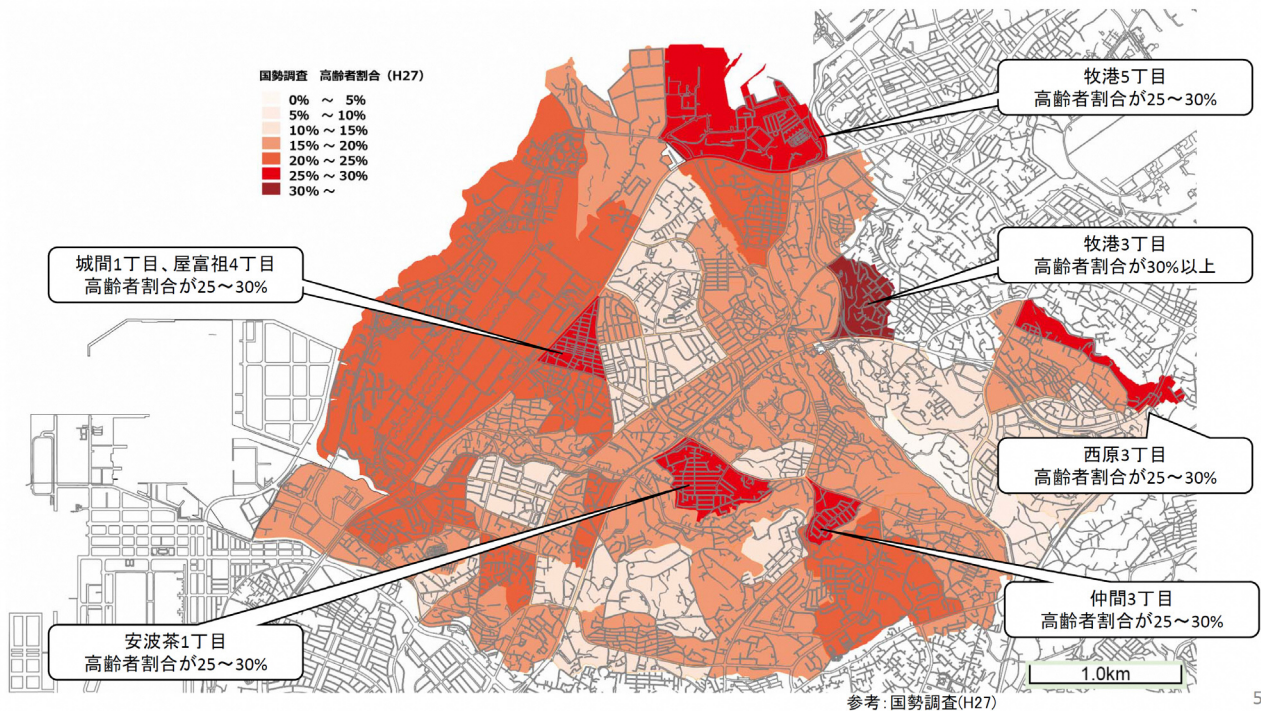


図 3-1 浦添市の地域別高齢者割合

【移動特性】

- 浦添市内を移動するトリップは15.2万トリップとなり、その内58%が自動車を利用
- 市内外トリップは、那覇市(11.0万)、宜野湾市(3.9万)が多く、全ての市内外の移動は75%以上が自動車を利用(図3-2参照)
- 市民は短距離トリップでも安易に自動車を利用している傾向にあり(図3-3参照)、公共交通の分担率はモノレール0.4%、路線バス3.1%と低い

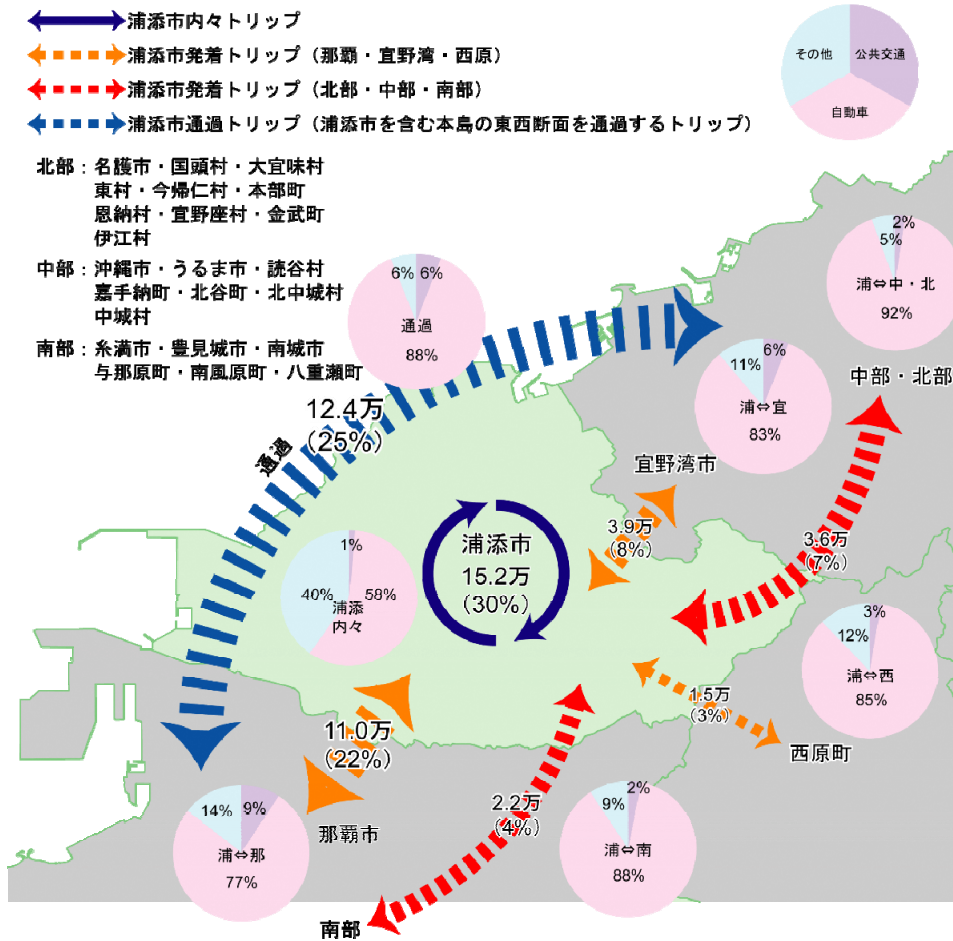


図3-2 浦添市関連のトリップ分布(沖縄本島中南部都市圏PT調査, 平成18年)

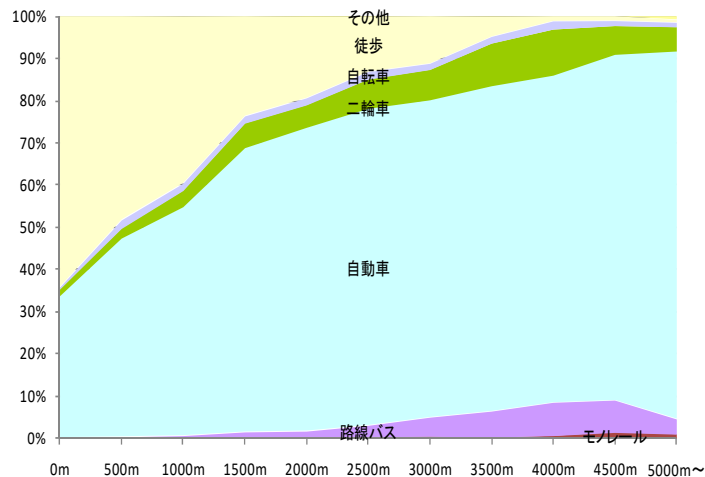


図3-3 浦添市民の距離別交通手段分担率(沖縄本島中南部都市圏PT調査, 平成18年)



【路線バス利用の現状】

- 沖縄県内における路線バスの利用者数は、昭和 60 年頃から約 3 分の 1 に減少
- 市内東西方向の移動ニーズは多いものの、東西方向はバス網が脆弱なため分担率が低い
- 幹線道路以外の市内バス停では利用者が少ない（図 3-4 参照）
- 幹線道路以外では、公共交通の空白地域及び不便地域が点在（図 3-5 参照）

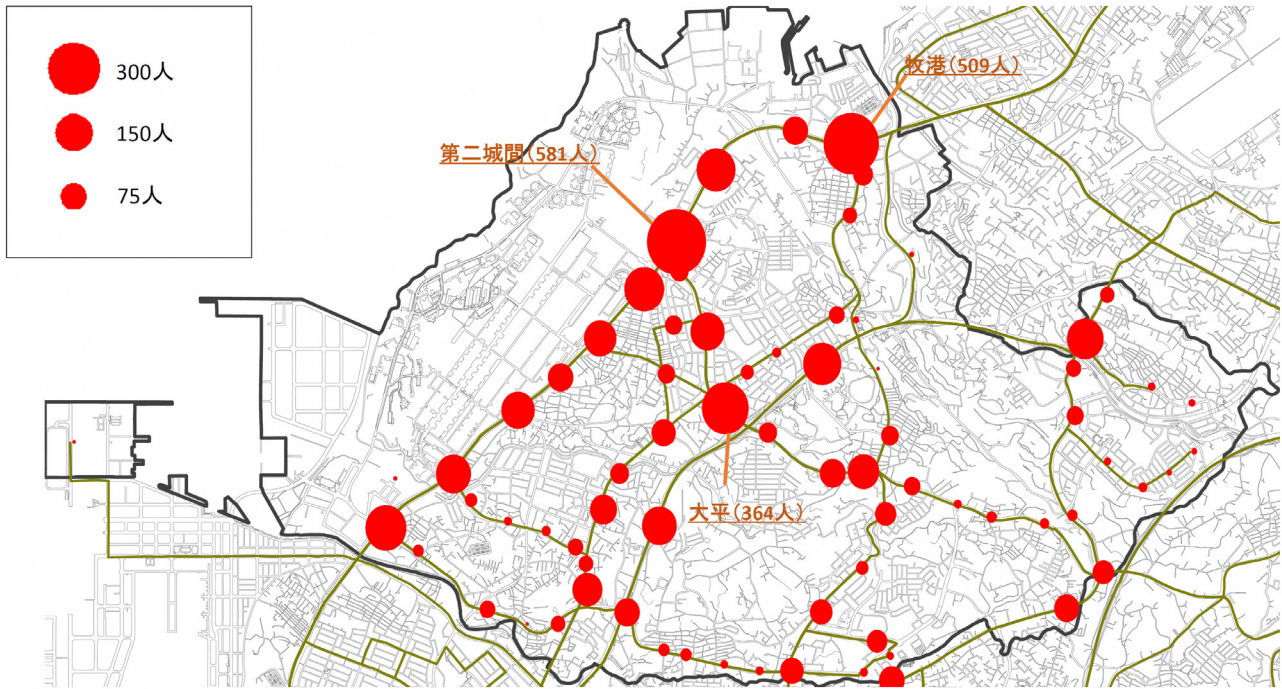


図 3-4 バス停別の乗降車人数（平成 25 年度バス OD 調査、沖縄県）

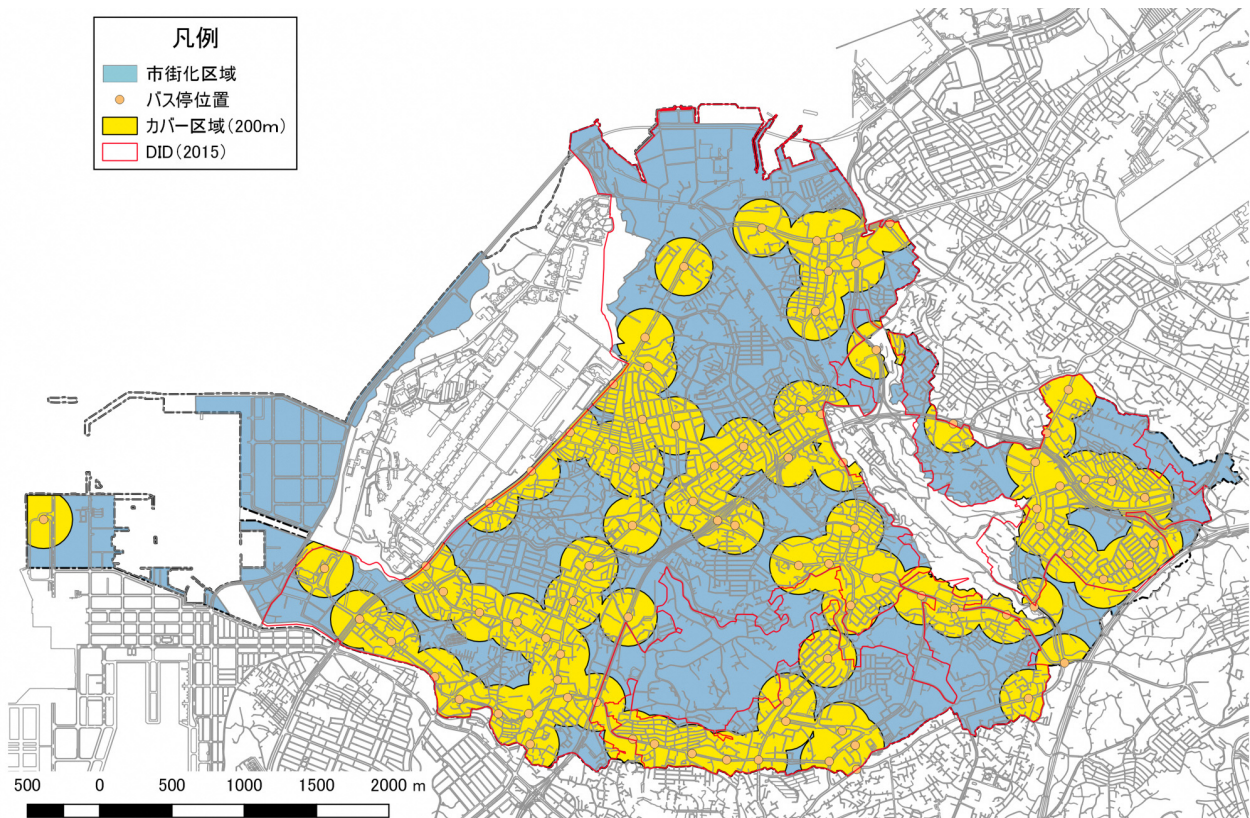


図 3-5 公共交通空白地域カバー率（平成 30 年度時点）

【市内移動における手段の傾向（平成18年度パーソントリップ）】

- 浦添市内を移動する15.2万トリップのうち、路線バスとタクシー・ハイヤーの分担率はそれぞれ1.3%、1.1%と低い状況（図3-6参照）
- 路線バスによる市内移動の目的では通学利用が最も多く、次いで通勤となっている

移動手段	勤務先へ (帰社を 含む)	通学先へ (帰校を 含む)	自宅へ	買物へ	食事・社 交・娯楽 へ	観光・行 楽・レ ジャーへ	その他私 用へ(通 院・塾・習 い事な い)	送迎	販売・配 達・仕入・ 購入先へ	打合せ・ 会議・集 金・往診 へ	作業・修 理へ	農林漁業 作業へ	その他の 業務へ	総計	割合
徒歩	3,601	12,899	24,361	4,584	1,251	427	4,203	784	16	142	54	162	302	52,786	34.8%
自転車	289	297	989	124	64	29	175	12			12		105	2,096	1.4%
原動機付き自転車(50cc以下)	1,157	35	1,562	297	72	18	279			30	72	38	16	3,576	2.4%
自動二輪車(50cc超)	893	33	1,063	178	110	13	162		81	18	18		18	2,587	1.7%
タクシー・ハイヤー	169	15	747	189	122	15	321	16		31	16			1,641	1.1%
乗用車	7,983	1,685	20,230	6,556	1,841	671	4,927	4,676	914	976	217	85	1,044	51,805	34.2%
軽乗用車	4,669	1,149	11,507	3,863	761	102	2,512	3,196	427	225	237	83	567	29,298	19.3%
貨物自動車(ライトバンを含む)	545	73	484	124	18		99	42	392	51	182	12	48	2,070	1.4%
軽貨物車	435	14	771	233	16	18	154	144	176	35	66	17	21	2,100	1.4%
自家用バス・貸切りバス(送迎バスを含む)	100	149	662	18	89		499	34						1,551	1.0%
路線バス(高速バスを含む)	253	435	809	158	44	16	209						21	1,945	1.3%
その他	60		16								24			100	0.1%
不明	14	16	30											60	0.0%
総計	20,168	16,800	63,231	16,324	4,388	1,309	13,540	8,904	2,006	1,508	898	397	2,142	151,615	100.0%

図3-6 浦添市関連の内々トリップ交通手段分担率(沖縄本島中南部都市圏PT調査,平成18年)

【市内移動における国道 58 号を通過する路線バスの利用状況（H25 バス OD 調査、沖縄県）】

- 浦添市内の移動において、国道 58 号を通過する路線バスは通勤・通学によく利用されている（表 3-1 参照）
- 区間別乗車人数では「牧港～第二城間（160 円区間）」が最も多く、次いで「第二城間～勢理客（190 円区間）」「城間～勢理客（190 円区間）」の順となっている（表 3-2 参照）

表 3-1 国道 58 号を通過する路線バスの目的別乗車人数（市内移動のみ）

単位：人／日

系統番号	会社名	乗車目的									総計
		通勤	通学	仕事・業務	通院	買物	娯楽・飲食	観光	その他	無回答	
20	琉球・沖縄	3	1							1	5
23	琉球	19	5	9	1	10	4		1	16	65
27	琉球・沖縄	15	7		2	2	1		2	9	38
28	琉球・沖縄	19	15	1	1	3	2		4	7	52
29	琉球	2									2
31	東陽	19	9	9	4				1	10	52
32	沖縄	13	8	7		2	2		3	9	44
43	沖縄	3							1	3	7
52	沖縄	8	2	1		1				2	14
63	琉球	2	1	3		1			4		11
77	沖縄	9	2	3	3		2			1	20
80	沖縄	3	3								6
92	沖縄	1		1							2
110	琉球	8	10	1	2	1			1	6	29
120	琉球・沖縄	12	3	1	1	3				5	25
223	琉球	3					1				4
227	琉球・沖縄	8	1		1	1				1	12
228	琉球・沖縄	3	1		1		1		1		7
263	琉球	4		1					4		9
合計		154	68	37	16	24	13	0	22	70	404
割合		38.1%	16.8%	9.2%	4.0%	5.9%	3.2%	0.0%	5.4%	17.3%	

表 3-2 国道 58 号を通過する路線バスの区間別乗車人数と普通運賃（市内移動のみ）

区間	乗車人数 (単位：人／日)									普通運賃 (単位：円)	
	勢理客	第一仲西	仲西	宮城	屋富祖	城間	第二城間	港川	第一牧港		牧港
勢理客	1										20
第一仲西		1									9
仲西			2								21
宮城				2							12
屋富祖					2						15
城間						2					6
第二城間							4				48
港川								4			6
第一牧港									4		21
牧港										4	12

普通運賃	乗車人数	区間	普通運賃	乗車人数
160	213	第一仲西	160	160
170	35	仲西	160	160
190	61	宮城	160	160
220	62	屋富祖	160	160
260	33	城間	160	160
合計	404	第二城間	160	160
		港川	160	160
		第一牧港	160	160
		牧港	160	160
		第一仲西	160	160
		仲西	160	160
		宮城	160	160
		屋富祖	160	160
		城間	160	160
		第二城間	160	160
		港川	160	160
		第一牧港	170	170
		牧港	170	170
		第一仲西	170	170
		仲西	170	170
		宮城	170	170
		屋富祖	170	170
		城間	170	170
		第二城間	190	190
		港川	190	190
		第一牧港	260	260
		牧港	260	260

【市内移動における国道 330 号を通過する路線バスの利用状況 (H25 バス OD 調査、沖縄県)】

- 国道 330 号を通過する路線バスは通学に多く利用されている (表 3-3 参照)
- 区間別乗車人数では「広栄～浅野浦 (160 円区間)」が最も多く、次いで「広栄～陽明高校前 (210 円区間)」「広栄～沢岬 (280 円区間)」の順となっている (表 3-4 参照)
- それぞれ「浦添商業高校 (浅野浦)」「陽明高校」「昭和薬科大付属、浦添高校 (沢岬)」への通学に利用されていると考えられる

表 3-3 国道 330 号を通過する路線バスの目的別乗車人数 (市内移動のみ)

単位：人/日

系統番号	会社名	乗車目的									総計
		通勤	通学	仕事・業務	通院	買物	娯楽・飲食	観光	その他	無回答	
21	琉球	8	6	4	1	1			4	2	26
88	琉球		1							1	2
90	琉球	9	28	4	5	1	1	1	2	1	52
98	琉球	1	28	1		3	3		3	3	42
112	琉球	1	5								6
合計		19	68	9	6	5	4	1	9	7	128
割合		14.8%	53.1%	7.0%	4.7%	3.9%	3.1%	0.8%	7.0%	5.5%	

表 3-4 国道 330 号を通過する路線バスの区間別乗車人数と普通運賃 (市内移動のみ)

単位：人/日

区間	乗車人数	普通運賃
広栄～広栄団地入口	-	-
広栄～牧港	-	-
広栄～伊祖	28	160
広栄～浅野浦	14	160
陽明高校前～伊祖	24	210
陽明高校前～浅野浦	15	160
大平～伊祖	1	160
大平～浅野浦	2	160
沢岬～伊祖	24	280
沢岬～浅野浦	6	160
沢岬～陽明高校前	1	210

普通運賃	乗車人数
160	50
170	14
190	3
210	33
220	0
230	0
250	2
280	24
320	2
合計	128

単位：円

区間	普通運賃	乗車人数
広栄～広栄団地入口	-	-
広栄～牧港	-	-
広栄～伊祖	160	28
広栄～浅野浦	160	14
陽明高校前～伊祖	210	24
陽明高校前～浅野浦	160	15
大平～伊祖	160	1
大平～浅野浦	160	2
沢岬～伊祖	280	24
沢岬～浅野浦	160	6
沢岬～陽明高校前	210	1



【市内移動における「55 番牧港線」の利用状況（H25 バス OD 調査、沖縄県）】

- 55 番牧港線は通勤・通学に多く利用されている（図 3-7、表 3-5 参照）
- 区間別乗車人数では「牧港郵便局～安波茶（160 円区間）」が最も多く、次いで「浦城小学校～沢岷入口（160 円区間）」「牧港～浦添市役所（160 円区間）」の順となっている（表 3-6 参照）
- 市内移動においては、牧港や城間など国道 58 号沿線から市内部への移動によく利用されていると考えられる



図 3-7 「55 番牧港線」の市内運行ルート（出典：バスマップ沖縄）

表 3-5 「55 番牧港線」の目的別乗車人数（市内移動のみ）

単位：人／日

系統番号	会社名	乗車目的									総計
		通勤	通学	仕事・業務	通院	買物	娯楽・飲食	観光	その他	無回答	
55	琉球バス	63	138	17	17	13	15	0	29	71	363
	割合	17.4%	38.0%	4.7%	4.7%	3.6%	4.1%	0.0%	8.0%	19.6%	

表 3-6 「55 番牧港線」の区間別乗車人数と普通運賃（市内移動のみ）

内間	1	3	2	4	5	1	17	5	7	3	4	1	1	12	160
沢岷入口															160
後原															160
小湾															160
宮城入口	1	2	2	4	5	1	9	7	3	3	4	2	2	2	160
大平特別支援		2		1	4	3	4								160
屋富祖入口															160
城間二丁目															160
浦城小学校															160
大平															160
美術館前															160
浦添市役所															160
安波茶															160
仲間															160
仲間入口															160
伊祖四丁目															160
公民館入口															160
牧港郵便局															160
牧港															160

単位：人/日

内間	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160
沢岷入口	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160
後原	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160
小湾	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160
宮城入口	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160
大平特別支援	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160
屋富祖入口	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160
城間二丁目	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160
浦城小学校	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160
大平	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160
美術館前	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160
浦添市役所	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160
安波茶	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160
仲間	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160
仲間入口	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160
伊祖四丁目	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160
公民館入口	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160
牧港郵便局	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160
牧港	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160

単位：円

普通運賃	160	272
	170	36
	210	25
	220	30
合計	363	



【市内移動における「56 番浦添線」の利用状況（H25 バス OD 調査、沖縄県）】

- 56 番浦添線は通学に多く利用されている（図 3-8、表 3-7 参照）
- 区間別乗車人数では「浦城小学校入口～沢岷入口（160 円区間）」が最も多く、次いで「西原入口～大平（190 円区間）」「浦添市役所前～浦城小学校入口（160 円区間）」の順となっている（表 3-8、表 3-9 参照）
- 西原入口、浦添市役所、浦城小学校を中心とした東西方向の移動によく利用されていると考えられる

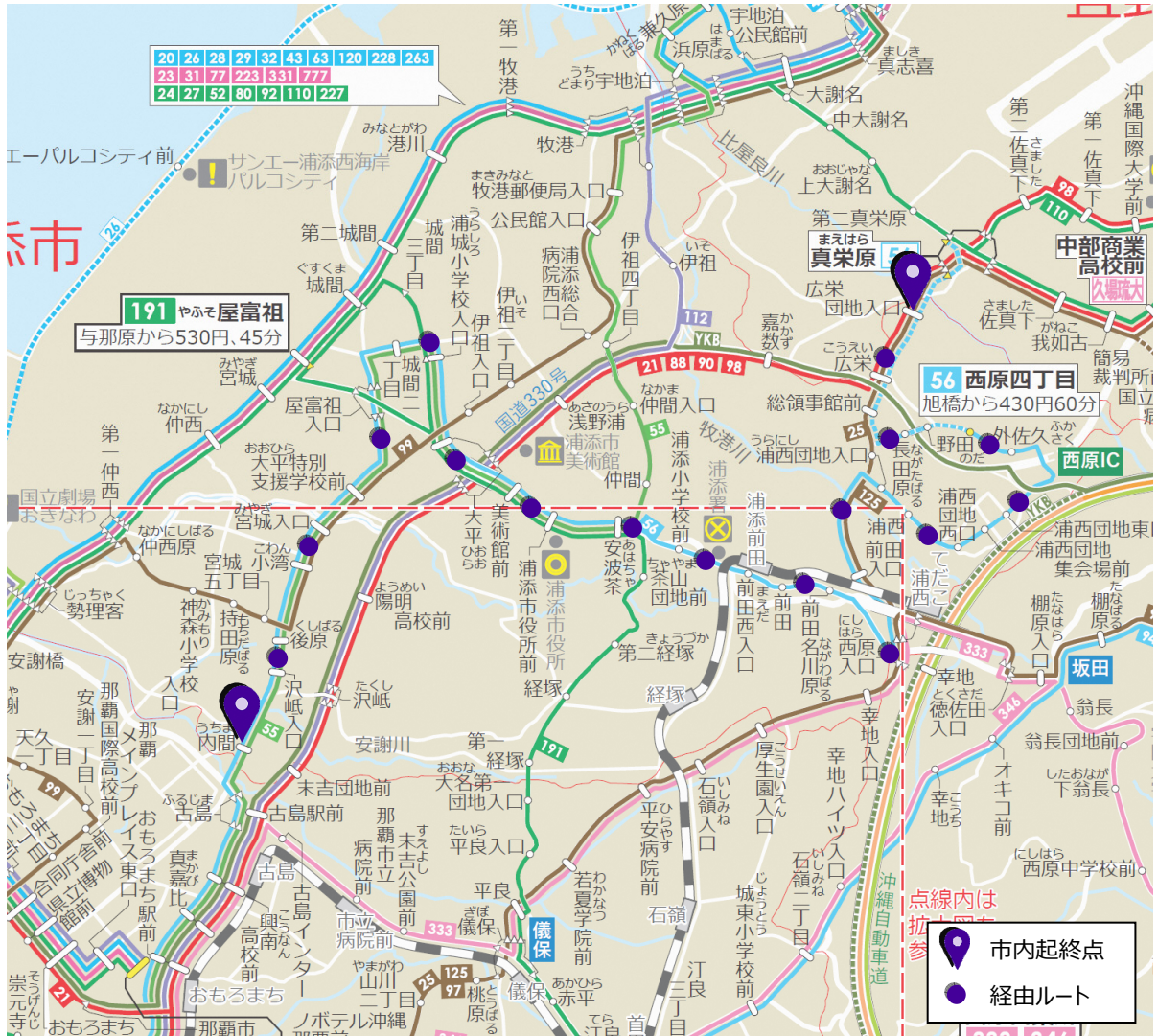


図 3-8 「56 番浦添線」の市内運行ルート（出典：バスマップ沖縄）

表 3-7 「56 番浦添線」の目的別乗車人数（市内移動のみ）

単位：人／日

系統番号	会社名	乗車目的									総計
		通勤	通学	仕事・業務	通院	買物	娯楽・飲食	観光	その他	無回答	
56	琉球バス	85	157	23	14	12	11	2	44	53	401
	割合	21.2%	39.2%	5.7%	3.5%	3.0%	2.7%	0.5%	11.0%	13.2%	





【市内移動における「87 番赤嶺てだこ線」の利用状況（H25 バス OD 調査、沖縄県）】

- 87 番赤嶺てだこ線は通勤に最も多く利用されている（図 3-9、表 3-10 参照）
- 区間別乗車人数では「沖縄療育園前～浦添高校前（170 円区間）」が最も多く、次いで「沖縄療育園前～沢岬入口（170 円区間）」となっている（表 3-11 参照）
- 市内移動においては、経塚方面から沢岬、浦添高校など県道 251 号付近に対する移動でよく利用されていると考えられる

※平成 25 年度のバス OD 調査以降にルート・バス停の一部が変更されている



図 3-9 「87 番赤嶺てだこ線」の市内運行ルート（出典：バスマップ沖縄）

表 3-10 「87 番赤嶺てだこ線」の目的別乗車人数（市内移動のみ）

単位：人／日

系統 番号	会社名	乗車目的									総計
		通勤	通学	仕事・業務	通院	買物	娯楽・飲食	観光	その他	無回答	
87	沖縄バス	37	25	13	9	8	10	0	3	23	128
割合		28.9%	19.5%	10.2%	7.0%	6.3%	7.8%	0.0%	2.3%	18.0%	





【市内移動における「99 番天久新都心線」の利用状況（H25 バス OD 調査、沖縄県）】

- 99 番天久新都心線は通学・通勤に多く利用されている（図 3-10、表 3-12 参照）
- 区間別乗車人数では「浦添総合病院西口～小湾（160 円区間）」が最も多く、次いで「浦添総合病院西口～宮城五丁目（170 円区間）」「浦添総合病院西口～持田原（170 円区間）」の順となっている（表 3-13 参照）
- 浦添総合病院近くの浦添商業高校への通学でよく利用されていると考えられる



図 3-10 「99 番天久新都心線」の市内運行ルート（出典：バスマップ沖縄）

表 3-12 「99 番天久新都心線」の目的別乗車人数（市内移動のみ）

単位：人／日

系統番号	会社名	乗車目的									総計
		通勤	通学	仕事・業務	通院	買物	娯楽・飲食	観光	その他	無回答	
99	琉球バス	35	45	9	12	2	3		2	6	114
	割合	30.7%	39.5%	7.9%	10.5%	1.8%	2.6%	0.0%	1.8%	5.3%	



表 3-13 「99 番天久新都心線」の区間別乗車人数と普通運賃（市内移動）

乗車区間	普通運賃	乗車人数
第一仲西	160	40
仲西原	160	28
持田原	160	0
宮城五丁目	160	8
小湾	160	24
宮城入口	160	13
大平特別	250	1
伊祖入口	260	0
伊祖二丁目	160	114
浦添総合病院	160	40
公民館入口	160	28
牧港郵便局	160	0
牧港	160	0

単位：人／日

乗車区間	普通運賃	乗車人数
第一仲西	160	40
仲西原	160	28
持田原	160	0
宮城五丁目	160	8
小湾	160	24
宮城入口	160	13
大平特別	250	1
伊祖入口	260	0
伊祖二丁目	160	114
浦添総合病院	160	40
公民館入口	160	28
牧港郵便局	160	0
牧港	160	0

単位：円

【市内移動における「191 番城間線」の利用状況（H25 バス OD 調査、沖縄県）】

- 191 番城間線は通学・通勤の利用が多い（図 3-11、表 3-14 参照）
- 区間別乗車人数では「経塚～大平（170 円区間）」が最も多く、次いで「浦添市役所前～屋富祖（170 円区間）」となっている（表 3-15 参照）
- 市内移動においては、経塚や国道 58 号方面から市内部への移動でよく利用されていると考えられる



図 3-11 「191 番城間線」の市内運行ルート（出典：バスマップ沖縄）

表 3-14 「191 番城間線」の目的別乗車人数（市内移動のみ）

単位：人／日

系統番号	会社名	乗車目的									総計
		通勤	通学	仕事・業務	通院	買物	娯楽・飲食	観光	その他	無回答	
191	東陽バス	51	31	19	25	17	3		18	31	195
割合		26.2%	15.9%	9.7%	12.8%	8.7%	1.5%	0.0%	9.2%	15.9%	

表 3-15 「191 番城間線」の区間別乗車人数と普通運賃（市内移動のみ）

		第二経塚		第一経塚	
単位：人/日	屋富祖入口	1			2
	屋富祖				3
	城間				9
	城間三丁目				8
	浦城小学校				2
	大平	1	1	2	7
	美術館前				5
	浦添市役所				17
	安波茶				9
	茶山団地前				3
	第二経塚				9
	第一経塚				4
	屋富祖入口				7

普通運賃	乗車人数
160	51
170	94
190	22
230	28
合計	195

		第二経塚		第一経塚	
単位：円	屋富祖入口	160			160
	屋富祖	160			160
	城間	160			160
	城間三丁目	160			160
	浦城小学校	160			160
	大平	160	160	170	170
	美術館前	160	160	170	170
	浦添市役所	160	160	170	170
	安波茶	160	160	170	170
	茶山団地前	160	160	170	170
	第二経塚	160	160	170	170
	第一経塚	160	160	170	170
	屋富祖入口	160	160	190	190

【市内移動における路線バス利用の全体傾向（H25 バス OD 調査、沖縄県）】

- 市内移動において「10代・女性」が最も多く路線バスを利用しており、その割合は全男性の利用に匹敵する（図 3-12 参照）
- 男性においては10代の利用が最も多く、60代以上の利用が少ない傾向にある
- 目的別では「10代・通学」が最も多く、全体のおよそ1/3を占めている（表 3-16 参照）

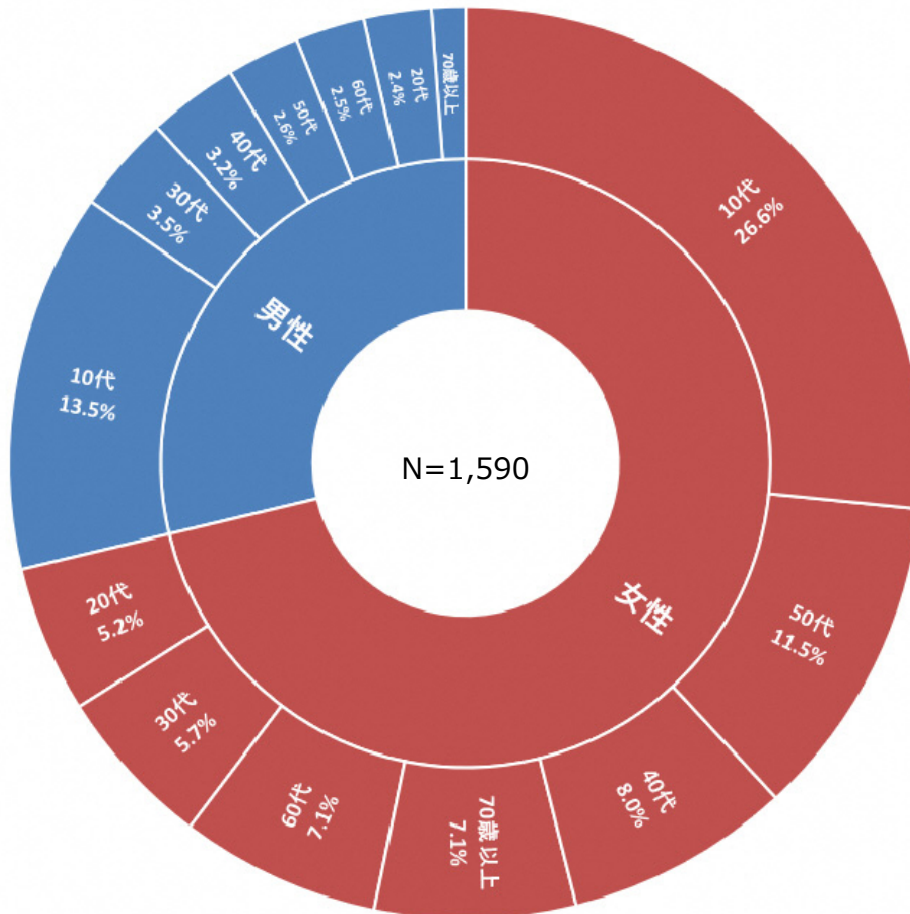


図 3-12 市内移動における路線バス利用者の割合（性別、年齢別）

※性別、年齢不明者を除く

表 3-16 市内移動における路線バス利用者数（目的、年齢別）

※目的、年齢不明者を除く

乗車目的	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70歳以上	合計	割合
通勤	38	67	88	106	114	44	10	467	30.6%
通学	524	19	3			1	2	549	36.0%
仕事・業務	9	12	20	17	37	32	5	132	8.7%
通院	7	5	9	12	18	19	33	103	6.7%
買物	10	3	1	18	14	19	21	86	5.6%
娯楽・飲食	24	6	6	5	4	1	13	59	3.9%
観光	3							3	0.2%
その他	17	5	15	15	26	27	22	127	8.3%
合計	632	117	142	173	213	143	106	1,526	100.0%
割合	41.4%	7.7%	9.3%	11.3%	14.0%	9.4%	6.9%	100.0%	



(2) 新たな支線公共交通に対する基本的考え方や期待する役割の整理

- 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（図 3-13）を基に、順次支線公共交通の実証実験を計画し、令和元年度にはコミュニティバスの実証運行を予定していた
- しかし、バス乗務員の減少やそれに伴う運行経費の高騰等により、コミュニティバスの実証運行が困難となったことから、改めてモノレール、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通に期待する役割を整理した（表 3-17）
- その結果、コミュニティバスに先立ち、優先すべき基本的考え方や期待する役割が類似するデマンド交通システムによる実証運行の実施に向けて検討を行うこととした

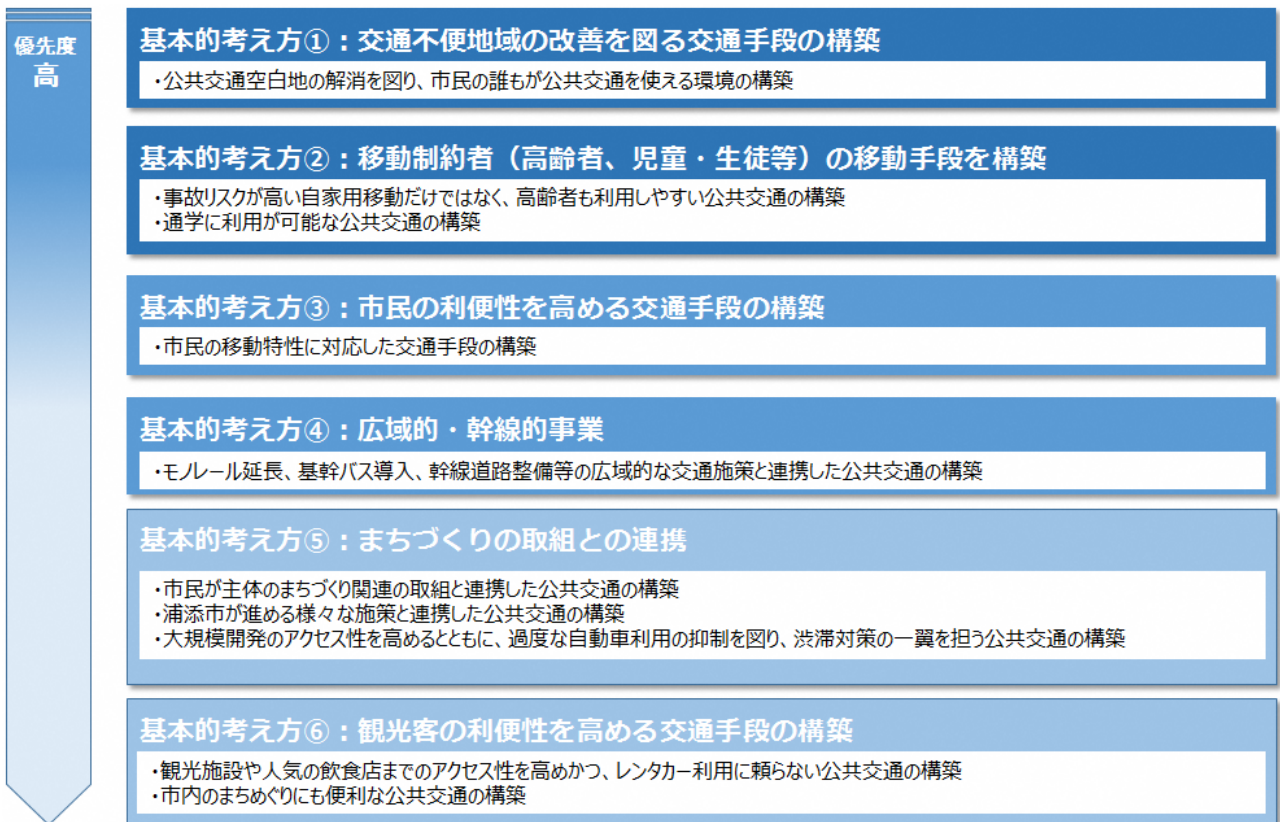


図 3-13 基本的考え方と優先度（出典：平成 29 年度浦添市地域公共交通会議資料）

表 3-17 基本的考え方に対する各地域公共交通システムに期待する役割

優先度	基本的考え方	モノレール	路線バス	コミュニティバス	デマンド交通
高	① 交通不便地域の改善を図る交通手段の構築			◎	◎
	② 移動制約者（高齢者、児童・生徒等）の移動手段を構築	○	○	◎	◎
	③ 市民の利便性を高める交通手段の構築	◎	◎	◎	◎
	④ 広域的・幹線的事業	◎	◎		
低	⑤ まちづくりの取組との連携	◎	◎	◎	○
	⑥ 観光客の利便性を高める交通手段の構築	◎	◎	◎	◎

(3) 地域公共交通（デマンド交通）の確保・維持に向けた課題

- デマンド交通システムは、運行形態の特徴から広範囲の公共交通空白地域を解消する手段として全国はもとより、県内でも複数の自治体が導入、試験運行を行っている（表3-18、表3-19参照）
- しかし、本来バス車両が運行できない狭隘道路のエリアや、民間参入が期待できない人口密度が低い地域などで運行されているケースが多いこともあり、いずれのデマンド交通システムも収支率は低く、自治体の財政負担軽減に向けた取組が課題となっている

表 3-18 沖縄県内におけるデマンド交通システムの事例（1）

比較項目		南城市 おでかけなんじい	糸満市 いとちゃんmini
運行形態	－	区域運行	区域運行
乗降所	箇所	なし（ドアtoドア方式）	あり（ミーティングポイント方式） 165箇所
運行エリア	単位	市内全域	市内全域
面積	km2	49.94	46.63
人口	人	43,946	62,099
人口密度	人/km2	880	1,331
65歳以上人口	人	10,814	12,816
高齢化率	%	24.6%	20.6%
運行時間	時間	12時間（8～19時台）	8時間（9～16時台）
車両タイプ	－	ワゴン 定員9名	ワゴン 定員9名
運行台数	台	2～3	3
大人運賃（普通運賃）	円	均一運賃 300円	距離制運賃 300～600円
年間利用者数	人/年	29,642	18,672
日平均乗車人数	人/日	82.8	51.2
年間予約お断り件数	件	3,973	869
実利用者（観光客含む）	人/年	3,217	2,947
65歳以上割合	%	61.0%	53.6%
女性割合	%	77.0%	79.0%
運行経費	万円	4,980	2,990
運送収入	万円	1,200	495
事業収支	万円	-3,780	-2,495
収支率	%	24.1%	16.6%
運行委託先	－	タクシー事業者（4条）	貸切バス事業者（4条）
備考		H30年度年間実績 ※R1.10にコミバス運行に合わせて大幅見直し 均一運賃 500円（未就学児無料） 但し、市民75歳以上は200円 セダン車両へ変更	H30年度年間実績 ※試験運行中（H30.4～R3.3） ※65歳以上割合ではなく60代以上の割合

表 3-19 沖縄県内におけるデマンド交通システムの事例（2）

比較項目		中城村 護佐丸タクシー	那覇市 真和志地区デマンド
運行形態	－	区域運行	区域運行
乗降所	箇所	なし（ドアtoドア方式）	なし（ドアtoドア方式）
運行エリア	単位	村内全域＋α	真和志地区
面積	km <sup>2</sup>	15.53	約2.5
人口	人	18,906	約30,000
人口密度	人/km <sup>2</sup>	1,217	約12,000
65歳以上人口	人		約6,000
高齢化率	%	16.4%	約20.0%
運行時間	時間	11時間（7～17時台）	14.5時間（6～20時30分）
車両タイプ	－	セダン 定員4名	セダン 定員4名
運行台数	台	2	2
大人運賃（普通運賃）	円	均一運賃 300円	均一運賃 300円
年間利用者数	人／年	-	-
日平均乗車人数	人／日	14.1	-
年間予約お断り件数	件	-	-
実利用者（観光客含む）	人／年	90	-
65歳以上割合	%	51.9%	-
女性割合	%	67.2%	-
運行経費	万円	468	※行政負担なし
運送収入	万円	69	
事業収支	万円	-399	
収支率	%	14.7%	
運行委託先	－	タクシー事業者（4条）	タクシー事業者（4条）
備考		H27有償実験結果 （約6カ月） ※現在運行終了	令和元年実施内容

(4) 浦添市における地域公共交通（デマンド交通）の確保・維持に向けた提案

- 自治体の財政負担が最大の課題となるデマンド交通システムに対して、一般社団法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会からは浦添市内のタクシー事業者による独自の取組提案があり、将来的には行政による財政支援を全く必要としない提案内容となっている

利便性向上、採算性向上に向けた独自の取組提案例  
 （一般社団法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会）

**【他交通事業者との連携による利便性向上と需要喚起】**

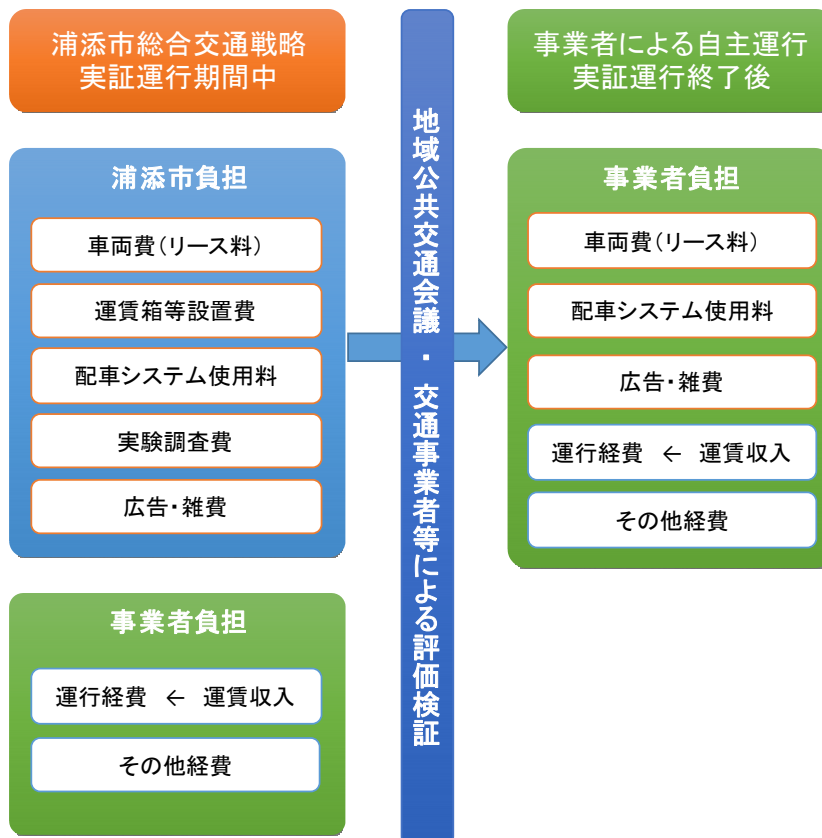
- モノレール株式会社との提携（浦添市内各駅での待機等、乗継割引）
- バス会社との提携（乗継割引、バス停への送迎割引）

**【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等との提携
- 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）





### 3-2 想定利用者

#### (1) 主な検討の視点

- 浦添市の事業目的に照らして優先的に移手段の確保、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

#### (2) 県内事例（与那原町）

- 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）
- 利用する場合には事前に町内バス乗車券の発行申請が必要となる



▲運行車両



▲乗車券（65歳以上、障がい者、付添者）



#### (3) 想定利用者まとめ

- 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こと
- 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こと
- 上記を踏まえ「まち」の活性化等を図るため全市民を対象に「誰もが使いやすい」支線公共交通整備に向けて取り組むこととする
- ただし、市の基本的考え方「②移動制約者の移手段を構築」を踏まえ、高齢者や身障者に対しては更に利用しやすい方策について検討を行うこととする

### 3-3 運行形態

#### (1) 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）

#### (2) 運行形態の種類と適用条件

下記に示す様々な交通サービスの類型や一般的な運行形態適用の条件を踏まえ、「区域運行」の特徴を整理する。

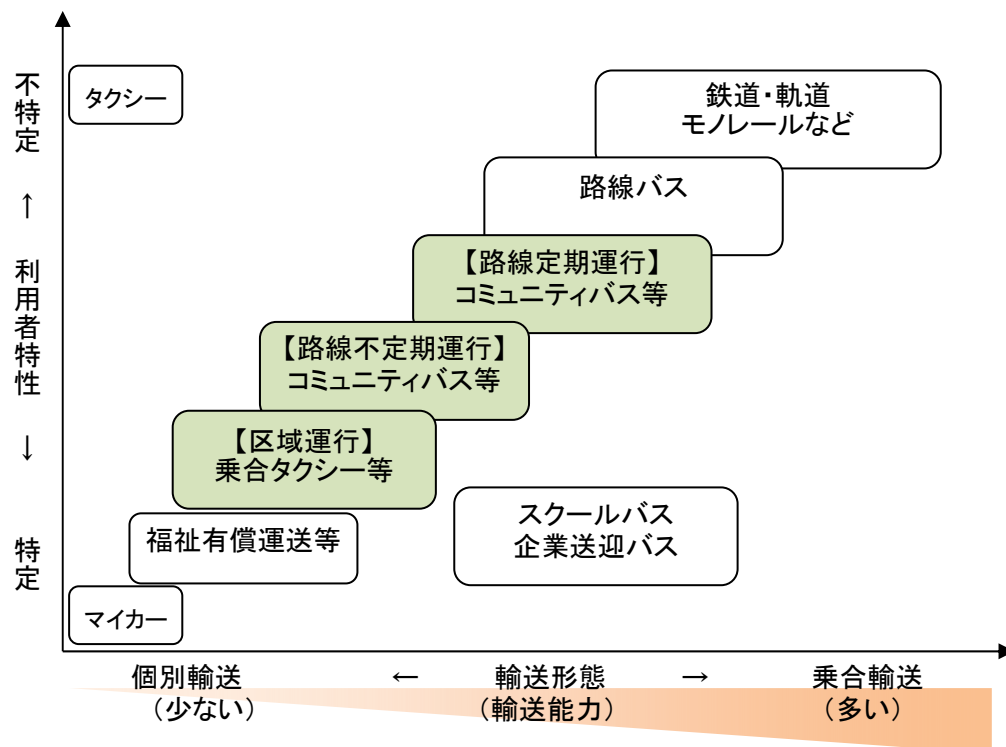
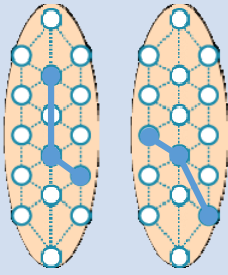
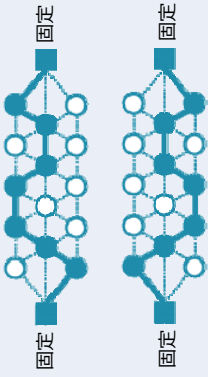


図 3-14 様々な交通サービスの類型

表 3-20 一般的な運行形態適用の条件

運行方式	一般的な適用条件の考え方
①路線定期運行型 または路線不定期運行（迂回型含む） ※ルート、バス停、ダイヤが決まっている	・一定の時間帯において需要が見込める ・公共交通空白地域（居住地）や目的地が線的にまとまっている
②路線不定期運行（迂回型含む） ※ルート、バス停は決まっているが予約によって運行する	・時間的に需要が分散している ・公共交通空白地域（居住地）や目的地が線的にまとまっている
③区域運行 ※自宅前や指定乗降所等ならどこでも自由に送迎	・時間的に需要が分散している ・公共交通空白地域（居住地）や目的地が面的に分散している

表 3-21 区域運行の種類と特徴

区域運行形態	運行イメージ	メリット	デメリット
<p><b>フルデマンド</b></p> <p>県内事例 南城市 糸満市 那覇市 中城村</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>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ス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</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用する人が予め予約する必要があるため利便性が低くなる</li> <li>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）</li> <li>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</li> <li>タクシース事業者等との競合回避の面で注意が必要となる</li> <li>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</li> </ul>
<p><b>セミデマンド</b></p> <p>県内事例 無し</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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・終点のどちらからまたは両方が固定されている</li> <li>採算性向上に向けた乗合効率の向上、タクシース事業者との競合回避目的で採用されることが多い</li> <li>またフルデマンドを先行実施し、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</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>タクシース事業者との差別化を図りつつ、乗合効率の向上が期待できる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>フルデマンドに比べて先行先が限定的になるため、利便性が低くなる</li> <li>利用する人が予め予約する必要があるため利便性が低くなる</li> <li>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）</li> <li>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</li> <li>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</li> </ul>

### (3) 運行形態まとめ

- 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こと
- コミュニティバスの実証運行が困難な状況であること
- 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こと
- 最も利便性の高い運行形態であること
- 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
- 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 あること
- 上記を踏まえ、効率よく面的に公共交通空白地域、不便地域を解消し他交通機関との結節箇所 の創出が比較的容易な「フルデマンド型の区域運行」導入に向けて取り組むこととする
- また、実証運行にあたっては他既存公共交通事業者への影響に留意しつつ、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を行うとともに、近い将来相乗りタクシー※の解禁が見込まれていることから、制度改正の動向、市民の意向や実験結果等を踏まえて同事業形態への移行も視野に入れることとする

#### ※相乗りタクシー

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。



### 3-4 運行区域

#### (1) 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）

#### (2) 県内事例

運行区域	概要	留意点
<b>市内全域</b> <b>県内事例</b> 南城市 糸満市 中城村	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> <li>● 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用者の利便性は高いものの、タクシー事業者等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）</li> <li>● 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</li> </ul>
<b>一部地域</b> <b>県内事例</b> 那覇市	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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）</li> <li>● 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</li> <li>● 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）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> </ul>

#### (3) 運行区域まとめ

- 最も利便性の高い運行形態であること
- 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
- 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こと
- 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 あること
- 上記を踏まえ、点在する公共交通空白地域を効率よく解消するため「浦添市内全域」を区域運行の対象として検討を進める
- なお、実証運行にあたっては他既存公共交通事業者への影響に留意しつつ、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を行うこととする

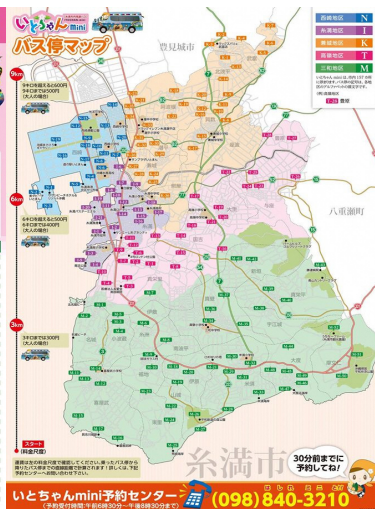
### 3-5 乗降所

#### (1) 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

#### (2) 県内事例

乗降所	概要	留意点
あり 県内事例 糸満市	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 乗降場所（バス停）を予め固定するもの</li> <li>● 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用者への乗降所に関する周知が必須となる</li> <li>● 乗降所の設置、維持に経費がかかる</li> </ul>
なし 県内事例 南城市 那覇市 中城村	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> <li>● 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用者の利便性は高いものの、タクシー事業者等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）</li> <li>● 乗合効率を上げるための取組が必要となる</li> <li>● 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</li> </ul>



▲いとちゃんmini 乗降所（糸満市）

#### (3) 乗降所まとめ

- 最も利便性の高い運行形態であること
- 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
- 乗降所設置・維持管理のコストがかかること
- 上記を踏まえ、高齢者や身障者にとって最も利便性の高い乗降所を定めないフリー乗降方式（ドア to ドア）で検討を進める
- なお、実証運行にあたっては他既存公共交通事業者への影響に留意することとする

### 3-6 車両

#### (1) 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

#### (2) 県内事例

車両タイプ	概要	留意点
<b>セダンタイプ</b> 最大乗客：4人  県内事例 南城市 那覇市 中城村	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 一般的なタクシー車両を用いる</li> <li>● 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 身障者（車いす）への対応と乗合に留意する必要がある</li> <li>● 利用者の心理的な負担（狭さ）に配慮する必要がある</li> <li>● 乗合率向上の面からはデメリットが多い</li> </ul>
<b>ワンボックスタイプ</b> 最大乗客：9人  県内事例 糸満市	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 10名乗りワンボックス車両を用いる</li> <li>● 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 車両が比較的高価である</li> <li>● タクシー事業との兼務が困難</li> </ul>



▲セダンタイプ  
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（糸満市）

#### (3) 車両まとめ

- 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こと
- 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こと
- タクシー事業との兼務・兼用を想定しないこと
- 上記を踏まえ、さらに持続可能な都市型地域公共交通を目指すうえでも輸送可能人員の多い「ワンボックスタイプ」による実証運行について検討を進める



### 3-7 運行時間帯

#### (1) 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

#### (2) 県内事例

県内事例	運行時間帯	備考
南城市	● 朝8～夜19時台（12時間）	● 朝夕は運行台数を減らしている ● 令和元年10月にコミバス運行に合わせて大幅見直し
糸満市	● 朝9～夜16時台（8時間）	● 朝のみ循環バスの代替として路線定期運行
中城村	● 朝7～夜17時台（11時間）	● H27有償実験時 ※現在運行終了
那覇市	● 朝6～夜20時30分（14.5時間）	● 真和志地区のみ運行 ● 行政負担なし

#### (3) 運行時間帯まとめ

- 市内の新たな通勤、通学需要を見込むため、7時～19時を基本に検討を進めることとするが、市内路線バス利用者の多くが通学利用であるため、既存公共交通事業者との調整を行うこととする
- デマンド交通であるため事前予約が必須となる
- なお、利用者が増加し予約困難となった場合の増車対応や、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に留意することとする
- また、実証運行にあたっては他既存公共交通事業者への影響に留意することとする

### 3-8 運賃体系

#### (1) 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

#### (2) 県内事例

運賃体系	概要	留意点
均一制 県内事例 南城市 那覇市 中城村	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> <li>● 利用者にとって最も分かり易く利便性が高い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> </ul> <p>バス &lt; 区域運行 &lt; タクシー</p>
ゾーン制 県内事例 無し	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> </ul> <p>(例：ゾーン内300円、ゾーンを跨ぐ毎に100円追加)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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、比較的利用者にとって仕組みが分かりにくい</li> <li>● ゾーン境界付近での利用には不公平感が生まれやすい</li> </ul>
対キロ区間制 県内事例 糸満市	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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）</li> <li>● 利用距離に応じた運賃のため不公平感が生まれにくい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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）</li> </ul>

#### (3) 運賃体系まとめ

- 利用者にとって最も分かり易い運賃体系であること
- 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
- 上記を踏まえ均一制の運賃による実証運行について検討を進める
- ただし、既存公共交通事業者との調整段階においては運行系統が多い南北方向の路線バスに配慮し、浦添市を南北に2分割したゾーン制運賃についても提案を行う
- なお、実証運行にあたっては他既存公共交通事業者への影響に留意するため、既存路線バスの市内最大運賃を考慮して大人 300～400 円の範囲を目安に協議・調整を行う  
※市内最大運賃（例）：56番 広栄団地入口～内間 330円（11.1km）
- また、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を行う
- さらに、併せて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も行うこととする

### 3-9 予約受付・運行管理

#### (1) 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
- 将来的な自立運行や各種連携サービス等に向けたシステムの拡張性

#### (2) 県内事例

県内事例	利用者登録	受付方法
南城市	<ul style="list-style-type: none"><li>● 市民は初回利用時に事前登録が必要（電話登録可）</li><li>● 観光客等は事前登録不要</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>● 発車30分前までに予約</li><li>● 電話受付のみ</li><li>● 観光客は30日先まで予約可能</li></ul>
糸満市	<ul style="list-style-type: none"><li>● 初回利用時に登録を依頼（任意、電話登録可）</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>● 乗車30分前までに予約</li><li>● 電話、WEB、スマホアプリ</li><li>● 14日先（計30件）まで予約可能</li></ul>
那覇市	<ul style="list-style-type: none"><li>● 利用者登録は不要</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>● 乗車30分前までに予約</li><li>● 1週間先まで予約可能</li><li>● 電話受付のみ</li></ul>

#### (3) 運行管理システム

次頁、表 3-22 に代表的なデマンド運行管理システムを整理する。

#### (4) 予約受付・運行管理まとめ

- 全市民を対象に「誰もが使いやすい」支線公共交通整備に向けて取り組むことから、利用者の登録は初回利用時に任意で行うこととし、乗車 30 分前までに予約、1 週間先 5 件まで予約が可能とする
- 予約受付や運行管理については、電話、WEB、スマホによる受付が可能で、運行計画を自動で作成し、乗務員へ通知指示するシステムの導入を行うこととする
- システムの選定にあたっては、運用実績に加え本事業に合わせた改良、各種連携サービスに向けた拡張、MaaS 等を見据えた将来性なども加味することとする



表 3-22 代表的なデマンド運行管理システムの概要

システム名称	MONET	CONET	SAVS (Smart Access Vehicle Service)
提供会社	MONET	順風路	未来シェア
連携企業	ソフトラバンク、トヨタ自動車、日野自動車、本田技研、いすゞ自動車、スズキ、ダイハツ工業、マツダなど	東京大学	JTB、公立はこだて未来大学、国立研究開発法人産業技術総合研究所、アットウェア、コミュニティタイクシー
システム形態	クラウドサービス	クラウドサービス	クラウドサービス
予約方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>電話</li> <li>スマホアプリ</li> <li>WEB 予約</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>電話</li> <li>スマホアプリ</li> <li>WEB 予約</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>電話</li> <li>スマホアプリ</li> <li>WEB 予約</li> </ul>
対応運行方式	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス停方式（あらかじめ登録したバス停）</li> <li>フリー乗降方式（任意地点をユーザーが選択）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス停方式（あらかじめ登録したバス停）</li> <li>フリー乗降方式（任意地点をユーザーが選択）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス停方式（あらかじめ登録したバス停）</li> <li>フリー乗降方式（任意地点をユーザーが選択）</li> </ul>
運行実績データの分析方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>実績データを CSV で書き出し後、運行者で分析</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>集計ツールが装備されており、基本的な集計や簡易的な分析はシステム側（クラウド）で可能</li> <li>より詳細な集計分析を行う場合、実績データを CSV で書き出し後、運行者で実施可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>実績データを CSV で書き出し後、運行者で分析</li> </ul>
特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域課題を踏まえたマルチモーダル(MaaS)、観光、医療、行政サービスとの連携に加え、自動運転社会実現に向けた取組みが前提となっている（実証実験実績あり）</li> <li>AI を使い効率的な車両・ルートを算出（但し、一定数の教師データが必要）</li> <li>国内自動車の約 8 割程度の移動データ保有</li> <li>アプリ改修により、バス停として登録されている商業施設等の施設情報をマップ上へ掲載可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>時間帯によってフルデマンドとセミデマンドの切り替えが可能</li> <li>オペレータ操作である程度の号車振り分けや予約の移動が可能</li> <li>CTI システムと連動されており、登録者から予約センターに着信があると同時に予約入力画面が立ち上がる（オペレータの負担軽減）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MaaS を見据えたシステム開発（複数の交通モードを含めた実証実験も実績あり）</li> <li>タクシー営業との併用も可能</li> <li>既存データを使った AI 配車シミュレーション可能</li> <li>シミュレーションによる運行計画の実行性確認</li> </ul>
導入実績	全国 27 箇所	全国 57 箇所（糸満市、名護市含む）	全国 49 箇所（実証実験含む）

## 第4章 利害関係者調整

デマンド交通システムの実証運行に向けて、利害関係者（既存公共交通事業者）との合意形成に向けた調整会議を開催した。調整にあたっては、第3章において検討した内容を踏まえた4つの実証運行計画案を作成のうえ協議を図った。

### 4-1 既存交通事業者との合意形成に向けて提案した実証運行計画案

#### (1) 基本案

##### 【概要】

- 市民利便性と分かり易さを最優先とした運行計画案  
※第2回浦添市地域公共交通会議において浦添市の基本案として提示



運行計画	基本案
運行区域	市内全域
運行時間帯	7～19時
運賃体系	均一運賃（普通） 300円

## (2) ゾーン制運賃案

### 【概要】

- 既存路線バス（南北方向系統）に最大限配慮した運行計画案
- 縦軸路線バスに対する影響を抑える（縦軸移動時の運賃と運行時間帯でتمي分け）
- さらに、東西移動の利便性を上げることで乗合率の向上（同一・横方向の利用を増やす）
- 概ね県道 38 号を基準に南北にゾーンを分割し、同一ゾーン内は 300 円均一とする
- ゾーンを跨ぐ場合は 100～200 円程度の料金を加算する
- ただし、運動公園エリアは公共施設が集積しているため加算無しゾーンとする
- 運行時間帯は 8 時～19 時とし、毎時 1 便運行とする
- 以下は境界線上にあるためどのゾーンからでも 300 円で移動可能  
※浦添市役所、浦添警察署、てだこ浦西駅、浦添前田駅、大平 IC（330 系統バス結節）、第二城間近く（急行バス等結節）、パルコシティ
- 南ゾーンでは区域外乗降所として古島駅を設定
- 留意点として県道 38 号沿いの住民・商業が優遇される形になる



運行形態	ゾーン制運賃案
運行区域	市内全域
運行時間帯	8～19時
運賃体系	ゾーン制運賃（普通） ゾーン内300円均一 ゾーン跨ぎ100円～加算



### (3) 運賃調整案①

#### 【概要】

- 市民利便性と分かり易さ、既存路線バスへの影響のバランスに配慮した運行計画案
- 基本案の普通運賃を 400 円均一とする



運行形態	運賃調整案①
運行区域	市内全域
運行時間帯	7～19時
運賃体系	均一運賃（普通） 400円

(4) 運賃調整案②

【概要】

- 市民利便性と分かり易さ、既存路線バスに対する影響へのバランスに加え、高齢者および身障者の移動支援にも配慮した運行計画案
- 基本案の普通運賃を 400 円均一とし、高齢者（65 歳以上）および身障者は 300 円均一とする



運行形態	運賃調整案②
運行区域	市内全域
運行時間帯	7～19時
運賃体系	均一運賃（普通） 400円 ※ただし65歳以上、障がい者は300円

## 4-2 既存交通事業者との調整会議

浦添市デマンド交通実証運行計画の策定に向け、令和2年2月19日に開催された「第2回浦添市地域公共交通会議」で示した基本案をはじめ、4つの運行計画案について検討整理を行い、下記に示す既存交通事業者との合意形成に向けた調整を行った。

表 4-1 調整会議等の実施結果

日時	調整先	調整内容
2月26日	各路線バス事業者との事前意見交換	合意形成に向けた調整項目および方向性に関する事前意見交換
3月2日	浦添市事務局検討会議	第2回交通会議で示した基本案に加えて、3つの追加運行形態について検討整理
3月4日	一般社団法人 沖縄県ハイヤー・タクシー協会 (一般社団法人 全国個人タクシー協会沖縄支部)	4つの実証運行計画案について説明のうえ、実証運行に伴う既存事業への影響可能性や、合意可否について協議
3月10日	東陽バス株式会社	
3月12日	那覇バス株式会社 株式会社 琉球バス交通	
3月12日	沖縄バス株式会社	
3月23日	沖縄都市モルール株式会社	

## 4-3 調整結果

各既存公共交通事業者との調整結果や具体的な意見について表 4-2 に整理する。

本調整会議では全事業者とも「運賃調整案①」および「運賃調整案②」に対して合意頂ける結果となった。そのため、浦添市の基本的考え方を踏まえて、市民利便性と分かり易さに加え、高齢者および身障者の移動支援にも配慮した「運賃調整案②」の内容で実証運行計画案を作成し、第3回浦添市地域公共交通会議へ諮ることとした。



表 4-2 各既存交通事業者における調整結果

調整項目・調整先		基本案 第2回交通会議案		ゾーン制運賃案		運賃調整案①		運賃調整案②	
運行区域		市内全域		市内全域		市内全域		市内全域	
運行時間帯		7～19時		8～19時		7～19時		7～19時	
運賃体系		均一運賃（普通） 300円		ゾーン制運賃（普通） ゾーン内300円 ゾーン跨ぎ100円～加算		均一運賃（普通） 400円		均一運賃（普通） 400円 ※ただし65歳以上、障がい者は300円	
一般社団法人 沖縄県ハイヤー・タクシー協会 一般社団法人 全国個人タクシー協会（沖縄支部）	東陽バス株式会社	○	×	×	○	○	○	○	○
	那覇バス株式会社 株式会社 琉球バス交通	○	×	×	○	○	○	○	○
	沖縄バス株式会社	○	×	×	○	○	○	○	○
沖縄都市モノレール株式会社	○	○	○	○	○	○	○	○	

実証運行に向けて、○：合意する、×：合意できない

※1 平成25年度沖縄県バスOD調査結果より

## 第5章 浦添市地域公共交通会議運営

### 5-1 浦添市交通会議設置要綱

制定平成29年8月23日

改正平成29年12月5日

(目的)

第1条 浦添市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）は、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため設置する。

(協議事項)

第2条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項
- (2) 市営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (3) 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

(交通会議の構成員)

第3条 交通会議の委員は、次に掲げる者とし、その役職については別表1のとおりとする。

- (1) 浦添市長又はその指名する者
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者
- (3) 一般乗合旅客自動車運送事業者の組織する団体の代表者又はその指名する者
- (4) 一般乗用旅客自動車運送事業者の代表者又はその指名する者
- (5) 一般乗用旅客自動車運送事業者の組織する団体の代表者又はその指名する者
- (6) 市民又は利用者の代表
- (7) 内閣府沖縄総合事務局運輸部長又はその指名する者
- (8) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者又はその指名する者
- (9) 道路管理者又はその指名する者
- (10) 浦添警察署長又はその指名する者
- (11) 学識経験者
- (12) 前各号に掲げる者のほか、交通会議が必要と認める者

(任期)

第4条 委員の任期は、2年とする。

ただし、補欠の役員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任することができる。

(交通会議の運営)

第5条 交通会議に会長をおき、主宰者である浦添市の中からこれを定める。

2 会長は、交通会議を代表し、会務を総括する。

3 副会長は、あらかじめ会長が指名し、会長に事故がある場合には、その職務を代理する。

4 交通会議は、構成員の過半数が出席しなければ、開くことができない。

5 構成員については、交通会議に代理人を出席させることができる。

6 交通会議の議事は、出席した構成員及び代理人の過半数で決し、可否同数の場合は、会長の決するところによる。

7 前項の場合において、会長は、構成員として議決に加わる権利を有しない。

8 交通会議は、原則として公開とする。

9 会長は、必要があると認められるときは、構成員以外のものに対し、交通会議に出席して、その意見を述べ又は説明を行うことを求めることができる。

10 交通会議の庶務は、都市建設部都市計画課において処理する。

(協議結果の取扱い)

第6条 交通会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(その他)

第7条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が交通会議に諮り定める。

附則 この要綱は、平成29年8月23日から施行する。

附則 この要綱は、平成29年12月5日から施行する。

## 別表 1 (第 3 条関係)

## 浦添市地域公共交通協議会構成員名簿

	役職名	所 属	備 考
1	会長	浦添市 副市長	
2	委員	内閣府沖縄総合事務局南部国道事務所	
3	〃	沖縄県土木建築部中部土木事務所	
4	〃	内閣府沖縄総合事務局 運輸部 企画室	
5	〃	内閣府沖縄総合事務局 運輸部 陸上交通課	
6	〃	沖縄県 企画部 交通政策課	
7	〃	沖縄県 土木建築部 都市計画・モノレール課 都市モノレール室	
8	〃	沖縄都市モノレール株式会社	
9	〃	浦添警察署	
10	〃	一般社団法人沖縄県バス協会	
11	〃	那覇バス株式会社	
12	〃	琉球バス交通株式会社	
13	〃	沖縄バス株式会社	
14	〃	東陽バス株式会社	
15	〃	一般社団法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会	
16	〃	株式会社グランド交通	
17	〃	ひまわりタクシー株式会社	
18	〃	私鉄沖縄県労働組合連合会	
19	〃	学識経験者	
20	〃	社会福祉法人 浦添市社会福祉協議会	
21	〃	浦添市老人クラブ連合会	
22	〃	浦添市自治会長会	
23	〃	浦添市婦人連合会	
24	〃	浦添市女性団体連絡協議会	
25	〃	浦添市観光協会	
26	〃	浦添商工会議所	
27	〃	浦添市 都市建設部長	
28	事務局長	浦添市都市計画課	
29	事務局	浦添市都市計画課都市交通企画係	



## 5-2 浦添市地域公共交通会議の開催状況

浦添市地域公共交通会議の協議内容及び開催状況を以下に示す。

表 5-1 浦添市地域公共交通会議の協議内容

会議名・開催日	報告・協議内容
<p>第1回交通会議 令和元年9月27日(金)</p> 	<p>(1) 報告</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 平成30年度第3回浦添市地域公共交通会議議事要旨について</li> <li>② これまでの浦添市地域公共交通会議の会議内容振り返り</li> <li>③ 県内のバス運行等現状について</li> <li>④ コミュニティバス実証実験について</li> </ul> <p>(2) 議案</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 仮称：てだこシティー・AIオンデマンド型乗合サービスについて</li> </ul> <p style="text-align: right; color: red;">※第1回会議は本調査事業外にて開催</p>
<p>第2回交通会議 令和2年2月19日(水)</p> 	<p>(1) 報告</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 第1回浦添市地域公共交通会議議事要旨について</li> <li>② コミュニティバス実験運行に向けた調整状況</li> <li>③ 沖縄振興特定事業推進補助金への申請結果について</li> <li>④ (仮称：てだこシティー・AIオンデマンド型乗合サービスの実施)</li> <li>⑤ 浦添市デマンド交通実証調査の背景と目的について</li> </ul> <p>(2) 議案</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 浦添市デマンド交通実証調査の実施に向けた検討内容</li> <li>② 浦添市デマンド交通システム(素案)</li> </ul>
<p>第3回交通会議 令和2年3月27日(金)</p> 	<p>(1) 報告</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 第2回浦添市地域公共交通会議議事要旨について</li> <li>② 浦添市デマンド交通実証運行に向けた交通事業者調整について</li> </ul> <p>(2) 議案</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 浦添市デマンド交通実証運行計画(案)</li> </ul> <p>(3) その他</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>② 学校MM実施報告</li> </ul>

5-3 議事要旨

(1) 第1回 浦添市地域公共交通会議

※第1回会議は本調査事業外にて開催

日時：令和元年9月27日（金）

14：20～16：20

場所：浦添市役所 9階 講堂

■報告②：これまでの浦添市地域公共交通会議の会議内容振り返り（資料2）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
浦添市社会福祉協議会 又吉委員	① ルート1及び2は健常者が対象の走行実験だったのか。車いすの方々の乗り降りも考慮したのか。	(事務局) ① 実験としては、今後実施する予定である。車両は基本として低床タイプのバスを使用したいと考えている。なお、実証実験では市側でのバス購入やリースが困難であるため、バス事業者の保有している車両を活用して実証実験を実施することになる。その際に準備できる車両が低床であるかは今後やりながら考えていく。
沖縄総合事務局 南部国道事務所 川崎委員	① 資料2の1頁目の全体工程において、2019年に支線公共交通実証実験、2020年も支線公共交通実証実験となっているが、何か変えてやるのか。それとも同じことをやるのか。	(事務局) ① 実証実験期間の設定については、平成20年に実施した実証実験の期間が3ヶ月と短かったため、それを踏まえ、実証実験は繰り返してでも1年程度実施することを想定している。その中で利用促進に繋がるよう、ルートや時間帯の変更も検討して2020年以降は続けて行きたいという意味合いになる。
沖縄県土木建築部 中部土木事務所 真栄里委員	① 来年までにこの実証実験は実施出来るのか。 ② 資料の作り方としては大きなストーリーを示して、振り返りを行った方が新しい委員には分かりやすいと思う。	(事務局) ① 手続きを踏めば出来る予定となっている。 ② 今後、資料の作り方は検討する。

■報告④：コミュニティバス実証実験について（資料４）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
<p>一般社団法人 沖縄県バス協会 慶田委員</p>	<p>① 乗合バス事業者は切迫した状況に追い込まれているというのが現状にある。そのため浦添市が計画した実証実験についても入札が不調になり大変申し訳ない。バス協会としてもお詫び申し上げます。乗務員不足については全国的に大きな問題となっている。他府県に限らず沖縄県でも数年前から浸透している。なお、バス協会のトップを代表して、沖縄県の交通政策課に何回も足を運んで、どうにか乗務員の確保に対する支援をお願いした。４社バス事業者が新規で雇用した乗務員に対して、今年 20 名、来年・再来年 40 名、合計 3 年計画で 100 名の 2 か月分の給与について補償するという取り組みが今年度から始まる。また、沖縄総合事務局運輸部企画室においてもその PR 活動施策を打ってきているので行政の力を借りて、バス事業の運営を次代に引き継いでいくために努力をしている。ご理解をお願いしたい。</p>	
<p>浦添市老人クラブ 連合会 金城委員</p>	<p>① 資料中で、浦添市が運転手募集中とあるが、雇い主は誰になるのか。紹介した事業者が雇うのか確認したい。</p>	<p>(事務局) ① 運転手募集に関しては、浦添市都市計画課に運転手応募の連絡が入った後、バス運行事業者に紹介するという流れとなる。</p>
<p>沖縄県土木建築部 中部土木事務所 真栄里委員</p>	<p>① 乗務員確保に関しては、やはり給料が安いというのが問題。給料を上げる仕組みとか何か考えないといけないのではないかと思う。ある一定の儲からないバスは公営バスとしてはどうかと考える。難しいことであるが、浦添市のバスの職員がいたら若干給料が上がって良いのではと考える。</p>	<p>(事務局) ① 次の議題の中で回答したい。</p>

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
<p>沖縄総合事務局 運輸部 小谷委員</p>	<p>① 国土交通省の方でもその認識は前からあって、平成26年7月頃から旅客自動車運送事業の運転者不足に対する施策という形で全国的に取り組んでいる。国としては直接的に地域等に踏み込めない部分があるのでそれを動かす形であったり、方法で説明をする。県の方でも様々な施策を打って頂いているということなので、国としては県と連携して支援していくつもりである。</p>	
<p>私鉄沖縄県労働 組合連合会 喜屋武委員</p>	<p>① 私たちは乗務員で構成している組織だが、今回消費税が上がる中で、乗務員の賃金待遇を改善できるかまだまだわからない所ではあるが、なんと言っても、交通産業というのは長時間労働、不規則労働といった中で募集しても人材が来ない、若い人が免許を取得しない、ということがあるので、県内でも、免許取得は8割方が60歳以上である。沖縄県の公共交通路線を如何に維持するかというのは補助制度等も含め今後考えていければと思う。</p>	



■議案①：仮称：てだこシティー・AI オンデマンド型乗合サービスについて（資料5）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
<p>沖縄県土木建築部 中部土木事務所 真栄里委員</p>	<p>① 資料の最後のページに本会議での承認事項があって、承認事項のタイトルが「仮称：てだこシティー・AI オンデマンド型乗合サービス」とあるが、この会議でずっとやっていたのは、ルートが2つあって、その実証実験の話であったが、昨年度計画した実証実験のルートでバスをジャンボタクシーに替えるという話なのか、それとも AI オンデマンド型乗合サービスで実施するという事で承認を得ようとしているのかわからないので教えて欲しい。</p> <p>② タクシー協会に確認したいが、1点目として、この AI システムというのは新たに開発するのではなく既存システムを使うのか、2点目に実現に向けた課題はあるのか。3点目にいつ頃できるのか教えてほしい。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① 今回のてだこシティー・AI オンデマンド型乗合サービスというのは、先程の補助メニューの中で、ハイヤー協会と浦添市も一緒になって、この内容でエントリーしたいという方向性でいる。結論から言うと、昨年度計画したバスルートを走らせるのではなくて、浦添市全域を運行するという内容である。市内全域 300 円という形で、車両はジャンボタクシーを使って、オンデマンド型のサービスを使ってやっていきたいという内容の趣旨で、ルート1、ルート2とは別と考えてもらいたい。これも将来的にはバス事業者の運転手確保に向けての取組等を当然市も一緒に取り組んでいく。その辺も見据えながら、コミュニティバスについても考えて行きたい。</p> <p>(津波古委員)</p> <p>② 結論から言うと、浦添業者間(11業者)で、非常に意欲的に今実現に向けて取り組んでいるところである。協会としても、何らかの形でタクシーもお役に立てることができないかというところで話をしてきた。ちょうど、モノレールの延長が10月から始まるということで、結節も含めて、バスの実証と別の形で浦添の事業者がこういう形ができないかということをや以前から検討してきたことが、現在、バス事業者の方も厳しいというような状況になったので更に意欲的に進めたいと思っている。</p>

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
		<p>ご質問があったシステムについては、イメージとしてはタクシーの配車アプリのイメージで更にAI機能を使って配車予約を行う。なお、システムは開発がほぼ進んでいる状況にある。補助金等については国の方ともいろいろなメニューをご紹介して頂きながら取り組んでいるところである。課題としては、高齢化ということもあるが、実はバスと同様にタクシーの方も乗務員が不足している。</p> <p>(オブザーバー：沖東交通 東江)</p> <p>② 時期については、システム自体は函館の未来シェアという会社が作成しており、実際に熊本県の荒尾市で、9月1日から今も実証実験中であることから、運行自体は可能である。ただ課題としては、車両の準備等が、浦添業者会で持っている車両だけでは間に合わない。ジャンボタクシーを保有している台数も限られているので、その準備や現金収集するための運賃箱を改造する等を考えると時期は今すぐにとはいかないが、それらを改善できるようなことがあれば、すぐにでもできると思っている。</p>
<p>一般社団法人 沖縄県バス協会 慶田委員</p>	<p>① バス事業者が大変ご迷惑をおかけしたというのは先程も申し上げたが、事前に「仮称：てだこシティー・AI オンデマンド型乗合サービスについて」の内容を資料として配布してあったのかどうか教えてほしい。また、AIシステムというのは、タクシー事業者が浦添に11業者あると、各社がそれぞれお金を導入してやるのか。浦添市内全域を300円で</p>	<p>(事務局)</p> <p>① 資料の事前送付には実施している。なお、デマンドの導入については、実証実験においてバスでカバーできない場所はデマンド交通を検討するという考えは昨年度からある。今年度の実証実験においてバス事業者の乗務員不足の課題もあり実験実施の見通しが立っていない中で、ハイヤー・タクシー協会が国の補助金を民</p>

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
	<p>カバーすると、その中には当然路線バス事業者が運行しており、運賃300円となると55番線、56番線より安い運賃区間設定になる可能性がある。それはバス事業者からすれば、大きな問題だという気がする。</p> <p>② 具体的にいつから始めるのか。今日決定したらすぐに取り組んでいこうという考えなのか。</p> <p>③ 以前、中城村でもタクシーを利用した交通空白地帯における取組がなされていて、これはあくまでもバスが通っていない空白地域のみでの運行であった。これを見ると、浦添市全域をカバーすると書いてある。ということは路線バスが運行しているエリアについてもこれでカバーするということになる、当然既存の路線に影響が出るものだろうと我々は考える。空白地帯を運行する形態であれば反対はしないが、我々と競合してやるような形態については協会としては反対と言わざるを得ない。それが答えになると思う。</p>	<p>間枠でエントリーすることから、浦添市もバックアップして一緒にやっていきたいというのが今回の考えである。</p> <p>② まだ「仮称：てだこシティー・AI オンデマンド型乗合サービス」の実施は決まった訳ではない。こういう方向性でやっていきたいということで本会議ではお話しさせて頂きたい。</p>
<p>沖縄県土木建築部 中部土木事務所 真栄里委員</p>	<p>① 運輸部に聞くが、今回私としては「仮称：てだこシティー・AI オンデマンド型乗合サービス」はいい案だと思った。なお、運賃300円という金額は平均した場合、安いだろうなと思った。なお、バス事業者との競争の話になった場合、反対という意見は重いのか。あるいは、タクシー事業者がやりたいのならバス事業者が反対しても実施可能な話なのかこの辺が分からない。</p>	<p>(小谷委員)</p> <p>① バス事業者やタクシー事業者において運転手不足等、様々な要因で交通空白地帯が出ている。これを補完しないといけない。これは国、県の政策もみんな一緒である。そのため、一事業者に任せるのではなく国としてきちんと補完していく。なお、運賃が適正かどうかというのは本会議の中で決めることである。その中で、バス協会が反対した場合一方的に</p>

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
	<p>② 感想であるが、今後はI Tの進化で5 G等に時代が変わったらコンピューターも変わるという話があり、自動車は50年後、60年後の将来自動運転になるかもしれない。その時には運転手は不要で、車が家の前に迎えに来てもらってという世の中になると考えられるため自分としてはそういう部分も見据えたシステムだと思う。資料から、将来は電気自動車等、先を踏まえて自動運転技術の導入も考えていくという話なので、未来に向けた第一歩として良いシステムであると思った。</p>	<p>タクシー協会が手を上げたからできるという訳ではない。この場の合意形成が必要だということは言えると思う。</p> <p>(オブザーバー:しまたて協会 上間)</p> <p>① 今回、承認事項という形でデマンド交通の話を見せて頂いているが、まず、公金、補助金の申請をさせて頂きたいという意味での承認事項である。実際にエリア、運賃等がこれで良いのかということは、バス事業者、タクシー事業者の合意形成が必要である。例えば糸満市では、タクシー事業者に配慮して、フルデマンドのドアto ドアでどこでも乗れるが、それではタクシーと全く一緒になるということで、バス停をわざわざ設けてそこでしか乗り降りできないという差別化を図った。例えば今日この内容で合議を頂いて、最終的には合議証明書をつけて運行申請を出す、その意味での承認ではない。実際補助金が下りた時には改めて話し合いをして、解決策を見つけていながら、合議を得て、運行申請して実証実験に持っていくという形になると考えられる。</p>
<p>一般社団法人 沖縄県バス協会 慶田委員</p>	<p>① この議事に関しては規約で見ると過半数の議決をもって承認されるとなっている。我々バス協会及び事業者は人数が少ないため当然過半数で可決されると思っているが、申請にあたっては浦添市内全域、これを謳ったうえで申請を出すことになるのか。我々としては路線バスに競合しないような空白地帯でのデマンド交通については反対する理由は全くない。しかし、厳しい中で</p>	<p>(事務局)</p> <p>① そのようなご意見が出てくると思っていたが、現実問題、公共交通利用者そのものが減少している。この現実が赤字を招いているということが考えられ、これはバス事業者、タクシー事業者がそれぞれ公共交通を展開することによって市民が公共交通を利用し、これをもってバス停に行き乗ってもらえるよう、複合的に公共交通利用者が増えていくように</p>



発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
	<p>路線を維持している事業者のことを考えれば、やはり競合することについてはある程度ダメージがあるだろうという認識のもとに先程から反対と申し上げているだけで、市内全域とは書かずにか表現を変えて申請はできないものか。今一度再考できないか。</p> <p>② 路線バス事業者がどんどん減ってきているのは事実だが、しかしそれは県とも国とも一緒になってどうにか底上げしようと、公共交通を展開しようという努力はしている。しかしそこで競合することによって、それ以上に減るのも事実。国土交通省の通達か何かでコミュニティバスを走らせる場合には、既存の路線バスと競合してはいけないと定められている。既存路線バスと繋げるような路線の切り方なら良いが、競合してはいけない。既存の路線バスに影響が出ないように配慮してデマンド交通を実施して頂きたい。浦添を運行している4事業者、琉球バス、那覇バス、沖縄バス、東陽バス含めてこれを事前にもう一度説明をして頂きたい。それから次の段階に進めて頂きたい。</p>	<p>しなければ、問題解決も厳しいのではと考えている。新聞報道でもあったが、市内を走っている路線バスが減便になっていると、バスに乗れない人たちが多く発生してしまう。このような方々を拾わないといけないとなった時に、デマンドタクシーでカバーするという方法も考えられる。現在、タクシー事業者が検討しているデマンド交通の計画においては、市内のみでの運行であるため、もし那覇に行きたい場合、那覇を通る路線バスに市民が行けるような仕組みづくりをこれから一緒になって検討していくということが大事なのではないかと考えている。料金、区域も踏まえて、事業者も一緒に丁寧に検討していきたい。</p>
<p>沖縄県土木建築部 中部土木事務所 真栄里委員</p>	<p>① 本会議での承認事項は、バスでの実証実験は厳しいという現状を踏まえて、まずはタクシー協会からエントリーのあった方法で実証実験の実施を目指すということである。しかし、実証実験であるが運行エリアを浦添市全域と書いてしまったらバス協会の立場があるから、言葉を替えて浦添市の空白地帯のカバーやモノレールとの結節等、言葉をもう少し替える方向で検討した方が良いのではと思う。</p>	

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
<p>沖縄総合事務局 運輸部 小谷委員</p>	<p>① バス協会の方から色々提案はあると思うが、国の許認可する立場としては、もちろん公共交通機関はどうしても必要である。公共交通機関の確保という意味では国の政策をきちんとやって、先程も説明したように、交通弱者、交通空白地帯等々の解消に向けて国も努力していく。そのため、先程も言ったように、コミュニティバスとして、公共交通空白地帯に白ナンバーのバス、もしくは路線デマンド型を導入してはどうかと考える。この基本になっているのは何かというと、交通弱者、交通空白地帯の補完である。協会が言う競合はできるだけ避けて欲しいというのも充分わかる。それをどう踏まえて、事業に発展していくのかというのは、浦添市側が提案をされて、その中でベストな状況が出てくるのだろうと思う。こちらとしては、できるだけトラブルは無い方がいいので、上手くやっていけるように説明を頂きたいという部分もわかるし、浦添市も減便になってどんどん交通弱者が増えているといった中でどうにか改善しないとイケないというのも両方分かるので、その中で国も含めてご相談に乗ればと思っている。</p>	
<p>浦添市都市建設部 下地委員</p>	<p>① 公共交通会議の中で、これまでモノレールが10月1日にいよいよ来ますよというところがあり、補完する意味で市内をコミュニティバスが22年に実験した頃から市民の方から期待されていて、動いてきたところである。競合してはいけないという意見も踏まえながら昨年度まで皆さんの意見を聞きながら進めてきた。今回新たなデマンドの話も出ているがコ</p>	

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
	<p>コミュニティバスについて、それをやめるということではない。やはりそれは必要だということは認識している。現在、運転手不足をどのような形で市の方から提案することができるのかと事務局と一緒に考えていく所なので、バス協会の方とも一緒に考えながらやっていく。ただ、現状として、モノレールは来たけど駅から移動できないという課題や、もともと空白地域においては高齢化も進んでおり免許返納者も増えてきてその中で移動ができないという課題から、早めにコミュニティバスを動かして欲しい等いろいろ意見として挙がってきている。そのような中で今できるところを解決していく必要があり、今回の提案もあるので、ただコミュニティバスを辞めるというのではなくてそこも含めて一緒に考えていきたいところ。その辺は皆さんのご意見を聞きながら一緒にやっていければと思う。</p>	
<p>沖縄県土木建築部 中部土木事務所 真栄里委員</p>	<p>① 承認事項とあるが、予算要求するための日程は大丈夫であるのか。承認は本日の会議で決めないといけないのか次回までに時間があるのか。タイムスケジュールが分からない。</p> <p>② タクシー協会へ確認だが、浦添市全域と書いてあるが、浦添市の公共交通空白地帯でよろしくないのか。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① 国の補助メニューで、民間がエントリーできるという枠の方にハイヤー協会がエントリーしたいというお話を頂き、本来ならコミュニティバスを進めることと、この事業を一緒に出来ればベストだったが、少しコミュニティバスが足踏み状態の中であることから、公共交通会議の場で合議を諮り、一緒になってエントリーしたいということである。本議案の内容で承認を頂きたい。ただし、決まらない場合、予算はつかない。</p> <p>(津波古委員)</p> <p>② 資料5の7頁の中で目指すところのお伝え不足があると思うが、コミュニティバスが運行できな</p>

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
		<p>いからといって、全域をやりたいということではなく、システムの運用上で、その区域内の中でリクエストがあれば、相乗りして頂いて目的地まで行くという関係上、どうしても重複する所が出てくるということが考えられる。その辺り調整が必要だと思う。</p> <p>(オブザーバー：しまたて協会上間)</p> <p>② デマンドという手段をどこにあてていくか、地域全域なのかもしくは、公共交通空白地域にするのかという内容については本来はここで議論をして、みんなで決めてやっていく所である。よって、その話をタクシー事業者に聞くのではなく、どこがいいのかというのは皆さんとこの場で議論させて頂きたい。本日の会議では、申請をするというところに重きをおいて考えて頂いて、バス事業者と今後も話し合いを進めながら、事業としての住み分けも当然考え、その影響の度合いも見つつ進めていくべきではないかと考えている。</p>
<p>沖縄総合事務局 運輸部 三宅委員</p>	<p>① 先程、慶田委員から交通会議は過半数でという話が出たがその部分に関しては、先程お話もあったようにきちんとその地域の交通事業者も含めて議論して頂きたいと我々も思っている。もう一つ先程から承認事項でもめているが、今回補助申請するにあたって、内容まで決まっていけないのは当たり前だと思う。区域、運賃にしてもここで今決めるなんていうのはできる話ではないので、あくまでも運行条件は案であって、申請にあたってはそこまで細かいところまで求められてないので</p>	<p>(事務局)</p> <p>① そのとおりである。あくまでも今回はこういった案がハイヤー協会から出てきたので、市としても補助したいということでエントリーするにあたって、どういう風にやるのか方向性を示しておくべきだろうということである。情報提供ではないが、一つの方針を示させて頂いた。実際、本案が通ったあかつきにも、公共交通会議をやらないといけないという話は市の方でもやっているの、バス事業者をおいてけぼりにするつもりは全くない。この辺りはこ</p>



発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
	<p>はないかと思う。それで言うと、ここで承認して頂かないといけないのは、内容を検討して良いですかというところだけなのではないか。例えば運行エリアを浦添の区域にしておき、このような形の方向性で少し検討を始めても宜しいですかというので良いのではないかと思う。</p>	<p>の会議の中で調整していくべき案件だと考えている。</p>
<p>沖縄総合事務局 南部国道事務所 川崎委員</p>	<p>① 基本的なシステムだが、3頁目に絵で描いてあるが、2人の方が一緒に乗車することで2人とも300円を支払うということが良いのか。また、予約するということが、1人が予約して、誰も相乗りする方がいなかったらこの方は300円でそこに行けるということなのか。その場合タクシーよりも安くなるが。</p> <p>② 時間は乗りたい人が希望した時間で予約することができるのか。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① 今おっしゃった通りで、基本的には乗合をされた方々で、乗車は最大9人可能であるが、1人乗っても9人乗っても一人一人は300円という形である。デマンドの一つの課題として、相乗り率をいかに上げるかということが大切な条件となってくる。よって、市としても相乗り率、一番いいのは9人であるが平均5~6人を目指すことが運行には必要だと考えている。</p> <p>② 基本はシステムや場所にもよるが、30分前であったり、1時間前、2時間前の予約であったり等もあり得ると思う。</p>
<p>浦添市社会福祉 協議会 又吉委員</p>	<p>① バスの場合は障害者割引価格になっているが、この乗合の場合は一律300円で障害のある方からも徴収になるのか。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① 今の段階ではとりあえず一律300円で考えている。ただ今後の利用状況等も含めて、運賃は検討していく必要があると考えている。</p>
<p>浦添市副市長 大城会長</p>	<p>① 本日はオンデマンド型の乗合システムについて、タクシー協会の方が手を上げたいということで、委員の承認を頂くということによろしいか。バス協会からもあったように、ルートの件等があるため、それについてはまた今後調整させて頂く。とりあえずは補助メニューがあるので、そこに浦添市の現状を考えた場</p>	<p>(各委員)</p> <p>① 異議無し。 ※バス事業者(4社)及びバス協会は除く</p>

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
	<p>合、コミュニティバスの運行がなかなか難しい状況である。その中で、市として交通弱者の方をいかに減らすかという観点からも、タクシー協会が手を上げているのでエントリーするという点について如何であるか承認を本会議で諮りたい。</p> <p>② 過半数以上の方が手を上げているため、応募を承認するということが確認できた。事務局を中心に調整についてはしっかりとやっていただきたいと思う。</p>	

■その他：交通エコロジー・モビリティ財団による助成金採択について（資料6）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
<p>浦添市老人クラブ 連合会 金城委員</p>	<p>① 運転手不足の件だが、最初からコミュニティバスをやるのに20人集まるか懸念していたが、やはり運転手がいなければ実証実験は頓挫するのではないと思う。以前から考えていたが、高齢者、子育て中の女性等をどうやって就労させるかを考えてほしい。浦添市の自治会長は結構バスの免許を持っている人が多い。リタイアした人も地域で運転していた人もいるので、この人たちをどうにか取り込めないか。コミュニティバスについて路線バスよりはこれは楽しそうだなと思った。浦添市内を回るから私も立候補してみようかという思いもあった。周遊することによって、孫たちにじいじはこういう仕事をしている姿を見せられる。もう一つはこうして地域のパトロールも兼ねることができる。しかし、新聞にもあったがネックなのは重労働である。タクシーもそうだと思うが、私としては朝から夕方までやるのはきつくてダメ。事業者の方も皆さん考えてほしい。バス、</p>	<p>(大城会長)</p> <p>① 実は市の中でもどうしたらコミュニティバスを運行できるかどうかというところで、例えば市役所のOBにも資格を持った方がいるので、その先輩たちに浦添市のために一肌脱いでほしいということで、一本釣りをするのはどうかと今考えている。</p>

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
	<p>タクシーの事業者だけでなく働き方、どのようにして就業してもらうか。運転に関しては自動運転、AIもあるので将来これが出てくると若い女性でもできるだろう。運転手の就業形態のイノベーションもやった方が発展していくのではないか。例えば朝、午後の少しの時間に働かせてもらえればいける。仕事をしたい人がいっぱいいると思う。給料はそんなになくてもいいと思う。運転手をどういう風に育てるか考えないといつまでたっても確保できないのではないか。確保したところで離職するのではないかと思う。運転手の話は一番重要だと思うので、行政も事業者と一緒に就労形態を考えていかないといけないと思う。</p>	
<p>浦添市副市長 大城会長</p>	<p>① コミュニティバスの運行に際して乗務員が20人必要であるという話があるが、1ルートで10人必要であると思うが、これは10人以下の場合無理なのか。10人というのは絶対条件なのか。金城委員が言うように時間を区切ってというも方法として考えられるのかどうか教えて頂きたい。</p>	<p>(バス協会：慶田委員)</p> <p>① 20人というのはバス事業者に照会をしたうえで20人必要だという事業者からの回答である。運行開始から終了時間まで交代運転手や休憩を入れながら10人、10人必要というのは事業者が算出した数字である。具体的には事業者が詳しい。</p> <p>(那覇バス：仲間委員)</p> <p>① 今回10人となっているのは車両自体が各ルート4台ずつ必要であり、運転手は1台あたり2人と交替補助として各ルートにプラス1人必要ということで10人ずつで算出している。1ルートにつき運転手10人と車両4台を使用する事にこだわらないということであれば、必要な人員をある程度抑えることができると思う。その中でお話を頂ければ前向きに検討させて頂く考えでいる。</p>

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
		<p>(事務局)</p> <p>浦添市も乗務員募集のぼりを作成している。なお、乗務員を引き受けても継続してもらわないと意味がない。人材不足となると事業者だけにお任せする訳にはいかなくて、市の方で集めるぐらいの努力をしないと継続はできないと当然思っている。高齢者の方や主婦層等、柔軟な働き方改革が色々出てくるのであれば、当然行政も事業者も一緒になって取り組んでいくのが大前提になっていくと思う。</p>
<p>私鉄沖縄県労働組合連合会 喜屋武委員</p>	<p>① 1 ルートにつき人員が 20 人というのは厳しいということなので、仮に 10 人は確保できるという場合、ルート案は空白地帯を一気に埋めるのではなくて可能な範囲で実施してはどうかと考えるが、如何であるか。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① これまでの会議の中でバスの運行本数は1時間に2本は欲しいということが大前提にあった。仮に、実証実験時のバス運行時間を、18 時までとすると乗務員の人数を抑えて実証実験ができる可能性は出てくるため、検討して行きたいが、会議の場でまた諮る必要がある。</p> <p>(大城会長)</p> <p>② 引き続き事務局側で内容を検討し、案が固まった後、委員の皆様に報告して承認を得るという流れで進めさせて頂く。</p>



(2) 第2回 浦添市地域公共交通会議

日時：令和2年2月19日（水）

9：15～10：45

場所：浦添市立中央公民館分館

2階ホール

■報告②：コミュニティバス実験運行に向けた調整状況（資料2）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
<p>一般社団法人 沖縄県バス協会 慶田委員</p>	<p>① 資料2の4頁目のスケジュールにおいて、バス乗務員が不足していたため、入札が不調になったという理解でいたが、バス事業者にヒアリングすると乗務員は確保しており、入札金額が合わなかったために折り合いがつかなかったと聞いた。どちらが正しいのか確認したい。</p> <p>② 事務局はしっかりと事実に基づいた資料整理を行って頂きたい。改めて資料整理する必要があるのではないかと考えるが如何であるか。変更等が無いのであれば、只今説明された内容での理解ということではよい。</p> <p>③ 市として、財源の確保が厳しいため、次のステップの提案がこれから示されるという理解でよい。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① 昨年度からバス事業者とは調整を行っており、平成31年3月に見積を頂いていた。それらを参考に予算組みを行い、実験を計画した。業務発注前にバス事業者から再度頂いた見積では3月時点より高くなっておりましたが、3月時点に頂いていた運行金額で業務発注を行った。</p> <p>結果、入札不調となってしまったが、不調の要因としては、乗務員確保、車両確保、委託額等の課題があったと考えております。</p> <p>② 説明した内容での理解ということではよい。</p> <p>③ これから提案内容を示す。</p>
<p>沖縄県土木建築部 中部土木事務所 真栄里委員</p>	<p>① 昨年度の地域公共交通会議では、コミュニティバスの採算性も議論されたが、採算性の試算はバス事業者との調整に基づいた内容であったのか。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① バス事業者から提供して頂いた単価を基に積算した。なお、既存の一般的な単価もあったが、人件費や燃料費の高騰もあることを考慮し、予算を確保した。なお、バス事業者としても4月以降に人事の変動やバス乗務員のやり繰りの中</p>

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
	<p>② 昨年度、本会議の場で採算性を議論して金額が認められたが、会議外のところで状況が変わり、バス事業者が透明性を求めるのであればその過程を整理する必要があるのではないかと考える。</p>	<p>で、減便対応等、様々な事情があったことは理解している。ただし、市としては、発注の段階では元々予定していた予算で入札にかけざるを得なかった。</p> <p>② 過程を整理する。</p>
<p>私鉄沖縄県労働組合連合会 喜屋武委員</p>	<p>① 貸切事業者やその他の事業者からは、どのような提案があったのか参考に教えて頂きたい。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① 基本的には浦添市が元々提案していた内容で実施したいという話があったが、人員の確保や車両の確保に課題があり、進展しなかったほか、バスの便数を1時間に1便とする等提案があったが、本会議において必要と議論していた条件と折り合いがつかなかった。</p>
<p>(一社) 沖縄県ハイヤー・タクシー協会 稲益代理</p>	<p>① バス事業者の乗務員不足により、市民の利便性が確保できないのであればタクシーが代わりに運行するというので、我々がデマンド運行を提案した。しかし、実際は手を挙げたバス事業者もいたが、入札金額が合わずに不調になったということについて、もう少し詳しく教えてほしい。</p> <p>(大城会長)</p> <p>② 今の説明は4社とも応札してもらえなかったという理解でよいか。</p> <p>③ 前回の議事録において、オンデマ</p>	<p>(事務局)</p> <p>① 今回の入札方法として、コミュニティバス実証実験業務は市からコンサルに発注し、受託したコンサルがバス事業者にバスの運行を委託するという形をとっていた。その中で、実証実験業務の入札前にコンサルからバス事業者に運行委託業務の受託可否の確認をとってもらったが、バス事業者より確約が取れなかったため、全てのコンサルが入札できずに辞退となった。</p> <p>② コンサルからの運行委託をどのバス事業も受けることができなかつたため、必然的にコンサルも入札に参加できなかったということになる。</p> <p>③ この時は、国の補助メニューにエ</p>

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
	<p>ンド型乗合システムについてタクシー協会が手を上げることへの承認では、バス事業者及びバス協会が承認されていないことが気になる点である。</p> <p>④ バス事業者も了承してタクシー事業者がデマンドを実施するという判断でよいか。</p>	<p>ントリーすることへの承認確認であり、実際にエントリーして採択された場合には、本会議で運賃や運行エリアについてバス事業者とも調整を図るという流れになっていた。あくまでも、前回は補助メニューへ申請してよいかという議論であった。</p> <p>④ これから本会議の中で説明させて頂く。</p>

■報告③：沖縄振興特定事業推進補助金への申請結果について（資料3）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
<p>(一社) 沖縄県 ハイヤー・タクシー協会 稲益代理</p>	<p>① デマンドに使用する車両として、ジャンボタクシー10人乗りを12台と記載されているが、タクシー事業者が12社参入するということが良いか。また、12台の必要性の根拠は何であるのか説明して頂きたい。</p> <p>② 浦添市では、高齢者や免許を持たれていない方がどれだけ利用するか等、車両が何台必要か試算されたのか。</p> <p>③ ジャンボタクシーを12台準備する場合、多くのコストがかかる。タクシー協会としては実際に車両が何台必要かに応じて、実験に参入する事業者を決める必要がある。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① ジャンボタクシー10人乗りを12台というのは、事業者からの提案である。</p> <p>② 詳細な試算は行っていない。なお、事業実施にあたっては採算性が重要となるが、採算性の面で12台は必要であるということで報告を受けている。</p> <p>③ 本報告内容は、国の補助メニューとして、民間事業者がエントリー可能な枠での話である。今回は採択されなかったことから、次は市の予算で実験を行えないかという流れになっている。</p>

■報告④：浦添市デマンド交通実証調査の背景と目的について（資料4）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
（一社）沖縄県 ハイヤー・タクシ ー協会 稲益代理	<p>① 資料4の7ページにおいて、デマンド交通を導入している地域が4つ挙げられているが、この中で補助金を活用している地域はあるのか。</p> <p>② 那覇市では何故補助金を活用していないのか。</p> <p>③ 那覇市の真和志地区のデマンドタクシーは毎回赤字である。真和志地区は坂道も多く、道も狭い状態であり、輸送機関もバスのみであるため、地域の方の助けになるよう、民間のタクシーでデマンド運行を実施している。事業をやる以上は継続して実施することが重要であるため、利用者への認知が重要である。</p>	<p>① 那覇市を除く3地域で補助金を活用している。</p> <p>② 那覇市ではタクシー事業者自身で取り組んでいただけていると理解している。</p> <p>③ 本市としては、地域に下りて説明し、利用促進に取り組んでいきたいと考えている。</p>

■議案①：浦添市デマンド交通実証調査に向けた検討内容（資料5）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
一般社団法人 沖縄県バス協会 慶田委員	<p>① 資料5の留意点において、タクシー事業者等との競合回避に向けた配慮が必要であるという記載しかないのが残念。バス事業者に対する影響はないのか。</p> <p>② 本素案を作成するにあたり、関係するバス事業者との調整はあったのか。</p> <p>③ バス協会からのお願いとして、那覇バス、琉球バスにも十分に説明</p>	<p>（事務局）</p> <p>① 資料6の下部に記載しているが、既存公共交通事業者であるモノレール、路線バス事業者、タクシー事業者すべてに合意形成に向けた調整を行って進めて行くという考えを持っている。</p> <p>② 沖縄バスと東陽バスには説明を行った。しかし、那覇バスと琉球バスについては日程が合わず、説明できなかった。本会議の場で各事業者には計画内容を説明するほか、会議結果を踏まえて事業者と調整し、丁寧に進めて行きたいと考えている。</p> <p>③ 那覇バス、琉球バスにも説明させて頂く。</p>



発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
	<p>して頂きたい。</p> <p>④ 資料中の文言として、タクシー事業者等との競合回避に向けた配慮だけでなく、路線バスに対する配慮という文言も追加できないのか。既存路線バス事業者についても配慮して頂きたい。</p>	<p>④ 資料4の5頁目のパーソントリップ調査結果における交通手段分担率でも路線バスに影響があることが考えられるため、バスへの配慮も記載する。</p>
<p>沖縄県土木建築部 中部土木事務所 真栄里委員</p>	<p>① バス事業者はODデータを持っているため、事務局はバス協会に依頼してデータを提供してもらい実験の影響を検証する必要がある。</p> <p>② 事務局の考えを整理して、バス事業者に説明してほしい。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① 手元の資料もデータが古い物が多く、現況データを頂きたいと考えているため調整を進めていく。</p> <p>② バス事業者と調整させて頂きたい。また、バス事業者も Win-Win になるように取り組みたい。</p>
<p>沖縄総合事務局 運輸部 (陸上交通課) 小谷委員</p>	<p>① 既存事業者との競合回避という点について、ガイドラインとしては、既存の交通事業者を活用しながら地域の公共交通ネットワーク充実が求められる。またガイドラインには、路線、区域、運行時刻等において路線バスとの整合性を図るよう十分に留意する必要があるという記述もあるため、そこも配慮して頂ければと思う。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① 補足として路線不定期運行及び区域運行は、利用者利便の確保のため、路線定期運行との整合性が取られているもの、地域公共交通会議で合議が諮られているものという表現となっている。</p>

■議案②：浦添市デマンド交通システム（素案）（資料6）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
<p>琉球大学工学部 准教授 神谷委員</p>	<p>① 資料4～6をとおして、誰のどのような移動をサポートしたいのか、その積み上げをする必要がある。問題の構造を可視化し、それを積み上げた形での整理の仕方をした方がよいと思う。例えば、神奈川県では、国保のデータベース（KDB）のデータを使って、誰が何処へどれ位の頻度で移動しているのかという情報を基に話をしている。来月の委員会では期間も短いいため難しいと思われるが、移動の支援のためにどのデータをどう加工してという点で整理して頂いた方がよいのではないかと考える。例えば、朝7時台は通学に特化し、8時30分～9時30分はお年寄りの通院に特化する等で使い方を整理する方法もあるのではないかと思います。</p>	<p>（事務局）</p> <p>① 参考にさせていただきたい。なお、市としては、地域に下りて行き住民の意見を聴く予定である。なお、本来はコミュニティバスを走らせて、そのデータを基にデマンド運行する予定であった。市としてはお願いすることになるが、デマンド運行した上でデータ解析しながら、どのようなターゲットに絞るのかを考えていきたいという方向性である。</p>
<p>浦添市老人クラブ 連合会 金城委員</p>	<p>① 地域の方々にはコミュニティバスの運行を期待していた。デマンドタクシーは老人に様々な問題があると感じたが、時間もいないためデマンドタクシーを実施してもらいながら問題を修正していただきたい。なお、コミュニティバスは、定期路線でデマンドのように予約は不要であるため、老人には使いやすいと考えている。コミュニティバスとデマンド運行を実行するには、運転手の確保が重要であると考えている。そこで提案として、NPO 法人等を立ち上げて運転手を確保してはどうかと考える。</p>	<p>① 事務局としては、市で事業ができるようになれば、バス運転手確保に関する CM 作成や広報誌に 5 万部程度チラシを入れて配布する等あらゆる手段を活用して運転手確保に向けて取り組んでいきたいと考えている。事業者と行政が一緒になって取り組んでいきたい。</p>

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
<p>那覇バス株式会社 小橋川代理</p>	<p>① デマンド運行時の留意点として、南城市と糸満市ではフルデマンドで運行しているが、赤字補助路線も運行している地域である。一方、浦添市では状況が異なる。また、バスは大量輸送を得意とし、タクシーはきめ細かいサービスが出来るという特徴があるため、それぞれの特徴を活かした役割分担に留意して計画を検討して頂きたい。</p> <p>② デマンド交通実証調査の実施期間を教えてください。</p>	<p>① 留意するよう検討する。</p> <p>② 1年間を予定している。</p>
<p>(一社) 沖縄県 ハイヤー・タクシ ー協会 稲益代理</p>	<p>① 本来、本計画はバス協会がやることであるが、乗務員不足等の理由でタクシー事業者が代わりに引き受けるという認識で良いか。</p> <p>② バス協会にもしっかりと説明して了承を得て、計画を進めるようお願いしたい。また、各自治体でデマンド運行に関する情報を共有して頂きたい。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① 昨年の計画において、先ずは、バス事業者にコミュニティバスを運行してもらい、コミュニティバスではカバーできない公共交通空白地域についてデマンドも導入する予定であった。コミュニティバスの運行が現状厳しい状況であるため、実施順番が入れ替わっただけである。</p> <p>② 留意し、調整を進めたい。</p>
<p>沖縄バス株式会社 大城委員</p>	<p>① デマンド運行では、公共交通空白地域をカバーして頂きたい。既存路線バスと競合して運賃収入が減少すると、路線バスの減便や撤退に繋がることもあるため、気をつけて計画を進めて頂きたい。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① 留意するよう検討する。</p>
<p>一般社団法人 沖縄県バス協会 慶田委員</p>	<p>① 本計画のデマンド運行は、道路運送法の何条で実施するのか。</p> <p>② 21条であれば、運行は公共交通空白地域になるはずであるので、公</p>	<p>(事務局)</p> <p>① 道路運送法第21条での実施を考えている。</p> <p>② 計画内容を検討する。また、事業者にも説明させて頂く。</p>

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
	<p>公共交通空白地域を埋めるような運行になるよう計画内容をよく検討して頂きたい。また、事業者に対する十分な説明もお願いしたい。</p>	
<p>浦添市副市長 大城会長</p>	<p>① 本会議を受けて修正・提案等のあった内容については、事務局に次回の委員会までには資料を修正してもらい、報告させて頂く。また、交通事業者との合意形成に向けた調整を行った上で次回の会議までの準備を進めて頂きたい。このような進め方で問題無いか。</p>	<p>(各委員) ① 異議なし。</p>

日時：令和2年3月27日（金）

14：30～16：30

場所：浦添市役所 9階 講堂

■議案①：浦添市デマンド交通実証運行計画（案）（資料3）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
浦添市老人クラブ 連合会 金城委員	<p>① お年寄りは出先で自分の位置を上手く説明できないと思われるが、利用者の位置関係の把握はどのような手段で実施するのか。</p> <p>② 予約していない人もデマンドタクシーへの乗車は可能であるか。</p> <p>③ 65歳以上は300円の運賃の計画であるが、65歳以上の証明確認はどのように行うのか。なお、老人クラブ連合会では、入会者に会員証を発行しているため、老人クラブ連合会の会員証でも65歳以上の確認を有効にして頂ければありがたい。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① 高齢者は電話で予約することが考えられるため、出来る限りお年寄りが説明される場所に対応できるよう、浦添市在住の地域に詳しい方にオペレーターをして頂く方法が考えられる。また、利用者と事業者がお互いに困らないよう、デマンド交通に関して事前周知として、地域へ告知及び説明会を行うことを考えている。</p> <p>② 予約しなければ乗車はできない。</p> <p>③ 65歳以上の確認方法として、介護保険証や通常の身分証明証にて確認することを検討している。また、配車システムへの利用者事前登録を行うことで、2回目の乗車から身分証明書等の確認無しで65歳以上として乗車可能となると考えられるため、システム開発側と調整を進めて行く。</p>
私鉄沖縄県労働 組合連合会 喜屋武委員	<p>① デマンド交通を継続する判断基準があれば、広報誌にも掲載した方が良いと考えるが、判断基準はあるのか。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① 資料3のP9に示している収支均衡する運送収入額20,000円/台が運行継続の判断基準の一つとなると考えられる。なお、事業を継続できるようにモニタリングを実施する他、行政として利用推進策を進めていく予定である。</p>



発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
<p>沖縄総合事務局 運輸部 (陸上交通課) 小谷委員</p>	<p>① 浦添市のデマンド交通の計画では、市内フルデマンドで実施予定であるが、スマホアプリにて市外の行先へ予約を入れた場合、予約不可となるシステムになっているのか。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① システムで予約不可の対応が可能であると、システム開発側に確認済みである。</p>
<p>一般社団法人 沖縄県バス協会 慶田委員</p>	<p>⑤ 浦添市デマンド交通モニタリング会議の出席者の各交通事業者とはは具体的にどこを予定しているのか。また、毎月開催となっているが、毎月の開催は本当に可能であるのか。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① 交通事業者は基本的に浦添市を運行している路線バス事業者4社、タクシー事業者、モノレール株式会社を予定している。なお、会議への出席の同意についてはこれから確認が必要である。</p>
<p>東陽バス株式会社 普久原委員</p>	<p>③ 実証実験の運行開始は6月からの予定となっているが、6月より早まる可能性があるのか。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① 運行許可が下り次第の運行開始となるため、早く許可が下りれば運行開始も早まる可能性はあるが、現実的な時期として6月としている。</p>
<p>沖縄総合事務局 運輸部 (陸上交通課) 小谷委員</p>	<p>① 既存交通事業者との調整に関して、同意頂けるかについて確認という記載しかないが、合意形成が取れたという認識でよいか。合意形成が取れたのであれば、資料中に明記しておいた方が良いと考える。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① バス事業者やタクシー事業者、モノレール株式会社に直接説明に伺い、合意を得られるということで話を頂いた。資料中にも合意形成が得られたことを明記するよう修正する。</p>
<p>沖縄県土木建築部(都市計画・モノレール課都市モノレール室) 仲嶺委員</p>	<p>① 浦添市のデマンド交通システムは浦添市民のみ利用可能であるのか。それとも、観光客や近隣市町村の方も利用可能であるのか。</p> <p>② コロナウイルスの影響も懸念されるが、場合によってはスケジュールの変更も考えられるのか。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① 利用者の制限は設けていないため、どなたでも利用可能である。</p> <p>② 状況を見ながらの判断となる。</p>

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
一般社団法人 沖縄県バス協会 慶田委員	① 運賃割引について、障がい者運賃 300 円、小児運賃 200 円と計画されているが、小児の障がい者の運賃割引は設定されるのか。	(事務局) ① 現在、実証実験の計画としては、小児の障がい者は障がい者運賃と小児運賃の安い方を取り、200 円とすることを考えている。
(一社) 沖縄県 ハイヤー・タクシ ー協会 東江代理	① モノレールがてだこ浦西駅まで延伸して、浦添市内のタクシー事業者の売上は 10%程度減少となっているが、浦添市の活性化のためにデマンド交通の実施に手を挙げた。浦添市内の事業者としては、浦添市民が活発に移動して浦添市が発展し、総合的にタクシー事業者にも利益となれば良いと考えている。また、モノレールや路線バス事業者との連携に関して、タクシー事業者もデータを提供するので、そのデータを基に路線バス事業者も利益の多く見込める路線の設定に繋げて頂ければと思う。お互いに棲み分けしながら相乗効果となることにより、浦添市も発展していければ良いと考えている。是非ともご協力お願い申し上げます。	
浦添市副市長 大城会長	① 浦添市デマンド交通実証運行計画(案)について、全会一致で承認ということによろしいか。	(各委員) ① 異議なし。

■その他：①学校MM実施報告（参考資料2）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
<p>一般社団法人 沖縄県バス協会 慶田委員</p>	<p>① 浦添市がこのような学校MMへの取組を実施され、バス協会として感謝を申し上げます。可能であれば関係するバス事業者も参加して、子供たちの将来のバス利用に繋がるような、公共交通の活性化に関して、協力させて頂きたいため、今後ともよろしくお願ひ申し上げます。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① ICT化を行ったあかつきには、他の学校等にも広めて行きたいと考えているため、今後ともよろしくお願ひ申し上げます。</p>

## 第6章 実証運行計画のとりまとめ

既存公共交通事業者との合意形成に向けた調整会議の結果を踏まえ、浦添市地域公共交通会議において合議された実証運行計画について整理する。

### 6-1 浦添市デマンド交通実証運行基本方針

#### (1) 新たな支線公共交通に対する基本的考え方や期待する役割

- 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（図6-1）を基に、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組む

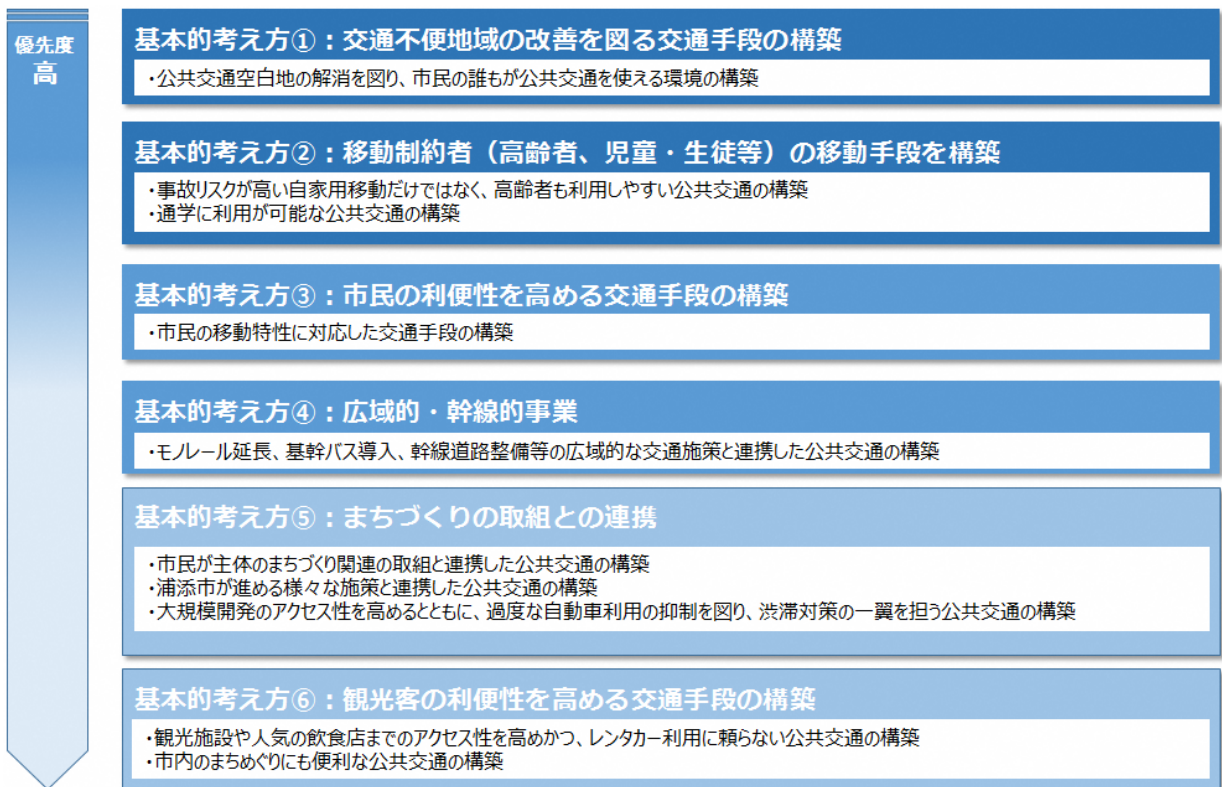


図6-1 基本的考え方と優先度（出典：平成29年度浦添市地域公共交通会議資料）

表6-1 基本的考え方に対する各地域公共交通システムに期待する役割

優先度	基本的考え方	モノール	路線バス	コミュニティバス	デマンド交通
高	① 交通不便地域の改善を図る交通手段の構築			◎	◎
	② 移動制約者（高齢者、児童・生徒等）の移動手段を構築	○	○	◎	◎
	③ 市民の利便性を高める交通手段の構築	◎	◎	◎	◎
	④ 広域的・幹線的事業	◎	◎		
低	⑤ まちづくりの取組との連携	◎	◎	◎	○
	⑥ 観光客の利便性を高める交通手段の構築	◎	◎	◎	◎

## (2) 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）

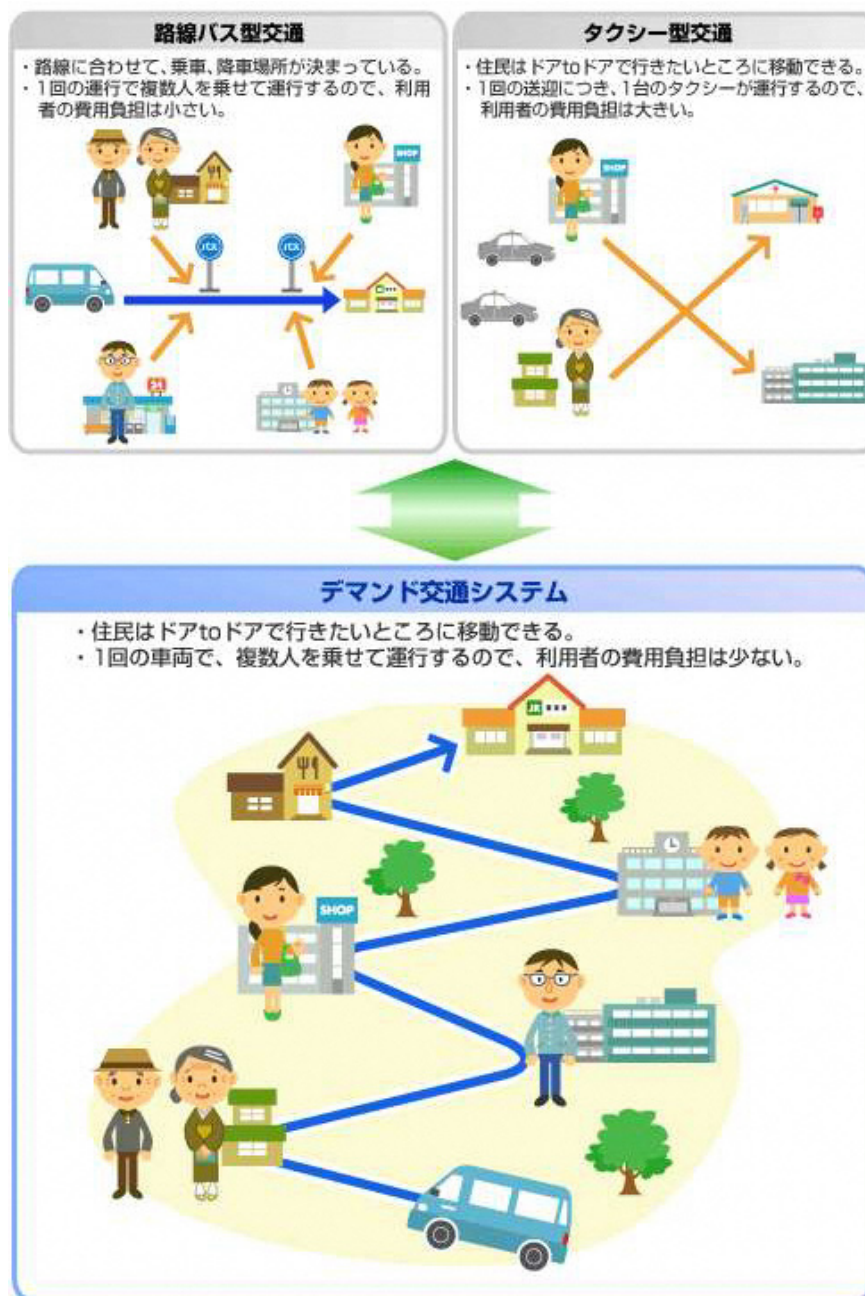


図 6-2 デマンド交通システムの特徴

(出典：全国デマンド交通システム導入機関連絡協議会)



### (3) 実証運行の目的

- 浦添市総合交通戦略推進事業に関する実証運行として、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

### (4) 実証運行の目標

#### 【短期的な目標】

- 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の構築を目標とする
    - 日あたり平均乗車人数：720人（1時間あたりの乗車人員：平均5人／台・時）
    - 収支率：100%（ただし自立運行が可能な収支率は委託事業者と調整し別途設定）
    - 路線バスやタクシーなど既存公共交通の事業継続が困難になる様な負の影響を与えないこと（既存公共交通事業者との協議により判断）
- ※いずれも認知度や行動変容に要する時間を踏まえ、実証運行期間の後半で評価する

#### 【中長期的な目標】

- 他関連施策と合わせて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



### (5) 実証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

## 6-2 実証運行内容

### (1) 実施時期及び期間

【実証開始時期】 令和2年6月～7月頃

【実証運行期間】 1年間

- 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、実証運行期間を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（図6-3）

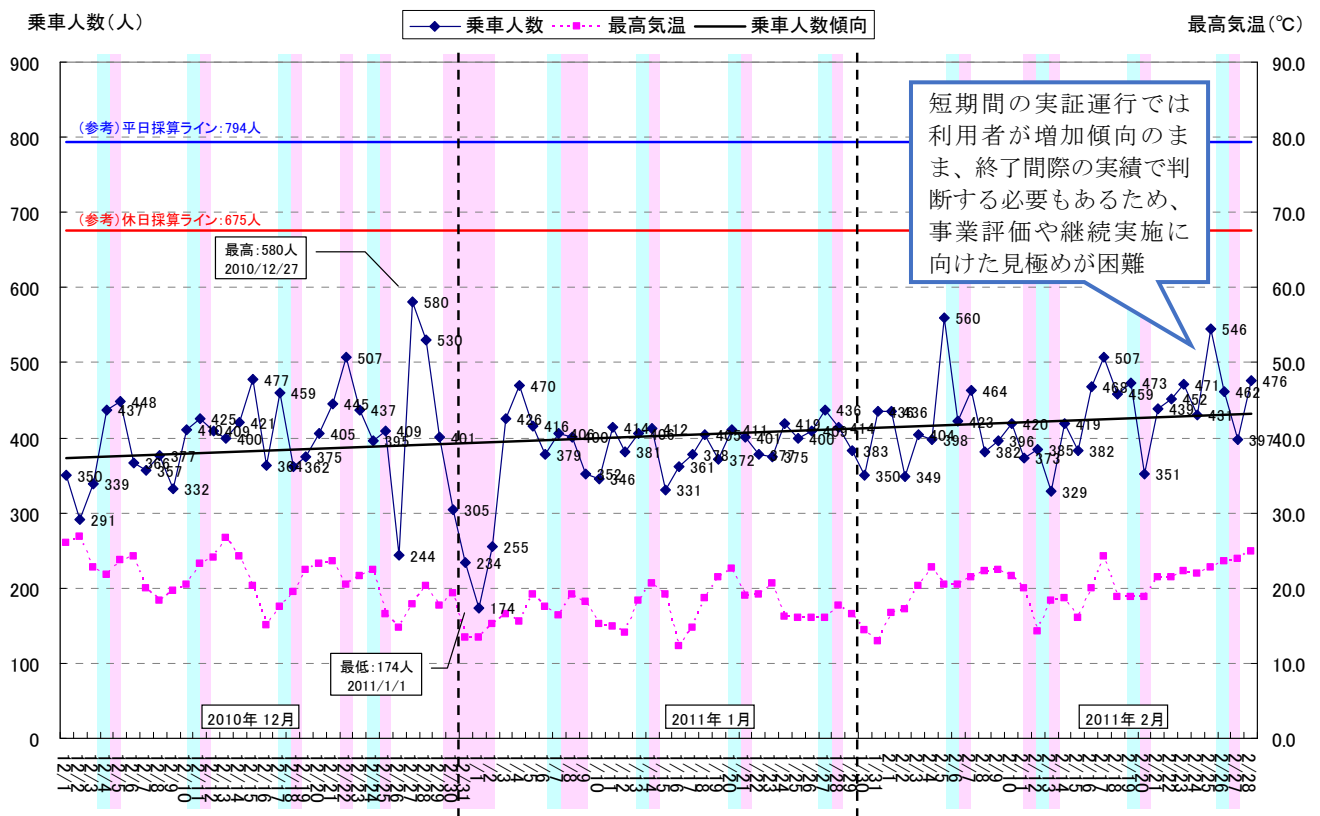


図6-3 平成22年度のコミュニティバス実証実験結果（3カ月間運行）

(2) 運行形態

【運行形態】 区域運行

【運行区域】 浦添市内全域

【乗降場所】 ドア to ドア方式（フリー乗降）

- 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とし、区域運行によるドア to ドア方式とする（図 6-4）

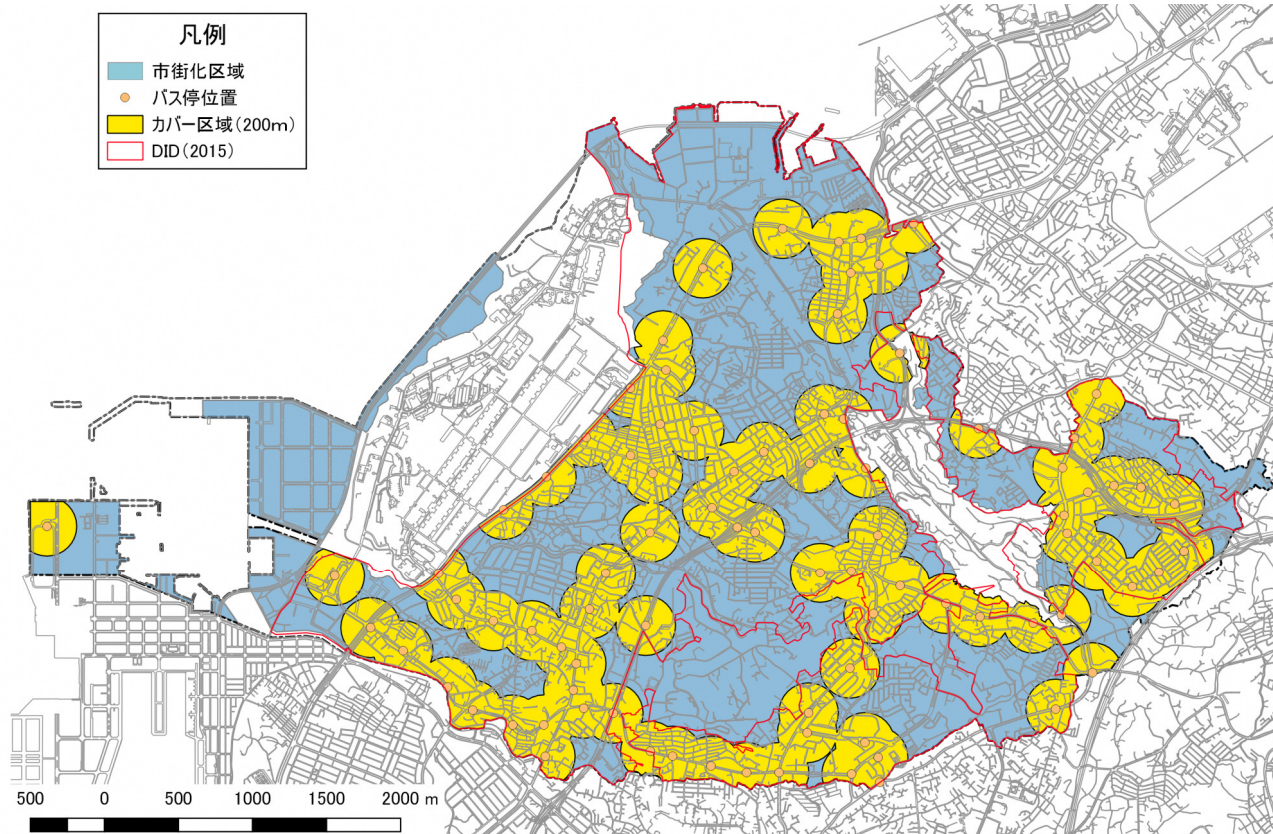


図 6-4 浦添市市街化区域における公共交通空白地域（市面積の約 52.7%）

(3) 運賃設定

【運賃制度】 均一制運賃（浦添市内）

- 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均一制の運賃制度を採用し、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
- 65 歳以上の高齢者および障がい者については普通運賃 300 円とする
- 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  
※小児かつ障がい者の方は運賃の安い方である小児運賃を適用する
- 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
- 領収書が必要な方へは車内にて発行する

表 6-2 運賃表

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

#### (4) 運行時間帯

【運行時間帯】 午前7時発～午後7時着まで（12時間）

- 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、浦添市内の移動における朝夕のピーク時間帯を含めた午前7時～午後7時までの12時間とする（図6-5）
- 平日、土曜、祝日による運行時間帯の変更等を行わない

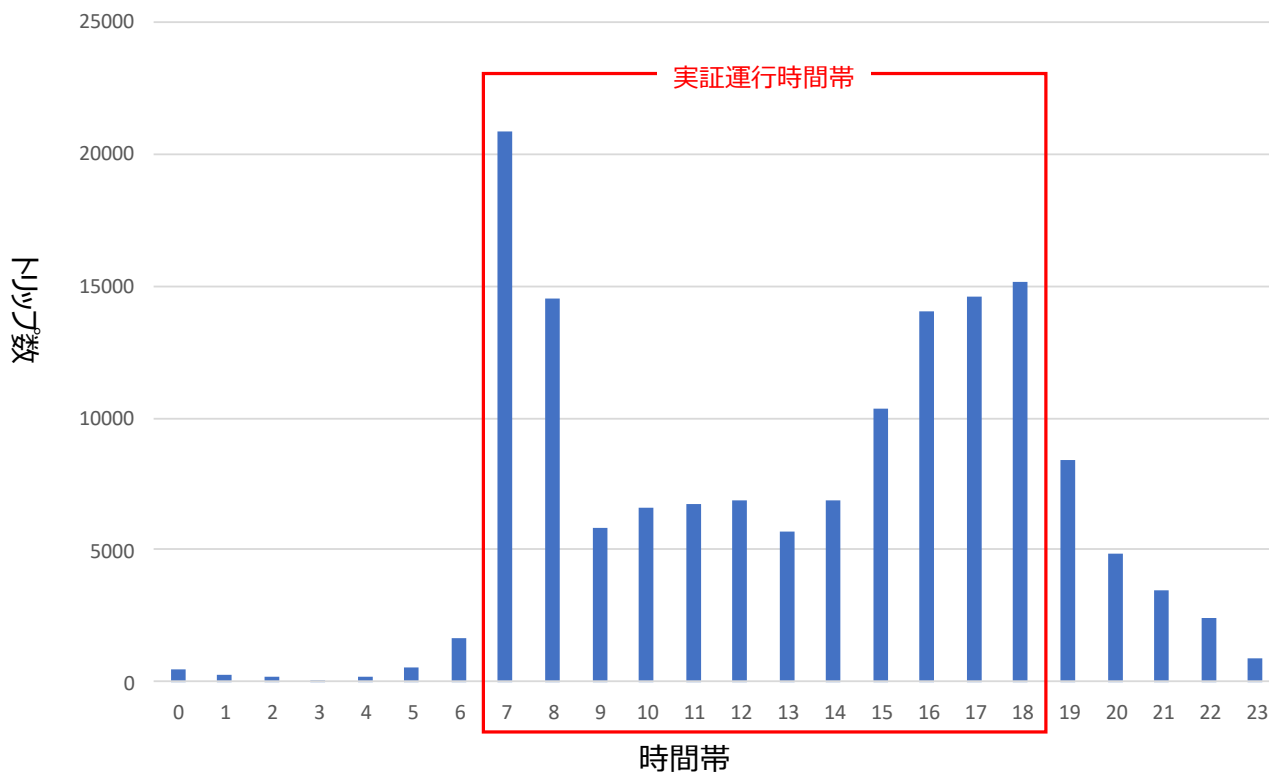


図6-5 浦添市内々時間別トリップ数（全手段）  
（出典：平成18年度パーソントリップ調査）



(5) 運行車両

【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）

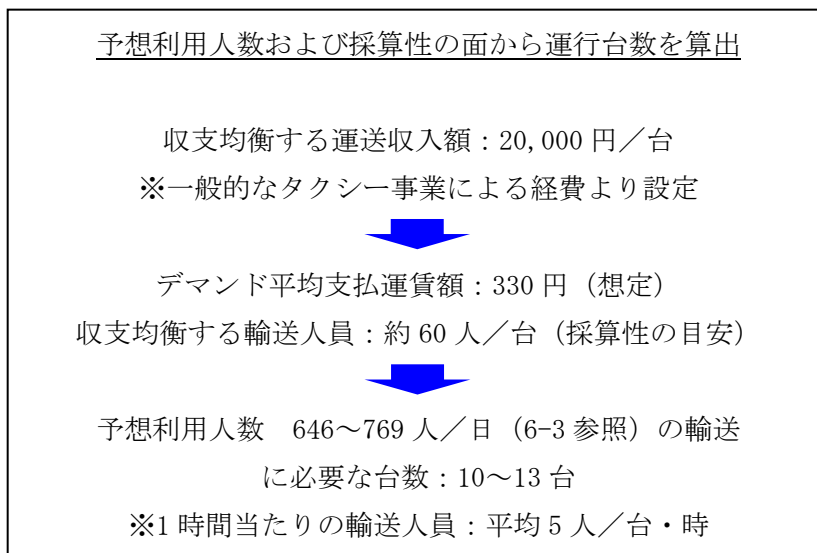
【運行台数】 12台／日

- 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（図6-6）
- 運行台数は予想利用人数および採算性の面から算出した結果を踏まえ、予約状況に応じて最大12台とし、平日、土曜、祝日による運行台数の変更等は行わない（表6-3）



図6-6 車両イメージ（出典：トヨタHP）

表6-3 運行に必要な車両台数の算出



(6) 予約受付、運行管理システム

【受付方法】 電話、WEB、スマホアプリ (iPhone、Android 対応)

【受付体制】 電話受付センターを設置し常時 2 名体制で対応

【電話受付】 午前 6 : 30 ~ 午後 6 : 30 ※WEB、スマホアプリは 24 時間

【受付条件】 乗車 30 分前までに予約

おひとり様最大 5 件まで、1 週間先まで予約可能 (全受付方法とも共通)

【運行管理】 予約内容に応じて、運行管理システムによる運行計画作成および乗務員 (車載端末) への運行指示を自動的に行う

- 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任意で利用者登録を行う

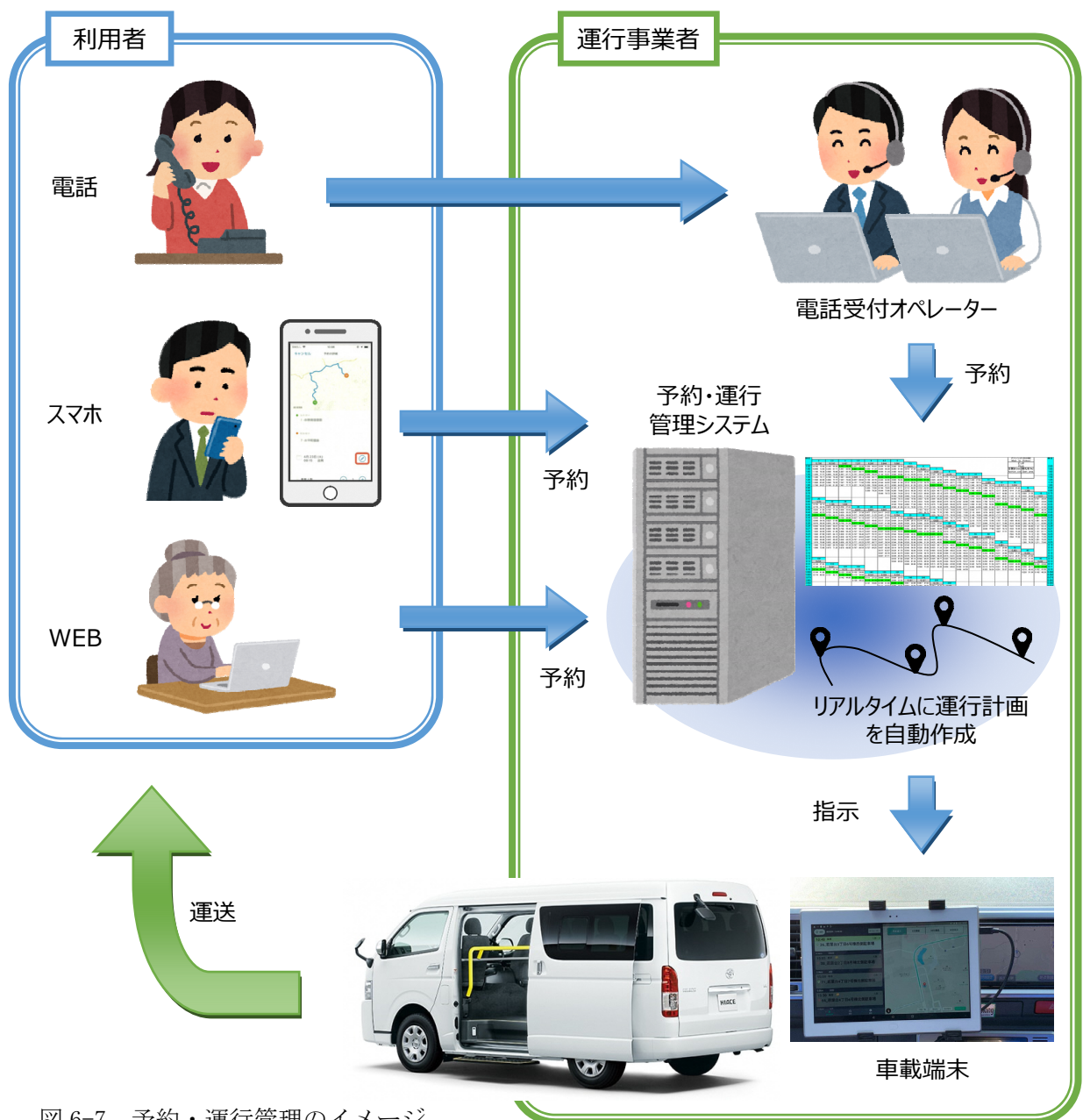


図 6-7 予約・運行管理のイメージ

## 6-3 実証運行時における予想利用人数

### (1) 日利用者数の予測

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、日あたり利用者数の算出を行った。

【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：3,971 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）が実験計画と一致する方：49 人（1.2%）
- ③上記②の利用日数による積み上げ： 平日 14.8 人／日、休日 17.8 人／日
- ④上記③に往復利用を加味（×1.7 と仮定）：平日 25.2 人／日、休日 30.2 人／日
- ⑤全回答者（3,971 人）に対する④の割合：平日 0.63%、休日 0.76%

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×⑤0.63%=646 人／日

休日 102,575 人×⑤0.76%=769 人／日

※年齢、性別、詳細な居住地毎の拡大は行っていない

表 6-4 市民が希望する公共交通の種類（出典：平成 25 年度浦添市民アンケート）

Q：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）	2,475	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	420	241	55
合計	3,971	2,146	619

## 6-4 実証運行に向けた周知・広報活動

実証運行に併せて実施すべき周知・広報活動について下記に整理する。

項目	検討内容
バス・モノレールとの連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 主要な広域バス結節点（第二城間、太平IC等）における横断幕などの設置</li> <li>• モノレール各駅でのポスター掲示、チラシ配布</li> </ul>
広報誌	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> <li>• 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）</li> </ul>
WEB	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PC／スマホ向けデマンド予約サイトの開設</li> <li>• 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）</li> <li>• 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</li> </ul>
新聞	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 新聞告知（記事・広告）の実施</li> </ul>
テレビ・ラジオ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 沖縄県が実施する「わった～バス党」広報事業等との連携</li> <li>• 浦添市コミュニティFM（FM21）を活用した周知</li> </ul>
沿線商業施設等との連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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</li> <li>• 地元商店街等とのタイアップイベント</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 自治会や老人クラブ等を通じた乗り方教室の開催</li> <li>• 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</li> <li>• 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</li> <li>• 本格運行前の期間限定無料乗車キャンペーンの実施</li> </ul>

### 実証運行の周知・広報活動

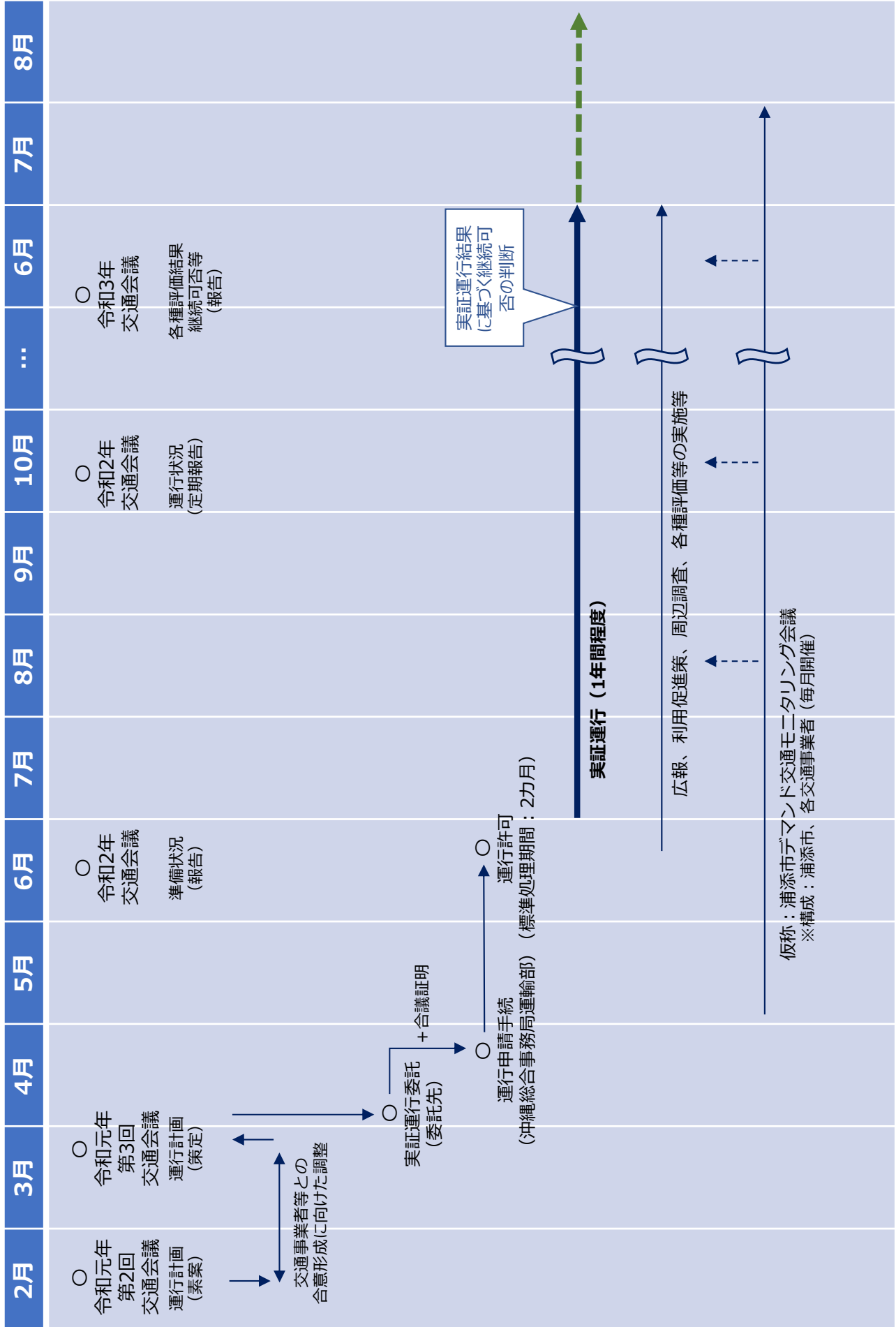
6-5 実証調査項目

実証運行時に実施する各種調査項目、調査方法、評価・検証項目について下記に整理する。

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	<ul style="list-style-type: none"> <li>初回利用時の利用者登録（任意）情報による把握</li> <li>同乗者数を含め予約システム（ログ）による集計</li> <li>周辺主要施設（図書館等）へのヒアリング</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業採算性</li> <li>属性、地域別利用傾向</li> <li>沿線主要施設利用への影響</li> <li>既存交通事業者に対する影響把握など</li> </ul>	
		②利用目的			
		③従前移動手段			
		④利用回数			
		⑤利用区間			
2	バス走行実態調査	⑥施設利用者数	<ul style="list-style-type: none"> <li>予定時刻（ログ）と実車時刻の差による把握</li> <li>乗務員への聴き取り調査</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>サービス水準</li> <li>運行台数や事前予約時間の見直しなど</li> </ul>	
		①定時性			
3	満足度・ニーズ調査	②安全性	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民アンケート調査</li> <li>住民ワークショップによる調査</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>周知効果</li> <li>利用者満足度</li> <li>運行台数や事前予約時間の見直しなど</li> </ul>	
		①認知度			
		②利用満足度			
4	その他調査	③改善要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>浦添市、路線バス、タクシー、モーター事業者らによる「浦添市デマンド交通モニタリング会議」を開催</li> <li>利用者数の変化について各事業者と情報共有</li> <li>※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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存交通事業者への影響</li> <li>新規需要の規模</li> </ul>	
		①既存交通事業者への影響			
		②商業連携の可能性			
		③採算性	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内の商業施設、通り会等に対するヒアリング</li> <li>予約システム（ログ）による運送収入</li> <li>運行事業者に対するヒアリング</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>事業採算性</li> </ul>	



6-6 実証運行スケジュール（案）



仮称：浦添市デマンド交通モニタリング会議  
 ※構成：浦添市、各交通事業者（毎月開催）

## 6-7 実証運行に向けた各種手続き

区域運行の実施にあたっては、運行委託先によって道路運送法「4条：一般乗合旅客自動車運送事業」または同法「21条：国土交通大臣の許可を受けた場合等における、貸切バス事業者、タクシー事業者による乗合旅客の運送」のいずれかに基づき、所管である内閣府沖縄総合事務局運輸部への申請を行い、許可・認可を得る必要がある。

### (1) 第4条：一般乗合旅客自動車運送事業（区域運行）

- 乗合旅客（路線バスや区域運行など）を運送する一般旅客自動車運送事業であり、①輸送の安全を確保するため適切な計画か、②事業の遂行上適切な計画か、③自らの確に遂行する能力を有するか審査を受ける
- 既に第4条一般乗合旅客自動車運送事業の許可を得ており、区域運行の実績も持つ事業者であれば「事業計画変更」の認可申請と、「運賃料金設定届出書」の提出のみで可能
- 新規に事業を行うとする場合には事業許可申請や法令試験などの手続きが必要（図6-8）

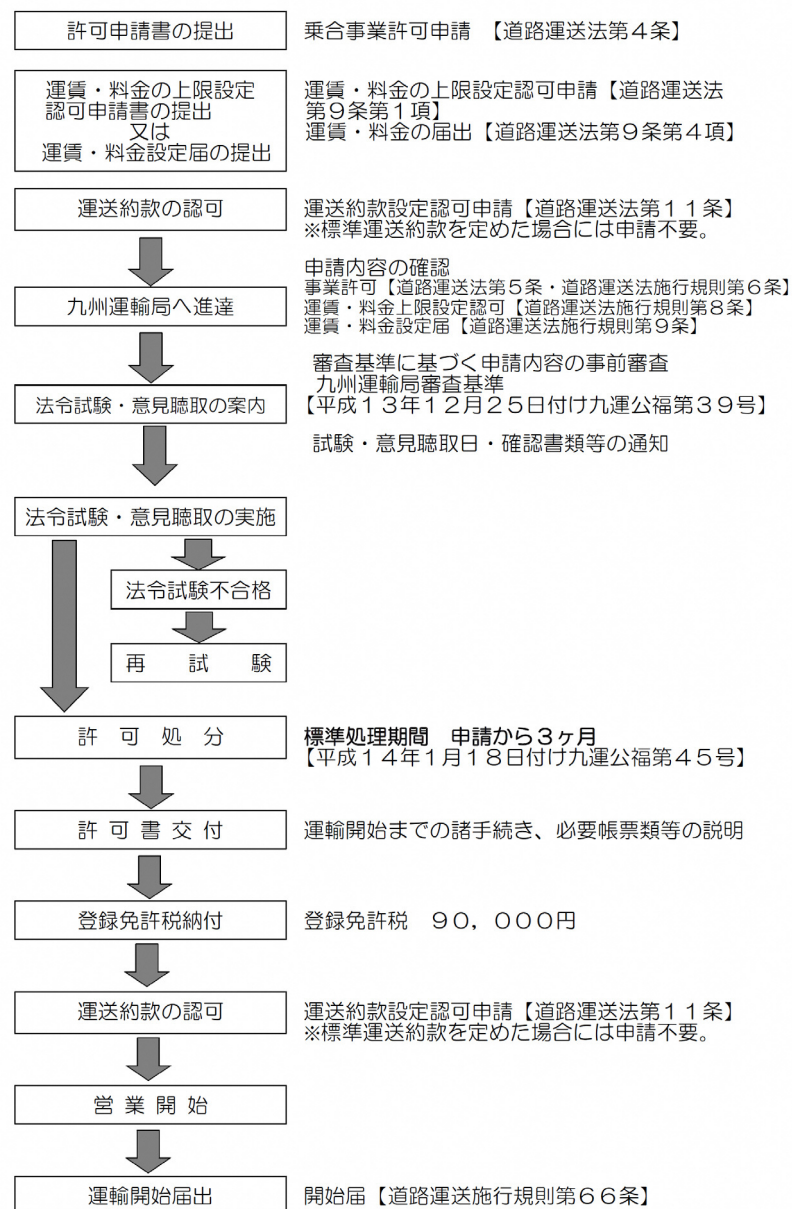


図6-8 一般乗合旅客自動車運送事業の許可に関するフロー（出典：九州運輸局HP）

令和 年 月 日

中部運輸局長 殿

住 所  
名 称  
代表者  
連絡先

印

一般乗合旅客自動車運送事業（区域運行）の事業計画変更認可申請書

このたび、下記により一般乗合旅客自動車運送事業（区域運行）の事業計画を変更したいので、道路運送法及び同法施行規則の規定により、関係書類を添えて申請します。

申請担当者連絡先

郵便番号：  
住 所：  
事業者名：  
部 署 名：  
担当者名：  
電話番号：

1. 氏名又は名称及び住所並びに法人にあってはその代表者の氏名

住 所：

名 称：

代表者：

2. 事業の種別

一般乗合旅客自動車運送事業

3. 変更しようとする事項

運行の態様

(区域運行を新たに行う・区域運行を廃止する)

営業区域

(営業区域の新設・拡大・縮小)

運送の区間

発地の発車時刻若しくは着地の到着時刻又は運行間隔時間

主たる事務所及び営業所の名称及び位置

営業所ごとに配置する事業用自動車の数並びにその常用車及び予備車別の数並びに  
これらのうち乗車定員十一人未満の事業用自動車の数

自動車車庫の位置及び収容能力

(詳細別紙のとおり)

4. 申請理由

6. 運行開始予定日

令和 年 月 日

別紙

1. 運行の態様

新：

旧：

2. 事業計画等（区域運行にかかもの）

(1) 営業区域

新	
旧	

(2) 主たる事務所及び営業所の名称及び位置

① 主たる事務所

名 称	位 置

② 営業所

名 称	位 置

○他の態様との併用 有・無（併用する態様：）

(3) 営業所ごとに配置する事業用自動車の数並びにその常用車及び予備車別の数並びにこれらのうち乗車定員11人未満の事業用自動車の数

新旧	営業所	常用 予備	運行の態様			合計
			路線定期	路線不定期	区域	
新		常用				
		予備				
		計				
旧		常用				
		予備				
		計				

※括弧内は乗車定員11人未満の車両数で内数

○他の態様との併用 有・無（併用する態様： 併用車両数：）

(4) 自動車車庫の位置及び収容能力

営業所名	自動車車庫の位置	収容能力
		m <sup>2</sup>

○他の態様との併用 有・無（併用する態様：）

(5) 運送の区間

別添1. のとおり

(6) 発地の発車時刻若しくは着地の到着時刻又は運行間隔時間

別添2. のとおり



◎ 乗務員の休憩、仮眠又は睡眠のための施設

営業所名	施設の位置	収容能力
		m <sup>2</sup>

○他の態様との併用 有・無（併用する態様： ）

別添1.

運送の区間

新

旧

別添2.

発地の発車時刻若しくは着地の到着時刻又は運行間隔時間

新

旧

添付書類一覧

1. 道路運送法第9条第4項及び同法施行規則第9条第2項に掲げる協議が調っていることの証明書
2. 事業計画等に係る書面
  - (1) 営業区域等を記載した図面  
(営業区域の拡大あるいは縮小を行う場合は、新旧の状態がわかる図面)
    - 記載すべき事項
      - ① 営業区域
      - ② 営業所の名称及び位置
      - ③ 自動車車庫の位置
      - ④ 発地及び着地の名称及び位置
  - (2) 運行方法に関する書類
    - ① 事前予約等の手段及び手続きの方法を説明する書類  
(予約マニュアル・周知パンフレット等)
    - ② 予約内容を基にした運行の計画の設定方法を説明する書類
    - ③ 設定した運行の計画を運転者へ伝達する方法を説明する書類
3. 道路運送法第7条及び審査基準2(2)①～⑧の規定に反しない旨の宣誓書  
(法人分及び役員全員分)
4. その他(営業所を追加・新たに区域運行を行う場合)
  - (1) 事業施設関係
    - ① 事業施設概要
    - ② 営業所・自動車車庫・休憩仮眠施設の位置を記した図面(地図等)
    - ③ 営業所・自動車車庫・休憩睡眠施設の平面図及び求積図
    - ④ 営業所・自動車車庫・休憩睡眠施設の写真
    - ⑤ 事業用自動車の点検・整備・清掃を行う設備を有する計画があることがわかるもの  
(図面・写真等)
    - ⑥ 自動車車庫前面道路の車両制限令に抵触しない旨の書面
    - ⑦ 都市計画法等関係法令に抵触しない旨の宣誓書
    - ⑧ 事業施設の使用権限を証する書類  
自己所有の場合…登記簿謄本等  
賃貸借等の場合…賃貸借契約書・使用承諾書等
  - (2) 事業用自動車関係
    - ① 事業用自動車一覧(各営業所ごと)
    - ② 事業用自動車の使用権限を証する書面  
自己所有の場合…自動車検査証の写し  
購入予定の場合…売買契約書若しくは仮契約書の写し  
リースによる場合…リース契約書若しくは仮契約書の写し
    - ③ 計画車両に任意保険の加入若しくはその計画があることを証する書面  
(任意保険証書・契約書・仮契約書等)
  - (3) 事業用自動車の運行管理の体制を記載した書面
    - ① 運行管理体制・整備管理体制を示した書面
    - ② 運行管理者・補助者の就任予定者一覧及び就任承諾書
    - ③ 整備管理者・補助者の就任予定者一覧及び就任承諾書
    - ④ 運転者就任予定者一覧及び就任承諾書
    - ⑤ 勤務交番表
    - ⑥ 勤務割・乗務割表

令和 年 月 日

中部運輸局長 殿

住 所  
名 称  
代表者  
連絡先

一般乗合旅客自動車運送事業における運賃（料金）設定（変更）届出書

今般、一般乗合旅客自動車運送事業の運賃（料金）を設定（変更）したので、道路運送法第9条及び同法施行規則第9条の規定に基づき、下記のとおり届出いたします。

記

1. 氏名又は名称及び住所並びに法人にあってはその代表者の氏名  
住 所：  
名 称：  
代表者：
2. 設定又は変更しようとする運賃（料金）を適用する路線又は営業区域  
別紙のとおり
3. 設定又は変更しようとする運賃（料金）の種類、額及び適用方法  
別紙のとおり
4. 適用する期間又は区間その他の条件を付す場合には、その条件
5. 実施予定日

別紙

1. 設定又は変更しようとする運賃（料金）を適用する路線又は営業区域

2. 設定又は変更しようとする運賃（料金）の種類、額及び適用方法

(1) 運賃の種類及び額

運賃の種類	運賃の額（大人運賃）

(2) 旅客運賃の計算方法

(3) 運賃の適用方法

(2) 21 条：国土交通大臣の許可を受けた場合等における、貸切バス事業者、タクシー事業者による乗合旅客の運送

- 第 4 条一般乗合旅客自動車運送事業による運行が困難な場合で、かつ災害などの緊急を要する場合や一時的なイベントの輸送、一定の期間が定められた実証運行をする際などに適用される
- 通常は乗合旅客が認められない「貸切バス事業者：一般貸切旅客自動車運送事業」や「タクシー事業者：一般乗用旅客自動車運送事業」に対し、地域の実情を踏まえて期間限定で乗合旅客を認めるものである
- 申請には「一般貸切または乗用旅客自動車運送事業による乗合旅客運送許可申請書」「運賃料金設定届出書」を提出し許可を得る必要がある



令和 年 月 日

沖縄総合事務局長 殿

住 所  
氏名又は名称  
代表者氏名  
連絡先 電話 印

### 一般 貸切 ・ 乗用 旅客自動車運送事業による 乗合旅客運送許可申請書

今般、下記のとおり、一般 貸切 ・ 乗用 旅客自動車運送事業による乗合旅客運送を行いたいのので、道路運送法第21条第2項の規定により、関係書類を添えて申請いたします。

#### 記

1. 氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては、その代表者の氏名

住 所  
氏名又は名称  
代 表 者 名

2. 事業の種別

一般 貸切 ・ 乗用 旅客自動車運送事業 による乗合旅客運送の運行

3. 運送しようとする旅客

4. 事業計画

別紙のとおり

5. 運送しようとする期日又は期間

令和 年 月 日 ～ 令和 年 月 日

6. 申請理由

## 事業計画書

### 1. 運送しようとする区間又は区域

### 2. 主たる事務所の名称及び位置

名 称  
位 置

### 3. 営業所の名称及び位置

名 称	位 置

### 4. 運行回数

### 5. 運行時刻(運行時刻を定めないものにあつては、運行する時間帯)

(出典：沖縄総合事務局運輸部)

沖縄総合事務局長 殿

## 宣 誓 書

1. 道路運送法第7条各号のいずれにも該当しません。
2. 平成18年9月15日付け「一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗合旅客自動車運送事業者による乗合旅客の運送許可の取り扱いについて」の2の法令遵守の点で問題ありません。

令和 年 月 日 上記に相違ないことを宣誓致します。

住 所 \_\_\_\_\_  
氏 名 \_\_\_\_\_ 印 \_\_\_\_\_

## 添 付 書 類

- 1. 協議が調っていることの証明書
- 2. 使用する車両の車検証
- 3. 路線図
- 4. 宣誓書
- 5. その他資料(会議資料・車庫の図面)

(出典：沖縄総合事務局運輸部)

道路運送法第9条第4項及び同法施行規則第9条第2項に掲げる  
協議が調っていることの証明書

令和2年3月27日付け「浦添市地域公共交通会議」において、下記事項に関し、協議が調ったことを証明する。

記

1. 協議が調っている営業区域  
浦添市全域
2. 協議が調っている運行系統又は運送の区間  
区域運行
3. 協議が調っている運賃（料金）の種類、額及び適用方法

区 分	内 容
運賃	・ 均一制運賃 普通運賃（中学生以上）：400円 小児運賃（小学生）：200円
特別の適用方法	・ 高齢者（65歳以上）、障がい者：300円 ・ 幼児（1歳以上小学生未満）は保護者1人につき1人まで無料 ※2人目からは1人につき小児運賃を適用 ・ 乳児（1歳未満）は無料

4. 適用する期間又は区間その他の条件を付す場合には、その条件  
運行期間：概ね令和〇年〇月〇日～令和〇年〇月〇日（12か月）  
運行時間：午前7時から午後7時まで  
運行主体：運行は道路運送法第〇条に定める〇〇〇〇に基づき、一般〇〇旅客自動車運送事業の許可を得ている〇〇株式会社で行う。  
そ の 他：別紙のとおり（実証運行計画書を添付）

令和〇年〇月〇日  
浦添市地域公共交通会議  
会長 大城 千栄美 印

