

① 第二期実証実験の目的

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

② 第二期実証実験における見直し項目（赤字部分）

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

第一期、第二期実証実験における課題

①各種調査結果からみる他既存交通機関への影響

- アンケートによるモノレールとの競合は少なく、うらちゃんminiの乗降箇所集計の上位にモノレール駅があることから、乗継利用などの相乗効果が生じている可能性がある
- アンケートでは路線バスとの競合が一定程度確認できるが、系統毎やバス利用者に対する割合でみた場合、転換人数は0.1～1.6%程度と比較的小さいものであった（各バス事業者の乗車実績値でも実験前後で大きな影響は確認できなかった）
- また、うらちゃんminiの乗降箇所集計では市内主要バス停を発着箇所とする運行履歴も多数あることから、モノレールと同様に路線バスとうらちゃんminiを乗り継いでいる利用者も一定程度いると考えられる
- アンケートではタクシーとの競合が最も大きい結果となっているが、具体的なタクシー事業への影響について定量的に把握できていない
- 他既存交通機関との更なる連携と影響の正確な把握が課題である

②「うらちゃんmini」の事業採算性

- 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していたものの、第一期実証実験における収支率は約27.9%と、自立運行は困難な結果となった
- 県内の他自治体で本格運行しているデマンド交通の事例では行政負担を除いた場合の収支率は約16.6%～24.1%であり、赤字は全て行政が負担している
- コスト削減をはじめ、次に示す運行効率の改善などによる採算性の向上が課題である

▼利用者ヒアリング調査

Q:もしうらちゃんminiがなければどの交通機関を利用していますか？（複数回答）

	R02.12月		R03.5月		R04.2月	
	件数	構成比	件数	構成比	件数	構成比
外出しなかった	5	2.0%	1	0.4%	6	2.6%
車（自分で運転）	8	3.2%	10	3.9%	5	2.2%
車（送迎）	12	4.8%	19	7.4%	21	9.1%
バイク	0	0.0%	0	0.0%	1	0.4%
自転車	7	2.8%	1	0.4%	0	0.0%
モノレール	22	8.9%	2	0.8%	6	2.6%
タクシー	151	60.9%	169	65.5%	131	56.5%
路線バス	38	15.3%	50	19.4%	44	19.0%
徒歩	3	1.2%	6	2.3%	17	7.3%
その他	2	0.8%	0	0.0%	1	0.4%
回答件数	248	100.0%	258	100.0%	232	100.0%

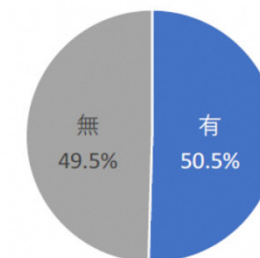
▼月あたり収支状況（第一期実証実験時）

費目		実験期間中 市事業費あり	実験終了後 市事業費なし
収入	委託費	2,246,994	0
	運賃収入	1,375,414	1,375,414
	回数券販売収入・雑収入等	659,473	659,473
	合計	4,281,881	2,034,887
支出	運行経費	6,432,233	6,230,161
	販売管理費（予約センター）	1,064,605	1,064,606
	合計	7,496,838	7,294,767
収支		-3,214,957	-5,259,880
収支率		57.1%	27.9%

③「うらちゃんmini」の運行効率

- 第一期実証実験において利用者の多かった1日間の実車率（輸送時間／運行時間）を算出したところ、最も高い16時台で約51%であった（ここでの実車率では送迎のための移動時間が含まれていないことから、実際に走行している時間の割合はもっと高い）
- そのため、予約システムにおける配車失敗や、希望時間時合わないことによるキャンセルと考えられる件数は、全時間帯において実際に予約完了して乗車した方と同程度の件数が確認されている（乗れない利用者が一定程度いる）
- 上記の事から、単純に利用希望者が倍増したとしても、同じ方向に乗り合う確率（乗合発生率）が向上しない限り、乗れない利用者も同じように増えていく事が予想される
- また、第一期実証実験時におけるシミュレーションでは、仮に実車率が100%となった場合でも、収支率は80%程度留まることも予想されている
- 上記を踏まえた運行効率の向上が課題である

▼乗合発生割合
（第一期実証実験時）



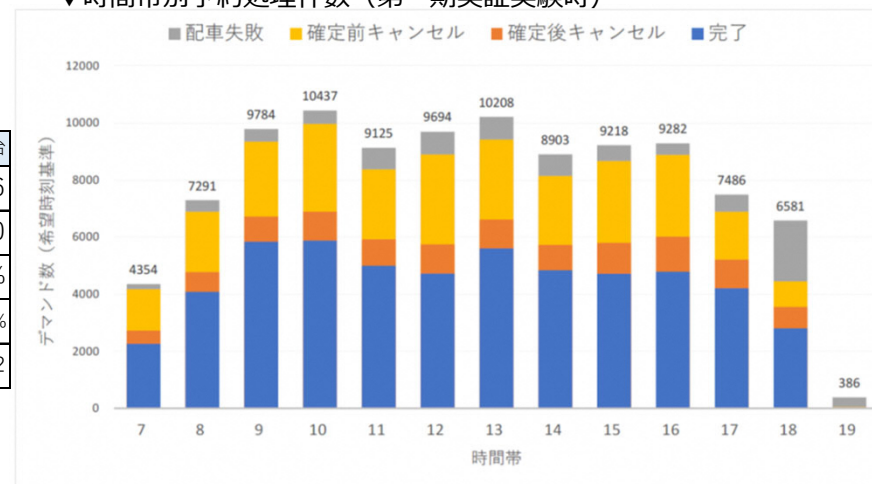
▼実車率（第一期実証実験時）

2021年3月20日（土）

予約件数：197件、 利用人数：268人

	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台
実車合計(分)/全車	80	127	173	228	210	209	238	278	217	316	278	216
待機合計(分)/全車	720	645	600	600	600	615	615	645	600	615	615	720
実車率/全車	11%	20%	29%	38%	35%	34%	39%	43%	36%	51%	45%	30%
平均座席使用率/1台	1.3%	1.4%	5%	11%	7%	9%	12%	9%	9%	16%	10%	5%
運行台数/時間	12	10.8	10	10	10	10.3	10.3	10.8	10	10.3	10.3	12

▼時間帯別予約処理件数（第一期実証実験時）



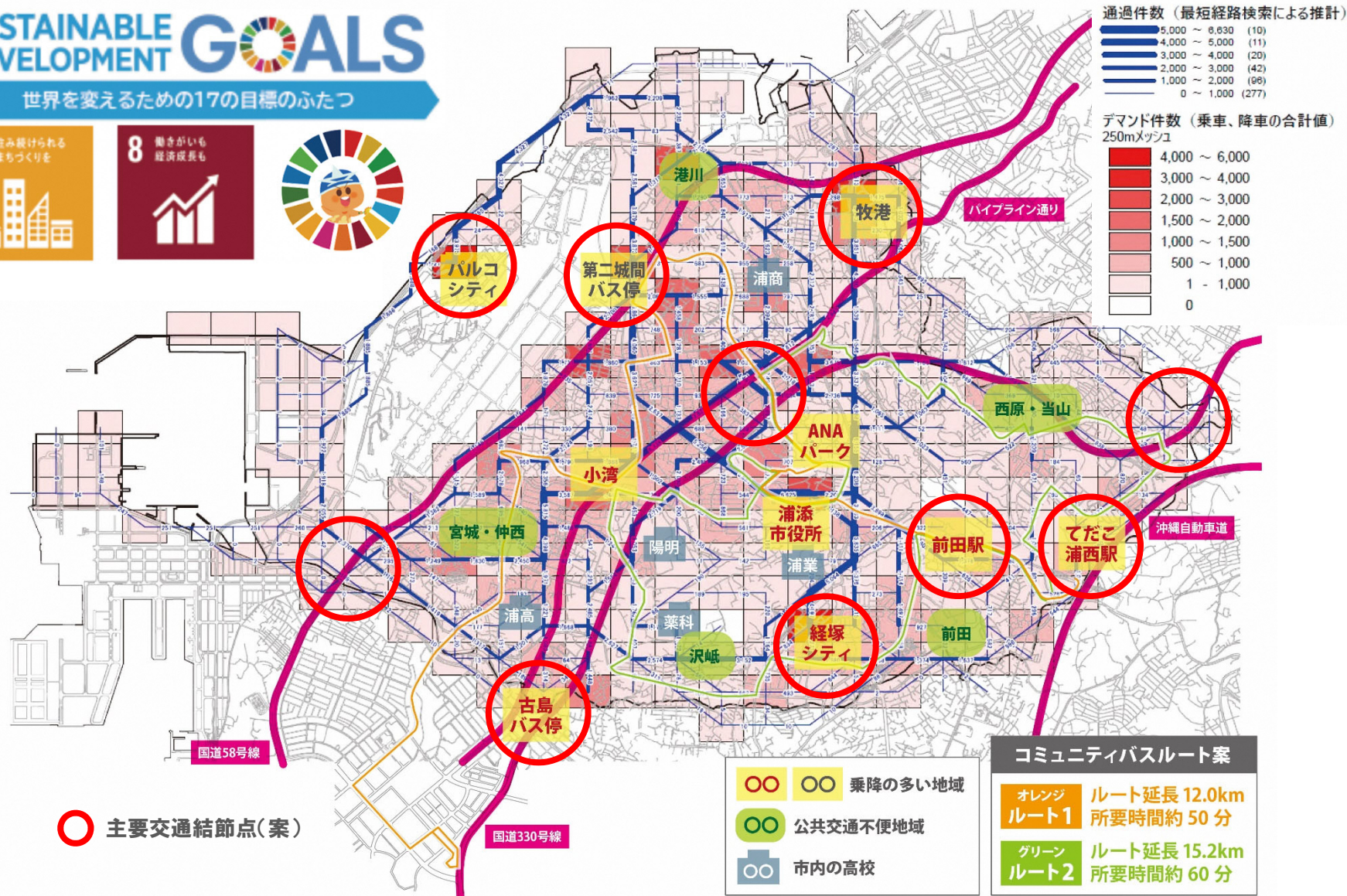
- 配車失敗：SAVS への配車依頼のうち、エラーになった件数
- 確定前キャンセル：エラーにならなかった配車依頼のうち、確定前にキャンセルされた件数
- 確定後キャンセル：エラーにならなかった配車依頼のうち、確定後にキャンセルされた件数
- 完了：エラーにならなかった配車依頼のうち、実際に乗車した件数

浦添市域内公共交通に対する考え方

市民の移動パターンや利用者特性、地域特性、主要交通結節点等を踏まえた公共交通の体系について検討を行い、運行形態の見直しや既存公共交通との役割分担・連携など、持続可能な公共交通の維持・構築に向けて取り組む

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

世界を変えるための17の目標のふたつ






- ① 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和2年11月改正）に基づき、法定協議会を設置したうえで「浦添市地域公共交通計画」の策定を行う
- ② 併せて前頁で示した、市民の移動パターンや利用者特性、地域特性、主要交通結節点等を踏まえた公共交通網について既存交通事業者に対する公募を行い、「浦添市地域公共交通計画」への反映や一部実証運行を行う

③ 公募や実証運行にあたっては単一の運行形態ではなく、既存公共交通に影響を与えず、かつ相乗効果が期待できるコミュニティバスなどの定路線型や、公共交通不便地域の住民や高齢者など移動困難者に対するドアtoドアのデマンド型交通など、望ましい交通体系や役割分担を念頭に入れた組み合わせを基本とする

※ 望ましい交通体系や既存公共交通機関との役割分担を踏まえ、競合せず連携可能な範囲でコミュニティバスではこれまで通り那覇新都心地区への接続、デマンド型交通においては主要交通結節点（案）として位置付けている「古島駅」への接続に向けて検討を行う

※ 実証運行を行う場合には、これまで通り他交通機関との連携や影響把握、対策等を目的としたモニタリング会議を開催する

運行方式の特徴（イメージ） [① 自宅 ② バス停等]	
A 定路線型	<p>路線バスやコミュニティバスのように、所定のバス停等で乗降を行うが、予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行しない方式。“空気バス”の解消を図ることができる。</p> 
B 迂回ルート・エリアデマンド型	<p>定路線型をベースに、予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる運行方式。バス停等まで遠い地域に迂回ルートを設定することにより、公共交通空白地域の解消を図ることができる。</p> 
C 自由経路ミューティングポイント型	<p>運行ルートは定めず、予約に応じ所定のバス停等間を最短経路で結ぶ方式。最短経路の選択により所要時間を短縮するとともに、バス停等を多数設置することにより、バス停等までの歩行距離を短縮することができる。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合が多い。</p> 
D 自由経路ドアツードア型	<p>運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドアツードアのサービスを提供する運行方式。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合もみられる。</p> 