

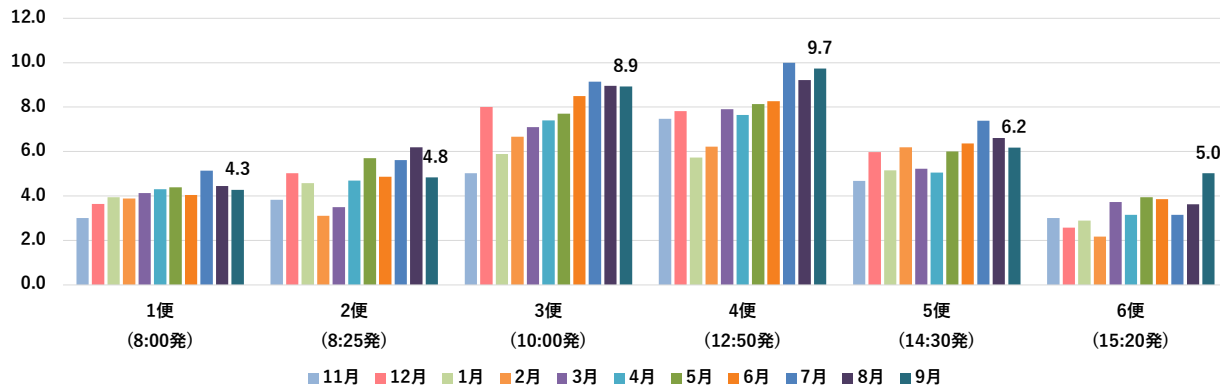
実証A
公共施設間連絡バス
実証運行結果 詳細データ
2021年11月～2022年9月

3 実証A 路線別の利用状況

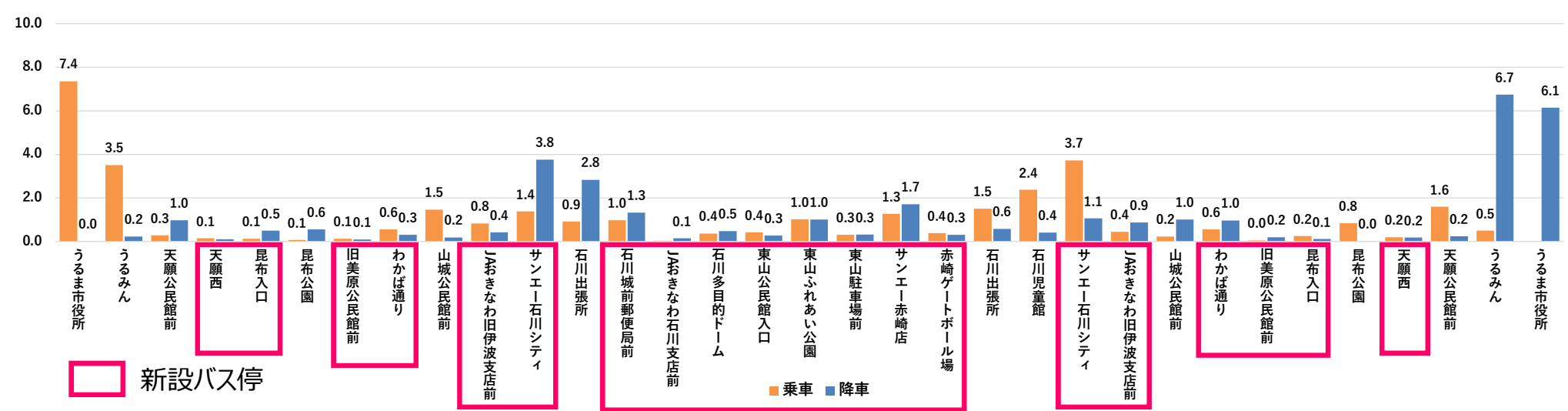
① 具志川－石川線

- 1便あたり平均で4.3人～9.7人の利用があり、**3便目・4便目の利用者数が多い傾向**
- **新設14停中6停において乗降者数1.3人/日以上を達成**している
- サンエー石川シティ(10.0人/日)や石川出張所(5.7人/日)、サンエー赤崎店(3.0人/日)の乗降が多く、東山地区全体で3.3人/日の利用がある

◆便別1日あたりの利用者数【11か月】



◆バス停別1日あたりの利用者数【11か月平均】

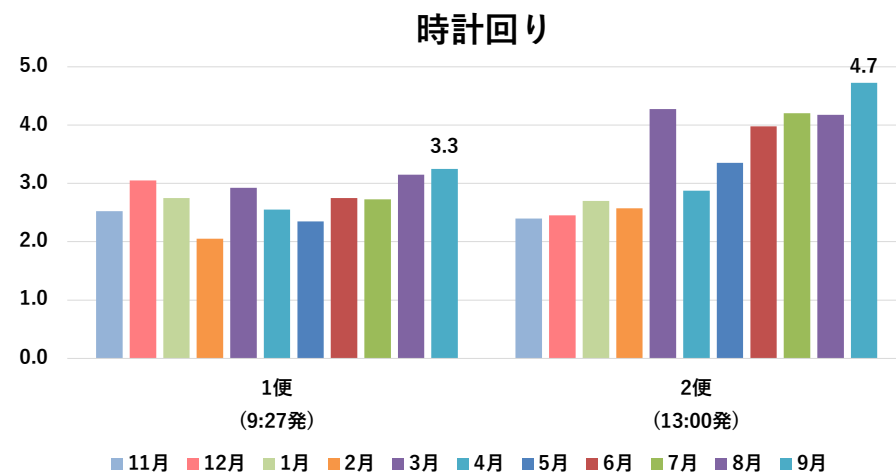
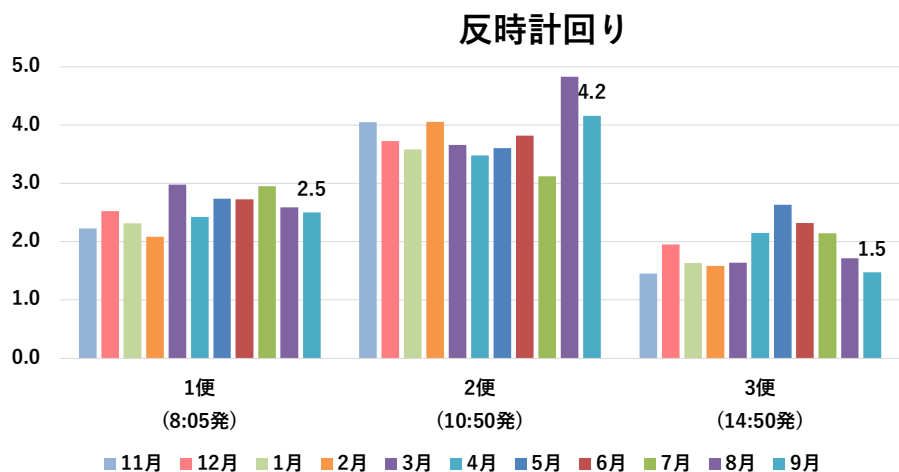


3 実証A 路線別の利用状況

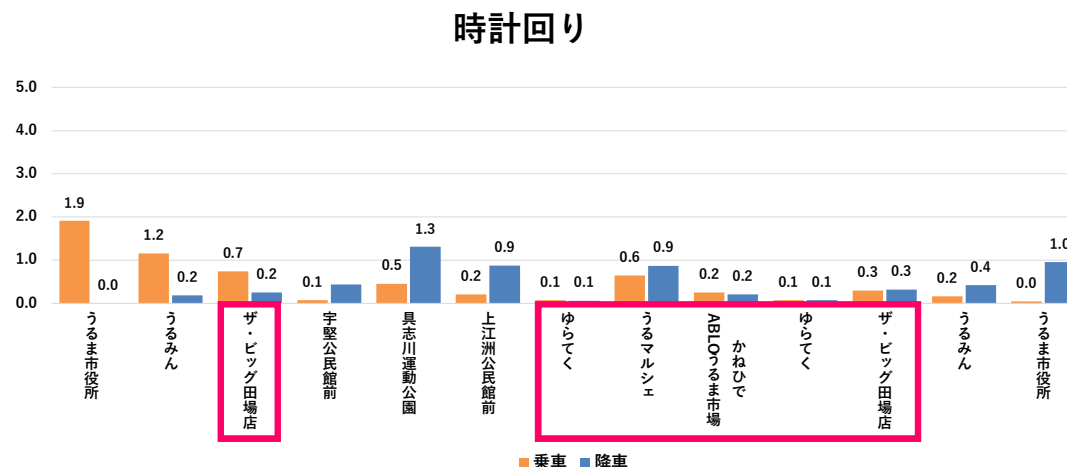
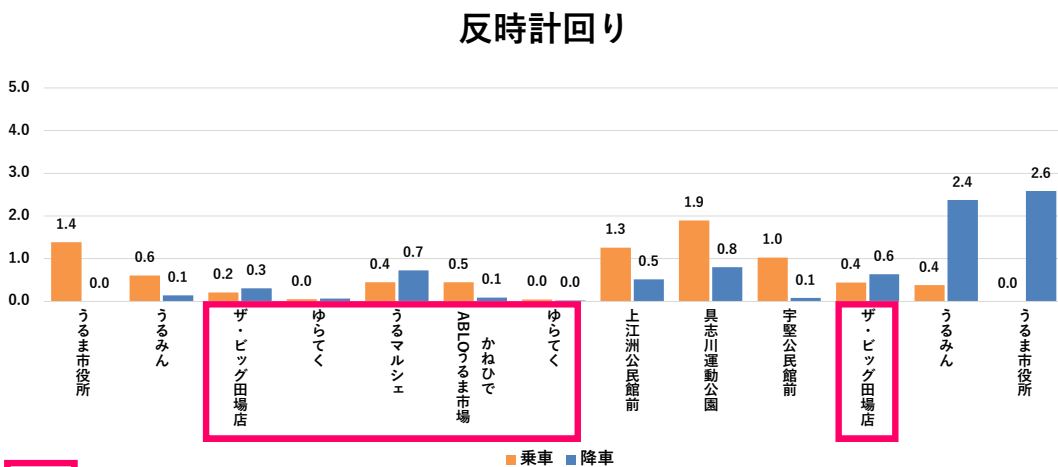
② 具志川循環線

- 1便あたり平均で1.5人～4.7人の利用があり、**時計回り2便目と反時計回り2便目の利用者数が多い傾向**
- **新設4停中2停において乗降者数1.3人/日以上を達成している**
- 既存バス停である、具志川運動公園(4.5人/日)や上江洲公民館前(2.9人/日)の乗降が多い

◆便別1日あたりの利用者数【11か月平均】



◆バス停別1日あたりの利用者数【11か月平均】



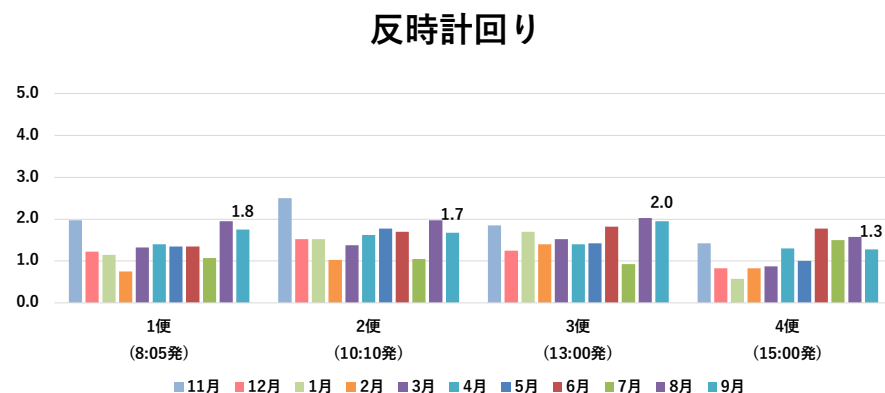
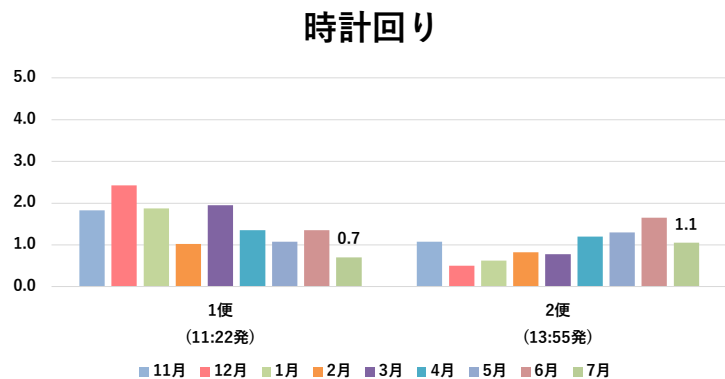
新設バス停

3 実証A 路線別の利用状況

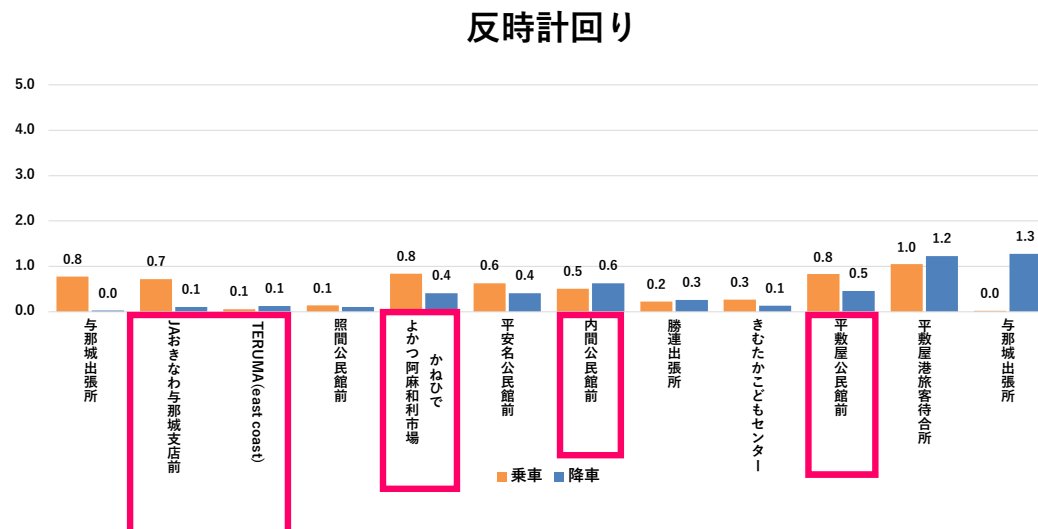
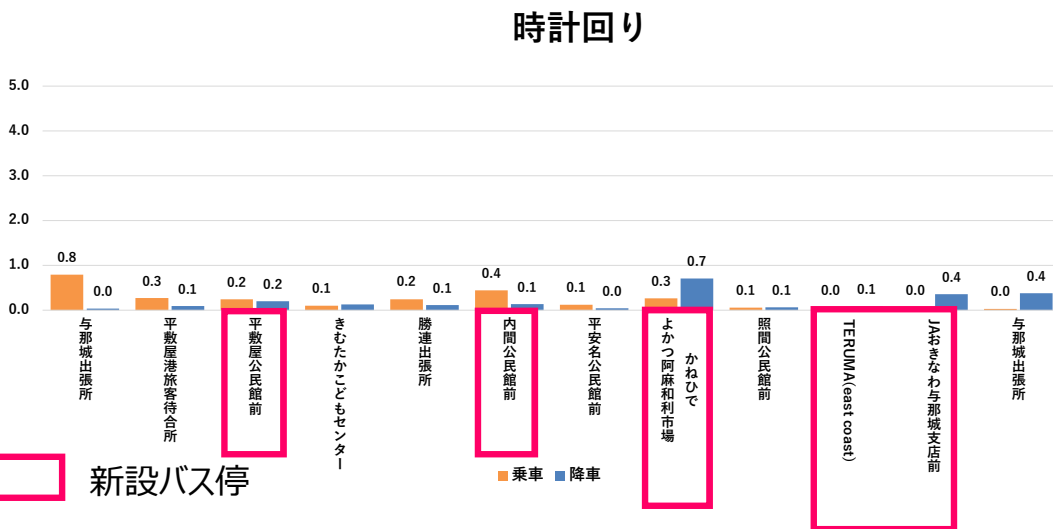
③ 与勝循環線

- 1便あたり平均で0.7人～2.0人の利用があり、時計回り2便目は11か月を通して増加傾向の月が多く、反時計回りでは開始月を除けば8月、9月で利用が増加している。
- **新設5停中3停において乗降者数1.3人/日以上を達成**している(具志川ー与勝線含む)
- かねひでよかつ阿麻和利市場(2.2人/日)の乗降が多く、平敷屋港旅客待合所(2.6人/日)は反時計回りで多い

◆便別1日あたりの利用者数【11か月平均】



◆バス停別1日あたりの利用者数【11か月平均】

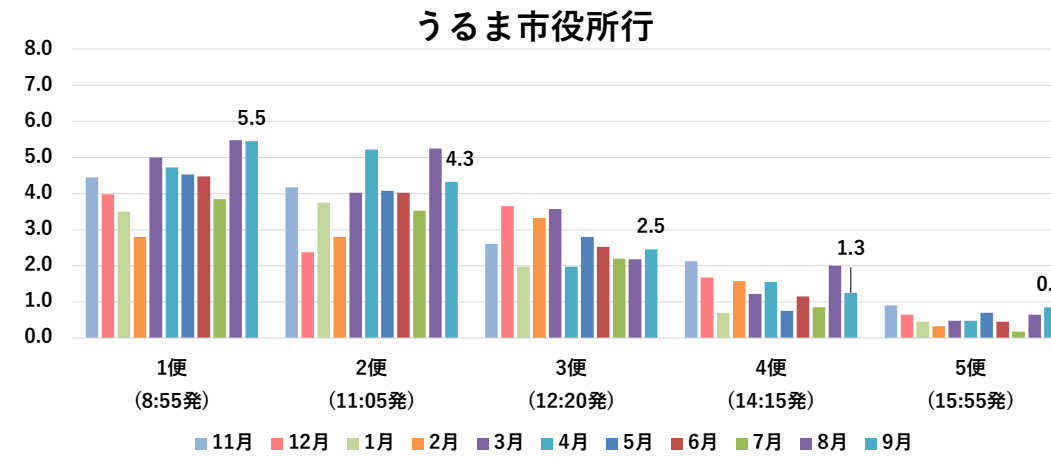
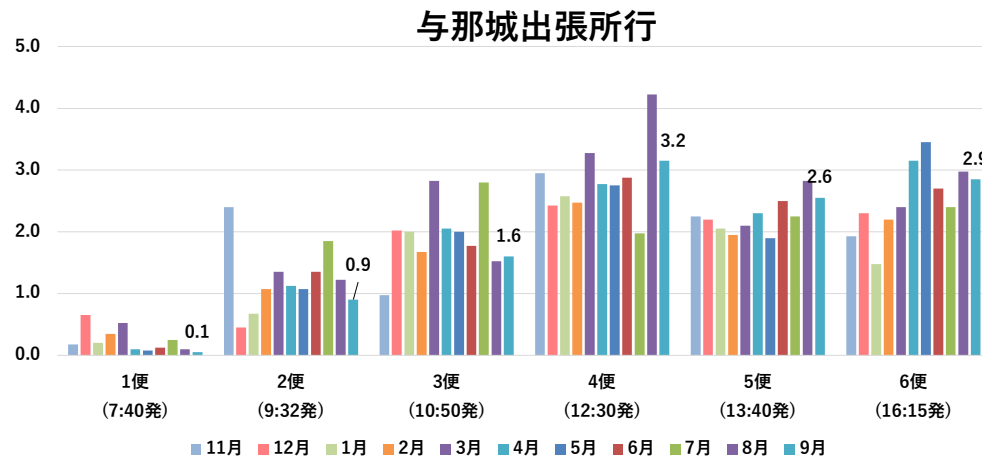


3 実証A 路線別の利用状況

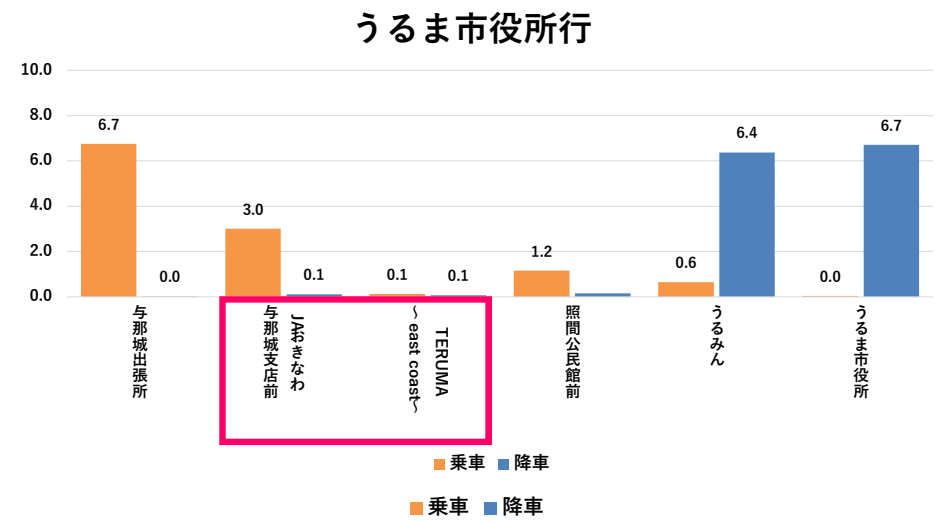
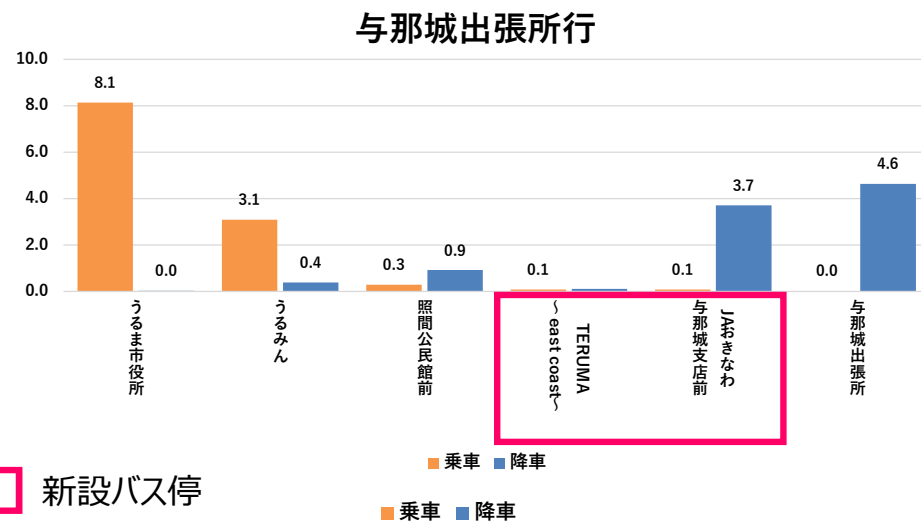
④ 具志川－与勝線

- 1便あたり平均で0.1人～5.5人の利用があり、**午前中は市役所行き、午後は与那城出張所行きが多い傾向**
- **新設2停中1停において乗降者数1.3人/日以上を達成している**(具志川－与勝線含む)
- JAおきなわ与那城支店前(6.9人/日) の乗降が多い

◆便別1日あたりの利用者数【11か月平均】



◆バス停別1日あたりの利用者数【11か月平均】



新設バス停

4 乗り込み調査結果

①乗り込み調査の概要

- 利用者の属性や利用実態、既往の公共施設間連絡バス運行内容との利便性比較、有償化を見据えた価格感度等を把握するため、全便乗込みによる聞き取り調査を行った

◆調査概要

	1回目	2回目	3回目
調査日	令和3年12月2日(木)	令和4年2月7日(月)	令和4年4月25日(月)
調査対象	実証運行便 全便	まん延防止重点措置に伴い、 利用の多い以下のバス停にて調査を実施 <ul style="list-style-type: none"> ・うるま市役所 ・うるみん ・サンエー石川シティ ・与那城出張所 	実証運行便 全便
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の属性（性別・年齢等） ・利用区間（乗車バス停、降車バス停） ・既往の公共施設間連絡バス運行内容との利便性比較 		
調査方法	調査員による 個別聞き取りアンケート		
調査総数	N = 66	N = 47	N = 112

◆調査票

うるま市 公共施設間連絡バス実証実験 アンケート調査票

うるま市にて運行している公共施設間連絡バスの実証実験について、ご意見を伺っています。お急ぎの所お手数をお掛けして申し訳ございませんが、ご協力のほどよろしくお願い申し上げます。

うるま市 都市政策課

質問1 バスを利用される区間
「乗車したバス停」と「降車予定のバス停」に「/」をつけてください。

乗車																																								
降車																																								
バス停名																																								

以下、質問の該当する番号に○をつけてください。

質問2 移動の目的「どのような目的で公共施設間連絡バスを利用されていますか？」（おひとつ）
 1. 買い物 2. 通院 3. 公共施設の利用 4. 通勤 5. その他

目的施設名 スーパーや病院名等（例：●●地区にあるスーパー◆◆△△店）

質問3 バス停までの距離「ご自宅からバス停までの距離」（おひとつ）
 バス停名（ ）
 ①ご自宅⇨乗寄り公共施設間連絡バス/バス停 1. 徒歩3分以内 2. 徒歩5分以内 3. 徒歩10分以内
 4. 徒歩10分以上 5. 徒歩では行けない 6. その他（ ）
 バス停名（ ）
 ②ご自宅⇨乗寄り路線バス/バス停 1. 徒歩3分以内 2. 徒歩5分以内 3. 徒歩10分以内
 4. 徒歩10分以上 5. 徒歩では行けない 6. その他（ ）

質問4 利用頻度（以前）「令和3年11月以前（実証実験開始前）は公共施設間連絡バスをどの程度利用されていましたか？」（おひとつ）
 1. 週に5日 2. 週に3~4日 3. 週に1~2日 4. 月に1~2日 5. 利用したことが（ほぼ）無い

質問5 利用頻度（実証）「実証実験開始後は、公共施設間連絡バスをどの程度利用されていますか？」（おひとつ）
 1. 週に5日 2. 週に3~4日 3. 週に1~2日 4. 月に1~2日 5. 今日が初めて

質問6 利用頻度が変わった方のみ「利用頻度が変わった理由を教えてください。」（おひとつ）
 1. 家の近くにバスが停まるようになったから 2. スーパーなど行きたいところに停まるようになったから
 3. 減便されたから 4. ルートが変わって使いづらくなったから 5. 理由は特に無い

質問7 ご意見「実証運行に関する意見を教えてください。」（いくつでも）
 ①バス停 1 今までより便利になった 2. 今までと変わらない 3. 不便になった 4. 分からない
 ②ルート 1 今までより便利になった 2. 今までと変わらない 3. 不便になった 4. 分からない
 ③便数 1 今までより便利になった 2. 今までと変わらない 3. 不便になった 4. 分からない
 ④その他 （ ）

質問8 運賃について「このバスに運賃を支払う場合、許容できる片道運賃額はいくらですか？」
 1. 100円 2. 150円 3. 200円 4. 250円 5. 300円
 6. 350円 7. その他（ ）円

質問9 仮に本実証運行が無かった場合、どうされるおつもりですか？（おひとつ）
 1. 外出してなかった 2. 家族に送迎を依頼していた 3. 自分で運転していた
 4. 路線バスを使っていた → 系統番号（ ）
 5. タクシーを使っていた 6. 分からない

質問10 乗り継ぎ「このバスと組み合わせ利用する交通手段は何ですか？」（おひとつ）
 ①バスに乗る直前 1. 徒歩のみ 2. 路線バス 3. タクシー
 4. 伊計屋慶名線バス 5. 家族の送迎 6. その他（ ）
 ②バスを降りた直後 1. 徒歩のみ 2. 路線バス 3. タクシー
 4. 伊計屋慶名線バス 5. 家族の送迎 6. その他（ ）

質問11 路線バスとの乗継利用で便利と思うバス停はどれですか？
 1. 市役所 2. うるみん 3. 安慶名バス停 4. 具志川バスターミナル 5. その他（ ）

質問12 あなたの性別についてご回答ください
 ①性別 1. 男性 2. 女性
 ②年齢 1. 小学生未満 2. 小学生 3. 中学生 4. 高校生(15~18歳) 5. 大学生・専門学校生(19~22歳)
 6. 23歳~29歳 7. 30歳~49歳 8. 50歳~64歳 9. 65歳~74歳 10. 75歳~
 ③職業 1. 小学生 2. 中学生 3. 高校生 4. 大学・専門学校生
 5. 会社員・公務員 6. パート・アルバイト 7. 自営業・家事手伝い
 8. 主婦・主夫 9. 無職 10. その他
 ④自動車運転免許の有無 1. 免許あり(運転する) 2. 免許あり(運転しない) 3. 免許なし 4. 免許なし(自主返納済)

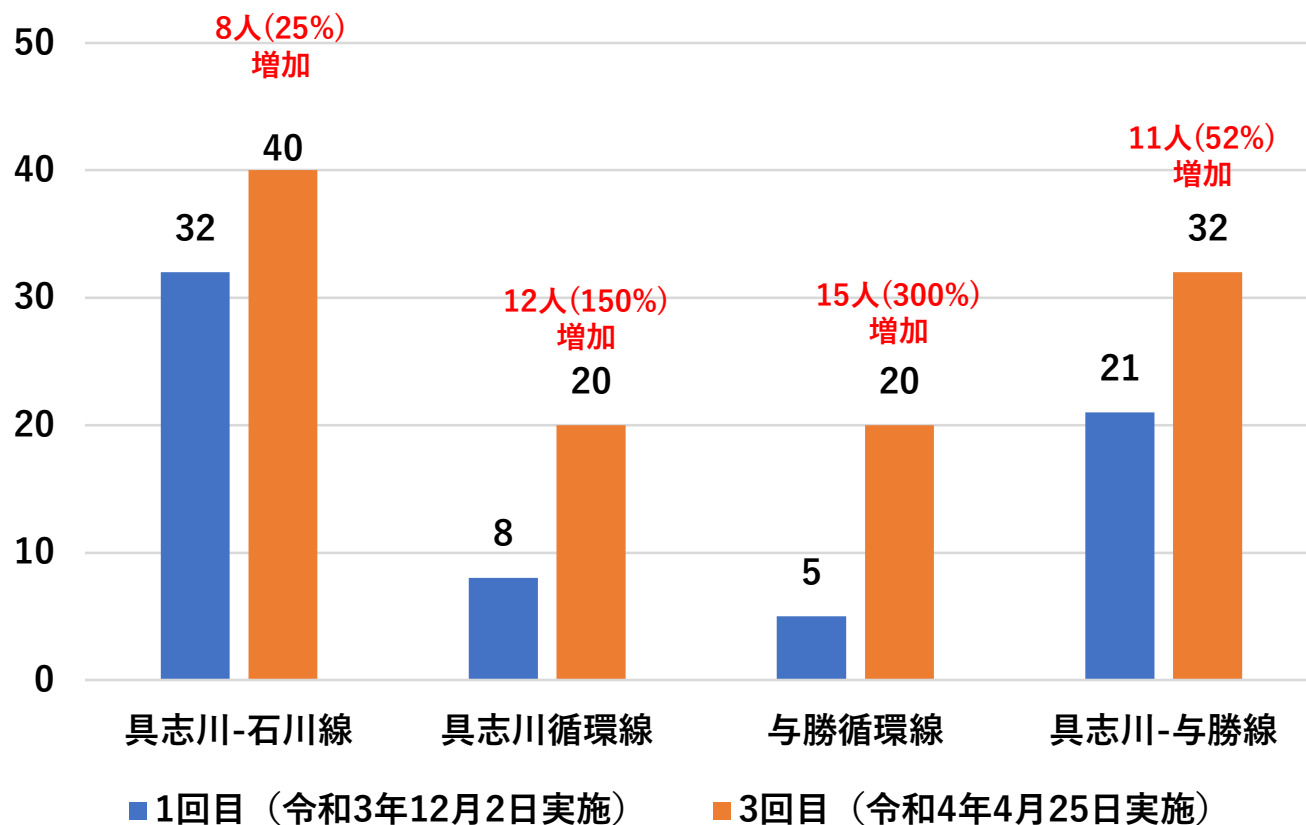
ご協力ありがとうございました。

調査員記入
 調査日 令和 年 月 日 調査員氏名
 調査票番号
 調査票
 調査員
 調査員

②調査結果（調査日の利用者数）

- 1回目の調査と比較して、**全路線で利用者の増加**が見られる
- 具志川循環線は2.5倍、与勝循環線は4倍に増加している。実証運行開始から、時間が経ったことで実証運行の周知が進んだためと考えられる
- **具志川循環線と与勝循環線については**、既往の公共施設間連絡バスの経路を分割・再編した路線であることから、**他路線と比較すると利用が振るわなかった**

◆利用者数

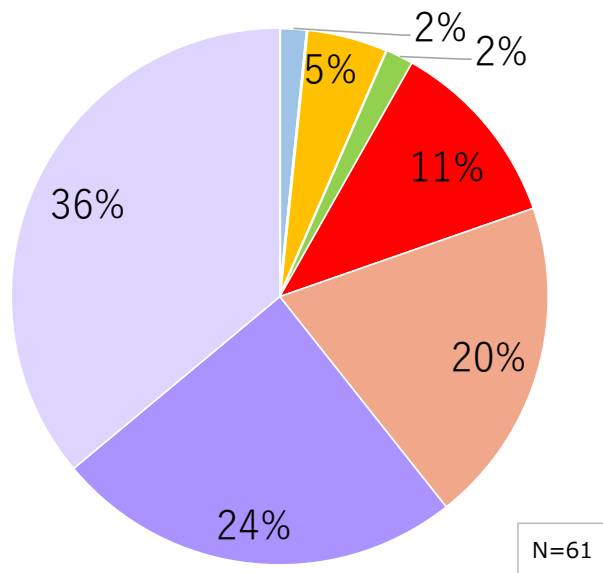


③調査結果（利用者属性）

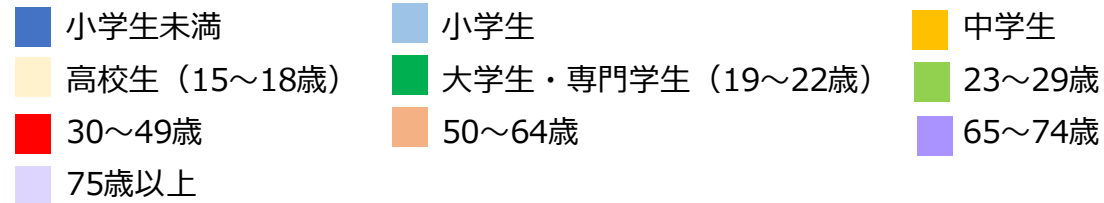
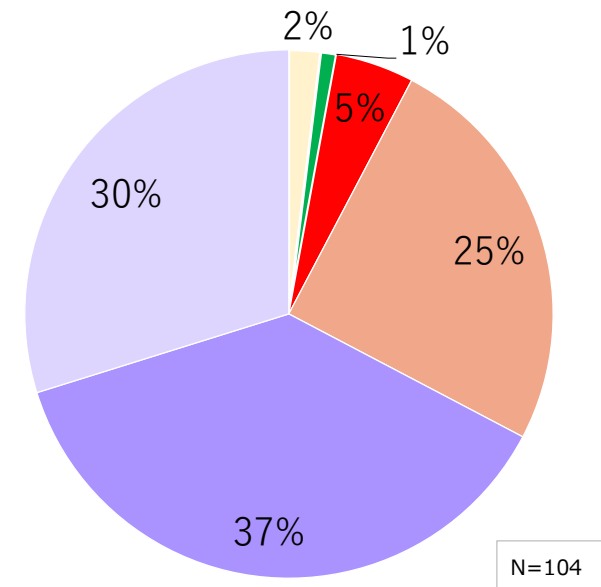
- 最新の3回目調査結果において、**高齢者（65歳以上）の利用の割合が大きく、約7割を占めている**
- 65歳未満の中では50～64歳の利用が25%と高く、50歳未満の利用者は8%となっている
- 1回目の調査結果と比較して、高齢者の割合が高くなっている

◆年齢

・ 1回目調査結果（令和3年12月2日実施）



・ 3回目調査結果（令和4年4月25日実施）

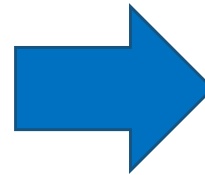
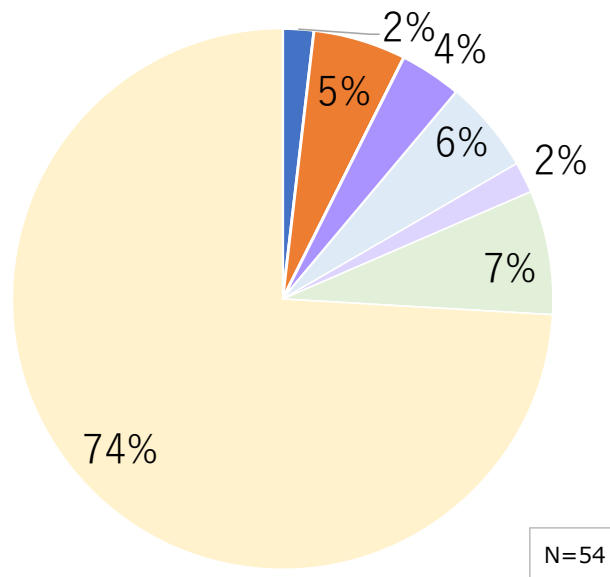


③ 調査結果（利用者属性）

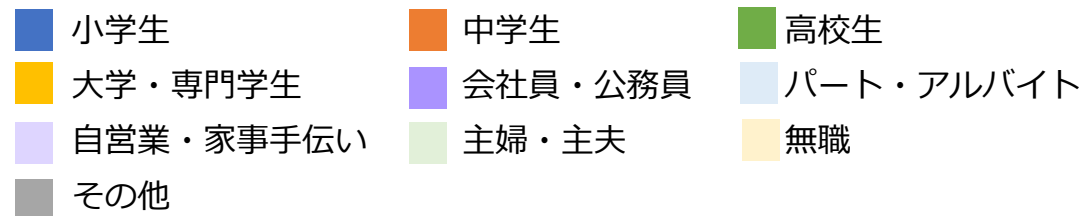
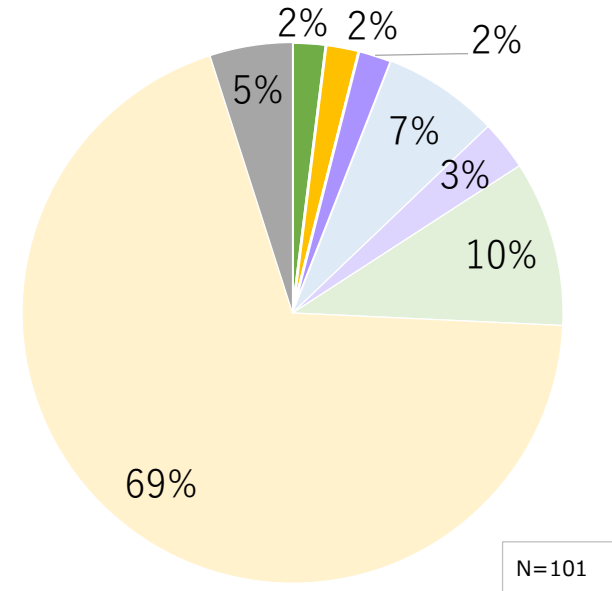
- 最新の3回目調査結果では、「無職」が約7割と最も割合が大きく、次いで「主婦・主夫」「パート・アルバイト」の利用が約1割見受けられる。
- 1回目調査結果と比較して職業の割合に大きな変化は見られない。

◆ 職業

・ 1回目調査結果（令和3年12月2日実施）



・ 3回目調査結果（令和4年4月25日実施）

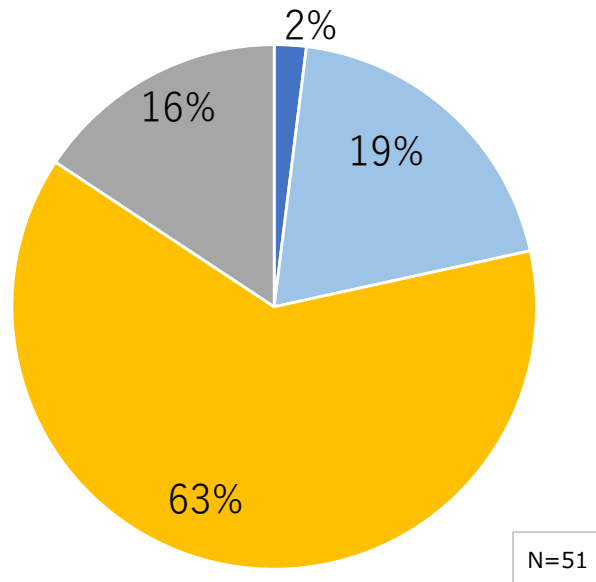


③調査結果（利用者属性）

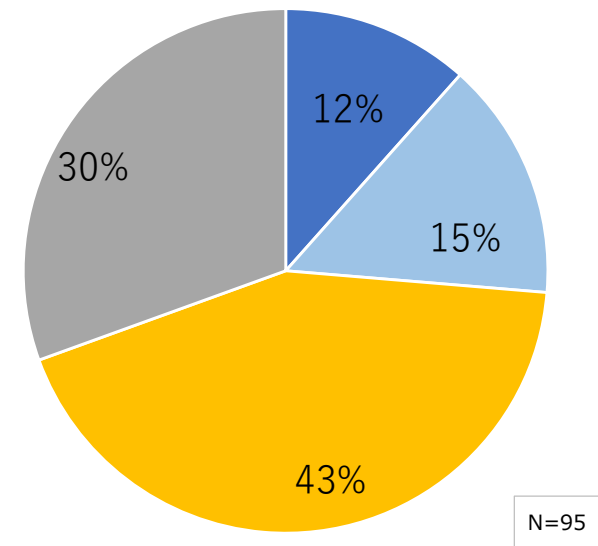
- 最新の3回目調査結果では、「免許なし」と「免許なし（自主返納済み）」が合計で約7割と最も多く、日常的に運転をしている人の利用についても1割程度見られた。
- 1回目調査結果と比較すると、「免許あり（運転する）」と「免許なし（自主返納済）」の割合が増加している。

◆運転免許証の有無

・ 1回目調査結果（令和3年12月2日実施）



・ 3回目調査結果（令和4年4月25日実施）



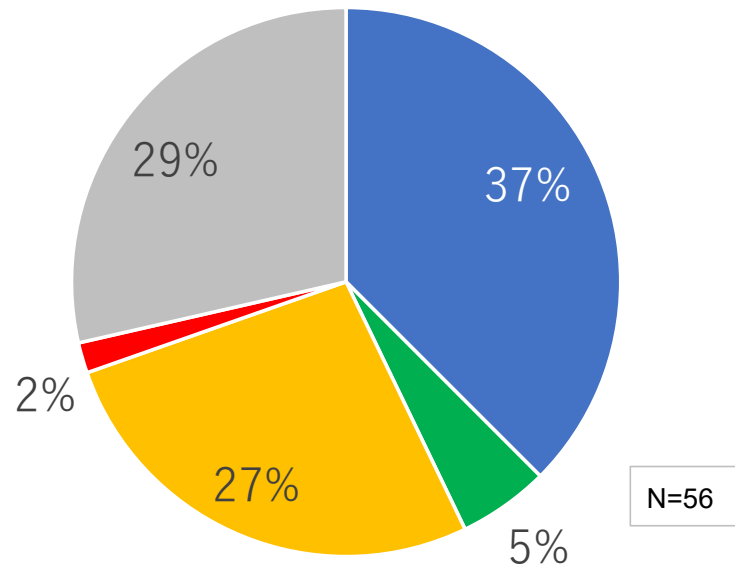
- | | |
|--------------|---------------|
| ■ 免許あり（運転する） | ■ 免許あり（運転しない） |
| ■ 免許なし | ■ 免許なし（自主返納済） |

④ 調査結果（移動の目的）

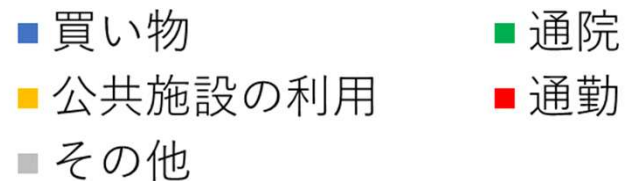
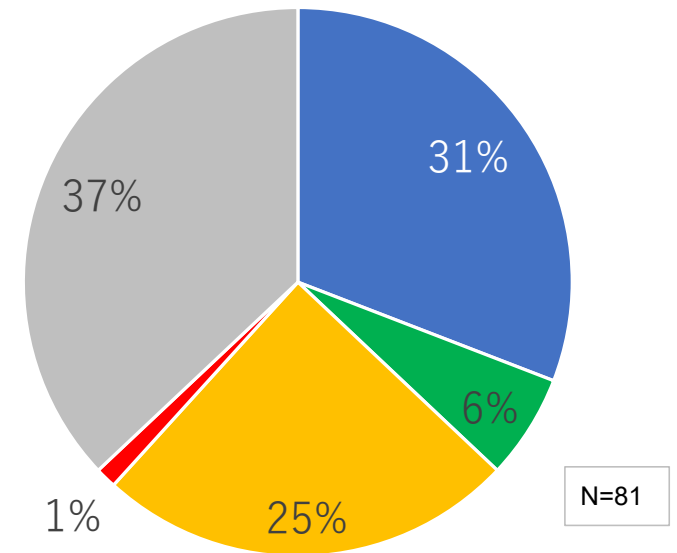
- 最新の3回目調査結果では、「買い物」が約3割と最も多く、次いで「公共施設の利用」が多く、「通院」「通勤」目的の利用は少数となっている。
- 1回目調査結果と比較すると、「その他」の割合が約3割から約4割に増加し、「買い物」「公共施設の利用」の割合は減少している（利用者数自体は増加）

◆ 移動の目的

・ 1回目調査結果（令和3年12月2日実施）



・ 3回目調査結果（令和4年4月25日実施）

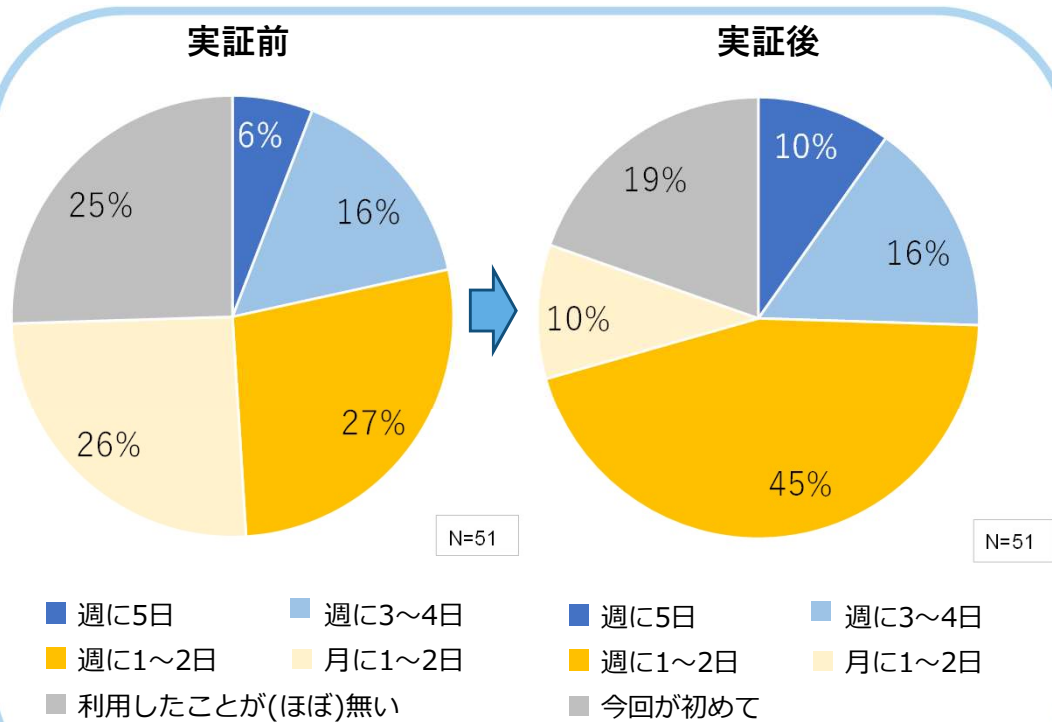


⑤調査結果（利用頻度の変化）

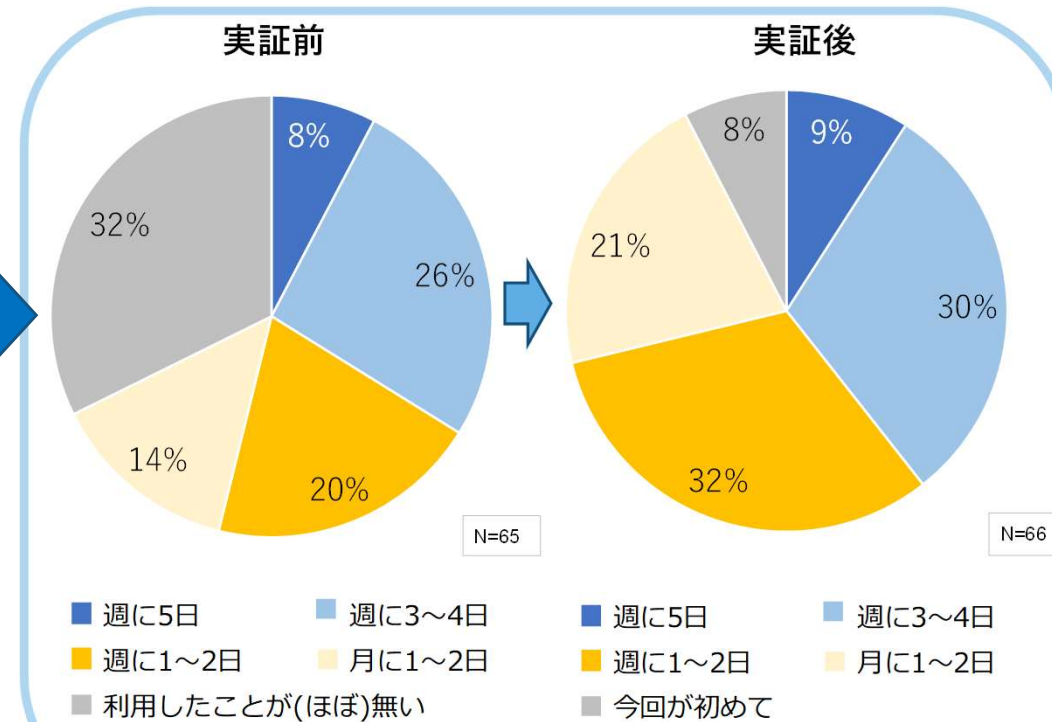
- 最新の3回目調査結果では、実証運行開始前と比較して、**利用頻度が増加**している
- 「週に3～4日」の回答が26→30%に、「週に1～2日」の回答が20→32%へと**大幅に増加**している
- 1回目の調査結果では「週に5日」と「週に1～2日」の割合が大きく増加したのに対し、3回目の調査結果では「週に1～2日」「週に3～4日」の割合が増加している

◆利用頻度（実証前と実証後）

・1回目調査結果（令和3年12月2日実施）



・3回目調査結果（令和4年4月25日実施）

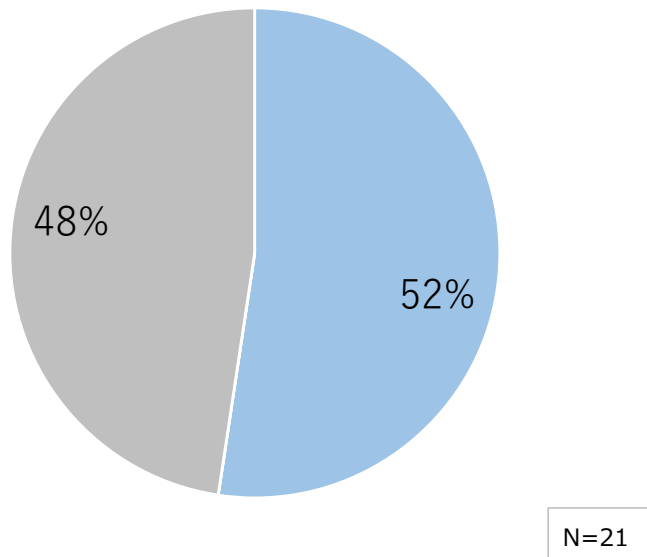


⑥調査結果（利用頻度の変化理由）

- 3回目調査結果では、利用頻度が変わった理由として、「スーパーなど行きたいところに停まるようになったから」が27%、「家の近くにバスが停まるようになったから」が15%を占めている
- 1回目調査結果と比較すると、1回目調査では無かった「家の近くにバスが停まるようになったから」が利用頻度増加の理由の15%を占めるようになった

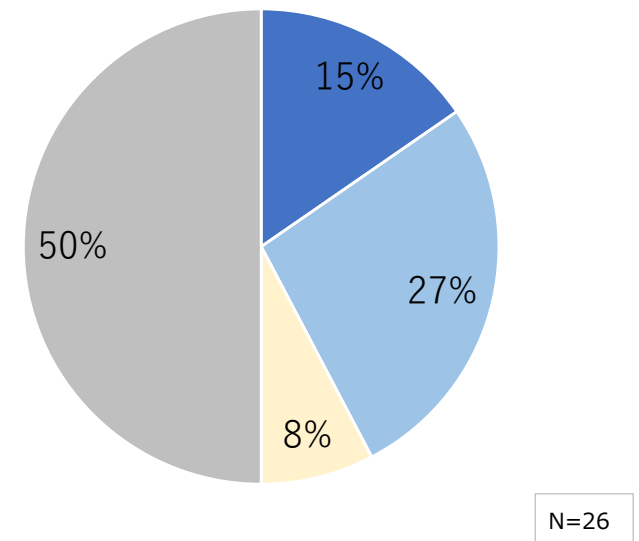
◆利用頻度が変わった理由

・1回目調査結果（令和3年12月2日実施）



- 家の近くにバスが停まるようになったから
- 減便されたから
- 理由は特にない

・3回目調査結果（令和4年4月25日実施）



- スーパーなど行きたいところに停まるようになったから
- ルートが変わって使いづらくなったから

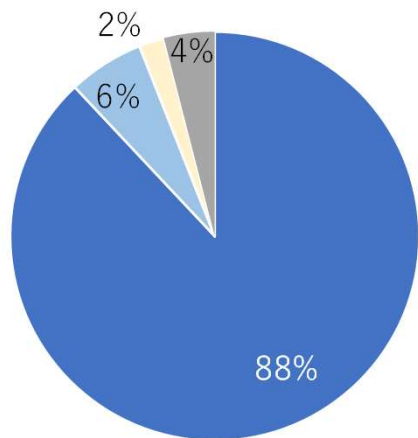
⑦調査結果（乗車前後の移動手段）

- 最新の3回目調査結果では、公共施設間連絡バスの乗車前後の移動手段は、「徒歩」が約9割と圧倒的に多い
- 一部の方は路線バスと乗継いで利用している（空港方面に乗り継ぐという声あり）
- 乗車前・降車後の移動手段の割合は、1回目の調査結果と大きな変化は見られなかった

◆乗車前後の移動手段

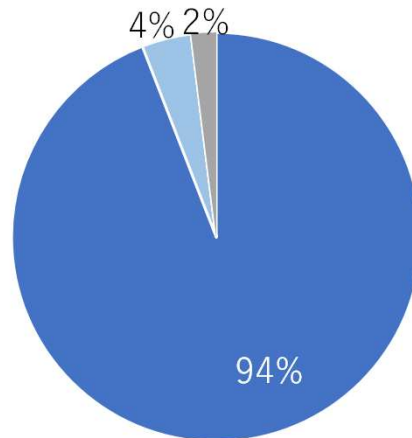
・1回目調査結果（令和3年12月2日実施）

乗車前



N=50

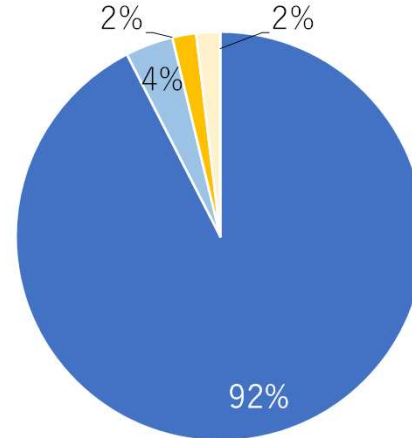
降車後



N=51

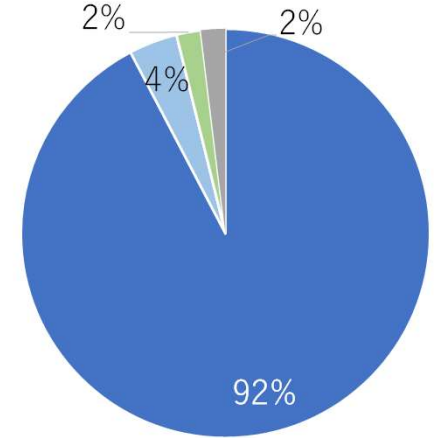
・3回目調査結果（令和4年4月25日実施）

乗車前



N=53

降車後



N=52

■ 徒歩のみ

■ タクシー

■ 家族の送迎

■ 路線バス

■ 伊計屋慶名線バス

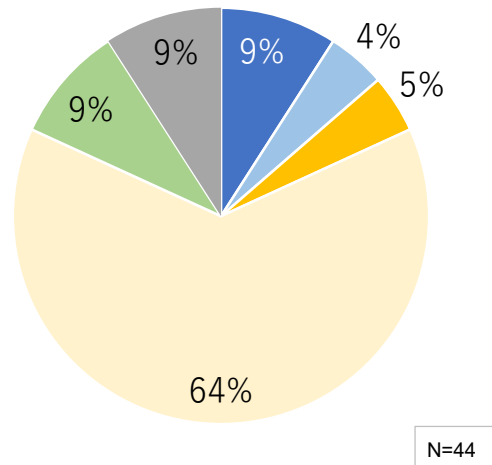
■ その他

⑧調査結果（公共施設間連絡バスの代替手段）

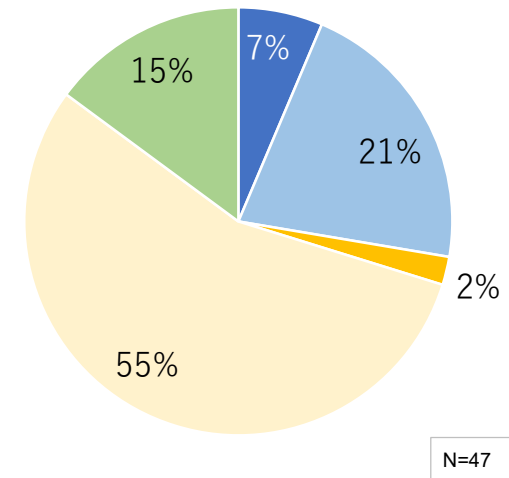
- 最新の3回目調査結果では、仮に本実証運行が無かった場合、7～9%の方が「外出していなかった」と回答しており、**本実証が外出促進につながっている**ことが明らかになった
- また、本実証運行が無かった場合、21%の方が「家族に送迎を依頼していた」、2%の方が「自分で運転していた」と回答しており、**公共交通の利用の促進につながっている**ことが分かる
- 仮に本実証運行が無かった場合、「路線バスを使っていた」との回答が半数以上見受けられる
- 具志川～石川間や具志川～与勝、運動公園間において路線バスと並行していることから、**路線バスと公共施設間連絡バスの役割分担の検討が必要**である
- 1回目調査結果と比較すると、**家族の送迎の代替手段として利用する割合が増加**している

◆公共施設間連絡バスの代替手段

・ 1回目調査結果（令和3年12月2日実施）



・ 3回目調査結果（令和4年4月25日実施）



- 外出していなかった
- 自分で運転していた
- タクシーを使っていた
- 家族に送迎を依頼していた
- 路線バスを使っていた
- わからない

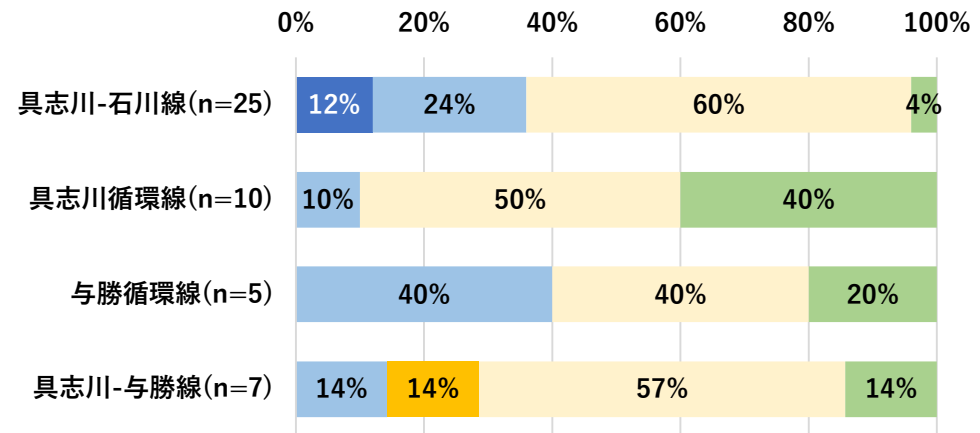
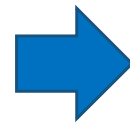
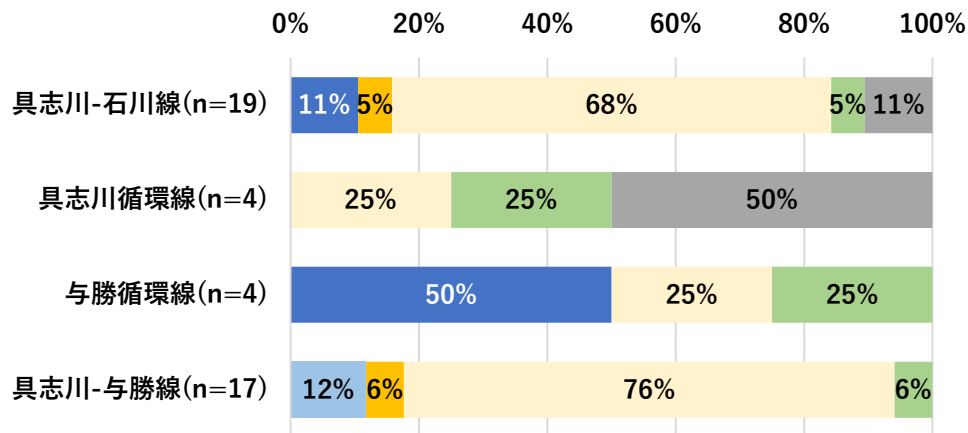
⑧調査結果（公共施設間連絡バスの代替手段） 路線別集計

- 3回目の調査結果では、「路線バスを使っていた」が40～60%と一定の割合を占めている。「家族に送迎を依頼していた」は与勝循環線が特に高い割合を占めている。「外出していなかった」と回答した方は具志川－石川線でのみ見られた。
- 1回目の調査結果と比較すると、具志川－石川線、具志川－与勝線では「路線バスを使っていた」と回答した方の割合が減少し、具志川循環線、与勝循環線では2倍程度に増加している。

◆公共施設間連絡バスの代替手段（路線別）

・ 1回目調査結果（令和3年12月2日実施）

・ 3回目調査結果（令和4年4月25日実施）



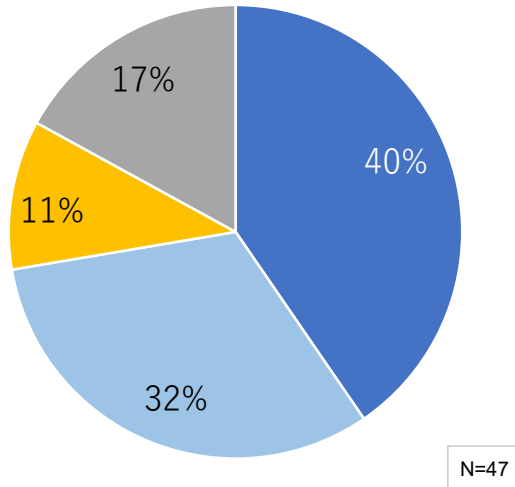
- 外出していなかった
- 自分で運転していた
- タクシーを使っていた
- 家族に送迎を依頼していた
- 路線バスを使っていた
- わからない

⑨調査結果（「バス停」に関する意見）

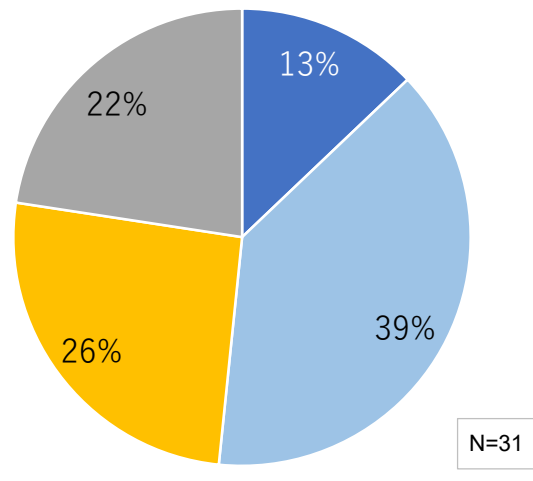
- 3回目の調査結果では、約5割の方が「今までより便利になった」と回答している
- これまでに実施した調査結果と比較すると、1回目調査では「今までより便利になった」が約4割、2回目調査では約1割となっており、**3回目が最も高い割合を示している**
- 「不便になった」と回答した割合についても、1回目（11%）、2回目（26%）と比較して3回目では8%と減少していることから、実証開始から期間を経て**バス停に関する満足度が上昇している**ことが分かる

◆バス停に関する意見

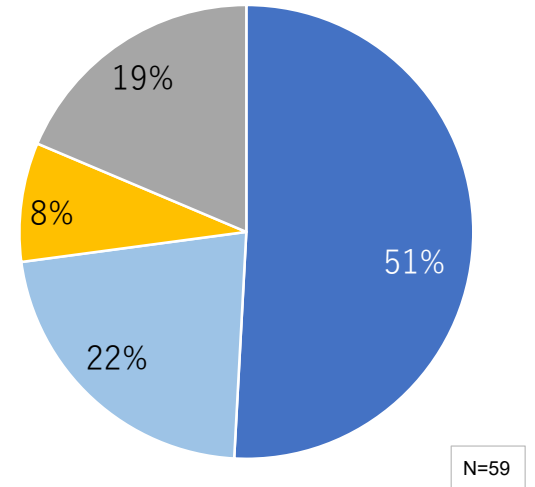
1回目調査結果
(令和3年12月2日実施)



2回目調査結果
(令和4年2月7日実施)



3回目調査結果
(令和4年4月25日実施)



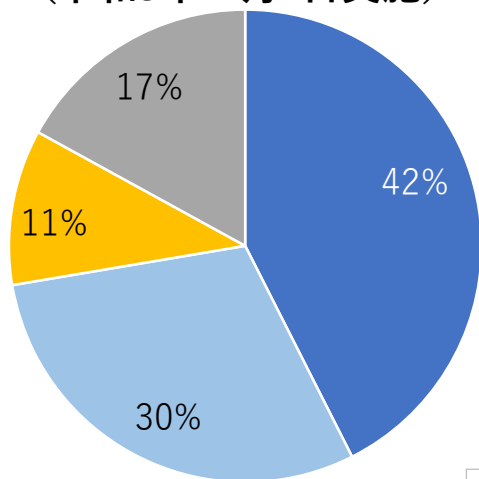
- 今までより便利になった
- 今までと変わらない
- 不便になった
- 分からない

⑨調査結果（「運行ルート」に関する意見）

- 3回目の調査結果では、約5割の方が「今までより便利になった」と回答している
- これまでに実施した調査結果と比較すると、1回目調査では「今までより便利になった」が約4割、2回目調査では約1割となっており、**3回目が最も高い割合を示している**ことから、実証開始から期間を経て**運行ルートに関する満足度が上昇している**ことが分かる

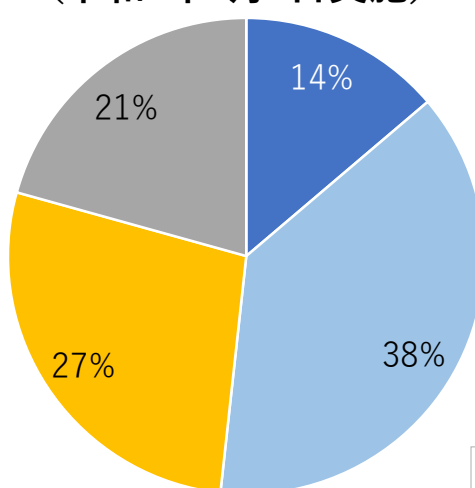
◆運行ルートに関する意見

1回目調査結果
(令和3年12月2日実施)



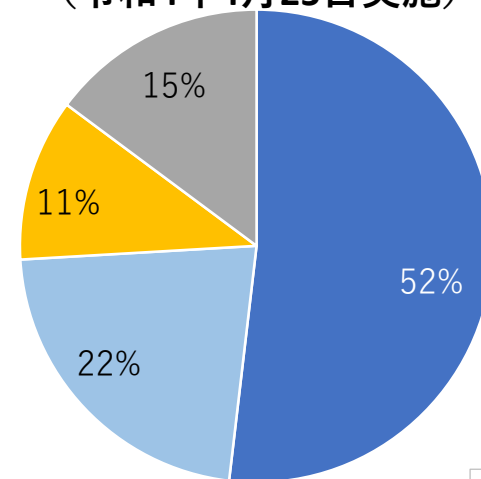
N=47

2回目調査結果
(令和4年2月7日実施)



N=29

3回目調査結果
(令和4年4月25日実施)



N=54

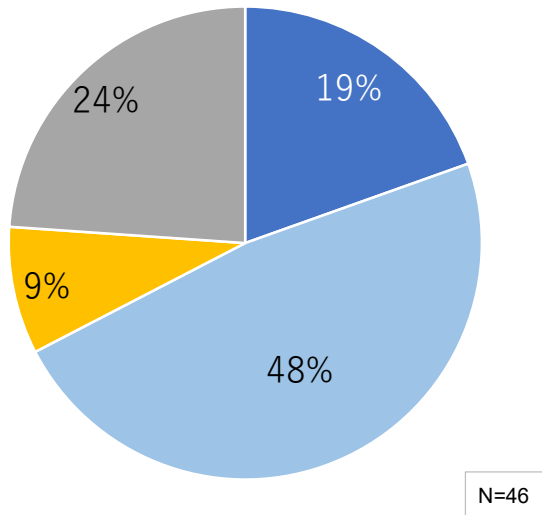
- 今までより便利になった
- 今までと変わらない
- 不便になった
- 分からない

⑨調査結果（「便数・時刻」に関する意見）

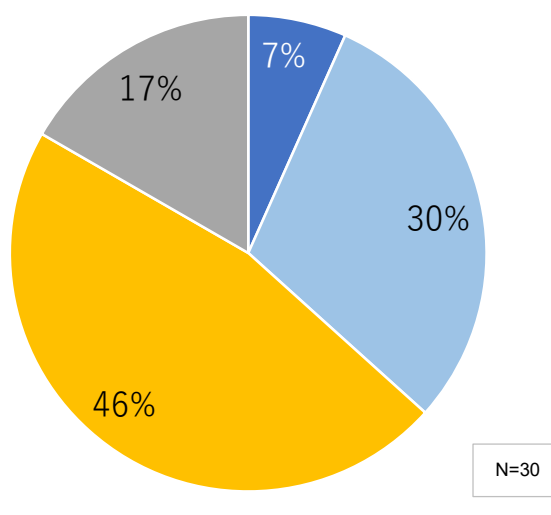
- 3回目調査結果では、**便数・時刻については、「今までより便利になった」が約4割**を占めており、「不便になった」という回答は少ないため、移動ニーズがある時間帯の運行が出来ていると推察される
- これまでに実施した調査結果と比較すると、1回目調査では「今までより便利になった」が約2割、2回目調査では約1割となっており、**3回目が最も高い割合を示している**ことから、実証開始から期間を経て**運行の便数・時刻に関する満足度が上昇している**ことが分かる

◆便数・時刻に関する意見

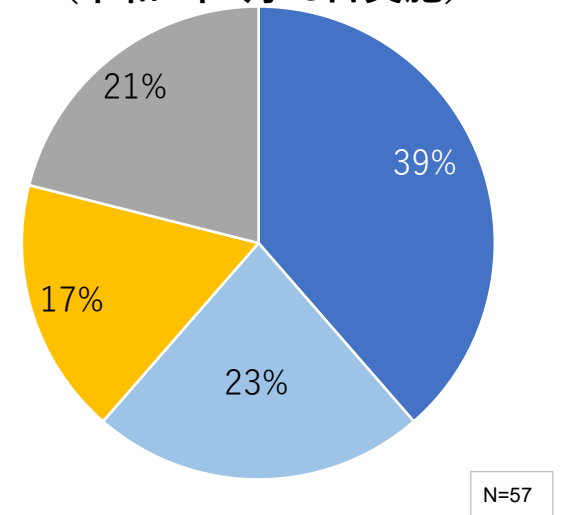
1回目調査結果
(令和3年12月2日実施)



2回目調査結果
(令和4年2月7日実施)



3回目調査結果
(令和4年4月25日実施)

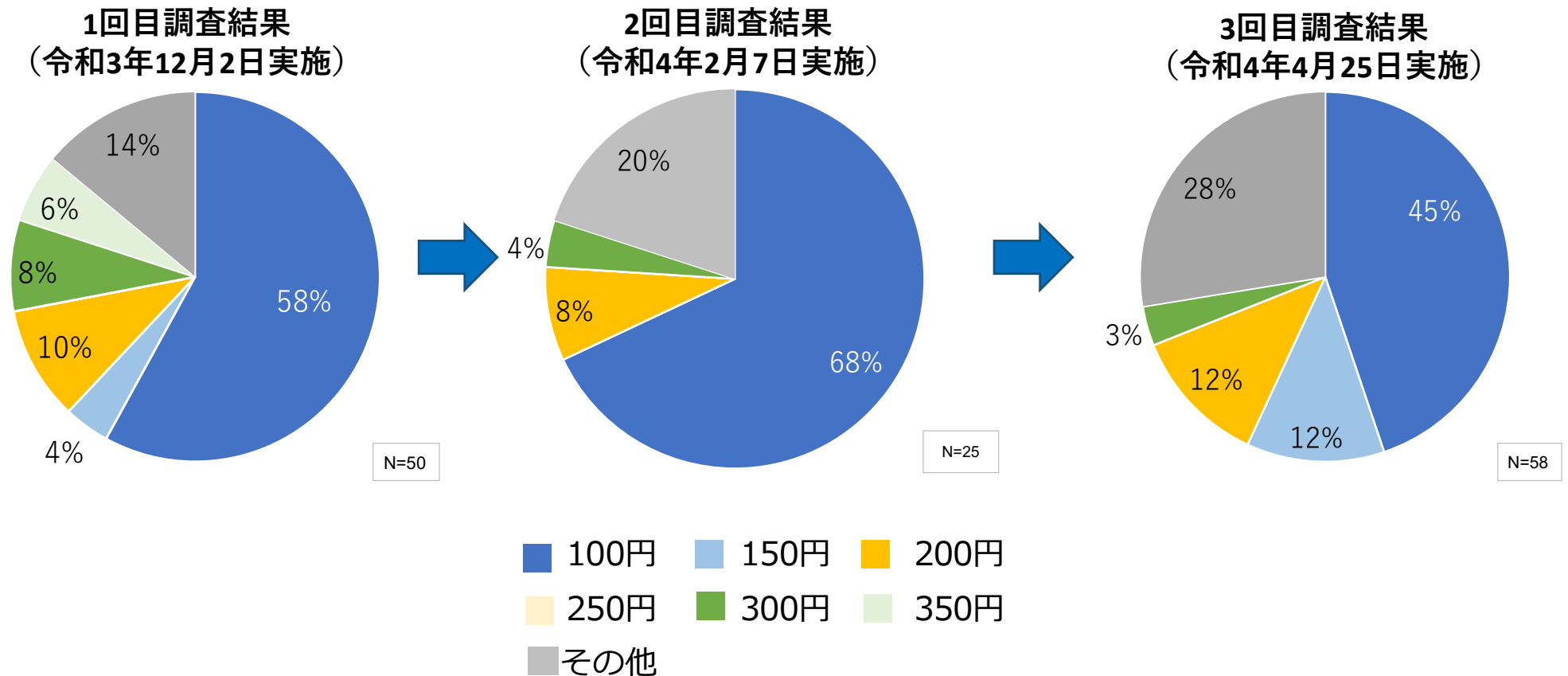


- 今までより便利になった
- 今までと変わらない
- 不便になった
- 分からない

⑨調査結果（許容できる片道運賃額）

- 3回目調査結果では、「100円」との回答が5割弱となっている
- これまでに実施した調査結果と比較すると、いずれの調査でも「100円」と回答した割合が最も高い割合を占めている
- 地域間と地域内の輸送の役割分担を踏まえた、総合的な運賃体系の検討が必要（増減収試算等の実施が必要）
例：地域内の公共施設間連絡バスは100～200円程度、地域間の路線バスは300円程度 など

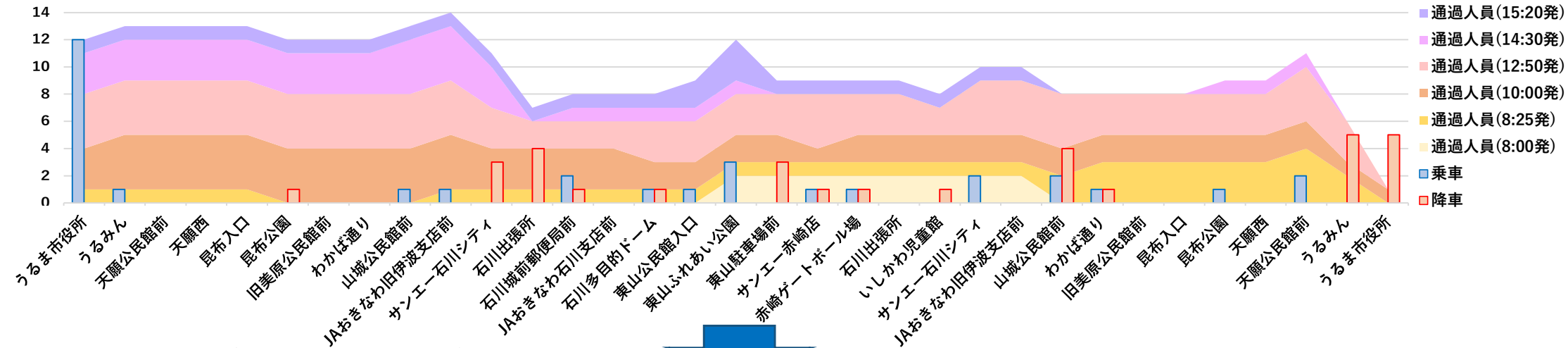
◆許容できる片道運賃額



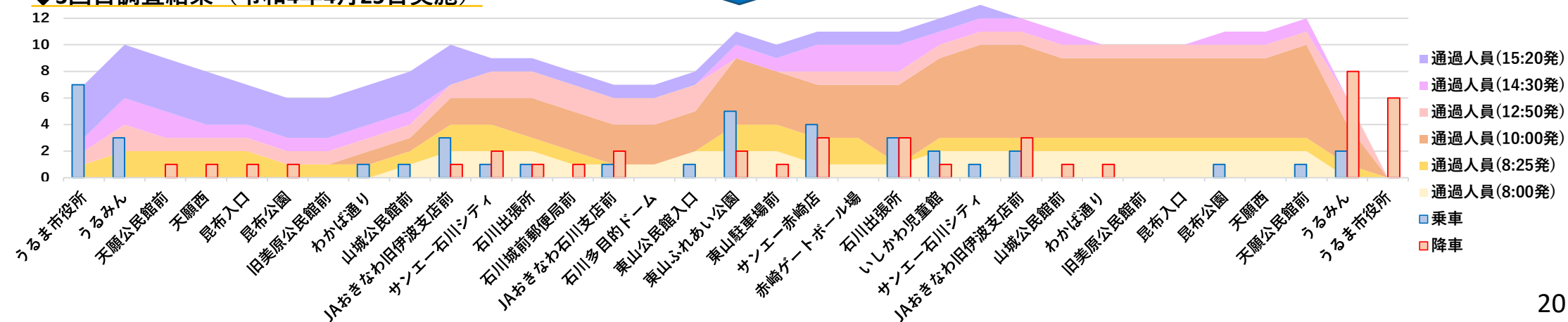
⑩調査結果（通過人員：具志川-石川線）

- うるま市役所、うるみんの他、目的地への移動ではサンエー赤崎店が多く、その他の乗降では住宅地に近い東山ふれあい公園、JAおきなわ旧伊波支店前の利用が多く見受けられた
- 1便目から3便目までは石川から具志川方面へ向かう区間、6便目は具志川から石川方面に向かう区間で利用が多い
- 1回目調査結果と比較して、うるま市役所～サンエー石川シティでは6便（15:20発）が、サンエー石川シティ～うるま市役所間では3便（10:00発）の利用が増加している

◆1回目調査結果（令和3年12月2日実施）



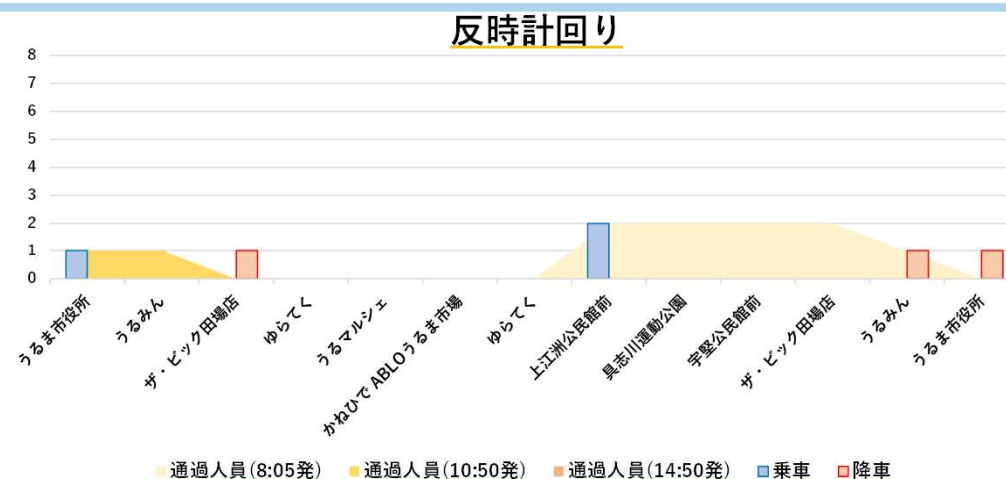
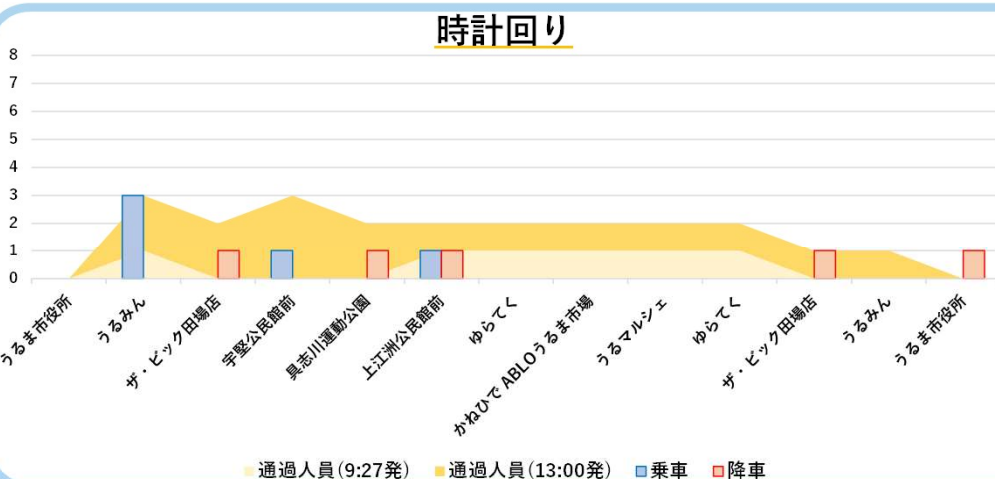
◆3回目調査結果（令和4年4月25日実施）



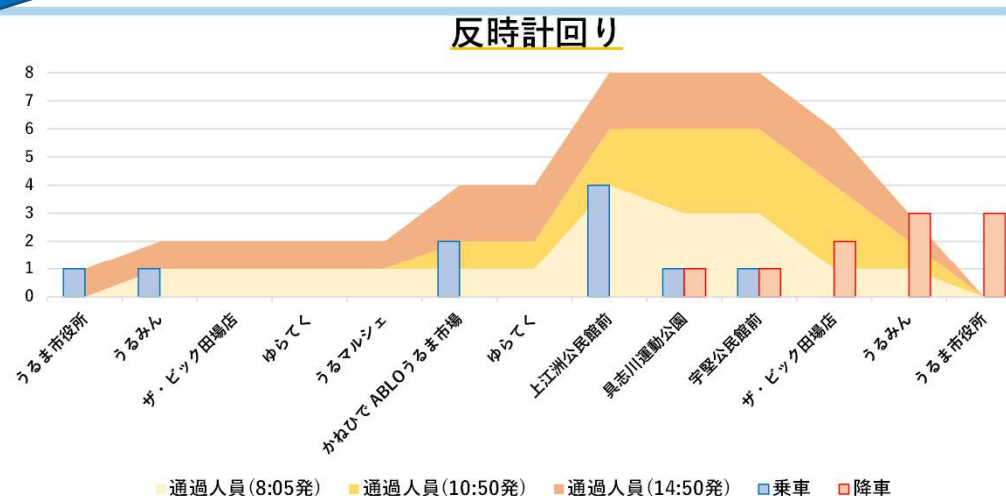
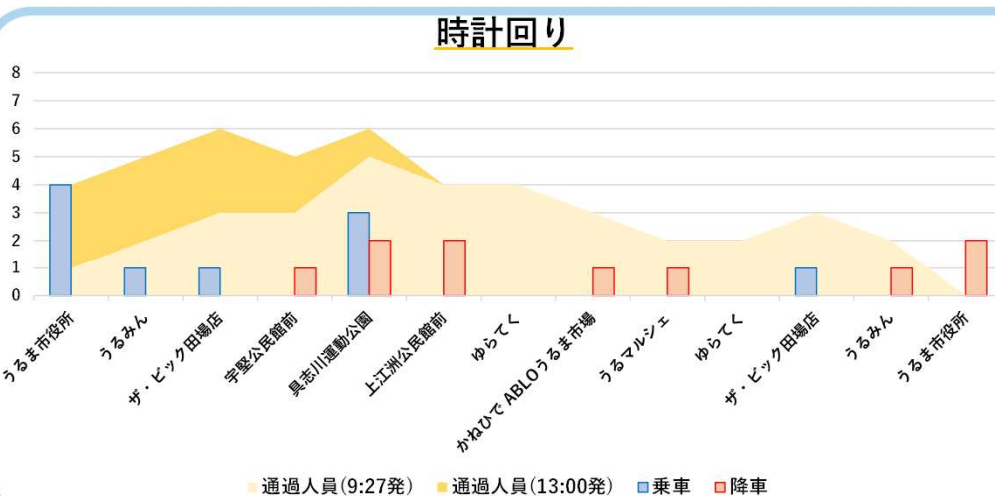
⑩調査結果（通過人員：具志川循環線）

- 既存バス停である上江洲公民館や具志川運動公園の利用が見られる
- 12月の第1回調査時は利用の無かったうるマルシェ、かねひでABLOうるま市場の利用が見られるようになった
- 第1回調査時は利用者の見られなかった反時計回りの3便(14:50発)の利用についても見られるようになった

◆1回目調査結果（令和3年12月2日実施）



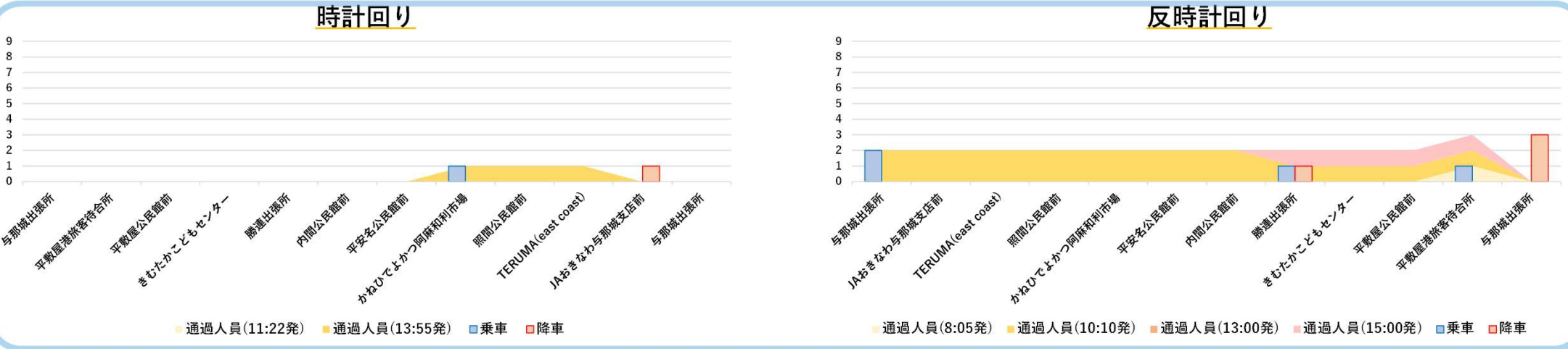
◆3回目調査結果（令和4年4月25日実施）



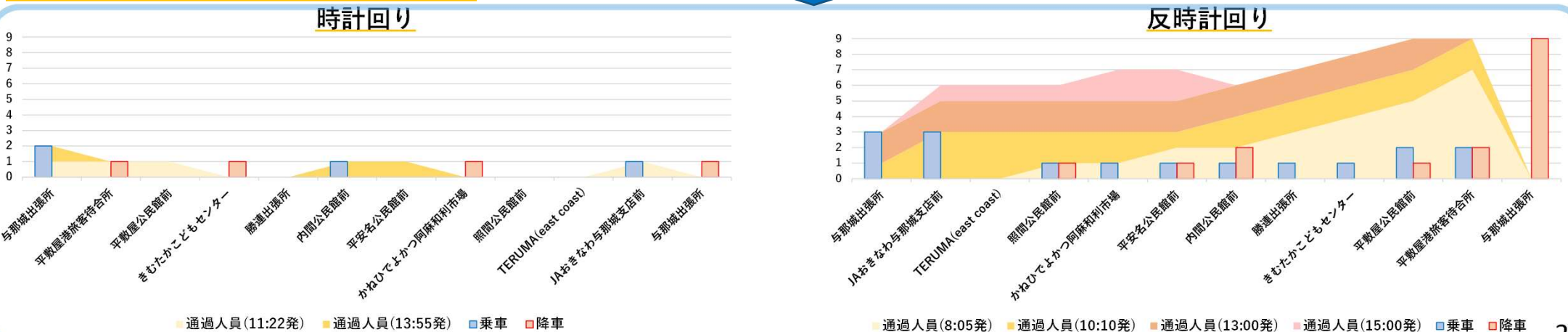
⑩調査結果（通過人員：与勝循環線）

- 第1回調査時に比べて、殆どのバス停で利用が見られるようになり、特に与那城出張所、JAおきなわ与那城支店前、平敷屋港で利用が多い
- 与那城出張所にて具志川-与勝線との直通利用をされる方についても、増加が見られる
- 全ての便で利用が発生しているものの、時計回りの利用は少数にとどまっている

◆1回目調査結果（令和3年12月2日実施）



◆3回目調査結果（令和4年4月25日実施）

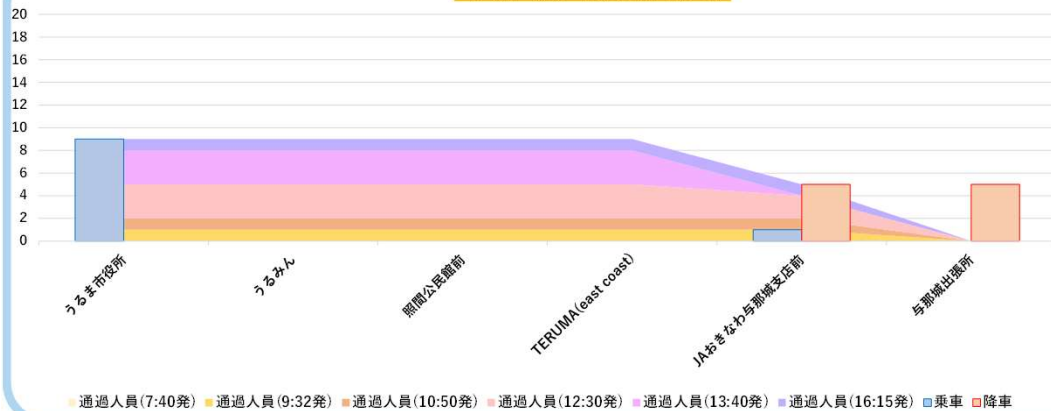


⑩調査結果（通過人員：具志川-与勝線）

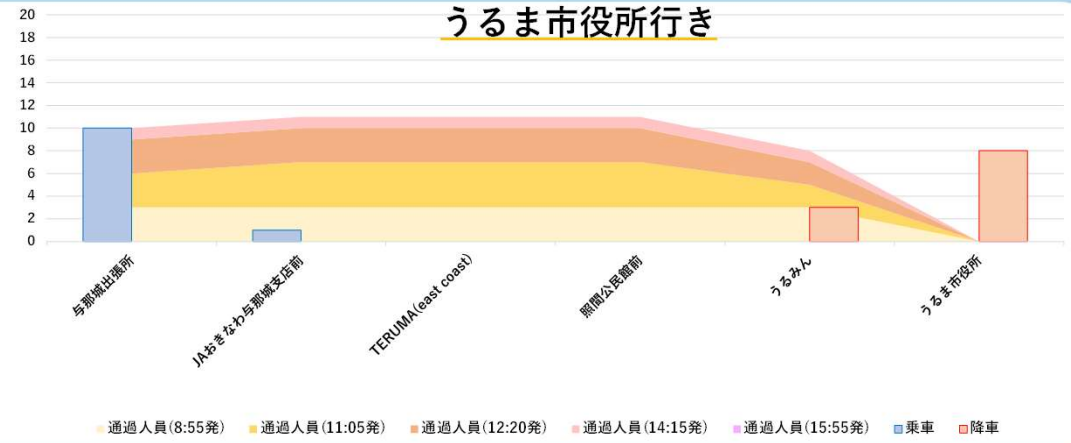
- 具志川～与勝間の地域間利用が主である
- 第1回調査時から順調に利用者数は増加しているが、依然として与那城出張所行1便目（7:40発）、うるま市役所行5便目（15:55発）の利用は無かった

◆ 1回目調査結果（令和3年12月2日実施）

与那城出張所行き

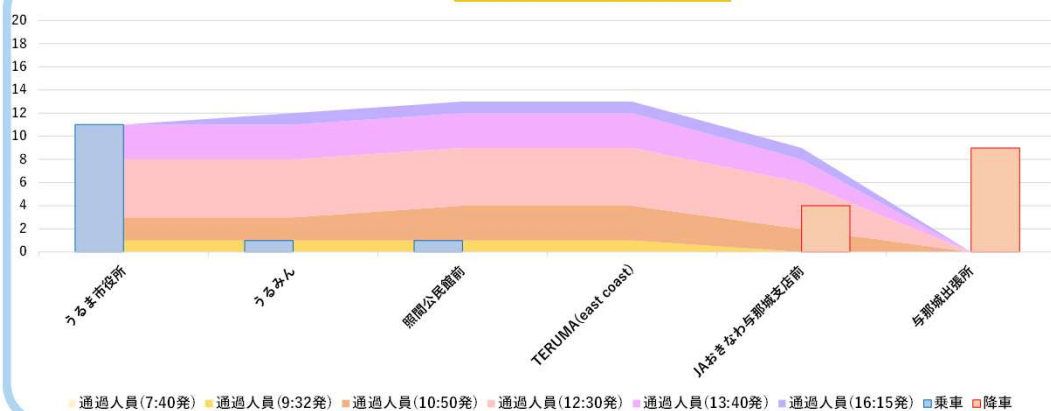


うるま市役所行き

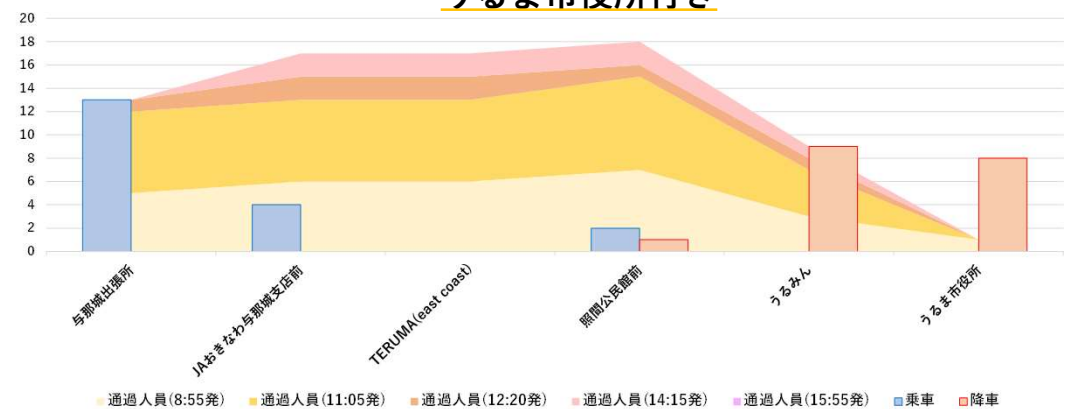


◆ 3回目調査結果（令和4年4月25日実施）

与那城出張所行き



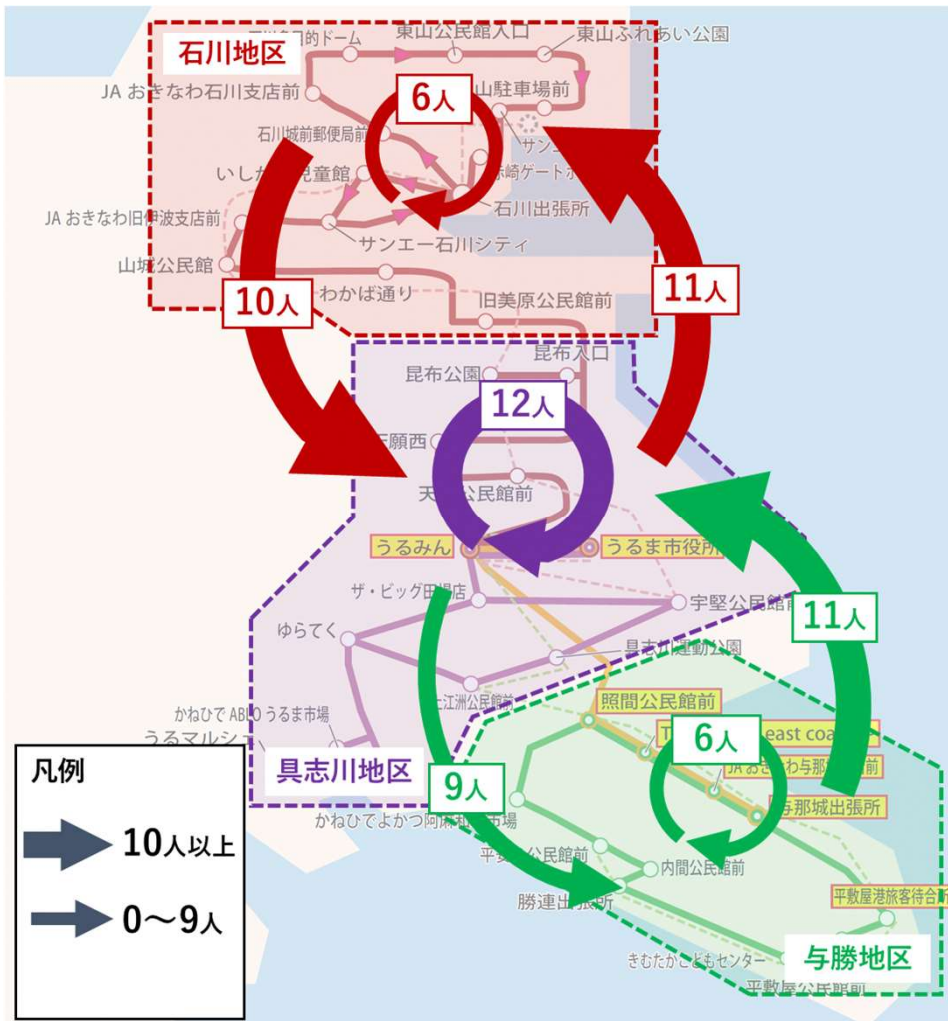
うるま市役所行き



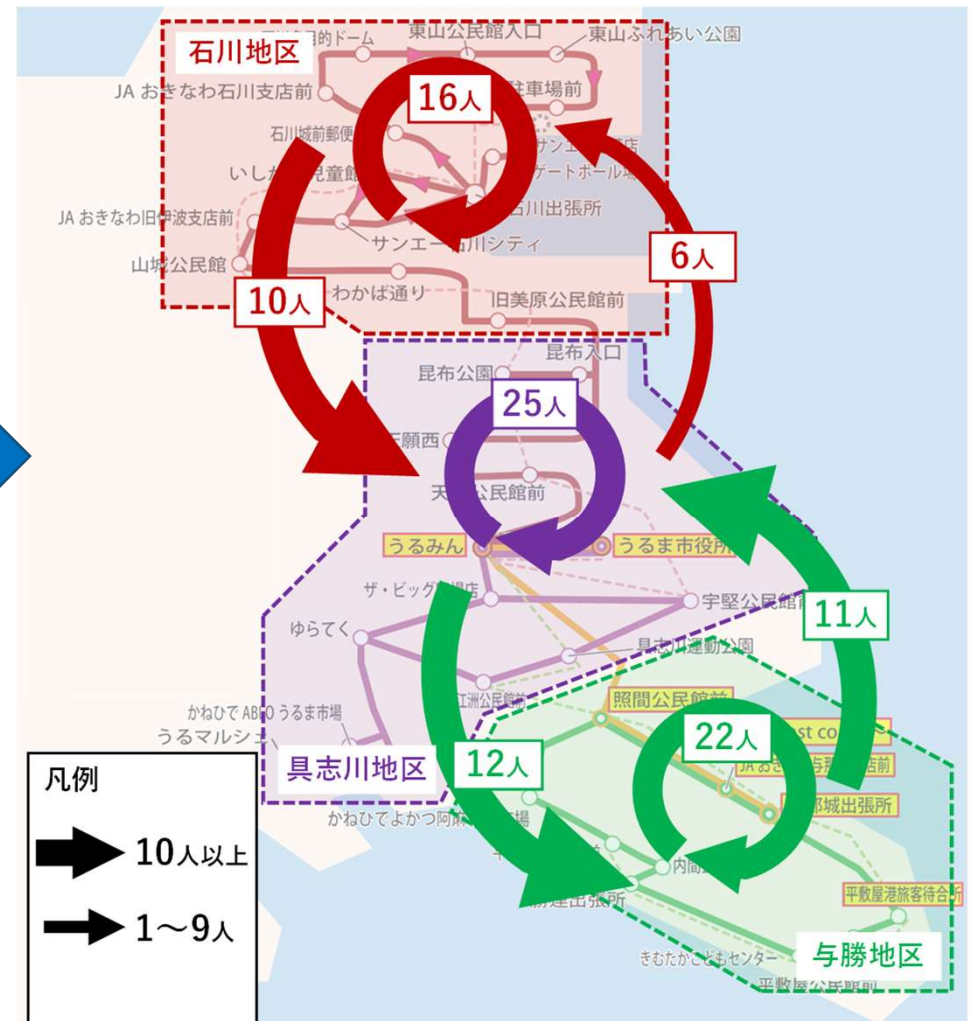
⑫調査結果（地区間のOD）

- 石川地区⇔具志川地区、及び具志川地区⇔与勝地区は、10人程度の行き来がある
- 3回目調査結果では、石川地区内は16人、具志川地区内は25人（具志川石川線と具志川循環線の合計）、与勝地区は22人の地区内利用があり、**第1回調査時と比較して、地区内移動の利用が2倍以上に増加している**

◆1回目調査結果（令和3年12月2日実施）



◆3回目調査結果（令和4年4月25日実施）



4 乗り込み調査結果

乗り込み調査等による意見/市役所等に寄せられた意見

◆利用者意見

全般

- ① ルートをシンプルにしてほしい
- ② 土日も運行してほしい
- ③ インターネットの時刻表、ルートを分かりやすくしてほしい
- ④ 有料になった場合は乗継券のようなものを作ってほしい
- ⑤ 最近まで知らなかったなので、もっと宣伝してほしい
- ⑥ 乗り継ぎの待ち時間を短くしてほしい
- ⑦ 次のバス停への案内や行先案内をしてほしい

具志川－石川線

- ① 石川地区から来るときにスムーズになるようにしてほしい
- ② 石川シティの利用にあったバスの間隔にしてほしい（現在は間隔が短い）
- ③ 赤崎ゲートボール場のバス停を分かりやすくしてほしい
- ④ 天願西周辺のルートは乗客が少なく無駄に感じる

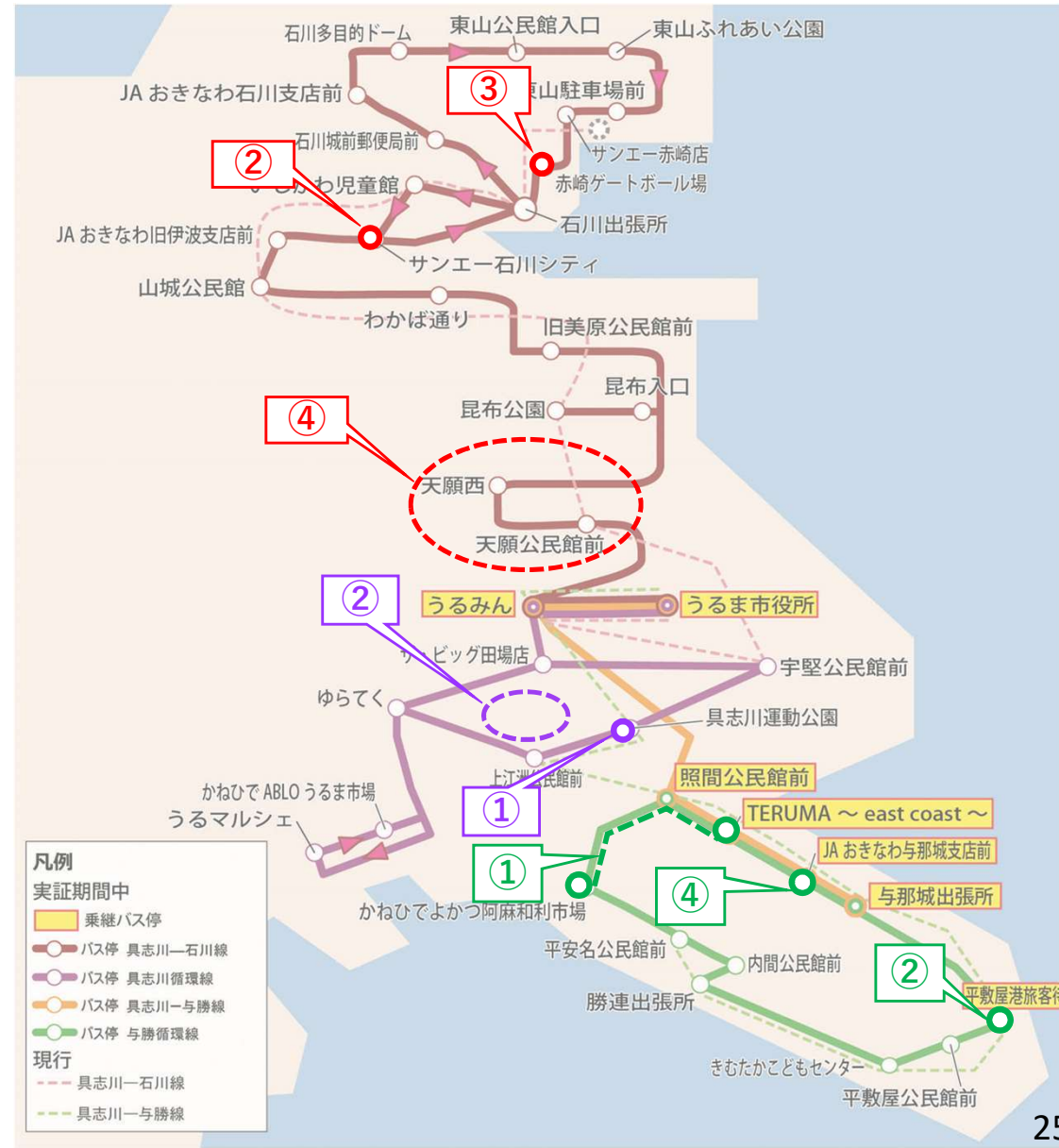
具志川循環線

- ① 具志川運動公園や上江洲公民館の便数が減って不便になった
- ② 平和病院近辺にバス停を設置してほしい
- ③ 具志川運動公園のバス停を分かりやすくしてほしい

与勝循環線、具志川－与勝線

- ① 「TERUMA」～「かねひで」間を移動しやすくしてほしい
- ② 5時のフェリーに乗れるようにしてほしい
- ③ 屋慶名から移動する場合も考えたルート・時刻にほしい
- ④ 津堅の船や浜比嘉、平安座、宮城、伊計へのバスとの接続も考慮してほしい（路線バス「JA与那城前」接続）

◆路線図



5 乗務員ヒアリング

乗務員からの意見

◆運行経路に関する乗務員意見

具志川－石川線

- ① 天願公民館は方向転換が難しい・危険であり、道側に変更できないか。
- ② 昆布入口から昆布公園への左折は、県道から入ってくる車と衝突する危険性がある。
- ③ 旧美原公民館前は大道り沿いへ移設できないか。
- ④ 山城公民館⇔わかば通り間は農道ではなくバイパスを運行し、山城公民館でUターンする形が取れないか。
- ⑤ サンエー石川シティは大道り沿いへ移設できないか。
- ⑥ JAおきなわ旧伊波支店前は狭い構内で危険であり、方向転換が難しいため、道路側に移設できないか。
- ⑦ 赤崎ゲートボール場は道路が狭く危険、さらに県道に出る場合、通行車両が多く危険。

具志川循環線

- ① 上江洲公民館からゆらてくの道幅が狭く、カーブミラー確認しづらく危ない
- ② ザ・ビッグ、かねひでABLOのバス停の位置が停めにくい

与勝循環線

- ① きむたかこどもセンターの方向転換が難しい

具志川－与勝線

- ① 与那城行と循環線の重複する経路が多い
- ② 照間公民館、TERUMAで利用客が見当たらない

→上記に加え、ダイヤに関する意見についても運行内容見直し

◆路線図

