

感染防止対策及び快適性向上による バス利用の促進のための実証調査事業

報 告 書

令和4年3月

内閣府沖縄総合事務局
運輸部企画室

－ 目 次 －

1. 業務概要	1
1.1 業務の目的	1
1.2 通勤ライナーの実証調査の概要	2
2. 通勤ライナーの実証調査	4
2.1 実証調査の計画・調整	4
2.2 実証調査の実施	25
2.3 実証調査の効果検証	48
2.4 課題整理、次年度以降のスキームの検討	73

1. 業務概要

1.1 業務の目的

沖縄県では移動手段の約9割が自家用車に依存しており、朝夕ピーク時の交通渋滞が慢性化している。また、新型コロナウイルスの感染拡大の影響により、バスをはじめとする公共交通機関の利用者は感染拡大前に比べて約2～3割程度減少しているほか、感染回避のため、多くの人が利用する公共交通の利用を避け、自家用車による移動に切り替える動きも見られ、交通渋滞に拍車をかける懸念がある。

また、令和2年度の入域観光客数は約258万人と前年度より約72%減少し、夏場に来県する観光客の約7割がレンタカーを利用するとされることによる交通渋滞の影響は一時的に緩和されているものの、新型コロナウイルスの感染収束後には、観光客の増加が見込まれ、沖縄本島内における交通渋滞の悪化が懸念される。

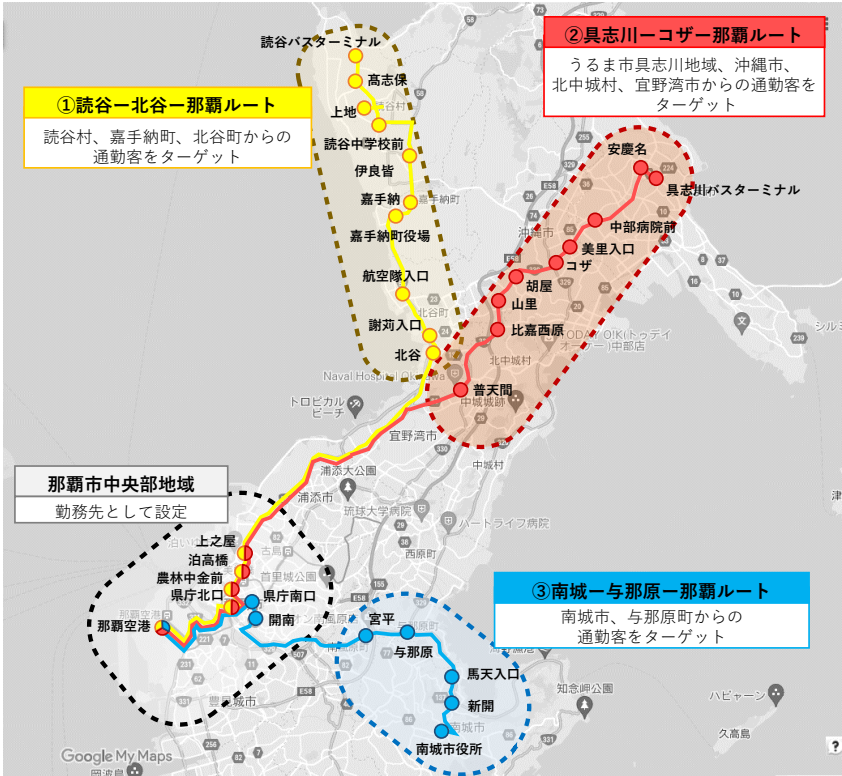
以上のような課題を解決すべく、本業務では、沖縄本島中南部における朝夕ピーク時の交通渋滞等の解消に向け、マイカー通勤からバス通勤への利用転換を促進するため、「安全かつ快適な」バスを確立するための対応策（3密回避のため距離確保、十分な座席数確保）や付加価値の検討（バス車内に無料Wi-Fi等を整備し、マイカー通勤では困難なメールの確認や資料作成等）を行いながら通勤できる通勤急行バス（以下「通勤ライナー」という。）の実証実験を行い、自走化を目指した。

1.2 通勤ライナーの実証調査の概要

通勤ライナーでは、沖縄本島中南部における朝タピーク時の交通渋滞等の解消に向け、マイカー通勤からバス通勤への利用転換を促進するため、マイカー通勤では困難なメールの確認や資料作成等を行いながら通勤できる車両及びサービス等を検討した。

通勤ライナーの実証調査の概要を以下に示す。

図表 1 通勤ライナーの実証調査の概要

運行期間	令和 4 年 1 月 11 日(火)～2 月 7 日(月) ※平日のみ 20 日間
ターゲット層	・ 沖縄本島中南部から那覇市中央部地域に勤務する通勤者等
運行ルート	①読谷ルート 読谷⇄北谷⇄那覇 ②具志川ルート 具志川⇄コザ⇄那覇 ③南城ルート 南城⇄与那原⇄那覇
運行事業者	①読谷ルート 沖縄バス株式会社 ②具志川ルート 株式会社琉球バス交通 ③南城ルート 東陽バス株式会社
乗降バス停	・ 既存バス路線のバス停を利用 ・ 乗降バス停は利用者が多いと見込まれる箇所を選定  (運行ルート・乗降バス停位置図)
運行便数・運行時刻	・ 上りの朝 2 便、下りの夕方 2 便の運行 ・ 昨年度アンケート結果及びバス事業者と協議のうえ時刻を決定
運賃	・ 同経路を運行する既存路線バスの運賃と同額
利用方法	・ 事前予約・事前決済（現金支払い・定期利用はなし）

道路運送法上の位置づけ	一般旅客自動車運送事業 第 21 条貸切乗合にて実施
使用車両	貸切バス 45 名定員   (車両外観) (車両内観)
車内環境	- 利便性向上のためフリーWi-Fi 及びモバイルバッテリーを設置 - 快適性向上および感染防止対策のため 2 席 1 名利用  (車内環境のイメージ)
位置情報の発信 及び 経路検索の対応	車両の現在位置情報の発信及び Google マップにおける経路検索の対応
パーク＆バスライド	乗降バス停の近隣施設と連携したパーク＆バスライドを実施  (パーク＆バスライドの利用イメージ)
感染症対策	3 密回避のための距離確保 (2 席 1 名利用)、車内換気、消毒の徹底等による感染防止対策を講じ、感染症まん延時においても安心して利用することができるバスの運行のモデルケースについて検討及び実施

2. 通勤ライナーの実証調査

2.1 実証調査の計画・調整

2.1.1 運行ルート

通勤ライナーの運行ルートはバス事業者との協議や昨年度の結果を踏まえて、那覇市中央部地域への通勤利用としてニーズが高いと想定される3ルートを設定した。

具体的には読谷村から北谷を経由し那覇に至る「読谷ルート」、うるま市具志川から沖縄市コザを経由し那覇に至る「具志川ルート」、南城市から与那原を経由し那覇に至る「南城ルート」を設定した。

今年度実施した3ルートのうち「南城ルート」については、昨年度実施した「南城ルート」を基本として設定した。

昨年度の具志川からコザを経由する「うるまルート」の一部は、今年度の「具志川ルート」の参考とした。また、昨年度の「うるまルート」では、てだこ浦西駅からゆいレールへの乗り換えを対応したルートとしていたが、今年度の「具志川ルート」では時間短縮の観点から乗り換え対応は見送ることとした。

昨年度実施した「糸満ルート」については、バス事業者と協議のうえ、継続性等の観点から読谷ルートに変更を行った。

図表 2 昨年度の運行ルートの概要

運行ルート	運行ルートの概要
糸満ルート	・糸満ルート（朝便）は、糸満バスターミナルを出発し、主に県道 256 号及び国道 331 号を通行して県庁北口に至るルート。
うるまルート	・具志川バスターミナルを出発し、主に国道 330 号を通行して県庁北口に至るルート。 ・利用者の乗り降りが多い、コザ、普天間等のバス停を通過し、てだこ浦西駅からゆいレールに乗り換えを想定。
南城ルート	・南城市役所内のバス停を出発し、主に国道 329 号を通行して県庁南口に至るルート。 ・利用者の乗り降りが多い、与那原、宮平等のバス停を利用。

図表 3 本実証の運行ルートの概要

運行ルート	運行ルートの概要
読谷ルート （読谷-北谷-那覇）	・読谷村、嘉手納町、北谷町に居住し那覇市中央部地域に通勤する方を対象として設定。
具志川ルート （具志川-コザ-那覇）	・うるま市、沖縄市、北中城村、宜野湾市の国道 330 号沿いに居住し、那覇市中央部地域に通勤する方を対象として設定。
南城ルート （南城-与那原-那覇）	・南城市、与那原町に居住し那覇市中央部地域に通勤する方を対象として設定。

2.1.2 運行事業者

通勤ライナーの運行事業者は、以下の3事業者とした。

図表 4 運行事業者

運行ルート	運行事業者
読谷ルート (読谷-北谷-那覇)	・ 沖縄バス株式会社
具志川ルート (具志川-コザ-那覇)	・ 株式会社琉球バス交通
南城ルート (南城-与那原-那覇)	・ 東陽バス株式会社

2.1.3 乗降バス停

乗降バス停は各ルートにおける既存路線バス停を基本とし設定した。

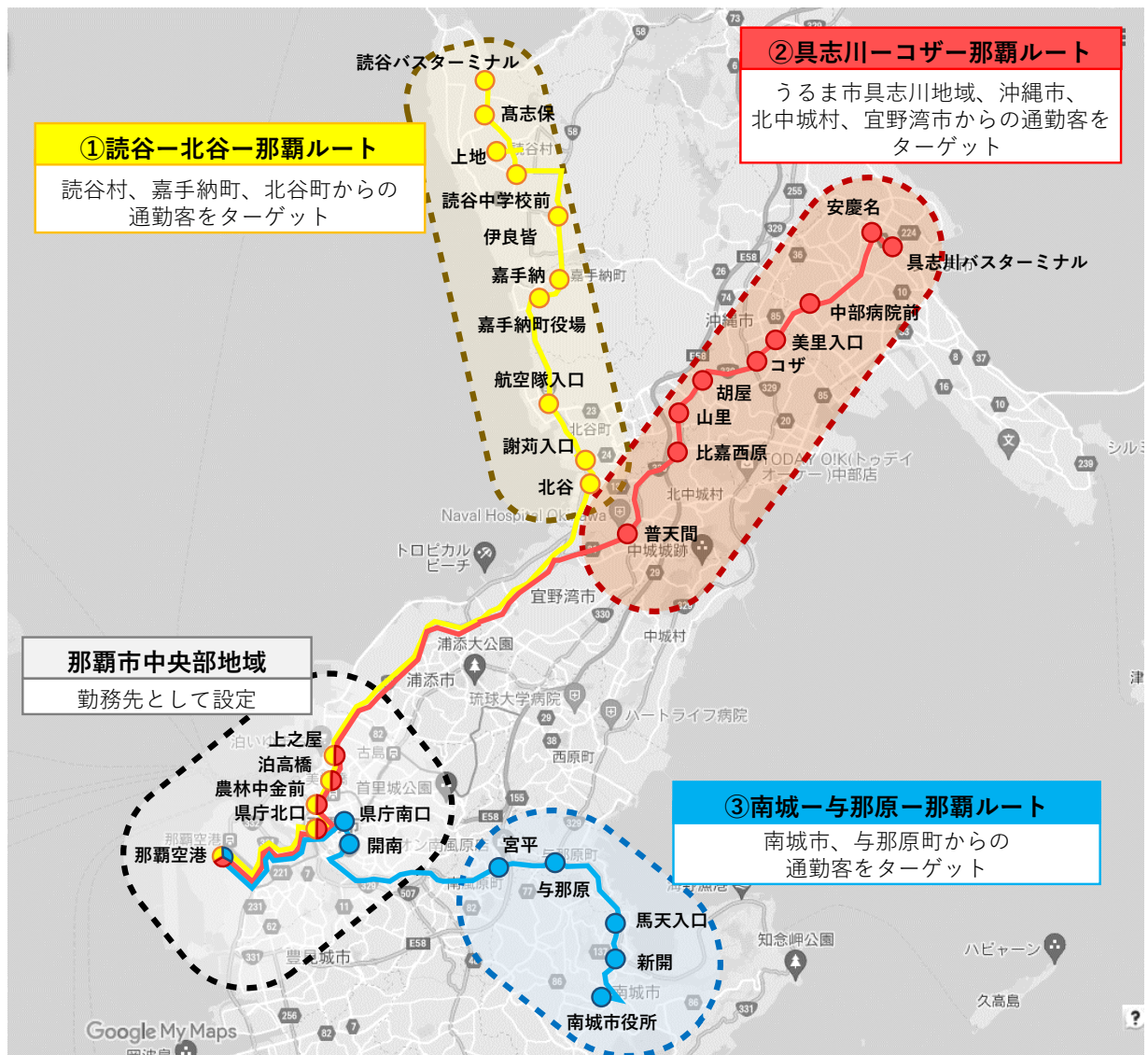
本実証では、各ルートのターゲットとしたエリアから出勤先である那覇市中央部との通勤時間の短縮のために、バス事業者と協議のうえ利用者の見込まれるバス停を選定した。浦添市や南風原町等の那覇市中央部に近いエリアのバス停は対象外とした。

また、朝便であれば那覇市街地のバス停（上之屋、泊高橋、農林中金前、県庁北口、開南、県庁南口、那覇空港）については降車のみとし、それ以外のバス停は乗車のみとした。

夕方の帰宅時の便については、反対に那覇市街地のバス停（上之屋、泊高橋、農林中金前、県庁北口、開南、県庁南口、那覇空港）は乗車のみとし、それ以外のバス停は降車のみとした。

また、観光客の需要の取り込みを踏まえ本実証では、那覇空港についても乗降バス停を設定した。那覇空港では全ルートとも国内線の2番乗り場を乗車用とし、降車については3階とした。

次頁以降に乗降バス停の概要及びルートごとの乗降バス停の詳細を示す。



図表 5 運行ルート及び乗降バス停の概要

(1) 読谷ルート of バス停

読谷バスターミナルを出発し、国道 58 号を通行し、嘉手納、北谷を経由して県庁北口、那覇空港に至るルートとして設定した。

朝の出勤時は読谷バスターミナルから北谷まで乗車のみとし、上之屋から那覇空港までは降車のみとした。

夕方の帰宅時は那覇空港から上之屋までは乗車のみとし、北谷から読谷バスターミナルまでは降車のみとした。

図表 6 読谷ルートのバス停

バス停	朝便(上り)の乗降	夕便(下り)の乗降	市町村
読谷バスターミナル	乗車のみ	降車のみ	読谷村
高志保	乗車のみ	降車のみ	読谷村
上地イオンタウン読谷座喜味	乗車のみ	降車のみ	読谷村
読谷中学校前	乗車のみ	降車のみ	読谷村
伊良皆	乗車のみ	降車のみ	読谷村
嘉手納	乗車のみ	降車のみ	嘉手納町
嘉手納町役場	乗車のみ	降車のみ	嘉手納町
航空隊入口	乗車のみ	降車のみ	北谷町
謝苺入口	乗車のみ	降車のみ	北谷町
北谷	乗車のみ	降車のみ	北谷町
上之屋	降車のみ	乗車のみ	那覇市
泊高橋	降車のみ	乗車のみ	那覇市
農林中金前	降車のみ	乗車のみ	那覇市
県庁北口	降車のみ	乗車のみ	那覇市
那覇空港 (国内線旅客ターミナル前)	降車のみ	乗車のみ	那覇市



図表 7 読谷ルートのバス停位置

(P マークはパーク & バスライド用駐車場 (後述))

(2) 具志川ルートของバス停

具志川バスターミナルを出発、国道 330 号を通行し、伊佐より国道 58 号を経由して県庁北口、那覇空港に至るルートとして設定した。

朝の出勤時は具志川バスターミナルから普天間まで乗車のみとし、上之屋から那覇空港までは降車のみとした。

夕方の帰宅時は那覇空港から上之屋までは乗車のみとし、普天間から具志川バスターミナルまでは降車のみとした。

図表 8 具志川ルートのバス停

バス停	朝便(上り)の乗降	夕便(下り)の乗降	市町村
具志川バスターミナル	乗車のみ	降車のみ	うるま市
安慶名	乗車のみ	降車のみ	うるま市
中部病院前	乗車のみ	降車のみ	うるま市
美里入口	乗車のみ	降車のみ	沖縄市
コザ	乗車のみ	降車のみ	沖縄市
胡屋	乗車のみ	降車のみ	沖縄市
山里	乗車のみ	降車のみ	沖縄市
比嘉西原	乗車のみ	降車のみ	北中城村
普天間	乗車のみ	降車のみ	宜野湾市
上之屋	降車のみ	乗車のみ	那覇市
泊高橋	降車のみ	乗車のみ	那覇市
農林中金前	降車のみ	乗車のみ	那覇市
県庁北口	降車のみ	乗車のみ	那覇市
那覇空港 (国内線旅客ターミナル前)	降車のみ	乗車のみ	那覇市



図表 9 具志川ルートのバス停位置
(P マークはパーク & バスライド用駐車場 (後述))

(3) 南城ルート of バス停

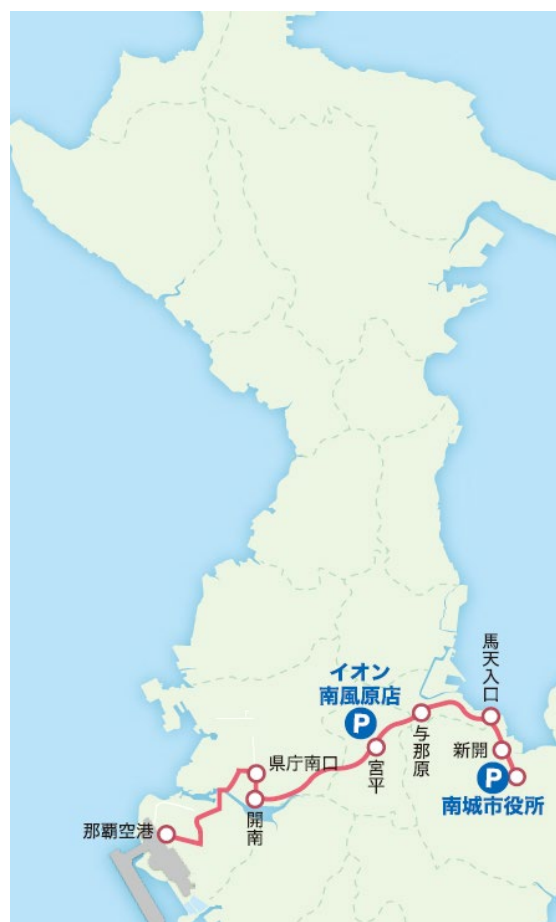
南城市役所内のバス停留所を出発し、国道 329 号等を通行（バス専用レーン、バス専用道路）して県庁南口、那覇空港に至るルートとして設定した。（37 番等に該当するルート）

朝の出勤時は南城市役所から宮平まで乗車のみとし、開南から那覇空港までは降車のみとした。

夕方の帰宅時は那覇空港から開南までは乗車のみとし、宮平から南城市役所までは降車のみとした。

図表 10 南城ルートのバス停

バス停	朝便(上り)の乗降	夕便(下り)の乗降	市町村
南城市役所	乗車のみ	降車のみ	南城市
新開	乗車のみ	降車のみ	南城市
馬天入口	乗車のみ	降車のみ	南城市
与那原	乗車のみ	降車のみ	与那原町
宮平	乗車のみ	降車のみ	与那原町
開南	降車のみ	乗車のみ	那覇市
県庁南口	降車のみ	乗車のみ	那覇市
那覇空港 (国内線旅客ターミナル前)	降車のみ	乗車のみ	那覇市



図表 11 南城ルートのバス停位置

(P マークはパーク & バスライド用駐車場 (後述))

2.1.4 パーク＆バスライドの調整・運用

本実証ではマイカーとバスの組み合わせでの通勤（パーク＆バスライド）が可能となるよう、バス停に隣接した施設に協力いただき、以下の運用にて実証期間中の活用について調整を行った。

上記にて調整したパーク＆バスライドの情報については、本事業の WEB サイトにおいて公開し、電話受付等にて予約等にて運用を行った。

図表 12 パーク＆バスライド対応可能施設

読谷ルート	中央駐車場 （読谷村役場 北西側）	・住所：〒904-0301 沖縄県中頭郡読谷村座喜味 2974-2 ・利用可能時間：24 時間 ・料金：無料 ・事前予約：前日 12 時までに電話にて事務局まで連絡
	イオンタウン 読谷座喜味	・住所：〒904-0321 沖縄県中頭郡読谷村上地 205-1 ・利用可能時間：24 時間 ・料金：無料 ・事前予約：前日 12 時までに電話にて事務局まで連絡
具志川ルート	うるま市健康 福祉センター （うるみん）	・住所：〒904-2214 沖縄県うるま市安慶名 1 丁目 8-1 ・利用可能時間：朝 6 時～夕 21 時 ・料金：無料 ・事前予約：前日 12 時までに電話にて事務局まで連絡
南城ルート	南城市公共駐 車場	・住所：〒901-1495 沖縄県南城市佐敷字新里 1870 ・利用可能時間：24 時間 ・料金：100 円/日 ・事前予約：不要
	イオン南風原 店	・住所：〒901-1104 沖縄県島尻郡南風原町宮平 264 ・利用可能時間：7:00～24:00 ・料金：無料 ・事前予約：前日 12 時までに電話にて事務局まで連絡



図表 13 パーク＆バスライドの利用イメージ

本実証にて調整したパーク＆バスライドの対応可能施設（図中の P マーク）を以下に示す。



図表 14 本実証のパーク＆バスライド対応可能施設の位置図
(青色 P マークが対応可能施設)

駐車場案内

本ルートをご利用の方は、以下の駐車場をご利用いただくことができます。

【要予約・無料】中央駐車場（読谷村役場北西側）

- ご予約受付（Tel）：070-2464-1779（営業時間：平日9時半～17時）
- 住所：〒904-0301 沖縄県中頭郡読谷村座喜味2974-2
- 利用可能時間：24時間
- 料金：無料
- 事前予約：必要

※ご利用日の前日12時までにお電話にてお申込みをお願いいたします。

※お申込み受付は、1月6日（木）より開始いたします。



【要予約・無料】イオンタウン読谷座喜味

- ご予約受付（Tel）：070-2464-1779（営業時間：平日9時半～17時）
- 住所：〒904-0321 沖縄県中頭郡読谷村上地205-1
- 利用可能時間：24時間
- 料金：無料
- 事前予約：必要

※ご利用日の前日12時までにお電話にてお申込みをお願いいたします。

※お申込み受付は、1月6日（木）より開始いたします。



※駐車可能エリアが満車の場合は、施設内その他の駐車場をご利用ください

図表 15 本実証の特設サイト（後述）での掲載例

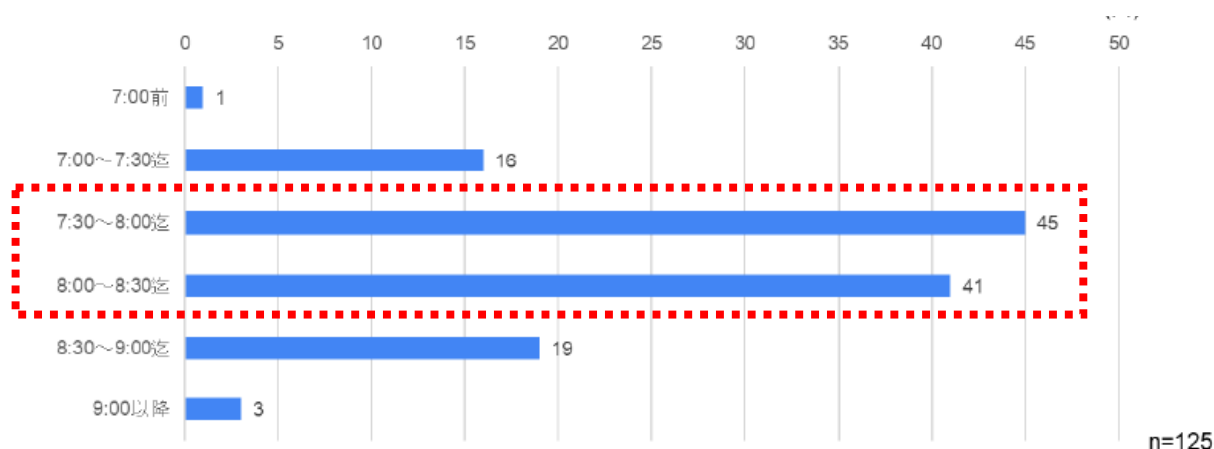
2.1.5 運行時刻

運行時刻は昨年度のアナケート調査結果を踏まえ、那覇市内の到着時刻、那覇市内の出発時刻より検討した。

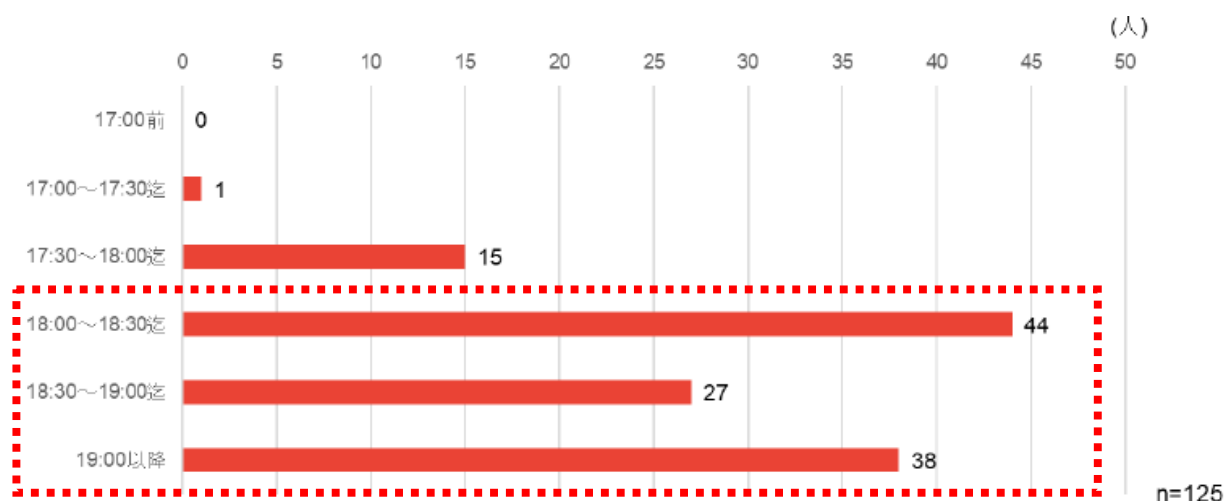
昨年度のアナケート調査結果（下図）をみると出勤時（朝）においては、那覇市中央部地域に 7 時半から 8 時半に到着を希望する割合が高いことを確認した。退勤時（夕方）においては、18 時から 18 時半の出発を希望する割合が高いことを確認した。

上記のニーズの高いと思われる時刻を確認したうえで、バス事業者と協議を行い、既存バスの運行時刻等と調整し決定した。

次頁以降に各ルートの運行時刻の詳細を示す。



図表 16 出勤時（朝）における那覇市への到着希望時刻（昨年度アナケート調査結果）



図表 17 退勤時（夕）における那覇市の出発希望時刻（昨年度アナケート調査結果）

(1) 読谷ルート of 運行時刻

読谷ルートの朝・夕の運行時刻を以下に示す。

■朝便（出勤時／那覇方面）

		1便	所要	2便	所要
1	読谷バスターミナル	6:30	－	6:53	－
2	高志保	6:31	1	6:54	1
3	上地（イオンタウン読谷座喜味）	6:34	3	6:57	3
4	読谷中学校前	6:38	4	7:01	4
5	伊良皆	6:40	2	7:03	2
6	嘉手納	6:44	4	7:07	4
7	嘉手納町役場	6:45	1	7:08	1
8	航空隊入口	6:52	7	7:15	7
9	謝苺入口	7:00	8	7:23	8
10	北谷	7:01	1	7:24	1
11	上之屋	7:35	34	7:58	34
12	泊高橋	7:36	1	7:59	1
13	農林中金前	7:40	4	8:03	4
14	県庁北口	7:45	5	8:08	5
15	国内線旅客ターミナル前	8:05	20	8:28	20
	読谷バスターミナルから県庁北口までの所要時間		75		75
	読谷バスターミナルから国内線旅客ターミナル前までの所要時間		95		95

※朝便は読谷バスターミナルから北谷までは乗車のみ、
上之屋から国内線旅客ターミナル前（那覇空港）までは降車のみ。

■夕便（帰宅時／読谷方面）

		1便	所要	2便	所要
1	国内線旅客ターミナル前	17:55	－	18:40	－
2	県庁北口	18:05	10	18:50	10
3	農林中金前	18:08	3	18:53	3
4	泊高橋	18:13	5	18:58	5
5	上之屋	18:15	2	19:00	2
6	北谷	18:50	35	19:35	35
7	謝苺入口	18:52	2	19:37	2
8	航空隊入口	18:59	7	19:44	7
9	嘉手納町役場	19:08	9	19:53	9
10	嘉手納	19:09	1	19:54	1
11	伊良皆	19:15	6	20:00	6
12	読谷中学校前	19:20	5	20:05	5
13	上地（イオンタウン読谷座喜味）	19:23	3	20:08	3
14	高志保	19:26	3	20:11	3
15	読谷バスターミナル	19:30	4	20:15	4
	県庁北口から読谷バスターミナルまでの所要時間		85		85
	国内線旅客ターミナル前から読谷バスターミナルまでの所要時間		95		95

※夕便は国内線旅客ターミナル前から上之屋までは乗車のみ、
北谷から読谷バスターミナルまでは降車のみ。

(2) 具志川ルート of 運行時刻

具志川ルートの朝・夕の運行時刻を以下に示す。

■朝便（出勤時／那覇方面）

		1便	所要	2便	所要
1	具志川バスターミナル	6:15	－	6:40	－
2	安慶名	6:18	3	6:43	3
3	中部病院前	6:25	7	6:50	7
4	美里入口	6:30	5	6:55	5
5	コザ	6:33	2	6:58	3
6	胡屋	6:38	5	7:03	5
7	山里	6:42	4	7:08	5
8	比嘉西原	6:46	4	7:12	4
9	普天間	6:53	7	7:22	10
10	上之屋	7:26	33	7:52	30
11	泊高橋	7:29	3	7:55	3
12	農林中金前	7:33	4	8:00	5
13	県庁北口	7:36	4	8:03	3
14	国内線旅客ターミナル前	7:51	15	8:18	15
	具志川バスターミナルから県庁北口までの所要時間		81		83
	具志川バスターミナルから国内線旅客ターミナル前までの所要時間		96		98

※朝便は具志川バスターミナルから普天間までは乗車のみ、
上之屋から国内線旅客ターミナル前（那覇空港）までは降車のみ。

■夕便（帰宅時／具志川方面）

		1便	所要	2便	所要
1	国内線旅客ターミナル前	18:25	－	18:50	－
2	県庁北口	18:35	10	19:00	5
3	農林中金前	18:42	7	19:05	5
4	泊高橋	18:47	5	19:10	5
5	上之屋	18:49	2	19:12	2
6	普天間	19:29	40	19:52	40
7	比嘉西原	19:37	8	20:00	8
8	山里	19:41	4	20:04	4
9	胡屋	19:48	7	20:11	7
10	コザ	19:52	4	20:16	5
11	美里入口	19:55	3	20:19	3
12	中部病院前	20:01	6	20:25	6
13	安慶名	20:07	6	20:31	6
14	具志川バスターミナル	20:11	4	20:35	4
	県庁北口から具志川バスターミナルまでの所要時間		96		95
	国内線旅客ターミナル前から具志川バスターミナルまでの所要時間		106		100

※夕便は国内線旅客ターミナル前から上之屋までは乗車のみ、
普天間から具志川バスターミナルまでは降車のみ。

(3) 南城ルート of 運行時刻

南城ルートの朝・夕の運行時刻を以下に示す。

■朝便（出勤時／那覇方面）

		1便	所要	2便	所要
1	南城市役所	7:15	－	7:45	－
2	新開	7:20	5	7:50	5
3	馬天入口	7:22	2	7:52	2
4	与那原	7:31	9	8:01	9
5	宮平	7:35	4	8:05	4
6	開南	7:54	19	8:24	19
7	県庁南口	7:56	2	8:26	2
8	国内線旅客ターミナル前	8:09	13	8:39	13
	南城市役所から県庁南口までの所要時間		41		41
	南城市役所から国内線旅客ターミナル前までの所要時間		54		54

※朝便は南城市役所から宮平までは乗車のみ、
開南から国内線旅客ターミナル前（那覇空港）までは降車のみ。

■夕便（帰宅時／南城方面）

		1便	所要	2便	所要
1	国内線旅客ターミナル前	18:06	－	18:36	－
2	県庁南口	18:15	9	18:45	9
3	開南	18:18	3	18:48	3
4	宮平	18:38	20	19:08	20
5	与那原	18:43	5	19:13	5
6	馬天入口	18:51	8	19:21	8
7	新開	18:53	2	19:23	2
8	南城市役所	18:58	5	19:28	5
	県庁南口から南城市役所までの所要時間		43		43
	国内線旅客ターミナル前から南城市役所までの所要時間		52		52

※夕便は国内線旅客ターミナル前から開南までは乗車のみ、
宮平から南城市役所までは降車のみ。

2.1.6 運賃

運賃は同ルートを実行する既存路線の運賃と同額とした。読谷ルートと南城ルートについては、既存路線については那覇空港まで向かわないため、具志川ルートの県庁北口から那覇空港までの運賃を参考にして設定した。

また、運賃は既存路線と同様に「一般大人」、「大人 障がい者割引（※5 割引）」、「小人」、「小人 障がい者割引」の設定を行った。

■読谷ルートの一一般大人の運賃表

	上之屋	泊高橋	農林中金前	県庁北口	国内線旅客ターミナル前
読谷バスターミナル	¥1,030	¥1,030	¥1,060	¥1,100	¥1,180
高志保	¥1,010	¥1,010	¥1,040	¥1,080	¥1,160
上地（イオンタウン読谷座喜味）	¥990	¥990	¥1,020	¥1,070	¥1,150
読谷中学校前	¥910	¥910	¥940	¥1,000	¥1,080
伊良皆	¥860	¥860	¥890	¥950	¥1,030
嘉手納	¥800	¥800	¥840	¥890	¥970
嘉手納町役場	¥800	¥800	¥840	¥890	¥970
航空隊入口	¥690	¥690	¥720	¥780	¥860
謝苅入口	¥590	¥590	¥630	¥690	¥770
北谷	¥570	¥570	¥610	¥670	¥750

■具志川ルートの一一般大人の運賃表

	上之屋	泊高橋	農林中金前	県庁北口	国内線旅客ターミナル前
具志川バスターミナル	¥1,050	¥1,050	¥1,070	¥1,120	¥1,180
安慶名	¥970	¥970	¥990	¥1,040	¥1,140
中部病院前	¥870	¥870	¥900	¥960	¥1,050
美里入口	¥830	¥830	¥860	¥930	¥1,010
コザ	¥800	¥800	¥840	¥890	¥990
胡屋	¥760	¥760	¥790	¥850	¥940
山里	¥710	¥710	¥740	¥800	¥880
比嘉西原	¥710	¥710	¥740	¥800	¥880
普天間	¥570	¥570	¥610	¥670	¥690

■南城ルートの一一般大人の運賃表

	国内線旅客ターミナル前	県庁南口	開南
宮平	¥470	¥390	¥390
与那原	¥520	¥440	¥440
馬天入口	¥640	¥560	¥560
新開	¥670	¥590	¥590
南城市役所	¥740	¥660	¥660

2.1.7 利用方法

本実証では協議した結果、事前予約制とし、決済については WEB システムを活用しクレジットカード等による事前決済とした。現金や交通系 IC カードでの支払い、定期券の利用は見送ることとした。

事前予約・決済については、既存の予約システムサービス（工房社の発車オーライネット）を活用した。本システムでは、該当する便の最初のバス停の 10 分前まで予約受付が可能である。

図表 18 利用方法

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">・事前予約、事前決済⇒現金や交通系 IC カードでの支払い、定期券への対応は見送り⇒予約システムは下表（発車オーライネット）を導入 |
|---|

図表 19 予約システムの概要

システム名称	・発車オーライネット（工房社）
予約・決済の 受付可能時間	・該当便の最初のバス停の 10 分前まで予約・決済が可能。
予約・決済方法	・利用したい便を選択し、乗降バス停及び人数等を選択 →同予約システムまでは本実証のランディングページより遷移
決済方法	・WEB 上におけるクレジットカードもしくは d 払いのみ ・現金支払いはない

ステップ1：WEBサイトより予約ボタンをクリック



ステップ2：システム（発車オーライネット）に遷移

高速バス、定期観光バスの予約なら
発車オーライネット 5:00~26:00 (国・祝日2:00)

ようこそ！ゲスト様 会員登録 ログイン

よくある質問 | ご利用案内 | お問い合わせ | 中絶採用 | Language (Divert to Japan Bus Online)

※ トップページ > 高速バス運行会社の路線一覧 > 沖縄バス

日付を選択

沖縄バス 路線一覧 >> ご予約からご乗車まで <<

沖縄-沖縄

販売開始は2か月前の同日5:00、締切は各便出発時刻の10分前となります。

路線名/ご乗内	運行会社	予約方法	決済方法
リムジンバス	沖縄バス(株)	Web JTB	クレジットカード キャリア決済 (docomo d払い) コンビニ決済 窓口発券

ステップ3：運行する便を選択

リムジンバス 0031 便 01 号車 沖縄バス(株) ※お客入りに路線に沿って

乗車 車種 座席指定 不可

お支払い方法 クレジットカード コンビニ d払い

価格 (円) 通常運賃: 160 ~ 1,530

残席 空席 予約に減む

詳細を見る

16:30 那覇空港国内線	16:32 那覇空港国際線	16:42 那覇バスターミナル	17:12 ムーンメイト/首里	17:20 ラナカーテンホテル	17:40 サ・ビーチタワー沖縄
17:45 ペリオパルパーク/沖縄	17:52 ラ・ジュー/那覇北谷	17:54 那覇バスターミナル	17:57 那覇北谷/那覇	17:59 グランドハイム/那覇	18:29 ホテル日航アリビラ
18:31 那覇/那覇	18:38 那覇/那覇	18:51 那覇バスターミナル			

当便について
販売開始は2か月前の同日5:00、締切は各便出発時刻の10分前となります。

ステップ4：乗車場所・降車場所を選択し決済へ

1. 往路便の乗降車地を選択してください

乗車日: 2021年12月10日 (金) 0001 便 01号車
運行会社: 沖縄バス(株)

4席シート

那覇空港国際線 (11:32 発) → ペリオパルパーク/沖縄 (12:36 着)

2. 乗車人数を選択してください。

乗車人数	大人運賃	小人運賃	障がい大人運賃	障がい小人運賃
1人	810	410	410	210

※サイトでご予約可能な人数は4名までです。
※表示されている金額は、お一人様当たりの料金価格になります。

合計運賃の確認を
してください

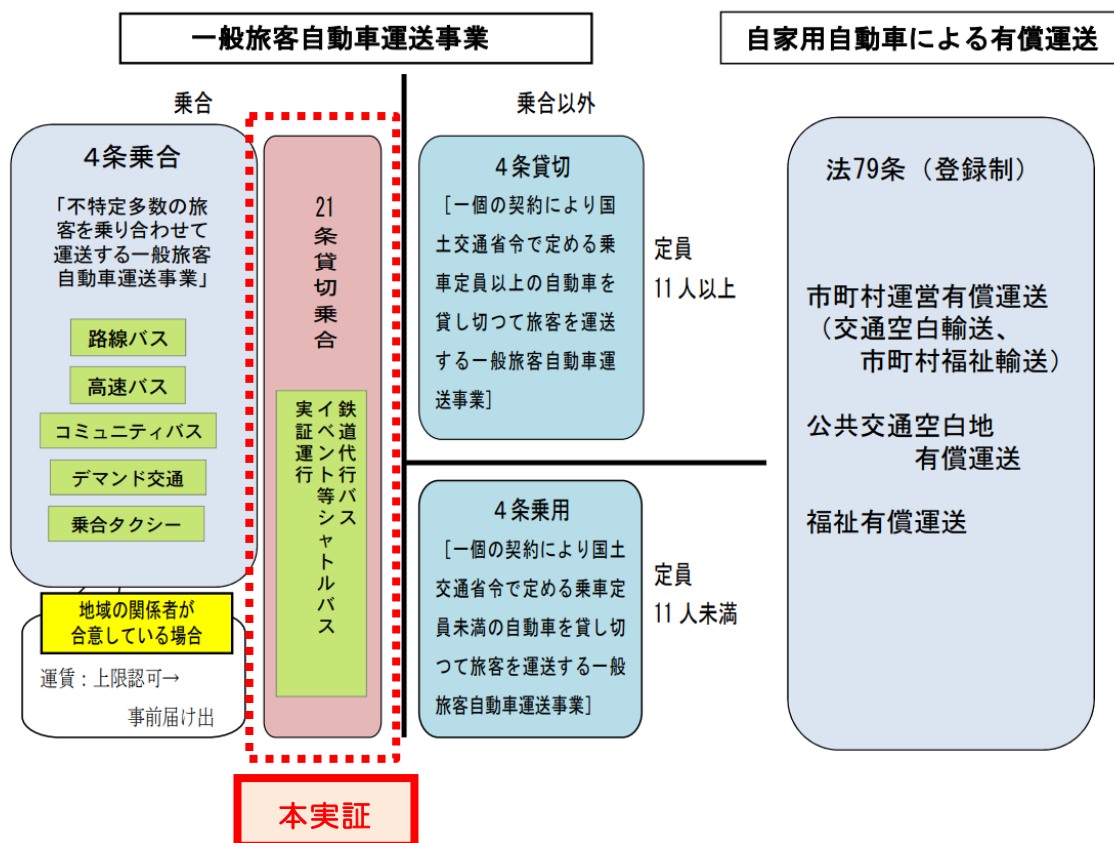
合計運賃
810円

次の画面へ

図表 20 予約システムの予約・決済のフロー

2.1.8 道路運送法上の位置づけ

本実証は、道路運送法上における一般旅客自動車運送事業の21条貸切乗合として各ルートにて申請を行った。



図表 21 道路運送法上の位置づけ

出典：国土交通省 道路運送法上の基礎知識について（赤字・赤枠加筆）

2.1.9 使用車両

本実証では貸切バスタイプの車両を利用した。同車両の定員は 45 名程度である。

なお、本実証では新型コロナウイルス感染症対策及び快適性をふまえ、2 人かけのシートに 1 人のみの乗車とし、定員の半分（20 名）を上限とした。



図表 22 使用車両の内観



図表 23 実際の利用の様子



図表 24 2 席 1 名利用の実施



図表 25 読谷ルート（沖縄バス株式会社）の使用車両外観



図表 26 具志川ルート（株式会社琉球バス交通）の使用車両外観



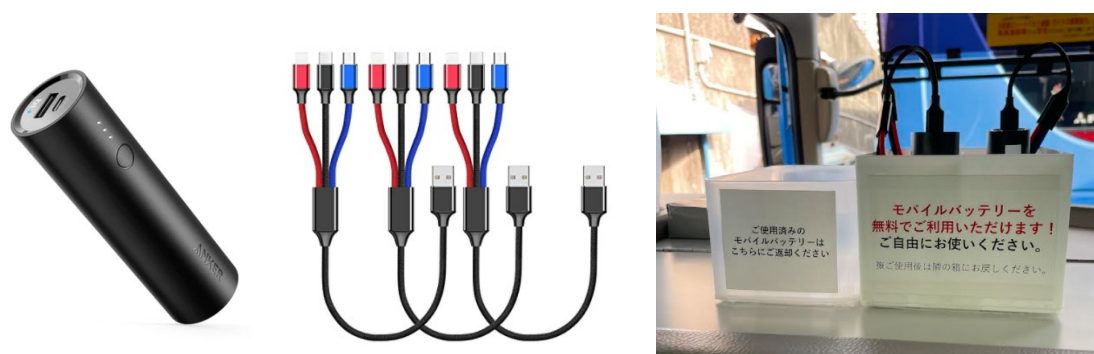
図表 27 南城ルート（東陽バス株式会社）の使用車両外観

2.1.10 フリーWi-Fi 及びモバイルバッテリーの設置

各車両に追加設備として、フリーWi-Fi（ドコモおくだけ Wi-Fi）とモバイルバッテリーの設置を行った。モバイルバッテリーは各車両に3台ずつ、iPhone、タイプ C 等のマルチ対応したケーブルをセットで設置した。



図表 28 ドコモおくだけ Wi-Fi

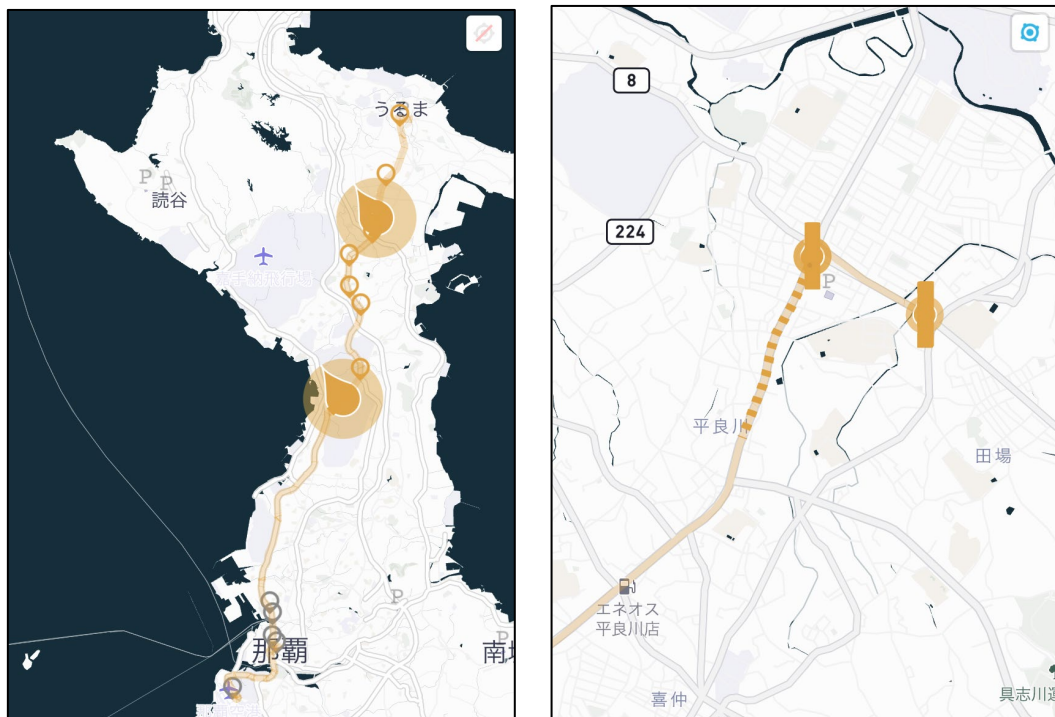


図表 29 モバイルバッテリー及び充電ケーブル、設置の様子

2.1.1 1 車両の位置情報発信及び経路検索対応

本実証では、車両の現在位置等が把握できるよう位置情報の発信を行った。

その他、オープンデータ対応を行っている沖縄バス（読谷ルート）、東陽バス（南城ルート）については GTFS データを作成し、実証期間中はグーグルマップにおいて経路検索が可能となった。



図表 30 位置情報発信



図表 31 グーグルマップにおける経路検索の表示

2.2 実証調査の実施

2.2.1 周知・広報

本実証調査の利用者の募集として、以下の項目を企画・実施した。

図表 32 利用者の募集のため実施した項目

作成物	①本実証の特設サイトの作成	・本実証の概要や各ルートの時刻・運行内容等を記載。 ・予約・決済システムの導線を設置。
	②本実証のリーフレット・ポスターの作成	・本実証の概要や各ルートの時刻・運行内容等を記載。 ・わった〜バス党法人企業や、県庁、自治体、協力施設へ配布。 ・リーフレットはA4サイズ両面にて3,000部を印刷・配布。 ・ポスターはA2サイズで40枚印刷・配布。
	③乗車バス停へのステッカーの掲示	・乗車するバス停に本実証のステッカーを設置。
	④車両へのボード等の掲示	・通勤ライナーの使用車両前方にボードを掲示。
周知内容	⑤わった〜バス党黨員への周知・広報	・わった〜バス党法入党員（企業）88社のうち、那覇市内の企業に対して、チラシ・ポスターを配布 ・わった〜バス党のWEBサイト内にリンクさせるなど周知・PRを実施 ・その他、ラジオでの放送、Facebook、LINEより周知・PRを実施
	⑥県庁や自治体等と連携した周知・広報	・県庁、那覇市役所職員への周知・広報を実施（チラシ配布、ポスター掲示、メルマガ等） ・北谷、宜野湾、読谷、うるま、那覇など沿線自治体と協議のうえ、住民に対する周知・広報を実施（役場へのチラシ配備、ポスター掲示、自治体のSNSや広報誌活用等）
	⑦パブリシティによる周知・広報	・プレスリリース等により琉球新報、沖縄タイムスより取材いただき紙面及びデジタル版にて記事を掲載

(1) 本実証の特設サイトの作成

本実証にて作成した特設サイトを以下に示す。



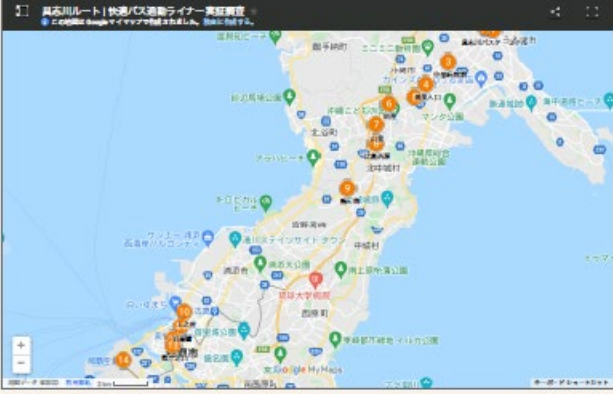
図表 33 特設サイト (1/4) (事業の概要説明ページ)



図表 34 特設サイト (2/4) (読谷ルート紹介ページ)

具志川ルート

具志川ルート | 快速バス路線デザイナー 無料体験



具志川ルートのバスの現在位置情報はこちら

※バスと管理情報は、GPS端末により位置情報毎60秒間隔で取得することによって表示されていますが、走行中のため実際の乗降位置とシステム上で表示される乗降位置が異なる場合があります。ご了承ください。

※GPS端末の不具合・不具合等の発生により、走行中の乗降位置がシステム上で表示されない場合があります。予めご了承ください。

※運行経路は本ルートにGoogle Mapが示されます。

バス時刻表 朝便

【具志川バスターミナル】→【奥平北口】 所要時間: 約15分

具志川BTから奥平北口までは所要時間、上之屋から奥平北口までは所要時間のみとなります。

「奥平北口」(国内線旅客ターミナル前)は「2番乗り場」となります。

バス停	第1便	第2便
具志川バスターミナル	6:15	6:40
安原名	6:18	6:43
中野新橋前	6:25	6:50
奥平入口	6:30	6:55
コザ	6:33	6:58
奥平	6:38	7:03
山重	6:42	7:08
比嘉新橋	6:46	7:12
奥平岡	6:53	7:22
上之屋	7:26	7:52
比嘉新橋 (50年線)	7:29	7:55
奥平中島前	7:33	8:00
奥平北口	7:36	8:03
奥平停留所 (国内線旅客ターミナル前)	7:51	8:18

バス時刻表 夕便

【奥平北口】→【具志川バスターミナル】 所要時間: 約15分

奥平北口から上之屋までは所要時間、奥平岡から具志川BTまでは所要時間のみとなります。

「奥平北口」(国内線旅客ターミナル前)は「2番乗り場」となります。

バス停	第1便	第2便
奥平停留所 (国内線旅客ターミナル前)	18:25	18:50
奥平北口	18:35	19:00
奥平中島前	18:42	19:05
比嘉新橋 (50年線)	18:47	19:10
上之屋	18:49	19:12
奥平岡	19:29	19:52
比嘉新橋	19:37	20:00
山重	19:41	20:04
奥平	19:48	20:11
コザ	19:52	20:16
奥平入口	19:55	20:19
中野新橋前	20:01	20:25
安原名	20:07	20:31
具志川バスターミナル	20:11	20:35

図表 35 特設サイト (3/4) (具志川ルート紹介ページ)

料金表

バス停	上之屋	比嘉新橋 (50年線)	奥平中島前	奥平北口	奥平停留所 (国内線旅客ターミナル前)
具志川バスターミナル	¥1,050	¥1,050	¥1,070	¥1,120	¥1,180
安原名	¥970	¥970	¥990	¥1,040	¥1,140
中野新橋前	¥870	¥870	¥900	¥950	¥1,050
奥平入口	¥830	¥830	¥860	¥930	¥1,010
コザ	¥800	¥800	¥840	¥890	¥990
奥平	¥760	¥760	¥790	¥850	¥940
山重	¥730	¥730	¥740	¥800	¥880
比嘉新橋	¥710	¥710	¥740	¥800	¥880
奥平岡	¥570	¥570	¥610	¥670	¥690

運賃・支払いについて

- 本ルートの運賃は乗降時の乗車バス券額と乗車となります。
- 乗車予約・乗車決済となります。「ご予約はこちら」よりご予約ください。
- 決済後のキャンセル料は100円となります。
- 身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方の乗車料については、5割引きとなります。

駐車場案内

本ルートをご利用の方は、以下の駐車場をご利用いただくことができます。

【ご予約・無料】うるま市健康福祉センター (うるま)

- ご予約受付 (TEL) : 070-2464-1779 (営業時間: 平日9時~17時)
- 住所: 〒904-2214 沖縄県うるま市安原名1丁目8-1
- 利用可能時間: 随時
- 料金: 無料
- 事前予約: 必要



※ご利用日の前日12時までに電話にてお申込みをお願いいたします。

※お申込み受付は、1月6日 (木) より開始いたします。

28

(2) 本実証のリーフレット・ポスターの作成

本実証にて作成したリーフレット、ポスターを以下に示す。

通勤時間で
YouTubeみよ〜

Wi-Fi無料は
嬉しい♪

取引先に
今メール送っちゃお

バスも広くて
快適!

快適バス 通勤ライナー

沖縄通勤ライナー実証実験

【平日のみ運行】
2022.1.11(火) - 2.7(月)

HPより
事前予約
決済

お試し利用者募集!!

沖縄県ではマイカー移動の割合が約9割にも達しています。その為、朝夕の通勤時間帯には渋滞が慢性化していますが、皆さんがバス通勤に転換することで渋滞緩和が見込まれます。この実証調査では、県民の皆さんに「通勤ライナー」を体験していただき、「バスを利用して頂くために何が必要なのか」を調査します。

読谷ルート	具志川ルート	南城ルート
読谷 ⇄ 北谷 ⇄ 那覇	具志川 ⇄ コザ ⇄ 那覇	南城 ⇄ 与那原 ⇄ 那覇
読谷BTから県庁北口まで	具志川BTから県庁北口まで	南城市役所から県庁南口まで
約 75分	約 83分	約 41分

快速な貸切バス車両を使用

車内Wi-Fi 無料

端末充電 無料

便利な駐車場利用

運賃・支払いについて

- 各ルートの運賃については、同経路の既存バス路線と同額となります。
- 事前予約・事前決済となります。ご予約はHPよりお願い致します。
- 決済後のキャンセル料は100円となります。
- 身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳をお持ちのご本人及び同伴の方1名については、5割引となります。

ご予約・詳細はこちら

<https://oki-tsukinliner.jp>

通勤ライナー実証実験についてのお問い合わせ

※利用後にアンケートをお願いします。
バス通勤についてご意見のないご意見を聞かせ下さい。
※運行するバスは、最急の脱着がご用意です。バス乗車の際に
介助が必要な方は介助者のご予約も併せてお願いします。

バス利用促進実証調査 内閣府沖縄総合事務局運輸部/沖縄通勤ライナーバス事務局 oki-tsukinliner@oriconsul.com (株式会社オリエンタルコンサルタンツ沖縄支社内)

図表 37 作成したリーフレット (A4サイズ: オモテ)

快適バス 通勤ライナー

沖縄通勤ライナー実証実験

沖縄県の朝・夕の交通渋滞緩和に向けた通勤ライナー実証実験として、読谷村・うるま市・南城市と那覇市中心部を結ぶ3ルートの通勤バスを20日間運行します。ご利用には事前予約決済が必要です。詳しくは公式HPをご覧ください。

- ・メールチェック、資料作成、情報検索など仕事をしながら通勤、読書や動画視聴を楽しみながら通勤できます。
- ・スマホのバッテリー容量が減っていても安心、モバイルバッテリーレンタルで簡単に充電できます。
- ・車内Wi-Fi無料。

【運行時刻・運行マップ】

読谷ルート 読谷 ↔ 北谷 ↔ 那覇

読谷BTから県庁北口まで

約
75分

6:30 6:53	6:31 6:54	6:34 6:57	6:38 7:01	6:40 7:03	6:44 7:07	6:45 7:08	6:52 7:15	7:00 7:23	7:01 7:24	7:35 7:58	7:36 7:59	7:40 8:03	7:45 8:08	8:05 8:28
読谷バスターミナル	高志保	上地	読谷中学校前	伊良舎	嘉手納	嘉手納町役場	航空隊入口	読谷BT	北谷	上之屋	泊高橋(58号)	農林中金前	県庁北口	那覇空港
19:30 20:15	19:36 20:11	19:23 20:08	19:20 20:05	19:15 20:00	19:09 19:54	19:08 19:53	18:59 19:44	18:52 19:37	18:50 19:35	18:15 19:00	18:13 18:58	18:08 18:53	18:05 18:50	17:55 18:40

具志川ルート 具志川 ↔ コザ ↔ 那覇

具志川BTから県庁北口まで

約
83分

6:15 6:40	6:18 6:43	6:25 6:50	6:30 6:55	6:33 6:58	6:38 7:03	6:42 7:08	6:46 7:12	6:53 7:22	7:35 7:52	7:29 7:55	7:33 8:00	7:36 8:03	7:51 8:18
具志川バスターミナル	安慶名	中部病院前	美里入口	コザ	胡屋	山里	比嘉西原	普天間	上之屋	泊高橋(58号)	農林中金前	県庁北口	那覇空港
20:11 20:35	20:07 20:31	20:01 20:25	19:55 20:19	19:52 20:16	19:48 20:11	19:41 20:04	19:37 20:00	19:29 19:52	18:49 19:12	18:47 19:10	18:42 19:05	18:35 19:00	18:25 18:50

南城ルート 南城 ↔ 南風原 ↔ 那覇

南城市役所から県庁南口まで

約
41分

7:15 7:45	7:20 7:50	7:22 7:52	7:31 8:01	7:35 8:05	7:54 8:24	7:56 8:26	8:09 8:39
南城市役所	新聞	馬天入口	与那原	宮平	開南	県庁南口	那覇空港
18:58 19:28	18:53 19:23	18:51 19:21	18:43 19:13	18:38 19:08	18:18 18:48	18:15 18:45	18:06 18:36



・朝(通勤)は那覇方面に2便、夕(帰宅)は各方面に2便ずつの運行となります。

・一部バス停ではパーク&バスライドのご利用が可能です。

・随時更新しますので最新情報は公式HPをご覧ください。

【予約方法】

1

<https://okitsukinliner.jp>
ご予約・詳細はこちら

2

日時や運行ルートを入力して決済

3

返信メールが(予約票)が届く

4

予約票(返信メール)をドライバーに見せ乗車

【バスご利用にあたってのお願い】

- バス乗車前の健康確認(体温確認、風邪症状がある場合は乗車しない)
- 乗車時及び再乗車時における手洗いの徹底
- マスクの着用、会話の手控え大声による会話の原則として禁止
- 降車時、必要に応じ通路に立ち列ができないよう順次の確保
- 利用者との間の一定の距離確保。

バスの運行関係者は下記の対応を徹底いたします。

- 運転時(車内でのアナウンス等を含む)のマスク着用の徹底
- 外気換気モードによるエアコンの使用を基本とし、利用者の協力を得て、現場判断により随時窓の開放をすることで車内換気の徹底。
- 車内の消毒の徹底



図表 38 作成したリーフレット (Aサイズ:ウラ)

Wi-Fi無料は嬉しい♪

通勤時間でYouTubeみよー

バスも広くて快適！

取引先に
今でメール送っちゃお

HPより
事前予約
決済

快適バス 通勤ライナー

沖縄通勤ライナー実証実験

【平日のみ運行】

2022.1.11火 - 2.7月

**快適な貸切バス
車両を使用**

車内Wi-Fi 無料

端末充電 無料

P
便利な駐車場利用

新谷ルート
新谷⇨北谷⇨那覇
新谷駅前から北谷分岐まで

10:00	10:05	10:10	10:15	10:20	10:25	10:30	10:35	10:40	10:45	10:50	10:55	11:00	11:05	11:10	11:15	11:20	11:25	11:30	11:35	11:40	11:45	11:50	11:55	12:00
10:05	10:10	10:15	10:20	10:25	10:30	10:35	10:40	10:45	10:50	10:55	11:00	11:05	11:10	11:15	11:20	11:25	11:30	11:35	11:40	11:45	11:50	11:55	12:00	12:05

具志川ルート
具志川⇨コザ⇨那覇
具志川駅前からコザ分岐まで

10:15	10:20	10:25	10:30	10:35	10:40	10:45	10:50	10:55	11:00	11:05	11:10	11:15	11:20	11:25	11:30	11:35	11:40	11:45	11:50	11:55	12:00	12:05	12:10	12:15	12:20
10:20	10:25	10:30	10:35	10:40	10:45	10:50	10:55	11:00	11:05	11:10	11:15	11:20	11:25	11:30	11:35	11:40	11:45	11:50	11:55	12:00	12:05	12:10	12:15	12:20	12:25

南城ルート
南城⇨与那原⇨那覇
南城駅前から与那原分岐まで

10:15	10:20	10:25	10:30	10:35	10:40	10:45	10:50	10:55	11:00	11:05	11:10	11:15	11:20	11:25	11:30	11:35	11:40	11:45	11:50	11:55	12:00	12:05	12:10	12:15	12:20
10:20	10:25	10:30	10:35	10:40	10:45	10:50	10:55	11:00	11:05	11:10	11:15	11:20	11:25	11:30	11:35	11:40	11:45	11:50	11:55	12:00	12:05	12:10	12:15	12:20	12:25

運賃・支払いについて

- ・各ルートの運賃については、所定額の既存バス路線と同等となります。
- ・事前予約・事前決済となります。ご予約はHPよりお願いします。
- ・決済後のキャンセル料は100円となります。

- ・身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳をお持ちの本人及び同伴の方1名については、5割額となります。

居住地

車または徒歩で移動

お得な
駐車場利用

乗客のバス車

通勤ライナー

乗客のバス車

勤務地

通勤ライナー実証実験に関するお願い

※乗客側にアンケートを希望いたします。
バス通勤について疑問のないよう乗客をお聞かせ下さい。
※運行するバスは、乗客の便益が第一です。
バス乗降の際に介助が必要な方は乗降のご案内をさせていただきます。

ご予約・詳細はこちら

<https://oki-tsukinliner.com>

バス利用促進実証調査 内閣府沖縄総合事務局運輸部

沖縄通勤ライナー事務局 oki-tsukinliner@oriconsul.com (株式会社オリエンタルコンサルタンツ沖縄支社内)

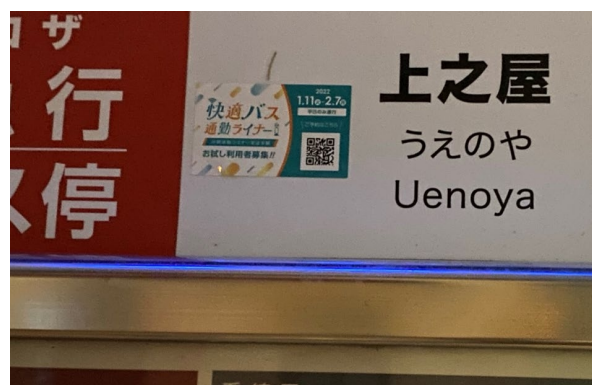
図表 39 作成したポスター（A2サイズ）

（３）乗車バス停へのステッカーの掲示

実証期間中、利用する既存バス停に本実証（通勤ライナー）の対象バス停であることを示す掲示物の作成を行った。また、同掲示物には特設サイトへの導線となる QR コードを設置した。



図表 40 バス停に掲示したステッカー



図表 41 ステッカーの掲示の様子

（４）車両へのボード等の掲示

実証期間中、通勤ライナーの使用車両の前方にボードを掲示し、周知・広報を行った。また、利用者の乗り間違い防止のためドア付近や車内にも通勤ライナー車両であることを示す掲示を行った。



図表 42 バスの表示（読谷ルート）



図表 43 車両の様子（外観）



図表 44 運行車両の様子（入口）



図表 45 車内の通勤ライナーの掲示

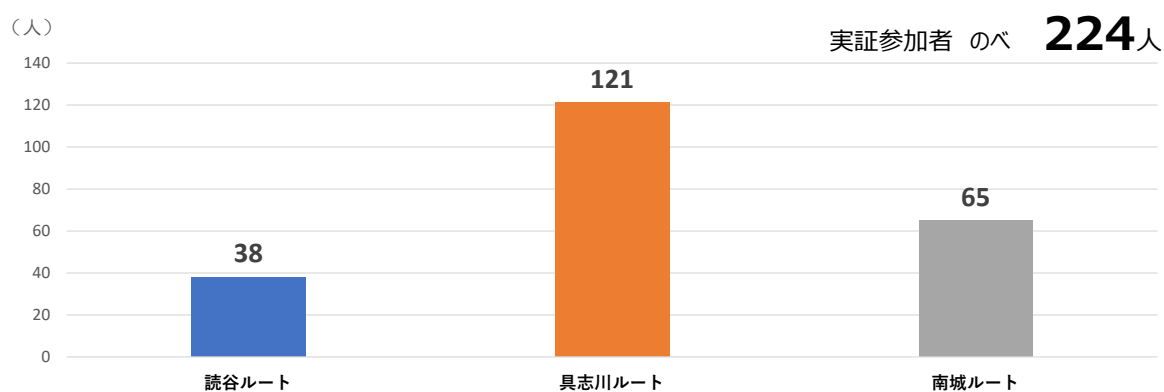
2.2.2 通勤ライナーの利用実績

通勤ライナーの利用実績は以下に示す。

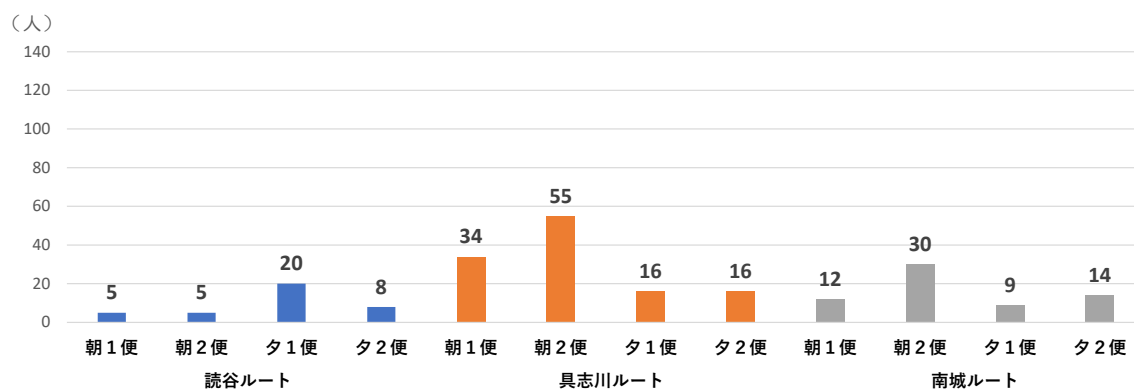
(1) 利用者数

本実証の利用者数は延べ 224 人であった。

ルート別では読谷ルートが 38 人、具志川ルートが 121 人、南城ルートが 65 人であった。



図表 46 ルートごとの延べ利用者数 (人)

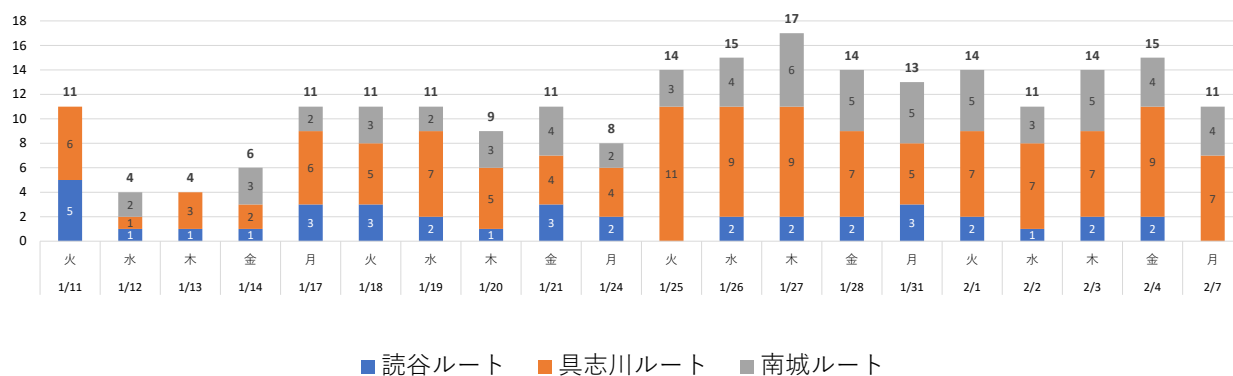


図表 47 各ルートおよび各便ごとの延べ利用者数 (人)

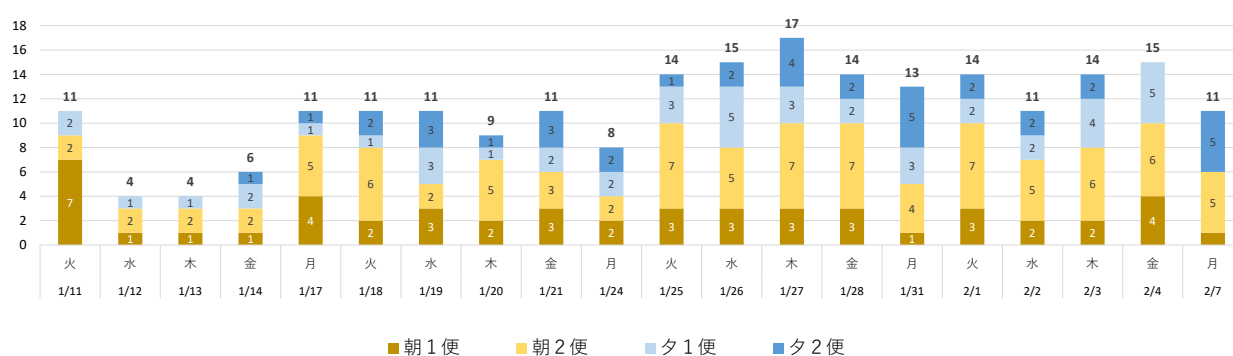
(2) 日別利用者数の推移

日別利用者数の推移を以下に示す。1月11日より4から11名で推移していたが、1月25日以降は1日あたり14名となっている。

各便積み上げ（下段）では朝の利用者が多い。



図表 48 日別の延べ利用者数（人） ※各ルートにて積み上げ

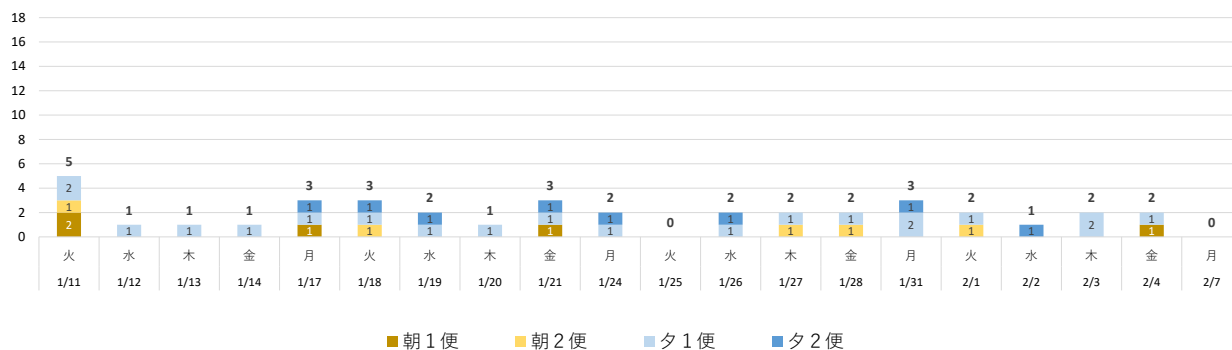


図表 49 日別の延べ利用者数（人） ※各便にて積み上げ

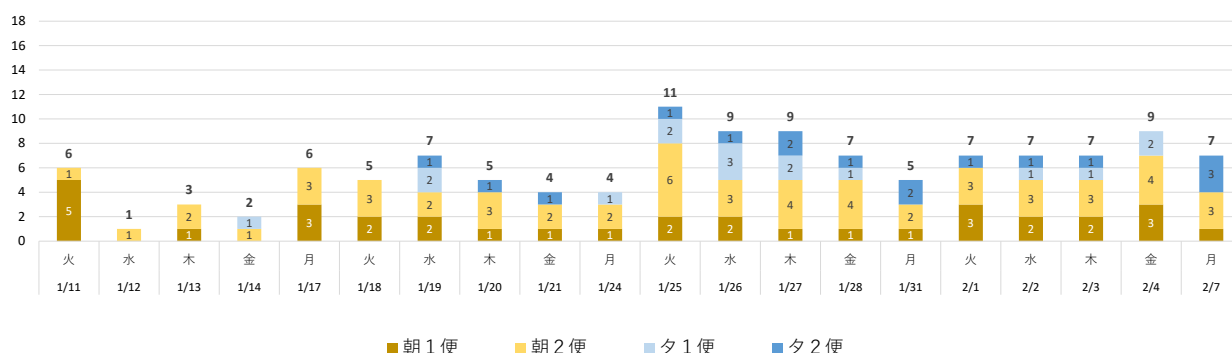
■各ルートの日別利用者数の推移

各ルートの日別の利用者数の推移を以下に示す。

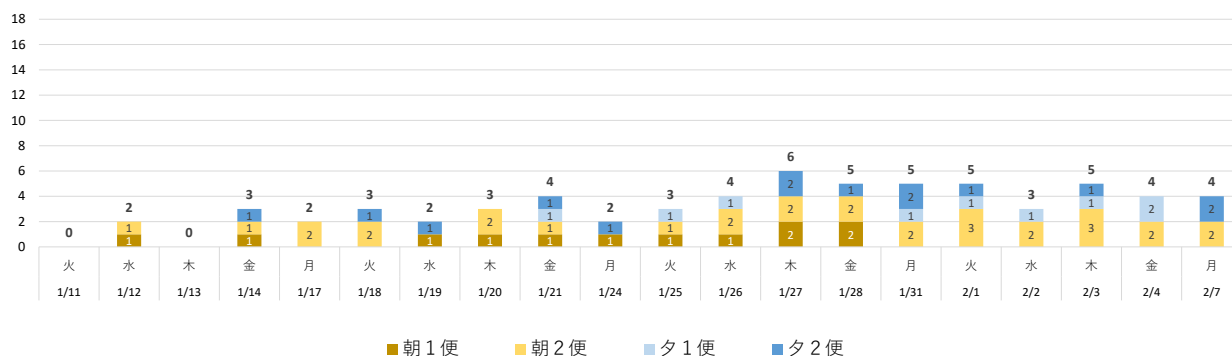
読谷ルート（上段）は夕方便が多い状況である。具志川ルート（中段）は朝2便が多く、また、1月25日以降、利用者が増加している。南城ルート（下段）は朝2便が多い傾向にあった。



図表 50 読谷ルートの日別の延べ利用者数（人） ※各便にて積み上げ



図表 51 具志川ルートの日別の延べ利用者数（人） ※各便にて積み上げ



図表 52 南城ルートの日別の延べ利用者数（人） ※各便にて積み上げ

(3) 利用率

本実証の利用率については、全体では 4%であった。ルート別では具志川ルートが最も高く 6%であり、特に朝 2 便が最も多く 11%であった。

読谷ルートについては 2%であり、夕 1 便目の利用が最も多い。南城ルートは 3%であり朝 2 便が最も多かった。

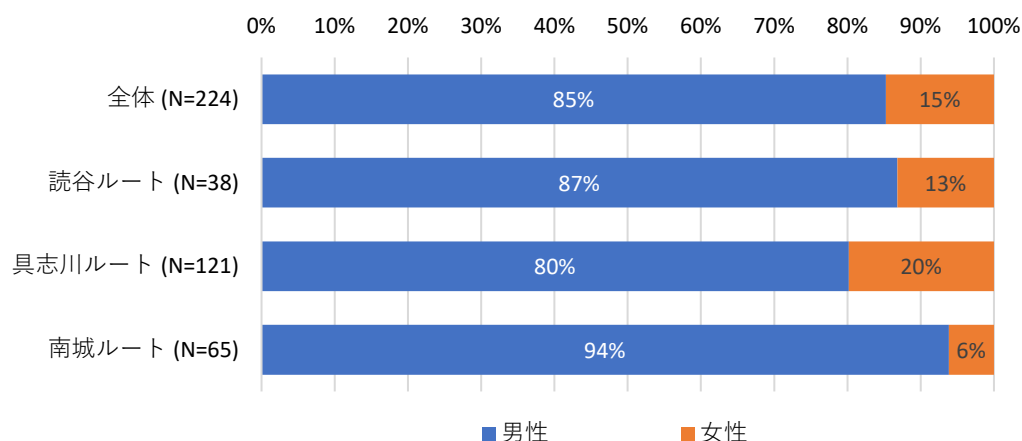
図表 53 各ルートおよび各便の延べ利用者数及び利用率

		期間中の延べ利用者数 (人)	期間中の受入可能容量 (人)	平均利用者数 (人/日)	利用率
読谷ルート	朝 1 便	5	480	0.3	1%
	朝 2 便	5	480	0.3	1%
	夕 1 便	20	480	1.0	4%
	夕 2 便	8	480	0.4	2%
	計	38	1,920	1.9	2%
具志川ルート	朝 1 便	34	480	1.7	7%
	朝 2 便	55	480	2.8	11%
	夕 1 便	16	480	0.8	3%
	夕 2 便	16	480	0.8	3%
	計	121	1,920	6.1	6%
南城ルート	朝 1 便	12	480	0.6	3%
	朝 2 便	30	480	1.5	6%
	夕 1 便	9	480	0.5	2%
	夕 2 便	14	480	0.7	3%
	計	65	1,920	3.3	3%
全体	朝 1 便	51	1,440	2.6	4%
	朝 2 便	90	1,440	4.5	6%
	夕 1 便	45	1,440	2.3	3%
	夕 2 便	38	1,440	1.9	3%
	計	224	5,760	11.2	4%

（４）利用者の性別について

利用者の性別については、実証全体では男性が 85%であった。各ルートについても同様（8～9 割前後）であった。

なお、本実証では、小人（子ども）運賃を設けていたが、利用はなかった。

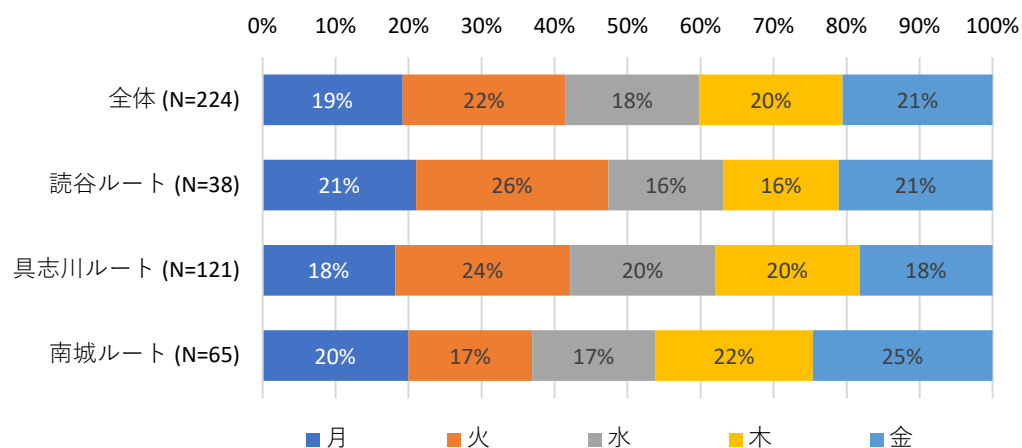


図表 54 利用者の性別の割合

（５）曜日別の利用状況

曜日別の利用状況では、各曜日で同程度の状況であった。

各ルートにおいても同様の傾向であった。

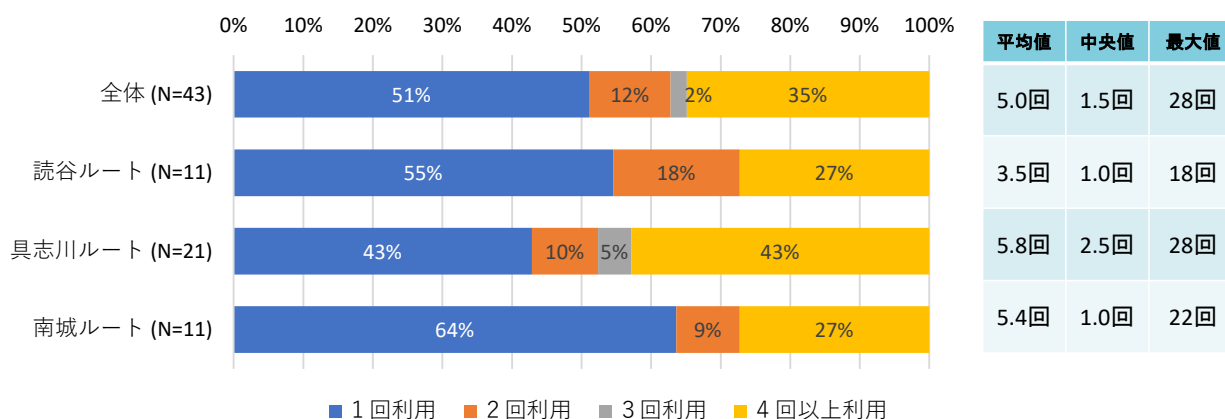


図表 55 利用者の曜日別の割合

（６）一人あたりの利用回数について

一人あたりの利用回数については全体では１回のみ利用が５１％であり、４回以上利用が３５％であった。

また、全体の平均値は５．０回、中央値は１．５回となった。最も多く利用した方は具志川ルートの方で計２８回利用であった。

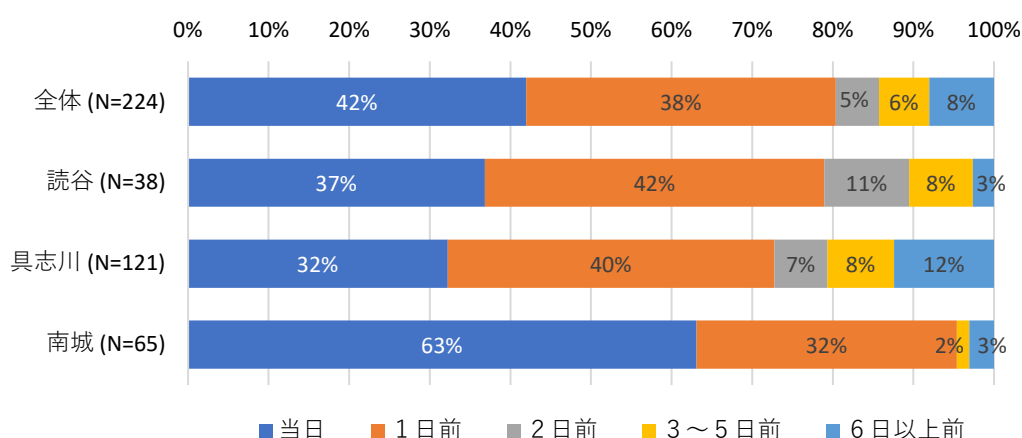


図表 56 一人あたりの利用回数の割合

（７）チケット購入のタイミングについて

チケット購入のタイミングは当日が最も高く ４２％、次いで１日前が高く ３８％であった。３日以上前の購入はおよそ２割未満であった。

南城市は当日の購入割合が高い傾向にあった。

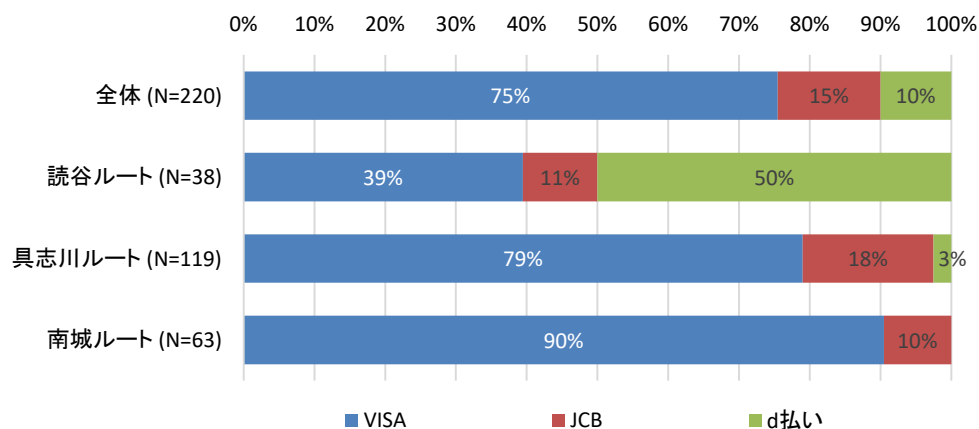


図表 57 チケット購入のタイミングの割合

(8) チケットの決済手段について

チケットの決済手段については全体では VISA(クレジットカード)が 75%であり、次いで JCB が 15%、d 払いが 10%であった。

読谷ルートでは d 払いが 50%(19 回)であったが、高頻度利用者によるものと推察される。その他ルートについては VISA のクレジットカードが 8~9 割であった。



図表 58 チケットの購入方法について

(9) 各区間の利用状況について

1) 読谷ルート of 朝便 (出勤時/那覇方面向け)

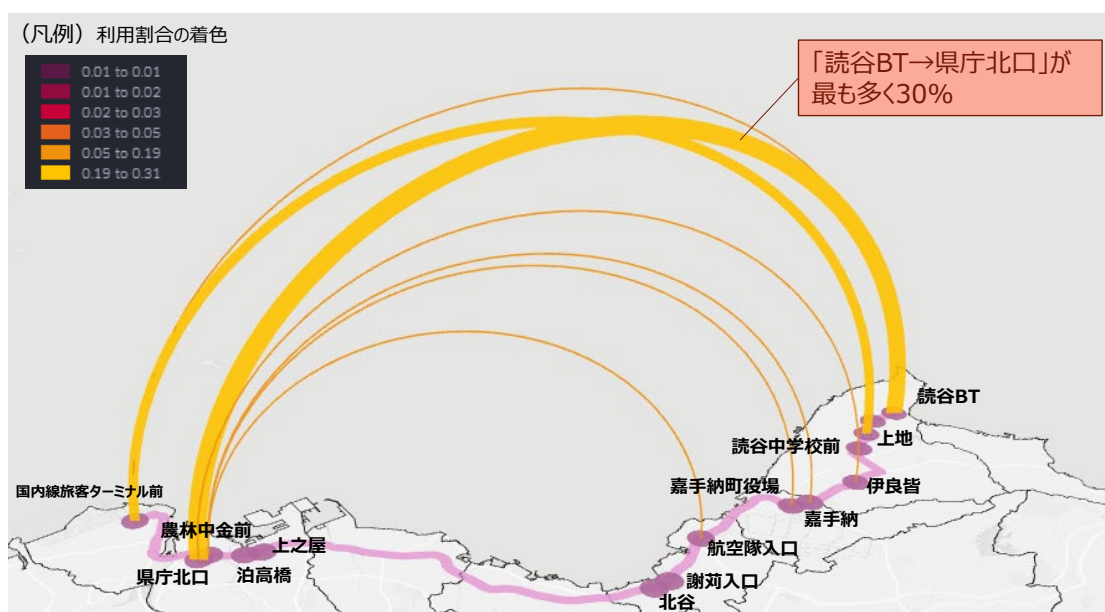
読谷ルートの朝便は読谷バスターミナルから県庁北口への利用が最も多く 30%であった。乗車のバス停については、読谷バスターミナルが最も多く 40%、降車のバス停としては県庁北口が最も多く 40%であった。

図表 59 読谷ルートの朝便の各区間の利用割合

乗車バス停 \ 降車バス停	上之屋	泊高橋	農林中金前	県庁北口	国内線旅客ターミナル前	小計
読谷バスターミナル	0%	0%	0%	30%	10%	40%
高志保	0%	0%	0%	0%	0%	0%
上地	0%	0%	0%	0%	20%	20%
JAゆんた市場	0%	0%	0%	0%	0%	0%
伊良皆	0%	0%	0%	10%	0%	10%
嘉手納	0%	0%	10%	0%	0%	10%
嘉手納町役場	0%	0%	10%	0%	0%	10%
航空隊入口	0%	0%	10%	0%	0%	10%
謝苅入口	0%	0%	0%	0%	0%	0%
北谷	0%	0%	0%	0%	0%	0%
小計	0%	0%	30%	40%	30%	100%

N=10

※利用の多い区間・バス停ほど赤く着色している。



図表 60 読谷ルートの朝便の各区間の利用状況

※各区間を線にて示しており、利用者が多いほど線は太く、黄色に着色される。

2) 読谷ルート of 夕便 (退勤時／読谷方面向け)

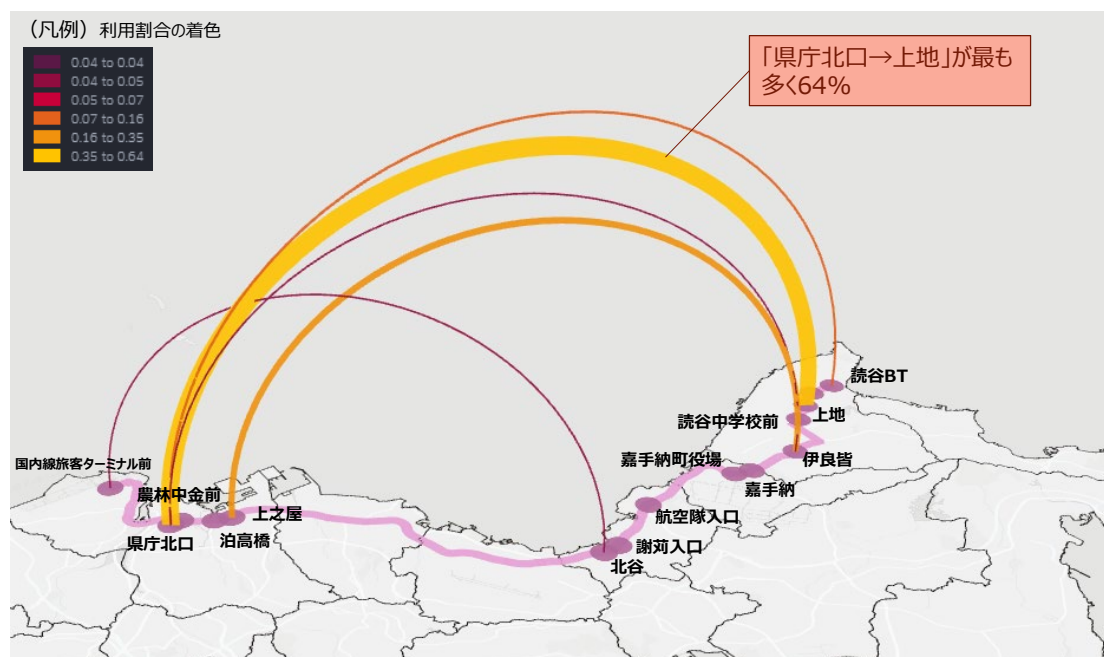
読谷ルートの夕便は県庁北口から上地への利用が最も多く 64%であった。乗車のバス停については、県庁北口が最も多く 75%、降車のバス停としては上地が最も多く 64%であった。

図表 61 読谷ルートの夕便の各区間の利用割合

乗車バス停 降車バス停	上之屋	泊高橋	農林中金 前	県庁北口	国内線旅 客ターミ ナル前	小計
読谷バスターミナル	0%	0%	0%	7%	0%	7%
高志保	0%	0%	0%	0%	0%	0%
上地	0%	0%	0%	64%	0%	64%
JAゆんた市場	0%	0%	0%	0%	0%	0%
伊良皆	21%	0%	0%	4%	0%	25%
嘉手納	0%	0%	0%	0%	0%	0%
嘉手納町役場	0%	0%	0%	0%	0%	0%
航空隊入口	0%	0%	0%	0%	0%	0%
謝苅入口	0%	0%	0%	0%	0%	0%
北谷	0%	0%	0%	0%	4%	4%
小計	21%	0%	0%	75%	4%	100%

N=28

※利用の多い区間・バス停ほど赤く着色している。



図表 62 読谷ルートの夕便の各区間の利用状況

※各区間を線にて示しており、利用者数が多いほど線は太く、黄色に着色される。

3) 具志川ルート of 朝便 (出勤時/那覇方面向け)

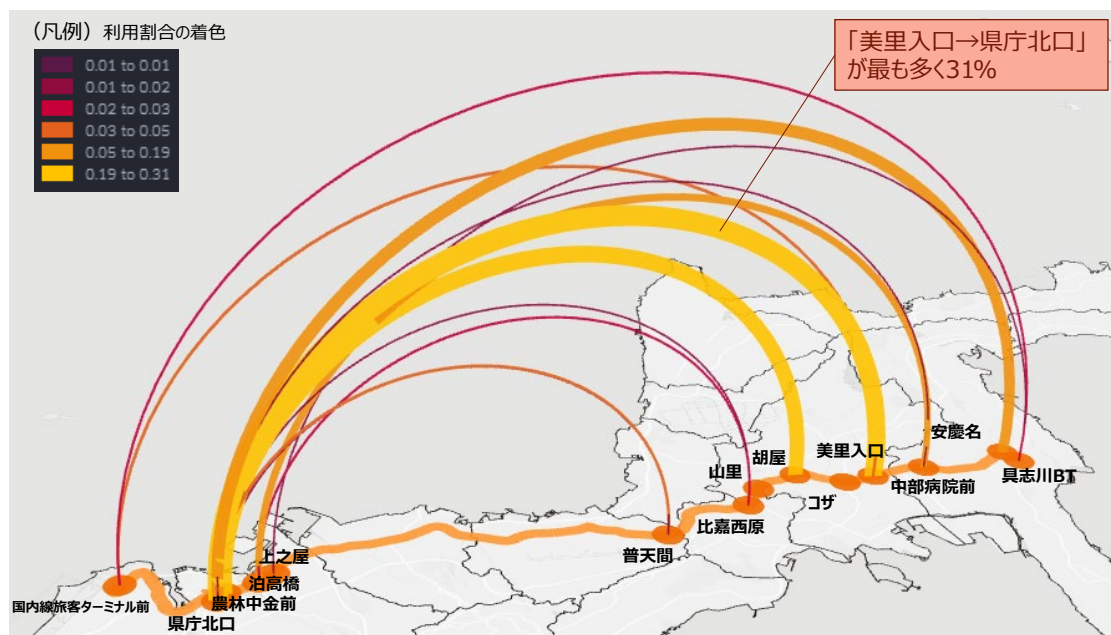
具志川ルートの朝便は美里入口から県庁北口への利用が最も多く 31%であった。乗車のバス停については、美里入口が最も多く 35%、降車のバス停としては県庁北口が最も多く 54%であった。乗車については胡屋の利用も多く 25%であった。

図表 63 具志川ルートの朝便の各区間の利用割合

乗車バス停 \ 降車バス停	上之屋	泊高橋	農林中金前	県庁北口	国内線旅客ターミナル前	小計
具志川バスターミナル	1%	0%	0%	0%	2%	3%
安慶名	0%	0%	0%	18%	0%	18%
中部病院前	0%	10%	0%	1%	0%	11%
美里入口	0%	0%	0%	31%	3%	35%
コザ	0%	0%	0%	0%	0%	0%
胡屋	0%	0%	25%	0%	0%	25%
山里	0%	0%	0%	0%	0%	0%
比嘉西原	0%	2%	1%	0%	0%	3%
普天間	0%	0%	1%	3%	0%	4%
小計	1%	12%	27%	54%	6%	100%

N=89

※利用の多い区間・バス停ほど赤く着色している。



図表 64 具志川ルートの朝便の各区間の利用状況

※各区間を線にて示しており、利用者が多いほど線は太く、黄色に着色される。

4) 具志川ルート of 夕便 (退勤時/具志川方面向け)

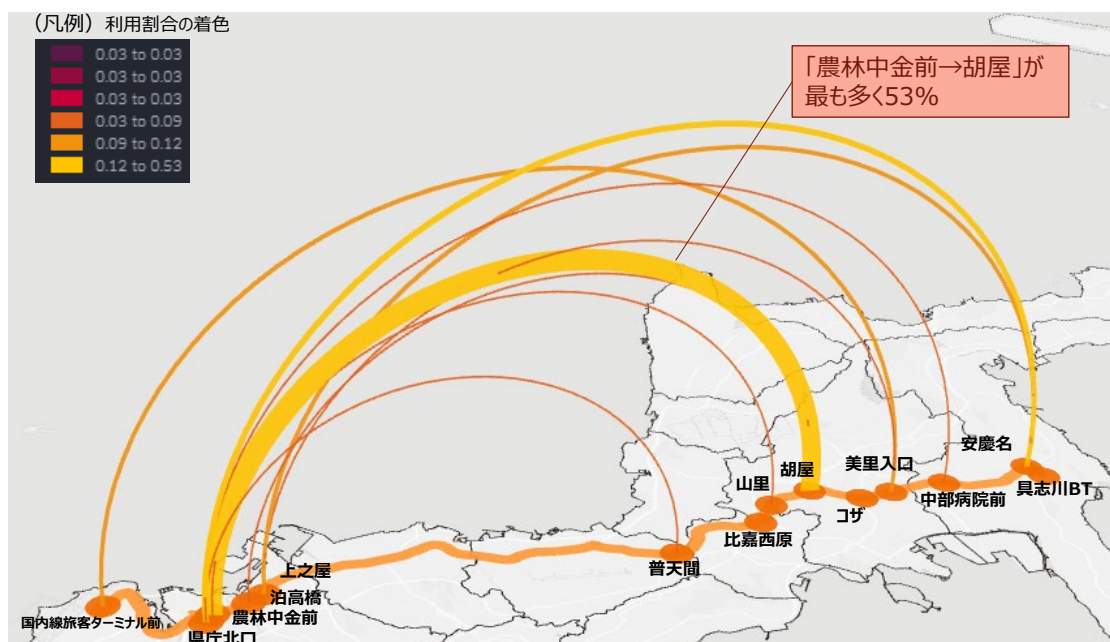
具志川ルートの夕便は農林中金前から胡屋への利用が最も多く 53%であった。乗車のバス停については、農林中金前が最も多く 56%、降車のバス停としては胡屋が最も多く 56%であった。

図表 65 具志川ルートの夕便の各区間の利用割合

乗車バス停 降車バス停	上之屋	泊高橋	農林中金 前	県庁北口	国内線旅 客ターミ ナル前	小計
具志川バスターミナル	0%	0%	0%	0%	0%	0%
安慶名	9%	0%	0%	13%	0%	22%
中部病院前	0%	0%	0%	3%	0%	3%
美里入口	3%	0%	0%	0%	9%	13%
コザ	0%	0%	0%	0%	0%	0%
胡屋	0%	3%	53%	0%	0%	56%
山里	0%	0%	3%	0%	0%	3%
比嘉西原	0%	0%	0%	0%	0%	0%
普天間	0%	0%	0%	3%	0%	3%
小計	13%	3%	56%	19%	9%	100%

N=32

※利用の多い区間・バス停ほど赤く着色している。



図表 66 具志川ルートの夕便の各区間の利用状況

※各区間を線にて示しており、利用者数が多いほど線は太く、黄色に着色される。

5) 南城ルート of 朝便 (出勤時/那覇方面向け)

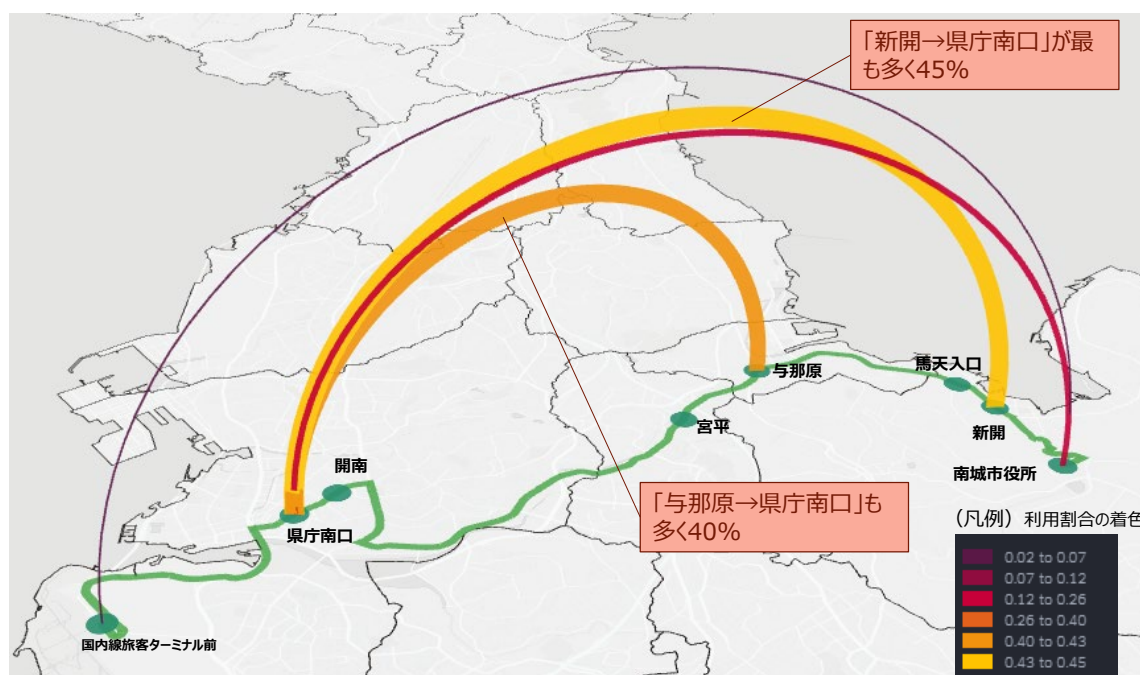
南城ルートの朝便は新開から県庁南口への利用が最も多く 45%であった。与那原から県庁南口の利用も多く 40%であった。乗車のバス停については、新開が最も多く 45%、降車のバス停としては県庁南口が最も多く 98%であった。

図表 67 南城ルートの朝便の各区間の利用割合

乗車バス停 \ 降車バス停	開南	県庁南口	国内線旅客ターミナル前	小計
南城市役所	0%	12%	2%	14%
新開	0%	45%	0%	45%
馬天入口	0%	0%	0%	0%
与那原	0%	40%	0%	40%
宮平	0%	0%	0%	0%
小計	0%	98%	2%	

N=42

※利用の多い区間・バス停ほど赤く着色している。



図表 68 南城ルートの朝便の各区間の利用状況

※各区間を線にて示しており、利用者数が多いほど線は太く、黄色に着色される。

6) 南城ルート of 夕便 (退勤時 / 南城方面向け)

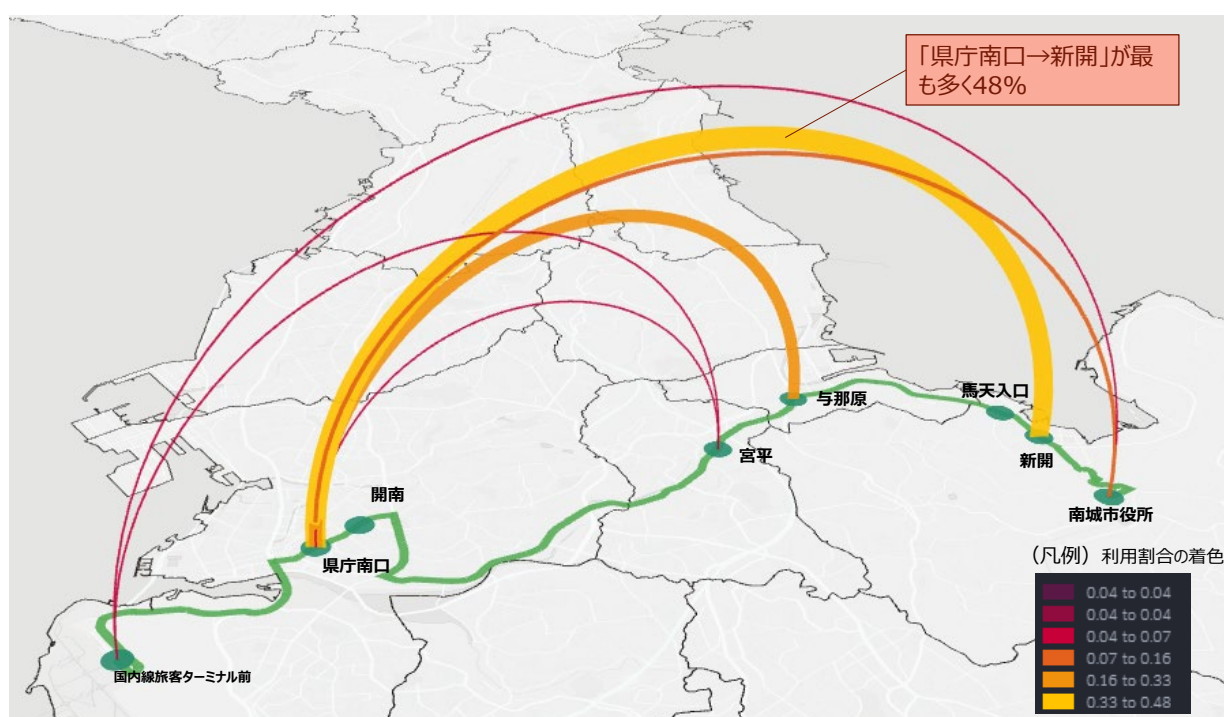
南城ルートの夕便は県庁南口から新開への利用が最も多く 48%であった。乗車のバス停については、県庁南口が最も多く 91%、降車のバス停としては新開が最も多く 48%であった。

図表 69 南城ルートの夕便の各区間の利用割合

乗車バス停 降車バス停	開南	県庁南口	国内線旅客ターミナル前	小計
南城市役所	0%	9%	4%	13%
新開	0%	48%	0%	48%
馬天入口	0%	0%	0%	0%
与那原	0%	30%	0%	30%
宮平	0%	4%	4%	9%
小計	0%	91%	9%	100%

N=23

※利用の多い区間・バス停ほど赤く着色している。



図表 70 南城ルートの夕便の各区間の利用状況

※各区間を線にて示しており、利用者数が多いほど線は太く、黄色に着色される。

2.3 実証調査の効果検証

2.3.1 実施概要

実証期間中に通勤ライナーの利用者に対し、利用状況や満足度について把握し、継続や改善等を目的としてアンケート調査を実施した。

図表 71 効果検証（アンケート調査）の実施概要

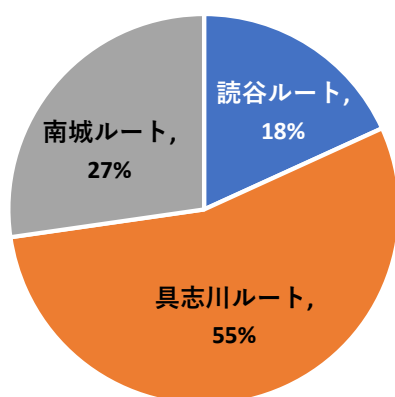
調査目的	・利用状況や満足度の把握。
調査対象	・通勤ライナーを利用された方
調査時期	・実証期間中（1月11日～2月7日）及び実証終了後（2月29日まで）
調査方法	・WEB アンケートフォームを用いて、スマートフォン（以下、「スマホ」という）より回答する形式とした。 ・利用者に対し、乗車時にドライバーより WEB アンケートフォームの QR コードを掲載した名刺サイズのカードを配布。 ・ノベルティとして 10 名分の 3,000 円分の OKICA を抽選プレゼントとした。 ・また、初回回答者のみ各項目に対して確認を行い、2 回目以降の回答者についてはその後気づいた点のみ自由記述にて回答いただいた。
回収結果	■全体（各ルートの合計） ・利用者実人数：54 名 ・回答者：33 名（回答率：61%） ■読谷ルート ・利用者実人数：11 名 ・回答者：6 名（回答率：55%） ■具志川ルート ・利用者実人数：21 名 ・回答者：18 名（回答率：86%） ■読谷ルート ・利用者実人数：22 名 ・回答者：9 名（回答率：41%） ※上記以外に 2 回以上の回答者は 7 名
調査項目	（1）利用したルートについて （2）利用者の属性について ・性別、年代、居住地、出勤先、通勤ライナーを認知したきっかけ 等 （3）通勤ライナーにて利用したサービスや満足度について ・各項目の満足度、通勤ライナーが本格運行した際の負担可能額、希望する那覇着・帰宅時の時間帯 等

2.3.2 効果検証結果（アンケート調査結果）

（１）利用したルート等について

１）利用したルート（単数回答）

本アンケートでは、読谷ルートが６件（１８％）、具志川ルートが１８件（５５％）、南城ルートが９件（２７％）であった。



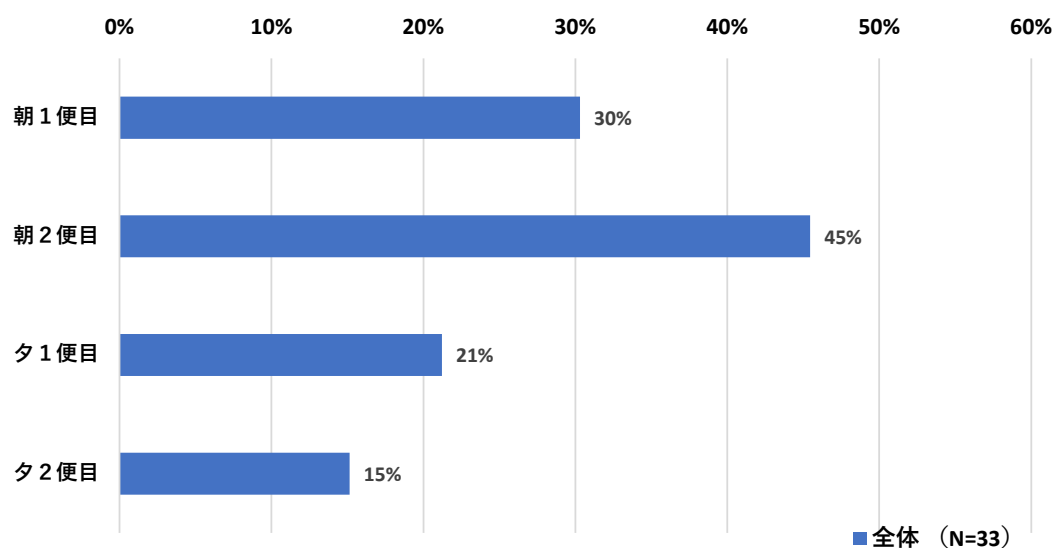
N=33

図表 72 利用したルートについて

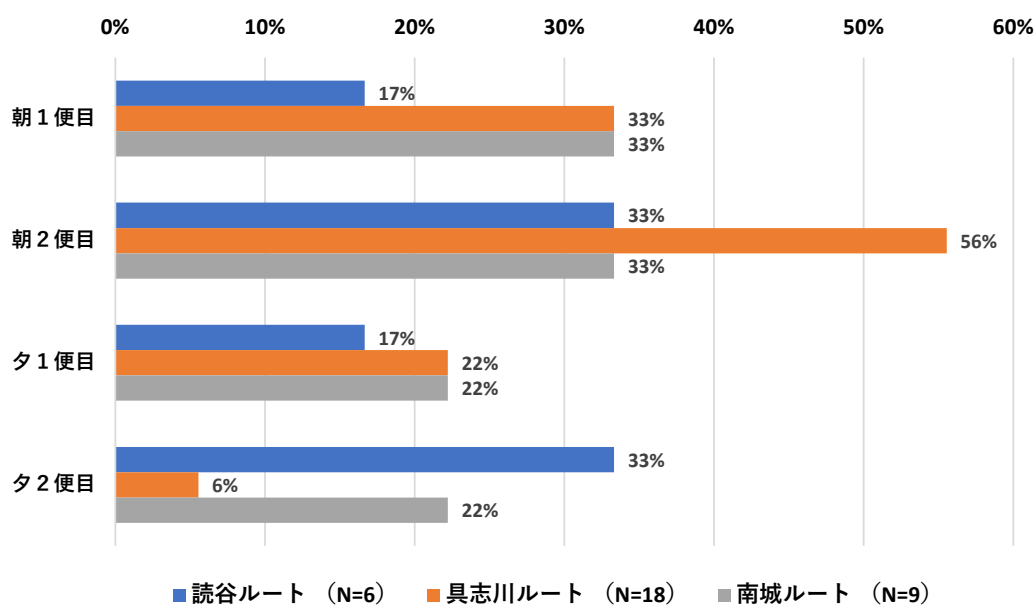
2) 利用した便（複数回答）

利用した便について、全体では朝2便目が最も多く45%であり、次いで朝1便目が30%多い。夕方は夕1便目が21%、夕2便目が15%であった。

ルート別では、読谷ルートでは夕2便目が最も多く33%、具志川ルートでは朝2便目が最も多く56%、南城ルートでは朝1便目及び2便目がそれぞれ33%であった。



図表 73 利用した便（全体）



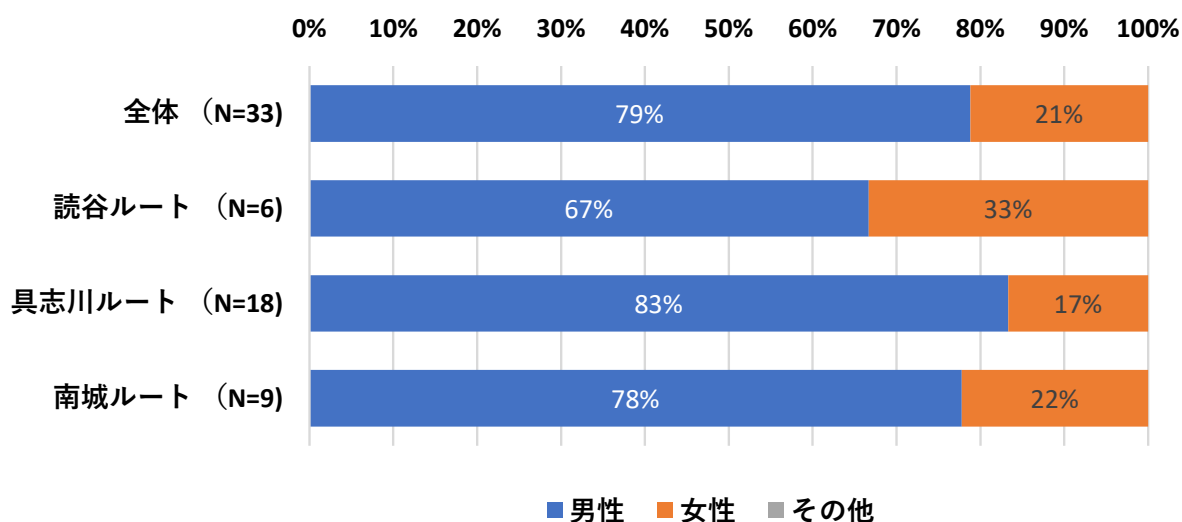
図表 74 利用した便（各ルート）

(2) 回答者について

1) 性別（単数回答）

性別について、全体では約8割が男性であった。

ルート別の男性の割合は、読谷ルートが67%、具志川ルートが83%、南城ルートが78%であった。

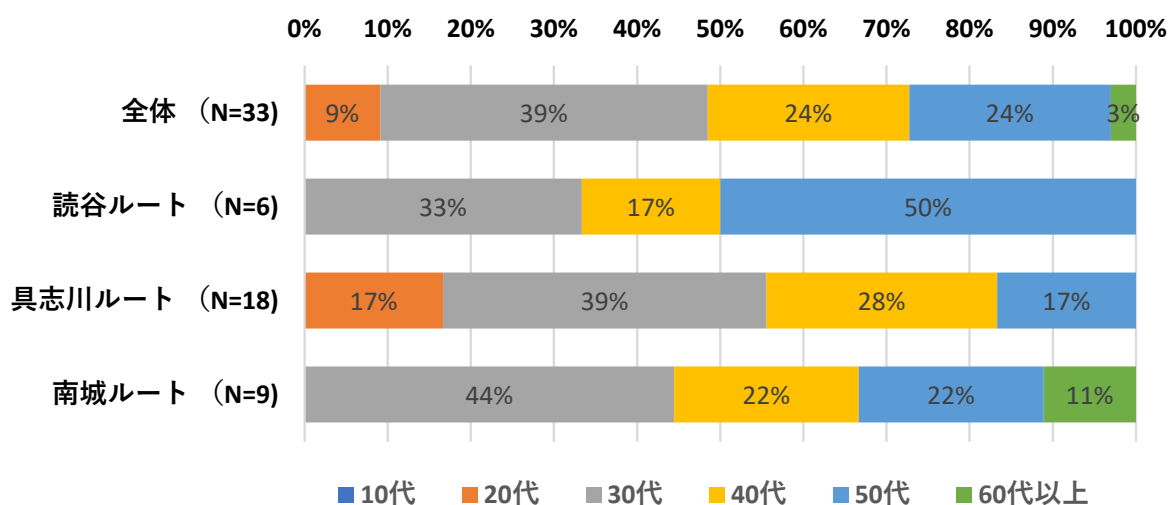


図表 75 性別

2) 年代（単数回答）

年代について、全体では30代が最も多く約4割、次いで40代と50代がそれぞれ24%程度、20代が9%であった。10代の利用は確認できなかった。

ルート別では、読谷ルートは50代が最も多く約5割、具志川ルートおよび南城ルートは30代が最も多く約4割であった。



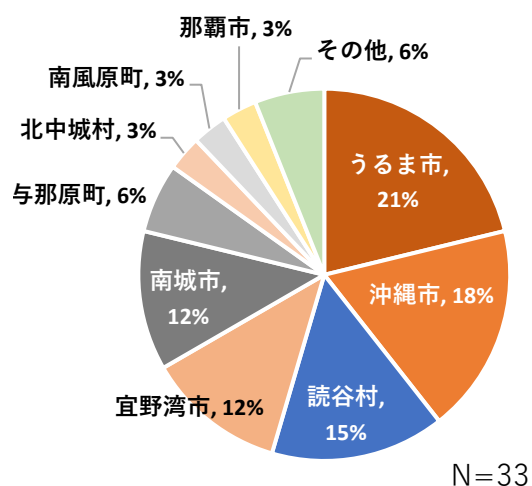
図表 76 年代

3) 居住地（単数回答）

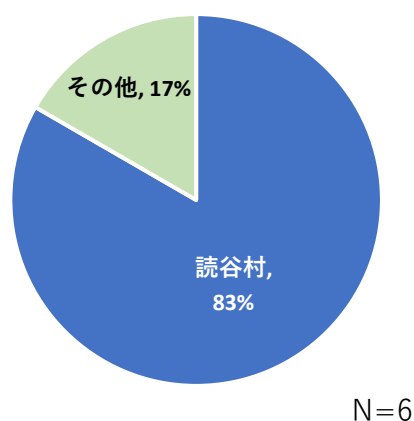
利用者の居住地について、全体ではうるま市が最も多く約2割、次いで沖縄市、読谷村、宜野湾市、南城市が続く。

ルート別では、読谷ルートは約8割が読谷村、具志川ルートは約4割がうるま市であり3割が沖縄市、南城ルートは約4割が南城市であった。それぞれのルートにおいて、最も遠い地域の居住地が多い傾向にあった。

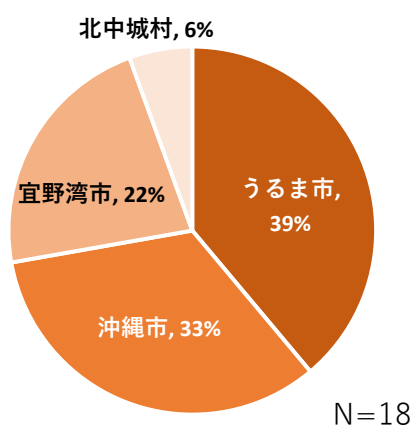
また、その他は観光客、ビジネス等による宿泊客であった。



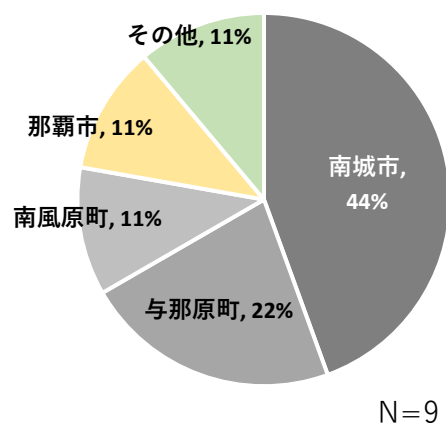
図表 77 全体の居住地



図表 78 読谷ルートの居住地



図表 79 具志川ルートの居住地



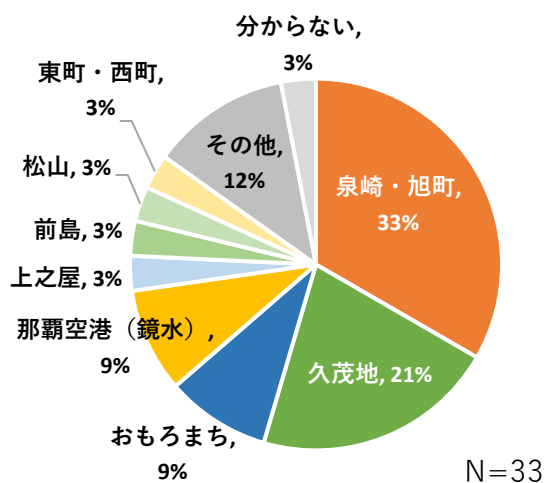
図表 80 南城ルートの居住地

4) 出勤先の所在地（単数回答）

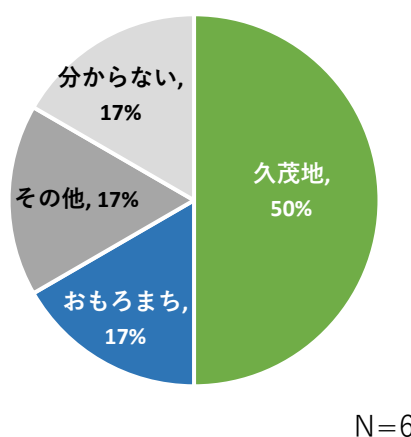
出勤先の所在地については、「泉崎・旭町」が最も多く約3割、次いで「久茂地」、「おもろまち」が続く。

ルート別では、読谷ルートでは「久茂地」が最も多く約5割、具志川ルートでは「泉崎・旭町」が最も多く約4割、南城ルートも「泉崎・旭町」が最も多く約4割であった。

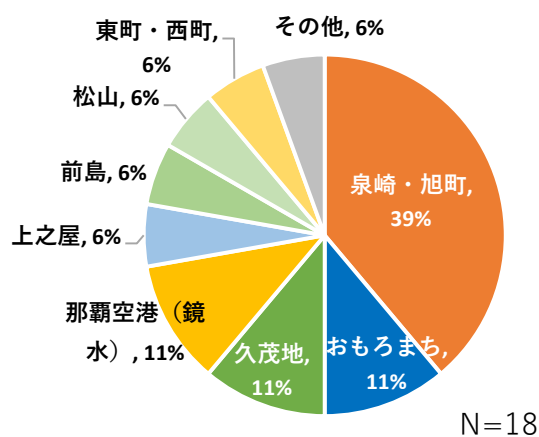
また、「その他」については、「楚辺」、「壺川」、「通勤では使っていない」等であった。



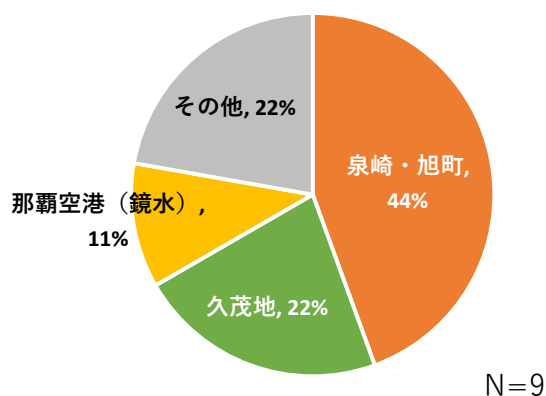
図表 81 全体の出勤先の所在地



図表 82 読谷ルートの出勤先の所在地



図表 83 具志川ルートの出勤先の所在地

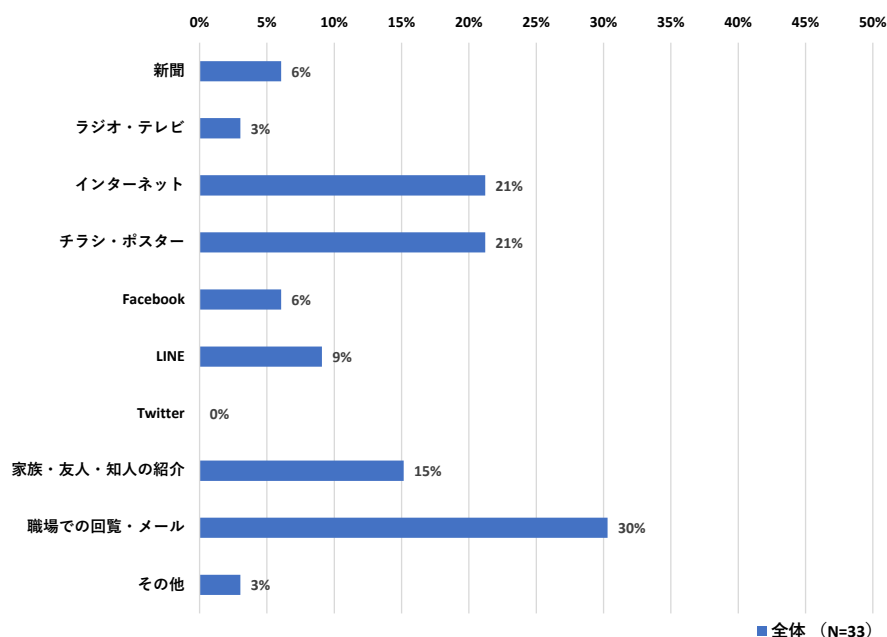


図表 84 南城ルートの出勤先の所在地

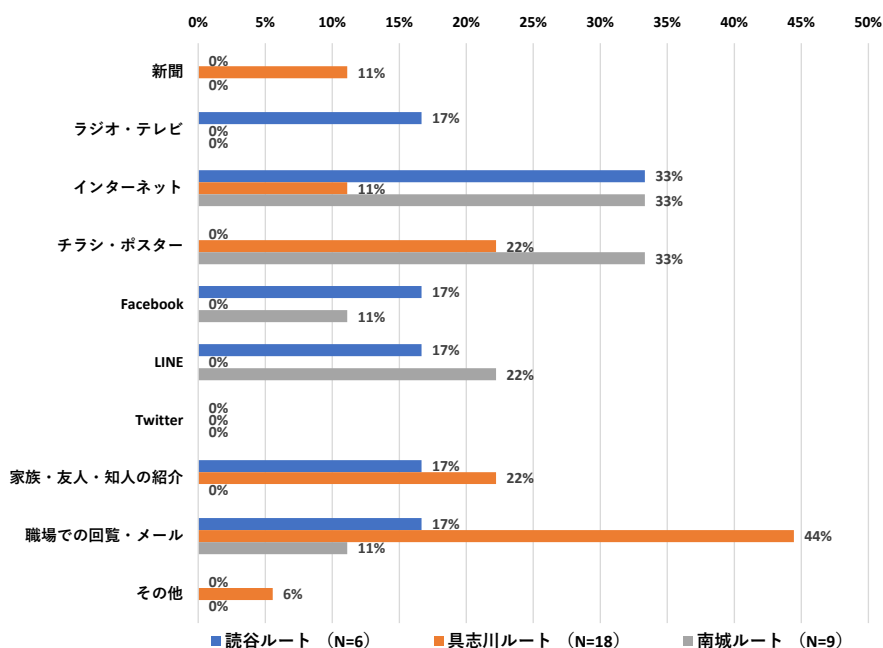
5) 通勤ライナーを知ったきっかけ（複数回答）

通勤ライナーを知ったきっかけは、全体では「職場での回覧・メール」が最も多く約3割、次いで「インターネット」、「チラシ・ポスター」、「家族・友人・知人の紹介」が続く。

ルート別について、具志川ルートでは「職場での回覧・メール」が最も多く約4割、読谷ルートでは「インターネット」が最も多く約3割、南城ルートでは「インターネット」、「チラシ・ポスター」が多くそれぞれ約3割となっている。



図表 85 通勤ライナーを知ったきっかけ（全体）



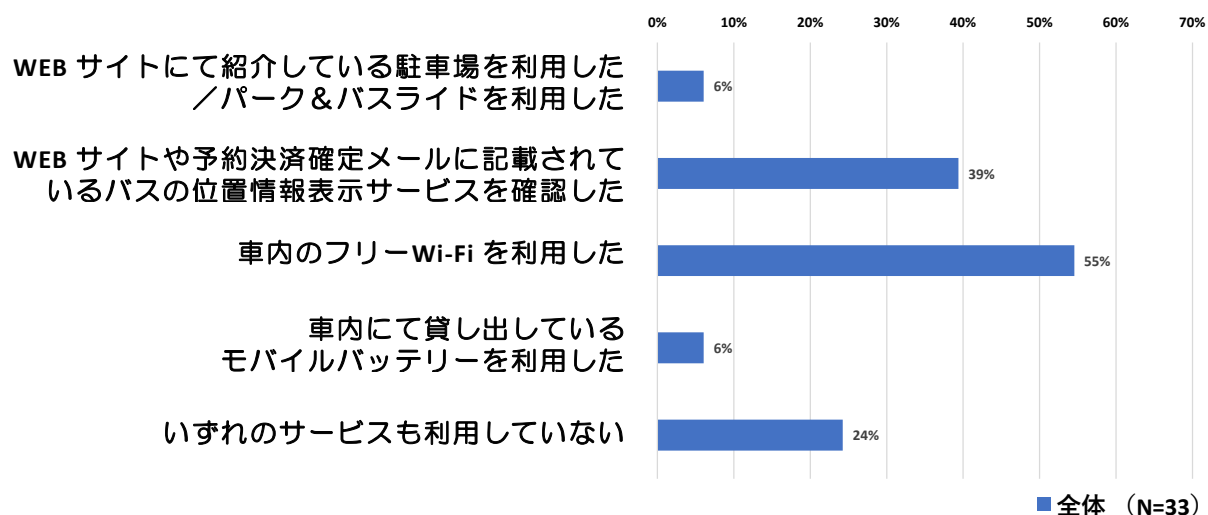
図表 86 通勤ライナーを知ったきっかけ（各ルート）

（３）通勤ライナーで利用したサービスや満足度等

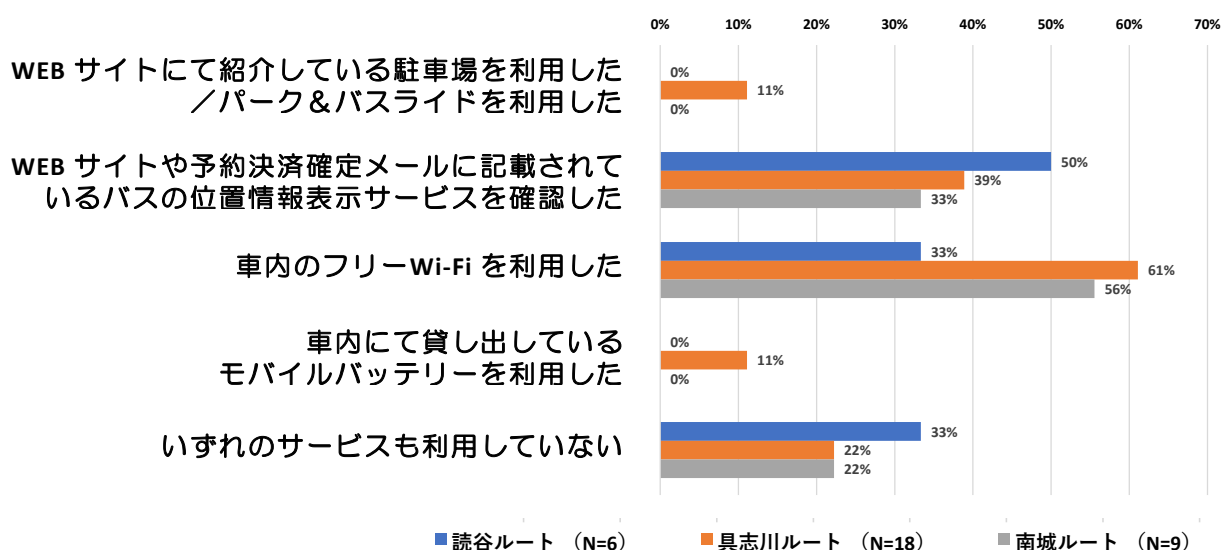
１）通勤ライナーにて実施しているサービス、案内、車内設備のうち利用したもの（複数回答）

本実証において実施したサービスのうち最も利用されたサービスは、全体では「フリーWi-Fi」（約５割）であり、次いで「位置情報表示サービス」（約４割）が続く。

「パーク&バスライド」の利用は全体では６％であり、具志川ルートのみ利用となった。いずれのサービスも利用していないは全体で２４％であった。



図表 87 通勤ライナーにて実施しているサービス、案内、車内設備のうち利用したもの（全体）

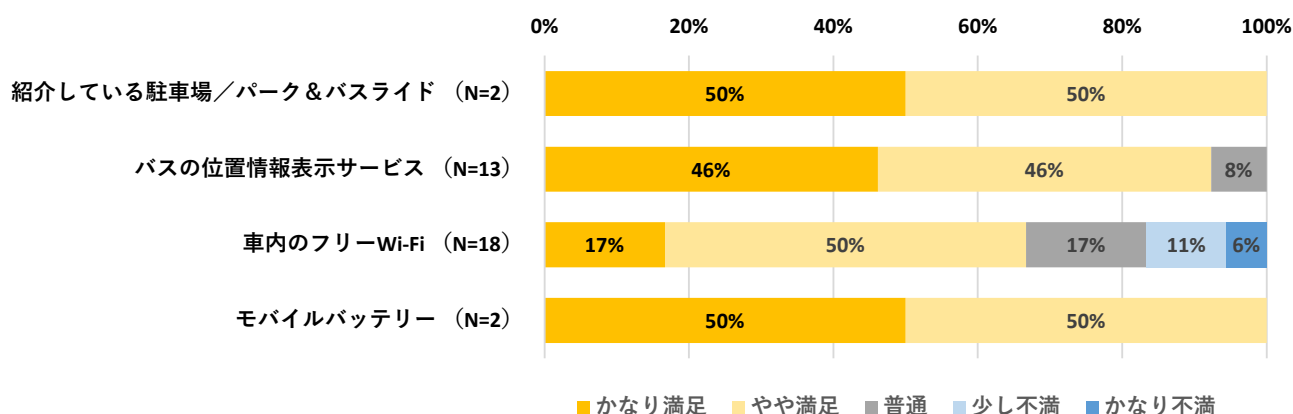


図表 88 通勤ライナーにて実施しているサービス、案内、車内設備のうち利用したもの（各ルート）

2) 通勤ライナーにて提供しているサービス、案内の満足度（単数回答）

通勤ライナーにて提供しているサービス、案内の各満足度については、「バスの位置情報表示サービス」は約5割が「かなり満足」、「車内のフリーWi-Fi」は約5割が「やや満足」であった。

➡自由記述より車内のフリーWi-Fiは接続の不安定さ等が不満の要因と考えられる。



図表 89 提供しているサービス、案内の満足度

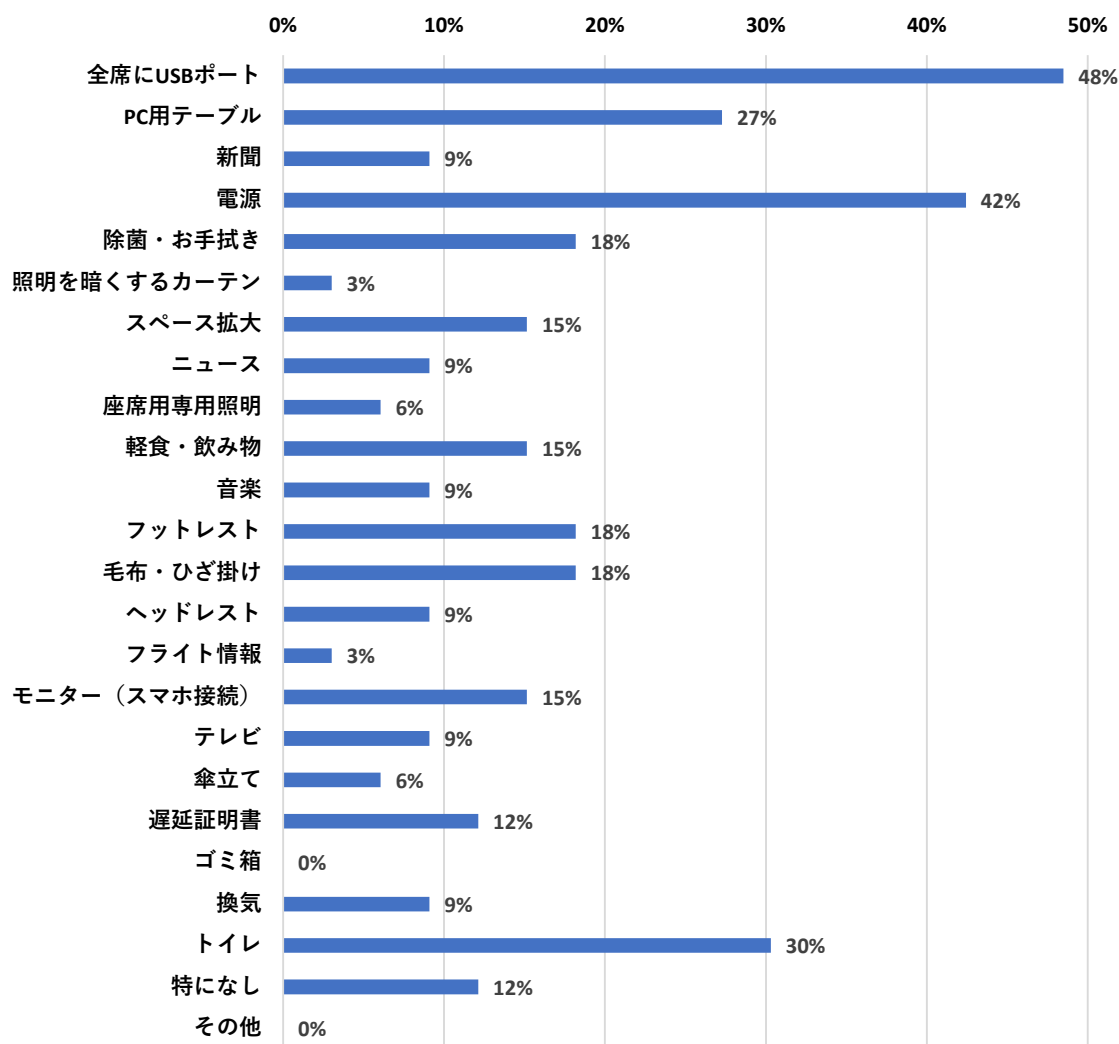
図表 90 各サービス、案内の満足度の理由

車内のフリーWifiについて	
・	70～80 分の通勤時間中に、フリーWi-Fi で接続できたので、通信容量を気にせずニュース等を閲覧できた。
・	Wi-Fi の速度も早くて快適だった。
・	通信量を気にせず、スマホを使用できた。
・	切れることなく快適に利用できた。
・	Wi-Fi は時々つながりが悪い時があったが、接続も簡単で、朝の長いバスの時間を有効に活用できた。
・	60 分後に再接続しなくてはならなかった。
・	フリーWi-Fi の制限が不便だった。
・	接続を簡略化して欲しい。
バスの位置情報表示サービスについて	
・	位置情報該当通勤ライナーに限定されているので分かりやすかった。
・	位置情報の更新が1分ごとと頻度が高く、リアルタイムで位置情報を確認できたため。
・	バスの位置が詳細に分かったため。
モバイルバッテリーについて	
・	使用していて不満を感じたりすることはなかった。

3) その他車内にあったら便利な設備・サービス（複数回答）

その他車内にあったら便利なサービスについては、「USB ポート」が最も高く約5割。電源も約4割と高いニーズを確認した。

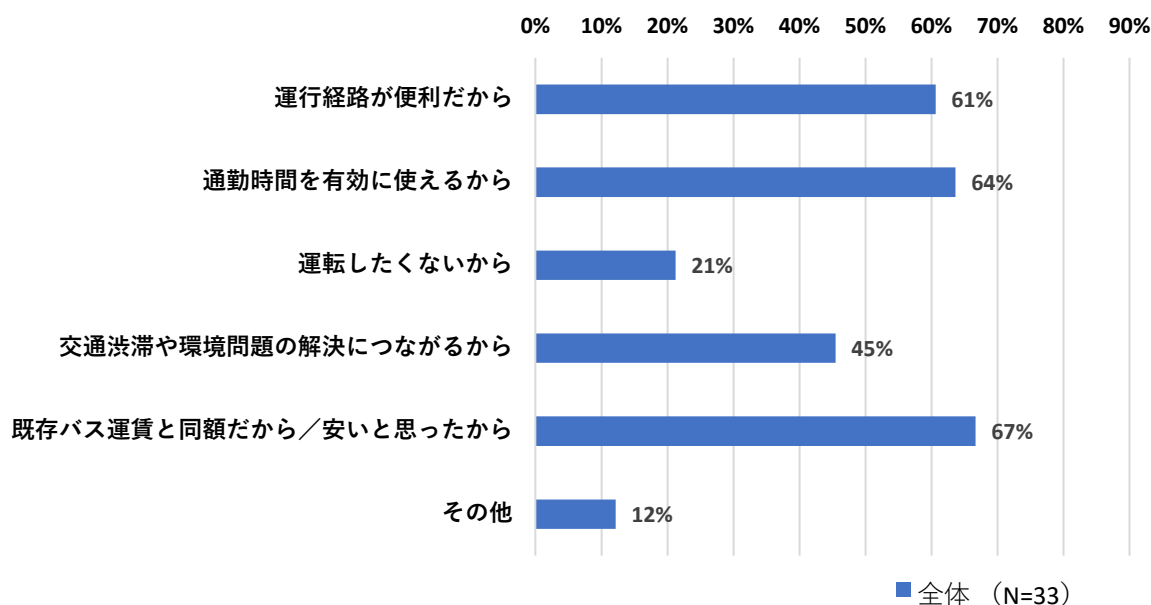
その他、トイレ、PC用テーブルのニーズも高かった。（トイレについては、自由記述において、バスでの長距離通勤の場合、電車とは異なり途中下車してもトイレに向かえないことがネック等の意見があがっていた。）



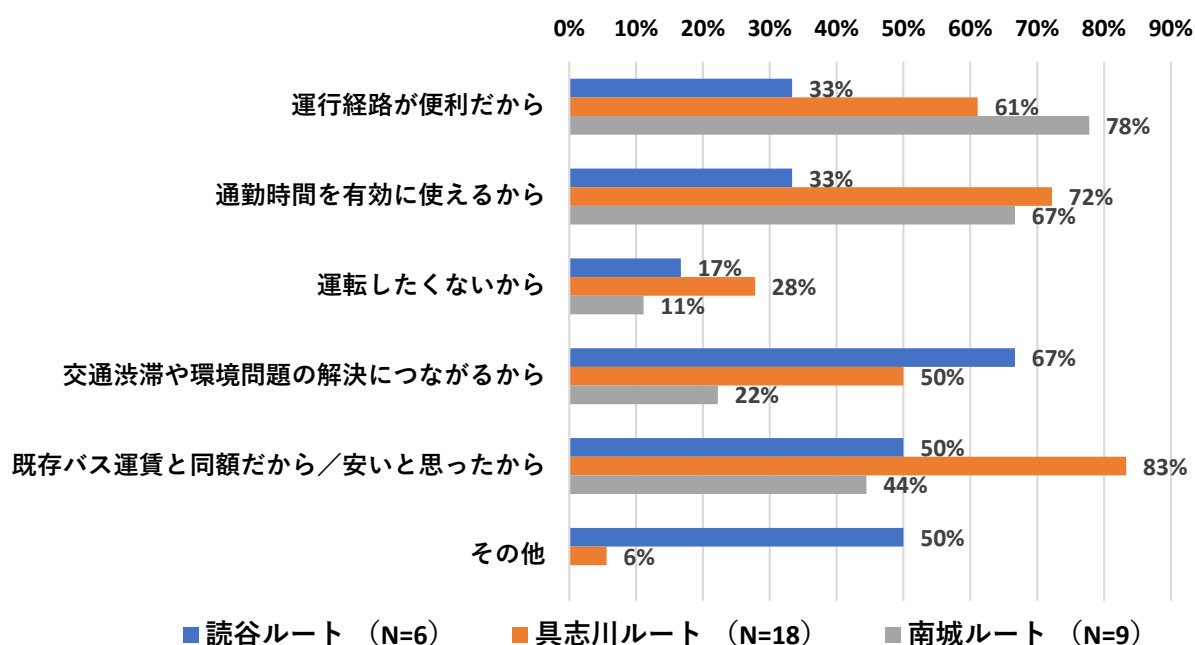
図表 91 その他車内にあったら便利な設備・サービス

4) 今回通勤ライナーを利用しようと思った動機（複数回答）

通勤ライナーを利用しようと思った動機については、「安いと思ったから」が最も多く約7割、次いで「通勤時間を有効に使えるから」や「運行経路が便利だから」（いずれも約6割）が続く。



図表 92 今回通勤ライナーを利用しようと思った動機の割合（全体）



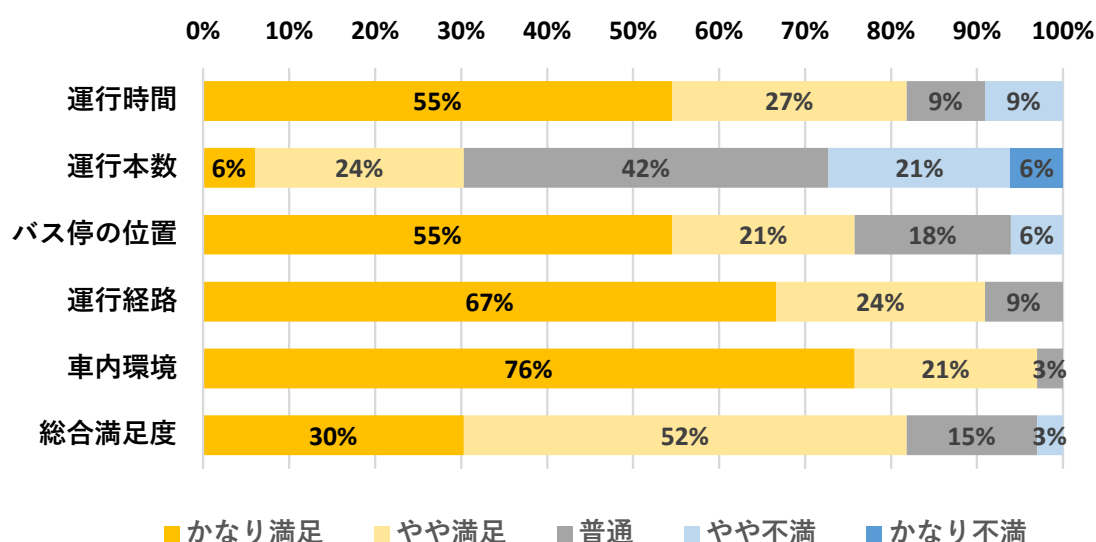
図表 93 今回通勤ライナーを利用しようと思った動機の割合（各ルート）

5) 通勤ライナーの運行時間の満足度（単数回答）

各項目の満足度では、「車内環境」の満足度が「かなり満足」が約8割と最も高かった。シートのリクライニングや座席の広さ等が評価された。

総合の満足度では、「かなり満足」もしくは「やや満足」は約8割であった。

一方で、「運行本数」については「かなり満足」は6%に留まり最も低い結果となった。自由記述では特に夕方の帰宅時に適切な時間に運行している便が少ないことが指摘されている。



図表 94 各項目の満足度

図表 95 満足度の理由

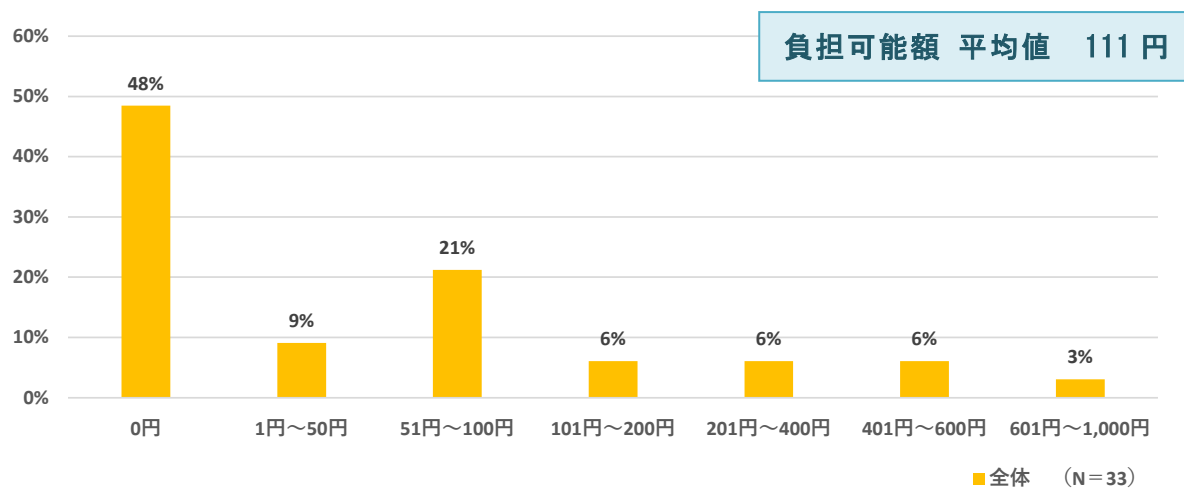
運行時間について
・乗降バス停が決まっているため、一般の路線バスよりも通勤時間を短縮できて良かった。
・停留所が少なかったため、通常のバスよりも早く出勤できた。
・停車が少なく時短につながるため。
・停車バス停が既存の急行バスと同じで早かった。ほぼ時間どおりの運行だった。
運行本数について
・通勤にも使える時間帯を増やすとっと利用しやすくなる。
・運行本数について、朝便はとても良い時間だったが、復路でもう少し時間が早い便があると嬉しかった。
・夕方の便をもう少し増やしてほしい。
・復路は 17 時台があった方が良かった。
・復路(県庁北口→読谷 BT)の出発時間の 2 便目が 18:50 だが、会社の定時が 19 時であるため通常では乗れない。19:30 程度の夜遅くまでの時間があると残業もできてよい。

・車内環境や運行経路については満足しているが、本数がもう少しあれば良かった。特に夕方便の始発が遅く、利用できなかった。
運行経路・バス停位置について
・勤めている会社が 330 号線沿いであるため、そのあたりを通るルートの運行があると嬉しい。
・バス停の位置は中部病院前より赤道十字路の方が良い。
・バスターミナル内に停留所があると便利だと感じた。
車内環境について
・車内環境が快適(シート、Wi-Fi)だった。Wi-Fi が繋がりがづかった。また、事前予約は面倒に感じた。それ以外は満足であり、定期運行につなげて欲しい。
・通常の路線バスよりも圧倒的に快適であった。
・想像以上の快適さだった。リクライニングや、足を延ばして座れることがまずうれしい。運転も丁寧かつ、車が静かだった。
・路線バスと比べ、シートは体に負担が少なく、座席もゆったり使え、あまり周りを気にすることなくリラックスできそうだったから。
・1 人で2席使用できて、リクライニングも可能であったため。
・車内も快適で、リラックスできた。
・快適だった。リクライニングを倒して休むことができたため。
・路線バス仕様ではなく、観光バスのような良いバスだったので快適に過ごせた。
・車内が空いており間違いなく座れる事や運行時間が短い事が良かった。
・通常の路線バスと比べて 車内も広くて満足。
・車内は混雑なく快適だった。
・乗客定員が制限されていて、コロナ感染リスクが軽減できる。通勤時間も短縮できてストレスがあまりない。
・利用者も少なくコロナ対策になっているため。
・通勤時間が有効に使えるため。
決済方法について
・キャッシュレス(カード決済)が魅力的だった。オキカは持っているが、チャージする場所が問題で使いにくい。オキカがクレジットカードでスマホから気軽にチャージできれば解決できると思う。

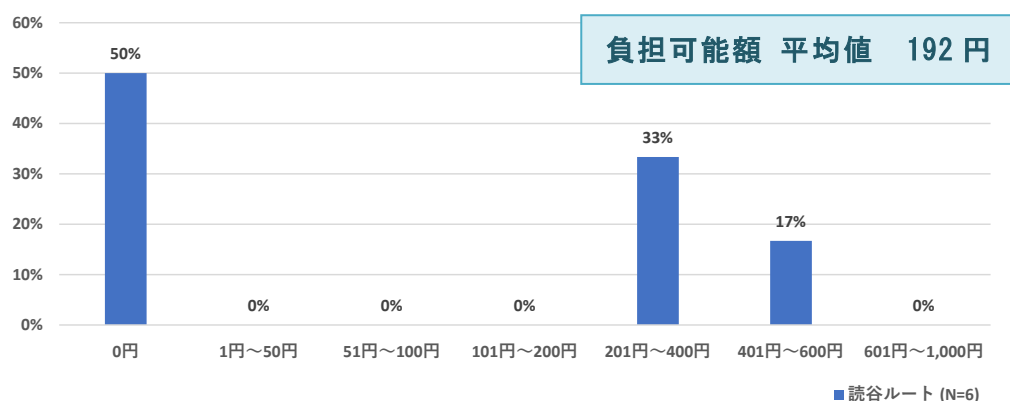
6) 既存路線バスの運賃からの負担可能額

負担額の全体の平均は、111 円であった。一方で、いずれのルートも約半数が 0 円（既存路線バスと同額）との回答だった。

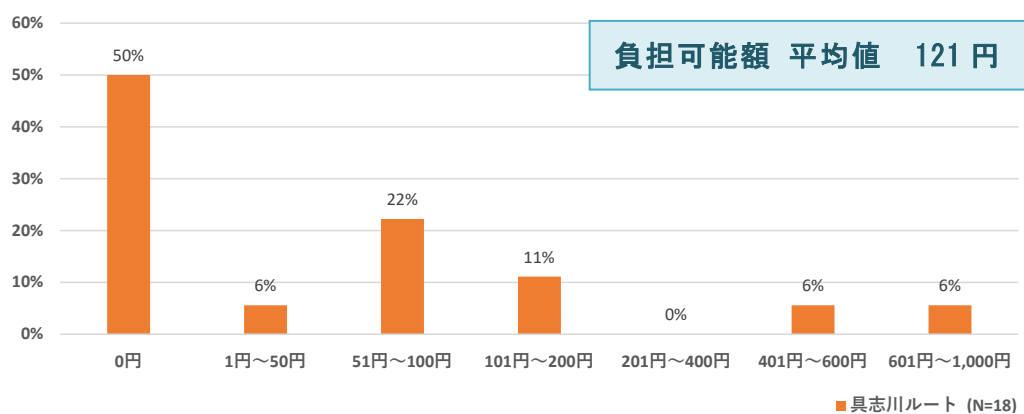
ルート別では、読谷ルートが最も高く 192 円、具志川ルートが 121 円であった。他ルートより距離が短く既存運賃も低い南城ルートは 38 円であった。



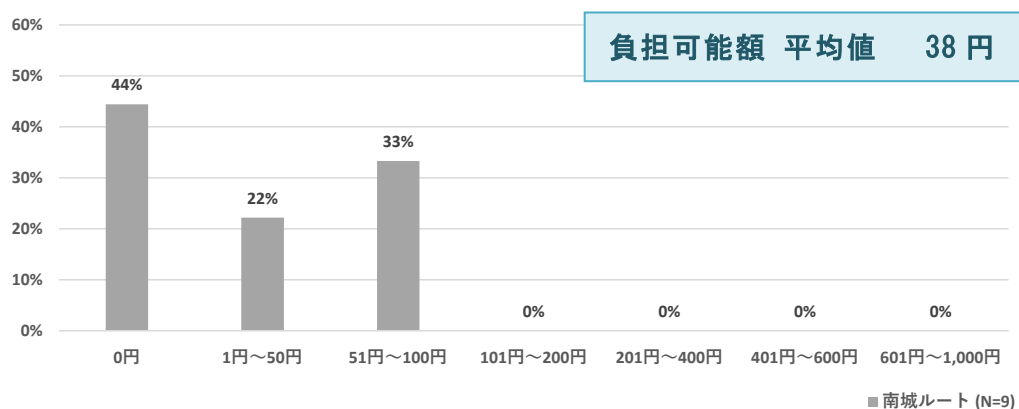
図表 96 既存路線バスの運賃を基準とした場合の負担可能額（全体）



図表 97 読谷ルートにおける既存路線バスの運賃を基準とした場合の負担可能額



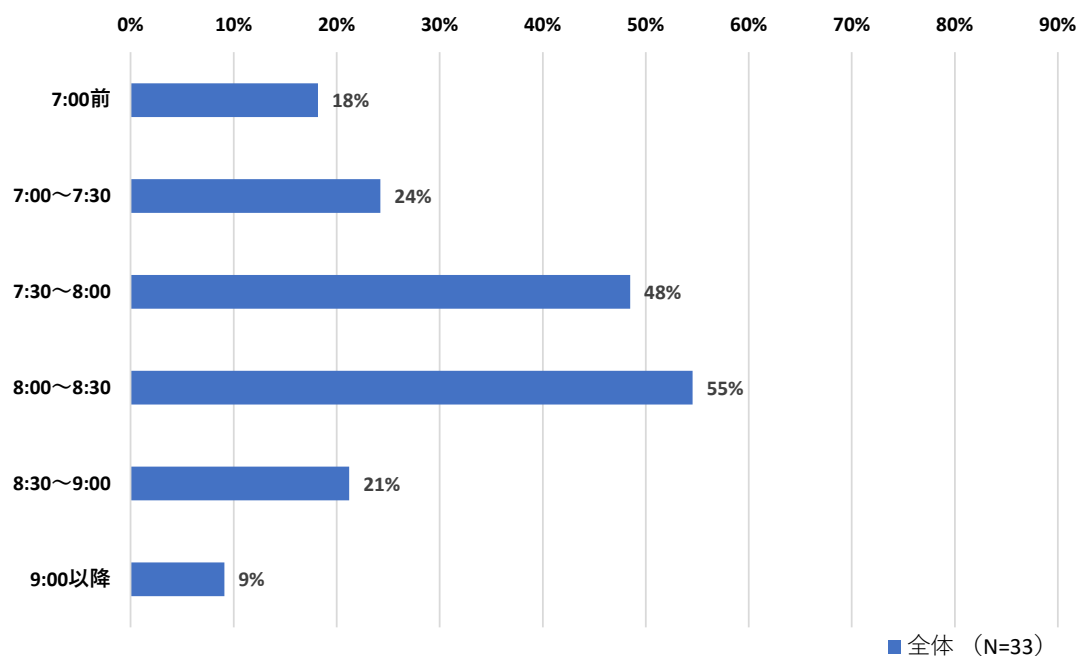
図表 98 具志川ルートにおける既存路線バスの運賃を基準とした場合の負担可能額



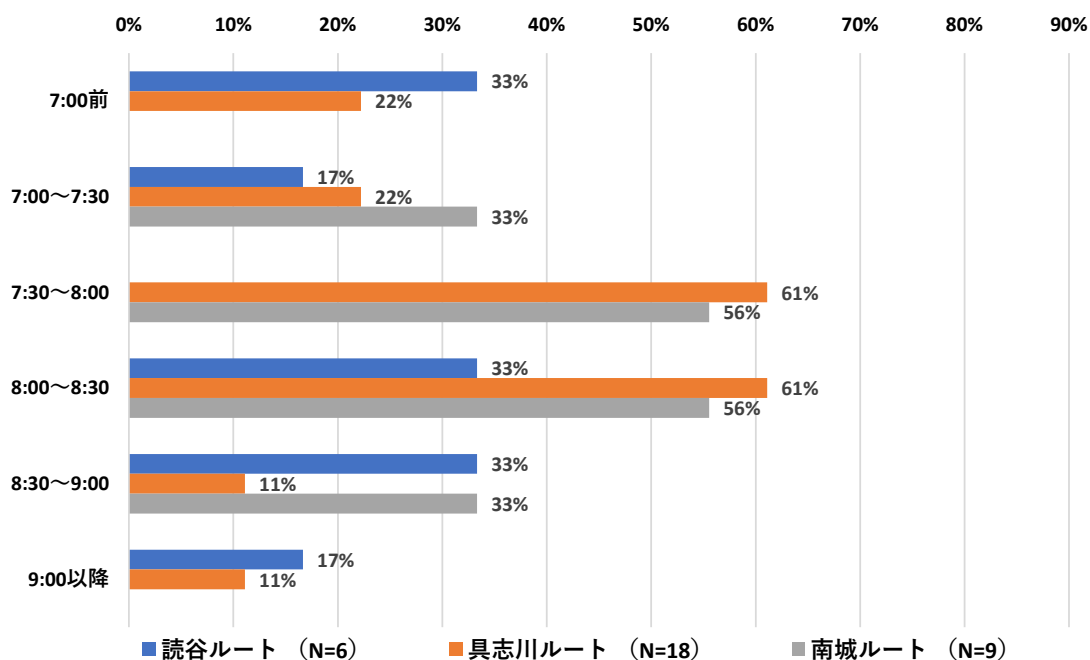
図表 99 南城ルートにおける既存路線バスの運賃を基準とした場合の負担可能額

7) 朝の出勤時における那覇市内到着の希望時間（複数回答）

朝の出勤時の那覇市内に到着して欲しい便については、全体では「8:00～8:30」が55%、「7:30～8:00」が48%であった。



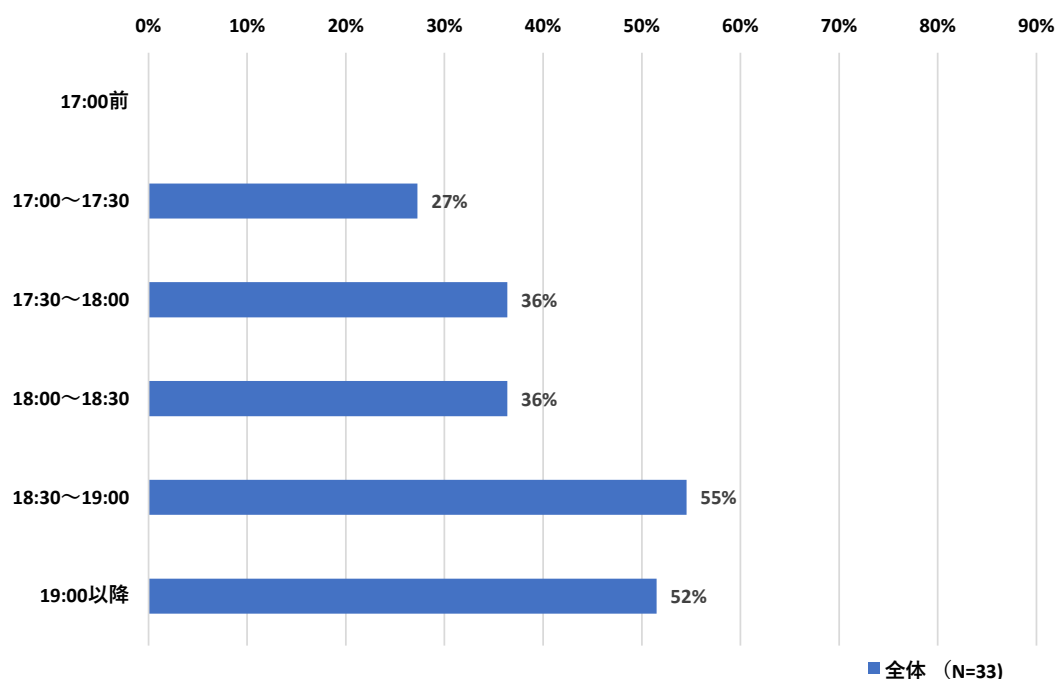
図表 100 朝の出勤時における那覇市内到着の希望時間（全体）



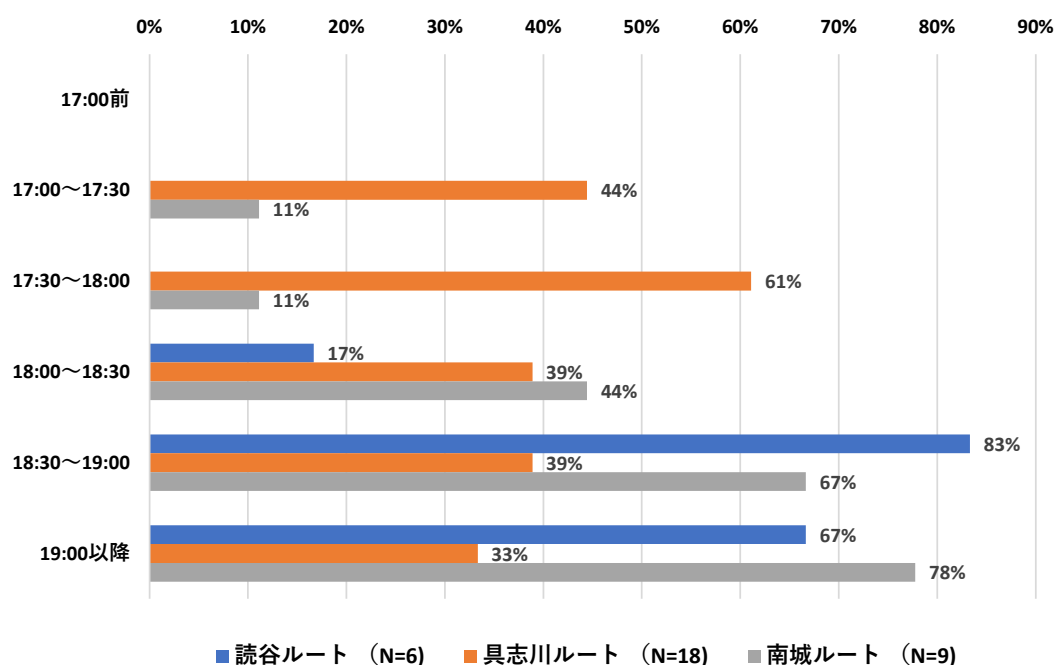
図表 101 朝の出勤時における那覇市内到着の希望時間（各ルート）

8) 夕方の帰宅時における那覇市内出発の希望時間（複数回答）

夕方の帰宅時では、那覇市内を出発する時間は全体では「18:30～19:00」が55%、「19:00以降」が52%であった。



図表 102 夕方の帰宅時における那覇市内出発の希望時間（全体）

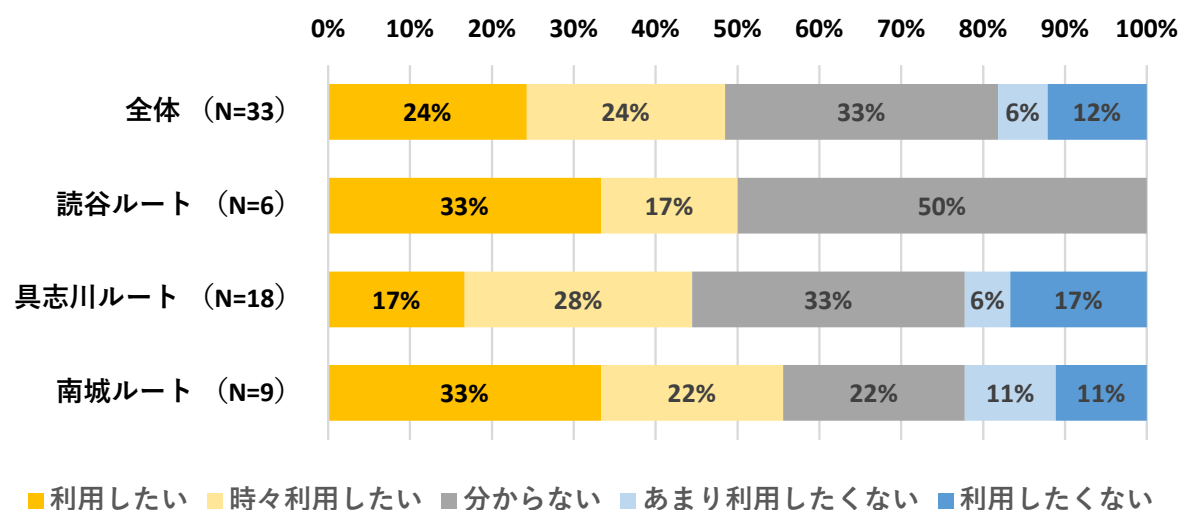


図表 103 夕方の帰宅時における那覇市内出発の希望時間（各ルート）

9) パーク & バスライドの利用意向（単数回答）

パーク & バスライドの利用意向について、全体では「利用したい」もしくは「時々利用したい」は約半数であった。

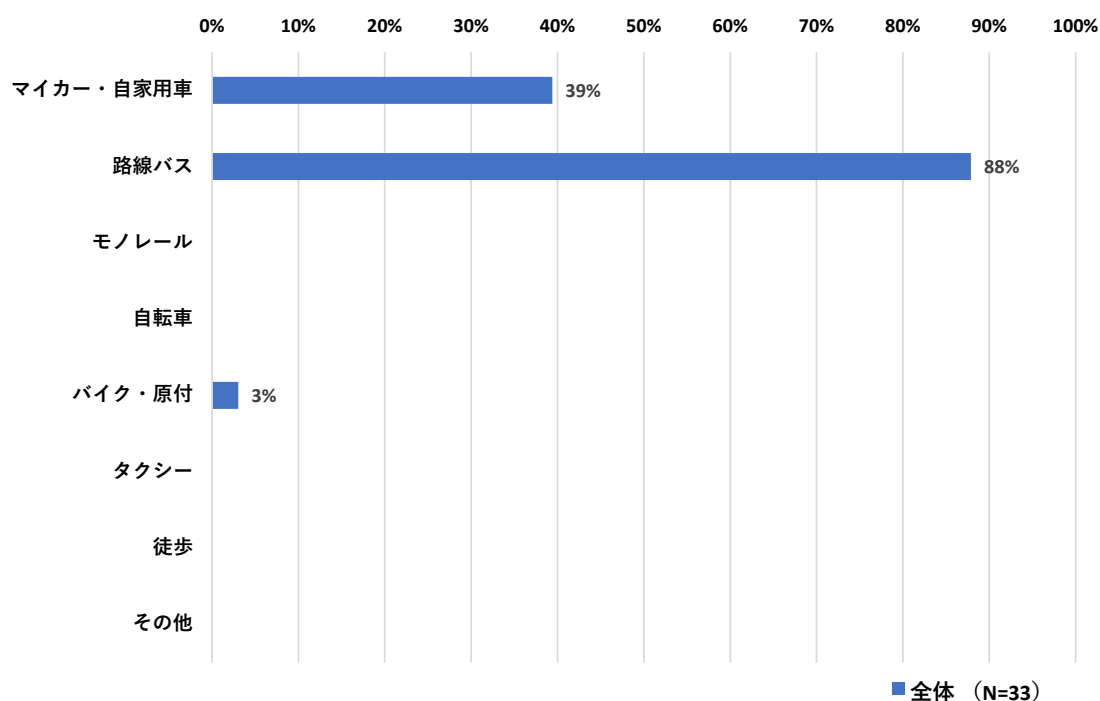
一方で、「分からない」と回答した割合は約3割程度であった。利用のイメージができていないためと推察される。



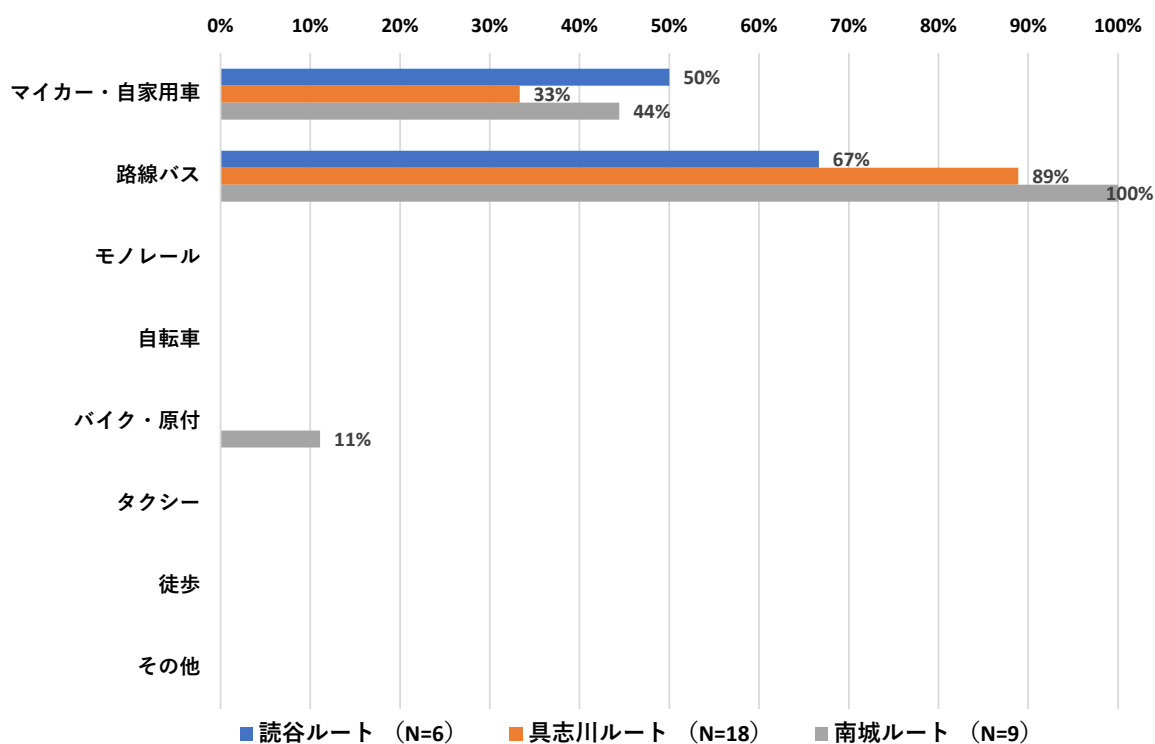
図表 104 パーク & バスライドの利用意向

10) 普段の通勤手段（複数回答）

普段の通勤手段については、全体では約9割が「路線バス」であった。本実証の参加者の多くは路線バス利用者であったことが推定される。



図表 105 普段の通勤手段（全体）

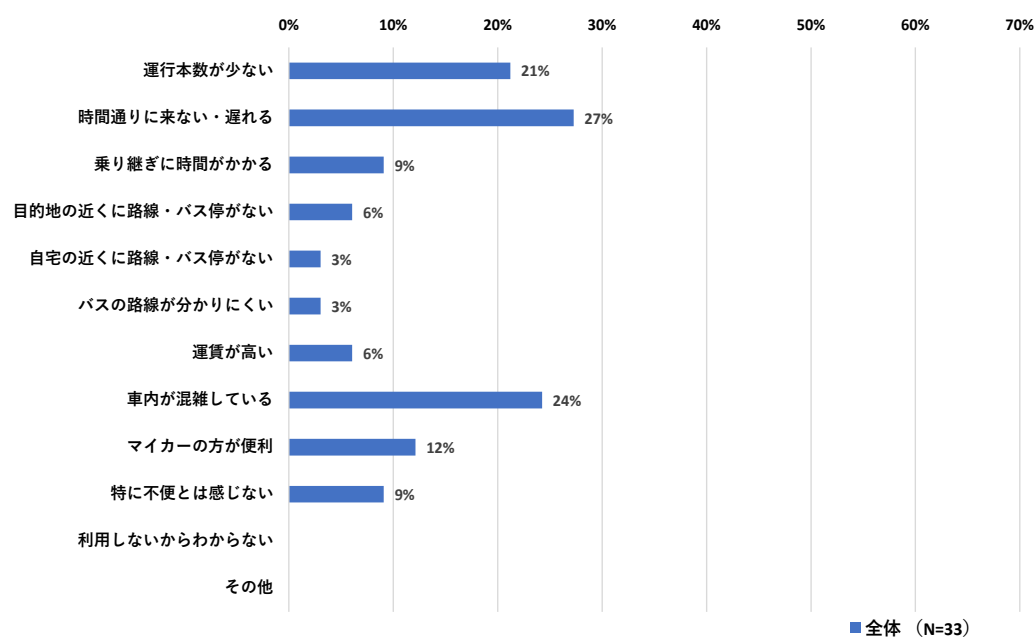


図表 106 普段の通勤手段（各ルート）

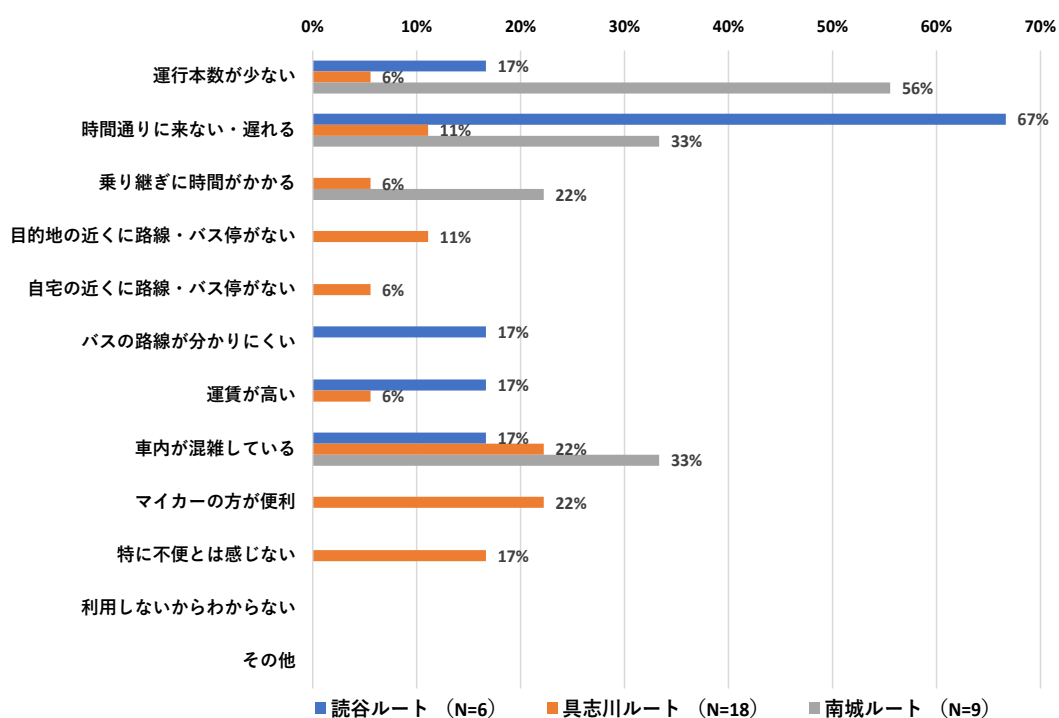
1 1) 普段、バス通勤をしない理由（複数回答）

バス通勤をしない理由については、全体では「時間通りに来ない・遅れる」が約3割と最も高かった。

ルート別では、読谷ルートは「時間通りに来ない・遅れる」が最も多く約7割、具志川ルートは「車内が混雑している」及び「マイカーの方が便利」が最も多く約2割、南城ルートは「運行本数が少ない」が最も多く約6割であった。



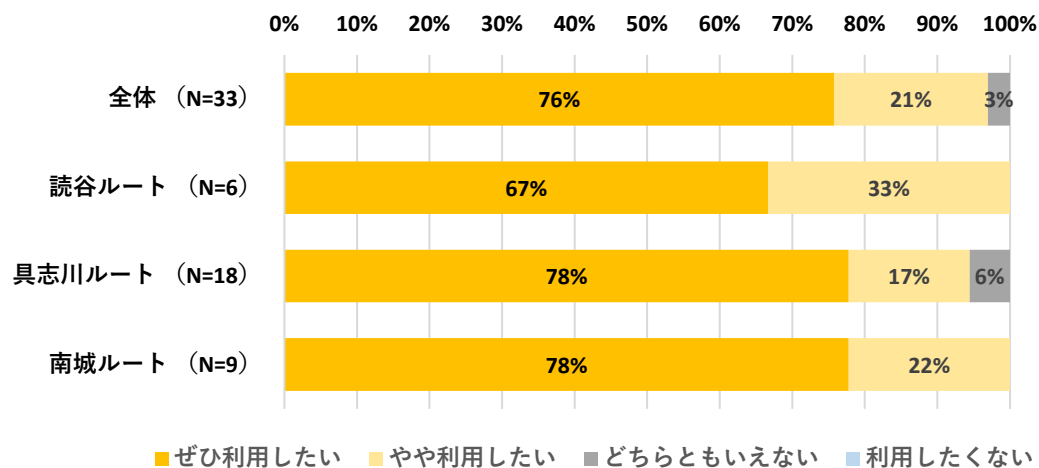
図表 107 バス通勤をしない理由（全体）



図表 108 バス通勤をしない理由（各ルート）

12) 本実証が本格運行した際の利用意向（単数回答）

本格運行した際の利用意向については、全体では9割以上が「ぜひ利用したい」もしくは「やや利用したい」であった。各ルートともに高い利用意向であった。



図表 109 本実証が本格運行した際の利用意向

13) 通勤ライナーのようなサービスに対する意見や感想（自由記述）

通勤ライナーのようなサービスに対する意見や感想の自由記述一覧を以下に示す。

図表 110 通勤ライナーのようなサービスに対する意見や感想の一覧

継続運行について
・路線バスとは違い、途中のバス停が少ない通勤ライナーはストレスフリーだった。是非、本格運行して欲しい。
・快適で早いのは良い点。
・快適だったので、今後も是非、継続して実施してほしい。
・とても快適なサービスだった。是非、今後も運行を希望する。
・通勤時間が長いため（1時間半～2時間）、通勤ライナーのような快適に通勤ができる手段があると非常に助かる。今後もぜひ運行してほしい。
・路線バスよりも座席が広くて、とても快適なので今後も利用したい。
・南城市から那覇まで通っているが混雑の状況で到着時間が変わる事があり困る事があったがこのライナーではそれが無いと期待出来る。
・通常の路線バスと同額運賃であれば利用したい。
・バスに乗っている時間も、バス停が限られている分短いため、普段遠くから通勤している身としては嬉しかった。
・通勤ライナーが通常運行されるのを楽しみにしている。
・情報収集が遅れ利用回数が少なかったが、ぜひ通常運行してもらいたい。
・非常に良い取組だと思った。
・継続してほしい。
・ぜひ定期運行してほしい。
事前予約について
・事前予約制について、最初は面倒だと感じたが、逆に予約制であったおかげで混雑することなく快適だった。感染防止の面からも安心して利用できた。
・事前予約の通勤バスは珍しく、予約することにより人数を制限できるのもよかった。
・南風原から空港に直行出来るのは大変便利だった。コロナ禍で出張がなくなってなければ、利用していたと思う。また、座席が予約出来て座れるので通勤時にも利用したくなる。
・予約しなければならない事が不便。
・事前予約なしでも気軽に利用できるようになればいい。
・帰りに予約しようとしたら、予約可能時間が過ぎていて、予約できなかった。
・帰る時間は仕事の進捗で不明確であるため、予約可能時間を利用バス停の到着予定時間の直前でも予約出来るようにして欲しい。
・予約しないと乗れないのが不便。バス内の快適さよりも利便性をよくして欲しい。
決済手段について
・前払いであるため、支払い時に車内でもたもたしないので、乗降がスムーズだった。
・職場でバス通勤の利用履歴を提出しないといけないため、通常のバスのように OKICA で

も決済できると、自身の利用履歴にも残るので助かる。
・OKICA が使えたら、利用客も増えると思う。
・予約の決済手段に paypay を採用してほしい。毎回クレジットカード番号登録は少し面倒だった。
・バスの車内にて、クレジットカード、IC カード、QR コードで運賃支払いができるようにして欲しい。
・WiFi がなくても、モバイルバッテリーがなくても、 クレジットカード決済があり、予約制で必ず座れ、2 席 1 名利用であれば、必ず利用する。
定期券の導入について
・既存の定期券を使えないのは、かなり致命的だったと思う。
・長崎バスのプレミアムライナーのように、座席指定料金を払えば定期券でも利用できるシステムにすべきだったと思う。予約システムに発車オーライネットを使っていた点は、素晴らしい。
・定期券利用者でも利用できる環境作りが重要である。
・路線バスと同額であれば定期を利用できるようにして欲しい。
時間帯・経路について
・具志川の基幹急行バスのように路線バスの急行という運用をしてほしい。移動時間も 1 時間程度なので、バス内の快適さはそれほど重要視しない。
・南城市の南側にもあると良いと思った。
・南城市コミュニティバス（N バス）との接続も考慮して欲しい。
・夜はもう少し遅い時間の便があると嬉しい。
・運行時間帯を検討して欲しい。
その他
・室内で流す音楽は朝のカフェのようなジャズの BGM 等だと良い。好き嫌いもあまりなさそうであるため。
・沖縄市から空港直行の路線バスは便利だった。
・読谷～北谷はマンションの建設も盛んになっているようなので、不動産（移住者や那覇からの誘致）・勤務先・バス会社が一体となって動かないと定着しないサービスだと感じた。

14) バス通勤をするためにどのような改善が必要だと思うか

バス通勤をするために必要な改善に関する意見の一覧を以下に示す。

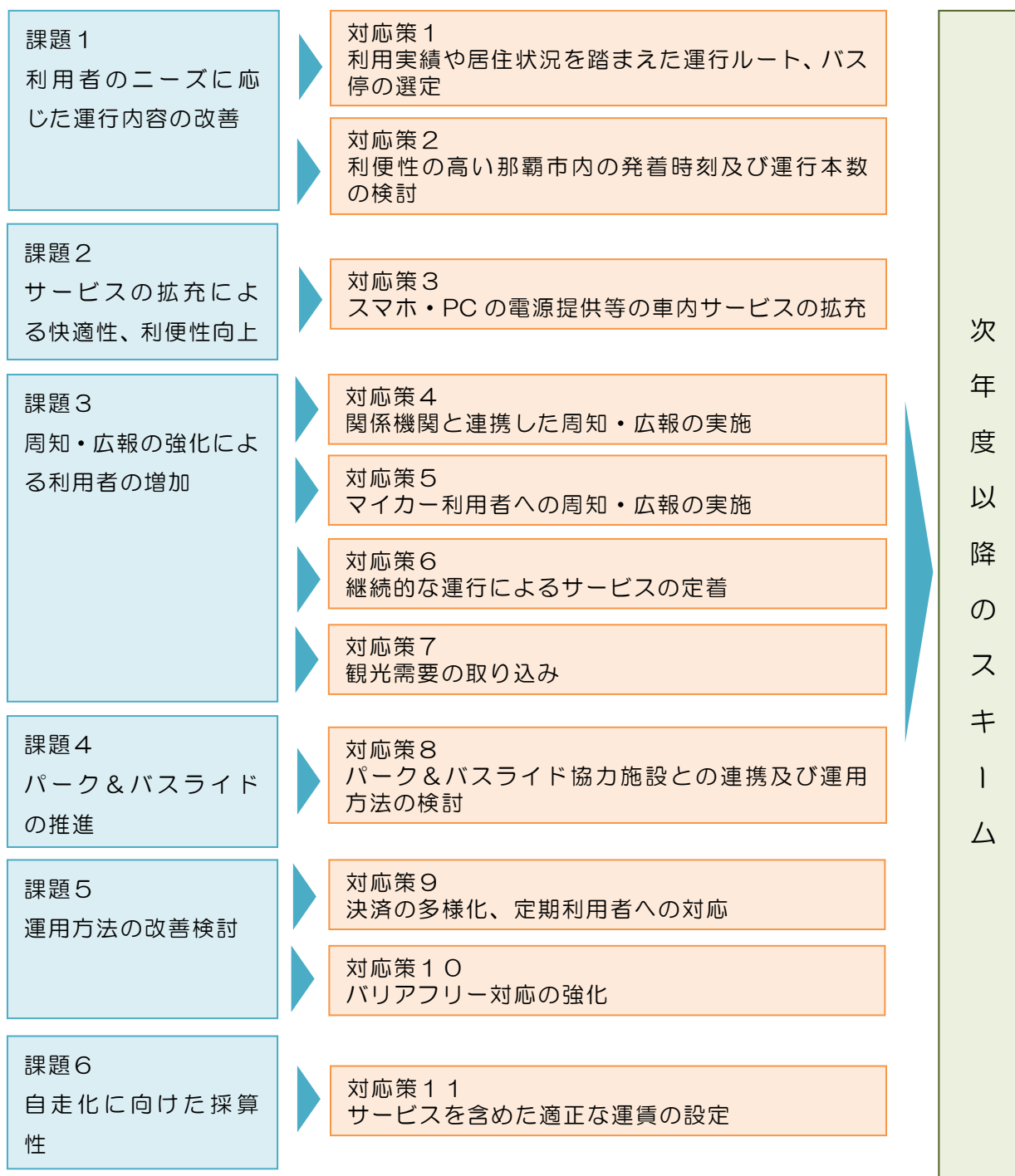
図表 111 バス通勤をするために必要な改善に関する意見一覧

運行時間（定時運行）について
・バスは時間通りに来ない／着かないというイメージが強いため、基幹バスの運行を増やすなど改善する必要があると思う。
・バス専用レーンなどによる、時間の正確性の向上。
・バスレーンの延長、通勤時間における那覇市内へのマイカー侵入禁止等の規制強化。
・定時運行が重要である。
運行時間（速達性）について
・長距離通勤者にとって、既存の急行バスは助かるが、より停車バス停を減らして、さらに時短した特急バスがあると利用者も増えると思う。
・速達性の向上が重要である。基幹急行バスを全日運行とし、毎時2本間隔で走らせる。
・また、77番を全便安慶名まで急行にしたらよいのではないだろうか。
運行経路・運行本数について
・那覇バスターミナルから、退勤者が多い時間帯に適切な本数のバスが無い。18時台の南城市方向下りは、かなり混雑する。
・「通勤」とは異なるが、自身は長期ワーケーションのため、読谷から空港へのアクセスが良いことを望んでいる。
・沖縄市から空港直行の路線バスの本数が少なく乗り継ぎになってしまう。
・時間帯によってバスがない場合があるのでその調整が重要。
運賃について
・安価な料金設定。
・運賃をもっと安くすること。
割引や定期利用について
・OKICAを利用した乗り継ぎについては、乗り継ぎ割引の導入。
・乗り継ぎ割引の導入。
・勤務先との提携、またその提携による特別な回数券などの発行など、あらかじめ利用者を確保する必要があると思う。
・通勤手当の全額支給。
・共通定期券の拡大。現在は共同運行路線のみで、沖縄市や与那原方面の人は定期にすると発行したバス会社にしか乗れず、通勤通学時に来たバスに乗れず見送らないといけない。
車内環境について
・バス車内の広さなどの環境が重要。
・事前予約が必要かもしれないが、バス内での、個人スペースの確保、足や手を伸ばせる快適さがあれば、ストレスがなく嬉しい。
・快適な空間を重視している。

・運行時間と車内環境を重視している。
事前予約について
・定員予約制は非常に良いと思う。本数を増やしてもらいたい。
パーク&バスライドについて
・パーク・アンド・ライドのようにバス停までの移動が楽であることが重要。 ・車利用者の駐車場確保は、必要だと思うので継続して欲しい。
運転技術について
・昇降しやすい場所にバスを寄せてくれるかなど丁寧な運転が重要である。
その他
・車や電車とかだと、急な腹痛で下車し、トイレに駆け込むことができたりするが、バスは難しい。通勤ライナーのようなバスなら、トイレ付きバスだとよい。 ・利便性の向上と、バス利用によるインセンティブが重要である。

2.4 課題整理、次年度以降のスキームの検討

本実証の実施結果や効果検証の結果より確認できた課題について整理を行い、課題に対する対応策の検討を行った。これら課題や対応策を踏まえ、次年度以降のスキームの検討を行った。下図では課題の整理から対応策、スキームまでの検討の関係を示す。次頁以降では課題の整理より検討結果を記載する。



図表 112 課題、次年度以降のスキームの検討概要

2.4.1 通勤ライナーに係る課題整理

本実証の実施結果や効果検証より明らかになった課題について以下に示す。

課題1 利用者のニーズに応じた運行内容の改善

- ◆本実証の利用者アンケートでは設定した運行ルートやバス停については概ね高い満足度となった。一方で、各ルートや各バス停では利用者数に偏りがあった。また、運行本数に関する満足度は低い結果となった。
- ◆本実証では前年度の実績等を踏まえた運行内容を検討・設定したが、引き続き利用者のニーズを踏まえた運行内容（ルート、バス停、時刻、本数等）に改善していく必要がある。

課題2 サービスの拡充による快適性、利便性向上

- ◆本実証では快適性、利便性向上のため、フリーWi-Fiの設置やモバイルバッテリーの貸し出し、車両の位置情報の発信等を行った。
- ◆フリーWi-Fiや位置情報発信については、利用率も高く、一定の満足度を得た。一方で、モバイルバッテリーの貸し出しについては利用率が低く、トイレ等のように追加の車内サービスを求める意見も確認された。
- ◆サービスの拡充に向けて、コストや運用面も勘案しつつ検討を行う必要がある。

課題3 周知・広報の強化による利用者の増加

- ◆本実証では、那覇市内の企業、自治体、商業施設等を通じて幅広く周知・広報を行ったが、延べ利用者は224名、1日あたりの平均利用者は約11名と課題の残る数字となった。
- ◆一方で、一人あたりの利用回数については、4回以上利用が35%であり、ターゲットに認知されれば一定の需要は見込めることが確認された。
- ◆以上より、継続実施によるサービスの認知や関係機関と通じた周知・広報により認知を拡大させ、利用者増を図ることが重要である。
- ◆その他、観光客の利用も一定程度確認されているため、ホテル等と連携した観光需要の取り込みも重要である。

課題4 パーク&バスライドの推進

- ◆本実証では、自治体や商業施設と連携し、パーク&バスライドの実施を行ったが、利用は数名と僅かとなった。また、アンケート調査では、パーク&バスライドの利用意向については「わからない」が最も多く、利用イメージの普及が必要と考えられる。
- ◆一方で、渋滞解消や商業施設への立ち寄り増加につながる可能性があるといった前向きな意見を協力施設からはいただいております、今後も自治体や商業施設と連携し、検討していくことが重要である。

課題5 運用方法の改善検討

- ◆本実証では、事前決済・予約に係るシステム導入やバリアフリー対応（障がい者割引の設定等）を行った。
- ◆実証期間中は、事前決済・予約の運用については滞りなく実施できたが、利用者からは決済方法の多様化（例：交通系 IC カード、QR 決済等）や定期利用に関する意見があがっており検討が必要である。
- ◆また、本実証で用いた車両は観光貸切タイプの車両であり、サポートが必要な方が乗降する際にはドライバーの協力や機材の使用が必要となるため、バリアフリー対応の強化についても検討が必要である。

課題6 自走化に向けた採算性

- ◆本実証では、既存路線バスと同額とし実証を行ったが、今後、自走化に向けては、本実証にて得られた運賃負担可能額やサービスに係るコスト等を踏まえて、採算性について検討を進める必要がある。

2.4.2 課題に対する対応策の検討

前述にて整理した課題に対する対応策を以下に示す。

対応策1 利用実績や居住状況を踏まえた運行ルート、バス停の選定

- ◆本実証では、運行ルートやバス停ごとに利用者数の偏りが確認されたため、利用実績や居住状況を踏まえた運行ルート、バス停の選定が重要である。
- ◆既存路線のバス停の利用実績や居住状況等を踏まえ、ニーズの高いバス停の設定について検討すること等が必要である。

対応策2 利便性の高い那覇市内の発着時刻及び運行本数の検討

- ◆改善要望が多かった運行時刻及び本数については、採算性も踏まえながら、利便性の高い那覇市内の発着時刻や運行本数となるよう検討する必要がある。
- ◆特に夕方（退勤時）は朝方（出勤時）とは異なり残業の有無等によって利用者の求める時間帯は分散しているため、既存路線バスへの代替可能性も含めて検討する必要がある。

対応策3 スマホ・PCの電源提供等の車内サービスの拡充

- ◆本実証にて実施したモバイルバッテリーの貸し出しは利用率が低かったが、依然として、スマホ・PC等の電源提供を求める意見は多い結果となった。本実証のモバイルバッテリーの貸し出しの利用率の低さは利用方法が不便、若しくは利用の周知が行き届いていなかった可能性がある。
- ◆以上より、今後はモバイルバッテリーの貸し出しではなく、コンセント等による電源提供等の検討が必要である。
- ◆また、本実証の利用者アンケートでは、読谷や具志川といった長距離を通勤する際にトイレを求める意見が確認された。現状、車内トイレの導入は難しいため、運行ルート沿いの利用できるトイレや施設の情報発信や、再乗車を認める運用等、代替案を検討することが重要と考えられる。

対応策４ 関係機関と連携した周知・広報の実施

- ◆通勤ライナーの認知向上に向けては、出勤先の企業、ルート沿いの自治体、商業施設等といった関係機関と連携した効果的な周知・広報が必要である。
- ◆また、上記の関係機関からの発信の他、新聞・テレビ、わった～バス党等といった多角的なメディアからの発信の他、SNS を通じて今回実証で得られたような利用者の感想等も含めた発信も重要である。

対応策５ マイカー利用者への周知・広報の実施

- ◆本実証では、普段の通勤手段が路線バスである割合が高く、マイカー利用者の割合は少ない結果となった。
- ◆マイカー利用者の公共交通転換に向けてはニーズの把握を行うとともに、マイカー利用者に対して効果的な周知・広報を行うことが必要である。

対応策６ 継続的な運行によるサービスの定着

- ◆本実証では、昨年度より運行していた「具志川ルート」及び「南城ルート」では、今年度より新しく設定した「読谷ルート」より利用者数が多い結果となった。
- ◆以上より、通勤ライナーの認知向上については、継続的な運行によるサービスの定着が重要と考えられる。

対応策７ 観光需要の取り込み

- ◆本実証では、一部観光客の利用もみられ満足度も比較的高かった。
- ◆また、観光客は手荷物が多いことから、混雑が予想される通勤時間帯においては、本実証で用いた観光貸切タイプへの利用ニーズは高いと考えられる。
- ◆以上より、ルート沿いのホテル等と連携した観光需要の取り込みを狙った周知・広報についても取り組む必要がある。

対応策８ パーク＆バスライド協力施設との連携及び運用方法の検討

- ◆本実証ではアンケート結果より、パーク＆バスライドの利用は少ない結果となったが、自由意見等から潜在的なニーズは一定程度あることが確認された。そのため、通勤ライナーに限らず、既存路線バス利用者も含めて、引き続き施設側と同サービスの実現に向けて運用や費用について協議を行っていくことが重要である。
- ◆また、運用方法については、本実証では前日までの電話予約を基本としたが、利用しにくいことが予想されるため、運用の見直しの検討も必要である。
- ◆その他、アンケート結果では、パーク＆バスライドの利用イメージが定着していないことが想定されたため、利用イメージの普及も必要である。

対応策 9 決済方法の多様化、定期利用者への対応

- ◆本実証では、利用した予約システムの制約からクレジットカード及び d 払いのみの決済方法として運用としたが、利用者からは現金や QR 決済、交通系 IC カード等の決済方法の多様化を求める意見が確認された。
- ◆導入コストや運用面での検討を行いつつ、決済方法の多様化の検討を進めることは利用者の利便性向上の観点から重要である。
- ◆また、定期利用者に対しても座席指定や追加サービス負担額のみを支払う等、柔軟な対応が求められる。

対応策 10 バリアフリー対応の強化

- ◆本実証で用いた車両は観光貸切タイプの車両であるため、サポートが必要な方が乗降する際には、通常路線バスの使用車両（低床式タイプ）よりもドライバーの協力や機材の使用が必要となることが予想される。
- ◆以上より、混雑が予想される通勤時間帯においても、円滑な対応ができるようドライバーへのバリアフリーに対する教育や負担軽減を図る機材等の導入の検討が必要である。

対応策 11 サービスを含めた適正な運賃の設定

- ◆本実証では、通勤ライナーの快適性・利便性向上のため、2 席 1 名利用やフリー Wi-Fi の設置等をはじめとして各種サービスを実施した。
- ◆利用者からの評価と採算性を踏まえたうえで、自走化に向けた運行内容や上記のサービス内容の検討を行うことが重要である。
- ◆また、本実証のアンケート調査結果では、既存バス路線を基準として負担可能な追加運賃の確認を行った。
- ◆自走化に向けた運賃の検討については、アンケート結果も踏まえて、採算性を踏まえたうえで、適正な検討・設定が重要である。

2.4.3 次年度以降のスキームの検討

本業務では、昨年度結果を踏まえて、那覇市中央部地域への通勤客をターゲットとして、「読谷ルート」、「具志川ルート」、「南城ルート」の3ルートを設定し、時間短縮、快適性を狙った通勤ライナーの実証を行った。

本実証の結果、延べ224名の利用があり、各種データやバス事業者等の意見を得ることができた。

例えば、利用者からはアンケート結果にて確認されたように通勤ライナーは時間短縮や快適な通勤に役立ったとの意見も確認され、また、一人あたりの利用回数も4回以上の利用が35%であることなど、本実証は一定の利用者のニーズを満たせており、認知が進めば利用者も増加することが想定された。

一方で、課題整理にて確認したように本実証では運行内容やサービスをはじめとして、引き続き対応していく必要のある課題がある。

次頁では実証を通じて評価された点（継続すべき点）、確認した課題及び対応策を踏まえたうえで検討した次年度以降における通勤ライナーのスキーム（事業計画）を示す。

図表 113 通勤ライナーの次年度以降のスキーム

基本方向 (コンセプト)	・今年度行った実証を踏まえて、必ず座れる、快適、時間短縮を基本方向(コンセプト)とする。
対象ターゲット	・本島中南部から那覇市中央部地域への通勤客を継続して主なターゲットとして設定。 ・また、ホテル等と連携し、観光客もターゲットとして設定。
運行内容 (ルート、バス停、時刻、本数等)	・運行ルートやバス停は利用実績や居住状況を踏まえ検討。 ・退勤時(夕方)の運行本数や運行時刻については利便性や既存路線バスの運行状況等を踏まえて検討。
使用車両及び 座席利用	・使用車両は観光貸切タイプにて継続実施。 ・2席1名利用については快適性や感染症対策につながっているが、情勢や採算性を踏まえて検討。
車内サービス	・利用割合の高いフリーWi-Fiは継続実施。 ・ニーズの高いスマホの電源等の提供は運用(使いやすさ)や費用を検討し導入を検討。 ・現在位置情報の発信は利用割合、評価ともに高いため継続実施。 ・ルート沿いのトイレ情報や再乗車の運用について検討。
周知・広報	・サービス定着に向けた継続的な運行の実施。 ・関係機関と連携した周知・広報の実施。 ・マイカー利用者に向けた周知・広報の実施。
パーク&バスライド	・潜在的なニーズが高いことが想定されるため、パーク&バスライドは継続実施。 ・利用促進のため、周知広報の強化及び利用しやすい運用方法を施設側も含めて検討。
運用方法	・事前予約・事前決済は決済の多様化等、可能な範囲で対応を行い実施。 ・定期利用者の利用方法についても検討。 ・バリアフリー対応の強化について検討。
採算性・運賃	・各サービスへの評価や採算性を元に運行内容やサービスについて検討。 ・アンケート調査結果や採算性を踏まえ適正な運賃を検討。