

## 第2回 中城村地域公共交通協議会 議事録

日時	平成26年10月27日(月) 午後2:00~3:30	
場所	吉の浦会館 別棟会議室2階	
出席者	①比嘉 正豊【会長】 ②成田 佳奈子 ③古堅 宗安 ④嘉数 登 ⑤照屋 悟 ⑥仲村 守(随行:玉城 謙) ⑦真栄城 朝雄(代理:大城 幸和) ⑧幸喜 信明(随行:比嘉 良尚) ⑨慶田 佳春 ⑩新垣 茂樹	⑪神谷 大介 ⑫伊佐 正隆 ⑬喜屋武 貞夫 ⑭新垣 和昭【監事】 ⑮小橋川 美鈴 ⑯安里 初美 ⑰知花 重夫 ⑱神谷 眞行 ⑲大浦 弘志(随行:儀間 翼)
欠席	①東盛 政行【副会長】	②比嘉 武範
事務局	①中城村 企画課 課長 与儀 忍 ②中城村 企画課 係長 金城 勉 ①昭和株式会社 佐藤 亜世 ②昭和株式会社 川本 莉菜子	

会場の様子



## 1. 開会

- ・会長の挨拶

## 2. 協議事項

### (1) 実証運行計画の策定

- ・今回協議会までにおける関連機関との事前調整の概要を村より報告
- ・「資料① 実証運行計画（案）」及び「参考資料① コミュニティバス運行時刻表」、「参考資料② 運賃の考え方」について昭和(株)より説明
- ・質疑応答

#### 《質疑応答内容》

委員 ㊟	<p>資料①3 ページ目の朝便は片道運行で回送して戻るということでよろしいか。</p> <p>4、5 ページ目のルートが津覇～当間、当間～久場において東陽バス 30 番とかなり競合しているが、既存路線バスとコミュニティバスの運賃の差はどのようになっているのか、既に東陽バスと調整は済まされているのか。</p> <p>次に、13 ページ目の運行主体について、「一般旅客貸切事業」は名称が誤っているのではないか。また、タクシー事業は一般貸切旅客事業ではないと思われる。</p> <p>最後に、13 ページ目では許可申請が「21 条」となっているのに対し、14 ページ目では「4 条」となっている。許可申請の方法の確認が必要なのではないか。</p>
事務局	<p>朝便は片道運行である。</p> <p>競合する区間、運賃については事前にバス事業者へ説明、事前調整を行った。運賃について、参考資料②3 ページ目を参照し、移動の中心を中城村役場として考えると、路線バスの運賃は、南は伊集からだ 160 円、北は久場からだ 190 円となっており、コミュニティバスの方が高くなっている。一方、村の最北のバス停である久場崎からでは路線バスが 270 円で、コミュニティバスより 70 円高いが、頻度等の運行サービスが高い。コミュニティバスは頻度が低く、あくまでも路線バスを利用できなかった人を運送することを想定しており、積極的に路線バス利用者を奪うことはないと考え、運賃設定はわかりやすい一律制で 200 円としてお願いしている。なお、コミュニティバスで平坦地区の最北から最南をすることは、乗り継ぎが必要であり、乗り継ぎしても 2 時間ほどかかるため、実質利用不可能となっている。</p> <p>デマンドタクシーの許可申請について、まずこれまでの経緯として、デマンドタクシーの運行を、村内に所在している唯一の地元タクシー事業者へ委託するように進め、当初は 4 条許可の取得を検討していたが、事業者の都合により 4 条許可の取得及びデマンドタクシーの運行が行えない結果となった。これから新たに委託先となるタクシー事業者を選定し、4 条許可を取得するには期間的問題があることから、実証運行については、21 条許可を取得し運行する運びとなった。</p>

- 委員 ⑨ デマンドタクシーの運行主体について、タクシー事業者であれば乗用旅客事業であり、「一般旅客貸切事業」は誤りではないか、という意見である。
- 事務局 21 条許可を取得できるのが貸切旅客事業となっているため、タクシーつまり乗用旅客事業者ではなく、貸切旅客事業者への委託を検討している。
- 委員 ③ その見解には誤りがある。21 条許可は、貸切旅客事業者や乗用旅客事業者が、一時的に乗合旅客事業を行うことに対し、4 条許可の乗合よりも手続きを簡略化することである。中城村においては、本年度はタクシー事業者によるデマンドタクシーの実証運行であるので、21 条による乗用旅客事業者への乗合許可となるため、「貸切」という文言は適切ではない。
- 事務局 助言いただいた通りに修正する。なお、資料①14 ページ目の「4 条許可」については、本格運行を行う場合には 4 条許可を取得しなければならないと認識しており、このように記載している。ただし、本年度の実証運行においては、当初想定していたタクシー事業者への委託が困難になったことから、助言いただいた通りの手順で 21 条許可申請を進める。
- 委員 ⑨ 資料内の文言の訂正も願います。
- 事務局 了解した。
- 委員 ⑦ 資料①6 ページ目について、予備車両は村所有マイクロバスとして運行上問題ないのか。
- 委員 ③ 村所有車両を活用する場合、バス事業者が運行委託を受け、事業計画の変更とかたちで譲渡の手続きを行っていけば問題ない。なお、車両は緑ナンバー（事業用）でなければならない。
- 委員 ⑦ 村所有マイクロバスは白ナンバー（自家用）なのか。
- 事務局 村所有マイクロバスは白ナンバーであり、現状として緑ナンバーの車両を用意できないため、運行委託事業者へ予備車両を用意してもらうこととなる。資料の文言を訂正する。
- 委員 ③ デマンドタクシーの運賃を 300 円と設定しているが、タクシー事業者とは調整したのか。
- 委員 ⑬ 大まかな話は伺ったが、課題はあると思われる。
- 会長 当初想定していた事業者への委託が困難となったことから、これから近隣市町村の事業者も含め再調整していく考えである。
- 委員 ③ 運賃 300 円で同意されたということで良いのか。
- 委員 ⑬ 地元タクシー事業者が承認していれば、問題ないと思われる。
- 委員 ⑧ 資料に記載されている内容は、本格運行に向けた設定で、ルートについては、本格運行までということである程度理解しているのだが、運賃についても、本格運行に向けてこの料金で設定していく考えなのか。
- 事務局 現段階では、できれば本格運行もこの運賃で設定したいと考えている。実証運行の結果において、事業者からの意見を伺い、既存バス事業への影響が明らかに大きいと判断された場合には、見直すこともあり得る。

- 委員 ⑧ 実証運行では補助を活用しているかと思われるが、本格運行になった場合には、赤字が膨らむと考えられる。資料①8 ページ目にある「国の公共交通確保維持改善事業の補助」は、本格運行になった場合でも活用可能なのか。
- 事務局 資料①8 ページ目のコスト試算は、本格運行時を想定している。
- 委員 ⑧ 本格運行後、永久に活用できる補助なのか。事業者として本格運行後、途中で廃止となることは避けたい。補助が確実に活用できるものとして、計画している路線が永久に続けられると見込んでいるのか。
- 会長 コスト試算する上で、活用できる補助制度を示している。補助が活用できなかった場合の赤字は村が負担することとなる。村の負担が困難な場合は、運行を維持するために運賃の値上げ、または廃止ということもあり得る。コストは利用数に影響されるため、まずは実証運行を行い利用数を把握する考えである。あくまで実証運行においてこの運賃で行いたいと考えており、一度村民に提示してしまうので、本格運行で運賃を変更するのは難しいと考えられる。本日の資料内のコスト試算は大まかな見積りである。補助の活用は国との協議や事業状態によって変わってくると思われる。
- 事務局 方向性としては会長が述べた通りであるが、補助を活用するためには、その制度に沿った運行を行わなければならない。また活用できても赤字全額ではない。事業計画するうえで、現行通学バスが年間 1,300 万円の事業費で運行していることを参考にした。現段階において、本格運行はコミュニティバスとデマンドタクシーの両方を導入することを想定し、計画上では村の負担額が年間 1,300 万円となっており、現行通学バスの事業費と同等の負担額であることから、継続的に運行できる計画であるとみている。
- 委員 ⑨ 資料①8 ページ目の年間運行経費について、年間での費用をみているので「現状で 95 万円/月」との表記は、年間表記に統一したほうが分かりやすいため、そのように修正していただきたい。
- 事務局 了解した。
- 委員 ⑩ 参考資料②5 ページ目の年間利用数予測の小学生について、現行通学バスから小学生の利用者をとることにならないのか。
- 事務局 現行通学バスとコミュニティバスとでは運行しているルートが全く異なるため、利用者をとるということはない。現行通学バスは台地地区から中城南小学校へのルートで運行しており、コミュニティバスは平坦地区の 2 つの小校区を運行している。
- 委員 ⑪ 参考資料②におけるコミュニティバスとデマンドタクシーの年間利用数予測は、両方の運行による影響を考慮していないので、ダブルカウントしているのではないか。
- また、7 ページ目の表より、利用者の多くを学生と見込んでいるが、琉大附属学校の小学生と中学生をみると、6 学年ある琉大附属小学生の利用が年間 2,800 人に対し、3 学年の琉大附属中学生の利用が年間 5,600 人となっており、一般的に考えると、特殊な値となっている。参考にした年度の生徒数が例年と違っていたかもしれないため、数年間の生徒数をもとに算出したほうが良いと思われる。琉大附属学校に限らず、学生の算出についても同様に算出した

ほうが無難だと思われる。そのうえで、さらに高齢者への周知を図り、利用者を増やしていかないと、運営は難しいと思われる。

資料①12 ページ目のデマンドタクシーのオペレーターについて、オペレーターの手配はタクシー事業者へ委託するのか、または村がするのか。予約受付時間は7時からとなっているが、その時間からオペレーターが必要なのか。また1人で見込んだとすると7時から17時まで休憩がとれないのではないのか。

最後に、運賃について、本格運行で設定する運賃は実証運行で設定したものから値上げすることは難しい。利益が最大になる運賃がいくらなのか試算してから十分検討して設定したほうが良いと思われる。

事務局 コスト試算について、ご指摘があったように検討してみる。

オペレーションの方法について、ITシステムを導入しないオペレーションとして、村内を熟知した地元タクシー事業者へ運行を委託し、電話で予約対応をするオペレーターを村またはタクシー事業者が用意すれば、タクシー事業の延長で運行可能と考えていた。地元タクシー事業者への委託が困難になったことから、近隣市町村のタクシー事業者へ運行を委託するが、予約対応、リスト作成、ルート設定はシルバー人材等の村を熟知している方をサポートに入れる考えである。オペレーターは2シフト制で交代してもらう想定である。

補足として、年間利用予測ではコミュニティバスとデマンドタクシーをダブルカウントしている。本格運行の際に、両方運行することが適切なのか検討する必要があると認識しているが、実証運行においてはどちらの形態を利用者が選択するのかを把握したいため、両方を運行する。コスト試算では、本格運行においてどちらか一つの形態を運行した場合を想定して試算しており、両方運行させた場合の赤字は、それぞれの赤字を足し合わせた金額とはならないということをご了承いただきたい。

また、利用予測において、本格運行で琉大構内まで運行した場合やコミュニティバスが定着すれば、高校生の利用が増えることが見込まれるが、本日の資料では、昨年度の実証運行の数値を基にしているため、控えめな結果となっている。今後、北中城に大型ショッピングモールが完成すれば、普天間から路線バスに乗り継いでいくことも可能であることから、さらに利用者を見込める可能性があると思われる。

委員 ② 資料①8 ページ目においても、14 ページ目と同様に「補助を受ける場合」として記載していただきたい。

事務局 了解した。そのように修正する。

会長 実証運行に向けて説明のあった運行計画で、協議会の了解が取れたということで良いか。

委員 はい。

会長 実証運行計画について協議会の了解がいただけたので、次の協議事項へ移る。

## (2) 実証運行に関わる調査について

- ・「資料② 実証運行に関わる調査について」について昭和(株)より説明

・質疑応答

《質疑応答内容》

委員 ⑪	コミュニティバスとデマンドタクシーを両方運行した場合をチェックする項目はどれにあたるのか。
事務局	利用者アンケート調査に項目を追加する。また、時間帯別で利用者の状況を確認することで分析が可能と考える。
委員 ⑪	交通手段政策の内容であるため、オーソドックスな参考書等もみながら、どの項目でどのように評価するのか設定したうえで、項目を検討していただきたい。
事務局	了解した。本日の資料では不足しているので、助言があったように調査設計しなおし、実施する。
会長	事務局は項目を追加、修正して調査を行うこと。では、次の事項へ移る。

(3) 実証運行実施までの取組みについて

- ・「資料③ 実証運行実施までの取組みについて」について昭和(株)より説明
- ・質疑応答

《質疑応答内容》

委員 ⑨	資料①と同様に資料③も「乗用旅客」に訂正いただきたい。21 条許可は乗用旅客事業者でも乗合の運送が可能なのか。
委員 ③	基本的には貸切旅客事業者へ乗合の許可を与えるものであるが、つまり乗合旅客事業者でないものに対して乗合の許可を一時的に与えるということである。
委員 ⑪	小学校との調整は済んでいるのか。
事務局	各小中学校の校長会議において、説明させて頂き、了承いただいている。
委員 ⑪	広報活動の一つとして、小学生等にはバスの乗り方教室等体験できる機会を設定してはどうか。またデマンドタクシーについては、南城市においては民生委員が各家庭を回り、利用方法等の説明を行っていたが、高齢者には理解されにくくあまり効果が出なかったように思われる。本当に必要としている人に対してはきちんと説明したほうが良いと思われる。これについても、実際に利用方法を体験できる機会を設けてはどうか。可能な範囲で検討いただければと思う。
委員 ③	運行事業者の決定は具体的にはどのような方法で決定するのか。
事務局	コミュニティバスについては、村内において路線バスを運行しているバス事業者と調整を行っており、1 社または 2 社両方ともに委託することを検討している。
委員 ③	個別に交渉しているのか。入札で決めなくて良いのか。
事務局	本年度の実証運行は、総務省の過疎集落等自立再生対策事業の補助を活用している。事業要綱が地域資源を活かした地域の再生となっており、地域の交通事

- 業者により公共交通網の課題を解決するという事で申請していることから、当初からコミュニティバスは村内を運行しているバス事業者、デマンドタクシーについては地元タクシー事業者への委託を想定し、個別に対応してきた。デマンドタクシーについては地元タクシー事業者への委託が困難であることから、入札というかたちで決定することになると思われる。
- 委員 ⑫ タクシー事業者がデマンドタクシーを行う場合、新たに乗合事業の申請や乗合運行管理資格を得る必要があると、以前に総合事務局より話を伺った。車両も乗合と乗用で区別すると伺った。
- 委員 ⑬ 車両の兼用は可能である。また、実証運行は 21 条許可で申請するため、通常の乗合の 4 条許可とは異なる。
- 事務局 本年度の実証運行の過疎集落等自立再生対策事業の補助申請の内容について、補足説明をさせていただきたい。地域住民の自立した日常生活及び社会生活に寄与するため、村内の実情に即した輸送サービス実現に向けたコミュニティバス等の実証運行を行うこととして、申請している。また、実証運行に際し、既存の民間交通事業者への圧迫を考慮し、村内を運行する路線バス事業者や地元タクシー事業者を活用していることから、必ずしも入札というかたちで事業者を決定する必要はなく、村としては、現在協議を行っている事業者と一体となって検討を進めていきたい。
- 委員 ⑭ 入札の場合には、期間がかかるため事業申請も遅れてしまうと考えられたため、先ほど意見を述べさせていただいた。
- 委員 ⑮ 運行計画について確認したいのだが、朝便は片道運行で帰りは回送となると説明していたが、車両を有効に活用するために、ダイヤをどこかに繋いでいるのか。
- 事務局 終点についたあとは、近い方の始点へ移動するため回送としている。
- 委員 ⑯ 例えば普天間りうぼうまで運行した車両は、琉大便の始点のひが皮膚科クリニック前まで回送するということが。
- 事務局 そうである。
- 委員 ⑰ 了解した。できる限り有効活用するようにしていただきたいと思う。
- 委員 ⑱ 最終的にコミュニティバスまたはデマンドタクシーのどちらか 1 つを選定するのか。
- 事務局 現段階では、実証運行のようなかたちで本格運行できればと考えている。改善が必要になる点もあると思われるが、改善しても利用されない場合は廃止となる可能性もある。朝夕は児童生徒の利用が多く見込まれるためコミュニティバス、日中は使い勝手の良いデマンドタクシーの需要があると予測している。
- 今のところ、土日のデマンドタクシーの運行や、日中はデマンドタクシーとコミュニティバスを両方運行するかどうかについては検討が必要と考えている。
- 会長 その他、意見等がないようなので、第二回協議会をこれにて終了する。