

第 1 回 中城村地域公共交通協議会 議事録

日時	平成26年9月29日（月） 午後2:00~4:00	
場所	吉の浦会館 別棟会議室2階	
出席者	①中城村副村長【会長】 ②中城村PTA連合会【副会長】 ③自治会長会【監事】 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内閣府沖縄総合事務局南部国道事務所	⑦沖縄県土木建築部中部土木事務所 ⑧那覇バス株式会社 ⑨東陽バス株式会社 ⑩一般社団法人沖縄県バス協会 ⑪宜野湾警察署交通課 ⑫住民（公募） ⑬住民（公募） ⑭住民（公募）
欠席	①沖縄県企画部交通政策課 ②一般社団法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会 ③学識経験者	④中城村老人クラブ連合会 ⑤住民（公募） ⑥住民（公募）
事務局	① 中城村 企画課 課長 ② 中城村 企画課 係長 （業務委託業者） 昭和株式会社 2名	

会場の様子



1. 開会

- ・会長の挨拶

2. 委嘱状の交付

- ・所属部署の人事異動により、委員 4 名が変更、会長より委嘱状を交付

3. 協議事項

(1) 運行方法の検討について

- ・これまでの取組みの概要について村より説明
- ・「運行方法の検討について（資料②）」について昭和(株)より説明
- ・質疑応答

《質疑応答内容》

委 員	今年度デマンドタクシーの調査を行うために実証運行を行うという理解でよいか。
事 務 局	本年度、実証運行する考えである。
委 員	デマンドタクシーの特性として、資料②2 頁目において、「出発地や目的地が集約しにくい」と記載されている一方で、4 頁目で「目的地が分散していても効率よく運行できる」となっており、相違があるのではないかと。詳しく説明していただきたい。実証運行において、デマンドタクシーは予めルートを決めずに運行する想定なのか。ルートを決めない場合、需要を集約することは難しいと思われる。
事 務 局	個々の移動に対応できるように、デマンドタクシーの導入を検討している。需要の集約を考えると、日中においては需要が多く見込まれないため、バスまたはデマンドタクシーのどちらが適切なのか、検討している段階である。昨年度実証調査の結果より、日中はバスではオーバースペックであったため、事務局において本年度よりコミュニティバスに加え、デマンドタクシーの導入について、実証運行を行った上で、検討を進めたいと考えている。
委 員	デマンドタクシーの実証運行をする際においても、ある程度ルートを決めた方が、需要の集約が可能になり、運行効率が上げられるのではないかとという趣旨で質問させていただいた。ルートや目的がなく、予約に依拠しているだけでは、どこから先に行くのか等の問題が生じるのではないかと。つまり、ある程度のルート・区域を決め、予約に依拠して目的地まで行く運行方法で実証運行したほうがいいのではないかと考える。
事 務 局	現在の想定しているデマンドタクシーの運行方法は、村内を出発地区として4 つに区分し、それぞれ 1 台ずつタクシー車両を配置、各出発地区で利用者を迎え、目的地まで最適なルートを設定し運行するかたちである。経由する順番を予約に依拠して設定しながら目的地まで行くかたちでの運行を想定しており、ルートを決めるのではなく、村内を自由に移動できる通常のタクシーのような運行を想定している。
委 員	個人の需要に対応することは簡単であるが、4～7 人が乗合になりそれぞれの

	<p>目的地が違うとなると、運行が非効率になると考える。効率よく運行するためにはある程度ルートを決める必要があると考える。イメージではあるが、定まったルートから予約に応じて枝葉的に家まで運行するのが理想的ではないかと考える。実証運行として成功するような運行方法を検討していただきたい。</p>
事務局	<p>効率的な運行を考える上で、予約の出発地や目的地に応じて、最適な配車、運行ルートの設定方法を取り入れようと考えており、ドアツードア型でデマンドタクシーを運行できればと考えている。</p>
委員	<p>県内外のデマンド交通の先進事例もあると思われるので、それを照会されたのか、またはしてはどうか。</p>
事務局	<p>県内での事例として、南城市で無償のドアツードア型デマンドタクシーを運行している。半年の実績があり、11月以降に有償に切り替え、本格運行に向けた取組みを進めている。南城市へは何度かお話をうかがったりしており、本村においても南城市と同様の運行ができればと考えている。南城市では一括交付金を活用し、市が車両と配車管理・ルート設定システムを購入し、シルバー人材へ運行を委託している。本村においては、地元タクシー事業者が1社あり、地元の運転手が多く、村内を熟知しているため、運行委託をすれば、彼らのこれまでのノウハウを活かしたデマンドタクシーの運行が可能になると考えており、現在タクシー事業者と協議調整中である。</p>
委員	<p>デマンドタクシーのイメージがつかめない。タクシーのようにも思われるし、デイクアなどの予約制送迎バスのようにも思われる。村が考えるデマンドタクシーがタクシーと同様の運行とすると、4台しか導入されないのに、予約が5名以上入った場合はどのように対処するのか。公共性を踏まえ、どのように運行するのか。先ほど別の委員から話があったように、ルートも定められておらず自由に移動できるのであれば、タクシーと同じではないのか。また、交通事業に携わる事業者にとって、彼らの利潤にマイナスが出ると困るのではないか。事業者の利潤追求や村民の利便性の確保が可能なのが、よくわからない。利用する側として、バスよりは高いがタクシーより安く自分の家から好きなところに行けるとなれば、それ以上にいい交通手段はないと思われるが、予約で順番待ちになった場合や同じ人ばかり利用して他の人が利用できない場合など、考えられる課題やデメリットに対し、村としてどのように対処する考えなのか。まず、村が想定するデマンドタクシーについて説明していただきたい。</p>
事務局	<p>資料③18頁目のデマンドタクシーのイメージ図を参照しながら、想定するデマンドタクシーの運行方法について説明する。想定では、1時間ごとに地元タクシー事業者の事業所がある奥間地域から運行する考えで、例えば、安里地域在住のAさんが南上原地域のサンエーへ、安里地域の隣の奥間地域に在住のBさんがハートライフ病院へ10時台の便に予約した場合、経路の順番は事業所から一番近いBさん宅、次にAさん宅、サンエー、ハートライフ病院というルートで運行する。そこで問題になるのは配車管理とルート設定であるが、予約を受けてから発車するまでに、地元タクシー事業者のノウハウを活かし、配車と最短で経路するルートを設定するかたちで運行できると想定している。システムを導入している南城市においても、1時間前までの予約で配車管理、ルート設定し運行できており、今まで特に問題はないと伺っている。また地元タ</p>

クシー事業者の方からも、システムの導入なしでも可能ではないかという話を伺っている。事業者の利潤追求について、民間事業圧迫が問題となると思われ、村内を網羅して運行している地元タクシー事業者は、特に影響を受けると考えており、だからこそ地元タクシー事業者へ運行委託できないか検討を進めている。現在日中においてはタクシーの空き車両があるという話を、地元タクシー事業者から伺っており、空き車両を活用することで、事業者の利益につながると考えている。地域住民からは、デマンドタクシーを導入して地元タクシー事業者を圧迫しないでほしいという意見もある。地域の利益につながり、利用者の需要にそったデマンドタクシーの導入を今後も積極的に検討していく考えである。

- 委員 デマンドタクシーによって効率の良い運行が可能となるという解釈でよいか。
- 事務局 昨年度の実証調査の結果より、日中においてはタクシー1、2台で対応できるほどの利用者しかおらず、また交通弱者にとって徒歩移動が困難であるという意見もいただいていることから、デマンドタクシーの導入について検討を始めた。南城市との意見交換において、南城市の実績を加味しても、中城村においてはタクシー車両4台で足りるのではないかという意見もいただいている。今後実証運行を行い、本格運行で導入する車両数を調整する考えである。
- 委員 コミュニティバスは学生の通学に、デマンドタクシーは高齢者の移動に向いており、それぞれメリット・デメリットがあると思われる。本年度、コミュニティバスとデマンドタクシーの実証運行を行った後、本格運行するのはどちらか一つというかたちになるのか。または通学時間帯にはコミュニティバス、日中にはデマンドタクシーのように、時間帯別に運行方法を変えるという可能性もあるのか。
- 事務局 昨年度実証調査の結果、住民の意見を踏まえると、両方導入したほうが良いと思われる。通学においては、児童生徒学生の利用が多く見込まれるので、コミュニティバスの運行を続けなければならないと感じており、一方、日中では、コミュニティバスを導入しても、利用されなければ見直しが必要であると考えている。現段階ではコミュニティバスとデマンドタクシーの両方を検討し、両方のメリットをいかしながら、生活支援交通の導入ができればと考えている。しかし、利用者の状況によって運行方法の検討が必要であると考えている。
- 委員 デマンドタクシーの行先は村内のみか。村外へも行く可能性があるのか。
- 事務局 原則は村内での運行である。村内では路線バスと接続できるバス停がないところもあり、昨年度実証調査の運行ルートでは、宜野湾市の普天間りうぼうと西原町の琉大病院前で運行した。今回のコミュニティバスも前回同様に、路線バスに乗り継げる村外の結節点まで運行する考えであり、デマンドタクシーにおいても同様の考え方で普天間りうぼうや琉大病院などまで運行し、路線バスとの結節点を設けることを検討している。ただし、村外では設定された乗降場所以外での乗降はできないようにする考えである。今後総合事務局及び交通事業者等と調整を行いながら検討を進める。
- 委員 資料では、事例からコミュニティバスの運賃の相場が100～200円と記載されている。通常の路線バスはそれよりも運賃が高くなる。実証運行において相場も加味して運賃設定を行い、実証運行を踏まえ本格運行時の運賃を検討する

のか。また、路線バスには小人料金が設定されているが、コミュニティバスは小人も含め一律 100～200 円で設定することを想定しているのか。

事務局

料金については協議会で決めることであり、本格運行の際には路線バスの料金との整合を検討すべきと認識している。昨年度においては無償で運行したため、子供たちの利用が多くみられたが、今回は有償にした場合の課題やニーズを把握したいと考えており、そのためにはまず利用していただかなければならず、実証運行においては利用していただきやすい料金を設定したいと考えている。また、小人料金については、現行通学バスとの整合を図るため、小中学生は現行通学バスと同様の料金、それ以外は別途設定する考えである。

(2) 地域住民の意見収集について

- ・「地域住民の意見収集について（資料③）」について昭和(株)より説明
- ・質疑応答

《質疑応答内容》

委員

コミュニティバスもデマンドタクシーも中城村民全員が利用するものであり、アンケート対象者を 60 歳以上と限定して調査をしては、意味がないのではないか。小中学生は現状として現行通学バスを利用しているため、アンケート対象として後回しになると思われるが、生活支援交通は村民全員が利用するものであるから、村民全員に対して調査すべきではないか。

事務局

協議会は昨年度から開催し、本村の公共交通について検討しているが、協議会を立ち上げる以前に、平成 24 年度に全世帯を対象としたアンケートを実施した。そのアンケートより、村民の意向を伺ったと認識している。集会での意見収集において、コミュニティバスの限界を感じたこと、新たな生活支援交通を求める意見もあったことから、今回のアンケートでは日中の主な利用者と想定される高齢者を対象に、デマンドタクシーの周知を図るとともに、その利用意向を伺うために実施した。今回アンケートの結果は日中においてデマンドタクシーの導入を検討するための基礎資料となる。アンケート対象者は 60 歳以上と限定していないが、主に村内の老人会や高齢者が集まる活動等において実施した。アンケート以外にも、集会において意見収集を行っており、PTA や要望のあった集会において意見収集した。

委員

子供たちがコミュニティバスを利用しているも、今回のアンケートや実証運行の結果によっては、コミュニティバスがなくなり、デマンドタクシーのみの導入となる可能性があるのではないかと。利用者は高齢者だけではない。先を見通したアンケート設計になっていないと思われる。コミュニティバスを利用した子供たちにもアンケートを実施するのか。アンケートは、始めから村民全員を対象にやっておくべきだったのではないかと。

事務局

本年度の実証運行において、利用者を対象にアンケート調査を行うので、利用者の意見を収集することが可能である。デマンドタクシーは高齢者だけでなく、全村民を対象に運行するため、高齢者以外の利用者からも実証運行の際に意見の収集が可能である。これまでの調査等において、高齢者でない方は自家用車を利用するという結果が出ている。対象者を広げて調査しても、生活支援

交通の必要性は認めても利用しないという結果が変わるとは考えにくい。今回のアンケートは、高齢者にとってデマンドタクシーの運行方法がわかりにくいと考えられたことから、説明を加えながら利用意向を把握するために実施している。本年度の実証運行はデマンドタクシーだけでなく、コミュニティバスも運行するため、両方の結果を踏まえ、どのような生活支援交通が適しているのか検討する。

- | | |
|----|---|
| 委員 | 休日や夏休み等の長期休暇では日中でも子供たちの利用が考えられるのではないかと。高齢者が利用したくても子供たちが利用するかもしれない。例えば施設送迎バスだと、施設を利用する人のために無料でバスを運行しているにもかかわらず、施設自体は利用せず周辺へ行く人がいる等の弊害があると聞いている。つまり、本来の目的以外での利用が発生する可能性が考えられ、その状況を把握するためのアンケート調査も必要なのではないかと考える。アンケートを実施した5月～6月にかけては、オフシーズンである。7月～9月では人の動きが活発になる。南上原地域は都会になってきて、若い人も増えており、中城村は高齢者が多いというイメージを払しょくしてはどうか。子供たちや若い人たちがどのような動きをするのかを、アンケート調査で把握し、参考として提示していただきたいと思う。来年度から本格運行ということで、急いでいることも理解できるが、集会での意見にもあったように、見切り発車して赤字事業にならないよう慎重な検討が必要であると考え。今回協議会の資料として、今回のアンケートは十分であると思われるが、全体的にデマンドタクシーの問題や課題について検討するための資料やデータを収集する必要があると思われる。 |
| 会長 | 全村民対象としたアンケートが実施できるか事務局で検討していただきたい。基本的に平成24年度全世帯対象アンケートより村民がコミュニティバスの導入を望んでいるということを加味し、本年度は、方法論として時間帯別でコミュニティバスとデマンドタクシーの2パターンの運行を検討する方向で進める。 |

(3) 平成26年度スケジュール

- ・「平成26年度スケジュール（資料④）」について昭和(株)より説明
- ・質疑応答

《質疑応答内容》

- | | |
|-----|---|
| 委員 | 第三回協議会において本格運行の計画を策定するのか。実証運行は行うのか。 |
| 事務局 | 来年1月上旬から2ヶ月間の実証運行を予定している。実証運行ではコミュニティバスとデマンドタクシーの両方を実際に運行する。来年度本格運行に向け、今年度3月において本格運行計画を策定する予定である。 |
| 委員 | 運賃は11月で決めるのか。 |
| 事務局 | 実証運行の運賃は次回、第二回協議会において決めていただく。来年度本格運行の運賃は、別途3月の第三回協議会において決めていただく。 |
| 委員 | デマンドタクシー運行計画の中に、「運行区域」とあるが、デマンドタクシー |

	は運行区域を定めるのか。
事務局	デマンドタクシーは原則村内を区域としているが、協議事項（１）でも説明したように、村外についても区域とするかを検討している。
委員	デマンドタクシーの運行は、コミュニティバスのルートから外れた地域に車両を配置して運行するイメージという認識で良いか。
事務局	次の協議事項（４）において、デマンドタクシーの細かな運行方法等を説明させていただく。
委員	デマンドタクシーの運行には許可が必要なのか。
委員	タクシー事業者がデマンドタクシーを運行する場合には、乗合事業の許可が必要となる。バス事業者の場合は必要ない。
委員	事務局と協議した際にも話したのだが、日中はデマンドタクシーの運行をするが、夜間は通常のタクシー事業として車両を使用する考えである。車両が事業を兼用することは可能なのか。
委員	デマンドタクシーの運行方法はタクシーと似ているが、事業としては乗合事業となる。そのため、乗合事業の許可が必要となる。車両の兼用は可能であると考える。
委員	先の質疑応答は、趣旨から外れていると思われるため、後日機会を設けて協議してはどうか。
委員	では後日、協議する。

（４）実証運行計画（案）について

- ・「実証運行計画（案）について（資料⑤）」について昭和(株)より説明
- ・質疑応答

《質疑応答内容》

委員	コミュニティバスの運行は既存のバス事業者へ委託となっているが、入札で決めるのか。
事務局	村内を運行するバス路線は、那覇バスが南上原地域の一部を、東陽バスが平坦地区を縦断する路線を運行しており、東陽バスの路線は村内の運行距離が長く、便数も多く、また実績もあり、コミュニティバスを導入した際に最も影響を受ける路線と考えている。今後の検討課題ではあるが、民間事業圧迫を避けるためにも、東陽バスへ随意契約というかたちで運行委託を検討している。
委員	11月申請までに東陽バスと調整するということか。
事務局	そうである。
委員	東陽バス側は運賃等の具体的な内容について事務局から話は聞いているのか。
委員	まだである。
委員	運賃が一番重要な協議事項だと考える。申請間近であるが、次回協議会にて決めるのか。運賃は協議会で諮らなければならない事項であるため、東陽バスと

	次回協議会までに調整しておくことが望ましい。
事務局	了解した。
委員	既存路線への影響が少なくないと思われる。資料⑤2～3頁目のルート図には、既存路線バスの線も区別できるように記載していただきたい。平坦地区と台地地区をつなぐ民間バス路線がなく村民に対し不便を感じさせていると思うっており、また今後の本格運行に向けて実証運行も成功してほしいという気持ちもある。しかし、既存バス路線が運行しており、コミュニティバスの運行で影響が出るということも、図内に絵で示していただきたい。また、デマンドタクシーの運行区域について、「平坦地区北側・南側、台地地区北側・南側」と明確になっているのであれば、文章だけでなく、村内を把握していない人にもわかりやすいように図でエリアを示していただきたい。周知を図る意味でも分かりやすい図で整理していただきたい。
委員	実証運行に向け、運賃を設定する際の根拠が必要であると思われる。コミュニティバスの年間運行維持管理費も概ね事務局のほうで想定されていると思われる、村や利用者からの持ち出しも発生すると推測する。事業費との差額が運賃設定の根拠となると考える。昨年度実証調査の利用者数から年間推計利用者数、運賃の設定で年間推計収入額が算出できるので、試算したうえで根拠を持った運賃設定をしていただきたい。最初に低い運賃で設定して、後から値上げしてしまうと、住民から苦情等が出ると予想されるため、運賃設定の根拠を検討していただきたい。
会長	委員から指摘があったように、次回協議会から事業申請までの期間が短いため、事務局へは協議事項について早急に対応していただくようお願いする。

4. 閉会

- 会長の挨拶
- 事務局より、次回協議会（10月27日（月）14:00～）の告知