

第3回 中城村地域公共交通協議会 議事録

日時	平成27年3月23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照屋 悟(代理) ⑤仲村 守 ⑥真栄城 朝雄(代理) ⑦幸喜 信明	⑧慶田 佳春 ⑨神谷 大介 ⑩喜屋武 貞夫 ⑪新垣 和昭【監事】 ⑫安里 初美 ⑬知花 重夫
欠席	①東盛 政行【副会長】 ②嘉数 登 ③新垣 茂樹 ④伊佐 正隆	⑤比嘉 武範 ⑥小橋川 美鈴 ⑦神谷 眞行
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) 実証運行の結果報告

- ・実証運行開始日の変更について事務局より説明
- ・「資料① 護佐丸バスの利用状況」及び「資料② 護佐丸タクシーの利用状況」について昭和(株)より説明
- ・質疑応答

《質疑応答内容》

委員 ⑧	実証運行開始日が1月9日から1月13日に変更になったのはなぜか。また、2月22日まで無償、6日間が有償となったのは事業申請が遅れたためと説明があったが、事業申請が遅れた理由は何か。
事務局	開始日の変更は、9日だと年明けで事務作業が多くあるため、事務の関係により13日に変更した。事業申請の遅れは、役場の運行ルート決定の遅れ、運行事業者やその他との調整による遅れが理由である。できる限り26年内で申請したかったが、対応いただけなかった部分もあった。また書類を提出した後の修正に時間を要してしまい、最終的に1月中旬に正式に提出となった。審査期間は短かったが、書類提出の遅れが影響し、有償化が遅れた。
委員 ⑧	利用者アンケートで乗り継ぎ利用の有無を聞いており、若干名が乗り継ぎしたと回答しているが、乗り継ぎしていた方はどのバス停でどの路線に乗り継いだのか。結果の整理、分析可能か。ここまで分析できると良いと思う。
事務局	護佐丸バスと路線バスとの乗り継ぎ利用ということか。
委員 ⑧	そうである。
事務局	現時点では整理できていない。
委員 ⑫	利用者の中には、中部商業高校へ通うために普天間りうぼうで降車して路線バスに乗り継いでいた方もいたようである。
事務局	今回の調査ではどのバス停でどの路線に乗り継いだか分析はできないが、乗り継ぎ利用者が多かったルートを把握することはできる。
委員 ⑨	今回の結果整理では、効果がわからない。無償期間と有償期間のアンケート結果を平均してしまっただけでは有効なデータと言えない。無償と有償での違い、ルート変更による影響等を整理していただきたい。実施した調査の結果をただ説明されてもわかりにくい。公共交通空白地域が解消されたのか、交通弱者の利用はどうだったのかなど、実証運行の目的に沿って分析整理、課題と改善策を提示していただきたい。事業目的に対しての効果を整理しなければ、事業を行う意義を協議することができない。是非、事業目的に沿った整理をしていただきたい。
	護佐丸バスの遅延調査について、早発が目立つ。路線バスで早発は決してあってはならないことである。早発がなくなるよう対策を講じていただきたい。

護佐丸タクシーの登録者について、80名程度という結果は少ないように感じる。どのような手法で登録を行ったのか。また、住民へは説明会等を開いて利用方法を説明したのか。

資料①18頁の護佐丸バスのOD調査について、表内の対角線上に数字が入っており、同じバス停で乗り降りしたことになるが、どのような利用目的だったのか。

事務局 護佐丸バスの早発については、去年はシルバーを利用していたので何件かあった。今年はバス・タクシー事業者に委託しているので基本的に早発・遅延はないとして運行してきたつもりだが、本格運転運行に向けて改善しなければならない点であると考えている。

護佐丸タクシーの登録数が想定よりも少なかったと感じている。登録は電話または紙媒体で行った。護佐丸バス・護佐丸タクシーのチラシを各世帯へ配布し、村広報誌や防災無線等も活用して広報活動を行った。乗合タクシーというシステムが理解されにくく、登録者のほとんどは実際に護佐丸タクシーを利用された方で、利用するつもりで登録した方が多い。周知を図るため各公民館をまわり説明し、「護佐丸タクシー」という名前は知っているがその運行や利用方法がわからないという声をきき、そのたびに説明を行っていたが、高齢者に対しては何度も説明しなければ理解してもらえないことから、継続的に長期で実施していかなければ実績が出ないと感じている。

護佐丸バスのOD調査について、護佐丸バスのルートが村内半分を循環するかたちで運行しており、対角線上に数値がはいっているのは、乗ったバス停から一周回って同じバス停で降りたことになる。

委員 ⑨ 全ての路線が3日間の調査の集計なのか。

事務局 伊集普天間線、久場琉大線、伊集北上原線と久場新垣線は2日間、伊集回り線と久場回り線は3日間の調査を実施し、集計した。

委員 ⑨ 調査は有償期間と無償期間のどちらで行ったのか。

事務局 3日間のうち、2日間は無償期間である。

委員 ⑨ 同一バス停で乗降した方は、無償期間での利用者なのか。沖縄市を例にすると、無償期間中に車内で涼むために利用した方もいられたようである。有償期間での利用者である場合、集計ミスの可能性があるので、確認していただきたい。

事務局 無償期間と有償期間のどちらかは、今回の整理では回答できないため、確認しなおす。

委員 ⑨ 高齢者に対しては、実際に予約してみる、乗ってみるなど登録方法・利用方法について体験教室のようなものを行う必要があると思う。高齢者はこれまでの習慣が変わることを嫌がるため、実際に利用してもらった方が良い。広報等で文字をいっぱい書いて説明しても読んでももらえないため、費用はかかるが、高齢者の集まる集会等へ出向き、帰りに実際利用してもらえよう工夫すると、登録や利用につながると考える。

委員 ⑩ 周知活動について、高齢者の集まる会合で護佐丸タクシーの利用方法等の説明をしていただいたことがある。このような取組みを各地域で行ってほしいと思

会 長	う。
事 務 局	調査については指摘があった通り修正、整理し取りまとめていただけるか。
会 長	指摘のあった部分については、指摘通り修正を行い、今後活用できる資料として取りまとめるようにする。
事 務 局	次の事項へ移る。

(2) 護佐丸バスの生活交通ネットワーク計画について

- ・「資料③ 生活交通ネットワーク計画【地域内フィーダー系統確保維持事業】(案)」について
昭和(株)より説明
- ・質疑応答

《質疑応答内容》

委 員 ⑤	年間利用者数の目標の増加率を毎年度 2.5 人/日と設定した理由や根拠を教えてください。
事 務 局	高校生の利用を特に見込んで想定している。高校進学の際、通学に利用しやすいバスがあることによって、進学する方が 1~2 人ほど増えることを見込み、バスの利用者も増えると想定して数値設定している。
委 員 ⑥	例えば高校生が 10 人/日利用していたら次年度は 12.5 人/日に増えるということか。
事 務 局	そうである。
委 員 ⑨	生活交通ネットワーク計画護佐丸バス運行事業資料の 10 頁と 11 頁の表内では最大利用数を見込んでおり、先ほどの目標値 2.5 人/日と整合が取れていないのではないかと。表内の数値と目標値は別のものなのか。
事 務 局	表内の数値は平成 27 年度の目標値の算出方法を示している。先ほどの目標値は別の算出方法で導いており、14 頁の表 9 に年間利用者数の目標を示している。それぞれの路線毎に高校生が毎年度 2.5 人/日ずつ増えるということである。
委 員 ⑩	高齢者の増加は見込んでいないのか。
事 務 局	本格運行では老人福祉センター前の添石バス停を路線に追加する予定で、実証運行の利用者に老人福祉センター利用者の増加を見込み、平成 27 年度の目標値を算出しているが、年度毎での増加は見込んでいないかたちになっている。よって年度毎での増加は朝の高校生の利用が増加するというかたちで、平成 28・29 年度の数値を算出している。
委 員 ⑨	やはり資料の整合性が取れていないように思われる。本来資料後半で出た予測や想定をまとめたものが資料の最初に出てくるべきではないのか。
事 務 局	10 頁の数値について、実情ほぼ朝の便は高校生が利用していたので、高校生の利用を想定して出したものである。今回の実証運行が 2 月後半であったため、高校三年生の利用が少なかったことを加味したことで、実際有償期間中利用

	した方が最大で7名いたことを考慮して目標を設定している。これに今後方策をつくることで、毎年度2.5人/日増やそうという数値になっている。
委員	◎ 資料最初の数値と資料後半の数値が違う。合計の数字は合っているが、説明がわからない。積算した根拠が全く違うことを伝えているので理解しにくい。見て分かる、整合性のとれた資料作成をしていただきたい。
事務局	算出手順は合っているが、分かりにくいいため整理しなおす。
委員	◎ 小学生は利用対象者に含まれるという認識で問題ないか。小学生へは回数券を発行するのか。回数券割引があれば利用促進につながる。また保護者からすると小学生には現金よりも回数券を持たせる方が安心感があると思う。
事務局	小学生も利用対象者としている。回数券について、学生向けの回数券を発行することを検討したいと考えている。
委員	◎ 割引された料金で発行するのか。
事務局	そのように検討している。
委員	◎ 高校生のバスの利用状況や移動実態を調査してみてもどうか。例えば先に話があった、中部商業高校生が普天間りうぼうで降車して路線バスに乗り継いで通学しているなど、実際に利用している高校生がどのように利用しているのか、最寄りのバス停までの距離や乗り継ぎの仕方などを調査して、利用の予測ができるのではないか。またそれをもとに、バスの乗り方を示した乗り継ぎ手引書などにして中学3年生を対象に周知・啓蒙していくと良いと思われる。護佐丸バスの乗り方、目的地までの行き方を提示してあげると利用促進・定着につながると思われる。
事務局	実情として中部商業高校、普天間高校へは公共交通が十分でないため、親が送迎している。調査等でなぜバスを利用しないのか高校生に伺ったところ、バスだと自分の都合のいい時間に学校に着かないので、それを嫌がってバスを利用していないのが現状である。高校新一年生に上がった時に、バスを使ってもらえば毎年利用が増えるのではないかと考えている。また、保護者も送迎することが当たり前と考えているため、送迎の手間を省くことになるということを啓蒙していく必要があると考えている。先のご意見は参考にさせていただく。
委員	◎ 路線バスとコミュニティバスのダイヤを書いて高校生に渡して、乗り継ぎ自体を提示してあげるのはいかがでしょうか。
事務局	配布しているチラシにも乗り継ぎ時間は書いてある。これを続けていく。
委員	⑦ 実証運行からルート変更しているが、南浜・北浜地区の経路を見直ししていただけないか。いつ事故が起きてもおかしくない状態である。安全面を重視した改善・対策をお願いしたい。現在の車両のポンチョでも相互通行が厳しく、朝のラッシュ時は特に対向車が全て通過するのを待ってから発車するため、遅延も出ている。国道から最も離れた地域で不便なのは理解しているが、ルート変更を検討していただけないか。
事務局	バス会社からも以前そういった相談は受けており、ご指摘は理解できるが、バスを走らせる目的は、空白地帯の解消である。南浜・北浜地区は公共交通空白地帯であり、地元住民からの要望も強いのでこのルートを組み込むことは必須

と考えている。南浜・北浜地区を経由する別ルートを検討したが、ポンチョが通れる幅員の道路が現在のルートしかなく、変更が困難である。バスの運転手に意見を聞くと、危険ではあるが運行に慣れればできないことはないと同った。運転手の固定はできないが、なるべく護佐丸バス専属運転手をつけ、安全運転で運行できればと考えている。

委員 ⑦ 運行事業者としては、安全性が確保されたルートであってほしい。例えば警察側や地域住民と調整、協力し、バスが優先的に通行できるよう対策を検討してほしい。

委員 ⑫ 南浜・北浜地区の運行ルートは吉の浦周辺工業地帯への通勤者が抜け道として利用していることもあり、地域住民は護佐丸バスが優先的に通行できるよう、また交通マナーを守っていただくよう呼びかけや協議を行っている。地域住民の利用者からは、護佐丸バスのおかげで助かっており、バス停を私有地に設置しても構わないと言っている方もいる。

委員 ⑦ 敷地の植栽を道路にかからないように剪定していただいたりして、地域住民の方からはご理解とご協力をいただけて助かっている。工業地帯への通勤者の方にも、何らかの方法で解決策を見いだせないか。

会長 村としても、この地区での運行を望んでおり、道路の安全性についても地域・村・宜野湾署等で構成された協議会で協議を進めている。また、道路の安全性の確保のため、安全柵の設置や舗装の色に工夫を施すなどの対策を進めていく予定である。

委員 ② 高校生の初年度増加率について、初年度から 1.5 倍を見込んでいるが、実際は厳しいのではないかと。初年度の目標値を下げて、1.5 倍に向けて徐々に上げていくほうがよいのではないかと。もともとの利用者が少ないので一人の比重が大きいと思うので、もう一度検討したほうがよいのではないかと。また小学生についても、有償になったことでかなり利用者が減っており、無償期間の 5 割を目指すのは厳しいと思われる。先の指摘も含め、利用予測を再度検討していただきたい。

質問だが、護佐丸タクシーは生活交通ネットワーク計画に含めないのか。

事務局 次の協議事項で詳細を説明するが、デマンドについて実証運行では住民の認識があまりされておらず、利用に結びつかなかったため、本日のご指摘も踏まえ次年度に再度実証運行し、平成 28 年度本格運行を行うかどうかも含めて検討する予定である。

高校生の増加率については、実証運行の実績がほとんど 1・2 年生の利用であったため、3 年生が利用すれば単純に 1.5 倍になると考えて算出している。小学生の利用増加については、ご指摘の通り 5 割を見込むのは厳しいと感じているが、目標は高く持っていた方がよいと考えてそのまま提示した。

委員 ⑨ 高齢者の利用促進について、平成 18 年度パーソントリップ調査において、高齢者のバス分担率を確認することが可能であるため、過去のデータを考慮して実情にそった利用予測をしていただきたい。

車両にはドライブレコーダは付いていないのか。事故対策につながるので付け

	た方がいいと思われる。
事務局	運行事業者からも要望があり、今回は装備に間に合わなかったが、本格運行時には装備することを検討している。
会長	指摘があった通り利用予測の修正及び、資料の取りまとめ方を整理すること。次の事項へ移る。

(3) 護佐丸タクシーの今後の取り組みについて

- ・「資料④ デマンドタクシー運行計画（案）」及び「資料⑤ 生活交通ネットワーク計画の考え方」について昭和(株)より説明
- ・質疑応答

《質疑応答内容》

委員 ⑧	資料④2 頁図内の、琉大北口でのミーティングポイントの記載が抜けている。修正すること。
事務局	追加修正する。
委員 ⑧	ミーティングポイントとは停留所という意味なのか。
事務局	ミーティングポイントは乗降場所という意味である。バスへの乗り継ぎ場所としても想定している。
委員 ⑧	資料④7 頁に記載されているコスト試算で補助対象が7 割となっているが、上限または下限どちらを見据えた想定なのか。例えば補助対象が5 割となることもあるのか。想定は厳しく見据えた方が良いのではないか。
事務局	上限で想定している。ご意見を参考にさせていただく。
委員 ⑤	先の神谷先生の話にあったように、今回実績で利用登録者が80 名と少なかったため、目標へ追加するべきではないか。
事務局	資料④7 頁に実証運行の結果をもとに、増加を見込んで年間3577 名と想定している。現状として利用者が少なく、登録者も伸びなかったため、ここで過剰に数字を出すのは適当ではないと考えた。実際の利用者数を見ると運行するには人数が足りないのは確かであると考えます。来年度、再度実証運行する場合には広報などで登録してもらえような方策を行い、本格運行に向け目標を設定していかなければならないと考えます。
委員 ⑨	登録者を増やすための具体策は現時点で持っておかなければいけない。
	資料④3 頁の図内にある琉大北口は、高速バスにも接続していることがわかるよう表現したほうが良いと考える。また、北中城村で検討している地域公共交通でも渡口バス停を含めて検討しているため、登録者を村民に限らないのであれば、北中城村との連携や情報交換をしてはどうか。
事務局	登録者については、中城村在住・在職者が基本的な対象者である。工業地帯に通勤している方の中にも運転免許を持たない方が多くおり、利用できるようにしてもらえないかという相談を受けたため、在職者も対象に含めるよう検討を進めている。ご意見は参考にさせていただく。

- 委員 ⑩ 障がい者割引について、障がい者はどのように判断するのか。以前は割引の話は出ていなかったと思うがどうか。
- 事務局 障害者手帳等により確認を行う。
- 委員 ⑩ 実証運行期間中に障がい者の利用が実際にあったのか。
- 事務局 実際に利用があった。
- 障がい者割引については、福祉課より障がい者については割引を検討してはどうかという提案があり、また各種団体からも問い合わせがあったことから、割引について検討しなければならないと考えている。
- 会長 この件は内部からの要請に対して、あくまでも検討している段階ということではどうか。
- 事務局 そうである。今後の検討事項ということである。
- 会長 車いすの方はどの程度の障害まで乗車させることが可能なのか。
- 委員 ⑩ 一般の車いすであれば、乗務員が訓練を受けているため乗降の問題は全くない。電動などの特殊な場合には乗車は難しい。
- 委員 ② 資料④4頁に予約の際に「同乗する人数」を伝えるとあるが、同乗する方に制限はあるのか。例えば村外の方でも利用できるようにするのか。村が補助を行っている運行で村民以外が利用することに対して住民が理解を示してくれるのか。
- 事務局 今回、同乗する利用があったが、同じ用事で出かける方々が利用しており、村外の方はいなかったと思われる。今後もそのような利用は少ないと思われるが、運営上問題があるようであれば、同乗者も利用登録させる等対策を検討する。登録すればだれでも利用可能とあるが、村在住者または村在勤者を意図しており、登録確認をすれば村民または在職者であるかないか判断できると考える。
- 委員 ③ ミーティングポイントとドアツードアで分けて運行するのか。
- 事務局 分けて運行するのではなく、村内移動はドアツードア、村外へはミーティングポイントのみで乗降というかたちである。
- 会長 今回の意見を踏まえ、事務局内で調整していただきたい。では以上で本日の協議会を終了する。

3. 閉会