

第3回 中城村地域公共交通協議会 議事録

日時	平成26年2月17日（月） 午後2:00～4:00	
場所	吉の浦会館 中会議室	
出席者	① 中城村PTA連合会【副会長】 ② 自治会長会【監事】 ③内閣府沖縄総合事務局運輸部企画室（代理） ⑤内閣府沖縄総合事務局運輸部陸上交通課 ⑥沖縄県企画部交通政策課 ⑦内閣府沖縄総合事務局南部国道事務所（代理） ⑧沖縄県土木建築部中部土木事務所	⑨那覇バス株式会社（代理） ⑩東陽バス株式会社 ⑪一般社団法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会 ⑬宜野湾警察署交通課 ⑭学識経験者 ⑮中城村老人クラブ連合会 ⑯住民（公募） ⑰住民（公募） ⑱住民（公募）
欠席	①中城村副村長【会長】 ②合名会社共友タクシー	
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 3名	

会場の様子



1. 開会

- ・副会長の挨拶

2. 協議事項

(1) 公共交通に係る課題及び課題解決の方向性

- ・「公共交通に係る課題及び課題解決の方向性（資料③、⑥）」について昭和(株)より説明
- ・質疑応答

《質疑応答内容》

委員	小学校や子供会にもアンケートを行ったと説明があったが、個人宛てにアンケートは回ってこなかったのだが、どのような調査方法だったのか。
事務局	高校生に対しては、学校側へ中城村在住学生に対しアンケート票を配布しているが、小学生に対しては、各字の子供会へ調査を行った。
委員	小学生も村民であるため調査の対象とすべきだっと思うが、子供会に関しても役員だけの意見を収集するのか、会員全員に対しアンケートを行うのかで結果は変わってくるのではないかと。偏った意見をもとに調査を行っては意味がないのではないかと。
事務局	調査方法としては、字子供会 PTA 役員に対し字ごとの意見を集約していただくようご依頼した。
委員	子供会会長や役員など数名の代表からの意見では偏りがでると思われるため、全世帯に対しアンケート調査を行うべきではなかったのか。偏った意見による結果で判断するのは問題であり、小学生も対象としなくては意味がないと考える。高校生に対しても、北中城高校においても中城村から通う学生が多いので、そちらでも調査を行わなければ偏りがでるのではないかと。
事務局	ターゲットを絞る際に高校生については、既存バス路線では通学が不便な高校への通学を解消することを目的として、対象高校を選定した。
委員	現在便利な場所でも、コミュニティバス等があれば利用すると考える。不便な場所だけを解消するという考え方では問題があるかと考える。毎度アンケートなど調査の結果報告だけの協議会となっているため、アンケートの対象先を検討する場としても、協議会を活用するべきではないのか。
事務局	第2回協議会において、路線バス利用者調査の代替案としてご説明したような内容の調査方法で行うということ、諮らせていただいた。
副会長	他にご意見等はないか。では次の協議事項へ移る。

(2) 実験運行の実施

- ・「実験運行の実施（資料④、⑦）」について昭和(株)より説明
- ・質疑応答

《質疑応答内容》

委員	アンケート調査よりバス利用の目的では通勤通学、買い物、用事が多くなっており、乗降調査からは利用者のうち学生のうちが約7割、高齢者が10%となっている
----	--

	<p>る。高齢者の利用は多いという認識でよいのか。また各バス停乗降数をみると医療施設での乗降が少なくなっている。高齢者が多く利用しているという結果が見られないと思う。</p>
事務局	<p>高齢者については70歳以上の方の利用が人数では合計236人となっており、利用目的では買い物や用事という回答が多い結果となった。</p>
委員	<p>学生の通学、または高齢者の買い物や用事のどちらに重点を置くのか検討が必要と考える。</p>
委員	<p>運賃について、資料②の住民アンケート調査では200円との回答が多いが、資料④の実験運行での利用者アンケート調査では100円との回答が多くなっている。結果が違っている理由を教えてください。また高校生に関して、資料②では便数が少ないことや、乗り継ぎが面倒であるなどの理由で利用しないという意見に対し、資料④では通勤通学での利用目的が多い結果となっている。これは既存バス路線では行けない学校を今回のルートでカバーすることができたために通学での利用が多い結果となっているのか。</p>
事務局	<p>通学での利用状況について、小学生では伊集バス停～津覇バス停、またひが皮膚科クリニック前バス停～屋宜バス停の区間で利用が多く見られ、中学生では当間バス停が中学校から最も近いバス停になるためそこでの乗降が多く見られた。琉大附属学校の生徒では平坦地区から吉の浦会館バス停で乗り継ぎ、学校のある台地地区まで利用する生徒もいた。普天間高校の学生についても同様である。運賃については、今回は無料で運行でなるべく安くしてほしいという意向があり100円という回答が多い結果となったと考える。各調査で結果が違ふこと、また路線バスと並行する区間があることを踏まえて、料金設定について今後検討する必要があると考えている。</p>
委員	<p>今回の実験運行は無料で行ったために、利用者が多い結果となったのではないかと考える。有償で行った場合では、このような結果とならなかったのではないかと考える。事業者としては、有料にした場合に実際利用者がいるのかという懸念が残る。意向調査において、あれば利用するという結果が出ていても、実際利用する方は少ない。他の委員からの意見でもあったように、住民全てに対し、実際に利用するのかが明確になるような実態及び意向調査を行うべきであると考えている。偏った一部の意見をもとに本格運行を行うのは問題であると思う。</p>
委員	<p>OD調査は行っていないのか。行っていた場合、その結果はどの区間での利用が多かったのか。</p>
事務局	<p>調査は行っており、小学生の利用が多かったため、あるバス停から小学校付近のバス停までという区間での利用が多かった。</p>
委員	<p>台地地区と平坦地区間の移動はどのくらいあったのか。</p>
事務局	<p>人数としては、両路線合計で753人となっている。吉の浦会館バス停での乗り換えについてはまだ整理できていない状態である。</p>
委員	<p>OD調査について、乗降場所だけでなく図を出してもらわなければ、どの区間でどのような、どれだけのニーズがあるのか把握できず、議論できない。アンケート集計については小学生のデータも入っているのか。</p>

事務局	アンケートは中学生以下に対してはアンケートを取っておらず、OD 調査では小中学生も含め調査を行っている。
委員	OD 調査だけでなくアンケート調査でも乗降したバス停を確認する設問を設けているので、アンケート調査より小中学生を除いた OD のデータが取れるのではないか。
事務局	OD 調査でも年齢層は目測で確認しているため、こちらの調査からも確認できる。資料⑦で小中学生を除いた各バス停乗降数の結果を載せている。
委員	各バス停の乗降数だけでなく、OD の結果も一緒になければ議論にならない。質問となるが、小中学校に対しては通学バスがあるという認識で問題ないか。
事務局	台地地区にある中城南小学校への通学用として運行している。
委員	平坦地区を運行する通学バスはない。
委員	平坦地区において小学生の通学での利用が多いという結果がでている。沖縄の通学の実態としては車での送迎が多くなっているが、小学生の通学での利用に関しては小学生の利用意向よりも、バスを利用して通学させたほうが良いのか、または歩いて通学させたほうが良いのか、保護者の意見を聞いたほうが良いと考える。
委員	小学校側は徒歩での通学を推奨しており、車での送迎はなるべくしないようにと保護者に伝えている。今回は無料での実験だったため、試しに利用させた方が多いのではないかと思われる。私自身、実験運行中利用させていただいたのだが、南浜についてはバス停が無く、和宇慶または北浜のバス停まで歩く必要があり多少の不便があった。アンケート等の結果からきちんと分析できていない点もあるのではないかと思われる。
委員	小学生の通学に関して通学バスはあるが、その運行時間帯以外でも幼稚園、小中学校へ親が送迎しなければいけないことが多いと思われる。よって保護者に対してきちんとしたアンケート調査を行う必要があると考える。
委員	教育委員会や学校、保護者との関係もあると思われるが、通学バスで公共交通が不便、学校から遠い等の地域の対処はしないという方向であれば、それを考慮して検討する必要があると考える。また今回は無料で運行し、次回からは有償で行う予定と伺っているが、小学生の料金設定も考慮していなければならないと考える。今回では小学生の利用が多い結果となっているが、小学生をどう扱うのか、目標を立てる上では峻別する必要があると考える。元々の議論としては基本的に交通弱者、特に高校生と高齢者に焦点を当てていたと認識している。高齢者に関して、現状として高齢者の運転は多いと思われるが、高齢者が加害者になる交通事故が全国的に増えてきている。その軽減を図るため、免許返納者に対しタクシーは一部割引を行っている事例もあるので、同様に自主返納者に対して割引を考えるなどの施策を検討してはどうか。まずは計画目標に対しての外枠を整理すると、考えるべきことが明確になると考える。
委員	運行計画の見直しについては、協議会において今後見直しのしかたを検討していくのか。ルートや時刻設定、通学バスとの連携などについてどのような見直しを検討しているのか、内容を教えていただきたい。見直しのしかたをどのよ

	うに進めていくのか教えていただきたい。
事務局	今回提示した課題の検討は来年度以降、皆さまからいただいた意見等を反映して検討を進める。
委員	協議会で集まっていたいただいているので、様々な項目について意見を取り入れながら見直しを進めていただきたい。
事務局	実際の検討の際には、具体的な検討事項を事務局から提示し、協議会で意見をいただくかたちになると考える。
副会長	有償での実験運行も予定しているのか。
事務局	本格運行の際には有償になることを想定しており、次回の実証運行では本格運行の検討に向け有償で行うことを想定している。料金設定については今後検討していく予定である。
委員	資料④実験運行の実施結果をみると、小学生の利用が4割強ある。通学バスは台地地区から平坦地区にある幼稚園、中学校への通園通学を目的に幼稚園児と中学生の利用が多いのが現状である。小学生の利用については、小学校から離れている久場や伊集、南浜からの利用も結果に含まれていると考える。どの区間においてどのような利用者がいたのかというのは、今回の調査からは分析できないのか。
事務局	分析することはできるが、集計が間に合わなかったため今回の資料には提示していない。
委員	結果として学生が高い割合を占めているが、交通弱者といわれる高齢者については割合が低くなっている。高齢者は午後の利用が多いと考えられる。また老人会で週3～4回集会がある。その集会で、バスを利用した方からは、大変助かっているという声をいただいた。割合が少ないからといってその結果だけで判断をしないでいただきたい。集会参加者にはタクシーを利用して来ている方もいる。そういう方に対して地域の公共交通は必要であると考えます。
副会長	調査結果及び運行計画見直しの方向性の整理を事務局で行うようお願いする。では次の協議事項へ移る。

(3) 生活交通ネットワーク計画

- ・「生活交通ネットワーク計画（資料⑤、⑧）」について昭和(株)より説明
- ・質疑応答

《質疑応答内容》

委員	資料⑤2ページの図について、地名を入れていただきたい。同図内にある支線導入エリアについて、破線で3ルート示されているが、片方向回りまたは両方向回りの、どちらのイメージなのか。また18ページの事業スケジュールにおける「新しいバスマップの作成」について、事前に広報する意味も含め平成26年度中には作成、実施したほうが良いと考える。また「定期的な広報・情報提供」において、16ページにある「免許自主返納に対する支援」の内容を広報の中に入れていただけよう、検討していただきたい。「免許自主返納に対する支援」における「中城村での適用例」の内容に、「割引回数券等を配布」
----	---

とあるが、これは経費面を考えると無駄が多いと思われるため、検討が必要であると考え。バス協会が利用者へ実施している内容は、利用客が免許返納証明書を提示すれば、現金支払いの場合半額にするということである。また資料内に「65歳以上」との表記は誤りであり、「年齢に関係なく」と修正していただきたい。

委員 資料③では高齢者、障がい者、子どもについて上位計画が整理されているのに対し、資料⑤において障がい者、子どもという言葉が一切抜け、「基本目標」では「誰もが」という表現になっている。それによって、高齢者や障がい者等に反映されない目標値が設定されている。この協議会当初の説明では、特に交通弱者の移動手手段の確保、また学生とその親の負担の軽減を図ることであると認識している。協議会としての目的と計画内容につながりが見えない。

事務局 計画内容では高齢者や子どもを意識したかたちで作成しているが、ご指摘の通り言葉では見えにくくなっている。新しく導入する公共交通の利用者として交通弱者を中心として想定しているの、それがわかるように文章等を修正する。

委員 資料⑤の後半で事業の試算がされて、採算を取るの難しいとなっている。税金を投入してでも高齢者等の交通弱者の移動の支援、確保するという考え方が確保維持改善事業、またこの協議会の原点であると考え。もちろん採算が取れるのならば取ったほうが良いし、採算性が全く関係ないわけではないが、原点を見失った目標を立ててしまうと、何のための事業なのか分からなくなってしまう。事業を行うことで、高齢者の外出が活発になれば介護保険料が削減されるなどの効果もあり、また那覇市ほどの効果が中城村内において見られるとは考えにくい、普天間高校付近では車の送迎が減ることで渋滞緩和の効果もあると考える。つまり、そもそもの協議会の原点に立ち戻り、何のために必要なのか、それを評価できる目標値を設定するべきではないか。また幹線等の考え方についてだが、通常はコミュニティバスから路線バス等への乗り継ぎは厳しいのが現状である。本土においては電車へ乗り継ぐためにバスに乗る。現状として沖縄県では結節点がほとんど無い。パーソントリップ調査等のOD結果を考慮し、幹線として高速バスや県で現在検討されている基幹バスへのフィーダー交通として村内バスを位置づけるのであれば、新設される第4駅または琉大北口バスターミナルから高速バスへの乗り継ぎを検討してはどうか。

事務局 おっしゃる通りで、交通弱者の救済がこの協議会の当初の目的であったので、計画の中にも、分かりやすいよう表現を修正する。また先にあった、図へのご指摘等についても修正する。

委員 目的が大きく変わっており、あまった予算を使うために計画を立てているように見受けられる。中城村特有の課題としては平坦地区と台地地区が分断されていることであるのに、その課題がすり替わっているように感じる。またタクシー業界は、特に沖縄においては、不況であるのに、巨額の予算をつぎ込んで、なぜ既存タクシー業者を圧迫するのか。現状は車両を新調したくてもできない状況である。また事例としてバスの高齢者割引があるが、タクシーでも一、二年前から高齢者割引を行っている。西原町においては障がい者に対し十数年前から割引を行っている。行政で車両を購入し公共交通を導入するのであれば、

	既存のバスやタクシーを利用しながら、助成策を取るなど様々な方法を組み合わせたほうが予算を有効的に活用できると考える。またその中で既存のタクシー会社を育てていくこともできると考える。
事務局	村民の税金、国費を使って事業を行うことになるが、こちらとしても無駄に使うことは考えていない。今回生活交通ネットワーク計画を策定するため検討を進めているが、実際村においての具体的な公共交通の導入方法については今後検討していく。原点は交通弱者の救済を目的としているので、それに対応する計画を立てていく考えである。
委員	うるま市の事例だったと思われるが、市からタクシー業者にバス運行を委託し、5年間ほど運行した。現在は行っていない。
事務局	運行については、村で人員を確保する、またはお話にあったようにタクシー事業者、バス事業者へ運行を委託するなど様々な方法があると考え。いずれにしても、交通弱者の救済、また予算を無駄に使わないことに十分配慮して進めていく考えである。
委員	計画期間が3年間となっているが、その後のイメージはどのように考えているのか。
事務局	資料⑥17ページにあるようにPDCAサイクルにより3ヶ年間の評価を行い、その後の方向性についても随時検討していく。
委員	今後の見直しについて、実験運行段階で運行計画、今まで行ってきた調査方法についても、見直しできるようにしていただきたい。今回の実験運行に乗車していない方や違う視点からの意見も汲んで、見直しのしかた自体を考えて計画を進めていただきたい。
委員	基本方針1において、公共交通空白地域において移動手段の確保を図るとあるが、今回の実験運行では南浜についてはバス停がなかった。今後は南浜にもバス停を設置することを検討していただけるか。高齢者などにとっては今回設置されていたバス停が遠く、利用できなかった方もいると思うので、その方たちの意見も反映させていただきたい。
委員	いままで出てきたような細かな意見は、どの段階でどのように計画へ反映されるのか。協議会で出た意見を汲んでいただけていないように感じる。
事務局	今回の意見についてもそうであるが、事務局でもいただいた意見について実際の可能性を検討しなければいけないと考えている。この場ですぐ回答することはできないが、できる限り反映していきたいと考えている。
委員	資料②のなかで、市民全体に対しアンケート調査がされていることについて事務局からきちんと説明したほうがよい。新たな公共交通導入を検討する際に、調査を行い、協議会を開催してそこで決まったことを実行するというかたちだけではなく、住民の細かな意見を聞く、それを計画へ反映させる場を設けてはどうか。それにより事業がスムーズに進み、周知も図れると考える。総合事務局に質問であるが、私自身このような協議会に多く参加しているのだが、事務局が対応に困っている場を何度か見たことがある。確保維持改善事業を行っているまたは行おうとしている自治体が集まって議論する場はないのか。

- 委員 自治体の担当者を集め、セミナーを年に一度行っており、他府県の事例紹介や意見交換会を行っている。ただセミナーを始めてまだ2、3年しか経っておらず、内容の濃い検討会ができていないわけではない。これまでの意見交換をうかがっていると、地域の意見を汲むためには協議会の下にもワーキンググループなど検討する組織があると良いのではないかと考える。話は変わるが、私自身の感想として、今年度の調査は行っているため、整理をしっかりといただき、次年度検討や調査をするのであれば、今年度の結果を踏まえて実のあるかたちにしていただくことを望む。
- 委員 バス会社は公共的な移動手段であるのに対し、運営しているのは企業である。赤字を出してまで路線を維持することはできない。タクシーと同様にバス業界も厳しい状況である。中城村においては現在運行している幹線軸をしっかりと維持していく方策を考えていく必要がある。または公共交通へ転換する利用促進施策を村として検討していただきたい。民間企業として中城村の台地地区と平坦地区をつなぐ路線を確保することは不可能であるため、行政が確保すべきだと考える。行政がやるからにはアンケート調査をしっかりと行い、幹線軸への接続を検討していただきたい。また、コミュニティバスを運行することによって既存路線バスの利用者が減らないよう、なるべく重複しないルート設定を行い、路線バスへ乗り継ぎができるようなシステムを検討していただきたい。
- 委員 以前は東陽バスが平坦地区と台地地区をつなぐ路線を運行していたが、それが赤字のため廃止になってから地域が分断されてしまった。資料⑤18 ページの事業スケジュールにおいて、本格運行を行うとなっているが、今回の実験は無料で行っていたため、有償とした場合にどれくらいの利用があるのか調査する必要があると考える。補助事業等をうまく活用し、交通弱者の足の確保を行っていただきたい。
- 委員 ルートや本数についても本格運行になる前に、見直しできるようにしていただきたい。
- 委員 資料⑤8ページから高校生の利用者数をみると、タクシーで対応可能な人数だと考えられる。また高齢者もまとまった移動ではないと考えられるため、助成策を設けていただければ、バスよりもタクシーの方が効率的であると考えられる。運営上、赤字になると問題があるが、このように様々な組み立てをしていくことで効率的になるのではないかと考える。また先の意見にあったようにワーキンググループにおいてもっと深い意見交換ができれば良いと考える。
- 委員 バス事業者としては、今回の実験運行に関しては、重複する路線であるしバス停も併設となって、実験も避けていただきたかったが、会長からの話もあり、許可した。今回の実験運行については、無料という魅力があったと思われるため、有償にした場合の利用者数が分かって初めて、今後の実証実験等に繋がる資料ができると考える。また本来であれば既存路線と重複せず、結節を設けたかたちでお互いが協力して運行できるようになることが理想的であるため、そのように今後検討を進めていただきたい。
- 委員 この維持改善調査事業について、総合事務局より補助を行っており、次年度についても中城村から申請があるのだが、通常調査計画事業については1年で仕上げるもので、2年続けて行うことが異例であり、国の予算が確保できるかは

	分からない状況である。ルートなどについて新たな構想を立てているようであるが、交通弱者などにターゲットを絞り、税金を使ってでも運行する必要性があるという確固たる根拠が必要である。既存路線バスの乗り継ぎで行けるのに直行で行きたいから等の理由では難しい。
委員	台地地区での問題であるが、平成 25 年度より南上原の中城南小学校新設に伴い、学区の再編があった。新垣、登又は以前までは屋宜にある中城小学校の学区であったが、中城南小学校の学区になった。村長からは通学路が長くなり、生徒やその親に負担がかかるからということで、コミュニティバスを利用するなどの負担軽減を行うと約束いただいた。
委員	そうであれば、交通に不便を感じている方がいるということになる。
副会長	事務局へは、今回の意見を取り入れ、次回協議会において事業計画等の提案をお願いします。
事務局	今ご説明させていただいた生活交通ネットワーク計画については、事業の目的を明確にし、ご指摘いただいた点を修正したかたちで、パブリックコメントを実施する。パブリックコメントでいただいた意見を加味し、次回協議会に提案させていただきたい。
副会長	先に意見としてあったが、バス事業者やタクシー事業者等との連携を図り、平坦地区と台地地区をつなぐ導線を作れば、理想的な地域公共交通ができると思われるため、それについても検討をお願いします。また料金設定等も含めて次回協議会で提案していただけるようお願いする。

(4) その他

- ・第 4 回協議会は平成 26 年 3 月 12 日（水）に開催する予定である
- ・質疑応答

《質疑応答内容》

委員	資料⑥でコミュニティバスの経費について試算されているが、収入も含めて試算していただきたい。
委員	次回協議会までに有償での実験運行を行うことができるのか。
事務局	有償での実験運行は次年度での検討であるため、今年度ではできない状況である。
委員	有償で行う場合、許認可の関係で時間がかかるため、来年度以降となると考えられる。

3. 閉会

- ・副会長の挨拶

《質疑応答内での発言の補足》

協議事項（２）「実験運行の実施」での質疑応答内において、事務局より『アンケートは中学生以下に対してはアンケートを取っておらず、OD 調査では小中学生も含め調査を行っている。』という発言をいたしましたが、乗車した中学生以下へは保護者を対象にアンケート調査を行いました。その場合、資料④12～13ページの「②結果」においては、実際に利用したお子様の年齢と利用目的で集計しております。