

第2回北谷町地域公共交通会議議事録

1 開催年月日：平成27年11月19日（木）

2 会議時刻：14時00分から16時00分まで

3 会議場所：北谷町役場3階庁議室

4 出席委員

- | | |
|------------|---------------------------|
| (1) 神山 正勝 | 北谷町副町長 |
| (2) 神谷 大介 | 琉球大学工学部環境建設工学科准教授 |
| (3) 古堅 宗安 | 内閣府沖縄総合事務局運輸部陸上交通課長 |
| (4) 山口 泰史 | 内閣府沖縄総合事務局運輸部企画室長補佐 ※代理出席 |
| (5) 高嶺 敏光 | 沖縄県沖縄警察署交通対策課長 |
| (6) 喜納 昌延 | 沖縄県中部土木事務所技術総括 |
| (7) 玉城 清松 | 北谷町老人クラブ連合会会長 |
| (8) 元田 徹 | 北谷町観光協会会長 |
| (9) 米須 義明 | 北谷町商工会会長 |
| (10) 新垣 聖達 | 沖東交通事業協同組合営業促進部長 ※代理出席 |
| (11) 津波古 修 | 一般社団法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会事務局長 |
| (12) 喜屋武 悟 | 私鉄沖縄県労働組合連合会執行委員長 |
| (13) 大城 勇人 | 沖縄バス株式会社運輸部長 |

5 欠席委員

- | | |
|-------------|----------------------|
| (1) 當山 全浩 | 内閣府沖縄総合事務局南部国道事務所副所長 |
| (2) 大城 幸和 | 株式会社琉球バス交通業務部次長 |
| (3) 仲間 直克 | 那覇バス株式会社業務部業務課係長 |
| (4) 慶田 佳春 | 一般社団法人沖縄県バス協会専務理事 |
| (5) 津嘉山 えり子 | 北谷町自治会長連絡協議会会長 |
| (6) 仲宗根 仁志 | 北谷町宇地原区自治会長 |
| (7) 砂川 憲平 | 北谷町宮城区自治会長 |
| (8) 岡村 悦子 | 北谷町美浜区自治会長 |

6 事務局

- | | |
|-----------|--------|
| (1) 北谷町役場 | |
| ① 仲松 明 | 企画財政課長 |

- ②勢理客 一之 企画調整係長
- ③當山 貴巳 企画財政課主任主事

(2) ランドブレイン株式会社

- ①瀬戸 慎一 公民連携社会基盤グループ主任
- ②富川 盛文 研究員

7 説明又は意見を求めるために出席した者：なし

8 傍 聴 人：なし

9 議 題

- (1) 運行実施計画（案）について
- (2) 利用促進策について
- (3) 事業評価について

10 会 議 資 料

- (1) 会議次第
- (2) 座席配置図
- (3) 北谷町コミュニティバス運行計画検討調査
- (4) 10頁修正版コミュニティバス運行ルート（案）
- (5) 北谷町コミュニティバス運行ルート（①コース）
- (6) 北谷町コミュニティバス運行ルート（②コース）
- (7) 近隣市町村コミュニティバス等運行収支

11 会 議 内 容

1. 開会

司会： 定刻になりましたので、これより第2回北谷町地域公共交通会議を開催いたします。最初に本日の会議で使用する資料の確認を致します。事前に郵送にて配布しました「第2回北谷町地域公共交通会議」と書かれている次第が1枚、「北谷町コミュニティバス運行計画検討調査」が1部、「座席配置図」が1枚となっているのですが、委員の欠席や代理の方の出席報告がありましたので、本日、座席に配布した「座席配置図」の方をご使用下さい。本日配布された資料につきましては、右上に「10頁修正版コミュニティバス運行ルート（案）」が1枚、「北谷町コミュニティバス運行ルート（①コース）」と書かれたものが1枚、「北谷町コミュニティバス運行ルート（②コース）」と書かれたものが1枚、それから「沖縄市と中城村の収支」と書かれている「追加資料」となっておりますので、ご確認下さい。過不足等があれば、お知らせ頂ければと思います。

続きまして、本日の委員の欠席等のお知らせがございましたので、ご報告致します。まず、内閣府沖縄総合事務局南部国道事務所の當山所長、株式会社琉球バス交通の大城業務部次長、那覇バス株式会社業務部の仲間業務課係長、一般社団法人沖縄県バス協会の慶田専務理事、北谷町自治会長連絡協議会の津嘉山会長、北谷町宇地原区の仲宗根会長、北谷町宮城区の砂川会長、北谷町美浜区の岡村会長が欠席と連絡を頂いております。また内閣府沖縄総合事務局運輸部の成田企画室長の代理として山口企画室長補佐、沖東交通事業協同組合の新垣（あらかき）営業部長の代理として、新垣（しんがき）営業促進部長にご出席いただいております。それでは北谷町地域公共交通会議、設置要綱第6条第1項の規定により、神山会長が議長となり進行する事となっておりますので、神山会長よろしくお願い致します。

会長： 本日は多くの皆様方に北谷町の公共交通会議にご出席いただき、誠にありがとうございます。本日は第2回目という事になりますが、第1回目で議論した点を踏まえ、本日また皆様にご提案するという事となっております。本日、「運行実施計画（案）について」「利用促進策について」「事業評価について」この3点を議題とさせて頂きたいと思っております。本日は委員21名中13名にはご出席いただいておりますので、公共交通会議、設置要綱第6条2項の規定により、今回の会議は成立しているという事を報告させて頂きたいと思っております。また会議を進めるにあたり、議事録の書面が必要でございますので、本日は元田委員に議事録署名委員をお願いしようと思っております。元田委員よろしくお願い致します。

ではこれから議事を進めていきたいと思っております。

それではまず議題（1）運行実施計画（案）について事務局の方から説明をお願い致します。

事務局： まず議題の説明の前に、ご報告いたします。お手元の資料にあります沖縄市の運行収支をご覧下さい。前回の会議で他市町村の運行の収支状況を把握しておく必要があるのではないかというご指摘があり、こちらの方で状況を調べ報告すると回答いたしましたので、今回ご報告いたします。沖縄市の方は現在、胡屋ルートとコザルートの二つのルートで走っております。胡屋ルートの方が先行して運行しており、平成24年度までは無料で、平成25年8月から運賃を徴収し、現在に至っております。コザルートに関

しましては平成24年から運行を開始し、運賃の徴収については胡屋ルートと同じように平成25年8月から徴収しております。運賃については1回100円、ただし小学校以下の子供及び、障がい手帳保持者は無料となっております。表下に事業費と収入額の詳しい金額が載っておりますのでご覧ください。中城村につきましては、現在デマンドタクシーとコミュニティバスと両方運行しております。こちらは平成26年度、今年の1月と2月に、2ヶ月のみ実証運行をしております。そして今年の9月から本格運行を行い、運賃を徴収しております。中城村のコミュニティバスにつきましては小学生が50円、中学生、65歳以上、障がい者が100円、それ以外の一般の方が200円となっております。デマンドタクシーにつきましては1回300円、障がい者及び介護者は1回200円という金額となっております。こちらが近隣市町村の運行収支となりますが、中城村の方から事業費等について、まだ連絡をもらえてないためこちらには掲載しておりません。続きまして前回の会議でご指摘のありました運賃収入以外の補助についても検討するようということで、今回配布しております「運行計画検討調査」の25頁の方にまとめておりますので、後ほどご覧ください。前回の会議でご指摘のあった報告については以上となります。そして、前回の会議でご指摘やご要望のあったものをルート案の方に落とし込んでおりますので、これから説明いたします。

2. 議題 (1) 運行実施計画(案)について
- 事務局： (1) 運行実施計画(案)について説明
- 会長： ただいま、運行ルートなど運行実施計画についてご説明頂きました。多くのポイントがあったかと思いますが、ご指摘がございましたらご意見を賜りたいと思います。
- 委員 21ページ、収支試算の人口のところ、小・中学生から運賃をとるといっていますが、小・中学生は学校区というものがあり、案外、徒歩で通えたりするのではないかと思うのですが、小学生・中学生がどれくらい利用すると想定されていますか。
- 事務局 小・中学生につきましては通学というより、普段、日常の遊びや買い物、趣味娯楽の目的を需要としてカウントしています。
- 委員 先程、運行ルートの説明の際に①コース所要時間70分、②コース所要時間74分と言っていましたが、資料15ページについては6

0分と記載されています。10分以上も数字が違うと思うのですが、運行ダイヤというのは明確には定めていないのですか。またダイヤを決めるのか、それともスタート時間を決めて、その流れに沿って、運行間隔を進めていくのか。まず各コースともに車両が1台ずつしかないので混雑した場合は、どうしても遅延が発生してしまうと思いますが、時間をどのようにお考えですか。そして1台で周りきれのでしょうか。1日約7時間～8時間だとして乗務員についても、一人でずっと持ちっぱなしは出来ないと思います。最低1台につき二人、予備一人で考えなければならないと思います。

事務局：一つずつお答えします。まずダイヤを決めるのかということについて、ルート案がある程度固まってきたら、そのルートにダイヤを当てはめて、路線バスとの接続も考えながらダイヤを決めていきたいと思っています。それを踏まえ1台で周れるのかということですが、試走を行い渋滞の状況を考慮して、ダイヤを決めたいと思っています。そして乗務員に関しては、先に導入している市町村に話を伺うと、交代制でシフトを組んでいるということなので、1台につき二人以上ということは、こちらの方でも考えています。

委員：はい。ありがとうございます。という事は試走を今から行って、実証というか検証というか、果たしてこのルートで安全に周れるのかという、そういうことをこれから検証するという事ですね。

事務局：はい。試走の方は平日の朝、昼、夕、休日の朝、昼、夕、この6回を今のところ考えています。

委員：安全上など、場合によって難しいと判断されれば、変更もありえるという事ですか。

事務局：はい。

会長：ルートはまだこれから周るという事でよろしいですか。

事務局：はい。ルートがある程度決まったうえで予定しています。

会長：70分というのはどうやって出てきたのですか。

事務局：距離と、資料にある時速15kmで走った場合を仮定した時間が70分という事になります。

会長：実際に走ってこれから状況を見て、交通渋滞も配慮してダイヤも決めていきたいという事でよろしいですか。

事務局：はい。

委員：21ページでは65歳以上と記載がありますが、16ページの高齢者とは、何歳以上を考えておられるのでしょうか。

事務局：高齢者については65歳以上を考えています。16ページの100

円運賃は交通弱者を対象にしています。その中で21ページの小学生を交通弱者として試算しています。

委員： 我々老人の世界で高齢者の対象になるのは75歳以上。74歳までの人たちは若手老人と言って、まだ高齢者になっていないのですが、それと関係なく65歳ということではよろしいですか。

事務局： はい。

会長： コースを見ていると、路線バスの既存のバス停を併用して使っていくというお考えですよ。

事務局： 今回のルートに関しましては既存のバス路線と、できるだけ重複しないように案を作っているのですが、どうしても重複する場所もありまして、こちらについては既存の路線バスとの接続というものを考えたうえでのルート案になっています。コミュニティバスについては町内の運行となっていますので、町外に行く場合は、既存のバス停で接続してから町の外へ出てもらおうと思っており、コミュニティバスと路線バスの共存を考えています。

委員： コースは町内のみですよ。

事務局： はい、町内です。町外はないです。

事務局： バス停は、路線バスとかぶる所については、使わせて頂きたいと考えています。

委員： 58号線の北谷近辺は路線バスの利用頻度が高い地区となっていますので、コミュニティバスと一緒に接車することを想定した場合に、安全確保やバス停の停車帯の延長など、このあとに出てくると思われる課題の整備計画のようなものはありますか。

事務局： バス停の停車帯を延長するというような考えは、今のところはないです。

委員： 既存のバスダイヤからは外すという考えはありますか。重複しない形をとるとか。

事務局： 安全な停車をするという考えではありますが、接続の方も頭に入れて、コミュニティバスを停めた後、路線バスにすぐ乗れるようなダイヤを作っていきたいと思っています。バス停につきましては安全に配慮していきたいと思っています。

会長： バス停の活用については、これから協議するということですね。

事務局： はい。これから協議させていただきたいと思います。

委員： コースについてですが、山側と海側をつなぎ、そして既存路線もつなげて、既存路線も補おうという事かと思いますが、海側の路線について、既存路線と並行して走る部分が、かなり多いと思います。

これは縮小するというふうに考えてはどうかと思います。利便性という点ではコミュニティバスで、全てをつなげなければいけないという状況なのではないでしょうか。海側の方を縮小すると、定時運行も確保できると思いますし、運行回数も増やせるのかと思うのですが、いかがでしょうか。バス会社さんとしてはコースについてどう思われますか。

委員： そうですね、確かに並行してかぶっている部分がありますね。バス会社が設定するコースは、いろいろな理由がある訳で、そこへかぶさってくるというのは、運行しているバス会社にとってはどうなのかという思いはあります。

委員： 既存の乗継という観点でコースを考えるとところもあるとは思いますが、あまり広範囲というのは難しいのではないのでしょうか。

事務局： 今はおそらく、②コースの南側をおっしゃっていると思いますが。

委員： ①コースの方もそうですね。

事務局： まず②コース南側につきましては、バス路線と重複していますが、イオン北谷店、北谷公園、役場、ニライセンター、老人福祉センターを主につなごうということで、一本でいけるような形を考えております。既存のバス路線では一本でいけず乗換があり、南側から老人福祉センターへ行くには乗換えをしたとして40分ほどかかり、かなりの遠回りになっています。こちらの需要としては高齢の方が多いということで、乗換えのない利用しやすいものとして考えています。

事務局： ②コースについてですが、資料7ページをご覧くださいよろしいでしょうか。7ページは既存のバス路線の図になっておりまして、北前、サンエーハンビータウン店辺りが、63番と263番になっており、イオンの方までの運行はなく謝苺へ進みます。この路線は乗換がかなり難しいという状況があり、北前から、イオンや役場へ来ることが不便という理由から、ここにコミュニティバスを通して、行き来できるようにしたいというのが役場の考え方です。

事務局： 資料9ページに、運行ルート案の基本的な考え方を記載してありますが、『公平性の観点から全ての行政区をカバーする』と謳っております。既存のルートで北谷町の一番南にある北前区の公民館まで路線が届いていないという現状があり、案を作る時にも悩んだのですが、土地柄、細長い所を通らなければならないという所で、ルートに限られ、公共路線とかぶってしまったという経緯があります。

委員： 今のご説明通り、見ていると公民館めぐりみたいな構成になってし

まったのもしょうがないのかと思うのですが、もう少し観光客を視野に入れた利便性を考えられなかったのかと思います。あと一点疑問があつて、当初配布されたコースには北谷高校が含まれていたと思いますが、北谷高校がカットされた理由もお聞きしたいと思います。

事務局： 北谷高校は、印刷ミスで載せてしまっていて、最初からこの案でした。申し訳ないです。今回、コミュニティバスの運行につきましては通学のほうは考慮しないという事になっています。

会長： 北谷高校に行くにはどう行けばいいのですか。①コースの方が近いのですか。

委員： ①コースの中の16と33のバス停で降りれば一番近いですね。これは桑江公民館の前ですね。

委員： 北谷高校前のバスルートはあるのですよね。

事務局： はい、路線バスがあります。こちららも極力は重ならないような形で、今回、外させていただきました。観光客についてのコースですが、①コースの方を重点的にみております。ヒルトン、うみんちゅワフ、ベッセルホテル、ビーチタワーをほとんど通りますので、こちららの観光客をひろいながら、宮城地区のダイビングスポットなどへ運ぶという考え方です。また、うちなあ家などの北谷町の文化財という所へも運べるようなルートにはなっています。

委員： 乗継ぐ場合は無料ですか。

事務局： 乗継は無料を考えています。

委員： 昨年度調査された報告書に、行きたい場所というデータはありましたが、PT（パーソントリップ）調査や買い物動向調査というものもあると思います。知りたいのは行きたい場所という目的地だけではなく、ODの話です。言いたい事は、路線を決める時もすぐく全体的な話をされていると感じるのですが、スロースタートとお考えなら、ニーズに対してサービスレベルが一番低い所、その返りが大きい所に公的なサービスを入れましょうというのが、必要だと思うのです。それをしようと思うと、現状のODで、新たな調査は必要なく、今まで県がやられているデータがいろいろとあるので、そういうデータを利用して、現在北谷町の人たちが、どう動かれているのかという、そのあたりの分析結果があればご提示いただきたいです。この報告書を作られているあたりで、その辺のデータを触られていると思うのですが。

事務局： 中南部として全体の動きというのは、報告書等で拝見している所で

はございますが、まちの中をいくつかのゾーンに分割してという、そこでのデータがあるかどうかは調査しながら、あれば整理してみたいと思います。

委員： 買い物動向調査もPT調査もデータは借用できますよね。

事務局： はい。

委員： 今回の調査で、どこの人がどこへ行きたいのか、もっと言うと、北谷町でいえば58号線へ出ればバスの便はいいですよ。そして58号線へ出るという事に関しては、海側の方より山側の方が難しいわけですよ。その部分に外に出すためのアクセスを確保しましょうという事ですよ。そしてもう一つは行きたい場所というものがある、役場は行きたい場所の上位になっていますが、役場に来る頻度はすごく少ないですよ。高校に行くというのは、同じ行きたい場所でも週に5回行くわけです。役場は行きたい場所と言っても、年に数回だけ。そこで需要というのは変わってくるのです。前回の調査で頻度の議論がされているのかと。されていないと、需要の話がすごく難しくなります。行きたい場所にこれだけの人が行くでしょうと言うけれど、そもそもどれだけの頻度で行く場所なのかということです。そこは前回の調査の時に調べられていますか。

事務局： 昨年は全町民を対象にアンケートを実施してございます。概要版にはそこまで記載をしていないのですが、行政区別にどこに行きたいのかという施設についてはおさえています。どこの行政区も町役場をあげています。サンエーハンビータウン、アメリカンビレッジ、イオン北谷店、こういったところが、どこの行政区からもあがっている施設になります。

委員： いえ、頻度の話を聞かれているか、聞かれていないかという質問です。

事務局： アンケートではコミュニティバスに対する利用の頻度というものは、聞いてはいないです。

委員： 現状に関しても聞いていないですか。行きたい場所と聞かれた時に、年に1回行く場所も、毎日行く場所も、行きたい場所として捉えている調査表になっていて、それを基にした需要推計なのか、それとも頻度の話が入っているのかという事です。

事務局： 高校については、頻度が多いというのは分かっているのですが、通学バスとしては使わないというのが、役場の考え方です。

委員： 高校の話ではないのですが。

事務局： 商業施設に行きたいというのは、役場よりも頻度が高いという認識

はありますので、ハンビータウンやイオン等を通すようにしています。高校については頻度が高く、商業施設よりもさらに頻度が高い可能性も考えられますが、役場としての方向性は、民間のバス業者の考え方とは違っていています。民間業者であれば利益を得るために、一番頻度が高い所を通した方がよいのだと思いますが、こちらでは交通弱者をサポートするという考えです。コミュニティバスを走らせるという観点からすると、頻度が高くても通学の部分を手当てする必要はないという基本方針があります。そのため学校の前までは通していないということになります。個人的には乗る頻度が高いのだから、高校まで通した方がよいのではという思いもあるのですが、高齢者の方、小さい子供たち、妊婦の方など民間ではサポートが出来ない部分を役場のコミュニティなら可能かという考えでこのような形になっています。採算性を考えるとどちらの方がいいのだろうという事は理解しております。

委員： 頻度の話が入っていない採算性の業務と、入っている採算性の業務では答えがかなり変わってくるので、その部分を確認されているかということが一つと、先程の話の后者の方で、もし交通弱者という議論であるならば、普通は免許を持っていない人が交通弱者であるので、高校生も普通は交通弱者に入ってきます。それに対して沖縄は実際に送迎が多いのですよね。それが渋滞の引き金になっている構造がある中で、それも一つの交通渋滞緩和の公共交通機関を使いましょうという一つになっていますよと。もう一方で送迎というのは親の立場からから考えると、送りたいから送っているとい人は、多分あまりいないと思います。機会損失という形で社会的には損失として計上されるものとして、そこに対して公的なサービスを提供するという事は公共の福祉というところで、私は問題ないと思います。それともう一つは交通弱者とされた高齢者の方々に対応するという意味において、医療施設がないというのがどうかと思います。北谷町の方がどこの病院に行かれているのかは分らないのですが、そういった方の医療に対してどうサポートするのかと。一周するのが70分という事は、片道にすると北谷町内を30～40分という時間をかけて乗車するという事ですよね。乗換というのがあると厳しいだろうとなるけれど、この距離をなぜ40分なのという話は、もちろんでてくるので、実際にどの程度の頻度であるとか、どの時間であれば乗るだとか、そういう部分、特にターゲットを絞りたい。例えば高齢者の方の足を確保したいという事であれば、病院の

話と高齢者の買い物行動、だったらそこにフォーカスを当てた時に、どのようなサービスがあるのか。通勤行動と時間帯も違いますよね。高齢者の方は開く前に病院に行っていますし、そういったダイヤを組むのか組まないのか。その意味で、9ページに運行ルート設定の基本的な考え方はあるのですが、スモールスタートを切るのでしたら、もう少しフォーカスを絞って、北谷町としてはこういった方々に対してのサービスレベルを、最低限ここまでは上げていくのだと、そのためには、この時間帯のこういうルートが必要なのですと、そして、そのために採算は合わないですけども、町の負担はこの程度は考えられますという話の持って行き方をされた方が、私はよいのではないかと思います。

会長： ただいまのご指摘、ご意見に関して事務局。そして1点だけ、議論の中で通学は対象としていないという話がありましたが、なぜ対象としなかったかという経緯があると思うので、その話もしておかないといけないと思うし、あともう一つは、どこにフォーカスするかという話で、病院だとか買い物だとかありましたけれども、コミュニティの部分でお年寄りの方にどう対応しようかという、行政課題に対してどこに焦点を当てているかという説明が必要かと思しますので、その辺も含め考えをお願いしたいと思います。

事務局： 老人の方を主に対象にしているところなのですが、老人の方の集まりのある場所が、ニライセンターや福祉センターです。そこへの移動の足がないとのお話がありました。その移動の足を確保する為に、今回のルート案になっています。そして頻度については、データを詳しくとっていないという点があるのですが、こういう観点からこういうルート方針を定めていく事がございます。医療拠点の行先については、北谷には診察や手術のための大きな病院がなく、沖縄市の方へ出かけているといという事もあり、ルートの中には明示していないという状況です。病院の近くを通るようにはしてはいますが、主な目的先としてあげている所はないです。

委員： 沖縄市のどの辺りに病院があるのかは分からないのですが、高齢者がどのバスに乗れば、朝、病院へ行くニーズに合うのか。それに対してつないであげないといけないですよ。

事務局： それについては、県道24号線のバス路線があるのですが、その辺りで乗継ぐという形になっています。

委員： ダイヤも高齢者の行きたい時間帯に合わせて、その押さえた所に対して、ダイヤを組もうという事ですか。

事務局：　そうですね。医療施設に行きたい時間帯というものは、結果も出ていますので、ダイヤはその時間に合わせて組むことになっています。

委員：　老人の皆さんに関して、月曜日から金曜日まで、老人福祉センターで、教室やサークルがあります。時間は10時開始だけれど9時30分には皆さん集まっています。9時30分には福祉センターに到着する時間帯で送ってもらい、終わるのが12時10分前ぐらいで、その後に皆さん帰られていますので、その時間帯にバスが来れば帰宅できると思います。病院の話もでしたが、町内のお年寄りが好んで通っているところは、ドクターとの相性もありますので、うちなーぐちを使って診察をしている病院がたまきクリニックなのです。あの先生は方言を話すので、おじいおばあは、みなそこに行きます。たまきクリニックはちょうど福祉センターの手前ですから、その辺も頻度も工夫してやってもらいたいと思います。買い物ですが、お年寄りが行く場所はユニオンです。安い時はたまにカネヒデへも行きます。時間帯はだいたい朝の9時頃で、早い時間と夕方の半値ぐらいの安い時間をめがけて出かけています。その辺も考慮してもらいたいと思います。

事務局：　はい。参考にします。

委員：　実は西原町も何年か前にコミュニティバスをやっていましたが、公平性を保つだとか、いろいろやられていますが、西原町は結局なくなってしまいました。なぜかという、バス停を併用して、バスを降りてすぐに乗れる時間にすると、ほぼ渋滞が起こります。北前の公民館だとか、本当に交通の便が悪い所はよいことだと思いますが、他の所は本当に周る必要があるのかという事を見極めないといけません。最初は皆さん利用しますが、どんどん人が減ってきます。バスが来るのを待たなくて、家族に頼んで車で行ってしまいます。毎日イベントのある公民館は周ってもよいとは思いますが、ない所の公民館を周っても誰もいないわけです。このあたりをしっかりと見ていかないと頓挫してしまいます。町から出るという時は確かに若い子たちが利用していましたが、今度はバスの方から時間が合ってしまうと、渋滞がひどくなるから駄目だと、問題を受けました。その辺りは少しずつやらないと、便利かもしれないが、他の一般客に迷惑をかけてしまいます。

会長：　ただいまのご意見に関しまして、どのような考え方ですか。

事務局：　既存のバス路線のダイヤも見ながら検討していくという考えですが、今のご意見も参考にしながら、全く同じにするのではなく、数

分ずらすという事も頭に入れながら組んでいきたいと思います。

委員： 午前に周るルートと午後で周るルートと、そういう事も含めて考えないと厳しいのではないかと思います。

会長： ただ今の意見を参考にして、先程の頻度の問題と併せて検討するという事でよろしいですか。

委員： コミュニティバスの利用時間帯の調査の中で、北谷町を走っている既存バスのデータは分かりませんが、公共バスは午前は9時あと、午後は14時から15時頃は利用者が少ないため、この時間帯を中休みするダイヤに変更している中で、その時間帯でも利用者がいるという事で、既存のバスとうまく接続できれば利用者にとって便利になるのだらうと思います。

事務局： 参考にします。

委員： 北谷町役場の女性職員へ、このルートはどうだろうと尋ねた事がありますか。と言うのも、観光の担当をしております、観光のパンフレットを作成したりしています。実は経験上、女性なりの発想というのは男性には思いつかないものがあります。このルートを見た時に女性なりの発想が拾えたらと思いました。

事務局： 外部へまだ公開できる段階の情報ではないので、そういう意見はまだとってはいいです。残念ながら全員男性ばかりです。

委員： 運行委託についてですが、路線バス事業者と特定されていますが、路線バス事業者は、どのような業者になりますか。

事務局： まだ特定はしておりません。大型車両ではないため、タクシー事業者も考えております。

委員： タクシー業者でしたら、乗合免許を取らなければならないという事になりますので、スムーズなのは路線バス事業者です。その辺も念頭においてお願いします。

事務局： はい。

委員： リクエストですが、昨年度やられた調査で構いませんので、今は、町民全体でやられている分析結果を、フォーカスを絞った交通弱者でやっていただき、この結果がどうなるのかを示していただけませんか。交通弱者の定義は免許を持っていない者にするのか、65歳以上にするのかは委ねます。交通弱者と言われる方たちの意見が少数意見となり、消えてしまう事が多々あります。弱者にフォーカスを当てた分析結果を出していただけませんか。

事務局： 今あるデータの中で、弱者のものを抽出して、グラフなどで作成したら大丈夫ですね。

委員： もうあるのですか。

事務局： はい。年代別には集計してございます。後ほど、詳細なものをお渡し致します。

会長： 運行計画案につきましては、ただいま多くのご意見を頂きました。このご意見を踏まえ、運行計画実施案については、また検討していきたいと思います。それでは次の議題（２）利用促進策について、事務局から説明頂きたいと思います。

2. 議題 （２）利用促進策について

事務局： （２）利用促進策について説明

会長： ただいま、広報・利用促進策利用サービス向上策の検討について、ご説明いただきましたが、5分ほど休憩を挟んでから質疑応答へ入りたいと思います。

会長： では、ご意見等ございましたらよろしくお願ひ致します。

委員： 先程のルートのお話も含めてなのですが、観光という部分に絞って考えると、南側のコースは、情報センターの前にバス停があるとよいかと思います。各観光バスやラウンドワンのバスが情報センター前に停車しており、ラウンドワンは若い方がよく利用されています。情報センター前はアジアのお客様もいるので、相乗効果を考えると情報センターの前に停まる事が出来ると、いろんなリンクがよくなるのかと思います。これは予算の話になってしまいますが、70分に1度周ってくるという事になると、時間の限られている観光客は、待つより他の交通手段でという話になります。西側だけを30分間隔で周るような運行だと、使い勝手もいいのかと思います。もしくは電気自動車系の物が海側を通っていたりすると、観光客の方にとって利便性はよいのかと思います。それから運行のサービスの部分についてですが、バスに1台携帯を載せていれば、バスがどこを走っているのか把握できるようなGPSを使ったソフトがあります。1台のバスでは時間通りの運行が難しいため、住民の方にアプリをダウンロードしてもらい、操作の苦手な高齢の方にはご家族の方に協力してもらいながら、バスの到着時間を確認し、バス停ですとバスを待つ必要がないことを案内することで利便性を高められるのではないかと思います。

事務局： 今のご意見も参考にしながら、利用促進を考えていきたいと思ひます。

会長： 他にご意見ございますか。

委員： はい。28ページの④のように、切符を配ることも利用促進につながると思います。例えば利用証明のようなものを作った時に、会員企業の中で割引を受けられるだとか、相乗効果が生まれるような協力関係ができればと思っていますので、そういった事も考えて頂ければと思います。以上です。

事務局： はい。

委員： この切符の写真はバスが身銭を切ってやっているイメージが湧くのですが、先ほどのお話しにあったように、連携できる商業施設が自分たちのお客の囲い込みのためにこのバスを使うという、そういう事でもよいのではと思います。運行側だけがしゃかりきになるのではなくて、商業施設のよいツールになるような営業の仕方があってもよいのかと思います。いつもマイカーで来る8人のお客さんが、バスに乗ってやって来たとして、この人たちの8台分の駐車スペースが空いて、新しいお客さんが8人来ますよという営業の仕方とか、魅力というか、色気を出させるという見せ方もあるのかと思いました。

事務局： 今のご意見も踏まえまして、バスのルートを考えていくのですが、②コースに関しまして、事務局の方では、企業にも利用者にもメリットがあるのではないかという思いから、サンエーハンビータウンの中にバス停を設置できればと考えております。それを他の場所にも当てはめていければと考えています。

委員： 32ページの実施スケジュールのところで、5年間実証実験を行ったあと、本格運行の予定となっていますが、①と②コースをずっと検証するのではなく、途中途中で修正を加えながら本当に必要な所だけを絞って、見直しを行うという柔軟性はありますか。

事務局： はい。コースの修正も出来るように実証期間を長めにとっています。利用者の少ないバス停は、廃止にするだとか、時間を変えてみるだとか、工夫を重ねていく予定になっています。

委員： 現在、バスにも貨物を載せて運びましょうという動きが出ていて、北谷町はどういう取り組みをされていますか。例えばですが、サンエーに商品を電話注文し、サンエーからお客さんの最寄りのバス停まで商品を運ぶというニーズが今後発生するかもしれません。現在のルールでは無理な状況でも、随時、いろいろと拾って総合事務局の方に相談して頂きたいです。

事務局： ありがとうございます。

委員： 32ページの話なのですが、先程の議論で交通弱者がターゲットだ

と言いながら、交通弱者対象の事が何も記載されていないと思います。この30年間、バスに乗っていない高齢者は沖縄にはたくさんいると思います。その人たちは、バスは時間通りにこないものだと思って、20年30年を過ごしています。30年乗っていなければ乗り方もわからないでしょう。ですから、お年寄りが集まっている場所に行って、こういうバスを走らせます、運賃がいくらです、こういう乗り方ですと、案内するが事が重要なのかと思っています。もう一点、レンタカーで来た観光客がわざわざバスに乗り換えるというのは難しいと思います。夕食の際にお酒を飲む理由でバスを利用するなどはあると思いますが、観光は観光向けにフォーカスを当てて、対外的に示す必要があるのかもしれない。それはうまくホテルのホームページを利用して、もしかするとホテルのサービスとして飲食店へバスが出ているという事で、ひょっとしたら片道分の運賃はホテルが負担してくれるかもしれません。観光に関しては観光客向けの出し方、32ページに書かれている事は、一般向けの書き方、しかも一般向けって誰なのという感じがするので、特に情報が届きにくい観光客については、ホテルや周辺の飲食店との連携、お年寄りについては親切・丁寧に、そういった形での連携を進められたらよいのではないかと思います。

事務局： 今のご意見を参考にしながら、高齢者を考えながら利用促進を考えていきたいと思っています。ホテルについては電話でやり取りをしていて、どのような客層が利用する可能性があるか等、確認しているところです。今後アンケートを取る予定になっています。おっしゃっていただいたように、今後どうやって周知していくか勉強中です。

2. 議題 (3) 事業評価について

事務局： (3) 事業評価の説明

会長： ご意見、感想等ございましたらお願いします。

委員： 34ページに運行ルート、ダイヤ等、この会議で協議し、実施の可否を判断する。そして35ページには評価基準というのがありますが、これを利用する町民の方々に早いうちに示しておいた方がよいかなと思います。自分たちの地区がどういう状況で、1日の乗車人数は何人必要で、何人いないと運行がなくなってしまうのかと、問題意識を持ってもらう事が必要なのかと思います。廃止の検討が始まると、議会の方からどうしてやめるのだと、言い出す人が出てくるケースもあります。1日にこれだけ、週にこれだけ、月にこれだけ

乗っていないと、この路線はなくなってしまいます、積極的に乗りましようと呼びかけがあってもよいかと思ひます。

事務局： コミュニティバスの運行に關しての周知の中に、今おっしゃっていただいた目標や基準を盛り込みながら周知して、住民みんなで意識づけをやっていくという方向で考へています。

会長： 大変重要なご意見だと思ひますので、最初からこういうルールでやるのですよという事を周知して頂きたいと思ひます。

委員： 今おっしゃっている事と重なってくると思ひますが、最後の時だけ周知しても意味がないと思ひますので、これを毎年やって、毎年こうこうなりますという事をやっていけば、もっと浸透していくのかと思ひます。最終的に結果だけとつても、乗らない人は5年間乗らないわけですからね。どうか利用させようという前向きな資料を提示した方がよいと思ひます。

事務局： 今のご意見もとられながら、毎年やっていく事も考へながら、今後進めていきたいと思ひます。

委員 37ページに關係者ヒアリングという記載がありますので、そこでやられるとは思ひますが、前回の議事録でもありました町内のタクシー事業者の3社のうち2社がご参加されていないという事もあって、ぜひ検証の時に、既存のバス会社もそうですが、どういふ影響があつただとか、細かく丁寧にやってもらいたいと思ひます。例えば検証中の同時期に利用者が減つただとか、そういう事もあるかもしれないので、既存の公共交通との共存共栄という事も大きく含まれていらっしゃるはと思ひますが、その辺りもしっかりやって頂ければと、お願いをしておきたいと思ひます。

事務局： はい、ご意見を参考にして計画を進めていきたいと思ひます。

委員： 35ページに1年間の収支率が25%以上満たす場合と記載されていますが、1年毎に見直して、もしこれを割つた場合、途中で辞めてしまう事もあり得るのかという事と、これが例えば5年間継続したとしても25%の収支率に届かなかつた場合、24ページには年間1530万円の赤字と記載もありますが、それでもこの事業を継続していく可能性というか、そういう事も検討していくという事なのか、その辺りをお聞きしてよいでしょうか。

事務局： まず34ページをご覧ください。1年目～4年目につきましては毎年、この収支率25%に達しているかという事を検討しながら進めていきます。未達成ならば何らかの改善策を施しながら進めます。それでもやっぱり25%に満たないというのであれば、廃止という方向

の考え方も視野に入れて、5年間で判断するという形になります。

委員： とりあえず5年間は続けるという事でしょうか。

事務局： 著しく25%に満たないという事になれば、途中で議論してもよいかと思っています。

会長： いろいろアンケートをとる、もしくはいろいろな状況を見ながら交通会議にかけて、変更すべきは変更して、改善を図るという事です。それで5年間は何とか続けるということですね。

事務局： 一応5年をかけて、一括交付金を使う予定にしています。これが実際に5年認められるかどうかというのは、まだ調整していない為、もしかすると3年になるという事が考えられます。その辺は変更になる可能性があるかもしれません。

委員： 2点あります。先程おっしゃられたように、ルールを決めてやるというやり方もあると思います。他の地域でも行われている事でもありますので。ただ条件として、普段から結構丁寧なコミュニケーションを自治体と取りながら進めないと、いろいろと後で揉めるケースもあるかと思えます。他の区はちゃんと乗降者がいるけれども、この区はいないだとか、うまく使ってあげる事はプラスに働きます。それを資料で配ればいいのでしょうかというやり方をすれば、役所はなんだとなってしまうので、ちゃんとコミュニケーションをとりながらやられた方がよいと思います。2点目は35ページに書かれている収支率25%。だいたい30%を目標としている市町村が多いです。どうして30%なのかというと、たいした根拠はないのです。第二段階の時点で、どのくらいの説得力があるかという話になってくると思のです。毎年1500万円の赤字が出てでも、走らせる価値をどう考えるのか。実際、燃費が上がれば、もっと赤字になるかもしれません。その時に第二段階の一番上に書かれている「高齢者等の外出回数の増加」という事で、高齢者がどんどん外に出られるようになっているでしょう、だから価値があるのですと。こう言いたければ今の時点でこの調査をやっておかないと、変化が分かりません。バスが走り出してから調査するのでは、前の数字が分かりません。そして最後の「高齢者の交通事故発生率」と書かれていますが、これはすごく難しい話です。町内で発生した事故であって、北谷町民が関連した事故というものは、おそらく警察は出してはくれません。ですので、これを指標として持つてくるのは難しいのです。もう一方で少ないサンプルではあるけれども、南城市では、医者から2週間に1度来るように言われている市民の方が、家族に送

迎してもらおう事に気を遣い、1ヶ月に1度しか通院できなかったところバスの運行で2週間に1度行けるようになったと。これはサンプルとしては少ないですが情報としてはプラスになります。ですので、最初の話と関連しますが、どういう人に対して、どういうサービスを提供したくて、その結果どういうまちや社会を築きたいか。交通という手段を使ってサポートしたいというロジックをちゃんと作っておいて、それに対してアウトプットとして、アンケートのような形で出せる情報と、少数意見ではあるけれども貴重な意見として出せる情報を、ある程度最初の段階から作っておかないといけない。そしてそれに対して、始める前に取っておかなければならないデータ、それを3年後、5年後にチェックするということ。おそらくそこまでイメージしておかないと、後になってあのデータがないから、今は分かるけれども比較ができないという事になってしまうので、それも含めて、最初のうちに検討していただけたらと思います。

事務局： はい。今のご意見をお聞きしまして、5年後に判断ができるような形のものを、そしてアンケートも今から考えて今後進めていきたいと思っております。

3. 意見交換

会長： 他にはございませんか。それでは、ただいま、事業評価についてもご意見がございました。皆様方のご意見を踏まえまして、協議をしていくという趣旨でございます。また次回までにまとめ、報告をお願いしたいと思います。それでは本日の議題はこれで終わりですが、事務局から報告事項などありますか。

事務局： はい。1点ですが、最初の議題の中で学生をターゲットにしなかったという考え方ですが、これはこの会議が始まる前に町の教育委員会の方から、学校区というものは子供たちが歩ける範囲内で設定されており、体力の向上という事も考慮し、子供たちの優先順位は落としてもよいという意見があった事により、外しているという状況です。

会長： ただいまの発言は先ほどの補足という事ですね。他にございませんか。

事務局： 2つほど紹介させて下さい。糸満市でやっているいとちゃんバスがあります。一括交付金で運営されているのですが、面白い取り組みで、那覇空港から糸満まで、那覇や豊見城を飛ばして、自分たちの

所まで直通で運行しています。その中で市内を走るいとちゃんミニというのものにも取り組んでおられ、ここも順調に進んでいるという状況のようです。那覇やショッピングモール等を経由して、自分たちの市にバスが入ってくる頃にはガラガラで、乗客がいないという事をどうにかしなくてはということで、直通運行させるというやり方をとられているようです。もう一つの事例が座間味村です。座間味は慶良間諸島が国定公園に指定されたという事で、観光客が増えている事もあり、島の中でコミュニティバスを走らせているのですが、観光客がかなり利用していて、国からの補助も要りませんというぐらい黒字のようです。

おまけにバスまで買えるようになっているとの事です。要するに、よそからのお客で潤っていて、町民の足も確保できているという紹介です。

会長： うまく回っている所の紹介でございましたが、また皆様方、再度参考にして頂きたいと思います。

事務局： ホテルの方にヒアリングしたところ、台湾の観光客はレンタカーを利用している事が多いようで、バスを利用する頻度は低いかもしれないが、中国の方々は、まだレンタカーを使えないのでバスを利用する可能性があると聞いているので、その点どうなるか事業所と調整しながら、つめていきたいと思います。

委員： 海外の観光客がレンタカーをなぜ利用するかという話になった時、自由に動けるからという日本人的な考え方より、お土産を載せるためという事で使っていることもあります。でも物流がうまくいけば、バスに乗りたくないという人かもしれません。面白い情報が何かありましたらまたお伝えします。

事務局： そうですね、その点も考えながら進めたいと思います。

委員： 糸満市の場合、直行バスという交通だけを提供するわけではなく、地域ごとに住民、婦人会、青年会が協力していて、観光資源の開発というものもやっておられます。新しい魅力というものを地域ごとで作らだしていますので、その辺で利用促進も図っているという事もありますので、これもまた参考されたらよいと思います。

事務局 直行バスの運営はバス会社でしょうか。

委員： どこだったか、琉球バスだったでしょうか。

事務局： 琉球バスが行っているのですね。

委員： そうですね、琉球バスの方が運行委託していると思います。

会長： ただいまの意見も参考にして、自分たちで観光資源を作っていくの

だという事も非常に大事ですね。そしてそこに観光客を呼び込むという事も大事ですね。

委員： 魅力づくり、行きたいというニーズを生み出すということが必要です。

4. 閉会

会長： それはまた地域との連携というものを踏まえたうえで、作りあげていくというのも大事ですね。その辺も参考にさせていただきたいと思います。それでは第2回北谷町地域公共交通会議を終了致します。お疲れ様でした。