

## 第11回北谷町地域公共交通会議議事録

会議録署名人 大岡 純士

- 1 開催年月日：令和2年11月20日（金）
- 2 会議時刻：10時00分から
- 3 会議場所：北谷町役場 1階 レセプションホール
- 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) 小谷 和史 内閣府沖縄総合事務局運輸部陸上交通課長
  - (4) 齋藤 洋一郎 内閣府沖縄総合事務局運輸部企画室長
  - (5) 川崎 聡 内閣府沖縄総合事務局南部国道事務所副所長
  - (6) 比嘉 喜彦 沖縄県中部土木事務所技術総括
  - (7) 當間 秀規 沖縄県警察沖縄警察署交通対策課長
  - (8) 名嘉山 敬雄 沖縄バス株式会社運輸部業務課長
  - (9) 大岡 純士 株式会社琉球バス交通業務課主任
  - (10) 東江 一成 沖東交通事業協同組合代表理事
  - (11) 慶田 佳春 一般社団法人沖縄県バス協会専務理事
  - (12) 津波古 修 沖縄県ハイヤー・タクシー協会事務局長
  - (13) 玉城 清松 北谷町老人クラブ連合会会長
  - (14) 仲宗根 仁志 北谷町自治会長連絡協議会
  - (15) 米須 義明 北谷町商工会会長
  - (16) 屋比久 里美 北谷町観光協会会長
  - (17) 徳田 伝 北谷町北前区自治会会長
  - (18) 岡村 悦子 北谷町美浜区自治会会長
- 5 欠席委員
  - (1) 大城 幸和 那覇バス株式会社業務部次長
  - (2) 喜屋武 悟 私鉄沖縄県労働組合連合会執行委員長
- 6 事務局
  - (1) 北谷町役場
    - ① 仲松 明 企画財政課長

②眞喜志 康仁 企画財政課企画調整係長

③知念 望 企画財政課主事

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：2名

9 議 題

(1) 北谷町コミュニティバス実証運行事業の現状報告

(2) 本格運行に向けた公共交通施策の検討

10 会議資料

(1) 次第

(2) 座席配置図

(3) 北谷町コミュニティバス実証運行事業の現状報告【資料1～4】

11 会議内容

議長：	<p>開会</p> <p>今年も残すところ僅かとなってまいりましたけれども、振り返ってみますと、今年の初め、豚熱から始まりまして、そして今のウイルス、この対策が一時的に終わるかなと思っていましたけれども、また第2波、そして現在第3波とも言われるような状況下にあります。皆様におかれましては、このような対応策、大変お忙しい中、この場にご出席いただきまして感謝申し上げます。</p> <p>さて、この会議は北谷町における移動利便性の向上のために、北谷町の実情に即した運輸サービスの実現に必要な事項につきまして、各方面と協議を行いながら進めていくということで設置をしております。本会議のコミュニティバスの運行に関しましては、基本方針として4点上げております。まず1点が、交通弱者等の生活の質の維持向上、2番目に、公共交通空白地域の改善・解消、3番目に、観光客の移動の利便性、そして回遊性の向上、4番目に、公共交通全体の活性化と、こういうふうな基本方針を掲げまして、これまで皆様のご意見、ご審議をいただきながら進めてきました。</p> <p>ただ、この今回進めておりますのも令和3年度までということの実証実験で定められておりまして、その後どうするかということにつきましても検討しなければいけない時期に来ていると思っております。残す期間、実証実験の期間があと1年とちょっとであります。これまで進めてきたことを検証し、そして、さらに次の本格運行に向けて、どのような形態で進めていけばいいのかどうか、これから皆様の忌憚のないご意見を賜りたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いをいたします。</p> <p>それでは、これから会議を進めさせていただきますけれども、進行につきましては座って進めますので、よろしくお願いをいたします。</p>
-----	--

事務局：	<p>それでは、まず式次第にのっとって進めていきたいと思っておりますけれども、その前に、事務局から会議の成立要件について報告をお願いいたします。</p> <p>報告いたします。</p> <p>設置要綱第6条第2項にございます過半数を超えておりますので、会議は成立しております。よろしくお願いいたします。</p>
議長：	<p>ただいま事務局から北谷町地域公共交通会議設置要綱第6条第2項の規定により本会議が成立しているとの報告がありました。</p> <p>それでは、次に、会議録署名委員の指名をさせていただきたいと思っております。</p> <p>本日の会議録署名委員は、大岡様にお願いをしたいと思いますけれども、よろしいでしょうか。</p>
委員：	はい。
議長：	<p>それでは、大岡様、よろしくお願いいたします。</p> <p>それでは、議題に入っていきたいと思います。</p> <p>本日の議題につきましては2点ございます。</p> <p>まず最初の議題、北谷町コミュニティバス実証運行事業の現状報告について、事務局より報告をお願いをしたいと思います。よろしくお願いいたします。</p>
事務局：	<p>それでは、説明をいたしますが、議題に入る前に、ちょっと軽く前回、今年の2月に行いました会議のちょっとした概要を振り返ってご報告させていただきます。</p> <p>昨年度は、本日お配りしている北谷町地域公共交通網形成計画、こちらの上のほうの、これの策定ということで、委員の皆様による活発な議論及びご意見をいただきながら、皆さんにご承認いただき、決めることができました。ありがとうございます。昨年度の時点では、法改正もあつたので、パブリック・コメントまでは行わずに、現在はちょっと案の段階でとどめておりますが、今後法改正の内容を踏まえて、改めて検討していきたいと考えております。</p> <p>それと、コミュニティバス実証運行事業につきましては、令和2年度、今年度の運行計画案を議論する中で、南北と東西に分けて運行するべきという運行方法に対するご意見であるとか、利用促進策、1日乗車券とかという利用促進策の提案などいただいたんですが、今後本格運行後の持続的な運行を果たすために、財源的な側面で、検討を続けるということとなりました。</p> <p>本日は、事務局から検討中の考え方についてご報告して、またご意見をいただきたいと考えております。よろしくお願いいたします。</p> <p>また、ちょっとコロナ対策でつい立てがついていますので、もしちょっと声が聞こえにくいところがすみません、お声がけをいただければと思</p>

ます。よろしくお願いいたします。

では、資料に沿ってご説明いたします。

(1) 北谷町コミュニティバス実証運行事業の現状報告の説明

議長： ただいま北谷町コミュニティバス実証運行事業の現状報告がございましたが、この報告について何かご意見、ご質問等ありましたらお願いをいたします。

委員： 琉球大の神谷です。

2点ちょっと教えてください。1点目は、緊急事態宣言とか、そのときに運行を減らして休んだりとかしていたのか、通常どおりの運行だったのかというのが1点。

2点目が、この資料の一番最初にあった導入の基本方針として、交通弱者、空白地域、環境客の利便性、4番目は全体の話ですけれども、この最初の3つの視点から利用者について分析をされているのでしょうか。具体的には例えば高齢者の利用がどうなのかであったりとか、観光客の利用であったり、このコミュバスがなかったときには空白地域で入っているバス停ってありますよね。そこの利用者というのが今示していただいた、この中で上のほうにあるのか、下のほうにあるのかという、そういった観点の分析等があれば教えてください。

事務局： まず、1つ目の緊急事態宣言の影響というのは、特に運行に関しては変えていませんが、バス会社と協力をして、消毒作業などを随時行って、消毒に使う消毒剤とか、方法もこちらから指定をして行っていただきました。それをホームページなどで公開して、安心して利用できるようなこととやっております。

そして、2つ目の利用の分析というところなんですけど、利用属性については、これまでの実績を並べて、大体高齢者が6割以上、回数券の利用者が15%ぐらい。その他の一般の利用者がそこから引いた分の約25%程度で、そういった利用属性の分析はやっているんですけど、もともとコミュバスが通っていなかったときの空白地域のバス停の利用というところまで今ちょっと即答できる分析はしてはいないんですけども、ただ、サンエーハンビータウン、資料9ページの上からちょっと見ていきますと、サンエーハンビータウン、また北谷町役場、ニライセンターといったところは一般の路線バスのバス停がないところに設置しているもので、それがかなり上位のところに来ているので、そういった意味では利用の利便性というのは非常に向上されたんじゃないかなというふうに考えております。

議長：	ほかにございますか。はい、どうぞ。
委員：	沖縄総合事務局運輸企画室の齋藤と申します。 2ページの(4)の運賃設定のご説明聞き洩らしたものですから、割引対象者の中身と、一般利用者、割引対象者、それぞれの利用実績みたいなものが分かれば教えていただければ。
事務局：	先ほどの質問にもあったんですけども、割引対象者の、先ほど高齢者というふうにざっくりちょっとまとめたんですけども、実際に厳密に言くと、割引対象者全体の利用が大体60%から65%ぐらい。ここにはないんですけども、回数券の利用者が大体10%から15%程度。なので、一般利用者についてはそこから除いた大体25%前後の数字というふうな認識をしております。
議長：	よろしいでしょうか。ほかにございますか。 ～発言する人なし～
議長：	それでは、報告事項でございますので、ただいまの報告を了承したいと思います。それでは、次の議題に移ります。 次、本格運行に向けた公共交通施策の検討について事務局から説明をお願いいたします。
事務局：	(2) 本格運行に向けた公共交通施策の検討について説明
議長：	ただいま事務局から本格運行へ向けた公共交通施策の検討についての説明がございました。 ちょうど会議が始まって1時間たってますので、ここで5分休憩をした後、質疑に移っていきたいと思います。しばらく休憩をいたします。  ～休 憩～
議長：	それでは、休憩前に引き続きまして会議を再開したいと思います。 ただいま事務局から説明がございました本格運行に向けた公共交通施策の検討ということにつきまして、質疑がありましたらお願いをいたします。はい、どうぞ。
委員：	1点だけ、無償バスでの、そのあたりを詳しくちょっと説明頂きたいですけれども、26ページのほうの無償バスの件ですが、E社とF社と見積りがありますけれども、それに係る例えば燃料とか人件費等々含まれているんですか。
事務局：	燃料は含まれています。なので、丸々委託した際の経費というのを考え

	<p>ていただければ。</p> <p>議長： よろしいですか。</p> <p>委員： はい。</p> <p>議長： ほかにございますか。はい、どうぞ。</p> <p>委員： 沖縄総合事務局の運輸部陸上交通課の小谷と申します。</p> <p>新たな本格運行の形態ということなんですけれども、補足としてデマンド交通で 18 ページ、19 ページにいろいろあるんですけれども、この中で一番最後に、22 ページなんですけれども、その他という形で、道路運送法 21 条という形で多分書いてあると思うんですけれども、その条件がありまして、貸切バスもしくはタクシー事業者が行う場合には、乗合事業者が運行ができない。これが大前提になります。基本的にはですね。ですから、北谷町内でも乗り合いバスが運行しているはずなんですけれども、その中で乗り合いバスが運行できない形態をもって 21 条が特別に許可を出しているという性格のもので、そこをきちんと把握しておいていただきたいと。</p> <p>あと、運賃なんですけれども、運賃についてもやっぱり既存のバス、タクシー、それぞれ公共交通機関がありますので、そこに影響を与えないというのが大前提ではないかなというふうに思ってますので、国土交通省が出している公共交通会議のガイドラインの中にでも、新たな公共交通の同意については、既存のバス、タクシー事業に影響を与えないように配慮いただきたいという形でありますので、そこを聞き込みしていただけたらありがたいなと思っております。</p> <p>以上です。</p> <p>議長： じゃ、ただいまのアドバイスがありました道路運送法 21 条等々についても、十分その内容を検討し、そして検討するに当たっては、この趣旨を十分踏まえてもらいたい。運賃についてもその辺も踏まえていただきたいと思います。</p> <p>ほかにございますか。</p> <p>はい、どうぞ。</p> <p>委員： バス協会の慶田です。よろしくお願いします。</p> <p>3 年以降の本格運行の決定、資料 4 にありますコミュニティバスの継続であり、それからデマンド交通、有償運送、無償運送、これは来年 3 月以降ということなんですけれども、これは今回初めて提案されて、今日この場で見て、なかなか理解がいかないなど。やはり今後検討していく上では、町として現在のコミュニティバスに代わるものをこういった姿でやりたいというのをやっぱり選別して、我々委員のほうに提示していただきたい。</p>
--	---

または事前にこの資料について前もって郵送で配付していただきかけたなというのが率直な気持ちであります。

3ページにあります町の財政負担が毎年800万程度支出していき、当然それは財源の厳しい中で、今後削っていかねばいけないものがありますけれども、1つ聞きたいのが、交付金充当額というのがあります、これは今後3年以降も継続して、これは充当されるべきものなのか、またはカットする方向になるのかということをお聞きしたいということ、先ほどの意見はお願いでしたけれども、今回この交付金充当額、これは3年以降も継続して町のほうに入るのか、それをお聞きしたい。

事務局： 交付金に関しては、まだ交付金自体は次年度分までしか決定がないので、令和3年度以降についてはまだまだこれから決まっていけないような状態です。また、本格運行という部分ですので、令和3年度までが交付金が充当できる部分、そこで実証運行を終了して、令和4年度以降の本格運行については交付金は充当せず、もしほかに何か充当できるような補助があるのであれば、そこをちょっと探していく形で今は考えています。

委員： この交付金が令和4年度以降全くないということであれば、やはり町としてコミュニティバスを含めた運行形態はどうしていくかというのは非常に大きな課題だと思っていますので、できれば今後こういった会議で何回か検討していくと思うんですけども、やはり町としてちょっと絞って、無償とかはいろんなところに広げるのではなくて、やはりこういったものであれば、町として何とかやっていけるんじゃないかという案をまずは事務局のほうで作成をしていただいて、それで提案をしていただきたいというふうに思っています。

それから、すみません、よろしいでしょうか。収入の増についての努力というのは、沖縄市さんも含めておりまして、我々バス協会も遅ればせながらバス停にネーム権、要するに命名権を与えて、それを近隣の商業施設等の名称にして、それを収入として今後進めていこうというふうに考えております。ですから、町としても各バス停における命名権を近隣の商業施設にお願いをして、命名権を与えて、それを収入として充当できるような努力も今後必要になってくるんじゃないかなという気がしますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

議長： 事務局、ございますか。

事務局： 今、沖縄市さんがバス停のネームで収入を得ていると。そのために収支率も向上しているのかなということは情報として得ております。糸満市さんとかの話をお聞きすると、バス停のネーム権を売った収入というのは、利用者からどれくらい得られる利益に見合うのかという、なかなか分かりづ

	<p>らいということで、糸満市さんはちょっと検討はしていないということなんですけれども、我々も厳しい財源の中、持続的にやっていくためには収入だけではなく、運賃収入だけではなくと考えておりますので、どちらも今後の検討課題というふうに考えていきたい。</p>
委員：	<p>いや、そういうことじゃない。収入だけでないんだけど、収入をいかに確保していくかということが一番大事だと思っておりますので、その辺はよろしく。</p>
議長：	<p>ただいま質問がありました事業費の確保、これについての見通し、町として、さっき今後4年後、何かあれば検討していきたいということだったんですけれども、実際に具体的にというんですかね、どういうふうな見解を持っているんですか。事業費の見通しは今までみたいに交付金が充てられるのがあるんですか、その辺どうですか。</p>
事務局：	<p>ネーミングライツで言えば、通常の路線バスのように、例えば車外広告とか、利用者が増えれば車内広告という手もありますし、本土の事例で言うと、例えば協賛金とか、そういった形の収入を取っている本土の事例もあります。また、補助金というところでは、本格運行する際に申請するということが必要なんです、フィーダー交通の補助を活用していた市町村の事例もあるので、そのあたりは検討すべきかなと考えています。</p>
議長：	<p>あと、今後の提案について、今幾つかの案がありましたけれども、絞って、ある程度提案する必要があるんじゃないかというご意見でありましたけれども、その点に関しては。</p>
事務局：	<p>今おっしゃるとおり幅広く4つが検討となっているんですが、ここから私たちでは今のコミュニティバスの状況などを分析する業務もまた別途でちょっと行っているんで、そこから得られた部分であるのか、事務局内での検討も含めて、今年中にもう一回会議を持って、そこで事務局としての案を皆様にご提示して、また議論していきたい、検討していきたいと考えています。</p>
議長：	<p>よろしいでしょうか。課長どうぞ。</p>
事務局：	<p>交付金については、今沖縄振興予算の一括交付金を活用していて、これが令和3年度一旦途切れるということで、これは沖縄県全体で取り組んでいるんですけれども、振興予算の継続ということで、県で国に対して今継続を要望しているところなんです。そういったところで、一括交付金が継続であればということもあるんですけれども、この事業が平成29年からスタートしているので、実証という建前で、いつまで続けられるかという整合あるし、もし交付金が継続になった場合であっても、県との調整の中で実証の制限があるのかなというのは懸念があります。</p>



そして、これまでの説明であったように、コミュニティバス継続に当たっては、2つの指標があるんですけども、これまで公共交通にあまり関心のなかったと言ったらあれですけども、皆さんもモータリゼーションもかなり普及しているので、なかなかそこに焦点が当たらなかった。でも、このコミュニティバスを導入するときには、町民の皆さんがここは悪いんじゃないの、ここをもっと改善したらよくないのと、いろいろ意見をもらうようになってきているんですね。それで、免許返納者からも特に公共交通を続けてくれという声も大きくなってきているので、ぜひ続けていきたいというのが我々の前提なんです。

今回皆様にお集まりをいただいた大きな目的は、町民との意見というのが反映できるような運行方法をこれから検討し始めるということで、まずは材料を出して、皆様から意見をいただいて、それを集約していくところをこれから進めていきたいと。もう最後のチャンスなので、令和3年度、最後の実証実験のチャンスを有効に町民の意見が反映できるような運行方法でもっていこうと。そして、これまでやってきたコミュニティバス、4年間のものをちょっと深くしていきたいというのが趣旨でございます。

議長： ほかにご質疑ある人。

委員： 参考意見ですけども、先ほども紹介があったんですけども、我々組織のほうで今デマンドをスタートをしたわけなんですけども、1日から。紹介したとおり、市役所のほうからは車両のリース代、それからシステムの使用料を一括で受けて、タクシー会社8社で12台運行しているわけですけども、我々はもう最初からできるだけ早く本格運行にしようという形で、業者が一体となって全部動いていますし、あしたからはテレビコマーシャルも始まります。これはいろいろなスキームを使いながら役所に負担のないようにという形で、ラジオも3局で、これも我々が全部買いまして、全部今ラジオの放送をしています。そういった形で3週間たっているんですけども、今現在見たら、今日午前中、今現在の予約数を見てみたら133件。もう毎日10件、10件増えていって、我々の目標としては1日800件で1,000名の運行を目指しています。そうじゃないと採算合わんということで今やっているんで、今のところ順調に増えて、毎日100件以上、今日今の段階で133件の予約が入ってます。今の段階で。多分今の調子でいけば、夕方までには170、180件の予約が入ると思いますけども、そういった形でやっているんで、ぜひ浦添市のデマンドも乗ってみて、見学してやっていただければと思いますけども、また、デマンドのシステムなんですけども、AIで非常にお利口さんで、

	<p>今一生懸命学習しているんです。学習して行って、このシステムが自分で勉強して、自分で一番いいルートというのをどんどん開発して行って、だから、今始めたばかりで、なかなか今勉強中なものですから、3か月、半年後にはすごくいいシステムができ上がるという形で、さらに利便性が向上するというふうにシステム会社から聞いておりますので、そういったことを見ながら、ぜひ参考にさせていただければというふうに思います。よろしくをお願いします。</p>
議長：	<p>ただいまのご意見に対しまして何かありますか、事務局から。</p>
事務局：	<p>浦添市の担当者とはちょっと連絡を取って、実はシステムについては事業者を教えてもらったりというのがありましたので、実際にちょっと浦添市には見に行って、いろいろ教えていただこうとは思っていたんで。</p>
委員：	<p>逆に借りる我々と一緒なんだったら、システム料はこっちはかからない。同じシステムで別に市町村またがっても配車できるから。そういう経費削減もある。</p>
議長：	<p>ぜひただいまのご意見を参考にして、今から検討するという、今幾つかの提案をしておりますので、その中でただいまの意見も参考にさせていただければと思います。ほかに。</p>
委員：	<p>ありがとうございます。北前区自治会長の徳田です。</p> <p>今地域住民の移動の仕組みとして幾つか提案いただいたんですけども、いずれも車両経費だったり、人件費だったり、固定的なやっぱり経費というのはどうしてもそこに反映される。収支で言うと、どうしても利用率の一定の限界があるので、なかなか厳しい状況だと思うんですね。そういうのも考えて、こうやってコミュニティバスで利用者の6割程度ですか、先ほど割引されている方、障害者だったり、高齢者だったり、そういう方々なのですよ。そういうことも踏まえると、地域公共交通網とはちょっと視点がずれるんですけども、それと切り離れた形で、この対象者たちの支援ということで、例えばタクシー、そういう方々、一定額、年額の拠出を決めて、その範囲で一定額を補助をすると。利用者補助ということで、そういう弱者を救う手はあると思うんです。公共交通網の形成とはずれはするんでしょうけれどもね。そういう選択肢ってどうなんですかね。ないでしょうか。</p>
事務局：	<p>そのあたりも検討範囲としてはありはしたんですけども、いわゆるタクシーチケットとか、そういったことですね。ありはしたんですが、やはり今事務局として、町として考えているのは、基本方針にもあったように、観光地の魅力向上であるとか、そもそもの公共交通全体の活性化という部分の目標としてありますので、そういった意味で町全体の公共交通のまち</p>

	<p>づくりも含めた部分もしっかりと考えながらちょっと検討していきたい。また、それを踏まえた今現在の実証実験、実証運行というのもあるので、今回はこの4つの提案、運行形態の提案というふうに絞って、ちょっとご相談させていただいています。</p>
<p>委員：</p>	<p>おっしゃることはよく分かるんですけども、観光振興と町の弱者救済というのは結局両方やろうとすると限界があると思うんです。そこはどこかで今実証実験の結果が出ているわけなので、その実験の結果を踏まえて、どこかで割り切るという答えも町として今後の財政を考えた場合に、そこの検討も必要かなと思うんですね。弱者救済に特化していくと。観光というのは民間の方々と連携して別の方法でいろいろあると思うんです。ぜひそこをお願いしたいなと思っているんですね。</p>
<p>事務局：</p>	<p>今のタクシーチケットの配布という施策ですね。こちらはあくまでも我々が今考えているのは、令和3年度までの実証期間ということでの位置づけで提案させていただいていますので、令和3年度までのデータ収集によって本格運行のときには、そういった施策の話も出てくるかなと思いますけれども、今の段階としてはコミュニティバスの新たな運行の提案という形でとどめさせていただきたいと思います。</p>
<p>議長：</p>	<p>よろしいでしょうか。はい、どうぞ、津波古委員。</p>
<p>委員：</p>	<p>すみません、タクシー協会の津波古です。</p> <p>先ほど国土交通の対応に、また会長の東江のほうからもありましたけれども、協会としても今浦添地域で実施しているうらちゃん mini の事業、非常に事前準備も含めて頑張ってきたということもありますし、また行政の力もお借りしながら、今非常に着目している状況です。</p> <p>このジャンボタクシー、それが12台ありまして、大人400円。ただ、65歳以上の方が300円ということで、ご利用された方からは、浦添地域にパルコという商業施設が1年前の6月でしたか、オープンされていますけれども、行きたかったんだけど、なかなか行けなかったという、行く機会がなかったということで、ご利用させていただいて非常に喜ばれているというような声もありました。一部という形ではありますけれども、北谷町のご利用されている皆さんが、やはり今コミュニティバスを利用して、感想もいろいろ伝わってきていると思うんですけども、お話があるように、どんどんそれを改善していけるような方向で進められていると思いますので、繰り返しになりますけれども、浦添はこの11月に事業が始まったばかりですけれども、またいろいろいいところ取りというか、そういった事業もぜひ検討していただきたいなというふうに思っております。</p>

また、今お話がありましたクーポン券の件ですけれども、先日、沖縄市のほうから、コロナの関係の外出支援ということで、全く違う予算とかメニューになるかもしれませんが、沖縄市にいらっしゃいます65歳以上の高齢者の世帯ですとか、あと障害者がいらっしゃる世帯ですとか、また小さなお子様とか妊婦さん、そういった方々を対象にすると、重複も含めて2,700万世帯もいらっしゃると思います。そういった世帯に12月から560円の初乗り券を10枚セットにして5,600円分のクーポン券を外出支援、買い物支援でどんどん使ってくださいということで、2月いっぱいという期限を定められているようですが、約1億5,400万ほどかけて、そういった事業も行おうというお話も届いております、協会のほうにですね。ですので、各市町村さんのいろいろな財源ですとか、いろいろな状況あるかと思うんですけれども、ぜひ今まで以上に他市町村さんとの情報も密にさせていただいて、いいところ取りで北谷町のほうの当初目的とされている交通弱者の方の移動手段の確保ですとか、公共交通の維持ですとか、そういうところでうまくブラッシュアップしていければいいなというふうに感想を持ちました。

以上です。

議長： ただいまのご意見に関しましては何かありますか、事務局からの返答は。

委員： 美浜区自治会の岡村です。

事務局のほうから4点提案していただいているんですけれども、無償バスの件で、26ページ、運賃を取らず、住民福祉を目的に運行する路線バスというふうになっているのと、当初のコミュニティバスの目的とはちょっとかけ離れているのかなというふうに考えて、徳田さんが言うように、住民福祉ということを考えるのであれば、この案がちょっと事務局が考えているのとはちょっと違うのかなというふうには理解をしています。

美浜区としては、利用者も公民館の場合は利用する方たちが定着していますし、ご自分、ご自分のケースで利用しているというのが受け取れているので、ぜひぜひもう継続してコミュニティバスは走っていただきたいなというふうには思っていますので、ただ、事務局の中で検討することなので、そちらのほうにまた、タクシー協会のほうのお話もあったかと思うんですけれども、参考にさせていただいて、継続で運行できるようなことを第一に考えて進めていってほしいなというふうにも思っています。

議長： ただいまのお二方のご意見に対しまして。

事務局： ご意見ありがとうございます。冒頭ありました4つの基本方針を我々の

横移動として長く継続していきたいということが第一の目標です。実証実験の判断を基準で運行できませんということにはなるべく避けたいというのが本音でございます。この4つの目標については、最初の会議のほうでたしか副委員長のほうからも対象者を絞ったらどうですかとかというお話もあったと思うんです。そして、利用者からは車椅子も乗せられるように改造していけたらという声もありました。私たちはこの4つの目標で通勤通学、一般の方の通院とか、幅広くこの対象者を町民に当てて計画していくと。

先ほど高齢者、障害者の軽度から重度から、かなりランクがあります。そういった中で、我々これを背負い込むと、長く継続できるかというところにやはり当初疑問があつて、また、我々は北谷町として福祉課とも調整を図りながらこれまでこの運行をしてきております。我々のサービスは、先ほどタクシー協会のほうからもありましたように、いろいろな形で町民の福祉に資するということで、町全体でいろいろな行政サービスをやっているんで、このコミュニティバスに全て背負わすというのは継続には非常に厳しくなるというふうに考えております。ですから、これまでの実証実験で多くの町民の方からせっかくいろんな意見をいただいて、関心も持っていていただいているので、それをなるべく反映させるような運行手法、そしてそれで収入もついてくると信じているので、それを継続していきたいと考えております。

議長： ほかにご意見、ご質疑等ございましたら。

委員： 琉球大の神谷です。

幾つかあるんですけども、補助金関係は後でも局のほうに聞かれたほうがいいのかと思います。

先ほどその関連であったネーミングライツの件は、多分あそこに沖縄市のもぐりがいるんですけども、私が話したあれですけども、実際企業のほうからすると、それが宣伝になるという意義よりも、自分たちが地域貢献してますよという意味合いが強いと。なので、企業さんも協力してくれはる。だから、もちろんそれが収入になって事業が継続できるという意味はもちろんこの事業としてはありますけれども、そういう説明の仕方というのは一つ考え方としてはあるのかなと思います。

それから、交通弱者の話ですけども、弱者の考え方で2つあって、1つは、本当に要介護3、4というように、動くことが難しい人。それは多分このバス云々ではないですよ。完全に介護の、どこかにありましたけれども、要は介護の移動支援という話で、それは多分福祉のほうでできているんだと思うんですけども、多分恐らくこっちで言っているのはそうな

らないために介護予防の観点ですよね。予防の観点で外出支援をしましょうねという観点で、そういう意味では今の時点でも外出頻度が増えているというのは一定の効果が出ていますよ。

ここで少し気にしておかないといけないのは、どっちかという、今外出している人の動きを、例えば車に乗っている人を公共交通に乗ってもらいましょうねというようにいろんなケースの仕方があるんですけども、病院に2週間に1回来なさいよと言われているんですけども、1か月に1回になっているとかという需要ニーズはあるんですけども、顕在化してない。行きたいんですけども、行けてない人というのをあぶり出すというのは、多分それこそ福祉の部局であったりとか、民生委員さんであったり、自治会長さんであったりとか。そうすると、こういうところのサポートの部分が抜けているよというのは、それがこのコミュニティバスとかデマンドで対応できる部分なのかどうなのかとか、ボリュームはどれぐらいあるのかというのは分からないんですけども、そこはずっと意識しながら見ておかないといけない部分だと思います。

あと、ただもう一方で、利用していない人のニーズのアンケートの話がありましたけれども、県とほかの市町村でもそうですけれども、この5年間、10年間、バスに乗ったことがない人がバスに対していっぱい文句言っているんですよ。バスが来ないとかね。浦添市の58号沿いに住みながらバスの本数が少ないと。朝1時間に50本、60本通っていてというのもあるんで、あまり利用していない人の意見はそんなに気にしなくてもいいのかなという気はしています。

あと、無償に関しても、多分沖縄市さんのいろんな嫌な経験もありながら、移動が目的じゃなくて、乗ることが目的の方がずっと乗られる方がいるという。だから、それでちょっと周りの人があのバスに乗りたくないよねという感じになったりというのもあるので、無償ってちょっとそういう影響の出方もしますと。

あと、全体として、今観光客、観光の収入性という話されたんですけど、今説明で出てきた後半のほう、あまり観光の視点がでてきてないんですよ。いかにどうやって観光客を組み込んでいこうか。今もちろん観光客は少ないですけども、もう一度戻ってきたときに、美浜のあの辺りのホテルのところに泊まれた方が北谷町内で飲食してもらおう。もちろんホテルで飲食されてもいいんですけども、北谷町内で飲食してもらうためにはどういった足をとか、例えば片道コミュバスで来てもらって、帰りはタクシーを使う人もいるし、どういった移動を提供することかの部分も含めて北谷町のためになるのかという視点はあっているのかな。それは多分

この会議形態の前からほかにも話があったと思いますけれども、それはもう少し、北谷の場合、浦添市と違うので、すごく観光に強い部分があるので、それをもっと表に出したいですし、ほかの以前話したことがあると思いますけれども、観光で利益を出して、それを弱者の交通のほうに使うという、それは全くもって間違っただ話でも何でもないので、ただ、このサービスの種類が、それがコミュバスだけでやるのか、デマンドだけでやるのか、組合せでやるのかとか、それはいろいろやり方はありますけれども、全体としてはもう少し観光のことを表に出して入れたほうが良いと思います。

最後に、一括交付金云々の話がありましたけれども、継続するかしないかは最終的には国会のほうで議論される話ですけれども、私自身は国のほうと県のほうとの振興審議会のほうに出させてもらっている中で、国のほうで議論していること、また、それも振興審議会のその下の専門委員会のほうですけれども、継続するかしないかの最終決定は別として、少なくともこれまで以上に、特にソフト交付金の部分については効果計測とか説明責任、これだけのお金を投入して、どれだけの効果があったのかという説明する責任は沖縄にありますよね。それをなぜ、ほかが足りると、実際もっと過疎高齢化が進んでいるところがいっぱいありますよね。困っているところがいっぱいあって、僕だけが都道府県名言うのはあれですけれども、今までにはなくて、沖縄だけあるということをやっぱり 46 都道府県に説明する責任はありますよ。それはこれまで以上に求められますよというのは話合いの中で全体として出てきています。なので、まず今効果計測として外出頻度が上がりますよということもありますけれども、それプラスアルファで、じゃ、その外出頻度が 5%上がる、10%上がるために、ウン百万、ウン千万投入する価値があるのかないのかという多分議論のところまで明確に出せるか、出せないかは別として、それは意識はしておかないといけないと思います。たしか富山市は介護保険料が下がった云々という、仮の計算ですけれども、そういった部分も出てきてはいるんで、その辺を意識しながら議論を考えておかれたほうが良いのかなと思います。

先ほどの補助金の絡みのほうですけれども、多分局のほうに聞いたほうが良いんですけれども、スマートプランニングの話を都市局のほうでされているじゃないですか。あれの都市スマートプランニングが結局人の移動自体を計測しましょうねというので、キャリアさんの位置情報でやる話もあれば、もう少し詳細にモニターさんになってもらって、その人のスマホにアプリを入れるであったりとか、昔からやっているのであれば、GPS

を持ってもらうとか、高齢者に例えばこの1週間、ちょっとこれ持って動いてというモニターの形にしてもらって、それで、じゃその移動に対してどういった公共交通サービスをするのか。1週間の人の移動をまず測った上で、それに対してという議論で、スマートプランニングの前のもう少し小さい範囲でやられますけれども、そういった調査の支援の枠組みはないのかな。何かありそうな気がしている。今分からなかったら後でも、もし分かれば。そうしたら、これと別の話ですけれども、美浜のほうの渋滞云々とかという話もそうですし、ちょっと人の動きをちゃんと把握して、じゃ、その移動に対して公共交通をというのは、それはコミュバスなのかデマンドなのか、そのボリュームによって変わりますけれどもという話は別途の枠組み調査、枠組みがあれば使ったほうがいいのかと思ったので、今コメントさせてもらいました。以上です。

議長： ありがとうございます。

ただいま先生からご意見がありましたけれども、事務局、観光に関しての指摘が落ちているんじゃないかということでしたが、この辺も何かありますか。

事務局： 幾つかあったので、ちょっと私が記録した順に、質問のところだけが、観光の視点からというところ、どういった移動を提供するのかという部分もアンケートの中身としているところだったんですが、ちょっと直接移動に関係ない部分であっても、移動と観光もというのがすごくサービスとして提供している事業者もいっぱいいますし、また今度はちょっと話をいろいろ私も聞いたりとかというのもしているんで、その中でいろいろ私たちがやっているコミュニティバスの当初の目的以外のところでも観光サービスがまた観光商品として何かできる部分はないかと今現在もいろいろとちょっと勉強しながら検討もしています。ありがとうございます。

あとはコミュバスの運行の補助も含めて、先ほどおっしゃっていますスマートプランニングの件も含めて、ちょっとそのあたりは局の方にもいろいろとご相談させていただき、考えていくことなんです。すみません、よろしくお願いします。

議長： はい、どうぞ。

委員： 先ほどの話も含めて、3点ほどお話し、まずはあの、神谷先生からお話のあった使えるメニューみたいな、前提として今、来年度当初予算、また3次補正予算について国のほうで財政当局と調整中ですので、どういうものになって、どういうものが使えるようになるかというのはまだ分からない部分がありまして、ちょっと本省にも確認をして、使えるものというのは情報提供していきたいと考えております。



今あるフィーダーに対しての補助が来年度どうなるか分かりませんが、今ある前提でお話すると、結構ハードルが高くて、実証に対する補助なので、新しいことを一時的にやるので、その部分に補助するというスキームですし、細かい要件とかいろいろあったり、補助率も一括交付金に比べて低うございますので、ちょっと個別のことは今後相談させていただければと思いますが、残念ながら一括交付金ほど使い勝手はよくないということを総論として知っておいてください。

医療費がらみの関係でちょっとだけ、神谷先生のお話ともつながるんですが、国交省のほうでは地域公共交通活性化法を改正いたしまして、5月にできて、11月27日から公布されますが、その中で幾つか指標を示しているって、PDCA、ちゃんと指標を達成していくみたいなのをやっているようになっていて、指標の選定の考え方の一つとして、何かクロスセクター効果でやっというのを、ちょっとまだ手引みたいなのが公表、本省としてできてないんですけども、うたっておりまして、コミュニティバスと違ってそれだけの収入と収支だったら、当然赤字になる前提じゃないですか。もちろん赤字の幅を下げていく努力というのは必要なんですけども、その赤字部分についてクロスセクター、ほかの分野、健康だったり福祉だったり、医療まちづくりだったり、観光だったりというので、例えばコミュバスがなくなってしまうと余計費用がかかるみたいな、できるだけ定量的にお金に落とし込んで示していったほうがいいんじゃないかという考え方でやっておりますので、ご検討いただければと思います。その算出ができれば、先ほど徳田委員からお話のあったタクシーの利用料補助のほうがおっしゃったとおり、B by Cがよかったりとか、比較が可能になりますし、神谷先生がおっしゃったとおり、どんどんEBPMというのは沖振法を含めてですけども、重視されている世の中ですので、ご検討いただければと思います。

最後に1点、ちょっとすごい細かい質問で恐縮なんですけれども、クロスセクター効果でその数字を出しつつも、このコミュバスについて支出をできるだけ減らして、収入をできるだけ増やしていくというのは必要な努力だと思っていて、支出のところから今年から指名競争入札にされたというお話があって、公開可能な範囲で入札ってどんな感じだったのか。何社ぐらい手を挙げられたのかとか教えていただければと思います。

事務局：

こちらから指名をしたのは総合事務局の運輸要覧に載っている一般乗合で、本島を運行区域としている会社、結構多い、十何社かに通知をして、結構な数の辞退はあったんですけども、そのうちの数社が参加していただいて、そこで入札という形になりました。

	<p>すみません、それと、昨年度まではずっと参加希望というか、受託希望をする会社が1社しかなくて、その中でずっと随契をしていって、昨年度末にアンケートを取ったときに、幾つか受託希望の会社があったので、そこで今年度から入札に切り替えたという経緯があります。</p>
議長：	<p>よろしいですか。ほかの件について意見はありますか。ご意見に対して何か事務局からの。</p>
事務局：	<p>クロスセクター効果という名称、すみません、恥ずかしながらちょっと私は初めて聞いたものですから、ちょっと今後また勉強していきながらではあるんですけども、先ほどの神谷先生からいただいたご意見にもあったように、費用対効果の部分で、それを複数の方面の、赤字の部分も含めての費用対効果という物の見方だと思いますので、そのあたりをちょっと勉強しながら、次年度以降、またこれら両方で、その考え方を含めて検証できるところはちょっとやりながら、実証運行を今後も次年度まで続けていこうと思いますので、すみません、どうもありがとうございます。</p>
委員：	<p>地域公共交通活性化法の改正が11月20何日に施行されて、そのタイミングの前後でその手引も示そうとしておりますので、こちらはまだまだちゃんと情報を出せてない状態ですので、出てから見ていただければと思いますし、沖総局としてもちょっとどういう改正なんだというのは説明会をちょっとやらなければいけないなと思っておりまして、そちらもまたご案内したいと思っております。よろしくをお願いします。</p>
事務局：	<p>ありがとうございます。</p>
議長：	<p>ほかにございますか。はい、どうぞ。</p>
委員：	<p>総合事務局の小谷と申しますけれども、先ほどから補助金の在り方という話があるんですけども、うちのほうで持っているのは、県と共同で6路線7系統ですかね、基幹バスを補助しているんですけども、先ほど神谷先生がおっしゃっている費用対効果、これについてもこれまではそんなに求められてなかったんですけども、きちっと費用対効果を求められていて、数的なものという部分でいろいろヒシヒシと財政当局のほうからシメラレている状況です。その観点からすれば、補助金の切り口から言えば、どういう補助金にしても同じかなと思ってますので、そういった視点でデータを導入していければなと思っております。</p> <p>あと、ちょっと細かいんですけども、この資料の中で27ページの無償バスのデメリットの一番下なんですけれども、私、陸上交通課なんですけれども、同じ総合事務局で自動車の整備とかやっているの、デメリットの中の一番下の5ポツですね、車両整備に関する規制はないという話なんですけれども、そこでデメリットで車両整備をきちっと行ったほうがい</p>

	<p>いという話ではあるんですけども、そこはちょっとどうなのかなという部分と、法規制の中では事業用自動車、自家用自動車、きちっと運行ができて、定期点検を全ての規制、きちっとされてますので、そこについてをちょっとできれば適切かなと、どうかなというふうに。</p> <p>以上です。</p>
事務局：	<p>ありがとうございます。すみません、ちょっと表現があまりにも雑だったのですみません。自家用車なり何なりという通常の車両整備というのは当然やるべきというものの上で、例えば整備管理者を置かなければいけないとか、そういったところからは外れるよねという趣旨で、すみません、ちょっとこういった表現にしていまして、すみません、ちょっと今後は表現を修正いたします。ありがとうございます。</p>
議長：	<p>じゃ、この部分を修正。必要であればそういうちょっと適切でないといかんという事ですので、そういうことでこの部分は修正をしたいと思います。ご理解いただきたいと思います。</p> <p>ほかにご意見ありますか。はい、どうぞ。</p>
委員：	<p>県内で無償バスを運行している市町村があるのかどうか。それか有償運送については、小谷課長、どうでしょうか。</p>
委員：	<p>無償バスは結構これまでに実証実験もいろいろ導入しているんですけども、基本的にはどんどんなくなって行って、有償、例えば沖縄市も当初は2年か3年ぐらい無償で、先ほど神谷先生がおっしゃったように、ずっと乗っている。延べ人数はいっぱいいるんですけども、実際は1人がずっと乗っているとかと、いろいろな関係もあって、やっぱり財政上の問題と、あとやっぱり地域の住民に対するサービスですとか、そういった形で継続的に行っていく上でやっぱり有償という形でどんどん変化をといたところかなと。離島ではもちろんありますけれども。</p>
委員：	<p>与那国町は町で無償。</p>
委員：	<p>無償です。</p>
委員：	<p>久米島は久米島町営の有償。</p>
委員：	<p>町営。あれも久米島も今ちょっと検討して、緑ナンバーに変えようという動きを今やっている最中です。</p>
議長：	<p>では、これから検討するに当たって、今ありました件も含めて調査した上で検討していただければと思います。</p> <p>ほかにご意見はありますか。はい、どうぞ。</p>
委員：	<p>琉球バス交通の大岡と申します。よろしくお願ひします。</p> <p>最初のほうでありました複数の運行形態の選定をちゃんとしてほしいという中で、本日中に運行すると決めるというお話が出ていたと思うんで</p>

	すけれども、新たな運行形態になった場合に、これは実際に運行するというのは令和3年度に行うものなののでしょうか、それともこの実証期間が終わってから、どういう形態にするのか。
事務局：	交付金を充当して実証できる間に、一応こういった今検討しているもの
	の運行までにわたってデータを取ったので、本格運行の検討というふうにいきたいと考えているので、そこは令和3年度、次年度からはこのような運行計画で運行して行いたいというのは考えています。
委員：	その中から。
事務局：	はい。
議長：	いいでしょうか。
委員：	先ほどの話だと、この資料だと令和3年度までは実証実験ということが書いてあって、先ほど説明の中で令和4年度から本格運行という話で、この4つの形態の中から選定をという話だったんですけども、今だと来年度の4月から即本格運行という話を、要するにこの4つの異なる形態をやるという話をしているんですけども、ちょっとどちらが正解。
事務局：	あくまで本格運行を行うのは令和4年度からという認識は変わらずに、その本格運行のときにどういった形態で本格運行するかという検討のために次年度から実証として形態を変えてデータを取っていききたいという考え方です。
委員：	そうすると、例えば国の許可が必要だという切り口、7条、8条ほか、21条であったり4条とかであったりという話になると、非常にタイトで間に合わないと思う。今の状況だと。多分もう一回協議会を開いてという話になりますけれども、間違いなく4月には無理だと思います。今の状況ですと。ですから、今決めてという話であれば、例えば3か月とか6か月いろいろありますけれども、来年もう一回協議会を開いて、そこへという話になると、手続上、例えば営業用ナンバーという、いずれどういう形態か分かりませんが、有償性をもってやるという話になると、ちょっと非常に厳しいかな。スケジュール的には。残るは無償という話になるんでしょうけれども、そういうスケジュール感も持ちながら検討していただければありがたいなど。もちろんうちも努力はします。ここの中でやっぱりきちっと情報をすり合わせしながら、やっていければなと思っています。
議長：	参考にしながら検討して頂きたいと思います。ほかにはありませんか。 ～発言する人なし～
議長：	それでは、ただいま審議をいたしました件で、新たな運行形態を検討していくということで進めてまいりたいという提案でありますけれども、そ

	<p>の方針でよろしいでしょうか。</p> <p>～「はい」と言う人あり～</p>
議長：	<p>新たな運行形態を、先ほど4つありましたけれども、これも皆さんの意見を参考にしながら、早めに絞り込んでいって、また具体的にこれをしたということがあったら、後日、次の委員会で提案をしていこうと思っておるようでございます。</p> <p>それでは、そういうことで了承してよろしいでしょうか。</p> <p>～「はい」と言う人あり～</p>
議長：	<p>じゃ、そういうことで了承とさせていただきます。</p> <p>本日、2時間にわたりまして活発なご議論をいただきまして、誠にありがとうございます。</p> <p>コミュニティバス運行も本当に実証期間が半年、1年ということになりまして、検証をしつつ、比較をした上で、ぜひとも本格運行に何が必要でずとかを聞きたいと思いますので、これからも皆様方の忌憚のないご意見をいただきたいと思います。</p> <p>本日は長い時間、本当にありがとうございました。</p> <p>これで会議を閉じます。</p> <p>～終了～</p>