

第3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2月24日（水）

2 会議時刻：14時00分から

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) 古堅 宗安 | 内閣府沖縄総合事務局運輸部陸上交通課長 |
| (3) 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 |
| (4) 當山 全浩 | 内閣府沖縄総合事務局南部国道事務所副所長 |
| (5) 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 |
| (6) 喜屋武 悟 | 私鉄沖縄県労働組合連合会執行委員長 |
| (7) 屋宜 宣史 | 沖縄バス株式会社運輸部主任 ※代理出席 |
| (8) 慶田 佳春 | 一般社団法人沖縄県バス協会専務理事 |
| (9) 新垣 馨 | 沖縄交通事業協同組合営業部部長 |
| (10) 玉城 清松 | 北谷町老人クラブ連合会議長 |
| (11) 米須 義明 | 北谷町商工会議長 |
| (12) 仲宗根 仁志 | 北谷町字地原区自治会議長 |
| (13) 津嘉山 えり子 | 北谷町自治議長連絡協議会議長 |
| (14) 砂川 憲平 | 北谷町宮城区自治会議長 |
| (15) 岡村 悦子 | 北谷町美浜区自治会議長 |
| (16) 神谷 大介 | 琉球大学工学部環境建設工学科准教授 |

5 欠席委員

- | | |
|-----------|------------------|
| (1) 喜納 昌延 | 沖縄県中部土木事務所技術総括 |
| (2) 高嶺 敏光 | 沖縄県沖縄警察署交通対策課長 |
| (3) 仲間 直克 | 那覇バス株式会社業務部業務課係長 |
| (4) 大城 幸和 | 株式会社琉球バス交通業務部次長 |
| (5) 元田 徹 | 北谷町観光協会会長 |

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東 満伸 沖縄事務所所長
- ②瀬戸 慎一 公民連携社会基盤グループ主任
- ③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）の決定について
- (2) 関係団体の意向聴取結果について
- (3) 運行実施計画（案）の変更点について
- (4) 観光プログラムについて

10 会議資料

- (1) 第三回北谷町地域公共交通会議次第
- (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) 運行ダイヤ（案） 北コース
- (5) 運行ダイヤ（案） 南コース
- (6) バス停の資料

11 会議内容

1. 開会	<p>司会： こんにちは。それでは定刻になりましたので、これより第三回北谷町地域公共交通会議を開催致します。最初に、本日の会議で使用する資料の確認をさせていただきます。座席に配置してあります「第三回北谷町地域公共交通会議」と書かれた次第が一枚ございます。そして「座席配置図」一枚。「北谷町コミュニティバス運行計画検討調査」が一部。「ダイヤ」が北コース、南コース、それぞれ一枚。「バス停」の資料が一部となっております。過不足あればお知らせ願います。</p> <p>続きまして、本日の委員の欠席等のお知らせ表がありますのでご報告いたします。沖縄県中部土木事務所の喜納技術総括。沖縄県沖縄警察署の高嶺交通対策課長、那覇バス株式会社の仲間営業部長、株式会社琉球バ</p>
-------	---

	<p>ス交通の大城営業次長、北谷町観光協会の元田会長は欠席との連絡を頂いております。また、沖縄総合事務局運輸部企画室の成田企画室長の代理として山口企画室長補佐がご参加いただいております。沖縄バス株式会社の大城運輸部長の代理として屋宜主任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、会長が議長となり進行することとなっておりますので神山会長宜しくお願いたします。</p>
<p>議長：</p>	<p>改めまして皆さんこんにちは。年度末の忙しい中、委員の皆さん方にはご出席いただきまして誠に感謝申し上げます。第一回目の会議の時もお話ししましたが、町民のニーズはコミュニティバスに関しては非常に高いものでして、私どもとしましても推進するためにもあらゆる各層の方々からのご意見も賜りながら進めていく必要があるかという事でこの会議を設定したところでございます。この会議もいよいよ大詰めになってきております。本日また事務局の方から本会議の内容の趣旨と説明もあるかと思えますけれども、是非また忌憚のない意見交換をしていただきまして本会議をスムーズに運営されますようご協力をお願いいたします。</p> <p>それでは進行にあたりましては座って進めさせていただきますので宜しくお願いいたします。</p> <p>事務局の方から会議の成立要件につきまして報告していただきたいと思えます。</p>
<p>事務局：</p>	<p>今回、議員の 21 名中 16 名出席しておりますので会議の成立を宣言したいと思えます。</p>
<p>議長：</p>	<p>ただいま事務局の方から北谷町地域公共交通会議設置要綱第 6 条 2 項の規定により本会議は成立しているとの報告がありました。次に会議録署名委員の委員を指名させていただきたいと思えます。本日の会議録署名委員は仲宗根委員にお願いしたいと思えますが、仲宗根委員宜しいでしょうか。</p>
<p>仲宗根委員：</p>	<p>はい。宜しくお願い致します。</p>
<p>議長：</p>	<p>それでは本日の会議録署名委員は仲宗根委員に指名したいと思えます。それでは本日の議題に入ります。お手元の式次第に沿って進めていきたいと思えます。はじめに、事務局の方から会議の今日の決定事項趣旨、これまでの経緯等含めて事務局の方からお願いをしたいと思えます。</p>
<p>事務局：</p>	<p>説明させていただきます。今回の会議につきましては、公共交通会議資料という中の北谷町役場コミュニティバス実証運行実施計画というものを今回で決定させていただきたいと思えます。これを決定いたしました</p>

ら次年度、バス業者が決まり、その後そのバス業者が国交省への申請する際にこの協議会で整ったと決まった内容の証明をこちらの方から発行して委託業者にお渡ししてそこで申請するという形になります。今回は計画の方を決定させていただきたいと思っております。前回までの委員からの指摘のあった事について回答したいと思っております。前回指摘のあったものにつきましては、既存路線バスとコミュニティバスを接続するためにダイヤを同じにしたいというお話しをしたところ、停車帯の方が短い事から延長する必要があるのではないかとということだったのですが、それについては延長しない、今のところは考えていないという回答となります。神谷副委員長の方から指摘がありました現在の住民へのアンケートにつきましては来年度実施する予定で考えております。

議長： 現在説明している項目は検討調査の資料に入っているのですか。

事務局： これは入っていないです。

議長： 前回の会議であがった事の報告ですね。

事務局： はい、そうです。

議長： ではこれは何ページという事はないのですね。

事務局： はい、ございません。

議長： ありがとうございます。

事務局： 総合事務局の山口補佐からの意見がありました、女性職員等へのアンケート、意見を求めるかというのについても今後パンフレット等、ポスター等の作成につきましては、その点を考慮していきたいと思っております。大まかな質問事項については以上になります。

議長： ただいま事務局から本会議のこれまでの経緯と前回の質疑等があったことに対する報告、そして、今回の会議における趣旨説明でございました。趣旨説明でもありましたように、今回の会議についてはルートと運賃等が主な論点になるのかなと思っております。それ以外のところにつきましては、過去の回答の中でもいろいろ議論があって概ね了解を頂いていると思っておりますが、そのことにつきましては若干の修正等があるようですので、その修正等をしながら主にルートと運賃について皆様のご審議を賜りたいと思っております。それでは本日の議題に入っていきたいと思います。運行実施計画案の決定について事務局の方から説明をお願いします。

事務局： 2. 運行実施計画案の決定について

議長： それではただいまの事務局からの説明は第5章という事で、前回11月に第2回の公共交通会議を開いたわけですが、その時にも行きたい場所は

どこですかという需要調査をする必要があるのではないですかという意見がありました。例えば、時間帯、ダイヤについては色々と見直していく必要があるのではないかという事。そして、各種団体等からも意見を聞く必要があるのではないかといった、前回の交通会議でご意見等ございました。1月9日から観光客へのヒアリング調査という事で先ほど説明がありました。45 ページ以降のヒアリング調査結果の報告がございました。また 54 ページからは団体のヒアリングを行ったという事で老人クラブ連合会のヒアリング結果の説明、北谷町商工会、北谷町観光協会、北谷町社会福祉協議会からのヒアリングに基づく報告がございました。この関係団体の意向聴取について何かご質疑等ございましたらお願いいたします。

委員： アンケート調査票を拝見しているのですが、62 から 63 ページについて。運行間隔が 1 時間半間隔で運行するというのはいかがですかという意見が聞かれましたが、一般的にはもっと便が欲しいという印象ですが、はたしてその営業時間、トータルで考えた方が良いのか、コアタイムがあってそこで何本あった方が良いのか。営業時間、朝 7 時から夜何時まで。やっぱりこの設問だとどうしてもやはり見直してほしいという風に捉えてしまうのではないかなど。次の第 2 弾の調査として例えばその時間帯だったら何分間隔が良いとかいう掴み方をされた方が良いのではないかなどと思いました。今後、運行ダイヤの検討材料になる調査が必要だった場合には、その 1 時間半の間隔どうですかと聞くよりはターゲットに合わせて、例えば老人会だったらこの時間帯はこのダイヤ、間隔でよいですかとか、観光客だったらと、時間帯それぞれが違ったうえでのアンケートの方が良いのかなどと思いました。

議長： 次の調査をするときに今お話があったような事を参考にさせていただきたいというご意見でしたが、今回そういうのに関連して事務局からご意見ありますか。

事務局： 関係団体へのヒアリングにつきましては調査票ではなくてざっくりばらんに話せるような感じでやっています、何時の時間帯が良いというのも聞けました。その点については大丈夫かなと思いますが、街頭アンケートや宿泊客へのアンケートにつきましては今の意見を参考に次回反映していきたいと思います。

議長： そういう形で対応していきたいと思いますが宜しいでしょうか。他に何かご質問、ご意見等ございましたら。

委員： この街頭ヒアリングと宿泊施設のアンケート調査の中で運行ルートの見直しを望む割合が結構高いのですが、これに関しては町内というよりは

	町外まで含めた運行見直しという風に捉えてよいのでしょうか。
事務局：	そうですね、見直しの行き先につきましてはライカムとか恩納村であるというのが多かったのですが、今回コミュニティバスにつきましては町内限定なので今回は除く形で考えております。
委員：	そうですね。ただ結構な割合だから観光客って町内の事あまりわからないはずなのに、運行ルートの見直しが高いというのだからそういう事なのかなと捉えて良いのでしょうか。
事務局：	そうですね。
委員：	はい、わかりました。
議長：	宜しいでしょうか。
委員：	色々アンケート調査で出されている資料と他の市町村が運行しているこの時間帯の中での問題点というのはいないですか。例えば、この時間帯と向こうが運行している時間帯の流れの中で、この時間帯は客が多いよとかそこらへんを比べての問題点はないですか。
事務局：	時間帯ごとのニーズは聞いているのですが、乗客数というのはそこまでこちらの方では把握していません。
事務局：	一応中城村の場合、やはり通学時間帯とか、あとは下校時間帯とか多くなっているのは出ています。あとは通勤時間帯とかですね。やはり昼間は乗る人がどうしても少ないですね。当たり前のことですが、そういった傾向が出ています。
委員：	それともう一点は、例えばこれ最初に仕掛けるわけだから最初から 100%この通りに運行して絶対出来るものではないですよ。この見直しがどの期間で行えるのか。
議長：	はい、その事についてどうぞ。
事務局：	運行につきましては来年 1 月を目処に今準備を進めているのですが、そこから 1 年ぐらい経過して各バス停の乗降の数や乗車の方のアンケート等を踏まえて、乗るバス停の削減、追加というのは 1 年ごとに検討していきたいと思っております。
議長：	宜しいですか。
委員：	アンケート調査した各市町村の運行状況を加味して進めたら良いのではないかと思うのですが。どっちみち 100%こっちが計画した通り乗客が乗るのか乗らないのか、時間帯とかそういうものもやってみないとわからないですよ。
議長：	そのことについてはもう一度基本的な考え方というかそこを見直すという考えでしょうか。ルートに限らず色々なことについて、最初のスタートですので見直しも色々ありますかという話ですが。

事務局：	今回の運行につきまして実証運行という事を踏まえまして全行政区を通るようなルートというのを考えております。それらのルートにつきましては北谷町役場とイオンとニライセンター、老人福祉センターとに行けるような形でルートを考えております。
事務局：	見直しは乗客が乗る人が少なかったりすると、その場所を通すかどうかという検討がどうしても出てくると思います。もしかしたら今は通しているけど切られるという可能性もあるかもしれません。
委員：	これは大体1年後くらいを目処になっているのでしょうか。
事務局：	はい。乗車率を見てそれは申し訳ないのですが検討させていただく事になっています。
委員：	それはもう必要だと思う。
議長：	宜しいでしょうか。他にアンケート調査で何かご意見ございましたら。
委員：	運賃は非常に大事な問題です。アンケート調査で大人200円が良いですか、高齢者と小人は100円が良いですかと聞いて、結果として200円と回答した方は0です。これから運賃の話合いもあると思うのですが、200円で良いですという回答をした方は0です。全て100円と書いてあります。その場合、例えば高齢者と小人はどうするのかとか、これから議論するのでよいとは思いますが、アンケートの結果において200円で良いですと回答した方は0です。運賃の事は非常に大事です。だからそれを慎重に検討していただきたい。
事務局：	ルートにつきましてはヒアリングにおいても西海岸と東海岸分けた方が良いのではないかとありましたが、今回老人クラブさんの話を聞きまして乗り継ぎがないというのが一つありまして、あと全路線を通るという事とですね、西海岸ばかり目立っている、東側にも北谷町の魅力はあるという事を観光客の方にも見つけてもらいたいと思っていますので、あえて北と南で分けてどのルートでも東側に行けるような形でやっております。運賃につきましては26年度に行われたアンケートにおいて、200円という回答は妥当、200円程度で良いという回答が一番多かったのですが、交通弱者の為という目的がありますので高齢者や小学生、障害者につきましては100円という形で料金についても割引くサービスというのを設けたいと思っております。ご団体の方にヒアリングをしても200円につきましては妥当という回答を得られております。
議長：	運賃とルートについてはまた改めて会議で審議していただきたい。今はアンケートの内容、こういう回答が得られましたという報告なので、それに対する質疑等ありましたら宜しくお願いたします。

委員：	<p>アンケートの部分で例えば 45 ページの街頭ヒアリング調査ですが、ほとんどは県内の町外です。基本、本島内の北谷町外。そのあとはそれにすぐ引っ張られた回答が得られているのですが、普通に考えてもらって、車で北谷に来ている人が、条件を整えば利用するというのが、ではどういう条件を整えば利用するのかと、よくわからない質問です。アンケートの質問をやり直せという意味ではなくて、利用可能性がある県外から来られている方、もしくは県内の例えば小中学生、高校生などの路線バスで来ている人というのがどう動いているのか、どういう意向があるのか。どういう条件を整えば利用するというテーマでの集計がないと、結局車で来ていて条件を整えば使うかもしれないという箇所にチェックしている人の意見にすごくひっぱられた集計の仕方をされています。ですので、おそらくライカム等そういうのがすごく多くなるという答えになるのかなと思います。自分が用事あるところまで繋がってれば無いよりはある方がいいなど。これは、よく交通アンケートの SP データ、RP データがあるのですが「こういう状況を想像してみてください、そうしたらあなたはまたバスに乗りますか、モノレールに乗りますか」と聞くと SP データではこういう状況になったらと答えます。でもその通りに動かない形があるので、少なくとも条件を絞って今聞かれた中で実際利用可能性がある人の条件とは何か、その条件に合う人はどの程度いるのかという形の集計にし直した方が使える結果になると思います。ホテルで聞いた方、50 ページからの部分については、次の観光のものに関してくると思うのですが、どういう使い方を想定されているのか。例えば 3 つのホテルに泊まれた方が夜食事に行く事に対して、たぶんほとんどの方がレンタカーで来られると思います。その方々が夜飲食に行く際に使って、例えば帰りはタクシーを呼ぶ、行く際にコミュニティバスを使うというのであれば夕方であれば良いです。例えばこの 3 つのホテルの宿泊者が増える。宿泊者が増えることによってこのバスの利用者が増えて北谷町の中でお金を落としてくれる。例えばライカムや恩納村などこのバスと路線バス繋いだら行けますよという話のバスの使い方として提示するのか。その辺りの実際利用する側のイメージとかどういう利用をしてもらうとこのバスはすごく便利になるか。例えば観光協会と商工会の方が言われている協力してくださるという部分にも関連してくるのですが、伝えるべきターゲット、それをプッシュ型に与える情報なのかプル型の情報なのか、それをイメージしながらそれに必要な分析の仕方をされた方が良いと思います。もう少し使い方というのをイメージして分析された方が良いと思います。あと、先ほどの運行ルートですが意味が分</p>
-----	---

	からなくて、A3 の資料と 12 ページの北コースに南コース(案)と書かれている資料です。
事務局 :	12 ページは南コースです。すみません。
議長 :	それでは事務局から委員からありました提言について何かご意見がありましたらどうぞ。
事務局 :	今アンケートをとっていた中で年代ごと、あとは運転免許証の有無がありますのでその点の集計条件を変えて使えるようにする事を行っています。観光客も利用の目的とかに合わせたものについては今回のものでは特定はないのですが、今後運行するにあたって計画する際に参考にしていただきたいと思います。
委員 :	宿泊のホテルの方とかに、実際北谷町に泊まられている方の飲食はホテル内で済まされているのか、それとも外に食べに行かれているのか。
委員 :	基本的にヒルトンさんでは大きなレストランがあるのですが、ビーチタワーさんそれとベッセルさんは大きな飲食店がないので周辺での飲食店がメインになっている。それで私としては西海岸のピストンでどうかという点と、東側を走らせないという事ではなくてそれを境に分けた方が良いのではないかという提案をしているわけで、その西海岸の飲食店や物販を中心にして観光客メインということであればその辺が良いのではないかという提案をしているわけです。
委員 :	基本的にニーズは夕方時間帯ぐらいですか。
委員 :	そうです、午後から夜にかけてという考え方です。
事務局 :	要望として午後 9 時とか午後 10 時という話が観光協会さんとお話したときにもありましたが、ただ、そこまで遅くまで運行させるのはできないという判断で、今回午後 7 時まで延ばして運行という形での案となっています。先ほど委員が仰っていたように、行きはコミュニティバスを使って帰りはタクシーという形でも良いのかなと考えております。
委員 :	ニーズがあるというのであれば、すごく短い路線であっても 3 つのホテルと飲食のあたりだけを繋ぐものがあれば、観光客のお客さんである程度採算性を取らせてもらって、実際交通弱者(高齢者、障害者、小学生)の足を確保する。町民のニーズに対応するだけではなかなか採算が合わない。コミュニティバス自体がそもそも黒字で運行できることが少ないのですが、その赤字を減らすのにうまく観光の価値、観光客のニーズを満たすことによって採算を、赤字を減らしていくという考え方もあるのではないか。そういう意味ではこの 3 つのホテルに泊まったら極端な話、3 つのホテルの方が北谷町内で飲食をするのであれば半分バス代持ちますとか、例えばそういう協力の仕方もあるかもしれませんし、そういう

	<p>上手いつながり方も最初の段階でなくても良いのかもしれませんがもし検討していただけたらと思います。</p>
事務局：	<p>はい、仰っていただいた意見につきましては行ってみたい試みではあるのですが、この実証実験を通していく中で考えていきたいと思っております。</p>
議長：	<p>アンケート結果については以上でよろしいですか？それをふまえた修正を含めて事務局の方から説明をお願い致します。</p>
事務局：	<p>3. アンケート結果について資料補足説明</p>
議長：	<p>とりあえずそこまでを審議していただきますけども、ただいまアンケート調査等に基づきまして 16 ページから 18 ページは運行日、時間帯、運行本数そして 19、20 ページでダイヤ、21 ページが特に運賃設定についてやっております。22 ページにつきましては運行車両についてこういった考え方を持っていますという例です。24 ページについては試験走行を行っていききたいという事でただいま事務局から以上の 16 から 24 ページにつきまして説明がございました。質疑がございましたらお願いいたします。</p>
委員：	<p>ダイヤ決定する前提は全く走らずに決めたのか。</p>
事務局：	<p>ダイヤにつきましては、事務局の方で公用車を使ってある程度おおまかな時間帯は時間を計って行っております。</p>
委員：	<p>通勤だとか、少し車が空き始めています。3月後半になると高校3年生も終わっています。今の時点で大学生が休みになっていて、高校3年生も休みとなると皆さんイメージ通りだと思いますが、夏休みになると朝は少し空きます。あと、雨の日はやや混みます。早く試験走行を行った方が良いと思う部分がひとつと、雨の日という限定の仕方は難しいかもしれませんが、雨の日だと明らかに違います。ですので、それはどの程度の遅延をするのかという意味も含めて、大きな車が無理なのであれば公用車であれ、バン、ワンボックスでも良いと思うのですが少し走らせてみた方が、それを踏まえてダイヤを考えられた方が良いと思います。もう1点、車両のところで赤字でステップや手摺について検討すると書かれているのですが、これは検討ではなくてマストだと思います。是非付けてください。以上です。</p>
議長：	<p>はい、事務局。ただいまの提案についてお願いいたします。</p>
事務局：	<p>車両につきましては、必ず付けるような形で行っていきます。ノンステップとは言わずドアを開けるとステップが出てくるような車両を今検討しております。ダイヤにつきましては、先ほど説明した概要につきまして</p>

	<p>ては、一旦皆さんで試走に乗ってもらって多くの目でチェックしてもらおうという一つの目的と、雨の日につきましては皆さんにすぐに集まってもらうことは厳しいようなのでこちらの方は事務局の方で再度検討させていただくという事で宜しくお願いいたします。</p>
議長：	<p>ただいまの回答で宜しいでしょうか。高齢者などの利用に配慮した車両、装備等についてはマストという話でしたけれども、検討というよりはもっと積極的に装備するというような表現で検討していく事務局の考えで宜しいですか。</p>
委員：	<p>今のダイヤの話ですが、計画の中で1日9便走らせるという事が残念ながら8便に減ったというのは1時間半で割ると8便という数え方ですか。</p>
事務局：	<p>はい。今後また検討していく中でバス停が削られたらまたどんどん運行間隔が短くなっていきますのでその点についてはもう1便増やす等の検討も出てくる余地があると思います。今回、初期のスタートにつきましては8便で行きたいと思っております。</p>
議長：	<p>宜しいですか。他にはありますか。</p>
委員：	<p>料金の方ですが、中学生までは100円に出来ないのですか。中学校と小学校が隣接しております。朝晩の交通渋滞はすごいです。それが少しでも緩和できれば良いなと思います。</p>
事務局：	<p>中学生につきましては通学による体力向上の目的というのがありまして、コミュニティバスにつきましては通学の方は考えていないので、その点は通学で100円というのは検討の方から除外させていただいています。</p>
委員：	<p>今後考えていかなければいけないことは、子供の貧困という事で学習支援とかいうものが出てきた場合には、それはまた特別な価格設定というのは必要ではないかなと思います。毎日無料学習塾に通うとかそういう負担軽減のための工夫というのは今後必要になってくるかと思えます。</p>
議長：	<p>そういった面での配慮は今後検討しますという事ですか。ただ、通学についての利用についての料金は200円にさせていただきたいと。そういう事で宜しいでしょうか。</p>
委員：	<p>路線バスとの競合が結構あります。やはりコミュニティバスを導入するにあたっては、既存のバスが衰退していく可能性もある。民間のバス事業者に対する影響も出てくるという事を想定されたうえで実施していただきたい。ぜひ前向きにコミュニティバスを導入して病院に行く方々の足を確保するのは大変良い事ですが、それまで頑張ってきた路線バス事業者にも大きな影響が出るという事も考えて実施していかなければいけないと思います。</p>

議長：	事務局は何かございますか。
事務局：	今のご意見につきましては、16 ページの方をご覧ください。例で言いますと青い丸のところの南側の北玉区公民館、こちらの方から老人福祉センターに行くためには63番とかそういうのに乗りますと、一旦東側に行ってまた乗り換えて行くっていう形になっていきますので、この辺北谷町コミュニティバスにつきましてはここから直接老人福祉センターに行く形になっているので、この辺の目的地が違うという事で競合というのはちょっと考えをはずしているのですが、この考えを置きつつ変更していく時も既存の路線バスと重複しないような形で今後検討していきたいと思えます。
委員：	例えば北ルートですけども62番線とだいぶ被っています。目的地が違うからという考えではなくて、やはり途中で乗降されるお客さんもいらっしゃるわけですから、その辺も検討したうえで実施してくださいというのがバス協会としてのお願いです。
事務局：	今回は今の意見を参考に検討したいと思います。62番からの初乗りが160円という事で路線バスの方が安いというそういう進め方をしながらこの辺を住民の方に説明していきたいと思っています。
委員：	19ページ、20ページを見えていますけれども、北コースは砂辺区公民館スタート、南は北前区公民館からスタート。西海岸の方からスタートという形ですが、山側の方からスタートさせないというのは何か理由があるのでしょうか。山側の方が58号線で路線バスに乗りたいたいというときに時間帯が読めるバスが混みますが、妙な走り方をするのもびっくりする。上で待っている人が下から上がってくるのをはたしてどれくらい我慢強く待てるか。それから、コアタイムの時にはここに行きますという事も戦略があって、時間調整なりそれぞれ西側からスタートしているのかというのがあれば特に気にはしないのですがいかがでしょうか。
事務局：	現時点の考えとしましては今ご指摘がありましたように、北・南はそれぞれ西側の公民館から出発しています。主な利用者として今想定している高齢者の方々、あるいは地域の方々が行きたい場所として想定している星印4つのうちの北谷のニライセンターあるいは老人福祉センターに効率よく運ぼうとしようとしたときに南北の端から持って行ってニライセンターあるいは老人福祉センターに持って行った方が良くあろうという事でこの公民館からスタートしています。このルートの回し方等については、あるいはダイヤにつきましては現時点の考え方の案ですので、今後場合によっては変更という事も含めてまだ時間はあるので変更はあり得るのかなと思います。

議長：	一応回してみるという事ですか。例えば北前と砂辺からスタートしているのだけでも、一方は北前からにして一方はまた別のところから行ってダイヤを検討して比較してみたいという事ですか。
事務局：	いえ、一回決めてスタートをすることによってそれで実証実験をするわけですから、それによって色々課題が出てきたらそういう事も変えるなら変えていくというスタンスではないかなと思っています。要はこれで固定ではなくて、今回はスモールスタートというのが一番大事なポイントとなってきますので、そうすると今言ったように一番ニーズが強い高齢者にとって病院だとかあちこち行くのに一番効率的に運ぶのは端から乗ってもらって降りてもらった方が良いのではないかとこの考え方で今回のルート案を作ったという事だけなので、別の考え方なり利用者の状況を見て時間帯とか変わるのであればそれを踏まえた時間帯を再構成するというのは今回の実証実験で行っていくパターンだと思っています。固定的には考えておりません。
委員：	17 ページの町民アンケートの中で、通勤通学時間の 7 時台が 48.5%。すごくニーズがありそうなのですが、その方々が通勤通学、通学だったらたぶん下から上に上がるのかもしれませんが、そういうところをきれいに拾いにいけるような車の流れになればいいなと思います。
事務局：	スタート地点についてはもう一度考えてみます。実際運行するまでにどちらが一番有効なのかというのを考えてそれで決定していきたいと思えます。その中でまた変更とか出てくると思うのですが、もう一度考えさせてください。
議長：	そういう事でよろしいでしょうか。
委員：	高齢者の方を効率よくというのは、その効率性というのは運行側の効率性であって、実際例えば福祉センターではなくニライセンターとか、普段何時から色んな事が始まっているのか。例えば朝、お年寄りの方は「乗り換えずに」というのがマストであって、しかも遅れてはいけない。朝 7 時 25 分、26 分に用事があることはたぶんないです。ですので、恐らく大体パターン化されているのではないのでしょうか。そういったものに間に合うようにしましょうというのが一つ。先ほど既存のバス路線の話もありましたが、既存のバス路線と同じ時間帯ではなくて、実際ある区間、路線としては競合していても 30 分とか間に入っていればそれはその路線を強化する意味もある。普通の交通手段選択という風に考えたときに待ち時間が短いというのはすごく魅力です。どちらかのバスが来るということ。であるならば今ある路線バスのダイヤを見ながらその間に入ってくるような、且つイベントとかに対してそれぞれの時間に合うよう

	<p>な形でダイヤを決めていくことが必要。さきほどの質問というのは、そのポリシーは何ですか。ポリシーがそれを考えた結果、下の公民館であるならばわかるし、そうではなくてただスモールスタートですというのであれば、それはポリシーが必要な話ですという事なので、その辺既存のバス路線であるとか交通弱者とかいう話で、例えば町外の高校とかも含むのであればその辺も含めて今カバーしておかなければいけない人たち、その人たちが求める時間帯と既存のバス路線を考えたときに運行可能ではないかと思います。出発点を変える必要はないと思うのですが、そういうポリシーのもとでまず作ってそれで実験を行ってみてその結果どうなったかというプロセスを踏まれた方が良いと思います。</p>
事務局：	サークル活動は大体 10 時からでしたでしょうか。
委員：	<p>老人福祉センターでお年寄りがサークル、教室学習、リクリエーションを行っているのは 10 時からです。その集まる時間帯は 9 時半ぐらいです。それで 30 分ぐらいはおしゃべりして、それから遊ぶという事ですけども。ニライセンターでお年寄りのイベント、催しをやる時は 2 時ぐらいからやっていますから、大体 12 時半頃そこで集まる。ですから北前の方が一番遠いのですからね。ですから北前から大体バスで 20 分ぐらいで行くと思う。その辺の今先生がおっしゃるように、より効率的にお年寄りが動ける時間帯にあわせて考えた方が良いのかなと思います。</p>
事務局：	ただいまの意見を参考にしながらダイヤ、スタート地点について再度検討させていただきたいと思います。
委員：	<p>単純に 1 日 8 便の 1 時間 30 分スパンの中で、スタート時間を変えることによってこの所要時間が 70 分から 74 分それぐらい。それを縮められるので利用者が一番多い 8 時半から大体 9 時、10 時、3 時頃なのでそのところは 45 分とかそういったダイヤの組み方も可能ではないかと思っております。</p>
議長：	それも検討に加味していくという事ですか。
事務局：	今、ダイヤを縮めるという風に仰っていたのですが、例えばこのバス停のストップする時間を短くするとかいう形になるのでしょうか。
委員：	距離が、要するに出発地点が縮まるのでその間隔をもっと縮められる。
事務局：	行かない場所を作るという事ですか。確かにそういう視点もあるかもしれませんが。
委員：	<p>利用者が必要な時間帯、一時間半ぐらいでそれに合わせていくのですが、せっかく利用する時間帯があるので、間隔を縮めてその時間帯はこういうルート、朝夕はこういうルートというように時間帯ごとでルートを変更するのも有りかなと思います。</p>

事務局：	原則は時間帯によってルートを変えるという事はあるかもしれませんが、一応ここでの考え方としては、ルート上におきましてはルート上の沿線の方々についてはどこに乗っても必ず老人福祉センター、ニライセンター、役場、イオンに行けるような形でルートを回しているという事なので、起終点が変わったからといって効率的になるかどうかはまた要検討と思っております。行ったり来たりというのは、11、12 ページにありますようにかなり重複して運行している区間もあります。このルート上においてはこの 4 施設は必ず行けるようなルートの回し方をしていくというところでこういう形になっています。
事務局：	補足の話をしてみると、恐らく最初のスタートは今言っている計画に近いもので、スタート場所は変わるかもしれませんが飛ばしたりはしないで走らせてみて、乗車率がどうしても悪いところが出てくると思う。それがわかってきた時点でその時間帯に応じてその場所に行かないようにする等そのような検討になってくるかもしれないです。仰っているように効率よくできるように考えていきたいと思えます。
委員：	たぶんこれは、運行ダイヤは案になっているはずですが、乗り降りの時間とか例えば老人で高齢者の方だと降りる時間、乗る時間というのはロスがあると思えます。これで見ると例えば 1 分とか北前区公民館からニライ橋まで 1 分。1 分というのは運行の時間だけなのか、それとも乗り降りの時間も合わせての時間なのか。
事務局：	合わせて計算しておりまして、バス停に人がいない場合は通過するのでその分で調整する形でこのような目安の時間を設定しております。
委員：	でもあくまでもこれは目安の時間だと思います。例えばバス会社さんのように何分ですとかというそれにきちんとこの時間帯に待っていてもロスがあるという可能性があるわけですか。
事務局：	定時制を目標に行ってはいいるのですが、やはり混雑する時間帯については多少の遅れはあるのかなと思っております。
委員：	遅れは大丈夫だと思いますが、早く来て乗れなかったというのがあったら困ると思います。
事務局：	はい。早く着きすぎた場合はこの時間まで待つという形を考えております。
委員：	そういう風な感じで行っていただけるとありがたい。たぶんお年寄りも行動が遅いです。その辺りを加味していただけると助かります。
事務局：	試走してみて実際どのような感じになるかということを考えながら行ってみないとわからないので考えてみます。
委員：	お願いします。

委員：	<p>高齢者 100 円となっていますけども高齢者というと私たち老人クラブの世界では 75 歳以上が高齢者、60 歳から 74 歳までは若手老人というような位置づけをしています。特に高齢者になると頭の回転も弱くなりますから、ただし文句は多くなります。友達同士でバスに乗るときに例えば 65 歳と 75 歳で、65 歳も高齢者でだすのか、あるいは 61 歳を超えたら出すのか。障害者は障害者手帳を提示する。そこのところをどう分けして乗せるのか。私の考えとしては 61 歳から老人会に入会できますから、入会したときに入会証（会員証）をあげます。会員証を持っているお年寄りには 60 歳でも 80 歳でも高齢者とみなしてこのバスを利用していただくという風にすれば乗るときのトラブルもないのではないかなと思います。</p>
議長：	<p>では事務局、運賃に対する運賃の考え方についてどうぞ。</p>
事務局：	<p>高齢者の定義につきましては、一般的には 65 歳以上で統一したいと思っています。先ほど仰った 60 歳以上 65 歳未満の老人クラブの会員につきましては 100 円というのは今後検討という形でやっていきたいと思っております。</p>
委員：	<p>ありがとうございます。</p>
議長：	<p>料金のパターンというのは少し話してもらえますか。高齢者 100 円という事の話だったのですが、身体の不自由な方の話もちょっと出ましたけれどもその辺も含めて全体的な料金体系についてのお話しをお願いします。</p>
事務局：	<p>料金につきましては 200 円、100 円、無料という 3 パターンありまして、無料というのが未就学児、幼稚園以下になっています。100 円の方については小学生と障害者とその介助者、65 歳以上の高齢者。今後の検討としては生活保護世帯とか低所得者世帯とかそういう今後の貧困層の課題があり今後の検討に入ってくると思います。先ほどお話しした 65 歳未満の老人クラブの会員の検討も行っていきたいと思っております。それ以外につきましては 200 円の均一で行ってきたいと思っています。この金額以外にも毎月の定期券や一日乗り放題券、そういう利用、サービスの向上策についても今後検討していきたいと思っています。</p>
委員：	<p>先ほど老人クラブの会長から老人クラブに加入している人「は」の話がありましたが、会員券を発行しているとか。65 歳以上の加入していない人たちをどう見分けるかという事に関してどうするかという事があるのですが、町民だからみんな受ける権限はあります。この人は老人クラブの券で乗れる、券がないからサービスが受けられないのではちょっとおかしいです。その皆さんをどうするかという事ですが、例えばそういう</p>

	<p>皆さんは町でそういう券の発行を受ければできますよということがあれば、申請して受けて乗ってもらうという方法もあるわけですが、皆さん方がどういう判断、対応をしようと思っているのか。何もできていないので、そのような事を検討してもらえばいいのかなと思います。</p>
<p>事務局：</p>	<p>生活保護世帯の割引サービスにも関連してきますが、そういう方たちについては毎回生活保護の証明を見せるのではなくて、一旦この例えば企画財政課や委託業者で一回申請してこの割引対象者ですという証明のカード式なものを発行する手もありますので、65歳以上とかそういう老人クラブの会員さんだとか、そういうものをいったん申請してもらってそういう割引カードみたいなものを期限付きで発行する手も今考えていますので、そういうことで判断できると考えております。</p>
<p>事務局：</p>	<p>路線バスの場合、高齢者の割引はどうなっているのですか。</p>
<p>委員：</p>	<p>今、運転免許証を返納すれば証明書が得られますので、その証明書を見せればバスの運賃が半額になるとか、検討していただきたい。</p>
<p>委員：</p>	<p>運賃に関しては協議会の決定事項に非常に重要な部分なので、検討というような事にしておきますが、基本的に本協議会で決定的な分析は再度また協議会が開催するというように考えていいですか。</p>
<p>事務局：</p>	<p>はい、次の開催の時には業者の方をある程度決めて、その時に国交省に申請する書類の一つとして協議会での合意事項の項目の中に今お伝えした検討事項のものを組み込んでいけたらと考えております。それまでにはこちらで整理して提示したいと考えております。</p>
<p>議長：</p>	<p>今の件ですが、例えば先ほどのダイヤの件もありました。スモールスタートから始めますという事でそこで共有できるものもあるし、この会議でそのダイヤの件も含めて検討をして決定をする事項もあると思います。今の運賃もそうだと思います。運賃もこの交通会議で決定をしてそういう事にしましょうという事でまずはスタートをさせる。そしてその後、これは実証実験ですから色んな手続きの変更がある場合にその時に変更して、会議の中で変更の手続きをするという方法があると思いますが、今皆さんからあった運賃についてはここで一旦決定をする事項ではないですかという話だと思います。それを検討しますということで事務局預かりだけで良いのかどうかという事を少し議論していただきたい。</p>
<p>委員：</p>	<p>質問が出たら再度また基本的には協議会にかけていく。ルートについてはそれもやはり重要事項で、協議会で同意を得なければいけない。ですが、便数、時間については必ずしも協議会に諮って同意を得る事項ではないのですが、できれば協議会で皆さんの合意を得た方がいいかと考えております。</p>

議長：	その決定事項というのは何を行うのかという話です。
事務局：	流れですが、今事務局が考えているのはこの公共交通会議でとりあえずある程度のもの決めて、その次に業者を決定して業者が実施計画を作って、それを申請する前にもう一回公共交通会議を開催しようと考えています。
委員：	運行形態、ルート、運賃については協議会に諮ってどういう手続きとしているのか。あとは便数とか時間については委託する事業者と調整して決定しても良いと思うのですが。
事務局：	最後にもう一回開催しようと思っています。業者が決まったら業者と相談しておそらく微調整が色々出てくると思います。それを調整してある程度固まったうえでこの会議を申請する前にもう一回開催しようと思っております。そういう流れで問題ないでしょうか。
委員：	問題なし。
議長：	今日の協議も踏まえた上で色々検討するが、町の方針としては業者、事業者に委託をするという方針だった。委託をして計画書を策定するときに再度調整をしたうえでこの会議で諮りたいという事ですか。
事務局：	はい。再度固めたうえでもう一回諮りたいと考えております。とりあえず今回の会議では、料金等の件については決めることはできないので、先ほど説明した原則の料金の体系で決めていきたいと考えています。
議長：	免許返納者をどうするのか、お年寄りの方をどうするのか等、色々な意見がありました。これは最終的に申請をする段階までに再度会議を開いて決定をしていただくという考えですか。
事務局：	はい。今回の会議ではその検討課題についてはまだ対応できないので次回に変更という形になるかと思えます。今回の会議の中では最初にお伝えした原則の運賃体系で決定したいと考えております。
議長：	基本的な骨格の方だけ考えて実際にその申請をする事業者の方と話をしながら進めていく時にきちんとした決定を再度この会議の場で諮るという事ですか。
委員：	実験は29年の1月からの予定ですか。
事務局：	はい、1月です。
委員：	まだまだ時間はありますが、許認可の関係でもし修正したら、やはりその受託する事業者というのはバス会社を想定しているのか、それともタクシー会社を想定しているのか。もしタクシー会社だと新規はまだ乗合事業許可ということになってくるのでかなり許認可に期間を要する。バス会社ですと事業局の変更の認可という形での書類で済むということがあって、その辺気になるところです。その辺どうですか。

事務局：	はい、その点は検討中です。
委員：	一番大事なことは乗合バスで行う場合、バスの運転手が確保できるかどうかだと思います。
委員：	この車両は10名乗りですからこれはバスですか。
事務局：	14名だとバスになるのですか。
委員：	11名からバスとなります。
事務局：	14名乗りは中型の限定解除でしょうか。30名以上が大型でしょうか。
事務局：	中型二種だと運転手はいますか。大型の運転手がだいぶ少ないという話を聞いたのですが、
委員：	いえ、中型の二種免許取る人も居ないです。
事務局：	そもそも要らないからでしょうか。ではやはり14名乗りでも運転手確保は厳しいでしょうか。
委員：	役所で言ってもいいですか。北中城村さんはそれで行っていますので、是非バスを選定される場合においては乗務員の確保がまず先だろうと思います。
議長：	運行が1年後に実証実験スタートという事で具体的な話を色々詰めないといけないところだと思います。
委員：	これは公募をかけるという事ですか。
事務局：	はい、そうです。
議長：	ただいまの件はダイヤと運賃等についての話だと思います。
委員：	実証実験を行う上で、今の課題も含めて実験の目的を明確にすべきです。おそらく、ダイヤも7時から8時まですべて同じ間隔でされていますが、道路状況は変わりますから時間がかかることもありますのでそれをチェックするという意味ではすべての車にドライブレコーダーを付けておきましょうということ、運賃についてもおそらくこの実証実験の時はシンプルな形の方が良いのかなとは思いますが、今考えられている形でやられて、それからその実証実験の間に例えば高齢者の確認はどういう形でやれば良いのかという調査項目を作ったりとか、高齢者の方であったりとか免許返納された方というのは提示しやすいですけども、例えば知的障害の方であったりとか生活保護世帯というのは証明書を出したくないわけです。そういう意味も含めてそこは十分な配慮が必要ですし、その人だけ別の違うカードを発行すると、ではそのカードは何かという話になるので、その辺は十分な配慮と全部含めて割引のカードという形にするのか。ただその手続きを役所に行かないといけないというのも邪魔臭いという事にもなりますし、その辺の簡素化という意味でどういうやり方が良いのかという事も例えば実証実験の中の調査として行うよう

	<p>な形で受け止めていただけたらと思います。</p>
議長：	<p>ただいまの意見として、実証実験に関する調査項目、内容について事務局検討いただきたいなと思いました。ダイヤと運賃については宜しいでしょうか。次の議題について説明をお願いいたします。</p>
事務局：	<p>4. 事業収支補足説明</p>
議長：	<p>それではただいまの収支の説明がございましたが、27 から 31 ページまでですか。特に修正が大きかったのが 30 ページの運行収支の試算です。1500 万程度の赤字は理想で 1470 万円程度になるのではないかとこういう試算です。これについては宜しいですか。それでは次に行きます。前回の会議の中で一定の了承をもらっているものはよろしいでしょうか。</p>
委員：	<p>30 ページに人件費とありますが、現在北・南コースでダイヤが現在 8 時までありまして、運転手は何名確保する予定で走るのででしょうか。</p>
事務局：	<p>運転手につきましては各 2 人ずつの交代制を考えていますが、この辺は委託業者と相談しながら考えていきたいと思っております。今のところは 4 名プラス予備 1 名、合計 5 名くらい必要かなと考えております。</p>
委員：	<p>人件費は 5 名分が入っているのですか。例えば収支率が 21%。大変な惨状が続いていますけども、バス会社でも普通 70、80%。この収支率では本当に役場の財政出動というのが大変なんじゃないかなという気がします。人件費の中に 5 名分として計上されているのかどうか。</p>
事務局：	<p>ただ 5 名ではなくて、この辺については距離数なので運行時間帯、例えば 5 名確保したとしても運行する人は 2 人ずつ。1 コースにつき 1 人なので、5 名分という形は含まれているのですが均等で割られているわけではないです。あと収支率につきましては純粋な運賃収入のみですので、今後広告収入とかそういうものを検討しながら行っていきたいと思っております。</p>
委員：	<p>収入のための広告など色々な面で行わなければ、本当に財政出動は毎年 1770 万円となります。これはもっと膨らむかもしれない、収支率が正しいとすればですが。</p>
議長：	<p>宜しいですか。ただいまの意見を参考にしながら収支率非常に厳しいですが、ある面では高齢者福祉という成り手という考え方もあるかもしれないですが、一定の収支についてのアンバランスになるという事を覚悟はしていますけれども、できるだけ同じように持って行きたいという気持ちはあるのですが。一定の基準を下回ると実証実験についても見直せざるを得ないと思っております。収支につきましてはそういう話でしたが、次、ほかにどうぞ事務局。</p>

事務局：	<p>広報等につきましては前回と特に変更ございませんのでこちらの方は割愛させていただきます。事業評価につきましても前回ある程度了承をいただいたのですが、再度ご確認という事でもう一度説明をさせていただきます。</p>
事務局：	<p>5. 事業評価資料補足説明</p>
議長：	<p>ただいま事業評価についての説明でございました。目標評価資料の設定という事でのお話でございましたが、そのことについて何かご意見、ご質疑等ございましたらお願いします。</p>
委員：	<p>再確認ですが平成34年からは自走させるというか、事業者が自ら行っていくという意味合いでしょうか。</p>
事務局：	<p>この時点ではまだ業者に委託するのか、それとも業者にそのまま路線を譲るのかというのは今のところまだわからない状態です。</p>
事務局：	<p>収支率を考えて譲るのは厳しいだろうなと認識としてあります。</p>
委員：	<p>話は戻りますが、バスの話もありましたけれどもタクシーの方も前向きにとらえていきますけれども少なからず影響はあるという風に考えています。団体の方のアンケートの事もその集まりの方に今まで乗合で来られている方もいらっしゃるという事でそういった方がコミュニティバスを利用するという事で非常に宜しいのですが、かたやこれまで利用していた方がタクシーの利用がなくなる場所の影響は若干懸念するところでもあります。細かく言いますと、どこの誰さんが高齢の方がこれまで何曜日の何時に乗合でご利用していただいた方がふつと利用がなくなったとか。コミュニティバスというものが出て、それにシフトされたのだなという事で状況に応じて非常に宜しいと思うのですが、全体的に一つは自走させるという事では先ほどありましたけれども運賃が非常にデリケートなところで、一度設定してしまうと上げるのは厳しくなると思います。ですから、他府県の成功事例とかご覧になられていると思いますが、もっと見て将来的にどうあるべきか、せっかく行うからにはもちろん存続していくべきだと思いますし、その中でタクシーとかバスとか既存の公共交通の在り方とかもっと考えが出てくると思います。先ほどの先生のマッチングの話でも、やっぱり夜も運行してほしいけれども採算の件で夜は運行できないのであれば、行きはコミュニティバスで帰りはタクシーですとか。路線とのマッチングがあると思います。ですから、せっかく今評価というところでこれだけ細かく出されていますので、プラスせっかく議論をしていますので成功事例になるようにというかあるべき姿があって、私たち既存のタクシー、バスもしっかり協力していけ</p>

	<p>るような北谷町全体のものが理想かもしれませんが、できるといいなど感じました。以上です。</p>
議長：	<p>ただいまのご意見を参考にして、既存のバス、タクシーとの連携を図る。これは当初からの課題でしたのでその点、念頭に入れながら進めて参りたいと思います</p>
委員：	<p>物流事業者の取り組みの紹介です。最近テレビでも話題に上がっていますがインターネットで書籍等色々買える amazon、東京、関西地区でスマホ予約すると 1 時間で物が届くというサービスを行っている。あとイオンのネットスーパーです。これは赤ペンで書いていますけども、サイト見たら注文して 3 時間で届く。コミュニティバスの利用、ニーズという事で買物支援的なものでお店に出かけて買うのではないかというときに、こういう物流の動きも横目で見ながら進めた方が良い。あるいは、案外買物に行くと思っていた人間が買いに行かなくなったのは物流事業者がこういう動きをしているからだという話もあり得るので、実証実験までの期間が長いのでこういうことも考えていただきたい。先ほど貧困とかいろいろありましたが、共働きの世帯だったらうちの奥さんが言っていました。コープとかヨシケイとかで利用するのですが、あれは大体 1 週間に 1 度くらいチェックして送るのですが、毎日届きます。競争が発生すると手数料が下がってくる方式。ということは共働きをやっているお母さん方が例えば那覇の方からバスルートで帰ってきて、もう買物行かなくてもこっちのバスでも物が届くからこれは便利なことはないなという話もあるので、物流事業者は各自治体さんに聞いてもそれを担当している部署が見当たらないらしいのでその辺を色々情報アンテナ立てつつ、評価のもしかすると影響を与える事かもしれないのでご紹介させていただきました。</p>
議長：	<p>その辺も情報収集しながらコミュニティバス運行に関して、また一つの結果出してあげられるようにその辺の情報収集が大事だという事。それでは進行していきましょう。次の話題です。</p>
事務局：	<p>計画についてはおおまかなものは以上ですが実証運行するにあたっての利用促進という事で観光プログラムという事で 59 ページに追加してありますので参考程度に皆さん後ほどご確認してください。こちらについては公共交通会議で決めることではありませんので、これで運行計画表についての説明を終わりたいと思います。</p>
議長：	<p>ひととおりの運行計画についての説明が終わりました。本日は、ルートは北と南ルートはこの図を参考にしながら、そして運賃についてはいろんなご意見をいただきました。総括をしまして何か全体的にご意見等ご</p>

	<p>ございましたら聞きたいと思っております。</p>
委員：	<p>33 ページに読谷村とか沖縄市、糸満市で行っているバスがありますが、これは何名乗りですか。今回は 14 名乗りなのですが。</p>
事務局：	<p>これは 29 名乗りとか結構大きめなもので、立って乗れるものです。</p>
委員：	<p>結構時間帯によっては朝とか中学生、高校生がわさっと乗るのではないかなと思っているのですが、その辺が気にはなったのですが。</p>
事務局：	<p>ご参考までに 22 ページをご覧ください。参考で車両の一覧が出ていまして、読谷とか沖縄市については左上のポンチョです。下の方が、私たちが今検討しているスーパーロングボディ、値段の方がだいぶ差があります。予算上の問題と路線の狭さとかを考えるとこれが今適しているだろうという事であって、委員が仰っていたように学生でいっぱいになるという可能性も考えてはありますが、これは嬉しい悲鳴という事で今後臨時便出すなりその時間帯は 2 便だすとかそういうのも検討しながら今後進めていきたいと思っております。</p>
委員：	<p>この業務はこれからする中でという事ですか。北谷町でも今交通空白地帯があるのでそれをカバーする、高齢者を外出させる目的の為にコミュニティバスを導入するという業務の背景の目的ということですが、中身をずっと読んでいくと通学で使うとか、観光客の取り込みとかそれは収支率を上げるための粗策として計画をしているという理解で宜しいですか。</p>
委員：	<p>基本的には住民の足の確保というのが地域公共交通会議コミュニティバス導入の趣旨ではあるのですが、やはり観光客を排除するものではない。</p>
事務局：	<p>今の質問に対しては今回この業務の目的としましては、交通弱者の生活の質の向上でして、交通空白地域の改善。あと観光客の利便性、回遊性の向上。公共交通全体、バスの接続、タクシー会社との協力をふまえた活性化というのを 4 つの大きな目的として進めています。これにつきましては収支については 2 番、この目的の次に入ってきますので、ただ、収支度外視で進めてしまうとやはり財政圧迫になりますので収支も頭に入れながら行っていきたいと思っております。先ほど言った業務の背景と目的については、文言訂正が必要であれば、その点も見直ししようかと思っております。</p>
委員：	<p>いえ、文言はそのままでもいいですが、これは申請する際にこういう文言でなければ通らないのではないかと思います。</p>
議長：	<p>北谷コミュニティバス導入基本方針というのが適用されていてこれの中に「交通弱者等の生活の質の維持・向上」「公共交通空白地域の改善・解消」「観光客の移動の利便性・回遊性向上」、あとは「公共交通全体の活</p>

	<p>性化」という事ですけども、後ろの方には交通弱者とかいろいろ書かれているのですが、最初に前面に観光客と出ているものですからそういう事で捉えることができるのだと思います。また事務局の方も今の意見もその趣旨が今言った4点がしっかり明確に伝わるように考えながら考えていただきたいと思います。</p>
委員：	<p>40 ページの事業評価の進め方の部分で毎年点検しますというのはいいのですが、しっかりと例えば交通弱者と高齢者の方にアンケートではなくて高齢者の方と一緒に話を伺う場であったりとか、実際障害を持っている方であったりだとか、子供がいて共働きでサポートが必要な方の意見を聞くだけではなくコミュニケーションをとるというのも、是非この中に定期的にコミュニケーションをとる場というのを大事に進めていただけたらと思います。</p>
事務局：	<p>意見を参考にさせていただきたいと思います。</p>
議長：	<p>常にフィードバックはさせるので、そのニーズ調査あるいは意見を把握したうえで進めて行くことはいろいろと大変ですが、事務局はそういう意見も踏まえながら、アンケート調査とか評価をするときのそういった意見も反映させるような取り組みを行っていただきたいと思います。本日の会議はこれで閉廷したいと思うのですが、本日確認した事項につきましてはまた事務局の方でご意見等募られましたのでそれを修正してやりますけども、それを具体的に修正についてまたご意見を伺うというか会議をする場合は具体的にどのように進めて行くか、ご説明いただけますか。</p>
事務局：	<p>今回指摘を受けた部分を検討することと、回答した部分を含めて次回の会議で提案させていただいて、そこで最終的な協議を行えるよう整えたいと思っております。委託業者が決まったと同時に委託業者と作成した運行計画を提示しながら次回の会議を開きたいと思っております。</p>
議長：	<p>次回はいつごろの予定ですか。</p>
事務局：	<p>次回につきましては恐らく7月8月頃になると思います。それまでには業者の方を決めさせていただきたいと思います。</p>
議長：	<p>それは変更して進めながらそこで具体的なものを出して行ってそこで決めていきたいという事ですか。そういう進め方でよろしいでしょうか。今回の議事要旨を次の会議の資料として作っていただきたい。</p>
委員：	<p>本日、口頭で言われましたが資料であると助かります。</p>
議長：	<p>会議をスムーズに進めるためには次回は議事要旨を付けていただいて、そうすれば会議もスムーズにいくと思いますのでその辺は事務局の方宜しく対応お願いいたします。</p>

委員：	<p>具体的に事業者を決めることについては出来るだけ早めをお願いします。許認可の手続き等ギリギリなので、補正とかあった際には間に合わないかもしれないので宜しくお願いします。</p>
議長：	<p>6. 閉会</p> <p>以上で閉会として宜しいでしょうか。それでは長時間にわたりまして皆さんの活発なご意見いただき、誠にありがとうございました。また課題も沢山あるなと思います。事務局も今日の意見等を踏まえて是非前に進めていただき、次回の提案をいただければ有り難いと思います。それでは以上を持ちまして本日の公共交通会議を終了いたします。お疲れ様でした。</p>

1 2 議事要旨

【前回会議の指摘事項への回答】

- 既存路線バスとコミュニティバスを接続するためにダイヤを同じにしたいというお話しをしたところ、停車帯が短い事から延長する必要があるのではないかということだったが、それについては延長しない、今のところは考えていないということである。
- 現在の住民へのアンケートについては来年度実施する予定で考えている。
- 女性職員等へのアンケート、意見を求めるかというのについては今後パンフレット等、ポスター等の作成について、その点を考慮したい。

【今後の調査方法・内容について】

- 第 2 弾の調査として例えばその時間帯だったら何分間隔が良いとかいう掴み方をされた方が良いのではないか。今後、運行ダイヤの検討材料になる調査が必要だった場合には、その 1 時間半の間隔どうですかと聞くよりはターゲットに合わせて、例えば老人会だったらこの時間帯はこのダイヤ、間隔でよいですかとか、観光客だったらと、時間帯それぞれが違ったうえでのアンケートの方が良い。
- 交通アンケートにおいては SP データ・RP データを利用したほうが良い。少なくとも条件を絞って実際利用可能性がある人の条件とは何か、その条件に合う人はどの程度いるのかという形の集計にし直した方が使える結果になると思う。
- 伝えるべきターゲットに、それをプッシュ型の情報なのかプル型の情報なのか、それをイメージしながらそれに必要な分析の仕方をされた方が良い。
- 交通弱者と高齢者にはアンケートでなく一緒に話を伺う場等、定期的にコミュニケーションをとる場を大事にして行ってほしい。

【運行計画検討調査資料の文言について】

- 北谷コミュニティバス導入の基本方針は「交通弱者等の生活の質の維持・向上」「公共交通空白地域の改善・解消」「観光客の移動の利便性・回遊性向上」、「公共交通全体の活性化」という事だが、運行計画検討調査資料には、最初に観光客が前面に出ている。基本方針との整合性に配慮すること。

【試走について】

- 試走については、皆さんに乗ってもらって多くの目でチェックしてもらえるように日時を調整する。雨の日の試走については、皆さんにすぐに集まってもらうことは厳しいため事務局の方で再度検討する。

【車両について】

- 車両については、ステップと手すりを必ず付ける形とする。ノンステップとは言わずドアを開けたらステップが出てくるような車両を今検討している。

【ルート・ダイヤについて】

- 既存バスと被っているルートは、目的地が違うから大丈夫ということではなく、途中で乗降されるお客さんもいるため、その辺も検討したうえで実施してほしい。
- 今回はスモールスタートというのが一番大事なポイントであり、一番ニーズが強い高齢者が病院に行くのに一番効率的に運ぶのは端から乗ってもらって降りてもらうのが良いのではないかという考え方で今回作ったルートである。利用者の状況を見てルートや時間帯等を再構成するのが今回の実証実験の目的であり、固定的には考えていない。
- スタート地点（西 or 東）についてはもう一度検討する。実際運行するまでにどちらが一番有効かを考えて決定する。
- 普通の交通手段選択と考えたときに待ち時間が短いというのはすごく魅力であるため、路線バスのダイヤを見ながらその間にコミュニティバスが入ってくるような、且つ各施設のイベント等の時間に間に合うような形でダイヤを決めていくことが必要。
- カバーしなければならない方々に対するポリシーのもとでまず運行計画を作ってそれで実験を行ってみた結果どうなったかというプロセスを踏んだ方が良い。

【今後の課題について】

- 今後の検討としては生活保護世帯や低所得者世帯、子供の貧困という事で学習支援ということが出てきた場合には、割引カードや特別な価格設定というのは必要ではないかと思う。
- 毎月の定期券や一日乗り放題券等、サービスの向上策についても今後検討していき

い。

【今後の流れについて】

- 運行については来年 1 月を目処に準備を進めており、そこから 1 年ぐらい経過して各バス停の乗降の数や乗車の方のアンケート等を踏まえて、バス停の削減・追加、ルート変更等を 1 年ごとに検討していきたい。

【その他】

- 今回の議事要旨を次回会議の資料で配布すること。
- 現時点では、平成 34 年から業者に委託するのか、それとも業者にそのまま路線を譲るのかまだ決まっていない。

【次回会議の開催日について】

- 次回会議の開催日は、7 月または 8 月頃になる。それまでには業者を決め、運行実施計画の内容を固めて会議で諮りたい。