

**浦添市地域公共交通会議
第 1 回委員会議事要旨**

資料 1

日時：平成 30 年 10 月 24 日（水）
14：10 ～ 16：30
場所：浦添市役所 9 階 講堂

■報告①：平成 29 年度浦添市地域公共交通会議の会議内容振り返り（資料 1）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
一般社団法人 沖縄県バス協会 慶田委員	① 資料 4 頁の推奨ルート 2 ルート案で示されている図面に関して、図面左下に「以下の系統は、那覇市内のルートが国道 58 号線経由、国際通り経由の 2 通りあります」の記述において、「以下の系統は、那覇市内のルートが国道 58 号線を通り、牧志経由と久茂地経由の 2 通りあります」という記述内容に変更した方が良い。 ② 120 番のバスは国際通り経由のみであるため、20 番と 120 番を併記させた方が良い。	（事務局） ① ② 現況に合わせて修正を行う ➡元図の修正はこちらでは、できないので、図面下段に訂正追記で対応する。
沖縄総合事務局南 部国道事務所 山城委員	① コミュニティバスの運行はどれくらいの頻度になるのか教えて頂きたい。また、乗車できない可能性のある人も出てくるのか教えて頂きたい。	（事務局） ① 質問内容については、資料 4 の議案で説明するため、後程回答させて頂きたい。 ➡ 1 時間 2 便を基本に考えている
沖縄県土木建築部 都市計画・モノレール課 謝花委員	① ルート図では、モノレールのでだこ浦西駅に接しているが、県道とてだこ浦西駅では段差が生じており、直接の接続はできない状況となる。県道を通るルートとなるのか、それとも、てだこ浦西駅では交通広場へバスが来ることになるのか教えて頂きたい。 ② 交通広場を利用するのであれば、周辺の道路整備状況を確認して実験を進めて頂きたい。	（事務局） ① コミュニティバスはモノレールの開業と併せて実験を開始する予定であるため、交通広場へのバスの乗り入れを念頭に入れている。なお、10 月 7 日に行った試走では、交通広場へ入場できなかったため、県道を走行した。 ② 関係部署と調整を行いながら進めて行きたい。 ➡関係部署と調整し進めている。

■報告②：コミュニティバスの駐機場・営業所検討状況について（資料2）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
一般社団法人 沖縄県バス協会 慶田委員	① 資料の4頁で、大型バスの駐機場として示されているが、6頁のシミュレーションにある小型バス（ポンチョ）を想定しているのか、それとも大型バスを想定しているのか。 ② 実験では小型バスの使用を想定しているというが、資料の4頁で「大型バス待機場として整備」という表現されているのはどうしてなのか。 ③ （バス駐機場ではなく）バス待機場という表現で良いと思われる。	（事務局） ① 小型バス（ポンチョ）で実験を進めることを考えているため、小型バス（ポンチョ）の軌跡で転回例を示している。 ② 浦西駅高架下をどのように利活用可能かという沖縄県による調査検討業務においては、大型バスも敷地内に駐車可能という考えにより、「大型バス待機場として整備」と記載されている。なお、浦添市としては、高架下をコミュニティバスの駐機場として活用したいと考えているため、大型バスの待機場として利用可能性があるのであれば、小型バスも利用できるのではないかという理由で、検討を行った。 ③ 事務局では、駐機場は長時間待機でき、休憩所等もある。待機場は短時間をイメージ➡バス会社確認 経塚調理場跡地は駐機場を想定。
私鉄沖縄県労働組 合連会 喜屋武委員	① 駐機場には、乗務員の待機施設やトイレ等を設置する計画があるのか教えて頂きたい。	（事務局） ① 具体的な整備スケジュール等はまだできていないが、経塚調理場跡地では、跡地利用として老人福祉施設が検討されており、高齢者の移動手段を考慮した場合、駐機場等として利活用可能か提案を行っている。バス事業者へ必要な要件等についてヒアリングや調整を行いながら前向きに検討を進めて行きたい。

■議案①：支線公共交通実証実験計画（案）について（資料４）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
浦添市老人クラブ 連合会 金城委員	① 資料の１頁目において「一般料金として 200 円を基本に設定を予定」、「一般路線と同等の割引率を検討」と記載されているが、200 円を割引すると小銭の扱いが発生すると思われるため、割引の詳細がどのようなになっているのか教えて頂きたい。また、割引は高齢者に対する割引となるのか教えて頂きたい。 ② 200 円の一律運賃の場合、バス停一区間のみの利用等、短い区間を利用する場合、割高になってしまう。そのため、多くの住民に利用してもらうには、短区間での利用においては 100 円等の運賃設定を検討して頂きたい。なお、設備が必要となるが電子決済で区間料金を支払うことで、細かい運賃設定に対応できるので良いのではないかと考えられる。	（事務局） ① 運賃設定は中学生以上 200 円を基本とし、子ども 100 円（小学生）、障がい者 100 円、免許返納者 100 円、未就学児は無料、その他として、現在、路線バスでも導入されている日・祝ファミリー割引を念頭に検討している。 ② バス停一区間の利用においても運賃が 200 円であるため割高になってしまうが、実証実験では議案に挙げた運賃設定で実施したいと考えている。乗車区間に応じて割引等を実施するとなると、ハード面の整備が必要となるため、今後検討したいと考えている。

私鉄沖縄県労働組合連合会 喜屋武委員	① 車両の選定に関して、ポンチョは低床で高齢者が乗車しやすいバスであるが、費用面と乗務員確保等の面から（ポンチョの場合、乗務員は大型2種免許が必要）、ポンチョとマイクロバスの両方の車両を検討してはどうかと考える。時間帯等、様々なパターン毎に使用する車両を検討して頂きたい。	（事務局） ① モノレールの開業と併せて実証実験を開始する予定ということもあり、想定される利用人数より、デマンド等の少人数で運行するバスの導入は難しいと考えている。マイクロバスよりもポンチョの方が、乗車定員が多いため、ポンチョを使用して実証実験を行いたいと考えている。ただし、人員不足のため、バス乗務員確保は危惧される場所である。そのため、市としては、バスの運行委託事業者とも協力すると共に、地域に下りて魅力あるコミュニティバスを推奨し、地域の方の中からもバス乗務員を担ってもらえる人材確保に努めたい。中型免許で運行可能であるマイクロバスも念頭に入れるが、基本的にはポンチョを使用して実証実験を進めて行きたいと考えている。
沖縄県土木建築部 中部土木事務所 真栄里委員	① 小型バスは（浦添市が）バス事業者へ貸与することになるのか教えて頂きたい。 ② バス乗務員確保に向けて、免許取得の支援等を行うのか教えて頂きたい。	（事務局） ① バス車両に関しては、浦添市で準備して、運行事業者へ委託したいと考えている。 ② 乗務員不足の課題に対して、補助による対応が可能かどうか国や県へ相談を行っている。浦添市として運転手への免許取得時の補助等はまだ考えていないが、（バス事業者と共に）浦添市も主体的に乗務員の確保に努めたいと考えている。

一般社団法人 沖縄県バス協会 慶田委員	① 資料 4 頁の日・祝ファミリー割引に関して、具体的にどのような内容か説明を記載したほうが良い。具体的には、現在、バス事業者は日・祝日に限り、旅客（大人）一人に対して 1 歳以上小学生以下のお子様 3 人までを無料としている。	（事務局） ① バス事業者と調整の上、現在実施されている割引内容を記載する。
浦添市副市長 野口会長	① 挙げた意見・修正案に関しては、事務局の方で次回までに修正又は精査を行って頂きたい。 ② 議案①の「支線公共交通実証実験計画（案）について」については、了承とさせて頂きたい。	（事務局） ① ご指摘のとおり、修正・精査を行う。 （各委員） ② 異議無し。

■議案②：支線公共交通運行ルート（案）について（資料５）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
沖縄県土木建築部 中部土木事務所 真栄里委員	① どのような狙いがあるか、資料で示されたルートを運行するのかわからない。そのため、公共交通空白地帯をねらうのであれば、現在、バス路線が通っていないため、今回のルートは公共交通空白地帯の〇万人の方へ公共交通を提供する等の説明が必要である。また、ルートを説明するときに、浦添市民の客層から、今回のルートを提供するといった説明も必要となる。なお今回のルートはバスの大きさを事前に決定した上で狭隘道路を通しているのではないかとと思われる。 ② 徒歩で移動可能なバス停の設定として200m圏内の設定を行う必要があると考える。また、多くの住民に利用してもらうためにも、乗客が安全・安心に待機できる場所が必要である。そのため、バス停の設定に関して、コンビニエンスストア等の施設をバス停とするのはどうかと考える。 ③ 単に長距離のルートを設定するのではなく、浦添市がルート選定した目的や意義、サービス内容が市民にわかりやすい等、PR内容を考えてルートを検討した方が良いのではないか。 ④ 過去の資料を添付する等して、要領よくわかりやすい資料のまとめ方にした方が良いのではないか。 ⑤ 細い道路でバス停を設置する場合に、利用者が安心・安全にバスを待つことができるように検討する必要がある。	（事務局） ① 平成29年度に公共交通空白地帯をどのように通るのか、高齢者が利用する場所ではどのルートを通るのか等を検討して6ルートを選定した。その中から、推奨ルートの2ルートが決定し、今年度からは推奨ルートで実験の検討を進めて行く流れとなった。なお、推奨ルート2は新規ルートとなるために、バス事業者から試走の提案が挙がった。試走の結果、推奨ルート2ではバスの走行が困難な箇所があり、また、試走を実施した乗務員の意見より運行ルートとして危険と思われる箇所も踏まえ、ルートの見直しを実施したという経緯がある。 ② バス停は次回の会議までに、地域を回って決めて行きたい。 ➡現状を精査し素案を作成 ➡その後地域、関係者調整を図る ③ 推奨策に関しては、後程説明する。 ④ ご指摘の内容について、次回以降の資料作成の参考としたい。 （野口委員長） ⑤ 今回はルートに関する議案であり、次回はバス停に関して待合所の確保等も含め、報告をお願いしたい。

浦添市自治会長 神山委員	① 推奨ルート 2 の近くに住んでいるが、そろばん塾やスイミングスクールのバスがよく通っている。ただし、公共のバスは一度も通ったことがないため、コミュニティバスは住民サービスに寄与すると考えられる。	(事務局) ① 市としても既存バス路線が通っていない地域において、コミュニティバスは地域住民の移動手段として貢献できるのではないかと考えている。
浦添市老人クラブ 連合会 金城委員	① (当初の推奨案のルートである) 沢峠近辺や西原近辺はコミュニティバスを通す目的に適っていると考えられる。バスの運行の視点からすると、道路の狭さや歩道が無い等の問題点が挙げられるが、利用者・市民側からすると、公共交通がないために自家用車を利用せざるを得ない地域にコミュニティバスを通すべきであり、その方が利用者も多いと感じられる。そのため、小さなサイズのバスを使用することや、速度を落として運行できないか検討して頂きたい。特に、沢峠地域は小学校が近くにあることや、首里城とも関係する箇所であるため、このルートを検討して頂きたい。	(事務局) ① 沢峠近辺や西原近辺は公共交通空白地域に含まれているため、事務局としては、その地域にコミュニティバスを通したい思いがある。なお、バスの運行においては安全性を重視する必要もあるため、速度を低下させて走行する案も考えられる。しかし、今回の試走において、夜間等の暗い時間帯に歩道のない道路では歩行者の飛び出し等があった場合、避け難く危険であるという意見が乗務員から挙げられた。コミュニティバスにおいては利便性が重要であるが安全性も課題となる。今回、コミュニティバスで代替案ルートを通った場合、推奨ルートの公共交通空白地帯が取り残されてしまうため、将来的にはより小型のバスを活用して、コミュニティバスと接続できないか、実験を通して検討して行きたいと考えている。

一般社団法人 沖縄県バス協会 慶田委員	① 資料の 11 頁にある 2 ルートの代替案を検討するということによいか。 ② ルートの距離が長く、代替ルート 1 が延長 12km で所要時間が 50 分であり、代替ルート 2 が 15km で所要時間が 60 分であるが、どの時間帯で所要時間を測定したのか。浦西駅においては、レンタカーやモノレールとの乗換えのパークアンドライドの駐車場整備も計画されているため、混雑が激しくなり、実際はもう少し所要時間がかかると思われる。そのため、所要時間に関しては、もう少し検討が必要だと考えられる。 ③ コミュニティバス運行ルートの距離が長いため、沖縄バスや東陽バスの路線とバッティングする箇所もあるため、該当する事業者と十分に協議を行い、検討を進めて頂きたい。	(事務局) ① そのとおりである。 ② 資料に記載している所要時間はオフピーク時の時間を記載しているため、朝夕の混雑時においては、より時間がかかることになる。また、乗務員の休憩や乗客の乗り降りに伴うバス停車時間を含めると、現在資料に記載している時間よりも所要時間がかかるため、実際に実験でバスを運行するにあたっては検討が必要となる。 ③ 関係するバス事業者と十分に協議したい。
浦添市副市長 野口会長	① 所要時間は、距離を時速で割って算出しているのか教えて頂きたい。	(事務局) ① 10 月 7 日(日)の試走結果を所要時間としている。
沖縄県土木建築部 中部土木事務所 真栄里委員	① 所要時間はオフピークのときの時間となるのか、また、バスレーンの時間帯では算出していないのか教えて頂きたい。	(事務局) ① オフピークの時間であり、バスレーンの時間帯では算出していない。

浦添市婦人連合会 照屋委員	① バスで職場から自宅へ帰宅するときの所要時間は、56 番線のバスに県庁前から乗車し、浦城小学校まで早くて 40 分であり、渋滞時には 50 分～1 時間以上かかったことがある。朝は空いていることが多いが、夕方は混雑している。そのため、朝、昼、夕等の時間帯別で所要時間を検討した方が良いと考えられる。	(野口会長) ① 利便性を取るか、時間を取るかの選択になると考えられる。
沖縄県 企画部 (交通政策課) 長濱委員	① 推奨ルート案と代替ルート案で安全性と相まって、定時性も改善されるのか教えて頂きたい。 ② 沖縄県交通政策課として、浦添市のコミュニティバスの 2 ルート案を評価している。その理由のひとつとして、てだこ浦西駅との結節に着目している点である。今現在、沖縄都市モノレールは那覇市内のみの走行となっているため、一部を除き、浦添市民へ利便性が享受されていないのではないかと感じていたため、コミュニティバスのルートが 2 ルートできることを評価している。そのため、沖縄県としても結節のための支援も検討している。また、代替案で基幹バスとの接続を意識したルートも検討しているということであるが、来年、同程度のタイミグで基幹バスも運行することになると考えられる。定時性に関して、特に、朝夕の時間帯にモノレールや基幹バスとの結節の時間を念頭に検討して頂きたい。	(事務局) ① ルート 1 に関しては、58 号線や浦添ショッピングセンター等、混雑する箇所を走行するため、定時性は当初の推奨ルート案から改善されないと考えられる。2 ルートに関しては、当初案では狭隘道路も含まれていたため、代替案に変更することで定時性が良くなると考えられる。 ② ルート 1 は基幹バスと接続するバス停があり、第 2 回の会議では運行ダイヤが議案となるため検討を進めて行きたい。

沖縄総合事務局 南部国道事務所 山城委員	① 前回までに推奨ルートを検討し、試走した結果、危険箇所もあるため、代替ルートに変更したいということであるが、代替ルートへ変更した場合に生じる不便さについて、想定される不便さと許容されるであろう範囲を整理する必要があると考えられる。	(野口会長) ① 代替案ルートにおいてカバーされない公共交通空白地帯に関して検討する必要がある。 (事務局) ➡今回公共空白地域のカバー率を示しております。
沖縄総合事務局 運輸部 (陸上交通課) 西倉委員	① 当初の推奨ルートの方が、地域住民の利用が多いと考えられるが、狭隘道路となるために安全性に課題があるため、代替案を提案していると思われる。利便性と安全性の両方とも重要なことであるため、しっかりと対応して頂きたい。ただ、コミュニティバスは地域住民の方々に利用してもらえなければ、上手く行かないと考えられ、平成 22 年度の実験においても、利用者が少なかったために上手く行かなかったという経緯がある。そこが課題となると考えられる。なお、昨年度の会議において、タクシー協会より、タクシーも利用してほしい、また、タクシーも力になりたいという意見があったため、今回、代替案で実験を進めるとしても、実験結果を踏まえて狭隘道路のルート沿いの地域住民からコミュニティバスを通して欲しいと要望があれば、将来的にタクシーも組み合わせて検討してはどうかと考えている。	(事務局) ① ご提案のとおり、実験をとおして対応を検討したいと考えている。

浦添市副市長 野口会長	① 議案②の「支線公共交通運行ルート（案）について」については、本会議で挙げた案の通り進めて行く。なお、様々な意見も頂いたため、事務局にはその内容もまとめて頂きたい。	(各委員) ① 異議無し。
------------------------	--	-----------------------------

■議案③：運行事業者（委託先）選定方針について（資料６）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
一般社団法人 沖縄県バス協会 慶田委員	① 資料の２頁目は大型免許と記載されているが、大型２種免許でよろしいか確認させて頂きたい。 ② 乗務員の確保が大きな課題であり、２ルート併せて２０名の乗務員が必要だと記載されているが、一事業者のみでなく、複数者で対応することも可能としているのか確認させて頂きたい。	(事務局) ① ご指摘の通り、大型２種免許が必要となる。 ② 例えば、ルート１はＡ社で、ルート２はＢ社で対応可能というように、複数者での連携も視野に入れて検討を進めている。

沖縄県土木建築部 中部土木事務所 真栄里委員	① 議案②において勘違いしていたが、実験ではルート1とルート2、両ルートを同時に運行させ、運行車両もルートによらずポンチョに統一しているということであると理解した。 ② タクシー事業は、コミュニティバスの運行が可能なのか、それともバス事業者のみ運行可能であるのか確認させて頂きたい。 ③ 車両を小さくするとタクシー事業者でも可能となるのか。11人未満であれば可能ではないのか。	(事務局) ① そのとおりである。 ② 乗り合いの免許を所持しているバス事業者が対象となる。なお、タクシー事業者は貸切事業であるため対象外である。一部には、4条の乗り合いの免許を取得しているタクシー事業者もいるため、一概にバス事業者、タクシー事業者と分けることができないが、基本的には乗り合い免許を所持しているバス事業者が対象である。 ③ 乗り合いで運行するのであれば、乗り合いの免許が必要となる。なお、自家用有償等の方法もあるが、一般的には乗り合いの免許を所持している事業者が運行可能である。 (西倉委員) ③ 補足説明として、乗り合いは基本的にバス事業者である。タクシーでは乗り合いはできない。乗り合いとは様々な人が複数人乗車するということであり、11名以上の車両を用いて運行する。タクシー事業は11名未満の車両を用いて、貸切で運行する。今回の実験は乗り合いの実験となるため、基本的にはバス事業者が対象となる。なお、実験において、バス事業者がジャンボタクシーのような11人未満の車両を用いて運行することも、本会議で承認を得られれば可能となる。
---------------------------------------	---	---

浦添市副市長 野口会長	① 議案③の「運行事業者（委託先）選定方針について」については了解が得られたということで進めて行く。	（各委員） ① 異議無し。
------------------------	---	-----------------------------

■その他（２）：浦添市の実状に即した利用推進策情報のお知らせ（資料８）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
私鉄沖縄県労働組 合連合会 喜屋武委員	① バス停に近い事業者や学校等、最寄の方からバス停の案内やコマーシャルをやっていただくのはいかがでしょうかと提案したい。	（事務局） ① その方法も検討して行きたい。