

浦添市コミュニティバス導入検討協議会「第2回委員会」議事要旨

日時：平成22年2月25日（木） 10:00～12:00

場所：浦添市役所庁舎 6階 601会議室

【議題】

報告

- (1) 第1回委員会・幹事会、第2回幹事会議事要旨について
- (2) アンケート調査・グループインタビュー結果について

議案

- (1) 実証実験運行詳細計画（案）について
- (2) 平成22年度実証実験計画（案）について

【議事要旨】

実証実験運行詳細計画（案）について（資料3）

| 主な指摘・意見   | 回答・（対応方針）等  | 関連                 |
|---|---|--------------------|
| ル・ト案で示された屋富祖大通り～仲西小学校付近は、歩道もなく狭隘な生活道路であるが、子供の安全対策はどのように考えているのか。   | 事務局：<br>道路管理者等との連携や、小中学校の校長会時への広報等により、安全確保に努めていきたい。また、車両もできるだけ小型車両の使用を検討したい。  | 資料3<br>P5<br>P8    |
| 実証実験期間を3ヶ月（当初4ヶ月）に短縮した理由は何か。利用者増のためには市民への周知が重要なのではないか。<br><br>バスの利用目的として「買物」が多い。実証実験期間も買物行動の多い年末年始を含めてはどうか。 | 事務局：<br>一般の路線バスでは、路線新設後約3ヶ月で利用者数が安定する例が多い。本計画では利用促進策の実施も考慮していくため、3ヶ月の運行期間でも十分な周知が可能と判断した。利用状況によっては、運行期間の延長も検討したい。                       | 資料3<br>P2          |
| 運賃以外の収入源は具体的に考えているのか。<br><br>実験時に使用する車両サイズは決まっているのか。  | 事務局：<br>公共施設や商店街・通り会との連携、バスへの広告掲出等を行う方向で検討している。<br><br>委託先のバス事業者の保有車両にもよる。道路条件が厳しい区間の走行可否を含め、調整を行いたい。                                   | 資料3<br>P5<br><br>- |
| オリオン通りは、乗車定員29名以上の大型車両は通行できない規制となっている。  | 事務局：<br>その条件も踏まえてルートを検討したい。   | 資料3<br>P5<br>P8    |
| 計画されているバスの表定速度では交通の妨げにならないか。  | 事務局：<br>バス停での停車時間も含めた表定速度の値であり、停留所間を走行する際は一般車両の流れに乗って走るので、交通を阻害する恐れは無いと考える。しかし、バス停にバスの停車スペースを確保できない場合は交通を妨げてしまうこともあるため、停留所の設置箇所には配慮したい。 | 参考資料1<br>P7        |

|   |   |  |
|---|---|--|
| <p>実験とはいえコストも重視すべき。夜遅い時間帯の需要は本当にあるのか。実験時は規模を狭め、利用者の意向次第で、本格運行時に規模を拡大することが適切ではないか。</p>     | <p>事務局：<br/>アンケート結果は過信することなく、浦添市としては実証実験を広く需要・可能性を探る機会として捉え、さまざまな可能性を検証したいと考えている。</p>                       | <p>資料3<br/>P4</p>                          |
| <p>乗車密度、必要とされる利用者数ともに過大すぎると思うが、再精査してもらいたい。</p>  | <p>事務局：<br/>既存の路線バスの実態も把握しながら精査したい。</p>   | <p>資料3<br/>P5</p>                          |
| <p>モノレールとの連絡は古島駅だけで十分ではないか。おもろまち駅に行くのなら、県立美術館や新都心公園などを通るルートがよいのではないか。</p>                 | <p>事務局：<br/>モノレールとの連絡は古島駅を想定している。おもろまち駅は、新都心地区への需要への対応や、折り返し場所として使用するために発着地とした。ルートとしては、混雑区間を避けることを重視した。</p> | <p>資料3<br/>P2<br/>P8</p>                   |
| <p>需要予測のシミュレーションは行ったのか。</p> <p>通り会の意見やバスの運行目的等を考慮すると、おもろまち地区を走行する、明確な考え方を持つ必要があるかと思う。</p> | <p>事務局：<br/>次回委員会にて詳述する。第3回パブリック調査データに基づく仮の試算では1日約560名である。</p> <p>通り会の意向にも配慮しつつ検討し、整理していきたい。</p>            | <p>-</p> <p>資料2<br/>P24<br/>資料3<br/>P1</p> |

平成22年度実証実験計画（案）について（資料4）

| 主な指摘・意見                                      | 回答・（対応方針）等  | 関連                |
|--|---|-------------------|
| <p>バス利用者への特典、特に買物時の割引などの利用促進策は何か考えているのか。</p> | <p>事務局：<br/>実証実験中の実施可否も含め、各団体・施設等との連携の可能性も探りながら今後検討したい。</p> | <p>資料4<br/>P2</p> |
| <p>実証実験中は、市職員が率先してバスを利用することも重要と考えるがどうか。</p>  | <p>職員への利用周知以外に庁内でできる取組は何か検討したい。</p>                         | <p>-</p>          |

浦添市コミュニティバス導入検討協議会「第3回幹事会」議事要旨

日時：平成22年4月30日（金） 14:00～16:00

場所：浦添市役所庁舎 6階 601会議室

【議題】

報告

- (1) 第2回委員会議事要旨について(資料1)
- (2) 需要予測結果について(資料2)

議案

- (1) 実証実験運行詳細計画（案）について(資料3)

【議事要旨】

第2回委員会議事要旨について

| 主な指摘・意見                          | 回答・（対応方針）等  | 関連     |
|----------------------------------|---|--------|
| オリオン通りでは定員29名超のバスが通れない問題は解決したのか。 | 事務局：<br>規制は貨物自動車のみが対象で、乗合バスは大型車両でも通行可能である。（浦添警察署確認済み） | 資料1 P1 |

需要予測結果について

| 主な指摘・意見                | 回答・（対応方針）等   | 関連                 |
|------------------------|--|--------------------|
| 往復利用者の補正を「7割」とした根拠は何か。 | 事務局：<br>県外事例における往復利用実績（約78%）を参考に安全側を取って7割（70%）とした。 | 資料2 P4<br>参考資料1 P7 |

実証実験運行詳細計画（案）について

| 主な指摘・意見  | 回答・（対応方針）等   | 関連      |
|--|--|---------|
| 上下のバスが同時に同じ停留所に停車して、一般交通車両を妨げないよう配慮してほしい。  | 事務局：<br>バス停の設置位置をずらすことなどで対応を図りたい。  | 参考資料2   |
| オリオン通り内の道路幅員について総幅員は仲西小学校前が最も狭く資料内の記述に誤りがある。                                       | 当該資料の記述を修正する。  | 資料3 P4  |
| オリオン通りは通勤・登下校時間帯は相当混雑する。中型バスで安全が保てるのか？   | 事務局：<br>実証実験運行バス事業者が決まり次第、運行面も含め、安全確保等については協議していきたい。                         | 資料3 P4  |
| 仲西周辺などの歩道は狭隘である。バス停標識は小型のものをを用いるなどして、歩行者空間を確保してほしい。また、バス停標識が倒れないなど、台風時の対応も留意してほしい。 | 資料中のバス停標識は一例であり、実態に即した適切なものを検討したい。また、サンエー経塚シティの前に、ホイールを用いたバス停標識があるので、参考にしたい。 | 参考資料2P3 |

| 主な指摘・意見   | 回答・（対応方針）等  | 関連   |
|---|---|--|
| <p>浦添市立図書館前の停留所設置予定箇所は連続的な植栽帯で、バス利用者から走行中のバスが見にくいのではないかと。</p>   | <p>植栽の剪定やバス停標識自体の視認性向上、設置箇所の変更などで対応を図りたい。</p>   | <p>参考資料 2P7</p>                                |
| <p>浦添市内の通り会も含め、対外的に新都心地区を経路に含めることに関し、「需要予測」「採算性」「駐機場の確保」等から、当該ルート案になった資料（根拠）も必要ではないかと。</p> <p>浦添市 那覇市向け運行時の古島駅のバス停が側道に設置できない場合、ルートの変更も含め検討しなおすのか？</p> <p>浦添市役所に駐機場を設ける可能性はあるのか？</p> | <p>事務局：<br/>PT 調査では、古島駅・おもろまち駅とも同一ゾーンに含まれており、浦添市内～古島駅間のみ運行する需要予測は困難である。一方、今回のコミュニティバスの検討においては採算性をより重視しており、アンケート調査でも新都心地区へのニーズが圧倒的に多かったことから、新都心地区を経路に含めることは妥当であると考えます。又、当該ルート案の根拠資料を別途添付したい。</p> <p>古島駅下のロータリー（タクシーベイ）も活用しづらい(行き帰りでルートが変わってしまう)。現行案が最善と考えており、本案を実現できるように進めたい。</p> <p>浦添市役所側には駐機場等休憩施設の設置は検討していない。おもろまち駅前広場にある駐機場の活用を検討したい。</p> | <p>資料 3 P6～8</p> <p>資料 3 P6</p> <p>資料 3 P6</p> |
| <p>既存路線バスと共有するバス停において、他の系統との乗り間違えはないかと。</p> <p>以前に行われたコミュニティバス実証実験では、どのようなデザインのバスが走ったのか？</p> <p>実験中は沿線に住む市役所職員にコミュニティバスの利用を呼びかけ、モニターとして利用状況を把握してはどうか。</p>                           | <p>事務局：<br/>複数の系統が共有するバス停は既存路線バスにもあるが、参考資料 2P3 の目立つバス時刻表のように、わかりやすい情報提供を行いたい。車体も読谷村コミュニティバスにあるような独自のデザインが好ましいが、今回は実験運行でもあり、横断幕の掲出などにより対応したい。</p> <p>資料収集の上、次回委員会の資料にて示したい。</p> <p>実験中は市役所職員に限らず全利用客に対し OD 調査を行う。市役所職員に対しては自発的な利用を呼びかけたい。</p>  | <p>参考資料 2P3</p> <p>-</p> <p>-</p>              |