

浦添市コミュニティバス導入検討協議会「第 1 回委員会・幹事会」議事要旨

日時：平成 22 年 1 月 26 日（火） 14:30～16:30

場所：浦添市役所庁舎 9 階 講堂

【議題】

報 告

（1）コミュニティバス導入における背景と目的

（2）平成 20 年度調査報告について

議 案

（1）平成 21 年度調査内容について

【議事要旨】

■ コミュニティバス導入における背景と目的（資料 1）

主な指摘・意見	回答・（対応方針）等	関連
「トリップ」「フィ－ダ－バス」の意味を説明してほしい。	事務局： 「トリップ」→資料 1 P3 中段波線枠にて説明。 「フィ－ダ－バス」→モノレ－ルなどの基幹的な交通手段と接続する、支線的な性格のバスのことである。	資料 1 P3、P8
浦添市 モノレ－ル沿線トリップ数がグラフで示されているが、モノレ－ル沿線とは具体的にどこか。	事務局： 既存モノレ－ルの路線から概ね 500m 以内を指している。	資料 1 P3
公共交通不便地域をバス停から 200 以遠と設定しているが、その根拠は何か。	事務局： 他都市の事例や人間の歩行に関する研究事例等を参考に設定した。	資料 1 P4
アンケートの結果「バス停間隔が長い」となった場合、ルートの変更で対応するのか。	事務局： ルートの変更ではなく、停留所設置箇所を調整することで考えている。	資料 1 P4

■ 平成 20 年度調査報告について（資料 2）

主な指摘・意見	回答・（対応方針）等	関連
豊見城市内一周線は、「コミュニティバス」の位置づけ事例としては、ふさわしくないのではないか。	事務局： 注釈にて補足する。	資料 2 P1
既存路線バスとの競合区間が多いと思う。コミュニティバスというのは、既存路線バスを補佐するようなル－ト設定にするべきではないか。	事務局： 提示したルートはあくまでも公共交通空白地域の分布等から機械的に作成した「案」である。起終点間でみると、必ずしもルートは競合していないと考える。	資料 2 P5・6

朝夕は通勤通学、日中は買物等の利用が多いと思われる。ニーズに合わせルートを時間帯によって変えることも考えてはどうか。（例えば、既存路線バスが多く走っている国道 58 号方面との乗換可能なルートもあると思う。）	事務局： ルートは固定とし、運行頻度や運賃設定等を工夫して、さまざまなニーズに対応できるよう検討したい。	資料 2 P5・6
バス運行計画において、今後の道路計画等に連携させることも検討しているのか。	事務局 本市の道路整備は、西側のほうが東側より進んでいる。東側地区でも今後、道路整備状況を考慮しながら検討していきたいと考えている。	

■ 平成 21 年度調査内容について（資料 3）

主な指摘・意見	回答・（対応方針）等	関連
バス事業者との意見交換会等を行う予定はないか。あれば図 1 の導入検討調査フローに追記したほうがいい。	事務局： バス事業者の意見を聞く予定である。ご指摘のとおり、図 1 にも明記する。	資料 3 P1
ニーズの詳細な把握のために、車からの転換量をゾーン単位で把握してはどうか。	事務局： 現在実施中のアンケート調査を元に、より精度の高い需要を導きたい。	資料 3 P2

浦添市コミュニティバス導入検討協議会「第２回幹事会」議事要旨

日時：平成 22 年 2 月 18 日（木） 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 1 回委員会・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 題

- (1) 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】

■ アンケート調査・グループインタビュー結果（資料 2）

主な指摘・意見	回答・（対応方針）等	関連
通勤需要が少ない理由は。	事務局： 乗り換えに対する抵抗が高い可能性があり、今後クロス集計等で原因を分析する。本資料の数値は浦添市内で取ったアンケートによるもので、他に那覇市→浦添市の需要もある。	資料 2 P14
通り会が計画に否定的な理由は。	ルートが必ずしも各通りを経由していないことや、来街客の那覇市への流出を懸念しているためである。一部には古島駅でのモノレールとの結節を評価する声もある。	P22

■ 運行詳細計画(案)（資料 3）

主な指摘・意見	回答・（対応方針）等	関連
古島駅でのモノレール接続を図る当初目的から、おもろまち地区まで路線を引くことになった根拠は。 市内にあるサンエー経塚シティならまだしも、市外のサンエー那覇メインプレイスまで路線を引くことになった根拠は。 本ルート設定案に対し、市内の通り会が危惧することは理解できる。採算性の面では仕方ないとしても懸念が残る。	事務局： 本市におけるコミュニティバス計画は段階的な継続運行を目指しており、その第一歩としてまず、古島駅でのモノレール接続により公共交通の利便性を確保して多くの利用者が見込める市内西側を中心とした区域に路線を設けたい。実験後はバス会社に運行継続を求めていく方針から、採算性を重視したルート設定が大切と考える。	資料 2 P13, P15 資料 3 P8

主な指摘・意見	回答・（対応方針）等	関連
(生活バス路線に対する補助を考慮した)路線長(10km 以上必要)にこだわらず、短区間の運行で利用者を増やす努力をしては。	事務局： 実験時は 10km にこだわらず、本格運行時の路線延伸等も検討する。	資料 3 P1
屋富祖付近・伊祖付近のルートは狭隘な道路であるため、すれ違い時に車両がつまり朝の渋滞を助長しないか。	事務局： 屋富祖付近は一方通行であり、すれ違いによる影響は無いと考える。伊祖付近については、渋滞を避けるため、当初案である県道 153 号及びパイプライン線を通るルートとする。	資料 3 P2
オリオン通りでは、平成 22 年度より約 10 年間にわたり拡幅等の事業を行う。	事務局： 影響を見極め、対応していきたい。	
雨天時、仲西小学校付近では児童の送迎の車両で相当混雑する。	事務局： 実態を確認し、対応していきたい。（学校との連携）	

■ 平成 22 年度実証実験計画(案)（資料 4）

主な指摘・意見	回答・（対応方針）等	関連
運行開始の 2 ヶ月程度前から、バス停を広告塔として先行設置した事例があるが、実験時に検討してはどうか。	事務局： 過去事例も参照し、参考にしたい。	資料 3 P1
ルート周辺の学校には事業計画の説明をしてほしい。安全面等、事前確認・協議が必要と思われる点もある。	事務局： 校長会等の機会を活用し、コミュニティバスの説明や広報など、学校や自治会に対し積極的に行いたい。	資料 3 P2