

## 第 3 回浦添市交通会議議事要旨

日時：平成 31 年 2 月 12 日（火）

14：30 ～ 16：30

場所：浦添市役所 9 階 講堂

## ■議案①：支線公共交通実証実験計画（案）の一部見直しについて（資料 2）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
沖縄総合事務局 運輸部 （陸上交通課） 西倉委員	① ルート 2 は車両の確保が出来次第の実施ということであるが、バスを使用するの運行が厳しく、狭隘道路も多いという状況より、乗合タクシーでの実施を検討してはどうか。	（事務局） ① 来年度の実証実験ではモノレールとの連携もあるため、小型バス（ポンチョ）が必要となる程度の利用者が予測されたことから、小型バスで検討を進めていた。現状として、市では小型バスを用意できないため、民間の資金援助へ応募して車両調達を検討している。なお、車両が調達できない場合、乗合タクシーでの実施も検討して行きたい。
浦添市副市長 野口会長	① 議案①の「支線公共交通実証実験計画（案）の一部見直しについて」は承認してよいか。	（各委員） ① 異議なし。

## ■議案②：支線公共交通バス停設置位置（詳細）について（資料 3-1～3-4）

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 将来的に、位置情報システムでコミュニティバスの位置をスマートフォン等で確認できれば良いと思う。 ② 自転車駐機場との連携も検討して頂きたい。	（事務局） ① バスの位置情報システムに関して、来年度の実証実験においてはコミュニティバスへバスロケーションシステムの導入も検討している。 ② 自転車駐機場に関しては今後検討を進めたい。

<p>琉球大学 工学部 神谷委員</p>	<p>① 資料3-4「バス停位置に関する交通管理者からの意見」において、横断歩行者への対策というのは、横断歩道を渡る歩行者への対策なのか。</p> <p>② 横断歩道との位置関係も確認してバス停を設定しているということではよいか。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① 横断歩道を渡る歩行者への対策ではなく、バス停車時に横断歩道が無い場所での道路横断に対して、対策が必要となるということである。</p> <p>② 横断歩道より15m程度離す等、位置関係に配慮してバス停の設定を行っている。なお、横断歩行者対策の意見が挙げられた場所については、現状として横断者が確認されることから、道路管理者及び地域住民の意見も踏まえ、横断防護柵の設置の必要性等を検討する。</p>
<p>浦添市副市長 野口会長</p>	<p>① 議案②の「支線公共交通バス停設置位置(詳細)について」は承認してよいか。</p>	<p>(各委員)</p> <p>① 異議なし。</p>

■議案③：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
<p>沖縄県土木建築部 中部土木事務所 真栄里委員</p>	<p>① 資料4のタイトルが「支線公共交通実証実験計画(案)」となっているが、浦添市の計画とわかるように、タイトルの先頭に「浦添市」と追記してはどうか。また、資料中の記載内容に関して、「運行収支」という項目名と「運賃収入」という記述があるため、「運行」と「運賃」をどちらかに統一してはどうか。なお、項目名も「運行収支計画」となるのではないか。さらに、「平成31年度実証実験の～」という記述について、実験が2年に跨る可能性もあることから、「平成31年度」の記述は除いた方がよいと思われる。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① 事務局で検討させて頂きたい。</p>

<p>一般社団法人 沖縄県バス協会 慶田委員</p>	<p>① 運賃設定に関して、小児運賃は一般運賃の割引として設定されているのではないため、一般運賃（200 円）と小児運賃（100 円）は同じ並びで記載した方が良い。また、幼児運賃適用の対象年齢は1歳以上5歳未満ではなく、5歳以下である。6歳から12歳までは小児運賃となるため、記載内容に訂正が必要である。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① ご指摘の通り訂正させていただきます。</p>
<p>浦添市自治会長会 会長 神山委員</p>	<p>① 実証実験の周知・広報活動に関して、バスルート沿線の自治会事務所及び公民館にポスターを掲示する場合は、屋外で風雨に晒されることを考慮し、ラミネートを施す等、長く地域住民に見てもらえるように工夫して頂きたい。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① ご意見のとおり対応させていただきます。</p>
<p>沖縄総合事務局 運輸部 (企画室) 崎濱代理</p>	<p>① 運行収支の試算において、ルート1では平日の平均乗車人数が約702人/日であり、運行回数が22回/日のため、約32人/便の計算となる。この場合、ポンチョの定員が35人程度であるため、毎便、満席状態となり、乗客の積み残しが生じるのではないかと考えられる。なお、ルート2においても、平日の平均乗車人数が約872人/日であり、運行回数が20回/日のため、約43人/便の計算となるため、積み残しが生じるはずである。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① 運行回数は片便の回数であるため、ルート1では両方向合わせて44回/日、ルート2では40回/日となる。その上で、1便あたりの乗車人数はルート1は約16人/日、ルート2では約22人/日となるため、ポンチョの定員以内となる。</p>

<p>沖繩総合事務局 南部国道事務所 山城委員</p>	<p>① 時刻表に関して、平日の 17 時と 19 時が 1 便、休日の 17 時と 19 時が 2 に設定されている理由を教えてください。</p> <p>② 周知・広報活動の内容に WEB での周知・広報が挙げられていたが、実験の調査においては WEB を用いた調査は実施する予定はないのか。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① 運行ダイヤを決めるにあたり、先ずは始発時間をルート沿線の学校等の始業時間に合わせて設定している。その後の時刻設定に関しては、乗務員の休憩時間等も含め運行車両 4 台で最短で回せることのできるダイヤを当てはめている。そのため、運行時刻は始発の時間設定により、全ての時刻に影響が生じることから、平日と休日において同時間帯での便数が異なっている。</p> <p>② 調査項目において、現在、満足度・ニーズ調査の項目は市民アンケートによる調査を記載しているが、回答方法として WEB の活用も検討して行きたいと思う。なお、個人特定や同一人物による複数回の回答等に注意して、回答しやすい WEB アンケートについても検討して行きたい。</p>
<p>沖繩県企画部 交通政策課 長濱委員</p>	<p>① 実証実験後、赤字がどれくらいであれば、次年度以降もコミュニティバスの運行継続となるのか。また、バス事業所により回送コスト幅が大きいため、回送コスト縮減をどのように考えているのか。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① 回送コストに関しては、平成 22 年度の実験においても課題に挙がっていたことから、浦添市内でのバス営業所又は駐機場設置の可能性を 2 箇所程度候補地として検討しているが、実証実験までには営業所又は駐機場設置は間に合わないため、回送コストはかかってしまう。なお、将来的には市内のバス営業所又は駐機場の候補地を利用することでコスト縮減を図りたいと考えている。なお、赤字縮小に向けては利用推進策を積極的に実施し、赤字幅の縮小もしくは、黒字化となるように取組みたいと考えている。</p>

<p>浦添市観光協会 今村委員</p>	<p>① 基本方針の中に観光客の利便性を高めることも挙げられているが、観光客には海外からの観光客もいるため、車内の掲示において多言語化も検討されているのか。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① 多言語化に関しては、既存路線バスで実施されており、実証実験においても既存路線バスの枠組みの中で実施することを考えている。なお、広報媒体に関しては、何言語まで対応するか等、検討が必要となる。</p>
<p>琉球大学 工学部 神谷委員</p>	<p>① 周知方法としては、県内の過去の事例において横断幕での周知が最も効果的であると聞くため、コスト等の兼ね合いを見て検討して頂ければと思う。</p> <p>② コミュニティバスとして交通弱者の移動支援が一つのポリシーとしてあることから、交通弱者に対してきめ細やかな周知が別途必要と思われる。また、効果計測においてもヒアリング等で交通弱者に対してきめ細かく実施して頂きたい。</p> <p>③ ドライブレコーダーでの調査において、平日・休日複数回ではなく、連続的に記録を撮って頂きたい。それにより、どの地点で遅れが生じているのかが確認でき、また、乗降客数に関して位置情報と顔認証で OD データを取得できるため、ルート変更の検討等にも役に立つと考えられる。また、バス車両の後方にドライブレコーダーを取り付けることで、交通管理者から意見が挙がったような追越車両の事例検証にもなる。</p>	<p>(事務局)</p> <p>①、② 周知方法及び効果計測については、ご意見のとおり対応を検討させて頂きたい。</p> <p>③ <b>OKICA</b> の利用率は県内路線バス全体で 50%程度であることから、<b>OKICA</b> の OD で利用バス停は計測できると考えられる。なお、バス車内へ顔認証カメラを設置することで個人を特定して OD を得るシステム導入の検討も行ったが、約 300 万円/台となる。よって、<b>OKICA</b> でバス利用者の 50%程度の OD をとることで、利用傾向は把握できるのではないかと、<b>OKICA</b> による利用実態集計の検討を進めている。バス車内へのドライブレコーダーの設置に関しては、既にバス事業者で車内へ設置しており、車内、車外の記録を撮っていることから、それを活用できればと考えている。</p>

<p>私鉄沖縄県労働 組合連合会 喜屋武委員</p>	<p>① 運行収支の試算に関して、運送単価は国土交通省が公表している全国の運送単価を参考に行っているのか。県内の事例を参考にして運送単価の予測値を出してはどうか。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① 試算に用いた運送単価は、国土交通省が公表している沖縄ブロックの値を用いて予測値としている。</p>
<p>浦添市副市長 野口会長</p>	<p>① 議案③の「支線公共交通実証実験計画(案)」については承認してよいか。</p>	<p>(各委員)</p> <p>② 異議なし。</p>

■その他：コミュニティバスに係る民間助成金の募集内容（参考資料1）

<p>発言者</p>	<p>主な指摘・意見</p>	<p>回答・対策方針など</p>
<p>(一社) 沖縄県 ハイヤー・タクシー 協会 津波古委員</p>	<p>① ルート2は狭隘道路も多いことから、今後、車両を検討する上でジャンボタクシーの活用も検討して頂きたい。タクシーが協力できるところは協力したいと考えている。なお、南城市ではジャンボタクシーを利用しており、那覇市の真和志地区でも乗合タクシーの実証実験を経て、本格運行に至っている。県内や他府県の事例も参考に、共に勉強しながら浦添市らしい地域公共交通と一緒に構築できれば良いと考えている。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① 南城市や糸満市、那覇市からも意見を聴いており、ルート2沿線に関してはコミュニティバスのみではカバーできない地域であると思っている。そのため実証実験を踏まえ、カバーできていない地域に関してはタクシー事業者とも連携させて頂きたく、ご協力をお願いしたいと考えている。</p>
<p>私鉄沖縄県労働 組合連合会 喜屋武委員</p>	<p>① 全国的に路線バスは赤字を抱えているところも多く、生産性向上に向けて貨客混載等の取組み等を実施している事例もある。コミュニティバスを成功させるためにも、浦添市内の病院とも連携(送迎バス等)して生産性の向上に努めて頂きたい。</p>	<p>(事務局)</p> <p>① 浦添総合病院がてだこ浦西駅近くに移転する計画もあるため、設計の段階からコミュニティバスの活用を踏まえて話し合いを行っており、浦添総合病院とも連携して進めて行くことも現在検討している。</p>

