

令和5年度第3回及び第4回会議議事要旨

令和6年1月

南 城 市

1 第3回交通会議

日時:令和5年11月30日(木)10:00~
場所:南城市役所1階 大会議室

(1)令和5年度第1回及び第2回会議の議事報告、南城市地域公共交通計画の中間評価について

番号	委員	事務局
1-1	<p>介護保険事業計画を策定する際、要支援要介護について高齢者やその家族に対する調査が3年ごとに実施されており、効果検証などに使えるのではないかと。</p> <p>バス路線の減便等を半年以上前から検討できれば、減便をサポートする補助事業があるので、半年前の会議に出してもらえれば利用者にとっても影響が少なくなるような検討ができるのではないかと。</p> <p>そのためには、データが必要であり、感覚論での議論はあり得ない。データに基づく施策検討、説明が必要である。</p> <p>(神谷副会長)</p>	<p>介護保険事業の調査については、把握不足のところがあったので確認する。</p> <p>バスの減便等で、利用者への影響を最少にすることは、事務局としても使命だと感じているので可能な限り調整していきたい。</p> <p>データに基づいた施策について、おでかけなんじいは完全予約制であるので、誰がどこからどこまで乗ったかなどの利用の把握ができるが、Nバスについては、OKICA データが得られず活用ができていないため精度が低いところがある。バス会社やOKICA、沖縄県や沖総局の助言もいただきながら施策を進めていく。</p>
1-2	<p>人手不足により減便もやむを得ないが、交通会議の場で議論し、影響を小さくしてほしい。住民への説明、住民意見の受け止めが、この場になるのでバス事業者も活用してほしい。計画的な情報提供を会議を通してできるとよい。高松市では4割減便が議題にあがったが、協議会で議論を行い、住民に発信し、受け入れられている。</p> <p>(村上委員)</p>	
1-3	<p>減便の情報については半年前から検討はするが、現状では予定外の退職が複数でることがあり、急きょダイヤの調整をすることが多い。半年以上前に情報共有は難しいところもあるが、そういう流れが見えた時点で共有して対策を立てたい。</p> <p>(名嘉山委員)</p>	—
1-4	<p>減便廃止する場合は現状の利便性を下げないようにギリギリまで対応するよう努力するため会議への報告が遅れることがある。半年以上先の予測は、細かい利用者の変動も多くあり難しい部分がある。また、減便の公表後の補助の適用も調整が難しいと思われる。</p> <p>(小橋川委員)</p>	—

番号	委員	事務局
1-5	<p>従業員が病気等で長期に休むこともあり運行を調整しながら補っているが、月に何名か辞めてしまうとダイヤの維持が対応できる範囲を超えてしまう。2024年度からは法改正で9時間以上の休息の確保が定められるため、毎日残業することが難しくなるなど、様々な問題から減便せざるを得ない状況になっている。37番だけでなく、31番と30番も減便をした。人員不足に加えて運転手の高齢化もある。運転手が入って来さえすればカバーできると思う。</p> <p>半年前に検討すれば何とかなるという考え方はバス事業者にはなく、どうしても対応できないとなった時点で減便を考える。減便する場合は、通勤通学の時間は便を減らさないように調整している。</p> <p>(普久原委員)</p>	—
1-6	<p>この会議は、地域の方々のモビリティをいかに確保するかを議論する場である。その1つの方法として路線バスがあり、路線バスの運行だけでは難しいという場合には他の選択肢を入れて、この区間はこう繋げてサービスレベルを維持しようという話をする場である。ただし、ドライバーが減っていく中で路線バスの維持が厳しいというのは、南城市というくくりではなく本島全体で考えなければいけない課題である。</p> <p>人の移動に対して、バスでどのくらい運ぶのか、交通弱者をどのように運ぶのか、社会にとって望ましい姿や、どのような不利益があるかについて、他県ではデータに基づく議論を行っているが、沖縄県ではどのようにアプローチするのか考えなければならない。</p> <p>南城市に住む人の足を確保するためには路線バスの需要はものすごく高く、そこが抜けると土台が崩れてしまうこともあるため、できるだけ早く教えてほしい。自家用有償旅客運送が必要になることもある。(神谷副会長)</p>	—
1-7	<p>各市町村だけではなく近隣市町村との横断的な施策が必要だと感じる。市町村内の交通だけではなく横断する交通もあり、また地域にはタクシー会社があり、ジャンボタクシーもあるので複合的に活用を検討していただきたい。78条の自家用有償旅客運送はやむを得ないと思うが、ライドシェアの話も出てきており、既存の公共交通を含め横断的あるいは部分的に見直し、この協議会でもしっかり議論して良い方向に持っていけたらと思う。</p> <p>(津波古委員)</p>	—

番号	委員	事務局
1-8	<p>網計画の中間評価の資料 P9～10 でタクシーへの乗り継ぎや待機などの取組はあるのか。また中間評価がなされていたか。 (津波古委員)</p>	<p>地域公共交通網形成計画の P57 に「計画目標の設定と把握の方法」があり、基本方針に乗り継ぎの項目があり、タクシーなど具体的な記載はないが、タクシーへの乗り継ぎを含めて考えて良い。市役所でバスを降りて、自家用の送迎に乗り継ぐ方もおり、タクシーへの乗り継ぎもあると考えられる。</p>
1-9	<p>南城市内でクローズしない部分については広域の部分になる。南城市内の移動はもう少し改善できる場所はあると思うので、日頃利用している方とのコミュニケーションの中でも良いが、どういう属性の人に影響を与えているのか、乗り継ぎの改善点があるのか、タクシーなどで対応できるかなど分析をしていけば、再編計画の次のステップに繋がります。また N バスの利用も良い方向に持って行けると思う。 (村上委員)</p>	<p>N バス利用や乗り継ぎ等、検討していく。</p>

(2) 路線バスの減便等について

番号	委員	事務局
2-1	<p>減便が全国的に続く中、私たちは休憩時間を 9 時間ではなく 11 時間要望しているが、長時間労働を少しは改善できるものの、将来的に運転手が増える要素があまりないと感じる。提案であるが、再編時に可能であれば共同運行をした方が、乗務員の効率的な確保ができ競合もせず、空白地域もなくなるのではないかと。法規上の問題はあと思うが、南部広域などの広域の計画を作れないか。 (喜屋武委員)</p>	<p>共同運行は、OKICA の定期を含めて利用者目線でうまく利用ができないかということを考えている。また、沖縄県が地域公共交通会議を開催して圏域別で議論を始めたところである。今まで共同運行を含めバス事業者が支えてきた県民の足や生活を、南城市としては現時点では、もう少し深掘りしていったほうが良いのではと意見している。バス事業者の共同運行に対する考え方もそれぞれあるので、沖縄県のリーダーシップに期待しつつ、バス事業者の協力も得られれば良いと考えている。</p>
2-2	<p>定時性を担保するために、路線バスの労働生産性を高めることも大切である。長時間労働は人手不足が要因でもあるが、渋滞による影響も考えられる。道路需要が多く一般車と路線バスが同じように遅くなっている場合と、駐停車などで路線バスだけが遅くなっているという場合がある。またバスレーンの時間帯は、バスが早いなどの分析がデータ上でできるようになっているはずである。 渋滞の要因が場所によりそれぞれ違うので、それぞれの要因を改善することで、8 時間働くという労働環境の視点よりも、労働時間内により多くの人を運ぶという生産性向上の視点に繋がってくる。対策を立てるためにも、渋滞の原因を把握することが必要で、原因把握のため、バスロケデータの活用を検討してほしい。 (神谷副会長)</p>	<p>—</p>

番号	委員	事務局
2-3	<p>沖縄総合事務局では年間に県民ひとりあたり 55 時間、10 万円の損失額があるとの調査結果を公表している。ワークライフバランスの面でも問題であるが、渋滞の影響を最も受けているのは運送会社、バス会社である。バスが遅いのはバス会社のせいではないが、それでも県全体とし取り組んでいかなければならない問題である。通勤にも影響していくので、どう対策をしていくか改善方法を一緒に考えていきたい。</p> <p>(村上委員)</p>	—
2-4	<p>路線バスの減便で、影響が出るのは南城市から那覇方面へ通勤に行く方への影響が大きいという理解で良いか。南城市内というよりは、市外へ行かれる方か。</p> <p>(村上委員)</p>	市内ではなく、市外との移動に影響が大きい。

(3)おでかけなんじいの運行見直しについて(たたき台)について

番号	委員	事務局
3-1	<p>P7 の (1) 運行計画の見直し案の検討で運賃値上げは維持のため必要だと思うが、「さらに」という文言は最低賃金で仕事するよう言ってるように受け取れるので、検討できるのであれば削除した方がよいのではないか。</p> <p>(喜屋武委員)</p>	<p>最低賃金は今年の 10 月に引き上げており、来年の 10 月頃にも再度、最低賃金の引き上げと思う。今後もドライバーの賃金の引き上げの対応をしていくという意味合いでの記載である。</p>
3-2	<p>おでかけなんじいがフルで活用されているのは現在も変わりはないか。役割としてはバス停まで行きにくい高齢者が、買い物や通院などの外出におでかけなんじいを利用しているという意味合いで良いか。</p> <p>(村上委員)</p>	<p>おでかけなんじいは現在も利用が多く、予約を断ることがある。今年の 6 月より N バスを 65 歳以上や障がい者手帳をお持ちの方の無償化をしたことで、延べ 2,800 人近くの利用になっていることから、おでかけなんじいから N バスへ移行したことがみえる。</p> <p>おでかけなんじいの役割については、N バスが通っていない地域や、足腰が悪いなどバス停まで行きにくい方の対応ということで運行している。</p>
3-3	<p>P8 の見直し案で、朝 8 時台の便はなくなるが、これまでの利用者がどういう目的で利用していたのか分かるか。通院ということはないか。(神谷副会長)</p>	<p>利用の多い久手堅には病院はなく歯医者はあるが早くから開かないので、おそらく通勤で使っていると考えられる。N バスが 6 時台から運行しているので、乗り継ぎになるかもしれないが移動手段は確保できるということと、各事業所へも従業員の通勤形態のシフトを調整するなどの理解をしていただきたいと考えている。限られた人数の方へ多くの公共資金を投資して維持することが、本当に持続可能な公共交通に繋がるのかということと、ドライバーの賃金の値上げや燃料費の高騰なども含めての案になる。</p>
3-4	<p>朝 8 時台の便の使い方、通勤利用だとしてもバスの段差が大変な方や就労支援施設に行く方の利用なら意味合いが変わって</p>	<p>個別の利用は把握していないので、1 月に向け、詳細な分析をして検討する。</p>

	<p>くるので、目的によっては利用者数が少なくても朝の便は残して夕方の便を減らしても良いと思う。どういう移動なのか詳細が分かると良い。 (神谷副会長)</p>	
--	---	--

(4)路線バス(琉球バス交通)の減便検討について

番号	委員	事務局
4-1	—	<p>減便について、地域公共交通会議で諮っていくことになるが、12月に申請し1月に実施をする場合は、次回の会議に間に合わない可能性があり場合によっては書面開催行うことになる。</p>
4-2	<p>南城市とも相談しながらになるが、1月中旬に減便を実施したいと考えている。 (小橋川委員)</p>	<p>書面開催で承認を受けた後に、沖総局への承認となるので、年末に差し掛かるため早めに情報をいただき、沖総局や沖縄県とも連携しながら進めていきたい。</p>

2 第4回交通会議

日時：令和6年1月4日～15日
(書面開催)

承認：18票

非承認：0票

(1)路線バス(琉球バス交通)の減便について

番号	委員	事務局
1-1	<p>路線やエリア間で、望ましい運行本数、最低限維持すべき運行本数などを今後考えておく必要があると思う。運転手不足はやむを得ないことではあるが、市として(できれば南部地域として)どこを軸として、軸を最低限どれくらい維持するかを考えておき、これを下回るような事象について、半年以上前に要相談としておくべきだったと思う。(神谷副会長)</p>	<p>運転手不足が続く現状を踏まえ、本市における幹線バス(路線バス)、支線バス(Nバス)、デマンド交通(おでかけなんじい)の役割について、再整理し、今後議論を行っていきたいと思う。</p>
1-2	<p>人手不足の状況下やむを得ないことは理解する。今後に向けては便数、ルートなどどこまでサービス水準を確保するか、目指すか、市としての考えを事業者と議論することも重要である。もちろん広域で考える必要があるものでもあり、県にも問題意識を共有していくつもりである。(村上委員)</p>	
1-3	<p>公共バスの減便は運転手の不足によるものが大きな理由と考えている。運転手確保は全国的な課題であり、県や南城市だけでも解決できない構造的な問題だと思う。関係箇所から何かしらの支援策を講じていただかないと、このままでは近い将来、公共バス交通が消滅するのではないかと危惧している。運転手増員のためにも賃金・労働環境の待遇改善の対策を願うものである。(宮城委員)</p>	<p>運転手不足は全国的に深刻な問題となっている。市単独での対応は難しいが、国、県などと情報交換を行いながら、対策の可能性を探っていききたい。</p>

(2)資料について

番号	委員	事務局
2-1	資料①南城市再編実施計画改定案 1 ページの表 1.2024 年 1 月の見直し内容中の系統 51・50・83 の平日便数について、表 2・表 3 の再編概要の平日便数と合わない（古謝委員）	次回、会議資料では、既存資料との整合について確認する。
2-2	50 番百名線が向陽高校の生徒が利用できる時刻表になっているか（0 校時・下校時）が気になる（大城委員）	登下校の時間帯は、向陽高校までNバスが運行されているが、テスト期間中や、部活動での帰宅の際に、50 番減便の影響が生じる可能性がある。
2-3	運行経路図の○◎●△▲の表示の意味が分からないため凡例が必要（大城委員）	次回、会議資料には凡例についての解説を記載する。