

第2回南城市地域交通会議 議事要旨

日時：平成26年10月31日(金) 14:00~16:00

場所：南城市役所 2F 玉城農村改善センター ホール

< 出席者 >

団体名等	氏名	備考
南城市	座波 一	会長
琉球大学工学部環境建設工学科	神谷 大介	副会長
沖縄総合事務局 運輸部 企画室	山口 泰史	代理
沖縄総合事務局 運輸部 陸上交通課	古堅 宗安	
沖縄県 企画部 交通政策課	新城 和久	代理
沖縄総合事務局 南部国道事務所	照屋 悟	
沖縄県 (南部土木事務所)	吉田 繁	
一般社団法人 沖縄県バス協会	慶田 佳春	
一般社団法人 沖縄県ハイヤー・タクシー協会	新垣 良勝	代理
私鉄沖縄県労働組合連合会	喜屋武 悟	代理
沖縄バス株式会社	親川 武司	
株式会社琉球バス交通	大城 幸和	代理
東陽バス株式会社	幸喜 信明	代理
南城市老人クラブ連合会	金城 文雄	代理
南城市民生委員児童委員連絡協議会	大城 宏光	
南城市区長会	新城 辰夫	

< 議 事 要 旨 >

1.無償実験の運行状況について

発言者	発言
吉田委員	登録者の二重アカウントの内訳と、利用者数の計上方法を教えてほしい。
事務局	登録者は個人で申し込んだ方と、団体で申し込んだ方がおり、個人で申し込んではいるが、別途団体の代表が申し込んだ場合に二重登録となっている。3月精査した時は100人強が二重登録となっていた。利用者数は往復ではなく1回の片道利用を1回の利用としてカウントしている。

2.無償実験の評価について

発言者	発言
山口代理	観光客アンケートで年齢、男女別など属性を聞かなかった理由を聞かせてほしい。また、サンプル数5という調査結果があるが、これはどのように捉えればよいか。
事務局	調査票をA4用紙1枚に納めるため簡易なアンケートにしている。他の項目との優先順位から今回の調査については把握していない。また、サンプル数5の調査結果は参考値として認識している。
山口代理	座間味では観光客の利用で収入が多く、国の補助申請を取り下げており、南城市でも観光客の詳しい実態を把握したほうが良い。
親川委員	南城市の高齢者の外出を運行するという趣旨は良いと思う。既存の路線バスと路線バスの走っていない空白の地域の人々を外へ向けるような、バスとデマンドバスの相互作用について、本格実施までに検討してほしい。
事務局	南城市ではユインチホテル南城の近くに土地を所有し公共駐車場の整備を進めている。南部東道路とこの駐車場を核とした交通体系の再編を検討しており、次年度では補助事業による計画立案を検討している。
照屋委員	アンケート調査結果より、観光客に事前に知らせることで南城市の回遊向上の可能性が把握されているが、今後、観光客への周知は何か計画しているのか。
事務局	観光客の周知については、空港、県外の旅行代理店などでの情報発信を検討している。
神谷副会長	「観光おまかせなんじい」は有償実験では行わないのか。
事務局	ドア to ドアのおでかけなんじいの方が観光客の方も利用していたため、「観光おまかせなんじい」は有償実験を行わない。
神谷副会長	ヒアリングでは帰りの予約方法がわからない方がいるといった意見があることから、行きの予約の時点で帰りの予約について一声かける工夫

	<p>が必要。帰りのバスがスーパーのどの辺りで待っているのか決まってい ないのであれば、場所を決めてあげる。携帯電話を持っていない方もい るのでスーパーでの公衆電話の設置も考えた方がよい。デマンドバスと 路線バスの相互作用については、デマンドバスから路線バスに乗り換え ると一日有効のバス割引券がもらえるなど路線バスに乗り換えるメリッ トを出すと良いと思う。観光面では南城市のみではなく、沖縄本島全域 で検討すべき課題であるが、那覇空港から観光地までのアクセスなど では路線バスでどのくらい遊べるか考えた方がよい。</p>
吉田委員	<p>県の公共交通対策は、交通対策課が担っているが、公共交通は広域的 に検討するのがよいと考えている。</p>
新城代理	<p>交通対策課では H29 に国道 58 号線久茂地～普天間～沖縄市までの基 幹バスの導入を検討している。H32 には鉄軌道の導入を検討しており与 那原まで LRT が導入される計画となっている。那覇空港から 2 次交通、 路線バスの遊び方については今後、検討が必要であると考えている。</p>

3.有償実験計画(案)について

発言者	発言
慶田委員	<p>「おでかけなんじい」の免許における位置づけを教えてください。</p>
古堅委員	<p>フルデマンドで運行形態はタクシーと同じであるが、乗り合いである ため、一般乗合旅客事業となる。</p>
事務局	<p>本日、交通会議で有償運行計画について了承していただいた内容で運 輸局に申請し、有償実験を行う。</p>
古堅委員	<p>タクシー事業者か一般乗合旅客事業の許可を得るには時間がかかるた め、12月中旬からの実施は難しいことも想定される。</p>
新城代理	<p>有償実験は平成 27 年 3 月 31 日までとなっているが、次年度の予定は どうなっているのか。一括交付金での実施となると、3 月 31 日まで実施 するとなると報告が間に合わないと思われるがどのように対応するの か。</p>
事務局	<p>4 月以降も有償での実験を予定している。今年度の有償実験の一括交付 金分は 3 月 20 日までを対象経費として報告する。3 月 21 日から 3 月 31 日は単独で実施する。</p>
慶田委員	<p>どこでも乗れるということは、路線バスのバス停でも乗れるというこ となのか。</p>
事務局	<p>登録住所が登録者の自宅になっているので基本的には自宅まで行くよ うにしているが、バス停を指定されればバス停へ向かう。</p>
親川委員	<p>通常では路線バスで乗り換えするところを、デマンドバスでは 300 円 で行けるので、バス事業は収入減少が懸念される。平成 27 年もプロポー</p>

	ザルで入札となるのか。
事務局	入札方法については現在検討中。
新垣代理	外出支援にむけ、タクシー協会でできることも検討したい。
慶田委員	本格運行に向けての協議会も設けるのか。
事務局	同じように地域公共交通会議を設ける予定。この事業だけではなく国交省の事業も含め、詳細なデータを取りどのような連携が可能か議論しながら本格運行に向けて検討したい。
神谷副会長	変動費が変わるのは、利用人数によってガソリンの料金が異なるからということだけでの変化なのか。
事務局	9月の実績では1日平均104人利用されており、9月の変動費が285万円となっている。これから1日あたりの利用者と月あたりの変動費がおおよそどれ程かかるのか出している。変動費の内訳としては、オペレーター人件費、運転手人件費、ガソリン代となっており、これをもとに有償時の利用者数1人あたりの単価27000円をかけたものが変動費を推計で出している値となっている。
神谷副会長	利用者が多くても少なくとも人件費は変わらないのではないかと。
事務局	便の運航状況によってオペレーターや運転手の人数が変わる。便が動かなければ早めに帰宅という運用をしているため、人件費の変化が出る。
神谷副会長	頑張った分だけ収入が増えるという方法も含めて考えてみては。
古堅委員	南城のタクシー会社さんは、地域に根ざした運用をされているのか。
新垣代理	地域の高齢者でタクシーを利用された方に500円券を渡している。
山口代理	変動費の設定の仕方はどのようにしているのか。また、利用客がいなければ、運転手やオペレーターが早く帰るとはどういうことなのか。1回300円の料金設定の理由も知りたい。
事務局	あくまでも今と同じ運用だと、この変動費ということ。料金設定を300円としたのは、いくらであれば利用するかというアンケートで得られた支払意思額をもとに300円に設定した。
喜屋武代理	デマンドバスにより、既存の路線バスの見直しもあると、雇用の不安定化につながるので留意してほしい。また、本格運用ができずに改めて新規の事業を行う場合、このデマンドバスでの一般乗合旅客事業の許可は継続されるのか。
古堅委員	有償実験期間内は一般乗合旅客事業の許可になる。本格運用となればまた別の許可が必要となる。
座波委員長	有償実験の運行計画については、みなさま概ね了承ということですので、この内容で実験を進めていきます。