

資料①：平成 26 年度 第 3 回会議の議事録

平成 27 年 6 月

南城市

1. 実証実験の利用状況について

委員	事務局
有償実験時の運賃収入はどれくらいであり、今後、運賃を再検討するのか。また、有償化に伴う利用者数の減少幅は想定と比べて多かったのか、少なかったのか。	有償時の運賃収入は、約36万円/月。運賃については、アンケート結果等を踏まえ、必要があれば変更も検討する。利用者の減少幅は、想定したよりも小さかった。年末年始の利用者は落ち込んでいるが、2～3月には増えてきている。
50代の利用が大幅に増加しているように見えるが、65歳未満の登録者は全体の0.7%に留まっており、浸透していないのではないかと。また4月以降、通学や通勤の利用も見込めるのであれば、積極的に65歳未満の登録もするべきではないか。	通勤通学の場合は、市外への移動が多いため、車や路線バスを利用していると考えられる。50代が増加しているのは、市内での飲食などでのデマンドバス利用が考えられる。65歳未満の登録については、アンケート結果を踏まえ、解決策を見出したい。
有償化となっても、市外へのアクセスにデマンドバスを活用している状況がうかがえるが、バス停などで降りられた人の目的地はどこか分かるのか。その調査も行うのか。	実施中ではあるがアンケートで、市外に向かった方にはどこに行ったのか聞いている。改めて集計結果は報告する。
もし通勤通学での利用を考えるのであれば、6～7時台の運行が必要になる。その場合には、入学などの資料と一緒に配布するのも良い。医療機関への利用の減少が大きいのが気になる。デマンドバスは高齢者の外出など福祉的な意味合いもあるので、高齢者や障がい者割引など検討してはどうか。	通勤通学での利用は、地域公共交通の利用実態調査実施を検討しており、その調査で対応したい。医療機関への利用は、見舞いでの利用が減少したことが要因と考えられる。また高齢者への割引についても、現在実施しているアンケート結果を踏まえ検討したい。
次年度の国交省の調査の中で、タクシーの利用状況もアンケートに組み入れることはできないか。	できるだけ多くのデータを取るようにする。

2. 実証実験の評価について

委員	事務局
デマンドバスにはルートがないが、国交省のフィーダの補助を考えているのであれば、幹線への結合が重要となる。馬天営業所の利用が多いというアンケート結果もあるので、それも踏まえて検討すべきである。	幹線結合等も含めて今後の運行体系を検討する調査を進める。

委員	事務局
<p>調査結果で、待ち時間に対しての不満が多いが、予約して迎えに来るまでにの時間はどれくらいなのか。</p>	<p>1 時間に 1 便の運行であるが、予約を受けた際にオペレータが、到着予定時間に 10 分前後余裕をみてもらうように伝えている。人によっては 10 分待たされたのを待ったと感じられる人もいる。タクシーのような貸切ではなく乗合という公共交通なので、理解してもらいながら運行していきたい。</p>
<p>通過型観光から滞在型観光へ至ってないとあり、確かに宿泊施設は、ユインチホテル以外には、古民家やペンションなど個人向けの宿泊施設ではあるが、デマンドバスは、おきなわワールドや奥武島など路線バスの便が悪い場所へ行くのに便利であり、滞在型観光に寄与している面もある。</p>	<p>滞在型観光は、南城市内での宿泊に視点を置いている。日帰り客が多いが、市外に宿泊しても、イベント期間中に南城市を往復して観光するのも滞在型観光として取り扱うなどしてとりまとめたい。</p>
<p>沖縄県全体でもビギナーの割合が 2 割程度に下がっており、デマンドバス利用者に占めるビギナーの割合 2 割は、問題視する値ではない。</p>	<p>沖縄観光のビギナーの実態については了解した。</p>
<p>デマンドバスにロガーが付いていれば、待ち時間が長い理由をロガーで確認できる。時間通りに迎えに行ったが、利用者の準備が遅くなり、次の迎えが遅れたのか、それとも、迎えるのに時間がかかったのかについて確認する必要がある。</p>	<p>デマンドバスが遅れている原因については確認する。</p>
<p>高齢者はあまり生活スタイルを変えないため、利用促進に向けては、イベントなどで実際に乗って体験し、乗り方を分かってもらうと良い。他の都道府県に事例もあるのでイベント的に考えても良いと思う。</p>	<p>体験乗車は、前々からご意見いただいているが、次年度に実施できるように努力する。</p>
<p>路線バスであればバスナビなどでどう行くか検索できる。観光客向けに公共交通機関での遊び方を提示する必要がある。他の市町村でもコミュニティバスなど運営しているが、市町村だけでは路線バスとの連携はできない。コミュニティバスや路線バスの情報をつなげる仕組みが必要である。</p>	<p>県と市町村との連携については、検討しながら進めていきたい。</p>

3. 平成 27 年度の進め方について

委員	事務局
アンケートでは適正と思う運賃が 199 円とあるが、料金の引き上げ、引き下げを検討しているのか。	引き上げるのは厳しいと思う。高齢者など条件付での引き下げは考えられる。アンケート結果等をもとに検討したい。
通勤通学にも利用するのであれば運行時間の見直しが必要ではないか。デマンドでバス停まで行ってバスに乗り継ぐ人には、割引があると良い。	検討したい。
H27 年度の運行会社は公募になるが、H26 年度と別の会社になるのであれば、実験が途切れないように運輸局と調整をお願いしたい。	公募で運行会社が決まり次第調整をお願いしたい。
無償時と有償時で、1 台あたりのピークは何人ぐらい乗っていたか。10 人乗りが必要かどうかも含めて検討が必要。	無償時、有償時ともサークル等の団体利用があると満車となることもあるが、無償時のピークは 13 時台の平均 9.9 人/h で 1 台あたりの利用者数は平均 2.7 人/台となっている。また、有償時のピークは 11 時台の平均 5.9 人/時で 1 台あたりの利用者数は平均 2.1 人/台となっている。
実態に合わせた車のサイズでも良いのではないか。また、運行経費について、H26 年度の 5 台のときと H27 年度の 3 台のときがあるが、台数が変わっても人件費はあまり変わらないものなのか。	シルバー人材への委託から、交通事業者への委託と委託先が変わり、台数が減っても人件費はあまり変わらない結果となった。
車両の管理はどのように行っているのか。	運行会社の事業所は那覇市識名にある。そこで点呼して出発している。運転手の入れ替えは、南城市で行っている。

最後に、会長より、平成 27 年度の有償実験の進め方、運行計画、運営体制について地域公共交通会議で了承を得たことが確認された。