

資料①：第 1 回会議の議事録

平成 27 年 11 月

南城市

1.平成 26 年度実証運行結果及び現在の運行状況の報告について

委員	事務局
登録者数で団体とあるが、イオンやコインチホテルなどが登録するのか。	区長さんやサークルの代表者が区民や会員の分をとりまとめて、人数分を登録しているものを団体として扱っている。施設からの登録はないが、観光客から依頼を受けて、施設の従業員が代行で、複数名の予約をすることがある。観光客は登録が不要で代表者と人数のみで予約が可能である。
有償運行で月 50 万の収入だったと思うが、月当たりの収入と経費はどれぐらいなのか。	収入は約 50 万/月、支出は約 250 万/月だと思うが、確認して次回に報告する。(資料④P12)
有償化により高齢者の外出が減るのはいかなものか。原因は何か。300 円は高いのではないか。高齢者の運賃は検討してはどうか。	高いという声はあるが、多くはない。有償で利用しやすくなったという方もいるようだ。運賃については、今後、座談会やアンケートで意見を集めていく予定である。(資料④P14～15) 高齢者の利用が減ったのは、無償時は、サークル団体での利用や、病院への見舞での利用が多かったが、有償で外出を控える方が多くなったのではないかと推測している。
予約が重なって場所が同じ方向なら、一緒に乗せていくのか。	乗合を目的としているので、ルートをうまく設定しながら複数の方を乗せている。
1 時間毎に運行されているが、出発地は全て同じか。	8 時の始発便は 3 台同じ場所から出発する。出発後は、それぞれ送迎し終わる時間、場所が異なるため、送迎し終わったところの最寄りの休憩所で休み、次の時間帯の出発に備えている。
利用者の需要によって、1 便はイオンから出発するなどの工夫はあるか。	現在は行っていないが、需要があれば検討する。
費用と収入については、月ごとの収支をまとめる必要がある。昨年度の収支と今回の収支の差があるが、何が増えたのか。また、平休の乗車人数の平均はわかるか。また、アンケートの結果を踏まえ、通勤通学での運行を検討する等があるが、どのアンケートを指しているのか。	収支については、正確な数値をとりまとめて次回報告する(資料④P12～13)。利用者数は、平日が約 60 人、休日が約 40 人となっている(資料③P6)。アンケートは、今年度、これから実施するアンケートを指しており、その結果を踏まえて検討する。

2. 平成 27 年度の進め方について

委員	事務局
<p>タクシーの利用状況もアンケートに組み入れ、デマンドと他の交通機関との連携についても調べて欲しい。有償後、市内の事業者ヒアリングをしてどんな影響があったか確認してはどうか。</p> <p>また、利用者の平均が 2.3 人/便なら、タクシーなど小型の車両で対応できるのではないかと考えている。その際は、費用対効果など客観的な分析が必要とは思いますが。</p>	<p>登録者アンケートでデマンドやタクシーなどの利用状況、交通手段選択の背景を把握するようにしている（資料④P18）。デマンドを遅くまで運行せずに、行きはデマンド、帰りはタクシー利用を促すといったことで連携を図れるのではないかと考えている。連携に向けて交通事業者へのヒアリングを検討している。車両については、経費がおさえられるコンパクトカーの導入を将来は検討していきたい。</p>
<p>周辺市町村のバスとの連携とあるが、連携先は糸満市や八重瀬町と考えて良いか。</p>	<p>南城市のみでなく、周辺市町村と連携を図るため、今後協議を行っていきたいと考えている。</p>
<p>生活交通確保維持改善計画は、いつ策定する予定か。</p>	<p>これから公募を行い、今年度策定する。2 月中旬頃を目処に策定を終えて手続きをすすめたい。</p>
<p>乗合事業の許可申請は、改めて行う必要があるのか。</p>	<p>免許の期限はないと聞いているが、確認しておく。</p>
<p>利用者から運賃が高いといった指摘もあるようだが、既存のバス路線と重複するところもあるので、バス会社の運賃も考慮して料金を設定すべきだ。</p>	<p>もう少し利用者の声を把握して、料金見直しや割引制度について検討したい。</p>
<p>バス停で乗り継ぎを呼びかけるステッカーを掲示するという案があるが、交通事業者と乗り継ぎ場所等の協議を行った上で、すすめて欲しい。</p> <p>高校生の通学に使われている糸満への路線には、補助をいただいて運行している路線もあるので、その点も考慮しながら検討してほしい。市を越える場合もバス会社と十分に協議してほしい。</p>	<p>バス停については、上屋の整備などもあわせて検討している。また、向陽高校の路線については、バス事業者と意見交換して進めていきたい。</p>

委員	事務局
<p>以前、向陽高校までは路線があったが、利用者が少なくなり廃線となった経緯がある。</p> <p>デマンドでの馬天入口までの利用者のデータがあるが、馬天営業所から遠いところは利用者が多く、近いところは利用者がいない状況となっており、路線バスの運賃よりもデマンド運賃300円が安いところの利用が多くなっているように見受けられる。デマンドの料金が安いとバス事業者は太刀打ちできない。なぜデマンドを利用したか尋ねると「運賃が安いから」という回答もあると思う。交通事業者への影響も考慮しつつ、高齢者の外出を促すという原点に戻って、検討してほしい。</p>	<p>町村合併で市内の移動が大変になり、若年人口の減少や、高齢者の増加でバス利用者が減少してきた。高齢者の外出や、外から観光客を呼び込むことで、市内を出歩く機会を増やすことを目的にデマンドを実施している。公共交通を利用しやすく、市内に訪れ、回りやすい環境をつくることで、公共交通全体の利用者を増やして、共存したいと考えている。</p> <p>また、南部東道路開通後の交通体系の検討も考える必要があり、デマンドは先行的な開通後の改善策とも考えている。</p>
<p>以前のアンケートで外出の機会が増えたと思ったので、バスの利用がデマンドに変わったのではなく、外出の増加に伴い馬天営業所へ行くことが多くなったと捉えたほうが良い。</p> <p>高校へ送迎したい親はほぼゼロだと思う。学生がどのように通学しているのか、どれぐらいの料金までなら負担できるのか、往復利用か片道利用かなど、ターゲットを絞って、どのような調査票にするかを検討してアンケートを行うべきである。</p>	<p>ご指摘を踏まえアンケートを実施（資料④P2、結果は資料④P6、P28～30）</p>
<p>市町村の交通計画の最上位計画となる交通基本計画を策定し、全体の長期ビジョンをもっておいたほうが良いと思う。全体の計画があれば、既存のバス・タクシーやデマンドの役割も明確になる。</p> <p>また、ユインチホテルなどで団体客にデマンドを案内したり、店舗のHPなどにリンクを載せてもらったりしてデマンドを利用する仕組みづくりが必要である。また、滞在型観光を考えるなら1日乗車券も検討してはどうか。</p>	<p>交通のマスタープランとして、公共交通網形成計画の策定を検討している。</p> <p>広報の進め方や、1日乗車券等についてはアンケートの内容については、内部でも検討を進めているが、割引については次回委員会で案を提示したいと考えている。（資料④P31～33）</p>