

第 1 回会議議事要旨

(平成 30 年 12 月 26 日開催)

平成 31 年 2 月

南 城 市

1. 報告事項(市民座談会、観光客アンケート、おでかけなんじいの利用状況)について

番号	委員	事務局
1-1	観光客アンケートで、38 番系統を利用している観光客が 9 名いるという結果であったが、どのような方かを教えてほしい。沖縄にきている回数が多いや、一人で来ている方が多いなどの情報があれば、もっと使ってもらうためのヒントになると思う。	乗車バス停は那覇バスターミナル、上泉が、降車バス停はあざまサンサンビーチ入口、斎場御嶽、おきなわワールドが多くなっている。また、久高島へ行く方の利用が多い。利用者の属性は女性で、一人又は友人・知人との二人での利用が多い。
1-2	「おでかけなんじい」の利用状況は、横ばいで順調ではあるが、運行にかかっている経費、運賃収入、採算性はどうなっているのか。	収支については、年度末の交通会議で報告予定である。(→資料②参照) 昨年度は収支率が 45%、収入が約 2,070 万円、支出が 4,580 万円であり、赤字分は市の予算でまかなっている。
1-3	「おでかけなんじい」の乗合率を 2.7 人から高めることはできないのか。	「おでかけなんじい」は、1 時間で移動を完結していくシステムになっているが、南城市は広い地域であることから、例えば新里から知念方面に行く利用者があると 20 ~25 分かかってしまう。そのルートで乗り合うお客さんがいなければ、これ以上乗せるのは難しく、乗合率は伸びない。 8 時からの運行であるため通学での利用は厳しい。デマンドバスで市民全員の移動をカバーするのは不可能であり、再編が必要と考えている。

2. 支線バスの再編について

番号	委員	事務局
2-1	支線バスには、どのような車両を検討しているのか。	車両は次年度、日野の小型バスポンチョを 7 台購入予定である。注文から発注納品まで約 2 年かかり、8 月の納期で作業を進めている。A コース 2 台、B コース 1 台、C コース 2 台、D コース 1 台の 6 台、予備車 1 台の計 7 台になる。
2-2	支線バスのコースは、国道、県道のみか、市道もコースに含まれているか。	市道も含まれる。C コースの玉城・大里一周線の志堅原集落や、コース A 知念・佐敷一周線及びコース B セーフター・ビーチ線のザ・ビッグ周辺などは市道を通行する。

番号	委員	事務局
2-3	Cコースは奥武から前川を通して船越に抜けることはできないのか。	玉泉洞へは市役所までの幹線バスが運行する計画にしている。当初は支線バスを運行する予定であったが、便数が多い幹線バスの方が観光客からみても便利であり、バス会社の利益にもなると考え、玉泉洞へは幹線バスで対応することとした。
2-4	運行車両6台プラス予備車1台は全車ラッピングされているのか。予備車の1台はラッピング無しにすることで、経費が軽くなるのではないか。2台プラス予備車1台でポンチョバスを所有している市町村もあり、ラッピングをなくし、他の市町村と共有することで経費の負担が軽減されるのでは。	全車でラッピングを進めている。予備車について沖縄市、浦添市と調整したことがなく、今後の検討課題とさせてほしい。
2-5	6台に対して予備車1台というのは少ないのでは。都合よく順番に故障してくれればいいが、実際にポンチョを使用している場合では、2台の車両が止まると会社の予備の中型の車両を使用している。予備車両の手配に時間がかかるなど運営する方は負担になる。ポンチョは新しい車両なので故障は少ないと思うが、バスには個性があり、わりと新しくても故障することもある。代替りの車をどうするか検討いただきたい。	1台だけでは予備車は少ないとは感じている。ポンチョは故障しにくいとは聞いている。これから、支線バスの運行業者を選定していくが、運行業者となる業者と相談しながら、緊急時の借り上げや、昼間、土日でのスクールバスの活用などで対応していきたいと考えている。

3. 幹線バスの再編について

番号	委員	事務局
3-1	市の中心から北、南、東向きに幹線バス、支線バスはあるが、西向きのバスがないのはなぜか。	幹線バスは既存の路線バスをベースにしており、現在、路線バスが走っていないところは、幹線バスが走っていない。 西側の大里地域は幹線バスが多く、支線バスが走ると幹線バスと競合する。稲嶺をまわる支線バスと南風原方面への幹線バスを乗り継ぐことで市外にアクセスできる。
3-2	拠点が南城市役所周辺に集中し、色々な開発が進んでいくと思うが、バスが少ないのではないか。	来年度の10月では、まだ多くの利用者は想定できない。再編計画は今年度の検討が決定ではなく、場合によっては毎年見直しを行っていく。

番号	委員	事務局
3-3	<p>幹線バスの再編は重要だと思う。本日、バス事業者も3社出席され、沖縄バスは路線の廃止、琉球バスは大幅なルート変更など、これまで市と事業者で密に協議されていると思うが、概ねこの内容で調整されていると考えていいのか。</p> <p>また、支線バスの運行主体は南城市か、又はA・B・Cとコースで分割し、事業者が主体となるのか。</p>	<p>事前に各社と調整を行い、本日の資料を作成している。</p> <p>6ルートということもあり、3社のバス会社には市の委託事業として運行できないかとの相談はしているが、市内部から3社に運行を委託すると、統一が図りづらく、雇用形態が異なり、経費的には割高になるなどのデメリットもあるとの指摘もある。今後、これらを精査して、6コースを1社が担えるのかについても詳細につめていきたい。</p>
3-4	<p>同じくらいの規模の自治体が10台保有しているが、南城市も今後調整できると良い</p>	<p>委託に際しては、市から丸投げするのではなく、事業者の悩みである運転手確保のバックアップを考えている。</p>
3-5	<p>資料⑥の支線バスのダイヤは7時前に市役所に着くようになっている。7時前には支線バスが市役所前に着き、7時頃の幹線バスに乗り換えて那覇に通学、通勤できるというイメージでよいか。</p> <p>資料②座談会の最後のページに、再編でデメリットがでてくる地域があるという意見があるが、再編により各地区で良くなる点、悪くなる点があるが、全体的には良くなることを示せないか。ただ単に利用者や便が増えることはメリットにはならない。空白地域はどれくらい減るのか、待ち時間や到着時間がどのように変わるのかを地区ごとにダイヤベースで整理してはどうか。</p> <p>再編後は、バス車内のドライブレコーダーを使って乗降状況や、乗換の状況などを把握し、再編の効果検証を行えないだろうか。今回の再編は、県内では初のトライであるので検証をお願いしたい。</p>	<p>7時前に市役所前に支線バスでアクセスし、そこから市外へ幹線バスで行けるようにダイヤを設定している。</p> <p>効果の見せ方については、今後検討したい。</p> <p>効果検証については、国、県と協力して検討したい。</p>
3-6	<p>ダイヤについては事務局と各社で検討して進んでいると思うが、乗務員の確保が難しくなっており、その点も含めて事業者と細かいところも調整し、ダイヤを設定してほしい。</p>	<p>ご指摘を参考にダイヤを詰めていきたい。</p>

4 「おでかけなんじい」の運行計画について

番号	委員	事務局
4-1	<p>座談会の結果には免許返納サービスについての意見があるが、おでかけなんじい、支線バスともに、運賃の案に免許返納の割引がないのでは。</p>	<p>支線バスの料金案に示しているように、安い初乗り料金のまま市内を行けるようにしている。返納者に限らずすべての市民が恩恵をこの時点で受けている。なんじいについては内部で協議検討をしたが、運転免許証を持っていない方も含めて75歳以上を割り引くように決めている。本日意見があったことで更に検討して、2月の会議で示していきたい。</p>
4-2	<p>安く設定しているからいいのではなく、市民の意見が出ているから、反映すべき。「おでかけなんじい」、支線バスも含めて年齢問わずに免許返納には割引すべき。</p>	<p>再度、検討していきたい。</p>
4-3	<p>障がい者への割引もあるのか。</p>	<p>福祉バスの助成制度がある。</p>
4-4	<p>観光客は登録不要で、南城市民は登録制ということだが、南城市民の75歳以上だけ登録制にすれば、効率的になるのではないか。</p>	<p>市民のODなど利用状況を把握するため登録制にしている。市民は地域別などで、観光客は一律に集計している。</p>
4-5	<p>「おでかけなんじい」は支線バスを利用しにくい「エリア」と「人」も対象にしている意味合いでは、乗りやすい車両を選んでいただくと思うが、今示されている運賃の案は、乗り継ぎ割引や、通学支援もまとめて下げているのだと思う。あえて分けるのであれば、一般を上げる差別化も選択肢だと思う。75歳以上をこの料金にすると支線バスには乗らずにデマンドに乗る。</p>	<p>デマンドがバスより安いのではとのご指摘だが、回数券を使用すると40円と若干であるが支線バスが安くなる。運賃の割引は75歳以上の設定で検討している。</p>
4-6	<p>福祉サービスが本当に必要な方は福祉バスに乗る。そこまでのレベルではない要介護1くらいの方も支線バスより安くするのがいいのか、回数券で安くする方がいいのか。高齢者無料のサービスを行っているところもあるが、そういうところは福祉部局の予算で補填している。運行により赤を出した部分を公共交通の予算で補填するのであれば分かる。そうではなく、高齢者サービスを一律にこの交通会議の中で対応するのは説明が難しい。公営企業としてではなく、一般会計の中で運営しているので、その矛盾がある。</p>	<p>社協が福祉バスを運行していて、国の助成制度を受けている。支線バスが該当するのか、どういった割引ができるのかについて、法的なものを含め検討させてほしい。</p> <p>もっと高く設定してもいいのではという意見もいただいたが、今回の提案は、インパクト、利用促進を一番に考えた。最初にしくじるとなかなか回復するのに苦労する。シンプルで市民に分かりやすい運賃案とした。</p>

番号	委員	事務局
4-7	どのような形で市民に伝えるかの手段があると思うが、その気持ちの部分もきちんと書いて市民に伝えた方がいい。	運賃案については次回の会議に持ち越したい。（委員長発言）
4-8	乗合率 2.7 人とあるが、支線バスの再編で、おでかけなんじいの乗合率はどれくらい見込んでいるのか。	<p>想定になるが、この料金でもし再編を行った場合、75 歳以上の方は 200 円で「おでかけなんじい」に乗れるため、今の 75 歳以上の利用率 47%以上の利用があると考えている。運賃はあがるが、75 歳以上の利用が増えることで、おでかけなんじいの利用はあまり変わらないと予測している。</p> <p>歩ける方は安価な支線バスに移行できるように PR の仕方、利用促進を考えていきたい。</p>
4-9	フィダー補助の要件が 2.0 人/回で、2.0 人/回を切ると補助を受けられなくなるため、乗合率は気にした方がよい。	<p>今回の再編で、デマンドについて多くの変更を行うと混乱を招くだろうということもあり、最低限の変更で考えている。</p> <p>今後乗合率を上げるためには、再編後のデマンドバスの利用状況をみながらではあるが、運行エリアを 2 つに分けるなどについても検討できればと考えている。</p>