

令和 6 年度第 2 回幹事会議事概要

日時：令和 7 年 3 月 13 日（木）14 時 00 分～

場所：宜野湾市役所別館 3 階 建設部会議室

報告．令和 6 年度第 2 回協議会 概要報告（資料 2）

令和 6 年度第 2 回協議会 議事概要（資料 3）

議題．新たな交通サービス導入に向けた検討状況（資料 4）

事務局より、新たな交通サービス導入に向けた検討状況について説明を行い、モデル地区（先行地区）の選定について承認された。

No.	主な指摘・ご意見	回答・対応方針
1	✓ 資料 2 で取り上げているアンケート結果について、調査概要を教えてほしい。	✓ 令和 4 年度の地域公共交通計画策定時、全年齢を対象に路線バスの利用頻度や利用しない理由等の実態を把握するためのアンケートを実施した。3,500 世帯を無作為に抽出し、世帯につき 2 部配布したため、配布票数は 7,000 部。1,400 人程度の回答があり、約 20%の回収率であった。
2	✓ 新たな交通サービスの導入においては、いかに稼働率を上げるかという点が重要である。全年齢が対象のアンケートだと、そもそもバスを利用しない人の意見も多く含まれるのではないか。バスを実際に利用する人に焦点を当てて、意見を集約することが必要と考える。	✓ 令和 4 年度にも同様の問題意識があり、バス停に調査員を配置して聞き取り調査を行ったが、サンプル数が思うように集まらず上手くいかなかった経緯がある。引き続き、検討する必要があると認識している。
3	✓ 自治会ヒアリングの実施について記載があるが、自治会を訪問したのか。	✓ 自治会ヒアリングについては、アンケート形式で実施した。
4	✓ アンケートを実施すると、コミュニティバスがほしいなどの意見が出るものの、実際に運行すると利用しないというケースは多々あるかと思う。利用率を上げるには、本当に必要なサービスになるよう検討することが重要と考える。	✓ ご指摘のとおりかと思う。市民からは、遠距離の移動への要望が出るものの、データをみると遠距離よりも近距離の移動の方が多い等、要望と実態のギャップもある。モデル地区を選定して実証運行を行う上で、その点を検証していきたい。

No.	主な指摘・ご意見	回答・対応方針
5	✓ 新たな交通サービスの展開方針（案）として、「実証運行エリアは、実証運行結果分析を行いながら、段階的に拡大等の検討を行う」とあるが、実証運行の期間を令和 9 年度までとすると、運行区域を拡大するのは難しいのではないか。	✓ モデル地区で実証運行を行う中で、他の地域から声が挙がることも想定されるので、実証運行を行いながら、継続して対応を検討する必要がある。 ✓ 事務局としては令和 9 年度まで実証運行を実施する予定だが、道路運送法の 21 条許可で実証運行を行う予定であり、期間に制限がある。
6	✓ 宜野湾市老人クラブ連合会への意見聴取はもう実施したのか。	✓ 現段階の予定としては、次年度に実施したいと考えている。
7	✓ 資料 3 に記載があるミニデイサービスへの補助に関して、市から自治会へ直接補助は行っておらず、市が社協に対して補助を出し、社協が各自治体に配布している。市が直接送迎費用を補助しているという誤解が生まれないようにしていただきたい。	✓ 該当箇所については、協議会での意見を受けて資料 4 へ掲載している。資料 4 の内容で間違いがないかあらためてご確認いただきたい。
8	✓ 資料 3 において、ターゲットは 65 歳以上の高齢者と回答されているが、資料 2 では公共交通空白地域にお住まいの方と高齢者と記載されている。ターゲットによって交通モードの検討の考え方も変わると思うが、高齢者に特化して検討するという認識で良いか。高齢者に特化するという考え方であれば、65 歳以上という年齢の設定は若いようにも感じる。	✓ メインターゲットは 65 歳以上の高齢者と考えている。 ✓ 65 歳以上とした理由には、高齢者が運転免許を返納しやすい環境を整えるという主旨もある。また、前回協議会にて『アンケート結果はターゲットに合わせて分析した方が良い』との指摘を受けて、次回協議会に向けて 65 歳以上の高齢者の回答を再整理している。
9	✓ 資料中に、「公共交通空白地域に居住する 65 歳以上で運転免許を持たない人」の記載があるが、対象者をある程度把握できているのであれば、その人達にアプローチすることはできるのか。	✓ アプローチして、ニーズを把握する必要があると認識しており、どのようにできるか検討したい。

No.	主な指摘・ご意見	回答・対応方針
10	✓ ターゲットが曖昧だと、サービスを提供しても結局利用者がいないという結果になりかねない。稼働率を上げるためには、利用者となり得る人にピンポイントで声をかけるなど、アプローチすることが重要である。 ✓ 高齢者の外出の機会を増やすという観点であれば、日常の移動に留まらず、何かしらのイベント等を開催し、外出を促すような施策も考えられる。	✓ ターゲット（利用が想定される方）のニーズをどのように拾い上げていくのかという課題はあるが、実証運行を行い、ニーズの把握を行うことも検討している。利用促進策についても、必要性は認識している。
11	✓ 車両選定においても、ターゲットとする高齢者に合わせたものを検討してほしい。例えば、通常のセダン型のタクシーは高齢者には使いづらい。ジャパンタクシーのような、ドアがスライドで開くタイプの方が使いやすい。使いづらいと利用率が伸びないを考える。	✓ 車両については、交通事業者が対応できるか等の懸念はあるが、検討する必要があると認識している。
12	✓ 南風原町で乗合タクシーが導入され、様々な世代から利用されていると聞いたが、アプリでの予約受付なのか。	✓ アプリ予約に加え、電話予約も利用できる。また、家族が代理で予約することも可能であると伺っている。
13	✓ 先ほど話があった道路運送法の事業許可について、詳しく教えてほしい。タクシー事業者は、二種免許を保有していても乗合タクシーを運行できないのか。	✓ 免許の種別ではなく、道路運送法における事業区分の違いがある。乗合タクシーを運行するには、バス事業者と同じ乗合事業の許可が必要になる。
14	✓ 実証運行においても、乗合事業の許可が必要なのか。	✓ 道路運送法第 21 条による乗合旅客の運送許可というものがあり、一般乗用旅客自動車運送事業者であれば、実証運行中は乗合事業の許可がなくても乗合タクシーを運行することができる。 ✓ 一方で、国から、21 条許可で実証運行を長く継続することは望ましくないとの認識が示されており、乗合事業の許可を取れるよう調整することが求められている。

No.	主な指摘・ご意見	回答・対応方針
15	✓ 石垣島でタクシーを使って一般の方がドライバーをする事業を行っているようだが、それはどのような扱いになるのか。	✓ 石垣島で導入されているのは日本版ライドシェアであると伺っている。 ✓ タクシーが不足している地域において、タクシー事業者の管理のもと、2種免許を保有しない一般ドライバーが旅客を運送するもの。
16	✓ 南地区の選定には賛成する。南地区の住民からは、牧港のサンエー、パークレイなど、浦添市への移動ニーズもあるかと思うが、地域外への移動は可能なのか。	✓ 基本となる区域を設定した上で、特定乗降ポイント設置の必要性について検討する必要がある。既存の公共交通とのすみ分けは必要だが、域外への移動も検討する必要があると認識している。
17	✓ 南地区から牧港方面への移動ニーズはあると思う。利用率の向上にもつながると思うので、検討してほしい。	—
18	✓ 新しい交通サービスで南地区から宜野湾市役所へ移動することも考えられるのか。	✓ 特定乗降ポイントの距離が長くなると、運行事業者の負担増や回転率が悪くなるなど、様々な懸念が出てくる。基本的には、域内とその近隣程度になると考えている。
19	✓ 新しい交通サービスを使って幹線道路まで出て、路線バス等の公共交通に乗り継ぐという考え方か。	✓ 既存の公共交通と連携する仕組みを考えていく必要があると認識している。
20	✓ 運行内容について、ドア to ドアで運行するか、ミーティングポイントで運行するかは今後検討するのか。	✓ 現段階では、ミーティングポイント方式で運行することを想定している。 ✓ 次年度に詳細な検討を行う。
21	✓ 北谷町で運行されているコミュニティバスは、ドア to ドアからミーティングポイント方式に変更になったのか。	✓ 北谷町のコミュニティバスは、元々定時定路線で運行されていたが、デマンド運行に変更になり、ミーティングポイント方式を採用していると伺っている

No.	主な指摘・ご意見	回答・対応方針
22	✓ 資料4に掲載されている高齢者向け送迎サービス等について、修正の依頼があるため後ほど担当に確認してほしい。また、社会福祉協議会が提供しているサービスは管轄が違うので、別途確認してほしい。	✓ 確認する。
23	✓ 自治会アンケートについて、回答がない8地区の状況が気になるが、回収できていない状態で問題ないか。	✓ 本来であれば全て回収する必要があるものだが、声かけをしてもなかなか集まりきらなかったのが現状。回答しなかったから困りごとがないということではないと思うので、継続して確認する必要があると認識している。
24	✓ 資料中に65歳以上の非免許保有者数の記載があるが、この数値はどのように算出したのか。	✓ 宜野湾市の65歳以上の免許保有者数を宜野湾市の65歳以上の人口総数で割って、免許保有率を算出している。免許保有者数は県警資料、人口は国勢調査の数値を使用している。非免許保有率は、免許保有率を反転させた数値である。
25	✓ 「公共交通空白地域に居住する運転免許を保有しない人」については、あくまでも試算として示した方が良いと考える。	—