

参考資料 2

令和 7 年度第 1 回幹事会議事概要

日時：令和 7 年 11 月 25 日（火）10 時 00 分～

場所：宜野湾市役所別館 3 階 建設部会議室

議題：新たな交通サービス導入に向けた運行区域及び実証運行計画（素案）の承認について

事務局より、新たな交通サービス導入に向けた実証運行計画（素案）等の検討状況について説明を行い、運行区域等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 3 の運行区域図 2 区域外特定乗降ポイントの枠の中で市役所やめぶきふくふく、中央公民館が入っていない理由について伺いたい。高齢者の利用が多いのではないか。 | ✓ 市役所などは特定乗降ポイントとして要望があるが、運行区域内での運行効率を高める理由から設置は困難と思慮。また、宜野湾市は那覇市に次いで路線バスの利便性が高いといわれており、バス事業者とすみわけつつ、相乗効果を図るための乗り継ぎ利用促進施策の検討が必要である。また、市役所を目的地とした利用よりも日常的な地域内の買い物等の方が利用頻度は高いと予想されることも踏まえれば、市役所等にミーティングポイントを実証運行で設定することは考えていない。 |
| 2 | ✓ 資料 4 の P 1 で示された、健康まちづくりやクロスセクター効果を検討するためには、高齢者の移動実態を把握することが重要であり、そのためにも琉球大学病院を特定乗降ポイントとして設定する必要があると考えるが、いかがか。 | ✓ 今回の実証運行区域は「南地区」を中心とした利用者をターゲットとしている。西普天間地区の琉球大学病院までは距離が遠く、運行時間が延びてしまい利便性低下が懸念されるため、ミーティングポイントとしての設定は考えていない。健康まちづくり等の取組については、今後、介護長寿課等とともに意見交換をしながら進めていきたい。 |
| 3 | ✓ クロスセクター効果は重要であり、南地区のみでも高齢者の通いの場や、南地区・西海岸地区での移動による効果検証が可能だと考えている。健康推進部からの意見も伺ってみたい。 | ✓ |

| No. | 主な指摘・ご意見 | 回答・対応方針 |
|-----|--|--|
| 4 | <p>✓ 高齢者福祉保健計画でも移動支援は大きな課題になっている。そのため、実証実験だからこそ、市役所や老人福祉センターを乗降ポイントに加えてほしい。また、実際に移動で困っているニーズを把握する必要があるため、アンケート調査から75歳以上にデータを絞って分析して欲しい。</p> | <p>✓ 75歳以上の集計データは別途集計し、準備したい。</p> <p>✓ 老人福祉センターや市役所をミーティングポイントに設定することについては、琉球大学病院の理由と同様で設定することは今回の実証運行では考えていない。しかしながら、そちらを目的地とした高齢者の方を中心としたニーズがあることはもちろん把握しているため、実証運行期間中さまざまな意見を聞きながら、次の交通施策の展開につなげていきたい。交通施策の実施にあたっては、公共交通運行事業者や運行許可権者である沖縄総合事務局との意見交換が必須で、そういう場で今回の実証運行結果等を共有していきたい。</p> |
| 5 | <p>✓ ミニデイサービスに通う高齢者の中には、施設までの移動に困難な方もいる。自治会では、そこに移動支援を行うことで、高齢者の負担軽減につなげている。その一方で、今回のデマンド交通は、運賃が一回400円～500円で、行き帰り合わせて、1000円近くかかってしまう。高齢者の中で特に移動に困っている人は、日々の移動で考えると少し高いのではないか。また、年齢に応じた料金設定は可能であると考えられるが、いかがか</p> | <p>✓ 年齢による料金も含めた運賃設定は、『運賃協議会』という会議で別途、利用者や既存公共交通事業者、沖縄総合事務局等も含めた関係者間で合意が必要である。既存公共交通のサービスや利用料金とのバランスをみて決定したい。また、他市町村の事例も参考にしながら検討を進めていきたいと考えている。</p> |
| 6 | <p>✓ 実証運行財源については？</p> | <p>✓ 国土交通省の補助を活用を予定している。過年度の事業の流れで行くと、活用予定補助は、2月は運行終了後の分析作業等が必要であるため1月末までの運行に充てる予定。2、3月の運行は、単費にて実施したい。補助申請については、来年度4月中に申請し、4月末に決定予定。実際に運行開始予定は7月以降を想定。事業費は、約5,400万円でうち単費は1,600万円程度。</p> |

| No. | 主な指摘・ご意見 | 回答・対応方針 |
|-----|--|---|
| 7 | ✓ 今回コミュニティバスではなく、デマンド交通を選定した理由について、教えていただきたい。 | コミュニティバスは、バス停を選定して運行しなければならないため、渋滞が発生する宜野湾市には適していない。デマンド交通の場合、利用者ニーズに応じて柔軟に対応することができるため利便性が高いため選定した。 |
| 8 | ✓ 実証実験の段階で、ミーティングポイントの変更は可能なのか。 | ✓ 利用者のニーズによっては、ミーティングポイントの変更は検討しなければならないと考えている。そのため、より多くの利用者のご意見を聞くには、実証期間を長くする必要があると考えている。 |
| 9 | ✓ 南地区以外の公共交通空白地域にミーティングポイントを設置するという考えはあるか。また、実証実験の中で、利用者のニーズやデータを踏まえ、運行区域を設定してほしい。 | ✓ 運行区域を南地区のみで設定しているため、ほかの地区の市民の方からもご意見が出ると考えている。そういった意見も踏まえて、今後の展開を検討したい。現状の展開のイメージとしては、地域公共交通計画にある将来ネットワークの中で、コミュニティ交通のエリアを示しているように、今から実証運行するエリアを広げるというよりは、その他の地区でエリアを再度定めて運行する方が望ましいと考える。 |
| 10 | ✓ 海浜公園が運行区域に入っている場合、ハッピーモア市場などの商業施設も運行区域に含めると外出機会の創出になるのではないか。 | ✓ 今回の運行区域はアンケート調査を通して設定した。市民から区域の変更を望むご意見が多ければ、それを踏まえて今後の運行計画の展開に反映できるか検討したい。 |
| 11 | ✓ デマンドシステムと運行事業者はどのように選定するのか教えていただきたい。市内事業者が参入できる可能性も含めていただきたい。 | ✓ 運行事業者について、市内タクシー事業者への声かけははじめている。デマンドシステムについては、プロポーザル方式での業者選定を想定している。会社が持っている既存のデマンド交通配車システムを宜野湾市用にカスタマイズしていくことを考えており、いちから他分野の会社がシステムを構築すると相当な費用が発生するものと想定される |

| No. | 主な指摘・ご意見 | 回答・対応方針 |
|-----|---|---|
| 12 | ✓ 本実証運行は、車いすの対応も考えているか。 | ✓ タクシー事業者から車両を借り上げる想定で、現状では困難だと考える。しかし、今後そういった対応も交通行政として必要であるため、さまざまな知見をいただきつつ検討したい。 |
| 13 | ✓ デマンド交通の運行について、自治体が継続して実施するのか、運行基盤を整備し、運行事業者が自走することを目指しているのか。 | ✓ 運行事業者が自走するのは難しいと考えている。デマンド交通は、公共サービスの一つとしてとらえている。財源負担軽減策として、利用促進、地元企業とのタイアップ及び広告収入等も検討する必要がある。 |
| 14 | ✓ GW2050 では、公共交通について議論しているところ。上位計画である沖縄県都市交通マスターplanでは、宜野湾市、那覇・沖縄市と並んで『都市拠点』として大きく位置付けられている。南地区だけでなく、観光客をターゲットとした新たな利便性も踏まえて西海岸地区などにもデマンド交通を広げるといった考えは今後必要になると想定している。 | ✓ デマンド交通の展開は、沖縄県やその他の交通にかかる上位計画と整合を図りながら進めていきたい。公共交通の土日の利用率は下がることが想定されるが、そういった場合に西海岸地域への運用への転換も期待しているところ。 |
| 15 | ✓ 宜野湾市の実証運行からその先のロードマップについて、段階的に示していければよいと思う。 | ✓ 本市の地域公共交通計画では、策定から 5 年後以降も見据えた視点で将来ネットワークを提示しているところ。実証運行からの展開については、利用者へ誤解のないように丁寧かつ慎重に説明する必要があると感じている。 |