

## 宜野湾市地域公共交通推進協議会 第2回幹事会議事概要

日時：令和5年12月25日（月）14時～

場所：宜野湾市役所 第三常任委員会室

### 議題. 宜野湾市地域公共交通計画(素案)について

地域公共交通計画(素案)について協議・調整を行った。議事概要は以下のとおり。

| No. | 主な指摘・ご意見   | 回答・対応方針  |
|-----|--|--|
| 1   | <p>✓ p48にて「コロナ禍により利用者数が減少し、稼働率が低下しています。」との記述があるが、現在かなり稼働率が高くなり、タクシーが捕まらない、需要に答えられていないと聞いている。</p>                     | <p>✓ こちらの稼働率は車両の稼働率のことを言っており、運転手不足から車両を持て余している状況である。分かりにくい表現となっているため、書き方を修正する。</p>   |
| 2   | <p>✓ 市としてタクシー運転手の人材不足に対応する施策を考えているのか。今後路線バスを充実させても、バス停に行けない高齢者や障がい者を考えると、何かしらの負担が必要だと感じている。</p>                      | <p>✓ 市としてのタクシー・バス事業者の人材不足に対する施策は今回の計画の中では含まれていない。</p> <p>✓ 沖縄県の制度を周知する形になると考えている。</p> <p>✓ 施策の中で公共交通事業者の人材不足について、周知を含んだ整理をすることが出来ないか検討する。</p>  |
| 3   | <p>✓ 琉球大学医学部・大学病院が開学・開院し、一日5千人の流入が発生することで、多くの人の移動が見込まれる。その中で周辺市町村との連携、例えば中城村の護佐丸バスの西普天間住宅地区への延伸等について記載する必要はないのか？</p> | <p>✓ 護佐丸バスの延伸については中城村と意見交換を行った。護佐丸バスは、コミュニティバスとしては長い路線となっているため、そこからさらに延長するのは難しいと伺っている。また、宜野湾市内に乗り入れて、宜野湾市に恩恵があるなら費用負担についても検討する必要があると考えている。</p> <p>✓ 移動は市内で完結するものではないので周辺市町村と連携して進めていかなければならないと考えている。</p> |

| No. | 主な指摘・ご意見   | 回答・対応方針  |
|-----|--|--|
| 4   | <p>✓ 沖縄県が渋滞対策で那覇から伊佐までのバスレーンを本格運用している。県道 81 号線にバス専用レーンを整備する計画があるが、拡幅の予定はないと聞いている。渋滞対策についての情報はあるか。</p>  | <p>✓ バスレーンの延長は、最終的には胡屋から伊佐までの那覇向けの車線について、沖縄県にて導入を検討している。設置にあたり、既存の停車帯や中央分離帯を活用する予定であると聞いている。周辺地域への影響が出るのため、丁寧に説明しなければならないと考えている。</p>                       |
| 5   | <p>✓ p90 の「市職員の公共交通利用促進・時差通勤」の中で、時差出勤の実施時期については、令和 6 年度からの予定という認識で間違いないか。琉球大学病院は令和 6 年度の 6 月には完成予定で、引越し等開院前にも交通渋滞が想定されるので、公共交通利用促進・時差通勤は早めに実施すべきである。</p>   | <p>✓ 時差通勤を導入するにあたって、どのような課題があるのかを検証する必要があるため、例えば建設部や基地政策部から先行的に導入して課題検証出来ないか今後相談していきたい。</p> <p>✓ 令和 7 年に琉球大学病院・琉球大学医学部移転が目前に迫っているので、令和 6 年度には何かの形にしたい。</p> |
| 6   | <p>✓ p71 のコミュニティ交通の導入において、「既存の交通手段であるタクシーの活用を優先的に検討し、タクシーでの対応が難しい場合に、他の手段の導入を検討します。」とあるが、一方で p43 では、「タクシー利用についても経済的な理由から、頻繁には利用できない状況にあります。」となっている。そのため、実際に事業を行う際は、市からの補助等を求める声が出てくると思われる。</p> <p>また、p71 の表現では「まずタクシーの活用を検討し、難しい場合に他の手段を検討する」となっているが、p71 と p72 にて、施策の並びが「新たな移動サービスの導入検討」「タクシーの利活用施策の検討」と逆になっている。</p> | <p>✓ 優先的に検討する順位としては新たな移動サービスの検討が優先となるため、p71 の文章を修正する。</p>  |
| 7   | <p>✓ p74 の「歩くライフスタイルの普及拡大」の文章の中にある、「フレイル予防」というのは課題ではない。フレイル自体が課題である。</p>   | <p>✓ 指摘を踏まえて修正する。</p>  |

| No. | 主な指摘・ご意見   | 回答・対応方針   |
|-----|--|---|
| 8   | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 施策 10-1「高校生 MM の展開」と施策 10-2「小中学生MMの展開」があるが、施策 10-1 は高校生に対して公共交通の利用促進、施策 10-2 は小中学生に対して公共交通に対する意識の醸成を図るものと理解していいか。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ ご指摘のとおりです。</li> </ul>  |
| 9   | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 施策 10-1、施策 10-2 のタイトルが両方とも MM の展開になっているが、目的が違うのであれば、小中学生に対しては MM の周知等、タイトルを分けるべきと考える。</li> <li>✓ 高校通学時の公共交通利用率は、施策 10-2 の関連指標として適しているのか。</li> <li>✓ モビリティマネジメントの実施対象を順次拡大と記載されているが、保護者に対して体験乗車や路線バスの利用機会を増やすのが実施なのか、公共交通の利用があつての実施なのか分かりづらいと感じた。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ まず高校生に対してのモビリティマネジメントについては、高校生は路線バスの利用者となりえるので、路線バスを利用してもらいたいという意味でのモビリティマネジメントとなる。</li> <li>✓ 小中学生に対してのモビリティマネジメントについては、バスに乗ったことがない生徒も多いと聞いており、バスの乗り方や公共交通の必要性を伝えていきたいという主旨がある。</li> <li>✓ ご指摘のとおり主旨が異なるため、施策のタイトルについては、概要を踏まえた形で整理する。</li> </ul> |
| 10  | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ これまで学校で行っていた部活動を地域に委ねようという動きがあり、指導者の確保や活動場所の確保、今後学校で統一したスポーツ部活動を実施しようとする、中学校区で分かれるので、移動手段の確保が必要になる。放課後や土日の中学校間の移動について、必要性が求められている。</li> </ul>   |   |
| 11  | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 観光関連でも、若い人は運転免許を持たない人が増えていると聞いており、公共交通の需要が増えてくると考えられるが、行政や交通事業者だけでは様々な取り組みが十分に出来ないことが想像出来る。そのため、今後は民間企業の活用が必要になると考えている。</li> <li>✓ 計画書の中で、民間事業者との連携等の表現を入れられないか。</li> <li>✓</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ ご指摘の点について、大事な視点であるため、施策を全体的に見た中で内容を盛り込めないか、整理させていただきたい。</li> </ul>   |

| No. | 主な指摘・ご意見  | 回答・対応方針   |
|-----|---|---|
| 12  | <p>✓ 時差出勤については、人事課も調整しなければいけないことが様々出てくると思われるので、特定の部署を対象とした先行導入等も含めて早めに協議を行っていただきたい。</p> | <p>✓ 時差通勤については、早めに実施させていただきたいと考えている。西普天間を担当している基地跡地推進課も含めて、一緒にご相談したい。</p> |