

令和3年度 第3回名護市地域公共交通協議会
議事録

【開催日時】令和3年11月16日(火) 14時～

【開催場所】名護市役所第1、2、会議室および WEB

【出席者】21名

	組織	役職	氏名	出席	代理出席
会長	名護市	副市長	金城 秀郎	○	
副会長	琉球大学工学部	准教授	神谷 大介	○	
委員	内閣府沖縄総合事務局運輸部企画室	室長	齋藤 洋一郎	○	
	内閣府沖縄総合事務局運輸部陸上交通課	課長	小谷 和史	○	
	内閣府沖縄総合事務局北部国道事務所	副所長	屋我 直樹	○	
	沖縄県企画部交通政策課	課長	金城 康司	○	
	沖縄県土木建築部北部土木事務所	所長	桃原 一郎	○	砂辺 秀樹
	名護警察署交通課	課長	金城 広樹	○	比嘉 聡
	一般社団法人沖縄県バス協会	専務理事	慶田 佳春	○	
	一般社団法人沖縄県ハイヤー・タクシー協会	事務局長	津波古 修	○	
	私鉄沖縄県労働組合連合会	執行役員長	喜屋武 悟	—	
	沖縄バス株式会社運輸部業務課	課長	名嘉山 敬雄	○	
	株式会社琉球バス交通経理部統計課	次長	小橋川 共隆	○	
	株式会社北部観光バス観光事業部	次長	宮城 敦	○	
	株式会社丸金交通	代表取締役社長	運天 健	○	
	合資会社北部観光タクシー	代表	湖城 秀實	○	
	名護市区長会	会長	大城 將計	○	
	名護市老人クラブ連合会	会長	宮里 繁	○	
	名護市商工会	会長	山端 康成	○	小渡 智矢
	公益財団法人名護市観光協会	理事長	前田 裕子	○	比嘉 重史
社会福祉法人名護市社会福祉協議会	会長	野原 健伸	○		
第一マリンサービス株式会社	代表取締役	熊坂 俊彦	○	比嘉 悟	

議題(1) 実証実験利用実績について

<質疑応答>

番号	委員	事務局
(1)-1	久辺三区デマンド交通について、極端に利用者数に差があるが、この地区で何か行事があった等、原因を知っていれば教えていただきたい。 (小谷委員)	はっきりとした分析はこれからとなるが、久辺三区の方では、デイサービスなどで利用されるように、各区の区長達が自治会などでも周知している。そういうところで極端に10月29日が上がったのかと思う。細かい分析はこれから実施する。
(1)-2	全体として利用者の層というのはどんな感じなのか、運転手等にヒアリングしているのであれば教えていただきたい。(神谷副会長)	これからアンケート調査やOD調査など実態調査を行うため、調査実施後に報告させていただきます。
(1)-3	循環線の数字ゼロのところはバスの代車で欠測という説明だったが、東西線、南北線、二見以北線のゼロは全くのゼロだったということか。 (屋我委員)	こちらについても同様に代車の入れ替わりの関係である。注釈で小さく入れている。二見以北線のゼロについては実績としてゼロだった。
(1)-4	市内地・市外地は事務局側としては需要予測を立てていると思うが、ある程度の人数が乗っているという認識なのか、まだまだ上がるのか、見解をお聞きしたい。(小谷委員)	昨年も実証実験した。単純には比較できないが、昨年は90日間で1万人ということを見ると、今回の3路線の右回り左回りは便数が増えたとは言え、出だしとしては今のところ利用されているのではないかと考えている。

議題(2) 各ニーズ調査の回答状況及び回答結果について

<質疑応答>

番号	委員	事務局
(2)-1	アンケートは郵送で回答なのか。P. 24、ルートは市民が必要である病院や商業施設といった部分で選定していると思うが、回答が少ない。こういう施設が市民に利用されるという発想の中でルートに入れているのであれば、直接ヒアリングするなどしてはどうか。(小谷委員)	きちんと回答いただくようにすることと、ヒアリングで話を聞いていきたい。

<p>(2)-2</p>	<p>アンケートの分析方針の部分で、中南部でアンケートを実施した経験から言うと、どうやったら乗るかというアンケートの結果をそのまま自治体が使われているというのが正直なところである。バスに乗らない理由は、時間通りに来ない、行きたいところに行くバスがない、本数が少ないと言われる。中南部でのアンケートの際は、住所と勤務地を聞いて、58号のバス一本で行けるといいうところに住んでおきながら、バス停が遠い、本数が少ないとの回答があった。なぜそうなるかという、この10年間バス乗ったことがないというアンケートの回答がかなり多く、そっちに引っ張られ、使えるデータにならない。アンケート項目で、「利便性を快適に」、「住んでいる町丁目からバス停はどこにあるか」、「バスの本数は何本あるか」、「利便性の高いところ低いところで結果に違いが出ているのか出ていないのか」、「同じような利便性なのに使っている人と使っていない人を判別する要因は何か」、「何が支配的な要因なのか」。中南部で調査を実施した際は、圧倒的に通勤手当であった。企業・会社が通勤のお金を出さずか出さないかというところが大きかった。そうするとバス会社の努力とか路線の話ではなくなる。分析のスコープを絞った形でやっていただきたい。(神谷副会長)</p>	<p>アンケートの分析方針ということで、単純にいっしょくたに利用しないということではなく、実際に空間的にどこに住んでいる方がどのように答えているかということはアンケートからわかる。そのエリアが、公共交通が不便なのかどうかというデータと実際のアンケートの結果との関係性を見ながら、乗らない要因は何なのかということトライアルしていきたい。車があるから使っていないという方に対してはどんなサービスがあるのか。まずデータでいろいろ見ていきたい。</p>
--------------	--	--

<p>(2)-3</p>	<p>学校のほうでは、バスの運行本数が少ない、定時性という話をされているが、それもあるかもしれない。1限目ぎりぎりのバスだと困るが、その時間より前のバスがなく、遅延している状況であるならば 15～20 分前倒しのダイヤが必要になる。</p> <p>また、部活に合うバスがないからバスを使わないという発想は普通の地方で考えると真逆である。こういう時間のバスに乗ればこの時間に集まれるから、この時間から部活をしようというのが普通の地方である。沖縄はそうではない。その時間にバスがないからという利用しないということになる。学校の先生はそんなことを考えたことはあるのか。バスに合わせた小学校、中学校のイベントの開始時間。小学生の全校生が集まる運動会では路線バスは無理だが、5年生だけ集まるというのであれば、路線バスやコミュニティバスを使って行ける学校に対しては、料金を負担してあげてもバスに乗ってもらおうという施策のほうがよい。バスに乗ったことがない子はやっぱりバスに乗らない。バスに乗ってもらう、費用を各学校に対して支援するほうが、効果があるのではないか。教育委員会や学校の先生に利用しやすいような用事の作り方の可能性についても併せて聞いていただきたい。(神谷副会長)</p>	<p>学校のヒアリングの中で、確かにダイヤありきで使う、使わないではなく、こういうダイヤにしたときに学校側で使うようなアクションができるかというあたりを意識してお話を聞いていきたい。今回のコミュニティバスの実証にダイレクトではなく、将来の施策を考えたときのやり方として、そういう形で話を聞いていくとより使ってもらえるような計画ができると思う。</p>
--------------	---	---

(2)-4	<p>老人会ではコミュニティバスができて喜んでいる。2回ほど体験乗車した。関係の皆さんに厚く御礼申し上げる。</p> <p>P. 27 の病院のところだが、医師会病院は患者数が一番多く、必要だと思うが、計画があるのか。北部病院は近くにバス停がある。</p> <p>老人の交通事故が多い。免許返納の数を多くしたいということで、コミュニティバスができたので大いに利用してほしいと取り組んでいる。老人に対しての配慮に感謝する。(宮里委員)</p>	<p>医師会病院へのコミュニティバスの乗り入れ、バス停を設けていないことについてだが、医師会病院とは事前に今年度実施するコミュニティバスのバス停の調整を行ったが、バスの規模の関係で停車地を設けられなかった。周辺道路は傾斜もあり、通院で訪れる方の乗り降りに支障があると判断した。医師会病院が独自で走らせている送迎バスとの接続を考え、いくつかの停車地で医師会病院の送迎バスと乗り継ぎができるような形で医師会病院まで行っていただくことを考慮して今回のコミュニティバスのルートを引いた。</p>
(2)-5	<p>県が行っている通学支援事業で、北部地域に関しては定期券の売上が以前は5件程度だったが、現在30件と大幅に伸びている。運行回数も少なく利用しづらいから通学利用者が離れているのではないかと思っていたが、運行回数やダイヤを大きく見直したわけではなく、通学支援事業が始まった途端にこのような形で利用が増えた。バスの運行に対するサービスというものは現状でも活用できるものはあるのではないかと感じている。支援の仕方によって利用が増えるということを感じた。(小橋川委員)</p>	<p>通学支援はコロナの経済的支援の一環で昨年から実施されている。今後どういう状況になるか。1つの学生支援策だと思っている。これが直接的に名護市の交通政策の中で支援策になるかどうか、情報交換させていただきながら検討していきたい。</p>

(2)-6	<p>資料の形式について2点伺いたい。</p> <p>P. 8、市民アンケートは1700 くらいの回答があり、3-1②バスの利用頻度は9割以上が使っていないということで、かなり使われていないというのがよくわかった。現実を知るためのいい数字だと思う。</p> <p>3-2③は回答数が27 と少ない。習い事の3.7%というのは1人しか回答していないと思う。ほかの回答数に比べてサンプルが少ない。留意して示したほうがよいのではないか。</p> <p>傾向として、始発時間はあまり気にしていなくて、終発時間を気にしているというのは見て取れると思うが、路線バス利用時間帯が午後5時から7時で終わっているが、終発はいつまでのことを言っているのか、なぜ終発時間が大事だと思われているのか、可能であれば深掘りしてほしい。いろいろ理由はあると思う。自家用車があるからバスは乗らない。お酒を飲むと車に乗れないので公共交通があれば乗る人はいれると思う。終発時間が大事であれば、理由を探っていただきたい。</p> <p>(齋藤委員)</p>	<p>サンプルが少ないところは、実際にバスを利用されている方を母数に集計している。確かにサンプル数が10倍くらい違う。現時点では速報値であり、最終的には数字が変わってくるが、100を超えることもないかと思う。明示したい。</p> <p>移動目的ごとに出発時間、帰宅時間を聞いている。終発時間については分析を進めたい。</p>
-------	---	--

<その他意見>

- 今日、会議に出席するために市役所北側の入口から来たが、なかなかこの場所にたどり着かなかった。バスルートと同じように、ルートを知らなければ目的にたどり着くのは大変である。アンケートの結果について、ルート、ダイヤがわかりづらい、定時性がない、バス待ち環境を改善してほしいというのは昔から言われている。バス事業者も県の補助金をいただきながら少しずつ改善をしてきている。現在県の大きな支援を得て、バスロケーションシステムやバスナビ沖縄を整備している。ぜひ活用していただけるよう老人会を含めて広報していただけるとありがたい。(慶田委員)
- P. 25、事業者へのアンケートで、「名護以北の路線すべてが赤字路線であり、公共交通維持の面で不安である」とあるが、これは事業者の大きな悩みである。今後どうすれば路

線を維持していけるかというのが大きな問題となっている。現状、バス事業者は厳しい。乗務員の確保の問題もある。利用者が求める運行間隔の改善、本数を増やしてほしいというところについて将来応えていけるかどうか大きな不安となっている。(慶田委員)

- ・ 事業者からの要望として、行政が積極的に交通のまちづくりに関与してほしい。将来的にもコミュニティバスと一般路線バスを十分に活用して名護市の交通が維持できるように既存事業者に対する支援をお願いしたい。(慶田委員)

議題(3) 実証実験調査手法について

番号	委員	事務局
(3)-1	<p>P. 3、沿線住民アンケートは 1500 名程度をポスティングで行うということだが、久志地域の実証実験のアンケート、久辺地域のアンケートは、沿線住民の数はどの程度想定されているのか。</p> <p>資料 4 は施設と区長会のアンケートが少ない。ヒアリングも並行して調査をした上で今後の分析結果に生かしていくという考え方でよいか。(野原委員)</p>	<p>沿線住民アンケートについては、市街地のコミュニティバスに倣った形でサンプルを設定して調査していく。人口規模が違うので、どの程度必要か確認した上でやっていきたい。</p> <p>ニーズ調査の中でのヒアリングは実証実験に関していろいろご意見をいただいている。情報を取ったものをこちらの検証に生かしていく形で両方に活用していきたい。いろいろな団体の実証に対しての意見を聞いていきたい。</p>

議題(4) 名護市における地域公共交通に関する課題について

番号	委員	事務局
(4)-1	<p>P. 1、名護市地域公共交通計画策定の概要で、実際に今行っている名護の市街地のコミュニティバスや久志のコミュニティ、デマンドの実証実験が、下のほうを見ると「名護市地域公共交通計画」となっている。今、他の路線も維持しているバス事業者として、名護市公共交通計画の中で既存の路線バスがこの計画の中でどのような位置付けになっているのか。国庫等の補助については、地域公共交通計画の策定がなければ今後補助を受けられないことになってくると理</p>	<p>名護市の現状の整理をして、公共交通のニーズということでアンケート・ヒアリングを重ねて分析をする。P. 16、課題②公共交通サービスの提供による利便性の向上、課題③シームレスな移動手段の提供ということで、既存の路線バスについては大きな役割を担っていくことになると思っている。それが P. 17 の公共交通の運行、公共交通の結節機能の強化につながっていくと考えている。</p> <p>2025年に交通結節点を含めて名護市東</p>

	<p>解している。P. 12 に市の財政負担も増えているとあるが、事業者としてもこの補助路線に関しては1年間赤字を内部補填した上で申請して半年後に赤字分の補助が受けられるという形になる。</p> <p>また、本部半島線と辺土名線については乗車密度のカットという補助金の要綱では事業者負担が出ている。事業者負担は、令和2年度は本部半島線で約4000万、辺土名線で2000万、2社の事業者で負担している。我々として、今までは内部補填で運営をしていたが、このコロナの状況の中で内部補填が厳しい状態にある。確かに市域内の高齢者の移動の問題や通学の問題はあるとは思いますが、現状の路線バスがどのような状態にあるのかを整理していただきたい。我々としては継続する必要があると思って今まで内部補填という形でやっている。そこをぜひご理解いただき、地域の路線を維持できるよう計画を進めていただきたいと強くお願いします。(小橋川委員)</p>	<p>北部は大きな転換点になると思っている。公立北部基幹病院の開院を迎える。北部テーマパークは2025年～2026年の開園に向けて準備している。令和7年あたりには人の流れが名護市街地の中でも変わっていく。将来の外的要因も含めた形で施策の展開というところを今回の計画の中で策定していきたいと考えている。</p> <p>路線バスに限らず、タクシーなど、それぞれの役割を改めて整理した上で、コミュニティバスが必要などころがあれば運行していく計画になっていくと考えている。</p>
(4)-2	<p>バス事業者とタクシー事業者に共通するところも多く感じている。大量輸送、個別輸送であっても、お互い公共交通として長年この地域に根づいて交通弱者、その他皆さんの移動手段を支えてきた自負もある。</p> <p>協会、事業者として少し違和感があるのは、既存の公共交通はまだまだできることはたくさんあると思う。もっと現状分析して、既存のものをもっと活用していただくことで解決していけることは多々あると思っている。</p> <p>タクシーも非常に疲弊している。売上も平常時から半分以上に落ち込んでいる。加えて乗務員不足、高齢化も進んでいる。まず</p>	<p>現状のタクシーについて利用の仕方を工夫することで利用者を増やして、利便性を増すことも当然考えられる。そういった視点で再度、施策、何していくべきか考えていきたい。</p>

	<p>は既存の公共交通をしっかりとさせていただきたい。</p> <p>コロナ禍の中で乗務員が不足の状態から、さらに高齢化でどんどん退職していている。ご家族が限られた空間で感染リスクがあるということで、「お父さん、おじいちゃん、もう退職してと」という話も多く聞こえてきている状況である。公共交通計画をさらにブラッシュアップして完成させていただきたい。(津波古委員)</p>	
(4)-3	<p>資料6のP.13にいきなりタクシーの配車の件数が出ている。本編のP.84にバスなどの利用者の数が出てきているので、配車件数も大事だと思うが、利用人数も見ていただいて判断していただきたい。(津波古委員)</p>	<p>タクシーの利用実績については、データがあればそういう形で内容を更新したい。</p>
(4)-4	<p>本編のP.84に「民間タクシー配車実績」とあるが、なぜ「民間」とつけたのか。今の議論は公共という話なので、違うところに分けられたような感覚を持ってしまう。</p> <p>名護市内で既存の一生懸命頑張っている事業者がもっと乗務員が増えていくような公的な支援をいただければと思う。デマンド系が出てきたために既存のほうに悪影響が出るような、利用者がたとえ喜ぶような内容になったとしても、そこはある意味片手落ちのような感想を持たざるを得ない。8年間の長い計画であるので、しっかりそこに反映していただきたい。(津波古委員)</p>	<p>「民間タクシー配車実績」と書いているが、「民間」という表現は工夫する。</p>
(4)-5	<p>P.13、送迎バスの運行内容で、スクールバスがあるが、屋我地では100名の生徒が外部から通っている。スクールバスは貴重なバスで、朝夕にスクールバスを運行して、その後、週2回各地区を回って買い物に利用している状況である。P.13 ページに屋我地がないのはどうしてか。(大城委員)</p>	<p>屋我地のほうで支援しているスクールバスと病院送迎バスは別の形の表現で追加したい。記載は追加するが、表現方法については工夫したい。</p>

(4)-6	<p>私は琉大の入口から空港までよく高速バスを使うが、北部に住まわれている方で高速バスを使う方はどういう使い方が多いのか。 (神谷副会長)</p>	<p>数値として把握していないが、感覚的なところで言うと、国・県の出先の人たちの通勤の足として使われている。また県外に出張に行かれる場合の足として使われることが地域の住民では多いのではないかと。免許、車両を持っていない方が中南部に遊びに行くこともあると思うが、あくまでも通勤と出張、仕事の関係になっているかと思う。</p>
(4)-7	<p>観光という話が強くなるのかもしれないが、6章の作り方がオーソドックスで、上位関連計画と課題からこういう施策をやっていくという形になっている。上位関連計画で今改正中のものはほぼ全部関わらせてもらっているが、振興計画の中で一番重要なのは所得をどうやって上げるのかという話で、それは子どもの貧困とも絡んで、労働生産性をいかに上げるのかという話で、その話は産業だけでなく、交通事業者も同じで、生産性の話を考えたときに、1つは名護市が北部の玄関口としてどういう交通をやっていくのかという話がこの課題から出していくと出てこない。観光も含めて、住民の移動も含めたときに、北部、特にやんばる3村と名護市、世界遺産登録されたところの玄関口となる都市の交通をどうデザインするのかといったところが見えない。本部のクルーズの話もある。どのようにして本部半島から名護につなげていくのか。人がどう動いているのかという話はあるが、どう動かしたいのか、どうデザインしたいのかというところがこの論理の中では見えない。</p> <p>2つ目が、課題1で公共交通空白地の解消、交通弱者という話が出てくるが、デ</p>	<p>神谷副会長が言われたのは交通政策のグランドデザインの描き方をどうするかということになるかと思う。現状とニーズから課題を導き出して、上位関連計画の方向性がその間に入っているが、この示し方を工夫し、外部環境の変化というところで、プラスアルファ、観光客をどのように導いて名護市の観光をどうするかといった指針的なもの、一局面だけでなく、いろいろな角度から見られるようにしたい。</p> <p>P. 16、P. 17ページの示し方については、次回以降により議論が深まるように整理をさせていただきたい。次回に課題を踏まえた施策の方向性についてご説明できればと思っている。今回はこれで回答とさせていただきたい。</p>

マンド交通を走らせると公共交通空白地域は無くなる。空白地域、交通弱者という言葉をあえて使わない。自動車を持ってない、持たない人の移動を持続的に支える。車が無くてもちゃんと生活できる。持続的というのはバス事業者やタクシー事業者は、ドライバーが少なくなっている、高齢化が進んでいる、会社うんぬんという話もそうだが、そもそも担い手がいなくなる。便数を減らしても維持しなければいけない移動は何か。通院や買い物である。生産性を上げるという意味では、通学支援を実施し、その後、通院の支援、買い物支援、帰宅の支援を実施するという形で、時間帯ごとに移動を支える目的が変わるダイヤを考えなければいけないかもしれない。そうすると例えば通学の時間帯を15分早くしたほうがいいのかも。まちづくりや生活の仕方の中で何を支えないといけないのかという部分、それは人口が減少していく、担い手が不足していく中で生産性を高めるという話である。

例えば自分がバスに乗ることが高校生や高齢者の生活の足を支えることになるという意識を持ってバスに乗ってもらってもよい。自分の通勤が不便だから、それに対して寄付をすとか、税を負担してもよいというような枠組みであったり、利他的な動機に基づく支払い意思という枠組みであったり、税の使い方に関しては説明責任ということにもなる。

課題から導いていくのではなく、10年後、20年後の名護がどうありたいのか、そのために必要な交通は何なのか。現実

	<p>的に人口減少と高齢者が増えていく。それに対してどうありたいのかということから導く課題と施策というやり方がよい。</p> <p>観光客が行きたい場所にバスが行くのはもちろんそうなのだが、行ってほしい場所、名護の中で回ってほしい場所にバスを動かす。バスで行くと名護のオリオンビールが飲めるとか、どう回ってほしいのか。それに対して交通をどうデザインするのかということが今の整理の仕方だと出てこない。上位計画の交通部分だけを引っ張ってきているから、その背景にある部分を引っ張ってこれていない。そういった観点からもう少し夢があるというか、そっちの観点から書いていただいたほうがよいのではないか。(神谷副会長)</p>	
--	--	--

<その他意見>

- 今後の計画の中で「公共交通サービスの提供による利便性の向上」、「シームレスな移動手段の提供」という点において、既存の路線バスが大きな役割を担う検討が行われるという事はP.16で理解しているつもりではある。コミュニティバスなど新しい取り組みを行うときに既存の路線バスとの整理をして、再編等も含めて効率化を図る必要があるのではないかと。P.1に既存の路線バスの記載ないのは、これでいいのかということ意見させていただいた。(小橋川委員)
- 弊社は2019年に那覇から北谷、恩納村、本部の渡久地港に定期的船舶を走らせている。昨年、船の大型化に伴い、那覇泊ふ頭、渡久地港のほうに運行している。2019年の就航当時から船を降りた後の二次交通をどうするかということが言われている。2019年のコロナ前は観光客の利用がたくさんあった。本部は美ら海水族館に行かれるのでシャトルバスを運行してほしいという要望が多かった。ホテルも何件か隣接しており、そちらを結ぶシャトルバスの要望も多かった。去年からコロナ禍で、緊急事態宣言も明けて、県民向けの乗船キャンペーンを行っている。県民のお客様が8割、9割ぐらい乗船されている。本部地区の観光地を回りたい、ゆっくりと本部を散策したいというお客様から二次交通、シャトルバスの要望が多い。現時点では本部にいらしたお客様には路線バスを案内している。路線バスとタクシーの電話番号を船の中で掲示している。そちらでお客様自身が選んでいただいている。渡久地港から一番近くのバス停まで路地を入っていくのでわ

かりづらい。迷って電話の問い合わせが多い。課題の中でもあった二次交通での利用の情報提供が不足している部分がある。行きは船で、帰りは高速バスで帰りたいというお客様もいる。高速バスの乗り場も徒歩10分ぐらい離れているため、道順案内をしている。次の交通結節点との利便性、すぐ近くに高速バスのバス停がある、路線バスのバス停がある、タクシーの配車が待っているという交通結節点があればお客さんも今以上に利用しやすくなると思う。点と点を結ぶのではなく、面で受けていく形で名護漁港の交通を整備していただければ、今後名護に就航したときにお客様も利用しやすくなるのではないかと。現時点では二次交通の結節点が課題となっている。そういった状態で運行している。(熊坂委員代理・比嘉氏)