

うるま市地域公共交通会議  
【令和 7 年度 第 1 回】  
議事録

日時：令和 8 年 2 月 1 3 日（金） 1 4 : 0 0 ~

場所：うるま市役所 東棟 3 階 大講堂

協議事項（1）うるま市地域公共交通協議会の設立について

質問・意見なし。提案どおり承認。

協議事項（2）うるま市地域公共交通計画の骨子案

琉球バス	質疑 応答	<p>運転手不足に対する行政の認識が薄いと感じます。沖縄県バス協会の会長経験から、運転手の年齢構成比をみると 60 歳以上が 37.5%、20 代が 2%で、10 年後には深刻な状況になると考えられます。具志川営業所でも運転手確保が困難な状況にあり、行政による人材確保を支援していただきたいです。</p> <p>また、公共交通の利用増進について、実際に学生がバスの運賃支払い方法を知らないことがあり、バスの乗り方教室の実施などを考えていただきたいです。バスの分担率が 1.3%と低い現状を踏まえると、利用促進のための教育的取り組みがどうしても必要です。</p>
事務局		<p>運転手不足については、令和 15 年度にかけて約 17%減という公表データがありますが、内部会議では 34%減という深刻な状況にあることも認識しています。市単独での運転手確保支援は困難ですが、国県の補助金を活用し、運転体験会での後援や周知活動には積極的に協力していきたいと考えています。また、バスの乗り方教室については、今後他市町村の事例を参考に検討していきます。</p>
バリアフリーネットワーク		<p>3 点ありまして 1 点目は 14 ページの高校通学の問題について、中部農林高校への調査は実施しているのでしょうか。同校は 5 限目が夜の 10 時過ぎに終了し、その後学生がバスに乗れなかったと聞いています。子どもたちの足の確保に配慮していただきたいです。</p> <p>2 点目は 2028 年に県立特別支援学校（兼箇段）が 200 人規模で開校予定ですが、この学校は公共交通空白地域に位置します。現在は、美咲特別支援学校の送迎バスを利用していますが、学校分離後は自力送迎が必要になる可能性があるため、地域公共交通と連携していただきたいです。</p> <p>3 点目は石川インターチェンジ周辺の観光資源は素晴らしいですが、これと接続する公共交通がないことが問題です。公共交通による観光地へのアクセス性を改善することが必要だと思えます。</p>
事務局		<p>中部農林高校については令和 3 年度にアンケート調査を実施し、122 人に回答いただき、約 6 割がバスで通学している状況を確認しています。</p>

	<p>県立特別支援学校については情報を把握していなかったため、今後どのような交通ネットワークの構築が可能か検討します。</p> <p>石川インターチェンジについては、プロジェクト推進課で整備を進めておりまして、民間公共交通との接続を考えています。</p>
<p>バリアフリーネットワーク</p>	<p>中部農林高校については、5限目が終わるとバスがないので、あきらめて4限目で帰る生徒が以前いたため、バスに乗って帰れる時間の足をどう確保するか子供たちのために考えていただきたいです。</p>
<p>琉球バス</p>	<p>中部農林高校の場合、以前は終バスを夜の8時50分にしていたのですが、定時制の生徒さんたちが部活の関係で遅くなるということで9時台前半にすることで了解を頂いた経緯があります。</p>
<p>美星タクシー</p>	<p>市民の43%が公共交通を不便と感じているというデータについて、これがバスのみを対象としているのか、タクシーも含む公共交通全体を対象としているのか教えてください。</p> <p>また、既存の公共交通の枠組みだけでは解消困難とありますが、タクシーの位置づけについてはどのような考えをお持ちでしょうか。</p>
<p>事務局</p>	<p>アンケートは公共交通全体に対するものですが、資料の書き方がタクシーを含まないような表現になっているため、書き方を見直していきたいと考えます。</p>
<p>沖縄総合事務局 運輸部</p>	<p>来年度本格的に検討ということとですが、いくつか意見と質問をさせていただきます。</p> <p>1点目は地域公共交通計画の計画期間はどのように考えているのでしょうか。</p> <p>2点目は現在の路線バス以外にも様々な送迎サービスが存在するため、それらの現状把握と連携可能性の検討が必要だと考えます。公共施設間連絡バスとの関係や、スクールバス・病院送迎バスと路線バスの統合による効率化の可能性が考えられます。</p> <p>3点目は今後の開発予定地の把握に基づき、それに対応した公共交通ネットワークの構築が必要だと考えます。</p> <p>4点目は政策効果の測定については、目的達成度を測定できる適切なKPIの設定と定期的なモニタリングが特に重要と考えられます。</p> <p>5点目はバス停の上屋設置だけでなく、JA等の施設との協力による待合スペースの確保など、多様な選択肢の検討も必要だと考えられます。</p> <p>6点目はこれらの検討について、県との連携強化が必要だと考えています。</p>
<p>事務局</p>	<p>計画期間は令和9年4月に開始し、令和13年度までの5年間を予定しています。</p> <p>既存の送迎サービスの把握は行っていますが、連携が困難な面もあると考えて</p>

私鉄沖縄県 労働組合連 合会	<p>いますが、引き続き検討していきたいと考えています。</p> <p>開発予定地については、市のプロジェクトは把握していますが、民間開発はなかなか把握できていない部分があるので視野を広げて情報収集に取り組みたいと思います。</p> <p>KPI の設定は、ガイドラインに基づき適切に設定していきたいと考えます。</p> <p>待合施設については、多様な選択肢を検討します。</p> <p>県との連携は、引き続き継続して進めていきます。</p>
事務局	<p>全国的に路線バスが 50 年間で 1 万 5000 k m 廃止される中、34 ページの 77 番線について、地域間幹線系統の欠損補助が事業者負担となっています。市の負担はないのでしょうか。</p>
私鉄沖縄県 労働組合連 合会	<p>77 番線の欠損補助は国県で行っており、市負担はありません。</p> <p>欠損補助は国県の補助と事業者負担による痛み分けであり、この事業者負担が運転手不足の一因になっていると考えています。</p> <p>38 ページに「運転手確保に向けた支援や必要な路線に対する継続的な補助を行う」とありますが、今後必要な路線については補助を行うという認識でよろしいですか。</p>
事務局	<p>補助対象については、48 番線や 4 島循環バスなど、市が補助している路線を想定しております。</p> <p>77 番線については、夜間臨時便で 4 市町村と県で連携して協力していきます。</p>
私鉄沖縄県 労働組合連 合会	<p>バスは昼間も走っているので、そういうところも連携してやっていただきたいです。また、公共交通空白地域をつくらない考え方も進めていただきたいです。</p>
バス協会	<p>既存の公共交通を維持していくことが困難な状況の中、実施すべき施策について十分検討し、重要な路線をしっかりと守り育てていくことは特に重要です。</p> <p>石川から恩納への路線がないという記載について、48 番線で接続されているのではないのでしょうか。</p> <p>また、沖縄市のバスターミナル計画について、交通結節点として整備されているのではないのでしょうか。</p> <p>なお、州崎方面への路線バスの強化について、28 ページの図に記載がなく、記載が必要だと思います。</p>
事務局	<p>48 番線は読谷方面へは繋がっていますが、逆方向のホテルが多い地域にバスが通っていないということを意味しています。</p> <p>沖縄市については交通結節点として整備されていますので、表現を見直します。</p>

	<p>州崎については、実際にバス路線が通っていないため、ネットワーク整備を検討します。</p>
バス協会	<p>28 ページの地域交通ネットワークに示されている「整備箇所」とは何の整備でしょうか。</p>
事務局	<p>1 つは、仲嶺・上江洲地区で産業基盤整備地区となっています。 もう 1 つは、市の総合体育館の整備が予定されている地域ということで示しています。</p>
神谷教授	<p>現在どのようなリソースがあり、どこに通っているかをまず整理し、不足部分を補う形での検討が必要です。「難しい」で終わらせるのではなく、具体的な解決方法の検討が求められます。</p> <p>うるま市は沖縄本島中部の拠点として機能しており、市単独ではなく広域的な視点での検討が必要です。特に、沖縄市との人の動きが大きいことに注目してください。</p> <p>中城湾港のクルーズ船入港への対応について、現状と今後の方針を教えてください。</p> <p>高齢者については、実際にどこへ、どれくらいの頻度で移動しているのかという人流データが不足しています。例えば、与勝地域の高齢者が石川病院へ多く通院しているわけではないはずですし、通院頻度も 2 週間に一度といった実態を踏まえると、必要な移動がどの範囲・どの時間帯に発生しているのかを丁寧にみる必要があります。</p> <p>また、朝の通勤ラッシュ後の時間帯に病院や買い物に行く高齢者が多いため、例えば、朝 10 時～12 時の運行設定など、時間帯に合わせた移動支援も検討可能ではないでしょうか。</p> <p>次に、高校生については、300m 以上歩けないとする高齢者の基準と同じになってしまっている点が問題です。高校生であれば 1km 程度歩くことは十分可能であり、自転車という選択肢もあるため、移動可能距離の設定を高齢者とは切り離して考えるべきです。</p> <p>さらに、観光客についても、うるま市に来訪する人々がどこに宿泊しているのかについて思い込みがあると感じます。地域カルテを見ると、最も多い宿泊地は実はうるま市内であり、次が沖縄市でした。それにも関わらず、那覇など市外に宿泊しているという前提で議論が進んでいる可能性があります。</p> <p>これらの例を通じて、高齢者・高校生・観光客といった属性ごとの行動パターン・人流・移動特性を整理した上で、それに対応したサービスや整備方針を示す必要があるということです。</p>
事務局	<p>既存リソースについては、難しいで終わらせるのではなく、今後検討すると修正します。</p>

老人クラブ 連合会	<p>沖縄市との連携についてはこの資料にないので、その点も示せるような形で整理したいと思います。</p> <p>クルーズ船はコロナ禍以降入港していませんが、必要に応じて調査し反映します。</p> <p>利用者特性については、パーソントリップ調査による分析も行っていますので、その結果どのような施策が必要なのかしっかりとつながりを持った上で、具体的な事業展開に活かしていきます。</p> <p>高齢者の免許返納が課題となっており、返納後の交通手段確保が重要です。免許返納は、親子関係にも影響を与える深刻な問題として受け止めており、37ページの公共交通の利用を促す高齢者への優遇制度について具体的な内容と進捗状況を教えてください。</p> <p>また、石川から各地への直行便の少ないことへの対応や、タクシー利用時の優遇措置についても教えてください。</p>
事務局	<p>現在、市独自の優遇制度はありませんが、民間事業者による免許返納者への運賃半額制度について情報提供しています。</p> <p>また、今後新たな公共交通の導入時には、高齢者割引等を検討します。</p>
日興タクシ ー	<p>「公共交通空白地域」という表現について、交通弱者として捉えるべきか教えてください。</p> <p>交通弱者には地理的弱者、身体的弱者、金銭的弱者の三種類が考えられますが、地域公共交通会議でどこまで対応するのかを確認したいです。</p>
事務局	<p>「公共交通空白地域」の定義は、上位計画に基づいて設定しています。</p> <p>交通弱者への対応が当然メインとなるため、本会議では様々な交通弱者の移動手段について検討していきます。</p>
神谷教授	<p>私から補足しますが、まず「交通弱者」という用語については、積極的な使用は避け、代わりに「移動制約者」などの用語を用いるようにしています。ご指摘のあったように、「公共交通空白地域」に関しては、物理的に公共交通の提供が不足している、すなわちバス停までの距離が遠いといった状況を指すものであり、行政もそのようなイメージで用いていると思います。</p> <p>個人の能力に起因して公共交通を利用できないケースについては、「移動制約者」あるいは「移動困難者」といった用語を使う場合があります。</p> <p>金銭面については、今回の沖縄県パーソントリップ調査における所得データを用いた分析により、子どもの貧困基準と同様、等価可処分所得が中央値の半分以下に該当する世帯では、外出頻度が低いという結果が確認されています。</p> <p>以上のように、物理的・空間的条件のみならず、運動能力や所得等の個人属性も移動状況に影響しており、世界的にも同様の事例が多数報告されています。</p>

<p>PTA 連合会 事務局</p>	<p>そのため、「公共交通空白地域」というだけではこうした状況を十分にカバーできているとは言い難いと思います。</p> <p>昆布地域では小学生用スクールバスがありますが、中学生は利用できず徒歩通学しています。高校生も自転車で安慶名まで行ってそこで放置してバスに乗り継ぐという現状があります。</p> <p>それで小学生以外でスクールバスを利用しているのか聞いたのですが、教育委員会と学校の間で責任の所在がはっきりしていないようでした。そのため通学の安全性を懸念しているところです。</p>
<p>事務局</p>	<p>スクールバスの運行内容や対象については教育委員会の所管のため、教育委員会にこの情報を提供します。</p> <p>通学の安全性についても、他の地域でも同様の課題がありますので、庁内の検討委員会で教育委員会と情報共有して参ります。</p>