

No	委員からの意見・疑義	事務局からの回答
1	<p>資料2 P6の「仮に本実証が無ければ『路線バスを使っていた』が64%」とある。路線バスからの流出分との理解で良いか。</p> <p>また、その人数は約42名との理解で良いか。 (調査総数66人×64%=42人)</p> <p>だとすると、路線バスへの影響が大きい。</p>	<p>今回の調査結果から、路線バスからの流出があったとの判断は難しいと考えております。資料2、P5の利用頻度(実証前と実証後)に示されているとおり、利用頻度が「週に1~2日」の割合が増えていることから、新たな外出が発生していることが確認できますので、路線バスからの流出の数値なのか、新たに外出が発生した方が今後無償バスがなくなった場合に路線バスを利用する数値なのか、蔓延防止期間を含む3ヶ月間の実証からは判断が難しいため、実証運行を延長し、継続したモニタリングを実施したいと考えております。</p> <p>また、昨今のコロナ禍による影響で、既存の公共交通利用者が減少していることから、実証実験との重複区間の利用者数がどの程度変化したのか、判断は難しいところではありますが、提供可能な数値等あれば共有をお願いしたいと存じます。</p> <p>実証運行の延長について、引き続き既存公共交通への影響を検討するとともに、路線バスと公共施設間連絡バスの有償化・役割分担整理(支線として、路線バスとは異なる経路・区間を運行)が必要であると考えておりますのでご理解をお願いします。</p>
2	<p>P16・P19・P20</p> <p>調査結果にて、『実証運行が無かった場合、路線バスを使っていた』の割合が半数以上をしめていることから、路線バスとの役割分担がうまくなされていない(競合している)と思われます。19ページの課題に挙げていただいておりますが、既存路線の維持継続にも関わりますので、10月の運行計画見直しにはその辺りも考慮した上で計画を立てていただきますようお願い申し上げます。</p>	<p>ご意見のとおり、今後路線バスと公共施設間連絡バスの有償化・役割分担整理(支線として、路線バスとは異なる経路・区間を運行)が必要であると考えております。</p> <p>また、特に既存路線バスと路線が重複している区間(安慶名~石川間、安慶名~屋慶名間)については、役割分担が必要であると認識しておりますが、市町村合併による行政手続きの利便性確保のため市が無償で旧庁舎間を結ぶバスを運行してきた経緯を踏まえ、段階的に役割分担の整理ができるよう検討していきたいと考えています。</p>
3	<p>P1 時刻表の停留所名の赤色星マークは何ですか？</p> <p>P3 JA石川支店と石川郵便局前はそんなに離れていないので、JA前は無くしては？</p> <p>資料2では、停留所の見直し(無くす所)それと便数の調整アンケートがたいへん良くできてました。</p> <p>実証期間延長して見るのが良いと思います。</p>	<p>P1 時刻表の実証期間中に新設したバス停になります。</p> <p>JA石川支店については資料2P2で示していますように、0.1人/日(3ヶ月平均)であり最も低い値であります。実証延長期間中に慎重に検討したいと考えております。</p>
4	<p>資料2 P19 4月以降の運行継続/本格運行に向けた方向性について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・周知、利用喚起については、具体的に自治会単位で行うことが必要。 ・具体的なルートを想定し、公共交通ダイヤとのリンクが必要。 ・バス停位置については、安全安心して運行ができるよう意見を尊重して進める方が良い。 	<p>ご意見のとおり、周知にあたっては、自治会単位等で、具体的な利用方法などを分かりやすくお伝えしながら、ご自身で「マイ時刻表」を作成いただくなど、利用者の立場に立った利用促進が必要であると考えております。</p> <p>また、公共施設間連絡バスと路線バスとの乗継利用されている状況は少ないことから、ご意見のとおり路線バスや航路との接続も重視したいと考えております。</p> <p>バス停位置についても安全第一で考えて参ります。</p>
5	<p>最近では、公共施設バスに乗車する方をよくみかけます。</p> <p>継続は良いと思います。</p>	
6	<p>資料2</p> <ul style="list-style-type: none"> ・P6について、公共施設間連絡バスが無かった場合、64%の方が路線バスを使っていたとのことだが、どの程度コスト(例:時間、金銭)に差があるのか、今後検討して頂きたい。代替え手段があっても、当該手段と比べてB/Cで優位であれば、公共施設間連絡バスの意義が増大すると理解。 また「路線バスを使っていた」「タクシーを使っていた」を合わせると73%にも上り、既存の公共交通から乗り換えただけに見えるため、今回、実証を延長するに当たって、実証運行の内容を変更することなく半年も延長するとなると、バスとタクシーの利用者を奪っただけとなり、ただでさえ利用者減にあえいでいる事業者から反発が出る懸念があります。路線バスとの役割整理分担は重要であり、加えてタクシーなど多様な輸送資源の全体最適化を目指していただきたい。 ・P6について、バス乗車前後の移動手段は徒歩が圧倒的であり、他のモビリティ手段との接続性向上に努めて頂きたい。ただし、歩くことを一面的に悪と決めつけるのではなく、むしろ健康・福祉等へのポジティブな側面もあることに配慮して施策検討を進めていただきたい。 ・有償化の際の料金割引等とも関係するが、利用者としてどういった層をターゲットとするか、引き続き検討していただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・例えば利用の多い与那城出張所~うるま市役所間は、公共施設間連絡バスで27分無償6回に対し、路線バス(安慶名~屋慶名間)約30分580円、27.5回であり、利便性では路線バスが圧倒的ですが、比較的時間に自由が利く方にとっては公共施設間連絡バスが利用者視点では圧倒的に有利です。 このような状況も鑑み、今後の再編方針として、公共施設間連絡バスは地域内(与勝地域なら与勝地域内のみ)の運行を充実させる方向に移行し、路線バスは地域間を結ぶという役割を明確化し、金銭面については、無償の公共施設間連絡バスが「合併による行政手続きの利便性確保」から開始しているため、その課題を解決するため総合的に検討したいと考えています。 ・ご指摘のとおり、公共施設間連絡バスと路線バスとの乗継利用されている状況は少ないことから、路線バスや航路との接続も重視して参りたいと考えております。併せて、バスを降りてから歩きやすい環境を整えるなど、クロスセクターベネフィットを意識した施策検討を実施します。 ・公共施設間連絡バスの利用者の多くは、自家用車を利用できない方々(6割が高齢者、4割がそれ以外の年代)です。許容できる片道運賃額のご意見等を踏まえ、うるま市内の最適な公共交通ネットワークと運賃体系を一体的に検討する中で、より多くの方々に公共交通を利用してもらえようと考えて参ります。
7	<ul style="list-style-type: none"> ・資料2 P6で「本実証運行が無かった場合、路線バスを使っていた」が64%となっているが、この数字からは、実証運行が路線バスの利用者を奪っている実態がうかがえる。既存の公共交通機関を守る立場から、路線バス会社から意見を聞いた上で、既存のバス路線と重複する区間を極力少なくする等、路線バス事業者への配慮をお願いしたい。 ・資料2 P19 で今後の方向性を示されているが、実証運行が好評であることだけをもって、更なる半年間の延長を行うことは路線バス会社から理解を得られないと思われる。この3ヶ月間の運行で有益なデータが得られていることから、予定通り、有償での本格運行を検討していただきたい。その際、運賃は、安易にアンケート結果で最も多かった150円とせずに協議会で議論し、既存の公共交通に影響が出ない額で設定していただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市としても既存の輸送資源の維持、活用してもらうことがベースであり、それら公共交通を補う手段としての地域内交通をどう構築するか検討するため実証実験を行っております。ご意見の通り、路線バスやタクシーと競合とならないよう段階的な解消に努めたいと考えております。 ・コロナ禍による影響で、路線バスやタクシーからどの程度利用者が流出しているのか、あるいは新たな外出が発生しているのかなど把握しづらい状況であるため、実証期間を延長し整理したいと考えております。有償化に向けては、無償の公共施設間連絡バスが「合併による行政手続きの利便性確保」から開始しているため、既存公共交通との役割分担や有償化に向けた市民説明を丁寧に行う必要があります。また財源確保も大きな課題であるため、段階的に行っていきたいと考えております。 ・アンケートで得られた許容できる片道運賃額のご意見等を踏まえつつも、路線バスと公共施設間連絡バス、タクシー等のうるま市内の最適な公共交通ネットワークを検討する中で、より多くの方々に公共交通を利用してもらえ、かつ持続可能な運賃体系を検討して参ります。

8	<p>第2回会議の際に、</p> <ul style="list-style-type: none">・将来的に、路線バスと競合しないまでも、路線バスのバス停留所を共用することが、合理的・利便性の向上につながるのであれば、交通の安全と円滑を図る観点から、路線バス事業者等と協議し、路線バスのバス停留所で乗降させることを検討してください。・そのほか高齢運転者が運転免許を返納しやすい環境となるよう、実証実験の中でアンケートやヒアリングを行う場合には、利用者や運行事業者だけでなく、商業施設等へ自動車を運転して来店する高齢運転者にも行ってニーズを把握し、意見を最大限に取り入れてください。 <p>と意見を述べてあったところ、いずれも事務局から検討する旨の回答を受けています。検討の結果、あるいは検討中であれば検討の経過を示してもらえればと存じます。</p>	<ul style="list-style-type: none">・既存の路線バス停留所の使用については、乗り継ぎの利便性向上の観点から必要であると考えておりましたが、実証実験における現運行については、道路運送法の適用を受けない自家用自動車による送迎となっていることから、極力使用しない方向で進めて参りました。 <p>ご意見のとおり、合理的・利便性の向上につながる事、また交通の安全と円滑を図る観点からも、今後の停留所見直しの際には交通管理者と道路管理者、バス事業者と協議を行い、既存バス停の使用が可能かどうか検討して参ります。(バス停標識の設置は市にて行うことを前提)</p> <ul style="list-style-type: none">・商業施設等へ自動車を運転して来店する高齢運転者へのアンケートやヒアリングについて、実証実験に伴う調査の一環として1月下旬にアンケート調査を実施する予定でしたが、コロナ禍の影響から、内容を一部変更したため未だ実施できておりません。 <p>次回の調査にてヒアリング調査を検討致しておりますが、コロナ禍の状況を見極めながら調査の実施に向けて引き続き検討して参りますので、ご理解をお願い致します。</p>
---	---	--