

No	委員からの意見・疑義	事務局からの回答
1	<p>【実証A運行計画書（案）P14】 利用者アンケートについて ・既存バスとの乗継状況（公共施設間連絡バス⇔路線バス）について、どの程度あるのかを把握して頂きたい。 （どこでどのバスに乗り継いでどこへ向かうのか、逆にどこからどのバスに乗って連絡バスに乗り継いでどこへ向かうのか）</p>	<p>利用者アンケートにて、公共施設間連絡バスと路線バスとの乗継状況を把握することで、路線バス利用につながっているか、効果検証を実施いたします。</p>
2	<p>うるま市を運行している75番・123番・110番等の赤字路線を他の黒字路線で補填して運行を続けている。しかし、昨今のコロナ禍の影響で全ての黒字路線も4割以上の減収となっており、路線の維持が困難となっている。 今回の実証実験では、石川方面や与勝方面への利便性を向上させる取り組みとなっているが、ルート（バス停留所）が被っている箇所について、たとえ短い区間でも無料であれば既存路線の利用者が奪われてしまうと考えている。 新しい取り組みは必要ではあるが、既存路線への維持継続への影響を把握した上で、慎重に進めて頂くよう強くお願い申し上げます。</p>	<p>既存路線バスのバス停と重複が無いよう、路線バス運行経路を可能な限り回避した経路・バス停配置としておりますが、一部バス停については、既存路線バスとの接続を図る目的で近接したバス停がございます。 利用者アンケートにて、公共施設間連絡バスと路線バスとの乗継状況を把握することで、路線バス利用につながっているかを確認するとともに、公共施設間連絡バス実証運行がなかった場合の代替交通手段についても意見を聴取し、路線バスとの競合が発生していないかモニタリングを致します。 また、今後はうるま市全体の公共交通体系を検討する中で、公共施設間連絡バスは支線系統として有償運行を検討しており、幹線である路線バスを含め利便性の高い有機的なネットワークの構築を検討し、公共交通全体の利用者数を増やす取り組みを考えてまいります。</p>
3	<p>【実証A公共施設間連絡バス再編路線図、与勝循環線】 このコースは弊社にとって脅威であると考えます。皆様と9月13日に協議した後、この件について従業員と話し合ったら誰一人賛成する者はなく、逆に私に詰め寄り、会社はこれに同意するのかと怒鳴られることになった。 私は従業員が怒る気持ちは十分に理解しているし、その事は皆様へも十分に説明したところである。タクシーの乗客が多くいて迷惑を掛けている状態であれば誰も文句は言えないし、その時こそがコミュニティバス出番だと思っています。 役所は市民の足を確保するための理解を示し、タクシーの事業者には理解のないということは、行政の在り方としてはいかがなものかと思えます。 私の意見としては、両方が成り立つ方法を考え頂けたらと思う。市民への福祉・事業者への助成が出来れば有難く思います。</p>	<p>コロナ禍において夜間及び観光客の利用が落ち込む中で、商業施設等に公共施設間連絡バスを乗入することに対し脅威を感じておられることは十分承知しております。実証実験を通してコロナ禍で巣籠り状態の高齢者に対し、商業施設等の目的地へは公共施設間連絡バス、帰りはタクシーや路線バスの利用促進を図り、お出かけ機会の創出を増やすことで、タクシーや路線バスの利用者が増えればと考えております。 事業者への助成については、補助金等を活用し対応を予定しております。</p>
4	<p>【P6 バス停概要について】 バスを待っている時間、高齢者が立ったままバスを待つとなると結構きついのではないかと思います。 ベンチの配置も考えてはどうかと思いました。</p>	<p>公共施設間連絡バスのバスロケーションシステムを運用することにより、待ち時間無くバスに乗車可能な状況を準備する予定です。 また、商業施設等にバス停を設置している箇所もあり、今後の利用状況を鑑みつつ、施設へのベンチ設置の働きかけも検討してまいります。</p>
5	<p>与那城・石川地区では移動手段に関する困りごとの声が多く、コミュニティバスに関連する内容であった。 勝連地区も買い物支援に関する困りごとが多かったため、実証運行計画書（案）では商業施設もルートに入っており（P5）、住民の利用する機会が増え、利便性の向上で課題解決に繋がることが期待できます。 タクシー会社との競合が心配されることはありませんが、広報計画（P15）の周知案内にも、行きはコミュニティバス、帰りはタクシー、乗り継ぎは路線バスを利用と記載されており、タクシー料金は高いから利用しづらいと言っていた方々の利用も見込まれ、タクシー会社や路線バスにも新規顧客に繋がるかと思えます。</p>	<p>ご意見のとおり、買い物や通院に便利な経路として、外出促進をはかります。 また、ご案内のとおり、タクシーと組み合わせた利用を促すことで、公共交通全体の利用を増やし、高齢者の自家用車運転の減少、免許返納促進につなげられるよう、引き続き検討してまいります。</p>

6	<p>【実証Aうるま市公共施設間連絡バス実証運行計画書（案）】</p> <p>P16 6.実証運行体制</p> <ul style="list-style-type: none"> ・九州産業大学の稲永さんとは誰ですか。 ・どのような強みがあるのですか。 ・どのような支援・協力をを行うのですか。 ・支出は発生するのですか。 <p>【その他】</p> <p>今後実施が計画されている実証Bとも有機的に連携した移動手段としていく必要があると思慮されることから、相互連携を意識した実証運行としていくとよいのではないかと。</p>	<p>九州産業大学稲永教授は、理工学部情報科学科の教員であられ、情報処理技術をベースに地域公共交通向け運行管理システム開発の研究等を行われています。</p> <p>稲永教授が開発されている『リアルタイムモニタリングシステム』は、汎用的なタブレット端末を利用し、即時に利用者数を記録し集計することが可能なものであり、安価かつ紙記録の手間が省くことができ、バスロケーションシステムも同時に構築可能であるため利便性向上を図れます。</p> <p>なお、このシステムは他自治体でもモニタリングを実施しており、既に実績があるシステムとなります。</p> <p>稲永教授には、モニタリングシステムの提供及び運用にあたりご指導をお願いしております。</p> <p>支出については発生しませんが、実証B（デマンドシステム）に係る開発（オリジナルシステム）も同時に依頼しており、必要な人工等の経費についてはコンサル会社（日本工営（株））から寄付金の形で委託していると伺っております。</p>
7	<p>今後は実証Bによるデマンド交通を検討していくことと思いますが、地域内を運行する乗合バス事業者及びタクシー事業者と十分に調整した上で、実証運行計画を策定願います。</p>	<p>実証Bについては、ご指摘の通り市内交通事業者と十分調整した上で計画を策定致します。</p>
8	<p>道路上での乗降場所について、交通に支障が無いのか確認可能な資料の提供をお願いします。</p> <p>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も検討してください。</p> <p>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>	<p>必要な書類等については、後日提供いたします。</p> <p>公共施設間連絡バスは、支線交通として位置づけ、幹線である路線バスとのスムーズな乗継を目指しております。その上で、路線バスのバス停との共用は有効な手立てであり、また、バス停位置を共用することで、一般交通の安全と円滑を図ることも可能と考えます。実証実験結果を踏まえ、路線バス事業者と協議を行い、路線バスのバス停との共用について交通会議にて図りたいと存じます。</p> <p>また、ご指摘のとおり公共交通を利用していない高齢者の方等の意見も重要ですので、意見徴収方法について商業施設におけるヒアリングも含めて検討してまいります。</p>
9	<p>【P14 アンケート】</p> <p>アンケートは実施回数だけでなく（これよりも）、路線別目標サンプル数を設定した方が良い。</p>	<p>ご指摘の通り、実証期間を通して最低200サンプルの取得を目指します。</p>