

ゆいレールで変革の起爆剤としてのゆいレール

はじめに

八月十日（日）、沖縄県民待望の

沖縄都市モノレール（愛称・ゆいレール）が開業し、初日に故障に

よる運休というトラブルはあつたものの、その後は当初の予想を上回る好調な利用者数を記録し続けています。

ゆいレールは沖縄県で戦後初めての定時・定速の軌道系交通機関ですが、ゆいレールの開業に伴い、バス事業に伴い、バス、タクシー、レンタカーや自家用乗用車、バイク、自転車も含めた沖縄の交通体系全体の変革の起爆剤となることが期待されています。沖縄総合事務局は沖縄県、那覇市、沖縄都市モノレール（株）その他の関係者との調整等を通して、このような交通体系全体の変革を加速す



本稿ではゆいレールの登場により、変わりつつある沖縄の交通体系について解説します。

1 乗合バスの変化

ゆいレールの開業に伴い、バス路線再編が実施されました。これ

はゆいレールと乗合バスの合理的な機能分担や連携の強化を狙ったもの

であり、その概要是図1のとおりですが、これにより、ゆいレールと乗合バスの乗り継ぎが円滑化されるとともに、那覇市の都心部を通過する乗合バスの運行本数の削減が図られており、道路交通渋滞の緩和が期待されています。また、ゆいレールの首里駅と接続する高速バス路線が新設されたことにより、中部と那覇市内の間の移動の定時性が大きく高まることが期待されています。

バス路線の再編については、現在、民事再生法に基づく民事再生手続中の那覇交通（株）が当初予定していたゆいレールとの競合路線（9番小禄循環線）の廃止やゆいレールの各駅との周辺を循環する路線（首里循環線、小禄循環線）の新設等の申請等を民事再生手続

が軌道に乗るまでの間、取り下げる旨を表明しています。しかしながら、同社は今後できるだけ早い時期にバス路線の再編を実施したいとの意向であり、その早期実施が期待されています。

また、ゆいレールと乗合バスの間で乗り継ぎ割引を導入する検討が関係者により進められていますが、導入が行われた場合、沖縄では従来あまり一般的ではなかった乗り継ぎという交通形態の普及が進んでいくことになるものと思われます。さらに、中長期的には、ゆいレールと乗合バスのみならず、現在は技術的な問題等から困難な乗合バス間の乗り継ぎ割引が可能となる環境が整っていくことが期待されます。

さらに、現在、様々な関係者がゆいレールの各駅と周辺地域を結ぶ循環バスやコミュニティバスの検討を進めています。本土のバス路線は、沖縄とは異なり、鉄軌道の駅とその周辺を結ぶ比較的短い距離の路線がその主流となっています。今後、沖縄においても同様

のバス路線の設定が進むことが予想されますが、路線長が短い路線は、路線長が長い路線に比べ、定時性が確保しやすいという利点があるため、このような路線の設定が進めば、ゆいレールと乗合バスを含めた公共交通ネットワーク全体の定時性・定速性が高まつてくことが期待されます。

沖縄県は全国で最も都道府県民一人当たりのタクシーの利用回数が多い県であり、全国平均の約三倍の回数の利用が行われています。この要因の一つとしては、鉄道においては乗合バスの定時性・定速性が特に激しい那覇都市圏においては乗合バスの定時性・定速性が高まつています。この要因の一つとしては、鉄

2 タクシーの変化

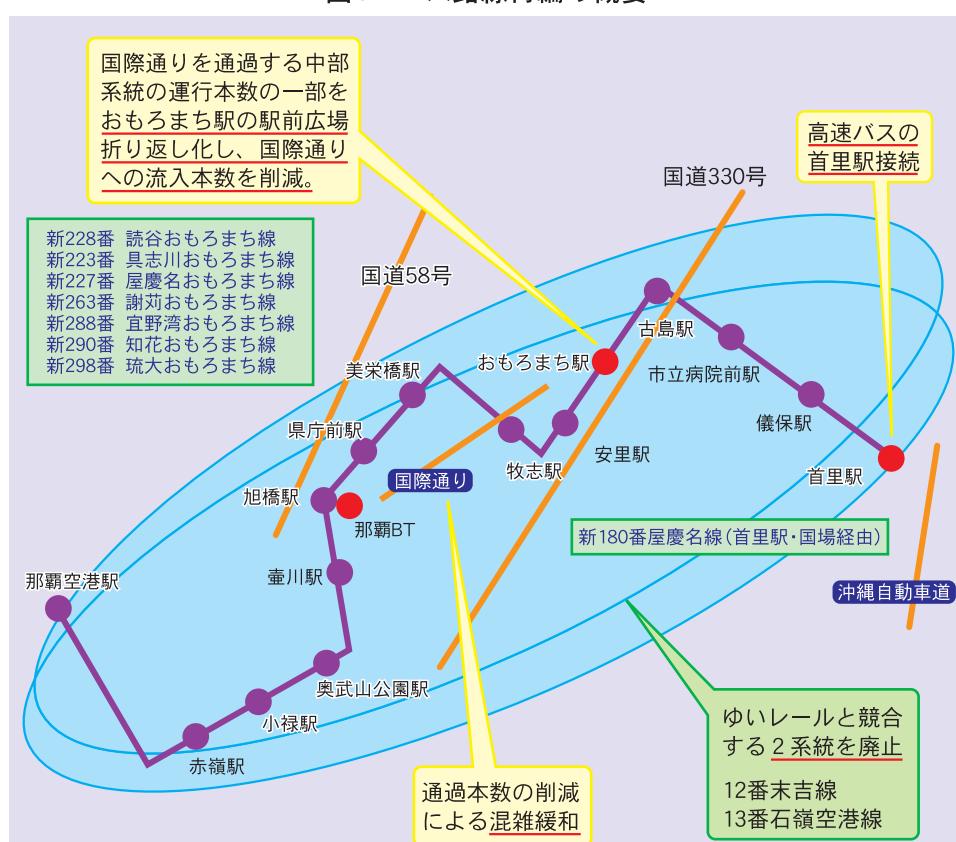


図2 國際通りを通過する運行本数の変化

①市内線・市外線別

| | 開業前 | 開業後 | 削減本数 | 削減率 |
|-----|-------|-------|------|------|
| 市内線 | 571 | 524 | 47 | -8% |
| 市外線 | 1,350 | 1,183 | 167 | -12% |
| 合計 | 1,921 | 1,707 | 214 | -11% |

②国道58号線・国道330号線関連 (①の内数)

| | 開業前 | 開業後 | 削減本数 | 削減率 |
|---------|-----|-----|------|------|
| 58号線経由 | 690 | 580 | 110 | -16% |
| 330号線経由 | 307 | 221 | 86 | -28% |
| 合計 | 997 | 801 | 196 | -20% |

(参考) おもろまち駅の駅前広場折り返しの本数: 160本

③県道29号線(坂下通り)関連 (①の内数)

| | 開業前 | 開業後 | 削減本数 | 削減率 |
|----|-----|-----|------|-----|
| 合計 | 652 | 634 | 18 | -3% |

速性が乏しく、多くの台数が終日流しているタクシーが選択される場合が多かった(タクシーがバスの約1・3倍の輸送人員となつており、全国平均であるタクシーがバスの約0・5倍と比べると沖縄県内におけるタクシーの比重の高さは際だっています)ことや、沖縄県の最大の玄関口である那覇空港での乗合バスの利便性が低かつたことから、タクシーの利用が進んできただけが挙げられます。しかしながら、ゆいレールはその沿線を含む移動ではその高い定時性・定速性や少人数の場合はタクシーより安価となる運賃、接客態度上の問題の少なさ等からタクシーに比べて高い競争力を有しています。

なお、ゆいレールの開業により、那覇空港における特に近距離を中心とするタクシー利用者の減少が予想されたため、これに併せて、従来の近距離乗り場(那覇市内)へタクシーからゆいレールへの利用者の転移が進んでいます。例えば、那覇空港においては、一日当たり数百台規模で利用者の減少が見られており、その他の駅周辺での移動でも相当程度の利用者がゆいレールに転移しているものと思われます。また、単純な転移のみならず、途中までゆいレールで移動した上でタクシーに乗り換えるという形態の移動の増加も見込まれています。

図 3

タクシーの近・中距離の範囲



沖縄県内には現在年間平均1万台のレンタカーが存在しており、主として観光客による利用が行われています。レンタカー事業者の大部分の営業所は現在、那覇空港や国際通りの周辺に存在しており、那覇空港や那覇市内のホテルと営業所との間をマイクロバス等で送迎するという形態で事業が行なわれています。最近、那覇市の天久新都心地区への出店が検討されているDFSの施設内に数百台規模のレンタカー駐車場と営業所を整備し、利用者は那覇空港からゆいレールでおもろまち駅まで移動

3 レンタカーの変化

間を短縮するためには3台同時乗車・発車が可能なように見直しが行われました。(図3、4) また、駅前広場にタクシープールが整備された赤嶺駅、小禄駅、古島駅においては入構契約制を採用し、苦情を発生させないこと等を条件として抽選の上契約した事業者のみが入構する仕組みが導入されています。

マイカーの変化 4

及び周辺2市1町）と遠距離乗り場（近距離地域以外）の区分を近中距離乗り場と新しい遠距離乗り場に改める見直しが実施されるとともに、従来は1台ずつ乗車・発車していたものを混雑時の乗車時

して来るという形態での事業が関係者により検討されています。仮にこれが実現した場合、那覇空港周辺の道路交通混雑の緩和や観光客の実質滞在時間の拡大等の効果が期待されます。

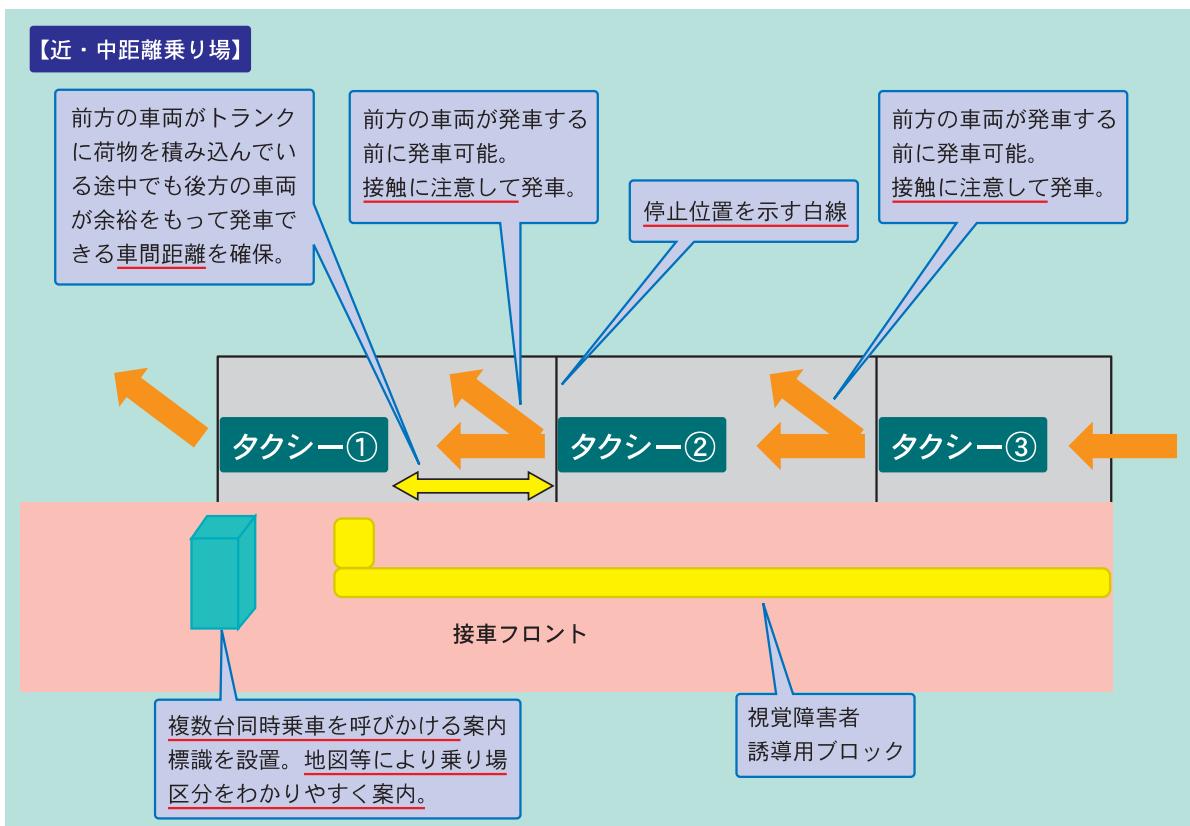
5 自転車の変化

沖縄県内においては、従来、夏場の強烈な暑さや盜難の多さ等を背景として通勤・通学に自転車があまり利用されていませんでした。が、ゆいレールの各駅に駐輪場が

多くの応募があり、関心の高さをうかがわせました。今後、ゆいレールとバス、タクシー、自転車等を組み合わせた移動形態が普及するに従い、マイカー利用の減少と共に伴う道路交通渋滞の緩和が期待されます。

ゆいレールの開業により、従来のマイカー利用者がゆいレールやゆいレールと他の公共交通の利用へと転移することも期待されています。例えば、小禄駅前に立地する大規模小売店舗と沖縄都市モノレール(株)が連携し、ゆいレール定期券と大規模小売店舗の商品券の購入者に対し平日昼間のマイカーの駐車を可能としている、

図4 3台同時乗車・同時発車



整備されたことから、本土と同様に自転車とゆいレールを組み合わせた形での通勤・通学スタイルが普及していくことが期待されていります。駅前に自転車店を開店する方が出たり、自転車レンタルの事業化の検討が開始されるなど、今後の動向が注目されます。