

SDGs の実現に向けた公共交通の利用促進  
令和3年度 地域公共交通シンポジウム in 沖縄  
【開催概要】

1. 基調講演

演題：沖縄の今後の公共交通のあり方や利用促進について

講演者：東京大学大学院新領域創成科学研究科 特任教授 中村 文彦

(講演概要)

- ・バスには即地性(地域性、近接性)、多様性、しぶとさといった DNA がある。
- ・都市において誰もがアクセスできる「場」づくりのために、公共交通は重要。
- ・路線バスとタクシー含む他の資源を総動員して、沖縄の公共交通を reliable(信頼できる), enjoyable(楽しめる), walkable(駅やバス停まで歩ける)に。
- ・公共交通の利用促進への取組として、ターゲットを絞った行動変容の促進(バスを利用しない人に無料体験してもらう等)や MaaS の活用などにより、「県民全員が1年に一度以上バスに乗ること」を提案。

2. 事例発表

**事例①** エコ通勤優良事業所認証制度について

発表者：公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団交通環境対策部 部長 圓山 博嗣

(報告概要)

- ・エコ通勤は、クルマから、徒歩や自転車・公共交通等の、環境に優しい通勤手段への転換を目指す取組。公共交通活性化や、環境負荷削減による気候変動緩和、健康増進、駐車場経費削減、渋滞対策等のメリットも期待できる。
- ・エコ通勤優良事業所認証制度は、エコ通勤に関する意識が高く、自主的かつ積極的に取組を推進している事業所を認証、登録し、広く国民に周知することでエコ通勤の利用促進を図るものである。

**事例②** 通勤における公共交通の利用促進について

発表者：SCSK サービスウェア株式会社 第三事業本部 第四事業部 事業部長 高見 勇一郎

(報告概要)

- ・フレックス勤務、公共交通費全額支給、公共交通を利用した通勤の呼びかけを実施。
- ・センターを移転した際、乗り換えや所定時間などのポスター貼付などを実施した結果、公共交通ではセンターへ「行けない」との回答は当初の 30%から 6%に減少。必要かつ適切な情報の提供により正しく公共交通の利便性を理解してもらえるという教訓を得た。

**事例③** 琉大周辺の交通問題を扱った円卓会議で感じた、別の課題？

発表者：琉球大学 人文社会学部 国際法政学科 2 年 比嘉 恒晴

(報告概要)

- ・琉大駐車場の有料化に関心を持ち、大学だけではなく、地域住民との対話や県全体の問題であることを認識し、「琉大駐車場の有料化により、周辺道路の渋滞は解消できるか」を地域円卓会議のテーマとして取り上げた。
- ・大学ではシェアサイクルやキャンパスバス実証実験の取組が実施されていたが、認知不足が感じられた。利害関係者同士の協力・対話で、課題を共有し問題に取り組むことが大切である。

### 3. パネルディスカッション

「公共交通の利用促進の機運醸成について～SDGsの観点から～」

モデレーター：琉球大学工学部工学科社会基盤デザインコース 准教授 神谷 大介

パネリスト：東京大学大学院新領域創成科学研究科 特任教授 中村 文彦

公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団 交通環境対策部 部長 圓山 博嗣

SCSK サービスウェア株式会社 第三事業本部 第四事業部 事業部長 高見 勇一郎

琉球大学人文社会学部国際法政学科 2年 比嘉 恒晴

琉球大学工学部工学科 4年 安部 弘祐

琉球大学国際地域創造学部 国際地域創造学科 3年 徳村 ハナ

(発言要旨)

【中村氏】

- ・路線バスとの共生を含めたコミュニティバスの運用策について、コミュニティバスの利用者と自治体双方での情報や課題の共有が第一である。県や市町村はコミュニティバスについて、実験レベルのものに対しても良いところを伸ばし、課題は解決するものとして前向きな評価をすることが必要である。コミュニティバスおよび路線バスは、どちらも住民の立場からみると残さねばならない交通手段である。SDGsの原則の一つである「誰ひとり取り残さない」環境を実現するために、双方が協力し、自家用車ではない移動を確保する必要がある。
- ・都市計画、交通計画の観点において、「人が集まる場所」と「都市中心部」を1時間に1本程度の間隔で接続する公共交通の運用は良い考えであるが、駐車場の設計やマイカー利用者などのバランスに配慮し、局所的な道路渋滞を生むリスクに注意しなければならない。基本的には都市計画、空間構成、施設の位置を工夫することで交通の受容を変化させ、バスを使いやすくすることはTOD(Transit Oriented Development)の一つといえる。ただし、拠点敷地内の動線計画は工夫が必要である。
- ・拠点となり得る駅や路線を定めて、集合住宅や他の施設を積極的に誘導する戦略性が必要である。沖縄県には使い勝手の良い路線がいくつかあり、その路線を維持するために沿線において取り組みをすると良い。
- ・公共交通の利用促進のためには、例えばバス路線上に学生の通学エリアがある際には、学生のアパートを率先して作り、価格のインセンティブを設ける等、誰にどう公共交通を利用してもらいたいのかという目的とともに、サービスやその対象を考えると良いと思う。

【圓山氏】

- ・沖縄は車中心の地方都市であり渋滞が問題となっているが、当財団が実施した企業アンケート調査によると、エコ通勤優良事業所認証制度を基にしたエコ通勤促進の取り組みにより、渋滞の解消に向かうので良い制度であるとの評価をいただいている。また、従業員の健康増進面で一定の効果が上がっており、会社の医療保険の削減や交通事故の削減にも寄与することで個々人の車両保険料等の削減にもつながる。
- ・エコ通勤は過度な自動車利用をやめ、環境に良い交通手段を適切に利用する方向へ導くモビリティ・マネジメントであり、SDGs実現に寄与するものである。また、短距離の移動時（いわゆる「ちょい乗り」）に車を利用することで発生するCO<sub>2</sub>の量は、長距離の場合に比べ数倍に膨れ上がることもあるため、短距離の移動は自転車や徒歩の移動に切り替えることも重要となる。
- ・公共交通の利用促進のためには、公共交通へアクセスするハードルを下げることが重要である。一度でも公共交通に乗ればそれまでの思い込みがなくなり、その利便性がわかるようになる。エコ通勤はその機会を醸成する一つのきっかけになると考えている。

【高見氏】

- ・公共交通の利用促進のためには交通費の全額支給やフレックス勤務などの制度面の整備が最低限必要である。交通費の全額支給は那覇市内の駐車場を確保するための金額より安くすみ、またこれらの制度を求人媒体等で記載することにより、応募者数が増えるため、企業の生産力につながるなどのインセンティブもある。加えて

育児をする世帯でも公共交通を利用し出勤できるよう、会社近くに保育所、社内に託児所を作るなどの環境整備が望ましい。

- ・企業のトップが従業員に対し、公共交通利用の意義を率先垂範して伝え、企業の文化として浸透させる取り組みも必要と思う。
- ・当社センターの移転に伴い実施したアンケートから、沖縄の路線バスではバスターミナルを挟んだ南北間において、実情を知らずに長距離移動の際には公共交通は不便であるという思い込みを持っている方も一定数いることがわかった。当社においては事例報告で述べたように、公共交通機関の実情を理解してもらうことによって利便性についての誤認が減り、公共交通を通勤に利用できるという回答者が増加した。他の住民に対しても同様に実情を理解してもらうことによって公共交通の利用を促進できると思う。

#### 【琉球大学生】

- ・公共交通の利用促進のためには学生含め、公共交通の利用促進に向けた意思決定の場に共に参加することが重要である。例えば大学から学生に増やしてほしい路線を聞くなどし、路線の改善を行政に働きかけてほしい。その際、大学全体のような大規模なものでなく、学部やサークル等小規模な組織と連携することも考え得る。
- ・アルバイト先が交通費を全額支給するなどの取り組みがあれば積極的な公共交通利用につながり得ると思う。
- ・公共交通がなくなった場合のイメージを広めるため、動画やドキュメンタリーなどのコンテンツを作成し、沖縄県民一人一人を対象に公表することで課題への取り組みを呼び掛けられるようになり得ると思う。

#### ○パネルディスカッション全体のまとめ【神谷氏】

- ・持続的な公共交通システムのキーワードである、「誰ひとり取り残さない」を実現するため、価値観と新技術を応用し対応していく社会の造成が課題である。「おじーおばー」の移動を支援するために公共交通を使う、といった訴えかけが必要ではないか。公共交通機関がなくなった社会イメージの発信や健康増進を絡めた公共交通の利用促進は解決のための一つの方法である。また、公共交通の結節点としての場や、公共交通の問題について話し合う場を設けることが必要である。
- ・公共交通を利用することは、例えば飲食店において駐車場が埋まっていた場合でも利用することを可能にするなどのメリットもある。分かりやすい目標として、「誰もが1年に1度は公共交通を使う」として、将来的にも移動手段の選択肢として残してもらう取り組みも考えられる。
- ・温暖化の影響を最も受けるのは島であるという観点から、沖縄という島やサンゴを守るメッセージを定期的に伝えていく仕組みづくりをしていけたらと思う。

