

# パネルディスカッション発言要旨

## 那覇バス(株)代表取締役社長 合田憲夫

### 【バス事業の現況】

- ・沖縄本島にはバス会社が4社あり、本土復帰時約1億人あった年間輸送人員が今は2,500万人と1/4にまで激減している。そういう中で、私ども那覇バスは、民事再生中の那覇交通という会社のバス事業を譲り受け、平成16年7月に開業致しました。
- ・平成15年8月のモノレールの開業もあり、以前の那覇バスの輸送人員からの減少はあるものの、当社の輸送人員は約700万人台で推移している。
- ・当社では、バスに対する信頼性というのが一番大事であると考え、モニター会議やバス・ロケーションシステムの導入、電子マネーでの支払システム導入などを行っている。

### 【公共交通としての責任について】

- ・時刻表等分かりづらいという状況も承知しており、それらに対応するためバス・ロケーションシステムの導入などを行っている。今後は、4社全部にこのシステムを行き渡らせようと、県の協議会が取り組んでいる。また、路線を絵や色で見やすくするなども、協議会の中で検討中である。

### 【国の支援について】

- ・一番困っているのは、新しいバス車両を買うことが出来ないということ。いろいろと補助を受けているモノレールの何分の1かでも支援していただければと思う。

### 【今後の公共交通について】

- ・鉄軌道が大動脈でバスは毛細血管の様なものだが、毛細血管なくして大動脈は動かないため、バスも大事にしていきたい。
- ・高校生だけでなく、小学生、中学生の通学にもバスを利用していただける様な社会になっていけばと思う。

## 沖縄都市モノレール(株)代表取締役社長

### 仲吉良次

### 【ゆいレールの現況】

- ・沖縄都市モノレールは、開業して今年で9年目を迎え、23年度の乗客数は約1,339万人で、毎月伸び率も良い。順調になった要因として、1日乗車券を24時間有効にしたこと、輸送力の向上のため平成22年4月に13編成にしたこと、モノレールの沿線の整備が大きく進んだことなどが挙げられる。今年度は、開業以来過去最高の乗客数が予想されます。

### 【公共交通としての責任について】

- ・バスとモノレールの繋ぎがうまくいっておらずご迷惑をおかけしている。



- ・バス・ロケーションシステムの普及は、私どもモノレールにとっても非常に望ましいシステムだと思っている。
- ・平成 19 年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行され、地域の公共交通機関は社会的インフラだという認識の下で国が責任をもって守っていく、あるいは再生させるということについて強い意志をもっていていると感じている。その結果、モノレールの浦添市延長についても国の強い支援をしていただくこととなっている。延長は 4.1km で石嶺、経塚、前田、浦西の第 1～第 4 駅を設定している。また、浦西駅は、高速道と結節し、1000 台規模の駐車場も併設する予定であり、中北部から来る客に大きな利便性を提供できると考えている。

#### 【今後の取り組み】

- ・浦添の延長と、きちんとした沖縄県の交通機関軸をつくることが大切である。

### 那覇市都市計画部副部長 上江洲喜紀

#### 【那覇市の交通状況及び取り組みについて】

- ・この 20 年間で路線バスが 1/4 乗客数が減少している一方で自家用車が 2 倍に増えている。
- ・さらに、那覇市の渋滞が、朝のピーク時で時速 14km の走行速度ということで、平成 17 年度時点で全国の県庁所在地の中でのワースト 1 位という不名誉な記録がある。
- ・このような状況の中で、那覇市は誰もが移動しやすいまちをつくることを基本目標として、那覇市交通基本計画を策定するとともに、那覇市の公共交通総合連携計画も策定して施策を進めている。
- ・特に現在力を入れている部分が交通に対する意識改革で、毎年 9 月にはモビリティウィーク &カーフリーデーというイベントを開催し、今年で 6 年目となる。

#### 【今後の公共交通について】

- ・現在のバス路線は、一部目的にあったルートが設定されていないという課題がある。できれば市外線は県で検討されている新たな公共交通を軸として、市内はコミュニティバスの様なフィーダー路線を交通事業者と検討しつつ、実証実験を進めながら、誰もが移動しやすいまちをつくりたい。
- ・基幹交通とフィーダーが連携して、公共交通で行きたい所へ行けるという街を目指していきたい。

### 福島大学特任准教授 吉田樹

#### 【公共交通の義務について】

- ・いつでもどこでもと追求したらマイカーには敵わないが、生活に必要な活動が車がなくてもそれなりにできる社会に変えていかなければならない。沖縄の場合は、バス路線を分かりやすくどう見せていくか、ということが 1 つの大きな課題だと思う。

#### 【公共交通と財源問題について】



- ・海外では、運賃の収入は半分で残りは公的支援という形式が多いが、日本では、黒字であれば補助はなく、ICの導入などもっと利用を円滑にするための取り組みが出来ない。
- ・公共交通の支援は、国土交通省だけでなく、経済産業省、総務省、農林水産省なども行っているため、どのような支援があるのかをしっかりと把握して有効に活用していただきたい。

#### 【沖縄の公共交通について】

- ・ネットワークを大事にしていきたい。バス路線は重要な資産でもあるため、きちんと守っていかなければならない。
- ・バス停付近では、使いたいけど使えないという人がたくさんいるように思われるので、その人々は潜在的な公共交通の客であるため、しっかりと現場を見て、ネットワークやダイヤに反映していくと、まだ伸びしろが出てくるのではないかという気がする。

### (コーディネーター)

#### 琉球大学工学部 環境建設工学科教授 堤純一郎

#### 【公共交通としての責任について】

- ・モノレールより路線数が圧倒的に多く、隅々まで行き渡っているバスは、やはり重要な機関であるが、情報があまり伝わっておらずバリアとなっている。
- ・時刻表や系統番号等の表示がバス停に一切無いハワイオアフ島のバスに比べれば沖縄のバスは決して悪くは無い。バスロケーションシステムも導入して進歩がうかがえるが、モノレールとの連携はうまくいっていない。

#### 【公共交通利用実態調査】

- ・長距離通学で自動車やバイクでの通学が認められない高校生等、公共交通を使わなければならない人がどの程度公共交通を利用しているかを調べたが、殆どがバス通学の高校がある一方で、8割近くの生徒が両親等による車送迎となっている高校があった。
- ・バス通学が殆どの学校では目の前にバス停があり、もう一方の学校はバス停が目立たないところにあった。

#### 【終わりに】

- ・今日お越し頂いた皆さんにも公共交通に対してたくさんの思い入れや意見があると思う、このようなことを言える場をつくるのが大事であると感じる。
- ・自治体において協議会が開かれるが、これがオープンになって皆様の声が届くような体制をまず作って頂ければということを持って結論としたいと思う。

