

# 沖縄本島南部地域における公共交通システムとまちづくり

～ 本島南部地域における持続可能な公共交通システムの構築を目指して ～

## 講演録

日時：平成28年12月27日（火）13:30～17:00（開場13:00）

場所：豊見城市立中央公民館大ホール

主催：島尻地域振興開発推進協議会、豊見城市

支援団体：南部市町村会、南部広域市町村圏事務組合、一般財団法人南部振興会、南部地区市町村議会  
議長会、南部地区商工会連絡協議会、南部地区女性連合会、南部地区老人クラブ連合会

# 沖縄本島南部地域における公共交通システムとまちづくり

～ 本島南部地域における持続可能な公共交通システムの構築を目指して ～

## 開催趣旨

沖縄本島南部地域には、豊かな自然環境と貴重な歴史・文化財が多く分布しており、沖縄戦跡国定公園をはじめとする平和学習の場、近年では文化や癒しをテーマとした観光スポットとしても人気を集め、沖縄観光振興の一翼を担っている。一方、本地域は主要幹線道路沿線を中心に急速な都市化も進んでおり、増加する観光交通に加えて那覇都市圏との通勤・物流など自動車交通の集中による渋滞が社会問題となっている。

これらを背景に、近年では地域住民の利便性や観光客の満足度向上、円滑な物流ネットワークなどの実現に向け、交通渋滞に影響されない「持続可能な公共交通システムの構築」を求める声が高まりつつある。

本シンポジウムは「沖縄本島南部地域における公共交通システムとまちづくり」をテーマに、行政をはじめ公共交通計画の専門家、各種産業界、利用者等の代表者との意見交換により議論を深め、合わせてそれを発信することで「本地域における持続可能な公共交通システムの構築」の実現に向けた機運を高めていく事を目指すものである。

## 講演録 目次

主催者挨拶	-----	1
古謝 景春 (島尻地域振興開発推進協議会長)		
基調講演Ⅰ	-----	2
「持続可能な公共交通システムの構築を目指して」		
鈴木 文彦 (交通ジャーナリスト)		
基調講演Ⅱ	-----	14
「琉球王国に学ぶ成長戦略と交通の未来」 ～島尻地域の明日を考える～		
槌谷 裕司 (内閣府沖縄振興局長)		
パネルディスカッション	-----	20
コーディネーター	前泊 博盛 (沖縄国際大学大学院教授)	
パネリスト	古謝 景春 (南城市長・島尻地域振興開発推進協議会長)	
	淵辺 美紀 (百名伽藍オーナー兼総支配人)	
	大谷 健太郎 (名桜大学上級准教授)	
	仲本 薫 (南部に鉄道を走らせる八重瀬の会 事務局長)	
コメンテーター	槌谷 裕司 (内閣府沖縄振興局長)	
	鈴木 文彦 (交通ジャーナリスト)	

司会・進行： 神谷 和男 (島尻地域振興開発推進協議会事務局長)

## 主催者挨拶



島尻地域振興開発推進協議会長

こじや けいゆん  
古謝 景春

「沖縄本島南部における公共交通システムとまちづくりシンポジウム」を開催するにあたり、一言ごあいさつを申し上げます。

沖縄本島南部地域には、豊かな自然環境と貴重な歴史・文化財が多く分布しており、沖縄戦跡国立公園をはじめとする平和学習の場、近年では世界文化遺産の斎場御嶽や癒しをテーマとした観光スポットとしても人気を集め、沖縄観光振興の一翼を担っておりますが、一方、本地域は主要幹線道路沿線を中心に急速な都市化も進んでおり、増加する観光交通に加えて那覇都市圏との通勤・物流など自動車交通の集中による渋滞が社会問題となっている地域であります。

これらを背景に、近年では地域住民の利便性や観光客の満足度向上、円滑な物流ネットワークなどの実現に向け、交通渋滞に影響されない「持続可能な公共交通システムの構築」を求める声が高まりつつある中、本シンポジウムは「沖縄本島南部地域における公共交通システムとまちづくり」をテーマに、行政をはじめ公共交通計画の専門家、各種産業界、利用者等の代表者との意見交換により議論を深め、合わせてそれを発信することで「本地域における持続可能な公共交通システムの構築」の実現に向けた機運を高めていく事を目的として開催致します。

本日、ご参会の関係者の皆様におかれましては、本シンポジウムの趣旨をご理解いただき、沖縄本島

南部における公共交通システムとまちづくりの一端となることを願い、今後とも本会へのご支援と、ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

結びになりましたが、このシンポジウムへの出席を快諾いただきました内閣府沖縄振興局長樋谷裕司様、交通ジャーナリストの鈴木文彦様、パネリストの先生方に厚く御礼を申し上げますとともに、ご参集いただきました皆様のますますのご健勝と今後のご活躍をお祈りいたしまして、挨拶とさせていただきます。



## 基調講演 I

### 「持続可能な公共交通システムの構築を目指して」



交通ジャーナリスト

すずき ふみひろ  
鈴木 文彦

#### 講師プロフィール

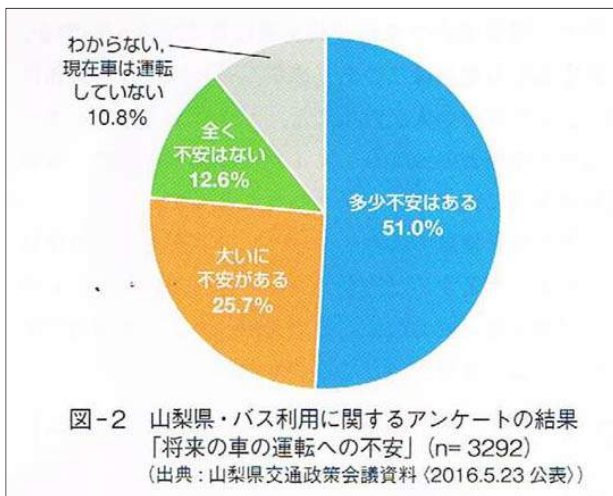
1956年（昭和31年）山梨県出身。東北大学理学部を経て、東京学芸大学大学院（地理学）を修了。フリーの交通ジャーナリストとして雑誌『鉄道ジャーナル』などにレギュラーとして執筆するほか、「運輸と経済」「バスジャパン・ハンドブック」「JAMAGAZINE」などにバス・鉄道に関する論文・取材記事多数。近年は地方自治体やバス事業者におけるアドバイザーや講演活動も行なうほか、国土交通省の運輸関連の委員会委員も務める。NPO法人日本バス文化保存振興委員会副理事長。著書に『新版・高速バス大百科』『新版 日本バス年代記』『路線バスの現在・未来』『バス車両の進化を辿る』『デマンド交通とタクシー活用—その計画策定と運行と評価』『日本のバス—100余年のあゆみとこれから』ほか。

本日は、沖縄本島南部地域をどう評価するかといったことよりも、考え方として公共交通が今どんな位置付けにあり、これからどう考えていく必要があるのか、全国的な視野も含めながらお話をさせていただきます。

公共交通が大切であるということは色々な所で言われています。特に高齢化が進んでいる今、公共交通の役割が大きくなるであろうことは皆さんもご存じだろうと思います。しかし、日本の交通機関分担率を見ますと、明らかにマイカーを使っている方が主流になっております。日常交通の分担率は全国的に見てもいわゆる三大都市圏と呼ばれる地域を除けば、大体8割の方がマイカーで移動しているといった状況であります。では、そういった状況の中で公共交通を本気で考えなければならない、その背景はどこにあるのかという所から少しお話をしていきたいと思えます。

特に近年、大きく問題になっていることが幾つかございます。その1つは、報道等でも皆さんご存知だと思いますが、高齢ドライバーによる事故が非常に増えているのです。アクセルとブレーキの踏み間違いといった判断の問題など原因は色々あるわけですが、事故件数だけを見ると若年層が多く、年齢を重ねるに従って減っていき、また高齢者になると増えていくといった感じなのですけれども、事故そのものの重大性を見ると、高齢者による事故が深刻であろうという状況であります。しかし、一口に高齢者といっても実際には個人差が大きいことは事実ですので、今のところは基本的に本人の意思を尊重した形で免許を更新するといった制度でずっと続けられてきています。高齢者の講習制度はありますが、実際に体験した人から聞いてみるとかなり危なっかしい運転をしても「気を付けて運転して下さいね」と言われて判子を押されるそうです。この状態が今後もしも続くようであれば、恐らく後は高齢者の免許の継続基準自体がかなり厳しくなっていくであろうと予想が立てられます。ただ、運転を辞めたとき今の行動、生活をそのまま継続できるかということ、非常に厳しいものがあります。どこでも聞かれる話ですけれども「車がなければ生活できない」そう言われるとそれ以上の強制が今のところは出来ない状況にあります。そういう意味でも、今後も高齢ドライバーの事故が続き、高齢者の免許更新が厳しくなると

すれば、やはり免許を返納して頂いた後の生活の移動手段として、公共交通のあり方をきちんと考えていく必要があると思われます。



では、高齢ドライバーの方々はどう思っているのかということですが、私が関わっております山梨県で行っている交通政策会議というものがあまして、そこで県民に対して行った調査の1項目です。今、車を運転している人に「将来車を運転し続けることについてどう思うか」を問いかけたものです。これを見て頂ければ分かる通り、4人に3人が「多少不安はある」または「大いに不安がある」という答えを出しています。同じような調査を10年程前に山梨県で行っているのですが、そのときの数値を足すと半分ぐらい、つまり2人に1人ぐらいが運転に多少不安を持っているということです。やはり高齢化が進展していく中で、将来の運転に不安を持っている人の比率がかなり高くなっていることが見て取れます。高齢者の方と直接お話をすると、色々な声が出てきます。「運転を辞めたい」「控えたい」と思っている高齢者の方は結構いて、少なくとも「長い距離を運転したくない」あるいは「高速道路には乗りたくない」「混雑している街中あるいは複雑な道路を通りたくない」「夜間運転したくない」こういった思いを持っている方はそれなりにいらっしゃいます。一方で、かなり自信を持って「俺は運転を続けるんだ」という方も勿論いるのですけれども、そういう方に限って家族の方に話を聞いてみると、お父さんには「早く辞めてもらいたい」という答えの方が多かったです。いずれにしても、将来的なことを考えたときに、やはり高齢者がずっと車を運転し続けることに対しては、社会的にも、あるい

は高齢者自身も不安を持っているということは事実かと思えます。そういう意味で、今のマイカー依存社会というのは無理の上に成り立っている、ということも事実であろうと思えます。ただ、非常に大きな問題は5年後10年後の公共交通への期待は大きいのですが、ここで運転が不安だと述べている人も、今すぐ運転を辞めるわけではないということです。しばらくは車に乗り続けるつもりでいるのです。このあたりに言わばギャップがありまして、ここが大きな問題になりそうと言えます。

その他にもマイカー社会の中で、多くの送迎という行動があります。学校へも親が子供を送迎しているケースがあります。それから高齢者を病院や買い物に送迎するといった動きもあります。これは一見送迎によって、移動というものは成り立っているように見えるのですが、送迎というものはする人にとっても労力的な負担がありますし、一方してもらう方も、子供が親に送迎してもらう分にはあまり負担を感じないかもしれませんが、少なくとも高齢者の方が家族や近所の方に送り迎えをしてもらうというのは、精神的なものを含めて負担があります。そういうことを考えると、やはり送迎で一見成り立っているようでも、ここには課題がありそうだと思います。また、地方の場合は、送迎をする人自身が高齢者になっている場合が多いことがわかります。私が仕事で関わっております山口県山口市にて、今から10年程前に高齢の方と色々お話をしたとき、ある60代半ばくらいの方が「今は自分が70代、80代の方を病院に送り迎えしているのだけど、あと10年経ったら俺の面倒は誰が見てくれるのかな」と言っていたのが非常に印象的でした。地方の人口構成を見ると、その次の世代というのが非常に少なくなるわけです。あれから10年経って、実は来年から山口市でもう一度実態調査をすることになるので、その人にまた会えないかなと思っています。この様に、今は高齢者が高齢者を送迎しているという実態があります。老老介護なんて言葉もありますが、老老送迎をやっているような状況です。したがって、この後10年くらい先の時点を考えると、送迎をする担い手がない、ということになりかねません。

また、そういう意味では自分の意思で動ける公共交通の大切さというものは勿論あるのですが、一方

でマイカー社会に合わせて地域の構造もかなり変化しています。例えば、車に合わせて大きな駐車場を用意できるようなところに病院が移転したり、新たな集客施設ができる、といったような形の中で人の動きというものもかなり変わってきています。しかも、いわば少数分散型というような人の動きになりつつある中で、これを公共交通で全てカバーすることが出来るかという、これもまた非常に難しい面があります。

それから、これは地方都市で課題になりつつあるのですけれど、マイカーを皆が使っている中で、そのマイカーの使いやすさ自体に影響が出そうなのが、ガソリンスタンドの経営が成り立ちにくくなっているという状況です。これは人口減少によって需要が減っていることに加えて、車の燃費が向上したことによって、ガソリンを入れる機会が少なくなるというようなことで、特に個人経営のガソリンスタンドが成り立たなくなってきました。また地下燃料タンクの改修などといったこともあって、既に高齢になっている経営者はこれを機にスタンドを辞めるといった傾向が全国的に出ています。今後、恐らく地方では、大規模なセルフスタンドに集約されて、町場のガソリンスタンドがどんどん消えていく状況が各地で出てくる可能性があります。そうすると車も決してそれほど使いやすいものではなくなってくる可能性もあるわけです。

根本的にはその背景には少子高齢社会の進行というものがあるわけですが、かつては高齢化というものは地方の課題という風に捉えられていたのですが、今では都市部でもかなり高齢化が進んでいます。大体1980年代ぐらいまでに開発された住宅団地というのは、その団地やニュータウン自体の高齢化が進むような状況にあります。しかも、それが開発された頃には分からなかったこととして、特に坂道、沖縄も結構起伏の大きい地域ですけれども、その坂道の上に作られた住宅団地などがかなり多い中で、坂道や階段、それからアクセスに非常に狭隘な道路といったものが、高齢化が進んでくると見えてくるという状況にあります。それから、坂道のところでは自転車の普及率はそれほど高くないとはいえ、自転車に乗っている人も段々高齢になると怖くて乗れない、というような道路環境であったりするわけです。これらは全国的な傾向であるの

ですけれど、沖縄県の場合は比較的全国の中で高齢化率の進行は下位の方ですし、出生率もかなり高い方ですから、実感としては、私の関わっている中国地方や東北地方に比べるとまだ良い方だろうとは思っています。しかし、将来的なことを考えると少子高齢化、人口減少というのは確実に全国的にやってくる話です。そういったときの交通の在り方というのはこれから真剣に考えなければならない状況が来るであろうということです。

その一方で、これまでのスタイルの公共交通に色々な面で限界が来ているのも事実です。少子高齢化が進むと通勤利用というものがごそっと減ってきます。いわゆる通勤利用者層がリタイアをする、それから少子化によって登校生が減少するといったことによりまして、これまで鉄道やバス等が一番得意としていた大量集約輸送というものの必然性がなくなってきているという状況があります。今、鉄道の事業などでも伸びているのは首都圏だけで、京阪神、大阪近辺の鉄道などでも需要が減少してきている状況があり、全国的に見るとバス路線などはそれによって経営が悪化し路線バスの廃止、縮小の動きが出ています。また、このところマスコミでも話題になっていますが、鉄道も北海道だとか中国地方などで廃止、もしくは廃止の計画が相次いでいるというような状況にあります。そういう意味で言いますと、地方のバスや鉄道というものは何時無くなってもおかしくないといった状況にあり、この状況は今ままではなかなか変え難い状況にあります。先程言いました様にマイカーの普及によって人の行動範囲、生活行動の範囲が拡大し、これを全て公共交通でカバーすることは不可能です。毎日マイカーを使用している利用者に、毎日バスや鉄道に切り替えて下さいといってもこれはなかなか無理な話なのです。それで、そういった細かなニーズを拾っていかないと、本当に小規模な移動ニーズをどうカバーしていくかという話になっていきます。そうすると、これまでは大量集約輸送を行ってきたバスでは限界を超えた輸送をしなければならない部分も出てくる、という狭間にある時期だということも言えるかと思えます。

また、近年の乗合いバスの大きな課題として、燃料費が上昇したことによって、コストがかなり上がってきている状況があります。かつては路線バスを

維持しようとしたときに、路線バスそのものが赤字でも貸し切りバスや高速バスといったものでカバーするという事は、かなりやってきたことです。しかし、これがそれぞれの利益が縮小してきたことによって思うようにいかない。その様な中で、老朽化した車両の更新が出来なかったり、新車を買おうとしても、バリアフリーや環境対応など色々なことを考えなければならず、新車の購入価格も高騰している状況もあります。



実は、沖縄でも一時期非常に多くの中古車を首都圏や京阪神から持ってきて、それでバス車両を代替していた時期があるのですが、現在はこの中古車も全国的に需要が大きくなり、価格が高騰するといった状況の中にあります。こういった状況下で、ある程度の利用があっても採算が取れない状況になり、廃止せざるを得ない路線が出てきたり、あるいは残っている路線も行政からの委託といった形で何とか残すといったことが地方の実態であります。

それに加えて、ここ10年くらい非常に大きな課題になってきたのが、人が足りないという問題です。現在、バス業界の中で一番の課題と言ってもいい程の話なのですが、乗務員が足りないということは、新たな需要が発生し、そこにバス路線を走らせたいと思っても、どこか他を辞めないと新しいことが出来ないというような状況が来ている。それが実態であります。

この写真は、沖縄のバスが中古車で車両更新をしてきた時期の一例なのですが、沖縄の交通が大きく変わったのは昭和53年の交通方式の変更のときからです。730（ナナサンマル）といわれるこのときに、沖縄のバスは全て入れ替えをしました。そのときには車両の購入に関しては国が全て費用を見てく

れましたので、事業としては全く問題なく車を入れ替えるという形だったのですが、一斉に入れ替えたということは、相当な台数の新車のバスをここで抱えることとなったわけです。



当然このときの新車というのは年数が経てば同じように老朽化をしていきます。それで、これを代替しようとした時に沖縄のバスの経営状況というのは大きく悪化をしていきました。730の交通方式の変更というものはバスだけではなく、日本の左側通行型の中古乗用車が大量に流れ込んだ時期でもありますので、この時期を境にマイカーは加速度的に増え、逆にバスの乗客数は加速度的に減少するというような状況を生んだわけです。

こういう中で、皆さんご承知のように本島に4社あるバス事業者のうち3社が経営破綻をし、法廷での再建であったり何らかの形を経て現在に繋がっていくわけです。近年は一番右肩下がりの酷かった時期に比べますと、だいぶ状況は変わりつつあり、経営再建をしたことによって、例えばサービス提供の仕方であったり、現場の対応の仕方であったり、そういったものがプラスに動いた面もあります。私が最初に沖縄に来たのは10年程前ですが、その頃に乘ったバスと、今のバスとを比べますとやはりだいぶ変わってきているという印象はあります。

そういったことの他に、地域の事情の変化であったり、業界の変化、国の規制が変わったことなどもあって、新たなバス事業者が出てきたり、ローカルな小型のバスが新たに走るようになったりといった変化も出てきています。更に、ここ2年程で県の多大なバックアップによって沖縄のバスは急速に車両が新しくなっております。那覇市内辺りですと、かつては本当に中古のバスしか見られなかったところ

が、今では3台に1台くらいの割合で新しいバスが走っている状況になってきました。おそらくこれだけ大きな車両変革があったケースというのは、ここ10年くらいの間で他にはないと思います。また、各地域では小型バスを使ったコミュニティバスや市内循環バスが走っているなど、色々な変革が見られるという意味ではプラスの方向に変わりつつある面はあると思いますが、まだまだ古いものを引きずっている部分も見られますので、沖縄のバスの変革もこれから色々考えていかなければならない部分があると思います。

そのあたり、もう少し公共交通が抱える直近の課題というのを見ていきたいと思いますが、先程申しましたように今非常に大きな問題はドライバーが不足しているということと、ドライバー自身が高齢化をしているという問題があります。あるバス業者に聞きますと、インフルエンザが流行するなどまとまって運転手が休みを取った場合、もうダイヤが回らなくなる。なのでインフルエンザの兆候が見られた場合は「もう会社には来な」という話が出るくらいギリギリの状態で行っているということです。先程も申しましたように、何か新たな需要が出来ても、あるいは国の交通網形成計画のような形で、色々な提案がなされたとしても、どこかを減らさなければ出来ないという現実もあるということです。

それから、例えばタクシー会社がスクールバスを請け負ってやっているような場合、スクールバスを運転している時間はタクシーが出せないといった問題を抱えている地域も増えています。特に小さなタクシー会社というのは経営者の高齢化であったり、運転者が高齢化していることによって、地方の事業所から撤退をする傾向にあります。本当にタクシードライバーの高齢化は深刻な問題になっていまして、退職補充が効かない。経営者も高齢化している中で後継者がいないといったことから、大手のタクシー事業所などでも地方の事業所から削っていく、または全くタクシー事業を廃止してしまうというケースも各地で出てきています。それこそ事業所が廃止された集落では、最寄りのタクシー事業所から30キロ40キロ離れていることもあり、タクシーを呼んでも一時間くらいしなないと来ない、といった地域も少なからずあるという実態があります。タクシーというのはいわば最後の交通手段ですので、タクシー

がなくなってしまうといざという時の移動が出来ないといったこともあり、本当はきちんと地域のタクシーをなくさないような取り組みもこれから必要になってくるのではないかと考えております。それでもバスやタクシー事業が無理だという地域については、国の特別許可を得て自家用車で有償運送をするという手法もあるのですが、それも実際には地域に高齢者しかおらず、やってみただけけれど運転する人も高齢者ばかりだから続けられなかったといったような問題も出てきています。

さらに、全国で学校統廃合などが進んだことからスクールバスの数が非常に増えています。小中学校、私立などでは高校大学などでもスクールバスを持って送迎をしているわけですが、運転するのは元バス会社の方であったり、一旦リタイアをされた方を再雇用しているケースが殆どです。ですから、スクールバスを運転している人はほぼ「おじいちゃん」なのです。これだけスクールバスが増えてきて、現在は何とかドライバーをかき集めているところなのです。まもなく団塊の世代は70代へと入りますが、人を乗せて責任をもって運転できる年齢には限界があります。恐らくプロドライバーであれば大体70歳前後のところで限界を感じて自分から辞められる方が多い。そういう状況を考えますと、間違いなくここ1~2年の内にこれだけ増えたスクールバスの運転者がいなくなるという状況が確実に出てくるだろうと言わざるをえません。私はスクールバス問題について全国的に警鐘を鳴らしているところなのですが、やはり一体どうするのかについて考えていかなければなりません。



その他にも様々な移動手段はあります。例えば地域と病院を結ぶ送迎の車、そして病院が用意した通



院バス、学校がバス事業者に委託をして運行しているスクールバス、大学や各種学校が自分のバスで行っている送迎バス、あるいは企業の送迎バスなど様々な移動手段というものがあります。そして、それぞれに人材とコストをかけて運行しているのですが、現状の高齢化の状況などを考えますと、それぞれ並列して維持することがはたして可能なのか、瀬戸際に来ていると思って頂いて良いかと思えます。

それでは、そういった将来の不安に対して今何をすべきかといった話ですが、まずは公共交通というものに対する意識を変えていく必要があるかと思えます。公共交通というのは、過去日本の場合は民間企業あるいは国営、公営であってもいわゆる独立した事業体が採算ベースでやってきた歴史が長いものですから、あまりそこに行政や住民などが関わるのがなくこれまでやってきました。ですから、バスはバス会社が走らせるものだと思っていて、その時代が今も変わっていないところがあります。

しかし、これからの状況を考えてときに、誰もが自分の意思で移動できる、そのことがやはり住みやすい町ということに繋がっていくという観点からすると、それに対して公共交通の果たす役割は大きいわけです。免許返納者の移動手段としては、いわば最後の移動手段でもあるということからすると、生活を支える、命を支えるライフラインという面も持っているということです。

それともう1つは、ついつい公共交通の話題になると高齢者がクローズアップされるのですが、やはり子育て世代の人達がきちんと移動が出来る、このことが地域にとっても非常に重要なことであろうと思っています。そういう観点から全体を見渡したときに、公共交通は地域社会のインフラ的な意味合いを持っているのだらうと思えます。そして公共交通を使って町に人が集まる、そして歩くといったことが地域の賑わいに繋がり、豊かな街作りになっていくのだと思えます。

しかし、確かにマイカーに比べると公共交通は不便な面は多々あります。多少の不便がどのくらいの不便かは人によって感じ方は違うかもしれませんが、多少の不便を健康増進と割り切れば、マイカーを使わなくても出来る移動はあるはずなのです。先程も言いましたように全ての移動をマイカーから公共交通に切り替えてくれと言ってもそれは無理な話です。

けれどもマイカーを使わなくても、出来る移動というものも一方ではあるはずで、これを公共交通に切り替えることである意味では健康増進にも繋がるといえます。私は東京近辺に住んでいますから、マイカーをあまり使わなくても移動が出来ます。皆さんも多分、例えば東京の人や大都市圏の人と話をするとよく話題になると思います。「東京の方がよっぽど歩いているよね」と。確かに、我々東京近辺に住んでいる者は駅を乗り換えるだけでも1キロ歩いたりします。駅まで、バス停まで、バスから鉄道に乗り換え、鉄道の間で乗り換え、こういった移動を考えると1日の中で2~3キロは普通に歩いています。それを考えると、沖縄の皆さんはマイカーで動くことが当たり前になっていて、100~200メートル先のコンビニでも車で行くような習慣がついておられるのではないかと思います。健康増進ということを考えると、マイカーでなくても動ける時には公共交通を使うことによって歩く機会を設けるのも1つの在り方だろうと思えます。

21  
2018/02/27

## (2) 取り組みのポイントとめざすところ

### 3つのポイント

- ・ 交通は「ネットワーク」を構成して初めて機能する
- ・ 地域に最も適した交通モードを張りつける
- ・ 住民参加~みんなが当事者

**そして最も大切なこと=将来に持続できる公共交通**

- ・ “バスはバス会社が走らせるもの”からの脱却
- ・ 必要なものなら地域のみんなでできることを考え実行し、責任分担する~単なる要望から自ら動き考え提案する住民へ
- ・ 行政・住民・交通事業者の協働~意見交換の場と繰り返す議論~信頼関係の構築

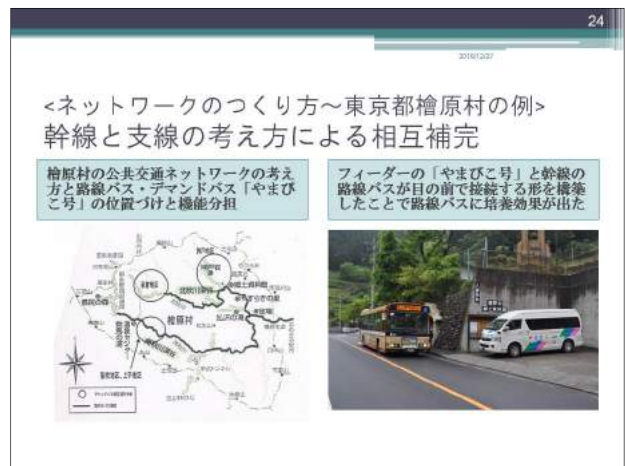
社会的なインフラとして公共交通を見たとき、今後どのような取り組みが必要なのかちょっと整理したものをお見せしておきたいと思えます。私は3つのポイントがあると思っていて、1つは「交通をきちんとネットワークとして繋いでいく」ということだと思えます。それからもう1つは「地域に最も適した交通モードを張り付ける」こと。全てを同じ形のバスでやるという時代はもう続かないでしょう。一方で、何でもかんでも小さな交通手段に切り替えれば上手くいくかというところもそういうものでもない。地域に最も適した交通モードをきちんと議論して張り付けていくということが必要でしょう。それからもう1つは「地域に住んでいる住民が当事者として

公共交通の在り方に関わっていく」ことが必要であると思います。そういうことを前提に、最も大切なことは「将来も続けられる公共交通を作っていく」ことだろうと思います。先程申し上げたように、今なんとかなったとしても10年後まで続けられないような仕組みを作ってしまうと、結局はまた同じことを繰り返さなければならない。やはり、続けられる方法を今考えていかないと一番必要になったときに公共交通は全て無くなっているということになりかねません。そういう意味では、まずバスはバス会社が走らせるものだという考え方から脱却し、本当に必要なものがどういふものか、地域の皆が出来ることを考え責任も分担するなど、自ら動いて考える、あるいは提案をするといった形へ変革することが必要だと思われます。

そして「行政と住民と交通事業者の協働」これは協働と一言で言っても非常に難しい面はあります。ですから、今までのように提案を言い合うだけでは多分進展はないと思います。むしろ、その意見交換の場をきちんと作って繰り返し意見交換を行うことと、それぞれの本音で話をする。そういうことを繰り返すことによって3者の間に信頼関係が生まれ、その結果全国の交通先進事例が生まれていると、これは確信をもって言えることです。

では、交通ネットワークをいかに形成するか、そしてそのネットワーク形成のための結節点をどうやって作っていくかという話をさせて頂きたいと思ひます。ネットワーク作りというのは、地域によって色々適性がありますので一概にこういうものとは言えるものではないのですが、やはり基本的な考え方というものはあって、地域の基幹となるいわゆる幹線をしっかりと位置付けて、これを柱として育てていくという考え方があります。そして幹線と支線を接続させて、トータルとして効率的で利便性の高い交通ネットワークを作っていくという考え方。つまり幹線を幹とし支線を枝とします。そして地域の中の生活交通というものがあります。これは、きめ細かさや地域のニーズに直結したサービスが必要とされるツールです。それを葉っぱだとすると、これらが有機的に結合することで1本の太木が育っていくといった考え方になると思ひます。

具体的にはどんなことが考えられるか、判りやすい事例として東京都の山奥にある檜原村があります。



東京都のイメージとはかけ離れた村ですが、基本的にこの村には鉄道が来ておりませんので、鉄道が来ている隣町駅からのバスが基幹ルートになります。2ルートありますが、この基幹ルートの中に大体7割くらいの住民がおり、そこから外れた地域に住んでいる約3割の人はその地域内を回る乗合タクシーでカバーしています。このデマンドの乗合タクシーを使って、各基幹ルートのバス路線と接続をさせることでネットワーク形成をし、最終的に皆が村の中心や隣町の駅へ出向くことができ、同様の利便性が確保できるような仕組みを作っています。勿論、この乗合タクシーを走らせ始めたときは、この乗合タクシーがそのまま目的地へ行ってくれないのかというような声はありました。しかし、それをやってしまうとサービスを十分に提供するために台数を増やさなければならなくなり非常にコストがかさむ。更に基幹バスと同じところを走るとなると、今度は基幹バスの利用が分散され、基幹バスを減らさなければならないといった話になっていきます。ですから予め役割分担をし、きちんと接続をさせることによってネットワークを構築したいのだ、ということに住民にも理解してもらおう。そして理解をしてもらう為にも結節をさせるということは大切です。

例えば、この檜原村でやっていることは乗合タクシーが基幹バスのダイヤに合わせて山から下ってきます。そして、大体基幹バスが来る4～5分前くらいにこの乗合タクシーが到着するようになっていきます。ただ、普通ならここで乗合タクシーからお客さんを下ろして、後は基幹バスに乗って下さいねと言ったどこかへ行ってしまう形が多いと思うのですが、ここでは必ずこの乗合タクシーは基幹バスが到着するまで待っています。雨が降ったり雪が降ったりす

れば、どうぞ乗合タクシーの中で待っていて下さいと呼びかけ、基幹バスが来たら目の前で乗り換えてもらうようにしています。その結果「目の前で接続をする」安心感を作ったことによって、この乗合タクシーに乗り、基幹交通のバスに乗り換えて町に出る生活パターンが、この地域の特に高齢者の方の生活のリズムになってきました。そのことによって、基幹バスの利用者はパーセンテージにすれば3%や4%といった僅かなものですが、それでも地方バスには珍しく利用者が増える、といった効果が出ています。ですからネットワークというのは上手に作れば機能します。しかし、それは地域に合わせてやらないといけないので、この方式が絶対にどこでも通用するかという必ずしもそうではないわけですが、交通結節点を上手に作っていくことによって、そこに周辺地域から人に集まってもらい、そこから町までは基幹交通で運ぶといったような仕組みは全国で色々な試みが行われています。

盛岡市は新しく良い場所にターミナルを作ったケースです。この場合は結節点を作ったことによって最初は何もない接続するのに適したというだけの場所にバスが集まり人が乗り換える、その結果人がウロウロしているということが判ったものから、隣にコンビニ、ファッションセンターしまむらという郊外店が立地することで、新たな拠点に育ちつつあるというようなケースです。他にも、既存のコンビニを結節点とすることで基幹バスとローカルのバスを接続させるという、コンビニを活用した事例であったり、あるいは都市部ではバスの駅として比較的大きなバス停にコンビニや色々な施設を併設した拠点を作る、というような事例が色々考えられて実行に移されています。

この他の例ですと、例えば大きな病院の玄関前や、あるいは道の駅を活用するなど色々なことが考えられていて、それぞれロケーションさえ選べば、そこでの乗り換え、乗り継ぎによって移動するというのがパターンになってくる場合が数多くあります。

また、ご存じだと思いますが一定の場所に駐車場を設けて、そこから先の都心まではバスを使ってもらってパークアンドライド、それと同じように自転車を結節させるサイクルアンドライドがありますが、この場所だと乗り換え、乗り継ぎの方が便利、あるいは安い早いなど、場所を上手に選ぶことによって

はじめて機能を発揮するものであります。



こちらは新潟のバスなのですが、新潟の都心へ行くにはここで高速バスに乗り換えた方が渋滞にも巻き込まれなくて済むし、しかも高速代を払わなくて済むので割安なものですから、大体300台から400台がここに車を止めてバスに乗り換えるといった行動を取っています。これはもう場所次第と言えます。

もうひとつ、交通ネットワークを比較的上手に作っている事例として、台湾のカオシュン市（高雄市）の事例をお話しておきたいと思いますが、カオシュンには地下鉄、LRT、バス、それから小型バスなど様々な公共交通があるのですが、かつてはそれぞれがバラバラでした。これを、公共交通はカオシュン市の重要政策と位置づけ、現在は公共交通の全体像をカオシュン市の交通局という部署がトータルでデザインして作っています。そうすることで、鉄道、地下鉄、LRT、あるいはバス、ミニバスなどを効果的に配置し結節させることで、都市圏の人達が市内で必要なところに行くのに大体30分で行けるようにしよう、といった目標を立ててネットワークを構築しています。ですから、バス路線も基本的に交通局がネットワークを決め、それぞれのルート運行については入札で民間会社が入ります。また、入札では公共投資という観点から市が資金的な支援をしています。例えば、電気バスを導入するとか、バリアフリー化率をこれだけにするとか、新たな効果的なサービスを行うという事業者に対しては多くの支援が回るような仕組みを作っていて、そのことが入札する事業者にとってもインセンティブに繋がっています。また、全体像を踏まえて実施されますから、例えば駅の改札を出たところでどのバス路線が何分に出るといったような情報が予め提示される

といったようなことが可能になっています。そしてLRTも一部の地域で走っていますが、実はまだ完成したわけではなく、市南部を環状する形で計画をされているうちの3分の1程度が完成している状況です。元々は貨物線の路線を活用して比較的低価格で建設をしています。これが完成した暁には15キロ程の基幹ルートになるのですが、これが走る地域はまだ公共交通で移動することにあまり慣れていない地域で、マイカーやバイクで通勤をする人が非常に多い地域です。そこで、部分開通をテストケースとして位置付け、現在はこのLRTを無料で運行しています。この無料期間中に乗って頂き、公共交通に慣れてもらう。そして、ちゃんと一定の範囲まで開通したら有料にしますといった予告をしたうえで無料運行しています。実はバスの再編をしたときにも半年間くらいカオシュン市はバスを無料にし、その経費を市が負担しました。その際、当たり前なのですがバスの利用者は大体1.6倍くらいに増えました。では、有料化した際にはどうなったかというところは、その1.6倍くらいに増えた人数がほぼそのままバスに残ったというような結果があるのです。これは、公共交通に乗る習慣をつけてもらう為にそういった方策を取ることによって、それが最終的にはプラスになるといったケースもあるということです。このケースは絶対にそうなると保証できるものではありませんが、カオシュン市ではそういった結果が出たという話です。

一方、やはり基幹交通もきちんと高度化をして、ちゃんとバスがスムーズに走るといったことを考えていく必要があります。非常に数多くのお客さんが集中するところでは新潟のように接続バスを導入し輸送力を増強する考え方も勿論あります。その他にも利便性を高める、運行環境を整える、つまりバスをスムーズに走らせるような方法を考える必要があります。この話はなかなか道路を広げてゆこうとか、新たな道路を次々作ってゆこうという時代ではなく、現在の、既存の道路をいかに有効活用するかという話になってくるのですが、実はインフラを変えずに規制で出来るバス優先策というものも沢山あります。これは、警察との協力体制で色々出来ることであり、公共交通を町の流れと一体として整備していくことが必要だろうと思います。



これは広島で見られるLRTとバスが、ホームを挟んで5~6メートルの移動で乗り換えが出来るようにした事例です。また、都市圏のバスをスムーズに走らせることについて、那覇市開南にあるバス停でも行っている左車線からのバス右折信号があります。これは最初に熊本で昭和40年代に始まり九州を中心に広まっていったものなのですが、右折すべき交差点の手前に停留所がある場合、右折車線まで車線を跨いで走行すると時間もかかるし安全上の問題があることから、バスは左車線から信号制御によってそのまま右折できるようにしたケースです。これは道路を変えたわけではなく信号制御を変えただけであり、これだけでもバスがスムーズに交差点を右折できるようになるという事例です。



その他、例えば松江市ではネックになり易い橋について朝の一定の時間帯だけバス、タクシー、二輪車の専用にします。つまり一般車侵入禁止の時間制限標識をつけるわけです。盛岡市では朝の時間帯に都心へ行く近道をバス・タクシー専用レーンとしています。朝の1時間、直進の標識で路線バス、タクシーを除くと書いてあるだけです。そういう交通規

制だけで出来ることがあります。

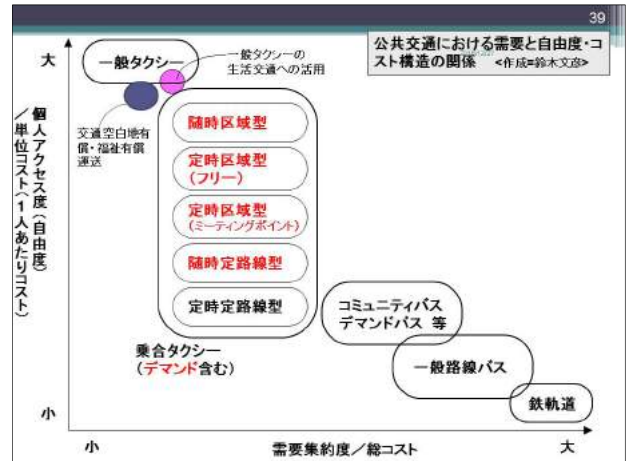


また、1つ手前のバス停から駅前のバス停へアクセスする道路で一番混雑する町田市の事例です。この区間では駐車車両、タクシー待機、荷降ろしのトラック駐車などが多く、なかなかバスがスムーズに前へ進めず、駅を目前にして時間がかかるといったことを解消するために、車道中央に駅に向かうバス専用車線を1つ追加したものです。それから先程と同じく橋がネックになった長岡市の事例ですが、橋の手前は片側二車線、橋は一車線です。ここでは信号をバスと一般車で別々にし、しかもバス優先信号にすることでバスは優先的に一車線の橋へ入れるような仕組みを取ったというケースもあります。このように、道路インフラを変えなくても出来ることが色々あります。



また、アジアでは急速にBRTが進んできており、一車線を完全に区切ってBRTを走らせるといったケースも増え、渋滞を横目にバスがスイスイ走るといった光景が多く見られるようになってきました。中には月に一回、BRTの路線がトランジットモールになるようなところもあります。今、特にアジアでは

様々な工夫と取組みが進んできている時期だと思っ  
て頂ければと思います。



では、地域の生活交通についてはどう確保していくのか、様々な方法があるのですが、この図はどれだけ需要が集約できるかということと、逆に個人の需要にどれだけ近付けられるかということを表にしたものです。実は、これは全体のコストがどれだけかかるかということと、一人の人を輸送するためのコストがどれだけかかるかという関係図とほぼ同じ図になります。地域にとってどの方法が適切かを考えることが必要です。今、各地で普通の路線バスがカバーできないようなところを走っているコミュニティバスがありますが、ほぼ行政主導でやってしまったがために色々課題を抱えている地域が多くなっています。特に何のために走らせるのかなど、そのあたりのリサーチが不足していたり、行政主体であるがゆえにあそこも回さなければ、こちらも回さなければとなり、すごく複雑でかつ長い路線になったりしているケースがあります。当然のことながら行政の場合、公平性に繋がるといった考え方もあるので仕方がない面はあるのですが、その結果あまり人が乗らないコミュニティバスを作ってしまったところが全国には結構あります。そういったことは、これから本当に適切な交通手段は何なのかということを考えていく必要があります。それからここで忘れてはいけないのが、こういったコミュニティバスのようなものは多くの場合、外来者への情報がなくて使えないということがあります。つまり外から来た人にとっては無いようなもの、というケースが非常に多いのです。さらに最近はデマンド交通が注目されており沖縄県でも取り組みがあります。デマンド交通のメリットというのは色々あり、予約が

なければ運行しないので無駄を省くことが出来たり、個々のデマンドに対応するのでドアツードアにより近付けられたりといったことが注目されています。しかし、一方では一人でも予約があれば運行しますので結構空車運行というものもあります。例えば山口県宇部市のケースなのですが、ここのデマンドは約7キロ離れた集落のお年寄りが毎日利用するのですが、この方を迎えに行くために町から7キロ回送し、この方だけを乗せて町へ行き、帰りもその方だけを乗せ、最後に車は町へ回送して帰るといったことをやっています。果たしてこれでいいのか。本来は乗合の交通機関なのですがなかなか乗合にはならず、利用者にとって安いタクシーであると思われるままになっているケースが非常に多い。そういったことを考えますと、デマンドは効果があるところではちゃんと機能するものだと思っていますので、行政が関わってやるのであれば例えば何時の便といったことを決める。それから利用範囲もきちんと決める。出来れば家からではなくて、どれだけきめ細かくてもいいから停留所を作る。こういったことをすることで乗合で使って頂き、税金を使うに値する効率的な交通機関に育てていく必要があるのではないかと思います。ですからデマンドは全国的にも流行していますが、地域に合わせた形できちんと工夫をして作って行って頂きたいと思います。

また、路線バスと他の移動手段を統合するようなことも、先程の人手不足の問題などを踏まえると考えていかなければならない問題です。例えば宮城県石巻市ではスクールバスを増やせないで、近くを走っている路線バスに学校に寄ってもらうような形でスクールバスと統合したケースがあります。ただし、スクールバスと一般の路線バスの統合は結構難しい問題で、昔からやっているところはあるのですが、保護者の方が一般客との混乗に対してアレルギー反応を起し大きな反対が出ることが多く、上手くいかない場合もあります。しかし、こういったことをやっていかないと今後は多分スクールバス自体が持たない。

ですから、現在は宅配便の荷物をバスに乗せるといったような動きもあります。今の段階では人と車のどちらか減らせるといったところまではいってないのですが、上手くこういったことを進めていくと地域交通の中で役立つ仕組みが作れそうだと私は思

っています。現時点では法的なこともあるので、あまり詳細は申し上げられませんが、こういったことも考えていく必要があるだろうと思います。



また、そういった中で地域住民の方にも主体的に関わって頂きたいと思うのですが。東京都小平市のように、地域の人達が主体的に計画をし、運営にも関わりながら走っている生活交通というものが全国的にも増えてきました。それだけの力を地域住民は持っています。そして私が議論してきたことは何かと申しますと、行政が一方的に考えて作ったコミュニティ交通でも現実のニーズに合わないケースが多い。また、漫然と赤字部分を行政が100%補助する仕組みを作ってしまうと、誰も何も考えないし工夫もなくなってしまいます。そういう意味で、地域のことは地域の方達が主体的に考え自ら作り上げる、そのことによって本当のニーズを見出し、自分達の交通として関わる事で利用促進にも繋がる。つまりこれは地域の人達、自分達が作った公共交通だと思っているから普段の生活で利用するようになってきているということです。そういう中で行政がやるべきことと、地域がやるべきことをきちんと役割分担をして、責任範囲を明確にする。例えば生活交通は地域の人に頑張ってもらっても、その代わり基幹交通は行政が確保するようにバックアップするというような形で役割分担をする。そのことによってバス事業者も一生懸命基幹部分に資源を投入して、基幹部分を充実させる。その代わりそこに人を集めてくるような地域の生活交通は地域主体でやっていく、といった役割分担が出来る。そして行政は一生懸命取り組んだ地域に対しては一定の支援をする。そのことはむしろ公平な仕組みなのではないかと思います。



実際に山口市では満遍なく財政投入をするよりも、この地域は頑張っているのだからその分支援をするという方が公平なのではないかということで、地域の人達が一生懸命考え、自分達で開業式までやってコミュニティタクシーを走らせるといったような流れに繋がっています。



その他、例えば茨城県日立市では住民の考えに従って一定期間バス路線を変え増便もしますが、この期間中に利用が増え採算性が向上するならその形で続ける、そうでないなら元に戻すといった、いわばバス事業者と住民が契約をすることで、住民は一生懸命乗る努力をし、バスがより利便性の高いものに発展していく責任を負うような事例もあります。また、青森県鱒ヶ沢の事例は、集落にとってこのバス路線はいわば水道やガスなどのインフラと同じように必要不可欠であることから、一定の金額を全世帯が負担して維持する仕組みを、地域の中で話し合って作ったものです。そのような中、一方では地域の方達の高齢化が進むなど見直さなければならないことは次々と出てくるのですけれども、やはり地域の人達が頑張っていくことによって、生活交通とい

うものは続けていくことが出来るということをお合せてお判り頂ければと思います。

そして、これからの地域交通を考えるときに重要なのは、地域の本音のニーズというのはどこにあるのかということを決め取った地域特性にあったものが利用者を獲得するのだということ。それから地域住民の方が何らかの形で主体的に関わり、それに対して行政の支援の仕組みを作る。それとともに住民と行政と交通事業者それぞれが信頼関係を構築したところが結果的には成功するし持続もするのだということ。それから検証などのフォローアップをしないまま継続や拡充をする、あるいは誤った公平性といえますか、満遍なく拡大をしていったところはいずれ破たんする可能性があると思います。将来の公共交通の必要性に向けて、少しでも多くの地域住民が同じ方向を向いて議論し考えてゆく必要がありそうだと思います。

さらに、具体的な説明をしませんでしたけれど「乗って楽しい」「乗ってみたい」、あるいは子供達から愛称で親んでもらえるような地域交通。先程ご紹介したカオシュン市のLRTなども非常にスマートで綺麗なデザインでしたよね。ああいった「いいな」と思ってもらえるようなデザイン、そういったことも重要になってくるだろうと思います。

基本的にはやはり「乗って残す」「乗って育てる」といったことが大切だということで、その為の機会を地域の中に、あるいはある程度広域な地域の中でも作って頂ければと思います。その中で、私個人にも出来ることもあるかもしれませんし、今後も取り組んでいけたらと思います。そんなところで今日の私の話を終わりにさせて頂ければと思います。どうもありがとうございました。

## 基調講演Ⅱ

### 「琉球王国に学ぶ成長戦略と交通の未来」 ～島尻地域の明日を考える～



内閣府沖縄振興局長

つちや ゆうじ  
槌谷 裕司

#### 講師プロフィール

1959年（昭和34年）北海道出身。中央大学卒業後に旧総理府入り。2003年総務省人事・恩給局参事官、2005年総務省人事・恩給局公務員高齢対策課長、同年内閣官房内閣参事官（内閣広報室）、2007年内閣府政策統括官（沖縄政策担当）付参事官、2011年内閣府沖縄総合事務局長、2013年沖縄振興開発金融公庫理事、2015年内閣府大臣官房総括審議官などを経て、2016年6月から現職。

本日はこの島尻地域の明日を考えるシンポジウムにお招きを頂まして真にありがとうございます。私の方からは、交通の話から少し離れますがタイトルにございますように、琉球王国に学ぶ成長戦略と交通の未来ということに対しまして、30分程お時間を頂いてお話を申し上げたいと思います。



この表紙の写真は私が斎場御嶽から撮った写真なのですが、斎場御嶽から島尻地域の明日が見えるということで、最後の方で少しご紹介を致したいと思います。

先程ご紹介頂きましたように、私も沖縄関係の仕事に携わってかれこれ10年近くなります。3年前まで那覇市松山の辺りに住んでおまして、沖縄総合事務局長を務めておりました。生まれは北海道なのですが、非常に雪深い田舎町でして故郷を離れてもう40年になりますが、沖縄で暮らした2年間というのは非常に忘れがたく、温かい人情に触れ、島酒に浸り、島唄に馴染んで、まさに私にとっては黄金の日々といった印象を持っております。色々な地域のお祭りにも招いて頂きまして、非常に印象深く思っております。本日のお話はそうした沖縄で暮らした経験を踏まえまして、内閣府の立場を少し離れて自由に語ってみたいと思います。従いまして必ずしも内閣府の公式見解ではございませんので、あらかじめご理解頂きたいと思います。それでは本題に入りたいと思います。

今、東日本の大震災から5年経ちまして、日本経済再生のカギとしてローカル経済の成長戦略、最近では地方創生と呼ばれ、非常に注目を集めています。沖縄の自立発展の形というのはどういったものが良いのかというのを申し上げたいと思います。

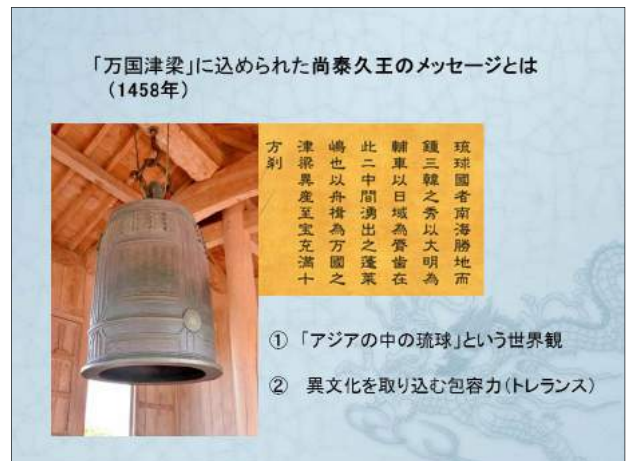




ロードオブザリングという映画、見たことある方はおられると思うのですが、これはどこで作られた映画かご存知でしょうか。ハリウッド映画とされている方がほとんどだと思うのですが、実はニュージーランドのウェリントンという人口 40 万人の町で作られたものなのです。那覇市より少し大きいくらいの、国際都市ではあるのですが、何故こういった素晴らしい映画が小さな町から出来たかといいますと、アメリカの社会学者の分析によりますと地域が成長するうえで必要とされる要素として 3 つの T があると述べたのです。1 つは「テクノロジー」もう 1 つは「タレント」、私は人材と訳してもいいのかと思いますがやはりこれは不可欠だと思います。しかし一番大事なのは最後の T の「トレランス」包容力、寛容さと言いますか、これがなければ成り立たないということをこの先生はおっしゃっているということなのです。地方創生とは言いますが、最後はその土地がどうやって人材を集め、テクノロジーを集め、それをうまく活用するかということですから、新しいものをどんどん取り込む寛容な土地柄がやはり不可欠であるということは、なるほどと思った次第であります。

そして、この産業のイノベーションを起こした身近な場所としてこの沖縄はありまして、私が注目しているのは琉球王国の起こした産業のイノベーションということなのです。これは大航海時代になりますが、これが何によって今の沖縄に繋がるような文化の発展が得られたかといいますと、進貢船による朝貢貿易だったのではと思います。大航海時代というのは 14 世紀、朝貢貿易が本格化したのは 1370 年代と言われておりまして、琉球から明に向かっていった進貢船の数というのは日本本土から、あるいは

アジア諸国からと比較しましても断然琉球からの進貢船の方が多かったということでもあります。それは何故かという、当時認められた寄港場所というのが琉球の場合は福州が指定されていたのですが、これは海のシルクロードの起点と位置付けられていて、他の日本本土からの場合は寧波であるとか、東南アジアからは広州が指定されていたそうですが、非常に地の利の良い場所を寄港地として与えられたという幸運もごさいます。しかし、丁度この頃に明が鎖国政策を取り、その結果として琉球から寄港が盛んに行われ、鎖国というのは中国側から人を出さないとか、在外にいる中国人を帰国させないなどの類の海禁政策というものを取っていたということです。それでこの朝貢貿易を通じて、中国には琉球産の硫黄や軍馬や夜光貝といったものがどんどん入っていき、合わせて北海道産の昆布やいりこ、漢方薬といったものも大量に取引されたということだそうです。

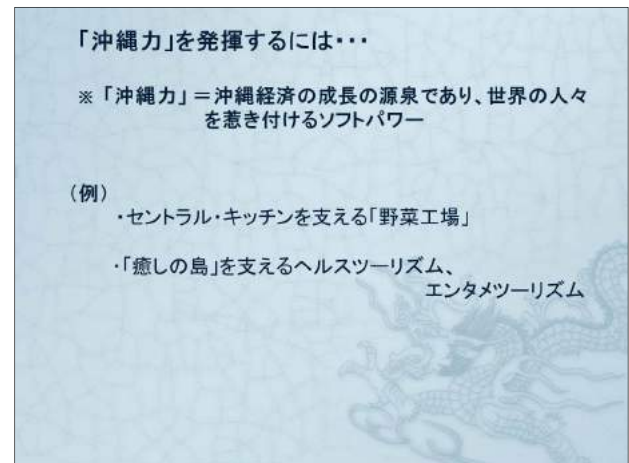


沖縄の方には泡盛であるとか、漆器の製造技術、言ってみればテクノロジーがもたらされたということなのですが、私は何よりも注目しているのは当時の尚泰久王が門にかけさせた万国津梁を刻んだ釣鐘であります。ここにはどういうメッセージが含まれているかというと二つありまして、一つはアジアの中の琉球。当時は全く飛行機もない時代でありますから、他の国への移動手段と言えば船しかない、その時代にこういった世界観を如実に示したということが一つ。それからもう一つは異文化を取り込む架け橋と言っておりますから、言ってみれば先程のトレランス、包容力を内外に示す形で釣鐘に刻まれたということでもあります。非常に革新的な姿勢ではなかったかなと私は思います。

それで、沖縄振興計画も第5期目、復帰してから40年あまり経ちまして丁度折り返し地点になっているのですけれども、その中で内閣総理大臣が定めた沖縄振興基本方針というものがあるのですが、その中にまさに21世紀の万国津梁というような方針が書かれているのです。当時の振興方針を作ったときには私も関わっておりましたが、今の沖縄振興計画の元になるような方針にもきちんと当時の琉球王国の考え方にあやかって示しているということです。

今の沖縄振興計画に基づいて5年と丁度中間点に差し掛かり、皆さんどうでしょうか、沖縄への人や物の流れというものはこの5年でだいぶ変わってきたとお気づきになっているのではないのでしょうか。外国人観光客だけをとってみても、直近27年度で167万人、10年前は14万人ですからなんと12倍になったのです。実は観光収入もこの4年間で1.5倍になっておりまして6,000億円となっております。沖縄は昔から言われるように島嶼経済ということでマーケットは小さい、したがって成長には限界があるということがよく言われてきました。しかし物事には影の部分もありますが光の部分もあるということで、島嶼経済のマーケットの小ささとは違った形で、アジアの中心に位置する海洋都市としての沖縄のハブ機能に着目すると、実は優位性になるわけがあります。ですから、現在は那覇空港からの貨物の物流ハブ機能がありますけれども、あれは片道大体4時間で行けるところに飛行機を飛ばして貨物を運んでいます。片道4時間というのは往復8時間なわけであり、上手くいけば1日2往復出来るという非常に効率の良い場所に位置しているということです。また、現在は物流だけではなくアジアの観光が非常に沸騰しており、大競争時代に入っていると言えるでしょう。最近ではクロネコも頑張っておりまして、アジア各地でクール便を根付けるよう取り組んでおり、ネットで注文すれば翌日には北海道のカニが配達されるというような時代でありますので、産直やお取り寄せといったことも、沖縄だけでなくアジア各地でもそういったビジネスが広がってくるのではないかと思います。そういう意味では沖縄は中継地点としては非常に有望な地理的環境にあるということです。また、クルーズ船も最近非常に急増しておりまして、今年度、先島諸島も含めれば400回以上寄港するのではないかと見方もされています。

そうした中で今日のお題であります、島尻地域の明日を考えるということなのですが、私は沖縄の玄関口である那覇港、那覇空港というところから見ますと、島尻地域というのはまさに交通アクセスの問題さえクリアすればその後背地として非常に戦略的に重要な地域になっていくような、ポテンシャルの高い地域だと見ております。



私はいつも沖縄振興に携わっているときには「沖縄力」という表現を使わせて頂いているのですが、これはこちらに書いてありますように沖縄経済の成長の源泉ということで、世界の人が行ってみたいと思うような沖縄になることが「沖縄力」であると言っています。新しいマーケット環境の中でこれをどの様に伸ばしていくのかということなのですが、ここに一つの例が書いてありますが物流のハブ機能が発達してまいりますと沖縄というのはセントラルキッチンといいますか、色々な加工食材が集まります。先程、北海道のカニの話もありましたが全国各地から新鮮な高付加価値の食材が集まる場所ということになります。したがって、島尻地域の方ではむしろ野菜工場などを作ればどんどんマーケットが広がっていくのではないかと思います。通年で新鮮な野菜が食べられるというのは沖縄の人だけではなくてアジアの人々にも非常に喜ばれるのではないかなと思います。それから、沖縄に行きたいという観光客がどんどん多くなっていますので、癒しの島、ヘルスツーリズムであるとかエンタメツーリズム、またMICEの施設もこれから出来てくるということありますから、夜は少し楽しめるような環境、アフターMICEと言いますけれども、そうしたことも成長戦略としては考えるべきところかなと思っております。

また、考え方を少し変えますとインバウンドとして入ってくる方々は本土からの人が多いと思いますけれども、これはもうマーケットそのものが沖縄に引越してくるという認識をするわけです。そうしますとそこで色々な体験、例えば泡盛に親しむといったことがありますと、今はネット社会ですからどんどん体験談が広まり、やはり飲んでみないと泡盛が美味しいものかどうかは判らないですから、そこは沖縄で体験して頂いて泡盛を飲む習慣を世界の人に持ってもらうということが非常に大事ななと思います。

それから、島尻地域の話ではないのですが私が携わって一つ感じたのは、先程の野菜工場の話と関連して、大宜味村に結の浜というものがあるのです。ご存知かと思いますが大宜味村は平たい土地のないところですから、大保ダムを作ったときの残土で埋め立てをして東京ドーム7個分の埋め立て地を作ったわけです。そして、そこに学校を作ったり公営住宅を作ったりしたのですが、本土企業の村上農園が進出して野菜工場が出来たのです。これは最新のテクノロジーを使っています、頑丈な施設と共にスクリーンで太陽光を調節したり、大宜味の山から湧き出す水と壁面に段ボールを敷いて換気扇を利用することで簡易冷房を行うパットアンドファンと呼ばれる、非常にエコな冷房で豆苗を作っています。実は一昨年の冬に大宜味産の豆苗を千葉で見かけたのですが、驚いたのはあの時は平成26年の豪雪で、山梨にあった村上農園の工場が積雪で潰れてしまっていたのです。そのため首都圏への出荷が停止になったのですが、大宜味産の豆苗が私の住んでいる千葉のスーパーマーケットに並んでおりまして、物流ネットワークというものの凄さを感じました。それまでは沖縄県は頼る存在だったと思うのですが、むしろ本土の方が沖縄に頼るといった、グローバルサプライチェーンというのでしょうか、その中での存在感というものを感じ取ったということでございます。そのプラントではゆくゆくはアジアの方にも輸出をするつもりということで一生懸命やっていると聞いております。

そろそろ、交通の未来ということに関しても申し上げたいと思うのですが、先程申しましたように那覇港あるいは那覇空港の後背地というような形で発展をしていくためには交通アクセスを何とかしな

ければならないというのが条件だと申しました。沖縄の定住人口は140万余りですが、よく考えてみますと交流人口というものは年間1,000万人の時代に入るといえることになると思います。そうしますと、色々な交通機関に対する満足度などを踏まえ、定住人口と共に交流人口への配慮も必要になります。沖縄県の調査によると交通渋滞に関して非常に不満を持っている旅行者は3割を超えているということです、これは何とかしなければならない。そのため、私共内閣府でも公共事業によって道路の整備を計画的に行っているわけですが、沖縄の場合は家用車の登録台数が100万台を超えており、生産年齢人口が90万人弱ということですからこれはもう一人一台が当たり前という世界になっているわけです。また、別の調査によりますと家用車依存が9割ということで、世界で言えばスタンダードなのかもしれませんが、東京と比べると大変な違いがあります。とは言っても東京は逆に公共交通が発達しすぎているので比較対象にはならないのですが、ともかく那覇市だけでもピーク時の自動車旅行速度が16km/h程度ということで全国一悪い数字になっているということです。一方、先程も公共交通の話がありましたが、沖縄県ではバスの本数が少ないとか定時性に問題があるということで、モノレールを含めても公共交通を利用する人は3%ということであり、これはこれから打開していかなくてはなりません。

それらを踏まえ、先日沖縄担当大臣の元で渋滞問題を考える有識者懇談会を立ち上げました。

新しい交通環境の創出に向けて

〈渋滞問題を考える有識者懇談会の「中間まとめ」における主な提言〉

- ・基幹バスの導入、バス網再編  
→ (BRTやLRTなど。岐阜の「清流ライナー」の例)
- ・コミュニティバス等の活用
- ・まちの拠点となる道の駅や役場・病院、ショッピングモールなどへの公共交通の結節点の創出
- ・ビッグデータやAI(人工知能)技術などを活用した渋滞対策の総合的・戦略的展開。バスの自動運転の社会実験  
など

古謝市長にもメンバーに入って頂き、先月末には中間とりまとめが行われたわけですが、この懇談会では渋滞問題という現象的な問題だけではなく、もっ

と新しい交通環境を創出するという方向で多岐にわたる提言を頂いております。ここに書いてありますがその提言の一部であります。今日の議論にも関わりの深い事柄があるということで、ご紹介しております。観光のスタイルも体験型にシフトしているということですから、交通渋滞が解消されれば沖縄を訪れる観光客は、その地域の生活文化に触れ、また交流を楽しむという機会も増え、観光地としての魅力がどんどん高まっていきます。大競争の時代にあるアジアの各国と比べても遜色ない観光地になり、その結果関連する産業の生産性も高まることが期待されます。実は私も先日、那覇空港から奥武島まで寄り道をしましてお昼ごはんまで天ぷらを頂いてきたのですが、あそこはとても賑わっていました。修学旅行生も沢山おり、もっとアクセスが良くなれば奥武島といえば天ぷら、天ぷらといえば奥武島と、世界的に知名度のある名所になるのではないかなと可能性を感じてまいりました。

しかし、観光の観点からだけではなく、新しい交通環境を創出するということはもっと良いことがあります。先程もお話に出ておりましたが、高齢者が免許を返上せざるを得ないという状況がこれからどんどん起こります。最近ではブレーキを踏んだつもりでも実はアクセルを踏んでいたといった報道を多く見かけますけれど、そういう方々への対応が必要です。それから沖縄特有の風景として、朝晩子供達を学校に送り迎えをする親御さんであるとか、あるいは車を持ってない低所得者の方々など、交通弱者の方々にとって沖縄の交通環境は決して良いものではありません。沖縄で自家用車に依存しない暮らしを作ることが出来れば、地方創生の先進モデルになるのではないかと考えております。ちなみに、座間味村は3人に1人が60歳以上という村ですが、そこでは赤字覚悟で始めたコミュニティバスがあり、国立公園の指定が決まってから観光客が増え、その足としても利用されるようになったことで、平成27年度からは補助金に依存しない自立した経営が実現したということでもあります。したがって、観光と生活とは決して相対するものではなく、両方とも地域にとってとても役に立つということだと思えます。

そしてこの懇談会のまとめですが、これからはもっと新しい先端的な技術や知識を活用し、ビッグデータやIoTなどを効果的な対策に役立てるとい

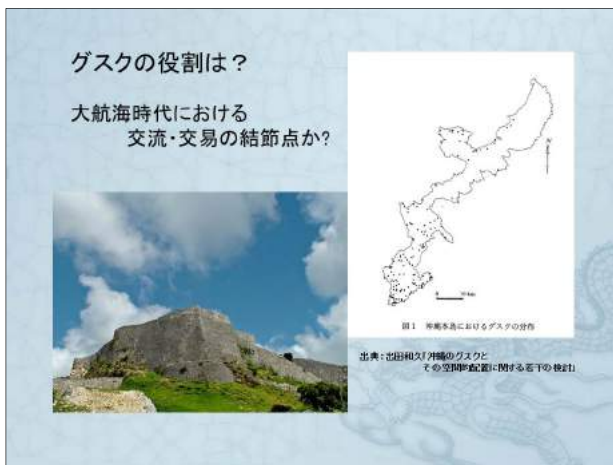
とも踏まえていかなければなりません。また、地域や住民の意識改革も必要であり、時差出勤など出来るところから始めるということも重要であるとしています。例えば人の流れを分析する事で、スーパーマーケットでラッシュ時を外したタイムセールを行うともっと人や車が分散するのではないかとか、あるいはバスとモノレールの乗り継ぎ割引をICカードでも出来るようにするといったインセンティブ改革を行う、これらを積極的に行えば実は効果的な問題解消策になるのではないかと。今後はこういったことについて戦略的に取り組んでいきたいと思っております。



また、基幹バスの導入やバス路線の再編なども重要であります。先程、具体的な事例を色々ご紹介しましたが、BRTやLRTについて10月頃に岐阜の方に行ってみてまいりました。そこでも路面電車が撤退せざるを得ないという状況の中で、地域の人達が接続バスとそれに連なるコミュニティバスという体系を考えた結果、とても成功しており沖縄のゆいレールと同じくらい輸送力があるとのこと。岐阜県の長良川で名前は清流ライナーというそうです。もし、沖縄でこういうバスを走らせ国道58号を通すのであればゴーヤーライナーなどはどうかと、今はそういった夢を見ているところであります。

それでは最後のまとめに入りたいと思いますが、グスクの話をしたいと思えます。奄美から先島までグスクの数は200か所くらい点在しており、その役割については未だ論争がありますけれども、小さなものは除いて、私はこのようなグスクは当時船で来たときの目印になっており、そこに船が寄り付いたということを知っていますので、ある意味これが交通の結節点の役割を果たしたのではないかと、ある

いはMICEの様な機能としても使われていたのではないかと想像しております。さらに、こうしたものが琉球王国の発展を導いたといっても過言ではなかったのではと思います。



今では航空機やクルーズ船などの大量輸送手段がありますので、アジアとの距離は時間的にも空間的にも一気に縮まったと思います。現在はこうしたクルーズ船の寄港などもラッシュになっており、国土交通省ではクルーズ船の運行会社と港湾管理者との間で岸壁を優先使用させる見返りにターミナル整備に投資をしてもらおうといったプロジェクトも進行中であるということです。こうした取り組みを含め、これからの沖縄にはクルーズ船も着目していることから、ますます人・物・金・情報といったものが入ってくるようになると思います。そして、それらを受け入れる環境づくりという意味では、昨日発表され今朝地元紙にも出ていたバスの自動運転社会実験を来年3月にあざまサンサンビーチで行う事が決まりました。沖縄担当大臣が科学技術政策担当大臣も兼ねていることも背景にあります。沖縄のパワースポットである斎場御嶽に近い場所から新しい交通システムの事業化が進んでゆくことは、そういう受け入れ環境づくりのためにもなるのではないかと期待しております。さらに、先程のグスクが分散している地図と同じくらい県内にバスターミナルが出来れば、自動運転を活用して低コストで新しい交通手段が実現する、島尻地域のこれからの発展を夢見ているところでもあります。これもひとえに地域の皆様方の創意工夫、実行力にかかっているということです。

幸運の女神には前髪しかないと言ったのは誰だかご存知でしょうか。レオナルドダヴィンチです。で

すから、せっかく幸運の女神が目前を通っても後ろから追いかけていったのでは二番煎じとなって何も得られないわけです。前から来ているときにしっかり前髪を掴むことが未来にとっては大事だということでもあります。ご清聴ありがとうございました。

## パネルディスカッション

「沖縄本島南部地域における公共交通システムとまちづくり」

### ■コーディネーター



まえどまり ひろもり  
**前泊 博盛**（沖縄国際大学大学院教授）

1960年（昭和35年）沖縄県宮古島市出身。駒澤大学法学部、明治大学大学院（政治経済学）修了＝経済学修士。1984年、琉球新報社入社、編集委員、紙面審査委員長、論説委員長などを歴任。2001年九州大学大学院助教授、明治大学MORC研究員などを経て、2011年から現職。内閣府・沖縄地方道路懇談会委員、財務モニター、事業評価等監視委員会委員、国土交通省社会資本整備審議会専門委員（現職）、沖縄県経営者協会「観光振興委員会」委員長、県議会「議会史」編集委員、沖縄県「県史・現代編」編集委員（現職）など。著書に『沖縄経済入門』『沖縄を取り巻く経済状況』『大学的沖縄ガイド』『宮古の挑戦』『もっと知りたい！本当の沖縄』『第四版 観光コースでない沖縄』ほか多数。

【前泊】本日は交通政策について、それぞれの立場から南部地域の道路・交通、あるいは地域の活性化をどう図るかについてお話を頂きたいと思っております。ディスカッションの冒頭にパネリストの方々から10分程度、現状や課題そして展望などについてお話し頂き、それから議論を行いたいと思っておりますが、先程樋谷局長からはグスクと同じくらいバスターミナルを作ろうという壮大なお話を頂きました。個人的には約2兆円程度お金が必要なのかなと試算しておりましたが、22世紀までに実現できれば豊かな沖縄になっているのではと思います。そういった夢も語りながら進めていければと考えております。

### ■パネリスト



こじゃ けいしゅん  
**古謝 景春**（南城市長・島尻地域振興開発推進協議会長）

1955年（昭和30年）沖縄県南城市出身。1979年知念村役場へ入庁。1989年沖縄大学法経学部卒業、1992年自治大学校卒業。1998年知念村助役、2002年知念村長に就任。2006年市町村合併による南城市長選で初当選、初代南城市長となる。以降2010年、2014年市長選において再選し現在に至る。その他主な役職は、道路整備促進期成同盟会全国協議会常任理事、九州市長会副会長、沖縄県市長会会長、沖縄県国道協会会長、沖縄県都市計画協会副会長、沖縄県道路利用者会議監事、全国史跡整備市町村協議会理事、など多数。

【古謝】例えば旧知念村地域は交通の末端であり、そのような格差がある中でも南部は人口が伸びている地域であります。全国でも大変珍しい地域であり、交通インフラをどういう形で構築していくのかということ、全市町村の抱える課題等を含め現状認識したうえで未来を考えていく、それが今日のシンポジウムの役割ではないかと思っています。

今日は南部全体ではなく、南城市の交通における現状、課題等をご説明したいと思います。

まず、これまでのバス路線ですが南城市は3つのバス会社が運行をしておりますが、いわゆるバス利用者が減少するとともに、通勤通学で自動車が使われる頻度が高くなり、さらにバスの便数が少なくなったという悪循環が起きています。また、観光客においては多くのレンタカー利用が見受けられます。年間230万人の観光客が訪れるようになりましたが、その半数がレンタカーであります。さらに沖縄県のレンタカー利用者数は増加傾向にありまして、それに伴いレンタカー会社が那覇市周辺に集中していることで、交通渋滞の要因にもなっているのではないかと思います。そういう中で、高齢化の進展と交

通弱者の存在を踏まえて「おでかけなんじい」というデマンド交通を3年前から取り入れておりが、地域の交通インフラとして凄く喜ばれています。本格運行は平成28年4月ですが、一回あたり300円均一で南城市内であればどこへでも行け、向陽高校は八重瀬町に跨るものの特別に認めて頂いて、学生が通学時に利用出来るようにしております。現在は民間事業者とも連携しており、その施設を利用した際には帰りの無料チケットを配布するなどの取り組みも行っております。例えばイオンタウン南城やユニイチホテルなど、そういった企業とも連携しております。今日は「おでかけなんじい」の説明用ビデオがありますので、ご覧頂きたいと思います。



「おでかけなんじい」については、先程鈴木先生からのご指摘頂いた様な課題も整理しなければならないと考えております。つまり、乗車率を高めていくことが大切だということで、ある程度公民館単位で集まって頂いて、時間を決めた中でそれを運用すればもっと利用が増えるのではないかなと思います。この様に、電話をすればどこでも行けるような「おでかけなんじい」が南城市では通常3台走っており、車両は4台あります。

これを踏まえ、現在南城市では南部東道路が整備されておりますが、その中間地点にいわゆる中核地を設け、役所もそこに建設、さらにパークアンドライドとして利用できる2,000台規模の公共駐車場も予定しております。現在はレンタカー事業者の分散、あるいは観光客が那覇空港から直接この公共駐車場に乗り入れ、電動自転車を利用してゆっくり南城市を観光する、そういう視点も含めて考えております。また、インターチェンジに向けた道路整備ですが、これはMICEとの関連もあり2,000台の駐車場がありますのでそこからバスでMICE会場に乗り入れるといったことも連携して出来るのではないかと考えております。さらにこのインターチェンジからの道

路と小型バスを使って知念地域、玉城地域、そして佐敷地域から人を中核地に集め、そこから与那原、南風原、那覇市方面に行けるようなバスセンターを構築する方向でバス3社と話し合いを進めております。そういった無駄をなくしながら、地域の交通手段というものを議論し、連携をしながら協議を行っています。



最後に、これは樋谷局長への提案なのですが、これからMICEも完成します。そうすると色々な道路での交通混雑が考えられますので、南部東道路から直接東浜に乗り入れ出来るような道路、加えて東浜は低地ですから津波災害時の避難路としての活用も考えられますから、是非議論の中で考えて頂きたいと思っています。以上でございます、ありがとうございました。

【前泊】有難うございました。今朝の新聞にも載っていましたが、南城市のバス自動運転実験についても一言触れて頂けますか。

【古謝】実は沖縄の道路渋滞対策と新たな交通環境を考える有識者懇談会というものがございます。私もそのメンバーの一人なのですが、その中で未来の

交通システムとして沖縄の交通渋滞を緩和、解消したいということで自動運転実験のお話があったものですから、真っ先に手を挙げた結果、認められ大変ありがたく思っております。是非沖縄の未来の交通システムとして活用できればと思っております。

## ■パネリスト



ふちべ みき  
**美紀**（百名伽藍オーナー兼総支配人）

鹿児島県出身。全日空客室乗務員、南日本放送等での勤務を経て、1985年に（株）ビジネスランドの代表取締役社長に就任。1993年には（株）ジェイシーシー設立、代表取締役副会長に就任。沖縄国際大学や琉球大学の非常勤講師を歴任し、2012年に百名伽藍を開業。オーナー兼総支配人を務める。百名伽藍（南城市玉城）は、2014、2015、2016年と3年連続でワールドラグジュアリーホテルアワード“Luxury Coastal Hotel（海辺の高級ホテル部門）”アジア大陸賞を受賞し世界中から注目を集めている。その他主な役職は、沖縄県文化振興会理事、那覇港港湾審議会委員、郵政事業有識者懇談会沖縄エリア委員、沖縄経済同友会副代表幹事、（財）琉球大学後援財団評議委員など多数。



【美紀】私は南城市の隠れたところというとおかしいのですが、とても良いところにホテルを作らせて

頂いております。場所は浜辺の茶屋、または個人名を申しあげたら良くないかもしれませんが宮本亜門さんのお家のすぐ横が私共のホテルになります。



奥武島から見えるところで、とても良い場所です。こういう少し突き出たところにホテルを建てまして、220°見晴らしがあり朝日と夕日、両方が見えるという素晴らしい景観を私共のホテルは持っております。そして土地の形に合わせてホテルを作りましたので、従来のホテルと違ってビルのようなものではなく、樹木の中に館がひっそり埋まっているような感じです。出来るだけ上に上にと作らずに、自然の中に溶けさせた自然融合、地域融合ということでこういった作り方をさせて頂きました。そしてご存知の通り、南城市は斎場御嶽、久高島と色々な聖地がありますので、ホテルのコンセプトは座禅の禅というものを掲げております。その為、ホテルを作る前に神社などをずっと見てまいりました。こういった精神的な落ち着きや、沖縄の魅力が何なのかということをしっかり見た中でホテルを作っていたのが、私共のホテルでもございます。ホテルの中には石仏もありますが、私共の社員が作ったものです。お部屋も和を取り入れたり、琉球王朝時の偉人を絵にして並べたり、ニライカナイへ向かってウエディングをするといった取り組みを行っています。また、社員にも精神的な落ち着きは何かということを考えてもらうため、今年は社員旅行として有馬温泉近くのお寺へ行きまして皆で座禅を組んだりしております。

そこで、今日のテーマですが私は交通のプロではございませんので、一事業家、あるいはそこに住んでいる者として考えてみました。そうしますと、公共交通システムについては3つの視点があるのではないかと思います。



1つ目は住民の視点です。要求するものはまず交通渋滞の緩和であり、それから利便性でありスピードアップであり、更には将来的には高齢化社会への対応であるということです。ただし、交通渋滞の緩和ということにつきましては現実を見ると南部は人口増の多いところ。国勢調査による市町村別人口増加率では全国の上位20位内に与那原と八重瀬が入っております。それから若い方達の比率が多く、15歳未満の人口割合では全国の上位20位内に5つも入っております。ということは、まだまだこれから交通量は増加していくということでもあるわけです。それから、鉄軌道やバスなど色々ありますが、若い世帯にとっては小学校、保育園などへの送り迎えも結構重要な問題でして、保育園に連れていきそれから自分の会社に向かうということにおいては、マイカーは安定しており避けては通れないところなのかなという気も致します。これが住民からの視点でございます。

2つ目は観光客の視点ですが、住民からの目線とは全く違いやはり非日常を求めて沖縄に来ており、来た以上はあくせくせずゆっくりと過ごしたい、ということだと思います。目的地に真っすぐ行くのではなく、寄り道しながらゆっくり歩く、回り道しながら歩くというのが観光客の本音のところではないかなと思います。スロー感とかゆったり感とか、これがいわゆる癒し感ということだと思います。また、実は移動そのものが観光でもあるのではないかなという気も致します。そういった中では移動そのもの、景観づくり、沖縄らしさの追求というものは大事なところだと思っております。ただ、私共のホテルに行くにあたっては一車線なものですからその前をトラクターが通っていたらそれだけで渋滞になってしまいます。そういう意味では交通渋滞の緩和については観光客も同じような視点を持っているのではないかなという気が致します。

それから、3つ目の視点はハッキリと決まっております。2020年に完成する大型MICEに対しての大型輸送をどうするかということで、これは住民の視点と観光客の視点とは全く違う切り口ではないかと思っております。大型MICEのイベントは一年中あるわけではなくて、ある一定期間に発生するわけですから、一定期間にどのようにして大量の人達をそこに連れていくかということです。そう言いつつも沖縄にい

らっしゃるわけですから、それすら沖縄らしさは忘れてはならない。それから、樋谷局長がおっしゃいましたアフターMICEについて、来るときは同じ日を目指して一気に人が集まるのですが、その後はそれぞれ観光に散るわけで、その交通網をどうするかというのはまた住民や一般の観光客とは違う形での取り組みも必要なのではないかと思っております。

「沖縄本島南部地域における公共交通システムとまちづくり」

※観光産業にとっての公共交通

1、観光客にとっての交通

分かりやすさと遊び心・癒し感  
南部の景観の保全と更なる魅力づくり

「沖縄本島南部地域における公共交通システムとまちづくり」

※観光産業にとっての公共交通

2、観光地としての滞在時間を  
長くするためのしくみ

経済への波及効果を考える  
交通網と観光施設の充実

一方、具体的に観光業にとっての公共交通について現状を申し上げます。公共交通以外にもマイカーやレンタカーなどがあるなか、私共のホテルを含めまず南部にある観光施設にはほとんどの方がバスでは訪れないかと思っております。やはりレンタカーやタクシー、そういったものが今の交通手段なのではないかなと思います。何故なら観光客は自由に動きたいからです。今では団体旅行から個人旅行へ大きくシフトしました。個人個人が自分達で企画して動くわけですからやはりレンタカーは観光客と切り離せない部分があると思っております。2014年のデータでは10年前に比べてレンタカーの数は倍になりました。今年の8月には3万台を超えたという新聞記事も出ておりました。そしてレンタカーの事業者に至っては

3倍になったとも出ております。レンタカーは切り離せないということを前提とし、その中で公共交通システムを考えていかなければならないという気が致します。

また、観光客は自由に動いて目的地に着いたらそこではゆっくり動きたい、というニーズもあります。そこで、どの様にしてゆっくり滞在させるかということも考慮した交通網も必要だと思えます。今月の初めにたまたまアメリカのポートランドに視察に行ってきました。ポートランドはご存知の通りコンパクトシティとして成功をおさめた町、全米で最も暮らしやすい町ということで有名であります。ポートランドの住民は60万人、面積は345平方キロメートルです。ちなみに本島南部地域は人口が約25万、面積は160平方キロメートルですので丁度ポートランドの半分というところなんです。そのポートランドでは、高速道路を作る予算をあえてストップし、その予算をLRT、ストリートカー、バスへ切り替え、別の交通体系を作る取り組みが行われていました。具体的には郊外から市内に来る手段としてのLRT、一番長いもので52kmあるそうです。市内に入りましたらストリートカー、これは市内だけを循環しています。そしてLRTが東西を結び、バスが南部を結ぶという交通網です。先程、鈴木先生もお話していましたが、この結節を非常に上手くやっています、LRTと路線バス、ストリートカーが隣接してすぐ乗り継ぎが出来るようになっております。そしてもう1つ、市内のストリートカーは無料だったのです。ですから、利便性が高い、乗りやすいということで皆公共交通に移行したのではないかなと思います。さらにもう1つ、これは率直な感想なのですが道路幅が極めて狭かったのです。これだけの人口が住んでいるにも関わらず、道路幅が狭いのはどうしてですかと尋ねると、LRT、路線バス、ストリートカーに乗せる為に道路を狭くして車が乗り入れにくくした、というのがポートランドの逆の発想でもありました。住民の意識を変えることも必要ですが、仕組みとしてその様な交通体系を作るという実例でした。以上でございます。

**【前泊】**ただ今のお話しでは、観光の視点も重要ですが、地域振興にいかに関与できるかも非常に重要なカギであるという事になると思います。

## ■パネリスト



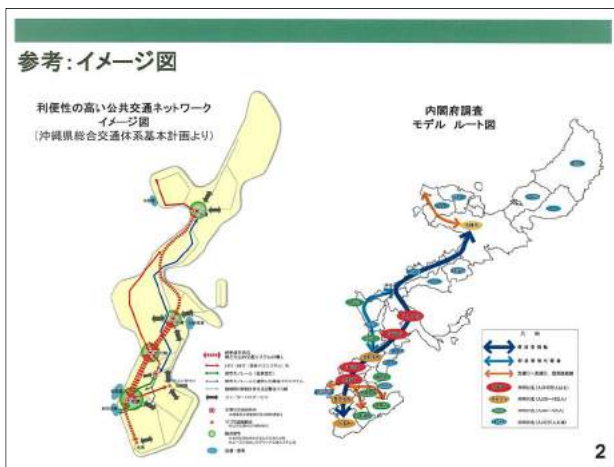
なかもと かおる  
**仲本 薫**（「南部に鉄道を走らせる八重瀬の会」事務局長）

1945年（昭和20年）沖縄県八重瀬町出身。立正大学経済学部卒業後1969年琉球政府通商産業局郵政庁に入庁。以降、郵政省郵務局に勤務し、1984年鹿児島県加世田郵便局郵便課長、1993年沖縄美里郵便局長、1996年沖縄郵政管理事務所電気通信監理部監理課長、2001年沖縄総合通信事務所総務部長などを経て、2004年日本郵政公社沖縄支社長に就任。  
現在は、沖縄鉄軌道県民会議メンバー、沖縄県立向陽高等学校評議員、八重瀬町「汗水節の里」啓発協議会理事などを務める。

**【仲本】**私はもう既に隠居の身で観光、行政、交通システムに精通する専門家でもございませんが、たまたま退職後、南部に鉄道を走らせる八重瀬の会、それから沖縄鉄軌道県民会議のメンバーに参加させて頂いたことから公共交通に関わっており、今日はいわゆる市民の立場から特に中南部、南部広域の鉄軌道交通を含めた交通システムについてお話をしたいと思います。

私は昭和20年の生まれで、米軍統治下の車社会の中で生活をし、沖縄の復帰前後を挟んで県外での学生生活や職業生活を15年程送って沖縄に戻りました。その経緯からしますと、東京オリンピック、新幹線という昭和40年代の高度成長期に本土の、特に鉄道交通の現状を見てまいりました。いわゆる明治維新から始まった本土の鉄軌道交通の発展、それから日本の近代化へ向けて鉄軌道の果たしてきた役割をまざまざと見てまいりました。ある意味、日本の近代化に貢献した鉄軌道を中心とした国策として、全国ネットワークの鉄軌道が完成し、新幹線の全国網が逐次進められております。ゆくゆくは東海道にあるリニア新幹線が走るということで、なお国策として軌道交通に取り組んでいる現状があります。

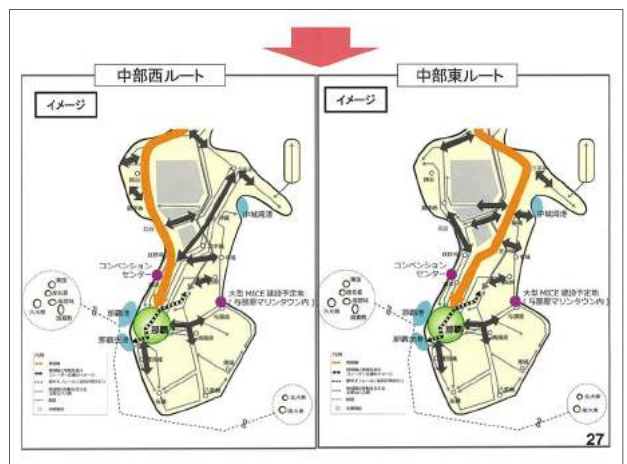
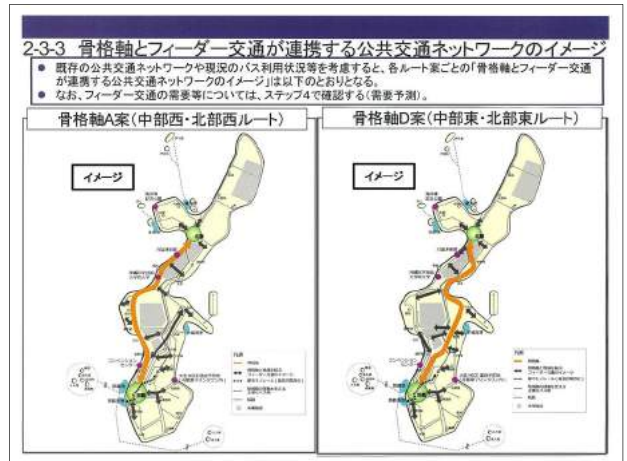
振り返って私共の沖縄を見ますと、戦前走っていた県営鉄道もなくなり、戦後70年間その復旧を見ないまま唯一那覇市内のモノレールだけが軌道性の交通としてあるだけでございました。ある意味、約70年間に渡って、沖縄県民の皆さんは自動車交通に頼らざるをえない現状に置かれ、私の住んでいる地域でも一家に2、3台マイカーがあるのは当たり前前の生活をしていました。その意味では、車に依存しなければならない現状とは、県民総144万人が交通弱者の立場にあるのではないかと、とも言えるのではないのでしょうか。



今、私も鉄軌道の絡みで色々関わっておりますが、現在内閣府と沖縄県で沖縄の軌道交通、鉄道交通について調査検討をしております。図右手が内閣府調査のモデルルートで、平成25年に与那原町社会福祉センターで開かれたタウンミーティングで示されたものです。当時は名護から糸満市までを幹線機軸網として鉄軌道を走らせ、南部ですと与那原方向、今の佐敷辺りまでの区間を想定したLRT路線、それから糸満は幹線機軸で繋がれておりました。私の住んでいる八重瀬町も今の伊覇地域までを想定したモデルルートが設定されており、あくまで調査の為の仮想ルートではありますが、この内閣府のモデルルートを見たのが沖縄の鉄軌道に触れた最初でございます。図左手は平成25年6月に沖縄県の総合交通体系基本計画で示された交通ネットワークの基本計画です。この図では那覇、名護を結ぶ機関機軸の上に、この段階では糸満までラインが引かれています。また与那原のマリントウンまでLRT路線として引かれています。

これは今年6月に私が出席しました県民会議で示された骨格軸のイメージで、那覇を起点に名護まで

を1時間で結ぶ幹線機軸の構想と、中部、北部、南部のフィーダー交通の図を示したものです。この図を見ますと、沖縄の中部から南部にかけてフィーダー交通もある程度想定されております。



この図の中南部を詳細に見ますと、幹線機軸を結ぶ支線交通として多数の矢印でフィーダー支線の構想が示されております。この中南部には沖縄県民の110万人、面積でいうと県の約20%の範疇に住んでいるわけです。当然、幹線機軸の那覇と名護を結ぶということも大きな課題ですが、当面交通渋滞を解消するためには中南部の幹線を含めて鉄軌道網をどう構築するかということかと思えます。どういう幹線機軸のルートを通るにしても、LRT、BRTと色々ありますけれども、東西を意識した中部西環状・東環状、南部の東西を結ぶループ状の循環ルートを引かないと現状の沖縄の中南部の交通渋滞は解消できないのではないかと、住民側の立場からしますとそういう視点が出てまいります。沖縄県の21世紀ビジョンでは中南部を100万都市圏とする構想が掲げられておりますが、この軌道を中心とした交通ネットワーク、環状ルートが完成しない限り21世紀ビジ



てもらえていないことなどです。北部には本部港や運天港があるのですが、フェリーターミナルからの動線も問題になっていて、離島の方が名護に買い物に来たときに自家用車も置いたまま大変な負担をしているといった実態も見えてきましたので、そこにバスがあれば使ってくれますかという単純な話なのですが、その潜在需要も踏まえて取り組もうと考えました。

## 北部地域の取組み②

- 北海道当別町の「ふれあいバス」をモデル
- 教習所、大学、病院の送迎バスの事業化
- 潜在需要をもとに本部半島で実証実験
  
- バス運転手の不足が顕著
- 補助対象経費の変動と競合懸念  
⇒ 既存利用者分散と潜在需要の25%
- 事業者と調整継続、H29年度以降の実施検討

2016/12/27【名護六大会】

シンポジウム@豊見城市立中央公民館

4

そこで、デマンドバスなどではなく既存システムを使おうということで、送迎バスや鈴木先生のお話にも出てきたスクールバスや病院のバスなどを活用して地域の交通を支えていこうという計画を作りました。また、本部半島にかなりトリップが集中していることや半島なので実験もしやすいだろうということで、まずは本部半島の名護、今帰仁、本部で実験してみようということになりました。結論から言いますと、これも鈴木先生のお話にありましたが持続可能性というところが北部でも課題になっておりまして、せっかく自動車教習所や大学や病院などの協力体制は整ったものの、最終的にお客さんを乗せる場合には緑ナンバーになるということで、二種免許を持ったバス運転手が大量に必要だということでした。しかし、クルーズ船が増えたことと観光バス運転手の引き抜きなどがあって、とにかく路線バスでも運転手が不足していて、そもそも実験出来ないということになりました。

それから、ここからが私の専門でありなかなか難しいところなのですが、逆にお客さんが乗り過ぎてしまっても路線バスへの補助金、そのあたりが変動しますのであまり乗り過ぎても困るという面もあることや、補助対象の路線バスと競合してしまう懸念もありました。見込みとしては潜在需要の25%が

車からバスに転換してくれるのではないかと、そういう期待で進めたのですが結局はバス運転手が不足しており、そこが決め手になってしまい現在は計画が止まっております。先日、北部広域市町村圏事務組合にお聞きしたのですが、今年度も調整は継続していて、タクシーを活用するなど出来るところからやっていく考えであり、来年度以降もこういったシステムの実験をしていくということでもあります。その他、国頭には送迎バス、離島にはコミュニティバスと言った取り組みもあったのですが、今日は持続活用という意味ではバス運転手の問題がどうしても出てきてしまったという事例をご紹介しました。

## 公共交通の考え方

- 住民が本当に必要としている移動とは何か
  
- 分野間での重要度の問題
- 機会費用と社会的費用、効率性の議論が必要
- 地域内移動と地域間移動
  
- 公共交通分担率上昇のその先に新システム
- 軌道系の交通システムは本当に必要なのか

2016/12/27【名護六大会】

シンポジウム@豊見城市立中央公民館

5

ここからは今までやってきたことを踏まえて、少しでも示唆が出せればということなのですが、公共交通は非常に難しく、人間の生活にとって必要な移動という考え方も勿論出来るのですが、これからはどうしても人口が減ってしまい、お金も無限にある訳ではないので、そこに投資するからにはどこかの投資が減るといったような、分野間でのトレードオフというものが非常に重要になると思います。そして、本当に公共交通が必要なのだということになれば、その分この分野は投資が減ってしまうということをしっかり理解しておかなければならないかと思えます。この重要度の問題というのは要するに住民にとって本当に移動というものが必要で、気軽に移動したいというニーズがあればそこに投資をすれば良いと思いますので、重要度というものがひとつの優先順位の参考になるのではと思います。

それと関連して、効率性の議論も公共交通の考え方のひとつの問題です。例えば移動効率性の効果が高く車を持たなくてもよくなるとしても、その効果の中に例えば北部だと高度医療が受けられる中南部

にアクセスしやすくなるといった効果を入れてしまうと、北部には医療施設はなくても良い、移動して行って下さいというメッセージにもなってしまいうなど、効率性というものの捉え方が非常に難しいので、やはり住民がどんな移動を求めているのかということは全ての起点なのではないかなと思います。

そして、私は鉄道の研究をしてきて鉄道は勿論大好きで、何とか沖縄にと考えているのですが、難しくしているひとつのネックに公共交通の分担率の低さというものが現状ではあると思います。次の観光の話にも出てくるのですが、例えば新しい交通システムを引いて便利だから使ってと言っても、観光客だと荷物も沢山持たなければならないし、アクセスは悪いし乗り換えが悪いという状況であれば、鉄道などの幹線を作っても上手くいかないと思います。イメージとしては公共交通の分担率が上がったその先、つまりバスレーンやBRT、ガイドウェイバス、あるいはモノレール延伸によって高速道路とほぼ直結する事で、高速バスが到着したその横にモノレールが止まっていて、全くフラットに乗り換えて那覇の市街地まで行ける、そこまで公共交通の利便性が上がり分担率を高めることが現状で出来れば、もしかするとその先にLRTや鉄道などの色々なシステムが議論できるのではないかと考えています。

### 観光対象化、観光行動から考える

- 既存システムの活用
- バスにしかない魅力をあらためて考える
- 「原風景」とレトロ感
  
- 柔軟性と周遊性、「バリアフリー」な移動
- 道路交通、公共交通と観光消費
  
- 観光が支える地域住民の移動と生活

2016/12/27【名塚 大谷】 シンポジウム 豊見城市立中央公民館

観光のところは少し説明の時間がないのですが、4番目の結節点の重要性をバリアフリーな移動という様に考えています。つまり乗り換えが不便、時間やアクセスが悪い、観光客は荷物を沢山持っている、あるいは早く観光地に行って目的地からすぐ帰りたい人もいれば、ゆっくりと滞在したい人もいます。その様な色々な観光客に対応する為には、やはりバリアフリーという考え方がとても重要なのではないかと

と私は考えています。以上です。

【前泊】 ヤンバルでも南部からの交通をどうするか、そして域内の交通をどうシステムティックに運営するかという事が課題となっているようです。北部地区の人口が約10万人、南部地区は約25万人と言う意味では南部でももっと早い時期から今回の様な議論の場が必要だったのではないかという気がします。

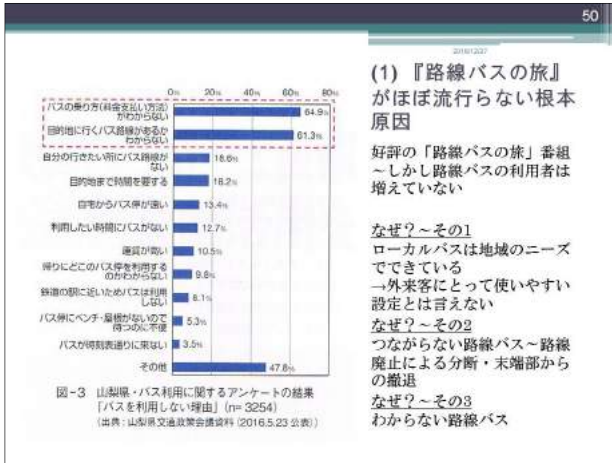


【前泊】 それでは4人の方々のお話を聞いて、専門家としての立場から鈴木さんにコメントを頂きたいと思います。



【鈴木】 具体的な問題提起、あるいは展望をお聞かせ頂きありがとうございます。ひとつひとつにというより、皆さんの共通した思い、共通したキーワードのようなものを言うとなると「いかに上手に繋ぐか」という気が致します。そう考えると、2つコメントがございまして1つは繋ぎ方を皆でこれから考えていかなければならない、そうすると古謝市長が最初にスライドで出された再編イメージ図というものがありません。あれは素晴らしい図だなと思ってございまして、ああいうものを描く、そして描いたらそこにはどんな課題があつてどうすれば先に進めるのかといった議論が始まるのです。ですから、将来の絵を描けることがまず必要と考えており、そういう意味でどういうモードを使い、どういう役割分担をするかまで書かれたあの図は大変素晴らしいと思いました。今後、是非その将来図に沿って具体的に先へ進めて頂ければ良いと思います。

そして2つ目は、特に観光客などにどうやって上手く移動してもらえるかという辺りなのですが、これは淵辺さん、仲本さん、そして大谷先生のお話にも絡んでくることなのですが、やはり現在の大きな問題点として情報がなかなかうまく行き渡っていない、つまり皆さん現状さえ知らないという所にあるかなと思いました。



私の発表スライド50番、これは山梨県での調査なのですが、何故バスを利用しないのかということ調査すると、圧倒的にバスの乗り方やバス路線があるかどうか判らないという答えだったのです。今から10年前程前にこの調査を行った時には運賃が高いだとか本数が少ないなどの具体的な指摘が上位だったのです。しかし、今は判らないといった人がほとんどになってきている。これは何故かといえば長年の間、皆がマイカー社会にどっぷり浸かっているためにバスを使うという発想や選択肢が無い、最初から関心がなくて判らないということだと思うのです。また、現在皆さんもご覧になっている様に、路線バスの旅番組が各局で取り上げられていて結構な視聴率です。それにも関わらず、実際に路線バスを使って旅をする人が非常に少ない。何故かと考えたときに私は3つ理由があると思っています。1つ目はローカルバスは元々地域ニーズに合わせて出来ているので、余所の人が使えないという面がある。2つ目は徐々にバス事業の状況が悪くなり、もうネットワークが繋がらなくなってしまっている、だから周遊したり、行きたいところに行けなくなってしまっている。それから3つ目は、やはり判らないから乗らない、つまり情報がないのです。現在は色々なことがネットで判るようになっていますが、バスの乗り継ぎ方法など、本当に必要なことを的確にネッ

ト検索出来る人がどれだけいるのかということ。昨日の体験談をしますが、私が糸満バスターミナルに居た時、たまたま外国人旅行者の方が2人来て、係員の方に何かを聞いているのです。ちょっと横で聞いていたら「那覇から糸満へ来たのだけど、ここから平和祈念公園へ行くバスがあると聞いた。どうやって行くのか?」と聞いているのです。確かにバスはあります。しかし、実際に糸満まで来てみたらそのバスは1時間以上も後ということで、途方に暮れるというほどではなかったのですが、そんなに待たなくてはいけないのか、という感じだったのです。もし、那覇にいる時点で乗継方やダイヤが判っていればもう少し別の動き方があったと思います。仮に、どうしても1時間程度の待ち時間があり、例えばターミナル近くの食事処や見どころ情報があつたとしたら、その観光客も時間の使い方を考えられたかもしれない。今、そういった県外から来た人が使えるような情報が非常に不足していて、だから結局バスは使えないということになってしまうのではないかと思います。そういう意味では、現状のバスであっても知って貰えればまだ使う方はいるのだろう、そういうことも併せて考えていく必要があるそうだという気が致しました。

**【前泊】** 榎谷さんからコメント頂きたいのですが、新しい交通システム、南部の交通システムとしてはどういう方法があるかと色々な提案がありました。印象に残ったこと、あるいはこれはいけるのではと思った提案についてはどんな風にお聞きになりましたか。



**【榎谷】** まず、4名の方に色々な角度からお話頂きて大変参考になりました。この様な議論をこの中南部を中心にもっと実施して頂けると良いのかなと思いました。北部と南部では色々事情が違いますので、地域に即した交通体系というものを地域の人達が考えていくということは非常に大事なことだと思います。それで、先程のLRTや鉄軌道のお話にも出ておりましたが、私共行政の立場として沖縄の本土復帰後45年間、需要が非常に伸びている地域でもありますので、重点的に道路や空港などのインフラ整備を一生懸命やってきました。

しかし、ここへ来て今の鶴保大臣もハブ機能だけでは十分ではない、という観点から渋滞問題に取り組むというのは時宜を得たところかなと思っております。先程、大谷先生から交通分担率のお話がございましたけれど、沖縄の公共交通分担率は3%程度でありまして、さすがに東京圏は60%以上ですが全国平均ですと30%程度は占めているのです。そうしますと沖縄の公共交通分担率は全国平均の10分の1という驚異的な数字でありまして、これをどうやって上げていくのかについては行政としても取り組んでいかなくては行けない。これは国だけではなく、県も同じでして、そのために南城市長にも参加頂き色々な方のお知恵を頂きながら「沖縄の道路渋滞対策と新たな交通環境を考える有識者懇談会」の中間とりまとめを行ったところであります。そして現在、那覇市や浦添、宜野湾、沖縄市といったところで交通計画、交通環境について議論やまとめの作業が行われており、それに基づいて将来的にはBRTなどの導入に向けたバス網の再編といったことが、この中間とりまとめの提言でも取り上げられているということでもあります。また、都市圏におけるLRT導入可能性検討などについてもこの提言の中で取り上げられており、私共は年明けにも有識者懇談会の提言をフォローアップする体制を組み、その報告を受けながら進捗を図って行こうということでもあります。実は、今まではこういう高いレベルの取組みはあまりなかったのですが、大臣からのお話もあって総合事務局が進めていくという形を取っております。ですので、是非県や市町村からの協力を頂きながら地域の形に一番合った交通体系を作っていくよう取り組んでいきたいと思っております。

特に、全国的には自動運転技術はオリンピックに向け、お台場の辺りでの実用化を目指して取り組んでいるわけですが、沖縄もこれだけインバウンドが多くなったことで、それこそアフターオリンピックみたいなことも期待出来るといった状況であります。つまり、オリンピックの後は是非沖縄に来て頂いて、素晴らしい環境を楽しんで頂きたい。その為には、今のところはコミュニティバスのような形の自動運転、もうひとつは接続バスのような一時的な大量輸送が出来る自動運転。イメージとしてはクルーズ船が港に着くとそれを一時的に大量輸送する需要が出ます、将来的にはそれを事実上大型バスの自動運転

で接続出来るようになるのではないかと考えております。そうした大量輸送やコミュニティバスへの需要に、低コストに答えていくことは大きなインパクトになるのではないかなと考えております。



先程のお話の中でも地域の様々な公共交通システムの後、大量輸送のお話がありましたが、そこにも組んでいかなければならないと思っておりますし、そこは順序があると思います。鉄軌道のお話もありましたが、それはそれでまた別途29年度の予算の中で検討を続けてゆくものと承知しております。とにかく効果のあるところから着実に進めて行くということで取り組んでいきたいと思っております。

【前泊】 樋谷局長よりお話がありましたように、沖縄の公共交通分担率は3.2%と、本日は100人のうち3人しか利用していない公共交通について議論していますが、残り97人の議論は必要ないのかという話になりそうです。また、バスを利用しない理由として「使い方が分からない」と言うお話もありましたが、都市部においては定時制の問題もあると思います。復帰前には年間1億3千万人程乗客がいたようですが、直近の数値ですとなんと2千6百万人しか乗っていない状況となっております。これだけ衰退してしまっていて、まもなく消えてしまうのではないかとされる3%の分担率ですが、これを全国平均並みにしようとした場合、県人口からすると約2億6千万人が利用しなくてはならないと言う事になります。さらに、東京並みにするためにはなんと5億6千万人が毎年利用するところまで水準を上げなくてはならない事になります。一方、沖縄の渋滞については数値を見る限り東京をはるかに超える状況です。この首都圏並みの渋滞をどうするかと言う事は



南部都市圏の課題であります。南部地域においては那覇市を除けばまだバスの定時性が比較的保たれている状況下で、公共交通をどう復活させていくかが課題になっているような気がします。

では、既存のバス、タクシー、公共と言う意味では自転車まで含めて、今後どのように公共交通システムを変えていけるのでしょうか。



**【古謝】** 県民の意識を変えていくことも大事であろうと思っております。また、自転車とバスの乗継による通勤や通学を検討したくても現状はバス

停に駐輪場が整備されていません。ですから、そういった社会上の整備も含めて行政と県民がどう意識を変えていくかということが今後求められると思います。

**【前泊】** 観光振興など色々な立場から公共交通についてはどの様に変えていけると思っていますか。



**【淵辺】** 実は先程、言い足りなかった課題がありまして、南部では観光客が多くなるべきところでまだまだ少ないという状況があると思います。

つまり道路網がまだ完備されていないということだと思っております。人口と自動車台数に対する道路延長の比率を見たとき、沖縄は全国平均の約6割だったのです。人口1,000人に対して全国は9,837m、沖縄は5,000数mという状況、また自動車1台に対しては全国15.2mの長さを持っていますが、沖縄は8m程度という状況です。ですから、そういった意味では南部を含めまだまだ道路そのものを整備しなければいけないと思っています。それに対して、観光を含めた公共交通につきましては、ある程度住民と共通で使用出来る大型輸送システムは必要だと思います。それがLRTなのかバスなのか、接続バスなのかは判りません。ただし、採算性を合わせて考えなければならぬと思います。南部には史跡などが沢山ありますから、それこそ毛細血管の様にどこでも行ける様な公共交通を設けるかどうかは鈴木先生のお話にもあった様に、住民がどう作っていくかにもかかっていると思います。また、公共交通システムとそうでない従来交通の組み合わせをどうするか

も重要です。それから、あえて言うならば南部には沢山良いところがあります。そういった史跡を使ったユニークベニュー（特別な場所を使った文化イベント等）などの観光のイベントも出来ます。それらを実施すればもう少し観光客の滞在時間も長くなりますし、観光消費も上がりますから観光収入も上がると思っています。その様な公共交通システムが出来れば良いなと思っています。

**【前泊】** ちなみに淵辺さんが南城氏に高級ホテルを作ると選定をした理由、魅力というものは何だったのでしょうか。

**【淵辺】** やはり自然の景観、場所です。まず他にはないだろうと思う素晴らしい場所ですし、そこはそのまま維持したいと思っています。

**【前泊】** 景観を維持しながら沢山の皆さんをどうやって引き込むかも課題かもしれません。

ところで公共交通システムの分担率3%、これは愕然とする数字ですけれども、これをどこまで引き上げれば公共交通は上手く流れるようになっていくのでしょうか。



**【大谷】** 具体的に数字を言うのは難しいかもしれませんが、やはりその先にある鉄道、軌道系の話をするときに、時間が経てば公共交通を使う

という文化が根付いてくるとは思うのです。そのためにも、抽象的ではありますが使うときの支障を取り除いてあげるバリアフリーと、住民が何かメリットを実感出来る経済的なインセンティブと言うか施策を実施して行かなくてはならないと思います。それらが上手く回り、観光客も使ってくれば北部地域も南部地域も定住人口よりも交流人口の方が増えてくる場所ですから、もしかすると地域住民の足も支えてくれるという好循環になるのではないかと考えています。

**【前泊】** 良い意味で、八重瀬町で公共交通が成功すればどこでも成功できるのではと思うのですが、そんな大変な課題を抱えている八重瀬町から公共交通についての提案をお願いします。



**【仲本】** 色々な先生方のお話を聞きますと、沖縄の公共交通分担率3%と全国30%の格差を生んでいるのは、やはり基幹交通としての鉄軌道がネットワークとして形成されていないということが最大の原因なのではないかと思えます。鉄軌道というものはインフラに経費がかかりますので、それぞれ地域に応じた支線交通を考えた場合、やはり南部は生活軌道と観光軌道を兼ねた鉄軌道というものをきちんと考える必要があると思えます。ローカル鉄道の中でも「勾配性にも対応出来る」「大量の乗車地帯である」「海岸線である」など、色々なことを考えますと、最も低廉で軌道の小さい鉄道でも良いので、南部一周の観光・生活軌道を実現することが出来れば、南部は全く変わっていくと思えます。そのためには、市町村単位での支線交通を考えると同時に、やはり公共交通は中南部も北部も含めて、広域に渡る事業であります。そういう意味で、今日のシンポジウムを機に南部が全体で検討出来るよう、南部市町村会を中心とした団体の中で協議会を設け、南部に相応しい公共交通について話し合える場を作り、将来の公共交通の対応策や各市町村との連携もそこが中心となって取り組む体制を是非構築して頂きたい。今日は市民の立場からご提言をしておきたいと思えます。

**【前泊】** 本来ならここで会場からの質疑応答の時間でしたが残念ながらあまり時間がありません。ですが、会場に沖縄総合事務局の菊地次長がお見えになっている様ですので、今日の議論を踏まえたくて一言お願いしたいと思えます。



**【会場：沖縄総合事務局 菊地次長】**  
素晴らしいご講演、さらにはパネリストの皆さんのご意見、大変参考になりました。やはり車中心の社会だった沖縄、これからは高齢化や環境も含め色々な意味で公共交通の方にも展開していかなければならない、そのきっかけを得るためにも相応しいシンポジウムだったと思えますし、大変有意義だったと思えます。その中で一番私が感じたものとしては、古謝市長がお話しされた地域交通網再編計画です。これは国土交通省の方式がございしますが、その中で具体

的に動いているのは南城市だけなのです。この動きを全部に広め、車に頼らない社会の流れにしていく。まずはその流れを作っていく一発目の市町村モデルとして考えられたというのは素晴らしいことだと思います。南城市に高速道路とネットワークしながら2,000台のパークアンドライドを作る、これも極めて先見性があり、しかも鈴木先生がお話したような基幹バスやコミュニティバスを連結させる、その様な計画をもう一度沖縄全体で作っていくべきではないかと思いました。ただ、それには若干時間がかかるわけですが、すぐ出来ることもございます。例えば皆で公共交通を使っていくといった取り組みとして「わたた一バス党」といった県民活動を沖縄県が中心にやっています。また、沖縄総合事務局は若干前からやっていたのですが、沖縄県も今年から時差出勤を始めており、そういう簡単なことで公共交通を使ったり、渋滞を減らすことが出来るのではないかと思った次第であります。さらに、色々ところでこういった機会を作りながら観光客にも公共交通を使ってもらいたい、と旭橋ターミナルビルの社長さんとお話しました。そうしましたら、1日100人以上、月3,000人の観光客から「どうやって観光地までバスで行ったらいいのですか」という問い合わせが来ているのだそうです。その数は4か月前には月2,000人だったのに今は月に3,000人、つまりどんどん増えているのだそうです。先程の糸満バスターミナルでのお話と同じように、皆移動したいのにどうやって探したらよいか判らない。どうやって行けばいいか判らない。こういったことはやれば出来ることであり、すぐやれることは沢山残っているということです。そのため、樋谷局長のお話にもありましたフォローアップ体制を立ち上げて、すぐ出来ることはすぐやろう、少し時間のかかることは検討しながら新しい沖縄の公共交通利用促進、そして町全体が再編された地域を作っていきたいと思っております。今後も是非、皆さんのご意見を頂きながら素晴らしい沖縄の公共交通、そして観光地づくりを手伝っていきたくて思っております。

**【前泊】** 突然のご指名にも関わらず沢山の提言を頂き大変ありがとうございました。公共交通の分担率3%を全国並みの30%にするという沖縄県全体の課題はありますが、本日会場までバスで来られた方は

挙手頂けますでしょうか。ひとり、ふたり・・・3%に達していない様ですが、次回公共交通について考える際には是非バスで来て頂けるような体制が作ればと思います。今日のシンポジウムが本当の意味でキックオフになり、今後も新しい公共交通システムに関する検討会を進めて行く事になると思います。

それでは、これまでのお話しを聞いたうえで、全国の先進地にも詳しい鈴木先生にコメントをお願いしたいと思います。



**【鈴木】**先程も言いましたように、現状のバスもちゃんと役に立つようなものではあるのです。また、バスは時間通りに来ないとよく言われます。でも昨日、私が南部地域をバスで回っていたときには全てのバスが定時で運行していました。勿論、那覇に入ってくる時の渋滞があったり、実際に定時で運行出来ない地域はあるのですが、全てのバスが定時で動かないわけではありません。ですから、その辺の事実を知ってもらうことも大切だと思っています。具体的には公共交通をもっと知ってもらう機会を作る必要がある。その第一歩が踏み出せば大谷先生からご指摘のあった鉄道の前に公共交通を使う習慣が出来る。そこがまず第一歩ではないかと思っています。また、何も毎日の行動の全てをマイカーから公共交通に切り替えて下さいという話である必要はありません。むしろ、単純に数字の計算というと住民が最寄りのバスに年に1回、起点から終点まで1往復乗れば大抵のバス路線は黒字になるのです。計算をすると大体そういう計算になり、鉄軌道も大体一緒なのです。沿線の住民が年に1回、ただし住民全員が前提ですが、往復で乗ってくれば赤字を解消するだけの収入は大抵得られるのです。これはあくまで計算上の数字ですけれども、ただその位の気持ちで皆が使う気になれば、公共交通はもっと色々なことが出来る、可能性を持っているものです。ですので、菊地次長からご指摘があったように今日をきっかけに、色々なアイデアと色々な行動に是非繋げて頂ければ有難いと思いました。

**【前泊】**最後に、榎谷局長へ今後どの様に沖縄の交通を変えていくかお聞きしたいと思います。



**【榎谷】**先程、私はグスクの数だけターミナルが出来ればという願望を述べましたが、これに対して国が出来ることは限りがあります。岐阜県では清流ライナーという基幹バスを走らせているのですが、そこから先のフィーダー交通は地域の人達が自ら取り組んだということで成り立っているのです。岐阜では路面電車が撤退する状況になり、住民の人達が本当に真剣に考えてこうしたものが出来ています。さらに、大学の附属病院が終点になるのですがそこは冷暖房完備でロビーもあるという環境のなか、そこから先のコミュニティバスの拠点、ターミナルとして病院と一緒に作り込んだということです。そのため、とても使いやすい。皆必ず病院に行きますからね。要するに、どうすれば使い勝手の良いターミナルが出来るかは国が考えるのではなく、むしろ地域の人達が考えて作ることが、一番利便性が高くなるということでもあります。本日は豊見城市長もおいでですが、こういった点も考慮頂きたいと思っています。



**【前泊】**まだまだ議論は尽きませんが、今後南部地域の公共交通システムをどう変えていくか、そして南部の発展のためにそれをどう活かしていくかなども含め、今日をスタート地点に南部がひとつになって考えていきたいと思っています。また、次の機会にもこのような議論が出来ればと思います。本日は長時間に渡りましてお付き合い頂き、本当に有難うございました。

～ 閉 会 ～