



# 公共交通を福祉とまちづくりの視点から考える 地域円卓会議

那覇市と周辺地域の住民誰もが自由に  
移動できるまちづくりと公共交通を考える円卓会議

## 実施報告書

日 時： 2019年3月9日(土) 13:00-15:40  
場 所： 沖縄県立図書館 3F ホール（那覇市泉崎1丁目20番1号カーナ旭橋A街区内）  
主 催： 那覇市議会 無所属の会  
協 力： 公益財団法人みらいファンド沖縄、NPO法人まちなか研究所わくわく

報告書作成  
NPO法人まちなか研究所わくわく  
公益財団法人みらいファンド沖縄

# ACTIVITY REPORT

## 【報告】公共交通を福祉とまちづくりの視点から考える地域円卓会議



- 日 時：2019年3月9日(土) 13:00-15:40
- 場 所：沖縄県立図書館 3F ホール
- 着席者数：9名（論点提供者、司会、記録者含む）
- 来場者数：45名（行政、企業、NPO・市民団体等）

- 主 催：那覇市議会 無所属の会
- 協 力：公益財団法人みらいファンド沖縄  
NPO 法人まちなか研究所わくわく
- お問合せ：NPO 法人まちなか研究所わくわく

### 論点提供

中村 圭介 氏（那覇市議会 議員）

### 那覇市と周辺地域の住民誰もが自由に 移動できるまちづくりと公共交通を考える円卓会議

「住民にとって移動は権利である。」この「おでかけをする権利」を保証するためには、現状の路線バスの利便性向上や利用啓発の議論だけでなく、まちづくりや社会福祉の視点から公共交通のあるべき姿を見定める必要があります。今回の円卓会議は、個別の移動手段の整備や運営会社の経営の課題ではなく、誰もが自由に移動できるための公共交通の役割を再定義するために必要な議論が何かを参加者で確認します。

### センターメンバー



中村 圭介  
那覇市議会  
議員



一柳 亮太  
会社員  
元那覇市民



ずけらん しん  
公共交通を  
利用する市民



谷田貝 哲  
バスマップ沖縄  
主宰



前城 充  
南風原町役場  
こども課 課長



石垣 綾音  
株式会社国建  
まちづくり  
計画部



高崎 園子  
沖縄タイムス  
社会部 記者

## ➤ 円卓会議に参加いただいた皆さんから

### 事実の提供

- 沖縄のバス会社の良さは、バス会社が異なっても同じバス停に停まることや、バスの系統番号が整理されていることなど、バス会社間の連携がとれている。しかし、バスターミナルに来て、各社の窓口はあるが、総合案内所のような所がない
- 旧市街地にある古くからの公民館に行くバスは本数が減少してきており、新しい公民館はバス停から徒歩 20～30 分かかるなど、なぜ公共施設に行くのに、公共交通を使ってこんなに不便なのかと思う
- バスの問題点として、同じ名前のバス停が 6 か所ある所や、バス停に「どこ周り」が記載されておらず、分からない所がある
- 「バスマップの入手をきっかけに、普段車で行くところにバスで行ってみた」という方にアンケートを行った結果、案外便利との回答が 61%であった。バスを使用すると意外と不便ではない。分かりやすく情報を伝えれば良いと思う
- 沖縄のバス利用者は、ここ 10 年程度は減っていない
- 全国と比較すると、沖縄県民一人あたりのバス利用回数は、およそ 25 位～30 位ぐらいであり、沖縄よりバスを使用していない都道府県はある
- 沖縄のバス料金は、全国的に見て、決して高い金額ではない。沖縄では電車などが無く、全てをバスが担っているので、割高感を感じる
- 1 つの調査によると、同じようなデザインの道でも、1 日あたり 2 千台の車が通る道では、平均で 1 人あたり 3 人の友達、6.3 人の知り合いがいるが、一日 1 万 6 千台の車が通る道では、平均 0.9 人の友達、3.1 人の知り合いにまで減少する、という調査が出ている。幸せな都市を作るには、皆が移動できる自由が無いと、人の繋がりとか利便性等が生まれない、という話がされている
- マイカーのコストを調べると年間 41 万円、月にすると 3 万 4 千円。沖縄では手取り収入が十数万という家庭も多いため、出費の割合は高い
- 路面電車のコストは、1 km 当たり地下鉄の 10 分の 1
- 沖縄は戦前に県営鉄道があり、1941 年のピーク時で、沖縄県の人口が 95 万人程度の時に、年間 300 万人以上の乗客がいた。県営鉄道は、ほとんど運賃で運営されていたので、観光キャンペーンを行い、乗客を増やしていた
- 那覇市では、自転車を乗せられるバスの導入を検討中
- 研究で分かっているのが、公共交通が無くなった時に対応する必要がある費用負担に比べれば、公共交通を維持する方が安くなる
- 自家用車が少ない時代、沖縄でもバス会社は稼ぐための手段であり、運賃の安売り競争が行われていた
- 沖縄には、生活保護を受けられる経済状況だが、子どもの送迎や仕事で車を使用するため、生活保護を受けられない方が沢山いる

### 評価の提供

- モノレールが作られたり、街の姿が変わっても、交通の問題だけが置き去りにになっていないか
- 車は本当に便利なのか。バスを使用したときの利便性が伝わっていないと思う
- 公共交通は各市町村をまたがっているが、決定権が市町村で線が引かれている。その為、各市町村職員に、公共交通は沖縄県が行うものという意識がある
- 都市計画とは、福祉と教育が土台にあり、その中で、まちづくりがあり、住まいや公共交通があるなど、全部を含めて都市計画である
- 今、世界中の都市計画で自転車道路の無い、あるいは、自転車を活用しない都市計画はまず無いと思う
- 移動困難者の方など、全ての人がアクティブに行動できるまちを作ることが、社会の幸せを作ると確信を持っている
- 沖縄県は観光立県として、公共交通の情報をどう発信していくのか、もっと深めて考える必要があると思う
- 公共交通は標準装備である。沖縄振興計画 3 年の間にどう公共交通の面を組み込めるか

### 視点の提供

- 交通の問題は色々見えるが、誰がどう動けば解決に向かうかが見えてこない。見落としている視点があるのではないか
- 沖縄では公共交通をどのような方が利用し、どのように利用されるのかを明確にしていく事で、持続的に利用される沖縄型の交通機関になると思う

- まちづくりの中に公共交通を位置づける時、乗り物だけの話ではなく、地域全体が循環していく全体的な結びつきを考え、総合的に俯瞰して考える必要がある
- 沖縄は南北に長く、西と東海岸の間に山があることの地理的条件や、米軍基地を結ぶようにバス路線が作られていること、基地を迂回してバス路線を作っているなどの成り立ちを考慮して、バスについて考える必要がある。また、それをバス会社だけで考えても難しいため、一緒に考えていく必要がある
- 公共交通と自転車の関係をもっと研究して環境を整えれば、多くの方が自転車に乗れると思う。自転車の方が早く、快適であるという状態をどう社会が作るか
- バスには不便な所もあると思うが、何と比較して不便なのか。車も渋滞や事故、駐車場、環境への影響など、車社会のデメリットがある。公共交通により移動手段の選択肢が増え、それを適宜使い分けられることが、豊かな生活だと思う
- バスの快適さ×自転車のコラボをいろいろ考えてみて欲しい。自転車×〇〇体験型観光等
- 高齢の方がアクティブに活動することで、病院に行かなくなり医療費を抑制できる。そのような観点など、総合的な経済の循環性を、もう少し数字を確認しながら公共交通と経済性を考える必要がある
- 日本の公共交通機関は独立採算制が当たり前だが、その状態を疑うべきではないか

## 事例の提供

- 生活保護や児童扶養手当を受けている世帯の中の 1 人に対して、都営交通全区間の無料乗車券が発行されている。このような施策は実現しやすいのではないかと
- 過疎地域では、バスの乗り継ぎで待つのは仕方ないため、その付近で物が買えたり、観光できたり、足湯があるなどの、人が集まる場にしている所がある
- ハワイのホノルルにおけるモノレール開発では、駅から徒歩 5 分圏内(約 400m)に住居と商業施設を混在させ、徒歩と自転車にとって使いやすいまちにすることで、人が歩き、お店に立ち止まり、経済活動が生まれ、賑わいのあるまちを作ろうと計画している。そのことにより、道路に空間を取られないため、緑の公園も増え、公共空間も増える。また、騒音は減る、大気汚染も減る、まちに対するプライドが上がる。駅から歩いて行ける距離という考え方が大事だと思う。この計画は、新しい道路建設を考えているのではなく、すでにあるまちの道をどのように良くしていくか、歩行者をどうデザインで誘導していくか、という計画である
- ハワイのシェアバイクは、公共的な施設に必ずしもあるわけではないが、ワイキキからホノルル間の中心市街地などには沢山ある。65%程度は住民が利用し、35%程度は観光客が利用する
- 富山市では、近い将来の高齢化社会に備えて、公共交通網を整備することでコンパクトシティをつくるという、まちづくりの指針を掲げて、日本で初めて新型路面電車(LRT)を導入した。交通網を整え、周辺に住んでもらうことで社会的コストを抑えられる。その為、周辺に引っ越すと、市から助成金が出る等の優遇がある
- 現在、全国の路面電車が好調で、2012 年からの 5 年間で 5%の乗客が増加している。そのトップが富山市で 24%も増えている。明確なまちのビジョンがあり、市民の理解を得ながら行っている
- ハワイは概ね車いすでも移動ができる。国外から来た方への情報案内もしっかりしていて、英語があまり出来なくても乗れる。また、地元の高齢者が沢山乗っている
- 台湾では、シェアバイクを公共的な乗り物と認め、学校や病院、公共施設等の公共的な土地を提供して自転車置き場を沢山設置し、便利になっている
- 岡山にある「ももちゃり」は、全国のレンタサイクルの中でもトップの利用率である。自転車置き場は、現在 30~40 箇所あるが、路面電車の乗り場の近くには無い。それは、路面電車やバス会社の方が、自転車にお客さんを奪われると思っている。公共性とは何か、各主体になる所が自分ごととして考える必要がある

## ➤ 今後のアプローチの方向性（提案）

### 1) 残された人を見逃さない

県民がどのような手段で移動しているのかをあまねく調査し、年齢や社会属性にかかわらず、だれもが移動の権利から取り残されることの無いよう見守る。

### 2) あらゆる移動手段を組み合わせる

路線バス、モノレール、自家用車だけでなく、自転車やコミュニティバス、船舶、乗り合いに至るまで多様な移動手段を組み合わせ、その使い方を誰もが簡単に知ることによって移動の権利を享受できよう整える

### 3) 公共交通と街づくりを組み合わせる

公共交通は、都市計画と組み合わせこそ機能する。官官・官民が協働し、都市の必須機能として公共交通を街づくりのデザインに組み込む施策検討を行うべきである。

## ■参加者によるサブセッション

### 那覇市と周辺地域の住民誰もが自由に 移動できるまちづくりと公共交通を考える円卓会議

(参加者記載の原文をそのまま記載している為、事実と異なることがあります)

- ①
  - ・俯瞰的視点
  - ・市町村側から県に強く意見すること
  - ・市町村に交通の予算ない！
  - ・利用者目線はあるのか？
  - ・市民の意見
  - ・バス運転者不足
  - ・バス路線の効率化
  - ・沖縄流の公共交通
    - ⇒新幹線や電車がない
    - ⇒遠出で公共交通使う？
    - ⇒結局車が便利
    - ⇒生活密着の考え方、始まりか？
  - ・まちづくりで公共交通の視点ない
    - ⇒ショッピングセンターはでかい駐車場
  - ・バス停自体をコミュニティの場にする
    - ⇒広告、協賛、バス会社も利用者も win-win
- ②
  - ・決まった時間に移動したいとなると、やはり車が便利
  - ・張り巡らされている交通網や公共交通機関に地域格差がある
  - ・街の構造自体も歩くことを考えるものになっていなかったりする
  - ・ショッピングセンターは車ありきの施設
- ③
  - ・自転車を公共交通にしたい
  - ・歩くのが結局便利な場合もある
  - ・世界はシェアバイク (ex.台湾)
  - ・終戦時自転車はなかった＝乗ったことない人多数
  - ・4月購入⇒6月諦める
  - ・外国人留学生はみな自転車
  - ・乗って楽しい快適なバスを！
- ④
  - ・イス 50 もいない
  - ・バスは怖いものではない
  - ・バスに自転車を積めるようにしてほしい
  - ・鉄道作るより電動自転車を
- ⑤
  - ・公人は公共交通使ってますか？(議員など)
  - ・乗り放題の Pass で便利に
  - ・ノンステップで乗りやすくなった
  - ・BT の表示が分かりにくい(どのバスに乗れば…)
  - ・個性を感じる停留所(オキミュ前ブーゲンビリア)
- ⑥
  - ・移動権
  - ・バスターミナルの音声アナウンス
  - ・ハワイでは無料でバスに乗れる
- ⑦
  - ・バスなびは使えない
  - ・連携できない
  - ・観光客も結局レンタカーになる
  - ・自転車をバスに載せられる
  - ・具体的にどうしていくのか？
  - ・観光の視点でも公共交通は重要
  - ・夏は暑いし、坂道も多いので自転車は電動じゃないとダメ
- ⑧
  - ・せっかくあるものを使えるように
  - ・情報が埋もれていてせっかく利用しやすくなってもバスを利用できないこともある
- ⑧
  - ・バスを使いたくなる理由(宣伝がうるさい、人の圧迫感、時間)

- ・バスなびは便利 (乗りたい路線のもの位置)
  - ・google が使えるようになると便利
  - ・渋滞がひどい、今後もひどくなる (人口増、那覇等のマンションの建設等)
  - ・移動の権利は大事 (お年寄りには車が無くなると生活が変わる)
  - ・自転車が使いやすいようになってほしい (レンタサイクル置場)
- ⑨ ・高齢者とバス⇒若い世代⇒カーシェアリング
- ⑩ ・居住の自由と都市のサイズの限界
- ・車の維持費を意識
  - ・まちの作りから住む場所を考える
- ⑪ ・公共交通の便利さ (よそなどに行くと感じる)
- ・沖縄の車社会に慣れていると他の地の便利さに驚く (カー、バイクシェアなどが進んでいる)
  - ・スタートマップ、便利なアプリを使っている
  - ・交通のことだけに焦点を合わせると全体は見えない
  - ・車交通ありきで計画ができていることもあるのではないかな?
  - ・いろんな手段は増えているか。不満が解消されないのは?
  - ・自動運転の影響は
  - ・信号がないまち
  - ・日本は土地がなく本来車社会に向いていないはず
  - ・国、県、市町村がバラバラに施策を行っている
  - ・車社会前提に街が作られているから転換できない
  - ・行政やまちづくり立案者の責任は大きい

# 公共交通を福祉とまちづくりの視点から考える 地域円卓会議 参加者アンケート集計

## ◆概要

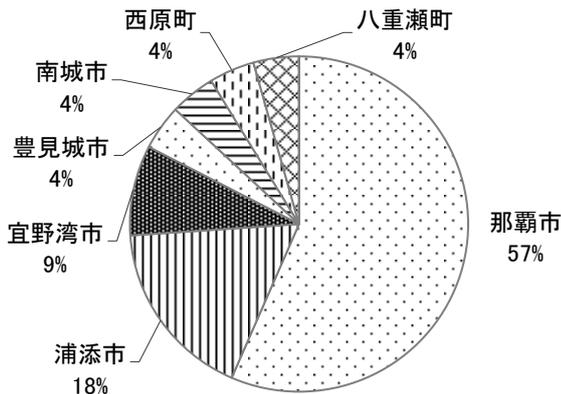
- ・日時：2019年3月9日(土) 13:00-15:40
- ・場所：沖縄県立図書館 3F ホール
- ・着席者：9名(論点提供者、司会、記録者含む)
- ・参加者：45名(アンケート回収23名、回収率51%)

## 4. 満足度

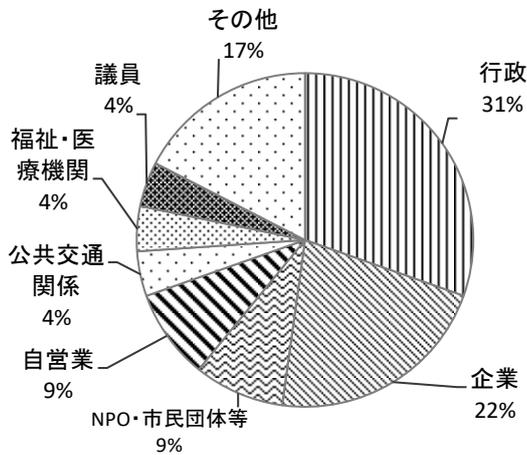
平均：4.4 (5点中)

5.満足	4.概ね満足	3.普通	2.あまり満足していない	1.不満足
9名	13名	0名	0名	0名

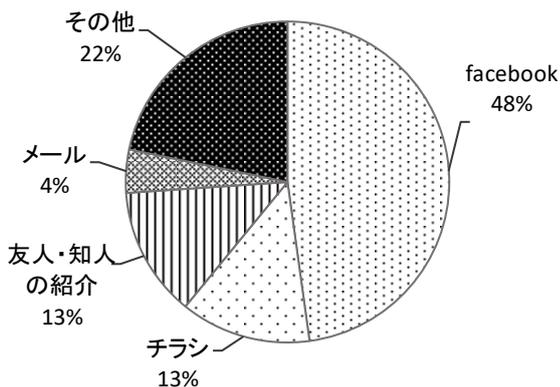
## 1. どちらから？



## 2. 所属



## 3. 円卓会議はどのように知ったか



## 5. 満足度の理由

(5. 満足)

- ・浦添市では今夏モノレールが開通します。同じ時期、西海岸にサンエーパルコさんが開通します。東西に公共交通が少なく課題になっています。移動しやすいまちづくり、大変参考になりました
- ・県内外の事例や公共交通のあり方が知ることができた
- ・会議内容が住民目線レベルになっていたので内容が現実的であった。課題が多く話し合われたことが良かった。この課題を早急に対応することが必要ではないかと思う
- ・自分自身は徒歩、バス、モノレール、自家用車を使い分けて普段あまり問題意識を持っていなかったのでいい機会になりました
- ・高齢者や車いす、自転車、バス、いろいろな角度からの紹介があった点
- ・全体を考えた(SDGs)の協働から共創の必要性を感じられた
- ・それぞれが希望を満たそうとするとやはり地球2個半のエネルギーが必要になってしまいそう！
- ・多様な人の意見を聞けること
- ・公共交通と福祉の結びつきにはとても共感することだった
- ・公共交通の持っているポテンシャルが大きいことを改めて感じました。福祉・教育などのまちづくりの視点からお交通が担っている役割は大切だと思います

#### (4. 概ね満足)

- ・ さまざまな取り組みがされていることを学べた
- ・ 問題の観点が整理できたから
- ・ 県外、海外の事例を知れたのが良かった
- ・ モノレール導入によってよくなった点とかがあればそういう話も聞きたかった
- ・ 公共交通に対する他の方々の不満点が多かった。どのように解決すればよいか問題点、課題が多すぎてそれらの交通整理が必要だと理解できた
- ・ 自動運転など技術が公共交通にどのように反映されるのか関わっている方々の意見を聞きたかった
- ・ 82歳の老婆が家にばかりでは寝たきりになりかねないので1日乗車券を利用して週2〜3回バスで出かけています。ノンステップもありがたい、また、運転手さんも優しくていい気分です
- ・ 現状を変えるにはもっと大きな社会的インパクトが必要と感じた。またそのインパクトが起きた時にチャンスととらえる人がどのくらいいるのかということも気になる。特に行政
- ・ 県民のストレス軽減のための公共交通のあり方の視点で政策を考えてほしい
- ・ 移動の自由ができれば地域活性化すると思う
- ・ いろいろな立場の方から意見を聞いたことが非常に面白かったです
- ・ 利用者としての意見しか持っていなかったが、まちづくりの観点からの意見も聞いたことが良かったです
- ・ 公共交通の「公共」とは何なのかを考えることができました
- ・ 会場が寒い、誰も気を配っていないですね
- ・ スピーカーの背中を見て話を聞くのは少し退屈でした
- ・ 障がい者の方から「移動は権利である」とい

うメッセージへの共感とともに経済効果が訴えられたことは示唆的でした

- ・ 後半、福祉に関する話題も出て現状を知ることができた
- ・ 改善はされているのに情報がうまく公開、見えるようになっておらず使えないという車いす利用の方の声が印象に残っている。やーぐまいせず外に出られるように！
- ・ いろんな立場の人がひとつのテーマで話せたので面白かった（場の雰囲気良かった）
- ・ いろいろな立場の人の興味深い話が聞けました
- ・ おでかけは権利である、公共交通は生活のインフラだから「公共」であると思いました。とても充実した議論でした

#### 5. 円卓会議で印象に残ったこと

- ・ 日頃バスを使っているので本数が増えればいいな、渋滞が無くなればという程度でしか考えていなかったけど公共交通はまちづくりなどというもっと大きな視点で捉える必要があることが重要
- ・ バスの乗り継ぎの際に再度料金を払うこと、結果的にバスの料金が高くなる。バスナビ検索すると実際のバス停時刻表の時間とズレがある。改善が必要。バスナビは観光者にとっては使いづらい
- ・ ハワイのお話は興味深かったです
- ・ どうまとめるかをみんなで一緒に考えよう！
- ・ 会議を続けていくことがいい結果につながる
- ・ ひとり親世帯、オキカで無料ありだと思ふ
- ・ 移動のデザイン
- ・ 弱者目線で進める
- ・ バスの乗り換えだと金額が上がるからとモノレール駅から目的地まで20分以上などなど（モノレールにも自転車を乗せられたらと思ったことはあった）

- ・ シェアサイクルを公共交通としてほしい
- ・ 沖縄独自の公共交通（移動手段）の仕組みを見つける
- ・ 俯瞰的な視点からの交通を考える
- ・ すべての人が移動しやすく（ノンステップなど情報発信）
- ・ まちは変わっていくが交通は変わらない
- ・ 移動することは権利（移動権）という発想はなるほどと思いました
- ・ 移動できる権利という言葉が印象的でした。マイカー利用の日常ですがまちには住む人々がどういう人たちが利用しやすいか考えるいい機会になりました。ありがとうございました
- ・ 誰もが誰がどのように困っているかをもっと深掘りしたい
- ・ 石垣さん、前城さんの視点は勉強になりました
- ・ 街のありようは時代とともに変わっていくのでそれに合わせた公共交通のありよう（路線や乗り物の種類など）が変わっていくということ
- ・ グループトークでモノレール駅に大型駐車場を併設することが決まっているらしく成功させてほしいと思った
- ・ 障がい者の方々への対応（特に時刻表にノンステップバスが記載されていない）など問題点を知らなかったのを教えてもらえてよかった
- ・ 石垣さんからの「平等な社会を作るためのインフラ」という言葉が心に残りました
- ・ 高崎さんからの富山市の例は、沖縄は仕方がないという諦めていた気持ちから少し前向きな気持ちに変えてもらいました
- ・ シングルマザーのバス、ゆいレール無償をぜひ！
- ・ 都市計画、まちづくりのデザイン、ソフト面、ハード面、両方で考える必要があるのではないかとこのところ
- ・ お話伺いながら今ある人々の「意識（バスは不便で使えない）」はデザインする中で変わっていくのかなと気になりました
- ・ バス停をコミュニティの場にする。バスが移動ツールだけではなく他の機能も付加させると面白くなると思った
- ・ 機は熟してきている。公共交通の整備は市町村、県、市民で本気になって進めるべき協働作業だと思いました

(写真) 会場の様子





### 7つの視点

- ・市街地側から見た  
狭く変見がよい
- ・市街地側交通の予想がよい
- ・利用者が多い理由がわかる
- ・市街地の見方
- ・バス停・自転車に寄る場所  
の位置関係がわかる利用者  
Win-Win

市街地側から見た  
狭く変見がよい

市街地側交通の予想がよい

利用者が多い理由がわかる

市街地の見方

バス停・自転車に寄る場所  
の位置関係がわかる利用者  
Win-Win

バス停・自転車に寄る場所  
の位置関係がわかる利用者  
Win-Win

市街地側から見た  
狭く変見がよい

市街地側交通の予想がよい

利用者が多い理由がわかる

市街地の見方

バス停・自転車に寄る場所  
の位置関係がわかる利用者  
Win-Win

### 高齢者と 若世代 カーシェアリング

### 居住の自由と 都市のサイズの問題 車の維持費とコスト

市街地側から見た  
狭く変見がよい

市街地側交通の予想がよい

利用者が多い理由がわかる

市街地の見方

バス停・自転車に寄る場所  
の位置関係がわかる利用者  
Win-Win

市街地側から見た  
狭く変見がよい

市街地側交通の予想がよい

利用者が多い理由がわかる

市街地の見方

バス停・自転車に寄る場所  
の位置関係がわかる利用者  
Win-Win

- ・移動機
- ・バス・タクシー・電車・アクセス
- ・ハイウェイ・有料道路・料金

市街地側から見た  
狭く変見がよい

市街地側交通の予想がよい

利用者が多い理由がわかる

市街地の見方

バス停・自転車に寄る場所  
の位置関係がわかる利用者  
Win-Win

### せ、かくあるものを 使えるように

市街地側から見た  
狭く変見がよい

市街地側交通の予想がよい

利用者が多い理由がわかる

市街地の見方

バス停・自転車に寄る場所  
の位置関係がわかる利用者  
Win-Win

市街地側から見た  
狭く変見がよい

市街地側交通の予想がよい

利用者が多い理由がわかる

市街地の見方

バス停・自転車に寄る場所  
の位置関係がわかる利用者  
Win-Win