

公共交通と交通政策に関する要請決議

全国の中でも極めて高い自動車依存型社会が形成されている那覇市内における殆どの主要交差点は慢性的な混雑・渋滞を引き起こし、気軽に移動が困難な状態が続いている。

このような中、那覇市においては、平成 22 年に「誰もが移動しやすいまちをつくる」を基本目標に「那覇市交通基本計画」が策定された。

那覇市議会においても、交通関連の事案は市民の暮らしに密接であり重要な課題であると認識し、調査・研究を行うため、平成 22 年 4 月 28 日に「公共交通と交通政策に関する調査特別委員会」を設置した。

本委員会では公共交通関連の施策等をはじめ、あらゆる交通媒体など多項目にわたり調査・研究の成果を当局などへの提言として取りまとめた。

よって、本市議会は当局などに対し、誰もが移動しやすいまちづくりの実現に向け、下記事項について十分に留意し 今後の交通施策などに反映させるよう強く要請する。

記

1. バス関連について

(1) 定時定速性の確保

本市は交通混雑時の自動車走行速度が、全国の県庁所在地の中で最も遅い時速 12.9 キロと言われており、慢性的な渋滞状況下でバスの定時定速性が確保されていない。定時定速性の確保のため、以下のことを提言する。

- ①朝夕のバス専用レーンへの一般乗用車の乗り入れ防止のため、検問の実施などを含め公安当局と連携して取締強化を図る。なお、併せて、県内の交通事情に詳しくない観光客への周知も強化すること。
- ②バス専用レーン「専用信号機」を設置してバスのノンストップ化をはかること。
- ③市内主要バス停（乗車客の多いバス停）のみに停車する「特急バス」の新規運行

を行うこと。

- ④行政から赤字路線のみへの補助ではなく、定時定速性を図る実用施策への新規補助も検討すること。

(2) バス利用者の激減を食い止める効果的な取り組み

20年前と比較したバス利用者数は、全国が約60%強であるのに対し、沖縄本島は約35%と著しく減少している。バス利用者の減少を食い止めるため、以下のことを提言する。

- ①バスの運営主体が民間事業者のみである本県においては、利用者の減少によって採算性が悪化し、運行本数及び路線数が削減され、さらに利用者が少なくなるといった悪循環が繰り返されている。モノレール以外の鉄軌道がなく、市内・県内を網羅する主要な公共交通機関であるバス事業の安定的な運営については、自治体も責任を持たなければならず、今後、行政の主体性（本気度）が問われてくる。運営資金については、たとえば、県が半分、残りは市町村の人口比や運行バス本数など様々な条件で負担額を決め、バス事業者へ捻出すること。
- ②公共性の高い企業などにも協力依頼をしてバス運賃の値下げを可能にする智慧を絞ること。
- ③運賃を下げるその他の財源としては、行政の直営が多い本土と比べ沖縄のバス運営形態は全て民間という特殊事情であることを鑑みると、一括交付金や国の戦後補償及び基地特別交付金などが活用できないかどうか急ぎ研究を行うこと。

(3) 停留所などの快適性や利便性の向上

- ①日差しが強くスコールの多い沖縄においては、既存の天井の高い上屋では車イス利用者をはじめとする障がい者などの社会的交通弱者が直射日光や雨風をしのげない。
- ②定時定速性が乱れている現状においては、乗りたいバスがいつ来るのか分からない。

③バス停には時刻表や路線図が掲示されているが、複雑で分かりづらい。

④国際通りは市内線と市外線のバス停が混在し分かりづらい。

等の不便なバス待ち環境がある。バス待ち環境の改善のため、以下のことを提言する。

①直射日光や雨風をしのげるよう、上屋を出来るだけ低くし周辺を若干囲むなど工夫をしたオリジナル上屋の考案及び設置を行うこと。

一括交付金で賄えない停留所の上屋を「各停留所丸ごとにスポンサーを募集」することなどにより上屋増設を検討すること。

②携帯電話等で利用できるバスロケーションシステムの全路線への拡大を行うこと。

さらには、高齢者等の携帯電話を持たない方のために、より利便性の向上となる「バス停電子案内版」設置を検討すること。

③バス停での「時刻表」「路線図」等の統一した掲示方法や、高齢者や観光客でも一目で分かるよう市内線・市外線をカラーリングによって区別をするなどの方策を検討すること。

④国際通りの市内線及び市外線バス停留所の区別を分かりやすく明確にすること。

(4) 乗継割引の早期導入

乗継割引等が無い場合、乗り換えが必要な場合には料金が高くなる。バスとモノレール及びバス間での乗継割引の実現で、乗客の利便性向上や経済的負担の軽減へ繋がります。利用客増が期待できる。

よって、乗り継ぎによる割高を解消するために、本委員会が求めた「ICカード乗車券システム」の運用開始へ向けた取り組みをより加速化させること。

(5) 低床バスの導入推進

バス事業者が民間運営のため財政基盤が弱く、ノンステップ・ワンステップ等の高額な車両の新規購入が進んでいない。

また、ワンステップバスを含め車いす乗車が出来る車両が非常に少なく、車いすでバスを利用する場合は事前に確認をする必要があるなど、障がい者や高齢者等の交通弱者が利用しにくいといった現状がある。ちなみにノンステップバスの導入率は平成23年度末現在、沖縄1%、全国平均28%である。

よって、以下のことを提言する。

- ①民間のバス事業者の独自購入のみでは、短期間での低床バスの大幅な台数増は見込めないため、一括交付金の活用を含め行政の積極的な支援が出来るよう最大限努力すること。
- ②低床バスの運行情報をバス停やホームページで知らせるなど、利用しやすい広報を充実すること。
- ③現在運行している低床バスがバス停留所の縁石の高さや向きの不具合で車いすが入れないケースがある。道路管理者に働きかけ早急に改善すること。

(6) バス停留所付近の自転車駐輪場

現在、バス停付近に自転車駐輪場を整備する取り組みは行われていないが、バスと自転車との連携を図ることにより双方の利用促進に繋がれば、車利用からの転換も期待できる。

よって、「駐輪スペースがある」「終端のバス停」などの条件が該当するバス停での実証実験等を実施すること。

2. モノレール関連について

(1) 自転車駐輪場の整備

自転車駐輪場はモノレール15駅中、13駅に現在設置されているが、駐輪可能台数が少ない。また、おもろまち駅などでは放置自転車が目立ち、マナーやモラルの観点

からの問題もある。よって、以下のことを提言する。

- ①特に北の玄関口である古島駅や東の玄関口である首里駅での拡大が急務であり、利用者の利便性向上のために屋根付き自転車駐輪場を設置すること。
- ②延伸後の新設駅でも十分な台数が停められる駐輪場を整備すること。
- ③自転車置場のない駅（市立病院前）にも新設し、全駅での自転車置場の実態を把握して利用者増に向けて努力すること。
- ④放置自転車は速やかに撤去できるよう、仕組み作りを含めた対策を行うこと。

（２）駅周辺における二輪車駐車場の設置

オートバイ用の無料駐車場は赤嶺駅のみ、パーク&ライド用の有料駐車場が安里駅のみであることから、オートバイとモノレールとの連携はかなり弱い。

よって、オートバイ利用者数に対して、中心市街地等での二輪車駐車場も極端に少ない現状であるが、オートバイ版パーク&ライドの利用者増を図るべく、駅における二輪車駐車場の設置数を増やすこと。

（３）「パーク&ライド（P & R）」の積極的な導入と拡大

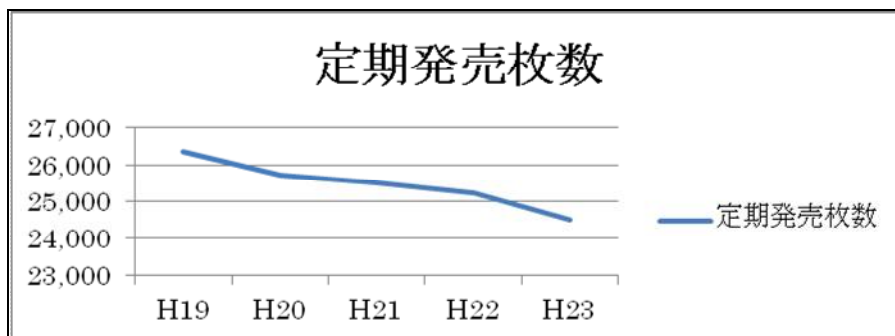
現在、古島・安里・小祿の３駅にて自動車用約 250 台分が運用されているが、稼働率はほぼ 100%であり、潜在的需要はかなりあると推察される。

よって、那覇市の玄関口に位置する駅（首里・古島・赤嶺）周辺でのP & Rの積極的な導入と拡大を行い、さらに既存全駅や延伸される駅においても同様に行うこと。

また、P & R利用者が増加し、中心部への流入車両減に繋げるべく、P & R駐車場を終日 24 時間駐車可能とし、市内中心部での駐車料金よりも格安に設定することや、モノレール乗車券の割引を行うなど利便性の増加や費用負担の軽減をはかること。

（４）定期券の促進

利用者を確実に確保できる定期券の購入者の数は図の通り減少傾向にある。



よって、定期券の購入者を増やすため、地域周辺の通勤・通学者への広報を強化し、定期券購入者への優遇策を積極的に講じること。

(5) モノレールとバスとの運賃割引や円滑な乗継ぎ等の利用環境の向上

前述「1バス関連についての(4)」に同じ

3. タクシー関連について

(1) 乗務員教育の徹底

本委員会が開催した地域フォーラム及び障がい者フォーラムにおいて、一部乗務員のマナーの低さについて複数の指摘があった。沖縄が観光立県という観点からも、マイナスイメージをもたらす懸念がある。

よって、全事業所の乗務員へマナーアップが浸透する対策を講じるよう、沖縄県タクシー協会などに対して指導（依頼・要望）すること。

(2) 客待ちタクシーの違法駐停車の抑止

むつみ橋交差点周辺におけるタクシーなどの違法停車が国際通りの渋滞原因の一つとなっている。

よって、交差点周辺での長時間客待ち停車の自粛を徹底させること。

また、むつみ橋交差点付近に駐停車防止のポールが数本設置されているが、停車抑止及び渋滞緩和の効果が認められるようであれば、当該交差点の未設置箇所への設置

を含め、市内の必要箇所に拡充していくよう各道路管理者に対し求めること。

(3) 中心市街地における「タクシー乗降所」新設

狭隘な道路が多い中心市街地において、客待ちが渋滞の一因ともなっており、タクシー乗場の設置を要望する声がタクシー関係団体や市民からも多くあった。

よって、「那覇市ぶんかテンプス館」横の道路など、市民や観光客の利便性を勘案し、適正な場所にタクシー乗降場及び待機場を設け、無秩序な客待ちタクシーによる渋滞防止を県や公安当局及び関係団体と連携を取って推進すること。

(4) 市民の意識改革を促す仕組み

タクシー乗場や待機場が少ないことから、利用者も「流し」のタクシーをつかまえて乗る習慣が定着しており、空走状態のタクシーが多くなり交通混雑を助長する一因となっている。他府県ではタクシー利用をする際に、地域のタクシーを電話で呼ぶシステムが定着している例もある。

よって、市民が待機場や営業所の車両を呼んで効率良く利用できる仕組みを実現し、そのような利用法が定着するような市民の意識改革を目指して、タクシー関係団体等と連携し進めていく。

(5) 他業界との共存共栄

タクシー業界の抱えている現状や問題点を鑑み、代行業者やレンタカーとの共存共栄のための議論を持つこと。

4. オートバイ及び自転車関連について

(1) 二輪車駐車場の積極的整備

国際通り及び中心市街地周辺(久茂地及び泉崎)においては二輪車駐車場が少なく、歩道等への駐車により歩行者の妨げとなっている箇所がある。

よって以下のことを提言する。

- ①希望ヶ丘公園における「二輪車駐車場社会実験」が実証実験を経て本稼働に至った事例を踏まえ、上記地域に点在している公園の一角を「市営二輪車駐車場」とするなど、公共施設や道路空間を活用した駐車場整備施策を推進すること。
- ②民間自動車駐車場の一部スペースの二輪車駐車場としての活用を積極的に支援すること。
- ③地域での歩道等への違法駐車取締も行うこと。

(2) 自転車の利用促進への環境整備

自転車専用道路は奥武山公園周辺など市内一部にしか開通しておらず、自転車通行帯などもほとんどないため、自動車や歩行者と接近した走行を強いられ、危険性が高い。また、駐輪場はモノレール駅付近など限られた場所、スペースしかない。上記の理由から自転車の利用率が低く、さらには自転車利用者のルール（マナー）が浸透していない現状がある。

よって、自転車の利用促進に向け以下のことを提言する。

- ①快適な走行が可能な自転車専用道路等の整備拡充及び既存道路や歩道の改善により安全快適な走行環境の整備をはかること。
- ②中心市街地や商業施設等に駐輪場を整備し、車から自転車への乗り換えを積極的に促すこと。
- ③自転車利用者のモラル向上のための啓発活動や、学校や地域で幼年期から正しい自転車の乗り方を指導するシステムの構築を図ること。
- ④自転車利用の目的として健康づくりを挙げる例も多いことから、車から自転車への乗り換えを促す交通施策面とあわせて、市民の健康増進を促す観点からも利用者増を図ること。

5. コミュニティバスの運行について

(1) 既存の公共交通へのアクセス向上

モノレール駅が遠くバス路線が少なく使いづらい等、既存の公共交通の恩恵を受けていないという住民の声が、真和志地域などからあがっている。地域住民の利便性向上などのため一定地域内を運行するコミュニティバスは交通弱者（障がい者及び高齢者など）の公共交通利用をより可能とするばかりでなく、路線バスやモノレールとの連結が効果的になることにより、一般利用客も十分増えることが予想される。

よって、行政の共同運行も視野に入れ、実現に向けて計画的に取り組むこと。

(2) 実証実験について

平成 18 年に真和志地域・小祿地域の 2 つのルートで行われた実証実験では、ルート設定や地域住民への周知不足などから利用者が少なく、本格運行に至らずに短期間で打ち切られた。今後、コミュニティバスの実証実験を実施するにあたり、過去の取り組みをしっかりと検証することが肝要である。

よって、地域のニーズ（実態）を十分に調査・把握し、住民が利用しやすいルート設定などを確実に行うこと。

6. LRT 関連について

「LRT 導入」における市の姿勢

2010 年度には鉄軌道導入に向けた調査費が国で計上され、また、与那原町長が積極的な導入を目指す方針を展開する一方で、本市では明確な方針を明らかにしていない。

よって、以下提言する。

① LRT 導入の効果や課題を内閣府のみではなく国土交通省の担当者からも詳細に話を聞くなど調査研究し、スピード感をもって主体的に本市の方針を示すこと。

② 国による LRT の海外輸出の構想・計画に合わせ、沖縄がそのパイロット地域にな

れるかの可能性調査を行うこと。

③既存の路線バス及びモノレールが使いにくい地域をカバーする新しい交通システムの構築が必要である。既存の路線バス及びモノレールを有機的に結び付けるまちづくりの観点も盛り込んだ共存可能な本市の独自案（運営主体を含む）などを作成し国・県へ積極的に働きかけること。

④L R T 導入に関する現状や課題等の情報が市民に浸透していない。L R T 導入に向けた市民フォーラムなどを与那原町など近隣自治体と連携して開催し市民へ周知徹底を図ること。

7. 障がい者にやさしい交通環境について

（1）安心・安全な歩道の確保（点字ブロックの整備）

歩道を走行する自転車のスピード走行及び点字ブロックへの店舗陳列のはみ出しや車両の違法駐車により、目の不自由な方が恐怖感を味わっている。

よって、歩道を走行する自転車のスピード走行及び点字ブロックへの店舗陳列のはみ出しや車両の違法駐車に対しては、道路管理者や公安当局と連携をして指導改善を徹底すること。

また、傷んだ点字ブロックは修繕等を適切に行うこと。

（2）障がい者に対する乗務員の対応

バス・タクシーに乗車する際、障がい者ということを理由に乗車拒否をされることが当事者の心情を傷つけている。

よって、バス・タクシー乗務員に対し、障がい者への理解と配慮を徹底させるよう関係機関に強く訴えること（前述「3. タクシー関連について（1）」に関連）。

（3）低床バスについて

低床バスの導入率が非常に低く、公共交通のバリアフリー化が不十分である。よって、

「いつでも、どこへでも、安価に」移動できる低床バスの導入を更に推進すること。(前述「1バス関連について(5)」に詳細)

(4) バス停上屋について

上屋のないバス停において、肢体不自由の障がい者などは突然の雨が降っても瞬時に移動ができず難渋している現状がある。

よって、バス停留所における上屋設置をさらに推進すること。(前述「1バス関連について(3)」①に関連)

(5) 福祉タクシー等について

福祉タクシーや介護タクシーの存在を知らない市民が多い。

よって、高齢者や身体障がい者など、自力での移動に制約がある者を病院や施設などへ輸送する、福祉タクシーや介護タクシーの存在を、市民に周知する広報活動にさらに努めること。

(6) 音の出る信号機について

音の出る信号機の設置は十分でなく、既存の当該信号機のうち、夜間は消音されているものがある。

よって、音の出る信号機の設置を推進し、夜間に際しては音を小さくするなど、利用者と付近住民の双方に配慮した対応を求めること。

8. 歩道関連について

(1) 安心・安全な歩道の確保

①歩道のない通学路や、木の根っこが地上に盛り上がりでこぼこになり、高齢者や身障者が非常に歩きにくい歩道がある。

よって、歩道がなく危険な場所や歩きにくい歩道の調査及び改善を図り、歩行者にとって安心・安全な歩行空間の創生に努めること。

②沖縄の場合、特に夏の強い日差しを遮る必要がある。

よって、強い日差しを遮る「街路樹」を増やし、誰でも気軽に楽しく徒歩での移動ができるようにすること。

(2) 信号機などの設置

市内には信号機・横断歩道や区画線の設置及び整備を要望する地域が多い。

よって、市は信号機・横断歩道や区画線の設置及び整備を要望する地域住民の声に十分に耳を傾け、公安当局に対して積極的に働きかけること。

9. 環境にやさしい交通政策について

EV（電気）バスの開発、レンタカー会社によるEV（電気）自動車の導入が行われているが、急速充電設備が十分ではなく普及の妨げになっている。本土と比較して長距離運行がない沖縄の地理的特性に鑑みれば、EV（電気）自動車は有利である。二酸化炭素ガスの排出削減といった環境面からも望ましい。時代を先取りし積極的に取り組む価値がある。

よて、EVバスの導入、公共施設への急速充電設備設置、EVオートバイ用充電設備のモノレール駅駐輪場への設置などを積極的に進めること。

10. その他

(1) 車から公共交通への転換

朝の出勤時間における通行車両の約9割が1人乗り自動車となっている。

よって、那覇市の玄関口に位置するエリア（那覇IC・安謝・赤嶺）周辺及び延伸駅でのパーク＆ライド（P&R）設置により、市内中心部への一人乗り自動車の流入減を図ること。

また、費用的なメリットがあればP&Rを利用するドライバー増が見込めるので、

格安な駐車料金の設定や公共交通乗車券の割引を行うこと。

(2) 車利用から公共交通利用へ転換させるための意識改革

本県における世帯当たりの自動車保有台数は年々増える傾向にある。(昭和 47 年 0.64 台 → 平成 23 年 1.86 台)

便利な自動車利用に慣れた人を公共交通利用へ転換させるのは容易ではない。

よって、「なはモビリティウィーク&カーフリーデー」など、車に頼りすぎない市民の意識改革をさらに図っていくこと。

(3) 慢性的な渋滞箇所

中心市街地に加え、新都心地域では慢性的に渋滞している箇所があり、対策が求められる。

よって、常に渋滞が起きている箇所では、交差点の通行帯の見直しやスクランブル交差点化の検討などを行い、円滑な交通の実現を早急に図ること。

以上、決議する。

平成 25 年 (2013 年) 3 月 26 日

那 覇 市 議 会