

# 都心部の渋滞回避を目的とした、高速バス・モノレール連携乗車券の販売

合同会社やんばる急行バス-宮城 勇、沖縄都市モノレール株式会社運輸部-石井 正、株式会社琉球銀行ペイメント事業部-石井 誠、TIS株式会社サービス事業統括本部-田村 友克 【2020年12月20日 第15回JCOMM 於 広島市】

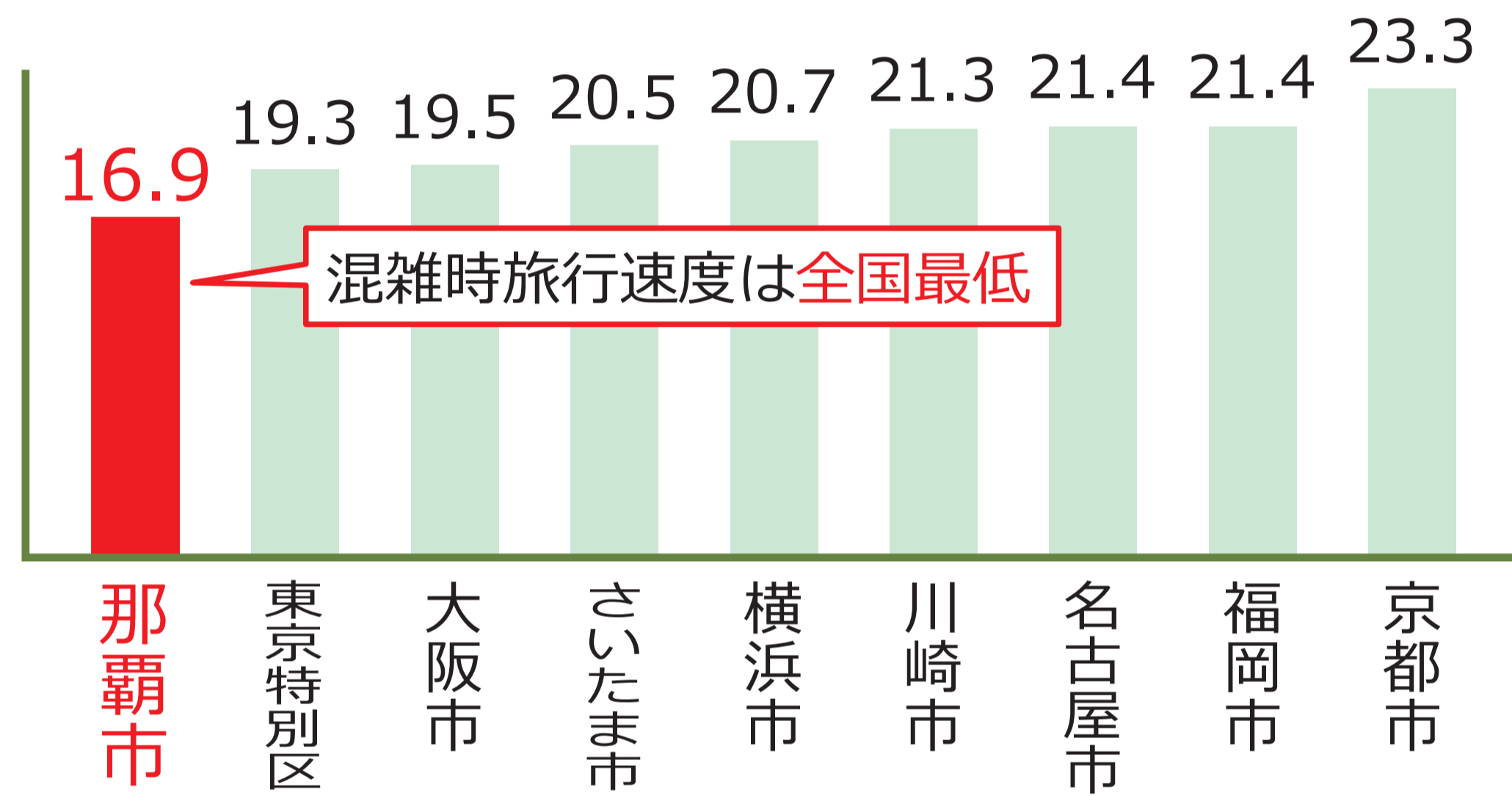


## 背景

やんばる急行バスは、2013年に運行を開始した高速バスで、那覇空港を起点に那覇市中心部、高速道路を經由して、沖縄本島北部の名護市・本部町・今帰仁村を結ぶ路線を運行している。空港、港や観光施設等を直結し利用者も多いが、**那覇市内の道路混雑には常に悩まされている。**

## 主要都市における混雑時旅行速度 (単位: km/h)

出典：2015年度沖縄地方渋滞対策推進協議会資料 (2012年4月～2013年3月の一般車プローブデータより作成)



## 那覇市内の遅延運行例 (バスロケータより作成)

高速道路～那覇市郊外まではほぼ定刻だが、

到着バス停名	予定時刻	到着時刻	遅延時間
池武当 (高速)	08:16:00	08:16:01	0分
山里 (高速)	08:20:00	08:20:08	0分
喜舎場 (高速)	08:22:00	08:25:38	3分
中城	08:25:00	08:28:08	3分
琉大入口	08:28:00	08:30:47	2分
嘉数	08:33:00	08:35:44	2分
大平	08:36:00	08:38:55	2分
古島駅前	08:40:00	08:48:05	8分
おもろまち一丁目	08:47:00	09:00:48	13分
合同庁舎前	08:49:00	09:01:44	12分
泊高橋	08:54:00	09:05:48	11分
県庁北口	09:00:00	09:14:30	14分
【終了ボタン】		09:24:33	

古島駅前以南の那覇市内で遅延が発生している。



## 高速バスとモノレールの乗継

やんばる急行バスは、那覇市と郊外部の接点の位置に当たる「古島駅前」バス停でモノレールと接続する。古島駅前以南(那覇市内)の渋滞を避けるため、古島駅から**モノレールに乗り継ぐ**利用者も少なくない。

しかし、モノレールを利用するには**新たにきっぷを購入**する必要があり、コストが割高になっていた。

## 沖縄美ら海水族館最寄りバス停「記念公園前」～那覇空港間の運賃

移動方法	バス運賃	モノレール運賃	計	差額
バスのみ	記念公園前→那覇空港 ¥2,000	-	¥2,000	-
バス + モノレール乗継	記念公園前→古島駅前 ¥1,850	古島→那覇空港 ¥340	¥2,190	190円の損
バスのみ利用のつもりが、バス乗車後にモノレール乗継へ変更	記念公園前→那覇空港 ¥2,000	古島→那覇空港 ¥340	¥2,340	340円の損



# 高速バス～モノレール連携乗車券の設定

渋滞しているかどうかは近づいてみないとわからない

道が空いていれば、那覇空港にバスで行くほうが快適

モノレールは乗客が多く、古島からではまず座れない

## 主な区間における、連携乗車券の例

バス乗車地	バスとモノレールを乗り継いだ時の運賃 (※)	バスだけの運賃 = 連携乗車券	差額	割引率
記念公園前	バ1,850+モ340 = ¥2,190	¥2,000	¥190	8.7%
名護市役所前	バ1,450+モ340 = ¥1,790	¥1,600	¥190	10.6%
琉大入口	バ340+モ340 = ¥680	¥570	¥110	16.2%

※バスは各出発地→古島駅前の運賃、モノレールは古島→那覇空港の運賃



古島駅からモノレールに乗り継ぐか否かを、古島駅に着く直前に決めてもよいように、

任意のバス停から那覇空港までの乗車券を購入すれば、

- 古島駅でモノレールに乗り継いでも、
- バスでそのまま行っても、

**運賃はバス利用の場合の金額のまま**

という**連携乗車券**を設定した。



↑ 区間選択画面

チケット使用前

チケット使用后

沖縄都市モノレール  
やんばる急行バス  
(交通事業者)

JTB沖縄  
(加盟店)

琉球銀行  
(アクワイアラ)

VISA  
Mastercard等  
(決済ブランド)

TIS (サービス提供)

乗車券にはTISがシステムを構築した電子チケットを用い、琉球銀行を決済事業者とするネット決済により、バス乗車前に購入する形態とした。

## 利用状況

2020年2月3日～29日にかけて、連携乗車券を販売した。



考えられる要因

本取り組みは、国土交通省「2019年度新モビリティサービス推進事業」に採択された、「八重山MaaS化事業」として実施された。しかし急遽追加されたため、実験期間も約1カ月しか設けられず、チケットも八重山地域のMaaSチケット販売ページ内で購入する形となり、わかりにくかった。

実験期間が短かった

サイトがわかりづらかった

道路が混まなかった

実験期間が閑散期のためか渋滞も多くなか、**「混雑を避けてゆいレールに乗り継ぐ」** 需要自体が少なかったとも考えられる。

連携乗車券を活用して古島駅でバスからモノレールに乗り継いだ件数は9件と、**少数にとどまった。**

## 連携乗車券の販売状況

電子チケットの 販売総数 (※)	151件 (計187名分)
そのうち、連携乗車券 の販売数	31件 (計33名分)
そのうち、古島駅前で モノレールに乗り換えた数	9件 (計10名分)

※電子チケットでは、連携乗車券のほか、やんばる急行バス単独の片道乗車券も設定した。

## 今後の展開

連携乗車券の利用者は多くはなかったが、仕組み自体には問題はなく、乗降に要する時間が短縮したため**乗務員にも好評**であった。

本取り組みは、国土交通省「日本版MaaS推進・支援事業」に採択された「沖縄全域における観光型MaaS実証実験」の中で今年度も実施することとなった。昨年度の経験を踏まえて内容を見直し、12月～2021年3月にかけて実証実験を行う予定である。より良い公共交通サービスを追求し、本格実施を目指して引き続き取り組んでいきたい。