

(2) 効果と課題の整理

1) 効果の計測

①. 効果計測のための需要予測モデルの適用方法

パーク&ライドによる需要喚起効果を把握するため、需要予測モデルを以下のように適用する。

- 「パーク&ライド利用可の場合（ケース①）」、「パーク&ライド利用不可の場合（ケース②）」の場合それぞれの需要予測を行い、ケース①と②の差分をパーク&ライドによる需要喚起効果として推計する。
- パーク&ライド利用可能とする駅は、第3回委員会で抽出された「名護駅」及び「普天間飛行場駅」とする。
- パーク&ライドの料金は、沖縄都市モノレールにおける利用実態等を踏まえ、運賃はパターンA：「定期1ヶ月3,000円・1回利用150円」、パターンB：「定期1ヶ月5,000円、1回利用250円」の2パターン設定する*。

*：需要予測モデルに適用する際に必要な1回利用の料金は、1ヶ月の平日日数が約20日であることを踏まえ、1ヶ月定期の20分の1と設定。

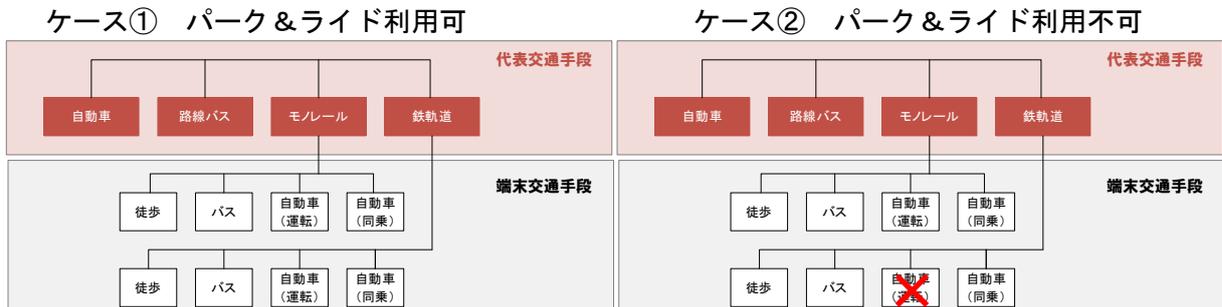


図 パーク&ライド効果計測のための県民需要予測モデルの適用方法

②. パーク&ライドによる需要喚起効果

パーク&ライドによる鉄軌道需要喚起効果は、下表のように試算される。

表 パーク&ライドによる需要喚起効果

	パーク&ライドなし	パーク&ライドあり【パターンA】 (料金: 定期1ヵ月3,000円、1回利用150円)		パーク&ライドあり【パターンB】 (料金: 定期1ヵ月5,000円、1回利用250円)			
	鉄軌道利用者 (人/日: 往復) ①	鉄軌道利用者 (人/日: 往復) ②	需要喚起効果		鉄軌道利用者 (人/日: 往復) ③	需要喚起効果	
			増加量 ②-① ②-①	増加率 ②/① ②/①		増加量 ③-① ③-①	増加率 ③/① ③/①
名護駅	2,110	2,168	58	1.03	2,154	44	1.02
普天間飛行場駅	4,574	4,872	298	1.07	4,762	188	1.04

注1) パーク&ライド駐車場利用者数は鉄軌道の需要喚起効果(往復)の1/2となる。

注2) 鉄道ケース2(うるま・国道330号+空港接続線)で実施。

2) パーク&ライドを実施する上で想定される課題

需要喚起方策として、パーク&ライドを実施する上での課題として、以下が想定される。

課題①: 駅周辺の土地及び駐車場建設費用の確保

利便性の観点から、駅周辺の比較的地価が高い場所に土地を確保するとともに、パーク&ライド駐車場を建設するための費用が必要となる。

課題②: 駐車場の維持管理費の確保

パーク&ライドを実施するためには、人件費、保守維持費、固定資産税等の駐車場の維持管理費が必要であり、利用が低迷した場合などは、料金収入以外で費用の確保が必要となることも考えられる。

課題③: パーク&ライドとフィーダーバス路線との適切な役割分担

駅端末交通手段としてフィーダーバスが設定されている場合において、パーク&ライド駐車場を整備すると、両者が競合し、バスの採算性が悪化する可能性があるため、適切な役割分担を検討する必要がある。

5.2.3 まちづくり方策に関する事例整理

ここでは、沖縄都市モノレール（ゆいレール）及び先行事例を整理することで、沿線自治体が鉄軌道の需要喚起に有効なまちづくりを検討する際の参考資料とすることを目的とする。

(1) 沖縄都市モノレール沿線のまちづくりの状況

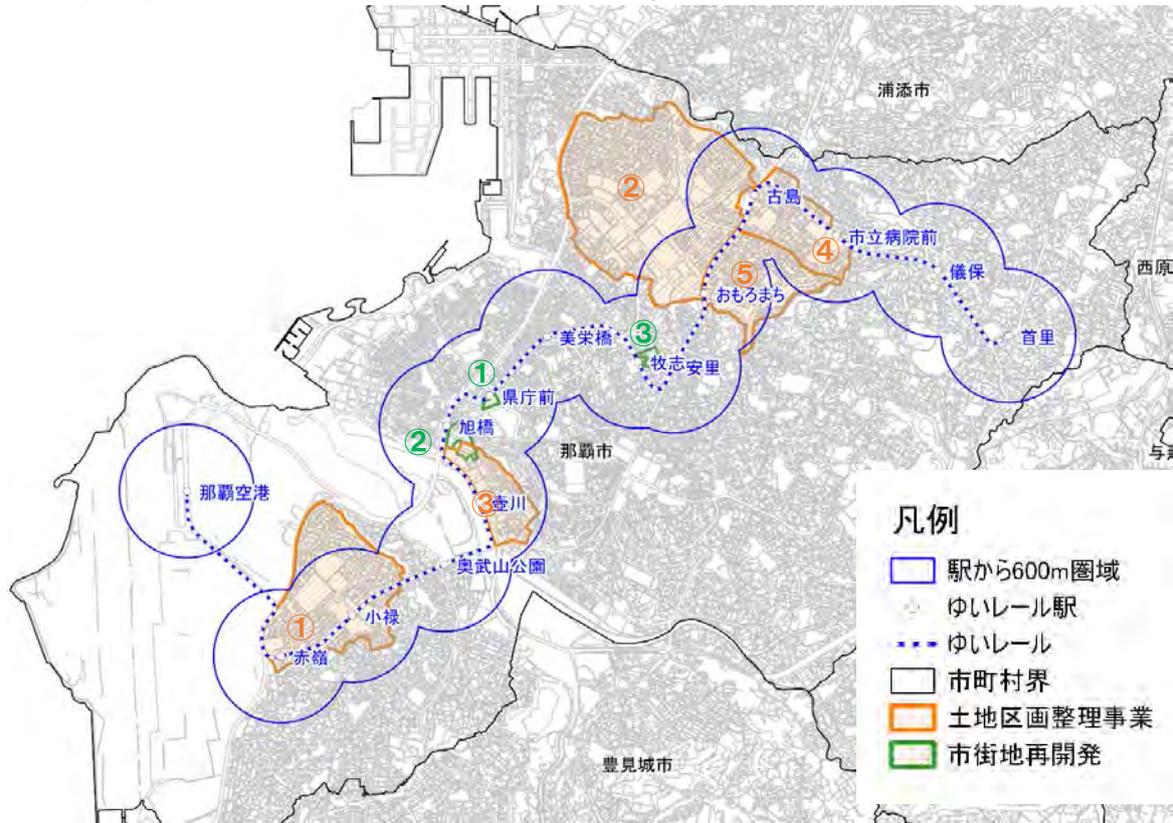
沖縄都市モノレールは、平成 15 年 8 月に開業し、戦後の沖縄にとって初めての鉄軌道システムであるだけでなく、那覇市の都市構造を大きく変える影響力をもつ事業であり、空港、都心部、観光拠点を結ぶ都市の公共交通システムであるとの理由により、開業翌年の平成 16 年に「沖縄都市モノレールの整備と総合的戦略的な都市整備計画」として、沿線一体のまちづくりが日本都市計画学会の最高賞である石川賞*を受賞した（受賞者：沖縄県、那覇市及び沖縄県都市モノレール建設促進協議会）。

*：石川賞とは、近代都市計画の第一人者・石川栄耀（1893～1955 年）の業績を記念し、年に 1 回都市計画に関する独創的または啓発的な業績により、都市計画の進歩、発展に顕著な貢献をした個人または団体を対象（会員に限らない）として表彰されるもの。

ここでは、沖縄都市モノレール開業によるまちづくり面への効果を把握するため、沖縄都市モノレールと一体として整備された面開発の状況や、沿線の人口変化等の土地利用の変化を把握し整理を行う。

1) 事業概要

沖縄都市モノレールの整備と合わせて、沿線において那覇新都心、小禄金城等、5つの土地区画整理事業や、3つの市街地再開発事業が実施された。



注) 沖縄都市モノレール株式会社が実施したモノレール利用実態調査結果の徒歩利用者の移動平均距離が約600mであったことから駅勢圏を600mと設定。

	名称	事業主体	事業面積 (ha)	計画人口 (人)	施行期間	現在の状況
土地区画整理事業	①小禄金城土地区画整理事業	那覇市	108.8	12,170	S58-H17	完了
	②那覇新都心土地区画整理事業	独立行政法人都市再生機構	214	13,078	H4-H17	完了
	③壺川土地区画整理事業	那覇市	37.3	8,800	S59-H26	清算業務
	④真嘉比古島第一地区区画整理地区事業	那覇市	51.2	4,016	S50-H26	清算業務
	⑤真嘉比古島第二地区区画整理地区事業	那覇市	51.4	5,200	S63-H25	清算業務
市街地再開発事業	①久茂地一丁目地区第一種市街地再開発事業	那覇市	1.8	—	S61-H2	完了
	②モノレール旭橋駅周辺地区第一種市街地再開発事業	民間	4.5	—	H15-H29 (予定)	事業中
	③牧志・安里地区第一種市街地再開発事業	組合	2.3	—	H17-H22	完了

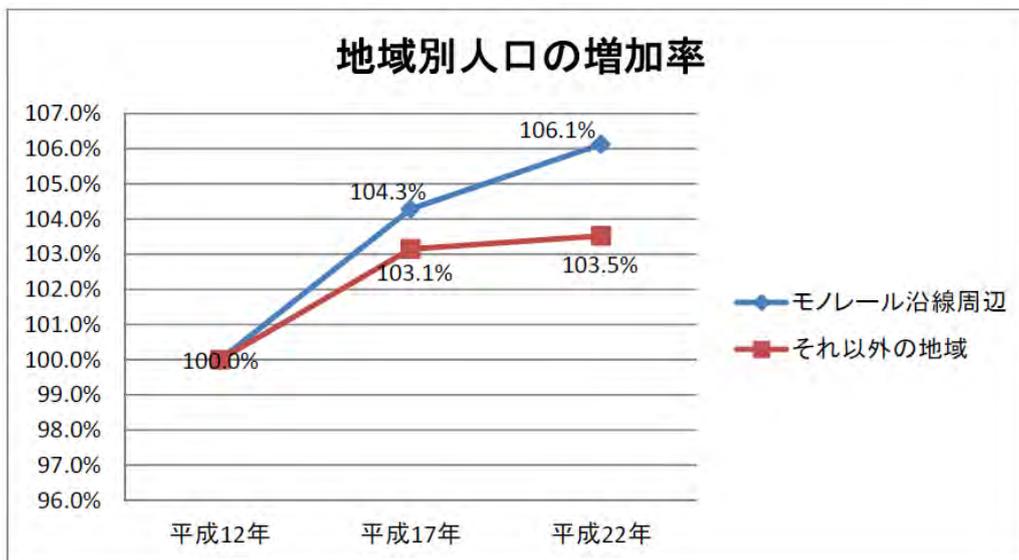
出典：ゆいレール整備における経済効果調査報告書（平成25年6月），沖縄都市モノレール株式会社をもとに作成

図 沖縄都市モノレール沿線の面整備状況図

2) 事業による効果

①. 人口増加率の推移

平成 15 年の沖縄都市モノレール（ゆいレール）開業前の平成 12 年時点と比較した人口増加率をみると、沖縄都市モノレール駅沿線 600m 圏域沿線周辺の人口増加率が、那覇市のそれ以外の地域よりも高い状況が見られる。

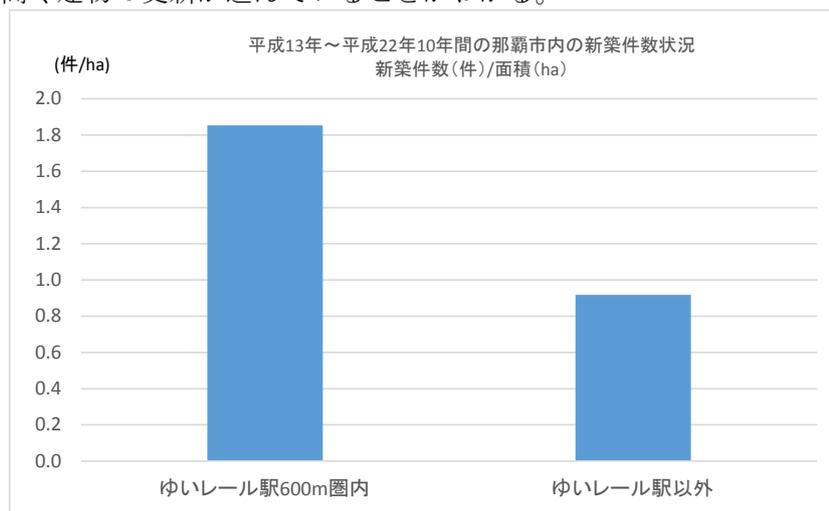


出典：ゆいレール整備における経済効果調査報告書（平成 25 年 6 月），沖縄都市モノレール株式会社をもとに作成

図 沿線人口の増加率

②. 新築建物の立地状況

沖縄都市モノレール駅から 600m 圏内の沿線地域における平成 13 年～22 年の面積あたりの新築件数割合は那覇市の非沿線地域が 0.9 件/ha に対し新築件数が 1.9 件/ha と高く、駅周辺の新築状況が高く建物の更新が進んでいることがわかる。



	新築件数 (件)	面積 (ha)	新築件数/面積
ゆいレール沿線(駅から 600m 圏内)	2,409	1,299	1.9
ゆいレール非沿線	2,395	2,611	0.9

出典：ゆいレール整備における経済効果調査報告書（平成 25 年 6 月），沖縄都市モノレール株式会社をもとに作成

図 ゆいレール沿線・非沿線の新築件数割合（平成 13～22 年）