

#### 4．需要喚起方策等の検討

鉄軌道の事業採算性、B / Cを向上させるためには、鉄軌道の需要喚起が重要な課題である。

需要の喚起を行った場合、鉄軌道の整備により地域全体として公共交通の利便性向上が期待されるが、既存公共交通のモノレールやバス等への需要や採算面での悪影響も想定される。そのため、鉄軌道整備による他交通機関への影響を定量的に把握した。

また、鉄軌道とバス路線の望ましい結節のあり方を検討するとともに、鉄軌道の需要喚起方策としてバスのフィーダー化\*と併せて長距離路線の見直しによる影響を定量的に把握した。

\*：従来の路線バスを幹線である鉄軌道への支線として運行するバスにすること。

#### 4.1 過年度調査の概要

##### 4.1.1 平成24年度調査の概要

平成24年度調査では、既存統計分析、事例収集、アンケート調査等により、鉄軌道の需要喚起方策について、旅客（県民＋観光客）における需要喚起、貨物における需要喚起、まちづくりにおける需要喚起、自動車利用抑制策の四つに整理・分類した。

##### 4.1.2 平成25年度調査の概要

平成25年度調査では、需要予測結果に基づき、鉄軌道の利用状況を分析し、需要喚起を図るべき対象を把握するとともに、需要喚起に有効な施策について検討した。また、鉄軌道整備による他交通機関への影響を検討した。

#### (1) 旅客（県民＋観光客）の需要喚起方策

需要予測結果から鉄軌道の利用割合や他交通機関からの転換状況を把握するとともに、意識調査結果から県民や観光客の鉄軌道へのニーズを把握した。

##### 運賃施策の事例分析

短距離帯での鉄軌道利用を促進させる施策として、短距離割引（1駅のみ利用の運賃を半額程度に割引く施策）の事例を収集した。その結果、実施例のひとつである沖縄県のゆいレールにおいて、需要喚起に一定の効果があることを確認した。

##### 鉄軌道とバス路線の結節のあり方の検討

鉄軌道とバス路線の結節のあり方を検討するため、鉄道ケース1（うるま・パイプライン）とバス路線の県庁周辺までのサービス水準を比較した。その結果、県庁周辺から概ね10km以遠については、鉄軌道の所要時間及び費用面での優位性が高く、バス路線のフィーダー化が需要喚起に有効であることを示した。

#### (2) 鉄軌道の整備による他交通機関への影響把握

鉄軌道が整備された場合の他交通機関への影響を検討した結果、モノレール、バスともに減収となることが予測された\*。モノレールやバスへのマイナス面の影響が想定されたことから、鉄軌道とモノレール、バスとの連携やバス路線の再編等の課題を示した。

\*：鉄道ケース1（うるま・パイプライン）の予測結果であり、諸条件（ルート、システム、駅位置、速度等）が異なる他のケースでは、予測結果が大きく異なる可能性があることに留意する必要がある。

#### (3) その他の需要喚起方策

##### 自動車利用適正化施策

ロードプライシング\*についての海外事例を収集した結果、鉄軌道への需要喚起の面では一定の効果が期待されるものの、住民・関係者の合意形成等の課題を示した。

\*：道路混雑解消や環境問題の解決等を目的に、都心部等の特定地域への自動車の流入抑制を図るため、道路利用者に対し課金を行う施策。

4.2 平成26年度調査の検討結果

4.2.1 鉄軌道の整備による他交通機関への影響把握

(1) 総合交通体系の現状

沖縄本島地区における既存の公共交通網について最新データをもとに乗車人員、経営環境等を整理する。

1) ゆいレール

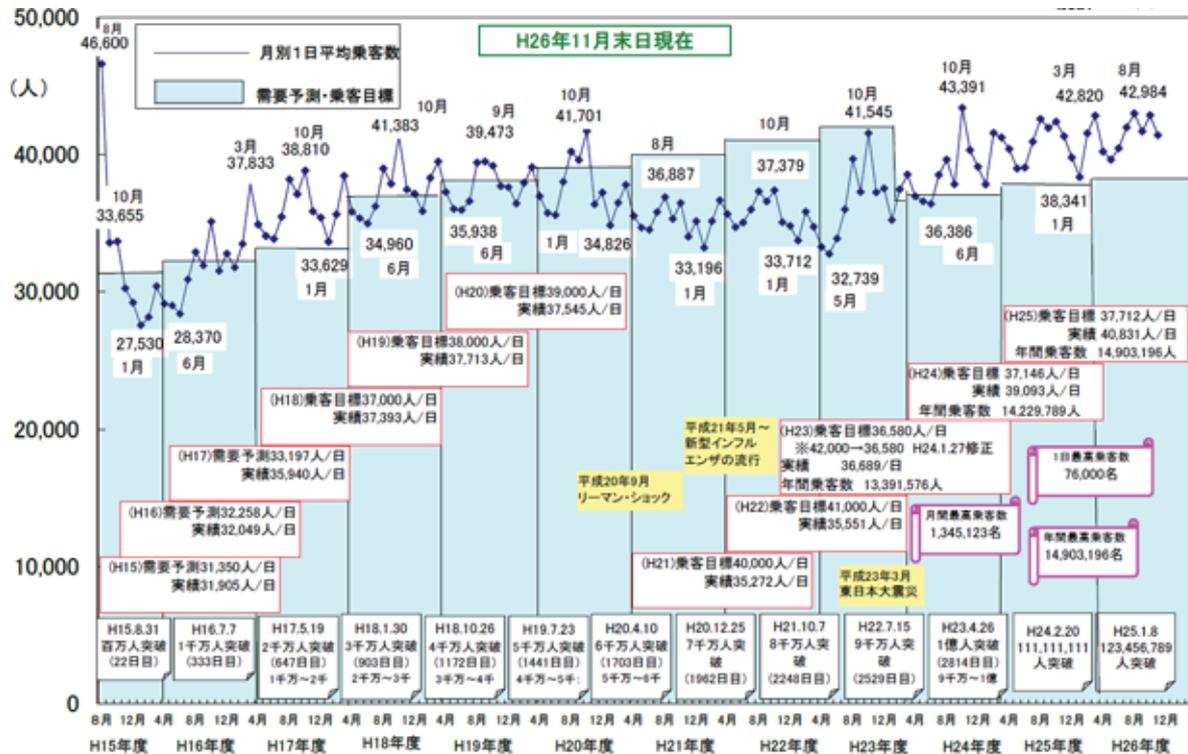
乗車人員

- ・平成25年度の1日平均乗車人員は約4.1万人であり、近年は4ヶ年連続で乗車人員が増加している。
- ・駅別乗車人員は、県庁前が最も多く、次いで、那覇空港、おもろまちの各駅の乗車人員が多い。

表 ゆいレールの輸送人員の推移

	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度
年間輸送人員(人/年)	7,497,788	11,633,606	13,118,262	13,648,474	13,765,342	13,703,904	12,874,161	12,976,129	13,391,576	14,229,789	14,903,196
1日平均乗車人員(人/日)	31,905	32,049	35,940	37,393	37,713	37,545	35,272	35,551	36,689	39,093	40,831
対前年伸び率		0.5%	12.1%	4.0%	0.9%	-0.4%	-6.1%	0.8%	3.2%	6.6%	4.4%

出典：沖縄県都市計画・モノレール課資料をもとに作成

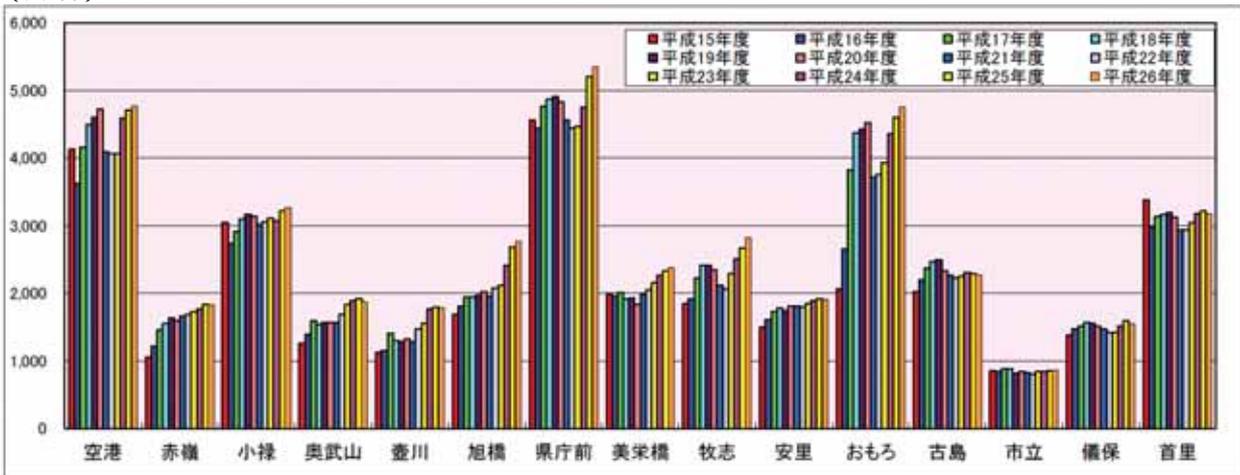


出典：沖縄県都市計画・モノレール課

<http://www.pref.okinawa.jp/site/doboku/toshimono/joukyakusu.html>

図 ゆいレールの月別平均乗客数の推移(1日平均乗客数)

(人/日)



(人/日)

	空港	赤嶺	小椋	奥武山	壺川	旭橋	県庁前	美栄橋	牧志	安里	おもろ	古島	市立	備保	首里	合計
平成15年度	4,127	1,052	3,050	1,262	1,131	1,694	4,559	1,986	1,843	1,496	2,065	2,018	854	1,383	3,386	31,905
平成16年度	3,620	1,223	2,739	1,392	1,157	1,810	4,449	1,959	1,921	1,614	2,659	2,203	848	1,476	2,981	32,049
平成17年度	4,162	1,453	2,917	1,593	1,405	1,944	4,767	2,007	2,219	1,731	3,824	2,376	889	1,518	3,135	35,940
平成18年度	4,497	1,553	3,103	1,545	1,304	1,949	4,868	1,918	2,414	1,788	4,370	2,469	879	1,564	3,172	37,393
平成19年度	4,607	1,632	3,166	1,566	1,283	1,966	4,916	1,924	2,417	1,747	4,422	2,499	821	1,557	3,191	37,713
平成20年度	4,721	1,597	3,137	1,571	1,321	2,026	4,837	1,836	2,354	1,803	4,528	2,333	845	1,509	3,126	37,545
平成21年度	4,096	1,665	3,019	1,566	1,281	1,959	4,564	1,976	2,124	1,813	3,714	2,265	824	1,468	2,930	35,272
平成22年度	4,069	1,682	3,064	1,686	1,470	2,084	4,439	2,056	2,057	1,793	3,759	2,233	807	1,419	2,933	35,551
平成23年度	4,069	1,731	3,119	1,830	1,555	2,115	4,466	2,153	2,299	1,857	3,933	2,245	846	1,424	3,049	36,689
平成24年度	4,587	1,769	3,066	1,887	1,763	2,407	4,751	2,270	2,505	1,886	4,357	2,311	844	1,512	3,179	39,093
平成25年度	4,706	1,837	3,213	1,920	1,790	2,677	5,205	2,328	2,672	1,918	4,610	2,286	861	1,592	3,214	40,831
平成26年度	4,774	1,836	3,273	1,873	1,794	2,771	5,351	2,381	2,826	1,905	4,759	2,278	855	1,546	3,168	41,391

(注) 平成 26 年 11 月末日現在

出典：沖縄県都市計画・モノレール課

<http://www.pref.okinawa.jp/site/doboku/toshimono/joukyakusu.html>

図 ゆいレールの駅別年度別平均乗客数の推移(1日平均乗客数)

## 経営環境

- ・平成25年度では、営業収益2,918百万円に対し、営業費が3,060百万円(減価償却費1,235百万円を含む)であり、営業損益はマイナス142百万円となっている。営業収支率は95%である。
- ・当期純損失は年々減少しているが、黒字には至っていない。累積赤字は年々拡大しており、平成25年度は約134億円である。
- ・減価償却前利益は888百万円(H25年度)の黒字となっている。

表 ゆいレールの収支状況の推移

決算計数の推移(損益計算書より)

単位:百万円/年

	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度
営業収益	1,476	2,206	2,418	2,492	2,514	2,537	2,376	2,408	2,545	2,711	2,918
旅客運輸収入	1,412	2,110	2,314	2,396	2,413	2,403	2,245	2,270	2,404	2,552	2,761
運輸雑収	63	97	105	96	102	134	131	138	141	159	157
営業費	2,598	3,617	3,318	3,403	3,131	3,083	3,090	3,003	3,148	3,094	3,060
運送費	912	1,082	1,015	1,273	1,136	1,165	1,237	1,202	1,384	1,424	1,477
その他	157	351	313	296	284	307	351	346	366	373	347
減価償却費	1,528	2,184	1,989	1,834	1,711	1,611	1,501	1,455	1,397	1,297	1,235
営業損益	▲1,123	▲1,411	▲899	▲910	▲617	▲546	▲713	▲595	▲603	▲383	▲142
営業収支率	57%	61%	73%	73%	80%	82%	77%	80%	81%	88%	95%
当期純損失	▲1,771	▲2,166	▲1,684	▲1,652	▲1,310	▲872	▲1,015	▲890	▲886	▲615	▲347
減価償却前利益	▲243	17	305	183	401	740	486	565	510	683	888

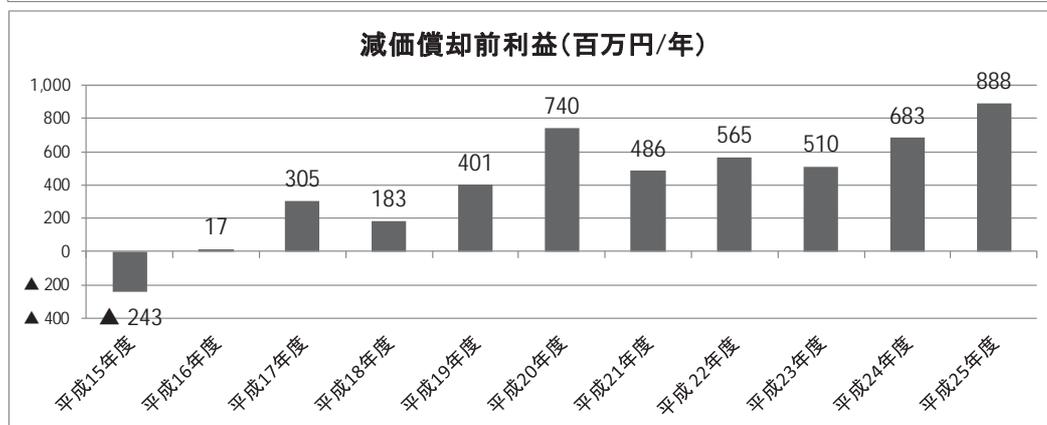
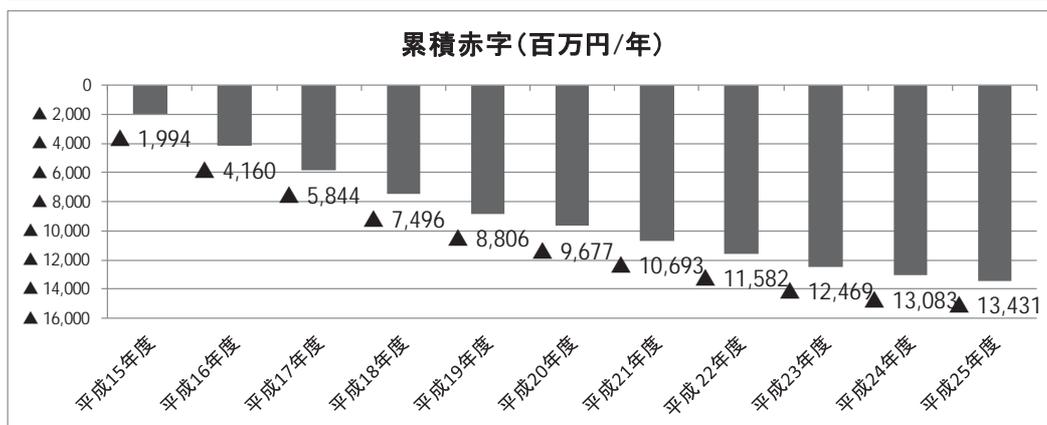
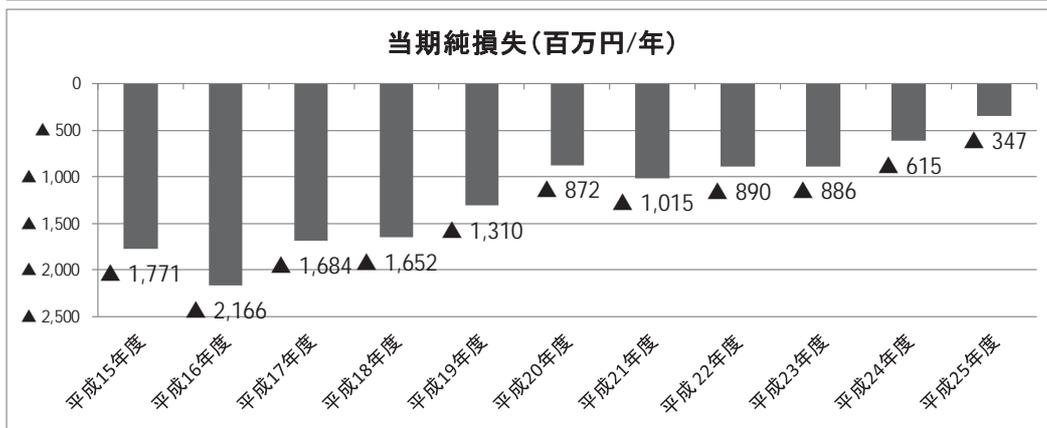
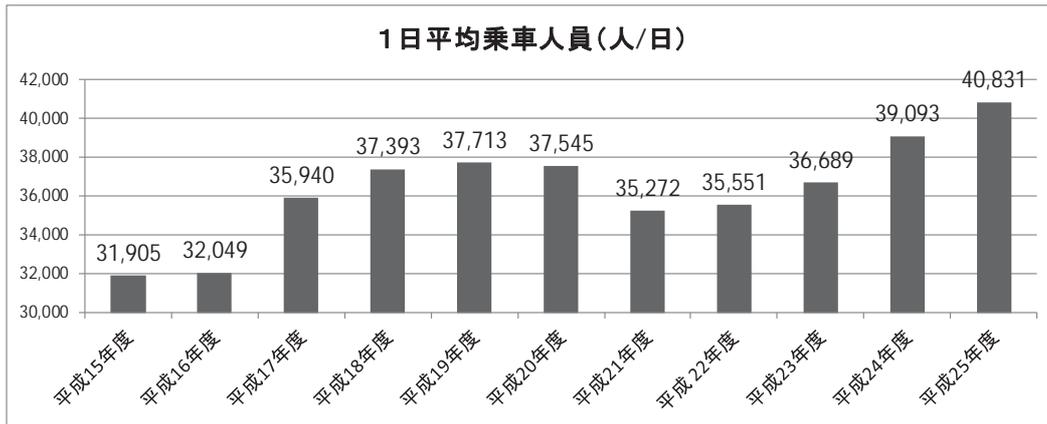
決算計数の推移(貸借対照表より)

単位:百万円/年

	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度
運用	36,638	34,865	32,295	29,640	27,247	26,266	24,694	22,962	21,916	20,927	20,142
流動資産	539	1,298	1,096	665	368	987	355	404	685	919	1,235
固定資産	34,505	32,373	30,402	28,576	26,879	25,280	24,340	22,558	21,230	20,008	18,907
繰延資産	1,593	1,195	796	398							
調達	36,638	34,865	32,295	29,640	27,247	26,266	24,694	22,962	21,916	20,927	20,142
流動負債	990	1,204	1,445	1,463	1,689	1,688	2,225	1,865	915	964	949
固定負債(長期借入金等)	30,308	30,488	29,360	28,339	27,029	26,921	25,828	25,346	26,136	25,712	25,285
資本合計	5,340	3,173	1,490	▲162	▲1,472	▲2,344	▲3,359	▲4,249	▲5,135	▲5,750	▲6,092
資本金	7,334	7,334	7,334	7,334	7,334	7,334	7,334	7,334	7,334	7,334	7,339
利益余剰金(累積赤字)	▲1,994	▲4,160	▲5,844	▲7,496	▲8,806	▲9,677	▲10,693	▲11,582	▲12,469	▲13,083	▲13,431
流動比率	54%	108%	76%	45%	22%	58%	16%	22%	75%	95%	130%
固定長期適合率	97%	96%	99%	101%	105%	103%	108%	107%	101%	100%	99%
自己資本比率	15%	9%	5%	-1%	-5%	-9%	-14%	-19%	-23%	-27%	-30%

(注) 端数処理の関係で決算書と端数が一致しない場合がある。

出典: 沖縄都市モノレール株式会社 IR 情報・決算書をもとに作成



出典：沖縄都市モノレール株式会社 IR 情報・決算書をもとに作成  
 図 ゆいレールの収支状況の推移