

5 需要喚起方策等の検討

5.1 過年度調査の概要

(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 4 つに整理・分類した。

(2) 平成 25 年度調査の概要

平成 25 年度調査では、需要予測結果にもとづき、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。

①. 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。

②. 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。

*：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。

2) 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。

(3) 平成 26 年度調査の概要

平成 26 年度調査では、鉄軌道のモデルルートとの結節のためのフィーダー交通についてケーススタディを実施した。

1) 鉄軌道のモデルルートとの結節のためのフィーダー交通について

①. 鉄軌道のモデルケースとバスの連携の考え方

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 2（うるま・国道 330 号＋空港接続線）とバス路線の旭橋までのサービス水準を比較した。その結果、普天間以北及び糸満以南のエリアについては、鉄軌道の整備により時間短縮や費用縮減が図られ、移動の利便性が高まることが予測された。

②. フィーダー化に関するケーススタディの検討結果

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ケーススタディを行った。この結果、鉄軌道の運賃収入は年間 4.6 億円増加すると予測された。

一方、バスの運賃収入は、鉄軌道の整備により年間約 5.3 億円減少するが、フィーダー化と併せて長距離路線を見直すことで運行経費が削減され、バスの収支は年間約 2.7 億円の悪化にとどまると予測された。

(4) 平成 27 年度調査の概要

平成 27 年度調査では、先行事例を活用し沖縄で有効と見込まれる需要喚起方策を抽出した上で、様々な需要喚起方策の沖縄における適用可能性を研究する一環として、エリア別の展開が特に有効な方策であるパーク＆ライドを対象に、定量的に需要喚起方策と課題を把握した（ケーススタディ）。

その結果、名護駅および普天間飛行場駅でパーク＆ライドを実施した場合、一定の需要喚起効果が見込まれる一方で、駅周辺の土地および駐車場建設費用の確保、駐車場の維持管理費の確保、フィーダーバスとの適切な役割分担といった課題があることが確認された。

このほか、ゆいレール周辺の開発状況等のまちづくりに関する先行事例の収集整理を行った。

5.2 平成 28 年度調査の検討結果

5.2.1 県外来訪者を対象とした需要喚起方策

県外来訪者を対象とした需要喚起方策の検討は以下のフローで行う。

まずは、沖縄県観光要覧をもとに入域観光客の概況把握及び、平成 26 年度に実施した県外来訪者アンケート調査をもとに、属性別の利用交通手段・鉄軌道の利用意向等の分析を行う。

それらの結果及び、観光客を対象とした需要喚起方策事例を踏まえ、沖縄において有効と考えられる需要喚起方策を抽出する。

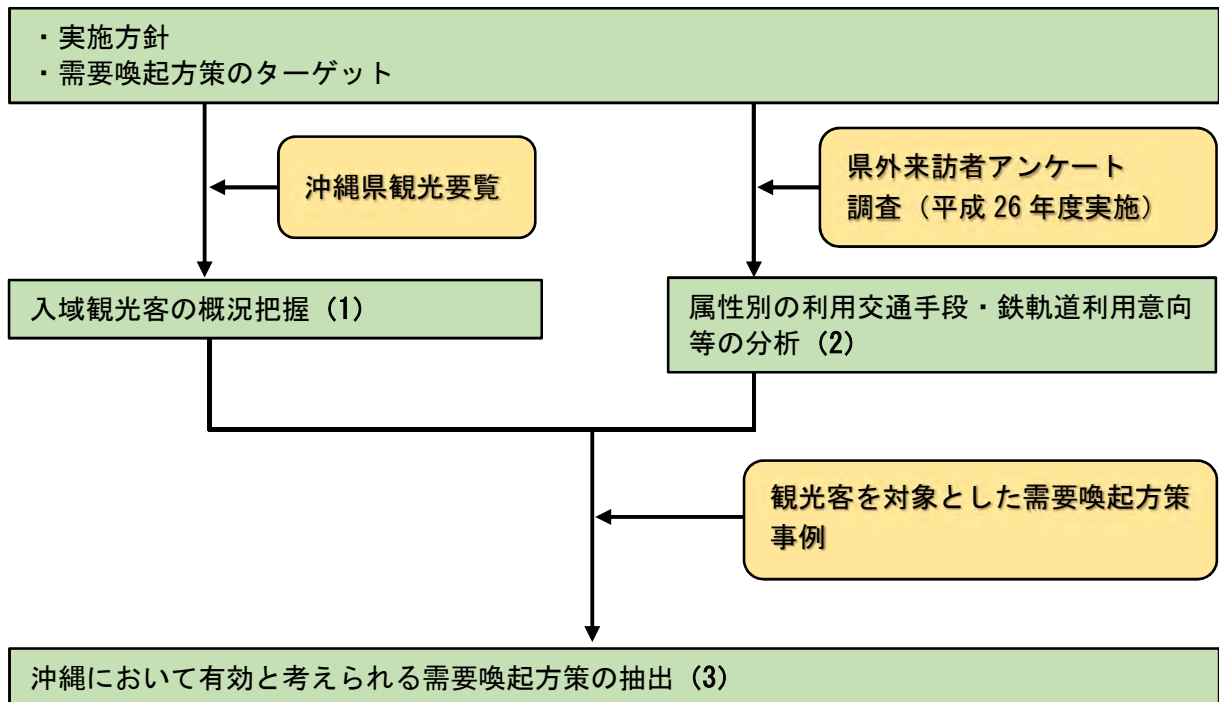


図 県外来訪者を対象とした需要喚起方策の検討フロー

(1) 入域観光客の概況把握

ここでは、平成 27 年度沖縄県観光要覧をもとに、沖縄県に入域する観光客の最新動向を把握する。

1) 国内外内訳・推移

沖縄県に入域する観光客数は、平成 24 年度は 7 %、平成 25 年度から 27 年度の 3 年間は年間 10%前後と大幅な伸びを示している。

特に外国人は、平成 25 年以降、毎年 6 割程度と急増しており、平成 27 年度は入域観光客全体の 2 割を超えている。

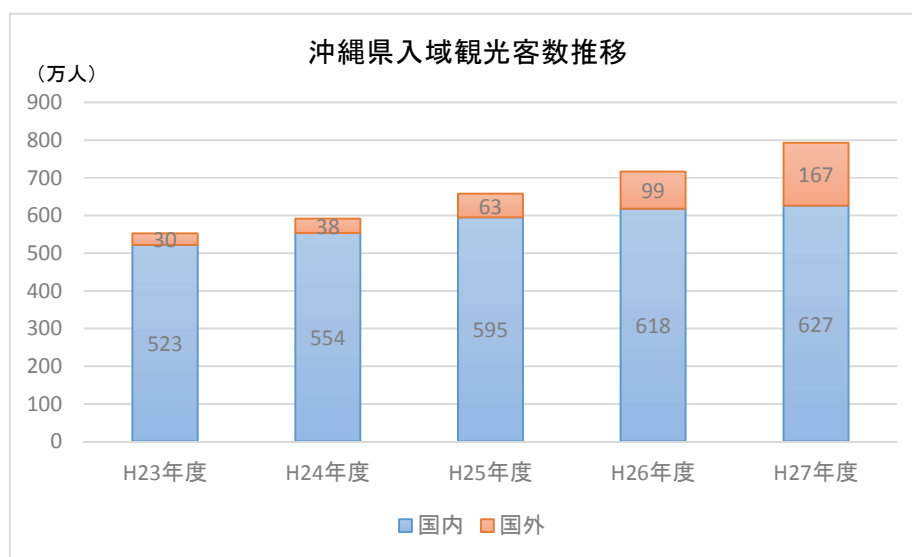


図 沖縄県入域観光客数推移

表 沖縄県入域観光客数推移

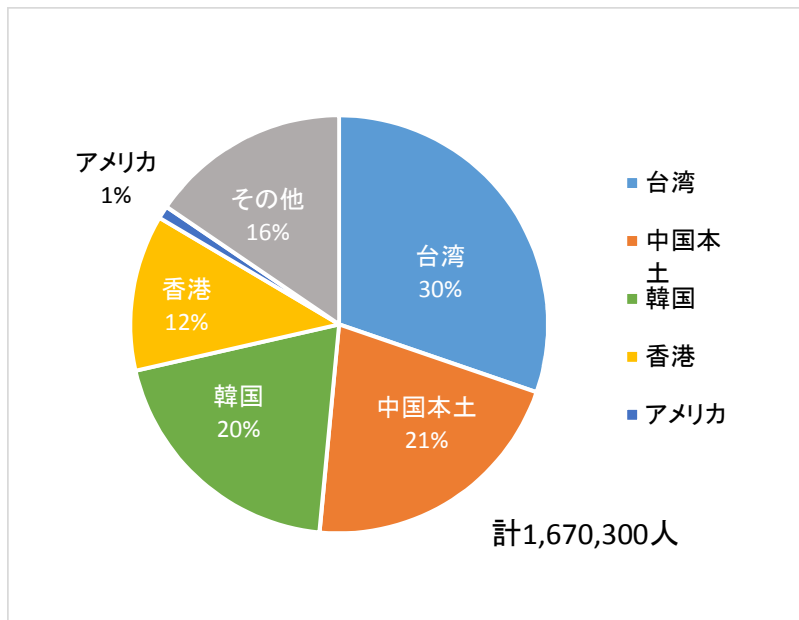
	国内		国外		計		国外比
	人数	前年比	人数	前年比	人数	前年比	
H23年度	5,226,600	-3.6%	301,400	6.6%	5,528,000	-3.1%	5.5%
H24年度	5,542,200	6.0%	382,500	26.9%	5,924,700	7.2%	6.5%
H25年度	5,953,100	7.4%	627,200	64.0%	6,580,300	11.1%	9.5%
H26年度	6,183,900	3.9%	986,000	57.2%	7,169,900	9.0%	13.8%
H27年度	6,266,000	1.3%	1,670,300	69.4%	7,936,300	10.7%	21.0%

出典：沖縄県観光要覧

2) 居住地別内訳・推移(国外)

国外からの観光客を居住地別内訳では、台湾が30%と最も多く、次いで中国本土が21%、韓国が20%、香港が12%と続く。

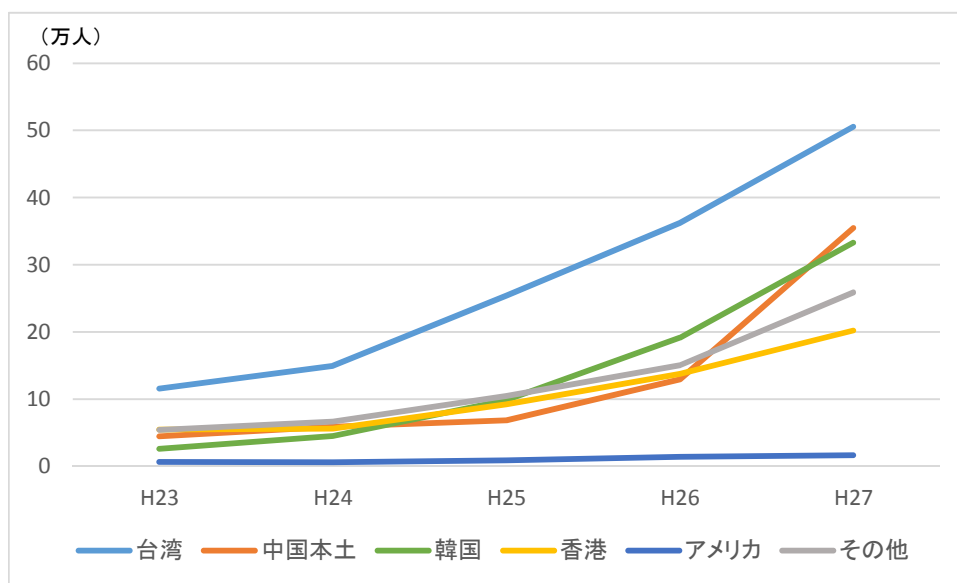
近年の推移を見ると、アジアからはいずれも大幅に増加している。



出典：沖縄県観光要覧

※沖縄県内で入国審査を受けた外国人の人数を集計している。沖縄県以外の地域で入国した後、国内路線で沖縄県に入域する外国人は国内客数として推計されるため、この集計には含まれない。

図 国外からの入域観光客の居住地別内訳（平成 27 年度）



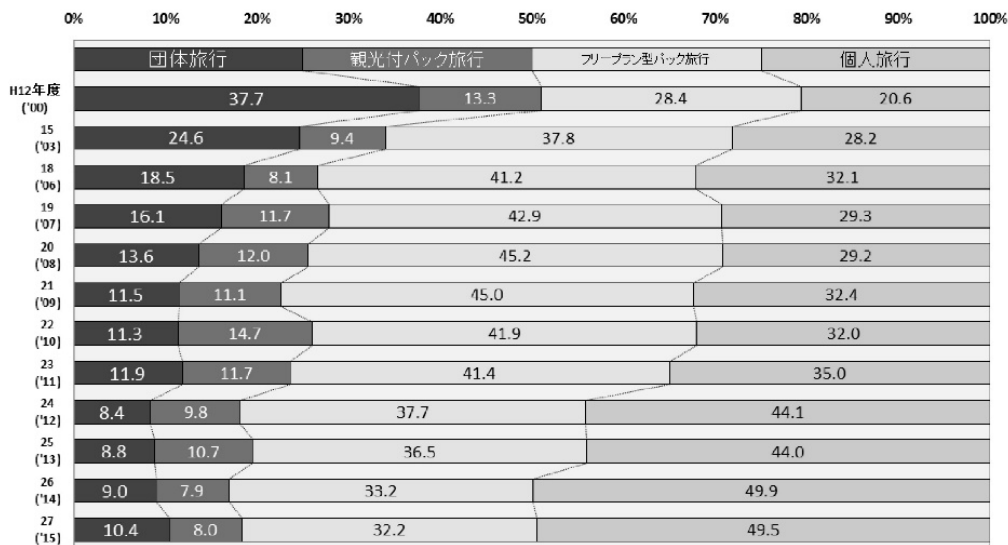
出典：沖縄県観光要覧

図 国外からの入域観光客の居住地別推移

3) 旅行形態の推移(国内からの来訪者)

国内からの来訪者の旅行形態は、平成 12 年度には半数以上を占めていた団体・パック旅行が経年的に減少し、平成 27 年度には 20%を割り込んでいる。

一方、平成 12 年度には 2 割前後であった個人旅行が、平成 27 年度では約半数とシェアが拡大している。



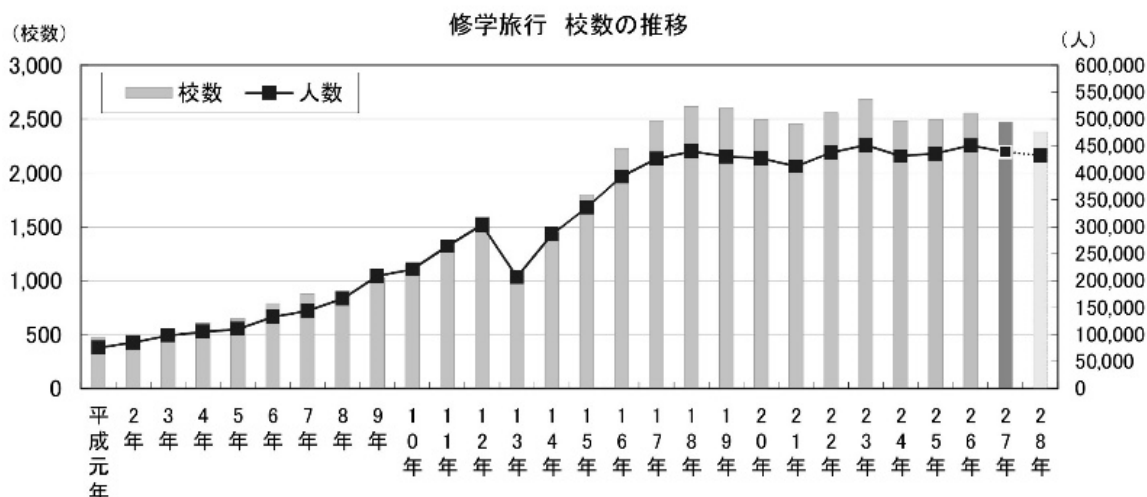
※出所:沖縄県「観光統計(実数調査)」(H12年度、H13年度、H14年度は航空機内で行った大規模試験による数値)

出典：沖縄県観光要覧

図 入域観光客の旅行形態の推移 (国内からの来訪者)

4) 修学旅行生徒数

沖縄県を訪れる修学旅行生は、平成 27 年度には 44 万人と観光客数全体の 5.5%に相当し、観光需要の一角を担っている。



出典：沖縄県観光要覧

図 入域修学旅行生徒数の推移

(2) 属性別の利用交通手段・鉄軌道利用意向等の分析

ここでは、平成 26 年度に実施した県外来訪者アンケート調査をもとに、年齢、居住地等の属性の観点から、現在の利用交通手段や鉄軌道導入時の利用意向等を分析する。

1) 国内からの来訪者

①. 旅行形態・旅行人数

A. 年齢別旅行形態

国内からの来訪者の旅行形態は、個人旅行の割合が最も多く約 6 割を占めている。次いでパッケージ旅行が約 3 割、団体旅行が 1 割弱となっている。

年齢別に見ても、大きな傾向の差異は見られない。

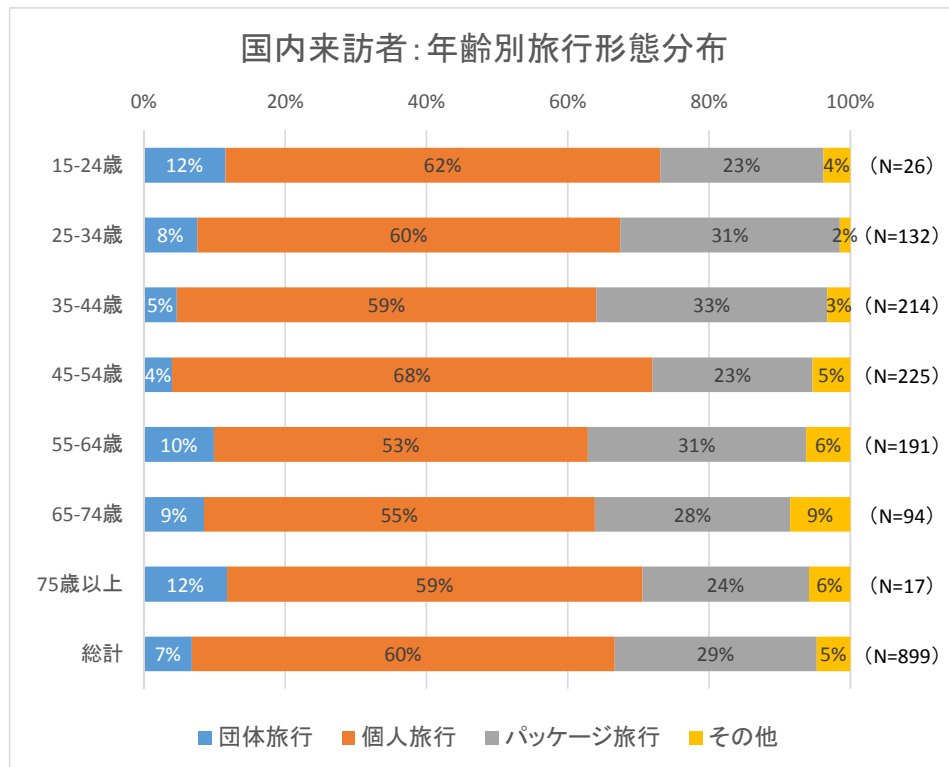


図 年齢別旅行形態

表 年齢別旅行形態

	団体旅行	個人旅行	パッケージ旅行	その他	総計
15-24歳	3	16	6	1	26
25-34歳	10	79	41	2	132
35-44歳	10	127	70	7	214
45-54歳	9	153	51	12	225
55-64歳	19	101	59	12	191
65-74歳	8	52	26	8	94
75歳以上	2	10	4	1	17
総計	61	538	257	43	899

※各旅行形態について

団体旅行...地域や職場、学校などの団体旅行

個人旅行...交通・宿泊等を自分で手配する旅行

パッケージ旅行...交通・宿泊等を旅行会社等が手配する旅行

B. 年齢別旅行人数

国内からの来訪者の旅行人数は、2人の割合が最も高く全体の3割強を占める。また、4人以内では約8割を占め、比較的少人数の旅行者が多い。

年齢別に見ても、傾向に大きな差異は見られない。

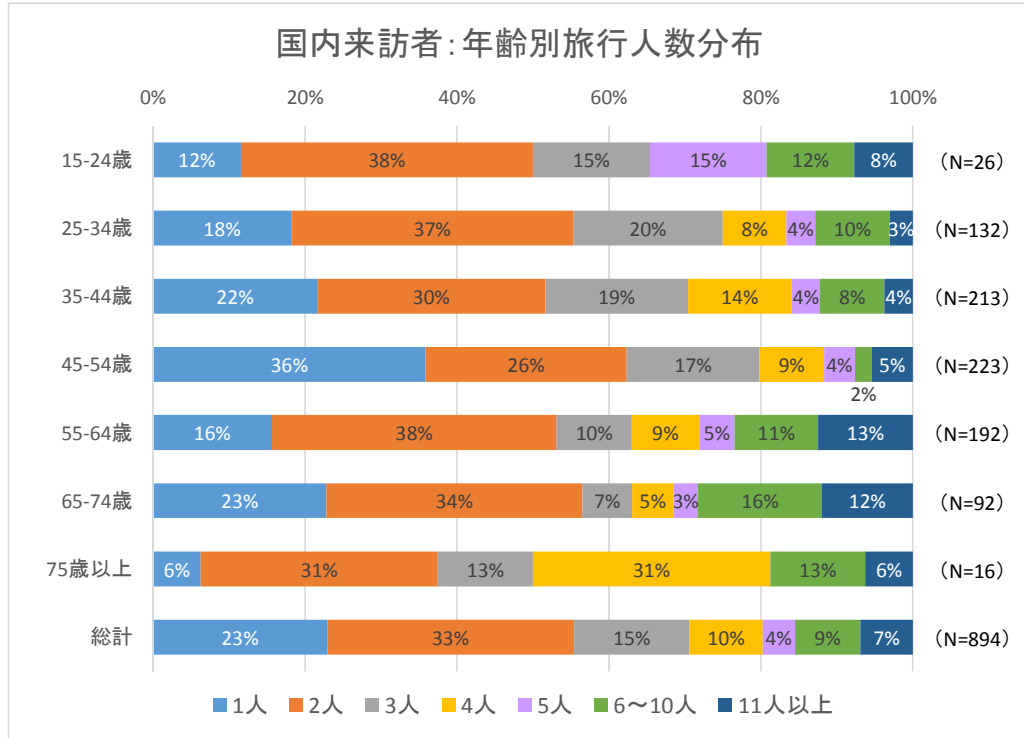


図 年齢別旅行人数

表 年齢別旅行人数

	1人	2人	3人	4人	5人	6~10人	11人以上	総計
15-24歳	3	10	4	0	4	3	2	26
25-34歳	24	49	26	11	5	13	4	132
35-44歳	46	64	40	29	8	18	8	213
45-54歳	80	59	39	19	9	5	12	223
55-64歳	30	72	19	17	9	21	24	192
65-74歳	21	31	6	5	3	15	11	92
75歳以上	1	5	2	5	0	2	1	16
総計	205	290	136	86	38	77	62	894

②. 利用交通手段

A. 年齢別利用交通手段

国内来訪者の利用交通手段の分布（※徒歩は除く）を見ると、レンタカーが圧倒的に多く全体の50%を占める。次いでモノレール、タクシーの順に多いが、その割合は全体の約10~15%程度に過ぎず、路線バスや団体バスの占める割合はさらに少ない。

年齢別では、年齢が上がるにつれてレンタカーの割合は減少する傾向が見られる。

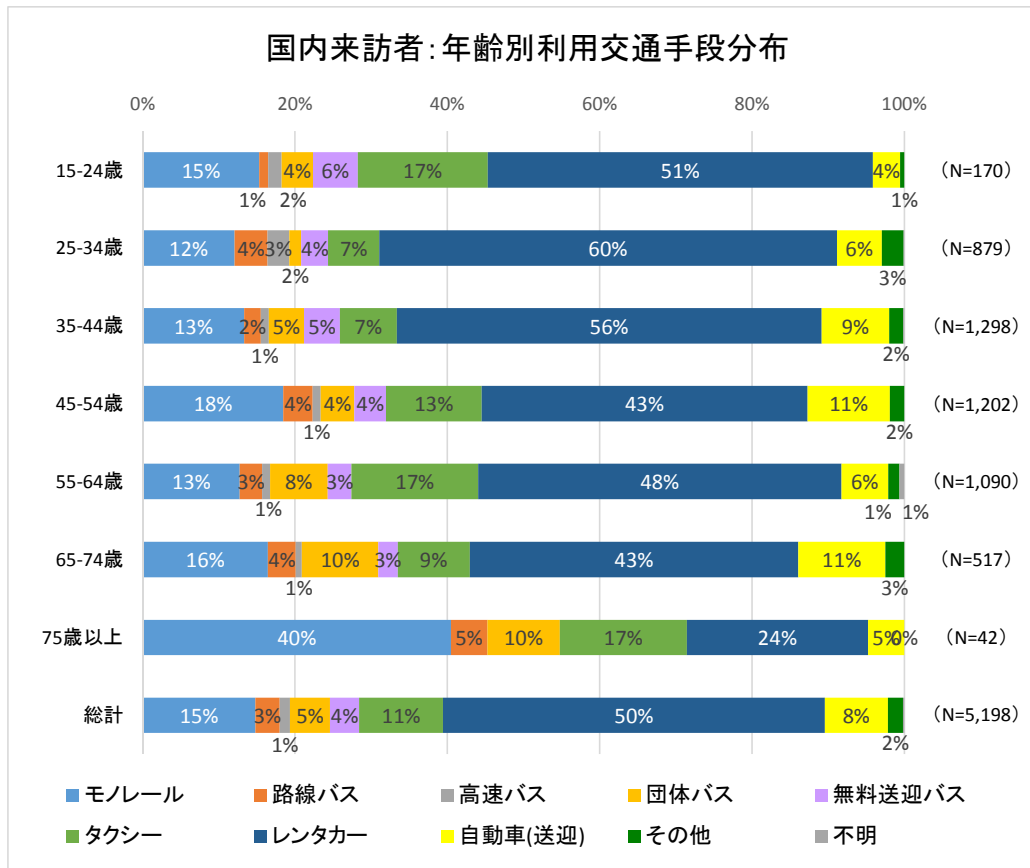


図 年齢別利用交通手段

表 年齢別利用交通手段

	モノレール	路線バス	高速バス	団体バス	無料送迎バス	タクシー	レンタカー	自動車(送迎)	その他	不明	総計
15-24歳	26	2	3	7	10	29	86	6	1	0	170
25-34歳	106	38	25	14	31	59	528	52	25	1	879
35-44歳	173	28	14	60	61	97	724	115	24	2	1,298
45-54歳	222	46	13	53	50	151	514	130	23	0	1,202
55-64歳	139	32	11	83	34	181	520	67	16	7	1,090
65-74歳	85	19	4	52	13	49	223	59	13	0	517
75歳以上	17	2	0	4	0	7	10	2	0	0	42
総計	768	167	70	273	199	573	2,605	431	102	10	5,198

※徒歩を除く全手段をトリップ単位でカウントしている
 (「その他」はバイク・自転車・その他の合計)

B. 旅行形態別利用交通手段

国内来訪者の旅行形態別の利用交通手段は、団体旅行においては団体バスの占める割合が約4割と高い一方、パッケージ旅行（65%）や個人旅行（46%）ではレンタカーの割合が高い。

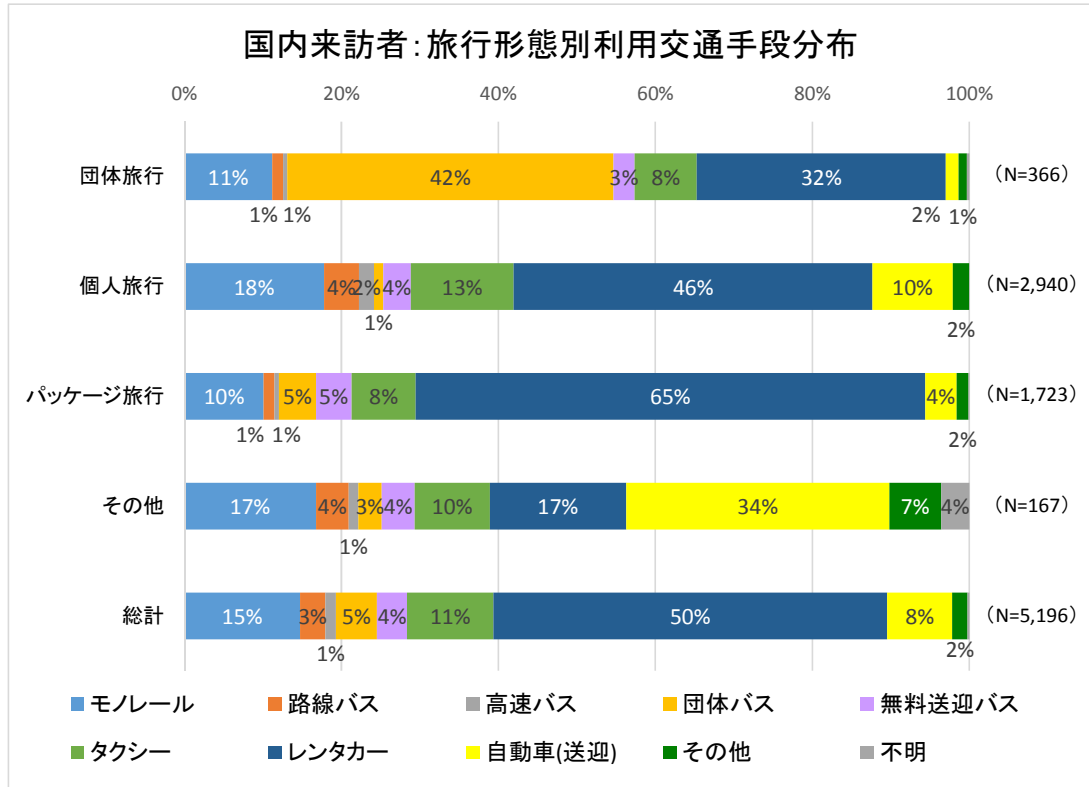


図 旅行形態別利用交通手段

表 旅行形態別利用交通手段

	モノレール	路線バス	高速バス	団体バス	無料送迎バス	タクシー	レンタカー	自動車(送迎)	その他	不明	総計
団体旅行	41	5	2	152	10	29	116	6	4	1	366
個人旅行	523	131	56	35	103	386	1,344	300	61	1	2,940
パッケージ旅行	174	24	10	81	78	141	1,118	69	26	2	1,723
その他	28	7	2	5	7	16	29	56	11	6	167
総計	766	167	70	273	198	572	2,607	431	102	10	5,196

※徒歩を除く全手段をトリップ単位でカウントしている
 (「その他」はバイク・自転車・その他の合計)

C. 旅行人数別利用交通手段

旅行人数別の利用交通手段では、1人の場合はモノレールや路線バスの割合が比較的高い一方、2人以上になるとレンタカーの利用割合が5～7割と大半を占める。

11人以上では団体バスの利用割合がレンタカーと逆転し、団体バス4割、レンタカー約3割となる。

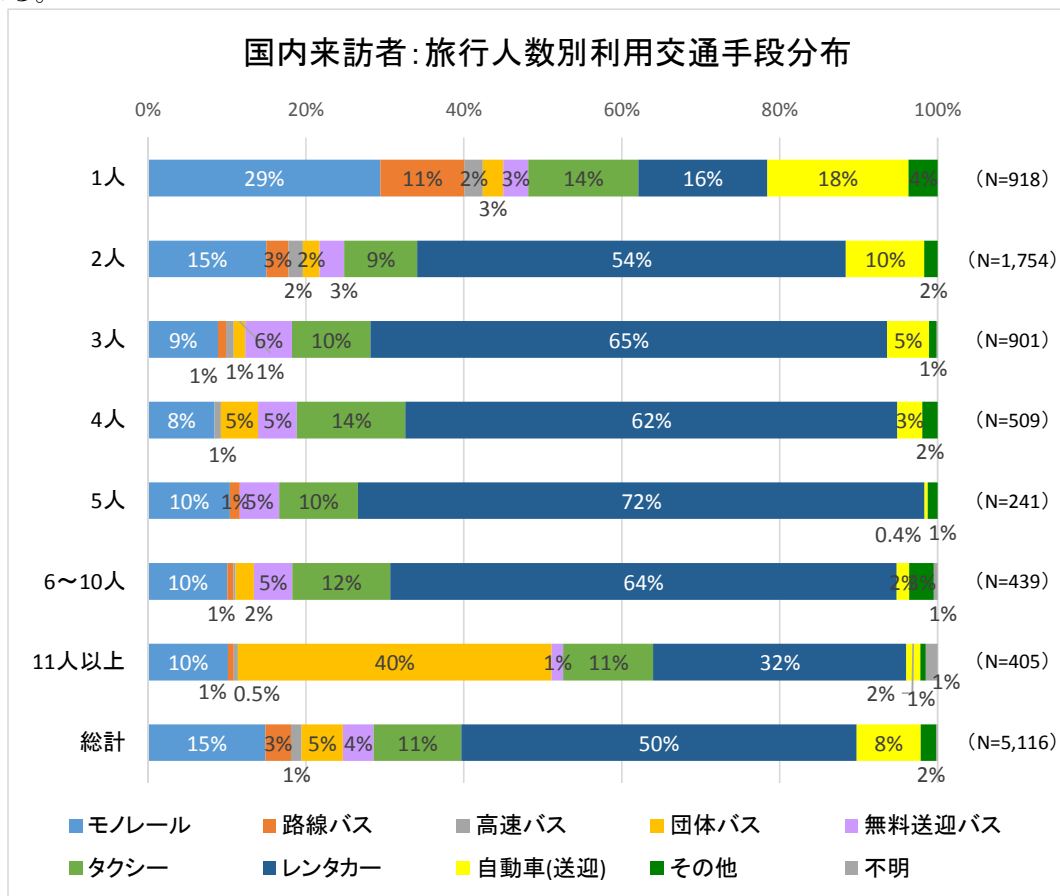


図 旅行人数別利用交通手段

表 旅行人数別利用交通手段

	モノレール	路線バス	高速バス	団体バス	無料送迎バス	タクシー	レンタカー	自動車(送迎)	その他	不明	総計
1人	270	98	21	24	29	128	150	164	34	0	918
2人	263	49	32	37	55	162	952	174	30	0	1,754
3人	80	9	9	13	53	90	589	48	9	1	901
4人	43	0	4	24	25	70	317	16	10	0	509
5人	25	3	0	0	12	24	173	1	3	0	241
6～10人	39	3	1	9	19	48	249	6	12	2	388
11人以上	41	3	2	161	6	46	130	7	3	6	405
総計	761	165	69	268	199	568	2,560	416	101	9	5,116

③. 鉄軌道導入時の利用意向(5人以上の団体旅行を除く)

※以降の利用意向の集計は以下の条件を対象としている。

○出発地から目的地の距離 80km, 比較条件は以下の場合(比較①②の合計)

【レンタカー】

○所要時間: 80分

○料金1人当たり: 2,800円(1人の場合) / 1,400円(2人の場合) / 900円(3人の場合) / 700円(4人の場合)

【新たな鉄道等】

○所要時間: 70分

○料金1人当たり: 1,000円

○海を望める時間 10分(比較①)・0分(比較②)

A. 年齢別利用意向

国内来訪者の年齢別の利用意向は、全体ではレンタカーと新たな鉄道等の利用意向の割合はほぼ同率で拮抗している。

年齢別では、65歳以上において新たな鉄道等を利用する意向が高い傾向にある。

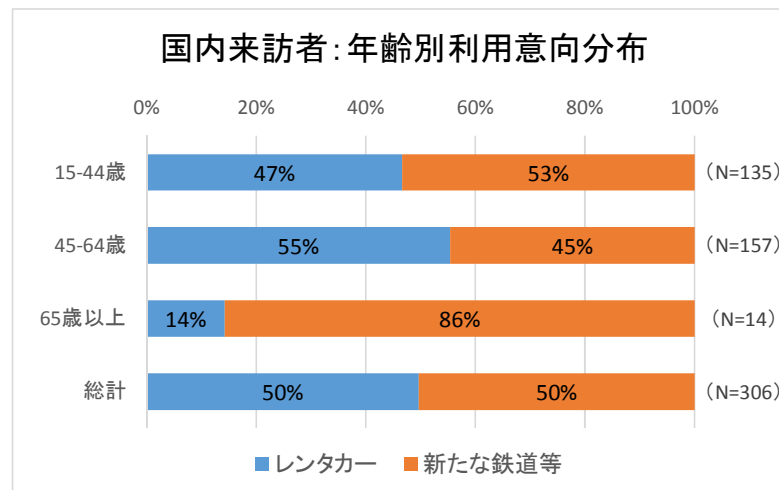


図 年齢別利用意向

表 年齢別利用意向

	レンタカー	新たな鉄道等	総計
15-44歳	63	72	135
45-64歳	87	70	157
65歳以上	2	12	14
総計	152	154	306

【参考：目的地までの距離 40km の場合の利用意向分布】

年齢別におけるサンプル数が少ないため、参考に、目的地までの距離が 40km の場合の利用意向を示す。

この場合においても、65 歳以上において、新たな鉄道等の利用意向が高い傾向にある。

- 出発地から目的地の距離 40km, 比較条件は以下の場合
- 【レンタカー】**
- 所要時間：50 分
 - 料金 1 人当たり：2,000 円（1 人の場合）／1,000 円（2 人の場合）／700 円（3 人の場合）／500 円（4 人の場合）
- 【新たな鉄道等】**
- 所要時間：40 分
 - 料金 1 人当たり：600 円
 - 海を望める時間：0 分

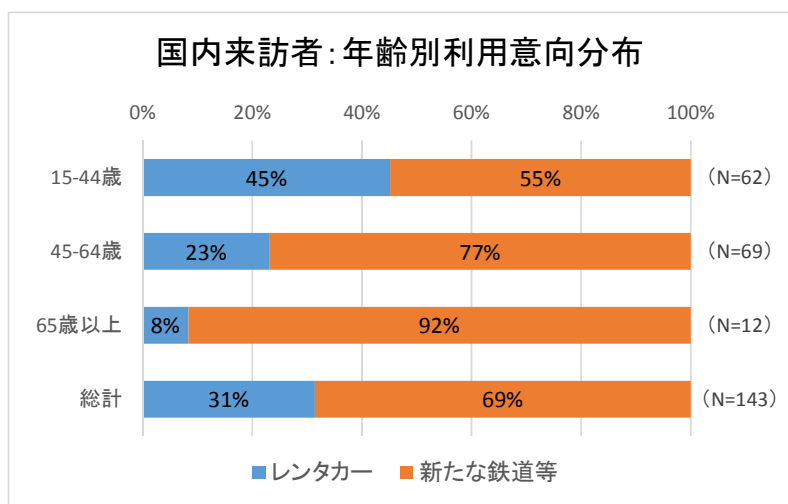


図 年齢別利用意向（出発地から目的地までの距離 40km の場合）

表 年齢別利用意向（出発地から目的地までの距離 40km の場合）

	レンタカー	新たな鉄道等	総計
15-44歳	28	34	62
45-64歳	16	53	69
65歳以上	1	11	12
総計	45	98	143

B. 旅行人数別利用意向(団体旅行を除く)

旅行人数別の利用意向では、1人では新たな鉄道等の利用意向が約8割とレンタカーより高く、旅行人数で最大のシェアを占める2人では両者が拮抗している。さらに、3～4人ではレンタカーの利用意向の方が高くなる。

これは、設定料金でも示している通り、人数が多くなるほど1人当たりのレンタカー料金が低くなり、新たな鉄道等の相対的な魅力度が低下することが一因と考えられる。

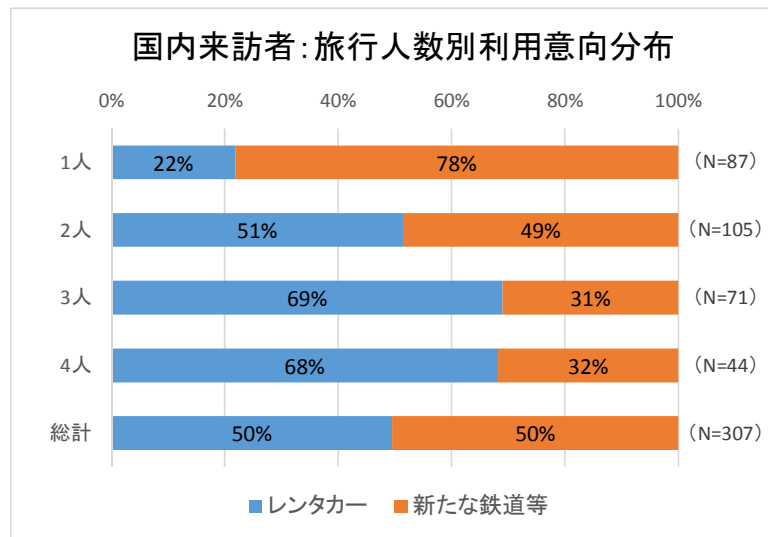


図 旅行人数別利用意向

表 旅行人数別利用意向

	レンタカー	新たな鉄道等	総計
1人	19	68	87
2人	54	51	105
3人	49	22	71
4人	30	14	44
総計	152	155	307

2) 海外からの来訪者

①. 旅行形態・旅行人数

A. 居住地別旅行形態

海外来訪者の旅行形態は、全体では国内来訪者同様、個人旅行の割合が最も多く 56%、次にパッケージ旅行と団体旅行がほぼ同じ割合（約 2 割）を占めている。

居住地別にみると、中国と台湾において団体旅行の割合が比較的多く、それぞれ約 3 割、約 4 割を占めている。

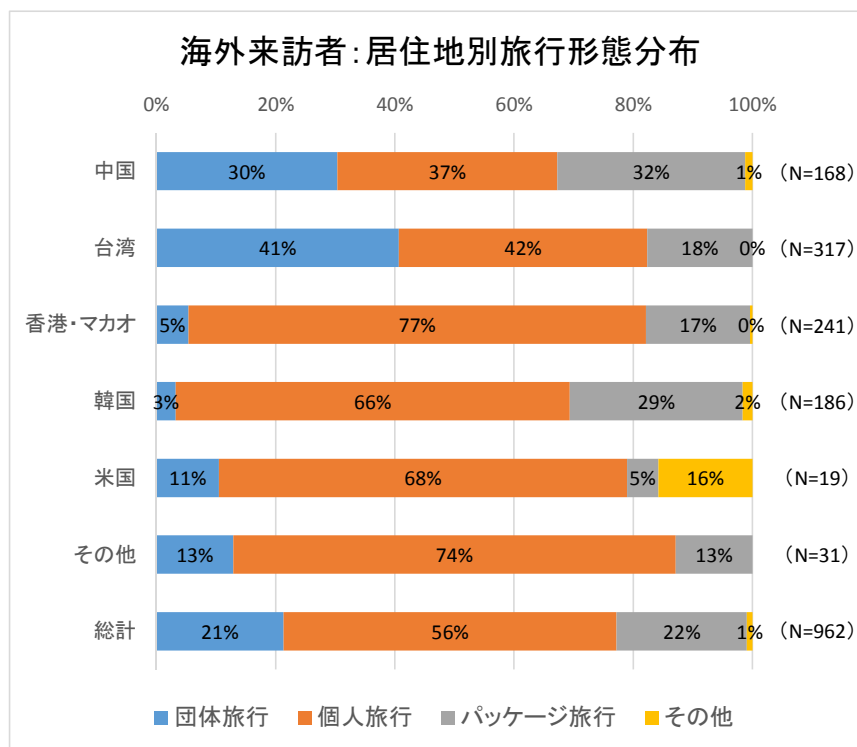


図 居住地別旅行形態

表 居住地別旅行形態

	団体旅行	個人旅行	パッケージ旅行	その他	総計
中国	51	62	53	2	168
台湾	129	132	56	0	317
香港・マカオ	13	185	42	1	241
韓国	6	123	54	3	186
米国	2	13	1	3	19
その他	4	23	4	0	31
総計	205	538	210	9	962

B. 居住地別旅行人数

海外からの来訪者の旅行人数は国内に比べて全体的に多い傾向があり、2人と11人以上が拮抗している。

居住地別では、団体旅行の割合の多い中国と台湾で11人以上の割合がいずれも5割前後を占める一方、他国では少人数の割合が高い。

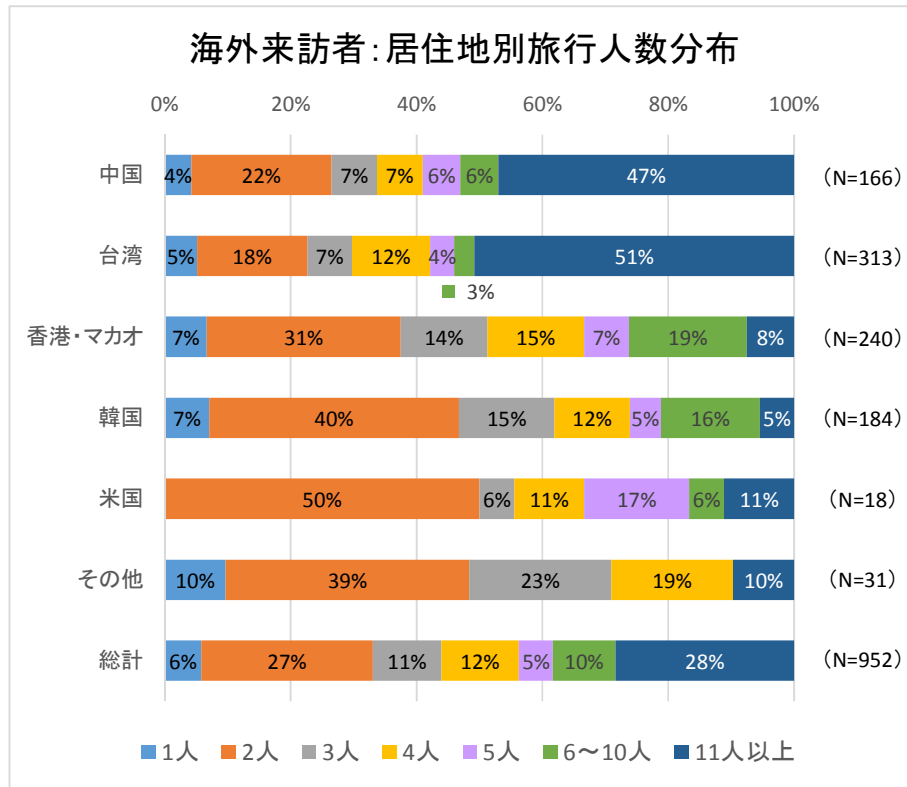


図 居住地別旅行人数

表 居住地別旅行人数

	1人	2人	3人	4人	5人	6～10人	11人以上	総計
中国	7	37	12	12	10	10	78	166
台湾	16	55	22	39	12	10	159	313
香港・マカオ	16	74	33	37	17	45	18	240
韓国	13	73	28	22	9	29	10	184
米国	0	9	1	2	3	1	2	18
その他	3	12	7	6	0	0	3	31
総計	55	260	103	118	51	95	270	952

②. 利用交通手段

A. 居住地別利用交通手段

海外来訪者の利用交通手段（※徒歩は除く）は、レンタカーが最も多く4割弱を占め、次いで団体バスが約3割となっている。

居住地別では、旅行人数の多い中国、台湾で団体バスの割合が多く、それぞれ約5割、約4割を占める一方、香港・マカオ、韓国ではレンタカーの割合が半数以上を占めている。

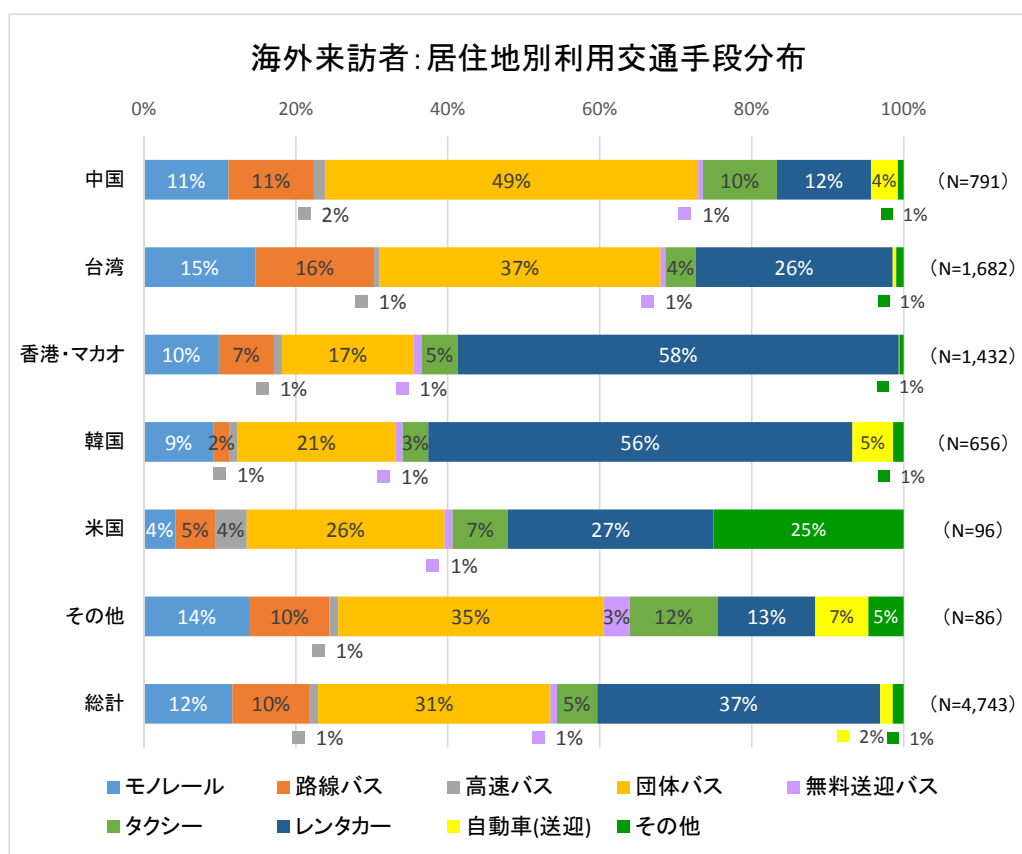


図 居住地別利用交通手段

表 居住地利用交通手段

	モノレール	路線バス	高速バス	団体バス	無料送迎バス	タクシー	レンタカー	自動車(送迎)	その他	総計
中国	88	89	12	388	5	77	98	28	6	791
台湾	247	263	12	622	11	67	436	8	16	1,682
香港・マカオ	141	104	15	248	15	68	831	1	8	1,431
韓国	60	13	7	136	6	22	364	35	9	652
米国	4	5	4	25	1	7	26	0	24	96
その他	12	9	1	30	3	10	11	6	4	86
総計	552	483	51	1,449	41	251	1,766	78	67	4,738

B. 旅行形態別利用交通手段

旅行形態別の利用交通手段は、団体旅行では団体バスの割合が7割と高い一方、個人旅行ではレンタカーの割合が6割と高い。

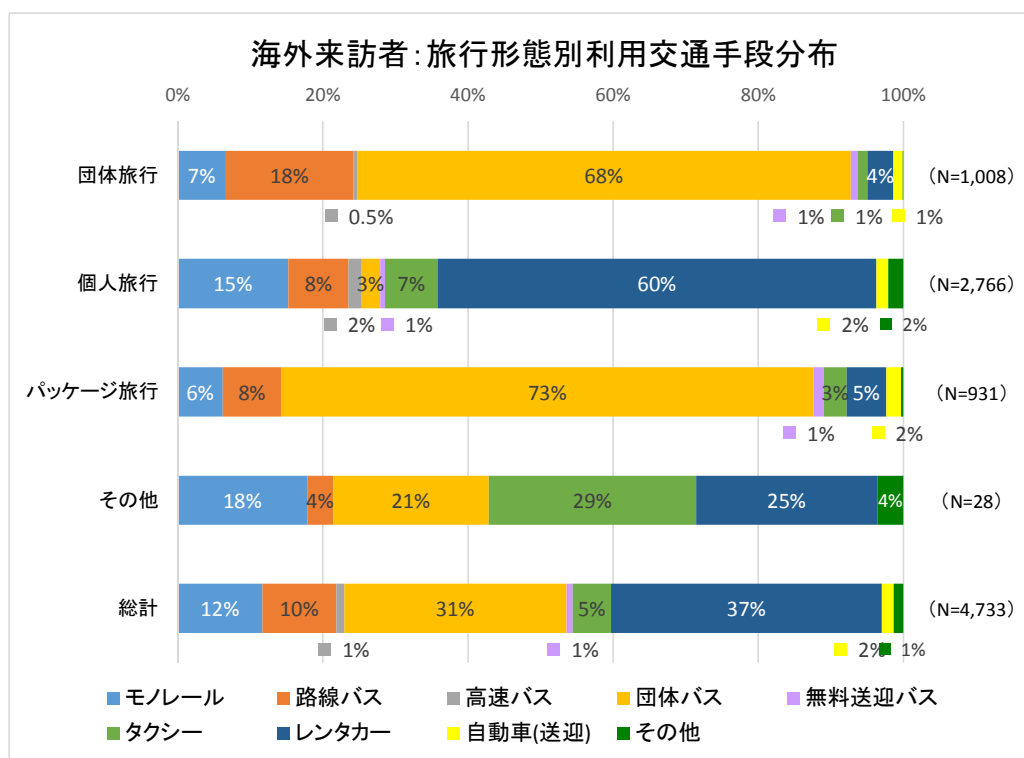


図 旅行形態別利用交通手段

表 旅行形態別利用交通手段

	モノレール	路線バス	高速バス	団体バス	無料送迎バス	タクシー	レンタカー	自動車(送迎)	その他	総計
団体旅行	67	177	5	686	9	14	36	13	1	1,008
個人旅行	422	230	46	74	19	200	1,672	46	57	2,766
パッケージ旅行	58	75	0	683	13	29	51	19	3	931
その他	5	1	0	6	0	8	7	0	1	28
総計	552	483	51	1,449	41	251	1,766	78	62	4,733

C. 旅行人数別利用交通手段

旅行人数別の利用交通手段は、国内来訪者と同様に、1人ではモノレールや路線バスの割合が比較的高く、2人以上ではレンタカーが概ね半数以上を占める。

また、11人以上では団体バスが大半を占める。

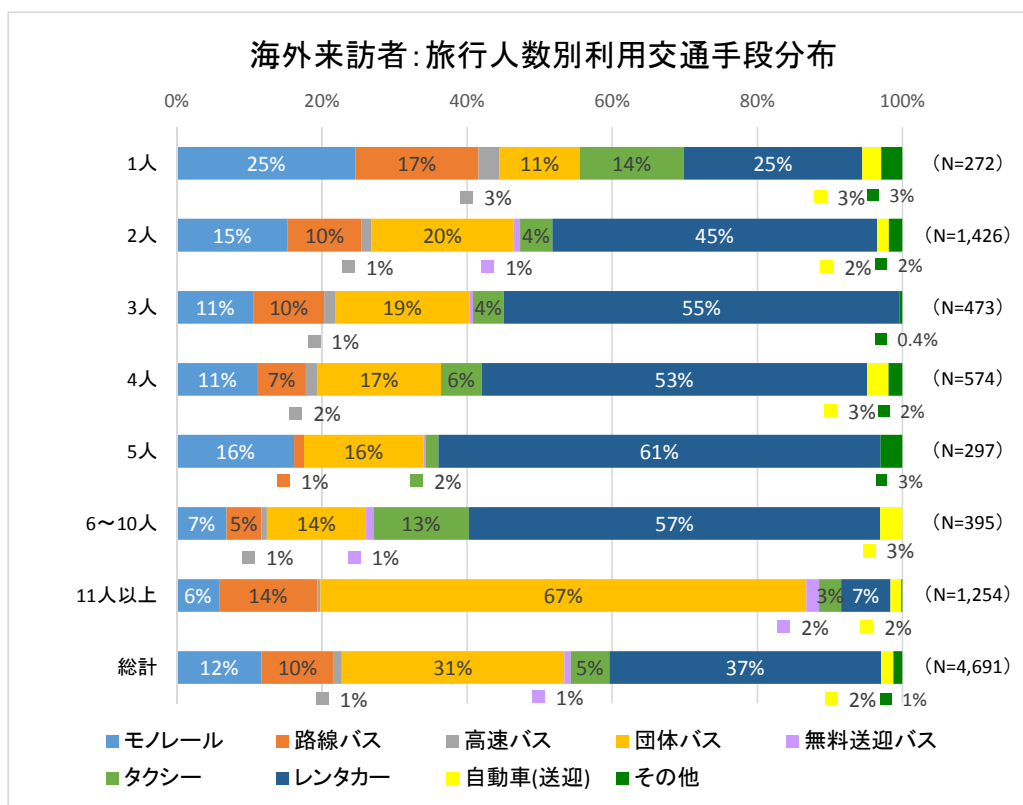


図 旅行人数別利用交通手段

表 旅行人数別利用交通手段

	モノレール	路線バス	高速バス	団体バス	無料送迎バス	タクシー	レンタカー	自動車(送迎)	その他	総計
1人	67	46	8	30	0	39	67	7	8	272
2人	218	145	19	280	12	64	638	23	27	1,426
3人	50	46	7	88	2	20	258	0	2	473
4人	64	38	9	98	0	32	305	17	11	574
5人	48	4	0	49	1	5	181	0	9	297
6~10人	27	19	3	54	4	52	224	12	0	395
11人以上	73	170	5	840	22	38	85	19	2	1,254
総計	547	468	51	1,439	41	250	1,758	78	59	4,691

③. 鉄軌道導入時の利用意向(5人以上の団体旅行を除く)

※以降の利用意向の集計は以下の条件を対象としている。

○出発地から目的地の距離 80km, 比較条件は以下の場合 (比較①②の合計)

【レンタカー】

○所要時間：80分

○料金1人当たり：2,800円(1人の場合) / 1,400円(2人の場合) / 900円(3人の場合) / 700円(4人の場合)

【新たな鉄道等】

○所要時間：70分

○料金1人当たり：1,000円

○海を望める時間 10分(比較①)・0分(比較②)

A. 居住地別利用意向

海外来訪者の利用意向では、全体ではレンタカーと新たな鉄道等が拮抗している。居住地別では、中国、台湾において新たな鉄道等の利用意向がそれぞれ85%、73%と高い。

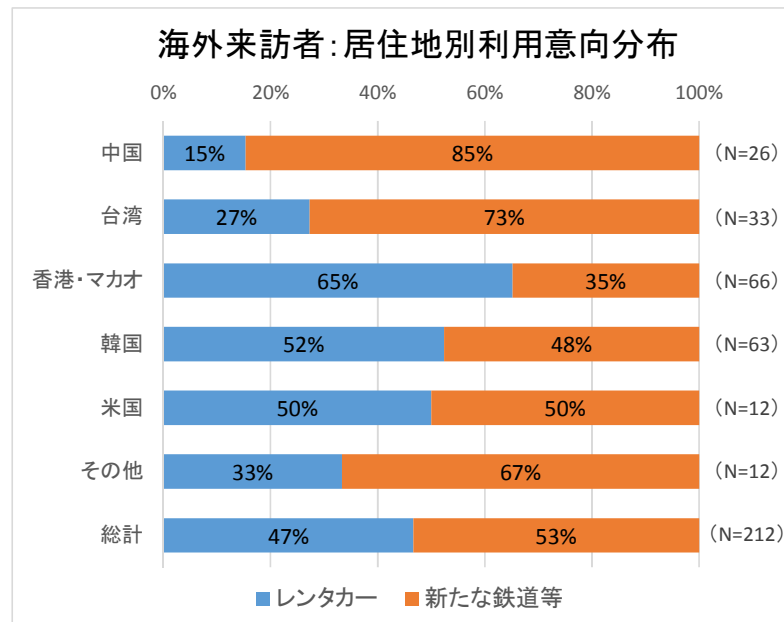


図 居住地別利用意向

表 居住地別利用意向

	レンタカー	新たな鉄道等	総計
中国	4	22	26
台湾	9	24	33
香港・マカオ	43	23	66
韓国	33	30	63
米国	6	6	12
その他	4	8	12
総計	99	113	212

B. 旅行人数別利用意向

旅行人数別の利用意向では、国内来訪者と同様、1人では新たな鉄道等の利用意向が約8割とレンタカーより高く、2人では両者が拮抗、3～4人ではレンタカーの利用意向の方が高くなる。

これは、設定料金でも示している通り、人数が多くなるほど1人当たりのレンタカー料金が低くなり、新たな鉄道等の相対的な魅力度が低下することが一因と考えられる。

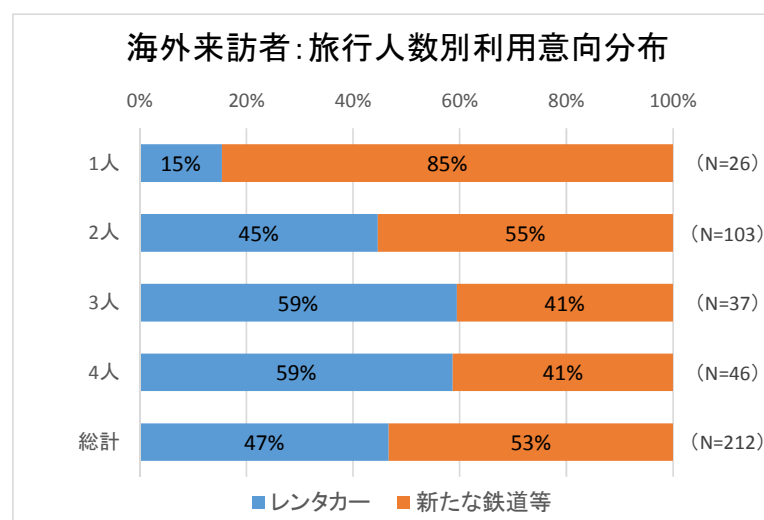


図 旅行人数別利用意向

表 旅行人数別利用意向

	レンタカー	新たな鉄道等	総計
1人	4	22	26
2人	46	57	103
3人	22	15	37
4人	27	19	46
総計	99	113	212

(3) 沖縄において有効と考えられる需要喚起施策の抽出

ここでは、入域観光客の概況把握（1）、属性別の利用交通手段・鉄軌道利用意向等の分析（2）を踏まえ、沖縄で有効と考えられる需要喚起方策の対象を抽出する。

そのうえで、上記の対象に応じた需要喚起方策事例を踏まえ、沖縄で有効と考えられる施策を抽出する。

1) 沖縄で有効と考えられる需要喚起方策の対象

入域観光客の概況把握（1）、属性別の利用交通手段・鉄軌道利用意向等の分析（2）を踏まえ、今年度検討のターゲット（「鉄道の利用可能性を踏まえた誘客」、「団体旅行の利用促進」）の観点から、沖縄で有効と考えられる需要喚起方策の対象を以下の通り抽出した。

①. 対象：国内シニア層

国内シニア層は、現在の利用交通手段としてレンタカーの利用割合が低く、鉄軌道の利用意向が高い傾向にある。これは、体力的な問題から運転を避ける傾向として妥当であると考えられる。

さらに、国内の高齢者人口は急増しており今後さらに存在感を増すことに加え、比較的自由な時間と費用支出が可能な層とされていることから、需要喚起方策による誘客のポテンシャルが高いと考えられる。

②. 対象：インバウンド(特に中国・台湾)

沖縄の入域観光客数では、インバウンドが急増しており、総観光客数に占める割合も平成 27 年には 2 割を超え、存在感は年々高まっている。

その中で、シェア 1、2 位を占め、鉄軌道の利用意向が高いのが台湾、中国本土からの来訪者であり、需要喚起方策による誘客のポテンシャルが高いと考えられる。

③. 対象：少人数グループ(特に2人)

入域観光客数（国内）の旅行形態の推移を見ると、個人旅行が近年急増しており、アンケート調査においても、国内来訪者・海外来訪者ともに約 6 割が個人旅行となっている。

また、旅行人数は、国内・海外来訪者ともに 2 人が最も多く、2 人の場合は鉄軌道とレンタカーの利用意向が拮抗していることから、少人数グループは需要喚起方策による誘客のポテンシャルが高いと考えられる。

④. 対象：修学旅行生

修学旅行生は、年間約 44 万人と全体の 5.5%（平成 27 年度）に相当し、入域観光客の一角を占める存在となっている。

修学旅行生は、団体旅行でありレンタカーが競合手段とならないため、鉄軌道の利用可能性が高いと考えられる。

(4) 需要喚起方策の先行事例

需要喚起方策の対象ごとに、先行事例を整理する。加えて、現在沖縄で行われている方策についても併せて整理した。

その際、できる限り定量的な需要喚起効果が示されている事例を対象とし、定量的な効果及び課題も併せて整理する。

表 需要喚起方策事例

対象	需要喚起方策(事例)
①国内シニア層	シニア向けフリーキップの販売 (JRグループ各社)
②インバウンド(特に中国・台湾)	海外観光客向けのフリーパス販売 (JRグループ各社)
	多言語対応の観光案内所設置やホームページ整備 (小田急電鉄)
	鉄道駅構内や商業施設内での無料公衆無線LAN(Wifi)環境提供 (東京メトロ・都営地下鉄他)
	LCCなど航空会社と直結した連絡きっぷの販売 (南海電鉄)
	アニメと連携したキャンペーン展開 (JR西日本)
③少人数グループ (特に2人)	グループ対象の割引フリーきっぷ (JR東海)
④修学旅行生	自治体による国内修学旅行への助成 (横浜市)
⑤その他(沖縄で行われている方策)	時間制フリー乗車券 (沖縄都市モノレール)

(5) 沖縄において有効と見込まれる需要喚起方策のまとめ

ここでは、先行事例における需要喚起効果を確認した上で、沖縄において有効と見込まれる需要喚起方策を抽出する。

すべての先行事例において需要喚起効果が生じている（当該方策以外による効果を含むものもある）と推察されるため、すべての方策を沖縄において有効な需要喚起方策とした。

表 沖縄において有効と見込まれる需要喚起方策

対象	先行事例		有効と見込まれる 需要喚起方策
	需要喚起方策 (事例)	需要喚起効果 ※当該方策以外による効果を含むものもある	
①国内 シニア層	シニア向けフリーキップの販売 (JRグループ各社)	会員数 200 万人を突破、 2015 年夏には 1 万 5000 枚 (1 日分) が完売	シニア向けフリーキップ の販売
②インバウンド(特に中国・台湾)	海外観光客向けのフリーパス 販売 (JRグループ各社)	H24～27 の 5 年間平均で前 年比 150%の増加	海外観光客向けのフリー パス販売
	多言語対応の観光案内所設 置やホームページ整備 (小田急電鉄)	箱根町の入込観光客数のう ち日本人が減少している ところ、外国人は前年比 150% の増加	多言語対応の観光案内所 設置やホームページ整備
	鉄道駅構内や商業施設内 での無料公衆無線LAN(Wifi) 環境提供 (東京メトロ・都営地下鉄)	訪日外国人が旅行中に困 ったこととして「無料公衆無 線LAN環境」という回答 が 46.6%と最多であり、需 要喚起に寄与していると推 察	鉄道駅構内や商業施設内 での無料公衆無線LAN (Wifi)環境提供
	LCCなど航空会社と直結した 連絡きっぷの販売 (南海電鉄)	「peach・なんばきっぷ」の 年間売り上げは 9 万 6000 枚 (2013 年度)	LCCなど航空会社と直 結した連絡きっぷの販売
	アニメと連携したキャンペーン 展開 (JR西日本)	実施翌年の対象国(台湾)か らの来訪客が前年比 90%増 加	アニメと連携したキャン ペーン展開
③少人数グ ループ(特 に2人)	グループ対象の割引フリーき っぷ (JR東海)	高山市の観光客数が平成 5 年の 2 倍に増加	グループ対象の割引フリ ーきっぷ
④修学旅行 生	自治体による国内修学旅行 への助成 (横浜市)	修学旅行生徒が 1.6 倍に増 加	自治体による国内修学旅 行への助成
⑤その他(沖 縄で行わ れている 方策)	時間制フリーきっぷ (沖縄都市モノレール)	毎月平均 29,551 枚と前年 度比 24.3%の増加	時間制フリーきっぷ

5.2.2 鉄道各駅において求められる駅の特性の整理等

(1) 検討方針

過年度調査において検討が行われていない「鉄軌道を軸とした集約型都市構造に向けた駅周辺のまちづくり」に着目し、国内外のまちづくりに関する事例について調査・検討を行う。

各事例について、都市・交通政策及び、駅周辺の土地利用・交通状況等について整理し、沖縄本島における適用可能性について整理する。

表 今年度検討のターゲット（県民）

需要喚起の視点	主な方策	施策例	過年度の検討状況	今年度調査の主なターゲット
人口・施設分布の変化	集約型都市構造の推進		×	集約型都市構造に向けた駅周辺のまちづくり
発生(生成)するトリップの変化	私事目的の外出促進	<ul style="list-style-type: none"> 日中運賃割引 	○(H25)	—
目的地の変化	広域移動の促進	<ul style="list-style-type: none"> 日中運賃割引 	○(H25)	—
交通手段の変化(バスからの転換)	バス路線網の再編	<ul style="list-style-type: none"> 直通バスの廃止(フィーダー化) 	○(H25)	—
交通手段の変化(自動車からの転換)	短距離移動を対象	<ul style="list-style-type: none"> 増便、短距離割引 	○(H27)	—
	端末交通の充実	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通ネットワークの充実 	×	駅を中心とした公共交通ネットワークの充実
		<ul style="list-style-type: none"> パーク&ライド 	○(H27)	※H27年度に続き深掘り
	自動車利用の抑制	<ul style="list-style-type: none"> 流入規制(課金制) 	△ (事例のみ)	都心部の自動車流入抑制

※今年度の主なターゲットの「—」は、過年度に需要喚起方策やその効果が検討されていないもの

(2) 先進事例の調査

1) 対象地域の抽出

「鉄軌道を軸とした集約型都市構造」として、都市圏レベルでのコンパクトシティの先進事例に着目して、調査対象地域を抽出する。

具体的には、OECD（経済協力開発機構）が2012年のレポートでコンパクトシティの先進都市として紹介した5都市のうち、人口規模が沖縄本島と比較的近い、富山、ポートランド（アメリカ）、バンクーバー（カナダ）都市圏を対象とする（他2都市はパリとメルボルン）。

表 調査対象3都市圏の比較

	富山 日本	バンクーバー カナダ	ポートランド アメリカ	【参考】 沖縄 日本
対象地域	富山高岡広域都市圏	メトロバンクーバー	オレゴン州・ ワシントン州4郡	沖縄本島
人口	61万人	225万人	219万人	132万人
総面積(km ²)	1,561	5,268	12,911	1,208
人口密度(km ² あたり)	390.8	427.1	169.6	1,089.8

出典（富山）：「富山高岡広域都市計画区域マスタープラン」、富山県、2014

出典（バンクーバー、ポートランド）：「OECDグリーン成長スタディ コンパクトシティ政策
世界5都市のケーススタディと国別比較」、OECD、2013

出典（沖縄）：平成27年沖縄県統計年鑑

2) 対象地域の概況

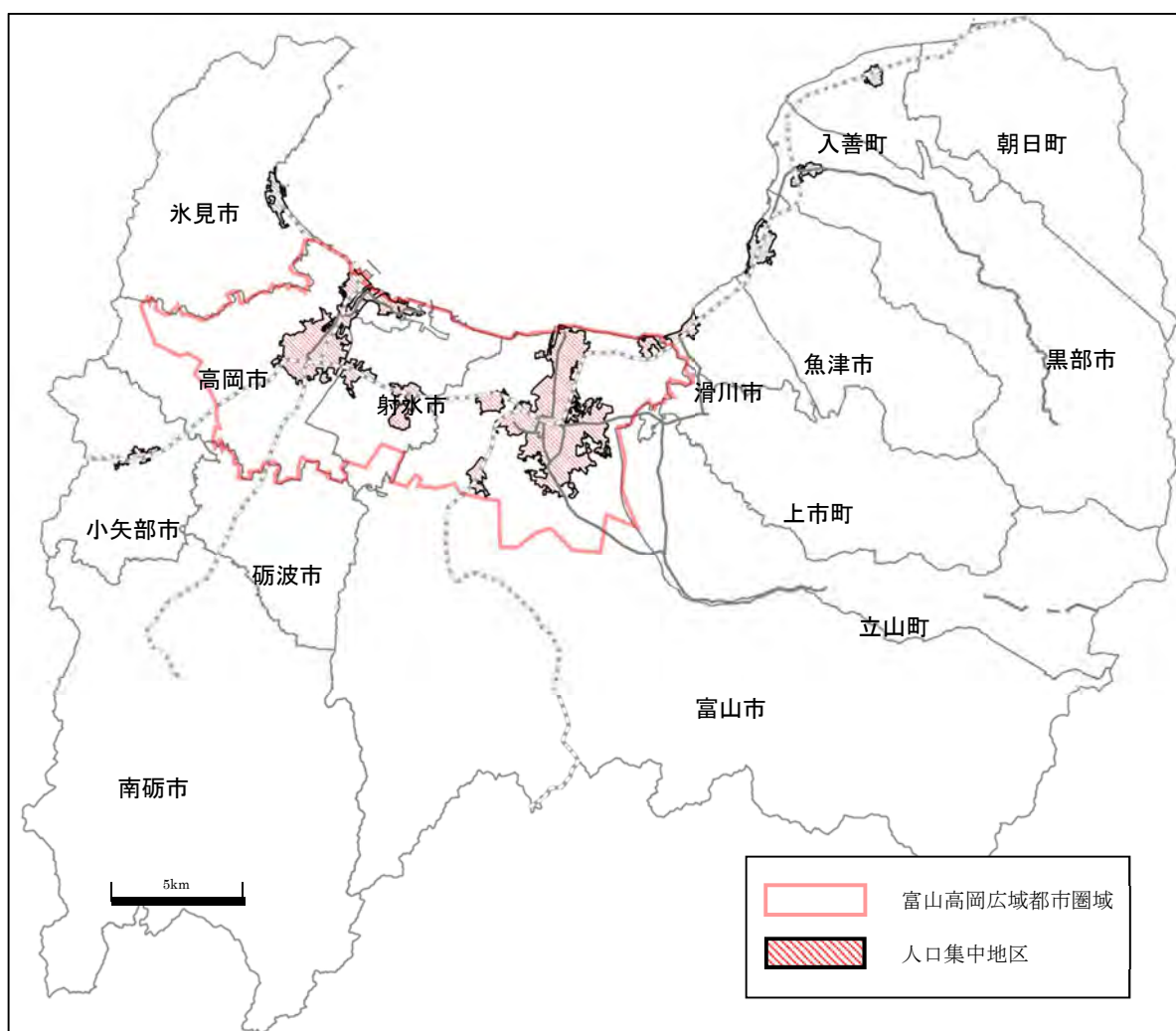
①. 富山高岡広域都市圏(日本)

富山高岡広域都市圏は、富山市（旧大山町・大沢野町・八尾町・細入村・山田村を除く）・射水市・高岡市の3市で構成され、人口約61万人、面積1,561km²、人口密度は約391人/km²である。

富山県全体で人口減少が進んでおり、1998年の113万人をピークとして2035年までに88万人になる一方、高齢人口は増加し、2035年には3人に1人が65歳以上になると予想されている。

A. 人口密度分布

人口集中地区のほとんどは旧JR北陸本線沿線およびその北側の日本海沿いに集中している。



出典：総務省統計局・平成22年国勢調査人口集中地区境界図（富山県）

出典：国土数値情報に基づいて作成

図 富山高岡広域都市圏の人口集中地区

※人口集中地区：国勢調査基本単位区及び基本単位区内に複数の調査区がある場合は調査区（以下「基本単位区等」という。）を基礎単位として、1)原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接して、2)それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域

出典：総務省統計局HP <<http://www.stat.go.jp/data/chiri/1-1.htm>>

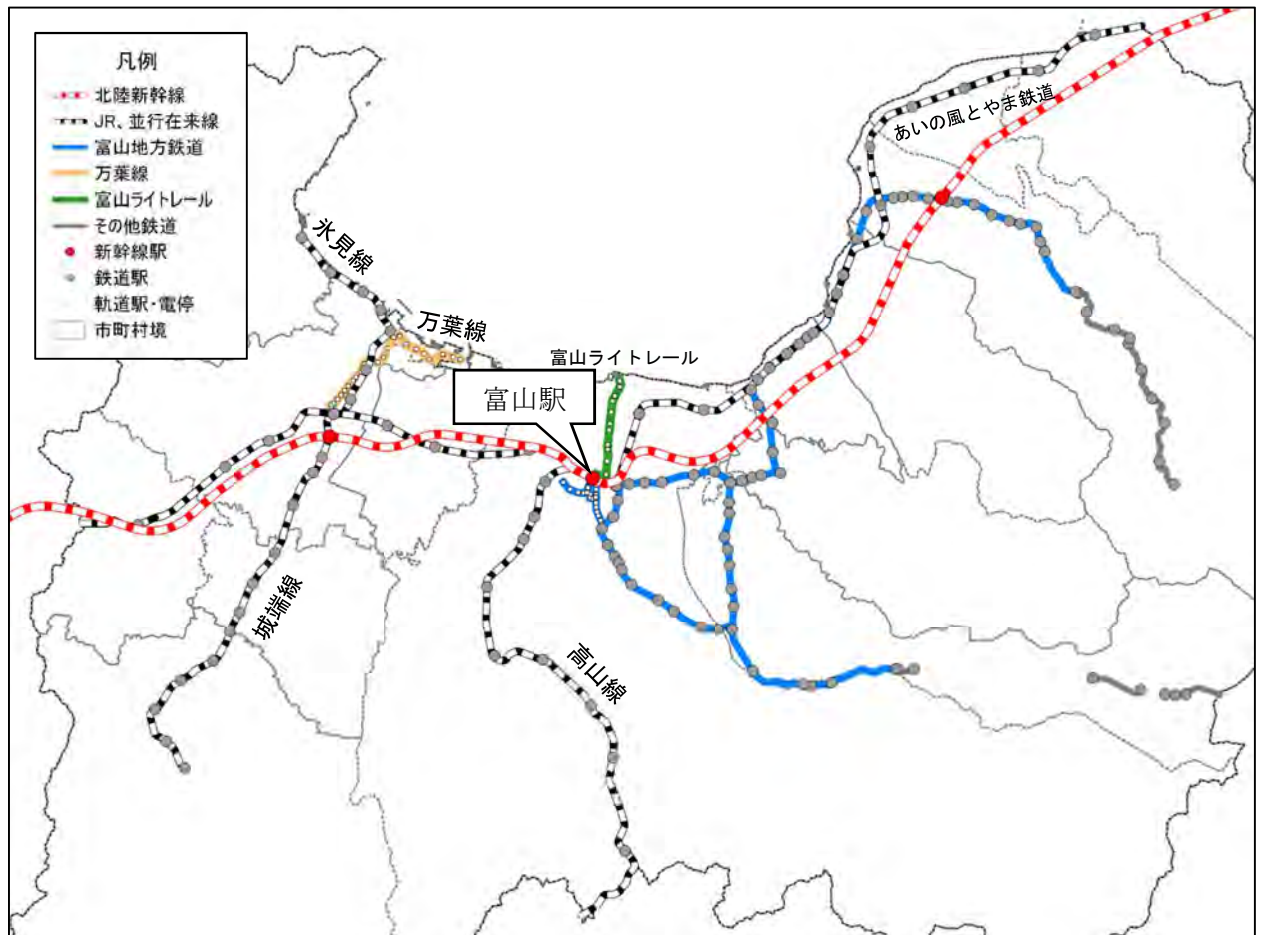
B. 公共交通の概況

公共交通は、富山駅を中心としてネットワークが形成されている。

2015年3月に長野～金沢間が開通した北陸新幹線と、新幹線開通前までは富山駅と高岡駅を結ぶ旧幹線であったJR旧北陸本線（現・あいの風とやま鉄道）が日本海沿いに走っており、富山高岡広域都市圏を東西に接続している。また富山駅からはJR高山本線が岐阜～名古屋へと接続し、高岡駅からは北にJR氷見線が日本海沿岸の氷見港と接続し、南には城端線が、砺波平野を經由して城端駅へと接続している。

JR以外では、富山地方鉄道が県西側の宇奈月温泉や立山などの観光地と接続し、市街中心部では路面電車の市内線と中心部の環状運行を行っている。また富山駅北から日本海に面する岩瀬浜まで富山ライトレールが、高岡駅から富山新港の越ノ湯までは万葉線がLRTを導入している。

また、バス路線網が鉄道の補完的位置づけとして形成されている。



出典：国土数値情報に基づいて作成

図 富山県の鉄道路線図