

5 需要喚起方策等の検討

5.1 過年度調査の概要

5.1.1 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 4 つに整理・分類した。

5.1.2 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。

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

①. 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。

5.1.3 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。

5.1.4 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。

5.1.5 平成 28 年度調査の概要

平成 28 年度調査では、県外来訪者を対象とした需要喚起方策の検討として、統計資料や平成 26 年度に実施した県外来訪者アンケート調査を基に、沖縄で有効と考えられる需要喚起方策の対象として「国内シニア層」、「インバウンド（特に中国・台湾）」、「少人数グループ（特に 2 人）」、「修学旅行生」を設定し、需要喚起方策事例を踏まえ、有効と考えられる需要喚起方策を抽出した。

また、鉄道各駅において求められる特性の整理等では、コンパクトシティの先進都市とされている富山、ポートランド（アメリカ）、バンクーバー（カナダ）都市圏について、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調査し、駅分類ごとに沖縄本島において適用可能性が高い地域を整理した。

このほか、パーク&ライドについて、無料の場合及び利用可能駅を拡大した場合の検討を行った。

5.1.6 平成 29 年度調査の概要

平成 29 年度調査では、県外来訪者を対象とした需要喚起方策として、既存調査や最新事例を基に沖縄本島において有効と考えられる方策を抽出した。また、鉄道各駅において求められる特性の整理では、「コンパクト・プラス・ネットワーク」、「観光を活かした地方創生」の観点から、沖縄本島と条件が類似する都市の事例を整理した。さらに、それら及び平成 27・28 年度調査における国内外の先進事例、パーク&ライドに関する検討を基に沖縄本島において考えられるまちづくりの方向性や駅の特性を整理した。

5.2 平成 30 年度調査の検討結果

5.2.1 需要喚起方策の体系的整理

需要喚起方策については、過年度調査で様々な検討がなされてきたが、その内容によっては短期に実施できるものや比較的長期間を要するものだけでなく、効果が発現するまでの時間も施策により異なるため、時間軸等も踏まえた整理を行う。特に観光での来訪者は、属性（団体・個人等）やレンタカー利用の有無が大きな制約条件になると想定されるため施策対象区分等にも留意しながら整理する。

過年度調査で検討した需要喚起方策に対して、以下の分類で体系的整理を行った。基本的には、鉄軌道整備と合わせて実施すべき施策と考える。なお、下表網掛け部の施策は現時点では実施に際し課題等も多く、技術開発動向等も踏まえながら中長期視点から取り組んでいく施策と考える。また、鉄軌道と一体となったまちづくりに関する施策は、計画段階から戦略的に取り組むべき施策と考える。

- A： 日常交通における需要喚起方策（県民）
- B： 観光交通における需要喚起方策（観光客）
- C： 鉄軌道と一体となったまちづくり

A. 日常交通における需要喚起方策（県民）

分類	施策名	内容（事例、課題等）
A1. 二次交通環境の整備	A1-① パーク&ライド	<ul style="list-style-type: none"> ● てだこ浦西駅での P&R 駐車場、ゆいレール（小禄駅イオン、古島駅高架下駐車場）等の事例を踏まえて鉄軌道駅に設置 ● 県の社会実験でライカムイオンモールからバスへの転換実験も実施中
	A1-② 自転車・バイクとの連携	<ul style="list-style-type: none"> ● 沖縄本島での地形的な制約、気候等に留意が必要 ● 自転車レーンの整備（名護市）、ソフトバンク系の「HELLO CYCLING」等の取り組み、駐輪場の整備（ゆいレール赤嶺駅）等
	A1-③ LRT・BRT・基幹バス等との接続	<ul style="list-style-type: none"> ● 現行計画との連携（沖縄県基幹バス（那覇—沖縄市間）、那覇市、豊見城市、与那原町の新たな公共交通システムの検討など）、需要に応じたモード検討が必要 ● 乗り換え拠点等、まちづくりとの関係が重要
	A1-④ ライドシェア、カーシェア	<ul style="list-style-type: none"> ● デポ等、乗り換え拠点整備が必要 ● 自家用有償輸送との関係整理が必要
	A1-⑤ MaaS の導入	<ul style="list-style-type: none"> ● 二次交通の情報提供、決済の仕組みの導入により利便性向上を図る（全国で鉄道事業者が検討を開始）
	A1-⑥ 自動運転技術の活用	<ul style="list-style-type: none"> ● 二次交通に自動運転技術を活用 ● 公道での自動運転はジュネーブ条約等の法的な課題あり ● 沖縄における自動運転バスの実証実験の実施（平成 31 年 1 月 8 日(火)～ 3 月 7 日(木) 那覇空港～豊崎間の大型バスを活用した実験）

A2. 運賃施策	A2-① フリーきっぷ	● 需要増加は見込まれるが、割引による総収入減少等が想定され、需要増加とのバランスに留意が必要。
	A2-② 短距離運賃割引	
	A2-③ 各種割引運賃（日中運賃割引、高齢者割引等）	
A3. 交通需要管理	A3-① バス優先レーン	● 現在、旭橋～伊佐間で平日朝夕時間帯に導入中 ● 平成31年2月12日（火）から、国道58号（北上車線）の大謝名～伊佐間のバスレーン区間が延長
	A3-② パーキングマネジメント	● 駐車場の利便性に応じて料金等のコントロールすることで鉄軌道需要へのシフトを図る（P&R等もその一環）
	A3-③ ロードプライシング	● 鉄軌道の需要増が見込まれるが、自動車交通主体の沖縄本島においては慎重な検討が必要
	A3-④ ナンバープレート規制	
A4. モビリティマネジメント	A4-① ノーマイカーデー	● トラベルフィードバックプログラムなど短期的な効果は大きく見込まれないが、継続して実施していくことが重要
	A4-② 各種ターゲットへのモビリティマネジメント	

B. 観光交通における需要喚起方策（観光客）

分類	施策名	内容（事例、課題等）
B1. 二次交通環境整備	B1-① バスとの連携	● 宮古島の定期観光バス（H.I.S. 宮古島 Lea Lea TRIP 絶景1日バスツアー）
	B1-② レンタカーとの連携	● レンタカーデポの整備（おもろまち駅、てだこ浦西駅） ● 鉄道駅から観光シャトルバスを運行し、観光周遊を支援
	B1-③ タクシーとの連携	● 観光拠点でのタクシープール等の機能強化
B2. 観光車両等の導入	B2-① 観光特急	● ノンストップ型観光列車（小田急ロマンスカー）、海が見える列車（肥薩おれんじ鉄道）、指定席車両（名古屋鉄道など）
	B2-② 個室、食事等のラグジュアリー	● TWIRIGHT EXPRESS 瑞風（JR 西日本）、SUITE TRAIN 四季島（JR 東日本）、ななつ星（JR 九州） ● しまかぜ、青の交響曲（近鉄）
B3. 企画きっぷ等の導入	B3-① フリーきっぷ	● 時間制フリー乗車券（沖縄都市モノレール） ● シニア向けフリーキップ（JR 各社）
	B3-② 他交通モードや観光資源とのセットきっぷ	● お得な観光セットキップ（京急みさきまぐろキップ） ● レンタカーとのセットきっぷ（JR レール&レンタカー）
	B3-③ 団体客向けの割引きっぷ	● グループ対象の割引フリーきっぷ（JR 東海） ● 団体割引（京阪電車など）
B4. 団体旅客の取り込み	B4-① 特別列車の運行	● 貸切列車（長野電鉄など） ● 車内演奏（JR 東日本など）
	B4-② 修学旅行誘致	● 自治体への誘致活動
B5. 付加的サービス	B5-① 手荷物サービス	● JTB 沖縄の那覇空港における手荷物

スの提供		配送サービス（空港・ホテル間）
	B5-② 無料公衆無線 LAN	● 東京メトロ・都営地下鉄等
	B5-③ 旅行商品とのセット販売	● 航空券との乗車券のセット販売(南海電鉄等)
	B5-④ イベント等の実施	● アニメと連携したイベント（JR 西日本等）
	B5-⑤ インバウンド対応	● クルーズ船需要の取り込み ● 海外観光客向けのフリーパス販売（JR 各社） ● 多言語対応の観光案内所設置やホームページ整備 ● 外国人向けの予約サイト
	B5-⑥ 観光型 MaaS	● 国内外観光客が駅から 2 次交通（バス、タクシー、AI 型オンデマンド交通、シェアカー等）をスマートフォンなどで検索・予約・決済し、目的地までシームレスに移動 ● JR 東日本、東急電鉄、楽天が日本初の観光型 MaaS を実証（2019 年春）

C. 鉄軌道と一体となったまちづくり

分類	施策名	内容（事例、課題等）
C1. 乗り換え拠点整備	C1-① 駅前広場等の整備	● 他モード連携
	C1-② 交通拠点の整備	● 旭橋バスターミナル（2018 年 10 月オープン）
C2. 駅を中心とした面整備	C2-① 土地区画整理事業	● けいはんな線等の事例 ● 沖縄都市モノレールの事例<小禄・金城（小禄駅）、那覇新都心、真嘉比古島第一地区、真嘉比古島第二地区（おもろまち駅）、壺川（壺川駅）の土地区画整理事業>
	C2-② 市街地再開発事業等	● 既成市街地における市街地再開発事業の実施 ● 沖縄都市モノレール旭橋駅周辺地区再開発事業、牧志・安里地区第一種市街地再開発事業の事例
	C2-③ 戦略的まちづくりの推進	● 宅鉄法（TX） ● コンパクトシティの推進（富山市など）
C3. 沿線の開発等との連携	C3-① 軍用地の跡地利用	● 牧港補給地区、普天間飛行場の計画との連携 ● 西普天間住宅（琉球大学医学部の移転）、アワセゴルフ場（ライカムイオンモール）の事例
	C3-② 沿線レジャー施設等との連携	● 北部地域のテーマパーク構想、DMM かりゆし水族館が予定されている沖縄豊崎タウンプロジェクト（仮称）（2020 年 4 月オープン）等との連携
	C3-③ 沿線商業開発等との連携	● ライカムイオンモール、株式会社サンエーパルコによる浦添西海岸計画等、大規模商業施設との連携

…技術開発動向や合意形成等を踏まえた施策

5.2.2 クルーズ船来訪者の実態と需要喚起の視点の整理

過年度調査のアンケートや需要予測結果に加え、沖縄県等で実施している観光アンケートなども活用し、クルーズ船による来訪者の交通実態や利用意向を踏まえた需要喚起方策を再整理する。

(1) クルーズ船による来訪者の需要喚起方策検討

クルーズ船による来訪者の需要喚起施策については、以下の流れで検討を進める。また、需要顕在化の時間軸や技術革新等の環境変化の活用可能性も踏まえて、施策メニューを整理し、需要予測モデルによる感度や交通事業者の取り組み事例等も参考に有効な需要喚起方策について整理を行う。

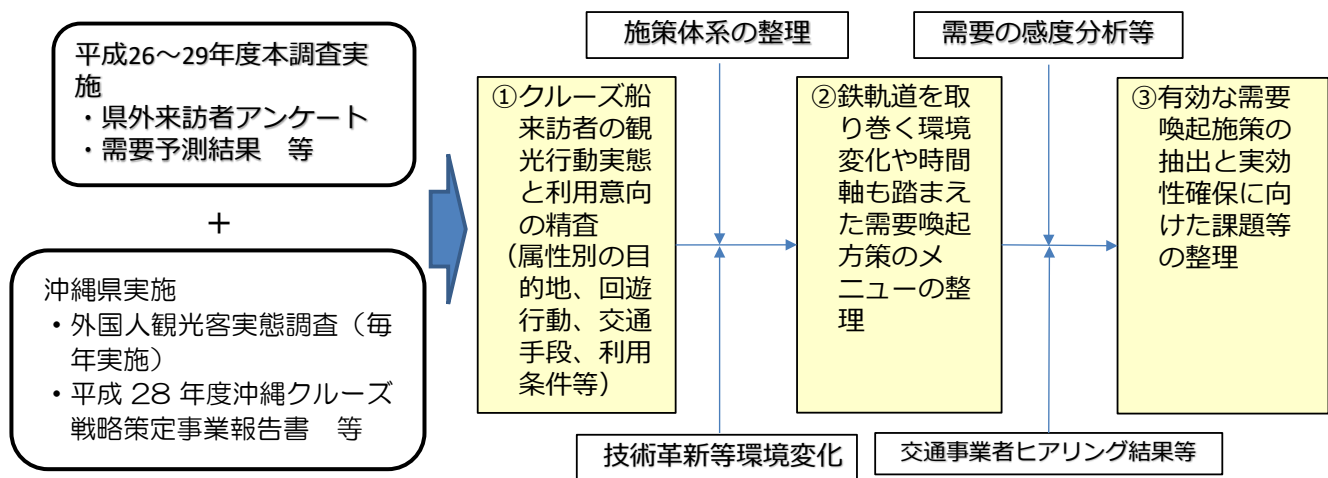


図 クルーズ船による来訪者の需要喚起施策検討の流れ

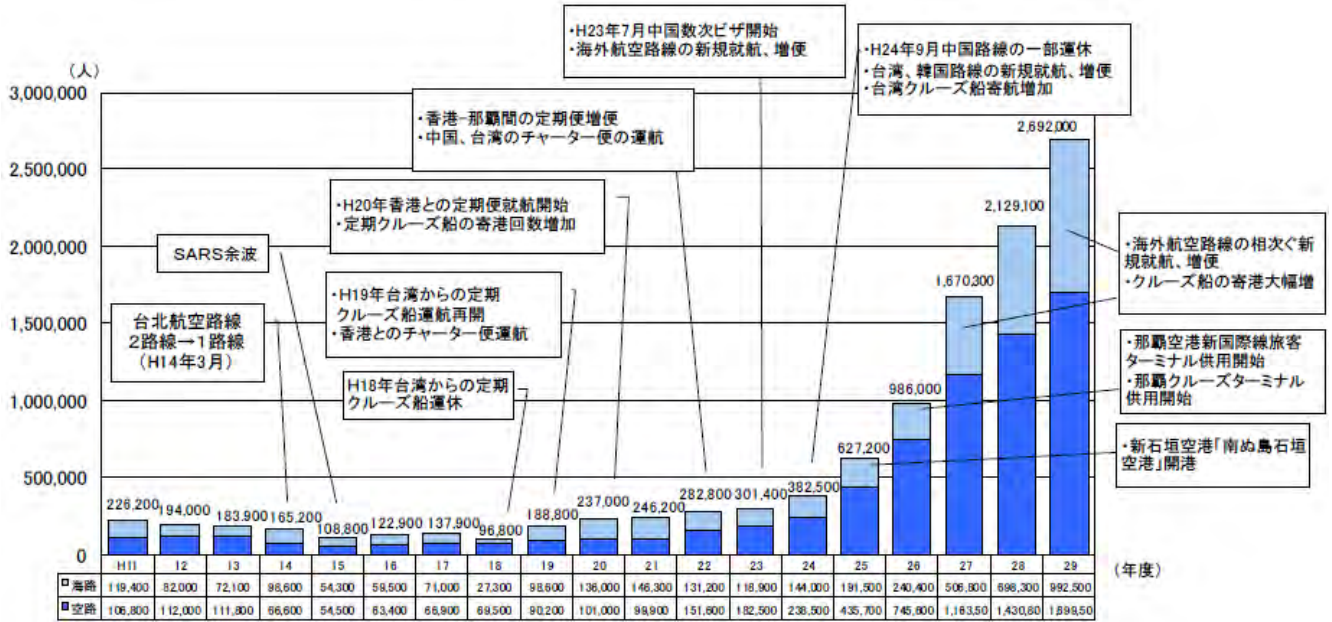
(2) クルーズ船来訪者の観光行動実態と利用意向の精査

1) 沖縄県および那覇市におけるクルーズ船寄港実績の推移

①. 沖縄県内および那覇港の寄港実績

沖縄県が公表している「観光要覧～沖縄県観光統計集～」平成29年版によれば、海路を利用して沖縄県内に来訪する外国人観光客は近年急増しており、平成29年度には99万人に到達した。

「平成29年度版那覇市の観光統計」によれば、那覇港へのクルーズ船寄港実績は平成26年(暦年)に10万人を超えて以降も増加を続け、平成29年には48万人を数える。



出典：観光要覧～沖縄県観光統計集～平成29年

図 沖縄県・外国人観光客数の推移（空海路別）

表 那覇港へのクルーズ船寄港実績

暦年	寄港隻数(隻)	乗船客数(人)	平均乗客数(人)	乗組員数
平成14年	52	34,185	657	—
平成15年	26	9,690	373	—
平成16年	30	46,590	1,553	—
平成17年	34	20,383	600	—
平成18年	14	14,222	1,016	—
平成19年	30	37,438	1,248	—
平成20年	56	69,687	1,244	—
平成21年	57	72,367	1,270	—
平成22年	52	66,534	1,280	—
平成23年	53	53,660	1,012	—
平成24年	67	70,478	1,052	—
平成25年	56	65,573	1,171	—
平成26年	80	117,272	1,466	—
平成27年	115	211,681	1,841	52,759
平成28年	193	387,183	2,006	183,215
平成29年	224	484,610	2,163	223,925

出典：平成29年度版那覇市の観光統計（観光入込統計調査）

②. 空路との比較

前ページで提示した「沖縄県全体の外国人観光客数」「那覇空港からの入国外国人」「那覇港乗船客数」の伸び率を比較して、沖縄県の外国人観光客増加の要因を考察する。

平成 29 年度の県全体の外国人観光客が対平成 22 年度比で 9.5 倍なのに対して、那覇空港利用者は 11.6 倍と県全体を上回っている。一方で那覇港での乗船客数は 7.3 倍と比較的低い割合に留まっており、沖縄県の外国人観光客の増加には空路の影響が大きいことが想定される。

(人)

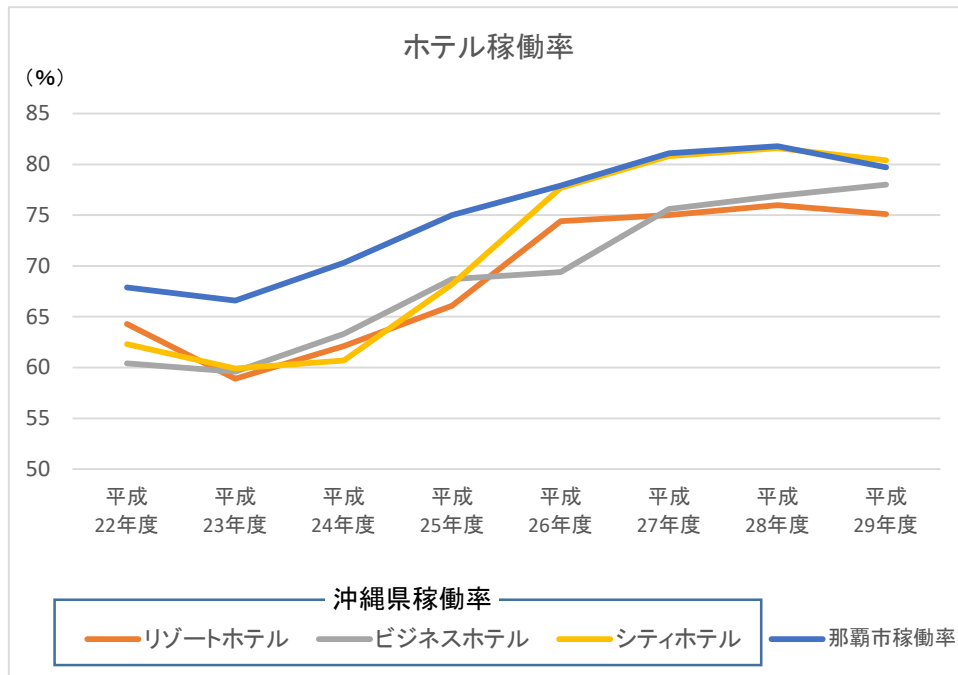
	沖縄県 外国人観光 客数		空路		海路	
			那覇空港 入国外国人	伸び率	那覇港 乗船客数	伸び率
平成22年度	282,800	100.0%	140,080	100.0%	66,534	100.0%
平成23年度	301,400	106.6%	162,859	116.3%	53,660	80.7%
平成24年度	382,500	135.3%	230,507	164.6%	70,478	105.9%
平成25年度	627,200	221.8%	374,467	267.3%	65,573	98.6%
平成26年度	986,000	348.7%	652,948	466.1%	117,272	176.3%
平成27年度	1,670,300	590.6%	1,077,518	769.2%	211,681	318.2%
平成28年度	2,129,100	752.9%	1,354,791	967.2%	387,183	581.9%
平成29年度	2,692,000	951.9%	1,631,063	1164.4%	484,610	728.4%

出典：沖縄総合事務局 HP（沖縄県外国人観光客数）
観光要覧～沖縄県観光統計集～平成 29 年（那覇空港入国外国人）
平成 29 年度版那覇市の観光統計（那覇港乗船客数）

③. 那覇市内ホテルの稼働状況

観光客増加要因としてホテルの稼働率の増加が考えられ、観光庁が実施している「宿泊旅行統計調査」を活用し、沖縄県・那覇市双方のホテル稼働率の推移を確認する。

沖縄県全体では平成 23 年度から上昇傾向に入り、平成 26 年度以降は各年とも概ね 7 割以上の非常に高い稼働率となっている。那覇市も同様に、平成 27 年度以降は 8 割以上の高い稼働率が続いている。



(単位：%)

ホテル種別		平成 22年度	平成 23年度	平成 24年度	平成 25年度	平成 26年度	平成 27年度	平成 28年度	平成 29年度
沖縄県	リゾートホテル	64.3	58.9	62.1	66.1	74.4	75	76	75.1
	ビジネスホテル	60.4	59.6	63.3	68.7	69.4	75.6	76.9	78
	シティホテル	62.3	59.9	60.7	68.2	77.7	80.8	81.6	80.4
那覇市		67.9	66.6	70.3	75	77.9	81.1	81.8	79.7

出典：観光庁・宿泊旅行統計調査（沖縄県分）
りゅうぎん総合研究所・リーマンショック後の県内ホテル稼働状況について（那覇市分）

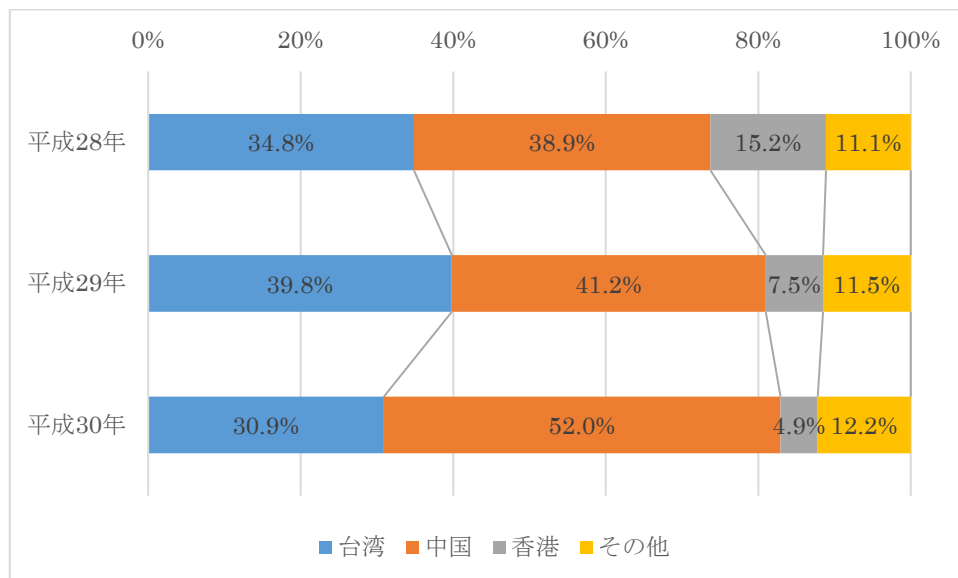
図 沖縄県及び那覇市のホテル稼働率

2) クルーズ船の寄港状況整理(那覇港寄港分)

那覇港管理組合が公表している「那覇港クルーズ船寄港予定一覧表」より、那覇港に寄港しているクルーズ船の寄港実態を整理する。

①. 出発国別整理

那覇港に寄港するクルーズ船の出発地は、中国の割合が増加傾向で平成30年には50%を超えている。一方で香港からのクルーズ船は平成28年には15%だったが30年には5%以下にまで減少しており、減少傾向となっている。



出典：2016～2018年那覇港クルーズ船寄港予定一覧表（那覇港管理組合 HP）から集計

図 那覇港寄港クルーズ船の出発国別割合の推移（平成28～30年〈暦年〉）

②. 滞在時間について

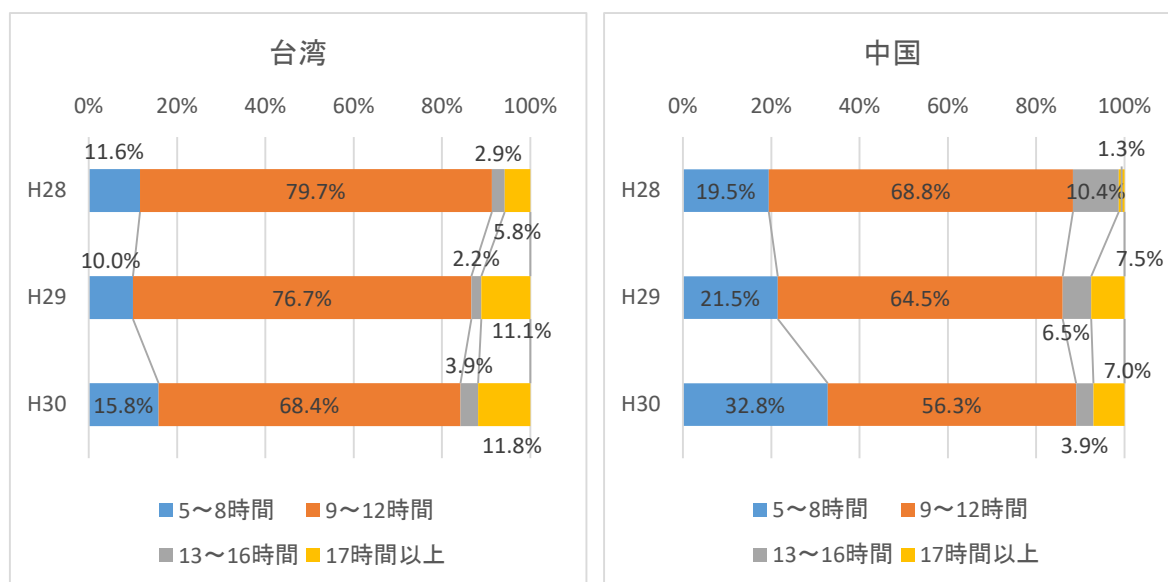
平均滞在時間は平成 28～30 年の 3 ヶ年においておおむね 10 時間前後となっている。最短の 2～4 時間は日本のクルーズ船で、海外からのクルーズ船は 9～12 時間程度の長時間寄港が主となっている。

出発国のうち寄港回数の多い台湾と中国を見ると、台湾は 17 時間以上の長時間滞在が中国と比べると割合が高く、翌朝以降まで港湾内に停泊する「Overnight」も多く見られる。一方、中国は 17 時間以上の長時間滞在は 7%程度で、「Overnight」であっても夜中の 1 時には出港し、翌朝まで停泊している事例は非常に少ない。なお、平成 30 年は台湾・中国両国共に 8 時間未満の割合が増加しており、全体的に滞在時間が短縮傾向にある。

表 那覇港へのクルーズ船寄港数および滞在時間

	寄港船数	平均滞在時間	最長	最短
平成28年	198	10:08	41	4
平成29年	226	10:25	45	2.5
平成30年	246	9:57	36	2

出典：2016～2018 年那覇港クルーズ船寄港予定一覧表（那覇港管理組合 HP）から集計



出典：平成 28～30 年那覇港クルーズ船寄港予定一覧表（那覇港管理組合 HP）から集計

図 那覇港寄港クルーズ船の滞在時間分布

3) クルーズ船来訪外国人(中国)の特性把握

近年増加傾向にある中国からの来訪者について、平成 29 年度内閣府調査で実施したクルーズ船アンケートおよび沖縄県実施の平成 29 年度外国人観光客実態調査からその観光行動の特徴を整理する。

①. 宿泊について

平成 29 年度内閣府調査では、クルーズ船来訪者のうち約 99%が船舶内に宿泊となっている。これは日本政府が平成 27 年から開始した「船舶観光上陸許可」制度の影響が考えられる。この制度は法務大臣の指定するクルーズ船の外国人乗客を対象として、当該指定旅客船が出航するまでの間に帰船することを条件として、簡易な手続で上陸を認めるものである。

従来から短期滞在の査証が免除されていた国からの来訪外国人には特段の変更は無いが、従来「非査証免除国」であった中国からの来訪者にはビザなしでも上陸観光が可能となったため、本制度実施以降に中国人観光客が急増する要因と考えられる。実際、中国旅行サイト「Ctrip」等では、「免簽證（ビザなし）」と銘打って多くの日本行きクルーズ船ツアーが販売されている。

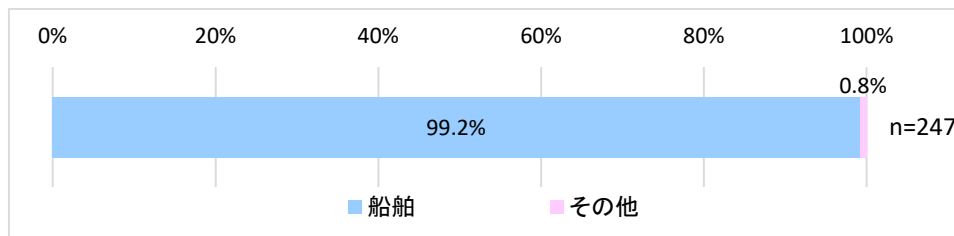
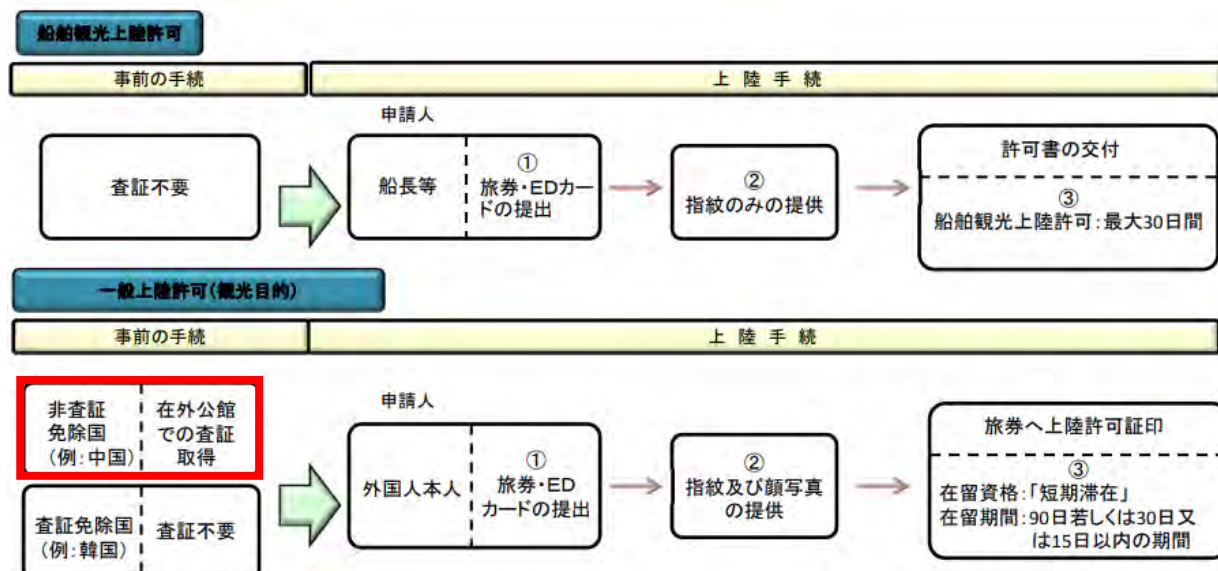


図 宿泊場所



出典：「出入国審査について」（法務省入国管理局、平成 29 年 3 月）

図 「船舶観光上陸許可」と一般上陸許可との違い

②. 利用交通手段について

沖縄県実施の平成 29 年度外国人観光客実態調査（那覇港）によれば、中国人が上陸後に利用する交通機関は 8 割以上が貸切バスとなっている。

中国旅行サイト「Ctrip」によれば、中国からのクルーズ船ツアーには上陸時の観光バスを利用した周遊プランも費用に組み込まれている。那覇寄港ルートの事例では、4 パターンの周遊プランが提示されている（行き先によっては追加料金が必要な場合もある）。

	全体 (518)	台湾 (259)	中国 (166)	その他 (93)
貸切バス	49.4	17.4	80.1	36.6
一般タクシー	46.0	69.5	16.9	72.0
徒歩	13.8	16.6	6.0	28.0
路線バス	3.4	3.1	2.4	6.5
モノレール	2.0	2.7	0.6	4.3
観光(貸切)タクシー	2.0	2.7	0.6	4.3
レンタカー	1.0	1.9	0.6	0.0
自転車	0.3	0.0	0.6	0.0
親族・知人の車	0.1	0.4	0.0	0.0
その他	1.6	1.9	1.2	2.2

出典：平成 29 年度外国人観光客実態調査（沖縄県）

図 利用交通機関（複数回答）

出典：Ctrip 邮轮 (<http://cruise.ctrip.com/>)

図 クルーズ船上陸時の観光ツアー・選択式

表 上陸観光ツアーの訪問先

ルート	訪問先	追加料金(※)
A ルート	波の上ビーチ～ヤマダ電機新都心店～瀬長島～RYUKYU PLAZA 那覇店	不要 (ツアー料金に含む)
B ルート	マグロ解体ショー～首里城～ヤマダ電機新都心店	199 元 (¥3,200)
D ルート	国際通り (バス往復のみで現地自由行動)	299 元 (¥4,800)
C ルート	水中観光船「オルカ号」で海底散歩～首里城～国際通り	799 元 (¥13,000)

※1 元 = 16 円で換算 (2019 年 1 月時点)

③. レンタカー利用について

平成 29 年度内閣府調査では、クルーズ船来訪者のうち、運転免許を保有しない割合およびレンタカーを利用しなかった割合がともに 9 割を超えていた。これは日本での国際運転免許証の利用条件との関係が考えられる。

日本国内で運転できる国際運転免許証は「ジュネーブ条約締約国が発行し、同条約に定める様式に合致した国際運転免許証」であり、中国はこのジュネーブ条約を締結していない。そのため中国で発行した国際免許証を所有していても、観光目的で来訪し、レンタカーを借りて運転するという行為は基本的にできない。なお香港・マカオはジュネーブ条約に加盟しており、台湾は日本との二国間協定を締結しているため、これらの運転免許を所有していれば日本での運転は可能である。

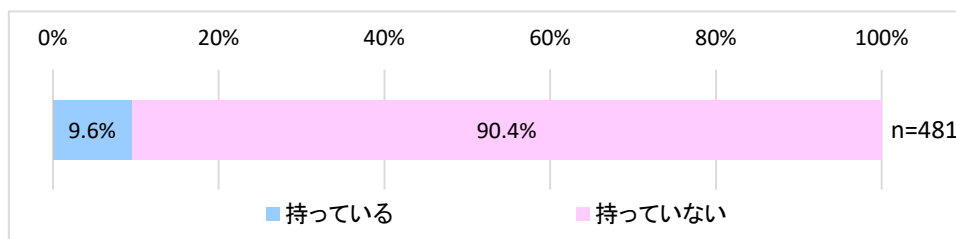


図 運転免許保有の状況

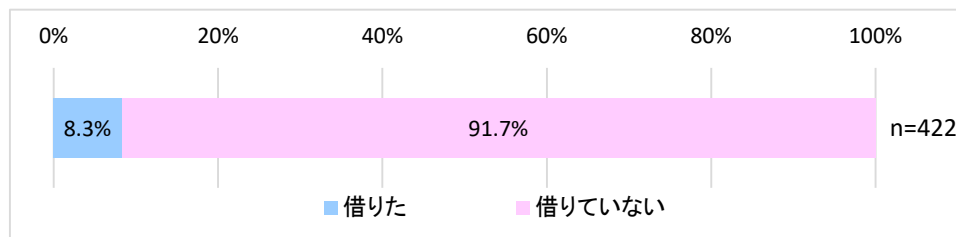
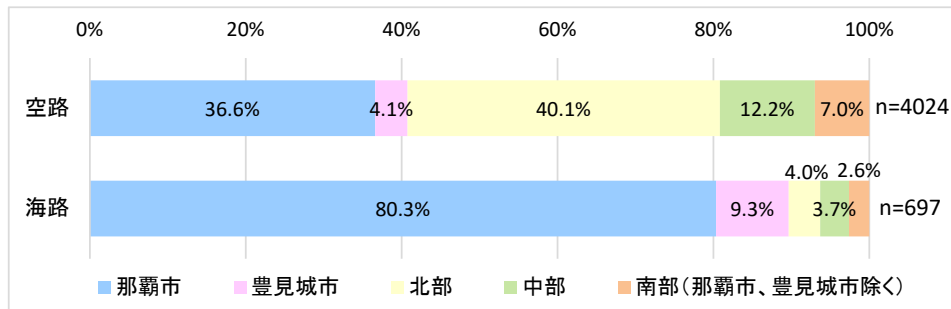


図 レンタカー利用の有無

④. 訪問先について

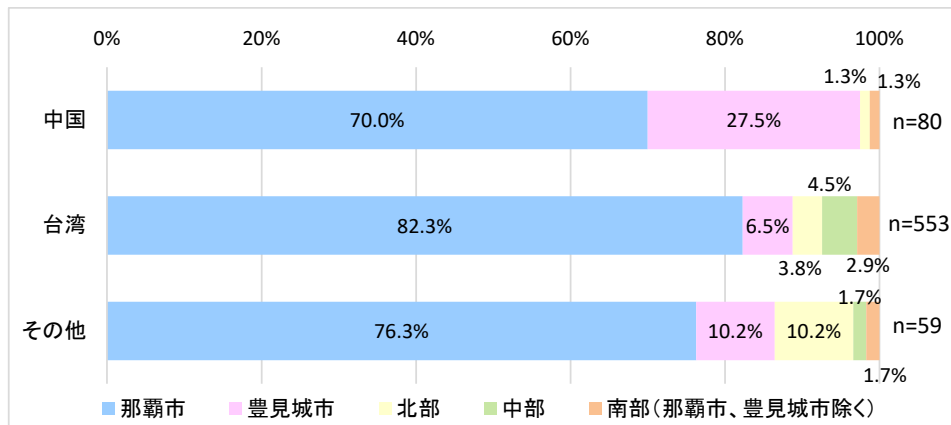
平成 29 年度内閣府調査での空路・陸路別および国籍別の周遊先を見ると、海路の場合 9 割近くが那覇周辺部（8 割は那覇市内、1 割弱が豊見城市）での周遊となっている。一方で 1 割弱だが中部あるいは北部・南部等の広域移動が見られる。

那覇港での調査結果では、中国人が上陸後に行った活動はショッピングが 8 割以上を占めている。



出典：平成 29 年度内閣府調査

図 空路・海路別の周遊場所



出典：平成 29 年度内閣府調査

図 国籍別の周遊場所

表 今回の旅行で行った活動（複数回答）

	全体 (513)	台湾 (256)	中国 (165)	その他 (92)
ショッピング	86.8	95.7	81.2	82.6
都市観光、街歩き	52.0	66.8	31.5	73.9
沖縄料理を楽しむ	28.7	25.4	23.0	50.0
自然・景勝地観光	26.1	19.1	21.8	51.1
歴史的・伝統的な景観、旧跡観光	22.0	10.9	27.3	31.5
沖縄料理以外の日本食を楽しむ	16.9	19.5	16.4	13.0
海水浴・マリレジャー	1.3	2.0	1.2	0.0
保養・休養	0.9	0.0	0.6	3.3
エコツアー	0.5	0.0	0.6	1.1
スパ・エステ	0.3	0.4	0.0	1.1
戦跡地参拝	0.3	0.4	0.0	1.1
ゴルフ	0.3	0.0	0.6	0.0
イベント・伝統行事	0.2	0.0	0.0	1.1
ダイビング	0.1	0.4	0.0	0.0
サイクリング	0.0	0.0	0.0	0.0
当てはまるものがない	0.0	0.0	0.0	0.0

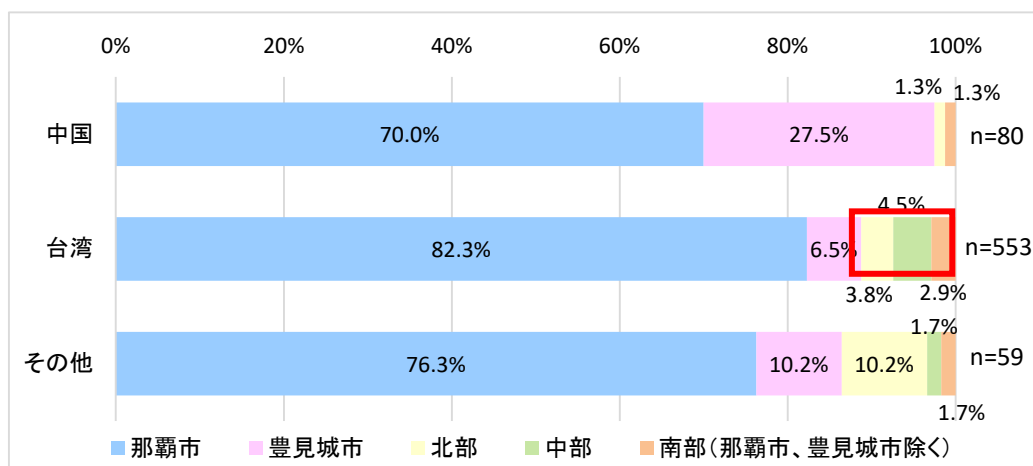
出典：平成 29 年度外国人観光客実態調査（沖縄県）

4) クルーズ船来訪外国人(台湾)の特性把握

①. 訪問先について

平成 29 年度内閣府調査での国籍別の周遊先を見ると、台湾は中国と同様に那覇市が 8 割以上を占めるが、一方で中部・北部方面への移動も 10%程度見られる。

台湾の旅行会社に掲載されるクルーズ船利用者向けの上陸ツアーを見ると、那覇市内だけでなく北谷町・恩納村・糸満市から海洋博公園（本部町）までの広範囲におよぶツアーが組まれており、中国人と比べて移動範囲が広い。



出典：平成 29 年度内閣府調査

図 国籍別の周遊場所（再掲）

表 台湾旅行会社の沖縄本島上陸ツアー（例）

テーマ	訪問先	料金	所要時間
沖縄の歴史を堪能する旅	首里城、守礼門、ドラッグストア、国際通り	1,350 台湾ドル (¥5,000) ※	3.5 時間
那覇の風景と買物の旅	ウミカジテラス、ドラッグストア、国際通り	1,350 台湾ドル (¥5,000)	5.5 時間
那覇の異国情緒と買物の旅	北谷町、ドラッグストア、イオンモール沖縄ライカム	1,350 台湾ドル (¥5,000)	5.5 時間
那覇の特色バーベキューと買物の旅	イオンモール、バーベキュー（夕食）、国際通り	3,400 台湾ドル (¥12,000)	5.5 時間
琉球伝統の旅	琉球村（恩納村）、お菓子御殿、北谷町、イオンモール	1,950 台湾ドル (¥7,000)	6.5 時間
民俗文化の旅	玉泉洞王国村（南城市）、アウトレットモールあしびなー、ドラッグストア	1,950 台湾ドル (¥7,000)	6.5 時間
那覇を堪能する旅	泡盛酒蔵、糸満お魚センター、ウミカジテラス、国際通り	1,500 台湾ドル (¥5,000)	6.5 時間
海洋博公園の旅	海洋博公園（本部町）、ショッピング	2,400 台湾ドル (¥9,000)	7.5 時間
沖縄長寿体験	海ぶどう採取体験（糸満市）、アウトレットモールあしびなー、ウミカジテラス	1,700 台湾ドル (¥6,000)	6.5 時間

※1 台湾ドル=3.6 円で換算（2019 年 2 月時点）

出典：台湾新進旅行社 HP

②. 利用交通手段について

沖縄県実施の平成 29 年度外国人観光客実態調査（那覇港）によれば、台湾人が上陸後に利用する交通機関は貸切バスが 2 割弱で、一般タクシーが 7 割近くとなっている。

台湾でのクルーズ船ツアーには中国のような無料上陸ツアーは無く、オプション料金を追加して上陸ツアーに参加するか（前ページ表参照）、または個人での自由移動となる。そのため、上陸ツアーに参加せずタクシーを使つての本島周遊が多いことが想定される。

	(%)			
	全体 (518)	台湾 (259)	中国 (166)	その他 (93)
貸切バス	49.4	17.4	80.1	36.6
一般タクシー	46.0	69.5	16.9	72.0
徒歩	13.8	16.6	6.0	28.0
路線バス	3.4	3.1	2.4	6.5
モノレール	2.0	2.7	0.6	4.3
観光(貸切)タクシー	2.0	2.7	0.6	4.3
レンタカー	1.0	1.9	0.6	0.0
自転車	0.3	0.0	0.6	0.0
親族・知人の車	0.1	0.4	0.0	0.0
その他	1.6	1.9	1.2	2.2

出典：平成 29 年度外国人観光客実態調査（沖縄県）

図 利用交通機関（複数回答、再掲）

5) クルーズ船ツアーと空路(LCC)ツアーの比較(中国、台湾)

クルーズ船と LCC ツアーの例を比較すると、同じ日数のツアーでも、現地の滞在時間、ビザ取得の違いなどがあり、インバウンドの属性も異なるものと推察される。

表：クルーズ船と LCC ツアーの比較

		クルーズ船ツアー	LCC ツアー
中国	行先	上海呉淞口国際港～那覇港	上海浦東空港～那覇空港
	日程	4泊5日	4泊5日
	現地滞在	3日目 8時～17時 (9時間)	1日目 18時～5日目 19時 那覇2泊、北谷2泊
	価格	3,350 元 (54,000 円) ～	4,580 元 (73,000 円) ～
	会社、機材	ノルウェー・ジョイ 16.7 万トン、定員 3,800 名	吉祥航空 エアバス A320 定員 170 名前後
	備考	上陸ツアー(首里城・知念岬公園・免税店)、船内指定レストラン、日本での船舶観光上陸許可申請費用含む	上記の他に以下の費用が必要 ・日本の観光ビザ取得費用 ・現地での食費、交通費、入園料等
台湾	行先	台北基隆国際港～那覇港	台北桃園空港～那覇空港
	日程	3泊4日	3泊4日
	現地滞在	2日目 13時30分～23時 (9.5時間)	1日目 17時～4日目 21時 (ホテル未定、下記料金は那覇3泊の例)
	価格	20,925 台湾ドル (75,000 円) ～	15,000 台湾ドル (54,000 円) ～
	会社、機材	カーニバル社 マジェスティックプリンセス 14.4 万トン、定員 3,560 名	マンダリン航空 B747/A350 定員 170 名前後
	備考	船内指定レストラン食費含む 上陸ツアー (¥5,000～) は含まず (台湾旅券所有者はビザ免除)	上記の他に以下の費用が必要 ・現地での食費、交通費、入園料等 (台湾旅券査証所有者はビザ免除)

(3) 鉄軌道を取り巻く環境変化等の整理

1) 海上輸送に関わる動向等

①. 那覇港～本部港を結ぶ水上バス

第一交通は 2018 年 9 月に、所有する高速船「マーキュリー」を活用して那覇港と本部港を 90 分で結ぶ水上バスの実証実験を実施した。料金は那覇港～本部港で¥3,000、その他区間（北谷、恩納村、名護を經由）が¥2,000。

また、水上バス運行に合わせて、本部半島を周遊する「ぐるっとバス」の運行（水上バス利用者は無料で何度も乗車可能）やタクシー配車などの二次交通サービスも実施した。

高速船 実証実験スタート!!
那覇 ⇄ 本部 90分
40分間隔 乗り降り自由
周遊バス乗り放題 本部半島を遊びつくそう!!

那覇 ⇄ 本部 **3,000**円(片道)
 その他の区間 **2,000**円(片道)

2018 **9/10・20・30**・7金・8土・9日

第一交通産業グループ
第一マリンサービス株式会社

那覇市水産1-8-37
 カウンタースペースコート2F
 TEL:098-860-0152
 Fax:098-864-1345

出典：第一マリンサービス HP

図 那覇～本部間的高速船水上バス（実証実験）

②. 本部港改良計画(官民連携による国際クルーズ拠点形成計画)


沖縄本島北西部に位置する本部港では国際クルーズ会社ゲンティン香港とともに国際クルーズ船の受入整備計画を策定し、国土交通省「官民連携による国際クルーズ拠点形成計画」によって平成 29 年 7 月に「国際旅客船拠点形成港湾」6 港の一つとして指定された。

現在 2 万トンまで対応可能な岸壁を拡張整備し、平成 32 年までに 20 万トンクラス(定員 4,000 人規模)のクルーズ船受入を目指すこととしている。


【本部港】官民連携国際クルーズ拠点形成計画書(目論見)の概要		別添5
応募者	沖縄県、ゲンティン香港	
国際クルーズ拠点形成の目標	国際クルーズ拠点を形成することにより、北部地域の豊かな自然環境を活用したエコツーリズムや海洋レジャーの促進、新たな観光ルートの形成など、沖縄本島北部地域の振興に資する観光拠点をを目指す。	
寄港回数 の 目標	運用開始年(H32年): 88回 目標年 (H42年):104回	

■本部地区


- ゲンティン香港**が、中国・台湾発着クルーズの拠点として優先的に使用予定。
- ◆**本部地区岸壁**
(20万トン級対応(整備中))
- ◆**旅客ターミナルビル<ゲンティン香港>**
- ゲンティン香港がCIQホール、待合所、観光案内所等を有する旅客ターミナルビルを整備



ゲンティン・ドリーム
(15万トン級、全長335m、乗客定員3,352人)
※20万トン級は、2020年竣工予定



「写真データ: DigitalGlobe」



出典:「官民連携による国際クルーズ拠点形成計画書(目論見)」(国土交通省資料)

図 官民連携国際クルーズ拠点形成計画書(目論見)

③. 海上交通と鉄道との連携事例

A. 高知港の事例

高知港では観光地とバスターミナルの間に商店街を経由する「ゴールデンルート」形成や、「高知おせっかい協会」を結成し、「頼まれなくても世話を焼く」をモットーとした市民ボランティアによる体験型観光ツアーや通訳ボランティアによる訪日外国人観光客への案内を行っている。

これらの施策により、訪日外国人一人当たり消費額は 6.1 万円（2017 年、全国 3 位）に達した。



出典：「クルーズの着地型観光に関する優良事例集」（観光庁 HP 公表資料）

図 高知港の事例

B. 秋田港・仙台港の事例

JR 東日本は秋田港（平成 30 年 4 月～）および仙台港（平成 30 年 9 月～）において、クルーズ船の寄港地と市街地を接続する「クルーズ船アクセス列車」の運行を開始した。

本事例では「臨海鉄道」（貨物路線）と「特急型車両」の既存ストックを活用し、「鉄道による市街地への高速安定移動を安価に提供」、「クルーズ船の発着に合わせた限定運行」、「クルーズ船利用客のみ乗車可能という特別感を演出」などを提供している。



キハ 48「みのり」（仙台港）



あきたクルーズ号（秋田港）

出典：JR 東日本 HP

図 秋田港・仙台港の事例

2) 大規模集客施設等の計画

①. 北部地域の新たなテーマパーク計画

オリオンビール・リウボウ・ゆがふ・「刀」の4社による沖縄本島北部でテーマパークの計画があり、これらの整備により北部地域への更なる観光客の増加が見込まれる。建設候補地としては名護市のネオパークオキナワ、本部町の国営海洋博公園や、今帰仁村のオリオン嵐山ゴルフ倶楽部などが挙げられている。

②. 浦添西海岸地区の大規模商業施設

浦添西海岸地区は現在、大規模商業施設とリゾートホテル、大型クルーズ船対応バース整備等を包括した「那覇港浦添ふ頭コースタルリゾート計画」が進められている。

中でも2019年夏に開業を予定している「サンエー浦添西海岸 PARCO CITY」は那覇空港から2018年開通の湾岸道路経由で車15分という立地であり、3000台超の屋内駐車場を備え、県内最大級の敷地面積に約250店舗の出店（内、沖縄県内初出店80店舗）が予定されている。



出典：サンエーパルコ HP

図 「サンエー浦添西海岸 PARCO CITY」建設予定地



出典：サンエーパルコ HP

図 「サンエー浦添西海岸 PARCO CITY」イメージ

5.2.3 既存鉄軌道事業者の事例による需要増加要因等の分析・整理

過年度調査でも既存鉄軌道の需要喚起方策等の整理は行っているが、本年度調査では実際に需要喚起施策が有効に機能していると想定される事業者について、その需要喚起の要因等を分析・整理を行う。

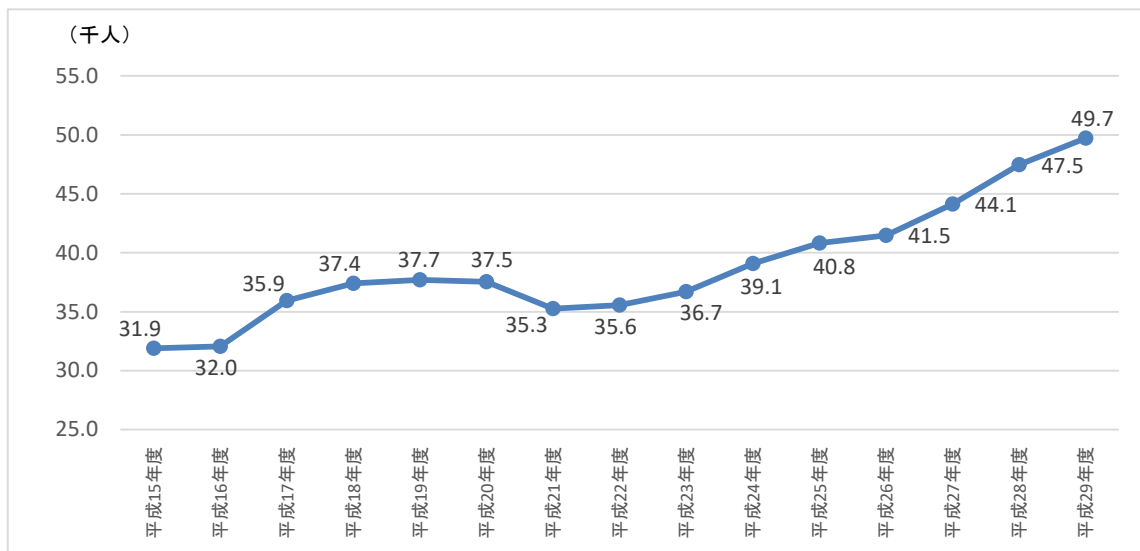
表 既存鉄軌道の分析対象路線

交通事業者	鉄軌道の特性等	需要喚起方策（例）
(1)沖縄都市モノレール	<ul style="list-style-type: none"> 観光需要や沿線まちづくりの進展により需要が増え続け、昨年度に初めて短年度黒字化 	<ul style="list-style-type: none"> モノレール整備と合わせた沿線まちづくり（土地区画整理事業）の実施 多様な運賃施策 等
(2)近畿日本鉄道	<ul style="list-style-type: none"> けいはんな線の全通により、関西文化学術研究都市地区と大阪都市圏が直結 	<ul style="list-style-type: none"> 路線延伸と合わせた沿線まちづくりの実施 観光需要に対応したパッケージ施策等
(3)つくばエクスプレス	<ul style="list-style-type: none"> 沿線まちづくりと連動して需要が堅調に推移 	<ul style="list-style-type: none"> 宅鉄法に基づく鉄道整備と一体となった沿線宅地開発 大学・研究機関等の集客施設の誘致 既存鉄道との接続 等

(1) 沖縄都市モノレールの事例検討

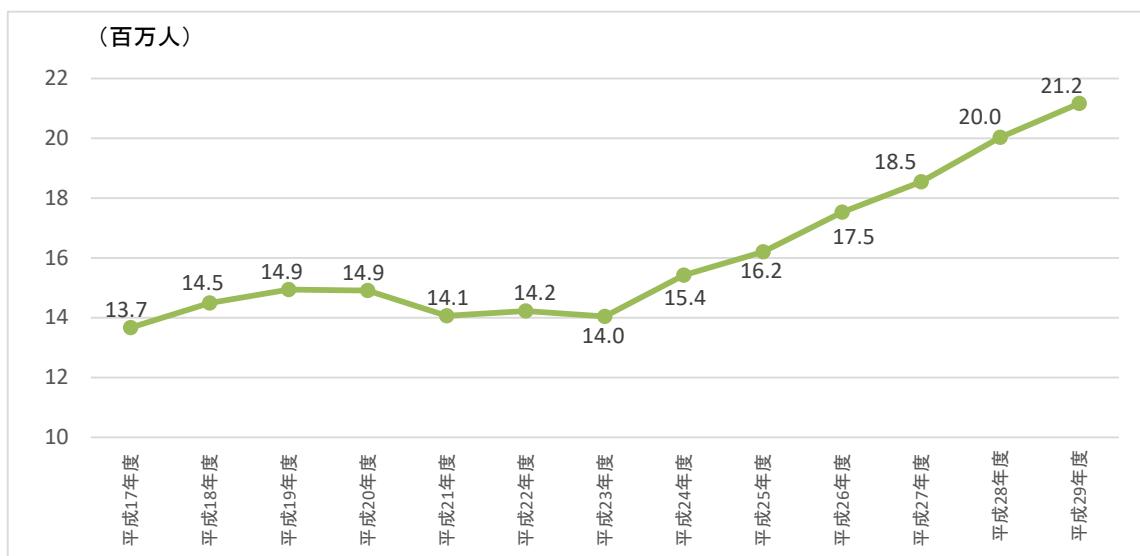
1) 沖縄都市モノレールの利用者数の推移

沖縄都市モノレールは平成15年8月の開業以後、平成21年度にはいったん需要が下落するが、その後は上昇を続けている。



出典：沖縄都市モノレール HP 公表データに基づき作成

図 沖縄都市モノレール乗降客数推移 (H15~H29)

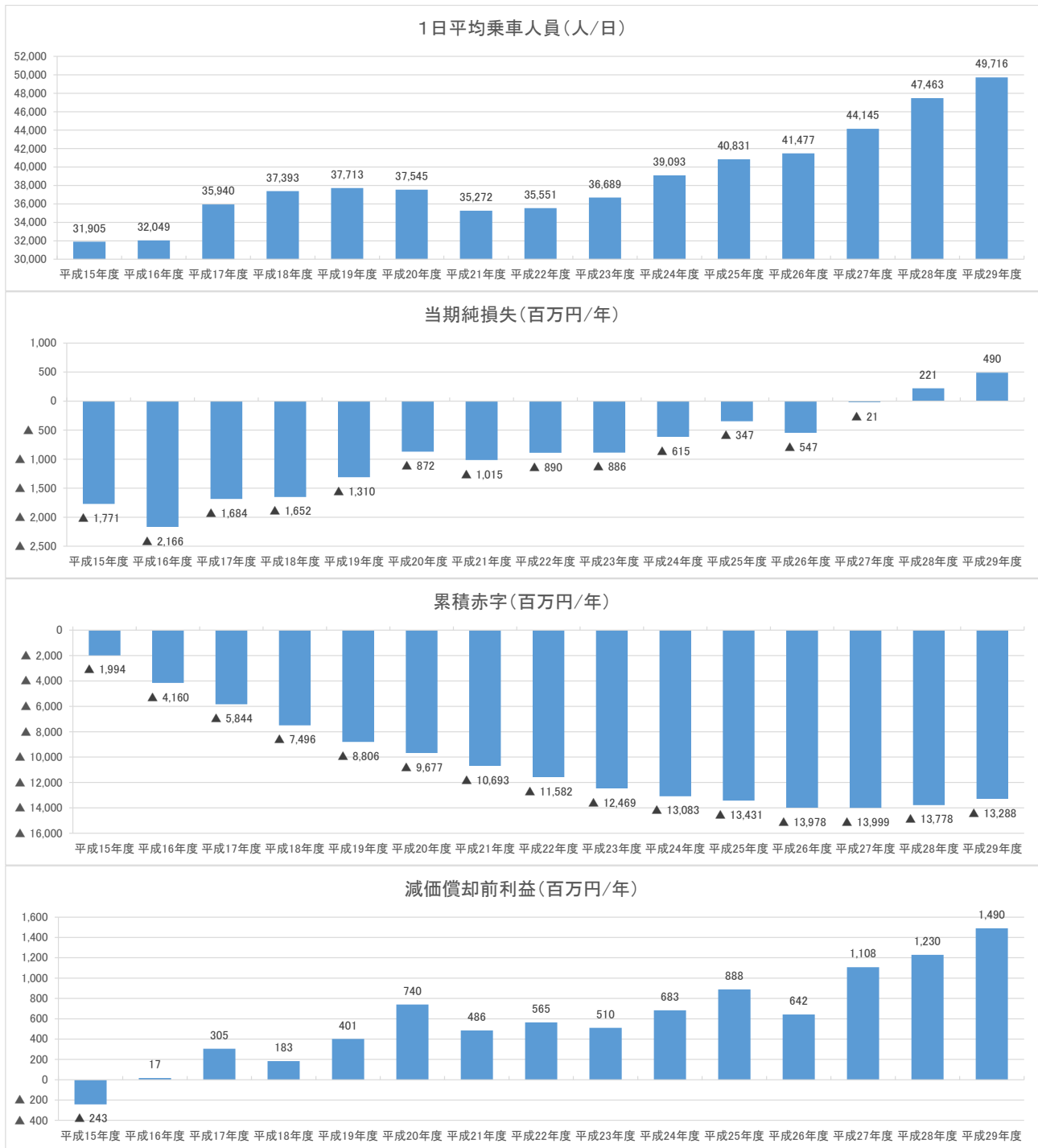


出典：沖縄総合事務局 HP (H17~H27)
国土交通省・空港管理状況調査 (H28~H29)

図 那覇空港乗降客数推移 (H17~H29)

2) 沖縄都市モノレールの収支状況

需要増に伴い、平成 29 年度には 1 日の平均乗車人員が 5 万人に迫り、単年度黒字を達成した。

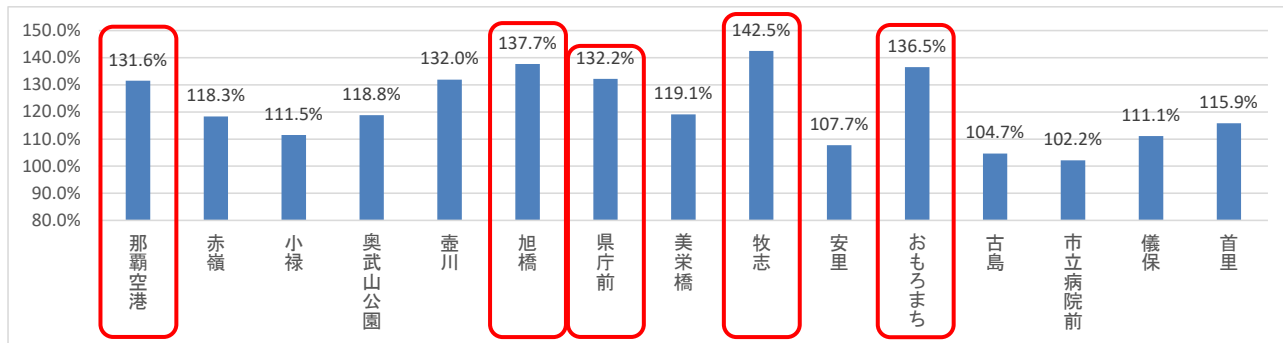


出典：沖縄都市モノレール株式会社 I R 情報・決算書を基に作成

図 沖縄都市モノレールの収支状況の推移

一方で駅別乗降客の変化（H27/H22）は以下の通りで、130%以上増加している駅と、110%前後の増加に留まっている駅が見られる。

このため増加率が大きい那覇空港・旭橋・県庁前・牧志・おもろまちの5駅について、乗降客数と沿線人口等との比較・整理を行う。



出典：沖縄都市モノレール HP 公表データに基づき作成

図 沖縄都市モノレール・駅別乗降客数の変化率（H27/H22）



ベース地図出典：地理院地図

図 沖縄都市モノレール・対象5駅

3) 沿線人口とモノレール利用者数との比較

那覇空港・旭橋・県庁前・牧志・おもろまちの5駅は、比較対象としたH22/27の5年間において120～130%増と高い変化率となっている。しかし那覇空港を除く4駅の駅勢圏人口は必ずしも変化率は大きくない。

表 沖縄都市モノレール5駅の駅別乗降計（1日平均）

駅別乗降計(1日平均)			
	H22	H27	変化率 H27/H22
那覇空港	3,965	5,216	131.6%
旭橋	2,204	3,035	137.7%
県庁前	4,564	6,034	132.2%
牧志	2,178	3,104	142.5%
おもろまち	3,899	5,324	136.5%
全線計	35,551	44,144	124.2%

出典：沖縄都市モノレール HP

表 沖縄都市モノレール4駅の1km駅勢圏人口（夜間/従業）

1km駅勢圏夜間人口				1km駅勢圏従業人口			
	H22	H27	変化率 H27/H22		H21	H26	変化率 H26/H21
旭橋	7,533	8,041	106.7%	旭橋	48,282	46,480	96.3%
県庁前	10,206	10,596	103.8%	県庁前	54,083	51,324	94.9%
牧志	14,698	14,733	100.2%	牧志	29,612	29,431	99.4%
おもろまち	14,855	15,321	103.1%	おもろまち	21,412	23,675	110.6%
(参考)那覇空港	245	129	52.9%	(参考)那覇空港	4,695	5,305	113.0%

出典：夜間人口（H22・27 国勢調査 250m メッシュ）

従業人口（H21・26 経済センサス基礎調査 500m メッシュ）

4) 那覇空港利用者数とモノレール利用者数との比較

那覇空港の乗降客数の変化率は、H27/H22が130.4%と、那覇空港駅の131.6%に近い値となっている。

表 那覇空港の乗降客数推移

	H22	H27	変化率 H27/H22
国内線	13,818,685	16,043,254	116.1%
国際線	407,224	2,501,150	614.2%
計	14,225,909	18,544,404	130.4%

出典：沖縄総合事務局 HP

また、県外・外国からの那覇市への観光入込客数の変化率も、那覇空港の変化率と同様にモノレール5駅の変化率に近い128.9%となっている。

(人・年)			
	H22	H27	H27/H22
県外	5,256,472	5,720,742	108.8%
外国	282,800	1,421,987	502.8%
那覇市計	5,539,272	7,142,729	128.9%
1日あたり	15,176	19,569	

出典：那覇市の観光統計

さらに、沖縄県実施の外国人観光客実態調査の那覇空港入国外国人のモノレール利用率と、沖縄県観光統計にある那覇空港の入国外国人数を利用し、那覇空港から入国する外国人の1日当たりのモノレール利用者数を推定すると以下の通りで、空港利用者数に連動してモノレール利用者も増加している状況となる。

利用率は平成 22～29 年度にかけておおむね 30%前後と大きな変化は見られないが、入国外国人数を使って1日あたりの外国人モノレール利用者数を算出したところ、平成 22 年度では 120 人程度だったが平成 29 年度には 1,400 人近くにまで増加している計算となる。

表 那覇市におけるモノレール利用率の変化

単位:(人)

	モノレール 利用率(%)	那覇空港入国 外国人数(年)	外国人モノレール 利用者数(日あたり)
平成22年度	31.6	140,080	121
平成23年度	29.4	162,859	131
平成24年度	34.8	230,507	220
平成25年度	23.6	374,467	242
平成26年度	23.4	652,948	419
平成27年度	28.0	1,077,518	827
平成28年度	36.6	1,354,791	1,359
平成29年度	30.7	1,631,063	1,372

出典：外国人観光客実態調査（モノレール利用率）
観光要覧～沖縄県観光統計集～平成 29 年（那覇空港入国外国人）

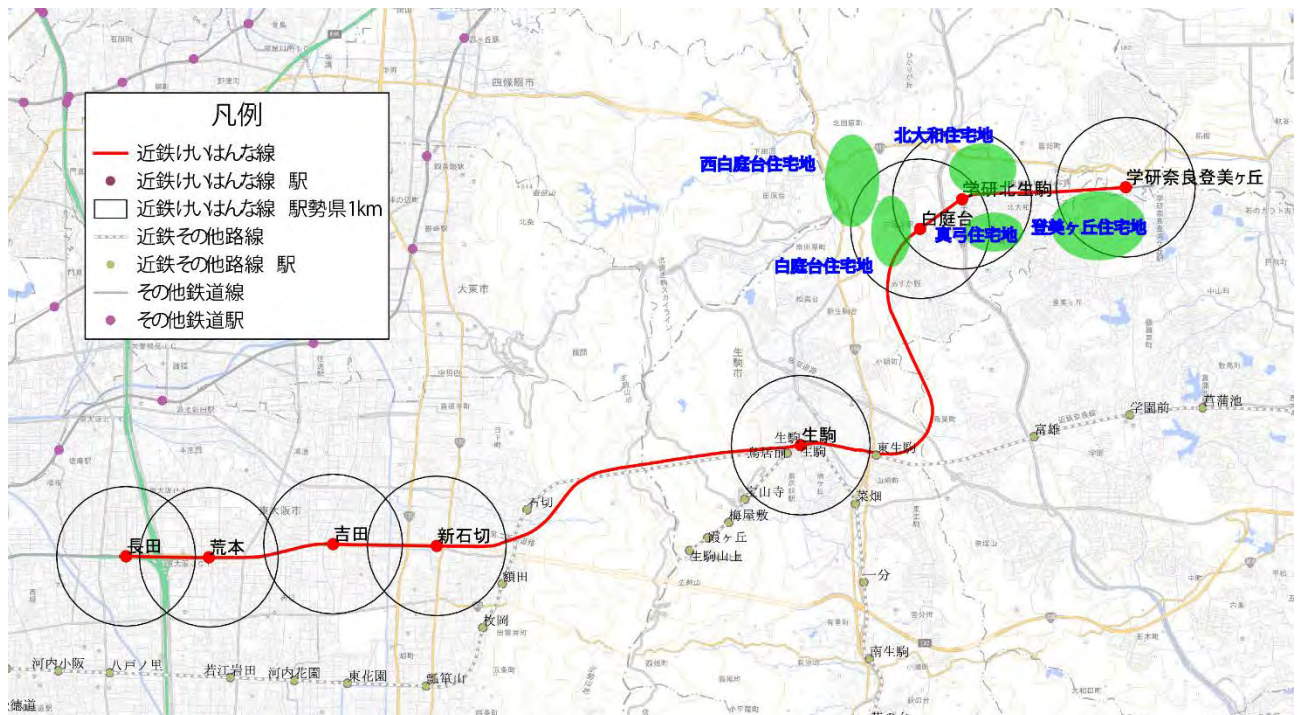
(2) 近鉄けいはんな線の事例検討

1) 近鉄けいはんな線の概要

近鉄けいはんな線は関西学研都市と大阪市中心部を結ぶ 18.8km の鉄道路線で、大阪市地下鉄中央線への相互直通運転を行っており、学研奈良登美ヶ丘～大阪港間を最短 48 分で接続している。

長田～生駒間が東大阪線として昭和 61 年に先行開業した。生駒からは近鉄・奈良県・生駒市等が出資した「奈良生駒高速鉄道株式会社」が建設を行い、平成 18 年の開業以後は第三種鉄道事業者として施設保有、近鉄が第二種事業者として運営を行う上下分離方式によって建設された。

近鉄は同時期に沿線の関西学研都市地区にニュータウンを建設することで、住民には大阪方面への移動手段提供、鉄道には利用者数の確保を行っている。



出典：「地域鉄道における赤字路線の経営改善と活性化及び新路線の開業等調査報告書」（内閣府）

図 近鉄けいはんな線・路線図

表 近鉄けいはんな線の概要

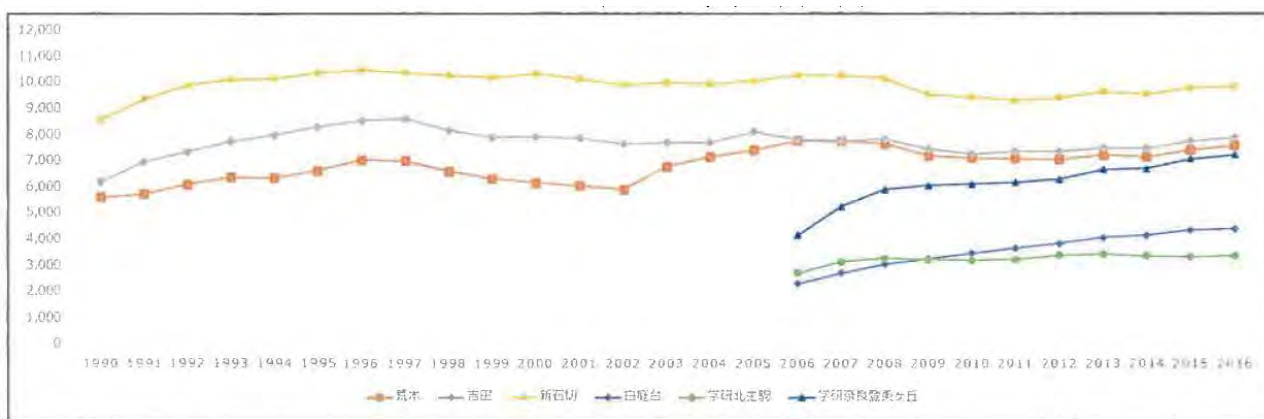
昭和 61 (1986) 年 10 月	東大阪線（長田～生駒間）開業 大阪市営地下鉄中央線との相互直通運転開始（生駒～大阪港間）
平成 9 (1997) 年 12 月	南港・港区連絡線開業、直通運転が生駒～コスモスクエア間に
平成 12 (2000) 年 10 月	生駒～登美ヶ丘間の工事着工
平成 15 (2003) 年 9 月	「西白庭台住宅地」の分譲開始
平成 18 (2006) 年 3 月	生駒～学研奈良登美ヶ丘間開業、けいはんな線に名称変更
平成 25 (2013) 年 2 月	「近鉄学研奈良登美ヶ丘住宅地」の分譲開始

出典：近畿日本鉄道 HP、近鉄不動産 HP

2) 夜間・従業人口との比較

けいはんな線は、旧東大阪線区間と京阪奈新線区間に分かれるが、旧東大阪線区間の荒本、吉田、新石切は既成市街地で近鉄は沿線に土地を所有していないが既成市街地のため比較的安定な需要で推移している。一方で、京阪奈新線区間の白庭台、学研北生駒、学研奈良登美ヶ丘沿線は近鉄が多く土地を保有し鉄道整備と一体的に沿線開発を行ってきており、鉄道利用者も増加の途上にある。このため、けいはんな線に関しては京阪奈新線区間での需要への影響を整理する。

白庭台、学研奈良登美ヶ丘は、乗降客数が伸びてきているが、学研北生駒は予測の2割程度と低迷している状況である。これは駅北側の高山第2工区の開発が中止されたため、沿線開発プロジェクトの遅れが鉄道需要に大きく影響していることがわかる。また、鉄道需要増はバス路線の再編による駅勢圏の拡大も影響していると想定される。



出典：「地域鉄道における赤字路線の経営改善と活性化及び新路線の開業等調査報告書」（内閣府）

図 近鉄けいはんな線・駅別乗車人員の推移（H18-H28）