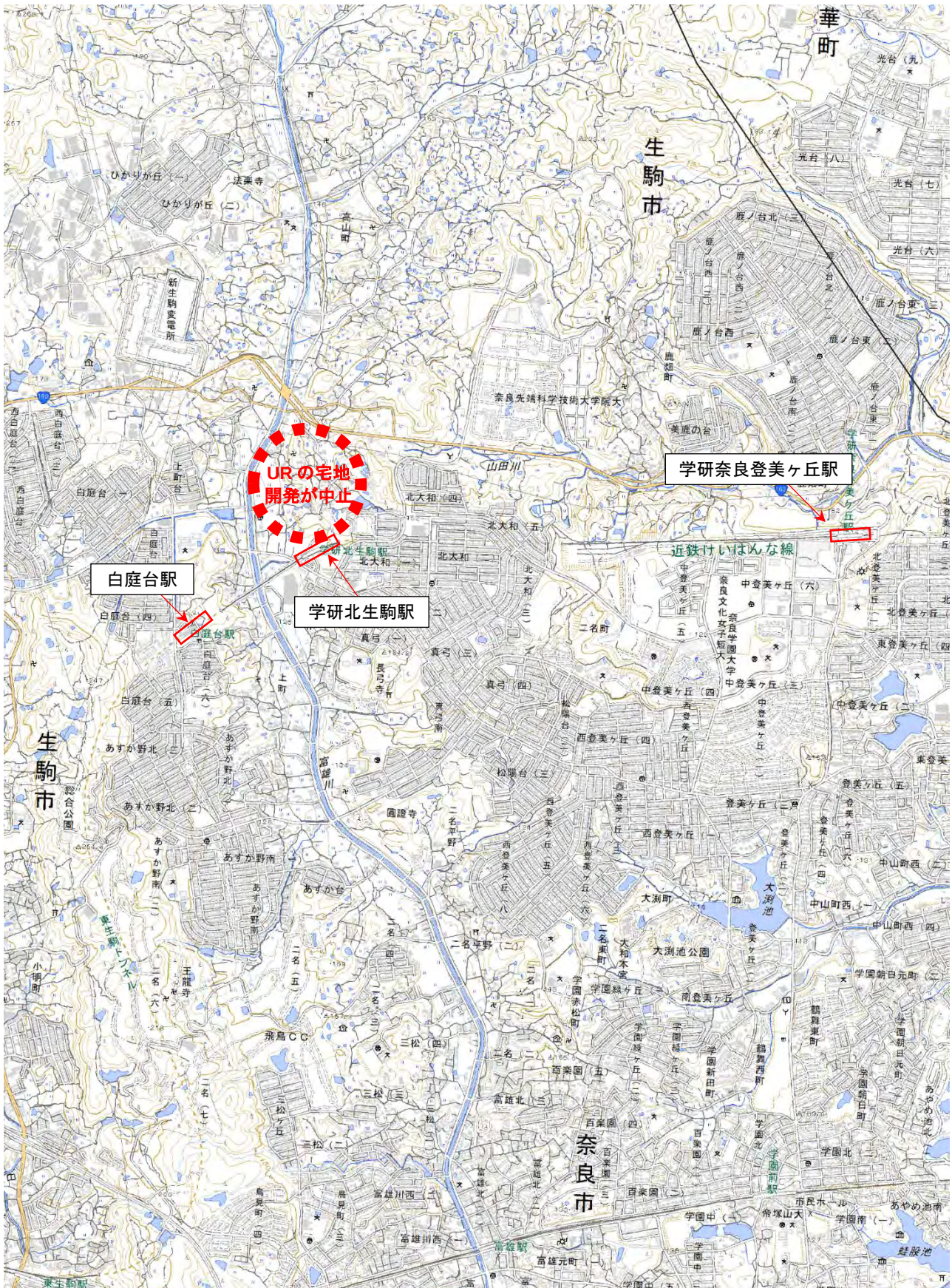




出典：国土地理院地図

図 近鉄けいはんな線（京阪奈新線沿線）



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 近鉄けいはんな線沿線の開発状況

表 近鉄けいはんな線沿線の開発地区

名称	最寄り駅	分譲開始年	総面積	計画戸数
登美ヶ丘住宅地	学研奈良登美ヶ丘	1960 年	139.6ha	2,331 戸
真弓住宅地	学研北生駒	1973 年	73ha	1,580 戸
白庭台住宅地	白庭台	1988 年	62.4ha	1,929 戸
北大和住宅地	学研北生駒	1988 年	57.8ha	1,300 戸
西白庭台住宅地	白庭台	2003 年	33.9ha	834 戸
近鉄学研奈良登美ヶ丘住宅地	学研奈良登美ヶ丘	2013 年	27.4ha	410 区画

出典：近鉄不動産 HP、全国のニュータウンリスト（国交省、H30.6 版）

3) けいはんな線沿線の開発状況

①. 白庭台駅周辺

近鉄による白庭台住宅地が1988年（昭和63年）に入居が開始されたが、新線整備については駅予定地周辺の粗造成完了後に工事が延期していた。近鉄から生駒市に対して駅前広場や商業施設、中高層住宅など用途地域変更を働きかけ、2005年（平成17年）に区画整理事業にかと用途地域変更告示を経て、駅前広場を整備した。

駅前には商業ビル「SOLTE 白庭台」や地元医療法人による白庭病院が設置され、周辺では白庭台住宅地のほかに西白庭台住宅地も2003年から販売を開始するなど、近鉄グループによる住宅開発が引き続き進められている。



白庭台駅前・白庭病院（左）



SOLTE 白庭台

図 白庭台駅周辺

②. 学研北生駒駅周辺

駅南東側には1973年（昭和48年）から近鉄が開発した真弓住宅地や1988年（昭和63年）から販売を開始した北大和住宅地が広がっている。従来はこれらの住宅地から大阪市内へ向かう際に、バスに乗って近鉄奈良線まで移動する必要があったが、けいはんな線開業によって大阪市内へのアクセスが大幅に改善された。



図 学研北生駒駅・駅前広場

③. 学研奈良登美ヶ丘駅周辺

駅前広場、商業地域や中高層住居地域を配置した土地区画整理事業として2003年（平成15年）に事業認可された。駅前には商業ビル「リコラス登美ヶ丘」やイオンモール奈良登美ヶ丘などの商業施設、奈良学園登美ヶ丘小学校などの教育施設、子育て世代に必要な保育園などが立地している。



学研奈良登美ヶ丘駅前（南改札口）



駅前商業ビル「リコラス登美ヶ丘」



分譲マンション群（近鉄不動産）



保育園（駅周辺施設）

図 学研奈良登美ヶ丘駅周辺

④. バス路線の再編

けいはんな線開業にあわせて、周辺を運行している奈良交通の路線バスはすべて新線 3 駅のいずれかを經由するよう路線再編が行われた。これにより従来、近鉄奈良線を経由していた利用客にけいはんな線への移行を促進させている。

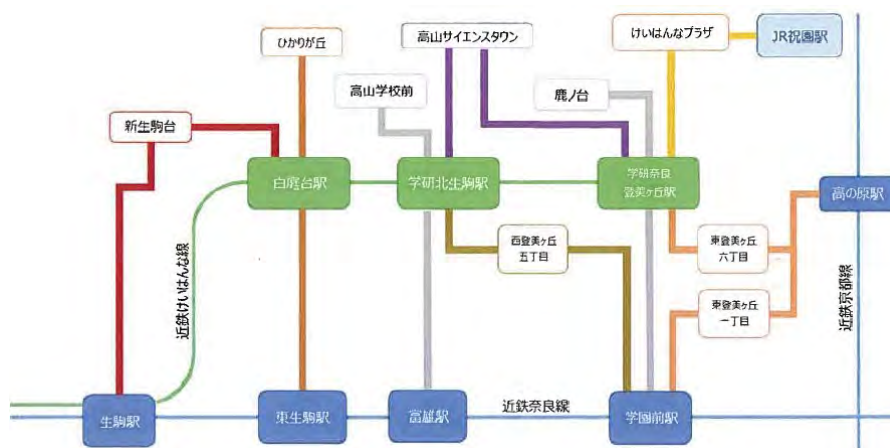


図 けいはんな線沿線のバス路線図（抜粋）

【参考】「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）

(3) つくばエクスプレスの事例検討

東京都の秋葉原駅と茨城県のつくば駅を結ぶ「つくばエクスプレス」は、全長 58.3km を 45 分（快速）で運行し、1 日平均乗車人員数は 37 万人（2017 年）を越える鉄道路線である。2005 年に開通したこの路線は、1 都 3 県および沿線市町村が共同出資して設立された第 3 セクター会社「首都圏新都市鉄道株式会社」が運営を行っている。



出典：つくばエクスプレス http://www.mir.co.jp/route_map/

図 つくばエクスプレス路線マップ

1) つくばエクスプレスの建設経緯と沿線開発計画

昭和 43 年：「第 2 次首都圏整備計画」の策定により、都心への一極的な人口および都市機能の過度の集中を抑制するため、郊外の計画的な衛星都市拠点の開発およびそれを都心と結ぶ鉄道路線網の整備を一体化するアプローチを確立。

昭和 45 年：「筑波研究学園都市建設法」の制定により、先端科学技術の競争力維持を担う研究開発拠点の形成を促進、都心と新拠点を結ぶ「常磐新線」の構想が始まる。

昭和 60 年：「首都改造計画」の策定により、発展が進む筑波学園都市へのアクセス強化と同方面の地域開発促進を目的として新線の整備を決定、運輸省、JR 東日本、東京都、埼玉県、千葉県、茨城県の間で「常磐新線検討委員会」を設立。

平成元年：「大都市における宅地開発及び鉄道整備の一体的促進に関する特別措置法」（以下、「宅鉄法」と記す）の制定により、鉄道路線の整備と沿線都市開発を一体的に推進するための法的基盤を整備。以後、常磐新線の整備事業推進では、沿線自治体と都市再生機構（UR）が分担して同法に基づく土地区画整備事業を実施。

平成 3 年：沿線 4 都県 12 市町村の共同出資により「首都圏新都市鉄道株式会社」を設立。

平成 17 年：秋葉原駅～つくば駅間の全線開通。

- ① 「特定地域」：路線整備により大量の住宅および宅地の供給が見込まれる区市町村の地域（東京都４区、埼玉県３市、千葉県４市、茨城県１１市町村）
- ② 「重点地域」：駅設置予定地を含む相当量の宅地供給が見込まれ、宅地開発と鉄道整備を一体的に推進する為の核となる地域（東京都１地域、埼玉県２地域、千葉県５地域、茨城県５地域）



図 つくばエクスプレス沿線における市街地整備の状況

東京都、埼玉県、千葉県、茨城県内の21指定地域における土地区画整理事業は、総面積3,211ヘクタール、計画人口252,100人である。また、URによるTX沿線の大規模開発事業は下表の通りである。

表 つくばエクスプレス沿線における市街地整備の状況

都県名	区市名	地区名	施行者	整備手法	都市計画決定	事業認可	施行面積 (ha)	計画人口 (人)
東京都	千代田区	秋葉原	東京都	通常	H8. 4	H9. 4	8.8	1,000
	足立区	六 町	東京都	通常	S44. 5	H10. 3	69.0	8,300
	計	2地区					77.8	9,300
埼玉県	八潮市	八潮南部西	埼玉県	一体・特定	H8. 5	H9. 5	99.1	10,400
		八潮南部中央	都市再生機構	一体・特定	H8. 5	H9. 6	72.1	7,500
		八潮南部東	八潮市	一体・特定	H8. 5	H9. 5	88.1	9,100
	三郷市	三郷中央	都市再生機構	一体・特定	H8. 5	H10. 3	114.8	12,900
	計	4地区					374.1	39,900
千葉県	流山市	木	千葉県	一体・特定	H10. 1	H11. 3	68.3	6,800
		西平井・鶴ヶ崎	流山市	一体・特定	H10. 1	H11. 3	40.1	4,000
		鶴ヶ崎・恩井	流山市	一体・特定	H10. 1	H25. 2	11.8	1,100
		運動公園周辺	千葉県	一体・特定	H10. 1	H11. 3	232.1	21,400
		新市街地	都市再生機構	一体・特定	H10. 1	H12. 3	275.0	28,600
	柏 市	柏北部中央	千葉県	一体・特定	H11. 3	H12. 8	272.9	26,000
		柏北部東	都市再生機構	一体・特定	H11. 3	H13. 3	128.0	12,800
	計	7地区					1,028.2	100,700
茨城県	守谷市	守谷駅周辺	守谷市	一体	H6. 3	H7. 2	38.7	3,800
		守谷駅東	船合	特定	S63. 8	S63. 12	39.5	2,400
	つくばみどり市	中郷・金田台	茨城県	一体・特定	H4. 6	H5. 5	274.9	16,000
	つくば市	萱丸	都市再生機構	一体・特定	H11. 6	H13. 3	292.7	21,000
		鳥名・稲田坪	茨城県	一体・特定	H11. 6	H13. 2	242.9	15,000
		上岡原・中西	茨城県	一体・特定	H11. 6	H13. 2	168.2	11,000
		葛城	都市再生機構	一体・特定	H11. 6	H13. 3	484.7	25,000
		中郷・金田台	都市再生機構	一体・特定	H11. 6	H16. 5	189.9	8,000
	計	8地区					1,731.5	102,200
合 計		21地区					3,211.6	252,100

出典：公益法人日本都市計画学会 都市計画報告書 No.16、2018年2月
「つくばエクスプレス沿線の都市開発の経緯と効果について」

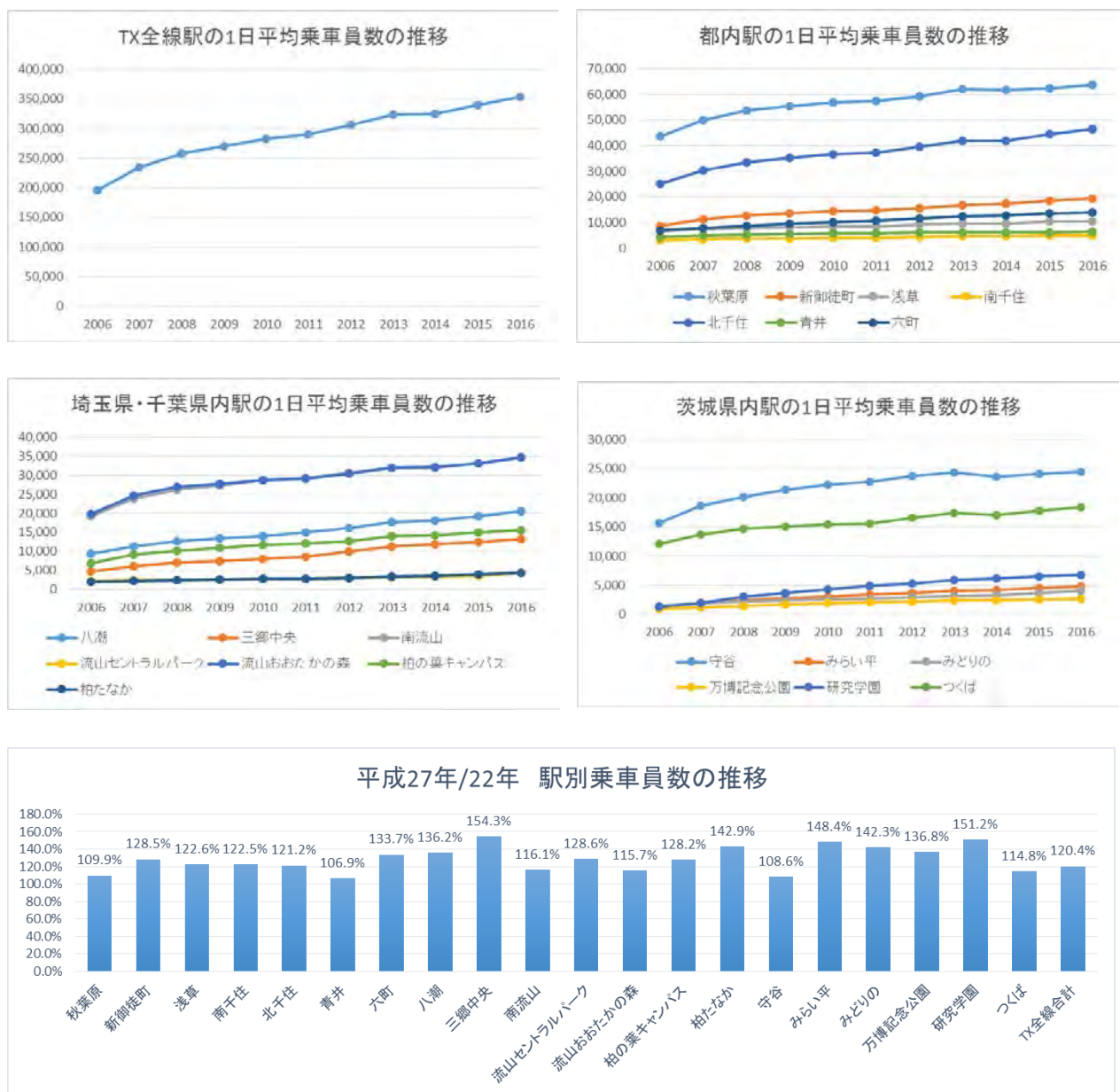
表 つくばエクスプレス沿線における UR 都市機構による開発事業の概要

地区名	面積	所在地	計画人口	駅名	秋葉原からの時間
八潮南部中央	72ha	埼玉県八潮市	7,500人	八潮駅	17分
三郷中央	115ha	埼玉県三郷市	12,900人	三郷中央駅	20分
流山おおたかの森	275ha	千葉県流山市	28,600人	流山おおたかの森駅	25分
柏北部東	128ha	千葉県柏市	12,800人	柏たなか駅	32分
つくばみどりの里	293ha	茨城県つくば市	21,000人	みどりの駅	43分
研究学園 葛城	485ha	茨城県つくば市	25,000人	研究学園駅	49分
中根・金田台	190ha	茨城県つくば市	8,000人	つくば駅	45分

出典：UR 都市機構

2) 各駅乗降者数推移

つくばエクスプレスは開業後順調に利用者が伸びており、全ての駅で近年も増加が続いている。



出典：首都圏新都市鉄道株式会社の乗車員数データから作成

図 つくばエクスプレス各駅における1日平均乗車人員数の推移（2006-2016年）

3) 鉄道利用増の要因整理

つくばエクスプレス全線の駅のうち、以下の駅を例に利用者増の要因を整理する。

表 つくばエクスプレスの利用者増加の要因分析対象駅

駅名	特徴
流山おおたかの森駅	既成市街地の交通結節点で東武野田線と接続
柏の葉キャンパス駅	新市街地と大学誘致（東大・千葉大等）とあわせた開発
研究学園駅	つくば研究学園都市と一体となった住宅開発

①. 鉄道利用者数と沿線人口の比較

流山おおたかの森・柏の葉・研究学園いずれも駅勢圏人口・鉄道利用者数は増加している。鉄道利用者数の絶対数で見ると既成市街地の交通結節点である流山おおたかの森駅が一番大きく、宅地開発と合わせた鉄道接続による実質的な駅勢圏拡大効果が考えられる。また、従業人口の大幅な増加も交通結節点のポテンシャルが影響しているものとうかがえる。

一方で、新市街地の柏の葉キャンパス駅は沿線人口増と連動して鉄道利用者が増加しており、研究学園駅は、夜間・従業人口共に大幅に増加しており、都心へのアクセス性向上により旧来の学園都市の機能強化が鉄道利用者増に結びついていると考えられる。

表 つくばエクスプレス 3 駅の駅別乗車員数（1 日平均）：人/日

駅	H22	H27	増加量 H27-H22	増加率 H27/H22
流山おおたかの森	28,600	33,100	4500	116%
柏の葉キャンパス	11,700	15,000	3300	128%
研究学園	4,300	6,500	2200	151%
全線計	282,600	340,300	10,000	120%

出典：つくばエクスプレス

表 つくばエクスプレス 3 駅の 1 km 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			
駅	H22	H27	増減率 H22/H27	駅	H21	H26	増減率 H26/H21
流山おおたかの森	11,943	19,258	161.2%	流山おおたかの森	3,378	5,433	160.8%
柏の葉キャンパス	9,698	13,412	138.3%	柏の葉キャンパス	9,363	9,423	100.6%
研究学園	7,835	12,642	161.4%	研究学園	2,825	6,779	240.0%

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）

②. 想定される鉄道利用者増の要因

A) 流山おおたかの森駅

- 環状鉄道である東武野田線との接続による駅勢圏の拡大
- UR 都市機構による TX タウン「流山新市街地」の大規模マンションや戸建て住宅開発（2000 年から 2019 年までを事業期間とする同事業の計画人口は 28,600 人）
- 「流山おおたかの森 S.C.」（駅前、2007 年開業）、「TX グランドアヴェニューおおたかの森」（高架下、2007 年開業）および「ライフガーデンおおたかの森」（駅前）等の商業開発（一部施設はペデストリアンデッキで接続）
- その他施設として、私立の江戸川大学（在籍生徒数 1,800 人弱、駅から徒歩 25 分・バス 10 分）、おおたかの森病院（総合病院、199 床、駅から徒歩 7 分）などが立地 等



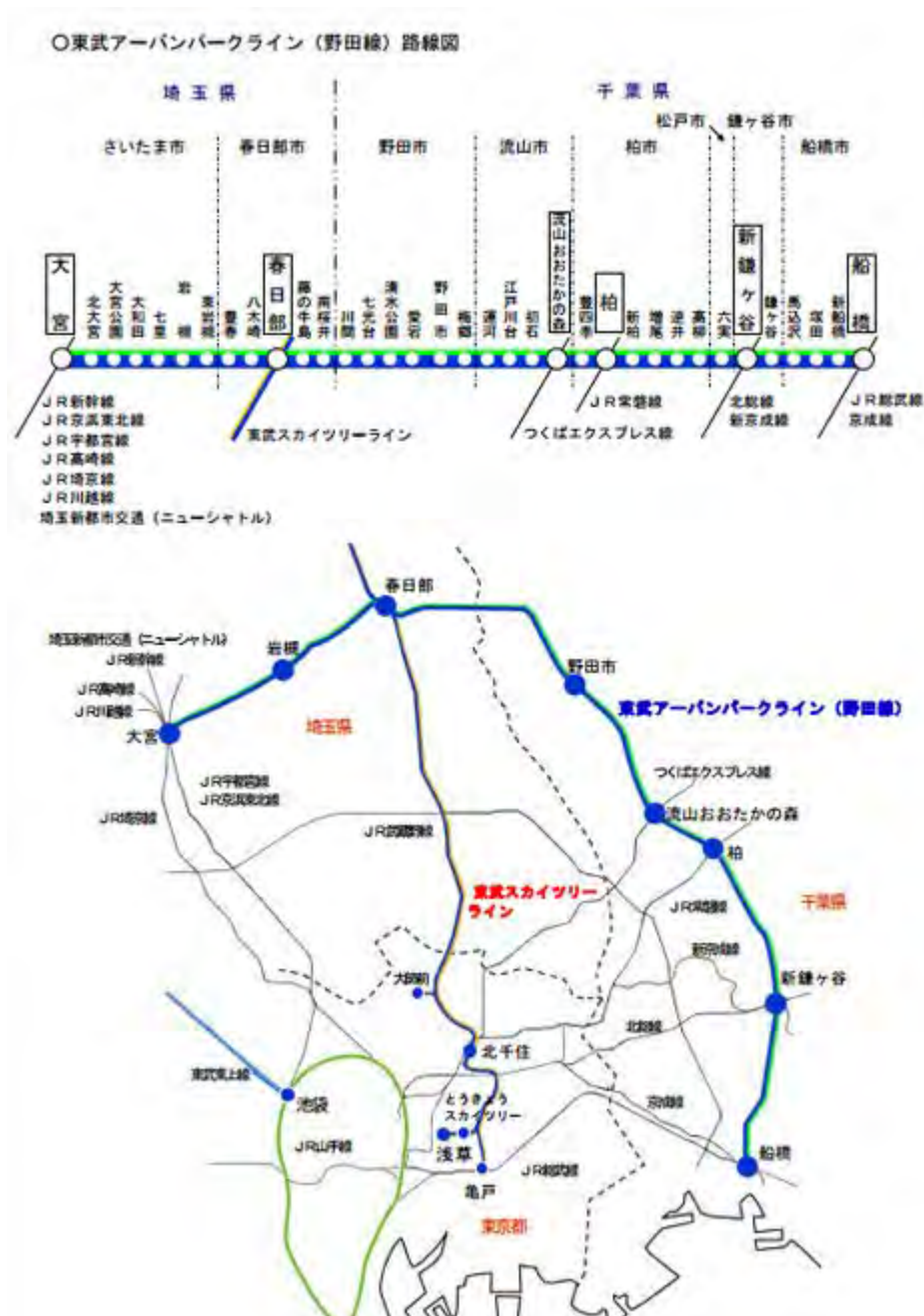
TX グランドアヴェニューおおたかの森
(2007 年開業)



流山おおたかの森 S.C.
(2007 年開業)

図 流山おおたかの森駅周辺開発

東武野田線は、埼玉県南東部から千葉県北西部にかけての約 30km を結び、全線が東京近郊のベッドタウンに位置する郊外路線で、1930 年（昭和 5 年）に全線開通し、1980 年代以降の沿線宅地化が著しく、TX との結節による都心方面への到達時間の短縮によって、さらにマンションの建設や戸建て住宅の販売を含む沿線の活性化が著しい。



出典： <https://nlab.itmedia.co.jp/nl/articles/1312/17/news093.html>

図 東武アーバンパークライン（野田線）路線図

B) 柏の葉キャンパス駅

- ・ 駅周辺の高層マンション立地によるTOD開発や東京大学・千葉大学等の施設立地
- ・ 「TX アヴェニュー柏の葉」（駅前複合開発）等の集客施設の立地
- ・ 柏の葉総合競技場（20,000人収容）などの大規模なイベント集客施設の立地 等



東京大学 柏の葉キャンパス（2000年開校）



TX アヴェニュー柏の葉



柏の葉総合競技場（20,000人収容）

図 柏の葉キャンパス駅周辺開発

C) 研究学園駅

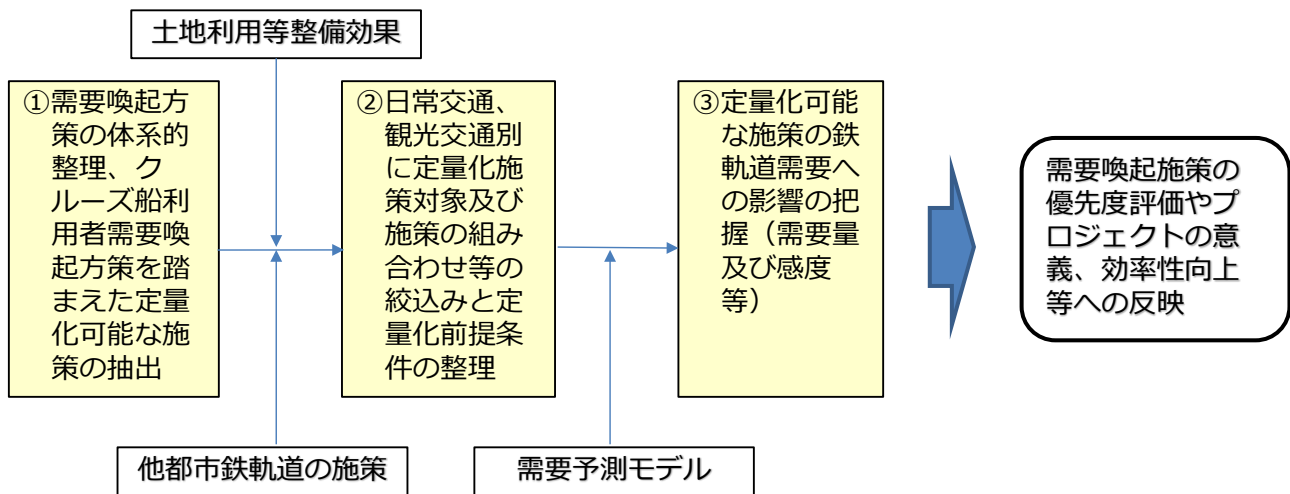
- 駅前にはパーク＆ライド施設が整備され、通勤者の利便性が高い
- 研究所団地・企業・学校等の送迎バスが駅から多数発着する
- TX タウン「研究学園葛城」があり、2000 年から 2018 年の開発期間中、計画人口は 25,000 人である。多数の高層住宅地および戸建て住宅地が開発されている。



図 TX タウン「研究学園葛城」（計画人口：25,000 人、開発期間：2000-2018 年）

5.2.4 鉄道需要への定量的影響の検討

これまでの事例分析等も踏まえ、大規模施設整備や駅勢圏拡大等に関する施策による需要への影響について需要予測モデルを用いてその感度を試算した。



需要の感度分析は以下の3つのケースで行った。

表 定量的影響検討のケース設定

ケース名	想定内容
北部テーマパークの需要への影響	北部の新たなテーマパーク整備による影響 ＊年間入込み客数を300万人として試算
西海岸大規模集客施設による需要への影響	牧港補給基地跡地開発（キャンプキンザー）エリア内に鉄軌道ルート変更した場合の影響
フィーダー交通機能強化による需要への影響	BRT並みの基幹的フィーダー整備時の影響 ＊旭橋から与那原方面、浦添市役所西から西原・牧港方面、普天間から読谷方面、石川から宜野座方面、名護から本部方面の鉄軌道カバー圏域から外れる地域へのフィーダー路線を仮定（表定速度20km/h）

需要予測モデルを用いた需要に与える感度分析の結果としては、下表のとおりであり、開発の考慮や、フィーダー交通の設定により需要が変化することが確認された。

表 需要の感度分析結果（単位：人／日）

	Without	With	差分
北部テーマパークの需要への影響	92,600	95,000	2,400（+3%）
西海岸大規模集客施設による需要への影響	72,300	76,200	3,900（+5%）
フィーダー交通機能強化による需要への影響	92,600	112,400	19,800（+21%）

5.2.5 需要喚起方策のまとめ

(1) 観光客を対象とした需要喚起方策の方向性

1) クルーズ船外国人観光客

クルーズ船利用者は那覇周辺の比較的港から近い地区を中心に回遊する行動となっているが、これはバスやタクシー等での移動を前提とした場合は渋滞等の影響もあり遠方への移動は制約が大きいことが要因として考えられる。一方で、クルーズ船の平均滞在時間は10時間程度と比較的長い時間となっており、那覇中心部から名護中心部まで1時間程度で移動が可能であれば、北部地域の観光も日帰りで十分可能な範囲となる。

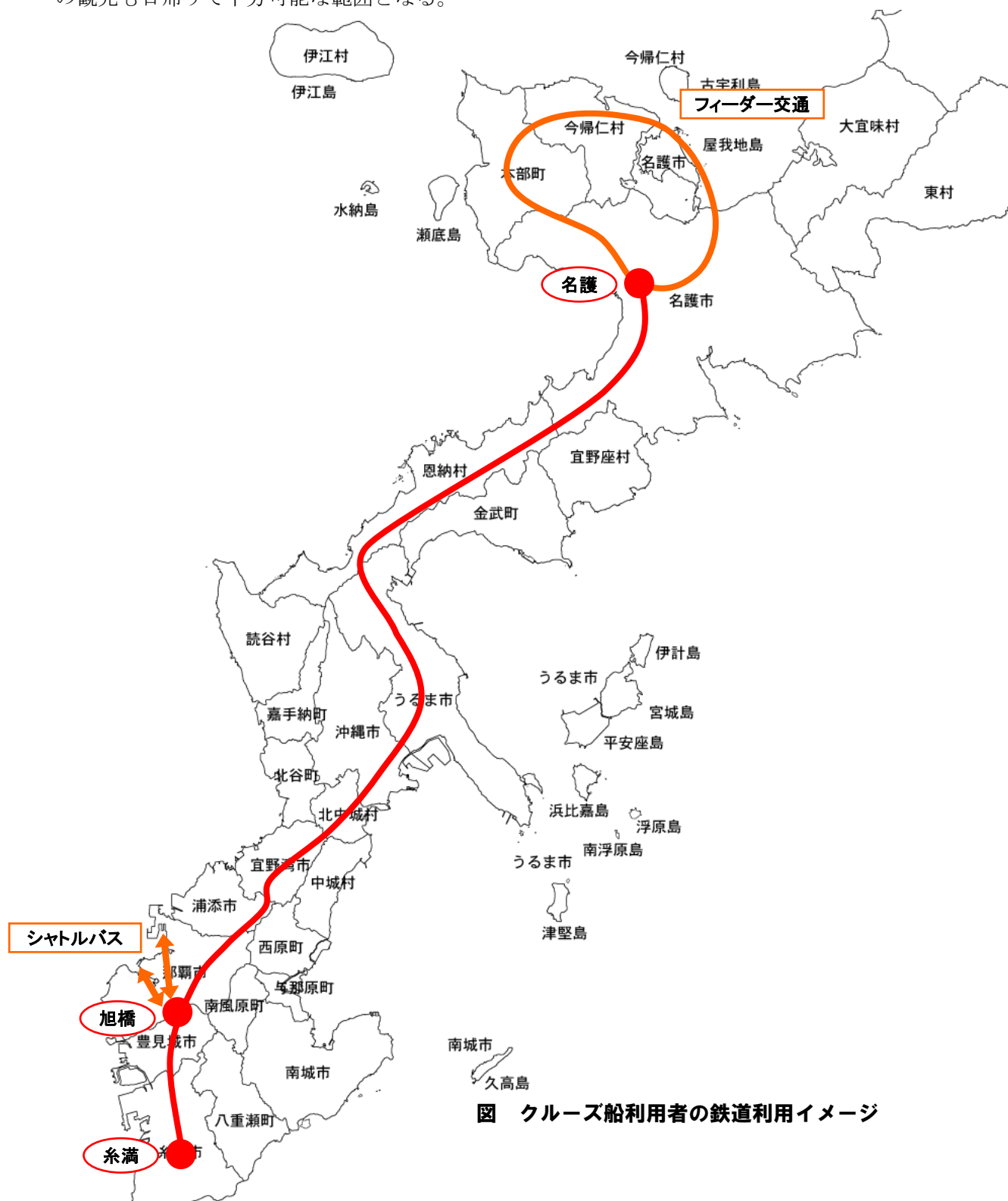


図 クルーズ船利用者の鉄道利用イメージ

このため、例えば港から旭橋駅までのシャトルバスと名護からのフィーダーバス等と連携した観光ツアーの設定は、例えば8～9時間程度の現実的なサービス提供が可能となる。

〔ツアー行程のイメージ〕

- ・降船・乗船：2時間（イミグレーション等含む）
- ・鉄道乗車時間：3時間（アクセス・イグレス・待ち時間等含む）
- ・上記仮定とすると北部地域の滞在時間：4時間程度可能
- ・ツアー所要時間合計：概ね8～9時間程度が想定

この場合、美ら海水族館等北部地域の観光ツアーが可能となる。現在的那覇周辺のツアーが5～6時間程度であることを考えると、北部ツアーで那覇周辺ツアーの前に旭橋駅等へのアクセスにバス車両を使っても通常的那覇周辺ツアーにバス車両を活用でき、交通事業者にとっても効率的な運営が可能となる。また、名護からのフィーダー交通は、貸切バス以外にも北部主要観光地を巡るツアーバスや巡回バスなどのサービスがあれば、個人や少人数の観光客も様々な選択が可能となる。

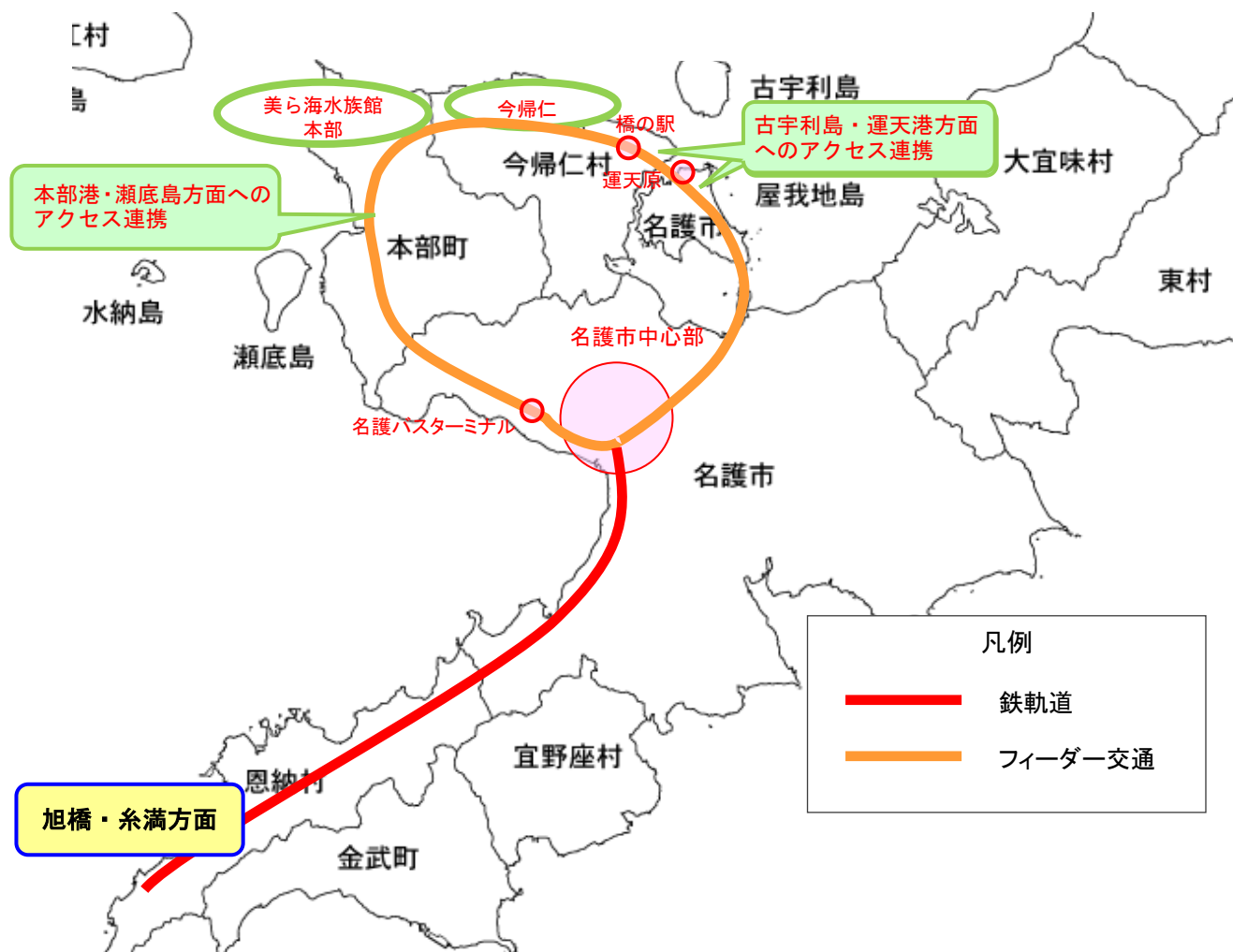


図 北部地域のフィーダー交通イメージ



出典：国土地理院地図

図 ふ頭からのシャトルバスイメージ

2) 国内外観光客(航空機利用)

沖縄の観光客は現在年間約1千万人で、その約8割が航空機を利用しており、航空機で来沖する観光客が圧倒的に多いのが現状である。このため、需要喚起の観点からは、航空機利用の観光客をターゲットにした方がその効果はより大きくなる。過年度調査のアンケートでも鉄軌道ができた場合の訪問先として中北部の意向が高いため、航空機利用の観光客も起点が空港か那覇中心部等の違いだけで基本はクルーズ船観光客と同様の施策により、レンタカーを使わなくても日帰りで中北部観光周遊が可能な交通ネットワーク形成やツアーの提供が重要である。その際、観光特急列車等の運行も含めて移動の付加価値を高める多様な観光ニーズに対応したサービス提供や、観光拠点に近い鉄道駅ではバス・タクシー・レンタカー等他モード連携が図れる交通拠点の整備をあわせて行うことが必要である。

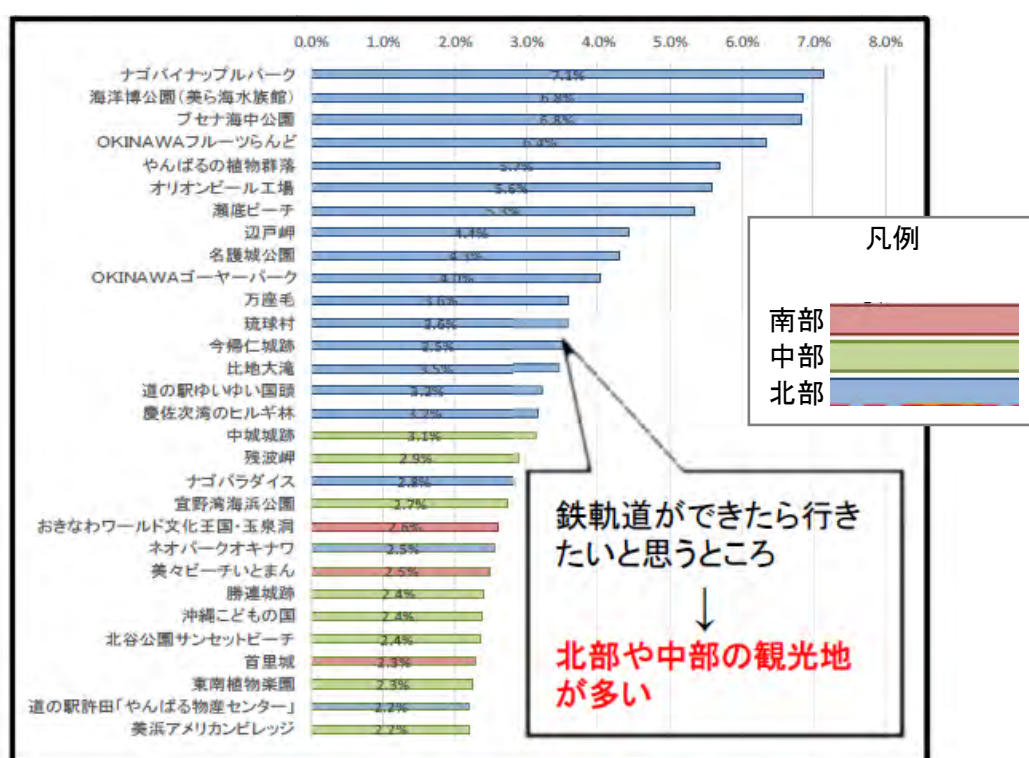


図 鉄軌道が整備された場合に行きたい観光地のベスト 30

出典：第5回沖縄鉄軌道技術検討委員会 参考資料（平成28年10月）

H28 年度観光客数
約 876 万人（うち外国人
約 212 万人）



出典：「沖縄の観光振興とインフラ整備」
(平成 29 年 11 月沖縄県測量建設コンサルタンツ協会 50 周年記念特別講演)

図 年度別観光客数・観光収入の推移



出典：「沖縄の観光振興とインフラ整備」
(平成 29 年 11 月沖縄県測量建設コンサルタンツ協会 50 周年記念特別講演)

図 2030 年度までの沖縄入域観光客数予測 (OCVB より)

例えば、近畿日本鉄道では以下のような観光ニーズに対応したサービスを行っており、レンタカーを使わなくても鉄道とフィーダー交通との連携により、周辺観光施設を周遊できる様々な施策を実施している。特に、「まわりゃんせ」は、伊勢神宮参拝きっぷに次ぐ主力商品で伊勢志摩観光の定番商品として定着しており、年平均で約8万枚の実績がある。また、「しまかぜ」と「青の交響曲（シンフォニー）」は連日ほぼ満席状態の人気である。

このようなサービス提供により、個人旅行客の多様なニーズに応じたサービス提供のみならず、修学旅行生の自立的な移動による学習機会の拡大も図られると想定される。その際、観光客は事前にレンタカー等の移動手段を決めて来沖するパターンと考えられるため、鉄軌道を中心とした移動周遊パターンの選択が可能で、観光周遊ニーズによっては鉄軌道利用メリットがあることなども含めて事前情報の提供・周知が重要となる。

- 伊勢神宮参拝きっぷ**：伊勢志摩までの往復近鉄特急と指定エリア（松阪～賢島間）の近鉄電車、三重交通バスが乗り放題となるきっぷ。伊勢神宮と伊勢志摩近鉄リゾート各ホテルを接続する「パールシャトル」の片道乗車券やレンタカー30%割引も含まれる。
- 伊勢・志摩・鳥羽スーパーパスポート「まわりゃんせ」**：周辺観光施設等の入場券とセットで、バス・船舶・タクシー・レンタカー等とも連携可能な鉄道利用を前提とした周遊券。特急列車も別料金で利用可能で手荷物無料配送サービスも提供。
- 奈良世界遺産フリーキップ**：沿線の文化財・仏教施設等との割引がセットで、バス・レンタカー等と連携した鉄道利用を前提とした周遊券。特急列車も別料金で利用可能。
- 特急列車**：「しまかぜ」、「青の交響曲（シンフォニー）」などの観光特急列車の運行により移動の付加価値を高めるサービスを提供。
- イベントの実施**：駅を発着とするハイキング、マラソン、ウォーキングや車庫体験等

近鉄特急で伊勢・鳥羽・志摩へ

伊勢・鳥羽・志摩
スーパーパスポート

“まわりゃんせ”

おとな **9,800円** こども **5,300円**

4日間有効

◎発売期間:2018年12月26日(水)まで

◎ご利用期間:2018年12月29日(土)まで

伊勢志摩へ行くなら

20の観光施設に
入場・入館できる!

4日間 伊勢志摩エリアを
近鉄電車・特急、バス、船で
自由にめぐれる!



鳥羽水族館



行きも帰りも
近鉄特急に乗れる!

ほかにも、うれしい特典いろいろ!

おとな
これ全部で **9,800円**
こども **5,300円**



志摩スペイン村

詳しくは中面をご覧ください。

お
求
め
近鉄主要駅(伊勢中川駅以西・以北の特急券発売駅の窓口)、阪神神戸三宮駅、
近畿日本ツーリスト・JTB・日本旅行各グループ、農協観光、東武トップツアーズ、南
海国際旅行、名阪近鉄旅行、西鉄旅行、名鉄観光サービス、読売旅行の主要支
店・営業所、奈良交通 各旅行センター、京王観光 大阪支店、阪急交通社 梅田支
店、津エアポートライン セントレア港営業所

※近鉄主要駅・近畿日本ツーリスト・JTB・日本旅行各グループでは、お求めの際にご利用日(有効期間)を指定して発売いたします。
※南海国際旅行、西鉄旅行、奈良交通、津エアポートライン セントレア港営業所でお買い求めの場合、特急券は近鉄特急券よりお買い求めください。
※農協観光、東武トップツアーズ、名阪近鉄旅行、名鉄観光サービス、読売旅行、奈良交通 各旅行センターでお買い求めの場合、特急
券は近鉄特急券よりお買い求めください。お引換えいただいた特急券のお渡しは後日となる場合があります。
※旅行会社によっては、発売の際に旅行会社所定の「旅行業務取扱料金」を
収受する場合がございますので、あらかじめご確認ください。
※近鉄線各駅までの乗車券は別途お買い求めください。

まわりゃんせ 検索

近鉄

出典: 近鉄パンフレット

図 伊勢・鳥羽・志摩スーパーパスポート “まわりゃんせ”

奈良・斑鳩・吉野コース

古都奈良の文化財
法隆寺地域の仏教建造物
紀伊山地の霊場と参詣道

●有効期間／乗車開始日から3日間
(お帰りの駅で下車されるまで有効)

●発売額

発 駅	大 人	こども
大阪難波		
近鉄日本橋		
大阪上本町	3,000円	1,500円
鶴橋		
大阪阿部野橋		
京都		
近鉄名古屋	4,970円	2,490円
桑名	4,570円	2,290円
近鉄四日市	4,440円	2,220円
白子	4,120円	2,060円
津	3,960円	1,980円
伊勢中川	3,760円	1,880円
松阪	3,890円	1,950円
伊勢市・宇治山田	4,200円	2,100円
鳥羽	4,480円	2,240円
橿方	4,790円	2,400円

※大阪難波、近鉄日本橋、大阪上本町、鶴橋、大阪阿部野橋、京都の各駅間は、ゆきの発駅とカネの乗降が異なるため利用不可
(京都～フリー区間～大阪難波でも利用可)



割引特典を
ご利用いただける施設

- 春日大社国宝殿
 - 春日大社神苑萬葉植物園
 - 元興寺
 - 大安寺
 - 大和文華館
 - 安国文殊院
 - 飛鳥貝利邸
 - 万葉文化館
 - 岡寺
 - 橘寺
 - 聖徳寺
 - 長谷寺
 - 室生寺
 - 談山神社
 - 金峯山寺 蔵王堂
 - 吉水神社
 - 竹林院
 - 如願寺
- レンタサイクル
- 近鉄奈良センター
 - 西大寺センター
 - 西ノ京センター
 - 法隆寺センター
 - 橿原センター

飛鳥・洞川・吉野へ

観光特急「青の交響曲」 好評運行中!

飛鳥・洞川・吉野への旅は、観光特急「青の交響曲」(シンフォニー)で、ホテルのラウンジをイメージしたラウンジ車両では、沿線の素材を使用したスイーツや郷土料理、ワインや地酒などが楽しめます。幅広いデラックスシートでゆったりと、「上質な大人旅」へ出かけましょう。



詳しくは「青の交響曲」検索

出典：近鉄パンフレット

図 奈良世界遺産フリーきっぷ(奈良・斑鳩・吉野コース)



図 近鉄特急しまかぜ



プレミアムシート



カフェ車両 (2階カフェ席)



グループ席・洋風個室



車内販売メニュー

図 しまかぜ車内の各種座席とサービス

出典：近鉄パンフレット



図 観光特急 青の交響曲

Guest room

快適な車内のご案内

座席スペース【1号車／3号車】



座席はすべて2列+1列で幅広のデラックスシート。

ライブラリー



写真集や歴史に関する本など、沿線にまつわる様々な書籍が自由に閲覧できます。

ラウンジ車両【2号車】バーカウンター



ホテルのバーをイメージしたインテリア。スイーツやワイン・地酒などを販売します。

ラウンジ車両【2号車】ラウンジスペース



お好みの飲み物を片手に会話も弾む、くつろぎのラウンジスペース。

車内座席・ラウンジ等

図 青の交響曲の車内設備

[illegible]

車内限定販売のスイーツ等

出典：近鉄パンフレット

実施年	実施日	タイトル	スタート駅	ゴール駅
2006 (H18)	4 9 日	けいはんな線開業記念① 長弓寺から矢田山遊びの森へ	学研北生駒	南生駒
	5 13 土	みどり豊かなくろん池周辺を散策	白庭台	学研北生駒
	5 21 日	けいはんな線開業記念② 学研都市から高山竹林園へ	新祝園	学研奈良登美ヶ丘
	6 3 土	けいはんな線開業記念③（最終回） 宝山寺からむろいけ園地へ	宝山寺	白庭台
	9 2 土	新線“ゆめはんな”沿線を歩く	学研北生駒	白庭台
2007 (H19)	2 25 日	酒蔵みてある記	学研奈良登美ヶ丘	白庭台
	4 1 日	けいはんな線1周年記念ハイキング 西大寺から学研都市へ	大和西大寺	学研奈良登美ヶ丘
	4 11 水	桜通りと河内街道沿いの史跡散策	河内花園	吉田
	6 24 日	あじさいを訪ねて 興法寺からぬかた園地へ	新石切	額田
	12 2 日	石切神社から生駒縦走コースを訪ねて生駒山上へ	新石切	生駒山上
2008 (H20)	1 27 日	酒蔵みてある記	菜畑	白庭台
	2 10 日	LETS健康ウォーキング 未来都市けいはんなとけいはんな記念公園散策	学研奈良登美ヶ丘	新祝園
	5 17 土	古墳群から学研奈良登美ヶ丘へ	平城	学研奈良登美ヶ丘
2009 (H21)	2 1 日	美術館・神社・酒蔵めぐり国宝長弓寺を訪ねて	生駒	学研北生駒
	6 7 日	金剛生駒：第4回 むろいけ園地から初夏の生駒山上へ	白庭台	生駒山上
2010 (H22)	2 27 土	初春の生駒山の自然に触れて銘酒酒蔵めぐり	生駒	学研北生駒
2011 (H23)	1 23 日	酒蔵みてある記	生駒	白庭台
2012 (H24)	1 29 日	酒蔵みてある記	学園前	白庭台
	11 24 土	晩秋の「くろん池」へ	学研北生駒	京阪・私市駅
2013 (H25)	1 19 土	酒蔵みてある記	学研奈良登美ヶ丘	白庭台
	11 11 月	げ！いこまやま	生駒	新石切
2014 (H26)	1 18 土	酒蔵みてある記	富雄	白庭台
	5 4 日・祝	五私鉄：第2回・近鉄奈良線100周年記念- 茶釜の里高山から新緑の大和文庫館へ	学研北生駒	学園前
2015 (H27)	4 19 日	東大阪ええとこどり陽春に巡るぶらり旅	新石切	荒本
	12 12 土	吉田の神社巡りと中甚兵衛ゆかりの地を訪ねて	東花園	荒本
2016 (H28)	10 1 土	ぶらりウォーク（近鉄けいはんな線 地下鉄中央線）相互直通運転30周年記念イベント	長田	新石切
	11 13 日	金剛生駒：第7回（最終回）石切剣前神社から生駒山上を目指して	新石切	生駒山上
2017 (H29)	2 5 日	酒蔵みてある記	葛蒲池	白庭台
	3 8 水	春風の甘い香りと早梅咲きの音色を奏でて♪	新祝園	学研奈良登美ヶ丘
	4 13 木	展望ロビーから望む ラグビーのまちを訪ねる東大阪ぶらり旅	新石切	荒本
	7 22 土	歩く発ケン見て拝ケン感じて休ケン参ケン旅	石切	荒本
	11 9 木	茶釜の里 秋の高山町ぶらり旅	白庭台	学研北生駒
	11 25 土	秋深し山道と癒しの参道ウォーク	龍華山	新石切
	12 3 日	TRYあんどるウォーク 第4回 生駒市の玄関口、生駒駅から自然豊かな“くろん池”へ	生駒	学研北生駒
2018 (H30)	1 27 土	酒蔵みてある記	葛蒲池	白庭台

図 けいはんな線沿線 ハイキング実績

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

(2) 県民を対象とした需要喚起方策の方向性

1) フィーダー交通の機能強化

需要喚起の基本は駅勢圏を如何に広げるかがポイントの一つである。需要の感度分析でもフィーダー交通の機能強化は一定の効果が見込まれ、中長期的には過度の車依存の脱却に繋がるものである。また、鉄軌道駅が基幹的なフィーダー交通と結節することにより、その駅周辺のポテンシャルが大きく向上し都市機能の集約等により需要喚起にも大きく貢献することが想定される。

このため、鉄軌道と連携したフィーダー交通の機能強化が日常交通の基礎需要を確保する観点からも重要となる。その際、沖縄の現在の車依存による移動習慣や気候・地形的特性なども踏まえると、出来る限り快適なシームレスネットワークの形成が必要であり、主要駅での交通拠点整備による多モード連携施策がポイントとなる。

①. P&R等自動車との連携

沖縄都市モノレールでは、現在3駅（小禄、古島、安里）でモノレールへのP&R駐車場を整備しており、モノレールの定期券購入を前提に月額3000円で駐車場利用が可能となっている。その契約状況は以下の通りで、基本満車でキャンセル待ちが発生している状況である。

平成28年9月末日現在

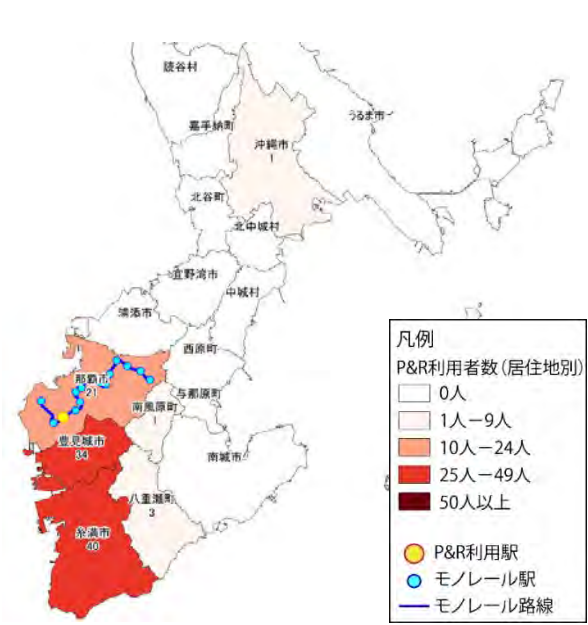
駅名	種別	設置台数	契約台数	残	案内中	利用条件 (パーク&ライドの運用に沿うこと)
小禄駅 (イオン駐車場) H15.8.11～	乗用車	100	100	0	0	・月～土曜のAM6:30～午前24:00に限る。 ・小禄駅を含む定期券購入。 ・駐車場が自宅及び目的地(勤務地)から半径1km以上離れていること。 ・月額3000円 ・契約者本人(個人)とその車両に限る。
	身障者用					
計		100	100	0	0	
古島駅 (県有地) H17.4.1～	乗用車	57	57	0	0	・年中無休・24H利用可。 ・古島駅を発着とする定期券購入。 ・駐車場が自宅及び目的地(勤務地)から半径1km以上離れていること。 ・月額3000円 ・契約者本人(個人)とその車両に限る。
	身障者用	1	0	1	0	
計		58	57	1	0	
安里駅 (県道路上) H18.7.1～	乗用車	89	88	1	1	(※)改定前 ・安里駅を発着とする定期券購入。 ・駐車場が自宅及び目的地(勤務地)から半径1km以上離れていること。
	身障者用	1	0	1	0	
計		90	88	2	1	・(H24/4/1改定) ・年中無休・24H利用可。 ・安里駅を含む定期券購入。 ・駐車場が自宅から半径1km以上離れていること。 ・月額3000円 ・契約者本人(個人)とその車両に限る。
合 計	乗用車	246	245	1	1	
	身障者用	2	0	2	0	
自動車合計		248	245	3	1	
契約率(%)			98.8			

安里駅オートバイ H20.4.14～	オートバイ	30	17	13	0	(※)改定前 ・安里駅を発着とする定期券購入。 ・駐車場が自宅及び目的地(勤務地)から半径1km以上離れていること。
	身障者用	0	0	0	0	
オートバイ合計		30	17	13	0	・(H24/4/1改定) ・年中無休・24H利用可。 ・安里駅を含む定期券購入。 ・駐車場が自宅から半径1km以上離れていること。 ・月額1000円 ・契約者本人(個人)とその車両に限る。
契約率(%)			57			

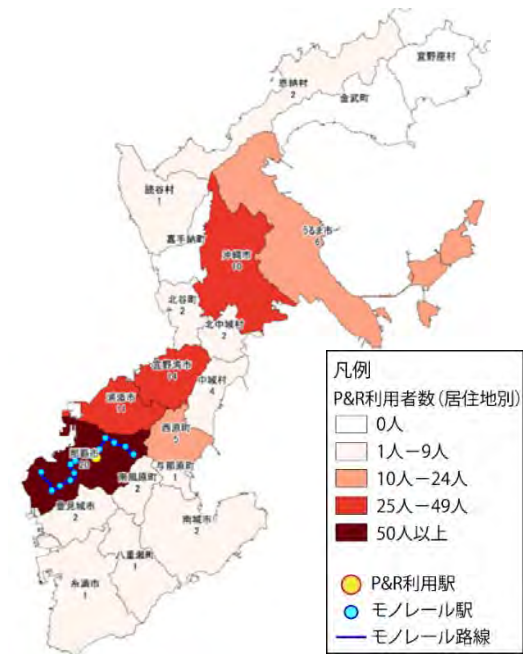
出典：赤嶺駅パークアンドライド需要調査 沖縄県 平成29年3月

また、P&R 駐車場を利用している人の居住地分布を見ると、わずか全長 15km 程度のモノレールでさえ、5～10km 圏のエリアから利用している状況である。このため、より広域的な路線で速達性も高い鉄軌道の場合は、さらに遠方からの利用圏域も想定され、駅勢圏拡大による需要喚起に貢献すると想定される。

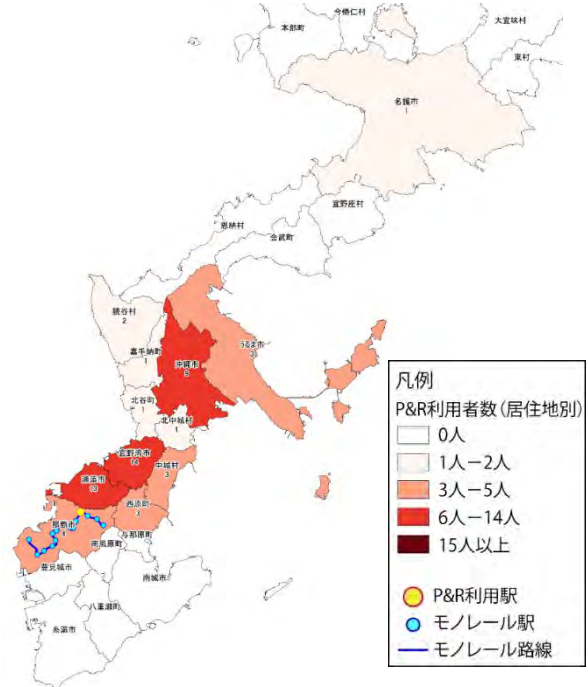
また、地形的に坂が多く暑い沖縄では、自転車でのアクセスは地平でもアクセス距離は限界があるため、バイクも含めた連携も重要な視点である。実際、赤嶺駅でのオートバイ駐車場ではモノレール利用のために使われている状況である。このため、より広域的な路線で速達性も高い鉄軌道の場合は、バイク等からの乗り換えもメリットがさらに大きくなると想定される。



＜イオンP & R駐車場（小禄駅）利用者居住地分布＞



＜安里駅の P & R 駐車場利用者の居住地分布＞



＜古島駅の P & R 駐車場利用者の居住地分布＞



	回答数	構成比
モノレール利用	18	100%
バス利用	0	0%
その他	0	0%
計	18	100%



＜赤嶺駅オートバイ駐車場利用アンケート結果＞

出典：赤嶺駅パークアンドライド需要調査 沖縄県 平成29年3月

②. 基幹的なフィーダー交通との連携

沖縄県総合交通体系基本計画では、体系的な幹線道路の整備として、ハシゴ道路をはじめとする幹線道路ネットワークの整備推進が謳われている。ハシゴ道路は南北の骨格となる鉄軌道を串刺しする幹線道路となり、それを活用した東西方向の基幹的な公共交通の整備は駅勢力圏拡大や都市機能の集積等による需要喚起に大きく貢献すると想定される。

実際に、つくばエクスプレスの流山おおたかの森駅では、東武野田線との結節により、沿線人口のみならず従業員人口も大幅に増加しており、鉄道利用者増に貢献していることが伺えた。

このため、現在沖縄県で進められている基幹バスとのネットワークや本土の地方自治体（新潟市や宇都宮市）で実施している BRT・LRT 等による鉄道駅へのアクセスネットワーク形成なども踏まえ、鉄軌道の主要駅での基幹的フィーダー交通との連携により、沿線都市機能強化とあわせて需要喚起を行っていくことが重要な施策と考えられる。その際、あわせてモード連携が図れる複合交通ターミナルの整備も行っていく必要がある。

公共交通と連携した TDM 施策の推進



【交通結節点における TDM 施策イメージ】



図 公共交通と連携した TDM 施策の推進

出典：沖縄県総合交通体系基本計画 沖縄県 平成24年6月

BRT運行計画 ~BRT当初導入時点~

持続可能なまちづくりの実現に向け、バス路線を再編するとともに、まちなかにふさわしい質の高いサービスを提供するBRTを第一段階として以下のとおり導入し、全市的な公共交通体系の構築を目指します。



◇ BRT駅(停留所) ※BRT駅の詳細はP2以降、交通結節点の詳細はP5以降を参照

駅名(仮称)	整備すべき主な事項	駅のタイプ	駅間距離
新潟駅	鉄道や路線バスと乗換	交通結節点	約300m
駅前通	路線バスと乗換	タイプ2	約350m
万代	商業施設とのアクセス、路線バスと乗換	タイプ3	約650m
堤町(新潟駅方面)		タイプ2	約300m
本町	沿道の商店街とのアクセス	タイプ3	約400m
古町	沿道の商店街とのアクセス、路線バスと乗換	タイプ3	約400m
東中通	沿道の事業所とのアクセス	タイプ2	約650m
市役所前	公共施設とのアクセス、路線バスと乗換	タイプ3	約350m
白山浦一丁目	交通結節点	タイプ3	約350m
白山駅前	鉄道と乗換	タイプ3	約350m
高校通		タイプ3	約550m
宮前通		タイプ3	約300m
新潟第一高校前	沿道の高校とのアクセス	タイプ3	約600m
関屋大川前一丁目		タイプ3	約400m
関屋大川前		タイプ3	約300m
青山	路線バスと乗換	交通結節点	約950m

<駅のタイプ>



※今後の調整のなかで変更になる場合があります。1

出典：新潟市ホームページ

図 新潟市BRT運行ルート



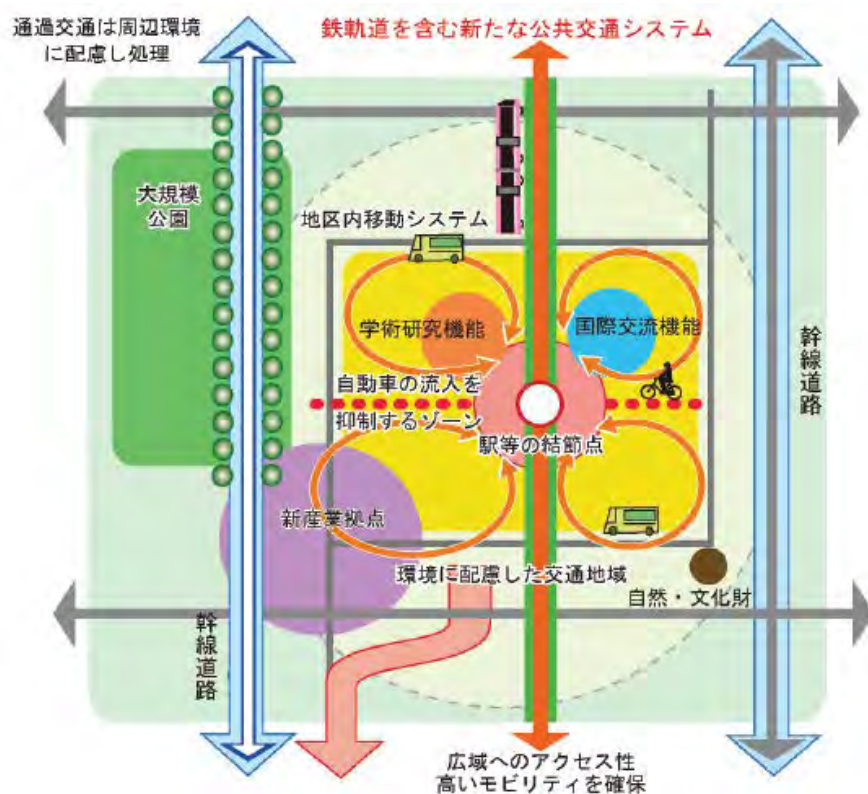
出典：宇都宮市ホームページ

図 宇都宮市LRT計画ルート

2) 沿線宅地開発等との一体化

近鉄けいはんな線やつくばエクスプレスの事例分析を踏まえると、鉄道沿線の計画的な住宅開発等が安定した需要確保に不可欠である。特に、近鉄けいはんな線の学研北生駒駅では駅北側のURの住宅開発が中止となったため鉄道利用者が伸び悩んでいる一方で、つくばエクスプレス駅の各駅では計画的な宅地開発等の推進により全ての駅で鉄道利用者が増加し続けている。

このため、沖縄の鉄軌道整備に際しては、基地跡地等の新市街地では駅を中心とした拠点まちづくりの形成に向けて、多様な地区内交通システムとの連携により、公共交通を中心としたコンパクトシティ（集約型都市の形成による TOD 開発等）を進めていくことが重要である。



出典：沖縄県総合交通体系基本計画 沖縄県 平成24年6月

図 駐留軍用地返還跡地の拠点化を誘導する交通体系の整備

3) 大規模集客施設等との連携

北部の新たなテーマパークや西海岸のサンエーパルコなどの大規模集客施設整備に伴う需要の感度分析では、鉄道需要増への貢献が見込まれた。また、沖縄都市モノレールでも沿線の再開発が促進され商業施設やホテル等の集客施設の整備が進んでいる。

特に、鉄軌道駅と一体となった大規模集客施設の整備は、公共交通利便性向上により適正な交通手段分担を誘導する。また、テーマパーク等の一定の時間帯に需要が集中する施設では、効率的な交通処理に貢献し結果として道路交通も含めた円滑な交通体系にも寄与することとなる。

このため、大規模集客施設と連携した鉄軌道ネットワークの形成は、来訪者の交通手段選択の幅を広げることに繋がるため、今後の高齢化のさらなる進展、若者の自動車離れの傾向、さらには、飲酒等も含めた快適な移動選択の自由度を高め、多様なニーズの取り込みも含めて、鉄軌道の需要喚起に重要な視点の一つと考えられる。



※住宅・商業施設・ホテル等の開発
＜牧志駅周辺＞



※駅と商業施設がデッキで直結
＜小祿駅周辺＞



※旭橋バスターミナル複合開発
＜旭橋駅周辺＞



出典：平成 27 年度 沖縄における鉄軌道をはじめとする新たな公共交通システム導入課題詳細調査報告書
内閣府政策統括官（沖縄政策担当） 平成 28 年 3 月

年	乗客数(百万人)
1990	20
1991	30
1992	40
1993	50
1994	60
1995	70
1996	80
1997	90
1998	100
1999	85
2000	80

図 モノレール沿線再開発等

(3) その他ソフト対策等

1) 運賃施策

沖縄都市モノレールでは、開業以来様々な運賃施策を実施し、一定の効果を上げてきている。特に、フリー乗車券や「おとなりきっぷ」などは、日常交通・観光交通も含め好評である。

また、近鉄の事例なども含めて観光客や県民のレジャーでの利用促進等の観点からは、鉄軌道利用を前提とした広域的な周遊パスなどが鉄軌道利用増には大きく貢献している。

一方で、公共交通は全ての利用者に平等な移動手段を提供するという社会的使命も有しているため、障がい者や高齢者等への運賃的インセンティブも重要な視点である。例えば、沖縄都市モノレールでは 70 歳以上を対象とした“がんじゅう 1 日乗車券”が好評であり、今後の高齢者の免許返納等も踏まえた運賃施策により、安全で快適な移動サービス提供等の福祉政策の観点からの施策を行政の財源配分の適正化なども踏まえ実施していくことが重要と考えられる。

2) 交通需要管理施策等

個人の移動手段の選択は、代替手段とのサービス水準との比較の中で選択されるものであるが、沖縄の場合、実質的にはバスとの比較というプロセスはほとんど行われていないのが実態である。これは、バスのサービスが全くわかっていないと共に明らかに自動車による移動のほうが優っているためである。

しかし、鉄軌道などの定時・速達性のサービスが可能な交通システムが出来れば、移動手段の選択肢が増えることとなり、交通が集中する都市部へのサービスが総合的に優位となる交通手段があれば、交通行動の変化は自ずと生じると考えられる。実際、大都市部の中心部への移動は鉄道等での移動が主流で、これは、速達性や定時性のみならず、駐車スペースの確保やその料金抵抗なども大きな要因となっている。

このため、大都市圏並みにピーク時の自動車旅行速度が低い那覇中心部においても、交通が集中する中心部への交通を管理する施策は需要喚起に有効であるとともに、効率的な交通体系化確立等の観点からも重要である。

例えば、中心部への自動車流入に対する課金や駐車料金のコントロール施策などは、海外では既にこのような施策を実施している所もあるため、経済的ディスインセンティブ施策も有効な施策のひとつと考えられる。しかし、実際の運用に際しては住民や関係機関等との合意形成が不可欠など多くの課題があるため、公共交通の機能強化とあわせてモビリティマネジメントの実施等による意識改革を進めることなどにより、効率的な総合交通体系確立による持続可能な県土形成に向けて、どのように交通需要をマネジメントしていくべきかの議論を県民も巻き込んで平行して進めていくことが重要である。

5.2.6 平成 30 年度調査のまとめ

本年度の調査では、クルーズ船来訪者等を含めた観光需要の喚起方策と既存交通事業者の取り組みも踏まえた実効性のある需要喚起方策等について検討整理を行い、以下のような方向性が得られた。

クルーズ船来訪者等も含めた観光需要喚起方策は、鉄軌道整備による移動の速達性向上を活かし、那覇中心部から北部地域を日帰りで周遊可能な交通ネットワークの整備が有効な施策である。その際、北部観光を支援するフィーダー交通として、北部観光拠点を連携する環状的なフィーダーバスや観光周遊バスなどとの連携が必要である。また、北部までの移動を快適に過ごせるような観光特急列車の運行などの付加的サービスの提供も有効な施策である。さらに、低価格化する傾向にあるレンタカー料金との比較からは企画切符による割安な運賃提供も有効な施策である。このように、レンタカーを中心とした移動から鉄軌道にシフトさせていくためには、鉄軌道の定時・速達機能を有効に生かした上で、様々な観光利便性に関わる施策を組み合わせ、ハード・ソフトも含めたシームレスネットワーク形成により、多様化する観光ニーズに対応したメニューを提供していくことが重要である。

既存交通事業者の取り組み事例からは、沿線開発との一体整備が不可欠であるため、沿線自治体の積極的な関与により地域のまちづくりと一体的に鉄軌道整備を行うことにより、鉄軌道利用を中心とした都市構造に誘導するような戦略的な取り組みが重要である。その際、駅前広場や駐輪場などの交通結節点整備、さらには、バス再編によるネットワーク形成のみならず基幹的なフィーダー交通の機能強化も含めて、質の高いネットワーク形成が重要である。そのためには、沿線自治体の積極的関与が不可欠である。