

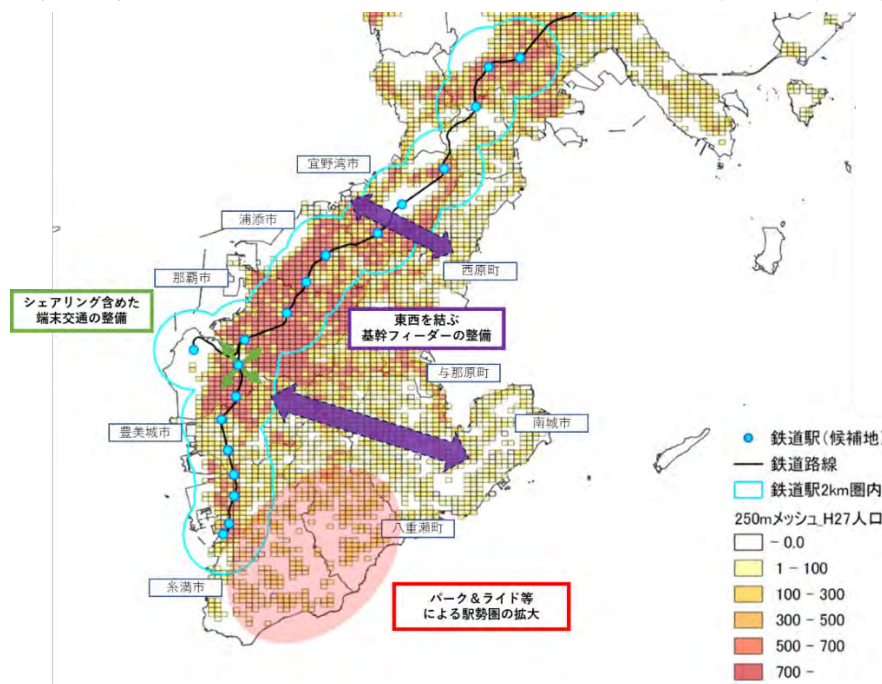
積も高くなっている。このため、東部方面から那覇中心部へのアクセス強化や北西部地域での東西地域の連携強化の観点から、基幹的なフィーダー交通（LRT・BRT等）の整備も含めて利用圏域の拡大を図っていくことが望まれる。特に、基幹フィーダー交通（LRT・BRT等）による需要の感度分析では、比較的大きな需要喚起効果が見込まれたため、基幹フィーダーターミナルで多様な交通手段とのシームレスな交通拠点整備が図られれば、那覇中心部及び周辺部の混雑緩和にも大きく貢献すると見込まれる。

ただし、南東部地域の鉄軌道空白地域の多くは低密度の土地利用となっているため、南部の糸満ターミナルや基幹フィーダーターミナルでのパーク&ライド整備等により、路線バスのサービスが十分提供できないエリアからのアクセス向上策も重要である。

さらに、那覇市隣接自治体地域では人口が集中する那覇市の受け皿として人口は増えてきているもののモノレールからのアクセス利便性が悪いなど、公共交通ポテンシャルが低いため十分に都市機能の集約が図られていない状況である。このため、浦添・豊見城・糸満などの中核都市では新たな鉄軌道駅を中心とした都市の再生により、都市機能の強化を図っていくことが必要である。また、普天間基地の跡地利用等の新たな拠点の整備計画に際しては、公共交通の利用促進や歩いて暮らせるまちづくりなど、環境にも配慮した次世代のモデルとなる持続可能な都市整備を行っていくことが重要である。いずれにしてもこれらの核都市や跡地開発の鉄軌道ターミナルでは、TOD開発等の公共交通を中心としたまちづくりを戦略的に進めていくことが需要喚起のみならず持続可能な都市形成の観点からは不可欠である。

### 【フィーダー機能強化の方向性】

- 那覇中心部：鉄軌道・モノレールを骨格としたフィーダー機能強化、シェアリング機能強化
- 東部地域（与那原、南城等）：那覇中心部へのフィーダー機能強化
- 北西部地域（浦添、宜野湾、西原等）：東西地域連携も含めたフィーダー機能整備
- 南東部地域（糸満、八重瀬等）：糸満ターミナルへのパーク&ライド等によるフィーダー機能整備



GIS シェープ出典：国土交通省国土数値情報ダウンロードサイト メッシュ出典：平成 27 年国勢調査

図 県民を対象とした南部地域における需要喚起方策の展開イメージ

## (2) 観光客を対象とした需要喚起方策の方向性

観光客を対象とした需要喚起方策は、沖縄の玄関口である那覇空港を起点とした周遊、および宿泊施設となる那覇中心部やリゾートエリア等からの周遊、さらには、中北部も含めた1日での広域的な周遊など、様々なパターンが想定される。いずれにしても那覇空港からの鉄軌道整備が重要なポイントとなる。

那覇中部の周遊に関しては、日常交通のフィーダー機能とモノレールの活用により、空港や宿泊施設等から鉄軌道を利用して観光スポットの周遊性向上を図るとともに、近年急増しているクルーズ船利用者を取り込むために、クルーズ寄港地とのフィーダー機能強化や鉄軌道を活用した周遊プランなどの提供を図っていく必要がある。

中北部や南部への観光需要に対しては、那覇空港を起点として広域移動をレンタカーで行く場合には那覇周辺での渋滞等の影響もあり、郊外主要ターミナルまで鉄軌道で移動して様々な手段と連携できるサービス提供が重要である。特に、北部への観光周遊では時間的ロスと運転の負荷などにより日帰りゆったりと観光するのは実質的に困難であるため、那覇-名護間を1時間で移動可能な鉄軌道を活用し、中北部主要駅で他交通手段（観光周遊バス・タクシー・レンタカー等）に乗り換えることにより、移動の効率性と快適性を向上させる施策が必要である。

上記のような施策実施に際しては、近年需要が高まっているシェアリング機能の活用や不案内な地域でも様々な移動手段の選択が可能で、公共交通利用への抵抗を軽減できるMaaSサービスなどにより、鉄軌道を中心とした誰でもが便利に利用できる交通環境を整備していくことが必要である。



GIS シェープ出典：国土交通省国土数値情報ダウンロードサイト

図 観光客を対象とした需要喚起方策の展開イメージ

## 1) 北部地域

沖縄本島北部エリアは、美ら海水族館や新たな北部テーマパーク等の大規模集客施設、世界遺産の今帰仁城、景勝地の古宇利島、さらには伊江島等の離島など、様々なスポットが点在している。

このため鉄軌道の北部ターミナルの名護から、それぞれの観光スポットへの様々なフィーダー交通サービスの提供により、レンタカーを利用しなくても観光周遊ができる環境を整備することが重要である。また、北部までの鉄軌道移動に際しては、観光列車やレストラン車両等の導入により移動そのものを観光として楽しめるサービス提供等により移動の付加価値を高めることは、観光を主要産業とする沖縄県にとっては重要な視点である。

一方で、観光周遊に際しては、観光客のニーズに応じてレンタカー・カーシェア等の選択もできることが重要であるため、恩納村リゾートエリアや名護ターミナルなど中北部まで鉄軌道で移動し、中北部ターミナルでレンタカーやシェアカーが利用できる拠点整備なども必要である。



GIS シェープ出典：国土交通省国土数値情報ダウンロードサイト

図 観光客を対象とした北部地域における需要喚起方策の展開イメージ

## 2) 中北部地域(恩納村・読谷村等のリゾート地)

中北部の恩納村、読谷村等のリゾート地域では、鉄軌道駅からの循環バス・シャトルバス等によりホテル等の宿泊施設へのスムーズな移動を図るとともに、リゾートエリア内及び周辺の観光施設を周遊できる移動手段の提供が必要である。

鉄軌道が整備されていない現状でも、恩納村エリアへは那覇空港からのシャトルバス等でホテルまで移動できる環境にはなっているが、レンタカー利用の比率は高く空港周辺-那覇周辺部の交通混雑の一要因ともなっている。このような背景も踏まえ、中北部までバスで移動し、その二次交通として、主要施設やホテル等にカーシェア、シェアサイクルを設置する実証実験が行われている。このため、鉄軌道整備に際しては、循環バス・シャトルバス等に加え、レンタカーやシェアリングを活用したサービス提供等についても、多様な観光ニーズへの対応の視点から検討することが重要である。



GIS シェープ出典 : 国土交通省国土数値情報ダウンロードサイト

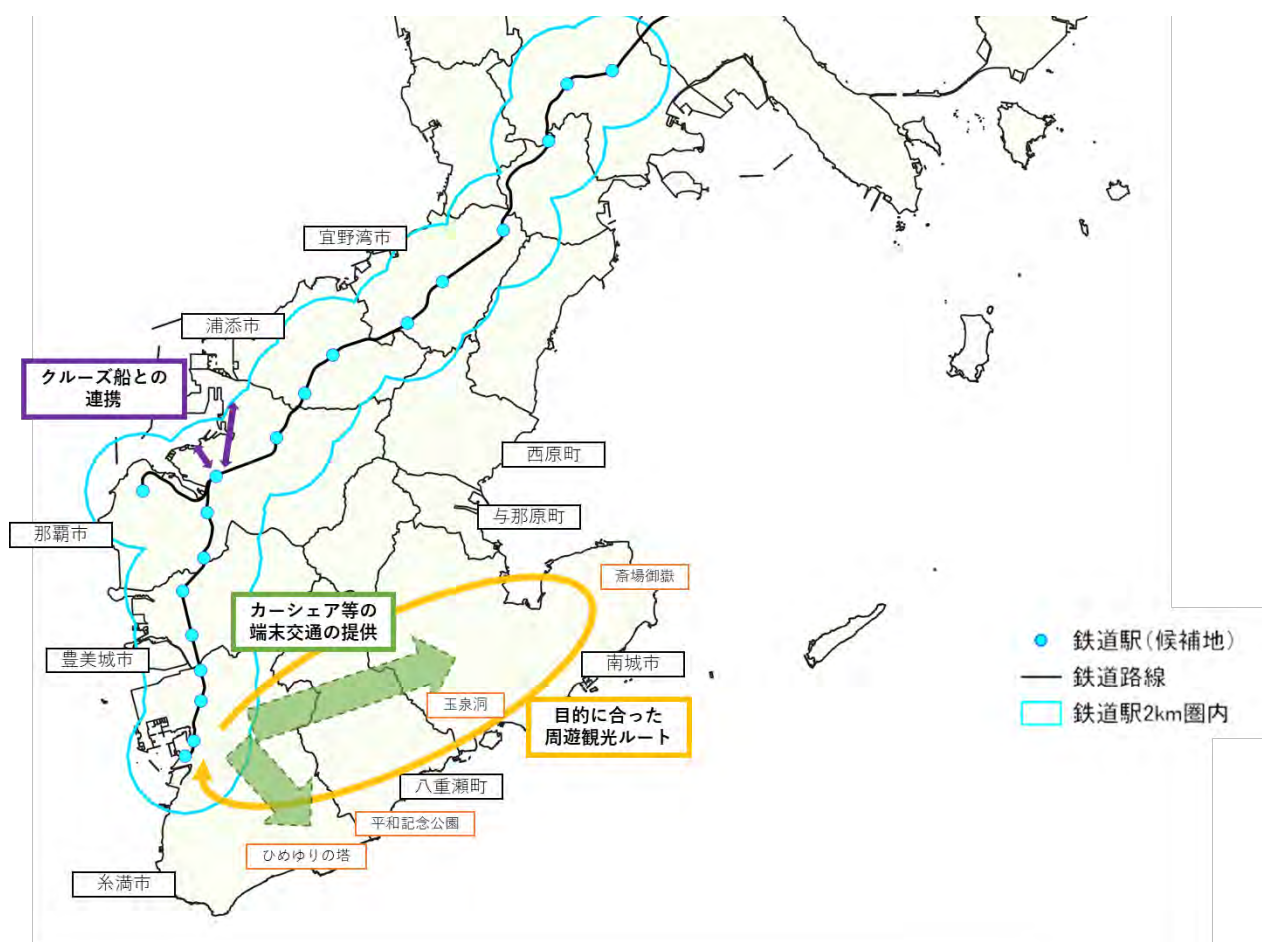
図 観光客を対象とした中北部地域における需要喚起方策の展開イメージ

### 3) 南部地域

沖縄本島南部の観光は、アクティビティや景勝地を目的としての観光だけではなく、斎場御嶽をはじめとした琉球信仰を目的とした来訪者、さらには、平和記念公園やひめゆりの塔等の平和学習を目的とした来訪者が多く存在しており、単純に集客が多い施設を繋げるだけではなく、目的にあわせた観光周遊が重要となる。

そのため、既存の定期観光バスとの連携や様々な目的地を回る新たな観光周遊バスなどによるフィーダー機能の強化が必要である。また、インバウンドでは台湾や韓国などはリピータも多く、個人で自由に周遊したいニーズも高いため、鉄軌道の南部ターミナルである糸満・豊見城等でのターミナル整備によるバスとの連携と合わせてレンタカーやシェアリング（カーシェア・サイクルシェア等）機能の整備も重要な視点である。

さらに、近年急増しているクルーズ船旅客への対応として、那覇港等のクルーズ船寄港地とを結ぶシャトル機能の整備も重要である。



GIS シェープ出典：国土交通省国土数値情報ダウンロードサイト

図 観光客を対象とした南部地域における需要喚起方策の展開イメージ

## 5.2.8 令和元年度調査のまとめ

令和元年度調査では、近年沖縄本島での広がりを見せているシェアリングや国内での実証実験が進められているMaaS等も含めた交通手段連携に関わる新たな視点からの需要喚起方策、鉄軌道と連携した交通結節点や沿線開発等に係る事例整理を行った。また、沖縄本島で有効と考えられる施策について、需要の感度分析による定量的な分析を行った。さらに、交通インフラ有効活用の観点から鉄軌道の貨物輸送可能性についてヒアリング等を通じて整理した。

以上の検討内容を踏まえ、県民及び観光客それぞれの観点から需要喚起に資する施策体系の再整理を行った。

シェアリングについては、沖縄本島でもカーシェア・シェアサイクルとも広がりを見せており、所有からシェアという新たなニーズに対応した施策で、新たな鉄軌道の末端交通の有効な施策と位置づけられる。特に、観光客にとっては混雑する中南部地域は鉄軌道で移動し、中北部拠点駅でカーシェア等と連携できるサービスが提供されれば、鉄軌道需要喚起への貢献が期待できる。一方で、現状のシェアリングは観光客をターゲットとした展開が中心であるため、日常交通も含めた施策の位置づけに関しては、県民のシェアリングに対するニーズや地域・時間帯等によるシェアリングの需給バランスの見通しなど、日常交通での活用に向けた基礎的情報の収集と分析が課題となる。

MaaSは国内ではまだ実証実験の段階のため、情報提供や決済の仕組み等の実用化が図られれば、公共交通全体の需要喚起につながる施策と考えられる。特に、様々な交通手段の組み合わせによる移動の選択肢の提供は、高齢者等の交通弱者のみならず、すべての県民・観光客等のモビリティ向上に有効な施策となる可能性が高いため、実証実験の状況や今後の動向を踏まえながら中長期視点で継続して取り組んでいく施策と考えられる。ただし、我が国の交通事業は独立採算が原則であるため、事業者間の費用負担や事業採算性確保など持続可能な仕組みの構築が課題となる。

鉄軌道と各種交通手段の連携に関しては、通常のフィーダー交通であるバス・二輪（バイク・自転車）等との連携に加え、沖縄特有の気象状況や地形条件からは、パーク&ライドやキス&ライド等マイカーとの連携は有効な施策となる。また、観光客にとっては、鉄道駅から観光周遊バス・タクシー・レンタカー等ニーズに応じた交通手段の提供がレンタカーからのシフトに重要である。このため、主要ターミナルでの交通結節機能強化により、多様な交通手段の連携による実質的な駅勢圏拡大や観光スポット等へのアクセス改善は極めて重要な施策である。

沿線開発と合わせた需要喚起に関しては、公共交通指向型の開発（TOD）を進めていくことが重要であり、沿線の持続可能な都市形成にも貢献するものである。そのため、フィーダー交通や交通結節機能の強化と合わせて、戦略的なまちづくりに向けた沿線自治体等の積極的な関与が不可欠である。

鉄軌道による貨物輸送活用の可能性は、事業者ニーズや社会的背景等からの必要性はあるものの、事業者サイドの活用条件のハードルは高く実現化に向けては課題が多い。