

5 需要喚起方策等の調査検討

平成 22 年度以降、調査・検討している鉄軌道をはじめとする新たな公共交通システムの導入課題調査において、費用便益比（B/C）が 1 を下回ることを踏まえ、B/C の改善を図ることを目的に、コスト縮減方策の検討と合わせて、需要喚起方策の検討を行ってきた。

過年度調査においては、県民・県外客を対象にハード・ソフトも含めた需要喚起方策を多面的に整理・検討を行っている。

今年度は、沖縄本島の開発や交通に関する最新動向や、ゆいレール延伸区間のまちづくり進展状況等を調査し、それらの時点更新を行うとともに需要喚起方策の具体化を行った。

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*1が需要喚起に有効であることを示した。

* 1：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*2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。

* 2 : 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に関する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&ライドについては、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

県外来訪者を対象とした需要喚起方策では、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、平成 27 年度調査、平成 28 年度調査における国内外の先行事例、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長等を整理した。

5.1.7 平成 30 年度調査の概要

平成 30 年度調査では、クルーズ船来訪者等を含めた観光需要喚起方策、既存交通事業者の取り組みも踏まえた需要喚起方策等について検討を行った。また、これらの検討結果を踏まえて以下の3つの観点から需要喚起方策の体系的整理を行った。

- 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

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とを整理した。

既存交通事業者の取り組み事例からの需要喚起方策の検討では、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こと、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ことを整理した。

5.1.8 令和元年度調査の概要

令和元年度調査では、フィーダー交通の連携方策、交通結節点や沿線開発事例の整理、鉄軌道を活用した貨物輸送について検討を行った。

フィーダー交通の連携方策は、シェアリングと鉄軌道との連携方策の整理や多様な交通手段を連携するサービスとして、国内において実証実験が進められているMa a S^{*3}の適用可能性について検討を行った。

交通結節点や沿線開発の事例については、先進事例として福岡市地下鉄七隈線（福岡県）について調査を行い、公共交通指向型の開発（TOD*4）を進めていくことの重要性や、沿線自治体等が鉄軌道の整備を見据え、戦略的なまちづくりに向けて積極的に関与することの必要性等について整理を行った。

鉄軌道を活用した貨物輸送については、輸送事業者へのヒアリングを通して、事業者ニーズや社会的背景等から必要性があるものの、事業者が活用するための多くの課題を解決する必要があることを整理した。

また、これらの結果を踏まえて、県民を対象とした日常交通での需要喚起方策は、北部・中部・南部の3地区、観光客を対象とした需要喚起方策は、北部・中北部（リゾート地）・南部の3地区について、それぞれの地域特性を踏まえた需要喚起方策の展開の方向性の整理を行った。

*3：MaaS（Mobility as a Service）は、スマホアプリ又はWebサービスにより、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせることで検索・予約・決済を一括で行うサービスであり、新たな移動手段（AIオンデマンド交通、シェアサイクル等）や関連サービス（医療・福祉等）も組み合わせることが可能なサービスである。

*4：鉄道駅等の公共交通拠点の周辺に都市機能を集積するとともに、鉄道、バス等の乗り換えが容易な交通結節点の整備を行う等、効率的でバランスのよい土地利用を促進する都市計画手法の一つ。

5.1.9 令和2年度調査の概要

令和2年度調査では新型コロナウイルス感染症の拡大を受けて、ニューノーマル*5における利用者の安心・安全確保の視点を踏まえ、ソーシャルディスタンス*6の確保等の移動空間の快適性確保につながるような施策展開の方向性の整理を行った。

また、基幹交通システムの整備の需要やまちづくりへの影響では、区画整理や用途地域の変更などの鉄道整備に合わせた計画的な市街地開発等のまちづくりが重要であることが確認された。このため、鉄軌道整備と一体となった地域ニーズを踏まえた沿線まちづくり計画を沿線自治体が主導的に行っていくことが重要と考えられる。

地域別の需要喚起方策については、南北方向の鉄軌道を骨格軸として、多様な交通手段の連携による交通拠点とフィーダー機能の強化を図り、それぞれの地域のまちづくりと連携して、沖縄本島全体の都市構造再編に資する広域的なネットワーク形成が重要である。

*5：「New（新しい）」と「Normal（常態）」を掛け合わせた造語であり、社会に大きな変化が起こった結果、それまでの常態に替わって新しい常態が定着すること。

*6：対人距離の確保のこと。

5.1.10 令和3年度調査の概要

令和3年度調査では、需要喚起方策等に関する調査検討は実施していない。

5.2 令和4年度調査の検討結果

5.2.1 令和4年度調査の概要

需要喚起方策については、過年度調査において、利用者ニーズを踏まえ、実質的な駅勢圏拡大に寄与するフィーダー機能の強化施策の検討に加え、近年の沖縄の特性も踏まえ、クルーズ船需要の取り込みなどインバウンドも含めた観光ニーズへの対応や沿線のまちづくりの事例分析等により、ハード・ソフトも含めた需要喚起方策を多面的に整理・検討を行っている。

さらに、既存交通事業者で実際に需要喚起等の効果が見られた施策について、適用可能性の観点からの検討も行っている。

今年度調査では、沖縄本島北部の開発やMaaS等の取組の最新動向や、車離れ・レンタカー離れの状況、ゆいレール延伸区間のまちづくり進展状況を整理し、それらの時点更新を行うとともに、過年度調査で検討している需要喚起方策の具体化を行った。

< 過年度の主な検討 >

< 今年度検討 >

最新の社会情勢や開発動向
を踏まえた更新

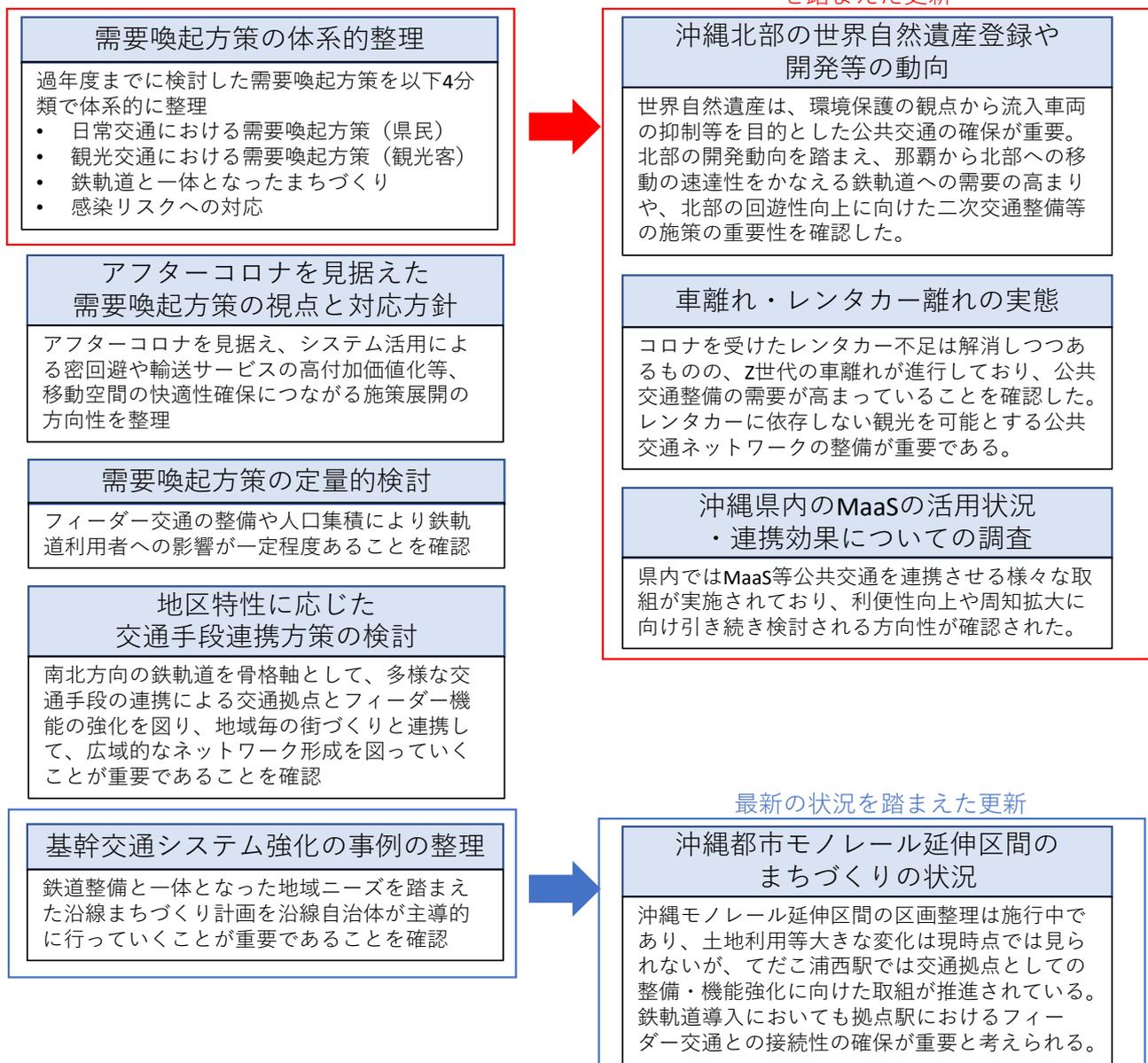


図 過年度検討からの更新箇所

5.2.2 沖縄本島北部の世界自然遺産登録や開発等による需要喚起方策の検討

沖縄本島北部は世界自然遺産登録や北部テーマパークの開発等の動きがあることを踏まえ、鉄軌道の需要に関連するこれらの最新動向について調査を行った。あわせて、北部における現状の観光目的の移動実態を把握し、沖縄本島北部における最新の取組や開発が公共交通利用者数に与える影響を考察し、需要喚起方策について具体化を行った。

(1) 沖縄本島北部における最新の取組・開発に関する動向整理

鉄軌道の需要増加に影響すると想定される沖縄本島北部の取組・開発について、下表の4つの切り口で事例を調査した。

世界自然遺産に登録された沖縄本島北部は、環境保護の観点からも公共交通利用の促進が重要になると考えられるため、国内の他の世界自然遺産における公共交通の整備状況や取組を調査し、車両でのアクセス制限等による公共交通利用の可能性について整理した。

北部の大型テーマパークについては、来訪者想定や利用交通手段の想定等について、過年度ヒアリング時からの更新・追加情報等をテーマパーク事業者にヒアリングし確認した。

沖縄美ら海水族館等、北部の従来観光地・観光施設において、コロナやレンタカー不足を背景に実施されている交通手段の確保や周遊に向けた施策等、誘客の最新の取組について調査を行った。

また、沖縄本島北部において計画されている開発について当該事業概要等を調査し、鉄軌道の需要喚起方策への影響を検討した。

表 沖縄本島北部における最新の取組・開発に関する動向整理の切り口

事例調査の切り口	調査内容
世界自然遺産への車両アクセス制限による公共交通利用促進の可能性	<ul style="list-style-type: none"> ● 世界自然遺産登録を踏まえた沖縄本島北部における需要増加に向けた取組を整理。 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 沖縄本島北部における持続的観光マスタープラン ➢ 公共交通整備状況（シャトルバス） ● 知床、白神山地、小笠原、屋久島といった他の世界自然遺産登録地域来訪者数と公共交通整備の状況、利用状況を整理。
大型テーマパークに関する情報の更新	<ul style="list-style-type: none"> ● 北部テーマパークにおける来訪者想定、沖縄美ら海水族館との連携等について、テーマパーク事業者の刀（株）ジャパンエンターテイメントへのヒアリングにより把握。 ● 全国他地域の大型テーマパークの入込客数や利用交通手段を整理。
従来観光地・観光施設の需要増加に向けた取組	<ul style="list-style-type: none"> ● 沖縄美ら海水族館、今帰仁城などの既存観光地・観光施設における誘客の取組について調査。
北部開発に関する情報収集と想定される鉄軌道からのアクセス方法の整理	<ul style="list-style-type: none"> ● 沖縄本島北部において計画されている開発の事業概要やアクセス方法等を整理。 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 名護市総合交通ターミナル（名護市） ➢ ギンバル周辺環境整備機能強化事業（K I Nサンライズビーチなど）（金武町） ➢ スポーツコンベンション施設機能強化事業（名護市） ➢ くいなエコ・スポレク公園施設機能強化事業（国頭村） など ● 各開発地と鉄軌道の想定駅との位置関係を整理

1) 世界自然遺産へのアクセス制限による公共交通利用の可能性

沖縄島北部の世界自然遺産の登録を踏まえ、どのような需要増加の取組が実施又は計画されているかを調査した。また、国内のほかの世界自然遺産において、登録による需要増加や公共交通の整備・利用状況を調査した。

①. 沖縄島北部における持続的観光マスタープラン（沖縄島北部部会、令和2年2月）

沖縄島北部における持続的観光マスタープランにおいては、沖縄島北部3村（やんばる3村*7）の観光について、3村を周遊できるレンタカーに頼らない交通手段の確保や、総合的な誘客と情報発信・各村の拠点施設間の連携強化の必要性が掲げられている。

*7：国頭村、大宜味村、東村の3村。

原則6：観光インフラと来訪者施設

- ・世界自然遺産の入口施設や3村内の拠点施設等においては、最新の情報システムの導入や案内機能の強化を図ることにより、3村全体の観光情報だけでなく、世界遺産の価値やここにしかない生物の存在を効果的に紹介していく必要がある。
- ・3村それぞれ強みを活かした観光メニューの開発と受入体制の整備、3村を周遊できるレンタカーに頼らない交通手段の確保、総合的な誘客と情報発信・各村の拠点施設間の連携強化が必要である。
- ・電気自動車などの交通手段や宿泊施設など、地域が高い環境保全意識をもってサービスや施設運営を行うことで、エコ意識の高い訪問者が増え、消費額も増える可能性がある。
- ・今あるバス路線を前提として考えるのではなく、やんばるに来るための移手段も変えていく必要がある。
- ・来訪者の利用を受入れる歩道に関しては管理者を明確にしたうえで、適切な維持管理を継続的に実施していく必要がある。

出典：「沖縄島北部における持続的観光マスタープラン」（沖縄島北部部会、令和2年2月）抜粋

図 世界自然遺産における持続可能な観光の原則（原則6）

②. 沖縄島北部における世界自然遺産登録を受けた公共交通整備事例

やんばる3村における観光、周遊の足となる交通手段として、世界自然遺産登録を機に3村を周遊する観光バスや那覇空港からやんばる地域をつなぐシャトルバスが運行している。環境に配慮しCO₂排出ゼロの電気バスを採用した「やんばる黄金（くがに）号」によるツアー等も取り入れられている。



出典：広報誌「群星（2021年5・6月号）」—仕事の窓 No.16 やんばるの観光に電気バスを導入—
（内閣府沖縄総合事務局）

図 EVバス「やんばる黄金（くがに）号」のバスツアー

③. 世界自然遺産登録による需要増加の見込み

令和3年度の検討では、国内の他の世界自然遺産における世界遺産登録前後の年来訪者数の増加率と、現況のやんばる国立公園の来訪者数から、やんばる国立公園の将来の県外来訪者数の推計を行った。

<世界遺産登録による来訪者数の増加率>

- ・ 国内の各世界自然遺産について登録前後の来訪者数を整理。
- ・ 登録前年の来訪者数を1に基準化すると、登録後は「知床」で0.8倍前後に減少、「白神山地」「小笠原」「屋久島」で1.5倍前後に増加。
- ・ 沖縄県では今後も県外来訪者数の増加が見込まれているとともに、沖縄島北部部会においても「他の世界遺産地域の事例から、世界遺産効果による増加率を1.5倍程度と設定」(平成28年度第2回沖縄島北部部会資料(環境省、平成29年2月))とされていることから、「やんばる国立公園」の将来来訪者数の増加率を「1.5倍」と想定

表 世界自然遺産登録後の年間来訪者数の推移

登録場所	登録年	来訪者数(単位:万人)																出典
		登録前年	登録年	登録後														
				1年	2年	3年	4年	5年	6年	7年	8年	9年	10年	11年	12年	13年	14年	
知床	H17(2005)	228	232	242	212	195	181	182	169	180	174	166	177	173	176	165	177	国立公園利用者数(環境省)
白神山地	H5(1993)	243	235	279	290	308	329	334	362	367	359	405	400					地域の経済2005(内閣府)
小笠原	H23(2011)	2	4	4	4	3	3	3	4	4	3							国立公園利用者数(環境省)
屋久島	H5(1993)	24	21	23	26	25	26	28	26	26	29	29	32					地域の経済2005(内閣府)

表 世界自然遺産登録後の年間来訪者数の増加比(登録前年を1として基準化)

登録場所	登録年	登録後の年間来訪者数の増加比(登録前年を1として基準化)																出典
		登録前年	登録年	登録後														
				1年	2年	3年	4年	5年	6年	7年	8年	9年	10年	11年	12年	13年	14年	
知床	H17(2005)	1.0	1.0	1.1	0.9	0.9	0.8	0.8	0.7	0.8	0.8	0.7	0.8	0.8	0.8	0.7	0.8	国立公園利用者数(環境省)
白神山地	H5(1993)	1.0	1.0	1.1	1.2	1.3	1.4	1.4	1.5	1.5	1.5	1.7	1.6					地域の経済2005(内閣府)
小笠原	H23(2011)	1.0	2.0	2.0	2.0	1.5	1.5	1.5	2.0	2.0	1.5							国立公園利用者数(環境省)
屋久島	H5(1993)	1.0	0.9	1.0	1.1	1.0	1.1	1.2	1.1	1.1	1.2	1.2	1.3					地域の経済2005(内閣府)

<やんばる国立公園の現況の年間来訪者数>

- ・ やんばる国立公園の現況の年間来訪者数は103万人/年(H31・R1)
 ※国立公園利用者数(環境省)

<将来年間来訪増加数の推計>

- ・ 上記の「年間来訪者数の増加率」と「現況の年間来訪者数」を踏まえると、「やんばる国立公園」の世界自然遺産登録後の年間来訪者数は以下のとおり想定されるため、これより「51.5万人/年」の増加を見込んだ。

$$\begin{aligned}
 \text{将来年間来訪者数} &= \text{現況の年間来訪者数} \times \text{将来の年間来訪者増加率} \\
 &= 103 \text{ 万人/年} \times 1.5 \text{ 倍} \\
 &= 154.5 \text{ 万人/年}
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 \text{将来年間来訪増加数} &= \text{将来年間来訪者数} - \text{現況年間来訪者数} \\
 &= 51.5 \text{ 万人/年}
 \end{aligned}$$

④. 国内の他の世界自然遺産における公共交通の整備状況及び利用状況

国内の他の世界自然遺産として、知床、白神山地、小笠原、屋久島における来訪者数と公共交通整備・利用状況の関係について公表資料ベースで調査を行った。

いずれの世界自然遺産においても、レンタカーやマイカー以外の交通手段が整備されている。また、知床や屋久島では環境保護や交通円滑化等の観点から、主な観光場所周辺においてマイカー規制を実施し、シャトルバスが運行されている。その他、屋久島では登山バス発着所に駐車場が整備され、マイカー・レンタカーの駐車場として利用されている。

表 他の世界自然遺産における公共交通の整備・利用状況

登録場所 (登録年)	公共交通の整備状況・利用状況	備考
知床 (平成17年)	<ul style="list-style-type: none"> 知床(ウトロ)までの交通手段は、レンタカーやマイカーの他、女満別空港からの高速バス、JR知床斜里駅からの路線バスがある 知床(ウトロ)から、知床五湖・カムイワッカなどの観光地へはシャトルバスが運行している <ul style="list-style-type: none"> 斜里バスターミナル～カムイワッカの区間(運行頻度は120本/日※令和4年8月時点) 2019年時点でシャトルバス利用者10,217人(対マイカー利用者42,823人) 	自然環境保全等を目的に知床五湖～カムイワッカ区間でマイカー規制を実施
白神山地 (平成5年)	<ul style="list-style-type: none"> 白神山地までの交通手段は、レンタカーやマイカーの他、弘前バスターミナル・弘前駅からの白神ライン直通バスがある <ul style="list-style-type: none"> 上り便・下り便(それぞれ運行頻度は3本/日※2022年7月時点) 	世界自然遺産登録30周年を契機とした観光振興の推進について弘前市から青森県に要望
小笠原 (平成23年)	<ul style="list-style-type: none"> 主な島内交通手段は、レンタカーやマイカーの他、村営バス、乗り合いタクシー(有償運送)がある。 村営バスは、定期船の発着する父島・大村地区と、境浦、扇浦、小曲、北袋沢地区を結ぶ扇浦線と父島・大村地区内を循環して走る循環線がある。 <ul style="list-style-type: none"> 扇浦線(運行頻度10本/日※令和元年10月時点) 循環線(運行頻度2～3本/日※令和元年10月時点) 平成23年時点で村営バス利用者37,551人(対入込客数32,276人) 	小笠原諸島振興開発計画(令和元年)によると、村営バスの運行形態の見直しや住民及び観光客の利便性の向上、収支の改善が課題
屋久島 (平成5年)	<ul style="list-style-type: none"> 島内交通手段は、レンタカーやマイカー、レンタルサイクルの他、路線バス、観光バス、タクシーがある。 登山者数の増加による路上駐車や緊急車両・バス等の通行に支障が生じる状況が増加したため、平成12年よりマイカー規制や登山バスの運行を実施。 登山バスの発着所として屋久杉自然観前駐車場が整備され、マイカーやレンタカーの駐車場として利用されている。 世界遺産登録後20年で、観光バス台数やレンタカー台数が3～4倍に増加。 	屋久島町では令和4年度、地域公共交通計画策定に向け検討中

出典：各世界遺産における自治体・観光協会・交通事業者等のHP(※)をもとに整理
※参考情報

(知床) 国土交通省北海道開発局HP、環境省「知床データセンター」HP
(白神山地) 弘南バス株式会社HP、環エコツーリズム推進協議会HP
(小笠原) 小笠原村観光局HP、環境省「小笠原自然情報センター」HP
(屋久島) 屋久島観光協会HP

【参考】各世界自然遺産に関するアクセスに関する補足情報

● 知床

平成17年に世界自然遺産に登録された知床では、世界遺産登録後、知床五湖園地の利用者が急増し、知床五湖駐車場の駐車台数は前年と比べ1か月あたりの駐車台数が1000～4000台増加、駐車場に入る渋滞が発生していた。

カムイワッカ地区では、自然環境保全等のために夏期の自動車利用適正化対策を実施しており、交通規制やシャトルバスの運行を実施している。

知床においても、野生動物への餌やりやゴミ投棄、ヒグマの観察を目的とした交通渋滞の深刻化などが課題となっており、そういった問題解決を図る試みとして、「知床オータムバスデイズ」（令和4年9月30日～10月2日）という国立公園内のシャトルバス運行とマイカー規制といった取組が実施されている。

● 白神山地

環白神エコツーリズム推進協議会は平成26年1月～3月にかけて、「観光関連事業者・団体の白神山地の保全・利用に関する意識調査」を実施し、各団体・事業者に今後の課題及び改善提案を確認した。その際、交通アクセスの整備として主要駅から目的地までの移動方法（二次交通）が指摘され、対応策として主要駅を発着するバスツアーの充実、途中の施設（道の駅など）に車を停めてバスでピストン輸送してはどうか、ロープウェイを作ってはどうかなどの意見が出ているがいずれも実施には至っていない。

また国土交通省 東北地方整備局による令和3年「東北地方新広域道路交通ビジョン」では空港や新幹線駅、フェリーターミナルなどの交通拠点と主要な都市のアクセス強化により、白神山地を含む世界遺産及び世界遺産登録を目指す三陸ジオパーク、三陸復興国立公園など圏域を越えたより広域的な周遊観光ルートの形成を推進している。

● 小笠原

島内交通については、父島では村営バスが運行されており、母島では公共交通がないため、有償運送（乗合タクシー）が行われている。また、観光事業者等により、レンタカーやレンタバイクも営業されている。世界遺産登録された2011年には村営バスの利用者数も過去最高を記録しているが、令和元年11月東京都による「小笠原諸島振興開発計画」では現状と課題として運行形態の見直しや住民及び観光客の利便性の向上を図るとともに、収支の改善に努めることが指摘されている。

● 屋久島

平成5年に世界自然遺産に登録された屋久島では、登山者数の増加による路上駐車や緊急車両・バス等の通行に支障が生じる状況が増加したため、平成12年より、マイカー規制や登山バスの運行を実施してきた。また、登山バスの発着所として、鹿児島県により、屋久杉自然館前駐車場が整備され、マイカーやレンタカー等の駐車場として利用されている。

世界遺産登録を機に、屋久島では観光バス台数やレンタカー台数が3～4倍に増加している。

なお、屋久島町では今年度、地域公共交通計画策定に向けた検討が進められている。

2) 大型テーマパークに関する情報の更新

①. 沖縄北部テーマパーク事業の計画

今帰仁村と名護市にまたがるゴルフ場跡地に整備される沖縄北部テーマパークは、令和7年開業を目指し、令和5年2月より本格的な着工が始まった。テーマパークの開業により、北部における観光需要の増加や雇用の創出が期待され、合わせて公共交通でのアクセス手段を整備することは渋滞緩和や車でのアクセスが難しい観光客の足の確保という点で重要であると考えられる。

②. 他地域の大型テーマパークの入込客数・利用交通手段

他地域の大型テーマパークの入込客数や利用交通手段を調査した。

最寄りの鉄道駅から距離がある志摩スペイン村や東京ドイツ村は、路線バスや高速バスといったアクセス手段が整備されている。

ハウステンボスや志摩スペイン村ではテーマパークと周辺の一部のホテルの間を運行するシャトルバスがあり、宿泊地とテーマパークを直接つなぐ交通手段が整備されている。

表 大型テーマパークの入込客数・利用交通手段

テーマパーク (開業年)	入込客数	利用交通手段
ハウステンボス (平成4年)	約270万人(平成30年) 約253万人(令和元年) 約131万人(令和2年)	・最寄り駅(JRハウステンボス駅)から徒歩15分 ・一部ホテル宿泊者限定の直行便シャトルバス有 ・自家用車・レンタカー・観光バス等による来訪者が多い
志摩スペイン村 (平成6年)	約120万人(平成30年) 約131万人(令和元年) 約74万人(令和2年)	・最寄り駅(近鉄鶴方駅)から直通バスで約13分 ・一部ホテル宿泊者限定の直行便シャトルバス有
東京ドイツ村 (平成13年)	約105万人(平成30年) 約89万人(令和元年) 約69万人(令和2年)	・最寄り駅(JR東横田駅)から路線バス+徒歩で約25分 ・高速バスによるアクセスも可能 ・イルミネーション開催期間中はシャトルバスが運行 ・袖ヶ浦市道路網整備計画2020において、市内外から東京ドイツ村への交通利便性を向上させるため、バス路線の運行本数の見直し等をバス事業者へ要望

出典：各社公式HP等(※)を参考に作成

※参考情報

(ハウステンボス) ハウステンボス公式HP、長崎都市圏PT調査結果

(志摩スペイン村) 志摩スペイン村公式HP、令和2年志摩市観光統計(志摩市産業振興部、令和2年)

(東京ドイツ村) 東京ドイツ村公式HP、千葉県観光入込調査報告書

3) 従来の観光地・観光施設の需要増加に向けた取組

コロナやレンタカー不足等を背景に、沖縄本島北部の従来の観光地・観光施設（沖縄美ら海水族館等）で実施されている交通手段の確保や周遊に向けた施策等、需要増加に向けた最新の取組について調査を行った。複数の観光施設と連携した相互誘客の取組や、自治体・民間両者によるレンタカー不足を背景とした交通手段の拡充が確認された。

表 従来の観光地観光施設における需要増加に向けた取組

観光地・観光施設	取組内容
沖縄美ら海水族館	<ul style="list-style-type: none"> ・ DMMかりゆし水族館と連携した相互誘客キャンペーン（令和3年12月～令和4年5月） ・ レンタカー不足等を踏まえたツアー会社によるシャトルバスの運営 ・ のりとくちチケット（観光客を対象としたバス・モノレール・タクシーなどの公共交通の利用が最大で30%引きとなる）キャンペーンで訪問可能（沖縄県実施のキャンペーン） ・ レンタカー不足を受け、沖縄美ら海水族館のある本部町では観光客無料周遊バスを運行開始
今帰仁城	<ul style="list-style-type: none"> ・ やんばる急行バスが今帰仁村内を含む5か所の四島線のバス停を新設。フリー乗降制度を導入（令和2年）

4) 北部振興事業による需要喚起

沖縄本島北部において、検討・実施されている観光需要の創出に関連する事業について調査した。

名護市では、名護湾沿岸基本計画を令和3年に策定し、沿岸部における拠点整備や、交通結節機能の強化に向けた取組・検討が進められている。名護市総合交通ターミナルの整備は、鉄軌道を導入した場合の沖縄本島北部における回遊性向上に寄与することが期待される。

また、金武町では、東海岸の集客施設として海浜公園が整備されたほか、国頭村でスポーツ施設の機能拡充が図られるなど、県民・観光客の更なる誘客が期待されるが、いずれも自動車での来訪が想定されており、また、鉄軌道が整備された場合も鉄軌道の駅から直接アクセスできない立地になると考えられるため、これらの施設利用者による鉄軌道の需要喚起を図るためには、二次交通の整備等の施策が必要となる。



出典：国土地理院地図に加筆

図 需要喚起に関連する北部振興事業

表 北部振興事業の概要

事業	計画期間	概要
名護市総合交通ターミナル (名護市)	基本計画策定中	コミュニティバスや高速バス、路線バス、タクシー、高速船、カーシェア、シェアサイクルなど多様なモビリティの乗り換えに対応可能で、かつ、将来の鉄軌道終着駅も含めたターミナル機能を持ち、併せて名護漁港で水揚げされる海の幸が楽しめる飲食施設や商業施設等を含めた総合交通ターミナルの整備に向け、名護市の交通環境を取り巻く現況課題や施設の整備に向けた検討を行い、施設の機能・規模・方針等の基本的な考え方を定めたうえで、施設整備計画や管理・運営計画等を包含した基本計画となる「名護市総合交通ターミナル整備基本計画」を策定することを予定している。
スポーツコンベンション施設機能強化事業 (名護市)	令和4年度～令和6年度	21世紀の森公園周辺エリアは、「誰もが“健幸”になれる、海と陸のスポーツ&レクリエーションエリア」として位置づけられ、市民の健康づくりやレクリエーションの場としての魅力向上、スポーツコンベンションの場としての機能強化推進を目指している。21世紀の森公園内のサッカー・ラグビー場についてスポーツキャンプや大会にも対応可能な北部地域の核施設としての機能強化を図る。
ギンバル周辺環境整備機能強化事業 (金武町)	令和4年度	沖縄本島の東海岸は、ビーチリゾート等が乏しいことなどから、西海岸と比較して観光地としての認知度が低く、観光客の来訪も少ない。 金武町のギンバル海岸では、県の海浜整備とともに民間リゾートホテル誘致等が進められており、海岸と海浜公園が一体となった「KINサンライズビーチ」は令和4年9月から供用を開始した。海洋レジャー等を楽しむ誘客拠点として、東海岸への観光周遊を促進することが期待されている。
くいなエコ・スポレク公園施設機能強化事業 (国頭村)	令和4年度～令和7年度	くいなエコ・スポレク公園内の陸上競技場の3種公認*に対応した全天候トラックの改修、野球場・陸上競技場のスタンドの膜屋根工事、野球場の防球ネット工事を実施し、スポーツキャンプ、大会等にも対応可能な施設を整備する。 冬春季の合宿シーズンを中心にプロチームを含めたキャンプや練習試合の誘致、中体連（中学校体育連盟）等の大会及び近隣市町村の陸上競技大会の開催による施設の有効利用を図る。 *：陸上競技の大会等が支障なく行われ、かつその競技場で樹立された記録が十分に信頼し得るように各競技場の整備・維持等を行うため、陸上競技場は日本陸上競技連盟による公認制度が設けられている。公認は1種から4種までであり、競技場の規模の違いによって公認条件が異なる。

(2) 沖縄本島北部の最新動向を踏まえた需要喚起方策検討

沖縄本島北部においては、北部テーマパークや名護湾沿岸基本計画に基づく拠点整備等、北部における観光需要の増加につながる動きが活発化しており、二次交通の整備や環境に配慮した施策が

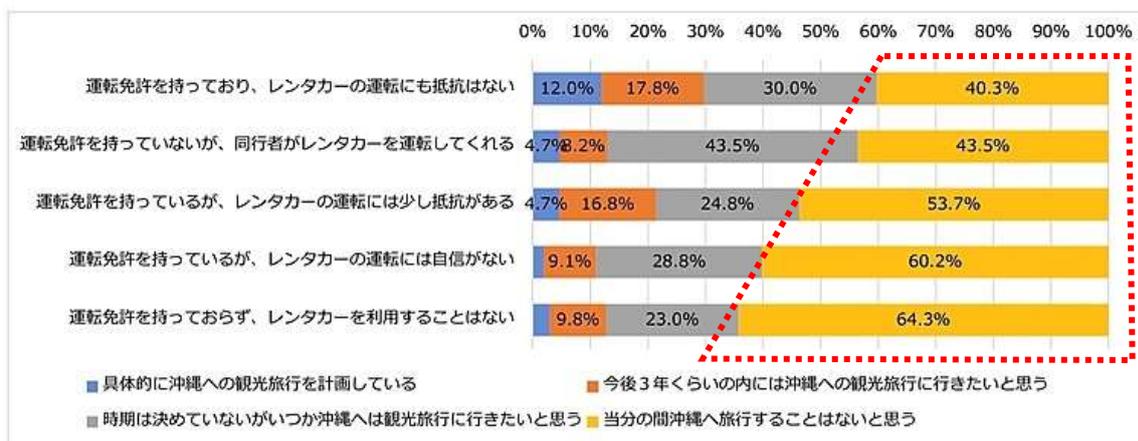
求められることが確認された。鉄軌道が整備された場合、名護から北部内の地域間や地域内の周遊を担う公共交通が重要と考えられる。引き続き、名護市総合交通ターミナルの検討状況や北部における開発・公共交通に関する動向を調査の上、需要喚起方策を検討していくことが重要である。

5.2.3 車離れ、レンタカー離れを踏まえた需要の取り込み方策に関する調査検討

これまでレンタカーが移動手段の主流になっていた沖縄観光において、若者が運転に抵抗感を示しているという調査結果が確認された。また、新型コロナウイルス感染拡大により観光客数が激減したことを受け、コスト削減のために車両を手放すレンタカー業者が増加したこと等により沖縄県のレンタカー保有台数が減少したことを受け、カーシェア利用の増加、従来の高速バス以外のシャトルバス運行等の動きもみられる。それらの実態を把握し、鉄軌道利用促進に向けた方策を検討する。

(1) 車離れ・レンタカー離れの実態把握

沖縄振興開発金融公庫のポストコロナ時代における沖縄観光のあり方に関する調査研究（令和4年2月）によると、若者の沖縄への観光旅行での車離れが報告されている。



出典：「ポストコロナ時代における沖縄観光のあり方に関する調査研究～これからの“旅行牽引世代”の意向を踏まえた観光（観光地）とは～」（沖縄振興開発金融公庫、令和4年2月16日）

図 沖縄への観光旅行での来訪意向（運転免許保有・レンタカー利用に対する意向別）

また、令和5年に同公庫が実施した「ポストコロナ時代における沖縄観光の二次交通に関する調査～レンタカーを利用しない観光客のニーズから考える移動手段～」に関する調査では、車での移動が主となる観光地を旅行先として選ばないとの回答も一定数見られることや、沖縄は車なしでは楽しめないといったイメージが定着していることが確認され、快適な移動を担保するインフラ整備の他、レンタカーを使わない沖縄旅行について情報を発信していく必要性を提言している。

【WEB アンケート】車での移動が主となる観光地への来訪意向 × 沖縄旅行の同行者

	次に沖縄旅行する際の同行者（n区分）						合計
	夫婦・恋人 n=135	家族（未成年児童含む） n=50	家族（未成年児童含まない） n=120	友人（2～3人） n=142	友人（4人以上） n=46	ひとり n=136	
その地域に魅力を感じればレンタカーや自家用車で旅行したい	29.7%	40.0%	20.0%	21.1%	28.3%	19.9%	24.0%
レンタカーや自家用車以外の交通手段で旅行したい	33.0%	44.0%	62.0%	41.5%	41.3%	46.3%	43.1%
徒歩などで行動できる範囲で旅行したい	16.1%	8.0%	11.7%	14.8%	10.9%	19.1%	14.6%
そのような地域は旅行先には選ばない	20.0%	4.0%	15.0%	22.5%	19.6%	14.7%	17.4%

出典：「ポストコロナ時代における沖縄観光の二次交通に関する調査～レンタカーを利用しない観光客のニーズから考える移動手段～」（沖縄振興開発金融公庫、令和5年2月20日）

図 車での移動が主となる観光地への来訪意向（沖縄旅行の同行者）

(2) 沖縄県内のレンタカー不足の実態とそれを踏まえた取組状況

1) レンタカー不足の実態

沖縄県では、新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、車両を手放すレンタカー事業者が増え、レンタカー登録台数がコロナ前に比べ約半減し、中古車の価格高騰等の波を受けて、観光シーズンにおいてもレンタカー不足の状況が続いた。沖縄の個人旅行はレンタカー利用が中心のため、観光業は大きな打撃を受けた。なお、令和5年3月現在、未だ人手不足の課題はあるものの、観光客数が回復してきていることから、県内の事業者が増車を図ったことを受け、レンタカー車両数の不足は解消しつつある。

2) レンタカー不足を受けた取組

レンタカー不足を受けて沖縄県では、主に観光客の交通手段を確保することを目的にシャトルバスの運行等の取組が各地で行われていた。

A. 本部町無料周遊バス運行

沖縄県内でレンタカーが不足していることを受け、観光客向けに、本部町観光協会が本部町内無料周遊バスを運行していた。

- 運行期間：令和4年7月11日（月）～9月30日（金）、
令和4年12月23日（金）～令和5年2月5日（日）
- 運行本数：往復6便程度/日
- 料金：無料

B. よみたんライナー

読谷村は、コロナ禍におけるレンタカー不足への対応として、那覇空港から読谷村内のホテルへの移動を支援する無料シャトルバス「よみたんライナー」を運行していた。また、同ライナーの他にも、読谷村内のホテルが自ら空港からホテルまでのシャトルバスを運行する等、民間の取組も見られた。

- 運行期間：令和4年8月11日（木）～9月26日（月）
- 運行本数：往復1便/日
- 料金：無料

C. やんばるグルッと観光無料シャトルバス

株式会社JTB沖縄は、コロナの影響で疲弊する地域や観光施設への誘客促進と県内におけるレンタカー不足や観光客のレンタカー離れに対する新たな移動手段の提供を目的に、無料シャトルバス「やんばるグルッと観光無料シャトルバス」を運行していた。

また、別途、那覇空港から沖縄美ら海水族館をつなぐエアポートシャトルバスを運行しており、那覇空港から北部地域への公共交通でのアクセス手段を提供している。

- 運行期間：令和4年7月16日（土）～8月21日（日）
- 運行本数：恩納村～名護～古宇利島ルート：往復8便/日
- 沖縄美ら海水族館～古宇利島：往復3.5便料金：無料

（3）鉄軌道利用促進に向けた方策検討

コロナ禍を受けたレンタカー不足は解消しつつあるものの、若者を中心とした車離れから、公共交通を利用して観光したいという需要が高まっていることが確認された。また、車での移動が主となる観光地を旅行先として選ばない等の意見も見受けられ、公共交通ネットワークの整備の他、レンタカーに依存しない沖縄観光の広報が沖縄の需要増加に向けて重要であることが確認された。

若者の車離れへの対応としては、空港からの長距離移動だけでなく、長距離バスのバス停から目的地まで等、末端の短距離移動についても周遊バスやタクシー、シェアサイクル等、自動車以外の移動手段を確保することで、レンタカーがなくても沖縄観光が可能なネットワークを整備することが重要と考えられる。鉄軌道の整備により、公共交通での長距離移動が可能となった場合も、ライダー交通の整備等により、自家用車やレンタカーがなくても移動できる環境整備が求められる。また、レンタカーに依存しない沖縄観光を定着させていくうえでは、鉄軌道と他の公共交通の乗換利便性の確保も求められると考えられる。

特に、沖縄島北部の世界自然遺産登録や北部テーマパーク開発等、北部観光の気運の高まりを受け、県外来訪者の北部観光の回遊や滞在日数の増加を促すうえでも名護等の北部の拠点から、周辺の観光地への移動手段の確保は重要な施策と考えられる。

5.2.4 沖縄県内におけるMaaSの活用状況や連携効果について調査検討

沖縄本島において様々なMaaSの取組みが展開されている。現在では、沖縄MaaSや沖縄スマートシフトプロジェクト、更には、令和4年度経済産業省「地域新MaaS創出推進事業」において採択された恩納村、北谷町の取組が進行している。これらのMaaSの取組状況を把握するほか、MaaSと同じように、予約や決済を簡易にする取組の一つとして周遊パスの導入等についても併せて調査した。

表 沖縄県内におけるMaaSの取組

プロジェクト	実施主体
沖縄スマートシフトプロジェクト	第一交通産業株式会社等
沖縄MaaSプロジェクト	TIS株式会社、沖縄都市モノレール株式会社等
恩納村プロジェクト ※令和4年度「地域新MaaS創出推進事業」	株式会社OTSサービス経営研究所等
北谷観光MaaSプロジェクト ※令和4年度「地域新MaaS創出推進事業」	ユーデック株式会社等

(1) 沖縄県内におけるMaaSの取組状況の整理

1) 沖縄スマートシフトプロジェクト

第一交通産業株式会社、沖縄トヨタグループ、損害保険ジャパン株式会社等によるMaaSアプリ my route を用いたプロジェクトが展開されている。取組内容としては以下を実施している。

<取組内容>

- 交通サービスの提供における非接触化と即時化（バス1日券のデジタルチケット化を含む）
- 泊ふ頭（那覇市） - 渡久地港（本部町）間の船舶利用におけるインセンティブの提供及び二次交通との連携
- タクシー配車アプリとの連携やサービスの事前予約など、ワンアプリで完結する簡易で便利な手続手段の提供
- カーシェアの新規設置と二次交通の拡充
- 利用促進や移動分散を目的とした地域事業者や観光協会と連携した情報発信

2) 沖縄MaaSプロジェクト

沖縄MaaSは沖縄県内の沖縄都市モノレール・バス・フェリーなどの交通手段や観光施設、商業施設などの様々なチケットをスマホ一つで購入できるサービスである。自家用車への依存や路線バス事業者の採算性等沖縄県の公共交通に関する課題について、公共交通の利便性向上による改善を目的の一つとした県全域的な事業で、現時点では主に観光型MaaSとして取組が進められている。

<主な取組内容>

- 船舶やモノレール、路線バス、シェアサイクルの複合経路検索機能の提供

- ・ モノレールや路線バスのチケットと観光施設のチケットがセットになったデジタル企画乗車券の販売
- ・ 商業施設や複合施設のクーポン配布
- ・ スマートフォンのモバイルバッテリーのレンタルサービス
- ・ 那覇空港から宿泊施設までの手荷物配送サービスの提供等とのリンク連携

3) 恩納村プロジェクト R4経済産業省「地域新MaaS創出推進事業」

「地域新MaaS創出推進事業」（経済産業省、令和4年度）として、恩納村において、観光客向けモビリティ×地域の高齢者向けモビリティとして地域巡回バスを運行する実証事業が行われていた。

観光客向けの各ホテル送迎バスと地域の高齢者向けモビリティを統合した地域巡回バスを新設するために必要となる課題を精査し、観光客と住民の利便性向上を目指すことを目的としており、実証事業においてフィーダー交通としての巡回バスを運行し、受益者負担と自治体支援の枠組みが検討されている。

4) 北谷観光MaaSプロジェクト R4 経済産業省「地域新MaaS創出推進事業」

「地域新MaaS創出推進事業」（経済産業省、令和4年度）として北谷観光MaaSプロジェクトが過年度から展開している。過年度は、那覇空港-北谷町間を最短で45分で結ぶ直行シャトルバスの運行を開始し、空港と直結した沖縄観光のハブを北谷町につくことを検討した。今年度は、レンタカー事業者や中部・北部方面の路線バスとの連携により北谷町のハブ機能を強化し、本島中部・北部、さらには沖縄全土へ公共交通を利用して観光するという新しいスタイルの啓発を目的とする。

<今年度の実証内容>

- ・ Lv4自動運転のODD（Operational Design Domain）条件*1、周辺関係者との体制構築等
- ・ 観光客の行動変容に関して、公共交通利用の決め手となったポイントや、行動変容に資するサービスの宣伝時期、内容、属性等について調査し、行動変容に資する旅行前の宣伝効果について具体化

*1：自動運転システムが正常に作動する前提となる設計上の走行環境に係る特有の条件のこと。

5) 周遊バスの取組

前述のMaaSの取組の他、MaaSと同じように、複数モードの決済（チケット購入）を一括で行う取組として、モノレール・バス等を対象とした周遊バスの利用も考えられる。

株式会社JT B沖縄では、沖縄路線バス周遊バスの機能を組み込んだ電子アプリとしてOTOPaaSのサービスを運用しており、モノレール・路線バスの乗り放題サービスにより、観光客の公共交通利便性の向上を図っている。コロナ禍における観光支援を目的に、沖縄県による補助キャンペーンが実施され、さらなる利用促進が図られた。

（2）鉄軌道との連携可能性検討

沖縄県内では、複数の交通モードの複合経路検索機能等を提供するM a a Sアプリの運用や、ラストマイル*²の交通手段の導入等のM a a Sに関連する取組のほか、公共交通の乗り放題サービスを提供する周遊パスの取組等、公共交通利用者の利便性向上に向けた取組が行われていることが確認された。

今後、取組の周知による利用者拡大や、より多くの交通事業者との連携による利便性の向上に向け、各事業が推進されると、これらの取組との連携による鉄軌道の需要喚起が期待される。

* 2：最寄り駅やバス停と自宅あるいは目的地の間の短距離や特定の敷地内、区域内等、比較的狭い範囲内の移動を指す。

5.2.5 沖縄都市モノレールの延伸区間の駅周辺等まちづくりと連携した交通拠点機能強化方策の検討

沖縄都市モノレールの延伸区間4駅沿線の人口や地価の変化や土地区画整理事業の状況についての調査を通し、まちづくりの進展状況を確認し、延長区間における取組によりゆいレールの利用増加に与える影響について検討のうえ、鉄軌道の整備による交通拠点機能強化方策について検討した。

(1) 沖縄都市モノレールの延伸区間の街づくりの状況整理

令和2年度調査において、令和元年10月の沖縄都市モノレールの延伸による駅周辺の夜間人口、公示地価の推移について調査を行っている。令和2年の調査時は延伸後まもなくで延伸後のデータが少なかったため、延伸による変化を確認することを目的に、最新のデータを踏まえた更新を行った。また、ICと今後接続されることで、交通拠点としての機能が期待されるてだこ浦西駅について、拠点整備に向けた計画や二次交通の整備状況等について整理を行った。

1) 延伸区間(てだこ浦西駅周辺)における土地区画整理事業の進捗

てだこ浦西駅周辺土地区画整理事業の施行期間は、平成27年12月～令和7年3月31日を予定しており現在事業中である。今後、幸地ICの開設により、交通結節点としての役割を担うことが期待される。浦添市は、ポストコロナにおける持続可能なまちづくりに向けて、令和4年3月に「てだこ浦西駅周辺スマートシティマスタープラン」を策定し、パークアンドライド駐車場やシェアモビリティなどを活用した総合交通拠点としての整備・機能強化を図るとしている。

また、てだこ浦西駅は、現在4つの系統のバスが発着しており、計32本/日(平日)運行しているほか、駅前広場にはタクシーの乗降場所が整備されている。

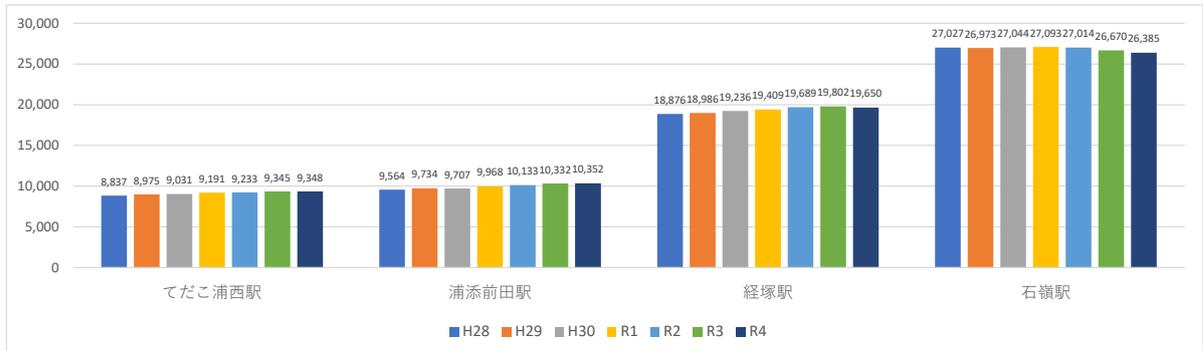


出典：「てだこ浦西駅周辺スマートシティマスタープラン」(浦添市、令和4年3月)

図 てだこ浦西駅周辺スマートシティマスタープラン(抜粋)

2) 延伸区間周辺の人口

延伸区間の4駅について、周辺人口（駅から600m圏域に含まれる町丁目の人口）の変化を整理した。駅周辺の土地区画整理事業は施行中であり、令和元年の開業後、現在までに大きな変化は見られない。

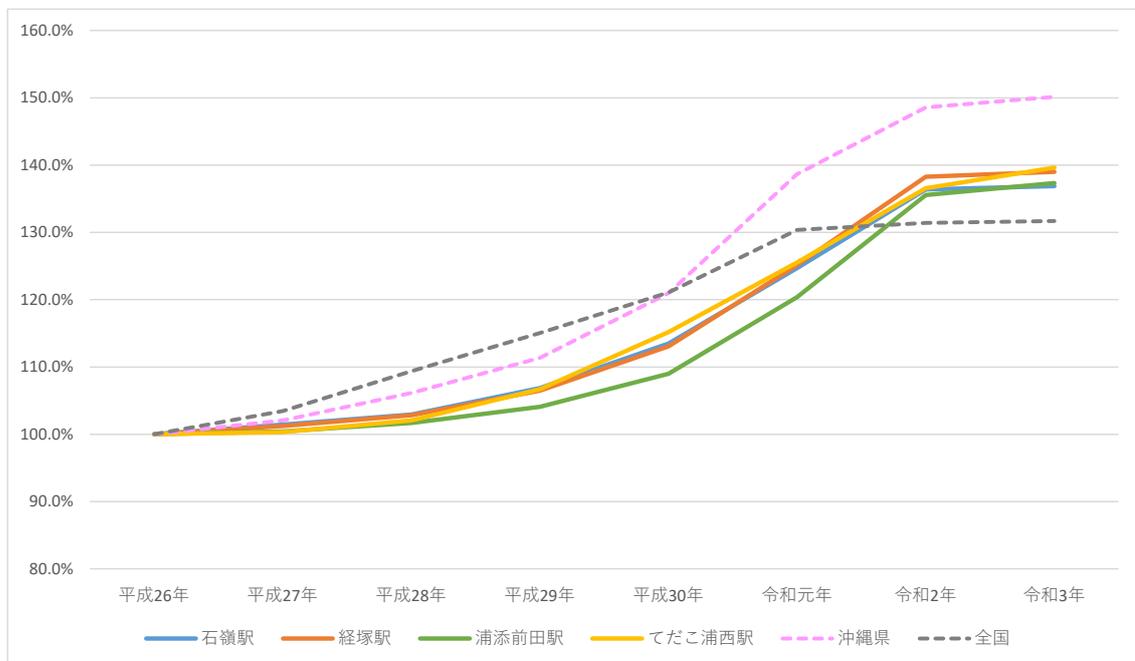


出典：「毎月町丁字別人口表」（那覇市）
「月別住民登録人口」（浦添市）

図 人口の推移

3) 延伸区間周辺の地価の推移

延伸区間の4駅周辺について、公示地価の推移（全用途）を整理した。全国平均や沖縄県平均と同様、平成26年から延伸区間の駅が開業した令和元年頃までは上昇傾向にあったが、全国平均は令和2年、沖縄県内は令和3年に頭打ちになっている。これは、コロナの影響等が想定される。また、延伸区間の駅周辺は土地区画整理事業の施行中であり、現状としては商業用途への転換などは見られない。



出典：「公示地価」（国土数値情報）

図 公示地価の推移

（2）まちづくりと連携した拠点機能強化方策の検討

沖縄都市モノレールの延伸区間の区画整理事業は現在も施行中の段階であり、現時点では土地利用等に大きな変化は見られないが、てだこ浦西駅は交通拠点としての整備・機能強化に向けた取組が推進されている。鉄軌道導入においても拠点駅におけるフィーダー交通との接続性の確保が重要と考えられる。引き続き沖縄都市モノレール延伸区間の区画整理事業の進捗や土地利用の変化等を確認し、ゆいレールの利用者数等への影響を確認することで、鉄軌道の需要への影響を把握することが求められる。

5.3 令和4年度調査のまとめ

今年度調査では、沖縄本島北部の開発やMa a S等の最新動向、車離れ・レンタカー離れ、沖縄都市モノレール延伸区間のまちづくりの状況等、沖縄本島を取り巻く最新の状況を把握した。

沖縄本島北部においては、北部テーマパークや名護湾沿岸基本計画に基づく拠点整備等、観光需要の増加につながる動きが活発化しており、二次交通の整備や環境に配慮した施策が求められることが確認された。

また、コロナ禍におけるレンタカー不足は解消しつつあるものの、若者を中心に車離れの傾向が確認され、公共交通での観光需要が高まる中で、県内で取り組まれているMa a S事業との連携や、ラストワンマイルの交通手段の整備等により、車なしでも観光できるネットワークの創出等が需要喚起方策として重要であると考えられる。

沖縄都市モノレールの延伸区間については、現在も土地区画整理事業が施行中の段階であり、現時点では土地利用等に大きな変化は見られないが、てだこ浦西駅では、交通拠点としての整備・機能強化に向けた取組が推進されている。鉄軌道導入においても拠点駅におけるフィーダー交通との接続性の確保が重要である。

以上を踏まえると、鉄軌道の整備と合わせたフィーダー交通も含めた公共交通体系の構築が重要であり、モデルケース等によるネットワークのあり方を検討したうえで、鉄軌道の需要にどういった影響を与えるか等の検討が必要と考える。